

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(5)

平成20年4月18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

小松弘尚




同

奥山宏二 

同

藤井俊昭 

同

飯村一 

平成20年1月25日付け原告ら準備書面9について、以下のとおり、必要な範囲で反論する。

第1 道路交通ネットワーク上の必要性

- 1 原告らは、下北沢駅周辺地区に自動車交通を流入させる必要性はなく、むしろ制限されるべきであると主張する。

しかし、鉄道駅の交通広場は、鉄道交通とバスやタクシー等の道路交通を連絡する交通結節点としての機能も有しており、重要な施設である(丙第27号証)。

しかるに、被告東京都準備書面(3)、第2、2(2)で述べたように、下北沢駅の駅前には、交通広場やアクセス道路が存在しないため、バス等の乗り換えに支障が生じて利用者にとり不便だけでなく、歩行者と自動車とが地先道路において混在し、安全上の問題も生じている。

補助54号線、駅前交通広場(区画街路10号線)の整備は、かかる問題を解決すべく、下北沢駅の交通結節機能を強化することと、駅前の地先道路への自動車交通流入が改善されることが期待されるものであり、単に自動車交通が制限されるべきであるというだけで、交通結節機能の強化の重要性に目を向けない原告らの主張は、一面的であって理由がない。

- 2 また、原告らは、補助54号線が建設されても通過交通の総量は減少しようが

ないと主張する。

この点、被告東京都が主張しているのは、下北沢周辺地域を目的地としない交通が主要生活道路である鎌倉通りや茶沢通り等に流入し、交通安全上の問題等を生じさせているため、未整備である補助54号線が他の都市計画道路と接続され、道路ネットワークが充実することで、これらの通過交通を都市計画道路に転換することができるというものである。

原告らが、被告東京都の主張を補助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、下北沢駅周辺地区の通過交通の総量を減少させることと理解しているのであれば、誤解するものである。

第2 補助54号線の必要性について

1 原告らは、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かかわらず、必要な見直しを経ることなく今日に至っていると主張する。

2 しかし、東京の都市計画道路のネットワークについては、震災復興、戦災復興を基礎としつつ、その後の社会経済状況の変化に対応して、昭和25年、昭和39年、昭和41年、昭和56年、平成16年にそれぞれ再検討を行ってきた。

補助54号線の必要性についても、被告東京都準備書面(3)、第1で述べたとおり、これらの再検討の都度検討し、必要な幅員、起点・終点等の見直しを行ってきたのであり、その上で、都市計画道路のネットワークにおいて必要な路線であると位置づけているものである。

3 したがって、原告らの主張には、補助54号線都市計画の必要性を昭和21年の都市計画決定時の状況だけで論じている点で、失当であり理由がないというべきである。

以上