

政党各位

## 公開質問状

2009年8月15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、国（国土交通省）が定めた連続立体交差事業の（旧）採択基準の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号線についても、連続立体交差事業を不可欠の前提としていることに加え、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。

すなわち、補助54号線及び区画街路10号線は、いずれも国政において十分に議論・検証されるべき事業なのです。

21世紀の我が国においては、環境面からも財政面からも、道路事業をはじめとする従来の公共事業の進め方を見直すべき時期に来ており、来る衆議院議員選挙においても、公共事業の見直しが重要な争点となるものと考えられます。

そこで、来る衆議院議員選挙を前に、各政党に対し、補助54号線、区画街路10号線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、8月24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、その旨ご了承ください。

ご参考までに、下記の資料を同封させていただきます。

- 1 下北沢の都市計画の概要
- 2 下北沢の道路問題 — ムダな公共事業としての補助54号線と区画街路10号線
- 3 まもれシモキタ！通信・14号

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（旧）採択要件として事業化されようとしている補助 54 号線について  
従来、国の基準では、2 本以上の幹線道路が鉄道に交差していることが連続立体交差事業の採択基準となっていました。そのため下北沢の場合、小田急線の連続立体交差事業（地下化）の採択基準を満たすために、補助 54 号線を事業化することが必要条件とされていました。

しかし、2000 年度に連続立体交差事業の採択基準が変更され、必要とされる幹線道路数が 2 本から 1 本に緩和されました。それにより 2001 年以降、補助 54 号線は、小田急線の連続立体交差事業を行うための要件から外れました。ところが東京都は、2003 年、旧来の基準に基づいて、（新しい基準では作る必要のない）補助 54 号線の都市計画変更決定を行いました。すなわち、補助 54 号線は、道路事業単体としての必要性が十分に検証されないまま、連続立体交差事業の（旧）採択基準の一要件として事業化されることになったのです。

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旧要件として事業化されようとしている道路については、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。

- 2 補助金獲得目的で必要以上の規模で計画された区画街路 10 号線について

駅前交通広場面積の算定において、一般的に用いられている昭和 48 年式という算定式によると、下北沢駅の駅前交通広場として必要な面積は最大 1800 ㎡となっています（世田谷区の調査報告書）。ところが、世田谷区は、国からの補助金を獲得するために、5300 ㎡の面積の計画を決定しました。なお、事業段階では、面積は 5400 ㎡となっています。

いわゆるひも付きの補助金の問題が指摘されていますが、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。

- 3 補助金の交付対象となる地方の道路事業についての費用便益分析による見直しについて

国土交通省は、道路の交通量予測、費用便益分析（道路建設の費用対効果分析）を改定し、直轄事業の見直しを行いました。費用便益分析は、ムダな公共事業を選別する上で客観的な指標のひとつとなるものですが、直轄事業の見直しだけでなく、補助金の交付対象となる地方の事業についても見直しを行わなければ、国全体としてムダな公共事業を選別することはできません。

そこで、国の直轄事業だけではなく、地方が事業主体となる公共事業のうち国の補助金の対象となるものについては、費用便益分析をやり直した上で、一定の水準を満たさないものについては、補助金の交付を留保する等の措置が必要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