

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 29

平成 22 年 9 月 17 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

本件連続立体交差事業の都市計画に関する重大な違法性

### 目 次

第 1 国の主張する本件鉄道事業の経緯と事業の性質

- 1 昭和 39 年に地表式で決定されたとする本件鉄道事業の下北沢区間
- 2 連続立体交差事業等についての国の主張
- 3 地表式の連続立体交差事業は存在しないこと
- 4 架空の「地表式」

第 2 本件連続立体交差事業の都市計画の重大な違法性

- 1 地表式という架空の計画を前提にしたために地下化によっても過大な事業地を必要とした違法
- 2 再開発のための事業地を確保するために地表式という架空の計画を維持した違法（道路への転用、再開発への起爆剤、他事考慮）

## 第1 国の主張する本件鉄道事業の経緯と事業の性質

### 1 昭和39年に地表式で決定されたとする本件鉄道事業の下北沢区間

- (1) 国は、本件鉄道事業の都市計画の経緯について、昭和39年決定後、昭和45年変更、昭和60年変更、平成2年変更、平成5年変更を経て、平成15年変更により、世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間につき、構造形式を地表式・嵩上式から地下式に変更したとし、下北沢区間（東北沢駅から世田谷区代田駅までの区間）については、地表式から地下式に構造形式を変更したと主張する（国準備書面（1）、乙22の2）。
- (2) そして、国は、平成15年変更に先行する昭和45年変更、昭和60年変更、平成2年変更、平成5年変更は、いずれも、下北沢区間に対応する部分の変更は含んでいないと主張する（国準備書面（1））。
- (3) 国は、昭和39年決定において、本件鉄道事業の下北沢区間が地表式で都市計画決定されたと明確に主張しているわけではないが、本件鉄道事業の都市計画変更についての国の上記主張を前提とすると、下北沢区間については、昭和39年決定により、地表式に決定され、その後、平成15年変更により、地表式から地下式に変更されたことになる。

また、昭和39年決定では、下北沢区間を含む小田急線の路線を複々線化することも決定された（国準備書面（1））。

### 2 連続立体交差事業と線増事業との違いについての国の主張

- (1) 国は、本件鉄道事業は、下北沢区間において、地下式により既設線の連続立体交差化を行う都市計画事業であると主張する（国準備書面（1））。
- (2) また、国は、同区間の複々線化部分（線増部分）については、小田急電鉄が、鉄道事業法に基づき、鉄道施設の変更として実施するものであって、都市計画事業ではないと主張する。
- (3) このように、国は、既設線の連続立体交差化事業と線増事業を区別し、前

者は、都市計画事業であるのに対し、後者は、都市計画事業ではないと主張している。

### 3 地表式の連続立体交差事業は存在しないこと

- (1) ところで、連続立体交差化とは、「・・・2カ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離隔して既設線に相応する鉄道を建設することを」いう（建運協定第2条、乙3・15頁、傍点筆者）。
- (2) 施工基面を地表面から離隔するのであるから、連続立体交差事業には、高架式、地下式はあるが、地表式はないことになる。
- (3) つまり、地表式の連続立体交差事業はそもそも存在しえない。

### 4 架空の「地表式」

- (1) さて、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月の建運協定の締結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。

国はあたかも昭和39年決定が本件連立事業の出発点であるかのように述べるが、これは後記藤山判決も詳細に検討、説示しているところであるが、ためにする虚構という他はない。本件のみならず、小田急線連続立体交差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。今回は、本件区画街路10号線、補助54号線の都市計画事業認可に関わることが明らかな一部に絞って論ずることとする。

- (2) 建運協定は、連続立体交差化計画に係る鉄道は、都市計画法11条に定める都市施設のうちの都市高速鉄道であり、都市高速鉄道については、同法15条1項5号の広域の見地から決定すべき都市施設又は根幹的都市施設として、

都市計画を定めるものとしているが(乙3・16～17頁)、昭和39年決定以降、平成15年変更前までの下北沢区間には、連続立体交差に関する都市計画はなかったのであるから、これを前提に新たに都市計画法・建運協定に従い都市計画を定め、都市計画決定をしなければならなかったのである。

## 第2 本件連続立体交差事業の都市計画の重大な違法性

### 1 重大な違法性を有する計画に積み重ねられた平成15年変更決定の違法性

そして、平成15年「変更決定」は、前述の重大な違法性を有する都市計画の変更として決定されたものであり、違法な計画に積み重ねられた計画であるから、平成15年変更決定の違法は重大である。

### 2 地表式という架空の計画を前提にしたために地下化によっても過大な事業地を必要とした違法

(1) 前述のように、地表式という連続立体交差事業は存在しえない。既設線を連続立体交差化する以上、構造形式は、地下式または高架式としなければならない。

ところが、東京都は、昭和62年度及び63年度の連続立体交差事業調査の際に、梅ヶ丘駅付近・喜多見駅付近間と下北沢区間とを分離し、下北沢区間については、引き続き検討を要するとして、高架化するか地下化するかを明らかにしなかった。

(2) 東京地裁平成13年10月3日判決(藤山判決)は、梅ヶ丘駅付近・喜多見駅付近の区間の連続立体交差事業が、同区間に隣接する下北沢区間が地表式のままであることを前提とした点で計画的条件の設定に誤りがあることを指摘したが、地表式というありえない構造を前提としたことが、結果的に、下北沢区間の連続立体交差事業の事業地の範囲に関して重大な違法状態を招来することになった。

すなわち、下北沢区間も含めて、代々木上原駅付近から喜多見駅付近までの区間全体を地下2線2層シールド方式で計画すれば、より少ない事業地の範囲で、より合理的な計画を策定することができたにもかかわらず、下北沢区間を地表式とするというありえない前提に立って、梅ヶ丘駅以西を高架化してしまったために、梅ヶ丘駅以西の高架区間を地下化する下北沢区間につなげるために構造がいびつになり、下北沢区間において、より多くの事業地を必要とすることになったのである。

- (3) 地下2線2層方式の場合、2本の線路をたてに配置することになるから、本来であれば、4本の線路を横に並べる複々線（地表4線）事業地よりも少ない範囲の事業地で済むことになる。

ところが、梅ヶ丘駅以西の高架4線並列式の線路を世田谷代田駅付近の地下2線2層方式の線路に接続するために、構造がいびつになったことから、梅ヶ丘駅付近において、複々線（地表4線）事業地よりも多くの事業地が必要になり、平成15年変更において、事業地が新たに追加された。（乙22の2）

- (4) また、下北沢駅付近の地下2線2層方式の線路を代々木上原駅付近で再び高架4線並列方式の線路と接続するために、下北沢駅・東北沢駅間においても、平成15年変更において、事業地が新たに追加された。（乙22の2）

- (5) さらに、地下2線2層方式で、1層目及び2層目の両方をシールド工法で掘れば、事業地の範囲は、平成15年変更前の複々線（地表4線）事業地よりも少ない範囲で施工できたにもかかわらず、下北沢区間において、1層目及び2層目の両方にシールド工法を使わずに、1層目を開削工法で行うことから、平成15年変更における下北沢区間の事業地の範囲は、下北沢駅付近を除いて、従前の複々線（地表4線）事業地の範囲とほとんど同じとなった。

（乙22の2）

- (6) つまり、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に、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り、事業地の範囲についても、地表複々線化（並列4線）とほぼ同じ事業地（場所によってはそれ以上の事業地）を必要とすることとなったのである。

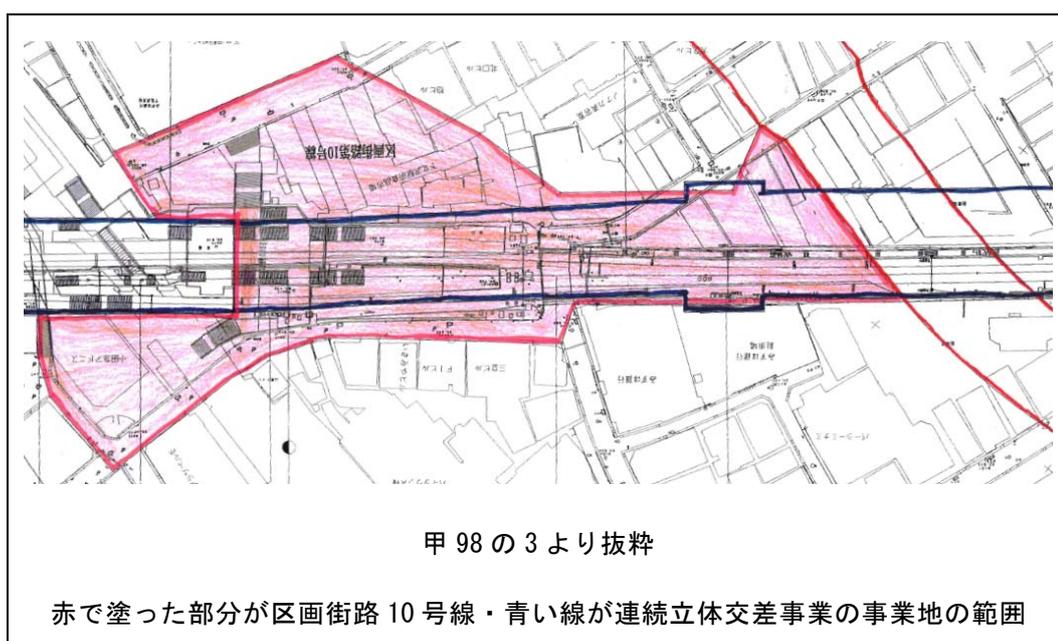
事業地の範囲は、事業費に多大な影響を与えるものであり、より多くの事業地を計画の範囲に含めることにより、過大な事業費を必要とすることになる。

3 再開発のための事業地を確保するために地表式という架空の計画を前提とした違法（道路への転用、再開発への起爆剤、他事考慮）

(1) さて、地表複々線化（並列4線）とほぼ同じ範囲の本件連続立体交差事業の事業地は、事業後（小田急線の地下化後）、どのように利用されるのだろうか。

ここで、下北沢駅付近の連続立体交差事業の事業地の範囲を改めて確認してみると、下北沢駅付近の連続立体交差事業の事業地は、ほぼそのまま幅員25～26メートルの区画街路10号線の導入路として利用されることがわかる。

（下図）



- (2) 前述のように、平成 15 年変更前の下北沢区間の鉄道計画は、連続立体交差事業に係る都市計画決定はなかった。

そして、平成 15 年 1 月 31 日の本件鉄道計画の都市計画変更決定により、下北沢駅付近を除いて経堂地区の高架複々線連続立体交差事業用地とほぼ同一の連続立体交差事業用地となり、同日の区画街路 10 号線の都市計画決定により、同事業地が区画街路 10 号線の事業地となった。

結局、小田急線の線増計画の事業地が、平成 15 年 1 月 31 日の 2 つの都市計画（変更）決定により、都市計画道路である区画街路 10 号線の事業地となったのである。

- (3) 連続立体交差事業が単なる鉄道事業ではなく、駅周辺の再開発も事業の効果と位置づけて行われることは、周知の事実である。

そして、地下化による連続立体交差事業における駅周辺の再開発において、もっとも重要となるのは、駅から近い位置にある連続立体交差事業の事業跡地である。具体的には、連続立体交差事業の事業跡地を広幅員の道路とすることで、駅周辺の建築規制を緩和し、これを起爆剤として、一挙に大規模再開発を行うことができることになるのである。

- (4) ここで、下北沢区間を高架化するか地下化するかについて明確にしないまま、梅ヶ丘駅以西を高架化したことが重要な意味を持つてくる。

前述のように、平成 15 年変更前において下北沢区間を地表式とするという前提の下に梅ヶ丘駅以西を高架化したために、下北沢区間の事業地の範囲は、地表複々線化（並列 4 線）とほぼ同じ事業地（場所によってはそれ以上の事業地）となった。

すなわち、下北沢区間を地表式にするというありえない前提を置いたために、後に同区間を高架化しても地下化しても、ほぼ同じ事業地の範囲を駅前再開発関連事業に利用できることになったのである。

そして、実際に、下北沢駅付近の連続立体交差事業跡地はほぼそのまま区

画街路 10 号線の事業地に転用されたのである。

- (5) つまり、平成 15 年変更前まで、下北沢区間を地表式にしていたのは、どう転んでも（下北沢区間が高架になっても地下になっても）、下北沢駅周辺の再開発を広幅員の道路を使って大規模に進めるためだったのである。

これは、典型的な他事考慮であり、裁量の範囲を逸脱していることが明らかである。

- (6) これを区画街路 10 号線の側からみると、区画街路 10 号線の導入路部分は、補助 54 号線と駅前交通広場とをつなぐものであるが、2 車線の導入路に 25～26 メートルの広幅員の道路が必要でないことは明らかである。区画街路 10 号線を決定した世田谷区も、導入路に 25～26 メートルの広幅員道路を必要とする理由を説明できていない。

すなわち、区画街路 10 号線の導入路の幅員を 25～26 メートルにしたのは、連続立体交差事業の事業用地をほぼそのまま区画街路 10 号線の事業地とするためなのである。

これは、典型的な他事考慮であり、裁量の範囲を逸脱していることが明らかである。

- (7) 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相関することを、何人も否定できない事実をもって明確にする。

以上