

平成18年(行ウ)第467号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件
平成19年(行ウ)第224号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件
平成20年(行ウ)第108号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 原田 学 ほか105名

被告 東京都, 国 (処分をした行政庁: 関東地方整備局長)

準備書面(6)

平成20年12月10日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告国指定代理人

中 井 公



名 島 亨



田 中 均



増 田 勝



望 月 一



重 田 裕



広 瀬 行



山 影 一



| | | | | |
|---|---|-------|----------------------|---|
| 渡 | 邊 | 浩 | 司 <small>(代)</small> |  |
| 淡 | 中 | 泰 | 雄 <small>(代)</small> |  |
| 戸 | 田 | | 崇 <small>(代)</small> |  |
| 東 | | 智 | 徳 <small>(代)</small> |  |
| 尾 | 上 | 佑 | 介 <small>(代)</small> |  |
| 大 | 室 | 史 | 武 <small>(代)</small> |  |
| 井 | 出 | 佳 | 春 <small>(代)</small> |  |
| 遠 | 藤 | 正 | 明 <small>(代)</small> |  |
| 古 | 谷 | | 靖 <small>(代)</small> |  |
| 三 | 好 | 七 | 月 <small>(代)</small> |  |
| 赤 | 星 | 健 太 郎 | <small>(代)</small> |  |
| 小 | 幡 | | 宏 <small>(代)</small> |  |
| 千 | 葉 | 直 | 志 <small>(代)</small> |  |

被告国は、原告らの平成20年6月25日付け準備書面12（以下「原告ら準備書面12」という。）、同年9月19日付け準備書面13（以下「原告ら準備書面13」という。）に対し、必要な限度で反論する。

なお、略語等は、本書面において新たに用いるもののほか、従前の例による。

第1 本件鉄道事業と別件道路事業とが一体ではないこと

1 法的にみて、本件鉄道事業と別件道路事業とが別個の事業であること

被告国が、平成19年1月29日付け準備書面(1)（以下「被告国準備書面(1)」という。）第4の1（12ないし14ページ）において既に主張したとおり、本件鉄道事業は、別件道路事業とは全く別個の都市計画を基礎とする都市計画事業であって、これらの事業認可も当然それぞれ別個の行政処分であるから、本件鉄道事業と別件道路事業とは別個の事業であり、各事業認可の取消しを求める違法事由が一体であるとはいえない。このことは、最高裁平成17年大法院判決の判示、東京高裁平成15年判決の判示からも明らかなことである。

したがって、本件鉄道事業と別件道路事業とが一体であるとの原告らの主張に対して、被告国としては、これ以上反論をする必要性はないものとするが、原告らが、原告ら準備書面12において、本件鉄道事業と別件道路事業とが一体であるなどと繰り返し主張することから、念のため、以下のとおり反論する。

2 原告らの主張とこれに対する被告国の反論

(1) まず、原告らは、細目協定4条3項を根拠に本件鉄道事業及び別件道路事業（そのうちいわゆる補助54号線事業）が一体であると主張する（原告ら準備書面12・4ページ）。

しかしながら、被告国がこれまで、再三にわたり主張したとおり（被告国の平成18年11月20日付け答弁書第3の2(2)ウ(イ)・9ないし10ページ、被告国の平成19年6月25日付け準備書面(3)（以下「被告国準備書面(3)」という。）等）、建運協定や調査要綱は、法規範性を有するものでない。

したがって、建運協定や都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目協定が、法規として、鉄道事業と道路事業との関係を定めているわけではなく、細目協定の規範性を根拠に両事業が一体であるとの主張は失当というべきである。

なお、念のため、細目協定4条3項をみても、同条項は「連続立体交差化のため必要となる交差道路の改築及び連続立体交差化と同時に行う都市計画決定された道路の新設又は改築で、鉄道と交差する部分に係るものは、連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めるものとする」と定めるにすぎず、上記「連続立体交差化」に係る事業と、「連続立体交差化と同時に行う都市計画決定された道路の新設又は改築」に係る事業とは、もとより法的には全く別個の都市計画を基礎とする都市計画事業であって、それぞれ別個の事業として認可、施行されるのであるから、「交差する部分」に係るものについて連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めることのみから、法的に別個とされる両事業が、同条項により一体であると評価されることもないというべきである。

(2) また、原告らは、「連続立体交差事業では、道路を新設することが要件」と主張する（原告ら準備書面12・4ページ）。

しかしながら、被告国の平成18年11月20日付け答弁書10、11ページ等において主張したとおり、連続立体交差事業において、道路の新設は要件とされていない。

そもそも、建運協定2条は、鉄道と道路とを交差させる数については「3カ所以上」とし、踏切道を除去する数については「2カ所以上」としており、後者の数が前者の数よりも一つ少ない場合を連続立体交差化に含めているが、「以上」という言葉から明らかなとおり、両者の数が同数である場合を排斥するものではなく、「両端の幹線道路の中心間距離が350メートル以上ある鉄道区間」において、鉄道と道路とを同時に「3カ所」において立体交差

させ、かつ、「3カ所」の踏切道を除去することを目的とするものも「連続立体交差化」に含まれるのであって、この場合であれば道路は新設されないのであるから、道路を新設することが要件であるとの原告らの主張は明らかに誤っているものであり、失当というべきである。

- (3) さらに、原告らは、本件鉄道事業と別件道路事業とが、事業の実体として「一体」であるとする述べ（原告ら準備書面12・5ないし12ページ）、これをもって法的に一体であると主張するが（原告ら準備書面12・3ページ）、原告らが挙げる事情から両事業が関連しているということまではいえらるとしても、なぜ、「一体」とまで断定できるのか定かではない。

この点をおくとしても、原告らが挙げる事情によって、仮に本件鉄道事業と別件道路事業とが事業の実体として一体であるということができたとしても、そのことによって法的に一体となるということにはならない（このことは、最高裁平成17年代法廷判決が、「本件各付属街路事業は、本件鉄道事業と密接な関連を有するものの、これとは別個のそれぞれ独立した都市計画事業であることは明らかであるから、上告人らの本件各付属街路事業認可の取消しを求める上記の原告適格についても、個々の事業の認可ごとにその有無を検討すべきである。」と判示するところからも明らかである。）。この点について、原告らの主張は、建運協定、調査要綱等に法規範性を認めることを前提としての主張であろうが、その前提が誤っていることは上記(1)のとおりである。なお、この問題に関して、最高裁平成17年大法廷判決における藤田宙靖裁判官の補足意見（「本件各事業が（中略）実質的に一体であるということが出来る。他方でしかし、本件における鉄道事業認可と付属街路事業認可とが法的に別物であることは、いうまでもないことである。」）や同今井裁判官の補足意見（「付属事業であるからといって、形式的に別個の行政処分であるものをその取消しを求める原告適格の面において、一体のものとして扱う必要性はなく、また、そのような取扱いをすることについては、看過しがたい問題点があると考える。」）が参考とされるべきである。

なお、原告らは、原告ら第13準備書面において、平成17年最高裁大法廷判決及び最高裁平成18年判決が、建運協定及び調査要綱の法規範性を当然の前提としていると主張するが（1ないし3ページ）、もとより、これらの判例、東京高裁平成15年判決及びその一審判決において、建運協定及び調査要綱の法規範性を肯定したものは全くなく、被告国準備書面(3)4ページで主張したとおり、東京高裁平成15年判決は、明示的に建運協定及び調査要綱の法規範性を否定し、この判断自体、最高裁平成18年判決においても、「原審の適法に確定した事実関係の下においては、本件鉄道事業認可について、その余の所論に係る違法は認められない。」と判示して是認されているところである。

よって、原告らの上記主張は、これらの判例を全く正解しないものであるか、あるいは意図的にこれを曲解するものであって、失当というべきである。

3 小括

以上のとおりであるから、本件鉄道事業と別件道路事業との法的な一体性をいう原告らの主張は失当である。

第2 本件鉄道事業認可と、その前提となる都市計画決定等について

1 前提となる都市計画決定について

(1) この点について、本件鉄道事業は、被告準備書面(1)第2の2(3)(7ページ)において述べたとおり、小田急小田原線代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近までの本件事業区間において、地下式により既設線の連続立体交差化を行うことを内容とする事業であるから、当然に世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間につき、構造形式を地表式・嵩上式から地下式に変更する旨の平成15年変更を前提としているものである。そうすると、地下式を前提とせず、かつ、別件鉄道事業に係る喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの事業区間（以下「別件事業区間」という。）を変更の対象とし、本件事業

区間に対応する部分の変更を含まない（被告国準備書面(1)第2の1(5)ウ・4及び5ページ参照）平成5年変更は本件鉄道事業認可の前提となる都市計画でないことはいうまでもないし、ましてや連続立体交差事業が昭和39年決定において決定されたのか、平成5年変更によるのかということは、本件訴訟の争点とは全く無関係である。

(2) これに対し、原告らは、これまで、別件事業区間と本件事業区間とが一体不可分であるなどとの主張しており（訴状49及び50ページ）、そのことからみて、平成5年変更と本件訴訟を関連づけるようである。

しかしながら、都市計画事業は、決定された都市計画を具体的に実現するものであるところ、都市計画決定は、その性質上、地理的に可分なものであって、都市計画決定のうち一部のみを都市計画事業として実施することが可能である。そうすると、都市計画法は、都市計画決定の一部のみについて都市計画事業を実施することを当然許容しているものである。このことは、東京高裁平成15年判決が、「都市計画施設に係る都市計画の中には、本件の9号線都市計画のように、広域にわたって都市計画施設の整備を図るものも少なくないのであり、そのような場合、都市計画で定められた全ての内容を一個の都市計画事業において事業認可を得て実施しなければならないものとする、かえって迅速かつ効率的な都市計画の実施を困難とする場合も考えられる。そもそも、都市計画を都市計画事業によって実現、実施する場合、事業施行期間中は、事業地内の不動産について権利を有する第三者に対し種々の法的効果が及ぶことになる（法65条1項、67条、69条以下）。都市計画に係る事業全体を一個の事業として実施に移す場合、事業を分割して実施する場合に比べて、長期かつ広範囲にわたって、権利制限の効果を継続させるおそれもあるのであり、事業を分割して実施することにより、そのような事態を回避できるのであって、むしろ、そのような手法は、都市計画事業の認可によって権利を制限される第三者の権利保障の観点からは望ましい

ものといえる。また、都市計画を実施するに当たり、施行者が事業認可による法的効果を生じさせる必要があるか否かを判断し、その必要がないと判断した場合に、都市計画の全部又は一部を都市計画事業として実施しないことを認めることも、むしろ、上記法的効果により権利の制限を受ける第三者の範囲を限定するという意味では望ましいものといえる。そして、それらを認めたとところで、特段の不都合も考えられない。(中略)したがって、法は、都市計画の一部のみについて都市計画事業を実施することを当然許容しているものと解され、認可に係る事業の事業地の範囲についても、事業地が都市計画区域に含まれていることを要し、都市計画区域外に定めることはできないが、都市計画区域と完全に一致することを要せず、一部分のみを事業の事業地とすることは許されるべきものというべきである。」(民集59巻10号2875ないし2877ページ、訟務月報50巻8号2438ないし2440ページ)と判示していることから明らかである。

- (3) したがって、別件事業区間の事業と本件鉄道事業は、いずれも昭和39年に都市計画決定された9号線都市計画に係る事業であるが、別件事業区間の事業は、平成5年変更により変更された9号線都市計画決定を基礎として事業認可されたものであるのに対し、本件鉄道事業は、平成15年決定により変更された9号線都市計画決定を基礎として事業認可された別個の事業認可に基づく事業であって、別件事業区間の事業と本件鉄道事業は全く別個のものであるから、本件鉄道事業と平成5年変更との間に何らの関係も有しない。

2 「線増連続立体交差化」について

- (1) 被告国の平成18年11月20日付け答弁書第3の2ウ(オ)(11ページ)のとおり、「線増連続立体交差化事業」と称する事業は存在しない。
- (2) なお、建運協定4条は、線増部分に係る事業については、鉄道施設の増強部分に係る事業として、鉄道事業者が施行することを予定しており、建運協定においても、「連続立体交差事業」と「線増事業」について、異なる事業

主体が、個別に事業認可を受けて、個別に実施し得るものと定めているから、
建運協定上も、両事業が一体ということはありません。

第3 結語

以上のおり、被告国においては、必要な反論、回答はすべて行っており、
これ以外に主張すべき点はないから、速やかに終結の上、原告適格を有しない
原告らの訴えについては却下し、その余の原告らの請求はいずれも理由がない
のであるから、請求を棄却すべきである。