

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 (5)

平成20年6月25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 志賀 毅 

参加行政庁は、原告らの平成 20 年 4 月 18 日付け準備書面 11（以下「原告ら準備書面 11」という。）に対し、必要な範囲で、以下のとおり反論する。

第 1 原告ら準備書面 11、第 1 の 1 について

1 原告らは、区画街路 10 号線の交通広場の面積について、48 年式で算出された必要最小限確保すべき広場面積は 300 m<sup>2</sup>であり、施設数を変えたとしても、施設数に応じてその面積は 300 m<sup>2</sup>ないし 1800 m<sup>2</sup>となる。また、下北沢街づくり懇談会の提言による広場面積はせいぜい 1000 m<sup>2</sup>程度であるから、48 年式で算出された必要面積及び下北沢街づくり懇談会の提言とかけ離れた 5300 m<sup>2</sup>もの駅前広場の計画は、上記考慮要素を考慮したとはいえず、明らかに裁量を逸脱しており、違法である旨、主張する（原告ら準備書面 11、4 頁 1 行目ないし 5 頁 4 行目）。

(1) しかし、原告らの当該主張は、参加行政庁世田谷区の平成 19 年 11 月 5 日付け準備書面(3)（以下「参加行政庁準備書面(3)」という。）第 1 の 1 に対する反論としてなされているところ、そもそも、原告らの当該主張は、参加行政庁準備書面(3)第 1 の 1 の主張と噛み合っておらず、失当である。

すなわち、参加行政庁準備書面(3)第 1 の 1 の主張は、原告らが丁第 3 号証 2-23 等の記載が虚偽であると主張したため（原告らの平成 19 年 4 月 23 日付け準備書面 4、2 頁 5 行目ないし 21 行目）、その反論として、

「しかし、整備面積を約 5,300 m<sup>2</sup>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 頁を見れば明らかのように、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 m<sup>2</sup>としたものである。」

つまり、丁第 3 号証 2-23 等には、「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」との記載があり、かかる事項をも考慮して、駅前広場の整備面積を決定したと参加行政庁が主張したにもかかわらず、原告らは、「世田谷区は、48年式で算出された必要面積及び下北沢街づくり懇談会の提言を考慮要素として、駅前広場の面積を決定したと主張するが」（原告ら準備書面11、4頁25行目ないし26行目）と、参加行政庁の上記主張を明らかに誤読ないし曲解している。

- (2) また、上記(1)の点をおいたとしても、300 m<sup>2</sup>という面積は、あくまで、バス、タクシー、一般車の広場利用を一切想定しない場合のひとつのケーススタディとして算出したものであって（丁第6号証36頁）、実際の整備の際の「必要最小限確保すべき広場面積」ではない。

そして、下北沢街づくりグランドデザインの記載についても、そもそも同グランドデザインには、広場面積を1000 m<sup>2</sup>とすべきなどは記載されておらず（丁第5号証）、しかも、同グランドデザインには、「駅前広場・デッキ・駐車・駐輪等の駅前交通システムの検討」、「外周道路から駅前へのアクセス道路の必要性の検討（北口、南口）」との記載があり、かかる記載からすれば、同グランドデザインが自動車の入ってこない歩行者を中心とした駅前広場を想定していたとはいえないのであって、このことは、下北沢街づくり懇談会における議論のとりまとめの過程で、「バス機能は、『駅前に必要』と『外周道路で受け止める』という意見が並立している」、「但し、高齢化対応や将来のバス需要の増加に配慮して、駅前には必要最小限のバス停を設ける」、「同様に、高齢社会を前提にすると、タクシーが駅前に寄り着くことは重要であり、最小限のタクシー施設を整備する」、「災害時には緊急車両の活動スペースや避難スペースとして機能する、下北沢のオアシス空間として整備する」（丁第37号証「第74回下北沢街づくり懇談会資料」）などの意見が出されていたことから明らかである。

- (3) 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。
- 2 原告らは、下北沢グランドデザイン構想図において考慮されていた駅前広場は、規模において、区画街路10号線とは3倍以上も異なっていたのであり、

また、広場の機能においても、下北沢グランドデザイン構想図において考慮されていた駅前広場は、歩行者のための駅前歩行者広場であったのに対して、区画街路 10 号線は、「バスバース：2、タクシーバース：2、タクシープール：6、自家用車バース：2」の交通施設となっており、まったく異なるものであるから、下北沢グランドデザイン構想図において、区画街路 10 号線の建設が考慮されていたとは到底いえない旨、主張する（原告ら準備書面 11、5 頁 5 行目ないし 6 頁 18 行目）。

- (1) しかし、原告らがその根拠とする下北沢街づくり懇談会議事録の記載については、あくまで一部会員の意見として、原告ら指摘の意見が出されたものであって、上記 1(2)のとおり、下北沢街づくり懇談会の議論においては、「バス機能は、『駅前に必要』と『外周道路で受け止める』という意見が並立している」、「但し、高齢化対応や将来のバス需要の増加に配慮して、駅前には必要最小限のバス停を設ける」、「同様に、高齢社会を前提にすると、タクシーが駅前に寄り着くことは重要であり、最小限のタクシー施設を整備する」、「災害時には緊急車両の活動スペースや避難スペースとして機能する、下北沢のオアシス空間として整備する」（丁第 37 号証「第 74 回下北沢街づくり懇談会資料」）などの意見も出されていたのである（下北沢街づくり懇談会の議事録には、丁第 37 号証ないし丁第 42 号証のとおり、添付資料、図面等が添付されているが、原告らは、何故かこれらを省略して甲 93 号証の 5 ないし 10 として提出している。）。

したがって、下北沢グランドデザイン構想図において考慮されていた駅前広場は、規模において区画街路 10 号線計画とは 3 倍以上も異なっていたとの根拠は何らない。

- (2) また、下北沢グランドデザイン構想図において考慮されていた駅前広場の機能は、歩行者のための駅前歩行者広場であったとの指摘についても、上記 1(2)のとおり、その根拠がない。
- (3) 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、住民アンケート調査について、恣意的な設問であり、また、その

結果も最も歩行者だけの広場に近い肢が圧倒的多数の人によって選択されているにもかかわらず、参加行政庁が、上記アンケートの結果から、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と解釈し、5300 m<sup>2</sup>の交通広場の計画を策定したのは、調査の結果と著しい乖離であるから、区画街路10号線計画は、都市計画法13条1項11号に反し、違法である旨、縷々主張する（原告ら準備書面11、6頁19行目ないし14頁2行目）。

しかし、そもそも、区画街路10号線計画における駅前広場の面積5300 m<sup>2</sup>については、参加行政庁のこれまでの準備書面において既に述べたとおり、住民アンケートの調査結果のみによって決定したものではないのであるから、かかるアンケート調査の結果のみを指摘して（しかも、原告ら独自の解釈による）、区画街路10号線計画が都市計画法13条1項11号に反し違法であると結論付けること自体、明らかな論理の飛躍であって失当である。

さらには、上記アンケート調査については、丁第8号証のとおり、(株)トーニチコンサルタントというコンサルタント業者により、その専門的な知見ないし経験に基づき、同社作成の調査項目によりなされたものであるから（丁第43号証「委託仕様書」参照）、その客観性は明らかであるうえ、上記アンケート調査に係る下北沢まちづくり懇談会の議論も、一部の会員からそのような主観的な意見が出されていたということであって、同懇談会全体が、原告ら指摘の認識をしていたものではない（なお、甲93の4・2頁の原告ら指摘の部分は、世田谷区職員が回答したものではない。世田谷区職員の発言であれば、甲第93号証の9のとおり、その氏名は黒塗りせず、明らかにされることとなっている。）。

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。

- 4 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）報告書について、下北沢街づくり懇談会の提言を踏まえたものではなく、48年式のみによる算定を行ったものであることは明らかであるから、区画街路10号線計画は、都市計画法13条1項11号に反し、違法である旨、主張する（原告ら準備書面11、14頁3行目ないし15頁7行目）。

しかし、上記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）

報告書が下北沢街づくり懇談会の提言を踏まえたものではないとの主張に根拠がないことについては前述のとおりである。

また、上記報告書が 48 年式のみではなく、28 年式による算定も行っていることについては、上記報告書に係る委託契約の仕様書からも明らかである（丁第 43 号証）。

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。

- 5 原告らは、世田谷区は平成 12 年 3 月、下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書（丁第 6 号証）において、48 年式による算定を行っており、28 年式による算定面の方が 48 年式のそれよりも大きいことは既に明らかであったのであるから、同年、「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）において、再び 48 年式による算定を行う必要はない旨、主張する（原告ら準備書面 11、15 頁 8 行目ないし 18 行目）。

しかし、丁第 6 号証の報告書と丁第 8 号証の報告書とは、その調査対象地域が異なるうえ、「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）では、丁第 6 号証の報告書では用いられていなかった「平成 10 年パーソントリップ調査」のデータを踏まえて再計算する必要などがあったため（丁第 43 号証）、再び 48 年式による算定も行われたものである。

したがって、原告らの当該主張には理由がない。

- 6 原告らは、世田谷区が下北沢街づくり懇談会の議論を恣意的に誘導し、下北沢街づくり懇談会の提言とはまったく異なる駅前広場の案を無理矢理承認させようとしたのであり、区画街路 10 号線計画が下北沢街づくり懇談会の提言を踏まえて策定されたものであるとは到底いえない旨、主張する（原告ら準備書面 11、16 頁）。

しかし、下北沢街づくり懇談会の提言が区画街路 10 号線計画と異なっているとの主張に理由がないことについては、前記 1(2)のとおりである。

また、世田谷区が下北沢街づくり懇談会の議論を恣意的に誘導したとの点についても、仮に、世田谷区職員による、原告ら指摘の発言があったとしても、

かかる発言がされたとする第71回下北沢駅街づくり懇談会(甲第93号証の2・4頁、8頁)、第74回下北沢駅街づくり懇談会(甲第93号証の5・3頁)の後の懇談会においても、例えば、バス機能は、「駅前に必要」と「外周道路で受け止める」という意見が並立しているなど(丁第39号証「第76回下北沢駅づくり懇談会資料」など)、同懇談会の個々の会員は、変わらず自由にその意見を表明していたのであるから、下北沢駅街づくり懇談会の意見は何ら誘導されていない。そして、甲第93号証の9の第78回下北沢駅街づくり懇談会での発言についても、当該部分を見れば明らかなように、安水街づくり課長は、「・・・基本点の変更は考えていない。」と当時の同人の認識を述べているに過ぎず、世田谷区の決定済み事項であるかの発言はしていない。

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11、第1の2について

- 1 原告らは、区画街路10号線計画の交通広場の外縁部の区道について、①建築基準法52条2項の「前面道路」とは、同法43条がいうところの道路であるから、前面道路は、敷地と接していなければならず、仮に、区画街路10号線計画の交通広場の外縁の区道が区画街路10号線に含まれないとすると、区画街路10号線は建築基準法52条2項の前面道路とはならず、区画街路10号線の交通広場の外縁の区道の幅員を前面道路の幅員として、建築基準法52条2項が適用されること、また、②建築基準法43条の道路には、自動車専用道路、自動車の沿道への出入りができない構造の道路は含まれないとされているところ、交通広場の車道と外縁部の北側の区道との間には、1メートル50センチメートルあまりの高低差があるので、区画街路10号線の交通広場の車道は上記自動車の沿道への出入りができない構造の道路にあたるから、区画街路10号線の交通広場のロータリーを交通広場の外縁の車道の周辺の敷地の前面道路とすることは、建築基準法43条の趣旨に反するものであるなどと指摘し、本件地区計画は、建築基準法に反し違法であり、本来含まれるべきでない部分を交通広場に含めて計画された区画街路10号線は、都市計画法13条1項11号に反し、違法である旨、主張する(原告ら準備書面11、18頁2行目ないし

20頁10行目)。

2 しかし、そもそも原告らの当該主張の趣旨は必ずしも明らかではないが、少なくとも、上記①及び②の指摘に理由がないことは、以下のとおり、明らかである。

3 すなわち、まず、上記①の点であるが、建築基準法の規定を見れば明らかのように、同法52条2項は、「敷地と接している前面道路の幅員は」とか、「法43条1項に規定する前面道路の幅員」などとは規定しておらず、単に「前面道路の幅員は」と規定しているに過ぎず、また、建築基準法43条1項の規定も、「建築物の敷地は、道路に二メートル以上接しなければならない」との規定、つまり、同項は、建築物の敷地に係る制限についての規定であって、建築基準法上の道路の定義を定めた規定ではないのであるから（道路の定義については、建築基準法42条に規定されている。）、建築基準法52条2項の「前面道路」を敷地と接している道路と限定して解釈すべき根拠は何らない。

したがって、原告らの上記①の指摘は、法解釈の常識とかけ離れた、独自の解釈であって失当である。

4 また、上記②の指摘についても、そもそも、その指摘は、上記①の指摘が成り立つことが前提となっているところ、上記3のとおり、上記①の指摘は何ら根拠のないものであるから、かかる根拠のない指摘を前提に議論をしても何の意味のないことである。ちなみに、区画街路10号線計画の交通広場の車道（ロータリー）が、建築基準法43条1項1号の「自動車のみの交通の用に供する道路」に当たらないことは明白であり、また、同項2号についても、同号かつこ書の規定により、同号の適用は、「都市計画法12条の11の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。」とされているところ、本件地区計画には都市計画法12条の11の規定による区域の指定がないのであるから、建築基準法43条1項2号の適用がないことも明らかである。

5 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3 原告ら準備書面11、第4について



- 1 原告らは、世田谷区新都市整備方針(丁第4号証)、世田谷区都市整備方針(丁第9号証)は、都市計画法18条の2及び都市計画法運用指針の要請を充たしているとはいえず、これらに基づいて策定されたとされる区画街路10号線計画は、基本方針(マスタープラン)に即しているとはいえない旨、主張する(原告ら準備書面11、25頁3行目ないし27頁19行目)。
- 2 しかし、世田谷区新都市整備方針(丁第4号証)や世田谷区都市整備方針(丁第9号証)において、下北沢の駅前広場が、「道路・交通体系の整備」欄ではなく、「都市景観の形成」欄において「魅力ある駅前広場の整備」を行うと記載されていると、「住民が将来の大まかな都市像を頭に描きつつ・・・理解」することができないのか、その根拠は何らなく、しかも、そもそも、原告ら指摘の都市計画法運用指針の記載部分は、「～望ましい」と締めくくられているもの、つまり、その運用の理想形が示されているに過ぎないのであるから、仮に、上記運用指針記載のとおり都市整備方針でないとしても、そのことは、直ちに上記運用指針に反することを意味するものではなく、もとより都市計画法18条の2の規定に基づく市町村の都市計画の基本方針に即していないということにもならないのである。
- 3 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4 原告ら準備書面11、第5について

- 1 原告らは、地区計画の合意率について、世田谷区都市計画審議会委員の発言、旧都市計画法12条の5第10項、都市計画法21条の2第3項2号の各規定などを根拠に、都市計画法は、地区計画の策定にあたって、住民の全員合意あるいは全員合意に限りなく近い合意を要求している旨、主張する(原告ら準備書面11、31頁10行目ないし33頁12行目)。

しかし、世田谷区都市計画審議会のうちの一人の委員が、原告ら指摘の発言をしたとしても、それは単なる私見であって(大学の講義の場合、学者の私見で講義することは通常である。)、かかる一人の私見から、地区計画における合意率が100%に近い合意が必要というのが通説であるなどとは到底いえず、また、原告ら指摘の都市計画法の各規定については、一部の規定において、わざ

わざ、「一団の土地の所有者等の全員の合意」あるいは「土地所有者等の3分の2以上の同意」という要件が定められているということは、都市計画法の趣旨としては、そのような合意率ないし同意率の要件を定めていない他の規定については、合意率・同意率の具体的数値を問題にしていなくて解するのがごく自然な解釈であって、原告らの指摘は根拠がないといわざるを得ない。

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。

- 2 原告らは、甲第80号証の1ないし4の文書について、甲第81号証の1ないし3と、その記載内容、項目立て等が同じであるから、同一の主体によって作成されたものであり、世田谷区は、法16条及び17条の意見募集の両方において、意見を誘導していた旨、主張する（原告ら準備書面11、33頁13行目ないし37頁最終行）。

しかし、甲第80号証の1の項目立ては、その3で、「3 商店街が一体化する街づくり」となっているのに対し、甲第81号証の1のそれは、「3 地域が一体化する街づくり！」となっているとおり、甲第80号証の1と甲第81号証の1の項目立ては同一ではなく（商店街と地域では、その意味内容は明らかに異なる。）、したがって、原告らの当該主張はその前提を欠く。

また、甲第80号証の1の文書と、甲第80号証の2ないし4の文書は、同じ意見書であるが、その書式は異なり、加えて、甲第80号証の2ないし4の文書は、それぞれ、「私は、災害に対して、安全・安心の次世代に誇れる環境となる街づくりを内容とした本地区計画原案に賛成します。」（甲第80号証の2）、「私は、街を歩きやすく歩行者を主体とした魅力ある街並みを形成する本地区計画原案に賛成します。」（甲第80号証の3）、「街が一体化し、下北沢らしく人が賑わう街となる内容の本地区計画原案に賛成します。」（甲第80号証の4）と、記載内容も異なり、参加行政庁が作成した根拠はない。

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5 原告らの参加行政庁に対する求釈明について

- 1 駅前広場の面積算定方法について（原告ら準備書面11、15頁19行目ないし23行目）

駅前広場の面積算定方法については、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 38 頁）なども依拠する『都市計画マニュアル』が、「規模の算定に当たっては、28 年式による方法と加算法による方法のうち 1 以上の方法により算定したものを比較検討すること。」

（丁第 44 号証 110 頁）としていることから、28 年式による方法と、加算法による方法のひとつである 48 年式の方法により算定したうえで、両者の算定値を満たす広場面積を採用しているものであり、両者の算定値を満たすということは、すなわち、「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」ということを意味するものである。

2 素案からの変更について（原告ら準備書面 11、21 頁 3 行目ないし 8 行目）

交通広場の外縁部分の車道については、ロータリー部分と一体に整備することにより、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させるため、また、整備後についてもロータリー部分と一体的な道路管理を行うこととなることなどから、区画街路 10 号線計画の区域に含めることとした。

3 区画街路 10 号線の計画決定の基となった基礎調査について（原告ら準備書面 11、24 頁 10 行目ないし 15 行目）

被告東京都提出の丙第 33 号証の 1 及び 2 並びに丙第 34 号証と同じものである。

4 本件地区計画の計画決定の基となった平成 15 年度都市計画基礎調査の調査結果について（原告ら準備書面 11、24 頁 16 行目ないし 25 頁 2 行目）

参加行政庁としては、これまで繰り返し述べているとおり、区画街路 10 号線計画の適法性と本件地区計画とは直接関係がないものと思料するところであるから、書証として提出するつもりはない。