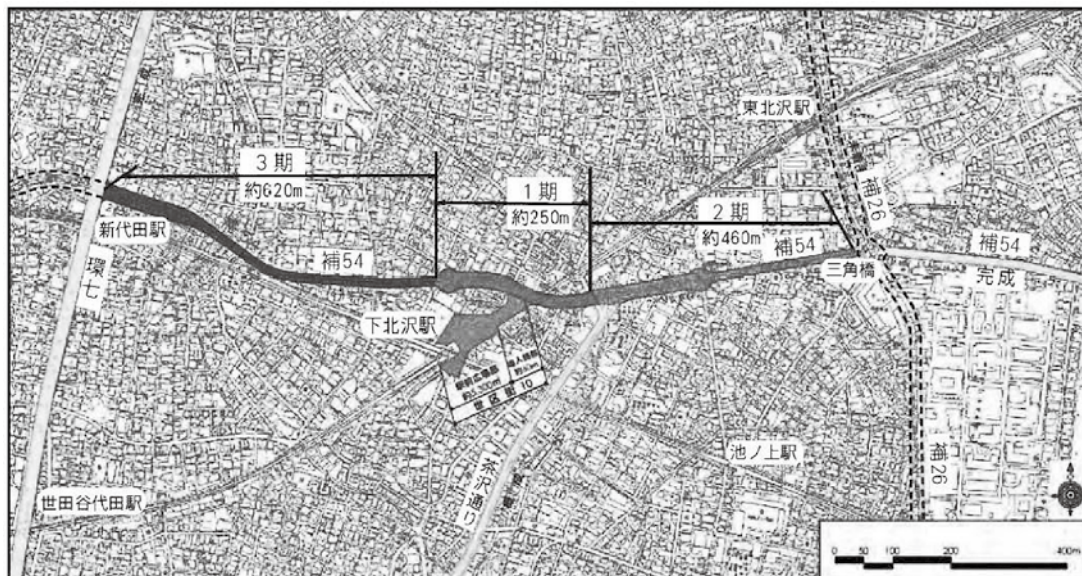




区長は補助54号線の優先整備を掲げた「せたがや道づくりプラン」の見直しを！

4月決定に向けて区が道づくりプランを発表

世田谷区が4月の決定に向けて「せたがや道づくりプラン（素案）」を発表し、12月16日までパブリックコメント（意見募集）が行われました。

素案では、自動車保有台数が減少しているという客観的なデータがあるにもかかわらず、宅配トラックの配送サービスの需要が拡大するなどとして、道路建設に都合のよい事実だけが意図的に取り上げられ、道路建設の推進を鮮明にしています。大規模開発の見直しを公約に掲げた保坂区長の下で作成された案とは思えない内容になっています。

街を壊す道路を推進するの

下北沢地域の補助54号線（環七通り）補助26号線が、下北沢の街並みを壊し、商業地としての魅力を大きく損なうものであることは、多くの住民・事業者の共通の認識となっています。

ところが、素案では、下北沢地域の補助54号線（二期工区・三期工区）が優先整備路線として挙げられています。

世田谷区は、補助54号線が東京都の第三次事業化計画（平成16年（平成27年）の優先整備路線に挙げられていることから、素案においても、優先整備路線として掲げたと説明しています。

031

2014.1.1

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 せたがや道づくりプランの見直しを！
- 2 SHIMOKITA VOICE 盛況のうちに終了
- 3 都市計画道路の再考を！
- 4 裁判レポート

しかし、世田谷区は、東京都が下北沢地域の補助54号線を優先整備路線とした平成16年以降も、補助54号線の一期工区（駅付近の約250m）だけを優先整備路線としており、平成21年と平成24年の見直しの機会にも、補助54号線の二期工区・三期工区を優先整備路線とはしていませんでした。東京都が優先整備路線としていたからといって世田谷区も同じ計画にしなければならないというのではないのです。

見直しの具体案を示すべき

平成25年12月の世田谷区議会、副区長が都市計画道路の見直しに言及しました。また、「せたがや道づくりプラン」にも、東京都の次期事業化計画（平成28年～平成37年）を同プランに反映させるとの記載があります。

ところで、東京都の第三次事業化計画（平成16年～平成27年）については、平成13年から策定が進められ、策定の過程で世田谷区

は、補助54号線については、環七通り以西の整備を要望していましたが。世田谷区が下北沢地域の補助54号線の整備を要望していなかったにもかかわらず、東京都は、下北沢地域の補助54号線を優先整備路線としたという経緯があります。

東京都の次期事業化計画（平成28年～平成37年）の策定は既に始まっているはずですが。世田谷区は、東京都の次期事業化計画に対して、どのような要望をしているのでしょうか。都市計画道路の見直しの具体案を区民に對しても示すべきです。

地下化されてさらに歩きやすくなったシモキタ

2013年3月に小田急線が地下化され、街を分断していた踏み切りがなくなり、踏み切りによって発生していた渋滞もなくなりました。歩いて楽しめるシモキタがさらに歩きやすい街になりました。今の

シモキタに大規模な幹線道路を通す必要があるのでしょうか。

世田谷区は、歩いて楽しめるシモキタの魅力を高めるために、補助54号線（二期工区・三期工区）を東京都の次期事業化計画の優先整備路線から外すようにはたらかけるべきではないでしょうか。そのためには、まず世田谷区が「せたがや道づくりプラン」の優先整備路線から補助54号線（二期工区・三期工区）を外すべきです。

保坂区長はその真価と手腕を発揮せよ

今から約3年前の2011年4月6日、保坂区長候補は下北沢の街頭で次のように選挙戦の第一声を発しました。

「この世田谷区内で、私に、直接、是非、区長に立って欲しい、こういうわたのは、この下北沢もそうです。大きな道路が貫通をする。その結果、世界に演劇、文化、音楽、発信をしてきてい

る街なみが、大きく損なわれしもう危険が多いと感じた人たちが、声を上げました。」「皆さん、区長というのはですね、住民の代表ではなかったんでしょうか。」「それとも、石原都知事の、ある種の、指令の下に動く、管理職なんではないか。残念ながら、この8年間、住民の代表としての顔が見えなかった。だから、このまま世田谷区が、また、その同じ区政を継承するようなことになったら街が死んでしまう。こんな思いを私、受け止めました。」

保坂区長が受け止めた思いは今どこにあるのでしょうか。任期が残り1年余りとなった今、保坂区長はその真価と手腕を存分に発揮するべきです。

わたしたちは、事態の確認のため保坂区長に面談を申し込んでいます。また、今後さまざまな方法で「せたがや道づくりプラン」についてのはたらきかけを行っていきます。

「SHIMOKITA VOICE NO.13、盛況のうちに終了！」

「まもれシモキタ！行政訴訟の会」と「下北沢商業者協議会」の共催で、2007年から毎年開催してきた「SHIMOKITA VOICE」が、去る9月29日（日）成徳高等学校内のミモザホール、30日（月）ライヴハウスGARDENにて行われました。

初日の夜の部は福島県浪江町出身の歌人、三原由起子が脚本を書いた朗読劇「しもきたなみえ」と劇団ほぼ無職による「バーレスQ」シモキタ駅前伝説「という演劇二本立て。二日目はオープニング・アクトの六弦詩人義家、七尾旅人、そして大友良英が率いるあまちゃんスペシャルビッグバンドの演奏で、大きな盛り上がりとなりました。

シンポジウム「区長と語るシモキタの今、未来」は初日の昼。第一部は区長の講演、第二部は区長と服部圭

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）によるパネルディスカッションという二部構成で行われました。

元々「SHIMOKITA VOICE」の実行委員には、2011年の区長選挙で現区長を擁立する動きに関与した者も多く、このシンポジウムで区長から画期的な発言を期待するむきもありましたが、結果的には道路問題について具体的に踏み込んだ発言は皆無。「やらないつもりだったら出てこない」というのみにとどまりました。はたしてこの発言とシンポジウム後に発表された「せたがや道づくりプラン」が一体どのように繋がるのか、明確な意思表示を望みたいところです。しかしその一方、パネ

の中で下北沢あずま通り商店街会長である金子健太郎氏が、「あんな広い道路（＝補助54号線）はつきり言って必要ない」と発言したことは画期的です。

これまで商店街の方が補助54号線に関して公開の場で意見を述べた場合、賛成とも反対とも表明できないというケースはありましたが、商店街の会長がきっぱり不要と断言したことは、今後の動向に、少なからぬインパクトを与えることになるでしょう。

「SHIMOKITA VOICE NO.13」のキャッチフレーズは「岐路に立つ下北沢」。小田急線の地下化は実現しても工事期間は今後さらに5年も延びるといふ混沌とした状況の中、既存の街並を破壊する補助54号線を中止する方向にしっかりと舵をきっていききたいものです。

都市計画道路の再考を！

背景…我が国の人口

日本の総人口は、08年（平成20年）1億2810万人をピークに縮小を始めている。今後100年ぐらい先には丁度100年前（明治時代後半）の水準に戻ってゆくという極めて急激な減少予測を国交省展望は示している。その展望に示される約50年先の2050年の予測は以下のようである。

	2005年	2050年	万人
	実数	予測	増減
人口	12800	9500	-3300
生産人口	8400	4900	-3500
高齢人口	2600	3800	1200
若年人口	1800	800	-1000

引用元；国土交通省国土計画局、国土審議会政策部会長期展望委員会「国土の長期展望」

3300万人人口全体の規模縮小し、生産人口が大きく縮小するが、それがどういう結果を招くのか気になる

ところである。なお、東京都も概ね10年先の2020年頃から人口も微減に転ずるといふ推計を示している。その減少度合いは全国規模と異なるものの、東京だけが拡大集中を続けることはなくて、減少に入る時代が到来するといふことになる。

東京都…人口、自動車保有台数、交通量

東京都は今まで人口が増加を続けていたが、既に自動車保有台数も自動車交通量も逆に減少を示している。つまり、人口増加傾向が続いていても保有台数も自動車交通量も減少を続けていくということが統計上明らかになってきた。

1、人口は2013（平成25年）年の1320万人が2020年の1325万人に増えてその先は減少に転じ、率は異なるものの全国規模の縮小傾向を追うことになる。（東京都統計局、平成24年）

2、自動車保有台数は2006年（平成18年）の464万台をピークにすでに減少を続けている。（財・自動車検査登録情報協会、平成25年）

3、自動車交通量を環七に内側で交差する33ヶ所の交通量観測データで合計をみると00年（平成12年）の967万台（12h）から既に減少を続けている。（警視庁、平成24年）

道路建設の必要性？

東京都では人口が増えているにもかかわらず、有数な道路交通量も減少し続けている。その都の人口も数年さきには、全国規模の縮小を追って、減少に転ずる見通しである。したがって、都内の自動車交通量も混雑もさらに減ってゆくだろう。新しい道路を造らないで、既存の道路を効率的に使い、保守・修復をすればいい。

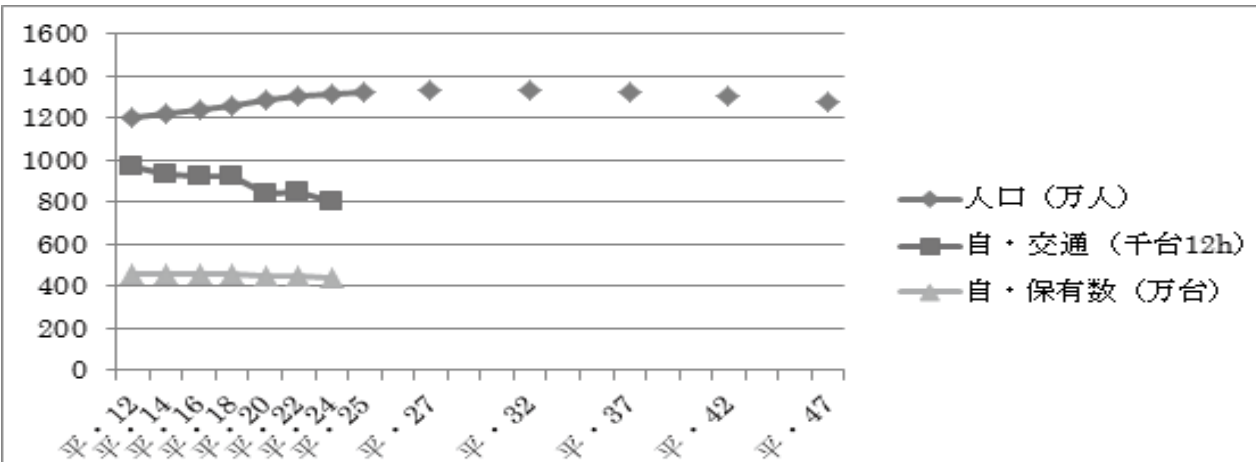
道路計画を再考しよう！

下北沢の補54号道路事業

業と駅広場

小田急線の下北沢駅は地下化したが付帯工事には続き今後5ヶ年もかかるのか。踏切は無くなり、今までと異なる便利さに少しは慣れてきた。この街の一番街商店街（昔からの商店街）と下北沢駅の間に、その商店街や住宅の一部を排除して東西方向に都市計画道路54線の第一工区を新しく造ろうとしている。その新しい巾26mの道路は250mで行き止まり、自動車に便利な道路ではない。将来二・三工区が延伸されるとまちの分断は大きくなり、まちは変わり、既存の商店はシャッター通りになる可能性もある。そういう中で都内の自動車交通は減少する。新しい道路事業としての必要性・建設の合理性はあるのだろうか？

下北沢は昔からのま歩きやすい路地の街でありたい。人口、交通量等の社会の将来変化を考えて道路事業計画の再検討をしよう。



西暦	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
人口(万人)	1198	1208	1220	1230	1240	1249	1260	1272	1286	1298	1309	1316	1318	1322
自・保有数(万台)	462	462	462	462	461	463	464	462	459	449	447	443	442	441
自・交通量(千台12h)	967	960	931	937	922	920	920	890	844	877	853	853	800	

人口の動き 平成24年（東京都の人口（推計）年報と、交通量統計表 平成24年11月調査 各年分 警視庁交通部、33地点合計より作成

国は、『昭和39年決定』は「大東亜戦争の戦時特例」があるから「内閣認可」がなくても合法』と主張

9月24日（火）15時30分から、下北沢道路事業認可取消訴訟の第30回口頭弁論が、東京地裁103号大法廷で行われました。

下北沢再開発の原点・昭和39年決定の問題点

下北沢の再開発計画（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・喜多見間の連続立体交差事業計画にあります。

国や都によるとその都市計画は昭和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。

原告側は、この昭和39年決定について、今まで次の三つの問題点を挙げてきました。

1、都市計画法が戦後改正されたのは昭和44年だから、昭和39年決

定は旧法下での決定となる。旧法では、内閣の認可が必要だが、その要件を欠いていた。

2、単に小田急線に新線（現千代田線）を貼りつけただけの計画で、鉄道施設の構造・位置・区域・面積等の必要な事業内容の特定がなされていなかった。

3、昭和37年の都市交通審議会・6号答申は、既存私鉄路線の間の公共交通の空白地域に新しく地下鉄路線を伸ばそうという、今考えても東京の合理的な都市計画であった。現千代田線については、原宿から淡島通り・世田谷通りを経由して、喜多見で小田急線に連絡する計画だった。ところが、小田急の

意を受けた建設省と東京都が強硬に反対し、その答申を廃棄し小田急に貼り付ける現ルートとした計画変更の過程は、他事考慮であり違法性がある。

憲法論争にもつなぐる国の詭弁

これらの指摘に対してこれまで国からは答弁がありませんでした。しかし、今回はじめて、「昭和39年決定について、旧都市計画法が定める内閣認可の有無は分からない。仮に認可がなかったとしても、『大東亜戦争における戦時特例』が適用されるから違法ではない」と答弁しました。

原告側は、「昭和18年の戦時立法・許可認可等臨時措置法は、戦

争が終わった時に失効したものである。国民主権の日本国憲法は、旧帝国憲法の改正か、ポツダム宣言受諾による天皇主権の否定（ポツダム革命）により成立したものかという『憲法問題』にもつながる論争になる」と反論しました。

次回口頭弁論は1月28日

最後に、裁判長は、

双方の主張を全て出した準備書面を12月2日（月）までに提出するように要請し、次回口頭弁論は1月28日（火）15時30分から開催としました。書面提出から裁判まで2カ月間という異例の日程となりました。

さて、その思惑は？

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31回 口頭弁論のお知らせ

日時：1月28日（火） 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/>