

副本

平成18年（行ウ）第467号

都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 原田学 外52名

被告 東京都 外1名

参加人 世田谷区

(当該処分をした行政庁 東京都知事)

準備書面 (1)

平成19年1月29日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告東京都訴訟代理人 弁護士

今井克治



被告東京都指定代理人

前田敏



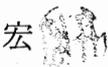
同

貫井彩



同

中西



同

前田康



同

奥山宏二 

同

荒弘幸 

同

池田中 

第1 はじめに

- 1 本件訴訟において、原告らが事業認可の差止めを求めることについて具体的にいかなる法律上の利益を有するか不明であるが、原告らは、本件各事業及びその他事業の認可の前提となる補助54号線都市計画及び区画街路10号線都市計画は違法である、また、本件各事業の認可には固有の違法があると主張し、被告東京都（以下「被告都」という。）に対し、本件各事業の認可の取消し及びその他事業の認可の差止めを求めている。
- 2 しかしながら、補助54号線都市計画及び区画街路10号線都市計画は何ら違法な点はなく、適法であり、また、これらを前提とする本件各事業認可に何ら固有の違法もないことから、本件各事業認可は適法である。

以下、補助54号線都市計画及び本件各事業の概要について述べた上で、補助54号線都市計画の適法性、本件各事業の認可の適法性について述べる。

なお、区画街路10号線都市計画の適法性については、平成19年1月29日付け参加人世田谷区準備書面(1)における参加人世田谷区の主張を援用する。

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

1 補助54号線都市計画の現況

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。その後、数回にわたる計画変更を経て、小田急電鉄小田原線（以下「小田急線」という。）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、平成15年1月31日、被告都は、平成15年法律第101号による改正前の都市計画法（以下「法」という。）21条2項において準用する法18条1項に基づき、計画を変更し（丙第3号証の1ないし3）、現在に至っている。

(1) 種別 幹線街路

(2) 名称 番号 補54

	路線名	補助線街路第54号線
(3) 位置	起 点	渋谷区富ヶ谷二丁目
	終 点	世田谷区上祖師谷五丁目
	主な経過地	世田谷区代田六丁目、世田谷区舟橋七丁目
(4) 区域	延 長	約8,950m
(5) 構造	構造形式	地表式
	車線の数	2車線
	幅 員	15m

地表式区間における鉄道等との交差の構造

京王帝都電鉄井の頭線と立体交差

東京急行電鉄世田谷線と平面交差

幹線街路環状7号線と立体交差

幹線街路環状8号線と立体交差

幹線街路と平面交差9箇所

2 本件各事業の認可の内容

平成18年7月31日、参加人世田谷区から都市計画事業の認可の申請があり、同年10月18日、都知事が認可し、告示した本件各事業は、以下のとおりである（丙第2号証）。

(1) 施行者の名称 世田谷区

(2) 都市計画事業の種類及び名称

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

(3) 事業施行期間

平成18年10月18日から平成27年3月31日まで

(4) 事業地

収用の部分 世田谷区北沢二丁目地内

使用の部分 世田谷区北沢二丁目地内

第3 被告都の主張

1 平成15年の補助54号線都市計画変更の適法性

平成15年の補助54号線都市計画変更は、手続面においても、実体面においても何ら違法な点はなく、適法である。

以下、理由を述べる。

(1) 手続的要件

都市計画法は、都道府県が定める都市計画の変更に係る手続として、法21条2項において準用する法17条1項及び2項（都市計画の案の縦覧、関係市町村の住民及び利害関係人による意見書の提出）、法18条1項及び2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、都市計画の決定）並びに法20条（都市計画の告示等）の規定を定めている。

なお、地方自治法（昭和22法律第67号）281条2項は、特別区は、法律又はこれに基づく政令により都が処理することとされているものを除き、地域における事務並びにその他の事務で法律又はこれに基づく政令により市が処理することとされるものを処理すると定めていることから、上記手続に係る市町村の事務は特別区が処理することとなる。

これを本件についてみると、以下に述べるとおり、平成15年の補助54号線都市計画の変更手続は何ら違法な点はなく、適法である。

ア 都市計画の案の縦覧

(ア) 法21条2項において準用する法17条1項は、都道府県は、都市計画を変更しようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該都市計画の変更案を、当該都市計画を変更しようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告の日から2週

間公衆の縦覧に供しなければならないと定める。

これを受けて、平成15年国土交通省令第30号による改正前の都市計画法施行規則（昭和44年建設省令第49号。以下「法施行規則」という。）10条は、法17条1項（法21条2項において準用する場合を含む。）の規定による公告は、法施行規則10条各号に掲げる事項について、都道府県知事の定める方法で行うものとする定め、同条1号は、都市計画の種類を、同条2号は、都市計画を定める土地の区域、同条3号は、都市計画の案の縦覧場所と定める。

(イ) 被告都は、補助54号線都市計画の変更案を作成し、平成14年2月12日、法21条2項において準用する法17条1項に基づき、東京都公報により、同変更案に係る法施行規則10条各号に定める事項について公告するとともに、同日から2週間、東京都庁、世田谷区役所、目黒区役所及び渋谷区役所において、同変更案を公衆の縦覧に供した。

(ウ) なお、上記(イ)に先立ち、被告都は、補助54号線都市計画の変更に係る素案を作成し、平成13年4月10日ないし12日の間、小田急線（代々木上原駅から梅ヶ丘駅の間）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、各日1回、計3回、住民説明会を開催し、住民に対し、補助54号線都市計画の変更に係る素案について説明を行った。

さらに、平成14年2月19日ないし21日の間、被告都は、補助54号線の必要性に関する住民の理解を深めるため、小田急線（代々木上原駅から梅ヶ丘駅の間）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、各日1回、計3回、住民に対し、補助54号線都市計画の変更案について説明を行った。

イ 関係市町村の住民及び利害関係人による意見書の提出

(ア) 法21条2項において準用する法17条2項は、同条1項の公告があ

ったときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県の作成に係るものにあつては都道府県に意見書を提出することができることと定める。

- (イ) 補助54号線都市計画の変更案について、被告都は、同時に縦覧した補助26号線都市計画の変更案と合わせて、419名4団体の住民及び利害関係人から22通の意見書（賛成0、反対22通）の提出を受けた（丙第4号証）。

ウ 関係市町村の意見聴取及び都道府県都市計画審議会の議決

- (ア) 法21条2項において準用する法18条1項は、都道府県は、関係市町村の意見を聴き、かつ、都道府県都市計画審議会の議を経て、都市計画を決定するものとする。と定める。

- (イ) 平成14年1月30日、被告都は、補助54号線都市計画の変更案について、関係区である参加人世田谷区、渋谷区及び目黒区に意見聴取を行い、参加人世田谷区、渋谷区及び目黒区から、異議がない旨、それぞれ回答を得た。

- (ロ) 被告都は、補助54号線都市計画の変更案を、関係区の住民及び利害関係人から提出された意見書の要旨を添付して、東京都都市計画審議会に付議し、平成14年12月19日、同審議会は、原案どおり議決した。

エ 都市計画の決定

被告都は、関係区の意見を聴取し、かつ、東京都都市計画審議会の議決を経たことから、平成15年1月31日、法21条2項において準用する法18条1項に基づき、前記第2、1のとおり、補助54号線都市計画の変更を決定した。

オ 都市計画の告示等

- (ア) 都市計画の告示並びに国土交通大臣及び関係市町村長への凶書の写しの送付

- a 法21条2項において準用する法20条1項は、都道府県は、都市計画を決定したときは、その旨を告示し、かつ、都道府県にあっては国土交通大臣及び関係市町村長に法14条1項に規定する図書の写しを送付しなければならないと定め、法14条1項は、都市計画の図書として総括図、計画図及び計画書を定める。

なお、法85条の2は、法に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、その一部を地方整備局長に委任することができることと定め、法施行規則59条の3第1項により、都道府県が定める都市計画に係る法21条2項において準用する法20条1項に規定する国土交通大臣の権限は、地方整備局長に委任されている。

- b 平成15年1月31日、被告都は、法21条2項において準用する法20条1項に基づき、東京都公報により、補助54号線都市計画の変更した旨、告示した。また、被告都は、国土交通省関東地方整備局長並びに世田谷区長、目黒区長及び渋谷区長に対し、法14条1項の図書の写しをそれぞれ送付した。

(イ) 都道府県知事及び市町村長による図書の縦覧

- a 法21条2項において準用する法20条2項は、都道府県知事及び市町村長は、国土交通省令で定めるところにより、同条1項の図書又はその写しを当該都道府県又は市町村の事務所において公衆の縦覧に供しなければならないと定める。

これを受けて、法施行規則12条は、都道府県知事又は市町村長は、都市計画を決定し、若しくは変更した旨の告示をしたとき又は法20条1項(法21条2項において準用する場合を含む。)の規定により図書の送付を受けたときは、直ちに、法14条1項の図書又はその写しを公衆の縦覧に供するとともに、縦覧場所を公報その他所定の手続により公告しなければならないと定める。

b 平成15年1月31日、都知事は、法21条2項において準用する法20条2項及び法施行規則12条に基づき、東京都庁において、法14条1項の図書を公衆の縦覧に供するとともに、東京都公報により、縦覧場所を公告した。

また、法21条2項において準用する法20条2項及び法施行規則12条に基づき、世田谷区長は、同年2月3日、世田谷区役所において、法14条1項の図書の写しを公衆の縦覧に供するとともに、縦覧場所を公告し、目黒区長は、同年2月10日、目黒区役所において、法14条1項の図書の写しを公衆の縦覧に供するとともに、縦覧場所を公告し、渋谷区長は、同年2月14日、渋谷区役所において、法14条1項の図書の写しを公衆の縦覧に供するとともに、縦覧場所を公告した。

カ 以上のとおりであるから、平成15年の補助54号線都市計画の変更手続は何ら違法な点はなく、適法である。

(2) 実体的要件（法13条1項）

法は、都市計画の理念として、法2条において、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。と定める。

これを受けて、法13条1項は、都市計画基準として、都市計画区域について定められる都市計画は、

- ① 全国総合開発計画、首都圏整備計画、近畿圏整備計画、中部圏開発整備計画、北海道総合開発計画、沖縄振興計画その他の国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画（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、当該公害防止計画を含む。）及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合するとともに（要件①）、

② 当該都市の特質を考慮して、同項各号に掲げるところに従って、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業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。この場合においては、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（要件②）

と定め、同条1項11号は、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、良好な都市環境を保持するように定めることと定める。

もっとも、上記の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ことから、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解されている（最高裁平成16年（行ヒ）第114号平成18年11月2日第一小法廷判決・判例時報1920号13頁）。

これを本件についてみると、以下に述べるとおり、平成15年の補助54号線都市計画の変更内容は法13条1項に定める国の計画等に適合するものであり、かつ、被告都が当該変更内容を適当と判断したことに何ら裁量権の範囲の逸脱・濫用はないから、当該計画変更は適法である。

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(要件①)

(ア) 国土計画及び地方計画に関する法律に基づく計画との適合性

- a 補助54号線都市計画に係る国土計画としては、国土総合開発法（昭和25年法律第205号）に基づく全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月31日閣議決定）、地方計画としては、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）に基づく第5次首都圏基本計画（平成11年4月7日総理府告示第22号）及び首都圏整備計画（平成13年11月15日国土交通省告示第1634号）がある。

補助54号線都市計画との関係では、全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」では、国内交通体系整備のための計画期間中の施策として、道路について、「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」（丙第5号証93頁27行目及び28行目）こととされている。

第5次首都圏基本計画では、円滑な活動を支える都市内の交通体系の整備として、「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」（丙第6号証43頁32行目及び33行目）が掲げられている。

首都圏整備計画では、道路の整備計画における基本方針として、「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」（丙第7号証16頁28行目及び29行目）こととされている。

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、上記各計画に適合するものである。

- b また、被告都は、環境基本法（平成5年法律第91号）17条3項に基づき、都内23区25市1町を合わせた49区市町の区域について東京地域公害防止計画（平成10年2月策定）を定めており、その中で、交通公害対策における今後の施策として、自動車公害防止対策の体系の中の交通流対策の1つに環状道路等の道路ネットワーク整備を位置づけ、「交通流の円滑化を図るため、環状六号線、環状八号線等の区部の環状道路（中略）等を中心に整備する。」（丙第8号証118頁2行目及び3行目、124頁）こととされている。

補助54号線都市計画の変更内容は、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るものであることから、上記計画に適合するものである。

(イ) 道路等の施設に関する国の計画との適合性

道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画とは、高速自動車国道、一般国道、一級河川、鉄道、第一種空港等の重要施設に関する国の計画をいうが、補助54号線都市計画との関係では、上記国の計画はない。

- (ウ) したがって、平成15年の補助54号線都市計画の変更内容は、国土計画及び地方計画に関する法律に基づく計画等に適合するものであるから、要件①を充たしている。

イ 裁量権の範囲の逸脱・濫用がないこと（要件②）

(ア) 補助54号線の必要性

a 区部における都市計画道路の必要性

区部における都市計画道路は、平成13年度末現在、計画延長約1,763kmのうち約57%の完成にとどまり、なかでも、未整備の延

長は、主要幹線道路である放射・環状線と比較すると、主要幹線道路を補う補助線街路（主要幹線道路と区画街路とを連絡し、近隣住区内の生活幹線道路の役割を果たす幹線街路）が多く、全体の約7割を占めており、補助線街路の整備が遅れている。

都市計画道路の整備の遅れは、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。

また、区部においては木造住宅密集地域等の解消が進んでおらず、大地震が発生した場合、大規模な延焼や建物の倒壊により、多くの住民の生命と財産が失われることが懸念されており、東京を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は、延焼を遮断し、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は不可欠である。

さらに、ノーマライゼーションの考えの広まり、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などから、例えば、車いす利用者・自転車等が自由に通行できる歩道や自転車道の整備、人々がゆっくりと買い物を楽しむことができる歩行空間の整備、美しい街並みを形成するシンボリックな道路の整備（街路樹、電線類地中化等）等、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。

都市計画道路は、都市の骨格を形成する最も基本的な都市基盤であり、都市再生と国際競争力の向上、安全で安心できるまちの実現、快適な環境の創出、生活の質の向上にとって、極めて重要なものである。

b 補助54号線の必要性

補助54号線は、環状8号線千歳台交差点から、八幡山、赤堤、松原、代田、北沢、上原を通り、環状6号線（山手通り）神山町交差点

までを東西に結ぶ道路であるが、甲州街道と国道246号線との間に位置し、東西方向の補助線街路として、主要幹線道路を補完するものである。

都市計画道路の位置について、被告都は、昭和56年に行った区部における都市計画道路の見直しの際、①都市防災の強化の観点から、震災時における緊急車用幹線道路（緊急車がすれ違いできる規格の道路）として、車道幅員9m以上の道路をできる限り1,000m～1,500m間隔に配置するようにする、②住居系の地域等において、地区内の区画道路に通過交通が入り込み、交通事故が発生するなど、地域の環境が脅かされていることから、居住環境区域（通過交通を排除することを目指した区域）の考え方を新たに取り入れ、地域の状況に応じて、居住環境地域を形成するように都市計画道路の配置を考え、山手線周辺の住居系の地域では500m～700m間隔、周辺区部の住居系の地域では1,000m～1,300m間隔、中間地帯では700m～900m間隔で居住環境区域を囲むような都市計画道路を配置するようにするという基準を策定した（丙第9号証1頁及び2頁）。

これを補助54号線についてみると、世田谷区における東西方向を結ぶ幹線道路としては、補助54号線の北側に放射23号線（井の頭通り）、南側に補助52号線が計画されており、放射23号線と補助52号線との間隔は、補助26号線との交差部で約1,500m、環状7号線との交差部で約2,100mとなっている（丙第10号証）。したがって、補助54号線は、放射23号線（井の頭通り）と補助52号線との間における都市防災の強化、地域環境の保全のため、必要不可欠な道路である。

実際、補助54号線の沿線に当たる世田谷区北沢地区は、木造建築物が集積するなど、震災時に甚大な被害が想定される地域であり、現

在、防災対策として、地区計画や防災街区整備地区計画のような法律に基づく制度、補助26号線、放射23号線の都市計画道路の整備、木造住宅密集地域整備促進事業等が行われているところ、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のである（丙第11号証17頁及び149頁）。

また、補助54号線は下北沢駅周辺地区を経由するところ、同地区は、参加人世田谷区の都市計画に関する基本的な方針である世田谷区都市整備方針において、都市的にぎわいを楽しむ限界として育成する地区、商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点、都市的な文化、情報を発信するとともに、独自の個性と庶民的な地域住民の生活の場としての性格を合わせ持った拠点として、世田谷区の広域生活拠点に位置付けられていることから（丁第9号証16頁）、下北沢駅周辺地区を経由する補助54号線は、同地区の街づくりのなかで、渋谷区境から桜上水に至る地域間の生活交通の中心となる道路である。

以上のことから、補助54号線は、区部における補助線街路として、地区の交通の円滑な処理、災害時の避難経路や延焼遮断機能等の防災機能の確保、安全で安心できるまちの実現、沿線周辺地域の発展にとって必要不可欠な道路である。

(イ) 補助54号線の位置が適切であること

まず、補助54号線は、既に平成15年の変更前の都市計画において、北側の放射23号線（井の頭通り）と南側に計画されている補助52号線のほぼ中間の位置に計画されているところ、上記(ア) bで述べた補助54号線の必要性に鑑み、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。

次に、被告都は、参加人世田谷区から、補助54号線の整備に当たって、特に広い歩行者空間や緑豊かな道路空間の確保が求められおり（丙

第12号証20頁及び26頁)、そのためには一定規模の道路区域が必要であったが、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。

すなわち、既定の都市計画施設の区域内においては、原則として堅牢な建築物を建築することができないが(法54条)、一方、当該区域外の地域は堅牢な建築物が建築されることが多いことから、都市計画施設の計画変更に当たり、その位置及び区域を検討する場合、変更に伴う地域への影響等を第一に考慮し、新たに周辺地域を計画区域に組み入れることなく、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からである。

以上のことから、被告都は、変更に伴う地域への影響等も十分に考慮し、既に建築制限が課せられている既存の計画をもって、補助54号線の位置としたのであり、補助54号線の位置は適切である。

(7) 補助54号線の区域及び構造(規模)が適切であること

a 補助54号線都市計画の変更に当たっては、被告都は、下北沢駅周辺地域の街づくりについて検討を進める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。

(a) 参加人世田谷区が平成13年3月策定した世田谷区都市整備方針において、補助54号線が計画されている北沢地域について、車社会である現代の自動車利用を支える道路の整備が遅れ、ネットワークが組めない状況にあり、道路が完成している部分では環境問題が発生しているおり、幹線系道路の建設及び環境整備の促進が急務であるという認識のもと、補助54号線のような地区幹線道路(幹線道路以外の都市計画道路)の整備方針として、道路は、過密な都市の貴重なオープンスペースであるという役割や景観を形づくっている役割を担っていることを重視して、緑化等の道路環境整備を働き

かけ、整備を進める際には、自動車だけでなく自転車・歩行者の通行の場であることを重視して、十分な幅を持つ歩道の確保や段差の解消などを行うなどの方針が示された(丁第9号証34頁)。なお、道路における十分な幅を持つ歩道の確保や段差の解消などは、世田谷区都市整備方針で定めた、高齢者・障害者、子ども等への配慮として、道路整備にあたっては、だれもが安全に歩けるよう、道路環境の整備を進めるとの都市整備の基本方針に基づくものである(丁第9号証43頁)。

(b) 平成12年11月14日、被告都が参加人世田谷区と意見交換を行った際、被告都は、参加人世田谷区から、下北沢駅周辺地域について、補助54号線の未整備等により主要生活道路に通過交通が流入している(丙第12号証13頁)、地区内には都市公園は全くなく、また、災害時における一時的な避難が可能な場所もない(丙第12号証25頁)、緑被率は7.8%となっており、区全体の20.5%を大きく下回っている(丙第12号証26頁)という現状認識のもと、

- ① 補助54号線は地平道路とすることを前提として、道路整備計画において広幅員を確保する(丙第12号証27頁)
- ② 補助54号線の広幅員歩道を利用した歩行者空間を整備するとともに、面的に確保された部分(片側で約400㎡)に歩行者交通の核となる「歩行者広場」等を設置することにより、補助54号線を利用した新たな歩行軸を形成する(丙第12号証20頁)
- ③ 地区緑被率の増進のために、補助54号線の歩行空間の整備を推進し、特に、補助54号線の広幅員区間については、街路樹とともに小広場等により、緑のスポットを整備する(丙第12号証26頁)

という考え方が示された。

(c) 参加人世田谷区が平成13年3月に策定した「東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想」において、市街地の防災性の向上や駅前広場の整備を行ううえで、補助54号線の整備は不可欠であり、2車線を基本として、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ことと定められた（丁第10号証3頁）。

道路は、連続した公共空間を提供し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担っており、特に歩道や植樹帯は公園、緑地等とあいまって都市内の貴重な緑と憩いの空間を提供することから、補助線街路を含む幹線街路の整備に当たっては、地域の状況に応じ、豊かな街路樹と広幅員歩道による道づくりを進めることが望ましく、このため、被告都は、補助54号線が下北沢駅周辺地域の街づくりにおいて、その骨格をなす都市基盤となる補助線街路であり、補助54号線都市計画のあり方が、地元の街づくりに密接に係わるものであるという認識に立ち、下北沢駅周辺地域の街づくりの課題を解決し、当該地域の良好な都市環境を確保し、健全な市街地の形成を図るためには、補助54号線都市計画の変更に当たり、参加人世田谷区の要望を踏まえ、地元の街づくり計画等との整合を図ることが必要であると判断し、補助54号線都市計画の変更を行うこととした。

b) また、被告都が平成8年3月に策定した、東京における防災都市づくりの推進の方針を示す「防災都市づくり推進計画〈基本計画〉」において、下北沢駅周辺地域は、老朽化した木造住宅地等の集積、住工の混在、道路や公園等の不足がみられ、震災時の市街地大火や建物倒壊等の危険性が大きいと考えられる地域として「木造住宅密集地域等」に位置付けられ、補助54号線は同地域における延焼遮断帯として位

置付けられている（丙第13号証12頁及び17頁）。

c さらに、被告都は、平成12年12月に策定した「緑の東京計画」において、概ね50年後における東京の緑の望ましい将来像を見据えて、平成13年度から15年間に取り組むべき緑づくりの目標と施策の方向や推進策などを明らかにしたが、同計画において、緑の持つ環境を改善する機能を最大限に活かし、快適で緑豊かな東京を実現するためには、骨格となる連続した緑の軸を設け、これを中心に緑を増やし、市街地における緑を回復していくことが必要であり、そのため、大規模な公園や河川、幹線道路などの公共空間を活用して、連続した緑の軸を形成していくとともに、この軸につながる民有地についても緑づくりを誘導して、緑の軸を充実していくという基本的考え方のもと、その方策として、幹線道路の整備に当たっては、環境施設帯や歩道への植樹帯の設置などにより道路緑化を行い、緑の軸を形成することとされた（丙第14号証）。

d 被告都は、上記計画等を踏まえ、補助54号線の規模については、高齢者・障害者等を含めた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。

そこで、被告都は、これらの目的のため、上記(イ)で述べたとおり、既存の計画区域内を可能な限り利用することとし、平成15年の補助54号線都市計画の変更において、道路幅員を15m～40m（車道3.0m×2、停車帯1.5m×2、歩道3.0m×2～15.5m×2）と設定するとともに、小田急線との交差部については、歩道の連続性を考慮し、道路幅員を14mから22mへと変更したものであり、補助54号線の区域及び構造（規模）は適切である。

(3) 実体的要件（法6条の2第3項）

法6条の2第3項は、都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならぬと定める。

被告都は、平成8年5月31日に「東京都市計画 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」を策定しているところ、その中で、幹線道路の整備について、都市の骨格となる道路を重点的、体系的に整備することとされ、同方針に添付された図面において補助54号線が掲げられていることから（丙第15号証11頁及び23頁）、平成15年の補助54号線都市計画の変更は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものである。

(4) 以上のことから、実体的要件についても、平成15年の補助54号線都市計画の変更は、事実に基づきこれを適切に評価した上で、考慮すべき事情を考慮して決定されたものであるから、適法である。

2 本件各事業の認可の適法性

(1) 都市計画事業認可の適法要件

本件各事業の施行者は参加人世田谷区であるところ、法59条1項は、市町村が都市計画事業を行う場合、都道府県知事の認可を受けなければならないと定める。そして、都市計画法は、事業認可の手續について、法59条6項（用排水施設等を管理する者又は土地改良事業計画による事業を行う者の意見聴取）、法60条（事業認可の申請）、法61条（事業認可の基準）及び法62条（事業認可の告示等）の各規定を定めているが、そのうち、法61条は、事業認可をする要件として、

- ① 申請手續が法令に違反しないこと（要件①）
- ② 事業の内容が都市計画に適合し（要件②-1）、かつ、事業施行期間が

適切であること（要件②－２）

- ③ 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されることが確実であること（要件③）

の各要件を定めている。

また、事業認可の前提として、例えば、道路事業の場合、事業化されても結局は行き止まりの道路になってしまうのでは事業認可を受ける単位としては相応しいものといえないことから、法律上の規定はないが、

- ④ 事業認可を受ける事業の単位がそれだけで最小限の事業の効果が発揮されるものであること（事業単位の適切性・要件④）

も必要である（丙第16号証）。

この点、本件各事業の認可は、上記①ないし④の各要件を全て充たしており、何ら固有の違法はなく、適法である。

以下、理由を述べる。

- (2) 申請手続が法令に違反しないこと（要件①）

ア 事業認可の申請

- (ア) 法60条1項は、法59条の認可を受けようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、法60条1項各号に掲げる事項を記載した申請書を都道府県知事に提出しなければならないと定め、同項1号は施行者の名称と、同項2号は都市計画事業の種類と、同項3号は事業計画と、同項4号はその他国土交通省令で定める事項と定めている。

これを受けて、法施行規則44条は、法60条1項4号の国土交通省令で定める事項は、都市計画事業の名称とすると定めている。

法60条2項は、同条1項3号の事業計画には、同条2項各号に掲げる事項を定めなければならないと定め、同項1号は収用又は使用の別を明らかにした事業地（都市計画事業を施行する土地をいう。）と、同項2

号は設計の概要と、同項3号は事業施行期間と定めている。

法60条3項は、同条1項の申請書には、国土交通省令で定めるところにより、同条3項に掲げる書類を添付しなければならないと定め、同項1号は事業地を表示する図面と、同項2号は設計の概要を表示する図書と、同項3号は資金計画書と、同項4号は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を証明する書類又は当該行政機関の意見書と、同項5号はその他国土交通省令で定める図書と定めている。

これらを受けて、法施行規則46条は、法60条3項5号の国土交通省令で定める図書は、法施行規則46条1項各号に掲げる事項を記載した書面とすると定め、同項1号は、都市計画事業に係る都市施設の種類及び名称と定めている。

(イ) 平成18年7月31日、参加人世田谷区は、都知事に対し、法60条1項に基づき、本件各事業の認可申請をした。その際、申請書に施行者の名称、都市計画事業の種類、事業計画等、法60条1項各号が規定する必要事項を記載し、同条2項各号に規定する事項を事業計画に定め、同条3項が規定する書類を添付した上でこれを提出した（丙第17号証7丁）。

イ 事業認可

平成18年10月18日、都知事は、法61条に基づき、本件各事業の認可をした（丙第1号証）。

ウ 事業認可の告示等

(ア) 都市計画事業の認可の告示及び図書の送付

- a 法62条1項は、都道府県知事は、法59条の認可をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、施行者の名称、都市計画事業の種類、事業施行期間及び事業地を告示し、かつ、都道府県

知事にあつては国土交通大臣及び関係市町村長に、法60条3項1号及び2号に掲げる図書の写しを送付しなければならないと定めている。

これを受けて、法施行規則48条は、法62条1項の規定による告示は、都道府県知事にあつてはその定める方法で行うものとする定めている。

- b 平成18年10月18日、都知事は、法62条1項に基づき、東京都公報により、施行者の名称、都市計画事業の種類、事業施行期間及び事業地を告示した（丙第2号証）。また、被告都は、国土交通省関東地方整備局長及び世田谷区長に対し、法60条3項1号及び2号に掲げる図書の写しを送付した。

(イ) 図書の縦覧

- a 法62条2項は、市町村長は、法62条1項の告示に係る事業施行期間の終了の日又は法69条の規定により適用される土地収用法30条の2の規定により準用される同法30条2項の通知を受ける日まで、国土交通省令で定めるところにより、法62条1項の図書の写しを当該市町村の事務所において公衆の縦覧に供しなければならないと定めている。

これを受けて、法施行規則49条は、市町村長は、法62条1項の規定による図書の送付を受けたときは、直ちに、その図書を公衆の縦覧に供するとともに、縦覧場所を公報その他所定の手段により公告しなければならないと定めている。

- b 平成18年10月26日、世田谷区長は、本件各事業について、法60条3項1号及び2号に掲げる図書の写しを世田谷区役所において公衆の縦覧に供するとともに、縦覧場所を公告した。

したがって、本件各事業の認可の申請手続は法令に違反していない。

(3) 事業の内容が都市計画に適合していること（要件②-1）

都市計画の内容は、総括図、計画図及び計画書によって表示され（法14条1項）、都市施設については、計画書に、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として道路の場合、種別及び車線の数その他の構造を定めることとされるところ（法11条1項1号及び同条2項、平成15年政令第34号による改正前の都市計画法施行令（昭和44年政令第158号）6条1項）、事業の内容が都市計画に適合するとは、都市計画事業の内容が都市計画に沿い、これと矛盾なく、両立することを意味するものと解され、事業の内容が都市計画と完全に一致することを要しないというべきであると解されている（平成15年12月18日東京高裁判決・判例地方自治249号91頁）。

これを本件についてみると、本件各事業の内容は、補助54号線都市計画及び区画街路10号線都市計画のそれぞれの総括図、計画図及び計画書によって表示された計画内容と、道路の位置、区域、構造等のいずれの点においても何ら矛盾はない。

したがって、本件各事業の内容は、補助54号線都市計画及び区画街路10号線都市計画の内容と適合している。

(4) 事業施行期間が適切であること（要件②-2）

事業施行期間の適切性の判断について、法は、認可権者の広範な裁量に委ねられており、認可権者が、認可申請に係る事業施行期間が特段の合理的理由もなく、不当に長期にわたるにもかかわらず、それを看過して認可するなど、裁量権の範囲を逸脱し、又はこれを濫用したものと認められるような場合でない限り、事業認可について違法の問題を生じないものと解されている（平成15年12月18日東京高裁判決・判例地方自治249号93頁）

これを本件についてみると、参加人世田谷区は、本件各事業の完了に要する事業施行期間として、用地取得に要する期間を平成19年度から平成25

年までの7年間、工事に要する期間を平成22年度（なお、区画街路10号線は24年度）から平成26年度までの5年間と計画して平成27年3月31日までの期間を申請したところ（丙第17号証1丁）、その適切性について、被告都は、用地取得に要する期間について、本件各事業の事業地内に用地買収の対象となる地権者が126人、補償を要する物件が105件にのぼり、しかも権利関係が輻輳する状況にあること、要員及び予算上、1年間に可能な用地買収交渉や支払い可能な補償額に限度があること等の諸事情を考慮し、参加人世田谷区が用地取得に要する期間を平成19年度から平成25年度までの7年間と計画したことは適切であると判断した。

また、工事に要する期間について、着工時期に関して、事前に用地買収交渉や調査・測量等に必要な期間を見込むとともに、小田急線連続立体交差事業による地下化工事の施工区域と重複する区域では、当該区域において先行する小田急線連続立体交差事業に係る工事の完了予定時期を考慮する必要があるところ、本件各事業の工事は、事前に用地買収交渉や調査・測量等に必要の相当期間を見込み、平成22年度からの着工予定とするとともに、補助54号線の工事重複区域では、小田急線連続立体交差事業に係る工事の平成22年度完了を考慮して平成24年度の着工を見込み、区画街路10号線の工事重複区域では、小田急線連続立体交差事業に係る工事の平成25年度中の完了を考慮して同年度中の着工を見込んでいる。また、着工後の工期に関しては、施工区域ごとに必要と想定される工種・工程を前提として、当該工種・工程及び事業規模等から見て必要な期間を見込み、かつ、事業施行期間内にすべての工事が完了する予定となっていなければならないところ、本件各事業の工事は、いずれの施工区域においても、必要と想定される工種・工程を前提として、工事期間として相当の期間が設定されており、すべての工事が事業施行期間の終期である平成26年度末までに完了することが合理的と見込まれた。

このため、参加人世田谷区が工事に要する期間を平成22年度から平成26年度までの5年間と計画したことは適切であると判断した。

したがって、被告都が、本件各事業の事業施行期間を適切であると判断して事業認可を行ったことに裁量権の範囲の逸脱・濫用はない。

- (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されることが確実であること（要件③）

本件各事業の施行に関して必要とする行政機関の免許、許可、認可等の処分は必要ない（なお、本件各事業の施行に関して必要とする行政機関の免許、許可、認可等の処分はないことから、事業認可申請書に法60条3項4号に定める当該処分があったことを証明する書類又は当該行政機関の意見書は添付されていない（丙第17号証）。）。

- (6) 事業認可を受ける事業の単位がそれだけで最小限の事業の効果が発揮されるものであること（事業単位の適切性・要件④）

小田急線連続立体交差事業を契機として、本件各事業の整備を進めることで、現在、下北沢駅前において鉄道からバス等への乗換えができない状況から、駅前広場とそれに繋がる道路が整備されることにより、補助210号線（茶沢通り）と駅前等とのアクセスが向上し、下北沢駅周辺の交通結節機能の強化が図られるだけでなく、道路整備により地域の防災性が向上することとなることから、本件各事業の効果は大きい。また、本件各事業の整備により、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により、当該区間の完成後の円滑な道路交通も確保される。

したがって、本件各事業は、事業認可を受ける事業の単位としてそれだけで最小限の事業の効果が発揮されるものである。

(7) 以上のことから、本件各事業の認可は法61条及び事業単位の適切性の要件のいずれも充たしており、本件各事業認可に何ら固有の違法はない。

第4 結語

以上述べたとおり、補助54号線都市計画及び区画街路10号線都市計画は適法であり、これを前提とする本件各事業認可に何ら固有の違法もないことから、本件各事業認可は適法であり、また、原告らがその他事業の認可の差止めを求める理由はない。

したがって、原告らの請求には理由がなく、被告都に対する本件各請求は、速やかに棄却されるべきである。