

2006年11月10日



東京都知事
石原 慎太郎 殿

社団法人 日本建築学会
都市計画委員会
委員長 西村 幸夫



都市計画道路補助 54 号線の認可および 下北沢駅周辺地区の用途変更に関する要望書

平素は、本会の活動に対しご支援を賜り、心より感謝いたします。

さて、現在、小田急線下北沢駅周辺地区を対象に、世田谷区より幅員 2.6 m の都市計画道路の事業申請が東京都に提出され、それを基にした新しい地区計画のための用途変更が東京都都市計画審議会に付議されていると聞き及んでおります。

ご承知のように、世田谷区の下北沢地区は、戦前から小田急線と京王井の頭線という公共交通の交差点にあり、農地から住宅地へ十分な時間をかけて発展したために、広い道路がなくても多くの住民や商業者が安定した生活領域を形成することができた地域です。今や下北沢の代名詞ともいえる路地や街角を舞台に多くの特徴ある個店が集積した文化的にも魅力のある界限は、多くの若者や大人を引きつけてやみません。特に自動車が入りにくい街の構造がこれらの文化を醸成してきたと言われており、すでに自動車中心から歩行者中心の街づくりへの転換を経験した欧米の専門家や文化人からも、多くの指摘がなされています。(注 1～3)

今回、昭和 21 年に計画された都市計画道路 54 号線が小田急線の連続立体交差事業を機会に事業化されるということですが、今最も活気のある下北沢駅周辺地域に幅員 2.6 m の道路が建設されることにより、下北沢地域が今まで持っていた独特の街のスケールが破壊されるだけではなく、地区計画によって緩和される高層ビル群により、環境の悪化と個店の排斥などが予想されることが多



くの住民や専門家から指摘されています。都市計画は百年の計をもってあたらなければなりません。長時間かけて育成されてきた街の固有な文化や構造を破壊することは簡単であり、同じ街の魅力を再び再構築することが極めて至難であることを私たちは肝に銘じて真剣に考えなければなりません。

我が国におきましても、古い時代に策定された都市計画道路の事業が見直されるケースも多く見られるようになりました。特にこれから人口減少、自動車数の減少、財源不足などが予想される未来社会においては、貴重な税金を投入して新しい道路を建設する意義を共通に認識することはますます困難であると思われま。今回の下北沢の道路計画においても、街の長期的将来を見据え、地元関係者や下北沢の街を愛する来街者も含めた再度の慎重な事業検討と、代替案も含めた十分な合意形成が必須であることは間違いありません。

また、地区計画についても十分に商業者や住民の理解を得て、齟齬のない形で進行することが肝要であると思われま。

住民の十分な合意を得ないまま世田谷区から提出された都市計画道路54号線の事業申請の認可につきましては、ぜひご再考頂き、世田谷区への差し戻しも視野にいられた慎重なご検討をお願いしたいと思っております。また、都市計画審議会に付議されております「下北沢駅周辺地区・地区計画」のための用途変更（東京都市計画・用途地域・世田谷区北沢二丁目ほか各地内）につきましても、地元における十分な合意形成の結果をお待ち頂くようお願い申し上げます。本件に関しまして、東京都としての対応をお伺いしたいと思っておりますので、是非とも本要望書に対する知事からのご回答を本会宛にお寄せ頂きたく、お願い申し上げます。

なお、社団法人日本建築学会に所属する都市計画に関する専門家として、私たちは東京都の街づくりに関して、できる限りの技術的支援をおこなうことに吝かでない旨、申し添えます。

- (注1) 2005年9月にブラジルの元クリチバ市長であるジャイメ・レルネル氏が下北沢を訪問し、下北沢の魅力を活かした街の将来スケッチを寄せている。
- (注2) 2005年9月～12月にかけて、米国ハーバード大学大学院で下北沢の街づくりをテーマにした演習が行われ、都市計画道路の線形について代替案を提案した。
- (注3) 2006年8月に映画監督のヴィム・ベンダース氏が道路計画を見直して欲しいというコメントを絵入りで寄せている。