

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 [REDACTED]

参加原告 [REDACTED]

被 告 千代田区長 外1名

準備書面（11）

令和6年10月22日

東京地方裁判所民事第2部B d係 御中

原告ら及び参加原告訴訟代理人弁護士

大 城 聰



同 福 田 隆 行



同 熊 澤 美 帆



同 久 道 瑛 未



1 歩行者通行空間と自転車通行空間を区分しても既存の街路樹を伐採しないで道路整備できること

被告は、被告準備書面（6）5頁において「本件意見書における代替案は、いずれも、歩行者通行空間と自転車通行空間を区分しないものであり（…略…）、歩行者空間とは別に自転車通行空間を確保することを前提とする上記答弁とは、その前提となる条件を異にしている」と主張している。

しかしながら、ここで問題なのは「今ある街路樹がその位置にあると整備ができない」という令和3年9月21日の区議会企画総務委員会における須貝課長の答弁が虚偽か否かという点である。そのため歩行者空間とは別に自転車通行空間を確保することが前提条件になつていいことは後記4で論じ、ここでは歩行者通行空間と自転車通行空間を区分しても既存の街路樹を伐採しないで道路整備できることを明らかにする。

本件意見書の図2「I期区間の断面図（出典：千代田区ホームページ 神田警察通り演奏整備推進協議会 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）をみると、I期区間の自転車通行空間は幅1.5mで整備されていることがわかる。

本件意見書のA案の歩道部分をI期区間と同様に自転車通行空間1.5mを確保して歩行者空間と区分することは物理的に可能である。

本件意見書の図14「A案「全面舗装」：詳細平面図（上）と横断図（下）」のうち、横断図（下）を参照すると、左右の歩道部分の車道側にI期区間と同様に自転車通行空間1.5mをそれぞれ設置するスペースがあることがわかる。この場合、イチョウの両脇に1.7mと1.8mの歩道（歩行者通行空間）を確保できる。

I期区間においては、区は車椅子の通行幅が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、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以上あると区は解釈した（本件意見書Page 4 of 9）。

このように本件意見書のA案の歩道部分を、I期区間と同様に歩行者通行空間と自転車通行空間に区分するように変更することは物理的に可能かつ容易であり、有効幅員2.0mを確保することもできる。そのため、仮に被告の主張するように「本件工事は、本件工事区間における車道を4車線から3車線に減じ、その分、歩行者と自転車の空間として、本件通り

の両側の歩道を拡幅し、併せて自転車走行空間を新設するというものである（乙2参照）」としても、上記のようにイチョウを伐採しないで道路整備することができるのである。このことは、本件意見書の代替案と区案を比較すれば明らかである。

したがって、「当初の目的の自転車走行空間、そして、歩道を拡幅して歩行者空間を確保していくと。そういうことを達成していくためには、今ある街路樹がその位置にあると整備できない」（甲B6・5頁）の須貝答弁は虚偽である。

2 被告が「所与の条件」を恣意的に設定していること

被告は、本件工事区間においてパーキング・メーターを撤去することが困難であることを「所与の条件」（被告準備書面（6）5頁）とする。被告は「本件工事区間については、パーキング・メーターの撤去の可否を含め、その整備方法について本件協議会での協議等が重ねられ、最終的に、令和2年12月25日に開催された本件協議会（第17回）において、本件街路樹の更新を含む本件工事の方針が決定されたものである（第1事件答弁書第6の9ないし18・13ないし19頁）」と述べる。本件協議会で決定した本件工事の方針が「所与の条件」であれば、「本件街路樹の更新」自体が「所与の条件」となってしまう。つまり、「本件街路樹を伐採しなければ道路整備できない」ことが「所与の条件」になってしまう。

被告準備書面（6）5頁の被告主張をみると、須貝課長は、「所与の条件」を恣意的に設けて、「今ある街路樹がその位置にあると整備ができない」と断言したことになる。

なお、本件工事区間の道路幅は22.0mであるから、本件意見書の図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）の区案（下）の左側から、「歩行者通行空間 2.0m、樹木 0.6m、自転車通行空間 1.5m、停車帯と 3 車線 1.5m、植樹帯 1.4m、自転車通行空間 2.0m、樹木 0.6m、歩行者通行空間 2.0m」となっている。仮にこれらを「所与の条件」とすれば本件街路樹の幹の太さからすれば樹木 0.6m に収まらないため、「今ある街路樹がその位置にあると整備ができない」ことになる。仮に、「樹木 0.6m」を「所与の条件」から外しても、道路幅 22.0m であるから他の幅が決まっていれば同じことである。このように道路幅が決まっているので「所与の条件」を恣意的に決めていけば本件街路樹を伐採するしかないという結論が導かることになる。

ところで、パーキング・メーターを設置し、かつ歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間を確保するもう一つの方法がある。それは 4 車線を 2 車線に減少させることである。区は「千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン」を策定しており、その冒頭には「世界の多くの都市で、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換することで人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組みが進められています。」

（3 頁）と世界・国の動向について言及している（甲 C 8 9）。国土交通白書 2022 では、「第 1 節 気候変動時代の暮らしを見据えた地域づくり」の中でパリの「15 分都市圏」の取り組みが紹介され、「特に、ルーブル美術館やコンコルド広場にほど近いリヴォリ通りでは 3 車線のうち 2 車線が自転車専用道（残りの 1 車線もバス、タクシーの商用車専用）とされるなど、まちの中心部において自転車専用道の整備が積極的に行われている」と具体例が記載されている（甲 C 9 0 「国土交通白書 2022」）。パリの取り組みは「自動車交通を抑制するモビリティ政策」として知られる（甲 C 9 1 『フランスのウォーカブルシティ』参照）。まさに「車中心から人中心の空間へと転換」（甲 C 8 9）である。虚偽答弁と行った印出井部長及

び須貝課長は、区の担当職員であり、パリの事例等も熟知していたはずである。仮に地域の要望でパーキング・メーターの設置が必要になるという変更が生じるのであれば、世界や国の動向あるいは区のウォーカブルな方針に合わせて車線数を2車線に減少させる方法があることは容易に想像できただけである。当初の条件を変更して「所与の条件」と定義できるのであれば、車線数を減少させる方法検討することもできるはずである。しかし、このような方法があることを熟知していたはずの区からは本件協議会及び区議会に対して車線数減少の方法があることは何ら説明しなかつた。当初の条件から変更されたパーキング・メーターに関してだけを「所与の条件」とするのは恣意的でしかない。

3 パーキング・メーターを設置しても既存の街路樹を伐採しないで道路整備できること

本件意見書の図4の「Ⅱ期区間（下）の計画」を見れば明らかのように、区はパーキング・メーターの設置するためにパーキング・メーターがない場所は植樹帯を設定して本件工事区間全体を通して「停車帯」の幅1.5mを確保する計画としている。

本件工事区間全体を通して幅1.5mの「停車帯」を確保するのではなく、必要な箇所にパーキング・メーターを設置して停車スペースを確保すれば、自転車通行空間を専用に設けたとしても、本件街路樹を伐採しないで道路整備ができる。

本件意見書の図4の「Ⅰ期区間（上）」をみると共立女子学園の玄関近くのスペース及び交差点近くでは、専用の自転車通行空間が途切れて歩行者通行空間と区分がなくなっていることがわかる。区分がない場所は、舗装の色が統一されており、自転車通行空間と歩行者通行空間を分けるポラードがない（甲C92 写真撮影報告書）。本件意見書の図4の「Ⅱ期区間（下）

の計画」においても学士会館と一橋 S I ビルの間の道路付近、テラススクエアと錦町トラッドスクエアレジデンスの間、3つの横断歩道近くでは同じように専用の自転車通行空間が途切れて歩行者通行空間と区分がなくなっている。本件街路樹の位置を考慮し、上記のように自転車通行空間と歩行者通行空間の区分をしない場所を適切に配置すれば、パーキング・メーターの設置をしても本件街路樹を伐採せずに道路整備することができる。須貝課長は、道路行政に携わり、区の担当職員として高度な専門性を有していたはずであるから、このような対応ができるることは熟知していたはずである。それにもかかわらずⅡ期工事区間の既存街路樹は伐採するという区の方針に基づき「今ある街路樹がその位置にあると整備ができない」と須貝課長が答弁したのであるから、かかる答弁は虚偽答弁である。

4 「自転車走行空間」は、歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間に限定されないこと

上記 1 から 3 では、被告が主張する歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間を設定しても本件街路樹を伐採しないで道路整備できるのであるから須貝答弁は虚偽であることを論じてきた。

ここでは、そもそも「自転車走行空間」が歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間に限定されないことを確認する。

令和 6 年 10 月 1 日の口頭弁論期日において、被告は、歩行者と自転車と区分しないことが法令違反になるわけではないが、要綱の前提条件と違うということであり、区の広い裁量のなかでの判断であると述べた。しかし、被告の主張はどのような「要綱」を根拠にしているか不明であるだけでなく、本件工事区間の関係資料に照らしても根拠がないものである。

神田警察通り沿道まちづくり整備構想（乙 3 号証）3 頁では、「(2) 神田警察通り沿道地域の主な課題」として「[課題] 歩道が狭く、自転車と歩

行者が混在」と記載されている。すなわち、これが本件工事の目的である。須貝課長の答弁も、「当初の目的の自転車走行空間、そして、歩道を拡幅して、歩行者空間を確保していく」ことが目的であると述べており、整合する。本件意見書の代替案（A案・B案）は、歩行者通行空間と自転車通行空間を区分せずに6.0mの広い共有空間にすることで「歩道が狭く、自転車と歩行者が混在」する課題の解決を図るものであり、本件工事の目的に合致する。本件工事の目的を達成する手段は、歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間の確保に限定されない。したがって、被告の被告準備書面（6）5頁における「本件意見書における代替案は、いずれも、歩行者通行空間と自転車通行空間を区分しないものであり（…略…）、歩行者空間とは別に自転車通行空間を確保することを前提とする上記答弁とは、その前提となる条件を異にしている」と主張は、主張自体失当である。

なお、神田警察通り沿道まちづくり整備構想（乙3号証）6頁において「〈整備方針〉車中心から人中心の道路とする。」として、「車道と歩道を分離し、ゆとりある歩行者空間をつくり、安全で居心地のいい通りとする。」

「自転車道を整備し、歩行者と自転車利用者が安全で快適に通行できる空間とする。」と記載されている。また、7頁において「③自転車道の整備　自転車道を整備し、歩行者や自転車利用者の安全性、利便性、回遊性、快適性を確保する。」と記載されている。これらは「自転車道」の具体的な設置形式にまでは言及していない。そのため、原告準備書面（10）3～4頁に記載したように、本件協議会においても「自転車道」に関して意見が出され、事務局が「●自転車道については、もともと歩道が狭くて障がい者や高齢者が歩きにくいうえ、自転車も走っていて危険という話があり、歩行者と自転車は分けるべきという意見があったと認識している。また、休みながらショッピングを楽しむような賑わいを意識しており、目指すべきところはサイクリングロードのような高速な自転車道ではなく、ゆっくり

と安全に走れる自転車道かと思っている」と述べている。第7回の本件協議会（平成27年3月24日）の時点では、区は「歩行者と自転車は分けるべきという意見があったと認識している」と発言しており、歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間を整備することが決まっていなかったことがわかる。さらに「もともと歩道が狭くて」ということを前提としているので、歩道を広くすれば歩行者通行空間と区分しなくとも「ゆっくりと安全に走れる自転車道」が確保できることになる。

なお、現にⅠ期区間及びⅡ期区間の区案においても歩行者通行空間と自転車通行空間が区分されない場所が存在するのは前述のとおりである。

このように本件工事の目的の一つである「自転車走行空間」の確保は、歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間に限定されておらず、歩行者空間とは別に自転車通行空間を確保することは前提となっていない。したがって、本件意見書の代替案（A案・B案）は何ら前提が異なることはない。

5 平成29年4月7日の警視庁との打合せで示された区の方針と虚偽答弁の関係

念のため付言すると、「自転車走行空間」の確保は、歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間に限定されているかどうかは客観的な評価の問題であり、須貝課長が内心でどのように認識していたかという問題ではない。もっとも、須貝課長は区の道路整備の担当者として高度な専門性を有しており、歩道を広くすることで解決できる方法も存在することは熟知していたはずである。しかし、平成29年4月7日の警視庁との打合せで示した「Ⅱ期工事は予定通り樹木の更新を予定している」との区の方針を維持し、実現するために、「自転車走行空間」の確保は歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間に限定されていないことには敢えて言及

せず、本件協議会を進め、区議会においても「今ある街路樹がその位置にあると整備ができない」と答弁したものと思われる。すなわち、警視庁との打合せで示されていたⅡ期工事では既存の街路樹を伐採するという区の方針こそが「所与の条件」であって、その区の方針を維持し、実現するために本件街路樹を伐採せずに道路整備できるにもかかわらず、「今ある街路樹がその位置にあると整備ができない」と虚偽答弁したものと考えられる。

6 須貝課長の虚偽答弁の区議会に与えた影響が重大かつ深刻であったこと

虚偽答弁のために区議会では「既存の街路樹を伐採しないと道路整備できない」という誤った大前提が作り上げられた。そのため、例えば上記1記載のように本件街路樹を伐採せずに道路整備するに際して、歩行者通行空間と自転車通行空間を区分するかどうかについて審理される機会を奪われた。さらに、上記3のようにパーキング・メーターを設置しても本件街路樹を伐採せずに道路整備するのであれば、そのために区が必要な交通量調査がどのようなものかを審理することもできなかった。

上記4のように「自転車走行空間」が歩行者通行空間と区分した専用の自転車通行空間に限定されないのであれば、本件意見書の代替案（A案・B案）を検討し、本件協議会の意見も聴取するように求めることもできたはずである。

「既存の街路樹を伐採しないと道路整備できない」という誤った大前提がなければ、そもそも議決する前に審理する事項が検討され、少なくとも同日に議決に至ることはなかったはずである。「既存の街路樹を伐採しないと道路整備できない」という誤った大前提が虚偽答弁で作られたために、既存の街路樹の伐採しないために道路整備に反対するか、既存の街路樹を

伐採しても道路整備に賛成するかという二者択一の状況で採決になったのである。このように区議会が正当に審議し、適正に議決する機会を奪つたのであるから、須貝課長の虚偽答弁は区議会の審議と議決に重大かつ深刻な影響を与えたと言わざるを得ない（甲C93 陳述書）。

以上