

まもれシモキタ！通信



016

2010.02.1

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 区議会の動き
- 2 駅舎構想について
- 3 裁判レポート
- 4 署名活動について

区議会の動き

～代表質問で民主党が補助54号線の見直しを求める！～

わたしたち“まもれシモキタ！行政訴訟の会”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い、その見直しを求めてきました。区議会にもこうした意志は伝えていたが、以前の自公政権下の区議会では、それが議論に反映されることは、極めて困難でした。

しかし2009年の総選挙により、国政で政権交代が起きてからは、区議会にも注目すべき新しい動きが生まれています。それを最も顕著に現していたのが、昨年11月25日、世田谷区議会の中で民主党の代表議員が行った。その内容は「道路整備を2倍の速度で進める」と公言してきた世田谷区長の姿勢に対し、根本的な疑問を提示し、「補助54号線と二子玉川公園は、国からの補助金の動向や、社会経済状況を見極めながら、見直しやスケジュールを再考し、できるだけ当初予算はスリム化したうえで柔軟に対応していくべきと考えます」というものでした。これは

代表質問ですから、単なるひとりの議員の意見ではありません。つまりこの質問は、世田谷区の民主党が、公式に補助54号線の見直しを求める立場に立ったことを意味しているのです。

世田谷区の民主党がこうした立場をとるようになった理由は、極めて明確です。国政では鳩山政権が、「コンクリートから人へ」というスローガンを掲げ、発足以来無駄な公共事業の見直しを進めています。そして補助54号線は、写真でも分かるように、既成の下北沢の街の中心部を、幅26メートルも

白線が補助54号線の計画線



の広さで分断し、破壊する新規道路。まさに見直すべき無駄な公共事業の典型といえるべきものです。民主党政権が国政レベルで進めようとしている政策を、世田谷区でも実践していくのであれば、

この道路を見直しの対象とするのは、当然のことと言えるでしょう。長年の自民党を中心とする政権与党による公共事業の歪みから脱却することは、財政的にも現在の日本の早急

の課題であることは間違いないと思います。わたしたちは、補助54号線が、単に下北沢という地域の問題としてだけでなく、全国的な観点からも、見直していくべきだと考えています。

驚きの下北沢駅舎構想

昨年9月に公開された下北沢駅の「駅舎イメージ図」によれば、2002年に示された当初の都市計画案から何の手続きを経ることもなく三倍の広さに膨れ上がっていることがわかりました。さらに、駅舎は東西を繋ぐ通路を塞いでおり、緊急車両の通過も出来ない構造となっていることも明らかとなりました。

下北沢駅舎の実態

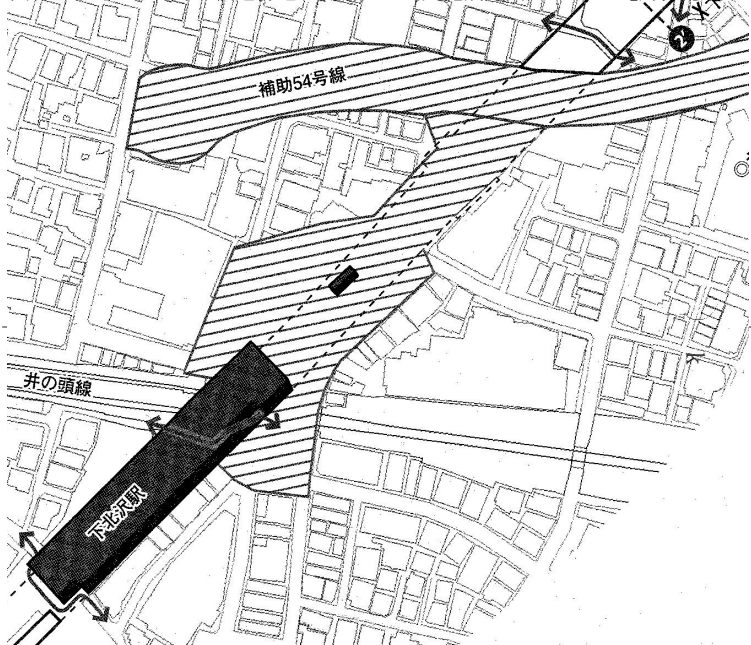
昨年9月に世田谷区は小田急電鉄から、初めて提示を受けたとして、2階建ての「駅舎イメージ」図をようやく公表しました。

下北沢の駅舎や駅ビルがどのように計画されているかは、地元の商店主や住民はもちろん下北沢を利用する全ての市民にとっての関心事です。

原告団としては駅舎や付随する駅ビルの具体的形状や規模を示す資料について裁判を通じて、さらには東京都や世田谷区に対する情報開示請求を行うと共に、資料の不存在を主張する両自治体に対して審査請求を起しました。

公表された「駅舎イメージ」図で明らかに

図1 2008年8月「鉄道跡地を利用した公共施設計画のアイデア」募集要領より抜粋

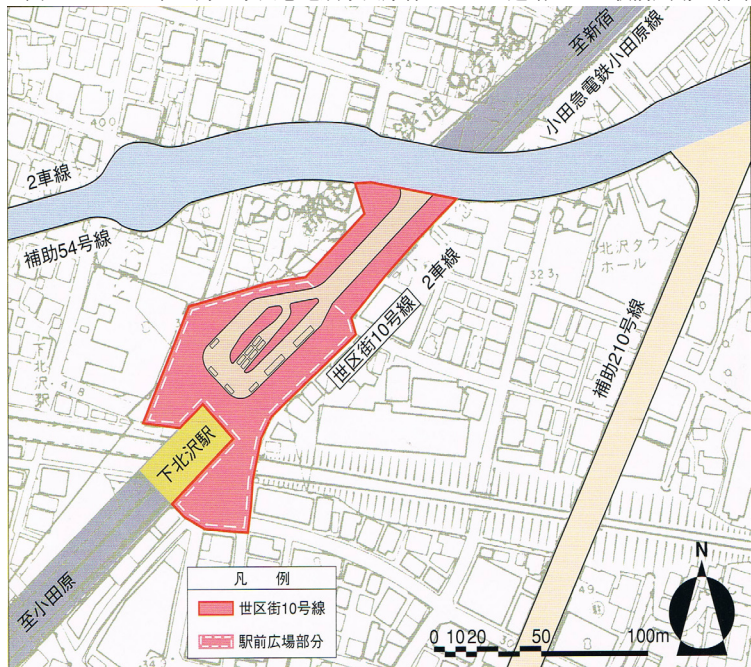


一昨年の時点で既に都市計画時に示した敷地図（図2）が大幅に

なったことは、一昨年8月に公表された駅舎図（図1）が既に敷地面積と位置を示す図であったということでした。

変更されており、知らされていまいと言いつ張っていた区も当時から駅舎構想を知っていたことを意味します。下北沢駅周辺は、小田急線が地下化されることにより、20mから30mの中で2km

図2 2002年2月「小田急電鉄小田原線における道路および駅前広場の都市計画案について」（東京都、世田谷区）より抜粋



膨れ上がった面積また、駅舎の占める

面積に注目すると、当初の都市計画時に示した概要図から三倍もの面積に拡大していることも明らかとなりました（図2）。具体的には、当初の計画では駅舎の長さは50m足らずのものであったのに、今回の「駅舎イメージ」図では、駅舎全体が跡地全幅を130mにわたり塞いでいます。しかも、この変更については何の説明もなく、手続きも踏まれていません。

また、区が2005年に別に示した計画では駅舎南側に設けられるはずの避難経路も、「駅舎イメージ」図ではなくなっており、その分、駅舎の幅は広くなり、東西の行き来も2階の商業施設を通らなければできなくなっています。

世田谷区は駅舎構想の見直しを

世田谷区は現在、跡地利用区民意見検討委員会を立ち上げて、区民意見を反映させるとしています。一方で、駅舎や駅前ロータリー、補助54号線については意見募集の対象外としています。これでは区民の不信を買うばかりです。大事なことは、区や都は繰り返ししてきた違法な情報操作を猛省し、本来の意味での住民参加を保証し、都市計画道路の廃止や地区計画の見直しも含む環境の世紀にふさわしい事業の総合的な見直しに進むことではないでしょうか。

古いデータで意図的に水増しされた駅前広場の面積

11月30日(月)、下北沢道路事業認可取消等訴訟の第15回口頭弁論が東京地裁103号大法院で行われました。

弁護団は、下北沢の駅乗降客数が10年間で16%以上減っているにもかかわらず、世田谷区が、意図的に古いデータを使って本来必要のない巨大な駅前広場を決定した点について、明らかにした新たな事実を主張すると共に厳しい追及を行いました。

変遷する世田谷区の主張

当初、世田谷区は駅前広場を5400㎡とした根拠は、昭和48年式(必要な施設数から、必要な面積を積み上げて計算するという方法)にあると主張していました。

ところが、世田谷区が提出した報告書を見ると、昭和48年式の方法では、面積は最大1663㎡でよい、という結果になることが明らかにされました。この点を原告が問いただすと、世田谷区は昭和28年式(駅の平均乗降客数に基づいて面積を計算するという方法)を持ち出して、5400㎡という面積は1日当たりの乗降客

数を6万人に設定して計算したのだという主張を展開してきました。

世田谷区が用いた2倍以上違う2つの数値

そこで、原告は、世田谷区が設定した6万人という数値は一体どこから出てきたのか、世田谷区に説明を求めました。

すると、世田谷区は昭和63年のパースントリップ調査によって得られた乗降人員5万9699人という結果(乗り換えを含まない人数)を元にしたものであると主張しました。

しかし、世田谷区は、別の報告書では、乗り換えを含む14万

6700人という数字を使って広場面積を算定しているのです。

つまり、世田谷区

は、駅前広場面積の算定のために、ある報告書では乗り換えを含む約15万人という数字を使い、別の報告書では乗り換えを含まない6万人という数字を使ったというのです。同じ広場の面積を算定するために、2倍以上違う2つの数値を使ったことになりました。

古いデータを使って水増しされた広場面積

しかも、世田谷区は、平成12年に作成された報告書では、平成10年のパースントリップ調査の結果を入

手していたにもかかわらず、あえて昭和63年の調査結果を用いて算定を行ったと主張しています。

昭和63年と平成10年の調査結果を比較すると、乗換を含まない駅乗降人員が昭和63年には約6万人であったのに対し、平成10年には約5万人に減っています。数にして約1万人減っており、割合にして16%以上減っているという

ことになります。

つまり、世田谷区は約5万人という最新の数値を手に入れたにも関わらず、広場面積を水増しするために、わざわざ約6万人という10年前の古い数値を使って計算したのです。

基礎的データに基づかない計画は違法

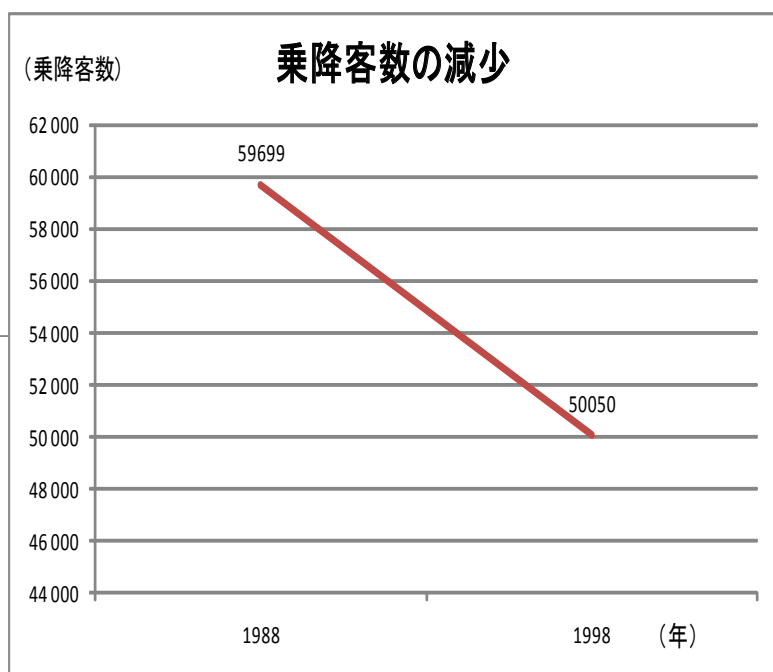
都市計画法は、基礎的なデータに基づいて道路・広場の規模を決

定しなければならないと規定しています。

5400㎡程度もの本来必要のない巨大なロータリーをつくるために、わざわざ古いデータを使って計算の辻褄合わせをすることは、明らかに違法です。

なお、昭和63年のパースントリップ調査によれば、下北沢駅における一日のタクシ乗降客数は440人でしたが、平成10年のパースントリップ調査では、乗降客数は116人(約四分の一)に激減しています。

このように下北沢駅のタクシ利用者数は減少しており、その数も非常に少ないにもかかわらず、世田谷区は駅前広場にタクシ8台分のタクシ施設を作ろうとしています。ここから、下北沢駅の駅前広場の計画が、いかに基礎とすべきデータとかけはなれた計画であるかがわかるのではないのでしょうか。





署名活動にご協力ください！

わたしたち“まもれシモキタ！行政訴訟の会”は、“Save the 下北沢”、“下北沢商業者協議会”と連携して、署名活動を行っています。その内容は補助54号線の予算の凍結、駅前ロータリーと高層再開発の見直しを、鳩山総理大臣に求めるものです。

鳩山政権は「コンクリートから人へ」というスローガンのもとで、無駄な公共事業の見直しを行っています。そうした中で新規定路補助54号線の建設は莫大な補助金の投入が前提となつていいます。こうした資金を投入してわざわざ既存の

< 2009年11月16日 東京新聞 >

「シモキタ」の愛称で親しまれる下北沢駅周辺（東京都世田谷区）の大型道路建設が

下北沢駅前再開発「見直し」

首相あて署名活動

ど再開発に反対する市民団体は、鳩山由紀夫首相あての署名活動を始めた。政権交代に伴う公共事業見直しに期待をかける。

下北沢地区は、迷路のように入り組む路地に商店が密集。個性豊かなファッションの店が並ぶ。下北沢を愛し、駅近くで老舗バーの経営も引き継いだ。一連の活動には作家よしもとばななさんや音楽家の坂本龍一さんも賛同メッセージを寄せている。

同駅周辺は、防災上

計画中の補助54号線

世田谷区 新宮へ

下北沢駅前再開発計画

京王井の頭線

下北沢駅

本多劇場

渋谷へ

下北沢駅前再開発計画

下北沢の街を分断する事業は、まさに無駄な公共事業の典型だということ、国政レベルで認識してもらうのが、署名の目的です。

署名活動を開始した直後の昨年11月16日には、東京新聞でこの署名に関する記事が掲載されるなど、メディアの注目も集めています。署名は週末に下北沢駅前の街頭、“Save the 下北沢”のホームページなど、さまざまな形で行うことができるようになって

います。用紙に記入する場合は、署名用紙の下部に記載してある連絡先に郵送、あるいはファックスしていただければ大丈夫です。

国政の方向性が変わると同時に、多くの余波が日々報道されている中で、下北沢の街並を破壊する道路計画に反対する声が、いかに多いかということ、鳩山政権に示すため、ご家族やご友人への呼びかけも含め、ぜひみなさまのお力を貸してください！

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(郵便口座00120-2-594289 まもれシモキタ！行政訴訟の会まで)。

サポーター参加と運営費のカンパ協力をお願いします！

「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16回 口頭弁論のお知らせ

日時：2月18日(木) 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/>