

まずは問題の所在を明らかにしておこう。

ここ下北沢では、悪名高い「開かずの踏切」の解消が長年の課題となっていた。そのため、小田急線を地下化する工事が決まり、それと同時に浮上したのが、駅前の再開発の基となる「下北沢駅周辺地区・地区計画」だ。駅北口から歩いて1分、昔ながらの路地が縦横に走るにぎわいの街のと真ん中に、最大幅26メートルの道路(補助54号線)を通し、周辺の建物の高層化を進めようというのだ。この計画の見直しを求める市民が、世田谷区と対立している——というところまで、本誌2005年7月31日号で報じた。

賛成意見集めの「工作」

さて「大きな節目」というのは、10月18日に開かれた世田谷区の都市計画審議会のことだ。反対派の怒号飛びかうなか、同審議会は9対5の賛成多数で「地区計画」を承認、区にゴーサインを答申した。同日、区が施工主になっている「補助54号線」と、駅前ロータリーを含む「街路10号線」についても東京都が事業認可した。

この日の審議会では、都市計画法17条に基づいて区が市民か

ら集めた意見書をめぐって紛糾した。というのも、なんと区側は、あらかじめ「私は、地区計画案に賛成です」と印刷した意見書用紙を配っていたのだ。ご丁寧に理由を書き込む欄について、「(別紙にあるような)三つの街づくり方針から一つを選ぶ。……賛成する旨を用紙に記入する」という文書もセットになっていた。行政の違法な意見誘導ではないかと、審議会で質問した区議に担当職員は、

「区が配ったり、賛成を誘導したりした事実はない。賛成団体の集まりで要望があったので見本として一枚渡しただけ」と弁明した。しかし、これは

疑わしい。その用紙がある商店のカウンターに置いてあるのを、筆者自身が目撃している。商店会の役員を務める店主は、

「区が説明会をするから集まってくれっていうので行ったのよ。その日はお祭りの集まりもあったから6人しか行けなかったんだけどね。そこで生活拠点整備課長と部下の人が印刷物を何十枚も配っていたよ」と証言した。担当職員の弁明のように見本を一枚持ってきたのではない。この店主は、

「踏切が早く開くようになるのは賛成。でも、商店会は、街が

「シモキタ」を守れ

「まち壊し、世田谷区に怒り！」

「シモキタ」つまり、東京・下北沢といえば、劇場やライブハウス、小さくてもおしゃれな店などで若者に人気の街。だが、この個性的な街並みのど真ん中に、幅26メートルの道路を通そうという再開発問題で揺れてきた。ついこの間、世田谷区の審議会の答申という大きな節目を迎えたが、区による賛成意見書集め「工作」まで発覚して、計画の見直しを訴える人たちの怒りは頂点に達した。11月20日には地権者らが起こした裁判も始まる。なぜ、行政は「まち壊し」を強行するのか——。ジャーナリスト 高橋ユリカ



「シモキタ」に、こんなに太い道路が出来る(区側の計画)

高層化する地区計画と道路の賛成団体つてわけじゃないね」と続けた。

海外からも批判の声が

この「まち壊し」事業は、大げさにいえば、世界中の注目を集めている。歩くことが楽しい街は、今や世界の潮流なのだ。

この街を愛する若者が中心になって結成した「Save the 下北沢」は、1万8600人余りの道路反対署名を集めた。音楽・演劇の街「シモキタ」ならではの文化人からの応援も多く、作曲家の坂本龍一氏や、ドイツ人の有名な映画監督で東京を舞台とした作品もあるヴィム・ペンドー氏からも街の魅力を称えるメッセージが寄せられた。

10月1日にはニューヨーク・タイムズ紙にも載った。「街を壊してまで道路を造る都市はない」との趣旨で、道路計画について熊本哲之区長は取材にも応じないと、「道路族」という言葉の説明付きで批判している。

地元商店約1500軒のうち約500軒が参加する「下北沢商業者協議会」も道路反対を打ち出して結成され、シモキタらしく「音楽パレード」を繰り広げて、区長への面会を求めてきた。

シモキタ在住・在勤の専門家ががつくった「下北沢フォーラム」は、明治大学建築学科の小林正

美教授が代表を務める。全国の「まちづくり」に携わる専門家だけに、国内外の著名な都市計画の専門家たちとも連携して見直しを求め続けてきた。その中には、最も都市計画が成功した「環境都市」として知られるブラジル・クリチバ市の元市長で、前国際建築家連合会長のジャイメ・レルネル氏の名前もある。

同フォーラムでは、専門家が市民との勉強会を重ね、高さ60メートルのビルが建てられるようになる地区計画の問題点を抽出。住民3000人へのアンケートも実施し、40%以上の回答者のうち約70%が道路を望んでいない、とい

う結果も得ている。これだけ多くの人が怒っているのは、地区計画そのものに対してだけではない。市民の声を無視し続けたあげく、「賛成意見書事件」まで起こした区側の姿勢も問題視しているのだ。

今年4月には、「しもきた商店街振興組合」がかつて区に提示した案や「Save the 下北沢」案、さらに明治大学や慶応大学、ハーバード大学大学院の学生らが作った代替案と市民アンケートを基に、「下北沢フォーラム」が「市民代替案」2案を作成

して発表している。区側は、道路を造る最大の理由として「防災」を掲げているが、代替案の中では、路地にも対応できる消防車を導入したり、地下に防火水槽を設けたり、といった手法が提示されていて、これらについて、東京大学の西村幸夫教授、北沢猛教授ら29人の専門家は「現実性のある計画」と支持している。この市民案について話し合う「ラウンドテーブル」を設けるよう、区に求めてきたのだが、それも無視されてしまった。

世田谷区といえは、1982年に全国に先駆けて「街づくり条例」を制定した「先進自治体」と



リリー・フランキーさんが反対Tシャツの絵を描いてくれた。浦沢直樹さんと黒田征太郎さんのTシャツもある。「渋谷知らズ」も参加した音楽パレード

コピーを入手したところ、集まった1058通の意見書のうち賛成は、429通だけ。しかも、例の「賛成誘導意見書用紙」が111通含まれ、約300通が新道路で被害を受けない南口商店会で集められたものという。

全国の地区計画の策定状況に詳しい東京工業大学の中井検裕教授は、こう語る。

「本来、地区計画は、住民と話し合いながら細やかなルールを作るためのものであり、原則として多数の住民が望んで出来るもの。今回の下北沢の地区計画案は、手続き、内容ともに稚拙であり、現代の都市計画というにはあまりに恥ずかしい」

今回認可された一期工区265分の約4分の1も所有している大地主の意見を紹介する。

「反対、大反対。今ごろになって、大きな道路なんているわけがない。誰も長年慣れ親しんだ土地を離れたくないと思わないでしょう。皆さん困っているじゃないですか。私は売りませんよ。それ以上、言うことなし!」

11月20日には、地権者らが都と国を相手取って起こした「都市計画道路の事業認可取り消し訴訟」の第一回口頭弁論が開かれる。