

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

参加行政庁 世田谷区

準備書面(1)

平成19年1月29日

東京地方裁判所民事第2部 御中

〒102-0072 東京都千代田区飯田橋三丁目5番1号

特別区人事・厚生事務組合法務部(送達場所)

電話 03-5210-9861

FAX 03-5210-9711

参加行政庁指定代理人 河合 由紀男

同 高橋 工

同 山田 幸男

同 小山 英俊

同 松田 隆夫



第1 東京都市計画道路区画街路世田谷区画街路第10号線の概要について

参加行政庁は、平成15年1月31日、都市計画法(昭和43年法律第100号)21条2項において準用する同法19条1項の規定に基づき、次のとおり、東京都市計画道路に、区画街路世田谷区画街路第10号線を追加する旨の変更(以下「区画街路10号線計画」という。)をした(丁第1号証)。

種 別	区画街路
名 称	番 号 世区街10 路 線 名 世田谷区画街路第10号線
位 置	起 点 世田谷区北沢二丁目 終 点 世田谷区北沢二丁目
区 域	延 長 約60m
構 造	構造形式 地表式 車線の数 2車線 幅 員 25m～26m 地表式の区間における鉄道等の交差の構造 幹線街路と平面交差1箇所
そ の 他	なお、世田谷区北沢二丁目地内に交通広場を設ける。
備 考	面積 約5,300㎡
理 由	下北沢駅周辺地区は、世田谷区都市整備方針（都市計画マスタープラン）の中で、都市的にぎわいを楽しむ界限として育成する地区、商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点等として、世田谷区の広域生活拠点に位置づけられている。同方針では、当該地区の市街地整備について、快適な道路整備、回遊性のある歩行者道路の整備、接近しやすさの強化等、公共空間としての質を高める整備に重点を置き、小田急線の連続立体交差事業を契機として、建築物の共同化・協調化などを適切に支援、誘導することとしている。

また、世田谷区では地元の下北沢街づくり懇談会からの提言等を踏まえ、駅前広場整備構想を平成13年3月に策定した。その中で下北沢駅駅前広場の整備の方向を、「①鉄道敷地を活用した南北一体的な歩行者の拠点となる広場を基本とする。」「②小田急線と京王井の頭線の交差駅で、各線の急行停車駅という交通の要所にあたることから、高齢者や障害者などの駅利用の利便性の向

上、鉄道と他の交通機関との結節強化を図る。(バリアフリー化)」
「③商業地における希少かつ貴重な空間として、駅周辺地区の
商・住環境の向上、下北沢らしさの魅力を一層高めることをめざ
す。」とし、広域生活拠点整備の中核施設として、都市計画決定す
ることとした(丁第2号証「都市計画の案の理由書」)。

なお、区画街路10号線計画の具体的な整備計画の内容は、丁
第3号証のとおりである。

第2 区画街路10号線計画の決定に至る経緯

1 平成7年4月、参加行政庁は、昭和60年5月に策定された世田谷区都市整
備方針(以下「旧整備方針」という。)を見直し、「世田谷区新都市整備方針」
(以下「新都市整備方針」という。)を策定した(丁第4号証)。

(1) 新都市整備方針は、旧整備方針と同様、「世田谷区街づくり条例」(平成7
年世田谷区条例第17号)を根拠とするものであり、世田谷区が区民主体の立
場で自ら定める都市づくり・街づくりにおける区の総合的方針であるが、旧
整備方針が区全体についての概括的な方針であり、目標とすべき地域レベル
の将来像が必ずしも明確でない面があったため、これを見直し、各地域独自
の発想に基づく地域ごとのマスタープランである地域整備方針を中心に、再
構築されたものである(丁第4号証1頁)。

(2) 下北沢駅周辺を含む、北沢地域について、新都市整備方針は、まず、「地域
の街づくりの課題」として、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貴重な自然的
環境をネットワークしていく必要性、の4点を挙げた。

これら4つの課題の具体的内容として掲げられたのは、概ね、次のとおり
である(丁第4号証8頁ないし10頁)。

① 安全で快適な街づくりの推進

北沢地域は、道路や公園などの都市基盤施設が未整備なまま高密度な市
街化が進んでおり、今後も放置すれば、その傾向は一層顕著なものになっ
ていくと想定される。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ことになる。

② 適切な市街地の更新の実現

既に高密度に市街化した北沢地域では、駅前等ではなかなか更新が進まず、反面、周辺地区で商業業務地区が立地するなど、ややバランスを欠いた用途混在が進行しつつある。

③ 地域内環境に配慮した道路体系の整備

地区幹線道路網が事実上ないともいえる状態であるため、地域内の自動車交通においては慢性的な渋滞が発生し、6 m前後の生活道路にまで自動車交通が頻繁に進入するなど、歩行者や自転車にとっては危険な状況であり、防災上においても危険な状況にある地区が多い。

④ 貴重な自然的環境をネットワークしていく必要性

北沢地域には、もはやまとまった自然環境が極めて少なくなっている。残された貴重な緑地や農地などのオープンスペースを積極的に位置づけ、保全・活用していくとともに、これらの環境資産を有機的にネットワークしていく視点が必要である。

(3) そして、新都市整備方針は、上記地域の街づくりの課題に対応するため、市街地整備、道路・交通体系の整備、緑と水の整備、都市景観形成の方針等の観点から、北沢地域の整備方針を掲げた（丁第4号証24頁以下）。

ア まず、「市街地整備」の点については、新都市整備方針は、下北沢駅周辺地区を、明大前、下高井戸各駅周辺地区とともに、「商業拠点形成地区」と位置づけ、若さのある街づくりと高齢者も住みやすいやさしい街づくりを基本に、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や、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をすることとし（丁第4号証28頁13行目ないし32行目）、あわせて、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（丁第4号証28頁33行目ないし34行目）。

イ 「道路・交通体系の整備」の点については、既に東京都市計画道路補助54号線が計画されている下北沢駅周辺地区は、「地区幹線道路（幹線道路

以外の都市計画道路)」の整備方針として、道路は、過密な都市の貴重なオープンスペースであるという役割や景観を形づくっている役割を担っていることを重視して、緑化等の道路環境整備を働きかけ、整備を進める際には、自動車だけでなく自転車・歩行者の通行の場であることを重視して、十分な幅を持つ歩道の確保や段差の解消などを行うなどとの、方針が示された。

また、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（丁第4号証34頁）。

さらには、「小田急線」については、連続立体化事業の進捗にあわせて、駅周辺整備及び関連する道路などの都市施設、バス広場等の地域利用型施設を充実させることとした（丁第4号証36頁）。

ウ 「緑と水の整備」の点は、北沢地区共通の方針として、「オープンスペースの保全と緑の創出」と題し、交通のネットワークを支える主な道路や歩行者系道路に接し、宅地への転用が考えられる農地等は、公有化も含め公共的な活用を図ることとされ、また、「主要な道路の緑化」として、主要な道路については、四季を通じて特徴のある街路樹を積極的に増やしていくことにより、自然を感じられる環境を育てていくこととした（丁第4号証43頁ないし44頁）。

エ 「都市景観形成の方針」の点では、下北沢駅周辺地区を「拠点の景観形成」として、電柱、看板等の整備、住宅の緑化ないし商店のセットバックによる魅力的な空間の拡充等を図ることとした（丁第4号証51頁ないし52頁）。

2 平成10年6月1日、世田谷区長は、下北沢街づくり懇談会から、「下北沢における街づくりに関しての提言書〔下北沢街づくりランドデザイン〕」の提出を受けた（丁第5号証）。

(1) 下北沢街づくり懇談会は、下北沢の街づくりの諸問題に対し、意見の交換を行い、共通の認識と相互の理解を図るとともに、今後の下北沢の街づくり

を検討することを目的として、昭和59年12月に、地元の2町会・4商店会の会員によって発足した懇談会である(丁第5号証2枚目、9頁及び14頁)。

そして、上記懇談会の14年間にわたる活動の集大成として、上記提言書は作成され、下北沢に住み・営み・下北沢を愛する者たちが、明日の下北沢を語り合い、街のあるべき姿について考え、過去に行われた意見交換・アンケート・その他の調査等も踏まえてまとめあげられたものであり、また、「特に、下北沢地区は、数十年間にわたり補助54号線をはじめ計画された都市計画案が実行される気配もなく放置されており、地権者は厳しい規制に将来の生活設計が立たず、非常に苦しんでいる」との心情も吐露されていた(丁第5号証2枚目)。

- (2) 上記提言書は、大きく、「街づくり検討の姿勢」と「基本方針」の2つで構成され、「街づくり検討の姿勢」には、小田急線の事業化との一体的な街づくりは不可欠であるが、小田急線の構造形式にとらわれず、街としてどのように整備すべきかが重要であり、地域全体の脆弱な道路網、主要幹線道路からのアクセス性の悪さ、地域構造との整合性が悪い上に、未整備の都市計画道路等、街の交通が課題であるとの意見が記載されていた(丁第5号証2頁)。
 - (3) 上記提言書の「基本方針」には、『生活と文化を育み、地域の心となる安全で住みよいにぎわいの街』との理念が示され、「安心・安全のまちづくり」、「歩く人が主役になれるまちづくり」、「人に優しいまちづくり」等の7つの目標に向け(丁第5号証4頁)、ゆとりある買い物空間と商店街回遊機能の整備、緑の良好な街なみの保存、伝統文化を活かした街づくり等とともに、「5. 自動車交通・歩行者交通」として、駅前交通機能、外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討が、「6. 小田急関連」として、「高齢者等へ配慮した駅施設整備」、「十分な広さの南北自由通路の確保」等が掲げられていた(丁第5号証5頁ないし7頁)。
- 3(1) 平成11年3月、参加行政庁は、前記新都市整備方針について、阪神・淡路大震災を教訓とした防災面での方針を拡充するため、これを一部修正した。
 - (2) 修正後の新都市整備方針は、下北沢駅周辺地区について、「防災街づくり推

進地区」に位置づけ（丁第4号証50頁）、また、都市計画道路は、避難路及び延焼遮断帯としての2つの面で重要な役割を果たすことから、都市計画道路等の整備を進めるとともに、あわせて周辺の不燃化を図ることとした（丁第4号証47頁ないし48頁）。

- (3) 以上のような防災面について拡充された整備方針のもと、下北沢駅周辺地区は、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、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、今後概ね6年以内に、完成あるいは着手すべきものとされた（丁第4号証57頁ないし62頁）。

4(1) 平成12年1月、参加行政庁は、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（上記1及び3）、また、下北沢街づくり懇談会から、「下北沢における街づくりについての提言書〔下北沢街づくりグランドデザイン〕」の提出を受けたこと（上記2）等から、下北沢駅周辺地区街づくり調査を行うこととし、同調査について、株式会社トーニチコンサルタント（以下「調査会社」という。）に委託した。

(2) 同年3月、参加行政庁は、調査会社から、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書の提出を受けた（丁第6号証）。

(3) 上記報告書には、「今後の課題」として、駅前広場に求められる交通施設・環境施設・防災施設としての機能を考慮し、あわせて、下北沢の街の魅力を活かした広域生活拠点の顔としての駅前広場整備計画の検討・立案の必要があるとし、また、関連する道路整備計画との整合性をとる必要性、すなわち、下北沢駅周辺には補助54号と補助210号（茶沢通り）が都市計画決定されており、このうち、茶沢通りは概成の状況にある。ここに、駅前広場を新たに都市計画決定する場合には、直接この2路線から連絡するか、あるいは駅前広場から既存の都市計画道路までの新規の都市計画道路を計画する必要があるため、市街地整備や鉄道整備と整合を図りながら検討を進めていく必要がある等の課題が挙げられていた（丁第6号証）。

5 平成12年3月9日、世田谷区長は、下北沢街づくり懇談会から、「下北沢に

おける街づくりについての提言書〔下北沢グランドデザイン構想図〕（以下「構想図」という。）の提出を受けた（丁第7号証）。

- (1) 構想図は、前記2の提言書に基づく具体策を示したものであり、両者が一体となって「下北沢地区街づくり基本構想」を構成していくものとされている（丁第7号証2枚目）。
- (2) 構想図は、大きく、「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、「都市基盤・交通機能の方針」には、下北沢らしさの維持・発展を図りつつも、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（駅前拠点広場）、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方向から整備し、沿道部及び駅前への緊急車両のアクセスルートとして、さらには広域避難場所への避難路としても機能させ、災害時に備えるものとする等の提言が掲げられ（丁第7号証3枚目ないし5枚目）、また、「土地利用の方針」には、鉄道利用客にも地域住民にも魅力ある、幅広い顧客層に対応する質の高い広域生活拠点を形成する等の提言が掲げられていた（丁第7号証7枚目ないし8枚目）。

6(1) 平成12年4月、参加行政庁は、上記の経緯等を踏まえ、世田谷代田駅・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。

(2) 同年11月、参加行政庁は、調査会社から、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）報告書の提出を受けた（丁第8号証）。

(3) 上記報告書は、まず、住民アンケート調査について、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人を抽出して行い（丁第8号56頁及び57頁）、下北沢駅については、同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%)」等の集計結果が出され、また、自由意見として、「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」、「駅前広場がないので雑然とし

ている。ゆったりとしたスペースを取ってもらいたい。バス停も離れていて、タクシーも乗りにくい。」等の意見が寄せられた(丁第8号証68頁、77頁等)。

(4) 下北沢駅前広場の駅前広場必要面積の算定等について、上記報告書は、下北沢街づくり懇談会から、参加行政庁が前記2及び5のと通りの提言を受けていること等から、これらの提言等を踏まえ、再検討のうえ、最終的に、下北沢駅前広場の駅前広場必要面積を約5,300㎡とした(丁第8号証128頁ないし135頁)。

(5) なお、この駅前広場構想案作成調査については、世田谷区議会都市整備委員会において、平成12年6月19日及び同年7月6日に、報告がなされている。

7 平成13年3月、参加行政庁は、前記新都市整備方針について、正式に都市計画法18条の2に規定する世田谷区の都市計画に関する基本的な方針として位置づけるとともに、同整備方針を一部修正し、「世田谷区都市整備方針(世田谷区の都市計画に関する基本的な方針)」(以下「平成13年版都市整備方針」という。)を定めた(丁第9号証)。

この平成13年版都市整備方針においても、下北沢駅周辺地区については、「地域の街づくりの課題」、「整備方針」等の点で従前と同様の課題、方針等が示され、単に、事業の進捗状況等に鑑み、「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、方針策定時よりおおむね10年以内に、完成あるいは着手すべきもの。」とされたに過ぎない(丁第9号証)。

8 平成13年3月、参加行政庁は、「東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想」(以下「駅前広場整備構想」という。)を策定した(丁第10号証)。

(1) 駅前広場整備構想は、まず、東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の3駅に共通する基本的な方針として、次の7点を挙げた(丁第10号証2頁)。

ア 歩行者優先の広場

駅端末交通手段としては、徒歩・自転車等に特化しているため、歩行者を最優先に考えた駅前広場とする。

イ 防災性の向上

街づくりの重要課題である防災性の向上の観点から、地域特性や立地特性に応じた防災機能を備える。

ウ バリアフリー対策

高齢者や障害者など誰でもが安心して利用できるよう、バリアフリー対策は十分に配慮する。

エ 景観と地区コミュニティ形成空間

みどりや街並みに配慮し、地区周辺住民や来街者の憩いの空間となるような整備を図る。

オ 鉄道敷地の有効活用

既存市街地特性を活かして街づくりを効率的に進めるため、小田急線の連続立体交差化事業により生み出される用地を有効に活用する。

カ 参加の街づくりの推進

地元区民や商業者、企業者、行政が、それぞれの責任と負担を明らかにしたうえで、一体となって地域の維持・発展に貢献し得る整備を図る。

キ その他

駅前広場の整備に合わせて、自転車等駐車場の確保を図る。

(2) そして、駅前広場整備構想は、下北沢駅駅前広場の方針を次のように定めた（丁第10号証2頁ないし3頁）。

ア 駅前広場の整備の方向性

- ① 鉄道敷地を活用し、南北一体的に歩行者の拠点となる広場を基本とする。
- ② 小田急小田原線と京王井の頭線の交差駅で、各線の急行停車駅という交通の要所にあることから、高齢者や障害者などの駅利用の利便性の向上、さらに鉄道と他の交通機関との結節強化を図る（バリアフリー化）。
- ③ 商業地における希少かつ貴重な空間として、駅周辺地区の商・住環境の向上、下北沢らしさの魅力を一層高めることをめざして、広域生活拠点の整備を図る。

イ 整備面積

約5,300㎡

ウ 交通施設

① バスバース：2（乗車場1、降車場1）、② タクシーバース：2

③ タクシープール：6、④自家用車バース：2

エ 整備手法

都市計画決定（世田谷区画街路）を受けて、都市計画施設として整備を図る。

オ その他

① 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第54号線

市街地の防火性の向上や駅前広場の整備を行ううえで、補助54号線の整備は不可欠である。2車線を基本として、緑化や広幅員歩道の整備など歩行者主体の下北沢の街づくりに貢献できるような道路整備に努める。

② 鉄道事業者への働きかけ

(ア) 下北沢は小田急小田原線と京王井の頭線の交差駅である。駅周辺街づくりを進めるにあたっては、小田急電鉄の協力を求めるのみならず、京王井の頭線の盛土部分の活用を始めとして京王電鉄へも協力を求めていく。

(イ) 小田急小田原線と京王井の頭線の乗り換えについて、鉄道利用者の利便性を確保するよう、電鉄両社に強く求めていく。

9 平成13年3月、参加行政庁は、区画街路10号線計画に係る素案を策定し、同素案についての住民説明会を同年4月10日、11日及び12日の3回開催した（丁第11号証）。

あわせて、上記住民説明会について、同月5日、同月27日、世田谷区議会都市整備委員会にも報告した（丁第12号証及び同第13号証）。

10 平成14年1月11日、参加行政庁は、都市計画法21条2項において準用する同法19条3項に基づき、東京都知事に対し、上記8の区画街路10号線

計画に係る案について協議した（丁第14号証）。この協議に対し、東京都知事は、同月30日、同項に基づく同意をした（丁第15号証）。

11(1) 参加行政庁は、都市計画法21条2項において準用する同法17条1項に基づき、上記9の区画街路10号線計画に係る案について、平成14年2月12日に公告し、同日から2週間、公衆の縦覧に供するとともに、同条2項所定の住民・利害関係人が意見書を提出することができるものとした（丁第16号証）。

(2) 上記公告に対し、同項に基づく意見書が、411名、2団体から提出があった（丁第17号証）。

(3) あわせて、参加行政庁は、平成14年2月19日、同月20日及び同月21日の3日間、上記9の区画街路10号線計画に係る案について、住民説明会を行った。

12 平成14年10月30日、世田谷区長は、区画街路10号線計画に係る案について、上記11(2)の意見書の要旨を添付して、世田谷区都市計画審議会に付議した（丁第17号証）。

13 平成14年10月30日、世田谷区都市計画審議会が開催され、同日、世田谷区都市計画審議会は、世田谷区長に対し、区画街路10号線計画について、原案同意の旨の答申をした（丁第18号証）。

14 平成15年1月31日、参加行政庁は、都市計画法21条2項において準用する同法19条1項に基づき、区画街路10号線計画を決定し、同法21条2項において準用する同法20条1項及び2項に基づき、その旨の告示及び関係図書の縦覧場所の公告を行うとともに（丁第1号証）、同法21条2項において準用する同法20条1項の規定に基づき、国土交通大臣及び東京都知事に対し、同法14条1項に規定する図書の写しを送付した（丁第2号証）。

第3 区画街路10号線計画の適法性について

区画街路10号線計画は、前記第1のとおり、概していえば、下北沢駅前に、面積約5,300㎡、幅員25m～26m、延長約60mの規模で、都市計画法施行規則(昭和44年建設省令第49号)7条1号の区画街路として、駅前広場

(交通広場)と導入路を整備するというものであるが、以下に述べるとおり、手続面においても(下記1)、実体面においても(下記2)何ら違法な点はなく、適法なものである。

- 1 都市計画法は、市町村(地方自治法(昭和22年法律第67号)281条2項の規定により特別区を含む。以下同じ。)による都市計画決定のための手続として、21条2項において準用する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項に、それぞれ規定しているところ、参加行政庁は、区画街路10号線計画について、都市計画法21条において準用する同法17条1項及び2項所定の手続については前記第2の11(1)及び(2)のとおり、同法21条において準用する同法19条1項ないし3項所定の手続については前記第2の10、12及び13のとおり、同法21条において準用する20条1項及び2項所定の手続については前記第2の14のとおり、いずれも適切に行っている。

したがって、区画街路10号線計画の手続的要件は、充足している。

- 2(1) 都市計画法は、道路等の都市施設について、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定めることを求めている(同法13条1項11号、11条1項1号)。

- (2) 上記基準の具体的解釈・運用に関し、政令ないし省令の規定は存在せず、最高裁は、「このような基準に従って都市施設の規模、配置等に関する事項を定めるに当たっては、当該都市施設に関する諸般の事情を総合的に考慮した上で、政策的、技術的な見地から判断することが不可欠であるといわざるを得ない。そうすると、このような判断は、これを決定する行政庁の広範な裁量にゆだねられている」としているところである(最高裁平成18年11月2日判決)。

- (3) 参加行政庁は、区画街路10号線計画について、前記第2のとおりを経緯で決定しているのであるから、参加行政庁による区画街路10号線計画の決定には、裁量権の逸脱ないし濫用の違法はない。

- (4) すなわち、都市計画法は、同法18条の2第4項において、市町村が定め

る都市計画は、基本方針に即したものでなければならない、と定めているところ、区画街路10号線計画は、丁第3号証のと通りの整備がなされることとなっているから、都市計画法18条の2第1項の世田谷区の基本方針である世田谷区都市整備方針において示された北沢地域についての「地域の街づくりの課題」（前記第2の1(2)）を踏まえた「北沢地域の整備方針」（前記第2の1(3)及び第2の3）に即したものである。

(5) さらに、参加行政庁は、本件の区画街路10号線計画を決定するにあたっては、昭和59年12月に、地元の2町会・4商店会の会員によって発足した下北沢街づくり懇談会から提出を受けた「下北沢における街づくりに関しての提言書〔下北沢街づくりグランドデザイン〕」（丁第5号証）及び構想図（丁第7号証）の内容を斟酌し（前記第2の2ないし8）、下北沢駅周辺地区街づくり調査（前記第2の4）及び駅前広場構想案作成調査（前記第2の6）の2度にわたる調査を実施したうえで、上記世田谷区都市整備方針の下位計画に位置づけられる「駅前広場整備構想」（丁第10号証）を策定しているのであるから（前記第2の7）、充分に、考慮すべき事項ないし事情を考慮している。

(6) また、都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方、ないし、あり方について、国が、地方自治法245条の4に基づく技術的助言として、「都市計画運用指針」（平成13年4月18日国都計第61号。以下「運用指針」という。）を策定しているところ（丁第19号証）、本件の区画街路10号線計画は、次のとおり、運用指針の内容に適っている。

ア 運用指針は、「鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるもの」としているところ（丁第19号証五五三・259・二六六頁）、下北沢駅は、小田急小田原線と京王井の頭線の交差駅であって、各線の急行停車駅という交通の要所にある（丁第10号証2頁）。

イ 運用指針は、交通広場について、「周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望まし

い」とし、また、「位置については、交通安全、円滑な交通処理の観点から、周辺街路との接続のあり方、また都市の玄関口としての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（丁第19号証五五三・259・二六六頁）、区画街路10号線計画は、東京都市計画道路幹線街路補助線第54号線に接続し、同幹線街路補助線第54号線と一体となって整備するものであり、区画街路（道路）として都市計画決定している（丁第1号証）。

ウ(ア) 運用指針は、交通広場の規模、構造等について、「交通広場の規模は、交通機能の確保のための交通空間と、公共的なオープンスペースとして良好な環境形成のための環境空間が、それぞれ適正に確保されるよう定めるべきである」としているところ（丁第19号証五五三・259・二六六頁）、区画街路10号線計画の規模は、「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」（丁第6号証）により1日あたりの乗降人員を約6万人と、「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、良好な歩行環境や駅前滞留空間の確保、バリアフリーを考慮した交通施設の配置、自動車や歩行者の動線、防災空間の確保や、緑化などの景観に配慮し、下北沢駅前広場の駅前広場整備面積を約5,300㎡としている（丁第3号証）。

(イ) 運用指針は、交通空間について、「バス乗降場、タクシー乗降場、自家用車乗降場、タクシー駐車場、自転車駐車場、歩道及び車道等をそれぞれ必要な規模で配置することが望ましい」としているところ（丁第19号証五五三・259・二六六頁）、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）を配置することとなっている（丁第3号証）。

(ウ) 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しながら、歩行者の溜り、緑化や修景施設のために必要な規模を確保するとともに、周辺の建築物と一体となって都市の玄関口にふさわしいシンボルとしての景観が形成されるよう、その規模を定めることが望ましい」としているところ（丁第19号証五五三・259・二六六頁）、街路景観形成を考慮した緑化空間の確保等も考慮し、交通広場への導入路部分の、十分な歩道幅員を確保している（丁第3号証）。

(エ) 運用指針は、「今後の高齢化の進展等に配慮し、バリアフリーのために必要となる幅員や施設に配慮した規模、構造となるよう計画を定めることが望ましい」としているところ（丁第19号証五五三・259・二六六頁及び二六七頁）、交通広場の段差解消を図るほか、障害者対応の自家用車バースを設け、交通広場への導入路部分に、快適かつ安全に通行できる歩道（車道の両側部分に各8m）を確保している（丁第3号証）。

(7) 以上のとおりであるから、区画街路10号線計画は、実体面においても適法なものである。

第4 原告らの主張に対する反論

1 原告らは、区画街路10号線計画について、住民の意思が全く反映されていないから、都市計画法16条1項、17条1項・2項、18条の2第2項、21条2項等に違反する旨主張する（訴状38頁23行目ないし40頁4行目）。

しかし、区画街路10号線計画は、地元の2町会・4商店会の会員によって発足した下北沢街づくり懇談会から提出を受けた前記各提言書の内容を斟酌し、さらには、都市計画法21条2項において準用する同法17条2項に基づく意見書の提出を受け、住民説明会、区議会常任委員会への報告などしているから、十分に住民の意思が反映されている。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

2 原告らは、区画街路10号線計画について、環境アセスメントを行っていないから、環境影響評価法ないし東京都環境影響評価条例に違反する旨主張する（訴状40頁5行目ないし42頁10行目）。

しかし、区画街路10号線計画は、前記第1のと通りの区画街路を整備する計画であるから、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に定める環境影響評価を行うべき事業(環境影響評価法施行令(平成9年政令第346号)1条、6条)ではなく、また、東京都環境影響評価条例(昭和55年東京都条例第96号。丁第20号証)に定める環境影響評価を行うべき対象事業(東京都環境影響評価条例施行規則(昭和56年東京都規則第134号。丁第21号証)3条)でもない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 3 原告らは、区画街路10号線計画について、同計画に係る道路は本来不要な道路であるから、都市計画法13条1項11号に反し、違法である旨主張する(訴状44頁15行目ないし46頁1行目)。

しかし、区画街路10号線計画が必要であること、同計画が都市計画法13条1項11号に適合していることについては、前記第3のとおりである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 第5 原告らの平成19年1月19日付け訴えの変更申立書について

原告らの平成19年1月19日付け訴えの変更申立書「第2 申立ての理由」に対する参加行政庁の主張ないし反論は、前記第1ないし第4のとおりである。