

平成 18 年（行ウ）第 467 号、平成 19 年（行ウ）第 224 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 7

平成 19 年 9 月 3 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

本件都市計画道路と下北沢駅周辺地区地区計画及び同地区内の用途地域の変更の  
一体性及び区画街路 10 号線の都市計画の重大な違法性について

### 第 1 はじめに

- 1 訴状で述べたとおり、本件都市計画道路補助 54 号線及び区画街路 10 号線は、  
本来道路としては必要のないものであり、道路建設の本当のねらいは、高層建  
築物の建設の誘導によって街を再開発することにある。

そして、高層建築物の建設を誘導するものが、下北沢駅周辺地区地区計画（以  
下、「本件地区計画」という）及び同地区の用途地域の変更（以下、「本件用途  
地域の変更」という）である。

特に、本件地区計画では、補助 54 号線または区画街路 10 号線に接する敷地  
については、敷地面積が 500 平方メートル以上であれば高さ 45 メートルまで、  
敷地面積が 2000 平方メートル以上ある場合には、高さ 60 メートルまでの高層

建築物を建て得ることになっている。

- 2 そこで、本準備書面では、本件地区計画及び本件用途地域の変更と本件都市計画道路との一体性及び同一一体性に関連する区画街路 10 号線の都市計画の重大な違法性について論じることとする。

## 第 2 本件地区計画及び本件用途地域の変更と本件道路計画との一体性

### 1 地理的（空間的）な一体性

- (1) 本件地区計画は、平成 18 年 12 月 7 日、世田谷区によって決定された。（甲 61）

本件地区計画は、本件道路計画の事業予定地を含む北沢 2 丁目地域及び同地域に接する周辺地域の一部（面積約 25.0 ヘクタール）を対象とするものである。（甲 61 の 1）

本件地区計画では、対象地区を「商業地区 A」「商業地区 B」「商業地区 C」「商業地区 D」「茶沢通り等沿道地区」「鎌倉通り沿道地区 A」「鎌倉通り沿道地区 B」「住商共存地区・協調地区 A」「住商共存地区・協調地区 B」の 9 つの地区に区分しているが、本件道路計画の第一期工区は、上記「商業地区 A」と一致する。（甲 1、甲 61 の 6・8 頁「計画図 1」）

- (2) また、本件地区計画と合わせて、東京都は、平成 18 年 12 月 7 日、本件地区計画の対象地区内の北沢 2 丁目及び代田 6 丁目内の一部の地区について、用途地域を変更した。（甲 62）

本件用途地域の変更では、商業地区 A のうち、変更前まで容積率が 300% であった地区の容積率が 500% に緩和され、高度地区による高さ制限が廃止されることにより（甲 62 の 4・①の地区）、商業地区 A 全体の容積率が 500% とされるなど、本件地区計画の変更は、本件地区計画と一体となって、同地区内の建築に関する規制を緩和するものである。

- (3) したがって、本件地区計画及び本件地区計画の変更は、その対象とする地

域において、本件道路計画と一体性を有している。

## 2 計画決定に至る経過（時間的な）一体性

- (1) 本件地区計画は、平成 18 年 10 月 18 日に、世田谷区都市計画審議会で強行採決の結果議決された。（甲 35 の 76～84 等）

強行採決に先立って、東京都は、同日、本件都市計画道路補助 54 号線及び区画街路 10 号線の事業認可処分を行った。

というのも、本件地区計画は、後述するように、本件都市計画道路補助 54 号線及び区画街路 10 号線の存在を不可欠の要件としており、本件都市計画道路の位置が、地区計画の内容を決する重大な要素となっているからである。

その後、世田谷区は、平成 18 年 12 月 7 日、本件地区計画を決定した。（甲 61）

- (2) 東京都は、上記世田谷区による決定の同日、本件用途地域の変更を決定した。（甲 62）
- (3) このように、本件都市計画道路は、本件地区計画の世田谷区都市計画審議会の議決と同じ日に事業認可されており、本件地区計画は、本件用途地域の変更と同じ日に決定されている。

したがって、本件地区計画及び本件地区計画の変更は、計画決定に至る経過においても、本件道路計画と一体性を有している。

## 3 内容における一体性

- (1) 本件地区計画は、道路幅員による容積率の制限並びに道路斜線及び北側斜線制限を緩和すること等により、本件地区計画対象地区内の建築規制を緩和し、地区計画決定前よりも、容積においても高さにおいても大きい建築物を建設することを誘導する街並み誘導型地区計画である。（甲 61 の 1）
- (2) また、本件用途地域の変更は、前述のとおり、容積率を緩和するとともに、

高度地区による高さ制限を廃止するものであり、本件地区計画と一体となつて、本件地区計画区域内の建築規制を緩和するものである。

- (3) そして、本件地区計画における道路幅員による容積率の制限の緩和は、本件都市計画道路の存在及び位置を前提としており、本件地区計画及び本件用途地域の変更は、その内容においても、本件都市計画道路と一体性を有している。

#### 4 まとめ

このように、本件地区計画及び本件用途地域の変更は、空間的にも、時間的にも、内容的にも、本件都市計画道路と一体のものなのである。

### 第2 地区計画における区画街路 10 号線に接する敷地の規定に関する違法性

#### 1 本件都市計画道路に接する敷地についての規制緩和

- (1) 本件地区計画及び本件用途地域の変更と本件都市計画道路との内容における一体性については、ほかにも多くの事項を挙げることができるが、本準備書面では、とりわけその中でも、本件地区計画及び本件用途地域の変更と本件都市計画道路との内容における一体性を象徴する事項を取り上げたい。
- (2) それは、本件地区計画において、本件都市計画道路に接する敷地については、特別に規制を緩和し、高さ 60 メートルもの高層建築物の建設を誘導することである。

すなわち、商業地区Aでは、補助 54 号線または区画街路 10 号線（当該都市計画道路に並行し当該都市計画道路と一体的な利用が図れる道路区域の部分を含む。）を前面道路とする敷地で、他の一定の条件を充たすものは、敷地面積が 2000 m<sup>2</sup>以上の場合には、高さ 60 メートルの建物を建てることができ、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上の場合には、高さ 45 メートルの建物を建てるのであり、（甲 61 の 6・6 頁、13 頁）

- (3) なお、この規定のなかの「当該都市計画道路に並行し当該都市計画道路と一体的な利用が図れる道路区域の部分」を含んで前面道路とするという点については、規定そのものの適法性にも重大な疑義があるが、それは追って主張するとして、本準備書面では、区画街路 10 号線に接する敷地の位置関係についてその違法性を論じることとする。

## 2 商業地区Aの範囲

- (1) 前述のとおり、高さ 60 メートルの建物を建築するには、まず、商業地区A内の敷地であることの要件を充たさなければならない。
- (2) そこで、あらためて商業地区Aの位置を見てみると、その地区が非常にいびつな形状をしていることがわかる（甲 61 の 6・8 頁）

すなわち、商業地区Aは、井の頭線以北の地区と以南の地区に分けることができるが、商業地区Aの井の頭線以北の東側の境界線を見ると、複雑に入り組んでおり、その線引きが、地理的な要素、商業地としての一体性とは別の観点から行われていることがわかる。

また、商業地区Aの井の頭線以南の地区も非常に形状がいびつである。商業地区Aの井の頭線以南の地区のほとんどの部分は、現在ダイエー「グルメシティ下北沢店」が入っているビルの敷地であり、要するに商業地区Aの井の頭線以南には、実質的にはダイエーの敷地しかないのである（甲 61 の 6・8 頁、甲 67）。つまり、商業地区Aの井の頭線以南の地区も、商業地区Aの他の部分と地域的な一体性は有しておらず、別の観点から線引きがされているのである。

- (3) したがって、商業地区Aの範囲は、地理的な要素、商業地としての一体性の要素以外の要素によって恣意的に決定された典型的な他事考慮である。

## 3 敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上または 2000 m<sup>2</sup>以上の土地の位置

- (1) 次に、本件地区計画では、高さ 60 メートルの建物を建築できるのは、敷地面積が 2000 m<sup>2</sup>以上の土地であり、高さ 45 メートルの建物を建築できるのは、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上の土地となっている。
- (2) そこで、現在の下北沢駅周辺地域に、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上ある土地がどの程度あるかを見てみると、甲 65 号証に示した 1～6 の敷地が、面積が 500 m<sup>2</sup>以上の敷地であり、7 及び 8 が、面積が 2000 m<sup>2</sup>以上の敷地である。(甲 65)  
このうち、3 (スーパー「オオゼキ下北沢店」のビル) の敷地、4 (前述ダイエー) の敷地、5 (スーパー「大丸ピーコック下北沢店」のビルが入っているビル) の敷地、8 (本多劇場が入っているビル) の敷地が、区画街路 10 号線周辺の敷地である。(甲 65、甲 67)
- (3) したがって、上記 3 (オオゼキ)、4 (ダイエー)、5 (大丸ピーコック) 及び 8 (本多劇場) の敷地が、区画街路 10 号線に接することになれば、同敷地において、他の条件を充たすことにより、高さ 45 メートルまたは 60 メートルの建物を建設できることになる。

#### 4 区画街路 10 号線の構造

- (1) では、上記各敷地は、区画街路 10 号線に接することになるのでしょうか。  
ここで、区画街路 10 号線の設計図 (構造図) を見てみよう (甲 59 の 2)。
- (2) 甲 59 の 2 の図を右下欄にある凡例を参照しながら見てみると次のことがわかる。なお、この図は、南側が上、北側が下になっている。  
まず、補助 54 号線から駅のほうに (甲 59 の 2 の図でいうと、左から右に) 伸びているのが、区画街路 10 号線の街路部分であり、「街路延長 64m、街路幅員 25m」との記載がある。  
そして、街路部分の右側 (西側) に交通広場があり、「交通広場面積 約 5400 m<sup>2</sup>」との記載がある。
- (3) この交通広場部分の構造をみると、交通広場の中心部に街路部分から伸び

る道路のロータリー（車道）があり、その周りに歩道があり、さらに歩道の周り（交通広場の南北の外縁部分）に「車道」がある。

- (4) しかしながら、交通広場の外縁部分の「車道」は、現在も道路（幅 3～4メートルの区道）であり、しかも甲 59 の 2 で示された外縁部分の「車道」部分だけではなくそこにつながる前後の道路と一体となって利用されているものである。（甲 63、甲 64）

また、交通広場の外縁部分の「車道」は、ロータリー部分の車道とは接続しておらず（したがって、区画街路 10 号線の街路部分を介して補助 54 号線にも接続しておらず）交通広場の一部としては機能しないものである。（甲 59 の 2）

- (5) すなわち、区画街路 10 号線の交通広場は、交通広場の一部としては機能しない現況区道の一部を含んでいるのである。

なお、交通広場の外縁部分の「車道」のうち、南側（甲 59 の 2 の図でいうと上側）の車道は、区画街路 10 号線計画の素案では、交通広場に含まれていなかった。（丁 11・「東京都都市計画道路世田谷区画街路第 10 号線」の計画図）

したがって、このことから、交通広場の外縁部分の「車道」は、本来、交通広場に含める必要のない部分だということがわかる。

## 5 区画街路 10 号線に接する土地

- (1) さて、もう一度、区画街路 10 号線の周辺の 500 m<sup>2</sup>以上及び 2000 m<sup>2</sup>以上の敷地を見てみよう。（甲 65）

これらの土地と区画街路 10 号線の構造の関係をみると、甲 65 の 3（オオゼキ）の敷地以外の敷地、すなわち、5（大丸ピーコック）の敷地及び 8（本多劇場）の敷地は、区画街路 10 号線の交通広場の外縁の「車道」にしか接していないことがわかる。（甲 59 の 2、甲 64、甲 65、甲 67）

そして、4（ダイエー）の敷地に至っては、区画街路 10 号線の交通広場の外縁の「車道」にさえ接していないことがわかる。（甲 59 の 2、甲 64、甲 65、甲 67）

- (2) 逆にいえば、仮に、区画街路 10 号線の交通広場に外縁の「車道」が含まれていなかったならば、5（大丸ピーコック）の敷地、8（本多劇場）の敷地は、現況の区道には接していても、区画街路 10 号線には接していないことになるのである。（甲 66）

前述のように、区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」は、交通広場と一体となって機能するものではなく、区画街路 10 号線建設後も前後につながる現況の区道と一体の道路として利用されるものである。だとすると、区画街路 10 号線の交通広場の範囲に、外縁部分の「車道」を含めることによって起こることは、周辺の敷地が、区画街路 10 号線に接する土地になるということだけである。

## 6 地区計画の区画街路 10 号線に接する敷地の規定

- (1) では、なぜ区画街路 10 号線の交通広場に、敷地が接するようにする必要があるのだろうか。

その理由を解く鍵は、前述の地区計画の区画街路 10 号線に接する敷地の規定にある。

- (2) 前述のように、本件地区計画において、商業地区 A では、補助 54 号線または区画街路 10 号線（当該都市計画道路に並行し当該都市計画道路と一体的な利用が図れる道路区域の部分を含む。）を前面道路とする敷地で、他の一定の条件を充たすものは、敷地面積が 2000 m<sup>2</sup>以上の場合には、高さ 60 メートルの建物を建てることができ、敷地面積が 500 m<sup>2</sup>以上の場合には、高さ 45 メートルの建物を建てることになっている。（甲 61 の 6・6 頁、13 頁）

(3) しかし、仮に、区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」が、交通広場に含まれないとすると、区画街路 10 号線に接する大規模な敷地はほとんどなくなり、土地の集約を進めない限り、現状では、高さ 60 メートルないし 45 メートルの建物を建てることはほとんどできない。

これに対して、区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」が、交通広場に含まれると、現状でも、区画街路 10 号線に接する大規模な敷地が発生し、直ちに、大規模な建築物の建設に着手することが可能になるのである。

(4) したがって、交通広場の外縁部分の「車道」は、下北沢駅周辺に大規模な開発を直ちに誘発するいわば起爆剤なのである。

(5) なお、甲 65 の 4 (ダイエー) の敷地は、区画街路 10 号線の交通広場の外縁の「車道」に接していないが、世田谷区は、同敷地においても、地区計画の要件を充たし、大規模な建築物の建設が可能であると考えているようである。

というのも、4 (ダイエー) の敷地は、区画街路 10 号線に接していないものの、同敷地が接している区道が、区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」に接しており、地区計画のいう「当該都市計画道路に並行し当該都市計画道路と一体的な利用が図れる道路区域」にあたりとされるからである。

(6) しかし、かかる解釈には重大な違法があるといわなければならない。

なぜなら、4 (ダイエー) の敷地については、まず、前述のように、本件地区計画の地区区分を定めるにあたって、同敷地を恣意的に商業地区 A とし、さらに、必要のない区画街路 10 号線の交通広場の外縁の区道を交通広場の範囲に含め、その上、地区計画に、区画街路 10 号線に接していなくても、接するとみなすなどという建築基準法の原則に反する規定をつくるという三重のトリックの末に、大規模開発を可能にしているからである。

## 7 区画街路 10 号線の都市計画の違法性

### (1) 都市計画の規模・位置の違法（法 13 条 1 項 11 号違反）

前述のように、区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」は、交通広場としては機能せず、現況の道路を計画上、区画街路 10 号線の範囲に含めただけに過ぎない。また、区画街路 10 号線建設後も従前どおり、機能的には区道として利用されるだけであるから、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案しているとはいえない。

したがって、区画街路 10 号線の都市計画は、適切な規模で必要な位置に配置されているとはいえず、都市計画法 13 条 1 項 11 号に反し、違法である。

### (2) 都市環境の破壊（法 13 条同項柱書き及び 11 号違反）

ア 区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」は、区画街路 10 号線建設後も従前どおり、機能的には区道として利用されるだけである。

つまり、甲 65 の 5（大丸ピーコック）の敷地、8（本多劇場）の敷地、4（ダイエー）の敷地が実際に接する道路の機能には何ら変化がない。ということは、上記敷地において建築規制を緩和することは、なんら緩和すべき要因がないにもかかわらず、単純に規制だけを緩和していることになる。

イ 建築基準法は、前面道路幅員によって容積率を制限しているが（建築基準法 52 条 2 項）、これは建築物を建設する場合には、それに伴い人、物等の動きが起こり、これらの人、物等の動きは道路を介して行われるものであるから、生活環境、安全性等を考慮し、前面道路の幅員が十分でない場合には、容積率を制限しようとするものである。

すなわち、大規模な建築物を建設する場合には、それに見合う都市施設が整備されていることが必要なのである。

ウ そして、建築物の規模に見合う都市施設は、同施設が、当該建築物のために機能するものでなければならないことは当然である。

ところが、区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」は、要するに現況の区道のままなのであるから、本件地区計画によって建設が誘導される建築物に見合う都市施設とはいえない。

エ 実際、本件地区計画では、商業地区 A 内の建築物の道路に面する部分には、共同住宅、駐車場をつくってはならないことになっているが、1 階部分でも道路に面しない部分については、共同住宅、駐車場等をつくるのが可能となっており、その他の階については規制がない。(甲 61 の 6・4 頁、11 頁)

下北沢が、渋谷、新宿からのアクセスがよいという立地からすれば、大規模な建築物が建てられた場合には、低層階は店舗またはオフィス、それ以外の階はマンションになることが容易に想定される。

そして、それに合わせて店舗等のための物の搬入・搬出が新たに発生するほか、入居者等のために駐車場等の設備が整備され、人と物とが自動車によって大きく動くようになるのである。

オ ところが、大規模建築物の建設が可能な敷地が接している道路は、現在の 3~4 メートル程度の区道のままだというのである。

これでは、大規模な建築物が誘発する人と物の動きを十分に吸収することができず、大規模建築物の周りの細街路は自動車の渋滞によってパニックに陥るであろう。そして、同地区の生活環境が劣悪なものになることは目に見えているのである。

なお、かかる事態を発生させないために、建築基準法が前面道路幅員によって、容積率を制限していることは前述のとおりである。

カ したがって、区画街路 10 号線の都市計画は、「良好な都市環境」を著しく破壊することは明らかであるから、公害防止計画との適合、自然的環境保全等、都市環境を最重点としている都市計画法 13 条 1 項柱書き及び 11 号に著しく反する違法なものである。

(3) 地区計画を前提とした道路計画（裁量逸脱・判断過程の違法）

ア 区画街路 10 号線の交通広場の外縁部分の「車道」は、地区計画における区画街路 10 号線に接する敷地の建築規制を緩和するために都市計画の範囲に含めることとなったものである。

当然のことながら、区画街路 10 号線の都市計画決定がなされた平成 15 年 1 月 31 日には、地区計画は決定されておらず、地区計画の案さえ住民には示されていなかった。

イ ところが、区画街路 10 号線の範囲が地区計画の規定を前提に決められたということは、平成 15 年 1 月 31 日の段階で、行政側は、地区計画の内容についても、既に決めていたということである。

住民に案が示される前から地区計画の内容が決定されていたことが、重大な違法事由であることはいうまでもない。

ウ そして、区画街路 10 号線の都市計画は、かかる未だ存在していないはずの違法な地区計画を前提に決定されたものであり、本来考慮に容れるべきでない事項を考慮に容れている他事考慮そのものというべきものであり、裁量の範囲を大きく逸脱しており、その判断過程に重大な違法がある。

(4) 車線の違法

ア ところで、区画街路 10 号線は、計画上 2 車線の道路とされている。

イ ところが、区画街路 10 号線には、街路部分の 2 車線の車道と交通広場の外縁部分の車道があり、外縁部分の車道は、文字通り「車道」であり、現在も自動車が通行する道路である。

そうすると、区画街路 10 号線の道路の車線の数は 2 ではないことになる。

ウ 都市計画法 11 条 2 項は、都市施設については、都市施設の種類、名称、位置及び区域その他政令で定める事項を都市計画に定めるものとするとして規定し、同法施行令 6 条は「車線」を都市計画に定めるとしている。

区画街路 10 号線の車線は 2 ではないのであるから、計画書の内容は法令で定める事項を定めていないことになる。

エ したがって、区画街路 10 号線の都市計画は、都市計画法 11 条 2 項に反し違法である。

(5) まとめ

このように、区画街路 10 号線には、本件地区計画及び本件用途地域の変更との関係において、重大な違法がある。

第 3 本件地区計画及び本件用途地域の変更に関連する補助 54 号線及び区画街路 10 号線のその他の違法事由

なお、前述のように、本件地区計画及び本件用途地域の変更と本件都市計画道路とは一体性を有しているので、本件地区計画または本件用途地域の変更が違法であれば、本件都市計画道路も違法となる関係にあるが、本準備書面で論じた違法性以外の違法事由については、追って主張する。

以上