

間違っただ公共事業による破壊から下北沢を守り、 歩いて楽しめる街の存続を求めます。

- 1、下北沢を破壊する幅 26mもの補助幹線道路 54 号線の国家予算を凍結し、駅前ロータリーを含め同事業と同地区の高層再開発を見直してください。
- 2、歩いて楽しめる街、カーフリーの街の存在意義を積極的に評価し、下北沢を持続可能な都市のモデルとしてください。
- 3、新規道路建設や高層再開発を必須の条件として行ってきた連続立体交差化事業の仕組みや予算措置を、抜本的に見直してください。

下北沢の魅力は高層ビルもなく、街に日がさし、車が入りにくいために、歩行者が安心して回遊できる路地の街であることです。緑豊かな住宅地に囲まれた商店街として発展し、ここに、演劇や音楽やファッションなど、個性的かつ文化的な営みが展開されてきました。

この街が小田急線の連続立体交差化事業をきっかけに、壊されようとしています。

小田急線の地下化による踏切解消は、多くの市民が歓迎しています。ところが、鉄道事業（下北沢工区は 1258 億円）と合わせて幅 26mもの補助幹線道路 54 号線（下北沢地域 243 億円）を街なかに新たに通し、駅前に 5400 m²もの駅前ロータリー（68 億円）をつくり、沿道や駅前に 60mもの高層ビルを許容する計画が推し進められているのです。これに対しては、世田谷区がおこなった地元住民へのアンケート調査からいっても反対が多数派です。

問題は、道路特定財源を投入する連続立体交差化事業が鉄道の立体化で踏切を解消するにとどまらず、道路を新たに増やす街路事業となっていることです。本来必要でないものまでも、国の意向で道路新設と再開発事業が必ずセットで用意されてきました。

時代にそぐわなくなったにもかかわらず、莫大な税金を使う幹線道路や高層再開発を地域や街の特性を無視して押し付けるのは間違っただ公共事業であり、税金の無駄遣いでもあります。

道路特定財源による歪んだ公共事業の見直しの具体例として、下北沢での連続立体交差化事業・関連事業の見直しを行い、これをリーディングケースとしていただくことを要請するものです。

氏 名	住 所