

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

## 原告らの主張の位置付けについて

平成 24 年 3 月 22 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

### 第 1 原告らの主張の位置付けについて

- 1 原告らの主張の位置付けは別紙のとおりである。
- 2 但し、別紙は、平成 23 年 12 月 13 日の口頭弁論期日までに原告らが陳述した主張の位置付けを大略示したものであり、原告らの主張が別紙の範囲に限られるという趣旨ではない。
- 3 また、別紙は、原告らの主張の項目をプロットしたものにすぎず、主張の具体的内容については各準備書面を精読されたい。

### 第 2 別紙の見方について

- 1 別紙は、いわゆるツリー構造により、主張の関係性を示したものであり、左側から右側に線を辿っていくにしたがい、より大きな項目からより小さな項目に移動する。
- 2 別紙 1 頁は、原告らの請求と主張の全体像・大項目を示したものである。
- 3 別紙 2 頁以下は、別紙 1 頁の「原告の主張」の各項目に関する主張の項目を示したものである。

4 使用している主な略語は以下のとおりである。

「補 54」 補助 54 号線

「区 10」 区画街路 10 号線

「鉄 9」 都市高速鉄道 9 号線

「地区計画」 下北沢周辺地区地区計画

「S」 訴状

「J S」 準備書面

「・#」 頁番号

※ 「J S 19・2」は原告準備書面 19 の 2 頁を示している。

以上

## 原告の請求

補助54号線(第1期工区)及び区画街路10号線の事業認可の取消し

補助54号線(第2期工区・第3期工区)の事業認可の差止め

都市高速鉄道9号線事業認可(下北沢区間)の無効確認

## 原告の主張

原告適格

裁量統制論

計画・事業の法的一体性

補助54号線事業認可の違法性

補助54号線事業認可処分差止めの必要性(S・48)

区画街路10号線事業認可の違法性

都市高速鉄道9号線事業認可の違法性

下北沢駅周辺地区地区計画の違法性

## 原告適格

行訴法改正の趣旨(JS10・2)

行政に対するチェック機能の強化 — 司法制度改革審議会意見書(JS10・2)

国民の権利利益の救済範囲の拡大のための原告適格の規定の改正を柱とした行訴法の改正(JS10・4)

実質的に原告適格の拡大を図るための9条2項(JS10・4)

法律上の利益とH17大法廷判決(JS1・1、JS5・1) — 公益と私益の有機的統一

実体法の解釈の転換(都市計画法、環境法)→ 原告適格と裁量統制論との連動

本件被害の特徴(JS1・3、JS5・3)

健康被害(JS1・3、JS5・4)

文化的利益(JS1・4、JS5・5)

財産的な被害(JS1・10、JS5・10)

都の主張に対する反論

各事業は一体であり、工期区分ごとに原告適格を判断すべきではない(JS1・17)

## 裁量統制論

比較考量の必要性(S・29)

H17大法廷判決の意義(JS10・13)

都市計画法等の解釈をH11判決から変更したこと

行政行為が生活環境に与える具体的な影響を考慮して司法審査の密度を高める必要があること(JS27・6)

要件裁量、効果裁量を有する場合は違法の問題を来たさないとの都の主張は誤りである(JS27・3)

最判H18.11.2は要件裁量、効果裁量について判示していない(JS27・6)

東京地判H13.10.3との違いは司法審査の密度である(JS27・6)

マククリーン事件、最判S52.12.20は行政裁量のリーディングケースとはならない(JS27・9)

日光太郎杉判決をリーディングケースとして判断過程の審理を行う必要があること(JS27・16)

複数案、事業費の比較検討を行う必要があること(JS27・17)

土地収用法における複数案の比較衡量の判例法理は都市計画事業にも妥当する(JS30・3)

複数案の比較衡量の有無、態様は裁量行使の過程及び結果の合理性、違法性の判定基準となる(JS30・5)

計画・事業の法的一体性

鉄道事業(鉄9)と道路事業(補54、区10)の一体性 — 連続立体交差事業の一部としての各事業

各事業(鉄9、補54、区10)の違法性が他の事業の違法事由となること(S・57)

制度的観点からの一体性(JS2、JS24)

道路整備緊急措置法に基づく道路整備5箇年計画上の事業としての連続立体交差事業(S・25、JS2・3)

道路整備緊急措置法を補充する法規範としての建運協定

建運協定の内容と法的性格(S・26、JS2・6、JS24・4)

道路法、鉄道事業法等に基づく法規範

鉄道と道路を3ヵ所以上立体交差させ2ヶ所以上の踏切を除却するという定義

連続立体交差事業調査要綱の内容と意義(JS2・15)

連続立体交差事業が都市に与える影響が極めて大きい大規模再開発事業であること

比較設計を行い、代替案を複数検討し、理由を示して順位を付すること

鉄道と側道の設計は一体的に行うこと

都市計画の総合的検討を踏まえて道路・再開発を含む関連事業計画と一体的に鉄道の設計を行うこと

鉄道残地、高架下空間の都市計画的有効利用を配慮した計画をたてること

総合アセスメントを行うこと

連続立体交差事業の意義(JS2・21、JS24・3)

道路を新設して道路と鉄道を連続的に立体交差させ、都市を再開発することを目的とする事業

国も財源は道路特定財源であり現在もその実質は変わらず連続立体交差化は「街路事業」と主張していること(JS19・2)

線増連続立体交差化事業が建運協定上存在していること(JS24・7)

連立施設は道路・鉄道の複合都市施設(「その他の都市施設」)であること(JS2・31)

事業地の観点からの一体性(JS12)

鉄9と補54の一体性

補54の一部(「座布団」)が鉄9の事業地内で鉄9の事業費によって作られること(JS12・4)

鉄9と区10の一体性

区10が鉄9の事業地を不可欠の要素としていること(JS12・5)

区10が建運協定において鉄9と一体的に整備を図るべき関連事業とされていること(JS12・5)

下北沢周辺地区地区計画と連続立体交差事業(鉄9、補54、区10)の一体性

地区計画、用途地域の変更と道路計画(補54、区10)の一体性

地理的(空間的)一体性(JS7・2)

計画決定に至る経緯(時間的)一体性(JS7・3)

内容における一体性(JS7・3)

地区計画(再開発計画)と連続立体交差事業(鉄9、補54、区10)の一体性

市街地再開発が連続立体交差事業の目的のひとつとされていること(JS8・2)

連続立体交差事業調査要綱が再開発計画を含む調査を義務付けていること(JS8・3)

行政側も建運協定に基づいて、一体的検討の必要を前提として都市側(道路側)と鉄道事業者側等により構成された協議会を設置していること(JS13・3)

地区計画の違法性が連続立体交差事業(鉄9、補54、区10)の違法事由となること(JS8・24)

鉄9の本件事業区間と喜多見～梅ヶ丘間の事業区間等の一体性

本件事業区間の構造形式は喜多見～梅ヶ丘間等本件事業区間の東西に存在する区間の構造形式(高架式4線)によって規定されていること(JS24・7)

鉄9の線増部分と既設線部分の一体性

建運協定によりひとつの都市計画として規定されていることは実質的・物理的に明白であること

2線2層構造の事業地を線増部分と既設線部分に分けることはできない(JS24・8)

補助54号線の事業認可の違法性

事業認可自体の違法性

都市計画との不適合

- 計画の一部分を事業地とする場合にはそれだけで事業効果が見込める必要があること(JS14・4)
- 他の幹線道路と接続しない事業区間の設定では事業効果が見込めないこと(JS14・4)
  - 1期工区の西端は他の幹線道路に接続しない(JS14・5)
  - 1期工区の建設により生活道路に大量の通過交通が発生する(JS14・5、JS16・8)

事業単位の不適切性

- 「行き止まり」の道路である1期工区は事業単位の適切性を欠く(JS14・6)

工期区分と事業の順序に関する裁量違反

- 補54が外郭道路(補26・環七)に接続しなければ通過交通を排除できないこと(JS16・6)
- 丙12(H12.11月)では補26～鎌倉通りがステップ1、鎌倉通り～環七がステップ2とされていたこと(JS16・7)

下北沢地域を事業化することに関する裁量違反

- 下北沢地域の補54は第三次事業化計画(H16.3月)の選定要件を欠くこと(JS14・7)
- 第二次事業化計画(H3.6月)の優先整備路線は環七以西であったこと(JS14・12)
- 世田谷区都市整備方針(H12.3月)で世田谷区は環七以西の事業化を要望していたこと(JS14・14)
- 世田谷区都市整備方針(H13.3月)では下北沢周辺地域は「拠点周辺歩行者ゾーン」であったこと(JS14・14)

都市計画(変更)決定の違法性

対象とすべき都市計画

- 当初の決定(S21)及びその後各変更決定が審査の対象(JS3・1、JS6・1)
- 結果的に変更されなかった部分も審査の対象(JS23・11)

都市計画の内容に関する違法性

- 補54は下北沢の価値、魅力を破壊すること(S・4、JS37・4)
- 下北沢の成り立ちの観点(S・29)
- 21世紀における都市の健全な発展の観点(S・30)
- 緑地だけを廃止したこと(S・33、JS6・3)
  - 補54は道路と緑地を融合させた戦災復興計画の一部として決定されたこと(JS22・2)
    - 戦災復興計画における緑地の決定は「田園都市的精神」を具体化したものであった(JS28・10)
      - 欧米近代都市計画における田園都市論はわが国の近代「都市計画」の考え方に大きな影響を及ぼした(JS28・1)
      - 旧都市計画法成立前後を通じて内務省関係者は一貫して田園都市論に立脚して都市を構想していた(JS28・8)
      - 旧都市計画法は田園都市論に立脚し、都市の病的発達防止を企図していた(JS28・9)
  - 旧都市計画法では緑地を軸に据えた都市が総合的に構想されており緑地構想の意義は現代においてより高まっていること(JS26)
  - 緑地地域は市街地発展の健全化、都市の過大化防止、生産・娯楽施設の保有等の重要な意義に基づき決定された(JS32・3)
  - 緑地計画の存否は道路計画と密接に関連する(JS32・6)
  - 都市計画、旧法の制度は森鷗外をはじめとする公衆衛生学、土木工学、建築学等に從事した人々が先導していた(JS38)
  - 防空緑地は農地改革の際、私利の対象として払い下げられ、緑地地域は不法不正な行為と勢力により簞奪された(JS39・1)
- 緑地廃止の際に道路計画を見直さなかったことは必要な考慮を尽くしているといえない(JS32・6、JS33)
  - 旧都市計画法化で決定された補54を含む多数の道路計画が見直されないまま存続している(JS33)
- 緑地地域には、心理的效果、気候に及ぼす効果、大気汚染浄化効果、騒音振動緩和効果、利用効果がある(JS39・7)
- 都市計画法施行法2条は旧法下における都市計画の違法(緑地の廃止)を遮断するものではない(JS32・1)
- 都市計画法の改正手続において宅地審議会の答申の根幹に相当する「緑地地域の保存」が反映されなかったこと(JS41)

費用便益計算の欠如・不当性(S・34)

- 必要性の欠如(適切な規模で必要な位置でないこと)
  - 下北沢周辺は、幹線道路による道路網が既に整備された地域であること(S・36)

街を分断する道路であること(S・36)

再開発を目的とした計画であること

- 街を面的に破壊すること(S・37)

国土計画及び地方計画に関する法律に基づく計画等との適合性の欠如(JS3・6)

構造に関する違法性

- 地表式の際、26mの幅員を見直さなかったこと(S・42、JS18・4)
  - 2、3期工区について幅員構成を検討せずに全体の幅員を決めたこと(JS23・5)

- 1期工区(250m)だけに自転車道等を設置することは道路法、道路構造令に反すること(JS23・6)

- 交通量、交通の状況を考慮して広域的ネットワークとして自転車道を計画する必要があること(JS23・6)

- 地表式の際、サークル部を見直さなかったこと(S・43、JS18・5)

- 2つのサークル部は補54が小田急線、茶沢通りと立体交差する構造だったために必要だった(JS36・5)

- 地表式の際、線形を見直さなかったこと(S・44)

- 基礎調査の結果に基づいて幅員、サークルを決定したことを証明できなければ違法(東京高判H17.10.20)(JS18・9)

- S41にサークルを設置したこと、H15にサークルを見直さなかったことの適法性を証明する必要性(JS23・12)

- 公用負担は必要最小限にしなければならないこと(JS18・13)

- 拡幅、サークルの代わりに鉄道跡地を検討しなかったこと(JS18・14)

- 規制緩和、再開発のための拡幅、サークルは他事考慮(JS18・15)

- 幅員を標準の15mに戻せば42.3%の事業費を節約することができること(JS27・19)

複数案の比較検討を行っていないこと

- 事業を行うことで得られる利益と失われる利益との比較衡量を行っていない(JS30・7)
- 構造形式の違いによる事業費の比較検討を行っていない(JS30・8)

都市計画決定手続における違法性

- H15変更決定における住民意見反映の措置の欠如(S・38)

- 「住民の意見を反映させるために必要な措置」が講じられていないこと(JS3・2)

- 世田谷区都市整備方針の見直し(H17.4月)でも補54、区10の見直しを求める意見が多かったこと(JS11・27)

- H23の住民アンケートでも補54は不要であるとの意見が多数を占めたこと(JS40・3)

アセスを行っていないこと(S・40)

- 鉄9、補54、区10を含む総合的アセスを行う必要があること(JS15・12)

- 拡幅の内容、理由を縦覧の際に示さなかったこと(法17条違反)(JS27・21)

- 他の複数の都市計画と同時に説明会を行ったこと、変更内容と理由が説明会で示されなかったこと(JS27・23)

区10、鉄9、地区計画が違法であることによる違法性

都の主張に対する反論

- 国土計画等との適合性について(都JS1・11)

- 補54では「都市内の交通の円滑化を図る」ことができない(JS3・4)

- 補54では「環境と共生する首都圏の実現」は図れない(JS3・6)

- 「交通流の円滑を図るため」に補54を建設する具体的必要性が不明(JS3・7)

補54の必要性について(都JS1・12)

- 補54では交通渋滞は解消されない(JS3・8)

- 補54が延焼遮断帯となる根拠が不明(JS3・8)

- 北沢2丁目「重点密集市街地」ではなく不燃化も進んでいる(JS3・11)

- 補54は「魅力的で質の高い都市空間の創出」を阻害する(JS3・9)

- 補54は「地域環境保全」に資することはない(JS3・9)

- 補54を「路地的界限性を有する歩行者優先の街」につくるのは不合理(JS3・12)

事業認可の適法性について(都JS1・20)

- 補54を「路地的界限性を有する歩行者優先の街」につくるのは不合理(JS3・12)

H15変更決定の適法性について(都JS3・5)

- 自動車交通需要は高くなく補54の道路交通ネットワーク上の必要性はない(JS6・7)

- 運転免許保有率の推計には客観性がない(JS9・1)

- 自動車交通需要の高まりが想定される社会的状況にない(JS9・2)

- 全国各地で自動車への異存からの脱却に向けた取組みが行われていること(JS9・2、JS15・8)

- 気候変動は地球的な規模であり対策が今すぐ必要であること(N・スターン)(JS9・3、JS15・6)

- 近い将来に自動車保有台数の減少が見込まれていること(JS9・3、JS15・2)

- 下北沢に自動車流入させる必要はなく、補54は通過交通を増加させるだけである(JS9・4)

- 補54を作っても通過交通の都市計画道路への転換はできない(JS15・10)

- 補54が外郭道路(補26・環七)に接続しなければ通過交通を排除できない(JS16・6)

- 交通結節機能が仮に必要なとしても茶沢通りと駅前とを結べば実現できる(JS15・10)

- 補54の区域に延焼遮断帯が必要とはいえない(JS6・8)

- 補54はむしろ緑豊かな空間の形成を妨げる(JS6・8)

区画街路10号線の事業認可の違法性

事業認可自体の違法性

都市計画との不適合

導入路(64m)が計画(60m)と適合しないこと(S・47)

広場の面積(5400㎡)が計画(5300㎡)と適合しないこと(S・47)

都市計画決定の違法性

都市計画の内容に関する違法性

基本方針に即していないこと(法18条の2)(JS11・25)

世田谷区都市整備方針(丁9)では下北沢地区の補54、区10は事業化重点地区に挙げられていない(JS11・26)

交通広場の面積(5300㎡)に関する違法(JS11・4)

48年式による面積は300～1800㎡であり、懇談会の提言も1000㎡程度であったこと(JS4・2、JS11・4)

ランドデザインでも5000㎡超の広場は想定されていなかったこと(JS11・5)

アンケート調査(H12)の結果と乖離していること(JS11・6)

駅前広場構想案作成調査報告書(丁8)でも48年式の最大規模が1663㎡であったこと(JS11・14)

5300㎡の決定は社会通念上著しく妥当性を欠くこと(JS17・6)

5300㎡は乗降客が減少傾向の基礎調査の結果と乖離すること(JS25・18)

鉄道跡地だけで梅ヶ丘と同等の(2路線の)バスロータリーを整備できること(JS37・8)

外縁部の区道を交通広場に含めたことの違法(JS7・4)

地区計画による規制緩和を目的とした他事考慮(JS7・12、JS17・22、JS20・9)

自動車の出入りができない道路を交通広場に含めたことの違法(建築基準法違反)(JS17・22)

前面道路は敷地に接していなければならないこと(JS20・7)

交通広場に必要のない現況の区道を含めた違法(JS20・9)

鉄9の跡地だけで整備できるにもかかわらず民有地を収容することの違法(JS12・11)

公有地と同等の扱いを受ける鉄9の跡地(JS12・7)

鉄道事業者の交渉義務と公租公課相当額での使用(JS12・6)

公用負担は公有財産だけで行政目的を達成できない場合だけに許されること(JS12・8)

林試の森公園事件最高裁判決(JS12・10)

民有地を含めたことは再開発目的の他事考慮(JS12・12)

鉄9の地下化で不要となる小田急線北側の鉄9事業地を鉄9の変更決定と同時に区10の事業地に含めたこと(JS34・19)

鉄道跡地の買収を前提とした事業費は都市計画法施行規則47Ⅲ、建運協定に反し、裁量を逸脱していること(JS40・6)

都市計画決定手続における違法性

H15変更決定における住民意見反映の措置の欠如(S・38)

区職員の虚偽の発言により懇談会の意見を誘導したこと(JS11・16)

5300㎡は補助金交付の要件ではないこと(JS17・16)

安水課長の発言は条例違反であること(JS17・16)

世田谷区都市整備方針の見直し(H17.4月)でも道路計画見直しの意見が多数出たこと(JS11・27)

H12の住民アンケートで歩行者中心の駅前広場を望む意見が多数を占めたこと(JS40・3)

H23の住民アンケートでも歩行者中心の駅前広場を望む意見が多数を占めたこと(JS40・3)

S63からの規定路線だった5000㎡以上の交通広場を強行したこと(JS17・20、JS25・16)

H12の連続立体交差事業調査報告書の図面をそのまま流用していること(JS25・16)

補54、鉄9、地区計画が違法であることによる違法性

区の主張に対する反論

計画決定の経緯について

新都市整備方針(H7)は区10の計画とは関係なく、むしろ矛盾する(JS4・3)

「下北沢街づくりランドデザイン」は補54、区10の建設を求めている(JS4・10)

新都市整備方針の修正(H11)は区10の計画とは関係なく、むしろ相反する(JS4・15)

北沢2丁目は世田谷区防災マップでも危険度が低い(JS4・15)

H11.3月の時点で新規道路の建設はまったく挙げられていない(JS4・17)

補54の事業化重点地区は環七以西である(JS4・17)

下北沢駅周辺地区は都市景観形成の重点地区である(JS4・17)

「下北沢ランドデザイン構想図」でも補54、区10の建設は想定されていない(JS4・20)

住民アンケート(H12)でもほとんどの人が自動車の入る交通広場は不要と回答した(JS4・25)

駅前広場構想案作成調査報告書(丁8)では根拠なく5300㎡という数字が記載されている(JS4・27)

素案説明会は連続立体交差事業の説明会であって区10の説明会ではなかった(JS4・33)

計画の適法性について

手続面について

区10には提出された住民意見が反映されていない(JS4・36)

実体面について

土地利用、交通等の現状及び将来の見通しが勘案されていない(JS4・36)

交通広場の面積について

5300㎡という面積は48年式で算出された必要最小限の面積ではない(JS4・2)

48年式による面積は300～1800㎡である(JS4・2)

48年式で1663㎡と算定された交通広場を5300㎡としたのは適切な規模とはいえない(JS4・37)

28年式と48年式のいずれか大きい方を基にするとの区の主張には理由がない(JS17・18、JS25・8)

都市計画マニュアルの文言は「比較検討すること」としているだけである(JS25・8)

丙12でも28年式を下回る数値の記載がある(JS25・9)

経堂では28年式を下回る駅前広場を決定している(JS25・9)

下北沢駅の乗降客数は10万人を超えており28年式は使えない(JS25・10)

28年式にPTの数値を用いることはできない

乙6でも28年式の数値は参考値とされているにすぎない(JS25・10)

甲138ではPTの数値が記載されているにもかかわらず28年式に用いていない(JS25・11)

仮に28年式にPTの数値を用いるとしてもH10の数値ではなくS63の数値を用いることは不合理(JS25・12)

世田谷区が立てた規範にあてはめても5300㎡は社会通念上著しく妥当性を欠く(JS25・14)

世田谷区の主張の骨子と同主張に理由がなく、裏付証拠もないこと(JS31)

区10は「基本方針」(法18の2Ⅳ)に反している(JS4・38)

区10は「都市計画運用指針」に適合しない(JS4・39)

## 都市高速鉄道9号線の事業認可の違法性

### 事業認可自体の違法性

事業地の不一致(訴・53)

跡地計画の未了(訴・54)

他の事業区間(喜多見～梅ヶ丘)における違法性を原因とする違法性(訴・49)

### 都市計画決定の違法性

#### 対象とすべき都市計画

当初の決定(S39)及びその後各変更決定が審査の対象(JS34・3)

結果的に変更されなかった部分も審査の対象(JS23・11)

S39決定は小田急線に沿って鉄9のルートを決めただけで複々線を決定していない(JS34・3)

告示・関係図書からは鉄9が追加され喜多見まで小田急線に沿ってルート設定されたことしかわからない(JS34・5)

議事録に「平地を」の文言を後から書き入れ、図面に「高架または地平区間」の文字を後から貼り付けた(JS34・9)

鉄9はS39決定の直前までルートさえ決まっていなかった(JS34・5)

S43に小田急は環八との交差について高架化を申し入れた(JS34・7)

S41に嵩上式に変更された補54は小田急線の既設線部分だけと立体交差する構造になっている(JS35・12)

補54が複々線を跨ぐ構造の場合にはサークルの位置を西に移動させる必要があった(JS42・8)

#### S45変更決定の違法性

都市計画変更決定を経ないで鉄9の構造(地下式、嵩上式、地表式、掘割式)を決めたこと(JS34・11)

都市計画変更決定を経ないで既設線部分を計画区域に含めたこと(JS34・11)

#### S60変更決定の違法性

都市計画変更決定を経ないで鉄9を全線複々線から一部複々線に変更したこと(JS34・14)

#### H5変更決定の違法性

連続立体交差化の必要な下北沢区間を地表式として放置したこと(JS34・16)

地下化すれば不要となる小田急線北側の事業地を計画区域から外さなかったこと(JS34・19)

#### H15変更決定の違法性

都市計画変更決定がないのに既設線部分が計画区域に含まれていること(JS34・19)

鉄9の計画区域のうち既設線以外の部分は都市計画決定がないにもかかわらず計画区域に含まれていること(JS42・11)

#### 高架式の隣接区間を前提とした計画的条件の誤り(訴・55)

地表式という架空の計画を前提としたために地下化でも過大な事業地が必要となったこと(JS29・4)

「地表式」の連続立体交差事業はない(JS29・3)

連続立体交差事業はS44の建運協定で成立した

S39に地表式の連続立体交差事業を決定することはありえない(JS29・3)

2線2層シールド工法をとれば事業地を縮小できた(JS29・4)

再開発目的のために地表式として過大な事業地をとったことは他事考慮(JS29・6)

### 補54、区10、地区計画が違法であることによる違法性

下北沢駅周辺地区地区計画の違法性

連続立体交差事業調査要綱違反 — 総合的アセスメントの欠如(JS8・18)

地区計画を道路計画と同時に定めなかったこと(JS8・19)

バブル期の計画を基にしており、基礎調査に基づいていないこと(JS8・20)

住民の合意を欠いていること(JS8・20、JS11・31)

世田谷区による誘導文書の配布(JS8・22、JS11・33)

基準となる道路に接していなくても建築可能としていること(建築基準法違反)(JS8・23)

敷地に接していないロータリーを前面道路とすることは建築基準法43条の趣旨に反すること(JS11・18、JS17・22)