

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 57

平成 27 年 3 月 24 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 — 地下化の構造設計、跡地利用計画の問題

目 次

第 1	地下化にあたっての構造設計の違法性	3
1	東北沢・下北沢間のコンクリート擁壁	3
2	そもそも連続立体交差事業の目的は何だったのか	3
3	東北沢・下北沢間で連続立体交差事業を行う必要性 — 地域分断の解消	4
4	考慮すべき事項を考慮しなかった重大な違法	5
第 2	擁壁についての計画が示されていないことの違法性	6
1	コンクリート擁壁は主要な施設ではないという東京都の主張	6
2	本来開発行為にあたる擁壁の設置	6
3	本件コンクリート擁壁を主要な施設として計画に示さなかった違法	6
第 3	跡地利用計画の違法性	7
1	世田谷区が発表した跡地利用計画	7
2	都市計画決定時に跡地利用計画を決める必要性	8

- 3 都市計画決定時の跡地利用計画が欠落していること 8
- 4 連続立体交差事業の趣旨等とかけ離れた上部利用計画の違法 8

第1 地下化にあたっての構造設計の違法性

1 東北沢・下北沢間のコンクリート擁壁

(1) 原告準備書面 54 及び 56 で主張したとおり、本件鉄道事業の東北沢・下北沢間には、約 240 メートルの範囲に渡って、最高で高さ 4 メートル程度のコンクリート擁壁が設置されようとしている。(甲 209)

(2) このうち、原告 1-45 宅付近の土地には、南北に高低差があるが、その高低差は、本件鉄道事業施工前は約 3.4 メートルであった。(旧軌道面 (GL+37.108)、原告 1-45 宅 (GL+33.670)) (丙 47)

そして、従前は、この約 3.4 メートルの高低差を、1 メートル程度の高さの 3 つの段差によって解消していた (丙 47)。

(3) ところが、本件鉄道事業では、上記高低差について、高さ約 4 メートルのコンクリート擁壁を設置し、擁壁の南側に土を入れて、土地を造成しているのである (丙 47)。

(4) すなわち、南北の高低差を解消するためには、土地の起伏に合わせて高さ 1 メートル程度の擁壁を段階的に設ければ十分であるにもかかわらず、あえて高さ 4 メートルものコンクリートを設けて、当該土地の南北高低差を必要以上に作出し、地域の分断を深刻化させているのである。

2 そもそも連続立体交差事業の目的は何だったのか

(1) 連続立体交差事業は、複合的な事業であり、さまざま意義があると考えられているが、連続立体交差事業の手引きには、事業の意義について以下の記載がある。(乙 3・1 頁)

① 数多くの踏切を同時に除却できるため、踏切事故、騒音、排気ガス等の交通公害、踏切遮断による交通渋滞が大幅に解消する。

② 鉄道により分断されている市街地の一体化を図ることができる。

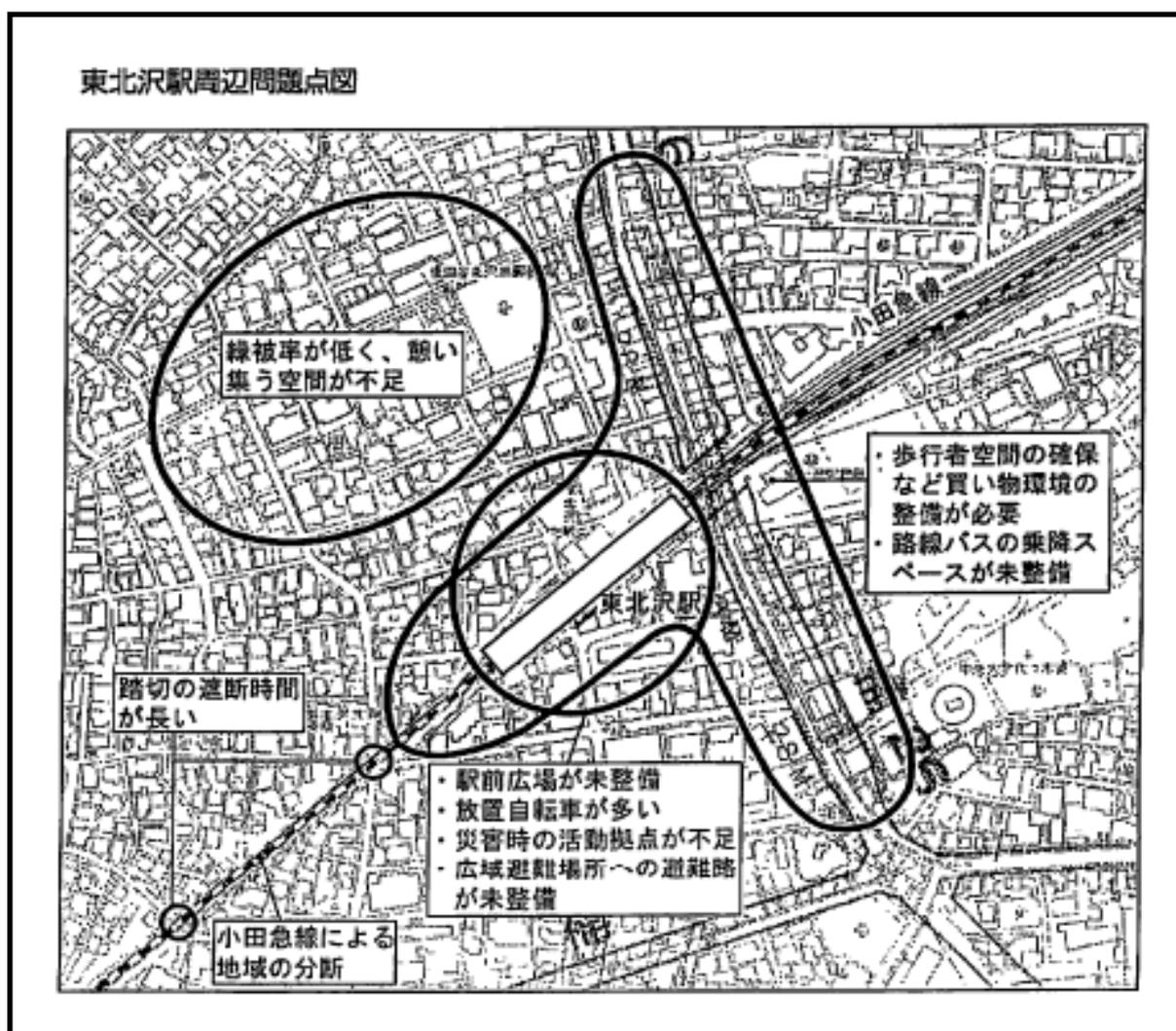
③以下省略

(2) ここで重要なことは、踏切の除却と市街地の一体化が項目として明確に分

けられていることである。すなわち、「踏切の除却＝市街地の一体化」ではなく、鉄道そのものが地表からなくなることによる市街地の一体化が重要な意義として挙げられているのである。

3 東北沢・下北沢間で連続立体交差事業を行う必要性 — 地域分断の解消

- (1) 実際、平成12年の連続立体交差事業調査報告書の「2-6-2 連続立体交差事業の必要性」では、「(2) 地域分断の解消」が、事業の必要性の重要な項目として挙げられており（甲70・2-141）、東北沢と下北沢との間は、小田急線により地域が分断されており、これを解消することが必要であることが明確に記載されている。（甲70・3-16、下図参照）



- (2) すなわち、連続立体交差事業によって、東北沢・下北沢間の小田急線によ

って分断された市街地の一体化を図ることが、本件鉄道事業の重要な目的のひとつになっているのである。

4 考慮すべき事項を考慮しなかった重大な違法

(1) 行政行為に一定の裁量判断の余地が認められるとしても、判断を行うにあたり、本来重視すべき事項を軽視し、その結果当然尽すべき考慮を尽さず、または本来考慮に容れるべきでない事項を考慮に容れもしくは本来過大に評価すべきでない事項を過重に評価した場合には、当該判断は、裁量判断の方法・過程に誤りがあるものとして、違法となる。

(2) 本件鉄道事業においては、東北沢・下北沢間の小田急線による地域の分断の解消が目的のひとつになっているのであるから、小田急線を地下化した場合の地域の分断に与える影響は、もっとも重視すべき事項のひとつである。

そして、鉄道を地下化する場合でも、各駅の位置、構造設計によって、地下化した場合に必要な施設は異なってくるものである。

本件でいえば、地下化にあたって、新しく地下に設置される東北沢駅及び下北沢駅の位置関係によっては、東北沢・下北沢間において、地上部に本件コンクリート擁壁のような施設が必要となるかどうかが変わってくるのである。

(3) ところが、本件では、東北沢・下北沢間において、地上部に構造物ができることにより地域の分断が深刻化するにもかかわらず、この点について考慮を尽くさず、小田急線を地下化するにあたって漫然と東北沢駅及び下北沢駅の位置並びに両駅間の構造設計を決定し、本件コンクリート擁壁によって地域の分断をより深刻化させたのである。

したがって、鉄道9号線の都市計画決定には、重大な違法がある。

第2 擁壁についての計画が示されていないことの違法性

1 コンクリート擁壁は主要な施設ではないという東京都の主張

被告東京都は、本件コンクリート擁壁は、都市計画事業の主要な施設ではないので、事業認可申請に添付する設計概略図に表示しておらず、鉄道9号線の事業認可の対象に含まれないと主張する。(東京都準備書面(16)・7～8頁参照)

2 本来開発行為にあたる擁壁の設置

- (1) しかし、前述のように、連続立体交差事業は、鉄道による地域の一体化を重要な目的のひとつとしており、東北沢・下北沢間において、小田急線による地域の分断を解消することが、本件鉄道事業の重要な必要性のひとつに挙げられている。

そして、本件コンクリート擁壁は、連続立体交差事業が目的とする地域の分断に直接的な影響を与える施設である。

- (2) また、本件コンクリート擁壁と盛り土は土地の形状を変更するものであり、本来、開発許可が必要な大規模な工事である。(甲211)

すなわち、切り土または盛り土が1メートルを超える場合は、土地の区画形質の変更として開発行為にあたり(都市計画法4条12項)、都市計画法上、原則として開発許可が必要である。

都市計画法上、開発行為にあたる工事が、事業の主要な施設にあたらないなどとはいえないことは明らかであろう。

- (3) したがって、地域の分断を深刻化する本件コンクリート擁壁は、本件鉄道事業の主要な施設であり、また、本件鉄道事業の認可を判断するにあたって考慮すべき最も重要な項目のひとつである。

3 本件コンクリート擁壁を主要な施設として計画に示さなかった違法

よって、都市計画事業の主要な施設として、本件コンクリート擁壁を設計概略図に表示せず、これを鉄道9号線の事業認可の対象としなかったことには重大な違法がある。

第3 跡地利用計画の違法性

1 世田谷区が発表した跡地利用計画

- (1) 平成25年11月、世田谷区が、「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た鉄道跡地利用計画（小田急線上部利用計画）を発表したことについては、原告準備書面56で述べた。（甲210）

同計画の東北沢・下北沢間では、本件コンクリート擁壁によって造成される土地の上に、小田急電鉄が、商業施設及び住宅を建設する予定になっている。（甲210）

- (2) 世田谷区は、平成27年1月、小田急線上部利用計画（甲210）に引き続き、世田谷区小田急線上部利用計画素案を発表した。（甲212）

同素案では、「立体緑地」なるものが構想され、下北沢・梅ヶ丘間の小田急線跡地の上に新たに高架鉄道施設に類似したコンクリート構造物を建築する計画となっている。（甲212・6頁、下図参照）



2 都市計画決定時に跡地利用計画を決める必要性

- (1) 跡地利用計画については、連続立体交差事業の手引きにおいても、「都市計画決定および都市計画事業認可による地元住民に対する説明会等において、高架下利用（本件の場合「跡地利用」：筆者）の関心が強く、公共利用の声が大きいです。・・・／・・・都市計画事業として都市側が行う事業である以上、高架下の利用は、地域の開発、地区の計画等と関連して考える必要がある。基本的には、都市計画決定をするときに、高架下利用の基本計画を決めておくべき」とされている（乙 3・58 頁）。
- (2) そして、連続立体交差事業調査要綱では、高架下利用計画の検討は調査項目のひとつとして挙げられており（乙 3・165 頁）、高架下空間の利用計画を 1/1000～1/500 程度の図面に表示するとされている（乙 3・172）。
- (3) すなわち、連続立体交差事業は、単なる鉄道の事業計画ではなく、鉄道跡地の土地の利用も含めた複合的な事業であり、都市計画決定の段階において、跡地の土地利用についても、計画を決定する必要があるのである。

3 都市計画決定時の跡地利用計画が欠落していること

- (1) ところが、本件鉄道事業の平成 15 年の都市計画決定においては、跡地利用計画について具体的なものが全く欠落している。
- (2) これでは、都市計画決定時に跡地利用計画を決めていたとは到底言えず、連続立体の都市計画としての要件を欠いており、このような決定はこれ自体重大な違法があるといわなければならない。

4 連続立体交差事業の趣旨等とかけ離れた上部利用計画の違法

- (1) そして、今回、世田谷区が発表した上部利用計画は、平成 12 年の連続立体交差事業調査時の跡地利用の考え方とも大きくかけ離れている。
- (2) 平成 12 年の連続立体交差事業調査報告書では、不十分ではあるものの、跡地利用について、植栽等によって環境に配慮した歩行者系通路の整備が計画として示されていた（甲 70・5-39 頁）。

(3) ところが、世田谷区が示した跡地利用計画では、東北沢・下北沢間においては、歩行者系通路とされていた部分に、商業施設や住宅などの構造物を建設し、下北沢・梅ヶ丘間においては、「立体緑地」という名前のコンクリート構造物を作ろうとしているのである。

そもそも、高架と地下の比較設計においては、地下のほうが環境的に有利であるとされている。

これは取りも直さず、地下化の場合には、地上に構造物を作る必要がないためである。

鉄道の構造を地下方式にしておきながら、その地上部にコンクリートの構造物を作ることは、高架と地下の比較検討という連続立体交差事業の基本をないがしろにするものである。

(4) したがって、世田谷区が発表した上部利用計画は、都市計画決定時の利用計画に反するだけでなく、連続立体交差事業の制度趣旨そのものに反するものとして違法である。

以上