

平成18年（行ウ）第467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52名

被告 東京都、国

参加人 世田谷区

準備書面 4

平成19年4月23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

参加行政庁世田谷区の平成19年1月29日付準備書面について

第1 区画街路10号線計画の概要について

- 1 世田谷区が、平成15年1月31日、東京都市計画道路に、平成19年1月29日付準備書面第1項の「種別」ないし「備考」欄記載の概要の区画街路10号線を追加する旨の変更をしたことは認める。
- 2 都市計画の案の理由書（丁2）に、同項「理由」欄の記載があることは認める。
- 3 「(1). 駅前広場等（世区街10号線）の整備」（丁3号証）について
 - (1) 丁3号証は、下北沢駅の乗降人員約60,000人／日及び下北沢駅駅端末交通分担率（平成10年パーソントリップ調査）の条件より、「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」整備面積を約5300㎡としたとの記載がある。（丁3・2-23）

しかし、後に詳述するとおり、上記条件によって 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である。(丁 8・54 頁)

したがって、5300 m²という面積は、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算定されたものではない。

- (3) また、丁 3 号証 2-23 には、「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『駅前広場整備構想』で以下の設定がされている」として、「バスバース：2 (乗車場 1、降車場 1)、タクシーバース：2 (乗車場 1、降車場 1)、タクシープール：6 (乗車待ち)、自家用車バース：2 (身障者対応 1、一般車 1)」という表を掲載しているが(丁 3・2-23、24)、かかる記載は事実と反する虚偽の記載である。

すなわち、いわゆる 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る。(丁 6・5 頁、丁 8・6 頁)

つまり、整備する施設数を条件として与えて 48 年式によって算定すると広場全体の必要面積が算定されるのであって、48 年式で施設数が算出されるわけではない。

実際、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書(丁 6)では、ケース 1 からケース 8 まで、それぞれ異なる施設数を条件として与えて駅前広場の面積を 300 m²～1800 m²と算定している。(丁 6・22 頁)

したがって、施設数は 48 年式で算出されるものではなく、上記記載は事実と反する虚偽の記載である。

第 2 区画街路 10 号線計画の決定に至る経緯について

1 1 について(世田谷区新都市整備方針)

柱書きについては、認める。

- (1) (1)について

認める。

(2) (2)について(地域の街づくりの課題)

ア 新都市整備方針(丁4)に、①安全で快適な街づくりの推進、②適切な市街地の更新の実現、③地域内環境に配慮した道路体系の整備、④貴重な自然環境をネットワークしていく必要性の4項目が挙げられていること、及び新都市整備方針の各項目欄に世田谷区が引用するのと同様の記載があることは認める。

もともと、同記載は、以下のとおり、区画街路10号線の計画とは何ら関係がなく、区画街路10号線計画の決定に至る経緯の中に位置づけられるものではない。

① 「安全で快適な街づくりの推進」について

「狭い道路をそのままに住宅が建てこむことは、防災性及び住環境の面で多くの問題を発生させる」と書かれているように、①に関する記載は、既存の道路を前提とした街づくりに関する記載であり、道路または交通広場を新設すること、あるいは新設された道路または交通広場を前提とする街づくりとは関係がない。(丁4・第3部北沢地域整備方針9頁)

② 「適切な市街地の更新の実現」について

世田谷区が主張する箇所には正確には次のように記載されている。

「すでに高密度に市街化した北沢地域では、駅前など開発ポテンシャルが高いはずの中心地区ではなかなか更新が進まず、反面、住宅地区として住環境を保全すべき周辺地区で商業業務施設が立地するなど、ややバランスを欠いた用途混在が進行しつつある。

このため、中心地区としての拠点形成をはかることと、その周辺地区での住環境の保全が必要であり、これからは進展する都市化の力を地域の特性に応じて適切に誘導していくことが、これまで以上に求められていくことになる。」(丁4・第3部北沢地域整備方針9頁)

この記述も、現在の街を前提とした建物等の更新とその誘導に関する記載であり、道路または交通広場に関するものではない。

③ 「地域内環境に配慮した道路体系の整備」について

同記載は、その表題からも明らかなように地域の現状を前提に、その環境に配慮した道路体系の整備に関する記載であって、やはり新設道路または交通広場の建設に関するものではない。

同箇所には、世田谷区が指摘する記載の他に、「道路整備が生活の場への新たな交通公害を及ぼす」と書かれているように、新設道路は環境への影響が重大であるため、「北沢地域では、地区幹線道路や生活道路の整備は、沿道地区の建て替えに連動した整備が不可欠」と書かれているのである。

(丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 10 頁)

建て替えに連動した整備というのは、建物を建て替える際にセットバック等の手法によって既存道路の整備を図ることを意味する。

すなわち、平成 7 年の世田谷区の北沢地域整備方針では、既存道路の整備を図ることが方針として掲げられていたのであって、補助 54 号線を事業化し、区画街路 10 号線を建設するなどという計画はまったくなかったのである。

④ 「貴重な自然環境をネットワークしていく必要性」について

北沢地域に、まとまった自然環境が少なくなっていることは事実である。

しかし、新しく道路を作ることは、さらに自然環境を減少させる。

実際、北沢地域の道路は全地域面積の約 17% を占めており、世田谷区の他の地域と比べても、道路の占める割合が高い。また、緑被率は低い。(丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 3 頁)

新しく道路を作ることは、北沢地域の全地域面積に占める道路の割合をさらに高めるものに他ならない。

また、緑被率の向上は、環境の悪化、とりわけ自動車公害による大気汚染及びアスファルトによる気温の上昇等を緩和するために必要なものである。すなわち、道路の占める面積の割合が大きく、緑被率の低い北沢地域では、現状でも、大気汚染及び気温上昇等を生み出す道路とそれを緩和する緑被率のバランスが世田谷区の他の地域と比べて悪いのである。

このような地域に、新しい道路を作ると、道路と緑被率のバランスはさらに崩れ、環境を著しく悪化させることは明らかである。

イ 以上から、本項に記載されている上記①～④は、新しい道路または交通広場の建設に関するものではなく、反対に、新設道路及び交通広場の建設を抑制するべき方向に働くものである。

したがって、本項で世田谷区が主張している北沢地域整備方針の記載は、区画街路 10 号線計画の決定に至る経緯とは何ら関係のないものであり、むしろ区画街路 10 号線の計画に逆行するものなのである。

(3) (3)について（北沢地域の整備方針）

ア アについて（市街地整備方針）

(ア) 下北沢が「商業拠点形成地区」に位置づけられていることは認める。

(イ) しかし、世田谷区がここで引用している市街地整備についての記載は正確ではない。

同箇所には、以下のように記載されている。

「街の骨格をなす公共空間では、街づくりの基軸として歩きやすい道路空間づくり等都市デザインの質を高める整備に重点を置くとともに、以下のような整備を進める。

- ・ 電柱の統合や地中化、公共サインの整理等によりすっきりとした快適な道路整備を行うこと
- ・ 拠点地区とその周辺での回遊性のある歩行者道路の確保と歩きやす

い整備

- ・ 拠点を支える接近しやすさの強化」(丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 28 頁)

ここで重要なことは、量ではなく、都市デザインの質を高める整備に重点を置くとして、3つの整備が挙げられていることである。

すなわち、ここで掲げられていることは、既存道路を前提とした電柱の地中化等の道路整備であり、自動車道路ではなく歩行者道路の確保と現状の道路を歩きやすいものにするための質の向上なのである。

したがって、新しく道路を作るとともに、5300 m²もの駅前広場を作ることは、上記の整備方針に反するものである。

- (ウ) また、世田谷区は、街づくりに関する具体的なイメージについての地域住民の合意を形成することとしたとしている。

しかし、実際には、合意を形成するどころか、街づくりに関する具体的なイメージはまったく示されず、計画は事実上隠蔽された状態で進められた。

イ イについて (道路・交通体系の整備方針)

- (ア) 第 1 段については、同様の記載が丁 4 号証 (第 3 部北沢地域整備方針 32 頁) にあることは認める。

しかしながら、「道路・交通体系の整備方針」の冒頭には、道路の「完成部分では環境問題が発生している」と記載されているように、道路の整備については、現状より環境を悪化させない配慮が必要であることが基本とされている。

- (イ) 第 2 段については、「下北沢駅周辺地区は、『拠点周辺歩行者ゾーン』にも位置づけられ、待ち合わせや買物途中に一息入れられる辻広場を整備するなどとされた」ことは認める。

しかし、それだけではない。

「拠点周辺歩行者ゾーン」は、「緑の用水軸」「コミュニティネットワーク軸」とともに歩行者系道路に位置づけられるものであるが、「拠点周辺歩行者ゾーン」については、以下のような整備を進めるとしている。

- ・ ゾーン内への車輛の乗入れを適切にコントロールする。
- ・ 待ち合わせや買物途中に一息入れられる辻広場を整備する。
- ・ 自転車の駐輪対策を徹底するとともに、電柱の統合、地中化や看板類の整理を進め、快適な歩道としていく。(丁4・第3部北沢地域整備方針 34頁)

つまり、拠点周辺歩行者ゾーンは自動車を入れないようにするためのゾーンなのである。

丁4号証の第3部北沢地域整備方針 36頁には、歩行者系空間ネットワークの沿道施設図があるが、同図によると、北沢2丁目地域は、拠点周辺歩行者ゾーンとして赤く塗られている。

つまり、北沢地域整備方針では、北沢2丁目地域は、自動車を入れないようにするゾーンとして整備するとされていたのである。

したがって、区画街路10号線及び補助54号線は、かかる整備方針に真っ向から対立するものである。

ウ ウについて(緑と水の整備方針)

(ア) 世田谷区が引用する記載が丁4号証にあることは認める。

(イ) もっとも、前段の「オープンスペースの保全と緑の創出」については、「公園や公共施設だけでなく、農地、神社・仏閣、学校、団地、大規模施設などのオープンスペースは、所有者の協力を得ながら、区民共有の緑の空間としていくことをめざす。」と書かれているように、主に私有地についてその所有者の協力の下、区民が共有できる緑の空間を確保することが書かれているにすぎず、区画街路10号線の計画とは何ら関係がない。また、宅地への転用が考えられる農地等に関する記述も、区画街路10号線の計画とはまったく関係

がない。

- (ウ) 次に、後段の「主要な道路の緑化」は、既に存在している主要な道路に関するものである。

北沢地域整備方針には、北沢地域に既に存在している環状7号線、甲州街道、井の頭通り等の幹線道路について、「街路樹などによる積極的な緑化を働きかけ、現在の殺伐とした印象を和らげる」と書かれており（丁4・第3部北沢地域整備方針32頁）、北沢地域では既存の道路における緑化が非常に遅れているのである。

そして、「主要な道路の緑化」は、上記記載に対応したものである。「街路樹を積極的に増やしていく」と書かれているのは、新たに道路を作って街路樹を植えるということではなくて、現状の十分でない街路樹を増加させるということに他ならない。

エ エについて（都市景観形成の方針）

- (ア) 世田谷区が引用する記載が丁4号証にあることは認める。
- (イ) しかし、丁4号証の都市景観形成の方針に関する記載は、区画街路10号線の計画、補助54号線の事業化とはまったく相容れないものであり、新設道路及び交通広場の建設は、北沢地域整備方針に真っ向から対立するものである。
- (ウ) 「都市景観形成の方針」には、以下のように書かれている。

「下北沢など地域の中心地や商店街一帯を『拠点の景観形成』地区、せたがや百景に指定された地区などを『景観小拠点形成』地区、代沢十字路周辺など外部から北沢地域へ入るときに最初に目にふれる地区を『地域の玄関形成』地区という3つの『景観拠点』を考える。北沢地域ではこの3つの種類の景観拠点地区についてそれぞれにふさわしい景観を形成することによって地域全体の景観を向上させていく。」（丁4・第3部北沢地域整備方針51頁）

- (エ) そして、拠点の景観形成地区については、電柱の地下化等を進めて、安心

して楽しく歩くことができる快適な道としていくとされ、商店街では、建物の低い階の部分についてそれぞれの個性を発揮した質の高いものとしていき、それにより街並み全体の景観を向上を図るとし、住宅街における道路と建物の境界部分の緑化、商店街におけるセットバックにより魅力的な空間を拡充するとしている。(同上、51頁～52頁)

これらは、読めばわかるとおり、現状の街並み及び道路を前提として、その景観を向上させようとするものである。

(オ) また、景観小拠点形成地区については、以下のように書かれている。

「せたがや百景やせたがや界限賞を受賞した地区、あるいは歴史的建造物、名木百選に選定された樹木など地域の景観に個性を生み出しているポイントを、『景観小拠点形成』地区と考えて周辺整備をあわせて進めることにより地域全体の景観向上に生かしていく。

- ・ これらの小拠点は地域にとって大切な資源といえるものでありその保全をはかるとともに、多くの人々の目にふれることができるような整備を進める。」(同上 52頁)

ところで、下北沢の北沢2丁目25番を中心とする北沢2丁目地域は、「せたがや界限賞」を受賞している。また、北沢2丁目では、下北沢駅北口の市場、天狗まつりと真竜寺、下北沢の阿波おどりが「せたがや百景」に選ばれている。(甲37・表面地図及び裏面参照)

すなわち、北沢2丁目には、「せたがや界限賞」及び「せたがや百景」に選ばれた4つの景観小拠点が存在しているのである。そして、これらの小拠点は、北沢地域整備方針において、地域にとって大切な資源であるからその保全をはかるとされているのである。

区画街路10号線及び補助54号線は、上記景観小拠点を保全するどころか、破壊しつくすものである。

(カ) したがって、区画街路10号線及び補助54号線は、せたがや界限賞を受賞

している地区をアスファルトに変え、せたがや百景に選ばれた下北沢駅北口の市場を潰すものであり、北沢地域整備方針とはまったく相容れないものであり、真っ向から対立するものである。

2 2について（下北沢街づくり懇談会と「下北沢街づくりグランドデザイン」）
柱書きについては、認める。

(1) (1)について（街づくり懇談会の実態）

ア 本項で記載されているのと同様の記載が丁5号証にあることは認める。

イ しかし、街づくり懇談会は、同項にも記載されているように、「地元の2町会・4商店会の会員」だけよる閉ざされた会であり「下北沢に住み・営み・下北沢を愛する者たち」の声が反映されている会であるとは到底いえない。

また、街づくり懇談会は、会員以外の者の傍聴が認められず、議事録も公開されていないのであり、民主的な手続きという観点からも極めて不十分な組織である。

ウ 丁5号証には、「当懇談会の活動は、他の街の協議会とほぼ同様に近い評価を受けるに至っております」と書かれているが（丁5・1頁）、そのような事実はない。

街づくり協議会は、「1 地区住民等の自発的参加の機会が保証されていること。2 構成員が地区住民等（街づくりに関して知識経験を有する者を含む。）であること。3 活動が地区住民等の多数の支持を得ていると認められていること。」の3つの要件を充たさなければならないことになっている（世田谷区街づくり条例25条2項・甲38）

ところが、下北沢街づくり懇談会は、地区住民等の自発的参加の機会が保証されておらず、地区住民等の多数の支持を得ていないだけでなく、活動の内容がそもそも公開されていないために、地区住民等の支持を得るための前提をも欠いているのである。

エ 丁5号証にもあるように、世田谷区は、他の町では条例に根拠のある街づくり協議会を作ったにもかかわらず、下北沢については、街づくり協議会を作らず、あえて懇談会という形式を維持し、ことさら住民の意思が都市計画に反映されないように仕向けたのである。

かかる行為は、住民の参加をうたい、街づくり協議会について規定した世田谷区街づくり条例に反するものである。

(2) (2)について (街づくり検討の姿勢)

ア 下北沢街づくりグランドデザイン(丁5)が、「街づくり検討の姿勢」と「基本方針」の2つで構成されていること、及び、「街づくりの姿勢」に本項で記載されているのと同様の記載が丁5号証にあることは認める。

イ 世田谷区も主張するように、丁5号証には「小田急線の構造形式にとらわれず」という記載がある。すなわち、「下北沢街づくりグランドデザイン」は小田急線の地下化が決定する前に作成されたものである。

そして、「下北沢街づくりグランドデザイン」は、「小田急線の構造形式にとらわれずに、街としてどうしたいのか、何が必要なのか、どの様な整備をしなければならぬか」という街としての考え方を明確に」するとし(丁5・2頁)、明確にされたのが、後述するように、自動車を制限して歩行者中心の街づくりをするという提言なのである。

ウ つまり、「下北沢街づくりグランドデザイン」は、小田急線の構造形式にかかわらず、自動車の進入を促す補助54号線及び区画街路10号線は必要ないことを提言しているのである。

(3) (3)について (基本方針)

ア 本項で記載されているのと同様の記載が丁5号証にあることは認める。

イ 前述のように、下北沢街づくり懇談会は、下北沢の住民等の意見が反映され

ている会であるとはいえ、**「下北沢街づくりグランドデザイン」**も下北沢の住民等の意見が反映されたものであるとはいえない。

もともと、下北沢街づくりグランドデザインにおいても、以下の通り、補助54号線及び区画街路10号線は全く必要とされていなかった。むしろ、「下北沢街づくりグランドデザイン」は、補助54号線及び区画街路10号線を前提としない街づくりを提言しているのである。

ウ 基本方針の内容「5.自動車交通・歩行者交通」

(ア)「基本方針」の「5.自動車交通・歩行者交通」の項には以下のように書かれている。(丁5・6頁)

「○人と車のすみわけを図った交通システムの確立

全体的には歩行者系を主体、特に商店街エリアの道路空間は買物客へ開放
住宅地内への不要交通の排除、商店街サービス車のルート限定化

上記を前提にした街全体の人と車のすみわけシステムの検討

○駅前交通機能及びアクセス方法の検討

駅前歩行者広場の整備（下北沢の玄関、イベント広場兼用、関連諸施設の整備）

駅近辺でのタクシー乗り場等の要望、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）

○外周道路機能の確立

茶沢通りの拡幅整備（都市計画道路整備）、鎌倉通りの歩道整備

一番街本通りの代替外周道路の検討（本通りは、通過交通の流入を排除し
買い物空間機能を高める）

○一般来街車両、二輪車の外周部での受け止め可能性の検討

駐車場・駐輪場の外周部整備の検討（外周道路沿い、または駅から一定の距離外）

共同駐車場（商店街）の検討」

(イ) 順を追って見てみよう。

まず、「人と車のすみわけを図った交通システムの確立」の項目では、全体的には歩行者系道路を主体とし、商店街エリアの道路空間は買物客へ開放すると書かれている。

歩行者系道路というのは、前述したように、「拠点周辺歩行者ゾーン」「緑の用水軸」「コミュニティネットワーク軸」のことであり、自動車の交通を制限する道路のことである。そして、道路空間を買い物客へ開放するというのは、要するに、商店街についてはいわゆる歩行者天国にし、自動車を進入させないということである。そして、商店街に入ってくるサービス車についてはルートを限定するというのをいっているのである。

(ウ) 次に、「駅前交通機能及びアクセス方法の検討」では、まず、駅前歩行者広場の整備が挙げられている。ここで重要なのは、交通広場ではなく、歩行者広場の整備としていることである。その趣旨は、以下の項目をみると一層明確になる。

すなわち、駅前のタクシー乗り場ではなく、駅近辺でのタクシー乗り場等が要望され、外周道路から駅前へのアクセス道路については、その必要性を検討するとされているのである。

さらに、「外周道路機能の確立」では、既存の茶沢通り及び鎌倉通りを整備し、一番街本通りの代替外周道路を検討するというのである。一番街本通りは、下北沢駅周辺地区の外周道路に位置づけられる道路であるが、この一番街本通りの代替外周道路を検討することは、一番街本通りのさらに外側に代替の外周道路を整備することが可能かどうかを検討し、一番街本通りを歩行者系道路とすることを検討するということである。

(エ) 最後に、「一般来街車両、二輪車の外周部での受け止め可能性の検討」では、駅前ではなく、外周道路沿い又は駅から一定の距離外に駐車場・駐輪場を整

備することを検討するとしている。

- (オ) これらの記載をみると、「下北沢街づくりグランドデザイン」が提言していることは、茶沢通り、鎌倉通り、一番街本通りの外周道路に囲まれた下北沢駅周辺地区（北沢2丁目地域）については、自動車の進入を制限して、歩行者天国とし、外周道路の機能を確立することによって人と自動車をすみわけるということである。

したがって、下北沢駅周辺地区（北沢2丁目地域）に自動車を進入させる補助54号線の建設は、同提言に真っ向から対立するものであり、区画街路10号線（交通広場）の建設も必要とされていないものなのである。

このことは、「テーマ別討議のまとめ」の「地区交通システム」の欄に、「外周道路内側や駅から一定距離（50～200m）内は歩行者主体の“ノーカーゾーン”とし買物空間機能を充実（駐車場・駐輪場やバス・タクシー乗り場は、ゾーン外側に分散配置）」と記載されていることから明らかである。（丁5・12頁）

エ 基本方針の内容「6. 小田急関連」

世田谷区の主張する「小田急関連」の記載のうち、「高齢者等へ配慮した駅施設整備」は、「個性的駅舎の整備」の欄に記載されており、「エレベーター、エスカレーター、スロープ」等を配置して、駅舎を高齢者等へ配慮した施設するという事に過ぎない。（丁5・6頁）

また、「十分な広さの南北自由通路の確保」が挙げられる一方、交通広場に関する記載がないのは、要するに、下北沢駅には、歩行者のための南北自由通路があれば十分であり、自動車のための大規模な施設は必要ないことを示すものである。

- (4) このように、「下北沢街づくりグランドデザイン」の内容は、補助54号線及び区画街路10号線の建設を求めておらず、むしろ、新しい道路を建設しないで、現状の街を生かして街づくりをするという提言を行っているものである。

したがって、下北沢街づくり懇談会の存在及び「下北沢街づくりグランドデザイン」も、区画街路 10 号線計画の決定に至る経緯の中に位置づけられるものではない。

(5) 求釈明

ア 下北沢街づくり懇談会設立の法的根拠はなにか。

イ 世田谷区は下北沢街づくり懇談会に助成を行ったことがあるか。

ウ 世田谷区が下北沢街づくり懇談会に助成を行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。

エ 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。

オ 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。

カ 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。

3 3 について（新都市整備方針の修正）

(1) (1) について

ア 世田谷区が、平成 11 年 3 月に、新都市整備方針を修正したことは認める。

イ 同修正が、防災面を拡充するためのものであることは不知。

(2) (2) について

ア 本項で記載されているのと同様の記載が丁 5 号証にあることは認める。

イ しかし、北沢 2 丁目地域は、他の地域に比べて防災面で劣ることはなく、同地域が防災街づくり推進地区に指定されたことには合理的な理由がない。

国は、阪神大震災の教訓から、平成 9 年に密集市街地整備法を制定し、東京都は、同法に基づいて、「重点密集市街地」を指定し、建て替え等によって不燃率を高めることとしている。

北沢地域では、北沢 3～5 丁目及び大原 1 丁目等が重点密集市街地となっているが、北沢 2 丁目は重点密集市街地とはなっていない。(甲 39)

また、世田谷区が発行している「世田谷区地震防災マップ」においても、北沢 3～5 丁目及び大原 1 丁目等が危険度 4 とされているのに対して、北沢 2 丁目地域は、危険度 3 とされており、世田谷区の中でも危険度が比較的低い地域に指定されている。(甲 40)

さらに、駅前広場構想案作成調査報告書(丁 8)にも、「下北沢駅周辺の建物は一部を除いて、概ね不燃化が進んでいる」と記載されている。(丁 8・121 頁)

したがって、北沢 2 丁目地域が防災街づくり推進地区に指定されたことは、国及び東京都の方針並びに世田谷区の認定している危険度とも相反するものである。

ウ 求釈明

世田谷区が、どのような事実に基づいて、下北沢駅周辺地区を「防災街づくり推進地区」に位置づけたのかを明らかにされたい。

(3) (3)について

ア 整備方針が防災面について拡充されたものである点については不知。

イ 下北沢駅周辺地区が、市街地整備、道路・交通体系の整備、緑と水の整備、都市景観の形成の点で「事業化重点地区」として位置づけられたこと、及び「事業化重点地区」が、地域整備にあたっての重要性・総合性・緊急性等の条件を総合的に考慮し、今後おおむね 6 年以内に、完成あるいは着手すべきものとされていることは認める。

ウ もっとも、下北沢駅周辺地区が上記の点で「事業化重点地区」として位置づけられたことは、補助 54 号線の事業化及び区画街路 10 号線の計画を導くものではなく、反対に、以下のとおり、新設道路の建設と相反するものであ

る。

- (ア) 下北沢駅周辺地区は、道路・交通体系の整備において、事業化重点地区とされているが、その整備の方向は「駐輪場の整備」「安全な歩行者空間整備」であり、事業化の方向は「段差の解消等歩道整備」である。(丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 58 頁)

つまり、平成 11 年 3 月時点において、下北沢駅周辺地区では、新しい道路の建設は事業としてまったく挙げられていないのである。

そして、上記道路・交通体系の整備の欄を見ると、都市計画道路については、「都市計画道路前期事業化路線」が事業化重点地区名として挙げられている。この前期事業化路線とは、補助 54 号線については、環状 7 号線より西の部分であり、下北沢駅周辺地区は上記前期事業化路線に入っていない。(丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 58 頁、62 頁)

したがって、平成 11 年 3 月時点において、下北沢駅周辺地区では、補助 54 号線については事業化重点地区とされていないのである。

なお、区画街路 10 号線については、その計画ができておらず、当然のことながら、事業化重点地区、事業化誘導地区に入っていない。

- (イ) 次に、下北沢駅周辺地区は、都市景観の形成において、事業化重点地区とされている。

都市景観の形成については、前述のとおり、景観小拠点の保全をはかりつつ景観拠点を形成するとされている。(丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 51～52 頁、55 頁)

そして、事業化重点地区は、おおむね 6 年以内に完成あるいは着手すべきものとされているのであるから、下北沢駅周辺地区については、「せたがや界限賞」及び「せたがや百景」に選ばれた 4 つの景観小拠点を保全しつつ景観拠点を形成することを、平成 11 年 3 月から 6 年以内に、完成あるいは着手しなければならないということである。

繰り返しになるが、補助 54 号線及び区画街路 10 号線の建設は、景観小拠点破壊するものであるから、下北沢駅周辺地区においては、補助 54 号線及び区画街路 10 号線を建設しないで、景観拠点を形成することが優先的に取り組む課題とされていたのである。

(ウ) なお、下北沢駅周辺地区（北沢 2 丁目地区）は、防災・生活環境整備の点では、事業化重点地区にも、事業化誘導地区にもなっていない。（丁 4・第 3 部北沢地域整備方針 59 頁、61 頁）

エ 以上から、下北沢駅周辺地区については、都市計画道路については、事業化重点地区になっていないばかりか、景観拠点の形成については事業化重点地区になっているのであり、下北沢駅周辺地区に区画街路 10 号線を計画することは、平成 11 年 3 月時点においても、世田谷区新都市整備方針、北沢地域整備方針と相反するものである。

(4) したがって、平成 11 年 3 月に、世田谷区が新都市整備方針を修正したことは、区画街路 10 号線の計画とは何ら関係なく、むしろ、区画街路 10 号線の計画と相反するものであり、到底、区画街路 10 号線計画の決定に至る経緯に位置づけられるものではない。

4 4 について（トーニチコンサルタントによる調査報告書について）

(1) (1) について

ア 世田谷区が、平成 12 年 1 月、下北沢駅周辺街づくり調査をトーニチコンサルタントに委託したことは認める。

イ 上記委託の理由が、下北沢駅周辺地区が、新都市整備方針において、「事業化重点地区」として位置づけられ、また、下北沢街づくり懇談会から、「下北沢街づくりランドデザイン」の提出を受けたことにあることは争う。

上記調査は、その表題は「街づくり調査」とされているが、その内容は、「Ⅱ 下北沢駅前広場必要面積検討の条件設定」「Ⅲ 下北沢駅前広場必要

面積の算定」という項目からも明らかなように、駅前交通広場の面積を算定しているだけである。(丁6)

前述のとおり、新都市整備方針において、「事業化重点地区」として位置づけられているのは、段差の解消等歩道整備であり、景観拠点の形成である。また、「下北沢街づくりグランドデザイン」は、茶沢通り、鎌倉通り、一番街本通りの外周道路に囲まれた下北沢駅周辺地区(北沢2丁目地域)については、自動車の進入を制限し、歩行者天国とし、外周道路の機能を確立することによって人と自動車をすみわけるということを提言している。

したがって、仮に、上記調査が、下北沢駅周辺地区が、新都市整備方針において、「事業化重点地区」として位置づけられ、下北沢街づくり懇談会から、「下北沢街づくりグランドデザイン」の提出を受けたことによって行われたとするならば、駅前交通広場ではなく、下北沢駅周辺地区に自動車を進入させないで行う街づくりの調査であるはずである。

ところが、上記調査は、事業化重点地区とも、下北沢街づくりグランドデザインとも関係のない調査を行っているのであり、同調査が、新都市整備方針及び下北沢街づくりグランドデザインを受けて行われたものでないことは明らかである。

ウ なお、上記調査においては、48年式によって算定された下北沢の駅前広場の必要面積は、300㎡～1,800㎡とされている。(丁6・22頁)

(2) (2)について

認める。

(3) (3)について

世田谷区が本項で引用している記載と同様の記載が、丁6号証にあることは認める。

(4) 求釈明

ア 世田谷区は、平成12年1月、トーニチコンサルタントに対して、下北沢駅

周辺街づくり調査を委託した際、具体的に何を調査することを委託したのか明らかにされたい。

5 5について（下北沢グランドデザイン構想図）

世田谷区が、平成12年3月に、下北沢街づくり懇談会から、「下北沢グランドデザイン構想図」の提出を受けたことは認める。

(1) (1)について

世田谷区が、本項で引用している記載と同様の記載が丁7号証にあることは認める。

(2) (2)について

ア 下北沢グランドデザイン構想図が、「都市基盤・交通機能の方針」と「土地利用の方針」の2つで構成されていること、及び、世田谷区が本項で主張する記載と同様の記載が丁7号証にあることは認める。

しかし、以下のとおり、下北沢グランドデザイン構想図に書かれていることは、補助54号線または区画街路10号線の建設とは相容れないものである。前述のとおり、下北沢街づくり懇談会は、下北沢の住民等の意見が十分に反映されている組織であるとはいえないが、その下北沢街づくり懇談会が提出した下北沢グランドデザイン構想図においても、補助54号線または区画街路10号線の建設は想定されておらず、まったく必要とされていないのである。

イ「都市基盤・交通機能の基本方針」について

(ア)「都市基盤・交通機能の方針」の冒頭の記載

都市基盤・交通機能の方針の冒頭には次のように書かれている。

下北沢は、「自動車のあまり入り込まない歩行者主体の空間となっており」「非常に親密かつ独特の空間や文化を育んできており、それが下北沢の魅力となっている。この魅力を活かしていくことが当地の街づくりとし

て求められていくものであろう。全面的な基盤整備は、この不思議な魅力空間を一掃しかねず、必要とされる防災的措置と利便性の確保は行いつつ、保全すべきものは残していく慎重な対応が必要とされよう。また、鉄道による南北分断解消は長年来の街の悲願であり、立体化を契機にした強力な南北連絡構造の形成は、基盤整備の最大の柱となるものである。」(丁7・2頁)

ここでは、下北沢の歩行者主体の非常に親密かつ独特の空間や文化の魅力を活かしていくことが必要であり、保全すべきものは残していく慎重な対応が必要であるとされている。また、駅前の基盤整備については、南北の連絡構造の形成が求められているのであって、区画街路10号線のような巨大な交通広場必要とされていない。

補助54号線及び区画街路10号線は、上記で懸念されている下北沢の「不思議な魅力空間を一層しかねない「全面的な基盤整備」であり、補助54号線及び区画街路10号線の建設は、下北沢グランドデザイン構想図とはまったく相容れないものである。

(イ) 「1. 『下北沢らしさ』の維持・発展」について

「1. 『下北沢らしさ』の維持・発展」の項では、「下北沢の良さを壊しかねない商店街や住宅地の内部への自動車等の流入は極力避ける。」「小さな路地空間を大事にし、迷路性の存続を図る。」「人と人とのふれあいを大切にした身の丈サイズに合った街なみを目指す。」とされている。(丁7・2頁)

すなわち、下北沢街づくりグランドデザインにもあったように、下北沢駅周辺地区(北沢2丁目)を歩行者天国とし、車を流入させないようにしようとしているのである。

(ウ) 「2. 歩行者主体の街づくり」について

「2. 歩行者主体の街づくり」では、「商店街は基本的に歩行者優先とし、人と車のすみわけを図る。」とし、「自動車交通は、極力地区幹線道路、主要生

活道路等で受止めるものとし、不要な通過交通等が住宅地や商店街の内部に入り込まないようにする。」とされており、ここでも、茶沢通り、一番街商店街通り、鎌倉通りの外周道路で、自動車交通を受け止め、外周道路の内側のゾーンには車を入れないことが示されている。(丁7・2頁)

(エ) 「3. 鉄道立体化と南北連絡の強化」について

「3. 鉄道立体化と南北連絡の強化」では、「駅付近での地表レベルでの自由な南北連絡通路を設け、駅南口と北口の連絡を強化する。」としているだけで、交通広場についての記載はまったくない。(丁7・2頁)

これも、下北沢グランドデザイン構想図がそもそも区画街路10号線のような巨大な交通広場を念頭においていなかったことの証左である。

(オ) 「5. 道路」について

「5. 道路」では、(1)及び(2)で地区幹線道路及び主要生活道路について記載されているが、ここでも、求められていることは、既存の道路を整備し、「歩行者空間、商業者空間として機能させ、地区分断が生じないようにする」とともに、「歩行者の安全性に配慮した構造としていく」ことである。(丁7・2～3頁)

また、(3)では、「駅前アクセス路」についての記載がある。ここでは、「茶沢通り、鎌倉通りから駅前拠点広場にアクセスする道路を4方向から整備する。」とし、「各方面からアクセスさせることにより、外周道路への負担を分散させると共に、アクセス道路自体が新たな地区分断要素とならぬよう、一点集中による広幅員化を避け分散化を図る。」とされている。(丁7・2頁)

これに対して、補助54号線及び区画街路10号線の建設は、一点集中による広幅員化によって、道路自体が新たな地区分断要素となるものであり、上記記載に完全に相反するものである。

繰り返しになるが、下北沢街づくり懇談会は、住民等の意見が十分に反映されたものではなく、駅前へのアクセス路が必要かどうか、必要であるとし

てどのようなアクセス路が必要であるかについて住民等の中で十分に議論されたものであるとはいえないが、かかる下北沢街づくり懇談会の提言においても、補助 54 号線及び区画街路 10 号線はまったく必要とされていないのであり、むしろ補助 54 号線及び区画街路 10 号線は、下北沢グランドデザイン構想図と対立するものなのである。

(カ) 「6. 駅前拠点広場」について

「6. 駅前拠点広場」の項では、「鉄道 2 線が交差する付近に、駅を挟んで広場を設置し、南北が一体化した駅前の拠点とする。」「歩行者利用に主眼をおき商業空間としての賑わいを阻害しないようなつくりとし、歩行者が憩い集える空間として、待ち合わせやイベントに活用していく。」とされているのであり、下北沢グランドデザイン構想図が提示しているのは、自動車が流入する交通広場ではなく、歩行者のための駅前広場であることは明らかである。

(丁 7・3 頁)

(キ) 「7. 歩行者交通」について

「7. 歩行者交通」の項では、自動車交通は、「地区幹線道路、主要生活道路及び駅前アクセス道路により処理するものとし、それらに囲まれた区域を歩行者優先ゾーンと位置づけ、各種交通規制等を駆使して不要な自動車交通が内部に侵入するのを防止する。」「商業エリアは面的回遊ゾーンとして快適な買物が出来るよう、道づくりや賑わい空間の演出等を図っていく。」とされ、極力自動車のない歩行者のための街づくりをすることが提言されているのである。(丁 7・3 頁)

ウ 「土地利用の方針」について

(ア) 「土地利用の方針」の冒頭の記載

土地利用の方針の冒頭には、下北沢の「各商店街がそれぞれの特色を活かした成長を図りながら、全体としては一つのまとまりを持ち、地域間競争に打ち勝っていく、格調高く個性的な商業地として発展していくことが必要と

されよう。」と書かれ、既存の下北沢の街の特徴を活かして、さらに個性的な商業地として発展させるべきだと提言されている。(丁7・6頁)

(イ) 「1. 商業地の土地利用」について

「1. 商業地の土地利用」の項では、「各商店街やゾーンの性格の違いを活かした個性豊かな商店街づくり」として、「性格の違う商店街が相互に連携し、面的に一体性を待った一つの商業地として機能させていく。」とされ、「下北沢らしさを失わない商店街の街なみづくり」として、「迷路性の魅力溢れる裏路地空間の保全活用」「中層建築物を主体とするヒューマンスケールな街なみの形成」が謳われている。

また、補助54号線が通過する駅北口ゾーンは「下北沢の北口の顔となる商店街」であり、「地域の拠点としてハイセンスな生活情報を発信していく。」とされ、区画街路10号線の予定地である駅前マーケットについては、「日常生活を支える市場機能の確保(駅前食品マーケットの再生)」と記載されている。

これに対して、区画街路10号線は、駅前食品マーケットを再生するどころか、駅前食品マーケット全体を潰すことを前提に計画されたものであり、上記提言に真っ向から対立するものである。

したがって、下北沢グランドデザイン構想図においては、商業地の土地利用の観点からも、補助54号線及び区画街路10号線はまったく構想に入っていなかったことがわかる。

エ 下北沢グランドデザイン構想図(添付図面)

そして、上記の記載を図面にしたものが、下北沢グランドデザイン構想図に添付されている図面(「都市基盤・交通機能の方針」及び「土地利用の方針」)である。(丁7・10頁以下)

同図面「都市基盤・交通機能の方針」を見ると、歩行者回遊ルートは丸印でプロットされているが、これらの丸印は、破線で示されている補助54号線の

ルートと関係なく、既存の街路に沿ってプロットされており、このことから、下北沢グランドデザイン構想図は、補助 54 号線を前提としない、既存の街の魅力を活かした整備の方針であることがわかる。

なお、同図面には、区画街路 10 号線あるいは、交通広場に関する記載はまったくなく、下北沢グランドデザイン構想図が、区画街路 10 号線の計画とは何ら関係ないものであることは明らかである。

オ まとめ

以上みてきたように、下北沢グランドデザイン構想図は、下北沢街づくり懇談会という閉ざされた組織によって作成されたものであり、住民等の意見が十分に反映されたものであるとはいえない。

しかしながら、かかる下北沢グランドデザイン構想図においても、補助 54 号線及び区画街路 10 号線の建設はまったく考慮されていないばかりか、むしろ補助 54 号線及び区画街路 10 号線の建設は下北沢グランドデザイン構想図と相反するものである。

したがって、下北沢グランドデザイン構想図は、区画街路 10 号線の計画とは何ら関係がなく、区画街路 10 号線計画の決定の経緯に位置づけられるものではない。

6 住民アンケート調査、駅前広場構想案作成調査について

(1) (1)について（世田谷区の調査委託・平成 12 年 4 月）

世田谷区が、平成 12 年 4 月、代田駅・下北沢駅・東北沢駅についての駅前広場構想を策定するため、住民アンケート調査、駅前広場必要面積の算定等を内容とする同構想案作成調査について、調査会社に委託したことは認める。

上記委託が、世田谷区が主張する区画街路 10 号線計画決定に至る経緯等を踏まえたものであることについては、争う。

(2) (2)について（報告書の提出・平成12年11月）

認める。

(3) (3)について（住民アンケート調査）

ア 住民アンケート調査が、下北沢駅を中心に概ね半径800mの円の中等の住民で、かつ、年齢が15歳以上の者を対象に、無作為に3000人を抽出して行われたものであることは認める。

イ 丁8号証の68頁に、下北沢駅のイメージとして、「にぎやか（72%）」、「若者が多い（87%）」、「混んでいて歩きにくい（84%）」等の集計結果が記載されていることは認める。

もつとも、「混んでいて歩きにくい」というのは、要するに、歩行者中心の街であるために、歩行者の数が多いということを示すものであり、自動車のための道路を建設するための要因となりうるものではない。

また、そもそも同アンケート調査による回答の項目は一定の結果が出やすいように、あるいは実態についての正確な結果が出にくいように意図的に作られており、下北沢のイメージを正しく反映しているものではない。

丁8号証の58頁に、下北沢の駅周辺のイメージに関するアンケート項目が記載されているが、街のにぎわいについては、「①静か」という項目に対して「②にぎやか」という項目があり、街を訪れる者の年齢層については、「③若者が多い」という項目に対して「④高齢者が多い」という項目があり、それぞれ対立する項目を挙げている。

ところが、歩きやすさという点については「⑤混んでいて歩きにくい」に対して「⑥歩きやすい」となっており、歩きにくいという項目についてだけ、その理由を限定している。そして、「歩きにくい」の前に「混んでいて」という評価をつけるのは、回答者をミスリードするものである。

さらに、自動車に関しては「⑦自動車が多い」という項目はあるにもかかわらず、「⑧自動車が少ない」という項目はない。

このように、上記アンケート項目は、一定の結果が出やすいように、つまり、表現上なるべく道路建設に肯定的な結果が出やすいように意図的に作成されているのである。

ウ 求釈明

世田谷区が引用する「下北沢駅前狭くて日曜祭日等は人の山で歩けない。下北沢駅及び南口広場の商店街の道幅を広げてほしい」等の「自由意見」は、世田谷区が指摘する頁（丁 8・アンケート自由意見 68 頁、77 頁）には見当たらない。

世田谷区が引用する自由意見がどこに記載されているのか釈明を求める。

(4) (4)について（駅前広場の必要面積を 5300 m²としたこと）

ア 丁 8 号証の 128 頁以下の「下北沢駅前広場軌跡図：ケース 1」及び「同ケース 2」に、「面積約 5300 m²」という記載があることは認める。

イ 駅前広場必要面積の再検討が、下北沢街づくり懇談会から、下北沢街づくりランドデザイン、同構想図の提言等を踏まえて行われたことについては、争う。

(5) (5)について（世田谷区議会都市整備委員会への報告）

認める。

(6) 駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）の内容について

ア 世田谷区は、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）が、下北沢街づくり懇談会による下北沢街づくりランドデザイン等の提言を受けて行われ、下北沢駅前広場の必要面積が約 5300 m²とされたと主張する。

しかし、同調査報告書（丁 8）の内容をみると、駅前広場の必要面積が約 5300 m²となった理由についてはまったく説明されておらず、むしろ調査の内容と 5300 m²という結果には齟齬がある。

以下、順に見ていく。

イ 駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）の全体の構成

駅前広場構想案作成調査（世田谷代田駅・下北沢駅・東北沢駅）報告書（丁 8）は、「Ⅰ 検討の概要」「Ⅱ 駅前広場必要面積の算定」「Ⅲ 住民意向アンケート調査の実施・分析」「Ⅳ 駅前広場基本方針の検討と施設配置検討」「Ⅴ 下北沢駅周辺地区の現況整理と駅前広場レイアウトの再検討」及び「資料編：住民意向アンケート調査自由意見、下北沢街づくりグランドデザイン」で構成されている。

ウ 再算定によって小さくなった必要面積

このうち、「Ⅰ 検討の概要」「Ⅱ 駅前広場必要面積の算定」では、平成 12 年 3 月に作成された「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁 6）で行われている下北沢駅前広場の必要面積について、想定されるケースの一部の再算定を行っている。

すなわち、「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁 6）では、いわゆる 48 年式に基づいて、「ケース 1 1800 m²」「ケース 2 1500 m²」「ケース 3 300 m²」「ケース 4 1500 m²」「ケース 5 1300 m²」「ケース 6 1200 m²」「ケース 7 南北合計 1900 m²」「ケース 8 南北合計 1700 m²」の 8 つのケースについて駅前広場の必要面積を算定しているが（丁 6・22 頁）、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）では、このうちのケース 1 及びケース 2 だけを取り上げ、パーソントリップ調査データを最新のものに更新して再算定を行っているのである。

その結果、「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁 6）では、1800 m²とされていたケース 1 の必要面積は、1663 m²となり（丁 8・54 頁、なお、52 頁では 1688 m²となっている）、1500 m²とされていたケース 2 の必要面積は、1341 m²となった（丁 8・53 頁、55 頁）。

駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）が、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁 6）において面積が算定されたケース 1 ないしケース 8 のうち、面積の大きいケース 1 及びケース 2 だけを再算定していることは不当であり、

同報告書（丁 8）の内容は偏っているが、設定施設数をもっとも多く設定したケース 1 においても、再算定の結果その必要面積は小さくなっているのである。

エ 住民アンケート調査の結果

(ア) 次に、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）は、「Ⅲ 住民意向アンケート調査の実施・分析」で、アンケート調査の概要、集計結果等について記載している。

同アンケートは、前述のとおり、アンケート項目が一定の結果を導く（あるいは、導かない）ように意図的に作成されたものであるが、同アンケートの結果は、下北沢に区画街路 10 号線のような巨大な駅前広場を建設するという材料には到底ならない。

(イ) まず、「下北沢駅までの交通手段」については、93%の人が「徒歩」と答えている。（丁 8・68 頁）

(ウ) 次に、「下北沢駅 将来駅前広場利用」では、「待ち合わせ場所 61%」「鉄道に乗るために通るだけ 52%」「買い物途中の休憩場所 47%」等、駅前広場をもっぱら歩行者として利用するとの回答がなされている。（丁 8・68 頁）

(エ) さらに、「下北沢駅 駅前広場交通機能」では、69%の人が「③歩行者を中心とした駅前広場で、自動車は消防車・救急車などの緊急車両や送り迎えの一般者などと、タクシーが寄せられる程度の駅前広場」と回答し、「①バス乗り場やタクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースが整備され、送り迎えの一般者も乗り入れられる全ての自動車施設に対応した駅前広場」との回答は 10%、「②タクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースと、送り迎えの一般者が乗り入れられる小型車に対応した駅前広場」との回答は 9%に過ぎなかった。

このように、同項目では、69%の人が、自動車が入ってくる交通広場は不要であると考えていることになる。

もつとも、実際には、交通広場が不要と考えている人はさらに多い。

というのも、同項目は、駅前交通広場を作ることを前提に、もし仮に将来駅前広場を作るなら、どのような駅前広場が必要だと思うかという問いに対する回答であり、そもそも駅前広場は必要ないという回答をすることができないように作成されているからである。(丁 8・58、59 頁)

そのため、「④その他 12%」の具体的記載を見ると、「2. 人だけの場所。緊急車両のみ」「15. 下北沢には小さな店が密集していて、歩行者も多く、タクシーや送迎の車は必要ないし、車が自由に行き来できるようにしてしまったら、下北沢のよさはなくなるし治安もかなり悪くなるので、緊急車両が入れる広さを確保しつつも、毎日歩行者天国のようであったほうが良いと思う。」「22. 徒歩、自転車、バイク」「26. 下北沢の駅に大きな広場を造ることは反対です。」「27. 車は基本的には入れない広場（緊急車両のみ）タクシー等は離れたところが良い。」「64. 歩行者が車に注意しながら歩かないでも良いようにしてもらいたい。」「89. 歩行者を中心とした駅前広場で、自動車は消防車・救急車両が入れる程度で、送り迎えの一般車などとタクシーは入れないようにする。」「92. ③と答えたいところだが、下北沢に関しては土地がなく不可能。」「95. この付近は一方通行が多く、例えば井の頭通り～鎌倉通りは朝夕車の行列ができたり、南口はタクシーが駅のロータリーに入ってくると人の動きが不自由にもなります。」「96. 歩行者、ショッピングをする人中心にして欲しい。歩いている人が安心して生活できる場所にして欲しい。」「108. 今のままでよい。車は茶沢通りまで。車の進入は好ましくない。通行の邪魔。」「111. 歩行者天国。自転車だけ。もし道路を広げるなら駐輪場整備。」「121. 歩行者を中心とした駅前広場。」「136. 必要最小限でよいと思う。」「147. ③ただし送り迎えの一般車は不用。」「187. 車がたまるイメージはあまり下北沢っぽくないと思います。」「196. 車が一切入らないところ。交通機能で車・バスの乗り入れ必要ない。(緊急車両はOK)」等(丁 8・資料編：

住民意向アンケート調査自由意見 23 頁)、「その他」に入れられている意見は、そもそも駅前広場は必要ない、あるいは、上記①～③よりも小規模の広場でよいと回答しているものがほとんどなのである。(丁 8・資料編：住民意向アンケート調査自由意見 23～25 頁)

かかる回答の結果からすれば、上記③と答えた 69%に、「その他」と答えた 12%のうちの大部分を加えた約 80%の人が、自動車が進入することができる駅前広場は必要ないと回答しているのである。

オ 根拠のない必要面積の算定

(ア) 駅前広場基本方針の検討

上記アンケートの結果を踏まえて、「Ⅳ 駅前広場基本方針の検討と施設配置検討」では、「駅前広場基本方針の検討」が行われている(丁 8・74 頁～78 頁)

まず、世田谷代田駅・下北沢駅・東北沢駅の 3 駅に共通する「駅前広場基本方針の検討」では、「駅端末交通手段として、3 駅ともに徒歩・二輪に特化しているため、駅前広場整備の考え方としては“歩行者を最優先に考えた駅前広場”とする。」とされた。(丁 8・74 頁)

次に、「住民アンケートの分析」では、駅前広場の利用方法については、「3 駅とも『バス・タクシーなどとの乗り換え場所』という回答は低く、交通ターミナル機能に対する要望は低くなっている。」とし、駅前広場に必要な交通機能については、「バス施設やタクシープールが含まれた交通ターミナル的な機能の要望は 3 駅ともに低くなっている。」としている。(丁 8・76 頁)

そして、「各駅の基本方針」では、下北沢駅について、「住民意向アンケートでも他の 2 駅と同様に交通ターミナル機能の要望は低いため、歩行者中心の広場を基本とする。」としている。(丁 8・77 頁)

(イ) 唐突に出てくる 3100 m²という面積

ところが、上記基本方針で、交通ターミナル機能の要望は低いため、歩行

者中心の広場を基本とするとしておきながら、「駅前レイアウト案の検討」において、前記「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁 6）のケース 1、ケース 2 及びケース 8 だけについて再検討し、何ら計算根拠が示されないまま、それぞれ、3100 m²、2900 m²、3000 m²という面積を出しているのである。

（丁 8・85 頁～93 頁）

すなわち、「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁 6）で、1800 m²とされていたケース 1 の必要面積は、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）の「Ⅱ 駅前広場必要面積の算定」で、1663 m²となり、同報告書の「Ⅳ 駅前広場基本方針の検討と施設配置検討」では、突如 3100 m²となってしまうのである。

カ 5300 m²という出鱈目

(ア) 続いて、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）は、「Ⅴ 下北沢駅周辺地区の現況整理と駅前広場レイアウトの再検討」において、改めて、下北沢の特性、駅利用者の特性、下北沢の商業の特性を検討したとし、下北沢街づくりランドデザインを一部引用した後、再び唐突に、何ら根拠を示すことなく、上記ケース 1 の駅前広場の必要面積を 5300 m²としているのである。

(イ) 結局、ケース 1 の必要面積は、1800 m²→1663 m²→3100 m²→5300 m²という軌跡を辿ったことになる。

しかしながら、3100 m²と 5300 m²の算定根拠は何ら示されていないのである。（もともと、5300 m²は 3100 m²を基に算定されたとはいえないので、1663 m²から 5300 m²への変化の根拠が示されていないということになる）

(ウ) 要するに、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）は、先に結論ありきの報告書であり、48 年式による計算や住民に対するアンケートを行っておきながら、それらの結果を無視して、5300 m²という結論だけを書いたものに他ならないのである。

(7) 求釈明

世田谷区は、平成 12 年 3 月に、トーニチコンサルタントから、駅前広場の必要面積を算定した「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」(丁 6) の提出を受けているが、なぜ翌月(同年 4 月)に、実質的に同じ目的を有する調査をトーニチコンサルタントに再び委託したのか明らかにされたい。

7 7 について(平成 13 年版都市整備方針)

認める。

ただし、前記第 2・1 と同様の理由で、平成 13 年版都市整備方針は、区画街路 10 号線の決定に至る経緯に位置づけられるものではない。

8 8 について(駅前広場整備構想)

(1) 柱書きについては認める。

(2) (1) 及び (2) と同様の記載が、丁 10 号証にあることは認める。

9 9 について(素案説明会)

(1) 世田谷区が、平成 13 年 3 月、区画街路 10 号線計画の素案を策定したことは認める。

(2) 世田谷区が、同年 4 月 10 日、11 日及び 12 日に説明会を行ったことは認める。

もっとも、同説明会が、上記素案についての説明会であったとする点は争う。

同説明会は、丁 12 号証から明らかなように、「小田急小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)の連続立体交差化・複々線化」の説明会として行われたものである。

「都市計画素案説明会のお知らせ」には、「小田急小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)の連続立体交差化・複々線化及び関連道路等」と記載されてい

るだけで、「関連道路等」がいったい何をさすのかまったくわからないようにしてある（丁 12）。

また、上記お知らせの「計画区間の位置図」には、補助 54 号線はかろうじて記載されているが（もっともその線形及び規模がわかるような記載にはなっていない）、区画街路 10 号線についてはまったく記載がない。（丁 12）

さらに、上記お知らせは、小田急線の立体化予定区間の「小田急線線路から概ね 100m の地域、・および関連する道路の沿道の方々に」しか配布していないというのであり、上記お知らせが配布された範囲が不明確であるだけでなく、関連道路に利害関係を持つ住民等に周知しないまま行われたものである。（丁 12）

したがって、上記説明会が、区画街路 10 号線の素案についての説明会であるとは到底いえない。

反対に、世田谷区は、素案に反対する住民等が多いことを予測し、なるべく素案の存在が広く知られないように画策をしたのである。

- (3) 世田谷区が、上記説明会について、世田谷区議会都市整備委員会に報告したことは認める。

10 10 について（法 19 条 3 項の協議及び同意）

認める。

11 11 について（公告・縦覧）

- (1) (1) について

認める。

- (2) (2) について

認める。

- (3) (3) について

ア 平成14年2月19日ないし21日に、説明会が行われたことは認める。

イ 同説明会が、区画街路10号線計画に係る案についての説明会であったとする点については争う。

同説明会は、被告東京都が主張するように、「小田急線（代々木上原駅から梅ヶ丘駅の間）の連続立体交差化・複々線化に係る環境影響評価書案の住民説明会」として行われたものである。（被告東京都平成19年1月29日付け準備書面（1）・6頁）

12 12について（世田谷区都市計画審議会への付議）

認める。

13 13について（世田谷区都市計画審議会の答申）

認める。

14 14について（区画街路10号線計画の決定等）

認める。

第3 区画街路10号の適法性について

区画街路10号線計画が、手続面においても、実体面においても適法であるとの主張は、争う。

1 1について（手続面）

(1) 世田谷区が、形式的には、法21条において準用する法17条1項及び2項、19条1項ないし3項並びに20条1項及び2項の手続きを経ていることは認める。

(2) しかし、法17条1項及び2項並びに20条1項及び2項等の規定の趣旨は、都市計画の内容を関係市町村の住民及び利害関係人に周知し、関係市町村の

住民及び利害関係人の意見を都市計画に反映させるとともに、都市計画の決定過程を民主的にコントロールする点にある。

ところが、世田谷区は、前述のように、都市計画の策定過程ではまったく住民等の意見を無視し、素案策定後は、同案がなるべく明るみに出ないように、住民等に対する説明を怠ったものである。

また、法 17 条の公告・縦覧期間に意見が提出されたにも関わらず、これらの意見は完全に無視され、区画街路 10 号線の都市計画にはまったく反映されていないのである。

したがって、世田谷区は形式的には法の規定をなぞっているが、法の要求する住民意思の反映はまったくなされていないのである。

2 2について（実体面）

(1) (1)について（法 13 条 1 項 11 号等の規定）

ア 都市計画法に、世田谷区が主張する規定があることは認める。

イ ところで、法 13 条 1 項 11 号は、「都市施設は、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することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定める」としている。

行政庁が、都市施設を適切な規模で必要な位置に配置することについて、一定の裁量を有しているとしても、法 13 条 1 項 11 号が要求する「土地利用、交通等の現状及び将来の見通し」の勘案は、不可欠の要素であり、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案するか否かについては裁量の余地はなく、行政庁は必ずこれらを勘案しなければならないと解するべきである。

ところが、世田谷区の主張によれば、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは計画の策定にあたってまったく勘案されていない。

したがって、世田谷区による区画街路 10 号線の計画決定は、法 13 条 1 項

11号に反し、違法である。

ウ また、区画街路10号線は、前記のとおり、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書(丁6)では、48年式によって算定された設定施設数のもっとも多い場合の駅前広場の面積が1800㎡とされ、駅前広場構想案作成調査報告書(丁8)では、上記面積を再算定したところ1663㎡となったにもかかわらず、5300㎡で決定されており、適切な規模であるとは到底いえず、また必要な位置に配置されているともいえない。

エ さらに、区画街路10号線は、前記のとおり、景観拠点として保全すべき場所を破壊して建設するように計画されており、必要な位置に配置されているとはいえず、むしろ配置してはいけない位置に配置されているのである。

(2) (2)について(最高裁平成18年11月2日判決)

別途、準備書面にて主張する。

(3) (3)について(区画街路10号線計画の決定の経緯)

ア 争う。

イ 前述のとおり、世田谷区が区画街路10号線計画の決定の経緯として挙げていることは、同決定の経緯として位置づけられるべきものではない。

すなわち、世田谷区新都市整備方針には、区画街路10号線に関する記載はなく(丁4、丁9)、むしろ世田谷区新都市整備方針では、下北沢駅周辺地区は、景観拠点を保全して、景観整備を行うことが今後6年ないし10年間に行うべきとする事業化重点地区とされているのであり(丁4・59頁、丁9・61頁)、景観拠点を破壊し、アスファルトに変える区画街路10号線は、世田谷区新都市整備方針に反するものである。

また、下北沢街づくり懇談会は、住民等の意見が十分に反映された組織であるとはいえないが、同懇談会が提出した下北沢街づくりグランドデザイン及び同構想図においても、区画街路10号線はまったく必要とされておらず、むしろ現在の界限性を活かして下北沢駅周辺地区を自動車の進入しない“ノ

カーブゾーン”とすることを提言しており、区画街路 10 号線は、同懇談会の提言にも反するものである。

さらに、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）における住民アンケート結果においても、前述のとおり、約 80%の人が自動車の進入する駅前広場は必要ないと答えているにもかかわらず、世田谷区はこれを無視して、必要性のない区画街路 10 号線の計画を策定したものである。

加えて、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁 6）では、48 年式によって算定された設定施設数のもっとも多い場合の駅前広場の面積が 1800 m²とされ、駅前広場構想案作成調査報告書（丁 8）では、上記面積を再算定したところ 1663 m²となったにもかかわらず、世田谷区はこれを無視して、同報告書において何ら根拠を示さないまま示された 5300 m²という数字を採用して、区画街路 10 号線の計画を策定したのである。

ウ このように、世田谷区は、自らが作成した新都市整備方針、地元の組織である世田谷区街づくり懇談会の提言、住民アンケートの結果、48 年式によって計算された駅前広場の面積等をことごとく無視して、何ら根拠を示さないまま 5300 m²の駅前広場の計画を策定しているのであり、かかる行為が、裁量権を逸脱し、濫用しているものであることは明らかである。

(4) (4)について（法 18 条の 2 第 4 項違反）

ア 争う。

イ 前述のように、法 18 条の 2 第 4 項の「基本方針」である世田谷区新都市整備方針には、区画街路 10 号線に関する記載はなく（丁 4、丁 9）、むしろ下北沢駅周辺地区は、景観拠点を保全して、景観整備を行うことが今後 6 年ないし 10 年間に行うべきとする事業化重点地区とされているのであり（丁 4・59 頁、丁 9・61 頁）、景観拠点を破壊し、アスファルトに変える区画街路 10 号線は、世田谷区新都市整備方針に反するものである。

したがって、区画街路 10 号線の計画は、基本方針に即したものではないの

で、違法である。(法 18 条の 2 第 4 項)

(5) (5)について(丁 5、6、7、8)

ア 争う。

イ 理由は、上記(3)に同じ。

(6) (6)について(都市計画運用指針)

ア 国が、都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方、あり方について、「都市計画運用指針」を策定したことは、認める。

イ 区画街路 10 号線計画が、運用指針の内容に適っていることについては、争う。

ウ アについて

(ア) 世田谷区が主張する記載と同様の記載が、都市計画運用指針にあることは認める。

(イ) もっとも、「必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるもの」とされているとおり、同記載は、必要性のある交通広場に関する記載である。

区画街路 10 号線の交通広場は、前記のとおり、そもそも必要とされていないのであり(丁 4、5、7 及び丁 8 の住民アンケートの結果)、都市計画運用指針に適合しない。

エ イについて

(ア) 世田谷区が主張する記載と同様の記載が、都市計画運用指針にあることは認める。

(イ) もっとも、都市計画運用指針は、「景観形成の観点から、周辺建築物や街並みとの調和等に十分配慮しながら、適正な位置を選定することが望ましい」としているところ、区画街路 10 号線は、下北沢駅周辺地域において保全すべき界限性を破壊し、比較的低層の建物で構成されている周辺建築物や街並みと全く調和していないばかりか、保全すべき景観を破壊する点において、適正な位置が選定されたとは到底いえない。

したがって、区画街路 10 号線は、都市計画運用指針に適合しない。

オ ウ (ア)について

(ア) 世田谷区が主張する記載と同様の記載が、都市計画運用指針にあることは認める。

(イ) もっとも、都市計画運用指針は、交通広場の規模は、交通空間と環境空間が「適正に確保されるよう定めるべきである」としているが、5300 m²という規模が適正であるとは到底いえない。

世田谷区は、「駅前広場構想案作成調査（世田谷代田駅・下北沢駅・東北沢駅）」（丁第 8 号証）による駅端末交通分担率のバス 4.42%、タクシー 0.31%、自動車 0.10%、徒歩・二輪 95.16%を基に、「下北沢駅前広場の駅前広場整備面積を約 5300 m²としたかのような主張をしている。

上記「駅端末交通分担率のバス 4.42%、タクシー 0.31%、自動車 0.10%、徒歩・二輪 95.16%」の数値は、丁 8 号証 51 頁に記載されている「駅端末交通手段分担率（H10PT）」のことであると思われるが、同分担率によって算定された駅前広場の必要面積は設定施設数をもっとも多い場合でも 1663 m²であり（丁 8・54 頁）、街づくり懇談会の提言（丁 5、丁 7）、住民アンケートの結果（丁 8）に基づいて、歩行者主体の広場を作る場合には 300 m²の面積で十分である。（丁 6・22 頁）

したがって、広場の面積を 5300 m²とすることが適正であるとは到底いえず、区画街路 10 号線は、都市計画運用指針に適合しない。

カ ウ (イ)について

(ア) 世田谷区が主張する記載と同様の記載が、都市計画運用指針にあることは認める。

(イ) 世田谷区は、「区画街路 10 号線計画は、バス乗降場、タクシー乗降場等の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、バスバース：2（乗車場 1、降車場 1）、タクシーバース：2（乗

車場 1、降車場 1)、タクシールール：6（乗車待ち）、自家用車バス：2（身障者対応 1、一般車 1）を配置することとなっている」と主張するが、これは 48 年式の算定方法と施設数の数を曲解した事実と反する記載である。

前述のとおり、48 年式は、世田谷区の主張するように、駅前広場を構成する各施設の必要規模を各々算定し加算する方式である。（丁 6・5 頁、丁 8・6 頁）

すなわち、必要な施設数を条件として与えて 48 年式によって算定すると必要な広場の面積が算定されるのであって、48 年式で施設数が算出されるわけではない。

下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁 6）では、ケース 1 からケース 8 まで、それぞれ異なる施設数を条件として与えて駅前広場の面積を 300 m²～1800 m²と算定している。（丁 6・22 頁）

したがって、施設数は 48 年式で算出するものではなく、世田谷区の主張は失当である。また、このことは、世田谷区が 48 年式による算定の結果をまったく無視して駅前広場の面積を決定したことの証左でもある。

キ ウ (ウ)について

(ア) 世田谷区が主張する記載と同様の記載が、都市計画運用指針にあることは認める。

(イ) もっとも、都市計画運用指針は、環境空間について、「当該広場の都市における景観形成の位置づけ等を勘案」するとしているところ、下北沢駅周辺地区は、せたがや界限賞、せたがや百景等の景観小拠点を保全しつつ景観整備をはかる事業家重点地区に位置づけられているにもかかわらず、区画街路 10 号線は、これと相反するものであり、都市計画運用指針に適合しない。（丁 9・53、54 頁、57 頁、61 頁）

ク ウ (エ)について

(7) 世田谷区が主張する記載と同様の記載が、都市計画運用指針にあることは認める。

(イ) もっとも、区画街路 10 号線は、もともと歩行者中心の街であり、高齢者等が安心して歩いて楽しむことができる街である下北沢を分断するものであり、バリアフリーの考え方とは相反するものであり、都市計画運用指針に適合するものではない。

ケ 都市計画運用指針の内容

(7) 運用指針策定の趣旨

都市計画運用指針は、前述のように、国が都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方、あり方を示したものであるが、その策定の趣旨は、「都市をめぐる社会経済状況は大きく変化し」「少子高齢化の急速な進行により、都市への人口集中は全国的には沈静化してきており、一般的には都市の外へ向かった開発圧力も小さくなってきている」ところ、「質の高い住まい方、自然的環境や景観の保全・創出に対する国民的意識も高まってきている」という「都市化の時代から安定・成熟した都市型社会への移行という状況に対応するために、」都市計画制度の運用が「社会経済環境の変化に的確に対応して行われること」にある。(丁 19・五五三 259 九)

かかる運用指針策定の趣旨からすれば、補助 54 号線及び区画街路 10 号線は、上記社会経済環境の変化に的確に対応して実施されるものであるとは到底いえない。

(イ) 都市計画の意義

また、都市計画運用指針は、都市計画の意義について、「安定成熟した都市型社会にあっては、全ての都市がこれまでのような人口増を前提とした都市づくりを目指す状況ではなくなってきており、都市の状況に応じて既成市街地の再構築等により、都市構造の再編に取り組む必要があるが、その取り組みにおいては他の都市との競争という視点に立った個性的な都市

づくりへの要請の高まりに応じていかなければならない。」としている。

(丁 19・五五三 259 一一)

都市の状況に応じて既成市街地を再構築し、他の都市との競争という視点に立った個性的な都市づくりをするという観点からすれば、下北沢においては、既存の歩行者中心の界限性のある市街地の特性を活かした整備を図り、他の都市との差異化を図るべきものである。ところが、区画街路 10 号線は、下北沢の個性を喪失させ、下北沢をどこにでもあるような街に変貌させるものであり、都市計画運用指針に反するものである。

(ウ) マスタープランについて

都市計画運用指針には、マスタープランについて、「それぞれ住民に理解しやすい形であらかじめ長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにしておくことが、極めて重要であり、そうした機能の発揮こそマスタープランに求められている」としている。

世田谷区におけるマスタープランは、世田谷区新都市整備方針であるが、同方針には、区画街路 10 号線に関する記載はなく、区画街路 10 号線計画について住民に理解しやすい形であらかじめ長期的な視点に立った都市の将来像を明確にしているとはいえない。

むしろ、前述のように、世田谷区新都市整備方針は、下北沢駅周辺地区を景観拠点として整備することが明確にされているのであり、区画街路 10 号線計画は、都市計画運用指針がマスタープランに要求していることにもまったく適合しないものである。

(エ) まとめ

このように、区画街路 10 号線は、都市計画運用指針に適合するどころか、相反するものなのである。

以上