

世田谷区長
熊本哲之 殿

まもれシモキタ！行政訴訟の会
代表 原田 学

駅舎整備計画についての意見

今月初めに、「駅街ニュースNo1」にて公表された首記計画について、意見募集のやり方も含めて問題点について、下記の通り意見を申し述べます。

記

1、総合的・一体的な街づくりの視点が必要

当会は、2008年8月29日付けで「小田急線上部利用区民意見検討委員会」設置にあたっての声明において、「鉄道跡地の利用については、駅前広場、道路、駅ビルを含む総合的な観点から住民の意見を取り入れて検討し直すべきである」と提案した。

上部利用区民意見検討委員会の意見募集では、駅舎については対象外としていた。しかし、今回、世田谷区は、「小田急線上部利用通信」と同じ体裁で「駅街ニュース」を発行し、別に駅舎についての意見募集を行っている。今回の駅舎の意見募集においても、総合的、一体的な検討という視点が欠如していることに変わりはない。

2、連続的な歩行者通路（緊急車両の通行可能な）の確保を

その結果、7頁の「連続的歩行者通路の図」にあるように、東北沢から梅ヶ丘駅の手前までの歩行者通路が下北沢駅舎によって遮断され、駅舎の「2階には歩行者が通り抜けられる快適な空間を計画しています」となっている。

同時に公表・配布された「小田急線上部利用通信・No4」（小田急線上部利用区民意見検討委員会における検討の中間まとめ報告）4頁には、（D）賑わいの拠点となる施設ゾーンの通路機能について、「安全で快適な歩行者・自転車等通路を確保する。下北沢駅駅施設部分においては、駅施設2階部分に交差道路を結ぶ歩行者通行機能を確保し、自転車ならびに緊急車両の通行については既存道路および都市計画道路により機能を確保する。」とある。

下北沢駅の駅舎2階ではなく駅舎1階部分に、歩行者・自転車・緊急車両の通行可能な「快適な空間を計画」すべきである。あるいは、駅舎の幅を縮小し、歩行者通路を駅舎に並行して確保する案も考えられる。

このような変更を行えば、「自転車ならびに緊急車両の通行については既存道路（鎌倉通り）および都市計画道路（補助54号線）により機能を確保する」必要はなくなる。

しかも、補助54号線建設計画の第1期工区を見るならば、鎌倉通りとは繋がらない。仮に、都市計画道路を認めたとしても、何十年か後の第3期工区完成までは細街路を通過せざるを得ないという矛盾が生じる。小田急線地下化の機会に、鉄道跡地を利用し、「連続的な歩行者通路（緊急車両通行可能な）」を確保すべきである。

3、駅舎の規模・構造は必要最少限に

小田急線が地下化されたときに、下北沢駅の地上駅舎内に必要な機能は、出札・改札設備と小田急線と井の頭線の乗換通路・階段である。その他の機能は、地下に確保することが可能である。とすれば、地上の駅舎は必要最低限に止め、歩行者広場あるいは歩行者通路を確保すべきである。

世田谷代田駅は、当初の駅舎を地下から地上に、納得のいく十分な説明のないままに突如変更した。当初案に戻すべきである。

東北沢駅は、周辺の景観を阻害する大きな機械室を地上に設置する計画となっているが、再検討すべきである。

東北沢駅ならびに世田谷代田駅についても、地上の駅舎および関連設備は必要最小限の規模とし、十分な歩行者広場あるいは歩行者通路（緊急車両通行可能な）を確保し、景観にも配慮すべきである。

4、駅舎検討の意見募集方法の見直しを

意見募集を行う以上、白紙の状態で見解を求めるか、比較検討案を示すべきである。駅舎については、鉄道が地下になるのであるから、少なくとも、駅舎を地下に配置した場合と地上に配置した場合の比較検討ができるような案を示すべきである。

今回の意見募集は、「イメージ図」のみに基づく意見募集であり、立面図・断面図がなく、意見をのべるのが難しい。詳細図面を開示し、再度、意見募集をされたい。

以上