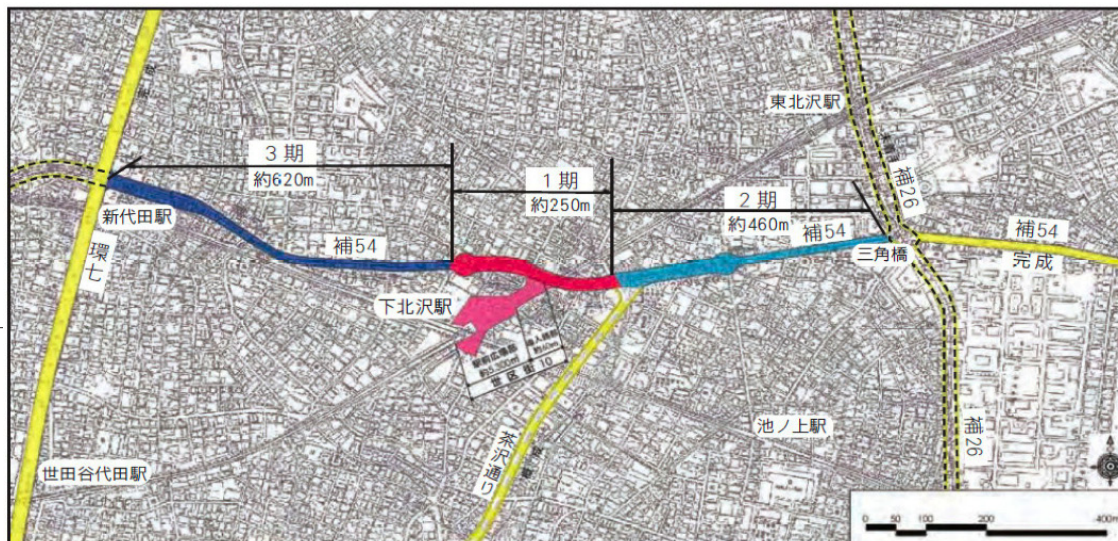




補助54号線の計画図。1期工区のみ認可されているが、1期、2期、3期の順番がおかしいことに注目。既存の道路の拡幅でなく、商店や住宅の密集地に新規で計画されているため、1期も含め、2期以降が進む可能性はまずないと言われている。見直しが必至である。

拝啓、猪瀬直樹東京都知事様

寒さの厳しいおり、新年度の予算の準備などでお忙しい日々を過ごされていることと思います。私達は「まもれシモキタ！行政訴訟の会」と申します。無駄な「公共事業」の改革のため、いままでも活躍してこられた新都市事だからこそ、下北沢の再開発が街の発展、交通の便の向上、災害対策のいずれにも役立つと有益なことに貴重な財源を使って欲しいという私達の想いを、筆を執らせていただきます。

補助54号線
街並を引き裂く
まず私達が事業認可

の取り消しを求めている補助54号線と呼ばれる道路が、実際に下北沢の街のどの部分を通る計画になっているか、図面でご覧下さい。すでに事業認可が下されている第一期工区は、小田急線の南側に位置する茶沢通りから現在地下化工事が進められている小田急線をまたいで街を貫き、北口の街中で既存の細い道に接続しています。この道路が計画通り建設されると、現在の下北沢の街並は真つ二つに引き裂かれてしまいます。

とはいえどんな為政者であろうと、こんな不合理かつ不経済なことを目的として、わざわざ新しい道路を計画するというのは、ありえないようなこと

この道路計画の元は、さかのぼれば1939年の「東京府施行都市計画道路工事」にはあったようですが、現在にいたる計画の発端は、実は終戦翌年の1946年。当時の日本は、まだ米国の占領時で、戦後の復興が焦眉の課題となっていた時代でした。この時期に幹線道路とそれを補助する道路の整備を検討することについて、異議を唱える者はほとんどないでしょう。

しかしそれから今日までの時間は、あまりにも長いものでした。その間に下北沢には、多くの建造物が建ち並

び、独自の景観で世界的にも評価の高い街並を形成しています。この事実から目を逸らし、計画が遅れる間に形成されてきた街並に配慮した変更をしないのは、市井の人々の戦後の営みの蓄積、すなわちこの街の歴史への冒涇ではないでしょうか？

必要ない道路を修正しないワケ

この道路の計画には、時代と共に修正が多々行われてきました。が、そこには多くの疑問があります。計画では、この道路の幅は520mで、1950年には一度1mに縮小しています。その後1966年には小田急線の上を高架でバイパスする形状へと変更され、地上の側道も含め、最大幅が26mへと変更され、交差部

まもれシモキタ！通信

028

2013.02.20

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 拝啓、猪瀬直樹東京都知事様

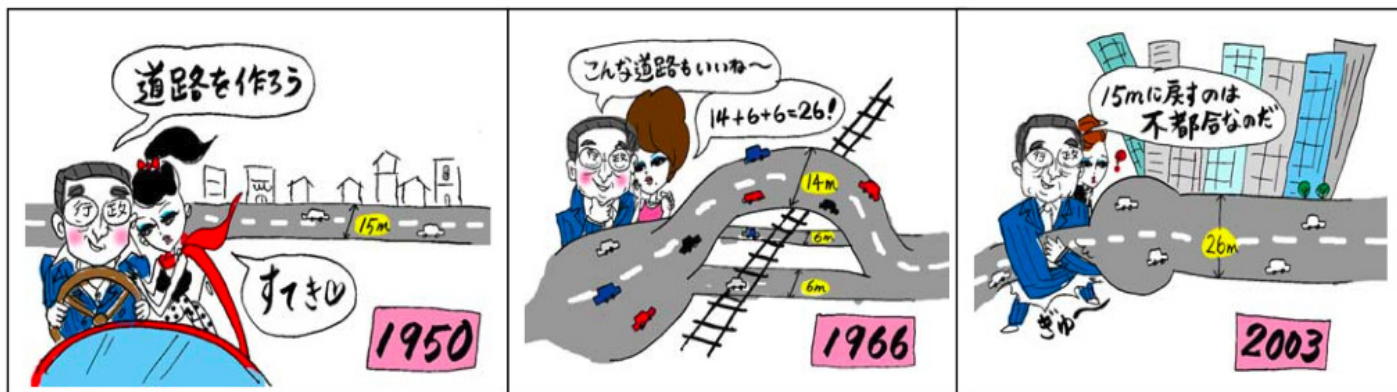
3

4 裁判レポート

分には直径40mのサークルが設置されました。

現在進められている計画は、さらにその後2003年に下北沢付近の小田急線の地下化が決定されたのに伴い、高架から地上道路へと変更されたものです。線路が地下に潜るわけですから、当然ながら高架形式で線路をバイパスする必要は、この時点で無くなりました。ところが最大幅26mの幅員と直径40mのサークル部分は、そのまま計画として残されています。これは一度決めた計画はたとえ現状に適さない部分がでてきても極力以前のままで進めようとする態度にしか見えません。必要が無くなった部分だけでも工事の規模を縮小すれば、予算も節約することができますが、修正のプロセスには、そういう努力がまったく感じられないのです。

補助金のための道路建設



では、この道路の計画を現状の街並にそぐわない形で、ここまで強引に進める背景にはどのような事情があるのでしょうか？

それを理解するための手掛かりとなるのが、1969年に建設省と運輸省の間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体化に関する協定」。これはいわゆる建運協定と呼ばれる行政の内規で、道路と鉄道が地下化や高架化により交差する際の取り決めです。

この協定は鉄道の地下化や高架化を、都道府県や政令指定都市を主体とする都市計画事業と定め、都市側が事業費の大部分を負担することとを定めています。補助金を出すための要件としてあらたな道路を造ることになっています。

つまり2003年に小田急線の地下化が決定されたのに伴って、

この要件を満たすため、それまで半世紀以上わたって手つかずのまま放置されていたにも関わらず、改めて浮上してきたのが、下北沢の補助4号線というわけです。

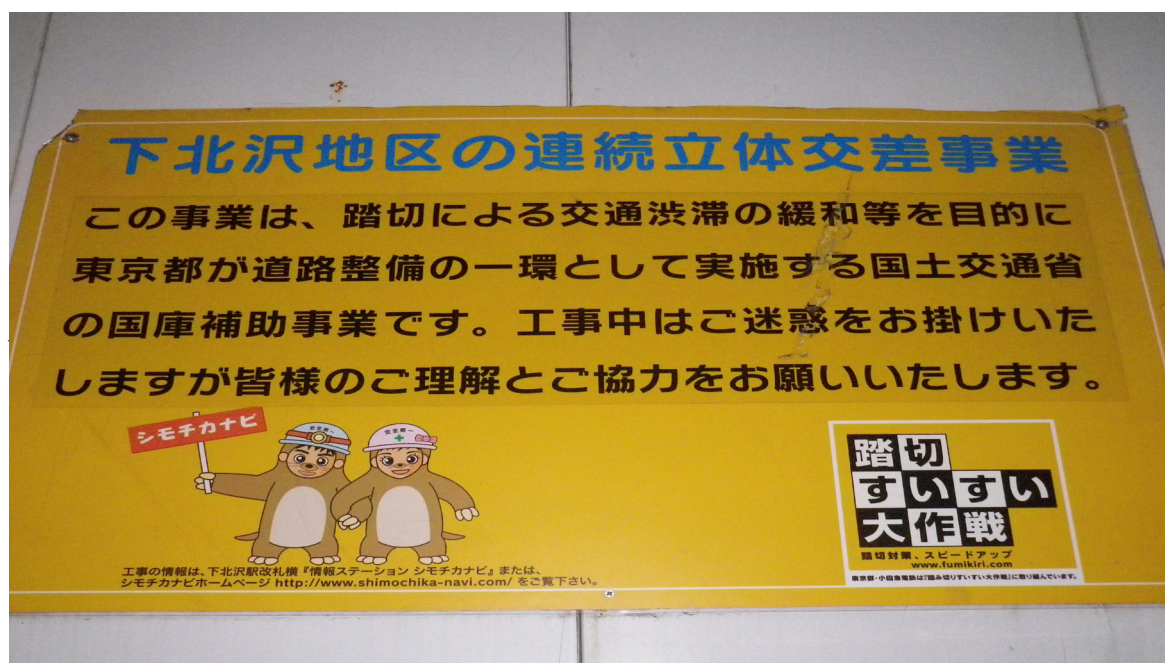
確かに鉄道の地下化あるいは高架化というのは、都市機能の利便性を増す大きな事業ですから、都市側から補助が出るのは理解できます。しかし補助金を出すための要件を満たすためにわざわざ街並に破壊的な影響を及ぼす新しい道路を建設するというのは、倒錯した発想というしかありません。

高層化のための道路建設

これも図面をご覧ください。ただれば一目瞭然ですが、そもそも街の中心部分を第一期工区として着手しようということ自体が、道路本来のあり方からしたら奇妙なことだといわざるをえません。なぜなら第一期工区ができただけでは、幹線道路への

接続がないため、車道としての機能を果たすことは不可能だからです。補助54号線の補助とは、幹線道路の機能を補助するという意味

です。この命名の由来にすら矛盾しています。しかしそれでもこの奇妙な事業計画が進められているのには、別



の理由があるからとしか考えられないのです。

例えば補助5号線の幅には、道路としての本来の機能とは別に、重要な意味合いがあります。2.6mもの幅というのは環状七号線にも匹敵する規模ですが、補助5号線の場合は、環状七号線とは違って二車線にすぎず、その代わりに片側最大幅8.5mにも及ぶ巨大な歩道が計画されています。

これは単純に道路交通の利便性を求めて生じた数字ではありません。実は道路幅が3mを越すと、その道路に面した部分の建築制限が大きく緩和されるという仕組みになっているのです。

つまり下北沢地区の補助5号線は、小田急電鉄の地下化工事の事業費の大半を都市側が負担する要件であると同時に、今までの低層の商店街や住宅街の大きな変更、すなわち高層再開発を促進する要件を満たすという性質を持っているのです。

ここまでやるか 公文書偽造？

私達「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は、この補助5号線の事業認可差し止めを求めて2006年に提訴、その後第一期工区が事業認可されたため、この部分については事業認可の取り消しを求めてきました。

この道路計画と建運協定、連続立体交差事業との関わりについては、先に触れましたが、私達はこの連続立体交差事業の進められ方についても、大きな疑問を持っています。

実は現在の法廷は「この6年間に何だっただのか？」というほどの混沌とした状況になっています。突然国側が、「以前提出した証拠書類は間違ったものだったのだ、正しい書類を提出する」と言い出し、この裁判の前提となっていた書類を差し替えたからです。その証拠と

は東京都が国土交通省に提出した、この事業全体の前提となる「都市計画事業認可申請書」という書類です。

しかも新たに提出された書類には、国土交通省傘下の関東地方整備局による受領印が、平成16年2月2日付けで押されていますが、これはこの日付から3年も経った平成19年に、さかのぼった日付の受領印を押したものだと言っています。

このように国が提出した証拠書類を巡っての混沌とした事態がどういう成り行きとなるのかは、3月以降の法廷を待たなければ分かりません。とはいえ国側の振る舞いは、膨大な予算を投じる国策規模の事業であるにも関わらず、受領印をさかのぼって押すなど、役所ではずいぶんと杜撰な書類のやりとりがなされていることを露呈するものです。実情に即して合理的かどうか見直すことを避け、一度決めたことは、とにかくがむしやりに遂行

するため、辻褄合わせに奔走しているとしたかと思えません。

道路神話の解体を

道路として必要だから建設するのではなく、補助金の要件を満たす方便のため、既存の街並を破壊して新しい道路を作る。しかもそのために杜撰な手続きの辻褄合わせに奔走するなどということ

は、あまりにも不合理であり不経済なことです。

私達「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は、行政機関は街の現状に適した形で、貴重な税収から捻出する予算と労力を投入するようにはすべきだと考えています。社会の変化に伴い交通事情も変わり自動車保有台数も減ってきています。費用対

効果分析を重視してきた猪瀬様が都政を執行するにあたっては、こうした状況にも配慮した上で、時代遅れとなった制度的なものを解きほぐし、ぜひとも毅然とした態度で補助5号線の計画を抜本的に見直していただくことを願っております。

敬具



15 建道建計第267号
平成16年2月2日

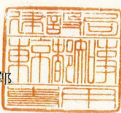
都市計画事業認可申請書

国土交通省 関東地方整備局長
渡辺 和足 殿

申請者 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

東京都

代表者 東京都知事 石原 慎太郎



都市計画法第59条第2項の認可を受けたいので、下記により申請します。

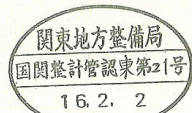
記

1. 施行者の名称
東京都
2. 都市計画事業の種類及び名称
東京都市計画都市高速鉄道事業第9号線
3. 事業計画
 - イ 事業地
 - ・ 収用の部分
東京都世田谷区代田二丁目、代田三丁目、代田四丁目、代田五丁目、代田五丁目、北沢一丁目、北沢二丁目及び北沢三丁目並びに渋谷区大山町及び上原三丁目各地内
 - ・ 使用の部分
なし
 - ロ 設計の概要

起 点	東京都世田谷区代田三丁目
終 点	東京都渋谷区上原三丁目
延 長	2, 046 m
幅 員	— m
その他	別添設計の概要を表示する図書のとおり。
 - ハ 事業施行期間

自	平成	年	月	日
至	平成	26年	3月	31日

 事業施行年月日は官報登載の日とする。



この受領印は3年ほど遡った日付で押印

シモキタ事業地表示図の本物はどこにあるのか？

昨年12月20日（木）下北沢道路事業認可取消訴訟の第27回口頭弁論が東京地裁103号大法廷で行われました。

国が差替え提出した図面は事後に作成されたものであ

石本弁護士が準備書面（5）の陳述を行いました。その中で、「国が平成19年1月29日に裁判所に提出した事業認可申請書原本（乙3号証）と今般黒ファイ

よってそこに存在した差替図面自体重大な疑義がある。」さらに「そ

もそも、事業認可申請書と同添付図面では事業地の長さが異なっている。また事業地表示図では、計画区域に土地の権利者が自分の土地が含まれるか判断できない。これは事業認可手続き上、重大かつ明白な違法である。よって本件事業認可は無効である。」と結論付けました。

斎藤弁護士も「連続立体交差事業に置いて、事業地表示図は重要なものである。一本物はどこにあるのか！」と迫りました。

旧都市計画法の意

義と都市計画の原則について

続いて、斎藤弁護士が準備書面（4）の陳述を行いました。その中で、「国は本件事業計画が昭和39年に決定された」と主張している。昭和39年は都市計画法の旧法時代である。

（新法が施行されたのは昭和44年6月）よって旧法そのものの理解と、その後なぜ新法に移行したかの時代背景を認識する必要がある。

旧法が昭和44年まで生き延びた背景には、旧法が例えば、天皇主権といった時代の法律にもかかわらず、都市

計画という考え方や、法制、法体系に普遍的な原則を備えていたためと考えられる。

よって昭和39年決定には旧法の理念が当然に存在し、行政府はこれに従う義務が存在していた。旧法の条文には田園都市論が反映されており、緑地を考慮しない計画は都市計画とは呼べない。

被告提出の昭和39年決定資料では、鉄道事業地の形・面積等一切特定されていない。さらに複々線、高架の決定もない。この特定を欠いている点で、明白かつ重大な違法があり、無効である。」とし準備書面に対し被告の回答を要求しました。

被告は準備書面4に對しては回答済と抵抗しましたが、裁判長より再度検討すべしとされました。

次回口頭弁論は3月14日（木）15時から103号法廷です。どなたでも傍聴できます。

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28回 口頭弁論のお知らせ

日時：3月14日（木） 15：00～
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/>