

日本共産党東京都議会議員

文教委員会理事 / オリンピック・パラリンピック特別委員

とや英津子のニュースレター

TOYA ETSUKO NewsLetter

事務所：練馬区桜台 1-6-11 TEL: 03-6324-8060

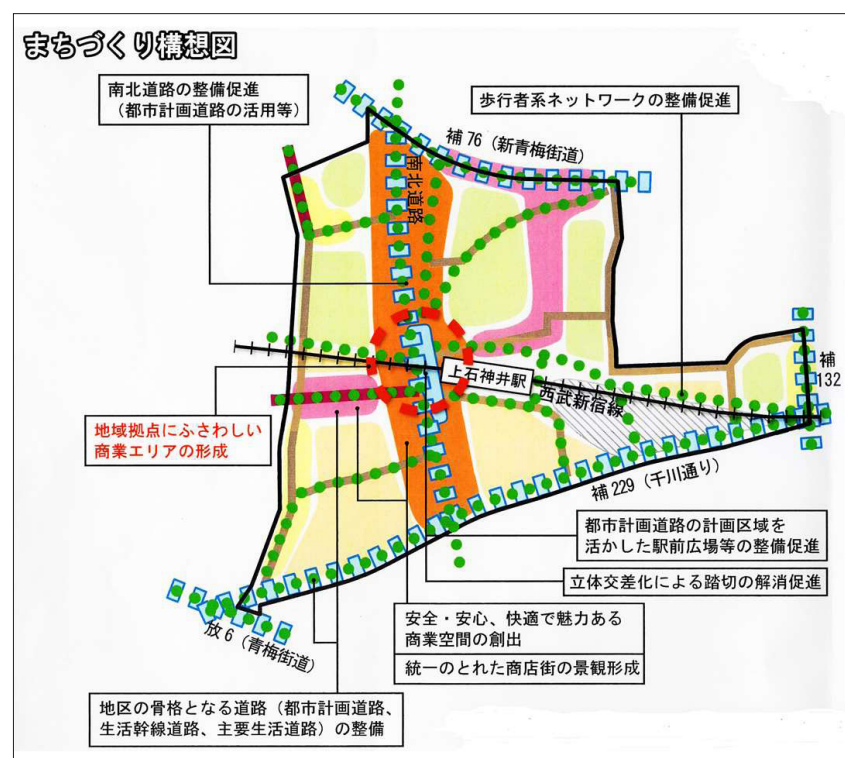


ID:260djgmn

上石神井駅
まちづくり構想はバラ色か？練馬区の「高度成長型まちづくり」を乗り越えて
住民が暮らしやすいまちを地域住民と上石神井の地域をまち歩きする
とや英津子都議

5月30日、西武新宿線上石神井駅周辺を地元の住民のみなさんと「まち歩き」をしました。上石神井駅周辺地域は今練馬区の都市計画・まちづくりの上での問題が集中しています。【西武新宿線立体交差化（高架）】【都市計画道路外環の2の事業推進（地下には外環道本道）】【駅前再開発を含むまちづくり構想】それぞれが別の事業ですが、互いに前提条件となり一体的にそして一挙に押し進められようとしています。

下図は練馬区が公表した「まちづくり構想」変更案です。



「変更」案となっているのは2008年決定の構想を、南北道路や西武新宿線立体交差化が進展したとの理由で新たな要素を繰り込み変更しているのです。この変更部分にこそ大きな問題があります。

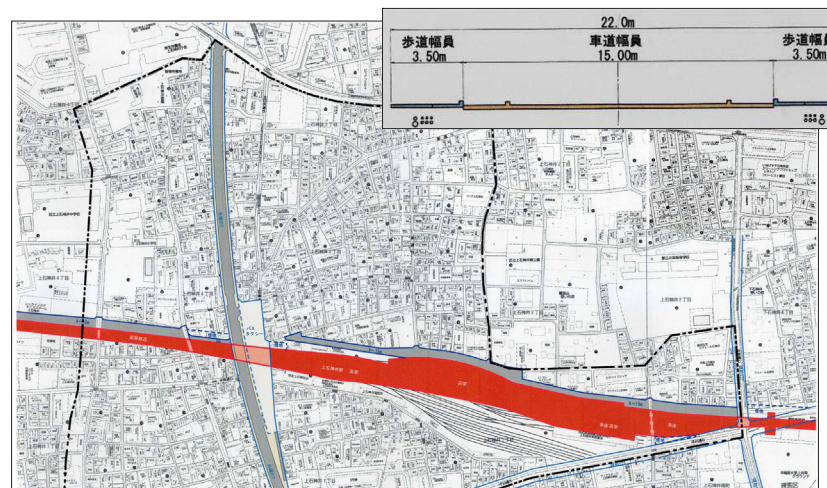
「外環の2」と「新宿線立体交差化（高架）」

「構想案」の前にその前提となる2つの事業ですが、構想案では「二つ

の事業が進んで

た」と他力のように説明していますが、コロナ禍のもとでも事業を強引に進めてきたのは練馬区自身です。社会全体が自粛する中でも個別訪問までする執拗な工作は批判を浴びています。2つの事業を地域図に落とし込んでみました。

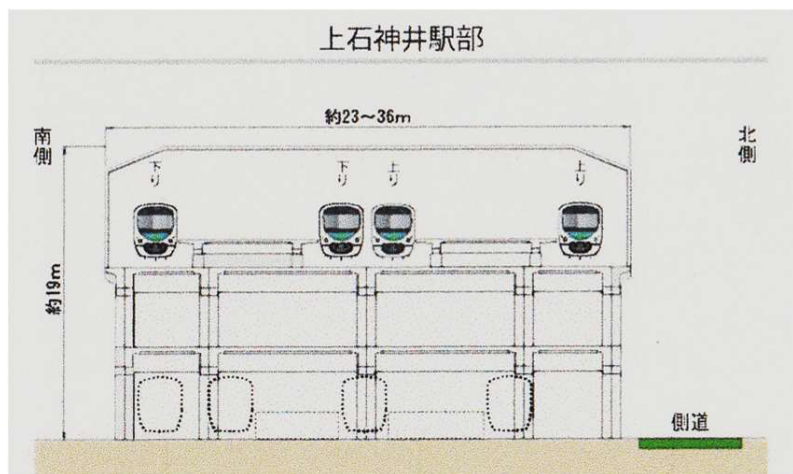
練馬区の「まちづくり構想案」はこの2つの事業による多くの住民の立ち退きを前提にしていることを見過ごしてはなりません。そして2つの事業が与えるまちへのダメージです。バラ色に描かれる構想の実態はどのようなか。



南北に「外環の2」が貫きに來ます。この計画道路は幅員22mです。東京都の「設計概要書」によると歩道がそれぞれ3.5mで、車道は自転車も含めて15mです。新青梅街道の全幅員が15mですからその影響は想像できます。練馬区はこの道路整備の効果を住宅街の通過交通の解消とバス通行を挙げています。練馬区は道路整備の理由として「通過交通の解消」を昔から掲げていますが、その実態を具体的に挙げる事が出来ないのです。通過交通問題が生じるのは、周辺の幹線道路だけでは交通量を処理できず、その一部が住宅街に侵入するというものです。この地域周辺の幹線道路（新青梅、千川、青梅、井草など）の交通量は年々減り続け、千川

通りなどは 1985 年に 1,2000 台 /12 h であったのが 2015 年には 2,000 台 /12 h まで減っています。こうした状況でどうして住宅街の安全を脅かすような通過交通が生じるのでしょうか。逆に大型道路が住宅街や商店街を通った場合懸念されるのは、大型車の増加と夜間交通量の増加です。こうなると東西の一体的な賑わいなどは期待出来ず、住宅街としての環境にも影響します。そうしたことには「構想案」は一切触れていません。バス通行問題は住民からも様々な提案がなされています。バス問題の解決を理由とし外環の 2 を整備するというのは「ゴキブリ退治のために家を燃やす」という例えに近い愚行に思えます。住民と知恵を出し合い解決をはかるべきです。

そして西武新宿線高架案です。地域図の赤茶の部分で、東西に高さ 10 m 前後の高架が壁のように繋がります。高架式は既成事実のように練馬区は報告していますが、まだ都計審の審議も終わっておらず、都市計画もまだ決定していません。



この問題が深刻なのは、この事業の素案が住民に説明されたのは 2019 年 2 月であり、「寝耳に水」だったことです。最近建てたり購入した住宅・マンションが立ち退き対象に入っています。沿線住民は地下案の代案をだしながら議論をしています。もし地下案が実現すれば練馬区の構想案とは比べものにならないほど住民の思いが叶います。そしてそれは小田急線や京王線では既に実現しています。

練馬区の「まちづくり構想」案を検証する

前提となる 2 つの事業を概観し、「まちづくり構想」を見てみます。

① **南北道路（外環の 2）** 沿線を全て商業集積エリアに設定し、さらに駅周辺をその拠点にし、高度利用の市街地再開発事業を示唆しました。ここが今回の変更案のポイントと思われます。練馬区は上石神井駅周辺の商業需要は駅周辺の地元住民であることを説明しており、これほどの商業集積エリアの広がりが必要とするのでしょうか。それには何か別の目的があるのかもしれませんが。その疑念に符合するのは、駅前に高度利用した市街地再開発事業を計画していることです。そのためにその北側の都市計画を変更しておく必要があり、今回はその布石ではないかということです。

② 拠点構想の虚実

練馬区の「構想」は盛んに「拠点」を強調しています。しかし、それぞれの地域に長年根付いた地域の拠点を統廃合で失くしてきたのは練馬区です。その背景には「公共施設管理計画」があり、公共施設を減らすこと

に専念してきました。その一方で石神井公園駅前再開発にみるように、民間事業に巨額の税金を投入し、そのビルの一部に公共施設を入れ、再開発事業が地元のためであるかのような演出をしてきました。説明会では「石神井公園駅」「大泉学園駅」のような街をと繰り返えされました。その実態を住民の視点で見ていく必要があります。

③ 西武線上石神井駅の東側に三角の民間住宅地があります。

練馬区は住民説明会で驚くような発言をしました。「西武線石神井駅車庫を東側に延長することで、今までの車庫面積の 1/3 で済み、2/3 が空き開発に使えることになった。」東側に延長することで影響を受けるのは、現在住宅地である住民であり、立ち退きをもとめられます。これまで東京都は、車庫を東側に延ばすのは、車庫を設定する上での「技術的」な問題をクリアしなければならないからと説明してきました。しかし、練馬区の説明を聞けば、開発の用地確保のため東側住民に立ち退きを求めているのではないかとの疑いが生まれます。

これからのまちづくりは住民参加のもとで

上石神井まちづくり構想の住民説明会では、ある住民から「練馬区のまちづくりとは言っても、結局は道路作りではないか」と意見がでました。練馬区の「まちづくり」は高度経済成長の残像を追いかけいていると思わせるを得ません。もし「構想案」が実行されれば、地域の姿は一変することでしょう。

気候変動の危機が迫る時代において、世界も「持続可能な開発」を模索し、国連の主導で SDGs が実行課題となっています。大型道路やタワーマンションを地域の発展のシンボルとするのではなく、これまで培われた地域の文化とコミュニティを大切にするまちづくりもあるのではないのでしょうか。これからも地域の皆さんの声を聞き、一緒に考えていきたいと思っています。

今回は「上石神井駅周辺問題」の概観ですが、取り上げていない問題もたくさんあります。引き続きこの「ニュースレター」で取り上げていきたいと思っています。

