

平成18年(行ウ)第467号等

原告 原田 学 ほか

被告 東京都, 国

参加人 世田谷区

準備書面 15

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 驍 ほか

第1 補助54号線の建設に関して考慮されなければならない事項

訴状29頁に述べたとおり、行政の判断は当該処分に係る諸要素、諸価値の比較考量に基づき行われるべきものであるが、その判断を行うに当たって、本来最も重視すべき諸要素、諸価値を不当、安易に軽視し、その結果、当然尽くすべき考慮を尽くさず、または本来考慮にいれるべきではない事項を考慮にいれ、もしくは本来過大に評価すべきでない事項を過大に評価し、それらのことにより判断が左右されたものと認められる場合には、当該判断は、裁量判断の方法ないしその過程に誤りがあるものとして違法の評価を免れない。

しかるところ被告東京都は、補助54号線を建設する必要性に関連して「都市防災機能の強化」「緑のネットワーク化」などと縷々述べるが、補助54号線の建設によってそれらの実現が図られるかは甚だ疑問であり、特に計画区域にアスファルトを敷き詰める道路建設が何ゆえ「緑のネットワーク化」に繋がるのかは全く理解不能であるうえ、しかも、仮にそれらの実現が見込まれる場合にも、それは道路建設の副次的効果にすぎない。そのような防災や緑化の観点から道路建設の必要性を論証しようとするのは議論のすり替えである。

道路は、自動車交通に供されるのが本来の役割である。そして、その反面において道路建設によって大気汚染、交通騒音その他数多の弊害が引き起こされることは公知の事実である。したがって、道路建設を検討する際に尽くされる

べきは、

- ① 自動車交通の状況に照らして当該区域に道路を建設する必要性があるのか
- ② 当該区域に道路を建設した場合に引き起こされる弊害の内容及び程度はいかなるものか
- ③ 上記①の必要性は上記②の弊害を上回るものか

という観点からの考慮でなければならない。

そして原告らは、これまでの弁論を通じて

- ① 自動車交通の状況に照らすと補助54号線を建設する必要性は全くないこと
- ② 補助54号線が建設されることによって破壊されるものは数多く、引き起こされる弊害は甚大であること

を実証的に述べてきたが、これに対して被告東京都はいまだに極めて抽象的な反論をなすに止まっている。

そこで、本準備書面では、自動車交通の状況に照らして補助54号線建設の必要性がないこと、他方で被告東京都は補助54号線の建設によって引き起こされる弊害の検証すらしていないこと、したがって、被告東京都が「当然尽くすべき考慮を尽くした」と評価する余地のないことについて、改めて原告らの主張を敷衍して述べる。

第2 我が国における自動車交通需要は低下していること

- 1 被告東京都は、「自動車交通需要が高いことは客観的資料で実証されている」と主張する。

しかしながら、その主張は専ら国土交通省の「交通需要推計」(丙31号証)に依拠していること、そしてその推計は国土交通省が道路建設計画を正当化する目的でもって数値操作を用いつつ策定したものといわざるを得ず、「客観的資料」と位置付けられないことについては、既に原告ら準備書面9に述べた。これに対して、未だに被告東京都から具体的な反論はなされていない。

- 2 また、我が国においては自動車交通需要が全般的に低下しつつあることについても、原告ら準備書面6及び準備書面9を通じて述べた。そして近時の資料によれば、自動車交通需要の低下傾向が引き続き見込まれていることが明らかである。

甲 8 6 号証は、社団法人日本自動車販売協会連合会が公表した「自動車ディーラービジョン」の 2 0 0 7 年版であったが、その 2 0 0 8 年版を新たに甲 1 0 9 号証として提出する。

その巻頭（2 丁目の「はじめに」）には、以下のとおり自動車販売業界を取り巻く状況が述べられている。

「平成 1 9 年度（2 0 0 7 年度）の国内新車販売台数は、前年度比 5. 3 % 減の 5, 3 1 9, 6 1 9 台と、平成 1 8 年度の対前年度比 4. 1 % 減に続き、低迷傾向が継続する結果となった。

また 6 月 1 0 日に発表された平成 1 9 年度末（2 0 0 7 年度末）の国内の自動車保有台数（軽自動車、二輪車を含む）は 7, 9 0 8 万台となり、統計開始以来初めて前年度に比べ減少となった。乗用車系では、軽自動車は前年度比 8 0 万台増加の一方で、登録車は約 7 6 万台の減少となり、合計でも増加はわずかという状況を迎えてしまった。

今後も少子高齢化の進展、低成長の中での国民負担の増加や消費者の将来の生活への不安、エネルギー価格の高騰など、自動車市場には、構造的要因も含め多くのマイナス要因が考えられる。

ディーラー経営を取り巻く市場環境は、今後も厳しさを増す可能性が高く、将来の市場変化に備え、ディーラーの事業経営を抜本的に改革していく可能性が高まっている。」

そして、全国の乗用車保有台数は 2 0 1 0 年度以降に減少に転じ、2 0 2 0 年度には 2 0 0 6 年度と同水準の 5 9, 2 7 3, 0 0 0 台になると見込まれており（甲 1 0 9 号証・5 頁）、東京都では全国合計に先駆けて 2 0 1 0 年度の時点で減少に転じるものと見込まれている（同 2 7 頁）。

このように自動車保有台数の減少が見込まれる要因について、甲 1 0 9 号証では以下のような分析がなされている。

【 3 1 ~ 3 4 頁】

① 人口・世帯

「我が国の総人口は、1 億 2 7 7 7 万人を記録した 2 0 0 5 年以降、死亡数が出生数を上回る人口減少局面に転じた。今後も引き続き減

少傾向が続き、2020年時点では約1億2274万人になると推計されており、2005年から2020年にかけて、約500万人の減少が見込まれている。」

「他の先進国と比べても日本の今後の中長期的な人口減少のスピードは早く、2050年にかけて世界的にも類例をみない急激な速さで人口減少が進むと想定される。」

「少子高齢化の影響は、車保有のエントリー層の人口・免許保有者数の減少として既に顕在化し、新車・中古車の新規需要減少に影響をしており、この傾向はさらに強くなる見込み。」

【35～36頁】

② 労働力

「国勢調査による労働力人口の推移をみると、02年以降04年までは減少傾向にあったが、その後、わずかながら持ち直し、06年時点で6657万人となっているが、今後は減少が見込まれる。」

「所得が不十分な人と、お金はあっても時間がない人が増加することで、車の購入・利用という面からは、望ましいとはいえない状況となっている。」

【37頁】

③ 経済・財政

「財政事情が厳しい中で、今後少子高齢化が進み、国民負担の増加は避けられない。」

【38～42頁】

④ 社会・生活

「今後も、企業間の収益格差や実績重視の給与体系などにより、収入格差及びそれに伴う支出格差は、拡大傾向が続く可能性が高い。このことは、普及率が高まり、一般生活者の消費財となっている乗用車の需要規模という面からはマイナス作用の方が大きい。」

「さらに給与所得者の平均給与も年々減少しており、今後社会保障費の増加で一層可処分所得の余裕度が下がる懸念も考慮すると、自動車への支出環境は厳しさが見込まれる。」

【42～45頁】

⑤ 地域社会

「大都市部への人口流入は、交通インフラや通院・買い物等の利便性が高い地域に集中する形で進行しており、高齢者のみ世帯が急増する今後もその傾向は進むものとみられる。」

「そうすると、地方部では車の保有母体自体が減少する一方で、人口が流入する大都市部では車の保有率に結びつかないという傾向になることが可能性としては高いと思われる。」

【46～47頁】

⑥ エネルギー・環境問題

「中国をはじめこれから経済発展する国々により、世界のエネルギーは需給逼迫が予想され、今後長期的な車の燃料価格も予断を許さない。」

「それらの国でのエネルギー消費も加わることで必然的にCO₂排出量も急増し、環境問題も一層深刻化する恐れがある。」

「我が国全体のCO₂排出量の2割を占める運輸部門は、自動車に起因するものが排出量の約9割を占めるが、90年比18%増となっており、改善が求められている。」

以上からも明らかなおおり、もはや我が国における自動車保有台数の減少は、一時的な景気動向に起因するものではなく、いわゆる「車社会」から脱却しつつある我が国の根本的な構造変化によるものと見るべきである。

こうした状況を踏まえて、我が国では、自動車への依存から脱却した社会の在り方を前提とした取組みの必要性が共通認識となりつつある。例えば甲110号証～甲112号証の新聞記事には以下のように近時の潮流が分析されている。

【甲110号証】

「主要先進国で初めて日本の自動車保有台数が減り始めた。少子高齢化、若者のクルマ離れ、ガソリン高 一クルマ経済の変容は、自動車業界だけでなく小売業や外食、建設・不動産など日本の様々な産業にモデルの転換を迫っている。」

「もはや日本ではクルマ社会が膨張を続けるとの前提で事業を展開するのは難しい。日本全体の二酸化炭素（CO₂）排出量を減らし、世界的

なエネルギー資源の需要逼迫（ひっばく）を緩和するためにも、社会全体の効率化は避けられない。」

「自動車は今後も重要な社会基盤であり続ける。だからこそ高齢者人口が一段と増えれば、クルマだけに頼らない生活の基盤づくりも重要になる。公共交通、街づくり、流通一。すべてを含めた新しい時代のインフラをどう築くか。」

【甲 1 1 1 号証】

「クルマ保有台数の増加に合わせ、スーパー、コンビニ、さらに外食や衣料品店は郊外、ロードサイド型の比重を高めてきた。その風向きが急に変わろうとしている。」

「いち早くクルマ経済が成熟し、縮小に向かい始めた日本。ネットや携帯をクルマに代わる新たな『道具』として使いこなす若者たちをどう取り込むかが消費喚起のカギを握る。」

【甲 1 1 2 号証】

「環境への意識の高まりもあり、クルマの使い方を見直すことは世界的に共通した課題だ。日本は保有台数が減り始めており、いち早く利用方法を抜本的に変えることが求められる。クルマ経済の縮小という逆風は世界に先駆けて新たな事業モデルを築く好機でもある。」

- 3 前述のとおり自動車交通需要が低下しつつある中であっては、上記のとおり甲 1 1 0 号証が指摘するとおり、社会状況の変革に対応して「街づくり」の在り方も再検討を迫られるはずである。

しかるに、被告東京都は「依然として自動車交通需要が高い」ことを前提においた主張を一貫して展開しているのであって（準備書面（4）・2頁）、この点において既に「当然尽くすべき考慮」を尽くしていないことを自白しているに等しい。

第3 今後必要とされるのは、自動車交通需要を喚起することではなく、自動車に依存しない街づくりの推進であること

- 1 このように自動車交通需要が低下しつつある社会状況の中で、今後必要とされるべきは、自動車交通需要の低下に対応した街づくりを推進することであり、自動車交通需要を喚起することではない。

なぜならば、自動車への依存から脱却することこそが「気候変動への悪影響の低減」という地球規模の課題への取組みに沿うからである。

- 2 宇沢弘文は、「自動車の社会的費用」（岩波新書，1974年）において、「自動車のもたらす社会的費用は、具体的には、交通事故、犯罪、公害、環境破壊というかたちをとってあらわれるが、いずれも、健康、安全歩行などという市民の基本的権利を侵害し、しかも人々に不可逆的な損失を与えるものが多い」と指摘していた（170～171頁）。

その後、そうした「不可逆的な損失」が累積してきた結果、「地球規模の危機」というべき気候変動が引き起こされ、その悪影響を低減化する取組みが喫緊の課題として認識されている。

英国政府の経済顧問であったニコラス・スターンは、以下のように警告と提言をしている（甲85号証の1）。

「気候変動はきわめて深刻な地球規模の危機であり、世界規模での対策が今すぐ必要である。」（1頁）

「重要な帰結の一つは、対応の遅れは高くつくということである。気候変動対策への対応の遅れは、より多くの気候変動と、結果的にはより高額な緩和策へのコストの両方を受け入れることが必須である。今後10年から20年間に実施される対応が弱いものであるなら、CO₂換算550ppmの安定化ですら、手の届かないものになってしまう、しかもこのレベルでさえ深刻なリスクがあるかもしれない。」（15頁）

「何にもまして、気候変動のリスク低減には、世界全体での一致団結した取り組みが必要である。そのためには、世界全体が目的意識を共有し、国際的枠組みを通じた多国間の協力関係の構築が求められる。また、公共部門と民間部門の連携のみならず、市民社会や個人との協力関係の構築も重要である。今すぐに、強固な共同的行動を実施することによって、気候変動による最悪の影響を回避することは可能である。遅れると、高くつき危険が増すだろう。」（27頁）

- 3 しかるに、前記のとおり引用した甲109号証の46頁に記載されているとおり、我が国におけるCO₂排出量は、その2割を運輸部門が占めており、さらにそのうち約9割が自動車に起因するものであるから、気候変動のリスク低

減のためには自動車交通によるCO₂排出量を低減させることが必須となる。

そのような観点から既に全国各地で進められつつある取組みの1つが、甲84号証の1～19に紹介されている、いわゆる「ノーマイカーデー」である(いうまでもなく、同様の取組みを推進している地方自治体は他にも多数ある。)。そうした地方自治体は、取組みの趣旨について「過度のマイカー利用がもたらす交通渋滞・事故の発生、CO₂排出量の増加といった問題について、県民一人ひとりが認識し、これからの本県の公共交通のあり方や環境対策について共に考え、取り組む姿勢を喚起すること」などと説明している(甲84号証の1)。そこからはニコラス・スターンがいう「気候変動のリスク低減」に取り組もうとする姿勢が窺われ、本件訴訟における被告東京都の姿勢とは極めて対照的である。

さらに今後は、そうした取組みの必要性を街づくりに取り込み、「自動車交通需要の低下に対応した街づくり」を推し進めることも望まれる。

自動車への依存から脱却した街づくりの一例としては、富山市が「富山市中心市街地活性化基本計画」において「公共交通の利便性の向上～公共交通の活性化により車に頼らずに暮らせる中心市街地の形成」を柱の一つに据えていることが挙げられる。富山市はその内容を以下のとおり説明している(甲113号証・2頁)。

「串とお団子」の関係によるまちづくり

今後の人口減少や少子高齢化を踏まえると、社会や経済の規模も小さくなります。そこで本市では居住、商業、業務、文化といった都市機能や生活基盤を歩いて行ける範囲に集約し、行政を効率化する「コンパクトなまちづくり」を進めています。

具体的には、地方都市としては恵まれた鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させます。そして、その沿線における商業の振興や住宅整備支援による居住人口の増加といった都市機能の総合的な向上を図ります。拠点の魅力を高めることで、「車に頼ることなく、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」を目指します。

他方、被告東京都が推進しようとする補助54号線都市計画は、昭和21年に戦災復興計画における補助幹線道路の一つとして都市計画決定がなされた後、

必要な見直しを経ないままに今日に至っているものであり、そこには、「気候変動のリスク低減」や「自動車交通需要の低下に対応した街づくり」という視点は全くない。

第4 被告東京都がいう「補助54号線の道路交通ネットワーク上の必要性」の内容は未だ具体的に明らかにされていないこと

- 1 以上に述べたとおり、今後の道路建設を検討するに際しては、我が国における自動車交通需要は低下しつつあり、今後必要とされるのは自動車交通需要の低下に対応した街づくりの推進であるということを前提においた上で、それでもなお新たな道路を建設する必要があるのか、という視点から必要性が吟味されなければならない。

ところが、本件を通じて被告東京都からは、未だに補助54号線を建設すべき必要性に関する具体的な主張すらない。

- 2 原告らは、被告東京都がいう「道路交通ネットワーク上の必要性」の論証の誤りを準備書面9の第3項において指摘した。そうしたところ、それに対する被告東京都の反論は、要旨、下記のようなものであった（被告東京都準備書面(5)・2～3頁）。

記

(1) 交通結節機能の強化

補助54号線、駅前交通広場（区画街路10号線）の整備は、下北沢駅の交通結節機能を強化することと、駅前の地先道路への自動車交通流入が改善されることが期待されるものであり、単に自動車交通が制限されるべきであるというだけで交通結節機能の重要性に目を向けない原告らの主張は、一面的であって理由がない。

(2) 通過交通の都市計画道路への転換

被告東京都が主張しているのは、下北沢駅周辺地域を目的地としない交通が主要生活道路である鎌倉通りや茶沢通り等に流入し、交通安全上の問題等を生じさせているため、未整備である補助54号線が他の都市計画道路と接続され、道路交通ネットワークが充実することで、これらの通過交通等を都市計画道路に転換することができるというものである。原告らが被告東京都の主張を補助54号線のうち本件認可処分に係る部分が完成した時点において、下北沢駅周辺地区の通過交通の総量を減少

させることと理解しているのであれば、誤解するものである。

3 そこで、まず上記（1）の反論（交通結節機能の強化）について見るに、まず前提として、「交通結節機能」なるものは、仮にその必要性があるとされた場合にも、それは現在の茶沢通りと下北沢駅前を結びさえすれば実現されるものであって、本件認可処分に係る補助54号線全体の必要性を基礎付けるものではないことを銘記しなければならない。

そのうえ被告東京都は、下北沢駅周辺地区において「交通結節機能の強化」が図られるべき必要性について、「交通広場やアクセス道路が存在しないため、バス等の乗り換えに支障が生じて利用者に不便だけでなく、歩行者と自動車とが地先道路において混在し、安全上の問題も生じている」と抽象的に述べているのみである。被告東京都は、

- ① その「不便」や「安全上の問題」の具体的内容はいかなるものなのか
- ② 上記①のうち「安全上の問題」は自動車交通の排除によっても実現されるはずであるところ、何ゆえ補助54号線の建設という方法による必要があるのか
- ③ 上記①及び②から導かれるという必要性が、原告らが再三指摘してきた「下北沢駅周辺地区の環境と魅力を守るべき必要性」を上回ると判断された根拠（比較考量のプロセス）はどのようなものか

という原告らの疑問には答えていない。

被告東京都は原告らの主張を「一面的」とであると非難するが、原告らは、参加人世田谷区も下北沢駅周辺地区を「景観小拠点」と位置付けていることを踏まえて、下北沢駅周辺地区に自動車交通を流入させる必要はない、と主張しているのである。そうした地域特性を踏まえることなく抽象的に「交通結節機能の強化」とばかりいう被告東京都の主張こそが「一面的」である。

4 また、上記（2）の反論（通過交通の都市計画道路への転換）は、意味するところが不明である。

原告らが繰り返し指摘してきたのは、現時点において鎌倉通りと茶沢通りに通過交通が生じている事実があるとしても、丙27号証に照らして明らかなおおりに、本件認可処分の対象となる補助54号線が完成した場合にはその「通過交通」と「通過交通」が結節されるだけで、「通過交通」が都市計画道路に転換される機能は果たされないのではないかという疑問である。被告東京都はこれに対して正面から答えていない。

5 補助54号線の建設は、計画区域と関わりをもつ多くの者の利益を不可逆的に奪うことになる。貴重な環境が一度失われれば、二度と取り戻すことはできない。

それでもなお補助54号線を建設する必要があるというのであれば、抽象的に必要性を述べるのみならず、現時点でどのような不都合が生じているのが、補助54号線の建設によってどのように解消されるのか、具体的な根拠と裏付けをもって実証的に吟味されなければならないはずである。

そこで、原告らは被告東京都に対して、上記(1)(2)の反論において不明瞭であった下記の点について正面から回答するよう、改めて釈明を求める(下記求釈明事項①～⑤)。

また、被告東京都は、原告ら準備書面11の22頁及び24頁に記載した求釈明にも応答していないので、それらについても改めて釈明を求める(下記求釈明事項⑥～⑩)。

記

- ① 下北沢駅前にアクセス道路や駅前広場がないことによる「不便」や「安全上の問題」の具体的な内容はいかなるものなのか。具体的な調査資料をもって明らかにされたい。
- ② 上記①のうち「安全上の問題」は自動車交通の排除によっても実現されるはずであるところ、何ゆえ補助54号線の建設という方法による必要があるのか。
- ③ 上記①及び②から導かれるというアクセス道路を建設する必要性が、原告らが再三指摘してきた「下北沢駅周辺地区の環境と魅力を守るべき必要性」を上回ると判断された根拠(比較考量のプロセス)はどのようなものか。
- ④ 補助54号線が存在しない現状において、鎌倉通りと茶沢通りにはいかなる「通過交通」が存在するのか。具体的な調査資料をもって明らかにされたい。
- ⑤ 上記④の「通過交通」による「交通安全上の問題等」が、本件認可処分に係る補助54号線の建設によってどのように解消されるのか。被告東京都が想定する交通流と交通量を示して具体的に明らかにされたい。
- ⑥ 補助54号線の下北沢駅近辺の線形の変更(小田急線との交差角の変更)はいつ行われたのか。

- ⑦ 上記⑥の変更はいかなる理由で行われたのか。
- ⑧ 北沢1丁目及び北沢2丁目の「サークル部分の設置」はいかなる理由から行われたのか。
- ⑨ 補助54号線の計画決定及びその後の各変更決定の基になった基礎資料の結果を提出されたい。
- ⑩ 上記⑨の基礎調査結果の成果品がフロッピーディスクなどである場合には、当該フロッピーディスクを提出されたい。

第5 被告東京都は補助54号線建設を含む事業総体が環境に及ぼす影響の検証を行っていないこと

- 1 以上に述べたとおり、補助54号線の必要性に係る被告東京都の論証は、自動車交通需要の低下を踏まえていないという前提において誤っており、その論証の内容も具体性や客観資料による裏付けに欠けている。

しかも、以下に述べるとおり、被告東京都は、補助54号線の建設を含む事業総体が環境に及ぼす影響の検証を行っていない。前述のとおりニコラス・スターンが「気候変動のリスク低減」への「世界全体での一致団結した取り組み」を提言しており、我が国においてもそれを意識した取り組みの必要性が共通認識となりつつある中であって、かかる検証の欠如は看過されてはならない。

- 2 環境アセスメントは、環境への影響を予測し、代替案を検討し、その選択過程の情報を公表し、公衆の意見表明の機会を与えたうえで、それらの結果を踏まえて事業に係る最終的な意思決定に反映させるプロセスである。その過程において肝要なのは、事業が実施された場合に周辺環境及び人々の心身に及ぶ影響を科学的に予測し、その正確な情報を公にすることである。

そして、道路が建設された場合には、周辺地域の大気が汚染され、騒音及び振動が生じ、景観及び住環境などの生活環境が破壊され、人と環境に及ぼされる影響は甚大である。我が国における大気汚染悪化の主たる要因が自動車から生じる排気ガスであることは公知の事実であり、道路が建設される場合の大気汚染の予測は環境アセスメントが機能すべき典型的な一場面である。

- 3 上述した理由から公にされるべき「正確な情報」とは、ある事業が総体として生じさせる影響の予測結果でなければならない。そうでなければ、当該事業が環境と人々の心身に及ぼす影響に関する情報が提供されたとはいえない。ある事業を細切れにして影響予測を行ったのでは、事業が完遂された暁に複合的

に生じる影響の実相を覆い隠すことになることは明らかである。

東京都環境影響評価条例第9条第2項は、「2以上の対象事業」が実施されようとするときに事業者はそれらの事業を合わせた環境影響評価調査報告書を作成すべきと定めている。これは、上述したとおり環境アセスメントが事業総体についてなされるべき性質をもつことが踏まえられたものである。

しかるに、本件における補助54号線事業及び区画街路10号線事業と連続立体交差事業との一体性については、これまでの弁論を通じて明らかにしてきたとおりである。補助54号線事業及び区画街路10号線事業と連続立体交差事業とは、形式上は別個の都市計画事業として施行されることになっているが、法的にも（原告ら準備書面2参照）、また事業の実態に照らしても（原告ら準備書面12参照）、一体性を有するものである。

したがって、補助54号線の建設を含む事業総体が環境に与える影響を評価して正しい情報を公にする見地からは、補助54号線の建設に先立って、区画街路10号線及び連続立体交差事業と併せた事業全体についての環境アセスメントがなされなければならない。そして、それが行われていないのは、事業が環境に及ぼす影響を一顧だにしてこなかった被告東京都の姿勢を物語るものである。

第6 まとめ

冒頭に述べたとおり、新たな道路を建設する場合には、

- ① 自動車交通の状況に照らして当該区域に道路を建設する必要性があるのか
- ② 当該区域に道路を建設した場合に引き起こされる弊害の内容及び程度はいかなるものか
- ③ 上記①の必要性は上記②の弊害を上回るものか

という観点からの考慮が尽くされるべきである。

しかるに、本準備書面を通じて述べたとおり、自動車交通の状況に照らして、補助54号線を建設すべき必要性は全くない上（上記第2～第4）、被告東京都は、道路建設による弊害の中で重大なものの一つである環境への影響という見地から必要とされる検証をしていない（上記第5）。

途中にも述べたとおり、補助54号線の建設によって貴重な環境が一度失われれば、二度と取り戻すことはできない。

被告東京都は、それでもなお補助54号線の建設に関して尽くすべき考慮を尽くしたというのであれば、上記①～③の観点から、議論を摩り替えることなく具体的にその適法性を明らかにするとともに、原告らの求釈明に正面から回答されたい。

以上