



開かずの踏切は解消したが、線路跡の板囲いは今後5年続く

小田急線の工事は、なぜ5年も延びるの？

地下化実現を巡る不都合な真実

下北沢駅付近の小田急線地下化が大きく報道されていますが、きちんと伝えられていない事実が一つあります。

一つは本来、今年度に事業完了予定だった二線二層四線の工事の緩行線部分は事業が遅れ5年延伸。したがって跡地利用や駅関連施設の完成は、少なくとも6年以上先であるということです。

もう一つは、かつて高架反対地下化推進運動が下北沢の街から巻き起こり、地下化が実現した歴史です。藤山裁判長（後述の世田谷代田以西の小田急訴訟の第一審の裁判長）が職権で公開させた調

029

2013.05.20

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 小田急線の工事はなぜ5年も延びるの？

3 実現した地下化の夢

4 裁判レポート

60年代末に始まった 下北沢連立事業

下北沢に小田急線連立事業の話を持ち上がったのは1969年。同年9月に国はいわゆる「建運協定」をつくり、道路特定財源を使った

査報告書によると、年度1988年度の基礎調査（「連続立体事業調査」）の際、下北沢地域の構造形式を二線二層地下とすることは既定の方針となっていました。しかしその計画が素案として正式に提示されたのは2001年4月。実に13年もの間、地下化の方針が隠されてきたため、下北沢地区の街づくりには大きな混乱が生じてしまったのです。

都市側（都道府県）の街路（道路）事業として行うことを決めました。代々木上原駅〜喜多見駅までの区間で複々線事業を行うこと自体は、1964年に旧都市計画法の下で決めていました。1969年6月に新都市計画法が施行され、9月に「建運協定」（当時の建設省と運輸省の申し合わせ）が結ばれると、東京都や小田急電鉄は連立事業としての働き掛けを始めます。

当初の構想は代々木上原駅〜喜多見駅間の全線を高架化、下北沢駅周辺は井の頭線の上をまたぐ23mの高架橋を敷設し鉄道橋の躯体を下北沢駅ビルにするというものでした。これには翌1970年、商店街役員を中心に高架反対・地下化推進運

動が起き、同年11月区議会に請願。議会は全会派一致して区内を走る高速鉄道は地下化すべしとの請願を採択し、国や東京都への意見書を議決しました。1973年にも同様の議決がやはり全会派一致で行われています。

地下化推進派は代々木上原駅から喜多見駅間の沿線住民と結びつき「小田急沿線住民の環境を守る会」を結成。70〜80年代を通じて沿線全線での高架反対地下化推進運動を牽引しました。しかしその後、電鉄側や行政からの働きかけにより、下北沢商店街の中に高架推進派が形成され、区議会会派の多数派は90年代には高架推進へと態度を翻します。

80年代以降の 連立を巡る攻防

80年代半ばのバブル期、連立事業は都市再開発推進の起爆剤と目され、道路整備と駅周辺大規模再開発は、高架化と一体的に推進されるようになります。1990年にはその流れを受けNTT株売却資金を呼び水にした「東京鉄道立休整備株式会社」という第三セクターが出現。これは都内鉄道に連立する道路整備と線増連立事業に付随した大規模再開発を狙い、生保・損保・銀行が行政と共に投資して設立したものでした。「鈴木都政の都市計画を正す会」は、その行政出資取り消しの住民監査請求・住民訴訟を提起。「小田急沿線住民の環境を守る会」もそこに参加し、経堂駅などを中心とする大規模高層再開発を抑制すると共に、この第三セクターを解散させる上で大きな役割を果たしました。

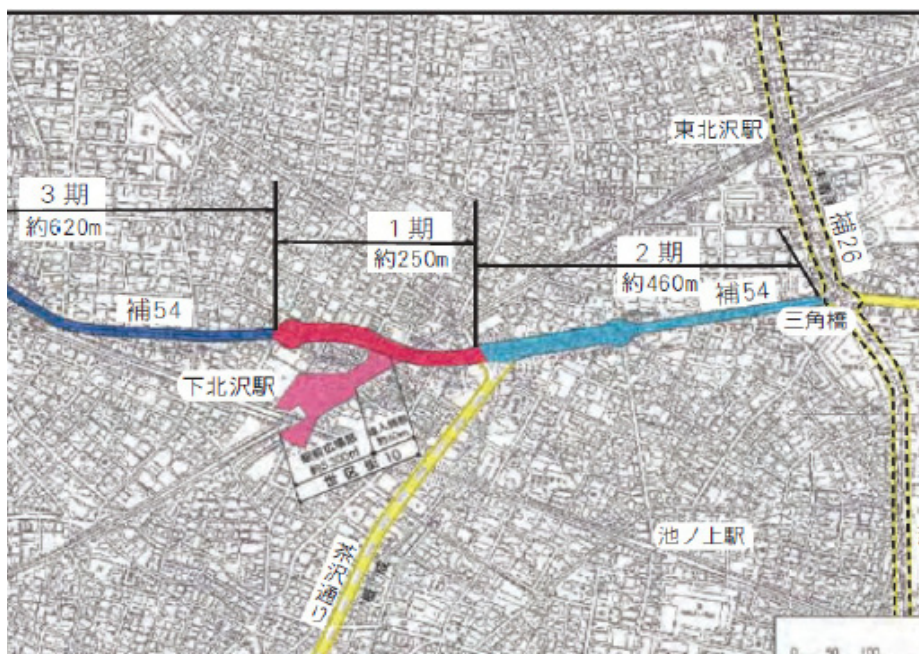
小田急沿線が 分離されたカラクリ

1993年、行政は小田急線の連立事業から下北沢地域を切り離し、世田谷代田駅・喜多見駅間を高架（成城学園駅付近のみ地下化）とする計画を示します。同年8月、55年体制後初の非自民政権で公共事業見直しを提唱した細川首相の登場は、高架事業の見直しを迫る機運を生みましたが、土壇場で細川政権は崩壊。1994年6月、羽田政権下で世田谷代田駅以西の高架事業認可が強行されました。これに対し沿線住民は「小田急高架と街づくりを見直す会」を組織、裁判を起こしました。そして2001年10月、東京地裁は地下化の事業費上、環境上の優位性を認め、違法な高架事業認可を取り消すとする歴史的な「藤山判決」を出します。

シモキタ連立問題 現時点のポイント

認めないという「門前払い判決」。最高裁大法廷はこの判断を覆し、環境影響を受ける範囲まで原告適格を拡大しましたが、判決自体は第一小法廷が高裁の審理を追認・自判し、逆転敗訴となりました。私たち「まもれ！シモキタ行政訴訟の会」は、こうした背景を持つ連立事業導入の根拠に位置付けられてきた新規道路補助54号線に反対しており、法廷で弁護団が指摘する違法性は、世田谷代田以西を高架にしたことによる歪な構造形式や旧都市計画法時代の所業にも及んでいます。開かずの踏切が小田急線の地下化によって解消されたのは、歓迎すべきです。しかし2.2kmの下北沢地域だけを地下化するという無理は、5年もの工期の延期を招き、連立事業費は665億円から794億円へと129億円も増大しました。しかし小田急電鉄の負担は当初予定の50億円と変わらないままです。建運協定では高架事業の際には14%負担（現在は15%）。地下鉄事業の場合は協議で決めることとなっていますが、今回の50億円は僅か6.3%。つまり小田急電鉄への異常に手厚い補助のために、税金が費やされているのです。

上部利用や周辺の施設整備は、実現まで6年もあるのですから、情報開示を十分にしたいうえで、徹底した住民参加の話し合いの結果が反映されるように仕切り直すべきでしょう。踏切解消後も下北沢の自動車の通過交通量はさして増えていません。パンプを施すなど、交通量と速度を増やさない努力で現況を維持すれば、今後この街は歩行者の天国として栄えていけるでしょう。そもそも小田急線と井の頭線が交差する下北沢は車に依存しなくてよい街なのです。26mもの幅を持つ新規道路補助54号線を作れば、遠くから自動車交通を呼び込むうえ、沿道に60mもの高層ビルが立ち並ぶ。そんなことをして街を滅ぼす必要はありません。大事なのは下北沢の住民や利用したりしている全ての人が、この街の在り方について思いを巡らせ相談し合うことではないでしょうか。そして踏切が消えた今こそ、改めて「54号線は見直すべき不必要な道路である」という認識を広く共有していくべきなのです。



実現した地下化の夢

一番街古書店主に聞く

「実際、地下化になってみたらすごく良いよ。電車が通らないと、こんなに静かなんだね」「いまだに踏み切りが閉まるような感覚があるんだよね。あつちに行くのに時間がかかるっていうイメージがある（笑）」

笑顔でこう語るの

は一番街の踏切近くで長年古本屋・白樺書院の店主Aさんだ。先日、小田急線の地下化が実現し、多くの住民や来街者を悩ましてきた「開かずの踏切」や電車の騒音は街から消えたが、歴史を紐解けば、60年代、小田急線は「地下化」ではなく「高架化」が計画されていた事を今となっては多くの人が知らないだろう。Aさんは長年地下化を主張し、運動してきた1人だ。

小田急線地下化の歴史

今からおおよそ50年前、小田急線の踏切をなくすために、鉄道を高架にするという計画が浮上していた。地下鉄になると乗客の視界から街が消え、街が廃れていくのではないかということを心配する人もおり、「高架か、地下か」という問題は非常に難しい問題だった。

しかし、小田急線沿線地区にとって何よりも不幸だったのは、計画の工期、工事内容の詳細、工費など、重要な情報が東京都・小田急電鉄側からほとんどオープンにされることなく、「高架か、地下か」という議論の為の材料が提供されないことだった。そして、情報が隠されるなかで、75年に「地下にするならば、技術的な問題で、駅を世田谷代田駅方向に400メートル移動する」と

いう地下化案の設計図が東京都首都整備局から提示されることになる。

「地下にすると駅を移動させられるって言われたのが何年だったかね。あれが根本的な話。移動させられるんだったら、高架しかなかったです」と思ってた

しかし、「駅をほとんど移動しなくても地下化は可能」という研究結果が1986年の「小田急沿線街づくり研究会」によって明らかにされると、地下化に向けた運動は一気に広がっていくことになる。そして、87年には署名3万2500人が都議会と区議会に提出されている。こうした運動の成果もあり、下北沢地区に関しては地下化という方式が採られることになった（そもそ

も、高架式の場合、用地買収をする必要があり、その買収が下北沢地区ではうまくいかなかったようだ）。

地下化した後どうするか

「地下化した後の」上の利用については、理想は公園よ。あと緊急避難道路」

Aさん達は、鉄道の地下化を実現する事に長年全力を注いできた。その反動で、地下化が実現した後のことについてまでは、もう活動する体力は残ってなかったという。ただ、理想としては公園と緊急避難道路が作られることを望んでおり、それは今も多くの人が賛成するプランであるだろう（また、補助54号線についても、これまで権利制限されていた人のことを考えて、表立った活動はしていないが、基本的には反対だという）。



に出来るオープンスペースが自然発生的に誕生したわけではないということが分かる。それを私たちは忘れてはならない。そして、これまでの運動を無駄

にしないためにも、彼ら彼女らが追いかけた理想（それは私たちの理想でもある）の実現に向けて活動を引き継いでいく必要があるのではないだろうか。

「小田急線は多くの先人達の努力が実り地下に入ったが、工事の板囲いが今後5年も続くと、街は衰退しないか？」

裁判レポート

小田急線・連続立体交差事業決定は都市計画法違反だった！

3月14日（木）15時から、下北沢道路事業認可取消訴訟の第28回口頭弁論が、東京地裁103号大法廷で行われました。

原告側は、小田急線・下北沢地区の連続立体交差事業計画決定の問題について、次の三点を指摘・追及しました。

（1）事業施行期間を10年としていたが、周辺住民に大きな影響を与える問題にもかかわらず、東京都は1月末に平成31年3月末まで5年間の期間延長を一方的に発表した。

（2）事業地範囲が、実際の工事範囲と一致していない。計画事業地範囲以外の場所でも、工事が行われている。

（3）出発点となる昭和39年計画決定は、当時の法律では、主務大臣（建設大臣）が計画を決定し内閣の認可を得なければならなかったのに、得ていなかった。

建設大臣が内閣の認可を得ていなかった

下北沢の再開発計画（小田急線の地下化・幹線道路補助54号線と駅前ロータリー広場の建設・駅周辺の高層ビル化を促進する地区計画）の原点は、小田急線の代々木上原から梅ヶ丘間の連続立体交差事業計画の決定にあります。国や都によるとその都市計画決定は昭和39（64）年決定にまで遡り、その後何回か計画変更を経て現計画となったと説明しています。しかし、戦後都市計画法が改正されたのは昭和44（69）年ですから、昭和39年決定は旧都市計画法下の計画決定です。旧都市計画法では、建設大臣が計画

を決定し内閣の認可を受けることが定められていましたが、内閣の認可を得ていませんでした。その違法性について追及しました。（準備書面48）

浜田山三井グラウンドも

杉並区の浜田山三井グラウンドの緑地をマン

ションにするという環境破壊についても、現在行政訴訟が起っています。東京の緑地を廃止し土地画整理事業区域への転換を決定した昭和44年5月の都市計画決定が、旧都市計画法下の決定であるにもかかわらず内閣の認可を得ていないことが、同法廷でも追及されています。国民や都民の知らないところで、東京の都市計画を強引に進めるために、国や都が違法行為をしていたことが、各地の行政訴訟で明らかになってきました。



2020年 オリンピック・パラリンピックを日本で！

小田急小田原線（下北沢駅付近）の踏切を3月に除却！

～「開かずの踏切」9箇所が全てなくなり、交通渋滞が解消！～

東京都は、小田急電鉄（株）と進めている小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業において、上下線を同時に地下に切り換える工事を、下記のとおり行います。これにより、この区間にある9箇所の「開かずの踏切」が全てなくなり、交通渋滞が解消されます。

切替工事後も、引き続き、地下化となる3駅（東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅）の駅舎工事や交差道路の整備などを進めています。

今後とも、東京都は、数多くの踏切を同時に除却することにより、道路ネットワークの形成を促進するとともに、踏切による交通渋滞の解消や鉄道により分離されているまちの一体化を図るため、連続立体交差事業の推進に積極的に関与していきます。

※1 ピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上の踏切

記

1 切換工事予定等

(1) 日 時	平成25年3月22日（金）終電後～23日（土）初電まで※2
(2) 区 間	代々木上原駅～梅ヶ丘駅間

2 事業の概要（別紙参照）

- (1) 事業名 小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業
- (2) 事業者 東京都
- (3) 事業延長 約2.2km
- (4) 事業費 約794億円（予定）
- (5) 事業期 平成15年度～平成30年度（予定）

※ 本事業にあわせて小田急電鉄（株）が鉄道を複々線化する事業を実施しています。

「2020年の東京」への実行プログラム2012事業

本件は、「2020年の東京」への実行プログラム2012において、以下の目標・施策に規定しています。
目標4 緑と空を結び、東京の国際競争力を引き上げる
施策10 陸・海・空の高度な交通ネットワークを形成し、国際競争を勝ち取る（目途連続立体交差事業の整備推進）

事業期間が当初計画より5年延長、事業費も増加。マスコミは報道せず、住民にも知らされていません。

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29回 口頭弁論のお知らせ

日時：6月13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/>