

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 4

平成24年9月25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

昭和39年決定の位置と違法無効性

- 1 (1) 本件連立事業の都市計画決定の原点は、被告らによれば昭和39年（1964年）決定であるとされてきた。確かに、代々木上原地区に始まり、狛江、経堂、本件下北沢に至る各地区の連立事業に関する都市計画決定は、いずれも昭和39年決定の変更決定という形式をとっている。昭和45年（代々木上原）、昭和60年（狛江）、平成5年（経堂）、さらに本件下北沢に至っては平成15年、つまり約40年も後の「変更」である。従って、本件連立事業認可の法律上の適否を判断するには、当然昭和39年決定の法律上の適否を吟味することが今こそ必要なのである。
- (2) 既に指摘したことであるが、連立事業制度をつくり出した建運協定が成立したのは旧都市計画法（以下「旧法」という）が廃止され、昭和44年6月、現行都市計画法（以下「新法」という）が制定された直後の同年9月である。従

って、旧法下の昭和39年には連立事業という都市施設は存在せず、これらに係る都市計画決定が存在する余地はなかった。よって、昭和39年決定は連立事業に係る都市計画決定ではなかったことは過言するまでもない。

(3) にもかかわらず、何故これが連立事業の都市計画決定の原点となり、「変更」決定の対象となり得るのか。この点についてすら、今日に至るも、被告らから明確な答弁は何もない。わずかに立体交差に関する「建国協定」の存在をあげて弁解しているが、「建国協定」はあくまでも建設省と国鉄間の協定にすぎず、都市計画決定・都市計画事業という都市計画の制度上の都市施設を定めたものではない。「建運協定」による連立事業は、都市計画の枢要な都市施設として、道路特定財源その他の財政補助をも伴う巨大公共事業として制度上位置づけられたものであるから、建国協定による単なる立体交差とは全く異なる。

(4) 従って、本来は連立事業に係る都市計画は、それにふさわしい、新しいものが必要であったのであり、単なる鉄道計画に接ぎ木できるものではなかった。とりわけ、昭和39年決定のような後述する通りの重大な違法を内包する計画を「計画変更」という形で接ぎ木することは到底許されないことなのである。正しくは鉄道計画の部分であるが、線増連続立体といえる都市計画となったのは、その法律上の適否は別として、昭和60年の狛江地区の都市計画決定が最初であるとする藤山判決の指摘は、連立事業に係る都市計画決定、都市計画事業の都市施設としての新しい性格を理解した最初の判例として充分記憶されるべきである。このことを含めて、藤山判決は、昭和39年決定とその後の推移に重大な疑義を提示しているのである。

2(1) ところで、昭和39年決定は、東京都市高速鉄道第9号線（喜多見～綾瀬、地下鉄部分は現千代田線）のルートの小田急線にはり付けることだけを決めたものに過ぎないことは、既に原告の準備書面35等により、被告国提出の乙5の2、乙7の2等の証拠をも摘示して、充分示してきた。都市計画の基本図書である計画書、計画図等を後日変造すること自体、都市計画決定そのものの重

大な違法、無効事由であるから、これ自体で昭和39年決定は無効といわなければならない。

(2) しかし、さらに留意すべきことは、鉄道という都市施設の区域（面）を定めずにルート（線）だけを定めることが許されるか。新法下においては、直ちにその効力は否定される。区域が明確でなければ、強制収用等の計画執行を担保できず、当該地の住民をだまし討ちにすることとなり、大変な混乱を生ずる等して、都市計画の基本を揺るがすことになるからである。このことは、旧法もまた都市計画法なのであるから、旧法下でも自明の原則となっていたことを今こそ想起しなければならない。

① まず旧法第3条2項を見てみよう。

「都市計画、都市計画事業・・・ニ付テハ政令ノ定ムル所ニヨリ主務大臣之ヲ告示シ行政庁ヲシテ関係図書ヲ縦覧ニ供セシムベシ」

② 次に同第16条1項は下記のとおりである。

「道路、広場、港湾、公園、緑地其他政令ヲ以テ指定スル施設ニ関スル都市計画事業ニシテ・・・必要ナ土地ハ之ヲ収用又ハ使用スルコトヲ得」

関係条文はまだあるが、これで充分であろう。都市施設については、その位置、区域を具体的に定め、これを告示することは、都市計画決定権限を有する者の義務であり、こうすることが強制収用の前提要件であることは、旧法も新法も変わりはないのである。「小田急線に張りつけた」こと自体も、後述する通り、この決定の甚だしい無効事由を内包しているが、区域（面）を特定せずにルート（線）だけを決定すること自体、都市計画の初歩を逸脱する著しい違法であるから、この点だけでも昭和39年決定は旧法の基本に反する重大な違法であり、無効という外はない。旧法から新法への移行は、昭和30年代後期から昭和40年代前期まで高度成長期の矛盾が公害に典型されて爆発しつつも車社会は頂点に向かいつつあった戦後日本の大きな節目の時期であった。この観点から新法、旧法の連続と不連続を充分検証しなければならない。

3 都市高速鉄道とは地下鉄のことであったから、9号線は通称千代田線のことであり、この地下鉄を東京の巨大化に伴って山手線の外側に延伸する必要性が生じてきた。運輸大臣の諮問機関都市交通審議会は、昭和37年、6号答申としてこの課題を提起した（甲153の1乃至2）。その趣旨は、小田急のような郊外私鉄のない山手線の外側に地下鉄を新設もしくは延伸し、それをさらに遠方で郊外私鉄と結びつける（現在の環八周辺）というものであった。路線は10路線で、そのひとつに千代田線があった。千代田線は綾瀬を起点としているが、これを原宿から郊外私鉄のない淡島通り、世田谷通りへ延伸し、成城付近で環八を越え、喜多見で小田急線と繋ごうというものであった。

「戦後の最初の計画である復興院告示（1946）は、一見戦前の計画を踏襲しただけに見えるが、地下鉄の始点が山手線の外側にほぼ現在の環状6号まで伸びている。しかも伸びた先の多くが隣の郊外私鉄に取りついている。復興院解体後、地下鉄網は運輸省の都市計画告示することになった。都市交通審議会1号答申では、世界的にもユニークな『相互直通』の実現に道が開かれ（表2参照）、2号答申では、営団からの免許移譲による都交通局・郊外私鉄の地下鉄参入も認められた。1960年には郊外私鉄京成線と地下鉄都営1号線の相互直通が浅草橋で実現した。復興院告示に見られた延伸傾向がはっきりするのは15年後の都市交通審議会6号答申（1962）である（図3）。地下鉄の終点は西馬込・二子玉川・喜多見・蘆花公園・荻窪・中村橋・成増・志村・岩淵・松戸・船橋などほぼ現在の環状8号まで延びている。これは、調整法をはるかに超えた地下鉄の外延である。山手線バリアは郊外私鉄は締め出したが、地下鉄は閉じ込めなかったのである。6号答申は、大正時代からの5路線（1品川・2恵比寿・3渋谷・4新宿・5高田馬場）を一挙に倍増し、山の手をもう一度巡ぐる10路線（6五反田・7目黒・8原宿・9新宿・10目白）にして、従来の郊外私鉄の間を補う地下鉄ネットを構想した。これらの10路線の多くは単に外に伸びているだけではなく、絡んでいて従来の郊外私鉄の乗客をできるだけ外側で拾って、品川・渋谷・新宿・池袋に

集中させずに都心に運ぼうという構想であった」(甲178、小田急市民専門家会議意見書21頁)。

「戦前の『山手線内』が戦後に『東京都区内』にひろがったのである。この構想も、『山手線バリア』に劣らず、優れたものであった。今からみれば6号答申は環状線が弱いという批判もできるが、東京の拡大された市街を公共交通網で柔らかく蔽う計画であったことが評価される。実現された今日の路線が新宿・渋谷・池袋に過度に集中する幹線強化の『複々線プラン』になったのに対し、市街地により多くの公共交通手段を提供するネット型の『別線プラン』であったことが評価できる。郊外から運び込む乗客は複々線と同じ数でも、23区内を市街地とみなして、歩いていける範囲に郊外私鉄または新しい地下鉄があるということになる。これは、今から見れば、都市内交通の過度な自動車依存を防ぐためにどうしても必要な方策であった」(同22頁)。

この通り、都心一極集中を排し、少なくとも23区の中では歩いて公共交通が利用できるようになり、過剰な車依存を抑制する先見性のあるものであった。ところが、小田急をはじめ東急、西武等が「企業利益」を防衛するために、東京都や建設省等と連合して激しく潰しにかかった。運輸省は追い込まれ、わずか1年そこそこで6号答申は破棄され、昭和39年決定に至ったのである。この詳細はなお調査中であるが、比較的近いうちに提出できるであろう。従って、昭和39年の段階では、「地下鉄」千代田線である都市高速鉄道9号線を小田急線に張りつけ、新しい延伸を阻止することで精一杯だったが、それでも都市計画決定しておいたほうが得だと小田急と建設官僚が判断したことは、諸般の証拠から見て疑いない。昭和39年決定とは、本来の都市計画とはおよそ無縁の企業エゴによる、ためにするも甚だしいもので、旧法から見てもその違法性は重大であり、到底効力を認めることはできないものである。決定がルートだけのものになっていたのは、このせいなのである。

旧法下においてこのような重大な違法・無効な都市計画決定を、新法下におい

て「変更」したからといって、有効なものにはなり得ない。都市計画法施行法第2条は、旧法下の規定により決定された都市計画は新法の相当な都市計画とみなすと定めているが、この旧法下の都市計画決定とは、旧法下において「適法」な都市計画決定をいうのであり、昭和39年決定のように、旧法に明白に背反するものを含むものではないことは、いうまでもない。

以上