まもれシモキタ！通信

補助５４号線を建設する本当のねらいは？

住民・商業者を無視して、強引に進められようとしている下北沢の都市再開発。多額の道路特定財源を投入して行なわれる、ムダな公共事業の典型例と言えます。２００６年９月に提訴して以来、これまでに７回の口頭弁論を終え、いよいよ行政側の主張のほころびが浮き彫りになってきました。

何のために補助５４号線を建設するのか？

宮村啓太（弁護士）

補助５４号線は、下北沢が長い時間をかけて育んできた貴重な環境を根本から破壊します。駅周辺の路地的界隈性、人々が街歩きを楽しむ個性的な商店街、商業地区周辺の閑静な住環境など、いずれも一度失われると取り戻すことができないものです。何ゆえ、そのような貴重な環境を破壊してまで補助５４号線を建設する必要があるというのか、裁判を通じた私たちの問いに対して、東京都は以下のような答えを返してきました。

①自動車交通の需要は依然として高いことが予想される。

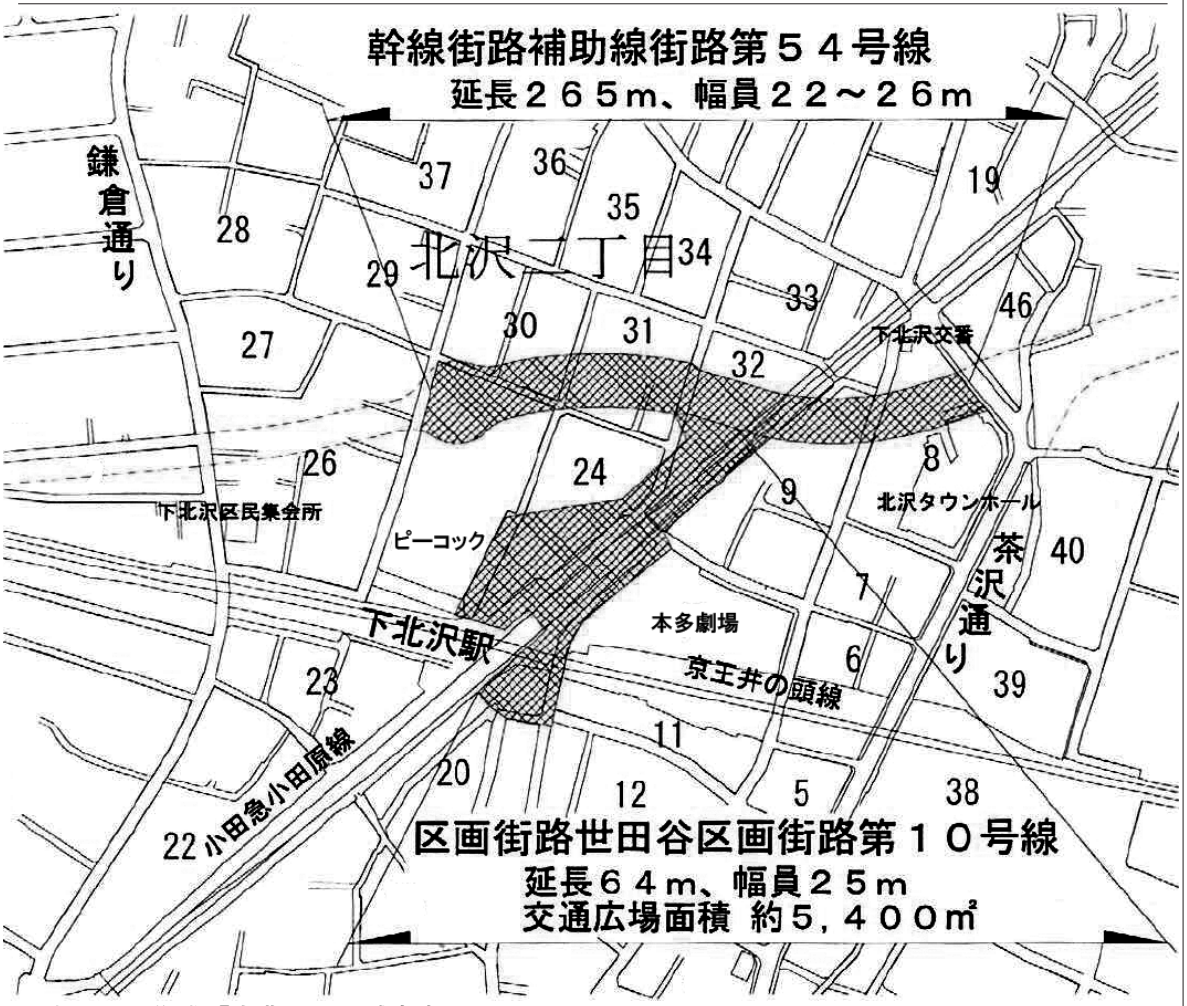
②補助５４号線の整備により鎌倉通りや茶沢通りを利用した通過交通が解消される。

③補助５４号線によって「緑のネットワーク」が形成される。

しかしながら、東京都のこれら回答は、いずれも何の裏付けもない後付けの主張といわざるをえません。

本当に自動車交通の需要が依然として高いのか？

英国政府の経済顧問であったニコラス・スターン氏は、「気候変動はきわめて深刻な地球規模の危機であり、世界規模での対策が今すぐ必要である」と警告しています（「気候変動の経済学」２００６年）。我が国でも、全国の地方公共団体が、「車社会」が地球温暖化や大気汚染などを引き起こしてき



※世田谷区作成「事業認可区域案内図」より

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　５４号線を建設する本当の狙い
2　小田急線の跡地について
3　裁判レポート「原告適格と裁量統制」
4　第８回口頭弁論のお知らせ
4　サポーター募集

たことへの反省の下、「脱車社会」を目指したノーマイカーデー活動などへの取組みを進めています。そして、三菱総合研究所の調査によると、東京などの大都市圏では２００７年から２０１１年にかけて自動車保有台数が減少に転じるものと見込まれています（「自動車ディーラービジョン」２００７年）。

これに対して東京都は、自動車交通需要に関する自らの主張を裏付ける資料として国土交通省の「交通需要推計」を提出してきましたが、この推計が信用できないことは道路関係四公団民営化推進委員会において猪瀬直樹氏によっても明らかにされています。上述したような社会的潮流の中、「自動車交通の需要は依然として高い」なる東京都の主張は時代錯誤といわざるをえません。

本当に鎌倉通りと茶沢通りを利用した通過交通が解消されるのか？

補助５４号線は、下北沢駅周辺において東西方向に走ることが予定されています。他方で、鎌倉通りと茶沢通りはいずれも南北方向に走っています。もし鎌倉通りや茶沢通りに通過交通が生じているのだとすれば、それは当然のことながら南北に移動する車によるものです。したがって、東西に走る補助５４号線が建設されたところで、南北の通過交通相互が結節されることはあっても、通過交通の総量は減少するはずがありません。

そこで、私たちは東京都に対し、「現在どのように生じている通過交通が具体的にどのように減少するというのか、実証的な裏付けをもって明らかにせよ」と求めていますが、東京都からこれに対する回答はなされていません。

本当に「緑のネットワーク」が形成されるのか？

都市の緑化を進めることについては、私たちも異論ありません。しかしながら、道路区域にアスファルトとコンクリートを敷き詰め、周辺の駐車場建設を誘発することが何ゆえ緑化に繋がるというのか、東京都の主張が意味するところは理解不能といわざるをえません。都市の緑化を目指すならば、緑地整備こそが推し進められるべきはずです。

補助５４号線都市計画は、昭和２１年に戦災復興計画における補助幹線道路の一つとして都市計画決定されました。その際には、緑地に関する都市計画決定も同時になされていました。もともとは道路と緑地帯を融合させた総合的な都市計画が予定されていたのです。

ところがその後、緑地に関する都市計画だけが廃止されたにもかかわらず、道路計画だけが維持されて今日に至っています。当初の都市計画決定時に両輪をなしていた緑地計画が廃止された以上、道路計画についても環境保全との調和を図る見地から見直しの必要があるはずです。

道路建設の本当のねらいはどこにあるのか？

補助５４号線が道路としては必要のないものであることは明らかです。道路計画推進の真の目的は、巨大な高層建築物の建設を誘導して街を再開発し、現在の下北沢の街を根本から変えようとする点にあります。そして、高層建設物の建設を誘導するのが下北沢駅周辺地区地区計画及び用途地域の変更なのです。

私たちは今後も、補助５４号線の必要性に関する東京都の主張の欺瞞性と道路建設の「本当のねらい」を明らかにしていきます。

跡地問題を考えるに当たって忘れてはならない視点

木下泰之（世田谷区議）

下北沢地域の小田急線の連続立体交差事業（以下「連立事業」）で、鉄道の地下化工事が進んでいます。これにともない４月以降、世田谷区やコンサルタントが参画し、跡地利用についてのワークショップ等が、まず世田谷代田駅と東北沢駅の周辺で開始されることになりました。また、都市計画の専門家も参加している「あとちの会」も活動を始めています。

ところで、下北沢地域の連立事業では、地上に約２万７千㎡もの広大な跡地が生じます。この事業は東京都が事業主体となって、今国会でも大きな問題になっている道路特定財源を主な財源として行なわれる公共事業ですので、跡地の利用については、地域住民の参加を十分に保証しながら、当初から総合的なプランニングを行なうべきでした（国交省の**連立事業調査要領**に明記されています）。

しかし驚くべきことに、この跡地の利用についての世田谷区の計画は、およそ１万㎡だけしか対象にしておらず、残る約１万７千㎡について、区は「不問に付す」ことにしているかのようなのです。こうした区の姿勢を改めさせないかぎり、跡地の利用についてのプランが極めて中途半端なものにしかならないことは明白です。今後、跡地について考える際には、とくに以下の三点に留意が必要です。

第一に、連立事業は東京都が国の認可を受けて実施している都市計画事業であり、跡地利用についてもすべて小田急電鉄が自由にできるわけではなく、公共側に計画があれば、それが優先される。

第二に、関係する行政（国、東京都、世田谷区、渋谷区）が、どのような方針を持ち、調査や小田急側との調整を進めてきたのかを明らかにさせる必要がある。

第三に、跡地の利用計画は周辺の都市計画と不可分であり、これ

まで住民の意向を無視して強引に進められてきた道路・駅前広場・地区計画などの抜本的見直しも視野に入れて議論する必要がある。

――すでに世田谷区は、鉄道施設の上部利用については都から委任を受けたとして、幅４ｍの通路やポケットパーク、駐輪場等の設置を想定した利用計画案を発表していますが、都が平成12年10月にまとめた連立事業の「調査報告書」には、すでに「演劇広場」の構想が記され、緑道の幅もより広く描かれていますし、区がこれから協議するとしている環状７号線上の連絡橋についても再整備すると明記されています。つまり、区の利用計画案は都の報告書よりも大幅に後退したものでしかありません。

連立事業は道路特定財源の典型的な事業です。多額の税金を使う事業によって生じる跡地が、しっかりと公共利用されるよう求めていきましょう。

裁判レポート

原告適格と裁量統制

石本伸晃（弁護士）

原告適格は行政訴訟に特有の問題

原告適格というのは、原告として訴訟を提起できる資格という意味ですが、要するに「誰が裁判を起こせるか」という問題です。「誰が裁判を起こせるか」ということが問題になること自体がそもそもおかしいような気がしますが、ここに行政を相手とする行政訴訟の特徴があります。

たとえば、Ａさんが Ｂさんにお金を貸したけれど返してくれない。そこで、Ａさんが Ｂさんを相手に裁判を起こしたとします。この場合には、Ａさんに裁判を起こす資格があるのは当たり前です。なぜなら、Ａさんはお金の貸し借りという法律行為の当事者だからです。

では、東京都が世田谷区に対して、都市計画事業の認可という法律行為を行うことについて考えてみましょう。この場合、法律行為の当事者は東京都と世田谷区ですが、法律行為の当事者以外の人に裁判を起こす資格を認めないとどうなるでしょう？

道路の事業計画予定地に住む人は、いやおうなしに土地を取られることになってしまいます。また、事業地周辺の人は黙って環境の悪化を甘受しなければなりません。

しかし、それでは困るということで、行政事件訴訟法は、法律行為の当事者でなくても「法律上の利益」を持っている人には原告適格を認めるとしています（９条）。

「法律上の利益」を持っている人は誰？

というわけで、行政訴訟では「法律上の利益」を持っている人が裁判を起こせることになります。これを行政の側からみると、「法律上の利益」の範囲が狭ければ狭いほど、行政行為に対して訴訟を通じて疑問を投げかける人が少なくなるわけですから、好都合です。

実際に、以前の判例は、この「法律上の利益」の範囲を非常に狭く考えていました。たとえば、山手通りの拡幅工事などをめぐるいわゆる環六訴訟では、事業地の地権者は「法律上の利益」を持っているが、周辺の居住者や通勤・通学者は「法律上の利益」を持っていないと判断されました（平成11年11月25日の最高裁判例）。

しかし、これでは行政訴訟は市民の権利救済や違法行為の是正にはまったく役に立たないことになってしまいます。このような行政訴訟の機能不全は、従来から多くの人に指摘されていたことでもありました。

より民主的な法律の改正と判例の変遷

そこで、原告適格の範囲が広く認められるように、平成16年に行政事件訴訟法が改正されました。そして、改正法の施行後に出された小田急線高架訴訟の判決では、事業地の地権者だけではなく、その周辺住民などにも広く原告適格が認められました（平成17年12月９日の最高裁判例）。普通の感覚からすれば当たり前の話ですし、外国との比較でもずいぶん遅れた話なのですが、日本では、ここまで来るのに21世紀を待たなければならなかったということになります。

ところで、環六訴訟は都市計画道路に関する判例であり、小田急線高架訴訟は都市計画事業である連続立体交差事業に関する判例です。つまり、両方とも、その根拠となる法律は都市計画法であり、都市計画法の解釈を通じて原告適格についての判断がされました。そして、都市計画法は、２つの判決が出された平成11年と平成17年とで変わっていません。

にもかかわらず、平成17年の最高裁判例は、同じ法律の解釈を通じて、原告適格の範囲を市民の権利救済の観点から、大きく拡げたのです。言ってみれば、都市計画法をより民主的な意義のあるものとして解釈し直したということができると思います。

民主的な観点から行政の裁量を統制すること

ということは、平成17年の最高裁判例が見直したものは、原告適格の範囲だけではなく、都市計画法の趣旨や目的も、時代に即したより民主的なものとして見直したといえるのではないでしょうか。

行政の行為には、一定の範囲での裁量が認められます。行政行為は、必ずこうしなければ違法になるというわけではなく、一定の範囲に入っていれば違法ではないとされるのです。

たとえば、駅前広場を作るときに、必要な面積が仮に５００平方メートルであるとして、これを４００平方メートルにするのか、６００平方メートルにするのかというの

は、さまざまな要因を考慮して裁量の範囲内で決めてよいことになっています。しかし、５００平方メートルしか必要ないのに５０００平方メートルの広場を作ることは明らかに裁量の範囲を逸脱しています。

今のは極端な（しかし実際にある）例ですが、この裁量の範囲をどのように決めるのかということについても、関係する法律をどう解釈するのかということが関係してきます。さきほどの例でいうと、都市計画法をより民主的なものとして解釈すると、行政裁量の範囲はおのずと狭まってくると考えられるのです。市民による行政行為の統制という民主主義の基本に立ち返ることが可能になるわけです。

さて、いろいろ書きましたが、ここに書いたことを法律的に説明したのが、前回提出した準備書面10ですので、ぜひご一読いただければと思います。

議会でも疑問の声あがる！

小林乃悟（原告）

下北沢の再開発計画の主軸をなしている、補助５４号線（幅２６ｍ）と区画街路１０号線（駅前ロータリー）を区道として路線認定する議案が、２月２６日から始まった世田谷区議会の第１回定例会に提出されました。路線認定とは、計画道路の用地買収にあたって行なわれる手続きです。

今回、区議会に提出された議案は、下北沢の道路について態度を示す貴重な機会のひとつであり、私たち「まもれシモキタ！行政訴訟の会」をはじめ、「セイブ・ザ・下北沢」「下北沢商業者協議会」は、この問題にきちんと取り組んで欲しいと考え、議員への働きかけを行いました。

結果は残念ながら、３月６日の本会議にて可決されてしまいましたが、３月３日の都市整備委員会では「生活者ネット」「共産党」「無党派市民」の３名が、本会議ではそこに「社民党」「レインボー世田谷」の所属議員を加えた１３名が反対の態度を示しました。昨年４月の区長選挙で道路見直しを掲げる候補を立てた民主党は今回賛成にまわってしまいました。

これまでの区議会では、路線認定の手続きをほぼ事務的に済ませてきましたが、今回は１３名の議員がハッキリと反対の意志を表明し、下北沢の道路計画が問題を抱えていることが改めて問われる場となりました。

今回の路線認定に関する区議会での審議を通じて、事業認可後１年数ヶ月を経た現在でも、補助５４号線事業地６６２１㎡と区画街路１０号線（駅前ロータリー）７１７２．５６㎡のうち、現在鉄道用地なっている部分と既存道路部分を除いて、わずか１２０㎡しか買収されていないことが明らかになりました。

※新たに認定する路線
（世田谷区作成の議案書より）

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８回　口頭弁論のお知らせ

日時：４月１８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団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/

編集後記：今回、編集作業を通じて、私たちは裁判という舞台を設定して行政を相手に議論を闘わせているのだということを改めて実感しました。／この「通信」はすべて私たちの手作りです。いろいろと反応を頂けますと大変勇気づけられます。どんな事でもかまいませんので、是非ご感想・お問い合せを下さい。また、お仲間になって頂ける方も随時募集中です。よろしくお願いします。（原告・鈴木桂太） info@shimokita-action.net