

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

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

参加行政庁 世田谷区

平成20年(行ウ)第108号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

原告 鈴木桂太外 15名

被告 東京都外 1名

参加行政庁 世田谷区

準備書面 (10)

平成21年9月1日

東京地方裁判所民事第2部A係 御中

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 畝目 晴彦 

同 志賀 毅一 

参加行政庁世田谷区は、原告らの平成21年5月26日付け準備書面20（以下「原告ら準備書面20」という。）に対し、以下のとおり、回答ないし反論をする。

第1 「昭和28年式に6万人の乗降人員についての求釈明」について

1 下北沢駅の一日の乗降人員が60,000人であるという根拠とその基礎となった資料について（原告ら準備書面20、4頁25行目及び26行目）

(1) 区画街路10号線計画の整備面積5300㎡の算定にあたり、下北沢駅の一日の乗降人員を約60,000人としたのは、東京都市圏交通計画協議会が行った「パーソントリップ調査」の結果を基に設定したものである。

(2) 「パーソントリップ調査」とは、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるものであり（丁第48号証1頁）、都市圏における複雑で多様な交通実態を把握・予測し、円滑な都市機能を確保するための検討を行うことができるものである（丁第49号証）。

(3) 具体的には、下北沢駅のような小田急線と京王井の頭線との乗換えがある駅については、当該乗り換え人員数を含めず、当該駅の改札口を出入りする乗降人員を端末交通手段別に集計したものであり、上記東京都市圏交通計画協議会が行った昭和63年度のパーソントリップ調査によれば、下北沢駅の乗降人員は、59,699人であった（丁第6号証12頁）。

(4) 上記(3)の結果に加え、駅前広場としての恒久的機能確保に対する担保性、下北沢駅の乗降客数が平成5年以後は微減していること等を勘案して、下北沢駅の一日の乗降人員を60,000人と設定したものである（丁第6号証17頁）。

2 連続立体交差事業調査報告書（乙6、甲70）と異なる数値を用いて昭和28年式によって広場面積を計算した理由について（原告ら準備書面20、5頁1行目ないし3行目）

上記1で述べた「パーソントリップ調査」の特性を考慮したためである。

第2 「小田急線連続立体交差事業調査報告書の詳細を把握していなかったという

世田谷区の主張について」

- 1 世田谷区が、区画街路 10 号線計画を決定した平成 15 年 1 月 31 日の時点においては、第一次報告書の詳細を把握する状況になかったというところの「状況」について（原告ら準備書面 20、6 頁 17 行目ないし 21 行目）

第一次調査報告書については、平成 15 年 1 月 31 日の時点では、参加行政庁世田谷区は、平成 6 年 4 月 15 日に被告東京都から送付を受けた多数の非公開部分を含む第一次調査報告書の写しを有しているのみであった。

- 2 世田谷区が、第一次調査報告書について、平成 15 年 1 月 31 日の時点で把握していた内容について（原告ら準備書面 20、6 頁 22 行目ないし 24 行目）

上記 1 で述べた平成 6 年 4 月 15 日に被告東京都から送付を受けた多数の非公開部分を含む第一次調査報告書の写しで把握できる内容である（なお、当時、上記報告書のどの部分を参加行政庁世田谷区が把握していたかについては、本事件の原告ら代理人も担当していた別件の原告木下泰之、被告世田谷区長間の御庁平成 4 年（行ウ）第 153 号情報非公開処分取消請求事件において、最終的に同事件被告が同原告に対して情報提供した内容と同一である。）。

- 3 世田谷区が、第二次調査報告書（平成 12 年 10 月）について、平成 15 年 1 月 31 日の時点で把握していた内容について（原告ら準備書面 20、6 頁 25 行目ないし 7 頁 2 行目）

第二次調査報告書については、平成 15 年 1 月 31 日の時点では、参加行政庁世田谷区は、被告東京都から同報告書の送付を受けておらず、その内容は把握していなかった。

第 3 原告らの建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」の解釈に係る主張に対する反論

- 1 原告らは、東京高裁平成 4 年 6 月 29 日判決及び仙台地裁平成 15 年 10 月 30 日判決を根拠に、建築基準法 52 条 2 項の「前面道路」は敷地に接する道路であり、世田谷区の主張は、何ら根拠のない特異な解釈である旨、主張する（原告ら準備書面 20、7 頁 3 行目以降）。

2 しかし、東京高裁平成4年6月29日判決において、原告らが引用する部分は、同裁判所が法解釈として判断した部分ではなく、事実認定として「・・・本件道路を建築基準法四三条一項により要求される「前面道路」として申請していること・・・がそれぞれ認められる」としているに過ぎないし、そもそも建築基準法は、その地理的条件も異なる日本全国各地に建築される、多種多様な建築物等に対する種々の制限等を定めた法令であることなどからすれば、その解釈、適用がされるにあたっては、当該事案における具体的な道路、建築物の配置、構造等の諸般の事情・状況が詳細に勘案されるべきものであるから、その前提となる道路、建築物の配置、構造等の事情・状況が本件とはまったく異なる上記東京高裁判決や仙台地裁平成15年10月30日判決で示された事柄を基に、形式的な議論を縷々したとしても、あまり意味のないことである。

かえって、上記仙台地裁判決も引用している最高裁平成14年1月22日判決（民集56巻1号46頁）によれば、「建築基準法52条の容積率制限は、建築密度、建築物の規模等を規制することにより、建築物の敷地上に適度な空間を確保し、もって、当該建築物及びこれに隣接する建築物等における日照、通風、採光等を良好にすることを目的とするほか、当該建築物に火災その他の災害が発生した場合に、隣接する建築物等に延焼するなどの危険を抑制することをその目的に含むもの」（甲第120号証6頁29行目ないし33行目）と解されているところ、かかる法の趣旨・目的に照らせば、同条にいう「前面道路」についても、原告らが主張する「敷地に接する道路」と限定して解釈しなければならないとの結論にはならないというべきである。

以上のとおり、参加行政庁世田谷区の見解は、何ら根拠のない特異な解釈であるなどということはなく、建築基準法の趣旨・目的に適ったものというべきであるから、原告らの当該主張には理由はない。