



補助54号線がシモキタを死なせる？

SHIMOKITA VOICE 2010 レポート

夏の終わり、去る8月最後の週末にトークとライブでシモキタ再開発を語るイベント、SHIMOKITA VOICE が開催されました。

「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は主催者として参加しました。会の名前にも入っている、まもる「シモキタ」とは何なのか？何だったのか？という疑問を今年のSHIMOKITA VOICE で問いたかった、と考えました。

そのような「シモキタ」は既に死んでしまったのではないのか？そこから生まれた「SHIMOKITA IS DEAD?」というのが、今年のテーマになったので

す。

由來 SHIMOKITA VOICE の

ニューヨークに「Village Voice」レビューという週刊タブロイドがあり、実に雑多な記事が載っています。たとえば、政治的記事から、社会記事、音楽／演劇などの情報、そして色々怪しげな宣伝まで載っています。

その名をとったSHIMOKITA VOICE というイベントも、その発信地である下北沢のまちと同じく、実に雑多なイベントです。それがまとまっているのは、26m幅という大きな道路で、下北沢のど真ん中を横断させようという計画が動いているからです（補助54号線）。周囲では、60

019

2010.12.25

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 SHIMOKITA VOICE レポート
- 2 裁判レポート
- 3 駅舎計画に住民の声は反映されたのか？

大型道路 + 地区計画 = 高層建築による再開発

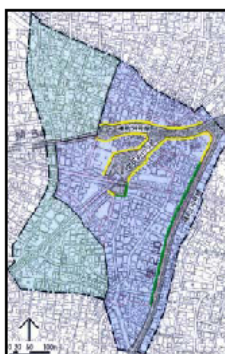
＜補助54号線＞
幅員26mの道路を駅前に建設

＜区画街路10号線＞
5400㎡の駅前ロータリー

＜地区計画＞

容積率緩和型
補助54号線、区画街路
10号線沿い(黄色線)に
は高さ60mまでの高層建
築可能

シモキタがなくなる？



SHIMOKITA
IS
DEAD?

+

=



シンポジウムのパネラー:左から松尾貴史(俳優)、佐高信(「週間金曜日」編集長・評論家)、田中優子(法政大学教授)、服部圭郎(明治学院大学准教授)、大木雄高(下北沢商業者協議会会長・レディジェーンオーナー)

m（約20階）の高層建築を建てるのが可能になります。

歩いて楽しめるまちづくりが世界の流れ

26 m 幅の道路をな
ぜ造らなければいけな
いかというと、現在工
事中の小田急の地下化
工事の財源が、道路特
定財源にあるからで
す。

私鉄の工事ですが、
上をクロスする道路を
増設することで、道路
特定財源を使うことが

世界的に道路などの開発型の経済成長から、ひとの歩ける街、ひとと自然・文化の関わりを大事にしなから、ITやデザイン、環境／福祉／娯楽などの産業に転換しようという流れがある現在、

このような計画はまったく時代遅れです。

また、時代遅れの再開発計画に伴う家賃高騰は、「下北沢の文化的価値」を壊すものです。

我々「まもれシモキタ！行政訴訟」が目指しているのも、行政側の都市計画に対して下北沢の未来像をこのような流れのなかで問いつつ直そうとするものです。

下北沢の文化と歴史

今年の SHIMOKITA
VOICE トークイベント
では、下北沢文化の歴
史研究者きむらけんさ
んが、複雑に入り組ん
だ河のながれ、丘の膨
らみ、ゆたかな武蔵野
の緑、あらたに鉄道が
できて、新興住宅街と
して、文人、映画人、
画家などが集まりだし
た、戦前から戦後への
流れを熱をもって語り
ました。

新宿、渋谷へのアク
セスがあり、反対方面
には東宝の成城スタジ
オや日活のスタジオも

あります。小田急線と井の頭線（旧称・帝都線）は、直角ではなくて斜めに交錯しています。いまある入り組んだ道は昔の農道などがそのまま残っているものです。

だから、地図を見ると、道が複雑に交錯し、まるで樹木が自然に育った枝ぶりのようです。そこにツタのように人同士のつながりがどんどん絡んでいく、そんな街です。

人と人のつながりを大切にする街

住みついた家族の親や子供、兄弟の友達、よく行くお店の店主と常連、街に遊びにきたり、演じたり、仕事に來たりした人たちが知り合い、どんどんつながっていきます。

そして、新しい催しや、イベントや、ついには、仕事を紹介し合う。人の絡まりの中から、若者たちも育ち、成長して、また、街に貢献してきたのです。

イベントの最後に、

人と人のつながりを大切にする街

住みついた家族の親や子供、兄弟の友達、よく行くお店の店主と常連、街に遊びにきたり、演じたり、仕事に來たりした人たちが知り合い、どんどんつながっていきます。

そして、新しい催しや、イベントや、ついには、仕事を紹介し合う。人の絡まりの中から、若者たちも育ち、成長して、また、街に貢献してきたのです。

イベントの最後に、

黒田征太郎さんが言いました。

「松田優作さんがいて、多くの店があつて、それが自分や田中泯さんや、中村達也くんを結びつけてくれたのです。」

落語家の立川談四楼さんや立川志の輔さんも、下北沢のいろんな人のつながりから、自分たちが噺家に育つための貴重な場を与えられたと話していました。

「モールやデパートは人を育てるのではなく、育った人を使う場所。商店街は人を育てる。」

特別ゲストで参加された服部圭郎さんのそんな言葉を胸に、再開の波が迫る下北沢の街にもう一度問いかけ、それに「NO」と力強く答えたのです。

「SHIMOKITA IS DEAD?」
シモキタは死んだの？

東京新聞2010年8月29日にシモキタボイスについての記事が掲載されました。

都市計画決定の「おかしさ」について、様々な角度から主張

9月17日(木)、下北沢道路事業認可取消等訴訟の第18回口頭弁論が東京地裁103号大法廷で行われました。

前回の口頭弁論では、弁論更新を行う際に、これまでの原告の指摘を改めて弁論しましたが、今回の口頭弁論では、新たに4つの準備書面を提出し、下北沢における都市計画決定の「おかしさ」について様々な角度から主張しました。

複数案の比較検討をしないなかった東京都

今年2月に提出した原告準備書面27において、弁護団は東京都に対し、平成15年の都市計画変更にあたって補助54号線について複数案の検討をしたのか釈明を求めている(通信17号参照)。

東京都の答えは、事業を行うことを前提としているのだから、事業をやらない場合の検討はしなくていいというものでした。

最初からやることを前提にして、必要性については十分に検討さ

れていないことは明らかです。

そして、補助54号線の幅員をどの程度にするのかということからは、事業費が多くなるか・少なくなるかという点で、重要な検討事項であるはずですが、東京都は検討する必要性を認めませんでした。

しかし、平成元年の連続立体交差事業に関する調査報告書においては、補助54号線は現行の26メートルではなく15メートルとしており、幅員を26メートルとして事業用

地を必要とする場合と比較して約130億円もの費用が削減されることが報告されていました。

このような重要な報告があり、道路の幅員を変えることにより事業費を大幅に削減できるということを認識しながら、十分な検討をせずに補助54号線の幅員を決定したことは、違法であるといえます。

駅前広場面積について裏付証拠のない世田谷区の主張

駅前広場面積の根拠について、世田谷区の主張がコロコロ変わっ

ているということは、これまでも再三にわたリ指摘してきました(通信14、16号参照)。

弁護団は、世田谷区が出した証拠や客観的な報告書に基づいて、世田谷区の主張の不合理さを指摘してきましたが、その度に世田谷区の主張は変遷してきました。

ここで重要なことは、世田谷区がこれまで変遷させてきた主張を裏付ける証拠が全くないということです。

すなわち、世田谷区は、この訴訟において、弁護団の追及に対して説明に窮する度に、事実を反するその場しのぎの出鱈目な主張を繰り返しているのであり、新たな主張を付け加えるたびに不合理性が増幅されているのです。

緑地計画だけを全廃させたことの違法性

旧都市計画法の下では、都市における緑地の重要性が認識されており、東京都内に1万

ヘクタールもの緑地の都市計画がありました。

しかし、その緑地計画は、現行の都市計画法が施行される直前の昭和44年5月に全廃されてしまいました。

ある都市に道路が建設されると、その道路に沿って帯状に住宅その他の建物が散在的に建設されます。そのまま放置すると、道路沿いに無秩序な形態で市街地が広がっていきま

す。

また、道路建設によつて市街地区域内へのアクセスが容易になれば、市街地と市街地とが連携し、都市の制限ない過大化へとつながってしまいます。このような都市の無秩序な発展と過大化を防止するためには、道路計画と併せて緑地計画を設定し、都市の外周を帯状に包囲する必要があるのです。

このような必要性に基づいた緑地計画が全廃された後、道路計画だけが漫然と残されることは許されるので

しょうか。

もともとある区域内における都市計画施設は相互に有機的に関連しあうものとして、その必要性や機能が検討されるのですから、ある都市計画施設が廃止され、またはその計画内容が見直されたときには、同一区域内の他の都市計画施設についても見直しの検討が必要であるのが道理といえます。

今日では、異常気象による影響は誰の目にも明らかであり、その大きな原因の一つは都市における緑の異常なほどの欠落です。

現在のヒートアイランドは緑地計画を全廃して道路計画を漫然と維持した当然の帰結であり、そのような状況にある今だからこそ、旧都市計画法下において道路計画を見直さずに緑地計画を全廃したことこの違法性について、旧法の趣旨にまで遡ってさらに深く検討する必要があるといえます。

駅舎計画に、区民の意見は反映されたのか？

駅舎説明会の開催

9月2日下北沢新駅の、9月8日東北沢新駅の駅舎説明会が東大原小学校と北沢小学校で行われました。世田谷区の環境基本条例と風景づくり条例に基づく説明会で、主催者は事業主体である東京都と小田急電鉄、その席で世田谷区はオズバーの立場と表明しました。

説明会の広報は駅周辺20m

駅から20mの範囲の住民と、商店会等の団体のみに説明会の開催を知らせたと主催者は説明しています。説明会参加住民数は下北沢35人(うち発言者7人)、東北沢13人(同9人)世田谷代田16人(同6人)だそうです。あまりにも少ない数です。会場の広い体育館がガランとしていました。

「世田谷区中高層建物等の建築にかかわる紛争の予防と調整に関する条例」にある「建物の高さの2倍までの距離の地権者に説明を要する」との条項を準用したとのこと。どうみても、この条例は住宅地にマンションなどを建てる時の紛争防止条例で、駅舎のような公共施設の説明範囲の根拠にはならないはず。

区は意見募集を反映したのか

世田谷区は09年10月に広く住民と駅利用者から駅舎についての意見募集をしましたが、この計画にどのように反映されているのでしょうか？

私もまもれシモキタ行政訴訟の会も09年10月に以下要望しました。

① 駅前広場、道路、駅舎計画は、総合的・一体的な街づくりの視点が必要である。

② 東北沢から梅ヶ丘駅までの跡地歩行者緑道が下北沢駅舎で遮断されている。緊急車両の通行可能な歩行者通路を確保すること。

③ 地上駅舎の規模・構造は必要最小限の施設とし地下を活用すること。

④ イメージ図だけではなく、地下構造駅と地上駅(現行案)との比較検討案を示し、立面図・断面図を開示して、再度意見募集をやり直すこと。

世田谷区は、大々的に意見募集の広報を行い、幾つかの提出意見については個別ヒアリングを行いました。しかし、そのほとんどは無視されました。

当初計画と何が変わったのか

計画は下北沢、東北沢とも線路跡地幅いっぱい、駅舎、商業施設、鉄道施設が建てられ、緊急車両どころか自転車、歩行者もストリートに通り抜けできません。ましてや車椅子利用者が下北沢駅を通りぬけようとする

第19回 口頭弁論のお知らせ

日時：1月19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/>

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