

2009年8月21日

セイブ・ザ・下北沢、下北沢商業者協議会
まもれシモキタ！行政訴訟の会 御中

日本共産党

下北沢の道路計画問題に関する公開質問状への回答

【1について】

ご指摘のとおり、2000年度に連続立体交差事業の採択基準が変更され、対象区間にボトルネック踏切が含まれる場合には、幹線道路数の要件がそれまでの「2本以上」から「1本」に変更されました。これに伴い、旧基準を満たすために計画され事業化されようとしている道路は、その区間が現状で新基準を満たしていれば、連続立体交差事業との関係では、あえて建設する必要性はなくなっています。したがって、そのような場合、国としても自治体としても、その道路事業そのものがそれ自体として必要であるかどうか、あらためて検証することは、公共事業のムダをなくすうえでも当然だと考えます。

補助54号線についていえば、住民の多くは、踏み切り解消を願っていますが、大型道路新設については「住環境が破壊される」などとして反対・見直しを求めています。日本共産党は、「まちづくりの主人公は住民」の立場から、引き続き、計画の凍結・見直しを強く求めています。

【2について】

補助金を受けるために、事業の規模を不必要に拡大したり、住民にとって無駄な事業が計画されていた場合、その事業についてあらためて検証し、必要な見直しをすることは、補助金が国民・都民の税金であることから当然だと考えます。

下北沢の駅前広場の場合、行政は広い駅前広場へと誘導してきましたが、住民から様々な対案が提起されるなど、住民合意が得られているとはいえません。日本共産党は、事業をいったん凍結し、住民参加で見直すよう、引き続き強く要求していきます。

【3について】

ご指摘のとおり、国の補助金を受けて自治体を実施する幹線道路計画についても、直轄道路事業に準じて、あらためて費用便益分析をやり直し、その内容をふまえて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し、必要な事業の見直しを行うことは重要だと考えます。

以上