



平成25年(行ウ)第162号 事業認可処分取消請求事件

原告 〇〇〇〇 外

被告 国

参加人 東京都

(処分行政庁 関東地方整備局長)

準備書面(2)

平成26年2月21日

東京地方裁判所 民事第3部A1係 御中

参加人指定代理人

和久井 孝太郎



同

江村 利明



同

岩元 昭博



同

小林 六助



(本件連絡担当)

本準備書面においては、原告第1準備書面における原告らの主張及び求釈明に対する反論及び回答並びに、平成25年12月18日付け求釈明申立書2における求釈明に対する回答を行う。

第1 「第1 都市計画道路「外環の2」における事業化内容の不合理性」

1 「土支田通りに関する不合理（その1）」について（第2項(1)）

原告らは、甲第31号証の1、甲第32号証の1ないし同3の図をもとに、都道の機能確保については、外環の2を事業化しなくても機能補償道路として整備すれば十分であると主張する（原告第1準備書面3～4頁）。

しかし、参加人は、土支田通り及び井草通りの機能を確保するとともに、外環の2の都市計画道路幅員を活かして、安全で円滑な交通の確保、快適でゆとりある歩道や自転車道の整備、さらには緑地空間の確保などを総合的に勘案して、本件区間の道路を整備することとしたことについては既に主張したとおりであり（参加人準備書面(1)3頁、丙3）、このような事業化の理由を正しく理解しない原告らの主張は失当である。

なお、原告らの上記主張には、そもそも以下のとおりその前提に誤認があることを指摘しておく。

① 原告らは、甲第32号証の2の図において連結路併設道路を緑色で示したとするが、同図中で赤色の×印が付されている部分から目白通りに至る区間（「土支田通り」との文字が記載された付近）などについては、緑色で示されているものの連結路併設道路ではない。

② 原告らは、甲第32号証の3において、「外環の2」事業化により土支田通りの付け替え機能を持つと思われる道路を緑色で示したとするが、土支田通りの機能は原告が緑色で示した道路ではなく、外環の2が担うこととなる。

2 「土支田通りの不合理性（その2）」について（第2項(2)）

原告らは、外環の2によって土支田通りが行き止まりになるとして、参加人の真の狙いは土支田通りの機能確保にはないとする（原告第1準備書面4～5頁）。

しかし、甲第32号証の3の赤色の×印が付されている部分は本件事業における整備に伴い、歩道部分は切り開き等の構造となり、また車道部分は副道に接続されることになる予定であって（その詳細については検討中であるため、甲32号証の3では表示されていないに過ぎない。）、行き止まりになることはなく（丙6）、原告らの主張は事実を誤認したものである。

この点について、原告らは、「練馬区議会でも、平成24年10月5日の交通対策特別委員会においてこの点が問題とされ、なぜわざわざ外環の2の事業を行うのに都道が行き止まりとなるのか、との議員からの質問に、練馬区側は「東京都に確認しておく」と繰り返すばかりで、合理的な回答ができない状態であった（甲35、頁番号8乃至9）」としている（原告第1準備書面5頁）。

しかしながら、同委員会において練馬区の担当者は、

「これらの道路については、外環の2と、切り開きになるのか、切り下げになるのかはありますが、基本的には道路の利用を見ながら、その接続を検討していくことになるかと伺っております。・・・今、委員からお話がありました三原台中学校のところから、現道は都道一方通行で伸びていて、ここから先は、この図面では消えてしまっているのです。・・・これについては、外環の2に取りつけていく形になります。」（甲35・9頁37行目以下）

として、土支田通りが行き止まりとはならないことを明確に説明しているのであって、合理的な回答ができない状態であったとする原告らの主張は、明らかに事実を誤認したものである。

3 「検討途中の都市計画の一部事業化による不合理」について（第2項(3)）

(1) 原告は、本件区間以外の外環の2の都市計画について見直しが検討されて

いることをもって本件認可が違法になると主張するようであるが、本件区間における事業化の理由及び必要性については既に述べたとおりであって（準備書面(1) 2～4頁）、本件区間以外の外環の2の計画に今後変更の可能性があったとしても、それにより本件区間における事業認可が違法となるものではないことから、原告らの主張は失当である。

なお、本件区間以外の外環の2の都市計画の検討状況について述べると、参加人は、練馬区における外環の地上部街路（目白通り～青梅街道）について、環境、防災、交通、暮らしの視点から検討した結果、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要な道路と考え、平成25年12月に整備イメージを機能別に示す「練馬区における外環の地上部街路のあり方（複数案）」（以下「あり方（複数案）」という。）を公表した（「あり方（複数案）」の中には、外環の2の都市計画を廃止する案は含まれない。）。この「あり方（複数案）」は、目白通り～青梅街道のうち、事業中の本件区間と、（仮称）青梅街道インターチェンジの整備により地上部が改変される範囲を除く約3kmを対象としており、ここで示した案について地域住民の意見を聴くため、平成26年1月に広く意見を聴く会を、同年2月にオープンハウスを開催した（丙7の1及び2）。

- (2) また、原告は、外環の2は、本来嵩上式外環本線とともに存在するよう計画されたものであるとしているが（原告第1準備書面5～6頁）、幹線街路である外環の2は、都市高速道路である外環本線とは異なる機能を有するものとして、外環本線とは別に幹線街路として都市計画決定されたものであって、原告の主張するような位置づけのものでないことは既に論じたとおりである（参加人準備書面(1) 7頁）。
- (3) なお、原告らは、本件区間の南端部分の歩道部分が不合理な無駄であると主張するが（原告第1準備書面6頁）、原告が指摘する三角形の歩道は、歩道と

道路植栽（植樹帯）から構成され、歩道と緑地空間の機能を有しており何ら不合理でも無駄なものでもない。

すなわち、本件区間においては、八の釜憩いの森（甲第27号証の4において「八の釜憩いの森」と記載されている部分（びくに公園の東側において「東大泉二丁目」と表記されている付近。）など地域の主要な緑が外環本線事業により消失することになることから、国は外環の地上部を活用して可能な限り緑地を確保しようと努めており、また、参加人においても道路植栽を可能な限り配置するなど、恒久的な緑の確保に取り組んでいる。このような状況や取組を踏まえ、本件区間については特に八の釜憩いの森の代替を確保すべき地域でもあることから、参加人は既定の都市計画範囲の事業化に際して、一層の緑地空間を確保することとしたものである。

4 「道路の改良を「外環の2」で行うことの不合理」について（第2項(4)）

原告らは、土支田通りや井草通りの道路整備を行うのであれば、土支田通り及び井草通り全体の整備事業として行われるべきものであって、外環の2を事業化する理由とはなりえないとするが（原告第1準備書面8頁）、これは道路整備の在り方についての原告らの意見を述べるものに過ぎず、本件認可の違法事由となり得るものではない。

なお、土支田通りが行き止まりになるものではないことは、上記2で述べたとおりである。

第2 「第4 「外環の2」計画一部事業認可決定に関する求釈明」

原告は、「外環の2」都市計画の費用対効果を算出するにあたり、当該事業地を「収用」するのか「使用」するのか等で、事業費用は大きく異なってくる」として、「外環の2」都市計画の事業費用を算出するにあたっての必要性等から原告準備書面(1)第4の各求釈明を行っている。

しかし、費用対効果の検討については都市計画事業の認可要件とされてい

いことは既に述べたとおりである（参加人準備書面(1)15頁）。上記求釈明は、本件認可にあたり費用対効果の検討が必要であるとする原告独自の見解に基づいて、本件認可の適法性とは関連性のない事項について釈明を求めるものであり、釈明の必要を認めない。

第3 「第5 「外環本線」に関する求釈明」第1項（平成25年8月ないし9月に実施された外環本線の練馬区域の説明会において甲第40号証及び甲第41号証を配布したか）

外環本線に係る事業は、本件事業とは別個の事業であるから、釈明の必要を認めない。

第4 求釈明申立書2第2項（外環の2の計画についての計画地の範囲を画する計画線がいかなる手続により決定されたのか）

外環の2の計画についての計画地の範囲を画する計画線が決定された手続は以下のとおりである。

(1) 外環の2の都市計画決定がなされた昭和41年当時の都市計画審議会では、議第2042号から議第2048号までの議案が一括して付議され、審議された（甲10～15）。

そのうち、議第2044号は、環状6号線及び荒川放水路の外側に存する特別区の地域及び三鷹市と武蔵野市の一部について、都市計画街路を変更、追加するものであり、外環の2はその追加する路線のなかの1つである。

議第2042号から議第2048号までの議案は、3回の都市計画審議会及び3回の特別委員会を経て、最終的には、昭和41年6月6日に開催の第149回東京都市計画地方審議会において、原案どおりに答申することが決定された（甲10～15）。

昭和41年7月30日、建設大臣は、外環の2を都市計画決定し、これを告示した（甲7の1）。

- (2) また、外環本線について、参加人は、構造形式を嵩上式から地下式に変更し、車線数を6車線と定めること等とし、東京都都市計画審議会の議を経て、平成19年4月6日、都市計画を変更し、都知事はこれを告示した（甲7の4）。

外環の2の計画についての計画地の範囲を画する計画線については、上記のとおりの手続により都市計画決定されたものである。

平成25年(行ウ)第162号 事業認可処分取消請求事件



原告 外

被告 国

参加人 東京都

(処分行政庁 関東地方整備局長)

平成26年2月21日

証 拠 説 明 書 (2)

東京地方裁判所 民事第3部A1係 御中

参加人指定代理人

和久井 孝太郎



同

江村 利明



同

岩元 昭博



同

小林 六助



(本件連絡担当)

号証	標 目 (原本・写しの別)		作成年月日	作成者	立証趣旨
丙6	切り開き構造のイメージ図	写し	H26.1	東京都	甲第32号証の3の赤色の×印が付されている部分は、本件事業における整備に伴い、行き止まりとはならないこと。
丙7 の1	練馬区における外環の地上部街路についてあり方(複数案)	写し	H26.1	東京都	平成25年12月、参加人は練馬区における外環の地上部街路(目白通り～青梅街道)について、「あり方(複数案)」を公表したこと。
丙7 の2	練馬区における外環の地上部街路のあり方(複数案)について～広く意見を聴く会とオープンハウスを開催します～	写し	H26.1	東京都	参加人は、上記「あり方(複数案)」について、練馬区内で広く意見を聴く会を開催したこと。