

101	<p>オオタカが子育てする善福寺川緑地の自然、生態系を破壊する133号線整備に断固反対します！</p>
102	<p>【土地利用・市街地整備方針】誰もが暮らしやすい住宅施策に関しては、民間との協働を前提に、行政がすべき施策（行政にしかできないこと）を推進していただきたい。</p> <p>基本的な人権としてすべての人が健康で文化的に暮らすことのできる住まいを得られ、孤立せず地域コミュニティや地域福祉とつながって社会的処方機能をさせるための基本として、</p> <p>民間の賃貸住宅をアフォーダブルにするための家賃補助を仕組み化していただきたいです。そうすることで、生活保護のみならず、多様なセーフティネットを</p> <p>個々の状況によって選ぶことができる支援策とし、尊厳が守られ早期に自立しやすい支援をすることが大切であると考えます。</p> <p>お互いが支え合える地域をつくる基盤が住宅でありコミュニティであり、その基盤ができることで社会保障のあり方を基礎自治体から変えていくことが大切だと考えます。</p> <p>そのために、福祉施策と住宅施策を融合させていくための居住支援活動に対して継続的な予算をつけていくための制度創設が必要と考えます。</p> <p>【道路整備方針】多世代の多様な人が安心して歩けとどまれるような、コモンとしての道づくりを望みます。</p> <p>【交通整備方針】杉並区が先導的に、自転車移動をより積極的に推進するような自転車ネットワークを望みます。</p> <p>【ユニバーサルデザインのまちづくり方針】多様な当事者がまちづくりに参加できる話し合い・提案・実現の仕組みづくりを望みます。</p> <p>【防災・減災・事前復興まちづくり方針】地区防災計画の制度の本来の優れた点（住民が施策に反映させていけるボトムアップの仕組み）をまちづくりにつないでいくことで、</p> <p>地域と行政の信頼関係を生み出していくことは有用だと考えます。</p> <p>【みどりと水】 【景観まちづくり】 【ゼロカーボンシティ】 この3つを体系的に捉え、他の方針のベースとなるような構造に変えていけると良いと思います。</p> <p>【西荻地域について】地域が分断せず、それぞれが幸せに生きていくためのまちづくりとして、市民・行政・地域企業・専門家などで構成するエリアプラットフォームによって</p> <p>市民主体のまちづくりを進めるための話し合いの場の仕組みづくりを、既に関心を持っている市民やまちづくり団体とも協働して進めていただきたい。</p>

	<p>【木造密集地域の防災まちづくり】狭い道路の拡幅だけでなく、民地（空き家・空き地・庭）も活用し、人命救助を優先したソフト・ハードの一体的な対策を住民と共に進めていっていただくことを希望します。</p>
103	<p>景観法において記述はあるが、実際の公共建築物をみると、景観法と無関係に自動販売機の設置などが見受けられるたり、あきらかに緑地面積が足りていなかったりする敷地がある。</p> <p>常に同じような、骨子を掲げるのはよいが、それに見合った内部チェック機関の具体的道すじに対して、PDCA サイクルを行っていただきたい。</p>
104	<p>骨子案全体は、これまで岸本さんが取り組まれてきた環境問題や市民参加の視点が盛り込まれた素晴らしいものだと感じた。実現すれば、杉並の魅力は増す。</p> <p>【飲み屋街について】</p> <p>中央線各駅の南北に存在する歓楽街／飲み屋街を含めた個性的な個人商店をどう取り扱うのかが不明だ。前区長は阿佐谷の街頭演説で見えている飲み屋街を指して「汚い」と称した。そのような認識をする人もいるだろう。確かに建物は老朽化しており、火災発生時の危険性も高い。ときに騒いでいる酔っ払いは迷惑である。その「汚い」という認識を推し進めることで、ジェントリフィケーションが進み、地価や家賃が上がれば地権者は喜ぶだろうが、町は「洗練」され住人はより高所得なもの達と入れ替わる。いったい誰のための町づくりなのか。杉並は中目黒を目指すのか。</p> <p>吉祥寺駅や中野駅は雑多な歓楽街の地域を意図的に残すことで、猥雑さを包摂する都市の魅力を生かしている。下北沢で進行中の再開発も、いかにアジアのマーケット的な猥雑さを残せるかのせめぎ合いであった。結果として住民の意思がかなり反映された開発が進んでいる。西荻の個性的な商店は、放っておいたら残すことはできない。区の貴重な財産として、積極的に保存、発展させていく長期的な施策を骨子案に組み込んで欲しい。</p> <p>飲み屋街の魅力を挙げてみよう。そこでは様々な職種、年齢、出身地の人が日々議論し、コミュニティを育む。海外から杉並の飲み屋街目当てに来日する人もおり、魅了されて移住を決めた者もいる。そのうちのひとり、××××××××氏は西荻の飲食店をフィールドとする××××××××だ。氏は他国の都市と比べて、西荻の飲み屋街の魅力をこう述べた。</p> <p>「他の国ではどこも、属する階層ごとに飲む場所は違う。ところが西荻の飲</p>

み屋街では肉体労働者もオフィスワーカーも学者も学生も垣根なく、肩を並べて飲み、話している」

分断が進む社会において、地域に住む様々な立場の人が交わる場は、熟議の民主主義、市民参加の政治を醸成する場としても機能しているのだと思う。また、地域の祭りやスポーツチーム、ボランティア活動への勧誘も活発だ。地方や他所の街から来た人に町の魅力を伝える場ともなっている。見合い所のような機能も果たしており、私自身、飲み屋で知り合ったカップルや夫婦を多く祝福してきた。こういった機能を自治体が行おうとすれば、その手間やコストはなかなかのものだ。

現状では、飲み屋街の街並みは「昭和の雰囲気が残る懐かしい場所」程度の認識だろうが、これが50年残れば、立派な文化資産になるだろう。残す、というのは今の建物や店子を守るのではなく、町の記憶をそこにとどめることだ。杉並らしい景観として、美しい並木道や屋敷林など高級住宅地を指定するのも当然良いが、個性的な個人店の街並みもまた杉並ならではの魅力ある景観であるとの認識を強調してもらいたい。

【都市計画道路 132 号線】

古くからある東京都の計画で、既に進行中であることは承知だが、自転車の活用や地域の回遊性向上など他の骨子案との矛盾点が多い。見直せないものか。132号線沿いに数十年住んだが、歩行者目線で不便を感じたことはない。通り沿いには魅力ある商店が軒を連ねている。段差を解消する程度の補修で十分で、巨費をかけて建て直させるような拡幅は時代にそぐわない。車で通るには狭いが、その狭さが交通量の増加を防ぎ、結果として人が歩いていくらしやすい町の活気をつくってきたというのが実感だ。132号線が計画通りに青梅街道と五日市街道を結べば、四面道を避ける抜け道として使われるだろう。人々の生活の中心となる目抜き通りがトラックなどの抜け道となれば、町の魅力は下がってしまう。下井草の駅南の通りや富士見ヶ丘の商店街など、より拡幅の必要がある通りは他にいくらでもある。まずは電柱地中化など、建物を壊して新たに建てる土建政治的な手法は見直して欲しい。

【荻窪の南北交通】

青梅街道と環八が通る荻窪の発展は、杉並区の痛い問題だ。両道路のせいで人流は分断され、回遊できない町になってしまっている。これは長期計画で青梅街道のトンネル化を図り、駅の南北を繋ぐ架橋芝生広場の創出など、夢のある計画を提示して欲しい。タウンセブンやルミネなどの商業ビルは動線

		<p>が悪く、このままではいずれ人が集まらなくなってしまうだろう。戦後闇市を地下食品街に再建したが、再び地上に出すような大胆な計画が杉並らしさをより発揮できる計画ではないかと思う。</p> <p>長々書いたが、最後に一言。 岸本さん、区の良識ある職員さんたち、がんばれ！</p>
105		
106		<p>都市計画道路は誰のためのものでしょうか。車中心の都市は時代に逆行していると思います。</p> <p>高円寺 阿佐ヶ谷 西荻 それぞれの「らしさ」を維持しつつ（駅の周辺が同じような「しゃれた」雰囲気は不要）活気を出す策があるといい。出店したい若い人への支援など。広島尾道市は良い例だと思います。整備された公園ばかりでなく、参加型の場所が増える事を希望。年齢問わず関われる有機栽培の畑→（コンポストと連携）とか。バードウォッチングができる大きな木がある場所。</p> <p>昨年杉並区に越してきて、高齢の方が多いなと感じました。</p> <p>道路やマンション、大きい商業施設を増やすのではなく、それぞれの街の特色を活かしつつ若い家族も増えるような街づくりでゼロカーボンと両立できるといい。</p>
107		<p>①意見募集の期間について</p> <p>今後 10 年のまちづくりを決めていくにあたり、骨子案に対して住民から意見を募る試みをおこなったことは画期的であり、今後も継続していただきたい取り組みだと考えます。しかし、区長の就任三ヶ月で基本方針がまとめられ、10/1 に案自体が発表され、約 2 週間で意見募集の周知と意見募集自体が同時に行われていることは、あまりにも無謀なやり方だと感じます。広報も今回は全戸配布ではなく、住民に周知するという意思が感じられませんでした。</p> <p>対話をもとにまちづくりを進めるとする新区長の方針に添い、少なくとも 1 年ほどかけて意見を集約してから基本方針をまとめる必要があるのではないのでしょうか。そして、前区長時代に慌てて事業認可の申請を行ったものについては、詳細までの情報公開を行い、新区長の元で再検討されるべきではないのでしょうか。</p> <p>②ゼロカーボンを基軸にまちづくりをすすめる</p> <p>新区長の選挙時からの政策にもありますが、気候変動を基軸にしたまちづくりを展開していくということが基本方針に盛り込まれたものと思います。</p>

	<p>ゼロカーボンを目指すのであれば、道路拡幅や再開発は最も立ち止まって見直すべき事項であると考えます。</p> <p>杉並区内には、待機児童ゼロを掲げて多くの保育施設が作られています。園庭のない園も多く、近隣の公園に散歩に行かなければ、子どもたちの豊かな生活を保障できません。その中で、住宅街の中にある車の入ってこない生活道路、川沿いの遊歩道などは、既にある大きな道路を通らずに安全に子どもたちと移動できる道として使われています。狭隘道路の拡幅にしても、大規模な道路拡幅や再開発にしても、そういった日常の目線で今一度見つめ直す必要があると思います。</p> <p>まちづくり計画を考えるのであれば、施設再編さ官民の連携など、より広い視野を持って現状を把握し、「決めてしまったから戻れない」というような言い方をせず、常に見直し立ち止まる姿勢で行っていただきたいです。</p> <p>猫が街の真ん中を歩いても、歩幅の狭くなったお年寄りが道路を渡っても、子どもが突然走り出しても、安全な道があってほしい。自転車が車道を走れば良いのか歩道を走れば良いのかよくわからない道ではなく、井の頭通りの武蔵野市との境目をつなげるように、車を一車線と自転車レーンにするなど、歩行者も自転車も車も安心して移動できる街があってほしい。</p> <p>その基本に気候変動の問題を掲げるなら、もう一度、前区長のやり方ではない方針を、全面的に出してほしいと、私は考えます。よろしく願います。</p>
108	<p>??前杉並区長の時代に区民の意見も聞かずに勝手に決めてきた全ての案、特に駅前開発、児童館閉鎖など全部いったんストップして、どんな些細なことでも区民にオンラインでアンケートとったり、常に区民?区長が何考えてるか解る関係性を築いて行っていただきたいです。岸本区長が仰っていたように、何でもかんでも古いからと言うだけで壊すのではなく、建物一軒一軒に防火対策を施すなど、「どう保存していくか」を考えていくべきだと思います。あまりに勿体無いです。</p> <p>??とにかく豊かな緑を守ることが人間の命を守ることになり、目先の利益に目が眩んで緑を伐採していけば、結局は自分達の首を絞めることになると思います。岸本区長も仰っているとおり、駐輪場の充実、小回りが利く自転車用道路の確保など進めていただきたいです。</p> <p>岸本区長、応援しております！</p> <p>自分にできそうなことに積極的に参加していきたいです。ありがとうございました。</p>

109		<p>児童館を土日も開けて欲しい。 児童館を増やして欲しい。 1～3歳児が遊べる公園が欲しい。</p>
110		<p>緑豊かな町づくりのはずなのに自然を壊して作るのをおかしいです。もっと住民の声を聞いて下さい。</p>
111		<p>西荻地域3「都市計画道路132号線の整備」についての意見です。</p> <p>1、「都市計画道路」についての根本的な考え方、思想を、改めてください。</p> <p>前杉並区長の田中良さんは、市民との私的懇談のなかで、「道路拡張は国家百年の計」といわれました。「道路拡張に賛成の場合はいくらでも話し合いをするが、反対の場合は、討論はしない、見解の相違だ」ともいわれました。ところが、国土交通省「都市計画道路見直しの手引き」（平成30年8月）においては、前杉並区長とは、異なる考え方を示しています。都市計画道路は、高度成長期における都市の拡大を前提に決められた。近年の人口減少、低成長への変化に応じて適切に見直すようにと。その際には、市民との話し合いと合意形成を大切にするようにと。たしかに、百年後は、総務省の推計でも、人口は、現在の三分の一まで減少する可能性があるとか。いままで進められてきた「道路拡張」は、現実合わない、世界の常識からもかけ離れた、古い思想のもとに進められてきました。岸本聡子区長の誕生をきっかけに、軌道を修正してください。</p> <p>2、「都市計画道路132号線の整備」と防災の問題にです。</p> <p>都市計画道路は、延焼遮断帯の形成を最大の理由にして、進められてきました。「都市計画道路132号線」は、延焼遮断帯形成の観点から、必要不可欠、緊急性のある課題でしょうか？私は、違うと考えています。</p> <p>杉並区は、「地震被害シュミレーション」（平成30年10月）を発表しました。これによれば、首都直下型地震の際の火災発生危険区域は、杉並区の東側に集中しています。そして、「環状八号線」が、延焼遮断帯になっているのがわかります。「都市計画道路132号線」の地域は、杉並区内において、相対的に「安全地帯」であり、この地を、延焼遮断帯にしていく、緊急性はありません。まして、東京都が不要、不急の事業の見直しを呼び掛けているなかで、「都市計画道路132号線」への税金投入は、間違っていると考えます。</p> <p>東京都は、「首都直下型地震等による東京の被害想定報告書」（令和4年5月）を発表しました。建物の、不燃化、耐震化がすすみ、被害想定数が減少しているのは、好ましいことです。ざっと目を通して思ったのは、なにより</p>

	<p>も大切なのは、初期消火とブレーカー通電火災を防ぐの2点です。地域の防災力をたかめるなかで、この二点をクリアしていけば、大規模火災の確率は、大きく低下します。もちろん、これだけでは、ありませんが。</p> <p>3、魅力ある西荻の街づくり、のイメージです。</p> <p>私は、約20年間、「××××××××」という店をやっています。全国のお客様とのつながりができましたが、一様に、西荻の駅をおりるとほっとする、と言われます。高知県の山奥に住むHさんは、「友だちから、東京に行くけど、どこがいい？と聞かれたら、いつも西荻がいいよ。」と答えるそうです。地方は、大きな道路があって、ジャッター通りには人がげなく、大都市は、駅ビルがあって、チェーン店がはいり、どこも同じ顔をしたのっぺらぼうのような日本。そのなかで、西荻窪は、だいぶ減ってしまったけど、まだ個人商店ががんばっていて、ごちゃごちゃした場所もあって、貴重な空間が残っています。人の感性はいろいろなので、広い道路があって、スマートに整備されたほうが心地よいという人もいるでしょう。わたしは、所々に異空間が残る西荻が好きだし、それを大切にこそ、よりよい未来をひきよせることができると考えている人間です。</p>
112	<ul style="list-style-type: none"> ・ 杉並区には都立農芸高校があり、生産緑地もまだ残っている。都市農業や区民農園を生かした緑も考えてほしい。 ・ 幹線道路整備に反対するものではないが、道路幅が広がれば道路斜線の縛りが緩くなり沿道建物は現況より高いものの建設が可能になる。計画道路沿道では建築制限により3階建てまでとなっていて、これが街のヒューマンスケールに寄与している面があるが、拡幅により新興都市の駅前のようなおざっぱな景観になってしまうことを危惧する。 <p>新たな建築制限が無理ならば、道路整備は緑のまちづくりとセットにして、ヒューマンスケールを創出してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 次世代へ残すという視点から、杉並の原風景を丹念に掘り起こしてほしい。 ・ 「低密度住宅地」の記載があるが、古くからの大きな住宅が相続の発生により空地となり、最低敷地面積ぎりぎりの区画で開発されているのが現状である。「低密度住宅地」とは何か？ ・ 高井戸地域・方南和泉地域の説明にある「多心型」とは何か？
113	<p>①高円寺道路拡張について</p> <p>高円寺独特のサブカルチャーが道路拡張に伴い失われるように思います。再開発を行った下北沢は小綺麗になったけど、あの雑多な雰囲気はなくなり、今や高円寺くらいしかサブカルチャーの息吹が残っていません。むしろそこが強みにさえ思えます。高円寺周辺の再開発には反対です。</p>

	<p>とはいえ防災面に関しては住宅密集地ということもあり心配でもあります。今の町並みを活かしつつ緑ある広場を作ったり、住宅の防火対策を進めるなどしてもらいたいです。</p> <p>高円寺に望むもの 独特のサブカルチャーを活かした町並み 緑豊かな広場や生産緑地</p> <p>②西荻道路拡張について すでにある豊かな緑地が道路拡張により失われると思われます。多種多様な生物の生命すらおびやかしかねません。住宅の防火整備を行い、今ある場所を守るべき。多様性ある生き物の保全是SDGsの点からも必要に思います。</p> <p>③阿佐ヶ谷地区開発について 病院跡地に学校を作ることに率直に反対です。私の子供がもし小さかったら絶対に通わせません。気味が悪いです。 資材費高騰でなかなか進んでいないようですが、このまま計画をなくしてもいいと思っています。</p> <p>④骨子案を読んで 「みどり豊かな」という目標に共感します。ただその割には緑地が活かされた地域と再開発により緑を失う地域と分かれてしまい、緑地に行かないと緑を感じられないようで、「みどり豊かな」に反するように思います。 再開発地域にもみどりの豊かさを感じたいです。憩える広場がほしいです。</p> <p>⑤カーボンニュートラルについて 地球温暖化が進行するなかもっとも重要な課題だと思います。 各学校の屋上に太陽光発電の設置もしくは生産緑地を作るのもいいと思います。 川を利用した小型水力発電や、最近は生ゴミでガスを発生させ発電をしている地方もあるようですね。投資にお金はかかりますが。カーボンニュートラルの目標を達成させたいです。</p>
114	<p>全体的な基本方針は賛同する。</p> <p>ここに記載されている計画案は、ゼロカーボンシティを目指すものであり賛成するが、さらに住民がより安心安全に気持ちよく暮らせることが重要である。予算化とのバランスで今後10年何を優先して取り組んでいけば良いのか取捨選択の機会を区民が持つことは、区民である私の希望でもある。</p> <p>しかし、すでに進行していることと方針のズレがある。私たちにはどのように説明されるのか。</p> <p>丁寧な説明もなく、反対者がいるとわかると逆に強引に進めてきたツケがあちこちに発生している。その結果、地域住民を分断する事態にまでなっている。駅前開発や道路拡張のところは「住民との話し合い」が記載されている</p>

	<p>が故に、話し合いや説明もせずに進めるというように読み取れる。</p> <p>また、区内で一般的ではない英語表記は変更を希望。例えば公共移動サービスについて「新たなモビリティサービス活用」について記載があるが、注釈を加えないとわからないほどの英語表記は不要。</p> <p>ここから細かい意見を書かせていただきます（→以下）。</p> <p>土地利用・市街地整備方針 「具体的な方向性」の箇所</p> <p>3. 誰もが暮らしやすい住宅施策・住環境整備の推進</p> <p>総合的な住宅施策の推進</p> <p>○誰もが安全・安心に暮らせる住宅市街地の形成を基本に、総合的な住宅施策を推進します。</p> <p>良好な住宅ストックの形成</p> <p>○老朽化した団地の建替えにあわせて、良質な住宅ストックの形成やみどりのオープンスペースの確保、周辺の基盤整備などにより地域の生活環境の向上を図ります。</p> <p>○増加傾向にある空家等について実態把握を進めるとともに、総合的な空家等対策を推進します。</p> <p>→ここまで書くなら、空家等対策の推進のみならず、住環境に困っている、高齢者、単身者、家庭に向けた公営住宅の確保を（良好な住宅ストックの形成などと言葉を濁さないで）。</p> <p>住環境整備の推進</p> <p>○狭あい道路の拡幅整備の推進や生活道路網の整備により、住環境の向上を図ります。</p> <p>○一定規模以上の共同住宅などの建築に際して、まちづくり条例の趣旨に基づく建築を誘導します。</p> <p>建築物の再エネ・省エネ化の推進</p> <p>○再生可能エネルギーの導入や省エネルギー対策の助成、低炭素建築物や建築物省エネ法の認定等を通じて、建築物の再エネ・省エネ化を推進します。良好な市街地環境整備の推進 ○地区計画などの活用により、地区特性</p>
--	--

	<p>に配慮した計画的な土地利用を進めます。</p> <p>みどりの保全・育成を基調とした土地利用の推進 ○公園・緑地の整備・確保、まとまりのある農地や樹林地・屋敷林の保全、住宅地のみどりの保全・育成など、みどりの保全・育成を基調とした土地利用を推進します。</p> <p>→阿佐ヶ谷の屋敷林を壊したように、長期に亘って育んできた環境は取り戻せない。上記とは真逆のことが今なお進められているのではないか？善福寺緑地帯や他公園などはどうか？区内の貴重な樹木を生かすまちづくりを切望する。</p> <p>道 路 整 備 方 針 「具体的な方向性」の箇所</p> <p>東京外かく環状道路等への対応 ○外かく環状線の整備にあたっては、安全・安心の確保を第一として、丁寧な対応に努めるよう事業者に求めています。 ○中央自動車道高井戸インターチェンジのオンランプ※については、開設に向けて事業者等の取組を支援します。</p> <p>→地域住民の声が十分に反映されているのか？地域だけではなく開設に向けた区民への説明や理解促進の機会を今後も求める。「事業者等」の取組の支援するだけではなく、一方的な進め方にならないようにする。</p> <p>2 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保</p> <p>歩行者等への安全対策の推進 ○生活道路を中心に道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設や視覚障害者誘導用標示の整備を推進します。 ○案内標識に英語併記やピクトグラム※の標示を行うなど、誰もが安心して気軽に移動できる環境を整備します。</p>
--	--

	<p>→私鉄沿線や幹線道路（例えば五日市道路）など、車椅子やバギーで移動が困難な地域もある。バリアフリーも必要だが、ユニバーサルデザインをベースに計画実行が望ましい。</p> <p>交通整備方針 「具体的な方向性」の箇所</p> <p>公共交通ネットワークの整備 ○バス路線となる道路は、拡幅等の整備及び交差点の改良を進め、バス交通環境の改善を図ります。 ○南北方向の公共交通の更なる充実について、調査・研究します。</p> <p>→公共の足であるバス路線、区内南北方向の交通については何年調査・研究しているのか？ 高齢者世帯が増加し、しかもゼロカーボンを目指すのなら、自家用車を減らし安心安全な公共交通の拡充が必要ではないか。南北にまたがる交通が弱いことは過去において長期間指摘されている。</p> <p>ユニバーサルデザインのまちづくり方針 「具体的な方向性」 2 重点整備地区等におけるバリアフリー化の推進</p> <p>移動等円滑化促進地区の指定 ○旅客施設等の生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区について、「移動等円滑化促進地区※」として指定し、面的・一体的なバリアフリー化を推進します。</p> <p>→記載事項はわからなくないが、これではわかりづらい。地区によって差が生じるが「面的」がイメージしにくい。他の箇所との記述とのバランスでいえば、区だけではなく「該当地区関連事業者等との連携を進めバリアフリー化を推進します。」の方がわかりやすい。</p> <p>防災・減災・事前復興まちづくり方針</p>
--	---

	<p>「具体的な方向性」 →「延焼遮断帯の形成について」「建築物の耐震化・不燃化を推進します。」は記述されているが、火災を起こさない活動などこれまで以上に必要ではないか。</p> <p>みどりと水のまちづくり方針 「具体的な方向性」 緑の保全をうたっているが、阿佐ヶ谷駅近隣の再開発地や善福寺緑地などの樹木はどうするのだろうか？</p> <p>地域別</p> <p>井草地域 1 良好な街区基盤を生かした低密度住宅地の保全</p> <p>具体的な方向性 みどり豊かなゆとりある農住街区の保全</p> <p>○比較的密度が高い土地利用がされている住宅街区については、みどり豊かな街区環境の保全を図ります。 ○中小規模の戸建住宅の建替えに当たっては、敷地の細分化を抑制し、共同住宅への更新に際しては、周辺環境に配慮したものとなるように誘導します。</p> <p>→中小規模の戸建住宅建替えについて、まちの景観や防災計画、環境保全など理解はするが、細分化しなければ資産や収入がある人しか住宅確保できない懸念がある。 また、共同住宅の更新について、誘導する対象が、住民或いはオーナーなど管理者に向けたものなのか？、または契約上のことなのか？ 行政から誘導するなら、何を指しているのか、新規契約は誘導しない？わからない。</p>
--	---

2 西武新宿線の連続立体交差化の推進と駅周辺まちづくり

西武新宿線連続立体交差化の推進

○西武新宿線では、井荻駅～西武柳沢駅間の連続立体交差化計画及び上井草駅周辺の道路計画の早期実現に向けた取組を駅周辺まちづくりとともに進めます。

○連続立体交差化計画の準備区間である野方駅～井荻駅間においても連続立体交差化に向けた取組を沿線各駅周辺のまちづくりとともに進めます。

→10年前のプランにも記述されているが、この連続立体交差計画は、今の地域住民の声が反映されているのか？一方的な進め方ではないようにしてほしい。西武新宿線沿線地域は、住宅地と密接なので難しいのも理解しているが、改善がとても遅く感じる。

上井草駅周辺・井荻駅周辺・下井草駅周辺

○連続立体交差化にあわせて、駅周辺の交通結節点機能の強化や安全で快適な歩行者空間の形成を図ります。

→子どもたちや高齢者も多く住む地域。ただでさえ南北の交通不便なので、特に西武線沿線の安全性確保を早期に求める。

○駅周辺に身近な生活サービス機能の立地を誘導し、周辺住民の日常生活を支える魅力ある身近な生活拠点の形成を図ります。

→西武線沿線はとにかく不便なので賛成する

○鉄道沿線に中小規模の商業・業務施設、共同住宅の立地を適正に誘導するとともに、みどりあふれる連続した歩行者空間の確保を進め、魅力あるまちなみの育成を図ります。

→西武線沿線はとにかく不便なので賛成する

5 防災拠点となるみどりの核・みどりと水のネットワークの形成

環八通りの沿道環境整備の推進

○環八通り沿道では、延焼遮断帯やみどりの軸を形成し、商業・業務施設と住宅が調和する魅力的な景観形成を図ります。

	<p>新青梅街道等の沿道環境整備の推進</p> <p>○新青梅街道等の補助幹線道路沿道では、避難路等としての機能向上を図ります。</p> <p>総合的な交通安全対策の推進</p> <p>○交通規制の体系的な見直し・強化などにより、通過交通を抑制する交通体系の整備を検討します。</p> <p>○生活道路について、安全な歩行者・自転車空間の確保を検討します。</p> <p>○上井草駅周辺の主要生活道路では、バス停留所での停車・待避スペースの確保を検討します。</p> <p>→上井草周辺は道も狭く一方通行も多い。より一層の公共交通の確保と同時に環境づくりの点において、新たな仕組みの実現を期待したい。</p> <p>西荻地域</p> <p>○JR 中央線より南側については、身近な公園・広場の充実を図ります。</p> <p>→公園をつくるのは良いが、必要以上に無駄な経費を使っていないか？との声を聞くが。</p> <p>西荻窪駅周辺の地域生活拠点の充実</p> <p>○西荻窪駅周辺は、文化的で洗練されたイメージを持つ区を代表する個性的な商業・業務地及び区民交流の場となる地域生活拠点として充実を図ります。</p> <p>→西荻窪駅周辺を文化的で洗練された地域とするのはどのような根拠か？住民から出てきた理想なのか？</p> <p>都市計画道路補助 132 号線の整備</p> <p>○都市計画道路補助 132 号線(青梅街道~神明通り)の整備により、延焼遮断帯の形成や避難路の確保など防災機能を強化するとともに、歩道拡幅や段差解消によるバリアフリー化など安全・安心な歩行空間を確保します。</p> <p>○事業を進めるにあたっては、地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、合わせて住民との対話を重ねながらまちづくりを見据えた取組となるよう努めます。</p>
--	---

→これまで一方的な進め方は民主的ではない。関係者全員の合意が得られなければ一時中断し、話し合うのは当然だと思う。

○事業未着手の区間については、住民の意見を伺いながら整備を検討します。

○後背住宅地の住環境に配慮した土地利用を図り、無電柱化やみどりの軸など、駅前通りとして地域のシンボルとなる沿道景観づくりを進めます。

○神明通りについて、主要生活道路として整備を検討し、商店街としてのまちなみ形成の誘導、都市計画道路補助 132 号線との交差点部などの安全対策を検討します。

善福寺公園周辺のみどりの拠点の形成

○善福寺公園周辺では、大規模な住宅敷地、農地・樹林地を保全・育成し、みどり豊かな住宅地の形成を図ります。

善福寺川流域のみどりと水の空間軸の形成

○善福寺池を源流とする善福寺川流域については、貴重な河川資源を生かした水と親しめる空間づくりを図ります。

○善福寺川につながる公共溝渠や既存の道路を生かして、安全で快適な歩行者空間の整備を図ります。

→ここも善福寺緑地の樹木地の伐採などはどうなっているのかと聞きたい。ここまで書き込むなら現状の計画は一ストップした方が良い。記載事項と現実が違う。

1 荻窪駅周辺の都市活性化拠点の形成

荻窪地域

具体的な方向性

都市機能の高度な集積による都市

活性化拠点の強化

○グリーンスローモビリティ※等の新たなモビリティへの重点的な取組に合わせ、サイン・案内板の充実などにより、荻窪駅を核とした周辺地域の回遊性向上を図ります。また、駅周辺の道路について、買い物道路としての安全性・快適性の向上を図ります。

○自転車利用者のルールの遵守とマナー向上を喚起します。

○駅施設などについては、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進しま

	<p>す。</p> <p>景観まちづくりと連携したにぎわいの形成</p> <p>○案内表示の充実や散歩みちの整備などにより回遊性の向上を図ります。</p> <p>○魅力的で価値ある地域資源について、効果的な活用を図ります。</p> <p>主要生活道路等の安全性の向上</p> <p>○地域内の主要生活道路について、歩行者・自転車の安全性を重視した整備を検討します。</p> <p>※グリーンスローモビリティ:時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称</p> <p>→言いたいことはわかるが一般的ではないため理解促進に時間がかかるのでは？</p> <p>阿佐ヶ谷</p> <p>中杉通り周辺のケヤキ並木を生かした景観形成</p> <p>○都市計画道路補助 133 号線開通区間については、歩道空間の拡充や自転車走行空間の確保について検討します。</p> <p>○中杉通り沿道周辺では、魅力的な街並みの形成やにぎわいの連続性の確保、回遊性や快適性の向上を目指すとともに、ケヤキ並木と一体となった沿道景観の形成を図ります。</p> <p>南北方向の都市計画道路などの防災都市基盤整備</p> <p>○都市計画道路補助 128 号線及び補助 215 号線について、住民の意見を伺いながら整備を検討します。</p> <p>→これまで一方的な進め方は民主的ではない。関係者全員の合意が得られなければ中止するの当然だと思う。</p> <p>避難場所への避難路などとなる主要生活道路のネットワーク形成</p> <p>○地域内の主要生活道路の整備を検討します。</p> <p>○円滑な消防活動や安全な避難路となる道路の整備を検討するとともに、その沿道を中心に建物の耐震化・不燃化を図り、きめ細かい延焼遮断機能の構築を検討します。</p> <p>3 阿佐ヶ谷駅周辺及び南阿佐ヶ谷駅周辺の一体的な生活拠点の形成</p> <p>阿佐ヶ谷駅周辺の地域生活拠点の充実</p> <p>○阿佐ヶ谷駅周辺では、しゃれた雰囲気の中に落ち着きのある地域生活拠点の形成を図ります。</p>
--	---

		<p>→「しゃれた」という言葉はここでは不要。</p> <p>高円寺 防災都市基盤の整備促進</p> <p>○都市計画道路補助 221 号線については、整備にあわせ無電柱化を進めるなど、防災性、安全性の向上を図ります。なお、事業を進めるにあたっては、地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、住民との対話を重ねていきます。</p> <p>○都市計画道路補助 128 号線、補助 226 号線及び補助 227 号線について、住民の意見を伺いながら整備を検討します。</p> <p>→住民の意見を聞くのは大変に良いが、なぜ一部にだけ敢えて記載するのか？他の箇所は意見を聞かずに進めるのか？</p> <p>時間がないのでここまでとします。このボリュームであれば意見募集はもう少し時間が欲しい。</p>
115		<p>杉並区は、昔の農道がそのまま都市化した道路が多く、良好な住宅地としていくには道路が余りにも脆弱である。特に都市計画道路は 23 区内でも整備が全く進んでおらず、そのせいで、区民の生活を担っている生活道路に大型車をはじめとした通過車両が大量に混入している。特に、南北を結ぶ鎌倉街道や富士見ヶ丘通りなど、住宅街を通る道なのにとっても交通量が多く沿道の住民は、日々、騒音・振動に悩まされ、道路を利用する児童やお年寄りなどの歩行者・通勤通学の自転車が大変危険な状況が何十年も続いている。是非、道路整備の方針のところに都市計画道路など、道路基盤の今後の整備について、しっかりとした方向性の記載をお願いしたい。</p>
116		<p>自転車の交通ルールとマナーに関して、自転車利用を推進するのは良いのですが、現時点で自転車の赤信号無視や、イヤホンやスマホを操作しながらの運転、無点灯での走行がかなり目立つので、杉並区からの自転車利用推進と共にマナー意識の改善の啓蒙をよろしくお願いしたいです。</p> <p>また、自転車に関連して、高円寺駅と永福町駅周辺の一時利用無料の駐輪場が少ないように感じます。</p>

		<p>もう一点、旧五日市街道の自転車レーンを走っていると、レーン自体が狭いのもあり、歩道の花壇に植えてある草木が切られておらず、後ろから車が来ている時に少し車道に出て走行しなければならないので、整備をよろしくお願いします。</p>
117		<ul style="list-style-type: none"> ・ 区長が新しく変わって、その区長が選挙期間中に政策として掲げていたことをもっと盛り込んでほしいです。例えば防災としての道路拡張でなく、個別に民家の断熱やサッシの取り替えをすることによる防火、防犯、防災の取り組み。全ての駅で車の侵入禁止区域を大胆に作り、自転車道と歩道を拡充してひろばを作り歩きたくなるまちに変えてほしい。CO2削減、気候変動を止めるために抜本的な改革をしてゆくという取り組みへの意思表示。 ・ 中央線の4つの駅はどれも違う顔を持っています。それぞれの個性をもっと際立たせることができるような個性的なまちづくりを支援するというはっきりした意思表示。これらをきちんと示してください。無味乾燥な広い道路に車が忙しく走り回りタワーマンションが建ちチェーン店が駅ビルに並び、というようなつまらない街は絶対に嫌です。 ・ 若い人たちがもっと区政に参加できるように気候変動への市民会議、予算への意見表明、中学生/高校生によるまちづくり会議を組織し、予算をつけて自由に使えるようにし若い人たちのまちづくりアイデアを実行に移せるように工夫してください。若者の会議には建築家など専門家や商店主など当事者にアドバイザとして入ってもらいたいと思います。 ・ 「道路族」サイトのようにDXを使ってオンタイムで防犯、防災情報をアップデートできる区民のサイトを作ってください。小学校の地区班活動でパトロールをしているのでその情報をオンタイムにアップデートしてゆけば地域の危険情報などをオンラインでマッピングできると思います。 ・ アンケートは文章で作成して提出しなければいけませんが、別の方法；例えばイラストやマンガ、イメージ、コラージュ写真、動画を投稿してもらいななど多様なメディアで意見を募ってほしいです。
118		<p>西荻窪駅から青梅街道の道ですが、広げるのは反対という声があると聞きます。先日、自転車の逆走車にぶつけられ、しかも注意したら逆ギレされました。走りやすい道にするためにも、広げることは必要だと思います。</p>
119		
120		
121		<p>このまちづくり骨子案が「ゼロカーボンシティを目指すまちづくりの方針」を中心に据えていることを、私は杉並区民として誇りに思います。</p> <p>だからこそ、都市道路計画の推進が前提とされている根本的な矛盾を、残念に思います。</p> <p>私は西荻窪の住民として、都市計画道路132号線の整備に反対します。道路</p>

	<p>整備方針の基本的な考え方として掲げられた「安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」に反対する人はいないでしょう。しかし、その具体策は、果たして道路拡幅しかないのでしょうか。それ以外の方法を見出すことに知恵を絞っていくのが、脱炭素社会の目指すべき方向性ではないのでしょうか。時代背景がまるで違うのに、70年以上前の道路整備計画をなぜ今になって強引に進めようとするのでしょうか。</p> <p>広い道路を作り、高いビルを建てる時代はもう終わっています。今や日本の人口は減少の一途をたどり、空き家がこれだけ増えているのに、大型マンション建設を誘致するような道路拡幅は、脱炭素とは別の面でも不要だと思います。</p> <p>気候危機は本当に待たなしの課題だと肌身で感じています。CO2を大量に排出する時代にそぐわない道路整備事業は、中止してほしいです。</p> <p>将来、杉並区が「したこと」ではなく、「しなかったこと」が、長い目でみて評価される時代が必ず来ると思います。</p> <p>道路問題以外では、ユニバーサルデザインやバリアフリーが、より現実に即したのものになるように、高齢者や福祉関係者にヒアリングをして、意見を多く取り入れてほしいです。</p> <p>私は訪問介護ヘルパーとして、自宅で暮らす高齢者のケアをしています。高齢者が直面する不便さは、若い時には想像の及ばないものであることを日々感じています。</p> <p>介護度が低くても5分、10分の歩行が困難で、外出の際に頼る家族もいないという人は意外と多く、そうした高齢者がもっと自宅から出られるよう、小回りの利く公的な移動支援があると良いと思います。</p> <p>最後に、こんなに重要なまちづくり方針への意見の募集期間が、わずか17日間というのはあまりにも短すぎると思いました。また内容が抽象的で、一見すると反対できないような美しいことばかりが並べられており、アンケートがある種の誘導尋問になっているようにも感じました。</p>
122	<ul style="list-style-type: none"> ・今回公開された骨子案では、平成28年に公表された「まちづくり基本方針」との違いが明示されていなかった。そのため、杉並区の都市計画の詳細を知る人以外は、具体的な意見を出しにくいのではないだろうか。（私も情報不足のため、上記アンケート部分に回答できなかった） ・田中良前区長は、区長選直前に駆け込みで、債務負担の設定や協定等の締結を行ったとの情報がある。その実態は区民に知らされていない。情報公開への当事者（特に地権者）の抵抗があるようだが、情報公開は必須だと思う。

	<ul style="list-style-type: none"> ・前項とも関わることだが、杉並区では、戦後、畑の宅地化が進んだため、地権者が不動産、建築業と結びつき、地域コミュニティを歪めてきた。前区長と地権者との癒着もあった。自治会なども地権者が君臨し、新住民は阻害されているようだ。その点を是非改善していただきたい。 ・現在の施設再編計画は矛盾が多い。例を挙げると、宮前図書館の改築にあたり、西宮中学の敷地内への複合化が構想されている。しかし、図書館は静かな空間であるべきだ。中学では体育の授業、スポーツや音楽の課外活動などが行なわれ、必然的に騒音が発生する。つまり、この施設複合化は無理があると思われるので、この計画は一時停止し、ゼロから見直していただきたい。 ・杉並区は東京でも有数の文化的な地域と言える。その特徴を生かすべく、例えば、杉並文学賞や杉並本屋大賞を設けてはどうか。 ・ゼロカーボン社会を目ざすうえで、自転車の活用は有効だ。ただし、車や歩行者と自転車の接触の危険性もある。その点の配慮もお願いしたい。 ・ゼロカーボンを目ざすためにも、コインパーキングの一部を有機菜園に転換していただきたい。
123	<p>●人間より緑、自動車より自転車や徒歩、という考え方が結果的に豊かな生活や環境を生むと思っています。具体的には、特に駅前の道路においては自動車の速度を更に低く設定し、また、一方通行を増やすことで穏やかで安全な住環境が駅前から外へ広がっていくと思います。緑については、公園というほど広くなくても、ハーブ等のプランターとベンチがあるような場所を各所に設置するというのはどうでしょうか？管理については土や種等の限られた予算の中でやってくれる植物好きの区民の方をお願いしたら結構やりたい人がたくさんいるような気がします。</p> <p>●対話をする、というのはいろんな方法があると思いますが、実地での説明会やオンラインの対談その他いろいろな方法を区長が既に述べられていて良いと思います。希望としては、些細な事でもアンケートやちょっとしたオンライン投票を実施して、いろいろなところで論点をわかりやすくしたらいいと思います。昔からの歴史は問題の背景として大切ですが、まず現時点で何を論じるのかの「対話の（とりあえずの）範囲」を知りたいと思います。</p> <p>●（考え過ぎですが）二酸化炭素と温暖化の関係性について、現在の世界的に合意されている考え方が覆された場合、ゼロカーボンシティ構想というのはどういう方向に舵を切るのか？というのが気になります。カーボンの指標が、地球温暖化の削減にとどまらず、何か大事な方向性や考え方につながっている、というようなことがあったら知りたいです。</p> <p>（どこかで言われたり記されていて、私が気づいていなかったらすみません。）</p>

		<p>以上です。</p> <p>ありがとうございます。</p>
124		<p>方南地区では、世代交代による戸建住宅の建て替えが進んでいますが、植栽豊かなお庭や生垣がなくなり、全く植栽がないような建蔽率いっぱいの新築に変わったり、従来普通の一戸建てだった所に、窓がほとんどないような小さな部屋がぎっしり並んだ単身者用集合住宅が建ったりしています。</p> <p>ビオトープ的な役割を果たしていた戸建の庭や植栽が激減することは生物多様性にも影響が懸念されます。そのあとは小さなスペースに、何十台ものエアコンの室外機が並ぶ異様な景色になります。</p> <p>また、地域のコミュニティがますます希薄になり、夜間の騒音やタバコのポイ捨てが増えました。方南地区には公園もほとんどなく、また商店街の勢いもありません。西荻や荻窪、高円寺、阿佐ヶ谷に比較して、緑地や文化施設が少ないと思います。上記地域の再開発がよく話題になりますが、環境的、地域の活性化の面で1番振るわない、見捨てられているのが方南地区だと思います。</p> <p>小さなことですが、例えば建て替え時に植栽を確保するために補助金などを設けられないでしょうか。</p> <p>狭いワンルームに夜帰宅しては寝るだけの単身者ばかりが増えていきます。ファミリー層に利点がないため地域の景気やコミュニティの形成がはかれないように思います。</p>
125		<p>土地利用・市街地整備方針について：</p> <p>○近年、市街部で特に顕著に、店舗閉店→売却→投資型マンションの建設、というプロセスが進行している。1F部分に店舗がない共同住宅が商店街のどまんなか登場することは、商店街の連続性をさまたげ、回遊性を阻害し、地域の総合的な魅力を減退させる。せめて商業地では1Fは必ず店舗にするなどのルールづくりができないのかと思う。</p> <p>○また、高齢化により閉店し、そのまま住居として住んでいる店舗兼住宅の場合は、1Fがガレージ等に改装されて住宅になるなど、一見すると空き店舗のようにも見え、商店街のにぎわいを損なう要素となっている。その一方で、区内で店の場所探しをしている若い経営者はとても多い。ここのマッチングができないものか。それにはまず、貸与する店舗部分と住居部分をわせるための店舗改装費等を行政がサポートするなど、大きな再開発ではなく、今ある地域の魅力の継続性を支える仕組みづくりが必要。</p> <p>○住宅地においては、屋敷林・樹林地が、大型マンションや介護施設等に変</p>

わることが増えている。すべてを保全することはむずかしいだろうが、屋敷林は杉並の自然環境を支える大きな要素であり、全体の把握はもちろんとし、区民にも屋敷林等の重要性をさらに啓発してほしい。

道路整備方針について：

○杉並区の防災上の課題は、都市計画道路の整備ではなく、緊急車両が通行できない狭あい道路ではないか。消防車両が入れないエリアをいかになくしていくかがまず着手すべき課題であり、都市計画道路の整備は急ぐ必要がない。

○前区長が都市計画道路の整備と狭あい道路の整備をごっちゃにして話していたことにもこの混乱の原因があると考える。

○現在進行中の都市計画道路補助 132 号線について、事業認可が降りた区間については、進めるとしても画一的な道路整備をすることは望ましくない。現況にあわせた整備をしてほしい。

○同認可区間においては、どの地権者が買収に応じどこが応じないかを行政側は把握してはるはず。型通りの完成を目指すのではなく、それぞれの事情を織りこみつつ、緊急時の車両退避所や無電柱化など、最低限の機能改善を達成した暫定的なデザインを一時的な完成とみなし、まずそこを目指していけば、すくなくとも今よりは、行政と住民の連携が取れるようになるのでは。

○むやみなパーキング設置は自転車通行と共存しないのでよくよく検討してほしい。

○駅近くに共同利用ができる荷さばき場を設置できないか。

○買収済みの用地にガードレールを設置して立ち入りできなくするのをよく見かけるが、工期が長引くほどに商店街の衰退を招く下策。買収済み用地については、にぎわいを促進する設備を暫定的に置くべき。ベンチでもいい。現況で当該路線には座れる場所が少なすぎる。またやむなくガードレールを設置するとしてもその期間はなるべく短くするべき。

○合意形成の過程でも、整備の過程でも、用地買収に応じない地権者が、不利益を被ることになったり、人権が侵害されたり、生活に支障をきたすようなプレッシャーを与えられるようなことがないようにしてほしい。ぽつんと一軒だけのこされるような前近代的な風景が出現するようなことは避けてほしい。

○道路の必要性を訴えるだけでなく、なぜ都市計画道路の変更ができないのか、仮に変更・中止などをしたらどのような手続きが必要なのか、また中止・廃止でどのような賠償・補償・制裁があるのかを区民と情報共有するべ

き。

- 補助 132 号線は優先整備路線部分の完成だけでは西荻窪駅前の交通がいまより混乱する。駅南側の整備が必要。
- また、同路線の西荻窪駅より南、クランク部分の存在はやはり問題。なぜこのような不自然なルートになったのかを検証する必要があるし、未認可区間である以上、今からでも変更・中止の検討が当然されるべき。
- 同じく優先整備路線となっている高円寺「補助 227 号線」は実現不可能に近い。当該エリアの防災施策は都市計画道路ではない方法で考えることを検討したほうがいい。
- 地域を分断する「外環の 2」は、計画の廃止にむけて準備を進めるべき。
- 暗渠道（旧井草川・旧桃園川等）を自転車道として整備できないのか。
- 暗渠道はその歴史経緯も踏まえて、清流として復活！みたいな事業化は避けるべきで、ひきつづき遊歩道として利用するのが望ましい。

交通整備方針について：

- 簡易的な車両によるモビリティは検討できないか。トゥクトゥクのような。
- エイトライナーは実現性が乏しいので、方針図からはずしてよいのでは。
- 自転車利用に関しては、いかに教育するかが重要。危険運転が多い。
- 幹線道路ではなくその一本裏の道を自転車ネットワークにしたほうがいいのではないか。
- 自転車は買い物で一時的にとめられるのが魅力なので、商店街の歩道に駐輪スペースがほしい。
- 商店街の歩道に駐められた自転車は視覚障害者にとっては非常に危険。またゴミ捨て場も同様。

ユニバーサルデザインのまちづくり方針について：

- 当事者を交えたデザインの会議が必要。

防災・減災・事前復興まちづくり方針について：

- 都市計画道路整備を防災の中心課題に据えるのが適当でない。杉並最大の防災上の課題は高円寺～阿佐ヶ谷付近の木密地域の防災性向上であり、消火困難区域をいかに減らすか。それには狭あい道路の整備が重要なのは明白。それより都市計画道路（しかも高円寺ではなく西荻の）が優先される状況は

	<p>健全とは思えない。</p> <p>○地域防災のかなめとなる町会などは加入者が一部に限られている。賃貸マンション・アパートの住民には声がかからない。杉並区はそもそも賃借人が多いのが地域特性であり、それに基づく町会の改編等が必要なのでは。</p> <p>○たとえばふるさと納税制度と絡めて町会の加入促進をするなどの方法を立案できないか。</p> <p>みどりと水のまちづくり方針について：</p> <p>○雨水の積極利用も項目に入れてほしい。各住宅・事業所等が雨水を地面に浸透させることを促進するべき。雨水利用は湧水の保全／回復だけでなく、洪水対策とつながることを明記してほしいです。雨水を下水管に流さないことが一般に広まれば、善福寺川の非常時水量を軽減することができるのでは。また以上のことを念頭に、透水性舗装などを促進するべきと考えます。</p> <p>景観まちづくり方針について：</p> <p>○荻外荘については、建物としての資料的価値以上に近衛文麿の邸宅であったという文化的・歴史的価値が重要であると考えますが、近衛文麿という人物をどう評価すればいいのかがわからない。杉並区としてもそこをこれまで避けてきているように思う。たとえば外国人の友人を荻外荘に案内するとき、近衛文麿についてどう説明すればいいのか、自信がない。荻外荘の建物評価以上に、近衛文麿という人物の評価が必要なのではないだろうか。</p> <p>○貴重木・保護樹木のリストや位置を公開できないのか。情報にアクセスできない。杉並の宝として、しっかり広報するべき。</p> <p>ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針について：</p> <p>○自転車活用の推進をするためにいろいろしてほしい。</p> <p>○日本国内においては特に、原発問題との兼ね合いを考える機会が生じると思われるが、原水爆禁止運動発祥の地である杉並区では、ゼロカーボンと脱原発というふたつの課題がぶつかり合い、オープンな議論ができるのではないかと思う。</p> <p>SDGs と区 の取組について：</p>
--	--

		<p>○現況のまちづくり基本方針と SDGs の項目が一部しか合わないです。ここまできて、脱貧困・平等などのテーマを考慮して再度全体を見直す必要があると感じました。</p>
126		<p>●アンケートの取り方について 1 そう思う・2 どちらかというと思う・3 どちらかというと思わない 4 そう思わない この選択がとても難しい。 骨子案全ての項目に十分な理解ができるわけではない。 全ての項目毎に自由記述欄があると、書きやすいと思う。</p> <p>●土地利用・市街地整備方針 「3 誰もが暮らしやすい住宅施策・住環境整備の推進」は 「SDGs の目標とまちづくり基本方針」の貧困・住み続けられるまちづくりをと連動しているの、別々に掲げるのはわかりにくいのではないか。 「良好な住宅ストックの形成」については、ストックなどという概念が違うと思う。 賃貸住宅に住み、70代でも働かないと生活できない身にとっては、あまりに現実離れしている。 迅速に空家の実態把握をして、公営住宅の供給を迅速に進めてほしい。</p> <p>●交通整備方針 自転車利用の推進は賛成だが、自転車道の整備を早急にしてほしい。 私は井草在住、旧早稲田通りはバス通りだが、道幅が狭く 自転車での移動はとても緊張する。 視察には来られているのでしょうか。</p> <p>●SDGs の目標とまちづくり基本方針 目標1 貧困をなくそう 関連する総合（分野別）方針を見て、どうやって貧困をなくそうとしているのかわからない。 目標11 住み続けられるまちづくりを 目標1に関わっていると思う。 高齢者の貧困は今後増え続けると思う。</p>

		民間の賃貸住宅で暮らす単身高齢者にとって、 2年ごとの契約更新は不安でたまらない。
127		正直なところわかりにくい。細かく書かれているが読んだだけではイメージしにくく賛成しかねる。 どれだけの人が理解してちゃんと答えられるか疑問。
128		久我山に東八道路が通り住みにくくなりました。なので、西荻や高円寺や他地域にも不必要な時代遅れな道路は要りません。考え直してください。また久我山には昔から盲学校（所在は世田谷で現名称は青光学園ですが）あるので、久我山駅のホームドアの設置に是非とも協力してください。お願いします。
129		都道 補助133号線 絶対反対
130		骨子案動画拝見致しました。現在、西荻窪駅北部に居住しています。 西荻地域の魅力は雑多な賑わいにあると思うのですが、 道路を中心とした画一的な開発は、多様性に反し西荻の魅力をスポイルするのではないかと危惧します。
131		「公共交通の利便性向上」という項目が盛り込まれたことは、高く評価したい。しかし、内容が抽象的で、杉並区としてどうしていくのかは明確になっていないと思われる。 他の市区町村の先進事例からもっと学ぶべきだし、区民や交通事業者などと区担当者らが日常的に意見交換する場も、必要だ。 バス路線の新規開業や、デマンド交通（バスとタクシーの中間的交通手段）の整備などを、具体的に検討すべきである。 特に、環八通りを活用したBRT（バスを活用した高速高頻度輸送システム）が、必要である。他の区や東京都とも話し合うべきだ。 とにかく、「交通は、（事業者丸投げで済む問題ではなく）杉並区行政の大切な仕事である」というメッセージを、きちんと語ることが何よりも重要だ。 自転車を活用したまちづくりは、岸本区長の選挙公約でもあるので、区としてもっと推進すべき。特に、信号無視やスピード違反、あるいはマナーが悪い利用者への取り締まりや啓発は、大切である。 警察などとも、連携していただきたい。 また、高井戸地域は、杉並区の行政サービスが行き届いていないのが現実である。公共施設の建て替え・リノベーションや駅前広場の整備などを、本気で進めるべきだ。 地域ごとの格差が大きくなならないような、配慮が必要だと思う。

132	<p>私は武蔵野市吉祥寺東町で生まれ育ち、現在も居住しています。</p> <p>生活圏である西荻窪駅前にタワーマンションが計画されていること、タワーマンションの容積率アップのために補助 132 号線の拡幅が進められているのではないかと、という話を聞き及び、杉並区民ではありませんが、西荻窪駅前のジェントリフィケーション及び補助 132 号線の拡幅に反対する一市民の立場から、補助 132 号線の拡幅の中止を求めるため、今回意見をお送りすることにいたしました。</p> <p>以下に私が考える問題点をお伝えいたします。</p> <p><意見募集に関する問題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見募集期間が短すぎる ・骨子案に関する説明会や周知が少なすぎる <p>区民の意見を聞く姿勢が欠如していると思います。</p> <p>区民への情報周知、説明会開催等を十分に行ってから、あらためて区民からの意見を募集する必要があると考えます。</p> <p>区民の懸念を十分に払拭することなしに、今回の意見募集だけをもって区民の理解了承を得たとして計画を進めることに断固反対いたします。</p> <p><補助 132 号線に関する問題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」と自動車ベース社会を想定した「道路拡幅」には一貫性がありません。 <p>ゼロカーボンシティを目指すことは世界的な気候危機への対応として、当然のことであり、大いに進めていただきたいです。</p> <p>「土地利用・市街地整備方針」「2 地域の魅力あふれる多心型まちづくりの推進」で示されている「駅周辺の拠点や商店街の環境整備などに当たっては、地域の特性を踏まえつつ、道路空間等を有効に活用して車中心から人中心の空間へと転換し、誰にとっても魅力的で居心地が良く出かけたくなるまちづくりを推進します。」という方向性に賛同します。これが西荻窪駅前・駅周辺の特性を生かし、区民の利益にかなう街づくりのあり方であると考えられるからです。</p> <p>一方、「道路整備方針」「幹線道路網の形成（都市計画道路の整備）」にある以下内容には賛同できません。</p> <p>「幹線道路網（幹線道路・補助幹線道路）の体系的な整備を進めます。」</p> <p>「整備においては、『東京における都市計画道路の整備方針』や国や都との協議、役割分担などの連携を図りながら推進します。」</p> <p>上記 2 ヶ所を読む限り、杉並区が補助 132 号線の拡幅を進める前提でいる、ととらえられます。</p>
-----	---

	<p>補助 132 号線の拡幅は計画進行してよい状況ではありません。 補助 132 号線の拡幅は不必要であり、計画中止が必要です。 計画の推進ありきではなく、少なくともまずは一旦計画をストップさせ、住民に対する十分な説明を行う必要があります。 以下にそう考える理由を記します。</p> <p>そもそも 1947 年に端を発する拡幅計画には現代的妥当性はありません。 現代的妥当性を担保するためか、「防災」が拡幅必要の理由のように言われますが、補助 132 号線が防災にどれほど益するのか、明確なデータはあるのでしょうか？ 防災は道路拡幅だけで実現され得るものでもありません。補助 132 号線拡幅にかかるコストは、果たして防災にかかるコストとして妥当なものなのでしょうか？ 加えて、防災上の必要性の大きな理由とされていた東京ガスも移転しました。 防災上の観点から補助 132 号線拡幅が必要という説明が現時点でどれほどの説得力を持つのか、大いに疑問です。</p> <p>補助 132 号線の「渋滞解消」も、拡幅の理由とされているようですが、それならば何故、計画道路は五日市街道に達していないのでしょうか？ 拡幅区間が中途半端なところで終わっているために、幅員が狭いまの周囲の道路との関係で事故発生リスクが上がることはないのでしょうか？ 計画道路区間は安全性の面で問題がないのか、は検証されているのでしょうか？ 現在の計画区間の拡幅がほんとうに「渋滞解消」を実現させられるのでしょうか？ また、そもそも現在 補助 132 号線で解消急務ととらえられる程に重大な「渋滞」が発生しているように見えないのも、「渋滞解消」が拡幅必要の理由とされることに納得出来ない理由です。</p> <p>また、補助 132 号線の拡幅計画が大正時代の旧都市計画法に基づくものであるため、現在の都市計画法では計画決定の際に求められる手続きを踏んでいないことも大問題です。 本来必要な手続きを回避したままに計画を推進していることを、区民に対して十分周知されたのでしょうか？</p> <p>補助 132 号線拡幅が駅前タワーマンションの容積率アップのために推進され</p>
--	---

		<p>ているのではないか、という住民の疑念は晴らされていません。</p> <p>一部の政治家やその関係者、ディベロッパー等関連業者を利する計画なのか、そうではないのか、住民の疑念に対し明確な回答を示してください。</p> <p>補助 132 号線拡幅は「まちづくり」ではなく、明らかに街の破壊です。個人商店が軒を連ねる街並みを潰す、そこで生業を営む商店主、利用客、培われた関係性を消し去るに値する理由が、「防災」「渋滞解消」で十分なはずがありません。</p> <p>まずは、補助 132 号線拡幅計画をストップさせてください。</p> <p>区民に対し、区民が要望するだけの情報を開示してください。</p> <p>区民が納得するまで説明を続けてください。</p>
133		133 号線反対です。
134		道路拡張工事は基本的に反対します。タワマン、高層ビル等の建築も要らないです
135		<p>誰も商店会を敵に回したくないので「せり出し看板 商品」の問題は俎上に上がりにくいだろうが</p> <p>「歩いてゆっくり買い物ができる商店街が発展」するためには、せり出し看板商品禁止の条例化が必要だ。</p> <p>行政の事業に対して物申すのも結構だが、歩行者＝市民に対して「自転車は放置するな」「歩きタバコはやめろ」と罰金を課しているのに、防犯カメラのプライバシーや補助金の不正受給の問題も含めて当のの商店会の責任はどうしたのだ。…と区には提言したい。</p>
136		<p>「ゼロカーボンシティを目指す」という街づくりの方向性については諸手を挙げて賛成します。しかし、大規模な道路開発のような以前からの開発計画を抜本から見直したようには見受けられず、「ゼロカーボンシティを目指す」という方針とは全く相反する部分が残っているように思われました。</p> <p>具体的には、私が生活する西荻窪地域の「都市計画道路補助 132 号線の整備」の項に問題を感じます。「事業を進めるにあたっては、地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、合わせて住民との対話を重ねながらまちづくりを見据えた取組となるよう努めます。」とありますが、「事業を進める」こと、つまり道路の再開発は既定のことと見なされているように読めます。道路の大規模な再開発は膨大な Co2 の排出を伴うものであり、「ゼロカーボン」の目標から遠ざかる試みです。開発に伴う Co2 排出量は試算されたのでしょうか？膨大な排出分を相殺するだけの膨大な削減は可能</p>

なのでしょうか？「ゼロカーボン」を目指すのであれば、再開発の計画はCo2の排出量の厳密な算定とともに策定すべきであり、再開発は必要最小限のものにとどめるべきだと思います。

また、上の引用は認可済みの区間についてのことだと思われませんが、そもそも「認可」までの流れに問題が指摘されており、この「認可」を前提とした計画はすべて白紙に戻した上で、住民との合意形成に努めるべきではないでしょうか。「東京新聞」による一昨年の報道には次のようにあります。「環境政策などに詳しい明治学院大の熊本一規名誉教授は「適正な手続きがなく、憲法違反だ」と話す。この計画は、大正時代の旧都市計画法に従って作られた。しかし、現在の法律では、計画を決めるときに住民の意見書などが必要なのに、手続きが行われていないからだ。」 (<https://www.tokyo-np.co.jp/article/24215>)

加えて、大規模な再開発は長い時間をかけて住民たちが作り上げてきた街の個性的な魅力や歴史を無に帰してしまう恐れがあります。「骨子案」の中で「魅力」という言葉は多用されていますが、すでにあるかけがえのない「魅力」をないがしろにするような上からの整備はまったく望みません。補助132号線に限らず、道路整備については「延焼遮断帯」という用語で防災面での必要性が強調されていますが、道路の拡幅にどれほどの効果があるのでしょうか？効果のほどは全く説明されておらず、「延焼遮断帯」というもっともらしい言葉でごまかされているように感じます。仮に大きな効果があるとして延焼の遮断は道路の拡幅以外の整備では代替・補填できないものなのではないでしょうか？

さらに道路整備そのものだけでなく、それに伴う沿線の再開発についても懸念が払拭できません。骨子案では、幹線道路の沿線は「都市活動軸」と名付けられ、そこでは「流通施設や商業・業務機能などの広域的な都市活動を支える機能の誘導を図るとともに、こうした都市機能と複合した中高層の都市型住宅を誘導します。」とされています。隣接区である中野区の中野駅前などのように、高層マンションを建築するのでしょうか？そのつもりなのであれば断固反対します。高層建築の少ない町並みは杉並区、とりわけ西荻地域の魅力の一つです。高層マンションの建築は街の景観を損ない、歴史に培われた固有の魅力を壊し、大規模な再開発を経た他の街と同じような街へと近づけてしまいます。

繰り返しになりますが、既存の街の魅力を無視した上からの大規模な再開発には強く反対します。杉並区は東京都や国の一部ではありますが、下部組織ではありません。国や都の方針が大規模な再開発であってもそれに従うのは当然のことではありません。「道路整備方針」の項には「防災機能の強化や地域交通の利便性・安全性向上、自動車交通に起因する環境負荷の軽減を図

	<p>る観点等から、都市の骨格となる都市計画道路の整備を国・都等と連携して進めます。」とあり、ここでは国や都と対等であるとの認識だとも読めますが、その一方骨子案の最初のページにある図では都の計画ありきであるようにも読め、実際「都市計画道路」の整備計画はまさにそうした「都の計画ありき」のものでしかなく、杉並区や区民のことを考えて検討されたものとはとても思えません。区民主体の、「ゼロカーボンシティ宣言」に即した街づくりを心から望みます。</p> <p>最後に骨子案のなかでほとんど言及がなかった点について。「基本姿勢」にはその一つ目に「誰もが暮らしやすいまちを創る」とありますが、子供（児童）に関する記述が見当たりませんでした。子供たちをめぐっては、児童館の廃止などが問題視されています。投票権もなく、今回の骨子案を読んで理解したうえで意見を届けることも難しいだろう、子供たち目線での街づくりも重要ではないでしょうか。今後の方針策定においては「まちづくり」という観点においても、子供たちのことを考慮していただきたいと思います。</p>
137	<p>この度は骨子案へ、区民の声を拾う試みをしていただき、まことにありがとうございます。そもそも憲法により主権は国民にあり、国民による選挙により選ばれた区長や区議が、区民を蔑むような姿勢を見せつけてきた田中良前区長や、国家主義的思想の山田宏前区長と比べ、この度の岸本区長の区民への眼差しに感謝致します。</p> <p>こちらのわがままな区民の1意見を述べさせていただきます。都市開発はもう結構です。日本の町を利潤や大型施設誘導により繁栄をもたらず時代はもう来ないと思います。成長も望めません。タワーマンションもみたくもありません。もしもこれ以上杉並区にのこる自然を破壊して二酸化炭素を撒き散らす工事を続行するのなら抗議します。</p> <p>そもそも都市開発の委員会に、××××××××××××××××が委員として顔をそろえている以上、なにもかも信用できかねます。利益誘導以外のどんな審査能力が×××にあるのでしょうか。信用できません。一部の企業の私腹を肥やす土地開発は即やめるべきです。</p> <p>日本は今後衰退の道を辿ると予想されます。わたしが望みたいのは、現存する街に工夫をこらして二次利用するところみです。子供が笑顔で走り回り、子どもたちの創意工夫であそぶことのできるなにもない”原っぱ”の出現を望みます。”原っぱ”はみすばらしいとおもうかもしれませんが、みすばらしいところからまたはじめませんか？なにもないところから一からたちあがりませんか？もう資本主義の世界に疲れしました。お願いですから勝手に立ち退き</p>

を迫られるこの土地に 80 年住んでいる高齢者の気持ちを考えてください。資本家の利益の裏に、殺された人々の怨嗟のうめき声がひびいていることを感じてください。

因果は応報します。

自分はアパート、エアコンなし、網戸なしのため、夏は窓を閉め切ってフェイスクーラーで過ごしています。ここ数年の夏の暑さは異常で、ことしの夏は暑さのあまり 4 回ぐらい死ぬかと思いました。誇張ではありません、異常気象はもうすでに姿を表しています。次の世代にこの杉並区を渡したい意思があるのなら、今のままで、朽ち果てるまで杉並区の街を豊穡させてください。朽ち果てる寸前のものに美を、安らぎを感じさせてください。わたしの望むものは、自然をいかした生活です。木々の運んでくるにおいては、荒んだところを潤してくださいます。

ことしの夏は、重度の鬱を患い、日々寝込む生活を送りました。街にでて、景観をみ、ストレスを感じるのはタワーマンション、無味乾燥で文化の感じられない新築の公共スペースです。

朽ち果てたもの、さびたものにこそ、人々は安らぎと創造性をうみだすのです。

それはとても都市開発の委員会に×××というひとがいるかぎり、うみだせないのです。もっと視界を大きく広げてください。急ぐ必要はありません。区民の声をもっと拾ってください。

要望があります。

この度の素晴らしい試み、機会を与えてくださったことに感謝申し上げます。

しかし、この意見送付の試みを知っている区民は人口の何%なのでしょう。わたしは偶然知り合いからしりましたが、街中で意見募集の広告をみたことが一切ございません。杉並区ユウチューブチャンネルでの配信を拝見しましたが、そもそもこの試みは全区民に確実に情報を届けてから行うべきであると思います。一部の区役所に通っているひとや、都市開発に関心のある層にしか届かないのではないのでしょうか？杉並区広報の怠慢に抗議させていただきます。全区民に情報を届けてから、無回答ふくめ、反応をデータとして収集するべきです。そうでないと一部の利益誘導組織の利を得るだけで、それはこの意見書自体が「区民の声をひろった」というアリバイをつくるための口実としかおもえないからです。そのような、アリバイづくりとしての区民にしれわたっていない意見書の収集は、適切な過程を踏んだ都市開発とはいえません。民意は反映されていません。×××は猛省するか、即委員の解雇を求めます。公平、中立、客観的視点をもつ専門家で委員会を組織して

	<p>ください。なにかしらの恣意性を感じます。</p> <p>もう日本は限界です。自然が悲鳴をあげています。もう限界です。沸点は超えています。人々の心は荒んでます。高齢者を蔑ろにする国に、未来はありません。お願いですからわたしの意見を聞いてください。わたしは息苦しくない街にすみたいのです。排除のない世界を求めたいのです。だれもが権利を主張し、尊重される世界を求めたいのです。なにも難しいことはありません。権威や地位、土地の価格、投資、利権、もうやめてください。こわいんです。おそろしいです。人々が人間のこころを失いつつあります。それは、自然とふれあい、他人との共同作業がない、田畑のないこんな薄っぺらい文化価値のない街をいたるところにつくってしまった弊害であると考えます。日本の食糧自給率は38%ぐらいです。やめてください。田畑を作ってください。街に田畑を。杉並区うまれの野菜を、つくりたい、芋を、さつまいもを、ねぎを、ゴーヤをつくりたい。それを杉並区の食堂で食べる。やぎをかう、牛をかう、鶏をかう、豚をかう、動物を通してうまれる人間のよわさ、みにくさ、そこからやりなおしてみませんか。</p> <p>最後のお願いです。</p> <p>おしゃれとか曖昧な視点はいりません。どうとでも解釈できる骨子案、どうしてもゼネコンに利潤があたえられるような骨子案によめてしまいます。日本はもうおわりです。終わりの前にひと稼ぎしたいゼネコンの気持ちも痛いほどわかりますが、もっと農業に、畜産に、力を入れてください。土のにおいを嗅ぎたいです。</p> <p>日本はもう成長しません。</p> <p>ありがとうございました</p>
138	<p>○西荻窪地域方針について、都市計画道路を整備していく中で、今現在のまちのプレイヤーである商店や商店会を守り継続しながら進める施策や区の姿勢が不十分だと思います。建物を取り壊し、建て替える中でも望む事業者には同じエリアでの事業継続をサポートする特別の体制があるといいです。また、過程においても公正さ、透明性をもって進めてほしいし、そこに暮らす住民や商店主への敬意を持ってあたるといふ行政の基本的な姿勢がなければ、目的の正しさは伝わらないでしょう。</p> <p>○また、132号線は今後の事業区間の道路の線形に合理性がないという意見が多く、ていねいな対話と規定路線にとらわれることのないよりよい選択（線形の変更など）へ向けての協議を望みます。</p> <p>○まちなかに常設のまちづくりセンターがあれば、住民と行政との距離が縮まっていくのではないのでしょうか。よりわかりやすく、日常的にあらゆる人の意見を聞く場の開設をもとめたいです。また、国交省の推奨するウォーカ</p>

	<p>ブルな街路づくりの事例紹介なども住民の意識を高めるのに役立つと思います。</p> <p>○道路整備の中でも、歩行者＞自転車＞車の優先度、歩行者のなかでもより保護されるべき人へのケアの視点を持ち、こども、お年寄り、女性、障害を持っている人、マイノリティを優先とした整備とルールの浸透を徹底してほしいです。なんのために整備するのか、そこに暮らす人たちがより幸せになるためにという基本を行政と住民が共有できなければいつまでたっても協働ははじまらないでしょう。</p>
139	<p>政治は人のため、人の暮らしをより良くするためにあるべきもの。その暮らしを支える基盤がコミュニティーにあるのも自明のこと。そのコミュニティーを破壊する政策、プランはどんなに言葉で飾り立てたところで本末転倒の誹りは免れないだろう。計画地域に暮らす住民の言葉に耳を貸さず、おざなりの説明会を開いて形だけ整える都のやり方には失望を通り越して怒りすら覚える。カビの生えた道路計画を令和の時代になにゆえ実現させる必要があるのか、真っ当な説明もないままゴリ押しを図るのは結局、利権絡みとしか思えず、その税金を貪る旧態依然の構造に対しては、あらゆる手段を講じて異議を唱えていきたいと考えている。</p>
140	<p>高円寺の再開発問題については、岸本さんも区長就任前に反対してくださった通り、無理やり純情商店街と庚申通り商店街をつぶして商業ビルやチェーン店を新たに作ってほしくないです。そんなことをしたら中野や吉祥寺や、再開発されたしまった下北沢と同じく、どこにでもあるような平凡な街になってしまいます。身近にいる海外からの旅行者からも話を聞く機会が多くありますが、みんな高円寺の路地裏の雑多な感じや、個人店のユニークさが好きで高円寺に訪れています。コロナも落ち着き海外の方も増えてくるであろう今後、再開発されて無機質な街になってしまった高円寺には誰も訪れないと思います。小さな路地での火事については、既に開発されている小型で路地裏に入れる消防車を増やしてください。どうか高円寺の良さを無くさず、可能な限り現状を維持していただきたいと思っています。どうぞよろしくお願い致します。</p>
141	<p>都市計画道路 133 号線延伸計画は是非見直していただきたいです。この緑豊かな良い環境を道路延伸によって壊すことはこれからの杉並区のためになりません。何より 70 年前の計画をそのまま現代に当てはめて進めていくことは区政都政の怠慢であるとさえ感じます。国土交通省が各都道府県に都市計画道路の見直しを指示しているにもかかわらず、事業を進めようとしている東京部に対して、大近には最高とを求めるべきです。</p>

	<p>これこそが杉並区のまちづくりだと確信します。区長、どうか都道 133 号線延伸計画の見直しを宜しくお願い申し上げます。</p>
142	<ul style="list-style-type: none"> ・骨子に示されていることは、このように実現できれば素晴らしいことであると思いますが、「その実現のために何をするのか、どのように実現するのか」がとても重要で検討の余地があると思いました。 ・第一に掲げている「緑豊かな」ということについても、現状を如何にキープし、「豊かな」というからには緑の面積を如何に拡大するか、これだけでもとても大変な事業であると思いました。この骨子（案）で示されたことが、少しでも目に見えるかたちで実現されることを願っています。 ・この推進にあたっては都市整備部が中心となると推察しますが、ぜひ環境関連部門、防災・福祉関連部門との連携をもって推進されることを願っています。部門横断的なプロジェクト立ち上げ、推進も必要なのではないかと考えています。 <p><以下、私の関心と興味から></p> <p>①エネルギー分野において、新電力への取り組み</p> <p>近年、自治体がリードしながらの新電力への取り組みも活発化しています。区内に太陽光発電の発電設備を設置するということではなく、新電力団体・企業の運営により、若干電気料金が高くなったとしても、その収益が特に区の福祉や子どもの教育にあてられるような仕組みの構築に取り組んでいただきたいと考えています。</p> <p>②脱プラスチックへの取り組みの加速</p> <p>脱プラスチックは喫緊の課題です。スーパーやコンビニ、商店街を巻き込んだ積極的な活動、事業化（できるかもしれませんが）を進めて頂きたいと思います。杉並のプラスチック廃棄物処理工場では、1日の集荷のたびに1?の束が数十個できるとのことです。処理費用の削減にもなるので、ぜひとも積極的に推進していただきたい課題です。</p> <p>西荻窪を中心にグッバイウェイスト、脱プラスチックの活動が始まっていますが、いこれらの活動を区としてもバックアップしていただけたらと思います。</p> <p>③フードロスへの取り組み</p> <p>省エネルギーの効果として、フードロスをなくすことは、空調機器の冷媒開発、風力発電の推進について3番目に効果があるという調査結果もあります。太陽光発電以上に省エネにつながるものとのこと。食品の製造エネルギー、焼却エネルギーが莫大であるからでしょう。</p> <p>ゼロウェイスト、フードロスが少ない街は美しい街でもあります。街の景観は、街の外壁や看板等の整備だけではないと思います。視線が高いところ</p>

	<p>の景観だけでなく、視線が下方向の街の景観も重要と思います。</p> <p>④公園の運営について</p> <p>過去に杉並区ではいくつかのオアシス公園をつくりました。時のオアシス、耳のオアシス、はだしのオアシス、香りのオアシスなどです。有名建築家も参加し、ユニークな公園が仕上がりました。しかし残念ながら現在はそれらの公園には設置物はあるものの、それぞれの個性を生かしたものとはなっていません。我が家の近くには耳のオアシスがあります。竹藪の音を聞く、地下水脈の音を聞くなどの設備がありますが、十分には生かされていません。耳のことや音のこと、音の不思議さや面白さを隣にある荻窪小学校とともに、環境学習の要素もいれながら伝えていけないものかと思います。これは一例ですが、公園の器や設備だけでなく、運営・活用を含んだそれぞれ個性のある公園活用計画を進めていただきたいと思います。</p> <p>⑤区内のまちづくり関連団体（NPO や任意団体など）の活用</p> <p>杉並区には 200 を超える NPO や任意団体があり、様々な活動を行っています。その中には地域的であったり街づくりにおいて小さいですが良い取り組みを行っている団体があります。またそれらの団体との広いネットワークをもっている団体もあります。これらの団体の持つ情報やノウハウを例えばタウンミーティングのような形で生かすことができれば良いと思います。個人の応募や無作為抽出の個人によるタウンミーティングだけではなく、NPO や民間団体（その代表者）からの意見徴収や団体の強味を街づくりに生かす仕組みづくりなども進めて頂ければと思います。</p> <p>上記のアンケート地区別の回答欄ですが、居住地あるいは関係の深い地区以外についての評価はしにくいものです。評価できない、回答を控えるというのが必要と思いました。全体の集計にも影響があると思いました。</p>
143	<p>杉並区を表すキャッチコピーとして「みどり豊かな住まいのみやこ」と言われてますが、阿佐ヶ谷開発を筆頭に背いてます。現状の阿佐ヶ谷駅周辺の樹木が伐採。区が制定し、国も、世界でも目指すゼロカーボンにも背きます。70年前の復古版、道路計画も、経済が落ち込んで、また、輸送の方法も、若者の車離れも言われている中で、なぜ拡張をしなければならないのか？説得力がありません。今日のニュースでも大阪で、車よりも歩行者優先のまちづくりと、にぎわいをつくると報道がありました。</p> <p>杉並も、同じです。そこに住んでいるひと、営業を締め出し道路など時代遅れです。なにより世界的流れになっている環境問題にも反しています。</p> <p>前区長時代から、懸念されていた荻窪開発も疑問です。にぎわいを駅前に集中すると、どこでも書かれていますが、高齢化社会の中で、住んでいる街に、店があり、緑があり、寛げて、見守りもできるスペースが必要です。</p>

	<p>住民参加のまちづくりを住んでいる街で行えれば、（ ）難民にはならないと考えます。防災の観点でも、道路ではなく、ゆったりとした空間が必要です。震災などで、車で逃げることはできないのです。ただちに止めるとなっているのです。</p> <p>なにより強調したいのは、どこの駅前も同じようにならなくていいです。街の顔、荻窪、阿佐ヶ谷、西荻、高円寺、私鉄沿線も、独自の町並みで良いのではないですか。</p> <p>新幹線の駅前はどこも同じになって、地方都市という顔が無くなっているのは寂しいものです。同じことを杉並でしないでください。</p> <p>無電柱化は、景観からも賛成ですが、目貫通り、効果発揮のところを行うのが、都などの方針のようですが、生活に密着した所こそ必要です。</p> <p>近所と言えば、旧早稲田通りは、歩行者用道路が非常に狭く、電柱があり、縁石が高く、危険です。ここでこそ、せめて電柱が無くなればと思います。</p> <p>公共交通を増やし、安全な移動空間を確保してください。</p> <p>荻窪について、杉並を代表するにぎわいの中心として、活性化させると書いてますが、南北の通路については、自転車などでの南北移動の不便さがありますが、巨大開発で、中野や吉祥寺のような駅前開発などは必要ありません。南側の緑豊かな街並みと、歴史を感じる施設があって、駅周辺は、独自の趣があって良いです。北側の駅周辺の商店街は、そこに住む方々の意見を聞いてほしいです。開発、開発といっているのが歯抜けになっていますが。西荻駅、高円寺に行けば、何があるかなとワクワクします。商店街の方々の努力に答えてほしいです。</p> <p>杉並らしい町並み、文化を後世につないでほしいと思います。</p> <p>SDGsの目標10 人や国の不平等をなくそう について 街頭なし・・・？</p> <p>杉並区のとりにくみが何もないとは？ 人に対して、国に対して不平等さがない杉並区と言えるのか疑問です。</p> <p>もっと研究してください。</p>
144	<p>西荻 商店街ばかりが話題になるのがいつも違和感でした。</p> <p>外れたところにある店や住人に区政サービスか感じられるようにして欲しいです。</p> <p>地域によって、区政サービスの便利さやお得感に差を感じます。施設とか補助金とか。</p> <p>先日区役所に行って無料の飲料水の給水機があるのをはじめて知って、あ、</p>

		<p>ズルーいと思ってしまう…ごめんなさい。</p> <p>区政サービスから、地理的に遠い地域にも恩恵をお願いします！</p> <p>Wi-Fi すらない人間としては、区議会動画すらみられません（貧乏ですみません）。</p> <p>あと、西荻は昔はパジャマでどこまでも行けたけど、いつの間にか『おしゃれ』みたいなイメージがついてきた時代もあり、住民としては若干きついです（貧乏で小汚い人にも優しく！）。なるべくダラダラ暮らしたいです。</p> <p>勝手な意見すみません。</p> <p>岸本区長、当選して下さってありがとうございます！新区長だから意見言ってみよう！と思えました！エコ区長のおかげで生ゴミ堆肥作りも以前より張り切ってするようになったよ！ありがとう＼(^o^)/</p>
145		<p>132 号線の道路拡幅計画について意見いたします。</p> <p>132 号線の道路拡幅計画については、区民のための計画ではなく、田中前区長のもと利権のために進められた計画です。東京ガスの車両の出入りをしやすくするという区側の理由が明らかな嘘であったこと一つにも、利権がらみで進めようとした計画であることが明確に現れています。それゆえ、補助 132 号線の道路拡幅の是非について区民で話し合おうという方向性も現段階において行うべきものではありません。</p> <p>また、補助 132 号線が計画通りに進めばや立ち退かざるを得ない当事者の方が少なからずいます。当事者の方々は日々、日々不安にさいなまれ、体調にも影響が出ているとのこと。利権によって住民の方々の日頃の営みが大きく脅かされることにも強い怒りを覚えます。計画は止めるしかありません。</p>
146		<p>中央線北側は大きな公園が少なく避難所が足りないのではないかな。</p> <p>老朽化したインフラ整備、杉並区は遅れてないか。弱者を殺すきか。事故があったら杉並区が責任をとってくれるのか。</p> <p>防災対策も遅れてないか。火災旋風の懸念されている地域で再開発が進んでいないのは杉並区の怠慢ではないか。</p>
147		<p>○首都直下地震等発災時には区内の死者の 80% がここで亡くなるとされている、区内面積の 1/4 近くを占めている木造住宅密集地域の解消は喫緊の課題です。この対策を第一に目指したまちづくり方針としてください。</p> <p>大震災時に多くの避難者、区内の死者の 80% の死者が出ると地震被害想定でシミュレーションされている「木造住宅密集地域に対するまちづくり」があまりに重要視されていない基本方針です。</p> <p>良いところはますますよく、悪いところは早く解消することがまちづくり方針の基本であれば、木密地域の解消に向けた強力な対策を具体的に分かりやすく表記してください。</p>

○まちづくりの基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）策定には、基本にまちの正確な現状把握が必要ですが、区内を今の7地域に分けてのまちづくり基本方針では、地域特性が正しく把握されていません。その原因は、それぞれの地域特性を正しく反映させた基本資料が使われていないことにあります。

⇒ 「新たな地域区割りの策定を行う」との記載が必要です。

例：杉並区の土地利用現況調査（杉並区都市整備部が公表）のH31年版の問題点

★H20年版とH31年版の比較

●H20年版 区内を14ゾーンに分けて分析した時の記載内容。

（阿佐谷ゾーン）：容積率、建物階数混在度が高く、みどりと水の空地系比率、等が低く、建ぺい率が高く、アパート比率や平均敷地面積、オ

ープンスペース比率が低い地域

（成田ゾーン）：みどりと水の空地系比率が特に高く、商工業地比率が低く、木造老朽建物比率、耐火率が低く、オープンスペース比率が高い地

域その内容は、2つの地域の特性を正確にあらわしていません。

●H31年版 区内を7地域に分けて分析した記載内容（この2つが1つの阿佐谷地域となっている）

（阿佐谷地域）：道路・鉄道率と商工業比率が7地域の中でもっとも低く、戸建て住宅地比率と集合住宅比率は共に平均を上回っている。道路・鉄道

率、不燃化率及び平均敷地面積は平均を下回っているが、そのほかはおおむね区平均値。

その結果、阿佐谷ゾーンの特性（木造住宅密集地域）と、成田ゾーンの特性（水とみどりが多い、自然環境が豊かな地域）が、消えています。

このように明らかな地域特性が消えた7地域でのまちづくり方針は、まちづくり方針とは言えません。

⇒7地域とするのであれば、「阿佐谷・高円寺地域」、「成田・和田・堀之内地域」としてまちづくり方針を作成するべきです。

○まちづくりの基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）は、基本的に行政や権利者ではなく、区民が「やりたい！」区民が「そうしたい！」というビジョンが反映されたものがあるべきです。そういう視点でのまちづくり方針となっているかを、再考してください。

○防災・減災・事前復興まちづくり方針

基本的な考え方 1 地震等の災害に強いまちづくりの推進において杉並区が「不燃化促進用地」の取得を促進し、木密地域解消対策とする。という方向性を示してください。

杉並区内の木造住宅密集地域には、少ないながらもまだ、国有地など、区が買い取り区の所有としてまちづくりに活用できる土地が存在します。杉並区が区内国有地（民間に渡ってしまったら取り戻すことのできない貴重な国有地の払下げ意向調査が最近、ありました。それが、清水 上井草 高円寺北にあります）を「不燃化促進用地」として取得、これを「たね地」とした木密地域解消対策を取るという方針を入れてください。これは夢物語ではなく、このようなまちづくりを行っている自治体は現にいくつもあります。

<<<<不燃化促進用地の例の写真を入れようとしたんですが、入りませんでした>>>>

○基本的な考え方 1 地震等の災害に強いまちづくりの推進において

「木造住宅密集地域の公共用地を防災機能を備えた公園にする」
「木造住宅密集地域における公園用地取得の長期計画の策定」 を入れてください

⇒ 木造住宅密集地域は、公園などの空地がほとんどないにもかかわらず、その解消策が記載されていません。だが、ここには古い公団所有の団地や社員住宅があります。これは区が公園用地取得の長期計画をつくり、木密地域解消の公園用地として正式な手続きをして希望すれば、区への払い下げが可能な土地です。今後 10 年間の方針なので「木造住宅密集地域における公園用地取得の長期計画策定」を記載しこの方向性を示してください。

○地域ごとの具体的な方向性 防災まちづくり

木造住宅密集地域（「等」は削除が妥当）の防災まちづくり において

・ 「不燃化促進用地」を活用した防災まちづくりとすべきです。

「建物（老朽木道住宅）の共同・協調的建て替えの推進・・・」は、最後の手段です。

○防災・減災・事前復興まちづくり方針

1 地震等の災害に強いまちづくりの推進は、常に、4 事前復興まちづくりの推進を考えたものでなくてはなりません。それぞれを単独に考えるものではないはずです。1, 4 の両方を考えながらの防災・減災まちづくりにしてください。

○みどりと水のまちづくり方針

西荻窪、荻窪、阿佐谷、高円寺といった中央線沿線は、とても便利な地域ですが、便利なことから自然が無くても仕方がない、それで良いという場所ではありません。この地域の本当のみどりの緑被率は減っていてほぼ0です。西荻窪、荻窪、阿佐谷、高円寺（中央線沿線）のみどりと水のまちづくり方針案にはなっていません。「区立公園の整備」は公園面積のアンバランスを修正する地域特性を生かした整備という記載が必要です。

○水辺環境の項目には、「適正な管理」とあるのですから、みどり環境にもみどりの保全の ための「適正な管理」という記載が必要です。

○・・・オープンスペースの創出、狭あい道路の拡張整備、特に敷地面積が狭い土地における狭あい道路の拡張整備・・・等には、新たな土地が必要ですが、その点についての方向性が示されていません。絵に描いた餅です。地域住民が納得するまちづくりを行うには、それに対する方向性の記載が必要です。

共同・協動的建て替えや、各個人の努力による転居だけのまちづくりは、簡単に推進とはなりません、転居には「事業促進転居用地」の提示などのサポート体制の構築が必要です。「共同・協動的建て替え」は最後の手段です。

○交通整備方針 ほかで

グリーンスローモビリティ等のサービスは、今回の方針案への記載はいらな
ない。これより先にすべき喫緊の課題から優先して取り組むべきと考えます。

○全体の記載で あちらこちらに

「○○○○・・・地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、
合わせて住民との対話を・・・云々」とありますが、権利者だけでなく、住
民との合意形成もまちづくりには必要です。何故反対なのか、計画がどこま
でなら受け入れられるのかの話し合いを行っていくうちに合意点が出てくる
でしょう、反対のための反対などしている人ばかりではないはずです。記載

	<p>の変更をしてください。</p> <p>○イラストについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の土地利用や方針図などの色が、弱視の人や高齢者には判別しにくい。 ⇒ 色の選定・斜線や模様の採用で分かりやすくして欲しい。 ・色ごとの説明語句（低密度住宅地域・・・など）がない ⇒ 一般の人が分からない語句なのに説明がない。分かりやすい説明が欲しい。 <p>○地区ごとの地区特性？地域特性？の説明がない。このままでは、何をまちづくり基本方針としているのかが漠然としたままである。</p> <p>⇒地域の良い点・改善したい点があることを誰もがわかるような言葉で地区ごとの特性の記載をしたうえでの方針記載をしてください。</p> <p>○阿佐谷地域の地図に、補助 128 線の記載がありません</p> <p>○阿佐谷地域 具体的な方向性 1 総合的な防災まちづくりの推進において</p> <p style="padding-left: 2em;">「木密住宅密集地域等の解消・・・」ではなく「木密住宅密集地域の解消・・・」</p> <p style="padding-left: 2em;">（等は削除）</p> <p>○ 選択肢 で、○がないところは、よく分からなかったため記載していません。</p>
148	<p>道路を整備して自転車道歩行者道路を確保した上で Loop やダイチャリなどの設置場所を増やして、利便性の高いまちづくりを目指してほしい。</p> <p>比較的犯罪も少なく、住宅環境も良い杉並区であるが、縦のラインに公共交通機関が無さすぎて、駅までの距離を考えると「住みたいのに住みにくい」という話をされたことがある。杉並区で暮らしたいと思う人が、躊躇なく引っ越してこれるようになるには、縦のラインにバスやレンタルサイクルなどを増やしてほしい。区民にはなんらかの形で使用補助金なり無料使用時間などを分配して、区民が区内を移動するのが便利になると良いと思います。</p>
149	<p>都道 132 をはじめ早稲田通り、区内の道路は道幅・歩道が狭く危険。自転車が車道、歩道を暴走している。</p> <p>一刻も早く整備していただきたい。</p> <p>道路計画に反対している住民がいるようだが、昔からある計画だ。計画を知っていながら土地を購入したのではないか。</p>

	<p>住民の中には時が来たと土地を手放した者もいる。都、区に協力した正直者が馬鹿をみるようなことはしないでいただきたい。</p> <p>高円寺は駅周辺、路上営業する飲食店が多く、客は路上喫煙もしている。路上飲みも多くごみの散乱、私有地で寝ている人とのトラブルなど治安が悪化している。女性や子供は一人で歩くのがこわいだろう。</p> <p>区は駅前広場での路上飲みやたむろ対策、飲食店への指導を強化していただきたい。一般市民は迷惑している。</p> <p>駅の繁華街と距離がなく直ぐ住宅密集地がある杉並区では、防犯、防災面を考えて街づくりをしていただきたい。</p> <p>救急車が入りにくい狭い路地は消防車も入れないだろう。一刻も早く整備をしていただきたい。</p>
150	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用方針に関して・・・建蔽率・容積率の再検討（40%/80%地域の、50%/100%への見直し）が必要ではないか ・P.4及びP.10, 「推進」や「支援」ならば良いが、基本方針に「助成」と具体的な手段を明記するのは不適切ではないか ・P.1の基本姿勢では「区、区民及び事業者の協働」だが、P.9では「区民・事業者・区の協働」となっている。特段の意図がないのであれば、揃えた方が良い ・地域別の具体的な方向性について・・・優先順位順に並んでいるのか？そうでないならば、ある程度統一した方がよい（例：「低密度住宅」は井草、西荻では最初に出てくるが、阿佐谷、高井戸では4番目）。優先順位順であるならば、高井戸地域で都市計画道路が最初に出てくるのは違和感がある。
151	<p>人口減少、車社会の大きな変化が予想される社会において、新たな道路建設の意義を全く感じない。道路整備の財源は社会的弱者の福祉に充てるべきである。</p>
152	<p>221号線に関して中野区の開発に合わせ。意味もなく杉並区も道路拡張しようとしているとしか思えません。</p> <p>地域の現状環境からしますと必要性もわからず地域住民へ納得のいく説明もされないまま長年住んでいる家を追い出すような計画は止めて頂きたいです。</p>

		計画推進のため偽りのデータで承認を取るような杉並区の進め方には不信感しかありません。
153		<p>西荻地域のまちづくりの方針はいいと思う。</p> <p>だが、方針案にあったように個性や商業を本当に活かしたいのなら、132号線の整備は必要ないと思う。道を広げて車道を広げるぐらいなら、今のまま歩行者専用道路が広い方が広く、商店街を利用する歩行者が利用しやすい方がよい。今の132号線の雰囲気が好きで住み、利用しているので、整備によって広くしてしまうとその雰囲気や魅力が損なわれてしまうのではないかと不安で仕方がない。今ある道路を活かして雰囲気をそのままにしていくなちづくりは出来ないのでしょうか。</p>
154		
155		都市道路計画には反対です！犬とゆっくり散歩できる自然を無くさないでください。
156		<p>現在の住宅地に道路を通す明確な理由が全く分かりません。</p> <p>又、情報開示に関しては全く積極性が感じられず、意図的に分かり難くしていると強く感じます。</p> <p>隠蔽とは言いませんが、かなりそれに近い状況です。</p> <p>杉並区のHPなど誰も好き好んで見ません。</p> <p>見ない方が悪いと言う様な姿勢は改めていただきたい。</p> <p>この道路によってメリットを感じ、区政の方向性に賛同する杉並区民はほとんどいないのではないのでしょうか？</p> <p>70年前は畑や雑木林だらけの地区だったのですが、現在は全く違います。</p> <p>又、この地域に新しい道路を作っても現状の交通状態には何ら影響は有りません。</p> <p>以上、諸々の件により今回の都市計画道路（133号線）案には断固反対いたします。</p>
157		<p>・このような意見を聞く機会を、もっとじっくりと時間をかけて持ってほしかった。</p> <p>各人がホームページを見ながら理解するのは難しいと思う。抽象的な記述で、具体的なイメージが持ちにくい。</p> <p>・井草地域は、なぜ「身近な生活拠点」であって「都市活性化拠点」ではないのか。「都市活性化拠点」に掲げる「働く・遊ぶ・憩う・集う・学ぶ」などの機能は、「身近な生活拠点」にこそあってほしい。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・中央線沿線（西荻など）でみられる個性的なお店、憩う場所、活発な学びの場所は、どの地域にもあってほしい（なお、井草地域には書店がまったくないが、地域別方針によると井草地域にはいない要素なのだろうか）。 ・井草地域の周辺に有料老人ホームがあるが、費用が高くて将来自分や家族が入居できる気がしない。10年、20年を見据えたら、自転車にも乗れなくなった高齢者が、歩いていける距離に、小さくとも活動の拠点があってほしい。 ・鉄道駅の周辺に多心型の拠点を配置しても、高齢者は特に、必ずしも駅を利用しないと思うので、不便ではないか。 ・西荻窪の補助132号線は、前区長が「安全安心を確保するうえで不可欠」と言っていたが、道路拡幅が防災のために優先される事項とは思えないし、税金を投入すべきはそこではないと思う。 ・善福寺川緑地は絶対に守ってほしい。
158		
159		<p>都市計画道路の道幅拡張について、沿道住民の意見聴取機会が不十分であることを懸念しています。道路拡張によって再開発が進み、結局は大手デベロッパーだけが得をするような結果にはならないでしょうか。「地域特性を生かした個性的なまち」を目指すのであれば、高い家賃のタワマンや、画一的なチェーン店だけが占領する再開発の契機になりかねないような都市計画は、その理念に逆行するものです。西荻も高円寺も、せっかく個人商店ががんばって魅力的な街を作っています。地権者のみならず、お店に通うわたしたち住民とも対話の機会を設けて、みんなが暮らしやすい街づくりに主体的に参加できるようにしてください。</p>
160		<p>杉並区まちづくり基本方針（骨子案）に記載される「都市計画道路」については、沿道住民による計画への関与実態と、民主的な手続きに基づく事業計画認可が行われたか、その過程の健全性を再度検証されなければなりません。まちづくりの名の下に、沿道居住者の生活を破壊し、将来のまちづくりから排除する計画を、基本方針に掲げて良いはずがありません。</p> <p>骨子案冒頭の「4 基本姿勢」(1)～(5)の趣旨を誠実に尊重し、人的輸送能力不足を象徴的に取り上げている南北方向の交通網拡充は、コモンズとして備えるべき輸送能力と輸送手段を正しく見積り、計画のあり方から見直すべきです。</p> <p>杉並区の行政に望むことは、とてもシンプルです。杉並区の行政は杉並区の自己決定にのみ委ねられる固有の権利であることを再認識し、東京都の下部組織的な振る舞いや忖度は不要です。それらの思考や行為は、民主的な住民自治と住民福祉の基本原則に反く、専制的強制への服従に過ぎず、私たちが</p>

	<p>本来目指し、将来の住民に手渡す豊かな杉並区には相応しくない姿だと考えます。</p> <p>西荻地区の具体的な方向性では、その第3に「西荻窪駅周辺の地域生活拠点の充実と都市計画道路の整備」が挙げられています。無電柱化やバリアフリーの推進は素晴らしいことですが、補助132号線の拡幅なしでも実現可能な施策です。青梅街道から西荻窪駅前までの路幅を広げ、大型重機や大型トラックによるアクセスを向上させることで、西荻窪駅前再開発を容易にする利権に加担する必要はないと思います。</p> <p>また、杉並区まちづくり基本方針（骨子案）への意見募集期限が、公開からわずか17日間と短期間に限定されていることも、個々の住民による検討期間としては短すぎると思います。期間を延長するか、継続検討期間を改めて設けるか、より広範な意見集約の為に、杉並区の再考を望みます。</p> <p>以上、よろしくご検討ください。</p>
161	<p>各地域、住人と役所の会話重視で発展したいと思います。</p>
162	<p>○ 骨子案は全体として評価できると思います。しかし前区長の元に作られた区民にとって意味のない（悪い影響のある）内容が思ったより含まれていて、仕方ないとは思いますが、絶対支持とは言えません。</p> <p>○ まず全体として「ゼロカーボン」を基本にするということは、大きくて難しいテーマですが、大賛成です。すぐには変えられなくても、常にこの視点の上での熟慮、決定を目指して、区民とともに頑張ってください。</p> <p>○ 住民との対話が大事というのも大賛成です。</p> <p>○ 補助215号線、133号線はこれからの区民にとって必要な道路とは思えません。 全区長の元、すでに計画化、予算化までされているかもしれませんが、できたら 再検討をお願いします。多くの利権関係者などの反対があるのはわかりますので、 無理は言いたくありませんが、本音は再考をお願いしたいです。近隣だけでなく、いろいろな思いのある区民を交えての議論が必要と考えます。</p> <p>○ 荻窪南口には大きな道路、高いビルは作らないでください。</p>

		<p>今更都心の真似をして高層ビルを建てても区民にメリットはありません。</p> <p>○ 五日市街道の宮前あたりの歩道はガタガタ、歩くにも不便ですが、ベビーカーや車椅子はすごく通りにくいです。大きな木があるので、それを残しつつの道路整備は難しいと思いますが、住民のため知恵を出してください。</p> <p>○ 農地の保全について 杉並区で残っている少ない農地は非常に大事だと思います。 これは日本としての食糧安全保障の意味でも大きいし、杉並区の給食の地産地消を目指すためにも絶対に減らしてはいけません。農業の手厚い保護を望みます。</p> <p>○ 防災の項に具体的に書かれていませんが、我が家の場合避難場所が遠く、しかも大きな道路を2箇所（3箇所）も横切らなければいけないので、実際に辿り着けるかどうか心配です。もっと小さくてもいいので近くに避難場所が欲しいです。</p> <p>○ 幹線道路際の防災は以前は「大きなビルを建てて火を防ぐ」となっていて、その後ろの低層住宅の人々は蒸し焼きになるイメージでした。今回そのような防災方法では内容で安心しました。グリーンベルトなど緑を併用してください。</p> <p>○ 屋敷林など樹木の保護については阿佐ヶ谷など大事な自然、天然記念物を破壊してしまった例が身近にあります。あまりにひどい行政のやり方と怒りが湧きます。このようなことのないように、利権が絡まないで本当に区民（人類）のためになるような扱いを願います。</p> <p>○ 大きな道路の街路樹をもう少し増やして欲しいです（井の頭通りなどあまり緑が目に入らない）。緑多い街路樹が目に入るとほっとします。</p> <p>○ 地域割について：高井戸東4丁目に住んでいます。荻窪地域に入っているので違和感を感じています。生活圈は荻窪に行くよりも浜田山駅、高井戸駅周辺、関係している小学校も高井戸小学校、浜田山小学校です。 地域割は大きな道路で割るのがやりやすいのかもしれませんが、個人的には55年も住んでいる地域名に親しみと誇りを感じています。荻窪地域は馴染めません。</p>
--	--	---

		ただ感じたことを羅列しただけですみません。
163		岸本区長が誕生したのに、改めて区民が反対意見を出さないと田中前区長時代の再開が進むということ自体おかしいと思います。利権が絡んでるとしか思えない再開には反対です。
164		<p>【地域別方針の「西荻地域」について】</p> <p>極めて限定的な意見になってしまいますが、思っていることを書かせていただきます。</p> <p>西荻窪駅北口のバス停ですが、青梅街道方向から来たバスが北口バス停に停車する場合、右折が必須のため頻繁に渋滞が発生しています。一回の青信号で右折できず次の青信号を待たざるをえないことがありますし、黄信号になってから、または歩行者用信号が青になる直前に右折する----こんな危険と背中合わせの場面を頻繁に見かけます。右折車線が作ればいいのですが、実現には相当の時間と労力が必要です。</p> <p>そこで提案ですが、「時差式信号」にすることは難しいのでしょうか。青梅街道方向の信号が赤になっても、神明通り方向の信号は数十秒間青のままにする。こうすれば、右折車をスムーズに流すことができます。道路拡張などまったく必要なく、現行の設備だけで実現できると思うのですが、ご一考いただけると幸いです。</p>
165		<p>道路拡幅について。</p> <p>補助 132 号線を実際に地元の方々と歩いてみた感じでは、歩道に自転車も加わると狭い感じました。</p> <p>電柱の地中化は良いと思います。</p> <p>今ある街路樹は夏場の日差しが強い日などに日陰を作ってくれて心地よいと思うので、街路樹はある方がいいです。</p> <p>自転車専用レーンは車道を広げて作るより、歩道を広げて歩道内にある方が、自転車利用者にはより安全と思います。</p> <p>バス停だけ自転車レーン部分削る形で。</p> <p>車道を広げると足の悪いお年寄りなどが信号を渡り切る前に赤になってしまうなど歩行者に優しくない道路になる心配があります。</p> <p>西荻窪の南口側の神明通りは、今の道端が歩き易く感じます。</p> <p>道路を広げることで区外からの車が増えたり道の反対側に渡る際の安全面でも不安があります。</p> <p>また、132 号線側は車道が増えないので渋滞が解消されるわけではないので</p>

	<p>南側からの車が増えることで駅のロータリーがより混雑し、これまで車で利用されてた方々はよりストレスを感じる可能性があるのではないのでしょうか。</p> <p>神明通りから南へ行く道や、補助 133 号線の住宅地は住民の方々の生活を大きく変えてしまうので、70 年前の計画が今の時代に合うのかどうか、より慎重に、また、住民の方々と十分に話し合っただけで決めた方がいいと思います。</p> <p>電柱の地中化はどこの道路でも進めることに賛成です。</p> <p>ただ、防災を理由に単に道路を広げるより、例えば火事などは、緊急車両が来るまでの住民同士の消火活動、避難誘導が大事なので、子どもたちも一緒に消化訓練などを地域で定期的に行うなども有効かと思います。</p> <p>住宅地など大災害が起きて壊滅的な被害を受けて立て直しが難しい状態になった時に、ゼロからまちづくりをするプランとして計画するのは良いと思いますが、は現在住民に住み慣れた家から立ち退かせて強引に道路拡幅を進めるのは反対です。</p>
166	<p>私は西荻窪在住 9 年目の住民です。</p> <p>今のままの、個性豊かな小さい個人商店がたくさん並ぶ西荻が大好きです。三鷹に住む友人も西荻が大好きで、毎週のように遊びに来て、私よりも西荻に詳しいほどです。</p> <p>その理由はやはり、西荻にしかない素敵なお店がたくさんあるからです。西荻に高層ビルなんか似合わないですし、チェーン店ばかりのどこにでもあるような街になってほしくないです。</p> <p>そもそも、西荻や高円寺を再開発しようなんて、センスがなさすぎます。田中前区長が住民の声を無視して進めようとしていた、時代に合わない都市計画道路と再開発に断固反対します。</p> <p>ゼロカーボンシティ宣言は大賛成なのですが、それと再開発は矛盾します。どう考えてもおかしい。</p> <p>いったい誰のための再開発なのか、住民が本当にそれを望んでいるのか、今一度立ち止まって住民の声を聴いてほしいです。</p> <p>どうか、西荻を壊さないでほしい。立ち退きを迫られる住民の声を無視しないでほしい。</p> <p>今回、私たち住民の声を届ける機会をいただき、感謝しています。</p> <p>岸本区長のもとで、住民が区政を自分事として考え、少しずつ杉並がよい方向に向かっていき、それが全国に広がっていくことを望みます。</p>

167	<p>地元住民の声を無視した 132.211.133 号線の都市計画道路絶対に反対です。これ以上区民の声を無視しないでください。</p> <p>メリットよりもデメリットのほうが格段に大きい計画です。このような無謀な計画の為に多くの住民が苦しんでいます。</p> <p>住民の声に耳を傾けて考えてください。</p>
168	<p>■告知とスケジュールについて</p> <p>1. 「杉並区まちづくり基本方針骨子案」（以下『基本方針』）が 10 月 1 日に発表され、10 月 1 日～ 10 月 17 日まで区民の意見を募集することが告知されました。</p> <p>「基本方針」は全 26 ページに及び概念図・地図も多用され、読み解くのにかなりの時間が必要です。さらに調べ人と話し考えをまとめるには、17 日間はあまりにも短かすぎます。募集期間の延長を希望します。</p> <p>2. 2023 年 3 月の基本方針決定までのスケジュールは、<まちづくり基本方針><さとこブレスト>の 2 本立てで示されましたが、意見募集終了後の 5 か月間で 20 年後を展望した 10 年計画を決定するのは、あまりにも拙速ではないでしょうか。</p> <p>『基本方針』の 3 ページ<脱炭素を目指すまちづくり>に杉並区のゼロカーボンシティ宣言があります。今後の都市づくりは脱炭素化と気候変動対策抜きには語れない大きな課題だと思います。是非この視点から、行政と区民が熟議していく時間を設定してください。</p> <p>特に前区長から継続されている道路拡張・延長計画（補助 132 号、補助 133 号、補助 221 号）が、このまま熟議されることなく進められることに大きな懸念を抱いています。</p>
169	<p>・「まちづくり基本方針の目的と性格」の「4.基本姿勢」「5.基本的な考え方」などはとてもよいと思います。「まちづくりの目標」も「みどり豊かな住まいのみやこ」を都市将来像とする、など、理念はとてもよいと思います。</p> <p>・しかし、具体的にどう町づくりを進めるか、については、各論の項目を見てもよくわかりません。各方針に書いてある「〇〇します」が「基本姿勢」とあっているのかも、よくわかりません。（「バリアフリー化を進める」はわかりましたが）。</p> <p>今懸念されていることの一つ、道路のことを少し書きます。</p> <p>田中区長時代に建設が計画された道路ですが、中には 80 年近く前に計画されたものもあり（133 号線など）、それがゾンビのようによみがえって住宅</p>

	<p>地や緑地を壊して建設を進めるといふ、それは「緑豊かなすまい」とは矛盾すると思います。</p> <p>実際にこの道路の計画で立ち退きを余儀なくされるであろう住民の方たちからは反対の声が多くあがっていると聞きます。</p> <p>この道路は本当に必要なものでしょうか？80年たてば、交通事情も住んでいる人たちの事情も変わります。であれば、今本当に必要かどうか、もう一度考え直してもいいのではないのでしょうか？道路は一度作ってしまえば、もとに戻すことはできません。拙速な結論はこの場合は避けるべきと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>・行政にかかわる方たちが「計画通りに」ものごとを進めるのを優先させる、のはなんとなくわかります。一から見直す、というのは、よほどのことがない限りしたくない、のも想像がつかます。しかしこの7月に区長が変わりました。これは「よほどのこと」ではないのでしょうか？</p> <p>せっかくよい基本姿勢や理念がある「まちづくり基本方針」です。この基本方針に合うまちづくりを進めていただきたいと思います。</p>
170	<p>杉並区まちづくり基本方針（骨子案）についての意見書</p> <p>① まちづくりの＜基本姿勢＞として、「脱炭素化の視点からまちづくりを推進する」という考え方が位置付けられたことに賛成します。</p> <p>② <まちづくりの目標>のキャッチフレーズ“みどり豊かな住まいのみやこ”と、 <まちの骨格>で述べられているまちづくりの構想のイメージが一致しません。</p> <p>「・・・道路などの基盤整備を進めるとともに、鉄道駅の周辺に多心型の拠点を配置し、利便性が高く、くらしやすい都市空間を創造します」というまちづくり構想は、 今、東京のいたるところで都市計画道路と一体となって行われている駅前再開発＝タワーマンション建設を想起させられます。そのような駅前再開発に反対します。</p> <p>どこでも同じような“都市型”の既成概念にとられることなく、親しみのある、“杉並区らしい”まちを大切にしていきたいと思います。</p> <p>③ <将来のまちの骨格>について ●駅前周辺を都市型に、公園や緑地をみどりの拠点として分けて位置付ける構想は古い発想です。</p>

	<p>【人口も車も減少していることを見すえたまちづくり】を考えていく時代になっているのではないのでしょうか。</p> <p>小型バスの運行、自転車や歩行者が優先されるような道や駅前空間をのぞみます。</p> <p>●「新たに整備を進める・・・路線の周辺については、周辺住宅地の環境に対する影響の軽減を図るとともに、都市型住宅などを誘導します」と、ありますが、</p> <p>「都市型住宅」とは、中高層住宅の事でしょうか？</p> <p>中高層といっても結局は高層マンションが建てられ、周辺の住宅への環境の軽減をはかるといながらも、結局は周辺住宅へ日照や景観の被害が及びます。それが実態です。</p> <p>④ ゼロカーボンシティという新しい視点が提起されたのですから、「基本方針」全体を見直す方向で検討をお願いします。</p> <p>ゼロカーボン、ユニバーサルデザイン、SDGs など大切な視点が書かれていますが、まだ一般的には馴染みがない言葉です。今後区の方針として実践されていけば、住民が実感的に会得して、これらの考え方が杉並区では普通になっていく、そんなふうになっていけばすばらしいと思います。</p> <p>⑤ 西荻地域のまちづくりについて</p> <p>132号線の道路拡幅事業に反対します。</p> <p>理由は、この事業が「計画ありきで理由があとづけ」だからです。</p> <p>●「防災のため」という理由について</p> <p>東京都が決めた第4次優先整備路線の拡幅理由には、どこでも同じく＜防災と拠点の整備・連携＞が挙げられています。</p> <p>防災についての論議で、一般的に延焼遮断帯の形成が強調されていますが、132号線の場合道路幅11mを16mに広げるだけでなく、建物の不燃化率が60%以上にならないと効果はないとされています。</p> <p>また、どういう災害が起こるかは想定できません。もし火砕流が発生したら、道路が火の通り道になり街全体が火の海になってしまいます。</p> <p>また、阪神淡路大震災のときの経験として、防災の一番は地域住民の連携による消火活動にあると言われていました。</p> <p>地域ごとの、消火器設置の増加、定期的な消火訓練、耐震ブレーカの普及など、火災に対する知識、訓練の実施など、町内会と協力して継続的なきめ細かい対策をとることがなにより必要なことです。</p>
--	--

●街を壊し住民の生活を奪う道路事業に反対です
 杉並区の西部地域は地盤が堅く、地震の被害が比較的少ない地域と想定されています。

西荻窪の132号線道路は、西荻の周辺では一番広く、両側の歩道にガードレールがつきプラタナスの並木がつづく落ち着いた生活道路です。
 駅近くは、個人商店が連なり、両側を行き来できるほどよい商店街が形成されています。

道路が広がれば、街は東西に分かれてしまいます。
 今なぜ、防災(延焼遮断帯の形成)を理由に、街を分断し、沢山の家々(80軒ぐらいか?)を壊し、立ち退きを迫らなくてはならないのでしょうか。
 そうまでしてどうして、道路を広げなければならないのか理解できません。
 大勢の住民の人生がかかっている事業計画であるからには、よほどの重大な理由がないかぎり「公共の福祉」にかなう事業とは言えません。

●132号線道路拡張は「東京ガス緊急車両出動のため」という、いい加減な理由について
 当初の説明会では「災害時に東京ガスの緊急車両が青梅街道まで出られるようにするため道路を広げなければならない」と説明されました。しかし、その2年後には東京ガスは移転してしまいました。しかも、緊急道路になっていたことを東京ガスの担当者は「知らなかった」と答えています。
 あまりにいい加減な話に啞然とし、区への信頼を無くしたできごとでした。

●防災で、住民がいますぐにでも求めていることは、避難所の設置です。
 桃井3小はすぐに満杯になってしまうと西荻窪駅周辺の住民は言っています。

西荻北5丁目附近の住民は荻窪小・中学校まで、女子大通りに出て善福寺川を越えていかねばならず、到底無理です。

●東京ガスの移転計画を知ったとき、私たち住民は「跡地を防災公園に」と要望しましたが、区の対応は遅く鈍いものでした。もし防災にとって本当に重要ならば、区は東京ガスと緊密な連携をとっていたでしょう。そして、早くに移転を把握できていたと思います。残念なことです。
 そして、東京ガス緊急車両のことは「理由のひとつにすぎない」とにべもない区の対応に、住民は大きな不信感を抱きました。

「決められた通りに道路拡幅事業を推進しなければならない」という強い使命感を持って邁進している職員の方々にとっては、方向を転換するのは難しいことかもしれませんが、区民との対話を重視する岸本区政の下で、ぜひ道路拡張推進を前提にしないで、住民との話し合いを重ねてくださいますよう

		<p>お願いいたします。</p> <p>杉並区の未来がかかっています。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
171		<p>杉並区まちづくり基本方針について概ね是認できる。しかし、「イ道路整備」と「キ景観」の「サ荻窪地域」については、不都合さを痛感する。方針はそれとして、具体的な計画の再検討を求める。道路整備については、えてして過去何十年か前の判断に基づく計画を引っ張り出しがち、今回の提案ではそんなことはないのか、懸念する。景観については、いま私どもが住んでいる高井戸東が荻窪地区に区分されている。これは大変不都合だし、違和感が強い。成田東や高井戸東はいま浜田山か高井戸の生活地域である。この地区を高井戸地区に編入することを要求する。</p> <p>景観づくりに関し、①ゼネコンや利権者の要求を重視して住居地区を減少させることに大反対、②JRの駅周辺はともかく、全体的に高層ビルの建築を認可することに反対。</p>
172		<p>・高円寺と西荻窪の都市計画道路について</p> <p>計画自体が何十年も以前の、古すぎる時代のものであり、経済も車環境も、あらゆる状況が変化して今に至るため、都市計画道路そのものが疑問である。</p> <p>すでに街がにぎわい、そこに暮らす人や訪ねてくる人が何十年もかけて街を形作ってきた。</p> <p>個性的な商店、歩いて行き来できる地域の、顔の見えるコミュニティがすでに存在し、</p> <p>その魅力を求めて国内外からも人が来る求心力になっており、企業が作為的に作ろうとしても作れない「まち」そのものである。</p> <p>狭小道路の防災を理由にするとすれば、</p> <p>延焼に関しては、</p> <p>道路を拡張し、建物の高さ制限が緩くなれば、確実に高層ビルが建つわけだが、</p> <p>横の延焼をいくら道幅で防いでも、縦の延焼は必ず起きるわけで、高いビルは入居数も床面積も増えるわけなので、高層ビルからの避難を考えれば、</p> <p>道幅が広いから延焼が防げるものでは必ずしもない。</p> <p>次に消防車での消火活動に関しては、</p> <p>住んでいる人を大量にどけて道を広げるより、</p> <p>消防車のサイズや消火のシステムを開発する方がずっと早いと考える。</p> <p>途中まで従来の消防車で入り、そこから小さい道には別の方法で給水や散水する方法が研究、開発、実用化できるのではないか？</p>

	<p>建物の難燃素材や難燃塗料、また、地域の人材による防災や初期消火、そして消防車と、複合的に防災力を高めることで、街の魅力を損なわずにすむと考える。</p> <p>むしろ、高層化した建物で賃料があがり、若者や個人事業が入りづらくなれば、</p> <p>大手企業しか入居出来ず、</p> <p>地域のコミュニティが分断する事により、防災能力は格段に落ちるはずである。</p> <p>また、車の通りにくさや流通を理由にするのであれば、</p> <p>まちと言うのは我々がみんなでくらし、様々に営んでいる共有の場所であり、</p> <p>便利に通り抜けるためのものでは断じてない。</p> <p>車の所有率がこの先上がるとは思えないし、この先の家庭の経済や環境配慮からも、</p> <p>郊外ならまだしも、都心である杉並区、</p> <p>特に高円寺～西荻窪地域に関しては広い道路など無用の長物である。</p> <p>区の基本姿勢にある、誰も取り残されず、暮らしやすいまち、人生 100 年などに照らしても、</p> <p>すなわち、こどもや老人など、身体機能にハンデがあっても、</p> <p>広すぎる車道を車が高スピードで通るよりも、</p> <p>現状の道路幅で地域の助け合いが自然にある方が良いし、</p> <p>高層ビルでは水害や火災に遭った時の避難や食糧補給も難しく、弱者を取り残すまちとなろう。</p> <p>まず補助 132 号、車道二車線と歩道二本あって、広さ的には充分である。</p> <p>両端には新旧様々な商店が並び、それぞれの営みや暮らしが定着しているもので、</p> <p>その文化や人の流れ、営みを壊してまで緊急的に必要な道路幅ではない。</p> <p>また、駅前南側の柳小路区域も、西荻窪の魅力の筆頭と言っても過言ではなく、</p> <p>文化遺産として守り、存続していくべきものである。</p> <p>駅を出て徒歩で街の顔にすぐ触れられる、顔を見てすぐ、地域の個性が判別できる、</p> <p>そうでなければ、人は集まらない。</p> <p>すでに過去に何度も反対運動によって計画は中断しており、住民が求めている計画である事は明らかである。</p> <p>数年前にも地域住民が署名を集めて、認可をしないようにと請願書を出して</p>
--	---

	<p>いるにも関わらず、 前区長のもと区議会で無視し続け委員会で取り上げず、そのまま強引に認可をしたものであり、 認可そのものの撤回を強く求める。</p> <p>補助 227 号、高円寺の代名詞と言っても過言ではないくらいの純情商店街や 庚申通り商店街、中通り商店街など、 賑わう商店街がいくつもある場所であり、 街やコミュニティが完成しているのを、わざわざ壊す意味がない。 この地域の魅力も特徴も、小さい規模の個性的な個人商店が多い事、 何でもチャレンジできる価格や雰囲気などから形作られているため、 幅広い道路や高層ビルなどはそもそも不要である。 こちらも過去に何度も反対運動により中断しており、住民の反対は明らかである。 商店街への声かけに対しても、もうすでに無くなった計画だと認識している 店主も少なくなかった。 住民も求めているので必要性もなく、緊急性もなく、 前区長が癒着していた業者への便宜や金儲けの為に強引に進めていたにすぎ ず、 白紙撤回を強く求める。</p> <p>補助 221 号、中野区と繋がっている道路のため複雑ではあるが、 中野区団町町会では反対運動があり、杉並区側でも測量反対の幟が多数立っ ており歓迎していない。 確かに両側通行するには多少狭くはあるが、 近くに学校がある為、 広くなる事により車がスピードを出せば、確実に危ない。 交通量が増えたのも、中野の方で開発を進めているせいで、環七に抜けよう とする車が多く通るようになっただけで、 もともとは生活道路の役割が大きいと感じる。 線路の南側にも車道が並走しており、住民の立場からも拡張の必要性は感じ ない。 街は通るためのものではないので、交通量や交通の便を理由に拡張するべき ではない。</p> <p>・SDGs について 貧困について、もっときちんと区民目線で取り組んでほしい。</p>
--	---

	<p>税金や給食費、施設利用料など高すぎる。 生活保護の親族照会も、見直してほしい。 クリーンエネルギーや環境の事、健康の事、そして政治の事、興味はあっても実践できない理由には貧困も関係すると思う。 実際、ギリギリ以下の可処分所得で空腹を満たすのには、添加物たくさんで、生産国や生産者から搾取した激安の食品を摂取するしかないからである。 栄養があって環境によくて身体に良い食べ物は高級品。 働けば健康に暮らせる、という最低限のラインすら崩壊している現状の中で、 地域のコミュニティが機能している杉並区だからこそ、 なんとか助け合って豊かに生きていけるのである。 街や人の繋がりを壊す事が影響を及ぼす範囲は想像以上に大きい。 住み続けられるまちという項目とも密接に関わってくる事である。 木造住宅の整備も、防災面からは有効であっても、 景観や個性、低家賃で住めるという利点を失う事になる為、 建て替え以外の防災方法も併せて進めて欲しい。 古い物をただ壊して新しい規格に当てはめるだけではなく、 そういう所にこそ、区の予算を使って存続させる事で、歴史的価値や文化的価値が育まれる事につながると考える。 後継者不足やガソリン高騰、経営難その他理由により国内中で銭湯が閉鎖し減り続けているのも、 建築的、文化的価値の喪失である。 災害時の役割からみても、杉並区内の銭湯がこれ以上減らないよう、 区民が気軽に使える値段設定を維持出来るよう、区の予算その他様々なサポートを期待する。</p> <p>貧困と直接の結び付きではないが、インボイス制度も、小さい商売をしている人には死活問題であり、 ひいては貧困や格差、取り残される人を産む制度であるので、 区として何か、とれる対策があれば検討してほしい。</p>
173	<p>杉並区まちづくり基本計画（骨子案）に寄せて 「まち」は、「もの（ハード面）」と「ひと、こと（ソフト面）」が結びついて形成されるものです。本「骨子案」においては、「もの（ハード面）」中心で、「ひと、こと（ソフト面）」が見えてきません。「4.基本姿勢」や「5.改定における基本的な考え方」には「誰もが」とか「人生100年時代」「だれ一人取り残されることのない社会」などという言葉がみられます</p>

が、その実現を裏付ける施策案がみられません。むしろ「SDGsと区の取組について」「1.SDGsの目標とまちづくり基本方針」で「目標10.人や国の不平等をなくそう」について「該当なし」としているのは「ひと」の視点の欠落を示す象徴であり、驚きました。「誰もが暮らしやすいまちを創る」ためには、今現在「暮らしにくい」状態に置かれている人々を具体的に意識した施策が必要です。例えば、一人暮らしの高齢者や自立を目指す障害者、出自や性指向・性自認のために差別・偏見を受けている人々の「孤立・孤独」の問題をいかに克服するかは街づくりにおいても重要テーマです。こうしたことへの言及もなく「利便性が高く、暮らしやすい都市空間」と言われても、誰にとっての「利便性」や「暮らしやすさ」なのかとの疑問が残ります。また、区民自身の「自助」や区民相互の「共助」を行政がいかに支えるか（「公助」）が「まちづくりの基本」だと思えます。道路の拡幅にしても誰にとっての「利便性」なのか。「防災」においても、耐震化などで建物は残ったが、その中で個々の命や暮らしはどうなのか。「もの（施設）」のバリアフリー化を推し進めても、「ひと（心）」のバリアフリー化がなければ、差別・偏見を受けている人々は「まち」に出て「もの（施設）」を利用する気になれません。「もの」は「ひと、こと」と結びつけてこそ「意味あるもの」となります。「ゼロカーボンシティ」にしても、誰がどのように担う（負担する）のかの検討抜きには実現できません。区民が「ゼロカーボンシティ」について話し合う場や、一人暮らしの高齢者や自立を目指す障害者などのための「市民後見制度」、「防災・減災」を担う市民組織づくりへの提示（「杉並モデル」）がなされるといいと思えます。また、「骨子案」には「平和」という言葉が見いだせなかったことは残念です。単に戦争がないだけでなく、憲法前文が言うような「恐怖と欠乏から免れ平和のうちに生存する権利（平和的生存権）」が実現される「平和都市杉並」のまちづくりを望みます。

個別の地域のことでは、私の居住している「高円寺地域」に絞って意見します。まず、「都市計画道路補助221号線」ですが、既に大幅な道路拡幅が前提とされているように聞きました。中央線高架脇にそのような広い道路を作ることが、（延焼防止などの）「防災性、安全性の向上」につながるのか疑問に思います（「無電柱化」程度で充分では）。「利便性」での点でも、中野駅～高円寺駅への「抜け道」として使う「通過車両」にとってはいいかもしれませんが、そこに暮らし使用する歩行者や自転車利用者にとっては「利便性の向上」はなく、むしろ「安全性の低下（使いにくさ）」につながりかねません。高齢者や障害者が広い道を横断することの不安感に思いを巡らしてほしいと思えます。また、高南通りや中杉通り阿佐ヶ谷駅北側の道路拡張が商店街の賑わいをもたらしたようには思われず、むしろ通りを挟んだ

	<p>住民の交流を阻害しているようにも思われます。こんなことのために今そこに暮らし生業をしてきた人に「移転」を迫ることは不条理に思えます。他の道路計画についても慎重な検討が必要だと思います。「再開発」についても、頭から否定はしませんが、既存の計画にこだわらず、住民との話し合いの中で進めるべきだと思います。また、「魅力ある景観」とか「門前町としての風情」といった言葉が出てきますが、その具体的イメージが示されていません。さらに、「防災まちづくりの推進」にあたって、環七と青梅街道で4分割される「高円寺地域」を一括して扱うのには無理があるように感じられます。自治会・商店会など実際に防災の担い手となる組織もそれぞれですし、「住民の組成」も異なると思います。よりきめの細かい提起が必要だと思います。今回の「骨子案」では「駅中心」の記述が目立ちますが、「駅のない堀ノ内」に関しては「門前町としての風情を残すみどりの核」といったおざなり(?)の言葉だけです。残念!!</p> <p>最後に「計画作成のロードマップ」に関するのですが、今回、「骨子案」の段階で区民の声を聴こうとしたことは評価できます。できれば、「骨子案」についての説明と意見交換の会を各地域で複数回開いてほしかった。また意見提出期間も短すぎると思います。次の「杉並区まちづくり基本計画(案)」については、議会提出前に地域ごとでの複数回の説明・住民の意見交換会が行われることを望みます。区民と行政・議会の協働によって、「すてきな杉並区まちづくり基本計画」ができるといいですね。岸本区長、区職員、区議会、そして共に杉並に暮らす区民の皆さんと一緒に「まちづくり」に微力ながら参加・貢献したいと思っています。</p>
174	<p>「杉並区街づくり基本方針」に対する私の意見と要望</p> <p>「杉並区街づくり基本方針」に対する私の意見ならびに要望を表明します。</p> <p>1. 各地における道路の「拡幅・延伸」計画について</p> <p>①いま世界では、環境問題の課題の一つとしてゼロカーボンシティー運動があり、杉並区もこの宣言を行って動き始めています。これは、あらゆる経済活動や国民生活に課される課題ですが、特に「道路行政」に大きく関わる問題だと考えます。現在、世界の良識ある判断は「車から人へ」との認識と行動が大きな流れとなっていますが、これこそがゼロカーボンシティー運動の原点となっています。</p> <p>②以上の観点から「杉並区街づくり基本方針」における杉並区の道路政策方針を検証した場合、明らかにゼロカーボンシティー運動に反する危惧があり、さらに「街壊し」につながる危惧が濃厚です。</p>

③まず、西荻窪地域の132号線の拡幅事業、成田地域の133号線の延伸事業も、ともに住民の要求から出発したものではなく、上からの一方的な押し付け計画となっていることです。132号線は既存の道路がありますが、133号線は既存の道路が全くないところに造ろうとしています。しかも、五日市街道から先の延伸計画では、貴重な緑あふれる善福寺川沿線の緑道地帯を破壊する計画となっています。ゼロカーボンシティー構想とはまるで逆の計画となっています。なぜ、こんなことになるのでしょうか。

計画では、交通安全とか、延焼遮断地帯設定とか理由が挙げられていますが、これは道路をつくるための無理強い理由に過ぎないと思っています。これらの問題は、既に地域住民の長い住居生活の中で解決が図られ、生活の知恵として定着してきた歴史があります。さらに大きな問題は、そこに暮らす人々の全人生—そこで生まれ、青春をうずめ、家庭を築き、生業を続けてきた歴史—が埋まっている地だということです。住民が築いてきたこうした人生を破壊する不当な権利を行政は持ってはいませんし、持ってはいけないのです。行政は、こうしたことにこそ思いを馳せていただきたいと考えます。

④132号線の拡幅計画は、神明通りで終わる計画となっていますが、これではむしろ車の渋滞が発生することが目に見えており、拡幅の道理が全くないと考えざるをえません。

この拡幅計画の考えられる理由はただ一つ、駅南側の再開発、すなわちタワービルの建設のためとしか考えられません。即ち、「ビル建設のためには広い隣接道路が必要」それだけです。そのことのために多くの住民の人生が奪われることを、私は許すことができません。いまこそ、個性ある西荻窪地域の特徴を生かした街づくりに、住民とともに取り組むべきだと考えます。

⑤高円寺地域の補助227号線の延伸計画は、絶対にやめてください。文学や映画で全国に知られた「純情商店街」を壊すなど、もっての外です。地域破壊だけでなく、「高円寺文化」の破壊です。こうした、杉並区の文化遺産とも言うべき地域を破壊することは理性と品性を問われることになります。日本中に恥をさらすようなことは絶対にやらないでください。

⑤なお、道路の拡幅の結果、街のコミュニティーが壊れてしまった例は、全国にごまんとあります。この失敗を繰り返してはなりません。これも、高齢化社会での対策に逆行するものではないでしょうか。「公助」が奪われ、「自助」「共助」環境さえ破壊されたら、私たちの生きる術はなくなってし

まいります。

道路行政は、とにかく住民との合意の上で進めるべきものです。この点を絶対条件と

して押さえたいうえで、以上の点をおくみいただき、住民の立場にたった方針への転換を

要求します。

2. 荻窪駅周辺の街づくりに関して

①私は、基本的に駅中心の街づくりには反対の立場です。これでは、客の多くを駅ビルの商店街が奪って、地元の商店街を疲弊させてしまうからです。駅ビルを商業の拠点にしてはならないと考えます。交通機関は、あくまでも人を運ぶためだけの役割とすべきで、地域の商店街の発展強化にこそ力を注ぐべきではないかと考えています。荻窪駅以外の駅ビルのない西荻・阿佐ヶ谷・高円寺のいずれも、地元の商店街は元気に頑張っていると思います。これこそが、本来の街づくりではないでしょうか。

②「荻窪駅周辺道路の回遊性を図る」との考えが示されていますが、駅南側の線路沿い道路の「相互交通」化は、絶対にやらないでください。現在は、「生活道路」としての機能になっており、住民や子どもたちの安全のためには相互交通は危険すぎます。ご承知の通りスペースも全くない状況ですので、賢明な判断を要請いたします。

③南口周辺は、とにかく子供の遊び場がありません。是非、増設に向けての積極的な検討をお願いいたします。

3. その他

①「美しい街づくり」を、基本方針として位置付けていただきたく考えます。

住みやすい街というのは、人の背丈の街なのです。京都市が1000年の都として世界の人々から称賛されるのは、そのような街として維持・発展しているからではないでしょうか。そのような街づくりの第一歩が、無電柱化の推進です。青い、広い空が見たいというのは多くの人の望みです。電柱と電線のない街は、それだけで本当に素晴らしい街と感じます。理想を言えば、電線の地下化に伴ってガスや水道管も一緒に大きなマンホールに一体化すべきです。そうすれば、道路の掘り起こしはなくなるし、無駄な費用の支出も大幅に減っていくものと考えます。まさに、一石二鳥です。百年の計を

もって進めていただきたいと思います。

②「バリアフリー化の推進」をさらに図ってください。

道路と歩道の段差ですが、要所要所にスロープで段差解消の措置が行われていますが、まだ1センチ以上の段差が一般的な工事となっています。高齢者利用の車椅子は、そんな程度段差でも乗り越えは困難です。是非、段差ゼロ政策を推進していただきたいと思います。えま。「社会生活弱者」にやさしい街づくりをお願いいたします。

③「ブロック舗装」が、商店街などで活用されていますが、砂が流れてデコボコになっているところがたくさんあります。車椅子や乳母車にとっては、極めて動きにくい状態になっています。これは、今後規制の方向を推進すべきだと考えます。

④「ヤングケアラー」を生まない、手助けする街づくりー児童館の存続を
ヤングケアラーは、現在のような経済状況の下でさらに増えていると考えられますが、それを生まない、あるいは手助けする街づくりを真剣に考えていただきたいと思います。

そのためには、まず児童館をこれ以上削減しないことです。あるいは、廃止した地域でも、その後の実態を調査して復活することも考えるべきです。児童館を廃止して、その機能を「放課後等子供の居場所事業」に吸収することによって動いてきましたが、私の検証では新たな制度では新たなヤングケアラーを生み出す危険性が多分にある、と考えています。それは、新たな「放課後等子供の居場所事業」では、登録制であること、弟妹を連れて行ってはいけないこと、おやつを持って行ってはいけないこと、ビブスの着用が義務付けられていることなどとなっていますが、問題は「弟妹と連れて行ってはいけない」という規定です。もし、弟妹の面倒を見なければならなくなった時は学校に吸収された居場所には連れていけないために、家の中にとどまるか、街中や公園に徘徊するしかなくなってしまいます。公的な補助を外れるために、自分が面倒を見なければならなくなります。これは、あらたなヤングケアラーを生み出すことになります。児童館が存在してさえあれば、そこに連れて行って職員と一緒に遊びもし、学習もできることになります。こうした指摘をパブコメ等でもしてきましたが、一向に再検討される気配がありません。

これは極めて重大な社会的問題です。地方自治体の仕事は、住民のいのちと暮らしを守ることが第一の務めです。その観点から、児童館の廃止を止め、その復活を真剣に考えていただきたいと思います。切に願います。

	<p>以上、賢明な判断をよろしくお願いいたします。</p> <p>以 上</p> <p>2022年10月16日</p> <p>××××××××××</p> <p>××××</p>
175	<p>ゼロカーボンシティを目指すのは、とても良いと思います。</p> <p>道路整備方針の中、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保 について 現状では、歩道での自転車による危険な運転が日常的にあり、これ以上自転車が増えると 事故がより増えるだろうと危惧します。 私の経験では、青梅街道沿いの歩道や桃井原っぱ公園に沿った歩行者優先であるはずの抜け道で、スピードを落とさず我先にと通り抜けていく自転車が多々です。 今月末から自転車の危険運転取り締まりが強化されるということですが、これも事故が増えていたり危険を感じる人が増えているからだと思います。 自転車を使う人が、一番弱い状況にある歩行者のことを優先に考え運転を調節できるのか？私は今は悲観的に考えてしまいますが。 ゼロカーボンシティを実現するためにも、できるだけ物理的に自転車と歩行者を分ける工夫 と 自転車利用者に、他者・歩行者を思いやれる→行動を変えられる ようになってもらう具体的な工夫（施策）が必要かと思います。</p> <p>人にやさしい道づくり とは、とても抽象的なので、今後の具体化に期待します。 私も自分にできることはしていきたいと思います。</p>
176	<p>この回答フォームは記入するに当たり、内容と答えを結びつけつのが難しい。資料を目で（紙で）作業をできるようにしてほしい。我が家には区報が届けられていない（と思う）ので、この骨子内容と回答方法が区報に載せてあるのか確認できないが、区民の意見を問うのは、時間が少ないのではないかと思う。呼びかけのチラシを見て区のHPから探し出した。 杉並区の良いところは、都心に近く、生活する場所として大きな工場もな</p>

く、緑が生活場所に沢山あることと思う。住んでいる阿佐谷地域の家々では、年間を通じて、花が育てられ、ちいさな緑が町の人々の目を楽しませ、近所同士の交流を広げていると思います。

そんな生活環境を大切にしたい。大きな道路は、沿線に高い建物ができ、車の往来も増え、決してCO2の削減にはならない。生活道路や商店を整備し、屋敷林のある景杉並区「売り」にするべきと思う。阿佐谷北東の計画は、逆行している。すでにたくさんの樹木が伐採され、広い空間が見える。樹木伐採のなんとむなしいことか、改めて今の景色を見て、前区政が行っている「みどり豊かな杉並く」の掛け声の欺瞞を感じます。駅に駅から街に入るにつれて、春の桜、けやきのみどり、秋の紅葉と、私達が誇りと自慢にしている阿佐谷の街の景観を保ってほしい。樹木が伐採され、空き地になっている土地を、防災ひろばを兼ねた区民の憩いの場所として計画を変えてほしい。

そもそも、長い間病院が建っていた土地の汚染問題は各地で起こっていると聞いている。汚染の問題も前区長は病院が責任をもって処理するというだけで、何ら明らかにされていない。そのような土地に小学校を移そうとして入りことは認められません。またこれからの公共施設は災害時の避難所、災害時備品の管理、あるいは災害時区の指揮命令所になるかもしれません。河北病院の土地は低く災害に強くないと地元の人も言っています。このような土地に小学校を移す計画を立てることは、災害に強い杉並の方針からも矛盾しています。

自転車が走りやすい道路を整備することに賛成です。以前阿佐谷のけやき道路に自転車専用のレーンを作ったと思いますが、今はうやむやになっています。阿佐谷のけやき道路は狭い住宅地を壊し、広い道路にしましたが、両端はパーキングが散らなり、自動車駐車場の為に道路を作ったようです。そのため、阿佐西友前は、自転車や歩く人にどって、狭く、商店街の入り口に入るときも駐車している車が障害になり、危険を感じます。駐車している車は突然ドアをあけることがあり、走っている自転車の危険を及ぼします。阿佐谷駅から杉一小学校の道路のパーキングメーターは廃止し、商店の人に荷下ろしのみをできるようにしてはどうでしょうか。

また、自転車利用を促進するために自転車の乗り方、高齢者と安全な自転車の乗り方などを広めてほしい。歩道と自転車道路のあり方などを広める方策をとってほしい。

杉並は山に囲まれているのではないので、生活地域の小さな緑を大切に確保することを推進、公園・寺社・屋敷林の保全を進める具体策とその結果を区

		報で報告し、「みどり水街づくり」を区民の共通の取り組みするような施策をお願いします。
177		23 区の最西端に位置する好立地を活かした街作りを目指してほしい。すなわち、緑が多く都心にもアクセスが良い。商業都市より生活(住宅の街づくり)。防災道路などの計画もあるようですが、もっときめ細かく、例えば地域地域ごとに危険な所をピンポイントで洗い出すとか。あまりお金をかけないで、細やかに区民に寄り添ったまちづくりをお願いします。
178		阿佐谷在住60年になります。 10年前に耐震工事を実施しました。その時には、狭あいのブロック塀の工事を実施していなかったのが、昨年より狭あいの申請をして検討してきましたが、耐震工事施工業者の細田工務店の見積で1千万円を超えました。配管・メーター類の移動が必要な大規模な工事になるとのことでした。 10年前の耐震工事の時に耐震課と狭あい課の連動した認可があれば、スムーズに狭あい工事ができたと思います。 今回助成金300万をご検討いただいたのですが、自己負担分が700万と高額になるので、断念いたしました。 自宅周辺は、だいぶ狭あいで道幅が広がってきている中、自宅は邪魔にとび出ている状態があと20年~30年くらいは続くことでしょう。 どうか、関連各署と事業者の認可における、認識の統一を進めていただきたいと願っております。
179		方針に不十分な部分は特にはない。 以下意見。 高円寺エリアは道が狭い割に交通量が多く、特に補助227、221が計画されている場所は歩行者、自転車、自動車が入り乱れて接触事故が絶えない。また放置自転車も多く、緊急車両の通行の妨げとなっている(実際に我が家の自宅近くまで救急車が入れず、駅前ロータリーで待機してもらったことがあった)。補助227も221も中野区側の整備が進んでおり、このままでは杉並側がボトルネックとなり、更なる交通環境の悪化を懸念している。道路の整備によって環境の改善を期待したい。
180		高円寺北一丁目にある実家の老朽化に伴い、××××××××を致します。 未来の地球の為、カーボンニュートラルの一步、私達個人レベルでも出来る事として、太陽光発電パネルを屋根一面に設置し、一日に必要となるエネルギー

	<p>ギーの多くを賄う予定です。</p> <p>昨年より『中野囲町西地区市街地再開発準備組合』『中野区まちづくり推進部中野駅周辺まちづくり課』から中野区最西端に高さ90mの高層ビルを建設すると告知、説明がありました。21年10月15日、24日に説明会を開催したとの事でしたが、高円寺北の住人に対する招集告知はありませんでした。その点に関して住人が中野区に確認すると、『杉並区には伝えてある』との回答でした。資料も台風リスクを高層ビルの無い状態でのシミュレーションしかしていない等、杉並区民に対する配慮が余りにも欠ける対応となっており、質問状を提出した経緯がございます。高層ビルによる日照時間の激減に関して住民に対する説明も納得できるレベルでは行われておりません。</p> <p>杉並区長が掲げている『カーボンニュートラルへの一歩』に共感して太陽光発電パネルを設置する私達としては、高円寺北一丁目が日陰となるようなタワーマンションが中野区四丁目囲町西地区に建設されることは、看過できません。</p> <p>現在、囲町西地区の住人も立ち退きを拒否している方々もいると同様しております。そもそも何も知らされていない高円寺北一丁目の方々もいらっしゃる聞いております。『ちゃんとHPに掲載していますから』とお役所仕事で淡々と既成事実を積み上げて計画を進めている中野区に対して、少なくとも高円寺北一丁目全世帯が理解（できれば納得）できる説明や対応を杉並区から要請していただきたく、お願い申し上げます。</p>
181	<p>断固、再開発反対!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!</p> <p>阿佐ヶ谷駅北東地区再開発はおかしいので見直すべき!!!!!!!!!!!!</p> <p>また、みどり水のまちづくり方針-「グリーンインフラを活用した水と水辺のある環境づくり」の「地下水・湧水の保全・回復」には全面的な賛意を示しますが、現在杉並区に残る2つの湧水のうちのひとつ、荻窪中学校の側の、原寺分橋下の湧水はそばに湧水について説明する看板がありますが、これはかなり老朽化していてぼろぼろです。環境保全を進めていく上での啓蒙の手段として、看板はぜひきれいな状態に保っていただきたい。</p> <p>また、湧水の付近には大雨が降った際に下水処理がなされない状態の生活排水がそのまま流れ出るポイントがありますが、湧水の水質を鑑みるに良いこととは思えない。下水処理能力の改善が求められると考えられます。</p>
182	<p>大変よくできた骨子案だと思います。①地域別・高円寺地域に関して。青梅街道と早稲田通りを結ぶ226号線？が狭くて車と歩行者が交錯する危険性がある。これを解消するには道路の拡充が不可欠だが、高円寺駅北側から早</p>

	<p>稲田通りを結ぶ道路の開設が必要です。高円寺北側再開発と同時進行になるかもしれませんが、道路は先決です。②ゼロカーボンシティ推進も大賛成です。電気自動車の導入推進のために充電設備助成もいいがそれだけでは弱いのです。まず区の保有車両を全面的にEVに切り替えるべきです。また区の公共施設に充電設備を設置すべきです。EVは災害時に電気の供給ができるので防災対策としても有効です。いくつかの自治体で導入しています。③狭い道路の無電柱化は積極的に推進すべきです。④西荻窪駅北側のバス通りは狭くて危険です。拡幅すべきです。⑤みどり豊かな街作りは結構ですが、この骨子案には教育・文化の方針・施策が明記されていませんがなぜですか？図書館の予算が減少しているとか、増加すべきです。杉並区には美術館がありません。文化都市を名乗るなら、美術館の新設を強く要望します。</p>
183	<p>西荻地域、阿佐ヶ谷地域、高円寺地域は全く住民の合意を得られているとは言えず、活発な反対運動が起きている中での推進ありきの方針は絶対に賛成できない。そして道路計画は凍結、中止すべき。地域住民の分断を招くだけである。</p> <p>これらの地域は区外からも訪れ、街を楽しんでいる人も多く区民以外からも意見募集をして欲しい。</p> <p>道路拡幅による交通量の増加も予想でき、気候危機に対応する区の基本方針とは矛盾する。</p> <p>道路拡幅、駅前整備、タワマン建設などにより街の分断、コミュニティの消失などが懸念され、街は魅力を失い商店街の活性化とは真逆の方向に行きかねない。</p> <p>西荻窪や高円寺においても魅力あるそして安く利用できるお店が、道路拡幅や再開発により立ち退きや家賃上昇などで姿を消し、画一化された大手チェーンばかりになれば若者離れを招き、中央線西部の各駅(武蔵境～立川)のようなカーボンコピーしたような魅力のない街作りとなってしまう。それこそ中央線文化の衰退である。</p> <p>防災に関してはお金のかかるインフラ整備よりも地域のコミュニティ強化に重点を置いた取り組みをして欲しい。</p> <p>計画道路補助132号線はスーパーマーケットライフ開店後もほとんど渋滞は見られず、道路を拡幅しても西荻窪の南の神明通りでぶつかり左折しないと五日市街道に抜けられず、車の利用者の利便性向上は全く感じる事ができない。</p> <p>このような計画に莫大な金額を使うことに反対したい。</p>

	<p>すでに荻窪方面に南北には環八を含め3本道路があるので132号線の拡幅は不要である。</p> <p>のどかな杉並区の「田舎道」はそのままが望ましい。</p> <p>すでに取得してしまった土地も自動車のための利用ではなく、地域のコミュニティや憩いの場として使って欲しい。</p> <p>歩行者天国で露店があったり、パフォーマンスができたりするように、区民や訪れた人が楽しめるスペースであっても良い。</p> <p>高円寺においても南北に環七通りがあるにも関わらず、港南通りの延長で純情商店街をなくしてまでも早稲田通りまで続く道路の必要性は感じない。</p> <p>むしろ高円寺は自動車があまり入って来れないのが街の魅力の一つである。</p> <p>また中野区側と一体化したような線路沿いの道路拡幅も反対。中野区側とは一線を画して欲しい。</p> <p>阿佐ヶ谷はパールセンターという歴史ある商店街があるので北東地区の開発で南北が分断され、区役所に向けての阿佐ヶ谷南地域が今以上に寂れてしまう心配がある。神明宮周辺は都会のオアシスとしてそのままであって欲しい。</p> <p>また西荻窪、高円寺だけでなく松尾ゆり区議がおっしゃっているように阿佐ヶ谷地域でも対話集会は必要と思われる。</p> <p>また各地域の街の治安改善、受動喫煙防止のために武蔵野市吉祥寺駅周辺のように各駅の喫煙所撤去し、路上喫煙禁止区域での取り締まりを強化し、分煙ではなく区民への禁煙、卒煙の促進、援助活動を推進して欲しい。</p>
184	<p>西荻窪地域の補助132号線の整備は、立ち退きを余儀なくされるお店や人々との対話を十分にした上でないと進めるべきではないと思います。また、ゼロカーボンシティを目指すことと、道路を整備して自動車の運転を推進することは矛盾しているのではないのでしょうか。</p>
185	<p>骨子案をざっくり見る限りは真っ当な視線で取り組んでいただけるように見受けられます。何より災害や犯罪に対しての安全、安心が図られることを望んでいます。不要な財政支出は避けてゆき、必要な施策に対してしっかり対策を行うことは大事かと考えます。</p>

	<p>商業施設、住宅密集地域に対する防災施策の強化。震災、火災、水害などの安全対策。被災に対応し得るインフラ環境の整備。防災拠点の確保。苦しい状況下で裸で放り出されるのは勘弁です。</p> <p>低密度住宅地形成、落ち着いた住まい環境整備はぜひ推進したい。加えて景観・自然環境保全を充実させたい。無理やり景観を小ざれいに捻じ曲げるような unnecessary 都市化は望みません。区民の意向には耳を傾けることは当然です。</p> <p>人手の適切な配置、楽できることはテクノロジーやワークシェアを使用して楽にして生活を充実させる。区政の情報公開などを積極的に行い、区民をもっと政策に参画するように推進したい。</p> <p>宜しく願いいたします。</p>
186	<p>道路整備方針について、3の「どちらかというと思わない」を付けましたが、これは「安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」とセットでの評価であり、「体系的な道路網の整備」には必要性に疑問を感じます。更なる道路網が急務となるほど自動車交通量は急増しているのでしょうか？「脱炭素」の実現に向けてむしろ自動車交通量を抑制する方向へ区としての施策を期待します。通信販売の発達によると思われる宅配業者の車両が住宅地の路地を走行する頻度が増していると感じますが、これらの抑制策に取り組んで頂きたいです。通信販売を利用する目的の一つには「店舗に無い商品の取り寄せ」があると考えられますが、この場合は必ずしも自宅への配送が必須ではありません。</p> <p>自宅へ配送する場合、不在時の再配達などロスが発生し輸送による環境負荷を増大させています。郵便局留め・宅配業者の営業所留め・コンビニ取り置き・書店などの取り寄せ等の配送手段を推奨・啓発するとともに、クーポン等のインセンティブ交付も検討をお願いします。もし、都市計画道路の整備を実施する場合は、中野区において補助 221 号線の建設において地域住民との合意形成が不十分だった事例を他山の石とし、合意形成を前提とした取り組みをお願いします。</p> <p>交通整備方針について、自転車駐車場の整備を強力に推進して頂くことを期待します。改訂版の「杉並区自転車利用総合計画」で課題とされているように大規模店舗等周辺での買い物客による短時間の駐輪需要には対応しきれない印象を持っています。質より量を重視し短期間に効果が出る施策を期待します。例えば、江東区では街なかの空きスペースを活用した狭小駐輪場</p>

	<p>の整備を区民に呼びかけ補助を支給しています。（参考 https://www.tokyo-np.co.jp/article/84373 2021年2月6日「東京新聞」）類似の取り組みとして、区として歩道橋の階段下や街路樹と街路樹の隙間など、歩道上だが歩行者の妨げにならない狭小スペースに駐輪場を設けるとともに、ルールに則った利用がなされるよう指導員による定時巡回を行う等、検討をお願いします。「南北方向の交通の更なる充実」について抜本的には「エイトライナー」のような軌道輸送による解決を期待します。区として、「エイトライナー」開通時に人の流れがどう変化し、そのことで新たにどのようなデメリットが生じるか、その対策はどうすべきか、事前検討をお願いします。</p> <p>防災・減災・事前復興まちづくり方針について、私としては道路を「延焼遮断帯」とする防災計画には疑問を感じています。道路の幅員を広げることは地権者との合意形成が必要であり現実的には難しいことから、「現状ありのまま」の幅員でも「延焼遮断帯」として効果が発揮できる水準まで風速・市街率などのパラメーターを調整する動機付けが働く余地がある、との疑いを持っています（つまり、想定以上の強風時には「延焼遮断帯」が機能しない）。</p> <p>「ではどうすれば良いのか」に対する明確な答えを私は持っていませんが、例えば、狹隘道路でも運用できるような簡易的消防車両・施設の整備が一つの対策になると考えます。</p> <p>荻窪地域のまちづくり方針については、荻窪駅南北間の一体化・バリアフリー化と、駐輪場整備の充実を期待します。</p>
187	<p>今回の基盤整備計画のローリングは、殆どが、戦後直ぐに策定された既定計画についてとは情けない。既定計画は既に完了し、今後の維持管理計画や新規事業計画であるなら理解できるが、今まで70年以上、行政は何をしていたのかと不信に思わざるを得ない。</p> <p>機を逸して、今になってやっと動き出すのは、都市100年の計にはそぐわない。90周年事業でも取り上げられた、唯一区の先人と言われる内田村長に顔向けができないと思う。</p> <p>この方針から読み取れる事業実施にしても、各地域の計画を見ても目新しいところはなく、また、事業相互に横串が刺さっているようには見られない。庁内他部署、他自治体、広域自治体などとの連携はしっかり機能しているのか。この先20年は、今までのような縦割りの行政の時代は過去の話になるのではないか。具体的な実施計画（ロードマップ）が見えず、絵に描いた餅にてご免、になってしまうのではないかと危惧する。</p>

	<p>ご承知のように、都市基盤が脆弱な今の杉並は、道路も鉄道も放射状に整備され、南北の移動は困難な状況にある。</p> <p>以下、各論で気になるところは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「将来のまちの骨格図」を見ると、南北連絡の都計道は非常に粗い。せめて南北に走る都計道、既に他区を含み事業化されている補 128、補 215 は区の骨格路線として記載し、進んで事業化していくべきだ。通過交通を住宅地から排除し、密集地で災害時の貴重な避難路、そして、公共交通「すぎ丸」の運行にも十分に寄与する。 ・「具体的な方向性」「2、安全で快適な自転車利用の推進」、「道路整備方針」「基本的な考え方 2、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」以下、書かれている自転車走行空間を整備し、歩道を傍若無人に走り回る自転車を速やかに排除し、歩行者の安心安全な通行を確保していただきたい(区長の自転車走行はルールを守っていると思いますが)。
188	
189	<p>132号線の道路拡張には反対です。交通量も多くなく、他と比べて歩道も広く歩きやすい落ち着いた良い道路です。西荻窪駅を降り歩いているとほっとできます。賑やかな荻窪と吉祥寺に挟まれた西荻窪の良さを感じます。西荻の魅力は、個人商店が多く落ち着いた街並みです。そんな街に大きな道路は必要ありません。道路拡張にかかる予算があれば、気候変動など、待ったなしの対策にまわすべきです。</p>
190	<p>たった二週間ちょっとの間に、骨子案について意見を述べよと言うのは、乱暴だと思います。ゼロカーボンシティとか、歩行者や自転車優先とか、水と緑とか、いいことが書いてあるなあと思っても、西荻や高円寺の駅前の再開発は進めるようにも読めるし、1～4で答えろといわれても、これで自分の意思が反映されてしまうのかと思うと、躊躇して答えにくいです。</p> <p>ただ、わたしは大学時代を西荻で過ごし、いまま西荻エリアにはよく出かけていくので、あの場所が道路拡張でぜんぜん違う雰囲気になってしまうことには反対です。西荻の文化を守りたいと思います。街が、時代に呼応して変化していくことは当然だと思うのですが、西荻は常に新しいもの、若い人たちを取り入れて変化してきて、あの形を作ってきたのです。西荻は、雑誌などでもしょっちゅう特集が組まれる、東京を代表する人気の街です。それを、官製の考え方で、しかも70年も前に作られた計画をもとに、一気に違うものに変えようとするのは間違いだと感じます。よい文化が失われて、のっぺりした高層ビルの街になってしまうとしたらたいへんな損失です。そこで生活している人たちの意見をもっと真摯に聞く時間を作り、地元の人々といっしょに作っていく街でないと、せっかくの活気ある街の文化が失われてしまうのではないかと危惧します。時間をかけること、地元の人たちの意</p>

		見を吸い上げて基本方針を作ってほしい。わたしがお願いしたいのは、この二点です。
191		町の姿を変える大きな道路は要らないです。豊かな財政は、給食費無料、子どもの居場所づくり、介護老人ホーム建設、区立住宅建設に使って欲しい。
192		<p>20221016 9/30 付けで送付された杉並区まちづくり基本方針（骨子案）に対する意見</p> <p>1 アンケート方式の意見票に対する回答は保留</p> <p>7/15 に開催された都計審では、岸本新区長の就任に伴い、当日提出された資料「杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）の改定について」並びに資料1（改定における考え方）及び資料2（骨子案）の説明は行われず、新区長から骨子案について見直す必要があるとの自らの考えの表明があり、それに対する意見交換がなされました。今回、7/15 都計審から1月半という短い期間で見直し骨子案をまとめられた区のご努力については評価したいと思います。しかしながら、送付いただいた見直し骨子案資料は、7/15 都計審の資料2の骨子案をどのように修正したかという説明にとどまり、現行の「杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）」のどのような点についてどのように変更しようとするものなのかという説明は未だなされておらず、都市計画法に基づく基本方針の改定の進め方としては大きな疑問を抱かざるを得ません。</p> <p>また、今回送付された資料には、7/15 都計審資料にあった「今後のスケジュール（予定）」が示されていません。同資料には「オープンハウス形式の住民説明会（基本方針骨子案）」や基本方針案の策定手続き、都市計画審議会への諮問などが示されていますが、これらはこれから行われるのか、それとも別の手順で進めようとしているのか不明です。最終的には杉並区の都市計画マスタープランを決めることとなりますので、杉並区都市計画審議会への諮問・答申は必要不可欠なものと考えていますが、その委員として重い責任を担う立場からすると、今回求められている「杉並区まちづくり基本方針骨子案に関する意見票」に対して質疑もまったく行われていない現段階で回答することは、極めて無責任なことと考えますので、回答は保留させていただきます。なお、最終的には賛否の判断をしなければならない役割を負う都計審委員に対し、意見票のような選択肢（「1 そう思う」、「2 どちらかというと思う」、「3 どちらかというと思わない」、「4 そう思わない」）で回答を求めること自体、強い疑問を感じることも申し添えます。</p> <p>2 修正骨子案の具体的内容に対する質問・意見</p> <p>①（3頁）脱炭素を目指すまちづくりの項で杉並区ゼロカーボンシティ宣</p>

	<p>言を冒頭に掲載するのであれば、その部分に宣言を行った年月を記載すべきではないでしょうか。読者が本文の宣言年月の記載にたどりつくまでは、あたかも本まちづくり基本方針でゼロカーボンシティ宣言を行っているかのような誤解を与えてしまうのではないかと思います。</p> <p>②（４頁）戦略的・計画的な土地利用の推進の項で、農地を含む自然的土地利用の保全の観点が弱いように感じます。脱炭素を目指すまちづくりを基本とするならば、「みどりの保全・育成を基調とした土地利用の推進」の説明の冒頭に「CO₂発生量抑制の観点からも」というような表現を入れた方がよいのではないのでしょうか。</p> <p>③（５頁）基本的な考え方における「２ 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」の記述は、歩行者空間の確保に重点が置かれ、自転車走行空間の確保は歩行者空間確保のための手段のように感じられます。安全で快適な歩行者空間の確保とともに、安全な自転車走行空間の確保を目指すという方向性は、この文章からは読み取れません。</p> <p>④（８頁）みどりと水のまちづくり方針の中で脱炭素のまちづくりとの関連を記述した部分は、基本的な考え方の「５ みどりと水のネットワークの形成」の中の「CO₂吸収の視点からもみどりの拠点形成を進める」というところだけですが、みどりの拠点は区全体からみれば限定的な場所に過ぎません。脱炭素のまちづくりの観点から、みどりの保全・充実についてもっと幅広く強力に取り組んで行くという姿勢を示す表現にすべきではないのでしょうか。</p> <p>⑤（９頁）景観まちづくり方針の中に「歴史・文化の施策と連携した景観づくり」として「荻外荘をはじめとした歴史的な建造物や文化財など、歴史的・文化的資源を活かした景観形成を進める」との記述が今回追加されたことは大いに評価できます。</p> <p>⑥（１０頁）ゼロカーボンシティを目指すまちづくりの方針の「都市構造や交通体系の改善」の記述の中で、7/15 資料では「公園・緑地など公共緑地空間の整備や農地・屋敷林の保全、民有地の緑化推進などにより、みどりの質的・量的な充実を図ります。」となっていたところ、今回「農地・屋敷林の保全」が削除されたのは何故なのでしょう。元の文章を活かすべきではないかと思います。</p> <p>⑦（１１頁）「誰もが気軽に利用でき、移動しやすいまちづくりの推進」というタイトルの「誰もが気軽に利用できる」という言葉が掛かるべき目的語が不明なので文章として奇妙に感じるとともに意味がわかりにくくなっていると思います。説明の文章の冒頭に「多様な人々が利用する公共施設、建築物、交通機関等について、」というような目的語を明示した方がよいのではないのでしょうか。</p>
--	--

	<p>⑧（11頁）「農福連携事業の強化」として、「都市農地の保全と都市農地が持つ多面的な機能を福祉分野において効果的に活用していくため、農福連携事業の取組を推進する」との記述が今回追加されたことは大いに評価できます。</p> <p>⑨（17頁）荻窪地域の地域整備方針における「都市機能の高度な集積による都市活性化の強化」の項で、「個性ある界隈が織りあう面的に広がりのある商業・業務機能・・・」との記述がありますが、「織りあう」という言葉は国語辞典にも見当たらず意味も通じないのではないのでしょうか。「織りなす」の間違いでしょうか。</p> <p>⑩（19頁）阿佐谷地域の地域整備方針における都市計画道路補助133号線の記述内容と、杉並区公式チャンネルとしてYouTubeで放映されている見直し骨子案のビデオ動画による口頭説明の内容が大きく異なっています。今回送付された見直し骨子案では、「都市計画道路補助133号線の整備により、避難場所へのアクセスや地域の防災機能の強化、安全で快適な交通環境、街路樹によるみどりの軸を形成します。」「事業を進めるに当たっては、都と連携し、地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、合わせて住民との対話を重ねていきます。」としていますが、ビデオ動画の説明では、「都市計画道路補助133号線については、整備に伴う住環境の変化を懸念する声や生活道路の安全性確保を求める声など様々な意見があるため、広く区民の声を聞きながら、そのあり方を考えていきます。」としています。見直し骨子案の記述は道路整備事業の実施を前提としたものとなっていますが、ビデオ動画の説明は事業実施を前提とせず都市計画道路のあり方を考えるという趣旨に聞こえます。区がこのような大きな食い違いのある説明を公式なものとして発信することは許されることではありません。また、道路整備方針で補助133号線の青梅街道から五日市街道までの間は道路整備の重点路線と位置づけられているにもかかわらず、地域整備方針の中で事業実施を前提とせず「そのあり方を考えていきます。」としたことは、まちづくり基本方針における不整合を示すことになると思われます。</p>
193	<p>◎最初に申し上げますが、今後10年間の杉並区のまちづくりの骨格となる文書について、2週間程度の期間で意見を出すのは極めて難しく、期限の延長を強く要望致します。</p> <p>◎期間内に作成できる意見として、最低限の要望として、下記を提出致します。「みどりと水のまちづくり方針」への明記をお願い致します。</p> <p>○基本方針 1 公共緑地空間の整備の推進について</p>

(意見) 「区立や都立の公園・緑地などの公共緑地空間の整備」を「区立や都立の公園・緑地などの公共緑地空間の維持・発展・拡充」に修正願いたい。

(理由) 「公共緑地空間の整備」のみでは、単なる面積の確保だけと解釈され、生態系豊かな既存の公共緑地の破壊を容認してしまう虞がある。生物多様性の観点からは、現在ある緑地空間とそこに息づく生態系を維持し、更には豊かにしていくことであり、その方針を明記することが重要であると考えられるため。

2 民有地などのまとまったみどりの保全

(意見) 「屋敷林や農地の保全対策の強化を図るとともに、市民緑地制度などの活用によりまとまった民有地のみどりの保全を進めます」の前に、「相続や売却により屋敷林や農地の売却・宅地化が進み、生物多様性や雨水の地面への浸透への影響が懸念されている原状に鑑み」を加えて頂きたい

(理由) 実際問題として、相続や売却により屋敷林や農地の減少は急速に進んでおり、それによる生物多様性への悪影響や、雨水の地下浸透の減少による水循環への影響、更にはそれによる水害リスクの増大等深刻な問題へと繋がっており、それを区民と行政が共有する必要があると考えるため。

3 まちなみのみどりの保護と充実

(意見) 「住宅地や商業地など状況に応じたみどりの創出を図るとともに」を「住宅地や商業地など状況に応じて、生物多様性に資するみどりの創出を図るとともに」に、修正願いたい。

(理由) 「みどりの創出」が全て環境にとって好ましいとは限らず、人間の植栽により、外来植物による生態系への攪乱や、殺虫剤・除草剤・化学肥料により環境破壊等を齎すリスクも十分に存在する。杉並区として取り組む「みどりの創出」は「生物多様性に資する」ものに限ることを明確にする必要がある。

4 グリーンインフラを活用した水と水辺のある環境づくり

(意見1) 「河川においては、生態系の保護や良好な水辺空間を整備するほか」の前に「周辺自治体とも連携して合流式下水道の影響による河川の水質の悪化を最小限にするための雨水浸透貯留を推進するとともに、」を加えて頂きたい。

(理由) 杉並区の河川の水質悪化の主因は合流式下水道から流入する汚水混じりの雨水であり、その事実を目を背けて河川の環境を考えることは出来な

	<p>い。また、合流式下水道を通じて杉並区の河川へ流れ込む汚水の多くは武蔵野市等上流の自治体からのものであり、自治体同士の連携は欠かせない。これらのことは基本方針として明記すべきであるため。</p> <p>(意見2) 「※グリーンインフラ:社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある都市・地域づくりを進める取組」を「※グリーンインフラ：社会資本や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力があり、防災、減災、気候変動に対応出来る都市・地域づくりを進める取組」に修正願いたい。</p> <p>(理由) グリーンインフラの齎す効果は、魅力ある都市・地域づくりにとどまらず、人々の生活、財産、生命に直結する防災、減災、気候変動への対応にも及ぶものであるため。</p> <p>5 みどりと水のネットワークの形成</p> <p>(意見) 「拠点を みどりのベルトや河川沿いの遊歩道など連続するみどりと水で結び、 みどりと水のネットワークの形成を推進します。」を「拠点を みどりのベルトや河川沿いの遊歩道など連続するみどりと水で結び、 生物多様性に資するみどりと水のネットワークの形成を推進します。」に修正願いたい。</p> <p>(理由) みどりと水のネットワークの形成に当たっては、ただ公園や緑地が並んでいるだけでは意味がなく、実際に生物多様性に資するものであることが担保される必要があるため、その旨、基本方針に明確に記す必要がある。</p>
194	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荻窪地域の保育園が足りず、4月でも入所できるか心配になる。(数ヶ月前から0歳1歳が募集ゼロのため) 今後増やしてもらえると助かります。 ・ 防犯のため、防犯カメラ設置を増やしてほしい。 ・ 学区を撤廃してほしい。 ・ 子育て支援の杉並区補助券ではなく、こども券などにしてほしい。オムツ代やミルク代にとにかく使いたい。
195	<p>年齢問わず一人暮らしの方へのケアがあればと考えます。街とのつながるきっかけ作りが難しいので、例えば地域コミュニティの行事に参加しやすいシステム?のような。</p> <p>例えば、盆踊りの準備や片付けで街の人と年に一度は一緒に集い声をかけ合うような、コミュニティがあれば、何かあった時に顔見知りがいるのは安心につながると思います。</p>

		<p>一人暮らしでも、街のコミュニティ作りに積極的に参加したい人などが集まりやすいファームを区の施設で企画するなど。</p> <p>家の近所に一人暮らしの高齢者がいます。 声をかけたりはできませんが、庭の樹木などの整備が難しいようで、お家の前を通るたびに、シルバーさんなど呼べないのかな？顔見知りであれば、声もかけやすいかなと考えたりもします。</p>
196		<p>都市計画道路整備は着実に進めてください。阪神淡路大震災をもうわすれたのですか？</p>
197		<p>☆方南和泉地区に在住しています。 杉並区の端にあることもあり、駅や生活圏が隣接する渋谷区や中野区がほとんどです。 施設の相互利用など(杉並区の図書館は区外もうけつけているが)、区外とも連携してほしい。 ☆環七を渡った方南地区には大きな公園がなく、身近な自然として神田川沿いを散歩やジョギングで利用している人も多いです。 治水のこともあるかと思いますが善福寺川のように水辺を気軽に楽しめるようになればいいと思います。 神田川の下流の新宿区で期間限定ではありますが、川遊びができたりするそうです。 近所のお年寄りによると昔は神田川で泳いでいたとききます。 そこまでは難しくても身近に川を感じられる機会があればいいと思います。 ☆神田川沿いをクリーン作戦として時々子供たちとゴミ拾いをしていますが、川のなかのゴミや川沿いの不法投棄が気になります。またクリーン作戦をしてゴミが集まっても、申請などがないと基本的には自宅に持ち帰り地区のゴミ出ししかなく気軽にゴミ拾いをすることができません。 清掃工場への持ち込みができたり(ポイントがつくとか)、難しいとは思いますが電話で取りに来てもらえる。。など仕組みを改善してほしい。</p>
198		<p>1 骨子案についての意見募集について</p> <p>骨子案段階で区民の意見を募集をするということは、今までにははかったそうでそれ自体は画期的なことです。岸本区長の「区民の意見を聞く」姿勢が具体的に実行されていることとして評価し、今後に期待をします。</p> <p>しかし、そのやり方については、あまりに拙速で不親切ではないでしょうか。</p> <p>・全戸配布ではない区報での発表と、HP掲載のみでは、区民に行き渡らない。</p>

- ・区報で10/1に発表して、締め切りが10/17では、期間が短すぎる。
- ・基本的にインターネットのみでは、対応できない区民も多い。

これでは、区民への周知が全く不十分で、骨子案の内容を理解するのは非常に困難で、特に道路拡幅の問題については直接影響を受ける当事者の住民がいるにもかかわらず、その方々の意見をくみ上げるのは無理です。本来、区が住民に冊子を配る、各地域で説明会を開くなどをすべきところだと思います。

そのようにせずに、今回のような形で「骨子案についての区民の意見を聞きました」という既成事実を作られてしまうのではないかと、危惧をいただきます。

2 全体的な内容についての意見

岸本区政の「ゼロカーボンシティ」「日本一自転車に乗りやすい街づくり」という大きな政策的柱に照らして、前田中区政のもとで推し進められてきた都市計画道路や駅前開発などの計画を、見直す必要があると思います。

提案されている「骨子案」は、都市計画道路や駅前再開発に関しては、ほとんど前区政を引き継ぐものになっており、これは「ゼロカーボンシティ」「日本一自転車に乗りやすい街づくり」と相矛盾するものです。

「ゼロカーボンシティ」「日本一自転車に乗りやすい街づくり」を実現するために、骨子案を、住民や専門家の意見も取り入れ、時間をかけてじっくりと検討し、作成し直していくことを要望します。すでに発表されているタイムテーブルで、骨子を3月に決定するのはあまりにも拙速です。

3 道路整備方針(都市計画道路の整備)についての意見

一番驚愕したのは、「区内の都市計画道路について、整備促進の必要性を総合的に考慮し、19路線を重点路線と位置付けます。事業を進めるにあたっては、地権者等権利者と合意形成を図ることに重点を置き、住民との対話を重ねていきます。」との記述です。

都市計画道路が策定された70年前と違い、現在そこには、商店や住宅があり、区民の暮らしがあります。今、住民を立ち退かせ、住宅地と緑を破壊し、地域コミュニティーを壊してまで進める必要が、どこにあるのでしょうか。

国土交通省からも、長期間着手されていない計画道路は、社会情勢を踏まえ見直しを進めることが再三指示されていると聞きます。

70年も前に策定された計画を根拠に道路建設を進めるのは、時代に合いません。

気候危機が深刻になり、脱炭素化に真剣に取り組まなければならない現在、

	<p>今以上に自動車のための広い道路を増やす必要はありません。</p> <p>むしろ、目指すべきは住宅地に自動車が入ってこないような街づくりで、そのための公共交通の整備や、自転車の走りやすい、また高齢者や子どもの歩きやすい道路や町の整備に力を注ぐべきだと考えます。</p> <p>特に事業認可が下りている都市計画道路については、用地買収をストップしていったん立ち止まり、建設が果たして必要なのかの検討から始めてください。</p> <p>私は、成田東4丁目に住んでおり、近くで補助133号線の整備が計画されています。補助133号線は百害あって一利なしです。計画の変更、凍結を要望します。</p> <p>4 情報開示、住民参加についての要望</p> <p>「阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり」については、前田中区長の時代には情報が開示されず、不開示を不当だと訴えた裁判では、区に情報開示するよう判決が下されました。</p> <p>しかし、現在も「阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり」の区、河北病院、けやき屋敷所有者の3者による個人施工の土地区画整理事業には、不透明な部分が多いのが現状です。このように区民の知らないところで再開発が着々と進行している一方で、まちづくり基本方針骨子案への意見を区民に求めていることにも、疑問を感じました。</p> <p>今後は是非、岸本区長の公約の一つでもある「情報開示」を徹底的に行い、区が率先して住民参加を促してくださることを期待いたします。</p>
199	<p>都市道路計画に大反対</p> <p>現地を歩いてみれば、反対ののぼりやステッカーで、民意がわかるはず机の上だけで、決めないで欲しい</p>
200	<p>優先順位は世界の喫緊の課題、気候危機打開に向けて今すぐ手を打つ事。命を存続させるために「ゼロカーボンシティ」を全力で目指して欲しい。</p> <p>また、道路拡幅により車の通行量が増えたり、速度上げられ事故に至るような本末転倒な事もある。車を所有する人も減少していく。</p> <p>世界はアスファルトを剥がす時代。</p> <p>ここで平和に暮らしている人々を立ち退かせ「気候危機」という言葉も無かった時代に計画されたような道路工事に執着せず、気候正義を進めて欲しい。</p>