

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 (13)

平成22年9月22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 山田 幸男



同 楠田 晃



同 富沢 真人



同 畝目 晴彦



同 浅野 康



参加行政庁世田谷区は、原告らの平成23年6月28日付け準備書面37(以下「原告ら準備書面37」という。)に対し、以下のとおり、反論する。

### 1 原告ら準備書面37第3第1項について

原告らは、参加行政庁世田谷区の主張に対し、その場凌ぎの出鱈目・不合理な主張を繰り返していると主張する。

しかし、参加行政庁世田谷区が従前の準備書面で既に述べたとおり、原告らの当該主張には根拠がなく、失当である。

### 2 原告ら準備書面37第3第2項について

原告らは、バス軌跡検討図(丁第46号証)について、現在使用されているバスの仕様とは異なる大型バスの軌跡で算定しているから、水増しの数値である旨、主張する。

しかし、参加行政庁世田谷区のバス軌跡検討図(丁第46号証)で用いたバスの仕様は、道路構造令4条2項に基づく普通自動車の諸元(12m)を用いたものであって、何ら水増しの数値ではない。けだし、同項では、設計車両を小型自動車、小型自動車等、普通自動車及びセミトレーラ連結車に分類し、各々の車両の長さとして4.7m、6m、12m及び16.5mとの諸元を定めているところ、路線バスが安全かつ円滑に通行するためには、上記のうち、普通自動車の諸元をもって軌跡を描くことが合理的であるからである。

したがって、原告らの当該主張には、理由がない。

### 3 原告ら準備書面37第3第3項について

原告らは、区画街路10号線計画の駅前広場の大きさは、梅ヶ丘駅のロータリーに比して過大である旨、主張する。

しかし、ひとくちに駅前広場といっても、その位置、沿革、当該地域のまちづくり上の位置づけ等も、各駅によって多種・多様であるから、単純に2つの駅前広場の大きさを比較すること自体、失当である。原告らが指摘する梅ヶ丘駅のロ

ロータリーは、既存の空間の中で、バスのみの転回を目的としたロータリーであるから、多様な機能・役割が期待される区画街路 10 号線計画の規模と比較して、小規模であったとしても、それは当然のことといわざるを得ない。

前述したとおり、区画街路 10 号線計画のロータリーは、バス、タクシーや身障者用車両等の円滑な転回、バリアフリーの観点から、誰もがスムーズに車両の乗降をすることができるための施設であって、鉄道から自動車交通への乗り継ぎ利便性の向上といった交通結節機能の一端を担うものでもある。加えて、区画街路 10 号線計画は、防災機能の強化、まちの賑わいや活性化、歩行環境の向上といった役割も担っており、ロータリー部分の面積だけを取り出して、区画街路 10 号線計画の整備面積の是非を議論すること自体が失当なのである。

さらにいえば、原告ら指摘の梅ヶ丘駅は、下北沢駅と異なり、複数の路線が交差するような駅ではなく、小田急線の電車のみが停車する駅であって、パーソントリップ調査の結果に照らしても、下北沢駅の乗降客数は、昭和 63 年調査 59,699 人、平成 10 年調査 50,050 人、平成 20 年調査 55,109 人であるのに対し、梅ヶ丘駅のそれは、昭和 63 年調査 22,672 人、平成 10 年調査 20,538 人、平成 20 年調査 24,059 人と（丁第 53 号証）、その差は歴然としている。

したがって、原告らの当該主張には、理由がない。