

平成18年（行ウ）第467号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 原田学 外52名

被告 東京都 外1名

参加人 世田谷区

平成19年（行ウ）第224号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 小川裕之 外36名

被告 東京都 外1名

参加人 世田谷区

平成20年（行ウ）第108号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 鈴木桂太 外15名

被告 東京都 外1名

参加人 世田谷区

(処分行政庁 東京都知事)

準備書面（16）

平成26年12月11日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告東京都訴訟代理人 弁護士

今井克治



被告東京都指定代理人

岩元昭博




同


青木那和




同

佐久間 巧成 

同

鷺尾 政史 

同

小林 文男 

第1 平成15年都市計画変更決定においてサークル部分に変更されなかった理由について

平成15年都市計画変更決定においてサークル部分に変更されなかった理由については、既に被告東京都において、説明してきたところであるが、再説すると以下のとおりである。

1 多様な都市基盤機能を確保できることの有用性

平成15年の都市計画変更の時に、前提として、下北沢駅周辺地域については、補助54号線の未整備により、主要生活道路に通過交通が流入し、地区内に都市公園がなく、災害時における一時的な避難が可能な場所もないなどの状況があった。

具体的には、下北沢駅周辺地域の緑被率は7.8%で世田谷区全体の20.5%を大きく下回っており、この現状認識が被告東京都及び世田谷区との間で確認されている。そして、この対応として、具体的には、

- (1) 補助54号線は、地平道路として、道路整備計画において広幅員を確保すること。
- (2) 補助54号線の広幅員歩道を利用した歩行者空間を整備するとともに、面的に確保された部分（片側で約400㎡・サークル部分）に歩行者交通の核となる「歩行者広場」等を設置することにより、補助54号線を利用した新たな歩行軸を形成する。
- (3) 地区緑被率の増進のために、補助54号線の歩行空間の整備を推進し、特に、補助54号線の広幅員区間については、街路樹とともに小広場等により、緑のスポットを整備する。

という考え方が示され、サークル部分をそのまま活用することとされたところである（被告東京都準備書面(1)15頁から17頁）。

したがって、サークル部分を変更しないことで、その部分を利用した多様な都市基盤の確保が可能となり、有用性が認められる。

2 歩道幅の確保の必要性

補助54号線の整備により、街路樹等の緑化によって、連続した緑のネットワークを形成することも計画されている。これにより、歩行者の回遊動線の強化、歩行者の憩いの空間の設置、地域コミュニティーの向上などの実現が可能となり、歩行者主体の下北沢の街づくりに貢献するよう、歩道幅は可能な限り広く確保することが必要とされている。

そのため、既存の計画区域を可能な限り利用するため、道路幅員・線形をそのまま維持するとともに、跨線橋部分について、歩道の連続性を考慮して、22mに変更した（被告東京都準備書面(3)9頁から11頁）。

したがって、歩道幅の確保が可能となる点で、サークル部分の利用が有用かつ必要であると認められる。

3 サークル部分設置理由と平成15年都市計画変更決定においてサークル部分を変更しなかったことの整合性

昭和41年都市計画変更決定時にサークル部分設置された理由は、

- (1) 補助210号線（茶沢通り）が小田急線に近接して計画されており、補助54号線と小田急線の立体交差により、補助54号線と補助210号線は道路構造上、縦断勾配が大きい等の理由から平面交差が困難であるところから、側道及び東側サークル部分の設置により相互交通を可能にする必要があったこと
- (2) 小田急線により遮断されることになる西側地区（既存商店街）から補助210号線（茶沢通り）の利用が可能になるように、側道及び西側サークル部の設置により相互交通を可能にする必要があったこと
- (3) 設置位置としては、補助210号線（茶沢通り）が地盤高31.4メートルから35.9メートルと低地部にあり、商店街の既存道路（西側区道等）の高架下通行や東側地形勾配が大きいことに配慮する必要があったこと

などである（被告東京都準備書面(13) 3、4頁）。

以上からすると、補助54号線の広幅員の確保は、広幅員歩道を利用した歩行者空間を整備するとともに、延焼遮断帯の機能を果たし、歩道に厚みのある植栽を設置し、街に潤いを与える環境空間とするなど、緑の軸の形成に資するよう整備する必要性も視野に置いたものである。

したがって、平成15年都市計画変更決定においても、サークル部分の形態を維持することにより面的に確保された（片側で約400平方メートル）スペースに歩行者広場等を設置することにより新たな歩行軸を形成することができる（被告東京都準備書面(1) 17頁）ことになり、その必要性及び有用性が認められるものである。

すなわち、平成15年都市計画変更決定において、既存の計画区域内を可能な限り利用することとして、サークル部分を含めて、道路幅員・線形をそのまま維持するとともに、跨線橋部分については、歩道の連続性を考慮し、道路幅員を14メートルから22メートルまで変更したのである（被告東京都準備書面(15) 9頁から14頁）。

したがって、昭和41年都市計画においてサークル部分を設置した理由と平成15年都市計画変更決定においてサークル部分を変更しなかったこととの間には整合性が認められるものである。

第2 準備書面53への反論

原告らは、被告東京都準備書面(3)の記載を基に、「東京都によれば、昭和21年の都市計画決定及び昭和22年の都市計画変更決定は、復興院総裁が行ったということである」として、「補助54号線の昭和21年の都市計画決定及び昭和22年の変更決定は、当時、戦災復興院総裁であった安部美樹志により行われたものであるが、戦災復興院総裁は、大臣ではなく、都市計画を決定する権原を持っていなかった」ことから、補助54号線の昭和21年の都市計画

決定及び昭和22年の変更決定は違法であると主張する。

しかし、被告東京都準備書面(3)における、

- ① 「戦災復興院総裁は、旧法3条に基づき、次の内容の都市計画を決定し、これを昭和21年4月25日付け戦災復興院告示第15号により告示した(丙第18号証の1、丙第18号証の2)」(11行目から13行目)

との記載及び、

- ② 「戦災復興院総裁は、旧法3条に基づき、補助54号線の都市計画の終点を世田谷区廻沢町とする変更をし、これを昭和22年11月26日付け戦災復興院告示第128号により告示した(丙第18号証の3、丙第18号証の4)」(20行目から23行目)

との記載には、丙第18号証の1における「東京復興都市計画街路左の通内閣総理大臣ノ追加決定アリタリ」との記載及び、丙第18号証の3における「東京復興都市計画街路中変更の件を次のように内閣総理大臣が決定した」との記載に照らして誤記があったと認められる。

そこで、上記①及び②の主張については、これらの都市計画決定(変更)者を戦災復興院総裁から内閣総理大臣へと訂正する。

したがって、証拠からも、補助54号線の昭和21年の都市計画決定及び昭和22年の変更決定を行ったのは内閣総理大臣であったことが認められるから、決定を行ったのは大臣ではなく、都市計画を決定する権限を持っていなかったため違法である等とする原告らの主張には理由がない。

第3 原告準備書面54「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」に対する認否及び反論

1 原告らの主張に対する認否

- (1) 「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」はおおむね認める。

なお、原告らの指摘するコンクリート擁壁（以下「本件擁壁」という。）は、本件擁壁が設置される下北沢・東北沢間の区間の一部については、鉄道9号線の事業地の北側の地盤が、旧軌道レベルに対して約2～3メートル程度低いという高低差のある地形となっていることから、こ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（丙37）。

本件擁壁が設置される部分の周辺地域には南北で高低差があるため、鉄道9号線の地下化事業の着手以前からも、線路北側に擁壁が2か所（2段）にわたり設けられていた（丙37、38）。

(2) 「2 高架構造物に匹敵するコンクリート擁壁」

ア 「(1)」は、原告らが指摘する住宅が平成18年9月7日付け訴状の原告目録45番の原告（以下「原告松浦」という。）の居宅であることは認め、その余は否認ないし争う。

原告松浦の居宅と本件擁壁との間には、幅員4メートルの道路を設置し（従来あった位置指定道路の位置を変更する）、道路位置指定変更が申請される予定となっている（丙39、40の2）。

イ 「(2)」は、第1段落は認め、第2段落は否認ないし争う。

原告松浦の居宅の隣家があった場所には、上記のとおり道路が設置されるのであって（丙39、40の2）、隣家があった場所に本件擁壁が設置されるものではない。

ウ 「(3)」はおおむね認める。

なお、原告松浦の居宅付近における本件擁壁の高さは、地上から約3.5メートル程度である。（丙37）

また、都市計画施設の整備に関する事業認可の申請時には、「主要な施設の位置及び内容」を平面図等によって図示することが求められるところ（都市計画法60条、同施行規則47条2号イ）、本件擁壁は、東京都市計画都市高速鉄道事業第9号線（以下「鉄道9号線」という。）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って、鉄道9号線の主要な施設には当たらないため、事業認可申請に添付する設計概要図には表示していないのであり、鉄道9号線の事業認可の対象に含まれない。

エ 「(4)」は、鉄道9号線の東北沢・下北沢間が地下化される計画となっていることは認めるが、その余は「高架の場合の構造物に匹敵する」との趣旨が明らかでなく認否しない。

(3) 「3 コンクリート擁壁の問題点」

ア 「(1)」及び「(2)」は争う。

「高架構造物に匹敵する」との趣旨が明らかでないが、最大でも3.6メートル程度である本件擁壁は環境影響要因とならないことから、環境影響評価において評価項目として選定していないのであって、環境影響評価は法令に基づき適切に実施している。

すなわち、東京都環境影響評価条例10条1項に基づき、環境影響評価等に関する技術的事項を定めた「東京都環境影響評価技術指針」(丙42)においては、日照障害について、

「次に掲げるいずれかに該当する場合は、日照阻害を予測・評価項目として選定することを検討する。

- 1 対象事業の事業計画において、中高層建築物の建築計画がある場合。
この場合、中高層建築物とは、建築基準法第56条の2第1項及び同法別表第4「日影による中高層の建築物の高さの制限」に準じて考えるものとする。
- 2 対象事業の事業計画において、高架道路、高架鉄道、塔、擁壁等高架の構造物の建設計画があり、事業計画地の周辺の土地利用状況からみて日影が生ずることによる影響が予想される場合。この場合、遮音壁又は目かくし壁等による影響についても考慮する。

3 その他、日影が生ずることによる影響が予想される場合。この場合、工事施行中の期間における仮設建築物等による日影についても考慮する。」（丙42・126頁）

とされ、電波障害について、

「次に掲げるいずれかに該当する場合は、電波障害を予測・評価項目として選定することを検討する。

1 対象事業の事業計画において、中高層の建築物、高架道路、高架鉄道、橋梁、架空送電線等の建設計画があり、事業の規模、事業計画地の周辺の土地利用状況からみて、電波障害の発生が予想される場合

2 対象事業の事業計画に飛行場、ヘリポートの設置があり、事業計画地の周辺及び予定飛行コース沿いの地域の土地利用状況、地形等からみて、電波障害の発生が予想される場合

3 その他、電波障害の発生が予想される場合」（丙42・132頁）とされている。

そして、本件擁壁が設置される地域は第一種中高層住居地域であることから、建築基準法56条の2第1項、同法別表第4に準じて10メートル以上の建築物が中高層建築物として扱われるところ、最大でも3.6メートル程度である本件擁壁は中高層建築物には当たらないのはもちろんのこと、中高層建築物とされる高さ10メートルの半分にも満たないことから、環境影響要因に当たるとも解されないことから、環境影響評価の対象としていないのであって、何ら違法な点はない。

イ 「(3)」は認める

なお、上記のとおり本件擁壁は地盤の高低差を処理するため施工上必要となるものであり、鉄道9号線の主要な施設には当たらないため、事業認可申請の図面に表示することは法令上求められていない。

ウ 「(4)」はおおむね認める。

本件擁壁が設置される計画地盤面は標高約37.0メートルとなり、既設線地盤面の標高約37.1メートルから、0.1メートル程度低くなるものの(丙37)、それによって違法の問題が生じるものではない。

エ 「(5)」は否認する。本件擁壁の設置工事に際しては、小田急電鉄株式会社(以下「小田急電鉄」という。)が周辺住民に対して本件擁壁についての説明を行ったうえで工事に着手しており、原告松浦に対しても、工事の内容、工程について説明し、承諾を得た上で工事を行っている(丙39、40の1～3)。

2 被告東京都の主張

上記のとおり、本件擁壁は鉄道9号線の事業地の南北に存する高低差を処理するために必要となるものであり、鉄道9号線の主要な施設には当たらないことから事業認可申請に添付する設計概要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ため、本件擁壁の設置に違法はない。

また、鉄道9号線の事業に伴い、原告松浦の居宅付近の建築基準法42条1項5号に基づく位置指定道路の位置を変更する必要があることから、小田急電鉄は、道路位置の指定変更申請に際して、関係権利者に対し、道路位置の指定変更と併せて本件擁壁の設置についても説明を行い、原告松浦に対しても、工事の内容、工程について説明をし、その承諾を得ているのであって(建築基準法施行規則9条。丙39)、周辺住民に対して本件擁壁についての説明が一切なかったとする原告らの主張は事実に反する。

3 求釈明について

本件擁壁の設計、施工等は小田急電鉄が行っているものであり、被告東京都は、設計内容の報告を受けてはいるが、本件擁壁の構造及び寸法が記載された設計図面は所持していない。もっとも、小田急電鉄が関係者に周知した本件擁壁に関する説明資料は、丙第41号証の1及び2である。

第4 その他

被告東京都準備書面(15)16頁「用地買収の進捗状況や小田急線連続立体交差事業(本年3月に平成30年度まで事業期間を延伸済み)…」とした箇所を、「用地買収の進捗状況や小田急線連続立体交差事業(平成25年3月に平成30年度まで事業期間を延伸済み)…」と訂正する。

以上