

基本構想審議会(第1部会)【まちづくり】の検討における論点について

第1部会—資料12

分野	分類	論点	その理由	区の取組みと成果	今後の課題
共通事項 (再掲)		SDG s の関連テーマの取り組み	<p>大きな社会の変革のためには、個人や民間企業、団体だけではできないことに限度がある。国はもちろんのこと杉並区がその地域に合わせた取り組みを支えることが重要と考え、基本構想を構成する大きな柱として分野横断型での議論が必要と考えます。</p> 		<p>●第1部会審議の共通事項として検討する。</p>
		SDG s の視点から見た現状と今後必要な施策	SDG s のすべてのゴールを区として目指せ、という意味ではありません。(理由になっておらず申し訳ありません)		
		アンケート結果の分析と取り込み方	一例を挙げれば、まちづくりで、区民・職員共に「安心・安らぎ」を求め、「にぎわい」は下位になっていますが、産業振興といかに整合させるか。等		
		杉並区が持つ資産の価値向上	現在必要とされ、欠けていることを補っていくことと共に、アンケートからも示されている杉並の特徴的価値をいかに向上させていくかが必要と考えます。		
	町並と防災 (再掲)	狭い道路に木造家屋が並ぶ。防災上望ましくない町というものは、だいたい歩いていて、おもしろい。その辺の矛盾について論じたい。	<p>●狭あい道路の拡幅整備 ●地域消火期の設置やスタンドパイプの設置など ●感震ブレーカーの設置助成 ●まちづくりの機運やまちの動向を捉えて、地域の特性を踏まえながら課題解決等を図る地区計画制度を活用したまちづくりを推進している。 ●災害時等における円滑な避難及び通行を確保</p> <p>・平成元(2019)年4月 「狭あい道路の拡幅に関する条例」制定 令和元(2019)年度 整備率：37.5% ・平成28(2016)年6月 「狭あい道路の拡幅に関する条例」改正(後退用地内の支障物件を禁止する等)</p>	<p>●まちづくりの機運を的確にとらえること。 ●地域住民との情報共有のあり方。 ●地域住民等の合意形成を図ること。 ●区内建物の建替え件数が減少傾向にあるため、拡幅整備延長が伸び悩んでいる状況にある。また、後退用地内の支障物件については、土地所有者の協力が得られにくく、解決に期間が長期化する傾向にある。</p>	

分野	分類	論点	その理由	区の実績と成果	今後の課題
	安全と まちづくり	空き家対策 登記不明者対策	空き家問題や相続登記されない土地の問題が出ている。経済活性化のためには土地の有効活用が必要である。行政による積極的な時効処理や固定資産税滞納処理が必要である。	●空き家等対策の推進に関する特別措置法に基づき、これまで区が特定空き家等と判断した6件のうち、5件は所有者により自主的に除去された。このうち3件において、区の除去工事費用の助成が利用された。また、1件については除去等の行政代執行を行った。	●相続や税制上の理由から、今後も空き家の件数は増加することが見込まれる。 ●老朽危険空き家の自発的な除去を促すため、引き続き除去工事費用の助成を行っていく必要がある。また、専門家による空き家等の総合相談窓口の開設を継続する。
		安全、安心なまち	基礎自治体として最も大事なことは住民の生命、身体、財産を守ることだから	●木造住宅密集地域の解消については、首都直下地震の発生に備え、木密地域での被害想定や減災対策をわかりやすく周知するなど、区民の防災・減災意識の啓発活動に取り組んでいる。また、都の不燃化特区制度等を活用し、老朽建築物の建替えの促進を図るとともに、空地の確保や道路の拡幅整備など基盤整備に取り組んでいる。 ●耐震改修の促進については、耐震化率が低い木造住宅密集地域や特定緊急輸送道路沿道を中心に、老朽木造建築物の除却や戸建て住宅、共同住宅などの耐震改修にかかわる助成を実施するとともに、熊本地震等の被害状況を踏まえ、新耐震基準の建築物で一定の要件を満たす木造住宅を対象に加え、耐震診断・耐震改修の拡充を図っている。現状としては、平成24(2012)年度80.1%の耐震化率が令和元(2019)年度末においては、90.9%となっている。	●不燃化特区では、地区の不燃領域率は上昇しているものの、令和2(2020)年度中の目標70%の達成は困難なことから、令和3(2021)年度から5年間事業を延伸し、不燃領域率の向上をさらに図って行く必要がある。 ●区内の耐震化率は、指標の目標までには至っていないが、90%を超え、着実に進んでいると認識している。引き続き、木造住宅密集地域では、住宅の耐震化のため、耐震化の重要性、助成制度等の周知を実施し、特定緊急輸送道路沿道建築物では、耐震アドバイザー派遣等による耐震化の支援強化により、耐震化率の向上をさらに図って行く必要がある。
		安全な町（再掲）	各自治会において、犯罪の抑止力向上のため、防犯カメラの設置で安全・安心な町づくり。	●町会・自治会が設置する防犯カメラについては、令和2(2020)年度より新規の補助事業として開始し、今年度中に11団体に設置される予定となっている。区で設置している街角防犯カメラ及び通学路等防犯カメラに加え、町会・自治会が設置する防犯カメラが新たに増設されることで、区全体の防犯力・抑止力が高まると期待される。	●補助事業のため、町会・自治会においても設置及び維持管理費用の一部費用負担が発生することや防犯カメラに対する認識の温度差などから、設置するカメラ台数に差が生まれ、防犯力の地域格差が生じる可能性がある。今後の設置状況に注視していく必要がある。

分野	分類	論点	その理由	区での取り組みと成果	今後の課題
	まちづくり 協働 ICT	まちづくり 協働 ICT	地区計画の策定における区民参加や、区民の主体的なまちづくり活動の場が、新型コロナを理由に制限されつつある。ワークショップや説明会等のコミュニケーションの場を積み重ねるほど、区民の愛着が深まりよいまちづくりにつながるが、コロナ禍中においても機会が縮小しないような対策が課題である。オンライン会議や動画配信の活用、1回の定員を少人数に制限して開催回数を増やすなど、コロナ禍に対応した指針が必要になるのではないかと。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コロナ禍中において、感染のリスクを低減しつつ、いかに区民とのコミュニケーションの機会を確保できるかという点が重要であると認識している。</li> <li>●これまで、地区計画の策定については、説明会やオープンハウス等の開催によって理解を深める場を設けてきた。現在、交通拠点である駅を中心に、にぎわいと多様な魅力ある多心型まちづくりの推進に取り組んでいる富士見ヶ丘駅周辺では、「富士見ヶ丘駅周辺まちづくり方針」の策定を進めている。当初はオープンハウスによって区民の声を聴取する予定だったが、アンケート調査に変更する等、密を回避できる方法を検討している。</li> <li>●その他のまちづくりにおいても、広い会場の確保、会場数・開催数の増設、人数制限等の様々な工夫を行い、感染リスクの低減に努めている。また、全庁的な取り組みとして、会議や区民との面談を行うにあたり、オンラインを活用した新たなツールの導入に向けた準備を進めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●協働による区民参加を実現するため、ICT技術を活用したテレワークやウェブ会議システムの導入等、密を回避できる方法で、区民からどのように意見聴取を行うかが課題となっている。</li> </ul>
		交通網の充実	高齢化に伴い、特に南北の交通網の充実が必要ではないかと。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市計画道路の整備 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）において選定した4路線（区施工）の優先整備路線のうち、南北道路である補助132号線（L=606m）について、令和2(2020)年4月に事業認可を取得した。当該道路は、11mを16mに拡幅する事業で、交通網の充実に取り組んでいる。</li> <li>●生活道路の整備 すぎなみの道づくり（道路整備方針）において、計画幅員を定めた主要生活道路、主要区画道路の体系的な道路網の計画に基づき、優先整備路線の事業化に向けて測量、調査を行っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市計画道路の整備 ・杉並区内の都市計画道路の整備率は、5割に満たない状況となっている。</li> <li>・特に南北方向の都市計画道路や主要生活道路の整備率が低い事業化に向けて取り組んでいく必要がある。</li> </ul>
		公共交通のネットワーク化	MaaSの時代に対応した鉄道とバスや自転車のネットワークにより、マイカーから公共交通へのシフトを止めないことが重要と考えるため。	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通のシームレス化※に関する取組であるMaaS（マース）は、交通利便性向上のため重要な取組と認識し、現在、鉄道事業者と情報交換を行っているところである。これまでに、区が所有する高精度三次元データを民間企業に提供し、区内でも自動運転公道実証実験を行うなど、産官学連携※した事業にも取り組んできている。</li> </ul> <p>※シームレス化：継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフトの両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものにする。</p> <p>※産官学連携：新技術の研究開発や、新事業の創出を図ることを目的として、大学などの教育機関・研究機関と民間企業、政府・地方公共団体などが連携すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●区としては、MaaS（マース）※のほか、SAVS（サブス）※のようなAIを使った乗合サービスを含めた新たな技術の活用などについて、他自治体の取組事例を収集するなど、研究を進めている。</li> </ul> <p>※MaaS：ICT（情報通信技術）を活用してマイカー以外の移動をシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。</p> <p>※SAVS：タクシーと路線バスの長所を融合した、走行経路を事前に固定せず需要に応じた車両配車をリアルタイムに行うシステムを中軸に、各種サービスと連携したモビリティ（移動）・サービス。</p>

分野	分類	論点	その理由	区の実績と成果	今後の課題
		<p>鉄道・環八(車、エイトライナー)・空港(羽田)の連携とMaaS(Mobility as a Service)・自動運転の活用</p>	<p>行政区域を越えた人の移動と、区内のきめ細やかな移動支援までを、自動運転の技術を踏まえて、セットで考える。</p>	<p>●自動運転については、都が事務局をしている「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方検討会」において、委員として参加しており、自動運転についてのあり方を検討している。</p> <p>●「区部周辺部環状公共交通の新設」は、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」と位置づけ、「環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上の期待」とされ、過年度の調査結果を踏まえ、環状方向への交通需要特性や公共交通のニーズを把握することを目的に委託を活用した調査・研究を行っている。</p> <p>※【再掲】論点「公共交通のネットワーク化」と一部重複</p>	<p>●自動運転については、今後のまちづくりに対する大きな要素であり、技術進展を注意し、取り組む必要がある。</p> <p>●導入までの高額な事業費や開通後の事業性等の様々な問題解決に向け、引き続き、東京都をはじめ、環七高速鉄道(メトロセブン)促進協議会、エイトライナー促進協議会において、連携を図りながら検討を進めていく。</p> <p>※【再掲】論点「公共交通のネットワーク化」と一部重複</p>
		<p>交通、道路改良、自転車、すぎまる自動車無しの生活</p>	<p>杉並区では南北方向の交通に障害がある。自転車通行帯の確保、ネック箇所の道路改良等を進めて、自転車やすぎまるで区内の各駅を結んで循環できるような施策が必要である。少なくとも区民が区役所に行くのに利用できるようにすべきだ。</p>	<p>●安全で快適な自転車通行空間の整備 ・平成29(2017)年3月 「杉並区自転車ネットワーク計画」策定(優先整備路線(区施工)23.7kmのうち、17.3kmの整備完了)</p> <p>●「すぎ丸」3路線の運行により、交通不便地域については概ね解消しているものと認識する。</p> <p>●利用者の必要に応じて身近に利用できるシェアサイクルの実現化に向け、関係事業者との意見・情報交換や設置可能なポート箇所について検討を行っている。</p> <p>※【再掲】論点「公共交通のネットワーク化」と一部重複</p>	<p>●区内の交通事故は年々減少しているが、交通事故件数全体に占める自転車事故の割合は、都内平均を上回っていることから、自転車の安全な利用が課題となっている。</p> <p>●「すぎ丸」の新たな運行経路設定については、車両制限令の厳格化や事業性、運転乗務員の確保など諸条件の課題が多いことから困難な状況にある。</p> <p>●シェアサイクルについては、自転車を所有することなく、誰もが必要可能な視点から、今後の地域交通の利便性向上においては有効なツールであると認識しており、事業化に向けて、引き続き調査・研究を進めていく。</p>
		<p>自転車路の整備</p>	<p>増える自転車の安全対策 緑地公園内のサイクリングコースなどもあいまいな区間が多い。</p>	<p>●安全で快適な自転車通行空間の整備 ・平成29(2017)年3月 「杉並区自転車ネットワーク計画」策定(優先整備路線(区施工)23.7kmのうち、17.3kmの整備完了)</p>	<p>●区内の交通事故は年々減少しているが、交通事故件数全体に占める自転車事故の割合は、都内平均を上回っていることから、自転車の安全な利用が課題となっている。</p>
		<p>新道と緑地</p>	<p>中杉通りの延伸は本当に必要なのか?延伸する場合、善福寺川緑地との構造をどのようにするかなどについて(資料20-2)</p>	<p>●中杉通り(補助第133号線)は、防災都市基盤及び、南北交通の強化の観点から延伸が必要と考える。善福寺川緑地との構造については、未定である。</p>	<p>●沿道については、景観形成や防災機能の強化、生活利便性や周辺住環境に配慮した用途規制、高さ制限など、都や関係部署と連携し、検討していく必要がある。</p>

分野	分類	論点	その理由	区の実績と成果	今後の課題
	みどり・公園・農業	<p>「まちづくり庭園」の社会的仕組みの構築と実装化 (都市農空間の保全・利活用を通じた区民まちづくり事業の創出。農業・福祉・環境・地域教育の連携。)</p>	<p>都市農地(生産緑地)、緑と水のマスタープラン、緑地・公園計画など個別計画を横断・包括する「まちづくり庭園」制度の構築と、それを活かした、選択される住環境と区民まちづくり活動の目標、事業制度の開発、構築が重要である。</p>	<p>●杉並区みどりの基本計画、緑地保全方針や東京都と区市町村で合意した「緑確保の総合的な方針」による農の風景育成地区制度などによる屋敷林や農地の保全に取り組んでいる。 ●農業と福祉の連携事業として農福連携農園を整備し、収穫物を活用した福祉施設等の運営支援、農地を活用した障害者・高齢者の生きがい創出や健康増進につながる取組を実施するとともに農地保全を図った。現在は、令和3(2021)年4月の全面開園に向け、かつての農の風景を想起させる木造の管理棟建設を進めており、緑化も確保していく。</p>	<p>●屋敷林や農地の保全には区民の理解を得ること、支援できる体制を作ることなど様々な視点や方法がある。今後も多角的な視点から仕組みづくりをしていくことで屋敷林と農地の保全を進める必要がある。 ●今後は、現在の区民ボランティアに加え、障害者団体、地域の農業者や住民、区内教育機関、民間事業者など、農園を中心として多様な主体が連携し、農園の担い手として、事業を発展させていくことが必要と考える。</p>
		<p>地産地消の推進</p>	<p>身近な所で安全・安心な食べ物が作られている都市農業と緊急時の避難場所の重要性。</p>	<p>●都市農地は、農産物の生産の場に留まらず、防災スペースとしての活用も期待されている。農地所有者に農地保全制度を周知し、農地保全に繋がる取組を支援するとともに、生産性向上を図るため認定農業者制度や営農活動支援補助金などにより支援を実施した。 ●地産地消の推進のため、直売所・即売会の周知や学校給食に区内産農産物の活用等の支援を実施した。 ●即売会については規模の大小はあるものの年間50回程度開催され、区民に杉並農業の周知を図ることができた。 ●毎年平均28校の小学校に区内産野菜を給食食材として供給するとともに、農家の方々による訪問授業により、子どもたちに杉並の農業や杉並産農産物について周知を図った。 ●都の補助事業を活用し、通常は農業用水として、災害時には近隣住民の生活用水として提供できる非常用電源を備えた防災兼用農業用井戸をこれまでに21基整備。小中学生の体験学習や看板設置により農地の防災機能について周知を図った。</p>	<p>●農産物の生産性向上とともに都市の農地は防災スペースなど様々な機能を合わせ持っている。これら貴重な財産である農地を後世に引き継いでいくことが重要。 ●高額な相続税や後継者不足が大きな課題。</p>