

主 文

- 1 本件控訴をいずれも棄却する。
- 2 控訴費用は控訴人らの負担とする。

事 実 及 び 理 由

第 1 当事者の求めた裁判

1 控訴人

- (1) 原判決を取り消す。
- (2) 処分行政庁が参加人に対し平成 18 年 3 月 31 日付けでした名古屋都市計画道路事業 3・5・118 号池内猪高線に係る事業計画の変更認可（変更後の事業計画は原判決別紙事業目録記載 3 のとおり）を取り消す。
- (3) 訴訟費用は、第 1，2 審とも被控訴人の負担とする。

2 被控訴人

主文と同旨

第 2 事案の概要

- 1 控訴人らは、参加人の施行する原判決別紙事業目録記載の都市計画事業に係る事業地の周辺住民であるところ、上記都市計画事業は、愛知県知事から、平成 5 年 9 月 3 日、都市計画事業の認可を受け、その後、平成 12 年 3 月 24 日、平成 14 年 3 月 22 日及び平成 18 年 3 月 31 日に、事業計画の変更認可を受けた（以下、この都市計画事業を、事業計画の変更の前後を通じて「本件道路事業」という。）。

本件は、控訴人らが、本件道路事業に係る事業計画の変更認可のうち、愛知県知事（処分行政庁）が、都市計画法 63 条 1 項に基づき、参加人に対して平成 18 年 3 月 31 日付けでした変更認可が違法であると主張して、その取消しを求めた事案である。

原判決は、控訴人らの請求をいずれも棄却した。そこで、控訴人らが控訴した。

2 前提事実，争点及び争点に関する当事者の主張は，以下のとおり原判決を付加訂正するほか，原判決の「第2 事案の概要」欄の1及び2，並びに「第3 争点に関する当事者の主張」欄の1ないし3に記載のとおりであるから，これを引用する。

3 原判決の付加訂正

(1) 原判決21頁23行目末尾を改行のうえ，次のとおり付加する。

「キ 道路構造令の違反について

本件区間の計画交通量を1日当たり1万台と定めたことは適切であり，その結果，本件区間の車線の数が2となったものであるから，道路構造令の違反は存しない。

この点についての主張の詳細は，後記3の争点(3)についての被控訴人及び参加人の主張(1)に記載のとおりである。」

(2) 原判決30頁1行目の「機能してきたものでり」を，「機能してきたものであり」と改める。

(3) 原判決30頁10行目末尾を改行のうえ，次のとおり付加する。

「オ 道路構造令の違反について

道路構造令によれば，計画交通量が1日当たり1万2000台を超える道路については，車線数を4以上としなければならないところ，計画交通量の算定を適切に行えば，本件区間の計画交通量が1日当たり1万2000台を超えることは，明らかである。

にもかかわらず，本件区間の計画交通量を1日当たり1万台と定め，平成4年決定を行ったこと自体，計画交通量の決定における裁量を逸脱濫用して，違法である。

なお，この点についての主張の詳細は，後記3の争点(3)の控訴人らの主張(1)に記載のとおりである。」

(4) 原判決30頁13行目冒頭の「(ア) 平成15年1月23日」を，次の

とおり改める。

「(ア) 参加人が、平成3年7月17日及び同年12月18日に、住民に対し行った事業計画説明会は、中身が乏しく、住民と話し合おうという姿勢を欠くものであったが、さらに、平成15年1月23日」

(5) 原判決33頁24行目末尾を改行のうえ、次のとおり付加する。

「なお、控訴人らは、国土交通省住宅局作成の「平成15年度住宅局関係予算概要」(甲108)や、国土交通省中部地方整備局作成の「平成19年度に実施した中部地方整備局所管事業における事業評価結果について」(甲109)において、計画交通量が1日当たり1万3500台とされていることを根拠に、本件変更認可が行われた時点の計画交通量は、1日当たり1万3500台であるから、本件区間を2車線として事業を行うことは、道路交通令に違反する旨主張する。

しかし、甲108及び109に記載された「計画交通量」という文言は、道路構造令に規定された「計画交通量」とは、意味を異にし、したがって、甲108及び109の記載から、道路構造令に規定された「計画交通量」が変更されているということはない。

すなわち、道路構造令に規定された「計画交通量」の定義は、本件計画交通量定義のとおりであり、地域の発展の動向や将来の自動車交通の状況等の政策的な判断を伴う諸般の事情を総合的に考慮して判断されるものであり、ある一時点の実測値をもって定めるものではない。これに対し、甲108及び109は、事業の効率性及び透明性の一層の向上を図る目的で、公共事業の再評価を行った結果を記載したもので、甲108は、平成15年度再評価(事業採択後10年継続中の事業に対する)、甲109は、平成20年度予算に向けた再評価(再評価実施後5年経過の事業に対する)に、それぞれ係るものである。そして、街路事業に対する再評価においては、費用対効果分析(事業の便益と費用との比較)を行うこととされると

ころ，便益を算定する基礎として，将来交通量を推計する必要があるとされ，その将来交通量の推計については，都市の道路ネットワーク上で計画路線の有無別に交通配分を行い，ネットワーク上の総費用を比較して求めることとされる（丙６１）。そこで，甲１０８及び１０９にいう「計画交通量」とは，上記将来交通量の意味であり，道路構造令に規定される計画交通量とは，自ずと意味を異にするものである。なお，甲１０８及び１０９にいう計画交通量が１日当たり１万３５００台とされたのは，平成１６年交通量推計によって平成３２年の交通量が１日当たり１万３５００台との結果が得られたためである。」

(6) 原判決３８頁３行目冒頭の「本件環境予測は，」を，次のとおり改める。

「道路構造令によれば，計画交通量が１日当たり１万２０００台を超える道路については，車線の数４以上としなければならない（なお，参加人は，本件区間の道路の区分を４種２級と定めているところ，４種２級の道路については，計画交通量が１日当たり１万台以下のものが，車線の数２とされる。）とされる。

この点，後記のとおり，本件変更認可がなされた時点では，計画交通量は１日当たり１万３５００台とされていたのであり，車線数を２とする本件道路事業は，道路構造令に違反する。

また，平成４年決定が行われた時点でも，計画交通量の算定を適切に行えば，本件区間の計画交通量が１日当たり１万２０００台を超えることは明らかであったのであり，したがって，それにもかかわらず，本件区間の計画交通量を１日当たり１万台と定め，平成４年決定を行ったこと自体，計画交通量の決定における裁量を逸脱濫用したものであって，違法である。

すなわち，まず，参加人は，上記のとおり，本件区間の計画交通量を１日当たり１万台と定めているが，計画交通量の算定に当たり，考慮すべき要素を考慮していない。計画交通量は，道路の重要な要素である道路の構

造を定める，重要な役割を担っているのであるから，計画交通量の決定は，客観的・科学的な資料に基づきなされるべきもので，全くの自由裁量によるということとはあり得ない。ところが，参加人は，本件区間の計画交通量を１日当たり１万台と定めるに当たり，現況分析やその際必要とされる各種指標の収集さえ，十分に行った様子がなく，必要な手順が踏まれていない。

また，参加人は，計画交通量の算定に当たり，考慮すべきでない要素を考慮している。すなわち，参加人は，その際の考慮要素として，被控訴人及び参加人の主張のとおり，本件区間の道路が，補助幹線道路となると判断すべきところ，標準幅員通達によれば，補助幹線道路については，都市部にあってはその幅員は１６ｍを標準とし，車線の数２を原則とすること，幹線道路として４車線で整備するためには３０ｍ前後の幅員が必要であり，本件区間についてこのような位置付けをすることは妥当でなく，非現実的でもあること，池内猪高線については，平成４年当時，本件区間以外は，既に２車線で供用されており，本件区間の道路を４車線で整備すると，かえって前後のバランスを欠くこと，昭和２１年の都市計画決定においても，幅員は１５ｍと定められていたこと，その他，住宅地域の良好な住環境の保全を図るためには，４車線の道路は望ましくないこと，

本件区間の道路の区分が，４種２級と定められていること等を挙げる。しかし，道路構造令によれば，計画交通量が定まって，幅員や車線の数が決まるのであるから，ないし及びについては，根拠と結論が逆転している。また，についても，住宅地域の良好な住環境の保全が必要であるとしても，交通量にかかわらず無理に２車線としたりすれば，自動車の大渋滞を招くなどして，かえって周辺環境に悪影響を与えるおそれがあり，地域性によって車線の数を決めることはできず，交通量の予測をもとにするほかないのであるから，やはり理由がない。

また、本件変更認可についてみると、本件環境予測は、」

- (7) 原判決 38 頁 9 行目冒頭から同頁 12 行目末尾までを、次のとおり改める。

「ところで、上記 1 日当たり 1 万 3 5 0 0 台という数字自体、適切かどうか（過少ではないか）疑問のあるところではあるが、国土交通省住宅局作成の「平成 15 年度住宅局関係予算概要」（甲 108）や、国土交通省中部地方整備局作成の「平成 19 年度に実施した中部地方整備局所管事業における事業評価結果について」（甲 109）においては、計画交通量が 1 日当たり 1 万 3 5 0 0 台とされている。

そうであるとすれば、本件変更認可がなされた時点では、本件区間の計画交通量は 1 日当たり 1 万 2 0 0 0 台を超えることは明らかであり、また、平成 4 年決定が行われた時点でも、計画交通量の算定を適切に行えば、同様であるといい得るから、車線の数 2 とする本件道路事業は、道路構造令に違反する違法なものである。」

第 3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所も、控訴人らの請求はいずれも理由がないから棄却すべきものと判断するが、その理由は、以下のとおり、原判決を付加訂正するほかは、原判決「第 4 当裁判所の判断」欄の 1 ないし 4 に記載のとおりであるから、これを引用する。

2 原判決の付加訂正

- (1) 原判決 65 頁 25 行目冒頭から 66 頁 3 行目末尾までを、次のとおり改める。

「イ 控訴人らは、本件変更認可がなされた時点では、本件区間の計画交通量は 1 日当たり 1 万 2 0 0 0 台を超えることは明らかであり、また、平成 4 年決定が行われた時点でも、計画交通量の算定を適切に行えば、同様であるといい得るところ、道路構造令によれば、計画交通量が 1 日当

たり 1 万 2 0 0 0 台を超える道路（参加人が定めたとおり，道路の区分が 4 種 2 級であれば，1 日当たり 1 万台を超える道路）については，車線の数 4 以上としなければならないのであるから，車線の数 2 とする本件道路事業は，道路構造令に違反する違法なものである旨主張する。」

(2) 原判決 6 6 頁 2 5 行目冒頭から 6 7 頁 6 行目末尾までを，次のとおり改める。

「そこで，本件交通量定義によれば，計画交通量は，地域の発展の動向や将来の自動車交通の状況等の政策的判断を伴う諸般の事情を総合的に考慮して判断されるものであるから，前記ウの諸事情を考慮して，当初計画交通量を 1 日当たり 1 万台未満と定めたことに，裁量の逸脱濫用があるとは認められない。

控訴人らは，計画交通量の決定は，客観的・科学的な資料に基づきなされるべきものであり，平成 4 年決定が行われた時点でも，計画交通量の算定を適切に行えば，本件区間の計画交通量は 1 日当たり 1 万 2 0 0 0 台を超えるはずである旨主張する。しかし，当時の現況分析において，1 日当たり 1 万 2 0 0 0 台という計画交通量を導き出すことができるような客観的・科学的資料が存在したのか否かについては，これを認めるに足りる証拠はない。

また，本件交通量定義によれば，計画交通量は，ある 1 時点の交通量の実測値をもって定めるものではないと認められるから，当初，計画交通量を 1 日当たり 1 万台未満と定めて道路事業を進め，その後に実施された平成 1 6 年交通量推計によって平成 3 2 年の交通量が 1 日当たり 1 万 3 5 0 0 台であるとの調査結果が得られたとしても，そのことから，本件道路事業を 4 車線に変更しなければならないとは解されないし，また，2 車線のままで施行する本件道路事業が道路構造令に違反するということもできな

い。

ところで、証拠（甲１０８，１０９）によれば、「平成１５年度住宅局関係予算概要（国土交通省住宅局作成）」及び「平成１９年度に実施した中部地方整備局所管事業における事業評価結果について（国土交通省中部地方整備局作成）」の費用便益分析の項に、「計画交通量１万３５００台/日」という記載があることが認められるところ、控訴人らは、これらも根拠として、本件変更認可がなされた時点では、本件区間の計画交通量は、１日当たり１万３５００台とされていたはずである旨主張する。

しかし、証拠（甲１１０）によれば、道路についての費用便益分析とは、交通流の推計から、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少という便益と道路の整備、維持管理に要する費用とを比較しようとするもので、計画交通量は、上記交通流の推計に関連する数値であるとみられるが、交通流の推計は、道路交通センサスペースのOD表を用いて発生集中交通量の推計、分布交通量の推計、路線配分という過程を経て行うものとされる。

そうすると、費用便益分析における計画交通量は、本件計画交通量定義という計画交通量と、その趣旨や内容を異にするものというべきであるから、「平成１５年度住宅局関係予算概要（国土交通省住宅局作成）」及び「平成１９年度に実施した中部地方整備局所管事業における事業評価結果について（国土交通省中部地方整備局作成）」にある数値が、そのまま道路構造令にいう計画交通量とみることとはできず、この点に関する控訴人らの主張は、採用することができない。」

(3) 原判決７３頁１２行目冒頭の「４ 以上によれば、」を、次のとおり改める。

「４ その他、控訴人らは、住民の意思を軽視している、あるいは、個々の住民に対する工事計画について説明が変遷するなど、住民に対する配慮

を欠いているなどと主張する。

しかし、平成4年決定及び本件変更認可が、手続的にも適法に行われたと認められることは、前記認定のとおりであり、控訴人らの上記主張は、本件変更認可の違法につながるものとはいえず、採用することができない。

以上によれば、」

第4 よって、原判決は相当であって、控訴人の本件控訴はいずれも理由がないから、これを棄却することとし、主文のとおり判決する。

名古屋高等裁判所民事第3部

裁判長裁判官	高	田	健	一
--------	---	---	---	---

裁判官	尾	立	美	子
-----	---	---	---	---

裁判官	堀	禎	男
-----	---	---	---