



まもれシモキタ！ 行政訴訟の会

〒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
URL:

www.shimokita-action.net

目次

- 1 第5回口頭弁論
レポート
- 3 小田急線の跡地
について
- 4 「ザ・スズナリ」
で語る
- 4 図書紹介
- 6 よくある質問
& 回答
- 6 サポーター募集

誰のための下北沢駅前交通広場、 何のための都市計画道路？

9月3日（月）に下北沢都市計画決定取り消し訴訟の第五回口頭弁論が行われ、約70名の方が傍聴に参加されました。今回の口頭弁論では、補助54号線や区画街路10号線（駅前ロータリー）の違法性を示す具体的証拠を提示しながら、被告行政側の論理の矛盾を追求する展開となりました。

■地区計画も示さず、 道路計画が駅前高層ビ ル化を先取り。違法。

法廷ではまず、石本原告代理人より準備書面7（本件都市計画道路と下北沢駅周辺地区地区計画及び同地区内の用途地域の変更の一体性及び区画街路10号線の都市計画の重大な違法性について）についての陳述が行われました。

準備書面7の具体的な内容について確認します。

1. 地区計画・用途地域の变更は、空間的にも、時間的にも、内容的にも、都市計画道路（補助54号線・区画街路10号線）と一体のものである。

空間的…
・道路計画第1期工事
工区と地区計画の「商業地区A」とが一致する。

・用途地域の変更で、
商業地区A全体の容積率が500%に緩和（従来は300%と500%があり）された。

時間的…

・H18年10月18日に、地区計画は世田谷区都市計画審議会での強行採決され、同日それに先立ち東京都は本件都市計画道路の事業認可を行い、世田谷区は、H18年12月7日に地区計画を決定した。

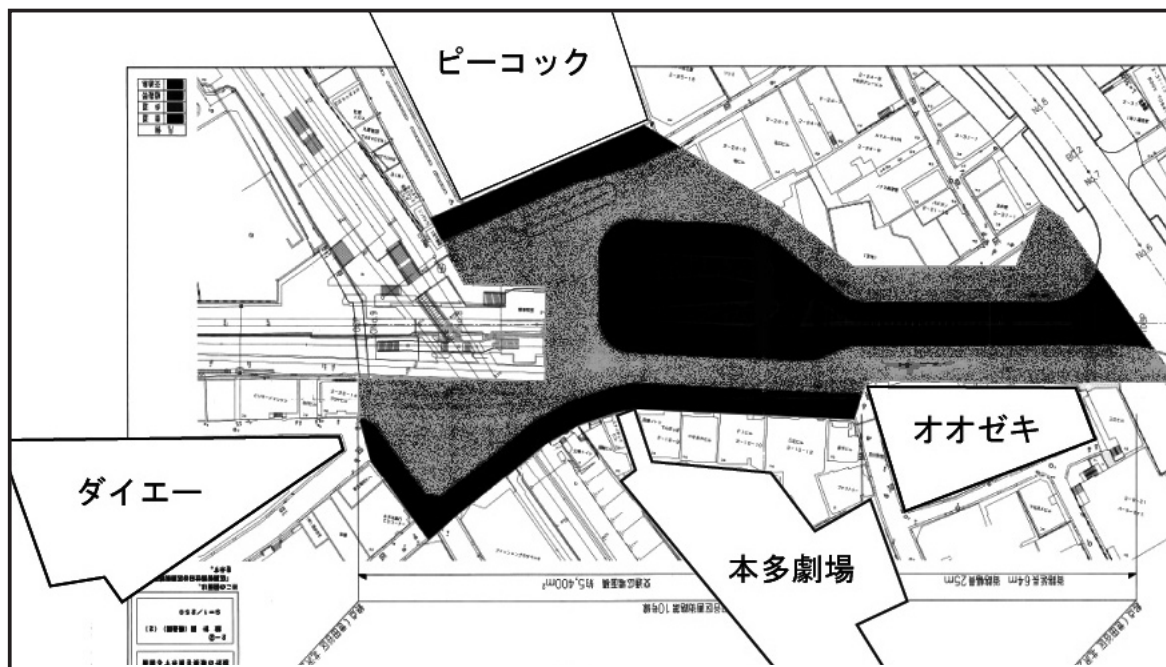
内容的…

・地区計画の道路幅員による容積率制限の緩和は、都市計画道路の建設を前提としている。

2. 地区計画における区画街路10号線（ロータリー）に接する敷地の規定に違法性がある。

（ア）商業地区A（駅に近い商業地）では、補助54号線または区画街路10号線を前面道路とする敷地で、敷地面積が2000㎡以上の場合は高さ60mの建物・500㎡以上の場合は45mの建物を建てることのできる。

この規定に該当するのは、ピーコックの敷地、本多劇場の敷地、ダイエーの敷地である。実は、区画街路10号線の「素案」の段階では、本多劇場の敷地とダイエーの敷地は含まれていなかったが、しかし「計画案」の段階になると、南側



八百屋・パチンコ屋前の既存道路が10号線の計画に含まれることになり、本多劇場の敷地とダイエーの敷地が、高さ制限の緩和該当敷地となった。

(イ) なお、ダイエーの敷地は、区画街路10号線に接していないが、地区計画の規定で、「区画街路10号線に並行して一体的な利用が図れる道路区域の部分」も前面道路と位置づけられたことにより、緩和該当敷地となった。

(ウ) 区画街路10号線の都市計画決定がなされたH15年1月31日の段階では、地区計画は決定されておらず、案さえ住民に示されていないかったが、行政側は既に決めていた。

3. 地区計画または用途地域変更が違法であれば、一体性を有する都市計画道路も違法である。

本件の計画道路は、本来の「道路の機能」ではなく「地区計画」とセットにした高層ビルの誘導・再開発が真の目的であることが明らか。地区計画との一体性や、計画範囲の恣意的な線引きなど本来考慮すべきでない他事考慮そのものであり、行政の裁量判断を大きく逸脱しており違法である。

■自動車保有台数は減少予測——誰のための道路建設か

続いて宮村原告代理人より準備書面6（被告東京都のH19年6月25日付け準備書面（3）に対する反論）・第3「補助54号線の道路交通ネットワーク上の必要性」について、に関する陳述が行われました。

1. 東京都は自動車交通需要の増加を前提として補助54号線の必要性を主張しているが、三菱総研の予測（甲57号証）によれば、

2017年をピークに日本の自動車保有台数は減少する。特に、東京は、公共交通の発達と高齢化により減少する。

2. 東京都は、鎌倉通りと茶沢通りに流入する通過交通解消のために補助54号線の建設が必要であると主張するが、南北方向に走る鎌倉通り及び茶沢通りと東西方向に走る補助54号線とは交差する関係にあり、両通りに流入する通過交通総量は減少しない。

■ヒートアイランド現象を促進する道路行政を糾す。

最後に、斉藤原告代理人より、地球温暖化等の環境問題の一環として、道路問題を大局的に考えるべきことが述べられました。

1. 今年8月の異常な暑さは、日本の国土造りに重大な欠陥があったことを示している。コンクリートの道路・

高層ビルが、ヒートアイランド現象をもたらした。緑地をどのように回復してゆくかが、これからの大きな課題である。

2. 1969年6月に改正される前の都市計画法（旧法）では、緑地と道路は繋がりのあるものとして、目配りがされていた。戦災復興計画においては、道路と緑地帯を融合させた総合的な計画として、交通機能強化及び地域環境保全の双方に関する考慮がなされていた。しかし、公害対策基本法（67年）が制定され環境保全が問われだしている最中に、新法が施行される直前に、東京特別区の9000ヘクタールの緑地に係る都市計画は廃止され宅地に切り替えられた。

3. 緑地帯と融合された総合計画として策定されたはずの補助54号線は、道路計画のみが何の見直しもないまま残存した。

■次回の口頭弁論

このあと、今後の訴訟の進め方についての質疑があり、次回口頭弁論は、11月5日（月）14:00、場所は今と同じ103号大法廷とすることになりました。

以上、口頭弁論の流れを確認しました。

「準備書面」や「証拠」については、ホームページに全文を掲載していますので、ぜひごらんになってください。
www.shimokita-action.net

弁護士と原告による報告集会

法廷終了後には弁護士会館の会議室にて「報告集会」を行い、弁護士団より、訴訟内容の解説、主要な論点についての追加説明を受けました。

またそれをうけて、原告と弁護士団の意見交換も行いました。約60名の原告とサポーターの皆様が参加されました。



小田急線連立事業は公共事業 跡地利用は行政⇨市民に権限あり

世田谷区議・木下泰之

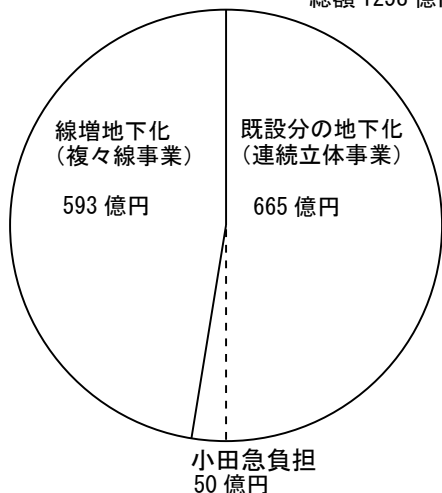
連立事業の事業主体は
東京都で92.5%が税金

下北沢で行われている小田急線の地下鉄化事業は正しくは「小田急線増連続立体交差事業」と言います。

小田急線の事業だから小田急電鉄が金を出して行われているの、思っただけで大間違い。この連続立体交差事業（以後、連立事業と略）は道路事業を積極推進し、周辺を再開発していくため

線増・連続立体交差事業 事業費内訳

総額 1258 億円



●連続立体交差事業

事業主体：東京都

事業費：

- ・行政負担 (国・都・区が負担、道路特定財源など)
- ・一部小田急が負担 (受益相当分として 50 億円)

●複々線事業

事業主体：独立行政法人鉄道建設・運輸機構

事業費：

- ・行政負担 (財政投融资)
- ・完成後 25 年年賦で小田急が買い戻す (国・都の利子補給あり)

●連続立体交差事業の手引き (58 頁)

「高架下 (跡地) 利用については、都市側は鉄道事業者の業務に支障ない限り高架下 (跡地) に公共の用に供する施設を設置することができる。この場合、貸付可能面積 (ただし既設相当分) の 15% 相当部分は公租公課相当額で利用でき、15% 相当分を超える部分は鉄道事業者の定める貸付規則による使用料にて使うことができるものである。」

の公共事業として都市計画され、道路特定財源を中心とする税金及び政府資金、利用者の運賃で賄われています。地下化 (連続立体交差化) にする事業と、線増、つまり複々線化にする事業とが同時に行われて全体の事業費は 1258 億円です。切り分けることは難しいのですが、行政はこの事業を連立化と複々線化とに切り分け、東京都が事業主体の連立事業は 665 億円、複々線化は鉄道事業者の事業で 593 億円としています。このうち、小田急電

鉄が事業実施中に負担する事業費は 665 億円のうち 50 億円 (7.5%) のみであることが最近明らかになりました。つまりは連立事業費中 92.5% は税金 (道路特定財源) で賄われているのです。

複々線事業の事業主体は「独立行政法人」

複々線事業は小田急が行っているところ行政は説明することがありますが、法律を探っていくと全くのウソであることがわかります。旧日本鉄建公団は新幹線を建設するためにできた政府外郭団体の鉄道事業者ですが、私鉄の複々線事業を「代行」して行う「P 線事業」なるものも行ってきました。

小田急線増連続立体交差事業の場合、複々線事業は確かに鉄道事業者が行っていますが、複々線事業を行っている鉄道事業者は小田急電鉄ではありません。この鉄道事業者とは

独立法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 (略称は鉄道・運輸機構：旧日本鉄道建設公団) であって、土地の買収も行い、小田急の土地も所有権移転した上で事業が行われます。この事業費は政府資金 (財政投融资) で賄われ、完成後に小田急電鉄は 25 年年賦の低利 (5% 以上は国と自治体の利子補給付き) で買い戻すということになります。

結局、事業完成までに小田急電鉄は 1258 億の総事業費の内たった 50 億円を負担するのみで事業が完成し、593 億円の複々線分を 25 年かけて買い戻せばよいことになります。しかも、この事業を行うに当たって小田急は 10 年間運賃を値上げして、経費のため込んでよい (特定都市鉄道整備促進特別措置法) にとにもなっています。

小田急電鉄は二重に「おいしい」

さて、優遇はそれだ

けではありません。この事業主体を行政と政府機関に移した後、工事実施の権限を丸ごと受けるのは小田急電鉄ということになります。小田急電鉄はこの巨大な公共事業を行政や政府系法人から独占的に引き受け、ここでは請負事業者として儲けるといふことになるわけですね。実際の工事は孫請けで各種 JV に振り分けられますが、これは業界のもたれあい構造で、利益をシェアリングしているにすぎません。

新たに生まれる空間は公共利用が優先

下北沢の連立事業は地下化で行われますので、事業完成後には上部に広大な土地 (行政は利用可能面積を 27000 m² と説明) ができます。

連立事業は公共事業であるだけに政府が要綱 (旧建運協定) を定めて行っている事業です。この要綱では事業で新たに生ずる空間に

については公共利用が優先できるようにできています。

既に明らかにしてきたように、小田急電鉄に二重三重に行われている優遇策を考えれば、この土地の利用については行政が公共計画さえ立案すれば優先して使用できる（建運協定10条）ことになっているのは当然のことです。しかし、公共利用計画を立てなければ、その利用可能な土地の使用権限は小田急にあるということになってしまいます。

現在、世田谷区が利用計画を示しているのは10000㎡に足りない面積にすぎませんから、17000㎡余はこのままだと小田急電鉄の利用に供され、小田急OXや関連商業施設が立ち並ぶことになってしまいます。

公共による全部利用を宣言させることが重要

逆に世田谷区（あるいは東京都や国）が27000㎡の公共利

用を求めれば、電鉄側は協議に応ずることが義務づけられており、鉄道の営業上支障のあるものを除けば断ることができません。したがって事実上、全部が使えます。既設線分の15%を超える部分については既設線・線増線分ともに使用料金は生じますが、全体の事業費からいえば大したことはありません。また、税金を投じた公共事業で全く新たな空間が生まれるのですから、その空間は本来公共市民のものはずです。

いまこそ、小田急線地下化運動のスローガン「小田急線は地下に地上は緑に」を実行させましょう。

上部利用計画について最近、小田急電鉄に「お願い」するような論理を世田谷区や区から派遣されるコンサルタントが振りまいていますが、行政に公共利用計画を立案させることが公共利用の第一歩であり、決して小田急にお願いする筋合いのものではありません。

道路予定地の劇場 「ザ・スズナリ」で語る

8月13日から15日の3日間、劇場「ザ・スズナリ」と下北沢商業者協議会の主催によるシンポジウムとライブが開催され、延べ千人以上の参加がありました。

次のページにあるように、バラエティに富んだシンポジウムのテーマとパネリストにより、下北沢の良さ・大切さが、歴史的に多角的に掘り下げられました。

図書紹介

『公共事業と市民参加』 学芸出版社
著…江崎美枝子＋喜多見ポンポコ会議

東京外環道の計画に疑問をもった本場の素人たちが、交通量調査のイロハを自習して、国土省や外環PI協議会で、計画の交通量等に鋭い質問を浴びせたことが記されています。具体的な理由を資料でもって突きつけているから、計画の背景が曖昧であることがわかりやすく書かれています。

回覧しての一読もあるかと思ひ、「まもれシモキタ！行政訴訟の会」で2冊注文していますので、ご興味のある方は事務局までご連絡ください。

（堀江 照彦）



ザ・スズナリ×下北沢商業者協議会
SHIMOKITA VOICE

8月13日(月) 14:00 — 15:30

Opening Symposium

「シモキタの道路計画ってなに？」
—— わかりやすく語られる背景と問題点

●パネリスト (敬称略) 渡辺えり子 (劇作家・演出家・女優・「宇宙堂」主宰)
金子賢三 (「Save the 下北沢」共同代表)
原田 学 (「まもれシモキタ!行政訴訟の会」原告 団代表)
大木雄高 (「下北沢商業者協議会」代表)
野田治彦 (「ザ・スズナリ」舞台部)

8月13日(月) 16:30 — 18:00

Symposium 1

「下北沢で、運動を語る」
—— 「再開発反対」のいま

●パネリスト (敬称略) 仲俣暁生 (文芸評論家)
鈴木謙介 (社会学者)
曾我部恵一 (シンガーソングライター)
山崎千鶴子 (ロックバー「Mother」オーナー)
久山めぐみ (大学院生・「下北沢商業者協議会」事務局)

8月14日(火) 14:00 — 15:30

Symposium 2

「演劇は下北沢に
何をのぞむのか？」
—— 演劇界における
ザ・スズナリ喪失の意味

●パネリスト (敬称略) 本多一夫 (「本多劇場グループ」代表)
柄本 明 (俳優) 宮沢章夫 (「遊園地再生事業団」主宰)
ケラリーノ・サンドロヴィッチ (「ナイロン100℃」主宰) 流山児祥 (「流山児★事務所」主宰・演出家
坂手洋二 (「燐光群」主宰・「日本劇作家協会」会長) 「日本演出者協会」副理事長)
下平憲治 (「Save the 下北沢」共同代表) 野田治彦 (「ザ・スズナリ」舞台部)

8月14日(火) 16:30 — 18:00

Symposium 3

「文化と生活と街と・下北沢」
—— 歴史が生む磁場

●パネリスト (敬称略) 吉見俊哉 (東京大学大学院情報学環学環長)
きむらけん (「北沢川文化遺産保存の会」文化探査者)
廣木隆一 (映画監督)
岩本光弘 (「シネマアートン下北沢」支配人)
大木雄高 (「下北沢商業者協議会」代表)

8月15日(水) 14:00 — 15:30

Symposium 4

「海外の目で見た
“SHIMOKITAZAWA”」
—— そのユニークさと
魅力について

●パネリスト (敬称略) 木村和穂 (「Save the 下北沢」)
ピーター・バラカン (イギリス出身/ブロード・キャスター) 神宮 仁 (「ル・グラン・テカール」オーナー)
ノア・ガルシア (フランス出身/音楽監督)
ウダイ・タマン (ネパール出身/CMモデル)
ママドゥ・ディオップ (セネガル出身/「JAMM REKK」オーナー)

8月15日(水) 16:30 — 18:00

Ending Symposium

「シモキタの
未来図を描く」
—— 魅力ある街とは・
駅前広場のあり方は？

●パネリスト (敬称略) 笹川史郎 (驛前食品市場「酒・ラーメン しろう」)
田中瑞穂 (世田谷区都市整備部都市計画課) 関根純一 (建築家/驛前食品市場育ち)
井上赫郎 (まちづくりコンサルタント) 二瓶正史 (建築家/代沢在住)
金子賢三 (「Save the 下北沢」共同代表) 大木雄高 (「下北沢商業者協議会」代表)
小林正美 (明治大学教授・「下北沢フォーラム」代表) 野田治彦 (「ザ・スズナリ」舞台部)
佐藤泰雄 (元代沢小学校PTA会長/代沢在住) 高橋ユリカ (ジャーナリスト)

よくある質問&回答

このコーナーでは、会議などで出された質問や、ちょっと気になっている素朴な疑問といったものに答えてゆきます。

Q 裁判は、全体でどれくらい時間がかかるものでしょうか？ 第一審の審理は、どのあたりまで進んでいるのでしょうか？

A この裁判は一般の民事事件とは異なる行政訴訟であり、過去にも事例のないものですから、どのくらい時間がかかるかを予測することは難しいですが、全体では最高裁も含めて5年程度がひとつの目安になると思います。

裁判は、速ければよいというものではなく、長く、長ければよいというものでもありません。紛争の内容に見合うだけの審理を行う必要があります。そういう意味では、時間の長短ではなく、いかに充実した審理をするかが重要になってきます。

今行われている第一審は、違法性の主張について、いよいよ具体的な議論が始まり、今後、さまざまな角度から違法性の議論が深まっていく段階にあるといえます。

Q 都市計画と地区計画がよく分かりますか？

A 地区計画は都市計画のひとつです。

都市計画には、土地利用に関する計画（用途地域など）、都市施設に関する計画（道路、鉄道など）、市街地開発に関する計画（市街地開発事業など）、地区に関する計画（地区計画など）があります。

下北沢では、用途地域の變更、道路、鉄道の計画、地区計画など、複数の都市計画が

同時に進められています。

Q 訴訟の相手方の国・東京都・世田谷区の三者の関係をどうみたらいいのですか？

A 鉄道事業については、計画して事業を行うのが東京都で、事業を認可したのが国です。補助54号線は、計画して事業を認可したのが東京都で、事業を行うのが世田谷区です。区画街路10号線は、計画して事業を行うのが世田谷区で、事業を認可したのが東京都です。

シモキタ訴訟では、鉄道事業を契機として道路を作り、道路を前提に街を再開発するという複合的な問題について審理していますので、国・東京都・世田谷区を相手に訴訟が行われています。

Q 私は、この訴訟は補助54号線の中止としか頭にありませんでしたが、弁護士は、下北沢の問

題は、道路だけではなく、再開発問題も含まれると言っています。では、この裁判に勝つことで、何を目指し、どこへ向かうとしているのですか？

A 下北沢に補助54号線ができると、道路予定地の様相は一変しますが、それだけではなく下北沢の街全体が大きく変わります。下北沢では補助54号線を前提に再開発の計画（地区計画）が作られているからです。そういう意味で、補助54号線の計画を見直すことは、下北沢の再開発のあり方を見直すことなのです。

補助54号線の計画を見直し、大きな道路がなく歩行者優先の現在の下北沢の良さを生かした街づくりをしていくことが、目指すべき方向だと思います。

※このコーナーで取り上げて欲しい質問がありましたら、事務局までお寄せ下さい。

第6回 口頭弁論のお知らせ

日時 .. 11月5日（月）14:00
場所 .. 東京地方裁判所・103号大法院
交通 .. 東京メトロ丸の内線・日比谷駅・千代田線・霞が関 A1出口から徒歩1分・有楽町線・桜田門5番出口から徒歩5分

大法院を傍聴人で一杯にし、この訴訟への関心の高さを裁判官にアピールすることが重要です。皆様ぜひご参加ください。

法廷終了後に、弁護士会館で裁判の内容について弁護士から解説をうけるとともに、質疑応答・意見交換も行ないます。

サポーター募集

平成18年9月に訴訟提起以来、三次にわたる原告募集を行い、約105人の参加がありました。

今後は、この訴訟をバック・アップして下さる市民の方々・サポーターを募集して参ります。サポーターの方には年会費一口5千円をご負担いただきます。「ままれシモキタ！通信」をはじめ、勉強会、シンポジウムなどのイベント情報、訴訟の進行状況についての情報などを郵送・メールにてお届けします。

「サポーター」に成ってくださる方がいらっしゃいましたら、ぜひ事務局までご連絡ください。

事務局（コモン法律事務所内）

TEL 03-5452-2015