

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

被告 東京都, 国

参加人 世田谷区

準備書面 9

平成20年1月25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

被告東京都の平成19年11月5日付け準備書面（4）に対して以下のとおり再反論する。

第1 被告東京都が書証として提出した資料における運転免許保有率の推計には客観性が欠如していること

被告東京都は、国土交通省が策定した「交通需要推計について」（丙31号証）に依拠して「依然として自動車交通需要が高いことは客観的資料で実証されている」と主張する（被告東京都準備書面（4）・2頁）。

しかしながら、国土交通省の上記推計資料については、平成14年6月24日付けで公表された後に、道路関係四公団民営化推進委員会において「国土交通省の予測は過大であり全面見直しを行うべき」との指摘がなされた（甲82号証の1）。同委員会において猪瀬直樹委員が提出した資料には、国土交通省の推計経過について具体的に以下の問題点が指摘されている（甲82号証の2，甲83号証の2）。

- i) 運転免許保有率の推計に際してバブル経済期の古いデータが使用されていること

すなわち、バブル経済崩壊以降の長引く不況期を通じて既に成長期から安定期に移ろっているにも拘らず、将来交通需要の推計に際してバブル期の傾

向から推計を試みた点において、明らかに合理性が欠如している。

ii) 運転免許保有率モデルの設定に際して保有率最大値が恣意的に設置されていること

すなわち、運転免許保有率最大値は現実のデータから推計して得られる客観的な数値であることを要するはずのところ、これを国土交通省が恣意的に設定しており、推定結果に客観性を認めることはできない。

こうした点を踏まえると、国土交通省が、道路計画を正当化したいがために数値操作を用いつつ上記推定を策定したことは明らかというべきである。道路関係四公団民営化推進委員会においても、「国土交通省の交通需要推計にはほかにも複数の問題点があるので、公平中立な第三者に再計算を委託すべきである」「これまでの答弁から考えて、道路局が作成する資料には信頼性がない」との指摘がなされた(甲83号証の1)。丙31号証は決して被告東京都がいうような「客観的資料」と位置付けられる性質のものではない。

第2 自動車交通の需要の高まりを想定すべき社会的状況にないこと

他方、近時、自動車の利便性に依拠して高度経済成長を遂げてきた「車社会」の限界は社会共通の認識である。もはや自動車交通需要の高まりを想定すべき社会的状況にないことは明らかである。

甲84号証の1～18はいずれも全国各地の地方公共団体のウェブサイトである。そこでは、

「自動車の普及により住民生活の利便性は飛躍的に向上しましたが、反面、渋滞等の都市交通の悪化、排出ガスによる環境への悪影響や地球温暖化等、様々な問題が発生しています」

「2005年2月に『京都議定書』が発効し、我が国も温室効果ガスを削減する国際的な義務を負うこととなりました。また、大気汚染・騒音などの自動車交通公害についても改善していく必要があります」

「大気汚染や地球温暖化を防ぐためには、足元からの取り組みを進めていくことが大切です」

などと車社会への反省が語られると共に、自動車への依存から脱却した社会を目指した「ノーマイカーデー」活動への取り組みが紹介されている。

日本でモータリゼーションが始まった1970年代に、米国の一部の都市で脱モータリゼーションが始まり、やがて車社会を克服しようとする取り組みが世界に

広まってきた。車社会は、交通事故及び道路騒音のほか、エネルギー浪費、地球温暖化、大気汚染、更には大量の廃車処理、道路建設による自然環境破壊など数多の問題を生み出してきた。かかる弊害を生んだ車社会から脱却しようとする潮流が、我が国においても見られるようになってきている。

英国政府の経済顧問であったニコラス・スターン氏は、2006年10月に公表された「気候変動の経済学」と題する報告書において、「気候変動はきわめて深刻な地球規模の危機であり、世界規模での対策が今すぐ必要である」としつつ、「予期される気候変動の悪影響の低減は、きわめて価値があり、しかも実現可能である」とも指摘している（甲85号証の1～3、スターン報告書の意義については追って更に詳論する。）。上述した各地方公共団体の取組みは、気候変動の悪影響を低減化するための取組みの一つとして極めて意義深く、今後さらに拡大していくことが期待される。

こうした社会状況下において、社団法人日本自動車販売協会連合会及び株式会社三菱総合研究所が2007年7月に公表した「自動車ディーラー・ビジョン」（甲86号証）によれば、以下のとおり近い将来において乗用車保有台数の減少が見込まれている。

すなわち、2006年における国内自動車販売台数は574万台であって、前年比1.9%の落ち込みとなり、過去5年間で最低を記録した2002年の579万台をも下回る結果であった（1頁）。かかる自動車販売数量の減少傾向は、もはや景気動向をもってしては説明しきれないものと考えられている（4頁）。地域別に自動車所有状況の動向を見ると特に大都市圏において頭打ち傾向が窺われる（8～9頁）。そして2006年の実績値に基づいて将来の自動車保有台数を展望すると、大都市部から周辺部へと保有台数が減少する傾向が拡大していき、2016年以降には全国計の保有台数は減少に転じる見通しである（26頁）。ただし、上述のように既に頭打ち傾向が窺われる東京などの大都市圏においては、全国計に先立って2007年から2011年にかけて自動車保有台数が減少に転じるものと見込まれている（26頁）。

さらに、甲86号証には自動車販売業者の現状認識が以下のとおり掲載されている。

「市場頭打ちになる中で、拠点や人員を拡大してもコストに見合うインカムは望めない」（100頁）

「販売の落ち込みが大きい。稼ぎ時の3月の販売台数も、以前に比べると今年は1／3程度にまで落ち込んでいる。特に若年層顧客の減少が顕著である。クレジット優遇等の施策も効果がなく、そもそも車を必要としなくなったのか要因を特定しかねている。また、団塊世代についても台数の絞込みや小型車・軽乗用車へのシフトがあったり、高額所得者が必ずしも高級車を購入しなくなったりといった現象が見られ、構造的な変化を受けていると感じている」（120頁）

そして、社団法人日本自動車販売協会連合会が公表した2007年の国内新車販売台数は、2006年よりも更に減少して535万3645台となり、こうした減少傾向は、景気動向によるものではなく「クルマ社会 曲がり角」の顕れとして捉えられている（甲87号証）。

このように、全国各地で自動車への依存からの脱却に向けた取組みが進められており、近い将来における自動車保有台数の減少が見込まれていることをも考えれば、自動車交通需要の高まりが想定される社会的状況にないことは明白である。

第3 補助54号線について「道路交通ネットワーク上の必要性」がないこと

- 1 以上の状況を前提として、なお補助54号線を建設すべき道路交通上の具体的な必要性があるかを検討するに、その必要性の全くないことは従前主張してきたとおりである（訴状36頁，原告ら準備書面3・8頁～）。

これに対して被告東京都は、準備書面（4）において、補助54号線のうち本件認可処分の対象とされた部分の「道路交通ネットワーク上の必要性」として以下の2点を指摘した（2～3頁）。

- ① 区画街路10号線及びそれに繋がる補助54号線の部分を整備することで、道路交通と鉄道交通との交通結節機能が強化され、駅前への自動車交通流入が改善されること
 - ② 鎌倉通り及び茶沢通りなどを使用した通過交通が都市計画道路に転換されること
- 2 そこでまず上記①（駅前への自動車交通流入が改善されるとする点）について見るに、そもそも下北沢駅周辺地区に自動車交通を流入させる必要はなく、むしろ同地区はその流入が制限されるべきなのであるから、被告東京都の指摘は前提において誤っている。

すなわち下北沢駅周辺地区は、閑静な住宅街と歩行者に親しみ易い商業地とが

融合し、歴史によって育まれてきた街並みや古くからの伝統を伝える神社仏閣が今も存在する貴重な地域であり（訴状4～12頁）、参加人世田谷区も保護されるべき「景観小拠点」として位置付けている（原告ら準備書面3・9頁）。そして、参加人世田谷区が提出した「下北沢における街づくりについての提言書」（丁7号証）にさえ、以下のとおり記述されており、下北沢駅周辺地区に自動車交通を流入させる必要性は認識されていない。

「（下北沢は）交通的に見ると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、防災的な問題はあるものの、非常に親密かつ独特の空間や文化を育てており、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。」（2頁）

「・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。
- ・人と人のふれあいを大切にした身の丈サイズに合った街並みを目指す。」（2頁）

「・下北沢らしさを失わない商店街の街なみづくり

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」（6頁）

駅前交通広場とそれに繋がる道路を建設すればそこに一定の自動車交通流が入り込むのは当然のことであり、そのことを指摘するだけで道路建設の必要性を論証したことになるはずがない。被告東京都は、なおも「駅前への自動車交通流入の改善」をもって補助54号線の必要性が基礎付けられると主張するのであれば、そもそも下北沢駅周辺地区に自動車交通を流入させるべき必要性のほか、その必要性が上述した下北沢駅周辺地区の環境と魅力を守るべき必要性を上回ることに、具体的に主張すべきである。

- 3 次に補助54号線の必要性に関して東京都が主張する上記②（通過交通が都市計画道路に転換されるとする点）について見るに、原告らは準備書面6において「補助54号線の完成によって鎌倉通りと茶沢通りの各通過交通が結節されるこ

とはあっても、両通りに流入する通過交通の総量は減少するはずがない」ことを指摘したが（7頁）、被告東京都はこの点に反論することなく従来の主張を繰り返している。

そこで改めて敷衍して指摘するに、鎌倉通りと茶沢通りは下北沢駅周辺地区においてはいずれも南北方向に走っており、もし両通りに通過交通が生じているとすれば、それはいずれも南北方向に移動する自動車によるものである。他方、補助54号線は下北沢駅周辺地区においては東西方向に走ることが予定されている。したがって、補助54号線が建設された場合における、下北沢駅周辺地区における南北方向の通過交通流を想定すると、丙27号証に示された矢印から明らかなおおりに以下のいずれかとなる。

- ① 従来と同様に鎌倉通り又は茶沢通りを北上又は南下して下北沢駅周辺地区を通過する。
- ② 鎌倉通りを北上又は南下してきた後、下北沢駅周辺地区において補助54号線を経て茶沢通りに入り、更に北上又は南下する。
- ③ 茶沢通りを北上又は南下してきた後、下北沢駅周辺地区において補助54号線を経て鎌倉通りに入り、更に北上又は南下する。
- ④ 鎌倉通り又は茶沢通りを北上又は南下してきた後、下北沢駅周辺地区において補助54号線を経て、一番街本通りに向かう道路に通り抜ける。

そうすると、結局のところ補助54号線が建設されたところで通過交通と通過交通を結節する役割しか果たしえず、下北沢駅周辺地区における通過交通の総量は減少しようがない。

被告東京都は、なおも通過交通の減少を主張するのであれば、現在どのように生じている通過交通が、補助54号線のうち本件認可処分に係る部分が完成した時点において、具体的にどのように減じるというのか、実証的な裏付けをもって主張すべきである。

第4 重大な違法性を帯びた補助54号線都市計画が何の必要性もなく強行されようとしていること

補助54号線都市計画は、昭和21年に都市計画決定がなされた際に両輪をなしていた緑地計画が廃止されたにも拘らず、必要な見直しを経ることなく今日に至っているものであり、その裁量逸脱の違法は極めて重大である。

その違法性については今後更に詳論していくが、今後の議論を進める前提とし

て、重大な違法性を帯びた補助54号線都市計画が、自動車への依存からの脱却が図られている社会的状況及び下北沢駅周辺地区の交通事情に照らして何の必要性もないのに強行されようとしていることを銘記する必要がある。

以上