

副 本

平成18年（行ウ）第467号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原 告 原田学 外52名

被 告 東京都 外1名

参加人 世田谷区

(当該処分をした行政庁 東京都知事)

平成19年（行ウ）第224号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原 告 小川裕之 外36名

被 告 東京都 外1名

参加人 世田谷区

(当該処分をした行政庁 東京都知事)

準 備 書 面 (4)

平成19年11月5日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告東京都訴訟代理人 弁護士

今 井 克 治



被告東京都指定代理人

本 多 教 義



同

鎌 田 眞 理



同

添 田 和 美



同


前 田 康 行



同

奥山宏 

同

藤井俊 

同

池田中 

平成19年9月3日付け原告ら準備書面6について、以下のとおり、必要な範囲で反論する。

第1 補助54号線の道路交通ネットワーク上の必要性について

- 1 原告らは、人口減少や高齢化進展を考えると、自動車交通需要の高まりが想定されるべき社会的状況にないと主張する。

しかし、自動車交通需要を示す「自動車走行台キロ」（台数×走行距離）は、増加率こそ相対的に鈍化しているものの、高齢者や女性の免許保有者の増加などにより、3大都市圏においては今後も増加することが見込まれており（丙第31号証）、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ころである。

- 2 また、原告らは、補助54号線のうち、本件認可処分の対象とされた部分のみが完成したところで、幹線道路に全く結節しないので道路交通ネットワーク上、有効ではない等と主張するが、本件認可処分により竣工する予定の補助54号線部分が結節することとなる補助210号線（茶沢通り）は補助幹線道路であって、この点に係る原告らの主張は失当である。

本件認可処分の対象である区画街路10号線とそれに繋がる補助54号線の部分を整備することで、補助210号線（茶沢通り）から交通広場に繋がる交通流が確保され、バスやタクシー等の道路交通と鉄道交通との交通結節機能が強化

されるとともに、駅前の地先道路への自動車交通流入が改善される（丙第27号証）。

さらに、補助54号線と補助26号線、放射23号線（井の頭通り）が整備されれば、鎌倉通りや茶沢通り等を使用した通過交通がこれらの都市計画道路に転換される（丙第12号証、16頁・17頁）のであって、補助54号線の道路交通ネットワーク上の必要性及び有効性は明らかというべきである。

第2 補助54号線による都市防災機能の強化について

- 1 原告らは、道路本来の機能ではない延焼遮断効果を強調して道路建設の必要性を説くことは誤りであり、補助54号線の延焼遮断帯としての機能、必要性の具体的根拠が示されていないなどと主張している。

しかしながら、東京都は、平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、建築物や都市施設等の耐震性や耐火性の確保に加え、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として防災都市づくり推進計画を策定し、防災都市づくりの推進に努めてきたが、同計画において、防災都市づくりの基本的な考え方の一つとして、「災害に強い都市構造の確保」を掲げている。

「災害に強い都市構造の確保」とは、震災時の大規模な市街地火災や都市機能の低下を防ぐとともに、円滑な避難・救援活動の実施のためには、都市基盤施設の整備を進め、災害に強い都市構造にすることが不可欠なことから、広域的な観点から都市の防災上の骨格的ネットワークを形成する骨格防災軸をはじめとして、市街地の延焼を遮断し、かつ、避難路や救援活動空間ともなる道路等の延焼遮断帯の整備、避難場所等の拡充を進めるというものである。

防災都市づくり推進計画は、延焼遮断帯の設定について、都市計画道路を中心として、河川、鉄道等により、防災生活圏の大きさがほぼ一定の大きさになるようにメッシュ状に配置することとし、都市の骨格を形成する幹線道路、防災生活

圏の外郭形成や震災時の避難路、救援活動時の輸送ネットワークなど、道路の多様な機能等を総合的に勘案し、防災上の重要度から、

① 骨格防災軸

広域的な都市構造からみて、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線

② 主要延焼遮断帯

骨格防災軸に囲まれた区域内で、特に整備の重要度が高いと考えられるもの

③ 一般延焼遮断帯

上記①、②以外で、防災生活圏を構成する延焼遮断帯の3つに区分している。

補助54号線は、上記で述べた防災都市づくり推進計画において、災害に強い都市構造の確保に向けて重要な役割を担う主要延焼遮断帯及び一般延焼遮断帯に位置づけられているのであって（丙第32号証11頁）、都市防災機能の強化に資すると認められるものである。

2 また、原告らは、「幅員24メートル以上27メートル未満の道路は沿道の不燃化率が40パーセント以上の場合に延焼遮断帯として機能しうる」という被告東京都の主張は疑問であると主張する。

しかしながら、東京都は、防災都市づくり推進計画において、延焼シミュレーション技術が発展したこと、阪神・淡路大震災において明らかになった準耐火・耐火建築物の耐震防火性能に関する知見等、平成16年3月の計画策定当時の最新の知見を背景として、沿道に位置する建築物の防災性能の向上や阪神・淡路大震災での焼け止まり状況を考慮し、延焼遮断帯の判断基準を設定したものであり、その設定には客観的合理性がある（丙第32号証139頁ないし141頁）。

3 なお、原告らは、北沢2丁目が「密集市街地における防災地区の整備の促進に関する法律」2条1項にいう「重点密集市街地」とされておらず、北沢3丁目～5丁目や大原1丁目などよりも危険度が低いと主張するが、防災都市づくり推進

計画においては、笹塚1丁目、大原1丁目、代田6丁目、北沢1丁目～5丁目
構成される北沢地域は、「整備地域」（地域危険度が高く、かつ、特に老朽化し
た木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域）に指定さ
れ、平成37年度までの整備目標として、市街地がほとんど焼失しない水準であ
る不燃領域率70%を目指すべき地域とされている。

- 4 以上のことから、補助54号線は、延焼遮断帯の形成にも重要な役割を担い、
地域の防災性の向上に寄与する道路である。