



# 「和解」から「協働」へ シモキタ訴訟10年の成果とこれから

シモキタ訴訟弁護団  
石本伸晃

## 「和解」の成立

2016年3月30日、東京地裁で行われた下北沢道路事業認可差止等請求訴訟の第39回口頭弁論（裁判）において世田谷区は、裁判所からの和解勧告を受けて、①小田急線上部について、小田急電鉄と調整しつつ区民等の憩いの公共的な空間となるよう整備すること、②補助54号線（1期工区）と区画街路10号線（駅前広場）について「特例制度」（オープンカフェの設置など）を利用して歩行者に配慮した街づくりを進めること、③「広域生活・文化拠点」として位置づけられている下北沢の



# 040

2016.4.20

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 「和解」から「協働」へ

2

3

4

良好な街並みの維持・発展について、区民等の意見を幅広く聞き必要な対応をすることの3点を内容とする意思表明を行いました。また、同日、東京都は、2016年4月からの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2期、3期工区を優先整備路線から外すことを正式に発表しました。世田谷区の意思表明と東京都の発表により、下北沢地域の補助54号線は当面、環状7号線や補助26号線などの大型幹線道路とはつながらないこと、整備

される1期工区と駅前広場については、小田急線上部と連続性を保ちつつ歩行者に配慮した街づくりが進められることが決まりました。私たちは、世田谷区の意思表明を受けて訴訟を取り下げ、10年にならぬうちに審理されたシ

裁判長認印

### 第39回口頭弁論調書

事件の表示	平成18年（行ウ）第467号、 平成19年（行ウ）第224号、 平成20年（行ウ）第108号、 平成27年（行ウ）第430号
期日	平成28年3月30日午後3時00分
場所及び公開の有無	東京地方裁判所民事第2部法廷で公開
裁判長	増田 稔
裁判官	齊藤 充洋
裁判官	佐野 義孝
裁判所書記官	小島 和亨
出頭した当事者等	別紙1「出頭した当事者等」とおり
指定期日	（口頭弁論期日 追って指定） 弁論の要領等

被告東京都参加人世田谷区

別紙2のとおり陳述

原告ら

福川意見書の趣旨を踏まえて参加人世田谷区の意思表示がなされたものと理解した上、裁判所による平成28年3月16日付けの早期解決の勧告を尊重し、今後、上記意思表示の内容が実現するよう運動と行動に取り組むこととして、本件訴訟を全て取り下げる。

裁判所書記官 小島 和 亨

モキタ訴訟が終了しました。

## 2003年に動き出した計画

下北沢の道路・再開発計画が事業化に向けて動き出したのは2003年の都市計画変更後でした。2003年の都市計画変更では、①小田急線の連続立体交差事業が地下式となり、これと合わせて、②幅26mの補助54号線は小田急線から高架式から地表式に変更され、③5400㎡のバスロータリーを擁する駅前交通広場（区画街路10号線）が決定されました。

また、世田谷区は、補助54号線または区画街路10号線に接する土地で一定の条件を満たした場合には高さ60mの高層建築を可能とする地区計画の案を策定し、小田急線の地下化を契機として、道路と一体となった再開発計画が浮上したのです。

## 市民活動と見直し提言

この切迫した状況を多くの人が知ってもら

うために立ち上がったのが「Save the 下北沢」でした。2003年に結成された「Save the 下北沢」は、街頭での署名活動、ウェブサイトで広報、見直しの提言などを積極的に行いました。

2005年には補助54号線の見直しを求める下北沢商業者協議会が結成され、地元で店舗などを営む商業者の立場から、世田谷区との交渉などを行いました。また、2007年からは、商業者協議会を中心として、毎年夏の時期にイベント「SHIMOKITA VOICE」を開催し、多彩なゲストを招いてトークライブを行うとともに、音楽、演劇、舞踏などのライブパフォーマンスにより、シモキタの文化とシモキタが直面している道路・再開発問題をアピールしてきました。

## 強引だった行政の対応

しかしながら、当時の世田谷区の対応は、行政の本来の姿である「市民の意見に真摯に

耳を傾けて合意形成を図る」という姿勢からは程遠いものでした。

地区計画に関しては市民からの反対意見が多かったにも関わらず内容を変更せずに「素案」を「原案」に、「原案」を「案」に昇格させ、意見募集の際には賛成意見を誘導するための「誘導文書」の作成にも関与しました。そして、賛成の「誘導文書」にも関わらず反対意見が多数を占めた意見募集の結果を軽視し、2006年10月の都市計画審議会において、地区計画を強行採決しました。そして、強行採決と同じ日に、東京都は、補助54号線の1期工区と区画街路10号線の都市計画事業を認可したのでした。

## 2006年に提訴

行政と市民とが意見を出し合って真の合意形成を図ることができないなら訴訟は必要ありません。しかし当時のシモキタはそんな状況ではありませんでした。

## 声 明

小田急下北沢見直し和解の歴史的勝利

2016年3月30日

「まもれシモキタ！行政訴訟」原告団長 原田 学  
小田急訴訟弁護団 代表 弁護士 斎藤 駿  
小田急市民専門家会議 事務局長 須田 大春

全国60箇所以上、60兆円を超える道路・鉄道・再開発を三位一体とする我が国最大の公共事業である連続立体交差事業の存在とあり方の根本的見直しを求めて、約半世紀の間、小田急沿線（東京部分）で展開されてきた裁判と運動は、和解による情報公開や環境と文化とのかわりにおける地下方式の優位性を確認する判決等、多くの歴史的勝利を重ねながら、下北沢地区で地下化を実現し、現在地下になった都市、とりわけ商業地の開発の見直しを迫るとい、今日的なテーマと直面している。

歴史と文化の街として世界に発信されている下北沢を、補助54号線等の道路で分断し、高さ60メートルの高層開発を行い、さらに地下化により実現した3万平方メートルに及ぶ鉄道跡地を都市計画の公共用地として活用するのではなく、あたかも私有地のごとく扱い、賃貸用の共同住宅を建設する計画という「再開発」は、下北沢の街を抹殺するに等しく、当初から専門家を含めた心ある人々は見直しを求め、原告らは裁判所を大きな舞台として見直しを実現しようとしてきた。以来10年となる裁判で問題点が極めてクリアになってきた。

昨年（2015年）4月の世田谷区長選において見直しを表明した保坂展人氏が圧勝して再選を果たした頃から、見直しの気運はさらに強くなった。

同年10月30日、東京地方裁判所民事第2部（行政訴訟の総括部、裁判長増田稔）は、我々原告と被告ら行政庁に対し、和解勧告を行った。行政訴訟では異例のことである。裁判の経緯とこの間の状況からみて、裁判所が提起している和解の方向は「見直し」にあると、我々は直視した。我々はこれを実現させるべく、下北沢見直しの理念と具体的プログラムを、都市計画の専門家として著名な福川裕一千葉大学名誉教授に取りまとめて頂き、昨年12月28日、裁判所に和解案概要として提出した。

福川氏は、東京大学工学部都市工学科の創設者の一人であり、学問的には丹下健三氏を凌ぐと言われた大谷幸夫氏の高弟であり、大谷氏以来長年にわたり小田急の訴訟に協力されてきた。したがって我々の提案は基本的に福川氏がとりまとめられた下北沢再開発の「見直し」意見書であり、裁判所はそのように取り扱っている。

以降2か月余り和解協議が続けられ、本年3月16日、裁判所は当事者双方に対し和解案を提示し、裁判所の解決に対する姿勢を明確にされた。和解案は大要前文と3項目の和解条項からなる。前文では裁判所の並々ならぬ姿勢と認識が示されている。

まず、原告が福川意見書を踏まえて「和解に対するスタンス」を提案したとして、客観的叙述でありながら福川意見書の意義と存在に充分着目していることを示したうえで、この間の紛争について「自治の担い手である住民と行政の協力を形成することにより」下北沢をさらに発展させていくことが大切であるという裁判所の認識が、極めて明確に提示されている。文意は明瞭である。「協力を「形成」するのであるから、今までは形成されていないという認識であることは明らかであろう。このフレーズが下北沢を更に発展させる条件だとしているのである。

和解条項の1～3まで、これが更に具体的に示される。一つだけ挙げれば、1の上部跡地について「公共的な空間」とであるとする指摘である。これは原告適格をめぐる小田急大法廷判決（2005年12月7日）においても議論された問題であるが、これほど明確に説示されたことはない。いうまでもなく、裁判所のこの和解案は我々の提案を基本的に受け入れ、かつ行政側の代表である世田谷区に同調を迫るものであることは極めて明白である。

昨日世田谷区がこの勧告を受け入れられたことは極めて喜ばしい。その意義を略述すれば、以下の3点であろう。

- 1、「都市計画」を市民が裁判で創造
- 2、市民と裁判所による公共事業の見直し
- 3、環境の21世紀を先駆ける下北沢モデル



2006年9月、私たちは提訴しました（その後、第二次、第三次提訴、事業延長認可処分に対する提訴を経て原告団は総勢120名）。

私たちが訴訟で求めたことは、①補助54号線（1期工区）と駅前交通広場（区画街路10号線）の事業認可の取消し、②補助54号線の2期、3期工区の事業差止め、③小田急線の連続立体交差事業の無効確認の3点でした。訴訟での論点は多岐にわたり、そのひとつひとつが重層的に他の論点と関連していました。その中から主だったものをいくつか挙げたいと思います。

**道路が軸の再開発計画**

補助54号線については、広い道路幅とサークル部の問題がありました。補助54号線は1966年に、地表式だった小田急線の上を跨ぐ高架式に変更され、その際、側道の設置が必要となったことから、道路幅を15mから最大26mに広げ、直径40mの

サークル部を設けました。ところが、2003年に補助54号線が地表式に変更され、側道の設置が不要になったにも関わらず、26mの道路幅と直径40mのサークル部は変更されませんでした。そして補助54号線と接する土地については高さ60mの高層建築を可能とする地区計画とあいまって、補助54号線は単に道路として建設されるだけでなく再開発の基軸として建設されようとしていました。

駅前交通広場（区画街路10号線）については、世田谷区が過去に行った調査においても5400㎡もの巨大なバスロータリーは必要とされていなかったこと、区画街路10号線の計画範囲を広げることで高層開発が可能となる土地を恣意的に増やそうとしていることなどを主張しました。

小田急線の連続立体交差事業については、道路特定財源による事業であったため、事業の採択にあたって道路

（補助54号線）の新設が要件とされていたこととの制度的な問題点、当初の計画決定の際に事業地の範囲が明確にされておらず不当な権利制限が行われてきたことなどを主張しました。なお、連続立体交差事業に関する論点については、梅が丘以西の小田急高架訴訟をたかかった小田急訴訟弁護団の訴訟活動から多くを参考にさせていただきました。

以上の実体的な問題点以外にも、手続的な問題点として、補助54号線の最初の都市計画決定（1946年）及び連続立体交差事業の最初の都市計画決定（1964年）において要件とされていた「内閣の認可」の手続きを欠いていることなども主張しました。

そして、私たちがもつとも訴えてきたことは、鉄道、道路、交通広場、地区計画の各都市計画が一体となつて、シモキタの再開発が進められようとしていることでした。広幅

**口頭弁論調書 別紙2**

別紙2

原告らが、平成27年12月28日に、「下北沢再開発の『見直し』意見書」（福川意見書）を踏まえて、「原告らの和解に対するスタンス（和解案の概要）」を提案し、裁判所からは、本件紛争を円満に解決し、下北沢における道路整備及び街づくりに関するさまざまな意見の対立を超えて、自治の担い手である住民と行政の協働を形成することにより、下北沢の魅力をもっと発展させていくことが大切であるとの認識の下に、平成28年3月16日付けで早期解決の勧告がなされたことを受けて、参加人世田谷区は、次のとおり、意思を表明する。

- 1 参加人世田谷区は、「防災とみどりの基軸づくり」をコンセプトとして、東京都及び小田急電鉄と協議、調整を経て、さらに区民の皆様からのご意見を受けまとめた「世田谷区小田急線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）上部利用計画」（以下「小田急線上部利用計画」という。）を基に、今後は、事業完了まで、小田急電鉄と調整しつつ、各事業者の設置する施設等が整合性をもって配置されることにより、駅を中心ににぎわいのある街づくりを目指し、区民等の憩いの公共的な空間となるよう整備を進めるものとする。
- 2 参加人世田谷区は、平成18年10月18日付けの事業認可処分に係る補助54号線（第I期区間）及び区画街路10号線のうち、区画街路10号線については、「防災とみどりの基軸づくり」を基本コンセプトとする小田急線上部利用計画を基に、交通結節機能のほか、防災や環境も考慮した生活拠点にふさわしい機能を確保するとともに、補助54号線（第I期区間）については、都市計画道路としての機能（交通ネットワーク機能、防災・災害対策機能、街の賑わいづくりの創出）を確保しつつ、周辺と調和した連続性のある街づくりを進めるものとする。また、これら都市計画道路における「道路占用許可の特例制度」については、既に検討に着手しており、「道路区間を活用したまちのにぎわい創出」を目指して、歩行者に配慮した活気ある街づくりを進めるものとする。
- 3 参加人世田谷区は、世田谷区の都市計画に関する基本的な方針である「都市整備方針」において、「広域生活・文化拠点」として位置付けられている下北沢が、「生活と文化を育み、地域の“心”となる安全で住みやすいにぎわいの街」となるよう形成に努めるものとする。また、下北沢駅周辺においては、「下北沢駅周辺地区地区計画」に基づき適正に街づくりを進めるとともに、その街づくりの過程において、区民等の意見を幅広く頂きながら、下北沢の良好な街並みの維持・発展について必要な対応をするものとする。

**保坂区政・見直しへ**

員の道路を基軸とする高層開発の計画が、長い年月をかけて育まれてきたシモキタの魅力をもっと根元から損なってしまうことでした。私たちが裁判所に提出した書面は900頁を超え、証拠は200点以上になりました。

もつとも、訴訟や運動がこの間ずっと順調に進んできたわけではありませんでした。行政を相手に訴訟や運動を継続することは決して容易なことではありません。振り返ってみれば、なかなか光が見えてこないと感じていた時期もありました。そんな中、東日本大震

災が起きた2011年の世田谷区長選挙で大型公共事業の見直しを公約に掲げた保坂展人氏が区長に当選しました。保坂区長は国会議員時代には公共事業チェックの事務局長を務めており、シモキタの再開発問題については区長になる前から関わっていただいています。

た。もつとも、議会では道路事業の推進を求める自民・公明が多数派であり、区長が変わったからといってすべてがすぐに解決できるわけではありません。転機が訪れたのは二期目の選挙でした。保坂区長は2015年4月の区長選挙で再選されましたが、選挙期間中に、補助54号線の2期、3期工区の見直しを公約に掲げました。そして2015年12月に東京都は補助54号線の2期、3期工区を優先整備路線から外す第四次事業化計画（案）を発表しました。保坂区長のイニシアチブによりシモキタの道路計画に大きな動きが出ました。

**裁判所からの和解勧告**

私たちは、この訴訟で、補助54号線の2期、3期工区の差止め（事業を行わないこと）を求めています。が、2期、3期工区が優先整備路線から外れることになれば、事業化の予定は当面なくなり、差止めの必要性はなくなり、訴訟の目的の一部は達成されることになるとのわけです。また、私たちが法廷で訴えてきたさまざまな主張は、裁判所からも一定の合理性を持って受け止められていました。こうした中、2015年10月裁判所は、訴訟当事者に対して和解協議の勧告を行いました。行政訴訟としては異例のことです。

私たち原告は、2015年12月、まもれシモキタ！通信39号で紹介した福川意見書と和解案を裁判所に提出し、これに対して2016年3月、世田谷区が回答書を裁判所に提出しました。そして、原告側、世田谷区側双方の意見を踏まえた上で、裁判所が3月16日に和解勧告を行うとともに、和解条項（案）を示しました。この和解勧告を受けて、冒頭で述べたように、世田谷区が意思表明を行ったのです。

**訴訟の大きな成果**

**3月16日付け裁判所和解勧告**

**和解条項（案）**

参加人世田谷区を施行者とする東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第54号線（以下「補助54号線」という。）及び同区画街路世田谷区画街路第10号線（以下「区画街路10号線」という。）等の都市計画事業に関し、原告らが、平成18年、その差止め等を求めて提訴してから、今日まで、当事者らが真摯な主張立証を尽くしてきたこと、原告らが、平成27年12月28日、「下北沢再開発の『見直し』意見書」（以下「福川意見書」という。）を踏まえて、「原告らの和解に対するスタンス（和解案の概要）」を提案したのに対し、参加人世田谷区が、平成28年3月11日、これを大局において是認するものと評価することのできる「回答書」を提示したこと等を勘案し、本件紛争を円満に解決し、下北沢における道路整備及び街づくりに関するさまざまな意見の対立を超えて、自治の担い手である住民と行政の協働を形成することにより、下北沢の魅力をもっと発展させていくことが大切であるとの認識の下に、裁判所から和解勧告がされたことを受けて、原告らと参加人世田谷区は、次のとおり、和解する。

- 1 参加人世田谷区は、小田急線上部利用について、「福川意見書」の趣旨に留意するとともに、「防災とみどりの基軸づくり」をコンセプトとして、東京都及び小田急電鉄と協議、調整を経てまとめた小田急線上部利用計画を進展させ、今後は、事業完了まで、小田急電鉄と調整しつつ、各事業者の設置する施設等が整合性をもって配置されることにより、駅を中心ににぎわいのある街づくりを目指し、区民等の憩いの公共的な空間となるよう整備を進めるものとする。
- 2 参加人世田谷区は、平成18年10月18日付けの事業認可処分に係る補助54号線及び区画街路10号線（第一期工区）について、「みどりの基軸」となる整備を基本コンセプトとする小田急線上部利用と調和した連続性のある街づくりを図るとともに、参加人世田谷区において既に検討に着手している「道路空間を活用して、まちのにぎわい創出等に資するための道路占用許可の特例制度」等を利用して、歩行者が主体で活気ある街として、一体とした街づくりを進めるものとする。
- 3 参加人世田谷区は、下北沢の現在の低層の街並みが地区の生活と文化を育み、下北沢を個性的で魅力のある街としていることに留意し、今後も、地域の「心」となる安全で住みやすいにぎわいの街の維持・発展に向け、下北沢の良好な街並みを維持しつつ、建築物の不燃化を適切に誘導するための街づくりを進めるとともに、その街づくりの過程において、区民参加ワークショップの開催等を通じて区民等の意見を幅広く聴き、下北沢の良好な街並みの維持・発展について必要な対応をするものとする。
- 4 原告らは、被告東京都に対する本件各訴えを取り下げる。
- 5 訴訟費用及び参加に要した費用は各自の負担とする。

訴訟は終わりました。訴訟を始める前は、シモキタの中心部を貫通し大型幹線道路とつながる補助54号線と巨大なバスロータリーを持つ駅前交通広場がつくられる計画でした。訴訟が終了した今、補助54号線は当面大型幹線道路とはつながることはなく、1期工区と駅前広場について

ては、憩いの公共的空間としての小田急線上部と連続性をもつ歩行者主体の街づくりが進められる方針となりました。訴訟と運動は大きな成果を上げ私達は大きく前進しました。もつとも小田急線の地下化工事はまだ終わっていません、具体的な街づくりはこれからです。

**「協働」の始まり**  
最後にもう一度、裁判所の和解条項（案）と世田谷区の意思表明の内容を見てみましょう。

行政の協働を形成することにより、下北沢の魅力を更に発展させていくことが大切である」と書かれていました。まったくその通りだと思えます。

訴訟の成果を生かしつつ、今後は訴訟の枠を超えて、本当の意味での「協働」が実現することを期待して筆を置きたいと思えます。

編集後記：「和解」後シモキタ・ボイスに出演していただいた学者・文化人・芸術家の皆さんから「和解を歓迎します」とのメッセージをいただいています。詳しくは、HPをご覧ください。