

目次

第1章 行政訴訟に着目する理由.....	2
1.1 下北沢における行政訴訟の和解に対する問いかけ.....	2
1.2 反対運動の手段としての行政訴訟.....	3
1.3 行政訴訟の難しさ.....	3
1.4 和解で終えた行政訴訟の前例.....	4
1.5 なぜ下北沢か.....	5
第2章 下北沢の都市開発計画への反対運動.....	6
2.1 歩いて楽しめる街の形成.....	6
2.2 街並みを変える都市計画.....	6
2.3 反対運動の始まり.....	8
2.4 反対運動の戦略の分類.....	9
2.5 訴訟の始まりと運動主体への影響.....	9
2.6 調査方法.....	10
第3章 和解の背景と運動主体の和解の捉え方.....	13
3.1 原告側からみる和解の背景.....	13
3.1.1 訴状と和解内容のギャップ.....	13
3.1.2 最善と考えられた和解.....	13
3.1.3 行政訴訟中の政治の変化.....	14
3.2 運動主体の変化.....	17
3.2.1 縮小する対抗型.....	17
3.2.2 変わらない連帯型.....	18
3.3 異なる和解の捉え方.....	19
第4章 行政訴訟の和解が運動主体にもたらしたもの.....	21
4.1 争い続けたことによって掴んだ政治の変化.....	21
4.2 運動主体にとっての和解の機能.....	21
4.3 原告の視点から和解に着目することの意義.....	22
一次資料.....	23
二次資料.....	23
巻末資料:質問項目.....	24

第1章 行政訴訟に着目する理由

1.1 下北沢における行政訴訟の和解に対する問いかけ

日本では、現在までに様々な開発が行われてきた。町村（2011）によると、「開発」という言葉は戦後から用いられるようになった。開発は戦後復興や経済発展と位置付けられ行われてきたのである。これらの開発は貧しさからの脱出や、豊かな暮らしを得るために必要なこととして語られている（ibid）。一方で、町村（2011）は開発が行われている現場では、必ずしもすべての人が恩恵を受けられるわけではなく、犠牲や損失を被る人が存在することを指摘している。また、反対や抵抗の運動が起きる可能性があることから、地域住民の理解を得る必要があると述べている。

本論文で扱う東京都世田谷区の北東部に位置する下北沢¹の開発事例においても、反対運動が起きている。詳細は後述するが、下北沢の開発とは、鉄道の地下化に伴って行われる街を横断する道路計画、街を高層化する地区計画、そして小田急線跡地の利用計画のことである（三浦 2016）。これら一連の計画によって街が大きく変わることが危惧され、住民らを中心に反対運動を行う団体が誕生した。反対運動はその後、行政訴訟²へと発展した。2006年9月に提訴された行政訴訟は2016年3月に和解をもって終了した。

そもそも行政訴訟において、原告側が勝訴、もしくは和解という結果で終わることは難しいとされている。では、下北沢の開発をめぐる行政訴訟において、原告はどのように難しいとされている和解に至ったのか。また、運動主体は和解という結果をどう捉えたか。それらの分析を通して、住民運動³における和解の機能を考察する。なお、行政訴訟が終了する以前までの下北沢の開発をめぐる反対運動についての研究は存在するものの、筆者が知る限り訴訟終了後からの下北沢における運動や、行政訴訟の機能に着目した研究はない⁴。そこで、本論文では下北沢における行政訴訟の和解をテーマに研究を行った。

¹ 「下北沢」は行政区画として定められている地域ではない。そのため、本論文においては、三浦（2016）が定めている下北沢駅からおよそ1キロメートル圏内の北沢1丁目、2丁目、3丁目、代沢2丁目、3丁目、5丁目、代田2丁目、5丁目、6丁目を「下北沢」とする。

² 行政訴訟とは、公権力の行使の適法性を争い、その取り消し・変更などを求める訴訟のことである（三浦 2009:79）。

³ 西城戸（2008:26-27）は〇〇運動という言い方は曖昧であり、運動が対象とする問題や運動目標、担い手、用いる手段はさまざまなため、社会運動の定義は難しいとしている。その一方で、社会運動のイメージを「人々に何らかの不満や悩みがあり、他の人と協力しながら共通の敵手に対して異議申し立てをし、自らの目的を達成させること」と説明している（ibid）。本論文では、社会運動において住民が運動の担い手であるものを住民運動と呼ぶ。

⁴ CiNiiで、「下北沢」で調べると行政訴訟で和解勧告がされた2015年から2018年現在までで29件ヒットするが、社会運動や行政訴訟について着目して行われた研究はない。

1.2 反対運動の手段としての行政訴訟

行政訴訟は開発に対する反対運動において、行政⁵が決めた事業を覆す可能性のある最後の手段とされている。それは、行政に対する陳情や抗議などでは事態が打開できないときに、行政訴訟という手段をとることで、法廷の場であれば交渉をすることが可能になるからである⁶。行政訴訟は反対運動にとって重要な抗議手段であると考えられる。

行政を相手に行われた公害訴訟の社会的影響について研究した長谷川（2003）は、公害訴訟には三つの社会的機能があると述べている。第一に、社会問題として公害問題を開示する機能である。第二に、制度形成・規範形成の機能である。行政措置・立法措置としての制度形成や改革、司法レベルでの判例形成が行われる。第三に、被害救済の機能である。判決の結果だけではなく、判決の波及効果による新たな制度や制度改革は、同じ公害に苦しむ他地域の住民を救済することができる。行政訴訟には、このような社会的機能があると考えられている。

1.3 行政訴訟の難しさ

公害訴訟には原告側にとっての社会的機能がある一方で、行政を相手に訴訟を行った時に原告側が勝訴、もしくは和解という結果を得ることは難しいとされている。長谷川（2003）は、行政が訴訟において国家の威信を重要視することや、他の類似事業への波及効果を懸念すること、裁判に要する費用がいくらかかるかを重要視していないことを指摘している。これらの理由から行政は裁判の長期化をいとわない。

一方で、反対運動を起こしている原告側にとって、裁判の長期化に伴う金銭的負担は大きくなる⁷。さらに勉強会や集会、裁判の傍聴などの時間的負担も蓄積し、長期化に伴って疲労感が募ることは否めない（ibid.）。このことから、原告側は行政のように裁判を長期にわたって継続することは難しいといえる。

また、行政を相手にした公害訴訟では司法消極主義が指摘されている（新堂 1983、長谷川 2003）。司法の視点から判決について考えると、差し止め訴訟で原告に対して勝訴判決を下した場合、それにならって次々と訴訟が提訴される可能性がある（長谷川 2003）。加えて、公共事業や公益事業に差し止めを認めることが日常化すると、行政が行う事業に対して裁判官が政策的に最終判断を下す権限を持ってしまうことになりかねない（新堂 1983）。

以下の表 1 では、全地方裁判所の行政第一審訴訟の総数および認容・和解数を表している。訴えが認められ勝訴したのは 10%前後、和解となったものはそれぞれ全体の 1%前後

⁵ 本論文における「行政」とは、国、都道府県、市区町村のどれかを限定したものではなく、それらが複数含まれるときに使用する。

⁶ 長谷川（2003:100）は裁判を資源動員論の立場から捉え、「他の手段によって交渉力を拡大することが困難な相対的に劣等な集団は、提訴によって、社会的資源の動員可能性を拡大し、紛争下における交渉力の拡大を可能にしうる」とする命題を導き出している。

⁷ 公害訴訟では一般的に弁護士は「手弁当」で、着手金を得ることなく訴訟活動を行うことが多い（長谷川 2003）。

しかない⁸。行政訴訟では裁判の長期化や司法消極主義もあり、原告が勝訴、和解しづらい状況がある⁹。

表 1:2012-2016 年における全地方裁判所、行政第一審訴訟認容・和解数

年次	総数	認容	和解
2012 年	2441	165	25
2013 年	2243	206	12
2014 年	2184	187	13
2015 年	2206	203	23
2016 年	2375	179	19

出典:最高裁判所 HP 司法統計より筆者作成¹⁰

1.4 和解で終えた行政訴訟の前例

前節では、原告が勝訴や和解に持ち込むことの難しさについて述べたが、本節ではその中でも訴えが認められた、もしくは和解になった事例をみていく。1960 年代の四大公害病訴訟¹¹は、過去の公害による損害の賠償を求めるものだった（新堂 1983）。その中の一つである水俣病をめぐる裁判は、加害企業のチッソだけでなく、行政に対しても行われている（水俣病被害者・弁護士全国連絡会議 1997）。この裁判は、行政に対して被害の拡大を防止しなかったこと、被害者の救済を遅らせたことの原因を追及するものだった（ibid.）。

国家賠償請求の提訴から約 15 年が経過した 1995 年に政府は水俣病拡大の責任を認め、患者救済にむけて政府解決策をまとめた。1996 年には、水俣病全国連とチッソの間で救済対象者の認定条件の拡大、一時金を一人当たり 260 万円、水俣病全国連に対しては 38 億円支払うことなどが締結された。その後、関西訴訟を除き、水俣病裁判が行われていたすべての裁判所にて和解が行われた¹²。しかし、関西訴訟はその後も継続され、判決によって国と県の行政責任を認めたため、それが波及し新たな訴訟を生んだ¹³。

⁸ 全地方裁判所の第一審の結果であり、訴えが認容されても控訴されている可能性はある。最高裁判所の最高裁上告審訴訟既済事件数をみると 2012 年からの 5 年間で原告側の勝訴、もしくは和解で終了したものは 1 件もない。

⁹ 筆者は判決が行政よりであるとか、公正に判決がされていないということを指摘したいわけではなく、あくまで絶対数の中で勝訴、和解数が少ないということに着目している。

¹⁰ 最高裁判所司法統計. http://www.courts.go.jp/app/sihotokei_jp/search, (参照 2018-10-05)

¹¹ 新潟水俣病訴訟、四日市ぜんそく訴訟、富山イタイイタイ病訴訟、熊本水俣病訴訟の四つのことで、すべて原告らの損害賠償請求が認容されている（新堂 1983）。

¹² 水俣病訴訟は、公害の防止や被害の救済に裁判が有効であることを明らかにしたが、その結果が水俣病のすべての患者救済につながっていないこと、裁判の長期化に伴う補償の遅れや被害に見合った損害賠償が払われていないなど課題があることも示している（水俣病被害者・弁護士全国連絡会議 1997）。

¹³ 水俣病資料館. 「水俣病問題解決への取組」
http://www.minamata195651.jp/pdf/kyoukun_2015/kyoukun2015_07.pdf, (参照 2018-10-05)

四大公害訴訟が成果を収めていった頃から、公害問題における訴訟利用の狙いは、過去に受けた損害の賠償を求める形から、現在、もしくは未来に受けるだろう侵害を止めるという差し止め請求へと移っていた（新堂 1983）。その代表的な訴訟が 1974 年に提訴された名古屋新幹線公害訴訟（以下、新幹線訴訟）である（長谷川 2003）。新幹線訴訟において、騒音、振動被害を受けている原告が当時の国鉄に対して求めた差し止めの内容は、騒音、振動を抑えるための住宅が密集している区間の減速走行である。

原告の求めた差し止めの内容自体は実現が困難なものではないが、差し止め請求が認められることはなかった¹⁴。新幹線訴訟は 1984 年に提訴から 12 年を経て和解になっている。和解条件は 1990 年度末までにある一定の値まで騒音を抑えるよう騒音対策に努めること、旧国鉄が和解金 4 億 8 千万円を支払うこと¹⁵の二点だった。

長谷川（2003）は、こうした和解の例において差し止めは認められないものの、損害賠償という形での司法救済が確立され、定着していることを指摘している。新幹線訴訟の事例は、四大公害病のように直接生命にかかわる身体被害ばかりでなく、騒音、振動による日常生活妨害の被害も、損害賠償による司法救済の対象に含まれることを示した（ibid.）。

本論文で扱う下北沢における行政訴訟の和解の事例は、損害賠償請求をしている前例とは異なるものである。次節では、なぜ下北沢の開発計画の事例を扱うのかを述べる。

1.5 なぜ下北沢か

下北沢の開発計画の事例を選定した理由は、主に二つある。第一に、下北沢における行政訴訟では損害賠償請求を行っていないということである。長谷川（2003）は、行政を相手にした公害訴訟では和解という結果において、損害賠償という形で金銭的救済がなされたことを一つの意義としていた。しかし、下北沢の事例では、そもそも損害賠償請求をしておらず、求めていた差し止めも認められていない。それにもかかわらず和解したという事実から、その背景には原告にとって金銭的救済とは異なる和解の意義があったと考えられる。損害賠償を求めている行政訴訟の和解の事例をみることで、金銭的救済に代わる新たな意義を見出すことができると考える。

第二に、下北沢についてある時点までの研究の蓄積があるということである。三浦（2016）は、下北沢の開発をめぐる起きた反対運動について、都市空間における共生をテーマに研究を行っているが、三浦が研究を行った時期はまだ訴訟が終了していなかった。これまで蓄積された研究から下北沢の開発によって起きた反対運動を理解することができ、和解したことによる運動主体の変化を明らかにしやすいと考えられる

本研究では、原告が和解を受け入れた背景、そして和解による運動主体への変化を調査する。さらに和解という結果を運動主体がどう捉えたかを分析することを通して、住民運動における和解の機能を考察する。

¹⁴ 新幹線訴訟と並び、1970 年代の差し止め請求訴訟の代表的な事例には、大阪国際空港公害訴訟があるが、この事例も損害賠償は認められたものの差し止め請求は却下された（長谷川 2003）。

¹⁵ 一審の認定した損害賠償額は約 5 億 3 千万円であった（長谷川 2003）。

第2章 下北沢の都市開発計画への反対運動

2.1 歩いて楽しめる街の形成

本章では先行研究によって明らかにされている2015年までの下北沢について概観する。下北沢では都市計画¹⁶による開発をめぐり反対運動が起きた。なぜ反対運動が起きたのかを理解するため、本節では都市計画以前の下北沢がどのように形成されたのかを概観し、次節で都市計画によって下北沢がどのように変化するのかを説明する。

昭和初期に農村だった下北沢に転機が訪れたのは、1927年の小田急線開通、1933年の京王井の頭線開通である（三浦 2016）。下北沢では、両線の開通に伴い交通手段が整備されたことで宅地化が進み、北側の区域には北沢通商店街ができた（せたがや百年史編纂委員会 1992）。商業地の急速な発展により街路などの整備が追いつかず、細い路地が入り組んだ狭くて複雑な街並みが形成されていった（多田 2014）。

下北沢が、多くの人々が訪れる街へと発展していったのは戦後からである。戦後の下北沢では、空襲に見舞われなかったことで闇市が出現し、駅の南口や東側にも商店が集まるようになった（三浦 2016）。その後、鉄道が交差していることによって南口、北口、東口を往復するには時間がかかることから、それぞれの場所で四つの商店街が形成された。

戦後に発展した下北沢は、1960年代半ばからさらに人々を集める街となる。下北沢近辺には学生を受け入れる下宿先が多く存在していた（高橋・小林 2015）。また、若者向けに1970年代後半にライブハウスが誕生したことや、1980年代に本多劇場を中心に劇場が誕生したことで、音楽や演劇が下北沢の魅力になった（ibid.）。

このように、戦前に形成された細く入り組んだ路地と、戦後に闇市を中心に人々が集まり生まれた複数の商店街が、下北沢の街並みの原型であるといえる。細い路地で構成された迷路性のある街のつくりは、車が侵入してこない歩きやすい空間を生み出した（三浦 2009）。そのような独特な街並みに多くの店が立ち並び、音楽や演劇などの文化が融合し、下北沢は「歩いて楽しめる街」となったのである。

2.2 街並みを変える都市計画

上記のように発展してきた下北沢だが、1982年頃から地域住民や来街者¹⁷は小田急線の「開かずの踏切」を問題視していた（高橋・小林 2015）。下北沢界隈にある九ヶ所の踏切は小田急線で最も列車が混雑する箇所であり、朝方のラッシュの時間帯にはすべての踏切が1時間に50分以上遮断していた（東京都建設局 2007）。この「開かずの踏切」問題を解消するための都市計画が東京都の都市高速鉄道9号線の連続立体交差事業（以下、連続立交）である。

三浦（2016）によると、この連続立交は単に踏切の撤去を進める「鉄道事業」ではなく、立体交差する道路の新設・拡幅を含んでいるため、「道路事業」という性格も併せ持っている。そもそも連続立交は「鉄道と幹線道路が二ヶ所以上交差する区間（350メートル

¹⁶ 姥浦（2015）は都市計画を「さまざまな関係者間の利害調整を行いつつ、地域の物的空間環境を計画・形成していく営み」と説明している。

¹⁷ 下北沢の住民ではない、下北沢を訪れる人々のこと。

ル以上)において鉄道と幹線道路を三ヶ所以上立体交差させ、二ヶ所以上の踏切をなくす事業」(建運協定第2条)である。しかし、下北沢地域では、立体交差できる場所は二地点¹⁸しかなく、上記協定に定めた三ヶ所以上という条件を満たしていなかった。そのため、補助54号線¹⁹という道路の整備が検討されたのである。つまり、補助54号線は道路交通の利便性をあげるためではなく、連続立交の事業要件を満たすという理由によって浮上してきたのである(木村 2005)。

また、世田谷区は、下北沢駅前に広場と呼べるだけの空間がなかったため、高齢者や障がい者などがバスやタクシーを利用する際に不便なことや、災害時に緊急車両を止めるスペースがないことを問題視していた(三浦 2016)。そのため、5400㎡という大規模な駅前広場が計画され、補助54号線と駅前広場を結びつける世田谷区画街路第10号線(以下、世区街10号線)という新たな道路事業が都市計画決定された²⁰。また、この事業は幹線道路を市街地に整備することで都市空間の高層化をもたらす²¹。そのため、連続立交は「再開発事業」の意味合いも持っている(木村 2005)。さらに、小田急線が地下化すること²²によって既存の線路がなくなるため空いたスペースで多様な土地利用が可能となる計画だった。都市計画の道路事業である補助54号線、世区街10号線が整備されることや建物の高層化が容認されたことなどによって、これまでの街並みが変わることによって反対運動が起きたのである。

¹⁸ 小田急線が環状7号線と補助道路26号線とで交差している。

¹⁹ 1946年の戦後復興計画の中で都市計画決定された道路で、補助54号線はほとんどが既存市街地の上に計画されたものであるため、買収額も膨大になると予想され、65年以上事業化されていなかった(高橋・小林 2015)。

²⁰ 世田谷区“都市計画道路補助第54号線(下北沢1期)及び世田谷区画街路第10号線”. 2018-05-29.

<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/124/379/381/d00014356.html>, (参照 2018-10-05)

²¹ 世田谷区は、2004年11月「下北沢駅周辺地区地区計画案」を提示することで、再開発の構想を提示した。具体的には、補助54号線と駅前広場に面する敷地が500㎡以上あれば45mの高さの建造物を、2000㎡あれば60mの高さまでの建造物を建てるのが可能になった(三浦 2016)。

²² 下北沢では都市計画の鉄道事業において小田急線を高架か地下のどちらにするかという選択肢の中で、2001年4月に多くの住民や商店が望んでいた地下化が実現している(木村 2005)。



図1:補助54号線、世区街10号線の事業区域図²³

2.3 反対運動の始まり

三浦（2016）は『「共生」の都市社会学』で都市における共生をテーマに、2015年までの下北沢における開発と反対運動について丁寧に明らかにしている。以下、三浦（2016）を中心に反対運動の発生と展開について、行政訴訟が提訴される前と後に分けてまとめていく。

街を大きく変える一連の都市計画に対し、住民・商業者・来街者らを中心にして「Save the 下北沢」という運動団体が2003年11月に結成された。当時共同代表を務めていた金子（2005）によると Save the 下北沢は、設立時に三つの主張を掲げた。①補助54号線の中止、②世区街10号線の見直し、③既存市街地の大規模な破壊を伴わない修復型の街づくりへの転換である。彼らは、下北沢の細い路地空間によってつくられた街並みや、そこに存在する多様な中小規模の商店、そうした街並みによって生み出された生活、人間関係や文化、個性といった街のイメージを守ろうとした。

反対運動に対して都市計画を推進する世田谷区は、主に「防災」「バリアフリー」を課題にあげ、それを解決するためには都市計画が必要であると訴えた。防災という点では、反対派が重視している細い路地は、火災や地震が発生した際に消防車や救急車が街中に入ることができない。バリアフリーという点では、バスやタクシーが駅前に入れなため、高齢者や障がい者にとって不便である。住民の中にはこれに賛同し、都市計画を希望する声もあった。

反対運動側は、下北沢特有の街並みか、交通の利便性をとるかという論点に対してどちらかを選ぶのではなく、それまでの街並みも残しつつ課題を解決しようとしていた。そこで、2004年末に、都市計画の専門家などを集め「下北沢フォーラム」という別団体を設立し代替案の作成に取り組んだ。しかし、Save the 下北沢や下北沢フォーラムには、下北

²³ 世田谷区 HP. “都市計画道路補助第54号線（下北沢1期）及び世田谷区画街路第10号線” <http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/124/379/381/d00014356.html>, (参照 2018-10-05)

沢に住んでいないメンバーもいたため、第三者の意見は聞けないと行政に指摘されることがあった。そのため、下北沢の商業者のみが加盟する「商業者協議会」が設立された（三浦 2009）。

商業者協議会は地元の商業主の要望を区に提出したり都市計画について協議するよう要求を行ったりしていたが、区には取り合ってもらえず成果は得られなかった。区は、都市計画を進める手続きの中で、町内会、商店会の代表など限られたメンバーで構成されている「街づくり懇談会」と協議することで、住民との合意形成はとれているとしていた。しかし、区と街づくり懇談会で行われた議論はほとんど区の計画に反映されていなかった（三浦 2016）。

2.4 反対運動の戦略の分類

そもそも、行政訴訟以前に下北沢で行われていた反対運動の戦略は三つに分けることができる（三浦 2016）。①行政を「大きな敵」として捉え、手続きを含む事業計画の問題を明らかにすることで計画の正当性/正統性を揺るがす対抗型、②利害関係者と距離を保ちつつ、多くの人にとって望ましい解答をみつけようとする連帯型、③街の内外に住む無関心層に情報を伝え、問題の当事者として計画の見直しやその後の街づくりに導くイベント型である。

具体的にいうと対抗型では主に、情報開示請求や、情報誌の発行、デモなどで行政の手続きの不備を指摘し、行政に都市計画を見直してもらおうと試みていた。連帯型では、仲間を増やし区や住民、商業者など様々なアクターで議論を行い、代替案を作成しようと試みていた。また、イベント型では、イベントを通して多くの人に街の価値を理解してもらい状況を変えようとしていた。訴訟以前は、どこか特定の団体が一つの戦略をもつのではなく Save the 下北沢、下北沢フォーラム、商業者協議会の三団体によってそれぞれが実践されていた。

2.5 訴訟の始まりと運動主体への影響

多くの住民の反対があつたにもかかわらず²⁴、区によって強引に進められてきた都市計画が2006年10月に東京都に事業認可された。これを受けて、「まもれシモキタ！行政訴訟の会²⁵（以下、訴訟の会）」が結成され、事業認可差し止めを求める訴訟を東京地方裁判所に提訴した。訴訟の会のメンバーの一部と弁護団長は、以前に訴訟を行っていた経験²⁶から行政訴訟が事業認可自体の取り消しが可能というだけでなく、法廷の場では少なくとも行政との対話の機会を持つことができることを知っていたからである（三浦 2015）。

²⁴ 都市計画法で義務付けられている地区計画案への住民の意見募集に対し、60%近くの住民が反対、25%近くが保留という態度を示していた（三浦 2009）。

²⁵ 下北沢の住民、地権者、商業者など多様な人々52名が原告として参加している。まもれシモキタ！行政訴訟の会“原告の顔ぶれ”. 2006-09-07. <http://www.shimokita-action.net/archive.html>, (参照 2018-10-05)

²⁶ 1994年の喜多見一梅が丘の事業区間における連続立体交差事業の認可取り消しを求めた訴訟、1998年に提訴された小田急線騒音損害訴訟など（三浦 2015）。

原告は、東京都、国に対して提訴しており、訴状²⁷にて三点要求している。①補助 54 号線、世区街 10 号線の都市計画事業認可の差し止め、②連続立交認可処分の無効確認、③裁判費用の負担である²⁸。

訴訟の会は、訴訟を提訴してから戦略的に運動を展開した。主に事業予定地の地権者から都市計画に反対の同意を得るための説得活動や、「まもれシモキタ！通信」を発行し、裁判で話題になった点や明らかになった点を広める活動を行った。訴訟をすることによって都市計画に反対する原告としての意識が高まり、国や都への対抗心が強くなっていった。行政訴訟を契機に対抗型の傾向が強まったことによって、その他の運動の戦略を持つ運動主体、特に連帯型の運動主体との違いや対立が生じた。

下北沢の開発をめぐる争いにおいて、連帯型の戦略を主に実践していたのは下北沢フォーラムである。行政訴訟以後、行政への対抗の意識が強化されていく中で、「裁判では街づくりはできない。街をよくするためには行政と連携していかなければならない」という構想の下、2008 年 1 月に下北沢フォーラムに参加していた専門家を中心に「小田急線跡地を考える会」（以下、あとの会）²⁹が結成された（三浦 2016）。あとの会は、対抗型の運動主体である訴訟の会との対立を深めながら、セミナーや勉強会、代替案の検討、ラウンドテーブル³⁰設置の要求などを行っていた。そして、2011 年に団体名やロゴを一新し、「グリーンライン下北沢」（以下、グリーンライン）³¹が発足した。

三浦（2016）は行政訴訟を行ったことによって運動主体がそれぞれの戦略に分化していったと指摘している。行政訴訟によってもたらされた運動主体の分化は、その後の展開次第ではさらなる対立や、共存不可能な状態になる可能性があった。以上が、先行研究で述べられている下北沢都市開発計画の 2015 年までの状況である。

2.6 調査方法

本論文では「下北沢の都市開発計画をめぐる行政訴訟において原告はどのように和解を受け入れ、和解という結果を運動主体はどのように捉えているのか」という問いに取り組む。調査方法は主に資料分析と半構造化インタビューである。まず、和解の内容について訴訟の会が発行している資料からひもとく。その後、原告の和解に至った背景、運動主体の変化、それぞれの運動主体の和解という結果の捉え方をインタビューから分析する。

²⁷ まもれシモキタ！行政訴訟の会“訴状”. 2006-09-07. <http://www.shimokita-action.net/archive.html>, (参照 2018-10-05)

²⁸ ①の事業認可は東京都、施行は世田谷区、②は事業認可が国、施行が東京都である。そのため、認可をしている都と国に対して提訴している。

²⁹ 行政と協働して小田急線の跡地の有効利用への提言などを行う（三浦 2016）。

³⁰ 正式な手続きの下、誰でも自由に参加できる区や東京都と小田急電鉄などのステークホルダとの話し合いの場（三浦 2016）。

³¹ グリーンラインは鉄道事業者、地域住民、自治体、商業者、来訪者がプラスになる「ウィン・ウィン」の関係性を確認しつつ、防災や、環境にも配慮した、みんなが幸せになる公共空間を一緒に考えていく開かれたグループ。グリーンライン下北沢。“グリーンライン下北沢について”. 2018-01-18 <https://greenline-shimokitazawa.net/page-7>, (参照 2018-10-05)

インタビューの調査協力者は下記の表2のとおりである。運動主体は対抗型、連帯型として位置付けられている2団体を選定した³²。金子氏、下平氏はSave the 下北沢から運動にかかわっていたこともあり、下北沢の反対運動の全体像について聞いた。前田氏、山本氏はグリーンラインのメンバーであり、行政訴訟中と行政訴訟後の連帯型の運動について話を聞いた。木下氏、原田氏、伊藤氏は訴訟の会のメンバーであり、和解の経緯を中心に訴訟の会のその後についても聞いた。また、区の職員である渡邊氏にもインタビューを行ったが情報開示の制約があったため、予備調査的な位置づけとした。

表2:インタビュー調査協力者

姓名・日付	所属	役職	活動
渡邊徹也 2018年 1月23日	北沢総合支所街づくり課	係長	2014年から現職。
金子賢三 2018年 5月25日	元Save the 下北沢	元共同代表	2003年から2008年までSave the 下北沢の共同代表を務めており、その後は個人で活動。
下平憲治 2018年 6月5日	元Save the 下北沢 まもれシモキタ！行政訴訟の会	元共同代表	2011年までSave the 下北沢の代表を務め、その後は、保坂区長の選挙対策や東通り商店街の理事を務めたり、新たなイベントを行ったり多岐にわたる活動をしている。
前田道雄 2018年 8月23日	グリーンライン下北沢	理事	2011年から同団体に参加。理事を務めている。
山本裕 2018年 8月25日	グリーンライン下北沢	監事	2009年から下北沢の街づくりにかかわっている。
木下泰之 2018年 9月8日	元Save the 下北沢 まもれシモキタ！行政訴訟の会 区長とシモキタ開発見直しを協働する市民の会	なし	元世田谷区議員。Save the 下北沢、訴訟の会で精力的に活動した。区議の時には、保坂氏の区長選を支援した。現在は区長とシモキタ開発見直しを協働する市民の会の代表として活動している。
原田啓子 2018年 9月9日	まもれシモキタ！行政訴訟の会	なし	訴訟の会の原告団長である原田学氏の妻。学氏が忙しいときは団長代理として活動していた。現在は街づくりにかかわっていない。
伊藤隆允 同上	まもれシモキタ！行政訴訟の会	なし	2007年の3月に二次原告として参加。現在は街づくりにかかわっていない。

出典：筆者作成

³² イベント型の構想は、多くの人の関心を喚起したのか運動自体の成果をみることができないという課題があり、優先順位が低く活動が縮小していった（三浦 2016）。そのためイベント型の構想については本論文では扱わないこととする。

第3章 和解の背景と運動主体の和解の捉え方

3.1 原告側からみる和解の背景

3.1.1 訴状と和解内容のギャップ

2006年9月に始まった行政訴訟は、約10年の月日を経て2016年3月に両者の和解をもって終了した。まず、本項では訴状の内容と最終的な和解の内容を比較する。その上で、次項において原告が和解をどのように受け入れたのかをみていく。

訴えの内容は2.5に書いてある通りである。最終的に原告団が受け入れた区の意見陳述（表3参照）の内容は主に三点である³³。第一に、小田急線の上部利用について、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、第二に、補助54号線と世区街10号線について、歩行者に配慮した街づくりを進めること、第三に、下北沢の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である。

表3:和解までの経緯

年	月日	出来事
2015年	10月30日	東京地裁の増田稔裁判長が、和解勧告を行った。
	12月25日	原告側は福川雄一千葉大学名誉教授を中心に3回の会合を経て意見書をまとめた。
	12月28日	東京地裁に「下北沢再開発の『見直し』意見書」、「原告らの和解に対するスタンス」を提出。
2016年	3月16日	東京地裁が当事者双方に対して和解案を提出。
	3月30日	第39回口頭弁論、訴訟参加人として区が意見陳述、原告が訴えの取下げを表明。

出典：「まもれシモキタ通信第39号・40号」より筆者作成

訴状と和解内容を比較すると、訴状で求めているような認可差し止めは和解内容では触れられていない。そして、区の意見書の内容もいかようにも解釈できるものである。訴状と和解の内容の間にはギャップがあることが分かったが、なぜ原告側は都市計画の事業認可差し止めという目的を達成できない和解を受け入れたのだろうか。

3.1.2 最善と考えられた和解

2015年10月30日の第37回口頭弁論で増田裁判長から「話し合いによる解決が可能であるならば、道を探りたい」という発言があり、和解勧告がなされた³⁴。裁判長が和解勧告をした理由について、訴訟の会の伊藤氏は以下のように考えている。

³³ まもれシモキタ通信第40号より。

³⁴ まもれシモキタ通信第37号より。

国とか都とかがこのまま裁判を続けたときにどうなるかということに心配したんだと思います。それから裁判所としてもこのまま裁判を続けて、判決を出すというのは非常にためらった。行政が望むような判決がなかなか書きにくいと。そんな状況になってきたんで和解という案を出したんだと思います。

木下氏はこの時に法廷において、原告側が被告を追い詰めていたと主張した。原告側は過去の補助 54 号線の都市計画決定の手続きが違法であることを指摘していたが、被告側はそれに対して論理的に合法性があることを説明できていなかったという³⁵。裁判において原告は優位な立場にいたと考えていたが、裁判を継続しようとはしなかった。行政訴訟には先行研究で指摘されていたような司法消極主義があることを原告側も認識しており、勝訴は難しいと考えていたからである。

また、原告側が和解に応じた背景には裁判の長期化があった。和解勧告がされた時には、すでに訴訟を提訴してから 10 年近く経っており、原告側はかなり疲弊していた³⁶。

当然さ、10 年もたっていれば判決が出そうなわけじゃない。判決が出ると大体負けることが多いわけよ。それで負けて終わりにしようっていう人がけっこういたり、負けてももう控訴は嫌よという人がいたわけ。そういうのがあるからさ、全体の状況から言って和解が取れてこちらの勝利的和解だったらそれで片付けようところらの弁護団のトップは考えたわけですよ³⁷。

訴訟の会にとって、和解勧告は訴訟を納得した形で終わらせることができるまたとない機会だった。訴訟の会で和解を受け入れるかという議論をした時には、反対の声をあげる人はいなかったという³⁸。

原告は裁判の長期化によって疲弊していた。その中で、行政訴訟において難しいとされている和解に持ち込む機会が訪れたことから、原告側は和解で訴訟を終わらせる方向になったと考えられる。

3.1.3 行政訴訟中の政治の変化

訴訟の会が和解を受け入れたもう一つの背景が、下北沢に対する区政の変化である。2011 年 4 月の世田谷区長選で、訴訟の会を中心とした運動主体が擁立していた候補であった保坂展人氏が当選した（三浦 2016）。運動側は元衆議院議員で「公共事業チェック議員の会」の事務局長を務め、下北沢を何度も訪れていた保坂氏を「下北沢の運動を一番理解し尽力してくれた国会議員」と考えていた（ibid.）。保坂氏が「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」を公約として掲げていた³⁹ことから運動側の期待

³⁵ まもれシモキタ通信第 34 号より。

³⁶ 木下氏、原田氏、伊藤氏へのインタビューより。

³⁷ 木下氏へのインタビューより。

³⁸ 原田氏、伊藤氏へのインタビューより。

³⁹ まもれシモキタ通信第 21 号より。

は大きく、訴訟の会もビラ配りや電話での広報など選挙活動を行っていた⁴⁰。区長になってから補助 54 号線、世区街 10 号線の見直しやラウンドテーブルの設置など運動側が求めていた変化が起きると考えられていたが、目立った変化はなかった。その時の状況について保坂氏の選挙対策を中心になって行っていた下平氏は、「勝ったのはいいんだけど、世の中は自民党・公明党が強い。だから、勝ったからといって決まっている話を覆すことは難しかった」と述べている⁴¹。

しかし、2014 年の 4 月に保坂区長が二期目に当選したことで、下北沢に関して二つの政治的变化が起きる。一つは、保坂区長が選挙の直前に「補助 54 号線の 2 期、3 期工区の事業を見直し、それらを優先整備路線⁴²から外す検討をする」と明言したことである⁴³。一期目には成果がなかったため、訴訟の会は 2014 年の二期目の選挙運動にはかかわっていなかった。それが、上記の発言を受けて再び保坂区長支持へとスタンスを変えたのである。

訴訟で和解したのと同じ日に東京都は補助 54 号線の 2 期、3 期工区を優先整備路線から外すことを正式に発表した。訴訟の会は、それを訴訟当初の目的が一部達成されたとして受け止めている⁴⁴。訴訟の会の木下氏は、裁判で 2 期、3 期工区が外されたことから、1 期工区が幹線道路と接続することもなくなり、それを前提に作られている都市計画は見直される必要があると考えている⁴⁵。ただし、優先整備路線から外されたことは計画が 10 年間凍結されることを意味しているだけであり、10 年後に新たな計画として復活する可能性はある。

もう一つの政治的な変化は、保坂区長が住民参加を重要視し、運動主体が要求していた区と住民の話し合いの場である北沢デザイン会議⁴⁶（以下、デザイン会議）が 2014 年から行われるようになったことである。それまで反対運動側から、住民との話し合いの場を作ってほしいという要望が何度も出ていたにもかかわらず区はそれを無視し続けていたが、保坂区長になったことで実現した。保坂区長は著書で、デザイン会議の役割について「下北沢の再開発計画と道路問題をめぐって街を二分する『賛成』『反対』の激しい意見の相違を乗り越え、過去の経過は踏まえながらも、立ち止まることなく、『これからの下北沢をどう創りあげるか』という共通のテーマに取り組む土俵をつくることだった」と述べている（保坂 2018:153）。

⁴⁰ 木下氏へのインタビューより。

⁴¹ 世田谷区長選挙は、自民党が候補を一本化できなかったことから票が割れたことによって、保坂氏が無所属でありながら僅差で当選した。また、区議会も自公が過半数を占めていたため、保坂氏の地盤は弱く、改革を行うことは難しかった（三浦 2016）。

⁴² 東京都と特別区及び 26 市 2 町は、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を策定している。東京都都市整備局。「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の公表について”。2016-03-30。

http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/tokyo/iken_kohyo.html,（参照 2018-10-05）。

⁴³ まもれシモキタ通信第 38 号より。

⁴⁴ まもれシモキタ通信第 40 号より。

⁴⁵ 木下氏へのインタビューより。

⁴⁶ 小田急線上部利用など、小田急線沿線の街づくりについて、誰もが参加できる情報共有や意見交換の場。北沢デザイン通信第 1 号より。

さらに、行政訴訟終了後の2016年10月から、北沢PR戦略会議（以下、PR戦略会議）が行われるようになった。PR戦略会議は、「小田急線上部利用施設等の整備によるまちの変化に伴い、地域の人々による区施設の活用や、上部利用施設及びその周辺の『まちの魅力』を高める活動を検討し、実践していく場」のことである⁴⁷。デザイン会議とは異なり区と住民が対話を行うというよりは住民が主導で、幅広い住民参加の議論の場として位置付けられている⁴⁸。

デザイン会議やPR戦略会議が始まったことについて、15年以上運動にかかわってきた下平氏は保坂区長の住民参加を重要視するボトムアップ的な考え方を評価している。このように、行政訴訟中からデザイン会議という誰でも参加できる議論の場が設置され、行政訴訟後にPR戦略会議も行われるようになった。

訴訟の会は、裁判の長期化で疲弊していたことや、行政訴訟で勝訴が難しいという認識から和解が最善と考えていた。さらに、行政訴訟中に保坂展人氏が世田谷区長になり区政が変化した影響で、2期3期工事が優先整備路線から外れたこと、今まで求め続けていたラウンドテーブルの設置の背景から和解をするに至ったと考えられる。

⁴⁷ かわら版第1号より。かわら版は北沢PR戦略会議の活動報告や今後の予定を知らせるパンフレット。

⁴⁸ 現在9つの部会から構成されており、参加者は自分の興味関心からそれを選ぶことができる。普段はそれぞれの部会で活動し、年に数回全体会合と報告会がある。

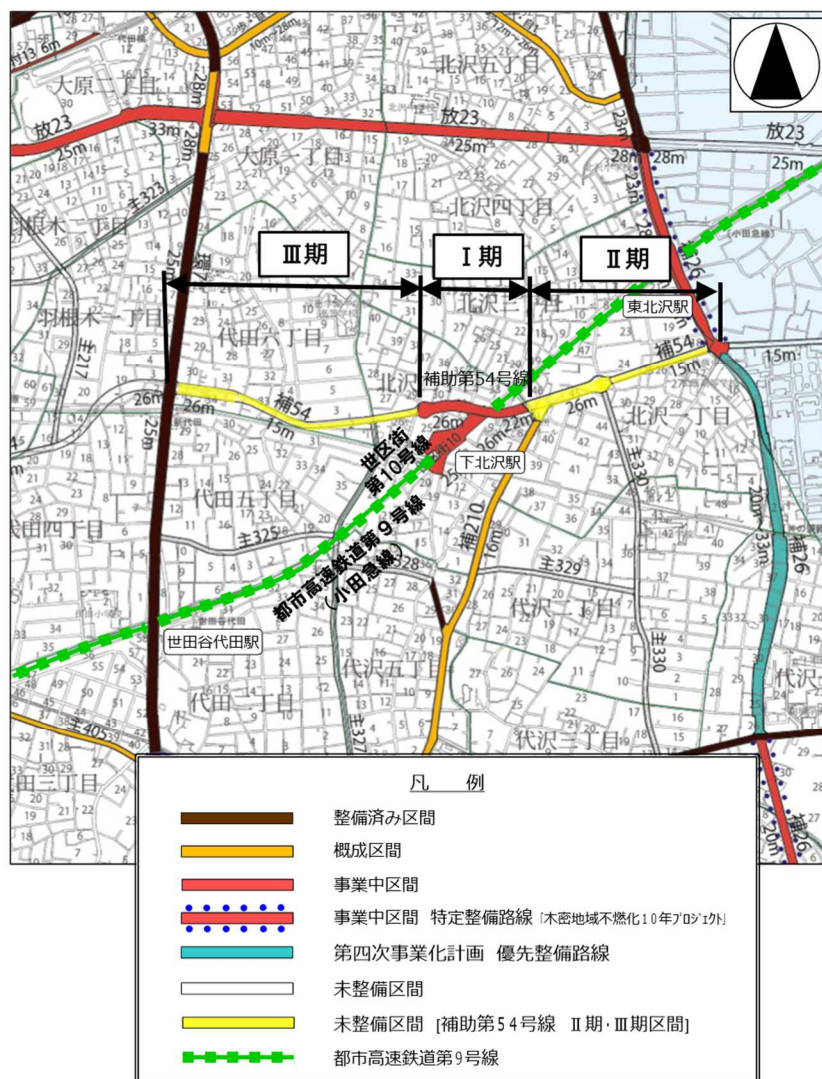


図2:補助54号線・世区街10号線位置図⁴⁹

3.2 運動主体の変化

3.2.1 縮小する対抗型

行政訴訟が和解で終了したことによって、対抗型と連帯型、それぞれの戦略をもつ運動主体はどのように変化したのか。原告団団長とその妻である原田氏は、訴訟が終了するタイミングで訴訟の会を解散させようと考えていたが、弁護団長は、和解を勝ち取った弁護

⁴⁹ 道路・交通政策部道路事業推進課。 “下北沢都市計画道路事業に関する訴訟の終了について” http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/107/157/802/d00145968_d/fil/6.pdf, (参照 2018-10-05) .

団と原告が先頭に立って行政と下北沢の街をどうするか議論すべきと考えていた⁵⁰。会を解散、継続するかをめぐって、弁護団長と住民の間で意見の対立が起きた。

訴訟の会の伊藤氏は、原田氏や自分も体調を崩したこともあってこれ以上の運動はできず、大部分の人も疲弊していたことから訴訟終了を一つの区切りに運動からは身を引いたと話していた。一方で、現在も活動を続けているのが木下氏である⁵¹。木下氏は自らが代表となり、訴訟の会を継続するという形ではなく、「区長とシモキタ開発見直しを協働する市民の会」という新たな会を設立し活動を行っている。具体的にはPR戦略会議の一つの部会として小田急線地下後の上部利用、駅前広場、補助54号線1期工区が住民の憩いの場となるよう活動している⁵²。行政に対抗していたという過去、そして和解をしたという結果があるため、和解の内容が守られていない場合には質問を投げかけたり、批判をしたりするなど追及をしている⁵³。

元Save the 下北沢共同代表の金子氏も、第三者の視点から見た訴訟の会について、縮小しているとしていた。その原因について、訴訟が終わり区と住民が協働していこうという機運がある中で、区を批判するような対抗型の運動を続けることは難しく、人も集まらないのではないかと述べていた。しかし、金子氏は対抗型の運動の重要性も同時に指摘していた。対抗型の運動主体が存在することで、行政もそれに応える成果を見せる必要があると考えられる。また、なにか問題が起きたときにそれを指摘する存在がいなければ、話し合う場があったとしても議論を喚起することはできない。

訴訟の会は解散の仕方をめぐって意見が分かれていたが、結果的に大部分の人が行政訴訟の終了を一つの区切りとして運動から離れていった。一方で、木下氏を中心とした一部のメンバーは、新たな運動主体を作って現在も街づくりにかかわっている。行政の監視という点において、対抗型の運動は縮小しているものの一定の役割を担っていると考えられる。

3.2.2 変わらない連帯型

連帯型の運動主体であるグリーンラインは、行政訴訟には一切かかわっていなかったが行政訴訟を行ったことの影響はあったと捉えている。グリーンライン理事の前田氏は訴訟の会の存在によって、グリーンラインが区とかかわりを持つことができたという。

訴訟を起こす人たちがいるということによって、グリーンラインみたいな組織ってというのが間に立ちやすくなるという状況はあるのかな。世田谷区としては訴訟の会

⁵⁰ 原田氏、伊藤氏へのインタビューより。

⁵¹ 結果的に弁護団長は高齢であったこともあり訴訟後の運動にはかかわっていない。原田氏、伊藤氏へのインタビューより。

⁵² PR戦略会議では「シモキタの新たな公共空間を再考する部会」と名前を変えて活動している。

⁵³ 実際に筆者が見学した2018年2月18日に行われた北沢PR戦略会議においても、和解で合意された通り行政と市民が協働することの念押しや、連続立交の情報開示が不十分である点を追及していた。

とはなかなか直接は話すことができないけど、グリーンラインとだったら直接話がしやすいという状況はたぶんあった。

行政訴訟が始まってから訴訟の会とグリーンラインは交流がなくなったものの、法廷の内外でそれぞれの戦略に基づいて活動を行うことで相互に作用していたと考えられる。法廷内で訴訟の会が対抗することで、世田谷区の強引な街づくりを止めることができていたが、訴訟の会が裁判外で区や都と対話をするのは難しかった⁵⁴。そこで、区との連携を試みるグリーンラインが存在することで、区とのコミュニケーションを図ることができるのである。前田氏は、グリーンラインが区と連携を図る中で、ラウンドテーブルの設置を求めたため、それがデザイン会議を開催するきっかけのひとつとなったのではないかと考えている⁵⁵。このように、分化した運動主体同士は直接的なかわりがあったとしても、間接的に関係性があったといえる。

行政訴訟中にデザイン会議が開催されたことや、訴訟終了後に PR 戦略会議ができたことは 3.1.3 で述べた。現在グリーンラインのメンバーは個人個人でデザイン会議や PR 戦略会議の関心のある部会に参加し、定期的な会議などは行っていない⁵⁶。その背景には、グリーンラインの活動の目的の一つであったデザイン会議や、PR 戦略会議のようなラウンドテーブルの開催が果たせており、かねてからそこで議論することを望んでいたからである。

行政訴訟が終わったことを契機に反対運動は収束し、下北沢における街づくりはデザイン会議と PR 戦略会議に集約されているといえる。以上が、運動主体の訴訟後の変化である。次節では、行政訴訟の和解を運動主体がどのように捉えていたのかを分析する。

3.3 異なる和解の捉え方

そもそも、和解することにはどのような機能があるのか。民事訴訟における和解技術論について研究している草野（2018）は和解を「裁判官が媒介するところの紛争の解決を目指した当事者間の交渉」と定義している。草野（2018）によると、判決は、過去の事実によってそれ以前に存在していた法的規範を適用して結論を出すものであり、判決の確定力によりその結論の蒸し返しをさせないということで紛争を終了させる。これに対して和解は、当事者双方が未来に実行することを合意によって約束することにより、紛争を終了させるものである。このことから、草野（2018）は、判決よりも和解の方が当事者双方にとってよりよい未来を創ることができると主張する⁵⁷。

では、下北沢における行政訴訟の和解はどのように捉えられているのか。長年下北沢の街づくりにかかわってきた金子氏は和解で終了したことを以下のように評価している。

⁵⁴ 長谷川（2003）は、原告住民の法定外活動の中で、被告側組織との直接交渉的性格の強いものは、裁判への影響から慎重さが求められると指摘する。

⁵⁵ 前田氏へのインタビューより。

⁵⁶ 同脚注 55。

⁵⁷ 一方で和解には、当事者が合意をしない限り、どんなに正しく妥当な解決案であっても和解が成立しないという短所が存在する（草野 2003）。

和解っていう形でよかったのかもしれませんがね。たぶんあの訴訟で勝ってたとしたら、もっと強引に訴訟の会の人たちは自分たちが信じる都市計画を押し進めようとしたでしょうし、それってやっぱりまた一つ話し合いで決着がつく話ではないじゃないですか。話し合っただけで今後決めていきましょうという方針だけが残されて、和解で収束したっていうのはある意味とてもいいことだったのかもしれませんがね。

グリーンラインの山本氏も、街づくりに関しては和解がよかったと述べている⁵⁸。和解をしたことで、区と住民が協働しやすい状況が生まれていると考えていた。これには行政訴訟以前にはなかった、デザイン会議やPR戦略会議など区と住民、住民同士で下北沢の街づくりについて話し合う場ができたことが関係していると考えられる。住民側は、訴訟以前には対話を試みても無視されていた区と対話をするができるようになった。

しかし、和解を勝ち取った訴訟の会のメンバーは、デザイン会議、PR戦略会議の在り方を疑問視している。訴訟の会の伊藤氏は、街づくりにおいて和解で裁判が終了してよかったという考えについて以下のように述べている。

議論の場に対する評価がね、要するに話し合いをすればいいという手続き論に終わっていて、何を獲得するかという運動論にはなかなかなっていないですね。

両会議は話し合いの場としては機能しているが、話し合ったことが事業に反映されないことを危惧しているのである⁵⁹。訴訟の会のメンバーは、和解の内容から住民が誰でも参加できる話し合いの場を作ることは当たり前であり、そこで話し合ったことが事業に反映されて初めて区と住民の協働といえると考えているのである。

和解という結果の捉え方には、違いがあった。街づくりにとって和解という結果がよかったと考えている人々は、和解により訴訟以前まではなかった誰でも参加できる議論の場が区によって設置され、対等に議論を交わしていることを評価している。一方で、訴訟の会のメンバーは、議論の場で話され合意されたことが、事業に反映される必要があると考えている。ただ、話し合いが行われるようになってから2年しか経っておらず、住民の意見が事業に反映されるかどうかはまだわからない。

⁵⁸ 他にも下平氏、渡邊氏へのインタビューからも聞かれた。

⁵⁹ 原田氏や木下氏も同じように考えている。

第4章 行政訴訟の和解が運動主体にもたらしたもの

4.1 争い続けたことによって掴んだ政治の変化

本論文では、「下北沢の都市開発計画をめぐる行政訴訟において原告はどのように和解を受け入れ、和解という結果を運動主体はどのように捉えているのか」という問いに取り組んできた。訴訟の会の資料分析と運動主体へのインタビューから以下の結論を導いた。

まず、原告が和解を受け入れた背景は主に二点ある。第一に、原告は勝訴は難しいと認識し、さらに裁判が長期化し疲弊していたことから和解での裁判の終了を最善と考えたことである。原告は裁判を優位に進めていたが、和解勧告をされた時点で裁判を継続する気はなく、原告の中に和解をすることに反対をする人もいなかった。

第二に、行政訴訟中に保坂展人氏が世田谷区長になり、区政が変わったことである。訴訟の会は、裁判に向けた活動を行いながらも、選挙運動を行い住民側の立場に立った区長の当選を勝ち取った。保坂区長が、補助54号線の2期3期工区が優先整備路線から外すことを明言したことから、原告側は部分的ではあるが道路計画を凍結したことを成果として捉えている。また、保坂区長は住民参加を重視しており、訴訟以前にはなかった、区と住民が議論できる場であるデザイン会議や住民主導で街づくりについて考えるPR戦略会議も区によってつくられている。保坂区長は、住民と協働で街づくりを進めていく意向を示しているといえる。

原告側が和解を受け入れた背景からいえることは、訴訟を長年続けることで政治変化の機会を得られる可能性があるということである。先行研究では、行政を相手にした裁判は長期化し、身体的にも金銭的にも負担になることが指摘されていた（新堂 1983、長谷川 2003）。しかし、下北沢の行政訴訟では、裁判の長期化によってその間に選挙が数回行われ、それを利用し区長の交代を勝ち取ったことで、訴訟の目的の一部が達成されている。裁判の長期化は負担であると捉えられることが多いが、訴訟を継続することで政治的な変化を掴む機会が増え、変化を起こすことができれば問題解決の道筋が開かれる可能性がある。もっとも、政治の変化によっては行政が優勢になり、住民運動側が不利になることもありうる。

4.2 運動主体にとっての和解の機能

原告側には前節で述べた和解の背景があったが、行政訴訟の終了は運動主体に以下の変化をもたらした。対抗型であった訴訟の会は、行政訴訟の終了が一つの区切りとなり大部分の人が運動から身を引いていた。一方で、訴訟の会の木下氏を中心とした一部のメンバーは新たな会を設立し、PR戦略会議へ参加している。連帯型の構想であったグリーンラインは、運動の目的の一つとして掲げていたラウンドテーブルの設置を達成した。現在、グリーンラインは運動主体として活動するのではなく、個人でデザイン会議やPR戦略会議に参加している。

和解という結果の捉え方は、訴訟に参加していた人、参加していなかった人で異なっていた。訴訟に参加していなかった人は、行政訴訟以前にはなかった話し合いの場ができ、和解したことで、区と住民が協働をしやすい状況が生まれているという。一方で、訴訟に

参加していた人は、議論することが重要なのではなく、議論したことが事業に反映されて初めて協働であると考えていた。

それぞれの運動主体の変化と和解の捉え方から考えられる和解の機能は二点ある。第一に、訴訟によって分化していた運動主体が、参加の仕方に違いはあるが再び協働できるようになったことである。訴訟を契機に運動から離れていった人はいるものの、デザイン会議やPR戦略会議では両運動主体のメンバーが議論を交わしている。

第二に、訴訟前と比べて住民の行政に対する立場を強くしたことである。行政が物事を決める構造から、住民と協働して物事を決めていく形に変化している。ただ、これに対しては、訴訟の会のメンバーから協働の結果が事業に反映されるのか疑問視されている。

4.3 原告の視点から和解に着目することの意義

本研究は行政訴訟における和解の一般的な機能を論じるものではない。先行研究において述べられていた和解の意義としての金銭的救済を得られないにもかかわらず、和解をした事例をみることで、原告側にとって和解の金銭的救済以外の意義を提示することを目的としている。本研究で示した、裁判の長期化が負担と考えられている中で、裁判を長期的に継続することで運動主体が政治変化の機会を得る可能性があり、それにより問題解決の道筋が開かれることがあるという点は、金銭的救済に変わる新たな意義になると考えられる。

一次資料

まもれシモキタ！行政訴訟の会 “まもれシモキタ通信第 1-40 号”

世田谷区北沢総合支所街づくり課 “北沢デザイン通信第 1 号”

世田谷区北沢総合支所街づくり課 “かわら版第 1 号”

二次資料

姥浦道生、2015 「土地区画整理事業と紛争—都市計画的視点からの考察」『都市住宅学』第 91 号（まちづくり紛争の現在）、pp. 74-78。

金子賢三、2005 「街に生きる—下北沢計画の問題点と” Save the 下北沢” の活動」『現代思想』33 巻第 5 号、pp. 88-93。

木村和穂、2005 「単なる道路問題ではない—下北沢の再開発を問う」『現代思想』33 巻第 5 号、pp. 104-111。

草野芳郎、2003 『和解技術論—和解の基本原則（第二版）』信山社。

草野芳郎、2018 「和解は未来を創る」『和解は未来を創る』信山社、pp. 5-12。

新堂幸司、1983 「現代訴訟とその役割」『基本法学 8 紛争』岩波書店、pp. 305-333。

せたがや百年史編纂委員会、1992 『せたがや百年史 [上巻]』大日本印刷株式会社。

高橋ユリカ・小林正美、2015 『シモキタらしさの DNA』エクスマレッジ。

多田洋一、2014 「下北沢の変遷」『下北沢ものがたり』シンコーミュージック、pp. 22-37。

東京都建設局、2007 「小田急小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)の地下連続立体交差及び複々線化事業の概要について」『建設関連業月報』307、建設総合資料社、pp. 16-20。

西城戸誠、2008 『抗いの条件—社会運動の文化的アプローチ』人文書院、pp. 9-69。

長谷川公一、2003 『環境運動と新しい公共圏—環境社会学のパースペクティブ』有斐閣。

船橋晴俊・長谷川公一・畠中宗一・勝田晴美、1985 『新幹線公害』有斐閣。

保坂展人、2018 『<暮らしやすさの>都市戦略—ポータランドと世田谷をつなぐ』岩波書店。

町村敬志、2011 『開発主義の構造と心性—戦後日本がダムで見た夢と現実』お茶の水書房。

三浦倫平、2009 「運動レパトリーとしての行政訴訟の意味—下北沢再開発問題を事例として—」『ソシオロゴス』第 33 号、pp. 79-100。

三浦倫平、2015 「環境行政訴訟が地域社会にもたらす可能性と課題—小田急大法廷判決のその後に焦点をあてて—」『都市住宅学』第 91 号（まちづくり紛争の現在）、pp. 53-57。

三浦倫平、2016 『「共生」の都市社会学—下北沢の再開発問題のなかで考える』新曜社。

水俣病被害者・弁護団全国連絡会議編、1997 『水俣病裁判—人間の尊厳をかけて』鴨川出版。

巻末資料:質問項目

- ① 下北沢の都市開発に関する運動にいつからどのようにかかわっているか。
 - ② 所属している運動主体はどのような運動をしているのか。
 - ③ 行政訴訟によって所属している運動主体に影響があったか。
 - ④ 行政訴訟中、終了後の他の運動主体、行政とのかかわりはどうだったか。
 - ⑤ 行政訴訟が和解で終了したことで運動主体、行政に変化はあったか。
 - ⑥ 和解したことにはどのような意義があったと考えるか。
- ※訴訟の会のメンバーには、これに加えてどのように和解したのかという背景もきいた。