

平成18年（行ウ）第467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52名

被告 東京都、国

参加人 世田谷区

準備書面 3

平成19年4月23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

被告東京都の平成19年1月29日付け準備書面（1）に対する反論及び求釈明申立て

第1 「第2 補助54号線都市計画の現況及び本件各事業の認可の内容」について

1 被告東京都が補助54号線都市計画について平成15年1月31日付けで変更決定をしたこと、参加人世田谷区が平成18年7月31日付けで都市計画事業の認可申請をしたこと及び東京都知事が同年10月18日付けで都市計画事業の認可及び告示をしたことは認める。

2 ところで、被告東京都は、平成15年1月31日付け都市計画変更決定に至った経過について、① 補助54号線都市計画は「昭和21年に内閣総理大臣により戦災復興計画の一部として」決定されたこと、及び② 数回にわたる計画変更を経て、小田急電鉄小田原線の立体交差化に伴って計画の見直しが行われることになったことを主張しているが（準備書面(1)・3頁）、当初の都市計画決定及び「数回にわたる」変更決定の内容をいずれも明らかにしていない。もし、当初の都市計画決定又はその後の変更決定のいずれかに違法事由があれば、その上に積み重ねられた本件認可処分に違法性が承継される。したがって、本件認可処分の適法性を主張するのであれば、平成15年1月31日付け変更決定のみならず、当初の都市計画決定及びその後の変更決定の内容を特定した上で、それらがいず

れも手続的にも実体的にも適法であることを主張すべきである。

そこで、原告らは、被告東京都に対して下記のとおり釈明を求める（求釈明事項1）。

記

補助54号線都市計画に関し、平成15年1月31日付け変更決定に先立つ都市計画決定及び変更決定の全てについて、①各決定の内容、②各決定に至るまでの手続の履践経過及び③各決定の実体的適法性を基礎付ける事実（各決定に際して補助54号線の必要性がどのように捉えられ、決定に至る判断の過程において考慮すべき事項がどのように考慮されていたのか。）をそれぞれ主張された。

第2 「第3・1(1) 補助54号線都市計画変更の適法性・手続的要件」について

1 平成15年1月31日付け変更決定に際して、法21条2項によって準用される法17条1項（都市計画案の縦覧）、法17条2項（住民及び利害関係人の意見書提出）、法18条1項（関係市町村の意見聴取・都道府県都市計画審議会の議決）及び法20条（都市計画の告示など）が形式的に踏まれたことは認める。

しかしながら、上述した一連の手続は、都市計画法が所期する住民意見反映の要請を満たしたものではなかった。

2 都市計画は住民に対して広範な権利制限を課すものであるところ、住民に予め都市計画案の内容が周知され、住民の意見が最大限尊重されることによって初めて都市計画による私権制限が許容される（昭和43年の都市計画法改正に際して都市計画決定手続の民主化が改正の主要な柱とされた所以はこの点にあったと見るべきである。）。また、法3条2項は都市計画の策定に参加することを住民の責務としているが、都市計画案に関する情報が予め十分に提供されて初めて、都市計画の策定に参加することが可能になる。こうした見地から、法は、都市計画案の策定に際して、公聴会又は説明会の開催、説明書の配布などの方法による「住民の意見を反映させるために必要な措置」が講じられることを予定している（法16条1項）。

ところが、平成15年1月31日付け変更決定に先立って、住民の意見を反映させるための措置は何ら講じられておらず、住民に都市計画の策定に参加す

る実質的な機会が与えられないままに変更決定に至った。このことは、① 法 17条2項によって提出された意見書が補助26号線都市計画変更案に対するものと合わせて僅か22通であったとのことであり、そもそも住民に都市計画変更案の内容が周知されていなかったことが強く窺われること、さらに、② 提出された意見書はいずれも反対意見であったにも拘わらず、その後に住民の意見を踏まえて都市計画変更案が見直された形跡は全く無く、一連の手続が形式的に踏まれた目的が専ら「手続的要件を具備した外観を整えること」であったものと強く窺われることによって裏付けられる。

したがって、平成15年1月31日付け変更決定に至る一連の手続は、都市計画への住民意見反映を所期した法3条2項、法17条2項に違反している。

3 他方、被告東京都は、① 平成13年4月10日ないし12日の間に「小田急線の連続立体交差化・複々線化に係る都市計画変更の素案等とあわせて」住民説明会を開催し、さらに② 平成14年2月19日ないし21日の間、「小田急線の連続立体交差化・複々線化に係る環境影響評価書案の住民説明会の機会を捉え」補助54号線都市計画に係る変更案の内容を住民に説明したとしており、これら説明会によって都市計画変更案の内容が住民に周知されていたと主張するようである（準備書面(1)・6頁）。

しかしながら、上記①の説明会に関して参加人世田谷区から提出された丁12号証の2枚目を見ると、これは説明会の参加対象者に配布された案内文書と思われるところ、その表題には「都市計画素案説明会のお知らせ—都市高速鉄道第9号線—小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差化・複々線化及び関連道路等」としか記載されていない。そして、それ以降の記述のどこにも、「補助54号線都市計画に係る」変更案を説明するとは書かれていない。上記①の説明会があくまでも小田急線連続立体交差化・複々線化に係る都市計画の変更案に関する会合であったことは明らかである。

そこで、原告らは被告東京都に対して下記のとおり釈明を求める（求釈明事項2）。

記

(1) 上記①及び②の説明会において補助54号線都市計画に関する説明もしたというが、誰が、どのような説明をしたというのか。具体的に説明内容を明らかにされたい。

- (2) 仮に上記(1)の説明が行われたとして、補助54号線都市計画と小田急線連続立体交差化・複々線化に係る都市計画とでは、利害関係を有する住民は一致しないはずである。そうであるにも拘わらず、何ゆえ小田急線連続立体交差化・複々線化に係る都市計画の説明会において補助54号線都市計画に関する説明を行うこととしたのか、明らかにされたい。
- (3) 小田急線連続立体交差事業の「代々木上原駅～梅ヶ丘駅間」以外の他の事業区間について過去に行われた住民説明会においても関連道路に係る都市計画の説明が行われたのか。もし行われていないのであれば、何ゆえ「代々木上原駅～梅ヶ丘駅間」についてのみ関連道路に係る都市計画の説明を行ったのか、明らかにされたい。
- 4 なお、以上においては平成15年1月31日付け変更決定に先立つ手続に関する問題点のみを指摘したが、前述のとおり、本件認可処分が適法と認められるためには当初の都市計画決定及びその後の変更決定が全て手続的要件を充足していることを要するはずである。そこで、補助54号線都市計画に関する都市計画決定及び変更決定の全てについて手続の履践経過を明らかにするよう求める（前記求釈明事項1）。

第3 「第3・1(2) 補助54号線都市計画変更の適法性・実体的要件（法13条1項）」について

1 冒頭部分（9頁16行目ないし10頁）について

法2条及び法13条1項の規定する内容は認めるが、都市施設の規模及び配置などに関する判断が行政庁の広範な裁量に委ねられているとする点は争う。

なお、被告東京都が引用している最高裁第一小法廷平成18年11月2日判決に関しては、別途、準備書面をもって原告らの主張を論じる。

2 「ア 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」について

- (1) 丙5号証ないし丙8号証に被告東京都が引用した記載があることは認めるが、各計画への補助54号線都市計画の適合性については争う。
- (2) 被告東京都は、丙5号証（全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」）の93頁に「都市内の交通の円滑化を図るため、道路交通容量の拡大（中略）等も含め、質の高い路面電車等公共交通機関の走行空間の確保に資

する道路整備を推進する」とあるのを引用した（準備書面(1)・11頁）。

しかしながら、補助54号線都市計画は、このうち「質の高い路面電車等公共交通機関の走行空間の確保に資する道路整備を推進する」との記述とは無関係である。丙5号証の97頁には「環境への負荷の少ない交通体系等の形成」と表題が掲げられ、それを受けた98頁に「エネルギー効率に優れた質の高い路面電車、地下鉄、あるいはモノレールや新交通システム等の導入により、都市内交通での公共交通機関の利用の利便性を向上させる」とある。これを踏まえて被告東京都が引用した93頁を読めば、「質の高い路面電車等公共交通機関の走行空間の確保に資する道路整備」とは、「エネルギー効率に優れた質の高い路面電車、地下鉄、あるいはモノレールや新交通システム等の導入」を見据えた道路整備の推進を謳ったものであることが明らかである。しかるに、補助54号線都市計画は、路面電車などの導入を見据えたものではない。

また、被告東京都が引用した丙5号証93頁の「道路交通容量の拡大」との記述は、「都市内の交通の円滑化を図る」ことを目指した施策として掲げられたものであるが、新たな道路建設を無条件に是としたものと読むべきではない。丙5号証の97頁には、「環境への負荷の少ない交通体系等の形成（二酸化炭素の排出の削減等に向けた施策の推進）」との表題の下、「大気、騒音、振動等環境全般への負荷の少ない、各交通機関の特性が活かされた交通体系を形成する」とある。したがって、補助54号線都市計画が丙5号証に適合するためには、補助54号線の建設によって交通の円滑化が図られることに加えて、それが環境への負荷の少ない交通体系が形成されるべき要請にも適うことが必要とされるはずである。

しかるに、丙5号証への適合性に関する当て嵌めについて、被告東京都は僅かに「補助54号線都市計画の変更内容は、前記第2、1で述べたとおり、小田急線の連続立体交差化（地下化）に伴い、道路交通の円滑化を図り、健全な市街地の形成に寄与するものであるから」と主張しているだけである（準備書面(1)・11～12頁）。被告東京都が引用している「前記第2、1」の箇所にも「小田急電鉄小田原線の立体交差化に伴い、交通の円滑化を図り、健全な市街地の形成に寄与するよう、改めて従前の計画の見直しを行い」とあるだけである（準備書面(1)・3頁）。環境への負荷軽減に関する配慮の内容はおろか、「道路交通の円滑化」が具体的にどのように実現するのかさえ不明である。これで

は、道路の建設であれば無条件に丙5号証に適合すると主張しているに等しい。

そこで、原告らは被告東京都に対して下記のとおり釈明を求める（求釈明事項3）。

記

- ① 補助54号線の建設が具体的にどのように「都市内の交通の円滑化」に結び付くというのか（補助54号線が建設されない状態ではどのような交通問題が存在し、それが補助54号線の建設によってどのように解消されるというのか）。原告らは訴状12頁において補助54号線は都市の交通施設として機能しない旨を主張したところであり、これに対して具体的な反論をされたい。
- ② 補助54号線都市計画が丙5号証に適合しているというのであれば、「二酸化炭素の排出の削減等に向けた施策の推進」及び「大気、騒音、振動等環境全般への負荷の少ない交通体系の形成」の見地からはどのような考慮がなされたのかを含めて、適合性を具体的に論証されたい。
- (3) また、被告東京都は、丙6号証（第5次首都圏基本計画）の43頁に「都市内における渋滞を始めとする交通問題に対応し、円滑な交通を実現するため、バイパス、環状道路の整備等交通容量拡大施策（中略）等の推進」とあるのを引用した（準備書面(1)・11頁）。

しかしながら、補助54号線が建設されたところで都市の交通施設として機能しないことについては訴状12頁に述べたとおりであり、被告東京都はこれに対する具体的反論すらしていない。

また、丙6号証の10ないし11頁には、「環境と共生する首都圏の実現」との表題の下、「持続可能な発展に対する認識や自然環境に対するニーズが高まる中、二酸化炭素排出量の削減等の地球環境問題への取組、人々の活動と地域環境との調和及び健康で快適な都市環境の形成が重要な課題となっている」「このため（中略）環境負荷の少ない交通体系の形成、（中略）等を総合的に進めることにより、環境負荷を低減し、自然環境を回復し、個人の健康、快適性の向上を重視した持続可能な社会を実現する地域整備とそれにふさわしい生活様式の創造を図る」とある。

この点、新たな道路建設は、自然と地形の均衡を破り、自然環境及び景観を破壊し、さらには自動車からの二酸化炭素排出を通じて環境負荷を増大させ、

地球規模における不均衡現象を誘発するものであるから、「環境と共生する首都圏の実現」を目指す丙6号証と相容れないものと考えられる。

そこで、丙5号証について述べたのと同様、補助54号線都市計画が丙6号証に適合していると主張するのであれば、「環境と共生する首都圏の実現」の見地から、「二酸化炭素排出量の削減等の地球環境問題への取組」及び「環境負荷の少ない交通体系の形成」についてはどのような考慮がなされたというのか、具体的に論証するよう求める（前記求釈明事項3②）。

- (4) さらに、被告東京都は、丙7号証（首都圏整備計画）の16頁に「円滑な交通を確保するために、ほかの交通機関との連携及び結節機能強化（中略）等を積極的に推進する」とあるのを引用した（準備書面(1)・11頁）。

しかしながら、被告東京都が「(中略)」とした箇所には、「自動車利用の適正化や平準化を図る交通需要マネジメント施策」とある。被告東京都が省略したこの箇所を含めて上記引用部分を読めば、これは、「道路交通網とほかの交通機関との連携及び結節機能強化」と「自動車利用の適正化や平準化を図る交通需要マネジメント施策」によって、自動車利用に頼らない交通体系の構築を企図したものと解される。

そこで、原告らは被告東京都に対し、下記のとおり釈明を求める（求釈明事項4）。

記

補助54号線都市計画が丙7号証の上記引用部分に適合するというのであれば、補助54号線の建設によって、道路交通網と「ほかの交通機関」との連携及び結節機能がどのように強化されるというのか、具体的に論証されたい。

- (5) また、被告東京都は、丙8号証（東京都地域公害防止計画）の118頁に「交通流の円滑を図るため、環状六号線、環状八号線等の区部の環状道路及び調布保谷線等の多摩の南北道路等を中心に整備する」とあるのを引用した（準備書面(1)・12頁）。

しかしながら、「交通流の円滑を図るため」に補助54号線を建設すべき具体的な必要性は不明である。丙8号証の119頁に掲げられた「バイパス等の整備計画」にも、補助54号線は記載されていない。丙8号証は、「自動車交通に起因する大気汚染対策や道路交通騒音対策」に関する改善がはかばかしくない状況にあるとの認識の下（108頁）、「大量輸送システムとしての鉄道を公共

交通機関のネットワークの核として、整備拡大を図り、利便性の向上に努める」とも謳っており（117頁）、具体的必要性が明らかでない道路建設を是認するものでないことは明白である。

3 「イ（ア）補助54号線の必要性」について

- (1) 丙9号証（「東京の道路」＜23区都市計画道路見直しの素案＞）及び丁9号証（世田谷区都市整備方針）に被告東京都が摘示する内容の記述があることは認めるが、補助54号線の必要性に関する主張は争う。
- (2) 被告東京都は、都市計画道路の整備が進められるべき必要性として、① 都市計画道路の整備の遅れが慢性的な交通渋滞を引き起こすとともに移動の制約に伴う多大な時間的・経済的損失や産業の高コスト構造を招いていること、② 安全で安心して暮らすことができる都市として再生するために、延焼を遮断して応急活動に必要な緊急輸送ネットワークとして重要な役割を果たす都市計画道路の整備が不可欠であること、及び③ 都市計画道路の整備を通じて魅力的で質の高い都市空間の創出が求められていることの3つを挙げた（準備書面(1)・13頁）。

しかしながら、いずれも抽象的な一般論に終始するものに過ぎず、本件における補助54号線の必要性を基礎付ける根拠とはなり得ない。

まず、上記①及び上記②のうち緊急輸送ネットワークを整備すべきとする点について言えば、確かに都市部の中には慢性的な交通渋滞が引き起こされている地域もあるかもしれないが、補助54号線都市計画地域には、敢えて都市計画道路を建設すべき必要性はない。訴状36頁に詳しく述べたとおり、下北沢周辺地区は既に周囲に幹線道路網が整備されており、しかも下北沢駅の北約800メートルの地点を東西に走る井の頭通りは平成19年度に拡幅工事によって四車線となり、これによって地域の道路交通網（有事の際には緊急輸送ネットワークとして機能するものを含む。）は更に整うから、これ以上に道路を建設する必要はない。

また、上記②のうち「延焼の遮断」について言えば、都市計画道路の建設が本当に延焼の遮断に資するののかに関して、何の裏付けもなく甚だ疑問である。仮に都市計画道路の建設によって延焼遮断の効果が生じることがあったとしても、それは交通の現状及び見通しなどを勘案して都市計画道路が建設された場合の反射的な効果でしかなく、都市計画道路の本来の機能ではないから、延

焼遮断の効果を強調して道路建設の必要性を説くことは誤りというべきである。補助54号線を建設する必要があると主張しようとするのであれば、まずは、都市計画道路本来の機能（交通ネットワークの一部をなすことによって円滑な都市活動に資する機能）に関する具体的な必要性が明らかにされるべきである。

さらに、上記③に至っては、何ゆえ、きめ細やかな街路で構成された歴史ある街に幅26メートルもの都市計画道路を通すことが「魅力的で質の高い都市空間の創出」に結び付くというのか、全く不明である。参加人世田谷区は、丁4号証（世田谷区新都市整備方針）の52頁において、「景観小拠点の形成」の表題の下、「せたがや百景や、せたがや限界賞を受賞した地区、あるいは歴史的建造物、名木百選に選定された樹木など地域の景観に個性を生み出しているポイントを、『景観小拠点形成』地区と考えて周辺整備をあわせて進めることにより地域全体の景観向上に生かしていく」「これらの小拠点は地域にとって大切な資源といえるものでありその保全をはかるとともに、多くの人々の目にふれることができるような整備を進める」としている。そして、これに基づいて「せたがや百景」として「12. 若者と下北沢のまち」、「13. 下北沢北口の市場」、「14. 天狗まつりと真竜寺」及び「15. 下北沢の阿波おどり」が選定され、「限界賞」として「3-3. 北沢2丁目限界」が選定されている（甲37）。参加人世田谷区が「地域にとって大切な資源」と認めているこれらの環境を守ることこそ、被告東京都がいう「都民の価値観の多様化、精神的な豊かさへのニーズの高まり」に応えることになるはずである。貴重な環境資源を破壊して都市計画道路を通し、境界的街並みをコンクリートとアスファルトの街並みに変容させることが「魅力的で質の高い都市空間の創出」に繋がるとする被告東京都の主張は理解不能である。

- (3) また、被告東京都は、補助54号線の必要性を裏付けるものとして、丙9号証（「東京の道路」＜23区都市計画道路見直しの素案＞）の2頁に「地域環境保全のために」として示された都市計画道路の間隔に関する記述を引用した。

しかしながら、上記素案の内容が本当に「地域環境保全」に資するものか、何の実証的裏付けもなく甚だ疑問である。さらに言えば、補助54号線都市計画に関する被告東京都の主張は、上記素案の考え方に沿ってさえいない。

丙9号証の2頁には「地域の状況に応じて、居住環境区域を形成するように、

都市計画道路の配置を考えました」とある。被告東京都が引用している都市計画道路の間隔に関する箇所は、その後に「たとえば、」との書き出しに続けてなされている記述である。これらを全体として読めば、丙9号証は、「500～700m間隔」、「1,000～1,300m間隔」などの基準を絶対的なものとして示したわけではなく、あくまでも「地域の状況に応じて」「居住環境区域を囲むような」都市計画道路の配置がなされるべきとの考え方が基礎にされている。丙9号証の2頁の「図7」に付記されている「居住環境区域が成り立つためには、いわゆる表通りが、そのまわりに整備されなければなりません。いわば、幹線道路が『廊下』であるとするれば、居住環境区域は、都市の『部屋』であるといえます」との記述も、これを裏付けるものである。

したがって、丙9号証に示されている考え方によって補助54号線の必要性が裏付けられるというのであれば、補助54号線都市計画区域の具体的状況に鑑みて、①区域内に入り込んでいる通過交通がどのような状況にあり、②それによってどのように区域内の環境が脅かされており、③補助54号線の建設によってそれがどのように解消され、④補助54号線の建設後はどのような居住環境区域が形成されるというのかが明らかにされるべきはずである。しかしながら、これらの点について、被告東京都は何の具体的主張もしていない。

この点、補助54号線が計画区域としている下北沢周辺地域は、閑静な住宅街と歩行者に親しみやすい商業地とが融合し、歴史によって育まれてきた街並みや古くからの伝統を伝える神社仏閣が今も存在する貴重な地域であり（訴状4～12頁）、周辺に地域道路網が整備されているため新たな道路を必要としない（訴状36頁）。補助54号線は、道路を建設すべき具体的必要性が無いにも拘わらず、丙9号証の2頁において被告東京都が守られるべき環境と位置付けている「都市の部屋」の最中に巨大な道路を貫通させるものに他ならない。そうすると、補助54号線都市計画は、「地域の状況に応じて」「居住環境区域を囲むような」都市計画道路の配置を目指している丙9号証の考え方に反することがむしろ明らかである。

- (4) さらに、被告東京都は、「補助54号線は延焼遮断帯として重要な役割を担っている」と主張した上で丙11号証（防災都市づくり推進計画）を援用した（準備書面(1)・14～15頁）。

しかしながら、前述のとおり、補助54号線が延焼の遮断に資することの裏付けは何もないし、道路本来の機能ではない延焼遮断効果を強調して補助54号線を建設すべき必要性を説くのは明らかに誤りである。被告東京都が援用した丙11号証の17頁及び149頁にも、延焼を遮断させるために都市計画道路を新たに建設するなどとは記載されていない。

なお、実際のところ、そもそも下北沢駅周辺の北沢二丁目地域は他の地域に比べて防災面で劣っているわけではない。平成9年に「密集市街地における防災地区の整備の促進に関する法律」（密集市街地整備法）が制定され、同法2条1号にいう「密集市街地」のうち「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」がいわゆる「重点密集市街地」として把握されているが、北沢2丁目はこれに含まれていない（甲39）。また、参加人世田谷区が作成した「世田谷区地震防災マップ」においても、北沢2丁目地域は北沢3～5丁目や大原1丁目などよりも危険度が低いものとされている（甲40）。さらに、丁8号証（駅前広場構想案作成調査）の121頁にも「下北沢駅周辺の建物は一部を除いて、概ね不燃化が進んでいる」とある。

被告東京都は、あたかも下北沢駅周辺地域が防災面で劣っているかの如き前提で都市計画道路本来の機能ではない防災効果を強調しようとするようであるが、前提において何の実証的裏付けもなく誤りである。

- (5) また、被告東京都は、補助54号線都市計画の必要性を裏付けるものとして丁9号証（世田谷区都市整備方針）16頁の記述を摘示した（準備書面(1)・16頁）。

しかしながら、丁9号証は、16頁において下北沢駅周辺地区を「都市的にぎわいを楽しむ限界として育成する地区」と位置付け、30頁において下北沢駅周辺地区の整備方針について「歩行者主体の街として活況のある下北沢の街の機能（例えば小劇場や若者を対象とした商業機能）の維持」と記述し、さらに36頁においては以下のとおり下北沢駅周辺地区の交通体系整備方針を示している。

「拠点地区に位置づけている下北沢（中略）駅周辺地区では、楽しく安全に歩きまわることができる拠点づくりを目指して『拠点周辺歩行者ゾーン』と位置づけ、以下のような整備を進める。

- ・ゾーン内への車輛の乗入れを適切にコントロールする。

- ・待ち合わせや買物途中に一息入れられる辻広場を整備する。
- ・自転車の駐輪対策を徹底するとともに、電柱の統合、地中化や看板類の整理を進め、快適な歩道としていく。」

これら記述からすると、丁9号証を通じて下北沢駅周辺地区は「路地的界限性を有する歩行者優先の街」と位置付けられているから、その最中に補助54号線を通すことを正当化する根拠資料とはなり得ない。

4 「イ（イ）補助54号線の位置が適切であること」について

(1) 都市計画道路区域内における建築制限に関する都市計画法の定めは認め、その余の主張は争う。

(2) 被告東京都は、平成15年1月31日付け変更決定に際して「あえて補助54号線の位置を変更すべき特段の理由は見当たらなかった」ことをもって、「補助54号線の位置は適切である」と主張している（準備書面(1)・15～16頁）。

しかしながら、道路の形式が跨線から地表面に変更されれば、跨線形式であるがゆえに必要とされた部位が不要となり、跨線形式であることを前提とする構造と配置は再検討を要することとなり、道路建設に必要な土地面積や適切とされる道路配置が当然に変わるのが本来のはずである。平成15年1月31日付け変更決定後の補助54号線の位置が適切であるとするのならば、道路の形式が変更したにもかかわらず例外的に補助54号線の位置を変更する必要がなかったことを基礎付ける積極的な理由が必要とされるはずである。しかるに、被告東京都はその論証をせず、「変更すべき特段の理由は見当たらなかった」と主張するに止まっているのは、考慮すべき事項が考慮されていなかったことを示すものにほかならない。

なお、被告東京都は、「既存の計画区域内においてその目的を達成することができるか否かを検討することが最も合理的である」とした上で、平成15年1月31日付け変更決定に際して「既存の計画区域内において対応することが可能であることから、その位置を従前の計画と同じくすることとした」と主張している（準備書面(1)・16頁）。しかしながら、訴状42ないし43頁において論じたとおり、構造形式が跨線から地表面に変更されたことに伴い側道の設置が不要になった。それによって既存の計画区域内において道路の幅員を変更して適切な道路配置をすることが可能だったはずであるから、被告東京都の主張は的を射ていない。

さらに、平成15年1月31日付け変更決定後の補助54号線計画区域は小田急電鉄小田原線との交差部分において新たな計画区域を組み入れているから、補助54号線の位置の適切さを論じるに当たって被告東京都が従前の計画区域内において対応したかの如き前提で主張を展開している点は事実を反している。

5 「イ（ウ）補助54号線の区域及び構造（規模）が適切であること」について

(1) 被告東京都が摘示した各書証に概ね被告東京都が引用した内容の記述があることは認めるが、それらによって補助54号線の区域及び構造の適切さが基礎付けられるとする主張は争う。

(2) 被告東京都は、平成15年1月31日付変更決定に際して補助54号線の幅員が見直されなかったことを正当化する経緯を論じるに当たって、「参加人世田谷区と補助54号線の整備方針について意見交換を行った」と主張しているが（準備書面(1)・16頁）、丙12号証が作成された平成12年11月14日に意見交換会が行われたことが窺われるほかは、「意見交換」の内容が不明である。

そこで、原告らは被告東京都に対して下記のとおり釈明を求める（求釈明事項5）。

記

補助54号線の整備方針について被告東京都と参加人世田谷区の間で行われたという「意見交換」の時期及び具体的内容を明らかにされたい。

(3) 訴状42ないし43頁に述べたとおり、補助54号線の世田谷区北沢2丁目8番から北沢2丁目26番までの間の500メートルの幅員が22ないし26メートルとされたのは、小田急電鉄小田原線と立体交差する跨線橋部分に側道を設ける必要性に鑑みた措置であった。そして、平成15年1月31日付け変更決定により道路の構造形式が跨線から地表面に変更されて側道の設置が不要となった以上は、補助54号線計画区域から従来の側道部分を除外することができたはずである。

しかるに、被告東京都は、平成15年1月31日付け変更決定に際して幅員を見直さなかった理由について、「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し、広幅員歩道を整備するとともに、延焼遮断帯の機能を果たし、緑の軸の形成に資するよう整備する必要があると判断

した」と主張している（準備書面(1)・19頁）。

しかしながら、「歩行者主体の下北沢」という特性を重視するならばそもそも補助54号線の建設は不要のはずである。そして、被告東京都のその余の主張は具体的に意味するところが不明である。

そこで、原告らは被告東京都に対して下記のとおり釈明を求める（求釈明事項6）。

記

- ① 「緑の軸の形成」とは何を意味するのか。補助54号線都市計画の内容との関係において具体的に明らかにされたい。
 - ② 「延焼遮断帯の機能」に言及しているが、22ないし26メートルの幅員を維持した場合と15メートルに変更した場合で「延焼遮断帯の機能」にどのような違いが生じることが考慮されたというのか、具体的に明らかにされたい。
- (4) なお、被告東京都は、丙12号証及び丙14号証を摘示した上で、「豊かな街路樹」の必要性に言及している（準備書面(1)・16～19頁）。

この点、被告東京都が準備書面(1)の19頁に「緑の軸の形成に資するよう整備」と述べているのが街路樹を植えることを指しているのかは不明であり、上記求釈明事項6に対する回答を求めるが、仮にそうであるとした場合、補助54号線の幅員を見直さなかったことを正当化する根拠となるものではない。

丙12号証（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〕）は、下北沢駅周辺地区の緑被率の低さを指摘した上で、その対策について、27頁において「著しく緑化空間の少ない当該地区において、鉄道敷地は都市計画道路と共に重要な緑化候補地であり、鉄道敷地を利用した緑化空間を『緑の主軸』として、周辺地域にある公園・緑化施設と連携した広域的な緑のネットワークの形成を図ることが可能となる」と整理している。

この点、上記記述を一読すれば明らかのように、丙12号証が緑化推進の拠点と位置付けているのは鉄道敷地である。そして、「都市計画道路」をも緑化候補地としている箇所は、都市計画道路本来の機能に鑑みた必要最小限の幅員の道路について、その幅員の範囲内で可能な限りの緑化を進めるべきことを指摘しているのであって、緑化を進めるために敢えて広い幅員の道路を新たに建設することを要請していると読むべきではない。被告東京都が援用した丁10

号証（東北沢・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想）の3頁に「緑化や広幅員歩道の整備など歩行者主体の下北沢の街づくりに貢献できるような道路整備に努める」とある記述や、丙14号証（緑の東京計画）が幹線道路への植樹帯設置などを進めるとしている記述も同様である。

都市計画道路区域内に街路樹が植えられるとしても、①環境に及ぼす影響を考えた場合に、広幅員の道路が建設されることによる二酸化炭素排出量増加などの自動車公害発生のデメリットを上回るメリットが生じるとは到底考えられないし、②そもそも、街路樹が植えられるのはせいぜい数メートルに1本程度に過ぎず、都市計画道路区域を広く設定することが区域内の樹木を増加させるとも到底考えられない。そうすると、「緑化を進めるために敢えて広い幅員の道路を新たに建設する」なる考え方が成り立ち得ないことは明らかである。

- (5) ところで、原告らは、訴状43ないし45頁において、①道路として機能することがあり得ないはずの「サークル形状部」が維持されていること及び②小田急電鉄小田原線との交差形態が平面交差から立体交差に変更された後も漫然と曲線的な形状が維持されていることの違法性を指摘したが、被告東京都はこれに対して具体的な反論をしていない。

そこで、原告らは被告東京都に対して下記のとおり釈明を求める（求釈明事項7）。

記

補助54号線の構造が適切であると主張するのならば、広幅員が維持された点に関する主張を展開するのみならず、都市計画道路の機能に照らして「サークル形状部」及び曲線的な形状を維持したことを合理的とする理由を具体的に説明されたい。

第4 「第3・1(3)補助54号線都市計画変更の適法性・実体的要件（法6条の2第3項）」について

- 1 法6条の2第3項の規定内容は認めるが、補助54号線都市計画の丙15号証への適合性については争う。
- 2 丙15号証（市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針）は、幹線道路の整備方針について、11頁において「地域の特性に応じ公共交通との

役割分担を図りつつ、環境の保全にも十分配慮して住民の理解を得て、重点的、体系的に整備する」としている。その上で、このような整備方針に従って実施を予定している具体的な都市計画道路事業を12頁に列挙している。

しかるに、補助54号線都市計画は12頁に列挙されている都市計画道路事業の中には含まれていない（被告東京都は丙15号証に添付された図面に補助54号線が掲げられていることを指摘しているが、丙15号証のどこにも添付図面に従って幹線道路整備を進めるとは書かれていない。）。そして、訴状29頁以下に詳しく述べたとおり、補助54号線都市計画は、下北沢地域の特性、環境の保全及び住民の理解のいずれも一顧だにしていないから、丙15号証に即したものといえないことは明らかである。

なお、原告らは被告東京都に対し、補助54号線都市計画が法6条の2第3項に違反していないというのであれば下記のとおり書証を追加で提出するよう求める（求釈明事項8）。

記

補助54号線の「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」への適合性を検証するためには、被告東京都が丙15号証として抜粋を提出した「4. 交通体系の整備の方針」のみならず、「5. 自然的環境の保全及び公共空地系統の整備の方針」や「8. 公害防止又は環境の改善の方針」などへの適合も確認する必要がある。そこで、「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」の全体を書証として提出されたい。

第5 「第3・2 本件各事業の認可の適法性」について

1 「(1) 都市計画事業認可の適法要件」「(2) 申請手続が法令に違反しないこと」について

法59条ないし62条の規定内容及び本件認可処分に先立って各条所定の手続が踏まれたことは認めるが、本件認可処分の適法性は争う。

2 「(3) 事業の内容が都市計画に適合していること」について

(1) 被告東京都が摘示した法令及び東京高裁平成15年12月18日判決の存在は認めるが、事業内容の都市計画への適合性は争う。

(2) 法は、事業認可の要件の一つとして事業内容が都市計画に適合していることを掲げ（61条1号）、事業地を表示する図面を認可申請書の添付書類として

いる（60条3項1号）。このことからすると、認可申請に係る事業地の範囲が都市計画におけるそれと適合することを要求するのが法の趣旨であると考えられる。

この点、訴状47ないし48ページに述べたとおり、参加人世田谷区による認可申請に係る事業の内容と都市計画の内容とを比較すると、区画街路10号線の延長について4メートル（同線の総延長の約6.7%に相当する。）、「その他交通広場」の面積について100平方メートル（戸建住宅の一世帯ないし二世帯分に相当する。）もの齟齬がある。参加人世田谷区の認可申請は、都市計画における事業地よりも長い延長・広い面積でもって事業地の範囲を定めている。これは都市計画において権利制限対象とすることを予定していない区域に権利制限を及ぼすものであるから、事業の内容が都市計画と明らかに一致しておらず、都市計画に適合していない。

3 「(4) 事業施行期間が適切であること」について

被告東京都が摘示した東京高裁平成15年12月18日判決の存在は認め、事業施行期間に関する判断の経過は知らない。

4 「(5) 事業の施行に関して行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においては、これらの処分があったこと又はこれらの処分がなされることが確実であること」について

認める。

5 「(6) 事業単位の適切性」について

- (1) 補助54号線都市計画のうち本件認可処分の対象とされた部分のみで事業の効果が発揮されるとの主張を争う。
- (2) 都市施設である都市計画道路は、交通の現状及び将来の見通しを勘案して設計され、交通ネットワークの一部をなすことによって円滑な都市活動に資することが期待されるはずのものである。このような都市計画道路本来の機能を見捨てて恣意的な事業区間割に基づく事業認可申請がなされていることの問題点は、既に訴状46ないし47頁において指摘したとおりである。

被告東京都は、準備書面(1)を通じて、補助54号線を「東西方向の補助線街路として、主要幹線を補完するもの」と位置付け、交通の円滑化に資するものとしている。しかるに、補助54号線の建設によって実現されるという「交通の円滑化」の内容が具体的に明らかにされるべきことは前述のとおりであるが

(前記求積明事項3②)、更に、事業認可申請単位の適切さを主張するのであれば、「第1期工事区間」と称されている本件認可処分対象部分だけでも(つまり、補助54号線都市計画区域のうち世田谷区が「第2期工事区間」及び「第3期工事区間」と称している区域に係る道路建設が施工に至らなかった場合であっても)被告東京都が主張する「交通の円滑化」が実現することが明らかにされるべきである。

そこで、原告らは被告東京都に対して下記のとおり積明を求める(求積明事項9)。

記

補助54号線のうち本件認可処分の対象とされた部分だけが建設されることで、どのように「交通の円滑化」が実現されるというのか(現状では計画区域内にどのような交通問題が存在し、それが上記部分の建設によってどのように解消されるというのか。)。単に「東端が茶沢通りと接続するだけでなく、西端も一番街本通り及び鎌倉通りにつながる既存道路と接続すること」を指摘するだけではなく、上記部分が完成した後に実現すると想定されている交通流を具体的に明らかにして主張されたい。

以上