

## 杉並区まちづくり基本方針（案）に対する区民等の意見

※提出された 252 件の意見中 246 件について、個人情報などを除き、原則として全文を公開しています。

	区民意見 都市マス方針案への意見（令和 4 年 1 2 月 1 5 日～）
1	<p>環状 8 号線沿線に住んでいる住民です。</p> <p>環状 8 号線の街路樹に南京ハゼと言う、紅葉の時期には真っ赤に色付き、その後は白い実が可愛い樹木が植えられています。</p> <p>このエリアは、もしかすると東京都の管轄なのかも知れませんが、最近赤く紅葉する前にバッサリと枝を伐採されてしまいます。</p> <p>夜は、街灯に照らされて赤々とした葉がとても素敵でした。</p> <p>身近に紅葉の季節を感じ、実を鳥がつかむごく自然な風景を、子供から高齢者までみんなが楽しめるのに、どうしてその前に伐採してしまうのか、とても残念でたまりません。</p> <p>また、実がなくなる事で鳥は別の食べ物を探し、大切に育てている草花などの植木の被害も出ています。</p> <p>そもそも、毎年伐採が必要な樹木を街路樹にする事は、税金の無駄になると思います。既に植えられてしまっているのに、今更抜く事も出来ませんが、せめて伐採の時期は、紅葉や実がなくなる頃を選んで欲しいと思い、個人的な意見をお伝えいたします。</p> <p>管轄が東京都の場合は、区へ伝えても無駄なのかも知れませんが、杉並区で植樹の際はこのような事も考慮して頂けたら幸いです。</p>
2	<p>都立和田堀防災公園へ方南通りからのアクセス道路整備のお願い</p> <p>1. 防災公園として機能できるか</p> <p>和田堀公園は防災公園として位置づけられている。ここで防災訓練をしてきたことも事実である。</p> <p>しかし、都道方南通りから僅か 100m にも満たない和田堀公園へのアクセス道路はバス通りでもあるのに狭く、朝の通勤時には人、自転車、車で混雑し、危険極まりない。地震などの緊急時の物資誘導などが出来るとは到底考えられない。</p> <p>2. 都市計画道路として整備できるか</p> <p>ここには都市計画道路が計画されているが、これをすべて完成させることは難しいと思われる。しかし、方南通りと和田堀公園の間だけでも至急整備することを望む。人にやさしい安心した道路環境と防災機能の充実が一日でも早く完成させてほしい。こうした一部開通する都市計画道路は都内にいくつも見る例がある。</p> <p>公園内歩道と道路拡幅の相互融通は善福寺川改修工事の工事用道路として前例もあり、和田堀公園一帯が公園機能、防災機能、道路機能が融合的につながることにより、周辺住民にとってはより快適な住環境になることを期待してやまない。</p>
3	<p>【ユニバーサルデザインのまちづくり方針】</p> <p>生活の中の気づきから。</p>

	<p>(1) 車いすの母親と町や公園を通行する際に気づきました。          小さなアスファルトの傷や穴ぼこが案外厄介です。          これ位ならばと直進したところ、母を車いすから落下させてしまいました。</p> <p>(2) また、車を運転する際に気づきました。          夕暮れ時、停止線が摩耗で薄れていると、ブレーキを戸惑います。その先は歩行者の横断歩道です。</p> <p>日本には「繕う」文化が古くはあると思うのですが、街の景観を総取り換えしなくても、例えば障子張りや金継ぎのような和風のアイデアで、小さな気づきを修理修復する、まちづくりが有ると考えます。</p> <p>【みどりと水のまちづくり方針】          すぎなみ美・道路組（道路里親制度）というアダプト・プログラム制度に団体登録し、小径にある、「まとまったみどりの保全」への声を上げております。</p> <p>所属部署が都市整備部杉並土木事務所管理係ということで、団体の意向への評価は、土木のプロフェッショナルな視点と、近隣住人の方々の様々なご意見とのバランスで決まることに理解があります。</p> <p>ゴミ拾いや清掃についても、自分一人では決して出来ない環境保全をして頂いている事に、大変感謝をしています。</p> <p>この感謝の元に僭越ではございますが、将来都市像を「みどり豊かな 住まいのみやこ」とし、「気候危機に立ち向かい、緑あふれる良好な環境を将来につなぐまち」を目標とするのであれば、もう一步踏み込んで、下記のような事象も評価に加えても良いのではないかと考えております。</p> <p>樹木の種類と数。          生息する鳥獣、昆虫。（キジバト、メジロ、ヒヨドリの巣作り。オオタカ飛来など。地域ネコ。アオスジアゲハ、ツマグロヒョウモン、キアゲハ。テントウムシ。）</p>
4	<p>都市整備部管理課企画調査係殿</p> <p>12月15日の「広報すぎなみ」意見募集により、133号線と善福寺川緑地公園について以下投稿します。</p> <p>都市計画道路補助133号線と善福寺川緑地のそばに住む者ですが、先般の「骨子案」についての意見募集で、133号線の計画の発端から不要な計画である旨を詳細に述べました。</p> <p>この度の「まちづくり基本方針案」では、骨子案で「都市計画道路補助133号線の整備」となっていた項目から「整備」がなくなり、南阿佐ヶ谷まちづくりに関して「広場機能の基盤整備」や「133号線の整備にあわせて」という文言がなくなっていることは、私達住民の意見に沿っての見直しとして、大変歓迎致します。</p> <p>この上は、133号線の「必要性を検討する」となっていますが、一刻も早く計画を破棄して頂きたいと、再度お願い致します。</p>

計画道路の地権者の方々は、何時になるか目処が立たたらず必要のない計画のために、長期の人生設計に不安を抱えていらっしゃると思います。建築の際も高さ制限等の様々な規制があり、売却にも不利益が多々ありまならないと聞きます。

長年中途半端な状態の心理的ストレスも大きいと、訴える方もいらっしゃいます。

高齢者の多い地域、地権者も多くは高齢者です。その方々に人生の終盤になってまでこのような理不尽な苦勞をかけることは、許されないことと思います。

住民福祉にもとり、緑豊かな住宅街と善福寺川緑地を破壊する計画道路 133 号線の破棄を、重ねてお願い致します。

さて次に、善福寺川緑地公園の緑保全の活動をしている立場から、この度の基本方針案の「和田堀公園周辺のみどりの拠点の形成」の項目について意見具申します。

○まず、善福寺川緑地公園を、和田堀公園と同格として、次のように項目に盛り込んでください。

(1) 和田堀公園周辺のみどりの拠点の形成→

(1)和田堀公園・善福寺川緑地公園周辺のみどりの拠点の形成

☆理由

先般の骨子案意見具申の際申しましたが、善福寺川緑地公園は区民が住民運動で作りに上げた公園です。この公園は豊かな樹木と川と、杉並区を横断するように長く続く遊歩道沿いに多様ないくつもの広場を持つ、大変魅力的な公園です。たぬきやきつね・野鳥や水鳥等、多様な生き物の宝庫でもあります。

区内の公園の中でも、最も賑わっている公園であり、特に桜の季節の賑わいは格別です。

杉並独特の公園として、大切に整備管理して頂きたいと願うからです。

○次に、この項目 5 つの項の実現のために、新たに 6 つ目の項を起こして頂きたい旨、申し述べます。

和田堀公園と善福寺川緑地公園はどちらも都立公園です。管理は公益財団法人東京都公園協会の善福寺川緑地サービスセンターが行い、公園の工事や大掛かりな整備伐採は、東京都東部公園緑地事務所をはじめとする東京都が行っています。

一方、公園内の遊歩道や道路・橋・フェンス等は区が管理整備を行なっています。

三者は公園保全のために緊密に手を取り合うことが必要と思いますが、常々連携が不十分であると感じています。

そこで(1)の 5 項を実現するために 6 項目に、区がリーダーシップを取って、区と東京都と公園協会及び住民との効果的な連携を図って、整備・管理することを謳う項を、ぜひ起こしてください。

都立公園ですが、主に区民が利用する区民が作り上げた区民のための公園です。

東京都や公益財団法人にお任せではなく、住民と共に区としても、維持管理に積極的に関わる必要があると思います。

	<p>先人が 50 年先の緑豊かな杉並を願って作り上げた区民がこよなく愛する公園を、私達住民も区や都と共に、50 年先の未来に向け守り育てていきたいと願うところから、以上提案します。</p> <p>.....</p> <p>☆まちづくり基本方針案への意見は以上の通りですが、緑保全の活動の中で見過ごしに出来ない問題を、以下に 2 点記します。</p> <p>住民目線でご判断頂けると幸いです。</p> <p>○白山前橋脇の都有地と善福寺川緑地公園地を一体として整備し高齢者用健康器具を設置するため、境のフェンスと樹木 10 数本を伐採するとの報を受け、工事を担当する都東部公園緑地事務所との話し合いの末、数本の伐採で収めることが出来ました。</p> <p>その際この整備計画は、都議の提案によることを都担当者は明言しました。</p> <p>伐採は止めることが出来ましたが、健康器具設置を中心とする公園整備は、予定通り実施されるとのことです。</p> <p>他にも園地のあちこちに健康器具がありますが、利用している姿を見たことはありません。</p> <p>住民がさして必要としない器具設置のために樹木伐採をする計画が、どのような経緯で決められたのか明らかにする必要があると思います。</p> <p>○2 点目は、上記の伐採の見直しの話し合いの際、公園内の白山前橋と大成橋が拡幅されることを知りました。</p> <p>白山前橋は 3 メートルを 6 メートルへ、大成橋は 6 メートルを 9 メートルへと、かなりの拡幅です。それに伴いゆくゆくは、公園内の道路も拡幅することが決まっているというのです。</p> <p>区の担当者の方は拡幅は防災のためと言いますが、橋と園内の道路のみ拡幅したところで、どれほどの効果があるのでしょうか。</p> <p>道路まで拡幅されれば、車の交通量が増え、通行スピードも速まることが予想されます。</p> <p>公園内で遊ぶ子供達や、散歩する高齢者の安全がおびやかされることが心配です。</p> <p>橋と道路は、区の施行です。</p> <p>住民の意見も聞かず住民が知らないうちに、一方的に決定し施行することは問題です。</p> <p>以上、住民として看過出来ない問題を、区長さんはじめ区職員の方々と共有出来ればと思ひ、基本方針案への意見ではありませんが、敢えて述べさせていただきました。</p>
5	<p>80 代後半の両親を散歩させているのですが、休憩させる場所が今以上に欲しいです。</p> <p>海外のように、散歩の途中にベンチなどが豊富にあり、散歩や買い物の途中に一休みできる場所があればと思います。</p> <p>少し腰を下ろして休憩すれば、回復して歩ける状態です。</p> <p>こういう状況の方、結構いるのではないのでしょうか？</p>

	<p>公園まで行けばいいのでは、と思われるかもしれませんが、急に座りたい～という状態もあります。</p> <p>50代の私自身も、買い物が大荷物で、あぁ一荷物置いて5分位休みたいなぁーと感じることがあります。</p> <p>私自身も高齢になっても、杉並区にずっと住み続けたい！けど引きこもりたくない、散歩したい、人々と交流したい、色々な場所にぽつんぽつんとでもいいので、ベンチの設置考えていただけたらと強く感じました。</p> <p>それと高齢者になっても、町行く人と一言二言喋れるような状況があればと思います。 (今日はいい天気ですねレベルの会話でOK)</p> <p>まずは駅前の設置（西荻窪の駅は腰下ろす場所すらなし）や所々にポツンポツンとあるベンチ、不思議と人が集まるようなスペース（海外ではパティオなどがあり、人々が何となく交流してる）大規模でなくてもいいので・・・を希望致します。</p>
6	<p>前略 岸本区長を応援している81歳の女性です。</p> <p>区政に期待することは沢山ありますが、限られた予算では大変です。年齢とは関係なく、区民誰にでもわかりやすい区税の使い方として、バス停にきれいなベンチを置く、街中に清潔なトイレを増やす、空地に緑や花を植えるなど、どの世代にも支持されやすい街全体をきれいにするということを是非やって欲しい。世代間での不公平感を失くすことも大事と思っていますので・・・。</p> <p>きれいな街になれば住民も増え、区長への支持率も上がることと思います。宜しくお願い致します。</p>
7	<p>道路計画は着実にすすめてください。</p> <p>道路は杉並区だけのものではありません、一部の共産の言うことばかり聞いてどうするのか？共産の支持は老人だから、自分のことだけしか考えていないのは仕方ないですが、それに区がのってどうするのか？都知事にでもなったらやってください</p>
8	<p>多数の区民の移転が必要になる新たな都市計画道路は、計画取り止めをお願いします 新たな道路を建設ではなく、狭隘道路の拡幅を行えば十分と思います</p>
9	<p>デイケアに通う高齢の障害者です。音楽が好きでオカリナを小さく毎回吹いています。施設には、音楽好きが他にもいて、フルートやピッコロを家で小さく吹いているとのこと。</p> <p>どうか、このような音楽好きが、思いっきり合奏できる場所を提供して下さい。ウェルファームは無理ですか？</p> <p>無料で30分位の利用が希望です。</p> <p>残り少ない人生を楽しませて下さい。</p> <p>新区長さんの英断を期待しています。</p>
10	<p>広い杉並で訪れた事がない所も多いので身近な西荻北近辺に絞った意見です。</p> <p>・今現在の大きな問題。132号線道路拡幅について： 歩いてると「道路予定地」とロープが張られた小さな空き地が多くなりました。</p>

	<p>・そこをこういうふうにご利用 木を植える。木陰にベンチを置く。 このままこの地を猛暑からの逃げ場、として利用することができないか、と考えます。 一人暮らしは老人だけではなく若い人たちも増えています。 コミュニケーションの場としても活用できます。</p> <p>理由 温暖化、猛暑、、、と騒ぎながら、次々と日陰を作る木を切り続ける。自然の摂理に逆行してます。 アフガニスタンで活動してた銃弾に倒れた医師。 砂漠の中に水を引き緑を増やしました。砂漠の灼熱から近くに茂った林に一步足を踏み入れただけで生き返ってまた仕事ができる。 なぜこの道路の拡幅が必要なのかは何度説明されても理解できません。それはそもそも住民が望んだことではなく必要性を感じないからです。道路が広くなる=近隣住宅の高さ制限が今までより高くなる。 誰にとってどういう利点があるのか、まったく理解できません。 これ以上の用地買収はやめて、今のままでどうするか、を検討する方向に行くことを望みます。</p>
11	<p>杉並区は一部の人間の声だけをきかないでください。。 杉並は所得の高い教育水準の高い層が大多数です。日々の生活基盤を安定させてもらいたいですが、道路の整備はその最も基本です。 私の先祖が環状八号を拡幅するときに土地を提供したおかげで、今の広い道路ができ皆が便利につかっています。都市計画道路に反対する連中は使わないでもらいたい。道路整備は確実にすすめてください。</p>
12	<p>都市道路は震災が来る前に通して下さい エゴのために死にたくありません</p>
13	<p>早く外観道を開通してください。孫の家に行き来がべんりに、なります。ほかの道路計画は何でなくなったのですか？ 沢山税金払ってるのだから、すぐに工事してください</p>
14	<p>都市計画道路の早期整備を明記すべきです。区長が代わるまでは重点整備路線が明記され東京都と連携を図りながら整備されるものだと読み取れる内容であった。前回のものに戻すべき。 十分な幅員の道路は単に車両交通のみならず歩行者や自転車が安全に通行できる環境をつくり、街路樹など自然や景観にも寄与します。 西欧(岸本区長出身のベルギーしかり)と日本では圧倒的に道路の占める面積が少なく、そのしわ寄せが歩行者など交通弱者に向けられています。岸本区長が自転車の移動を促進するならば、みどり豊かなまちを本気で望むならば、都市計画道路の整備は当然必要なものです。</p>

	<p>岸本区長には一部の声の大きな活動家に惑わされることなく声を上げることができない区民(とくに説明会などに参加できない子育て世代)の要望を汲み取り、全うな道路整備を行ってほしい。子供が交通事故で亡くなるような杉並区にはしないでください。</p>
15	<p>計画道路都道 133 号線の件です。</p> <p>岸本区長さんになって見直しを検討していただけるとのこと。やっとまともな区政になりつつあること大きな期待をしております。</p> <p>そもそも 70 年も前に検討した事に関して、何も見直さず実行しようとする事自体、どう考えてもまともな行政とは考えられない上に、当局の説明も実行する事ありきで矛盾があり到底納得できるものではありませんでした。今の実情に合わせて考え直すことが最も重要なことだと考えます。また、この道路の沿線に住んでいる区民の生活を犠牲にして不幸にしてまで実施するべきことでしょうか？この道路は、杉並区を象徴する閑静な住宅街に位置し、住んでいる人たちにとっては、環境と生活の両立が最も重要です。ここを通る車の運転者の方々は、状況を理解されてゆっくりと運転してくださっています。事故が起きたところも見つかりません。区長さんも一度見に来て下さい。街づくりとはそこに住む人、道路を利用する人たちが互いに理解し合って良い環境、良い関係が成り立つことが理想的でありこの道路は、その関係が成り立っています。杉並区の誇りじゃないでしょうか。</p> <p>また、都内の全ての道路に関してですが、まず先にやるべきことは、電柱の地中化です。景観、環境、道路の有効活用、費用の面から考えても地中化を優先的に実施すべきだと考えます。それが今の時代にあった行政だと考えます。前区長のほとんどの人が望んでいない道路をつくってそこに住んでいる人達が犠牲になり、一部の人が受益をする行政は、時代錯誤も甚だしいと思っておりましたので、岸本区長さんにかわり、たいへん期待をしております。</p>
16	<p>都市整備部管理課企画調査係 様</p> <p>『広報すぎなみ』の表記のテーマを見て一つの提案をお送り致します。</p> <p>これは杉並だけの問題では無いのですが、杉並区が積極的にリードをして早期の設置を実現して頂きたいとお願ひします。</p> <p>中央線、総武線の駅に 1 日も早くホームドアを設置して頂きたい。</p> <p>客観的なデータを持っていませんが、中央線、総武線は他の路線に比べて転落事故(自殺を含めて)がかなり多いように感じています。転落事故防止の為に、既に山手線や地下鉄の多くの駅でホームドアが設置されています。本数の多い中央線、総武線ならではの問題があり、それほど簡単ではないようですが、視覚障害者を含めた人命に直接係ることで高い重要性和緊急性があります。本件、杉並区が他の区や都や国/JR に積極的に働きかけて 1 日も早く実現させて頂きたい。もうこれ以上線路上のブルーシートは見たくはありません。</p> <p>宜しくご検討の程お願ひします。</p>

17	<p>健康のため長年 walking を楽しんでいます。これからも安心して公園や街中を移動したいと思い、最近気になることを意見提出させていただきます。</p> <p>○歩行者と自転車とのヒヤリハットが多い。</p> <p>歩道上をスピード出して走る自転車や並走して走る自転車に対して、交通規則の再教育や取締り強化をお願いしたい。</p> <p>自転車購入時に、交通安全教育を徹底する仕組みを作ってはいかがか。</p> <p>車道と自転車道を区分した道路づくりをしてほしい。</p> <p>○歩行者にやさしい道路整備をお願いしたい。狭い道路で、車とすれ違いをした時に起こった実例をいくつか紹介する。</p> <p>電柱が邪魔して、車と接触しそうになった。</p> <p>車を避けようとして道路端の段差につまづき足を傷めた。</p> <p>道路上に飛び出たマンホールにきづかず、転倒した。</p> <p>車椅子が、道路端が傾むいていたため、危うくひっくり返りそうになった。</p> <p>??住みつけたい杉並区です。従来の縦割り行政に新たに横串をさしてくださることを大いに期待しています。</p>
18	<p>都市計画道路の記述を復活させてください</p> <p>地域工ゴは恥ずかしい</p>
19	<p>区民が使えるドッグランを作って欲しいです。</p> <p>以前、井草森公園の一角に作るという案があったようですが実現しませんでした。</p> <p>犬も幸せに暮らせる多様性を備えた杉並区、そして区民同士が繋がれる場として是非作って頂きたいと思います。</p> <p>運営も、区民有志で行うなど住民主体にすることで自分ゴト化を目標として杉並区を盛り上げていきたいと考えます。</p>
20	<p>さとことブレストはとても有意義な試みです。区民も専門家も行政も同じ目線で意見交換を行いながら、よりよいまちの未来像や公共空間、公共建物などを創り、使い、維持していく杉並らしい方法を模索しましょう。</p> <p>海外ではソウルやサンフランシスコでは高速道を撤去し、歩道や自転車の空間としています。すぎなみでも 車レーンを少なくして、路面電車や歩行者、自転車のみちや空間を増やしていきましょう。</p> <p>歩く空間が増えると街も綺麗になっていきます。人に見られて立ち寄ってもらえるような商売が街中に溢れると豊かになると思います。</p> <p>個のつながりは歩く距離から生まれます。</p>
21	<p>「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（案）について、区民からの意見募集の仕方について意見があります。</p> <p>「さとことブレスト」を実施したり、杉並新区長の区民との対話を重視する姿勢には頭が下がります。まちづくり基本方針についての区民意見募集期間は骨子案の区民意見募集よりも募集期間を長くしたのもよかったと思います。</p>



	<p>それでも、日々の仕事や育児家事に追われる区民が意見を寄せるためのハードルが高すぎると思います。自分もまちづくり基本方針（案）に関する説明会に一度参加してみたいのですが、フルタイム勤務で小さな子供もいるのでなかなかできません。</p> <p>Decidim や CONSUL という市民の声を政策に反映させる便利なツールがありますので、ぜひ杉並区でもこちらの導入を検討していただけないでしょうか。区長が重視される対面での対話も非常に大事ですが、オンラインで簡単に他の人と意見交換したり、自分の思いを寄せられるツールを併用することができれば、今まで区政に声を届けられなかった人たちの声が届くようになったり、より省コストで頻繁に区民の声を聞くことができるのではないのでしょうか。</p> <p>私はソフトウェア技術者なので、ご連絡いただければ、ボランティアでこれらのツールの導入や運用についてアドバイスすることもできると思います。ちなみに、国内では、兵庫県加古川市がすでに Decidim を導入しているようです。</p> <p><a href="https://kakogawa.diycities.jp/">https://kakogawa.diycities.jp/</a></p> <p>海外の事例ではマドリド市が CONSUL を利用しているようです。</p> <p><a href="https://decide.madrid.es/">https://decide.madrid.es/</a></p>
22	<p>補助 132 号、133 号線について住民への周知、合意がなされず進められることに疑問を持っています。情報公開をさらに進め、区と当事者の間で納得の行く話し合いがなされるまで強行すべきではありません。</p> <p>消えた町並みも人も元にはもどりません。人が中心のまちづくりにしていただきたい。利便性だけでなく、車が入ってこないエリア、バリアフリー、緑地や環境を大切にするなどといった、道路ありきではない中長期のまちづくりビジョンにもとづく施策こそ大切。</p>
23	<p>杉並区まちづくり案について</p> <p>まずは新区長ご当選おめでとうございます。</p> <p>区民の声を“聞く力”は、首相と違って“本物”ですね。</p> <p>区政について以前はいろいろ思いはありましたが、田中区長は一切区民の声は無視する方でしたので、私もあきらめてしまい、忘れてしまいました。</p> <p>これからは、又、少しずつ、気づいた事を書かせて頂きます。</p> <p>① ほんの小さな事ですが、先日、JR 阿佐ヶ谷駅前の公衆トイレに入りました。荷物のバックを引っかける所を捜しましたら、ドアの上の方にフックがありました。</p> <p>昔からよくトイレでカバンやバックを盗まれた、という話を聞きます。トイレは和式の時代ですから、用を足している所は低く、カバンは手の届かない所にありますから、防ぎようがありません。</p> <p>その時代の名残でしょうか、今もフックがドアの上の方に取り付けられている所が多いです。</p> <p>なぜ、もっと低い所、手に届く所にフックを付けないのでしょうか。</p>

阿佐ヶ谷の広場は何となく寒々とした、わびしい感じの広場です。イタリアの噴水のあ  
る、素敵な広場を思い浮かべると、センスがないなあと思ってしまいます。その上、あ  
のトイレのフックです。手の長い人や少し台に乗れば、簡単にドアの上からバックは盗  
まれるでしょう。

フックを低くするか、下にバック置き場を作るとかしてくださると安心です。

### ② 空き家を利用した子ども食堂

先日浅草に行ったら、通りに店舗募集の紙があちこちにありました。コロナで飲食店な  
どが廃業してしまったのでしょうか。

杉並でも、個人のお宅などでも空き家をみかけます、そのような場所を区で買い取って  
“子ども食堂”を開設する、というのはいかがでしょうか。

今、物価が上がって、シングルマザーの方達は大変です。子どもに、もやしと豆腐しか  
食べさせられない。自分は1日四角い小さなチーズ1個と水だけ、などという話が東京  
新聞やネットの記事に書いてあります。

体力がないから、コロナやカゼにもかかりやすく、身長も体重ものびない、というこ  
とです。

杉並区は比較的、少ないのかもしれませんが、それでも一定数、大変な家庭は存在する  
でしょう。

スポーツクラブで「家庭で余っている食品を寄付してください」と張り紙を出したら、  
山程集まったのを見たことがあります。

メーカーなどでも消費期限の近い物や、缶詰のへこんだ物など、捨ててしまうのではな  
く、寄付が当たり前にして頂いて、食品を集め、不足分は区で補助金を出すという形は  
いかがでしょうか。

区の運営で、栄養士や食品の資格を持った人のアドバイスで料理を作る人、片付ける人  
を募集して、1食300円位で食事を出す。本当は無料が良いのですが、なかなか  
運営は厳しいかもしれないので、少しお金を頂くという形です。

先日北海道の停電でスーパー等が、大量の冷凍食品が溶けてしまうので、とって巨大  
なゴミ袋に捨てていました。そのように決められているのかもしれませんが「何ともっ  
たいない事を！」と思いました。

ホームレスや貧しい人にあげればいいのに！！と怒りすら覚えました。

日本の食糧の自給率37%がさらに下がるでしょう。

オリンピックの時も何千・何万食というお弁当が捨てられたとか。そういう無駄は必ず  
国民にはね返ってくることでしょう。まだ食べられる物は捨てるのではなく、“生かす”と  
いう事を心がけた食品衛生法にして欲しいです。

### ③ “ごみの中からこんな物”展

という珍しい企画が昔、高井戸清掃工場でありました。

家庭から出た粗大ごみや家具等の中で、まだ使えそうな物を展示して、希望する人に無  
料で配るといふものです。希望する人が多い場合は抽選になります。

こんな良い物が・・・、というモノはたくさんありました。とても人気があって大にぎわいでした。

どうしてやらなくなったのか尋ねましたら、「業者が変わったから」ということでした。

ゴミが減る、人々が喜ぶ、資源が生きる、いろいろ良い点があったのに廃止は残念です。

それに最近高井戸リサイクルひろばや、和田の救世軍でも家具は引き取らなくなりました。

大きい物は売れないという事は仕方ないとして、小さな家具や一人でも運べそうなオシャレな家具でもダメなのはなぜでしょうか？

#### ④ フリーマーケット（リサイクル）の活性化

高井戸リサイクルひろばや、他でも以前、区はよくフリーマーケット出店者募集をしていました。

コロナで3年近く休んでいましたが、最近少しづつ短時間だけ、また始めてくださっていてありがたいです。

これから先、コロナはインフルエンザと同様、ずっと存在しつづけるのではないかと、言う人もいます。

そうすると永久に今のままのような生活を、続けなくてはならないのでしょうか？

コロナがあろうとなかろうと、人々は以前のような生活をしていかないと暮らしていけない部分がありますね。

経済的にも精神的にもそうですが、お年寄がコロナがこわいといって家にいた人が、認知症になったり、筋肉が退化して歩けなくなったり、もっと若い人でも引きこもっていた人が、人と会わない・しゃべらない、でうつ病になってしまった例が多くあるそうです。

それを防ぐためにはどうしたら良いのでしょうか。

その1つの方法としてフリーマーケット（フリマとします）が役に立つのです。

- ・リサイクルすることで資源が生きる→ゴミが減る
- ・売ったり買ったりするのに楽しく会話する→認知症の予防、うつの予防
- ・外へ出て行かないと参加できないので歩く→筋肉活性化
- ・不用品の処分、断捨離できる→売ることによって臨時収入
- ・デパートのバーゲン会場の気分→欲しい物が安く買える

とにかく売る方も買う方も楽しいのです。

年金暮らしの人は高い物は買えません。でもモノを見る目はある、という人が安くて良い掘出物にめぐり合った時の喜びは格別です。家に帰ってニコニコしばらく眺めます。

また、持って行った物が完売した時は、やはりニコニコ。その日はビールがおいしいのです。時にはお客様といろいろな話で盛り上がりすぎてしまい、またお店出してね、と云われるととても嬉しくなります。

	<p>ですから、月に1回でなく、せめて2回位募集して下さいと助かります。（時間もあと30分位長いと嬉しいです）</p> <p>というのも、抽選になかなか当たらないのです。出店したい人、不用品をかかえている人が多いという事でしょう。</p> <p>私はメルカリにも出店しますが、新品でちょうど季節にピッタリ、という物なら5分で売れますが、手数料（10%）や、箱代、送料（値上がりしました）を引くと大して残りません。どこのどなたが買ったのかも不明です。それなら直接顔を見て売ったり、値切られたりする方がずっと面白いです。</p> <p>それにふつうのモノはフリマでなかなか売れません。コロナの3年間、たまっていく物は人にあげたり、救世軍に寄付したりして処分しました。</p> <p>また手づくり品などを売らせて下さる常設の場所があると生きがいにつながります。</p> <p>小さな事ばかりですが、こうだったら良いなあという事を、今回はいろいろ書かせて頂きました。</p> <p>どうかよろしくご検討くださいますようお願い致します。</p>
24	<p>杉並区長 岸本聡子 殿</p> <p>まちづくり基本方針案、実行計画案への意見</p> <p>まちづくり基本方針案、実行計画案に示された221号線にかかわる内容について「事業認可されているが、その事業内容を検証して、見直すこととする」と修正すること。</p> <p>まちづくり基本方針案、実行計画案では221号線が事業認可されていることをもって、住民との合意形成を図りつつ整備にあわせ無電柱化を進めるなど、防災性、安全性の向上を図るとしている。しかし、本当に住民との合意形成を条件にして事業をすすめるなら、221号線拡張に反対している人たちがいる以上、その事業は進まない。すすめられないとわかって方針に掲げるのか。それとも221号線ありきで、住民合意を軽視して都市計画道路の整備を進めるのか。そのどちらかになるという内部矛盾を抱えたまちづくり基本方針案、実行計画案である。</p> <p>この矛盾を解決するには、221号線が事業認可されていることを前提にすすめる方針案ではなく、事業認可には問題があるから見直すという方針を明確にすることが必要である。</p> <p>もともと221号線の事業認可には、その事業認可申請書では、高円寺北1丁目、高円寺南5丁目と目と鼻の先にある中野区役所一帯という避難場所を「比較的遠い地域」としている。</p> <p>221号線で延焼遮断帯を形成するかのように記載している。杉並区は道路による延焼遮断効果は16m幅あれば寄与とされているので、221号線の南側のJR線が約18m幅あるのでわざわざ221号線を拡張する必要はない。</p> <p>221号線があたかも緊急輸送道路であるかのように扱っている。</p> <p>無電柱化については、他の自治体を見てもやっているように道幅を16mに拡張しなくても無電柱化できる。</p>

	<p>高円寺駅と中野駅間のアクセス向上を目的にしているかのようにも説明しているが、高円寺北 1 丁目から既存の道を歩いて 15 分もかからず行ける。</p> <p>幹線道路から生活道路である 221 号線を通り抜け車両の利便性を確保するものだ。第 1 種低層住居専用地域である閑静な住宅環境が壊される。域内への通過交通量が増加し、高円寺学園の児童、保育園の送迎をする自転車、221 号線を横断する歩行者など、生活住民の安全性が失われる。</p> <p>そのほか、例示すればきりが無いほど 221 号線の事業認可申請内容には矛盾と問題点がある。</p> <p>したがって、たとえ事業認可されていようが、区長の下で 221 号線の事業認可については、徹底的に検証すべきである。一部に事業認可されているので引き返せないとの主張もみられるが、認可されているといっても 221 号線の用地測量は終わっておらず、区施行なので区長の判断で見直すことは可能で、なんの問題も生じない。</p> <p>221 号線の道路用地内には全面立ち退きを迫られる居住世帯、土地を削られる居住世帯もある。221 号線計画は、都市計画決定されてから半世紀以上もたち、221 号線の通過交通量は第 4 次優先整備路線として認定した当時から 6 割に減少している。</p> <p>人類存続の危機と言われる地球規模での気候危機から喫緊の対策が求められている。従来型の開発は、都市計画決定されていること、事業認可されていることにしがみつき進めるべきではない。国も「都市計画道路の見直しの手引き」を出して、「再検証に積極的に取り組むことが求められている」としている。半世紀前との社会状況の変化を検証せず、旧態依然の計画にしがみつき税金の無駄使いをして不要・不急の開発は、新区長のもとで事業認可について抜本的な検証をして見直すべきである。</p> <p>このように数々の問題がありながらも、住民合意も得ないで強引にすすめようとするもともとの目的は、急速に動き出した中野駅周辺開発への行政ぐるみの支援である。中野駅周辺開発による人口増、店舗・事業所増による自動車需要にこたえ当該地域の不動産価格を上げ、ディベロッパー、ゼネコンなどの都市開発関連事業者の利益を行政が一体になって確保することである。そんなことのために、事業計画地内の住民を退去させ、住民の貴重な財産である土地を削るなど住民を犠牲にして進めるべきではない。中野駅前開発支援は 221 号線拡張計画に無関係と言うなら、増加する車両の需要には中野区内の道路整備で対応すればよい。</p> <p>以上、都市計画道路 221 号線拡張については、まちづくり基本計画案、実行計画案では「事業認可されているが、その事業内容を検証して、見直すこととする」と訂正するよう強く求める。</p> <p>以上</p>
25	<p>みどりと水について)</p> <p>その利活用地に学校の校庭も提案したい。</p> <p>対象は区内の区立小中学校。</p>

	<p>芝生化と言っても国立競技場の様な高級な芝生ではなく、定期的に手入れされた季節要因にも強く、雑草を主体とした校庭の芝生化。</p> <p>例えば・・・</p> <p>NPO 法人グリーンスポーツ鳥取の活動などが参考事例になると思います。</p> <p>また、区内では和泉小学校の実績などもあります。</p> <p>管理は周辺地域住民の任意による団体に予算をつけて任せれば、学校と地域の一体化を図れます。</p> <p>また、校庭を解放することで地域に憩いの場を提供することも可能です。</p> <p>小中学校の校庭の芝生化によって、更に緑比率の向上にも繋がります。</p> <p>また、区長が唱えるゼロカーボンシティ構想の一助にもなると考えます。</p> <p>実現するにはさまざまな課題があると思いますが、和泉小学校の事例もありますので、その実績を情報公開して検討しても良いのではないかと考えます。</p> <p>区長、是非ご一考を。</p>
26	<p>なぜ道路整備計画が白紙になるのですか？</p> <p>しっかり計画してもらいたいと思う</p>
27	<p>まちづくり骨子案の修正においては道路整備について後退しているが、必要な道路整備はしていただきたいと考えている。</p> <p>杉並区に住み始めて道路網が貧弱であることの問題点を強く感じている。特に南北方向はひどいものである。環八通りは常に渋滞しているような状態で、排気ガスと騒音がばらまかれている。そんな状態では自転車も車道ではなく狭い歩道を通っており、歩行者と交錯しそうになっている様子がよくみられる。</p> <p>また、浜田山から阿佐ヶ谷にかけての地域は目立った道路がなく、すぎ丸も通学路にも指定されている細い生活道路を縫うように走っている。ガードレールもない道で、子どもがそば数十センチをバスが通過している状況は、子供の安全を守り切れているとは言えない。また、バスは対向車が来るたびに減速・停止をしており、発進のたびに大きな音と排気ガスを出している。</p> <p>こういった状況を見ると、道路整備をすることが環境を悪化させるとかあえて通りづらい道を放置しておくのが望ましいという発想ではなく、幹線道路と生活道路を分け、バスやトラックは幹線道路を使ってもらうことによって生活環境が守られるのではないかと。</p> <p>道路整備は、区の地価上昇にも役立つと考える。</p> <p>最近人が集まり人気の街を見ると、広い道路や駅前再開発で商店や住宅の高層化が進んでいる街が多く、そこに若い世代が入り商店が作られ活気が生まれ、地価も上昇することで住民の富も増大している。今回の区長の修正案ではそのような方針がなく、このままでは若い世代にとって魅力的ではなくなり、地価も上がらないのではないだろうか。</p> <p>そう考えると、補助 133 号線をはじめとした計画は着実に推進していただきたい。</p>

	<p>その昔、鉄道が忌避されており、鉄道に反対した地域はその後衰退し、駅前のほうが発展して繁華街が移ってしまったケースも思い出される。現状維持の意見だけに流され、杉並がそうならない。</p> <p>区長は一部地域の住民のためだけではなく、区民全体のことを考えて、必要に応じて大胆な決断をしていただきたい。何もしないだけなら誰でもできる。やるべきことはしっかりと推進いただきたい。</p>
28	<p>「防犯に配慮した安全な住環境」22 頁関係</p> <p>令和3年内閣府世論調査(<a href="https://survey.gov-online.go.jp/hutai/r03/r03-chian/r03-chian.pdf">https://survey.gov-online.go.jp/hutai/r03/r03-chian/r03-chian.pdf</a>)16 頁によれば、市民が防犯のために警察に求めるものとして、街頭防犯カメラの設置支援が挙げられているものの、実際には全国的に推進遅滞しており、また、申請主体である町内会等の団体は活動が低調で、それを經由せざるを得ない仕組みとなっていることは潜在的な防犯カメラの設置ニーズを汲めていないと思います。</p> <p>子供や女性が安全安心に暮らせる区にさせていただく観点(や、特殊詐欺の受け子に区内での犯罪敢行リスクが高いことを知ってもらう観点)から、区としてプッシュ型で防犯カメラの設置のニーズ調査・設置を推進してほしいです。</p> <p>特に各小学校等で作成している安全安心マップは子育て世代のニーズを反映したものとなっていると思われるので、参考に設置場所を御検討いただけますと幸いです。</p>
29	<p>小学6年と3年の2児の母です。</p> <p>地震などの災害の時、家族の集合場所を決めるように学校側から言われていますが、どこなら確実に会えるかがわからず、各家庭に任されている分、とても不安です。</p> <p>通っている小学校、としてはいますが、実際は近所の方から学校は埋まってゆき、おそらく入れません。</p> <p>近くに中学高校はありますが、私立のため、災害時は開放しないそうです。</p> <p>もし自宅が崩壊し、家で待てない場合、どこに行きなさい、とはっきり言えず、本当に不安です。</p> <p>区の方で、指示なり対策なりは出来ないものでしょうか？なってみないとわからないことばかりですが、臨機応変に動けない子供に、予めきちんと指示しておきたいのですが、親の自分ですらよくわかりません。</p> <p>私立の学校を開放することは出来ないのでしょうか？</p>
30	<p>【杉並区まちづくり基本方針への提案】</p> <p>杉並区発展に関する基本戦略の明確化と交通整備（特に自転車活用）方針の再検</p> <p>1 提案背景</p> <p>岸本区長就任時広報杉並で発表された「杉並区を23区で一番自転車の乗りやすい街にする」のメッセージに対し、日頃より自転車の危険性に悩まされている高齢者として大きな違和感を感じ杉並区ホームページから「区長へのメッセージ」にその危機感を投稿し、それが12/1の広報杉並にも掲載されました。</p>

それにより私と同様な危機感をお持ちの方が多く感じ今回の「まちづくり基本方針」への意見提出に至りました。但し環境保護やSDGs志向に基づく岸本区長の方向性に異議を唱えるつもりはなく、エコフレンドリーと暮らしの安全性を両立させ、高齢者がフレイル防止の散歩を楽しめる社会環境整備についてご提案させていただきます。

## 2, 危険自転車の実態

### 2-1 自動車事故における自転車関与比率推移

都内の交通事象における自転車関与比率の推移は、既に交通事故の40%以上に自転車に関与しております。

自転車の関与がどのように行われたかについては詳細不明です。何時・何処で・誰にと云った分析が必要であり、自転車に関わる事故比率低下に対する対策はそれらの分析に基づいて行われるべきだと思われまます。

また今後は電動スクーター等の新たな乗り物の増加も見込まれ歩行者の安全は一層危ういものになると予想されます。

### 2-2 私達を取り巻く危険自転車の状況

#### (1)働くママ、パパが電動アシスト付自転車に子供を載せて爆走

保育園・幼稚園への搬送としてよく見かける風景です。電動アシスト付自転車にヘルメット装備の子供を2人乗せれば、車重はおそらく100Kgを超えます。それが20Km/h以上の高速で走る場合、原付バイクと変わりません。それが歩道で歩行者と共存するのは困難だと思われまます。

#### (2)マナーの悪い自転車の横行

- ①本来の車道を走る自転車は殆どいない
- ②信仰無視、一時停止無視はあたりまえ
- ③横断歩道、踏切でも歩行者の列に突っ込む
- ④川沿いの遊歩道は自転車の高速道路
- ⑤町中を駆け抜ける配達事業自転車
- ⑥夜間の無灯火自転車多数
- ⑦駅前道路の駐輪違反により歩道が狭まりそこに高速自転車が走る

### 2-3 それに対する区の対策

杉並区の交通整備方針の中で自転車のマナー向上に対する対策として以下が示されておりますが、形式的な内容で状況を改善する十分な対策とはなっていないと思われまます。

- ①自転車利用者への啓発活動などにより、放置自転車ゼロを目指す
- ②自転車利用者に対して駐車や走行に関するルールやマナーを積極的にPR
- ③自転車利用に関する教室の開催

## 3, 危険自転車による事故の削減策

### 3-1 検討の方向性

#### (1)自転車運転に関する規制の検討



原付バイク並みの性能を持った最近の自転車と、高速走行が可能な競技用自転車・マウンテンバイク等が歩行者と同じ場所を走行する場合、自転車側に何らかの規制を検討すべきだと思われます。

#### (2)歩行者・自転車走行レーンの分離の強化

これについては自転車活用方式に関わる為、道路整備方針・交通整備方針を定める杉並区まちづくり基本方針にさかのぼった検討が必要だと思われます。（それについては4項に記載）

### 3-2 自転車運転に関する規制の具体案

#### (1)自転車運転免許の検討

前述した電動アシスト付自転車・高速走行可能な自転車（競技用・マウンテンバイク）に関しては、新規購入した運転者に免許の取得を義務付け、交通規則の講習会の参加と保険加入を義務付ける。

\* 具体的な運用方法については更なる検討が必要

#### (2)必要装備の義務化

夜間用前後灯及び呼び鈴の装着はすべての自転車に義務付け、それら装備のない自転車の販売が出来ないよう販売店との仕組みづくりを行う。

\* 具体的な運用方法については更なる検討が必要

### 3-3 歩行者・自転車走行レーンの分離の強化

#### (1)一般道

自転車は原則車道通行であるが、現実的には危険性と利便性で多くの課題があり実際に車道を走る自転車は非常に少ない。従って歩道においても出来る限り自転車レーンと歩行者レーンを視覚化し、共存できる環境造りが必要となる。

#### (2)遊歩道

川沿いの遊歩道などが近道になる事が多く自転車の高速レーン化している場所もある。ここにおいても自転車レーンを明確に設け、速度制限も課して歩行者の安全を確保する。道幅が狭く自転車レーンが設置できない遊歩道は「自転車進入禁止」とする。

## 4, まちづくり基本計画への提言

### 4-1 主旨

これまで自転車事故削減についてご提案をして参りましたが「歩行者・自転車走行レーンの分離強化」を行う上では「道路整備方針」「交通整備方針」に関わった検討が必要となり、その検討の前提としては「まちづくり基本計画」においてどのような「道路整備方針」「交通整備方針」を定めるかと言う部分にも遡る必要が有ります。従って本項では杉並区でどのような発展計画を立てどのような道路整備方針を作成すべきかについて提案します。

### 4-2 現状のまちづくり基本計画の課題

詳細に渡り検討が及んでおり、世界的な環境問題やSDGsを意識した内容になっていると思います。

但し総合計画を合わせても総花的で、それぞれの施策がどのような基本構想に基づいて策定されているかが分かりにくい内容に思えます。「良いことは何でもやる」では財政は破綻します。

東京都の中で杉並の役割は何でどのような強みを活かして発展させ、都への依存度を低くして自立出来る為にどのような成長戦略（税収増加）を示すかが重要なポイントとなると考えます。

#### 4-3 現状の「まちづくりの目標」

##### (1)多心型拠点の設定

「都市活性化拠点（荻窪など）」「地域生活拠点（中央線の各駅等）」「身近な生活拠点（私鉄駅周辺）」の区分けと発展方向性の設定。北部が商業中心、南部にみどりの拠点を配置。

##### (2)交通網

鉄道・バス・自転車利用の連絡機能の向上

##### (3)活動軸

補助幹線道路の沿道を地域活動軸とし、都市型住宅の誘導を図る。杉並区の弱点である南北交通網等の都市計画道路については見直しの方向。

#### 4-4 「まちづくりの目標」強化課題

##### (1)人口を増やす工夫（地域経済の活性化）

ビジネス拡大の都市活性化・地域の特性を生かしたユニークな地域生活拠点強化の為にそれら拠点近傍での人口増が産業発展のキーとなります。その為には都市型住宅の拡大が必要となると考えます。

##### (2)交通網の見直し

南北地区では都心に向かう利便性の高い交通網が整備されておりますが、南北の交通網が小型バス主体であり中部地区（松の木・方南町・堀之内等）に人口が集まりにくい構造となっております。

##### (3)新たな強みの発見

中央線沿線駅周辺は地域活動の発展によりユニークな街づくりが始まっております、又井の頭線沿線の浜田山地区は高級住宅街として都内でもユニークな発展が始まっています。

#### 4-5 「まちづくりの目標」強化策の提案（課題の解決案）

##### (1)新たな交通網の整備による人口増加策

- ・方南町～浜田山に地下鉄延長

中部地区（松の木・方南町・堀之内等）を再開発し都市型住宅を拡大し地域生活拠点の発展を図ると共に、北間の交通網整備に貢献させる為に現状方南町で中途半端に留まっている地下鉄丸の内線の方南町から井の頭線浜田山駅まで延長し、浜田山駅を井の頭線急行停車駅にする。

##### (2)新たな魅力ある地域生活拠点の開発

	<p>・日本で一番某高級外車の売れる街浜田山の更なるグレードアップ  浜田山を高級感のある地域発展拠点として発展させおしゃれでユニークなまちづくりを進める。  これにより下北沢（世田谷区）吉祥寺（武蔵野市）に向かっている人の流れを杉並に留め、地域経済の発展を促進する。  * 某高級外車ディーラーの近くの路地を「某高級外車通り」と名づけ人気スポットとする等  4-6 道路整備方針・交通整備方針への提案（安全かつ利便な道路網の整備）  (1)杉並区の弱点である南北交通整備の方針  ①井の頭線急行停車駅（永福町・浜田山）と中央線主要駅（高円寺・阿佐ヶ谷）及び  ②環状 8 号線を利用した高井戸・荻窪間を杉並区の南北幹線道路として、その整備（すぎ丸等）と安全性の確保（自転車レーン等）を重点的に進める。  (2)東西方向は従来の鉄道主体の移動手段を更に発展  井の頭線の新たな急行停車駅について検討しその利便性をさらに高める  ～以上～</p>
31	<p>補助 133 号線整備について。  これまでの説明会などを聞いても、計画以降の交通需要などの変化により、渋滞解消や交通安全対策などのメリットが既に極めて薄くなっているのは明らかに思えます。そもそも近年の経済状況により周辺の交通量そのものがむしろ減っているようにも思われます。  そこで現在強調されるのが防災上のメリットですが、現在計画の道路建設規模では延焼防止効果が期待される条件は到底満たせず、拡幅後の五日市街道の現状を見れば、道路が通れば周囲の再開発が進み、よって木密地域の解消も促進され、大きな防災効果が期待されるなど考えるのは夢のまた夢でしょう。  道路開通や補助政策で民間の開発を促進し、防災効果を得ようという発想は既に立ちゆかないと思われますので、133 号開通で得られる防災効果を検証する、というのではなく、木密地域が木密地域として存在することを前提として、そうした地域における災害対策にはどんな方法が有り得るのかを考える、という発想の転換が求められると感じました。</p>
32	<p>杉並区まちづくり基本方針（案）に対し、意見を提出させていただきます。  総合方針⑤の防災・減災・事前復興のまちづくりにあたっては、「異常高温の対策」を考慮して頂きたいと思います。2022 年の夏は東京でも 35 度を越える猛暑日が多く発生しました。今後、猛暑日は益々多くなるかもしれません。異常高温時にエアコンの効いた室内で過ごせる状況なら健康被害を心配する必要はないでしょう。しかし、異常高温下でも外出せざるをえない人もいます。私もその中の一人です。重度知的障害のある息子を抱え、施設の通所バスポイントまで送迎しています。バスポイントは環八沿いにあります。夏の日の高い時期には昼間は日陰がありません。個人レベルで実施可能</p>

	<p>なあらゆる対策をしても熱中症を防ぎ切れるものではないです。通所バスを待つ付近で長時間滞留している人を他には見かけません。しかし近くには桃二小学校があり、環八沿いを歩いたり横断したりして通学している子どもを見かけます。背が低い低学年の子どもはアスファルトから近い分、暑さの影響を受けやすいのではないかと心配です。夏休みに入る前、夏休みが明けた後の登校日にも、猛暑日は、かなりの日数あります。私個人の体感ではありますが、同じ高温下でも環八沿いは特に暑さを強く感じます。その環八沿いで、人が多く歩くところには「異常高温の対策」をして頂けたらと思います。環八全体のことを述べるのは難しいので、ここでは、桃二小学校近辺での気づきを述べます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街路樹がまばらで、日陰が少ないです。店舗の看板を隠すような位置には街路樹を植えられないのかもしれませんが。無電柱化を進めて頂くと電柱の位置に植樹が可能となり、遮熱対策になるのではないのでしょうか？</li> <li>・街路樹を多くしても、夏の日差しが高い時間帯には遮熱に有効な日陰はできにくいと思います。打ち水やミストなどで、体感温度を下げる対策はできないのでしょうか？</li> <li>・桃二小学校の環八沿いの門の横に、いこい広場があります。本来、地域の小さな子ども向けに開放されている場所のようですが、環八沿いということもあってか、利用者をあまり見かけません。（近くに、おしかわ公園があり、子どもはそちらを利用していることが多いようです。）現状、いこい広場に日陰は全くないです。視界を遮らず、小学校の安全対策に支障がない範囲で、緑や水を利用した区民のクールスポットにすることはできないのでしょうか？炎天下で震災が起きた場合にも、歩いて帰宅する人の助けになるかもしれません。</li> </ul> <p>次に、範囲を杉並区のまち全体に広げて「異常高温の対策」に関する要望を述べます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前以外にもクールスポットを増やしてください。</li> <li>・駅前には自転車置き場がありますが、住宅地の中に自転車置き場はあまり見かけません。</li> </ul> <p>移動先は駅経由とは限らず住宅地から住宅地へということもありえます。住宅地にも、ところどころに自転車置き場があると助かります。通年でも言えることではありませんが、特に夏の異常高温時には、自転車で移動ができると時間の短縮を計ることができ助かります。移動時間の短縮は熱中症の対策に有効です。例えば、区有地（公園・区民センター・図書館等）に夏季限定で施設利用者以外も自転車を止めさせて頂くことはできないのでしょうか？基準を設け、有料の事前許可制でも良いのではないかと考えます。総合方針③交通整備方針に絡めて、ご検討頂けたら幸いです。</p>
33	<p>西武新宿線、下井草駅近くへ越してきて、早7年目になります。</p> <p>野方駅から井荻駅間連続立体化についての提案です。</p> <p>踏切のある町に住むのは初めてですが、踏切は何とも不便なものです。</p> <p>踏切が無くなるのは、良きことと思いますが、西部鉄道「高架化案」の話が出ていますが、それにはぜひとも地下化でお願いします。</p>

	<p>騒音が無く、空が広く感じ、道が広く使える。そこに住んでいる住民にとっては何よりもありがたいことです。</p> <p>最近よく話に出て来るのが、シェルターです。</p> <p>地下駅は、非常時の緊急一時避難場所（シェルター）として活用できます。ロシアの侵攻、北朝鮮のロケット、東京大地震などといつ災害が来るかわかりません。今、地下鉄を作らねば逃げるところがありません。</p> <p>シェルターを新たに作ることは不可能に近い事です。</p> <p>2023年1月13日の毎日新聞によりますと、核シェルター普及率は0.02%です。あまりにも少なすぎます。</p> <p>環境にやさしく、地域の活性化が可能な鉄道の地下化を願います。</p>
34	<p>青梅街道から五日市街道への補助133号線の計画を辞めて欲しいです</p> <p>住民の声を区役所は聞いた事がありますか？</p> <p>都道ならば、区役所は区民の意見を聞き、区民の立場に立ち、東京都の都道建設の担当に区民の声を届けるべきです</p> <p>そのための「杉並区役所」ではないのでしょうか？</p> <p>都道建設計画の道を歩いてみて下さい</p> <p>「測量お断り」「まちを壊さないで」と言うプレートが多数玄関前に貼られています</p> <p>それを無視して「都道ですから区は関係ありません」と言う立場をとる様な区役所に、大事な給料から税金を払いたくないです</p> <p>マスタープランにある「必要性を検討します」と言う言葉を信じたいです</p>
35	<p>ゼロカーボンシティを目指す自治体ならではの都市マスタープランと感じます。</p> <p>イラストを見ていてこんな町に住みたいと思いますね。</p> <p>なにしろ楽しそうです。</p> <p>このイラストにあるように歩行者や自転車を中心とする社会が大切だと感じています。</p> <p>共感しています。</p> <p>自動車は減少傾向にあり、道路を増設、または整備する意味がなくなってきました。</p> <p>緑を増やし。空気のきれいな、人々の笑い声が聞こえてきそうな社会づくりになればいいですね。</p> <p>60年前の道路計画は環境的にも情勢的にも今とは違います。</p> <p>千五の焼け野原からの復興を目標に都市計画が建てられ、当時のご存じのように高度経済成長期であり、交通戦争と叫ばれ、警察はやむを得ず自転車の歩道走行を許しました。</p> <p>それまで自転車は道路を平然と当たり前のように走っていました。</p> <p>昔の写真を見ていて楽しそうに自転車に乗っている人を見受けます。</p> <p>自動車の減少もあり、現在の道交法では自転車は道路を走るものとし、自転車専用道、自転車ナビがオリンピック開催に合わせて増設整備されました。</p> <p>そんな中で、どうして60年前に作られた都市計画道路を復活させるのでしょうか???</p>

	<p>どうして新たに道幅を広げる必要があるのでしょうか???</p> <p>災害対策だから???</p> <p>ケーブルの地中化計画だから???</p> <p>災害対策で避難経路としての整備ならば、221号線、132号線だけではなく、細街路と言われる街中の道路の整備も併せて進めていかなくては意味を成しませんよね。</p> <p>巨額の道路建設費をどこから出すのでしょうか???</p> <p>これだけ不景気になり、税収も減少し、予算は削られ、それでもなお進めたいというのなら、この計画を立てた責任者のポケットマネーから出してもらいたいです。</p> <p>区民の血の税金からは出してほしくないです。</p> <p>最後に一つ提案があります。</p> <p>緑を増やす方法としては...前山田区長(現参議院議員)時代に実施されていた苗木の配布をしたらどうでしょうか???</p> <p>私の家の庭には区から頂いた苗木が生えています。</p> <p>緑をめぐるっていいもんですよ。</p>
36	<p>全体によく考えられていると思いました。</p> <p>(1) 自転車の利用推進は良いと思いますが、自転車と歩行者との接触で、現状でも危険な状況を眼にします。何らかの対策、運転の教育、免許、ヘルメットの義務化など必要だと思います</p> <p>(2) 緑の保全は絶対必要ですが、現在も相続などで大規模なお屋敷が分割されて狭小住宅になり緑が減ってしまっています。</p> <p>区として個人の相続などに口は出せないのでしょうかが区が買い上げるとか何か対応を検討願います</p> <p>(3) 災害発生時の避難所</p> <p>杉並区はすでに避難所はかなりの数を用意されていますが、その内容の充実を図っていただきたい。</p> <p>プライバシー、女性を考慮、ペット以上です。</p>
37	<p>区内は道幅4m確保できていない狭い道も多く、街並の風格や、防災上、車が来たときの歩行者の安全性が心配です。なかなかセットバックが進まないように見受けられます。地権者と道の利用者両方が満足できる施策を是非検討してほしいです。</p> <p>今回の骨子案で幹線道路が取り上げられていて、整備に後ろ向きな印象を受けました。杉並区の中は都心よりの住宅地と比べ細い道が多いので、使いやすい安全な道路という意義も大切にしてほしいと思います。</p>
38	<p>杉並区まちづくり基本方針</p> <p>パブリックコメント</p> <p>-土中環境から考える、うるおいのある暮らし-</p>

### 0 1 江戸の貴重な水源地・善福寺公園に本来の河川環境整備を

武蔵野台地の湧水を集めるかつての貴重な水源地。江戸城築城の際、外堀の水はここを水源とする善福寺川を外濠まで引いている歴史があります。

歴史ある風土の潤いは新たに作りだせるものではなく、ここは杉並区にあって未来につながるべき最も貴重な宝の一つと言えます。

2018年、上池と下池を結ぶ遅野井川が親水広場として整備されて以降、湧水も生き物も激減したと、地元からの指摘もあります。

川底に防水シートを敷いてポンプで組み上げた井戸水を流すという現代のビオトープ整備により河川水と伏流水のつながりを分断し、さらに土中水の行き場を塞いでしまったことで川底を詰まらせ、周辺広域の保水力浸透力を奪ってしまっています。

決して悪気があってやったことではなく子供たちに遊び場を作ってあげたいという気持ちであったと理解していますが、見た目の景観・人の使い勝手ばかりでは、むしろ環境を荒らしていると言えます。

先人がいかに自然環境を理解し、畏敬の念を持ってここを守ってきたかということに立ち返り、本来の河川環境整備の在り方を杉並区がモデルとなって全国に発信して欲しいです。

### 0 2 街路樹には高木樹種を

街の緑に大木が選ばれた理由

- ・日本は古くから交差点・屋敷林・水路の際に高木樹種（カシ・シイなど）が用いられた

- ・火災から身を守る防災樹林としての役割（水分の多いタブノキなどの常緑広葉樹）

- ・夏の猛暑の緩和・熱中症対策・微気候をつくる

（樹高 10m 超の健康な高木が夏の一日蒸散する水の量 190L/ドラム約缶 1 本）

- ・台風などの強風時にも風速を抑える防風林としての役割

（風速 1/4 に抑えるとの記録も）

- ・砂埃から守る・水はけを保つ

⇒中木樹種（ヤマボウシ・ハナミズキなど）では高木の役割を担うことはできない。高木樹種の植樹には費用抑えるため、幼木苗を植えること

### 0 3 街路樹メンテナンスへの要望

- ・予防伐採への要望

台風による風倒木被害・停電対策の事前策として、予防伐採の見直し

落ち葉が落葉する前に強剪定するケースもあります

- ・強剪定は街を殺伐とした光景へと変貌していく

（人間の都合で心ない切り方を許す大人たちの理屈を、子供たちはどう感じるのか考えてほしい。）

- ・強剪定は根にまで悪影響を及ぼし、細根を枯らす

（⇒むしろ倒木・幹折れの危険性が高まる）

・根上がり・弱った街路樹のメンテナンスに落ち葉や剪定枝を利用する方法を採用してほしい

・ナラ枯れ樹木の薬剤注入の見直し

(薬剤の効果は2年。土中環境に問題があることが多く根本的な解決にならない。)

・乾燥対策(落ち葉を被せる等)

04 落ち葉・剪定枝・伐採樹木～緑のリサイクル活動～

・公園・学校への落ち葉ステーションの設置

コンポストや苗木づくり、腐葉土作り、土中環境改善への利用

可燃ゴミの減少・生き物のすみか(三井の森公園では、かぶとむしの幼虫がいます)

落ち葉プールへの利用(子供たちの遊び場)

・剪定枝・伐採樹木の無料配布

処分費の削減(参考:高木/30,000円前後)

公園管理事務所や公園で無料配布の実施(札幌市みなみ区のルール参照)

薪ストーブ・キャンプでの焚火などに再利用(参考:クヌギの薪/3,000円前後)

05 雨庭を取り入れた街づくり～グリーンインフラ～

・京都 相国寺裏方丈庭園には治水効果が高く、総雨量430ミリ(日本の年間平均降水量1600ミリ)が降っても貯水できる機能があると調査でわかってきており、さらに浸透機能と貯水機能を含めると850ミリの雨が降っても庭園から水があふれない可能性があることが分かった。

・京都を中心に雨庭を取り入れたグリーンインフラが広がっている。

(九州大学・山下教授、京都大学・森本教授の研究資料)

・雨庭は雨水を一時的に貯蓄、ゆっくり浸透させる構造の植栽空間のこと

・側溝や下水管などがあふれる内水氾濫を防ぐ。ゲリラ豪雨対策

・昆虫や鳥類の生息場所の創出

・ヒートアイランド現象の緩和

06 土中環境に配慮した街づくりを

東京都品川区(武蔵小山)で土中環境に配慮した「かなめのもり」ビルができました。

地下水を汚染することなく円滑に雨水を浸透、涵養をさせる、土中環境を整える環境整備工事を含めたゼネコン工事でした。

単なる「緑化」ではなく自然本来の健全な循環の再生を取り戻し、微気候緩和が可能となります。

植えた木々のほとんどは雑木の苗木で、木々の成長や根の伸長とともに、ビルと土中の環境を時が経てば経つほど、より健康に育むことのできるよう、植栽基盤となる下地から抜本的に手を加えています。

屋上はじめ人工地盤上の植樹マウンドや歩行路で行ったことは、通常の屋上緑化のマニュアルとは根本的に異なります。人工的な緑化資材を一切用いず、ワラ、落ち葉、炭、



	<p>燻炭、ぐり石、瓦片、伐木剪定枝など、里山・野山周辺で手に入るもので施工し、人工          灌水装置不要の本物の杜空間を作り上げようと試みております。</p> <p>アスファルトとコンクリートによって地面を締め固められた現代の街では雨水を土中に          浸透させず、川に排水させる仕組みになっており、これでは街が乾燥してしまう一方          です。</p> <p>土中環境という視点から、環境に配慮した健康で安全な街づくりを子供たちのためにす          すめていただきたいと思います。</p>
39	<p>?蚕糸の森公園は、原形復旧にとらわれず先鋭的な公園にしてほしい。井の頭公園や代々          木公園は、公園を有効活用して街の価値を高めています。規模的には区内のおおぞら公          園や中野区のみらい公園を参考にするのもかもしれません。余談ですが、蚕糸の森東側の          道路は自動車のスピード抑えるため、蛇行していると思います。しかし、植込みの高さ          が小さい子供の高さとなっていることや蛇行による視認性の悪さからかえって危険で          ず。</p> <p>?幹線道路内側の路地に入るとまだまだ道路が狭いので、セットバックしていない家には          さらなるインセンティブ制度を設ける等工夫をお願いします。消防車の通行だけでな          く、一般自動車と子供のすれ違い等に支障をきたしています。</p>
40	<p>杉並区まちづくり基本方針を拝見しました。</p> <p>広く区民の声を聞いて下さり、ありがとうございます。</p> <p>個人的な意見は、もしご担当が違いましたら、改めてご担当の部署の方とお話させて頂          ければ幸いです。</p> <p>1. 中野駅徒歩圏内に関する用途地域の件          ⇒上記該当の高円寺南5丁目地区は、「第3章まちづくりの目標、2まちの骨格(2)          将来の土地利用における商業業務集積地区(赤)」すべきではないでしょうか          根拠①第2章まちの現状とまちづくりの課題 3広域的な位置づけ「中枢広域拠点は、          おおむね環状7号線の内側であり、外側の新都市生活創造域とは位置付けが異なる」と          記載があります。</p> <p>根拠②JR 東日本の乗降客数から見ても明らかな通り、中野駅周辺の発展を杉並区も共に          足並をそろえる必要があります。</p> <p>2. 道路計画のあり方の件          ⇒区の計画・方針と合致していない政策が見られます          根拠 第5章 地域別方針⑤高円寺地域 1 総合的な防災まちづくりの推進          「狭あい道路などの拡幅整備、行き止まり道路の解消を図る」          ・確認要望事項          ① 廃道済み          道路計画なし          このままでは「行き止まり道路」となります。          隣地同様「廃道」とするか、東側大通りまでつなげるべきではないでしょうか</p>

	<p>・確認要望事項</p> <p>こちらは、区の管理外の為、セットバックされてません  基点から4 mの円を描くようにセットバックしました  基点（道路の中心線がずれている）  区の管理外  区の管理</p> <p>「緊急車両通路確保の為に必要な措置である」と、区から説明を受けましたが、隣地は  セットバックされていない状況です。</p> <p>防災上の目的を果たしておらず、何の為にセットバックしたのかご説明をお願い致します。</p>
41	<p>乳児を抱え、井草地域に住んでいる者です。</p> <p>岸本区長には今後の環境変化に関して大変期待しているため、このようなお手紙を書かせていただきました。</p> <p>以下課題認識している点とお願いしたい点をお伝えしたいと思います。</p> <p>【課題認識している点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅近隣事業所の騒音、排ガス等の問題</li> </ul> <p>→杉並区にも既にご対応頂いているものの改善があまりなされていないと思料。緑を大切に  するコンセプトと大きく乖離し、子育てしている環境に適さない。（解決策は以下  に記載）</p> <p>【お願いしたい点（解決策）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 井荻駅の地下化</li> </ul> <p>駅の地下道、高架道が既にある状況だが下井草第4号踏切が踏切道改良促進法の指定が  されている点を鑑み、コストはかかるが地下化して頂きたい。（将来の子供たちのため  にも）</p> <p>その上で駅東側の改札を視野に業者の移転を検討して頂きたい。</p> <p>（井荻駅は広く、エイトライナーの候補駅でもあり10両の車両を充分停車できる環境を  作ることができると思料。跡地の有効活用）</p>
42	<p>133号線道路延伸に強く反対します。</p> <p>そもそもこれは、70年以上前の案を前区長が持ち出してきたと聞いています。</p> <p>当時は青梅街道の渋滞を緩和するために、中杉道路と五日市街道を直接結ぶ道路を考え  たのだと思います。現在その必然性は失われたと思います。にもかかわらず、緑の整備  だとか、防災に強い広い道路とかの理由を掲げて、古い計画を持ち出したわけです。今  そこには、杉並区を愛し静かに暮らしている住人の生活があります。その生活を潰し、  長く暮らしてきた区民を追い払い、更地にして、改めて道路を作ろうというのです。区  民の生活を守らずして、何が区民のためのまちづくりと言えるでしょう。潰されよう  としているのは、閑静な住宅街で、緑もあります。今のままだでも、十分に消防車も救急車  も救援物資を運ぶ車も通れる場所です。小学生の通学路でもある場所に大きな道路を横</p>

	<p>切らせれば、危険が増すだけです。静かに歩行していた高齢者も、その道路を横切するためには遠回りを余儀無くされるでしょう。地域の人々の健康に貢献して下さっている診療所が潰されることも許しがたいことです。とにかくそこに住んでいる方々を追い払うという考えが全く容認できません。</p> <p>岸本区長が、不必要な計画を撤廃に導いてくださることを期待しております。</p>
43	<p>まず最初にこういった場所で意見を言う住民は道路整備反対派の人が多。区長はまず杉並区民をもっと区政に参加するよう呼びかけるべき。声なき住民の声を自ら拾いに行ってください。また、共産党の方々が SNS など過激に活動してるので、一般市民が意見が怖くていいにくいと感じる。やっとこの場でいえますが、私は道路整備はすべて賛成派です。はっきりいって、現在の区長のせいで、杉並区の道路整備が遅れ、防災面や安全性に不安を感じます。地震がいつ発生するのかわからないのに、対応が遅すぎるし、時代が後退してませんか？区長がぜひ南阿佐ヶ谷駅から成田東へ歩いてみてください。五日市街道へ抜けるのに、どれだけ遠回りして、細い道を通らなければならないか。関東大震災のように火事が起きたとき、ここらへんに住んでる方は逃げる場所がなく、丸焼けになるでしょう。その危機感ありますか？大きな道路がなければ、必ず大きな被害をもたらします。補助 221 号線は早急に作るべきです。反対派の人は、環境が壊される！とか言ってるけど、火事になったら、環境なんか言ってる場合ではありません。発言に責任無さすぎです。ただ、確かに住んでる人は追い出されてしまいます。なので、立ち退きにあう方に十分な補償をしてほしいと思います。</p> <p>他にも、せっかく田中区長が進めていた道路整備が全て止まってしまいました。もし道路整備をやらないとなると、キャンセル料は莫大な費用なのではないですか？また、今までかかった費用も相当なものでしょう。そのあたりもしっかりと開示していただきたいと思います。</p>
44	<p>成田東に暮らして 53 年（間数年転勤で地方に行っていました）、夫も私も 80 代、命の終わりにむかって引っ越さないとなんて考えてもいませんでした。</p> <p>この静かな、おだやかな、のどかな土地に車が走るのですか。CO2 で環境が壊れていってるのに、人口が減る一方の中、車の便利さがなぜ求められるのですか。若い人も車に乗らなくなってきたのですよ。</p> <p>阿佐谷団地が野村マンションに建て替わって、今こんなよい環境で朝の散歩に元気が頂けて健康保険も高齢者が、この良い環境で元気に年を重ねられたら、どんなにか助かると思いませんか。子供達も伸々恵まれた自然の中で元気に育っています。これ以上の便利がどうして必要でしょうか。</p> <p>この土地で命終わらせて下さい。お願いします。信じて待っています。</p>
45	<p>高円寺、西荻窪、阿佐ヶ谷にこれ以上大きな道路は要りません。</p> <p>光化学スモッグ発生は、杉並区からです。区民の健康第一に考えたら、車をいかに減らしていくかをまず考えるべきで前区政の置き土産は、逆立ちしています。</p>

	<p>岸本区長を選んだ区民の選択を一番重んじる計画に変更すべきと考えます。住民を分断し、街を分断する道路計画は見直しではなく断念すべきです。</p> <p>どの街も個性豊かな、人が集う賑わいのある街です。土日になるとそれを楽しむ大勢の人が区外から訪れます。</p> <p>その魅力が失われることに繋がる道路計画は街の経済力も奪うこととなります。それはすなわち杉並区の財政の損失になるのではないのでしょうか。</p> <p>杉並区は、住民のものです。</p> <p>賢い選択をお願いします。</p>
46	<p>荻窪駅西口南側の歩行者通行の改善をお願いします。現在、JRや地下鉄メトロの上りエスカレーターの設置がなく以前より不便です。周辺地域住民の高齢化により、ニーズが高いと思いますので検討をお願いします。</p> <p>また、西口南側から線路沿い西側へ向かう環八通りトンネル上までの線路沿いの歩道幅が1M程しかなく、すれ違いがやっとの幅なことから利用しづらくやむなく、道路を挟んだ幅が3M程ある歩道を歩行してますが所々に分道の為の段差があり、ベビーカーやお年寄り、悪天候時の歩行に際し、転倒による怪我の危険が高いです。西口南側から線路沿い西側へ向かう環八通りトンネル上までの歩道は分道もないことから、段差もない為、本来、通行しやすいところですが、狭い為、幅を広げて歩行者や自転車の往来がしやすいよう検討をお願いします。前面道路の幅規制があるかと思いますが、近年都心では歩行者が多い場所では車道を縮めて歩道を広げることがスタンダードとなっております。ご検討をよろしくお願いします。</p>
47	<p>まず、都市計画に際して区政執行者（区長・職員）は都庁と敢然と戦って頂きたい。特別区の都市計画、特に道路は都庁に牛耳られている。</p> <p>ガッチリ法規制が掛かったヨーロッパの美しい街並の中で生活されてきた区長に期待する。</p> <p>道路整備についてはディベロッパーへの利益誘導になる為、慎重に考えねばならない。拡幅と沿道の建築緩和はタイムラグはあるがセットであると認識すべし！</p> <p>歴史ある杉並は確かに道が良いとはいえないが拡幅したいのであれば狭あい道路に限定すべき。</p> <p>開発利権のある「土建建築村の住民」が区議会にもいる。杉並の職員の中にいないことを祈る。</p> <p>沿道の高層化は防災に資すると説明する自治体は多いが、10m以上の建物からガラスが落下する危険性を考えるべき。</p> <p>また、不燃化についても沿道だけが対象と説明されることが多いが道路から離れた地域の方が必要だと思われる。</p> <p>ゼロカーボンの面で樹木は重要である。</p> <p>しかし、拡幅せずに歩行者の安全を確保するには並木は障害になることもあり得る。</p>

	<p>根上がりで転倒リスクがある。樹種選定と維持に際しては枝が横に広がらない、滑らない様にすべき。</p> <p>車道はどちらかという区外の人間の利益になる。もっと、歩道の整備をするべきではないだろうか。</p> <p>概要レベルで「生物多様性」の文言が無いので危惧している。</p> <p>「ヒト以外の様々な野生のイキモノが棲み続けられる街づくり」をするべき。</p> <p>都心に近く自然度が保たれていることで杉並はグレードが上がる。</p> <p>補助 133 号線の次期計画では善福寺川が入ってくる。区内唯一のオオタカ営巣地というのは有名。まずは計画として立案されない様にしなければならない。</p>
48	<p>前略</p> <p>13日(金曜)のまちづくり基本方針(案)説明会(荻窪地域区民センター)に参加しました。</p> <p>案の段階でこの様に説明会が行われたことは、画期的な事だと思いました。</p> <p>只、今回は基本方針についての説明会である筈なのに、個々の問題に対する質問意見が集中し、それに区役所の方が回答する様な会になってしまったのは残念です。</p> <p>又、何人かの方が何回も発言されていたのも気になりました。</p> <p>最初の方針通り、皆がシールに質問を書く方が良かったのではないのでしょうか。</p> <p>私も拳手していましたが、時間の都合もあるのでしょうか、機会を与えられませんでした。</p> <p>会の始めに、本方針とは何であるかの説明が、必要だったのかも知れません。</p> <p>私の質問</p> <p>この修正案は前案とどこが大きく違うのか、どこを修正したのか、わかりやすく示して欲しいです。(何らかの方法でお願いします。広報等でも良いので)</p> <p>「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」の枠が中央に書かれていて、心強く思います。</p> <p>他の目標と相反する様な場合もあるのですが、その場合でもゼロカーボンを第一に目指し、岸本区長と共にごんごん取り組んで下さる様、お願いします。</p>
49	<p>住環境を破壊する道路建設には、明確に反対です。</p> <p>南北道路は、すぎ丸くんで公共交通機関も整備されています。行政が示す理由は全て後付で必要性は感じません。</p> <p>莫大な投資は他の公共福祉に活用すべきです。</p>
50	<p>「133号線道路延伸」に反対します！！</p> <p>25年前に他地区から、この地に転居して来ました。緑豊かで四季おりおりに季節の変化を感じさせてくれ、旧住民の方々にもお世話になりながら、地域の行事(節分、もちつき、夏のラジオ体操、映画会等々)にも参加し、子ども達(中学生・大学生)と共にしっかりと地域の一員として生活して来ました。地域医療に心を配って下さっているお医者様との出会いもあり、永住の地と決め、子ども達が手を離れたので、これまでの恩</p>

	<p>返しのつもりで地域デビューし、何か自分も皆さんのお役に立ちたいと思っていた矢先のこの「133号線延伸」案。せっかく築きあげた人々との絆、そしてコロナ禍で分断されたコミュニティーの再生、そして代々作り上げてきたこの地域ならではの文化、それらを壊してまで、なぜ新しい道路を作る必要があるのでしょうか。確かに転居当時はすぎ丸もなく、阿佐谷住宅の中にも広い道路もなく不便を感じましたが、現在は何の不自由も感じません。阿佐谷から五日市へのぬけ道も何通りもあります。住民生活の為と言うのであれば、まったく必要性を感じず、むしろそれに伴う弊害と、失う物の大きさを感じ、絶対にこの案は反対します。</p> <p>もしかして、もしかして、これは私の思い違いかも知れませんが、この幹線道路を作る事で、横田から横須賀への戦争（戦地）に繋がる道を考えているとしたら・・・と思うと尚更、この世界に広がった平和運動を生み出した地、杉並の人間としては何としても反対しなければならないと思っています。</p>
51	<p>133号線道路延伸に反対します</p> <p>今日も計画道路を歩いてきました。本当に静かな住宅街です。それぞれのお家で花を育て、何代も育て守ってきた大木、桜の木、春には皆さんを楽しませてくれる。</p> <p>私も父の代からこの町に住み、地域の人達とのつながりを深めて、とても杉並を町を大事に思っています。70年も前の計画、突然の説明会。私達地権者だけの問題ではありません。この町、青梅街道～五日市街道に住む近隣の方達、廻りのお店、病院他をまきこむ町壊しです。</p> <p>コロナ禍、日本の変わって来ました。町を壊すのではなく、人とのつながり、町を育てる。これからも区民の声を聞いて下さい。</p> <p>ぜひ、区長、都市整備部の方達、一緒に歩いてみて下さい。杉並区だけの事ではなく、自然、環境、もう壊すだけの事業計画は古いです。</p>
52	<p>133号線に反対です。</p> <p>我が家は祖父、夫と診療所がかかりつけ医です。</p> <p>地域の人々の医療を守っている診療所が無くなったら困ります。</p> <p>それだけではなく、この静かな緑豊かな地を選んで住んでいる人々の生活も守ってください。</p>
53	<p>はじめに</p> <p>住民同士が親しく 安全に 静かに 暮らせる 住宅街区をめざすという基本姿勢に賛成。そのためには、</p> <p>① 車に脅かされない街づくりを。車が走りやすい車目線の道路は単に通過するだけの車量が増え交通事故・排気ガス増加のp原因となります（ゼロカーボンシティに逆行）。</p> <p>街路の幅はなるだけ狭く、曲がりくねっているほうが人々が気楽にのんびり歩けるのどか。</p>

② 従来の建物をできるだけ残すように配慮すべき。改築、新築工事は大量の廃棄物、運搬車・重機のエネルギー消費・廃熱、コンクリや建材消費によるエネルギー消費となる。(ゼロカーボンシティに逆行)

③ タワーマンションや高層ビルは住民の顔が見えにく、個人商店より大型チェーン店が多くなり、さらに日陰が大きくなるし、ビル風が生じるなど、優しい懐かしい住宅街づくりに反するので避けたい。

「1」都市計画道路132号線の道路拡幅に反対です。落ち着いた個性のある個人店舗が並ぶ西荻。このような雰囲気を作り上げてきた西荻の人たちの生活道路を、70軒以上もの店舗・住宅を壊してまで広げることに納得できません。

区の計画案にある“にぎわいの街”は、歩行者・自転車での住民の往来でにぎわうならよいですが、吉祥寺や新宿のように他所からの買い物客などを呼び集める繁華街を目指すのは、住宅地に反します。

(1) 住民の意見を反映させるために必要な公聴会・利害関係人の意見を聞く・審議会の議など「個人の財産を守るための適正手続き」を定めた憲法31条が、すっかり無視されてきました。

(2) 「132号線拡幅に反対する沿道住民の会」は、田中区長あるいは部長職以上の人の出席のもとでの話し合いを求めましたが、区は協議を拒否して、拡張計画を強行しようとしています。

(3) 132号線に関する交通量の調査結果を開示請求しても、区は肝心部分を黒塗りで出すなど、情報を隠し、住民無視が甚だしいです。

(4) 都市計画道路は1957年戦後復興で決められた旧都市計画法によっているの、1968年には、新憲法に基づき、都市計画決定前には住民の意見を充分反映させるよう定められています。ところが区は「旧法下の決定は新法下の決定とみなす」と勝手に解釈して住民無視の事業を進めているのです。

「2」ところで、区が住民無視で拡張事業を強行する影の事情があることが見えてきました。

(1) 大手事業者が再開発を主導。道路拡幅予定地の地権者へ働きかけていたことが判明したのです。これは、区議による情報公開請求で、補助132号線の道路拡幅による駅南側の再開発に向けた動きが進められていることが明らかとなったのです。

(2) 区が防災の拠点と言った「東京ガス」が移転してしまい、住民側が「跡地に防災公園と図書館などを提案していた」のに、すでに跡地にスーパーが建った。防災はどうなったのでしょうか。

(3) この計画案は、防災よりは駅前開発で、高層マンションが立ち並ぶ、最近よく見かける駅前風景を目指しているのではないのかと思われます。

事業費は約85億円。総延長の道路整備には250億円を超える事業費が投入されるという。

	<p>いったい誰の利益を目指しているのでしょうか。店を閉め移転させられる住民の利益は？</p> <p>道路拡幅工事は、凍結するべきです。車優先、大手不動産屋優先、大手チェーン店優先、でなく老人や障がいのある人、子どもたちも、のどかに歩き回れ走り回れる、生活者優先の街づくりに税金を使うべきです。企業利益優先の住宅建て替え、高層ビル建設や車社会応援はエネルギー大量排出、地球温暖化の大きな原因となっています。</p> <p>2023年1月21日</p>
54	<p>杉並区 岸本区長 様</p> <p>1月18日18時～20時10分実施の高井戸区民センターでの2回の発言の他に、時間で切られたため下記のとおり意見を申し述べます。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1、同総合方針(分野別方針)の概要にある⑥みどりとまちづくり方針の「2 民有地などのまとまったみどりの保全」の表現について意見を述べます。</p> <p>意見</p> <p>民有地のまとまったみどりのきちっと管理している方は極々僅かです。それを杉並区全体の方針に記載すべきではないと強く訴えます。「2 民有地などのみどりの保全」で十分表現されていると考えます。</p> <p>18日の説明会でも少し発言しましたが、下高井戸の空き地が数十年空き地になっていて草(笹が多い)と大木(松・けやき・その他雑木)が覆い茂っていて、隣接地から3軒隣まで笹が地下茎で出てきております。</p> <p>大木の枝が隣家の駐車場の屋根を突き破って所有者に申し入れても、知らないとはぼけるだけで、他の隣家の複数名で草を刈ってもらうように頼んでもお金がないと言って追い返されます。所有者は近くに住んでいて草や大木に苦労していないのです。笹は地下茎で3軒先まで生えて来て、隣接地の方は1階の畳の部屋の畳と畳の間から出て来ます。</p> <p>数十年放置されていたので、令和2年10月21日に隣接地60名の署名を添付して、当時の環境課長に5人の区民で陳情書を提出しています。</p> <p>放置されて土地から、まず蚊が多い、蛇(シマヘビ・アオダイショウ)、ハクビシン、タヌキが出ます。署名を貰ったお宅の縁の下から蛇が入ると嫌だからと全周囲金網を張っていました。</p> <p>この土地ばかりでなく、樹木の管理費を節約のためか、切らないで道路側にはみ出ししている樹木は道路交通上危険ですから、土木管理事務所に電話してそのお宅に切ってもらっています鎌倉街道の新山バス停の近くも、枝が出てバスの横を傘を刺して歩けません。その他空き家の樹木の繁茂が道路側から見ても、危険です。これは、道路と民有地の関連だけです。民有地の土地の境目の樹木の枝の繁茂は、1年で2～3mはえまますので、住民間の争いは役所には見えない場所で多く発生しています。閑静な南荻窪の住宅地でも多く存在していると聞いています。</p>



	<p>枝を切って欲しいと言うと、土地所有者は「杉並区はみどりを大切にするとやっているではないか」と反論してきます。</p> <p>従って、結論は、「民有地などのみどりの保全」の表現で十分だと強く要請します。区民と区民の争いごとを減らしていくのが、役所であると考えます。</p> <p>※番外で意見ですが、東京都が確か 2025 年から建築する家にソーラーパネルの設置を義務付けるとありますが、方針のように高木になると維持管理費もかかりますが、ソーラーに陽が当たらない家が出てくるケースも想定されます。杉並区はどのように対応されるのですか。</p> <p>以上</p>
55	<p>●意見</p> <p>日本は少子高齢化で人口減少が見込まれる。当然ドライバーも減少する。</p> <p>一方で自動運転の技術の進展で自動車事故も減るものと予想される。</p> <p>道路計画自体が数十年前に策定されたものであり、策定当時このような社会を想定したものではない。一軒も収用が行われていない地域の住宅街を壊してまで新たな道路をつくる意義が全く理解できない。</p> <p>新たな道路を作る大きな財源は、日本社会の喫緊の課題である少子化を止めるための出産・育児、子育て支援等の施策に使うべきである。</p> <p>別観点の問題は、例えば、3年以内に計画が進められない場合は白紙に戻すなどの、道路計画の実現までのプロセスに期限がない点である。</p> <p>当然ながら収用対象地域の住民も高齢化していく。個人的に10年後に収用され引っ越せと言われてもその元気は無い。</p> <p>社会として意義が認められない点、当事者としての問題から、本道路計画に反対する。計画を推進するのか、中止するのか、まずは対応期限を定めていただきたい。</p> <p>以上</p>
56	132号線、計画が決まっているのだから、ぜひ進めて頂きたい。
57	132号線は決まっていることだから、進めてほしい。
58	我が家は道路計画にかかる場所にあります。この道路計画については、家を購入する時に聞いていた話です。しかし、何十年と何も進んでいなかった計画が急に始まること、何十年も前に計画された道を現在の住宅地に作ることが理解できません。今ある住宅を壊し、自然を壊し、沢山のお金を使ってここまでの意味が本当にあるのでしょうか。今まで無関心であった事は自分の責任ですが、近隣住民の素直な意見に耳を傾けてほしいと思います。道路計画反対です。
59	都市計画道路について、必要性があるのでこのまま進めてください。
60	子どもたちが安心して暮らせるまちを作ってください。そのためにも都市計画道路は必要です。
61	子どもたちの安全のために都市計画道路は必要だと思います、計画を進めてください。

62	子どもたちの安全のために広い歩道が必要です。都市計画道路の計画を進めてください。
63	杉並区は歩道の幅が狭く、自転車で通行しにくいいため、ぜひ道路の拡幅をお願いしたい。計画を進めてください。
64	都市計画道路について、安全性や利便性を考えてこれから進めるべきであるとする。
65	現在進行中の計画については、ぜひ進めてほしい。また計画があるものについても住みやすい街杉並を目指し進めてほしい。
66	阿佐ヶ谷の都市計画道路は南北交通の要であると思います。一刻も早く実行に移してほしいです。
67	車が行き来しやすい街を作してほしい。都市計画道路は進めるべきである。
68	交通事故を防ぐ手段の一つとして、道路の幅を広げるべきである。計画を進めてほしい。
69	子どもたちの将来のために、ぜひとも今都市計画道路を実行に移す時だと思う。
70	都市計画道路について、時代に即した形で道幅を拡張してほしい。
71	高円寺の計画について、もう何年も進んでいない。地元住民は都市計画道路ができるのを待ち望んでいる。地元で声を聞いてほしい。
72	都市計画道路を実行に移し、鬱蒼とした街の雰囲気を変えてほしい。
73	狭い道のせいで何度も危ない目にあっている。ぜひ計画を進めてほしい。
74	何十年と計画が進んでいないことに違和感を感じる。早急に実行に移すべきだ。
75	都市計画道路を進めるべきである。震災などいざという時に必要。
76	街の景観がよくなる 景観がよくなると治安もよくなる。 よって計画されている道路を作るべきである。
77	高円寺の道路は早く作ってください。みんな待ち望んでいます。
78	補助132号線は、現在狭い片側一車線で危険です。早急に進めてください。
79	すでに買収に応じた土地が多く、132は早く進めるべきだ。
80	更地になっているところがありこのままだとみっともない。見た目が悪いので計画を進めるべきだと思います。
81	自転車で通行する際、歩道の道幅が狭く危ない。広くしてほしい。
82	132号線は災害が起こったときに重要な道路になると思います。早く作ってほしいです。
83	身体の不自由な方が安心して生活できる環境を作るべきです。132号はやるべきです。
84	責任をもって都市計画道路補132号線は計画決定通り進めるべきである。そうしないと様々な弊害が生じる可能性が出てくる。
85	杉並区内の都市計画道路 計画決定・事業認可は憲法違反、直ちに事業停止を

	<p>現在の都市計画法は、計画を決める場合は事前に公聴会などを開き、地域住民に計画内容を告知し、意見を聴取、計画案にも反映するよう定めている。計画によって住民が不当な不利益を受けないようにするためだ。</p> <p>しかし 132 号線(西荻窪)などの沿線住民は、事前に何も知らされず意見聴取も受けていない。ある日突然測量員が訪れ、初めて 70 年以上も前に道路計画が決まっていたことを知らされたのが実態だ。</p> <p>なぜこんなおかしいことが起きているのか。</p> <p>それは 1947 年の都市計画道路決定が明治憲法下の旧都市計画法に基づいており、公聴会の開催や意見聴取など国民の権利を守る規定がなかったからだ。</p> <p>しかも 1968 年に現在の新都市計画法に切り換えた際、「旧法の都市計画決定は新法の決定とみなす」としてしまったため、都市計画道路については旧憲法の国民主権無視の古さをそのまま踏襲している。ここが一番の問題だ。</p> <p>新都市計画法では、計画決定前の公聴会開催(告知)や意見聴取(聴聞)を定めているのに、都市計画道路だけはこうした法手続きを一切省略したまま事業申請も認可もできるようになってしまった。これはどう見てもおかしい。</p> <p>新憲法第 31 条は、国民が公権力から不利益な処分を受けないよう適正手続 = 告知と聴聞 = を受ける権利の保障を定めている。さらに行政手続法でも、国民は自らの権利と利益のために、告知と聴聞を受ける機会が保障されている。</p> <p>旧憲法下の法律を踏襲した都市計画道路の決定や事業申請・認可などの法手続きが、憲法 31 条や行政手続法に違反していることは明らかだ。</p> <p>132 号線をはじめとする杉並区内の計画決定や事業認可はすべて違法であり、直ちに事業を停止し、計画決定・事業認可そのものも見直すよう求める。</p>
86	<p>阿佐ヶ谷住宅がなくなったことで、豊かな緑あふれる空間と、他の地域との差別化を我々は失った。なのに、またしても、区は間違いを犯そうとしている。せつかくの閑静な住宅を失い、ただの車の通過場所に成り下がろうとしているのだから。しかも、今回は何百人という住人の人生を変えてしまうことになることを進めようとしている。東京都は 133 号線をつくる理由を色々とあげているが、それが何百人もの人生を変えてまでやることとはとても思えない。</p> <p>寝に帰るだけじゃない、この町が好きな人たちがいる、歩いていると緑が視界に入り、そこにはその地域にあった飲食店や小売店が増えていき、そうなることで日々の暮らしが豊かになっていく。それが私の望むまちづくりだと思っている。</p>
87	<p>【総合(分野別)方針】 防災・減災・事前復興まちづくり方針</p> <p>【具体的な方向性】 3 地域の防災対応力の強化</p> <p>【項目】 P66 (1) 災害時拠点施設の機能拡充</p> <p>【記載内容】 ○災害時の電源確保のため、これまで計画的に備蓄していた燃料による発電機に加え、非常用電源が設置されていない震災救援所へ蓄電池の配備を進めます。</p>

	<p>【意見】気候変動により頻発化する台風や局地的な豪雨、首都直下地震等に対して、平時からの事前の備えとして、「事前復興まちづくりの推進」に記載のとおり、「災害に備えたエネルギーの確保」に向けて「多様な発電手段を用いた電力供給の安定化に向けた取組を推進」し、災害時拠点施設において、蓄電池に限定することなく自立分散型電源の多重化を図ることは、災害に備えたまちづくりに不可欠と考えます。</p> <p>また、ゼロカーボンシティの実現に向けた取組みとして、「区立施設の改築時等においては、太陽光発電設備設置を可能な限り推進する」とされています。</p> <p>天候等により出力が不安定な太陽光発電の欠点を補い、エネルギーを効率的に利用するコージェネレーションシステム等を設置することにより、災害に強く環境負荷の少ないまちづくりにつながることから、以下のとおり変更することを提案します。</p> <p>○災害時の電源確保のため、これまで計画的に備蓄していた燃料による発電機に加え、非常用電源が設置されていない震災救援所へ、蓄電池等の自立分散型電源（太陽光発電、蓄電池、コージェネレーションシステム等）の配備を進めます。</p>
88	<p>私は、次の通りに、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）（案）（以下、基本方針（案））に対する意見を提出する。貴区は、今回の基本方針（案）に対するパブリックコメント（以下、パブコメ）を、単に「民主的な手続きを行った」というアリバイにすることなく、以後に作成される「杉並区まちづくり基本方針」に必ず反映してもらいたい。</p> <p>1, 本基本方針（案）の提示及びパブリックコメント採取の進め方が当初に公表された期日ありきで、それまで行われた区民などから寄せられた意見を反映する暇もなく進められている事は、民主的な手続きへの著しい軽視を表している。</p> <p>例えば、10月に出された「杉並区まちづくり骨子案」に対し550あまりの意見が寄せられ、同骨子案の改訂版への意見聴取を2023年1月4日期限で集めている最中に、今回のパブコメの募集を始めている。すねわち、改訂版への意見を本基本方針（案）には考慮しないと行為で表明しているのだ。また、さところブレストも、2022年10月1日の広報では2023年1月いっぱい行う予定と表記されているにもかかわらず、貴区ホームページでは2022年12月20日で終わっている。しかも、補助133号線を想定した阿佐谷（成田東）では、さところブレストが1度も行われていない。このことは、認可道路に利害を有する住民へのおざなりな対応を想起させる。</p> <p>したがって、私は住民の意見を十分に検討し、反映させるために、今回のパブコメ集約後、今年度3月末日までに「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）」はまとめるべきではないと考える。より民主的な手続きのもと、十分な時間を取りつつ、来年度以降に決定すべきである。</p> <p>2, 次に第4章総合方針（分野別方針）②道路整備方針について</p> <p>結論として、事業認可（以下、認可）部分の手続きは一旦止めるべきである。理由は次の通り。</p>

1) 都市計画道路の扱いについて、認可区間の手続きを凍結し、西荻や高円寺、成田東地域のまちづくりを考える要素として、認可部分と未認可部分を一体化し、計画・整備しなければ、不整合で、不合理な内容になりかねないと思う。

2) また、認可部分のみに土地収用を行った場合、道路が何時幹線道路間をつなぐか予測できず、虫食い地が増えて町が寂れていきかねないうえ、結局道路計画がとん挫した場合の地域へのダメージが大きく、投入された多額の税金が無駄になる。

3) なおかつ、事業認可は取り消すことができない訳ではない。

このことは、2022年25日のBS-TBS「噂の現場その後スペシャル」132号線のテレビ番組の中で番組クルーの「都市計画道路であっても手続きをすれば廃止は可能（ですが）」の質問に対し、田中前区長が「完全に白紙に戻すんだ、見直すんだというなら相当な覚悟をもって動かなきゃいけない」と返した事から認めていると理解される。

4) しかしながら、前区長や所轄の都市整備部が丁寧な説明をして来なかったため、区議の中には「事業認可は取り消せる」ことを知らない人もいるようだ。

まず、すべての杉並区議会議員に「事業認可は取り消せる」ことを理解させたうえで、補助第132号線・221号線をどうすべきかを検討した方が良い。

### 3, 第5章③荻窪地域について

1) 荻窪南地域は、荻窪5丁目をはじめとする近隣住民の了解を全くとることも無く、前区長によってあんさんぶるを荻窪税務署にされてしまったため、駅から遠く離れた荻窪地域区民センターまで行かないと、会合1つできない。桃二小の建て替えを協議するの懇談会の時は、あんさんぶる機能を桃二小に移すと貴区からは説明されたが、会議室一つ取るについても「さざんかネット」が使えず著しく不便である。2年後に迫る荻窪地域区民センターにおいては、高井戸地域区民センターを使う事を貴区からは言われており、これは区の施設を使うなどと言われているようなものである。

あまつさえ、杉並区内南北交通の結節点の荻窪駅に近かったあんさんぶるは他地域の区民や私立などの中学・高校生も数多く利用していた。何とか荻窪の南地域の駅近くに区の施設を再び取得して欲しい。

2) 荻窪の南北問題は基本方針（案）にも「基盤整備などにより駅南北の連絡機能の強化」とだけ書いてあるが、早期に実現しそうな駅東口の24時間開放を求める。これについては、昨年11月の杉並区議会「都市環境委員会」の質疑でJRや東京メトロの改札をシャッターで塞ぐ費用として、確か5千万円くらいと説明されていた。そうであるなら、杉並区がJRやメトロを説得すれば、早期に駅東口の24時間開放は実現する。

そして、駅東口の24時間開放は災害時や近隣の火事の際に避難場所等として大いに役立つと思われるし、防犯上も効果があるだろうし、女性の帰宅なども今よりは安心感が増す。

3) もう一つ、現荻窪税務署側、コンビニエンスストアの入るビルの補助131号線の下から、JRの北側へ歩行者や自転車のためのアンダーパスを通して欲しい。元ゼネコン社

	<p>員だった方が、件の地下構造を調べた限りでは、人と自転車が通るのは地下の施設などを考慮しても可能であったようだ。</p> <p>他方、現在ある駅西の自転車用の南北通路は北側へ自転車で行く時、自転車を狭い「く」の字の階段を持ち上げないとならず、高齢者には辛い造りになっている。</p> <p>4) 補助 131 号線の一方通行を、バスベイの円滑な運航と、乳幼児を抱える親や高齢者の安全のために固定化して欲しい。</p> <p>4, 第 5 章④阿佐谷地域についてさ</p> <p>1) 阿佐谷駅北東地区の再開発を見直すべきである。そして、荻窪、西荻窪、高円寺と同様に、区が呼び掛けたまちづくり協議会やまちづくりについて対話する場をもうけるべきだ。現在の杉並区・河北病院・地主の 3 者だけで決める体制を改めるべきである。その理由は件の土地は所有者だけで決めるには、近隣住民への影響が大きいからである。</p> <p>2) 杉一小は現在の敷地で改築すべきである。なぜならば、現在の土地は地盤も強固で、病院跡地のような汚染問題もなく、また桃園川の影響も無いからだ。子どもの安全や健全やかな成長、そして災害時には救援所となる小学校として今の土地を離れるべきではない。</p> <p>以上</p>
89	<p>私は南阿佐ヶ谷駅から五日市街道の延伸計画であった、補助道路 1 3 3 号線の開通は賛成です。理由として、まず防災の面です。杉並区の HP でも公表しているとおり、「地震が起きた際の現況における避難者予測図」をみると、午後 6 時のシュミレーションで駅周辺の成田東 4 丁目、3 丁目 900～1200 人に対して、成田東 2 丁目、3 丁目は 1500 人以上と道路閉塞リスク高くなっています。また、「現況における消失予測図」をみると、成田東 2 丁目、1 丁目 50m メッシュ内消失棟数は 10 - 15、15 - 20 が発生となっており、消失数が高いことがわかります。一方で成田東 4 丁目、3 丁目は 1 - 5 未満しかありません。つまり、成田東 1 丁目、2 丁目は、地震が起きたら高い確率で被害が大きいと公表してるのに関わらず、防災のための道路を造らないというのは矛盾してると思います。そして、道路延伸に反対されている方たち（成田東 4 丁目、3 丁目の方）は実は被害が少ない方たちです。成田東 2 丁目、3 丁目の住民にアンケートを取得してください。絶対に道路をつくったほうが良いと言いますよ。この情報を知らないだけです。</p> <p>次に、今回のまちづくりにおいて、住民との対話が必要としながらも、対話に参加しているのは、ごく一部であり、かつ道路づくりに反対されている方たちが多数参加されていることに違和感があります。私は道路作りに賛成ですが、話し合いが平日のため、参加できません。本当に対話が必要なのは、これから杉並区を担うであろう 20 代、30 代、40 代のサラリーマンではないでしょうか。若い世代は働いてるので、わざわざ平日に休みを取得できません。私自身もそうです。子供も小さいので預けることができず、そちらに足を運ぶことができません。なので、土日に対話の時間を設けてくださ</p>

	<p>い。また、土日にオンラインの参加でもいいのです。もっと住民の参加を呼び掛けてください。参加している絶対数が住民の数に対して、少なすぎます。</p> <p>次に、利便性です。五日市街道を境に成田東1, 2丁目は陸の孤島になっています。杉並区の真ん中にあるにもかかわらず、駅に抜ける道路がありません。これから高齢化社会をむかえ、ここの住民たちの足はより必要となるでしょう。利便性をうむためにも大きな道路は必要です。</p> <p>最後に、区長にお願いがあります。SNSでもみていると、道路づくりが反対の方がこわくて意見がいいにくいです。</p> <p>私もSNSで発信したいと思いますが、報復が怖くてできません。</p> <p>賛成の人、反対の人、どちらの意見も聞いてください。反対の意見ばかりがクローズアップされて、平等ではありません。</p> <p>そして、もし道路を造らないとしたら、これまでにかかった費用がどのくらいかかったのか、またつからないことによってでたお金はいくらなのか公表して住民の理解を得てください。なぜなら、杉並区役所の職員の仕事もコストがかかっているはずで、それを現在の区長の鶴の一声でなくす、というのは、今までかけてきたお金をドブに捨てる行為です。そして、それも税金です。</p> <p>防災面、費用面、すべて明らかにして、賛成も反対派もどちらの肩を持たず、土日も使い、たくさんの住民の声にみみを傾けること、それが本当の透明性であり、区長の仕事だと思います。</p>
90	<p>杉並区は未完成の都市計画道路が多いと感じます。とくに南北方向の交通網が貧弱なので駅前には渋滞が酷く、古い家が多いエリアでは防災のためにもなると思います。例えば西荻窪の補助132号線は一日も早い完成を心待ち待ちにしています。その他の都市計画道路も早く整備を進めていく方針をはっきりと示してほしいです。よろしくお願いします。</p>
91	<p>必要な道路計画はきちんと進めて頂きたいと考えています。</p> <p>西荻窪は公共のバス路線が、沿道の路上駐車で妨げられている現状です。公共交通の結節点としての機能を回復するために、道路の拡幅と駅前の交通広場の整備は早急に対策が必要な課題だと考えます。</p>
92	<p>西荻窪地域の補助132号線の整備と拡張を早急に進めていただきたいと思います。歩行者と自転車と自動車を分離する為には、道路拡張は必要だと思います。よろしくお願いいたします。</p>
93	<p>西荻窪駅周辺の道路拡張を進めて欲しい。</p> <p>現在のままでは震災時に西荻窪は悲惨な状況になります。</p> <p>反対派の声が大きくみえますが、多くの賛成と容認の人は何も言わないだけでむしろ多数派では。</p> <p>震災時に決して「想定外」との言い訳は許しません。</p> <p>「想定内」です。</p>

	<p>西荻駅前狭さも何とかして欲しいです。</p> <p>高齢の母を車で送迎時に下ろす場所ありません。</p> <p>北口薬局前に車を止めている方がいますが、道路交通法違反です。</p> <p>一方通行でも右側駐車は違反です。</p> <p>違反行為をしなければ車から人が降りられない駅って設計時から問題あります。</p> <p>首里城は元の形を保つため耐火設備が少なかったそうです。結果、全焼で全てを失いました。</p> <p>西荻窪の町並みが全滅しないために道路拡張を進めて下さい。</p>
94	<p>確実に起きる災害に備えたまちづくりについて考えていただきたい。</p> <p>道の狭さについて、西荻窪あたりは歩道でも車道でも自転車で走る時には非常に怖い思いをします。また、西荻窪に限らず、緊急時に救急車が入って行くのに苦労している道幅の場所もあります。よろしく願いいたします。</p>
95	<p>阿佐ヶ谷駅と南阿佐ヶ谷駅周辺を一体的な整備を行うことで、公共施設の多くが集積していることから、区を中心として機能させる拠点に位置付ける必要があります。老朽化した公共施設も多くあることから、それらの整備と補助 133 号線の整備とを関連付けて整備し、区の南部との関連性を強化し、公共施設の利便性を高め、防災上も商業活性化の上でも集中する拠点として、区のありかたについて、強化を図っていくべきと考えます。</p>
96	<p>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。</p>
97	<p>高円寺の線路沿いの道路についてですが、中野区は道路を拡幅すると聞いています。今でも車が多く人通りも多いので、杉並区だけ細いままでは事故の危険性が心配です。反対する声が多いと聞きますが、よく利用する道なので、安全性を考えて反対する人たちにも理解を得て、早急に進めてください。</p>
98	<p>西荻地域の補助 132 号線の整備と拡張を早急に進めていただきたい。</p>
99	<p>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。</p>
100	<p>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適路の拡充が不可欠だが、高円寺北側から早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。</p>
101	<p>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、密集地で災害時の最重な避難路、そして公共交通「すぎ丸」の運行にも十分に寄与する。</p>
102	<p>成田地域は、狭い道路が多く、生活道路が抜け道となっている路線も多い状況です。交通の安全性や緊急車両の通行などに課題があり、補助 133 号線の整備を進めてほしい。</p>



103	阿佐ヶ谷駅から南阿佐ヶ谷駅周辺を一体的にとらえ、まちづくりを進めることが重要です。区役所や郵便局など公共施設が多いことから、区を中心として機能させる拠点に位置付ける必要があります。老朽化した公共施設の整備と補助 133 号線の整備とを関連付けて表記し、区の南部地域との連絡性を高め、利便性や防災面、交通ネットワーク形成の上でも、強化を図っていくべきと考えます。
104	中杉通りは、整備が青梅街道までで中断しているため、南北のスムーズな移動の妨げとなり、経済活動上、多大な損失を生んでいると思う。また、大規模災害発生時の避難路確保等、防災上の観点からも中杉通りの延伸を進めるべきと考える。本方針にもそのことを明記した上で、東京都に対して早期事業化するよう働きかけてもらいたい。
105	阿佐谷住宅の建て替えや宅地開発した際は、補助 133 号線の計画があることは周知の事実で説明を受けているはず。この路線は、地域公共交通や防災上重要な役割を担う路線であり、早期に事業認可を取得して整備を進めていただきたいと思います。
106	久我山駅周辺道路の歩行者の安全性や快適性の向上などを図るには、補助 216 号線の整備を促進する必要があると考えますが、方針案に記載がなくなったのは、必要性がなくなったとの理由でしょうか。
107	南北方向の補助 128 号線と補助 215 号線の都市計画道路は、防災基盤として必要不可欠な路線と考えますが、記載がなくなったのはなぜでしょうか。
108	事業認可を取得していない区間は、優先整備路線として位置付けられていると聞いています。すでに効果の検証が行われて、必要性が認められており、早期に事業認可を取得してほしい。
109	133 号線について検討し直していただいたことをまず感謝いたします。 一方で、杉並警察署前交差点のところは確かに狭く、自動車が相互通行するのが困難で渋滞が発生し、歩行者も歩きづらいのは事実です。 私としてはあの一帯だけでも無電柱化すればだいぶマシになるのではと感じていますがすでに検討されていたでしょうか？ また、杉並郵便局の脇の通りも一方通行になっていますが、双方向でも問題ない気がします。 (というか、郵便局のトラックやコインパークの車は通っていて一方通行の意味がよくわかりません) もし未だであればご一考いただければ幸いです。
110	132号について 歩道が狭いのでぜひ広げてほしい。進めてください。
111	私が住んでいる地域に前区長が新しく道路を作る事を表明しました。道路計画策定から何十年という月日が流れており、その頃から街並みもかなり変化しております。もし、道路計画を考えるのであればゼロベースから費用対効果を考えてから発表すべきではないでしょうか？例えば、今の鎌倉街道を拡張するとか、今ある道路を拡張する事から考

	<p>えた方が費用も安くなると思います。また、賛成、反対はつきものなので住民投票で幅広く区民の意見を聞いて欲しいと思います。</p>
112	<p>西荻地域の補助 132 号線の整備と拡張を、早急に進めていただきたいと思います。よろしくお願いいいたします。</p>
113	<p>都市計画道路は、安全安心のため、将来のために整備を進めてください。</p>
114	<p>杉並区は道路が狭いので子どもを連れて外出して何度も怖い思いをしています。都市計画道路を整備して、広い歩道にしてください。</p>
115	<p>西武新宿線下井草駅周辺まちづくりパブリックコメント 1. 環境に優しく、地域の活性化が可能な鉄道は地下化土地の買収を最小化出来る複線シールドトンネル工法で採掘する。野方駅を地下に移動する。沼袋（地下化工事中）から野方間は地下化する。野方駅から井荻駅間は連続地下化する。鉄道の跡地は、ひと優先で振るわい有るまちづくりに活用する。地下駅は、非常時や緊急時の避難所（シェルター）として活用する。地下化する事により、ヒートアイランド現象を低減出来る。2. 下井草、井草地域の旧早稲田通りについての提案旧早稲田通りは、道路巾が狭く、道路上には、電柱 街路灯の柱が林立して道路を狭くしている。電柱は排除し、電気ケーブル、電話ケーブル、その他のケーブル等は、地中トンネルを掘り移すことにより道路巾を広げる事が出来ます。道路両側にガードレールを設地する事が出来る。バス停に関しては、バスの長さプラス前後 5 メートルとバスの巾の半分の私有地を確保する。歩道も私有地を確保する事により安全性が高まる。</p>
116	<p>都市計画マスタープラン 6 総合方針 3 交通整備方針について。 戦後長い間、道路計画に於いて自転車は無視されてきました。この数年この無視の歪みが浮かび上がっていると思います。近年新しく造られた道路でも、1 番に車道、2 番が街路樹、3 番目に歩道、4 番自転車、と感じるくらい街路樹帯が歩道より広く面積をとっている道路も有る（東八道路や環八道路の一部）。この街路樹帯を半分削れば自転車はとて走りやすくなります。どうぞ街路樹帯より自転車道が狭いなんて事が起こらないように欲しいです。緑も大切ですが人の命はもっと大切です。安全に暮らす為にお願いします。 もちろん自転車走行車への安全講習も同時に行ってください。また自動車運転手にも自転車との道路のシェアを理解させる啓蒙活動もしてもらいたいです。</p>
117	<p>西荻窪駅から青梅街道に向けて大規模な道路拡張が計画されていますが、長く愛されてきた西荻窪の町並みが大きく壊されていくことに多大な懸念を持っています。西荻窪界限は、小さな個人店が軒を並べて個性的な町並みを作っています。道路拡張に伴い、こうした店の多くが立ち退きを迫られ、街の景観が大きく変貌してしまいます。以前から決められているという理由だけで不必要な開発拡張は税金の無駄遣いでもあり、断固反対いたします。</p>
118	<p>先に提出したパブリックコメントの前提に一部誤解があったので、ここに再提出する。 ①区の新しい道路整備計画は、計画決定および計画概成のいずれも再検討すべき。</p>

	<p>②とりわけ計画概成の案件は白紙撤回し、現状・近未来の区勢を勘し、必要に応じ新たに立案すべき。</p> <p>③上記②にかかる計画で防火防災のための路線両側の高層建造物の建設（道路北側）に関しては、現住居（低層木造）の所有者の生活環境を損なわないようにグリーンベルトを整備すること、また資産価値の減少を生じないように十分に配慮すべき。それが可能でない場合には、当事者が納得できる方策を講じ、協議すべき。</p> <p>④上記③にかかる計画で決定済のものであっても、今後 50 年後に日本の人口が 1 億 3000 万人から 8800 万人に減少と現在の 70 パーセントに減少することが予測されている。少子化対策が国政の第一の課題とされているが、おざなりで実効性は期待できない。杉並区人口も現勢 57 万人が 40 万人に減少するとすれば、防火のために建築する高層マンション等は、50 年後には廃墟化するものと懸念される。計画が決定されている案件を早急に受注し、現時点で利益を確保しようとするゼネコンからの要請は同計画の近未来を見据えた、詳細にわたる再検討が終了し、議会（区民）の承認を得られるまで、受理すべきではない。</p> <p>⑤道路整備計画以外の区の計画についてもすべて、同様の発想でことを進めるように希望する。</p> <p>以上</p>
119	<p>杉並区まちづくり基本方針（案）への意見 西荻地域</p> <p>&lt;都市計画道路補助 132 号線の整備についての意見&gt;</p> <p>現在事業が計画されている都市計画道路 132 号線は、青梅街道から神明通り入り口までの約 1 キロの区間です。認可を取った半分の区間はそのまま計画通りに進めて、未認可区間は検証して必要性を検討するというのは、道理に合いません。認可された区間の検証はされていないのですから。また、都市計画道路は東京都の事業認可を受けたら、もう変更はできないということではなく、手続きをとれば杉並区の決定で変更はできるはず。認可、未認可を分けなくて全体の道路拡幅が、本当に必要な事業なのかを改めて検証し効果を検討してください。</p> <p>私は、沿道に住む住民として 132 号線道路拡幅に納得していません。</p> <p>住民の意見を聞く対話集会も始まったばかりです。その際の議論の設定にも疑問があります。</p> <p>「まっつくりについて」「道路整備について」への意見といえば、だれもが道路の整備は必要だと言うでしょう。しかし、都市計画道路事業は、単なる「道路整備」ではないのです。沿道の建物を壊わし、長年沿道で店を営み居住している多くの人たちを立ち退かせなければ、道路拡幅はできないのです。何人ぐらいの人々の生活に影響が及び、事業は何年かかるのか、費用はいくらかかるのか、など事業に伴う住民負担をリアルに提示してください。そのうえで初めて、今ある道路を拡幅する必要があるのか、拡幅し</p>

	<p>ないでもよりよいまちづくりの方法はないのか、等々の議論も成り立つのだと思います。</p> <p>また、沿道住民には「補償」があるからいいじゃないかと思われてもいます。拡幅事業にあたっての基本的な「住民への補償」も明らかにしてください。基本も公表しないのでは議論もできないし、さらにプライバシーの名のもとに「個別の対応」しかしないのは、沿道住民を泣き寝入りさせるものです。</p> <p>認可された区間では、すでに用地買収済みの所があり、土地を売りたいと予定している人もいるのだから事業の中止はできないともいわれています。</p> <p>しかし、事業を中止しても区が土地を積極的に購入して、空き地を有効利用するということはできるのではないのでしょうか。</p> <p>空地は、なにより防災にとって有効です。</p> <p>緑地にしたり憩いのスペースもつくれます。</p> <p>西荻は遠くに善福寺公園や桃井原っぱ公園など大きな公園がありますが、駅周辺1キロ範囲には小さな緑地は少ない地域です。</p> <p>所々に広がりがある道、こんな歩道があったらいいなと思います。</p> <p>電線は地中化し、バリアフリーの歩きやすい歩道にしてください。</p> <p>それだけでも歩道は歩きやすくなります。</p> <p>132号線は歩道が2,5メートル以上あるので、そのままで電線の地中化は可能なはずです。</p> <p>莫大な税金を使って道路を拡幅しなくても、歩道を歩きやすくする工夫で西荻のまちを豊かにすることはできると思います。</p> <p>「決まっているからやる」というお役所的慣習ではなく、柔軟な行政のあり方を期待します。</p>
120	<p>これからの社会を考えた時、自転車利用を促進することは大いに賛成しますが、そのためには、歩道、自転車道、車道を分離する道路整備が必要であると思います。</p> <p>現在予定されている、西荻や高円寺の道路整備では、歩道、自転車道、車道の分離の取組を行うこととされており、一刻も早く整備されることを望みます。</p> <p>大きな道路を整備することにより、周辺的生活道路から車両が減るのであれば、歩行者や自転車利用者の安全性も増すことになるので、その他の道路整備も早く進めてください。</p>
121	<p>本年1月12日の杉並区都市計画マスタープラン案の説明会では、都市計画道路補助132号線の事業認可区間について、区役所の都市計画道路担当課長から、道路拡幅は決まっているので、そのことを変えることはしないとの発言があり、どうして岸本 区長が常日頃、話している住民参加をスタートから考えることができないのか？、大いに疑問を感じています。</p> <p>「都市計画道路補助132号線の事業認可区間については、事業認可を取得していない区間と一体として必要性を検討することが必須であり、その検討が終わるまで、事業</p>

認可区間の工事を、一旦、停止するよう、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）（案）第5章 地域別方針 2 ?荻地域の部分を変更するべき」であります。

また、「他の都市計画道路も同じであり、第4章 総合方針（分野別方針）2 道路整備方針 基本的な考え方の部分も、事業認可区間の工事を、一旦、停止するよう、変更するべき」であります。

あるいは、この変更の是非の検討に時間が必要であるのならば、「3月末とされている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）の確定の時期を遅らせて、十分な検討を行うべき」であります。

『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）（案）の第4章 総合方針（分野別方針）

2 道路整備方針 基本的な考え方 1 体系的な道路網の整備（P48）』では、事業認可を取得している区間については「事業を進めるための合意形成を行う」、すなわち、「工事を進める方針を変更する意向は一切なく、この方針に従って工事を実施すること」を表明しているとしか読み取れません。

一方、事業認可を取得していない区間については、「必要性を検討する」、すなわち、「工事を行わない可能性を残すこと」を表明しています。

この方針では、つながった1本の道路の途中で、拡幅などが行われる部分と行われな部分を生む可能性があるが、そうした不整合な道路は道路としての機能が果たせず、いたずらに、まちを荒らすだけに終わることになります。

こうした工事への工事費の投入は、税金の無駄遣いにほかならないことになります。

『第5章 地域別方針 2 ?荻地域 3 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（2）都市計画道路補助132号線の整備 ①都市計画道路補助132号線の整備の部分（P97）』では、補助132号線について、事業認可区間は工事を進める一方、事業未認可区間は工事計画の取りやめを含む「必要性の検討」を行うという方針です。

しかし、事業未認可区間は西荻窪駅周辺を含んでいるため、実質的な駅前再開発という西荻窪の街づくりの根本に該当するものであり、その是非、要否に関する検討には、非常に時間がかかるものです。こうした街づくりの根本の問題との整合性を取らずに、事業認可区間の工事だけを一方的に進めることは、上記の不整合な道路の建設の具体例であり、西荻窪のまちを荒らすだけに終わるという危惧に対して、現在の区役所の担当職員の責任が問われることになります。

さらに、公共事業においては、費用対効果（工事による経済効果÷費用の比率）を調査し、効果÷費用=1.0以上になる事業しか実施しないこととされているのでありますが、132号線の事業認可区間の費用対効果の調査結果は0.5であり、事業の未認可区間を含めた全区間の事業が完成しなければ効果÷費用=1.0以上にならない、とされています。

	<p>したがって、事業認可区間の工事を進めておいて、検討の結果、未認可区間の工事が取りやめになった場合、効果÷費用=0.5 という役に立たない道路になってしまうのであります。</p> <p>すなわち、事業認可区間の工事の実施は、まさに、税金の無駄遣いになることに対して、現在の区役所の担当職員はどう考えているのでしょうか？</p> <p>以上の点からも、補助 132 号線については、</p> <p>「未認可区間の検討が終わるまで、事業認可区間の工事を、一旦、停止するよう、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）（案）を変更する。」ことが必要です。</p> <p>あるいは、変更の要否について、区民の意見を広く聞き、十分な検討の時間をとる必要があるのであれば、</p> <p>少なくとも、「事業認可区間の工事を進める」という方針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）の決定の予定を先に延ばして、「基本方針に従って事業認可区間の工事が進められる」という事態だけは止めるべきであります。</p>
122	<p>「基本計画に不足している文化・芸術の視点について」</p> <p>杉並区は近隣自治体に比べ、文化施策が少ないと感じる。練馬区・世田谷区、板橋区・三鷹市などには充実した区立美術館があるし、中野区や豊島区は郷土博物館の活動が盛んである。そうした活動もまたまちの魅力や住民の愛着を醸成するものである。杉並区の郷土博物館も独自の展覧会などには見るべきものがあるが、規模は小さく、観覧者も少ない。ハコものには限らないが、文化施策を充実させてほしい。</p> <p>現在の目玉といえるのは荻外荘の整備展示のようだが、近衛文麿と 226 事件という戦争や軍部とかかわる史跡であるので、慎重な取り扱いが必要であり、単なる建築文化財として売り出すのは違うと思う。</p> <p>またこれは、都市マス説明会において、他の参加者の方の意見から啓発された視点なのだが、公共空間における彫刻等パブリックアートの問題を、今後考えていただきたい。22 年に前区長が購入した区役所の木彫「母子像」が、ジェンダーバイアスが強い・古い、として区民や議員から批判が起こった（価格の不透明さもあるが）。これだけではなく、設置された彫刻には古いものが多いので、女性の表象がステレオタイプではないだろうか。</p> <p>説明会で参加者から例示された、区役所横広場の佐藤忠良作品も、当時の日本美術の代表的なあり方ではあろうが、典型的な「女らしさ」に「平和」を重ね合わせる、現在の価値観にそぐわないものであると感じる。また南荻窪の児童相談所前のスカートがめくれた女子像など、女性の性的搾取への対応も必要な場所に置かれているのはどうか。</p> <p>こうしたパブリックアート群のあり方を、公共性の観点からもアップデートする必要があるのではないかと。たとえば屋外設置をやめて資料として資料館に収蔵するという方法もあると思う。</p>

	<p>この都市マス阿佐ヶ谷説明会では、区長から総論で「フェミニスト・シティ」という観点が示された。もちろん区長の考えを即採用すべきということではないが、今後のジェンダー平等施策の実施に向けて、ひとつの施政方針として考慮されるべきコンセプトであると思う。それはパートナーシップなどの法整備だけでなく、文化・芸術の面にも反映されるべきだ。</p> <p>また「フェミニスト・シティ」の定義を「弱い立場のひとの視点」に立脚するもの、とするならば、文化や芸術は女性のみならず弱い立場に立脚すべきであり、またその救済の可能性を持った分野である。そして、たとえば最近話題となった東京国立博物館の予算不足や、以前の橋下市長下での大阪文楽劇場の予算削減など、文化・芸術はそれ自体が資本主義的な価値観のもとでは「弱い」存在である。これらを守ることも新しい区政には求められることだと思う。</p> <p>今回の基本計画に間に合わなくても、是非検討してほしい。</p> <p>・追記・前回の改定に向けての意見募集と異なり、このフォームに制限字数の記載がない。こうした書式は統一してほしい。また、説明会に参加した際にパブコメについての案内がなかった。プロセスをわからずに参加している方もいたようだし、全体的にまだ周知が不足していると思う。</p>
123	<p>ゼロカーボンシティに向けてどんどん進めてもらいたいです。</p> <p>小さなことかもしれませんが、コンポストの補助金の細かい制限をなくして、あらゆる方法のコンポストに補助金を出してほしいです。</p> <p>また、農地も保持ではなく、増やせたらと思います。街路樹なども食べられる植物を植えて、町を歩きながら区民が自由に食べられる町になっても面白いと思います。</p> <p>体験農園に参加させてもらっていますが、杉並区からの補助がなくなりました。継続して資金援助していただきたいです。もっと体験農園の場所も増えたら緑地化できて良いと思います。参加希望されている方は大変多いようです。</p> <p>個性的な町を残してもらいたいです。どこも同じような都市開発が行われており、街の個性がなくなっている場所が多いと思います。杉並区は一駅離れるだけで、まったく違う町を訪れた気分になれます。それを大切にしたいです。</p> <p>自分が関わっているところに偏っている内容ですが、良い町にしたいです。その思いは皆さん同じだと思います。できることは、自分たちで動きますので、どんな人も取りこぼさない思いやりのある町へ、協力していきたいです。どうぞよろしくお願いいたします。</p>
124	<p>歩道を走る自転車が怖いです。</p> <p>人、自転車、車を分けて通行できる道づくりを早急をお願いします。</p>
125	<p>ホームページのまちづくりのサイトのレイアウトについて</p> <p>修正前と修正後の方針図を縦並びでなく、横並びにするのは可能でしょうか。</p> <p>縦並びだと、修正前・後の違いがわかりにくいのです。</p>

	<p>132号線周辺の住宅では、「測量お断り」など見かけた事があります。その地域住民の方々との話し合いは、十分にされての修正案なのでしょうか。</p> <p>利便性だけでなく、住民の住み慣れた環境を壊さず、また防災の視点も入れながら、解決の方向を見つけてほしいです。</p> <p>自分の居住区の問題としては、旧早稲田通り沿いに古い空家が多いので、防災上不安に思えますので、視察してほしいです。</p> <p>また、旧早稲田通りは子ども達の通学路にもなっていて、ガードレールがないため、危険も感じます。</p> <p>新青梅街道沿いの歩道も自転車が通るので、通学路としては危険です。</p> <p>まちづくり方針には記載されていないので、ご一考ください。</p>
126	<p>このまま静観していると道路整備が凍結されるのではとの危機感から意見を書くことにしました。</p> <p>杉並区の道路ネットワークは極めて脆弱です。</p> <p>ごく一部の反対派の意見に流されることなく、都市計画道路は一日も早く進めてください。</p>
127	<p>杉並区の都市計画とは、今後どのように進めるのか。</p> <p>この基本方針は現行のものとは比べても大きな進展が無いように思える。むしろ、これまでの考えを聞くと、後退しているのではないのか。</p> <p>杉並区は幹線道路が多いが、南北に抜ける道は環八か環七に限られる。そのため、松の木、阿佐谷など、住宅街の抜け道の交通量が多いのはご存知だろうか。</p> <p>私の住まいの近くには133号線の計画がある。いよいよ着手との声を聞いたが、一向に進んでいない。</p> <p>聞くとところによると、西荻や高円寺の都市計画道路は事業認可が降りたのに、凍結とか。区はこれまで住民の意見を聞かずに進めてきたのか？住民の意見を聞きつつ進めてきたのであれば、なぜ今更止めるのか。</p> <p>冒頭にも申ししたが、南北に抜けるために、細い道を猛スピードで走る車があり、安心して生活する環境ではない。車だけでなく、自転車のマナーも悪い。車、自転車ともに走りやすい道を作る事は必要な事である。</p> <p>区は、事業認可が降りた道路などは、計画的に進めるべきである。区の財政面から見ても、計画的に進める方が、よいのではないか？</p> <p>この基本計画も、積極的に区の整備を考えていく方針とすべきである。</p>
128	<p>杉並区まちづくり基本方針(都市計画マスタープラン)案への意見</p> <p>1 杉並区まちづくり基本方針策定のスケジュールや手続きについて</p> <p>昨年、本方針「骨子案」に対して、区は「骨子案」段階での「意見募集」を行い、区民からはわずか17日間で549件の意見が寄せられました。そして、区は集まった意見のすべてをホームページ上で公開しました。また、同時に「さとことブレスト」を西荻窪と高円寺で複数回行い、区長自ら住民の声を聞きました。これについては、岸本聡子区</p>



長の「区民との対話による区政を積極的に進める」公約が実行に移されていることとして、高く評価します。

そして、これらを受けて、修正が加えられ、「案」として発表されて、今回のパブリックコメントの募集となりましたが、修正内容について評価できる点はあるものの、まず、スケジュール的、手続き的には、納得できない点が多いです。

納得できない点は、以下の通りです。

- ① さとことブレスト開催の規模、回数が不十分。十分意見を吸い上げたとは言い難い。
- ② さとことブレスト全回が終わらないうちに、なぜ「修正案」を出したのか。
- ③ さとことブレストは、はじめ2月までと発表されたのに、12月までで終了したのはなぜか。
- ④ アンケートの位置づけが不明。「意見を聞いた」という形式を整えるために使われるのではないか。
- ⑤ アンケートも、はじめ2月までと発表されたのに、12月までで終了したのはなぜか。
- ⑥ 1月には各地で住民説明会が行われ、パブリックコメント締め切りを1月31日までと比較的長くしたものの、締め切りからわずか1か月後にシンポジウムが予定され、年度内に決定しようとしているのは、スケジュールありきではないか。

全体的に、年度内決定を急がず、より民主的な手続きのもと、もっと十分な時間をとって練り上げてほしいと思います。

## 2 全体的な内容についての意見

「意見募集」で多く出された都市計画道路整備や駅前開発への見直しを求める意見を受けて、その内容は大きく修正されました。

都市計画道路整備等の重点路線の位置づけが削除され、「事業認可を取得していない区間では、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討します」と変更されたことは、高く評価します。

しかし一方、「既に事業認可を取得している区間では、住民との合意形成を図りつつ、事業を進めます」と、前田中区政において、都に事業認可を申請し認可を得た「補助132号線(1期区間)」「補助221号線」については、多くの住民の反対の声を無視して、事業が強行されようとしていることに抗議します。各地域住民の声に耳を傾けてください。計画の見直し、事業の中止を求めます。

？

## 3 阿佐ヶ谷地域「都市計画道路補助133号線」についての意見

「効果の検証」「必要性の検討」にあたっては、是非とも区民の意見を十分に聞いて、反映してください。

都市計画道路が策定された70数年前と違い、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

	<p>を壊してまで進める必要が、どこにあるのでしょうか。70年以上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。</p> <p>気候危機、脱炭素が大きな課題である現在、いったん立ち止まり、10年後、20年後の目指すべき社会を思い描いていきましょう。</p> <p>さことことプレストや住民説明会では、区からは「凍結とは明言できない」「計画の見直し、変更はない」と繰り返し発言がされていますが、国土交通省の方針は、「未着手区間の中には、当初の都市計画決定から長期間が経過しているものもあり、このような路線は特に、再検証に積極的に取り組むことが求められる(都市計画道路の見直しの手引き平成30年8月)」というものです。実際全国では多くが見直されています。杉並区で前例がないことを理由にせず、時代の変化に対応した計画の見直しを希望します。</p> <p>今現在も、70年以上前に策定された都市計画道路建設予定地の地権者は、安心して生活する権利を侵害されています。早く計画の凍結を決断してください。</p> <p>4 阿佐ヶ谷地域「阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり」についての意見</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。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は、十分に情報開示が行われず、その一方で、住民合意のない中で、すでに屋敷林の多くが伐採され、工事が行われています。仮に、前田中区長の時代に決めた予定通りに工事を進めるとしても、杉1小の移転については、河北病院の移転後にしか工事はできません。せめて、杉1小については以前俎上にのぼっていたA案での建て替えに方針を変更してください。</p> <p>そもそもB案に決定した経緯や理由は説明がされていません。土壌汚染も心配されている河北病院跡の低地に、小学校を移転させる必要があるのでしょうか。とても区民の利益、未来を担う子どもたちの幸福を考えた方針とは納得できません。計画変更を希望します。</p> <p>6 最後に</p> <p>「杉並区まちづくり条例」の「基本理念」を具現化する方針の策定に、区と区民は力を合わせていきましょう。</p> <p>【基本理念(第3条)】 ●区、区民及び事業者は、</p> <p>①協同の理念の下に、それぞれは役割及び責任を担いながら、まちづくりに取り組むものとします。</p> <p>②情報を共有し、対話を進め、区民の意思が尊重される、まちづくりに取り組むものとします。</p> <p>③住宅を中心とした都市としての環境に配慮し、地域の発想を大切にしながら、まちづくりに取り組むものとします。</p>
129	<p>都市計画道路の整備は必要です。132号線などの必要な道路整備は着実に進めてください。</p>

	<p>私の住んでいる地域は、内田秀五郎という村長さんが大変な苦勞をされてまっすぐな道路が整備されて、今のような良好な住環境になったとききました。</p> <p>区長には、将来を見据えた仕事をしていただきたいです。</p>
130	<p>「杉並区まちづくり基本方針」（骨子案）に対する意見</p> <p>私は基本方針を考える中で、特に都市計画道路132号線の道路拡幅について反対の意見とその理由を述べます。</p> <p>「杉並区まちづくり基本方針」（骨子案）は、&lt;まちづくり基本方針の目的と性格&gt;に、「誰もが暮らしやすいまちを創る」とか、「誰一人取り残されることのない社会の実現」という言葉がちりばめてあります。</p> <p>しかし、西荻道路拡幅問題では実際上そんなことは皆無のものとして進められてきました。</p> <p>以下にそれを述べます。</p> <p>「1」西荻は、特に用事もないけれど好きな街なので散歩に出かけています。ここには個性的な書物を集めた古書店があり、街並みも落ち着いているからです。このような静かで落ち着いた街を作り上げてきた西荻の人たちの生活道路を、70軒以上もの店舗・住宅を壊してまで拡幅することには強く反対します。</p> <p>しかも、この計画を実施しようとしてきた田中区政・行政の担当部長等は、住民の意見を全く無視し、排除してきました。その事情を記しておきます。</p> <p>（a）住民の意見を反映させるために必要な措置&lt;公聴会・利害関係人の意見書提出・審議会の議&gt;など「個人の財産を守るための適正手続き」を定めた憲法31条を全く無視してすすめてきました。</p> <p>都市計画道路は昭和22年戦後復興に決められ昭和41年に計画化された法律ですが、この時の法律は旧都市計画法でした。昭和43年には、新憲法に基づき、都市計画決定前に住民の意見を反映されることが定められているのです。ところが区は「旧法下の決定は新法下の決定とみなす」と勝手に解釈し、住民無視の事業を進めてきました。明らかに憲法に違反です。</p> <p>（b）「132号線拡幅に反対する沿道住民の会」は、田中区長あるいは部長職以上の人の出席のもとでの話し合いの申し入れをしましたが、区は協議を拒否してきました。一方で後にも述べますが区と不動産会社と道路拡幅賛成派住民の会合を密かに作り上げています。</p> <p>（c）住民による情報開示請求を無視してきました。住民が132号線に関する交通量等の調査結果を開示請求しても、区は肝心部分を黒塗りで出すなど、住民無視も甚だしいことです。</p> <p>「2」「まちづくり基本方針」には、「土地利用・市街地整備方針」の「1 地区特性に応じた土地利用・市街地整備の推進」に「国・都等の関係者と連携して土地利用・市街地整備を推進します」とあります。この「等」にはこの文脈では、地域住民は入ら</p>

	<p>ず、都市再開発を進めるデベロッパーが入るわけです。つまり「土地利用・市街地整備」は、住民参加型ではなく、行政と業者で推進するということでしょう。</p> <p>(a) やはり、大手デベロッパーが再開発を主導し 道路拡幅予定地の地権者へ働きかけていたことが、共産党区議団の情報公開請求により判明しています。補助132号線の道路拡幅計画を契機として駅南側の再開発（高層ビル建設等）に向けた動きを進めていることが明らかとなりました。</p> <p>やはり、区がこうまで強硬に事業（費用は約85億円）を進めることには、このような深い事情がありました。</p> <p>(b) 区側はそれまで「東京ガス」施設は道路拡幅防災の大きな拠点と言っていたのに、「東京ガス」は移転することになってしまった。その跡地利用で、住民側は、「防災公園と図書館など複合施設」を防災拠点創設として住民側が提案しました。</p> <p>しかし、それも無視して、跡地にはスーパーが建った。防災はどうなったのか。</p> <p>(c) つまりは防災よりは道路拡幅して駅前が高層マンションが立ち並ぶ、最近よく見かける駅前風景を目指しているのではないのかと思われる。</p> <p>事業費は約85億円。総延長の道路整備には250億円を超える事業費が投入されるという。</p> <p>住民の知らない裏側で、「道路を拡幅して高層マンションが建てられるようにする」という住民に隠された事情があるようだ。*最近住民との話し合いの集会でも、デベロッパーが司会までやっているそうです。</p> <p>「3」最後に新型コロナウイルスの感染拡大や日本経済の低迷の深刻化の状況の関連を述べます。</p> <p>新型コロナウイルス及び現在のような日本経済の低迷は、西荻窪の商店街に大打撃を与えています。</p> <p>この上に、補助132号線の道路拡幅工事が行われれば、西荻の商店は壊滅状態になりかねません。</p> <p>私は、もう補助132道路拡幅工事は、凍結するべきだと思います。</p> <p>これまで数年間、道路拡幅に反対する西荻の住民たちの主催する反対集会、学習会等に参加してきた者として、以上の意見を述べました。</p>
131	<p>「杉並区まちづくり基本方針」（骨子案）への異見</p> <p>私は杉並区に引っ越しして半年なので、区の行政についてよく知らないことだらけですが、道路拡張や駅前再開発などで住民の中から批判や懸念の声があることを、先日あった区の説明会でもたくさんあることを知りました。</p> <p>私が住んでいる西荻窪の132号線を道路拡張して立ち退きを迫っているんですね。そんな計画は見直してほしいです。</p>

住民の方が反対運動しているということもありますが、僕が西荻に引っ越したのは、大都会だけどタワマンなんかなく庶民的で住みごごちよさそうだし、とくに南北に通っている北銀座通りの街並みが良いなと思ったからです。

行政の言葉では132号線とか番号でいわれるけど、北銀座通りですよ。住民が住んでいる街の道を番号で味気なく呼ぶのではなく、ちゃんと通りの名前で書いてほしいですね。

区の説明会では、住民合意のない都市計画は憲法が保障する基本的人権からして問題ではないかという意見もあったかと思います。

そうしたこともあるので、杉並区の憲法ともいえる「杉並区自治基本条例」を読みました。そこにはこう書いていました。

#### 第9章 参画及び協働

##### (参画及び協働の原則)

第25条 区は、区民等の意思が区政に反映されるよう、区民等の区政への参画機会の拡充に努めなければならない。

2 区民等及び区は、協働に当たり、対等協力の原則に基づき、目的及び情報を共有し、相互理解と信頼関係を築くよう努めるとともに、区は、区民等の自主性及び自立性を尊重しなければならない。

これに基づいて、説明会を開催されたのでしようが、残念ながらまだまだ、「相互理解と信頼関係を築く」ほどに「区民等の意思が区政に反映」されていないと思いました。

そして、「杉並区まちづくり条例」(条例本文が公開されていないので、パンフPDF参照)では、

#### 第3条 基本理念

区、区民及び事業者は、①協業の理念の下に、それぞれが役割及び責務を担いながら、まちづくりに取り組むものとします。②情報を共有し、対話を進め、区民の意志が尊重される、まちづくりに取り組むものとします。③住宅を中心とした都市としての環境に配慮し、地域の発想を大切にしながら、まちづくりに取り組むものとします。

とくに、〈住宅を中心とした都市としての環境に配慮し、地域の発想を大切にしながら、まちづくりに取り組む〉ということからすれば、まちこわしだと主張する住民が強く反発する計画は、この条例からしてもやってはならないことでしょう。

私は情報公開と住民自治を徹底する公約を掲げた区長に変わったので、それに期待し、杉並区で住み続けようと引っ越ししてきました。そうしたニューカマーでもまちづくりに主体的に参加できる仕組みもできればいいですね。

そうしたことも含めて、自治基本条例とまちづくり条例の理念にのっとして、「杉並区まちづくり基本方針」は抜本的な刷新を求めたいです。

隣の中野区までタワマン乱立の再開発が来ていますから、そんな全国どこでも画一的な都市計画=まちこわしではなく、杉並オリジナルなまちづくりへの舵取りをぜひお願い

	<p>いしたいです。そのための参画と協働を担える多彩な住民が杉並にはたくさんいらっしゃることでしょうし。説明会に高額な報酬を払って営利企業にファシリテートなんかしなくても、地元のことに詳しい非営利の団体もあるだろうから、地域のことは地域のみんなで決める「ミュニシパリズム」を徹底してほしいところです。</p>
132	<p>岸本区長就任以降の区役所職員の皆様の奮闘に一区民として心から敬意と感謝を申し上げます。皆さんの日々の業務が区長の政治姿勢と相まって私ども区民に過去にない程の共感を感じております。ありがとうございます。また岸本区長におかれては基本方針の見直しに踏み切って頂いたことに感謝申し上げます。</p> <p>【防災・減災】に関して、</p> <p>阪神淡路や東北震災の経験から杉並区でも行政も住民も耐震・耐燃での建設や防火機器の設置などが進んで居ると思います。一方で、区民の命や生活を守り視点の強化が更に必要と考えます。具体的には「災害関連健康被害」「災害関連死」への対応です。東日本大震災の関連死者数は岩手、宮城、福島の前三県で約三五〇〇人。そのうち二〇〇〇人以上が福島県で、震災後五年というケースも二桁にのぼります。熊本地震では約一五〇人が認定され、直接死の三倍以上と記憶しております。高齢者や要介護者、障害者など、社会的弱者が起きやすく、普段健康な人にはほぼ起きません。但し、長時間同じ姿勢でいると発症する肺塞栓症（エコノミークラス症候群）は中年層や女性にも多い傾向も有るようです。人的被害を最小限にするためにはマスで捉える事と共に、個別性のある視点が非常に大切と成ります。災害が起こる事を想定しそれ以前からの「災害弱者」や「基礎疾患等でリスクの高い方」に向けた対策が重要と考えます。</p> <p>【まちづくり、道路整備】に関して</p> <p>この間都市計画道路の整備が進められていますが、防災の点からも地域包括ケアの点からも反対です。特に西荻地域においては、災害による区民の命を守ることは災害が起きたその瞬間の対策と共にその後の地域全体のコミュニティー・地域包括ケアシステムの早期の回復が重要と成ります。例えば、避難所での生活と健康の維持の課題は普段からのシステムが無ければ立ち上げは困難です。年単位の経過で被災者の心身のフォローを続ける事も行政だけでは困難です。基本にはコミュニティー・地域包括ケアシステムの存在が不可欠です。この点で、都市計画道路補助 132 号の整備工事が行われた場合は、100 年単位で続く商店街や住民のネットワークが一旦消滅し、新たなネットワークが構築されるまで長期の時間が必要と成り、更に 2 車線の道路幅での両側の商店や家並みが道路幅の大幅拡大で東西に分断されかねない懸念も有ります。</p> <p>現代の防災を考えた場合に、上記の理由でこの補助 132 号の整備は再考が必要と考えます。また、同様の理由で区内の道路整備計画等は将来に住民の意見を聴き実施の判断を再考すべきと考える次第です。</p>
133	<p>「杉並区まちづくり基本方針（案）」に関する意見書</p> <p>① 案全体について</p>

岸本聡子区長が掲げる「脱炭素の視点からまちづくりを推進する」という部分には賛同いたします。しかし、「道路整備方針」では未だに都市計画道路ありきで進められていると感じました。脱炭素の視点においては、車優先から人優先の道路にすべきで、都市計画道路自体を見直すところから始めるべきだと思います。

② 「道路整備方針」について

道路整備については、そもそも住民から整備してほしいと要望しているわけではなく、70年以上前の計画を強引に進めようとしているとしか思えません。脱炭素の視点からも費用対効果のない道路建設に高額な税金を使うことはやめてください。

全ての路線について抜本的な見直し、中止を検討していただきたいです。

私は現在南阿佐ヶ谷の都市計画道路補助133号線の予定地付近に住んでおりますが、地権者や周辺住民により申し入れ書を区に提出しております。

この地域は、杉並区が目指す「みどり豊かな住まいのみやこ」をまさに体現したような善福寺川緑地帯のそばの閑静な住宅街です。

この道路計画が進められると、約100軒もの住宅が立退になり、地域住民の医療を守ってきた診療所もなくなってしまい、杉並区のシンボルツリーであるヒマラヤ杉や、善福寺川緑地の一部の木も切り倒されてしまうこととなります。

多くの人々の生活や今ある緑を破壊して、更に高額な税金を投入して、新たに道路を作る必要がどこにあるのでしょうか。

今回の案でも事業認可が既に下りている路線は中止するつもりはないとのことですが、中止を検討して欲しいとの住民意見が前回の骨子案への意見書で多数見られたと認識しております。

133号線については前回の骨子案から今回の案になるに当たって、「整備促進」から「検証」という文言になったことは歓迎しますが、検証するに当たっては、地権者の意見をきっちり反映してください。また「検証」ではなく「中止」「廃止」にしていただくことを強く希望します。

1月16日の都市計画審議会を傍聴しましたが、区側の答弁によると「都市計画道路自体を進める方針は変わらない。事業着手した132号線、221号線はしっかり進めていく。今回の案で明示を避けた路線も、計画がなくなったわけではなく、第5次事業化計画へ向けてどれを優先整備路線にするか検討中」とのこと。区は都市計画道路を見直す気は更々ないということがわかりました。

都市計画道路については見直し・中止を検討して欲しいという区民意見が多数出ているにも拘らず、進めていく方針を全く変えようとしないうちに納得できません。

それでは、前回の骨子案に対する意見募集、そして今回の案に対するパブコメは、一体何のためにやっているのでしょうか？区民の意見を聞いたというアリバイ作りにしかされていないのではないのでしょうか。区民の意見をきちんと反映し、都市計画ありきではなく、いったん立ち止まり見直すところから始めてください。

	<p>道路を整備する理由として、「防災機能の強化」などが挙げられてますが、16メートル幅の道路ができることにより、地域のコミュニティは分断され、交通量の増大により歩行者は危険に晒されます。阪神大震災では大きな道路に車が乗り捨てられ、避難が困難になったという事例も聞きました。防災機能は、大きな道路を作るといようなハード面ではなく、地域住民のネットワーク・連携などのソフト面で強化すべきではないでしょうか。</p> <p>また、件の都市計画審議会で、学識経験者の委員で「（杉並区が）都市計画道路をストップすることは東京都全体のネットワークを杉並区が穴を開けることになる」との発言をされた方がいました。都市計画道路とはいったい誰のためのものなのでしょうか？今現在そこに住んでいる人の生活や人生を壊してまで70年以上前に決められた計画を進める理由がどこにあるのでしょうか。これは人権に関わる問題です。</p> <p>全ての路線の見直しと中止を求めます。</p>
134	<p>道路の拡幅工事について：ぜひ車優先ではなく、人優先にしていって下さい。これ以上車の往来が激しくする必要はありません。人が・自転車や車いすの人を最優先で街づくりをしてください。</p> <p>すでに認可が下りた工事も見直ししてほしいと思います。</p> <p>電線の地中化をぜひ進めて下さい。</p> <p>蚕糸の森公園の入り口に花壇が設置されていますが、車いすが通れません。</p>
135	<p>「杉並区まちづくり基本方針」（骨子案）に対する意見</p> <p>（1）「杉並区まちづくり基本方針」（骨子案）には、〈まちづくり基本方針の目的と性格〉の「4 基本姿勢」の（1）に、「誰もが暮らしやすいまちを創る」とあります。また、「5改定における基本的な考え方」の（3）には、「誰一人取り残されることのない社会の実現」とあります。そして、〈まちづくりの目標〉の、「1 将来都市像とまちづくりの目標」の（1）将来都市像には、大きく「みどり豊かな 住まいのみやこ」と書いてあります。</p> <p>ところが、「2 まちの骨格」には、「鉄道駅の周辺に多心型の拠点を配置し、利便性が高く、暮らしやすい都市空間を創造します」とあり、西荻、荻窪、阿佐ヶ谷、高円寺の各駅のところが、「商業・業務集積地区」とされています。そして、「荻窪駅周辺については、働く、遊ぶ憩う、集う、学ぶなど、杉並区のにぎわいの芯である『都市活性化拠点』と位置付け、回遊性の向上など、都市の芯としての機能を強化することで、杉並の魅力の中心としての発展を図ります」とのべてあります。これでは、多心型の拠点どころか、荻窪駅周辺を杉並区の都市再開発の中心にするということになります。</p> <p>また、その他の三つの駅周辺は「地域生活拠点」といちづけ、「うるおいのあるプロムナードの整備、快適で個性的なまちなみデザインの誘導などにより、区を代表するにぎわいの空間づくりを推進します」と述べてあります。そしてそれ以外の駅周辺を「身近な生活拠点」などと位置付けていますが、結果的には、その周辺の商店街などは置き去りにされるということになりませんか。それは、その後に「都市活動軸」なるものがあ</p>



りますが、そこには以下のようなことが書いてあるからです。「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。」

また、「土地利用・市街地整備方針」の「1 地区特性に応じた土地利用・市街地整備の推進」には「国・都等の関係者と連携して土地利用・市街地整備を推進します」と述べてあります。この「等」にはこの文脈では、地域住民は入らず、都市再開発を進めるデベロッパー等が入ることはあきらかです。つまり「土地利用・市街地整備」は、住民参加型ではなく、行政と業者で推進するということになりませんか。

## (2)

ところで、この都市再開発は、戦後の経済成長期に都市への人口集中が起き、これに対処するため、1968年「都市計画法」、1969年に「都市再開発法」が制定されました。しかし、この再開発事業は、①従前の権利者の転出率が高く、従来の生活や営業が保障されない、②大規模小売店の進出により、従来の地域経済を破壊することが少くない、

③新たな環境問題を引き起こす（高層ビルによる日照権被害や風害、交通渋滞、大気汚染、多量の廃棄物、景観の破壊など）、

ことなどが指摘されるようになりました。これに対し、1992年に「関東弁護士会連合」は「都市再開発の現状と課題」という宣言を出し、「計画策定手続きにおいて影響の及ぶ住民にたいする参加および情報公開を保障することならびに住民の訴権の確立等を主たる内容とする、運用の改善ならびに法律の改正を検討すべきである」と述べました。

あれから約20年、上記の問題がほとんど解決されないまま経過し、近年に至り第二次安倍政権によるアベノミクスの時代に、「世界で一番ビジネスをしやすい環境」を作ることなどを目的に、2013年に「国家戦略特区」が指定され、東京都もその中に入りました。要するに世界中の国際資本に「ビジネスチャンス」を与えることが目的で、地域住民の生活や商売は全く無視されていたのです。その後、これに基づく都市再開発が起きてきましたが、埼玉大学名誉教授の岩見良太郎氏は、月刊『住民と自治』（2019年11月号）に「アベノミクス都市再開発のいま」という論文を載せています。区役所ではすでに読んでいる方もいるかと思いますが、その論文を参考にさらに問題点を指摘したいと思います。なぜなら、アベノミクスの時代に、国家戦略特区制度とともに都市再生に関する施策が整えられ、杉並区の今回の「まちづくり基本方針」（骨子案）もかなりそれに影響を受けていると思われるからです。

岩見氏は論文の中で、〈公共施設再編と開発の連鎖〉という項目を立てています。ここではまず、「総務省は、2014年、公共施設等の総合管理計画の策定を義務づけました。そこには三つネライが込められています。一つは、公共施設を削減して財政支出を抑えること、もう一つは「公共サービスの産業化」（民営化ですね。）、そして三つめが、2014年に都市再生法の改正により制度化された立地適正化計画と一体となって都市の再編を進めることです」と述べられています。これはまさに杉並区で田中前区長の下

で行われてきたことではないでしょうか。彼は「金にならない話は聞かない」と言ったとか言われています。

岩見氏はさらに次のようにも述べています。「こうした公共施設再編は、自ずと開発の連鎖をひきおこします。再編にともなって、公共施設用地が空けば、新たな開発を呼び込むこととなります。・・財政面からも、開発を促進することとなります。・・むしろ、開発資金を捻出するために、公共施設再編が企てられているといった方が、いいかもしれません。」

そしてここでは、豊島区新庁舎の事例が詳しく紹介され、「豊島区は財政支出が抑えられ、一方、業者は開発リスクが軽減されました。ウィン・ウィンのみごとな例といえそうですが、決してそうではありません」と述べられ、その後にくウィン・ウィンという嘘>として以下のようなことが列挙されています（要約します）。

- ・再開発は巨額の公的資金の支出を伴う
- ・公有地の価額が低めに評価されたり、保留床を割高に買ったりする
- ・公共施設の有料化や料金の引き上げがおこる
- ・財政支出の削減は公有財産を減らすことになる
- ・民間施設部分の経営が順調にいくとは限らない

テナントが集まらず、ビル経営が危機に陥る場合も想定される

その場合は、自治体が尻ぬぐいをする覚悟をしておく必要がある

またこの論文にはくコンパクトシティづくりと再開発>という項目もあり、そこにはく再開発を支える立地適正化計画>について、「都市の中心地に、都市機能を誘導し、住居機能もできるだけその周辺に集め、都市のコンパクト化をはかろうというものです。周辺地域には何の政策手当てもないので、周辺切り捨て、「選択と集中」の都市政策の典型といえます」と述べられ、このような再開発を批判しています。なお、ここには名古屋市の例が次のように述べてあります。

「2018年、立地適正化計画の名古屋版、『なごや集約連携型まちづくりプラン』を作成しました。市域を「拠点市街地」、「駅そば市街地」、「郊外市街地」の三つに区分、都心や駅の近くに公共施設や商業拠点、住居などを集約し、コンパクトな都市構造をつくり出していく計画です。」

まるで、(1)でみた「杉並区まちづくり基本方針」(骨子案)とそっくりですね。国からのトップダウンで、「世界で一番ビジネスをしやすい環境」を作るために進められているということが良くわかります。

ではこれがうまくいっているのでしょうか。岩見氏の論文には次に、く苦境に立つコンパクトシティ>として、地方都市におけるコンパクトシティづくりが苦戦を強いられている実例が、青森市(商業再開発ビル。アウガが経営破綻)、富山市(2005年以降、コンパクトシティづくり、10年前まではもっともにぎわっていた中心市街が、今ではおびただしい数の店がシャッターを下ろしている。恐ろしいような寂(さび)れよう。郊外も同様。税収増は見込めず。)

	<p>岩見氏はこうした都市再開発の実態を告発し、最後に次のように結んでいます。</p> <p>「まちづくりは、何よりも個々人の生活権、身近な地域における住民自治から出発しなければならないのです。」</p> <p>杉並区は幸い昨年の区長選で、対話を重視し「みんなでつくるみんなのまち」をスローガンにした岸本聡子新区長が誕生しました。</p> <p>したがってここで拙速にまちづくりを進めるのではなく、もう一度冷静になって、トップダウンのまちづくりではなく、「杉並区まちづくり基本方針」（骨子案）に掲げている</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「誰もが暮らしやすいまちを創る」</li> <li>・「誰一人取り残されることのない社会の実現」</li> </ul> <p>に向けて、もう一度立ち止まり十分時間をとって、区民との対話を深め、「区民も喜んで積極的に協力するようなまちづくり」をしようではありませんか。そして、50年後、100年後の子孫たちのために、杉並区の将来都市像「みどり豊かな 住まいのみやこ」をみんなでつくり出そうではありませんか。</p>
136	<p>高円寺の補助 221 号線について、早急な事業の開始をお願いいたします。現在の道路幅 5メートルくらいでは、人や自転車、自動車が多く、環七とも交わっているので非常に危険です。計画が認可されている道路を早く拡張して歩道と車道を明確に分けることで事故防止に繋がります。</p> <p>行政としてしっかりと効果を明記すべきです。</p>
137	<p>高円寺駅北側から早稲田通りを結ぶ道路の開設が必要です。</p> <p>高円寺北側再開発と同時進行なるかもしれませんが、震災に備え道路は早急な整備が必要です。また、区長が積極的に反対されていたこの道路について計画案に明記がありません。</p> <p>区長は何をもって反対としていたのか明確な回答を求めます。</p>
138	<p>高円寺エリアは道が狭く、特に補助 221、227 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。自転車放置も多く緊急車両の通行の妨げになっている。補助 221、227 とも中野区側の整備が進んでいるのに、杉並区のせいで交通環境が悪化してしまう。</p> <p>道路整備による環境改善を期待する。</p>
139	<p>高円寺北口の道路計画は地元と十分な話し合いが必要である。</p> <p>しかしながら早稲田通りから先の中野区からの動線を考えると必要な道路計画であると思う。杉並区のみで勝手に結論を出すべきではない。</p> <p>環七から中野駅北口に向かう道路も同様である。</p> <p>杉並地域のエゴ言われぬよう杉並区が行政として責任をもって進めてもらいたい。</p>
140	<p>高円寺から中野への線路沿いは中野区の再開発によって拡張すると聞いています。</p> <p>杉並区と中野区の区界は車の通行もできず不便です。その一方で裏道として車の通行が多いのも現状です。道路ができることで危険だと言って反対している人もいますが、現在</p>

	<p>の状況がどれだけ危険か考えてほしい。対話を重視ということは計画が進めながら反対している人たちへの理解を求めるよう努めてもらいたい。事故が起こってからでは遅いし、その責任は誰がとるのか回答してください。</p>
141	<p>高円寺駅と中野駅を結ぶ 221 号線は現況 6m に満たない道路であり、双方向で自動車・自転車・歩行者が通る危険な道路です。近くに高円寺学園もでき学校の近くに歩道が分離されていない道路があることが信じられません。道路ができるとのことで現在の安全に意見してきませんでした。現状を把握してないなかで反対という声だけで事業を止めることは考えられない。</p> <p>中野区の整備が進んでいるなか杉並区が進まない現状で杉並区の力の無さを露呈しないよう、高円寺で商売している者として意見します。</p>
142	<p>杉並区は未完成の道路が多すぎる。特に中央線沿線では西荻窪、高円寺が南北方向の交通網が貧弱で駅前が渋滞がひどいと感じます。</p> <p>また駅周辺から少し入ったところには古い家も密集しているので緊急時や防災時のためにも計画を進めるべき。</p>
143	<p>都市計画道路は反対の意見があるとは思いますが、着実にすすめていただきたい。自転車が乗りやすいまちを目指すのであれば自転車レーン、歩行者、車が分離した安全な広い道路が必要です。</p>
144	<p>区広報を見て、道路事業について区民と対話するプレストがあることを知ったが、反対運動している方々は怖い。デモ活動をもても反対派の人たちは賛成の立場から見ても非常に恐怖を感じる。一緒の場で建設的なプレストができるとは思わないので、道路整備賛成の立場から意見を退出します。</p> <p>(区長や反対派が区長選で反対していた純情商店街の道路は計画認可されているのでしょうか?)</p>
145	<p>杉並区のまちづくり基本方針案の内容も杉並区が進めている都市計画道路事業の取り組みも防災面、治安面、安全面からとっても納得できるものです。これまでのまちづくりにゼロカーボンの視点を加えながら取組を進めていってほしい。</p>
146	<p>区長の対話によるまちづくりに取り組む姿勢は大変すばらしいと思います。しかし、住民の安全安心に係る都市計画事業は早急に進めるべきです。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。</p> <p>道路拡張の反対のデモを行う方々の声大きい方いる一方で、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ことを区長には理解してもらいたい。</p> <p>それが対話や平等だと思います。</p>
147	<p>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。土地基盤である幹線道路が脆弱な杉並区では着実に整備を進める必要があると思います。</p>
148	<p>杉並区の道路整備は遅れている。都市計画道路を早くつくってほしい。</p>
149	<p>再開発に反対している人の政治運動のために、一般区民の生命や財産を脅かされるのは古くからの住民として許せない。必要な都市整備基盤は整備してください。</p>

150	都市計画道路整備は着実に進めて下さい。確実に起きる震災に備えて下さい。区民の生活と財産を守って下さい。
151	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 は区の重点路線として記載し、事業化していくべきである。通過交通を住宅地から排除し、密集地で災害時の貴重な非難路となる。
152	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。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が、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。計画で先送りしてからではなく、先に意見を聞いて修正するようにしてください。現況上の課題を区長は把握されていないのでは
153	必要な道路計画はきちんと進めて頂きたいと考えています。西荻窪は公共のバス路線が、沿道の路上駐車で妨げられている現状であり、公共交通の結節点としての機能を回復するために、道路の拡張と駅前の交通広場の整備は早急に対策が必要な課題だと考えます。
154	確実に起きる災害に備えたまちづくりについて考えていただきたい。道の狭さについて、西荻窪あたりは歩道でも車道でも走る時には非常に怖い思いをします。
155	岸本区長は、57 万の区民の生命と財産を守ると言っている以上、広い視点で安全安心のまちづくりに向けて、都市の基盤となる道路整備をしっかりと進めてもらいたい。
156	岸本区長は都市計画道路事業が選挙戦の争点の一つと 言っているが、一部の反対派がデモなどを行って争点にしているだけだと思います。反対している人たちが怖くて声あげられない人が大勢いることも知ってください。 自分の家が計画に掛り反対する気持ちもわかりますが、そのことは承知で住んでいるはずで、何十年にわたって固定資産税の減免も受けているはずです。 また、すでに計画線まで後退して家を建て替えたり、移転を余儀なくされた方もおり、何十年にわたり建築制限がかけられてきた経緯があります。それを一部の住民の反対でちゃぶ台をひっくり返し、正直者がバカを見るようなことをしてはならないと思います。
157	全体を通して、用語や文章の表現のわかりにくさが気になりました。 P 1 2 「市街地整備の状況」不燃化率の上昇について平成 2 4 年から 5 年間と記載がありますが、直近の過去 5 年の値の記載はできませんか。 P 1 7 ユニバーサルデザインの主な課題についての記載がありますが、現状の課題＝問題点という記載の統一をするならば、バリアフリー基本構想の改定は手段であって課題とは言えないと思います。 P 2 6

「まちづくりの取組と連携した景観づくり」の中で、「市街地の開発整備の際に景観の視点を重視」と記載されていますが、良好な景観を維持するためのルールづくりを取り入れるということでしょうか。「景観の視点」ではなく、わかりやすい表現をお願いします。

P 4 2

「地区特性に応じた土地利用～」の中に、「国・都等の関係者」と記載がありますが、関係者の記載は不要かと思えます。

「戦略的・計画的な土地利用の推進」の中に高精度な三次元基盤情報とありますが、どのようなものかわかりません。説明を付してもらえませんか。

P 4 3

「基盤改善型住宅地区」に記載された「土地区画～すべき区域」については、地区計画などを活用した～とありますが、「道路整備等の検討に合わせて」の記載が必要だと思います。

P 4 9

2 2 6 号線や外環の 2 といった記載がありますが、どここの道路なのかがすぐにわかりません。どこを見れば場所がわかるのかを明記してほしいです。

P 5 7

「自転車駐車場の整備・確保」に記載のある大型自転車対策という言葉がわかりにくいです。「子ども二人乗せ自転車などの大型自転車の対策」といった表現に改められませんか。

P 6 2

スパイラルアップという記載があります。適切な見直しとの記載もされています。スパイラルアップという用語は一般的ではないと思いますので、「適切な見直し」に置き換えて良いのではないのでしょうか。

P 6 5

「密集市街地の防災機能の強化」の中に「大規模なオープンスペースを有する」との記載がありますが、オープンスペースに※が付されていません。ほかのページでも※が漏れているところがあるようです。

P 6 5

「建築物等の安全性の向上」の記載の中に、特定緊急輸送道路との記載があります。用語集に緊急輸送道路はありますが、特定緊急輸送道路はありません。特定緊急輸送道路とは何か、説明が欲しいです。

P 6 6

「水害時の情報提供等」の記載の中に、浸水常襲地域という言葉がありますが、浸水の恐れのある地域とは異なるのでしょうか。もう少し区民にわかりやすい表現に変えることはできませんか。

P 9 2

	<p>「環八通りの沿道環境整備の推進」の記載の中に、「沿道から後背の住宅地との調和に配慮した建築物の形態を誘導し」とありますが、正しくはP 9 8、1 0 3と同様に、「沿道から後背の住宅地への段階的な建築物の形態を誘導し」だと思います。</p> <p>P 9 2</p> <p>「総合的な交通安全対策の推進」の記載の中に、「地域内の主要生活道路の整備を検討します」とありますが、例えば、西荻や荻窪では「主要生活道路については、歩行者・自転車の安全性・快適性を重視した整備を検討します」という記載があります。それと比べると、目的の記載もなく、整備の進め方に遅れが感じられます。</p> <p>P 1 1 1</p> <p>「阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり」の記載の中に、「屋敷林を含む区域については、計画的な高度利用を図るとともに」とありますが、屋敷林はもうなく、計画的な高度利用という記載も、すでに病院が建築されることを考えれば不要と思います。「医療施設地区については、地区計画などの活用により～」という記載でいかがでしょうか。</p> <p>P 1 1 7</p> <p>「高円寺駅周辺の地域生活拠点の形成」の記載の中に、「修景整備」と記載がありますが、わかりやすい表現にするか用語説明をお願いします。他の場所にも記載があると思いますので、確認をお願いします。</p> <p>P 1 2 2</p> <p>「高井戸駅周辺・～」の記載の中に、「地域内の主要生活道路の整備を検討します」とありますが、井草地域と同様で、他地域に比べると、道路整備の目的等の記載がなく、整備に遅れが感じられます。</p> <p>P 1 3 0</p> <p>方南町駅周辺の記載の中に、「バリアフリールート」の記載がありますが、バリアフリールートという用語は一般的に使用されているのでしょうか。ルートを設置ではなく確保ではありませんか。「バリアフリー化を各所で進めることによって、バリアフリーで移動できるルートを複数確保する」の方が適切かと思います。</p>
158	<p>地域別方針-阿佐谷地域-具体的な方向性</p> <p>2 道路基盤の整備と魅力的な沿道景観の形成</p> <p>(1) 都市計画道路補助1 3 3号線</p> <p>マスタープラン案では、「防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討」する、となっているが、以下の状況・理由から「当該道路計画の即刻中止」を強く希望します。</p> <p>(1) 総論的に、1 3 3号線の青梅街道から五日市街道に至る区間は、7 0年以上前に東京都の都市道路計画道路の一部として線を引いた（以下「線引き」）だけで、ほとんどなにもなされないまま、今日に至っている。車社会を迎える以前の、ほぼ戦後復興期の中で計画されたものと思われ、自動車公害も未経験の時代の産物であった。高度成長期をはるか以前に終えて、少子高齢化の人口減少時代に入った今も、いまだに手つかず</p>

の道路計画であり、無くても全く問題のなかった道路と言える訳で、根本的に見直す必要が有ると思う。

(2) 近年になって取り上げられたのは、2016年3月の都市計画道路の整備方針(第4次事業化計画)において優先整備路線とされたもので、東京都と特別区等で策定したものであるため、杉並区も賛同したものと思われる。しかし、当時2016～2025年度に優先的に整備すべき路線と位置づけられたものの、区として積極的に進めようとする姿勢は強いとは思えず、また地権者の反対は強く測量もほとんど進んでいない。

(3) 最初の「線引き」からは70数年、近年の計画確認(2016. 3都・第4次計画)からは7年が無為に過ぎており、こういう中途半端な状態のこれ以上の放置(延長)は、許されない。

なによりも地権者は、自分の土地、家屋が奪われる訳で、立ち退けばこの計画の恩恵を受けることは100%あり得ない。それでも、それを受け入れなければならない「必要性」について説得力ある説明を聞かされておらず、納得にはほど遠い状態に置かれ続けているのである。

計画対象区域の地権者は約100名と言われており、高齢者世代が多く、人権問題であるとすら言える状態である。

上記を、マスタープランに反映できず、「防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討」のままとする場合には、ぜひ地権者や道路隣接地住民で何らかのマイナスの影響を受ける関係者の声を広く聞き、その負の効果を加えた総合的な判断とすることを強く求めたい。

よって、その記述は「防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、加えて地権者や道路隣接地住民で何らかの影響を受ける関係者の声を広く聞き、その結果を踏まえて必要性を検討」と改めて欲しい。

#### 総合方針(分野別方針)-道路整備方針

##### 1 体系的な道路網の整備

##### 132号線、133号線の地権者対応

最初の「線引き」からは70数年、近年の計画確認(2016. 3都・第4次計画)からは7年が無為に過ぎており、こういう中途半端な状態のこれ以上の放置(延長)は、許されない。

なによりも地権者は、自分の土地、家屋が奪われる訳で、立ち退けばこの計画の恩恵を受けることは100%あり得ない。それでも、それを受け入れなければならない「必要性」について説得力ある説明を聞かされておらず、納得にはほど遠い状態に置かれ続けているのである。(以上は前節133号線で記述済)

決まったことだからというアプローチでは絶対に拉致はあかない。したがって、長期に亘って解決を見ないだろう。

「いくら説明しても分かってもらえない」、じゃあ無くて、行政の皆さんが「自分ごと」として考えてみたら答えが出るだろう。



### ○身近な生活拠点

私は、第一種低層住居専用地域に住んでいます。「身近な生活拠点」の充実に期待します。個人商店のにぎわう商店街の復活を、ぜひ誘導していただきたいです。

第一種低層住居専用地域なので、当然ですが家のまわりは住宅ばかり。最寄りの私鉄駅に行けば、立派なチェーン店のスーパーマーケットがありますが、商店街と胸を張って呼べるようなものはありません。

高齢になり、独居になり、駅までも出歩けなくなったらどうしたらいいんだろうと不安があります。商店街の商品の共同購入での宅配があるとよいかもしれません。杉並区内の商店街連合の商品の共同購入です。生活者は家に居ながら生鮮食品が買えるし、商店は儲かるし、区は税金が入って三方良し。そのような持続可能な経済活動への支援があると心強いです。

### ○中央自動車道高井戸インターチェンジのオンランプ

環八、高速、甲州街道に挟まれた住宅街の道路は、自動車の恰好の抜け道です。高速入り口ができることで、ますます抜け道利用の自動車が増えることを懸念しています。近隣住民としてはできれば入り口はないほうが嬉しいと思う一方、便利になるし災害時のためと言われると作るべきなのかもとも思い、思いは交錯します。

いま高速下の歩道は、大きな街路樹を伐採して「緑道」を新設中です。

綺麗になって良いなと思う反面、もともとあった立派な樹々を伐採して作る緑道とは何なのかと複雑な思いもします。

159

この再開発に伴い整備された交差点は、自転車にも自動車の交通にも複雑な動線でいつか大きな事故が起こるのではないかとヒヤヒヤします。

オンランプ開設をするのであれば、全体の安全のために近隣が犠牲になることのないよう、ぜひ交通の専門家による計画で、事故のない安全な道路計画をお願いします。

### ○エイトライナー（区部周辺部環状公共交通）の新設

“南北に分断”された杉並区の交通を改善する公共交通として期待します。

横浜方面へ向かうにも、バスを乗り継いで南下というのはなかなか現実的ではなく、鉄道で都心を経由してUの字で移動しなくてはなりません。南北の公共交通網ができれば、わざわざ都心にお邪魔する必要もなくなり、私たちが混雑の要因になることも避けられます。

しかし、それは景観を大きく損なうモノレールのようなものなのかという疑問があります。路面電車はどうでしょう。それこそはや時代錯誤でしょうか。電気バスの専用道路でもいいのかもしれませんが。

いずれにせよ、環八の渋滞に巻き込まれない公共交通、開発環境負荷の低い方法で実現できる公共交通を願います。

### ○食糧備蓄の確保

57万人分の食料備蓄はムリですよ。どうするのでしょうか。大量の乾パンとかなのか？ 資料に記載があったならごめんなさい。読み解けませんでした。備蓄以外にやるべ

きことがあるような気がします。それが何なのか分からないので、私ももっと考えます。

なににせよ、賞味期限切れで廃棄処分などないよう、定期的な放出イベント（「みんなで食べよう会」とか？）を開催するなどフードロスにならないよう工夫していただきたいです。

○まとまりのある農地・樹林地、豊かな屋敷林を持つ戸建住宅などの土地利用転換に際して

屋敷林があるような立派な大地主さんの敷地はもちろんですが、100坪程度のお屋敷跡に30坪の狭小住宅が3軒建つような土地利用についても目配りをいただきたいと願います。

このご時世に23区内に新居を購入するような高額納税世帯が増えることは、区にとっては喜ばしいことでしょう。人口が増えるし、税収も増えます。税収がなければ、公共も福祉も成り立ちません。

でも、どんどん土地が細分化されていって良いのか。そんな街で良いのか。庭付き・菜園付き（災害時も自給可能）を誘導するとか、一定エリア内に区民農園を義務化するとか、ただ公園をつくるだけでなく、そんな緑豊かなみやこになればいいなと願います。

○ごみ問題

「23区内で焼却ゴミの一番少ないまち」を目指すというのはどうでしょうか。そのためにはゴミの分別の精度を高め、リサイクル率を上げることが大切と考えます。

現在、ゴミの分別方法に悩むことが多く、問い合わせ先に問い合わせてもケンモホロ口。気持ちのよい対応をしてもらえたことがありません。愛想よくしてということではありません。問い合わせられて迷惑といった態度が悲しい。問い合わせをしてもらいたくないなら、問い合わせをしなくても済むよう情報発信の内容充実・アプリ（なみすけのゴミ出しマスター）を使えるものにしていただければ、そのほうがこちらも嫌な思いをせずに済むし手間がなくて良い。いまのアプリの内容は大雑把すぎて、毎日のこまごまとしたゴミ分別には用が足りません。

（そもそも捨てる方に困るようなパッケージの商品の販売を禁止してほしい。販売者には回収義務化するとか）

また、高井戸清掃工場ではゴミ焼却熱を利用して発電して売電しているということですが、それをより発展させ、かつその電気を区内に還元することができたらよいのではないのでしょうか。例えば、区内の生ごみを燃料としたバイオマス発電を推進するのはいかがでしょうか。みんなで新技術に投資して、杉並区民で創り上げるのです。ちょっと荒唐無稽かもしれませんが、でも、できたら素晴らしい。

○既存住宅の断熱対策

断熱対応の補助金を潤沢に。ぜひたくさんの方に届くよう予算化をお願いします。

以上

160 都市計画道路はちゃんと進めてください。

	<p>阪神淡路や東日本大震災の教訓を忘れてはいけません。</p> <p>都市の骨格である道路は、人が暮らす上で最も基本となるものです。人流や物流、防災、賑わい、安心、安全。</p> <p>狭い道がイイとか言っている人はどうかしています。</p> <p>安全なまちを作ってください。おねがいします。</p>
161	<p>道路整備方針について</p> <p>あまりにもお粗末です。</p> <p>東京の都市計画をどのように考えているのでしょうか？これが東京 23 区の自治体が表示する都市計画マスタープランだと思つて情けなくなります。</p> <p>一部の住民のエゴばかりを聞き過ぎると、まともな都市は作れません。西荻の都市計画道路事業（補助 132 号線）に反対しているのはほんの一部の地権者です。その人たちはその土地が道路予定地であることを承知して購入し、更には長い間税金の低減という恩恵を受けているはずで、ちゃんとした補償も受けられるはずで、それを今になって騒いでいるのはおかしいし、そんな人たちの意見ばかり聞き入れる岸本区長の考え方は平等とは思えません。</p> <p>デモをしたり、チラシをまいたりして騒いでいる人と一緒に話しをする気にもなれない住民は多くいると思います。</p> <p>今の駅前道路が安全で歩きやすいなんて本当に思っている人がいるのでしょうか？</p> <p>一部の常軌を逸した老人たちのエゴに惑わされずに、本当に誰もが安心して暮らせるまちを真剣に考えてください。道路が完成する頃には、今騒いでいる老人たちはいなくなります。次の世代、その次の世代のために今の我々がしっかりとまちづくりをしなければならぬと思います。</p> <p>高円寺の都市計画道路も同じです。中野区と繋がる道路を求める地元の声もちゃんと聞くべきです。</p> <p>杉並区は特に広い道路がありません。強い都市を作るためにはその骨格となる道路整備は不可欠です。東京の道路はまだまだ完成するには時間がかかるからこそ、東京都や周りの区とも一緒になって着実に進める必要があると思います。</p> <p>岸本区長はどの政党内にも属さない、右も左もない、とてもフラットに物事を考える方だと思っています。とりまきに惑わされずに杉並区のために正しい判断をお願いします。</p>
162	<p>区の作成した案に賛同します。</p> <p>ただし若干、誤字や文章の整合が取れていない点などに気がつきましたので、修正が必要だと思つています。</p>
163	<p>1 3 3 号線道路延伸に反対します。</p> <p>善福寺川公園周辺の静かな環境を壊してまで莫大な建設費を費やし新しい道路をつくる必要はありません。</p>

	<p>道路工事により立ち退かなければならない人々や近隣住民の平穏な生活を壊さないでほしい。</p>
164	<p>近隣の自然環境が守られ、日々の生活のなかで、少しでも自然とのつながりを感じられることを願っている市民です。</p> <p>そのため、主に「みどり」に関する部分を熟読し、気づいた点を4つのポイントとして提案させていただきます。</p> <p>1) 「みどり」とほかの生きものとの関係が見えるように 「みどり」の考え方が表層的に思えます。 どういった「みどり」が本質的に大事なのかどうか、伝わってきません。 例えば、よかれと思ってある植物や花を植えた際、ほかの動植物に悪影響があるかもしれない、といったことが検討されていないのではないのでしょうか。 つまり、「みどり」とほかの生きものとの関係を視野に入れた上で、その関係性を健全に保つために、「みどり」が欠かせない、という視点を盛り込めませんか。</p> <p>2) 健全な土壌環境大切さを盛り込む 「みどり」を支えるはずの「土」の視点が皆無です。 「土地利用」という文脈でしか見ていないように見えます。</p> <p>1) で述べた「ほかの生きもの」には、当然ながら、土中に生息する微生物なども含まれます。 つまり、地表の「みどり」は土中の環境と密接かつ不可分な関係にある点を、いま一度確認のうえ、プランを見直してほしいと思います。</p> <p>1月28日の「善福寺川『水鳥の棲む水辺』創出事業シンポジウム」に参加しました。 井荻小学校の児童たちによる活動報告のなかで、野川周辺との比較に触れたくだりがありました。 野川周辺は土壌環境がいたため、大雨でも河川氾濫がないのだ、と。 非常に重要な点だと思います。 雨水を吸収する水はけのいい土壌とは、つまり土中の生きものが健全に生きている土壌です。 良質な土壌が保たれていなければ、防災の点でも、非常にハイリスクな地域になってしまいます。</p> <p>こうした点からも、本質的な意味で「みどり」を保全することが、単なる自然環境保全だけでなく、人間の暮らしを支える大事なインフラであることがわかります。 もっと言えば、人間も生態系の一部なのだ、という点、都市住民はどうしても忘れがちなので、マスタープランに入れる価値が高いと思います。</p> <p>「みどり豊かな 住まいの みやこ」というスローガンに、ぜひ、そうした包括的な視点を組み込めないでしょうか。</p> <p>3) 生物多様性の正しい理解を</p>

生物多様性という言葉が数箇所に使われていますが、「みどり」同様、庁内で本質的な議論がされているのだろうか？という印象を受けます。

例えば以下を見ても、上記 1) 2) で述べたような視点が感じられません。

p.24

生物多様性の維持・保全を図るため、貴重な動植物の生育場所の保全や生態系に寄与する既存樹木の保全などが求められています。

p.143

特定の「いきもの」に偏ることなく、様々な「いきもの」が存在していること。また、すべての「いきもの」の間にある違いや個性のこと。

具体的な提案は、次の 4) と関連しますので、ご参照ください。

4) 生物多様性地域戦略の策定を

マスタープランと直接の関係はなくなりますが、ぜひこの文脈で提案させてください。杉並区の生物多様性地域戦略をつくりましょう。

それがないため、マスタープランにおいても、どこか表層的な記述に留まっているのではないのでしょうか。

現行の「杉並区環境基本計画」を元に行っているのでしょうかけれど、そもそも「基本計画」での記述が不十分に思えます。

そこで新たに地域戦略を、という提案です。

現国家戦略に対応する地域戦略は、都内でも世田谷区、町田市、府中市、港区、目黒区など、10以上の区市町村で策定済みです。

例えば、世田谷区では生物多様性を「多様な生きものが、互いに関係しながら生きること」、町田市は「多くの生きものが、多様な自然環境に適応しながら存在しているということ」、さらに、他の生きものとの間で様々なつながりを持って生きているということ」と定義しており、とても適切で分かりやすく感じます。

生物多様性や「みどり」に関する議論では、「関係」や「つながり」の視点を欠かすことはできません。

年末の COP15 を受けて、次期生物多様性国家戦略が間もなく策定されるはずですが、

今はほかの自治体に出遅れています、すぐに取り組めば、先進性をアピールできるのではないのでしょうか。

唯一、希望を感じたのは p.73 の以下の記述です。

「生物多様性の維持・確保を図るため、在来植物を活用した施設整備等における緑化の指針の作成に取り組みます」

この「指針」が地域戦略を指しているかはわかりませんが（おそらく違う気がしますが）、ぜひ、単なる「緑化」ではなく、生物多様性全般にかかわる包括的な戦略として、住民参加型の議論の契機となることを強く願っています。

以上の提案、複数の部署にまたがる内容です。

ぜひ、部署横断的に、多くの職員の方々共有いただきたく思います。

165	<p>この町づくり基本方針は前区長の時に制定されたものだと思います。</p> <p>これらの計画はすでに予算などが決まっているものが多くありますが、まだ認可されていない部分は是非とも一度凍結して再度一から見直してください。いろいろ見てみますと、これからの区にとって本当に必要とは思えない計画がたくさんあります。</p> <p>道路計画などはその最たるもので、これから人口が減り、車の台数も少なくなるのが目に見えているのに、今更作する必要はないと思います。すでに認可されていても、本当に必要なものなのか再検討が必要と思われます。予算がすでに決まったものなどは残念ながら進めるのもやもうえないかと思います。（本音ではありませんが、反対意見が多く、区議会が成り行かなくなる恐れもありますので仕方なしに）</p> <p>再度言います。まだ認可されていないものは、絶対に一時凍結して再度真摯に見直してください。計画され始めたものも凍結してください。</p> <p>また JR の駅前開発は全く意味のないもの、というかせっかくある良い街を壊す目的しか見えません。それぞれの駅にそれぞれの文化が根付いています。なぜそれを壊すのでしょうか。西荻、阿佐ヶ谷、高円寺それぞれの街は特徴のあるすみやすい町です。今あるステキな街をなぜ壊すのでしょうか？そのまま街を残してください。</p> <p>荻窪駅は南側一方通行を壊さないでください。ここは JR 線路によって南と北が分断されていますが、街を一つにまとめると言う意味で、知恵を尽くしてください。</p> <p>全体にゼロカーボンシティは大賛成です。しかし実現には今までとは違う考えを区民も持たなければなりません。子どもの頃からの教育、大人にもしっかりと意識向上が必要です。</p> <p>再生可能エネルギーを活用したまちづくり、グリーンインフラを活用したまちづくりが早区実現することを願います。</p> <p>防災に関して：延焼遮断帯の形成についてお願いがあります。</p> <p>幹線道路側は不燃の建築物で炎症を防ぐと言いますが、これはあくまで幹線道路の北側だけにすべきです。幹線道路の南側に大きな建物を建てますと、さらにその北側の住宅地は全く日照に恵まれずに、住居環境が著しく損なわれます。また人口が減るのが目に見えている日本では、このような大きな建物は将来ゴースト建物になる可能性も大です。幹線道路の北側にはグリーンスペースを作ってください。街の価値も上がり杉並区の価値も上がると思います。（井の頭通り 低層地域のことです）</p>
166	<p>阿佐ヶ谷北東地区まちづくりはそもそも杉一小学校の移転を止めるべきです。低地への移転は水害の危険もあり、災害時の避難所としても不適當です。屋敷林が伐採されて緑がなくなったのは残念です。緑の保全創出のため代替の緑化計画を区民合意で創り、緑化地域を拡大する必要があります。</p>
167	<p>都市計画道路を選挙のネタにするのは間違いだと思います。着実に進める必要がある。</p>
168	<p>高円寺の純情商店街に計画されている都市計画道路の記載が弱まったように感じます。</p> <p>この危険な地域を解消するために、補助 227 は優先的に整備するはずではなかったのですか？地域で暮らす人たちは安全な街になることを望んでいます。デモなどで騒いでい</p>

	<p>るのは外部の人間たちです。もっと地元の声を聞いてください。既に早稲田通りより北の中野区側は着々と用地買収が進んでいます。せっかくの道路が杉並区で止まったままになり、大きな地震が起きたらあの地域は壊滅です。何人も人が亡くなるでしょう。その被害を少しでも少なくするように取り組むのが行政の仕事ではないのですか？しっかりと安全な街を作るように努力してください。そして道路はその地域のためだけではないことを肝に銘じてください。</p>
169	<p>都市計画道路に関して</p> <p>都市計画、特に都市計画道路というのは一つの自治体の計画ではありません。賛成とか反対の意見は当然あるでしょうが、その地域の多数決で変更や廃止などを決めるような性格のものではないです。</p> <p>東京の道路は計画から 80 年近く経とうとしていますが、まだまだ完成には程遠く、このままではあと 100 年経っても完成しないかもしれません。だからといって、何年も前の計画だからといって、やらないという選択肢は無いと思います。</p> <p>大震災や戦争から学んだ先人たちが、欧州から学んだ都市計画です。戦災復興から諸外国にも負けない強い国を作るために、この地震列島で未来に向けて強靱な都市を作るために計画したものが、道まだ半ばなわけです。</p> <p>杉並区は住民エゴを聞き過ぎです。</p> <p>「みんなでまちを作る」などと表面上は言いますが、根本的には強い意志と強いリーダーシップが無ければ、都市計画は実行出来ません。</p> <p>訳のわからない人たちの戯言に惑わされずに、杉並区も東京の一員として『強い東京』を作ってください。</p>
170	<p>杉並区まちづくり基本方針についてのコメント</p> <p>まず「気候危機」なるものに対応するために「ゼロカーボンシティ」をすすめるような表現が随所にあるが、そもそも気候危機というものは科学的にその存在が証明されていない。すなわち事実とはいえないものであり、事実でないことに立脚してまちづくりを考えるのは愚かといわざるを得ない。まずは「事実」をもとにした方針を策定すべきである。</p> <p>事実とは、xxxx 年の台風 xx 号で杉並区では xxxx のような問題があったので、このような方法で解決していきたい、というアプローチである。架空の説にすぎない「世界的な気候危機」を杉並区にあてはめるのは乱暴すぎるし行政の思考停止である。あくまでも杉並区による杉並区のための行政として最善を考えて方針を策定すべきだ。</p> <p>ゼロカーボンシティについて</p> <p>その具体的な方策の中心は、おそらく「再エネの推進」となると思われるが、現在、再エネ特に太陽光パネルのさまざまな問題が露呈している。そのような問題を杉並区民に理解させたか？再エネを推進するのであれば、その問題点を杉並区民と共有した上で、どうすべきか区民の声を取り入れるべきである。特に太陽光パネルの乱設置による日本の国土・自然の破壊の現状と、再エネ賦課金による電気代の高騰で日本国民全体の生活</p>

	<p>が苦しくなっている事実は杉並区民に徹底して理解させてほしい。その上で現状のベストを区民とともに決めるべきだ。このような相互理解を欠いたのが東京都の太陽光パネル設置義務化で、都民の理解なきまま一方的に都主導ですすめられた。太陽光パネルは、最初は国が一方的にすすめて国民を不幸にした失敗政策なのに、東京都は学ばず失敗を繰り返そうとしている。杉並区はこの失敗を繰り返してはならない。</p> <p>自転車での移動の促進について</p> <p>これ自体は方向性としては良いが、現実的に杉並区は自転車に「優しくない」街であることは意識してるのか？</p> <p>杉並区に長く住めばわかるが、杉並区の良さでもある神田川と善福寺川という河川が生み出す「高低差」と、都心に近いがゆえの道路幅の狭さによって、自転車での南北の移動の労苦は困難と危険を伴うことを区長は知っているのか？区役所のある阿佐ヶ谷から区南部の浜田山あたりまで自転車で移動すれば、その困難と危険がわかるはず。それにも関わらず自転車を安易にすすめたら？当然、交通事故を増加を招くことになる。自転車を推進すること自体は方向性として良いと思うが、現実的には難しいので、時間をかけて考えるべきだ。</p> <p>IT の活用について</p> <p>防災時の情報伝達、あるいは、このような行政の方針の情報共有についても、IT すなわちネット経由の情報発信を充実させるべきである。しかしながら現在の杉並区のネット経由の情報発信は極めて貧弱であり、至急の改善が求められる。特に現在の子育て世代は当たり前のようにスマホを使いこなしており、スマホひとつで区の情報に瞬時に手に入るようであるべきだ。いち区民としては、他自治体の実績からいって利用者が少ないパートナーシップ制度よりも、区の IT の活用の稚拙さぶりのほうが深刻な問題だと思う。同時に、昨年 11 月に起きた情報漏洩問題にみられるように杉並区のセキュリティ、特に区民情報の保護についての信頼は低い、といわざるを得ない。あわせて、至急の改善を求める。昨年 11 月に起きた情報漏洩問題についても、区長からの公式な発表と改善策を提示すべきだ。</p>
171	<p>杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）案について、「骨子」の段階から区民の声を聞き、その声を受けて「修正案」を作り、さらに区民の声を聞こうという姿勢を高く評価します。これからも「ただ聞置く」にせず、区民との対話を今後も重視することを求め、期待します。私も一区民として、積極的に声を上げ、「まちづくり」に貢献したいと思っています。そこで、「骨子案」に対しても意見を述べました。そして今回も高円寺での「説明会」に参加しました。その場でも述べましたが、骨子案からの部分的修正がおこなわれ、道路問題や施設再編の問題で区民からの声を反映した面もみられましたが、私が最も気になっていた「モノのことばかりで人の姿が見えない」案であることは修正されなかったと感じています。各々の施策が誰のことを意識して、またどういう人によって構成される街を想定しているのかが不明確です。「今、こういう困難を抱えている人のため」とか「どんな人とモノによって構成される社会を想定して</p>



	<p>いるのか」ということが見えないということです。前回の骨子案への意見の繰り返しになるので、今回は「説明会」に参加して感じたこと、考えたことを述べます。</p> <p>高円寺の説明会では、「補助 221 号線」の拡張計画について多くの人から発言がありました。区側の説明では、その主な目的は「中野駅・高円寺駅間のアクセスをよくすること」「当該地域の防災・減災をすすめること（避難場所へのアクセスをよくするなど）」があげられていました。これに対し疑問を感じました。「中野駅・高円寺駅間のアクセスをよくすること」でメリットを受けるのは誰で、それはデメリットを受ける人の負担を考えても実施するに値することでしょうか。推測するに、「自動車での通行の便宜」が主になると思います。現在および今後、その必要性はどれほどあるのでしょうか。次に、「当該地域の防災・減災をすすめること（避難場所へのアクセスをよくするなど）」ですが、例えば高円寺南地域の広域避難場所（和田堀公園？）へのアクセスとこの道路はどう結びつくのでしょうか。「無電柱化（地下化）」が減災に結び付くことは明らかなのは、区の担当者・住民共に認めていましたが、区側は「道路拡張と一緒にしなければそれはできない」との姿勢に終始していました。果たしてそうでしょうか。何年後になるかわからない（担当者も 10 年くらいかかることも覚悟していると言っていました）道路拡張を待たねば、いつ起こるかわからない災害に対しての施策をとれないというのは無責任ではないでしょうか。住民との合意ができることから取り掛かる姿勢があつてこそその「まちづくり」だと思います。現在の区の担当者の姿勢は「防災・減災を口実に道路拡張を進めよう」としているように見えます。直ちに道路拡張とは別に「無電柱化」などの減災策を検討すべきです。</p> <p>さて説明会の最後に区長は、「この問題はいたって“政治的な問題”です」と述べていました。確かに今回の都市計画審への申請などは前区長が落選後（新区長の誕生が確定した後）の退任寸前の時期に行った新区長に負担を負わせる“政治的な行為”だったと思います。こうした政治的思惑の下で行政職員が「仕事」をしていることは理解できます。であれば、岸本区長は勇気をもって公約実現のためのリーダーシップを発揮し、「政治的決断」をしてほしいと思います。何十年も前に策定され、住民の声も十分に反映されていない「事業を継続」とするのではなく、現在の地点で先行きを考えた「計画の見直し」や「事業内容の再検討」を行うべきです。私も一区民として、区長のそうした姿勢に期待し、後押ししようと思っています。</p>
<p>172</p> <p>173</p> <p>174</p>	<p>1 3 3 号線道路延伸について意見提出用紙をいただきましたが、メールでお伝えいたします。その方が容易なので。</p> <p>1 3 3 号線道路延伸には反対です。理由は</p> <p>— 人口も車も減っていく昨今、あえて大金を投じ広い道路を建設するなど、世界的潮流にも逆行すると思います。</p> <p>— 予定されている地域は低密度住宅地区であり、そこに道幅の広い道路を通すことは利益より弊害の方が大きいです。通学路でもあり、今までほとんどない交通事故も増える心配があります。</p>

	<p>— せっかく整備されている区民の憩いの場である善福寺川緑地公園脇に広い道路を通すなど、環境を破壊し、意味不明だと思います。毎日多くの保育園児が利用しているこの緑地公園へのアクセスを妨げ、交通事故の原因にもなりえます。</p> <p>— 道路延伸は防火機能の強化と謳われていますが、杉並区内にはより緊急に防火の件を解決しなければならない地域が多くあると思います。</p> <p>— 地域にはそれぞれ古来からの歴史があり、人々が大切にしてきた地霊を祀る祠もあります。133号線の予定地にも祠があり、そこに祀られたのも深い意味があること。それを安易に壊すのは先人の知恵、歴史を蔑ろにすることだと思います。</p> <p>— 南阿佐ヶ谷駅周辺の整備、とありますが、道路を延伸しなくても整備はできると思います。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見3件)</p>
175	<p>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）（案）に対する意見 2023年1月30日</p> <p>1. 意見</p> <p>1-1 都市計画道路補助132号線の事業認可区間については、事業認可を取得していない区間と一体として必要性を検討することが必須であり、その検討が終わるまで、事業認可区間の工事を、一旦、停止するよう、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）（案）第5章 地域別方針2 西荻地域の部分を変更すべきである。</p> <p>1-2 他の都市計画道路も同じであり、第4章 総合方針（分野別方針）2 道路整備方針 基本的な考え方の部分も、事業認可区間の工事を、一旦、停止するよう、変更すべきである。</p> <p>1-3 この変更の是非の検討に時間が必要であるのならば、3月末とされている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）の確定の時期を遅らせて、十分な検討を行うべきである。</p> <p>2. 理由</p> <p>2-1 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）（案）の第4章 総合方針（分野別方針）2 道路整備方針 基本的な考え方 1 体系的な道路網の整備（P48）では、次のように記載されている。</p> <p>都市の骨格となる都市計画道路について、既に事業認可を取得している区間では、住民との合意形成を図りつつ、事業を進めます。事業認可を取得していない区間については、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討します。</p> <p>これは、事業認可を取得している区間については「事業を進めるための合意形成を行う」、すなわち、「工事を進める方針を変更する意向は一切なく、この方針に従って工事を実施すること」を表明しているとしか読み取れない。一方、事業認可を取得していない区間については、「必要性を検討する」、すなわち、「工事を行わない可能性を残すこと」を表明している。この方針では、つながった1本の道路の途中で、拡幅などが</p>

行われる部分と行われない部分を生む可能性があるが、そうした不整合な道路は道路としての機能が果たせず、いたずらに、まちを荒らすだけに終わることになる。また、こうした工事への工事費の投入は、税金の無駄遣いにほかならない。

2-2 第5章 地域別方針 2 西荻地域 3 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 (2) 都市計画道路補助 132号線の整備 ① 都市計画道路補助

132号線の整備の部分(P97)では、次のように記載されている。

○補助 132号線(事業認可区間)については、住民との合意形成を図りつつ、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・安心な歩行者空間を確保します。

○事業認可を取得していない区間については、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討します。

これは、補助 132号線について、事業認可区間は工事を進める一方、事業未認可区間は工事計画の取りやめを含む「必要性の検討」を行うという方針である。しかし、事業未認可区間は西荻窪駅周辺を含んでいるため、実質的な駅前再開発という西荻窪の街づくりの根本に該当するものであり、その是非、要否に関する検討には、非常に時間がかかるものと考えられる。こうした街づくりの根本の問題との整合性を取らず、事業認可区間の工事だけを一方的に進めることは、上記の不整合な道路の建設の具体例であり、西荻窪のまちを荒らすだけに終わる可能性が大きい。

2-3 公共事業においては、費用対効果(工事による経済効果÷費用の比率)を調査し、効果÷費用=1.0以上になる事業しか実施しないこととされているのであるが、132号線の事業認可区間の費用対効果の調査結果は0.5であり、事業の未認可区間を含めた全区間の事業が完成しなければ効果÷費用=1.0以上にならない、とされている。したがって、事業認可区間の工事を進めておいて、検討の結果、未認可区間の工事が取りやめになった場合、効果÷費用=0.5という役に立たない道路になってしまうのである。すなわち、事業認可区間の工事の実施は、まさに、税金の無駄遣いになる可能性が大きいと言える。

2-4 以上の点から、補助 132号線についても、未認可区間の検討が終わるまで、事業認可区間の工事を、一旦、停止するよう、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)(案)を変更すべきである。変更の要否について、区民の意見を広く聞き、十分な検討の時間をとる必要があるのであれば、少なくとも、「事業認可区間の工事を進める」という方針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)の決定の予定を先に延ばして、「基本方針に従って事業認可区間の工事が進められる」という事態だけは止めるべきである。

2-5 2023年1月12日に西荻区民センターで開かれた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)の説明会で、参加した住民からの質問に対して、都市計画道路担当課長は、「田中前区長がテレビ番組で認めたとおり、事業認可を受けた区間であっても、手続きを取れば事業認可の撤回が可能であるが、この区間の事業認可を撤

	<p>回したり工事を凍結するという方針は、区として取るつもりはない」旨の発言を行った。しかし、事業認可区間の工事を進めていくのであれば、未認可部分と合わせた一本の道路及びその周辺地域の統一した整合性のとれた街づくりの計画が立てられないことは当然である。こうした論理的な矛盾を包含したまま、非合理的な計画、方針を確定させようとするのは、本年3月末までに確定するというスケジュールだけを優先させようとするものであり、区民のための街づくりの基本方針のマスタープランではない。「事業認可区間の工事を一旦、凍結し、未認可区間を含めた全体としての要否を検討する」という文言に方針を変更するか、方針の決定を4月以後に延期して、十分な検討を続けるべきである。</p> <p>以上</p>
176	<p>「まちづく基本方針」（案）についての意見 区内農地保全対策と常緑広葉樹の植樹について</p> <p>何年も前に、グループでとりくんで、うまくすすめられなかったことで、いまますます大事になっていると思われることについて、「まちづくり基本方針」（案）とかかわって、指摘させていただきます。なんらかの形で、これからの方針として具体化できるようにしていただければと思います。</p> <p>1. 区内の農地保全の緊要性とそのあり方、手だてについて</p> <p>(1) 「まちづくり基本方針」（案）で、農地の保全については、第2章の現況と課題の「土地利用」で、「農用地は、区の北西部と南西部に多く分布して」いるとし（P11「土地利用の現況」）、「区内のみどりの減少が進む中、農地や屋敷林等の保全・創出が図られるよう、緑の維持管理支援や活用方法、土地利用の規制・誘導手法の検討が必要」（P13「主な課題」）と、課題を整理している。また「みどりと水」の「取組と成果」で、「農地や屋敷林等の私有地のみどりの減少に歯止めをかけるため」、緑地保全や農の景観育成など、「農地や屋敷林の保全に努めました」（P23）とし、「年に残された貴重なオープンスペースとして、既存の農地保全策を活用し農業者のニーズに応じた相談・支援等による保全」「『緑地保全方針』に基づく『杉並らしいみどりの保全地区』に定めるなど、モデル地区での検証を通じて総合的な緑地保全に取り組んでいく必要」「生産緑地地区は、順次解除となりますが、特定生産緑地制度を活用し、農地の保全に取り組んでいく必要」（P24「主な課題」の「私有地のみどり」）を課題としている。</p> <p>第3章の目標では、「将来の土地利用」ので、「みどりの集積地」として「こうえん3・緑地や、武蔵野の面影を残す農地・樹林地、社寺地など、区内の代表的な景観であるみどりの集積地を保全」（P37）とだけ触れられている。</p> <p>今後の基本的な施策を示す第4章の総合方針では、「土地利用・市街地整備方針」の「戦略的・計画的な土地利用の推進」で、「みどりの保全・育成を基調とした土地利用の推進」として同じように「後援・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</p>

した土地利用を推進（P46）と位置づけ、「ユニバーサルデザインのまちづくり方針」で「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」（P62）としている。そして「みどりと水のまちづくり方針」の「民有地などまとまったみどりの保全」の項で、「屋敷林等の保全強化」「農地の保全」「特別緑地保全地区の活用」「市民緑地の指定等」について、それぞれの取組の内容を示している（P72）。また、「景観まちづくり方針」の「他施策との連携と普及啓発」の項で、「みどりの施策と連携した景観づくり」として「武蔵野の面影を留める価値ある屋敷林や農のある風景をみどりの施策と連携しながら、地域の貴重な景観資源として保全を図る（P79）ことなどが掲げられている。

長々と（案）の内容を引用したのは、課題と目標、方針のどのような項でも、「農地や屋敷林の保全・創出・育成」といったことが掲げられ、そのためにどうするのかは、総合方針の「民有地などのまとまった緑の保全」の4項目で、取組の方向と検討課題を示しただけにとどまっていることを指摘したかったためである。

より具体化されなければならない第5章の「地域別方針」でも、地域によって触れている項の違いや、多少の表現の違いはあるが、基本的には「農地・樹林地の街区や豊かなみどりを持つ敷地規模の大きな戸建て住宅がある街区では、現在の土地利用が維持されるよう誘導を図ります。大規模敷地や農地及び駐車場の宅地化に際しては、大規模敷地を活かして、みどり豊かなゆとりのある、街区的にまとまりのある低層住宅地開発となるように誘導を図ります。」（P91）「まとまりのある生産緑地及び屋敷林・樹林地を保全するとともに、敷地まわりの生け垣化やシンボリックな大木の育成、休息スペースの設置を進めます」「農のある風景の保全とみどりの核づくりを図ります」（P92）（以上井草地域）といったことである。同じようなことが、西荻地域の善福寺公演を中心とした地域、五日市街道周辺地域、荻窪地域の五日市街道・井の頭通沿線、大宮前新田の名残をとどめる地域、阿佐谷地域の和田堀公園周辺、善福寺川流域、高井戸地域の放射5号線沿道、久我山四丁目周辺などについても触れられている。

ここでも、どうすすめるのか、手だてはなになのか、もどかしい限りである。

（2）このような方針、取組は、20年近く前に、私が区内の農業に関心をもって多少かかわりを持っていた頃も掲げられていたと思う。当時は農家戸数は200戸近く、農地は60ha近くあったと思う。それが、10年前には50haになり、現在は125戸、37ha余と聞く。生産緑地制度から30年余の懸命な努力のすえの結果である。私の住む浜田山地域でも、この5年ほどで、3カ所の生産緑地が消えた。特定生産緑地制度で10年繋がったにしても、現状では、この傾向はとどまらないのではないと思われる。このままでは、さらに減少が続き、貴重な農地の都市部における役割を発揮することができなくなる状況に至り、「農のある街」とは言えなくなってしまうことになりはしないだろうかと思う。今、そのぎりぎりのところにあるという認識に立つ必要がある

のではないだろうか。まずは、「これ以上は減らさない」という構えが必要な時だと思う。

(3) そうはいても、農地は私有地であり、所有者の農家の営農を継続するかどうかの意向は尊重しなければならないことは言うまでもない。農業の継続・農地の保全は、個々の農家の事情を尊重しつつ、個々の農家をも含めた農地保全の合意をつくっていくことなしにはできない。それが社会的な要請であること、区民全体の思いでもあることが伝われば、その意志はより強くなっていくのではないだろうか。

これまで、区民の近間の農業・農地の必要性に根ざしたとりくみも広がってきている。成田西のふれあい農業公園になる前、当時の区農業委員会会長が、区内で初めて体験型農園を開園されて以降、農福連携すぎのご農園、井草農園、今川農園がつくられ、最近では民間事業者の「シェア畑」が、区内でも井草・久我山・浜田山の三カ所に貸農園を開設している。体験型農園よりはるかに高い利用料での募集でも区民の利用があることは、関心の高さを示しているといえる。直売所の広がりや畝売り、芋ほりなどの収穫体験での農業とのふれあいも続いている。学校給食への区内産農産物の供給も、「地元野菜の日」の取組として定着してきている。こうした、区民が持つ身近なところの農業・農地への関心を具体的な形にしていくことによって、それらを広げ、農家も含めた農地保全の合意をつくっていくことをめざすことが必要なのではないだろうか。こうした力をより明確なものとしていくために、区と区民の力で、必要な時に農地を存続できるようにする寄金をつくれないうだろうか。農家も、できるものなら農地は農地として存続させたいと願っている。農家だけでなく、代々培ってきた農地をアスファルトで覆って駐車場にしたり、宅地化したりすることは忍び難いことであり、社会的な損失ともいえる。それを防ぐ、区と農家、区民の意思を示す基金づくりを検討したい。10年がかり、20年がかりでとりくんでいきたい。

農地の将来的な保全の手だてとしては、体験型農園のさまざまな工夫とともに、小学校全校に学校農園をつくっていくことがめざせないだろうか。今でも小さな農園を持つ学校もあるかと思うが、四年生か五年生のころに、年間を通して作物の栽培を体験するカリキュラムを組み込むことができれば、生育過程における貴重な体験として、教育効果も大きいと思われる。できるところから、3aでも5aでも、1校から始めて、農家の方々の事情や意向と噛み合わせつつ、将来的には全校の学校農園設置がすすむようになればいい。管理などは学区内の高齢者のボランティアでの生きがいの場となればと思う。区民の力で農地の保全を図っていく一例として検討できればと思う。

## 2. 常緑広葉樹の植樹と育成について

(1) 農地保全についてのところと同じように、樹林地、樹木についても、随所に保存・育成が謳われている。ここでは、その中身について、全く別の防災と付随する高齢者の地域でのつながりづくりの運動として、常緑広葉樹の植栽促進について、かつて取組み始めていたことについて触れたい。

	<p>常緑広葉樹の火災延焼防止の優れた役割に着目し、空き地等に植樹・育成することによって、防災機能強化を図ろうとするもので、カシ・シイなどのドングリ拾いからポット苗による苗づくり、その植栽を地域に広げていこうとする取組だが、植栽場所が定まらないままでの取組で、ポット苗づくりまでで頓挫してしまった。屋敷林をはじめ、新たな樹木の育成をする場合に、この常緑広葉樹の役割を位置づけてとりくむことができればと思う。</p> <p>(2) この運動は、故生態学者の提唱ですすめられてきたもので、横浜国立大学の構内の植栽をはじめ、企業の工場等の敷地から、東日本大震災の津波災害被災地の植樹まで、各地で広がっているもので、自治体の取組としては、豊島区での取組が紹介されている。区内でも、蚕糸の森公園の植栽は、防災の観点から樹種が選択されていると聞き、確かめてはいないが、高南中学校の校庭東面の植栽は、このことが意識されてつくられたのではないかと思われる。</p> <p>木蜜地域を抱える区としては、植栽地の確保が難しいという状況はあるが、火災延焼防止に有効な手立てとして、避難場所の囲いとしても、検討に値することではないかと思う。学校を始め、公共施設の敷地の囲いはもとより、小さな空間でも可能であり、区民参加の運動としてすすめられると思う。</p> <p>高齢者の地域でのつながりづくりということでは、ドングリ拾いからポット苗づくりとともに、苗の植栽後の数年の育成期は、雑草取りなどの日常的な管理が欠かせないため、周辺住民、とりわけ高齢者の健康維持の生きがい活動として、位置づけられるのではないかと思われる。</p> <p>このことについては、生態学者の依っていた国際生態学センター研究員のアドバイスをいただいていたので、詳しくは、お聞きいただければと思う。</p> <p style="text-align: right;">以 上</p>
177	<p>2 頁 下から 2 行目 箇所 「また、自らできることは・・・」 意見 主語不明。「また、区民や事業者が自ら・・・」</p> <p>3 頁 下から 4 行目 箇所 「すぎなみの道づくり」 意見 本文にも表示すべき p.49 など</p> <p>3 頁 下から 2 行目 箇所 「駅周辺まちづくり方針」 意見 本文にも表示すべき p.91、p.131</p> <p>4 頁 下から 18 行目 箇所 「様々な主体の英知を結集する・・・」 意見 現行方針にある「まちづくりに関わる主体相互の調整・連携」を削除しているが、残すべきではないか。</p> <p>11 頁 上から 8 行目 箇所 「(1)・・・市街地整備状況 ・この 10 年間の主な取組と成果」 意見 放射 5 号線整備に伴う地区計画決定を記載しているのに、同じく地区計画を決定した阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくりについて記載していないのはなぜか。区にとって市街地整備の重要な取組なのではないか。</p>

<p>14 頁 上から 2 行目 箇所 「 (2) 道路・交通 ・この 10 年間の主な取組と成果 」</p> <p>意見 「すぎなみの道づくり」では都市計画道路について、「『東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）』で・・・優先的にすべき路線として位置づけられた優先整備路線について、・・・整備を着実に進めていきます。」とした。区はこの方針に基づき補助 132 号線の青梅街道から善福寺川を越えた区間について令和 2 年 4 月事業認可を取得して道路整備を進めている。また、主要生活道路については安全対策路線のほか、優先整備路線として 5 路線を位置づけている。これらの取組を事実として記述すべき。そのうえで、今回改定案で今後の道路整備について、再検討しようとするならば、これまでの取組の何が問題なのかという課題認識を隠すのではなく、理由も含めて明確に記述すべきではなかろうか。</p>
<p>15 頁 下から 7 行目 箇所 「 社会・経済情勢の変化に・・・ 」</p> <p>意見 平成 29 年 3 月の「すぎなみの道づくり」は、ここに記されたことと同様の問題意識を持って策定されているのではないか。もし、その内容に修正すべき問題点があるのであれば、どこが問題なのかを明確に示すとともに、今後「すぎなみの道づくり」をどのように修正していくのか記述すべきではないか。</p>
<p>15 頁 下から 2 行目 箇所 「 社会・経済情勢の変化に・・・ 」</p> <p>意見 下から 7 行目からの記述がダブっている。内容的にもタイトルとマッチしていない。誤植では？</p>
<p>33 頁 上から 2 行目 箇所 「 概ね 20 年後の未来を展望しながらも 」</p> <p>意見 改定案のどこにも未来展望は見当たらないが？このように書くならば未来展望も示すべき。</p>
<p>40 頁 上から 1 行目 箇所 「 ゼロカーボンシティを目指す・・・ 」</p> <p>意見 目次に入らない節を最初に入れるのはおかしい。第 8 節と統合して整理すべきではないか。また都計審答弁にあった実行計画を策定するならば、そのことを明記して、どのように進めようとするのか具体的取組方針を示すべき。</p>
<p>43 頁 上から 19 行目 箇所 「 オープンスペースなどの基盤整備 」</p> <p>意見 住宅団地建替えに合わせた生活道路などの基盤整備は重要。「生活道路やオープンスペースなどの基盤整備」とすべき。オープンスペースだけを例示して基盤整備と呼ぶのは無理があるのでは？</p>
<p>43 頁 上から 22 行目 箇所 「 周辺の生活道路整備を進める・・・ 」</p> <p>意見 意味がとりにくい。現行方針にある「新規」と入れるのが嫌ならば、「都市計画道路の整備にあわせて、周辺の・・・」とすべき。</p>
<p>44 頁 上から 8 行目 箇所 「 職住近接のまちづくりを進めます 」</p> <p>意見 杉並区における職住近接とは何を意味しているのか。区内の拠点にオフィスビルを誘導して区民の区内就労率を高めようということか。住宅をさらに増やして遠距離通勤に悩む郊外居住者を呼び込もうということか。</p>



<p>45 頁 下から 6 行目 箇所 「 老朽化した住宅等の建替えなど・・・」</p> <p>意見 現行方針の「共同建替え」を消したために、「老朽化した住宅・・・などの建替えについて、・・・老朽化した住宅等の建替えなど再生の円滑な推進を図ります。」というトートロジー（同義語反復）に陥っている。「国や都の施策などと連携しながら」というならば現行の「共同建替えなど」を生かした方が良い。</p>
<p>48、49 頁 上から 4</p> <p>上から 3 行目 箇所 「 都市の骨格となる都市計画道路</p> <p>(1) 幹線道路等の整備 」</p> <p>意見 現行方針から大幅な変更が加えられた箇所。現行方針では「計画的基盤整備がされずに市街化が進んだ地域（主に南部地域）・・・では、特に南北方向の都市計画道路の整備が立ち後れ、幹線道路への自動車交通の集中による交通渋滞が発生するなど、弱い道路基盤となって」とし、「区内の都市計画道路の完成率は平成 24 年度末現在約 49%に止まっており、東日本大震災では災害時における骨格的な道路の果たす役割の重要性を再認識させられ」、「首都直下地震などの災害に備えて、避難・緊急活動の基軸となり都市の延焼遮断帯を形成する骨格的な道路の整備を促進する必要がある。」という現況と課題の認識を踏まえ「区内の都市計画道路について、南北方向の道路交通強化への対応や地震等の災害時の避難場所へのアクセス確保などの防災機能の強化、道路と鉄道の立体交差化など多面的な観点から・・・8 路線を重点路線と位置付け、優先的に整備を促進」するとして、骨格道路網を形成する都市計画道路の整備を具体的かつ明確に方針として打ち出していた。ところが、今回の改定案では「現に事業認可を取得している区間では住民との合意形成を図りつつ、事業を進め」としたものの、それ以外の区間では、「防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討」するとして、従来の重点路線の位置付けをすべて取り消している。このような大幅な変更をしようとするならば、現行方針で示された道路整備上の課題認識を無視してもよいと判断した理由も含め、なぜ大幅な方針転換をするのか合理的な説明を加える必要があると考える。</p>
<p>48 頁 上から 6 行目 箇所 「 必要性を検討 」</p> <p>意見 検討するのは計画の必要性なのか、事業実施の必要性なのか。東京の都市計画道路ネットワークを形成する重要な路線について、区の立場だけで計画の必要性を議論することはできない。誤解を生まないよう「事業実施の必要性を検討」とすべき。</p>
<p>2 頁下から 2 行目「頁 下から 2 行目 箇所 「・・・優先整備路線として定め・・・」</p> <p>意見 地域別のまちづくり方針図には「主要生活道路（優先整備路線）」との記載があるので、新たに選定し直すわけではなく「すぎなみの道づくり（H28.3）」で位置付けたものを踏襲するということらしい。もし、そうならば、「『すぎなみの道づくり（H28.3）』に基づき優先整備路線として定め・・・」というように根拠を明らかにすべき。</p>
<p>51 頁 下から 14 行目 箇所 「 補助幹線道路の記述の削除 」</p>

<p>意見 現行方針の「概ね1～2km間隔が望ましい。」という記述を削除しているのはなぜか？他には変えた箇所がないのに、ここだけ削除するのは、補助132号線や133号線の整備方針を変えたことと関係しているのではないかと疑念を禁じ得ない。ごく一般的な道路配置計画の概念図を区が自らの都合で恣意的に変えるというようなことはあってはならないことではないか。</p>
<p>56頁 上から18行目 箇所 「「杉並区地域公共交通計画」」 意見 p.3では「(仮称)杉並区・・・」としている。これから策定するならば(仮称)ではないか。</p>
<p>57頁 上から10行目 箇所 「「杉並区自転車活用推進計画」」 意見 これから策定するのであれば「(仮称)」では？</p>
<p>64頁 上から2行目 箇所 「地震等の災害に強いまちづくりの推進」 意見 現行方針に比べ、以下3箇所のように防災都市基盤となる幹線道路整備について具体的な記述がなくなったため、地震等の災害に強いまちづくりを行うという姿勢が大きく後退してしまったように感じられる。</p>
<p>64頁 上から4行目 箇所 「緊急輸送道路となる広域幹線道路」 意見 現行方針では具体的路線名を列挙していたが、改定案では削除されているため、どの路線かわからなくなっている。記載すると都市計画道路の整備必要性が強調されるから避けたのか。防災性を強化することは区のまちづくりの重要な使命であるのに、そこから目を背けているように感じる。</p>
<p>64頁 上から8行目 箇所 「地震等の災害時に広域避難場所や一時避難地などへのアクセスを確保します。」 意見 当たり前のことを一般論のように書いているが、これが方針といえるのか。現行方針では具体的路線名と整備イメージを挙げて、アクセス確保のための道路整備を検討するとしていたが、これはやめたのか？ここでも意図的に目を背けているように感じられる。</p>
<p>64頁 下から9行目 箇所 「幹線道路について、・・・」 意見 現行方針では特に南北方向の路線について具体的に列挙して延焼遮断帯の形成を図るとしていたが、改定案では削除されたため、抽象的な一般論を書いているだけになっている。</p>
<p>71頁 上から10、上から13行目 箇所 「敷地面積が2,500㎡・・・」 意見 敷地面積というのは建築物に対する用語と思うが、公園面積の意味でも使われるのか？</p>
<p>72頁 上から11行目 箇所 「(2)農地の保全」 意見 現行方針にある「区民農園としての利用による保全・活用」の記述が削除されている。都市農地保全の共感を広げるためにも区民農園としての利用についても明記すべきではないか。</p>

<p>79 頁 上から 9 行目 箇所 「 (7) 景観モデル地区における景観形成 」</p> <p>意見 現行方針では地区別に景観形成重点地区の指定や計画づくりを検討するとしていたが、改定案では様々な取組を活用しながら景観づくりを進めるとの抽象的な表現にとどまっている。「様々な取組」と不明確な表現に後退させたのでは、本気でやるつもりはないのではないかと疑われる。</p>
<p>82 頁 上から 1 行目 箇所 「 8 ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針 」</p> <p>意見 p.40-41 の「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり」と統合して、取組の全体像をわかりやすく提示すべき。(No.10 の指摘事項参照)</p>
<p>88 頁 上から 6 行目 箇所 「 レーダーチャートの記載方法 」</p> <p>意見 レーダーチャートの使い方が判然としない。おそらく 7 地域ごとに、住環境と防災環境が区の平均値と比べてどうなっているかをレーダーチャートの大きさや形で視覚的に容易に理解できるようにしようとするものだと思うが、選択された指標が適切なのか疑問を感じる。例えば、道路・鉄道率で何を評価しようとしているのか。住環境において鉄道率が高いことはプラスとはいえない。道路にしても、幅員 6m 以上の道路率が高いことは住環境にプラスと考えられるが、幅員 4m 未満の道路率が高ければ防災環境にマイナスとなる。</p> <p>住環境の指標とされたみどりや水の空地系比率では宅地内のみどりが評価されない。建物階数混在度、平均階数、利用容積率、集合住宅地比率は直ちに住環境の評価には結びつかない。防災環境では、非アパート比率のアパートの定義を明確にする(賃貸住宅全体を指すのか木造賃貸住宅だけを指すのか)とともに、この指標によって防災環境をどのように評価しようとしているのかも説明が必要。非老朽木造建物の定義を見ると新耐震基準以前の木造建物となっているが、新耐震基準以前の S 造や RC 造は防災環境においては新耐震基準以降の建物と同等に見ているのか。不燃化率と非建ぺい地率と二つの指標を使っているが、これらを統合した不燃領域率で見るときではないのか。こうした疑問に答えられるよう、レーダーチャートの指標の意味するところと、それを使って住環境及び防災環境をどのように評価しようとするのか、丁寧に説明することが必要。現状では不十分。</p>
<p>91 頁 下から 10 行目 箇所 「 各駅周辺まちづくりとともに取組を 」</p> <p>意見 何の取組かわかりにくい。「各駅周辺まちづくり方針に基づく取組」ということか。</p>
<p>92 頁 上から 14 行目 箇所 「 生活道路について、・・・ 」</p> <p>意見 現行方針にある具体的方策を削除したため、抽象的で何をやるのかわからない方針になっている。</p>
<p>92 頁 上から 16 行目 箇所 「 地域内の主要生活道路の整備を検討 」</p> <p>意見 現行方針にある具体的道路名を削除したため、地域別方針といいながら、当該地域のどこで何をやるのかわからないわべだけの方針となっている。</p>
<p>94 頁 下から 6 行目 箇所 「 (2) まちづくり 」</p>

<p>意見 補助 132 号線の事業認可区間について道路事業を行っていることを事実として記載すべき。</p>
<p>97 頁 上から 8 行目 箇所 「建物の不燃化」  意見 現行方針では建物の耐震化・不燃化としていたが、なぜ耐震化を削除したのか。削除すべき理由はない。</p>
<p>97 頁 下から 5 行目 箇所 「必要性を検討」  意見 検討するのは計画の必要性なのか、事業実施の必要性なのか。東京の都市計画道路ネットワークを形成する重要な路線について、区の立場だけで計画の必要性を議論することはできない。誤解を生まないよう「事業実施の必要性を検討」とすべき。</p>
<p>97 頁 下から 3 行目 箇所 「地域内の主要生活道路については、歩行者・自転車の・・・」  意見 まちづくり方針図には「主要生活道路（優先整備路線）」の表示があるのだから、その根拠として「『すぎなみの道づくり』に基づき、歩行者・自転車の・・・」とした方がわかりやすい。</p>
<p>99 頁 図凡例 行目 箇所 「景観重要樹木の表示」  意見 杉並区唯一の景観重要樹木の指定であり、地域の特性を示す重要な景観資源なので、まちづくり方針図に入れた方がよいのではないかと。</p>
<p>100 頁 上から 17 行目 箇所 「住環境の状況として・・・」  意見 「みどりと水の空地系比率は平均よりも大きく下回って」いるとしているが、荻窪駅周辺の商業地はともかく、それ以外の低層住宅地においては、宅地内のみどりをカウントしたとき、このような評価になるのだろうか？また集合住宅地率が平均より低いこと、その他は概ね平均値を上回っていると記載しているが、利用容積率、平均階数建物階数混在度、商工業地比率が平均より上回っていることが住環境全体として、平均以上の良好な状態にあることを示すと考えているのだろうか。ちょっと信じられない奇妙な記述と感じられる。（No.29 のレーダーチャートで記載した問題点が表れた例として指摘する。）</p>
<p>102 頁 下から 1 行目 箇所 「地域内の主要生活道路については、歩行者・自転車の・・・」  意見 まちづくり方針図には「主要生活道路（優先整備路線）」の表示があるのだから、その根拠として「『すぎなみの道づくり』に基づき、歩行者・自転車の・・・」とした方がわかりやすい。</p>
<p>103 頁 下から 10 行目 箇所 「環八通り沿道では、・・・」  意見 現行方針にある「沿道の中高層化」を削除している。用途地域で 300%の容積率を指定し、延焼遮断帯の形成や沿道地区計画による騒音被害軽減を図ろうとしているのだから、常識的には中高層化を目指そうとしていると考えられるが、あえて削除したのはなぜなのか。中高層化を図らずに容積率 300%の市街地をどのようにしてつくれるのか。都市計画の整合性が保てなくなるのではないかと。</p>

<p>103頁 下から5行目 箇所 「 青梅街道沿道では、・・・ 」</p> <p>意見 現行方針にある「沿道の中高層化、耐震化・不燃化」を削除しているが、用途地域で400%の容積率を指定し、拠点駅周辺にふさわしい高度利用と延焼遮断帯の形成を図ろうとしているのだから、常識的には中高層化や耐震化・不燃化を目指そうとされていると考えられるが、あえて削除したのはなぜなのか。中高層化や耐震化・不燃化を図らずに容積率400%の市街地をどのようにしてつくれるのか。都市計画の整合性が保てなくなるのではないか。</p>
<p>109頁 上から4行目 箇所 「 具体的な地名列挙が削除された 」</p> <p>意見 現行方針には「阿佐ヶ谷南1・2丁目では」と具体的な地名が明示されていたが、それが削除されたため「阿佐ヶ谷南・高円寺南地区防災まちづくり計画」の内容を知らない人には、どこのことを言っているのかわからなくなっている。地域別方針であるのだから、対象地域をできるだけわかりやすく示すことが必要。</p>
<p>109頁 上から7行目 箇所 「 中低層の非木造共同住宅を・・・ 」</p> <p>意見 非木造でなければ火災時の防災性が保てないとの考えで記載されているようだが、現在木造で耐火、準耐火建築物をつくることができるようになっているので、この表現は不適切。</p>
<p>109頁 下から2行目 箇所 「 必要性を検討 」</p> <p>意見 検討するのは計画の必要性なのか、事業実施の必要性なのか。東京の都市計画道路ネットワークを形成する重要な路線について、区の立場だけで計画の必要性を議論することはできない。誤解を生まないよう「事業実施の必要性を検討」とすべき。 (No.35の指摘と同様)</p>
<p>110頁 上から9行目 箇所 「 「防災都市基盤整備」の削除 」</p> <p>意見 現行方針でこの位置にあった「南北方向の都市計画道路などの防災都市基盤整備」が削除されている。区は防災都市基盤の強化に資する道路整備の必要性を認めない立場に転換したということか。p.49の5行目では「防災機能の強化・・・などを図るため、・・・幹線道路網の体系的な整備を進めます。」としていることとも矛盾しているのではないか。</p>
<p>110頁 上から10行目 箇所 「 整備を検討する主要生活道路の具体的路線名の削除 」</p> <p>意見 現行方針では整備を検討する主要生活道路の路線名を列挙しているが、すべて削除された。まちづくり方針図には日大通り、杉一馬橋公園通り、鎌倉街道を「主要生活道路（優先整備路線）」と表示しているのであるから、文章でも明記すべき。</p>
<p>110頁 最下段行目 箇所 「 松山通りの歩行者安全対策の削除 」</p> <p>意見 現行方針にある「松山通りについては、通過交通の進入が著しいことから、自動車交通規制を含めた買い物道路としての歩行者の安全対策を強化する。」との記述がすべて削除されている。削除した理由がわからない。</p>
<p>111頁 上から17行目 箇所 「 文章がダブっている 」</p>

意見 同頁上から 9 行目と同じ文章となっている。要削除。
111 頁 下から 14 行目 箇所 「南阿佐ヶ谷駅周辺の広場機能の基盤整備の記述が削除されている。」 意見 「補助 133 号線の整備にあわせて」という記述削除と同時に「広場機能などの基盤整備」も削除しているが、広場機能の必要性まで否定してよいのか。
111 頁 下から 2 行目 箇所 「街区基盤の修復が必要な住宅地の具体的な地名列挙が削除された」 意見 現行方針には「下井草 1 丁目、阿佐ヶ谷北 6 丁目、本天沼 1 丁目周辺の住宅地」と具体的な地名が列挙されていたが、それが削除されたためどこのことを言っているのかわからなくなっている。地域別方針であるのから、対象地域をわかりやすく示すことが必要。
112 頁 上から 2 行目 箇所 「比較的密度の高い土地利用がなされている街区基盤の整った住宅地の具体的な地名列挙が削除された」 意見 現行方針には「下井草 2 丁目周辺」と具体的な地名が明示されていたが、それが削除されたためどこのことを言っているのかわからなくなっている。地域別方針であるのだから、対象地域をわかりやすく示すことが必要。
116 頁 上から 4 行目 箇所 「具体的な地名列挙が削除された」 意見 現行方針には「高円寺南 3 丁目及び同 2・4 丁目の一部では」と具体的な地名が列挙されていたが、それが削除されたため、「阿佐谷南・高円寺南地区防災まちづくり計画」の内容を知らない人には、どこのことを言っているのかわからなくなっている。地域別方針であるのだから、対象地域をわかりやすく示すことが必要。
116 頁 上から 6 行目 箇所 「具体的な道路名が削除された」 意見 現行方針では対象道路が「馬橋通りについては」と明示されていたが、削除されたためわかりにくくなっている。削除の理由がまったくわからない。
116 頁 上から 11 行目 箇所 「中低層の非木造共同住宅を・・・」 意見 非木造でなければ火災時の防災性が保てないとの考えで記載されているようだが、現在木造で耐火、準耐火建築物をつくることができるようになっているので、この表現は不適切。
116 頁 上から 17 行目 箇所 「補助 221 号線については・・・」 意見 現行方針で防災都市基盤として整備促進することとされた 2 路線のうち、補助 221 号線だけは整備の方向性を示しているが、補助 227 号線は削除された。防災都市基盤整備に必要とされた路線を安易にまちづくり基本方針から外すべきではないのではないか。外しても問題ないという理由があるならば、それを示すべき。
116 頁 下から 13 行目 箇所 「避難場所となっている中野区役所一帯へのアクセシビリティの向上を・・・」 意見 この記述は補助 221 号線の整備に関するものと思われる。同頁上から 17 行目の記述と統合すべき。

<p>116頁 下から11行目 箇所「環七通り沿道では・・・」</p> <p>意見 現行方針にある「沿道の中高層化、耐震化・不燃化」を削除している。用途地域で400%の容積率を指定し、延焼遮断帯の形成や沿道地区計画による騒音被害軽減を図ろうとしているのだから、常識的には中高層化や耐震化・不燃化を目指そうとしていると考えられるが、あえて削除したのはなぜなのか。中高層化や耐震化・不燃化を図らずに容積率400%の市街地をどのようにしてつくれるのか。都市計画の整合性が保てなくなるのではないか。</p>
<p>116頁 下から8行目 箇所「青梅街道や補助幹線道路沿道では、・・・」</p> <p>意見 文章がおかしい。避難路や延焼遮断帯としての機能の向上に役立つのは、現行方針にある「沿道建物の不燃化や道路空間の高木による街路樹の育成」であり「商業施設等と住宅が調和する土地利用の誘導」ではない。</p>
<p>117頁 下から2行目 箇所「蚕糸の森公園の記述削除」</p> <p>意見 蚕糸の森公園周辺整備は区のまちづくりの大きな成果であったはず。現行方針にあるような記述を単純に削除してしまってよいのか。</p>
<p>122頁 上から15行目 箇所「富士見ヶ丘駅前の主要生活道路では、・・・優先整備路線として整備を検討」</p> <p>意見 「すぎなみの道づくり」では、優先整備路線（主要生活道路）は計画期間内（H.29-37）に事業着手を目指すとしているが、改定案の「優先整備路線として整備を検討」という表現は何を意味しているのか。「整備を推進」の誤りではないのか。</p>
<p>123頁 下から4行目 箇所「環八通り沿道では、・・・」</p> <p>意見 現行方針にある「沿道の中高層化、耐震化・不燃化」を削除している。用途地域で300%の容積率を指定し、延焼遮断帯の形成や沿道地区計画による騒音被害軽減を図ろうとしているのだから、常識的には中高層化や耐震化・不燃化を目指そうとしていると考えられるが、あえて削除したのはなぜなのか。中高層化を図らずに容積率300%の市街地をつくれるのか。都市計画の整合性が保てなくなるのではないか。</p>
<p>123頁 下から1行目 箇所「井の頭通り沿道では、・・・」</p> <p>意見 単に「魅力的な沿道景観の形成を図ります」として、現行方針にある具体的取組をすべて削除している。なぜ削除したのか。どうやって実現するのかという点をおろそかにする方針では、どれほど本気なのか疑われる。</p>
<p>124頁 下から11行目 箇所「玉川上水沿いや神田川沿いの住宅地では・・・」</p> <p>意見 現行方針にある「水とみどりの景観形成重点地区に指定されている・・・」及び「制度の適切な運用や生活道路網の形成を検討し、一戸建てを中心とした」という記述は削除すべきではないのではないかと。景観形成重点地区の指定という本方針の根拠や具体的方策が不明確なものとなっている。</p>
<p>124頁 下から9行目 箇所「良好な街区基盤の形成・・・」</p>

意見	現行方針にある「建替えにあわせた狭隘道路の拡幅整備により」を削除しているため、具体的方策が不明な抽象的な方針になっている。区画整理をやるわけでもないのだから削除すべきではない。
127 頁 下から 3 行目 箇所 「京王線各駅周辺では、・・・」	意見 文章がおかしい。末尾が「下高井戸駅周辺のまちづくり方針を策定」となっており、各駅周辺のことなのか下高井戸駅周辺のことなのか、わからなくなっている。
129 頁 上から 4 行目 箇所 「具体的な地名が削除された」	意見 現行方針には「永福 3 丁目の街区基盤が整った」と具体的な地名が明示されているが、それが削除されたため、どこのことを言っているのかわからなくなっている。地域別方針であるのだから、対象地域をわかりやすく示すことが必要。
129 頁 上から 6 行目 箇所 「住宅の建替えに際しては、・・・」	意見 現行方針にある「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を図り」を削除しているため、具体的方策が不明な抽象的な方針になっている。削除すべきではない。
129 頁 上から 11 行目 箇所 「具体的な地名が削除された」	意見 現行方針には「永福 1・2 丁目及び和泉 2・3 丁目周辺については」と具体的な地名が明示されているが、それが削除されたため、どこのことを言っているのかわからなくなっている。地域別方針であるのだから、対象地域をわかりやすく示すことが必要。
129 頁 下から 14 行目 箇所 「整備を検討する主要生活道路の具体的路線名の削除」	意見 現行方針では整備を検討する主要生活道路の路線名を列挙しているが、すべて削除された。逐一列挙することを避けるならば、「『すぎなみの道づくり』に基づき」といった表現で、どの道路のことを言っているのかわかるようにすべき。
129 頁 下から 9 行目 箇所 「環七通り沿道では・・・」	意見 現行方針にある「沿道の中高層化、耐震化・不燃化」を削除している。用途地域で 400%の容積率を指定し、延焼遮断帯の形成や沿道地区計画による騒音被害軽減を図ろうとしているのだから、常識的には中高層化や耐震化・不燃化を目指そうとされていると考えられるが、あえて削除したのはなぜなのか。中高層化や耐震化・不燃化を図らずに容積率 400%の市街地をどうすればつくれるのか。都市計画の整合性が保てなくなるのではないか。
129 頁 下から 2 行目 箇所 「中低層の非木造共同住宅を・・・」	意見 非木造でなければ火災時の防災性が保てないとの考えで記載されているようだが、現在木造で耐火、準耐火建築物をつくることができるようになっているので、この表現は不適切。
130 頁 上から 5 行目 箇所 「土地利用の更新に際して・・・」	意見 現行方針ではこの記述は「共同住宅の立地が進む堀ノ内 1 丁目・方南 2 丁目周辺については」としていたが、それを削除したということは、方南・和泉地域全域で行う



	<p>ということか？地域特性を踏まえず一般化しても結局何もやらないという結果になるだけではないのか。対象地区を削除せず、しっかりと取り組むことが必要なのではないか。</p> <p>131頁 上から2行目 箇所 「隣接区と調整・連携して・・・」</p> <p>意見 p.3に「駅周辺まちづくり方針」を掲げているのだから、ここでも「『駅周辺まちづくり方針』に基づいて地区の特性を生かした・・・」とすべきではないか。</p>
178	<p>(意見)</p> <p>補助133号線の道路計画には大反対。理由は以下の通り。</p> <p>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状況を前提としており、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。</p> <p>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が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。</p> <p>第三に、現在、平穏に暮らしている人々の人権を踏みにじり、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のある場所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。一番分かりやすい対話は選挙。杉並区長選、区議会議員選挙に出馬する方には、補助133号線推進派か、反対派か、意見を表明して頂きたい。住民はそのスタンスを見て判断するだろう。</p>
179	<p>(意見)</p> <p>補助133号線の道路計画には大反対です。</p> <p>この計画は何十年も前に練られたものであり、当時、補助133号線予定地域に人が余り住んでいなかった状況を前提としています。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ると思います。</p>
180	<p>少子高齢化が進み自動車の保有台数も減少している時代に新たに静かな生活環境を壊し多額の税金を投入して都道133号線を延伸する必要性に疑問を感じるので、計画を見直し建設を中止する様に要望します。</p>
181	<p>都道133号線延伸は反対です。</p> <p>半世紀以上前に計画された道路を今の状況でそのまま進めることに心から疑問です。長年この地に住み杉並を見守り支えてきた住民に対して一方的な行政のやり方に憤りを感じます。大事な税金はもっと有効な使い方があるはず。古き良き杉並の住宅地を壊してまでこの道路を作る意味を見出せません。今でも時間により渋滞する五日市街道につなげて新たな道路問題を引き起こすだけだと思います。又、必然的に実行の必要性</p>

	<p>が出てくる甲州街道までの延伸計画も杉並の誇れる善福寺川緑地の景観を壊す本当に愚かな計画だと思います。杉並区民が愛せるまちづくりに力を入れてほしいです。何卒宜しくお願い申し上げます</p>
182	<p>お話を聞いて驚きました。 正しい情報をもっと開示し、杉並区民が理解できるように話してほしいです。 区民を一番に考えた案と結果を求めます。（都道 133 号線について）</p>
183	<p>まずは、区民の声を聴いていただける区政に感謝します。 良いニュースがない昨今、一筋の希望を感じます。 1 3 3 号線については中止を要望します。 今回の道路計画は、あまりにも時代遅れ、公共性があると思えません。 多くの住民は、この地に道路の新設の必要性を感じていません。 現状で、不便もなく、環境上、安全上、防災上も延伸する理由がないと思っています。 両親が戦後間もなく、この地に居を構え、私もここで育ち 父が植えた多くの武蔵野の木々を、維持してきました。 生け垣は、区の「保護生がき」に指定していただいています。 野鳥も多種、やってきます。 維持するのは大変ですが、この辺りは緑が多く、住民にとっても、散歩で通る人にとっても、ほっと安らぐ 理想的な住宅地域であり、CO2 削減にも、貢献していると自負しています。 以前より、環境問題に関心があり、定年後、退職金、貯金を、長年考えていた、断熱、地熱を利用した暖房、耐熱性の高い、次世代、その次の世代にも引き継げる家屋の建て替えに使いました。 ご近所とは、ゆるやかにつながっており、安心して暮らせてきました。 しかし、道路で分断されては、このつながりも切れ、道路を渡るには、信号のところまで歩かなくては、ならず、弱者にとっては住みにくくなります。 さらに言えば、道路建設による立ち退き時の、あまりにも理不尽な補償に愕然とします。 憲法で保障されている「国民の生命と財産をまもる」から、かけ離れており、立ち退き後の、生活の再建、維持が、困難となることへの大きな不安を持っており、立ち退くことはできないのです。</p>
184	<p>親からの土地を、娘主人に引き継いでもらいたい。 杉並の環境保全のためにも 1 3 3 号線延伸には反対。 大型開発は時代に逆行している。</p>
185	<p>1 3 3 号線の計画を見直して欲しい。今ある道路を切断するより善福寺川への避難道は充分あります。緑を大切にしてきた杉並を残すため今ある樹木を生かして欲しい。現代社会はハイ気ガスで地球温暖化を進めない為、自動車より自転車の時代です。</p>
186	<p>杉並区まちづくり基本方針（案）について</p>

	<p>緑ゆたかな文化都市杉並に愛着をもっている区民のひとりとしてこのプランへの私の意見を述べさせていただきます。</p> <p>おおむね 20 年後の未来を展望してとありましたが、私は阿佐谷地域の杉一小学校の移転について再考を求めたいと思います。</p> <p>今後 100 年 150 年後も子どもたちが安心して通学、学習できるよう、現在より低地に移転させるべきではありません。</p> <p>いま世界的に気候変動が憂慮され、数十年に一度、50 年に一度などの大雨による災害が数年毎に各地で繰り返されています。そのようなことを見聞きするたび、小学校を低位置に移転することは何と危険で愚かなことだろうと思います。</p> <p>いざとなれば地域住民の避難場所となる所です。</p> <p>どうか大人の都合で、100 年 150 年後の子どもたちの幸せを奪わないでください。</p> <p>河北病院の跡地には失ってしまったけやき屋敷の緑を復活させるための区の公園として緑化をすすめてください。お願いします。</p>
187	<p>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）案にたいする意見</p> <p>本案の阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくりの項に関し意見を述べます。</p> <p>河北総合病院の移転後の敷地に杉並第一小学校を移転する計画を中止してください。</p> <p>理由は子どもたち、そして地域住民の命や安全を守るためには現在の杉一小学校の場所が最適だからです。移転予定先の河北総合病院跡地は杉並第一小学校より地盤が 3 メートル以上下がった低地にあり、以前は湿地帯でした。ハザードマップでも水害が予想される低地です。一方、現在の杉並第一小学校は高台にあり、中杉通りに面した好立地であるため、区民の災害時の避難所としても最適な場所です。</p> <p>学校はただ勉強をするだけの場所ではありません。学校に通う子どもたちの命、そして地域住民の命を守る場所でもあります。災害時にリスクの高い場所に移転するべきではありません。杉並第一小学校の移転は老朽化とのことですが、いくら施設が新しくなっても、災害時に子どもたちの命が危ぶまれる場所では移転する意味がありません。杉並第一小学校は既に耐震補強工事を実施しており、急いで移転改修する必要はありません。</p>
188	<p>30 数年前、環七近くから、緑豊かなこの地に転居してきてぜんそくになりそうだった娘も健康に育ち、孫も元気に育っています。ここに、何十年も立てられたという計画に基づき道路が造られるようとしています。</p> <p>住民の願いとは全くかけはなれた事業だと思います。まちづくりは区民の声を、要望をもとにすすめるべきものだと思います。懇談の機会を十分に設けて下さい。</p>
189	<p>住人（当事者）の私が、成田東を、一番好きな理由は、静かで緑多く公園も近いといった住環境です。新道路により、車の通行量が増えれば、騒音、ハイガス、振動、交通事故等が増えます。（小、中学校の通学路でもあります。）大阪府では、車減少社会により、車道を減らし歩道にしているとか。</p>

	<p>何百件もの杉並区民の家を破壊し、追い出す、住民の合意のない金を使う為だけの公共事業に絶対に反対します。</p> <p>2023年1月22日（日）都市計画道路に、絶対に反対します。</p> <p>岸本さところ 杉並区長殿</p> <p>私は、成田東に自宅を購入し、27年程となります。都市計画道路が、一部自宅を通っておりますが不動産屋さんいわく、“実現はありえない”との事でした。勿論、購入価格も近くの土地と、同額以上で買いました。私が一番この成田を好きになった理由は“静かで緑多く公園も近く、かつ、南阿佐ヶ谷駅（丸の内線）にも近い”といった住環境です。当事者の私がこの都市計画道路の実行を知ったのは、反対運動の人々からのチラシ、集会が初めてでした。東京都、杉並区からはまったく通知すら受け取っておりません。都の小学校での説明会では“住民の合意を得て、また、住民の為の、安全な道路をつくる為”との説明でしたが。（都の嘘の説明）（2回の小学校での説明会に集まった、数百人の杉並住民のほとんどの人々は、反対していました。）当事者の私にはまったく通知すらなく、また車の通行量が増えれば、騒音、ハイガス、振動、交通事故等が増える。都道路には絶対に反対いたします。この車の減少社会において、都の南北道路の為に杉並区の緑多き環境が、破壊されるのは間違っています。（小、中学校の通学路でもありません。）</p> <p>前前の山田区長は道路建設反対だったとのこと。私や多くの賛同者は道路計画見直しを公言した、岸本さところ区長殿に投票いたしました。</p> <p>道路をつくることにより、静かな住環境に平和に暮らしている何百件もの杉並区民の家を破壊し追い出す、金を使う為だけの公共事業に、反対していただきたく思います。</p> <p>大阪府では、車減少により車道を減らし、歩道にしているとか。</p> <p>最後に、フジテレビで杉並区の数人の区議員が寝ている姿が放映されました。</p> <p>寝ている議員は全員辞めていただきたく思います。</p> <p>2023年1月22日（日）都市計画道路に、絶対に反対します。</p>
190	<p>「133号線道路延伸について」</p> <p>自然で緑が多い閑静な住宅街に多くの方が住んでおります。</p> <p>高齢になり、人生最後の住み家として生活している方もたくさんおります。</p> <p>この住宅街に本当に大きな道路が必要なのでしょうか？</p> <p>住む家を他へ移動させられるのでは？と不安な気持ちで過ごしている地権者の方が大変多いと聞いております。</p> <p>又近くにある診療所がなくなったらどうしよう！近くにある学校へ通う子供や孫達の交通の危険は大丈夫か！色々心配になります。</p> <p>住んでいる近隣住民が安心して過ごしていけるよう、本計画の見直しを求めたいです。</p>
191	<p>都道133号線について</p> <p>ここは交通量も多くないので、現状のままで充分です。</p>

	<p>またここは善福寺川緑地沿いの静かな住宅地です。大きな車道が無いからこそ子供達も近隣の住民達も、安心して、緑地に集い、散歩をし、春には桜を見たり沢山の種類の小鳥を観察したり、都内でも珍しいくらいの豊かな自然に恵まれています。</p> <p>一度、環境を壊してしまえば、二度と戻ることは出来ません。今までの土地や住民達が育んできた、景色と人と人とのつながりを、簡単に壊して欲しくありません。</p> <p>ぜひ、桜がきれいな時期、夕焼けがきれいな時刻に都道 1 3 3 号線計画地を歩いてみて下さい。</p>
192	<p>戦前の計画をそのまま押し進め、日本の人口も少なくなり空飛ぶ自動車ができるやもしれない時代に、静かな樹木の多い所を広い道路を何のために？空気が汚れ、排気ガスだらけの上に事故の多発する事、お考えにあるべきです。どうぞコンクリートジャングルにしないで下さい。</p> <p>1 3 3 号線反対の件に致し活尽力頂いた方々に心から感謝致しております。</p>
193	<p>区内には安心して歩ける歩道のある道路が少ないです。</p> <p>地震が起きて大規模火災が起きると人は、火にさらされるところから相当離れていないと人は、蒸し焼きになってしまうということで、関東大震災や空襲などの大火災の記録では言われてきています。</p> <p>そうしたときに安全な避難場所の確保とそこまで安全に避難できる広い歩道のある道路を、もっとたくさん整備して、いざという時も安全なまちにしてください。</p> <p>障害のある人や高齢の方々が、車意志で安全に買い物や病院などに安全に行くことのできるような広い歩道のある道路を特に JR 線から世田谷区との区境の間を安全に連続した歩道のある道路を環状八号線と七号線の間にもっとたくさん作ってください。</p> <p>私の住み下高井戸をはじめとした杉並区の南側から区役所や事務所などの区の施設に相談 や手続きに行くのは鉄道では時間がかかるし、バス路線も乗り継がないといくことができません。同じ区民なのに不便だし、JR の近くに住んでいる方たちに比べて、不公平だと思います。区内全域を見通して公平な区政の実現をよろしくお願いします。</p> <p>税金も職員も等しく、使っていただいてみんなが公平だと思うまちづくりをしてください。これまでのように防災のため、高齢者も安全に移動できるような道路整備やまちづくりが進む方針でないと特定の地域に住んでいる人だけに利益となるようなこれまでの計画を見直すという視点は、地域格差を広げるだけだと思います。公平な区政を希望します。</p>
194	<p>杉並区は、南から北まで行くのにとよりが安全に移動できるような広い道が東西には、甲州街道や 井の頭通りがあるのに区役所のほうに向かって北に行く安全な広い歩道のある道がありません。</p>
195	<p>南から北に向かう鎌倉街道や荒玉水道は、歩道がなく、狭いのに車がスピードを出して歩いたり、自転車で通るのは危ないと思います。もっと歩道の広い道路を増やしてください。</p>

	<p>東日本大震災の時に電車やバスが止まり、甲州街道の歩道をすし詰めで渋滞しながら歩いて家路に向かう人が絶えませんでした。関東大震災から 100 年を経過しても、火災の時に多くの方が安全に避難できる名古屋のような広い道路の整備をしてください。</p> <p>(同様の意見 2 件)</p>
196	<p>杉並区は岸本区政になり、133 号線の文言が基本方針から削除されましたが、都は一貫して計画を進めようとしているように見えます。区民の声を聞き、計画を中止するよう強く求めます。</p>
197	<p>都市計画道路は、戦後間もない頃につくられた計画です。その頃 133 号線の計画道路地域は田畑が広がっていましたが今は住宅地で多くの家が建っています。古くから住んでいる方のお宅には大きな木が植わっていることも多く、ゼロカーボンのことから考えても、実情に合っていないと思います。</p> <p>また 133 号線の計画道路内には、地域のお年寄りが家庭医として長年通っている診療所や整形外科があり、そこがなくなるとこまる人が大勢います。道路を拡げて車道と歩道を分ければ交通事故が減るというのは、一見良い考えに見えますが、実際問題として、現在住宅地内の車利用は地域に住む人のためだけですし、車が通らないときは、歩行者は自由に行き来できています。133 号線を通すことでかえって通りぬけの車が増え、住民にとっては不便になるし、交通事故も増えるのではと思います。</p> <p>133 号線計画地域の測量等、現在もすすめられていますので、東京都の方に見直しを要求していただければと思います。</p>
198	<p>都道 133 号線計画について以下意見を述べます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市計画、特に道路計画については、地震、戦争直後の特別な状態であれば、その有用性がより考慮されるべきだが、平時の場合には、対象となる住民の同意など手続き的な民主主義がより必要であると考えます。</li> <li>2. 133 号線計画については、長い間実行されず、都市化が進み、まさに平時の場合の当該地域の住民の圧倒的な賛成が必要であり、まさに、民主主義の要件がより考慮され、行政によって住民意向を無視して強行することは許されないものと考えます。</li> <li>3. 現段階においては、住民の反対も強く、強く計画自体を見直すべきと考えます。</li> </ol> <p>以上</p>
199	<p>まえがき：</p> <p>私は杉並区に生まれ、杉並区立小中学校、都立高校・大学を卒業し、社会人となり、それも卒業して、今は「町の人・生活者」となりました。それまで地域の方々にお世話になりましたので、今は、町会費を集めたり、ごみの当番表の管理をしたり、ご近所の障がいを持つ方のお手伝いをしたり、結構忙しくしています。社会人生活の 10 年ほどは仕事のある他区に生活の拠点を持っていました。70 年以上を杉並で暮らし、B29 に怯え、疎開の経験をし、自らを「防空壕世代」と称してきました。残り少ない時間は杉並で終了しようと思っています。ですから、新しい区長のもとで、残された時間に杉並の未来が見え、新しい景色が見られることになったと本当に喜んでます。</p>

今回の「都市マス」の基本が新区長の新しいビジョンを組み入れて、現在の世界的な課題も視野に入れたものになったことを歓迎します。次世代に何を伝え、発展させていくのかは私たち世代の大きな宿題ですが、世代を超えて、子どもたちも交えて、共に考え作り上げようという区長の思いに共感します。かつて、私が区立中学校の教師だった頃に「中学生議会」というのがあり、それぞれの学校の生徒会のメンバーがそれぞれの学校から生徒の要望を聞き取って議会で話し合うということをしていました。30人学級にしてほしいとか、教室にクーラーが欲しい（その頃はまだありませんでした）出されてきました。生徒が政治参加する機会があってもいいですね。

杉並の街が好きなのは：

楕円形の地形の東西にJR4 駅があり、この4つの駅の周りが同じように賑やかなのですが、その賑やかさにそれぞれの特徴があります。高円寺らしさ、阿佐谷らしさ、荻窪らしさ、西荻らしさ・・・どこにも駅前に高層建築物はありませんから、どこかの駅に集中的に人が集まるという現象もなく、中央線沿線自治体でこういうところありませんよね。住民がみんな自分の住んでいるところが自慢なんです。私の住んでいる阿佐谷は暮らしに便利で住みやすい街ですが、でも、私は3月のひな祭りの季節になると西荻に行きます。駅構内や商店街の道沿いに内裏雛や雛遣がお目見えするからです。高円寺の気象神社もいいですね、荻窪の大田黒公園の紅葉のライトアップは遠くの友人にも紹介します。私が子どもの頃、家の水道水は善福寺池の湧き水で、夏は冷たく冬は暖かかったのです。子どもころは妙正寺川で水遊びもしました。いくつもの水系を持ち、それぞれの周りに緑の景観があり、その近くに住宅地がある、そんな杉並のそれぞれの街が持つ、それぞれの住民にとっての魅力が「みどり豊かな住まいのみやこ」というスローガンだけでは表せないものだと思います。

南北の交通路がバスに頼るしかありませんが、安心の自転車交通路になると、もっと便利に、魅力が発揮されると思います。北の西武線沿線も、南の井の頭線沿線もいいですね。私は阿佐谷から杉まるバスで浜田山へ、そこからまたバスに乗って下高井戸まで行って映画を観によく行きます。願わくば、美術館や、文人の多くが暮らした杉並の街だから文学館があつたら、死ぬまで楽しく暮らせる杉並区になると思うのですが、是非考えて下さい。

「杉並区都市計画マスタープラン」に対するいくつかのコメント

☆ 基本姿勢と改定に基本的考え方―まちづくりの基本に安心・安全を据えているのは当然ですが、そこに「ゼロカーボンシティ実現」と「グリーンインフラの活用」を据えたことを高く評価したいです。

☆ 道路問題では防災の観点から拡張議論がされますが広げることで車両の交通量が増加し、安全性が問われることが多くあります。狭ければ狭いなりに歩行者が気遣いながら救急車 両を通すという場面を杉並のあちこちで見かけます。病院に入る少しの距離の通行ならこれでいいのだと思います。無制限に道路を広げて、子ども通園・通学や高齢

者の歩行に危険を及ぼす様な事がないようにしてほしいです。そのような道路での自転車のマナーについての喚起が必要かもしれません。人にやさしい街を杉並中に。

地域別方針—阿佐ヶ谷地域—どの地域も好きですが、居住地域だから。

☆ 「阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり」問題については、この計画が始まった時から問題が山積みでした。まず一番に、歴史的にも貴重な屋敷林の保全を住民の多くが訴えていたにも関わらず、個人施行の事業？という隠れ蓑で覆われて、計画が進行してきました。途中、公聴会もあり、10人の公述人の内4人の方（商店街の方等）が賛成意見でしたが、6人は反対意見でした。が、その後計画は粛々と進行し、何人もの方々と情報開示や質問などを出しましたが、顧みられることはなく、今日に至っています。

貴重なツミは何処に行ってしまったのでしょうか？ 見事だったケヤキの屋敷林は見る影もありません。病院移転が間もなく始まるのでしょうか。今からできることを考えたいです。

今回のプランによると、杉一小学校移転の跡地に「駅周辺にふさわしい土地の高度利用と商業施設の魅力づくり…(p 110)」とありますから、高層ビル計画ということになるのでしょうか。それだけは絶対にやめて下さい！ 阿佐ヶ谷駅南北には、多くが住民が営業したり、貸店舗として商店街をつくっているのです。駅前にだけ人が集まる街にしたいありません。七夕祭りもジャズストリートも、地域が作り上げているイベントです。人と人のつながりこそ街づくりの宝です。駅前の「大規模施設整備」は絶対にやめて下さい！

杉並第一小学校は杉並の学校教育の歴史の始まりです。明治の時代に学校令が出来て杉並で初めの公立学校です（創立は1875年—明治8年）。地権者が一番高い（値段ではありません標高の）土地を譲ってくれたという歴史があるそうです。阿佐ヶ谷という地名の通り、東に行くと沼地で、弁天池があったそうです。今でも大雨が降ると、神明宮の前の道を東に向かって雨水が勢いよく流れていきます。4mの高度差があるという人もいます。学校は防災の拠点にもなるわけですから、病院の跡地に学校が移転することはこの地形から考えても、病院跡地という土地の問題を考えてもふさわしくありません。街づくりに土地の記憶を残すことも大切なことだと考えます。失った屋敷林を戻すことが出来ないのですから、せめて、病院跡地を緑地公園にして、阿佐ヶ谷地域に少ない緑地を補って下さい。

☆ 都市計画道路補助133号線の青梅街道から南への延長はしないでください。この道路は私が幼かった頃に大掛かりな工事を通った道です。それ以前は駅の北側の通称松山通り（中杉通りの西側の現在は一方通行の道）をバスが走っていました。戦後の復興期でしたからそれなりに意味があったのですが、今中杉通りを、青梅街道を突っ切って住宅地を壊して五日市街道まで延長するという必然性は考えられません。生活していると分かりますが、青梅街道の交通量は減少していると思います。許されることではないのですが、近くに住んでいると分かるのですが、近頃は車の切れ目に信号のないとこ



	<p>ろを渡れるのです。中杉通りや青梅街道の交通混雑解消という論拠は見当たりません。南阿佐ヶ谷地域の安全のためにも中杉通りの直進延長はしないでください！</p> <p>☆ 中杉通りの歩道側の車道に自転車道を設けて欲しいです。阿佐ヶ谷駅南北のけやき通りは、季節ごとに姿を変えるケヤキ並木がくらしの潤いとなっています。けやきの成長もありますが歩道が狭く、自転車も多いので、歩行者にとって危険な状態が見られます。乳幼児を乗せたバギーも通ります。小中学生の通学路でもあります。中杉通りの車道には路上のパーキング設置もありますが、これを何とか工夫して、自転車専用道路を設置してほしいです。</p> <p>☆ 阿佐ヶ谷駅北側の中杉通りはケヤキと八重桜が交互に植栽されていて、5月ごろはケヤキの新緑と満開の八重桜が本当に美しいです。大切にしたいです。なぜそうなったのでしょうか、季節になったら区報に取り上げて欲しいです。</p> <p>最後に...まだまだありますが、息切れです。</p> <p>杉並区で働くみなさんが、私たち住民のことを一生懸命に考えて施策を作り、行動して下さっていることに心から敬意を表します。保育園を増設する時も、児童館を作るときも、給食の自校方式を守って栄養士の全校配置を決めたときも、その時分に子どもたちの成長や私たちのくらしを守るためにみなさんのお力を借りてきました。そんなことが出来た時代がありました。これから又そんな時代がやってきたのだと思います。次の世代の方々のためにどうぞよろしく願いいたします。杉並に住んで良かったといえる時代がやってきますから。</p> <p>以上</p>
200	<p>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）案（以下「都市マスタープラン」）の111ページにある(2)阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくりの「移転する杉並第一小学校跡地については、駅至近の立地を生かし、新たなにぎわいの拠点づくりを検討します。」について意見を述べます。</p> <p>杉並第一小学校（以下杉一小）を河北総合病院跡地に移転する計画を見直してください。なぜなら、本計画は区民合意ができていないからです。杉一小学校の河北総合病院への移転計画は、そもそも、区のトップダウンのもと3者協議で決められたものです。ですから、本計画について、改めて区民の声を聴いていただきたいのです。杉一小跡地を「新たなにぎわいの拠点づくりを検討」とは、駅前開発だと理解します。地区計画によると、同跡地は、全域が商業地区になり全体として容積率500%、建蔽率80%となり、最大で13階、高さ60メートルのビルの建築が可能となります。私は駅前開発には大反対です。商業ビルが建築されショッピングモールにでもなったら地元の商店街は大打撃を被るでしょう。現に区内最大の商店組織である地元の阿佐ヶ谷パール商店街の組合は駅前に商業施設を造ることに反対しています。私たち区民が愛してやまない700メートルに及ぶアーケードに260店舗が建ち並ぶ区内最大の商店街、パールセンターを守ってください。そもそも駅前を開発することは区民の創意になっておりません。CO2</p>

排出を増やす開発ではなく既存建物を活かし活用することがゼロカーボンシティをめざす杉並区に今求められているのではないのでしょうか。

今、何よりも求められているのは現在地で杉一小を存続させることです。移転予定先の河北総合病院跡地は、杉一小より3メートル半も下がった低地で、かつての湿地帯です。そこは「杉並の地形と湧水分布図」（郷土博物館研究紀要別冊付図）では谷という地形の表示があるところですが、ここは「阿佐谷」という地名のとおり阿佐谷の谷地に当たるところです。ハザードマップでも水害が予測される低地で、小学校用地としても住民の避難場所としても適しておりません。小学校用地は地盤がしっかりとしている高台でなくてはなりません。文部科学省の「小学校施設指針」によると校地環境は安全な環境を確保すべきであること①洪水等の自然災害に対して安全であること②土壌に危険な埋蔵物や汚染がないこと③危険な高低差や深い池などない安全地帯で、できるだけ自然の地形を生かし過大な造成を避けることが望ましいこと④見晴らし、景観が良好であること等が掲げられています。これに照らすと杉一小の予定地は真逆の校地環境になっています。①低地であるため造成が必要なこと②病院跡地であるため土壌汚染が危惧されること③低地であるため浸水等の自然災害を受けやすいことなど文部科学省の指針に反しています。それに比べ、現在の杉並第一小学校の学校用地は高台にあり校地としても、また、近隣住民の万一の災害の避難場所としても最適な立地条件を確保しています。杉並第一小学校の老朽化が移転目的ですが、学校は既に耐震補強を実施しております。給食室も改修工事済みです。杉一小を現在地で存続させれば区の財政支出も抑えられて、いいことづくめではないのでしょうか。

そこで、提案です。本計画を見直し、杉一小は現在地で存続させ、移転予定地の河北総合病院跡地を区民が憩う緑の公園にしてはどうでしょうか。けやき屋敷の樹木は62本もの大径木が伐採され、生態系の頂点に立つ絶滅危惧種のツミが生息していた緑豊かな屋敷林は、今見る影もありません。緑の復活はゼロカーボンシティをめざす杉並区の方針と合致しています。杉並区の「都市マスタープラン」には、随所に「みどりの保全」「屋敷林の保全」「みどり豊かなまちなみ」などいたるところに「みどり」が謳われています。このように「みどり」を推奨しながら、一方で屋敷林の樹木の伐採を放置することでは「都市マスタープラン」との整合性が取れません。この矛盾を解決する最良の道は失われた緑を復活させることです。「失われた緑の復活」を最重要課題に位置付けるべきではないのでしょうか。

河北総合病院跡地を緑地公園にすれば区民は大歓迎するでしょう。「都市マス」で掲げている「みどりと水のまちづくり」の方針を実践する立場からも公園にたくさんの樹木を植えましょう。水場もつくり子どもたちが安心して水遊びができる場所にしましょう。ビオトープを造り水生昆虫が宿る生き物再生の場所にしましょう。遊具をたくさんつくり子どもたちが安心して集える場所にしましょう。けやき公園プールが阿佐谷区民センターになってしまい、阿佐谷にはプールがなくなり子育て世代のお父さんお母さんはプール探しに大変苦労しています。ここにプールを復活させましょう。失われた

	<p>屋敷林以上の樹木を植えれば再びツミが生息できるでしょう。大空にツミが乱舞する区民が憩う緑地公園にしましょう。河北病院跡地をみどりと水の自然豊かな区民公園にすることは区民の願いなのではないでしょうか。</p>
201	<p>本案の地域別方針、阿佐谷地域の阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくりの「杉並第一小学校の移転」に関し意見を申し述べます。</p> <p>杉並第一小学校を河北総合病院移転後の敷地に移転する計画を是非とも見直してください。杉並第一小学校は杉並区で一番古い小学校で、開設は1875年、明治8年です。地主さんで当時の名主さんのご厚意で高台の敷地を小学校用地として提供していただいたと聞いております。</p> <p>阿佐谷は地名の由来のとおり谷がある地域です。杉一小学校の敷地は阿佐谷地域のなかでも高台に位置しており小学校用地として最適です。移転先の河北総合病院跡地（予定）は杉一小学校から3メートル下方に位置しており、桃園川が流れていたかつての湿地帯です。また、病院用地ですので、土壌汚染も大変危惧されるところです。このように、杉一小学校の移転先は、学校文部科学省の指針に照らしても、それに反する不適格な場所です。</p> <p>杉一小学校は耐震補強工事実施済みで、しかも高台にあるため万一の災害の際の区民の避難場所としても最適な場所です。移転する理由は見当たりません。そこで、杉一小学校は現在地で存続させ、移転予定地の河北総合病院跡地（予定）は、「けやき屋敷のみどりの復活」と位置づけ、緑地公園にすることを提案します。けやき屋敷の屋敷林が伐採されて鳥や昆虫などの生態系の頂点に立つ猛禽類のツミがいなくなりました。人類的課題である脱炭素社会の実現のためにも樹木が大切です。病院跡地に失われた樹木を上回る木を植えましょう。そして、今一度ツミを呼び寄せましょう。失われたけやき屋敷の記憶ですが、病院跡地（予定）を区民が集う緑の公園とし、新たな緑の記憶をつくりましょう。</p>
202	<p>道路整備について</p> <p>ここ数年、カートを引いて買い物している高齢者が多くなったと感じている。電動車いす（シニアカー）で移動している高齢者も見かけるように。</p> <p>歩道が狭く対向者とぶつかったり、歩道の段差で躓いたり、危険だと思う場面を目にする。</p> <p>また、自転車歩道を暴走、自転車レーンから外れ車と接触しそうな場面や住宅街の路地を暴走し子供達が危険だと感じ場面も。</p> <p>先日は、消防車が進入するするのにアタフタしている場面にも遭遇した。</p> <p>高齢化社会、災害対策の為に、都市計画道路の整備は中止にせず実行していただきたい。</p> <p>検証に時間を費やすことのないようにしていただきたい。</p> <p>災害に強いまちづくりについて</p>

	<p>中央線以北は広域避難場所、一時避難所が少ないのではないかと。（特に、阿佐ヶ谷、天沼・本天沼・下井草地域）</p> <p>広域避難場所、広大な土地所有が必要なので難しいと思うが改善してほしい。</p> <p>また震災救援所も人口に対して不足ではないか。</p> <p>区立公園の防災整備（かまどベンチ、防災パーゴラ設置等）またトイレ改修も希望する。</p>
203	<p>まちづくり基本方針について是非とも加えて頂きたいことがあります。</p> <p>それは子どもを安心して育てられるまちづくりです。</p> <p>杉並区は文化人や学者が多い土地柄のせいか、昔から教育熱心でした。</p> <p>ところが昨今、保育園や小学校を建てるのに反対運動が起きる等、嘆かわしい事が起きているのも事実です。</p> <p>子どもたちに貧富の関係なく平等に、より良い教育を受けてもらいたい。それは大人の義務でもあります。</p> <p>ただ今どきの政治家は選挙ありきで、子どもより人口の多い年寄り向きなのです。</p> <p>そこで是非、区長にも興味を持ってほしいことがあります。</p> <p>それは杉並区立神明中学校の改築です。</p> <p>今から15、6年前、神明中は統廃合の危機にありました。</p> <p>学校は建物だけではできません。教師、生徒、その保護者、地域、その場所や周りの多くの人に関係し、成り立つのです。</p> <p>杉並区特有の組織に学校支援本部があります。</p> <p>今では学校関係者なら誰もが知る組織ですが、その先駆けとして神明コミュニティを立ち上げたのは神明中です。</p> <p>その学校支援本部が主催する神明祭は、現在はコロナ禍で規模は小さくなったものの、地域を巻き込み大きなイベントになりました。</p> <p>そういう土壌があったからこそ、神明中学は改築まで漕ぎつけたのです。</p> <p>神明中改築で問題になっているのが、改築基準法です。日照権などでただでさえ狭い土地を有効に使えません。（学校の北側裏は天祖神社になっており、そこには鬱蒼とした木々が高く植わっています。人も住んでいません。）また、教室数も最初の予定より一部屋削られそうです。（単純にお金が安くなるからでしょうか？）</p> <p>天沼小学校は改築して入学する人数が増え、後から増築ということになっているとも聞きます。それこそ無駄ではないでしょうか？</p> <p>神明中もたった一部屋削って後から増築なんてということにもなりかねません。（神明中は学区を制定しなかった時代には抽選になったほどの人気校です。）</p> <p>この少子化の中、大切な税金を使って建て直すのです。</p> <p>法律は守らなければいけないかもしれませんが、どうか後悔のないように良かったと思える校舎を建てさせてください。</p>
204	<p>いつもお世話になり、ありがとうございます。</p>

杉並区街づくり基本方針に対する意見を送らせていただきます。

改定における基本的な考え方に『「人生100年時代」への対応』、『誰一人取り残されることのない社会の実現』とありますが、その具体策が必ずしもはっきりしないと思います。

今後、一人暮らしの高齢者が増えていくことが見込まれる中、現在においても、任意後見、成年後見が世の中のニーズに比して必ずしも使われていないという実態があり、厚労省でも第二期成年後見制度利用促進基本計画をつくってその利用の促進を図ろうとしています。自治体、社会福祉協議会、郵便局などの関係者が連携し、地域包括支援センター（あんしんセンター）をバックアップし、要支援者、高齢者に対する見守り、支援をしていく必要があります。

『デジタル技術を生かした街づくり』とありますが、区民の健康を守るために電磁波対策も念頭に置く必要があると考えます。3G、4G、5Gと進むにしたがって、情報伝達量が増える一方で、街中の電磁波の量も増えており、健康に対する配慮も必要です。総務省は現在の電波防護方針で定める基準値を下回る電磁波で健康に悪影響を与える証拠は出ていないとしていますが、何より安全と言いきれる証明もありません。

現在の指針でも電磁波が健康に与える悪影響を指摘する声があること、WHOの下部機関であるIARC（国際がん研究機関）も電磁波に発がん性があるかもしれないとしていること、国際的にみると予防原則に基づきさらに厳しい基準を適用している国もあること、特に子供の健康に与える悪影響を懸念し子供の携帯利用を制限している国があること等を踏まえ、慎重に進めていく必要があると考えます。

国内では鎌倉市や宮崎県小林市のように携帯基地局の設置について計画の事前の届け出や住民への説明を義務づけている条例を定めている自治体もあり、杉並区においても同様の条例について検討すべきと考えます。

総務省の管轄の下、基地局を住民は何も知らぬままに設置許可する事には断固反対致します。まず住民に十分な説明をして住民参加でよく検討して事に当たるべきです。

また、子供の健康を守る観点から、子供の携帯利用について注意喚起をしていく必要もあると考えます。乳幼児を育児中の親御さんにも、乳幼児の近く(特に頭付近)での携帯電話の使用禁止、注意喚起が必要と考えます。

(※参照文献「電波の安全性に関する総務省の取組」

「各国の人体防護に関する基準・規制の動向調査報告書 令和4年3月 総務省」  
都市の景観について記述されていますが、荻窪駅の景観もしくは清掃状況について懸念をしています。駅は街の顔ですが、その荻窪駅は駅の壁等の汚れが目立ちます。荻窪駅の説明によると業者を入れて清掃する予算がないとしていますが、街の品位を下げていると感じます。JRに清掃を求めるか、杉並区として何等かの支援をすることもあり得る  
と考えます。

	<p>また、荻窪北口駅前の広場、杉並公会堂前の木のライトアップについてはさらにセンスをよくすることができると考えます。現在はどのようなプロセスで決まっているのでしょうか。区民の声を反映するような仕組みが必要ではないでしょうか。</p> <p>電飾の色を多く使い過ぎていることで、まとまりがなく、センスが悪いとさえ感じ、残念です。色と電飾を取り付ける範囲も引き算することで、電気代の軽減にも繋がると考えます。</p> <p>買い物、散歩が楽しくなるような街並みにする為にも、老朽化が進み閉めたままになっているような店舗、住居、雑草が公道まで出ている所にも注意喚起と、一部助成金を出してでも、外観を整え、美しい街並みを目指すことが区の品格を上げ、防犯・防災面、清潔感、精神衛生上にも効果大と考えます。</p> <p>商店街もある程度の統一感を持ちながらの個性ある店が軒を並べ、美観と調和を整えることで、集客数も上がると思われれます。</p> <p>特に、青梅街道、環状8号線沿いの商店街は、改善点があると感じており、専門知識のある方にアドバイスを求めたり、このような店があったら、このような街並み・商店街になったら良いのに等の改良案を公募する(懸賞付き?)等も良いと考えます。</p> <p>また、東京都としても小麦粉の高騰により、米粉のパンを推奨していますが、小麦アレルギー問題もある中、杉並区でも、国産の安全安心な米粉を使用した商品を守る店を誘致したり、出店を促すことは出来ないのでしょうか。</p> <p>以上、提言をさせていただきます。</p> <p>ご検討を何卒宜しくお願い致します。</p> <p>区長、皆様方のご健勝とご活躍をお祈り致します。</p>
205	<p>「心のバリアフリー」という文言は象徴的過ぎて意味が分かりません。</p> <p>久我山駅ホームのホームドア設置の話は前から出ているが進まないのでしょうか？一方、浜田山南口の整備は京王電鉄の負担ゼロで全て区の負担で、それに関する情報公開もせず、お金の使い方が一般区民には分かりません。</p> <p>150 ページ超える PDF のほうの「人口の見通し」で人口のピークになる年度が西暦と元号で一致しません。きっとミスタイプでしょうけれど。</p> <p>今回の話とは違いますが区の HP は年号だけで頭で西暦に計算し直さないといけないので議会でも話が出たように西暦も書いてほしいです。</p>
206	<p>西荻地域 3 西荻駅周辺の地域生活拠点の充実と都市計画道路の整備 についての意見</p> <p>都市計画道路132号線について、認可されたところについては、「住民との合意形成を図りつつ」と言いながらも、結局は進めていくという趣旨について大きな不満があります。それは、田中良前杉並区長時代には、計画ありきで、住民との合意形成を進める意思がないまま、強引に進められたという経過があるからです。それを象徴するのが、2019年7月9日の「私的懇談会」での田中前杉並区長の発言です。その発言は「道路拡張の是非について討論するつもりはない。見解の相違だ」というものです。こ</p>

	<p>れには、驚愕しました（その時の議事録を公開してほしいです）。杉並区は、説明会などをたくさんやってきたといいますが、実態は、すべてが合意形成の意思も、説得する姿勢も全く感じられない内容でした。私自身、幾度となく、「憲法で保障されている財産権を放棄するのだから、道路拡張の公共性について私を説得してほしい」と発言してきましたが、説得されるという経験は説明会においても個人的にも、一度もありませんでした。なので、沿道の地権者として、印鑑を押すつもりは、全くありません。</p> <p>事業認可がされていない区間についての検証は、田中良旧杉並区長時代の反省にたつて、科学的に、そして西荻の魅力を壊さないように、真摯にすすめてほしいです。</p>
207	<p>昨今の公園内の施設の建て替え、再開発による樹木の大量伐採をととても危惧しています。</p> <p>例えば井の頭公園の東京都西部公園緑地事務所の建て替え事業、町田市の芹ヶ谷（せりがや）公園美術館の建て替え事業、神宮外苑の再開発計画など。そのほとんどが近隣の住民への十分な情報提供と合意がないまま実行に移されようとするこも、多く見受けられます。</p> <p>開発による樹木の大量伐採は、貴重な生き物、在来種の植物の居場所まで奪われることが容易に想像され、決して環境に優しい政策とは言えません。</p> <p>公園の自然は緑の少ない東京にとっては貴重で、憩いの場であり、市民の共有財産（コモンズ）だと思います。</p> <p>東京のヒートアイランド現象は深刻ですが、樹木の蒸散効果によってクールスポットを作り出され、子どもやお年寄りの熱中症対策にもとても有効ですし、光合成によるCO2削減、災害時、火災の延焼を防ぐ効果もあります。私達は知らず知らずに樹木からの恩恵を受けています。杉並区にそういった開発があるかは把握していませんが、これからは大きな開発は行わず、改修に留め、人、生き物、植物に優しい街づくりを願います。</p> <p>また、まちづくり基本方針の中に調整池の整備とありますが、今の街はコンクリートとアスファルトに地面を覆われ、雨水が地面に浸透する場所が少ないため、降った雨水をすべて川に排水し、調整池で水害を防ぐという考えは無理がきているのではと感じています。</p> <p>京都市や世田谷区では治水のため雨水を地面に浸透させるグリーンインフラ（雨庭）も少しずつ広がってきています。これからは雨水を排水から浸透へと転換する時期にきているのではないのでしょうか。どこの地域にも言えることですが、雨水の川への排水は街を乾燥させます。杉並区内の公園の管理にも携わっていますが、公園でさえも地面の乾燥が酷く、樹木もかなり過酷な環境で生き延びています。</p> <p>未来を担う子ども達のために安全でうるおいのある街づくりをお願いいたします。</p>
208	<p>杉並区各地域に公共冷蔵庫を設置</p> <p>区内のスーパーマーケット等に出る、賞味期限の近い入れ替えのため廃棄予定の商品を受け入れる。</p> <p>食品ロスの削減を図る事ができる。</p>

	<p>地域の登録した生活困窮者が冷蔵食品を受け取れるようにする。  子ども食堂等も食材をストックするのに利用できる仕組みをつくる。  少子化対策としては  単に制度、経済的支援だけではなく、地域で子どもを見守り安心して育てていけるような「文化」が育つ事も必要ではないかと思えます。  地方行政がその文化を育てる役割を担うことを期待します。  具体的な政策は今すぐ思いつきませんが。  空き店舗を利用して子どもたちと地域の大人たちが気軽に交流できるスペースを作るなど。</p>
209	<p>杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）案への意見（パブリックコメント）  【道路政策について】  &lt;P5 4の道路整備方針図に反対します。&gt;  理由：本案 P4 にも書かれているとおり、杉並区は田中区長時代の 2021 年に「ゼロカーボンシティ宣言」を行い、2030 年までに温室効果ガスを 50%減らすカーボンハーフを目標に設定しました。  岸本区長もゼロカーボンシティを推進し、この「基本方針案」にも、「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」を打ち出しています。  しかし、基本方針 P54 の道路整備方針図を見ると、長大な道路をたくさん作る計画が書かれています。これが出来たら、自動車交通量の大幅な増大＝カーボン排出大幅増大は明らかです。  自動車交通大幅増大をもたらす、たくさんの道路建設方針を打ち出すことは、ゼロカーボンシティ方針を反故にするものです。  ◎ここに書かれている道路建設をやめてください。  ◎特に、住民の反対の声が大きい以下の道路建設、道路拡張をやめてください。  ○132号線 ○133号線 ○227号線 ○221号線拡張  &lt;高円寺の道路建設・道路拡張について&gt;  私は高円寺在住ですので、上記道路のうち、高円寺にある227号線建設と221号線拡張について、住民の生活を守る観点から、反対理由を書きます。  ◎227号線  今ここは「純情商店街」として住民に愛されている「生活道路」です。親しみやすいお店が立ち並び、こちら側から向かいの店にもすぐ行けてジグザグ買い物OKです。この様に道の両側を見ながら買い物ができる庶民的な街が「高円寺らしい」下町的なところ。これを失くしたら高円寺ではなくなってしまう。  純情商店街をなくさないでください。「純情商店街を潰して南口のあの広い道路を延長して通す」なんてやめてください。高円寺が死んでしまいます。  ◎221号線拡張</p>



私は221号線の近くに住んでいます。

近くに住む者にとって、221号線の拡幅は、以下の理由から「百害あって一利なし」です。

この道路拡幅で利益を得るのは、中野再開発地区高層建築に住むはずの人達です。環七に出られる幹線道路ができるのですから。そのために杉並区の住民の静かな住宅街が壊されるのは嫌です。

私たちの税金で私たちを苦しめる道路を作ることはやめてください。

拡幅は、私たち住民の要望ではありません。

以下に反対理由を書きます。

(1)北1丁目地域が孤立分断化され、「陸の孤島」になる。

この地域は西は環七、南は早稲田通り、東は中野区再開発による221号線から早稲田通りに抜ける新道路（工事予定）、北は221号線に囲まれています。早稲田通りは拡張予定です。西（環七）、東（新道路）、南（拡張予定の早稲田通り）と3方を巨大道路に囲まれるこの地域に、更に北に巨大道路ができれば、この地区は四方を巨大道路に囲まれた「陸の孤島」になります。「陸の孤島」になるのは嫌です。

(2)高円寺南地区との行き来がしにくくなる。

今は、221号線を渡ることはどこでもできます。目の前のお店やお社、南地区に行くためにどこでも道を渡れます。しかし、巨大道路になったら信号機のある所しか渡れません。信号機はおそらく、環七の次はせいぜいたかはら公園前でしょう。目の前の南地区に行くのに遠回りしなければならず、不便この上ない。住民に不便をもたらす道路拡張は、一体誰のためですか。

(3)221号線と早稲田通りを結ぶ路地は車の通り抜けになる。

今、北1丁目のほとんどの路地は、「車の通り抜け道路」にはなっていません。しかし221号線が環七と中野を結ぶ幹線道路になったら、住宅街の路地は「早稲田通りから221への通り抜け道路」となることは必至です。

今、住宅街の路地は、地域住民の生活道路です。早稲田通りと221号線の間には保育園が二つあり、園児のお散歩も送り迎えの親子連れもこの地域の日常風景です。このような路地が「車の通り抜け道路」になることを想像してみてください。恐ろしいことではありませんか。

221号線拡張は住民の生活道路を危険にさらします。

(4)道路拡張しないと「無電柱化」はできない？

以前に行われた住民説明会でも、「無電柱化」を道路拡張のメリットとして挙げていましたが、おかしい話です。小さな路地の無電柱化は放置したまま（小路の方が電柱倒壊による住宅被害は大きいはず）、幹線道路の無電柱化を防災上のメリットとして主張するのは、納得できません。

(5)拡張221号線沿道の高層建築化、住宅街に高層建築が建つことへの恐れ

	<p>現在、環七近くは「近隣商業地域」であり高層建築物が建てられますが、環七近く以外は「第二種中高層住居専用地域」で、高層建築物は建てられません。</p> <p>221号線が拡張されたら、道沿いは「第二種中高層住居専用地域」ではなくなり、高層建築物が建つこととなります。住民にとっては日照、ビル風等々の被害がでます。</p> <p>道路沿いでなくとも、道路拡張後この地域は幹線道路に囲まれた交通至便な地域として、「第二種中高層住居専用地域」が変更される可能性があります。これが杞憂ではないことを予測させる事実があります。この地域の住民に、最近、業者から「不動産を売らないか」という勧誘が頻繁に来るようになりました。私たちは今まで通り静かな「住居専用地域」に住み続けたいと願っています。</p> <p>住民にとって221号線を拡幅しなければならない理由は何一つありません。住環境の悪化をもたらすだけの拡幅に血税を使うのをやめてください。</p>
210	<p>まちづくりの中心に「ゼロカーボンシティを目指す」ことを据えたことは大変すばらしいと思っております。</p> <p>道路拡張、再開発、緑の保全、生産緑地、防災などの面からも必ずこのことに立ち返って考えて頂きたいです。</p> <p>いくつかご提案させていただきます。</p> <p>1) 杉並区のCO2排出は、半分以上が家庭から出るものとききました。太陽光パネルの推進と共に、さらなる住宅の断熱化を進めて頂きたいです。</p> <p>2) 家庭や商店などで出る生ごみ削減も、CO2削減につながると思うので、コンポストの普及にも力を入れて頂きたいです。</p> <p>区として、個人のコンポストへの補助金を出すだけでなく、堆肥を熟成させ、地域で活用させるようなダイナミックな取り組みを期待いたします。(鳥羽リサイクルパークなど、取り組んでいる自治体もすでにあるようです)</p> <p>3) プラごみ削減を生活に取り入れ、根付かせる取り組みとして、ワンウェイプラスチックを減らすモデル地区を定めるのはどうでしょうか。</p> <p>私の住む西荻窪では「マイ容器オッケイのお店」が無数にあります。すでにステッカーなどやマップのサイトもあり、皆さん心よく持参した容器に商品やお料理をいれてくださります。お店側も容器代がかからず、モデル地区で双方のメリットが実感できたならばかの街でも取り組みやすいのではないのでしょうか。話題性もあり、商店の活性化にもつながると思います。身近なことなので区民も楽しく参加できるのではないのでしょうか。</p> <p>4) 「エコギャラリー新宿」や「武蔵野エコreゾート」のような、親しみやすいオシャレなエコの拠点をつくるのはどうでしょうか。</p> <p>イベントや講座を通して、区民ひとりひとりがゼロカーボンを自分事として考えていき、人と繋がっていけるような拠点があるとよいかと思いました。</p> <p>5) 132号線の防災の観点からの拡幅工事ですが、商店や住宅を取り壊して長い年月をかけて工事するよりも、建物の防災防火や、初期消火の訓練などを今すぐに行うことが、明日あるかもしれない災害には有効だと思います。</p>

	<p>先日の駅前の火災でも、無理なく消防車が集まっているように思いました。街の魅力は時間をかけて醸し出されていくもの。ゼロカーボンの視点からも、商店街や街並みは温存していくようお願いいたします。</p> <p>6) 駅付近の車の乗り入れの規制をして、人と自転車が暮らしやすい街にしてください。</p> <p>同時に自転車の駐輪所を増やしていただいて、健康的で脱炭素な移動の推進をお願いいたします。</p> <p>7) 緑の保全、生産緑地の有効活用に期待します。</p> <p>ゼロカーボンの観点からは勿論ですが、これからますます増える豪雨による洪水対策としても、地元の農作物の収穫量向上のためにも、増やしていただきたいと思います。</p> <p>「基本姿勢」の(4)に掲げられている通り、「区、区民及び事業者の協働によりまちづくりを推進して」いただきたいと思います。</p> <p>そして可能な限り、区民の声も活かしていただけるような仕組みを作って頂きたいです。</p> <p>ゼロカーボンシティを目指して区民としても区の後押しになるような活動をしていくつもりです。</p> <p>期待しております！</p>
211	<p>&lt;「まちづくり基本方針」そのものについて&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の「まちづくり基本方針案」は、「まちづくり基本方針骨子案」に寄せられた区民の意見を反映させたもの、と認識しております。しかしながら、区民の声を十分に汲み取ったものであると感じることは出来ませんでした。</li> </ul> <p>過日の意見募集に寄せられた意見は全て読ませていただきましたが、圧倒的多数意見であった「都市計画道路反対」の意見は、熱量はどこに反映されているのでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新区長が誕生し、目指すビジョンも刷新されたにも関わらず、相変わらず前区政を踏襲したものであり、心躍るようなまちづくり計画ではありませんでした。</li> </ul> <p>この基本方針を3月に方針決定することですが、余りに拙速ではないでしょうか。</p> <p>何故そんなに急ぐのでしょうか？</p> <p>この先10年、20年の杉並区のまちの在り方を、岸本区長と共に考え対話しながら決めていくプロセスをぜひ組み入れて下さい。そのために、「まちづくり基本方針案」の方針決定は1～2年程度先送りとすることを求めます。</p> <p>&lt;西荻地域 都市計画道路について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補助132号線は都施工ではなく区施工の事業計画です。これは「杉並区から東京都に認可取消の申請を行えば、認可は取消可能」であることを意味します。</li> </ul> <p>国土交通省の都市計画道路に対するスタンスは「社会経済状況の変化を踏まえて、変更の必要性が吟味されるべきもの」というものであり、実際、自治体では廃止を含む大幅な見直しが進められてきています。※廃止路線は2,500超</p>

杉並区がこれに逆行し、さらには区民の声を無視して道路計画を押し進めるのは許されることではない上、そもそもナンセンスです。事業認可取消の申請を求めます。

・以下は、ひと続きの道路（132号線）に対する、認可済区間／未認可区間に対する杉並区の態度の違いです。

○「補助132号線（事業認可区間）」については、住民との合意形成を図りつつ、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・安心な歩行者空間を確保します。

○事業認可を取得していない区間については、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を不可得で必要性を検討します。

上段で言及されている、令和2年4月に事業認可の下りた認可済区間は、大正時代の旧法に依拠した事業計画をもとに認可申請がなされました。

これに対し、下段の未認可区間は今現在の状況に対して検証・検討を行った上で必要性を検討する、としています。

ひと続きの道路に対する整備の是非を検討するにあたり、検証・検討、評価の時点に70年分もの齟齬があるなどあり得るのでしょうか？

今一度、認可済／未認可区間と併せて環境負荷や事業としての効果、住民の声などをひろく集めて検証を行い、結果から見えてきたもののうち最善の案を結論として、そちらに向かって進めていくべきだと考えます。

・杉並区が「（東京ガスの）防災車両の通行上」として拡幅事由のうちのひとつに大きく掲げられていた東京ガスが移転し、代わりに、なんと！スーパーが建ちました！もはや「防災」という根拠は成り立たなくなった今、このことに関する杉並区の見解を是非お伺いしたいです。

・132号線拡幅の理由としてあげられる「渋滞解消」も、根拠として甚だ不十分です。実際に御覧になればすぐにおわかりいただけますが、通行量も少なく、渋滞することなど滅多にないからです。

こんな不条理な計画で沿道住民の家を、暮らしを壊すのはやめて下さい。

・補助132号線拡幅計画は、田中前区長が強引に押し進めようとしていた（そして現在も継続中とされる）西荻駅前再開発に繋げるための計画である、という住民の疑念は益々深まるばかりです。再開発によって駅前に建設されることとなるタワーマンションの容積率アップのために広い道路が必要なのではないですか？田中前区長に加え、一部の現職区議やその関係者、ディベロッパー等関連業者をよほど利する計画なのではないでしょうか。住民の疑念に対し明確な調査・回答を求めます。

・杉並区の都市道路計画を調査・審議する「杉並区都市計画審議会」の学識者メンバーが主宰する株式会社は、区が推進する阿佐ヶ谷駅前再開発計画の一部を受注しています。

自身がメンバーを務める「都市計画審議会」で審議・決定した計画を、自身の会社で請け負うというのは明らかな利益相反にあたります。

	<p>また、そうした人物が「決定」した計画には信頼性がないのは勿論、妥当性すら担保されないと考えます。都市計画審議会で決定済みの計画のうち、この人物の関わったものに関して再検証を求めると共に、委員からの速やかな除名を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総じて、補助 132 号線拡幅計画は「まちづくり」などではなく「まちこわし」です。</li> </ul> <p>&lt;ゼロカーボンシティの観点から&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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」には整合性がありません。ゼロカーボンシティを目指すことは岸本区長の公約ではありますが、世界的な気候変動問題への対応として、ひとりの人間としても当然必至の課題です。統計的に見ても明らかに減りつつある自動車ベース社会を前提とした都市計画道路の推進ではなく、「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」に重点をはっきりとシフトしていくべきです。</li> <li>・「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」を主眼に置き、拡幅対象の道路を一方通行にして、両端に自転車専用道路を整備してはどうでしょうか。大きな工事も要らず、二酸化炭素の排出も抑えられ、人にも自転車にも優しいまちづくりが実現可能です。</li> </ul> <p>以上、ぜひご検討下さい。</p>
212	<p>【杉並区まちづくり基本方針に「子育てのまちづくり方針」と「女性性を大切にする安心まちづくり方針」の 2 つの分野別方針を追加してください。お願いいたします。】</p> <p>杉並区まちづくり基本方針（案）の分野別の方針には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「子育てのまちづくり方針」</li> <li>・「女性性を大切にする安心まちづくり方針」</li> </ul> <p>の 2 つの分野の追加が現在、必要である。</p> <p>杉並区のまちづくり（杉並区都市計画）について、現在、杉並区の最も優れた長所は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子育てがしやすい。安心して子育てをすることができる。</li> <li>・女性がひとりでも安心して暮らすことができる。</li> </ul> <p>の 2 つだと、日々、感じています。</p> <p>90 年余りの杉並区の歴史において、先代の方々が築かれてきた、この杉並区の 2 つの長所を、杉並区まちづくり基本方針に、まちづくり（都市計画）の分野別方針として、現在 2023 年 令和 5 年には、明確に、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「子育てのまちづくり方針」</li> <li>・「女性性を大切にする安心まちづくり方針」</li> </ul> <p>として、杉並区の 20 年後の未来に向けて、杉並区のビジョンを明確に表す必要があると考えます。</p> <p>なぜなら、杉並区都市整備部の職員の皆様と行政組織が、90 年余りの年月をかけて培った、まちづくり（都市計画）の整備・企画・管理といった、高所大所から俯瞰して杉並区の街と施策を考える観点と、市街地また道路や交通安全、公園、環境などといった現実的な視点、つまり、まちづくり（都市計画）の観点が、杉並区の「子育て」「女性が</p>

	<p>安心して暮らせる」「女性性を大切にする」といった施策方針に、現在の杉並区には必要不可欠だからです。</p> <p>現在、杉並区においては実感することの少ない、少子化対策と都市の人口減少対策が、近い将来、杉並区においても、喫緊の課題になることは避けられません。</p> <p>杉並区においても、まちづくり（都市計画）の観点から、「子育て」と「女性が安心して暮らす」「女性性を大切にする」ことを都市計画、まちづくりといったハードの面からも考える必要が、おそらく3年後には、現実的な課題として直面すると考えます。</p> <p>たとえば、子育て中に欠かせないベビーカーひとつとっても、道路や公園、都市といったまちづくり（都市計画）からの現実的な観点から、「子育てのまちづくり方針」といった分野別方針があることで、最も優れた長所のひとつである、杉並区の子育てに対するビジョンが、明らかに異なって見えてきます。</p> <p>また、「女性性を大切にする安心まちづくり方針」によって、区道の街灯ひとつとっても、夜、女性がひとりでも安心して歩くことができるといった、当たり前だが、おろそかにしてはいけない基本的な施策が重要性を再び認識され、まちづくり（都市計画）の分野別方針として、「女性性を大切にする安心まちづくり方針」と明確にすることで、杉並区において大きな犯罪抑止になるだけではなく、ジェンダー・性自認・性的指向を超えて、女性性を大切にする杉並区といった、杉並区の新しい都市のビジョンを、全国のみならず、世界の国々と都市に発信することができます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「子育てのまちづくり方針」</li> <li>・「女性性を大切にする安心まちづくり方針」</li> </ul> <p>の2つを分野別方針に追加することで、まちづくりの3つの目標である、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みんなでつくる、災害に強く、犯罪を生まないまち</li> <li>・多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち</li> <li>・気候危機に立ち向かい、みどりあふれる環境を将来につなぐまち</li> </ul> <p>の「みんなでつくる、災害に強く、犯罪を生まないまち」「多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのあるまち」の目標達成に大きく寄与、貢献できると考えます。</p> <p>最後まで、お読みいただき、ありがとうございました。</p>
213	<p>先日の説明会や都市計画審議会を傍聴して、都市計画道路について基本的にはこのまま進めたいのだなと感じます。都計審で区の職員の方は「認可されてるところは進めます。」と肩を上下させながら答えてました。修正された基本方針の文章を見ても、事業認可区間と事業認可されていない区間と分けて考えてることが疑問です。「事業認可されてるところは住民との合意形成を図りつつ道路整備を進め、そうでないところは効果の検証を行い必要性を検討する」とあります。全体的に考えないで一部を進めていくのでは、一貫性のあるまちづくりはできませんよね。一体的にまとまりを持って考えなければ、全くちぐはぐなものになっていくのではないのでしょうか。</p> <p>今回の説明会やパブコメの意見は、3月にまとめる次の基本方針に反映されるとのことでしたが、こんな短い期間でどれだけの意見がどのように反映されるのでしょうか。</p>

	<p>認可部分を進めては一貫性あるまちづくりはできないので、とにかく一度立ち止まって「事業認可が下りてる部分も含めて全体を見直す」としてほしいです。それからゆっくり考えてはどうですか。</p> <p>杉並区自治基本条例には下記のように書かれています。</p> <p>「第3条 区民等及び区は、一人ひとりの人権が尊重され、人と自然と都市の活力が調和した住みよいまち杉並を、協働により創っていくことを目指すものとする。</p> <p>2 前項の目的を達成するために、区民等及び区は、区政に関する情報を共有し、主権者である区民が、自らの判断と責任の下に、区政に参画することができる住民自治の実現を目指すものとする。」</p> <p>おそらく今回のパブコメも反対意見が多くあがるのではないかと思いますので、区は区民の声をもっと聞いて、話し合いをもっと増やし、住みよいまちを作るために同じ目線を持って協働していくべきだと思います。ゼロカーボンのまちづくりを目指しているのですから、そこへ向けて何をしたらいいのか一緒に考えることが大事かと思います。専門家を招いての住民と区との勉強会(?)などもできたらいいのでは。個人的には自動車を限りなく少なくしていく方向にしたい、そのために車道スペースを狭めて(時間的にも)自転車、歩行スペース、緑地スペースを広げたいと思っています。それにはどういうやり方が考えられるのか、自分の勉強も必要ですし話し合いが必要だと思います。とにかく曖昧なまま進めるのではなく、いったん立ち止まって考えることを望みます。</p>
214	<p>荻窪で開かれた「杉並区まちづくり基本方針」の説明会に行きました。</p> <p>都市計画審議会も聴きに行きました。</p> <p>特に感じた印象は、区の係の方々は、どうも区民の方は向いていないようです。</p> <p>ゼロカーボンシティを掲げる岸本区長になり、前回のパブリックコメントの500件以上の内容は、「駅前再開発はいらぬ、広い道路はいらぬ」という意見が多数提出されていたはずですが。</p> <p>しかし、変更された資料は、文言が少し変化した程度で、前区長の方針から基本的には何も変わっていないという印象なのはどういうことなのでしょう。</p> <p>このパブリックコメントや、説明会はただの既成事実の、ガス抜き?でしょうか。</p> <p>都市計画審議会の委員の方にも担当の方は「道路開発は後退していない、今までどおり進める予定です」とはっきり答えておりました! 区民ではなく東京都の道路族(再開発したくてしょうがない人たち)の方を向いているとしか思えません。</p> <p>杉並区にはとても立派な「自治基本条例」というこのがあります。</p> <p>「区の職員は、全体の奉仕者として、区民本位の立場に立ち、区民等との協働の視点を持って、全力を掲げて職務遂行に努めなければならない」</p> <p>この条例に則って仕事を進めてほしいものです。</p> <p>杉並区まちづくり基本方針(案)(杉並区都市計画マスタープラン)はどうしても3月中に決定させたいようですが、岸本区長になったことですし、思い切って、一年のぼし</p>

	<p>たらいかがでしょうか。業者のことばでなく誰もがわかる言葉で、いろいろなことをていねいに作り上げていくのはいかがでしょうか。</p> <p>一年のばすと何か差し障りがあるのでしょうか。</p>
215	<p>プラスチックゴミの軽減のために街全体でマイ容器持参したらいいことあるよ！環境保護に繋がるよ！実現に向けてのまた更にひと押しほしいです。お弁当やお惣菜等も使い捨て容器から貸出 OK 洗って後日再度使えるように予算も出させていただきますはなん店舗お試しに実験してみて実証してみるとか(すでにしていたらすみません)少しずつの動きから私達の気づきに繋がり少しずつ良き方向に向かうよう、私もできることからやってきました!</p>
216	<p>杉並区まちづくり基本方針、拝読させていただきました。理想的で抽象的な文言で埋め尽くされているのは、基本方針という態をとっている観点からそれ以上の区民にとって理想的な文言とならなくとも甘んじて受け入れさせていただきます。</p> <p>区民のひとりとして、ひとこと、もうさせていただきます。</p> <p>自分は杉並区の都市開発について関心があります。</p> <p>といいますのは、自分の知り合いが道路開発により、長年住み慣れた住居を退去させられるという訴えを聞いたからです。</p> <p>いままで、自分は都市開発などくにきょうみもありませんでしたし、そもそも自分の住んでいるまちにも関心はありませんでした。都市開発に反対するひとなどを路上で拝見し、いろんな立場があるし、いろんな意見がある、資本主義経済において、道路事業者の利潤はやがてトリクルダウンして区民にも潤いをもたらすだろうとおもっておりました。</p> <p>しかし、それは大きな誤解でした。</p> <p>たとえば中野区、いつのまにかタワーマンションが立ち並び、どこにでもあるような文化のにおいのしない無味乾燥とした風景に相成りました。立ち退きを強制的に迫られたひともいるとききます。</p> <p>中野区には、電車の車窓からみえる古びたざいもくてがありました。いつのまにか、薄汚れながらも歴史と時を積み重ねた商店の姿もなくなっておりました。都市の風景というのは、一度失われてしまうと、風景というのはなかなか思い出すことのできない過去の失われたものとなってしまいます。</p> <p>あの場所の記憶は？そこで住んでいた人々のあせと涙と笑いとなんでもない日常は、もうそこにはありません。</p> <p>基本方針の文言は、都市開発を目論む方々には、至上の実現目標であるとおまいます。都市開発審議会というものを、傍聴させていただきました。そこでは、専門家が、机上で開発を推し進めるような発言を繰り返して、区民の声はまるで届いていない、区議は、それぞれ独立した委員会の立場であるにもかかわらず、専門家、区民代表と、耳打ちしつつ話し合う光景もしっかりと目に焼きついております。</p>



	<p>その委員会のひとたちは、この基本方針をしっかりと念頭にいれ、区民の生活第一に考えて発言しているのでしょうか。</p> <p>このような、委員会の区民の意見が反映されていると言い難い状況をめにするに、基本方針には、過剰な都市開発、過度な都市開発、そして住民無視の、利害関係者のみのあいだで多数決により決まる都市開発には、断固としてその利害関係を、阻止し、その繋がりを断つような構造を構築するような文言がはいついていないと、もはや黙って賛成するのみの提言はできかねるのです。</p> <p>都市開発は、人権侵害しうる、ということ、を、専門家委員、議員諸氏は胸にきざんでください、とねがってやみません。</p>
217	<p>コロナ禍の令和2年9月にリニューアルオープンした中央図書館は、連日区民の来訪を受けて大変賑わっています。</p> <p>中央図書館の改修に際しては、改修計画の公表と共に、アンケートを実施したり、図書館改修を考える区民ワークショップを区・区民・専門家の参加で開催されました。当時（平成29年）区の施設の改修計画に区民が参画することは稀でしたが、それだけ図書館という施設が区民にとって身近な施設（場所）であると区側も承知していたからだと思えます。</p> <p>区から依頼されたファシリテーターの支援の下で開催されたワークショップでは、公募による異年齢の区民が混じった7グループが数回集まって、各グループごとにプランが作られ、それぞれがまとめられて公表されました。</p> <p>その後、7つのプランがどう用いられたのかは不明ですが、図書館協議会に改修の青写真が示され、検討から設計期間へと移りました。</p> <p>たとえ施設改修工事であっても区民が注目しているからには、青写真をもう少し広く公開して専門家・図書館関係者・区民などから意見を求めた方がもっと良かったと思います。</p> <p>今後、地域の図書館の改修・改築（永福図書館は移転・開館済み）が回って来るわけですが、地域館こそ住民に直結する公共施設なので、区、区民、事業者（専門家）とのこれまで以上にしっかりとした対話を基にして取り組んでほしいと願います。</p> <p>話し合いでつくる区政を一番に掲げてくださった区長を応援します！</p>
218	<p>1, 【杉並区ビジョン×政策】</p> <p>『住んでる街、どうなってほしい?』</p> <p>最近そんなことをまた考えるようになり、 雑多に書いてみた</p> <p>『区民が世界で一番暮らしたい街=杉並』</p> <p>って思ってもらえるよう</p> <p>まずは3年後、3つのテーマで日本一を目指してほしいな。</p> <p>①子どもを真ん中（子育てしたくなる）街</p> <p>②皆が笑顔で温かい街</p>

③世界に誇れる文化の街

結果、3年後、『①②③日本一ってやっぱり杉並だよな』

って区民が言ってる状態いいなと(笑)

【皆が笑顔で温かい街】

①児童館・ゆうゆう館に象徴される施設再編成計画・道路・駅前再開発一旦ストップ?検証し再整備へ

⇒子どもも参加可能な住民・行政・区議・専門家が参加する『荻窪アンサンブルモデル』参考の杉並井戸端会議をテーマ毎に発足し、『継続的に PDCA サイクル』を廻し、世代を超え継承・発展できる仕組みづくり

⇒区議会で超党派議連を作り、政策を練り区政も巻き込む体制整備

②コロナ下でより苦しむ貧困者・障害から介護、ヤングケアラー含む家庭・事業者の生活を守れる経済的・環境的支援

③国籍・ジェンダー含む差別・偏見を無くしていく条例・環境整備

【子どもを真ん中（子育てしたくなる）街】

①子どもを産みたい人が生き育てやすい経済的・環境的支援

⇒明石市の子育て?地域経済活性化までの循環型モデルを参考に杉並独自の循環型モデルの構築

②保育・教育・行政現場フォロー体制改革

⇒報告・整理・提出・労務など間接業務を DX 活用や業務の取捨選択によって限りなく圧縮（1/3目標に削減したい）

a 教職員・行政が子供に使える時間の捻出・ブラック化している労働環境改善。

b 民間とダッグを組み他の自治体への横展開も踏まえた新たな自治体モデルを構築し、ビッグデータ活用や他の行政コンサルティング事業として、区としての1つのビジネスモデル構築にまで繋げる。

⇒作業療法士（OT）等を活用した現場の方がより業務の質と余裕と自信を持てる支援体制の構築

⇒教職員・行政職員のサービス品質を担保できる適正所得支援

③世代を超えても守られる環境創り

⇒全ての子供が等しく、希望すれば大学まで教育を受けられる経済的・環境的支援

⇒子供の権利条約

【世界に誇れる文化の街】

①山の手から武蔵野へグラデーションする地域特性踏まえ、サブカル・商店街含めた文化発信・発展を軸に

⇒23区1番水源に支えられた『自然』の保全&発展・都と連携した太陽光等の『自然エネルギー』&『農業と食』の地産地消モデル・『バリアフリー』を中心にした地域循環型ゼロカーボンシティの実現

⇒空き家・空き地・公共施設・シルバー人材・行政サービス等の区内資源有効活用

⇒民間・最先端技術・ビッグデータ活用

⇒国・東京都との連携：特別特区・スーパーシティ制度等含め積極活用

をキーワードに国内外から人・モノ・金を杉並に呼び込み暮らしやすい+お金も稼げる街へ

上記3つの街実現に向けた『消費』から『持続・発展』への杉並区の予算のシフト・人事組織の最適化

皆さんは、自分が住んでる街、どんな街になったらいい？

## 2, 【杉並区給食費無料化×ふるさと納税】

杉並区は、小中学校給食費約16億で無償化可能@区教員で、ふるさと納税流出額約46億円→35%削減で捻出可能。

岸本区長記者会見、区はこれまで同様返礼品競争参加しない方針。

行政が流出削減対策に向けて具体的に目標設定し、PDCAを回すだけと考えるのが民間発想。

例えば、

### 【ふるさと納税杉並モデル】

『ふるさと納税×自立型杉並経済圏×選択式行政サービス向上』の循環型モデルの確立

### 【循環イメージ】

杉並ふるさと納税利用⇒杉並返礼品×杉並地域通貨×地域消費⇒地域経済活性化&選択式行政サービス向上⇒区民によるふるさと納税利用満足向上⇒杉並ふるさと納税利用拡大

### 【効果イメージ】

『一石五鳥』

【①ふるさと納税流出削減×②地域経済活性化（杉並返礼品・杉並通貨）×③選択式行政サービス向上⇒④ふるさと納税流出削減拡大×⑤自立型地域経済圏確立】

## 3, 【児童館・学童・学校×作業療法士（OT）×DX】

作業療法士主催の勉強会

教育現場含めたサービス業全体の課題

- ・持続利益の確保
- ・人材定着、生産性の向上

⇒SPC（CS/ES/業績の連鎖）経営

だなど改めて強く認識。

いろんな人の話聞いてると

最近、杉並こんなふうになればなーって

<https://www.facebook.com/.../permalink/1612063055911043/>

Sちゃんの話でこれいいな。

### 【教育現場×DX×稼げる自治体＝持続可能な温かい杉並】

<https://www.facebook.com/.../permalink/1610524982731517/>

作業療法士の話でこれいいな。

	<p>【児童館及び学童（放課後児童クラブ）×作業療法士（OT）】</p> <p><a href="https://www.facebook.com/.../permalink/1597497740700908/">https://www.facebook.com/.../permalink/1597497740700908/</a> 産官学でのコラボするともっといいな。</p> <p>■ 1, 保育園や学童等の OT の活用</p> <p>CS : 児童や保護者の利用満足度向上 ES : 指導員の働き甲斐及び定着率の向上</p> <p>に繋がるモデルの認識</p> <p>①CS,ES（特に稼働率、定着率）が向上の実績数字 ②CS,ES の向上をステップ化&amp;対策を体系化 ③業績・従業員給料 UP・離職低下によるコスト削減</p> <p>【コスト削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人材採用コスト</li> <li>・人材育成コスト</li> </ul> <p>⇒杉並区に OT 活用を提案・区内実装していく上で、上記の話ができる実現性があがるなど。</p> <p>■ 2, 教育現場の OT の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小中高等学校の教職員向けのモデルあれば、併せて提案したい。</li> </ul> <p>*ない場合</p> <p>①杉並区で、川崎市のように教育委員会まで巻き込み公立で1つモデルを作り ②区内⇒東京⇒全国に展開</p> <p>【教育現場×DX×稼げる自治体】</p> <p>*DX : 職業病改（OT）×間接業務効率化（業務改善プラットフォーム）</p> <p><a href="https://www.facebook.com/.../permalink/1610524982731517/">https://www.facebook.com/.../permalink/1610524982731517/</a> 提案軸は、『現場の教職員の働き甲斐・労働環境・離職率の改善』</p>
219	<p>杉並区のゼロカーボンシティへの動きに大いに期待し応援したいと思います。岸本区長のリーダーシップのもと、気候危機に真正面から取り組み、脱炭素自治体として環境先進自治体へと発展していけると考えています。</p> <p>【気候区民会議について】</p> <p>私たち市民グループ「ゼロカーボンシティ杉並の会」では2022年春頃から杉並区での「気候市民会議」の実現を環境課の職員さんや岸本口調に訴えて参りました。昨年8月には北海道大学の三上直之先生をお招きしてオンラインで「気候市民会議ってなあに？」というセミナーを開催するなど市民側からのアプローチをして参りました。この度「気候区民会議」という形で具体的に予算が取られ、区として取り組んでいただけるとのことでとても嬉しく思っております。</p> <p>気候区民会議を自治体で準備される際に、私たち区民としてはぜひ準備委員会にも区民を選出してほしい、ということです。既に行政の方々に専門家や業者の方々を招集されておられるかもしれませんが、一般市民にも会議をオーガナイズする段階から参加をさ</p>

せてもらえたら、更に多様な意見が出てくるのではないかと思います。例えば、公募などで準備委員会（ガバナー委員会）の募集をしてみたいかでしょうか。

当会（ゼロカーボンシティ杉並の会）では、現在一般社団法人の方々と繋がっており、昨年末より zoom などで対話の機会を設けております。またこれから市民レベルで気候市民会議を計画している

他市のグループとも繋がっています。他国の気候市民会議のガバナー委員の方とも直接連絡が取れます。全国で熟議民主主義の勉強をしている Voice & Vote の勉強会と繋がりもありますので、もしかしたら杉並区の気候区民会議に貢献できる素材があるかもしれません。

気候区民会議を設計するにあたり、ぜひ行政以外のアクターも含めていただけることを希望いたします。

#### 【気候変動対策についてさまざまな提案】

(例)

- ・気候変動対策の「見える化」。削減率達成度を毎年精査。区民がモニターできる CO2 削減ウォッチ（仮）を表示。
- ・気候区民会議の設立・開催
- ・小規模サーキュラーエコノミー（アムステルダム市、など参照。杉並だけで近隣の自治体と協働で）
- ・個人商店のエコなつながりづくり（マイ容器持ち込み OK 店、共通テイクアウト容器導入）使い捨てプラスチック容器ゴミの削減：販売元と協働して量り売り、容器持ち込み可能店を増やす→衛生面、コスト面で工夫が必要。スーパー「サミット」は杉並区に本店があるのでアプローチしやすいのではないかな？
- ・エネルギーの地産地消化（公共施設への太陽光パネル設置による電力の自給化）
- ・地方の再生可能エネルギー発電所と杉並区と「提携」（例：世田谷区）
- ・住宅の断熱化の促進による省エネ化。ヒートショックなど住宅で起きる事故についての啓発。健康面からゼロカーボンを促進。
- ・自転車専用道路の拡大、色分け化
- ・段階的に駅前など街の中心部は歩行者天国に。（例：5年計画で各ゾーンにゼロエミッション規制を設定。5段階（自転車と歩行者のみ、朝夕のみ可、EV車のみ、etc←仏ストラスブール市参照）
- ・駐輪場増大及び無料化、
- ・家庭用ベランダコンポストによる生ゴミの減量化、堆肥化。コミュニティー毎にゴミ集積所のようなコンポストポイントを設置（または回収場所）各家庭のベランダでできる小型コンポストを使用（LFCコンポスト、仏 ReCyclerie 参照）。→専門家による追熟・堆肥化徹底→区内の公園、学校、畑などに還元
- ・給食のオーガニック化、地産地消化（武蔵野市、グルノーブル市他多数参照）

	<p>・食品ロス削減運動「TABETE」などの浸透化。スーパーやコンビニも巻き込む。システムの簡略化、店舗側、客側へのインセンティブの可視化が必要。</p> <p>・国外のゼロエミッション都市との連携：1.5 project (フィンランドのトゥルク市 (2029年)、デンマークのコペンハーゲン市 (2025年) 参照)ICLEI  <a href="https://jp.reuters.com/article/finland-energy-climate-change/feature-finnish-city-taps-sewers-for-energy-in-sprint-for-net-zero-idUSL5N2X1234">https://jp.reuters.com/article/finland-energy-climate-change/feature-finnish-city-taps-sewers-for-energy-in-sprint-for-net-zero-idUSL5N2X1234</a></p> <p>【国際的な繋がり】</p> <p>岸本区長のヨーロッパでの功績、多くの気候危機対策自治体との繋がりを活かして、杉並区を国際的に匹敵するような気候対策先行自治体に育てて行くことを目指したいと思えます。そのためには、行政のリーダーシップはもちろん、区民の理解と協働が鍵になると思えます。例えば、行政支援で区民の気候危機対策本部を立ち上げ、シンクタンクのようなリソースセンターを設立するのはどうでしょうか。</p> <p>【まちづくりとゼロカーボン】</p> <p>まちづくりの骨子案の詳細を拝読するにつけ、どの分野をとってもゼロカーボンという目標を横串にした観点から政策立案、実行していくことで、自ずと必要な計画、不要な計画、または見直し改善が必要な計画の振り分けができていくと考えます。ゼロカーボンと同等に、岸本区長の掲げる「住民との対話を重視する区政」「情報開示・透明性」をベースにすることで、一步一步杉並区のまちづくりが「人に優しい」「誰もがゆったりと幸せに」暮らせる自治体になっていくと考えています。</p>
220	<p>杉並区内の道路はもう十分あるので拡幅や新たな道路は要りません。赤字の道路の為、区外から通過する人たちのために、区民が税金を払って、わざわざ住み慣れた家を立ち退かされる人々がいったり、児童館を廃止したり、ゆうゆう館を廃止したり住民サービスを削られるのではデメリットしかない。</p> <p>電柱の地中化だけしてください。</p>
221	<p>杉並区まちづくり基本方針（案）についての意見</p> <p>③交通整備方針</p> <p>【安全で快適な自転車利用の推進】</p> <p>・自転車が一番乗りやすいまち、杉並区を目指す。自転車利用の促進のためには、子ども頃から自転車の安全な利用を推進するべきだと考えます。杉並区の公立小学校では3, 4年生時に自宅から小学校まで自転車を運んで校庭で自転車乗車の練習をおこなう機会があります。自分の自転車を持っていない児童のために、使いまわして練習をします。特にアパート住まいなどの場合、自転車の置き場がなく、高学年になっても自転車を持っていない児童がいます。そういった子がたまに友達の自転車を使ったりして、危ない目に遭うこともあります。こういった現状を区は認識しているのでしょうか？学校での安全教室の際に自転車の所持・不所持の調査をおこなうことも可能だと思います。自転車に乗れるようになることは、交通ルールを身に着ける最初の一步でもあります。自</p>

自転車の乗りやすい街を目指すのであれば、そういった機会の不平等があることも是正して行ってほしいと思います。

- ・駐輪場で自転車を入れるレーンの高さが互い違いになっているところ、また、頭より高い位置からレーンを引き下げて自転車を載せてから、上に戻すタイプの自転車置き場もあります。これは力の弱い高齢者にはとても使えません。また子ども乗せ自転車などかなり重いタイプの自転車も利用することができません。自転車駐車場の見直し、整備をぜひおこなってほしいです。また、駅前などの自転車置き場も数が少なく利用したい人が十分に利用できない状況になっています。自転車駐輪場を増やし、整備してほしいです。

- ・子ども乗せ自転車を利用する人が多くなっていますが、そういった利用者向けの安全教室等は実施されていません。最近子どもにヘルメット着用をしていない方も多く見られることを懸念しています。通園している保育園や幼稚園で安全教室を開催する、または近隣の小中学校を使って土日に安全教室を開催するなど、子育て世代が参加しやすいように実施を検討していただきたいと思います。

#### ④ユニバーサルデザインのまちづくり方針

【誰もが気軽に利用でき、移動しやすいまちづくりの推進】

- ・去年はJR中央線各駅でのホームからの転落事故が相次ぎました。JRとも協力し、ホームドアの設置を急いでいただきたいです。

- ・道路・公園等も段差などにより車椅子利用の方が不便を感じています。段差の解消、公園入口の車止め等により車椅子が入れなくなっている箇所など、点検・整備をおこなっていただきたいです。

- ・公園のトイレは未だ多目的トイレのない場所が多いです。洋式化を進めるとともに多目的トイレの整備をおこなっていただきたいです。

#### <地域別方針>

【阿佐谷地域】

- ・阿佐ヶ谷駅北東地区にあったけやきの森が失われてしまったことにより、阿佐谷地域の緑が激減しました。阿佐谷地域は元々公園も少ない地域です。河北総合病院の移転建設工事が終わり、現在の病院施設がなくなったら、緑化をしてオープンスペースにすることが望ましいと考えます。杉一小学校は今ある場所に建て替えることが最善です。移転をしようとしている河北総合病院の跡地は、土地の高さが低く、大雨の時には水などが流れ込む場所です（元弁天池の地帯）。また、現在の河北病院の土地は地質検査もおこなっていません。戦前から病院があった場所にどのような廃棄物が埋まっているかも調べてみないことにはわかりません。小学校を建てる土地としてふさわしいかどうか、地質調査もおこなわないまま決定することはできないと考えます。

- ・中杉通り沿いには商店や保育所などありますが（阿佐ヶ谷駅南口から区役所前までの区間）、歩行者自転車も多く歩道は双方向で行き来する人で大変危険な状態です。中杉通りが自動車専用道路になっており、バス停や一時駐車スペースも道路上にあるた

め、自転車が道路を走行できないことが問題だと思います。歩行者用の歩道と自転車用スペースを分けるような整備が必要だと考えます。阿佐ヶ谷駅南口から青梅街道までの区間だけでも取り組みを進めていただきたいです。

・阿佐谷地域区民センターの屋上をもっと緑化することはできないでしょうか？真夏は直射でかなり暑いので、なかなかここでゆっくり遊ぶことはできません。緑化をすることができないのであれば、太陽光パネルの設置なども検討されるとよいと思います。

・阿佐谷地区の桃園川緑道の暗渠はきちんと整備をおこない（道が分かれているので方向が分かる指示板など）、マップを作ったりなどするとかなり人気が出て区外から人も訪れると思います。また区内の小学校などで、暗渠ウォークや社会科見学にもぜひ利用してほしいです。水の流れ、土地の高低差など防災のことを考えるきっかけにもなりますし、阿佐谷地域の歴史や文化を感じられる取り組みになるのではないのでしょうか？

・都市計画道路補助 133 号線は、青梅街道から現在の住宅地を潰して五日市街道まで開通させるということは現実的ではありません。「杉並区まちづくり条例」を遵守し、地域住民の声をよく聴き、十分に対話を進めてほしいと思います。

・空き家対策を進めていただきたいです。阿佐谷は木造住宅も多く、また地震の地域危険度でも危険度ランクが高い地域です。木造住宅の耐震化・不燃化を進めるとともに、空き家となっている家の有効活用ができないか、地域の方からの情報提供窓口を作る、地域に必要な居場所対策を話し合う機会を作るなどおこなってほしいです。例えば、買い物のためにまちなか（商店街）まで出られない方のための移動型食品販売車などの駐車場にするなど、活用を考えていただきたいです。（空き家対策、木造家屋対策は続く高円寺地域でも同じことが言えます）

#### <高円寺地域>

・馬橋公園を防災公園として整備を拡充してもらいたいです。広域避難場所としては広さが足りないということですが、近隣ではかなり土地の広い公園です。現在の「遊び場 118」に防災拠点となるような施設を作ることはできないのでしょうか？また、「遊び場 118」は現在は遊具等も何もなく、ボール遊びも不可となっているのでせっかくの広さのある土地が活用されていないと感じます。高齢の方が散歩などで多く利用していることが見受けられます。成田東の善福寺川緑地にあるような、高齢者のためのフレイル予防器具（体幹を鍛えたり、健康促進に活用できる器具）を設置することはできないでしょうか？もしくは高齢者のためのゲートボールができる場所を整備することも検討していただければと思います。とにかく、杉並区内は高齢者が体を十分に動かせる場所が少なすぎます。

#### ・都市計画道路補助 221 号線について

事業認可が下りたという理由で、事業を進めることには納得がいきません。測量に関する説明会は高円寺北地域でしかおこなわれていませんが、高円寺南 5 丁目の住民にとっても生活道路となっている場所なので、高円寺南 5 丁目の住民にとっても大いに関係があります。北と南の住民は高架下を歩いて行き来していますが、補助 221 号線が拡張す



れば歩行者や自転車は自由に北と南を行き来できなくなってしまいます。また、補助 221 号線は高円寺学園に通う子どもたちの通学路にもなっていますが、高円寺学園の保護者に対しても説明会はおこなわれていません。通学している児童・保護者に情報を周知することなく事業を進めるつもりなののでしょうか？そもそも事業認可を申請する前に説明をおこなう必要があったと考えます。現在も環七の横断歩道を渡るとは、危険だからという理由で小学生は禁止されています。そのため、高円寺北歩道橋と高円寺南歩道橋を利用して児童は環七を渡っています。もし補助 221 号線が拡張することになれば、この道路の横断歩道を渡って高円寺学園に通うことになるのでしょうか？登下校時には交通指導員がいますが、学童や放課後等居場所事業を利用してから下校する児童は、子どもだけで横断歩道を渡ることになります。まずは情報の周知を徹底してください。そしてこの道路の拡張が必要な理由を納得のいくように説明をしてください。防災のため、無電柱化をおこなうためという理由では根拠が乏しいことをこれまでも指摘されているかと思います。無電柱化を理由の 1 つとして掲げるのであれば、まずは拡張ありきではなく、現在の道路のまま無電柱化をおこなうことができないか検証をおこなってください。防災のためということでしたら、この地域の防災力を強化するための取り組みを推進する必要があると思います。高円寺北 1 丁目地域、高円寺南 5 丁目地域には区立施設がありません。町会に入っていない方にも積極的に震災訓練に参加してもらおうよう働きかけることや、日頃のコミュニケーションを取れるような場所を作ることも重要だと考えます。

・旧杉四小跡地について

旧杉四小にあるビオトープ・畑を、地域の N P O、子どもたち、P T A や育成会などの団体が活用できるように地域に開かれた場所として開放していただきたいです。お金を払わないと使えないような施設にはしてほしくありません。元々子どもたちと地域の人たちが活用していた畑もそのまま残してください。

・旧杉八小跡地について

公園部分はただの広場となるのか、高齢の方々のためにゲートボールなどをできるようにするのか、地域の人たちからの意見を十分に聞き取りしてください。旧杉八小の校庭では、毎年どんど焼きもおこなわれていました。杉八小学校の子どもたちがリヤカーを引いて町内を回り松飾の回収をおこなっていました。どんど焼きの際には地域の団体の方や P T A が協力して餅を作り、児童やや地域の子もたちに提供していました。ドラム缶でおこなう炙り餅は子どもたちも楽しみにしていました。今ではそうした季節の行事もなくなってしまいました。以前おこなわれていた、地域での行事を取り戻すことも検討してください。今や高齢化が進み、こういった文化的な行事をおこなえる人もどんどん少なくなっています。せっかく残っていた貴重な行事を 1 つならず失っていることを認識してください。こうした行事がなくなることで、世代間の繋がりや地域の顔の見える繋がりも失われています。失ってから取り戻すことは本当に大変なことなのです。杉八小跡地は指定管理者が受託する複合施設となりますが、地域の人たちとのコミュニ

	<p>ケーションを円滑におこなえるよう、地域の団体の人たちとも十分に協力ができる体制を整えてください。旧杉八小の時には木々や植物がたくさん植えられていました。虫も生き物もたくさんいました。それが今や桜と銀杏の木を残すのみです。二酸化炭素の吸収の促進、生物多様性を促進するためにも、この公園部分に多様な植物を植えていただきたいと思います。</p>
222	<p>西荻窪の補助 132 号線沿道に住む住人です。</p> <p>「都市計画道路の整備」に対して意見を述べます。</p> <p>事業認可区間については「事業を進めるための合意形成を行」い、事業認可を取得していない区間については「必要性を検討する」としてはいますが、現在、全ての杉並区の道路拡張計画に対して、このパブリックコメントや、説明会などで住民の意見を聞いている最中です。それにも関わらず、工事推進という区の方針案（都市計画審議会）を策定することは区長が公約している「住民との話し合いを大切にする」という意思を無視し、その手続きや結果を形骸化するやり方です。私たち住民サイドからははっきりと「むりやり工事推進という方針への合意を形成させる」方向へ誘導する姿が浮かび上がっています。</p> <p>さらに 132 号線については費用対効果の問題があります。132 号線の費用対効果は 0.5 で大変な赤字です。それに対して「全区間が整備され、本来の道路ネットワークが完成すれば黒字になる」との言い訳も用意されていますが、それは井の頭通り、甲州街道、早稲田通り、新青梅街道など戦後復興期に計画された道路が全てつながった状態のことで、いつ実現するのか全く目途がたっていません。100 年後には車は空を飛んでいるかも知れず、今、巨額の税金を使ってやらなければならないことでしょうか？</p> <p>この道路計画については、①その法的根拠 ②必要性 ③街づくりの視点 から反対してきました。住民が求める街づくりについて、場所や人を限定しないで、住民と、区長を筆頭とする区の職員と、双方が認めた専門家との話し合いを希望しています。</p> <p>杉並区実行計画（第 1 次）P10 の「3 都市計画道路の整備」の文言は次のように変更することを求めます。</p> <p>「補助 132 号線、221 号線の事業認可区間についても、工事の計画・実施を一旦停止し、事業認可を取得していない区間と合わせて、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて一体的な必要性を検討します」</p>
223	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前区長の悔し紛れのように行っていった道路計画認可申請、その後の東京都の認可が今も通用しているのだから、現区長の言う“一旦立ち止まり見直し”も適用すべきだろう。</li> <li>・みんなで作る街づくりと言いながら、区の職員の説明は東京都が認可したからやらなきゃいけないようないいぶり。これでは東京都と杉並区が一方的に都合よく推し進められるようになる。</li> </ul>

・このまま道路拡幅工事など進めた場合、どのようになるかどのような建物が建つようになるか、見直しをして道路計画を取りやめる場合、どのようなことが必要か？両方を考え、意見を出し合いながら進めていくのがみなでつくる街づくりだと思う。

今のままでは形ばかりの説明会開きました、区民の意見一応聞いたけど聞いたふりって感じがする。

・建物の高さ制限、条令みたいなものを今の内に作って高層ビル、マンション建てられなくして欲しい。中野みたいにしてしないで欲しい。駅も地下鉄によくある階段上がったりさがったり、中野みたいな渡り廊下みたいなのも作らないで欲しい。健常者だったまに骨折したり捻挫したり、上り下りが大変な時がある。東京都はバリアフリーが進んだと自画自賛しているが、どこのことを言っているんだか遭遇していない。

・駅ビルいらぬ。鉄道会社の系列によって入る店みんな一緒だから吉祥寺と荻窪で大体用は済む。

西荻窪や高円寺にしかないお店を大切にすべき。

だから道路拡幅や駅前再開発をやって店を潰すならやらない方がいい。自然と入れ替わり、少しずつ街はかわる。

杉並区の担当者の話しぶりじゃビルの中に入って貰えばいいと軽く考えているようだが、最初はいいかもしれないがうまくいかなくなるとが多い。

プラスチックゴミを減らしたいのであれば、今ある個人店のお肉屋さんや八百屋さんを残すべきだ、

スーパーは夜遅く帰ってくる人達には必要なので増やしすぎなければ良いと思う。

?道路整備方針で、既に事業認可を取得している区間は住民どの合意形成を図りつつ、事業を進めます…と書いてあるが、どうようにするつもりなのか？この通り立ち退き済の場所だけ道路拡幅するのか？

?所々空いた所は道路でなくベンチを置いたり、水飲み場にしたり休憩する小さい公園、キッチンカーやワゴンショップをおくなどできないのか？

?高円寺や阿佐ヶ谷の広がった道路を通ってみたが、荷下ろし専用の場所を確保してあるのは良いかもしれないが、パーキングメーターを設置し車を停める場所に車が駐車されていた。高円寺や阿佐ヶ谷は駐車場がないのか？この道幅の道路を伸ばそうとしているようだが、パーキングメーターをまた置くのか？

車の交通量もさほど多くない所に車を通す為の道を拡げても路上駐車の場所になるだけ。買い物で来てる人などは(例えばだが)お父さんが運転し、お母さんが買い物をする。その間運転席でお父さんが車をランプをチカチカさせて中で待ち、警察来たらすぐ動けるようにしておく人達が出てくると思う。(以前住んでいた国立駅駅前がよく見かける風景、特に夜)西荻窪の駅前でも狭くて邪魔なのに時々見かける。

このように利用する道路なら今のままで充分だ。

・なぜ 16m の道路が今頃必要なのか？軍事パレードをやりたいのか？

	<p>なぜ道路拡幅工事するのか？という質問に杉並区の役人は渋滞解消の為と言っていた。調布で陥没した地下に作る外環道も渋滞解消の為と話していた。ならば車を減らせばいい。</p> <p>説明会で渋滞解消、防災、東京都と言えば住民は納得すると思っているのか？</p> <p>神宮外苑の木を切り開発しようとしている東京都なんぞ信用できない。公園の整備は東京都と連携し…と書いていたと思うが東京都は公園ぶち抜き道路を通すと考える方だからろくなことにならない。神宮外苑のような開発の予定はありませんと説明会で話していたが、開発の心配より木を切つてぶち抜き道路作られる方が心配だ。</p> <p>・吉祥寺は今も人気の街だが、昔と比べたらチェーン店ばかりのつまらない街に成り下がった。</p> <p>中野は焼き肉屋と寿司屋が増えてきているが、最近はどこも同じ傾向がある。</p> <p>高円寺は時代遅れのパンクの街、阿佐ヶ谷はアングラの街、西荻窪は元ヒッピーの街を守り続けて欲しい。</p> <p>?できることなら青梅街道などは道が広いのだから路面電車を通して貰いたいものだ。</p> <p>?西荻窪の132号線、青梅街道に近いコンビニエンスストア(道路工事計画の看板が建ってる所)の横の女子大通りから左に曲がって、青梅街道に出る道がよく渋滞するのでコンビニエンスストアの前は道路を拓けば良いと思う。西荻窪駅側の花屋兼クッキー屋は立ち退き必要なし。</p> <p>青梅街道に出る四角の信号待ちで渋滞になっているようだから道の広さが関係しているかどうかは定かでない。</p> <p>歩く道は広げられる所を広げれば良いので真っ直ぐ同じ幅でなくて良いと思う。今、歩道になっている所は段差をなくしても良いのではないか？ガードレールもなんとかならないか？あれの代わりになるものはないか？目が不自由な方達がガードレールがあった方が安心だと言うのなら残した方が良いと思うが…</p> <p>?黄色い点字ブロックを駅の方までずっと貼るにはあの歩道は狭すぎるのだろうか？</p> <p>?高層ビルを建てるとCO2が沢山出ると岸本さんは選挙活動中に何度も話していたので高層ビル、高層マンションは建てないで欲しい。高層マンションに住みたい人は豊洲でも月島でも品川でも高層マンションが沢山建っている所に住んで貰えば良い。</p>
224	<p>基本的には、区の施設は土台がしっかりしているのであれば、建て替えてない方法で、耐震化などをしてほしいと思います。そこにその施設があるからその周辺の街が作られていると思います。簡単に建て替え、場所を移してとか、机上で考えないでほしい。そういう意味では、岸本区長の説明会の姿勢や、さとことプレストの取り組みなど、とても良いと思っています。</p> <p>また、ゼロカーボン、ユニバーサルデザインのまちづくりに大賛成です。緑を残して欲しいし、バスや電車など公共交通を使いやすくしてほしい。道が狭いので、バスは小型のものを台数増やしてとかできたらありがたいと感じています。道は車のためという考えから、歩行者がどう安全に使えるか、を考えてほしい。自転車道の整備もお願いした</p>

	<p>いです！朝と夕方の子どもを送り迎えする自転車が安心して走れるようにして欲しいです。</p> <p>以前仙台に住んでいたのですが定禅寺通りのけやき並木は生い茂りすぎて、車の排気ガスが留まってしまうということが言われていました。中杉通りのけやき並木も、きちんと整備をして、仙台の二の舞にならないようにしてほしい。</p> <p>昨年杉並に引っ越してきたばかりですが、水害ハザードマップを見ると、周辺の避難所に行くまでに2mの浸水区域を通らないといけないことになっているので避難所を増やして欲しいです。</p>
225	<p>132号線の道路整備方針について意見申し上げます。修正後の骨子案を見る、住民説明会にも参加しましたが、結局132号線の拡幅工事は行われるものと理解し、とてもがっかりしています。職員の方々から色々説明を受けましたが、つまるところ拡幅工事を行うのは「すでに決まったことだから」というのが理由のような印象を持ちました。でも「決まったことだから」は理由になっていないと思います。</p> <p>私が道路拡幅に反対する理由は大きく分けて3つあります。</p> <p>①西荻窪の良さが失われるから  ②決定のプロセスが非民主的である  ③脱炭素に反している</p> <p>①については、他に多くの方が意見しているように、道路を拡幅して高いビルが建つようになると、個性的な個人商店がなくなり、資本力のある大手企業のチェーン店ばかりのつまらない町になってしまうことを危惧しているからです。100万歩譲って道路を拡幅するにしても、タワーマンションは建てないよう既成してほしい。個人商店が生き残れるような制度を作ってほしいです。</p> <p>②については、これだけ多くの問題点が指摘され、反対意見が出ているのに、結局それが反映されないということに、危機感を通り越して、区政に対して無気力になりつつあります。去年の区長選では岸本区長を応援して、これからの杉並区政にワクワクしました。今、私の中でその気力がしぼんでいくのを感じています。（しかし、岸本区政はまだ始まったばかり。住民自治への希望は失っていません）。</p> <p>③については、ゼロカーボン掲げているのに、ビジネス優先の再開発工事が日本中で進んでいることに心の底から危機感を抱いています。どんなに経済が発展したところで、地球に住めなくなったら何の意味もありません。杉並区は本当にゼロカーボンを達成する気があるのでしょうか。掲げた理想と、実際にやっていることがかけ離れていませんか。どうせ「再開発」するなら、ビルを建てるのではなくどんどん木を植えてください。街路樹を増やして木陰を作ってください。そういう再開発なら歓迎します。</p> <p>「安全で快適な買い物環境」に一言。</p> <p>私は訪問介護ヘルパーをしています。担当している高齢者の半分以上が認知症です。高齢者になると、大きなスーパーは不便です。品数が多いと棚からほしいものが見つけれないのです。実際、私の担当している認知症の利用者は何カ月も砂糖が買えずにいま</p>

	<p>した。そういう不便を想像したことがありますか？若い人にとっての「便利」が必ずしも良いとは限りません。自宅が駅から徒歩圏内でも、駅前まで出かけられない高齢者は多いです。駅のまわりに商業施設を集めるのはどうかと思います。住宅地にも小売店がないと生きていけません。人は必ず年を取ります。高齢になったときに家族が面倒を見てくれるとは限りません。離婚するかもしれないし、子供に先立たれることだってあるのです。高層ビルの建つピカピカの街にしまうと、高齢になったとき生きにくくなると思います。自分の未来のこととして、そう思います。顔の見える個人商店がたくさんあるのが住みよい街だと思います。そのようなまちづくりを望みます。</p>
226	<p>情報公開、パブコメの実施、実施期間をしっかりと取ってくださり、ありがとうございます。</p> <p>特に環境面のコメントになりますが、よろしく願いいたします。</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>たくさん良い取り組みを検討して下さり、ありがとうございます。</p> <p>緑の保全、緑化等、賛成です。森林がきちんと守られることで、ゼロカーボンにもつながります</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ぜひ、2030年50%削減にとどめず、より早い段階で大きな削減を目指すため、まずは杉並区でどれくらいの削減ができるのか、調査・試算を出し、それに基づいてできる限り高い目標の設定をご検討いただきたいです</li> <li>・東京都も実施している、ハウスメーカーの屋根置きソーラーの設置義務化や、断熱基準の引き上げもぜひ進めていただきたいです</li> <li>・区として、区民や事業者が再エネに切り替えるような区の施策（再エネ誘導策）を、ぜひ区民と一緒に考えていけたらと思います。</li> </ul> <p>226 ・2050年ゼロカーボンを目指すために、杉並区の温室効果ガスの大半を占める「家庭」と「業務」由来のCO<sub>2</sub>を減らすため、家庭の再エネ切り替えが必須かと思います。（家庭のCO<sub>2</sub>はほぼ電気であることから）</p> <p>次に、自動車からのCO<sub>2</sub>を減らすため、すでに案に入っているEVの切り替え、人を中心とした街づくりによってそもそも車が必要最低限になり、自転車で移動できる街にする等、進めていただければと思います。</p> <p>そして、廃棄物由来のCO<sub>2</sub>も杉並区では4%を占めています。</p> <p>廃棄物は、CO<sub>2</sub>の問題だけでなく、自治体のコストの負担にもなりますし、日本が出したプラスチックごみはほとんど焼却や埋め立てで、リサイクルもわずかな割合です。</p> <p>（東京都で焼却から脱却しようという動きがあるかと思いますが）</p> <p>気候変動、汚染、生物多様性の三重の危機に影響を与えているプラスチック問題に対し、世界と足並みをそろえ、ぜひ環境先進地域として、杉並区でも、使い捨ての容器包装類に規制をかける、あるいは、企業と連携しリユース容器の実験や導入の実施、マイ容器持込み等に対し受け入れるお店への補助など、実施していただきたいと思います。</p> <p>こちらの件について、引き続き区と区民との対話の機会を実施できればと存じます。</p>

227	<p>・岸本区長がすすめる、自転車乗りやすいまちづくりに大賛成です。シェアサイクルをもっと増やしてほしいです。</p> <p>・私は非正規で働いている 50 代で、将来働けなくなって家賃が払えなくなったらどうしようと不安です。高齢者が安く住める公営住宅を作ってほしいです。</p>
228	<p>杉並区のまちづくりの主な課題は「道が狭い」「一方通行が多い」「南北の動線が分断されている」ことと考える。</p> <p>特に、「JR の高円寺駅の北口」と「中杉通りの南」が行き止まりになっているのが、深刻な事態を引き起こしている。</p> <p>我が子が、高円寺と阿佐谷のちょうど真ん中にある馬橋地域の保育施設に通っていたが、高円寺と阿佐谷の南北のアクセスが悪いせいで、馬橋通り(青梅街道からジョナサンの角を入り、ふらっと馬橋や共産党の事務所がある道)の交通量が、道幅に対して異様に多い状態が長年続いている。</p> <p>一応、道の端には緑色のカラー舗装がしてあるが、大型車トラックが来たり、車同士がすれ違ったりする時は、子供たちは民家の敷地に侵入して退避するしかない。我が子が幼児だった時は、本当に生きるか死ぬかの気持ちで歩かなければならなかった。</p> <p>また、馬橋通り沿いにある杉六小の保護者も、馬橋通りが通学路に指定されているが、あまりに危険なので、通学路から外れて、もっと細い住宅街の道を通って登下校するよう、子供達に言って聞かせているとのこと。</p> <p>これも、阿佐谷と高円寺の道が南北に貫通していないため、車が馬橋通りに集中することが一番の原因である。</p> <p>これらの道路の開発については、成田東や高円寺北の住民の話ばかり聞いて、日々、大きい負担を強いられている馬橋地域の住民・通勤・通学者の声は、一切無視されていることに非常に悲しい思いを抱いている。</p> <p>成田東や高円寺の人たちが「静かな街並みを守りたい」「昔ながらの商店街を残したい」という気持ちは分からないでもないが、子供たちの命の方が大事でしょうというのが、正直な気持ち。子供の命を守るために、成田東と高円寺北の都市計画道路は、立ち止まることなく進めてほしい。</p> <p>また、まちづくり全体の計画についても、特定の地域の関係者や特定の思想を持った人だけでなく、その地域が抱える問題の影響を受ける周辺地域の住民、そして杉並区全体の意見を反映させてほしい。</p> <p>正直、泥酔した状態で入れ墨を露出し、一般区民を威嚇する再開発反対のデモ隊よりも、地域の子供達を大切にしてほしいです。</p>
229	<p>西荻窪の 132 号線の道路拡幅について、もともとが利権から来ている計画であり、そのために当事者である住民の方々が非常につらい思いをされていることに鑑みれば、中止すべきことは明白です。</p> <p>説明会にて担当課長が「手続きについて憲法違反もしていなければ、人権侵害もしていない」と言っておりましたが、このような暴言が許されるはずもなく。</p>

	<p>また、今後の未認可の土地については今後検討といいながらも検討内容はこれから決めるというずさんさです。</p> <p>利権ありきだからこういうことになるのです。中止を求めます。</p>
230	<p>○政治家等による、ポスターや立て看板の無断貼りが横行している。そのこと自体が軽犯罪法に違反しているばかりか、模倣犯を招き続けており、防犯まちづくりどころではない。また、著しく町の美観を損ねている。このことについて、明文化して盛り込んで頂きたい。</p> <p>○阿佐ヶ谷駅南口のタクシー乗り場のバリアフリー化が進んでいない。JR との連携推進が必要。このことについて、明文化して盛り込んで頂きたい。</p> <p>○公園内の子供と動物の共存の在り方について、ペットが媒介する感染症もあり、ゾーニングなどの対策が必要。このことについて、明文化して盛り込んで頂きたい。</p> <p>○暴走自転車対策について、明文化して盛り込んで頂きたい。</p> <p>○区道に公称を定める旨、明文化して盛り込んで頂きたい。</p> <p>○南北バスについて、特に環七（高円寺・代田橋間）の新規開設が求められていることについて、明文化して盛り込んで頂きたい。</p>
231	<p>道路整備方針について</p> <p>すべての路線について、見直しと中止を求めます。</p> <p>133号線補助道路について、70年以上前の計画を今になって実施しようとしていることに疑問を感じます。計画当時は、田んぼや畑だった計画予定地は、今や閑静な住宅街になっており、地域住民の医療を守ってきた診療所もあります。善福寺川緑地帯を含むこの地域は、杉並区が目指す「みどり豊かな住まいのみやこ」そのものです。なぜこの土地を愛している住民の生活を壊してまで、道路整備を進める意味があるのでしょうか。「防災の強化」に道路整備が必須とは思いません。道路整備を目的に、理由づけをしている様に見えてならないです。防災目的であるならば、別の有効な選択肢を除外しないで、検討してください。</p> <p>また都市計画審議会の委員に対しては公平性が保たれていないと思います。区と業務契約している株式会社の主催者が委員になっていると聞きましたが、違法ではないのでしょうか？</p> <p>この点は区として明確に説明していただきたい。</p> <p>前回の骨子案に対する意見募集では、都市計画道路について見直し・反対の意見が多かったにもかかわらず、見直しすらもせずに道路計画を進めていく方針のようですが、今回のパブリックコメントも、結局は反映されないのでしょうか？ 一旦立ち止まり見直すことを強く希望いたします。</p>
232	<p>おおむね、ゼロカーボンを含めて、杉並区都市計画マスタープラン案に賛同いたします。</p> <p>都市計画道路補助133号線について、意見を述べさせていただきます。</p> <p>この道路の建設は反対です。</p>



	<p>私は、この道路予定地の地権者です。住居の一部が道路にかかるため、地権者であり周辺住民でもあります。繰り返しますが、どちらの立場においても、この道路計画には反対です。住居の一部が道路にかかるということは、粘土細工の建造物ではないので、いずれにしても住居すべてを取り壊さなければなりません。つまり全損です。その場合の補償がどうなるのかが不安です。代替地も代替の住居の案内もないまま、どのように生活をして行けというのでしょうか？引退しているシニア世代には、経済的にも肉体的にも精神的にも大きな問題です。残された土地に住み続けるとしても、その後の道路の騒音についての補償はあるのでしょうか？建て替える住居の建設費用や騒音対策にかかる費用を行政は負担してくれるのでしょうか？行政が必要な土地のみを入手して、そのあとは知らん振りということは火を見るよりも明かです。</p> <p>70年以上前の計画を掘り起こしたのでしょうか、戦後間もない都市計画道路案をいまさらゾンビのように持ち出されても納得がいきません。その当時と現在では、社会や生活、すべての状況が異なっていることは周知の事実です。当時の道路の必要性は現在のものとは異なっていたと思われます。現在、道路の必要性について、行政側はいろいろなことを言っていますが、単なる後付けのエクスキューズに思われてなりません。この場所でなければならぬ理由が全くしめされていません。つまり、この場所に道路を作る必然性が不明瞭です。もし本当に必要であれば、いつでも造れたはずです。また、本気で造るつもりであったのであれば、道路予定地に宅地の売買や住宅建設の許可を出してはいけなかったのではないのでしょうか。</p> <p>また、道路建設予定地付近の一部の生垣は、区の保護指定生けがきになっています。この生垣は、みどりと水のまちづくり方針のなかの、民有地などのまとまったみどりの保全の対象にあたるのではないのでしょうか。このようにみどりの保全をうたう一方、道路のために保護すべき生垣を破壊しなければならないという矛盾が生じることになりました。これは、縦割り行政の弊害といえるのではないのでしょうか。</p> <p>もちろん、この道路計画の推進に賛成の意見があることも理解しています。</p> <p>いずれにしても、検証の過程で、当事者や地権者、地域住民の声を真摯にきちんと聴くということをマスタープランに記していただくことをお願いいたします。</p> <p>机上で、図面上だけで大事な物事を決めないでください。他人事とは思わずに、実際の現場をその目でしっかりみてください。その図面のなかの現実の街では、血の通った人々が生活しているのですから。</p>
233	<p>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）（案）についての意見</p> <p>1. 基本方針全体について</p> <p>今回改定された基本方針は、前回（平成25年）策定した内容からほとんど変わっていない。</p> <p>主な改定点は、都市計画道路の取組が具体的になった事と、2050年ゼロカーボンシティを目指し脱炭素の視点からまちづくりの促進が定義されたと理解できる。脱炭素の視点の強化は基本姿勢として評価はできるが、8つの各分野別方針には、この視点が未</p>

だ具体的に反映されていない。温室効果ガスの排出抑制や、水とみどりの保全などの、地球温暖化防止への取り組みは不十分であり、緑地、屋敷林、農地などの緑や空地は年々減少していると感じる。

各分野毎の、方針を更に検討し内容を改定して載きたい。

次ページへ続く

## 2. 将来のまちの骨格、みどりと水のまちづくり方針について

自然の湧水と公園を起点とする、善福寺川と神田川を「みどりと水の集積地」（基軸）とし、「みどりと水のネットワークの中心」と位置づけている。これに対し妙正寺川、旧井草川、旧桃園川、玉川上水は「その他のプロムナード軸」とされ、「地域のシンボリックな空間形成」を図るとされているものの、水質汚染により暗渠化されたかつての「川」の復活（非暗渠化）などは計画されていない。「みどり」と「水」は切り離さずに、緑地・公園・樹林地などの保全と共に、川（水）の復活を含めた環境整備を進めて載きたい。

## 3. 道路整備方針について

「安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」が、具体的な方向性として定義されているが、歩道や自転車レーンの拡幅や無電柱化など、現時点で考えられる具体策（案）を盛り込んで欲しい。

## 4. 交通整備方針について

西武新宿線の連続立体交差化に関し、井荻駅～西武柳沢駅間が2021年に高架化で決定されたことが、今回の基本方針（案）説明会の参加者（区民）に周知されておらず、他の2つの工区についての現状説明も行われていないことが判った。まちづくりの基本方針や方向性の説明だけでなく、進行中の交通整備事業の正確な現状を説明し、広報等にも明記して載きたい。

## 5. ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針について

電気自動車、プラグインハイブリッド車、太陽光発電などの再生可能エネルギーの推進など、具体的な方向性の中に定義されているが、これらの普及が本当に環境改善につながるか否かは、疑問である。（電池材料不足、電気自動車や発電パネルの製造・運用コスト、発電方法・効率等）またCO2排出の多くを占めるトラック、ガソリン車などの対策は見通しも立っていないと思う。ヒートアイランドについては「緩和する対策」との抽象的な内容に留まっている。現時点で考えられる、熱を運びにくく雨を浸透させる道路舗装や、不要なコンクリート構造物の削減、鉄道の地下化による緑地や遊歩道の整備、屋上緑化などの、具体策を盛り込んでほしい。

## 6. 地域別（井草地域）の方向性について

西武新宿線の連続立体交差化にあたっては、下井草駅前で交差する旧早稲田通りの拡幅が難しい現状や駅周辺のビル密集状況を鑑み「鉄道の地下化」を前提とした「まちづくり」が必要である。

	<p>これにより商店街の再活性化、新店舗等の誘致、タクシー乗り場を含めた駅前ロータリーの整備、「みどりあふれる連続した歩行者空間の確保（創出）」などを、鉄道跡地を活用して実現することができると考えられる。</p> <p>旧井草川の遊歩道（含む科学と自然の散歩道）を生かした公園・広場等の整備、緑化などは、近年進んでいる様には見えない。更なる推進・整備を希望する。</p> <p>以上</p>
234	<p>杉並区「まちづくり基本方針」（案）に対する私の意見</p> <p>1. 街づくりの基本は、子供から高齢者まで日々を安心・安全に心豊かに過ごせる環境を作りあげることだと考えます。その時に、一番考慮しなければならないのは、その時々 の経済状況による人々の暮らし向きがどうなっているかです。また、社会の動向によ って知見の深化や発展も考慮する必要があります。生活や賃金の格差の拡大とヤングケ アラの増大、高齢化社会の進行、教育や環境問題、ジェンダー問題など社会の多様性 に対応できるものでなければならぬと考えます。</p> <p>区立施設は、そのための拠点です。近隣区よりも2倍から3倍も高価な使用料の値下 げはもちろんのこと、施設の充実や講師派遣の援助、謝礼の援助なども考慮すべきでし ょう。児童館の存続と充実は、いま最も求められている事業と思います。子どもに対す る虐待など痛ましい事件が続発していますが、こうした社会問題に対処するうえでも児 童館の果たす役割は大きいものです。この課題は、「放課後等子どもの居場所事業」で 抱えきれぬものではありません。それどころか、私がかねがね指摘してきたように子 どもの「管理」を発想の原点とする「…居場所事業」では、登録制や弟妹を連れていけ ないこと、ギブスの着用義務などで、新たなヤングケアラーを生み出しかねない問題 を孕んでいます。また、専門教育を受けた職員が義務付けられていないことも問題 です。子どもを預かる場所さえ確保すればいいというものではありません。もっと、教 育的見地を踏まえるべきです。国の教育費用の削減や社会保障制度の削減が進んで いる今、住民に最も近い地方自治体こそが原点に立った援助の手を差し出すべきだ と考えます。</p> <p>2. このことは、直ちに児童館やゆうゆう館の改廃問題にかかわります。現代社会 は、保護者の働く環境の変化から「子どもは家庭で育てるもの」という考え方は生 きた思想とは言えなくなっています。今では「子どもは社会で育てるもの」とい うのが一般的な理念となっているのではないのでしょうか。そして、高齢化社会 では認知症などの防止課題などから、積極的に社会的コミュニティーに参加する ことが必要とされています。このように、児童館やゆうゆう館は、今こそ求めら れている社会的施策であり、公器といえるものとなっています。その他、コミュニ ティー施設の充実も欠かせないことと考えます。</p> <p>3. このように、「みどり豊かな住まいのみやこ」という以上、市民一人ひとりの 「個」を大切に発想が重要です。例えば、道路の拡幅・延伸工事などでは「個」 や「環境」が顧みられず、それがあたかも将来社会の発展につながるかのごと き経済や産業の視点ばかりが重視されて計画されています。「延焼防止帯の設置」 などは後付けの</p>

	<p>理由としか思えません。例えば、133号線の延伸工事では既存の道路が全くないところに造ろうと計画しています。ここには何千という世帯が生活し生業を築いています。その地に生まれ、学校に通い、青春を生き、生活を築いてきた様々な人生模様がありますが、これらを一顧だにせず追いやる結果になります。地元の間人が、こんな無慈悲な道路延伸要求をすることはまずないでしょう。</p> <p>4. 西荻窪地域の132号線の拡幅工事にしても同様です。地元で営々と築いてきた生業を放棄せざるを得ない中小業者がたくさんいます。その地の特性を生かした営業を続けて成功してきたのです。ですから、この計画は、明らかに「街こわし」であり「地域文化破壊」です。もっと重大な問題は、「地元の要求ではない」ということです。</p> <p>132号線拡幅の隠された根源は、西荻窪駅南口の再開発計画にあると思います。この地域では、バージン諸島に籍を置く正体不明企業により土地の売買が進行している事態があります。計画では、駅南口にタワーマンションなどの巨大ビルを建てることになっているようですが、そのためには隣接する広い道路が必要となります。ただ、このことのために道路の拡幅計画が出てきたのだと考えています。</p> <p>区議会での質疑討論では、道路拡幅推進派議員から「西荻窪南口の再開発計画はない」との明言があったとのことですが、であれば目的が喪失した以上、工事認可が下りようとも直ちに計画は白紙に戻すべきです。住民の要求から出発したものでない以上、これに多額の税金を投入するのは、無駄の極致です。</p> <p>5. ゼロカーボンシティ政策は、大いに歓迎いたします。が、まず道路の拡幅・延伸工事は、明らかにこの政策に逆行する政策であり、直ちに中止すべき課題です。</p> <p>東京都は、再生エネルギー活用の一環として太陽光発電施設への援助を政策化しようとしていますが、これを大いに利用すべきですし、安価なコミュニティバスを縦横に走らせること、荻窪駅南口で実験的に運行したコミュニティモバイルバスなども改良を重ねて普及することで大きな効果が発揮されると思います。ぜひ、検討して具体化を推進していただきたいと考えます。</p> <p>6. 荻窪駅のまちづくりですが、駅ビル中心の計画はやめるべきだと考えます。駅ビルは、人の流れを留めて外に向かわないようにしてしまいます。このために、荻窪駅周辺の商店街は人が閑散としてわびしい印象を与えています。西荻や阿佐ヶ谷・高円寺など、駅ビルのない商店街は、元気に賑わい、繁盛しているのではないのでしょうか。荻窪駅周辺は、地域住民が集う賑わいの拠点をいくつか設けるべきだと思います。</p> <p>南北通路の課題もありますが、自動車が通れるような通路は新たな問題を発生しますので考慮すべきではないと思います。</p> <p>以上、るる申し上げましたが、マスタープランの具体化に当たっては、人間中心の地域社会とするよう考慮いただきたく、意見具申をいたします。</p>
235	<p>杉並区まちづくり基本方針への意見提出 2023/1/31</p> <p>昨年2022年10月26日にオーガニック給食フォーラムの閉会後に岸本区長に挨拶をさせていただきます。区長が「今後何年かかるかわからないがオーガニック給食に取り</p>

	<p>組みたい」とおっしゃったのを聞いて心強くなりました。私も何かオーガニック給食や有機農業の拡大に向けてやれることがないか考えていました。これからの杉並区の目標として「みどり豊かな住まいのみやこ」を掲げています。一人でも多くの人（子どもが）有機野菜、食材を日常的に気軽に手に入れられる方法はないか。農家の方からの供給だけでは限りがあるので、もっと区民一人一人が参加していく方法はないか。私は有機農業の拡大の視点からこれからの杉並を考えました。杉並区各地で、区の土地、もしくは区民から貸与してもらった土地を利用して区民農園の形式もしくはすぎのご農園のような区運営の農園で有機農業を始めてはいかがでしょうか？すぎのご農園のようにボランティアを募集して、有機農業の指導をしながら栽培をする。イベントなどで有機農業の良さを知ってもらい、供給量が増えたら学校給食へ少しずつ供給する機会を作る。5～10年くらいかけて認知されてきたら「杉並オーガニック」としてブランド化しても良いと思います。有機 JAS の3年間の化学肥料、農薬不使用の基準ではなく、オーガニック給食フォーラムで紹介されていた韓国のオーガニック基準のように、農薬の残存数値が基準以下であれば OK というようなわかりやすい明確な「杉並オーガニック基準」を作り広めていけたら素晴らしいと思います。有機野菜・有機米を食べ、食品添加物・遺伝子組み換え食品を極力摂取しないようにしたことで私の家族は喘息もほぼ完治し、健康な生活を送られています。狭い庭でも無農薬で育てた野菜はとても美味しいです。他にもオーガニックで子供のアレルギーや喘息が改善した人達がいるのをご存じではないでしょうか。有機農業を推し進めることで区民の健康にも貢献できます。有機農業拡大によって緑あふれる魅力ある街になり、緑地、地面が多くあることで温暖化対策にもなり二酸化炭素削減に効果があり、地域コミュニティの活性化にもつながります。大好きな杉並区がこれからの有機農業を後押しする地になり、住み続けたいみどりあふれる杉並区になってほしいと思っています。そのためにも私もお手伝いしたいと思っています。検討よろしくお願いします。</p>
236	<p>標記に関し意見表明の機会をいただき感謝申し上げます。</p> <p>基本方針全体の方向性について異議はありませんし、ここまで作り込まれた関係者の努力に感謝申し上げます。</p> <p>ここでは私の現下の関心との関係で、分野別方針のすべてに関わっていることですが、特に道路整備の課題について触れたいと思います。</p> <p>「②道路整備方針」に従いますと、「まちづくりの課題」には、生活基盤である道路網を整備し、安全で快適な歩行者・自転車空間を確保していく必要がありますとあり、「基本的な考え方」には、1. 体系的な道路網整備、2. 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保とあります。</p> <p>まさに道路は、車ほか交通機関のためにあるのではなく、歩行（あるいは自転車利用）するひとびとのためにあるという基本認識が大事だと考えます。</p> <p>いま世界的なまちづくりの原則として「ウォークブル」であることが重要となってきています。それは人間存在にとって歩行が本質的な意味をもつからと言えましょう。2足</p>

歩行を開始した人類にとって歩行は基本的な生理的作用です。勿論、地点から地点の移動に自動車や効率的交通機関が必要なことは論を待ちません。一方、歩行・逍遙するなかで考えることの重要性に気付くべきときが来たと思います。それらから先に挙げたまちはウォーカブルであるべきだ、という主張がでてくるわけですが、ひとつ気を付けなければいけないことは、このコンセプトに従った方策がアメリカの既存街区を前提にしているため、日本の多くの街区にそのまま当て嵌めるわけにはいかないことです。それは、街区のほとんどがグリッド状に区画整理されたアメリカの街区において、車優先から歩行優先へ換える方策として提案されているデザイン概念だからです。日本の現状、杉並の現状のもとで、いかに「ウォーカブルな」街区を増やしていくか。それも「ウォーカブル」にすることで相応の効果が期待できることが条件になるであります。

杉並区には先人の知恵によって区画整理が入り今後も防災や景観対策で扱いやすいところと、一方で防災上最も課題を抱える木密地域があります。「ウォーカブル」概念を使って改修のできる所と、もっと優先度の高い方策をとるべき所との違いがあります。区の東南部、善福寺川に近い地域は、都内でも類まれに環境のよいところと認識します。それらのなかであって、「ウォーカブル」概念を生かした地域を広げることが、必ずしもすぐに受益できない住民にとっても近隣地区の拡がりのなかで便益を得ることは杉並に住むすべてのひとびとの財産にもなる筈です。

アメリカの事例での「ウォーカブルシティ」はとかく中心市街地、商業地区に偏った整備のように見受けられます。日本、杉並ではもっと「線形」で捉え、道路にそった整備でこそ効果が上がるように感じます。そしてそれは既存の街並みとのセットのなかで整備が進めれば効果的なものになると思われます。すなわち自然環境のストック、質の高い建築物の集積があるところを選び、それらを一層生かせるようにすることです。整備手法そのものは、区間道路の一方通行化、電柱地中化、歩道整備の実行などとなりましよう。

その方策の適地探しは、近隣住民、区内住民一般、専門家を交えた地道なタウンウォッチングの実行ではないでしょうか。

以下は私の管見からで、他に適例があると思いますが、私的経験を踏まえますと、荻窪3丁目と4丁目に挟まれた特別区道第2131号線の完全一方通行化と歩道整備、電線地中化をまずは提案したいと存じます。なお、同道路の環状8号線を超えた西側は、バス路線でもあり一方通行化は現実的でないと思われます。

(理由)

- ① 自動車にとって、青梅街道から環状8号線に抜ける間道となっており、日中もスピードを出す車が多い。
- ② 歩道は片側のみ整備（ガードレール付き）がされているが、電柱と歩道の出会いから車道にはみ出して通行せざるを得ないような箇所が多々あること。自転車が歩道部分を通行した場合、そのリスクは歩行者を上回る。

	<p>③ 路線沿いには、太田黒公園、荻外荘、著名な建築家の設計による建物業、児童公園、自動車交通を除けば閑静な佇まいを残している。</p> <p>④ 善福寺川への交差は河岸段丘面の登り降りであり眺望もよい。</p> <p>⑤ 幸いほぼ並行して、特別区道第 2096-1 号線が両面通行、バス通りとなっており、そちらが一方の方向通行に対して代替できる。</p> <p>⑥ 実測はできておりませんが、望ましい対面道路の、対面 8.5m以上、片側 4.5m以上を満たしているとは思われません。</p> <p>以上、道路整備の基本姿勢の再確認とひとつの改善事例候補を付けまして意見表明とさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。</p> <p>(参考文献)</p> <p>ジェフ・スペック著、松浦健治郎監訳、『ウォークブルシティ入門』、学芸出版社、2022.</p> <p>笠信太郎著、『ものの見方について』、朝日新聞社、1987</p> <p>Rebecca Solnit. Wanderlust: A History of Walking. Penguin Books. 2001</p> <p>B・ルドフスキー著、平良敬一・岡野一字訳、『人間のための街路』、鹿島出版会、1973</p> <p>宇沢弘文著、『自動車の社会的費用』、岩波書店、1974</p>
237	<p>私は杉並区に住み始めて 30 年になります。</p> <p>この間、子どもは杉並区立小学校・中学校に進み、都立高校から郊外の大学へと通いました。</p> <p>2001 年以降当時の区長が進めていた新しい歴史教科書をつくる会の教科書の採択があり区政に対して非常に危機感を持ちましたが、2011 年前田中区長の就任で終止符が打たれ、子供が義務教育を終えると区政への関わりも少なくなりました。</p> <p>そんな中『あんさんぶる荻窪』がなくなり『荻窪税務署』として使用されるということを駅前配られていたチラシで知りました。</p> <p>『あんさんぶる荻窪』は太陽光発電や風力発電、雨水利用など自然エネルギーの活用の取り組みが行われ、1 階から屋上に至る緩やかな外階段には植物が植えられ、それは素敵な建物でした。その中に児童館や福祉事務所も入っていました。</p> <p>このような公共空間が子どもたちや区民に開かれていることは、基礎自治体の水準の高さと感じてきましたので、この決定はたいへん驚きました。</p> <p>そして昨年の区長選挙を通じて、区内ではこれ以外にも多くの児童館が廃止されてきたことをはじめて知りました。同時に 75 年前に決定された道路拡張計画が今になって住民不在のまま西荻窪・阿佐ヶ谷・高円寺で進んでいることや阿佐ヶ谷駅前の再開発の問題に疑問の声をあげている区民の活動も知りました。</p> <p>昨年岸本さんが区長に就任され、多くの区民の意見届けることが可能になりました。住民同士の勉強会が開かれ、SNS による情報発信により学びの機運が高まりました。</p>

長くこの問題に関わってこれ高い見識を持った区民が大勢いらっしゃいます。その方たちからの建設的な意見が今回も提出されることと思います。是非耳を傾けてください。

私からは、十分な説明がなく住民の疑問や要望の声を聞かず、決まったことは変更できないという強引な手続きで進められてきた前区政の都市計画道路については、そのプロセスを改めもう一度きちんと手続きを踏んでほしいと思います。

本日パブリックコメントが締め切られ、3月にシンポジウムを行い方針決定ではあまりにも拙速です。

その意をさらに強めた事がありました。

1月16日に第202回都市計画審議会をはじめ傍聴しました。

審議終了後の報告事項であったかと思いますが(区の議事録がHPで確認できないため当方のメモのため最小限の記述になります)、委員のお一人の方から都市計画道路の見直しに対して『杉並区が東京都のネットワークに穴をあけていくなら、それなりの覚悟が必要』と述べられました。

どういう意味でしょうか。

杉並区民は何を覚悟をしなければならないのでしょうか。

行政の方はどのような覚悟をしなければならないのでしょうか。

区の担当者は『都市計画道路は委員のおっしゃる通り確実に進めていくのは今後も変わらない、2路線は重点的に進めていく、基本的な構想は一切変わっていない』と応じました。

まだパブリックコメントを募っている時期です。

杉並区には杉並区自治基本条例があります(行政の方なら当然目にされている)。

学識経験者として杉並区の都市計画審議委員をされている方が、杉並区自治基本条例を持った行政機関や傍聴をする多くの区民の目の前で、躊躇いもなくこのような発言をされることをどのように理解したらよいのでしょうか。私には前田中区长にもこの杉並区自治基本条例第2章の基本理念と第9章の参画及び協働への認識が決定的に欠けていたのではないかと思います。これは前区长だけではなく近年加速した不公正な国内政治の姿です。

だからこそ足元から力を進める政治が終わってほしいのです。杉並区自治基本条例を活かし区民と行政が互いに尊重し、次世代に残せるまちを作っていきたいのです。

## 第2章 基本理念

第3条 区民等及び区は、一人ひとりの人権が尊重され、人と自然と都市の活力が調和した住みよいまち杉並を、協働により創っていくことを目指すものとする。

2 前項の目的を達成するために、区民等及び区は、区政に関する情報を共有し、主権者である区民が、自らの判断と責任の下に、区政に参画することができる住民自治の実現を目指すものとする。

※平成22年11月発行パンフレットにはイラスト入りで以下のような記述もあります。



	<p>区政への参画や区政の情報を知る権利、住民投票を請求する権利が保証されています。また、負担を分かち合い、区と協働して地域社会の発展に協力するよう努める義務が定められています。</p> <p>一人ひとりの人権が尊重され、人と自然と都市の活力が調和した住みよいまち杉並を、区民・事業者・区の協働によりつくっていきます。そのために区政に関する情報を共有し、主権者である区民が、自らの判断と責任の下に区政に参画することができる住民自治の実現をめざします。</p> <p>政策立案から決定、評価までわかりやすく説明、基本計画等のうち主要なものについて毎年度1回の公表、積極的な情報の公開・提供と 個人情報保護など第9章 参画及び協働</p> <p>第25条 区は、区民等の意思が区政に反映されるよう、区民等の区政への参画機会の拡充に努めなければならない。</p> <p>2 区民等及び区は、協働に当たり、対等協力の原則に基づき、目的及び情報を共有し、相互理解と信頼関係を築くよう努めるとともに、区は、区民等の自主性及び自立性を尊重しなければならない。</p>
238	<p>20年後を見据えた際、現在の自動車はEVになったとしても個人所有はかなり減少していると思われます。(人口減少、シェアの拡大)</p> <p>それを踏まえ、新たな「動車の利便性を優先した」新規道路の作成や道路の拡充は不要と思います。</p> <p>スギ丸の路線拡大や、モビリティ(車を含めた)の拡充を想定した道路整備や駐車スペースの整備をお願いします。</p> <p>まちづくり3つの目標のどこに入るのかわかりませんが、各世代が暮らしやすいまちづくりの方針</p> <p>も必要で、若い共働き世代に対する保育園の拡充、すべての世代がスポーツや芸術、趣味に触れ合える場の拡充にぜひ力を入れていただきたいです。</p> <p>締め切り前で急いでまして、うまく意思が伝わってれば幸いです。</p>
239	<p>「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)(案)」意見書日頃は、杉並区民の豊かな暮らしに多大なるご尽力を賜り厚く御礼申し上げます。私が高円寺の商店街の運営や地域活動を行っている杉並区民です。</p> <p>そうした立場から「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)(案)」に対する意見を申し述べさせていただきます。</p> <p>まずは今回の「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)(案)」(以下「基本方針」という。)ですが、基本方針の性格として本方針は、区政運営の基本となる総合的な計画である「杉並区総合計画・実行計画」との整合を図り、「杉並区基本構想」の実現を目指していきます。”と掲げられています。昨年行われた杉並区実行計画の一部修正案のパブコメは区民の意見を反映されて策定されたのでしょうか。本日までその内容を注視しておりましたがまだ案から策定に移行したことは示されてお</p>

りません。「杉並区総合計画・実行計画」との整合性は図られているのでしょうか。また、本日区長の令和 5 年度の予算編成が示されました。実行計画や基本方針のパブコメの結果を反映していないなかで、予算編成を行うなど区民の声を聞き入れていないとしか思えません。杉並区長が示されている対話とは程遠い区制運営に不安を感じました。区長が示されている対話とは何か、基本方針策定のプロセスに沿って回答を求めます。

次に道路計画についてです。地域ごとにさまざまな意見もあり、地域住民の声を聞き進めていくことは大事です。すでに今日まで杉並区は丁寧に進められてきたと思っています。そのなかで計画があり生活や財産に影響がある区民の声は引き続き聞き入れ丁寧な対応していくことが地域の安心安全につながるものと思います。

地域住民ではない方の反対の声も地域の安心安全に向けた対話とお考えなのでしょうか。

私は高円寺銀座商店会協同組合（以下「純情商店街」という。）で商店街運営に関わっております。平成 23 年度には高円寺駅北口から環七に向かう J P 高架北側の区道（当時は都道）の整備とともに街路装飾灯を設置しました。この事業は国の地域商店街活性化法の認定に基づき国・東京都・杉並区との連携協力のもと、国・杉並区の補助金を活用して行ってきました。この地域商店街活性化法の認定には平成 23 年度当時にすでに計画されていた中野区の再開発事業に基づき、高円寺の商圈拡大と地域住民がつくる安心安全なまちを考え行ってきたものです。今回補助 221 号線の計画先送りは地域が行ってきたまちづくりを無視し、平成 23 年度に地域商店街や地域住民が負担して行ってきたことを否定されるかのようで遺憾です。道路計画は長年にわたり計画されているもので、いくら区長の公約とも言えども立ち止まることはできないこともあります。計画は進めながら対話をしていくことが、今日まで行ってきたまちづくりをより良くしていくことではないでしょうか。

昨年行われた「さとことブレスト」でも区長と意見交換ができると期待してましたが、私のテーブルでは区長から意見を述べられることはありませんでした。

現在の意見も重要であること間違いありませんが、これまで地域住民主体で杉並区と協働して行ってきた取り組みをご存じなのか疑問です。平成 23 年度に純情商店街が行った地域商店街活性化法の申請書類に添付した、補助 221 号線に係る資料（参考資料 1）を添付いたします。

補助 227 号線についてです。区長は区長選の際、補助 227 号線に係る再開発に反対されていましたが、しかしながら補助 227 号線は事業認可されておらず杉並区としても計画が進んでいないと認識しております。純情商店街では区長選と同時期に反対派が行った反対運動に純情商店街のイメージとなっているアーチ（「高円寺純情商店街」と掲示されている。）が勝手に使用され（「高円寺再開発反対」と書かれていた。）、あたかも純情商店街が補助 227 号線を反対しているかのような印象となり、区長はその反対運動に参加されてました。

	<p>現在においても補助 221 号線と 補助 227 号線の計画道路の見直しを勘違いされている方々多くいるのが現状です。補助 227 号線についての誤解がある以上、また区長が反対されていた事実があったのであれば明確に誤解を解くべきだと思います。誤解があるなかで 補助 221 号線のみ計画変更を示すことは、高円寺の地域住民が行ってきたまちづくりを理解せず否定されているとしか思えません。明確な回答を求めます。</p> <p>なお、純情商店街は補助 221 号線については前述した地域商店街活化法に基づく事業を杉並区と協働して行ってきた経緯から、高円寺の 商圈拡大といった 活性化と補車分離といった安心安全なまちづくり を考えるうえで、すでに純情商店街として 費用を負担して きた立場から 何ら説明なく計画変更されることについて 大きな疑問を感じております。 補助 227 号線については、今後計画が進んでいったとしても関係者への情報提供のみで、賛成や反対といった声をあげることはしません。純情商店街と 商店街を利用する方々、近隣の地域住民の声をもとに杉並区と協働して 計画する道路の将来像にあわせたまちづくりを考えてまいります。</p> <p>高円寺の住民なので高円寺を中心に意見を述べさせていただきました。他地区でも様々な声やこれまで杉並区と協働して行ってきた 事例もあるかと思えます。まずは今日まで行ってきた経緯を 検証してから対 話に臨むことが大事です。</p> <p>今後の杉並区のまちづくりがその地域にある住民の声が反映されることを強く望みます。</p>
240	<p>133 号線の道路延長に反対します。</p> <p>70 年以上前に作成された 133 号線の道路延長計画が、事前に住民の意見も聞かずに突然 2019 年 11 月に説明会が行われ、杉並区と東京都が強引に進めようとしています。なぜ 70 年前の計画が今行われようとしているのか、多くの住民が疑問に思っています。</p> <p>70 年間具体的な計画が無かったことはその必要がないことの裏返しでもあります。</p> <p>今、世界の都市でのまちづくりは、「車中心」から「歩行者・自転車中心」のまちづくりへと転換しています。「歩行者・自転車中心」のまちづくりこそが、そこで暮らす人たちの暮らしやすさに直結するからです。私たちは、車の便利さより排気ガスの少ない、静かな環境で生活したいと願っています。</p> <p>また、「歩行者・自転車中心のまちづくり」こそが、活気あるまちづくりへと繋がることは世界の都市で証明されています。杉並区に岸本区長が誕生し、新たに作成したまちづくり基本方針における脱炭素社会に向けた考え方、特に「みどりと水のまちづくり」「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり」に強く結びつきます。どうか私たちの願いが杉並区に届きますように願いを込めて提出させていただきます。</p>
241	<p>半世紀以上前の計画された道路、現在の住民に何の説明もなく何故なのでしょう？</p> <p>今まで住民からの意見も苦情も公けになっていなかった事は、必要がないからです。133 号線の道路延長を必要としていないのです。</p> <p>私達の大切な税金を、必要とされている事業、支援に使って下さい。</p> <p>何の忖度があつての事でしょうか？</p>

242	先日意見を出しましたが、意見の中の道路名を間違えていたような気がします。私が言いたかったのは都市計画道路 133 号の延伸計画を中止にしないでほしい、ということです。よろしくお願いいたします。
243	都市計画道路など、道路基盤の今後の整備について、しつかりとした方向性の記載をお願いしたい。
244	<p>「基本計画の決定にはもっと「対話」が必要」</p> <p>まず、今回の「都市計画マスタープラン」の策定にあたり、区民意見を長期間募集し、全意見を公開し、改定箇所を明示した改定版を出す、などの進め方を評価したい。その上でも、これでもう決定していいのか、もう一度考えてもらいたい。</p> <p>この「杉並区基本方針」は、もともと「反対する人のいうことはきかない」と豪語していた田中前区長の独裁的な区政のもとで作られた基本方針である。昨年区長が替わり、「対話でつくる」という岸本区長の、まさに 180° 転換した理念が掲げられた。そのため今回の改定プロセスが組まれたと考えられる。</p> <p>しかし「対話」はそんなに簡単に、わずか半年でできることだろうか。これまでの計画と考え方そのものが異なるのだから、策定の方法論として、上に新しい最終プロセスを乗せただけで、区民意見を反映した新しい計画に変わるわけではない。ここまで大きな変化をするのであれば、もっと杉並区基本計画そのものを根本的に大胆に転換する必要があるのではないか。</p> <p>策定プロセスの中には説明会も含まれる。23 年 1 月 19 日に行われた区職員、部課長級による説明会(阿佐ヶ谷)を聞いて、この計画を実際に担当することになる彼らの意識に「対話」という概念はまったく浸透していないように見えた。既成のやり方、既存のアイデアでそのまま進めることが正しいと考えているかのような言動が多発し、相変わらず「区民にご理解いただくため」の説明を一方的にしていた。</p> <p>このままで改定が成立しても、実際に事業を実施する行政側の意識が旧態依然としていては、区民からの真剣な意見がどこまで反映されるだろうか。</p> <p>まず、行政内での意識の改革を進め、その上でお互いが「対話」という考え方を理解した上で、「対話」というプロセスを踏み、そこからではないか？</p> <p>阿佐ヶ谷での説明会において、他の参加者の方から「計画と区民の意向が乖離している」と考える部分はどこか」という質問があった。防災とみどりの担当者が「やるべきだが実現できていない施策」のようなことを語っていたが、その質問者から鋭く「違う、道路のことでしょう」と声が上がった。私も賛意を表したが、都市計画道路担当者は「反対があるのはわかっているが、住民すべてに納得してもらうことはできないし、多数決で決めるものではない」と発言。</p> <p>その前に、私が付箋で出した「補助 132 号線の事業認可区間は勝手に変更された(当初 3 期に分かれていたものが 2 期に変更。根拠は示されず)。きちんとした検証を行うべきではないか(そもそも駅前の整備をしなくてはいけないのに北側を 1 期にしている、駅南側でボトルネックになる、根拠となっていた東京ガス西部支社が移転した、交通量は少な</p>

く渋滞していない、歩道は比較的広い、費用対効果も乏しい、などの計画そのものの問題点も含め、一度も検証されていない) に対し、都市計画道路担当者は「補助 132 号線の事業認可というのは用地取得ができるということで、廃止や中止はありえない。進めます」と言い切った。この強硬な態度も問題だが、「事業認可区間の変更」「検証すべきでは」という質問内容を無視した一方的に通告する姿勢。これが「対話でつくる」というコンセプトを理解した者の言動とはとても思えない。

「乖離している」という指摘に、道路担当がひとごとのようで、みずから回答しなかったのは、区民の意向を無視するのが当然と考えているのではないか。「多数決」発言にしても、区民からは誰も多数決などとは言っておらず、「対話」は多数決ではない。それなのに「多数決」が出てきたのは「反対意見が多い」ことを承知し、その上で強行する前提なのではないか。

「乖離」については岸本区長からまとめ発言の際に「阿佐ヶ谷北東地区」について区民の意向と大きく乖離している、という懸念が示された。私は改定のための区民意見の際にも指摘したのだが、北東地区の再開発について、マスタープランでは取り上げられていない。高円寺・西荻窪で実施された「さとことプレスト」も、これだけ大きく街が変わる計画であるのに、阿佐ヶ谷に関しては実施されておらず「対話」のないままに計画が進んでいる。

その「さとことプレスト」にも都市計画道路・拠点整備をはじめとした担当者は参加しておらず、実務を担う職員が区民の意見を聞き、「対話」をすることはいまだになされていない。

私を含め、西荻窪・高円寺の道路拡幅、阿佐ヶ谷北東地区計画に反対する人の多くは、商業資本と不動産投資による再開発が呼び込まれることによって街並みや雰囲気が変わってしまう、特に街の顔である商店街に影響が出ることをもっとも懸念している。

これは「まちづくり」の問題であり、基本方針第 5 章で書かれている「個性ある」「にぎわい」「文化的」というおおざっぱな表現ではない、それぞれの街に「計画して作る」ことはできない、その街に暮らし、訪れ、愛する多くの人々が長年積み上げてきたことで作られた現状の魅力があるのだ。それは行政が言いにくいかもしれないが、西荻窪や高円寺、ひいては杉並区の「ファン」たちが評価する「雑多」「カオス」「ゆるい」「あやしい」「庶民的」「ほかにない」といったキーワードである。こうした観点が基本方針からは抜けているし、行政担当者たちが実際に区民や街を訪れる人たちと「まちの空気」を共有する場はこれまでつくられてこなかった。

このまま基本方針・マスタープランを制定した場合、「区民からの意見」をある程度は採り入れることになるだろうが、そうしてつくられた理想が、「対話」なき実務でないがしろにされるのではないだろうか。実務担当者も「対話でつくる区政」のプレーヤーである。区長と区民だけではないのだ。

阿佐ヶ谷での説明会で、ある参加者の方から「杉並に住み続けたいと思うために必要なものはなんだと思いますか？ 担当者の個人的な夢を聞かせてください」というような質

	<p>問があったが、誰も答えようとはしなかった。やっとひねり出したのは「DX」であったが、結局行政の内部目標のようなことしか挙げられないのかとがっかりした(質問内容とも合致していない)。</p> <p>区長の英断によって、せつかくここまで大幅に基本方針策定のプロセスを変えて、多くの区民が知見を出しあっているのだ。みんなが自分の住む街について真剣に考え、これまでつちかってきた生活の感覚や新たな知識をもって真摯に意見を出している。それは「対話でつくる」というコンセプトのもとで行われる大きな一歩である。しかしこの方針を実際に運用する区職員が「対話でつくる」作業に正しく参加しなくては、新しい基本方針は実現できないのではないか。</p> <p>期限ありき、ではなく、基本方針を最終決定する前に、行政の意識変革をうながし、もう一度「対話」のプロセスを構築してほしい。</p>
245	<p>「ゼロカーボンとは可能か・目標と矛盾する再開発と道路施策」</p> <p>基本方針の改定で大きくクローズアップされた項目に、ゼロカーボンがある。岸本区長は環境の専門家として欧州の事例などで知見があるのは確かであろう。</p> <p>しかし現在の日本ではゼロカーボンやGXやSDGs（17目標ではなく温暖化対策ばかりがクローズアップされることも含め）などの言葉が、新自由主義経済体制に取り込まれた都合のよいキャッチフレーズとなっているのではないか。</p> <p>「CO2以外の環境負荷にも配慮を」</p> <p>CO2排出量を減らすことは当然必要だが、交通や工事、工業からの排出だけがCO2排出量ではない。CO2削減の大きなトピックとして、ガソリン車から電気自動車へのシフトがある。しかし電力にしても火力発電は直接CO2を排出するが、原発も燃料製造や輸送で、太陽光はパネル製造や設置でCO2排出がある。また、工業先進国・輸入国においてはカーボンオフセットが当然のように導入されているが、これは実質地球レベルでの環境負荷を下げるわけではなく、むしろ途上国・資源国に負荷を押しつけるものではないか。</p> <p>限定された地域での「ゼロ」は可能かもしれない。しかし産業・交通・消費経済が社会に存在する以上、「ゼロ」はほんとうに可能なのか。CO2だけでなく他の環境負担を考慮したらどうなるのか。「ゼロ」を目指すことは方向性として正しくても、その言葉がひとり歩きすることで、もっと現実的な削減施策があとまわしになってしまうことが心配だ。</p> <p>「家屋断熱に助成を」</p> <p>今回の「基本方針」の範囲ではないかもしれないが、あえていうなら第4章の「防災・減災」にかんする提案として、家の耐震・不燃化と同様の枠組みで、断熱化に助成することはできないだろうか。杉並区に古い木造家屋が多いことにも関係するが、この冬の厳寒により、日本の家屋の窓断熱の不十分さなども話題となった。断熱により冷暖房の使用の削減をうながすこともCO2削減に効果があるだろう。</p> <p>「樹木伐採と道路計画の問題」</p>

	<p>また「ゼロカーボン」の理念ともっとも整合性がないのが阿佐ヶ谷北東地区の屋敷林伐採、西荻窪・阿佐ヶ谷・高円寺などの道路拡幅である。</p> <p>まず、阿佐ヶ谷北東に関していえば 1.「ケヤキ屋敷」の保全を排除した計画によってCO2 吸収力を失った 2.工事による大量のCO2 排出(仮設道路など、移転計画を強行するために必要になったものもあり、そのためよりCO2 排出量の増える大規模工事となっているが、区からは検証はされていない) 3.現・杉一小街区を高さ制限60mにするなど、全体の高層化・ビル化が計画されている 4.現在工事中の河北病院敷地に拠点整備課長からは「西側に武蔵野の屋敷林を保全した」との回答があったが、図面からはきわめて貧相なものであり、また45mの病院建築により懸念される樹木への悪影響も評価されていない。説明会において阿佐ヶ谷住民の方たちから「杉一小は現地建て替えにし、河北病院跡地を緑化してほしい」という声があったが、私も同感である。そのくらい大胆なことをしなくてはケヤキ屋敷で喪失したみどりのボリュームは取り戻せない。阿佐ヶ谷住民の方たちは環境についても勉強を重ねて、この意見に至っている。知見を重んじるべきだ。</p> <p>道路に関しては、説明会で都市企画担当課長から「事業主体は東京都」で、都心部に比べて杉並区の都市計画道路整備は遅れている、として東京都の計画を優先するのが当然とのごとき発言があった。都市計画道路をいまだに推進している自治体は東京都など少数であり、多くの地方自治体では計画から年数を経て市街地・住宅地化した現況を優先している。そもそも東京都の計画そのものが環状線にこだわったマクロ的なものであり、その最大のものが杉並区でも善福寺を通過する外環道である。外環道は調布での陥没事故以前から、地上道として計画したものをそのまま地下トンネルにしたことによる障害が発生しており、ついに調布では立ち退きに等しい事態になっている。これはルートが善福寺池のすぐ近く、湧水源を切断する形で計画されている杉並でも懸念すべきことであり、外環道は環境と住民の生活に負荷を与えるものであるとの警戒が必要である。第5章「地域別計画」で強調されている善福寺地域のみどりと環境にも矛盾するのではないかと。そして青梅街道・関町インターチェンジができたなら杉並への車の流入は大幅に増加する。それを五日市街道にさばくための補助132号線、133号線計画なのではないか。高円寺221号線にいたっては中野駅前の大規模再開発と連動したバイパスそのものではないか。車を呼び込む事業を行って、ゼロカーボンを目指すことはできない。もちろん交通事故・騒音のリスクも高まる。</p> <p>私たちの街は誰かの車のためのバイパスではないし、杉並は東京都の領有地ではない。私たちの住むまちが「みどり豊かな住まいのみやこ」であるために、抽象的なゼロカーボンという目標よりも、高層化・ビル化の再開発、車社会を延命させる道路施策を見直すことがまず必要である。</p>
246	<p>地域別方針-阿佐谷地域-具体的な方向性</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>(1) 阿佐ヶ谷駅周辺の地域生活拠点の充実 / (2) 阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり</p>

パターン化した駅前のみちづくり（再開発）は要らない。高層化、タワマン、ショッピングセンター、どこにでもあるチェーン店の数々、店に入らなくても分かっていて、またどこの駅へ行っても同じでは、まったく面白くない。もっと杉並らしい、個性に満ちたまちづくりを期待したい。

阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり計画で、「中杉通り沿道地区」とされている杉一小を含む地区がそれに該当しそうで、40～60mの高さの建物が建築可能とされている。阿佐谷地区に、こんな高い建物は要らない。

加えてこういったまちづくりは、近くの在来の商店街（新進会商店街、松山通り商店街など）と共存できず確実に商店街の破壊をもたらすだろう。（たとえばパールセンターでは、後継者問題等で、すでに個性的な店が次々に消えて、コンビニ、ドラッグストア、携帯電話ショップ、チェーン展開の飲食店、レンタルスペース・・・と資本力のあるチェーン店に席卷されつつある）

阿佐谷北東地区のみちづくりは、以下のように進めて欲しい。

（1）杉一小は現河北病院の土地へ移転することなく同一地で改築する。小学校は高台こそ適地であり、低地はありえない。（100年前の地権者がもっとも高い位置を学校用に提供してくれたと聞いた。）まして、薬剤などによる土壌汚染が危惧される土地ならばなおのことである。

（2）けやき屋敷の樹木の多くが切り倒され（127-80=40本では、残す努力から程遠い。）、この地区のみどりは著しく減ってしまった。現病院の跡地を公園にすることで、みどりの復活と ツミに象徴される野鳥の営巣地を確保したい。

これでようやくゼロカーボンシティの象徴的な施策を実現できるのではないだろうか。

（3）そしてより広く見て、医療施設（病院）地区、公園地区（旧病院跡地）、教育施設（杉一小）地区、商店街地区（新進会商店街+松山通り商店街、パールセンターなど）そして北の寺社地区（世尊院・神明宮）と併せて、歴史と文化が調和し、落ち着いた、みどり豊かな地域であって欲しいと思う。

にぎわいは、うるさいだけの「にぎわい」ではなく、ふだんは周辺の商店街から聞こえるもので十分であると思うし、時に、神社のまつりや各商店街が趣向をこらして行う手作りのイベントが加わればよいと思う。そのためには、後継者が確保できるような、商店街への振興策も必要となろう。

本計画の最後の最後の検証として、広く、徹底的に議論するための区民との対話集会などを行うとともに、その前提として、本計画策定に至る原初的な部分の、区と河北病院と不動産屋（地権者）の契約関係などについて情報公開し、問われている疑義の解明により、将来に禍根を残すことのない透明性の高い計画にすることを強く求めたい。

総合方針-土地利用・市街地整備方針

2 地域の魅力あふれる多心型拠点の形成



(1) 多様な機能と魅力ある多心型拠点の形成／(3) 地域生活拠点の充実

いくら多心型拠点の形成と言っても、区全体を見たときは分散されていると言えるが、ある地域を見たときにはその「心」を核として一極集中になってしまうまちづくりには疑問である。「心」または「核」は、「駅」ないし「駅周辺」とされている。「商業・業務、公共サービス、文化・教育、福祉などの都市機能の集積を図る」となっているが、多くの商店街は道路に沿って形成され、発展してきているので、駅ないし駅周辺に商業が集中されれば、商店街はさびれることになろう。それは、我が国があらゆる機能が東京に集中し、地方はさびれ、過疎化するのと同じで、一極集中は重要な要素とはいえないのではないだろうか。しかも危険の集中でもあり、現在の方向としては避けるべきではないだろうか。集積は効率的ではあったが、人口減少、少子高齢化、車減少見え始めた現在、生活面で効率（化）は重要度の高い要素であろうか。

阿佐谷北東については、土地の高度利用（高層化）と商業施設の設置が計画されているが、前節の記述の通り疑問を提示したのは、上記の理由による。