

まもれシモキタ！通信

013

2009.5.10

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 何のための「区民意見募集」？
- 2 裁判レポート
なぜ補助54号線は見直されないのか？
- 4 下北沢・まち歩き
- 4 第13回口頭
弁論のお知らせ
- 4 サポーター募集

何のための「区民意見募集」だったのか？

—— 跡地利用の議論には、駅舎・駅前広場の検討が必須

小田急線の地下化によって発生する広大な跡地。世田谷区は鉄道跡地の利用について、「区民意見の募集」をしておきながら、重要な部分については「意見募集の対象外」と言います。いったい何のための意見募集だったのでしょうか？

名ばかりの意見募集

小田急線地下化後の跡地の利用について世田谷区は、昨年8月から10月にかけて在住・在勤者から意見募集を実施しました。

ところが、「意見募集」とは名ばかりで、駅舎や駅前広場、そして駅前広場に接続することになる補助54号線などについては「アイデア募集の対象外」として、意見募集の範囲から除外されてしまいました。

駅舎や駅前広場、補助54号線こそ、街の

あり方を大きく左右する重要事項です。本来ならそういった重要な項目についてこそ、区民から意見を聞くべきです。

街の将来像を決める本質的な部分は行政が勝手に決めた上で、その他の残りの部分について区民から意見募集をするという世田谷区のやり方は、極めて不当なものだと言わざるを得ません。

未だ不明な駅舎の形状
求められる情報公開

さらに驚くべきこと

に世田谷区は、小田急線地下化後の新しい駅舎がどのような大きさで、どのような形状のものになるのかについて、詳細な情報はもっていない、と裁判で主張しています（次ページに詳細を掲載）。駅舎の規模・形状についての情報をもたずに、いったいどうやって跡地利用について検討しようというのでしょうか。

下北沢道路認可取り消し訴訟も12回の口頭弁論を経て、行政の主張に隠しきれないところが目立ち始めてきました。

検討委員会の検討プロセスを公開せよ

世田谷区は、区民から寄せられた跡地利用のアイデアについて、「区民意見検討委員会」なる組織を立ち上げ、検討を進めています。そして今年中には「上部利用計画」をまとめると言います。

しかし、今回の区民のアイデアが「上部利用計画」にどのような反映されるかは不明です。結局のところ「検討委員会」の裁量が優先されるのではと懸念されます。こうした懸念を払しょくする為にも、区は「検討委員会」の検討プロセスを公開すべきですが、現状では、一般市民の傍聴は一切認められていないばかりか、委員会の議事録も作成していないと区は主張しています。



小田急線地下化にともない、ここも鉄道跡地となる。行政は、跡地利用について「区民意見の募集」をしておきながら、駅舎と駅前広場については「募集の対象外」と言う。

**補助54号線は
望まれていない**

区は本年1月、アイデア募集の集約結果を発表しましたが、補助54号線に対する反対意見が多数寄せられたことは伏せられていました。私たちは情報開示請求で得た128件の跡地利用のアイデアを総覧し、補助54号線の計画白紙、もしくは計画見直しを主張する意見が39件あったことを突きとめました。補助54号線について意見募集が行われていれば、さらに反対意見の数が多かったことが予想されます。こうした点からも、いかに補助54号線が人々の望まない道路であるかは明らかです。

緑を活かした跡地利用を最優先に考慮すべき

区はアイデア募集と同時に、上部利用を考える上で配慮すべき点について、アンケートを取っています。しか

し、区がアンケート項目として挙げた12項目の中に、何故か、「緑を活かした上部利用」が項目として入っていない。自由記入欄に多くの人が「緑のオープンスペースを希望」と記していることから、区は緑を活かした上部利用を念頭に置くべきです。

**跡地利用の決定に
不可欠な要素**

—— 駅舎、駅前広場、
補助54号線

アンケートの結果、単純に希望の多い項目を上部利用方針とするならば、86人が希望している「散歩が楽しめる遊歩道」を上部利用の方針として最優先に配慮するべきでしょう(全体の67.2%)。そうだとすると、街なかに車を流入させる駅前ロータリーおよび、跡地と交差する補助54号線は「散歩が楽しめる遊歩道」とは逆行するものですから、その計画を見直すべきです。

鉄道跡地を利用して作られる駅舎、駅前広場、補助54号線は、跡地利用の重要な要素です。区民から寄せられたアイデアの多くは、区が「対象外」とした項目に関するものでした。駅舎、駅前広場、補助54号線も含めた全体的な検討が不可欠であることがわかります。

世田谷区は、アンケートの「数」だけで上部利用の方針を判断するのではなく、あくまでもアンケートは「参考だ」という考え方なのかもしれない。しかし、たとえそうだとし、過半数以上の人が望む「散歩が楽しめる遊歩道」を阻害する補助54号線、現行の駅前ロータリー計画を何故遂行するのか、という説明責任が発生します。そうした点がおざなりにされるのであれば、今回の意見募集は「住民に意見を聞いた」というアリバイ作りのためのものに過ぎないと評価せざるをえません。

裁判レポート

補助54号線はいらない！

小田急線は地下化されたのに、なぜ道路幅やサークルは見直されないのか

3月13日(金)、下北沢道路事業認可取消し訴訟の第12回口頭弁論が、東京地裁103号大法廷で行われました。平成15年、小田急線は地下方式に変更されました。本来ならその変更にあわせ、小田急線と交差する道路(補助54号線)も、適切な計画変更がなされるべきでしたが、行政はそれを行いませんでした。鉄道が高架化されることを前提に計画されていた26mの道路幅はそのまま縮小されず残り、更に、不要となった両端サークル状道路(直径40m)も廃止されませんでした。なぜ行政は、道路幅やサークルの見直しを行わなかったのでしょうか？

下北沢駅舎位置の計画図を世田谷区は所持しているはず

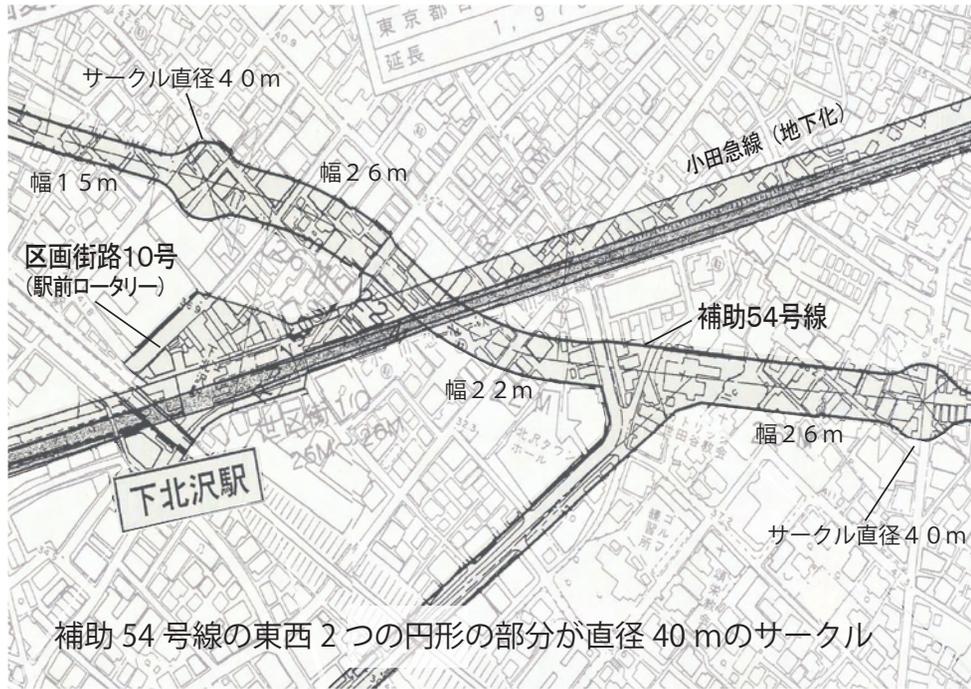
裁判の冒頭、世田谷区は、「駅舎位置を都に確認して区画街路を策定したが、駅舎の計画図は持っていない」と答弁しました。齋藤弁護士が発言を求め、「では世田谷区に誰が、いつ、都の誰に確認したのか？」と重ねて質問したところ、区の代理人は「当時自分はいなかったのだから」と逃げの

発言に終始しました。世田谷区は駅舎の計画図を所持せずに、いったいどうやって駅前広場を計画できると言うのでしょうか。

石本弁護士が、再度その点について調査し文書で回答するよう求めたところ、裁判長からも「区は本件調査の上、文書で回答するようには」と重ねて要請がありました。

下北沢に26m道路が必要であると行政側の根拠

昭和41年、東京都は、補助54号線は小田急線と立体交差(鉄道をオーバーパス)させるため、500mの区間について、鉄道を跨ぐ道路(幅員14m)と、跨線道路の両脇の側道(幅員12m)の合計幅員26mの道路に計画変更しました(道路幅が15mから26mに変更)。さらに、跨線道路と側道の分岐点の位置両端に、突如直径40mのサークルを新たに設けました。しかもその際、サークルの必要性



補助54号線の東西2つの円形の部分が直径40mのサークル

については、何の説明もありませんでした。地下化により跨線道路は必要なくなった

平成15年、小田急線の地下化に伴い、補助54号線は小田急線と地表で交差する必要がなくなり、跨線道路

はもとより、側道も、ましてや、サークル部分も必要なくなりました。にもかかわらず道路幅は26mのまま、直径40mのサークルも残したままの計画変更でした。

この辻褄をあわせるため、東京都は新

たに植樹帯2m、自転車道2m、歩道の拡幅(3↓4.5m)を道路の両側に新設することにし、結果的に道路幅は26mのまま変更しないとなりました。

立証責任は行政にあり

都市計画を変更するには、都市計画法に基づいた基礎調査が必要であり、かつ変更には十分な合理性が必要です。

そこで本裁判では、植樹帯、自転車道を新たに必要とする理由と、側道が必要なくなった今でも、500m区間の両端に直径40mものサークルを残す理由を基礎調査の結果に基づいて説明するように行政側に求めました。

そして、植樹帯、自転車道が必要であるならば、まずは、小田急線の跡地(地上部分)の活用を最優先に検討考慮するべきであり、民有地の収用は必要最小限にとどめる努力をするべきである、と主

張しました。

26m道路を必要とする隠された事情

道路幅が26mあると、これに面した建物の高さなどの建築制限が大幅に緩和されます。かなり自由に高層ビル開発が可能となるのです。行政が補助54号線で26mの道路幅を確保したいのは、高さ制限の緩和措置を活用して高層ビル群を建設するためであることは明らかです。交通の円滑化という本来の目的のための道路計画ではなく、下北沢駅周辺を再開発したいがための辻褄合わせの道路計画であり、典型的な「他事考慮」だと言えます。これは行政の裁量の範囲を逸脱した違法な行為です。

以上は、「準備書面18」に分かり易く解説されています。まもれシモキタ！行政訴訟の会のHPでも見ることができま

http://www.shimokita-action.net



大好評 下北沢 まち歩き

——道路計画地を歩き、見えてくるものは？

「セイブ・ザ・下北沢」では、月に一回のペースで「まち歩き」を行っています。補助54号線や区画街路10号線の予定地は、地図で見るとはできませんが、現在の街並みのどこがどう変わるのかを具体的に感じるこ

とはなかなか難しいからです。4月19日の「まち歩き」には、都議会議員の西崎光子さん(生活者ネットワーク)や、韓国ソウルからやってきた若者グループなど、合わせて10名を超える参加があ



下北沢の隠れた名所、世田谷カトリック教会の中庭。都会の喧噪から離れたこの場所も、補助54号線計画の計画地。

り、行政の計画の問題点を確認していただきたと同時に、下北沢の魅力の一端にふれていただけたようでした。これまでにご参加いただいた、まもれシモキタ！行政訴訟の会、の原告やサポーターの方々からも、『実際に街を歩いてみることで初めて見えてくること、が驚くほど多かった』とご好評をいただいています。

今回の「まち歩き」は、以下のような予定になっていきますので、ぜひお誘い合わせてご参加ください。

＊日時
2009年5月16日(土) 14時～17時
※終了後にお茶会を予定しています。

＊集合場所
北沢タウンホール
1階ロビー

＊参加費
500円(資料代)

＊申込み・問合せ先
090-3538-3679(シモダイラ)

◆「まもれシモキタ！行政訴訟の会」とは？

下北沢地域の住民や業者たちが中心となって結成され、06年9月に東京地裁に訴訟提起しました。

この訴訟は、下北沢の街なみを破壊し、生活・商業・文化に大きな打撃をあたえる「補助54号線」や「駅前ロータリー」(区画街路10号線)など、下北沢地区の再開発計画全体の違法性を問う、その見直しを実現することを目指すものです。

路地があり、温もりがあり、個性的なお店があるこの街を大切に育てて行きたいと考えています。街を分断する26m幅の道路と高層ビル街は要りません。

この訴訟によって、本当の意味での市民参加による街づくりの可能性をさぐり、この国の公共事業の構造を大きく転換させる端緒を開きたいと考えています。どうぞご支援をお願い致します。

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求めています。

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。

★カンパの応援を大歓迎しています。

送金は「郵便口座00120-2-594289 まもれシモキタ！行政訴訟の会」まで。問い合わせは下記へ。

「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13回 口頭弁論のお知らせ

日時：5月26日(火) 15:30～
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/>

編集後記：平成12年に世田谷区が行ったアンケートで、「歩行者を中心とした駅前広場」に圧倒的多数の支持がありました(通信7号参照)。今号で報告のように、小田急線跡地利用の意見募集でも、「散歩が楽しめる遊歩道」を70%近くの人が望んでいます。行政の都市計画はおかしいとか言いようがありません。(伊藤) info@shimokita-action.net