

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

下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件

原 告 原 田 学 ほか

被 告 東 京 都、国

参 加 人 世 田 谷 区

準 備 書 面 37

平成 23 年 6 月 28 日

東京地方裁判所民事第 2 部 A 係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 齊 藤 驍 ほか

保坂区長の誕生、下北沢から「都市」を考える、駅前ロータリー（区画街路 10 号線）の必要面積について

目 次

第 1	保坂展人世田谷区長の誕生	3
1	大型開発優先からの転換と情報公開による住民参加を掲げた新区長の誕生	3
2	訴訟においても情報公開を	3
第 2	新区長の下で改めてシモキタの価値を考える	4
1	道路・再開発によって失われるシモキタの価値	4
2	下北沢から「都市」を考える	4
3	住民を主人公とした計画への転換を	7
第 3	駅前ロータリー（区画街路 10 号線）の必要面積について	8
1	区画街路 10 号線の交通広場の面積の不合理性	8
2	バス軌跡検討図（丁 46）の基となる数値の不合理性	8
3	梅ヶ丘駅のロータリーと比較すると際立つ区画街路 10 号線の巨大さ	9

4 まとめ 10

第1 保坂展人世田谷区長の誕生

1 大型開発優先からの転換と情報公開による住民参加を掲げた新区長の誕生

- (1) 平成23年4月24日に行われた世田谷区長選挙で、大型開発優先の区政からの転換と情報公開による住民参加を掲げた保坂展人氏が当選した。
- (2) 保坂新区長は、平成8年の衆議院議員選挙で初当選した後、衆議院議員を合計3期務めた人であり、衆議院議員時代には、「国会の質問王」と呼ばれ、公共事業の問題にも深く切り込み、公共事業チェック議員の会（会長鳩山由紀夫）の事務局長も務めていた。

保坂区長は、本件訴訟提起時には、衆議院議員であったが、下北沢の道路・再開発問題及び本件訴訟には当初から理解を示してくださっていた。

- (3) 当選後、保坂区長は、下北沢の再開発問題について、「多くの住民が望むことなのかを調べ、修正、補正を判断する」（甲156）、「現状を把握し、住民の声を聞きたい。もっている情報は公開し、住民と誠意をもって話す」（甲157）と述べている。

さらに、保坂区長は、下北沢で進行中の事業について「区民の意見を聞きながら見直す。（自らの）プランは持っている」とも述べている（甲158）。

2 訴訟においても情報公開を

- (1) 保坂区長の誕生により、住民の声を聞くどころか、誘導文書（甲80の1～甲81の3）を配布して、住民意見の反映を妨害していた前区長の下での区政からの大転換が起こったといえる。
- (2) 世田谷区は、この訴訟において、区画街路10号線の都市計画決定の内容（例えば、交通広場の面積）に関して主張を変遷させ、事実と反するその場しのぎの出鱈目な主張を繰り返してきた（原告準備書面31参照）。
- (3) しかし、区長が変わり、区政の大転換が起こったのであるから、世田谷区は、この訴訟においても、嘘の辻褄を合わせるような主張をするのではなく、連続立体等本件争点に関する重要な情報を公開し、住民とともに、下北沢の

街づくりに真摯に取り組む姿勢をみせるべきである。公開すべき情報は、次回整理して具体的に主張するが、すでに釈明を求めている事項については、進んで情報公開されたい。

第2 新区長の下で改めてシモキタの価値を考える

1 道路・再開発によって失われるシモキタの価値

- (1) 大型開発優先からの転換と情報公開による住民参加を掲げた新しい区長が誕生したのを機に、この段階で、改めて、広幅員道路（補助54号線）、巨大な交通ロータリー（区画街路10号線）とこれらの道路を起爆剤とした再開発によって失われる下北沢の価値を確認することは、有意義であると考えられる。
- (2) 下北沢の特徴、魅力、道路と高層化によって失われる利益については、訴状、原告準備書面1、同5等で主張し、下北沢に関するニュース等を扱ったマスコミ履歴（甲35の1～108）等の証拠も提出しているが、本訴訟提起後も、道路・再開発問題に揺れるシモキタを危惧する多くの人が、その特徴、魅力を語り継いでいる。
- (3) その中でも、平成22年に発行された雑誌「city & life」の「特集 下北沢から『都市』を考える」は、地元でシモキタの文化・経済を支えている人々の生の声を紹介しつつ、シモキタの特徴を歴史的・学術的な観点から分析しているため、ここで紹介したい。（甲159）

2 下北沢から「都市」を考える

- (1) まず、慶應義塾大学名誉教授の日端康雄氏は、下北沢の「道幅」が、下北沢の雰囲気規定する大きな要因であることを指摘した上で、「一部の商業者やデベロッパーはより効率的な発展を望んでいるでしょうが、現在の空間構造が崩れてしまって、どこでもあるような町になり、現在の下北沢の魅力がなくなってしまうたら、誰も下北沢に来なくなるかもしれませんね。」と

警告する（甲 159・6 頁）。

そして、日端氏は、東京は、「都市の多様性を持続させることを都市計画の新しい価値として保全することに挑戦しなければならない」とし、「世界都市東京の中に芸術文化で先導された創造都市が下北沢」であり、「単に効率的な都市を目指すのではなく、真の豊かな都市のありかたを守る都市のモデルとして下北沢が持続できることを、自治体と地域社会が実証してほしい」と語る（甲 159・6 頁）。

- (2) 次に、地図学者の今尾恵介氏は、大正から昭和にかけての下北沢の地図からシモキタの成り立ちを分析した上で、「下北沢でも、いわゆるシモキタ・スケールに似合わない 26m 道路が計画中とのことだが、果たしてどうなるのだろうか。」と、補助 54 号線の建設によるシモキタの変化を危惧する。（甲 159・12 頁）

また、今尾氏は、「土地には土地の長い歴史を積み重ねた上に形成された個性がある。下北沢には台地とその間を刻む谷戸の織りなす微細な地形があり、そこに自然発生的に道ができ、必要に迫られて引いた路地がある。」「遠くから電車に乗って下北沢を目指す人たちは、おそらく日本中で少なくなった路地—人間の縮尺をもった居心地の良い空間に魅力を感じるからだろう」として、シモキタの魅力进行分析する。

そして、今尾氏は、同じく歩行者の町として世界に名立たるヴェネツィアと下北沢を比較し、「狭いと言え、カニ歩きしないと抜けられない路地さえあるヴェネツィアの街路を拡幅し、迷路を碁盤目に直せ、などと主張する人はいないのだが・・・。」と結んでいる。

- (3) 「下北沢は特別である。」との一文で始まる論考を寄せているのは、明治学院大学准教授の服部圭郎氏である。（甲 159・14 頁）

服部氏は、シモキタを訪れた人が直感する「特別な魅力」を、まず、①歩行者にほどよい空間規模とディメンション、②アンチ自動車の人間空間、③

複雑で混迷さを演出する街路構造の3つの観点から考察している。

服部氏は、上記①について、下北沢はヨーロッパ諸都市の歴史的市街地とほぼ同規模のスケールであると指摘し、下北沢の駅周辺地区（北沢2丁目）をルクセンブルクの中心市街地と対比し、その規模の類似性を明らかにする。また、上記②については、下北沢の商業地区が、ほとんど自動車が入り込めずに歩行者空間によって形成されていることを指摘し、下北沢の駅周辺地区（北沢2丁目）の外周道路（茶沢通り、一番街本通り、鎌倉通り）が、ヨーロッパの歴史的市街地の城壁跡につくられたリングシュトラッセ（環状道路）と同じ機能を果たしているとする。さらに、上記③については、下北沢は、商店の集積を、建物の高さではなく、街路構造を細分化させることで可能にしており、下北沢の商業地としての空間構造は、エジンバラのサーカスとよばれる小路や、チェコのプラハのパッセージュなどと類似する空間的魅力を有しているという。

服部氏は、他にも、下北沢の商業地としての魅力を構成する要素として、④圧倒的な量、⑤多様性、⑥サブカルチャー的要素を挙げ、下北沢は都内の他の商店街と比べても圧倒的に事業者数が多いこと、単に量が多いだけでなく、多種多彩の店舗が立地していることを客観的なデータによって指摘する。そして、サブカルチャー的要素が、商空間を単なる消費の場ではなく、創造する場にし、ミュージシャン、アーティスト、クリエイターが集まる劇場やライブハウスが新たな価値を創造する機会を提供するとともに、そのような機能をバックアップするユニークな店舗とあいまって、下北沢の^{ゲニウス・ロキ}地霊とでも表現できるような強烈な個性、アイデンティティをそのヒューマン・スケールで混迷とした都市空間とともにつくり上げていることを解き明かす。

- (4) 続いて、建築家の二瓶正史氏は、「下北沢の特徴的な都市空間をつくり出したきた大きな要素は道である。」として、下北沢の道とイタリアの中世都市ア

ッシジの道の類似性を指摘した上で、下北沢において、道と街が形成された歴史を明治以降の地図を手掛かりに辿る。(甲 159・20 頁)

そして、二瓶氏は、「下北沢の道がなぜ魅力的に感じられるのであろうか？」との問いに対し、現在つくられる多くの道路の仕様が、道路構造令などの基準に従ってつくられる規格的なものであるのに対して、歴史的に形成された下北沢の道は、歩行者や生活者にとって、その沿道の家屋や外構植栽に囲まれた雰囲気（スケール感）や歩いた時の風景の変化（シークエンス）が心地よく、現在の都市ではつくることができない親密な道路空間を形づくっていることを理由として挙げる。

その上で、「20 世紀の近代化とモータリゼーションによって、日本中の多くの道路が画一的で歩行者にとって味気のないものになってしまった現在、下北沢の道の魅力は 21 世紀の都市計画の参考になるであろう。すべての道を自動車のものとする時代は終わり、歩行者のための道を復権する時代を迎えているのであるから。」と結んでいる。

- (5) 他にも、同特集では、筑波大学大学院准教授渡和由氏、首都大学東京准教授の鳥海基樹氏が、それぞれ吉祥寺、パリの視点から下北沢を読み解いている。

3 住民を主人公とした計画への転換を

このように、下北沢は、歴史的に形成された古い街であると同時に、21 世紀の都市計画の参考にもなりうる新しい街なのである。そこには連綿と受け継がれた文化と人々の毎日の息遣いがあるのである。

下北沢における都市計画は、歴史的に形成された街並みと住民の声を無視した線引きによるのではなく、保坂区長の言うように、情報公開による住民参加で、住民を主人公とした計画に改められるべきなのである。

第3 駅前ロータリー（区画街路10号線）の必要面積について

1 区画街路10号線の交通広場の面積の不合理性

前述のように、世田谷区は、区画街路10号線の都市計画決定の内容に関して、主張を変遷させ、事実と反するその場しのぎの出鱈目な主張を繰り返してきた。

世田谷区は、交通広場の面積を5300平方メートルに決定した理由についても、算定方法、算定の基礎となる数値について、不合理な主張を繰り返している（原告準備書面31参照）。

2 バス軌跡検討図（丁46）の基となる数値の不合理性

(1) また、世田谷区は、この訴訟が始まった後に作成した「バス軌跡検討図」と題する図面（丁46）を提出し、小田急線の線路跡地だけでは、路線バスが転回することができないと主張し、上記バス軌跡検討図が、交通広場の面積を5300平方メートルに決定した理由のひとつであるかのような主張をしている。

(2) しかし、世田谷区が同軌跡検討図を作るにあたって使用した数値は、道路構造令の最大値のようであるが、下北沢を通る路線バスは、実際には、世田谷区が計算に用いた仕様よりも小さい仕様のものである。

具体的には、世田谷区が使った仕様と実際に下北沢を通る路線バスの仕様の違いは、以下のとおりである。（甲160・チェック印が入っているものが下北沢の路線バスの仕様）

	丁46の数値	実際の路線バスの数値
車両の長さ	12m	8.99m
車両の幅	2.5m	2.3m
前輪軸と後輪軸の距離	6.5m	4.4m

(3) また、下北沢の路線バスの乗降客数は、平成10年のパーソントリップ調査

において、1日合計2211人だったのであり（甲136）、路線バスの仕様が今後さらに小さくなる可能性はあっても、世田谷区が用いたような大型の仕様のバスに変わることは考えられない。

- (4) つまり、世田谷区は、丁46を作成するにあたって、実際には走行していないバスの仕様を基準にして、過大な軌跡図を作成し、交通広場の面積を水増ししようとしていたのである。

3 梅ヶ丘駅のロータリーと比較すると際立つ区画街路10号線の巨大さ

- (1) 実際に、小田急線の他の駅のバスロータリーと比較してみても、区画街路10号線の交通ロータリーの巨大さは際立っている。

- (2) 図1と図2は、梅ヶ丘駅のバスロータリーと区画街路10号線のロータリーを同じスケールで比較したものであるが、一見して、区画街路10号線のロータリーが過大なものであることがわかるだろう。（地図の出典はいずれも世田谷区都市整備部都市計画課作成の「せたがや iMap」）

なお、下北沢を通る路線バスは1路線であるのに対し、梅ヶ丘では2路線である。

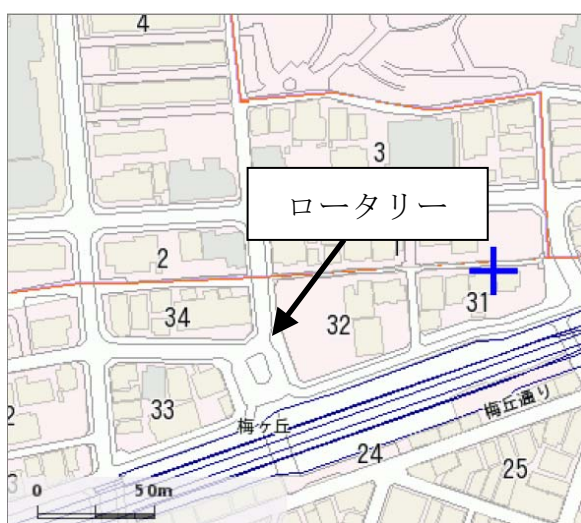


図1 梅ヶ丘駅のロータリー

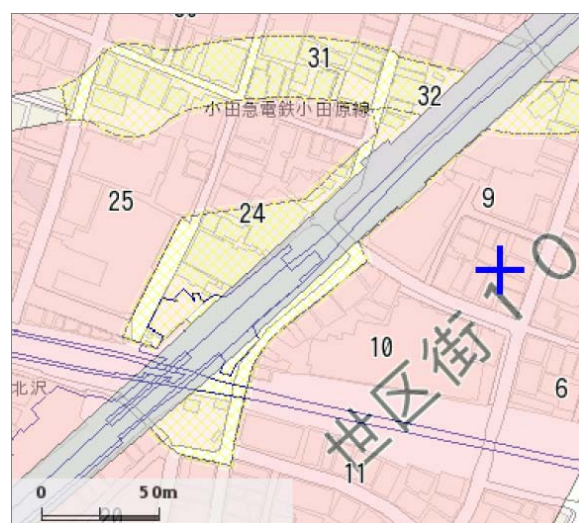
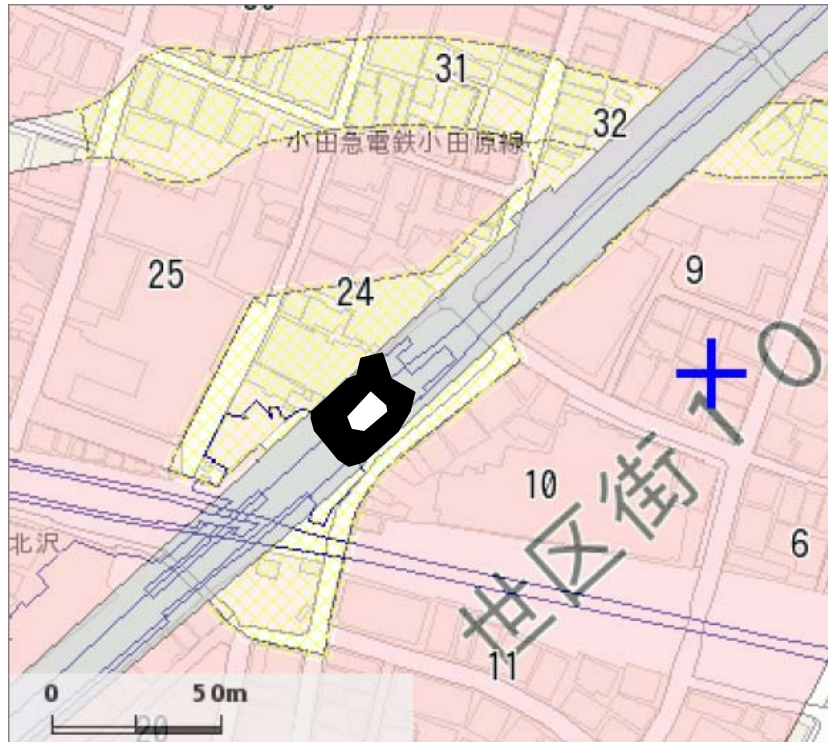


図2 区画街路10号線のロータリー

- (3) では、梅ヶ丘駅のロータリーを区画街路 10 号線の上にプロットしてみるとどうなるであろうか。

図 1 から、梅ヶ丘駅のロータリー部分だけを切り取り、区画街路 10 号線の交通広場の上に貼り付けたものが図 3 である。



(図 3・黒い部分が梅ヶ丘のバスロータリー部分を示す)

- (4) 見ればわかるように、梅ヶ丘駅のバスロータリーは、小田急線の跡地の範囲にすっぽりと入ってしまう。

世田谷区は、小田急線の線路跡地だけでは、路線バスが転回することができないと主張するが、そんなことはないのである。

路線バスが 2 路線ある梅ヶ丘駅のバスロータリーが小田急線の跡地の範囲に入ってしまうのであるから、小田急線の線路跡地だけで、路線バスが転回することは十分に可能なのである。

4 まとめ

したがって、原告らが主張するように、仮に、バスのロータリーを作る場合

でも、小田急線の跡地だけで作ることが十分に可能なのであり、区画街路 10 号線は、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置されているとはいえ、都市計画法 13 条 1 項 11 号に反し、違法である。

以上