



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

準備書面 (3)

平成19年11月5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 小山 英俊

同 松田 隆夫



参加行政庁は、原告らの平成19年4月23日付け準備書面4（以下「原告ら準備書面4」という。）及び同年9月3日付け準備書面7（以下「原告ら準備書面7」という。）に対し、以下のとおり反論する。

第1 原告ら準備書面4について

- 1 原告らは、丁第3号証2-23頁「48年式で算出された『必要最小限確保すべき広場面積』を基に」整備面積を約5,300㎡としたとの記載は、虚偽の記載である旨主張する（同書面1頁1行目ないし2頁21行目）。

しかし、整備面積を約5,300㎡としたのは、単に48年式で算出された値のみで決定したのではなく、丁第3号証2-23頁を見れば明らかなように、「48年式で算出された『必要最小限確保すべき広場面積』を基に」、「具体的には、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、緑化などの景観といった駅前広場に求められる機能を満たすため」、整備面積を約5,300㎡としたものである。

したがって、虚偽の記載であるとの原告らの当該主張は、原告らの明らかな誤読ないし曲解に基づくものであって、失当である。

- 2 原告らは、新都市整備方針の地域の街づくりの課題の記載（丁第4号証・第3部北沢地域整備方針9頁）は、いずれも既存の道路等の現状を前提とした街づくりに関する記載であって、区画街路10号線計画の決定に至る経緯とは何ら関係のないものであり、むしろ区画街路10号線の計画に逆行する旨、主張する（同書面3頁2行目ないし5頁13行目）。

しかし、新都市整備方針における地域の街づくりの課題は、その記載を見れば明らかなように、現状のままで市街化が進展した場合の課題が記載されているのであって、現状を前提としたまちづくりを進める旨の記述ではない（丁第4号証・第3部北沢地域整備方針9頁及び10頁）。

また、「北沢地域では、地区幹線道路や生活道路の整備は、沿道地区の建て替えに連動した整備が不可欠」であるとの記載については、その段落が「地区環境を総合的に評価する観点に立った街づくりへの取り組みが必要となっている。」との文書で締めくくられているように、その主眼は、あくまで「総合的に評価する観点に立った街づくりへの取り組みが必要である」とのことであって、このことは、補助54号線を事業化し、区画街路10号線を建設する計画はまったくなかったとの根拠になり得るものではなく、上記地域の街づくりの

課題には、参加行政庁の平成19年1月29日付け準備書面(1) (以下「参加行政庁準備書面(1)」という。) で既に述べたとおり、区画街路10号線計画を必要とする事情に係る記載がなされているのである (参加行政庁準備書面(1)3頁19行目ないし4頁15行目)。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

- 3 原告らは、新都市整備方針の北沢地域整備方針「商業拠点形成地区」の部分について、既存道路を前提とした電柱の地中化等の道路整備であり、自動車道路ではなく歩行者道路の確保と現状の道路を歩きやすいものにするための質の向上について記載されているものであるから、新しく道路をつくるとともに、5,300 m²もの駅前広場を作ることは、上記の整備方針に反するものである旨、主張する (同書面5頁14行目ないし6頁10行目)。

しかし、上記北沢地域整備方針「商業拠点形成地区」の部分には、既存道路を前提とした電柱の地中化等の道路整備を行うなどとの記載はまったくなく、また、「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」の点についても、区画街路10号線計画においては、十分な幅員の歩道が確保されるとともに、車道及び歩道が適切に整備されることとなっており、上記「歩きやすい整備」という観点からしても、自動車と歩行者の通行が渾然一体化した道よりも、車道と歩道とが区分された道の方が利便性・安全性に優れていることは明らかであって、区画街路10号線計画が上記整備方針に反する理由は何らない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 4 原告らは、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どころか、街づくりに関する具体的なイメージはまったく示されず、計画は事実上隠蔽された状態で進められた旨、主張する (同書面6頁11行目ないし15行目)。

しかし、原告らの当該主張には何ら根拠がなく、参加行政庁準備書面(1)3頁8行目ないし12頁24行目「第2 区画街路10号線計画の決定に至る経緯」記載のとおり、区画街路10号線計画を決定するまでの過程において、参

加行政庁は、下北沢街づくり懇談会の提言書等を踏まえつつ、また、住民説明会を開催し、区議会への報告なども行っているから(当然、都市計画法所定の手続も経ている。)、計画が事実上隠蔽された状態で進められたとの事実はない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 5 原告らは、新都市整備方針の「道路・交通体系の整備方針」の冒頭部分について、道路の整備については、現状より環境を悪化させない配慮が必要であることが基本とされている旨、主張する(同書面6頁16行目ないし22行目)。

しかし、上記部分には、「幹線系道路の建設および環境整備を進めることは急務である」と記載されているものの、現状より環境を悪化させないなどとの環境整備の程度に係る記載はない(丁第4号証・第3部北沢地域整備方針32頁1行目ないし7行目)。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 6 原告らは、新都市整備方針の「道路・交通体系の整備方針」の(4)歩行者系道路、①「拠点周辺歩行者ゾーン」の整備方針部分において、北沢2丁目地域は、拠点周辺歩行者ゾーン、すなわち、自動車を入れないようにするゾーンとして整備するとされていたのであるから、区画街路10号線及び補助54号線は、かかる整備方針に真っ向から対立するものである旨、主張する(同書面6頁16行目ないし7頁17行目)。

しかし、そもそも「拠点周辺歩行者ゾーン」は、「ゾーン内への車輛の乗り入れを適切にコントロールする」ゾーンであって(丁第4号証・第3部北沢地域整備方針34頁20行目ないし24行目)、自動車を入れないようにするゾーンではない。

また、北沢地域は、丁第4号証・第3部北沢地域整備方針32頁ないし35頁を見れば明らかなように、新都市整備方針において、上記「拠点周辺歩行者ゾーン」を含む歩行者系道路のみの整備が掲げられているわけではなく、「(1)幹線系道路(幹線道路、地区幹線道路)」の整備、「(2)主要生活道路」の整備、「(3)地先道路」の整備も併せて掲げられているのであって、区画街路10号線及び補助54号線は、これら整備方針にも適うものである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 7 原告らは、新都市整備方針の「緑と水の整備方針」、「(3) 公共公益施設等の緑化推進」のうち、「①オープンスペースの保全と緑の創出」の部分は、主に私有地についてその所有者の協力の下、区民が共有できる緑の空間を確保することが書かれているにすぎず、区画街路10号線計画とは何ら関係がない旨、主張する(同書面7頁18行目ないし8頁1行目)。

しかし、「公園や公共施設だけでなく」との記載から明らかなように、上記「①オープンスペースの保全と緑の創出」の部分は、公園や公共施設をも対象とした記載であって、区画街路10号線計画の交通広場(道路)も当然に公共施設のひとつであるから、区画街路10号線計画とは何ら関係がないということにはならない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 8 原告らは、新都市整備方針の「緑と水の整備方針」、「(3) 公共公益施設等の緑化推進」のうち、「④主要な道路の緑化」の部分は、新たに道路を作って街路樹を植えるということではなくて、現状の十分でない街路樹を増加させるに他ならない旨、主張する(同書面8頁2行目ないし12行目)。

しかし、上記「④主要な道路の緑化」の部分について、既存の道路のみを対象としたものと限定して解釈する根拠は何らなく、むしろ、同じく「(3) 公共公益施設等の緑化推進」に掲げられている「①オープンスペースの保全と緑の創出」の部分において、「開発されることとなった場合でも、豊かな自然が感じられるような地区となるよう適切な誘導と支援を行う。」(丁第4号証・第3部北沢地域整備方針43頁17行目及び18行目)と記載されていることからすれば、上記「④主要な道路の緑化」の部分は、新たに設置される道路をも対象としていると解すべきである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 9 原告らは、新都市整備方針の「都市景観形成の方針」の記載は、現状の街並み及び道路を前提として、その景観を向上させようとするものであって、区画街路10号線計画、補助54号線の事業化とはまったく相容れないものであり、

新設道路及び交通広場の建設は、北沢地域整備方針に真っ向から対立するものである旨、主張する（同書面 8 頁 13 行目ないし 10 頁 3 行目）。

しかし、上記記載部分を正確に読めばわかるとおり、「道路と建物の境界部分は半公共的な性格を持っている。このため、住宅であれば緑化、商店であればセットバックなどにより魅力的な空間として拡充していくように、建築などの機会を捉えて誘導していく。」（丁第 4 号証・第 3 部北沢地域整備方針 52 頁 2 行目ないし 4 行目）としているに過ぎず、その主眼は、あくまで「建築などの機会を捉えて誘導していく」のであって、必ずしも現状の街並み及び道路を前提としているものではない。

また、上記「都市景観形成の方針」の部分には、「③地域の玄関の景観形成」との観点からの記載、すなわち、「地域の拠点である下北沢や明大前には杉並区、渋谷区や世田谷地域など他の地域から多くの人々が訪れている。これら拠点へ通じる主要な道路とその周辺を『地域の玄関形成』地区と考え、拠点へ通じる地域の顔としてふさわしいような景観形成につとめる。」（丁第 4 号証・第 3 部北沢地域整備方針 52 頁 17 行目ないし 21 行目）との方針も示されているのであって、上記「都市景観形成の方針」の部分が、区画街路 10 号線計画、補助 5 4 号線の事業化とはまったく相容れないものということにはならない。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

- 10 原告らは、下北沢街づくり懇談会について、世田谷区は、他の町では条例の根拠のある街づくり協議会を作ったにもかかわらず、下北沢については、街づくり協議会を作らせず、あえて懇談会という形式を維持し、ことさら住民の意思が都市計画に反映されないように仕向けたのであり、世田谷区街づくり条例に反するものである旨、主張する（同書面 10 頁 4 行目ないし 11 頁 6 行目）。

しかし、世田谷区街づくり条例の各規定を見れば明らかなように、そもそも、その制度上、世田谷区が、街づくり協議会や懇談会を作らせるというものではなく、あくまで当該地区の住民等の自主的な判断により、協議会や懇談会が組織されるのであって、事実としても、世田谷区が、住民等に働きかけ、下北沢街づくり懇談会を設立させ、その形式を維持させたこともない。

また、世田谷区街づくり条例には、地区街づくり協議会のほか、地区住民等（同条例 3 条 1 項 3 号。下北沢街づくり懇談会はこれに当たる。）による地区街づくり計画の策定（同条例 11 条ないし 15 条）なども予定されており、下北沢街づくり懇談会の存在が、世田谷区街づくり条例に反する理由は何らない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 11 原告らは、下北沢街づくりグランドデザインについて、その内容は、下北沢駅周辺地区（北沢 2 丁目地域）については、自動車の進入を制限して、歩行者天国とし、外周道路の機能を確立することによって人と自動車をすみわけるといふものであって、補助 5 4 号線及び区画街路 1 0 号線は必要ないと提言している旨、主張する（同書面 11 頁 7 行目ないし 15 頁 3 行目）。

しかし、上記下北沢街づくりグランドデザインは、「街づくり検討の姿勢」及び「基本方針」の各項目で構成されているところ（丁第 5 号証 2 頁）、「街づくりの検討の姿勢」の部分には、「さまざまな街づくりの課題のなかで、とりわけ交通問題は下北沢にとって重要な課題であります。懇談会発足の契機となった小田急問題もさることながら、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、いつまでも整備されない都市計画道路等々数多くの課題を抱えています。」との記載がなされており、補助 5 4 号線、区画街路 1 0 号線等の都市計画道路の整備の必要性が説かれている。そして、原告らが縷々指摘する「基本方針」の記載は、その構成上、当然、上記「街づくりの検討の姿勢」で示された課題、すなわち、補助 5 4 号線、区画街路 1 0 号線等の都市計画道路の整備の必要性を前提に記載されていると解すべきであって、補助 5 4 号線及び区画街路 1 0 号線は必要ないなどとの解釈・結論にはなり得ないものである。

なお、原告らは、原告ら主張の根拠として、上記下北沢街づくりグランドデザイン 1 0 頁ないし 1 2 頁記載の「テーマ別検討のまとめ」において、「外周道路内側や駅から一定距離（50～200m）内は歩行者主体の“ノーカーズ”として買物空間機能を充実（駐車場・駐輪場やバス・タクシー乗り場は、ゾーン外側に分散配置）」と記載されていることを指摘するが、上記「テーマ別検討の

まとめ」の部分は、あくまで、その表題が「<資料>地区住民・商店街の意見」とされているように、結論に至るまでの過程で出された地区住民・商店街の自由意見なのであって、最終的な結論である上記下北沢街づくりグランドデザインの「基本方針」の解釈の根拠となり得るものではない。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

- 12 原告らは、新都市整備方針の修正において、北沢二丁目地域が防災まちづくり推進地区に指定されたことは、国、東京都、世田谷区の認定している危険度とも相反する旨、主張する（同書面 15 頁 14 行目ないし 16 頁 11 行目）。

しかし、参加行政庁の平成 19 年 6 月 25 日付け準備書面(2)（以下「参加行政庁準備書面(2)」という。）2 頁 11 行目ないし 25 行目において既に述べたとおり、下北沢駅周辺地区（北沢二丁目地域）は、周辺の地区に比べ建築物の棟数密度が高いうえに、昭和 56 年の新耐震基準以前の建築物も多く残されており、また、小田急線と井の頭線の乗換駅として、商業集積の高い広域生活拠点という性格上、終日を通して多くの歩行者が集まる地区であるにもかかわらず、近距離避難、広域避難ともに問題のある区域が広がっている（丁第 24 号証 20 頁）ことなどから、広域生活拠点としての拠点機能の充実を図る下北沢駅周辺地区は、一層の防災性の向上を図る必要があるとして、防災街づくり推進地区に位置付けられたものであって、その合理性は十分あるのである。

また、下北沢駅周辺地区（北沢二丁目地域）について、危険度がそれほど高くないとする防災マップ等があったとしても、建物自体の危険判定、避難をする際の危険判定など防災面での危険判定の規準は多種多様であることからすれば、原告ら指摘の事実から直ちに、北沢二丁目地域が防災まちづくり推進地区に指定されたことの合理性がなくなるものではない。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

- 13 原告らは、下北沢駅周辺地区については、都市計画道路としての事業化重点地区になっていないばかりか、都市景観の形成については、「せたがや界限賞」及び「せたがや百景」に選ばれた 4 つの拠点を保全する旨の事業化重点地区になっているのであり、下北沢駅周辺地区に区画街路 10 号線を計画することは、

平成11年3月時点においても、新都市整備方針と相反するものである旨、主張する（同書面16頁16行目ないし18頁16頁）。

しかし、新都市整備方針の「都市景観形成の方針」の部分に関する原告らの主張に理由がないことについては、前記9のとおりであるうえ、区画街路10号線計画については、新都市整備方針において、その手法（都市計画道路にするのか、その他の交通施設にするのか等）に係る言及はないものの、「事業化重点地区」に係る「事業化の方向」として、「魅力ある駅前広場の整備」を行うと明記されていたのである（丁第4号証・第3部北沢地域整備方針59頁）。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 14 原告らは、㈱トーニチコンサルタントによる下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁第6号証）について、事業化重点地区とも、下北沢街づくりグランドデザインとも関係のない調査を行っているのであり、同調査が、新都市整備方針及び下北沢街づくりグランドデザインを受けて行われたものでないことは明らかである旨、主張する（同書面18頁17行目ないし19頁19行目）。

しかし、事業化重点地区に関する原告らの主張に理由がないことについては上記13のとおりであり、また、下北沢街づくりグランドデザインに関する原告らの主張に理由がないことについては前記11のとおりであるから、上記下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁第6号証）が、新都市整備方針及び下北沢街づくりグランドデザインを受けて行われたものでないとの主張の根拠は何らない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 15 原告らは、下北沢グランドデザイン構想図（丁第7号証）について、補助54号線及び区画街路10号線の建設はまったく考慮されていないばかりか、むしろ補助54号線及び区画街路10号線の建設は、上記構想図と相反するものである旨、主張する（同書面20頁3行目ないし25頁17行目）。

しかし、補助54号線については、上記構想図2頁「5. 道路（1）地区幹線道路」の部分に、「補助54号線（計画幅員15m、22～26m、未整備）」と明確に位置づけられたうえで、「自動車交通は、極力地区幹線道路、主要生活

道路等で受止めるものとし、不要な通過交通等が住宅や商店街の内部に入り込まないようにする。」と、その建設は考慮されているのである（丁第7号証2頁18行目及び19行目）。

また、区画街路10号線については、まさに「駅前拠点広場」として、上記構想図の主眼に位置づけられ、下北沢のシンボル、緊急車の活動拠点、一時避難場所としての活用が想定されているのである（丁第7号証3頁22行ないし29行目、同4頁28行目以降）。この点、原告らは、上記構想図にいう「駅前拠点広場」は、自動車が流入する交通広場ではなく、歩行者のための駅前広場である旨主張するが、「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方向から整備する。」（丁第7号証3頁5行目）、「この道路は沿道部及び駅前への緊急車両のアクセスルートとして、（以下略）」（同15行目）などと上記構想図に明記されているとおり、自動車が乗り入れることも当然想定されていたのであり、加えて、区画街路10号線計画は、バリアフリーや十分な幅員の歩道の整備もなされるのであるから（丁第3号証）、歩行者のための駅前広場でもあるのである。

なお、原告らは、上記構想図を提出した下北沢街づくり懇談会について、閉ざされた組織であり、住民等の意見が十分に反映されたものではないと主張するが、「私たち『下北沢街づくり懇談会』は、・・・昭和59年12月に地元の2町会・4商店街の会員によって発足しました。その後、新たに結成された商業団体も参加し、」（丁第7号証1頁1行目ないし5行目）とあるように、下北沢街づくり懇談会は、閉ざされた組織ではない。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

16 原告らは、住民アンケート調査（丁第8号証）の項目について、表現上なるべく道路建設に肯定的な結果が出やすいように意図的に作成されている旨、主張する（同書面25頁18行目ないし27頁3行目）。

しかし、原告らが指摘するアンケートの回答肢については、「⑩その他」回答肢があることから明らかなように、回答者をミスリードするものではなく、また、一般的アンケート内容のほか、自由意見についても聴取するなど（丁第

8号証アンケート自由意見参照)、その任意性は担保されているから、上記住民アンケート調査は、下北沢駅のイメージを正しく反映しているものである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 17 原告らは、住民アンケート調査(丁第8号証)の結果について、「下北沢までの交通手段」については93%の人が「徒歩」と答えていること、「下北沢駅 将来駅前広場利用」では、もっぱら歩行者として利用するとの回答がなされていること、「下北沢駅 駅前広場交通機能」では、69%の人が自動車が入ってくる交通広場は不要であると考えていることからすれば、下北沢に区画街路10号線のような巨大な駅前広場を建設するという材料に到底ならない旨、主張する(同書面29頁4行目ないし31頁7行目)。

しかし、原告らの当該主張こそ、曲解に基づくミスリードといわざるを得ない。すなわち、上記「下北沢駅 将来駅前広場利用」の項目は、あくまで将来の駅前広場利用に係る調査であるから、同項目において、「待ち合わせ場所」、「鉄道に乗るために通るだけ」等の回答が多いとしても、このことから直ちに、もっぱら歩行者として利用するとの回答であるとの解釈にはならないのであって、自動車で乗り付けて鉄道に乗ったり、待ち合わせすることも、当然、考えられるところであり、また、「下北沢駅 駅前広場交通機能」の項目についても、「①バス乗り場・タクシーの客待ちスペースが整備され、送り迎えの一般車も乗り入れられる全ての自動車施設に対応した駅前広場」10%、「②タクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースと、送り迎えの一般車が乗り入れられる小型車に対応した駅前広場」9%、「③歩行者を中心とした駅前広場で、自動車は消防車・救急車などの緊急車両や送り迎えの一般車など、タクシーが車を寄せられる程度の駅前広場」69%とあるように、多数の人が、自動車の乗り入れができる駅前広場を考えているのである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 18 原告らは、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(丁第8号証)について、同報告書は、先に結論ありきの報告書であり、48年式による計算や住民に対するアンケートを行っておきながら、それらの結

果を無視して、5300㎡という結論だけを書いたものに他ならない旨、主張する（同書面31頁8行目ないし32頁25行目）。

しかし、先に結論ありきの報告書であるとの根拠は何らなく、上記駅前広場構想案作成調査報告書については、参加行政庁準備書面(2)3頁18行目ないし28行目などで既に述べたとおり、通常、駅前広場の必要面積の算定については、昭和28年式による算定と昭和48年式による算定等を併せて行い、昭和28年式により算定された面積又は昭和48年式による算定値等のいずれか大きい方を基に、周辺の地形や道路との接続、駅利用者の交通特性等も考慮したうえで算定するとされているところ、昭和48年式による算定・検証が複雑なため、同方式による算定・検証を中心として、まず、駅前広場について、昭和48年式による算定を行い、現況の地形や周辺の道路との接続等を考慮したうえで、丙12号証18頁のとおり比較的容易に算定される昭和28年式による値（5,300㎡）、下北沢街づくり懇談会の提言等を踏まえて、駅前広場の必要面積、レイアウト等を検討し、報告することを内容としたものであって、48年式による計算や住民に対するアンケートの結果を無視したものではない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

19 原告らは、参加行政庁が平成13年4月10日、11日及び12日に行った説明会について、丁第12号証の記載から明らかなように、計画区間の位置図には区画街路10号線についての記載がなく、上記説明会が、区画街路10号線の素案についての説明会であるとは到底いえない旨、主張する（同書面33頁12行目ないし34頁14行目）。

しかし、原告らはその根拠とする丁第12号証についても、その2枚目2行目及び3行目を見れば明らかなように、「このたび、小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差化・複々線化、道路及び駅前広場の都市計画素案説明会を下記により開催いたします。」と明記されており、加えて、上記説明会においても配布されたパンフレット（丁第11号証）には、区画街路10号線計画について、その位置、整備目的等が明記されているのであるか

ら、上記説明会が、区画街路10号線の素案についての説明会であることは明らかである。

なお、原告らは、上記説明会のお知らせのチラシ（丁第12号証2枚目及び3枚目）が配布された住民等の範囲が、不明確であり、関連道路に利害関係を持つ住民等に周知しないまま行われたとの指摘もするが、その根拠は何らない。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

20 原告らは、法17条の公告・縦覧期間に意見が提出されたにも関わらず、これらの意見は完全に無視され、世田谷区は形式的には法の規定をなぞっているが、法の要求する住民意思の反映はまったくなされていない旨、主張する（同書面35頁17行目ないし36頁10行目）。

しかし、区画街路10号線計画に係る都市計画法17条2項所定の意見書については、丁第17号証9枚目以降のとおり、その要旨について、参加行政庁の見解を付して、世田谷区都市計画審議会に諮問され、そのうえで、区画街路10号線計画は決定されており、都市計画法の要求する住民意思の反映はなされている。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

21 原告らは、区画街路10号線計画の決定には、法13条1項11号が要求する「土地利用、交通等の現状及び将来の見通し」をまったく勘案されておらず、同号に違反する旨、主張する（同書面36頁11行目ないし37頁10行目）。

しかし、区画街路10号線計画の決定には、参加行政庁準備書面(1)第2で既に述べたとおり、新都市整備方針（丁第4号証）、駅前広場構想（丁第10号証）、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁第6号証）、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）などにおいて、「土地利用、交通等の現状及び将来の見通し」は勘案されている。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

22 原告らは、区画街路10号線計画について、①保全すべき景観を破壊する点において適正な位置が選定されたとは到底いえないこと、②広場の面積を5300㎡とすることが適正であるとは到底いえないこと、③高齢者等が安心して歩い

て楽しむ街である下北沢を分断するものであり、バリアフリーの考え方とは相反するものであること、④社会経済環境の変化に的確に対応して実施されるものであるとは到底いえないこと、⑤下北沢の個性を喪失させ、下北沢をどこにでもあるような街に変貌させるものであること、⑥マスタープラン（新都市整備方針）に適合しないことを根拠に、都市計画運用指針に適合するどころか、相反するものである旨、主張する（同書面 39 頁 5 行目ないし 43 頁最終行）。

しかし、①の景観形成の点については、前記 9 に記載したとおり、そもそも新都市整備方針の内容の誤解ないし曲解を前提としたものであって、失当であり、②の広場面積の点については、前記 18 に記載したとおり、昭和 28 年式による値（5,300 m²）、周辺の地形や道路との接続、駅利用者の交通特性等も考慮したうえで算定したものであって、適正なものであり、③の点については、そもそも原告らの主張の趣旨が定かではないが、区画街路 10 号線計画は、下北沢を分断するというよりも、むしろ、下北沢駅の南口と北口とを接続するものであり（バリアフリーへの配慮の点については、丁第 3 号証 2-27 頁ないし 2-28 頁を見れば明らかである。）、④の点については、東京 23 区等への都心回帰という社会経済環境の変化に的確に対応したものであり、⑤の点については、そもそも原告らの主張の根拠はなく、失当であり、⑥の点については、参加行政庁準備書面(1)第 2、前記 2 ないし 9、12 及び 13 に記載したとおり、区画街路 10 号線計画は、マスタープラン（新都市整備方針）に適合するものであるから、原告らが指摘する上記①ないし⑥の点は、いずれも原告らの主張の根拠となり得るものではない。

以上のとおりであるから、原告らの当該主張には理由がない。

第 2 原告ら準備書面 7 について

- 1 原告らは、区画街路 10 号線計画及び補助 5 4 号線都市計画と下北沢駅周辺地区地区計画（以下「本件地区計画」という。）及び同地区の用途地域の変更（以下「本件用途地域の変更」という。）とは、その実質的なねらいが高層建築物の誘導という点で共通し、また、地理的・時間的・内容において一体性があることから、本件地区計画及び本件用途地域の変更の違法事由が、そのまま

区画街路10号線計画及び補助54号線の都市計画の違法事由となり得る旨（あたかも違法性の承継のような形で）、主張するようである（同書面1頁3行目ないし4頁9行目）。

(1) しかし、そもそも実質的なねらいが共通であり、また、地理的・時間的・内容において一体性があると、各行為の違法事由を相互に主張しえるとの理論的根拠は何らない。

また、上記4つの都市計画を個別にみても、①区画街路10号線計画は区画街路10号線という都市計画道路が定められ（都市計画法11条）、同区域内の不特定多数の者に対する一般的抽象的な制約が生ずるもの、②補助54号線都市計画は補助54号線という都市計画道路が定められ（同法11条）、同区域内の不特定多数の者に対する一般的抽象的な制約が生ずるもの、③本件地区計画は当該地区内の地区施設、建築物等の整備及び土地の利用に関する計画が定められ（同法12条の5）、同地区内の不特定多数の者に対する一般的抽象的な制約が生ずるもの、④本件用途地域の変更は当該地域内の用途地域を変更するものであり（同法8条1項1号）、同地域内の不特定多数の者に対する一般的抽象的な制約が生ずるものであって、それぞれの計画で定められる事項、その一般的抽象的な効果が及ぶ範囲等が異なることから明らかのように、上記4つの都市計画は、別個独立の行為であり、しかも、上記4つの都市計画は、土地区画整理事業における事業計画決定（土地区画整理法55条ほか）、換地計画の決定（同法86条ほか）のような一連の手續における各段階の行為、すなわち、法的に先行行為、これに後続する行為という関係にあるものではないから、上記4つの都市計画の違法事由を相互に主張しえる理由は何らない。

(2) また、上記4つの都市計画に係る地理的・時間的・内容における一体性についての原告らの主張も、次のとおり、いずれも理由がない。

ア 原告らは、本件地区計画の対象地域に、区画街路10号線計画及び補助54号線都市計画の区域などが含まれているから、上記4つの都市計画の地理的一体性がある旨、主張する（同書面2頁6行目ないし3頁1行目）

しかし、本件地区計画全体の対象地域と区画街路10号線計画及び補助54号線都市計画の区域とが面積上完全に一致するならばともかく、その面積は約25.0ha(=25万㎡)である本件地区計画全体の対象地域に、わずか延長約60m、幅員25~26m、面積約5,300㎡の区画街路10号線と延長約8,950m、幅員15mの補助54号線の区域の一部が含まれるとしても、このことのみによって、上記4つの都市計画に地理的一体性があるなどと到底いえるはずはなく、原告らの主張は、あたかも、世田谷区は東京都に含まれているから、両者は地理的に一体性がある自治体であると主張するに等しく、失当である。

したがって、この点に関する原告らの主張には理由がない。

イ 原告らは、本件地区計画の世田谷区都市計画審議会による議決日と、本件都市計画道路補助54号線及び区画街路10号線の事業認可処分の処分日と同日(平成18年10月18日)であるから、上記4つの都市計画の時間的一体性がある旨、主張する(同書面3頁2行目ないし18行目)。

しかし、区画街路10号線計画が決定されたのは平成15年1月31日であるのに対し(丁第1号証)、本件地区計画が決定されたのは平成18年12月7日であるから(甲第61号証)、このことのみによっても、上記4つの都市計画の時間的一体性がないことは明らかであり、また、原告らが指摘する平成18年10月18日の点についても、あくまで都市計画審議会の議決は、一連の都市計画の決定手続におけるひとつの過程(最終決定ではない)に過ぎないものであるから、同審議会の議決日と、事業認可の日が同一の日であったとしても、このことは、上記4つの都市計画の時間的一体性の根拠となるものではない。

したがって、この点に関する原告らの主張には理由がない。

ウ 原告らは、本件地区計画は対象地区内の建築規制を緩和し、地区計画決定前よりも、容積においても高さにおいても大きい建築物を誘導するものであり、上記容積率等の緩和は、区画街路10号線及び補助54号線の存在を前提としているから、上記4つの都市計画は、内容的にも一体性

がある旨、主張する（同書面3頁19行目ないし6行目）。

しかし、原告らの当該主張は、本件地区計画の内容を誤解・曲解したものであり、しかも、建築基準法の趣旨・原則を何ら理解していないものであって、失当である。

すなわち、本件地区計画は、商業地区A、同B、同C、同D、鎌倉道通り沿道地区A、同B、住商共存・協調地区A、同B及び茶沢通り等沿道地区の9つの地区に分け、それぞれの地区の整備・開発及び保全に関する方針等を定めているところ（甲第61号証の1及び丁第25号証）、建築物等の高さの最高限度の点でいえば、少なくとも商業地区C、同D、鎌倉道通り沿道地区A、同B、住商共存・協調地区A、同B及び茶沢通り等沿道地区の7つの地区については、いずれも16mないし22mに制限するというものであって（丁第25号証4頁ないし7頁）、大きい建築物を誘導するものではない。また、大丸ピーコック、ダイエー等の商業店舗が所在する商業地区Aについても、そもそも同地区は用途地域として「商業地域」ないし「近隣商業地域」に指定されており（丁第26号証）、建築物等の高さの最高限度は定められていなかったものが（建築基準法55条参照）、本件地区計画により、原則として22mに制限され、①敷地が都市計画道路（一体的に利用できる道路区域を含む。）を前面道路とすること、②未整備の都市計画施設の区域内に建築する建築物を有しないこと、③公開空地を設け、周辺の都市環境の確保に支障をきたさないもの、④敷地面積が500㎡以上又は2000㎡以上あること、の上記各条件をすべて充足した場合にはじめて22mを超えることができるのであって（丁第25号証4頁ないし7頁）、地区計画決定前よりも、大きい建築物を誘導するものではない。

また、原告らは、本件地区計画における容積率等の緩和は、区画街路10号線及び補助54号線の存在を前提としているとして、殊更に区画街路10号線の交通広場の外縁部分の「車道」（現況は区道）を問題とするが（同書面9頁1行目ないし9行目など）、仮に、上記外縁部分の「車道」が区画街路10号線に含まれなかったとしても、上記外縁部分の「車

道」(現況は区道)も、その余の区画街路10号線の部分も、いずれも道路法(昭和27年法律180号)による道路となるので(同法3条)、容積率の制限に係る建築基準法52条2項所定の「前面道路の幅員」は、当然、上記外縁部分の「車道」(現況は区道)の幅員とその余の区画街路10号線の部分の幅員とを合算したものと解され、同項の規定は適用されず、そうすると、上記外縁部分の「車道」が区画街路10号線に含まれた場合とそうでない場合とでは、容積率の制限についての差異がないのであって、原告らの上記指摘は的外れのものといわざるを得ない。

したがって、この点に関する原告らの主張には理由がない。

- (3) 以上のとおりであるから、本件地区計画及び本件用途地域の変更の違法事由が、そのまま区画街路10号線計画及び補助54号線の都市計画の違法事由となり得るとの原告らの主張には理由がなく、このことを前提とした原告ら準備書面7の各主張に理由がないことも、また明らかである。

- 2 原告らは、本件地区計画の商業地区Aについて、地理的な要素、商業地としての一体性の要素以外の要素によって恣意的に決定された典型的な他事考慮である旨、主張する(同書面5頁6行目ないし23行目)。

しかし、区画街路10号線計画の違法事由として、本件地区計画の違法事由を持ち出すことに何ら意味がないことは上記1のとおりであり、また、本件地区計画の商業地区Aの範囲は、「新たな都市基盤の整備にあわせ、快適な買い物空間、店舗の連続性、防災性等を備えた、魅力と活気あふれる駅前商業ゾーンを形成する。都市計画道路沿道では、広域生活拠点にふさわしい都市・商業環境の向上に寄与する空間を備えた、多様な機能が複合した中高層建築物による街並みを形成し、その他の区域では、中層の商業市街地を形成する。」(甲第61号証の1、1枚目、丁第25号証3頁)との方針の下、基本的には、区画街路10号線及び補助54号線に面する敷地を含む街区をその範囲としたが(丁第25号証8頁)、既に下北沢の特徴としての親密感ある空間を形成している地区(丁第25号証8頁の図でいえば、下北沢駅の右下側部分)については、商業地区Aから除くこととし、当該除いた地区を商業地区Bとしたものであるから、

商業地区Aの範囲は、適正に定められている。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 3 原告らは、区画街路10号線計画のうち、交通広場の外縁部分の「車道」は、ロータリー部分の車道とは接続しておらず、交通広場の一部としては機能しないものであり、下北沢駅周辺に大規模な開発を直ちに誘発する起爆剤である旨、主張する（同書面6頁15行目ないし9頁最終行）。

しかし、上記交通広場の外縁部分の「車道」が下北沢駅周辺に大規模な開発を直ちに誘発する起爆剤であるとの主張に理由がないことについては、前記1(2)ウに記載のとおりであり、また、ロータリー部分の車道と接続していない点についても、このことにより直ちに交通広場の一部として機能しないということにはならず、そもそも交通広場には、都市計画運用指針に、「公共的なオープンスペースとしての良好な環境形成のための環境空間」として、「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の形成されるよう、その規模を定めることが望ましい」（丁第19号証五五三・259・二六六頁）とあるように、都市の玄関口にふさわしいシンボルとしての機能も求められていることからすれば、ロータリー部分と一体にバリアフリー化したり、同様の舗装を施すことなども、都市の玄関口にふさわしいシンボルとしての景観形成、環境空間の創出に寄与するものであって、交通広場の一部として機能するというべきである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 4 原告らは、区画街路10号線計画について、交通広場の外縁部分の「車道」は交通広場としては機能せず、また、機能的には現況と変わらず区道として利用されるだけであって、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案していないから、適切な規模で必要な位置に配置されているとはいえず、都市計画法13条1項11号に反し、違法である旨、主張する（同書面10頁1行目ないし9行目）。

しかし、交通広場の外縁部分の「車道」は交通広場として機能しないとの主

張に理由がないことについては上記3に記載のとおりであり、また、現況が既に区道として利用されていると、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案していないとの結論には必ずしもならないのであって、原告らの当該主張には何ら根拠がない。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

5 原告らは、区画街路10号線の外縁部分の「車道」は、区画街路10号線建設後も従前どおり機能的には3～4m程度の区道として利用されるだけであり、大丸ピーコック、ダイエー等の敷地において建築規制を緩和することは、なんら緩和すべき要因がないにもかかわらず、単純に規制を緩和していることになり、同地区の生活環境が劣悪なものになることは目に見えているから、区画街路10号線計画は、都市計画法13条1項柱書き及び11号に著しく反する違法なものである旨、主張する（同書面10頁10行目ないし11頁最終行）。

しかし、大丸ピーコック、ダイエー等の敷地が所在する商業地区Aについては、前記2(2)ウに記載したとおり、なんら緩和すべき要因がないにもかかわらず、単純に規制を緩和しているわけではなく、本件地区計画により、建築物等の高さは、原則として22mに制限され、①敷地が都市計画道路（一体的に利用できる道路区域を含む。）を前面道路とすること、②未整備の都市計画施設の区域内に建築する建築物を有しないこと、③公開空地を設け、周辺の都市環境の確保に支障をきたさないもの、④敷地面積が500㎡以上又は2000㎡以上あること、の上記各条件をすべて充足した場合にはじめて22mを超えることができるのである（丁第25号証4頁ないし7頁）。また、区画街路10号線の外縁部分の「車道」は、区画街路10号線建設後、その幅員は6m程度に整備されることが予定されており、しかも、上記③の「公開空地」とは、敷地面積の一定割合以上の規模で、敷地内に設けられた日常一般に公開された空地をいい、歩道状空地（前面道路に沿って高低差がないように設ける歩行者用の空地で、通行可能な部分の幅員が1m以上ある幅4m以下の部分。原則として前面道路に接する全ての部分に設けるものであるもの。）、貫通通路（敷地内を自然に通り返け、道路、公園その他これらに類する公共施設の相互間を連絡する屋

内外に設けた区画された歩行者通路で、通行可能な部分の幅員が2 m以上あるもの。)又は広場状空地(建物の屋内外に設ける最小幅員が4 mを超え、一箇所当たりの面積が50 m²以上の歩行者のための空間であり、他の公開空地や道路等の公共施設と全周長の6分の1以上接し、これらの空地、施設等の高低差が1.5m以下であるもの。)のいずれかの空地が公開空地として確保されることとなっているから(甲第61号証の1、8枚目、丁第25号証6頁)、高さ22mを超える建築物が建築される場合であっても、上記区画街路10号線の外縁部分の「車道」に加え、歩行者のための空間も十分整備されるのであって、同地区の生活環境が劣悪なものになることは考えられない。

したがって、区画街路10号線計画が、都市計画法13条1項柱書き及び11号に著しく反する違法なものであるとの主張には根拠がなく、原告らの当該主張には理由がない。

- 6 原告らは、区画街路10号線計画は未だ存在していないはずの違法な地区計画を前提に決定されたものであり、本来考慮に容れるべきでない事項を考慮に容れている他事考慮そのものというべきであり、裁量権の範囲を大きく逸脱しており、その判断過程に重大な違法がある旨、主張する(同書面12頁1行目ないし16行目)。

しかし、区画街路10号線の外延部分の「車道」に係る原告らの主張に理由がないことについては、前記1(2)及び3の記載のとおりであるから、区画街路10号線計画は未だ存在していないはずの違法な地区計画を前提に決定されたとの主張は、その前提を欠く。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 7 原告らは、区画街路10号線は計画上2車線の道路とされているにもかかわらず、交通広場の外縁部分にも車道があるから、区画街路10号線の車線は2ではなく、都市計画11条2項に反し違法である旨、主張する(同書面12頁17行目ないし13頁4行目)。

しかし、交通広場の外縁部分の車道は、原告らも指摘するように交通広場の一部分であるところ、区画街路10号線計画において、車線の数が定められて

いるのは、補助54号線に接続する延長約60m、幅員25m～26mの区間であ
って、交通広場部分についての車線の定めはそもそもない。

したがって、区画街路10号線計画の車線の定めは、何ら実態と異なること
なく、都市計画11条2項に反しないから、原告らの当該主張には理由がない。