

2010年 7月 7日

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

社会民主党

### 公開質問状に対する回答

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、6月25日付の公開質問状に対し、以下の通り回答させていただきます。

社民党は、既存市街の大規模な破壊を伴わない修復型のまちづくりへの転換をめざすべきであり、低層の小店舗と多くの路地で構成された歩行者優先の街を、車の流入する高層ビルの街に変えてはならないという皆さんのお考えに賛成です。時代の流れはコンパクト・シティであり、都市の構造自体をクルマ依存でないものに変え、まちのサステナビリティを確保するようにしていくべきです。私たちは、地域の合意を重要視して街づくりを進めようとする自治体や市民の努力を大切にしたいと願っています。

下北沢「再開発」は、石原都政と小泉改革の醜悪なコミュニティ破壊だと思えます。超党派の議員連盟である公共事業チェックの会事務局長でもある保坂展人前衆議院議員をはじめ、社民党として、歩いて楽しめる街・下北沢の魅力を守り、カーフリーの街から生まれる文化を守り育てるという皆さんとともに下北の街を守るためにともにがんばる決意ですので、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

ご回答が遅れたことについて、深くお詫び申し上げます。

最後になりましたが、暑い日々が続きます。どうぞご自愛下さい。

## 記

### 1. 連続立体交差事業の仕組みの見直しについて

連続立体交差事業は、ガソリン税・自動車重量税等の財源を基に、都道府県が道路整備の一環として実施する国土交通省の国庫補助事業です。いわゆる「道路特定財源」から補助を受けて行われることから、負担者に利益を還元しなければならないとの理屈もあって、交差道路の新設・拡幅が義務付けられています。

危険な踏切や開かずの踏切の解消は必要ですが、クルマ依存のまちづくりからの脱却が問われており、今回の道路特定財源の一般財源化を踏まえ、新規道路建設などを必須の要件として行ってきた連続立体交差事業自体の仕組みを検証し、見直していくことに賛成です。クルマは通れないが自転車と歩行者が通れる地下道を造るという選択もあってしかるべきです。

### 2. 道路事業の検証について

短い帯のような幅広い道路は、下北沢を分断し、高層ビル建設を可能にする仕掛けにはほかなりません。幅26mもの補助幹線道路54号線について、事業化を一旦凍結し、道路事業単体として必要性・合理性を検証すべきだと考えています。

### 3. 連続立体交差事業の関連事業の見直しについて

下北沢の駅前に5400㎡もの駅前ロータリーをつくり、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ますが、世田谷区が行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となっています。地域や街の特性、住民の意向を無視して不要な事業を進めるのは、「公共」事業ではなく税金の無駄遣いです。

社民党は、各自治体ごとに住民参加の公共事業チェック機構をつくり、そこで必要性や目的、費用対効果などを判断していくべきではないかと提案しています。駅前ロータリーや高層再開発といった連続立体交差事業の関連事業についても、一旦事業を凍結し、立ち止まって改めて検証を行い、事業規模や内容を見直すべきだと考えます。