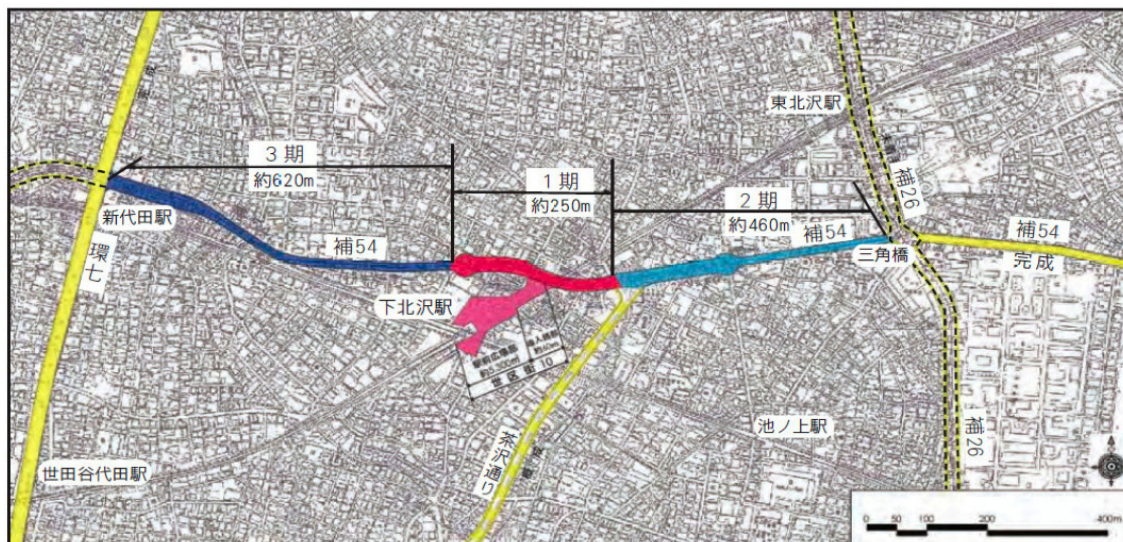




補助54号線と駅前広場の計画図・第1期～第3期工区

下北沢地区の都市計画道路・補助54号線第1期工区（約250m）と区画街路10号線（駅前交通ロータリー広場）は、06年10月に東京都が事業認可を行ないましたが、その事業期間は15年3月31日までとなっていました。しかし、事業地の買収・工事は遅々として進んでいません。来年3月末までには、保坂世田谷区長は、事業認可延長申請をするか否かの決断をしなければなりません。

万が一、無駄な公共事業を見直し、下北沢の街を分断し破壊する都市計画道路の見直しを公約に掲げて当選した保坂区長4年間の最後の仕事で、補助54号線第1期工区の実業認可延長申請となるならば、有権者・支持者を裏切った責任をとって来年4月の区長選への再選立候補は辞退すべきです。

外国人観光客も注目するシモキタ

なぜ最近外国人観光客が増えているのでしょうか。それは、車の入ってこない・歩いて楽しめる街だからです。ヒューマン・スケールの街に、個性豊かなお店があるからです。人が散策するのに手ごろな広さの市街地に、商店の集積度では東京でも有数の街並みです。勿論世田谷区内では一番だからです。

世界都市・東京の西端に位置し、都心でもない、郊外でもない、

保坂区長は補助54号線を止められないなら、辞めるべきだ！

まもれシモキタ！通信

033

2014. 9. 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 保坂区長は補助54号線を止められないなら、辞めるべきだ！
- 2 シモキタ問題にも大きな影響をおよぼす小田急線騒音訴訟の和解
- 3 裁判レポート

<これまでの経緯と今後のスケジュール>

- 2011年3月 東日本大震災
- ↓
- 2011年4月 「道路見直し」を公約に保坂区長誕生
- ↓
- 2011年5月 アンケート実施：80%以上が歩行者専用広場を望む
- ↓
- 2011年8月 保坂区長が道路を含めて見直しの検討を表明（シモキタボイス2011にて）
- ↓
- 2013年12月 せたがや道づくりプラン素案を発表
- ↓
- 2014年8月 北沢デザイン会議
- ↓
- 2015年3月 認可延長申請締め切り
- ↓
- 2015年4月 区長選

シモキタだからこのような街が昭和の初め頃から自然発生的に形づくられてきたのです。

演劇と音楽の若手登竜門シモキタ

82年に本多劇場が開設し、それを取り巻く小劇場は現在10軒を超えています。また、70年代から増えてきたライプハウスは現在20軒ほどあり、月に1〜2回ライブもやるバー・喫茶店まで含めるとさらにその数は何倍にもなります。

閑静な住宅街に囲まれた繁華街

商店街から坂を登って行くと、坂の途中や高台に閑静な住宅街が広がっています。小田急線・井の頭線が開通した昭和の初めから、駅周辺低地のシモキタ商店街と高台の住宅街は共存・共栄の関係にあります。戦後は、近隣の学校に通う学生や都心で働く若者の下宿の街として発展し、それが若者の街・シモキタといわれる基盤を

つくってきたともいえます。

ヒューマン・スケールの街を破壊する道路計画

8月26日（火）に北沢タウンホールで、世田谷区は「北沢デザイン会議」を開催しました。しかし、この会議は、私達がかねて要請していた「下北沢街づくり協議会」あるいは「ラウンドテーブル」とは異なるものでした。54号線・区画街路10号線といった道路計画の見直しは考えずに、小田急線の地下化により生じた跡地の上部利用を中心に将来の下北沢の街づくりを考えるというものでした。

6年後に東京オリンピックが予定されているからこそ、外国人が評価・注目するヒューマン・スケールの街を大切にし、街を分断する道路計画の見直しを含めて「将来の街づくり」を考えるべきではないでしょうか。

駅前広場は歩行者専用の傾斜広場に

下北沢の街づくりについては、小田急線の高架化と駅前高層ビル化という小田急電鉄とディベロッパー主導の再開発計画に行政・商店街・住宅街が引きずられて、住民を主体とした議論が充分にできないままに、計画賛成派・反対派というレッテル貼りと対立が先行してしまいました。

私たちも、決して「反対のための反対」を主張しているわけではありません。10年5月発行の「まもれシモキタ通信」17号では、南北に約2mの高低差がある駅前広場について、交通ロータリー広場と北側（ピーコック前）の道路の間に階段と車椅子が通れるスロープを造るという現計画ではなく、イタリア・シエナのカンポ広場を参考にした歩行者専用の傾斜広場にしてはと提案しています。

保坂区長が当選した直後の11年5月には下北沢の道路計画と駅前広場についてのアンケート調査（回答者1181名）を行い、80%以上の回答者が「歩行者専用広場」を望んでいることを区長に報告し、同時に住民の皆さんに9月の「まもれシモキタ通信」22号でお知らせしています。安倍首相ではありませんが、「対話のためのドアは常にオープン」にしているのですが、行政は真剣にシモキタの将来を考えている人々との対話を避け、対話の場から排除しようとしてきました。

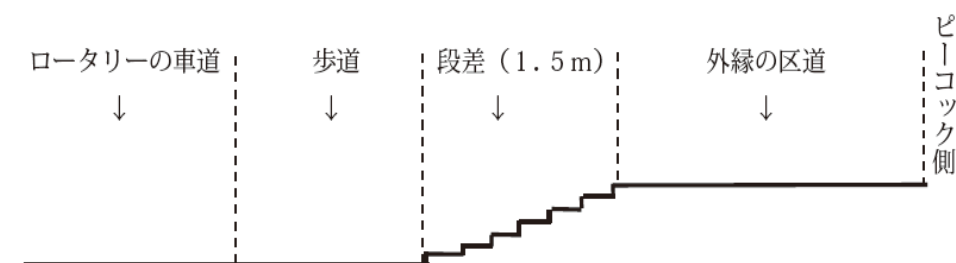
保坂区長が住民派の支持を受けて当選したので、首長・行政の姿勢の変化を期待してききましたが裏切られてきました。

補助54号線第1期工区等の事業認可延長申請を止めろ！

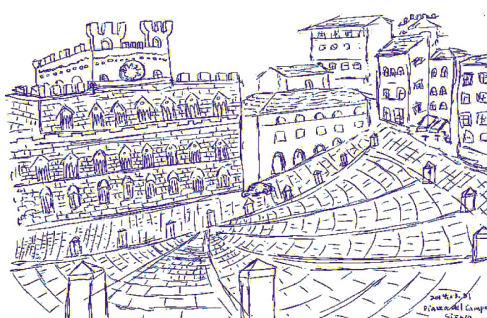
補助54号線・第1期工区および区画街路10号線（駅前交通広場）の事業認可は来年3月末で期限が来ます。保坂区長は、都知事に対する事業認可延長申請

は止めるべきです。多くの住民・店主が望まない、下北沢のまちづくりは再検討すべきです。

もし、保坂区長が、事業認可延長申請を止められないならば、来年4月の区長選への再選立候補は辞めるべきです。



＜駅前広場断面図＞このままの計画だと2mの高低差は無造作に階段で結ばれることになる



右・イタリア・シエナのカンポ広場
多くの人が求める歩行者主体の広場を「デザイン」していくことが大事になってくるのではないのでしょうか。

シモキタ問題にも大きな影響をおよぼす 小田急線騒音訴訟の和解

去る7月31日にわたしたち「まもれシモキタ！行政訴訟の会」の問題と非常に関係の深い裁判で、画期的な決着が生まれました。今後の「まもれシモキタ！行政訴訟の会」の裁判にも、その影響はかなり大きいと思われるので、ここではその意義について解説させていただきます。

画期的な決着と述べたのは、東京高等裁判所による「小田急騒音等複合汚染阻止訴訟」の和解です。

この訴訟は、喜多見から代々木上原にかけての小田急小田原線の沿線住民が原告となり、98年（平成10年）に提訴した訴訟でした。

これまで日本では騒音に関して一応の環境基準はありましたが、新幹線以外の鉄道騒音は例外とされ、小田急線や京王線あるいはJR線など、在来線の騒音基準はつくられていませんでした。

しかし今回の和解は、在来線の鉄道騒音を、98年の国の責任裁定よりも厳しく規制する内容となっており、今後は在来線のみならず新幹線、高速道路の騒音規制にも影響を及ぼすという点で画期的なものとなりました。

二つの裁判の共通項 連続立体交差化事業

ただし今回の和解の意義はそれだけではありません。

そもそも、なぜ小田急線の騒音に関する裁判が、下北沢の道路を問題としている「まもれシモキタ！行政訴訟」に影響するのでしょうか？

その理由は以下のような事情によります。

「小田急騒音等複合汚染阻止訴訟」が問題にしてきたのは、小田急線の高架部分に関する騒音でした。一方で

「まもれシモキタ！行政訴訟」で問題にしているのは、小田急線の地下化に伴って進めら

れている道路事業です。高架化、地下化という違いはありますが、いずれも小田急線の事業による町並みの変化に関する問題であることは、まず直観的に理解していただけたらと思います。

そして注目すべき点は、この小田急線の高架化も地下化も、共に「連続立体交差化事業」の一環として行われてきたことです。「連続立体交差化事業」とは、一般的には踏切を解消するために、鉄道を高架化、地下化する事業であるとされていますが、それだけではなく、該当する地域での新しい道路建設を前提とする大規模な公共事業です。これは69年（昭和44年）9月に当時の運輸省と建設省で制定した建運協定に基づいて実施されてきました。

**全国的に行われている
連続立体交差化事業**
「連続立体交差化事

業」の一環として、鉄道を高架化、地下化する際には、新しい道路が建設されるため、必然的に町並みには大きな変化が生まれます。その事業主体は、都道府県や政令指定都市といった地方自治体で、新規道路の建設とセツトになって行われる鉄道の高架化や地下化に費やされる費用の大半（9割近く）は、補助金（＝税金）により賄われます。つまり小田急線の高架化や地下化にかかる費用の大半も、鉄道事業者である小田急電鉄ではなく、補助金なのです。

これは別に小田急電鉄に限った特例ではありません。現在世田谷区で問題になっている京王線の高架化も「連続立体交差化事業」の一環として、新規道路の建設を前提に進められていますし、関東だけではなく北海道から九州までにいたる極めて多くの地域で、「連続立体交差化事業」は実施されています。

確かに踏切の解消は多くの地域にとって、重要な課題であるかもしれませんが、その工事には多大な資金が必要になる為、ある程度の補助金を投入する必要があるかもしれません。ただし道路整備の必要性は、地域により様々な事情があるはず

です。しかし建運協定が制定されたのは40年以上も前のことです。道路の新規建設を加速する「連続立体交差化事業」の枠組みには、人口も車両台数も減少が予測される現在のような状況は、反映されていません。21世紀の現在、これからの日本の公共事業の仕組みとして「連続立体交差化事業」がふさわしいかどうかを、検証する必要があります。

和解条項に明記された 論点の画期的な意義

今回の東京高等裁判所による「小田急騒音等複合汚染阻止訴訟」の和解条項が持つもう

ひとつの画期的な意義は、高架化に伴う騒音問題が「連続立体交差化事業」を契機とすることを明記している点です。

「まもれシモキタ！行政訴訟」が問題としている補助54号線と区画街路10号線も、いうまでもなく「連続立体交差化事業」を契機として生じています。つまり今後のわたしたちの法廷で「連続立体交差化事業」について言及する際は、今回の東京高等裁判所による和解条項が、「連続立体交差化事業」に関して上級審が言及した前例となるのです。

今後の法廷のやりとりは、単に下北沢地区に限らず、「連続立体交差化事業」を契機とする問題が生じている全国の様々な地域への影響という点からも、重大な意義を持つこととなるでしょう。

本紙の読者のみなさまには、どうか今までもありました裁判への注目とご支援をお願いいたします。

三権分立に基づく厳正な司法審査を改めて求める

平成26年5月22日（木）15時30分から補助54号線等、下北沢道路事業認可取消の第32回口頭弁論が東京地方裁判所103号大法廷で行われた。

事前通告なしに両陪席が交替

冒頭、増田裁判長より、陪席裁判官2名が交替した旨発言があり。これに対して原告側斎藤弁護団長より、「裁判官3名のうち2名が交替するのであれば、本来は弁論の更新である」と事前通告なしの交替に強く抗議し、これまでの裁判記録を全て精読頂きたいと注文を付けた。

続いて裁判長は「本事件が平成18年から期日を重ねており裁判の進行上次回までに原告側の主張を完結して貰いたい。次回期日までには必要な時間を十分取るの」と原告の主張完結を迫ってきた。これに対し斎藤弁護団長は、「当方としては主張すべき事はきちんと主張しておきたい。」とし、前日の原告に対する福井地裁の判決に対し、行政の委

員会である原子力規制委員会の田中委員長が「裁判の判決は我々の審査には影響しない。」と公言している。原告の主張の茂木経産大臣も同様の発言をしている。この事実、三権分立の司法にあたる裁判所を馬鹿にしている。何故か？それは、これまで、裁判官の姿勢、最高裁の姿勢が行政、国会に対して厳正に司法審査権を行使してこなかったことの現れである。裁判官の中にも、一審はどうでもいい、二審で大体整理されるからといった風潮がある、と指摘し、原告を代表してわれわれのこの裁判に懸ける意気込みを強くアピールした。

準備書面51

続いて石本代理人弁護士が準備書面51に沿って陳述する、本件連続立体交差

事業の昭和39年決定について①内閣の認可を欠くこと。②鉄道施設の位置、区域、面積等が全く特定されていないこと。③昭和37年6月の都市交通審議会の答申6号の主旨、内容を無視していることなど重大かつ明白な違法性がある。

次に、昭和39年決定の際の決定原図（甲184の1）と国が提出してきた決定に関する図面（乙5の2）は全く異なる。更に国が提出した東京都都市計画地方審議会の議事に貼付された図面（乙32の2）も記載内容が異なり、39年決定に関して3つの異なる図面が存在する事になる。

国は告示に際し本来ならば甲184の1を縦覧すべきところ、乙5の2を縦覧しており、都市計画決定手続きに重大な違法性がある。**決定内容について**昭和39年決定は構造

について一切示されていない。すなわちこの段階では小田急線の複々線化は決定されていない事になる。複々線化は昭和47年の都市交通審議会第15号答申で決定している。よって、昭和39年決定では複々線化は決定されていない。

旧都市計画法

事業地範囲が定められていない39年決定は違法である。昭和39年は旧都市計画法時代で「内閣の認可」は土地収用の根拠になる。すなわち事業計画図面は、土地収用権の範囲を限定するもので非常に重要である。

原告適格について

連立交差事業とは鉄道事業と道路事業が一体となつて進められるものである。国は事業ごとに原告適格の振り分けを行い、該当しない原告に請求却下を求めているが、これは誤りである。あくまで連続立体交差事業は鉄道・道路一体となった事業であると改めて主張した。

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33回 口頭弁論のお知らせ

日時：9月25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/>