

東京都市計画・用途地域・世田谷区北沢二丁目ほか各地内の変更 についての意見書

平成18年9月28日

東京都都市整備局都市づくり政策部都市計画課計画監理係 御中

〒102-0093 東京都千代田区平河町1丁目8番2号

山京半蔵門パレス302

齋藤 駿 法 律 事 務 所

電話 03-3237-0888 FAX 03-3237-0890

まもれシモキタ！行政訴訟弁護団

代 表 弁 護 士 齋 藤 駿

(弁護団の構成は弁護団目録記載のとおり)

第1 意見の趣旨

東京都市計画・用途地域・世田谷区北沢二丁目ほか各地内の変更反対する。

第2 意見の理由

1 本意見書の提出者について

当職らは、平成18年9月7日に東京地方裁判所に提訴した下北沢都市計画道路事業認可処分差止等請求事件の弁護団の弁護士である。

弁護団所属弁護士のうち、弁護団代表の齋藤駿は、世田谷区深沢で育ち、現在も小田急線経堂駅の近傍に居を構え、世田谷区の街並みの変遷及び環境の変化を長年にわたってその目で見てきた者である。

また、野本雅志、宮村啓太は、それぞれ世田谷区代田、北沢に在住し、下北

沢の特性を身を持って知る弁護士である。

さらに、石本伸晃は、下北沢に事務所を有し、日々、下北沢の街の息遣いを感じながら、仕事をしている者である。

したがって、同弁護団の弁護士は、法律の専門家という資格においてだけではなく、下北沢の問題に直面している当事者としても、この意見書を提出するものである。

2 下北沢都市計画道路事業認可処分差止等請求事件と用途地域の変更及び地区計画の関係について

(1) 目的は再開発、各事業・計画は手段

上記下北沢都市計画道路事業認可処分差止等請求事件は、都市計画道路補助54号線及び区画街路10号線の事業認可の差止め等を求める訴訟である。

しかし、下北沢地域で行われようとしているのは、単に不要な道路の建設だけではない。

行政が計画しているのは、小田急線の地下化に伴う連続立体交差事業を契機として、表面的には、別の事業のようにも見える鉄道事業、道路事業、用途地域の変更、地区計画等の事業・計画を一体として、下北沢を再開発し、現在の街並みを一変させることである。

国、東京都、世田谷区は、あたかもそれぞれの事業・計画に正当性、合理性があるかのような説明をしているが、複数の事業・計画の背後にある本来の目的は、街の再開発であって、連続立体交差事業、道路建設、用途地域の変更、地区計画は、その手法・手段にすぎないのである。

それぞれの事業・計画がいかに結びついているのか、その関係を見てみよう。

(2) 連続立体交差事業と道路事業との関係

連続立体交差事業とは、鉄道と幹線道路とが2か所以上交差する350メートル以上の鉄道区間において、鉄道と道路を3か所以上立体交差させ、2か所以上の踏み切りを除却する事業をいう。

この事業は、昭和44年に当時の建設省と運輸省との間で締結された「建運協定」で定義づけされた事業である。

「2か所以上」の踏み切りを除却して鉄道と道路を「3か所以上」立体交差させると定義され、道路と鉄道とが立体交差する数のほうが、除却される踏み切りの数より多いのは、連続立体交差事業が、その実態としては、新しい道路を建設することを主眼とする事業であるからに他ならない。

したがって、連続立体交差事業は、より端的に言えば、道路を新設するための事業なのである。

(3) 連続立体交差事業と用途地域の変更及び地区計画の関係

さらに、上記建運協定には、連続立体交差事業を契機として、既存の街を再開発することが明記されており、連続立体交差事業は、道路の新設だけでなく、むしろ道路の新設及びそれに伴う都市計画制限の変更と複合的に絡み合うことによって、街を再開発し、既存の街を一変させるためのプロジェクトなのである。

行政が連続立体交差事業の実態についての詳細な説明をしないことから、連続立体交差事業は、踏み切りをなくすためだけの事業であると誤解している人もいる。しかし、連続立体交差事業が単に踏み切りをなくす事業でないことは、上記定義からも明らかであり、また、小田急線の世田谷代田駅以西において行われてきた鉄道高架化と再開発の実態を見ても明らかである。

そして、用途地域の変更と地区計画（特に、今回の「街並み誘導型地区計画」）が、再開発の手段となるものであることはいうまでもない。

(4) 道路事業と用途地域の変更及び地区計画の関係

道路の建設が、都市計画制限と連動していることもまた周知の事実である。

すなわち、道路の建設によって、当該道路の周辺の用途地域が変更され、より巨大な、より高層の建築物が建設されていくのである。

下北沢でも、補助54号線及び区画街路10号線を契機として用途地域の変更等によって建築制限を緩和するとともに、地区計画と相俟って、高層建築物の建設を誘導することによって、現在の街の有り様を根本から変えようとしているのである。

(5) 用途地域の変更と地区計画との関係

用途地域の変更と地区計画とが連動し、一体となっているのはいうまでもない。

本来、地区計画とは、用途地域の指定が既に存在している地域において、建築物の高さや形態を規制し、自由な土地利用を制限する制度である。したがって、原則的には、最初に用途地域の変更をした上で、それを前提に地区計画を策定するというのが順序となる。

もちろん、用途地域の変更をする際に、住民等への説明及び意見提出等の都市計画法上の手続きを履践すべきは当然である。

ところが、今回は、地区計画の決定のための法定手続きと用途地域の変更のそれとを同時期に行い、しかも、用途地域の変更については、住民に個別に説明をしたことがないというのである。このことだけを見ても、用途地域の変更と地区計画とが一体として、かつ肝心なことを住民に隠したまま進められてきたことは明らかである。

さらに、地区計画の大きな特徴のひとつは、茶沢通り、補助54号線または区画街路10号線に面した敷地では、一定の要件を満たした場合に、高さ

60メートルの建築物を建てることのできることにあるが、茶沢通り、補助54号線または区画街路10号線に面した土地には、現在商業地域に指定されておらず、現在の用途地域のままで60メートルの高さ制限を設けてもまったく意味のない地域が存在する。すなわち、用途地域の変更があつて初めて、地区計画は意味を持つようにできているのである。だからこそ、行政も2つの計画を同時に決定しようとしているのである。

したがって、用途地域の変更と地区計画とが一体かつ連動していることは明らかである。

(6) まとめ

以上見てきたように、連続立体交差事業、道路事業、用途地域の変更、地区計画は、一体となる巨大な再開発事業を形成している。したがってまた、それぞれの事業・計画の違法性、不合理性もまた連動し合うのである。

当職らは、用途地域の変更には、手続き及び制度上の問題と実体上の問題があると考えている。

手続き上の問題については、弁護士石本伸晃が提出した意見書で述べているとおりであるので、これを参照されたい（別紙）。

また、実体上の問題については、上記下北沢都市計画道路事業認可処分差止等請求事件の訴状において主張したところと重なるので、以下、これを一部引用することとする。

3 下北沢都市計画道路事業認可処分差止等請求事件訴状からの引用（一部）

(1) シモキタ

下北沢 ― 東京都世田谷区にあるこの街は、人間の人的な営みを可能にする本来の「街」を体現している。

もっとも、「下北沢」という地名があるわけではない。

しかしながら、そこに住み、集い、生活を営んでいる人々は、小田急線及び井の頭線下北沢駅を中心に発展し、その外延を今も広げつつあるこの街の総体を「下北沢」と認識し、愛着をこめて「シモキタ」と呼んでいる。

下北沢は、歩いて楽しめる街であり、路地的界隈性の中に多様性に富んだ店舗の連なる街であり、なによりも賑わいのある楽しい街である。

また、下北沢は、演劇、音楽等を含む新しい文化を絶えず発信する場所であるとともに、歴史によって育まれてきた街並みや古くからの伝統を伝える神社仏閣が今も存在する貴重な地域である。

さらに、下北沢は、都内でも有数の良好な住環境を有する住宅地であり、独特の魅力を持つ商業地と住宅地が融合した街である。

さまざまな顔を持ち、奥行を持つこの街が、いま愚かな都市計画事業によって破壊されようとしている。行政の愚行によって、多様かつ重要な価値を有する街が破壊されていくのを座視することはできない。

そこでまず、下北沢とはどんな街なのか、下北沢は、どのように生まれ、どのように成長し、今後どのように発展する魅力と可能性を持っているのかについて述べることから始めたい。

「健康で文化的な都市生活」「良好な生活環境」（最判平成17年12月7日参照）とは、抽象的にどこかに存在するものではなく、都市（街）に内在し、人々が具体的な空間と時間の中で日々営み、享受するものだからである。

そして、下北沢の存在と特徴を十分に知ることによって、本件都市計画道路によって破壊されようとしているものが何なのか、損なわれる健康で文化的な都市生活、良好な生活環境がどのようなものなのかが明らかになるはずである。

(2) 明治時代からあった現在の下北沢の道路網

明治時代における下北沢は農村だった。当時「世田谷村下北澤」のほとん

どは農家であり、わずかに職人が暮らしているという典型的な農村であった。

その後、大正12年に起きた関東大震災を契機として、下北沢では急速な住宅街化が進んだ。また、昭和2年の小田急線の開通、昭和8年の井の頭線の開通により、下北沢の人口は急速に増加していった。

他方、道路については、明治時代に現在の下北沢の骨格というべき道路が既に存在していた。明治42年に大日本帝国陸地測量部によって作成された地形図を見ると、現在下北沢駅のある北沢2丁目地域を画する茶沢通り、一番街商店街通り、鎌倉通り等が既に存在していたことがわかる。その後、茶沢通り、一番街商店街通り、鎌倉通り等に細街路が加えられる形で、昭和30年頃には、現在の下北沢の道路網はほぼ完成している。これらの道路は、東京の戦災復興計画を指揮した石川栄耀の言葉を借りれば「徒歩都市時代」の「自然態」の道路である。

(3) 歩行者優先の街、路地的界索性、商業地と住宅地の融合

このように小田急線、井の頭線という2つの鉄道によって公共輸送機関が早くから発達したことと、自然態の道路から派生した生活密着型の道路網が維持されたことは、下北沢の街の形成に大きな影響を与えた。

その一つは、道路や自動車に頼らない街づくり、すなわち歩行者優先の街づくりがいわば自然発生的にしかも継続的に行われてきたことである。自動車交通量の少ない街路は、安全で快適な歩行者空間となり、歩くことを楽しむ人で賑わった街路は、通過交通のための自動車の侵入を自然に防ぐことに成功した。ヨーロッパでは、1990年代の中頃から「都市のルネッサンス」という運動が起こり、自動車を街から追放し、人がゆっくり歩ける都市づくりが行われているが、下北沢ではその成り立ちから、歩行者優先の街づくりが行われてきたのである。

2つ目は、自然態の道路を基礎に発展した街路網が、下北沢の特徴である

路地的界隈性を育んだことである。路地的界隈性は、人と人との距離を近くし、個性的で独特な店が連なる商業地域を発展させた。また、惹かれ合うように集まってきた人たちが、新しい文化の発信の担い手となっていった。

3つ目は、商業地と住宅地とが調和を保ちつつ発展してきたことである。我が国では、道路の規模と建築制限とは不可分の関係にあり、敷地が接する道路の幅が大きければ大きいほど高い建物が建つしくみになっているが、細街路を中心に形成された下北沢では、高層建築物の乱立が起こることはなかった。賑やかな商業地でありながら、下北沢の街並みが概ね4階から5階建ての建築物によって統一感を保っているのはこのためである。また、下北沢では、地形的に低い地域に商業地が発展し、高めの後背地に住宅地が発展していったことから、地域全体としても、商業地と住宅地とが融合し、調和を保ちつつ発展してきたのである。

このような下北沢の街の成り立ちは、東京の他の地域と比べても非常に特徴的かつ貴重なものである。すなわち、東京の多くの地域が、耕地整理、区画整理を経て道路の基盤が整備されたのに対して、下北沢では、これまで再開発型の区画整理は行われなかった。下北沢が東京の他の街に比べて、非均質で景観が変化に富み、歴史の重層性を感じるのはこのためである。

そして、上記のような下北沢の街の形成は、多様で個性的な商業、文化の形成に大きな影響を与えた。

(4) 商店街、文学の街、住宅街、歓楽街、若者の街、音楽の街、演劇の街、大人の街 — 下北沢

戦争中、渋谷、新宿、三軒茶屋、永福町などは激しい空襲に遭ったが、下北沢は、東京の他の街に比べると、空襲の被害をそれほど受けることがなかった。そのため、終戦後は生活物資を求めた人々が沿線から下北沢へと殺到した。現在もその雰囲気を残している下北沢駅北口の駅前マーケットは、戦

後の闇市がその起源となっていることで有名である。

戦後間もない頃、下北沢は、萩原朔太郎、坂口安吾等をはじめとする詩人や文豪が集い、語らう文士のサロンのような場所だった。朔太郎の短編小説「猫町」には下北沢に多かった（今も多い）猫が描かれ、安吾が代沢小学校で教鞭をとっていたことは多くの人の知るところである。

また、下北沢は、戦前から将校クラスの軍人や高級官僚が多く住む街であり、佐藤栄作、竹下登、それに戦前の東条英機も含めると、3人もの首相経験者が下北沢に居を構えていた。

昭和30年代に入ると、下北沢の人口はピークに達し、漸減後、現在は安定状態に入っている。なお、北沢1～3丁目、代沢2、5丁目、代田5、6丁目等の駅周辺のエリア内には現在約2万人の人が暮らしている。

また、昭和30年代後半からは、街の南側にサラリーマン向けの飲み屋に加え、歓楽街が形成されていき、「大都会のピンク地帯」（「週刊大衆」昭和48年）と呼ばれるようになった。（なお、現在下北沢をそのように呼ぶ者はいない。）

さらに、学生運動の熱が冷めた昭和50年頃には、それまで新宿に集まっていた若者が、新宿から程近く、家賃も安かった下北沢に自分たちの居場所を見つけた。それまで、生活圏の中の盛り場として住宅街とともに発展してきた下北沢は、新宿を離れた若者たちによって「若者の街」として浮上していくようになったのである。

若者たちは、下北沢に様々なものをもたらした。昭和54年には、「下北沢音楽祭」という野外音楽祭が、若者たちによって、現在の本多劇場の建設予定地で開催された。下北沢音楽祭は現在も続く下北沢を代表する音楽イベントであり、その精神はその後できた多くのライブハウスに受け継がれている。また、昭和57年に完成した本多劇場及び中小の劇場群は、下北沢に演劇という新しいエッセンスを与えた。

さらに、現在では、単に若者の街というだけでなく、下北沢で若者から大人へと成熟した人々が、文化の渇きを潤し郷愁の中から人生を暫し反芻するための街ともなっているのである。

(5) シモキタを愛する人々

ア 下北沢は、このように歴史的にも、地理的にも、文化的にも重層性を持った裾野が広く、奥行の深い街である。

下北沢に住んでいる人、商店を営んでいる人、創作活動を行っている人など、下北沢で生活の営みを行っている人々だけでなく、下北沢を訪れる人々も、この街に、並々ならぬ、しかもその人独自の愛情を持っているのはそのためである。

イ 下北沢について、音楽家の坂本龍一は、「おれは、下北沢、好きだよ。壊したらもう戻ってこないもの——時間と言ってもいいし、歴史と言ってもいいけど、そういうものってほんとうに大事だよ。だから壊すな！」と言い、ピアニストのフジ子・ヘミングは、「私の外人芸術家たち友達は、下北沢の魅力には取りつかれています。こわさないで、このザワザワ下北沢を、なんとかそのままに残しておいてください。」と言っている。

経済学者の宇沢弘文は、「私がずっと街の理想としてきたものの代表が下北沢である」といい、都市プランナーの蓑原敬は、下北沢を「ユートピア」と呼んだ。

そして、先ごろ下北沢を訪れた映画監督のヴィム・ヴェンダースは、下北沢こそが、「東京のかけがえのないハート (MOST PRECIOUS HEART)」であると言い、「この個性豊かで活力にあふれ、すべてを好きになれる街を壊そうとするのは、許せないし、恐ろしい間違い」であると断言している。

その他にも、多くのアーティスト、知識人が、下北沢に道路を建設することに反対の意思を表明している。

ウ 反対の意思を表明しているのは、有名人だけではない。下北沢で生活をし、下北沢を最もよく知る人々も本件都市計画道路に反対の意思を表明している。平成18年に市民団体によって行われたアンケートでは、地域住民の回答者のうち68%が、補助54号線道路計画について「反対」または「どちらかといえば反対」と回答し、「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた人は12%に過ぎなかった。

平成15年に補助54号線道路建設反対のために立ち上がった市民団体「Save the 下北沢」は、これまでに1万7000人あまりから補助54号線道路建設反対の署名を集めた。また、この運動に賛同する人々からは、200件以上の個別のメッセージが寄せられ、各人にとっての下北沢の大切さが表現されている。

エ この貴重な存在である下北沢が、道路によって破壊されようとしているのである。

次項では、本件で、原告らが事業認可の差止めを求めている都市計画道路（補助54号線及び区画街路10号線）がどのように下北沢を破壊していくのか、そのルートを東から西に追ってみよう。

(6) 都市計画道路のルートと道路が破壊するもの

ア 北沢1丁目の閑静な住宅地

補助54号線は、目黒区、渋谷区、世田谷区の3つの区の区界である三角橋の交差点（補助26号線）から北沢1丁目内を下北沢駅の方角に向かって直線的に新設される計画となっている。計画道路の幅員は15メートルである。北沢1丁目は、都内でも有数の閑静な住宅街であり、その良好な住環境ゆえに長年住んでいる人、移り住んできた人が多い地域である。また、建物は2階から3階建て程度の低層のものが多く、道路は概ね幅員5メートル以下の街路で構成され、道路を通過する自動車の交通量も少な

い地域である。

三角橋から西に約250メートルの地点で、補助54号線は突然形状を変え、直径40メートルのサークル状に変化する。そして、サークルの先から茶沢通りまでは幅員が26メートルになる。北沢1丁目の街路の幅員が概ね5メートル以下であることを考えれば、直径40メートルのサークル、幅員26メートルの道路がいかに巨大なものであるかがわかるであろう。もちろんこのサークル部分等も新設であり、多くの住民に立ち退きを迫ることになる。

イ 路地的界隈性の中心 — 下北沢駅北側

茶沢通りに達した補助54号線は、そこで方向をやや北向きに変え、北沢2丁目内の下北沢駅北側約100メートルの地点を通過する。北沢2丁目内の下北沢駅北側の地域は、下北沢の路地的界隈性の中心的な場所である。街路の幅員は5メートル以下で、ひとつのブロックは30～50メートルを一辺とするコンパクトな区画で構成されており、建物は概ね4～5階建ての中層建築物が多く、歩行者にとって親しみやすい商業空間が形成されている。

同地域を通過する補助54号線の幅員は22メートルないし26メートルであるが、北沢1丁目内と同様、一部直径約40メートルのサークル状の部分がある。同地域の街路の規模及び街並みからすれば、補助54号線が、ひとつのブロックを丸ごと飲み込むほどの巨大さを持って、下北沢の特徴のひとつである路地的界隈性を破壊することは明らかであろう。

補助54号線が現在の小田急線の線路と交差する地点から、駅前に向かって伸びるのが、区画街路10号線である。区画街路10号線は、幅員26メートル、延長60メートルの道路と5,300平方メートルの駅前広場からなる都市計画であるが、補助54号線と同様、下北沢の路地的界隈性を破壊し、街を一変させるものである。

また、補助54号線と区画街路10号線は、一辺を200メートルとする地区内にほぼ並行して建設される計画になっている。つまり、これらの道路の面積と駅前広場の面積とを合わせて考えれば、きめ細かな街路と中小規模の建物によって構成されている約40,000平方メートルの地区のうち、約12,000平方メートルがアスファルトに変わるものであり、その影響がいかに大きいものであるかがわかるであろう。

ウ 代田6丁目の閑静な住宅地

北沢2丁目を通過した補助54号線は、さらに西へと進み代田6丁目の住宅街を通過して環状7号線に到達する。代田6丁目も、前述の北沢1丁目と同様、閑静な住宅街であり、幅員5メートル以下の街路で構成された道路網に、2階から3階建て程度の低層の建物が街並みを構成し、良好な住環境を創出している。同地域の補助54号線の幅員は15メートルであるが、補助54号線は、環状7号線と立体交差する計画となっており、環状7号線までの約150メートルの区間は側道を含めて26メートルの幅員となっている。

(7) 必要のない道路

今回作られようとしている道路は、道路の交通施設としての機能のために作られるのではないことは明らかである。

もともと下北沢地区は、その東西南北を幹線道路で囲まれた地区の中心にあり、地域全体の交通ネットワークとしては完成された地域である。

加えて、下北沢駅の北約800メートルの地点を東西に走る井の頭通りは平成19年度に4車線への拡幅工事が完成することになっており、井の頭通りの拡幅によって、地域全体の交通ネットワークの機能は現状よりもさらに改善する。したがって、拡幅される井の頭通りに加えて、これと並行に走る幹線道路を新たに建設する必要性はまったくない。

また、人口が減少していく社会の中で、自動車（つまり、道路）の需要が現在以上に増すことは考えられない。

このような状況において、既に完成されている道路網の中にさらに新設の道路を建設することは、地域への通過交通の侵入を促進するだけで、「百害あって一利なし」であることは明らかである。

実際、行政は、道路の必要性について、道路の機能そのものではなく、防災の観点を強調している。しかし、きめ細かな街路で構成された歴史ある街の真ん中に幅26メートルの道路を作ることが防災機能の強化に直結しないことは明らかである。

したがって、本件都市計画道路は、道路の交通施設としての機能の観点からいっても、その他の観点からいっても必要のない道路なのである。

(8) 道路を作る本当の理由 — 再開発による街の面的な破壊

ア では、なぜ行政は、必要のない道路を建設しようとしているのであろうか。

道路を作る本当のねらいは、道路建設を契機として、街を再開発し、巨大な高層建築物の建設を誘導し、投機的な資本の投入を促進して、現在の下北沢の街を根本から変えることにあるのである。

イ 道路の建設が、都市計画制限と連動していることは紛れもない事実である。

すなわち、道路の建設によって、当該道路の周辺の用途地域が変更され、より巨大な、より高層の建築物が建設され、道路による線的な街の破壊が、面的な街の破壊へと増殖していくのである。

ウ 一例を挙げよう。

同じく世田谷区内の住宅地である経堂では、駅周辺に幅20メートルまたは15メートルの複数の都市計画道路がつくられるとともに、駅の傍ら

にある約1万坪の車庫跡地と駅周辺の鉄道事業用地を種地として、高さ100メートルを超える駅ビル、小田急デパート、小田急系列のホテルハイアットリージェンシー等の超高層ビルが建てられようとしていたことは周知の事実である。

また、経堂駅に近接する都市計画道路補助128号線の周辺地域である宮坂1丁目、桜1丁目は、元来世田谷の低層戸建てが軒を連ねる典型的な低層住宅地であったが、補助128号線の事業化に連動して、第一種低層住居専用地域から、第一種中高層住居専用地域へと用途地域が変更され、従前の低層住宅地が中高層住宅地へと変貌することを余儀なくされつつあるのである。

経堂だけでなく、東京では、そのほとんどの地域において、経堂と同様に、道路の建設と連動して、用途地域が変更され、高層建築物の建設が誘導されてきたことによって、街並みが破壊されるだけでなく、住環境に甚大な負の影響を与えてきたのである。

エ 下北沢で進められようとしている計画も例外ではない。補助54号線及び区画街路10号線を契機として用途地域の変更等によって建築制限を緩和するとともに、小田急線の地下化によって生まれる広大な鉄道跡地を利用して、下北沢駅の北側の地域を再開発し、高層建築物の建設を誘導することによって、現在の街の有り様を根本から変えようとしているのである。しかも、行政は、このような開発の実態を住民に説明することなく、独断で、街の破壊を強行しようとしているのである。

本件都市計画道路の建設と連動して進められている下北沢駅周辺の地区計画の策定は、上記事実を裏付けるものである。世田谷区は、この地区計画の策定過程における住民等への説明においても、計画の全容を明らかにしていないが、明らかになった部分だけを見ても、補助54号線と区画街路10号線に接する敷地については、敷地面積が500平方メートル以

上ある敷地であれば高さ45メートルまで、敷地面積が2,000平方メートル以上ある場合には高さ60メートルまでの高層建築物が建てられる内容になっているのである。全容が見えれば、さらなる超高層建築物が現れるであろう。

オ このように、道路をつくる本当のねらいは、道路建設を都市計画制限と連動させ、敷地の統合を促進して高層建築物の建設を誘導し、既存の商店街を排除し、下北沢をアスファルトとコンクリートの街に塗り替えることにあるのである。下北沢を、渋谷や新宿のようにつくりかえ、一時の投機的な資本の投下によるバブルによって、この街の価値を理解しない一部の者に利潤を得させようとする仕組みをつくることにあるのである。

(9) 三位一体（道路事業、鉄道事業、再開発事業）の巨大な公共事業

ア このような道路建設、再開発が、鉄道事業を契機として行われる巨大なプロジェクトであることも指摘しておかなければならない。

下北沢では、現在小田急線を地下化する工事が進行中である。鉄道の踏み切りをなくすこと自体は、結構なことである。ところが、連続立体交差事業と呼ばれるこの事業は、単に踏み切りをなくす事業ではない。

イ 「連続立体交差事業」は、昭和44年に当時の建設省と運輸省との間で締結された「建運協定」で定義づけされた事業である。同定義によれば、連続立体交差事業とは、鉄道と幹線道路とが2か所以上交差する350メートル以上の鉄道区間において、鉄道と道路を3か所以上立体交差させ、2か所以上の踏み切りを除却する事業をいう。

「2か所以上」の踏み切りを除却して鉄道と道路を「3か所以上」立体交差させると定義され、道路と鉄道とが立体交差する数のほうが、除却される踏み切りの数より多いのは、連続立体交差事業が、その実態としては、新しい道路を建設することを主眼とする事業であるからに他ならない。

また、連続立体交差事業の主眼が新設道路の建設にあることは、連続立体交差事業の事業費が、道路特定財源によって賄われていることによっても裏付けられる。

さらに、上記建運協定には、連続立体交差事業を契機として、既存の街を再開発することが明記されており、連続立体交差事業は、道路の新設だけでなく、むしろ道路の新設及びそれに伴う都市計画制限の変更と複合的に絡み合うことによって、街を再開発し、既存の街を一変させるためのプロジェクトなのである。

ウ つまり、道路の新設は、鉄道事業、再開発事業と一体となって行われ、3つの事業が三位一体となって、巨大な国家的プロジェクトを構成しているのである。

この実態が十分に理解されるとき、本件都市計画道路の持つ本当の意味、道路建設のねらいが白日の下に晒されるはずである。

(10) 本件訴訟の当事者

この項の最後に本件訴訟の当事者について触れておきたい。

本件訴訟の原告は、下北沢地区に居住する住民らである。

原告らの職業は様々であって、古くからこの街に居住している会社員、主婦、学生の他、同地区で老舗といわれるジャズ・バーやロック・バー等の飲食店を営む商業者、ライブハウスや小売店を営む会社の経営者、下北沢に活動の場を持つミュージシャン、ライター、下北沢の住環境と文化的環境に他の地域にはない魅力を感じ、これを守るべきだと考えている作曲家、編集者、社会学者、建築士、歯科医、交通計画経済分析家等、それぞれの原告の地域及び社会との関わり方も多種多様である。

原告らは、それぞれの生活及び活動領域において、下北沢と関わってきた者であり、原告それぞれに本件道路計画との関係で、守られるべき権利及び

利益があることは当然であるが、原告らは私的な利益にとどまらず、下北沢
という我々共有の財産のシモキタらしい発展を願ってやまない者たちである。

以上

別紙

弁 護 団 目 録

- 〒102-0093 千代田区平河町1-8-2 山京半蔵門パレス302
斎藤驍法律事務所
電話 03-3237-0888 FAX 03-3237-0890
下北沢都市計画弁護士 代表弁護士 斎 藤 驍
- 〒155-0031 世田谷区北沢2-9-19 植松第一ビル201
コモン法律事務所
電話 03-5452-2015 FAX 03-5452-2016
同 弁護士 石 本 伸 晃
- 〒107-0052 港区赤坂2-2-21 永田町法曹ビル601
高橋崇雄法律事務所
電話 03-3586-3863 FAX 03-3586-3864
同 弁護士 高 橋 崇 雄
- 〒104-0061 中央区銀座3-10-5 丸八銀座ビル6階
堂野法律事務所
電話 03-3542-9031 FAX 03-3542-9030
同 弁護士 堂 野 尚 志
- 〒102-0083 千代田区麴町3-2 垣見麴町ビル別館8階
萩原健二法律事務所
電話 03-3263-7871 FAX 03-3239-9659
同 弁護士 萩 原 健 二

- 〒102-0084 千代田区二番町9-8 中労基協ビル3階
紀尾井町法律事務所
電話 03-3265-6071 FAX 03-3265-6076
同 弁護士 藍 谷 邦 雄
- 〒105-0001 港区虎ノ門2-6-4 虎ノ門11森ビル2階
浅野綜合法律事務所
電話 03-5532-8967 FAX 03-5532-8968
同 弁護士 浅 野 憲 一
- 〒330-0802 さいたま市大宮区宮町2-28 あじせんビル7階
埼玉中央法律事務所
電話 048-645-2026 FAX 048-643-5793
同 弁護士 山 本 政 道
- 〒105-0001 港区虎ノ門1-12-14 虎ノ門マスターズ4階
虎ノ門合同法律事務所
電話 03-3503-7714 FAX 03-3503-7716
同 弁護士 武 内 更 一
- 〒107-0052 港区赤坂2-11-3 福田ビルウエスト3階
片山・田中法律事務所
電話 03-5545-6471 FAX 03-5545-6472
同 弁護士 田 中 公 人

- 〒106-0041 港区麻布台1-1-20 麻布台ユニハウス408号
麻布台法律事務所
電話 03-5575-5866 FAX 03-5575-5867
同 弁護士 朝比奈秀一
- 〒180-0006 武蔵野市中町1-28-10 ローラン武蔵野2階
武蔵野法律事務所
電話 0422-55-2211 FAX 0422-55-7750
同 弁護士 井口宇乃
- 〒104-0061 中央区銀座6-9-7 近畿建物銀座ビル5階
銀座綜合法律事務所
電話 03-5537-8521 FAX 03-5537-8522
同 弁護士 野本雅志
- 〒104-0061 中央区銀座6-12-13 大東銀座ビル6階
あかね法律事務所
電話 03-3573-3781 FAX 03-3572-0976
同 弁護士 森近薫
- 〒100-8385 千代田区丸の内2-1-1 丸の内マイプラザ
あさひ・狛法律事務所
電話 03-5219-2286 FAX 03-5219-2221
同 弁護士 宮村啓太
以上15名