

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 36

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 齊 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 — サークル部分に関する主張（原告準備書面 18、23）の補充

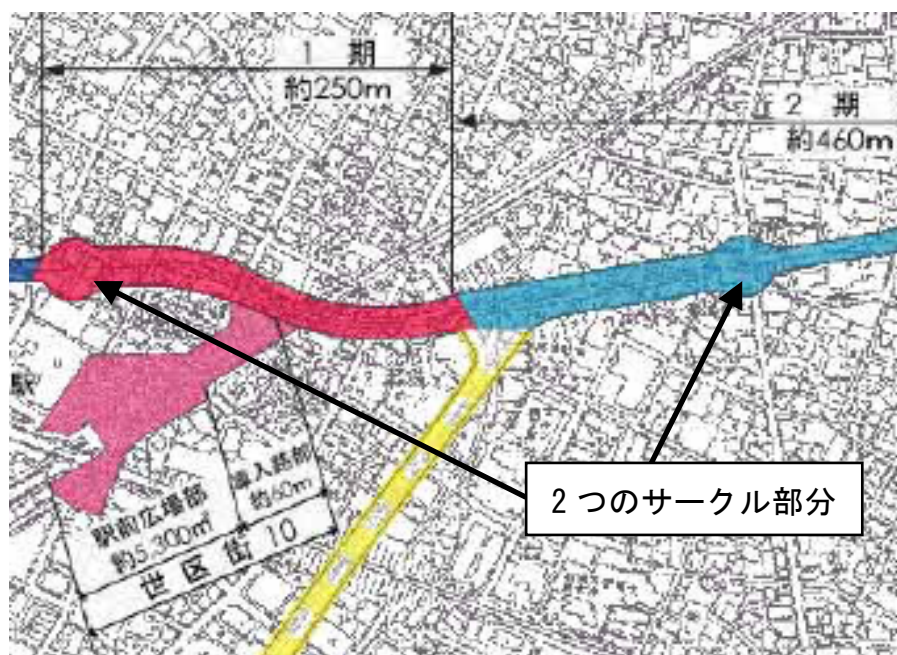
### 目 次

第 1	補助 54 号線のサークル部分に関する主張の経緯 .....	2
1	サークル部分が設置された経緯 .....	2
2	サークル部分に関する原告の主張と求釈明 .....	3
3	釈明に応じない東京都 .....	4
第 2	昭和 41 年にサークル部分が設置された理由 .....	5
1	小田急線だけではなく、茶沢通りとも立体交差していた補助 54 号線 ....	5
2	茶沢通りとのアクセスを確保するために必要なサークル部分 .....	6
第 3	サークル部分を変更しなかったことの違法 .....	9
第 4	東京都に対するさらなる求釈明 .....	9

## 第1 補助54号線のサークル部分に関する主張の経緯

### 1 サークル部分が設置された経緯

- (1) 補助54号線は、昭和21年の都市計画決定により、幅員20メートルの道路として計画決定され、その後、昭和25年の都市計画変更決定により、幅員が15メートルに変更となった。
- (2) 補助54号線は、昭和41年の都市計画変更の際に、小田急線と交差する区間につき、地表式から嵩上げ式に構造が変更となり、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500メートルの区間について、幅員が15メートルから、22～26メートルに変更となり、小田急線との立体交差のため、幅員14メートルの跨線橋が設置された。また、同区間の両端の位置に直径40メートルのサークル部分が設置された。(東京都準備書面(3)・3頁、図1)



(図1 甲1より抜粋)

- (3) そして、補助54号線は、小田急線が地下化されるのに伴い、平成15年の都市計画変更により、小田急線と交差する跨線橋部分を地表式にして、幅員を22～26メートルとするとともに、跨線橋部分の両端に位置する直径40メ

ートルのサークル部分をそのまま維持した。(東京都準備書面(3)・5頁)

- (3) すなわち、補助54号線の小田急線との交差部分付近の構造は、昭和41年に、補助54号線が地表式から嵩上げ式に変更になった際に、小田急線と立体交差させるために、跨線橋、側道及びサークル部分が設けられ、拡幅されたものであるが、小田急線が地下化されることになり、跨線橋、側道及びサークル部分が不要になったにも関わらず、幅員14メートルの跨線橋を拡幅して幅員を22～26メートルとし、直径40メートルのサークル部分も維持されたのである。

## 2 サークル部分に関する原告の主張と求釈明

- (1) 原告らは、原告準備書面18及び同23において、上記の補助54号線の構造の問題について、幅員構成等を含めて詳細に分析した上で、小田急線が地下化されることに伴い、平成15年都市計画変更決定において、補助54号線が嵩上げ式から地表式に変更になり、22～26メートルの幅員及び直径40メートルのサークル部分が不要になったにも関わらず、幅員14メートルの跨線橋を拡幅して幅員を22～26メートルとし、直径40メートルのサークル部分を維持したことは、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ているとはいえず、都市計画法13条1項11号に反し、違法であると主張した。
- (2) また、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。(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)

ところが、東京都は、平成15年変更決定において、なぜ、幅員14メートルの跨線橋を拡幅して幅員を22～26メートルとし、直径40メートルのサー

クル部分を維持する必要があったのかについて、基礎調査の結果に基づいて説明することがまったくできていない。

したがって、原告らは、補助 54 号線の平成 15 年の都市計画変更は、都市計画法 13 条 1 項 18 号、11 号の趣旨に反し違法であると主張した。(原告準備書面 18、23)

- (3) さらに、原告準備書面 18 で主張したように、補助 54 号線の第 1 期工区の幅員 22～26 メートルの区間、及び直径 40 メートルのサークル部分の幅員構成は、車道、停車帯、植樹帯、自転車道、歩道を含み、非常に複雑であるが、東京都は、同じく 26 メートルの幅員及び直径 40 メートルのサークル部分を有する第 2 期工区及び第 3 期工区の幅員構成を示す文書、資料を一切所持していないという。(東京都準備書面 (9))

要するに、東京都は、第 2 期工区、第 3 期工区の道路をどのような幅員構成にするのかという、道路を設計するにあたって検討すべき最も基本的な事項についてまったく検討することなく、第 2 期工区及び第 3 期工区の全体の幅員だけを決定したというのである。

そこで、原告らは、補助 54 号線は、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ているとはいえず、都市計画法 13 条 1 項 11 号に反し、違法であると主張した。(原告準備書面 23)

また、原告らは、第 1 期工区のたった 250 メートルの区間にだけ自転車道を設け、第 2 期工区、第 3 期工区については、自転車道設置について検討すらしていないことは、道路法、道路構造令に反し、違法であると主張した。

(原告準備書面 23)

### 3 釈明に応じない東京都

- (1) ところで、昭和 41 年の変更決定における 15 メートルから 22～26 メートルへの幅員の変更については、地表式から嵩上げ式への構造の変更に伴う跨線橋及び側道の設置によって一応説明できるが、直径 40 メートルのサークル部

分の設置の理由は、必ずしも明らかではなかった。

また、東京都内には数多くの立体交差があるが、跨線橋の立上げ部分にサークル部分が設定されている道路は他には見当たらない。

- (2) 原告らは、東京都に対し、昭和 41 年の都市計画変更の際に、直径 40 メートルのサークル部分が設置された理由について、釈明を求めてきたが、東京都は、現在に至るまで、釈明に応じようとしなかった。

原告準備書面 23 で主張したように、当初の都市計画決定またはその後の変更決定のいずれかが違法であれば、それを前提として積み重ねられた都市計画変更決定も違法であり、これを前提とした都市計画事業認可処分も違法となるというべきである。

また、都市計画の見直しによって、結果的に、変更する部分としない部分があったとしても、変更後の都市計画は、全体として新たな都市計画となるのであり、変更された部分のみならず、結果的に変更されなかった部分も含めて、都市計画の内容がその対象の都市の現状と乖離しないようにしなければならないのであり、結果的に変更されなかった部分を含んだ新たな都市計画全体について、その適法性が問題となる。

- (3) したがって、補助 54 号線の都市計画の適法性を判断する上で、昭和 41 年の変更の内容と理由は非常に重要である。

## 第 2 昭和 41 年にサークル部分が設置された理由

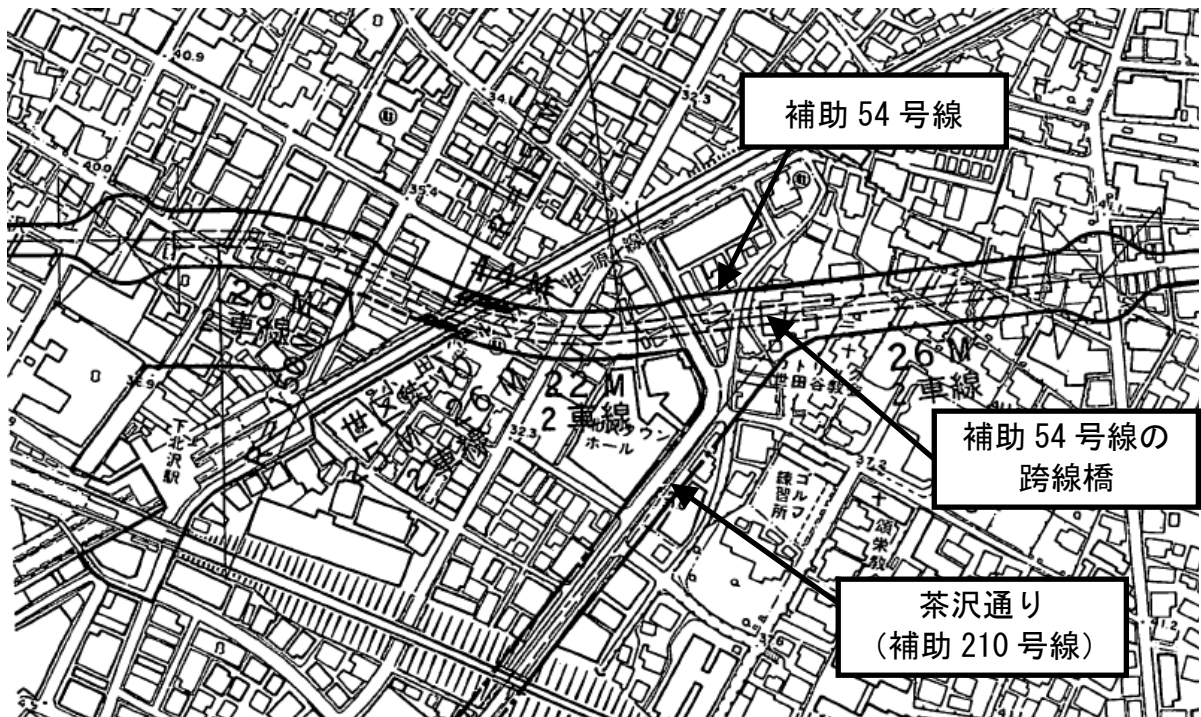
### 1 小田急線だけではなく、茶沢通りとも立体交差していた補助 54 号線

- (1) では、なぜ昭和 41 年の計画変更において、直径 40 メートルのサークル部分が設置されたのであろうか。

サークル部分の設置は、補助 54 号線と小田急線との立体交差だけではなく、補助 54 号線と茶沢通り（補助 210 号線）との交差方法にも大きく関係している。

(2) 図2を見るとわかるように、補助54号線の跨線橋は、補助54号線と茶沢通り（補助210号線）が交差する部分にも及んでいる。

すなわち、昭和41年変更決定時の補助54号線は、小田急線だけでなく、茶沢通り（補助210号線）とも立体交差する計画だったのである。



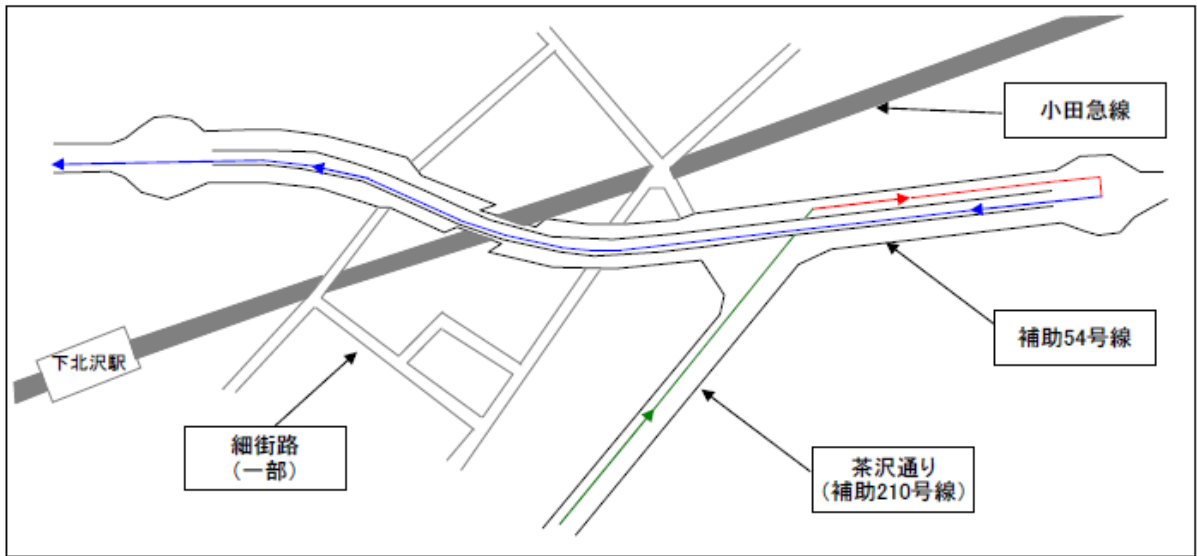
(図2・補助54号線と茶沢通り（補助210号線）の関係・丙3の2から抜粋)

## 2 茶沢通りとのアクセスを確保するために必要なサークル部分

(1) では、補助54号線と茶沢通りが立体交差することによって、自動車の流れはどのようなになるのでしょうか。

(2) まず、茶沢通りを南から北に進む自動車が、補助54号線に入り、補助54号線を西方向に進む場合には、一旦、補助54号線で右折し、補助54号線の側道を通って東側のサークル部分でUターンして補助54号線の跨線橋に入る必要がある。(図3)

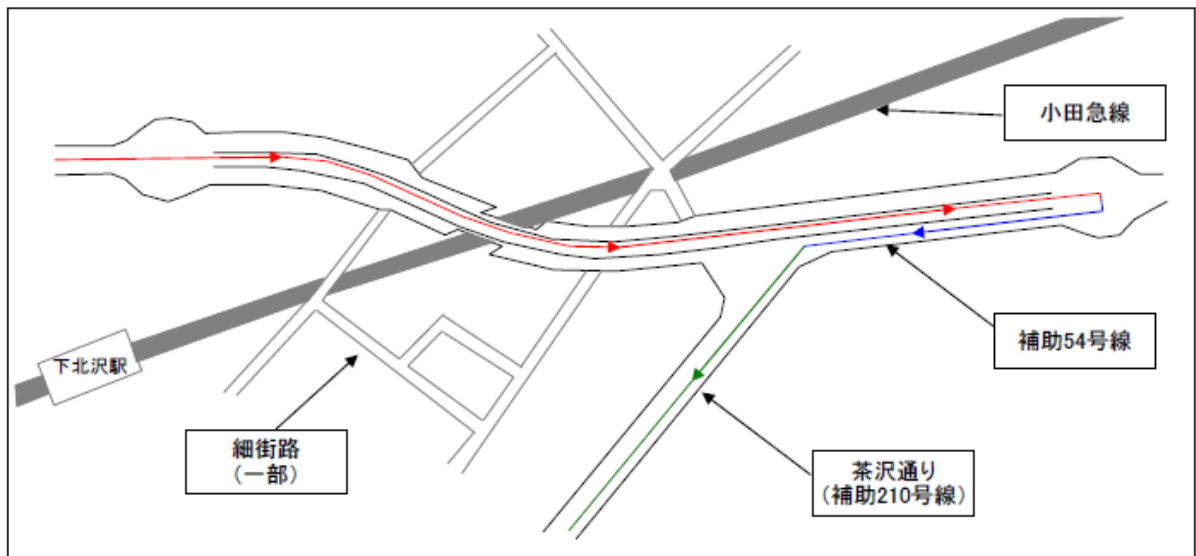
昭和41年変更時の補助54号線と茶沢通りの関係



(図3・茶沢通りから補助54号線を西方向に進む自動車のルート)

- (3) 他方、補助54号線を東方向に進む自動車が、茶沢通りに入り、茶沢通りを南に進む場合も、補助54号線の跨線橋を通り、サークル部分をUターンして、一旦、補助54号線の側道に入ってから、茶沢通りを左折する必要がある。(図4)

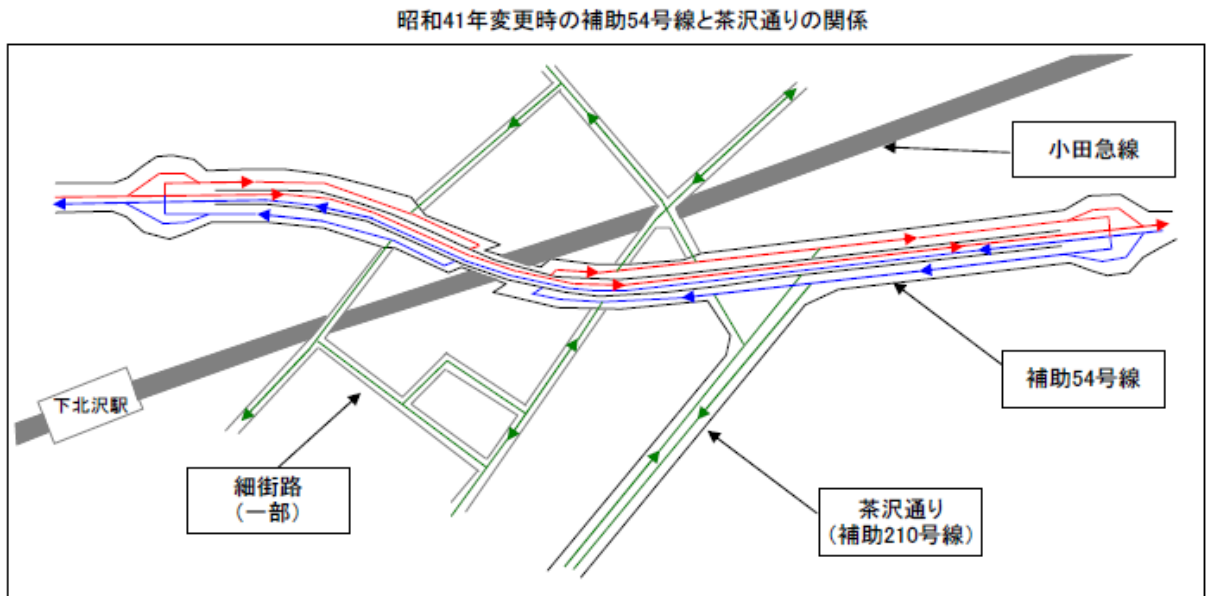
昭和41年変更時の補助54号線と茶沢通りの関係



(図4・補助54号線から茶沢通りを南方向に進む自動車のルート)

(4) また、他にも、跨線橋と側道との接続が必要となるし、既存の細街路との接続も必要になる。

それらの自動車のルートは、以下のようなになる。(図 5)



(図 5・全ルート)

図 5 をみるとわかるように、サークル部分では、跨線橋を直進するルート、跨線橋から側道に入るためにUターンするルート、側道から跨線橋に入るためにUターンするルートなど、Uターンできるスペースを含んで片側に 3 車線が必要となるのである。

(5) 東京の他の場所では、見られない直径 40 メートルものサークル部分が跨線橋の立上げ部に必要なのは、このような特殊な地理的条件に基づくと考えられるのである。

すなわち、小田急線と茶沢通り（補助 210 号線）の位置が近接していることから、補助 54 号線が小田急線と立体交差する際に、茶沢通りとも立体交差しなければならないという特殊な地理的条件が、直径 40 メートルのサークル部分を生んだというわけである。



### 第3 サークル部分を変更しなかったことの違法

- 1 このように、直径40メートルのサークル部分は、特殊な地理的条件が生んだものであるが、平成15年の変更決定により、補助54号線は、地表式に変更され、小田急線だけではなく、茶沢通り（補助210号線）とも立体交差しなくなった。

補助54号線の跨線橋の両端のサークル部分は、補助54号線が小田急線及び茶沢通りと立体交差する構造だったことから設置されてものであるが、平成15年の変更決定により、補助54号線と茶沢通りとは、平面交差により接続することになり、側道だけでなく、直径40メートルのサークル部分も要らなくなったのである。

- 2 そうであるにも関わらず、直径40メートルのサークル部分を漫然と放置した平成15年変更による補助54号線は、土地利用、交通等の現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たとは到底いえず、都市計画法13条1項11号に反し、違法である。

### 第4 東京都に対するさらなる求釈明

- 1 まずは明確な認否を

東京都は、昭和41年の変更決定により、直径40メートルのサークル部分が設置された理由を説明することを拒んできた。

しかし、今回、原告らが、サークル部分を設置した理由を補助54号線と茶沢通りとの立体交差の観点から具体的に主張したのであるから、まずは、原告らの主張に対し、明確に認否をしていただきたい。

- 2 求釈明

その上で、原告らの主張を否認する場合はもちろんのこと、認める場合であっても、昭和41年の変更決定により、直径40メートルのサークル部分を設置

した理由を具体的かつ明確に示されたい。

以上