

平成 18 年（行ウ）第 467 号、平成 19 年（行ウ）第 224 号、平成 20 年（行ウ）第 108 号

下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件

原 告 原 田 学 ほか

被 告 東 京 都、国

参 加 人 世 田 谷 区

## 準 備 書 面 18

平成 21 年 3 月 13 日

東京地方裁判所民事第 2 部 A 係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 斉藤 驍 ほか

補助 54 号線の構造に関する平成 15 年都市計画変更決定の違法性 — 幅員とサークルの問題を中心に

### 目 次

#### 第 1 平成 15 年都市計画変更前後の補助 54 号線の構造

##### 1 平成 15 年変更前後の幅員の形状と位置

(1) 平成 15 年変更前の幅員の形状と位置

(2) 平成 15 年変更後の幅員の形状と位置

(3) 側道を廃止して跨線橋を拡幅した平成 15 年変更

(4) 平成 15 年変更で見直されなかった東西 2 か所のサークル部分

ア 地表化で不要となったサークル部分

イ 東西のサークル部分の現況

(5) 拡幅部分中間での事業区間割り

##### 2 平成 15 年変更前後の幅員の割付

(1) 幅員の割付の変化

- (2) 平成 15 年変更前の 26 メートルの幅員の割付
- (3) 平成 15 年変更後の 26 メートルの幅員の割付
- (4) 15 メートルの幅員の割付
- (5) 求釈明 — 補助 54 号線の横断面、縦断面について
- (6) 自転車道、植樹帯の設置、歩道の拡幅のために拡幅された補助 54 号線

## 第 2 平成 15 年変更による跨線橋部分拡幅、サークルの違法性

### 1 基礎調査と都市計画の違法性の関係（東京高裁平成 17 年 10 月 20 日判決）

- (1) 基礎調査に基づく計画変更の必要性
- (2) 幅員を 11 メートルから 17 メートルに拡幅したことが違法であると判断した東京高裁
- (3) 本件で被告が主張立証しなければならない事実
  - ア 跨線橋部分の拡幅について
  - イ サークル部分の設置について

### 2 抽象的な説明しか示さない被告東京都

- (1) 跨線橋部分拡幅の違法性
- (2) サークル部分設置の違法性
- (3) 基礎調査の結果に基づいて適法性を証明できなければ違法

## 第 3 本件連続立体交差事業地（鉄道跡地）を利用しないことの違法性

- 1 生存権に直結する拡幅、サークルの設置
- 2 必要最小限としなければならない公用負担
- 3 まず鉄道跡地利用を検討する必要性
- 4 鉄道跡地で十分に達成できる自転車道、歩道の拡幅、植樹帯の設置の目的
- 5 東京都による辻褄合わせと他事考慮
- 6 鉄道跡地の利用をまず検討しなかったという点においても違法

## 第1 平成15年都市計画変更前後の補助54号線の構造

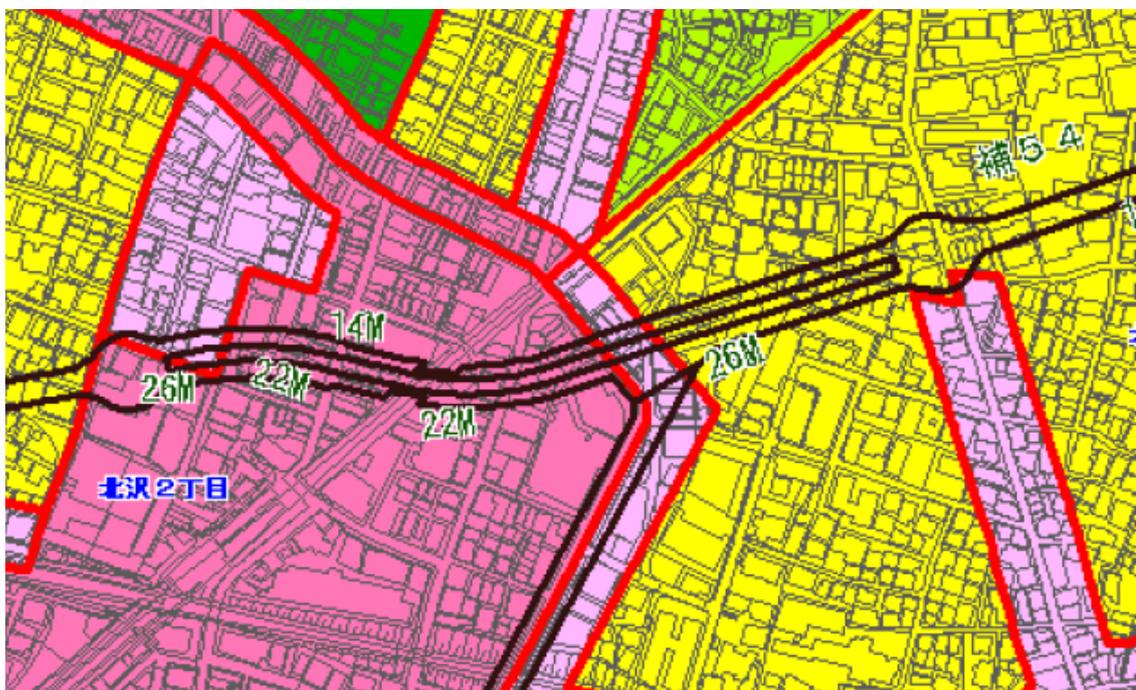
### 1 平成15年変更前後の幅員の形状と位置

#### (1) 平成15年変更前の幅員の形状と位置

補助54号線は、昭和41年、小田急線との立体交差のため、小田急線との交差部分付近の約500メートルの区間について、幅員14メートルの跨線橋の設置と各側4～6メートルの側道の付設に伴い、幅員が従前の15メートルから、22～26メートルに変更された。（東京都準備書面（3）4～6頁・図1参照）

また、幅員が変更された上記約500メートルの区間の両端の位置に直径40メートルのサークルが設置された。（図1参照）

なお、図1のピンク色の部分は商業地域、黄色の部分は第一種住居地域である。



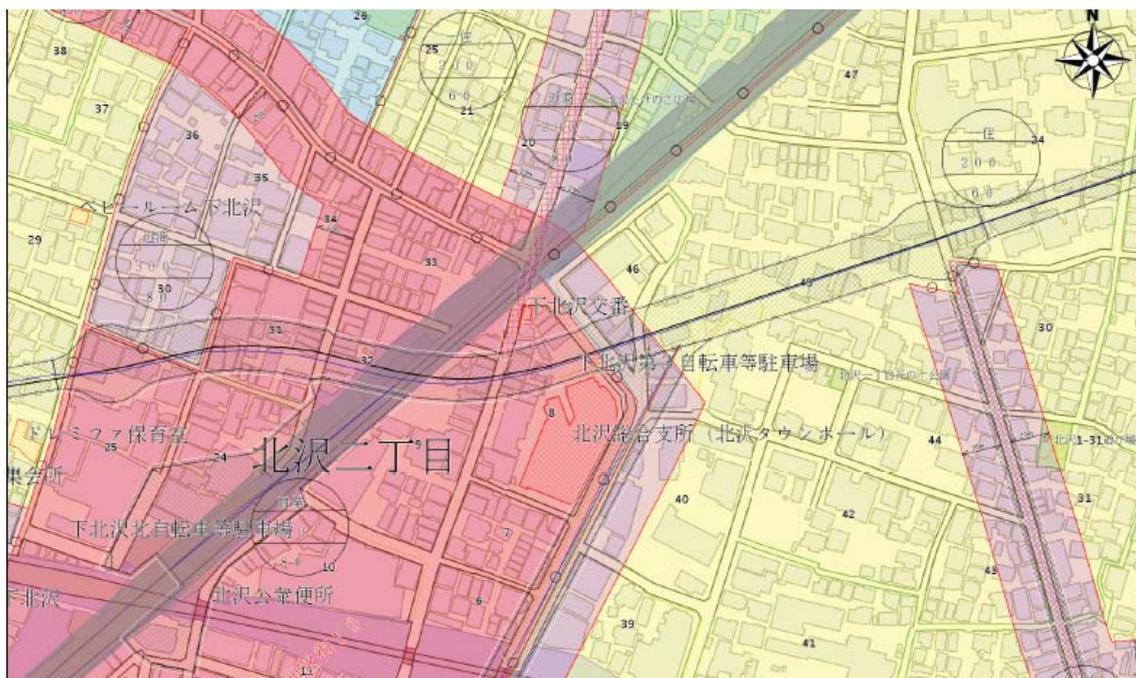
(図1 平成15年変更前の補助54号線・道路内側の線が跨線橋部分・甲116)

#### (2) 平成15年変更後の幅員の形状と位置

補助54号線は、平成15年の都市計画変更により、上記跨線橋部分の14

メートルの幅員が 22～26 メートルに拡幅され、地表式に変更された（東京都準備書面 (3)・11 頁、図 2 参照）。また、直径 40 メートルのサークル部分については変更されなかった（図 2 参照）。

なお、図 1 と同様、図 2 のピンク色の部分は商業地域、黄色の部分は第一種住居地域である。



(図 2 平成 15 年変更後の補助 54 号線・甲 117)

### (3) 側道を廃止して跨線橋を拡幅した平成 15 年変更

前述のとおり、昭和 41 年変更で、補助 54 号線の小田急線との交差点付近の幅員が従前の 15 メートルから 22～26 メートルに変更されたのは、跨線橋の設置に伴い、側道を付設するためであった。

そして、平成 15 年変更では、跨線橋が地表化されたことにより、側道は不要となった。すなわち、小田急線との交差点付近の補助 54 号線は、同線の他の区間と同様、幅員 15 メートルで整備することが可能となった。

ところが、東京都は、わざわざ跨線橋の幅員を 14 メートルから 22～26 メートルに変更し、全体の幅員を従前どおりとしたのである。

(4) 平成 15 年変更で見直されなかった東西 2 か所のサークル部分

ア 地表化で不要となったサークル部分

また、跨線橋部分の両端に位置するサークル部分は、昭和 41 年変更において、跨線橋と側道の設置に伴って設置されたものである。

東京都は、サークル部分の設置の理由を明らかにすることを拒否しているが（東京都準備書面（6）3 頁）、サークル部分は、補助 54 号線の嵩上げ（跨線橋）化によって設置されたものであるから、補助 54 号線の構造が地表式になった以上、サークル部分は不要である。

ところが、東京都は、平成 15 年変更において、サークルについてはまったく見直さなかった。

イ 東西のサークル部分の現況

2 つのサークルのうち、西側（北沢 2 丁目）のサークルは、下北沢駅からの直線距離で約 125 メートル離れた位置にある（前掲図 1、2 参照）。同サークル付近の現況は、準備書面 16・9 頁以下で述べたように、歩行者中心の交通の細街路である。（甲 100・写真 3）



（甲 100・写真 3 西側のサークル部分の位置にある細街路）

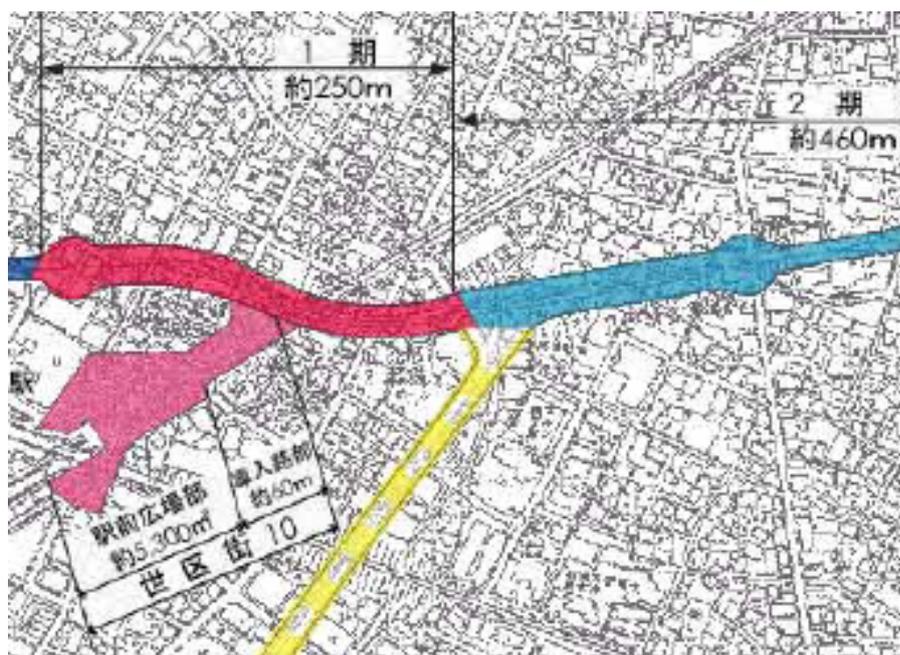
そして、東側（北沢1丁目）のサークルは、下北沢駅からの直線距離で約460メートル離れた閑静な住宅街の中心にあり、同サークル付近は、自動車の交通だけでなく、歩行者の交通も多くない場所である。（甲36・写真38）



（甲36・写真38 東側のサークル部分付近の住宅街）

(5) 拡幅部分中間での事業区間割り

そして、上記サークルからサークルまでの約500メートルの区間のほぼ真ん中に位置する茶沢通り（商業地域と第一種住居地域との境目）を境に事業区間が、1期工区と2期工区に分けられた。（図3参照）



(図3 甲1より抜粋)

## 2 平成15年変更前後の幅員の割付

### (1) 幅員の割付の変化

では、平成15年変更により、側道がなくなり、跨線橋が拡幅されたことにより、道路を構成する幅員の割付はどのように変化したのであろうか。

### (2) 平成15年変更前の26メートルの幅員の割付

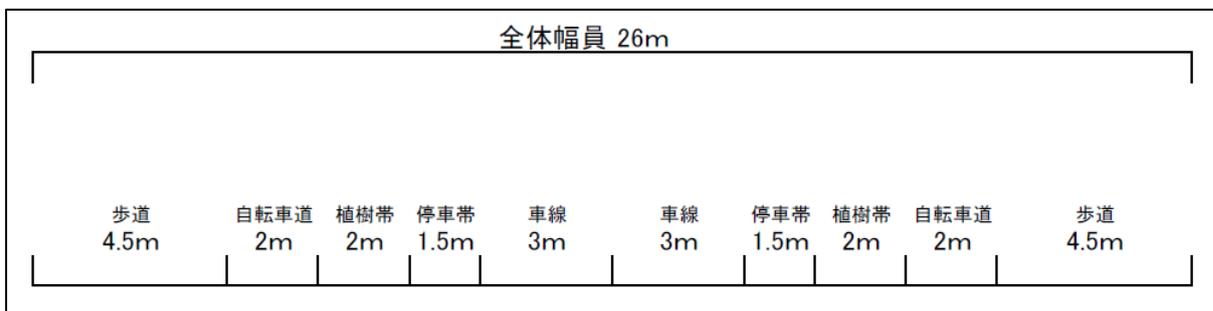
まず、平成15年変更前の幅員の割付は、図4のとおりであると考えられる。



(図4 平成15年変更前の26メートルの幅員の割付)

### (3) 平成15年変更後の26メートルの幅員の割付

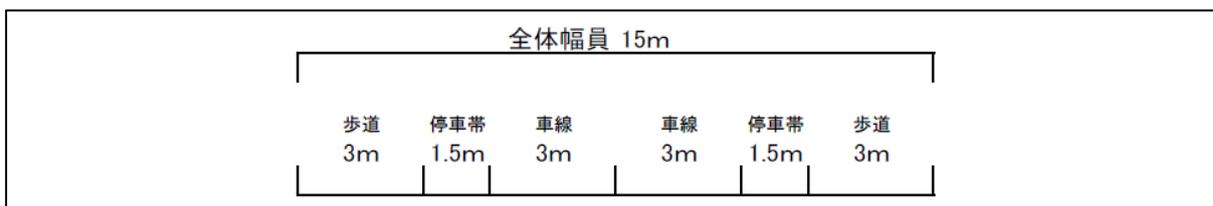
これに対し、平成 15 年変更では、側道がなくなり、跨線橋の幅員が拡大され、拡大後の 26 メートルの幅員は、図 5 のとおり、割り付けられた。(丙 28 の 5・3 頁)



(図 5 平成 15 年変更後の 26 メートルの幅員の割付)

(4) 15 メートルの幅員の割付

ちなみに、補助 54 号線の上記サークルからサークルまでの区間以外の幅員は基本的に 15 メートルである。この 15 メートルの幅員の割付は、図 6 のとおりであると考えられる。(乙 6・302 頁参照)



(図 6 15 メートルの幅員の割付)

(5) 求釈明 — 補助 54 号線の横断面、縦断面について

ところで、東京都は、補助 54 号線の第 1 期工区の横断面、縦断面については明らかにしているが (丙 28 の 1 の 1、丙 28 の 2 の 1)、第 2 期工区、第 3 期工区の横断面、縦断面を明らかにしていない。

道路の構造の適法性を判断するためには、道路の構造の連続性を検討することが不可欠であり、第 2 期工区、第 3 期工区の横断面、縦断面は、そのための基礎的な資料となるものである。

そこで、原告らは、東京都に対し、第 2 期工区、第 3 期工区の横断面、縦

断面を示す図（上記丙 28 の 1 の 1、丙 28 の 2 の 1 と同様のもの）を証拠として提出するよう求める。

(6) 自転車道、植樹帯の設置、歩道の拡幅のために拡幅された補助 54 号線

上記図 4（平成 15 年変更前の幅員の割付）と図 5（平成 15 年変更後の幅員の割付）、及び、上記図 6（15 メートルの幅員の割付）と図 5 を比べると、違っている点は、自転車道、植樹帯の設置及び歩道の拡幅である。

要するに、道路としての機能の観点からすれば、跨線橋部分の 14 メートルの幅員を 22～26 メートルに拡幅した根拠は、自転車道、植樹帯の設置及び歩道の拡幅にあることになる。

## 第 2 平成 15 年変更による跨線橋部分拡幅、サークルの違法性

### 1 基礎調査と都市計画の違法性の関係（東京高裁平成 17 年 10 月 20 日判決）

#### (1) 基礎調査に基づく計画変更の必要性

原告準備書面 11・22 頁以下で主張したように、都道府県知事が、従前の都市計画を変更するに当たっては、都市計画法 13 条 1 項 11 号の定める基準に従い、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置されるように定めることを要するのであり、しかも、この基準を適用するについては、同項 18 号により法 6 条 1 項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づくことを要するのであって、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くために土地利用、交通等の現状の認識及び将来の見通しが合理性を欠くにもかかわらず、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠して都市計画が決定されたと認められるとき、客観的、実証的な基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等につき現状が正しく認識され、将来が的確に見通されたが、都市計画を決定するについて現状の正しい認識及び将来の的確な見通しを全く考慮しなかつた

ったと認められるとき又はこれらを一応考慮したと認められるもののこれらと都市計画の内容とが著しく乖離していると評価することができるときなど法6条1項が定める基礎調査の結果が勘案されることなく都市計画が決定された場合は、客観的、実証的な基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等につき現状が正しく認識され、将来が的確に見通されることなく都市計画が決定されたと認められるから、当該都市計画の変更は都市計画法13条1項18号、11号の趣旨に反して違法となる。(東京高裁平成17年10月20日・平成20年3月11日最高裁第3小法廷で確定・判例時報1914号43頁)

(2) 幅員を11メートルから17メートルに拡幅したことが違法であると判断した東京高裁

ア 上記東京高裁平成17年10月20日判決は、伊東市内の延長1320メートル、幅員11メートルの伊東大仁線のうち、約180メートルの区間について、右折車線の設置と歩道の拡幅を根拠として、幅員を11メートルから17メートルに拡幅することを内容とする都市計画変更決定の適法性が問われた事案である。

イ 同判決は、抽象的に社会環境が大きく変化したことを挙げるだけでは、都市計画法13条1項11号の定める基準に従って新たに都市計画を定めたとするには不十分であり、また、道路構造令の規定だけを根拠に都市計画変更決定が必要であるということとはできないとした上で、都市計画変更決定を行った静岡県は、幅員の17メートルへの拡幅が、法6条1項の基礎調査の結果に基づき、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置するように定めたものであることを主張立証することを要するとした。

そして、同判決は、上記の拡幅の根拠は右折車線の設置と歩道の拡幅とにあるから、これらを必要とする合理性が問題となるところ、静岡県が同変更決定をするに当たって勘案した土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは、

都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったために合理性を欠くものであり、同変更決定は、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠してされたものであるから、法6条1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、都市施設が土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置されるように定めることを規定する都市計画法第13条1項18号、11号の趣旨に反して違法であると判示した。

すなわち、都市計画の変更決定については、これを決定した者が、都市計画法6条1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置するように定めたものであることを主張立証することを要するのである。

(3) 本件で被告が主張立証しなければならない事実

ア 跨線橋部分の拡幅について

(ア) これを本件に即してみると、まず、跨線橋部分の14メートルの幅員を22～26メートルに拡幅した根拠は、前述のように、自転車道、植樹帯の設置及び歩道の拡幅にあるのであるから、なぜ、平成15年の時点において、それまでとは異なり、自転車道、植樹帯の設置及び歩道の拡幅が必要になったのかが、基礎調査の結果に基づいて証明される必要がある。

(イ) また、自転車道、植樹帯の設置及び歩道の拡幅が、なぜ上記サークルからサークルまでの約500メートルの区間で必要であり、反対に、なぜ同区間以外の区間では必要ないのかが、基礎調査の結果に基づいて証明される必要がある。

イ サークル部分の設置について

また、サークル部分の設置については、なぜ上記東西の各サークルの位置に、直径40メートルものサークルを設置する必要があるのかが、基礎調査の結果に基づいて証明される必要がある。

## 2 抽象的な説明しか示さない被告東京都

### (1) 跨線橋部分拡幅の違法性

ところが、被告東京都は、跨線橋部分の幅員を 14 メートルから 22～26 メートルに拡幅した理由について、歩行者等の回遊動線の確保等の抽象的な理由しか示しておらず(東京都準備書面 (3) 11 頁)、基礎調査の結果に基づく、主張立証をまったく行っていない。

したがって、跨線橋部分の拡幅が違法であることは明らかである。

### (2) サークル部分設置の違法性

ア また、サークル部分の設置についても、東京都は、「歩行者の憩いの空間を設置する」という程度の抽象的な理由しか示しておらず(東京都準備書面 (3) 11 頁)、基礎調査の結果に基づく、主張立証をまったく行っていない。

イ 前述のように、2 つのサークルのうち、西側のサークルは、下北沢駅からの直線距離で約 125 メートル離れた位置にある。また、東側のサークルに至っては、下北沢駅からの直線距離で約 460 メートル離れた閑静な住宅街の真ん中にある。

補助 54 号線と同時に駅前広場を整備し、駅前に歩行者のための空間を設置する計画であるにもかかわらず、これとは別に、駅から遠く離れた場所に、歩行者のための空間をさらに設置する必要性がないことは明らかである。

ウ したがって、サークル部分の設置も違法であることは明らかである。

### (3) 基礎調査の結果に基づいて適法性を証明できなければ違法

原告らは、被告東京都に対し、準備書面 11 において、補助 54 号線の各計画決定・変更の基となった基礎調査の結果の提出を求め、東京都は、これに対し、平成 15 年都市計画変更の基となった基礎調査の結果として、丙 33 号証の 1～2 を提出した(東京都準備書面 (6) 3 頁)。

そこで、仮に、東京都が平成 15 年変更による上記跨線橋部分の拡幅が適法

であるというのであれば、丙33号証の1～2のうちのいかなる結果に基づき、サークルからサークルまでの区間に、自転車道、植樹帯の設置及び歩道の拡幅が必要であると判断したのかを明らかにすべきである。

また、サークルの設置についても、丙33号証の1～2のうちのいかなる結果に基づき、設置が必要となるのかを明らかにすべきである。

そして、基礎調査の結果に基づく主張立証ができない場合には、補助54号線は直ちに違法と評価されるべきである。

### 第3 本件連続立体交差事業地（鉄道跡地）を利用しないことの違法性

#### 1 生存権に直結する拡幅、サークルの設置

跨線橋部分の拡幅、サークルの設置は、事業地の範囲に直結する計画変更である。すなわち、拡幅、サークルの設置の有無によって収用の範囲が異なり、収用の範囲は、事業地付近で生活する人の生存権に直結する。

実際、本件訴訟平成18年（行ウ）第467号事件の原告1、23、24、32、42、同平成19年（行ウ）第224号事件の原告2の住所地は、跨線橋部分の拡幅、サークルの設置の有無によって、収用の有無、範囲が異なり、跨線橋部分の拡幅、サークルの設置の有無は、同人らにとって、まさに死活問題である。（丙35の1～2、前掲図1参照）

#### 2 必要最小限としなければならない公用負担

原告準備書面12で主張したように、憲法29条1項が、私有財産権の保障を保障し、ことに生存権の保障、社会国家の原理を基本理念として財産権を保障している現法体制の下では、財産権に対する侵害は、公共の福祉に従い、可能な限り避けられるべきであることは憲法上の当然の要請であると解される。（東京地判平成14年8月27日・林試の森公園事件第一審判決、最判昭和41年10月26日・全逓東京中郵事件参照）

そして、公用負担を課せられることによって、事業地内で居住ないし事業を

営む者は、都市計画事業の施行によって財産を失うばかりではなく、人間関係・生活環境等、人間の条件に係わるものを奪われることにより、生存権、財産権をはじめとする憲法上の権利に関して重大な不利益を被ることになる。

都市計画事業によってこのような私人の権利がはく奪されるものである以上、収用される事業地の範囲は必要最小限でなければならず、事業のために不可欠ではない土地は、事業地に入れることはできないというべきである。(東京地判平成 16 年 4 月 22 日・圏央道事業認定等取消訴訟第一審判決・判例時報 1856 号 32 頁)

### 3 まず鉄道跡地利用を検討する必要性

そして、都市施設の区域は、当該都市施設が適切な規模で必要な位置に配置されたものとなるような合理性をもって定められるべきものであり、民有地に代えて公有地を利用することができるときには、そのことも上記の合理性を判断する一つの考慮要素となる。(最判平成 18 年 9 月 4 日・林試の森公園事件最高裁判決)

本件では、原告準備書面 12 で述べたように、小田急線の地下化によって出現する、公用地と同等の扱いを受ける広大な連続立体交差事業地(鉄道跡地)がある。

そして、補助 54 号線のサークルからサークルまでの区間の事業地は、小田急線の本件連続立体交差事業地に近接し、これとほぼ並行している。(前掲図 1～3 参照)

したがって、補助 54 号線の都市施設の規模及び位置を検討する場合には、まず、上記連続立体交差事業地の利用を検討するべきである。

### 4 鉄道跡地で十分に達成できる自転車道、歩道の拡幅、植樹帯の設置の目的

前述のように、自転車道、歩道の拡幅、植樹帯の設置の必要性はないが、仮に、同区間に自転車道を設置する場合には、本件連続立体交差事業地(鉄道跡地)を利用すれば十分であり、そのほうが、連続した自転車道を設置すること

が可能となる。

また、サークルからサークルまでの区間における歩道の拡幅、サークルの設置の理由は、東京都によれば、「歩行者の憩いの空間の設置」にあるということであるが、歩行者の憩いの空間の設置も、本件連続立体交差事業地を利用すれば十分であり、そのほうが、よりまとまった、そして駅からの連続性も確保された空間を確保することができる。

さらに、植樹帯についても、本件連続立体交差事業地を利用したほうが、より大きな緑の空間を確保することができる。

そして、当然のことながら、本件連続立体交差事業地を利用して、自転車道、歩道の拡幅、植樹帯の設置を行えば、その分、補助 54 号線事業地付近の住民の公用負担を減らすことができる。

また、それは事業費の低減にもつながるものである。

## 5 東京都による辻合わせと他事考慮

ところが、東京都は、自転車道の設置等について、本件連続立体交差事業地の利用を検討せず、初めから、補助 54 号線の 22～26 メートルの幅員と直径 40 メートルのサークルの設置を所与の前提として、形式的に道路構造令と辻合わせを合わせて、幅員の割り付けを行ったに過ぎないのである。

そして、これまで繰り返し述べてきたように、補助 54 号線の幅員を 22～26 メートルとして、直径 40 メートルのサークルを設置する本当の狙いは、広幅員の道路と違法な地区計画とを連動させ、下北沢の駅周辺部を再開発することにあるのである。

かかる典型的な他事考慮という裁量違反の違法な行為によって、補助 54 号線事業地周辺の住民の生存権が脅かされているのである。

## 6 鉄道跡地の利用をまず検討しなかったという点においても違法

以上見てきたように、補助 54 号線の跨線橋部分の拡幅、サークル設置は必要ないが、仮に、これが必要であるとしても、本件では、公有地と同等の扱いを

受ける本件連続立体交差事業地（鉄道跡地）だけで、東京都が、跨線橋部分の  
拡幅、サークル設置の理由としている目的を達成することができるのであるか  
ら、あえて補助 54 号線のサークルからサークルまでの区間の付近の私有地を事  
業地に含めた計画は、当該都市施設が適切な規模で必要な位置に配置されたも  
のとなるような合理性をもって定められたとは到底いえない。

したがって、補助 54 号線の跨線橋部分の拡幅とサークルの設置は、前述した  
基礎調査の結果との関係において違法であるだけでなく、この点においても、  
都市計画法 13 条 1 項 11 号に反し、また裁量の範囲を超え又はその濫用があっ  
たものとして違法である。

以上