

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(9)

平成23年1月19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



今 井



増 田 勝



益 子 浩



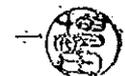
横 山 征



角 野 浩



阪 場 進



澤 田 道



中	村	英	夫
新	屋	千	樹
栗	田	泰	正
金	子	清	貴
本	橋	浩	行
山	田	大	輔
北	間	美	穂
有	馬	正	吾
古	谷		靖
山	岸		孝
城	所	大	介
中	西	賢	也
渡	邊		稔
千	葉	直	志

被告国は、原告らの平成22年9月17日付け準備書面29（以下「原告ら準備書面29」という。）に対して、必要と認める限度において反論する。

なお、略称等については、本準備書面において新たに用いるもののほかは従前の例による。

1 原告らは、被告国が「連続立体交差化の都市計画決定は、昭和39年にされた都市計画決定である。」（平成18年11月20日付け答弁書7ないし8ページ）と主張したことに對し、原告ら準備書面29において、「4 架空の「地表式」」という項目で、「国は、本件鉄道事業の下北沢区間は、昭和39年決定により、複々線化するとともに地表式に決定されたというが、地表式の連続立体交差事業などというものはないし、そもそも連続立体交差事業は昭和44年9月の建運協定により成立したものであるから、昭和39年に連続立体交差に係る都市計画決定なるものが存在するはずもない。」とする（3ページ）。

(1) 原告らの主張のうち「連続立体交差事業は昭和44年9月の建運協定により成立したものである」との部分については、被告国は、昭和39年の都市計画決定が建運協定で定義されたところの連続立体交差化の都市計画決定であるという主張をしているわけではない。

被告国は、答弁書において、「連続立体交差化とは、市街地などにおいて、道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化又は地下化することにより、多数の踏切道の除却及び多数の道路の立体交差化を一挙に実現することである」とし、乙第3号証に係る連続立体交差事業の手引き1ページを引用している（8ページ）。そして、連続立体交差事業の手引きをみると、「連続立体交差事業に関する費用負担等についての最初の統一的な扱いは、建国協定第4条第4項に基づき、昭和39年8月に建設省・日本国有鉄道の間で締結された覚書である。」としているのであって（乙第3号証2ページ）、「連続立体交差化」という用語は、何も建運協定特有のものであるとはいえない。

したがって、答弁書の上記記載をみれば、被告国は、上記の意味における連続立体交差化の都市計画決定を昭和39年にしたものと主張していることが明らかである。原告らは、「連続立体交差化」とは建運協定で定義されたもの以外ないとの硬直した考え方にに基づき、「連続立体交差化の都市計画決定は、昭和39年にされた都市計画決定である。」との被告国の主張を論難するが、失当である。

(2) 次に、原告らの主張のうち「地表式の連続立体交差事業などというものはない」との部分については（原告ら準備書面29・3ページ）、その趣旨は全く不明である（そもそも「地表式の連続立体交差事業」なるものは原告らの造語にすぎず、その意味すら不明である。）。

念のため、昭和39年都市計画決定について述べると、昭和39年12月16日（乙第4号証）の都市計画決定によって、都市計画高速鉄道第9号線が追加され、起点を世田谷区喜多見町（喜多見駅付近）、終点を葛飾区上千葉町（綾瀬駅付近）とし、主な経過地として、下北沢駅ほかとされている（乙第7号証の1・4枚目）。そして、昭和39年11月24日に行われた東京都市計画地方審議会において、「九号線は、喜多見から綾瀬を結ぶわけでございますが、そのうち、小田急線の喜多見一代々木八幡の間は、地形に応じまして高架化を計画いたしまして、御存じのとおり、小田急線は中央線より複雑な地形のところを通過しておりますので、高架化につきましては、地形に応じまして鉄道を上げたりあるいは下げて平地を通ったりするようなくあいになるわけでございます。しかし、極力複々線にいたします際に、平面踏切をなくしたいという構想でございます。代々木八幡から原宿、神宮前、国会議事堂前、日比谷、大手町、小川町、上野池之端から日暮里九丁目から北千住までは地下にいたしまして、北千住ー綾瀬間は高架構造といたします。」とされている。そうすると、昭和39年決定は、下北沢駅ほかを主な経過地として、喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間については、地形に応じて高架、地下、地

表式とするものと決定されたことが明らかである（なお、乙第10号証の1・2枚目右側の表によれば、世田谷区喜多見町から世田谷区喜多見町までの5.10メートル、世田谷区成城町から世田谷区代田3丁目までの5.530メートル、渋谷区上原3丁目から渋谷区元代々木町までの1050メートルを嵩上式、すなわち高架式としていることが明らかである。）。

したがって、「地表式の連続立体交差事業などというものはない」などという原告らの主張は何の意味も有しないものである。

- 2 なお、原告らは、梅ヶ丘駅付近・喜多見駅付近区間の高架施設と下北沢駅付近の地下構造施設とを連結するために過大な事業費が必要となったとし、そのような連結が必要となったのは、「下北沢区間を地下化したにもかかわらず、平成15年変更前において下北沢区間を地表式としていたため」であると主張するようである（原告ら準備書面29・5ページ）。しかし、その主張の趣旨は不明であり、「架空の「地表式」」などという自らの主張に結び付けるためのものとしかいいようがない。梅ヶ丘駅付近から喜多見駅付近の区間を高架化すること（ただし、世田谷区喜多見町から世田谷区成城町（成城学園前駅付近）についての構造は地表式とされていた（乙第10号証の1・3枚目）。）は昭和39年決定により決定されていたのであるから、「梅ヶ丘駅付近・喜多見駅付近区間の高架施設と下北沢駅付近の地下構造施設とを連結する」こととなったのは、「平成15年変更前において下北沢区間を地表式としていたため」ではなく、本件事業区間の構造を別件鉄道事業と同様の高架構造としなかったためである。原告らが、「下北沢区間を地下化したにもかかわらず、平成15年変更前において下北沢区間を地表式としていたため、世田谷代田駅以西及び東北沢駅以東との線路のつながり方がいびつになった」などと主張するのは、本件事業区間を地下構造としたことを違法であると主張することは自らの主張と矛盾することから、平成15年変更決定前の本件事業区間における構造（乙第10号証の1・3枚目。世田谷代田三丁目から渋谷区上原三丁目の区間の構造は地表式・嵩上式）を無理やり持ち出し、本件事業自体の違法

性を主張するためにほかならない。

3 原告らのその余の主張は、これまでの繰り返しにすぎず、反論の要を認めない。

なお、原告らは、「小田急線連続立体交差化事業の都市計画決定の推移には重大な違法に直結する事実が存在するが、これはまた詳論する。」（原告ら準備書面29・3ページ）、「原告らは、本件連続立体交差事業と本件都市計画道路（補助54号線、区画街路10号線）との法的一体性について従前も論じてきたが、これからはさらにこれを深め、連続立体交差事業の都市計画決定の違法性が本件都市計画道路事業の各認可の違法性と直接関連することを、何人も否定できない事実をもって明確にする。」（同8ページ）などとするが、原告らの被告国に対する関係でのこれまでの主張は、要するに、本件鉄道事業と別件道路事業が一体のものという主張の繰り返しにすぎない。このことに加えて、原告らが「架空の「地表式」」などという意味を有しない主張をするしかない状況に至っていること、既に訴え提起から4年以上も経っていることを併せ考えると、原告らの主張はもはや尽きているものというほかなく、被告国としては、速やかに弁論を終結するよう求める。