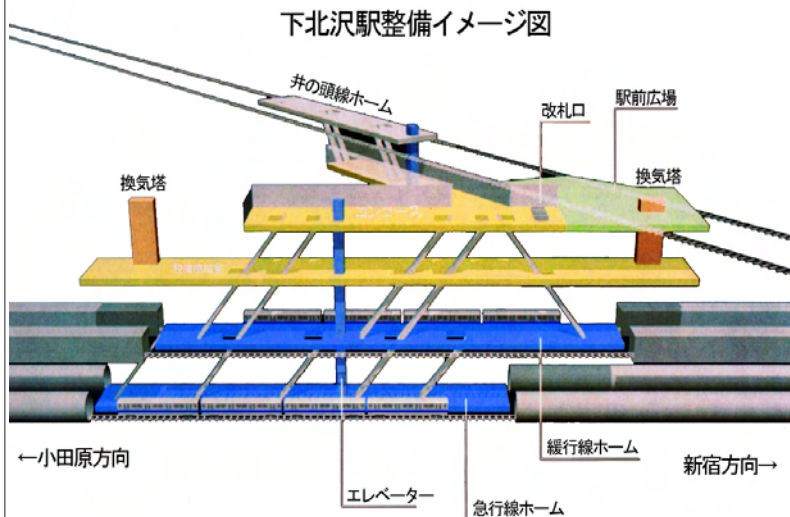




世田谷区が証拠として提出した下北沢駅整備イメージ図（丁第45号証）。駅舎のみか、この上に駅ビルが建つのか未定とのこと。

9月19日（金）に行われた「下北沢道路事業認可取消し訴訟」の第10回口頭弁論に、

世田谷区は「下北沢駅整備イメージ図」を提出しました。地下3階が小田急の急行線ホー

## 下北沢に大きな駅ビルはいらない！ 歩行者中心の街なみを発展させよう

ム、地下2階が緩行線ホーム、地下1階が機械設備室、地上に駅コンコースと改札口、その上に井の頭線ホームが交差するという駅舎イメージ図です。

### 駅舎が街を変える

駅を含む建物がどんな大きさになり、またどのような施設になるかは、下北沢の商店街の在り方や人の流れに大きな影響を与えることとなります。しかしながら数年後には新しい駅ができるというのにその内容はほとんど明らかにされていません。

### 街は一朝一夕に成らず

車が入ってこない歩行者が安心して歩ける

011  
2008.12.01

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 下北沢に巨大駅ビルはいらない
- 2 裁判レポート  
なぜ下北沢駅周辺から道路建設なのか？
- 4 声明と公開質問状を提出
- 4 第11回口頭弁論のお知らせ
- 4 サポーター募集



小田急線相模大野駅ビル。14階建てのビルにホテル、商業店舗が入っている。下北沢も駅ビルによって大きく変わってしまうのだろうか。

### 未来を先取りする街、 下北沢

街、路地があり温もりのある街、個性的なお店のある街、低地の商店街と高台の住宅街が一体となった街、音楽と演劇の庶民的な街。このような街は、一朝一夕にはできませんが、壊すことは一瞬でできます。

### 街づくりを細切れに進める行政の姿勢

国・都・世田谷区は、鉄道の地下化（04年事業認可）、都市計画道路（06年10月事業認可）、建物の高さ制限等を定める駅周辺地区地区計画（06年12月決定）、小田急線跡地（09年度末決定予定）、駅ビル（未定）と、住民・商業者から全貌が見えないようにして、計画を進めてきました。

### 街づくりは、住民参加で総合的な検討が大切

私達は、小田急線の地下化を歓迎しています。鉄道跡地は、緊急車両の進入可能な緑の遊歩道にしましょう。街を分断する幅26mの道路と高層ビル街は、要りません。歩行者中心の街なみを発展させて行きましょう。



# なぜ補助54号線は、真ん中の下北沢周辺から第一期工事を始めるのか？

9月19日（金）に、第10回口頭弁論が、東京地裁・103号大法廷で行われました。

議論は合計39ページに上る準備書面を元に、これまで主張してきた連続立体交差事業と道路計画、地区計画の一体性、補助54号線の違法性について、新たに明らかにになった事実に基づき、被告側の反論に対する再反論を交えながら、より説得的な主張が原告側代理人石本弁護士、宮村弁護士によってなされました。

また、今回は世田谷区が提出した証拠の中に、これまで明らかにされてこなかった新しくできる下北沢駅の構造図面や、駅前広場に入ってくるバスの動きの図面などが含まれており、駅ビル建設までを含んだ大規模な再開発計画の存在がいよいよ

よ浮かび上がってくることとなりました。

「小田急線上部利用区民意見検討委員会」意見募集から明らかになった計画の一体性

7月に、連続立体交差事業によって生じる小田急線鉄道跡地の利用に関して、世田谷区は世田谷区民からの意見を募集し、その意見を検討する「小田急線上部利用区民意見検討委員会」を旧建設省出身の官僚を中心として設置しました。この意見募集が旧建設省と旧運輸省との間で締結された建運協定に基づくことは、世田谷区が意見募集にあたって発行した『小田急線上部利用通信NO.1』に記載があります。そうすると、鉄道跡地の利用は駅前広場、道路等を含むものであり、鉄道

跡地の利用については建運協定によって行われることを行政側も当然の前提としているということになりました。このような行政側の対応を見れば、連続立体交差事業、都市計画道路、地区計画が一体のものであることは明らかです。

小田急線の地下化により、39000㎡の広大な跡地が生まれ、その利用には駅前広場、道路、周辺の街づくりが含まれ、これらを総合的かつ一体的に検討することが必要です。このような小田急線跡地の利用は、一地方自治体である世田谷区だけでその利用方法を決めることはできないような大規模な事業であり、実際には国が主導的に関与し、東京都、世田谷区が一体となっていくものといえます。

補助54号線は行き止まり、生活道路に車両が進入

補助54号線は3つに分割されて工事が行われます。そしてこのように一部分を事業地とする場合には、分割しても都市計画に適合することが必要とされます。適さない場合の例としては、「他の幹線道路と接続しない」場合があげられます。これを補助54号線の第1期工区についてみると、道路の真ん中から作り始めることになっていきます。東京都は他の幹線道路と接続すると主張していますが、具体的に接続する道路を見れば、そのほとんどが生活道路であり、普段は車の入ってこない歩行者優先の道路で、そこに大量の車による通過交通が発生することは非常に有害といえ、まさに都市計画に適合しないものといえます。

なぜか駅周辺が第一期工区に



下北沢地域の補助54号線を作る根拠として、東京都からは広域的課題に資する路線

として、第三次事業化計画の優先整備路線に選定されていると、主張がされています。区



部における都市計画道路の整備方針には、その評価基準として、①自動車交通の円滑化、②防災性の向上、③物流を支える道路ネットワークの形成、④まちづくりの支援、があげられていきます。しかし、これらの評価基準からみても、下北沢地域の補助54号線は、そのいづれも満たすとはいえません。

そもそも、第二次事業化計画においては環七以西の補助54号線が優先整備路線とされ

ていたという経緯があります。環七以西については主要延焼遮断帯に指定されており防災の点で必要性があること、すでに工事が一部開始されているという点もあり、仮に補助54号線を事業化する場合においては、環七以西を優先的に整備する必要があります。また、世田谷区も東京都が第三次事業化計画を策定する際には、環七以西の区間の整備を重点化目標として事業化を要望してい

ました。したが、なぜかその要望とは異なり、環七以西が外され、下北沢地区が優先道路になりました。

### 沿道の再開発・高層ビル化が狙い

このように一本の道路を細切れにしてつまみ食いのように工事を行うことからすれば、補助54号線が交通のネットワーク化を目的として事業化されたものでないことは明らかであり、そうだとすれば、東京都が、ネットワーク化を前提とした道路の機能を補助54号線の必要性の根拠とすることは理由がありません。そして、真の目的が沿道再開発のためであることは、他事考慮という裁量違反の違法があるといえます。

### 補助54号線には道路としての必要性はない

東京都は道路建設の必要性に関して、「都市防災機能の強化」「緑のネットワーク化」などを主張しています

が、これらは道路建設の副次的効果に過ぎず、そもそも道路自体の必要性和それにより生じる弊害とを十分に勘案しなければなりません。原告側はこれまでも補助54号線の必要性が全くないこと、補助54号線によって引き起こされる弊害が甚大なものであることを主張してきました。

### 駅ビルはできるのか？

まず、東京都は自動車交通需要が高いことは客観的資料で実証されていると主張していますが、その資料が恣意的なものであるとの原告の主張に対し、東京都から具体的な反論はなされておられません。実際上、人口減少、社会・生活スタイルの変化、エネルギー・環境問題の見地からも、我が国において自動車交通需要が低下しつつあることは共通認識であるといえるのにも関わらず、その点を全く考慮していないことは、当然尽くすべき考慮を尽くしていないことを自白しているに等しいといえます。このように状況下において求められることは、自動車交通需要を喚起することではなく、自動車に依存しない街づくりの推進であるといえるでしょう。

### 台風の中多数の傍聴人

当日は、台風が近づいているという不運な天候にも関わらず、多くの傍聴人が集まりました。そして、時間も17時を回り、ぎりぎりまで斉藤弁護士が法廷で主張を展開しました。裁判長は、「次回は17時になったら閉会します」と言っておりましたが、次回の口頭弁論も今回と同じく16時からスタートします。我々原告の代理人である弁護士の先生方に十分な主張を行ってもらうことは、原告の権利であると思えますので、それを後押しするために多くの傍聴人が法廷に出席して、一方的に閉会がされたりしないようにプレッシャーをかけていくことも必要なのではないでしょうか。



東京都はこの狭い道路（北口・志賀医院脇）に補助54号を接続させると主張するが、歩行者優先の生活道路に大量の通過交通が流れ込み、非常に有害であることは明らか。

# 声明と公開質問状を共同で提出

——調査実施要領違反を否定できない国の回答

世田谷区は本年7月、元建設省大臣官房審議官等を迎えた「小田急線跡地区民意見検討委員会」を発足させ、基本情報を開示もせずに、極めて限定した範囲で跡地利用の意見を募集しました。

「まもれシモキタ！行政訴訟の会」では市民グループ「セイブ・ザ・下北沢」や「下北沢商業者協議会」と共同で8月29日に声明を発表。その後、「検討委」、国・都・区に

対し公開質問状を提出し、意図をただしめた。

**都は回答拒否、検討委員は無回答**

これに対し、都は回答を拒否。区は募集要領を反復したのみの「回答」。区民検討委員には、議事録の公開や審議傍聴、双方向的な意見交換も要望しましたが、無回答。残念なことです。

一方、連続立体交差事業調査実施要領違反

の指摘に対し、国は「法的拘束力はない」と返してきました。要綱・要領の行政順守義務については裁判の争点の一つですが、回答は要綱・要領違反を認めたにも等しいものです。

(詳細はHPを参照  
<http://www.shimokita-action.net/archive/>)

**市民参加で、都市計画の総合的見直し**

下北沢地区の小田急線跡地利用は公共事業である連続立体交差事業の一環そのもので、国の要綱(建運協定)に従い、公共側の利用が優先されます。跡地利用を含め、駅施設、

駅前広場、交差道路の検討や都市計画等の関係施設については、関係自治体間での緊密な連携と事前の総合的検討が国の調査実施要領で義務づけられています。都も区もこれらを怠ってきたばかりか、高架から地下化への方針転換後も、市民には12年もの間、秘匿し、高架・地下「兼用」の街づくり検討を地元の「街づくり懇談会」に強いてきました。

過ちを正し、本来の意味での市民参加で下北沢の都市計画の総合的見直しを行うことを私たちは求めます。



## シンポジウム&ライブイベント

### 『SHIMOKITA VOICE 2008』

下北沢の再開発計画の問題と、  
目指すべき街づくりの未来について  
学識者と住民が議論

8月29日から31日までの3日間、シンポジウム&ライブイベント『シモキタ・ヴォイス08』が開催され、学者・住民・商業者らが多数参加し、下北沢の再開発計画について多角的な議論が行われました。

今年で二年目となるこのイベントは、「下北沢商業者協議会」が主催。

オープニングシンポジウムでは松原隆一郎さん(東大大学院教授)が「下北沢は時間をかけボトムアップで作られてきた街。再開発によって失われるものは大きい」と発言。クリエイティブディレクターのマエキタミヤコさんは「低層の街の魅力を下北沢が先頭に立って主張してはどうか」と応じました。

## 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号大法院

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

大法院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/>