



下北沢再開発の見直しを！

オルタナティブ専門委員会（福川裕一委員長）の提言を受け原告は、裁判所の和解勧告へのスタンスを表明

下北沢の小田急線連続立体交差都市計画事業に伴う道路新設と再開発の在り方を問うシモキタ行政訴訟については、昨年10月30日、増田稔裁判長が「話し合いの道を探りたい」として、行政訴訟としては異例の「和解勧告」を行い、原告被告双方が話し合いの席につきました。原告側は、都市計画学者で全国街並み保存連盟理事長でもある福川裕一千葉大名誉教授を委員長とする「オルタナティブ専門委員会」に委嘱、3回の会合を経て、同委員会は12月25

日に意見書をまとめました。

12月28日には、原告側は同委員会の「下北沢再開発の『見直し』意見書」（以下「福川意見書」とします）と「原告らの和解に対するスタンス（和解案の概要）」を裁判所に提出。

明けて1月19日には裁判所内の司法記者クラブにおいて、オルタナティブ専門委員会委員長の福川裕一氏、原告で歴史社会学者の小熊英二氏（慶応大学教授）にも同席いただき、記者会見を行い、原告側の立場を広くオープンにしました。その際発表された「ステートメント」では、下北沢の再開発計画の歴史と背景について、①狛江、成城学園、経堂、さらには下北沢へと展開されてきた小田

039

2016.02.1

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 下北沢再開発の見直しを！
- 2 「見直し」意見書(概要)
- 3
- 4 東京都道路整備方針へ意見応募を

急線の連続立体交差都市計画事業は土建国家日本の縮図であること。②連続立体交差事業は、道路財源によるもので、幹線道路・駅前交通広場・高層ビル建設とセットで全国に展開されてきたことも説明しました。

原告の和解に対するスタンス（和解の概要）

原告側が今回示したスタンスは「福川意見書」の骨子を基本とするもので、大きくいつて、①小田急線上部利用、②補助54号線及び区画街路10号線、③地区計画についてのスタンスを略述しており、今後和解協議を進めながら、さらに具体的に煮詰め、有為な合意が成立することを期待するとしています。その概略は次の通り

です。

(1) 小田急線上部利用について
参加人世田谷区は、小田急線上部全体について、福川意見書に示されている「みどりの基軸」の観点から公共利用が図れるように計画を見直し、被告国及び被告東京都は最大限これに協力する。

(2) 補助54号線及び区画街路10号線について
①被告東京都は、平成28年4月からの「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、補助54号線の二期及び三期工区を優先整備路線としない。
②被告東京都は、補助54号線の二期及び三期工区の事業化について、福川意見書の趣旨を踏まえて、同工区の

都市計画事業の変更を行う。

③参加人世田谷区は、第一期工区（補助54号線、区画街路10号線）について、道路占用許可特別制度等を利用して、「みどりの基軸」としての小田急線上部と有機的につながる歩行者中心の街づくりを進め、被告国及び被告東京都は最大限これに協力する。

(3) 地区計画について
参加人世田谷区は、下北沢周辺地区地区計画における建物の高さ制限(60メートル、45メートル)等を、下北沢の中低層の街並みを維持するよう福川意見書の趣旨に即して見直す。

下北沢再開発の『見直し』意見書（概要）

0 はじめに「下北沢再開発の『見直し』」

(1) 世界的に評価されるシモキタ

海外からのインバウンドを増やす「クールジャパン」が政府の重点施策となつて数年を経た。しかし、そのような政府の旗振りとは無関係に、言わば草の根的に、日本の魅力的な町や場所が海外に紹介され、多くの外国人が訪れるようになってきている。「シモキタ」もそのひとつである。例えば、2015年のギド・ブルー（フランス・ブルーガイド）は、①②③④⑤のように述べ、シモキタの魅力の的確に言い当てている。（以下要約）

① 原宿よりも商業的な空気を感ぜさせずのんびりとくつろげる。

② 下北沢は、歩いて楽しめる街であり、路地的制限性の中に多様な街であり、なによりも賑わいのある楽しい街である。

③ 下北沢は、演劇、音楽等を含む新しい文化を絶えず発信する場所であるとともに、歴史によつて育まれてきた街並みや古くからの伝統を伝える神社仏閣が今も存在する貴重な地域である。

④ 下北沢は、都内でも有数の良好な住環境を有する住宅地であり、独特の魅力を持ち商業地と住宅地が融合した街である。

⑤ （再開発が行われると）パリにとつての「サン・ジェルマン・デ・プレ」がなくなるように、魅力あふれる今の下北沢の町は東京から消え去ってしまうだろう。

「クールジャパン」を標榜する政府が率先して壊そうとしている街が「クールジャパン」として外国人に評価されているのは滑稽というほかない。

(2) 幅広い市民・専門家による異議申立て

外国人に再評価されるまでもなく、市民はシモキタの価値と政策の矛盾に気がついていて、補助54号線の事業認可が迫り、世田谷区が同線を前提にした地区計画を住民に働きかけ始めた2002年以来、幅広い市民・専門家が異議を申し立ててきた。2006年4月代沢小学校講堂で開催された「下北沢シンポジウム vol.2」シモキタらしさを守り育てる」には、在京の大学の都市計画を専門とする教員が勢ぞろいし、「私たち専門家の集いは、住民の意向を反映し、下北沢在住の専門家が中心となって作成した「代替案」について、下北沢の特性を活かし、現代都市計画の考え方に沿ったものであるため、支持いたしません」という緊急アピールを発表している。「下

北沢地区 地区計画」を審議していた世田谷区都市計画審議会では、その進め方を巡つて学識経験者委員が辞職した（2006年10月）。2007年以来毎年夏に開催される「SHIMOKITA VOICE」は、幅広いゲストを迎えてこの問題を討議し、毎回沢山の参加者を得ている。（後略）

(3) 保坂区長の再選と和解に向けた動き

このほか、駅前広場の大きさなど、多くの論点を残したまま、最初の提訴から9年が過ぎようとしている。この間、小田急線地下化の工事は進み、一部では上部利用の工事も行われている。一方、保坂展人世田谷区長は、2015年4月の選挙で補助54号線の二期、三期の事業の凍結を検討する「下北沢まちづくりビジョン」を表明し、二期目の当選を果たした。このような中、裁判長からは和解の意向が示された（10月30日）。

それに対し弁護団も「生きた街を守るため、協力はやぶさかでない」と応じた。この間、一連の下北沢問題に関して、世田谷区はワークショッパなど数多くの「住民参加」を試みてきた。とくに2011年に選出された保坂区長以降、上部利用と道路について精力的にワークショッパ等が繰り返されている。

しかし、それらはきわめて表面的で問題の本質を問うものになっていない。道路のしつらえは俎上にのせるが、道路と交通広場の新設・拡張でひきおこされる高層開発についてはなんら議論されていない。上部利用ではない。上部利用では、小田急の領分を避け、世田谷区が整備を行う箇所についてのみ、狭義のデザインが議論されるばかりである。話し合いに当たって、私たちはこのレベルを越え、問題の本質に肉薄する「見直し」を求めたい。

以下、訴訟の対象となつている三項目について具体的に展開しよう。

1. 小田急線跡地上部利用「緑の回廊」の原点へもどろう

(1) 市民を失望させた跡地利用案

上部利用について、地下にもぐる小田急線の上に、私たちを含め「緑の回廊」を夢見ていた人々にとつてはとてつがっかりする結果となった。「小田急は地下に！地上は緑に！」が私たちのスローガンであったし、別のグループの「世界に発信できるグリーンライオン」²「2.kmのエコロジカルパーク」という意見も多くの人々の共感を得ていた。

2008年7月の「上部利用たき台」以降、長い時間をかけ、2013年11月に小田急と世田谷区から示された「ゾーニング案」は、「たき台」と代わり映えのしない内容で、地面から植物が生えているという本来の意味の緑地は

きわめてわずかである。(中略)

ニューヨークのハイラインをモデルにしたと言われる空中歩廊が、下北沢駅の西に300mにわたって駐輪場と駐車場の上に設けられ「立体緑地」と名付けられている(後に範囲を縮小)。しかし歴史的な産業遺産を活用し、国際コンペでデザインが選ばれたハイラインとは似て非なるものである。駐輪場と駐車場を増やすための苦肉の策と付度されるが、都市の貴重な空地をどのように使うべきかという理念を欠いた結果と言わざるをえない。(後略)

(2) 公共的空間としての小田急線跡地 (内容略)

(3) 「みどりの基軸」から導かれる上部利用 (内容略)

(4) 私的利用ではなく公共的利用を (内容略)

(5) 以上を踏まえ、小田急上部利用については、以下の観点から見直しを行うべきである。

① 世田谷区は、素案にあった「みどりの基軸となる人間優先の空間づくり」の原点に戻って上部利用計画を見直すべきである。すなわち、緑地としての整備が住宅、駐車場などよりも優先されるべきである。

② 世田谷区は、検討の対象を小田急の敷地にも広げ、上部空間が全体として「みどりの基軸」となる人間優先の空間づくりを実現できるよう、指導力を発揮すべきである。

③ 「みどりの基軸」は、できるかぎり、本来の自然を生かして実現されるべきである。

④ 施設のうち、個人の利用に帰する住宅としての利用は、「みどりの基軸」の観点から見ても、多額の公的資金を投じて造成された土地であるという観点から見ても、見直されるべきである。

2. 道路・交通広場計画・計画が起す影響へあらゆる手当てが必要だ

(1) 路地の街並みを壊す補助54号線、区画街路10号線(第一期工区)

本来、周辺への影響が大きい公共施設(道路)を建設する際は、その道路が起すであろう影響の実態を克明に追求し、それに対して可能な限り全部手当てすることが必要である。道路を一本ひくことは、環境に与える影響がきわめて多様で総合的であるから、総合的な対応をしなければならぬ

補助54号線、区画街路10号線(第一期工区)を現在の計画通りに下北沢に建設した場合の影響としては、以下のものが考えられる。

① ヒューマン・スケールが何よりも魅力である下北沢において、幅26mの道路(補

助54号線)と540㎡の交通広場(区画街路10号線)は、下北沢の空間的親密性を破壊し、下北沢のもっとも古い商店街である一番街商店街への歩行者のアクセスが分断されてしまう。

② 自動車の通行(特に幹線道路としての通過交通)により、歩行者が安心して歩けた環境に激変(危険)が生じる。

③ 補助54号線、区画街路10号線に沿って、高層の建物が建てられることになり、日照環境が悪くなり、三次元的にも、ヒューマン・スケールが損なわれる。

④ バスなどの交通機能との結節機能が改善されることも考えられるが、現在バス路線はひとつしかなく、乗換需要は必ずしも高いとはいえない。

⑤ 一般論として防災力がアップするが、北沢2丁目(第一期工区)は、世田谷区の中でも燃焼危険度が低い地域であり、補助54号

線及び区画街路10号線の事業地と重なる小田急線跡地利用が防災の観点からも検討されるのであれば、前述した下北沢の街と地域の特性をふまえた総合的な評価を行わなければならない。そこから言えば防災機能が高いとはいえないことがよく分かるのである。

(2) 都市に関する世界的潮流(内容略)

(3) 二期、三期工区が優先整備路線から外れることの意味

前述のように、保坂展人世田谷区長が、2015年4月の選挙で補助54号線の二期、三期工区の事業の凍結を検討する「下北沢まちづくりビジョン」を表明し、二期目の当選を果たした。具体的には、現在優先整備路線とされている補助54号線の二期、三期工区を2016年4月からの「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」において、優先

整備路線から外すというものである。

そして、東京都が2015年12月18日に発表した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)(案)」によれば、補助54号線の二期、三期工区は優先整備路線から外されることとなった。第四次事業化計画が上記案どおりに決まれば、当分の間、補助54号線の二期、三期工区は建設されないことになる。

現在事業認可決定されている第一期工区(補助54号線と区画街路10号線(駅前広場))の事業が進んだとしても、幹線道路からの自動車が通過する道路とは性質の異なる、ほとんど自動車の通ることのない公共的な空間が下北沢の駅前に生まれることになる。(後略)

(4) 街の分断を回避しつつ「みどりの基軸」とつながる歩行者中心の街づくりを

