

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 20

平成 21 年 5 月 26 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

世田谷区準備書面（8）に関する求釈明及び反論 — 昭和 28 年式に用いる乗降人員、連続立体交差事業調査報告書、建築基準法の「前面道路」について

目 次

第 1 昭和 28 年式に用いた 6 万人の乗降人員についての求釈明

- 1 世田谷区が用いたという 6 万人という数値
- 2 本件連続立体交差事業調査報告書の乗降人員
 - (1) 小田急線連続立体交差事業調査報告書（平成元年 3 月）の乗降人員
 - (2) 参考としての昭和 28 年式による算定
 - (3) 連続立体交差事業調査報告書（平成 12 年 10 月）の乗降人員
 - (4) 大きく食い違う世田谷区の用いた数値

3 世田谷区に対する求釈明

第 2 小田急線連続立体交差事業調査報告書の詳細を把握していなかったという世田谷区の主張について

- 1 世田谷区の主張

2 連続立体交差事業調査報告書の性質

- (1) 世田谷区に直接重大な影響を与える本件連続立体交差事業
- (2) 連続立体交差事業調査報告書（平成 12 年 10 月）の内容は知っていた世田谷区

3 世田谷区に対する求釈明

第 3 建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」の解釈について

1 世田谷区の主張

2 裁判例における「前面道路」の解釈

- (1) 前面道路は敷地に接していなければならないとする裁判例
- (2) 根拠のない世田谷区の解釈

3 区画街路 10 号線の違法性

- (1) 「前面道路」となる外縁部の区道の位置
- (2) そもそも交通広場に必要ない外縁部の区道
- (3) 典型的他事考慮によって含められた外縁部の区道

第1 昭和28年式に用いた6万人の乗降人員についての求釈明

1 世田谷区が用いたという6万人という数値

世田谷区は、区画街路10号線の広場面積について、昭和28年式の算定方法を用いて、下北沢駅の一日の乗降人員を約60,000人として、 $0.088 \times 60,000 = 5,280 \div 5,300 \text{ m}^2$ という計算により算出したと主張する（世田谷区準備書面(8)・3頁）。

2 本件連続立体交差事業調査報告書の乗降人員

(1) 小田急線連続立体交差事業調査報告書（平成元年3月）の乗降人員

しかし、下北沢駅の乗降客数は、昭和45年から昭和60年まで、年間44,372,000人から50,808,000人（1日あたり、約122,000人から約139,000人）である。（「小田急線連続立体交差事業調査報告書（平成元年3月）」乙6・126頁）

(2) 参考としての昭和28年式による算定

そして、小田急線連続立体交差事業調査報告書（平成元年3月）では、将来乗降人数を、1日あたり144,658人として、以下のとおり、昭和28年式による駅前広場の面積の算定を行っている。

ア 乗降客数73,000人を超える場合の計算式・下限（乙6・303頁）

（記号の意味）

A = 駅前広場の全面積（ m^2 ）

x = 年間平均1日鉄道乗降人員（人）

（計算式）

A = $0.0189x + 18.3\sqrt{x}$ （ただし $x > 73,000$ ）

なお、丁44号証・111頁、丁47号証・2頁にも、同様の計算式が記載されている。

イ 上記計算式による計算結果

そして、同報告書では、昭和28年式による下北沢駅の駅前広場面積として、

同計算結果の 9,694 m²が、304 頁に記載されている（乙 6・304 頁）。

$$0.0189 \times 144,658 + 18.3 \times \sqrt{144,658} = 9,694$$

ウ 参考としての計算結果

もともと、昭和 28 年式については、「1 日平均乗降客数が 10 万人を越える駅の設計には本式を用いないものとする」とされている（丁 44・111 頁）。

すなわち、乗降客数が 1 日 10 万人を越える下北沢駅の駅前広場の算定には、昭和 28 年式を用いるべきではないのである。

そこで、小田急線連続立体交差事業調査報告書（平成元年 3 月）では、上記 9,694 m²という下北沢の駅前広場の面積は、「参考」として記載されている。（乙 6・304 頁の※印）

(3) 連続立体交差事業調査報告書（平成 12 年 10 月）の乗降人員

また、連続立体交差事業調査報告書（平成 12 年 10 月）でも、下北沢駅の平成 11 年の 1 日あたり乗降客数は約 132,400 人となっている（甲 70・2-130 頁）。

すなわち、平成 11 年の乗降客数もやはり 10 万人を越えているので、同時点においても、下北沢駅の駅前広場の算定には、昭和 28 年式を用いるべきではないのである。

(4) 大きく食い違う世田谷区の用いた数値

ところが、世田谷区は、上記 2 つの連続立体交差事業調査報告書（乙 6、甲 70）とは大きく異なる 60,000 人という数値を使って、昭和 28 年式によって駅前広場の面積を算定したというのである。

3 世田谷区に対する求釈明

そこで、原告らは、世田谷区に対し、以下の釈明を求める。

- (1) 下北沢駅の一日の乗降人員が 60,000 人であるという根拠をその基礎となった資料とともに示されたい。

- (2) 世田谷区が連続立体交差事業調査報告書（乙 6、甲 70）と大きく異なる数値を用いて昭和 28 年式によって広場面積を計算した理由を明らかにされたい。

第 2 小田急線連続立体交差事業調査報告書の詳細を把握していなかったという世田谷区の主張について

1 世田谷区の主張

世田谷区は、「乙第 6 号証の小田急線連続立体交差事業調査報告書について、区画街路 10 号線計画を決定した平成 15 年 1 月 31 日の時点においては、上記報告書の詳細を把握しうる状況にはなかった」と主張する（世田谷区準備書面(8)）。

2 連続立体交差事業調査報告書の性質

(1) 世田谷区に直接重大な影響を与える本件連続立体交差事業

ア しかしながら、小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6、以下「第一次調査」という）の「はじめに」には、以下の記述がある。

「本調査区間の小田急線（東北沢～喜多見間）は、世田谷区の中央部に位置し、「踏切遮断による交通渋滞や市街地の分断など日常生活の快適性や安全性を阻害している。」（乙 6・I 頁「はじめに」）。

また、同報告書の「調査の目的」の項では、「沿線人口の急激な増加やモータリゼーションの発達により、朝夕のピーク時の鉄道混雑、踏切遮断による交通渋滞、さらには市街地の分断等都市整備上の諸問題が生じ、特に世田谷区においては、深刻化の一途にある。」として、「本調査は、このような背景を踏まえて、広域及び小田急線周辺市街地の現状における課題を把握し、連続立体交差事業の必要性を明確にした上で、都市計画の総合的な検討を行」うとしている（乙 6・1 頁「1. 1 調査の目的」）。

そして、同報告書は、調査を「連続立体交差事業調査要綱」に基づいて行

うとし（乙 6・1 頁「1. 1 調査の構成」）、同調査要綱が求めている（駅前広場計画を含む）関連事業についても詳細な調査・検討を行っている（乙 6・296 頁以下）。

イ このように、小田急線の連続立体交差事業は、世田谷区における日常生活の快適性や安全性に重大な影響を与え、特に世田谷区における都市整備上の諸問題と直結し、世田谷区が主体となって行う区画街路 10 号線等の事業にも直接重大な影響を与えるものである。

(2) 連続立体交差事業調査報告書（平成 12 年 10 月、以下「第二次調査」という）の内容は知っていた世田谷区

また、世田谷区は、平成 12 年 11 月の駅前広場構想案作成調査（丁 8）の 135 頁及び 136 頁の図面は、第二次調査（甲 70）の 5-19 頁及び 5-20 頁の図面と同じものであるという（世田谷区準備書面（9）・2 頁）。

そうすると、少なくとも、世田谷区は、第二次調査（甲 70）の内容については、平成 12 年の段階で知っていたことにならざるを得ない。

3 世田谷区に対する求釈明

そこで、原告らは、世田谷区に対し、以下の釈明を求める。

- (1) 上記のとおり、世田谷区にとって極めて重要な内容を有し、かつ、平成元年 3 月には完成していた第一次調査（乙 6）について、世田谷区が、「区画街路 10 号線計画を決定した平成 15 年 1 月 31 日の時点においては、上記報告書の詳細を把握しうる状況にはなかった」というところの「状況」とはいかなる状況をいうのか、具体的に明らかにされたい。
- (2) 世田谷区は、「上記報告書の詳細」を把握していなかったとするが、第一次調査（乙 6）について、平成 15 年 1 月 31 日の時点で把握していた内容を明らかにされたい。
- (3) なお、仮に世田谷区が、「第二次調査（平成 12 年 10 月）」（甲 70）についても、平成 15 年 1 月 31 日の時点で詳細を把握しうる状況になかったと主張

する場合には、同報告書についても、平成 15 年 1 月 31 日の時点で把握していた内容を明らかにされたい。

第 3 建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」の解釈について

1 世田谷区の主張

原告準備書面 17・26 頁で指摘したように、世田谷区は、自ら容積率の算定にあたっては前面道路が敷地に接する必要があるという指導をしておきながら（甲 115）、世田谷区準備書面（8）において、建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」は敷地と接する必要がないと強弁する。

2 裁判例における「前面道路」の解釈

(1) 前面道路は敷地に接していなければならないとする裁判例

しかしながら、以下の裁判例の判示をみても明らかなように、建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」は、同法 43 条 1 項が規定する敷地に 2 メートル以上接しなければならない道路であるとの解釈は、一般的な文献（甲 114）においてだけでなく、裁判所においても定着している。

ア 東京高裁平成 4 年 6 月 29 日判決

同判決は、判決文中の「建築基準法四三条一項により要求される『前面道路』」という判示部分からわかるように、同法 43 条 1 項の「道路」が同法の他の条項で規定されている「前面道路」と同一のものであることを前提としている。（甲 119・1 頁）

イ 仙台地裁平成 15 年 10 月 30 日判決

同判決は、より端的に、建築基準法 52 条の「前面道路とは、建築物の敷地に接する道路を意味する」と判示している。（甲 120・7 頁）

(2) 根拠のない世田谷区の解釈

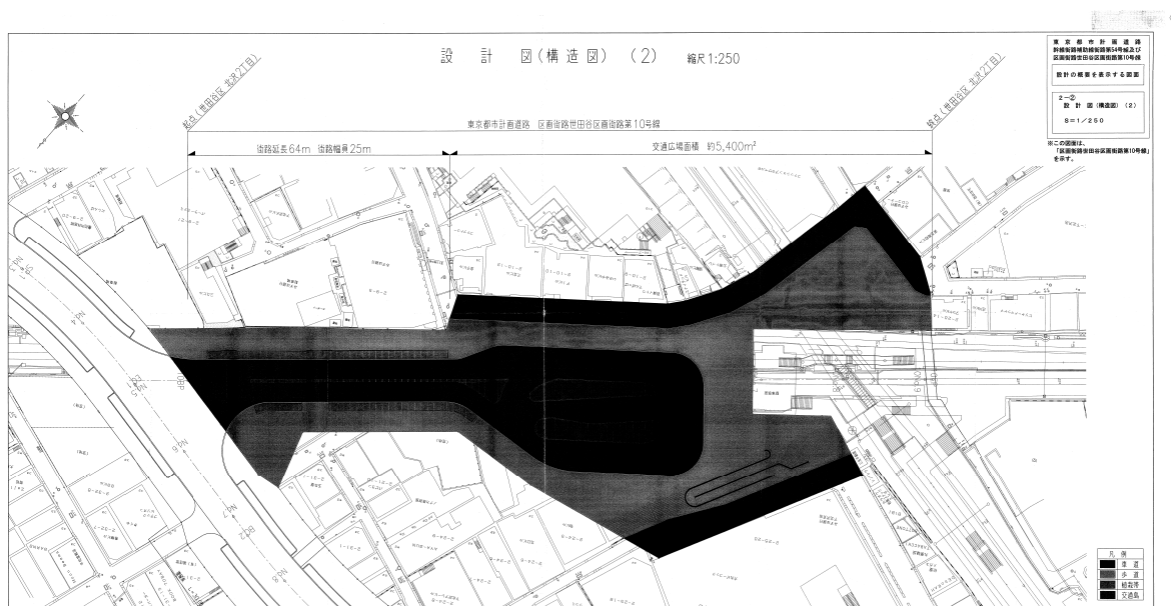
したがって、「前面道路」は敷地に接する道路であり、世田谷区の主張は、自らの指導と矛盾するばかりでなく、何ら根拠のない特異な解釈である。

3 区画街路 10 号線の違法性

(1) 「前面道路」となる外縁部の区道の位置

「前面道路」に関する主張は、原告らが、原告準備書面 7・4 頁以下、原告準備書面 11・18 頁以下及び原告準備書面 17・22 頁以下で主張したように、区画街路 10 号線の交通広場の範囲に外縁部の現況の区道が「車道」として含まれていることによる違法性に関するものである。

ここで、改めて確認すると、外縁部の現況の区道（車道）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（車道）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)

(2) そもそも交通広場に必要ない外縁部の区道

上記図1及び図2をみればわかるように、区画街路10号線の交通広場の外縁部の区道(車道)は、同交通広場のロータリーの車道とは接続しておらず、交通広場の範囲に含められても、その利用形態は現在と何ら変わらない。

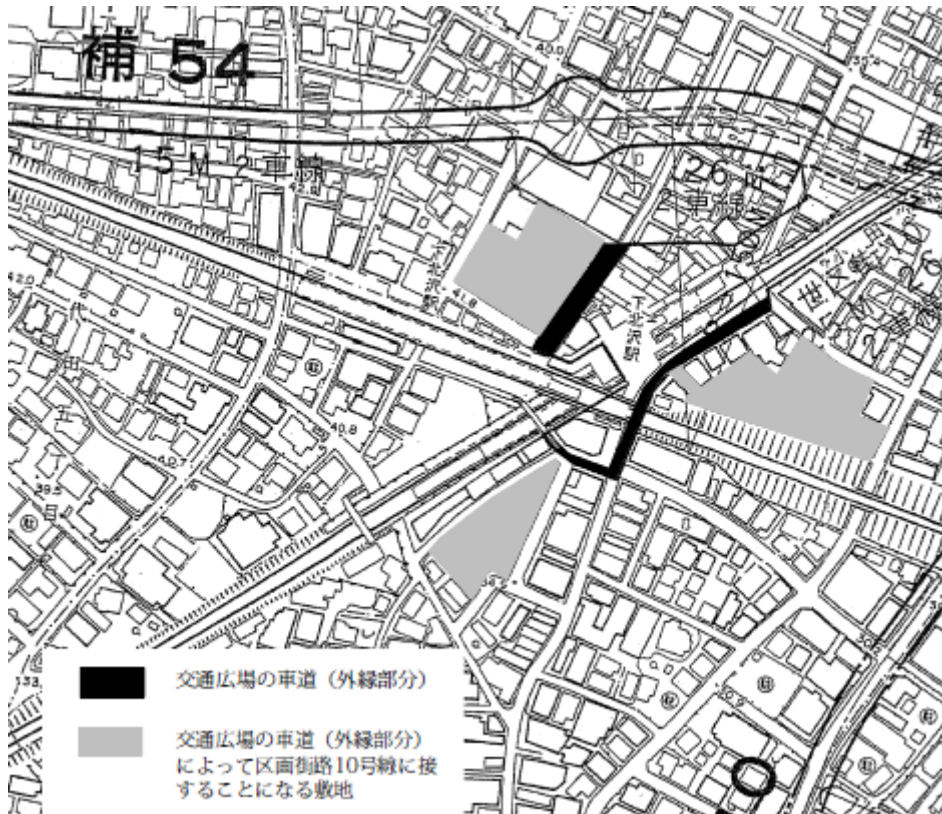
すなわち、外縁部の現況の区道(車道)は、そもそも交通広場の範囲に含める必要のないものなのである。

したがって、区画街路10号線の都市計画は、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いえず、都市計画法13条1項11号に反し、違法である。

(3) 典型的他事考慮によって含められた外縁部の区道

また、既に主張しているように、区画街路10号線の交通広場に外縁部の区道(車道)を含めることにより、交通広場の周辺の敷地(外縁部の現況の区道に接する敷地)が区画街路10号線と接することになる。

すなわち、下記図3のとおり、区画街路10号線が、外縁部の現況の区道に接する敷地の「前面道路」となる。



(図 3・甲 66 より抜粋)

そして、区画街路 10 号線を「前面道路」とする敷地であることを基本要件として、高さ 60 メートルまでの建築物の建築を可能とする下北沢駅周辺地区地区計画の規定によって、外縁部の現況の区道に接する敷地に高層建築物の建築が可能になるのである。(甲 61 の 1・8 頁「別表第 1」)

つまり、外縁部の現況の区道は、区画街路 10 号線と本件地区計画を連動させ、下北沢駅周辺に高層建築物の建設を誘導するために、交通広場の範囲に含まれたのである。

したがって、外縁部の現況の区道を交通広場に含めたことは、典型的な他事考慮であり、区画街路 10 号線計画は、裁量の範囲を逸脱しており、違法である。

以上