

右写真：「まったく現在の街並と重ならない異様な姿の巨大道路計画」



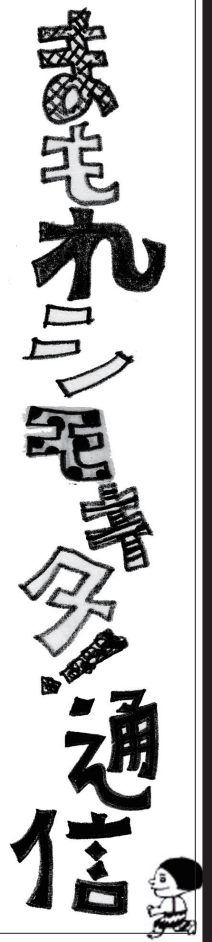
通信20号編集集中に東日本大震災が生まれました。この未曾有の災害により被災された皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

都内の大規模開発をまずは休止・中止し、復興資金に役立てていただくことを希望します。

選挙とシモキタ

私たちが事業認可の取り消しを求めている補助54号線を、具体的にイメージすることは、計画図を緻密に見

ない限りかなり困難です。というのもこの新規道路は、あまりにも現在の街並を無視して計



020

2011.03.25
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 選挙とシモキタ
- 2 裁判レポート
- 3 街の動き

画されているからです。タウンホールの駐輪場のワキからあずま通りを突き抜け、小田急線と交差して横浜銀行の横から東洋百貨店の裏へ至る第一期工区の予定地上には、みん亭、鳥ちゃん、Segafredo、大山などをはじめとして、多数の店舗があります。それらの建築物をつぶして、一番街と下北沢の駅を、皇居近辺の道路のような26メートルもの幅で分断する破壊的な形状は、多くの人の想像を絶するものといえるでしょう。既存の街並を生かした道路拡幅でなく、まったくあらたな巨大道路が作られるのです。



てしまう。交通の面からも防災の面から、恐ろしく利便性に欠けたものです。

ではなぜこんな不便な道を、行政はわざわざ新たに作るうとしているのでしょうか？

上写真：「現在のこの姿が全て消えてしまっ、巨大な駅前ロータリーができるとは！」

URL: www.shimokita-action.net / E-mail: info@shimokita-action.net

実はこの道路には、小田急線の地下化工事に道路予算を投入する条件を満たすという隠された目的があるので

す。しかも道路に面する建築物の高さの制限は、道路の幅に準じているので、ここまで広い道路の建設は、高層化を誘導することになります。

つまり補助54号線という不便な道路は、鉄道の工事に道路予算を注ぎ込み、街の高層化を促進する条件を満たすために、新しく作られようとしており、下北沢の街はその犠牲にされようとしているわけです。

こうした枠組みの前提となつているのは、連続立体交差事業と呼ばれる行政の『内規』というものです。戦後日本行政の土建体質の要ともいべきシステムです。これには世田谷区とか東京都といった地方公共団体を越えた国策レベルの力が関与しています。

当然、標的となつて

いるのは下北沢だけではありません。今年に入ってから大きく動き始めた世田谷区内の京王線の高架計画なども、このシステムが前提となつているのです。

財政の危機に直面している現在、このシステムから生じる巨大な利権を食うために、全国各地で貴重な税金を費やすことは、私腹を肥やすために、資金繰りに苦しむ企業から資産を持ち逃げするのにも似た卑劣な行爲です。

こうした資本の分配は、高度経済成長の時代には、効用を生んだ側面もあったかもしれませんが、21世紀の日本においては、前時代の足枷でしかありません。2009年に自民党から民主党へと政権が代わった要因のひとつは、旧来の資本の分配の仕方を大胆に変える必要にせまられている点にあります。

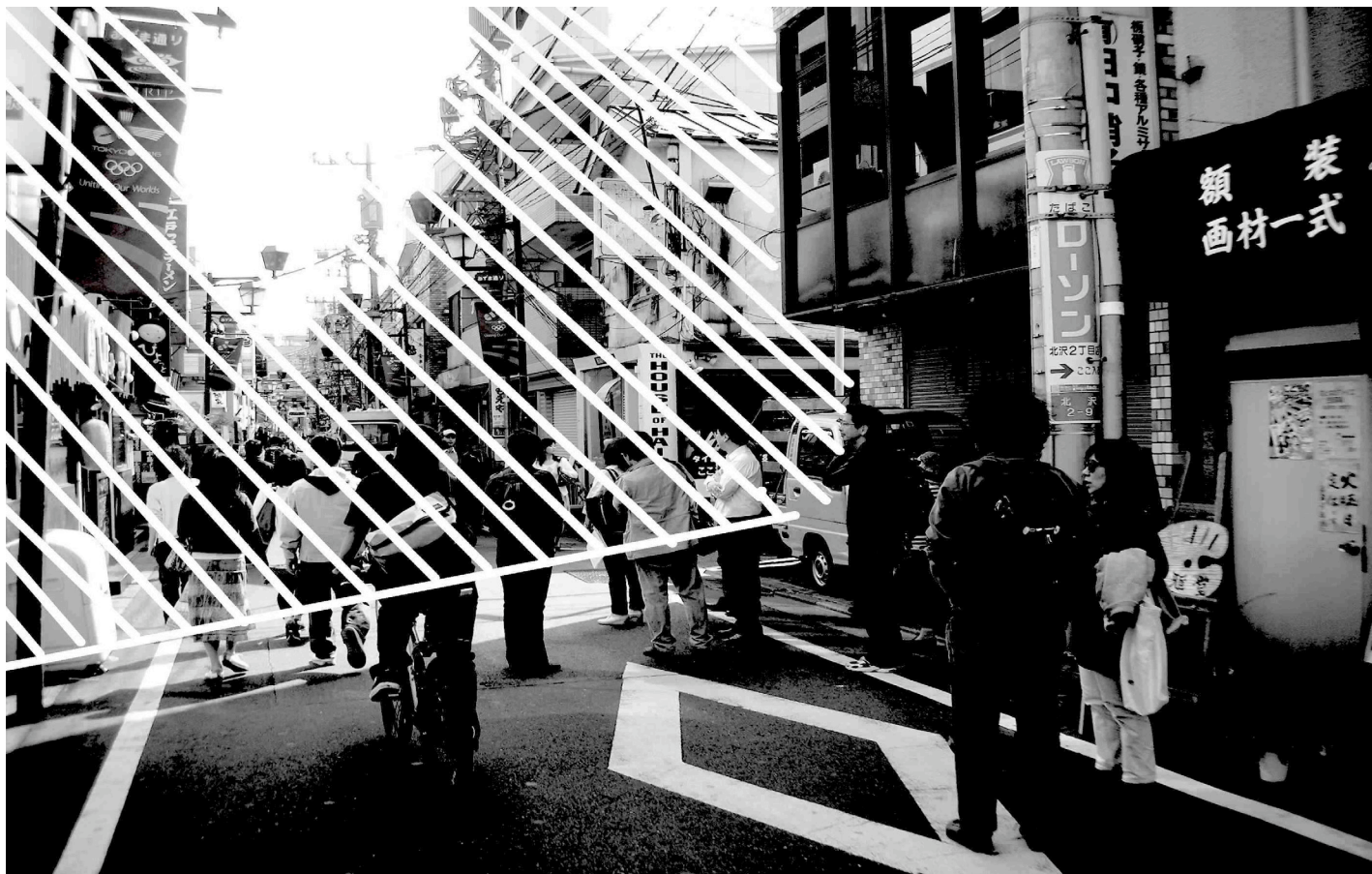
しかしその後の政局の動きは、早急の課題

となつている時代の要請に対応できるかどうか、不安を覚えます。今大事なのは、国政レベルで政局にどのような混乱が生じて、現在の日本で必要とされている変化を実現するために、それぞれの地域から声を上げていくことです。

そうした意味で、今年4月に行われる第17回統一地方選挙は、下北沢の将来についてだけでなく、今後の日本にとっても重要な分岐点となるでしょう。

特に下北沢問題との関わりで重要なのは、4月10日の都知事、4月24日の区長と区議会議員の選挙です。陣取りゲームのような数の論理だけに流されること無く、今後の下北沢、および今後の日本の課題にきちんと立ち向かう人材が、きちんと活躍できるような状況を作るために、しっかりとした選択眼を持つて、投票に臨みたいものです。（3月9日 筆）

「街も建物も人も分断してしまう補助54号線。東通りの道路予定地前で。」



理不尽な制限をかけ続けられた駅前市場

2011年1月19日（水）、下北沢道路事業認可取消等訴訟の第19回口頭弁論が東京地裁103号大法廷で行われました。

原告弁護団は、これまで積み重ねられてきた下北沢の都市計画の根拠となる都市計画決定が、なし崩し的になされてきたことについて主張し、国に対し、説明と証拠の開示を求めました。裁判所もこれに応じ、国に対し、次回期日までに回答するよう求めています。この裁判も足かけ5年にわたり続いてきましたが、国は、今こそ原告の主張に対し、誠実に説明することが求められているといえます。

（原告の主張の詳細は「ままれシモキタ！行政訴訟の会」HPで）

昭和39年の都市計画決定で何が決まったか？

国は、これまで小田急線を複々線化する際の下北沢区間の構造は、昭和39年の都市計画決定により地表式に決定され、平成15年の変更決定により地表式から地下式に変更されたと説明してきました。

しかし、昭和39年の都市計画決定により下北沢区間の構造が決定されたのかどうかは、国が提出している証拠では明らかではなく、同決定ではルートを決めただけに過ぎないと原告は主張しまし

た。

鉄道事業の構造について適法な都市計画決定のないままに、平成15年に変更決定がされたということになれば、それは、都市計画法上、明白な違法事由となります。

放置された都市計画による制限

平成15年に地表式から地下式に変更されましたが、昭和63年の段階で、鉄道事業の下北沢区間については、地下化の必要性が調査において明らかになっており、地下化するれば駅前市場を都市計画の範囲から外すこと

ができたはずでした。

にもかかわらず、国は調査結果が明らかになった後の平成5年の都市計画の変更決定の際にこれを放置し、地表式を変更せずに、駅前市場の区域に本来無用であるはずの都市計画による制限（建替規制等）をかけ続けました。

つまり、一度都市計画による制限を外してしまうと、もう一度制限をすることは手続上困難なので、あり得ないはずの地表式を前提とした用地を確保し続けたのです。そして、平成15年の変更決定により小田

急線の地下化が決定し、駅前市場の区域に鉄道事業地としての必要性がなくなると、それと同時に駅前市場の区域は、不必要な大きさの区画街路10号線の事業地となりました。

左下図のように、平成15年決定以前の小田急線の北側の鉄道事業地と区画街路10号線の事業地が一致することからも、何としても駅前市場の区域を再開発の起爆剤としたかったことは明らかです。

これらの経緯から、本来必要が生じれば迅速に都市計画を変更しなければいけないにも関わらずこれをしなかった違法、再開発の起爆剤となる土地を不必要に確保し続けたという計画決定の過程における他事考慮の違法があることは明らかです。

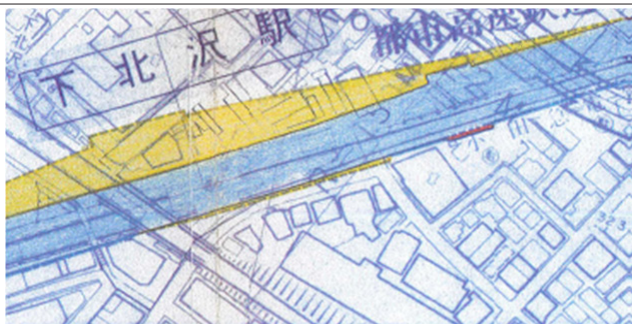
国の思惑に乗らなかつた裁判所

国は1年4ヶ月ぶりに提出した書面の最後

に「すみやかに弁論終結を」と書いており、裁判を早く終らせるようにと示唆していました。

しかし、裁判所は、国に対し回答を促し「どのくらい時間がかるか」と尋ねたので、国は「二ヶ月待つて欲しい」と答えざるを得ませんでした。

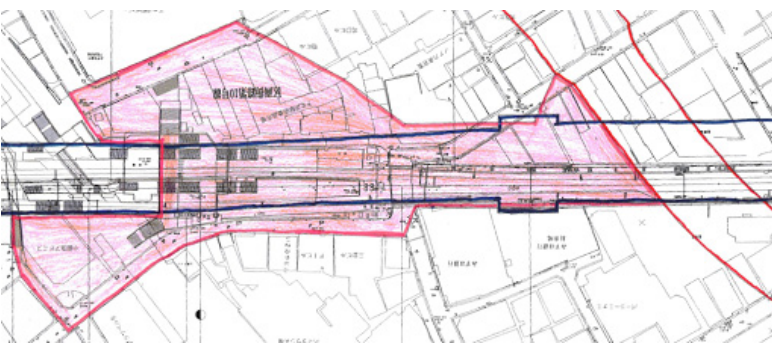
これまで積極的に主張や反論をしてこなかつた国が、どのような主張するのか注目といえます。



図（上）上の点線と実線の間が平成15年変更決定によって都市高速鉄道9号線計画の区域から外れた部分

図（下）区画街路10号線の事業地

・・・二つの区域が重なっていることに注目



街の動き — 住民参加の街づくり検討をなぜ逃げる？

駅前市場

下北沢駅北口の「駅前市場」。戦後よりお店が集まり、生活雑貨、生鮮品、そして米軍の放出品なども売っており、夕方など通り抜けるのも大変なほど賑わっていました。

その後、生鮮食料品の販売ではスーパーなどに地位を譲りますが、下北沢で演劇や音楽を見た帰り、演じた帰りに多くの人が憩う場となっていました。

長い歴史があったのですが、今年2011年の1月末に、小田急線踏切に近い北東側の約四分の一のお店が廃業したり移転したりしました。

区の道路整備部交通広場担当課に問い合わせたところ、駅前広場（都市計画道路・区画街路10号線）の整備のために、3月末までに解体を進めるとの返事でした。駅前広場の建設はまだ行う必要がないはずですが、駅北口寄りでは営業している

残りの四分の三のお店を追い出すために圧力をかけようというのでしようか。吉祥寺のよ

うに、人を呼ぶことができる「昭和情緒」のまちとして、なぜ残せないのでしょうか。

第3ページで触れた行政の違法行為の疑いもあり、注視し続けま

小田急線上部利用の区案

2011年3月、世田谷区は地下化した小田急線の跡地の利用方法について、区案を提出しました。

提出先は、東京都・世田谷区・渋谷区・小田急で構成される小田急線連続立体交差事業協議会です。世田谷区

は、2009年秋に区民意見募集を行いました。その際、緑道を希望する声が多かったのですが、今回の区案は第一に交通広場の確保が触れられています（つまり50メートル×100メートル以上

ものバスロータリー）。

また、緊急車両が全線通過できるようにとの区民の希望も多かったのですが、「安全安心」を訴えるはずの世田谷区案では、不思議なことに大きな下北沢新駅舎が緊急車両の通行を塞いでいます。

しかし実は、もともとの区の検討案でさえ駅舎南側に通路を予定していたのです。その通路が現在では駅舎2階を通ることになっており、車いすや緊急車両が直接通り抜けることはできません。

また、「鉄道事業者が所有する線路跡地を区が公共利用する場合は一定面積（注・15%）を公租公課（固定資産税、都市計画税）相当額で利用し、それを越える部分では、利用する権利の取得について、鉄道事業者との協議が必要で

す」と書かれています。これを讀むと、全跡地の15%だけが、行政（つまり公共）住民）が、本来決めることができる部分で、残りの使用用途に関して小田急の許諾が必要かに読めます。

実は、15%は地代を払わずに土地にかかる税金分の支払いだけで行政が使用可能な割合で、残りの部分も行政が使用用途を主張できるのです。鉄道業者と協議が必要なのは、使用用途ではなく地代の値段です（利用する権利の取得）。

下北沢地区の連続立体化の在来線地下化事業費の小田急の負担は5%に過ぎません。95%は税金で賄われている公共事業です。

小田急と地代だけでなく、用途についても協議しなければならぬように書かれているのは、間違っているし、誤解を招くものです。

当初の行政の基本計画は変わらないまま、住民の意見を聴取したとのポーズだけが残されたようです。

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20回 口頭弁論のお知らせ

日時：4月14日(木) 16:00～
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/>