

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

原 告 原田 学ほか52名

被 告 東京都、国(処分をした行政庁:関東地方整備局長)

答 弁 書

平成18年11月20日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告国指定代理人

被告国は、本書面において、訴状中、原告らの被告国に対する、関東地方整備局長が平成16年3月23日にした訴状別紙事業目録2記載の事業認可処分が無効であることの確認を求める訴え（以下「本件訴え」という。）について、答弁をするとともに、請求の原因に対し認否する。

第1 答弁

1 本案前の答弁

- (1) 本件訴えのうち、原告 O. S , 同 K. K , 同 K. M , 同 K. M , 同有限会社 R , 同 S. S , 同 S. S 同 S. M , 同 S. K , 同 N. R , 同 H. Y , 同 H. Y , 同 M. K 及び同 H. S の訴えをいずれも却下する。
- (2) 本件訴えに係る訴訟費用のうち、原告 O. S , 同 K. K , 同 K. M , 同 K. M , 同有限会社 R , 同 S. S , 同 S. S 同 S. M , 同 S. K , 同 N. R , 同 H. Y , 同 H. Y , 同 M. K 及び同 H. S と被告国との間に生じた部分は、上記原告らの負担とする。

なお、本件訴えのうち、原告 A. M , 同 I. S , 同 I. K , 同 O. Y , 同 K. K , 同 S. Y , 同 S. K , 同 T. K , 同 N. S , 同 M. M , 同 Y. C , 同 Y. M 及び同 W. R （以下、上記13名を総称して「原告青A.ら」ともいう。）の訴えに対する本案前の答弁は、後記第2, 7の求釈明に対する釈明がされるまで留保する。

2 本案の答弁

- (1) 原告らの被告国に対する請求を棄却する。
- (2) 訴訟費用のうち、原告らと被告国との間に生じた部分は、原告らの負担とする。

第2 本案前の申立ての理由

- 1 本件訴えは、原告らが、国を被告として、訴状別紙事業目録2記載の事業（小田急電鉄株式会社小田原線（以下「小田急線」という。）の代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間を地下式により連続立体交差化を内容とする都市計画事業（以下「本件鉄道事業」という。））について、関東地方整備局長が、平成16年3月23日付けで施行者である相被告東京都に対して行った本件鉄道事業の認可処分（以下「本件鉄道事業認可」という。）の無効確認を求めるものである。
- 2 行政事件訴訟法（以下「行訴法」という。）36条は、無効等確認の訴えの原告適格について、「法律上の利益を有する者」でなければならない旨定めているところ、これは、取消訴訟の原告適格について規定する行訴法9条1項にいう「法律上の利益」と同義であり、その有無の判断に当たっても、行訴法9条2項の規定が準用されると解される（宇賀克也・改正行政事件訴訟法145ページ、室井力ほか・コンメンタール行政事件訴訟法313ページ各参照。なお、最高裁判所平成4年9月22日第三小法廷判決・民集第46巻6号571ページは、平成16年法律第84号による改正前の行政事件訴訟法36条に関するものであるが、同条所定の「法律上の利益を有する者」の意義について、取消訴訟の原告適格の場合と同義に解するのが相当である旨判示している。）。
- 3 行訴法9条の取消訴訟における「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者をいうのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれがあ

る者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。そして、処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有無を判断するに当たっては、当該処分の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮し、この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参照し、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案すべきものである（同条2項参照）。」とされている（最高裁平成17年12月7日大法廷判決・民集59巻10号2645ページ。以下「最高裁平成17年大法廷判決」という。）。

4 ところで、最高裁平成17年大法廷判決は、「別紙上告人目録2及び3記載の各上告人らがそれぞれ別紙事業認可目録6及び7記載の各認可に係る事業の事業地内の不動産につき権利を有する旨をいう」ことから「別紙上告人目録2記載の上告人らが別紙事業認可目録6記載の認可の、別紙上告人目録3記載の上告人らが別紙事業認可目録7記載の認可の、各取消しを求める原告適格を有する」と判示しているところから明らかのように、事業地内の不動産につき権利を有する者は、都市計画事業の認可の取消しを求める原告適格を有することを前提にしているが、本件の原告らの中には、本件鉄道事業の事業地内の不動産につき権利を有する者は存しない。

5 そして、最高裁平成17年大法廷判決は、都市計画事業の認可の取消訴訟と事業地の周辺住民の原告適格について、「都市計画事業の事業地の周辺に居住する住民のうち当該事業が実施されることにより騒音、振動等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者は、当該事業の認可の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者として、その取消訴訟における

る原告適格を有する」と判示した上で、小田急線の喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間を嵩上式（一部掘割式）により連続立体交差化することを内容とする都市計画事業の認可の取消しを求める原告適格について、「前記事実関係によれば、別紙上告人目録1ないし3記載の上告人らは、いずれも本件鉄道事業（引用者注：小田急線の喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間の連続立体交差化を内容とする都市計画事業。最高裁平成17年大法廷判決の引用部分については以下同じ。）に係る関係地域内である上記各目録記載の各住所地に居住しているというのである。そして、これらの住所地と本件鉄道事業の事業地との距離関係などに加えて、本件条例（引用者注：東京都環境影響評価条例（昭和55年東京都条例第96号。平成10年東京都条例第107号による改正前のもの。）2条5号の規定する関係地域（引用者注：最高裁平成17年大法廷判決の別紙参照）が、対象事業を実施しようとする地域及びその周辺地域で当該対象事業の実施が環境に著しい影響を及ぼすおそれがある地域として被上告参加人（引用者注：東京都知事）が定めるものであることを考慮すれば、上記の上告人らについては、本件鉄道事業が実施されることにより騒音、振動等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者に当たると認められるから、本件鉄道事業認可の取消しを求める原告適格を有するものと解するのが相当である」と判示した。すなわち、上告人らのうち上記関係地域内に居住する者は、同事業の実施により騒音、振動等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者に当たるとして、原告適格を肯定している。

- 6 そこで、本件鉄道事業の事業地の周辺住民であると主張する原告らの本件訴えに係る原告適格の有無について、最高裁平成17年大法廷判決の判示内容に照らして検討すると、本件鉄道事業における東京都環境影響評価条例（平成14年東京都条例第127号による改正前のもの。）の関係地域は別紙図面（乙第1号証・環境影響評価書201ないし203ページ）のとおりであって、原告

O. S (原告目録8), 同 K. K (原告目録17), 同 K. M (原告目録19), 同 K. M (原告目録21), S. S (原告目録25), 同 S. S (原告目録31), 同 S. M (原告目録32), 同 S. K (原告目録33), 同 N. R (原告目録37), 同 H. Y (原告目録39), 同 H. Y (原告目録43), 同 M. K (原告目録46) 及び同 H. S (原告目録53)) は, 関係地域内に居住していないことが認められるから, 少なくともこれらの原告らについては, 本件訴えに係る原告適格がないことは明らかというべきである(乙第2号証)。

また, 原告有限会社 R (原告目録22) については, 法人であり, そもそも本件鉄道事業の実施により騒音, 振動等による健康又は生活環境に直接被害を受ける者ではないから, 同原告に原告適格を認めることはできない。なお, 仮に代表者個人が原告であるとしても, 同人が関係地域内に居住している事実ではなく, 同人の職場であると思料される原告有限会社 R の所在地も関係地域内ではないから, やはり原告適格を認めることはできない(乙第2号証)。

したがって, 本件訴えのうち, 上記原告らの訴えについては, いずれも却下を免れない。

7 原告青木らに対する求釈明

(1) 求釈明事項

原告 A. M (原告目録2), 同 I. S (原告目録4), 同 I. K (原告目録5), 同 O. Y (原告目録7), 同 K. K (原告目録13), 同 S. Y (原告目録26), 同 S. K (原告目録29), 同 T. K (原告目録35), 同 N. S (原告目録38), 同 M. M (原告目録47), 同 Y. C (原告目録48), 同 Y. M (原告目録51) 及び同 W. R (原告目録52) については, 訴状記載の住所地における住民登録が認められないことから, 居住関係を明らかにする書面を提出されたい。

(2) 求釈明の理由

原告 A. らが、訴状記載の住所地に居住することは、原告らの原告適格を基礎づけるものである。

しかしながら、原告 A. らが訴状記載の住所地に居住しているかどうか不明であり、被告国としては、この点が明らかにならなければ、原告 A. らの訴えに対して、訴え却下の答弁をするか否かを決することができない。

よって、被告国は、原告 A. らに対し、釈明を求めるものである。

第3 本案の答弁－訴状「請求の原因」に対する認否

1 「1 はじめに」について

認否の要を認めない。

2 「2 本件都市計画事業の全貌」について

(1) (1)について

認否の要を認めない。

(2) (2)について

ア アについて

認否の要を認めない。

イ イについて

和泉多摩川駅から喜多見駅間については昭和 60 年 3 月 26 日に都市計画決定がされたこと、世田谷代田駅から喜多見駅間については平成 5 年 2 月 1 日に都市計画変更決定がされたこと、代々木上原駅間と梅ヶ丘駅間にについては平成 15 年 1 月 31 日に都市計画変更決定がされたことは認め る。

平成 5 年 2 月 1 日付け都市計画変更決定の内容に関し、1993 年（平成 5 年）に本件鉄道の世田谷代田駅から喜多見駅までの約 6.4 キロメー トルを連続立体交差化することを内容とする都市計画変更決定がされたこ とは否認する。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。

また、「本件鉄道の連続立体交差化事業とは……本件鉄道の周辺の住宅商店地域を、多数の道路の新設を伴いつつ大規模に再開発することを大きな狙いとする」との点は、否認する。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举に実現することである（乙第3号証・連続立体交差事業の手引き1ページ）。

その余は不知。

ウ　ウについて

(ア) ①について

従来、鉄道高架化事業は、昭和39年8月に建設省（現国土交通省）と当時の日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）との間で締結された「道路と鉄道との交差に関する建設省、日本国有鉄道協定に基づく既設跨道橋の改築、鉄道の高架化、操車場の新設の場合等における費用負担についての覚書」（乙第3号証・連続立体交差事業の手引き2ページ）に基づいて実施されていたこと、昭和44年9月に、運輸省（現国土交通省）と建設省との間で「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」（以下「建運協定」という。）が締結されたことは認め、その余は否認する。

建運協定が締結され、「道路を主、鉄道を従とし、道路の新設を含めた都市の再開発まで視野に入れた『連続立体交差化事業』という新しい複合都市施設の概念が生まれ、都市計画事業として施行されることが定められた。」とあるが、建運協定で具体的に定めているのは、事業の施行者（建運協定4条）、道路構造令や鉄道の技術上の基準に関する省令等への適合性（建運協定5条）、事業費及び費用負担（建運協定6、7条）、土

地・施設の利用・帰属等（建運協定8ないし10条）などである。

(イ) ②について

建運協定1条に、原告らが主張する内容の定めがあることは認め、その余は否認する。

なお、建運協定が締結された経過は、以下のとおりである。

すなわち、連続立体交差化事業は、「建運協定」締結までは鉄道高架化事業とよばれ、踏切の除去による安全性の拡大、踏切遮断による交通渋滞の緩和、鉄道により分断されていた市街地の一体化等を図るため、同事業の促進が望まれていたが、事業に要する費用が多大であること、また、費用負担のルールがなく鉄道事業者と都市計画事業施行者との調整等が複雑であることもあって、線増等の鉄道の改良工事に合わせて実施されるにとどまっていた。

このため、建設省と当時の国鉄との間で昭和39年8月に「道路と鉄道との交差に関する建設省、日本国有鉄道協定に基づく既設跨道橋の改築、鉄道の高架化、操車場の新設の場合等における費用負担についての覚書」が締結され、この中で既設線の高架工事については、双方が費用を折半し、線増部分は国鉄が負担することが定められた。

しかしながら、この覚書締結当時から鉄道の高架化工事の要望が高まる一方で、国鉄の財政事情が悪化してきたことから、国鉄の費用負担が困難となってきた。そのため、鉄道事業者が負担すべきものから、鉄道の改良工事及び鉄道の高架化による鉄道の受益分を差し引いた残分について国庫補助の対象とする等の提案がされ、関係者間での精力的な協議の結果、建設省と運輸省の間で昭和44年9月に国鉄と民鉄の双方を対象とした協定が締結されたのである。

このように、連続立体交差化事業は、鉄道に関する都市計画を実現する事業の一つとして、建設省の所管にかかわるものであるが、他方、鉄

道事業に関するものとして、運輸省の所管にも関わるものであること、連続立体交差化事業を実施するに当たっては、都市計画事業施行者（都道府県）と鉄道事業者との間で費用負担等の調整が必要になることから、これらの問題を解決するため、建設省と運輸省の間で建運協定が締結されたのである。

建運協定の基本協定は、以上の趣旨を明らかにするために、連続立体交差化は建設大臣又は都道府県知事が、都市計画法の定めるところにより、これを都市計画として定めること（3条1項）、必要なときは運輸大臣等に協議すること（同条2項）、都市計画決定された連続立体交差化に関する事業のうち、単純連続立体交差化の場合におけるすべての事業及び線増連続立体交差化の場合における鉄道施設の増強部分以外の部分に係る事業は、都市計画として都市計画事業施行者が施行すること（4条）を規定している。

(ウ) ③について

連続立体交差化の定義については認め、その余は否認ないし争う。本定義の趣旨は、道路と鉄道を3か所以上立体交差させることが必要とされているにとどまり、「少なくとも1本以上の道路がこの区間に新設されことが不可欠の要件」とされているものではない。

(エ) ④について

運輸省と建設省との間で、「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」が締結されたこと、「連続立体交差事業調査要綱」（「連続立体交差事業調査要綱」は、乙第3号証157ページに記載されている「連続立体交差事業調査の実施要領」を指すものと思われる。以下、便宜「調査要綱」という。）に原告ら指摘の記載があることは認めるが、調査要綱が「運輸省と建設省が共同で定めた」ものであるとの点は否認する。

調査要綱を作成したのは、建設省である。

(オ) ⑤について

否認する。建運協定において、道路の新設・拡幅は要件とはされていない。前記イのとおり、連続立体交差化とは、市街地等において、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。

また、「線増連続立体交差化事業」と称する事業はない。小田急線の「連続立体交差化事業」は、東京都が都市計画事業として施行するものであり、線増による「複々線化事業」は、小田急電鉄株式会社が鉄道事業として実施するものであって、両事業に係る鉄道施設の変更工事が同時期に実施されているにすぎないのであって、線増と連続立体交差化は、事業としてはまったく別個のものである。

エ エについて

関東地方整備局長が平成16年3月23日に訴状別紙事業目録2記載の事業認可を行ったことは認める。

「本件は典型的な線増連続立体交差化事業である」との点は、否認する。前記のとおり、「線増連続立体交差化事業」なる事業は存在しない。

(3) (3)について

否認ないし争う。

3 「3 本件都市計画道路事業認可の違法性」について

認否の要を認めない。

4 「4 本件都市計画道路事業認可処分差止の必要性（重大な損害を生ずるおそれ）」について

認否の要を認めない。

5 「5 本件連続立体交差事業の違法性」について

(1) (1)について

ア アについて

東京都市高速鉄道第9号線の都市計画事業が行われていることについて
は認め、その余は否認ないし争う。

イ イについて

東京地方裁判所平成13年10月3日判決の判示内容については認め、
その余は否認ないし争う。

ウ ウについて

争う。

(2) (2)について

ア アについて

都市計画法60条3項1号、61条1号に原告が主張する内容の定めが
あることは認める（なお、「法60条1号」は、「法61条1号」の誤記で
あると思われる。）。平成15年1月31日に都市高速鉄道9号線の都市計
画変更決定がされたことは認める。その余は否認ないし争う。

イ イについて

建運協定10条に原告が主張する内容の定めがあることは認め、その余
は否認ないし争う。

ウ ウについて

否認ないし争う。

6 「6 本件連続立体交差事業と本件都市計画道路事業（補助54号線及び区
画街路10号線）の違法性の相互関係」について

否認ないし争う。

7 「7 さいごに」について

争う。

第4 被告の主張

本件鉄道事業認可の適法性（有効性）については、追って準備書面にて主張する。

