

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 4 2

平成 23 年 12 月 13 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(11)に対する反論、原告準備書面 34、35 の補充、補助 54 号線昭和 41 年変更決定との矛盾

目 次

第 1	昭和 39 年決定に関する争点の重要性	3
2	変更前の違法性が承継されること	3
3	都市計画区域の範囲に直結する昭和 39 年決定の内容	3
第 2	補助 54 号線の高架橋の構造からも複々線の計画がなかったことについて	4
1	国準備書面(11)の国の主張の不合理性	4
(1)	土地が重複しても違法とならないとの主張について	4
(2)	国の主張する計画区域が重複した理由について	6
(3)	重複部分が一部にすぎないとの主張について	7
2	東京都の主張からも 9 号線と補助 54 号線の計画の矛盾が決定的であること	7
(1)	縦断地形から補助 54 号線の構造を決定したという東京都	7

- (2) 複々線を跨ぐ場合にはサークル部の位置を変更する必要があること .. 8
- 3 昭和 39 年決定において複々線は決定されていなかったこと 11

第1 昭和39年決定に関する争点の重要性

1 9号線都市計画の違法性を左右する重要な争点

- (1) 国は、9号線の昭和39年の都市計画決定が、本件事業区間について複々線であるとの決定をしていなかったとの原告らの主張が、必ずしも本件の争点とは直接の関係がないと思われると主張する。(国準備書面(11)・4頁)
- (2) しかし、9号線の昭和39年決定において、本件事業区間が複々線に決定されていたか否かは、以下のとおり、本件事業区間の事業認可の前提となる都市計画決定の違法性を左右する極めて重要な問題である。

2 変更前の違法性が承継されること

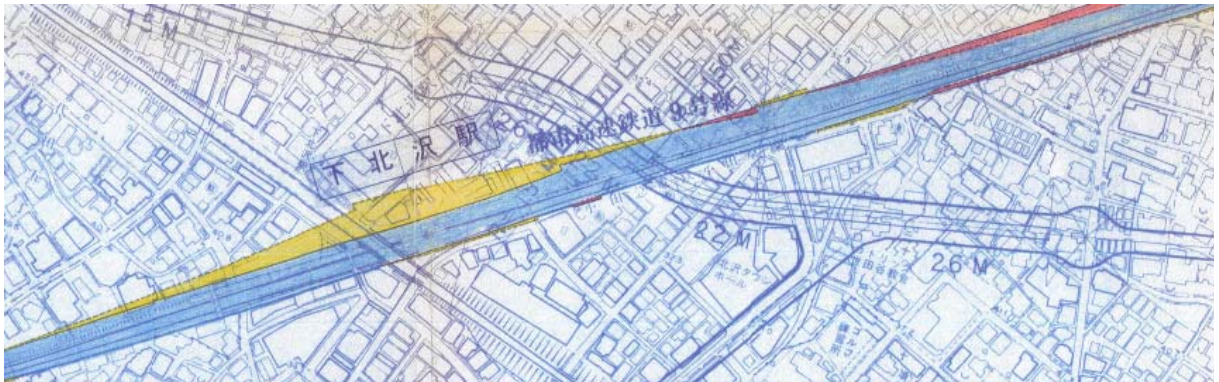
- (1) 原告準備書面34でも主張したとおり、判例上、都市計画決定と都市計画事業とは区別されて考えられており、都市計画決定には公定力がないとされている。そして、都市計画決定が変更された場合、変更前の都市計画決定に違法があれば、その違法性は承継される。

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。

- (2) 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 都市計画区域の範囲に直結する昭和39年決定の内容

- (1) また、昭和39年決定において複々線の決定がなされたか否かは、本件事業区間の都市計画区域の範囲に直結する問題でもある。
- (2) 国の主張によれば、本件事業区間の都市計画区域は、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が、平成15年変更決定後の都市計画区域の範囲には、既設線部分以外の土地が含まれている。(図1)



(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)

そして、昭和39年決定において、複々線の決定がなされていなかったとすると、平成15年変更決定後の都市計画区域のうち既設線部分以外の土地については、何ら都市計画決定がないにもかかわらず、都市計画区域の範囲に含まれていることになる。

- (3) 言うまでもなく、対応する都市計画決定がないにもかかわらず、都市計画区域を定めることは、都市計画の重大な違法事由である。

したがって、9号線の昭和39年決定において、本件事業区間が複々線に決定されていたか否かは、本件事業認可の前提となる都市計画の違法性を左右する極めて重要な争点なのである。

第2 補助54号線の高架橋の構造からも複々線の計画がなかったことについて

1 国準備書面(11)の国の主張の不合理性

- (1) 土地が重複しても違法とならないとの主張について

ア 国は、「同一の土地の区域において、都市計画が重複して決定されたとの一事をもって、各都市計画が違法となることはないというべきである」と主張する。

イ しかし、本件では、単に都市計画の区域が重複しているだけにとどまらず、構造的に矛盾した状態になっている。

すなわち、補助54号線が9号線の既設線部分だけを跨ぐ構造になっており、補助54号線の側道部分が9号線の線増部分にはみ出した状態になっていることから、既設線部分については立体交差させ、線増部分については、新たに踏切を設ける必要があるという奇妙な構造になっているのである。(図2)



(図2・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)

ウ 道路法31条は、道路と鉄道が立体交差する場合には、道路管理者側と鉄道事業者側が、交差の方式、構造等についてあらかじめ協議しなければならないと規定し、交差の方式は、原則として、立体交差としなければならないと規定している。

したがって、昭和41年に建設大臣が補助54号線の都市計画変更をするにあたって、当然、9号線との交差の方式、構造等について、協議・検討がなされたはずである。

しかも、9号線の昭和39年決定は建設大臣によってなされたのであるから、その決定内容は建設大臣において自ずと明らかであったものである。

エ 9号線が複々線の計画であったにもかかわらず、補助54号線の都市計画変更をするにあたって、交差の方式、構造等について、協議・検討の結果、補

助 54 号線が 9 号線の既設線部分だけを跨ぐ構造に決定するなどということは、到底考えられない。

オ すなわち、昭和 41 年に補助 54 号線の都市計画変更するにあたって、9 号線の既設線部分だけを跨ぐ構造にし、補助 54 号線の側道部分が 9 号線の線増部分にはみ出した構造になっているのは、昭和 41 年の時点で、9 号線の都市計画が複々線の計画になっていなかったからに他ならない。

(2) 国の主張する計画区域が重複した理由について

ア 国は、補助 54 号線の昭和 41 年変更決定の都市計画区域が、9 号線の都市計画区域と重複して決定された理由について、昭和 39 年決定の計画図が 3 万分の 1 という縮尺で作成されていることを挙げる。

しかし、道路と交差する鉄道が複線なのか複々線なのかという問題は立体交差の設計にあたってもっとも根本的な問題である。

逆にいえば、昭和 41 年に補助 54 号線の都市計画変更を行ったのは鉄道と立体交差させるためであり、道路と立体交差しない鉄道が残るとすると、そもそも変更の理由自体が不合理なものになってしまうほどの基本的問題である。

かかる重要な問題を縮尺の大小で見誤るはずがない。

したがって、計画図の縮尺の大小によって、都市計画の整合性を図ることができなかったとの国の理由にはまったく合理性がない。

イ また、国は、「鉄道に係る都市計画事業が施行されず、道路計画が先行して事業化される場合も考えられ、そのような場合には、鉄道の線増部分の都市計画の区域に当たる宅地のために側道を設けることは一定の合理性が認められるから、このような観点から、重複部分の整合を図らずに昭和 41 年変更（補助 54 号線）をした可能性もある」という。

しかし、立体交差する道路の跨線橋の部分は、跨ぐ部分の大きさに合わせ

て、高さ、位置等が決められており、後述するように、複線の鉄道を跨ぐ道路と複々線を跨ぐ道路とでは、跨線橋の高さや位置が変わってしまう。

したがって、仮に、複線だけをまたぐ構造となっている補助 54 号線が先行して建設された場合には、側道部分を取り除いただけでは、線増部分と立体交差させることは困難となる。

すなわち、複線を跨ぐ構造として設計された道路を一旦つくってしまうと、その後に鉄道の線増部分を建設することができなくなってしまうのである。

したがって、道路計画が先行して事業化される場合を考えて 9 号線の計画区域内に側道を設けたとの国の主張にも合理性がない。

(3) 重複部分が一部にすぎないとの主張について

ア 国は、9 号線都市計画と補助 54 号線都市計画の区域が重複しているのは、全体の一部分にすぎないと主張する。

イ しかし、前述のように、補助 54 号線の昭和 41 年変更決定は、鉄道と立体交差させる構造に変更することを目的としたものであることからすると、鉄道と立体交差しない道路を残す補助 54 号線の変更決定は、もっとも重要な点において誤っていることになる。

すなわち、重複する都市計画区域の面積が全体からみれば小さいとしても、計画変更の根幹部分に矛盾があるのであるから、その瑕疵は重大である。

ウ したがって、昭和 39 年の 9 号線都市計画決定の区域と昭和 41 年の補助 54 号線都市計画変更決定の区域が重複している部分が全体の一部分にすぎないとの国の主張は、2 つの都市計画の矛盾を正当化する根拠とは到底ならないものである。

2 東京都の主張からも 9 号線と補助 54 号線の計画の矛盾が決定的であること

(1) 縦断地形から補助 54 号線の構造を決定したという東京都

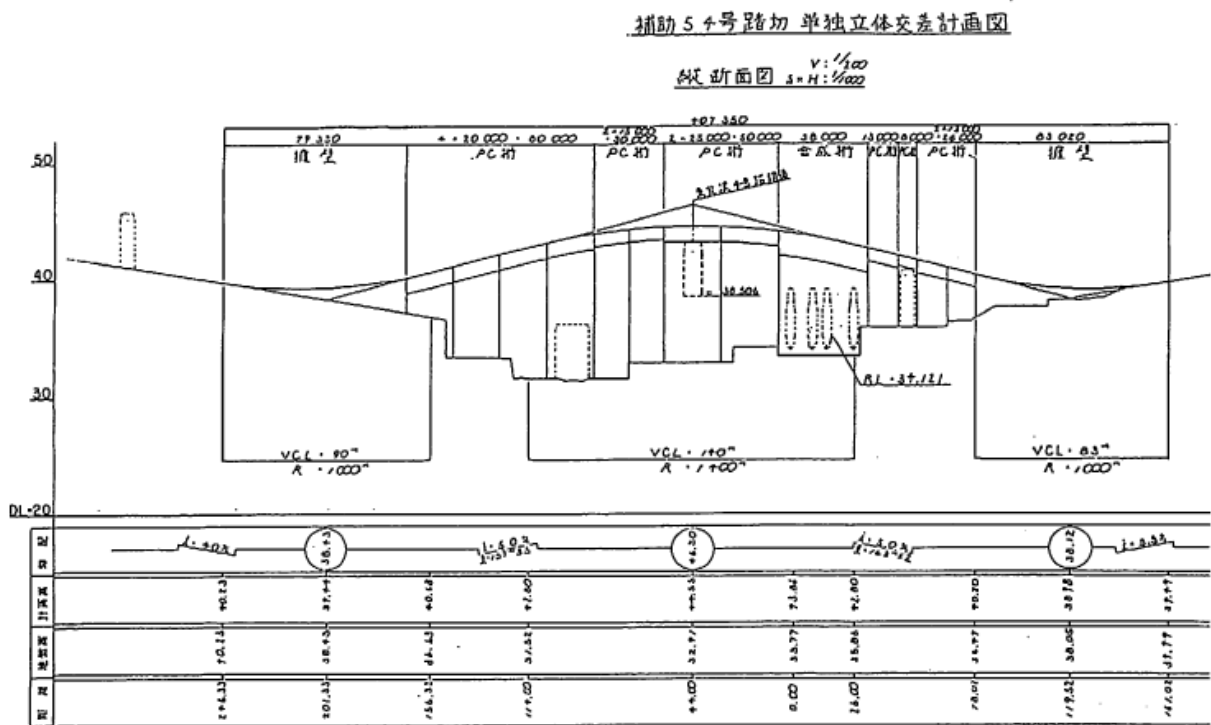
ア 東京都は、昭和 41 年都市計画変更時にサークル部分を設置した理由として、

補助 210 号線（茶沢通り）との立体交差の必要性、小田急線の西側地区（既存商店街）と東側地区との相互交通の必要性に加えて、「設置位置としては、補助 54 号線の現況の縦断地形から、補助 210 号線（茶沢通り）との交差部が周辺の地形と比べて低地部にあるという東側の地形（地盤高 31.4 メートル程度：丙第 28 号証の 1 の 1 地盤高参照）や商店街の既存道路（西側区道）の高架下通行を配慮したこと」を挙げている。（東京都準備書面(13)・3 頁）

すなわち、補助 54 号線の昭和 41 年変更決定は、既存道路との立体交差及び地形的条件を踏まえて決定されたものだという事である。

(2) 複々線を跨ぐ場合にはサークル部の位置を変更する必要があること

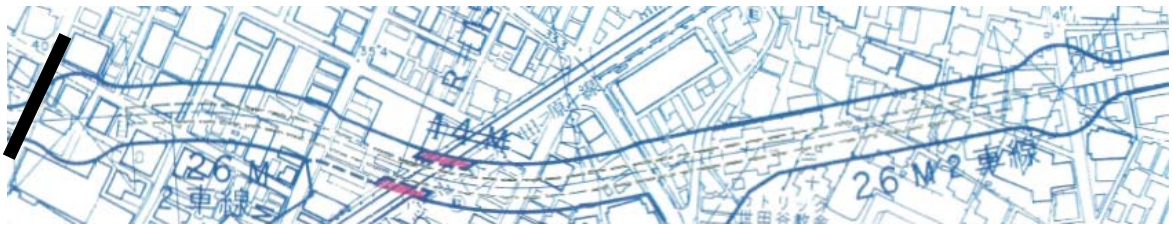
ア ところで、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）は、連続立体交差ではなく、鉄道と交差する各道路を単独立体交差させる場合の設計について検討しており、補助 54 号線についても、複々線と単独立体交差させる場合の設計図を記載している。（図 3）



(図 3・補助 54 号線と複々線との単独立体交差の縦断面図・乙 6・283 頁)

イ また、同報告書（乙 6）の 283 頁には、複々線との単独立体交差の場合の補助 54 号線の平面図も記載されているが、同平面図の西側のサークル部と昭和 41 年の変更決定の西側のサークル部の位置を比較すると、同報告書（乙 6）の平面図の西側のサークル部は、昭和 41 年の変更決定の同サークル部の位置よりも西方向にずれていることがわかる。（図 4、図 5）

ウ 補助 54 号線の平成 15 年変更決定の計画図で、西側のサークル部の位置を見てみると、サークル部の西側の端が既存の区道にかかる位置にきていることがわかる。（図 4・黒く塗った部分が既存の区道の位置）



（図 4・補助 54 号線の平成 15 年変更決定の計画図・丙 3 の 2 より）

エ これに対し、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）の補助 54 号線と複々線との単独立体交差の平面図における西側のサークル部の位置を見ると、サークル部の中央が既存の区道の位置にあることがわかる。（図 4・黒く塗った部分が図 4 の既存の区道と同一の区道）



（図 5・補助 54 号線と複々線との単独立体交差の平面図・乙 6・283 頁）

（なお、図 4 と比較しやすいように乙 6 の図の上下を逆転させている）

オ 補助 54 号線の平成 15 年変更決定では、サークル部の位置は変更されていないので、平成 15 年変更決定の計画図のサークル部の位置は、昭和 41 年変更決定におけるサークル部の位置と同じである。

カ すなわち、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）の補助 54 号線と複々線との単独立体交差の平面図では、西側のサークル部の位置が、昭和 41 年の変更決定の位置に比べて西側にずれているのである。

したがって、両者においては、都市計画区域の範囲も異なることになる。

キ では、なぜ両者の西側のサークル部の位置が異なっているのか。

それは、昭和 41 年の変更決定では、複線の線路を跨ぐことを前提に、補助 54 号線の跨線橋の桁の高さ等の構造を決めているのに対し、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）における単独立体交差では、複々線の線路を跨ぐことを前提に、補助 54 号線の跨線橋の桁の高さ等の構造を決めているためである。

ク 補助 54 号線の昭和 41 年変更決定は、複々線ではなく、複線を跨ぐことを前提に、東京都が主張するように、地形的条件を踏まえて決定されたものである。

これに対し、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）の補助 54 号線と複々線との単独立体交差では、既設線の西側に線増部分を設けているために、その分、補助 54 号線の都市計画区域のうち小田急線の西側の部分が、西方向にずれて広がっているのである。

ケ このことから、昭和 41 年変更決定における補助 54 号線の構造は、複々線を跨ぐことを前提とした計画とはなっておらず、複線を跨ぐことを前提とした計画となっていたことがわかる。

そして、補助 54 号線が（複線ではなく）複々線を跨ぐ構造に変更する場合には、補助 54 号線の都市計画区域の範囲も（西にずらす形で）変更する必要があるためである。

3 昭和 39 年決定において複々線は決定されていなかったこと

- (1) このように、9 号線の昭和 39 年決定と補助 54 号線の昭和 41 年変更決定では、事業地が重複しているだけでなく、その構造も矛盾していること、昭和 41 年変更決定は複線を跨ぐことを前提とした計画であり、複々線を跨ぐ計画に変更する場合には、都市計画区域の範囲も変更する必要があったことから、9 号線の昭和 39 年決定においては、複々線の決定がなされていなかったことが明らかである。
- (2) そうすると、9 号線の本件事業認可にかかる都市計画の区域のうち、既設線以外の部分は、これに対応する適法な都市計画決定がないにもかかわらず都市計画区域の範囲に入っていることになる。

9 号線の本件事業認可にかかる都市計画の区域のうち、既設線以外の部分は、9 号線の平成 15 年変更決定の計画図を見ればわかるように、既設線部分とほぼ同等の広さに及んでおり、広大な範囲に及んでいる。

かかる広大な範囲がこれに対応する適法な都市計画決定なしに都市計画区域に含まれていることは極めて重大な違法事由となるものである。

以上