

# 訴 状

平成27年7月16日

東京地方裁判所 民事部 御 中

原告ら訴訟代理人 弁護士 齋 藤 驍

〒155-0031 東京都世田谷区北沢1-45-38

原 告 原 田 学

ほか49名（別紙原告目録のとおり）

(送達場所)

〒102-0093 東京都千代田区平河町1丁目8番2号

山京半蔵門パレス302

齋藤驍法律事務所

電 話 03-3237-0888

F A X 03-3237-0890

原告ら訴訟代理人 弁護士 齋 藤 驍

ほか14名（別紙代理人目録のとおり）

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1

被 告 東京都（処分行政庁 東京都知事）

上記代表者知事 舛 添 要 一

〒100-8977 東京都千代田区霞が関1-1-1

被 告 国（処分行政庁 関東地方整備局長）

上記代表者法務大臣 上 川 陽 子

下北沢都市計画道路事業等事業計画変更認可処分取消等請求事件

訴訟物の価額 金1億6000万円（算定不能160万円×2×50名）

貼用印紙額 金50万円

## 第1 請求の趣旨

### 1（主位的請求）

処分行政庁東京都知事が平成27年3月17日付け東京都告示第419号によりなした都市計画法第63条1項の規定に基づく東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線及び区画街路世田谷区画街路第10号線の事業計画変更認可を取消す。

### 2（予備的請求）

処分行政庁東京都知事が平成27年3月17日付け東京都告示第419号によりなした都市計画法第63条1項の規定に基づく東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線及び区画街路世田谷区画街路第10号線の事業計画変更認可は無効であることを確認する。

3 処分行政庁関東地方整備局長が平成25年3月6日付けで認可し、同年3月25日付け関東地方整備局告示第120号により告示した都市計画法第63条1項の規定に基づく東京都市計画都市高速鉄道事業第9号線の事業計画変更認可処分は無効であることを確認する。

4 訴訟費用は被告らの負担とする。

との判決を求める。

## 第2 請求の原因

### 1 はじめに

原告らは、東京地方裁判所民事第2部に係属する平成18年（行ウ）第467号外下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件において、関東地方整備局

長が平成16年3月23日に行った東京都市計画都市高速鉄道事業第9号線の認可処分および東京都知事が平成18年10月18日に行った東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線及び区画街路世田谷区画街路第10号線の事業認可処分ほかについて係争中であるが、関東地方整備局長が平成25年3月25日付け関東地方整備局告示第120号により上記事業の施行期間を5年間延伸する事業計画変更認可がなされ、また平成27年3月17日付け東京都告示第419号により道路事業の施行期間を7年間延伸する事業計画変更認可がなされたので、その取り消し等を求めて提訴するものである。

## 2 東京都知事による事業計画変更認可処分

世田谷区は、平成27年1月19日、東京都知事に対して、東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線及び区画街路世田谷区画街路第10号線の事業計画変更認可申請をした。

これに対し、東京都知事は、都市計画法63条第1項の規定に基づき、平成27年3月17日付け東京都告示第419号により、下記内容の東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線及び区画街路世田谷区画街路第10号線の事業計画変更認可処分（甲1、甲2）をした。（以下、この道路に係る計画変更認可処分を「本件道路事業変更認可」という。）

### 記

事業施行期間	平成18年10月18日から平成34年3月31日まで (当初：平成27年3月31日まで 7年間延伸)
事業地	世田谷区北沢二丁目地内（変更なし）
総事業費	約198億円（当初：約138億円）

## 3 関東地方整備局長による事業計画変更認可処分

東京都は、平成24年12月27日、関東地方整備局長に対して、東京都市計画都市高速鉄道事業第9号線の事業計画変更認可申請をした。

これに対し、関東地方整備局長は、都市計画法63条第1項の規定に基づき、

平成25年3月6日に変更の認可をし、同年3月25日付け関東地方整備局告示第120号により、概要下記の内容の東京都市計画都市高速鉄道第9号線の事業計画変更認可処分を告示した（甲3。以下、この鉄道に係る計画変更認可処分を「本件鉄道事業変更認可」という。）

#### 記

事業施行期間	平成16年3月23日から平成31年3月31日まで (当初：平成26年3月31日まで 5年間延伸)
事業地	(1) 収用の部分 変更なし (2) 使用の部分 なし
設計の概要	起点 東京都世田谷区代田三丁目 終点 東京都渋谷区上原三丁目 延長 2,046m

#### 4 原告適格

##### (1) 原告適格の一般論（最高裁平成17年12月7日大法廷判決）

「行政事件訴訟法9条は、取消訴訟の原告適格について規定するが、同条1項にいう当該処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者をいうのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。

そして、処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有

無を判断するに当たっては、当該処分根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮し、この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌し、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案すべきものである（同条2項参照）。とされている（小田急線連続立体交差事業認可処分取消、事業認可処分取消請求事件・最高裁平成17年12月7日大法廷判決）。

(2) 本件原告らの原告適格

ア 上記最高裁平成17年大法廷判決事案と本件の共通性より

上記最高裁平成17年大法廷判決の事案は、都市計画法に基づく小田急線の連続立体交差事業（以下「連続立体」という。）にかかるものであって、道路と鉄道、都市再開発を三位一体とする総合事業である。

これに対し、本件も、小田急線の下北沢地区における上記総合事業、すなわち連続立体の一環として行われているものであって、この点において共通である。

よって、上記最高裁平成17年大法廷判決が、都市計画法、公害対策基本法、環境基本法、東京都環境影響評価条例等を検討し、「都市計画事業の認可に関する都市計画法の規定は、事業に伴う騒音、振動等によって、事業地の周辺地域に居住する住民に健康又は生活環境の被害が発生することを防止し、もって健康で文化的な都市生活を確保し、良好な生活環境を保全することも、その趣旨及び目的とするものと解される。」とした上で、道路事業と一体の鉄道事業について、一定の地域に居住する者について、同事業が実施されることにより騒音、振動等による健康又は生活環境に係

る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者に当たると判断し、原告適格を認めた論理は、本件原告らにもそのまま当てはまる。

#### イ 本件被害の特徴からみた原告適格

本件道路事業変更認可及び本件鉄道事業変更認可の根拠法である都市計画法は、その2条で、「都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。」と規定するところ、同条にいう「健康で文化的な都市生活」をするべき者は、何よりも都市に居住する住民であることはいうまでもなく、当然のことながら「健康で文化的な都市生活」ができることは、住民の利益である。

また、都市計画法の関連法規である公害対策基本法は、国民の健康で文化的な生活の確保を目的として掲げているが（1条）、同法9条（環境基準）は、環境被害として、人の「健康」と共に「生活環境」を列記し、さらに、同法2条2項において、「生活環境」には、人の生活に密接な関係のある「財産」及び「動植物の生育環境」が含まれると定義している（環境基本法の施行に伴い、公害対策基本法は廃止されたが、環境基本法も同様に定義している（同法2条3項））。

このように都市計画法及びその関連法は「健康で文化的な都市生活」、「生活環境」を個々人の個別的利益として保護しているところ、本件道路事業変更認可及び本件鉄道事業変更認可は、下北沢地区の住宅街及び商業地を貫き、「シモキタ」の愛称で全国に知られる次に例示する重層的な下北沢の文化、生活環境を破壊するものであって、かかる被害を直接的に被る原告らに本件請求の趣旨記載の処分すべてにつき、取消訴訟の原告適格が認められることは当然である。

##### ① 路地的界隈性

下北沢には、路地的界限性の中に多様性に富んだ店舗が連なり、歩行者優先の街として歩行者に親しまれる空間を形成してきた。

昭和30年代に現在の道路網がほぼ完成した頃から下北沢の道路は「徒歩都市時代」の「自然態」の道路であり、歩行者優先の街づくりが自然発生的かつ継続的に行われてきた。現在でも下北沢の街は「ゆっくり歩くこと」を楽しむ人々で賑わっており、街路沿いには歩行者が立ち寄る個性豊かな店が連なり、路地的界限性が育まれている。また、元来は住宅地であった場所が戦後の緩やかな開発を経て徐々に商店街に転換したため、近隣とのコミュニティに必要とされる距離感が維持されたまま、人間的な関係が形成しやすい商業地域として発展してきた。

## ② 音楽等文化の発信源

こうした街の魅力に惹かれて集ってきた人々が担い手となり、下北沢は、音楽や演劇などの新しい文化の発信源となってきた。

下北沢は、萩原朔太郎や坂口安吾、森茉莉らを初めとする文士が居住し交流するところであった。その後、1970年代以降には数々のライブハウスが建設され、全国各地から音楽家たちが移り住んできたことで、下北沢に音楽文化が根付いた。以後、下北沢は我が国の音楽を発展させる大きな推力のひとつとなってきた。また、1982年に街の中心部に完成した本多劇場を初めとする中小の劇場群は、今日も下北沢を「演劇の街」として全国に知らしめている。

## 5 違法性

### (1) 変更認可基準

本件道路事業変更認可および本件鉄道事業変更認可の根拠規定である都市計画法63条は、その2項で同法61条を準用し、変更認可の基準としているところ、同法61条1号は「事業の内容が都市計画に適合し、かつ、

事業施行期間が適切であること」を具体的な認可の基準として掲げている。

しかしながら、本件道路事業変更認可および本件鉄道事業変更認可は、以下のとおり本件道路事業および本件鉄道事業の前提となる都市計画決定が無効であるほか、本件道路事業および本件鉄道事業について都市計画との適合性や事業施行期間の適切性を判断できるだけの基礎的事実を欠くためにいずれもこの認可基準を満たしておらず、さらにはいずれも考慮すべき事項を考慮していない点等において裁量権行使の著しい逸脱・濫用があつて、違法であることは明白である。

よつて、本件道路事業変更認可は取消はもとより無効のものであり、本件鉄道事業変更認可は無効なものである。

(2) 適合性検討対象である都市計画の形式的不存在（内閣認可の欠如）

本件道路事業の内容について適合性が検討されるべき都市計画は、昭和21年（1946年）決定及びその後平成15年1月の計画変更決定（東京都告示第85号）を経た都市計画のすべてである。そして、これらの計画変更決定が最初の昭和21年都市計画決定が有効に成立していることを当然の前提としていることは明らかである。

また、本件鉄道事業の内容について適合性が検討されるべき都市計画は昭和39年（1964年）及びその後平成15年1月の都市計画変更決定（東京都告示第84号）に至るまでの都市計画決定すべてであり、これらの計画変更決定が最初の昭和39年都市計画決定が有効に成立していることを当然の前提としていることも明らかである。

しかしながら、御庁民事第2部に係属する平成18年（行ウ）第467号外下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件において重大な争点となつているとおり、上記昭和21年都市計画決定および昭和39年都市計画決定は、旧都市計画法第3条における内閣の認可の要件を欠くという重大かつ明白な瑕疵があり、違法、無効であることはいうまでもない。



とすれば、上記2つの都市計画決定が有効に成立していることを前提とするその後の道路および鉄道の各計画変更決定も無効というほかはないのである。

よって、本件道路事業および本件鉄道事業のいずれも、適合性を検討する対象・基準となる平成15年1月の2つの計画変更決定による都市計画そのものが形式的に不存在であるため、そもそも適合性を検討する対象が存在しないし、認可基準を満たさず、違法である。

(3) 具体的上部利用計画を欠く都市計画決定の重大かつ明白な瑕疵（無効）

ア 都市計画に対する法的統制

都市計画は、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するため（法2条）、土地利用の方法や公共施設の整備について法的ルールを定めるものである。

このような都市計画については、計画策定権者に広範囲な裁量が認められると言われることがあるが、都市計画法及び関連する我が国の法秩序をみれば、そのような裁量は合憲かつ適法な、厳しい規準により規制されていることは明らかである。

具体的には、都市計画法は、計画策定権者が遵守すべき次の①及び②のシステムで裁量を統制し、計画裁量の権限が適正に行使されるようにしている。

① 民主的手続統制規範

住民や利害関係者の意見を聞く機会を設けることや、利害調整のための審議会手続きをとること。

② 合理的内容統制規範

都市計画基準が定められ（法13条）、計画間の整合性の確保、計画策定に当たっての配慮事項、用途地域・都市施設等の策定義務、計画策定にあたっての目標等が定められ、複雑多様な利益衡量が合理的

に行われるよう統制している。

当然、このような統制システムから外れて策定・決定された計画は、裁量権を逸脱濫用したものとして、違法となる。

イ 平成15年1月の2つの都市計画決定は都市計画法の法的統制を逸脱して違法

平成15年1月31日、小田急小田原線の下北沢地区の地下化（都市計画変更決定、東京都告示84号）に伴い、同日、補助第54号線及び区画街路第10号線について都市計画決定（補助第54号線については変更決定、区画街路第10号線については新規決定、東京都告示85号）された。内容は、鉄道が地下式になり事業地の区間、範囲に変更があったこと、道路等が造られる全体としての範囲（位置、延長、幅員等）や車線の数等を示すに過ぎない。

しかしながら、都市計画法は、都市施設として、道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設や公園、緑地、広場、墓園その他の公共施設等を挙げ（法11条1項）、これら都市施設の整備に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために必要なものを、一体的かつ総合的に都市計画で定めるべきこととし、都市施設は土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好かつ文化的な都市環境を保持するように定めることとしている。また、都市計画の策定にあたっては、当該都市における自然的環境の整備又は保全に配慮しなければならないとされる（法13条）。

しかしながら、平成15年1月の道路および鉄道に係る2つの都市計画決定の内容は上記のとおりで、道路、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設、公園、緑地、広場等が、どの程度の規模で、どの位置に具体的に配置されるか全く不明で、円滑な都市活動の確保や良好な都市環境の保

持が図られるか、自然的環境の整備又は保全に配慮がなされているかも全く明らかでない。

この点において、平成15年1月の2つの都市計画決定は、いずれも都市計画に定めるべき事項を定めておらず、当然、その前提である良好な都市環境の保持や自然的環境の整備等の考慮すべき事項も考慮していないというほかはないのであって、都市計画法による合理的内容統制規範を著しく逸脱しており、その重大な違法性は到底看過出来ない。

しかも、平成15年1月の2つの都市計画決定に至る過程において住民・利害関係人の意見書提出、都市計画審議会の審議を経ている、上記のとおり都市計画で定めるべき事項さえ定められないままの計画案を前提としてなされた住民・利害関係人から意見書提出、これを前提としてなされた都市計画審議会の審議は、重要な事実の基礎を欠いたままに行われた手続きに過ぎず、正当性を明らかに欠いている点において、都市計画法による民主的手続統制規範をも著しく逸脱しているというべきである。

このように、本件道路事業認可および本件鉄道事業認可の基本であり、不可欠の前提となる2つの都市計画決定そのものに違法がある以上、本件道路事業変更認可および本件鉄道事業変更認可は到底適法なものにはなり得ない。

ウ 連続立体交差事業の本体を踏まえた立体的範囲の都市計画決定の欠如

(ア) 本件道路事業および本件鉄道事業は連続立体交差事業による立体的複合的都市施設整備

都市計画法11条1項によれば、道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナル、公園、緑地等はそれぞれ別々の都市施設のように思える。

しかしながら、連続立体は、市街地における道路と平面交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化を行

い、多数の踏切の除去や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業であり、その事業効果としては、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、連続立体にあわせて道路事業（都市計画道路、駅前広場）等を実施することでまちづくりが推進されたり、新たに生み出される高架下等の空間を周辺の土地利用計画にあわせて自転車等駐輪場や公園等の多目的な形で利用できる効果があり、事業費用については鉄道事業者が一部負担するものの、都市計画事業者（都市側、政府および地方自治体）においてその大半を負担するものであることからだけでも明らかなことであるが（連続立体は、道路新設を軸として鉄道を組み込みつつ、都市再開発を推進する我が国の都市における総合的、全体的そして最大の都市施設をつくる事業なのである。駅前広場、高架下等はまさにこの施設の結節点というべきものである。

そして、都市計画法 11 条 3 項及び同法施行令 6 条の 2 が、道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設、公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地等の都市施設については、適正かつ合理的な土地利用を図るため必要があるときは、当該都市施設の区域の地下又は空間について、当該都市施設を整備する立体的な範囲を都市計画に定めることができるとし、かつ、同法 13 条 1 項柱書きが都市施設の整備等に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならないとしていることからすれば、上記のとおり道路、鉄道、駅前広場、高架下等利用を包括した立体的な複合的都市施設を形作る連続立体である小田急小田原線下北沢地区については、鉄道の地下化が決定した平成 15 年 1 月の連続立体に係る都市計画決定（東京都告示 84 号、同告示 85 号）において、鉄道の地下構造等のほか、地表部の具体的

な空地利用についても、一体的かつ総合的に定められなければならない  
なかったのである。

しかも、そのような地表部の具体的な空地利用としての都市施設に  
ついて、同法第13条の都市計画基準（都市計画を自然的環境の整備  
又は保全に配慮して定め、都市施設は適切な規模で必要な位置に配置  
して円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するように定める  
等）により合理性が担保されるとともに、意見書の提出や都市計画審  
議会の審議によって民主的手続き統制が図られなければならない。こ  
のようにして、初めて連続立体という最大の巨大都市施設に対する都  
市計画法の規制が同法の目的（第1条）、理念（第2条）に適うよう  
になるのである。

(イ) 「連続立体交差事業の手引き」の指摘

このような地表部の具体的な空地利用のあり方については、「都市  
計画決定および都市計画事業認可による地元住民に対する説明会等に  
おいて、高架下利用の関心が強く、公共利用の声が大きい。高架下利  
用の方法によっては、地元住民の協力が得られず、事業の実施に重大  
な支障をきたすことが考えられる。また、都市計画事業として都市  
側が行う事業である以上、高架下の利用は、地域の開発、地区の計画  
等と関連して考える必要がある。基本的には、都市計画決定をする  
ときに、高架下利用の基本計画を定めておくべき」（「連続立体交差事  
業の手引き」1992年11月版58頁）と行政策定の資料によっても  
指摘されているところでもある。いうまでもないが、連続立体におけ  
る土地利用が法的に問題となるのは、鉄道が高架式であれば「高架下  
利用」ということになり、地下式であれば「上部（跡地）利用」とい  
うことになる。本件においては、区画街路10号線、補助54号線の  
事業認可部分（通称「座布団部分」）及びその余の通称「跡地部分」

である。

- (ウ) したがって、前記小田急小田原線下北沢地区の鉄道の地下化が決定したにもかかわらず、前記区画街路10号線等地表部の立体的な空地利用（上部利用）について具体的な都市施設の整備について何ら定めていない平成15年1月の2つの都市計画決定は必須のところ欠落しており、本来建運協定を含む法秩序が予定している連続立体都市計画とは到底いえず、違法無効なものというほかはない。

当然、都市計画決定後に、法律上の根拠も、裁量統制も受けずに、事業者や行政の都合により一方的に事業認可申請の内容に盛り込まれた都市施設の整備内容が連続立体の都市計画決定の内容となることはないし、都市計画決定に定めのない都市施設の整備を新たに立案しても連続立体の「都市計画に適合」することはない。まさに砂上の楼閣というべきものである。下北沢連続立体のまさに上部利用施設というべき本件区画街路10号線、補助54号線等はいずれもかかる存在であることを充分認識しなければならないのである。都市計画法61条の「事業の内容が都市計画に適合し」と定める都市計画とは、本件において何よりも下北沢の連続立体に係る都市計画であることを、念のため付言する。

- エ 小田急最高裁判決（都市計画決定の司法審査対象性、及び、上部利用計画が都市計画決定事項であること）

都市計画決定の司法審査について、最高裁判所第一小法廷平成18年11月2日小田急判決は、「都市計画法（平成4年法律第82号による改正前のもの。以下同じ。）は、都市計画事業認可の基準の一つとして、事業の内容が都市計画に適合することを掲げているから（61条）、都市計画事業認可が適法であるためには、その前提となる都市計画が適法であることが必要である。」と述べ、都市計画自体が適法性審査の対象であること

を認める。

その上で、同最高裁判決は、都市計画決定の具体的な適法性審査手法につき、「都市計画法は、都市計画について、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと等の基本理念の下で（2条）、都市施設の整備に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを一体的かつ総合的に定めなければならない、当該都市について公害防止計画が定められているときは当該公害防止計画に適合したものでなければならないとし（13条1項柱書き）、都市施設について、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めることとしているところ（同項5号）、このような基準に従って都市施設の規模、配置等に関する事項を定めるに当たっては、当該都市施設に関する諸般の事情を総合的に考慮した上で、政策的、技術的な見地から判断することが不可欠であるといわざるを得ない。そうすると、このような判断は、これを決定する行政庁の広範な裁量にゆだねられているというべきであって、裁判所が都市施設に関する都市計画の決定又は変更の内容の適否を審査するに当たっては、当該決定又は変更が裁量権の行使としてされたことを前提として、その基礎とされた重要な事実に誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合、又は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと、判断の過程において考慮すべき事情を考慮しないこと等によりその内容が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合に限り、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるとすべきものと解するのが相当である。」と述べている。

このような最高裁判決からしても、下北沢地区の鉄道の地下化による上部利用計画は、都市計画決定において、「都市施設の整備に関する事項で

当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために必要なもの」として「一体的かつ総合的に定め」られなければならない、その際には、「土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めること」が必要とされていることは明らかである。

それにもかかわらず、いずれの都市計画決定においても上部利用計画が欠落したことは、都市計画決定の「基礎とされた重要な事実」に誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこと」となっていることは勿論、同欠落の結果、「判断の過程において考慮すべき事情」である上部利用計画が一切考慮されない事態を招いているのであり、その瑕疵の重大性・明白性は明らかである。

#### (4) 都市計画決定手続きを逸脱した上部利用計画の策定

以上のとおり、本件道路事業および鉄道事業の前提となる都市計画決定に上部利用計画が欠落していることは、都市計画決定の重大かつ明白な瑕疵である。

ところが、行政は、この重大かつ明白な瑕疵を治癒することもなく、それどころか、都市計画法の手続きを逸脱して上部利用計画を策定し、既成事実化しようとしている。つまり、世田谷区生活拠点整備担当部拠点整備第一課は、平成25年9月に小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）上部利用計画（施設配置）（区案）を取りまとめ、平成25年11月に小田急線上部利用の施設配置（ゾーニング構想）を公表したとするが、これらは都市施設の整備に関する都市計画法の民主的手続統制規範（意見書提出、都市計画審議会審議）及び合理的内容統制規範（都市の健全な発展と秩序ある整備、一体的かつ総合的定め、自然的環境の整備保全、円滑な都市活動の確保、良好な都市環境の保持等の考慮）を著しく逸脱したものというほかはない。都市の将来の姿を決定し、住民の生活に大きな影響



を及ぼす上部利用計画については、公聴会等による住民の意見の反映（都市計画法16条1項）、都市計画審議会の調査審議（都市計画法18条）等を経て、都市計画基準として法が考慮すべきと指示する事項を考慮して都市計画決定されるべきであるにもかかわらず、このような法定の手続きは完全に無視されている。

このような法定の手続きによらない上部利用計画が、本件道路ないし鉄道事業の内容になり得ないことは勿論、本件連続立体都市計画への適合性審査の対象ともなり得ないことは当然である。

#### (5) 事業施行期間の適切性判断不能

事業施行期間は、あまりに長期にわたる事業期間を設定すると地権者に必要以上の権利制限を課すことになるから、事業内容に応じ適切に設定されていることが変更認可の基準になっている（都市計画法63条2項、61条1号）。

そして、期間を延長する場合は、その時点での事業の進捗及び今後の事業実施の見通しなどについて十分検討し、残事業を確実に執行できる見通しのもとに、なお一層適切な期間の延長を行うべきは当然である。

しかしながら、上記のとおり本件では、連続立体交差事業の核心的事項の一つである上部利用計画の内容について都市計画決定にも、本件道路および本件鉄道変更事業にも定めがない。その結果、「高架下利用の方法によっては、地元住民の協力が得られず、事業の実施に重大な支障をきたす」（「連続立体交差事業の手引き」1992年11月版58頁）事態が放置されたままになっているのであって、そもそも道路ないし鉄道の変更事業の適切な延長期間を検討することは不可能である。それにもかかわらずなされた東京都知事による本件道路変更認可および関東地方整備局長による本件鉄道変更認可は、申請者（道路につき世田谷区、鉄道につき東京都）の申請をそのまま鵜呑みにし、事業変更期間の適切性を全く考慮すること無くな

されたというほかはなく、その違法は甚だしく、もとより無効というべきものである。

さらに、本件道路変更事業については、当初平成18年10月18日から平成27年3月31日まで約8年半であったものが、本件道路変更認可により平成34年3月31日まで7年間延伸されたものであるが、この延伸がこれまでの事業の進捗及び今後の事業実施の見通しなどを具体的にどのように検討したかも全く不明である。この点、世田谷区が本件道路変更事業についてホームページで示すスケジュールは次のとおりであるが、

(日付)	(内容)
平成18年10月	事業認可
平成18年度から平成32年度まで	契約のための協議・用地取得
平成26年度から平成27年度まで	整備ワークショップ開催
平成29年度から平成33年度まで	築造工事
平成33年度	完了

(<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/124/379/381/d00014356.htm> より抜粋)

このスケジュールをみれば、事業施行期間の適切性を判断するにあたって最もポイントになるのは、平成18年度から平成32年度まで予定されている「契約のための協議・用地取得」である。

しかしながら、当初平成18年10月18日から平成27年3月31日まで約8年半での契約のための協議・用地取得の進行状況としては、上記の上部利用計画に関する問題もあって地元住民の協力が得られず、見通しが立たない状況であると思われる。それにもかかわらず、平成34年3月31日まで7年間の延伸とすることには何の根拠も無い。つまり、事業施行期間の適切性については、行政庁の判断に広範な裁量があるとしても、本件変更事業認可に際して判断の基礎となる事実を収集し、考慮すべき事項を考慮したと

は到底認められないのであって、その判断に裁量権の甚だしい逸脱・濫用があることは明らかであって、当然取り消され、無効であることが確認されなければならない。

6 以上のとおり、請求原因2記載の本件道路変更認可には、その前提となる都市計画決定に重大かつ明白な瑕疵があつて無効であるほか、都市計画事業認可の基準である都市計画との適合性及び事業施行期間の適切性が認められず、認可基準に反する明白かつ著しい違法がある。従つて、取消はもとより無効のものであるから、請求の趣旨記載のと通りの判決を求める。

7 また、請求原因3記載の関東地方整備局長による東京都市計画都市高速鉄道第9号線（連続立体）事業計画変更認可処分には、前記「5 違法性」（3）乃至（4）記述の違法があるほか、地下方式への土地利用が当然求められ、建運協定等連続立体に係る実体関連法令が明文で定めているアセスメント等の諸原則に対する初歩的な逸脱があるから、その違法性は重大であり、無効のものというほかはなく、請求の趣旨記載通りの判決を求める。

以 上

#### 証 拠 方 法

- 1 甲第1号証の1 道路事業計画変更（期間延長）認可書  
同 2 東京都公報（東京都告示第419号）  
同 3 「東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線（下北沢I期）及び区画街路世田谷区画街路第10号線の事業計画変更認可について」と題する文書
- 2 甲第2号証 道路事業計画変更認可申請書
- 3 甲第3号証の1 鉄道事業計画変更（期間延長）認可書  
同 2 官報（関東地方整備局告示第120号）

同 3 鉄道事業変更認可申請書

その他、必要に応じて随時提出する。

附 属 書 類

- |               |      |
|---------------|------|
| 1 訴状副本        | 2通   |
| 2 甲第1号証乃至第3号証 | 各3通  |
| 3 訴訟委任状       | 計50通 |

別紙

代理人目録

- 〒 102-0093 東京都千代田区平河町 1 - 8 - 2 山京半蔵門パレス 302  
齊藤驍法律事務所  
電話 03-3237-0888 FAX 03-3237-0890  
原告訴訟代理人 弁護士 齋 藤 驍
- 〒 155-0031 東京都世田谷区北沢 2 - 9 - 19 植松第一ビル 201  
コモン法律事務所  
電話 03-5452-2015 FAX 03-5452-2016  
同上 弁護士 石 本 伸 晃
- 〒 107-0052 東京都港区赤坂 2 - 2 - 21 永田町法曹ビル 601  
高橋崇雄法律事務所  
電話 03-3586-3863 FAX 03-3586-3864  
同上 弁護士 高 橋 崇 雄
- 〒 104-0061 東京都中央区銀座 4 - 10 - 6 シグマ銀座ファーストビル 2階  
堂野法律事務所  
電話 03-3542-9031 FAX 03-3542-9030  
同上 弁護士 堂 野 尚 志
- 〒 102-0083 東京都千代田区麴町 4 - 4 第一麴町ビルディング 6階 1号  
萩原健二法律事務所  
電話 03-3263-7871 FAX 03-3239-9659  
同上 弁護士 萩 原 健 二

- 〒 105-0001 東京都港区虎ノ門 1 - 14 - 1 郵政福祉琴平ビル 3 階  
浅野綜合法律事務所  
電話 03-6206-1965 FAX 03-6206-1966  
同上 弁護士 浅野 憲 一
- 〒 105-0001 東京都港区虎ノ門 1 - 12 - 14 虎ノ門マスターズ 4 階  
虎ノ門合同法律事務所  
電話 03-3503-7714 FAX 03-3503-7716  
同上 弁護士 武内 更 一
- 〒 136-0074 東京都江東区東砂 7 - 1 - 1 - 403  
田中公人法律事務所  
電話 03-6666-4625 FAX 03-6666-4626  
同上 弁護士 田中 公 人
- 〒 106-0041 東京都港区麻布台 1 - 1 - 20 麻布台ユニハウス 408 号  
麻布台法律事務所  
電話 03-5575-5866 FAX 03-5575-5867  
同上 弁護士 朝比奈 秀 一
- 〒 180-0006 東京都武蔵野市中町 1 - 28 - 10 ローラン武蔵野 2 階  
武蔵野法律事務所  
電話 0422-55-2211 FAX 0422-55-7750  
同上 弁護士 井口 宇 乃

- 〒 107-0062 東京都港区南青山 5 - 4 - 30 南青山澁澤ビル 8 階  
野本法律事務所  
電話 03-5464-2560 FAX 03-6427-3011  
同上 弁護士 野 本 雅 志
- 〒 102-0076 東京都千代田区五番町 14 五番町光ビル 5 階  
森近法律事務所  
電話 03-5211-7584 FAX 03-5211-7580  
同上 弁護士 森 近 薫
- 〒 100-8385 東京都千代田区丸の内 2 - 1 - 1 丸ノ内マイプラザ  
あさひ法律事務所  
電話 03-5219-2286 FAX 03-5219-2221  
同上 弁護士 宮 村 啓 太
- 〒 100-0014 東京都千代田区永田町 2 - 17 - 5 - 614  
よしの法律事務所  
電話 03-3593-1222 FAX 03-3593-1223  
同上 弁護士 吉 野 千 津 子
- 〒 104-0045 東京都中央区築地 3 - 9 - 10 築地ビル 3 階  
アーライツ法律事務所  
電話 03-6264-1990 FAX 03-6264-1998  
同上 弁護士 島 昭 宏