

# まもれシモキタ！通信

裁判レポート

## 裁判所は行政の独断に歯止めを！

2月18日(木)、下北沢道路事業認可取消等訴訟の第16回口頭弁論が東京地裁103号大法廷で行われました。

行政には幅広い裁量認められるという被告の主張に対し、弁護団は道路建設という公共事業に対する社会通念が大きく変化している今、裁判所による精密な司法審査が行われることが要請されると主張しました。また、行政が下北沢の道路建設について、複数案の検討を行ったのかなどを追及し、その検討過程を示す資料の提出を求めました。

### 公共事業に対する国民の意識の変化

これまで最高裁判所は行政の裁量権の行使(行政が法律の枠内で

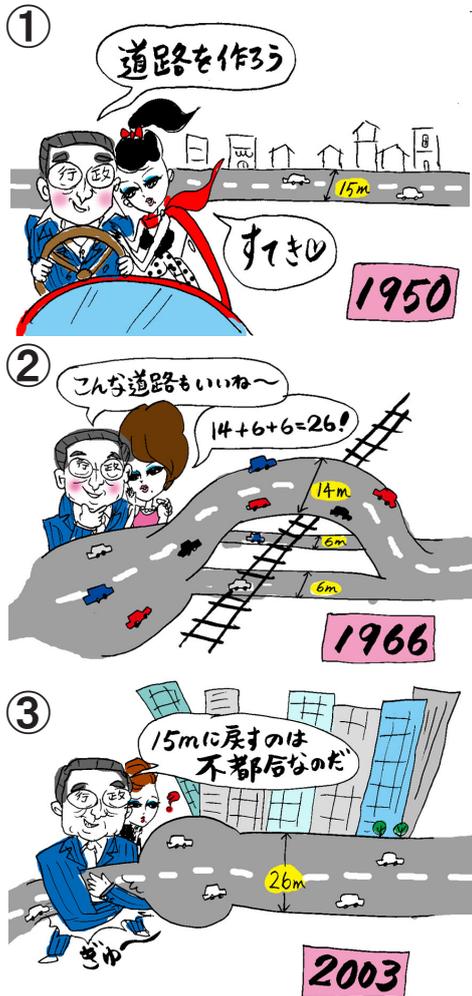
行える自由な判断)が適法であるかについて、社会通念(社会一般の常識)を基準として判断を行ってきました。ただし、社会通念は、時代によって変化していくものです。特に、昨年夏の総選挙において、「コンクリートから人へ」のスローガンを掲げる民主党を中心とした政権が誕生したことからの、公共事

業に対する国民の意識の変化、すなわち社会通念の変化があったことは明らかです。したがって、裁判所には、変化する社会通念に対応した精密な司法審査が要請されています。

### 東京都は複数案の検討を行ったのか

判例は、行政の判断の過程にも司法審査は及ぶとしており、裁判所が行政裁量について判断する際には、行政行為を行うことによつて得られる利益と失わ

れる利益の比較衡量が必要となります。国土交通省のガイドラインにおいては、事業を行わない案も含めて複数案を検討することが定められています。補助54号線の場合にも、事業を行わない案も含めた複数案の検討が不可欠です。



イラスト：平松昭子

### 「こんなデータラメな変更は裁量の範囲内なのでしょっかー!!」

- ①昭和25年の道路計画は元々は15mの計画だった
- ②昭和41年、かさ上げ式にするために、側道も含めて道路は26mの計画に変更される
- ③平成15年、道路計画は元の地表式に戻るが、幅は元に戻らずに26mのままとなる

### 下北沢の事業計画に無駄はないのか？

次に、比較衡量の視点としては、事業費を比較検討することも不可欠です。補助54号線の事業費の中で特に大きな割合を占めるのが、土地買収のための

費用です。土地買収にかかる費用は、事業用地の範囲によって決まってくるので、道路の幅員及び面積と密接な関係があります。そこで、私たちは東京都に対し、補助54号線の都市計画変更にあたって、補助54号線全体の幅員を標準幅

員の15mとする場合と、現在の計画のように一部を22mから26mの幅員とする場合との事業費の比較検討を行ったのか、仮に行ったのであれば、その検討過程を示す資料を証拠として提出するよう求めました。

よう求めました。

# 017

2010.05.01  
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 裁判レポート  
精密な司法審査を！
- 2 駅前広場の問題  
について
- 3 当会の基本的な考  
え方
- 4 アースデイ  
2010で道路  
問題をアピ  
ル！

# 駅前交通広場計画は、階段とスロープで、商店街を南北に分断する！

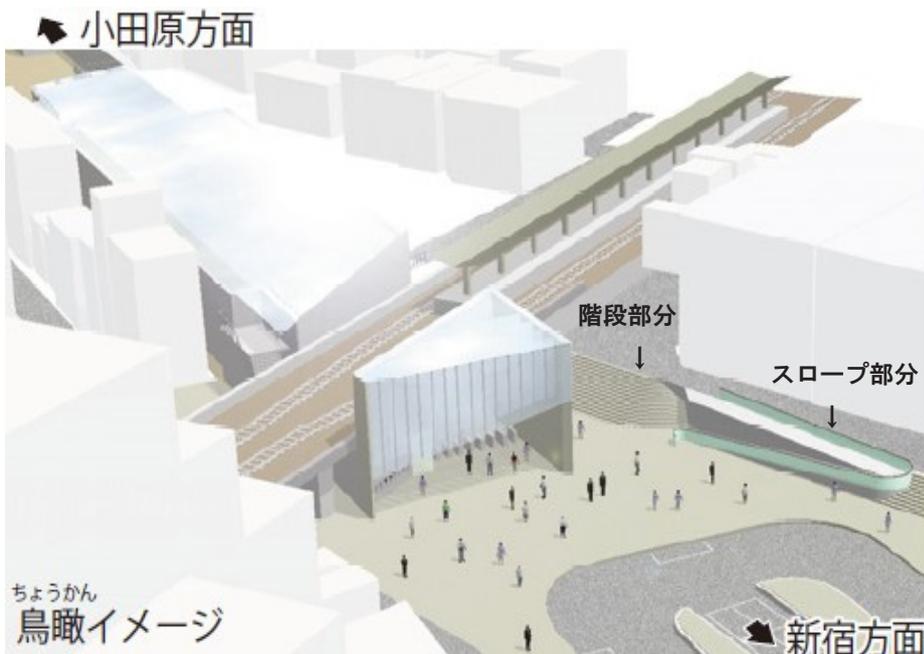


図1… 下北沢新駅舎と交通広場の鳥瞰イメージ  
 —平成21年10月、世田谷区広報「駅街ニュースNO1」より  
 ピーコック前の北側区道と交通ロータリー広場の間に、1.5mの高低差があり、階段および車椅子等が通るスロープができる。

昨年10月以降、下北沢駅舎と駅前交通広場について、世田谷区から具体的なイメージが示されるにつれて、駅周辺の商店街を中心に驚きと怒りの声が強くなっています。

小田急線が地下化した後にできる地上の駅前広場は、南北で高低差があるために、交通ロータリー広場と北側（ピーコック前）の道路の間に約1.5mの階段と車椅子等が登れるスロープを作ることが分かったからです。

## 歩いて楽しめる街を破壊する駅前交通広場

昔から、駅前に小さくてもいいから広場が欲しいという声は、店主からだけでなく、周囲の住人からもありました。1998年（平成10年）に、下北沢の商店会の代表が集まった「下北沢街づ

くり懇談会」が、「下北沢グラウンドデザイン」を世田谷区長に提出したときにも、歩行者主体の商店街と「駅前歩行者広場」の整備を提言しています。ただし、ここで考えられていたのは、せいぜい1000㎡程度の歩行者広場でした。

ところがその後、5000㎡以上の交通ロータリー広場でないとならぬという世田谷区の誘導の結果、2006年（平成18年）の都市計画決定後には、5400㎡の「駅前交通広場」となりました。

今回、さらにこの広場計画は、北のピーコック側と南の八百屋や公衆便所側では高低差があるために、交通ロータリー広場からピーコック前の道路（区道）へは、図2の断面図のように、階段かスロープで1.5m登らなければならぬことが、街の人々に明らかになりました。

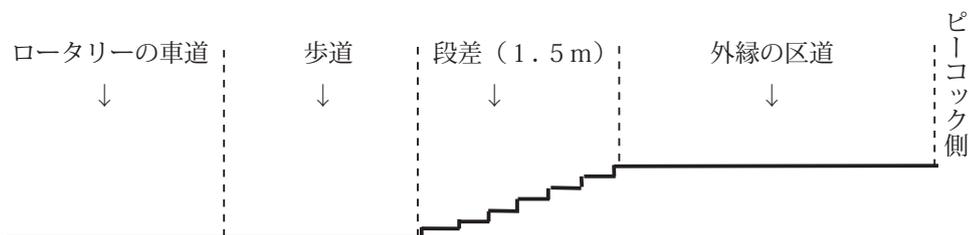


図2：交通広場北側断面図 — 原告・準備書面17の28頁記載の図

## 高層ビル化のために外縁部の区道まで駅前交通広場に

世田谷区の駅前交通広場（区画街路10号線）計画では、図3の平面図のように、外縁部の区道（ピーコック

前の北側区道と八百屋・公衆便所前の南側区道）まで含まれていません。

しかし、中心部のロータリー（車道）は、補助54号線へ出るだけで外縁部の区道とは車で出入りをするにはできませんし、北側区道との間には段差があります。

私達は、2008年（平成20年）4月と12月の口頭弁論で、そのような細かい区道にしか面していない敷地を「区画街路10号線に面する土地」とする世田谷区の解釈は、建築基準法の精神に反すると主張してきました。

世田谷区はこのような強引な解釈を行うことによつて、広場の周辺の敷地には60mの高層ビル建設を可能にしようとしています。区は、二子玉川や三軒茶屋とともに、下北沢を三大拠点開発の一つとして高層ビル群にしようとしているのです。

都市計画は、時代にあった見直しを進めよう！



図3： 区画街路10号線（5400㎡の駅前交通広場と幅25mの補助54号線からの導入道路）平面図  
 — 原告・準備書面17の23頁記載の図より作成。外縁部の区道も交通広場に含まれている。

一度決まった都市計画は、変更が出来ないというようなことは決してありません。

世田谷区は、前述の「下北沢街づくり懇談会」で20年余りにわたり、住民の意見は充分聞いて都市計画を作成したといっています。しかし、「懇談会」は、駅周辺の5商店会と北沢2丁目町会の代表等による非公開の会合でした。市民（商業者・住民・来街者）に開かれた「下北沢の街づくりを協議する場」をつくり、時代の変化に対応した都市計画の見直しを行うようではありませんか。

**歩いて楽しめる街こそ、未来を先取りした街**

地球環境を守ろう。車社会を見直そう。景観（歴史・文化・自然）を大切にしよう。無駄な公共事業を見直そう。と社会も人々の価値観も大きく変化して

きました。それは、下北沢街づくり懇談会の初心（下北沢グラウンドデザイン）に立ち返ることかもしれません。裁判のなかで、東京都は、5000㎡以上の駅前広場でない補助金を出さないといった決まりはないと答えています。例えば、傾斜した世界一美しい歩行者広場と言われるイタリア・シエナのカンポ広場を参考に、駅前広場は自然の傾斜を生かした歩行者広場とする案もあります。

**都市計画見直しについての当会の基本的な考え方**

私達の考えは、06年（平成18年）の提訴のときの「訴状」にまとめましたが、08年（平成20年）9月の原告総会で、その内容を次のように要約し確認しました。（裁判所に提出した訴状や準備書面は、欄外のURLにアップしています）

**1、基本方針**

- (1) 歴史的・重層的に形成され、東京の他地域では見られない、多様な価値が混在する「下北沢」の街並と文化を維持発展させて行く。
- (2) 緑豊かな街づくりをめざす。
- (3) 若者にも中高年者にも親しみやすい、歩行者中心の街づくりを進める。

**2、都市計画見直しについての考え方**

- (1) 都市計画道路（補助54号線）は、不要である。
- (2) 5,400㎡の駅前交通広場（区画街路10号線）ではなく、鉄道跡地の範囲内で**歩行者広場**をつくる。
- (3) 景観を壊し、商店街の繁栄を損なう大規模な駅ビルはならない。
- (4) 小田急線跡地は、緑地遊歩道帯として活用する。緊急車両進入路としての活用も検討する。
- (5) 商業地の建物建築の高さは、現在の中低層の街並を継承する。
- (6) 「静かな住宅街」と「庶民的・文化的な賑わいのある街」の共存を図る。

写真：イタリア・シエナの傾斜広場（カンポ広場）





# アースデイ東京2010で 道路問題をアピール！

4月17日(土)、18日(日)、わたしたちと、道路問題で連携している「Save the 下北沢」が代々木公園で行われた「アースデイ東京2010」で下北沢の道路問題をアピールしました。

「アースデイ東京」は、その流れをくむ日本最大規模の環境問題に関するイベントです。無駄な公共事業による新規道路の建設は、環境に対して深刻な影響を与えるため、この場で下北沢の問題をアピールしました。

「NPOビレッジ」という、NPO・NGOが出展するエリアにブースを出し、Tシャツ、CD、缶バッジなどの「Save the 下北沢」のグッズを販売する他、「まもれシモキタ！行政訴訟の会」と共同で進めてきた鳩山首相宛の署名の呼びかけも精力的に行いました。

「東京環境行政訴訟原告団協議会」でも交流ツ、C D、缶バッジなどの「Save the 下北沢」のグッズを販売する他、「まもれシモキタ！行政訴訟の会」と共同で進めてきた鳩山首相宛の署名の呼びかけも精力的に行いました。

「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)。

## サポーター募集とカンパのお願い

「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17回 口頭弁論のお知らせ

日時：5月26日(水) 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/>