

「環境と正義」2007・1

『東京 下北沢からの報告』

高橋ユリカ（ジャーナリスト・「下北沢フォーラム」世話人）

(1)

東京でも賑わいの街として人気の下北沢。井の頭線・渋谷から5分、小田急線・新宿からも9分という私鉄の交差点であり、一日の乗り継ぎ・乗降客は12万人。都心ながら、戦後闇市の名残をとどめたまま再開発の機会を失って、昔ながらの路地が駅前から広がり個性的な店が魅力を競う。かつては、車が乗り入れにくい不便さが語られてきたが、いつの間にか「迷路のように歩ける街は楽しい」と人々が価値を見出す時代になった。

そして、問題になったのが小田急線の開かずの踏み切り問題解決のための「連続立体交差事業」に伴って浮上した60年前の都市計画道路「補助54号線と、道路計画と駅前ロータリーを含む世田谷区の下北沢駅周辺地区・地区計画である。幅26mにもなる補助54号線が、駅からわずか1分のところ、賑わいの路地のど真ん中に予定されているため、「これでは“街づくり”ではなく、“街こわし”だ」と、大きな反対運動となり全国報道されることになった。

この地区計画では、道路沿いでは2000平米で60mの建物が建てられるまで容積率が緩和されることになっている。世田谷区は、現況広い面積の空地がないことから、高層化は起こらないと説明する。しかし、「地上げ」が始まることは想定され、ディベロッパーとわずかな人たちが利益を得て街の高層化を目指す地区計画であることは間違いない。

06年10月18日には、紛糾したものの世田谷区都市計画審議会でも下北沢の地区計画が承認され、同日、東京都は世田谷区に施行主体を下ろしていた「事業補助54号線」と駅前ロータリーが予定される「街路10号線」を認可。11月16日、東京都の都市計画審議会でも、地区計画・用途変更について、市民からの反対意見書が約350通、賛成意見書がゼロだったが、賛成委員多数で可決。世田谷区は12月7日には、早くも用地買収について説明会を始めた。

今回、事業決定された道路予定地は、I期工事としてわずか265m。その前後、住宅地のど真ん中を貫くII・III期区は予定されているが、住民には情報さえ伝えないのだという。説明会では、借地権者から、「代替地に移れてと言われても、シモキタならではの商売をしているのに、渋谷や代官山に移れていくのか？ 代替地の用意もなく、移れとは店をやめろといわれるのと同然。年収の保証はしてくれるのか？」など、当然、予測された質問や意見が相次いだ。

音楽のライブハウスや劇場を礎に「シモキタ」という、独特の文化を醸成してきた街だからこそその賑わいと魅力である。街では、「シモキタ」らしい反対運動も繰り広げられてきた。

\*

2004年5月に“シモキタ”を愛する人たちを中心に結成された市民団体「Save the 下北沢」が街頭署名活動を始めたことで、計画そのものを知る人が増え、反対が広まるきっかけになった。06年12月までに、19000名あまりの反対署名を集めた。下北沢在住のフジコ・ヘミングはじめ、坂本龍一ら音楽関係者や、リリー・フランキー、浦沢直樹、黒田征太郎らが反対表明のTシャツに絵を描くなど文化人からの支援も寄せられてきた。若者が多く参加していることで、ライブでの演奏会から音楽パレードに向かったり、道路予定地に建つ教会でのキャンドルサービスなど、表現活動の一環のように反対運動が行われてきた。情報「かわら版」を店に配布したり、メディアへのパブリシティ活動も活発だ。

一方、04年12月に発足した「下北沢フォーラム」は、在住・在勤の専門家が集まり、世田谷区の発表資料だけではわかりにくい計画の問題や、どんな代替案がいいのか確認しようと勉強会を重ね、主に住宅街に「フォーラム通信」を配布してきた。下北沢に建築事務所を構える明治大学教授の小林正

美氏が代表で、立ち上げのきっかけをつくった“まちづくりプランナー”の荻原礼子さんも、ともに、全国各地の街づくりを支援してきた実績があったことからワークショップ開催など活動は具体的だった。

05年10～11月には3000名に住民アンケートを配布、4割の回収率で06年1月に発表。道路反対者が7割近くあり、世田谷区の説明不足、シモキタらしさを容認する人が多いことなどを裏付けた。

06年1月～2月にかけて、過去に提案されていた「しもきた商店振興組合・街づくり委員会案」や「Save the 下北沢」の代替案、明治大学、慶応大学、ハーバード大学大学院の学生らの提案を参考に、市民アンケートでの要望を踏まえて、市民代替案のために専門家と希望する市民とでシャレットワークショップも開催された。06年4月、「市民代替案」は、都市計画家の蓑原敬さんらの尽力もあり、東京大学の西村幸夫教授ら日本を代表する都市計画専門家ら29名の支持もえて発表された。

05年12月には、道路計画の見直しを掲げて従来の商店会とはべつに「下北沢商業協議会」が、下北沢で約1500店舗のうち510店舗が参加して結成された。

下北沢の事例は国際的にも関心をよび、前国際建築家協会会長でサステイナブルシティとして有名なブラジル・クリチバ市の元市長のジャイメ・レルネル氏も訪問して、小田急線跡地利用の提案をしている。また、06年10月には、「ニューヨーク・タイムズ」でも、「街を壊してまで道路を通そうとする」ことの理不尽がとりあげられ、“道路族”の跋扈で無駄な道路が造られている現状がレポートされた。

06年11月には、日本建築学会・都市計画委員会としても、世田谷区と東京都に「都市計画道路も見直しがありえること、十分に住民の合意を得ること」などについて、極めて異例の意見書が正式に提出されている。ハーバード大学デザインスクール大学院のピーター・ロウ教授からも論文が発表され、それらはすべて「下北沢フォーラム」のHPに掲載してきた。

下北沢では、シモキタらしいパフォーマンスある反対運動と、学術的な裏づけを伴う市民活動が車の両輪のように展開された稀にみる強力な運動スタイルだったといえよう。

\*

こうしたかたちでの代替案提示と、それを話し合う場としての「ラウンドテーブル」が繰り返し「下北沢フォーラム」はじめ市民団体から世田谷区に要望されたが、世田谷区は無視をした事実は重い。

05年3月にそのまま素案を原案にして以来、微細な変更をただけで、原案を確定。5月に北沢タウンホールで開かれた原案住民説明会では満席で入場できなかった住民も多く、反対住民の怒声などで説明会は混乱。それでも世田谷区は、都市計画審議会に「住民に説明をした」と報告。5月の世田谷区・都市計画審議会では、複数の委員たちから「ラウンドテーブルの設置」が提案されたが、世田谷区はそれすらも無視。ひたすら「法的な手続き」にのみこだわる世田谷区に、東郷尚久会長は、答申がとりいれられていないとの異例の苦言を呈した。

さらに、驚くことに、都市計画法17条に基づく意見公募の際には、世田谷区自ら「私は、賛成です。」と印刷した意見書用紙を配布。ご丁寧に、賛成理由を3つ並べ、そのうち一つを選んで賛成する旨を書くようにという説明文書まで用意した。情報公開で入手した意見書、合計1058通のうち、賛成は429通と4割にすぎず、「賛成誘導意見書用紙」は、111通だった。（「読売ウイークリー」06・11・22号 筆者原稿より）

区議会、都市計画審議会でも、「賛成誘導意見書用紙」について問題視され、区議から繰り返し質問があったが、「書き方を尋ねられたので、見本として1枚だけ渡した」「賛成団体から聞かれたので、賛成という言葉をいれた」などと担当職員が回答。しかし、複数の地元商店会役員から、「賛成の人も反対の人もいる。うちは、賛成団体というわけではないので、配布を見合わせた」「うちは賛成団体ではない」「教えてほしいと要望したことはない」「数十部という単位で配布された」などの証言もあり、区

職員の発言は虚偽の疑いが強い。この意見書問題は、つまりは、世田谷区が市民からの真摯な意見をまったく省みてこなかったことの象徴的事件だと見える。

10月18日の世田谷区都市計画審議会では、意見書問題をめぐって委員たちが紛糾。賛成の裁決後だったものの、東郷尚久会長は、「行政は中立であるべき」と発言。早稲田大学教授の後藤 委員からは、「審議会が制度疲労を起こしている」との発言があり、審議会のあり方についても疑問を投げかけることとなった。

一方、地権者およびシモキタに関わるさまざまな人52名が原告となって「都市計画道路の事業認可取り消し訴訟」が提訴するグループも立ちあがった。(つづく)

「Save the 下北沢」<http://www.stsk.net/>

「下北沢フォーラム」 <http://shimokitazawa-forum.net/>

「下北沢商業者協議会」 <http://www.shimokita-sk.org/>

「まもれシモキタ！ 行政訴訟の会」<http://www.shimokita-action.net/>

(2)

いまや、“まちづくり”が時代のキーワードとなるほど全国で重要な課題となって、地域力を競う時代になった。東京の世田谷区は、1982年には早くも「街づくり条例」を制定しており、先進的自治体として、知られてきた。

その世田谷区が誇りとしている「下北沢」の街づくりとしては、あまりにお粗末な「下北沢駅周辺地区計画」が04年に発表された。大きく問題となったのは、幅26～22mという都市計画道路「補助54号線」が街を分断するように含まれたことと、それに伴い沿道の容積率があがって高層化される未来像である。

全国では、凍結する事例もあいついでいる都市計画道路だが、一極集中が進むなか、東京都は道路事業についても強気だ。2003年には全体計画を見直したとほいうものの、見直し対象は5箇所ほどで、下北沢近辺の補助54号線は、むしろ、「今後12年間(平成16年度～27年度)での優先整備路線」と指定された。

その大きな理由は、補助54号線が国の補助事業である「連続立体交差事業」の一貫に位置づけられたからである。「二つの幹線道路が交差すること」が要綱にあったことで、凍結されていた補助54号線の事業化が「どうしても必要な条件」と、世田谷区は住民を説得してきた。

ところが、実際は、その要綱は01年に改正され、ピーク時には1時間のうち50分もしまっている踏切を抱える下北沢地区では、「必ずしも、事業採択の要綱として必須条件ではなかった」と国交省の役人はいう。(「Yomiuri Weekly」05・7・31日号 筆者記事より)

住民が小田急線の地下化を求めて起こしていた小田急裁判(06年11月2日に最高裁判決で住民側敗訴確定)でも知られるように、下北沢でも長年、地下化vs高架化での論争が続いた。梅が丘まではすでに高架化されており、下北沢周辺は取り残された地域となったが1999年に地下化が決定。そして浮上した道路問題は、多くの住民が知ることもなく、03年1月に都市計画決定された。

\*

地区計画は、本来は、地元がよりよい姿になることを求めて多くの住民が望むことを決めていくための制度である。下北沢の街がこれほど大きく変わる地区計画が、多数の要望とはまったくいえない状態のまま決まってしまったのはなぜなのだろうか。

世田谷区が、「街づくり条例」を制定した2年後には、下北沢では、4商店会と2町会の代表が集まった「下北沢街づくり懇談会」が、地元の発意ということで作られた。世田谷区が、今回、住民と20年間の長きにわたって意見交換を重ねたと主張する住民団体がこの「街づくり懇談会」であり、1998年に世田谷区に提出された「下北沢街づくりランドデザイン」が、地区計画原案の元になったという。

当初は、小田急線の地下化・高架化問題をきっかけにできた会であったが、商店会・町内会の役員推薦がなければ委員になれず、傍聴もできない閉鎖的な会であった。「街づくり懇談会」のメンバーは、行政に要望をしながらも、なかなか聞き入れられなかったことも多々あったと不満をもらす。とはいえ、外部の専門家に相談することもなく、結局、外向きには行政に逆らわない御用団体となった。

実質的に、計画が有利に働く不動産業に転じた商店会の役員や予定地そばの、いわば、「飴を得ることができる立場」の人が委員になっている。大きな道路ができて不利な立場になる人たちを含めて、本来、地区計画を話し合うべき人たちがステイクホルダーになっているとは言いがたい会であった。

しかしながら、参加してきた委員は、「街づくり懇談会」から道路を造ってほしいという要望を出したとはなかったという。「どうしても、連続立体交差事業には必要なものなので、いきなり説得されたよ

うなかたちになった」と、証言する。

「小田急線の地下化と道路はセットである」という言い方で、「世田谷区が決められることではない」「やむをえない」と説明してきたとのこと。そうした説得のなかで、現実的に、さまざまに区から補助金をもらうなどの関係がある商店会と行政の関係性のなかで、計画を受け入れてきたという状況があったとき。上記のように、すでに申請をしたとき、幹線道路二つという規約はなくなっていたので、どうしても、道路と「やむをえないセット」というわけではなかった。

そして、04年になって立ち上がった道路反対運動。「Save the 下北沢」が、まず駅前で署名を集めはじめ、外部文化人をまきこみながらインターネットを使って広がりのある運動を展開してきた。

一方、建築家の明治大大学小林正美教授を代表に、専門家たちが世話人になった「下北沢フォーラム」は、勉強会を開催して問題点を明確にしながらか市民の声を集めた。05年、10月には市民アンケートを実施し、それまでに発表されたさまざまな代替案を検討しつつ、専門家と市民が協働したシャレットワークショップを経て市民代替案を発表。東京大学西村幸夫教授ら都市計画専門家の支持を得て、世田谷区に提示した。

市民代替案では、道路は駅へのアクセス部分のみにするなど、まずは、工区変更を提案。駅前ロータリーを歩行者優先の空間にするなど、市民が望む魅力的な提案をしている。世田谷区が道路を必要とする根拠として主張する防災については、大きな道路がひとつ通ればすむことではない。むしろ、細路での消火活動などについて消防庁への確認や、地下溝の設置などの配慮をした。しかしながら、世田谷区は、まったく、その説明さえ聞くことをしなかった。

「街づくり懇談会」でも、「たとえ、よりよい代替案があったとしても、ここまで時間に時間がかかっている。早くまとめてほしい」というのが、06年の段階で、多くの委員の声だったとき。小田急線の地下化・高架化問題で揉めた長い年月を経たあとで立ち上がった道路反対運動に、「今さら」とうんざりした気持ち大きかったという。

「街づくり懇談会」メンバーは、従来型の「商店会」役員が中心だが、実際、今のシモキタの賑わいを支えているのは、新規に参入してきた個性豊かな店を経営するテナントの人たちだ。ところがその声が反映される場もない。それはおかしいと、1970年代からシモキタを拠点にしてきた老舗のジャズクラブ「Lady Jane」を経営する大木雄高さんが代表をつとめ、05年12月には道路計画の見直しを掲げて「下北沢商業協議会」が結成された。06年1月には下北沢にある約1500店舗のうち約510店舗が参加した。

テナントは、街が変われば、変わっていくという見え方もあるが、シモキタにこだわって店を経営している人も少なくない。シモキタに変わる代替地はないという借地権者らが、今後、用地買収に応じていくのか。道路予定地の大地主で、「絶対、反対！」を主張する人もおり、用地買収には長い年月がかかるだろう。そうした変化のなかで、ことに北口側では、シモキタの魅力を持続させていくことは難しい。

シモキタには、シモキタだからこそ熟成させてきた文化と街がある。商店街が沈下して悩ましい街が日本中にある昨今、わざわざ賑わいの街を壊す道路計画が、これだけの市民からの反対と代替案提示をも無視をして、見直しを考えない世田谷区の問題は大きい。

昨年9月に提訴された補助54号線と交通広場となる街路区10号の事業認定差し止め訴訟は、11月に認可がおろされ、部分的には取り消し訴訟に変更。「まもれシモキタ！ 行政訴訟」と称して、地権者を中心に、社会学者の小熊英二氏、作曲家の林光氏、俳優の田口トモロウ氏ら著名人も含め50数名が原告となっている。

小田急裁判の最高裁判決で原告適格の拡大が認められたこともあり、この裁判では、まずは、多彩

な顔ぶれの原告たちの適格性も訴えている。また、連続立体交差事業の違法性をも大きな争点としており、訴状内容は、下北沢地区に限らない連続立体交差事業全体にも踏み込んだものとなっている。

地裁判決でも3年はかかる裁判そのもので、街づくりはできない。街づくりに地域の取り組みは、やはり欠かせない。4月には区長選挙もあり、下北沢問題は、大きな争点のひとつになっている。

「Save the下北沢」<http://www.stsk.net/>

「下北沢フォーラム」 <http://shimokitazawa-forum.net/>

「下北沢商業者協議会」 <http://www.shimokita-sk.org/>

「まもれシモキタ！ 行政訴訟の会」<http://www.shimokita-action.net/>