

経済分析の結果からも不要な道路

平成18年12月20日

原告 堀江 照彦

1 わたし

- (1) 私、堀江照彦は生まれてから74年余り、戦中から戦後の3年間を除き、下北沢で育ってきた。

住所は北沢4丁目〇〇番〇〇号で、駅から北へ一番街本通り商店街を横切り、徒歩約7分の距離である。

大原1丁目にある東大原小学校に学び、集団疎開、縁故疎開、空襲も経験した。通学・通勤はいつも下北沢駅の利用だった。私自身には、いろいろ変化があったが、下北沢のまちの路地は長年殆ど変わっていない。

- (2) 私は、30歳頃から、国内で交通量調査分析業務に従事した。カード式の分類機でデータを処理した時代を経験した記憶が残っている。

37歳から暫く仕事を中断したものの、43歳頃からは、発展途上国での交通案件調査業務に従事した。また、私は、経済分析の分野の専門家として、道路等の案件で、JICA、世銀、アジア開銀、国際協力銀行等の関連する仕事を多くこなした。

40歳を越えて間もなく、私は、世銀本部やアフリカ開銀に勤めて、融資案件の審査業務を経験したこともある。現在は無職である。

2 わたしと下北沢の道路問題との関わり

- (1) 平成13年以降、補助54号線道路計画の実現へ向けて、東京都や世田谷区が動き始めていることがわかり、私は、計画の前提になる利用交通量推計や費用便益値推計の調査・分析と評価方法について質問するために、都庁や区役所を訪問した。そこで、東京都、世田谷区が採用していた手法は、世銀等国際機関が中心になって一般化している特定の計画道路のフィージビリティ調査という

アプローチではないことがわかった。

- (2) また、世田谷区は補助 54 号線道路計画 1.3km の交通量推計をトウニチコンサルタントに委託して平成 14 年 3 月に報告書にまとめ、平成 17 年 3 月には、同じデータを使用し、補助 54 号線道路計画と駅前交通広場計画の費用便益評価をまとめた。

しかし、上記報告書には、不可解な点が多く、補助 54 号線の必要性が明示されていない。

- (3) 私は、市民団体「Save the 下北沢」の有志とともに、地域内主要交差点で交通量調査を平成 16 年に実施した。この調査では、交通量の増加傾向はないことが確認されている。

- (4) 世田谷区による交通量推計、費用便益に関する報告書の不備については、今後この訴訟の中でも明らかになっていくであろう。

3 下北沢の生活と補助 54 号線道路

- (1) 補助 54 号線道路計画は、駅の北側商店街や住宅街を縦断する。

私も、道路ができることによって被害を受ける者の一人だが、生活環境に与えるマイナスの影響を計画の検討段階では全く無視している。

- (2) 例えば、補助 54 号線道路が建設されると、街並みが大きく変更されることを余儀なくされる。駅の北側に戦前からある一番街本通りの商店街は、致命的な打撃を受けるだろう。現在私は、日常の買い物は、一番街本通り商店街か駅近辺のスーパーに行っている（写真資料 1）。

今は信号ナシにストレートに駅へ歩いて行ける。自動車は狭い路地を歩行者に合わせてゆっくり動かし、午前中に配送を済ませる車も多い（写真資料 2）。

しかし、補助 54 号線ができると、買い物へのルートが遮断され、駅近辺に行くには、補助 54 号線の信号の設置箇所へ歩いて行き、信号待ちをして、自動車の危険にさらされながら買い物をしなければならなくなる。

- (3) また、計画道路が完成したときの道路利用交通量をもたらす騒音、振動、排

ガス等、環境に与える影響も深刻である。

- (4) さらに、違法駐車、交通事故等が、補助 54 号線計画道路上やその周辺の路地で増えるだろう。

4 希望

- (1) 今まで都や区は、一応地元説明会を開いてきた。しかし、官の立場での説明に大半を費やし、住民の批判や反対を真摯に受けて説明内容を変えたことはない。意見を書面で出すようにということで終わっている。

平成 14 年に補助 54 号線と区画街路 10 号線に関して提出された住民の意見書でも、平成 18 年の下北沢地区の用途地域の変更に際しての住民の意見書でも、その意見全部が反対・再検討の要求であったことは都の記録にも残っている。

賛成ゼロという結果なのに何故強引に説明原案通りにすすめるのか？住民の意思表示をもっと具体的に考慮して欲しい。

- (2) 道路計画や街づくり案では代替案を含めてもっと丁寧に説明をして住民意向を確かめるべきである。アンケートあるいは住民投票で、人々の意向の集約をするべきだろう。そして結果を公表して官も民も加わり議論を重ねたらいい。

今の官側は住民を十分に説得しようとしなない。その権限をバックにゴリ押しで事業をしていると感じている。官の立場でのゴリ押しの施策はやめて欲しい。住民の総意で動いて欲しい。

- (3) 私は、私たちが行った上記交通量調査等のデータ分析の結果と、自分が育ったまちでの生活からみて、補助 54 号線道路計画の中止を希望している。

高齢になったが、今まで育ってきたまちのなかでこれまで通り日常生活を送りたい。

以上



1. 下北沢で最も古い、一番街本通り商店街
54号線ができることで駅から分断され致命的な打撃を受ける



2. 街の中に入ってくる車は、人を気遣いながらゆっくりと走る
そのため下北沢では自動車事故が極めて少ない