

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 54

平成 26 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

鉄道 9 号線の都市計画決定の違法 — 昭和 39 年決定は複々線を決定していないこと、地下式であるにもかかわらず地上構造物を構築することの問題点

目 次

第 1 鉄道 9 号線の都市計画決定の違法性 — 昭和 39 年決定は複々線を決定していないこと.....	3
1 はじめに	3
2 補助 54 号線の昭和 41 年変更決定の変更内容	3
3 複々線を跨ぐ構造とはなっていない昭和 41 年変更決定後の補助 54 号線 .	4
4 複々線を跨ぐ構造にするためには昭和 41 年変更決定後の補助 54 号線の構造及び事業地を変更する必要があったこと	5
5 昭和 39 年決定はやはり小田急線の複々線化を決定していなかった	7
第 2 地下式であるにもかかわらず地上構造物を構築することの問題点	7
1 小田急線の既設線の地下化と地上構造物（コンクリート擁壁）の出現 ...	7
2 高架構造物に匹敵するコンクリート擁壁	8

3	コンクリート擁壁の問題点	8
4	被告国及び被告東京都に対する求釈明	9

第1 鉄道9号線の都市計画決定の違法性 — 昭和39年決定は複々線を決定していないこと

1 はじめに

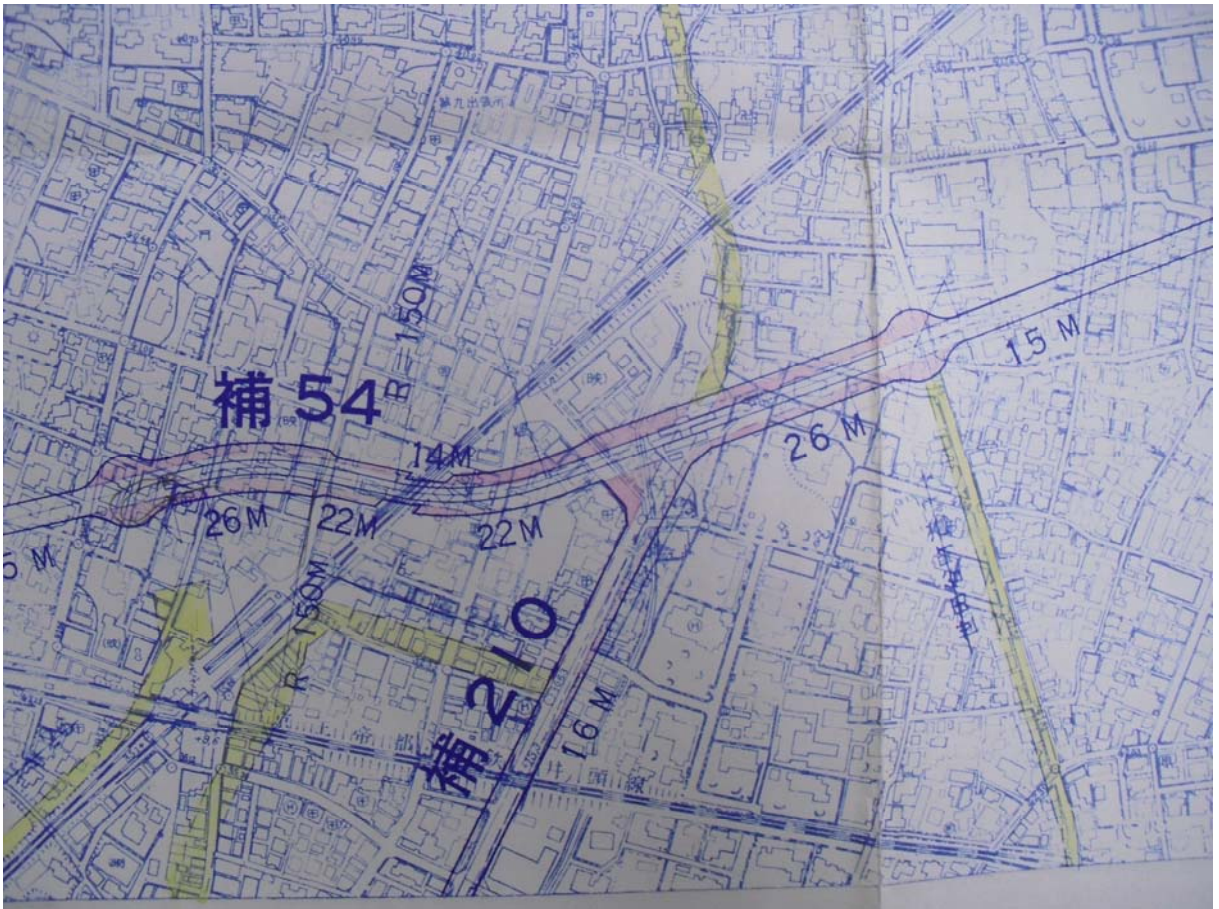
(1) 被告国が本件連続立体交差事業にかかる鉄道9号線の都市計画決定の基礎であると主張している昭和39年12月16日都市計画決定には、内閣の認可を欠くこと、小田急線の複々線化が決定されておらず、鉄道施設の位置、区域、面積等の必要な特定が全くなされていないこと、その決定過程において、昭和37年6月8日の都市交通審議会による答申第6号の趣旨及び内容を見無視していることなど、数々の重大かつ明白な違法性があることについては、原告らが、既に多数の証拠をもって主張しているところである。

(2) 上記の違法事由のうち、昭和39年決定においては、小田急線の複々線化が決定されておらず、鉄道施設の位置、区域、面積等の必要な特定が全くなされていないことについては、原告準備書面51において論じたが、このたび、補助54号線の昭和41年の変更決定の内容を直接示す図面を入手することができたので、本準備書面ではまず、鉄道9号線の昭和39年決定において、小田急線の複々線化が決定されていなかったことを補助54号線の昭和41年の変更決定における変更内容との関係で論ずる。

2 補助54号線の昭和41年変更決定の変更内容

(1) 補助54号線の昭和41年変更決定は、終点、幅員等を変更したものであるが、重要な変更点は、下北沢駅付近（世田谷区北沢2丁目8番から同26番の延長500メートルの区間）について、小田急線の線路を跨ぐ嵩上げ式とし、幅員を最大26メートル（小田急線との立体交差の跨線橋の幅員14メートル）とし、上記区間の両端に直径40メートルのサークル部を設置したことである。

(2) 今回入手した補助54号線の昭和41年変更決定の際の変更内容を示す図面では、赤く塗られた部分に変更された箇所である。（甲205）

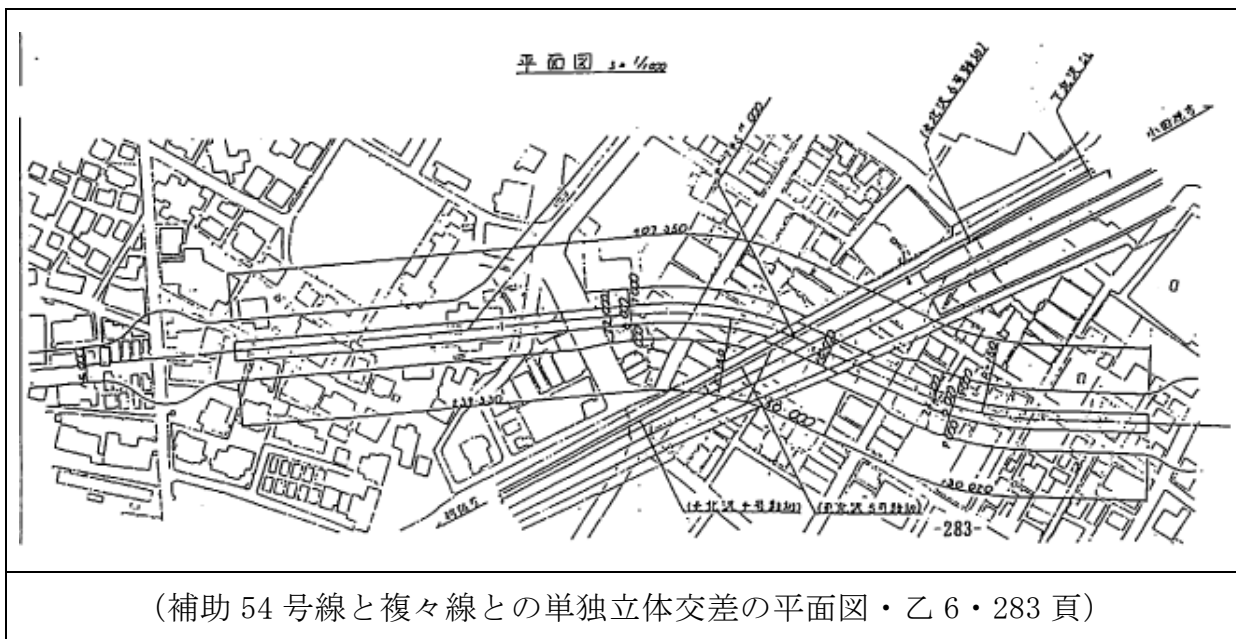


(昭和 41 年都市計画決定原簿の図面 (部分) ・ 甲 205)

3 複々線を跨ぐ構造とはなっていない昭和 41 年変更決定後の補助 54 号線

- (1) この図を見れば一見して明らかなように、昭和 41 年変更決定後の補助 54 号線は、小田急線の既設線（複線・線路 2 本分）だけを跨ぐ嵩上げ式となっており、複々線（線路 4 本分）を跨ぐ構造とはなっていない。
- (2) 仮に、鉄道 9 号線の昭和 39 年決定において、小田急線の複々線化が決定されていたなら、当然、補助 54 号線の昭和 41 年決定においては、小田急線の複々線を跨ぐ構造に変更されたはずである。
- (3) ところが、昭和 41 年変更決定後の補助 54 号線は、小田急線の既設線（複線・線路 2 本分）だけを跨ぐ嵩上げ式となっており、複々線（線路 4 本分）を跨ぐ構造とはなっていないのである。

- (4) したがって、鉄道9号線の昭和39年決定において、小田急線の複々線化が決定されていなかったことは客観的に明白である。
- 4 複々線を跨ぐ構造にするためには昭和41年変更決定後の補助54号線の構造及び事業地を変更する必要があること
- (1) 昭和41年変更決定後の補助54号線が、小田急線の既設線（複線・線路2本分）だけを跨ぐ嵩上げ式となっており、複々線（線路4本分）を跨ぐ構造とはなっていないことは、平成元年3月の小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙6）からも明らかである。
- (2) 同報告書（乙6）には、補助54号線を小田急線の複々線を跨ぐ構造で嵩上げ式にした場合（単独立体交差の場合）の補助54号線の縦断面図と平面図が示されている（乙6・283頁）。
- (3) 上記平面図（乙6・283頁）と補助54号線の昭和41年変更決定の図面（甲205）を比べると、補助54号線を小田急線の複線だけを跨ぐ構造から複々線を跨ぐ構造に変更した場合には、補助54号線の位置がずれることがわかる。
- (4) 具体的には、両方の図面のうち、西側のサークルの位置を比べると、既存の道路との関係でサークルの位置が西方向にずれている。すなわち、補助54号線の22～26メートルの広幅員及び直径40メートルのサークル部の事業地の範囲が、複々線を跨ぐ構造の場合には、複線を跨ぐ構造の場合と比べて、大きくなることがわかる。



※ 図の右側のサークルが西側のサークル部である。

既存の区道がサークル部と交差する位置を比べると、事業地の範囲の違いが明確にわかる。

- (5) また、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）において、補助 54 号線が小田急線の複々線を跨ぐ構造の場合の計画が検討されていることは、取りも直さず、補助 54 号線の昭和 41 年変更決定が、小田急線の複々線を跨ぐ構造になっていなかったことを示すものである。

仮に、補助 54 号線の昭和 41 年変更決定が、小田急線の複々線を跨ぐ構造になっていたなら、改めて計画を検討する必要がないからである。

すなわち、複々線を跨ぐ構造にするためには昭和 41 年変更決定後の補助 54 号線の構造及び事業地を変更する必要があったからこそ、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）は、補助 54 号線が小田急線の複々線を跨ぐ構造の場合の計画を検討しているのである。

5 昭和 39 年決定はやはり小田急線の複々線化を決定していなかった

このように、補助 54 号線の昭和 41 年変更決定の図面からも、鉄道 9 号線の昭和 39 年決定は、小田急線の複々線化を決定しておらず、したがってまた、鉄道施設の位置、区域、面積等の必要な特定が全くなされていなかったことが明らかである。

第 2 地下式であるにもかかわらず地上構造物を構築することの問題点

1 小田急線の既設線の地下化と地上構造物（コンクリート擁壁）の出現

- (1) 平成 25 年 3 月、本件鉄道事業区間の小田急小田原線の既設線が地下の線路に切り替えられ、その後、線路跡地の地上部においても、本格的に工事が行われてきている。
- (2) そうしたところ、本件鉄道事業区間のうち、東北沢・下北沢間の区間において、高さ 2 メートルないし 4 メートル程度のコンクリート擁壁が次々と造られるようになった。
- (3) 甲 206 の写真 1～11 は、東北沢 4 号踏切から東北沢 2 号踏切までの区間に設置中のコンクリート擁壁を下北沢から東北沢方向（西から東）に順に撮影をしたものである。
- (4) 設置されているコンクリート擁壁は、鉄道の線路を敷くためのコンクリート構造物ではない。鉄道の線路を敷くためのコンクリート構造物の外側にコンクリート擁壁が作られているのである。

- (5) 甲 206 の写真 4 と写真 5 を見るとよくわかるが、写真中で青いビニールシートが掛けられている部分の下に見えるコンクリートが、鉄道の線路を敷くための筒状のコンクリート構造物である。

鉄道の線路を敷くためのコンクリート構造物の外側に、さらにコンクリート擁壁が設置されようとしているのである。

2 高架構造物に匹敵するコンクリート擁壁

- (1) 甲 206 の写真 4 及び写真 5 の左側に写っている二階建ての住宅は、平成 18 年 9 月 7 日付け訴状の原告目録 45 番の原告（以下、「原告 1-45」という。）の自宅であるが、コンクリート擁壁が、軒先に迫るように設置されていることが写真からも容易にわかるであろう。

写真 6 の左側に原告 1-45 宅の玄関が写っているが、家の玄関を出ると目の前に巨大なコンクリート擁壁が現れるのである。

- (2) なお、本件鉄道事業の工事が始まる前、原告 1-45 宅前のコンクリート擁壁が設置されている場所には、民家が建っていた。（甲 207 の 1、2）

すなわち、原告 1-45 は、工事前は、玄関を出ると隣の民家が見えた場所に、今後は、巨大なコンクリートを見て暮らしていかなければならないことになるのである。

- (3) このコンクリート擁壁については、鉄道 9 号線の事業認可申請の際の図面にも記載がなく、その構造の詳細は明らかではないが、目測では、高さが 2 メートルないし 4 メートル程度はある。

- (4) 鉄道 9 号線の東北沢・下北沢間は地下化される計画となっているが、同区間においては、高架の場合の構造物に匹敵するコンクリート擁壁が設置されようとしているのである。

3 コンクリート擁壁の問題点

このコンクリート擁壁の違法性については、その構造の具体的な規模を把握した上で改めて論ずるが、さしあたって以下の問題がある。

- (1) 高架構造物に匹敵する構造物であるにもかかわらず、連続立体交差事業調査が要求している環境調査が行われていないこと
- (2) 環境影響評価（乙 1）において、地上構造物に関する評価項目（日照、電波障害等）に関する環境影響評価が行われていないこと
- (3) 鉄道 9 号線の平成 15 年の都市計画変更決定において、上記コンクリート擁壁を含む地上構造物に関する説明がないこと
- (4) 事業認可申請書にも、上記コンクリート擁壁を含む地上構造物に関する説明がなく、同申請書添付の設計概要図（乙 26 の 1、乙 33 の 1）にも、地上構造物に関する縦断図はなく、むしろ、計画地盤面が既設線地盤面よりも低くなるという記載があること
- (5) その他、鉄道 9 号線の都市計画決定及び事業認可にかかる説明会及び説明資料においても、地下化する部分について地上構造物が設置されるという説明はなく、周辺住民に対して地上構造物に対する説明が一切なかったこと

4 被告国及び被告東京都に対する求釈明

- (1) このように、地下化する部分について地上構造物が設置されるという説明は、上記いずれの資料にもないが、現在、実際に工事が行われている以上、被告国または事業主体である被告東京都は、地下化される区間のコンクリート擁壁を含む地上構造物に関する図面を所持しているはずである。
- (2) そこで、原告らは、被告国及び被告東京都に対し、鉄道 9 号線の本件事業区間の設計図面（コンクリート擁壁を含む地上構造物の構造及び寸法が記載された平面図及び縦断図）を証拠として提出するよう求める。

以上