

## 集会宣言

# 京王線の地下化で、東京からグリーン・ニューディールを始めよう！ —新宿御苑から多摩川まで、みどり連なるまちづくりをめざしましょう—

京王線の「開かずの踏切解消」をめざした連続立体交差事業の都市計画案が、1月25日に公表されました。計画は、在来線を10年かけて高架化し、その後は5年かけ、調布から新宿まで停車駅のない地下鉄道で新たに2線を増やすものです。

第1の問題は、都市部の住宅密集地をぬける在来線を、いまさらなぜ高架にするのかということです。小田急線騒音訴訟の住民勝訴判決を見るまでもなく、密集市街地の鉄道に、高架計画を導入する合理性はありません。高架が環境に多大な影響を及ぼすことは定説となり、小田急線成城学園や下北沢付近、京王線調布付近ではすでに地下化が実現し、西武新宿線中井一野方間も地下化が決定されました。踏切問題の早期解消のためには、在来線の地下化を最優先させるべきです。

第2の問題は、既存道路の踏切解消事業だけではなく、いまだ事業化されていない都市計画道路7本が一挙に整備され、駅前ロータリーや沿道整備とともに高層ビル開発が同時に行われる計画が、周辺住民に対して、十分な説明がなされていない事です。連続立体交差事業を機に、外環道も含め道路が必要かどうかを再検討し、高層化を抑え、みどりを再生させる都市計画へ転換すべきです。

誰もが望む「開かずの踏切解消」のための鉄道連続立体交差事業は、都市の道路と鉄道の交差を一挙に解消し、都市基盤を大規模に変える事業です。そうである以上、今後のまちのあり方は、そこに暮らす住民とともに検討すべきものです。ところが国や都、区は調査情報を住民には明らかにせず、強引ともいえるやり方で事業を進めています。

1946年につくられた東京戦災復興計画は、ロンドンにもまけない緑地計画をもち、みどりと調和した首都をめざすものでした。1968年の新都市計画法成立時に、この計画は完全に捨てられ、翌年の建設省と運輸省の協定により、鉄道連続立体交差事業が制度化され、道路中心の都市計画に変えられました。

鉄道を地下化すれば、鉄道跡地はみどりのまちづくりに活用できます。線路跡地をみどりのコリドー（回廊）としてつないでいけば、東京に生態系を回復し、風の道をうみだすと信じます。緑地計画を捨て去った東京を再生させるグリーン・ニューディールは、新たなエコ事業を生み出し、日本経済を再生する可能性を秘めています。

京王線の連続立体交差事業を地下化することにより、交差道路の抜本的な見直しも可能となります。新宿御苑から多摩川に連なるみどりのまちづくりを進め、首都東京から、環境に優しく、持続可能な、そして元気な日本を創造しましょう。

京王沿線住民は、広範な市民と連携して、京王線の地下化とみどりのまちづくりをめざし、活動していくことをここに宣言します。

2011年1月30日

「京王線地下化と緑の環境を考える集い」参加者一同