

301		都市計画道路を早くつくってほしい
302		<p>骨子案の内容がフワフワしていて具体的に何がしたいのかわからない。アンケートで意見を募集してくださるのはありがたいですが、提示されたものが、田中区政を踏襲するようなものなのであれば、岸本さんを選んだ意味がありません！！</p> <p>なにがしたいのか、明確に具体的に示して欲しいです。</p> <p>また、このアンケートですが、具体的に質問内容を示してもらわないと、チェックが付けられないです。</p> <p>いちいち骨子案を読み直してアンケートに答えなければいけない構造になっていて、時間がかかるし、凄く不親切な作りだと思います。</p> <p>わざとでしょうか？面倒臭いのか、やる気がないように感じます。</p> <p>なぜこの項目内容でゴーサインが出たのか、疑問です。</p> <p>骨子案についても同じことが言えますが、何かを提示する時は伝わりやすさを重視した方がいいかと思います。</p>
303		<p>みどりを多くする事は賛成ですが、住宅の植栽の殆どが手入れをされておらず、道路にはみ出ており、歩行や車両通行の妨げになっております。</p> <p>道路にはみ出る植栽は法律で罰するような対応も検討が必要ではないでしょうか？</p> <p>生活をしていて常に危険を感じます。</p>
304		<p>区長が勝利したのは、道路反対派が票を入れたからです。</p> <p>土建屋とぐるになって区税を食い物にする前区長が否定された事を何故区議会や区職員が理解しないのでしょうか。</p> <p>諸悪の根源は区長だけではないと実感しています。</p> <p>次の区議選はもっと考えて投票するようにします。</p>
305		
306		<p>「みどりの拠点形成」について、現在あまりにも規模の小さい公園は、子どもの遊び場としての機能を良好に果たしていないと感じます。(ある程度の広さがないと子どもの遊び場として不便を感じ、人けのない公園は安全性が不安。また公園の立地や日当たりなどの要因で、子どもが集まりにくい公園があることも事実だと思う。)広いスペースが確保出来ない公園は緑地化、または区民が参加出来るシェア農地などに変え、管理運営にシニア雇用を生み、都会に暮らす子どもに収穫体験などの経験から食育につなげるなどの活動を希望いたします。</p>
307		<p>道路整備方針について（10年後、20年後を見据えて）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来、車の数が間違いなく減少していることを踏まえた計画になっていません。

	<ul style="list-style-type: none"> ・特にドライバーの利便性向上（時間短縮等）が計画の目的に含まれる道路計画は凍結するべきです。 ・自転車安全走行を目的とした道路整備は積極的に行ってほしい（井の頭通り、環八等）。
308	<p>杉並区全域に言えることですが、子育て世代を呼び込むための住宅供給が十分でない、また賃貸金額が高くなりすぎていると感じます。区内でファミリー物件を探していますが、小学校・中学校に近い近いところに手ごろな物件がありません。骨子案には区営住宅についても少し触れられていましたが、老人だけではなくファミリー向けの住宅供給を補助するような仕組みがあればと思います。</p> <p>シェアサイクルについてはいくつかの場所ですでに始まっているようですので、今後広がっていくと良いと思います。ただ歩道と車道の間が非常に狭い道も多いため、道路整備が必須と感じます。子供が安心して自転車の練習をできる交通公園も区内に1か所しかありませんので、何か所があると良いと思います。</p>
309	
310	補助第133号線（成田東区間）は利便性、防災面等々有益な道路と考えますので、早急な実現に向けて進めていただけるようお願いいたします。
311	
312	<p>計画道路133号線については、区長自ら見直していただくことになっておりますが、是非とも何故必要なかを現在の状況に合わせてよく考えていただきたいと思っております。説明会では、70年も前に決めたことにも関わらず、それが変えられないので無理矢理理由を作っているようにしか聞こえませんでした。例えば、交通事故を減らすためなどと言っていましたが、データからこの道路は、他の道路に比べて交通事故は、圧倒的に少ないです。道幅が狭いために皆さんゆっくり注意して走行されています。また交通量も少ないので住宅街の道路としては理想的です。ただ、都内の他の道路もそうですが電柱の地中化を進めるべきです。膨大な予算を使って133号線を作る前に限られた費用を有効に活用することとそこに住む人の生活を守る事が行政の大切な仕事です。133号線の建設は、中止していただき電柱の地中化を進めることが、正に現状にマッチしたまちづくりだと思います。この程度の交通量で本当に大きな道路が必要か、是非、区長さんの目で確かめて下さい。よろしく申し上げます。</p>
313	<p>ポストコロナ時代やニューノーマルには、テレワーク等の働き方が普及することが期待され、杉並区には特に「都心勤務とテレワーク勤務を両立する」就労層への受け皿としての役割を強めていくべきだと考えます。ついては、道路整備方針等に掲げられた歩行者に優しい道路造りに加え、宅配トラック</p>

	<p>等の物流交通に配慮した道路環境整備を求めます。また、交通整備方針に関連し、自転車の利便性を高めるための自転車シェアリングサービス等の積極的な誘致、事業者との強力な協働を求めます。テレワーク等の普及によって、地元での消費行動が増加することが期待できますが、私の居住する和泉・方南付近での商店街は、それぞれ問題を抱えていると感じます。和泉の沖縄タウンについては、沖縄特産の泡盛を重点とした飲食店への偏重が目立つため、食べ歩きなどに向けた新しい形の飲食店や、他の特産品を扱う店舗等を増加させ、地元住民の日常と発見の場とするとともに、より広域から人を呼び込む独特な雰囲気醸成を求めます。方南町駅周辺エリアは、最近都心へのアクセス向上により注目されていることから、新規ファミリー層が安心して暮らすことができるよう、商店街の雰囲気を残しながら、方南通りの歩道拡充等、子育てにも安心な街づくりを検討してほしいです。併せて、区民が緑豊かな環境に触れるきっかけとしての公園整備と並び、中央道高井戸入り口を活用した、山梨県・長野県方面への交流強化に資する施策を望みます。</p>
314	<p>先日の上荻の青梅街道の陥没や、杉並が震源地となっている地震についてしっかり調査をお願いしたい。それと、空の安全にも配慮をお願いしたい。最近、空を行き交う飛行機の騒音、飛行機の航路の低さがとても気になっています。管轄が違ふと以前区役所に問い合わせた時に言われてしまいました。落下物や事故等やはり、地方行政でもできるチェックなど努力をお願いしたい。</p>
315	<p>133号線に大反対です。</p>
316	<p>まず、子育て世代がもっと安心して住める街にしていきたいと思います。特に、小さなコミュニティバスへのベビーカーの乗り込みがとても怖いです。しかし住んでいる場所からはこの交通手段しか無いのでいつも我慢して乗っています。また、交通の利便性を追求しすぎるのもどうかと思います。現在問題になっている33号線の拡張等住民の事を考えているのならやめるべきです。善福寺川という素敵な公園があるのに子ども達が遊ぶエリアが少なく感じます。高円寺エリア【商店街】のお店が歯医者、美容室位しか無く行こうと思いません。これではすたびれます。</p>
317	<p>133号線は緑豊かな静かな住宅地を壊してしまうものなので反対です。</p>
318	
319	<p>第5章4阿佐谷地域2-1都市計画道路補助133合織の優先整備の促進について、反対です。新しい道路を造らなくても防災機能の強化はできますし、現行の道路の拡幅整備で防災性・住環境の向上は実現できると思います。</p>

320	<p>まず骨子案は大変よくできており、新区長のご尽力感謝いたします。そのうえで、いくつかご意見させていただければと思います。まず全体的な杉並区の街づくりとしては賛成です。全世界的に環境保全に大きく舵を切り、地方自治体においてもそれを中心として街を整備していくという方向性は賛成いたします。しかし、実際にこの地で生活をしている者として気になるのは、やはり道路拡張や木造住宅に対する整備です。多くの区民はこの点に注目しているのではないのでしょうか。以下それに対する意見を述べさせていただきます。</p> <p>①私の住まいは高円寺地区にありますが、計画では高円寺地区の木造住宅集積地は住民と話し合いながらその構造を変えていくといった方針があります。それは場合によっては家屋の建て替えや移転という可能性もあるのではと思っています。ご存じのように高円寺は古い家屋が多く、そこには多くの高齢者が暮らしています。そのような人々に区が要請するような街づくりに協力できるほどの余力がある人は限られるのではないのでしょうか。また区からの補助があるにしても、財政的に十分な補助金を交付することは不可能と思われ、結果自助努力に頼らざるを得ないのではないのでしょうか。そう考えると木造住宅の集積地域解消は現実的ではないように思われます。木造集積地域を残しつつ、防災などどうするかといった現実的な見地で考えたほうが良いように思われます。</p> <p>②もうひとつ、区民にとって関心があるのはやはり道路拡張・整備だと思います。私の住まいは旧桃園川緑地帯に接しており、この緑地帯も補助226号として整備対象に入っています。やはりそこに暮らす住民としては整備がどのようになるのか、規模はどれほどなのか、道幅の拡張により土地の一部あるいは全部が整備の対象にならないかといった不安があります。整備は良いことだと思いますが、そこには住民の生活があることを念頭に進めていただくことを願います。</p> <p>③同じく道路拡張・整備に関してですが、高円寺駅北口から早稲田通りに道路を拡張する補助227号は明確に反対いたします。そこで生計を立てている商店の方々や住人の生活を奪ってまで行う道路拡張ではないと思います。またそれを行うことで高円寺の景観や街としての面白さ、ダイナミズム、多様性なども失われてしまうように思います。多くの区民はこの補助227号を強行しようとした前区長への反発から新区長誕生を望んだものであり、私たちのにとってこの補助227号拡張計画は利権ありきで区政を進めてきた旧態依然とした悪い政治家とそれに群がる利権集団の象徴であると捉えています。木造住宅が多く防災面から考えると難しいことも多々あるともいますが、基本的にはいまの街並みを保全しつつ、防災を考えていく方向で御再考いただければと思います。</p> <p>④この227号以外にも道路整備・拡張が計画されている道路があると思います。防災などの観点から必要であれば実施すべきですが、できれば最小限に留めて欲しいというのがあります。道路を含めインフラの整</p>
-----	---

	<p>備には多額の資金が必要となり、それだけで区の財政を圧迫すると思えます。よって道路やインフラの整備は防災面などからやらなくてはならないことはしっかりと行い、差し当たって緊急性のないものは後に回すなど仕分けをして、余裕ができた財政を人に掛けていただきたいと思います。たとえば、世帯収入が低い家庭への補助、失業者への仕事創出、区立小学校の授業料免除や給食費免除、老人の住宅確保、中学生までの医療費免除、母子家庭への育児支援、独居老人の見守りなど、考えれば予算がいくらあっても足りないくらいだと思います。あのマンデラ大統領は「国家は高等民ではなく、下層の人々をどう扱うかではかられるべきである」と述べています。景観をよくし、機能的な街になることもとても大切なことですが、やはりそこに住む人々が暮らしていて安心や幸せを感じることができるところが最も大切なことのように思います。この杉並区が東京23区はおろか、日本で一番住民にとって暮らしやすい自治体になることが最も誇らしいことだと思います。⑤④と同様街づくりとはすこし離れてしまっていますが、杉並区で子ども食堂を運営あるいは補助できないでしょうか。子ども食堂は多くは民間のボランティアが中心に行っていますが、区として児童館などに子ども食堂を併設して運営することはできないでしょうか。以上、思うまでを勝手に書かせていただきました。ご参考になれば幸いです。（追記）道路整備方針、高円寺地域について、阿佐ヶ谷地域については以上により、3のどちらかというところを思わないに印をつけさせていただきました。またそのほかの地域はわかりませんので、2どちらかというところを思うに印をつけさせていただきました。あと全体的に、この骨子案を含め、新区長の区政に対する並々ならぬ熱意と真摯さがうかがえます。それに反してなかなかその思いが区民に伝わっていかないもどかしさもあると思います。それは区長選挙において37%、国政においても50%という投票率が表すように、区民、国民の政治に対する無関心さの表れだと思っています。そのため、日本はここまで追い込まれてしまったのではとも感じています。時間はかかっても善政を続けていけば、やがて区民にも伝わってくると思いますので、どうか区民のために今後ともご尽力くださるようお願いしております。拝</p>
321	住民の意見良く聞いて欲しい
322	都市計画道路(高円寺 221、西荻 132、南阿佐ヶ谷 133)に反対します。現在の街並みや地域住民の営みを保全しつつ、防災やユニバーサルデザインなど安全な暮らしに必要な施策を求めます。
323	整備、開発の良い点、悪い点を分かりやすく発信してもらいたいですし、都合が合えば説明会に参加して理解を深めたい。
324	

325		<p>阿佐ヶ谷地区の住民です。「133号道路はいりません」「静かな環境を壊さないで」といった幟を目にします。133号道路について、問答無用で反対するつもりはありませんが、具体的にどのような道路ができるのか、道路整備の後に環境はどう変わるのかといった情報発信が決定的に不足しています。道路計画について、「住民との対話を重ねていきます」とありますが、30年以上この地に住んでいてそういう「対話の場」の存在を知らされたことはないように思います。景観や住環境の大きな変化があり得る整備計画ならば、後戻りできない段階になる前にもっと説明が必要ではないでしょうか？現状では、賛成とも反対とも表明できない。結局なし崩し的に計画だけが進んでいくのかなと思っています。対話を進めるとあるけれど、計画はどこまで進んでいるのか。白紙撤回はあり得るのか。そういうことも全くわかりません。対話を進めるといのは、単なるアリバイ作りでしょうか……？骨子案はHPの動画で説明されていますが、高齢者にとってはYouTubeを見るなどというのは相当ハードルが高いことです。区長が「話し合いを重視する」とおっしゃるのであれば、デジタル弱者にもしっかりと情報を届ける努力が必要だと思います。</p>
326		<p>①特に高円寺など、杉並区は音楽や演劇など現代の文化が街の特色になっていると思うので、そうした個性を活かす取り組み。②傾斜の強い歩道や電柱で狭くなっている歩道、自転車も通る狭い商店街などが多く、ベビーカーが安心して通れないのでそうした歩道の整備。③犬の入れない公園が多いのでその見直し④屋内の子供向け遊び場の充実(ママも嬉しいお洒落なカフェ併設など)⑤ペットとベビーが共に楽しめる施設の拡充⑥スローモビリティと歩行者向け空間と車や自転車などスピードのあるモビリティ用の道路の棲み分け、効果的な道路指定。⑦公立校併合による学区の拡大に対応したスクールバスの整備</p>
327		
328		<p>今回、改定における基本的な考えをまとめられたのは大きな一歩だと感じました。モビリティの概念を、自動車からエコな交通手段である電車、自転車、徒歩などに主軸を置くことです。「人を中心に都市を設計すること」を全面的に押し出されている点に、大いに賛同しますし「改定」後のプランを市民との対話を通じて推進して頂ければと思います。世田谷区が「地域との対話」により推進した下北沢の街づくりなどが参考になると考えます。自治体、事業者、住民が本当に住んでみたい街づくりのマスタープランを作成し、地道に進めていくことが肝要です。つまり人の息づかいが感じられる魅力的な街になれば、区内外から人が集まり、商店街も活性化し、地価も安定するという好循環が生まれます。大型商業施設を誘致し、市場原理に任せておくだけでは魅力的な街づくりからはほど遠いと感じます。岸本新区長は欧</p>

	<p>州に長く住んでおられたため、欧州における街づくりの基本概念をしっかりと理解されていると思います。街の中心にできる限り自動車が入らないように設計され、人と人が徒歩もしくは自転車で移動するコンパクトシティが理想的であると私は考えます。杉並区に住んでよかった、さらに住みたいし、他の方にも紹介したいといわれるような高い志をもった街づくりを進めて頂きたいと思いますし、一住民として、日本に先駆けた住民参加型の自治体モデルが定着することを大いに期待しています。ほぼ骨子案には賛成の立場ですが、2点大きく改善して頂きたい点があります。1つは、「補助132号線」の整備に関する点です。防災的な視点から道路の整備を進める点については異論はないですが、現状の進め方だと、西荻窪の文化的・商業的価値を損なうことになるのを深く懸念しています。つまり、道路を拡幅することで人の流れの導線が遮断されるリスクが高いという点です。徒歩で安心して交流・購買する活動が妨げられるため結果として拡幅後に「西荻窪の街の魅力」が非常に下がるのではないのでしょうか。西荻窪は、アジアのプチパリと称されるように世界的な観光価値が高い要素を秘めています。是非、下北沢の街づくりのプロセスを参考に、住民サイドとも丁寧な話し合い、プランの再構築を期待します。2点目は「東京外郭環状線」の工事の差し止めです。すでに調布市等では、地面の陥没事故などが多発しており、住民にとっても大きな懸念となっています。昨日も杉並区の青梅街道で道路の陥没がありました。先ほどのモビリティの概念とも関わっていますが、今後自動車等のモビリティをどのように考えるかに繋がる議論です。人と環境の調和を杉並区が重視するのであれば、環状線の地下工事に対しても慎重な立場を取って頂きたいです。建物が損傷したり人命が損なわれるような事故が起こる前に自治体として、巨大開発に対してどのようなスタンスで臨むのかも期待されていると思います。住民の十分な合意が取れたものは速やかに進める、懸念があるものについては思考と議論を重ね、納得解が得られるまでは保留する。コロナ後の世界は、これまでの流れのまま惰性で進めてはダメです。是非、さまざまな意見を聞き、素晴らしいものは取り入れ、ダメなものは進めないという明確なスタンスで臨んで頂きたいです。以上です。</p>
329	
330	<p>高円寺北の221号線の開発に反対です！大好きなRAD BROS CAFEが無くなってしまったら、憩いの場がなくなり困ります！住民の声を無視しないでください。</p>
331	<p>成田東在住です。133号線の道路については、これが作られてしまうと、地域の生活にとっては不便を強いられます。作られることで、騒音や公害、景観の破壊、子どもたちの育つ静かで安全な住宅地の生活は、むしろ脅かされます。そのために、133号線の古い計画には全く賛成できません。反対で</p>

		す。また、西荻窪の開発も、昔ながらの良さが失われていくことは残念です。なお、大変な重要な問題なので、短い期間の目立たないアンケートではなく、もう少し方法はないものではないでしょうか。合わせて意見させていただきます。
332		
333		
334		補助 133 号線の道路計画には大反対。理由は以下の通り。第一に、何十年も前に策定されたこの計画は、当時、補助 133 号線予定地域に人が余り住んでいなかったことを前提としており、現在ではその前提は完全に崩れている。改めて、現在この地域に多数の住民が住んでいる状況を前提に計画を立て直すべきであろう。第二に、補助 133 号線による架空のメリットと現在 133 号線予定地域に住んでいる人が被る著しい現実的不利益とどちら大きいのかは一目瞭然。何十年もの間、この計画が実行されなかったことが、この計画が合理性を失っていることの証左である。第三に、現在、平穏暮らしている人々の人権を踏み躪り、強制的に立ち退きを要求する政治はとても民主政治とは言えない。この道路計画を推進する人は自分が強制的に立ち退きを要求される立場にあっても賛成できるのか。もし賛成者がいるとすればその者の家に道路を作れば良い。民主主義の基本は十分な対話。不利益を強いられるものが納得いく結論が得られるまで対話を続けるのが民主政治であろう。先日(10月8日)、成田東地区で「133号線に関する測量一切お断り」と記載された札が掲げられている家の前で測量らしき行為をしている者を見かけた。こうした不適切なプロセスも民主政治では許すべきではない。
335		補助 133 号線整備にはデメリットが多く全面凍結の必要がる、また 132 号線についても同様に道路計画の中止及び買収済みの土地の緑道化への方針転換を行うべきだ
336		都市計画道路はまったく必要性のないものを前区長の専横と大手デベロッパーの利権の癒着によって強行したものですから、全面的な計画の廃止を要求します。交通事情から言っても、環八や井の頭通りとの接続もない通り道としてさえ使い物にならない巨大道路をなんのために作るのか、誰トクなのか、西荻の楽しい町を壊してありふれた町にしてもすたれていくだけなのは、地方の主要都市の駅前を何周遅れで真似する愚行。ハリボテの映画セットみたいな町はつまらないから人が離れていく無機質なタワマンとブランドショップで新宿とはりあえというのか？まちづくりは抜本的な見直しを要求する。
337		

338	<p>高円寺は駅前を綺麗にしてほしい。高円寺だけスタバがなくて悲しい。道路拡張とかではなく駅前を綺麗に再開発してほしい。</p>
339	<p>西荻窪在住、同地域で小売店を営み、四人家族(子ども二人)で暮らす者です。区民歴は20年ほどです。地域のおかげで生活できていると言ってよく、まちづくりに関心があります。また善福寺川沿い(井荻小学校から原橋あたり)をよく歩きます。★まず、みどりと水のネットワークの項に共感しました。京都の鴨川のように、豊かな自然環境に人が集う憩いの場に善福寺川がなるといいいつも思っています。しかしながら現在の善福寺川は、合流式下水道なのでどうしようもありません。雨の次の晴れた日などものすごくトイレ臭くなります。東京の河川はほとんどそうらしく、そのため東京湾がトイレ臭いです。よくオリンピックのトライアスロンでは誤魔化し切ったものだと思いますし、そんなことで鉄人っぷりを発揮しなくてはならなかった選手の皆さんに申し訳ない気持ちになったほどです。急激に住宅が増えた昭和30年代に、突貫工事で河川に無処理の生活排水を流すことにしたのだと思いますが、それを何十年も放置していることが信じられません。たいへんな大事業になりますが、東京都と一緒にぜひ改善して欲しいです。個人的には二層式河川にし、上段は鳥も来て川遊びもできる箇所もあり、下段は下水道兼大雨に備えておくといいのでは?などと夢想しています。川がきれいになり自然が増えることは、住んでいる人の安らぎになると大袈裟でなく思うからです。あと地下水の減少による川の水の減少という課題があるそうですが、透水性舗装について明記されていたので、それによって突然の豪雨対策となるうえ湧水も増加するといいのでは?と思います。ちなみにぜんぜん土木の専門家ではないので、見当違いでしたらすみません。★西荻窪について。車の通行量はまあまあ多いですが、渋滞ということはあまりありません。補助132号道路の駅周辺と、青梅街道に出るところで時間がすこしかかるくらいかと思います。★商店それぞれに個性があるのは街の個性になっていると思います。ただよく見るとかなり老朽化した店舗が、表面だけ新しく見えて建っています(どこの商店街も同じだと思いますが)。商店街の地震による倒壊と火災の延焼は心配です。個性を守りつつ防災に強い店舗づくりが必要だと思います。狭い商店街では初期消火できるよう、貯水槽も備えたいいいのでは?など思います。★最近ではJR高架下のマイロードに空き店舗が多いことが気になっています。阿佐ヶ谷はリニューアルされていて羨ましいです…★ユニバーサルデザイン、バリアフリー化は重要だと考えます。中央線の各駅にエレベーターが出来るなど以前よりずっと良くなったと思いますので、今後も不便な所があったら改善して欲しいです。★SDGsの表は、正直あまりピンときませんでした。★以上です。環境を今よりよくして未来に残したいと切実に思います。世界規模のカーボンニュートラルという考え</p>

		を、この杉並区の目標として取り入れたことが素晴らしいと思います。従来の政治にありそうな一部の人たちによる目先の利権とは異なり、将来にわたって多くの人にとって有益なことだと思うからです。私は本当に狭い範囲の狭い見識しかなく申し訳ないですが、この場を設けていただきありがとうございました。
340		基本方針なので、具体的施策まで踏み込めないことと存じますが、次の3点ぜひ前向きにご検討ください／【1】生産緑地（2022年以降は特別生産緑地）の保全し（宅地転用を避ける）、農にまつわる活動（場合によっては一定の建築行為）が活発になるようにしてください（生産緑地法第8条2項の許可事例を前向きに周知していく等）／【2】西荻の補助132号線はすでに一定の建物がセットバックしてしまっており、事業中止が難しいと思うので、事業執行するからには、世界に誇る「西荻モデル」のパブリックスペースを目指しましょう。地区計画等でもよいのですが、これから同道路に面する建物には一定の基準がかかるとういのではないのでしょうか（真鶴町の「美の基準」等を参考に）／【3】各地区の方針図の色分け（「中密度個別改善型住宅地区」等）の意味が読み取れません。適切に凡例をつけてください。
341		鎌倉街道の道が道路と歩道共に狭すぎます。何とかして欲しいです。
342		西荻窪地域、他もそうですがとにかく密集した道の細い地域です。防災についてが一番不安です。避難場所や広々した公園とかの少ない杉並、航空写真を見てもゾッとする密集地帯です。地震の時の火災とかとても恐怖に感じています。土地の狭さは仕方ありません。緑もどんどん減って住宅に変わっています。とにかく火災が、心配です。地域でもっと真剣な防災の訓練とかをやってほしいです。地域で自分達で、やるしかないと思っています。考えて、行動してください。協力します??
343		まちづくり基本方針の基本姿勢、改定における基本的な考え方、そしてまちづくりの目標のまちづくりの3つの目標は、とても素晴らしい内容を示した原則となっていると思います。しかしながら、この原則と総合（分野別）方針との結びつきが必ずしも明確ではないと思います。例えば、基本姿勢の一として「誰もが暮らしやすいまちを創る」を挙げていますが、総合方針の分野は上から「脱炭素を目指すまちづくり」「土地利用・市街地整備方針」「道路整備方針」「交通整備方針」等と続きます。そこには、まず「誰も」とはどのような人たちなのか、「暮らしやすい」とはどのような環境・条件なのか、という考察と視点が必要であり、その2点とのつながりが特に「土地利用・市街地整備方針」「道路整備方針」「交通整備方針」で明示されているようには読めませんでした。つまり、そもそも総合方針（分野別方針）の分野がこの類型そして優先順位で良いのか、基本姿勢等を実現するために関連深く具体的な方針を作成するためには再考すべきではないでしょうか？

	<p>その必要性は、SDGS との関連を示した後半資料からも分かります。つまり、基本姿勢等をきちんと総合方針（分野別方針）の類型に落とし込めていれば、自ずと基本姿勢等の内容から SDGS とは濃密に関連した表になるはずですが、しかしながら、実際には想像を逞しくし、内容を精査しなければその関連を伺い知れないものとなっています。特に SDGS の目標 2、4、7、10、16 については関連する分野が薄いか、ほぼないような状況であり、たとえばそれらは「誰もが暮らしやすいまち」に必須の条件ではないでしょうか？これらの欠けている目標に共通した視点は「人」に対するソフト面でのサポートであり、本来、基本姿勢等を実現するためには「物」よりも重要な投資であるはずですが。この点を再考して総合方針（分野別方針）を改善して頂きたいです。一概には言えませんが、本骨子に「まち」の個性が映し出し切れていないように感じるのもこの「人（と時代）」への視点が足りないことによるものと思います。たとえば、西荻地区には東京女子大学があります。国や都市、地域の発展には人材の育成が最も重要であることは言うまでもありませんが、その社会的な公正、文化的発展、人的交流の促進、それらの要にもなることも明らかなことです。にもかかわらず、これを生かそうとする視点が西荻地域の計画にはあまり感じられません。この一点を取り上げましても基本姿勢等を具体的な形でまちづくりに落とし込んでいるのか疑問に思いますし、それが SDGs の表にも現れてしまっているのではないのでしょうか？ちなみに、この意見書フォームもより柔軟に個別的な意見を書きやすいものに改めるべきと考えます。すべての内容に目を通さなければ、各選択項目を選ばせし、また最後の文章入力も 5000 文字を許してもそれを一行で入力させる仕様は不便で非合理ではないのでしょうか？</p>
344	<p>阿佐ヶ谷地域について 南阿佐ヶ谷駅前の書源がマンションになってしまったのが象徴的ですが、空き地ができると（たとえば書源のように）重要な機能がいった場所でもどんどん分割され、単なる住宅や集合住宅になってしまうので、街の機能が住宅だけに振り分けられて、単に不便で無個性なベッドタウンと化してしまう…という状況が暗に進んでいるように思います。また、阿佐ヶ谷駅周辺に顕著ですが、無個性で大規模な開発により、阿佐ヶ谷でなくともいいような街並みになってしまいそうなのも不安に思っています。景観まちづくり方針とも関わりますが、南阿佐ヶ谷境界ですと、阿佐ヶ谷南3、杉並区立産業商工会館の通りなどは、住宅があり、店舗があり、阿佐ヶ谷らしい良い景観が残っています。高円寺、阿佐ヶ谷、西荻など特に個性的な場所がある地域では、基本方針の地域をさらに分けて、通りごとの個性的な景観を維持するような働きかけを、不動産業界やハウスメーカーを巻き込んでやるというのも土地としての魅力を高める方法かもしれないと思っています。「20代、30代の若い人たちが、電車をわざわざ降りて</p>

		遊びに来る／文化に触れにやってくる」という個性がなくなってしまったら、阿佐ヶ谷は単なる住宅地になってしまいます。阿佐ヶ谷独特の、どこか品のある、雑多な賑わいを絶やさぬよう、宜しく願いいたします。阿佐ヶ谷界隈、南阿佐ヶ谷界隈は、道路、区画の設計が良い意味でルーズなので、駅から少し離れた場所でも、徒歩を前提とした生活圏が作りやすい街並みだと思います。駅から少し離れたところでも店舗が点在し、ミニ商店街のようなものが発生しやすいような、のんびりした低層の街並みが理想だと思っています。阿佐ヶ谷、荻窪は、住宅地が密集しているだけのベッドタウンはやめていただきたいです。宜しく願いいたします。
345		自転車が使えの街作りはとてもいいと思うが、車道に自転車が通行できる表示があっても、車道自体が狭ければ大変危険です。車道の拡幅は簡単ではないでしょうし、すぐ解決できることではないと思いますが、自転車の普及を目指すなら、安全性をどう確保するかという視点が欠かせないと思います。
346		ゼロカーボンシティの取り組みに、深く賛同します。その上で、道路拡幅計画を中心に、不十分な取り組みについて意見を送付させていただきます。私は杉並区に住み始めて現在5年目です。書店で偶然目にした「ニシオギ空想新聞」という冊子を通じて、西荻窪での道路拡幅計画（都市計画道路補助132号線）について詳しく知りました。西荻窪および阿佐ヶ谷における道路拡幅計画においては、現在までの、杉並区側の住民との対話の姿勢が欠けていたために、住民のニーズや要望を十分に反映させた計画になっていないのではないかと感じており、現状のまま道路拡幅計画を進めようとするには反対です。まずは、結論ありきの一方的な「説明」ではなく、真摯な姿勢で住民との対話を行い、計画内容の抜本的な見直しの可能性も含めて協議をすることが必要だと考えています。また冒頭に述べた通り、ゼロカーボンに向けた取り組みは非常に重要で賛成いたします。同時に、自動車の社会的費用を踏まえた未来のまちづくりが必要だと考えています。つまり、CO2の排出など環境負荷や、交通事故による被害を社会的費用として組み込むだけでなく、自動車とその交通環境を整備することが、人と人とのコミュニケーションをいかに阻害するかを、社会関係資本の損失として組み込んだうえで、未来のまちづくりを構想してほしいと考えています。たとえ歩車分離が目的の一つだとしても、自動車の通る道を広げるために、人々が長い時間をかけて蓄積させてきた街並みや文化、それに深く埋め込まれた社会関係資本を不可逆的に切り崩す結果になるような街づくり計画は、避けなければならないと考えています。これまでの、道路拡幅計画の一方的に思われる過去の推進姿勢から、「道路整備方針」については十分なものになっていない、という意見をお送りさせていただきましたが、骨子案の中では「住民との対話」を

		重視される内容の記述を拝見し、それが実際に実現されることを強く望みます。
347		<p>杉並区の最大の魅力と財産は、緑豊かな住宅地と個性あふれる商店街があることだと思います。高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪の各駅前再開発や都市計画道路建設を区が進めることは、この杉並の大事な財産を区自らが破壊することであり、強く反対します。車より人優先、環境優先の時代。欧米ではすでに幹線道路を人専用道路や公園に造り変えています。国交省も「社会情勢の変化を踏まえ、都市計画道路建設を見直すよう」全国の自治体に何度も通知。これを受けて東京都以外の全道府県で見直しが進み、すでに廃止路線は総計2500路線を超えているのが実情です（平成30年の国交省「都市計画道路の見直しの手引き」より）。杉並区も国交省の通知を真摯に検討し、区内の都市計画道路の見直しを至急開始するよう求めます。このうち西荻窪の補助132号線については、区が事前に専門機関にB/C（ビーバイシー＝費用対効果）の調査を依頼したところ、結果はわずか0.5だったとのこと。専門家によると、一つの公共工事を実施するか否かを判断する場合、B/Cが1.0以上なら費用（Cost）をかけてもそれ以上の利益（Benefit）が出るので実施、1.0未満なら費用をかけても効果がなく無駄になるので工事は見送るのが常識とのこと。0.5という低い結果で公共工事を進めることはありえないと指摘しています。132号線の場合は現在も車の渋滞はほとんどなく、道の両側には歩道もあり安全なのですから、大金を投じて道路を広げても目に見える効果がないのは当然です。それなのに区は効果のない工事に第1期区間だけで85億円、第2期区間は資材高騰で倍額になるともいわれる費用を投入する方針のようです。これは税金の無駄遣いというしかありません。公共工事の原則に明らかに反する事業ですので、132号線の拡幅工事は直ちに中止するよう求めます。</p>
348		<p>中杉通りの延伸は不必要だと思います。延伸するとただただ、周辺地域により多くの大型車の通行が増えるだけで、住んでいる地域住民の暮らしが脅かされるだけです。今だって、住宅街の中の細い道ですら車の通行量が非常に多く、容易に犬の散歩、子供の散歩ができる環境にありません。もし、中杉通りを延伸したら、そういった住宅街の中の細い道も大通りへ出るただの抜け道のように利用され、交通量の増加が容易に想像できます。もっともっと住んでいる住民の日々の安全を第一に考えていただきたいです。また、すぐ脇に大通りができるということは、想像を絶する振動が伝わることはご存知でしょうか？それによって体調不良を引き起こしたり、家の傾きなども引き起こします。決して大袈裟な話しではありません。この延伸を実現しようと躍起になっている方は、ご自分の住んでいる場所には全く影響のない対岸の火事程度にお考えなのでしょう。もしご自分たちも延伸による立ち退きに住</p>

		<p>宅がかかっていたり、すぐ横にできる場所に住んでいたら今のようには推し進めないのではないのでしょうか？この意味のない計画に莫大な税金を使うのであればまず、電柱の地中化を杉並区全体として実現し、また売地になった土地を買い上げ住宅街の中の小さな緑地にしていけばいいのではないのでしょうか？土地が売りに出されると必ずマンションなどが建ってしまうのでウンザリします。もっとシンプルに日常生活を考えれば誰でも分かることだと思うのですが、。</p>
349		<p>道路を整備することの必然性が乏しいと思います。カーボンニュートラル、自転車推進、みどりのまちづくりと脱自動車はセットではないのでしょうか。道路を整備するのなら双方向を一方通行にしてその分を歩道や自転車道にすることや、駅周辺道路に個人車両の侵入制限すること、路上駐車を防ぐ取り組みも必要だと思います</p>
350		<p>私は133号補助道路予定地のそばに住んでいるものですが、早急に進めるべきと考えます。むしろ遅いと思います大きな道路は、緊急時に最も威力を発揮します。環八と環七の間に大きな道路がなく、現状でも消防車等がスピーディーに現地に到着ができない(道路がすべて細く時間がかかっている)万一震災等が起きた場合、消防、救急、支援物資等どう供給できるのでしょうか？もっと緊急時のマップをしっかりと作成し、検討する必要があるのではないのでしょうか。</p>
351		<p>阿佐ヶ谷駅周辺が景観形成モデル地区に指定されていることに期待しています。鉄道駅周辺において景観重視のまちづくりを進めるためには、駅ビル等と一体的な整備を行うため、鉄道会社と十分に連携する視点が重要と思われます。阿佐ヶ谷駅は、景観という観点で、ホームから富士山が望める貴重なロケーションにあります。高層マンション等の乱立を防ぎ、屋上緑化等も活用しつつ、広い空と緑、カフェやベンチのある、開放感と回遊性のあるまちづくりを期待します(例:「成城コルティ」のようなイメージ)。</p>
352		
353		<p>現在設置されている道路の拡張整備であれば理解できるが、道路が無い所の家を取り壊し新たに新しい道路を設置するのは環境破壊であり理解し難い。現在、外環道路を練馬ICから南に延長する工事を推進しており、これが完成すれば環八、環七も緩和され杉並区に新たに南北に走る大通りの設置は必要無いと思う。新しく道路を整備する以前に道路沿いの電柱を無くしたり、子供の教育環境のレベルアップ、高齢者用の福祉施設の増設など新道路を整備する以前にやる事は沢山あると思う。</p>
354		
355		

356		<p>当たり前のことしか書いていない。そんなこといちいちアンケートを取らないで進めて欲しい。アンケートと骨子案の連動がわかりにくい。和田二丁目であった事例です。2016年8月ゲリラ豪雨の度に家の前の道が溢れ下水があふれ、東京都水道局に出動願ったが、私道のため調査・工事ができないとの事。なんとかお願いして蓋を開けてもらったところ、管が詰まっていたので自費で工事を決行。20万円。その後、持ち主を探したが古い住所表示で持ち主にたどり着けず。その表記住所の区役所に不在証明書を取り、隣接している25件の賛同を取り、区役所の補助を受けて2017年下水・アスファルト工事完了。補助以外の約250万は25件で平等に割って負担。このような道路をいち早く区道にして安心した暮らしせるようにしていただきたい。</p>
357		<p>中央道の整備や荻窪の南北の分断解消、商業施設(ルミネ)の改築、中央道の整備などをもっと推進して欲しい。また、杉並区の安全の為に地域の方に理解を得ながら道路拡幅事業を行うべき。地域の人が譲り合っているなどと立憲の紙には書いてあったが、そうやって気を使わなくても快適かつ安全に移動できるように整備するのが東京都や杉並区の仕事である。</p>
358		<p>電動自転車(ママチャリ)は、自転車を置くスタンドが上スタンドしか空いていない時は実質入れられない、電動自転車のことも考えた自転車置き場にしてほしい。子育てのことを考えた街にしてほしい。また、西永福駅周辺にカフェがなかったり、食べるお店も少ないので、もう少し活性化させてほしい。</p>
359		<p>都市基盤である幹線道路が脆弱な東京都西部では確実にそして早急に整備を進める必要があると思います。ひたすら「反対」を繰り返す人たちに惑わされないでください。</p>
360		<p>住民の要望に沿うのが行政なので、行政の提案を住民に説得するのは違和感があります。自然や温暖化を持ち出されると再開発に反対するのはいけないかな?と思わせられる何かがあり、反対しづらいですが、温暖化を阻止するなら車の通行量は減らさなければならない。道路拡張には反対だ。バリアフリーを絡められるとこれまた反対しづらいが、温暖化を阻止できる自転車の扱いはどうなのか?路上駐輪の自転車を片っ端から闇に運ぶ駐輪禁止ゲシュタポはやりすぎだ。自転車をさらって車で運ぶのは温暖化の観点から反自然派だと断定せざるを得ない。地域の個性を活かすならば地域の個性の把握がおざなりだったり底が浅かったりすれば住民からすればうんざりするだけだ。まずは2年かけて地域を把握することから始めることを薦める。はっきり言えば役人が考えた変身など不愉快なだけだし、あなたたちはこうだから、とつまらないコスプレを強要されるのはやめて頂きたい。つまり再開発など余計な御世話である。よしなさいって。</p>

361	・ユニバーサルデザインは抽象的過ぎて素人がなかなかイメージを描きにくいので例1, 2、、、のデッサンなどがあると助かります ・ゼロカーボン 説明して もらえば理解できるが「今私がすぐできることは？」
362	児童手当の不平等な所得制限を区で補うなど多く抱えるとともに区の将来を担う子育て世帯への手厚い対応を望みます。また脱炭素化は耳聞こえはいいですが、区で税金を使ってやることではないと考えます。
363	133号線の道路計画に大反対です。何故何十年前の全く環境の違う背景で作られた計画に、現代に生きる私たちが拘束されなければならないのが強い疑念と憤りを感じます。
364	西荻窪の都市計画道路132号線の拡幅については反対です。必要ないです。
365	133号線の道路計画に大反対です。何故何十年前の全く環境の違う背景で作られた計画に、現代に生きる私達が拘束されなければならないのか強い疑念と憤りを感じます。
366	成田東の道路は絶対必要です。早急に道路を会通させてください。
367	①エネルギーのゼロカーボンが聞こえが良い言葉だけであり、現在の技術（ベース電源、蓄電池技術、周波数の同時同量）、経済性の観点から成立しないことはただの理想論であり、再エネ導入過多によるブラックアウト、再エネ賦課金による電気代高騰に直面しているのが現実かと思う。聞こえは良いが実効性が担保されていない。欧州などは原発含めたカーボンニュートラルであることは周知のとおりで、日本は往々にして欧州の定めたルールにうまく乗せられているだけ。電気自動車にしても電気や電池のライフサイクルをトータルで考えてCO2排出などを見た場合に競争力あるものではない。現在の理想論だけが先行するカーボンニュートラル的な話は臭い物に蓋をする的な政策であり、愚の骨頂であったレジ袋廃止的な人気取り政策に見える。②不純分な取り組みとしては、ごみ問題をあげる（あまり触れられていなかった）。リサイクルとかきれいごとと言う前に、一度、ごみ収集の時間に各ゴミステーションの現状を見たらどうであろう？ポイ捨て系の民度がただ低だけのものから、明らかな不法投棄、事業系ごみを一般で出しているようなケースが毎週見えると思う。それでも毎度きれいにしてくる杉並清掃員の方々と、ゴミステーションを管理されている方々には頭が上がらない。解決策が思い浮かばず何か手立てを考えてほしい（どこぞの国のように監視社会でも良いのかと思う）。ごみ問題（景観問題）と少しリンクがあるかもしれないが、所狭しと住宅がひしめき、無節操で景観無視で小さなアパート、背の高いマンションが立ち上がっており、これらもコミュニティを破壊し、ごみ問題につながっているのではないだろうか（昔からの戸建てや土地を維持できない高齢世帯がどんどん小さなアパートを作っていくそうで、そこに

		低所得でゴミを巻き散らかしそうは人々が住み着きそう) ? 分別を謳うなら分別ゴミが本当にどのように次の役目に回っているか啓蒙してほしい。
368		西荻窪に住む住民です。 区長の対話によるまちづくりという考え方は素晴らしいと思います。しかし、住民の安全安心に関わる事業は待ったなしです。優先順位を決めて、必要な事業はしっかりと進めてほしいと思います。道路拡幅の反対のデモを行う方々のような声の大きい方がいる一方で、そういった方々を見て声を上げられない多くの住民がいるということを区長には理解してもらいたいです。 西荻窪の132号線は幅が狭いのに大型のバスが通っているなど、子どもを連れて自転車で通行するとよく怖い思いをします。反対に自分自身が車を運転していると自転車の乱暴な運転にヒヤッとすることがあります。自転車はどこを通ればよいのかと思うほど道路が狭いです。 歩行者、自転車、自動車、それぞれが安全に移動できる環境を整備してください。事故が起きてからでは遅いです。事故が起きてきてからの対策ではなく、事故が起これないように行政の責任でしっかりと対策を進めてください。
369		基本的な考え方で車中心の社会ではなく歩きたくなる街づくりを掲げているが、都市計画道路においてはその方針に反していると思う。補助133号線については現状をよく見てほしい。人々は車のあまり通らない静かな生活道路を楽しんで歩いている。各家庭の花壇の花で季節を感じたり、緑を感じたりしながら…。その静かな環境を壊して幅16メートルの道路を作る意味がわからない。補助133号線は歩行者優先の現状を車優先に変える計画だと思う。延焼防止道路としても不十分だ。また補助133号線は五日市街道より先にも延びているが、緑豊かな善福寺川緑地を潰してまで作る必要があるのだろうか。ゼロカーボンシティを目指すのならば、現状杉並区で進んでいる3つの都市計画道路の必要性について今一度議論が必要だと思う。
370		
371		
372		道路延伸事業計画については、住宅、商店等の立ち退きはもちろん、周辺住民の生活空間への自動車の流入という、地域住民の生活への悪影響が強いことが確実に見込まれます。また、歩行者自転車に優しい街、緑や自然との共生、ゼロカーボンシティの実現という観点からも、車社会の時代に策定された計画道路の必要性は著しく低下しています。前記の観点から、より強い表現で、古い計画の見直しが検討される旨の文言化していただきたいです。また、特に西荻窪、高円寺、阿佐ヶ谷、南阿佐ヶ谷に言えることですが、これらの地域拠点の個性、特色となっている既存の商店街、公園などを、高層マンションという無機質、無個性で持続可能性も低く、日照、景観にも問題を起す前時代的な建築物の建設用地に当てるという話が耳に入っています。

		す。こういった計画についても、前記の道路計画と同じく、既定路線であるかのような記述ではなく、計画見直しができる可能性がある記述にしてください。
373		
374		
375		
376		行政の継続性念頭に防災、生活しやすい環境作りをお願いしたい
377		<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 ・「エリアマネジメントによる街の活性化」について 「多様な地域の関係者との意見交換や情報交換の場の設置等のとりくみを積極的に支援します。」と記載されていますが、具体的にイメージすることが難しいです。 エリアマネジメントの定義及び、多様な地域の関係者の例を教えてください。 ・「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」について 駅周辺の拠点や商店街の整備にあたり、車中心から人中心の空間への転換が推進されています。この流れを契機に、車の走行に合わせたサイズの屋外広告から、徒歩の人に合わせたサイズの屋外広告への誘導を希望いたします。（屋外広告サイズの縮小） ○荻窪地域</p> <p>3、環八通り等の沿道型土地利用の推進 ・「環八通りの沿道環境整備の推進」について 環八通りの沿道整備事業を推進するにあたり、「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり」の観点から、自動車による環境負荷に加えて、更に人口密度の増加等による環境負荷がかかることを抑制するために、沿道に新設される建築物の高さや容積率はできるだけ抑える方向で進めていただきたいと思います。 ○高円寺地域 ・「環七通り沿道を中心とした延焼遮断帯の形成」について 環七通りの沿道整備事業を推進するにあたり、「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり」の観点から、自動車による環境負荷に加えて、更に人口密度の増加等による環境負荷がかかることを抑制するために、沿道に新設される建築物の高さや容積率はできるだけ抑える方向で進めていただきたいと思います</p>
378		
379		
380		
381		
382		現状の街の景観・地域性こそが杉並区の魅力をつくっていると思うので、これを改めて壊すような「整備」（再開発）は本当の意味で要らないと思っています。たとえば西荻窪の雑然とした駅前こそがいつも「西荻の魅力」になってきたわけで、高層ビルを建ててしまえばそこはもう「西荻」ではなく、

		他の世田谷区なんかの景観と変わらなくなってしまいます。現状を維持する方針が正しいと思います。
383		環七の歩道が狭い。片方向の人が2列であるくと反対方向の歩行者が通りづらい。また自転車が走ると危ないと感じる。緑地化には賛成だが環七の歩道の植樹は撤去して頂いて歩道を広くしてほしい。そもそも歩道自体を広くしてもらえば助かる。
384		バックキャストの視点がない。スマートシティにも触れるべき。道路整備も進めるべき
385		自転車が乗れない、置き場がなくて所持できない人もいるので、そういった人たちにも便利な街にしてほしいです。また、個人商店が元気な街を望みます。
386		住民は再開発や道路拡張、不自然なエリアの発展を望んでいない。実際の住民の要望と田中区長時代の取り決め内容は大きく食い違っている。今一度地域別の街づくり計画については、根本的な見直しを行い、利権がらみの開発計画がベースになるのではなく、住んでいる住民の声をもとにすべきであるとする。この計画は小綺麗にまとめられているが、実際の道路拡張や再開発、樹木の抜粋などといった具体的なプランが何も見えない。これではさらっとななめ読みしただけでは本質が見えないまま賛成しそうになる。今住民の反対運動が起きているエリアの開発計画を優先に、もっと具体的に受注業者なども含め、情報公開をさらに求めたい。
387		基本方針について、どれも曖昧で何がしたいのか全く伝わらなかった。平成30年に建てられた基本方針と変わらなく変えよう、やろうとする気概が伝わらなかった。どういった課題があって、その課題について対応していくや、どういったまちづくりにしたいという気持ちもわからなかった。中野区が建てられている基本方針を参考にしてほしいと感じました。
388		西荻地域の他の都内、近隣区との均一化した景観、商店、企業のどこも同じような駅や店ではなく、これからも個性的で唯一無二のまちづくりを目指すことをもっと強く前に出してほしい。××××さんがインタビューで「昼から自由業の人が出歩いても気にならない街」と言っていたが、まさにそれで職業の自由、多様性が当たり前のように街の風景に彩りをもたらす街にしてほしいのでそれを、もっと前面に押し出して欲しい。今よりもっと色のある街になると思います。それでいて相互の顔が見えることで犯罪も起きにくくなると思います。
389		
390		
391		

392	荻窪また都市計駅は、駅としては大きい公共施設は少ないし、商業施設の中心でもない公共施設が集積している阿佐ヶ谷と南阿佐ヶ谷を区の都市活性拠点とすべき電気を使うから、ゼロカーボンと考えるのは、おかしい。水素ガスステーションが区内にあるので、これを推進すべき。
393	この都会で再開発といった発想自体がズレているので、話にならない。担当部署の人員を全員更迭し、仕切り直して欲しい。
394	133は反対。税金を無駄遣いしないでください。みどり豊かにするのなら道路は必要ありません。私たちが守ってきた緑豊かな街を潰すのは間違っていると考えます。
395	133号線、強硬な計画に反対します。住民投票など行い住民と真摯に向き合っていていただくことを希望します。
396	高円寺と西荻エリアの再開発計画見直し。高円寺補助 227号線に関しては道路拡張ではなく歩行者や自転車優先の地域コミュニティ商店街として大手企業チェーン店の出店を規制して中小個人商店を積極的に誘致して多様性があるまちづくりを目指して欲しいです。
397	道路計画を含めて再検討をお願いします。住民投票で決めてほしい。
398	意見票の質問が大雑把過ぎてビミョーな回答になった。
399	
400	住宅密集エリアにおける細街路の整備かかる取り組みが不十分と思われる。道路幅員が4mに満たない道路は、建築基準法によりセットバックが義務づけられているが、当該セットバック部分について杉並区では買い取りをしておらず、L字溝を下げる等の強制もないため、建て替えをしても事実上道路の幅員が広がらない現象が散見される。（所有者がセットバック部分を花壇にしたり、駐輪スペースとして利用している）私の居住している成田東エリアでは建て替えが頻繁にみられるが、細街路の解消が進んでおらず軽貨物車と自転車がすれ違えない道も多く残る。予算の都合でセットバック部分の買い取りができないとしても、L字溝の形状を高さの低いものに指定し、宅地とセットバック部分をもっと明確に区別するように指導をすることでも少しは改善するのではないか。また、老朽化建物の塀などは、崩れた際には歩行者特に子供には危険であるから、予算をとって解消に取り組むべきと考える。