



平成 18 年（行ウ）第 467 号、平成 19 年（行ウ）第 224 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 24

平成 21 年 9 月 1 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 齋 藤 驍

弁 護 士 武 内 更 一

ほか

小田急線連続立体交差化事業についての国の主張の誤謬

はじめに

- (1) 原告らは、下北沢駅を中心とする地域において、小田急線の地下式による線増連続立体交差化事業と都市計画道路区画街路 10 号線事業及び都市計画道路補助 54 号線事業が、形式上は、別個の都市計画事業として施行されることになっているが、実態としては、小田急線の下北沢駅並びにその周辺の鉄道の地下化と地上の鉄道施設撤去後の土地を利用した道路及び駅前広場の整備、及び鉄道と立体交差する新たな都市計画道路（補助 54 号線）の設置が、包括的に一体の事業として計画され実施されており、各事業の違法性は、これらのすべての事業を違法とするという関係にあると主張するものである。

(2) これに対し、被告国はこの点を争い、原告らが準備書面2（平成19年4月23日付）で、建運協定等を、その策定者等で構成される「連続立体交差事業促進期成会」が作成したテキスト（甲42、乙3「連続立体交差事業の手引き」。以下「手引き」という。）に記述されている逐条解説をもって反駁したにもかかわらず、その後も以下のように述べて、連続立体交差化事業に関する謬論を繰り返している。

- ①「本件鉄道事業は、別件道路事業とは全く別個の都市計画を基礎とする都市計画事業」（準備書面(6)第1の1P3、同2(1)P4準備書面(4)第3の1、など）
 - ②「建運協定や調査要綱は、法規範性を有するものではない」（準備書面(3)第1の2）、準備書面(6)第1の2(1)P3）
 - ③「連続立体交差事業において、道路の新設は要件とされていない」（準備書面(6)第1の2(2)P4）
 - ④「別件事業区間（喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの事業区間）の事業と本件鉄道事業は全く別個のもの」（準備書面(6)第2の1(3)P8）
 - ⑤「線増連続立体交差化事業と称する事業は存在しない」（準備書面(6)第2の2(1)P8）
 - ⑥「連続立体交差事業」と「線増事業」は別個の事業であって、「両事業が一体ということはありません」（準備書面(6)第2の2(2)P8以下）
- (3) そこで、本書面では、上記「手引き」の記述を指摘しつつ、さらに補充的に、連続立体交差化事業の意義及び法的根拠について論証を行うこととする。

第1 連続立体交差化事業の意義・内容と法的根拠 — 国の主張の誤謬 —

1 建運協定の意義

「建運協定」とは、建設省と運輸省との間で昭和44年（1969年）9

月に締結され、平成4年3月31日に改定された「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」をいい、同時に定められた「細目協定」および「連続立体交差事業調査の実施要領」（以下「調査要綱」という。）とともに、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関し、事業の施行方法、費用負担方法、その他必要な事項を定める」（建運協定第1条）ものである。それらの内容については、「連続立体交差事業の手引き」（乙3）に詳細に書かれている。

2 連続立体交差化の概念、意義（「手引き」乙3 P1）

*「本件鉄道事業は、別件道路事業とは全く別個の都市計画を基礎とする都市計画事業」であるとの主張の誤り

連続立体交差化とは、「手引き」P1によれば、「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」とされる。

その意義として、「手引き」P1は、次のように記載している。

- 「(1) 数多くの踏切を同時に除却できるため、踏切事故、騒音、排気ガス等の交通公害、踏切遮断による交通渋滞が大幅に解消する。
- (2) 鉄道により分断されている市街地の一体化を図ることができる。
- (3) 周辺の土地利用計画に合わせて、高架下等を多目的に利用できる（駅施設、駐車場、公園など）
- (4) 鉄道跡地を利用して、都市の環境整備を図れるなど、広い意味での市街地の再開発のインパクトになる。
- (5) 鉄道にとっても、安全性の増大、踏切経費の節減、輸送力の増大等の改善がもたらされる。」

この記載は、きわめて重要である。連続立体交差化の意義の第1は、踏切

事故、交通公害、交通渋滞の解消という主として道路交通の利便性の向上が掲げられており、第2に、市街地の一体化、高架下等（地下化後の地表）の利用、都市の環境整備、市街地再開発など、市街地の整備という面の改善効果が掲げられ、それらの上で、最後に「鉄道にとっても」として鉄道の利便性向上が掲げられている。

被告国は、本件連続立体交差化事業を、ことさらに「本件鉄道事業」などと略称するが、それは言葉の誤用または誤魔化しにほかならない。

ほかならぬ国自ら強調している上記連立事業の意義に照らせば、連続立体交差化は、主として道路と市街地の整備を目的とする、被告国（旧建設省）のいう、いわゆる「街路事業」であって、単なる鉄道の改良事業を意味するものではないということが、顕著に示されているのである。

3 建運協定締結の経緯及び法令上の根拠（「手引き」乙3のP2、91、109、123）

* 「建運協定や調査要綱は、法規範性を有するものではない」との主張の誤り

建運協定は、もともと道路法31条1項等にその法令上の根拠を有する。

道路法31条1項（乙3P1）は、道路と鉄道とが相互に交差する場合において、道路の新設又は改築を行うときは、建設大臣（旧）等が鉄道事業者と、交差の方式（原則として立体交差）、構造、施工方法及び費用負担について、あらかじめ協議するものと規定している。この規定に基づいて、協議事項のうち基本となるべき事項につき、昭和33年3月31日に、当時の建設省と日本国有鉄道（国鉄）との間で、「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」（建国協定）が締結され（乙3P91、P123）、その後昭和39年8月7日に、同じく当時の建設省と国鉄との間で、同協定4条4項に基づき「覚書」が定められた（乙3P2、P109）。ここにおいては「鉄道の高架化」の概念で処理されていた（乙3P111）。

建運協定は、この建国協定及び覚書の内容を承継し、それを発展させ、対

象を民営鉄道にまで拡大するばかりでなく、鉄道の高架化事業とは本質的に異なる連続立体という新しい複合都市施設を都市計画事業として都市側（旧建設省）が主導して行うことを目的として、昭和44年9月1日に、当時の建設省（都市局長及び道路局長）と運輸省（鉄道局長）との間で締結された協定である。

すなわち、建運協定は、鉄道事業法等鉄道関係法令ではなく、道路法31条1項等道路関係法令並びに都市計画法等に基づき、同項で建設大臣と鉄道事業者があらかじめ協議すべき事項を、建設省と運輸省の協定として定めたものであり、もともと道路法31条1項等に法令の根拠を有するものと言うことができる。

したがって、連続立体交差化に関する事業は、建運協定によって創設された事業であり、建運協定によって定められ、かつ規制されている。

被告国は、建運協定等は法規範性を有しないと強弁するが、道路法31条1項等によって義務付けられた「協議」の結果締結された「協定」に法規範性が無いなどという論理は、詭弁というほかない。

4 連続立体交差化事業の定義、内容（「手引き」乙3P15）

* 「連続立体交差事業において、道路の新設は要件とされていない」との主張の誤り

建運協定は、第2条(3)で「連続立体交差化」の定義を次のとおり定めている。

「鉄道と幹線道路（道路法による一般国道及び都道府県道並びに都市計画法により都市計画決定された道路をいう。）とが2か所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心間距離が350メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3か所以上において立体交差させ、かつ、2か所以上の踏切道を除却することを目的として、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ことをいい、既設線の

連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むものとする。

また、連続立体交差化のうちで、「鉄道線路の増設（以下「線増」という。）を同時に行わない連続立体交差化」を「単純連続立体交差化」といい、「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」という（同条(4)、(5)）。

被告国は、「鉄道と道路を同時に「3カ所」において立体交差させ、かつ「3カ所」の踏切道を除去することを目的とするものも「連続立体交差化」に含まれるのであって、この場合であれば道路は新設されない」ので、「道路を新設することが要件であるとの原告の主張は明らかに誤っている」（準備書面(6)第1の2(2)P4最終行以下）と言う。

しかし、被告の主張は形式論にすぎない。前記2で指摘したように、連続立体交差化事業の狙いが、主に道路交通の利便性向上と周辺の市街地の整備にある以上は、道路新設は必須の課題であるから上記のように定義されているのである。被告国の主張は定義の言葉尻をとらえて故意に事実を隠蔽しようとしているに過ぎない。

5 連続立体交差化に関する都市計画と都市計画事業（乙3P16～17）

* 「線増連続立体交差化事業と称する事業は存在しない」との主張の誤り

建運協定は、第3条1項で、「建設大臣又は都道府県知事は、都市計画法の定めるところにより、連続立体交差化に関する都市計画を定めるものとする。」と規定している。すなわち、連続立体交差化に関する計画は、都市計画として定めることを要する。そして、同条第3項では、「第1項の都市計画には、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（既設線の鉄道施設の面積が増大する部分及び線増線の部分をいう。以下同じ。）を含めるものとする。」と規定し、線増連続立体交差化の場合は、線増部分などの鉄道施設の増強部分を含めて都市計画決定するものとされている。

そして、第4条は、「前条の規定により都市計画決定された連続立体交差化に関する事業（以下「連続立体交差化事業」という。）のうち、単純連続立体交差化の場合における全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、都市計画事業として都市計画事業施行者が施行する。」と規定している。これは、第3条によって都市計画決定された「連続立体交差化に関する事業」を「連続立体交差化事業」と言うと規定するものであり、この中には当然「線増を同時に行う連続立体交差化」（＝線増連続立体交差化）に関する事業が含まれており、このことから「線増連続立体交差化事業」という事業が建運協定上存在していることは明らかである。

被告国は、あくまでも「線増連続立体交差化事業なる事業は存在しない」と強弁し続けるが、上記のとおり、建運協定によりまぎれもなく「線増連続立体交差化事業」と言うべき事業の存在が認められ、本件のように現実に存在しているのである。その先例は、被告国が十二分に承知している通り、枚挙にいとまがないくらいである。

第2 下北沢地区における本件事業の施行実態

1 本件事業区間の連続立体交差施設の構造形式

* 「別件事業区間（喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの事業区間）の事業と本件鉄道事業は全く別個のもの」であるとの主張の誤り

- (1) 本件各事業のうち、小田急線線増連続立体交差化事業は、もともと地表を2線複線走行していた小田急小田原線のうち、代々木上原駅付近から世田谷代田駅付近までの約2.2キロメートルの区間を、全体を基本的に地下式で連続立体交差化しつつ複々線化するとともに、駅舎の改良、駅前広場等の整備、側道及び新たな交差道路の設置を、一体的かつ同時に行うという事業の

中核をなす事業である。「基本的に地下式で」というのは、下北沢駅付近は、地下式の2線2層構造をとることとされているところ、小田急線の本件区間の両端、すなわち代々木上原駅付近と世田谷代田駅の西側の、既に線増連続立体交差化事業が本件区間より先行して行われた部分は、4線平行の高架式で施工されているため、当該箇所と接続する部分の形式は高架式とされざるを得ず、そこから完全な地下式の施工区間との接続部分までの区間は、高架式から地下式へと構造形式が漸次転換してゆくとともに、4線併走の鉄道線路を地下式2線2層の線路に接続し得るよう漸次構造形式が転換してゆく箇所となるからである。

- (2) したがって、本件区間の連続立体交差施設は、先行する事業区間の構造形式に規定され、上記のような設計とされることが強いられるのであって、決して「別件事業区間（喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの事業区間）の事業と本件鉄道事業は全く別個のもの」であるなどと言うことができるものではないのである。

被告国の主張は、事業の実態を全く無視した空論といわざるを得ない。

2 地下式トンネル及び駅の構造ならびに事業地について

* 「連続立体交差事業」と「線増事業」は別個の事業であって、「両事業が一体ということはありえない」との主張の誤り

- (1) 前述のとおり、下北沢駅付近は、地下式の2線2層構造で設計・施工されることになっているところ、上層の地下トンネル及び駅部と下層のそれとを、全く無関係に設計・施工することはあり得ないことであって、一体として設計・施工されることは当然とされている。しかも、下層の地下トンネルには急行線が走行し、上層のそれには緩行線が走行することが計画されている。このような場合に、一体どの部分が既設線の連続立体交差化事業で、どの部分が線増部分であるのかは、実際には全く区別・区分することはできない。また、事業が

施行される事業地にしても、上層の地下トンネル及び駅部と下層のそれは、同一の土地で施行されており、やはりどの部分が既設線の連続立体交差化事業の事業地で、どの部分が線増事業の事業地であるかは、区別・区分ができない。

(2) 被告国は、繰り返し「連続立体交差事業」と「線増事業」は別個の事業であって、「両事業が一体ということはありません」と主張しているが、これもまた事業の実態を全く無視した空論といわざるを得ない。

(3) なお、このことは、本件連続立体交差化事業と都市計画道路区画街路10号線事業との関係についても言うことができる。

都市計画道路区画街路10号線事業は、実際にその事業地の大部分が、本件連続立体交差化事業の事業地に含まれている。一つの事業地において、鉄道及び駅の地下化とそれに伴う駅前広場とそこへの導入路の整備が同時に施行されている本件事業は、まさに一体の事業が、単に形式上別個の事業として施行されているだけである。これらを、全く別個の事業だとする被告国の主張は、空疎であり無意味な主張である。