

2009年10月30日

世田谷区長 熊本 哲之 様
小田急線上部利用区民意見検討委員会
委員長 真野 源吾 様

まもれシモキタ！行政訴訟の会 代表 原田 学
下北沢商業者協議会 代表 大木雄高
Save the 下北沢 代表 下平憲治

連絡先 〒155-0031世田谷区北沢2-9-19 植松第一ビル201
コモン法律事務所内 TEL: 03-5452-2015 FAX: 03-5452-2016

「小田急線上部利用区民意見検討委員会 中間まとめ」への意見

1. 世田谷区は説明責任を果たしていない——公開質問に誠実に答えよ

私たちは世田谷区が「小田急線上部利用区民意見検討委員会」（以下「区民意見検討委員会」と略すこともある）を発足させたことに対し、昨年8月に「鉄道跡地利用の根幹となる駅前広場等については住民の意見を十分に取入れないまま先行して決定しておきながら、この期に及んで、鉄道跡地利用について住民の意見を募集するというのは、住民を欺き、愚弄するものであるといわざるをえない。」と声明を発表した。

また、この声明の中で「今回の意見募集要項では、駅前広場、道路、駅ビルについては、意見募集の対象外とされ、住民は、極めて限定された範囲でしか意見を述べることができない。しかも、駅ビルについては、その概要さえ明らかにされておらず、住民が、鉄道跡地の利用について、総合的かつ一体的な観点から意見を述べることなど到底できないようにしている。」と批判をした。

そのうえで、9月には区長と「区民意見検討委員会」及び「区民意見検討委員会」委員各位に公開質問を行った。声明文とともに公開質問状については、この意見書に添付しておくので、改めて精読されたい。

公開質問状では冒頭、「はじめに」として基本事項を聞いておいた。以下、区長あてのものを引用する。

「連続立体交差事業」の都市計画決定以前に義務づけられている国の「連続立体交差事業調査」の「実施要領」によれば、事前に多角的、総合的な観点から調査、計画を行う必要があり、単に鉄道の設計を行うのではなく、都市計画の総合的検討を踏まえ、住民等の夢や主張も盛り込んで将来目標を立て、関連事業と一体的に設計を行い、総合的なアセスメントをおこなうことが必要だとされています。

ところが、事業調査の時点どころか、事業半ばにして、未だ、総合的な検討もされておらず、3万9000㎡もの跡地の利用方針も、この利用と連関する全体像も定まっていなければ、国の事業調査実施要領違反もはなはだしいといわなければなりません。

そうである以上、跡地の利用と連関する全体像を欠いたまま、市民不在のまま強引に決められてしまった駅前広場と都市計画道路や地区計画は無効であり、抜本的な見直しを行う必要があります。

す。上部利用や駅ビルのあり方については、市民に開かれた場所で、駅前広場と都市計画道路や地区計画も含めて「総合的かつ一体的に」計画を立て直す必要があると考えます。

上記についての、ご見解と区長の方針をお伺いします。

また「区民意見検討委員会」の構成についても、外部委員である「学識経験者委員」の人選の根拠について区長に問い、とりわけ矢島隆委員（財団法人「計量計画研究所常務理事」）が旧建設省の大臣官房審議官として連続立体交差事業に深く関わり、事業を推進してきた立場にあったことから、在省の職責や連続立体交差事業及び小田急線連立事業とのかかわりについて問うた。また委員個人各位には小田急線連続立体交差事業とのかかわり等について、それぞれ問うた。

さらに、公開質問では、区民にアイデア募集をするにあたっては、区が当然区民の前に明らかにしておかなければならない事項について、逐一聞いておいた。

この質問状について、昨年9月29日になって「区民意見検討委員会」の事務局である世田谷区拠点整備第1課は回答書を返してきたが、残念ながら、「回答」は、区はアイデア募集のパンフレットで述べたことをオウム返しに言っているに過ぎず、私たちの疑問に何ら答えるものではなく、区民への説明責任は全く果たされていない。

また、参加された委員にあつては誰ひとり回答を返してきてさえいない。

したがって、世田谷区長と「小田急線上部利用区民意見検討委員会」におかれては、昨年要請した公開質問に引き続き誠実に回答するようさらに求めるものである。

2. 駅舎情報の入手もなく進めた検討委員会、議事録もなし

公開質問状を提出した3団体の関係者は、下北沢の駅舎計画につき、その構造と位置について世田谷区が入手している文書の情報開示請求を本年4月に求めた。ところが、この請求に対し、世田谷区は小田急線の事業認可申請の際の構造図面のみを示し、その他は一切入手していないとした。この図は地下ホームから地上や井の頭線ホームに向かう導線経路の一部のみ示してあり、駅舎の位置や構造については把握が困難なものであった。

世田谷区が、もし、本当に、この図面のほかに小田急電鉄や東京都から駅舎の位置や規模を示す計画図や構想図を提供されていないとすれば、上部利用について検討することはなし得ないと思うが、世田谷区はあくまでも受け取っていないと言い張るのである。その言の通りとすると、世田谷区は下北沢の駅舎の規模や構造及び位置を把握することなしに、駅前ロータリーである区画街路10号線の都市計画や跡地利用について検討を進めてきたことになる。これはあり得ないし、きわめて不可解というほかはない。

3団体関係者は、同時に、「区民意見検討委員会」の議事録と、東京都、世田谷区、渋谷区、小田急電鉄との連立事業に関する協議体であり東京都が事務局を務める「小田急電鉄小田原線連続立体交差事業協議会」の議事録の情報開示も求めたが、世田谷区は「区民意見検討委員会」も「協議会」も議事録を作成しておらず、不存在として非開示を決定した。一連の情報非開示については、当事者が異議申し立てをし、現在、「世田谷区情報公開・個人情報保護審査会」で審理がなされているところである。

昨年の公開質問状に関しての回答で、世田谷区は「なお、アイデア募集の結果や、委員会の検討経過等につきましては、適宜、区の広報紙やホームページ等により情報提供に努めてまいります。」と答えているが、議事録もとらずに会議の内容の情報提供ができるものとはとても思えない。そもそも、役所が会議を主催して議事録をとらないなどということが、近代官僚制の中で許されるものであるかはなはだ疑問である。

3. 「中間とりまとめ」と「駅舎イメージ」をバラバラに同日公表することの怪

1. 変な時系列

さて、世田谷区と「区民意見検討委員会」は私たち3団体の公開質問状には何ら誠実に答えることなく、昨年の上部利用計画（区案たたき台）について、区民から寄せられた様々な意見やアイデアに対して、意見提出者の中の一部から意見聴取を行った。その後、同委員会を逐次開催し、本年9月1日に6回目の会合を開いて「区民意見検討委員会」としての「中間まとめ」を行い、この事務局を務める生活拠点整備第一課は10月1日より、その内容をまとめたパンフレットを沿線一部地域に配布し、10月31日までの日程でこの「中間まとめ」についての意見を求めている。

一方、世田谷区は小田急電鉄が構想するところの駅舎計画の「駅舎イメージ」について、このほど小田急電鉄から資料をもらったとして、世田谷区北沢総合支所街づくり課がパンフレットをまとめ、上記「中間まとめ」のパンフレットと一緒に沿線一部地域に10月1日に配り10月19日までの間、意見を募集している。

なお、「区民意見検討委員会」の7回目の会合は10月21日にあらかじめ、予定されていた。

10月15日に開催された世田谷区議会決算特別委員会での木下泰之区議の質問により明らかになったところによると、小田急電鉄が駅舎についての構想ができたとき世田谷区に伝えてきたのは8月中旬であるが、9月1日の「区民意見検討委員会」ではその報告はなされなかった。また、「駅舎イメージ」図が出来上がり届けられたのは委員会終了の後日であった。森下副区長の判断で、10月1日より同時に沿線住民にそれぞれのパンフレットを配り意見募集を行うことが決定された。「区民意見検討委員会」の外部委員には決定後、その旨伝え了解を得られた、という。

2) 「駅舎イメージ」説明会こそ必要

こういった世田谷区の対応はまったくおかしい。これまで、駅舎の具体的な想定図やイメージは世田谷区が何度か小田急電鉄に求めても提示されてこなかったはずである。世田谷区に問い合わせても、区は知らない、小田急電鉄に聞いてくれというのが、区民に対するこれまでの区の公式な返答であった。

情報開示を求めても、区には駅舎想定図すらもない。駅舎等鉄道施設への言及は除外して、区民から意見をもらい、跡地利用方針を決めようというのが昨年8月の区の提案であった。このようなことを区民に求めることが無理な注文であることは言うまでもない。跡地空間の利用を考える際には一体的に考えざるを得ない以上、区民意見には駅舎等鉄道施設への言及や注文が含まれることは当然で、実際に「区民意見検討委員会」に寄せられた意見は駅舎への言及も多数含まれている。また、学識委員の中からも総合的に考えるべきだという趣旨の言及がなされていることを、区は広報している。

そこに、「駅舎イメージ」が提示された。本当に、初めて、小田急電鉄から、想定される位置や規模、デザイン等を示す「駅舎イメージ」が提示されたのであれば、「区民意見検討委員会」は即刻小田急電鉄から説明聴取をするべきであったし、世田谷区は区民のために説明会の場を提供して小田急電鉄に説明させるべきであったはずである。普通の感覚であれば、「中間まとめ」はその後ということになるであろう。

3) 区民を愚弄するな

駅舎のレイアウトや構造と小田急線上部利用が密接にかかわっていることは言うまでもない。駅舎のありようにより上部利用、とりわけ導線計画等は大きく影響を受ける。その逆もまた然りである。にもかかわらず、区民にそれぞれの計画を発表し意見募集を得ようというのに、駅舎レイアウトの立案者と、跡地利用計画の検討者は相互の検討の意見交換もせずに、駅舎レイアウト計画を立案し、また「中間まとめ」の検討を終えたというのである。このようなばかな話があるだろうか。しかしながら、世田谷区の担当者の議会答弁によると、まさにそのようにやったというのである。

既に世田谷区は小田急電鉄から口頭では説明を受けているにもかかわらず、イメージを示した図書が

近々示されることが分かっているが、9月1日の「区民意見検討委員会」までに「駅舎イメージ」の図書を取り寄せることもせず、またこの問題を同日の委員会の議題にもしなかった。にもかかわらず、後に「駅舎イメージ」の図書が届くと、副区長の独断で、10月1日に「中間まとめ」と「駅舎イメージ」の同時配布を決めたという世田谷区の行為は、それこそ、区民を愚弄するも甚だしい。また、この世田谷区の行為は、外部参加の「区民意見検討委員会」学識委員をないがしろにしていまいだろうか。この対応について、学識委員から抗議の声ひとつ起こらないとしたら、学識委員も同罪と言わなければならない。

4) 諮問機関でなく内部機関としての「小田急線上部利用区民意見検討委員会」

ここで、「小田急線上部利用区民意見検討委員会」という名称の委員会の性格について見ておく必要があるだろう。元建設官僚や大学教授、民間デベロッパーの委員等の外部委員をも含むこの委員会は、昨年8月より世田谷区が「上部利用計画（区案たたき台）」を広報して区民の意見を募集するに当たって、その区民意見を検討することを目的として結成された委員会であるが、この委員会は世田谷区長がこの事項を諮問し、答申を求めるような諮問委員会ではなく、区の内部委員会であるというのが特徴である。

この委員会の委員長は真野生活拠点整備部長が務め、外部から招請された学識委員は単なる委員であるにすぎない。したがって参加した学識委員は形の上では区長から独立した審査権限すら持っていないという立場であろう。

議事録もつくりたくないでにおいて、区民意見を検討するものもないものだが、この「小田急線上部利用区民意見検討委員会」の名前を使って、区にとって都合のよい情報ばかりが垂れ流されるものはいかなるものか。

今回、この委員会を担当する拠点整備第一課は10月1日より「小田急線跡地利用区民意見検討委員会 中間まとめ」を広報し、意見を求めたが、意見を求めているのはあくまでも駅施設や都市計画施設を除く上部利用であって、その姿勢は変えていない。

小田急電鉄が最近示したという「駅舎イメージ」を10月1日より広報したのは北沢総合支所街づくり課であり、こちらの駅舎に対する意見は同課に寄せることになっており、上部利用計画とは切り離されている。

しかし、もう一度、「小田急線上部利用区民意見検討委員会」の委員構成を見てみよう。委員長は生活拠点整備部長、副委員長は都市整備部長、委員は外部学識委員5名の他には世田谷区北沢総合支所支所長、道路整備部長、交通政策担当部長が参加している。連続立体交差事業を国の立場から取り仕切っていた旧建設省の大臣官房審議官を外部委員として迎えていることを考えると、これこそ連続立体交差事業及び関連事業を進めるオールキャストではないか。この委員会で総合的にこの事業全体が検討されないわけがないというべき構成である。むしろ小田急線連続立体交差事業の区民対策の作戦本部といったほうが分かりやすいだろう。

4、「中間とりまとめ」の問題点

1) 避難経路を塞ぐ下北沢の駅舎

今回の「小田急線上部利用区民意見検討委員会 中間まとめ」をみると、今回の駅舎計画は実は想定のもとにあることがよくわかる。それは下北沢の駅舎が導線を塞ぐことを想定しての導線計画が堂々と示されているからだ。

2005年（平成17年）2月に公表された世田谷区の小田急線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の上部利用についての図をみると、下北沢の駅舎の南側には通路が想定されており、駅舎図にもそのことが反映さ

れて、南側は通路分が図に描かれ、駅舎はその分細くなっていたのである。

ところが、今回の中間報告では、緊急避難車両の導線は下北沢駅舎で遮られ、補助54号線を使って鎌倉通りまで出て鎌倉通りと交差する線路跡地まで南下した後、世田谷代田に向かう線路上の導線とつながるよう報告されている。

昨年8月からの区民意見でも線路上を東北沢駅から世田谷代田駅方面への避難路の導線は線路跡地上をつながることを希望する意見が多かったし、検討委員会もその意向に沿った言い方を一部でしていながら、下北沢駅ではこの導線が断ち切られることを想定して中間報告がなされている。

これは何を意味するだろうか。

当たり前のことではあるが、すり合わせはできていたのである。

2) 緊急車両は東西には通れない

昨年8月1日より配布された「鉄道跡地を利用した公共施設計画のアイデア募集」をよく見ると下北沢の駅舎は世田谷代田駅、東北沢駅もそうだが、絵柄が立体図になっていることが分かる。その立体図を南北に抜ける通路が立体的に描かれている。この点についても2000年2月の区の利用計画図と大きく違う点である。

世田谷区が小田急線の下北沢の駅舎構造について情報を得ていかなかったなどということは真っ赤な嘘としか言いようがない。

10月15日の決算特別委員会の補充質問では、駅舎と上部利用を全く関係なく計画するのかと木下泰之区議が問いただしたところ、担当部長は、「跡地利用についての要望は小田急電鉄に伝えてある」と答えている。

跡地検討委員会の検討を受けて世田谷区は、緑道整備と並んで区民要望が多い避難路・緊急車両の導線を小田急電鉄に対して、どうぞ塞いでくださいと要望したのだろうか。

今回、小田急電鉄が10月1日に示したイメージ図では東西には2階に通路を設けるという。これでは緊急車両は通れない。その代わり南北の通路とは2階で合流できる。

3. 迂回路は補助54号・鎌倉通り経由の「大三角」

緊急車両の導線は今回の「中間まとめ」ではどのように描かれているだろうか。下北沢駅で車の導線が塞がれるものだから、補助54号線を西北に斜めに上り鎌倉通りの交点から南下し小田急線跡地へ抜ける大三角の迂回経路を経るという構想である。

これは何を意味するか。補助54号線の事業認可は現在のところ一期事業区間のみである。ところが、1期事業の段階の進捗では鎌倉通りにはアクセスできない。2期事業は茶沢通りからカトリック世田谷教会側に向かうことになっており、1期事業の西端から鎌倉通りを経て環7方面に向かうのは3期事業であるから、相当先の話しということになる。

防災を売り物にしながらこの計画のテイタラクは何だろう。

このような茶番はやめてもらいたい。

4) 都市計画案時より拡大した駅舎の範囲

これまでの経緯を精査したところ、次のようなこともわかった。

小田急電鉄の連続立体交差化と駅前ロータリー及び補助54号線の都市計画素案の説明階が開催されたのは2001年4月であるが、その説明会場で配布されたパンフレット、さらに2002年2月に都市計画案の説明会が開催されたが、その際、会場で配布されたパンフレットをみると、下北沢の駅舎位置を示す図は駅前ロータリー広場の西端の同一線で並び、切れている。この図から推測すれば東西50メートル足ら

ずとうことであろうか。

ところが、2005年2月に世田谷区が公表した「小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅）上部利用方針概要図」や昨年8月の上部利用計画（区案たたき台）では下北沢の駅舎の位置は駅前ロータリー広場西端から80メートルほど西に広がっている。今回の小田急電鉄の図でいくと全体で跡地全幅を130メートル塞いでいる。50メートル足らずであった当初の駅の長さがいつの間にか3倍近くの長さに膨れ上がっていたのだ。

5) 駅舎と跡地利用計画は切り離しては考えられない

これは都市計画案から事業認可に至るまでの間に、駅舎の計画を変えたか、当初からの駅舎の計画を都市計画案の際には伏せたかのどちらかである。

いずれにせよ、駅舎の広さや位置、構造は小田急電鉄と公共側の権益にかかわり、公共側としても国や東京都地元自治体との利害調整もあるのであるから、早い段階で、駅舎計画については想定され、それをたたき台に議論が交わされ、一定の時期に関計各団体間で大まかな合意ができていなければ、事業は前には進まなかったはずである。その後、住民対策や時代の変化に沿って変更を加えたにしても、想定される駅舎あるいは変更案の図面を確認しつつ小田急電鉄と世田谷区や東京都が協議することもなしに、連続立体交差事業及び駅舎や上部利用を含む関連事業の計画が進められてきたとは全く考えられない。

6) 事業の根本的見直しこそ必要

「小田急線上部利用区民意見検討委員会 中間まとめ」を概括してよく見ると、気づかされることがある。この「中間まとめ」の記述が2000年10月に東京都がまとめた「小田急線連続立体事業調査報告書」の枠組みに沿っており、その域を出ていないということがよく分かるのである。

連続立体交差事業調査は国土交通省街路課の最近のホームページによっても、「連続立体交差事業の具体化に向けて、その都市における都市計画の総合的な検討を行いつつ、事業の必要性を検討するとともに、鉄道や道路の基本設計や関連事業計画の検討等を行うための調査」と解説されている。

7) 公共事業の情報秘匿と情報操作は許されない

下北沢の事業について調査が行われたのは、実は、2000年が初めてではない。1987年1988年度の2カ年にわたって、東北沢駅・喜多見駅間の小田急線連続立体交差事業調査は行われた。下北沢については地下化とする調査結果であったが、この調査報告書の下北沢部分はなぜか後に切り離されて取りまとめられた。事業自体を世田谷代田で分断し、以西の事業を先行し、以東の事業を後回しにするという行政にとつての「住民対策」故の変則技が使われた。

以後、世田谷区や東京都は共謀して、10年以上もこの調査情報を伏せたうえで、沿線住民の高架反対の声を無視して世田谷代田駅・喜多見間の高架事業（成城学園前駅付近のみ地下化）が強行され、一定程度、高架事業工事が進んだころを見計らって、2001年4月には都市計画素案が公表され事業実施に踏み切ることとなった。2000年の屋上屋を重ねたような「小田急線連続立体事業調査」は、再度「実施」された。

この「調査」にも世田谷区が関与したことは疑いない。しかしながら、世田谷区は「連続立体交差事業調査」自体について、東京都が構造形式を決めるのみの調査とうそぶいた。この調査が国の調査実施要領に明記されているような連続立体交差事業及び関連事業の総合的調査であることすら、世田谷区は認めようとはしていない。しかも、この2000年の調査報告書については、都市計画案が告示（2003年1月31日）された後、市民が情報公開請求をした段になって、2003年10月14日に世田谷区は初めて手に入れ

たのだと、いまだに言い張っている。

以上述べてきたが、ここで、最初の問いである、世田谷区の説明責任と事業の根本的見なおしの必要という論点に立ち返ることになる。

5、結語

国の「連続立体交差事業調査」の「実施要領」によれば、事前に多角的、総合的な観点から調査、計画を行う必要があり、単に鉄道の設計を行うのではなく、都市計画の総合的検討を踏まえ、住民等の夢や主張も盛り込んで将来目標を立て、関連事業と一体的に設計を行い、総合的なアセスメントをおこなうことが必要だとされている。本来であれば、少なくとも、下北沢地域の「小田急線連続立体事業調査報告書」（東京都200年10月）の作成の前に、世田谷区は情報開示と住民参加を徹底したうえで、この調査にまっとうに関与するべきであったということである。

住民参加というのであれば、連続立体事業調査が行われた時期、少なくとも2000年10月以前に、最初の調査にさかのぼれば1987年の時点で、つまりは、10年も20年も前にキチンとなされていなければならなかったのである。

今、必要なことは、茶番の「住民参加」を行うことではない。

なによりも大事なことは、世田谷区は情報開示や説明責任を怠り、真の意味での住民参加を怠ってきた点をまずは反省することである。

そのうえで、総合的な観点から交差道路補助54号線や駅前ロータリーをも含めた抜本的な見直しに着手すべきなのである。

政権も変わり、コンクリートよりも人を大事にする政治・経済・社会が求められている。持続可能な都市のモデルを下北沢からつくっていただきたい。

歩いて楽しめる街、カーフリーの街こそ下北沢の魅力の源泉であり、これを生かした低中層の街づくりこそ、地域住民が一番多く望むところであることは世田谷区自身が行ったアンケート調査でも既に証明されているのである。

添付書類

- 1、「小田急線上部利用区民意見検討委員会」設置にあたっての声明（2008年8月29日）
- 2、世田谷区長宛 公開質問状（2008年9月2日）
- 3、「小田急線上部利用区民意見検討委員会」各委員宛 公開質問状（2008年9月2日）

以上