

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(8)

平成21年5月26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 工



同

藤 井 俊 昭



同

飯 村 一 実



被告東京都は、次のとおり、平成21年3月13日付け原告ら準備書面18（以下、「原告準備書面18」という。）の主張等に対し、必要な範囲で反論し、被告東京都の従前の主張を補充する。

第1 求釈明について

- 1 原告らは、被告東京都に対し、「第2期工区、第3工区の横断面、縦断面を示す図（上記丙28の1の1，丙28の2の1と同様のもの）を証拠として提出するよう求める。」旨求釈明している（原告準備書面18・8頁(5)）。
- 2 しかし、現時点では、事業認可申請がされておらず、事業対象区間に係る図面等の資料も提出されていない。

したがって、被告東京都は、原告らが証拠として提出を求める図は所持していない。

第2 平成15年都市計画変更決定の適法性

- 1 原告らは、平成15年都市計画変更決定により、補助54号線の小田急線との交差部分約500メートルの区間が地表式に変更されたときに、幅員26メートルとされた点について、東京高等裁判所平成17年10月20日判決（以下「東京高裁平成17年判決」という。）によれば、都市計画法6条1項による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、都市施設が土地利用、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されるように定めたものであることを主張立証すべきであり、平成15年都市計画変更決定は、その主張立証がなされていない等として、裁量権の範囲を超え又はその濫用があったから同法13条1項に反し違法である等と主張する（原告準備書面18第1から第3）。
- 2 しかし、既に被告東京都準備書面(1)10頁でも指摘しているように、判例においては、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おり、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は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ところである（最高裁平成18年11月2日判決・判例時報1920号13頁）。

そして、行政庁が法律の定める要件に該当するかどうかの判断について裁量権を有する場合（要件裁量）及び行政行為を選択し、決定するについて裁量権を有する場合（効果裁量）には、行政庁が裁量権を行使する基礎となり前提となった事実が存在する限り、原則として違法の問題を来さないとするのは、上記平成18年最高裁判決をはじめとした、確定判例である（最高裁大法廷昭和53年10月4日判決・民集32巻7号1223頁、最高裁昭和52年12月20日判決・民集31巻7号1225頁等）。

すなわち、行政庁の裁量に関する判例法理によれば、法律の定める要件該当性の判断の前提となるべき事実の存否の判断については、行政庁の判断の基礎とされた重要な事実には誤認がある等により、その判断がまったく事実の基礎を欠く場合には、その判断は違法となるとしても、法律の定める要件（規範的要件）に該当するかどうかの判断（要件裁量）及び行政行為の選択・決定（効果裁量）については、いずれも裁量権の範囲内であり、その判断が明白に合理性を欠くこと等によりその判断が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らか等の場合に裁量権の逸脱又は濫用として違法と評価されるものである。

3 そして、平成15年都市計画変更決定により、地表式となった補助54号線の幅員を26メートルとした判断については、都市計画法13条の規定からも、手続及び実体のいずれの点でも適切かつ的確な判断であることは既に被告東京都が詳細に述べているところである（被告東京都準備書面(1)16頁から19頁）。

この点、原告らは、歩行者等の回遊動線の確保等の抽象的な理由しか示していない等として、補助54号線の跨線橋部分の幅員の変更及び本件連続立体交差事業地を利用しないことが違法である等と主張する（原告準備書面18・12頁2(1)、13頁第3）。

しかし、平成15年都市計画変更決定は、補助54号線の区域及び構造（規模）について、具体的な点につき十分な検討を重ねた上で決定されたものであり、その内容についての確かかつ適切であることは明らかである。

以下、平成15年都市計画変更決定に際しての、補助54号線に係る検討内容及び経過を再論する。

(1) 補助54号線の位置関係

補助54号線は、平成15年変更前の都市計画でも北側の放射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たところ、補助54号線の必要性（被告東京都準備書面(1)13頁から15頁）に鑑み、位置を変更すべき特段の理由は見当たらなかった。

なお、原告らは、平成15年変更により補助54号線の跨線橋部分の幅員が26メートルとされたことで、収用の範囲が異なり、事業地付近で生活する人の生存権に直結する等とも主張する（原告準備書面18・13頁）。

しかし、この点、平成15年変更は、上記のとおり、従前の補助54号線の位置を変更しなかったものであり、既存の計画区域内においてその目的を達成できるなら、より合理的と考えた結果である（被告東京都準備書面(1)16頁）。

したがって、被告東京都は、平成15年変更において、当然のことながら、地域への影響等を第一に考慮し、既に建築制限が課せられている既存の計画位置をもって、補助54号線の位置としたものであり、そのような認識が的確かつ適切であるのは明らかである。

(2) 補助54号線の区域及び構造（規模）

地元自治体である参加人世田谷区においては、補助54号線が計画されている北沢地域について、自動車利用を支える道路整備の遅れによるネットワークの未整備及び完成部分での環境問題発生から、幹線系道路の建設及び環境整備の促進が必要であるとの認識を有していたと認められる。

そして、その認識のもと、補助54号線の整備方針として、道路の有する過密な都市の貴重なオープンスペースである役割や景観を形づくる役割を重視した緑化等の道路環境整備、自転車・歩行者の通行の場であることを重視した十分な幅を持つ歩道の確保等を行う等の方針を示していた（丁9号証・世田谷区都市整備方針34頁、36頁）。

以上の認識と下北沢駅周辺地域について、ア主要生活道路に通過交通が流入していること（丙12号証13頁）、イ地区内に都市公園がないこと、ウ災害時における一時的避難が可能な場所がないこと（丙12号証25頁）、エ緑被率が7.8%であること（区全体20.5%）（丙12号証26頁）等の現状から、ア補助54号線は地平道路とし、広幅員を確保すること（丙12号証27頁）、イ歩道を利用した歩行者空間を整備すること、ウ地区緑被率の増進のために広幅員区間に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こと（丙12号証26頁）等、から平成15年都市計画変更決定に係る補助54号線の区域及び構造（規模）が決定されたものであり、その認識は的確かつ適切であるのは明らかである。

(3) 被告東京都の判断

被告東京都は、上記(1)及び(2)に係る認識を前提として、補助54号線が下北沢駅周辺地域のまちづくりにおいて、その骨格をなす都市基盤となる幹線街路であり、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、当該地域の良い都市環境を確保し、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、地元自治体である参加人世

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、平成15年都市計画変更を行うこととしたものである。

したがって、被告東京都が平成15年都市計画変更決定をなすにおいて、その基礎とされた重要な事実はいずれも的確かつ適切に認識していたのは明らかというべきである。

また、被告東京都は、平成15年都市計画変更決定において、要件裁量としても、効果裁量としても、その裁量権の行使において、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いた事実もなく、判断の過程において考慮すべき事情を考慮しなかった事実もないから、当然のことながら、裁量権の範囲の逸脱等もないというべきである。

4 サークル部に係る原告らの主張について

原告らは、「…なぜ上記東西の各サークルの位置に、直径40メートルものサークルを設置する必要があるのかが、基礎調査の結果に基づいて証明される必要がある。」旨も主張している（原告準備書面18・11頁から16頁）。

しかし、この点は、既に被告東京都が指摘しているところであるが（被告東京都準備書面(3)2頁等）、本件事業認可の適法性判断の前提となるのは、平成15年都市計画変更決定であり、裁判所も既にその前提でこれまで訴訟指揮してきたところである。

そして、補助54号線に設置される予定のサークル部は、平成15年都市計画変更決定前から設置が計画されていたものである。

したがって、サークル部に係る主張をもって、平成15年都市計画変更決定の違法理由とするのは失当である。

5 東京高裁平成17年判決について

- (1) 原告らは、東京高裁平成17年判決について、「抽象的に社会環境が大きく変化したことを挙げるだけでは、都市計画法13条1項11号の定め

る基準に従って新たに都市計画を定めたとするには不十分であり、また、道路構造令の規定だけを根拠に都市計画変更決定が必要であるということとはできないとした上で、都市計画変更決定を行った静岡県は、幅員の17メートルへの拡幅が法6条1項の基礎調査の結果に基づき、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ように定めたものであることを主張立証することを要するとした。」として、「すなわち、都市計画の変更決定については、これを決定した者が、都市計画法6条1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、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ように定めたものであることを主張立証することを要するものである。」と主張している（原告準備書面18・10頁から11頁）。

確かに、東京高裁平成17年判決は、都市計画変更決定が、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったために、不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠してされたものであるとして、都市計画法（平成9年改正前のもの。）13条1項の趣旨に反して違法であるとして、都市計画法53条1項に基づき変更決定による都市計画道路の区域内に建築物を建築することの許可を申請した者に対してされた不許可処分が取り消された事例である。

しかし、東京高裁平成17年判決での都市計画変更の内容は、右折車線の設置と歩道の拡幅のために道路の幅員を拡幅するものであるが、これらを必要とする根拠として将来交通量の予測が重要な意義を有するところ、将来交通量の予測の基礎的数値として平成22年における静岡県所在の伊東大仁線沿線地区の人口予測をしており、その手法は、現在人口が減少しているが将来的にはその分、多くの人口を収容することが可能であるから人口の増加を見込めるというに等しいものであると認められる。

そして、このような前提認識により、結果的に現実に人口減少傾向が見られるゾーンほど可能収容人口の残容量が多くなり、それに対応して将来予測される交通量も増加するという予測をするものである。

このような予測手法をみれば、前提認識として、それ自体合理性を欠くと指摘されるのもやむを得ないと解される（判例時報1914号45頁東京高裁平成17年判決解説）。

また、東京高裁平成17年判決の事案は、道路幅員の拡幅を内容とする都市計画変更決定としては、その他の点でも、たとえば、想定した幅員で設定される信号では歩行者が青信号で安全に横断することができなくなってしまふなど不備な点も指摘されているところである。

したがって、このような基礎資料及び前提認識に基づいて、道路幅員の拡幅を内容とする都市計画変更決定がなされたとすれば、「判断の基礎とされた重要な事実には誤認があること等によりその判断が全く事実の基礎を欠く場合又は事実に対する評価が明白に合理性を欠くこと等によりその判断が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかである場合に準じて考えることができよう。」（判例時報1914号45頁東京高裁平成17年判決解説）と評価されてもやむを得ないと認められるものである。

ただ、東京高裁平成17年判決は、都市計画変更決定に係る行政庁の要件裁量ないしは効果裁量に係る裁量権が認められるとする立論においては、前記の判例法理と何ら径庭がないと評価されているところである（判例時報1914号45頁東京高裁平成17年判決解説）。

- (2) これに対し、本件事業認可に係る平成15年都市計画変更決定においては、前記4及び従前被告東京都が説明してきたとおり、判断の基礎とされた重要な事実について、法令の趣旨に従い、地元自治体である世田谷区との間で緊密な協議及び関係者の意見徴収等（丙12号証・小田急線の街づくりに関する意見交換会資料）の確認を重ねた上で手続が進められ、地表式に変更

となった際に、車道だけでなく、広幅員の歩道、自転車道及び植樹帯を含めた26メートルの幅員としたものである（丙28号証の5・補助線街路第54号線及び世田谷区街路第10号線の幅員構成について）。

したがって、平成15年都市計画変更決定による補助54号線の幅員及び構造の決定は、的確かつ適切な前提認識に基づき、法令の趣旨に則った判断としてなされており、東京高裁平成17年判決の立論を含め行政庁の裁量権に係る判例法理から適法性が認められるのは明らかである。

以上