

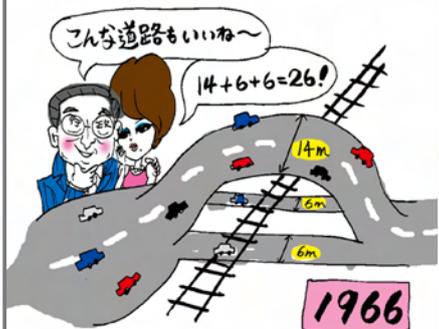
まもれシモキタ！通信

＊検証＊下北沢再開発②

補助54号線の正体を暴け！

下北沢駅前を横断する環七級道路

前回の検証1では、この補助54号線が国・都の連続立体交差事業への道路特定財源導入の道具であることを見てきた。ではその補助54号線がなぜ環七級の幅26m道路でなければならないのか。



もともと補助54号線は、1946年に戦後復興計画の一部として計画され、1950年には幅15mの道路が想定されていた。

それが小田急の高架化計画にともない、1966年、下北沢付近はオーバーパス立体交差計画となり、車道幅14m+両側の側道を合わせた幅26mの

道路計画に変わる。

しかし2003年、小田急線の地下化が決まり、道路がオーバーパスから地表面道路に戻ったのもかわらず、国・都・区はそれに伴う見直しを何も行わなかった。なぜ三者は見直しを行わなかったのか。それは建築基準法から見ると歴然とする。

補助54号線は高層化再開発の道具

建築基準法では、道路幅12m以上では前面道路による容積率制限がなくなり、道路幅25m以上では、さらに道路斜線制限による高さ制限もなくなる。つまり道路幅が25m以上あれば制限が大幅に緩和され高層ビル建設が可能になるのだ。これによって幅26m道路の26mの意味が判明する。

国・都・区は意図的に地下化に伴う見直しをさぼり、高層再開発の道具である補助54号線を巧妙に残したのだ。この地下化計画決定の際も、実は10年前に決定していたものを、住民には意図的に隠蔽している。

これを受け2006年、世田谷区は「下北沢駅周辺地区地区計画」を決め、この地域の建物の高さを敷地面積等の条件により45m・60mに誘導した。

国・都・区の共謀を許すな

下北沢再開発は、国主導の連続立体交差事業都の補助54号線、区の駅前広場・地区計画が一体となった総合開発である。しかし三者はこの三事業を独立した別々のものとして、総合的な調査・検討を実施しな

かった。まさにこれは欺瞞であり、高層化再開発の意図を地域住民に押し隠すためのものである。私達の裁判においても、国・都・区が常に三事業の一体性を否定するのはそのためである。

また世田谷区は、補助54号線の実施計画においても、工期区間を三つに細分し、細切れの環境予測を行ない、全体的な

環境アセスメントは避けている。

下北沢においては、このように住民に真実を伏せた、なし崩しの高層再開発が推し進められようとしている。この住民を愚弄した、国・都・区の共謀のクラクリを私たちは許してはならない。



補助54号線の工期区分

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 補助54号線の正体を暴け！
- 2 行き止まりの補助54号線
- 2 第11回口頭弁論のお知らせ
- 2 サポーター募集

第10回口頭弁論で追及 行き止まりの 補助54号線第一期工区

9月19日（金）下北沢道路事業認可取り消し訴訟の第10回口頭弁論が東京地裁大法廷で行なわれた。

東京都は補助54号線の工期区分を三つに分け真ん中の下北沢駅前付近を一期工区として認可した。しかしこのように細分化して工事をする場合、法的に①都市計画との適合性、②事業単位としての適切性が問われる。

①について言えば、第一期工区は幹線道路に接続しない「都市計画に適合しない道路」の典型である。②について言えば一期工区だけでは最小限の事業効果も発揮し得ない「行き止まり」の道路である。いづれにしても違法性を免れるものではない。

ら西へ走る自動車は幅40mのサークル部分の「行き止まり」にぶつかる。この部分に接続するのは細い一方通行や自動車のほとんど通らない生活道路ばかりだ。都はこれによって、鎌倉通り、一番街本通りから駅前広場への交通流が確保されたと言う。

しかし、これでは今まで自動車交通のなかつた生活道路に、大量の通過交通を発生させ、かえって有害だと言える。

ネットワーキ化を目的としない事業化
また平成16年、東京都は第三次事業化計画において、環状七号線以東（現在の実施計画区間）を、広域的課題に資

するものとして優先整備路線に選定した。しかし、防災の点から見ても、主要延焼処断帯に指定されているのは環七より西側「環七〜環八間」であり、環七以東は骨格防災軸、主要延焼処断帯のいづれにも指定されていない。

実際、第三次事業化計画の前の計画、第二次事業化計画では環七以西の区間が優先整備路線とさ

れており、しかもこの区間は未だ交通ネットワーク化の途中にある。下北沢地区の一期工区は、優先整備路線に選定されるべき道路でもないし、また道路のネットワーク化を目指した事業でもない。それは道路の導入によって沿道の高層再開発を図ろうとするものだ。

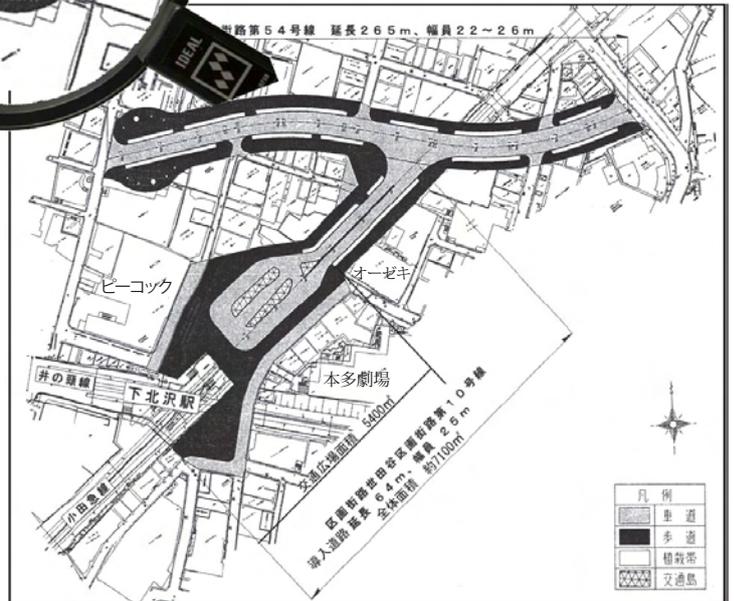
サポーター募集とカンパのお願い

「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11回 口頭弁論のお知らせ

日時：12月10日（水） 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/>