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

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⑿

平成２２年3月２６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、同平成２２年２月１８日付け準備書面⑾（以下「参加行政庁準備書面⑾」という。）について、以下のとおり補充をする。

1　参加行政庁世田谷区は、参加行政庁準備書面⑾において、区画街路10号線計画の整備面積 5300 ㎡との数値を算出するに当たって用いた下北沢駅の一日の乗降人員 60,000 人という基礎数値は、単に昭和 63 年パーソントリップ調査の結果（59,699 人）のみから導き出したものではなく、上記昭和 63 年パーソントリップ調査の結果に加え、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、その将来乗降人員を 60,000 人と設定したものであると述べたところである（参加行政庁準備書面⑾5 頁 25 行目ないし 6 頁 5 行目）。

2　そして、このことに関し、参加行政庁世田谷区は、区画街路 10 号線計画のような駅前広場の整備面積は、原告らも主張するように「おおむね２０年後の都市活動に耐えうる計画」が求められるのであるから（丁第 44 号証 106 頁）、その基礎となる数値（下北沢駅の一日の乗降人員 60,000 人）も、いっとき減少傾向にあったとしても、直ちに、その減少後の数値を用いなければならないものではなく、参加行政庁世田谷区は、上記の駅前広場としての恒久的機能確保に対する担保性に加え、パーソントリップ調査の結果が、昭和 63 年の 59,699 人から平成 10 年の 50,050 人に減少したことについても、何らかの特定要因によって急減したのではなく、全体としては微減傾向であると評価できること（丁第 6 号証 17 頁）、さらには、「どこからどこへ」移動したかなどを調べるものであるという（丁第48 号証 1 頁）パーソントリップ調査の性質上、その出発地である居住地の人口も大いに関連があると考えられるところ、当時の世田谷区の人口動向、すなわち、昭和 62 年まで概ね増加していたが、昭和 63 年から減少に転じ、平成 7 年まで減少した後、再び増加に転じ、平成 12 年の時点で昭和 64 年と同程度の人口となっていたこと（丁第 50 号証）、また、平成 12 年当時の世田谷区の将来人口予測も、平成 28 年（2016 年）の推計値（高位推計）が住民基本台帳ベースで 785,160 人

と（丁第 51 号証）、昭和 63 年と概ね同程度の水準であったこと等も考慮し、下北沢駅の一日の将来乗降人員を 60,000 人と設定したものであるから、かかる数値は合理的なものというべきであると主張した（参加行政庁準備書面⑾6 頁 11 行目ないし 7 頁 3 行目）。

3　なお、上記にいう「その出発地である居住地の人口」とは、世田谷区全体の人口を指すものである。これは、下北沢駅が、世田谷区の東北端部分から西南端部分を走る小田急小田原線の主要な駅であること、さらには、それを横切る京王井の頭線の乗り換え駅となっていること等から、その乗降客数と世田谷区全体の人口については、一定の相関関係があると考えられること、そして、パーソントリップ調査は 10 年に１度しか実施されないことから、パーソントリップ調査の結果を踏まえ、下北沢駅の乗降客数の将来動向を判断するに当たり、世田谷区全体の人口動向についても勘案したものである。かかる点に合理性があることは、平成２０年の下北沢駅のパーソントリップ調査の結果が５５，１０９人（丁第 52 号証）と再び増加に転じていることからも明らかというべきである。