

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 56

平成 26 年 12 月 11 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 — 東北沢・下北沢間のコンクリート擁壁及び盛り土による土地の造成の実態

目 次

- 1 東北沢 2 号踏切から東北沢 4 号踏切の間のコンクリート擁壁及び盛り土による造成の実態..... 2
- 2 東北沢 2 号踏切から東北沢 4 号踏切の間の盛り土とコンクリート擁壁の規模 4
- 3 上部利用計画とコンクリート擁壁の関係 5
- 4 本件コンクリート擁壁及び盛り土の違法性 5

1 東北沢 2 号踏切から東北沢 4 号踏切の間のコンクリート擁壁及び盛り土による造成の実態

- (1) 原告準備書面 54 で主張したとおり、平成 25 年 3 月に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た後、東北沢・下北沢間の区間において、コンクリート擁壁が次々と造られるようになった。

原告準備書面 54 では、特に擁壁の高さが高い原告 1-45 宅付近のコンクリート擁壁を中心にその実態について述べたが、現在造られているコンクリート擁壁は、原告 1-45 宅付近に留まらない。

- (3) 甲 208 の写真 1～13 は、東北沢 3 号踏切から東北沢 4 号踏切までの区間の南側と北側を撮影したものである。

- (4) まず、東北沢 3 号踏切から東北沢 4 号踏切までの区間の南側を見ると、鉄道跡地に新たに土が入れられ盛り土がなされている（甲 208・写真 1、2）。

写真撮影当時には、上記部分にはコンクリート擁壁は設定されていないが、盛り土の形状を見ると、今後、2 メートルから 3 メートル程度のコンクリート擁壁が盛り土の外側に設置されることが予想される。

- (5) 次に、東北沢 3 号踏切から東北沢 4 号踏切までの区間の北側にコンクリート擁壁が設置されていることについては、甲 206 号証の写真においても示したが、同区間のコンクリート擁壁にはいくつかの特徴がある。

- (6) ひとつめは、コンクリート擁壁が東北沢 4 号踏切の地点から始まることである（甲 208・写真 3、4、5）。

甲 208 号証の写真 1、2 で見たように、東北沢 4 号踏切付近の鉄道跡地の南側には盛り土がなされている。すなわち、東北沢 4 号踏切付近の鉄道跡地の南側と北側には地盤面に差がないにもかかわらず、南側に盛り土をして、北側にはコンクリート擁壁を設定しているのである。

- (7) 東北沢 4 号踏切付近（北沢 3-19-3）に居住する方の縁側にもコンクリート擁壁が設置されているが、同人によれば、同人宅の縁側の沓脱石の線に沿っ

て別途金網のフェンスを設置する予定であると言われているとのことである。(甲 208・写真 6、7)

同人宅の縁側の前には、縁側から 80 c m 程度の位置にコンクリート擁壁が設置されており、それだけでも相当の圧迫感があるが、さらに金網のフェンスを設置するというのである。この金網のフェンスが設置されれば、同人は縁側から外に出られないばかりか、窓を開けても目の前に金網があり、鳥小屋の中で生活しているかのような状況にさらされることになる。

- (8) 東北沢 3 号踏切から東北沢 4 号踏切までの区間のコンクリート擁壁の二つ目の特徴は、擁壁の形状が場所によって異なることである。

東北沢 4 号踏切から東北沢 3 号踏切方向へコンクリート擁壁の形状を見ていくと、少しずつ高さが高くなっているが、北沢 3-19-11 付近では、コンクリート擁壁の形状が斜めになっている(甲 208・写真 9、10)。

これは、コンクリート擁壁を設定する場合には、必ずしも地面と垂直にする必要がないことを示しているといえる。

- (9) 原告 1-45 宅付近のコンクリート擁壁の状態については、原告準備書面 54 と甲 206 号証においても述べたが、その後、一部未完成だったコンクリート擁壁が設置され、その特徴が明らかになった。

甲 208 号証の写真 11 と写真 12 は、原告 1-45 宅付近のコンクリート擁壁をその外側と内側から撮影したものである。

上記 2 つの写真を比べると明らかであるが、コンクリート擁壁を設置した後、その内側に土を入れて造成をしているのである。

- (10) 東京都は、本件擁壁は、鉄道 9 号線の事業地の南北に従来から存する地盤の高低差を処理するために施工上必要となるものであると主張するが(東京都準備書面(16)・7 頁)、実際の現場を見れば、従来からの高低差を処理するためのものではなく、あらたに従来以上の高低差を作出しているものであることは明らかである。

また、東京都が主張する従来から存する高低差なるものは、東京都が提出した写真を見ても、2メートル程度の擁壁で十分に処理が可能だったものである（丙38・写真②）。

2メートル程度の擁壁で処理が可能であった高低差のために4メートルもの擁壁を設置するというのは、取りも直さず、従来以上の高低差を作出していることに他ならない。

- (11) さらに、東北沢3号踏切から東北沢2号踏切の間の南側にも、高さ70cm程度の擁壁が設置されている。（甲208・写真13）
- (12) このように、東北沢2号踏切から東北沢4号踏切の間では、鉄道跡地にあつたに土を入れることによって土地の造成が行われており、それに伴って、鉄道跡地の両側に巨大なコンクリート擁壁が設置されつつあるのである。

2 東北沢2号踏切から東北沢4号踏切の間の盛り土とコンクリート擁壁の規模

- (1) 東北沢2号踏切から東北沢4号踏切の間に設置されるコンクリート擁壁の距離は約240メートルである。

東北沢・下北沢間の駅間の距離は約450メートルであるので、その半分以上にコンクリート擁壁が設置されることになる。（甲209）

- (2) 地下される鉄道の地上部の駅間の半分以上に渡って巨大なコンクリート構造物が設置されるわけだが、これが都市計画事業の主要な施設ではないといえるのであろうか。（東京都準備書面(16)・7頁参照）

このような規模の施設が、都市計画決定及び同事業認可の際の図面等に一切記載されず、事業主体である東京都において、構造及び寸法が記載された設計図面を所持していないなどということが果たして許されるのであろうか。（東京都準備書面(16)・10頁参照）

これらの点については改めて論じる。

3 上部利用計画とコンクリート擁壁の関係

- (1) 平成 25 年 11 月、世田谷区は地下化完成後の鉄道 9 号線事業用地の利用計画（小田急線上部利用計画）を発表した。（甲 210）
- (2) 同利用計画では、「ゾーニング」と称して、鉄道 9 号線事業用地を世田谷区が整備する部分と小田急電鉄が整備する部分とに分け、それぞれ利用計画を示している。
- (3) コンクリート擁壁が設置される東北沢 2 号踏切から東北沢 4 号踏切までの区間については、そのほとんどを小田急電鉄が整備するとされている。しかも、その用途は「住居・商業・業務系施設ゾーン」とされており、2 階ないし 3 階建ての建築物のイラストまで掲載されている。（甲 210）
- (4) 要するに、盛り土とコンクリート擁壁によって造成した土地の上に商業ビルを建築しようというのである。
- (5) このような鉄道 9 号線事業用地の利用は、公共の利益のために行われる都市計画事業との関係でいかなる意味を持つのであろうか。

また、建運協定及び連続立体交差事業調査要綱に基づく連続立体交差事業の目的、効果との関係でいかなる意味を持つのであろうか。

これらの点についても改めて論ずる。

4 本件コンクリート擁壁及び盛り土の違法性

本準備書面で主張した事実を前提にして改めて論ずる。

以上