

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 25

平成 21 年 11 月 30 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 齊 藤 驍 ほか

区画街路 10 号線の交通広場の面積に関する違法性 — 主に昭和 63 年のパーソントリップ調査の数値を用いて昭和 28 年式によって 5,300 m²を算出したとする世田谷区の主張について

目 次

- 第 1 昭和 63 年のパーソントリップ調査の数値を用いて昭和 28 年式によって 5,300 m²を算出したとする世田谷区の主張
- 第 2 昭和 28 年式と昭和 48 年式に関する主張の経緯
 - 1 5,300 m²は昭和 48 年式を基に算定したとする世田谷区の主張及び丁 3 号証における昭和 48 年式に関する記載
 - 2 5,300 m²は昭和 48 年式を基に算定されたものではないこと及び丁 3 号証の記載についての原告の主張
 - 3 広場面積は通常昭和 28 年式と昭和 48 年式の大きい方を基にすると主張し始めた世田谷区
 - 4 どちらか大きい方を基にするという世田谷区の根拠

5 昭和 28 年式の計算過程は省略し 60,000 人を用いて計算した結果を記載したとの世田谷区の主張

6 昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果である 60,000 人という数値を用いて昭和 28 年式によって広場面積を計算したとの世田谷区の主張

第 3 世田谷区の主張に理由がないことについて

1 世田谷区の主張の概要

2 昭和 28 年式と昭和 48 年式で計算された面積のいずれか大きい方を基に広場面積を決定するとの世田谷区の主張に理由がないことについて

(1) 都市計画マニュアルの文理解釈

(2) 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（丙 12）の記載

(3) 経堂の駅前広場では昭和 28 年式を下回る面積を決定した世田谷区

(4) まとめ

3 下北沢駅についても、昭和 28 年式を用いることが可能であるとの世田谷区の主張に理由がないことについて

4 昭和 28 年式の計算にはパーソントリップ調査の数値を用いるとの世田谷区の主張に理由がないことについて

(1) 小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙 6）の計算方法

(2) 世田谷区は別の報告書ではパーソントリップ調査の結果を用いていないことについて

(3) まとめ

5 仮にパーソントリップ調査の数値を使うという世田谷区の主張を前提としても昭和 63 年の結果を用いることは不合理であることについて

(1) 丁 6 号証の数値を用いたという世田谷区の主張

(2) 丁 8 号証において平成 10 年の数値に更新されたパーソントリップ調査の数値

- (3) 大幅に減少した平成 10 年パーソントリップ調査の数値
- (4) 世田谷区の主張の不合理性
- 6 世田谷区の主張に理由がないことについてのまとめ
 - (1) 世田谷区が立てた規範
 - (2) 世田谷区の規範にあてはめても社会通念上著しく妥当性を欠く 5,300 m²という数値

第 4 区画街路 10 号線の交通広場の面積の違法性

- 1 根拠のない 5,300 m²という数値
 - (1) 5000 m²以上の既定路線を押し進めるために報告書（丁 8）に入れられた 5,300 m²という数値
 - (2) 東京都の図面をそのまま流用して作成された報告書（丁 8）
 - (3) 根拠のない 5,300 m²という数値
- 2 平成 10 年パーソントリップ調査と乖離する広場施設
 - (1) 20 年後を想定して計画すべき都市計画
 - (2) 1 日延べ 116 人の客のために 8 台分のタクシー施設が必要なのか
 - (3) 基礎的データと計画との著しい乖離

第1 昭和 63 年のパーソントリップ調査の数値を用いて昭和 28 年式によって 5,300 m²を算出したとする世田谷区の主張

1 世田谷区は、区画街路 10 号線の交通広場の 5,300 m²という面積について、昭和 28 年式を用いて、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）。

また、60,000 人という乗降人員は、昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果である下北沢駅の乗降人員 59,699 人を基に設定したものであると主張する（世田谷区準備書面(10)・2 頁）。

2 しかしながら、世田谷区の上記主張には理由がなく、計算方法も不合理である。

以下、まず第 2 で、昭和 28 年式と昭和 48 年式に関する主張の経緯を整理した上で、第 3 において、世田谷区の主張に理由がないことについて主張し、さらに第 4 において、区画街路 10 号線の交通広場の面積の違法性について、これまでの原告の主張に、新たな事実の主張を付加して、主張を補充する。

第 2 昭和 28 年式と昭和 48 年式に関する主張の経緯

1 5,300 m²は昭和 48 年式を基に算定したとする世田谷区の主張及び丁 3 号証における昭和 48 年式に関する記載

(1) 世田谷区が交通広場面積を 5,300 m²とした根拠として提出した丁 3 号証は、「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」、区画街路 10 号線の交通広場の面積を約 5,300 m²としたとしている。（丁 3・2-23）

(2) また、丁 3 号証には、交通施設の規模について、「駅前広場内の交通施設の必要規模は、各交通施設の必要規模を積み上げて算出する 48 年式で算出される施設数を参考に」設定されているとの記載がある。（丁 3・2-23）

(3) なお、世田谷区が区画街路 10 号線の実体的な適法性を主張した世田谷区準

備書面 (1)には、昭和 48 年式を基に 5,300 m²という面積を決定した旨の主張はあるが、5,300 m²という面積が昭和 28 年式による算定の結果であるとの主張はなかった。

2 5,300 m²は昭和 48 年式を基に算定されたものではないこと及び丁 3 号証の記載についての原告の主張

(1) これに対し、原告らは、まず、丁 3 号証の昭和 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、区画街路 10 号線の交通広場の面積を約 5,300 m²としたとの記載について、昭和 48 年式で算出された必要面積は、設定施設数が最も多い場合でも 1663 m²であり (丁 8・54 頁)、5,300 m²という面積は、昭和 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算定されたものではないと主張した。(原告準備書面 4・2 頁)

(2) また、原告らは、丁 3 号証の「駅前広場内の交通施設の必要規模は、各交通施設の必要規模を積み上げて算出する 48 年式で算出される施設数を参考に」設定されているとの記載については、昭和 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 (丁 6・5 頁、丁 8・6 頁)、昭和 48 年式で施設数が算出されるわけではなく、丁 3 号証の上記記載は事実と反する虚偽の記載であると主張した。(原告準備書面 4・2 頁、40 頁)

3 広場面積は通常昭和 28 年式と昭和 48 年式の大きい方を基にすると主張し始めた世田谷区

(1) これに対し、世田谷区は、昭和 48 年式を基に 5,300 m²という面積を決定したとの主張について、さすがに 5,300 m²という数値を昭和 48 年式だけで説明するのは不可能であると思いついたのか、世田谷区準備書面 (2)において、駅前広場構想案作成調査 (丁 8) について、「駅前広場について、昭和 48 年

式による算定を行い、現況の地形や周辺の道路との接続等を考慮したうえで、「昭和 28 年式による値、下北沢街づくり懇談会の提言等を踏まえて、駅前広場の必要面積、レイアウト等を検討し、報告することを内容とした」として、昭和 28 年式を持ち出した。(世田谷区準備書面 (2)・3 頁)

(2) また、世田谷区は、世田谷区準備書面 (3)において、「駅前広場の必要面積の算定については、昭和 28 年式による算定と昭和 48 年式による算定等を併せて行い、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、」算定すると主張するに至った。(世田谷区準備書面 (3)・12 頁)

(3) なお、世田谷区は、昭和 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、昭和 48 年式で施設数が算出されるわけではないとの原告らの主張については、当初、原告らの主張は世田谷区の主張と噛み合っていないなどとして反論を試みていたが(世田谷区準備書面 (5)・2 頁)、その後、世田谷区準備書面 (8)において、丁第 3 号証 2-23 記載部分は、「48 年式で算出する際に用いたバスバース、タクシーバース、タクシープール、自家用車バース等の施設等の数・規模を参考に、『駅前広場整備構想』で以下の設定がなされている」との趣旨であると主張を修正し、事実上、原告らの主張を認めるに至った。(世田谷区準備書面 (8)・2 頁)

4 どちらか大きい方を基にするという世田谷区の根拠

(1) 次に、原告らは、広場面積は昭和 28 年式と昭和 48 年式による算定値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対し、その根拠を具体的に示すように釈明を求めた。(原告準備書面 11・15 頁)

(2) これに対し、世田谷区は、「都市計画マニュアル」の「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。」との記載を持ち出し、これを両者の算定値を

満たす広場面積を採用しているものであると解釈した上で、さらに、「両者の算定値を満たすということは、すなわち、『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』ということの意味するものである。」と主張した。(世田谷区準備書面 (5)・11 頁、世田谷区準備書面 (8)・5 頁)

5 昭和 28 年式の計算過程は省略し 60,000 人を用いて計算した結果を記載したとの世田谷区の主張

(1) また、原告らは、丁 8 号証には 5,300 m²という数値は記載されているものの、同数値が昭和 28 年式による計算結果であることを示す記載はなく、昭和 28 年式による算定の過程も記載されていないことを指摘した。(原告準備書面 17・19 頁)

(2) これに対し、世田谷区は、昭和 28 年式は算定式が比較的簡易なため、算定の過程(計算式)は省略していると主張し(世田谷区準備書面 (8)・6 頁)、5,300 m²という面積は、昭和 28 年式を用いて、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、算出したと主張した。(世田谷区準備書面 (8)・3 頁)

6 昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果である 60,000 人という数値を用いて昭和 28 年式によって広場面積を計算したとの世田谷区の主張

(1) そこで、原告らは、原告準備書面 20 において、小田急線連続立体交差事業調査報告書(乙 6・平成元年 3 月・第一次調査)では、下北沢駅の乗降客数が昭和 45 年から昭和 60 年まで 1 日あたり約 122,000 人から約 139,000 人であり、乗降客数が 10 万人を越える場合には、昭和 28 年式を用いないとしていることから、将来乗降人数を 1 日あたり 144,658 人とした昭和 28 年式の計算結果をあくまで参考値として記載していることを指摘した上で、なぜ、世

田谷区は連続立体交差事業調査と大きく異なる 60,000 人という数値を用いたのか、釈明を求めた。

- (2) これに対し、世田谷区は、前述のとおり、世田谷区準備書面(10)において、60,000 人という乗降人員は、昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果である下北沢駅の乗降人員 59,699 人を基に設定したものであると主張したのである（世田谷区準備書面(10)・2 頁）。

第 3 世田谷区の主張に理由がないことについて

1 世田谷区の主張の概要

- (1) 上記主張の経緯でみたように、世田谷区の主張には変遷があるが、世田谷区の現時点での主張は、以下の 4 点にまとめることが可能である。

ア 交通広場の面積については、昭和 28 年式と昭和 48 年式で計算された面積のいずれか大きい方を基に決定する。

イ 下北沢駅についても、昭和 28 年式を用いることが可能である。

ウ 昭和 28 年式の計算にはパーソントリップ調査の数値を用いる。

エ 下北沢駅の交通広場の計算には昭和 63 年のパーソントリップ調査の数値を用いた。

- (2) 以下、上記 4 点にいずれも理由がないか、不合理であることについて、順にみていくこととする。

2 昭和 28 年式と昭和 48 年式で計算された面積のいずれか大きい方を基に広場面積を決定するとの世田谷区の主張に理由がないことについて

- (1) 都市計画マニュアルの文理解釈

ア 前述のように、世田谷区は、「都市計画マニュアル」の「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）との記載を持ち出し、これを「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解釈し、その旨主張している。

イ しかし、原告準備書面 17 で主張したように、「都市計画マニュアル」は「比較検討すること」としているだけであって、これが昭和 28 年式と昭和 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。

(原告準備書面 17・18 頁)

(2) 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（丙 12）の記載

ア また、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、昭和 28 年式による面積（上限式 7700 m²、標準式 7200 m²、下限式 5300 m²）と昭和 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）

イ 仮に、世田谷区の主張するように、どちらか大きい方を基にするのであれば、約 1900 m²という数値はその要件を満たさないのであるから、「約 1900 m²～7700 m²の面積」とはなりえないはずである。

(3) 経堂の駅前広場では昭和 28 年式を下回る面積を決定した世田谷区

ア さらに世田谷区は、区画街路 10 号線と同時期の平成 14 年 12 月 18 日に都市計画決定された経堂の駅前広場である区画街路 8 号線の交通広場については、昭和 28 年式で計算された結果よりも小さい面積を決定している。

イ すなわち、経堂の場合には、昭和 28 年式の面積が 6,200 m²、昭和 48 年式による面積が 2,700 m²と算定されたにもかかわらず（甲 132・16 頁）、5,600 m²の駅前交通広場が決定されたのである。（甲 133）

(4) まとめ

このように、世田谷区の「都市計画マニュアル」の文言解釈には合理性がない。また、世田谷区が作成した資料（丙 12）においても、下北沢について

は昭和 28 年式を下回る面積とすることができることが示されている。さらに、世田谷区は経堂の駅前交通広場については、昭和 28 年式を下回る面積を決定している。

したがって、昭和 28 年式と昭和 48 年式で計算された面積のいずれか大きい方を基に広場面積を決定するとの世田谷区の主張には理由がない。

3 下北沢駅についても、昭和 28 年式を用いることが可能であるとの世田谷区の主張に理由がないことについて

(1) 原告準備書面 20 で主張したように、下北沢駅の乗降人員は、昭和 45 年から昭和 60 年まで、1 日あたり、約 122,000 人から約 139,000 人であり、(乙 6・126 頁)、平成 11 年の 1 日あたり乗降人員は約 132,400 人である(甲 70・2-130 頁)。

(2) そして、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)。小田急線連続立体交差事業調査報告書(平成元年 3 月)が、昭和 28 年式による算定数値を「参考」として記載しているのはそのためである。(乙 6・304 頁の※印)

(3) したがって、下北沢駅については、昭和 28 年式を用いることはできないのであり、下北沢駅についても、昭和 28 年式を用いることが可能であるとの世田谷区の主張には理由がない。

4 昭和 28 年式の計算にはパーソントリップ調査の数値を用いるとの世田谷区の主張に理由がないことについて

(1) 小田急線連続立体交差事業調査報告書(乙 6)の計算方法

前述のように、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)では、将来乗降人数を 1 日あたり 144,658 人とした昭和 28 年式の計算結

果を参考値として記載しているのであり、これは、昭和 28 年式にはパーソントリップ調査の結果を用いないことを前提としているものである。

(2) 世田谷区は別の報告書ではパーソントリップ調査の結果を用いていないことについて

ア また、世田谷区は、平成 6 年 3 月に「小田急沿線交通施設及び街づくり調査報告書」(甲 134) を作成しているが、同報告書には、昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果が記載されているのに、これを昭和 28 年式の計算に用いていない。

イ すなわち、同報告書には、昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果である 59,599 人という数値が記載されているが(甲 134・85 頁)、同報告書の昭和 28 年式の計算では、将来乗降人員 146,700 人が使われているのである(甲 134・30 頁、32 頁)。

ウ 仮に、世田谷区が駅前広場構想案作成調査(丁 8)において、昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果である 59,599 人という数値を基に、昭和 28 年式による広場面積の計算を行ったとすると、世田谷区は、下北沢駅の駅前交通広場について、ある報告書では、将来乗降人員を用い、別の報告書ではパーソントリップ調査の結果を用いたことになる。

しかも、将来乗降人員とパーソントリップ調査の結果とは倍以上も異なっているのである。

これは単に数字を弄んでいるだけであると言わずして何と言えようか。

(3) まとめ

このように、昭和 28 年式の計算にはパーソントリップ調査の数値を用いるとの世田谷区の主張は、連続立体交差事業調査報告書において用いられている方法と異なっているだけでなく、世田谷区が過去に自ら行った調査の方法とも異なっているのである。

したがって、昭和 28 年式の計算にはパーソントリップ調査の数値を用いる

との世田谷区の主張には理由がない。

5 仮にパーソントリップ調査の数値を使うという世田谷区の主張を前提としても昭和 63 年の結果を用いることは不合理であることについて

(1) 丁 6 号証の数値を用いたという世田谷区の主張

ア パーソントリップ調査の結果を昭和 28 年式の計算に用いるとする世田谷区の主張に理由がないことは既に述べたとおりであるが、仮に、世田谷区の主張を前提としても、昭和 63 年のパーソントリップ調査の結果を用いることは不合理である。

イ もう一度の世田谷区の主張を見てみよう。

世田谷区は、世田谷区準備書面(10)において、「昭和 63 年度のパーソントリップ調査によれば、下北沢駅の乗降人員は、59, 699 人であった（丁第 6 号証 12 頁）」とし、丁 6 号証を証拠として挙げている。

しかし、上記主張の経緯で見たように、そもそも 5,300 m²という数値が問題になっているのは、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）に、なんら計算過程を示すことなく、5,300 m²という数値が突然出てくるためである。

ちなみに丁 6 号証には、昭和 48 年式による計算結果である 300 m²から 1,800 m²の数値は出てくるが、5,300 m²という数値は出てこない。

(2) 丁 8 号証において平成 10 年の数値に更新されたパーソントリップ調査の数値

ア そこで、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）をもう一度みると、同報告書では、下北沢駅駅前広場必要面積の算定について、「本調査で入手した平成 10 年パーソントリップ調査データに更新する」としている。（丁 8・51 頁）

イ 世田谷区も、平成 12 年 3 月に「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁 6）が作成されているのに、その直後の同年 4 月に、世田谷区が駅前広場構

想案作成調査（丁 8）の委託をした理由について、「駅前広場構想案作成調査報告書」（丁 8）では、「丁第 6 号証の報告書では用いられていなかった『平成 10 年パーソントリップ調査』のデータを踏まえて再計算する必要などがあつたため」と主張している。（世田谷区準備書面（5）・6 頁）

実際、世田谷区が提出した「変更委託仕様書」には、「本件調査の既定内容では、公表値である S63 パーソントリップ調査データを使用する事としたが、使用申請（有償）により H10 調査データが使用可能となったので、最新データによる面積試算を行う。」と記載されている。（丁 43・6 頁目）

ウ すなわち、「駅前広場構想案作成調査報告書」（丁 8）の時点では、世田谷区は平成 10 年パーソントリップ調査の結果を入手し、データの更新を行い、平成 10 年パーソントリップ調査の結果による計算を行うとしているのである。

(3) 大幅に減少した平成 10 年パーソントリップ調査の数値

ア では、平成 10 年パーソントリップ調査の数値はいくつであったのであろうか。

イ 平成 10 年パーソントリップ調査における下北沢の駅乗降人数は 50,050 人である。（甲 136）

昭和 63 年と比べると、実に 10,000 人も減少している。減少率は 16%を超える。（甲 135）

ウ 奇妙なことに、「駅前広場構想案作成調査報告書」（丁 8）では、パーソントリップ調査のデータを更新するとし、駅端末交通手段分担率については平成 10 年の数値が示されているのに（丁 8・51 頁）、駅乗降人数である 50,050 人という数値はどこにも記載されていない。

そして、「分担率は H10 P T 調査を使用」としていながら、乗降客数については昭和 63 年のままの 60,000 人が使用されているのである（丁 8・52 頁右上）。

要するに、同報告書（丁 8）は、データを更新するとしながら、大幅に減少した駅乗降人数についてはあえてこれを用いないで、非常に恣意的かつ不合理的な算定を行っているのである。

(4) 世田谷区の主張の不合理性

ア さて、昭和 63 年パーソントリップ調査の結果を用いて、昭和 28 年式によって広場面積を算定し、その結果である 5,300 m²という数値が丁 8 号証に記載されているという世田谷区の主張に戻ろう。

イ 仮に、パーソントリップ調査の結果を用いるという世田谷区の主張を前提としても、「駅前広場構想案作成調査報告書」（丁 8）の時点では、平成 10 年パーソントリップ調査のデータが使用可能となったので、最新データによる計算を行うというのであるから、60,000 人ではなく、50,000 人で計算を行う必要があることになる。

そうすると、広場面積は以下のように算出される。

$$50,000 \times 0.088 = 4,400 \text{ m}^2$$

ウ したがって、仮に、パーソントリップ調査の結果を用いるという世田谷区の主張を前提としても、計算にあたっては、平成 10 年パーソントリップ調査の結果を用いるべきであり、そうすると区画街路 10 号線の駅前交通広場の面積は、5,300 m²とはならないのであり、世田谷区の主張は極めて不合理である。

6 世田谷区の主張に理由がないことについてのまとめ

(1) 世田谷区が立てた規範

奇しくも世田谷区は、「本件の区画街路 10 号線計画の整備面積 5300 m²という数値自体が、社会通念上著しく妥当性を欠くというためには、少なくとも、駅前広場の整備面積の算定において、通常、一般的に用いられている客観的な算定式を用いずに、行政庁が独自の計算式で算定したとか、当該算定

の前提となった数値に明らかな誤りがある等の事実・事情が必要」であると主張する。(世田谷区準備書面 (8)・3 頁)

(2) 世田谷区の規範にあてはめても社会通念上著しく妥当性を欠く 5,300 m² という数値

ア 仮に、世田谷区のいう上記規範にあてはめた場合でも、5,300 m² という数値は、以下のとおり、社会通念上著しく妥当性を欠く。

イ すなわち、まず、前述のように、昭和 28 年式と昭和 48 年式で計算された面積のいずれか大きい方を基に広場面積を決定するとの世田谷区の主張には理由がなく、世田谷区自身も他の駅の交通広場では、「いずれか大きい方を基に広場面積を決定する」との基準を用いていない。つまり、世田谷区は、下北沢駅の交通広場についてだけ、本来用いるべきでない方法を用いているのであり、行政庁が独自の計算式で算定したものであるといえる。

ウ 次に、下北沢駅については、前述のように、1 日あたり乗降客数が 10 万人を越え (乙 6・126 頁、甲 70・2-130 頁)、昭和 28 年式を用いることができないのであるから、下北沢駅の交通広場面積の計算に昭和 28 年式を用いた計算方法は、行政庁が独自の計算式で算定したものであるといえる。

エ また、昭和 28 年式の計算にパーソントリップ調査の数値を用いた点についても、前述のように、本来パーソントリップ調査の数値を昭和 28 年式には用いることができず、世田谷区自身も、他の報告書では用いていないのであるから、世田谷区が昭和 28 年式の計算にパーソントリップ調査の数値を用いたことは、当該算定の前提となった数値に明らかな誤りがあるといえる。

オ さらに、昭和 28 年式の計算にパーソントリップ調査の数値を用いるという世田谷区の主張を前提としても、「駅前広場構想案作成調査報告書」(丁 8) では、平成 10 年パーソントリップ調査のデータを入手し、データを更新し、最新のデータによる計算を行うとしているのであるから、あえて昭和 63 年パーソントリップ調査の数値を用いたことは、当該算定の前提となった数値

に明らかな誤りがあるといえる。

カ したがって、世田谷区が立てた前記規範にあてはめた場合でも、5,300 m²という数値は、社会通念上著しく妥当性を欠くものである。

第4 区画街路10号線の交通広場の面積の違法性

1 根拠のない5,300 m²という数値

(1) 5000 m²以上の既定路線を押し進めるために報告書(丁8)に入れられた5,300 m²という数値

ア 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、「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(乙6・307頁)。

すなわち、原告準備書面17でも主張したが、行政側(国、東京都)にとって、下北沢に5,000 m²以上の規模の駅前広場をつくることは、平成元年の小田急線連続立体交差事業調査(乙6)の時点からの既定路線だったのである。(原告準備書面17・20頁)

イ ところが、世田谷区が行った平成12年の調査では、昭和48年式(積み上げ式)による交通広場の最大面積が1,800 m²となった(丁6・22頁)。

そこで、世田谷区は、既定路線である5,000 m²以上の駅前広場をつくるために、同年、再び調査を委託し、「駅前広場構想案作成調査報告書」(丁8)の中に、計算過程を一切省いた上で、無理矢理5,300 m²という数値を入れたのである。

(2) 東京都の図面をそのまま流用して作成された報告書(丁8)

ア また、世田谷区が、国、東京都が決めた5000 m²以上の駅前広場という既定路線をそのまま押し進めたことは、世田谷区が「駅前広場構想案作成調査報告書」(丁8)の135頁、136頁に、連続立体交差事業調査報告書(第二次調査・平成12年10月・甲70)の中にある5,300 m²の駅前交通広場の整備案の

図面（甲 70・5-19 頁、5-20 頁）をそのまま使用していることから明らかである。

イ ところで、世田谷区は、連続立体交差事業調査報告書（第二次調査・平成 12 年 10 月・甲 70）について、「第二次調査報告書については、平成 15 年 1 月 31 日の時点では、参加行政庁世田谷区は、被告東京都から同報告書の送付を受けておらず、その内容は把握していなかった。」と主張する。（世田谷区準備書面(10)・3 頁）

ウ 第二次調査の報告書（甲 70）の内容を世田谷区が把握していなかったなどということはあり得ないと我々は考えるが、仮に、世田谷区の上記主張を前提とすると、世田谷区は、東京都が作成した図面だけを、数値の意味などの内容を確認せずに、受領し、それをそのまま「駅前広場構想案作成調査報告書」（丁 8）に流用したことになる。

エ このように、内容を確認せずに図面だけを流用したということは、世田谷区が、要するに、自らは検討・算定を行わず、国、東京都によって既に決められていた 5,300 m²という交通広場の面積をそのまま踏襲したに過ぎないことを端的に示すものである。

オ なお、前述のように、第一次調査（乙 6）では、下北沢駅には昭和 28 年式は用いることができないとされていた。そして、第二次調査（平成 12 年 10 月・甲 70）は、第一次調査（乙 6）を受けて行われたものであり、第二次調査の記載内容をみても、同報告書（甲 70）の 5-19 頁及び 5-20 頁の 5,300 m²という数値が、昭和 28 年式によって算出されたものであるとの記載はない。

つまり、世田谷区が流用した同報告書（甲 70）の 5-19 頁及び 5-20 頁の 5,300 m²という数値は、昭和 28 年式によって算定されたものではない。

(3) 根拠のない 5,300 m²という数値

ア そして、世田谷区は、本件訴訟で、5,300 m²という数値の説明に窮すると、本来下北沢駅には使用できない昭和 28 年式の計算式を用いたことにし、しか

も、世田谷区自身も他の報告書では使用していなかったパーソントリップ調査の数値を昭和 28 年式に使用したことにし、加えて、パーソントリップ調査の結果が平成 10 年のデータに更新されていたにも関わらず、昭和 63 年の数値を用いたこととし、計算結果をこじつけてようとしたのである。

イ すなわち、「駅前広場構想案作成調査報告書」(丁 8) の 5,300 m²という数値には、なんら合理的な根拠がないのである。

ウ 世田谷区の一連の姑息な行為は、5000 m²以上の駅前広場という既定路線を無理矢理押し進めようとした結果である。

そして、原告準備書面 11 及び 17 で指摘したように、世田谷区の安水課長(当時)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」という虚偽の発言(甲 93 の 5・3 頁)も、既定路線を強引に進めるなかで生まれたものなのである。

エ このように、何ら合理的根拠のない 5,300 m²という数値の駅前交通広場は、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たものとはいえ、都市計画法 13 条 1 項 11 号に反し違法であり、また、裁量の範囲を逸脱しており、違法である。

2 平成 10 年パーソントリップ調査と乖離する広場施設

(1) 20 年後を想定して計画すべき都市計画

ア 「都市計画マニュアル」の「4 駅前広場の計画」の項には、計画は将来を見据えて立てなければならないため、「計画指標等は 20 年後のものを用いる」と記載されている(丁 44・107 頁)。

イ 昭和 63 年パーソントリップ調査と平成 10 年パーソントリップ調査の結果をみると、下北沢駅の場合は、前述のように、駅乗降人員合計が 10 年間の間に、59,699 人から、50,050 人に、約 10,000 人減少している。減少率は 16% を超えている。(甲 135、甲 136)

今後、我が国全体として、人口が減少すると予想されていることと考えるのであれば、今後も、駅乗降人員については、減少傾向が続くと考えるのが合理的である。実際、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁 6）においても、下北沢駅乗降人員が 3 年間で 3%減少していることを示すグラフが掲載されている（丁 6・17 頁）。

ウ すなわち、下北沢駅の駅前広場についても、乗降人員の減少傾向が続くことを前提として、計画されるべきであり、平成元年に設定された面積がそのまま実行されるべきでないことはいうまでもない。

(2) 1 日延べ 116 人の客のために 8 台分のタクシー施設が必要なのか

ア また、全体の傾向だけでなく、区画街路 10 号線は、個々の客観的な数値からも乖離した計画となっている。

イ タクシーの乗降客数がその一例である。

すなわち、平成 10 年パーソントリップ調査では、下北沢駅におけるタクシー・ハイヤーの乗降客数の一日の乗り降り合計は 116 人となっている（甲 136）。昭和 63 年のパーソントリップ調査の同数値は、440 人であったことからすれば、タクシーの利用客は、激減しているといえる。

ウ ところが、区画街路 10 号線の駅前交通広場では、一日の乗り降り合計 116 人のために、タクシーバス：2、タクシープール：6 の合計 8 台分のタクシー施設を作ろうというのである。

(3) 基礎的データと計画との著しい乖離

ア 原告準備書面 11 及び 18 で主張したように、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くために土地利用、交通等の現状の認識及び将来の見通しが合理性を欠くにもかかわらず、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠して都市計画が決定されたと認められるとき、客観的、実証的な基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等につき現状が正しく認識され、将来が的確に見通されたが、都市計画を決定するについて現状の正

しい認識及び将来の的確な見通しを全く考慮しなかったと認められるとき又はこれらを一応考慮したと認められるもののこれらと都市計画の内容とが著しく乖離していると評価することができるときなど法6条1項が定める基礎調査の結果が勘案されることなく都市計画が決定された場合は、客観的、実証的な基礎調査の結果に基づいて土地利用、交通等につき現状が正しく認識され、将来が的確に見通されることなく都市計画が決定されたと認められるから、当該都市計画の変更は都市計画法13条1項18号、11号の趣旨に反して違法となる。(東京高裁平成17年10月20日・平成20年3月11日最高裁第3小法廷で確定・判例時報1914号43頁)

イ これを下北沢駅についてみると、昭和63年及び平成10年のパーソントリップ調査の結果から、乗降客数は、10年間で16%以上減少し、今後も減少が予測される。

そうであるにもかかわらず、下北沢駅の駅前交通広場について全体の面積を平成元年の連続立体交差事業調査報告書で示された「約5,500㎡程度」という数値を漫然と維持し、無理矢理5,300㎡もの交通広場を決定した区画街路10号線の都市計画決定は、都市計画を決定するについて現状の正しい認識及び将来の的確な見通しを全く考慮しなかったと認められ、都市計画法13条1項18号、11号の趣旨に反して違法である。

ウ また、交通広場の個別の施設をみても、平成10年パーソントリップ調査によれば、タクシー・ハイヤーの乗降客数は一日あたり乗り降り合計で116人しかいない。しかも、昭和63年における440人から激減している。

そうであるにもかかわらず、駅前交通広場にタクシー合計8台分もの施設をつくるという区画街路10号線の都市計画決定は、都市計画を決定するについて現状の正しい認識及び将来の的確な見通しを全く考慮しなかったと認められ、都市計画法13条1項18号、11号の趣旨に反して違法である。

以上