



区画街路10号線—外縁部の区道も交通広場に含まれている

問題ばかりの駅前交通広場！



012

2009.02.18
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 問題ばかりの駅前交通広場！
- 2 裁判レポート
- 3 将来交通需要予測の下方修正
- 4 Q&A

高層化の為の区画街路10号線（駅前交通広場）

上図を見ていただきたい（上が北口、下が南口となっている）。世田谷区が計画した駅前交通広場には、中心部のロータリーとは段差があり、そもそもロータリーとは接続しないような外縁部の区道も含まれている。（現在の区道。下の写真）。このように、実質的に交通広場として使えない道路を交通広場にしようとするのはなぜなのか。

その狙いを理解する為には、地区計画の概要を把握しておく必要がある。すなわち、

2006年に策定された下北沢駅周辺地区地区計画は、補助54号線と、区画街路10号線に面する敷地では高層建築物を建設することを可能にしているのだ。

こうして、狙いが明らかになってきたのではないだろうか。すなわち、外縁部の区道を区画街路10号線に含めることで、細い区道にしか面していない敷地を「区画街路10号線に面する敷地」に変貌させ、地区計画によって可能になった高層ビル建築を進めるため、強引に関係のない道路を区画街路10号線としているのである。

車が街の中に入り込んでくる危険性が増加！

しかし、本計画によって、強引に交通広場に含められた現区道（写真）は細い道路である。もし、この敷地に大規模で高層化した商業施設や大型マンションが建ち並ぶと、

この狭い道路に、そうした大型施設を目当てにした車が溢れかえることが予想される。さらに、この狭い道路に接続する道まで車は溢れかえることになり、歩行者主体のこれまでの下北沢のあり方が壊されることにもなる。



駅北口の前（ピーコックの前）の通りが車で溢れかえる危険性がある

駅前交通広場の面積決定について、区職員が「街づくり懇談会」の議論を誘導！

12月10日(水)に、下北沢道路事業認可取消し訴訟の第11回口頭弁論が、東京地裁・103号大法廷で行われました。

当日は、原告代理人の斉藤弁護士・石本弁護士から、被告(国・都・区)が法廷で行ってきた主張への反論が行われました。補助54号線の事業効果と工期区分の不自然さ・恣意性(準備書面16)、および区画街路10号線の交通広場の面積決定における世田谷区職員による誘導発言と交通広場と前面道路の問題について(準備書面17)主張が展開されました。

大法廷の約100人の傍聴席は満席で、この裁判に対する関心の高さが窺われました。

ほんとは必要なかった5300㎡の広場

世田谷区街づくり課の安水課長(当時)は、平成12年12月の「下北沢街づくり懇談会」(北沢2丁目町会・下北沢4商店会の役員と世田谷区の非公開懇談会)において、駅前広場について、「都市施設と位置づけての整備には補助金が出るが、そのためには5300㎡が必要。」と述べています。

また、平成13年6月の懇談会では、「駅前広場の大きさについては5300㎡、交通

結節点に三つの機能を持つ駅前広場を整備したいという基本点の変更は考えていない」と発言し、5300㎡の面積については、世田谷区の決定済み事項であるかのように述べ、懇談会の議論を恣意的に誘導したと原告側は主張しました。

安水課長(当時)の個人認識と区は主張

これに対して世田谷区は、安水課長の発言については、当時の同

人の認識を述べているに過ぎないと主張しています。

また、5300㎡の面積が補助金交付の要件とはなっていない事が、この間明らかになっています。したがって、安水課長は、虚偽の情報を提供すること、懇談会の議論を誘導したと言えます。

虚偽情報の提供は区条例違反

ところで、世田谷区は、区の職員は「世田谷区街づくり条例」に基づいて「下北沢街づ

くり懇談会」に関わったと説明しています。同条例27条によると、職員が行うことができるのは、自主的な街づくり活動を支援するための情報の提供、技術的な支援等です。

行政の責任者が、虚構の情報を提供することによって、区民の自主的な街づくり活動が阻害されることは明らかです。仮に、百歩譲って、区が主張するように、安水課長が個人の認識を述べたに過ぎないとしても、しかし、そうだとした場合、区の条例では、職員が情報提供を行うことは認められていません。個人認識を述べることは認められていません。したがって、安水課長の街づくり懇談会での発言は、たとえ個人の発言だとしても、条例に反する違法な行為です。そして、以上の点からも、駅前交通広場の面積決定には違法性があると原告側は主張しました。

補助54号線第一期工区は行き止まりをもたらす不自然な計画

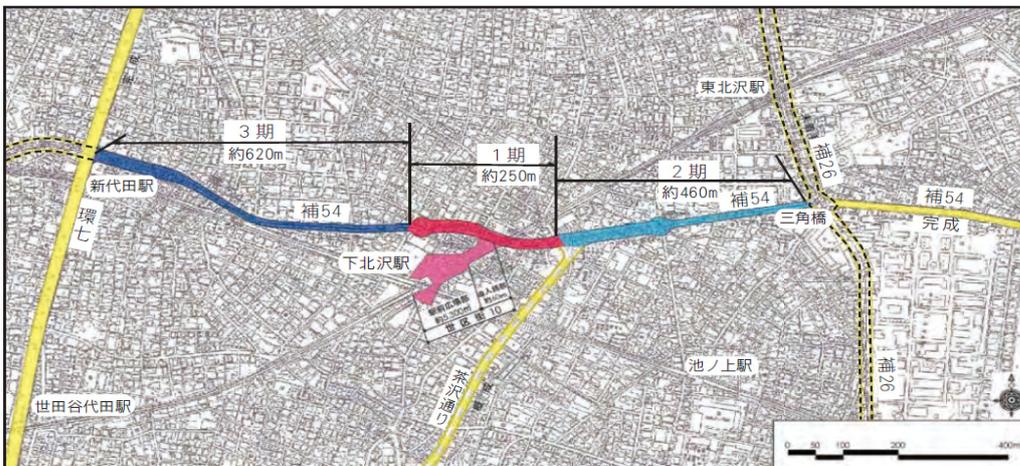
東京都が証拠として提出している「小田急線(下北沢駅付近)の街づくりに関する意見交換会資料」(平成12年)では、補助54号線の整備計画は、「ステップ1」において外郭道路のひとつである

補助26号線から鎌倉通りまでを整備し、「ステップ2」において鎌倉通りからもうひとつの外郭道路の環状7号線までを整備するということになっていました。

歩行者優先の細街路に自動車が入り

ところが、行政は平成15年に補助54号線の工区を3つに区分し、環状7号線にも補助26号線にも接続しないばかりか、主要生活道路でもある鎌倉通りにも達しない真ん中の工区を、第一期工区としました。

この計画変更の結果、行き止まりの道路をつくり、歩行者優先の細街路に自動車を入りさせることになりました。



下北沢整備は、単なる駅舎か、駅ビルを伴うものなのか、明らかにせよと区に迫る

昨年の9月19日の口頭弁論において、世田谷区の提出した「下北沢駅整備イメージ図」の出典を明らかにするよう要求しました。

これに対して、下北沢駅改札口横の小田急線地下工事情報ステーション「シモチカナビ」において、公に放映されているDVD映像の一場面を、小田急電鉄が静止画として印刷し、世田谷区に提供したものであるとの回答がありました

裁判長は区に書面回答を促す

斉藤弁護士が、「この情報以外は、小田急から情報提供は受けていないとのことであるが、そのような状況のもとに、地区計画や駅前広場計画をつくった

のか。単なる駅舎か、駅ビルを伴うものなのかは、重大なことである。これだけでも、計画は落第だ。色々知っている、しかし、言えない、としたら、法廷侮辱である。知っているのか、知らないのかどちらだ。はっきり、答えなさい。」と世田谷区の代理人に迫りました。

裁判長より、「持ち帰って、検討し、書面で回答しますか。」との問いかけがあり、世田谷区の代理人は「はい」と答えており、今後の対応が待たれる。単なる駅舎と、駅ビルとは、大きな違いがあり、下北沢の商業者にとっても非常に重要な問題である。そうした重要な問題については速やかに情報公開をしていくべきだろう。

将来の交通需要予測が下方修正される！

国交省が交通需要予測を下方修正

去年の4月以降、半年の間に、道路の将来需要統計が国土交通省

検討会で検討された。平成12年道路センサ

スのデータを中心に作成した将来予測(平成

14年作成)が基準年平成12年のあと僅か

数年間に乖離が大きくなったためと見られる。この間石油価格の上昇を含めて予想され

なかつた変化が見られることは言うまでもない。近年の人口、保有

台数、OD表トリップ総数、稼働率等の推移

を示す統計データはいずれも右肩上がりの時代は終わったことを感じさせる。

そして、検討会報告書が示す結果から、下

図に抜粋した全国延べ走行距離を見ると、実績は下図のように平成

12年と5年あとの平成17年、わずか5年の間に予測のように上

昇せずに4%ほど減少したことがわかる。そして、将来予測は平成

42年には3%減と漸減するとしている。

無駄な公共投資の見直しが検討される

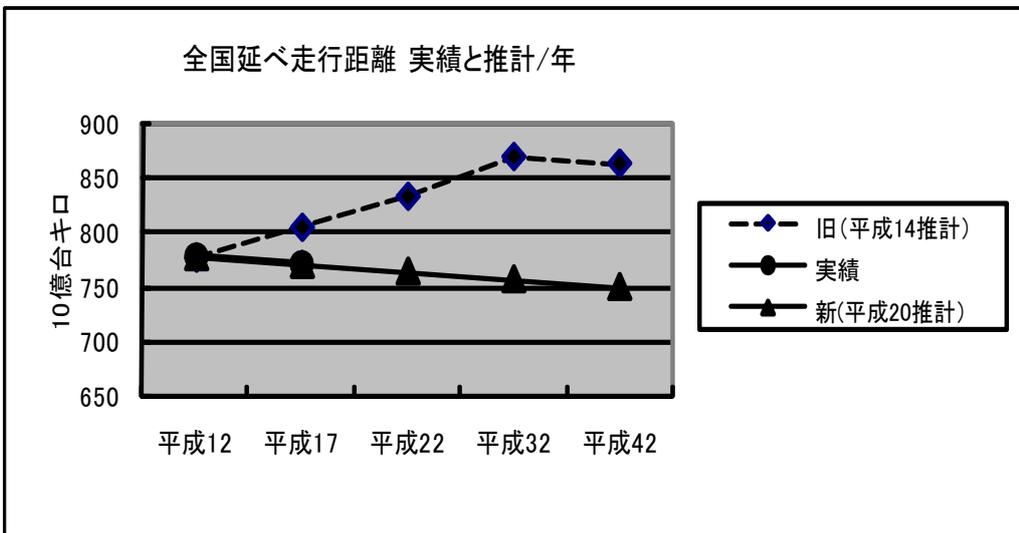
また、社会資本整備審議会道路基本政策部会が平成20年12月に政府に建議した新たな道路整備中期計画の骨子は、「今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に進める必要がある。．．．国、地方を支える基幹ネットワークの整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直された評価手法等を用いて厳格な評価を行い、既存計画通りの整備では費用に比してその効果が小さいと判断される場合には、現道の活用、

徹底したコストの削減を図るなど抜本的な見直しを行う」としている。改定した評価手法と諸原単位で費用便益分析をして公共投資が

無駄な公共投資の見直し

また、社会資本整備審議会道路基本政策部会が平成20年12月に政府に建議した新たな道路整備中期計画の骨子は、「今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に進める必要がある。．．．国、地方を支える基幹ネットワークの整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直された評価手法等を用いて厳格な評価を行い、既存計画通りの整備では費用に比してその効果が小さいと判断される場合には、現道の活用、

徹底したコストの削減を図るなど抜本的な見直しを行う」としている。改定した評価手法と諸原単位で費用便益分析をして公共投資が



徹底したコストの削減を図るなど抜本的な見直しを行う」としている。改定した評価手法と諸原単位で費用便益分析をして公共投資が

無駄のないようにするべきだということを強調している。この新たな方針に則って、補助54号線計画も再検討を行っていくべきだろう。

よくある質問にお答えします

Q 今回の一連の都市計画は、住民が構想した計画で、それに住民以外の人たちが反対していると思っていたのですが、それは違うのでしょうか？

A まず、我々「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は住民を中心に構成されており、非住民が反対しているというわけはありません。また、今回の一連の都市計画は行政によって誘導されている側面が大きいものです。従って、「住民VS非住民」という図式は作られた図式であって、正しくはありません。

また、我々「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は住民を中心に構成されていますが、住民でなくとも、これまでの下北沢を愛してきた人たちの存在や発言を無視すること

なく、同等に重要なものとして考えています。一連の都市計画に反対する方は是非運動に参加して、色々な意見をお聞かせ下さい。

Q 一連の都市計画は防災計画であると思っていたのですが、防災に反対しているのですか？

A 我々含めて、反対運動を行っている人たちは防災の重要性を認識しており、防災に反対しているわけでは決してありません。むしろ、諸機能を集約して高層化を図る今の都市計画のやり方が果たして防災的に望ましいのか、という疑問から、反対しているという側面があります。

そして、今の街の雰囲気や安全しながら、防災対策を進めていくことが

できると考えています。従い、「防災VS文化」といった図式も作られた図式であって、正しくはありません。

Q 裁判ではどのような点について争っているのでしょうか。

A 補助54号線と区画街路10号線の差し止めを求めて、国、東京都に對して訴訟を行っています。様々な点で都市計画自体に違法性があり、また事業認可のやり方自体にも違法性がある点を主張しています。

また、それ以外にも、一連の再開発の重要な争点となる駅ビルの規模や形態についての情報公開を求めたり、小田急線が地下化された跡の跡地利用について、世田谷区が跡地利用の重要なポイントである道路や駅舎につ

いて、実質的に市民の声を全く聞こうとしない問題点も随時法廷の場で指摘しています。

Q 下北沢の一連の問題に反対だとは思っているのですが色々、忙しくて常に運動に参加するということとはできません。それでも何か役に立てることはありませんか。

A サポーターとして登録していただいで、資金面だけでも援助していただけると非常に助かります（詳細は左下にあります）。

また、裁判に傍聴しに来ていただけるだけで、我々には力になります。社会的に注目されているという印象が、硬直化する傾向のある司法判断に相当のプレッシャーを与えることが出来るからです。単純に、裁判の迫力だけでも一見の価値がありますので、ご都合がつく場合は是非いらしていただけたらと思います。

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・メールでお伝えします。★カンパのみの応援も大歓迎しています(郵便口座00120-2-594289 まもれシモキタ！行政訴訟の会まで)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12回 口頭弁論のお知らせ

日時: 3月13日(金) 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/>