

熊本世田谷区長殿

## 下北沢駅周辺地区街づくり計画案 について

意見を下記のとおり述べます。これを取り入れ計画の抜本の見直しか廃止をしてください。

1) 過去2-3年の間に地元説明会で小田急の地下化と関連する道路計画案が示され、意見の提出を都に対して行った。補54号計画に反対が419人署名、反対0であった。これは都計審資料にある。しかし都はそのまま原案を通し、区はまたそれを強引に進めようとしている。このたびの地区街づくり素案の中にも補54計画はそのまま入っている。住民の反対意見提出が多くて賛成の意見提出0なのに、なぜ反対の意見を考慮しないのですか？都の原案は戦後の焼け野が原の頃、線引きがされて放置されてきたものです。その後、地元の商店街も住宅街も集積があり、大きく変わり、今日の歩行者・自動車混在の駅周辺の街になったわけです。その街や住宅街をぶち壊して幅15-25mの道路を作る理由が納得できません。その案に賛成は0だった。

2) 今までは都や区の説明会でいろいろ反対意見がでても、それを採択して説明案を部分的にも再検討したことはない。行政側は地元へ説明したとして 地元の真摯な意見を採らない。でも形では地元へ説明したとなる。そして住民自治とか民意を尊重するというのが区のやり方です。形式的なやり方をやめて、発想を変えて都と違う、区としての住民本位の計画に組み替えてください。そのためにオープン討議の場を設けて賛否両論を交えるようにして欲しい。

3) 都はこの補54計画を幹線ネット道路網として必要としています。つまり通過交通へ役立つ道路としたい。そのために"まち"ぶち壊すことになる。そういう考えでは地元の人々や今の"まちなみ"は犠牲になります。犠牲になることを承知した住民が多いのですか？ 経済・社会は変わり、これからも多様化するでしょう。でも今のままの下北沢が東京にあってもいい筈です。補54号なしにやってきた。

ここに幹線道路ネットがないと、東京の市街が駄目になるなら、その理由を具体的に都や区は説明するべきです。碁盤目の道路ネット構成がなくてもそれなりに発展してきた。そういう道路が大事なら計画を50年以上放置する筈がない。

4) いくらの費用をかけて建設するのですか？ 多分大きい費用でしょう。それに税金を使う、浪費ではないという 妥当性は誰かが分析して結果を公表したのですか？ 考えれば考えるほど、この補54号計画を強引に進める必要性は少なくなります。一連の道路計画を 区は白紙にして、住民との再検討の機会を考えて欲しい。

了

2004年4月15日

北沢\*-\*-\* 堀江 照彦

T&F \*\*-\*-\*-\*\*