

「小田急線上部利用区民意見検討委員会」各委員 様

2008年9月2日

公開質問状

下北沢商業者協議会 代表 大木雄高
Save the 下北沢 代表 下平憲治
まもれシモキタ！行政訴訟の会 代表 原田 学
連絡先 〒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

世田谷区が設置した「小田急線上部利用区民意見検討委員会」と区民意見募集に関し、私たちは声明（別紙）を公表し、私たちの立場を明らかにしました。

世田谷区によれば、この「検討委員会」では、まだ暫定的に座長を置いているだけで、正式に代表者を決めるには至っていないとのこと。

そこで、「声明」を踏まえて、同検討委員会の委員になられた皆様に対し、以下、お聞きしたいと存じます。

今回委員になられた皆様、中でも学識経験者の委員の方々の責任は、大変に重いと言わなければなりません。

とりわけ、矢島隆氏におかれては、元建設省内閣官房審議官として全国の連続立体交差事業を指導・統括する立場にあったことでもあり、別して詳しくお答えいただきたいと存じます。

公開質問状としますので9月15日までに、文書にてご回答くださいますようお願いいたします。

1 はじめに

「小田急線上部利用」というのは、下北沢地域でおこなわれている鉄道の地下鉄化による「小田急線線増連続立体交差事業」（代々木上原駅・梅ヶ丘駅間）により生じる地上跡地利用のことです。世田谷区の担当者からは、上部利用計画について公共施設利用計画は未だ確定しておらず、小田急電鉄の駅ビル等の施設方針さえ不明であると聞きます。

一方、「連続立体交差事業」の都市計画決定以前に義務づけられている国の「連続立体交差事業調査」の「実施要領」によれば、事前に多角的、総合的な観点から調査、計画を行う必要があり、単に鉄道の設計を行うのではなく、都市計画の総合的検討を踏まえ、住民等の夢や主張も盛り込んで将来目標を立て、関連事業と一体的に設計を行い、総合的なアセスメントをおこなうことが必要だとされています。

ところが、事業調査の時点どころか、事業半ばにして、未だ、総合的な検討もされておらず、3万9000㎡もの跡地の利用方針も、この利用と関連する全体像も定まっていなければ、国の事業調査実施要領違反もはなはだしいといわなければなりません。

そうである以上、跡地の利用と関連する全体像を欠いたまま、市民不在のまま強引に決められてしまった駅前広場と都市計画道路や地区計画は無効であり、抜本的な見直しを行う必要が

あります。上部利用や駅ビルのあり方については、市民に開かれた場所で、駅前広場と都市計画道路や地区計画も含めて「総合的かつ一体的に」計画を立て直す必要があると考えます。

上記についての、各委員、お一人お一人の、ご見解をお伺いします。

II 学識経験者委員のご経歴について

1、矢島隆委員（財団法人 計量計画研究所常務理事）に

矢島委員におかれては、旧建設省の大臣官房審議官として連続立体交差事業に深く関わり、事業を推進してきた立場にあるとお聞きします。

- 1) 旧建設省でのご経歴と主な職務内容について明らかにしてください。
- 2) 連続立体交差事業については、どの地域の事業に、いつ、どの様な職責でかかわってこられたのか、明らかにしてください。
- 3) 小田急線連続立体交差事業（全ての地域について）には、これまで、いつ、どの様な職責でかかわってこられたのでしょうか。できるだけ詳細に述べてください。

2、岸井隆幸委員（日本大学理工学部土木工学科教授）に

岸井委員におかれては旧建設省出身であるとのことですが、ご経歴と連続立体交差事業についての関わりについて明らかにしてください。

3、大野二郎委員（跡見学園女子大学地域マネジメント教授）に

大野委員におかれては三菱総合研究所の出身であるとのことですが、同シンクタンクは1988年に当時会長の牧野昇氏が小田急電鉄がつくった「小田急学会」の代表に就任しています。小田急とつながりの深いシンクタンクと推察します。

- 1) ご経歴と連続立体交差事業についての関わりについて明らかにしてください。
- 2) 三菱総合研究所と小田急電鉄あるいは小田急グループとの関係について明らかにしてください
- 3) ご自身と小田急電鉄あるいは小田急グループとの関係を明らかにしてください。

4、金子忠一委員（東京農業大学地域環境科学部教授）に

ご経歴と連続立体交差事業についての関わりについて明らかにしてください。

5、宮原義昭委員（アール・アイ・エイ代表取締役専務）に

民間デベロッパーとしてご活躍とお聞きします。

- 1) ご経歴と手がけられた代表的な再開発事業について明らかにしてください。
- 2) 連続立体交差事業についての関わりについて明らかにしてください。

III 「小田急線上部利用区民意見検討委員会」の運営について

区民等の意見を募集・検討するというのであるから、開かれたものとするべきです。

- 1、委員会開催に当たっては必ず議事録を取り公開してほしいが、いかがですか。
- 2、市民の傍聴を認めていただきたいが、いかがですか。
- 3、公開で市民と双方向的な意見交換ができるようにするべきですが、いかがですか。

IV 小田急線上部利用区民意見募集について

- 1、募集要領では「鉄道事業者施設（駅舎等）および都市計画決定している都市計画施設、ならびに関係機関と協議し位置、規模などを定めている駅前広場についてはアイデア募集の対象外となります」としています。
 - 1) 「都市計画決定している都市計画施設」とありますが、その施設の名称と範囲を示してください。
 - 2) 「関係機関と協議し位置、規模などを定めている駅前広場」とありますが、いつ、どこ
の関係機関がいかなる協議で東北沢駅や世田谷代田駅の駅前広場の位置、規模などを
定めたのか明らかにしてください。
 - 3) 上記対象について、アイデア募集の対象外とする理由を明らかにしてください。
 - 4) 駅前広場について、東北沢駅及び世田谷代田駅は都市計画決定をするつもりがないよ
うだが、なぜですか。逆に、下北沢駅の駅前広場のみ都市計画決定をしたのはなぜで
すか。明らかにしてください。
 - 5) 既に都市計画決定した下北沢駅の駅前広場について、アイデア募集の対象外としたの
はなぜですか。跡地全体との関係で、見直すことを全く考えないのか否か、明らかに
してください。
 - 6) 都市計画決定もしていない東北沢や世田谷代田の駅前広場について、アイデア募集の
対象外としたのはなぜですか、跡地全体との関係で、見直すことを全く考えないのか
否か、明らかにしてください。
- 2、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」（いわゆる「建運協定」）の
10条は高架下の利用が書かれていますが、これは鉄道上部の利用にも準用されています。
「都市計画事業施行者は、連続立体交差化によって生じた高架下に、国又は地方公共団体が
自ら運営する（料金徴収等一部の業務を委託することを含む。）公共の用に供する施設で利
益の伴わないものを設置しようとするときは、高架下の利用につきあらかじめ鉄道事業者
に協議するものとし、鉄道事業者は、その業務の運営に支障のない限り協議に応ずるもの
とする。」（建運協定 10条）
 - 1) 上記規定によれば、「業務の運営に支障のない限り協議に応ずるものとする」としてい

ます。小田急電鉄の鉄道事業者施設（駅舎等）といっても、駅舎上部ないし地下等の利用はできるはずだし、駅舎の位置を変えることもできるはずです。計画に対するアイデアを除外する必要はないと考えますが、いかがでしょうか。

- 2) また、駅舎上部ないし地下の利用計画についてのアイデアを求めないと言うことは、既に小田急電鉄によって利用計画が定まっているのかどうか明らかにしてください。
- 3) 区画街路 10 号線や補助 54 号線などの交差道路がかかっている鉄道跡地について、その地下ないし、上部の利用についてアイデアを除外する必要はないと考えますが、いかがでしょうか。
- 4) なお、既に駅舎の位置や機械室の位置が定められてあるが、いかなる協議によって、いつ、駅舎の位置、機械室の位置が決められたのかお答えください。
- 5) 地下鉄の駅であれば地下駅も可能のはずですが、なぜ、地上駅舎・地上機械室という選択をしたのですか、行政側は注文をつけなかったのか否か、お答えください。
- 6) 「あらかじめ鉄道事業者と協議するものとし、」としています。これはいつ行うものであるのか、時期についての原則をお聞かせください。
- 7) 小田急電鉄の上部利用については、公共利用計画が定まった後の残りについて企画すると考えて良いのか。お伺いします。
- 8) あらかじめ、上部利用が想定されていなければ、加重計算の必要性などから鉄道の設計は不可能であると考えます。上部利用についてはいつ、いかなる想定で、設計が進められているのか、明らかにしてください。
- 9) 上部利用については「国又は地方公共団体」が設定できることになっており、その主体は世田谷区とは限りません。区画街路 10 号線をも含めて、跡地については世田谷区が計画を立てることになっているようですが、いつ、いかなる協議で決まったのか、明らかにしてください。
- 10) 上部利用について、世田谷区が事業を行うとした場合、東京都や国はどのような負担をするのか、またどのような方針を持っているのか明らかにしてください。

V 地下化方針の 12 年間の秘匿について

下北沢地域での小田急線の地下化方針については、東京都が実施した 1989 年 3 月の「連続立体交差事業調査報告書」に既に書かれています。しかし、東京都はこの地下化方針を 2001 年 4 月の都市計画素案発表に至る直前まで市民に秘匿してきました。

- 1、世田谷区は鉄道地下化方針の都市計画素案が発表される 2001 年 4 月の直前にいたるも、1989 年の報告書も 2000 年の報告書も受領していないと公言し、鉄道構造についてもわからないとしてきました。これが事実ならば、東京都は実に 12 年もの間、市民にはもちろん世田谷区にも、この方針を隠したことになります。自治体間の緊密な

連携が必要な連続立体交差事業でこのようなことがありうるのか、真相とその理由を説明してください。

- 2、区は小田急線の構造方針は未定であるとして、高架案が生きたままの高架・地下兼用の3駅周辺の街づくり構想を用意し、下北沢の駅前マーケットをつぶす5300㎡もの駅前広場をそのまま都市計画素案の段階で提案しました。そして、これがそのまま都市計画決定に持ち込まれました。地下案が初めからの前提であれば、駅前マーケットは存続する選択肢があったはずですし、3万9000㎡の跡地を前提とした都市計画の総合的検討が可能であったはずですが、構造形式が未定ならば、高架案と地下案のそれぞれのケースについてなぜ個別に総合的な方針をたて、比較検討しなかったのか、その理由を明らかにしてください。

VI 区の跡地利用のたたき台について

- 1、世田谷区議会の議事録によれば、平成2007年の9月議会で、区の担当部長は、跡地利用については在来線部分しか利用できない旨、答弁しています。後に11月議会で答弁を修正し、複々線部分も使える旨答弁しましたが、世田谷区の跡地利用方針は2005年3月に立てられたものであり、1万㎡に満たない面積しか使おうとしてきませんでした。今回の「たたき台」も、この跡地利用方針に基づくものですが、区の担当部長に2007年の段階でそのような認識しかなかったということは、区自らが計画を立てたとは信じがたいことです。

- 1) 2005年3月の跡地利用方針は区自らが立てたものであるのかどうか伺います。
- 2) 2005年11月答弁で初めて複々線部分の面積も含めて、利用できることがわかったようですが、それならば、なぜ、方針の見直しを行わなかったのか伺います。

- 2、連続立体交差事業を実施するに当たって、国から義務づけられている連続立体交差事業調査は下北沢地区については、1989年報告書とその継続調査の2000年報告書があります。小田急線の地下化方針は1989年報告書の際には決まっていた。

2000年10月の報告書には、跡地利用について幅広い緑道が描かれ、駐輪場や貯水層が地下に設置されたり、演劇や音楽の表現広場の企画が記述されていたり、商店街モールが企画されていたりしました。また、世田谷代田駅付近の環状7号線上の鉄道橋を歩道橋として再整備することもうたわれています。

- 1) この東京都の報告書と比べると、世田谷区のたたき台はいかにも貧弱ですが、この乖離が何故生じているのか明らかにしてください。
- 2) 連続立体交差事業は本来的には東京都の事業ですから、少なくとも、国が指導し東京都が実施した連続立体交差事業調査である以上、少なくとも世田谷区としてはこの報

告書についての尊重義務はあるのではないのでしょうか、お伺いします。

- 3) 世田谷区議会の議事録によると、1989年3月の調査報告書(全面公開分)についても、さらに2000年10月の調査報告書についても、2001年4月の下北沢地区の都市計画素案の説明会の時点においてさえ、世田谷区は受領していないとしています。このことが事実であるか否かをお伺いします。

それぞれの調査報告書を受領した年月日をお伺いします。1989年3月の調査報告書は1994年3月に東京都が区民に非開示部分は黒塗りで一部情報開示した際に、区民と同じように黒塗りで東京都から開示資料をもらったとしているようですが、本当のことでしょうか。

緊密な調整が要請される連続立体交差事業に行政同士の情報共有さえ行われなかったら問題であると思いますが、何故そのようなことが行われなければならないのか、その理由を説明してください。

VII 地下化連立事業への電鉄会社の事業費負担について

連続立体交差事業は高架事業の際は「建運協定」10条及び「同細目協定」7条により、在来線の連立事業費の14%(平成4年の「建運協定」ベース)の負担をすることになっていますが、鉄道の地下化による連続立体交差事業の場合は協議によるとされています。下北沢地区の連続立体交差事業については在来線の連続立体交差事業費665億円中、小田急電鉄が負担しているのは50億円に過ぎず、負担率にすると7.5%にしかありません。

- 1、どのような計算式で、電鉄会社の負担が決められたのか、具体的に明らかにしてください。
- 2、地下式の場合は地上に更地ができ、高架下利用よりも有用財産がより多く生まれると思われそうですが、地下化の方が、高架計画での通常の負担割合の半分近くになっているのはなぜか、明らかにしてください。
- 3、跡地利用について都市側は公租公課分15%について無償利用できるが、その余の利用については貸し付け料金を支払うとされています。利用料金をどのように算定するのか明らかにしてください。
- 4、下北沢地域の鉄道上部の利用料金はいくらですか。決まっていなかったら、いつどのように決めるのですか、明らかにしてください。

以上