

平成 18 年（行ウ）第 467 号、平成 19 年（行ウ）第 224 号、平成 20 年（行ウ）第 108 号

下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件

原 告 原 田 学 ほか

被 告 東 京 都、国

参 加 人 世 田 谷 区

準 備 書 面 17

平成 20 年 12 月 10 日

東京地方裁判所民事第 2 部 A 係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 斉藤 驍 ほか

区画街路 10 号線の交通広場の面積決定に関する違法性、交通広場の外縁部の区道と建築基準法の関係について

目 次

第 1 区画街路 10 号線の交通広場の面積決定に関する違法性

- 1 交通広場の面積に関する原告・世田谷区の主張の対応関係について
- 2 面積を 5300 m²とした世田谷区の決定が社会通念上著しく妥当性を欠くことについて
 - (1) 原告らが準備書面 11 で挙げた事実
 - (2) 原告の主張に対する世田谷区の反論には理由がないことについて
 - ア 48 年式で算出された必要面積について
 - (ア) 必要最小限確保すべき面積を明らかにできない世田谷区（世田谷区準備書面 (5)・3 頁）
 - (イ) 28 年式と 48 年式に関する世田谷区の主張との矛盾

- (ウ) 48年式を基に面積を決定したものでないことは明らか
- イ 下北沢グランドデザインの基本方針について
 - (ア) 世田谷区の主張する下北沢グランドデザインの記載（世田谷区準備書面(5)・3頁）
 - (イ) 1000㎡の記載について — 下北沢グランドデザインはタクシー施設のない駅前広場を提言していた
 - (ウ) 「駅前広場・デッキ・駐車・駐輪等の駅前交通システムの検討」、「外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討（北口、南口）」は、「歩行者広場」を前提としたものである
 - (エ) 下北沢街づくり懇談会のとりまとめの過程の意見について — 「駅前に必要」という意見はない
- ウ 5300㎡という面積は、下北沢グランドデザイン構想図の3倍以上の面積であることについて
 - (ア) 一部会員の意見だとする世田谷区の主張
 - (イ) 懇談会で議論した結果としての意見
 - (ウ) 一部会員の意見ではなく、懇談会の意見としての「3倍以上」
- エ 世田谷区が行ったアンケート結果について
 - (ア) 世田谷区の主張（世田谷区準備書面(5)・5頁）
 - (イ) 客観性のない㈱トーニチコンサルタントによる報告書
 - (ウ) 恣意的な設問のせいで非常にもめた懇談会
- (3) 社会通念上著しく妥当性を欠く世田谷区の決定
- ア 行政庁の判断の前提としての事実
- イ 5000㎡を超える面積を必要とする具体的理由を明らかにできない世田谷区
- ウ 社会通念上著しく妥当性を欠く世田谷区の決定
- 3 世田谷区職員による懇談会の議論の誘導 — 条例違反について

- (1) 安水課長による誘導発言
- (2) 安水課長は自分の認識を述べているに過ぎないとする世田谷区の反論
- (3) 街づくり懇談会で世田谷区の職員に許される発言の範囲
 - ア 条例に基づく職員の関与
 - イ 職員に許されるのは自主的活動のための情報提供
- (4) 補助金交付の要件ではない 5300 m²の面積
- (5) 虚偽の情報を提供した安水課長
- (6) 行政の責任者に誘導された一般市民
- (7) 職員が個人的意見を述べることは条例違反

4 28年式と48年式（駅前広場の面積算定方法）のいずれか大きい方を基にするという世田谷区の主張に理由がないことについて

- (1) 世田谷区の主張（世田谷区準備書面（5）・11頁）
- (2) いずれか大きい方を基に決定するものでないことは世田谷区の資料からも明らか
- (3) 駅前広場の必要面積は大きい方を基に算定するものではない

5 駅前広場構想案作成調査報告書（丁8）に関する求釈明

6 昭和63年の連続立体交差事業調査の時点からの既定事実だった5000 m²以上の下北沢の駅前広場

- (1) 強引に5000 m²以上の規模交通広場の計画を進めてきた世田谷区
- (2) 昭和63年の連続立体交差事業調査の時点から既定路線だった5000 m²以上の交通広場
- (3) 先に5000 m²以上の面積ありきの行政の計画
- (4) 国が決めたことを実行してきた世田谷区 — 連続立体交差事業との一体性

第2 交通広場の外縁部の区道と建築基準法の関係について

1 前面道路は敷地と接していなければならないことについて

- (1) 世田谷区の主張（世田谷区準備書面（5）・8頁）

- (2) 「前面道路」に関する議論の経緯
 - ア 区画街路 10 号線の交通広場のロータリーと接続しない外縁部の区道
 - イ 地区計画のからくり — 接する敷地の建築規制の緩和
 - ウ 前面道路によって建築を規制している建築基準法
 - エ 区画街路 10 号線および地区計画の違法性
 - オ 「前面道路」は敷地に接している必要はないという世田谷区の主張
 - (3) 前面道路が敷地と接することを前提に指導している世田谷区
 - (4) 自らの行政指導と矛盾する世田谷区の主張
- 2 自動車の沿道への出入りができない構造の道路は、建築基準法 43 条の趣旨に反するものであることについて
- (1) 区画街路 10 号線の交通広場のロータリーを交通広場の外縁の車道の周辺の敷地の前面道路とすることは建築基準法 43 条の趣旨に反するという原告らの主張
 - (2) 形式的に該当しないというだけの世田谷区の反論は失当

第1 区画街路10号線の交通広場の面積決定に関する違法性

1 交通広場の面積に関する原告・世田谷区の主張の対応関係について

- (1) 世田谷区は、準備書面(5)において、原告らの準備書面11における交通広場の面積に関する主張が、世田谷区準備書面(3)の主張と噛み合っていないと主張する。

そこで、本題に入る前に、まず、原告と世田谷区の主張がどのように噛み合っていないのかについて整理することとする。

- (2) 原告らは、原告準備書面4・2頁において、以下の主張をした。

ア 「(1) 駅前広場等(世田谷区街10号線)の整備」(丁3)では、「48年式で算出する施設数」を参考に、交通施設の設定がされたと記載されている。

イ しかし、48年式は、駅前広場を構成する各施設数から駅前広場の必要面積を求める方式であって、48年式で施設数が算出されるわけではない。(丁6・5頁、丁8・6頁)

ウ したがって、「48年式で算出する施設数」を参考に、交通施設の設定がされたという丁3号証の記載は虚偽である。

- (3) これに対して、世田谷区は、次のように、反論したという。(世田谷区準備書面(5)・2頁)

「しかし、整備面積を約5,300㎡としたのは、単に48年式で算出された値のみで決定したのではなく、丁第3号証2-23頁を見れば明らかなように、48年式で算出された『必要最小限確保すべき広場面積』を基に」、「具体的には、良好な歩行環境や駅前滞留空間の確保、バリアフリーを考慮した交通施設の配置、自動車や歩行者の動線、防災空間の確保や、緑化などの景観といった駅前広場に求められる機能を満たすため」、整備面積を約5,300㎡としたものである。」(世田谷区準備書面(3)第1の1)

- (4) 上記の各主張をみればわかるように、原告の主張は、48年式の計算方法に関する世田谷区の記載が虚偽であると主張しているのに対して、世田谷区は、

整備面積を 5300 m²とした理由に関する主張をしている。

すなわち、世田谷区は、上記世田谷区準備書面 (3)の主張を、原告準備書面 4・2 頁の前記主張に対する反論として主張したというが、まったく反論になっていないのである。

原告が準備書面 4・2 頁で問題としたのは、48 年式による計算方法という客観的なものであるから、そもそも反論の余地はないのである。

世田谷区の主張が反論になっておらず、主張が噛み合っていないのは、このためである。

2 面積を 5300 m²とした世田谷区の決定が社会通念上著しく妥当性を欠くことについて

(1) 原告らが準備書面 11 で挙げた事実

さて、世田谷区の上記「反論」が反論になっていないことは措くとしても、面積を 5300 m²とした理由に関する世田谷区の主張にはまったく合理性がない。

そこで、これに対して、原告は、準備書面 11 において、以下のような事実を挙げて、世田谷区の主張に反論した。

- ア 48 年式で算出された必要面積は、施設数に応じて、300 m²～1800 m²であり、「必要最小限確保すべき広場面積」は、300 m²であること (丁 6・22 頁)。
- イ 下北沢グランドデザインの基本方針では、せいぜい 1000 m²程度の歩行者広場の整備を提言していたこと。
- ウ 5300 m²という面積は、下北沢グランドデザイン構想図が想定していた面積の 3 倍以上であること。
- エ 世田谷区が行った住民アンケートの設問は恣意的であるが、その恣意的な設問によっても、下北沢までの交通手段について、普段下北沢を利用している人のうちの 93%が「徒歩」と回答し (丁 8・68 頁)、下北沢駅の駅前広場

交通機能については、バス、タクシー、一般車のすべての自動車に対応した駅前広場という回答は10%に過ぎなかったこと（丁8・69頁）。

(2) 原告の主張に対する世田谷区の反論には理由がないことについて

これに対して、世田谷区は、世田谷区準備書面（5）において、反論を試みているが、同反論には、以下に述べるように理由がない。

ア 48年式で算出された必要面積について

(7) 必要最小限確保すべき面積を明らかにできない世田谷区（世田谷区準備書面（5）・3頁）

世田谷区は、「300 m²という面積は、あくまで、バス、タクシー、一般車の広場利用を一切想定しない場合のひとつのケーススタディとして算出したものであって（丁第6号証36頁）、実際の整備の際の「必要最小限確保すべき広場面積」ではない。」と主張しているが、それ以上の主張をしていない。（世田谷区準備書面5・3頁）

すなわち、世田谷区は、300 m²は「必要最小限確保すべき広場面積」ではないとしつつも、面積の決定にあたって、世田谷区が基にしたという「必要最小限確保すべき広場面積」を明らかにできないのである。

(4) 28年式と48年式に関する世田谷区の主張との矛盾

しかも、世田谷区は、交通広場の面積の算定方法である28年式と48年式について、いずれか大きい方を基に、広場の面積を算定するのだと主張する（世田谷区準備書面（5）・11頁）。この点については、さらに後述するが、仮に世田谷区のこの主張を前提とすると、28年式による算定結果の方が大きかった下北沢の駅前広場については、「28年式の結果を基に」算定されるべきであることになる。

(ウ) 48年式を基に面積を決定したものでないことは明らか

したがって、世田谷区が、「48年式で算出された『必要最小限確保すべ

き広場面積』を基に」、交通広場の面積を決定したものでないことは明らかである。

イ 下北沢グランドデザインの基本方針について

(ア) 世田谷区の主張する下北沢グランドデザインの記載（世田谷区準備書面(5)・3頁）

i 1000 m²の記載

世田谷区は、下北沢グランドデザインには、「広場面積を1000 m²とすべき」などとは記載されていないと主張する。

ii グランドデザインの他の記載

また、世田谷区は、同グランドデザインには、「駅前広場・デッキ・駐車・駐輪等の駅前交通システムの検討」、「外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討（北口、南口）」との記載があり、かかる記載からすれば、同グランドデザインが自動車の入ってこない歩行者を中心とした駅前広場を想定していたとはいえない」と主張する。

iii 下北沢街づくり懇談会のとりまとめの過程の意見

さらに、世田谷区は、下北沢街づくり懇談会における議論のとりまとめの過程で、「バス機能は、『駅前に必要』と『外周道路で受け止める』という意見が並立している」などの意見が出されていたと主張する。（丁第37号証「第74回下北沢街づくり懇談会資料」）

(イ) 1000 m²の記載について — 下北沢グランドデザインはタクシー施設のない駅前広場を提言していた

i 世田谷区が主張するように、下北沢グランドデザインには、「1000 m²」という数字そのものの記載はない。

ii しかし、原告準備書面11で主張したように、下北沢グランドデザインの

基本方針では、「自動車交通・歩行者交通について、「全体的には歩行者系を主体」とするとされ、「駅前歩行者広場の整備」が掲げられ、駅前ではなく「駅近辺でのタクシー乗り場等の要望」について検討するとしており（丁5・6頁）、駅前施設としてのタクシーバース、タクシープールは必要ないと考えていたものである。

下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁6）の22頁には、ケース別の施設数と必要面積算定結果が示されているが、同算定結果を見ると、「タクシーバース2、タクシープール2、身体障害者用自家用バース1」を設定施設数としたケース6における必要面積は、1200㎡となっている。（丁6・22頁）

- iii 下北沢グランドデザインの基本方針では、駅前広場にタクシー施設は必要ないと考えていたのであるから、少なくとも上記ケース6よりは小さい面積の駅前広場を提言していたものである。

そして、歩行者広場だけの必要面積が300㎡とされていることからすれば（丁6・22頁・ケース3）、下北沢グランドデザインの基本方針は、せいせい1000㎡程度の広場を提言していたといえるのである。

- (ウ) 「駅前広場・デッキ・駐車・駐輪等の駅前交通システムの検討」、「外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討（北口、南口）」は、「歩行者広場」を前提としたものである

- i 次に、世田谷区は、前述のように、同グランドデザインには、「駅前広場・デッキ・駐車・駐輪等の駅前交通システムの検討」、「外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討（北口、南口）」との記載があり、かかる記載からすれば、同グランドデザインが自動車の入ってこない歩行者を中心とした駅前広場を想定していたとはいえないと主張する。

- ii しかし、世田谷区が挙げる記載は、いずれも、「駅前歩行者広場の整備」

に続く記載であり、同記載が、「歩行者広場」を前提とした「駅前広場・デッキ・駐車・駐輪等の駅前交通システムの検討」、「外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討（北口、南口）」であることは明らかである。（丁5・6頁）

iii したがって、世田谷区の主張には理由がない。

(エ) 下北沢街づくり懇談会のとりまとめの過程の意見について — 「駅前に必要」という意見はない

i 世田谷区は、第74回下北沢街づくり懇談会資料に、「バス機能は、『駅前に必要』と『外周道路で受け止める』という意見が並立」と記載があることを挙げている。（丁37）

しかし、そもそも原告は、平成10年6月の下北沢グランドデザインの記載に関して主張しているので、同主張に対する反論として、平成12年12月の街づくり懇談会資料の記載を援用するのは失当といわざるを得ない。

ii 仮に、それを措くとしても、第74回下北沢街づくり懇談会の議事要旨には、「バスは現状のターミナルを活用」（丁37・1頁）、「交通の拠点としての駅前広場は要らない」（丁37・2頁）、「すべてを外周道路で受け止める」（丁37・2頁）という記載はあるものの、「駅前に必要」という意見はない。

同議事要旨には、「バス停はできれば近くに欲しい」という意見はあるが、同意見は、「助成金を受けるには、基準に合った事業でなければならない」という発言に続いて述べられており（丁37・2頁）、後述するように、世田谷区による虚偽の説明によって、誤った前提条件の下に述べられた意見である。

さらに、同議事要旨を見ると、世田谷区の安水街づくり課長（当時、以下同様）が、「都市施設と位置づけての整備には補助金が出るが、そのた

めには 5300 m²が必要」と述べているが（丁 37・3 頁）、大規模な駅前広場について具体的な発言をしているのは、安水課長だけである。

- iii すなわち、意見が対立しているのは、世田谷区と街づくり懇談会の間であって、5300 m²でなければ補助金が出ないなどという虚偽の説明がなければ、街づくり懇談会内部では、歩行者を中心とした駅前広場の整備で一致していたのである。

したがって、世田谷区の主張には理由がない。

- ウ 5300 m²という面積は、下北沢グランドデザイン構想図の 3 倍以上の面積であることについて

- (ア) 一部会員の意見だとする世田谷区の主張

世田谷区は、「原告らがその根拠とする下北沢街づくり懇談会議事録の記載については、あくまで一部会員の意見として、原告ら指摘の意見が出されたもの」とであると主張する。（世田谷区準備書面（5）・4 頁）

- (イ) 懇談会で議論した結果としての意見

そこで、もう一度、懇談会の議事録を見てみると、上記会員の発言は、以下のとおりである。

「バスがどうだといったことは、3 月の構想図提出までにさんざん議論したが、行政からは 5000 m²と、われわれの考えの 3 倍以上のものが出てきた」（甲 93 の 3・3 頁・第 72 回下北沢街づくり懇談会議事録要旨）

「3 月の構想図提出までにさんざん議論した」、「われわれの考え」の 3 倍以上という発言からわかるように、同発言は、下北沢グランドデザイン構想図作成にあたって、議論した上での「われわれ」（つまり、懇談会）の考えとは、3 倍以上の 5000 m²というものが出てきたということである。

- (ウ) 一部会員の意見ではなく、懇談会の意見としての「3 倍以上」

したがって、同意見は、一部会員の意見ではなく、街づくり懇談会の意

見なのであり、世田谷区の主張は失当である。

エ 世田谷区が行ったアンケート結果について

(ア) 世田谷区の主張（世田谷区準備書面（5）・5頁）

- i 世田谷区は、駅前広場の面積 5300 m²については、住民アンケートの調査結果のみによって決定したものではないのであるから、同調査結果のみを指摘して違法であると結論付けることは、論理の飛躍であると主張する。
- ii また、世田谷区は、上記アンケート調査については、㈱トーニチコンサルタントというコンサルタント業者によって行われたものであるから、客観性があり、恣意的な設問であるとの発言は、一部の会員の主観的な意見であると主張する。

(イ) 客観性のない㈱トーニチコンサルタントによる報告書

- i まず、原告らが、上記アンケート調査結果のみを違法事由として指摘しているものでないことはいうまでもない。
- ii また、上記アンケート調査は、㈱トーニチコンサルタントによって行われたものであるが、㈱トーニチコンサルタントは、駅前広場構想案作成調査報告書（丁8）を作成した業者である。

同報告書は、原告準備書面4で主張したとおり、先に結論ありきの報告書であり、48年式によって最大必要面積が1663 m²とされ、住民アンケートによって、バス、タクシー等の進入する交通広場は必要とされていないという結果が出たにも関わらず、それらの結果を無視して、何ら根拠を示さずに、5300 m²という結論だけを書いたものに他ならない。

- iii したがって、同報告書に客観性がないのと同様、同社が行ったアンケートの設問にも客観性がないことは明らかである。

(ウ) 恣意的な設問のせいで非常にもめた懇談会

また、アンケートの設問が恣意的である点については、「誘導的な部分

があるということで非常にもめた」という発言からわかるように、客観的な状況として、アンケートの設問の恣意性に関して、懇談会で非常にもめたというのであり、一部の会員の主観的な意見ではないことは明らかである。

(3) 社会通念上著しく妥当性を欠く世田谷区の決定

ア 行政庁の判断の前提としての事実

以上見てきたように、世田谷区の反論にはいずれも理由がない。

そして、世田谷区は、48年式で算出された必要面積、下北沢グランドデザインの基本方針、下北沢グランドデザイン構想図、住民アンケートの結果等の事実を踏まえて、区画街路10号線の交通広場の面積を5300㎡と決定したという。

そうすると、問題は、上記の事実関係を前提として、世田谷区の判断が社会通念上妥当といえるかどうかということになる。

これまで見てきたように、48年式で算出された必要面積、下北沢グランドデザインの基本方針、下北沢グランドデザイン構想図、住民アンケートの結果等の事実は、いずれも5000㎡以上もの交通広場を決定する前提事実とはなりえないものである。

イ 5000㎡を超える面積を必要とする具体的理由を明らかにできない世田谷区

そうすると、決定をした行政庁には、前記事実関係を前提としても、なお、5000㎡を超える交通広場を必要とする具体的理由を明らかにする責任がある。

ところが、世田谷区は、「良好な歩行環境や駅前滞留空間の確保、バリアフリーを考慮した交通施設の配置、自動車や歩行者の動線、防災空間の確保や、緑化などの景観といった駅前広場に求められる機能を満たすため」、整

備面積を約 5,300 m²としたなどと抽象的な主張に終始し、前記事実関係を前提としても、なお、5300 m²の巨大な交通広場の整備を必要とする具体的理由を何ら明らかにできていないのである。

ウ 社会通念上著しく妥当性を欠く世田谷区の決定

したがって、世田谷区の決定は、社会通念上著しく妥当性を欠くといわざるを得ず、区画街路 10 号線の都市計画決定は、都市計画法 13 条 1 項 11 号に反するだけでなく、裁量権の行使に逸脱・濫用があり、違法である。

3 世田谷区職員による懇談会の議論の誘導 — 条例違反について

(1) 安水課長による誘導発言

原告らは、準備書面 11 において、世田谷区街づくり課の安水課長が、下北沢街づくり懇談会において、「都市施設と位置づけての整備には補助金が出るが、そのためには 5300 m²が必要。」、「駅前広場の大きさについては 5300 m²、交通結節点に三つの機能を持つ駅前広場を整備したいという基本点の変更は考えていない」等と発言し、世田谷区が、下北沢街づくり懇談会の議論を恣意的に誘導したと主張した。(原告準備書面 11・16 頁)

(2) 安水課長は自分の認識を述べているに過ぎないとする世田谷区の反論

これに対して、世田谷区は、原告ら指摘の発言があったとしても、その後の懇談会において、例えば、バス機能は、「駅前に必要」と「外周道路で受け止める」という意見が並立しているなど（丁 39「第 76 回下北沢街づくり懇談会資料」）、同懇談会の個々の会員は、変わらず自由にその意見を表明しており、街づくり懇談会の意見は誘導されていないと主張する。

また、世田谷区は、「5300 m²」の「基本点の変更は考えていない」という安水課長の発言については、当時の同人の認識を述べているに過ぎないと主張する。

(3) 街づくり懇談会で世田谷区の職員に許される発言の範囲

ところで、そもそも世田谷区の職員は、街づくり懇談会でどのような発言をすることが許されるのであろうか。

ア 条例に基づく職員の関与

街づくり懇談会について、以下のとおり、原告らは準備書面 4 で求釈明を行い、これに対し、世田谷区は準備書面 (2)において釈明した。

(ア) 世田谷区は下北沢街づくり懇談会の会議に関わったことがあるか。(原告)

世田谷区職員が、下北沢街づくり懇談会の会議に出席したことはある。

(世田谷区)

(イ) 世田谷区が下北沢街づくり懇談会の会議に関わったことがある場合には、その関与の態様を明らかにされたい。(原告)

街づくりに関する情報の提供等を行った。(世田谷区)

(ウ) また、下北沢街づくり懇談会の会議に関わったことがあるとすると、それはいかなる法的根拠に基づくものか。(原告)

世田谷区街づくり条例 27 条の規定に基づくものである。(世田谷区)

イ 職員に許されるのは自主的活動のための情報提供

世田谷区が法的根拠として挙げる世田谷区街づくり条例 27 条には、以下のように書かれている。(甲第 38 号証)

第 27 条 区長は、区民等の自主的な街づくり活動を支援するために必要があると認めるときは、街づくり協議会その他街づくりに関して自主的な活動を行う団体等及び街づくり支援団体に対し、街づくりに関する情報の提供、技術的な支援等を行うものとする。

世田谷区は、世田谷区の職員が、世田谷区街づくり条例に基づいて、街づくり懇談会に関わったと主張するが、条例に基づいて、職員が行うことがで

きるのは、自主的な街づくり活動を支援するための情報の提供、技術的な支援等である。

(4) 補助金交付の要件ではない 5300 m²の面積

ア また、原告らは、準備書面 11 において、国と東京都のそれぞれに対して、区画街路 10 号線を補助金の対象とすることができるか、できるとする場合に、補助金を交付する要件として、駅前広場の面積が 5300 m²であることが必要かどうか等について、求釈明をした。(原告準備書面 11・17 頁)

イ これに対して、東京都は、区画街路 10 号線について、東京都から区へ補助金を交付する制度はないと釈明し(東京都準備書面 (6)・3 頁)、国は、例によって、沈黙している。

ウ そこで、少なくとも、区画街路 10 号線について、補助金を交付する要件として、駅前広場の面積が 5300 m²であることが必要ではないことを前提に、以下、議論を進める。(仮に、そうでなければ、国は速やかに釈明に応じられたい)

(5) 虚偽の情報を提供した安水課長

ア そうすると、前記安水課長の「都市施設と位置づけての整備には補助金が出るが、そのためには 5300 m²が必要。」という発言内容は、虚偽であることになる。

イ 世田谷区街づくり条例は、職員に情報提供することを認めているが、当然のことながら、虚偽の情報を提供することは認めていない。

また、世田谷区街づくり条例は、「区民等の自主的な街づくり活動を支援するために」、職員が、情報提供を行うことを認めているが、区の職員による虚偽の情報の提供が、区民等の自主的な街づくり活動を阻害することは明らかである。

ウ したがって、安水課長の行為は、世田谷区街づくり条例に反する違法な行為である。

(6) 行政の責任者に誘導された一般市民

ア そして、世田谷区は、かかる安水課長の発言が、街づくり懇談会の意見を誘導していないと主張する。

イ しかし、街づくり懇談会のメンバーは、一般市民であるのに対して、安水課長は、区画街路 10 号線の都市計画決定をする世田谷区において責任ある地位にいる人物である。

このような責任のある地位にいる人物が、「都市施設と位置づけての整備には補助金が出るが、そのためには 5300 m²が必要。」といえ、一般市民は、それでは 5300 m²の交通広場を作る以外にないと考えるのが、通常である。

ウ 実際、街づくり懇談会では、会員から以下の発言がなされている。

「助成金を受けるには、基準に合った事業でなければならない。広場は単独の用途でなく、多目的な利用を図るべき。バス停はできれば近くに欲しい。」(甲 93 の 5・2 頁)

「助成金を受けるには、基準に合った事業でなければならない」という発言からわかるように、この発言は、補助金と広場の面積に関する虚偽の情報に誘導されたものであることは明らかである。

エ このように、安水課長の発言によって、街づくり懇談会の意見が大きく誘導されたのである。

(7) 職員が個人的意見を述べることは条例違反

ア 次に、安水課長の「駅前広場の大きさについては 5300 m²、交通結節点に三つの機能を持つ駅前広場を整備したいという基本点の変更は考えていない」との発言について、世田谷区は、当時の同人の認識を述べているに過ぎない

と主張する。

イ しかし、安水氏は、世田谷区街づくり条例に基づいて、街づくり懇談会に
関与しているのであり、しかも、同氏は、区画街路 10 号線の都市計画を決
定する世田谷区において、責任ある地位にいたのである。

かかる安水氏が、条例に基づいて関与した公式の場で「基本点の変更は考
えていない」と発言したのであるから、これは世田谷区としての決定事項と
して発言したものに他ならない。

ウ 仮に、百歩譲って、安水氏が、同人の認識を述べたとしても、街づくり条
例では、職員は、区民等の自主的な街づくり活動を支援するために情報提供
を行うことは認められていても、個人の認識を述べることは認められていな
いのであるから、同氏の発言行為は、条例に反する違法な行為である。

4 28 年式と 48 年式（駅前広場の面積算定方法）のいずれか大きい方を基にす
るという世田谷区の主張に理由がないことについて

(1) 世田谷区の主張（世田谷区準備書面（5）・11 頁）

世田谷区は、「都市計画マニュアル」が、「規模の算定に当たっては、28 年
式による方法と加算法による方法のうち 1 以上の方法により算定したものを
比較検討すること。」（丁第 44 号証 110 頁）としており、これは、「昭和 28
年式により算定された面積又は昭和 48 年式による算定値等のいずれか大き
い方を基に」算定するということを意味するものであると主張する。

(2) いずれか大きい方を基に決定するものでないことは世田谷区の資料からも
明らか

ア しかし、まず「都市計画マニュアル」の文理解釈として、「28 年式による
方法と加算法による方法のうち 1 以上の方法により算定したものを比較検討
すること」が、28 年式と 48 年式のいずれか大きい方に基にすることを意味
しないことは明らかである。

イ 実際、世田谷区が作成した「小田急線（下北沢駅付近）の街づくりに関する意見交換会資料（概要版）」（丙 12）では、下北沢駅の駅前広場面積について、28 年式による面積（上限式 7700 m²、標準式 7200 m²、下限式 5300 m²）と 48 年式による面積（1900 m²）を出した後、「必要面積算定の結果、約 1900 m²～7700 m²の面積が必要と算定された」としている。（丙 12・18 頁）

ウ したがって、駅前広場の必要面積は、28 年式と 48 年式のいずれか大きい方を基に決定するものでないことは明らかである。

また、前述のように、仮に、28 年式と 48 年式のいずれか大きい方に基にするのであれば、48 年式による必要面積が 28 年式による必要面積よりも小さい場合には、48 年式の必要面積を基に、駅前広場の面積を決定することができないことになり、「48 年式で算出された『必要最小限確保すべき広場面積』を基に」、交通広場の面積を決定したとする世田谷区の主張と矛盾する。

(3) 駅前広場の必要面積は大きい方を基に算定するものではない

したがって、駅前広場の必要面積の算定については、昭和 28 年式により算定された面積又は昭和 48 年式による算定値等のいずれか大きい方を基に算定するとの世田谷区の主張には、理由がない。

5 駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）に関する求釈明

世田谷区は、同報告書が 48 年式のみではなく、28 年式による算定も行っていることについては、上記報告書に係る委託契約の仕様書（丁 43）からも明らかであると主張する。

そこで、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）のどこに、28 年式による算定の過程と結果が記載されているのか、釈明を求める。

6 昭和 63 年の連続立体交差事業調査の時点からの既定事実だった 5000 m²以上の下北沢の駅前広場

(1) 強引に 5000 m²以上の規模交通広場の計画を進めてきた世田谷区

これまでみてきたように、世田谷区は、48 年式（積み上げ式）によって算出された必要面積の 3 倍もの面積の交通広場を計画した。

また、世田谷区は、下北沢街づくり懇談会が提言した「下北沢グランドデザイン」、「下北沢グランドデザイン構想図」にも反し、さらに、世田谷区が行った住民アンケートの結果さえも無視する内容の区画街路 10 号線の計画を強引に作成した。

しかも、世田谷区は、下北沢街づくり懇談会において、条例違反を犯しながら担当者が虚偽の情報を提供して、同懇談会の意見を誘導した。

世田谷区は、なぜこれほどまでに、強引かつ頑なに、5000 m²以上の規模の交通広場の計画を進めてきたのだろうか。

(2) 昭和 63 年の連続立体交差事業調査の時点から既定路線だった 5000 m²以上の交通広場

本件連続立体交差事業と一体となる都市計画の策定経緯については、改めて詳述するが、ここでは、下北沢の駅前広場に関するひとつの重要な事実を示しておきたい。

それは、下北沢に 5000 m²以上の規模の駅前広場をつくることは、昭和 63 年の小田急線連続立体交差事業調査の時点からの既定路線だったことである。

小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）は、下北沢の駅前広場の面積についての算定結果を、「昭和 28 年式 9700～14220 m²、積み上げ式（昭和 48 年式） 5,480 m²」とした上で、「積み上げ式の約 5,500 m²程度は確保したい」としているのである（乙 6・307 頁）。

なお、同調査報告書は、平成 6 年 3 月、住民による情報公開訴訟で基本部分の一部が公開され、その後、平成 12 年 11 月によりやくすべて公開されたものであり、逆にいえば、行政は、下北沢の駅前広場を含む連続立体交差事

業の全貌を長年に渡ってひた隠しにしていたのである。

(3) 先に 5000 m²以上の面積ありきの行政の計画

同報告書が、「積み上げ式の約 5,500 m²程度は確保したい」としていることから、下北沢駅の駅前広場については、積み上げ式（48 年式）の数値を基に決定する意図があるかのようにもみえる。しかしながら、行政の主眼は、駅前広場面積の算定方法ではなく、5,500 m²程度という規模にある。

世田谷区が、28 年式と 48 年式を比較していずれか大きい方を基にして広場の面積を決定するなどといっているのは、要するに、昭和 63 年の段階では積み上げ式（48 年式）で 5,480 m²と算定していた面積が、平成 12 年に再調査した際には、48 年式で最大 1,663 m²程度となったため（丁 8・54 頁）、5000 m²以上の広場を確保するために、無理矢理 28 年式の数値を挙げて、こじつけているに過ぎないのである。

(4) 国が決めたことを実行してきた世田谷区 — 連続立体交差事業との一体性

世田谷区が区画街路 10 号線の計画策定過程においてやってきたことは、昭和 63 年の連続立体交差事業調査において国、東京都が決めた面積を踏襲して、なりふり構わずこれをそのまま強行したことである。

そうであるからこそ、世田谷区は、住民を欺くだけでなく、自己矛盾を犯しながら、5000 m²以上の交通広場に固執し続けたのである。

そして、世田谷区が、昭和 63 年の連続立体交差事業調査の時点で国、東京都が「確保したい」としていた 5,500 m²程度の交通広場の計画を堅持し続け、強行していることから、区画街路 10 号線が連続立体交差事業の一部であり、これと一体をなすものであることがわかるのである。

したがって、区画街路 10 号線等の道路計画が連続立体交差事業とは無関係であるとの主張に終始する国の主張は、この点においても、失当というべきである。

第2 交通広場の外縁部の区道と建築基準法の関係について

1 前面道路は敷地と接していなければならないことについて

(1) 世田谷区の主張（世田谷区準備書面（5）・8頁）

世田谷区は、建築基準法52条2項の「前面道路」を敷地と接している道路と限定して解釈すべき根拠はなく、「前面道路」は敷地に接している必要はないと主張する。

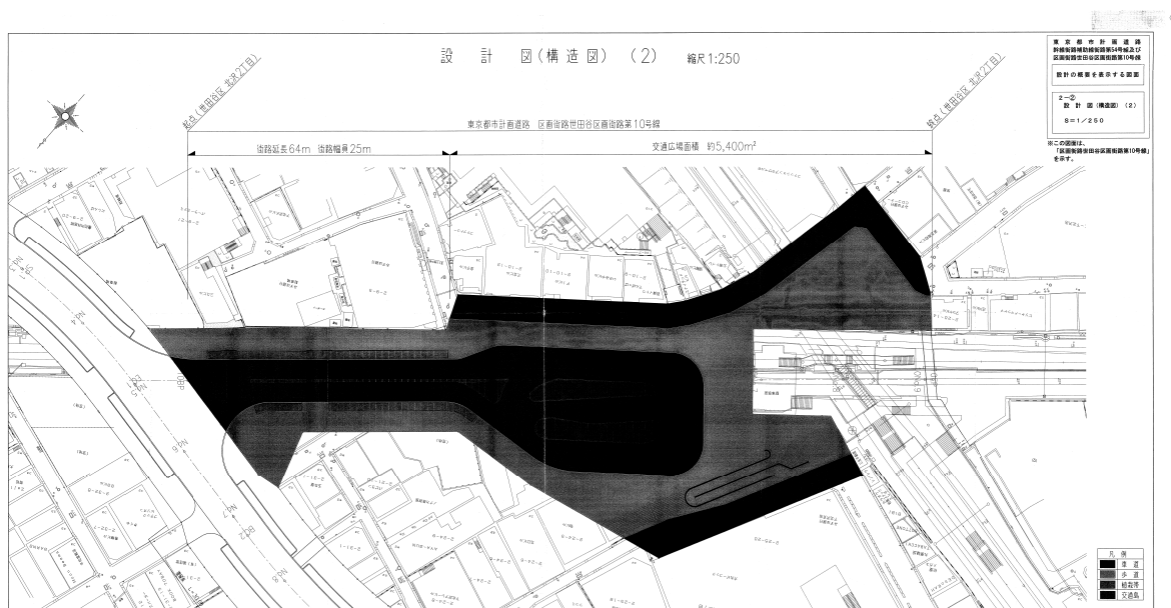
(2) 「前面道路」に関する議論の経緯

ここで、世田谷区の主張に対して反論する前に、この議論の経緯を確認しておくこととする。

ア 区画街路10号線の交通広場のロータリーと接続しない外縁部の区道

原告らは、準備書面7において、区画街路10号線の交通広場の外縁部の現況の区道を交通広場を含めることの違法性について論じた。

外縁部の現況の区道とは、下記図1に示された交通広場の外側の黒い部分である。



(図1・甲59の2、なおこの図では南が上になっている)

交通広場とその外縁部の現況の区道との関係は、下記図 2 をみると、より一層はっきりとする。



(図 2・甲 64、薄い灰色の部分が現況の区道である)

上記図 1 をみればわかるように、交通広場の外縁部の区道は、交通広場のロータリーの車道とは接続していない。

すなわち、仮に、外縁部の現況の区道を交通広場の範囲に含めても、外縁部の区道の利用形態は、現在と変わらないことになる。

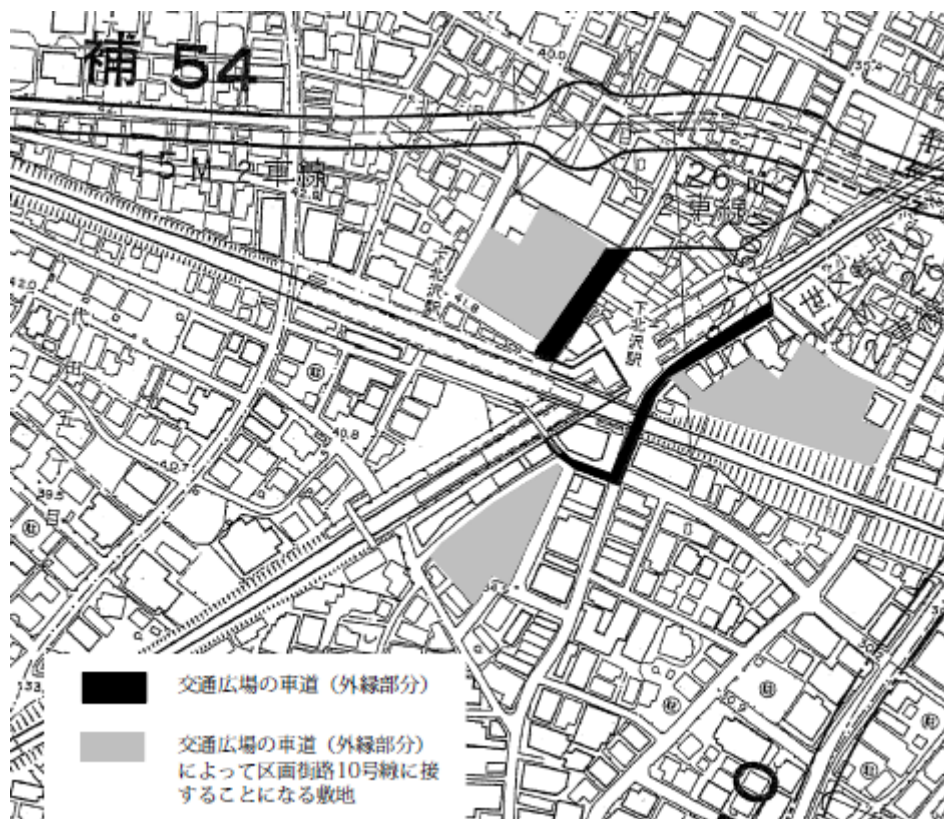
イ 地区計画のからくり — 接する敷地の建築規制の緩和

ところが、ロータリーの車道に接続しない外縁の区道を交通広場に含めることが本件地区計画との関係で大きな意味を持つてくる。

本件地区計画では、区画街路 10 号線を前面道路とする敷地で一定の条件を充たすものは、敷地面積が 2000 m²以上の場合には、高さ 60 メートルの建物を建てることができ、敷地面積が 500 m²以上の場合には、高さ 45 メートルの建物を建てることになっている。(甲 61 の 6・6 頁、13 頁)

上記の条件を区画街路 10 号線の交通広場との関係で充たす敷地は、下記図

3の薄い灰色で示された3つの敷地である。



(図3・甲66より抜粋)

上記図3をみればわかるように、3つの土地は、いずれも交通広場の外縁部の区道が交通広場に含まれなければ、現況の区道に接しているだけで、区画街路10号線に接することにはならない。

すなわち、区画街路10号線の交通広場の外縁部分の区道は、本件地区計画における建築規制の緩和要件との関係で、交通広場の周辺の敷地が区画街路10号線に接するようにするために、恣意的に交通広場の範囲に含められたものなのである。

なお、上記図3の3つの敷地のうち左下の敷地は、交通広場の外縁の区道にさえ接しておらず、さらに重大な問題を含んでいることについては、準備書面7・9頁、準備書面8・23頁以下を今一度参照されたい。

ウ 前面道路によって建築を規制している建築基準法

建築基準法は、敷地の前面道路の幅員によって容積率を制限している（52条2項）。

建築基準法52条2項の「前面道路」とは、同法43条が、「建築物の敷地は、道路に二メートル以上接しなければならない。」と規定するところの「道路」であり、前面道路は、敷地と接していなければならない。

建築基準法が、敷地が接する前面道路の幅員によって容積率を制限している趣旨は、建築物を建設する場合には、それに伴い人、物等の動きが起こり、これらの人、物等の動きは道路を介して行われるものであるから、生活環境、安全性等を考慮し、建物へアクセスするための前面道路の幅員が十分でない場合には、大規模な建築物を建設できないようにすることにある。

すなわち、大規模な建築物を建設する場合には、それに見合う都市施設（道路）が整備されていることが必要なのである。

エ 区画街路10号線および地区計画の違法性

ところが、区画街路10号線の交通広場の外縁部分の「車道」は、要するに現況の区道のままなのであるから、本件地区計画によって建設が誘導される建築物に見合う都市施設とはいえない。

したがって、区画街路10号線の都市計画は他事考慮の典型であり、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ているとは到底いえず、都市計画法13条1項11号に反し、違法である。

また、本件地区計画は、要するに、幅員の非常に狭い現況の区道に接する敷地について、道路の利用形態に何ら変化がないにもかかわらず、大幅に建築規制を緩和するものであり、前面道路によって、建築を規制する建築基準法52条2項に反し、違法である。

オ 「前面道路」は敷地に接している必要はないという世田谷区の主張

以上の原告の主張に対する世田谷区の主張がこの項の冒頭に挙げたものである。

すなわち、世田谷区は、建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」を敷地と接している道路と限定して解釈すべき根拠はなく、「前面道路」は敷地に接している必要はないと主張し（世田谷区準備書面（5）・8 頁）、区画街路 10 号線の敷地に接していない部分も前面道路となるのであるから、違法ではないというのである（世田谷区準備書面（3）・18 頁）。

(3) 前面道路が敷地と接することを前提に指導している世田谷区

ア しかし、建築物がその接する道路との均衡を欠いて、大型化した場合には、安全で良好な市街地の形成を阻害することから、建築基準法 52 条は、「当該敷地に接する前面道路の幅員が 12m 未満の場合には、幅員のメートル数に地域によって一定の数値を乗じた値が、都市計画で定められた数値（指定容積率）未満の場合は、その数値が規制値となる」と規定しているのである。（甲 114・「詳解 建築基準法」706 頁）

イ また、世田谷区自身も、前面道路の幅員と容積率に関して、「容積率算定にあたって前面道路の幅員を考える場合には、その敷地が面する部分の幅員のみで判断されるべきではなく、相当区間に渡って存在する幅員によるべきであり、かつ、当該前面道路に 2 メートル以上接する必要がある。」との指導をおこなっており、前面道路が敷地に接することを当然の前提としている。（甲 115・「世田谷区 集団規定（容積率・建ぺい率・最低敷地面積）」）

(4) 自らの行政指導と矛盾する世田谷区の主張

したがって、「前面道路」は、敷地と接していなければならないのであり、

世田谷区の主張は失当であるばかりか、自らの行政指導とも矛盾した主張を行っているのである。

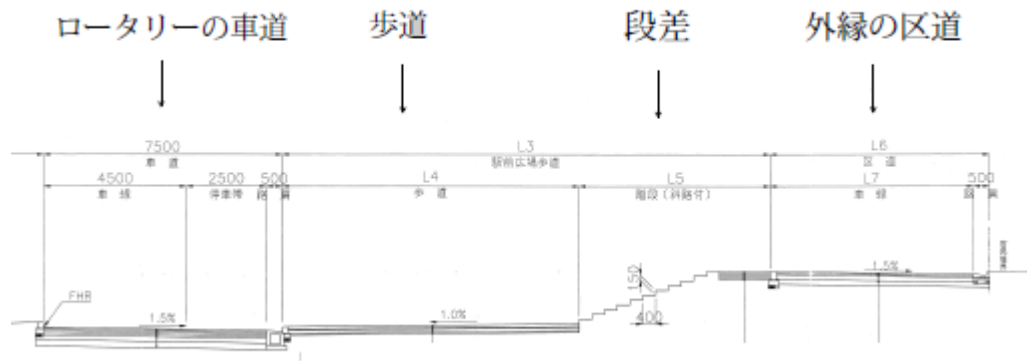
2 自動車の沿道への出入りができない構造の道路は、建築基準法 43 条の趣旨に反するものであることについて

(1) 区画街路 10 号線の交通広場のロータリーを交通広場の外縁の車道の周辺の敷地の前面道路とすることは建築基準法 43 条の趣旨に反するという原告らの主張

原告らは、準備書面 11 において、以下の主張をした。(準備書面 11・19 頁)

ア 建築基準法 43 条が、自動車専用道路、自動車の沿道への出入りができない構造の道路を他の道路と別に扱っている趣旨は、沿道への自動車の出入りが物理的に不可能な道路を前面道路としてしまうと、当該前面道路の幅員に応じて、建築制限の緩和された建築物が建設された場合に、当該建築物に見合った機能を有する道路を確保することができず、ひいては、人の移動、物流に支障を来し、安全で良好な市街地の環境を確保できないことにある。

イ これを区画街路 10 号線についてみると、区画街路 10 号線の交通広場の車道（ロータリー）は、その沿道である外縁部の区道（北側及び南側）と自動車が出入りをすることができる通路で接続されておらず（甲 59 の 2）、また、交通広場の車道と外縁部の北側の区道との間には、1 メートル 50 センチメートルあまりの高低差があるので（丙 28 の 2 の 3、下記図 4）、自動車の沿道への出入りができない構造の道路である。



(図4・交通広場北側断面図、丙28の2の3から抜粋、

「ロータリーの車道」、「歩道」、「段差」、「外縁の区道」の文字およびそれらを指し示す矢印は原告にて加筆)

ウ したがって、区画街路10号線の交通広場のロータリーを交通広場の外縁の車道の周辺の敷地の前面道路とすることは、建築基準法43条の趣旨に反するものである。

(2) 形式的に該当しないというだけの世田谷区の反論は失当

ア これに対して、世田谷区は、区画街路10号線のロータリーが建築基準法43条1項1号・2号の規定に形式的に該当しないと主張するのみである。

イ 原告らは、区画街路10号線のロータリーが同各号に形式的に該当するなどとはしていない。

そうではなく、建築基準法43条の規定の趣旨からすれば、区画街路10号線の交通広場のロータリーを交通広場の外縁の車道の周辺の敷地の前面道路とすることは、許されないと主張しているのである。

ウ 区画街路10号線の計画の実態をみれば、交通広場の外縁部分の区道が、これに接する敷地への交通アクセスとしては現況のとおり貧弱なままであることは明らかであり、否定しがたい事実である。

世田谷区は、計画の実態についての原告の主張に対して有効な反論ができないために、形式面に終始しているのであり、世田谷区の上記反論は失当であるばかりでなく、区画街路 10 号線の都市計画の違法性をより鮮明に浮かび上がらせるものであるといえる。

以上