



多額の税金を使って行われる小田急線地下化工事。  
地下化後は3万9000㎡の広大な跡地が発生するが  
行政は区民の意見をほとんど聞こうとはしていない。

世田谷区は旧建設  
省の都市局担当の大  
臣官房技術審議官で  
あった矢島隆氏（計

量計画研究所常務理  
事）や同省出身の岸井  
隆幸氏（日本大学教  
授）、小田急電鉄との

## 小田急線跡地の利用方針 形ばかりの「意見募集」を許すな

小田急線地下化後には3万9000㎡に及ぶ広大な跡地が発生します。  
しかし世田谷区は、この跡地の利用について、極めて限定された、形ばかりの  
「意見募集」でお茶を濁そうとしています。

関わりの深い三菱総  
合研究所（1980年  
代に牧野昇所長が「小  
田急学会」会長に就  
任）出身の大野二朗  
氏（跡見学園女子大教  
授）、東京農大教授の  
金子忠一氏、二子玉川  
再開発を主導してい  
る民間デベロッパーの  
アール・アイ・エイ代  
表取締役専務の宮原義  
昭氏を「学識経験者委  
員」に迎え、「小田急  
線上部利用区民意見検  
討委員会」を7月8日  
に発足させました。そ  
の上で、8月1日から  
10月31日の間、下  
北沢地区の小田急線連

続立体交差事業（代々  
木上原駅・梅ヶ丘駅  
間）に関し、「鉄道跡  
地を利用した公共施設  
計画のアイデア募集」  
なる文書を配布し、区  
民在住在勤者等から、  
鉄道の上部利用につい  
て極めて範囲を限定し  
た意見募集を行ってい  
ます。区は今回発足さ  
せた「区民意見検討委  
員会」で、区民意見の  
整理検討を行い、平成  
21年度末までに区の  
上部利用案をまとめる  
としています。

都市局担当の大臣  
官房技術審議官とい  
えば、連続立体交差事  
業についての国の直接  
の責任者です。道路特  
定財源の見直しや土建  
利権からの離脱が大き  
な政治テーマになって  
いる今日において、建  
設官僚の持参金付き天  
下り先として知られ  
る財団法人「計量計画

研究所」の常務理事と  
なった矢島隆元大臣官  
房審議官を委員に据え  
て、「区民意見検討委  
員会」をつくるという  
世田谷区の民主主義の  
センスを疑います。  
募集要領を読むと、  
区民から聞くとしてい  
る意見は行政が既に決  
めてしまった駅施設や  
駅前広場、道路などを  
除いた極めて限られた  
部分に過ぎません。区  
民を愚弄するのも甚だ  
しいといわなければな  
りません。断固抗議す  
るものです。

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

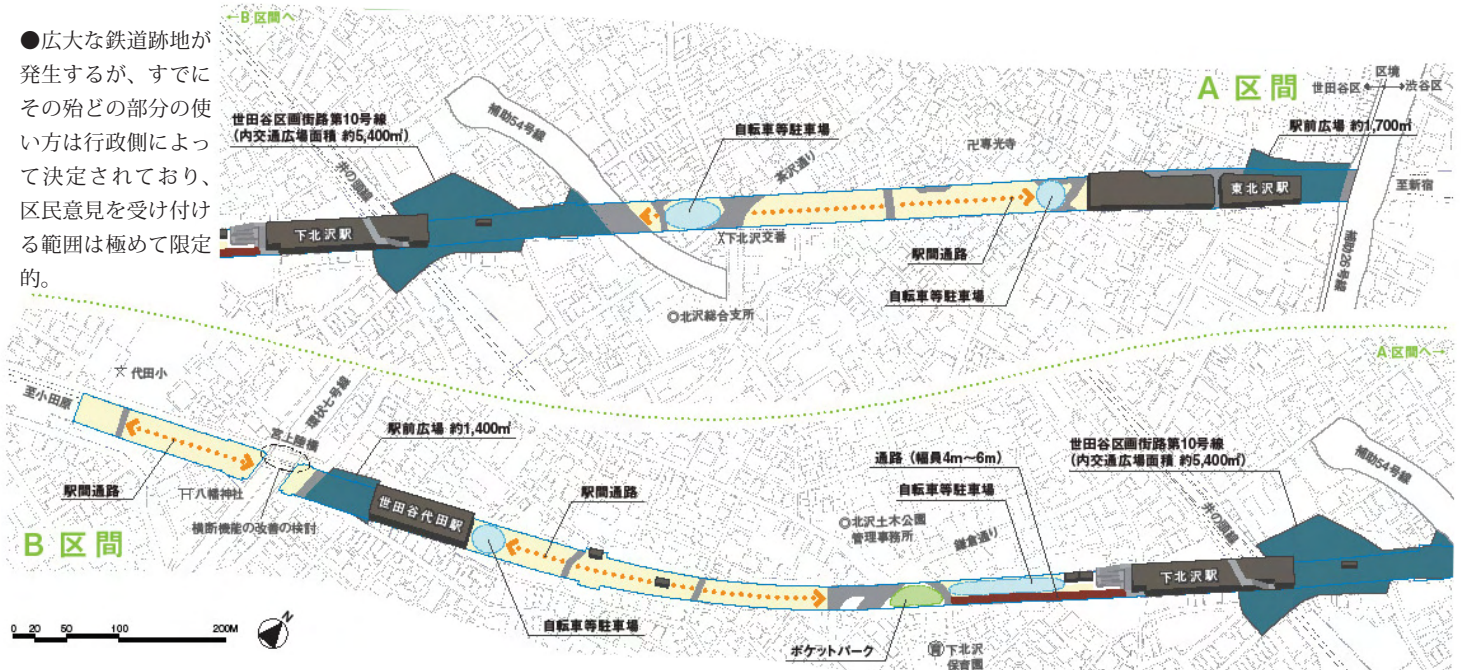
TEL: 03-5452-2015  
FAX: 03-5452-2016  
URL:

[www.shimokita-action.net](http://www.shimokita-action.net)

### 目次

- 1 54号線を建設する本当の狙い
- 3 裁判レポート「駅前マーケットが事業地になった本当の理由」
- 4 第10回口頭弁論のお知らせ
- 4 サポーター募集

●広大な鉄道跡地が発生するが、すでにその殆どの部分の使い方は行政側によって決定されており、区民意見を受け付ける範囲は極めて限定的。



行政側は地下化への転換を決めていました。鉄道が高架か地下かは都市計画やまちづくりには大きな差違をもたらすことは言うまでもありません。ところが、その地下化に転換したという基本的な情報を、高層高度利用の再開発を正当化する目的もあって、行政は1989年3月の時点から12年もの間、市民に隠してきました。2001年4月の都市計画素案説明会の直前まで世田谷区は「公式」には小田急線の構造形式を知らないと言いつつ、高架方針を生かしたままで東北沢・下北沢・世田谷代田3駅の「駅周辺まちづくり」の検討が続けられてきました。

そして素案説明会では、鉄道の地下化案とともに、区画街路10号線の区都市計画素案と東京都の補助54号線の都市計画変更素案が提案されました。区画街路10号線は、かつての高架を前提とし、駅前マーケットの買収を行う、5400㎡の下北沢駅前広場案のままでした。

小田急線が地下化であるならば、広大な鉄道跡地が出現するわけで、跡地を利用するだけでも駅前広場の広さは十分確保することが出来ます。下北沢駅前マーケットは立ち退く必要もなくなり、存続は可能であったはずですが、しかし鉄道地下化のメリットを生かした都市計画や街づくりが検討されることもなく、そのまま進んでしまいました。

下北沢駅周辺の都市計画については、旧世田谷区都市整備公社が事務局となり1984年に組織された「下北沢まちづくり懇談会」が一般住民の傍聴も認めない体制で運営され、ここでのとりまとめが地元の方針とされてきました。

ところが、同懇談会にも2001年4月の素案説明会直前まで、小田急線の地下化への転換方針は公式には知らされることはありませんでした。地元の商店街も町会もこのような世田谷区の背信行為を許してはなりませんし、今こそ街づくりの根本的な見直しを主張するべきです。

3万9000㎡に及ぶ広大な鉄道跡地の利用方法は、駅周辺の街づくり及び生活環境に多大な影響を与えるものであり、総合的な検討が不可欠です。

国の定めた「調査要綱」に基づいて行われる「連続立体事業調査」は、単に鉄道の設計を行うのではなく、総合的検討を踏まえて関連事業計画を行い、特に駅周辺の中心市街地整備、駅前広場整備等の検討が重要であるとされています。「調査要綱」の「将来目標の設定」には次のように規定されています。

「将来目標は、行政当局、関係機関、住民等のまちづくりに対する夢やビジョン、主張といったものをもちこみ、自然、風土、文化、個性、歴史、かおりといったものを継続発展させるとともに、個性的なまちづくりをめざすように留意する。」（「連続立体事業調査要綱」「連続立体事業の手引き」1992年11月版161頁）

上部利用の決め方一つをとっても、現在行われている下北沢の連続立体交差事業と関連する都市計画は、国自身が定めた同調査要綱の規定に違反して行われています。

一方、既に時代は環境に優しい、車のみに頼らない、緑豊かな人間に優しいまちを求めています。首相の道路特定財源の見直し公約や洞爺湖サミットでの二酸化炭素削減目標の設定は、その転換を日本政府自らに課しています。

裁判の進展とともに、連続立体交差事業と下北沢の都市計画の問題点がいよいよ浮かび上がってきています。旧建設省審議官を委員に冠した「区民意見検討委員会」の挙動はその矛盾をあらわにしていくことでしょう。



## 駅前広場を作るために、駅前マーケットを 事業地とする必要があるのか？

裁判が進行してゆくにつれ、下北沢の再開発計画をめぐる様々な違法事由が明らかになってきています。6月25日に行われた第9回口頭弁論では、不当に駅前マーケット（民有地）を駅前広場の事業用地に含めることにより、その周辺の建築規制を緩和し、再開発を促進させようという行政側の狙いが明るくなりました。



連続立体交差事業（小田急線の地下化）と、補助54号線、区画街路10号線（駅前ロータリー）が一体の事業であることは明らかなが、行政側は頑なに否定。その隠された意図とは？

6月25日（水）に、下北沢道路事業認可取消し訴訟の第9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、裁判長が変わったこともあり、今一度原点に立ち戻って、連続立体交差事業と道路計画（補助54号線、区画街路10号線）の一体性について、事業地の観点から主張すると共に、駅前広場（区画街路10号線）の規模と位置について、わざわざ民有地を収用して行う本計画に本当に必要性・合理性があるかについて、石本原告側代理人が準備書面（12）に基づいて陳述を行いました。

### 連続立体交差事業の 事業地から読み取れる 明白な事実

補助54号線の事業地は、小田急線との交差部分が、連続立体交差事業の事業地と重なっており、その重なり合う部分（俗に「座布団」と呼ばれていま

す）については、連続立体交差事業の事業として行われます。そして、連続立体交差事業では、道路を新設することが要件となっており、補助54号線は、連続立体交差事業を実施するにあたり、法的・制度的に不可欠の要素となっています。これらの事実からすれば、2つの事業が一体のものであることは明らかです。また、区画街路10号線は事業地の地図を見れば明らかのように、連続立体交差事業の事業地上に建設されるものであり、場所的に重なっています。そして、計画段階においても、両者は密接に関連するものとされており、事業の実態においても、一体のものであることは明らかです。

### 民有地を強制的に収用して作られる駅前広場

駅前広場（区画街路10号線）の事業地には、駅前マーケット等は、純然たる民有地を含ん

でいます。しかし、鉄道跡地については、その利用について小田急側に事前に協議に応じなければならぬ義務があり、また、公租公課相当額（税金）を免除することにより、無償で使用することができ、純然たる民有地というより、公有地に近いといえます。

民有地を強制的に収用することは、そこで生活を営む私人が大きな不利益を被るので、原則として民有地を収用することが不可欠で、公有地のみではその目的を達成することができない場合にのみ許されます。そして、その判断の際には十分な必要性・合理性があることが必要です。しかし、平成12年の「下北沢駅周辺街づくり調査報告」によれば、駅前広場の必要面積は最大でも1800㎡と算定されていたにもかかわらず、実際の計画ではその約3倍である5300㎡もの広さを要するものとなってお



5300㎡もの広さで計画されている駅前広場（ロータリー）。民有地（駅前マーケット）が事業地に含まれることになった本当の理由は、周辺の建築規制の緩和にある。

り、果たして、あえて民有地を収用してまで、それだけの広さが必要不可欠といえるのでしょうか。

**駅前広場は、鉄道跡地のみを利用して作れるのでは**

区画街路10号線の事業地として利用できる鉄道跡地は、補助54号線との境界から駅舎予定地の境界までの部分だけでも、3000㎡もの広さがあります。そうすると、元々最大でも1800㎡の広さが必

要とされていた駅前広場は、鉄道跡地だけで、十分に整備することが可能といえるので、わざわざ民有地を利用しなければならぬという必要性はなく、鉄道跡地だけでもその目的を達成できるのではないのでしょうか。

**駅前マーケットを事業地に含めた狙い**

世田谷区が、あえて民有地を事業地に含め、また交通広場の道路としては機能しない外縁の区道（ピーコッ

クの前の通り）をも事業地とするのは、これにより駅前広場に隣接する敷地の建築規制を緩和し、再開発を促進することにあるものと考えられます。そうだとすれば、区画街路10号線の計画は、事業そのものにとつては必要のない事項につき考慮している（他事考慮）という違法事由があることは明白といえるのではないのでしょうか。

**国側の代理人は、裁判に真剣に取り組んでいるのか？**

国側は一貫して、連続立体交差事業と各道路事業と関連性がないと主張してきました。しかし、上記のとおり、両者に関連性があることは明白です。そこで、斎藤弁護士が前述した連続立体交差事業の事業地と補助54号線の事業地とが重なっている部分について、二重に認可がされていることの説明を国側の代理人に求めました。

しかし、国側の代理人は、顔を伏せるばかりで誰も答えようとしません。業を煮やして裁判長に、国側の代理人に答えるよう求めたところ、その点については回答する必要はないと述べたり、提出した準備書面の中に記載されている（実際には無関係の記載）と述べるばかりで、真剣に答える様子はありませんでした。斎藤弁護士からは、そのような無責任に発言をした相手に対し、身分と名を明らかにせよと、迫りましたが、それにさへ答えずようとはしませんでした。これには傍聴席からも憤りの声が上がりましたが、裁判長が傍聴席は静粛に、と何度も述べた場面がありました。国側の代理人は訟務検事という検察官（裁判所から出向している裁判官）がその任に就いています。税金をもらう公務員が、市民が起こした行政訴訟の場で、このような態度を取ることは許されるのでしょうか。

## 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10回 口頭弁論のお知らせ

日時：9月19日（金） 16：00～

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/>