

副本

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(8)

平成21年9月1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



増 田 勝



益 子 浩



横 山 征



重 田 裕



広 瀬 行

















山 下 隆



澤 田 道



| | | | |
|---|---|---|---|
| 渡 | 邊 | 浩 | 司  |
| 新 | 屋 | 千 | 樹  |
| 栗 | 田 | 泰 | 正  |
| 酒 | 井 | 達 | 彦  |
| 本 | 橋 | 浩 | 行  |
| 竹 | 島 | 大 | 祐  |
| 中 | 西 | 貴 | 士  |
| 杉 | 原 | 郁 | 夫  |
| 遠 | 藤 | 正 | 明  |
| 古 | 谷 | | 晴  |
| 城 | 所 | 大 | 介  |
| 赤 | 星 | 健 | 太 郎  |
| 小 | 幡 | | 宏  |
| 千 | 葉 | 直 | 志  |

被告国は、本準備書面において、原告らの平成21年3月13日付け準備書面19（以下「原告ら準備書面19」という。）における主張に関連して、本件鉄道事業の意義及び被告国が本件鉄道事業を「街路事業」とであると述べたことの趣旨等について明らかにする。

1 原告らの主張

- (1) 原告らは、別件訴訟事件（東京高等裁判所平成20年(行コ)第97号小田急線鉄道施設変更工事合格処分差止請求控訴事件）において、被告国が「在来線を連続立体交差化する本件高架化は、都市計画法上の都市計画（9号線都市計画）に基づき、踏切を除去することによって、都市の交通と分断された市街地の一体化を図ることを目的とした街路事業であり、街づくりの観点から地方公共団体が施行すべき事業である。」と主張しているが、これは、被告国が従前の主張を転換し、「鉄道と交差する道路や側道等の整備・新設と同義の「街路事業」だということ認めただけか、「都市の交通と分断された市街地の一体化」を目的とすると言うことによって、駅前広場や周辺の街並みの一体的整備までも包含する巨大な再開発事業を意味することを、訴訟手続の中で明確に認めるに至った」ものであると主張する（原告ら準備書面19・2ないし3ページ）。
- (2) しかしながら、上記の被告国の主張は、被告国準備書面(1)第2の2(3)（7及び8ページ）のおおりの主張であって従来の主張を転換させたものではない。また、本件鉄道事業と別件道路事業とが事業実体としての関連性を有するとしても、そのことによって、本件鉄道事業認可と別件道路事業の認可処分（以下「別件道路事業認可」という。）の適法性について、一体のものとして判断されることにはならない。
- (3) 原告らは、被告国が、本件鉄道事業について、「街路事業」と述べていた点を殊更に取り上げて、本件鉄道事業が別件道路事業と一体のものであることを被告国が認めた旨主張するので、以下、被告国が本件鉄道事業を「街路事業」と述べた趣旨について説明する。

2 都市計画法上の都市計画事業たる「都市高速鉄道事業」の意義、内容及び線増事業との関係について

(1) 都市計画法4条1項は、「都市計画」の意義について「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画で、次章の規定に従い定められたもの」と規定し、同条5項は「都市施設」の意義について「都市計画において定められるべき第十一条第一項各号に掲げる施設」と規定する。

また、同法11条1項柱書及び同条1号は、都市計画区域内について、都市計画に、都市施設として必要な「都市高速鉄道」を定める旨規定する。この「都市高速鉄道」とは、「市街地における通勤、通学その他の日常生活の活動に必要な地下鉄、私鉄等」を指すと解されている（三橋壮吉〈特別法コンメンタール〉都市計画法59ページ）。

(2) そして、都市計画法4条15項において、「都市計画事業」について、「この法律で定めるところにより第五十九条の規定による認可又は承認を受けて行なわれる都市計画施設の整備に関する事業」と規定しているから、都市計画に、都市施設として定められている「都市高速鉄道」を整備する事業であって、同法第59条の認可又は承認を受けて行われる都市高速鉄道事業は、都市計画事業として位置づけられることとなる。

(3) そうすると、本件鉄道事業は、被告国の平成18年11月20日付け答弁書第2の1(3ページ)のとおり、小田急線代々木上原駅付近から同線梅ヶ丘駅付近までの本件事業区間において、地下式により施工基面を沿線の地表面から隔離して既設線に相応する鉄道を建設する連続立体交差化事業（なお、連続立体交差化事業の意義について、乙第3号証の第2条(3)・15ページ参照）であるから、上記(2)の都市施設たる「都市高速鉄道」の整備事業であって、東京都が都市計画法59条第2項の認可を受けて行っている整備事業であるから、都市計画事業たる「都市高速鉄道事業」と位置づけられる。

(4) なお、建運協定は、鉄道路線の増設すなわち線増を同時に行う連続立体交差化を「線増連続立体交差化」と位置づけ、他方、線増を同時に行わない、既設部分の連続立体交差化を「単純連続立体交差化」と位置づけているが（乙第3号証の第2条(4)及び(5)・15ページ）、被告国準備書面(1)第2の2(3)(7ページ)のとおり、線増事業は、鉄道事業法に基づき、同法7条1項所定の鉄道事業者が鉄道施設の変更として実施する事業であって、都市計画事業として実施するものではない。他方、既設線部分の連続立体交差化事業たる本件鉄道事業は、上記のとおり、都市計画法に基づき、同法の事業の施行主体たる市町村又は都道府県(同法59条1項、2項)が、都市計画法上の都市計画事業として実施するものである（乙第3号証の第4条・17ページのとおり、既設線部分の連続立体交差化事業を都市計画法上の都市計画事業として実施し得ることは、建運協定においても事実上確認されている。）。

このように、線増事業と既設線部分の連続立体交差化事業とは、異なる法律に基づく、施行主体をも異にする、別個の事業であることは明らかである。

3 「街路事業」の意味について

(1) 本件鉄道事業を含む連続立体交差事業は、街路事業の中の交通連携推進事業の一つとして位置づけられ（乙第30号証）、「街路事業」として種別されている。ここにいう「街路事業」とは、予算上の観点に基づいて分類されたものであり、連続立体交差の事業をこの「街路事業」に位置づけることができるのは、道路整備特別会計の中の街路事業費という道路整備の予算を充てられることによるものである（なお、平成19年度以降、道路整備特別会計や街路事業費という名称は他の会計、勘定、科目に変更された。）。

以上のとおりであり、「街路事業」とは予算上の観点から区分した分類であるにすぎず、被告国はその意味において本件鉄道事業を「街路事業」とであると述べたものである。

(2) そして、都市計画法上の都市高速鉄道事業であるにもかかわらず、道路整備

特別会計から予算が計上されるのは、鉄道と道路を連続立体交差化させる方式が、「連続立体交差事業の手引き」(乙第3号証)において述べられているように、多数の踏切道の除去及び多数の道路の立体交差化を一挙に実現することができる方法であり、事業そのものは施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設することであるものの、効果という点からみれば、鉄道と交差する各個の道路を個別に立体化したのと同様の効果をもたらすことに着目したことによるものである。

- (3) したがって、本件鉄道事業は、都市計画法上の都市高速鉄道事業であるものの、予算上の観点から「街路事業」に位置付けられるものであるということを踏まえ、被告国は、本件鉄道事業を「街路事業」であると述べたにすぎない。

4 本件鉄道事業と別件道路事業との関係について

なお、本件鉄道事業と別件道路事業とは、いずれも都市計画法に基づく都市計画事業であるが、①本件鉄道事業認可(乙第24号証)と別件道路事業認可(丙第2号証)とは、別個の都市計画に依拠する、別個の行政処分であること、②本件鉄道事業につき、国土交通大臣の委任を受けた関東地方整備局長が認可の主体であるが、別件道路事業につき、認可の主体は東京都知事であること、③本件鉄道事業の施行主体は東京都知事であるが、別件道路事業の施行主体は世田谷区であること、以上の点からすると、被告国準備書面(1)第4の1(2)(13, 14ページ)のとおり、法的には本件鉄道事業の認可と別件道路事業の認可とは、別個独立のものであり、それぞれ別個に適法性の判断がされるべきである。

そして、上記のとおり、被告国が、予算措置上、本件鉄道事業を「街路事業」と位置づけているとしても、これによって、本件鉄道事業認可と別件道路事業認可とが、法的に一体のものとはなり得ないのである。