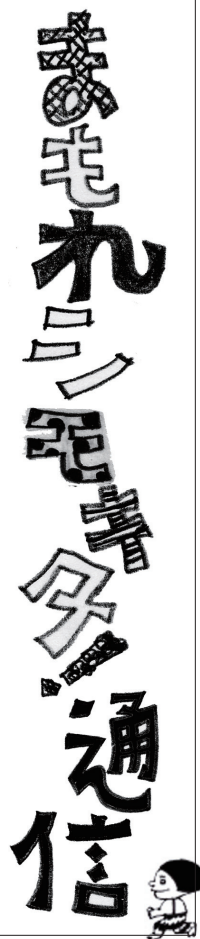




④⑤が補助54号線二期工区、三期工区（世田谷区公式HPより）

補助54号線第二期第三期が優先整備路線に。 説明会開催へ！



032

2014.5.15

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 補助54号線第二期第三期が優先整備路線に。
- 2 今そこにある危機。二期三期はどこを通るのか
- 3
- 4 裁判レポート

世田谷区は昨年（平成25年）11月、道路整備方針“せたがや道づくりプラン（素案）”（2014～23年の10年間）を発表しました。この中で世田谷区は、下北沢を分断する補助54号線について今般、事業認可を受け事業中の第1期に加え、第2期第3期工区区間（環六に続く補助26号線三角橋・環七・新代田わき）をいきなり優先整備路線に指定しました。

これまで、世田谷区は補助54号線につき環七以西を優先整備路線と位置付けていました。この2期3期工区については、未だ具体的な事業計画図はありません。区は今般事業計画図の全くない状態で、整備優先道路に指定替えをしたのでしょうか？

この区の方針転換について、当会有志が本年1月6日保坂区長と面談、方針転換の真意を聞いたのだとしたところ、保坂区長は『区長として2期3期を格上げしようと思ったわけではない、表示に誤解を与える部分もあり今後工夫する。』との意向を示しました。

ところが、その後保坂区長が決定したものは、優先整備路線を無理やり①特に早期整備が望ましい路線と②その他の路線に細分化し、2期3期は②に属するとししました。これでは単に子供だましのような表記変えであり、2期3期を優先整備路線にいきなり格上げしたことは何ら変わりありません。下北沢の街のど真ん中

<説明会開催日>

当会では、次の通り詳細説明会を開催します。
お気軽にご参加下さい

・二期工区

日時：6月11日（水）19：30～21：30

場所：北沢タウンホール 11階・第一研修室

・三期工区

日時：6月18日（水）19：30～21：30

場所：代田区民センター 2階・第一会議室

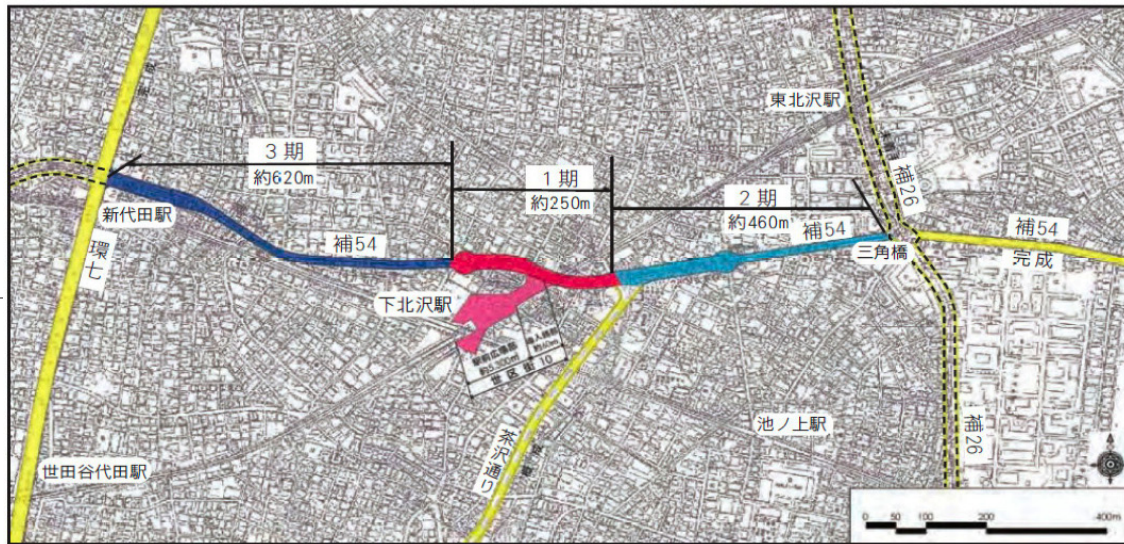
中に何故環七と同じ26m幅の道路が必要かといえ、ただ単に建築基準法の規制を逃れ、下北沢に安易に高層ビル群を作りたいためなのです。

『下北沢に不要な道路は見直す。』と選挙公約に掲げた保坂区長は下北沢でも約束を反故にするつもりでしょう。

うか。現在1期工事もそれほど進んでいません、まだ今なら、2期3期区間の事業計画を中止する事が出来ます。騒音と排気ガス公害をもたらす補助54号線はいりません！

今こそ多くの区民が声をあげて、正しい未来ある選択を世田谷区政に迫りましょう。

今そこにある危機 二期・三期工区はどこを通るのか



優先整備指定の舞台裏

北沢1丁目地域で池ノ上駅より北側、東北沢寄りにお住まいの皆さん！

行政は、計画道路補助54号線を住宅地の何処にどんな形で通そうとしているかご存知ですか？

行政と言ったのは、世田谷区いわく、『補助54号線は東京都の都市計画道路であり、世田谷区はただそれを、区の道づくりプランとして区民にお伝えするだけです』という態度だからです。本来、世田谷区民を守るべき世田谷区政は何処に行ったのでしょうか？

補助54号線が出来る、と、チサンマンションより北側に住んで、池ノ上小学校に通う児童は何と直径40mの円形サークル道路を渡らないと学校に行けません。行政は、チサンマ

ンション、お地藏さんの辺りから駐車場、現代ハイツ、その先の駐車場辺りまでかかる直径40メートルの円形道路を作るつもりです。何のため？

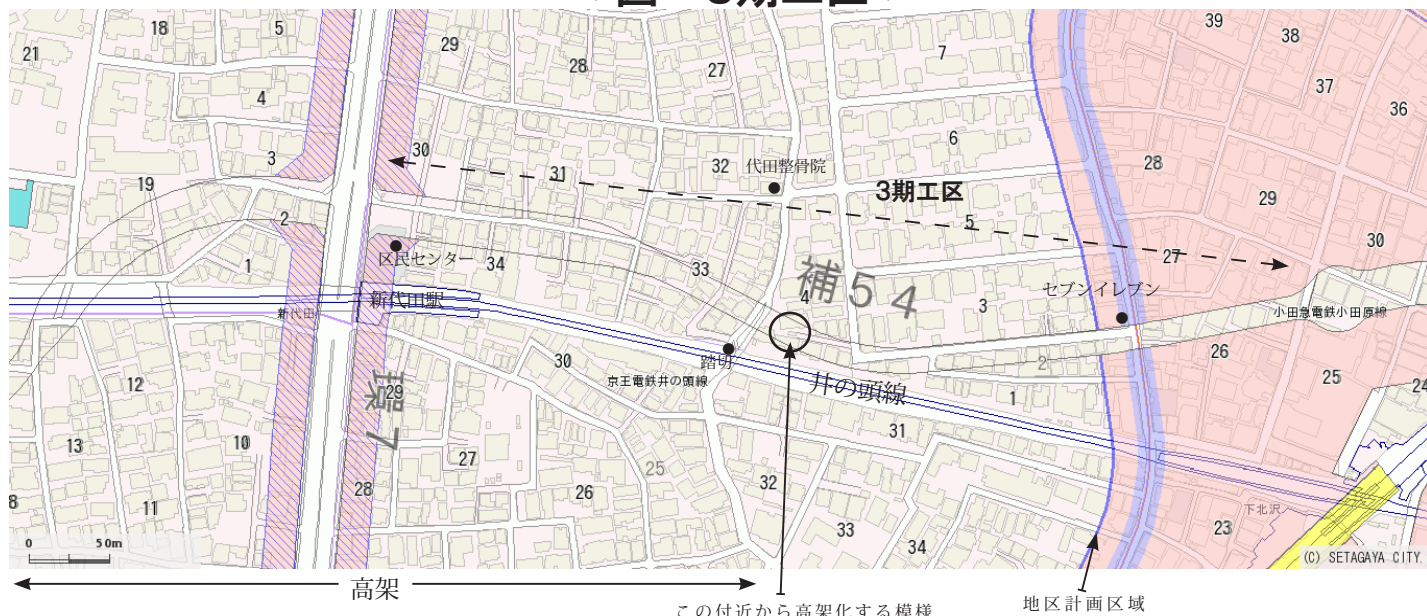
答えは、下北沢に高層ビル群を立てるためです。駅周辺に何としてでも幅26メートル道路がほしいのです。そのつながりで、相互1車線15m程度で良い道路を無理やり、26×22mの道路とし住宅地にまで通そうとしています。小田急線は、当初下北沢で高架による立体交差とする計画でした。これにより小田急線を跨ぐ補助54号線には更に小田急の高架を跨ぐ高架陸橋道路が必要で、下北沢の駅に行く側道左右2本（各6m）と小田急線を跨ぐ高架橋道14mを合流させるサークル道路が計画されたのです。

ところが、小田急は地下化され、踏切も無くなりました。もはや、小

< 図：2期工区 >



＜図：3期工区＞



この付近から高架化する模様

地区計画区域

田急の高架線を跨ぐ高架道路は不要になり、40mサークルを残したままです。明らかに行政の意図的怠慢です。世田谷区は、子供やお年寄りが悲惨な交通事故に会わないよう、早急にこの40mサークルの廃止と住宅地の道路幅縮小等の計画の見直しを求めるべきです。

閑静な住宅街を通り抜ける三期工区

二期工区同様に、三期工区も閑静な住宅街を通り抜ける計画となっています。

上図にもありますように、現在の鎌倉通り沿いにあるセブンイレブン脇を通り抜け、たくさんの方が住んでいる住宅街を突き抜け、現在の新代田駅横の区民センター脇を通り抜け、環七を高架上げていくという計画になっています。

懸念される生活環境の悪化

道路予定地に現在住

んでいる方々はこのままだといずれ立ち退きを余儀なくされることになるでしょう。

また、周辺住民の方々にとっても、生活環境が大きく悪化していく可能性が高いと言えます。

第一に、外部からの自動車の往来による騒音や排気ガスの問題があります。

第二に、地形的に高低差があるため、下北沢から伸びてきた補助54号線は途中でオーバーパス（道路の高架化）にせざるを得ず、地域の日差しを遮ってしまう可能性が高いです。

特に、鉄道と高架化した道路に囲まれた地域の人々にはかなりの圧迫感の中で、日々の生活を余儀なくされます。

私も「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は、そもそも補助54号線は「いらない」を目標に活動を行っています。皆様のご理解と、ご支援をお願いいたします。

＜補助54号線立体交差＞



←新代田駅横50mにコンクリートの壁が出現することに。

裁判レポート

要約：過去30回の裁判（口頭弁論）で、訴えてきたこと

1月28日（火）に、下北沢道路事業認可取消訴訟の第31回口頭弁論（裁判）が、東京地裁103号大法廷で行われました。今回は、裁判長が交替したため、弁論の更新（従来の主張の要点説明）を行ないました。過去30回に及ぶ口頭弁論における原告の主張の要点を次のように陳述しました。

1、請求内容

①都市計画道路・補助54号線の第1期工区と区画街路10号線（下北沢駅前交通広場）の事業認可の取り消し。

②補助54号線の第2・3期工区の計画差止。

③下北沢駅周辺地区・地区計画の見直し。

2、下北沢の街の特色

①マスコミの評価（メディアの報道を紹介）

歩いて楽しめる・文化発信の街下北沢

②都市計画専門家の評価（10・12発行・雑誌CityLife .. 下北沢から都市を考える）

二瓶正史。古地図から道の形成史をたどり、アッシジと似ていると分析。

服部圭郎。商業地としての下北沢の実証分析。多種多様な商店の高集積度。

今尾恵介。地形図から観察した歴史的に積み重ねられた下北沢の個性。

日端康雄。補助54号線

で、現在の空間構造が壊れ、下北沢の魅力がなくなる。

③行政・世田谷区の当初の姿勢

平成13年3月の世田谷区都市整備方針では、北沢2丁目を下北沢駅を中心とする「周辺歩行者ゾーン」としていた。

④住民の意識

平成12年の世田谷区の下北沢駅前広場についてのアンケート結果は「歩行者中心の駅前広場」を望む回答が8割。平成24年の我々が行ったアンケート結果では、「歩行者専用の駅前広場」を望み、「補助54号線は不要」との回答が8割である。

3、都市計画の問題点

以上述べてきた下北沢の街の特徴と相いれない、街を壊す計画である。

①補助54号線計画の問題

東から、15m幅道路↓直径40mのサークル

↓26m幅道路↓サークル↓15m幅道路となっている。昭和41年の都市計画変更の際に、小田急線の線路を高架で跨ぐ計画（オーバークロス）となった。しかし、その後小田急線が地下化となり道路は地表に戻ったが、オーバークロス時の計画を変更せずに地上道路としたため、このようなおかしい形となった。

また、国の主張は、昭和39年都市計画決定の時に小田急線の複々線化が決まっていたというが、この昭和41年計画変更の際は鉄道の既存線のみをオーバークロスする計画となっている。二つの都市計画の間に矛盾がある。

②区画街路10号線（駅前交通広場）計画の問題

事業認可された駅前交通広場の面積は、5400㎡であり、世田谷区は「昭和48年方式」により算定したと主張して

いる。しかし、平成12年の区の報告書では、48年方式で試算された広場面積は300×1800㎡である。なぜこのような乖離があるのか、世田谷区は説明できないままである。

4、事業認可の問題点

「補助幹線道路」とは、環7や環6のような大幹線道路を繋ぐ道路という意味である。ところが、補助54号線は、下北沢駅北側の区間約250mを第1期工区としている。この道路に入ってきた車は、細街路に突き当たり行き止まりの道となる。

5、まとめ

補助54号線・区画街路10号線計画は、単なる街の変化ではなく、街の破壊をもたらす。街の破壊は一度行われたら、取り戻すことが出来ない。鉄道事業の期間は、幸か不幸か5年間延びた。道路用地の買収もまだ進んでいない。今ならまだ間に合うので、裁判所として賢明なご判断をいただきたい。

「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

編集後記：区民の命を守る防災帯として小田急線上部跡地は建物のない緑地にすべき

第32回 口頭弁論のお知らせ

日時：5月22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/>

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