

まもれシモキタ！通信

なぜ、駅前の「歩行者広場」が、突然

「5,300㎡の交通広場」に変わったのか？

4月18日（金）に、下北沢道路事業認可取消し訴訟の第8回口頭弁論が、東京地裁・103号大法廷で行われました。

議論は、計画決定に至る行政（国・都・区）の違法行為を、具体的に追及する山場にさしかかってきました。石本原告代理人の被告を鋭く追及する意見陳述に、傍聴席からは思わず拍手が湧き上がるという高潮した場面もありました。

街の願いを踏みにじる交通広場の面積

世田谷区は、駅前広場の計画面積について、48年方式（施設数に

応じて広場面積を計算する手法、都市計画協会が定めたもの）で算出された必要面積と「下北沢街づくり懇談会」の提言を考慮して、約5,300㎡としたと主張しています。（世田谷区準備書面3）

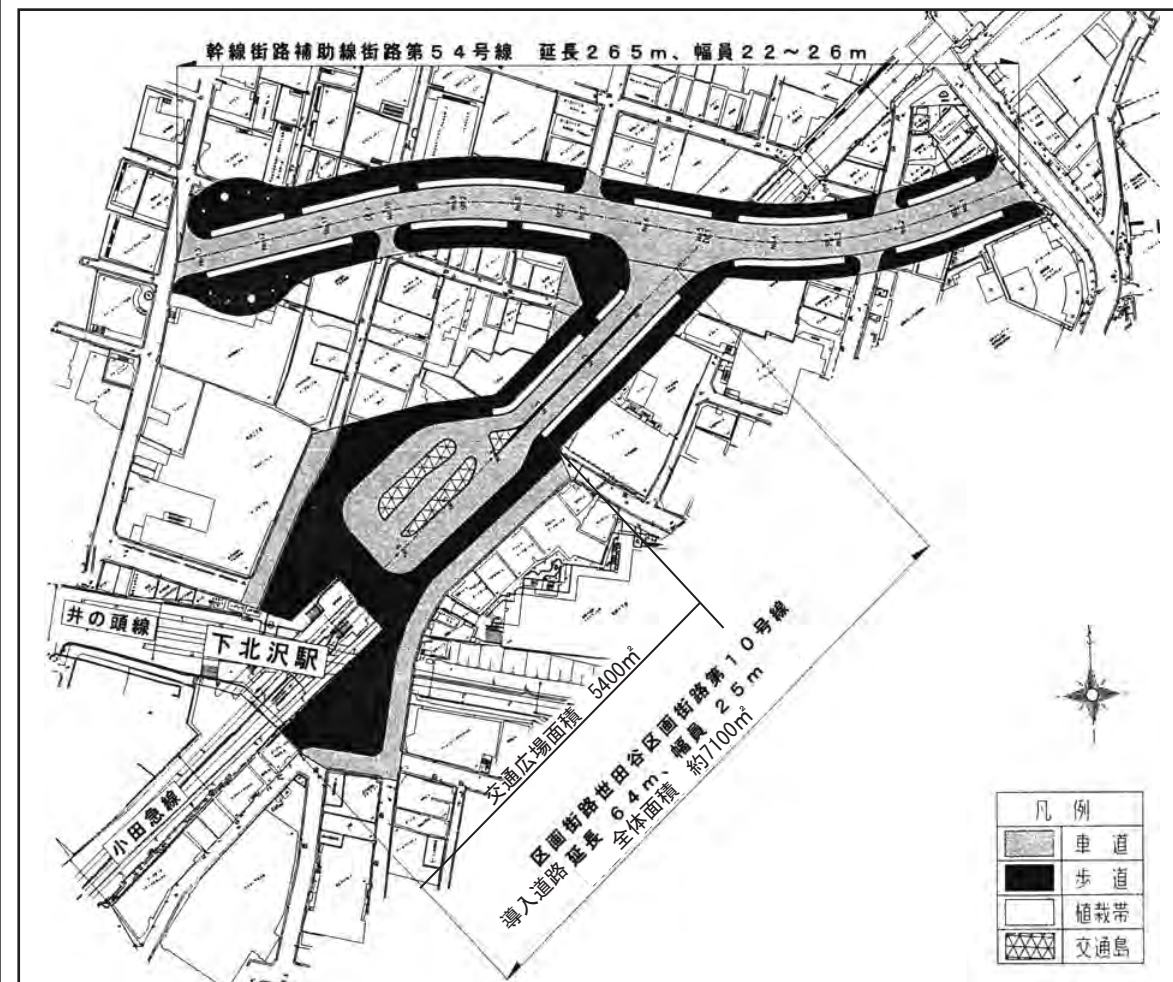
しかし、平成12年3月の「下北沢街づくり懇談会」の区長宛の提言（下北沢グラウンドデザインの基本方針及び構想図）では、せいぜい1,000㎡程度の歩行者広場の整備を考えていました。

また、平成12年4月の懇談会には、48年方式で試算された300×1,800㎡程度の駅前広場面積が報告されていました。

ところが、わずか3ヵ月後の7月の懇談会には、突然、5,000㎡を超える規模の駅前交通広場を整備するとの方針が出されました。

（注）懇談会メンバーや住民には全く知らされていませんでしたが、東京都は既に昭和63年の小田急線連続立体交差事業調査（第1次調査）報告書において、5000㎡を超える駅前広場を計画していたという背景がありました。

補助金をもらうには5千㎡以上と区が議論を誘導



第1期工事により、下北沢駅前交通広場（口タリー）と幅26mもの道路が出現し、高層ビル建築が可能になる。

出典：補助54号線・世区街10号線ニュースNo5（世田谷区道路整備部交通広場整備担当課発行 07年1月）

URL: www.shimokita-action.net Email: info@shimokita-action.net

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8回口頭弁論レポート
- 3 新代田駅前に立体交差導入
- 4 いま下北沢で起きていること
- 4 第9回口頭弁論のお知らせ
- 4 サポーター募集・カンパ募集

には必要な規模であると説明し、5300㎡の駅前交通広場へと、懇談会の議論を誘導しました。広場の面積は、計画段階では5300㎡でしたが、事業認可時には1頁図面のように5400㎡となりました。

住民アンケートを曲解する世田谷区

世田谷区は、区が行った住民アンケート調査（H12年6月集計を元に「多数の人が、自動車の乗り入れができる駅前広場を考えている」と主張しています。しかし、アンケートには「そもそも駅前広場は必要ない」あるいは「歩行者のためだけの駅前広場」という選択肢が設けられておらず、設問の仕方の問題があります。しかも、アンケートの結果、歩行者だけの広場に近い選択肢が圧倒的多数の人に よって選択されています。

行政に対し真面目に説明せよと迫る

世田谷区に対しては駅前広場の算定方法について、国と東京都に対しては補助金対象事業と世田谷区に対する指導の有無について、次回以降の法廷で説明するように求めました。

建築基準法に反する広場

建築基準法では、「一定の高低差のある道路」や「自動車の沿道への出入りが出来ない構造の道路」は「建築物の前面道路」には含まれないとされています。

これは自動車の出入りの出来ない道路に沿って大きい建物を建てると人の移動と物流の確保に大きな支障が生じるからです。1頁の駅前広場の平面図をご覧下さい。区画街路10号線の交通広場の車道（ロタリー）は、その沿道である外縁部の区道（ピコック前の北側区道）や八百屋前の南側区道とは、自動車が出入りをする事ができる通路で接続されていません。

4. 駅前広場の整備についてお聞きます。<下北沢駅> 単位：%

- (1) 駅前広場にはどの程度の交通機能が必要だと思われますか。
 - ① バス乗り場やタクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースが整備され、送り迎えの一般車も乗り入れられる全ての自動車に対応した駅前広場。 10
 - ② タクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースと、送り迎えの一般車が乗り入れられる小型車に対応した駅前広場。 9
 - ③ 歩行者を中心とした駅前広場で、自動車は消防車・救急車などの緊急車両や送り迎えの一般車などと、タクシーが車を寄せられる程度の駅前広場。 69
 - ④ その他 12

↑世田谷区による駅周辺住民を対象とするアンケート調査結果（平成12年5-6月実施）

世田谷区は、H18年9月の地区計画案に対する意見書募集に際して誘導文書は配布したが、H18年6月の地区計画原案に対する意見書作成には一切関与していないと主張しています。二つの意見書は項目の立て方や文言が酷似しており、同一主体（すなわち世田谷区）によって作成されたことは明らかです。

※注 「下北沢街づくり懇談会」は、小田急高架問題が起こった昭和59年12月に、北沢2丁目町会・下北沢4商店街の役員と世田谷区の間で、

やらせ誘導文書

また、交通広場の車道（ロタリー）とピコック前の北側区道との間には、1.5mあまりの高低差があります。駅前広場と外縁部の既存区道を合算して、「建築物の前面道路の幅員」とし、駅周辺に60mの高層ビル建築を可能としようとする世田谷区の解釈は、建築基準法の趣旨に反するものです。



都市計画道路・補助54号線は、補助26号線(三角橋)から環7(新代田)へと、1-3工期に分け住宅街・商店街を貫通する。

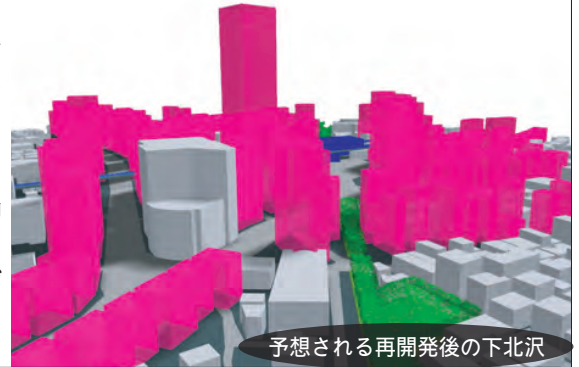
非公開懇談会として発足したものです。最近の情報公開請求により入手した議事録で、「シモキタらしい街づくり」を目指そうと、区に対して悪戦苦闘

闘した会員の情熱と努力が、密室の中で行政の力に圧倒されて行く様子が明らかになってきました。(原告代沢在任・伊藤)

いま、下北沢で起きていること

60年以上も前の 都市計画道路が、なぜ？

人の歩ける街が、ビルと自動車の街に



予想される再開発後の下北沢

現在、下北沢では、多額の税金をつぎ込んだ大規模な再開発事業が動き出そうとしています。いま話題の「道路特定財源」を使ったムダな公共事業の典型例、それが下北沢の道路計画なのです。

再開発のための道路

「補助54号線」という名前を聞いたことのある方は多いと思います。下北沢の街を分断する、最大幅26メートルの都市計画道路です（環七と同じ幅）。もともとこの計画は戦後復興計画の一環として昭和21年に作成されたものです。なぜ60年以上も昔の計画が

今になって動き始めたかというところ、小田急線の連続立体交差事業の一環として、駅周辺を都市再開発が行政によって計画されたからです。「補助54号線」（事業費245億円・13期工区）だけでなく、「区画街路10号線」（事業費68億円）と呼ばれる、巨大な交通ロケット（5400㎡）も下北沢駅前計画されています。さらにこれらの計画に加え、建築規制の緩和を狙った「地区計画」を世田谷区は決定しました。これによって補助54号線または区画街路10号線に接する敷地では、高さ60m（1

7階建て）の高層建築物を建てるのが可能になりました。建築基準法では、敷地が接する道路の幅によって建築規制が緩和されるので、幅の広い道路は、高層建築物の建設を誘導するために不可欠なのです。つまり下北沢の道路は、高層建築物によって街を再開発するための「手段」として作られた。この3つの計画をセットにして、下北沢を「ミニ渋谷」のような街にしようというのが行政の計画です。

道路特定財源と下北沢

とここで小田急線の地下化工事は「連続立体交差事業」（以下、連続立交と略）と呼ばれる事業です。この事業は一見、踏み切りをなくす事業のように見えます。しかし実際には既存の踏み切りを除去するだけでなく、新たに道路を建設するなど、周辺を複合的に再開発する事業なのです。この連続立交には「道路特定財源」が使われています。本来は道路整

備目的にしか使うことのできない道路特定財源を、なぜ鉄道事業に使うことができるかというところ、踏み切り除去だけでなく道路建設も一体的に行うから、というのがその理屈です。勘のよい方はこれでピンと来たかもしれません。問題の「補助54号線」が、交通需要の面からは全く不必要な道路であるにもかかわらず建設されることになった理由には、連続立交に道路特定財源を注ぎ込むカラクリを成り立たせるために必要とされたという背景があつたのです。

言い訳にされる「防災」計画を推進する行政側は、「防災のため」「緑を増やすため」などと主張しています。しかしすでに述べたとおり、補助54号線は、再開発をするための手段であり、また連続立交に道路特定財源を使うためのカラクリであることは明らかです。（「緑を増やすため」に道路を作るといっても意味不明です）。「日本建築学会」を始め、多くの都市計画や交通工学の専門家らが主張しているように、道路をつくることは必

ずしも防災にとつて効果的ではありません。またヒューマンスケールの街並みを損なうばかりか、小規模店舗が集まる商店街を、大規模資本のチェーン店に変えてしまっています。行政が行おうとしているのは、防災を言い訳にした「無駄な公共事業」の街壊しでしかありません。これまで幾つもの市民グループが大規模開発を提案してきましたが、行政はそれらを検討することなく事業を強行的に進めています。（原告松原在住・木村）

第9回 口頭弁論のお知らせ

日時：6月25日(水) 14:00～
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/index.html>

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