

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 40

平成 23 年 9 月 22 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

住民アンケートの結果、保坂区長の見直し表明、区画街路 10 号線の事業費に関する違法性

目 次

第 1	住民アンケートの実施とその結果.....	3
1	住民の意見を聞いて見直しを検討すると表明した世田谷区長	3
2	平成 12 年の段階での住民の意見.....	3
3	新区長誕生を機に改めて実施した住民アンケート.....	3
4	住民アンケートの実施と結果（甲 166、甲 167）	3
第 2	住民主権のシンポで見直しの場を設置することを表明した世田谷区長 ...	5
1	初めて区長を招いて行われた「SHIMOKITA VOICE 2011」	5
2	小田急線の跡地利用案の見直しを契機に道路・駅前広場を含む下北沢の再開発の見直しを検討する場を設置することを表明した世田谷区長	6
3	跡地利用案についてのオープンハウスとアンケートの実施	6
第 3	区画街路 10 号線の事業費に関する違法性.....	6

1	無駄な税金を使わずに駅前広場を整備することを望む住民	6
2	公訴公課相当額での跡地利用を定める建運協定.....	7
3	買収を前提とした事業認可申請時の事業費.....	8
4	跡地利用の費用について把握できていないという世田谷区	8
5	区画街路 10 号線の事業費の違法性.....	9

第1 住民アンケートの実施とその結果

1 住民の意見を聞いて見直しを検討すると表明した世田谷区長

原告準備書面 37 で述べたとおり、保坂展人世田谷区長は、下北沢の再開発問題について、「多くの住民が望むことなのかを調べ、修正、補正を判断する」（甲 156）、「現状を把握し、住民の声を聞きたい。もっている情報は公開し、住民と誠意をもって話す」（甲 157）と述べ、下北沢で進行中の事業について「区民の意見を聞きながら見直す。（自らの）プランは持っている」と述べた（甲 158）。

2 平成 12 年の段階での住民の意見

ところで、世田谷区は、平成 12 年に駅前広場についての住民アンケートを行った。

同アンケートは、下北沢駅周辺地域の住民を対象として行われたものであるが、アンケートの回答者は 737 人であり、そのうち 93%の人が、下北沢までの交通手段は「徒歩」であると答え（丁 8・68 頁）、69%の人が、駅前広場については、「歩行者を中心とした駅前広場」がよいと答えた（丁 8・69 頁）。

3 新区長誕生を機に改めて実施した住民アンケート

(1) 前述のように、保坂区長は、住民の意見を聞いて道路・駅前広場計画を含む下北沢の再開発を見直すことを表明したが、世田谷区が行った上記アンケートからは既に 10 年以上が経過しており、保坂区長が見直しの検討を判断する材料としては、時間が経過し過ぎている。

(2) そこで、我々は、保坂区長の誕生を機に、現時点での住民の意見を確認するため、改めて、駅前広場（区画街路 10 号線）と補助 54 号線に関する住民アンケートを行った。

4 住民アンケートの実施と結果（甲 166、甲 167）

(1) アンケート項目

今回行ったアンケートの具体的な質問項目は、以下の 4 つとした。

問 1 駅前広場の利用方法

問2 駅前広場の大きさ

問3 補助54号線と茶沢通りのつなげ方

問4 補助54号線の小田急線の北側部分の必要性

(3) アンケートの実施期間と配布の範囲

今回の住民アンケートは、平成23年6月18日から同年8月25日まで、平成12年に世田谷区が行ったアンケートの配布範囲と基本的に同じ範囲にアンケート用紙を配布したほか、インターネット上でも回答できるようにして実施した。

(4) アンケート回収状況と回答者の属性

ア その結果、1181通の回答を得ることができた（回答用紙による回答：773通、インターネットによる回答：408通）。なお、インターネットでの回答は同一人物から複数の回答が寄せられ、統計的な偏りが出るのを防ぐために、ひとつIPアドレスからは1回しか回答できない措置を施した。

イ 上記1181通の回答のうち、世田谷区内の人の回答数は987であった。

そして、世田谷区内の987人のうち、下北沢駅に近接する北沢、代田、代沢、代田、大原の人の数が761人であり、平成12年に世田谷区が行ったアンケートの回答数を上回る回答を得ることができた。

(5) アンケートの各質問項目に関する回答

アンケートの各質問項目に関する回答の内訳は、以下のとおりとなった。

問1	駅前広場の利用方法は？	回答用紙		インターネット		合計	
		回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
	1 歩行者専用広場(緊急車両は通行可)とする	637	83.3%	341	83.6%	978	83.4%
	2 緊急車両、バスが通行できるようにする	33	4.3%	20	4.9%	53	4.5%
	3 緊急車両、バス、タクシーが通行できるようにする	50	6.5%	24	5.9%	74	6.3%
	4 緊急車両、バス、タクシー、一般車両が通行できるようにする	45	5.9%	23	5.6%	68	5.8%

問2	駅前広場の大きさは？	回答用紙		インターネット		合計	
		回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
	1 私有地を買収せず、地下化される小田急線跡地だけで整備	572	74.5%	302	74.0%	874	74.3%
	2 私有地の買収をなるべく少なくして現行計画より小さく整備	158	20.6%	83	20.3%	241	20.5%
	3 周辺の私有地を買収し、現行計画どおり(5400㎡)整備	38	4.9%	23	5.6%	61	5.2%

問3	茶沢通りと駅前広場をどんなふうにつなげる？	回答用紙		インターネット		合計	
		回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
	1 茶沢通りと駅前広場を車道でつなげる必要はない	505	66.5%	264	64.7%	769	65.9%
	2 地下化される小田急線の線路跡地を使ってつなげる	224	29.5%	126	30.9%	350	30.0%
	3 現行計画どおり、補助54号線の一部を新たに建設してつなげる	30	4.0%	18	4.4%	48	4.1%

問4	北口側の補助54号線はすぐに必要？	回答用紙		インターネット		合計	
		回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
	1 当面、建設する必要はない	674	87.5%	361	88.5%	1035	87.9%
	2 すぐに建設する必要がある	31	4.0%	14	3.4%	45	3.8%
	3 どちらともいえない	65	8.4%	33	8.1%	98	8.3%

(6) 駅前広場は歩行者専用、補助 54 号線は不要

ア 今回の住民アンケートの結果わかったことは、現時点において、圧倒的多数の人が、駅前広場については、歩行者専用とすることを望んでいること、補助 54 号線の小田急線の北側の部分については当面建設する必要はないと考えていることである。

なお、回答用紙での各回答の割合とインターネットでの各回答の割合にほとんど差がないことから、統計的に見ても、上記の結果は、民意を正確に反映しているといえる。

イ すなわち、駅前広場計画を含む下北沢の都市計画に関しては、歩行者中心の計画とすることを望む意見が平成 12 年のときよりも多くなっており、補助 54 号線については不要であるとの意見が圧倒的多数を占めているということである。

第 2 住民主権のシンポで見直し場を設置することを表明した世田谷区長

1 初めて区長を招いて行われた「SHIMOKITA VOICE 2011」

(1) 原告らは、平成 23 年 8 月 27 日、28 日の 2 日間にわたり、下北沢商業者協議会、Save the 下北沢、まもれシモキタ！行政訴訟の会の三会で構成された SHIMOKITA VOICE 実行委員会により、「SHIMOKITA VOICE 2011」を開催した。

SHIMOKITA VOICE は、2007年から毎年行われている夏のイベントであるが、昨年と同様（原告準備書面 30・6 頁参照）、今年も多彩なゲストを迎えて、シンポジウムとライブを行った。（甲 168）

- (2) 同月 28 日のシンポジウムには、世田谷区長もパネリストとして参加し、今回行った上記住民アンケートの結果（甲 166）を発表するとともに、すべての自由記載欄の意見を含むアンケート結果（甲 167）を保坂区長に渡した。

そして、同アンケート結果を基に、駅前広場（区画街路 10 号線）計画、補助 54 号線を含む下北沢の再開発に関して議論を行った。

- 2 小田急線の跡地利用案の見直しを契機に道路・駅前広場を含む下北沢の再開発の見直しを検討する場を設置することを表明した世田谷区長

保坂区長は、上記シンポジウムにおいて、今回行った住民アンケートの結果及びシンポジウムでの議論を踏まえ、小田急線の跡地利用案の見直しを契機に道路・駅前広場を含む下北沢の再開発の見直しを検討する場を設置することを表明した。（甲 169～甲 171）

- 3 跡地利用案についてのオープンハウスとアンケートの実施

保坂区長の上記意向を受け、世田谷区は、平成 23 年 9 月 21 日、23 日、26 日の 3 日間、小田急線の跡地利用案についてのオープンハウスとアンケートを実施することとなった。（甲 172、甲 173）

このように、世田谷区は、補助 54 号線、区画街路 10 号線を含む下北沢の再開発の見直しに向けて、大きく動き始めたのである。

第 3 区画街路 10 号線の事業費に関する違法性

- 1 無駄な税金を使わずに駅前広場を整備することを望む住民

- (1) 今回行ったアンケートでは、下北沢の駅前広場の大きさ、茶沢通りと駅前広場のつなげ方についても多くの意見が寄せられた。（甲 166）

まず、駅前広場の大きさについては、74.3%の人が、「私有地を買収せず。

地下化される小田急線跡地だけで整備」するべきであると回答した。

また、茶沢通りと駅前広場のつなげ方については、65.9%の人が「茶沢通りと駅前広場を車道でつなげる必要はない」と回答し、30.0%の人が「地下化される小田急線の線路跡地を使ってつなげる」べきであると回答した。

また、自由記載欄には、多くの人から、補助 54 号線、区画街路 10 号線の建設に関して、なるべく税金を使わないようにするべきであるとの趣旨の意見が寄せられた。(甲 167)

- (2) 上記アンケートの結果からわかることは、住民はなるべく税金を使わない方法で、駅前広場を整備することを望んでいるということである。

2 公訴公課相当額での跡地利用を定める建運協定

- (1) ところで、建運協定は、基本協定 10 条において、鉄道跡地の利用について、「都市計画事業施行者は、連続立体交差化によって生じた高架下に、国又は地方公共団体が自ら運営する公共の用に供する施設で利益の伴わないものを設置しようとするときは、高架下の利用につきあらかじめ鉄道事業者と協議するものとし、鉄道事業者は、その業務の運営に支障のない限り協議に応ずるものとする。」と規定し(乙 3・21 頁)、細目協定 15 条において、「鉄道施設の増強部分以外の部分に係る高架下貸付可能面積の 15 パーセントに相当する部分までについては、公租公課相当額とする。」と規定する(乙 3・33 頁)。

なお、15 パーセントに相当する鉄道跡地の利用部分は、既設線の地上部分、線増線の地上部分の如何を問わない(乙 3・33 頁)。

- (2) すなわち、公共側は、鉄道跡地を積極的に公共利用に供することができ、その際の費用は、線増部分以外の鉄道跡地の 15 パーセントに相当する面積については、公租公課相当額(つまり、固定資産税等を課さない代わりに無償)で、利用することができることになっているのである。
- (3) したがって、小田急線の鉄道跡地を事業地の多くの部分として利用する区

画街路 10 号線は、事業用地に関しては、上記建運協定の規定により、用地費をほとんどかけずに事業を行うことができるのである。

3 買収を前提とした事業認可申請時の事業費

- (1) ところが、区画街路 10 号線の事業認可申請書を見ると、区画街路 10 号線の用地費として、54 億円余りの事業費が計上されている（丙 17・「4 資金計画書」）。

世田谷区によれば、区画街路 10 号線の事業地の小田急線の跡地部分については、更地価格の 7 割を事業費として計上しているという。つまり、公租公課相当額で利用できるという建運協定の規定を使わずに、わざわざ小田急電鉄から鉄道跡地を買収して、区画街路 10 号線の事業を進めようとしているのである。

- (2) 言うまでもなく、鉄道跡地のうち、駅に近い部分は他の部分に比べて地価が高い。

世田谷区は、公租公課相当額で利用できるという建運協定の規定を使わずに、わざわざもっとも地価の高い駅に近い部分の跡地を買収して、区画街路 10 号線の事業を進めようとしているのである。

4 跡地利用の費用について把握できていないという世田谷区

- (1) この点に関して、世田谷区は、世田谷区議会の平成 20 年 6 月の定例会において、「下北沢地区の上部利用において公租公課分をどこに充てるかにつきましては、現時点ではまだ決まっておりません。また、価格については、今後協議の中で決まってくることと考えております。」と答弁した。（甲 174）

また、世田谷区は、同年 7 月の都市整備常任委員会において、区画街路 10 号線の上部について公訴公課分を適用できるか否かについて、「今後の協議で可能性はあるものと考えています。」と答弁し、更地価格の 7 割の価格で買うとの事業費を公訴公課相当額に変更できるのか否かについて、「その点については私どものほうで把握できておりません。」と答弁した。（甲 175）

- (2) 上記答弁は、いずれも事業認可申請の後であり、いずれにせよ、事業認可申請の段階では、鉄道跡地の事業費について、建運協定の規定に基づく協議・検討はなされていないことになる。

5 区画街路 10 号線の事業費の違法性

- (1) 都市計画法は、都市計画事業の事業費について、「支出予算においては、適正かつ合理的な基準により算定した経費を支出金として計上するものとする。」としている（都市計画法施行規則 47 条 3 号）。

ところが、区画街路 10 号線の事業用地については、公訴公課相当額で利用できるにもかかわらず、土地を買収することを前提に事業費が計上されており、「適正かつ合理的な基準により算定した経費」とは到底いえない。

したがって、区画街路 10 号線の事業認可は、都市計画法に反し、違法である。

- (2) また、建運協定は、法規範性を有するから、建運協定に反する事業は違法となる。

区画街路 10 号線の事業認可申請では、建運協定の規定を考慮することなく、これに反する経費が支出金として計上されているのであるから、区画街路 10 号線の事業認可は、建運協定に反し、違法である。

- (3) さらに、事業費は、当該事業を行うにあたって最も重要な要素のひとつである。

世田谷区の議会における「把握できておりません」という答弁から明らかのように、世田谷区は、かかる重要な要素について、事業認可申請時に、建運協定の規定を検討することなく、事業認可申請を行っている。また、東京都もかかる重要な要素について、世田谷区に修正を求めることなく事業を認可している。

かかる世田谷区、東京都の行為は、当然考慮すべき要素についての考慮が欠落しており、行政裁量を著しく逸脱しており、違法である。 以上