

2008 年9月5日

公開質問状

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
まもれシモキタ！行政訴訟の会 代表 原田 学
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

世田谷区内の下北沢地区では現在、「小田急小田原線線増連続立体交差事業」（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）が進められています。この事業に関連して、世田谷区が設置した「小田急線上部利用区民意見検討委員会」と、区民意見募集に関し、私たちは声明（別紙）を発表し、私たちの立場を明らかにしました。

もともと、「連続立体交差事業」に関しては線増を含んで東京都が都市計画を決定した上で行われています。上部利用については、「連続立体交差事業」の実施主体である東京都が国の指導に基づき、地元区の意向を踏まえて立案することになっています。

連続立体交差事業は道路特定財源を使う国の補助事業ですが、線増を含む下北沢の事業は 1258 億円もの莫大な総予算となっており、周辺再開発や道路事業を入れたらその規模はさらに大きいものとなります。

とりわけ、同事業では鉄道が地下に入り、上部に 3 万 9000 m²もの跡地ができます。上部利用のあり方や関連事業のあり様は、今後の都市計画のリーディングケースとなるものだけに、大きな注目を集めています。

そこで、同事業の認可権者でもあり、同事業を指導する立場にある貴職に質問をいたします。

公開質問状としますので、9月15日までに、文書にてご回答くださいますようお願いいたします。

1、はじめに

「小田急線上部利用」というのは、下北沢地域でおこなわれている鉄道の地下鉄化による「小田急線線増連続立体交差事業」（代々木上原駅・梅ヶ丘駅間）により生じる地上跡地利用のことです。世田谷区の担当者からは、上部利用計画について公共施設利用計画は未だ確定しておらず、小田急電鉄の駅ビル等の施設方針さえ不明であると聞きます。

一方、「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 m²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いのであれば、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。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、ご見解と国の方針をお伺いします。

2、今回世田谷区が設置した「小田急線上部利用区民意見検討会」につき、学識経験者委員の人選や検討内容について担当部局は相談を受けたか否か、またどのような協議・指導をしたのかをお伺いします。

3、当該事業では総事業費が 1258 億円、都市側の事業費が 665 億円であり、この内、鉄道事業者側の負担が 50 億円と聞きます。高架事業の際の鉄道事業者の負担率 14%に対して、都市側事業費 665 億円中の 50 億円の負担率は 7.5%にしかありません。いかなる評価と計算式でこのような負担でよいこととなるのでしょうか、その考え方を明らかにしてください。

4、上部利用につき、無償で使えるとされる公租公課相当分 15%以外についての、都市側公共施設利用への使用料金・売却料金はいくらと設定しているのですか。これから、設定するとするならば、どのような設定をするのが妥当と考えるのか、またどのような考え方で設定されるのか、明らかにしてください。

5、鉄道事業者側の低負担（7.5%）と、設定される上記利用料金との関係を明らかにしてください。

6、地下化方針の 12 年間の秘匿について

下北沢地域での小田急線の地下化方針については、東京都が実施した 1989 年 3 月の「連続立体交差事業調査報告書」に既に書かれています。しかし、東京都はこの地下化方針を 2001 年 4 月の都市計画素案発表に至る直前まで市民に秘匿してきました。

1) 世田谷区は鉄道地下化方針の都市計画素案が発表される 2001 年 4 月の直前にいたるも、1989 年の報告書も 2000 年の報告書も受領していないと公言し、鉄道構造についてもわからないとしてきました。これは事実であるかお伺いします。また、これが事実ならば、東京都は実に 12 年もの間、市民にはもちろん世田谷区にも、この方針を隠したことになります。自治体間の緊密な連携が必要な連続立体交差事業でこのようなことがありうるのか、事業を指導する国としてのご見解をお示しください。

2) 区は小田急線の構造方針は未定であるとして、高架案が生きたまの高架・地下兼用の 3 駅周辺の街づくり構想を用意し、5300 m²もの駅前広場（区画街路 10 号線）をそのまま都市計画素案の段階で提案しました。のちに世田谷区が都市計画決定した駅前広場（区画街路 10 号線）は東京都が都市計画決定した補助 54 号線と一体をなすものですが、都市計画素案の調整作業段階においてすら東京都が小田急線の地下化方針を世田谷区に告げずに作業に入いったこととなります。このようなことが許されるのか、事業を指導する国としてのご見解をお示しください。

7、2000 年 10 月の「連続立体交差事業調査報告書」について

- 1) 報告書には、跡地利用について幅広い緑道が描かれ、駐輪場や貯水層が地下に設置、演劇や音楽の表現広場、商店街モール等が企画されていたりしています。また世田谷代田駅付近の環状7号線上の鉄道橋を歩道橋として再整備することもうたわれています。この調査報告書の記述について、東京都や世田谷区に尊重義務があるのか否かをお伺いします。
- 2) 当該の連続立体交差事業の都市計画決定を行う際に、既に3万9000㎡の跡地を前提とした「総合的かつ一体的な検討」がなされていたとお考えか、否かについてお伺いします。
- 3) 「連続立体交差事業の取り扱い細目」では、「都市計画事業として都市側が行う事業である以上、高架下の利用は、地域の開発、地区の計画等と関連して考える必要がある。基本的には、都市計画決定するとき、高架下利用の基本計画を定めておくべきである」（「連続立体交差事業の手引き」1992年11月版58頁）とあります。上部利用にはこの規定が準用されるので、当然、「基本計画」は定められていてしかるべきですが、ここでいう「基本計画」は誰が定めるのか、また、定められていたのか否か、お伺いします。

8、世田谷区の小田急線上部利用方針と世田谷区の「たたき台」について

- 1) 2005年3月に世田谷区は小田急線上部利用方針を定め、これを基に上部利用についての「たたき台」を、公表しています。ここで公共施設利用として掲げているものは1万㎡にも満たないものです。世田谷区は東京都の委任を受けて利用方針をたてたとはいっていますが、東京都は世田谷区に対してどのような指導をされたのか明らかにしてください。
- 2) 2000年10月の東京都の「調査報告書」と比べると、上部利用に関し、世田谷区の小田急線上部利用方針と今回の「たたき台」は通路ひとつとっても4メートル幅に過ぎず、いかにも貧弱です。この乖離が何故生じているのかを明らかにしてください。
- 3) 世田谷区は下北沢駅前ロータリーとして区画街路10号線を都市計画決定しましたが、事業化にあたり、小田急線上部の土地の使用については、公租公課相当分の無料扱いを使わず、通常の見積価格で買い取る方針をもって東京都から事業認可を受けました。「連続立体交差事業の取り扱い細目」では「駅を中心点から可能な限り近い地点で利用をおこなうことで了解されている」と有ります。にもかかわらず、全てを小田急電鉄からの買収扱いにするのは、小田急電鉄側にきわめて有利な手法ですが、このような方式はいつ、どのような経過を経て、方針として定まったのですか、また、東京都はどのような基準と審査でこの都市計画事業に事業認可を与えたのか、明らかにしてください。

9、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」（いわゆる「建運協定」）10条は地下化事業と読み替えて準用されます。このことを踏まえて質問をします。

「都市計画事業施行者は、連続立体交差化によって生じた高架下に、国又は地方公共団体が自ら運営する(料金徴収等一部の業務を委託することを含む。)公共の用に供する施設で利益の伴わないものを設置しようとするときは、高架下の利用につきあらかじめ鉄道事業者と協議するものとし、鉄道事業者は、その業務の運営に支障のない限り協議に応ずるものとする。」（「建運

協定」10条)

- 1) 鉄道事業者施設(駅舎等)の、駅舎上部ないし地下等であっても、「業務の運営に支障のない」部分については利用について協議ができるのか否かをお伺いします。
- 2) 連立事業において、駅舎上部ないし地下の利用計画、つまりは駅ビルについては、いつ、どのような手順で計画し、都市側と協議して決めていくものであるのか明らかにしてください。当該事業においてはどのような段階であるのか、明らかにしてください。
- 3) 区画街路10号線や補助54号線などの、交差道路の都市計画がかかっている鉄道跡地について、その地下ないし、上部の利用については、都市側と鉄道事業者はどのような手順で、いつ協議するのか、明らかにしてください。
- 4) なお、既に駅舎の位置や機械室の位置が定められてあるが、いかなる協議によって、いつ、駅舎の位置、機械室の位置が決められたのかお答えください。
- 5) 地下鉄の駅であれば地下駅も可能のはずですが、なぜ、地上駅舎・地上機械室という選択をしたのですか、行政側は注文をつけなかったのか否か、お答えください。
- 6) 「あらかじめ鉄道事業者と協議するものとし、」とされていますが、これはいつ行うものであるのか、時期についての原則をお聞かせください。
- 7) 小田急電鉄の上部利用については、公共利用計画が定まった後の残りについて企画すると考えて良いのか。お伺いします。
- 8) あらかじめ、上部利用が想定されていなければ、加重計算の必要性などから鉄道の設計は不可能であると考えます。上部利用についてはいつ、いかなる想定で、設計が進められているのか、明らかにしてください。
- 9) 上部利用については「国又は地方公共団体」が設定できることになっており、その主体は世田谷区とは限りません。区画街路10号線をも含めて、跡地については世田谷区が計画を立てることになっているようですが、いつ、いかなる協議で決まったのか、明らかにしてください。
- 10) 上部利用について、世田谷区が事業を行うとした場合、東京都や国はどのような負担をするのか、またどのような方針を持っているのか明らかにしてください。

以上