

令和4年（行ウ）第302号・同第446号・同第383号

神田警察通り整備工事代金請求義務付け等請求事件

原告

参加原告

被告 千代田区長 外1名

意見書

2024年 8月 30日

東京地方裁判所民事第2部B d係 御中

ホルヘ・アルマザン Jorge Almazan



第1 照会事項

- 1 神田警察通りのII期工事区間において既存の街路樹であるイチョウを伐採せずに歩道を拡幅する道路整備は可能か。
- 2 上記1のイチョウを伐採しない道路整備が可能である場合、具体的にどのような道路整備案が考えられるか。

第2 意見

- 1 神田警察通りのII期工事区間において既存の街路樹であるイチョウを伐採せずに歩道を拡幅する道路整備は可能か。

千代田区が神田警察通りのII期工事区間において既存の街路樹であるイチョウを伐採せずに歩道を拡幅することは可能です。

現在、千代田区は神田警察通りを複数の区間に分けて、西から東へと順次整備を進めています。すでにI期工事区間の整備は完了しており、これからII工事区間の整備に取りかかろうとしています（図1）。このI期工事区間とII期工事区間は、道路の寸法が同じであり、既存の街路樹も同じイチョウであるため、空間的な条件は同等です（図2）。もともと、I期工事区間のイチョウは樹齢100年とも言われる樹木もありますが、II期工事区間のイチョウの樹齢はI期工事区間の樹木よりも若いのです。そのためII期工事区間のほうが歩道の有効幅員を確保することが容易となっています。

II期工事区間の区案では既存のイチョウを伐採しないと歩道の有効幅員2.0メートルが確保できませんが、道路整備の方法次第で既存のイチョウを伐採しないで歩道の有効幅員2.0メートルが確保することは可能です。

II期工事区間の区案ではI期工事区間と異なり停車帯を設けています。「神田警察通り沿道にぎわいガイドライン」により忠実な道路整備にするため停車帯を設けな

いほうが望ましいと考えますが、仮に停車帯を設けたとしてもイチョウを伐採しないで歩道の有効幅員2.0メートルを確保することができます。

千代田区と区民との間で問題となっている歩道の有効幅員2メートルの確保と停車帯の有無を考慮に入れてもⅡ期工事区間でイチョウを伐採しないで歩道を拡幅する道路整備は可能です。

「神田警察通り沿道にぎわいガイドライン」では、神田警察通りを3つのゾーンに分けており、Ⅰ期工事区間とⅡ期工事区間は同じ「歴史・学術ゾーン」に位置付けられています。Ⅰ期工事区間は既存の街路樹であるイチョウを伐採せずに活用しているのですから、イチョウを伐採せずにⅡ期工事区間の整備ができるのであれば、このガイドラインにより適合することになります(図3)。

環境、歴史、景観などの複数の観点からみると、既存のイチョウの伐採は望ましくありません。そこで、イチョウを伐採しないで歩道を拡幅する道路整備を実現する方法について検討しました。いくつか存在する道路整備の方法の中から、本意見書では、2つの具体的な代替案を提示します。

2 上記1のイチョウを伐採しない道路整備が可能である場合、具体的にどのような道

路整備案が考えられるか。

千代田区が提案しているⅡ期工事区間の整備計画を持つ機能を確保しながら、既存のイチョウを残す2つの代替案（A案とB案）を示します。まず、区案について検討します。その後、区案に対する代替案（A案とB案の両方）のデザイン方針を重要度の順に紹介します。最後に、A案とB案それぞれの詳細について説明します。

2.1 区案の検討

まずは、Ⅱ期工事区間の区案の詳細を確認します。区案は、Ⅰ期工事区間と同様に、Ⅱ期工事区間も4車線から3車線に減少させ、歩道を拡幅する計画です。また、既に完了したⅠ期工事区間と同様に、Ⅱ期工事区間も歩行者通行空間と自転車通行空間を区分しています。しかし、Ⅱ期工事区間の歩道の計画はⅠ期工事区間と大きく異なります。Ⅱ期工事区間の整備計画では、歩道の幅を部分的に縮小し、停車帯を設置します。その結果、歩道の幅は、停車帯がある部分で4.5mになり、自転車専用の通行空間を追加すると、歩行者通行空間が狭くなるためイチョウを伐採することになりました(図4)。

バリアフリーのために道路整備するときは「歩道の有効幅員」を2.0mにすることが求められています。Ⅰ期工事区間ではイチョウの両脇に各1.0m以上の幅があるので合わせて2.0m以上あると区が解釈しました。車椅子の通行幅1.0mなのでそれぞれに1.0mあればすれ違えるという理由でした。法律上は、千代田区が規則を定めれば経過措置で例外的に2.0mを下回る歩道の有効幅員を認めることができます。しかし、千代田区はこの規則を定めていません。したがって、街路樹の両脇かまとめた形で2m以上確保する必要があります。

Ⅱ期工事区間の区案は、Ⅰ期工事区間と異なり、「歩道の有効幅員を2.0m以上にする」という理由で、イチョウを伐採し、代わりにヨウコウザクラを植える提案になっています。イチョウより幹の細いヨウコウザクラを植えることにより、歩道の有効幅員を現状の1.7mから2.0mまで、30cm拡幅するとしています。そして、自転車通行空間は停車帯がある部分で1.5m、停車帯がない部分は2.0mとなります(図5、図6)。

人は歩くときにお互いに気を付けながら動くため、また1.7mから2.0mへ拡幅しても拡幅幅は30cmと小さいため、歩行者の行動に大きな影響を与えないとも考えられます。「移動等円滑化法」に基づき千代田区が規則を策定すれば例外的に歩道の有効幅員を2.0mよりも狭くすることができますが、ここでは千代田区の方針を尊重し、既存のイチョウを伐採することなく歩道の有効幅員2.0m以上を確保する代替案を提案します。

2.2 方針1：共有空間

代替案の基礎となる方針は「自転車通行可の歩道」にすることです。つまり、歩行者通行空間と自転車通行空間を区分せず、6.0mの広い共有空間にすることです。お互いの動きやスピードに気を付けながら、全幅6.0mを共有することで、自転車、ゆっくり歩く高齢者、忙しいサラリーマン、車いすを使用する方、ベビーカーを押す方など様々な利用者が柔軟にこの広い歩道を活用できます。

「自転車通行可の歩道」はサイクリングやスポーツ施設のように自転車の速度は無制限ではありません。歩行者と共存できる速度で徐行し、歩行者を優先しながら、歩行者の通行を妨げることがあるときは、一時停止しなければなりません。歩行者の歩速が時速4km程度であることから、自転車の利用者は歩行者に自然と配慮しつつ、時速6～8km程度で走ることが期待されます。自転車が歩道を走行することは道路標識を設置すれば可能で、自転車と歩行者が通路区分なく利用するのは日本で広く認められています（図7）。現状、II期工事区間の歩道にもこの道路標識があり、現在も「自転車通行可の歩道」として機能しています（図8）。

「自転車通行可の歩道」は危険だという意見もあるかもしれませんが、これは歩道が極めて狭い場合や自転車が高速で走行している場合に限られます。まちなかの自転車利用者は自身の安全のためにも歩行者に注意を払い、速度を制御しながら走行しています。逆に、自転車専用レーン（自転車帯）が設置されると、歩行者が入ってこないという安心感から自転車利用者は速度を上げる傾向があり、結果として注意不足や過信による事故のリスクが高まる可能性があります。6.0mの広い歩道を共有することで、自転車と歩行者が自然に互いを意識することになるため、より安全であると言えます。

2.3 方針2：周辺駐車場の活用

次に、停車帯に関しては、I期工事区間の計画当時の千代田区の考えと同様に、II期工事区間で設置しないことを提案します。平成25年に公開された千代田区・まち

づくり推進部による「神田警察通り沿道賑わいガイドライン」では「車線数を4車線から3車線に減少し、駐車レーンを原則廃止するなどの整備を行い、自動車中心から人と賑わい中心の道路へと転換を図る」（5頁）としています。このガイドラインの7頁に、神田警察通りと南北に接続する区画道路のパーキングメーターや周辺の駐車場で対応可能とも書かれています。今年の7月に行った日中と夜間に現地調査の結果、現在も対応可能と言えます。I期工事区間で長時間駐車しているタクシーやトラックが見受けられましたが、荷捌きの作業を確認できず、運転手の休憩のために利用されているのではないかと推測できます。

ただし、代替案のA案とB案ともに停車帯を設けた場合にも歩道の有効幅員2.0mを確保することはできます。

2.3 方針3：解放的なデザイン

千代田区が目指す「人と賑わい中心の道路」への転換を達成するために、ガードレールも設置を控えることも提案しています。銀座の中央通りなど、多くの道路ではガードレールを利用しないことで、解放感のある美しい景観を達成できています

（図9）。神田警察通りも歩きたくなる質の高い魅力的な景観を目指し、ガードレールを設置しない方針を推薦します。千代田区民と話し合いの結果、必要と判断された場合は、景観的にインパクトの小さい、デザイン性の高いボラードを推薦します（図10）。

2.4 方針4：ベンチの設置

最後に、各案にはベンチの設置を提案しています。高齢者や体の不自由な方の中には頻繁に座る必要があるため、健康維持に重要な設備です。また、街に置かれたベンチに座ることで、偶然の出会いや会話が生まれ、社会的交流が進み、孤立を防ぐことにもつながります（図11）。さらに、既存のイチョウは背の高い成熟した樹木であるため、その下にベンチを配置することができて、木陰を楽しみながら暑い季節でも快適に過ごせる環境を提供できます。木陰で気温が下がり、歩行者の熱中症対策にも貢献します。ベンチはコストが低く、福祉面で大きな効果が期待できるため、歩道デザインの重要な要素として推奨します（図12）。

2.5 A案「全面舗装」の詳細な説明

現在の整備計画の代替案として、まずA案を説明します。A案とB案は、上記で説明した4つの方針に基づいています。A案はシンプルな計画で、6.0mの歩道全体を同じ舗装材料で統一した「自転車通行可の歩道」となります。

以下で特徴を紹介します（図13、14）。

- イチョウを伐採せず、既存のものを活用します。
- イチョウと道路境界との間は1.7m、車道との間は3.3mがあるため、必要に応じて2.0m以上の歩行者通行幅が確保できます。
- 仮に停車帯を設置した場合には、歩道は停車帯がある部分は4.5mとなります。街路樹であるイチョウの植樹マスを1.0mとしてもイチョウの両側にそれぞれ1.7mと1.80mをとることができ、I期区間と同様の考えで歩道の有効幅員は合わせて2.0m以上を確保できます。1.7mと1.8mの寸法は植樹マスまでの平均的な距離であり、イチョウの幹までの距離は約+20～30cmになりますので、植樹マスのデザインによって、まとめた2.0mの幅員も確保できます。いずれにしても、歩道の幅が駐車帯によって狭くなるのを緩和するために、II期区間沿いの駐車帯をイチョウの間やイチョウがない場所に分散させることができます。
- ガードレールを排除し、解放感をもたらすと同時にコスト削減を実現します。
- イチョウが並んでいる通り芯沿いにベンチを設置し、木陰で休める場を提供します。

目の高さのイメージパースで、現状、区案、A案を比較すると、シンプルなデザインがもたらす開放的な歩道を確認できます（図15）。また、俯瞰のイメージパースで道路全体のデザインを確認できます（図16）。イチョウは季節ごとにさまざまな姿を見せ、四季を感じることでできる場所となり、人々はその変化を楽しみ、にぎわいをつくりだします。統一した舗装により、祭りやキッチンカーの設置など、イベント時にも柔軟に対応可能な歩道となります。ベンチの配置、舗装の材料、そし

て住民が育てる花壇などの追加の様相について住民と共同作業を行い、参加型で計画をカスタマイズできます。

2.6 B案「四季の道」の詳細な詳細

シンプルなA案に対して、B案ではランドスケープデザインを活用し、豊かな「四季の道」を実現します。千代田区がイチョウの代わりにヨウコウザクラを提案する理由は、樹木が小さいだけでなく、満開時に鮮やかなピンクの花を咲かせることが挙げられます。このピンク色の並木によって、多くの訪問者を呼び込み、「賑わい」を創出しようとしています。しかし、ヨウコウザクラの花が咲く期間は最長で2週間と短く、国内の多くの場所によく見かけるため、その間でも訪問者が少ない可能性があります。

千代田区が目指す魅力的な植物による賑わいを一年中得られるように、B案では季節ごとに花が楽しめる多様な植物を選定しています。いつ訪れても、樹木と花の多様性から華やかな色彩が生まれます。視覚的な魅力だけでなく、この案は緑化の面積を増やすことで、A案よりもさらなる冷却効果が期待でき、熱中症やヒートアイランド現象への対策にもなります。以下に特徴を紹介します（図17、18）。

- イチョウを伐採することではなく、既存のイチョウを活用します。
- イチョウとイチョウの間のスペースを活用して、適切に多様な樹種を加えます。
- イチョウの周りに花壇を追加します。この花壇の境界となる部分は三次元的に多様な形を持っており、部分的にベンチとしても使えます。道路境界線と花壇、車道と花壇の間の寸法はどこでも必ず幅2.0m以上に場所を確保します。
- この案も、ガードレールをなくすことにより、解放感が得られ、コスト削減を提案しています。

A案に比べて、B案では歩道のデザインが多様化され、滞留空間を促進する計画となっています。令和4年6月に千代田区が発表した「千代田区ウォークブルまちづ

くりデザイン」においても、滞留を促進する空間としてベンチの設置が推奨されています。このII期工事区間の計画を見直すことにより、区の方針を実現する機会を提供します。

目の高さの視点から現状や区案、B案と比較すると本案の視覚的な魅力が伝わります(図19)。俯瞰図で道路全体のデザインを確認できます(図20)。多様な形の花壇やベンチ、各季節に咲く植物により、一般的な桜並木以上に、観光客が訪れて写真を撮りたくなる場所となり、神田警察通りの知名度も向上します(図21)。

しかし、この案は観光客だけのためではありません。住民が日常的に座ったり、植物を見てリラックスしたり、夏に木陰と植物の冷却効果を楽しむなど、住民にとって利用しやすい歩道を目指しています。ベンチの配置や舗装デザイン、植栽選定は、住民参加型のデザインプロセスを通じて確定できます。

以上



図1 神田警察通り 全体整備範囲図 (出典: 千代田区ホームページ 神田警察通りの道路整備計画)

<https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/27388/setsubihani.pdf>

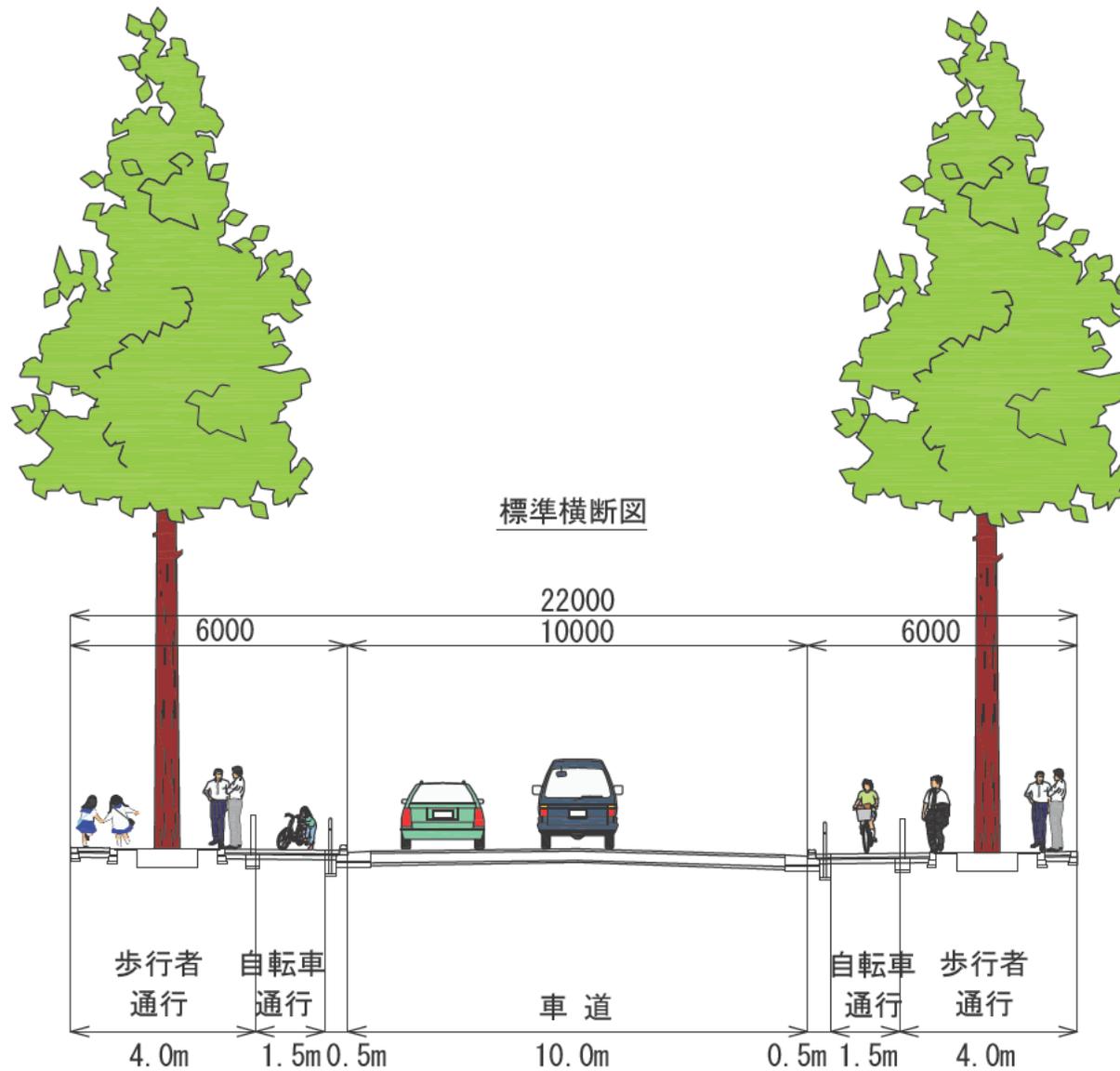


図2 I期区間の断面図（出典：千代田区ホームページ 神田警察通り沿道整備推進協議会 第11回資料（平成29年11月14日開催）資料1-1現況図
および計画平面図 2ページ）

神田警察通り全体のまちづくり方針図

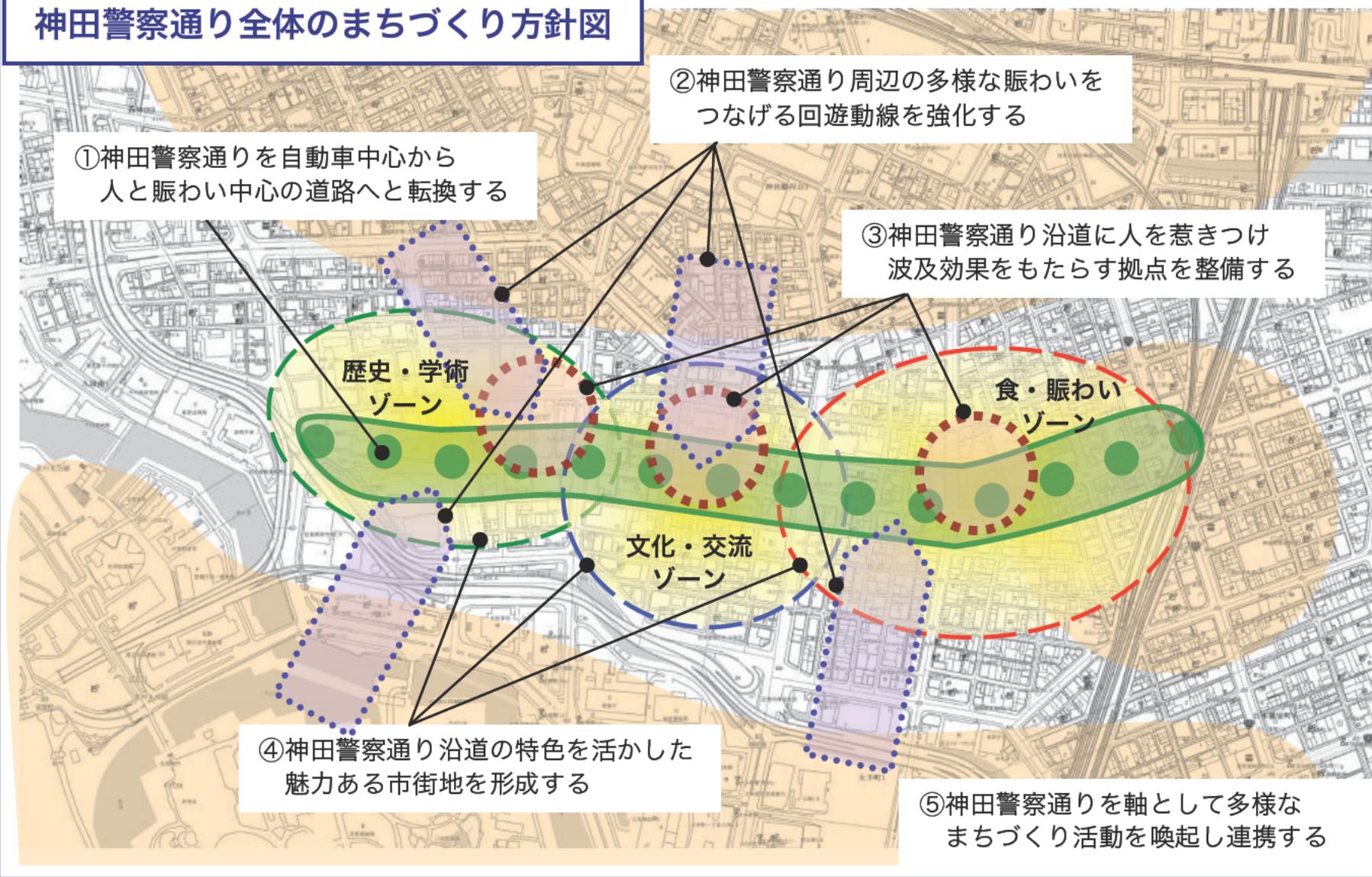


図3 神田警察通り全体のまちづくり方針図（出典：千代田区 まちづくり推進部「神田警察通り沿道賑わいガイドライン 平成25年3月」3ページ）

<https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/7003/kandakeisatsudori-nigiwaigaidorain.pdf>

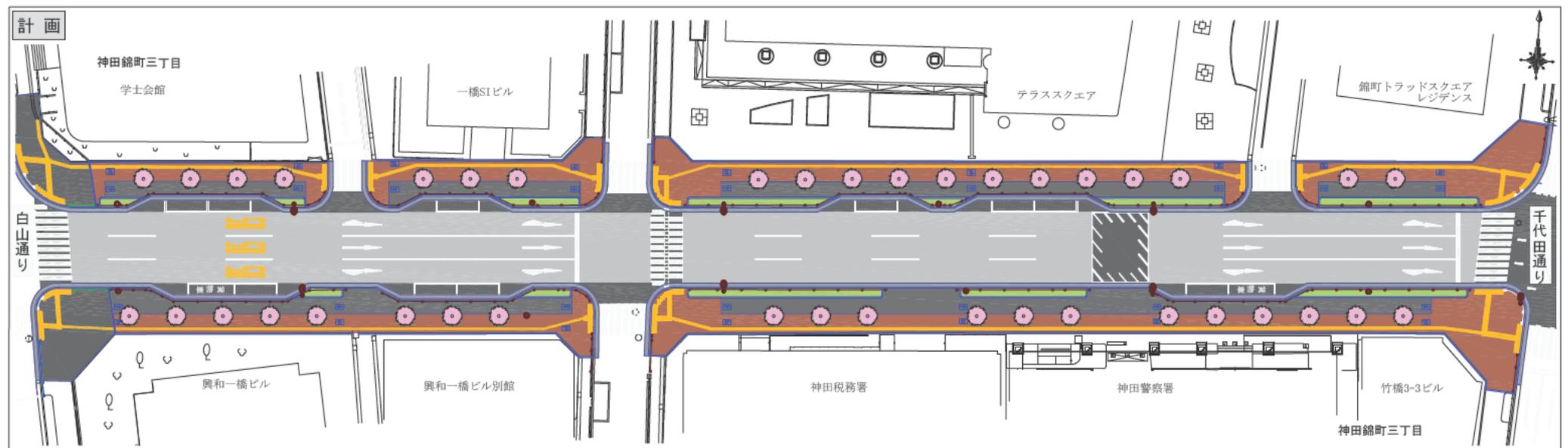
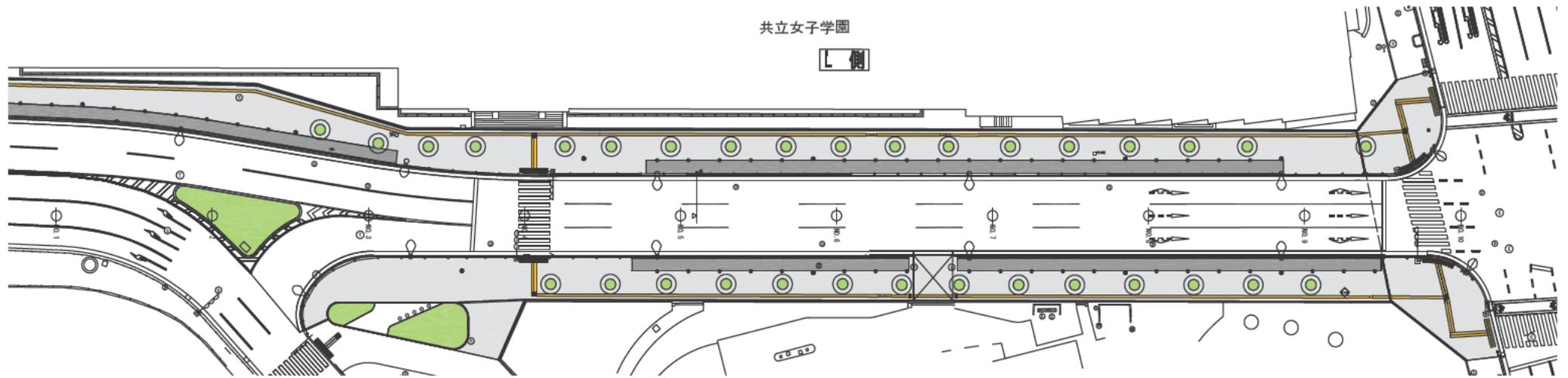


図4 I期区間（上）では駐車帯がないため既存のイチョウが残り、II期区間（下）の計画ではイチョウを伐採し、小型の樹木を植える計画となります
 (出典：(上) 千代田区ホームページ 神田警察通り沿道整備推進協議会 第11回資料（平成29年11月14日開催）資料1-1 現況図および計画平面図
 2ページ、(下) 千代田区ホームページ 神田警察通りの道路整備計画 現況および整備計画比較イメージ図 2期区間)

(上) <https://www.city.chiyoda.lg.jp/documents/7003/11kyogikai-shiryo1-1.pdf>

(下) www.city.chiyoda.lg.jp/documents/27388/hikaku-image.pdf

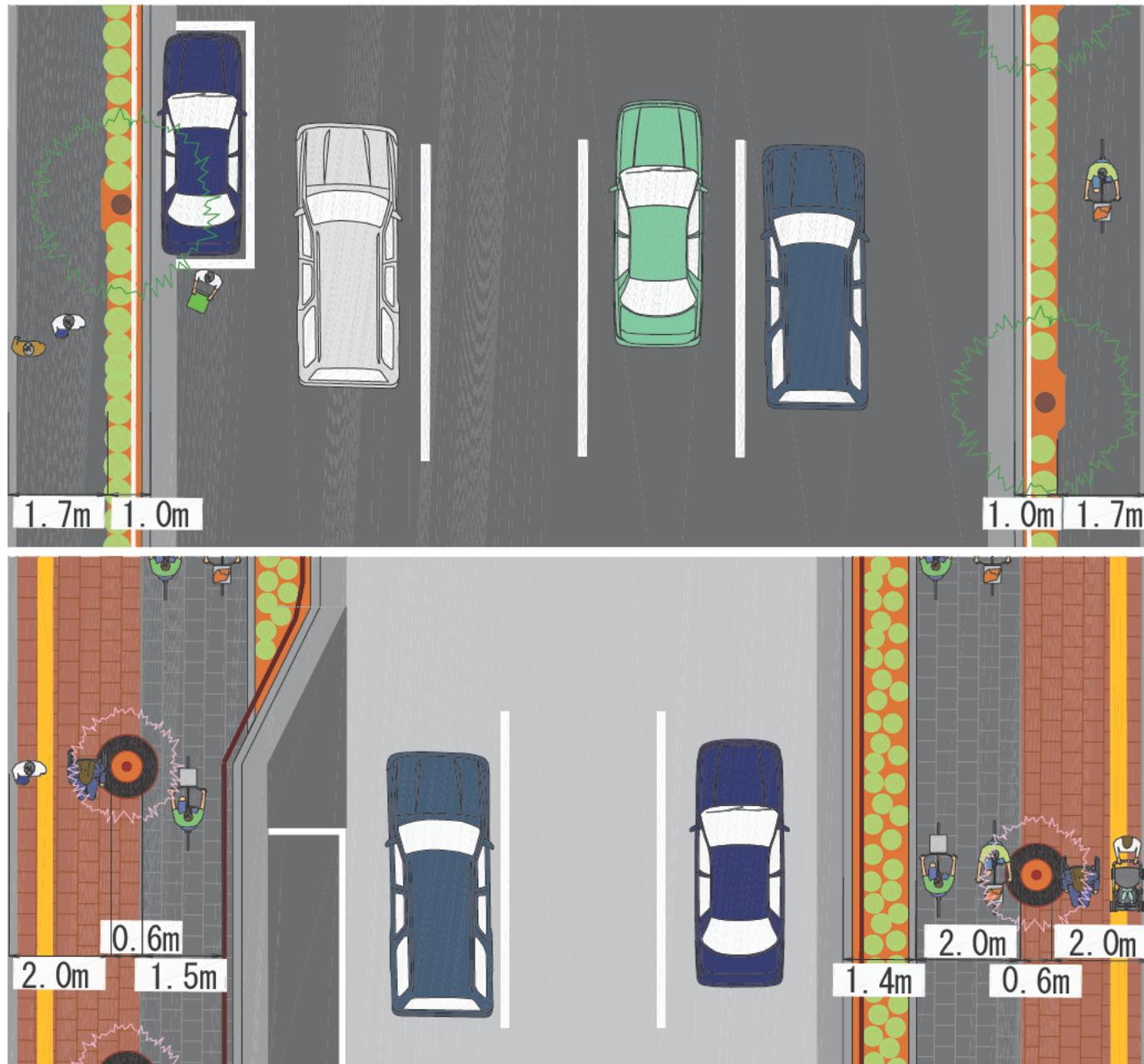


図5 II期区間の平面図：現状（上）と区案（下）

（出典：千代田区ホームページ 神田警察通りの道路整備計画 （上）現況イメージ図（整備前） （下）整備計画イメージ（整備後））

（上） www.city.chiyoda.lg.jp/documents/27388/genkyo-image.pdf

（下） www.city.chiyoda.lg.jp/documents/27388/keikaku-image.pdf

横断図

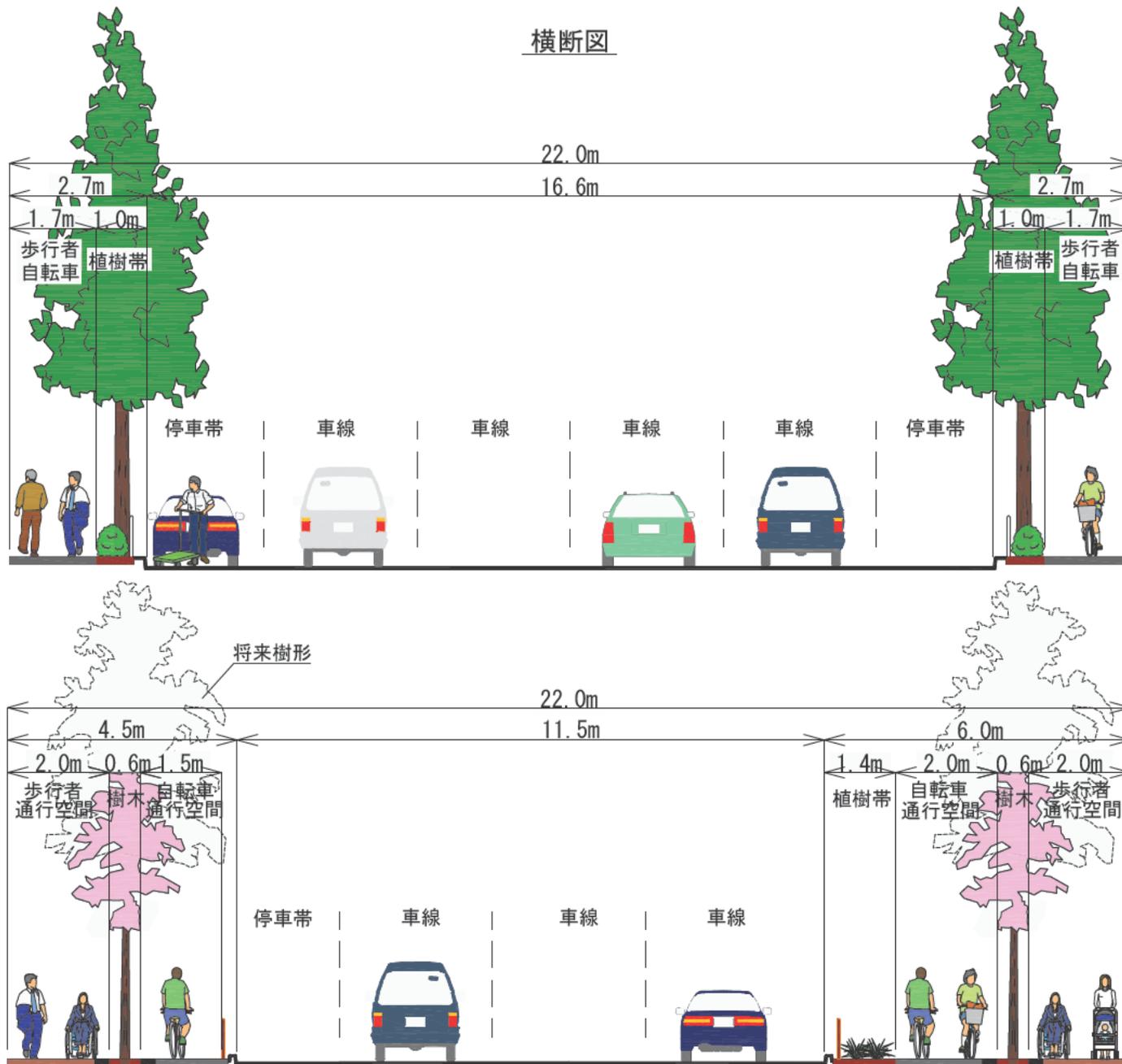


図6 II期区間の横断図：現状（上）と区案（下）

(出典：千代田区ホームページ 神田警察通りの道路整備計画 (上) 現況イメージ図 (整備前) (下) 整備計画イメージ (整備後))

(上) www.city.chiyoda.lg.jp/documents/27388/genkyo-image.pdf

(下) www.city.chiyoda.lg.jp/documents/27388/keikaku-image.pdf

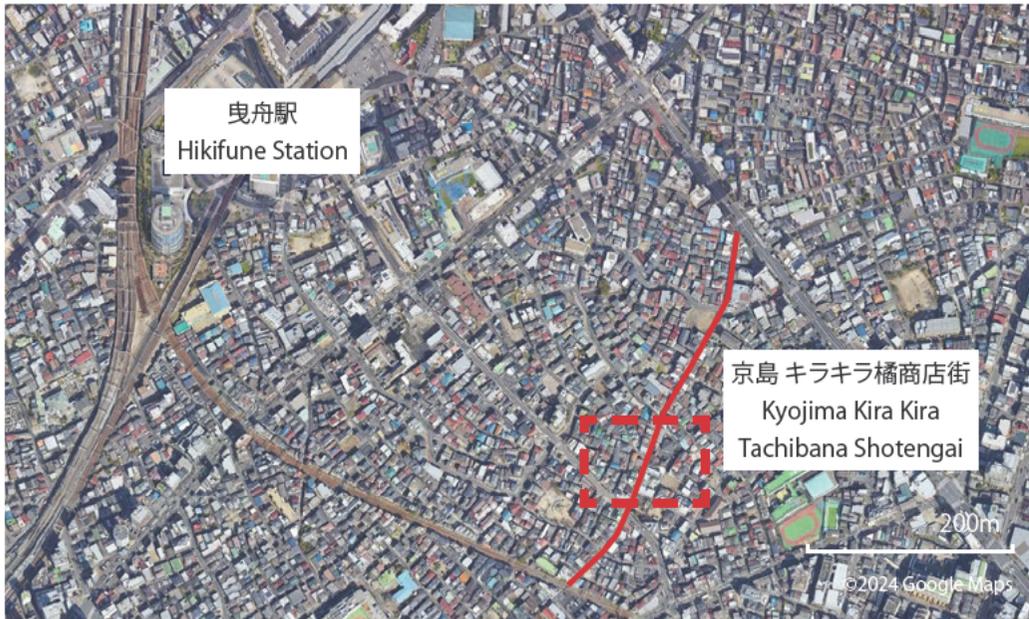


図7 歩行者と自転車の共有空間の例：墨田区京島の「下町人情キラキラ橘商店街」は「歩行者等専用」の規制標識には、「自転車を除く」の補助標識がついているので、自転車は通行できます。



図8 II期区間の歩道に「普通自転車及び歩行者等専用」の規制標識と「歩行者優先」の補助標識が利用されています（2024年7月撮影）。

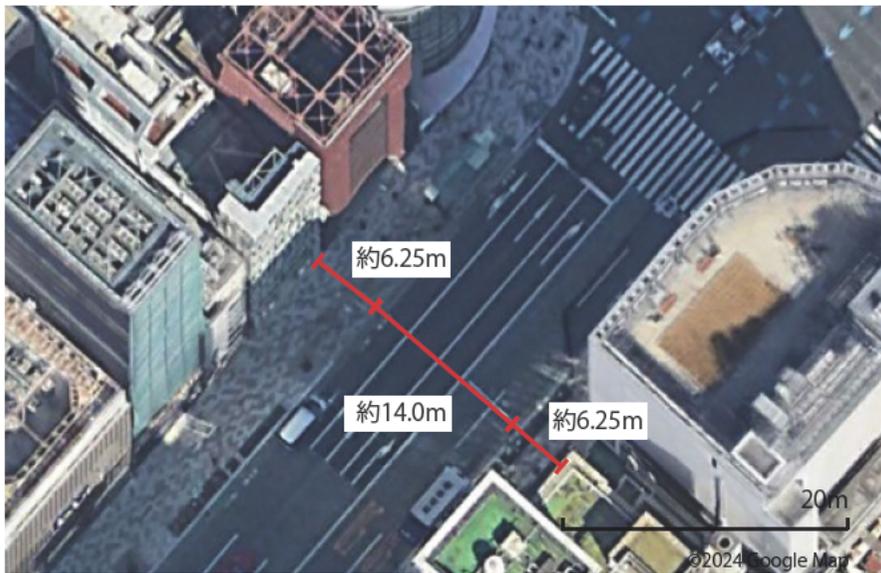
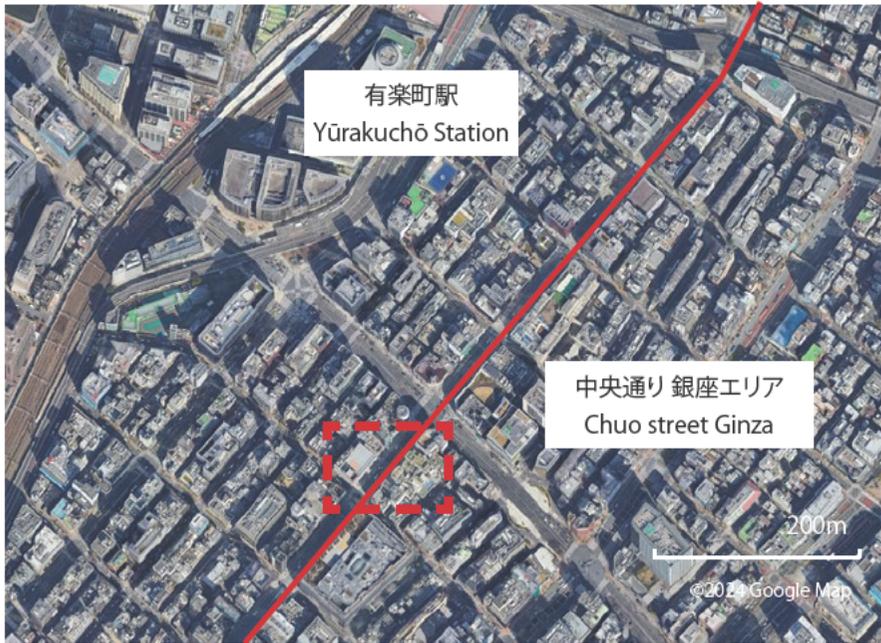


図9 銀座中央通りは、国道であるにもかかわらずガードレールが設置されておらず、開放的な歩道空間が実現されています。



図10 千代田区丸の内中通の車道と歩道を区分するボラードは景観に対して比較的影響が少ない（2024年7月撮影）。



図11 幅3mの緑道沿いにベンチを設置されている例：座間市相模が丘仲よし小道（2024年4月撮影）。

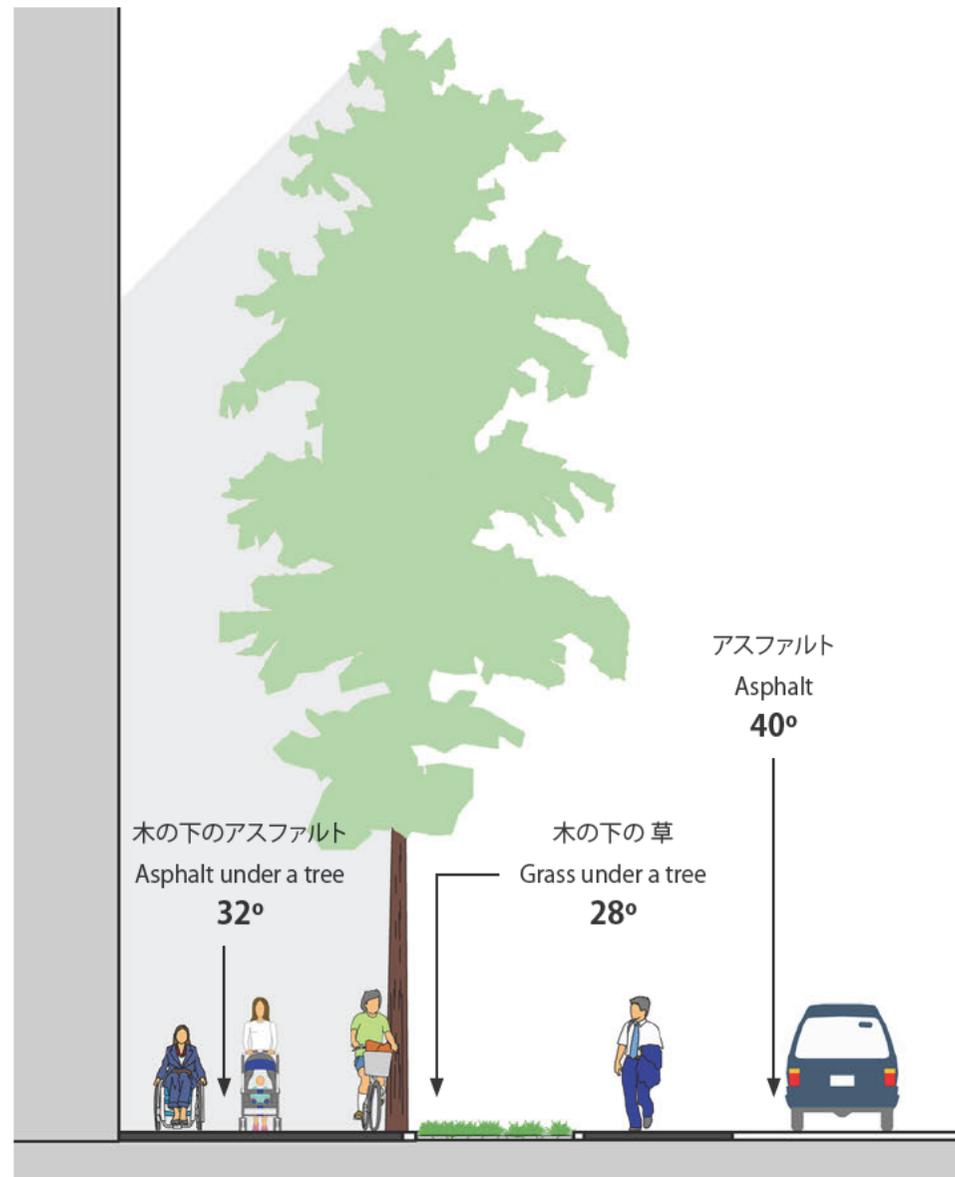


図12 植物は路面の温度を低下させます。特に、大きな木が作り出す陰はその空間の温度を約10℃下げる効果があるため、人々の通行と滞留を快適にします。(出典:M. A. Rahman, et. al (2020) Tree cooling effects and human thermal comfort under contrasting species and sites, Agricultural and Forest Meteorology, Vol. 287; L.V. de Abreu-Harbach, et al. (2015) Effect of tree planting design and tree species on human thermal comfort in the tropics, Landscape and Urban Planning, Vol. 138; スペイン政府、環境省 (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) Fundación Biodiversidad, https://www.linkedin.com/posts/fundaci-n-biodiversidad_la-vegetaci%C3%B3n-de-las-zonas-verdes-desempe%C3%B1an-activity-7212016892687896578-g5oQ?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)



図13 A案「全面舗装」：平面図

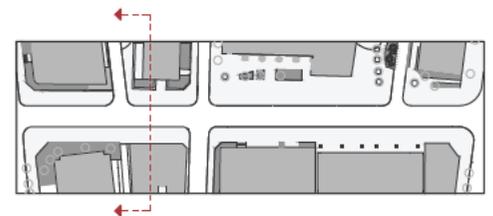
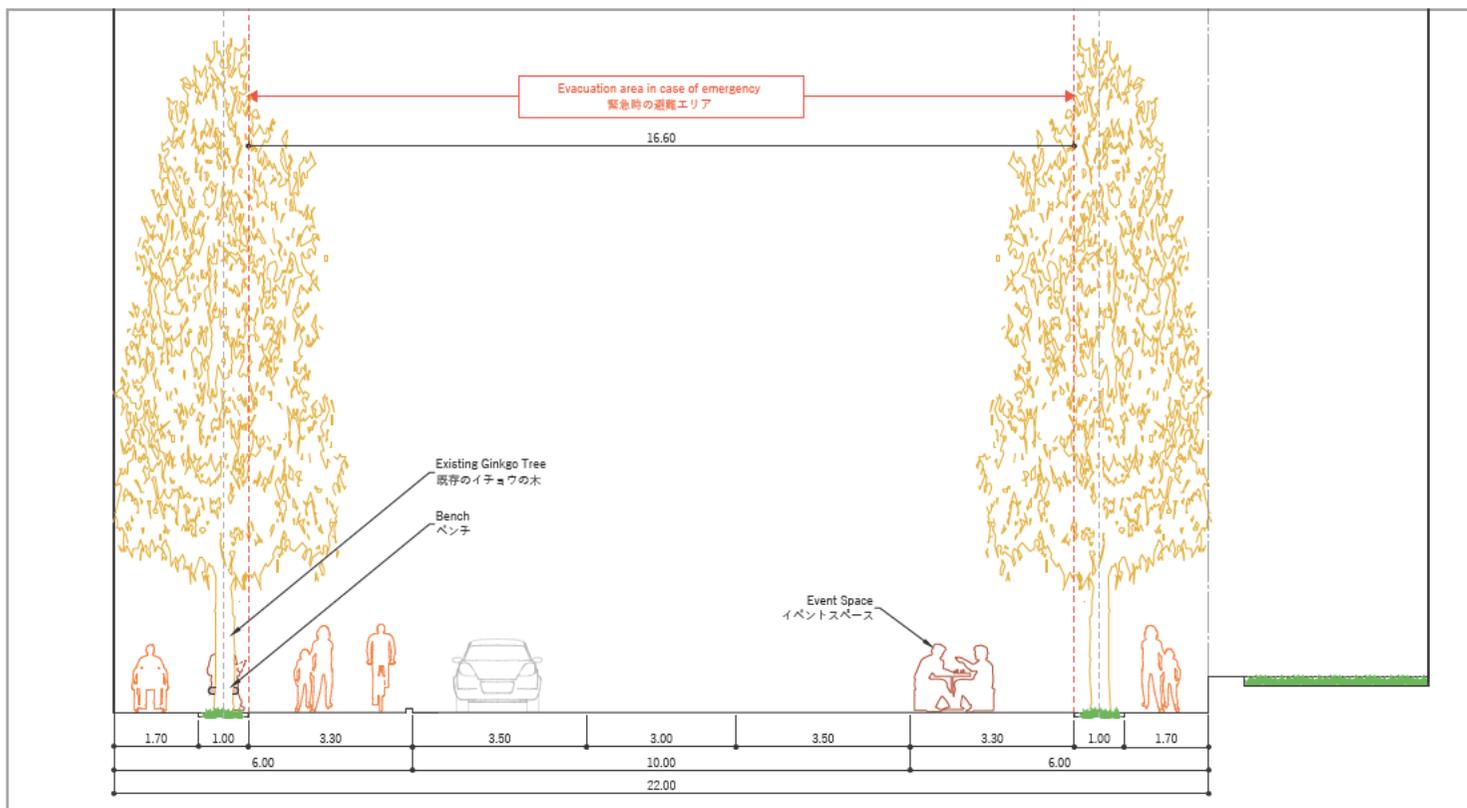
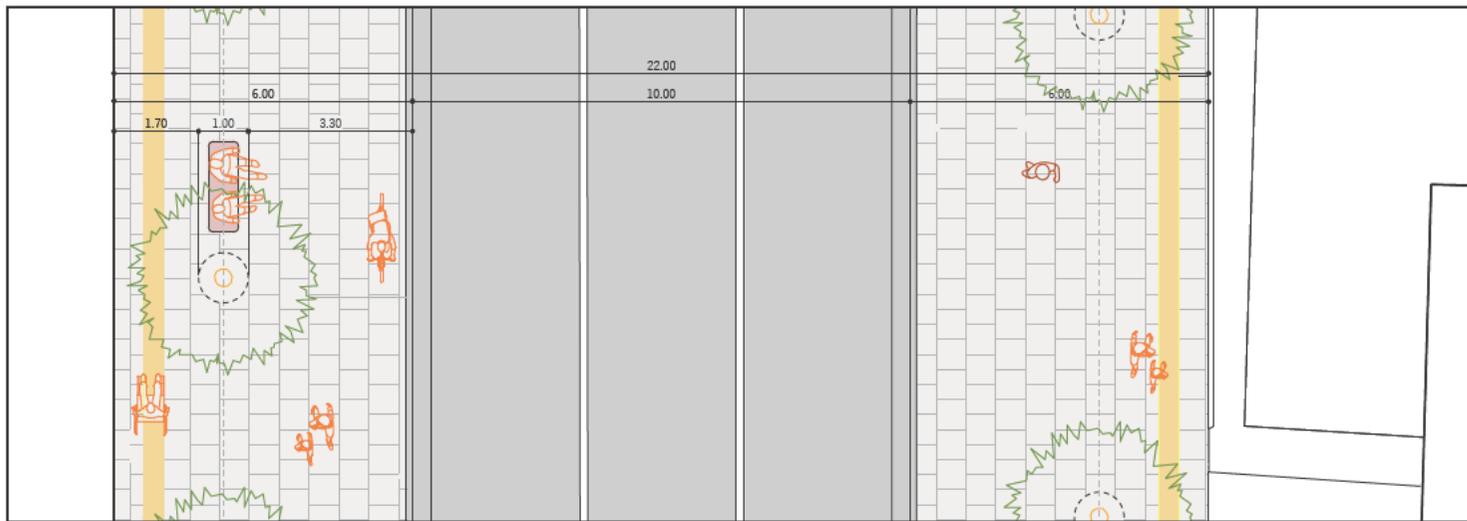


図14 A案「全面舗装」：詳細平面図（上）と横断面図（下）



現状



区案



A案

図15 A案「全面舗装」神田税務署前の歩道から東へのパース：現状（上）区案（左下）、A案（右下）



図 16 A案「全面舗装」神田税務署前の交差点から東へのパース

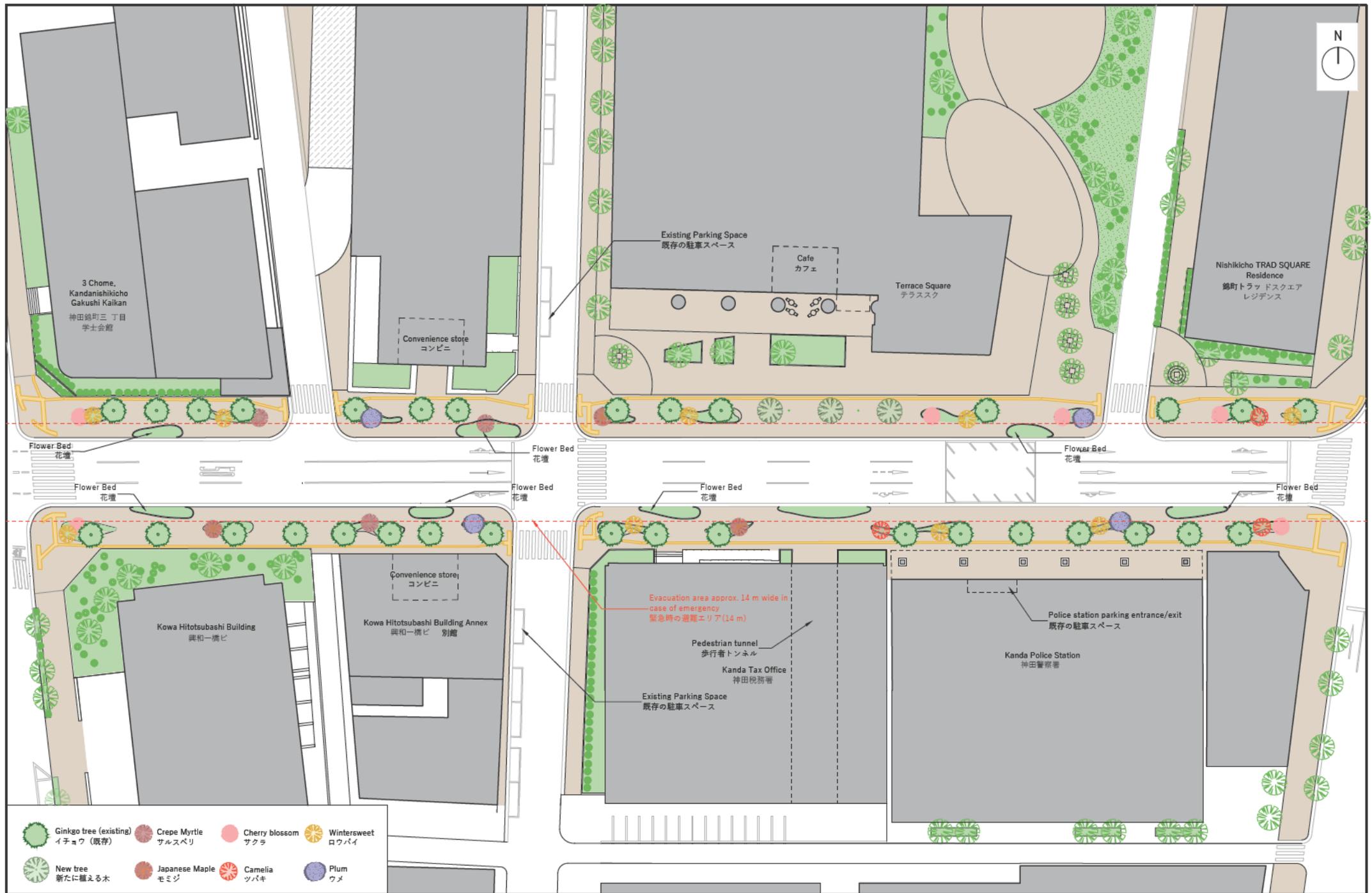


図17 B案「四季の道」：平面図

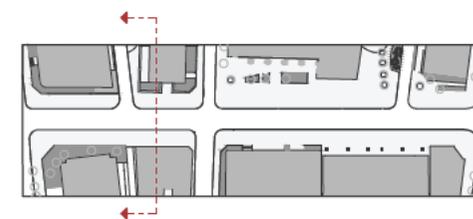
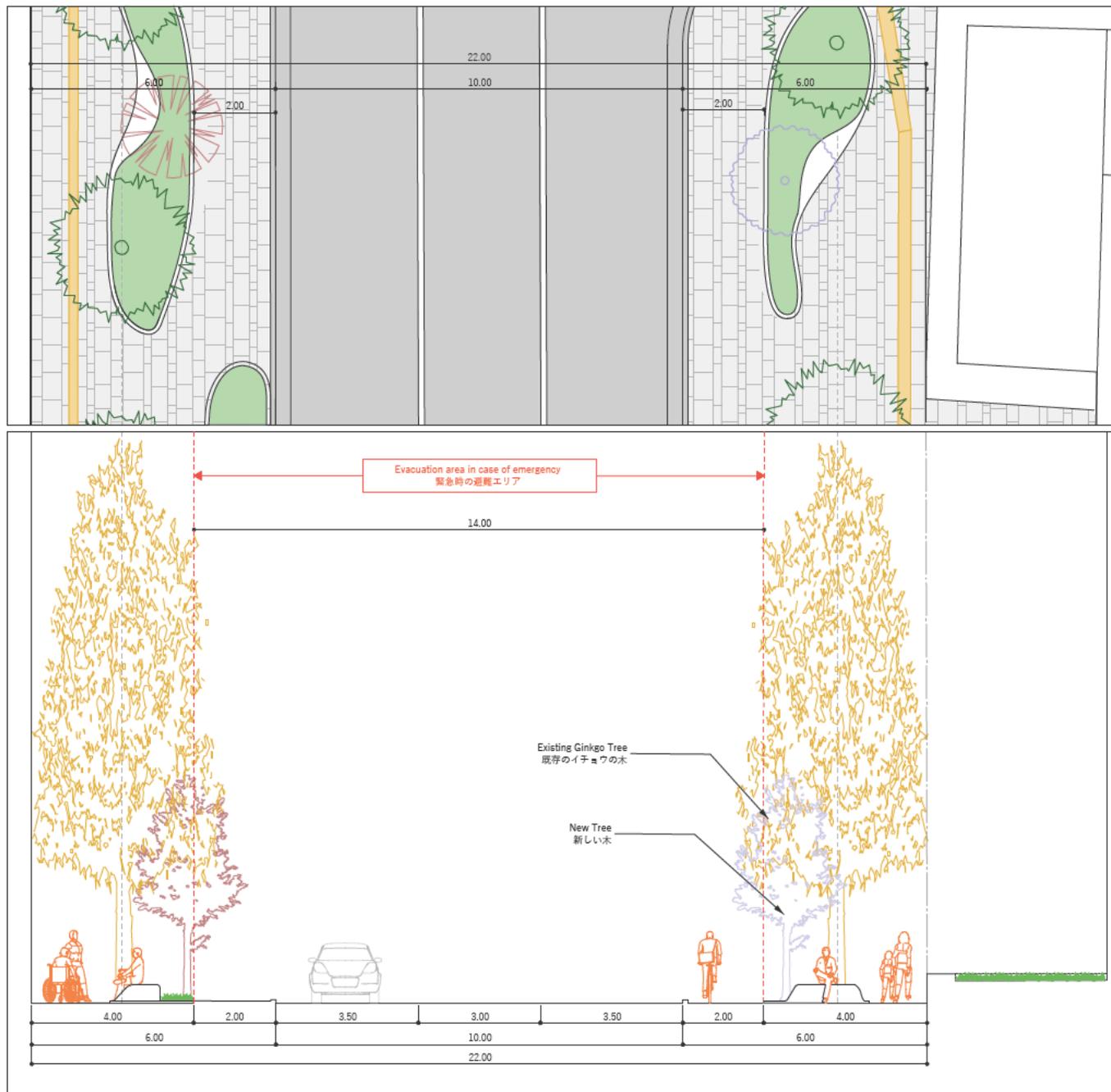


図18 B案「四季の道」：詳細平面図（上）と横断図（下）



現状



区案



B案

図19 B案「四季の道」神田税務署前の歩道から東へのパース：現状（上）区案（左下）、A案（右下）



図20 B案「四季の道」春の風景 税務署前の交差点から東へのパース



図21 B案「四季の道」春の風景（上）秋の風景（下）花壇やベンチの様々な形、各季節に咲く植物による多様性がある歩道空間