

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 34

平成 23 年 1 月 19 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

都市高速鉄道 9 号線都市計画の昭和 39 年決定の内容、各変更決定の違法、同都市計画の違法がもたらす区画街路 10 号線の違法（都市施設の区域と交通広場）

目 次

第 1 昭和 39 年決定は何を決定したのか

1 昭和 39 年決定の内容を明らかにすることの重要性

2 昭和 39 年決定の内容

(1) 小田急線に沿って 9 号線のルートを決めただけ

(2) ルートを決めただけであることを裏付ける事実

ア 最後まで決まっていなかった 9 号線のルート

イ 小田急が環八との交差について高架化を申し入れたこと

3 国の主張に対する反論と求釈明

(1) 都市計画審議会の議事録を根拠とすることの誤り

(2) 国に対する求釈明

第 2 都市高速鉄道 9 号線都市計画の違法

1 昭和 45 年変更決定の違法

- (1) 都市高速鉄道 9 号線の構造に関する違法
- (2) 都市高速鉄道 9 号線計画の土地の区域に関する違法
- (3) 国に対する求釈明

2 昭和 60 年変更決定の違法

- (1) 都市計画決定を経ずに一部を複々線としたことの違法
- (2) 国に対する求釈明

3 平成 5 年変更決定の違法

- (1) 昭和 63 年の連続立体交差事業調査で確認された下北沢区間の連続立体交差化の必要性
- (2) 連続立体交差化に関する国の主張に対する反論
- (3) 連続立体交差化の必要性が確認された下北沢区間について都市計画決定を行わず、地表式として放置した違法

4 平成 15 年変更決定の違法

- (1) 平成 15 年変更決定に関する国の主張
- (2) 平成 15 年変更決定前には計画に含まれていなかった小田急線の既設部分を計画に含めたことの違法

第 3 都市高速鉄道 9 号線都市計画の違法がもたらす区画街路 10 号線の違法

- 1 連続立体交差事業事業地と区画街路 10 号線の導入路の位置に関する違法性
- 2 都市高速鉄道 9 号線の平成 15 年変更決定と区画街路 10 号線の交通広場の規模・位置に関する違法性
 - (1) 区画街路 10 号線の交通広場となった都市高速鉄道 9 号線計画の北側の区域
 - (2) 平成 5 年変更決定の時点で都市施設の区域から外されるべきであった下北沢駅前市場
 - (3) 下北沢駅前市場を再開発のターゲットとしたことの違法

第1 昭和39年決定は何を決定したのか

1 昭和39年決定の内容を明らかにすることの重要性

- (1) 国の主張によれば、本件鉄道事業の都市計画の下北沢区間（東北沢駅から世田谷区代田駅までの区間）の構造は、昭和39年決定により、地表式に決定され、同決定以降、平成15年変更決定までは変更がなく、平成15年変更決定により、地表式から地下式に変更されたことになる。

わかりやすく言えば、国は、昭和39年決定が下北沢区間の連続立体交差事業の出発点であると主張していることになる。

- (2) 判例上、都市計画決定と都市計画事業とは区別されて考えられており、都市計画決定には公定力がないとされている。そして、都市計画決定が変更された場合、変更前の都市計画決定に違法があれば、その違法性は承継される。

また、都市計画事業が適法であるというためには、その基となる都市計画決定が適法である必要がある。

すなわち、違法な都市計画を前提として決定された都市計画変更決定は違法となり、それに基づく都市計画事業は違法となるのである。

- (3) したがって、本件鉄道事業の下北沢区間については、昭和39年決定の内容を明らかにすることが非常に重要である。

2 昭和39年決定の内容

- (1) 小田急線に沿って9号線のルートを決めただけ

ア 都市計画決定の内容は、告示および関係図書（旧都市計画法3条2項、都市計画法20条）によって、判断されることになる。

国は、昭和39年決定の告示および関係図書として、乙4ないし乙5の2を提出しているが、このうち、乙5の1は、東京都市計画地方審議会への付議書（乙7の1）と同一の文書であり、日付も「昭和39年11月21日」となっており（乙5の1・2頁）、関係図書としての「計画書」としては疑問のあ

る文書である。

また、乙5の2についても、作成者、作成日が文書上明らかでなく、関係図書としての「計画図」としては大いに疑問のあるものである。さらに、同図面では、「凡例」のうち「高架または地平区間」という文字だけが枠をはみ出して記されており、かかる文字が後から書き加えられたものであるとの疑念を生じさせる文書である。

もともと、原告らが、平成22年9月17日の口頭弁論で、国に対し、既に提出済みの証拠以外で昭和39年決定の内容を示す文書を証拠として提出するよう求めたのに対し、国は、現時点まで証拠を追加提出していないことから、さしあたって上記（乙4～乙5の2）の文書から昭和39年決定の内容を判断することとする。

イ まず、告示は、「東京都市計画高速鉄道を次のように変更し、及び追加する」としていることから、昭和39年決定は、「東京都市計画高速鉄道」の変更・追加を内容とするものであることがわかる。（乙4）

ウ 次に、乙5の1は、「東京都市計画高速鉄道の変更及び追加」と題し、「都市高速鉄道中第1号線ほか1路線を次のように変更し、都市高速鉄道に第9号線を次のように追加する」としているので、「東京都市計画高速鉄道」のうち、1号線と6号線が変更され、9号線が追加されたことがわかる。（乙5の1）

エ 最後に、乙5の2を見ると、「東京都市計画高速鉄道網図」と題し、「今回追加路線及び変更区間（地下区間）」、「高架または地平区間」、「今回廃止区間」、「既定都市計画高速鉄道」、「既設高速鉄道（国鉄及び私鉄）」が、異なる線で示されている。

まず、文書の形式からわかることは、乙5の2は、「都市計画高速鉄道」と「高速鉄道（国鉄及び私鉄）」とは異なるものであることを前提に、このうち「都市計画高速鉄道」の変更と追加を表したものであることである。

そして、同図面に、都市高速鉄道 9 号線が追加路線として記され、そのうち小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までの路線については、「既設高速鉄道（国鉄及び私鉄）」のひとつである小田急線の線路に沿って記されている。

なお、小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までの都市高速鉄道 9 号線の路線については、「高架または地平区間」とされているが、前述のように、かかる文字は後から書き加えられたものである可能性が高く、かかる記載をそのまま信用することはできないが、仮に同記載を前提としても、小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までの都市高速鉄道 9 号線の路線のうち、どの区間が「高架」であり、どの区間が「地平」であるかの記載はない。

オ このように、昭和 39 年決定の内容は、告示および関係図書から判断されるべきであるが、乙 4 ないし乙 5 の 2 からは、「既設高速鉄道（国鉄及び私鉄）」とは異なる「都市高速鉄道」に、9 号線が追加され、その路線のうち小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までについては、「既設高速鉄道（国鉄及び私鉄）」のひとつである小田急線に沿ってルートが設定されたということしかわからない。

したがって、昭和 39 年決定は、小田急線とは別の鉄道である都市高速鉄道 9 号線計画が追加され、そのルートを決めただけだということになる。

すなわち、都市高速鉄道 9 号線の小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までの構造については何ら決定されておらず、仮に、「高架または地平区間」との記載を前提とするとしても、都市高速鉄道 9 号線の小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までのどの区間をどの構造とするのかについては何ら決定されていないのである。

(2) ルートを決めただけであることを裏付ける事実

ア 最後まで決まっていなかった 9 号線のルート

(ア) 都市高速鉄道 9 号線は、昭和 37 年の都市交通審議会答申 6 号において、8 号線とされていたものが、昭和 39 年に 9 号線として決定されたものである。

(イ) 上記答申 6 号における 8 号線は、喜多見～松戸間を結ぶ地下鉄計画であり、喜多見から原宿までの区間は、世田谷通り、若林、駒場を通るというルートが設定されていた。すなわち、答申 6 号における 8 号線は、小田急線とはまったく別のルートが設定されていたのである。(甲 153 の 1、2・答申第 6 号、附図)

昭和 37 年の答申 6 号における 8 号線の喜多見～原宿間のルートが、世田谷通り、若林、駒場を通るルートから、小田急線に沿うルートに変更されて、昭和 39 年に決定されたのが都市高速鉄道 9 号線なのである。

(ウ) 都市高速鉄道 9 号線のルートについては、昭和 39 年決定前において、世田谷通りに沿ったルートの案（答申 6 号 8 号線）と小田急線に沿ったルートの案（昭和 39 年決定）の 2 案があった（甲 154・小田急五十年史 508 頁）。

(エ) そして、小田急電鉄は、昭和 39 年 11 月、建設大臣にあてて次のような内容の要望書を提出した。

「当社としては答申ルートの採択を望むが、もし代々木上原～喜多見間を当社線に張付け並行する案が採択され、これが他社によって建設される場合は、当社の経営に甚大な影響が及ぶので、これを償う方策を講じ、在来線の高架化相当額については道路管理者の負担とすること、当社が建設する場合は、用地の確保については政府ならびに東京都において行うこと、高架複々線建設費のうち在来線高架化分については道路管理者の負担とすること、建設費の調達についてはなんらかの助成措置を講ずること」(甲 154・小田急五十年史 509 頁)。

(オ) 都市高速鉄道 9 号線についての東京都市計画地方審議会は、昭和 39 年 11 月 21 日に行われているが、同審議会の直前においても、実質的にルー

トが確定しておらず、仮に、小田急線に張付け並行する案が採択された場合でも、小田急電鉄以外の会社が建設する可能性もあったというのである。

- (カ) このように、東京都市計画地方審議会の直前の時点においても計画の根幹となるルートさえ実質的に確定していなかったこと、小田急線に沿ったルートの場合でも小田急電鉄以外の会社が建設する可能性があったという事実からすれば、昭和 39 年決定の際に、都市高速鉄道 9 号線のルートだけでなく、その構造（代々木上原～喜多見間のどの区間が高架でどの区間が地表かという構造）まで決定することは、現実的にみて不可能であったことが明らかである。

したがって、かかる事実は、昭和 39 年決定が、都市高速鉄道 9 号線のルートだけを決定したものであることを裏付けるものである。

イ 小田急が環八との交差について高架化を申し入れたこと

- (ア) 環状八号線は、昭和 43 年頃に、断続的ながらその大半が開通したが、小田急線と交差する部分については完成していなかった。

環状八号線と小田急線の立体交差について、小田急電鉄は、昭和 41 年 7 月、東京都から協議の申入れを受け、小田急電鉄は鉄道を高架にしたい旨の回答をした（甲 154・小田急五十年史 479 頁）。

- (イ) 環状八号線と小田急線は、千歳船橋駅～祖師谷大蔵駅間で交差しており、同区間は、都市高速鉄道 9 号線の昭和 39 年決定の区間の範囲内にある。

仮に、昭和 39 年の都市計画決定において、千歳船橋駅～祖師谷大蔵駅間の高架化が都市計画決定されていたとすると、東京都が小田急電鉄に対し、環状八号線と小田急線の立体交差について協議を申し入れる必要はなく、小田急電鉄も、鉄道を高架にしたい旨の回答をする必要がない。

すなわち、小田急電鉄が、昭和 41 年 7 月、東京都に対し、環状八号線と小田急線との立体交差について、鉄道を高架にしたい旨の回答をしたのは、同時点において、千歳船橋駅～祖師谷大蔵駅間を高架化することが決定さ

れていなかったからである。

- (ウ) かかる事実も、昭和 39 年決定が、都市高速鉄道 9 号線のルートだけを決定したものであることを裏付けるものである。

3 国の主張に対する反論と求釈明

(1) 都市計画審議会の議事録を根拠とすることの誤り

ア これに対し、国は、昭和 39 年決定前の東京都市計画地方審議会議事録の「九号線は、喜多見から綾瀬を結ぶわけでございますが、そのうち、小田急線の喜多見一代々木八幡の間は、地形に応じまして高架化を計画いたしまして、御存じのとおり、小田急線は中央線より複雑な地形のところを通過しておりますので、高架化につきましては、地形に応じまして鉄道を上げたりあるいは下げて平地を通ったりするようぐあいになるわけでございます。」という説明者の言葉を引用し、喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間については、地形に応じて高架、地下、地表式とするものと決定されたと主張する。(国準備書面 (9)・4 頁)

イ しかし、前述のように、都市計画決定の内容は、告示及び関係図書から判断すべきであり、逆にいえば、告示及び関係図書は、都市計画決定の内容を判断できる内容のものでなければならず、これに先立つ都市計画審議会の説明者の発言を解釈しなければ都市計画の内容がわからないのであれば、これだけをもってしても、当該都市計画決定は違法といわざるを得ないというべきである。

また、仮に、都市計画審議会における説明者の発言がそのまま都市計画決定の内容になるとするなら、これも重大な違法性を有する決定といわざるを得ない。

したがって、都市計画審議会における説明者の発言を基準に都市計画決定の内容を特定するという国の主張は失当である。

ウ　ところで、上記説明者の発言に係る議事録（乙 7 の 2）は、前記の東京都市計画高速鉄道網図（乙 5 の 2）と同様、その信用性について疑義がある。

すなわち、国が引用した上記発言箇所のうち、「平地を」という文字は、議事録の体裁から明らかなように、後から書き加えられたものである。

また、「高架化につきましては・・・平地を通ったりする」という発言は、文脈からいっても矛盾しており、実際に説明者が「平地を」という言葉を使ったとは考えられない。

前述のように、東京都市計画高速鉄道網図（乙 5 の 2）においては、「高架または地平区間」という文字だけが枠をはみ出して記されており、かかる文字が後から書き加えられたものであるとの疑念を生じさせる。

つまり、乙 5 の 2 と乙 7 の 2 において、後から書き加えられたと考えられる内容が、鉄道の地表式に関わるものである点で一致するのである。

これは単なる偶然であろうか。

仮に、乙 5 の 2 と乙 7 の 2 に、後から書き加えられたと考えられる「平地を」という文字と「高架または地平区間」という文字がなかったとすると、都市高速鉄道 9 号線について構造の一部が地表式となることを示す痕跡はなくなるのである。

逆にいえば、昭和 39 年決定において都市高速鉄道 9 号線について構造の一部が地表式であるということを何らかの形でほのめかすには、上記の「平地を」という文字と「高架または地平区間」という文字が不可欠なのである。

すなわち、「平地を」という文字と「高架または地平区間」という文字は、いずれも後から意図的に書き加えられたと考えられるのである。

かかる意味において、乙 7 の 2 は信用性に乏しく、これを基礎として都市高速鉄道 9 号線の構造についての推測をすることは許されないというべきである。

エ　なお、仮に、「平地を」という文字が書き加えられた乙 7 の 2 の説明者の発

言を前提としても、都市高速鉄道9号線の小田急線代々木上原駅付近から喜多見駅付近までのどの区間をどの構造とするのかについてはまったく不明であることに変わりはない。

(2) 国に対する求釈明

ア 国は、都市高速鉄道9号線の構造について、昭和39年決定は、喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間については、地形に応じて高架、地下、地表式とするものと決定されたと主張する。(国準備書面(9)・4頁)

イ 他方、国は、同線の構造について、平成5年変更決定において、世田谷区成城四丁目から世田谷区成城六丁目までの区間(成城学園前駅付近)につき、構造形式を地表式から掘割式に変更したと主張し、平成15年変更決定において、世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間(下北沢区間)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主張する。(国準備書面(1))

ウ そこで、原告らは、国に対し、以下の釈明を求める。

(ア) 国は、都市高速鉄道9号線の構造について、昭和39年決定において、喜多見駅から代々木上原駅間のうち、下北沢区間と成城学園前駅付近について地表式、その他の区間について高架式に決定された主張するのか。

(イ) 仮に、国が、上記(ア)の主張をする場合、かかる決定が昭和39年決定においてなされたことを直接示す証拠を提出されたい。(国は、乙6、乙7の1、2、乙の10の1、2、乙11を昭和39年決定の内容を示す証拠として示しているが(国準備書面(1))、乙6、乙10、乙11は、いずれも昭和39年決定以降に作成された文書であるから、昭和39年決定の内容を直接示す証拠とはならず、乙7の1には、都市高速鉄道9号線の構造を示す記載はなく、乙7の2は、前述のように、都市計画決定の内容を判断する資料とはならないので、上記乙6、乙7の1、2、乙の10の1、2、乙11以外の証拠を提出されたい。)

(ウ) 仮に、国が、昭和 39 年決定においては、喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間については、地形に応じて高架、地下、地表式とするものと決定されただけで、同区間のうち、どの区間を高架、地下、または地表式とするかについては決定されなかったと主張する場合には、都市高速鉄道 9 号線の喜多見駅から代々木上原駅間のうち、下北沢区間と成城学園前駅付近について地表式、その他の区間について高架式に決定されたのがいつなのかについて主張し、それを裏付ける証拠を提出されたい。

第 2 都市高速鉄道 9 号線都市計画の違法

1 昭和 45 年変更決定の違法

(1) 都市高速鉄道 9 号線の構造に関する違法

ア 前述のように、昭和 39 年決定においては、都市高速鉄道 9 号線のルートが決定されただけで、同線の構造については決定されていなかった。

イ ところが、昭和 45 年 7 月 14 日付の東京都市計画地方審議会への付議書をみると、図 1 のとおり、都市高速鉄道 9 号線の構造（地下式、嵩上式、地表式、掘割式の区間）が記載されている。

東京都市計画都市高速鉄道

1 線路区分

名称	位置		主要通過地	区間 延長	構造	摘要
	起点	終点				
第 9 号線	世田谷区喜多見町	足立区綾瀬三丁目	喜多見、千歳知橋、新橋寺、下北沢、代々木上原、原宿、神宮前、南青山、一ツ木、香取町、大手町、池上塔の木、千駄木、西目黒、北千住	約 22.7 km	地下式	概 算
区 間	世田谷区喜多見町	世田谷区喜多見町		510	嵩上式	
	世田谷区喜多見町	世田谷区成城町		870	地表式	
	世田谷区成城町	世田谷区代田三丁目		5,530	嵩上式	
	世田谷区代田三丁目	渋谷区上原三丁目		1,740	地表式	
	渋谷区上原三丁目	渋谷区代々木町		1,050	嵩上式	
	渋谷区代々木町	渋谷区代々木町		190	掘割式	
	足立区千住旭町	足立区千住旭町		230	掘割式	

(図1・乙10の1より抜粋)

ウ すなわち、昭和39年決定以降、昭和45年7月14日までのどこかの時点で、都市高速鉄道9号線の構造が決められたことになる。

そして、昭和39年決定以降、昭和45年7月14日までの間に、都市高速鉄道9号線の構造が決められたのであれば、これを昭和45年変更決定において、都市計画決定する必要があった。

ところが、昭和45年変更決定には、かかる構造に関する決定は含まれていない。

エ したがって、昭和45年変更決定には重大な違法がある。

(2) 都市高速鉄道9号線計画の土地の区域に関する違法

ア 前述のように、昭和39年決定においては、「高速鉄道(国鉄及び私鉄)」と「都市計画高速鉄道」とが区別されており、都市高速鉄道9号線は、「高速鉄道(国鉄及び私鉄)」とは異なる「都市計画高速鉄道」の追加路線であり、都市高速鉄道9号線が小田急線の既設部分を計画に含まないことは明らかである。

イ また、昭和45年変更決定の計画書として国が提出している乙10の1をみると、都市高速鉄道9号線の「摘要」の欄に、同線が全線において「複線」とであると記載されている。全線が複線であることは、「構造」については、全体について「地下式」とされているが、「ただし」書きで「地下式」以外の「嵩上式」「地表式」「掘割式」の区間が記載されているのに対し、「複線」の記載については、「ただし」書きに何ら記載がないことから明らかである。

(上記図1)

仮に、都市高速鉄道9号線が小田急線の既設部分を計画に含むとすると、同線のうち、小田急線に沿った路線の部分は、「複線」ではなく「複々線」になるはずであるが、全線が「複線」とされているのであるから、昭和45年変更決定時点においても、都市高速鉄道9号線が小田急線の既設部分を計

画に含まない計画であることが明らかである。

ウ ところが、昭和 45 年変更決定の計画図（乙 10 の 2）をみると、下北沢区間については、小田急線の既設線部分も都市高速鉄道 9 号線計画の土地の区域に含まれているように見える。（乙 10 の 2 には、都市高速鉄道 9 号線計画の一部（代々木八幡駅付近から下北沢駅付近までの部分）しか示されておらず、線も不鮮明であることから、これを正確に読み取ることには困難が伴うが、同計画図上、小田急線の既設線部分も計画の土地の区域に含まれているように見える。）

すなわち、昭和 45 年変更決定時の計画図は、都市高速鉄道 9 号線計画に含まれない小田急線の既設部分を同計画の土地の区域に含めているのである。

ところが、昭和 45 年変更決定は、小田急線の既設部分を同計画の土地の区域に含めたことを変更の内容として決定していない。

エ したがって、昭和 45 年変更決定には重大な違法がある。

(3) 国に対する求釈明

ア 昭和 45 年変更決定の時点で、都市高速鉄道 9 号線の代々木上原～喜多見間の計画の土地の区域に小田急線の既設部分は含まれていたのかを証拠を示して明らかにされたい。

イ 仮に、昭和 45 年変更決定の時点で、都市高速鉄道 9 号線の代々木上原～喜多見間の計画の土地の区域に小田急線の既設部分が含まれていたとすると、いつの時点で同区域に小田急線の既設部分が含まれることになったのかを証拠を示して明らかにされたい。

2 昭和 60 年変更決定の違法

(1) 都市計画決定を経ずに一部を複々線としたことの違法

ア 前述のように、昭和 39 年決定において、都市高速鉄道 9 号線は、小田急線とは異なる「都市計画高速鉄道」の追加路線として決定された。

また、昭和 45 年変更決定においては、都市高速鉄道 9 号線は全線において複線であった。

イ ところが、昭和 60 年変更決定の計画書をみると、都市高速鉄道 9 号線の線路数のうち、「喜多見～代々木上原間」は「4」とされている（乙 13 の 1）。

すなわち、昭和 45 年変更決定以降、昭和 60 年変更決定のどこかの時点で、都市高速鉄道 9 号線は全線複線から一部複々線に変更になったことになる。

そして、昭和 45 年変更決定以降、昭和 60 年変更決定までの間に、都市高速鉄道 9 号線が全線複線から一部複々線に変更になったのであれば、これを昭和 60 年変更決定において、都市計画決定する必要があった。

ところが、昭和 60 年変更決定には、かかる変更に関する決定は含まれていない。

ウ したがって、昭和 60 年変更決定には重大な違法がある。

(2) 国に対する求釈明

都市高速鉄道 9 号線計画が、いつ全線複線から一部複々線に変更になったのかを証拠を示して明らかにされたい。

3 平成 5 年変更決定の違法

(1) 昭和 63 年の連続立体交差事業調査で確認された下北沢区間の連続立体交差化の必要性

東京都は、昭和 63 年に、連続立体交差事業調査要綱（乙 3）に基づき、下北沢区間を含む東北沢駅～喜多見駅間について、連続立体交差事業調査を行った。（乙 6）

同調査は、「平面鉄道を都市計画事業として高架化あるいは、地下化することにより道路と鉄道の一定区間を連続的に立体交差化」する連続立体交差事業の東北沢駅～喜多見駅間の必要性を調査し、同調査報告書は、同区間における「連続立体交差事業の事業化の必要性が極めて高」とした。（乙 6）

(2) 連続立体交差化に関する国の主張に対する反論

ア 上記調査報告書にもあるように、連続立体交差化は、平面鉄道を高架化あるいは地下化して道路と鉄道の一定区間を連続的に立体交差化して踏み切りを除却するものであるから、鉄道が地表式のままでは、連続立体交差化とはならないのであり、都市計画事業として行う連続立体交差事業の都市計画とはならないものである。

イ この点について、国は、「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」と主張したこと（平成 18 年 11 月 20 日付け答弁書）に関し、昭和 39 年 8 月の建設省・日本国有鉄道の間で締結された覚書」を持ち出し、連続立体交差化という用語は、「建運協定特有のものであるとはいえない」として、「上記の意味における連続立体交差化の都市計画決定を昭和 39 年にしたものと主張」する（国準備書面（9）・4 頁）。

ウ 国のいう「上記の意味における」というのは、文脈からいって、国が引用した「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挙に実現することである」という部分を指すと考えられるが、同部分は、連続立体交差事業の手引き（乙 3・1 頁「連続立体交差の定義と意義」）からの引用であり、同手引きは建運協定の内容を説明したものであるから、国が引用した記載は建運協定の連続立体交差事業の定義を前提としていることが明らかである。

エ また、国が引用した部分を読んでも「高架化又は地下化することにより」と書かれていることから明らかなように、地表式の鉄道を高架化又は地下化しなければ連続立体交差化とはいえないことが明らかである。

オ さらに、国は、連続立体交差化という用語は、「建運協定特有のものであるとはいえない」として、昭和 39 年 8 月の建設省・日本国有鉄道の間で締結された覚書」を持ち出すが、同覚書は、連続立体交差化について、次のよう

に定義している。

「高架線とは、鉄道とその隣接する沿道の地平面より高い施工基面を有して建設することにより、同時に 3 か所以上の立体交差を新設（うち、2 か所以上の踏切道を除却するものとする。）する場合をいい、当該施設に包含される両端の道路（けた下空高 4.5 メートル以上のもの）中心線の距離が 350 メートル以上のものをいう。」（乙 3・111 頁）

すなわち、昭和 39 年 8 月の建設省・日本国有鉄道間の覚書における連続立体交差化の定義の内容は、建運協定 3 条が規定する定義と同じなのである（乙 3・15 頁）。

カ したがって、連続立体交差化という用語が建運協定特有のものではないとしても、その意味するところは、地表式の鉄道を高架化又は地下化して同時に 3 か所以上において立体交差させ、2 か所以上の踏切道を除却することによって道路を新設することが核心となるのであり、いずれにしても、地表式のままでは、連続立体交差事業とはなりえないのである。

原告らは、かかる意味において、地表式の連続立体交差事業なるものは存在しないと主張するものである。

キ 昭和 39 年決定は、前述のように、小田急線とは異なる都市高速鉄道 9 号線のルートについてだけ決定したものであり、その構造については何ら決定されていないが、仮に、国が主張するように、その構造についても決定されたとしても、地表式の構造では連続立体交差化とはなりえない。

したがって、国の主張を前提としても、地表式を含む都市高速鉄道 9 号線の計画は、連続立体交差化の都市計画決定とはならない。

よって、国の主張は失当である。

(3) 連続立体交差化の必要性が確認された下北沢区間について都市計画決定を行わず、地表式として放置した違法

ア 前述のように、昭和 63 年の連続立体交差事業調査において、東北沢駅～喜

多見駅間における連続立体交差事業の事業化の必要性が極めて高いことが確認された。

すなわち、下北沢区間についていえば、地表式のまま放置するのではなく、地下化又は高架化にする必要性が極めて高いことが確認されたのである。

イ 都市計画法は、必要な都市施設を一体的かつ総合的に定めるとし（同法 11 条、13 条）、都市計画を変更する必要があるときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならないとしている（同法 21 条 1 項）。

ウ 東北沢駅～喜多見駅間については、昭和 63 年の調査において、全体として連続立体交差事業の事業化の必要性が極めて高いとされたのであるから、同調査後の平成 5 年変更決定の際に、東北沢駅～喜多見駅間全体について、連続立体交差化の計画決定をする必要があったのである。

エ ところが、平成 5 年変更決定では、下北沢区間を地表式のままとし、これを前提として、梅ヶ丘駅以西の区間について高架化の決定をした。

東京地裁平成 13 年 10 月 3 日判決（藤山判決）は、「連続立体交差事業を行う以上は地表式を維持することはあり得ず地下式又は高架式を採らざるを得ないところ、当時から高架式を採用するには井の頭線との交差の関係から下北沢駅付近で一般的な高架橋より 1 2 ないし 1 5 メートル高くなるため、環境面で不利となるとの問題があると指摘されており、」「本件口頭弁論終結時には下北沢区間について地下式が採用される見込みであり、その理由としては高架式に上記の問題点があることが指摘されているにとどまることが認められることからしても、本件調査の当時においても、将来的に下北沢区間につき地下式が採用される可能性は十分考慮すべきだったということができ、この区間が地表式のままであることを所与の前提としたことは誤りというべきである。」と判示している。

オ すなわち、平成 5 年変更決定の時点において、下北沢区間を地表式のままとするのではなく、東北沢駅～喜多見駅間について、一体的かつ総合的に検

討し、全線を地下化するべきであったのである。

したがって、平成 5 年変更決定には重大な違法がある。

4 平成 15 年変更決定の違法

(1) 平成 15 年変更決定に関する国の主張

ア 国は、平成 15 年変更は、既定の 9 号線都市計画を、次の 3 点において変更するものであると主張する。(国準備書面 (1)・6 頁)

① 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するほか、延長を変更する。

② 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、一部区域の変更を行う。

③ 世田谷代田駅、下北沢駅及び東北沢駅について、幅員を変更し、都市計画施設の区域の変更を行う。

イ また、国は、本件鉄道事業は、東京都を施行者とする、9 号線都市計画を具体的に実現する都市計画事業であって、そのうち本件の対象となるのは、小田急小田原線代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間（本件事業区間）において、地下式により既設線の連続立体交差化を行うことを内容とする事業であると主張する。(国準備書面 (1)・7 頁)

ウ そうすると、都市高速鉄道 9 号線の平成 15 年変更決定後の都市計画には、小田急線の既設部分が含まれていることになる。

(2) 平成 15 年変更決定前には計画に含まれていなかった小田急線の既設部分を計画に含めたことの違法

ア しかし、前述のように、昭和 39 年決定は、小田急線の既設部分を含んでいない。また、昭和 39 年決定以降、都市高速鉄道 9 号線の計画に小田急線の既設部分を含める変更決定はなされていない。

イ 国も、昭和 39 年決定後、平成 15 年変更前までの都市高速鉄道 9 号線の都

市計画の変更には、下北沢区間の変更は含まれないと主張している。(国準備書面(1)・3～5頁)

ウ そうすると、平成15年変更決定は、同変更決定前には計画に含まれていなかった小田急線の既設部分を含めたことになる。

ところが、平成15年変更決定の内容には、小田急線の既設部分を含めたことは含まれていない。

エ したがって、平成15年変更決定には重大な違法がある。

第3 都市高速鉄道9号線都市計画の違法がもたらす区画街路10号線の違法

1 連続立体交差事業事業地と区画街路10号線の導入路の位置に関する違法性

原告らは、準備書面29において、本件連続立体交差事業の事業地と区画街路10号線の導入路がほぼ一致することを指摘した。(原告ら準備書面29・6頁)

そして、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)となったのであり、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り、典型的な他事考慮として裁量の範囲を逸脱しており、違法であると主張した。

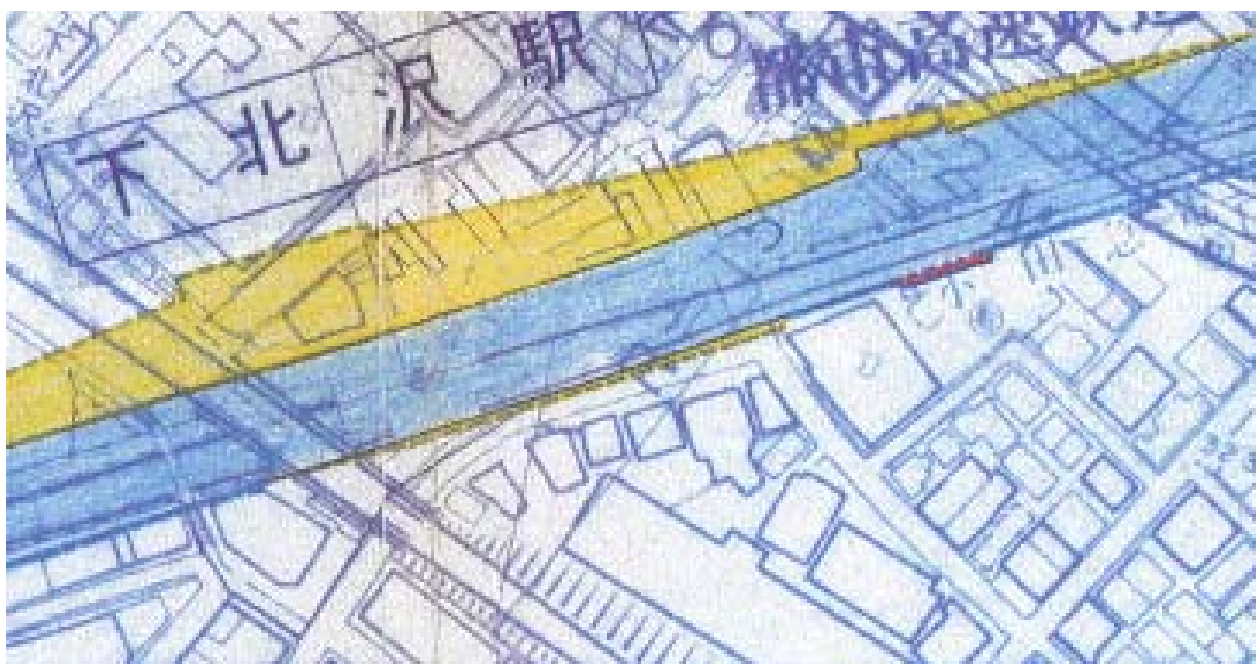
しかし、区画街路10号線の違法性は、連続立体交差事業事業地と区画街路10号線の導入路の位置に関する違法性にとどまらない。

2 都市高速鉄道9号線の平成15年変更決定と区画街路10号線の交通広場の規模・位置に関する違法性

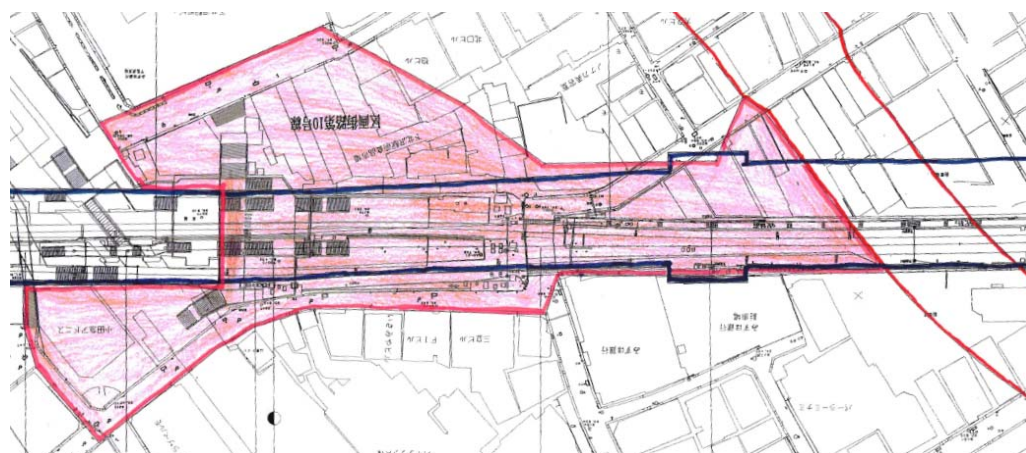
(1) 区画街路10号線の交通広場となった都市高速鉄道9号線計画の北側の区域

以下の図2と図3を比べると、平成15年変更決定前の都市高速鉄道9号線計画の土地の区域とされている部分のうち、小田急線の北側の区域(下北沢

駅前市場を中心とする区域)が、平成15年の区画街路10号線の都市計画決定により、ほぼそのまま区画街路10号線の交通広場の事業地となったことがわかる。



(図2・黄色い部分が平成15年変更決定によって都市高速鉄道9号線計画の区域から外れた部分・乙22の2より抜粋)



(図3・赤い部分が区画街路10号線の事業地・甲98の3より抜粋)

(2) 平成5年変更決定の時点で都市施設の区域から外されるべきであった下北沢駅前市場

ア 前記藤山判決が指摘するように、昭和63年の連続立体交差事業調査の当時においても、「将来的に下北沢区間につき地下式が採用される可能性は十分考慮すべきだったといえることができ、この区間が地表式のままであることを所与の前提としたことは誤り」であった。

そして、平成5年変更決定の段階で、下北沢区間を地下化に決定すれば、平成15年変更決定前の都市高速鉄道9号線計画の土地の区域とされている部分のうち、小田急線の北側の区域(下北沢駅前市場を中心とする区域)は、都市施設の土地の区域から外れた。

逆にいえば、下北沢駅前市場を中心とする区域は、平成5年以降は都市施設の土地の区域として制限を受けるべき区域ではなかったのである。

イ ところが、国は、地表式というありえない前提の下に、平成5年以降も下北沢駅前市場付近の区域を都市高速鉄道9号線都市施設の土地の区域に含め続け、平成15年変更決定により、同区域が都市高速鉄道9号線都市施設の土地の区域から外れるのと同時に、今度は、世田谷区が区画街路10号線の交通広場の事業地として、下北沢駅前市場付近の区域を都市施設の範囲に含める決定をしたのである。

(3) 下北沢駅前市場を再開発のターゲットとしたことの違法

ア かかる事実には、連続立体交差事業の本質が密接に関係する。

既に主張しているように、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、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土地である。鉄道事業と同じタイミングで、駅から近い土地を道路、交通広場等によりすることにより周辺の容積率を

緩和し、駅周辺の再開発を行うのである。

イ 下北沢の再開発についていえば、駅前にある下北沢駅前市場の区域は、再開発の起爆剤とするための格好のターゲットだったのである。

そこで、行政側は、平成5年変更決定の段階で、下北沢区間を地下化すれば、下北沢駅前市場付近の区域が都市計画施設の土地の区域から外れたにもかかわらず、下北沢区間を地表式というありえない構造のまま漫然と放置し、下北沢駅前市場付近の区域に都市計画法による制限をかけ続け、平成15年変更決定において、下北沢駅前市場が都市高速鉄道9号線計画の区域から外れると同時に、今度は不必要な大きさの区画街路10号線の交通広場の事業地に入れることにより、再開発の起爆剤となる土地を確保したのである。

ウ かかる平成15年変更決定における都市高速鉄道9号線計画の区域からの下北沢駅前市場付近の区域の削除と区画街路10号線決定における事業地の決定は、その決定の過程において、上記のとおり、典型的な他事考慮がある。

したがって、区画街路10号線は、この点においても、違法である。

以上