

第1 経過の概要

1 「外環の2」とは

「外環本線」 東京外郭環状線（高速道路）の道路計画のうちの、練馬区から世田谷区に至る区間。

昭和41年に高架式計画として決定。

平成19年に、大深度地下方式に変更決定。

平成24年9月、着工式。

「外環の2」 練馬区から世田谷区に至る道路計画（現在の計画で約9キロ）。

昭和41年、「外環本線」とともに計画決定された。

「外環本線」の計画地をまたぐ形で設定されていた（「外環本線」の高架下の土地利用。幅員40メートル以上。）。

練馬区の1キロ区間について、平成24年に事業認可。

2 事実経過

昭和41年7月 「外環の2」都市計画決定（「外環本線」とともに）

（昭和45年10月 「外環本線」とともに凍結）

（平成19年4月 「外環本線」計画の変更決定（大深度地下化））

平成24年9月 「外環の2」1キロ区間について、東京都の申請に対して、関東地方整備局が事業認可（平成24年9月27日関東地方整備局告示第335号）

3 道路建設の手続き

- ① 都市計画決定
- ② 事業認可
- ③ 事業の実施（土地収用と建設工事）
- ④ 供用開始

第2 裁判の概要

1 事件番号等

事件番号25年（行ウ）162。民事3部に係属（民事2部事件に併合上申）。

原告：練馬1キロ区区間の地権者と9キロ区間の近隣住民5名。

被告：国

2 請求の趣旨の概要

「外環の2」の練馬区1キロ区間に対して行った事業認可を取り消す。

3 事業認可の違法事由

* 問題の性格

- ～ 道路開発か、地域住民の生活・コミュニティか。
(必要のない道路開発ではないか。)
住民の意向を踏まえての事業化が行われているのか。

(1) 「外環の2」計画(9キロ区間全体)自体の違法

- ① 「外環の2」は計画の前提となる重要な基礎事実を失っている。
「外環の2」は、高架式「外環本線」の存在を前提としていたが、「外環本線」地下化により高架式「外環本線」は地上からなくなったので、「外環の2」整備の必要はなくなった。
※ 都市計画は、一定の基礎事実を前提として策定される(都計法13条)。
- ② 「外環の2」をつくることは、「外環本線」地下化の目的に反する。
「外環本線」地下化の目的は、地上の「移転等の影響を極力小さくする」ことにあるが、「外環の2」を広範な区間に整備すると「移転等の影響」が大きく、「外環本線」地下化の目的に真っ向から反する。
※ 都市計画は、一体的・総合的に決める必要がある(都計法13条)。

(2) 事業認可(1キロ区間)の違法

- ③ 都市計画と同一性のない事業認可。
「外環の2」計画は道路計画であるが、事業認可の計画は、大部分を緑地とする(道路は片側1車線のみ)。道路と緑地は別の都市施設であり、道路計画を緑地に流用することは許されない。
(「緑地」に関する手続的な議論は行われていない。)
※ 都市計画法は都市施設ごとに手続きを求めている。
- ④ 必要性のない事業認可。
1キロ区間の大部分は「外環本線」計画地と重なる。
「外環本線」計画のなかに最小限の地上部街路の整備も本来含まれており、これに加えて、「外環の2」を整備する必要はない。
※ 都市計画法は「適切な規模」等を求めている。
- ⑤ 「外環本線」地下化の目的に反する。
計画内容は、幅員40メートル以上を道路及び緑地とするものであり、広範に「移転等」を求めるものとなっている。
- ⑥ 費用対効果が認められない。
- ⑦ 内容不確定の事業の一部事業化は違法である。
「外環の2」計画は、廃止も含めて見直しが行われている。このような内容が確定していない計画の一部を事業化することは違法。

(3) 事業認可の違法(都市計画法61条)

以上

都市計画事業位置図(縮尺 1:50,000)

