

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)

平成19年(行ウ)第224号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 小川裕之 外36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)

平成20年(行ウ)第108号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 鈴木桂太 外15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(7)

平成20年12月10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

本 多 教 義 


同

鎌 田 眞 理 


同

小 松 弘 尚 


同

奥 山 宏 二 

同

藤 井 俊 昭 

同

飯 村 一 美 

被告東京都は、次のとおり、平成20年9月19日付け原告ら準備書面14（及び原告ら準備書面15（以下、それぞれ「原告準備書面14」及び「原告準備書面15」という。）について、必要な範囲で反論し被告東京都の主張を補充する。

第1 本件各事業認可はいずれも適法であること。

1 原告らは、都市計画法61条が規定する都市計画との適合性として、都市計画道路の区域の一部を事業地とする場合には、「一つの都市計画事業として完成型まで整備する場合に比べて、大きな手戻りや過大な事業費を必要とするものではなく、社会通念あるいは技術的観点に照らして、完成型に至る途中段階と認められるもの等の要件（甲99号証221頁，223頁）に該当することが、事業認可の要件である旨主張する（原告準備書面14・第1・1（1））。

しかし、本件各事業認可の適法性要件とは、既に被告東京都が説明しているように、①申請手続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）のほか、対象事業が道路のような場合に、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）があげられているところである（被告東京都準備書面（1）20頁から26頁）。

そして、原告らの主張は、①から④の事業認可の適法性要件について、②-1の事業内容の都市計画適合性要件と④の事業単位の適切性要件を混同しているとともに、そもそも、本件各事業認可は①から④までの事業認可の適法性をいずれも具備している点でも失当というべきである。

2 すなわち、事業認可の適法性要件の②-1（都市計画への適合性）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、両立することであるが、本件各事業の内容は、いずれも本件各都市計画の総括図、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く、都市計画と適合しているのは明らかである（被

告東京都準備書面（１）２４頁）

また、④の事業単位の適切性の要件は、都市計画法５９条の都市計画事業認可にあたり、「段階的な整備を行う場合の取扱い」として事業認可の単位としてふさわしいかどうかの基準であり、原告らが主張する「事業効果の見込めない事業区分の典型である」等の点（原告準備書面１４・第１・１（６））は認められない。

すなわち、既に被告東京都が主張しているように、本件各事業により、下北沢駅前の交通結節機能の強化が図られ、地域の防災性が向上すること、円滑な道路交通が確保されることなどから、認可を受ける事業単位として、事業効果が発揮されるものである（被告東京都準備書面（１）２６頁、同（３）８頁から９頁、１４頁など）。

３ なお、原告らは「補助５４号線の第１期工区において、東から西へ走る自動車は、同工区の西側の終点である４０ｍのサークル部分において、鎌倉通り方面からの一方通行の生活道路にぶつかる。この生活道路は、下北沢駅北側の中でも、特に歩行者の多い通りである（甲１００・写真１，２，３，６，７，８，９，１０）。」等とも主張している（原告準備書面１４・第１・（５）イ）。

しかし、甲１００号証の道路位置関係図（１頁）及び写真１から１４に基づいていうなら、原告らが「４０ｍのサークル部分において、鎌倉通り方面からの一方通行の生活道路」としているのは、写真３（縦方向），６，７，８，９及び１０に撮影された道路であり、この道路は、補助５４号線の車道と接続しない（丙第２７号証）。

そして、補助５４号線と接続されるのは、一番街本通りから下北沢駅方向に南北に通る交互通行の道路（甲１００号証の写真のうち、３（左右方向部分）、４、５及び１４に撮影された道路）である。

したがって、原告らは、補助５４号線と接続が予定されていない一方通行

の道路（甲100号証の写真3（縦方向）、6、7、8、9及び10）をもって、下北沢駅北側の中でも歩行者の多い生活道路で幅員が狭い等とし、他方では、補助54号線と接続する予定の一番街本通りから下北沢駅方向に南北に通る交互通行の道路（甲100号証の写真のうち、3（左右方向部分）、4、5及び14に撮影された道路）について、「現在は自動車交通がほとんどない生活道路」として、本件各事業のうち、補助54号線の第1期工区に係る事業に事業効果がないと主張しているものであり（原告準備書面14・第1（5））、かかる主張は前提事実の誤解に基づくものといわざるを得ない。

第2 本件各事業認可において、被告東京都は法令の規定に従い適正に認可していること（本件各事業認可と事業化計画との整合性）

原告らは、補助54号線（補助26号線～環状7号線間）について、被告東京都が第三次事業化計画（平成16年3月）の優先整備路線に選定しているが、優先整備路線は広域的課題に資する路線として、評価項目とされる「自動車交通の円滑化」等の4つのいずれにも該当しないから、本件各事業認可のうち、補助54号線に係る事業認可は裁量権の範囲を逸脱した違法がある旨主張する（原告準備書面14・第2・1）。

また、平成3年6月の第二次事業化計画において補助54号線の環状7号線以西が優先整備路線とされたことから、環状7号線以东は優先的に整備する必要がないと考えていたにもかかわらず、本件各事業認可がなされたとして、裁量権の逸脱である旨も主張している（原告準備書面14・第2・2）。

しかし、事業化計画は、優先的に整備すべき路線を定めた整備方針であり、本件各事業認可において、事業化計画で優先整備路線と選定されることが法定要件とされてもいないのである。

したがって、事業化計画の優先整備路線として選定されていることから、本

件各事業認可に裁量権の逸脱があった旨主張するのは失当というべきである。

第3 原告準備書面15の求釈明事項等について

原告準備書面15第4・5①から⑩の求釈明事項については、いずれも既に被告東京都において既に説明しているところであるが、以下のとおり、その内容について指摘するものである。

1 ①及び②について

補助54号線の必要性については、「補助54号線、補助26号線が整備されていない現在の状況では、西南方向と北東方向への交通流として、南北方向の主要生活道路である鎌倉通り、茶沢通りの北側の通り等に多くの通過交通が流入しており、特に鎌倉通り北側には、4,000台/日を超える交通が見られる(丙第12号証、8頁・16頁)。主要幹線道路である放射23号線(井の頭通り)が4車線化されても、それだけでは、こうした西南方向と北東方向への交通流としての通過交通を排除することはできない。

したがって、これらの通過交通を排除するためには、南北、東西それぞれの方向の幹線道路、地区幹線道路による道路ネットワークの形成が必要不可欠というべきなのである。

そして、未整備である補助54号線と補助26号線を整備することで、はじめて、鎌倉通りや茶沢通り等を使用した通過交通がこれらの都市計画道路に転換することができるのである(丙第12号証、16頁・17頁)。」と説明している(被告東京都準備書面(3)7頁)。

また、区画街路10号線の整備による下北沢駅前広場の整備の必要性については、「下北沢駅は、現在、駅前において鉄道交通と道路交通との乗換えを可能とする道路が整備されていないため、下北沢から三軒茶屋を連絡するバスが1系統運行しているが、バスを利用して下北沢駅に連絡する利用者は、駅から約200メートル離れた茶沢通りのバス停で乗降車するほかない状況にある。

また、タクシーについても、駅前の地先道路を利用して駅前に入り込む状況にあり、歩行者との混在が問題となっている（丙第12号証、11頁）。

補助54号線と併せて駅前に交通広場（区画街路10号線）を整備することによって、バス・タクシーの乗降車場が設置され、下北沢駅における鉄道と他の交通機関との交通結節機能が大幅に強化される（丙第12号証、18頁・19頁）。」と説明している（被告東京都準備書面(3)8頁）。

2 ③について

補助54号線の必要性については、(1)区部における都市計画道路の必要性、(2)環状8号線千歳台交差点から環状6号線（山手通り）神山町交差点までの間を東西に結び、甲州街道と国道246号線との間に位置する東西方向の補助線街路として主要幹線道路を補完する機能等から、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ことを説明しているところである（被告東京都準備書面(1)13頁から16頁）。

3 ④及び⑤について

下北沢駅周辺の鎌倉通り及び茶沢通りに係る通過交通の状況及び補助54号線による通過交通の転換については、「補助54号線の道路交通ネットワーク上の必要性」として、既に詳述しているところである（被告東京都準備書面(3)7頁から8頁）。

4 ⑥、⑦及び⑧について

小田急線との交差角変更やサークル部設置の理由については、本件各事業認可の適法性判断の前提となるのは、平成15年1月31日付け都市計画変更であり、それ以前の都市計画決定及び変更ではなく、証拠（丙18号証の1から16など）を提出した上で、釈明の必要がないことは、既に指摘しているところであり（被告東京都準備書面(6)3頁）、裁判所においても、その前提で審理

を進めているものである。

5 ⑨及び⑩について

原告らが指摘する平成15年都市計画変更決定に係る基礎調査資料は提出しているところである（丙33号証の1, 2ほか）。

6 その他、原告らは、「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」としている（原告準備書面15・第5）。

しかし、本件各事業認可の対象事業は、東京都環境影響評価条例の対象外である。

以上