

平成 18 年 3 月 23 日

「補助 54 号線」事業認可の見送りと計画の見直しを求める要望書

“Save the 下北沢”

代表 金子 賢三・下平 憲治

〒155-0031

東京都世田谷区北沢 3-19-3-2F
NEVER NEVER LAND 方

拝啓

貴職におかれましては、日頃から下北沢の発展にご尽力を賜り厚くお礼申し上げます。

私達は「補助 54 号線」「区画街路 10 号線」の見直しおよび修復型街づくりへの転換を求め、おとしより活動してきた市民団体です。

下北沢の街づくりについて、要望いたします。

要望 1. 「補助 54 号線」「区画街路 10 号線」の事業認可の見送り

要望 2. 「補助 54 号線」「区画街路 10 号線」および「下北沢駅周辺地区地区計画」の計画内容の見直し

その理由は、以下のとおりです。

1. 都市計画上の問題点

- ・現行の計画では魅力ある下北沢の街を破壊してしまう

本年度中に事業認可が予定されている下北沢地域の道路計画「補助 54 号線」と「区画街路 10 号線」は、路地で構成されている下北沢の街のにぎわいを分断し、歩いて楽しめる街としての魅力を破壊してしまいます。また、現在の街は小規模な区画割りであるために小規模経営の商店が集積していることが、街の個性を作り上げています。しかし、道路計画にあわせて予定されている建物の高さ制限（「下北沢駅周辺地区地区計画」に示されています）は大きなビルが建つことを許す数値に設定されているため、これを損ねてしまいます。

- ・「補助 54 号線」は連続立体交差事業の要件から外れている

連続立体交差事業の従来の採択基準では、幹線道路（都市計画道路）が線路と二本交差していることが要件でした。ところが、01 年の基準変更により、1 時間に 40 分以上が開かずの踏み切りとなるボトルネック踏み切りが 2 カ所以上含まれるときは、交差道路は一カ所でもよいことになりました。このため、小田急線の地下化工事を連続立体交差事業として行なうために「補助 54 号線」は必ずしも必要ではなくなりました。にもかかわらず行政は、「補助 54 号線」計画の見直しを行おうとしていません。

- ・都市計画専門家 20 名が下北沢の街づくりについて要望書を提出している

05 年 7 月 4 日には都市計画の専門家 20 名の連名による「下北沢駅周辺地区 地区計画素案の取り扱いについての要望書」（別紙資料 1）が、世田谷区長および世田谷区都市計画審議委員会委員に提出されました。これは既存の計画が下北沢のアイデンティティを反映しておらず、また住民の合意形成のプロセスを未だ踏んでいないことを強く指摘しています。

2. 地元の賛同が得られていない

- ・アンケートの結果は「道路は必要なし」が 60%

05 年の 11 月と 12 月には、下北沢フォーラムによって「下北沢らしさに関するアンケート調査」（別紙資料 2）がおこなわれ、配布数 3024 通に対し、40%にあたる 1209 通の回答を得ました。公正を期すため開封は公開で

行われ、資料の解析は明治大学小林研究室が行いました。それによると「補助 54 号線」が必要と考える人が 13.5% に対し、必要と思わないが 60% でした。また、駅前ロータリーが必要と考える人が 25% に対し、必要ないが 49% と、現在の行政が進める計画を疑問視する声が多いことがわかります。また、代替案もふくめてもっと十分な話し合いが必要だと考えている人は 75% でした。

この結果は今年 1 月 24 日に世田谷区に対して提出されました。

これに対し、現在まで世田谷区からは、「多くの賛同者を得られている」という主張の根拠となるデータは発表されておられません。

- ・ 510 商業者から計画見直しを求める要望書が提出されている

地元の 510 商業者による「54 号線の見直しを求める下北沢商業者協議会」（以下、「商業者協議会」）が、今年、世田谷区に対する『「補助 54 号線」および「区画街路 10 号線」、「下北沢駅周辺地区地区計画」についての要望』（別途資料 3）を提出しました。要望書は「補助 54 号線」と「区画街路 10 号線」を前提とした都市計画の見直しを求めています。「商業者協議会」は 1 ヶ月間区長に対し面会を求め続けましたが応じられなかったため、1 月 18 日、直接区庁に面会を求めに行きました。しかし区長は面会の時間をつくろうとしなかったために、要望書は提出せず撤回しました。要望書は 2 月 13 日に内容証明で提出され、「商業者協議会」は現在も区長との面談を求め続けています。

今年 2 月 8 日、下北沢商店会連合会と北沢 2 丁目 2 町会の連名による「下北沢駅周辺街づくり推進に関する要望」が提出されたことは、ご記憶に新しいことと思います。その要望書によりますと、まるで現在世田谷区が進めようとしている街づくりを、下北沢地区の商店会はもとより沿線住民も待ち望んでいるかのように書かれています。

「下北沢駅周辺街づくり推進に関する要望」は、地元商業者他、多くの下北沢関係者の気持ちや実態と、あまりにもかけ離れたものなのではないでしょうか。この要望書は各商店会の会員それぞれの意見さえもしっかりと反映せず、突然提出されたのが実情です。

3. 補助金投入の条件を満たしていない

- ・ 交通経済上、投資に見合わない道路計画である可能性が高い

私達は 05 年 6 月 7 日、独自におこなった交通量調査の結果報告書を、要望書「下北沢駅周辺における補助 54 号線を前提とした都市計画を見直してください」と 1 万人を超える計画見直しの署名、「“Save the 下北沢”の代替案」とともに提出しました。（何度も回答の要請をしたにも関わらず、未だ書面による正式な回答を世田谷区からいただいております。）交通量調査について、世田谷区が行なった交通便益計算の結果だけを一度の打合せの機会とともに頂戴しました。しかしそのデータは途中の計算内容に不明な部分が多く、また専門的な見地から誤りのある解釈のもとに計算されている危険性があったため、いくつかの質問書（別途資料 4）を提出しました。しかしこれに対する回答を未だいただいております。この議論の結果如何においては、「補助 54 号線」を中心とする事業は、補助金を投入するに値しない事業ということになります。

- ・ 環境アセスメントを行っていない

00 年度の東京都が実施した「連続立体交差事業調査報告書」によると、下北沢地区の「補助 54 号線」整備は、「補助 26 号線」「環状 7 号線」間を一体として捉える事業の一部として考えられており、「環状 7 号線」「補助 26 号線」「放射 23 号線」「補助 52 号線」との交通ネットワークを前提に、「区画街路 10 号線」（駅前ロータリー）整備とともに計画されています。「連続立体事業調査要綱」に准ずれば、本来、これらの区域の総合アセスメントを実施すべきであると言えますが、00 年度の調査では実施されておらず、本要綱に違反しています。

また、01 年度、東京都条例に基づいて実施された、小田急線連続立体交差事業の環境アセスメントにおいても、本来「補助 54 号線」や「区画街路 10 号線」の整備は「複合都市施設事業としての連続立体交差事業」であるためアセスメントの対象とすべきであったにもかかわらず、実際には道路事業は項目に挙げられませんでした。このことは、アセスメント制度からの逸脱であり、法律および都条例に違反しているのではないかと考えます。東京都は、小田急線連続立体交差事業の環境アセスメントを「補助 54 号線」など道路事業に関する調査を新たに項目に含め、やり直すべきではないでしょうか。

以上にご留意いただき、施策に反映くださりますよう、重ねてお願い申し上げます。

敬具