

第2次ビジョン(素案)への意見・提案

意見・提案

均衡の取れた街作りの観点から意見・提案をさせて戴きます。

ビジョン本文の中には

「2 第2次ビジョンの目的・位置づけ

社会のあり様が大きく変化するなか、練馬区は基礎的自治体としてどうあるべきか。」

とあり、ビジョン全体ではその思想が尊重されていると見えます。

他方、「第2次 みどりの風吹くまちビジョン アクションプラン (戦略計画) 【素案】」資料の中には、

「戦略計画 12」で「豊かで美しい都市空間を創る道路整備に積極的に取り組みます。」

とあるものも、「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」において、練馬区は都内最長となる18.4kmが、優先整備路線※に位置付けられました。」

「今後5年間では、区内の整備率約7割を目指して、約14kmの事業着手に向け取り組みます。」とあります。

該当の都市計画道路全てが美しい都市空間を創るものかという点、それは違うと思えます。その殆どは1960年代後半の計画で、経済発展の中、様々なものの普及率も上がっていく時代背景の中で策定されたものです。

時代背景としては、練馬区の人口動態で言えば、

「練馬区の人口の現状と将来推計

<https://www.city.nerima.tokyo.jp/kusei/gyokaku/kuseikaikakusuisin/19suisin.files/5.pdf>」では下図となっており(年次スケールは出典に加筆)、人口急増の余韻覚めやらぬ時期に策定された計画となります。



また、練馬区の下水道の普及率も1970年は10%程度で、以降15年をかけて80%近くまでになる状況で、将来に対する考え方も現在とは異なります。

社会が、がむしゃらであった時代で均衡を無視した結果、時には歪みを生んだ時代です。その中で、最低限のインフラは満たされつつ現状に推移しています。

そして、その後、まさしく社会のあり様が大きく変化し、2002年には国交省が「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」を策定するに至っており、2005年にはその改定

も行われています。

このような変化をキャッチアップした計画の有り様とすべく東京都と協議されることを望みます。宅配便物流量の増加要素も近年はありますが、それとても物流のシェアリングが進み合理化がされると、必ずしも車両通行量の増加には繋がらないと考えられます。

また、14km といった形の数値目標を立てることは行政の姿勢としては妥当性を欠きます。数値はあくまでも、個々の計画道路について検討プロセスを経た結果の合計に過ぎないものであるべきでしょう。最初に数値目標を掲げ、それを満たすために個々の要素を積み上げるのは企業活動のスタイルで、行政のものではないです。（企業活動の場合でも、時には株主におもねるばかり、行き過ぎた目標を掲げ、結果、破綻に至ることもあります。）

そろそろ、21世紀版の関東大震災への準備として、蓄財もしておくべきでしょうし、積み上げてきたインフラの保守・改修の負担もあります。空き家が活用されずに点在する街の景観を変えて行くにも予算措置が望まれます。

このような環境の中で均衡の取れた街作りを行うには、意志決定のプロセスの見直しから着実に行っていくことが地味ではありますが、時代に合わせた先進的な行政と評されるのではないのでしょうか。

氏名 助川 博