

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 35

平成 23 年 6 月 28 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 号線の都市計画の違法 — 国準備書面(10)に対する反論、原告準備書面 34 の補充、補助 54 号線昭和 41 年変更決定との矛盾

目 次

第 1	国準備書面(10)における国の主張の不合理性	3
1	国準備書面(10)における国の主張	3
2	国の挙げる理由の不合理性	4
(1)	昭和 39 年決定について国が挙げる理由の不合理性について	4
(2)	昭和 45 年変更決定に関する国の主張の不合理性について	8
(3)	昭和 60 年変更決定以降に関する国の主張の不合理性について	9
(4)	まとめ	10
第 2	昭和 39 年の 9 号線都市計画決定と昭和 41 年の補助 54 号線都市計画変更の 矛盾.....	10
1	国の主張する昭和 39 年決定における 9 号線の計画範囲	10
2	補助 54 号線の計画変更の経緯	10

3	小田急線の既設線としか立体交差しない昭和41年の補助54号線	12
4	国に対する求積明	14

第1 国準備書面(10)における国の主張の不合理性

1 国準備書面(10)における国の主張

- (1) 国は、国準備書面(10)において、都市高速鉄道9号線都市計画について、以下のように、主張する。(国準備書面(10)・9頁)

「9号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分についてみると、複々線部分も既設線部分も含めて、その構造形式を嵩上式及び地表式と定めたのは、昭和39年決定である。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、昭和39年決定で定めた構造形式を変更するものではなかった。

平成15年変更は、既定の9号線都市計画を次の3点で変更するものである。

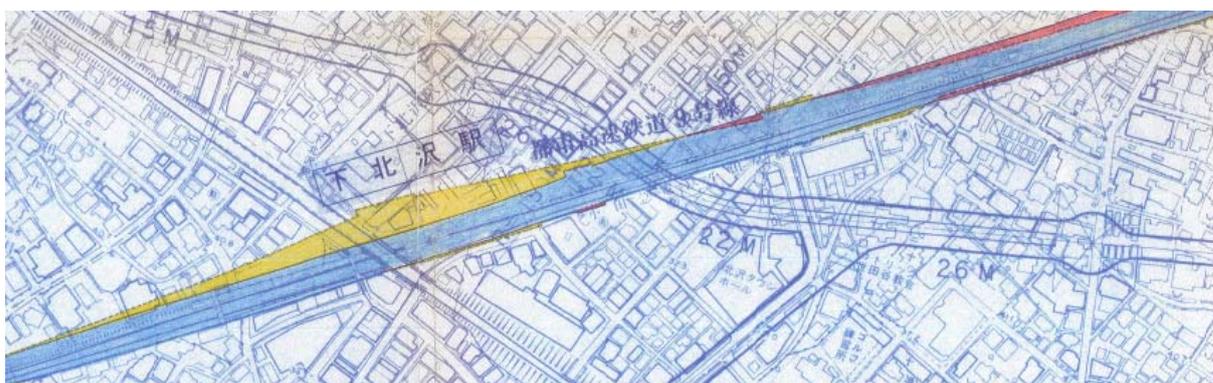
①世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間につき、構造形式を地表式・嵩上式から地下式に変更するほか、延長を変更する、②世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間につき、一部区間の変更を行う、③世田谷代田駅、下北沢駅及び東北沢駅について、幅員を変更し、都市計画施設の区域の変更を行う。

以上のとおりであって、9号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分の構造形式を地表式・嵩上式に決定したのは昭和39年決定であり、本件事業区間の構造形式を地下式に変更したのは、平成15年変更である。」

- (2) 国は、要するに、9号線都市計画のうち本件事業区間については、昭和39年に決定し、平成15年に変更を行っただけであり、昭和39年から平成15年までの間の期間には変更はないというのである。
- (3) 平成15年変更決定の際の計画図(乙22の2)には、9号線都市計画の変更箇所が示されている(図1)。

同計画図では、赤い部分が「計画変更新線」、黄色い部分が「計画変更廃止線」、青い部分が「構造形式変更区間」とされている。

つまり、計画図（乙 22 の 2）の黄色い部分と青い部分が、平成 15 年変更前の 9 号線都市計画であり、赤い部分と青い部分が平成 15 年変更後の 9 号線都市計画である。



（図 1・9 号線都市計画の平成 15 年変更決定の計画図・乙 22 の 2 より抜粋）

- (4) 国の国準備書面(10)における上記主張を前提とすると、9 号線都市計画の範囲については、昭和 39 年決定により、平成 15 年変更決定の計画図（乙 22 の 2）の黄色い部分と青い部分とに決定され、以降平成 15 年変更決定まで変更はなく、平成 15 年変更決定によって、赤い部分と青い部分に変更になったことになる。

以上を前提に、以下、国主張の不合理性について述べる。

2 国の挙げる理由の不合理性

- (1) 昭和 39 年決定について国が挙げる理由の不合理性について

ア 告示文、総括図、計画図及び計画書によっては特定できない昭和 39 年決定の内容

- (イ) 国は、「当該都市計画決定の内容は、都市計画決定の告示文、総括図、計画図及び計画書によって特定できる」とした上で、「計画書及び東京都市高速鉄道網図（乙第 5 号証の 1 及び 2）が昭和 39 年決定の告示された内容と

いうことになる。」と主張する。(国準備書面(10)・3～4頁)

- (イ) しかし、計画書及び東京都市高速鉄道網図(乙第5号証の1及び2)を素直にみれば、そこで特定できることは、都市計画高速鉄道のひとつである9号線のルートを既設高速鉄道(国鉄及び私鉄)のひとつである小田急線に沿って張り付けたことだけで、それ以上のことは、何ら特定できない。

ましてや、計画書及び東京都市高速鉄道網図(乙第5号証の1及び2)からは、9号線の都市計画の範囲が既設線を含む複々線の範囲に及ぶことは、まったく読み取ることができない。

- (ウ) したがって、昭和39年決定の際の告示文、総括図、計画図及び計画書によつては、国の主張する昭和39年決定の内容は特定できない。

よつて、国の主張は、失当である。

イ 紙片が貼付された乙5の2について

- (ア) また、国は、「乙第5号証の2の凡例欄の『高架または地平区間』との記載については、図面に紙片を貼付する形で記載された外形があるが、原告らが主張するように、縦覧後にかかる文字が書き加えられたものであるとか、乙第5号証の2の図面がねつ造等されたなどといった事実は認められない。」と主張する。(国準備書面(10)・4頁)

- (イ) 国も認めるように、乙5号証の2には、図面に紙片を貼付する形で記載された外形がある。一旦、図面を作成した後に、後日、わざわざ図面に紙片を貼付したのである。つまり、図面作成後に、修正の必要が生じたということである。

仮に、修正の必要が、昭和39年決定にかかる都市計画審議会の前に生じたのであれば、当然、同審議会の前に、図面全体を作り直して、審議会に諮ったはずである。

ところが、図面全体を作り直してはいないのであるから、図面の修正の必要性は、昭和39年決定にかかる都市計画審議会の前ではなく、同審議

会の後に生じたのである。

そうすると、昭和 39 年決定にかかる都市計画審議会では、紙片を貼付する前の図面が提出され、同図面を前提に昭和 39 年決定の都市計画が諮られたことになる。

つまり、同都市計画審議会で示された図面と国が昭和 39 年決定の内容を示すものとして用いる図面は、異なる図面ということになる。

(ウ) 当然のことながら、都市計画決定時に用いられた図面とは異なる図面を基に都市計画の内容を判断することは許されない。

また、都市計画審議会に提出された図面とその都市計画の内容を示す図面とが異なるということは、都市計画決定の手続きにも重大な違法があるというべきである。

ウ 東京都市高速鉄道網図（乙 5 の 2）についての求釈明

(ア) 国は、「乙第 5 号証の 2 の図面がねつ造等されたなどといった事実は認められない。」と主張する。（国準備書面(10)・4 頁）

(イ) ねつ造されたか否かは、文書の原本を見れば、認定することが可能である。

(ウ) 東京都市高速鉄道網図（乙 5 の 2）がねつ造等されたものではないと主張するのであれば、国は、同図の原本を証拠として提出されたい。

エ 都市計画審議会議事録（乙 7 の 2）についての求釈明

(ア) また、国は、「平地を」という文言が後から書き加えられた昭和 39 年決定にかかる都市計画審議会の議事録（乙 7 の 2）についても、「同議事録がねつ造されたかのような原告の主張には全く理由がない。」と主張する。（国準備書面(10)・5 頁）

(イ) そこで、東京都市高速鉄道網図（乙 5 の 2）と同様、国は、昭和 39 年決定にかかる都市計画審議会の議事録（乙 7 の 2）の原本を証拠として提出されたい。

オ 後の変更決定の記載を理由とすることの誤りについて

(ア) 国は、昭和 45 年変更決定の計画書、昭和 60 年変更決定にかかる都市計画審議会の議事録、小田急線連続立体交差事業調査報告書の記載から、昭和 39 年都市計画決定において、9 号線の構造が決定されていたといえりと主張する。(国準備書面(10)・5～6 頁)

(イ) しかし、国も認めるように、当該都市計画決定の内容は、都市計画決定の告示文、総括図、計画図及び計画書によって特定されるべきであり、何年も後の変更決定の際の資料を基に、従前の都市計画の内容を特定することは許されないというべきである。

また、後の変更決定等の資料によってしか、従前の都市計画の内容が特定できないとすると、それだけをもってしても、当該都市計画決定は違法である。

(ウ) しかも、9 号線都市計画については、昭和 39 年決定時の図面、議事録に後から手が加えられ、ねつ造されているのである。

昭和 45 年変更以降の資料は、このねつ造と辻褃を合わせるように作られているだけであるから、昭和 39 年決定の内容を特定する資料とはなりえないというべきである。

(エ) 同様に、国は、昭和 44 年に小田急電鉄が運輸大臣に対して提出した工事方法変更認可申請書(乙 31)を昭和 39 年決定の内容を裏付ける証拠として提出している。

同申請書は、鉄道事業法(旧地方鉄道法)に基づいて、小田急電鉄が運輸大臣に提出したものと考えられるが、かかる申請は、書式・記載内容について、運輸省からの指導に基づいて、作成されたものである。

要するに、上記の昭和 45 年変更以降の資料と同様、昭和 39 年決定に関する「ねつ造」に合わせて作られているだけであるから、昭和 39 年決定の内容を特定する資料とはなりえないというべきである。

カ 都市計画審議会議事録（乙7の2）の記載を理由とすることの誤り

(ア) 国は、昭和39年決定にかかる都市計画審議会議事録（乙7の2）に「極力複々線にいたします際に、平面踏切をなくしたいという構想で」とあるとの記載があることから、昭和39年決定は、構造形式のみならず、既設線を含む複々線化を定めたものであると主張する。（国準備書面(10)・6頁）

(イ) しかし、「極力複々線にいたします」というのであるから、少なくとも昭和39年の時点では、9号線の小田急線に沿った区間の全区間を複々線にすることは決まっていなかったことになる。

(ウ) すなわち、「極力複々線にいたします際に、平面踏切をなくしたいという構想で」とあるとの記載は、むしろ、昭和39年決定は、既設線を含む複々線化を定めたものではないことを裏付けるものである。

したがって、国の上記主張は、失当である。

(2) 昭和45年変更決定に関する国の主張の不合理性について

ア 「看取される」から「明らか」の虚しさ

(ア) 国は、昭和45年変更決定の「計画図（乙第10号証の2）によれば、都市計画区域は既設線の幅を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが看取されるから、昭和45年変更後の9号線都市計画も既設線を含む複々線を内容としていることは明らかである。」と主張する。（国準備書面(10)・7頁）

(イ) しかし、昭和39年決定の内容が、その後の変更決定の際の図面から看取される程度であること自体が問題である。

また、「看取される」程度で、従前の都市計画決定の内容が「明らか」になるのであれば、すべての都市計画は、その後の解釈によって、変更手続きを経ずに如何様にも変更可能となってしまう。

(ウ) したがって、国の主張には、合理性がないばかりでなく、都市計画法の定める手続規定にも反するものである。

イ 昭和 45 年変更決定の際の「複線」の記載の意味

(ア) 国は、「乙第 10 号証の 1 の『摘要』欄に『複々線』と記載されていないからといって、9 号線都市計画に既設線部分を含まないという根拠とはならない」と主張する。(国準備書面(10)・7 頁)

(イ) しかし、国の主張は、レトリックのすり替えに過ぎない。

原告らは、「『摘要』欄に『複々線』と記載されていないから、9 号線都市計画は既設線部分を含まない」と主張しているのではない。「摘要」欄に全区間が「複線」と記載されているから、9 号線都市計画に既設線部分を含まないと主張しているのである。

(ウ) もう一度、乙第 10 号証の 1 を見てみよう。

乙第 10 号証の 1 では、9 号線の「構造」については、全体が「地下式」とされ、「ただし」書きで、地下式以外の構造（嵩上式、地表式、掘割式）の区間が記載されている。

ところが、乙第 10 号証の 1 では、9 号線の線路の数については、全体が「複線」と記載されているだけで、「複々線」との記載はまったくないのである。

(エ) 複々線にする区間があるのであれば、当然、「複々線」と記載するべきところ、全体を「複線」と記載しているのである。

このように、9 号線については、喜多見から北千住までの全区間が「複線」とされているのであるから、9 号線都市計画が小田急線の既設線部分を含まないことは明らかである。

(3) 昭和 60 年変更決定以降に関する国の主張の不合理性について

ア 国は、昭和 60 年変更決定以降の変更に関しても、計画図から、9 号線の都市計画区域が、既設線の幅を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが「看取される」ことから、9 号線の昭和 39 年決定の都市計画が既設線を含む複々線を内容としていることが「明らか」と主張する。

(国準備書面(10)・7～8頁)

イ しかし、「看取される」程度で、従前の都市計画決定の内容が「明らか」にはならないことについては、前述のとおりである。

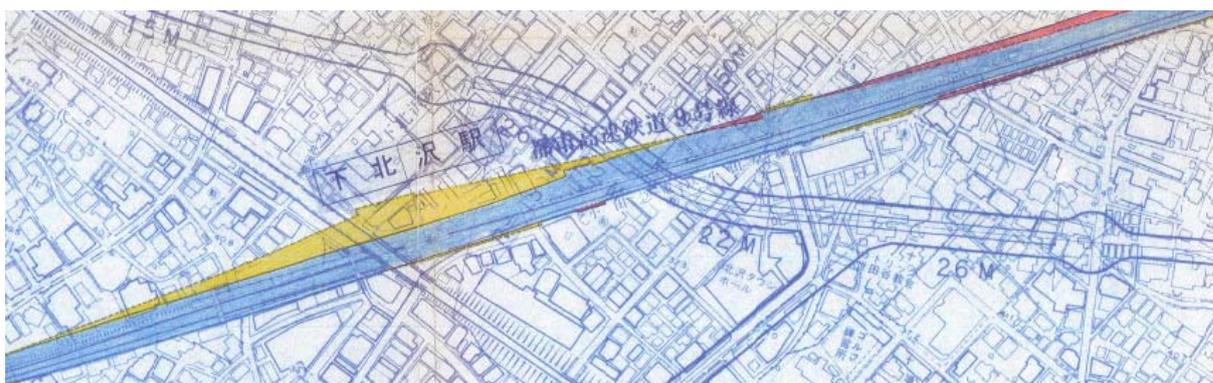
(4) まとめ

以上から、国の準備書面(10)における主張は、いずれも不合理であり、昭和39年決定の時点で、9号線の昭和39年都市計画決定が既設線を含む複々線を内容としていないことは明らかである。

第2 昭和39年の9号線都市計画決定と昭和41年の補助54号線都市計画変更の矛盾

1 国の主張する昭和39年決定における9号線の計画範囲

前述のように、国の主張によれば、昭和39年の9号線の都市計画決定により、9号線都市計画の範囲が、平成15年変更決定の計画図(乙22の2)の黄色い部分と青い部分に決定されたことになる。(前掲図1・わかりやすくするために再度示す)

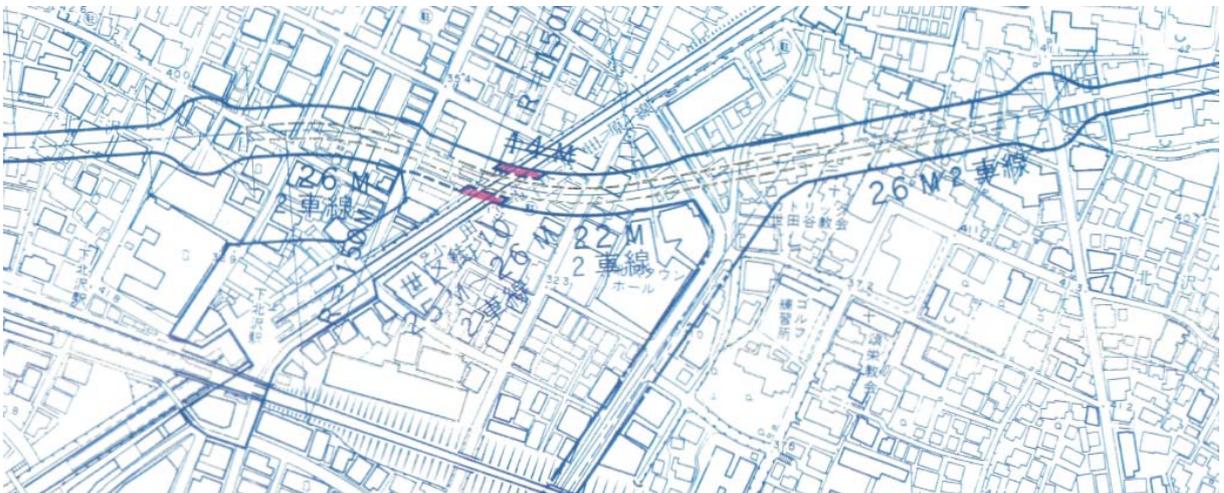


(図1・9号線都市計画の平成15年変更決定の計画図・乙22の2より抜粋)

2 補助54号線の計画変更の経緯

(1) ところで、小田急線と交差する補助54号線は、昭和41年に世田谷区北沢

- 2丁目8番から世田谷区北沢2丁目26番の延長500メートルの区間について、幅員26メートルから22メートル、サークル部分の設置、小田急線との立体交差の跨線橋の幅員14メートルとする変更がなされた。(東京都準備書面(3)・4頁)
- (2) 補助54号線は、その後、昭和56年にも計画の一部が変更になっているが、昭和56年の変更は、補助54号線の小田急線との交差部分を含んでいない。(東京都準備書面(3)・4～5頁)
- (3) そして、補助54号線は、平成15年変更により、小田急線と交差する区間が、嵩上げ式から地表式に変更された。(東京都準備書面(3)・5頁)
- (4) 補助54号線の平成15年変更決定による計画の範囲は、同変更決定の際の計画図(丙3の2)に示されており、同図の赤い部分が、平成15年変更により、計画の範囲に追加された部分である。(図2)



(図2・補助54号線の平成15年変更決定の計画図・丙3の2より抜粋)

- (5) 前述のように、補助54号線の小田急線と交差する区間については、昭和41年変更後、平成15年変更まで、変更されていないのであるから、同変更決定の際の計画図(丙3の2)の赤い部分以外の線が、昭和41年変更決定時の補助54号線の位置を示すことになる。

3 小田急線の既設線としか立体交差しない昭和 41 年の補助 54 号線

- (1) そこで、国の主張する昭和 39 年決定の 9 号線都市計画の範囲と昭和 41 年変更決定の補助 54 号線都市計画の範囲を比べると、補助 54 号線の側道が、国の主張する 9 号線の複々線の範囲に及んでいることがわかる。(図 3・黒い部分が補助 54 号線の側道のうち国の主張する 9 号線都市計画の範囲内にある部分)



(図 3・9 号線都市計画の平成 15 年変更決定の計画図・乙 22 の 2 より抜粋)

つまり、補助 54 号線は、昭和 41 年の変更によって、小田急線の既設線部分と立体交差する構造になったが、国の主張する昭和 39 年決定の 9 号線都市計画の範囲（既設線と複々線部分を含んだ計画の範囲）と立体交差する構造にはなっていないのである。

補助 54 号線が、昭和 41 年の変更によって地表式から嵩上げ式に変更になったことにより、小田急線の既設線（線路 2 本分）との交差については、踏み切りは必要なくなったが、複々線部分（残りの 2 本分）については、踏切を設置

する構造になっているのである。

- (2) 仮に、昭和 39 年の 9 号線の都市計画決定の際に、9 号線の昭和 39 年都市計画決定が既設線を含む複々線を内容としており、9 号線都市計画の範囲が、平成 15 年変更決定の計画図（乙 22 の 2）の黄色い部分と青い部分に決定されたのであったならば、その後の昭和 41 年に計画変更された補助 54 号線は、当然、複々線の範囲（乙 22 の 2 の黄色い部分と青い部分）と立体交差する構造に変更になったはずである。

なぜなら、都市計画は相互に整合性をもって計画されるものであるし、特に鉄道と道路については、道路法 31 条に立体交差させる明文の規定があるのであるから、鉄道と交差する道路の構造の変更を行う場合には、当然、鉄道の位置を確認した上で、これと整合するように計画変更されるはずだからである。

鉄道が複々線であり、線路が 4 本あるにも関わらず、道路を計画するにあたって、4 本の線路のうち 2 本だけと立体交差させ、残りの 2 本については踏み切りを設置する計画を立てることはあり得ないのである。

- (3) ところが、昭和 41 年変更の補助 54 号線は、小田急線の既設線部分だけと立体交差する構造になっており、国の主張する昭和 39 年決定の 9 号線都市計画の範囲（乙 22 の 2 の黄色い部分と青い部分）と立体交差する構造になっていない。

このことは、昭和 41 年の時点で、9 号線の都市計画の本件事業区間が、複々線を内容としていなかったことを端的に示すものである。

要するに、これまで主張してきたように、昭和 39 年の 9 号線の都市計画決定は、9 号線のルートを決めただけで、その構造については、決めていなかったのである。

4 国に対する求釈明

- (1) 9号線の昭和39年都市計画は、建設大臣が、旧都市計画法3条に基づき、決定したものである。(国準備書面(1)・2頁)

他方、補助54号線の昭和41年都市計画変更は、同じく、建設大臣が、旧都市計画法3条に基づき、決定したものである。(東京都準備書面(3)・4頁)

- (2) 補助54号線に関しては、これまで主に、東京都に対し、釈明を求めてきたが、補助54号線の昭和41年の変更決定の小田急線の交差に関する部分については、道路法31条にも明文の規定のある交通計画の根幹をなす部分であり、かつ、建設大臣が決定したものであるから、国が、求釈明に応じるのが妥当である。
- (3) そこで、仮に、国が、9号線の昭和39年都市計画決定は既設線を含む複々線を内容としているとの主張を維持する場合には、その2年後の昭和41年に変更決定された補助54号線が、なぜ、小田急線の既設線部分だけと立体交差する構造に変更になったのかを明らかにされたい。

以上