

まもれシモキタ！通信



なぜ、道路は、26メートル もの幅が必要なのか

―道路計画を先行し、その後、恣意的な地区計画策定―

11月5日（月）に下北沢道路事業認可取り消し訴訟の第6回口頭弁論が、東京地裁103号大法廷で行われました。石本原告代理人により、約80名の傍聴者の前で、駅周辺の高層ビル化のためには、26m道路が大きな意味を持つというカラクリが暴かれました。

バブル期に始まる下北沢再開発計画

昭和62年に世田谷区は、川上秀光東大教授を委員長とする委員会の「小田急沿線街づくり研究会報告書」を公表しました。この報告書は、東京は「超高密度時代」を迎えるという位置付け、下北沢については、現在の計画と同じく高層ビル化された「補助54号線の空間イメージ」「駅周辺市街地の将来想定図」を掲げています。

駅前高層ビル化を隠し続けた世田谷区

平成14年の「駅周辺街づくりの基本計画案作成調査委託報告書」では、再開発によるビル建設のケーススタディが行われています。ひとつは、現オオゼキの敷地に23階建てのビルを建設する案。もうひとつは、現北口市場（道路予定地）の隣接地に15階建てビルを建設する案です。各々建設費は数十億円で、補助金と保留床処分金

によってまかなわれると試算されています。

平成14年3月の時点では、具体的な駅前再開発計画が既に存在していたことを示しています。しかし、世田谷区は、平成15年4月の「駅周辺街づくり計画」においても、平成16年5月の「下北沢周辺地区街づくり計画」においても、公表資料ではあたかも現在の下北沢の中低層建築物による整備を行うような計画とされていました。さらに、平成16年「地

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

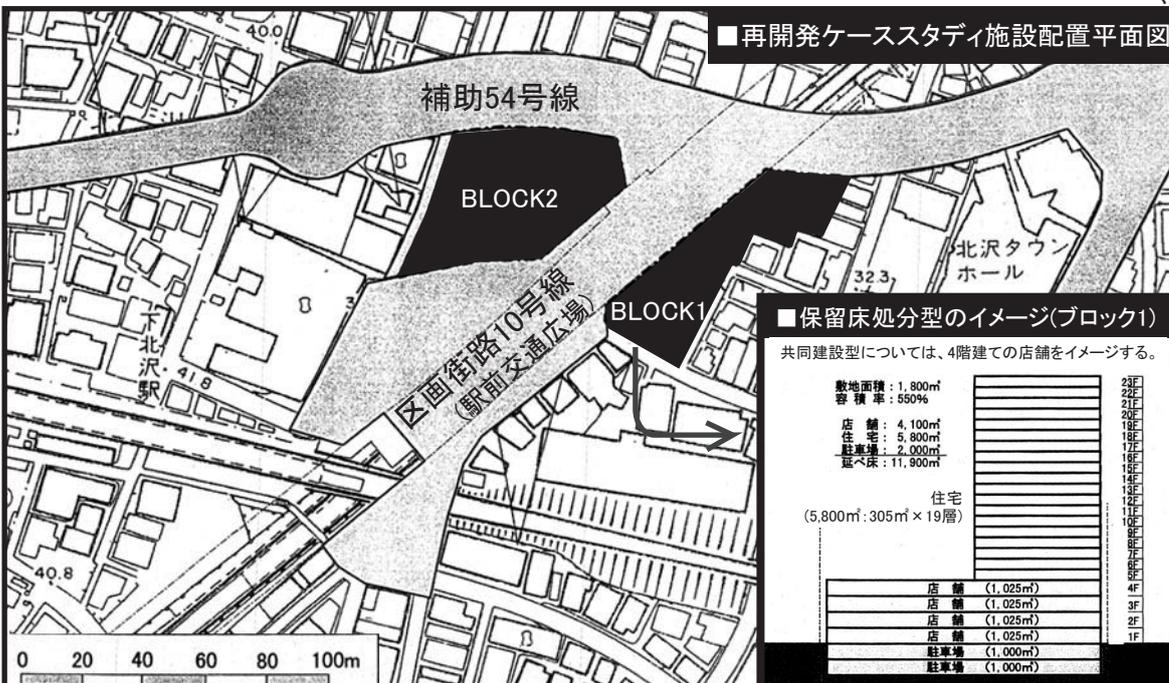
第7回 口頭弁論のお知らせ

日時：1月25日（金）15：30～
場所：東京地方裁判所103号大法廷
交通：東京メトロ丸の内線日比谷駅
千代田線霞ヶ関駅A1出口歩1分
有楽町線桜田門駅5番出口歩5分

★皆様是非ご参加下さい

区計画骨子」においても高層化には具体的に触れられず、「補助54号線や駅前広場（区画街路10号線）沿道では、街づくりのルールがないまま道路整備とあわせた建物の建替えが行われると、無秩序な街並になることが予想されます。」と、他人ごとのような記載がされています。この一文は、行政による下北沢再開発の進め方を読み解くひとつの鍵となります。

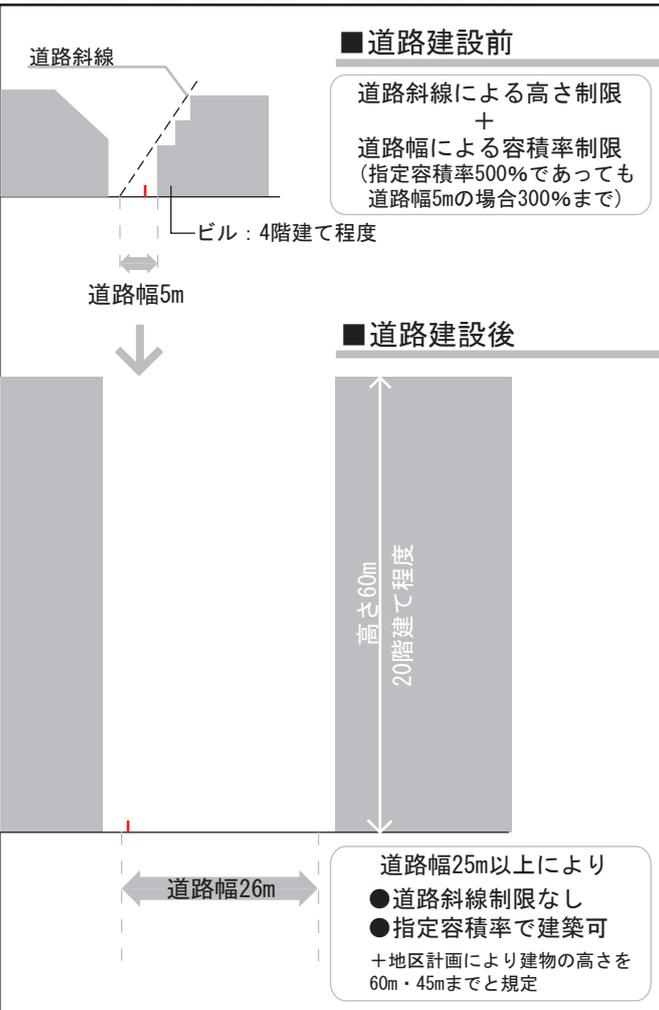
■再開発ケーススタディ施設配置平面図



目次

- 1 第6回口頭弁論レポート
- 3 連続立体交差事業・道路特定財源と再開発の関係
- 4 小田急線の跡地、行政利用可能面積について
- 4 東京環境行政訴訟原告協議会発足
- 4 第7回口頭弁論のお知らせ
- 4 サポーター募集・カンパ募集

▼道路建設+地区計画制定による建築制限の変化



道路幅により、容積率制限・道路斜線制限が無くなる

建築基準法では、道路の幅が12m以上あれば前面道路による容積率の制限がなくなり、道路の幅が25m以上あれば道路斜線制限による建物の高さ制限もなくなります。

26m幅を持つ二つの道路（補助54号線と区画街路10号線）が都市計画決定されたことにより、これらの道路に接する土地に建物を建設する場合には、

高さ制限は撤廃されたこととなります。行政側からすると、26mという数値は大いに意味のある数値でした。

平成17年3月に、「地区計画素案」が発表され、世田谷区は初めて建物の高さを敷地面積により45mまたは60mに誘導する計画であることを明らかにしました。住民の建物の高さに対する異論に対し、行政は、道路計画で自ら規制を

撤廃しておきながら、その対策として高さ制限をもうけるのであるという欺瞞に満ちた説明をしました。

地区計画は住民の90%の総意が必要

東京都と世田谷区は、補助54号線及び区画街路10号線の計画を先行決定し、その後地区計画を定めました。本来、道路計画と地区計画を同時に計画すべきところを、時期をずらし恣意的な地区計画策定をしました。

地区計画を策定するときの住民合意については、昭和55年の衆議院建設委員会においては、「（関係権利者）全員の理解がえられるよう努力」するとの答弁が行われています。平成13年に横浜市で決定された地区計画の策定段階では、「住民の90%の総意が必要である」と担当者が述べています。

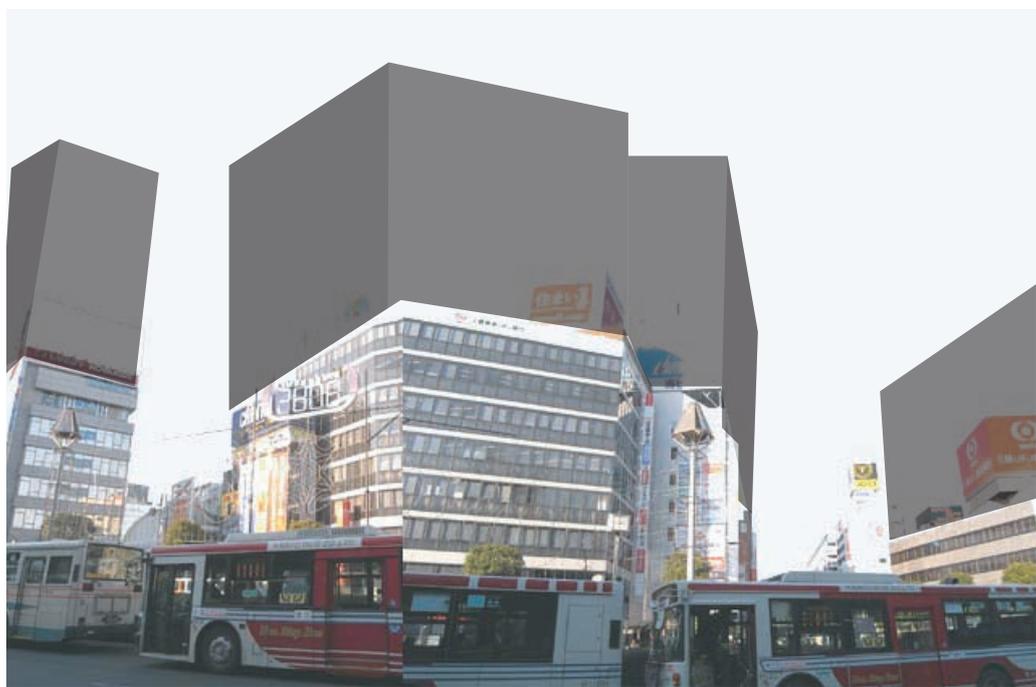
下北沢では、平成18年6月の「地区計画原案」及び9月の「地区計画案」に対する意見募集が行われ、いずれも賛成率が半分にも満たないにも関わらず計画の変更をせずに、強引に都市計画審議会に諮り、結果的に怒号の中で強行採決が行われました。しかも、世田谷区は、意見募集中に賛成誘導文書の配布を行っています。行政の中立性違反であり、行政裁量を逸脱しています。

←再開後の下北沢駅前の想像図

現在の吉祥寺駅前(北口)を元に、下北沢の地区計画で可能になる建物の高さを合成。

再開後の下北沢駅前ロータリー(交通広場)には、吉祥寺駅北口前のビルの約2倍の高さの高層ビルが可能になる。

「歩行者主体の街づくり」「個性豊かな商店街づくり」「中層建物を主体とするヒューマンな街なみ形成」「下北沢らしさの維持・発展」(平成12年12月の下北沢街づくり懇談会の世田谷区長宛提言「下北沢グランドデザイン構想図」より)は、遠い過去の話となってしまうのでしょうか。



小田急線が地下に潜ると 高いビルが建つ？

連続立体交差事業と道路特定財源と 再開発のふしぎな関係

昨年の秋頃から、道路特定財源というかた言葉がニュースからひんぱんに聞こえてくるようになりまし。そして、それと重なるように「踏切をなくして渋滞を減らそう」などというCMが新聞・テレビ・駅張りのポスターなどやたらに見かけるようになったように思いませんか？

突然こういふふうに話を切り出したのは、「踏切」という鉄道施設と「道路」特定財源がとても関係が深いからなのです。道路特定財源は「自動車の利用者に対して道路整備を目的としてガソリンや車体から徴収される税金」です。このお金は道路交通を円滑にするという理由から昭和44年に旧建設省と運輸省が結んだ「建

運協定」によって、市街地の踏切をなくす「連続立体交差事業（以降、連立事業）」に使われるようになりまし。

さて「連立事業」は踏切をなくすのですから鉄道の工事のように思われます。ところがこれは道路整備緊急措置法に基づき「市街地において複数の幹線道路と鉄道との立体交差化を行い、複数の踏切を一挙に除却することにより道路交通の円滑化と市街地の一体的発展を図る事業」として行われるのです。

これらのことは国土交通省が作成した「連続立体交差事業の手引き」にきちんと述べられています。また事業の効果として「踏切による交通渋滞や事故の解消」

や「鉄道によって分断されていた市街地の一体化」の他に、駅前広場の整備などによる「駅周辺の市街地の再生」や「鉄道施設の改良による利便性や安全性の向上」などが一例としてあげられています。このように「連立事業」は市街地再開発を見越したもののなのです。

駅前周辺市街地の再生
市街地再開発にはさまざまな補助金、つまり税金が注ぎ込まれます。

例えば街路整備などの軽微なものから、再開発ビルへの補助など金額の大きなものまで「連立事業」をきっかけにして公共民間を問わず動くのです。そして、つと大きな問題は「道路特定財源」が議会の審議が必要のない、国土交通省の裁量で使われるお金であり、道路に関係あると判断されればどんな使い方をしてもかまわないお金なのです。

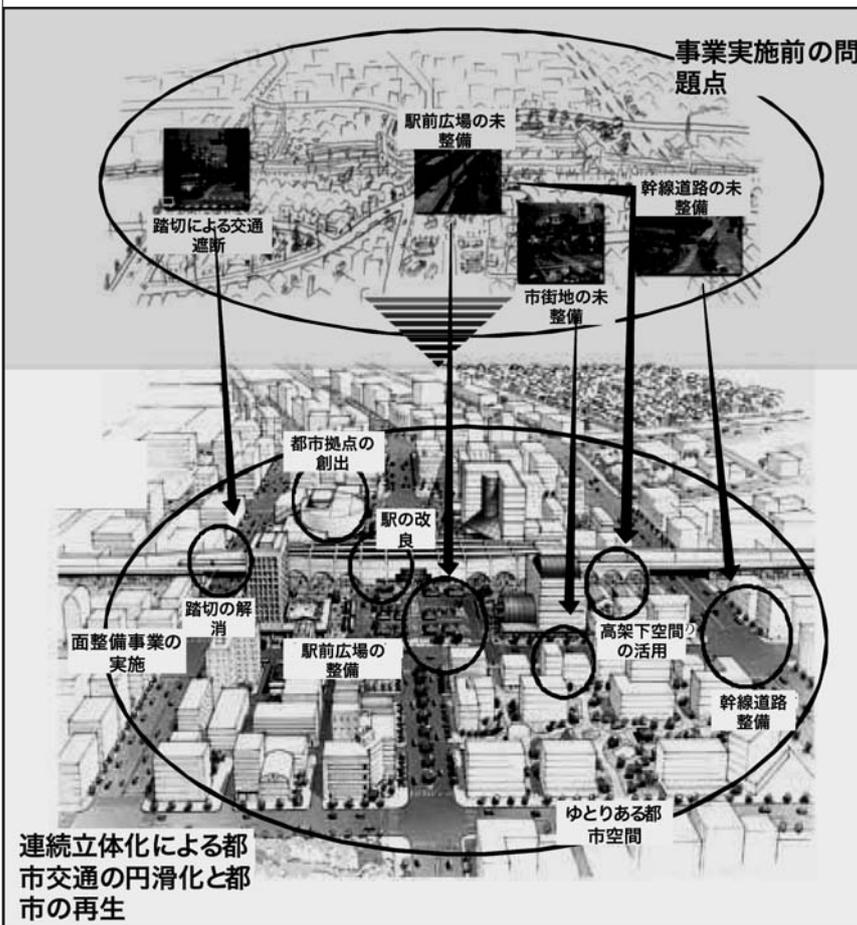
昨年11月に国土交通省から、この先10

年の道路特定財源と道路整備中期計画についての答申が出されましたが、それは規模を最大限に膨らませ、予算を他に使わせないためとしか思えないまったく帳尻合わせのようなものでした。「連立事業」はその額も巨大で、使い途の柱になっていきます。最初にふれたCMは国土交通省がこのお金を手放したくないために大々的に行なっているのです。

道路整備が残されているというのも本当でしようが、土木建築を問わずさまざまな工事を行なう導火線となるお金を手放したくないというのが「道路特定財源の一般財源化反対」のもうひとつの真実なのです。

このように、下北沢地区での容積率の緩和などを含んだ地区計画と小田急線の地下化工事（連立事業）は大きな関係を持つていたのです。シモキタのまちにとつては小田急線の地下化だけを行なえば十分なはずなのに、補助54号線をはじめまちを変えようとした理由がこういふところにあつたのです。

必要のないものに税金が使われてしまうようなまちづくりの仕組みはぜひとも見直されるべきだと思ひます。



出典：国土交通省都市・地域整備局街路課「連続立体交差事業の概要」平成15年10月7日付け

小田急線地下化跡地の 行政利用可能部分は、 これまでの倍におよぶ 面積であったことが発覚！

現在始まっている小田急線の地下化工事により、地上部分には、広大な跡地が生まれます。代々木上原駅の西側から梅ヶ丘駅の東側までの約2.2キロにおよぶこの跡地の利用法が、今後の下北沢周辺の状況に、大きな影響を与えることは、間違いありません。しかし、ここにきて、行政が優先的に使うことができる跡地の面積は、実はこれまででの世田谷区の説明の約2倍だったという驚くべき事実が発覚しました。

現在の工事は、既存路線の地下化のみならず、増線地下化工事も同時に行われています。区はこれまで、新たに生まれる27000㎡の事業跡地のうち、行政が関与する対象となるのは、およそ半分の既存路線部分のみと説明してきました。しかし

さる11月29日の世田谷区議会において、「連立事業のルールである建運協定（現在は国交省の要綱）によると、増線部分もその対象となるのではないか？」という木下泰之議員の質問を受け、世田谷区の生活拠点整備担当部長である真野源吉氏は、今までの説明が「誤り」だと認めたのです。

真野氏は9月定例議会で「区が優先的に検討・整備する施設」面積5750㎡。他にパーク・歩行者道路・駐輪場を含めると約1万㎡で、区の利用可能面積をほぼ使う方針となっていると答えていました。しかし増線部分も区が優先利用できることが明らかになった以上、行政による跡地の利用は、これまでの約2倍のスケールで検討し直すべきではないでしょうか？

東京の環境を守る行政訴訟 6団体が協議会を結成

東京都内で行政訴訟を起している6つの市民組織団体が、お互いの協力と連携を強め、お互いの勝利を目指して「東京環境行政訴訟原告団協議会」を結成しました。

その発足記念集会在平成19年11月29日、霞ヶ関の弁護士会館にて開催されました。その原告団とは小田急街づくりを見直す会、日赤・高層マンションから環境を守る会、羽沢ガーデンの保全を願う会、梅が丘駅前けやきを守る会、浜田山・三井グランド環境裁判原告団そして私達まもれシモキタ！行政訴訟の会です。当日会場には、各原告団はもとより、法曹関係者、報道関係者、学者など約150人が参加しました。

東京が協議会結成の経緯と意義を含めて開会の挨拶をされました。そして各原告団から自らの訴訟についての経過と解説を兼ねた挨拶が行われたあと、各訴訟の弁護士を代表して、斉藤曉弁護士団長より基調報告があり「弁護士団と原告団が車の両輪となつて頑張ろう」と決意を表明されました。

続いて来賓として参加した、千葉大学工学部研究科教授・福川裕一さんをはじめ、多くの専門家の方々から励ましの言葉をいただきました。最後は、梅が丘けやきを守る会の原告・橋本由紀子さんが「東京環境行政訴訟原告団協議会・発足記念集会」の宣言を読み上げ、会場参加者全員の盛大な拍手を持って採択され閉会しました。

サポーター募集とカンパのお願い

「まもれシモキタ！行政訴訟の会」では、この訴訟をバックアップして下さるサポーターを募集しています。

サポーターの方々には1口5,000円/年(複数口歓迎)のご負担と支援をお願いしています。

「まもれシモキタ！通信」をはじめ勉強会・シンポジウムなどのイベント情報、裁判の進行状況や活動状況について郵送・メールにてお伝えします。

★カンパのみの応援も大歓迎しています。

サポーター及びカンパにご協力頂ける方は、下記までご都合の良い方法でご一報下さい。

「まもれシモキタ！行政訴訟の会」サポーター担当:堀江照彦

TEL&FAX: 03-3467-6936 E-MAIL: HorieTeru@aol.com

住所: 〒155-0031 世田谷区北沢4-14-17

第7回 口頭弁論のお知らせ

日時: 1月25日(金) 15:30~

場所: 東京地方裁判所 103号大法廷

交通: 東京メトロ丸の内線日比谷駅

千代田線 霞ヶ関駅 A1出口から徒歩1分

有楽町線 桜田門駅 5番出口から徒歩5分

大法廷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、是非ご参加下さい。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受けるとともに、質疑応答・意見交換も行います。

裁判の経緯・過去の裁判資料はウェブで公開しています↓
<http://www.shimokita-action.net/archive/index.html>