

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 47

平成 25 年 3 月 14 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

本件鉄道事業の事業認可の違法（事業施行期間の適切性、都市計画との不適合（事業地の範囲の違法））

目 次

第 1	平成 25 年 3 月の在来線の移設、本件鉄道事業の施工方法	3
1	平成 25 年 3 月 23 日の在来線の地下線路への移設	3
2	本件鉄道事業の施工方法（甲 182）	3
3	既設線の仮線への切替えとしての在来線の地下線路への移設	3
第 2	本件鉄道事業の事業認可の違法（事業施行期間の適切性）	4
1	事業施行期間の適切性に関する被告国の主張	4
2	厳格な司法判断の必要性（小田急大法廷判決からの要請）	4
3	本件鉄道事業の施行期間が適切でないこと	5
4	施行期間が合理性を欠くことを裏付けるその他の事情 — 法の規定を無視する事業認可申請者（東京都）の発表	6
第 3	本件鉄道事業の事業認可の違法（都市計画との不適合（事業地の範囲の違	

法))	7
1 都市計画との適合（事業地の範囲）に関する被告国の主張	7
2 事業地表示図で示された事業地の範囲は計画の2分の1相当部分に過ぎないこと	8
3 実際に事業が行われる範囲と一致させる必要性（小田急大法廷判決からの要請）	8
4 事業地表示図で示された範囲以外でも行われている実際の工事	9
5 事業地の不一致による権利侵害	9
6 都市計画との不適合及び法の趣旨・目的（小田急大法廷判決の要請）違反	9

第1 平成25年3月の在来線の移設、本件鉄道事業の施工方法

1 平成25年3月23日の在来線の地下線路への移設

- (1) 東京都は、平成25年1月31日、本件鉄道事業区間の小田急小田原線の既設線を同年3月23日に地下の線路に切り替えると発表した。
- (2) また、東京都は、同発表において、本件鉄道事業の事業期間が「平成15年度～平成30年度（予定）」であると発表した。（甲181）
- (3) なお、小田急電鉄も同日、既設線の地下線路への切替え（東京都の発表と同内容）を発表した。（甲182、甲183）

2 本件鉄道事業の施工方法（甲182）

- (1) 本件鉄道事業は、本件鉄道事業区間（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）において、地表式の小田急小田原線を地下化するとともに、複々線化するものである。
- (2) 工事方法としては、開削工法とシールド工法が組み合わされており、下北沢駅付近においては、2線2層方式がとられている。

そして、下北沢駅付近における2線2層のうちの上層の線路については開削工法、下層の線路についてはシールド工法がとられている。

- (3) ところで、既設線相当部分を事業地として、2線2層方式を開削工法とシールド工法の組合せで行う場合には、既設線相当部分において開削工法を行う前に既設線を一旦移設しなければ、工事を進めることができない。

そこで、本件鉄道事業では、まず、既設線を移設するための線路を地下2層のうちの下層相当部分に構築し、既設線の仮線を下層相当部分に設置した上で、既設線相当部分を開削方法で掘削し、地下2層のうちの上層部分を構築するという方法がとられている。

3 既設線の仮線への切替えとしての在来線の地下線路への移設

- (1) 平成25年3月23日に行われるのは、上記のうち既設線の仮線の地下下層相当部分への設置である。

すなわち、同日以降は、小田急小田原線の各駅停車、急行等を含むすべての車両が地下下層相当部分を走行することになる。

そして、同日以降、地下2層のうちの上層相当部分について、開削方法により工事が継続される。(甲 183)

- (2) なお、2線2層完成後には、地下上層部分を緩行線が走行し、地下下層部分を急行線が走行するとされている。(甲 182、甲 183)

第2 本件鉄道事業の事業認可の違法（事業施行期間の適切性）

1 事業施行期間の適切性に関する被告国の主張

被告国は、本件鉄道事業の事業施行期間の適切性の判断については、当該事業の規模、事業地の面積、設計の概要、事業地の取得ないし利用の難易など様々な事項を考慮し、これらを総合して完了見込みという将来予測をするものであり、政策的、技術的な裁量を必要とする事項であることなどから、国土交通大臣から権限の委任を受けた関東地方整備局長の広範な裁量権の行使に委ねられているとの主張を前提として、本件鉄道事業の事業地については小田急電鉄株式会社の所有する土地であること、本件鉄道事業は、2046メートルにわたって、在来線を地下化するため、開削工法、シールド工法を用いるなどして所要の工事を施工する必要がある、事業認可申請における事業施行期間内に工事の完了が可能であること等の諸事情を総合的に勘案して、上記申請に係る事業施行期間内に9号線都市計画事業が完了することが合理的に見込まれたことから、上記申請における事業施行期間を適切なものと判断したと主張する。(被告国準備書面(1)・10～11頁)

2 厳格な司法判断の必要性（小田急大法廷判決からの要請）

- (1) しかしながら、被告国も指摘するように、事業施行期間中は、都市計画法69条以下に規定する土地等の収用等、同法65条に規定する建築等の制限、同法67条に規定する先買い権など一定の法律効果が生じ（被告国準備書面

(1)・10頁)、事業地について権利を有する者に対して種々の法的効果が及ぶことになる(被告国準備書面(6)・7頁)。

すなわち、認可された事業の施行期間は、事業地の土地等の権利者にとっては、土地の利用制限や収用を受ける地位に置かれるなど自己の財産権に対する制限を受ける期間となる。

当然のことながら、憲法29条に基づく財産権の制限は合理的なものでなければならない。

したがって、関東地方整備局長の事業施行期間の適切性に関する判断は、合理的なものであることを要する。

(2) また、都市計画事業の認可に関する都市計画法の規定は、事業に伴う騒音、振動等によって、事業地の周辺地域に居住する住民に健康又は生活環境の被害が発生することを防止し、もって健康で文化的な都市生活を確保し、良好な生活環境を保全することも、その趣旨及び目的としている(最高裁大法廷判決平成17年12月7日)。

事業施行期間は、事業地の周辺地域に居住する住民の健康又は生活環境に重大な影響を及ぼす期間となるのであるから、関東地方整備局長の事業施行期間に関する判断は、この点においても合理的なものであることを要する。

(3) したがって、関東地方整備局長の事業施行期間に関する判断の裁量には、事業認可が強制的権利制限を伴うとともに、周辺住民の健康又は生活環境に重大な影響を与えるものであることに照らして厳しい制限があり、事業施行期間の適切性は、厳格な審査基準に基づき司法審査されるべきである。

3 本件鉄道事業の施行期間が適切でないこと

(1) 本件鉄道事業では、事業認可の時点においては、事業期間が平成16年3月23日から平成26年3月31日までの約10年間とされていたものが、前述のように、平成25年1月31日の東京都の発表によれば、平成30年度(平成31年3月31日)までの約15年間を必要とするという。

被告国は、前述のように、本件鉄道事業の事業地については小田急電鉄株式会社の所有する土地であること、開削工法、シールド工法を用いるなどして所要の工事を施工する必要があることなどを勘案し、政策的、技術的な裁量の範囲で本件鉄道事業の施行期間の適切性を判断したというが、当初 10 年の予定であったものが、15 年に延長されたということは、関東地方整備局長において、基本的な技術的知見が欠けていたというほかない。

- (2) 小田急小田原線の連続立体交差事業においては、梅ヶ丘駅から喜多見駅間の区間についても、平成 6 年 5 月の事業認可時においては、施行期間を平成 12 年 3 月 31 日までとされていたものが、同月、平成 17 年 3 月 31 日まで延長され、さらに同月には、平成 20 年 3 月 31 日までに再延長されたという経緯がある。

このように、他の事業区間も含めて、連続立体交差事業の事業期間が漫然と設定され、その後、場当たりに変更されていることから、関東地方整備局長は、本件鉄道事業の施行期間の適切性を判断するにあたって、その前提となる技術的な要素を合理的に判断したとは到底いえず、裁量の範囲を逸脱しているといわざるを得ない。

- (3) なお、仮に、被告国において、本件鉄道事業の事業認可時における事業期間に合理性があると主張するのであれば、いかなる事実に基づいて、合理性を判断したのかを具体的に主張・立証すべきである。
- (4) このように、関東地方整備局長は、本件鉄道事業の施行期間について、合理的な判断をしておらず、本件鉄道事業の施行期間は不適切である。

したがって、本件鉄道事業の事業認可は、都市計画法 61 条 1 号に反し、違法である。

4 施行期間が合理性を欠くことを裏付けるその他の事情 — 法の規定を無視する事業認可申請者（東京都）の発表

- (1) ところで、前述のように、東京都は、平成 25 年 1 月 31 日、本件鉄道事業

の事業期間の予定を平成 30 年度までであると発表した。

- (2) 都市計画法は、都市計画事業の事業計画を変更しようとする場合には、変更の認可を受けなければならないと定め（63 条 1 項）、認可者において、改めて、事業内容の都市計画との適合性および事業施行期間の適切性を判断し、認可の告示を行わなければならないと規定している（63 条 2 項、61 条、62 条）。

そして、前述のように、都市計画事業の認可に関する都市計画法の規定は、事業地の周辺住民の健康で文化的な都市生活を確保し、良好な生活環境を保全することもその趣旨及び目的としているものである（最高裁大法廷判決平成 17 年 12 月 7 日）。

- (3) ところが、東京都は、都市計画法が規定する事業計画の変更に関する手続きを一切無視し、事業期間の延長を発表した。

このことは、事業施行者が、都市計画事業の認可に関する都市計画法の規定をいかに軽視しているかを端的に示すものである。

- (4) そして、関東整備局長は、このように法の規定を軽視する事業施行者である東京都からの事業認可申請の内容を鵜呑みにし、これを検証することなく、漫然と認可してきたものである。
- (5) このことから、本件鉄道事業の事業認可申請時において、関東整備局長が、事業施行期間の適切性を合理的に判断したとは到底いえないのである。

第 3 本件鉄道事業の事業認可の違法(都市計画との不適合(事業地の範囲の違法))

1 都市計画との適合（事業地の範囲）に関する被告国の主張

被告国は、本件鉄道事業の事業地の範囲（都市計画との適合性）について、9 号線都市計画の計画図と本件鉄道事業の事業認可申請書に添付された位置図及び平面図を照合し、本件鉄道事業の内容が 9 号線都市計画と齟齬しないことを確認したと主張する。（被告国準備書面（1）・9 頁）

2 事業地表示図で示された事業地の範囲は計画の2分の1相当部分に過ぎないこと

ところが、本件鉄道事業の事業地表示図（乙27の1、2）において本件鉄道事業の事業地として表示されているのは、9号線都市計画の計画図の事業地の範囲の約2分の1に相当する部分に過ぎない。

しかも、上記約2分の1に相当する部分は、新宿寄りの事業地においては、南側の半分、小田原寄りの事業地においては、北側の半分として示されている（乙27の1、2）。

なお、被告国が後から提出した事業地表示図（乙34の1、2）においても、事業地の範囲は、9号線都市計画の計画図の事業地の範囲の約2分の1に相当する部分として示されている。

3 実際に事業が行われる範囲と一致させる必要性（小田急大法廷判決からの要請）

- (1) 都市計画の事業認可によって示される事業地の範囲は、事業地の土地等の権利者にとっては、自己の財産権に対する制限を受ける範囲を確定するものとなり、事業地の周辺に居住する住民にとっては、事業に伴う騒音、振動等によって、健康又は生活環境の被害の及ぶ可能性のある範囲を確定するものとなる。

そうすると、事業認可における事業地の範囲の表示は、実際に事業が行われる範囲と一致する必要があるというべきである。

- (2) 仮に、事業認可における事業地の範囲の表示が、実際に事業が行われる範囲と一致しない場合には、実際に事業が行われている範囲の土地等に権利を有する者にとっては自己が受けるべき権利の制限の性質・範囲が明確にならず、事業地の周辺に居住する住民にとっては、事業に伴う騒音、振動等によって、健康又は生活環境の被害が及ぶ範囲を知ることが困難になるからである。

4 事業地表示図で示された範囲以外でも行われている実際の工事

- (1) 前述した本件鉄道事業の施工方法及び平成25年1月31日に発表になった既設線の地下下層相当部分への移設に関する資料（甲182）からもわかるように、本件鉄道事業においては、事業地表示図（乙27の1、2）で示された上記約2分の1に相当する部分だけではなく、9号線都市計画の計画図の事業地の範囲全体で実際に工事が行われている。

また、そうでなければ、既設線を一旦地下下層相当部分へ移設することもできない。

- (2) すなわち、本件鉄道事業においては、9号線都市計画の計画図で示された範囲全体で連続立体化と線増化の工事が渾然一体となって行われているのである。

また、そうであるからこそ、小田急電鉄も、その資料において、「当区間の複々線化事業は、鉄道を立体化して踏切を廃止する東京都の連続立体交差事業と一体的に行っています。」としているのである。（甲182）

5 事業地の不一致による権利侵害

- (1) このように、本件鉄道事業における事業地の範囲は、9号線都市計画の計画図で示された範囲と明らかに一致していない。
- (2) そして、上記不一致は、9号線都市計画の計画図で示された範囲に土地等を有する者及び周辺住民に重大な法的利益の侵害を及ぼすものである。

6 都市計画との不適合及び法の趣旨・目的（小田急大法廷判決の要請）違反

以上から、本件鉄道事業は、都市計画と適合しているとはいえ、本件鉄道事業の事業認可は、都市計画法61条1号に反し、違法である。

また、本件鉄道事業の事業認可は、都市計画法の事業認可に関する規定の趣旨・目的（小田急大法廷判決の要請）に反し、違法である。

以上