

「セイブ・ザ・下北沢」が平成十五年十一月に旗揚げしてから二年以上が過ぎました。

その間、マスコミへの働きかけやインターネットを最大限に活用した組織運営の確立、また道路の不要性を裏付けるための交通量調査の実施や、代替案の検討など、数々のアクシオンを起こしました。当初五名で創めた運動は、

防災を言い訳にした「都市開発」

えなことが徐々にわかってきました。

現在メーリングリスト参加者六十名、メールマガジン購読者六百名、

セイブ・ザ・下北沢 代表／金子 賢三

それらのことから、

反対署名者一万五千名という規模に拡大しています。

の発表した防災危険マップに

今、下北沢の道路問題は、渋

活動内容は多岐に渡るの

よると、必要不可欠な配置で

滞の緩和から防災を通過し、

短い文書で語ることは難しい

はないこと。延焼遮断帯の機能

高層再開発の必要性へと問題

のですが、道路の不要を訴える時、下北沢のケースでの一番の難敵は「防災」でした。

が起きた際には、東京には消防車の数が圧倒的に不足しており、また地震によって水道

「歩いて楽しめる街の先進的な事例は下北沢から！」という意気込みで今後ともがんばりますので、応援をよろしく

世田谷区も道路賛成勢力も、

も寸断されるので、道路と消

火水槽と地域防災などのよう

「防災」を道路建設の理由に

防車による防災ではなく、防

お願いします。

かかげるため、新聞などのメ

ディアも、「文化vs防災」という二項対立で問題を描こう

な、道路を必要としない方法を模索する必要があること。

とするものが多く、そのことが運動の拡大に水をさしてきたといえます。

神戸の震災の際には、建物の倒壊やそれによる火災の発生によって死亡した人が全体の死亡者の九割近くに上がり、新規道路よりも建物の不燃化に力をいれるべきことなどです。つまり下北沢のケースでは、新規道路が防災の役割を十分に果たすとはい

ただ、最近では都市計画の専門家たちがそのことに関して違う考えを表明し、風向きが変わりつつあります。それは新規道路のルートが、東京都

は、新規道路が防災の役割を十分に果たすとはい