

1 「グランドデザイン」は夢物語か

今回の「ビジョン」は「グランドデザイン構想」の実現に向けた総合計画と謳われています。そして平成30年6月の「グランドデザイン構想」はみどりあふれる街並みと笑顔の区民が描かれ、これを「夢物語」という人もいます。しかし一方で今回の「ビジョン」には区民に厳しい処置をとる「区政改革計画」がしっかりと組み込まれ、結果として「グランドデザイン構想」は「夢物語」ではなく、「区政改革計画」を実行するための露払いになっています。それは区民の現実を見ていない、あるいは見ない振りをしているからだと思います。例えば「多様なライフスタイル」の中から区民が選択するとの施策が多くのところ提案されます。しかし、こどもの貧困問題、保育園の問題、若者・高齢者の働き方などどれを取っても多くの区民は選択の余地は少なく、そうせざるを得ない結果としての現実があるのです。それは「ビジョン基本計画」にもあるように、厳しい社会状況、国・都の政策などに翻弄されている姿です。「多様なライフスタイル」の中から区民が選択できる生活の到来は、練馬区が国や都の政策の旗振りになるのではなく、そうした事から区民生活を少しでも守っていこうとすることから始まるのではないのでしょうか。それが「ビジョン基本計画」にある「地方自治体の自立」だと思っています。

2 「基本計画 第3章 施策の柱4」 「アクションプラン 戦略計画12」について

「ビジョン」では都市計画道路の実行について特段に積極的立場を鮮明にし、今後5年間に現在の整備率50%を70%に引き上げると具体的な数字まで挙げています。これは戦後70年掛かって50%まで到達した事業を5年間で20%も引き上げようとする無謀な計画です。この推進理由として、都市計画道路整備率が23区平均65%を下回る50%であることを練馬区の「特有の課題」「遅れ」とし、そのため日常的な渋滞が発生していると言っています。さらにこの「遅れ」のままでは東京都のネットワークから取り残されるとし、練馬区がさらに「発展」するためにはどうしても計画道路推進が必要と強調しています。

① 計画道路整備率50%は「練馬区特有」ではなく「遅れ」を示すものでもありません。

第四次事業化計画では練馬区の計画道路整備率は51%と公表されましたが、練馬区より低いのは23区では世田谷区・中野区・杉並区・大田区です。逆に整備率が高いのは80%を超える千代田区・中央区・台東区であり、都心部が平均値を押し上げているのです。こうした都心部は商業地・オフィス街であり、高層ビルが立ち並び、人・物が集中し、結果として大型道路が必要になります。しかし、練馬区・世田谷区・杉並区などは農業地から住宅地として発展してきた地域であり、都市計画の用途地域では住居系が80%を超えます。特に練馬区は建物の平均階数は2.2階であり低層の住宅地が特徴です。これが練馬らしさを創っている要因のひとつです。したがって、整備率の低さは「遅れ」ではなく「まちの成り立ち」の違いです。都心部の数字を追い掛けることに何の意味があるのでしょうか、こうしたことを無視し数字だけ追い求めることはまちづくりの方向を誤ります。

② 練馬区内において日常的に渋滞が発生しているという事実はありません。

渋滞しているかどうかは主観的な要素が多く、練馬区はその指標として車速が10km/h以下としています。昨年H27年交通センサスが公表され、練馬区内の主要道路の交通状況が明らかになりました。それによると10km/h以下は4箇所あり、その内2箇所は鉄道踏切の付近であり、渋滞の原因は明らかです。あと2箇所は要町通りと新大宮バイパスの交差点付近です。この測定時間は朝夕の混雑時であり一時的なものです。練馬区の交通企画課へ「それ以外で渋滞現象を確認しているのならば何処か教えてもらいたい」と質問しましたが、具体的回答はなく「渋滞していると思っている」との空想回答を

頂きました。区内数箇所の現象を捉え、それをもって区内全域が日常的に渋滞しているかのように喧伝するのは区民に間違った認識を持たせませす。

③ 現在の計画道路のネットワーク構想は 70～50 年前のものです。

現在の計画道路の多くが決定されたのが昭和 21 年と昭和 40 年頃です。昭和 21 年は戦災復興計画であり地域の特徴まで考察する余裕はなかったでしょう。昭和 40 年は東京オリンピックの翌年で、高度経済成長期突入の時期であり、誰が低経済・人口減少を想定したでしょうか。昭和 41 年に東京都首都整備局が「東京都市計画街路調査特別委員会の報告書」を出しています。それによると当時計画された道路は 20 年で完成することを目途として計画したとあります。これはまさに高度経済成長を支えることを目的とした道路網です。現在ネットワークの根幹である骨格幹線道路は概成道路も含め 97%が完了・事業中です。残りは多くが補助路線です。補助路線は全都ネットワークではなく地域的な課題として捉えるべきであり、地域にとって必要なかを検証すべきです。

④ 今必要なのは道路必要性を一般論で誤魔化すのではなく、路線ごとの厳密な検証です。都市計画道路事業は土地収用法対象の事業です。こうした事業は、公共性はあるか、必要性はあるか、他に方法はないのかの検証が必要であり、またその事業の実施によって失われるものは何かを明らかにしなくてはなりません。練馬区はこうした検証をしていません。東京都も第四次事業化計画の中で、路線毎の検証詳細結果を明らかにしていません。こうした検証を「住民参加」のもとで行うことが今求められる事です。

3 都市計画道路放射 35 号線について

放射 35 号線は北町～平和台間が現在工事中であり、そこからの延伸部分（早宮～豊玉）は優先整備路線になっています。「ビジョン」の 5 カ年計画の中で着手を目指す路線に加えられることは当然予想されます。放射 35 号線（早宮～豊玉）が平成 28 年の第四次事業化計画で優先整備路線に指定されて以来幾度かの東京都・練馬区との質疑回答が行われ、その建設根拠は揺らいでいます。また今回の「ビジョン」が掲げる建設理由は、現実と照らし合わせた時さらに延伸部分（早宮～豊玉）は必要性のないものであることを裏付けるものとなっています。

(1) 第四次事業化計画では必要の理由として 4 項目が挙げられました。

① 骨格幹線道路網の形成

骨格幹線道路は概成道路も含め 97%完成しています。残り 3%に延伸部分（早宮～豊玉）が入るのですが、なぜ残ったのか。それは、骨格幹線道路としての緊急性も必要性もないからです。下段でも書いてあるとおり、東京都の環境アセス報告書においても道路ネットワークから外されており、この部分がなくても道路ネットワークは充分成立するのです。

② 交通処理機能の確保

練馬区内の交通量は減少しており、H27 交通センサスに依れば、区全体でH9比で約 90%になっています。この地域の主要道路を見るとH2比で千川通り 65%、目白通り 74%、川越街道 67%、環七 81%です。20 年後はどこまで減少するか予想すらできません。延伸部分（早宮～豊玉）を建設しなければ交通処理ができないとする論拠は崩壊しています。

③ 延焼遮断帯の形成

防災問題と絡めて計画道路建設を強調するのは、東京都・練馬区の特徴であり、他の自治体には見られない偏った防災計画を持っています。逆に防災問題を利用してるとさえ見えます。延焼遮断機能

は様々な議論があり、その効果を無条件に受け入れる人は少なくなっています。逆に危険性も指摘されています。放射 35 号線は南北方向に通りますが、練馬区は年間を通してほとんどが北南向の風です。火災の時、強風ならば放射 35 号線は危険になるとの説もあります。今後この地域では「密集住宅市街地整備促進事業」が進められるとの話もあります。大型道路にだけに頼るのではなく、生活道路の整備など地域特徴にあわせた防災計画こそ必要です。

④ 都市環境の保全

これは、4 車線以上の道路を造り、大型車を高速で走られることによってCO₂の減少が図られるとするもので、放射 35 号線はその役割を担うとされています。現在自動車は内燃機関のエンジンから電気などに移行しつつあり、建設されたとしても開通が 20~30 年後となると、その頃は昔話になります。またこの延伸部分（早宮~豊玉）は 4 車線を作れないのではないかとの話も浮上しており、建設理由としては既に崩れています。。

(2) 「ビジョン」が掲げる建設理由

① 区民が望んでいる施策である

放射 35 号線の計画がある地域は区民意識調査の区分でいえば I 地域・IV 地域になり、練馬東部地域です。調査結果(1~3 位計)を見れば都市インフラを望むのは高位ではなく、子育て・高齢者福祉・医療が高位であり、さらに交通安全対策・地域環境の保全などが都市インフラより高くなっています。そして質問都市インフラ項目には都市計画道路建設だけでなく鉄道・バスも含まれていることを考慮すると、放射 35 号線を含む計画道路の推進を住民は望んでいません。逆にそのことによって引き起こされる環境悪化や危険性の対策を望んでいます。

② 道路ネットワークから取り残される

放射 35 号線は骨格幹線道路に位置付けられており、名目的にはネットワークに組み込まれていると東京都は説明します。放射 35 号線は現在北部分（北町~平和台）が工事中です。またこれと接続する放射 36 号線も事業に入っています。これらが開通すれば、大宮バイパスから環七へ、環六へと都心に向かい、放射 35 号線の建設目的は達成されます。残る延伸部分（早宮~豊玉）は目的達成には何ら寄与しません。これを裏付けるように、放射 35 号線、36 号線の環境アセスメント報告書では延伸部分（早宮~豊玉）はネットワークの相手として一言も取り上げられていません。したがってネットワークから取り残される心配もありません。

③ みどり豊かな都市空間が創出できる

放射 35 号線が計画されている地域で一番新しい大型幹線道路は環八です。この環八はみどり豊かな空間になっているのでしょうか。義務的に「ハナミズキ」などが成長悪く存在しています。しかしこれは環八が特別なケースではありません。練馬区の事業担当第四建設事務所によると街路樹は車交通の支障となるものは植えない、枝が広がる樹木・落下物があるものは植えない、桜やケヤキなどは昔は植えたけど今は採用しないとのことでした。みどり豊かな都市空間となるためには大径木が必要です。それが採用されないとすれば「みどり豊かな都市空間」は幻想です。逆に放射 35 号線は廣徳寺の保存樹木を多く含む寺社林を破壊する計画です。今回のビジョンでは「みどり 30」計画が消えています。目標なくし、一方でみどりの幻想を振り撒くことになります。

以上から見ても、放射 35 号線延伸部分（早宮~豊玉）を今後 5 年間に事業着手することは、現在の状況に目をつぶり、住民の声を無視するものと考えます。