

訴 状

平成29年6月29日

東京地方裁判所民事部 御中

原 告 別紙原告目録記載のとおり（62名）

〒141-0022 東京都品川区東五反田1-13-12

いちご五反田ビル5階 五反田法律事務所 [送達場所]

TEL03-3447-1361 / FAX03-3447-1538

上記訴訟代理人弁護士 鳥 海 準 外7名

(別紙代理人目録記載のとおり)

〒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 金 田 勝 年

東京都市計画道路事業補助線街路第29号線事業認可取消請求事件

訴訟物の価額 9920万円

貼用印紙額 32万円

請求の趣旨

- 1 関東地方整備局長がなした別紙事業認可処分目録第1ないし第6記載の事業認可処分を取消す
 - 2 訴訟費用は被告の負担とする
- との判決を求める。

請求の原因

第1 はじめに

1 事業対象地域の属性

本件で事業対象とされる地域は、東京都品川区大崎3丁目から、大崎4丁目、西品川3丁目、戸越1丁目、戸越2丁目、戸越4丁目、戸越5丁目、戸越6丁目、豊町6丁目、二葉4丁目、西大井6丁目、西大井5丁目、西大井2丁目、西大井4丁目を經由し、東京都大田区東馬込2丁目に至る全長約3,5キロメートルの区間（以下「本件事業対象地域」という。）である（別紙事業認可処分目録添付図面1～6）。

本件事業対象地域は戦前から多くの人々が暮らす住宅地として発展を遂げた。戦災により甚大な被害を受けたが、戦後に目覚ましい復興を遂げ今日まで住宅地として多くの住民が居住し続けており、一部にいわゆる木密地域として東京都の指定を受ける地域が含まれている。

2 都市計画

(1) 昭和21年都市計画決定

昭和21年、戦後復興のため緊急を要する路線が東京特別都市計画街路として定められ、昭和21年4月25日付戦災復興院告示第15号として告示された。

被告が原告らに交付した裁決書によると、このとき124路線を都市計画街路とすることが決定され、昭和21年4月25日付戦災復興院告示第15号にて告示されたとのことであるが、現在、当該告示がなされた都市計画街路がいかなるものであったか、また具体的にどこを通る道路であったのかについて図面等で確認することはできない。

(2) 昭和25年都市計画変更決定

昭和21年都市計画決定で定めた東京特別都市計画街路が変更され、昭和25年3月2日付建設省告示第112号にて告示された。

被告らが原告に交付した裁決書によると、このとき路線の幅員が15メートル又は12メートルに変更されたとのことであるが、現在、当該変更箇所を図面等で確認することはできない。

(3) 昭和41年都市計画変更決定

昭和25年都市計画変更決定で定めた都市計画街路が変更され、昭和41年7月30日付建設省告示第2428号で告示された。同告示に東京都市計画道路事業補助線街路第29号線に係る計画（以下、「本件都市計画」という。）が含まれている。

3 事業認可

関東地方整備局長は、東京都から本件都市計画に基づく事業認可申請を受け、平成26年2月27日以降順次別紙事業認可処分目録第1ないし第6の都市計画事業に対し認可決定を行った（以下、別紙事業認可処分目録第1ないし第6記載の各事業を総称して「本件各事業」といい、本件各事業に対する認可処分を総称して「本件各事業認可」という）。

4 審査請求

原告らは、国土交通大臣に対し、本件各事業認可について審査請求を行った。これに対し国土交通大臣は、別紙事業認可目録第1及び同第2の処分につき棄却又は却下の裁決を行い、平成29年1月6日以降順次裁決書を原告らに交付した。別紙事業認可目録第3ないし同第6への審査請求に対しては、本訴提起の時点において原告らに対し裁決書は交付されていない。

第2 当事者

1 原告

(1) 別紙事業認可処分目録第1（事業地：品川区大崎3丁目）

ア 別紙原告目録記載1～13の各原告は、別紙事業認可処分目録第1記載の事業認可の事業地内に土地又は建物を所有し、若しくは、事業地内の土地又は建物を賃借して居住しており、同処分に対し審査請求を行い、棄却裁決（別紙原告目録記載1～5，8～13）又は却下採決（同6，7）を受けた者である。

イ 別紙原告目録記載14～19の各原告は、別紙事業認可処分目録第1記載の事業認可の事業地近隣に土地又は建物を所有し、若しくは、事業地近隣の建物を賃借して居住しており、同処分に対し審査請求を行い却下採決を受けた者である。

(2) 別紙事業認可処分目録第2（事業地：品川区豊町6丁目から二葉4丁目まで）

ア 別紙原告目録記載20～31の各原告は、別紙事業認可処分目録第2記載の事業認可の事業地内に土地又は建物を所有し、若しくは、事

業地内の土地又は建物を賃借して居住しており，同処分に対し審査請求を行い，棄却裁決を受けた者である。

イ 別紙原告目録記載 3 2～3 5 の各原告は，別紙事業認可処分目録第 2 記載の事業認可の事業地近隣に土地又は建物を所有し，若しくは，事業地近隣の建物を賃借して居住しており，同処分に対し審査請求を行い却下採決を受けた者である。

(3) 別紙事業認可処分目録第 3 (事業地：品川区大崎 3 丁目から戸越 4 丁目まで)

ア 別紙原告目録記載 3 6～3 9 の各原告は，別紙事業認可処分目録第 3 記載の事業認可の事業地内に土地又は建物を所有して居住しており，同処分に対し審査請求を行った者である。

イ 別紙原告目録記載 4 0～4 1 の各原告は，別紙事業認可処分目録第 3 記載の事業認可処分に対し審査請求を行った者である。

(4) 別紙事業認可処分目録第 4 (事業地：品川区二葉 4 丁目から西大井 5 丁目まで)

ア 別紙原告目録記載 4 2～4 3 の各原告は，別紙事業認可処分目録第 4 記載の事業認可の事業地内に土地又は建物を所有し，若しくは，事業地内の土地又は建物を賃借して居住しており，同処分に対し審査請求を行った者である。

イ 別紙原告目録記載 4 4～4 6 の各原告は，別紙事業認可処分目録第 4 記載の事業認可の事業地近隣に土地又は建物を所有し，若しくは，事業地近隣の建物を賃借して居住しており，同処分に対し審査請求を行った者である。

(5) 別紙事業認可処分目録第5（事業地：品川区西大井2丁目から大田区東馬込2丁目まで）

ア 別紙原告目録記載47～48の各原告は、別紙事業認可処分目録第5記載の事業認可の事業地内に土地又は建物を所有し、若しくは、事業地内の土地又は建物を賃借して居住しており、同処分に対し審査請求を行った者である。

イ 別紙原告目録記載49～52の各原告は、別紙事業認可処分目録第5記載の事業認可の事業地近隣に土地又は建物を所有し、若しくは、事業地近隣の建物を賃借して居住しており、同処分に対し審査請求を行った者である。

(6) 別紙事業認可処分目録第6（事業地：品川区戸越5丁目から豊町6丁目まで）

別紙原告目録記載53～62の各原告は、別紙事業認可処分目録第6記載の事業認可の事業地近隣に土地又は建物を所有し、若しくは、事業地近隣の建物を賃借して居住しており、同処分に対し審査請求を行った者である。

2 被告

本件各事業認可は、関東地方整備局長深澤淳志（別紙事業認可目録第1及び同第2）、及び、同越智繁雄（同第3ないし第6）の両名によってなされたものであり、前記両名は本件各事業認可がなされた当時、被告である国（国土交通省）に属する行政庁であった。

第3 本件都市計画及び本件各事業認可の概要

1 本件都市計画の概要

本件都市計画は、品川区大崎3丁目を起点とし、大田区南馬込6丁目を終点とする全長5,040メートル、幅員20メートル(ただし、一部区間は幅員15メートル)の道路(東京都市計画道路補助線街路第29号線、以下「本件計画道路」又は「補助29号線」という。)を建設する事業計画である。

補助29号線の起点(品川区大崎3丁目)は山手通りと接しており、終点(大田区南馬込6丁目)は国道1号線(第二京浜道路)と接している。また、起点から約3,500メートルの地点(大田区東馬込2丁目)で環状7号線と交わる。

2 本件各事業認可の概要

訴外東京都は、関東地方整備局長に対し、本件道路のうち、品川区大崎3丁目から大田区東馬込2丁目までの全長3,500メートルの区間について幅員20メートルの道路建設に係る事業認可申請を、別紙事業認可処分目録第1ないし第6のとおり6区間に分割して行った。これに対し関東地方整備局長は、平成26年2月27日から平成27年2月8日までの間に、順次、別紙事業認可処分目録第1ないし第6のとおり事業認可処分を行った(平成26年関東地方整備局長告示第94号、同第95号、同第349号、同第350号、平成27年関東地方整備局長告示第27号、同第33号)。

第4 本件都市計画決定の違法性

1 昭和21年都市計画決定の違法性

(1) 主務大臣の決定がないこと

昭和21（1946）年4月25日付都市計画決定（以下、「昭和21年都市計画決定」という。）は、当時の戦災復興院総裁により、旧都市計画法（大正8（1919）年4月5日法律第36号）第3条1項の規定に基づき、決定されている。

この点、旧都市計画法第3条1項は、「都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ハ都市計画審議会ノ議ヲ経テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ」と規定していた。

しかし、昭和21年都市計画決定を行なったのは、「主務大臣」（旧都市計画法第3条1項）ではなく、「戦災復興院総裁」であった。

確かに、戦災復興院官制（昭和20年勅令第621号）の施行時は、「総裁ハ国务大臣ヲ以テ之ニ充ツ」（第2条2項）とし、戦災復興院総裁は国务大臣が担当していた。しかし、昭和21年都市計画決定の直前である昭和21（1946）年3月30日に法改正があり（昭和21年勅令第170号）、総裁に国务大臣を宛てるという条項は削除され、戦災復興院総裁は、国务大臣である必要はなくなった。

実際、昭和21年都市計画決定（昭和21年）時の戦災復興院総裁は民間人の建築家である阿部美樹志であり、同人は主務大臣（建設大臣）ではなかった。

以上のように、昭和21年都市計画決定は、国务大臣の決定がなく、旧都市計画法に反し違法である。

(2) 内閣の認可がないこと

旧都市計画法3条1項は、「都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ハ都市計画審議会ノ議ヲ経テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ」と規定していたが、昭和21年都市計画決定について「内閣の認可」はなされていない。

ゆえに、昭和21年都市計画決定は、内閣の認可がないという点において、旧都市計画法に反し違法である。

(3) 関連図書の縦覧がなされていないこと

旧都市計画法3条2項は、「都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ニ付テハ政令の定ムル所ニ依リ主務大臣之ヲ告示シ行政庁ヲシテ関係図書ヲ縦覧ニ供セシムヘキ」と規定している。この規定の趣旨は、都市計画により影響を受ける者に情報の提供を行うものであると解される。

そして、昭和21年都市計画決定に関する同年4月25日付戦災復興院告示第15号においても、「其ノ関係図面ハ東京都庁ニ備置キ縦覧ニ供ス」としている。

しかし、昭和21年都市計画決定の関係図面は、現在存在しておらず、縦覧に供されていない。当時関係図面が存在し縦覧に供されたことを窺わせる資料もない。このような状況下で、昭和21年都市計画決定に関し都市計画の関係図面が縦覧に供されたということはできない。そもそも、関係図面が作成されていたかも疑わしいところである。

したがって、昭和21年都市計画決定は旧都市計画法3条2項に違反する。

(4) 都市計画と事業認可の適合性が判断できないこと

昭和21年都市計画決定の関係図面が現在存在していないことは、本件事業認可の違法性を考える上で重要な事実である。

すなわち、(現)都市計画法61条は、都市計画事業認可について、申請手続が法令に違反せず、かつ、申請にかかる事業が次の各号に該

当する場合に、これを行うことができる」と定め、同条1号は、事業の内容が都市計画に適合し、かつ、事業施工期間が適切であることを要件としている。

そして、道路の建設を内容とする都市計画において、道路が建設されるべき場所等具体的内容を図面によらず文字のみで表現することは困難である。よって、都市計画事業認可にあたり、都市計画との適合性を判断するにあたっては、都市計画の図面が存在することが必須であり、図面がない都市計画と事業認可との適合性を判断することはできない。

昭和21年都市計画においてはその原図すら保管されていない。ゆえに、都市計画の詳細を把握することは困難であり、本件事業の内容が都市計画に適合したものなのか、その整合性を判断することすら出来ない。この点からも、本件事業認可は前提となる都市計画決定を欠くというべきである。

(5) 小括（昭和21年都市計画決定の違法性）

以上から、昭和21年都市計画決定は旧都市計画法に反し違法である。

2 違法性の承継

昭和21年都市計画決定については、昭和25年、昭和41年にそれぞれ変更決定がされているが、いずれも、昭和21年都市計画決定の違法性を承継する。

なぜならば、これらの決定はすべて同一地域の同一の道路計画に関する都市計画決定であるところ、昭和25年決定は、昭和21年決定にかかる都市計画道路の幅員を15メートル又は12メートルに変更するという内容であり、昭和41年決定は更に都市計画道路の幅員

を20メートルに変更する等の内容であることから、3つの都市計画決定は一体となって1つの都市計画を構成しているからである。

したがって、変更前の都市計画決定に違法事由が存する場合、変更後の都市計画決定にも当初の違法性が承継されると考えるべきである。

3 昭和41年の都市計画変更決定の違法性

なお、昭和41年7月30日になされた変更決定は、実質的には昭和25年になされた変更決定をさらに変更する決定であるが、手続的には旧都市計画法第3条1項の規定に基づき決定された。

この点、旧都市計画法3条1項は、「都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ハ都市計画審議会ノ議ヲ経テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ」と規定している。

しかし、昭和41年の都市計画変更決定には「内閣の認可」がない。ゆえに、昭和41年の都市計画変更決定は、内閣の認可がないという点においても、旧都市計画法に反し違法である。

4 小括（本件都市計画決定の違法性）

都市計画事業認可は、都市計画の存在を前提としてなされる。よって、都市計画が違法である場合、その都市計画に基づきなされた都市計画事業認可は当然違法となる。

本件事業認可は、本件都市計画決定に適合するとしてなされたものである。しかし、本件都市計画決定はそもそも上述のとおり違法である。

よって、本件各事業認可も違法である。

第5 本件各事業認可処分の違法性

1 本件事業の必要性の欠如

訴外東京都は、本件各事業認可申請に際して、本件事業の必要性に関する事情として、交通の円滑化、延焼遮断帯としての整備による防災性の向上、及び安全で快適な歩行空間の確保の3点をあげ、本件各事業による整備効果として説明している。しかしながら、訴外東京都が申請書に記載する上記3点の整備効果は、以下に詳述するとおり、いずれも具体的事実に基づくものではなく重要な事実の基礎を欠いたものである。被告は、かかる申請が本件都市計画に適合するものと判断しているが、かかる判断は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いており社会通念に照らしても著しく妥当性を欠くものといえる。このため被告のなした本件各事業認可処分は、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであるべきであって違法である。

2 「交通の円滑化」目的の欺瞞性

(1) 厳格な目的手段審査が求められること

本件各事業認可処分に裁量の逸脱・濫用があるといえるのか、その審査において、考慮すべき事項を考慮したか（考慮遺脱の有無）、考慮すべきでない事項を考慮していないか（他事考慮の有無）、重視すべき事項を重視しているか、重視すべきではない事項を重視していないか（考慮不尽の有無）といった観点から、当該処分が著しく妥当性を欠くものか否か、処分の目的・内容を検討すべきである。

当該検討にあたっては、本件各事業認可処分によって不利益を被る地域住民らの受ける不利益の程度の重大性に鑑みて、補助29号線建設が事実裏付けある正当な目的があるといえ、かつ、補助29号線建設がその目的達成に実質的関連性が認められる相当な手段内容で

あるといえる厳格な基準によって、考慮遺脱・他事考慮・考慮不尽の有無が審査されなければならない。

(2) 実態と乖離した「交通の円滑化」という目的

補助29号線道路は、品川区大崎から大田区東馬込までの全長約3.5キロメートルにわたる区間、第二京浜道路（品川区五反田から大田区馬込までの区間）にほぼ並行する建設地域で計画されている幅員20メートルの大通りである。

そのため、補助29号線道路建設事業の必要性として挙げられた「交通の円滑化」とは、一義的には、第二京浜道路で充足されない当該地域・区間の道路需要に応えること、当該地域・区間の渋滞解消を図ることを指すものと解される。

しかし、当該地域・区間における交通量は減少傾向にあり、渋滞が慢性的に発生している等の事情もなく、補助29号線道路建設事業の必要性（目的の正当性）として「交通の円滑化」を挙げることは、周辺道路交通の実態と乖離した説明である。

(3) 目的と手段の実質的関連性の検討・考慮を欠いていること

被告は、原告らの審査請求に対する裁決書のなかで、補助29号線の計画幅員が20メートル（車道幅員13メートル、歩道幅員7メートル（3.5メートル×2））であり、平時に救急車等の緊急車両が駐停車することがあっても車両の対面通行が可能であるとして「自動車交通の円滑化が図られる」と述べ、幅員3.5メートルの歩道は歩行者が安全に通行するために有効であるとする。

被告の当該主張は、「幅員の大きな道路を作る」（手段）ことで、「交通の円滑化」（目的）が常に達成されると判断していることと何も変わらず、幅員の大きな道路であればあるほど、常に交通の円滑化に資

するかのような、本来あるべき具体的目的に沿った具体的な手段の適否とは無関係な判断である。

被告が裁決書に記載した認可理由は、本件各地域でどの程度「交通の円滑化」（目的）を図る必要があるのか、3.5キロメートルもの長区間、幅員20メートルという大きな道路を、住宅地を取り潰してまで新たに建設するという手段が適切であると判断されるほど「交通の円滑化」を図る高度の必要性が認められるのか、といった達成目的の具体的な内容や必要性の程度、それによって地域住民が被る不利益の程度を比較して手段が適切・十分といえるのかを具体的に検討する視点が皆無であり、極めて杜撰な判断と言わざるを得ない。

本件各事業認可処分の裁量逸脱・濫用の有無を検討するにあたって、他事考慮等が認められるか処分目的と処分手段の実質的関連性を審査すべきであるが、被告は事業認可にあたって「目的と手段との間の実質的関連性」を検討・考慮すらしていない。

(4) 将来交通量予測は、交通の円滑化の必要性と関係がない

また、被告は、原告らの審査請求に対する裁決書のなかで「第5回東京都市圏パーソントリップ調査（調査時期平成20年）」に基づく平成42年の自動車の地域別トリップ数が、東京区部・多摩部ともに増加すると予測されていることから、将来交通量の観点からみて、本件事業の必要性が認められるとし、交通の円滑化の必要性を述べる。

しかし、東京区部・多摩部の道路需要の増加をもって、個別の道路建設事業における交通の円滑化目的の正当性が認められるとすると、東京区部・多摩部内のいかなる場所のいかなる道路計画であっても正当性が認められることになりかねず、破たんした欺瞞的な説明といわざるを得ない。東京区部・多摩部の需要増をそのまま補助29号線建

設の必要性につなげる論理は、本来考慮すべき補助29号線の周辺道路交通の実態を考慮していないだけにとどまらず、本来考慮すべきではない補助29号線の周辺ではない他の東京区部・多摩部の道路交通を考慮している。

そもそも、平成42年に予想される自動車トリップ数は平成10年時の自動車トリップ数よりも少ない（平成10年から平成20年にかけて、自動車の総トリップ数が減少している。）のであって、平成20年から平成42年にかけて自動車トリップ数が微増することは、新たな道路需要を基礎づける理由としては、重視すべきでない事情である。

(5) 小括（「交通の円滑化」目的の欺瞞性）

以上のとおり、本件各事業認可処分の「交通の円滑化」という目的は、補助29号線の周辺道路交通の実態と全く乖離したものであって、事実裏付けられた正当性が認められないだけでなく、3.5キロメートルもの長区間の住宅地を取り潰して補助29号線道路を建設するという手段と実質的関連性のある目的ということもできない。

本件各事業認可処分は、裁量を逸脱・濫用したものとして違法である。

3 本件計画道路に延焼遮断帯としての防災効果（延焼遮断効果）は認められず、若しくはその効果は極めて乏しいこと

(1) はじめに

今日の都市行政・計画は、本件事業地域のような木密地域といわれる地域において火災発生（延焼による被害の拡大等）を防止して、安全な生活環境をどのように構築するかについての「住宅行政」が重要であるにもかかわらずこれを無視ないし軽視して、いとも安易に都市

計画道路の形成といった「道路行政」に著しく傾斜し、住民の安全な生活環境を形成確保することをしばしば無視するものとなっている。本件事業認可された計画道路はその典型である。

そもそも木密地域の火災・延焼防止のため実施すべき有効な措置として、木造家屋の耐震化・不燃化、初期消火に有効な措置、通電火災の防止、消防力の向上等を、優先的に実施する必要のあることは、多くの都市研究者・識者から指摘されているところである。認可された本件計画道路は、直接には木造家屋を耐震化・不燃化させる機能を有するものではない。

以下には、本件事業認可には、認可の前提となっている本件計画道路による延焼遮断効果が認められないこと、認められるとしてもその効果はきわめて限定的なものとなっていること、また、600億円という巨額な予算を投入するよりも、より安価な代替手段を用いて地域の特性に即した原告ら住民の安全な住環境を確立するための有効な延焼防止策が検討考慮されずに、原告らが日々平穏に生活している住空間に道路を敷設して、その生活そのものを破壊して回復不可能な深刻な犠牲をもたらすものとなっていることを詳述する。

また、本件事業認可は、住民の安全な生活環境を形成することを考慮すべきであるにもかかわらずこれを考慮せずに、延焼遮断効果の認められない計画道路を優先的に考慮したことにより、もっぱら特定の事業利益のために傾斜した都市計画として逸脱したものであることを指摘しておく。

(2) 延焼遮断効果が認められないこと

本件事業認可にあたっては、本件計画道路が延焼遮断帯として所定の効果を有していることを前提としている。しかし、本件計画道路が

そうした延焼遮断効果を有していると単純に評価することはできない。そもそも本件事業認可にあたって、その前提とされている延焼遮断帯とその効果について、どのようなモデルのもとに検証（シュミレーション等）したのか、その客観的な検証データをいっさい明らかにしていない。そもそも本件にあっては、そうした検証をしていない可能性がきわめて高い（そうした検証をしたというのであれば被告は、その検証データを開示されるべきなのである）。

大規模な火災が発生した際に、道路が延焼遮断帯としての所定の遮断効果を発揮せず、逆に延焼を促進するものとして機能するのである。

大規模火災の際には、火災によって生じる炎は延焼遮断帯とされている道路に巻き込まれ、道路はその燃えている炎に対して酸素を供給する空間となり、さらに炎は輻射熱と熱風などによりガス化した空気に燃え広がって、火の粉とともに道路に沿って風に乗り、熱風とともに風下の方向に運ばれたりしながら、その道路の脆弱な箇所から「飛び火」して吹き出すなどして、広い地域にわたって延焼を促進する危険性が高まる。

つまり、道路が延焼遮断帯としての効果を発揮するのではなく、逆に道路が酸素を供給する空間として延焼を促進させる効果すら認められるのである。

以上のように、本件計画道路に、単純に延焼遮断効果を認めることはできない。

(3) 延焼遮断帯としての効果は極めて限定的であること

本件計画道路に延焼遮断帯としての効果がなにがしか認められるとしても、本件計画道路は南北に走る一本の道路に過ぎない。そのた

め、一旦道路の片側で火災が発生した場合、百歩譲って火災が道路をまたいで道路のもう一方の側に延焼することを防ぐ効果があると仮定しても、火災が発生した側の地域における延焼を防止できるものではない。

つまり、本件計画道路が効果的な延焼遮断効果を認められる想定状況のもとでも、その防災効果は火災が発生した側の地域の延焼を防ぐものではない。その点で、防災効果は極めて限定的である。

以上の通り本件計画道路の延焼遮断帯としての限定的な効果を追求する事業目的が本件計画道路によって蒙る住民の深刻な犠牲を上回るほどの正当性を認めることはできない。

(4) 緊急車両通行道路としての効果がないこと

たしかに、本件計画道路を建設すれば、抽象的には、災害時に緊急車両がこれを通行できることとなり、地域防災の観点から効果的とも思える。

しかし、具体的に考えると、東京都内においては、大規模災害時には主要な道路は避難車で混雑し渋滞となり緊急車両が通行できるような状態にはならないことが、東日本大震災の経験から明らかである。従って、大規模災害時に、本件計画道路が緊急車両通行道路として効果を発揮することはない。

また、小規模災害時ですら、周辺の地域特性に照らせば、本件計画道路は緊急車両を火災現場に到達させるために有効な手段とはいえない。なぜなら、本件計画道路沿いには、細い路地が入り組んだ地域が多く、本件計画道路を緊急車両が通行できるようになったところで、大きな緊急車両が入り組んだ細い路地を通過して火災現場に到達することはなお困難だからである。

したがって、大規模災害の場合も小規模災害の場合も、本件計画道路の整備により緊急車両通行道路としての効果を期待することはできず、発生した火災を迅速に鎮火するという目的につき効果を発揮することはない。かかる目的に資するためには、本件計画道路の建設ではなく、後述のような地域特性に応じた代替手段を講ずることこそ効果的である。

(5) より防災に資し、かつ安価に整備できる防災手段の存在

東京都は、補助29号線の建設に総額で600億円という多額の予算を組んでいる。

しかし、本件計画道路は延焼遮断帯としての効果は認められず、むしろ逆に延焼促進効果すら有するものであり、また延焼遮断効果が認められるものがあるとしても、その効果はきわめて限定的であることは、前述の通りである。

防災の現実的効果および費用対効果等の観点からは、莫大な費用を投下して大規模な道路を建設することよりも、それらの予算のうちわずかな一部を投下して、細い路地の入り組んだ木密地域という地域特性に応じた細やかな対策を整備するほうが、原告ら住民にとってはるかに現実的で利益を享受することができる。

具体的には、既存のコミュニティーをベースにした自主防災組織の拡充、住宅用警報機器の設置の徹底、火災の発生を近所に通報し合う早期近隣通報システムの導入、火災の発生を金属板を叩く音で知らせる非常板の設置、あらゆる火災に対応でき初期消火に有効なABC粉末消火器の設置、個人が一人で利用できる2号消火栓の整備・周知、機動性が高く入り組んだ路地にも対応できる可搬消防ポンプの設置、地下消火栓に触接ホースを繋いで消火栓の水圧を利用して放水を行

うことのできるスタンドパイプの設置・周知，狭い路地に対応できる小型消防車の導入，緊急車両の通行・消火活動のための既存道路における後退用地の確保や交差点の隅切り等の手段および木造家屋の耐震化，不燃化のための助成措置等々を講ずるべきである。

これらの手段は，本件道路の建設のような大規模な工事を必要とせず600億円という多額の予算を必要とせず，コストパフォーマンスにおいて本件計画道路に比べ優れた有効な措置である。また，地域特性に応じた手段である点で，より効果的な消火を可能にし延焼を防ぐという点でも，本件道路の建設に比べ実効性が高い。

(5) 小括（延焼遮断効果）

本件計画道路には，本件事業認可が前提としている延焼遮断効果は認められず，逆に延焼促進効果すら認められる。また，延焼遮断帯としての効果が認められる場合にあってもその効果は極めて乏しい。また，本件地域の具体的な特性を考慮したときには緊急車両通行道路としての効果を発揮し得ない。こうした計画道路に巨額の予算を投入して原告ら住民の生活を破壊すべきではない。むしろ木造建物の耐震化・不燃化を進めるとともに，地域の特性に即した，きめ細やかでより安価な代替手段を用いて延焼防止のための対策を講ずるべきである。

したがって，延焼遮断効果による防災を目的とした本件計画道路の建設には，その所定の効果が認められず，認められる場合にあってもその防災効果がきわめて限定的であるのであるから，本件事業認可が前提とする延焼遮断効果を過大に評価すべきでない。にもかかわらずこれを過大に評価し，他方において，原告ら地域住民の生活を破壊せずに，地域特性に応じたより効果的かつ安価な代替手段を用いるべき

なのにもかかわらず、これを不当かつ安易に軽視し、本来考慮に入れるべき事項を考慮していないのであるから、本件事業認可には裁量権の著しい逸脱・濫用がある。

4 本件都市計画道路と「隠された事業目的」＝「他事考慮」

(1) 「都市計画運用指針」にもとづく検討の放棄・軽視

平成12年12月建設省は、「都市施設に関する都市計画の見直しの考え方」として、「都市施設の計画については、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うべきである」とする「都市計画運用指針」を発出している。

同指針は、「都市の将来像を実現するために都市計画決定されたが、その後長期にわたり事業が行われていない施設の問題については、その計画の変更は慎重に行われるべきものではあるが、これまでの運用においては一度都市計画決定した施設の都市計画の変更についてあまりにも慎重すぎたきらいもある。長期的にみれば都市の将来像も変わりうるものであり必要に応じ変更の検討を行うことは望ましい」としている。

ちなみに同指針発出以降の都市計画道路（幹線街路）の見直し状況は、平成28年3月末時点では、全国47都道府県で「廃止」となった路線数2356、延長km数として2645.3kmにのぼっているが、東京都はわずかに2路線数、1.8km、ルート変更、幅員変更はいずれも0にとどまっている状況で、その変更の検討の規模・内容は全国的にみると突出して異常なほど見直しは少ない（「都市計画運用指針発出（平成12年12月）以降の都市計画道路（幹線街路）の見直し状況参照）。

同指針は、「都市施設の配置の変更や規模の縮小、廃止は、個別の箇所や区間のみを対象とした検討を行うのではなく、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等の検討」を行う必要性を指摘している。

本件都市計画は、別に詳述している通り、70年以上も前に策定されたとされる戦災復興計画道路の建設計画を50年以上前に変更した後、まったく見直し検討作業は行われていない。この間、本件計画道路地域における都市の将来像、地域全体としての道路施設・規模も大きく変貌している。

また、既に詳述した通り、品川区五反田から大田区馬込までの区間の本件都市計画道路とほぼ並行して、国道1号線（通称第2京浜道路）がすでに敷設されている。それにもかかわらず、いかなる将来交通量予測にもとづいて、本件計画道路の区間の道路需要の増大をどのように検討予測して、「交通の円滑化」を図ろうとする目的と本件都市計画道路の必要性との合理的関連性を具体的に明らかにしていない。

本件計画道路区間に存在する「崖地」に本件計画道路を敷設すればジャンプ台から自動車が飛び出すような危険な状況まで生まれる地域まで生じる不合理な都市計画となっているのである。本件都市計画道路は、「交通の円滑化」とは別の「隠された事業目的」が存在しているが故に、見直し検討作業が放棄され実施されないのである。

(2) 用途地域等都市計画変更によって蒙る住民の不利益と「隠された事業目的・利益」

上記の通り、70年以上も前に策定され、また50年以上も前に変更された本件都市計画道路は、上記の「都市計画運用指針」にもとづいて、「都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体

としての施設の配置や規模等」の見直し検討作業が求められていたの
である。しかし、本件事業認可にあたって、こうした見直し検討作業
がまったく行われていない。何故か。以下に詳述する。

本件都市計画道路を推進する都市計画は、前記第3項に詳述した通
り本件計画道路が目的としている「延焼遮断効果」をもたらすもので
はなく、逆に「延焼促進効果」すら有していることから原告ら住民の
安全な生活環境を確立するうえで深刻な影響と犠牲を及ぼす。それば
かりかその内実は、「延焼遮断効果」を目的とした防災都市づくりと
いった事業目的とはまったく別個の「隠された事業目的」としての大
規模な「都市再開発」の事業＝ビジネスチャンスの創出を意図してい
る事実が認められる。

本件都市計画によって、本件計画道路の両側の周辺30mの土地空
間は、用途地域の変更（準防火地域から防火地域へ）・容積率の緩和、
日影規制等々の規制が変更緩和され、建物は高層化され、建物を建築
するにあたっては防火建物を建築しなければならなくなる。それらの
変更によって本件計画道路の両側の周辺30mの圏域に居住を続け
る原告ら住民は、それまで居住していた建物を引き続き木造建物とし
て建て替えることも制限され、結局、同圏域内においてデベロッパー
とゼネコン等が推進する「再開発事業」に不可避免的に巻き込まれざる
を得なくなっていく。

高齢化が進行し資力の乏しい住民らにとっては、固定資産税の増額
の負担のみならず、都市計画の変更によって生じる土地の高価格化の
もとで、コスト高の耐火建物に自ら建て替えることも著しく困難と
なる。そこで、等価交換事業等によって得られる権利変換を得ようと
してもそこで確保できる空間もわずかなスペースしか確保できず、結

局、それまで居住していた生活空間としての土地をデベロッパーに売却するなどして、立ち退きをせざるを得ない事態が生じる。

また、営業をしている資力の乏しい住民にとっては、再開発事業のなかで形成される営業店舗の存在によって、その営業は停滞し収入は激減することは明白であり、また上記の都市計画の変更によって高層化される建物内に営業空間を確保しようとするれば著しく高額なコストの負担を余儀なくされ、こうした高額なコスト負担を上回る営業収入を維持管理することが不可能となり、結局、営業を停止して退去していくケースが圧倒的に高い。

地域住民にとっては、本件計画道路は、生活道路空間ではなく20mの道路敷設によって、これまで形成されていたコミュニティが分断され、道路の一方の側に居住する住民が他方の側の道路の商業施設に行き自由を利用することが物理的に困難となる。

他方、こうした都市計画の変更緩和による再開発事業は、再開発と高度利用による巨額な規模のビジネスチャンスを、デベロッパー、ゼネコンなどの事業者のために創出し、巨額の利益を確保させることになる。

(3) 小括（本件都市計画道路と「隠された事業目的」＝「他事考慮」）

本件都市計画道路の事業認可は、延焼遮断効果による防災都市づくりの目的と別個の「隠された事業目的」である再開発事業による巨額な利益をデベロッパー、ゼネコン等の事業者に出す目的（他事考慮）のもとに行われたものであり、原告ら住民に深刻な被害を及ぼすものである。こうした事業認可は裁量権の著しい逸脱ないし濫用であること明白である。

5 住環境に与える悪影響について調査検討がなされておらず安全性に関する審査に違法性があること

(1) 都市計画法の規定する都市計画

本件都市計画決定は旧都市計画法に基づくが、その第1条は都市計画を「本法ニ於テ都市計画ト称スルハ交通、衛生、保安、防空、経済等ニ関シ永久ニ公共ノ安寧ヲ維持シ又ハ福利ヲ増進スル為ノ重要施設ノ計画」と定義する。そこには、公共の安寧を維持することが都市計画の目的であることが明示されており、都市計画の事業対象となる都市施設は、公共の安寧が維持できるだけの安全性を具備するものでなければならない。

また、都市計画法第2条は「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べきこと」を都市計画の基本理念に掲げる。

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には、都市施設の安全性は不可欠である。

都市計画法上、当該都市施設に安全性が十分に備わっていない場合や安全性の存否が不明な場合には、都市計画に適合しないのであるから、事業認可申請は棄却されなければならない。

この点、本件都市計画は、今から70年以上も前に策定されたとされる戦災復興計画道路の建設計画を50年以上も前に変更した後、まったく見直しが行われていないのであるから、事業認可に際しては現在の事業地の状況を調査し、安全性について十分な検討がなされなければならない。しかるに本件各事業認可においては、以下のとおり補助29号線の安全性に関する審査が十分になされているとは到底言い難く、都市計画に対する適合性審査に違法性がある。

(2) 事業地内の高低差について調査検討が行われていない点

本件各事業認可においては、該当する事業地内の高低差についての調査検討がなされた形跡が認められない。たとえば、別紙事業認可処分目録第3の事業地である品川区戸越1丁目21番14号から同15号にかけては崖地があり、本件都市計画によるとここを補助29号線が通ることとなるが、そのまま道路にすれば、あたかもジャンプ台から自動車が飛び出すような状況となり極めて危険である。また、走行する車両から前方の視界が十分に確保できないため交通事故が多発する危険性もある。

原告らは、本件訴訟の提起に先立ち、訴外東京都に対して本件各事業認可申請に関する情報公開請求を行ったが、事業地内の高低差を調査した横断面図や縦断面図は存在しなかった。被告の裁決書には、申請書に添付された設計概要図（平面図及び標準断面図）を照合したとの記載があるが、これらの図面だけでは事業地の高低差を判断することはできない。

このため、本件各事業の事業地内の高低差については具体的な資料を収集して審査を行うことなく、本件各事業認可がなされているのであるから、この点において重要な事実の基礎を欠いている。

(3) 環境アセスメントが未実施である点

道路交通法第2条第1項第1号の「その他の道路」で四車線以上、かつ、その区間の長さが一キロメートル以上のものを新設する場合、環境アセスメントを行わなければならない（東京都環境影響評価条例（昭和55年10月20日条例第96号）第2条第5号及び同施行規則（昭和56年8月11日規則第134号）第3条等）。

訴外東京都が提出した本件各事業の申請書によると、補助29号線の全長は約3.5kmに及び、その幅員は20mとのことである。被

告の裁決書によると、幅員 20 mのうち 7 mは歩道（3.5 m×2）に割り当てるとのことであるから、車道のみ幅員は 13 m程となる。補助 29 号線が該当する第 3 種第 4 級道路の車線幅員は 2.75 mであるから（国土交通省道路構造令第 5 条第 4 項）、車道が 13 mあれば、4 車線を確保することは十分に可能である（2.75 m×4 車線 = 11 m）。

東京都は、補助 29 号線の事業認可申請を 6 区間に分割して行い、各区間の長さは 1 km未満に調整されている。また、車道を片側 1 車線（両側 2 車線）とすることが住民説明会で配布された資料に記載されている。このように、一見すると環境アセスメントが不要な道路であるかのように巧みに調整が行われているが、被告が裁決書に記載したように交通量の増加が真に見込まれるのであれば、それに伴い環境に著しい影響を及ぼすことが強く危惧されるのであるから、環境アセスメントを実施すべきである。

また、「交通の円滑化」が真に必要であり、そのために道路を新設するというのであれば、それは現時点で交通が円滑でない地点や地域が存在し、そこから一定量の車両が補助 29 号線に流入することを意味するのであるから、その場合、従来道路のなかった本件事業地域内に道路が出来るだけでなく、そこに一定量の車両が流入することも当然に想定されることになる。これまで本件事業地域内の多くは大きな道路もなく閑静な住宅地であったものが、20 mもの大型道路を通行する車両により騒音・振動・大気汚染が昼夜を問わず生じることとなるうえ、交通事故の増加も懸念される。

このため、「交通の円滑化」のため補助 29 号線の建設が必要というのであれば、環境アセスメントを実施すべきであり、これを未実施

のまま環境や周辺住民に与える影響を何ら調査検討することなく行われた本件各事業認可は、前述した新旧都市計画法の趣旨及び目的に反する結果をもたらすものである。環境アセスメントを実施していない点については、重要な事実の基礎を欠くものといえ、かかる不十分な調査検討しかなされていないにもかかわらず、本件各事業を認可した被告の処分は違法というべきである。

(4) 住民に対し「交通の円滑化」が必要との説明はなされていない点

都市計画法上、施行者は、速やかに自己が施行する都市計画事業の概要について、事業地及びその付近地の住民に説明し、これらの者から意見を聴取する等の措置を講ずることにより、事業の施行についてこれらの者の協力が得られるように努めなければならない（同法第66条）。

訴外東京都は、本件各事業の認可申請書において「交通の円滑化」を申請理由に挙げているが、事業認可後に行われた住民説明会では、もっぱら「防災効果」についての説明のみが行われ、「交通の円滑化」に関する説明は一切行われていない。かかる東京都の対応に鑑みれば、「交通の円滑化」が真の目的でないことは明らかである。それゆえ訴外東京都は、補助29号線の建設によって事業地内の交通量増加について特段の検討を行うこともなく、環境アセスメントも実施せず本件各事業認可申請を行っているのである。

被告は、訴外東京都が申請書に記載した「交通の円滑化」の必要性が本当に認められるのかという点と、仮にそれが認められる場合には周辺住民に与える影響がいかなるものかという点について検討したうえで、事業認可申請に対する処分を行うべきところ、これらの点について何ら具体的な調査検討もなさずに本件各事業認可を行ってい

る。かかる事情のもとでなされた事業認可は、都市計画法、環境影響評価法及び訴外東京都制定の環境影響評価条例の趣旨を没却するものと言え違法である。

(5) 小括（住環境に与える悪影響）

本件各事業認可は、今から70年以上も前の昭和21年に都市計画決定された戦災復興道路を、今から50年以上も前の昭和41年に変更した本件都市計画決定に基づいて、本件計画道路を建設するというものである。言うまでもなく、変更決定がなされた時期から50年以上が経過しているのであるから、当時の都市計画をそのまま実施できるかについては、十分な調査検討に基づいて審理判断がなされなければならない。ところが被告は、前記崖地の存在や安全性について判断すべき資料を収集することもなく、地域住民の住環境に与える悪影響を調査検討するための環境アセスメントも実施していない。さらに「交通の円滑化」という目的が実在するの点についても具体的な根拠は何ら示されていない。かかる事実関係のもとで本件各事業認可を行っているのであるから、その判断は重要な事実の基礎を欠いてなされたものと言わざるを得ない。それによって本来重視すべき道路の安全性や住環境に対する影響を考慮せず、根拠が曖昧で重視すべきかどうかは明らかではない「交通の円滑化」目的を過度に考慮しているものと言え、本件各事業認可は、行政庁に委ねられた裁量の範囲を逸脱し、又は、その権限を濫用したものであって違法である。

6 事業施行期間があまりにも短期間であること

別紙事業認可処分目録第1及び第2の事業施行期間は平成32年3月31日までであり、同第3ないし第6は平成33年3月31日ま

である。いずれも概ね6年程で用地取得から道路建設まですべて完了させる計画ということになる。

被告は、原告らに対する裁決書において、「処分庁は、本件事業に係る事業施行期間について、申請に係る事業地の面積や設計の概要、資金計画等を踏まえ、用地の取得、施設の整備等に要する期間を勘案し、本件事業と同程度の規模における事業期間に照らして均衡を失するものではなく、本件事業の完了を合理的に見込める期間として適切であると判断していると認められる。」と述べている。

被告が考慮した要素は、①事業地の面積、②設計の概要、③資金計画等、というのであるが、この記載を見る限り、本件事業地域の従前の利用状況や、住民数、事業所数について考慮した事情は伺えない。

まず、本件事業地域は、戦前から住宅地として発展を遂げ、現在も住宅や事業所が密集しているのであるから、単に面積だけを他の事業と比較しても無意味である。また、本件各事業は、単なる道路の拡幅に留まるものではなく、従前道路のない住宅地に、建物をすべて駆逐して道路を通そうという壮大かつ無謀な計画であり、比較に適した事業が存在するののかも明らかではない。本件各事業によって500軒を超える建物が取り壊しを迫られ、数千に及ぶ人々が、自宅又は職場（もしくはその両方）を失うこととなるのであるから、個々の事情に配慮すれば立退きに関して合意形成に要する時間だけでも相当なものとなることは容易に予測可能であり、事業施行期間の6年が短すぎることは明らかである。訴外東京都は、事業認可を得てすでに3年が経過しているにも関わらず、未だに用地取得は全体の1割にも達しておらず、事業施行期間が不適切であったことは明らかである。

これは本来重視すべき住民の移転に要する期間を軽視し、本来はそれほど重視すべきではない東京オリンピックに合わせて道路を完成させたいという希望を過度に重視したものであるというべきであり、本件の事業施行期間を相当とした判断についても裁量権の逸脱又は濫用が認められるものというべきである。

7 小括（本件各事業認可処分の違法性）

以上のとおり、訴外東京都が申請書に記載した3点の整備効果は、いずれも具体的事実に基づくものではなく重要な事実の基礎を欠いていることは明らかである。被告は、かかる申請が本件都市計画に適合するものと判断しているが、かかる判断は、事実に対する評価が明らかに合理性を欠いており、社会通念に照らしても著しく妥当性を欠くものである。

また、東京オリンピックを見据えて設定された事業施行期間はあまりにも短すぎ、本件各事業が期間内に完成させることはおよそ不可能である。

このため、被告のなした本件各事業認可処分は、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであるというべきであって違法である。

第6 結語

よって、本件各事業認可に取消事由があることは明らかであり、原告らは、請求の趣旨記載のとおり、本件各事業認可の取消しを求める。

証拠方法

追って提出する。

附属書類

1 訴状副本 1 通

2 委任状 6 2 通

(別紙)

事業認可処分目録

- 第1 平成26年関東地方整備局告示第94号
- 1 施行者の名称 東京都
 - 2 都市計画事業の種類及び名称 東京都市計画道路事業補助線街路
第二十九号線
 - 3 事業施行期間 自平成26年3月24日至平成32年3月31日
 - 4 事業地 (添付図面1のとおり)
収用の部分 東京都品川区大崎三丁目及び大崎四丁目地内
使用の部分 なし
 - 5 告示日 平成26年3月24日
- 第2 平成26年関東地方整備局告示第95号
- 1 施行者の名称 東京都
 - 2 都市計画事業の種類及び名称 東京都市計画道路事業補助線街路
第二十九号線
 - 3 事業施行期間 自平成26年3月24日至平成32年3月31日
 - 4 事業地 (添付図面2のとおり)
収用の部分 東京都品川区豊町六丁目及び二葉四丁目地内
使用の部分 なし
 - 5 告示日 平成26年3月24日

第3 平成26年関東地方整備局告示第349号

- 1 施行者の名称 東京都
- 2 都市計画事業の種類及び名称 東京都市計画道路事業補助線街路
第二十九号線
- 3 事業施行期間 自平成26年9月19日至平成33年3月31日
- 4 事業地（添付図面3のとおり）
収用の部分 東京都品川区大崎三丁目，西品川三丁目，戸越一丁目，
戸越二丁目及び戸越四丁目地内
使用の部分 なし
- 5 告示日 平成26年9月19日

第4 平成26年関東地方整備局告示第350号

- 1 施行者の名称 東京都
- 2 都市計画事業の種類及び名称 東京都市計画道路事業補助線街路
第二十九号線
- 3 事業施行期間 自平成26年9月19日至平成33年3月31日
- 4 事業地（添付図面4のとおり）
収用の部分 東京都品川区二葉四丁目，西大井六丁目及び西大井五
丁目地内
使用の部分 なし
- 5 告示日 平成26年9月19日

第5 平成27年関東地方整備局告示第27号

- 1 施行者の名称 東京都
- 2 都市計画事業の種類及び名称 東京都市計画道路事業補助線街路
第二十九号線
- 3 事業施行期間 自平成27年1月28日至平成33年3月31日
- 4 事業地（添付図面5のとおり）
収用の部分 東京都品川区西大井二丁目及び西大井四丁目並びに
大田区東馬込二丁目地内
使用の部分 東京都品川区西大井五丁目，西大井二丁目及び西大井
四丁目地内
- 5 告示日 平成27年1月28日

第6 平成27年関東地方整備局告示第33号

- 1 施行者の名称 東京都
- 2 都市計画事業の種類及び名称 東京都市計画道路事業補助線街路
第二十九号線
- 3 事業施行期間 自平成27年2月6日至平成33年3月31日
- 4 事業地（添付図面6のとおり）
収用の部分 東京都品川区戸越五丁目，戸越六丁目及び豊町六丁目
地内
使用の部分 東京都品川区戸越五丁目地内
- 5 告示日 平成27年2月6日付

以 上

(別紙)

代理人目録

〒144-8570 東京都大田区蒲田 5-15-8 蒲田月村ビル 4階

東京南部法律事務所 TEL03-3736-1141/FAX03-3734-1584

原告ら訴訟代理人 弁護士 船尾 徹

同上

原告ら訴訟代理人 弁護士 佐藤 誠一

同上

原告ら訴訟代理人 弁護士 小林 大晋

同上

原告ら訴訟代理人 弁護士 菊地 智史

〒141-0022 東京都品川区東五反田 1-13-12 いちご五反田ビル 5階

五反田法律事務所 TEL03-3447-1361/FAX03-3447-1538

原告ら訴訟代理人 弁護士 鳥海 準

同上

原告ら訴訟代理人 弁護士 富澤 伸江

同上

原告ら訴訟代理人 弁護士 串山 泰生

同上

原告ら訴訟代理人 弁護士 針ヶ谷 健志