

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 14

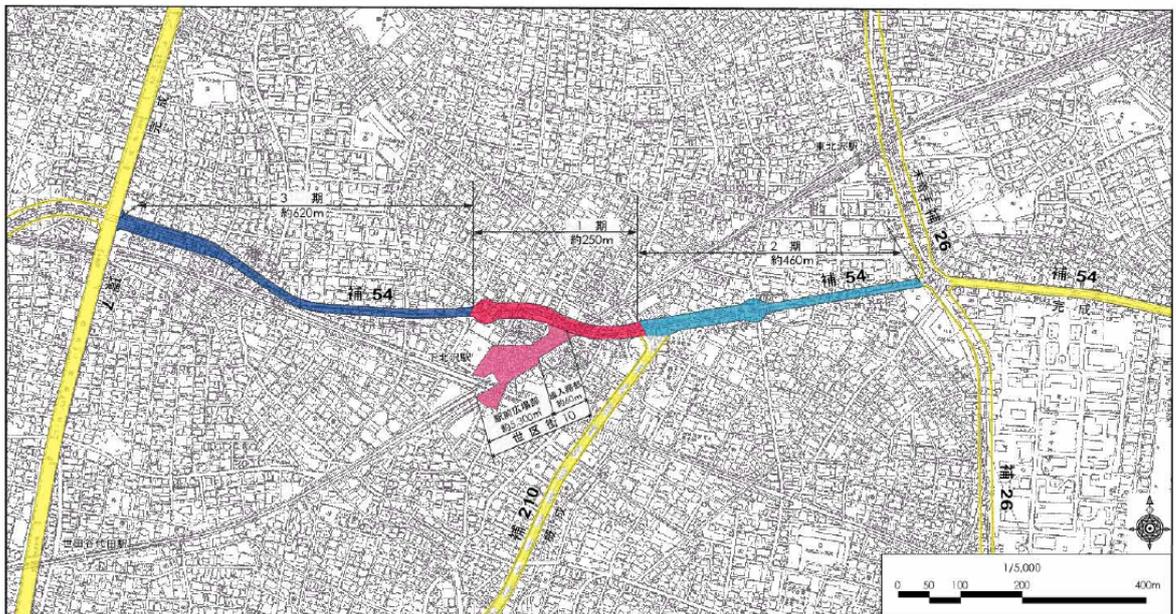
平成 20 年 9 月 19 日

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 駿 ほか

補助 54 号線の工期区分に関する事業認可の違法性について



(補助 54 号線の工区区分・甲 1 より抜粋)

目 次

第1 補助54号線の工期区分に基づく事業認可の違法性（法61条違反）

1 都市計画との適合性について

- (1) 事業認可の要件としての都市計画との適合性
- (2) 一部分を事業地とする場合の適合性の要件
- (3) 他の幹線道路と接続しない事業区間の設定は都市計画と適合しない
- (4) 他の幹線道路と接続しない補助54号線の第1期工区
- (5) 第1期工区の整備による有害な将来の自動車交通
- (6) 補助54号線の工期区分は、都市計画に適合しておらず違法

2 事業単位の適切性について

- (1) 事業認可の適法要件としての事業単位の適切性
- (2) 行き止まりの補助54号線の第1期工区
- (3) 補助54号線の工期区分は、事業単位の適切性の要件を欠き違法

第2 補助54号線の工期区分に基づく事業認可の違法性（裁量違反）

1 第三次事業化計画（平成16年3月）の優先整備路線としての選定要件を欠く 下北沢地域の補助54号線

- (1) 広域的課題に資する路線として選定された補助54号線
- (2) 広域的課題に資する路線の評価項目
- (3) 広域的課題に資する路線の評価項目にあてはまらない下北沢地域の補助
54号線

ア 幹線道路と接続しなければ自動車交通の円滑化は図れない（項目①）

イ 補助54号線の下北沢周辺地区は、主要延焼遮断帯に指定されていない（項
目②）

ウ 補助54号線は、物流を支える道路ネットワークでもない（項目③）

エ 補助54号線は、「まちづくりの支援」の項目においても評価される路線で
はない（項目④）

- (4) 優先整備路線に選定されるべき路線ではない下北沢地域の補助 54 号線
- 2 第二次事業化計画において優先整備路線とされた補助 54 号線の事業区間
 - (1) 第二次事業化計画において優先整備路線とされた環七以西の補助 54 号線
 - (2) ネットワークとして機能していない第二次事業化計画における補助 54 号線の優先整備路線
 - (3) 環七以西の補助 54 号線の整備を重点化目標とし、東京都に事業化を要望していた世田谷区道路整備方針（平成 12 年 3 月）
 - (4) 環七以西の補助 54 号線を事業化重点地区としていた世田谷区都市整備方針（平成 13 年 3 月）
- 3 細切れの事業化、細切れの工期区分
 - (1) 要望のない下北沢地域の補助 54 号線の事業化
 - (2) ネットワーク化を目的としない補助 54 号線の事業化
- 4 第 1 期工区を事業化する狙い
 - (1) 事業効果が見込めない工期区分
 - (2) 高度利用の道具としての補助 54 号線
 - (3) 典型的な他事考慮としての工期区分
- 5 補助 54 号線の工期区分に基づく事業認可における裁量違反

第1 補助54号線の工期区分に基づく事業認可の違法性（法61条違反）

1 都市計画との適合性について

(1) 事業認可の要件としての都市計画との適合性

都市計画法61条は、事業認可の要件のひとつとして、事業の内容が都市計画に適合することを挙げている。

(2) 一部分を事業地とする場合の適合性の要件

この都市計画との適合性の要件について、東京都が証拠として提出した「街路事業事務必携」(丙16)は、都市計画道路の区域の一部分を事業地としたり、暫定的な構造として整備する場合等においては、以下の要件に該当する場合に、事業認可されるとしている(但し、丙16号証には該当の箇所は含まれていない)。(甲99・221頁、223頁)

「イ)一定の事業効果が見込めるものであること

ロ)現時点で完成型までの整備を行うことが必ずしも必要とされていないこと

ハ)一つの都市計画事業として完成型まで整備する場合に比べて、大きな手戻りや過大な事業費を必要とするものではなく、社会通念あるいは技術的観点に照らして、完成型に至る途中段階と認められるものであること」

つまり、都市計画道路の区域の一部分を事業地とする場合、上記の要件に該当しないものは、都市計画との適合性を欠き、事業認可することができない。

(3) 他の幹線道路と接続しない事業区間の設定は都市計画と適合しない

そして、同書は、上記の3要件のうち、イ)に関して、「事業効果が見込めない例として、他の幹線道路と接続しないような都市計画道路の事業区間の設定等が考えられる。」としている。(甲99・223頁)

したがって、都市計画道路の区域の一部分を事業地とし、他の幹線道路と

接続しないような都市計画道路の事業区間を設定した場合には、都市計画との適合性を欠くことになる。

(4) 他の幹線道路と接続しない補助 54 号線の第 1 期工区

補助 54 号線の第 1 期工区は、都市計画道路の区域の一部分を事業地としているが、同区は、他の幹線道路と接続せず、事業効果が見込めない事業区分の典型である。(甲 1)

したがって、補助 54 号線の第 1 期工区は、都市計画に適合しない。

(5) 第 1 期工区の整備による有害な将来の自動車交通

ア ところが、東京都は、第 1 期工区を整備することで、鎌倉通りや一番街本通り等から駅前交通広場へ繋がる東西の交通流が確保されるとして、「将来自動車交通」(丙 27) を証拠として提出した。

しかしながら、東京都の想定する自動車交通は、現在は自動車の通りがほとんどない生活道路に大量の通過交通を発生させるものである。

東京都が、どのような道路に、自動車を通らせようとしているのか、具体的に見てみよう。

イ まず、補助 54 号線の第 1 期工区において、東から西へ走る自動車は、同工区の西側の終点である 40m のサークル部分において、鎌倉通り方面からの一方通行の生活道路にぶつかる。

この生活道路は、下北沢駅北側の中でも、特に歩行者の多い通りである(甲 100・写真 1、2、3、6、7、8、9、10)。

そして、同道路は、写真をみればわかるように、単に一方通行であるだけでなく、道幅が非常に狭く、日中(13 時～18 時の間)、自動車の進入を制限している区間もある。(写真 3)

ウ 次に、一番街本通りから、下北沢駅方向に南北に通る道路にも、現在はほとんど自動車交通がない。(甲 100・写真 4、5、12、14)

エ つまり、補助 54 号線の第 1 期工区が幹線道路に接続しないことから、同工

区が整備されると、下北沢駅北側の現在は自動車交通がほとんどない生活道路に、大量の通過交通が発生することになる。

したがって、第1期工区は、事業効果がないどころか、有害でさえあるのである。

(6) 補助54号線の工期区分は、都市計画に適合しておらず違法

ア このように、補助54号線の第1期工区の実業認可は、都市計画道路の区域の一部を事業地としているが、同工区は、他の幹線道路と接続せず、事業効果が見込めない事業区分の典型である。

イ そして、幹線道路に接続しない工期区分により、現在は自動車交通のほとんどない生活道路に大量の通過交通を発生させ、地域環境を悪化させるのであるから、事業効果が見込めないどころか、都市計画道路整備の目的に反する道路であるといえる。

ウ したがって、補助54号線の工期区分は、都市計画に適合しているとはいえ、同区分に基づく事業認可は、法61条に反し、違法である。

2 事業単位の適切性について

(1) 事業認可の適法要件としての事業単位の適切性

ア 事業効果が見込めないことは、事業認可における他の適法要件である事業単位の適切性の点においても、重大な問題を孕んでいる。

イ 東京都が主張するように、都市計画の事業認可の適法要件として、事業認可を受ける事業の単位は、それだけで最小限の事業の効果が発揮されることが必要である。(丙16・東京都準備書面(1)21頁)

ウ 「街路事業事務必携」(丙16)をみると、事業の単位が、それだけで最小限の事業効果が発揮されることが必要とされる理由について、「このことは、法文上明記されていないが、実際に事業をスタートさせる以上当然のことである。せつかく事業化されても、行き止まりの道路になってしまうようなも

のでは、事業認可を受ける単位としてはふさわしくない」としている。(丙 16)

(2) 行き止まりの補助 54 号線の第 1 期工区

ア 補助 54 号線の第 1 期工区は、前記のとおり、幹線道路に接続せず、事業効果が見込めない事業区分の典型とされているのであるから (甲 99・223 頁)、同工区が、それだけで最小限の事業の効果を発揮するとはいえない。

イ また、前述のように、補助 54 号線の第 1 期工区において、東から西へ走る自動車は、40m のサークル部分において、反対方向からの一方通行の生活道路にぶつかるのであり、まさに「行き止まり」の道路である。

(3) 補助 54 号線の工期区分は、事業単位の適切性の要件を欠き違法

このように、補助 54 号線の第 1 期工区は、「行き止まり」の道路であり、それだけで最小限の事業の効果を発揮するとはいえないので、同工期区分に基づく事業認可は、事業単位の適切性の要件を欠き、違法である。

第 2 補助 54 号線の工期区分に基づく事業認可の違法性 (裁量違反)

1 第三次事業化計画 (平成 16 年 3 月) の優先整備路線としての選定要件を欠く
下北沢地域の補助 54 号線

(1) 広域的課題に資する路線として選定された補助 54 号線

東京都は、「都市計画道路の整備に当たっては、事業化計画を定め、計画的に整備を進めているところである」と主張し、これを裏付ける証拠として、「区部における都市計画道路の整備方針 (平成 16 年 3 月)」を提出した (丙 19)。

同整備方針では、下北沢地域の補助 54 号線 (補助 26 号線～環状 7 号線間) が、広域的課題に資する路線として、第三次事業化計画の優先整備路線に選定されている。(丙 19・3-31 頁)

(2) 広域的課題に資する路線の評価項目

ところで、上記整備方針によると、広域的課題に資する路線の評価項目は、以下の4つとされている（丙19・3-2頁）。

- ① 自動車交通の円滑化
- ② 防災性の向上
- ③ 物流を支える道路ネットワークの形成
- ④ まちづくりの支援

しかしながら、下北沢地域の補助54号線は、上記評価項目のいずれにもあてはまらない。

(3) 広域的課題に資する路線の評価項目にあてはまらない下北沢地域の補助54号線

ア 幹線道路と接続しなければ自動車交通の円滑化は図れない（項目①）

上記の評価項目のうち、「① 自動車交通の円滑化」については、都市計画道路が他の幹線道路と接続すれば、抽象的にはすべての路線にあてはまりうるものであるが、反対に、当該都市計画道路が他の幹線道路と接続しなければ、達成されないものである。

したがって、自動車交通の円滑化のために、下北沢周辺の補助54号線を事業化するのであれば、工期区分についても、他の幹線道路と接続するように設定すべきである。

ところが、既にみたように、補助54号線の第1期工区は、他の幹線道路と接続せず、反対に生活道路に自動車が流入する結果を招くものであるから、自動車交通の円滑化を図ることはできない。

イ 補助54号線の下北沢周辺地区は、主要延焼遮断帯に指定されていない（項目②）

(7) 上記評価項目の「② 防災性の向上」では、以下のように、記載されている。（丙19・3-5頁）

- 「 ○ 骨格防災軸の形成
 - ・ 骨格防災時軸に指定された路線を評価
- 主要延焼遮断帯の形成
 - ・ 主要延焼遮断帯（幅員と沿道建物の不燃化率から設定）に指定された路線を評価
- 木造密集地域における防災性向上
 - ・ 「防災都市づくり推進計画」で指定された「重点整備地域」の内側や外周部に位置する都市計画道路未整備区間を評価 」

(イ) 上記の項目のうち、まず、補助 54 号線は、下の図のように、環状 7 号線以西の部分については、主要延焼遮断帯に指定されているが、下北沢地域を含む環状 7 号線以东の部分は、骨格防災軸、主要延焼遮断帯のいずれにも、指定されていない。



図 3-4 骨格防災軸・主要延焼遮断帯
 (「防災都市づくり推進計画(基本計画)」東京都都市計画局、平成 15 年 10 月より)

(丙 19・3-5 頁より抜粋、「補助 54 号線 環七以西部分」の文字と矢印は原告加筆)

(ウ) また、「木造密集地域における防災性向上」の項目では、前記のとおり、「防災都市づくり推進計画」で指定された「重点整備地域」の内側や外周部に位置する都市計画道路未整備区間を評価」としているが、下北沢地域は、上記重点整備地域に指定されていない（丙 19・3-6 頁・図 3-5 「重点整備地域」）。

(エ) したがって、上記評価項目の「② 防災性の向上」の点においては、下北沢地域の補助 54 号線は、広域的課題に資する路線とはいえない。

ウ 補助 54 号線は、物流を支える道路ネットワークでもない（項目③）

(ア) 上記評価項目の「③ 物流を支える道路ネットワークの形成」の欄には、以下のように、記載されている。（丙 19・3-7 頁）

「都市間物流に着目し、「東京港とのアクセシビリティを高める路線」や「公共トラックターミナル周辺の骨格的な道路」、「都市間等を連携する橋梁」を評価」

(イ) そして、同頁には、物流拠点（東京港及びトラックターミナル）が示された地図があるが、同物流拠点は、いずれも湾岸地域にあり、補助 54 号線とはかけ離れた位置にある。（丙 19・3-7 頁・図 3-6 「物流拠点」）

したがって、補助 54 号線が、「東京港とのアクセシビリティを高める路線」、「公共トラックターミナル周辺の骨格的な道路」、「都市間等を連携する橋梁」のいずれでもないことは明らかである。（丙 19・3-7 頁）

(ウ) よって、補助 54 号線は、物流を支える道路ネットワークであるともいえない。

エ 補助 54 号線は、「まちづくりの支援」の項目においても評価される路線ではない（項目④）

(ア) 上記評価項目の「④ まちづくりの支援」の欄には、以下のように、記

載されている。

「拠点的なまちづくりや東京のランドマークと連携する路線」や「都市再生緊急整備地域に指定された区域内の都市計画道路未整備区間」及び「住宅市街地整備総合支援事業や再開発など、面的な整備と連携する路線」を評価」（丙 19・3-8 頁）

- (イ) そして、これに続けて、上記のうち、「拠点的なまちづくり」については、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（東京都、平成 15 年 6 月）では、東京の再生へ向けた動きを踏まえ、東京で業務商業など様々な都市活動が展開する拠点的地域を機能的かつ魅力ある場として更新していくためには、活力ある都市の形成、メリハリのある都市空間の形成及び質の高い都市空間の形成が重要であるとして」いるとしている。（丙 19・3-8 頁）

そこで、上記「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」を見てみると、整備区分（エリア）が、「都心等拠点地区」、「一般拠点地区」、「複合市街地ゾーン」、「職住近接ゾーン」の 4 つに分けて、挙げられている。（甲 101 「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」・2～5 頁、表 2-1）

しかしながら、下北沢は、上記 4 つの整備区分のいずれの拠点にも挙げられていない。（甲 101・2～5 頁、表 2-1、図 2-2）

したがって、下北沢地域の補助 54 号線は、「拠点的なまちづくり」の観点からは、「④ まちづくりの支援」の評価項目にはあてはまらない。

- (ウ) 「拠点的なまちづくり」の他に「まちづくりの支援」の項目では、前述のように、「東京のランドマークと連携する路線」や「都市再生緊急整備地域に指定された区域内の都市計画道路未整備区間」及び「住宅市街地整備総合支援事業や再開発など、面的な整備と連携する路線」を評価するとされているが、下北沢地域は、そのいずれにもあたらない。（丙 19・3-8

頁)

(エ) したがって、補助 54 号線は、「まちづくりの支援」の項目においても評価される路線ではない。

(4) 優先整備路線に選定されるべき路線ではない下北沢地域の補助 54 号線

ア 以上見てきたように、下北沢地域の補助 54 号線は、広域的課題に資する路線の 4 つの評価項目のうち、「② 防災性の向上」、「③ 物流を支える道路ネットワークの形成」、「④ まちづくりの支援」のいずれの項目にもあてはまらない。

イ また、「① 自動車交通の円滑化」は、当該路線が他の幹線道路と接続するのであれば、抽象的にはすべての路線にあてはまりうる項目ではあるが、下北沢地域の補助 54 号線の工期区分は、他の幹線道路と接続しない構造になっており、同評価項目にもあてはまらない。

ウ したがって、下北沢地域の補助 54 号線は、広域的課題に資する路線ではなく、本来、第三次事業化計画において優先整備路線に選定されるべき路線ではないのである。

仮に、補助 54 号線を事業化する場合には、主要延焼遮断帯に指定されている環状 7 号線以西の補助 54 号線を優先的に整備すべきであり、実際に、第三次事業化計画の前の計画、すなわち、第二次事業化計画では、環状 7 号線以西の補助 54 号線が優先整備路線とされていたのである。

2 第二次事業化計画において優先整備路線とされた補助 54 号線の事業区間

(1) 第二次事業化計画において優先整備路線とされた環七以西の補助 54 号線

ア 平成 3 年 6 月に東京都によって作成された第二次事業化計画では、「今後、おおむね 10 年の間に、優先的に整備すべき事業化予定路線として、219 区間が選定された。（「区部における都市計画道路の第二次事業化計画」甲 102・2

頁)

イ そのうち、補助 54 号線については、環状 7 号線以西（環状 7 号線～補助 133 号線間）が優先整備路線とされた。（「区部における都市計画道路の第二次事業化計画」甲 102・4 頁、6 頁）

ウ すなわち、東京都は、平成 3 年の段階では、補助 54 号線の環状 7 号線以西を優先的に整備すべきと考えており、逆に言えば、補助 54 号線の環状 7 号線以东（環状 7 号線～補助 26 号線間）は、優先的に整備する必要はないと考えていたのである。

(2) ネットワークとして機能していない第二次事業化計画における補助 54 号線の優先整備路線

ア では、第二次事業化計画において優先整備路線とされた補助 54 号線の事業区間（環状 7 号線～補助 133 号線間）は完成されたのであろうか。

イ 世田谷区は、平成 12 年 3 月に「世田谷区道路整備方針」を作成し、同方針の巻末の地図に事業の進捗状況が記載されているが、第二次事業化計画において優先整備路線とされた補助 54 号線の事業区間（環状 7 号線～補助 133 号線間）は、いまだ未完成の部分が多く、同事業区間は、未だネットワークとしての機能を発揮していない。（「世田谷区道路整備方針（計画編）平成 12 年 3 月」甲 103・巻末地図）

ウ 前出の「街路事業事務必携」（丙 16・甲 99）にもあるように、都市計画道路は、他の幹線道路と接続し、ネットワーク化されて初めて事業の効果を発揮するものである。

だとすると、補助 54 号線については、第二次事業化計画で優先整備路線とされた補助 54 号線の事業区間を完成させてネットワーク化した上で、他の事業区間の事業化を検討するというのが、都市計画との適合性（法 61 条）の点からも必要となる。

エ そして、そのような観点から、世田谷区も、東京都による第三次事業化計画の策定にあたって、第二次事業化計画において優先整備路線とされた補助 54 号線の環状 7 号線以西の事業区間の事業の継続を求めているのである。

(3) 環七以西の補助 54 号線の整備を重点化目標とし、東京都に事業化を要望していた世田谷区道路整備方針（平成 12 年 3 月）

ア 世田谷区は、平成 12 年 3 月に世田谷区道路整備方針を作成し、「次期 10 ヶ年の重点化目標」として、「区内北東部の東西方向道路の整備と防災拠点へのアクセスの円滑化」のために、「補助 54 号線の事業中箇所継続と新規 1 箇所の着手」を掲げた。（甲 103・8 頁）

具体的には、事業中の桜上水 3 丁目及び上祖師谷 4 丁目地域の補助 54 号線の事業継続と松原 4・5 丁目地域の新規着手を平成 12 年度からの次期 10 ヶ年の重点化目標としたのである。（甲 103・8 頁）

イ そして、世田谷区は、「平成 13 年よりスタートする東京都第三次事業化計画の策定へ向けて、世田谷区として以下の都市計画道路整備を東京都へ要望する。」として、補助 54 号線については、烏山地域（上祖師谷 2 丁目）の延長 690m の整備を東京都に要望している。（甲 103・10 頁）

ウ すなわち、世田谷区は、東京都の第三次事業化計画の策定にあたり、補助 54 号線については、環状 7 号線以西の区間の整備を重点化目標とし、東京都に事業化を要望していたのである。

(4) 環七以西の補助 54 号線を事業化重点地区としていた世田谷区都市整備方針（平成 13 年 3 月）

ア また、補助 54 号線については、第二次事業化計画の優先整備路線（環状 7 号線以西の区間）を継続して整備し、環状 7 号線以東区間を優先整備路線としないことは、平成 13 年 3 月の世田谷区の都市整備方針においても示され

ている。

イ すなわち、下の図をみればわかるように、平成 13 年 3 月の世田谷区都市整備方針において、下北沢駅周辺地域は、「拠点周辺歩行者ゾーン」とされており、補助 54 号線については、環状 7 号線以西が、事業化重点地区とされ、下北沢駅周辺の補助 54 号線は事業化重点地区とされていなかったのである。
(丁 9・第 3 部北沢地域整備方針 64 頁)

【参考】歩行系空間ネットワークの沿道施設図



(丁 9・第 3 部北沢地域整備方針 38 頁より抜粋)

3 細切れの事業化、細切れの工期区分

(1) 要望のない下北沢地域の補助 54 号線の事業化

ア このように、東京都の作成した第二次事業化計画の内容、第三次事業化計画についての世田谷区の要望、世田谷区の整備方針からすれば、補助 54 号線の事業化を進める場合には、他の幹線道路との接続、ネットワーク化の観点から、環状 7 号線以西の事業化を進め、同区間のネットワーク化が終わった後で、その他の区間についての事業化を検討すべきことになる。

イ ところが、東京都は、第三次事業化計画において、世田谷区から優先整備路線としての要望のない補助 54 号線の環状 7 号線以東（下北沢地域）を優先整備路線としたのである。

(2) ネットワーク化を目的としない補助 54 号線の事業化

ア しかも、東京都は、下北沢地域（補助 26 号線～環状 7 号線間）の事業区間について、工期区分を細切れにし、その上、細切れにされた工区のうち、幹線道路に接続しない第 1 期工区を事業認可したのである。

このような細切れの事業化では、道路としてのネットワーク化を図ることは到底できない。

イ 加えて、東京都は、平成 16 年度から 27 年度までの 12 年間に優先的に整備すべき路線として選定された下北沢地域の補助 54 号線（補助 26 号線～環状 7 号線間）のうち、第 2 期工区と第 3 期工区については、平成 20 年 4 月の段階で、具体的な整備計画が策定されておらず、「事業認可がなされることの蓋然性に欠ける」とまでいっているのである。（平成 20 年 4 月 18 日付東京都答弁書 4 頁）

したがって、東京都が補助 54 号線のネットワーク化を目的として、下北沢地域の補助 54 号線を優先整備路線としたものでないことは明らかである。

ウ 東京都は、補助 54 号線の必要性について、道路交通ネットワーク上の必要性、通過交通の排除による地域環境の保全、災害時の避難経路や延焼遮断帯機能による都市防災機能の強化等を挙げているが、これらは、いずれも、補助 54 号線が他の幹線道路と接続し、ネットワーク化されて初めて発揮される機能である。

東京都は、一方で、幹線道路がネットワーク化できないように細切れに事業化を行い、他方で、訴訟においては、ネットワーク化を前提とした道路の機能を補助 54 号線の必要性として主張しているのである。

ウ 東京都による補助 54 号線の事業化が、ネットワーク化を目的としていない以上、東京都の主張するネットワーク化を前提とした道路の必要性には、まったく根拠がないといわざるを得ない。

4 第 1 期工区を事業化する狙い

(1) 事業効果が見込めない工期区分

このように、補助 54 号線の第 1 期工区は、それ自体として、事業効果が見込めない区分をされている。

では、なぜ、補助 54 号線の工期区分は、このように事業効果が見込めないように分けられているのであろうか。

(2) 高度利用の道具としての補助 54 号線

ア 補助 54 号線の第 1 期工区が、道路の交通施設としての必要性によってではなく、下北沢駅周辺地区の再開発の道具として、利用されていることは、既に述べてきたところであるが、このことは、東京都が、補助 54 号線の平成 15 年の都市計画変更をするにあたって世田谷区と意見交換をしたとして提出した「小田急線（下北沢駅付近）の街づくりに関する意見交換会資料（概要版）」（丙 12）をみると、一層明らかになる。

イ 同意見交換会資料は、「土地利用計画」として、「①補 54、補 210（茶沢通り）の沿道地区で土地の高度利用を進める」として、以下のような方針を示している。

- 「・ 補 54 の沿道は、現在は道路がないため、高度利用が進んでいないが、道路整備に合わせ、沿道地区においては土地の高度利用を検討する。
- ・ これらの、都市計画道路沿道地区においては、道路整備による自動車交通の流入や沿道地区の高度化を受け、後述する、駐車場整備と合わせた土地利用を進めていく。
- ・ 補 54 沿道で現状は住宅系の用途となっている地区西側の沿道区域につ

いては、商業用途への変更を検討し、周辺との一体的な商業利用を促進する。」(丙 12・20 頁)

ウ これらの記述をみればわかるように、下北沢駅周辺地域では、まずもって高度利用が目的とされている。しかも、「沿道地区の高度化を受け」という表現からわかるように、高度利用が前提条件とさえなっているのである。

さらに、商業利用を促進するとされている地区西側の沿道区域というのは、補助 54 号線の小田急線の北側の部分（サークル部分に至る部分）の周辺区域にほかならない。上記意見交換会資料は、現在は住宅系の用途となっている地区西側の区域に道路を通すことによって、現在の土地の利用状況を抜本的に変えようとしているのである。

(3) 典型的な他事考慮としての工期区分

すなわち、補助 54 号線の工期区分は、道路の交通施設としての機能ではなく、従前一部指摘し、後に詳述する沿道の違法な再開発のためになされたものであり、典型的な他事考慮といえる。

したがって、補助 54 号線の工期区分は、裁量の範囲を逸脱しており、同工区の事業認可は違法である。

5 補助 54 号線の工期区分に基づく事業認可における裁量違反

(1) 以上見てきたように、下北沢地域の補助 54 号線は、そもそも第三次事業化計画によって優先整備路線として選定されるべきではない道路である。

(2) そして、第二次事業化計画及び世田谷区の整備方針の経緯を見れば、下北沢地域の補助 54 号線は、ネットワーク化を目的として事業化されたものでないことは明らかである。

また、ネットワーク化を目的としていない以上、東京都が補助 54 号線の必要性として主張するネットワーク化を前提とした道路の機能は、すべてその

根拠を失う。

- (3) しかも、下北沢地域の補助 54 号線（補助 26 号線～環状 7 号線間）をさらに 3 つの工期に区分し、そのうちの真ん中の工区（第 1 期工区）を事業認可したのは、道路の交通施設としての機能ではなく、沿道の再開発のためであり、典型的な他事考慮である。
- (4) したがって、補助 54 号線の工期区分及びそれに基づく事業認可は、裁量の範囲を逸脱しており、違法である。

以上