

世田谷区長
熊本哲之 殿

平成 18 年 4 月 12 日

「補助 54 号線」事業認可作業の停止と計画の見直しを求める要望書

「セイブ・ザ・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、2003 年より活動している市民団体です。

昨年度末の区議会において、私たちの関わる「下北沢問題」について多くの議員より質問がありましたことはご記憶に新しいことと思います。また、このように問題が社会現象といえるまでに注目を集めておりますことは、今回進めようとしている行政の計画に対し、強い疑問が提示されていることとご理解いただきたいと思ひます。

現在世田谷区は現行の計画を進めることを前提に手続きを進めていると聞いておりますが、このまま何の議論もせずに、計画を進めることは、下北沢の将来に遺恨を残し、ただでさえ理解を求めることがむずかしい都市計画の未来に大きな影を落とすことになると思ひます。そのような考えから、年度末には区長に直接ご面談賜りたいという要望書を提出させていただきましたが、担当部署である街づくり課より「**区の事業方針にあわない主張を持つ団体と区長が直接会うことはありえない**」というご回答をいただきました。聞く耳をもつと自負しておられる熊本区長にとって、担当部署の決定が本意なのかは定かではありませんが、そのような事実がありましたことを文頭にご報告申し上げます。

同時に以下、下北沢の街づくりについて、要望いたします。

本来ならば、直接お会いして細かい事情までお話し、お互いの考えを明確にすることが解決への近道であると信じておりますが、文書のみによって要望書を提出せざるをえない事情をお察しく下さい。また、要望とともに、下欄にその根拠と考えることを明確にし、質問等をさせていただきます。区長および世田谷区のお考えを文書でご回答いただけますことを切に希望いたします。

要望 1. 「補助 54 号線」「区画街路 10 号線」の事業認可申請作業の停止

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

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

昨年度中に事業認可が予定されていた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。

質問 1. 下北沢駅周辺の都市計画においては新規道路である 54 号線以外に、小田急線事業の地下化跡地の利用方法について明確にし、その利用方法の良し悪しについて議論することが必須であると思われます。今後、小田急電鉄を含め、この件に関して議論を重ねる際の体制や、区民からの意見徴収の方法などについての方針・スケジュールをお示しください。また、本文にもありますように、建物の高さや道路後退のルールなど、地区計画の方針についても、未だ議論が足りないと感じております。その件に関しても、同様に今後の方針・スケジュールについてご回答をお願いします。

●「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、2001 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。

質問 2. 2001 年の「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」の採択基準緩和により、2003 年の都市計画変更時において、54 号線は必要不可欠な道路ではなくなっていたため、再度その必要性について、議論・検証する必要があるというのが、私たちの見解です。世田谷区が 54 号線を必要と判断するに至ったデータや、根拠を明確にお示しください。

●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

2005 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。

質問 3. 都市計画専門家が提出した要望書に対しての正式な回答は、未だ公開されておられません。区がこの件に対応しておこなった手続きのプロセスについて、また現在この件に関してどのように考えているかをご回答ください。

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%

昨年 10 月～12 月には、都市計画専門家中心の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充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。

質問 4. 世田谷区が今回の下北沢フォーラムのアンケートをどのように受け止めているかについて、またこれを受けて今後どのような住民説明を予定しているかについて、お聞かせください。また、この機会に世田谷区が示している多くの賛同を得ているという主張の根拠・データを、明確にお示しください。また、2000 年に世田谷区によって実施された住民アンケートでは、駅前ロータリーについて多くの住民が望んではいないという結果がでています。今回の計画を決めるに際して、あのアンケートがどのような位置づけを持っていたのかについてもご回答ください。

●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。

質問 5. まずは直接利害関係者である 510 の商業者の声について、区長および世田谷区がこの要望書をどのようにうけとめているかについて、お聞かせください。

また、今後計画を進めるにあたり、これらの声に対して、どのような説明の機会を設けるつもりであるかを具体的にご回答ください。

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 2005 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。

質問 6. これらのデータ解析の疑義に関して、何も情報開示せずに事業計画を進めることは、国の定める基準を国民が理解し運用していく上で、大きな背任行為であると考えます。私たちの求める情報公開および、議論の必要性に関して真摯にご回答いただけない理由について、お答えください。

●まともな環境アセスメントが行われていない

世田谷区はトーニチコンサルタントに委託して、2004年度に補助26号線と環状7号線間の補助54号線と、区画街路10号線についての費用便益調査をおこない、併せて同じくトーニチコンサルタントに委託して、区画街路10号線の整備と補助54号線1期工事のみに限った環境アセスメントを実施したことが最近、明らかになりました。

区画街路10号線は、補助26号線・環状7号線間の整備を前提として、その広さが決められている以上、費用便益調査と同様に補助26号線・環状7号線間で実施するのが正しいやり方と思われます。補助54号線の1期工事に限った調査は、本来の環境アセスメントに値しません。やり直すべきです。

質問7. 何故、はじめから交通量増大が見込まれないことが明らかな1期工事に限った環境アセスメントのみを行ない、補助26号線・環状7号線間の環境アセスメントを実施しなかったのかお答えください。また、実施された環境アセスメントはひそかに行なわれ、環境審議会はおろか環境対策室にも報告されることなく、市民にも公表されることもありませんでした。費用便益調査も含めトーニチコンサルタントに委託した調査は一体何のために行なった調査であるのかを明らかにしていただきたい。

また、下北沢地域の環境に多大な影響を与える補助54号線の事業申請に際して、将来の環境影響について環境審議会に諮問さえしないということは、世田谷区の環境行政の死を意味します。何故、環境審議会への諮問としないのかを明らかにしてください。

以上、要望と共に7項目の質問にご留意いただき、お手数をわずらわし恐縮に存じますが、ご返事をお待ち申し上げます。

敬具