

政党各位

公開質問状

2010年6月25日

セイブ・ザ・下北沢 代表 下平憲治
下北沢商業者協議会 代表 大木雄高
まもれシモキタ！行政訴訟の会 代表 原田 学

私達は、東京都世田谷区・下北沢の道路計画（東京都市計画道路・補助54号線、区画街路10号線（駅前交通広場））の見直しを求める市民団体です。

下北沢（シモキタ）は、比較的細い道路が入り組んだ街並みを特徴としており、東京でも歩いて楽しむことのできる数少ない街のひとつです。歩行者中心の街づくりを進めているヨーロッパの街を先取りする街であるともいえます。

そんなシモキタの中心部に、街を分断する幅26メートルもの都市計画道路（補助54号線）と面積5400㎡もの交通広場（区画街路10号線）が新たに建設されようとしています。

補助54号線と区画街路10号線は東京都の都市計画道路ですが、補助54号線は、昭和44年に国（当時の建設省と運輸省）が定めた連続立体交差事業の採択要件のひとつとして事業化されるものです。また、区画街路10号線は、連続立体交差事業を不可欠の前提とする関連事業であり、国からの補助金を得るために5400㎡という大規模な計画となったことが明らかとなっています。

連続立体交差事業は、鉄道を高架化または地下化することにより複数の踏切を除去し、鉄道と道路を立体交差させる事業ですが、この事業は道路特定財源が投入される街路事業であることから、国は、新規道路の建設を連続立体交差事業の採択要件としてきたのです。

来る参議院議員選挙では、財政再建、公共事業の見直しが重要な争点となりますが、道路特定財源の一般財源化を踏まえ、新規道路の建設を採択要件とする連続立体交差事業の仕組みの検証、見直しが必要といえるのではないのでしょうか。

そこで、来る参議院議員選挙を前に、各政党に対し、道路事業、連続立体交差事業を含む公共事業のあり方について、ご見解を伺いたく、質問をさせていただき次第です。

つきましては、別紙の質問事項について、7月5日（月）までに、郵送、FAX、E-mailのいずれかの方法にてご回答をお願いいたします。

なお、ご回答の有無及び内容は、ウェブサイトにて公表させていただきますので、その旨ご了解ください。

また、参考資料を同封させていただきます。

以上

<連絡先>

〒155-0031

東京都世田谷区北沢2-9-19 植松第一ビル201 コモン法律事務所内

まもれシモキタ！行政訴訟の会 事務局 担当：弁護士 石本伸晃

TEL 03-5452-2015 FAX 03-5452-2016 E-mail: info@shimokita-action.net

質 問 事 項

1 連続立体交差事業の仕組みの見直しについて

連続立体交差事業とは、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで、複数の踏切の除去、新設交差道路との立体交差を行う都市計画事業です。この事業は、国土交通省が国庫補助する街路事業として、平成 21 年度において、着工準備箇所を含めて全国で 64 箇所において実施されており、総事業費は 3 兆 3892 億円です。

連続立体交差事業は国土交通省の前身である建設省と運輸省が結んだ協定（建運協定）に基づいて実施されますが、道路特定財源を投入して街路事業として実施されてきた事業であることから、新規道路の建設を要件としており、新規道路の建設が鉄道の立体化と抱き合わせで行われる仕組みになっています。

道路特定財源は平成 21 年度に一般財源化されたのですから、新規道路建設を採択要件として行われてきた連続立体交差事業の仕組みを検証し、同事業の採択要件から新規道路建設を外す等、制度の見直しを行う必要があると考えられますが、貴党の見解をお聞かせください。

2 連続立体交差事業の採択要件として事業化されようとしている道路事業の検証について

上記 1 のとおり、連続立体交差事業では、新規道路の建設が抱き合わせとなっていることから、同事業に伴って事業化される道路については、東京・下北沢で計画されている補助 54 号線のように、道路自体の必要性・採算性の吟味が不十分であり、また鉄道と交差する非常に短い区間だけを事業化し、他の幹線道路と接続しない、いびつな道路が建設される例もあります。

ムダな公共事業を見直すという観点からは、連続立体交差事業の要件として事業化されようとしている補助 54 号線等の道路計画については、一旦凍結し、道路事業単体としての必要性があるかどうかを検証する必要があると考えますが、貴党の見解をお聞かせください。

3 補助金獲得目的で必要以上の規模で計画された連続立体交差事業の関連事業の見直しについて

連続立体交差事業では、駅前広場計画、駅前再開発計画等についても、関連事業として一体的に実施することとされています。

このうち、小田急線の連続立体交差事業の関連事業として計画されている下北沢駅前交通広場計画では、一般的に用いられている昭和 48 年式という広場面積算定式によると、必要な面積は最大 1800 m²であるにもかかわらず、事業主体の世田谷区は、国からの補助金を獲得するために、5300 m²の面積の駅前交通広場計画を決定しました。なお、事業段階では、面積は 5400 m²となっています。

連続立体交差事業の関連事業として一体的に実施することとされている公共事業については、先に「計画ありき」で、事業の規模、内容についての吟味が不十分な例が見られます。連続立体交差事業の関連事業とされており、補助金の獲得を目的として計画されたと考えられる事業については、事業化を一旦凍結し、改めて事業の必要性を検証した上で、事業規模を見直すべきであると考えますが、貴党の見解をお聞かせください。

以上