

まもれシモキタ！通信



030

2013.09.10

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

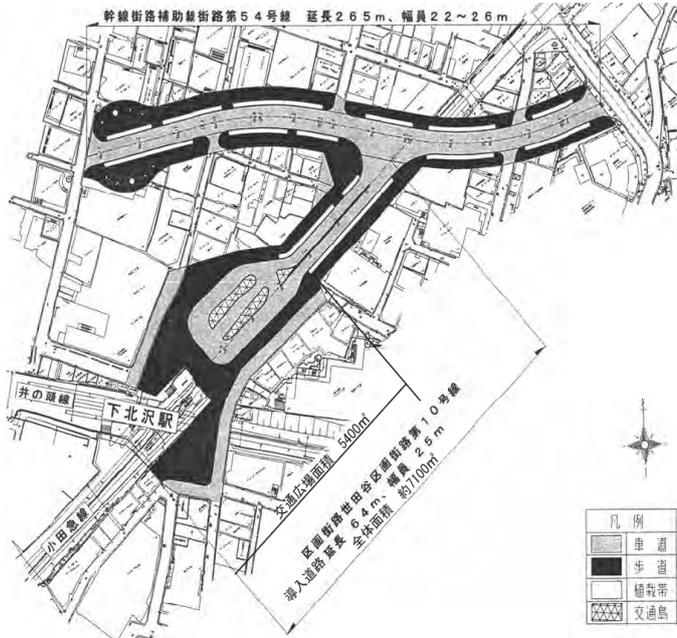
TEL: 03-5452-2015
FAX: 03-5452-2016
URL:
www.shimokita-action.net

目次

- 1 駅前広場は、下北沢の街づくりの「へそ」だ！
- 3 裁判レポート
- 4 シモキタボイス 2013のお知らせ

駅前広場は、下北沢の街づくりの「へそ」だ！

交通広場は街を分断する。歩行者広場にしよう！



第1期工事により、下北沢駅前交通広場(ロータリー)と幅26mもの道路が出現し、高層ビル建築が可能になる。
出典・補助54号線・世区街10号線ニュースNo. 5(世田谷区道路整備部交通広場整備担当課発行 07年1月)

行政(国・都・世田谷区)の都市計画は、歩いて楽しめる・演劇と音楽の文化発信地としての「下北沢らしさ」を破壊します。商店街・周辺住民・地権者・来街者・学識経験者の意見に耳を傾けて、街づくりの基本となる「駅前広場のあり方」を再検討すべきです。

閉店・取り壊しが続く駅前食品市場

下北沢駅北口の駅前食品市場は、戦後の下北沢復興の原点となった「闇市」のおもかげを残す、名所ともなっています。

しかし、世田谷区は03年1月に、補助54号

線の第一期工事の一环として駅前交通広場(ロータリー広場)を都市計画決定しました。

現在、北東側はほとんどが閉店し、南西側は建物が取り壊され金網に囲われた空き地となっています。花屋(花弘)の正面の路地にある数軒のお店が買取を拒否して営業を続けています。

新橋・渋谷・吉祥寺の再開発では、駅前で商売を続けたいという市場のお店へのいろいろな配慮が見られましたが、下北沢の場合は「金で追い出す」という方針が貫かれています。

シモキタは、ヒューマン・スケールの街並み

下北沢の商店街に最近、欧米やアジアからの観光客の姿が多くなってきました。なぜでしょう。フランス

のミシュランガイド・ジャポンでも、日本の観光地格付けで東京スカイツリーは二つ星、下北沢は広島県の鞆の浦などとともに一つ星に選ばれています。いろいろなお店があり新宿・渋谷より入り易くゆっくりできる、閑静な住宅街と若者で賑わう歩いて楽しめる街が共存しパリの「サンジェルマン・デ・プレ」に似ているとのこと

また、服部圭郎・明治学院大教授は、「自動車乗り入れを拒否した人間空間」という点で、下北沢とヨーロッパ都市の旧市街地は似ているし、ドイツの

デュッセルドルフやルクセンブルグの中心市街地と下北沢の商業地区はほとんど同規模の「歩行者にほどよい空間規模」であると述べています。(City & Life 98号 特集・下北沢から「都市」を考える 第一住宅建設協会 2010.12 p14)

駅前交通広場計画は街を分断する

しかし、東京都と世田谷区は、都市計画道路の第一期工事計画では、タウンホール脇から横浜銀行を経て志賀医院前までの長さ250×260m・幅26mの道路(補助54号線)と、その補助54号線からバス・タクシーが入る400㎡の駅前交通広場(区画街路10号線)を作ろうとしています。

しかも、06年12月

に、この都市計画に呼応して、世田谷区は下北沢駅周辺地区区計画を決定し、補助54号線と駅前交通広場（区画街路10号線）に面した1000㎡以上の敷地には60mの高層ビルを建てられるようにしました。

下北沢のヒューマンスケールの街並みを破壊することは、誰が見ても明らかです。

住民・専門家の警告を無視して行政は計画を強行

下北沢街づくり懇談会（84年12月に北沢2丁目町会と下北沢4商店会の役員と世田谷区の間で非公開懇談会として発足）が、98年6月に世田谷区に提出した「下北沢街づくりグランドデザイン」には、「古いもの、新しいもの、わくわくする迷路性、巨大化してない人のサイズにあつた親密感のある街等々、そんな下北沢の良さを活かし、また失わないような街づくりをめざします。」（街づ

くり検討の姿勢・⑤）とあります。

それが、補助金をもたらうには幹線道路と5000㎡以上の駅前交通広場を作らなければならぬという行政の誘導で、下北沢街づくり懇談会は「初心」を曲げて補助54号線と区画街路10号線計画もやむなしとなりませぬ。（行政訴訟の法廷で、その後東京都の代理人は、開かずの踏切解消の鉄道工事に、幹線道路や駅前交通広場建設は必須ではないと言っています）

また、06年4月には、代沢小学校の体育館で日本を代表する都市計画・建築の学識経験者16人の「シモキタらしきを守り育てる」と題するシンポジウムが開催され、行政に対して都市計画の実施は「個性的な商店街と文化発信地としての下北沢」を壊す恐れがあるとして慎重な検討を請が出されました。

いろいろな住民・商店街・専門家・文化人による計画見直しの要

請に対して、「よそ者による、無責任な、反対のための反対である」との事実に対する「レッテル貼りが行われ、計画決定は強行されました。」

防災と駅前アクセス

都市計画決定を推進すべきだとの意見は、「地震・火災に対する防災」と「緊急車両（消防車・救急車）の駅前へのアクセス」を理由としています。それに対しては、下北沢駅周辺の商店街は既に建物の耐火構造化が進んでいますし、小田急線地下化後の線路跡地を延焼防火帯とし緊急車両進入可能な遊歩道を整備すれば、長さ250mだけの補助54号線（第1期工事）は必要ありません。

また、茶沢通りと鉄道跡地が交差する北沢タウンホール隣をバス・タクシートの駐車場とし、駅改札口からそこまで歩行者専用道を設けるなどの工夫をすれば、「ヒューマンスケールの街並みの維

持」と「老人・身障者の駅前アクセスの向上」を両立させることもできるのではないのでしょうか。

駅前広場は街づくりの「へそ」だ

補助54号線の対象地の地権者や、駅前食品市場で商売を続けているお店の地権者の皆さんと話してみると、行政の都市計画が「下北沢らしき」を奪ってしまうのではないかと不安を持っています。東京都と世田谷区は、一度決めた計画は絶対に変えないといった頑なな一昔前の姿勢は改め、地権者・商店街・周辺住民・専門家の疑問に耳を傾け、街づくりの基本となる「駅前広場のありかた」を再検討すべきです。

コンサートが開かれ、祭りのお神輿が集まり、フリーマーケットが行える歩行者広場は、工事が延々と続き来街者が少しづつ減っている下北沢の街の再生のきっかけとなるでしょう。

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30回 口頭弁論のお知らせ

日時：9月24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/>

東京の合理的な交通計画を覆した昭和39年決定 (下北沢再開発計画の原点)

—元運輸官僚、ヒアリングメモを提出—

6月13日(木) 15時30分から、下北沢道路事業認可取消訴訟の第29回口頭弁論が、東京地裁103号大法廷で行われました。

我々はこれまで、被告(東京都、国)が小田急線連続立体交差事業の根幹をなすと主張する昭和39年都市計画決定は、①内閣の認可を欠き②鉄道施設の構造、位置、区域、面積等必要な事業内容の特定がなされず、そもそも執行不能なものであり、当時の都市計画法の定めを照らして違法であると指摘してきました。

元運輸省官僚の証言
今回法廷では、この昭和39年決定はとて都市計画とはいえるものでないことを証明する高橋ヒアリングメモを証拠として提出しました(甲第186号証の1)。これは当時の都市計画立案事務局トップであった運輸省都市交通課長高橋寿夫氏

(後に海上保安庁長官を歴任)の証言です。

昭和37年6月 都市交通審議会答申(6号答申)

ところで皆様は現在の千代田線が実は原宿から西は、駒場、淡島通り、若林、世田谷通りを通じて喜多見駅で小田急線と接続する都市計画であった事を御存じでしょうか。無論この間は喜多見まで全線地下鉄です。(6号答申高速鉄道8号線) 6号答申の主旨は、①私鉄による郊外住宅開発によって生じた、都心向けの大量通勤需要を渋谷・新宿・池袋に集中させることなく、新線建設により短時間で都心につなぐ。②鉄道駅から遠い地域の住民が車(バスを含む)を使わず歩いて鉄

道駅に行ける③23区内は地下鉄とし将来の鉄道騒音公害を避ける、というものでした。

この答申を出した都市交通審議会は単に運輸省と鉄道業者だけといったメンバー構成に留まらず、学者・有識者・財界(東京・大阪)・開銀総裁・国鉄・私鉄協・新聞・関係省庁(大蔵・経企・運輸・建設・自治・警察)知事(東京・大阪)など広範な関係者トップで構成され、実質的に国家的審議会でした。このため、この都交審の答申はそれまで一度も覆ることなく都市計画決定となっていました。

幻となった6号答申

では、何故喜多見から原宿までの地下鉄は実現しなかったのでしょうか。

6号答申が出てわずか2カ月後の昭和37年8月、東京都市計画地方審議会は、東京都知事東龍太郎名で、6号答申で計画された東京都部10本の地下鉄の内2路線を留保すると都市計画を答申し、建設大臣はこれを決定しました。

この留保された2路線とは、喜多見、原宿、現在の千代田線(答申8号線)と現在の都営大江戸線(6号答申9号線)です。

都市計画の基本理念に反する39年の決定

都市計画では、公益事業者である鉄道は自らの利益追求よりも、時としては鉄道利用者・沿線住民の利益となる施策を優先させることが求められます。これが公営企業としての責務です。ところが、地下鉄新線の新設に当たり、私企業の利益を優先させ、結果小田急は高架による連続立体交差という鉄道施設を建設し、将来にわたって鉄道騒音公害

が避けられない状況を作ってしまった。

1つは、高橋ヒアリングメモにもある通り、当時の社会的背景にあります。もはや戦後ではないといわれ、所得倍増、高度成長、そして東京オリンピックと日本は車社会、土建国家に向かってまっしぐらの時代でした。

2つ目に、千代田線が喜多見で小田急線と接続すると、都心に向かう多くの顧客を新線に奪われてしまうという経営リスクを回避したい小田急側の意向。

3つ目に、また以前から自前の地下鉄がほしかった東京都の願望実現のためです(小田急50年史参照)。このため、急ぎ計画決定されたのが昭和39年都市計画決定です。

39年決定は、千代田線を喜多見、原宿地下鉄ルートでなく、小田急線の喜多見、代々木上原に貼り付けるだけのものでした。鉄道施設の構造、位置、区域、面積等必要な事業内容の特定がされてい

なかったのです。とても都市計画といえるものではないですね。この点、高橋寿夫氏も明言されています。

合理的な交通計画全体から見た補助54号線の違法性

昭和39年決定が違法なものであれば、これに連なる建運協定に基づく道路と一体の小田急線連続立体交差事業の仕組みも違法なものとなり、この点からも補助54号線の道路事業認可も、当然違法なものとなります。

答申6号が実現していれば、喜多見から原宿に向けて小田急の騒音公害も軽減されたはずですが、同時に過密ダイヤもなく開かずの踏切問題も軽減されたと思います。下北沢は地下化が実現され、騒音、踏切問題は無くなりました。都心における鉄道の地下鉄網構想は合理的な都市計画だったと思われま。都市計画は公益を優先する！高橋氏の信念に立ち戻るべきです。

“SHIMOKITA VOICE 2013” 今年のキャッチフレーズは「岐路に立つ下北沢」

“SHIMOKITA VOICE”とは07年にスタートして以来、毎年開催され夏の下北沢の恒例行事として定着してきたトク・ライヴと音楽などのステージ・パフォーマンスで構成されてきた複合イベント。

今年9月29日（日）下北沢聖徳高等学校内のミモザホール、30日（月）ライヴハウスGARDENにて開催されます。

今回の「岐路に立つ下北沢」というキャッチフレーズには、小田急線の地下化は実現したものの、工事自体は5年も延長され、フェンスに囲まれた中で、大幅26mの新規道路、駅前交通広場、小田急線地下化後2.2km跡地利用などの計画を抱える下北沢が、大きな分岐点に差し掛かっているという意識を、共有しようという思いが込められています。

初日 夜は二本の演劇で構成

29日の昼の部は、シンポジウム「区長と語るシモキタの今、未来」。前半は保坂展人、世田谷区長が街の具体策を語り、後半は服部圭郎（明治学院大学教授）、國分功一郎（高崎経済大学准教授・哲学者）、金子健太郎（下北沢あずま通り商店街会長）、伊藤隆允（代沢住人）といったパネリストが区長とパネルディスカッション。これまでの経緯から設置が待たれるラウンドテーブルの実現等について、議論がなされるでしょう。

初日夜の部は、二本立ての演劇公演。前半は朗読劇で、福島県浪江町出身の歌人、三原由起子が、あえて「しもきたなみえ」というタイトルの掲げ、巻上公一、瀬戸山美咲、谷岡健彦、外山弥生、坪井美香、西山水木といったキャストで臨む意欲作です。後半の舞台は、劇団

ほぼ無職による「バーレスQ～シモキタ駅前伝説～」。これは現在の下北沢駅前で行っている漫読家の東方力丸がタイムトリップし、戦中戦後の下北沢駅前に集っていた文士達と触れあうという設定で、様々な文学作品を引用し、下北沢の文化的な重層性に迫った異色作。小田急地下化直前の今年2月に第23回下北沢演劇祭で上演された作品のアンコール公演で、10年の

“SHIMOKITA VOICE”にシンポジウムのパネラーとして参加していただいた「北沢川文化遺産保存の会」のきむらけん氏が劇中に特別出演することが決定しています。

二日目のLIVEはソールドアウト必至！

二日目は「北三陸からハマ通りを抜けてシモキタへ」と銘打ち、東日本大震災以後の状況に鋭敏に反応し、

下北沢にも縁の深いミュージシャンが登場します。

先攻は七尾旅人。メロディメイカーであり、しかも即興的な瞬間でスリリングなセッションも得意とする彼は、時代の先端を駆けるシンガー・ソングライターと言わなければならない。

後攻はNHKの連続テレビ小説「あまちゃん」の音楽を担当してきた大友良英が率いるあまちゃんスペシャルビッグバンド。これまでも“SHIMOKITA VOICE”にパネラーとしてもミュージシャンとしても参加してきた大友良英は、「あまちゃん」の驚異的なヒットで、今や日本で最も注目を集める作曲家に！

時の人ならではの勢いに満ちたステージを見せてくれるでしょう。この日のチケットはソールドアウト間近なのでご注意ください。
*チケット予約 ビッグトリイ ☎ 03-3419-6261
mail:sv2012@shimokita-voice.net

■第2日目・・・2013年9月30日（月）

下北沢 GARDEN

●記録映像上映+写真展（開場 17:00）

- ・2005年からのTV取材を含めた特別編集映像を上映
- ・「ライカで下北沢 by 荒木経惟」展（変貌前のシモキタを鋭く捉えたアラーキー写真展）

●音楽ライヴ「北三陸からハマ通りを抜けてシモキタへ」前売り ¥3000/ 当日 ¥3500（+ドリンク代）

- 開場 18:00 開幕音楽/六弦詩人義家
- 第一部 18:45 七尾旅人
- 朗読 20:15 「下北沢のこと/よしもとばなな著」
- 第二部 20:30 大友良英&あまちゃんスペシャルビッグバンド

■第1日目・・・2013年9月29日（日）

下北沢 成徳ミモザホール（成徳高等学校内）

●昼の部（開場 12:00 資料代 ¥500）

シンポジウム「区長と語るシモキタの今、未来」

《第一部》 12:30 - 13:20

「世田谷区長、今熱い思いを語る」

《第二部》 13:30 - 15:20

パネルディスカッション

司会：石本伸晃（シモキタ訴訟弁護団事務局長）

総合司会：大木雄高（シモキタヴォイス実行委員長）

●夜の部（開場 16:00）舞台監督：野田治彦

演劇 前売り ¥2000/ 当日 ¥2500

・第一部 16:30 開演

朗読劇「しもきたなみえ」（作・三原由起子/演出・西山水木）

・第二部 17:20 開演

演劇 劇団ほぼ無職「バーレスQ～シモキタ駅前伝説～」

（作：志田歩/演出：若松朋茂）