

201		
202		<p>再開発とゼロカーボンの関係性がよく分からない。</p> <p>また、区内には、消防車や救急車が通れない道が多いので、早く道路整備を進めてほしい。</p> <p>新しい区長は、自転車に乗りやすい町づくりを標榜されているが、危険運転の自転車に身の危険を感じることも多く、これ以上、自転車を甘やかす町にしたら、いずれ命を落とす子供やお年寄りが出てくる。自転車に関しては、規制強化を強く望む。例えば、阿佐谷のパールセンターの「自転車乗り入れ禁止区域」のように、他の地域でも、自転車を含む車輛の通行を規制して、安心して街歩きができるようにしてほしい。</p> <p>区長は、再開発反対を公約にしていたが、もし、本当に計画をストップした場合、杉並区は利害関係者に対して損害賠償をする必要があるのではないか。あるとしたら、誰がいくら負担するのか？区が負担するのであれば、私たちの税金が使われるのか。</p> <p>再開発に反対している人は沖縄の基地反対と同じような、過激な政治団体为中心で、地元の人という印象はない。彼らの政治運動のために、一般区民の生命や財産が脅かされるのは、古くからの住民としては許せない。</p>
203		<p>理解していないところもあり、全面的な意見にはなりません。高円寺周辺のことについて、書かせていただきます。待機児童ゼロを方針として、公園をつぶして保育園にしたり、また、園庭のない小さな保育園の増加で、子どもたちの環境が十分守られていないと感じています。私立といえども、公的な施設であるこれらの保育園を街づくりに位置付けて、広い公園の一角に移すなど、考えていただきたい。また、みどりについても、阿佐ヶ谷のけやきの森を河北病院との交換でなくすなど、逆行しているのではないのでしょうか。高円寺中と杉4小の一体化、阿佐ヶ谷児童館の複合化など、有効な土地利用との考えかと思いますが、反対意見もあった中、事業の中味としてどうだったのでしょうか。吟味と説明不足で進められ、開発に不安を禁じえません。関係者の意見を十分聞いて、進めていただきたいと思います。</p>
204		<p>杉並区まちづくり基本方針（骨子案）の中で、将来都市像として「みどり豊かな住まいのみやこ」をあげられており、世界的な緊急課題となっている環境破壊の問題に対し、杉並区が目指す姿勢はとても良いと思いました。</p> <p>しかし、2まちの骨格では、</p> <p>「みどり豊かな住まいのみやこ」を実現するために、脱炭素化の視点を念頭に置き、緑豊かで質の高い住環境の保全・育成や道路などの基盤整理を進めるとともに、鉄道駅の周辺に多心型の拠点を配置し、利便性が高く、暮らしやすい都市空間を創造します。とあります。</p>

	<p>脱炭素の視点を念頭に置くというのは大切なことだと思うが、骨子案の中の具体的な方向性の中に、道路の拡張工事が入っていることは、脱炭素の視点から考えると、相反するものだと思う。道路計画については再検討する必要があると思います。</p> <p>道路計画による、現存住宅や商店、ビルの破壊、道路の拡張は多量のCO2を排出します。また令和3年度の杉並区の交通調査でも交通量が8割ほど減少してきており道路渋滞も問題ではなくなっているとのこと。それなのに多額の税金を使い拡張工事を進めることは、経済効率から考えても、再検討する必要があると思います。また自動車の交通量が減ったのに対し、自転車や歩行者の数が増えているとのことで、それは環境保護の視点からすれば喜ばしいことです。道路拡張を見直し、自転車、歩行者など環境にやさしい交通手段を推進し、脱炭素の視点に立った道路計画、都市計画を検討していく必要があると思います。</p> <p>また防災の観点からも道路拡張の必要性が述べられていますが、道路拡張が必ずしも有効ではなく、他の方策を取っている他府県もあります。防災対策として、耐震化、不燃性の向上など建築物の安全性の向上や、初期消火の向上地域住民の協力、空地の活用等、色々な対応策を検討していく必要があると思いました。</p> <p>また駅周辺に多心型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。</p> <p>とありますが、「多心型の拠点」というのはどういう意味なのか良く分かりませんでした。</p> <p>具体的には書かれていませんが、高層商業ビルや、タワーマンションの計画にもつながるとしたら、脱炭素化の視点を念頭に置くことに相反すると思います。</p> <p>人が健康に暮らすためには、自然の陽光、新鮮な空気が必要です。コロナが流行し感染を防ぐためには換気の重要性が提唱され、新鮮な空気が身体の健康に重要ということが再認識されました。</p> <p>街も高いビルが増えることで日差しをさえぎり、景観を壊し、ビル風などで自然な風の流れを妨げることも考えられます。陽光、新鮮な空気を暮らしの中に効果的に取り入れ、生き生きと生活していくためには、自然と調和した環境という視点を基本として、都市計画を検討することが必要であり、それが結果的には街の活性化や発展にもつながると思います。</p>
205	<p>人生100年時代と書かれた中で、移動がしにくい高齢者の生活支援の関しての提言が少なかったように感じました。また、前の方針に書かれていた空き家対策がどうなったのか、わかりませんでした。単身高齢者が増え、意見</p>

	<p>を述べる手段が少なる中、どうしてそれをくみ上げるか、わかりませんでした。</p> <p>今ある資源ということで、消防団、民生委員をもっと利用できるように、考えてほしいです。被害元が区外にあり、被害が発生する可能性が大きいので東京都、国との連携を、強くしてほしいです。また、全世代の住民がすみやすいに特化してもらいたいです。先の10年の検証をして、これからの10年に生かしてください。年寄りにもわかるような言葉で、説明してほしいです。</p>
206	<p>西荻窪駅南側の火災対策。道路を広げるにしても、歩道や自転車道を広くとり、今の西荻の雰囲気失われないようにしていただきたいです。</p>
207	
208	<p>もっと時間をとって議論すべきだと思います</p>
209	<p>まちづくりの目標 進捗状況や社会経済環境の変化に応じて見直す、記述はとても良いです。加えて、住民参加のまちづくりの実現方法として、具体的な話し合いの場のイメージを示してほしい。もしくは、話し合いの場を検討する、でも良いと思いますが、記載して欲しい。</p> <p>脱炭素を目指すまちづくり 大きな上位項目に入れたことは評価できますが、今後の具体的な提案が乏しい。詳細の検討を期待します。</p> <p>ユニバーサルデザインのまちづくり方針 ユニバーサルデザインの考えに基づくまちづくりの記載は評価します。個別の問題対応だけでなく、エリア全体で切れ目のないデザイン検討を望みます。</p> <p>SDGs と区 の取組について 17 のゴールと区の方針とを関連した説明は良いと思います。中学生、高校生にもわかりやすい表記だと思います。</p> <p>西荻地域 住民との対話を明記した点を、評価します。</p> <p>全体的に、今までのまちづくり基本方針より、具体的で読んでいてイメージのわく表記になっていると思います。引き続き、より良いまちづくりの検討をお願い致します。</p>

210		<p>特に高円寺、西荻窪、阿佐ヶ谷については「中央線カルチャー」の論考や漫画に挙げられるように小さな個人商店、若者の行きやすい町として確固たる特色があり、それと再開発は相入れない。町づくりではなく町壊しになる。再開発ありきには反対。</p> <p>ゼロカーボンの意味でも自動車から歩行者優先へのシフトチェンジを。自動車は幹線道路を使えばいい。222号線、132号線、133号線拡幅はストップして下さい。</p> <p>以上の思いで区長選挙に臨み新区長を選んだので、新区長のビジョンを支持しますが、この骨子案に充分反映されているかが疑問。見直しを。</p>
211		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路補助132号線（青梅街道～神明通り）の整備を行政主導で1日でも早く進め、活気ある街の再生をお願いします。西荻も高齢化が進んでおります。区を代表するにぎわいの空間づくりを推進する上でも、新しい若い住民が呼び込めるような街づくりが必要です。さらに、バスが通っていますが道幅が狭いので自転車が事故を起こす危険があります。 ・西荻地区の「街区基盤の整備による低密度住宅地の形成」において、中央線より北側地区には触れてないのはどうしてでしょうか？中央線の南側同様に北側も「戸建住宅や共同住宅が調和する落ち着きのある住環境を保全・育成」及び、「身近な公園・広場の充実」を図って下さい。 ・中央道高井戸インターの入り口新設は反対です。地域住民の利便性向上より他エリアからの車両の流入によるデメリット（騒音、排ガス、渋滞）の方が大きいです。 ・空き家対策をお願いします。放置住宅が散見され、見るも無残な状態のものも目立ちます。閑静な住宅地が杉並区の売りですので放置住宅を緑地化するなど、周辺地域からも羨ましいと思われるような大胆な対策を講じて解決するようお願いします。 ・社会福祉協議会が行っている「あんしん未来事業」の制度拡充を図って下さい。活気ある街づくりと同時に将来的にも安心して生活できる住環境と制度があると杉並区の魅力はさらに向上すると思います。 <p>よろしくをお願いします。</p>
212		<p>中央道高井戸下りインターの早期実現を。</p> <p>あと外環道の杉並区にもインターを。</p>
213		<p>チェーン店だらけで、他の駅と同じ様な街にしないでほしい</p> <p>個人商店に何かしらの保護をしてほしい。</p> <p>排水溝の掃除、落書き消しのバイト、など水害対策や、景観を良くするために、困ってる方が出来るバイトを増やして欲しい。</p> <p>期待してます</p>

214		
215		中央図書館エントランス前にある裸婦像が、出入りする際、どうしても目に入るのが苦痛です。どういう由来でどういう意図で設置されているのか。令和の現代、子供も女性も利用する公共施設にふさわしくないと思うので撤去してほしいです。
216		都道133号線延伸計画に反対します。より良いまちづくりを目指すのであれば、この計画は逆行するものであると思います。まず何よりZEROカーボン掲げているのに、133号線延伸によって脱炭素社会、緑豊かな街を作ることにはなりません。本当に道路が必要なのであれば考えなければならないと思いますが、必要ではない。70年前の計画をそのまま進めるのは間違っています。いつの時代でも、その時代に沿った政策を考え直していくのが行政です。ZEROカーボン掲げながら住宅を壊し、住民を追い出し、道路を作るのは完全に矛盾しています。
217		これからますます財政も厳しくなる状況で、旧態依然とした道路拡張や駅前再開発事業は中止し、現在の住環境の質の維持や公共施設の管理・サービスの質の向上に努めて欲しいと思います。
218		<p>ここ何年も区全体であまりに強引なやり方が多かったと思います。公園が潰されたり、200年とも400年ともいわれるような林がなくなってしまったり、そのほかにも多くのことが強行されてしまいました。今回読んでいいなと思うことが多くても思いがけないことが強行されてしまうのではないかと懸念が残念ながらぬぐえないでいます。議論を尽くしてください。かつては区民と区と一緒に工夫して公園や施設を作ったと聞きます。区長の言う「対話を大切にしたまちづくり」に希望を感じています。</p> <p>水とみどりを生かして憩いの場、活動の場とする案はぜひ実現してほしいです。</p> <p>ゼロカーボンについて、人間の活動が環境を汚染し続けている点は強力に改める必要がありますが、その中でなぜ炭素に絞られるのか、気候変動との関係は科学的に異論もある中、環境汚染全体を課題にしていくことが必要ではないかと思います。</p>
219		都市計画道路133号線延伸計画は是非見直していただきたいです。この緑豊かな良い環境を道路延伸によって壊すことは、これからの杉並区のためになりません。何より70年前の計画をそのまま現代に当てはめて進めていくことは区政都政の怠慢であるとさえ感じます。国土交通省が各都道府県に都市計画道路の見直しを指示しているにもかかわらず、事業を進めようとしている東京都に対して、杉並区は見直しを求めるべきです。これこそが杉並区のまちづくりだと確信します。区長、どうか都道133号線延伸計画の見直しを宜しくお願い申し上げます。

220		<p>西荻窪、阿佐ヶ谷、高円寺の再開発をせずに、地域活性が出来る杉並を望みます。</p> <p>区長を応援しています。</p>
221		<p>西荻窪、阿佐ヶ谷、高円寺の商店街をなくし、道路にしたり、高層化をする開発に反対です。</p> <p>上記地域だけに限らず、大きな開発ではなく、小さく調整しながら、安全で緑の多い、個人商店が賑わうような街づくりを希望します。</p>
222		<p>ご担当の皆さま</p> <p>この度は、地域の声を集めてくださりありがとうございます。感謝の気持ちを込めて、一言申し添えることをお許しください。</p> <p>只でさえご多忙であろう皆さまが、届いた意見の集約や選別をしてくださるかと思うと頭が下がります。私も公の機関で働いておりますが、税金で雇われているのだからもっと全体に奉仕しろ…というメッセージを受けるたびに、しんどい思いをすることもしばしばです。利用者や地域の声は大切ながら、聞けば聞くほど業務は想定通りに運ばなくなり、事は複雑になる。そんな経験も何度もあります。しかし、今回のアンケートにお答えの方々の中には、声が届かないことに悲しんでいた方、泣き寝入りをするしかなかった方、希望に満ちている方と様々です。どうか読んで差し上げてください。私は杉並行政を司る皆さんを目の敵だとは思っていません。憚りながら、1人の市民としてよきパートナーでありたいと願っています。どうかこれからも、私たち市民と手を組んでください。</p> <p>皆さまのご健康を切にお祈り申し上げます。</p> <p>(1) 「基本姿勢」「まちづくりの目標」</p> <p>反差別を推進してください。反差別・反ヘイトについては、どの部署が所管するかの課題もあろうかと思えます。しかし、骨子案の基本姿勢にある「誰もが暮らしやすいまち」、まちづくりの3つの目標にある「犯罪を生まないまち」に合致すると考えます。川崎市桜本町や武蔵野市で見られるようなヘイトスピーチが起きてしまった場合、人道的な観点からはもちろんのこと、杉並区の「雰囲気」や「住みやすさ」に関わります。近い将来、川崎市のような反差別条例が制定されれば、反差別の観点からまちづくりをする根拠が生まれます。</p> <p>(2) 「脱炭素を目指すまちづくり」</p> <p>地産地消型の再生可能エネルギーをいかに確保するかが大きな課題と考え</p>

ます。ソーラーパネルの場合、大規模に設置する用地がないとしたら、公立学校や公営施設の屋上はいかがでしょうか。学校の屋上にある場合、環境教育の題材にすればいいと思います。

(3) 「土地利用・市街地整備方針」

西荻北銀座通りにある道路予定地を活用させてください。工事着工までの期間限定ではありますが、骨子案の基本姿勢にある「誰もが暮らしやすいまち」「地域特性を生かした個性的なまち」に向かえろと考えます。

- ・ベンチを置く。西荻北銀座通りは起伏があるので、ご高齢者は助かります。
- ・マルシェを開き、地場産の野菜などを販売出来たら良いと思います。
- ・アーティストの販売スペースにする。

(4) 「道路整備方針」

「自動車交通に起因する環境負荷の軽減を図る」を元に考えると、神明通りから五日市街道への抜け道計画は、自動車交通量が誘導される結果になれば環境負荷は上がるのではないのでしょうか。また、既存の民家を立ち退けてまで拡幅しなければならないほど、緩和すべき渋滞がどこかに発生しているのでしょうか。

(5) 「交通整備方針」

自転車駐輪場の整備・確保は、自転車利用を推進するために欠かせません。西武新宿線の連続立体交差化が進み高架下スペースができたなら、駐輪場に活用できないでしょうか。

(6) 「ユニバーサルデザインのまちづくり方針」

車いすやベビーカーにとって段差の解消は大切です。その一方で、目のご不自由で杖を使っている方にとっては、段差は歩く手がかりとして必要です。その点で、道路や公園から段差を減らす場合、点字ブロックの新規設置が必要だと考えます。

(7) 「防災・減災・事前復興まちづくり方針」

治水対策や浸水対策として、浸透性アスファルトを普及させたいと思います。道路拡幅工事を大幅に減らし、その分の予算を浸透性アスファルトの普及に充てられないのでしょうか。「建築物の耐震化・不燃化を推進」とありますが、住宅も対象でしょうか。その場合、助成はあるのでしょうか。

223		<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。 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。 また、西荻窪駅の周辺についても再開発を進めて欲しい。 駅前の再開発をする事によって、新しい住民が増え、街の活性化に繋がると 思う。 新しくマンションなどが建設され、住民が増えれば、電車の乗降者数も増え る。 西荻窪と阿佐ヶ谷と高円寺の 3 駅については、中央線快速の停車は継続して 欲しい。 中央線快速の停車がなくなると、街の魅力が落ちて、住民減少につながる。 そうならない為にも、西荻窪駅周辺の再開発と道路整備は早急に進めて欲しい。 。</p>
224		<p>西荻駅前の再開発に反対していますが、「事業未着手の区間については、住 民の意見を伺いながら整備を検討します。」というので再開発がなくなるの かどうかを気にしています。別に最新鋭のビルなどは不要ですし、大人気にな って地価が上がるのも、古くからの住民にとっては迷惑です。これでも昔 よりは賑わっていますし、わざわざ他の地域から休みの日に遊びに来る人も いて、すでに心配です。これでもう十分です。暮らしやすい今ぐらいの状態 を続けてほしいです。</p>
225		<p>大きく分けて下記の通り 5 つについて意見を述べます。 ①骨子案の総合方針について ? 地域別方針について(通称 都道 221 号線 現状は源道)? 少子高齢化とひきこもり対策 ④ 防災について (総括)</p> <p>① 骨子案の総合方針について 「ゼロカーボシティを目指すまちづくり方針」をスローガンに SDGs の目標 とまちづくり基本方針を策定しているわけである。 これは良い事であり、私も共感している。その通りだ。 にもかかわらず、前田中区長時代に策定されたマスタープラン(特に道路行 政)に岸本新区長の掲げるゼロカーボンシティ方針を付け加えただけのもの の。 この素案???をたたき台に区民に意見をもとめること自体、出発地点がそも そも間違っている。 ゼロカーボンシティとは何なのか、知らない区民も多いと推察される。 SDGs って何???という人も多いだろう。 それをただか 3 か月弱で意見募集したところで何の意味があるのだろう。 税金の無駄遣いと言われてもしょうがないだろう。 もっと住民に寄り添い、語り掛け、新区長の元、一丸になって時代の流れを</p>

理解していかなければならない。

時代は少子高齢化が急速に進んでいる。

少子高齢化社会での問題点とは何か？ 交通インフラの問題、介護問題、子育て、働き手不足、まちづくりのあり方 etc....

SDGs に掲げる 17 のゴール構築していく必要がある。このことは緊急を要する大問題である。日本の将来を左右することである。

大切なことは「持続可能な世の中を構築する」ことであり、決して利害が絡む公共工事を中心とした政策を進めるのではなく、杉並区の発展、杉並区民の幸福に寄与しないものと思われる。

？ 地域別方針について(通称 都道 221 号線 現状は源道)

221 号線を含む拡幅工事を含む事業に反対である。

前述したように、ゼロカーボンシティ構築を謳っているにもかかわらず、都市計画道路を推進しようとしているのはなぜだろうか???

ゼロカーボンシティが目指す目標は Co2 の削減であり、2050 年までに「ゼロ」を目標としている。

ようは 30 年後の日本が生まれ変われるかどうかの瀬戸際といえる。

周知のように、日本をはじめ大手と言われる自動車メーカーの大半は軸足を自動車生産から他業種(宇宙工学など)に移ろうと模索している。

そして、自動車においては自動運転の研究が日進月歩の勢いで進んでいる。現段階では 5 段階のうち、「2」であるが、いずれ遠くない未来には人間は車内で運転せず、寛ぎ、目的地に到着できるだろうと言われている。

ただ、そこには問題もある。

人が飛び出してきたなどの予期せぬ事態、コンピュータも感知できない場合、自動車を優先し歩行者を犠牲にするかもという研究結果もあり研究は進められている。

こうした背景にあって、道路を拡幅するなど、時代に逆行する工事を進めようとすることに大きな憤りを感じる。

交通量は年々減少してきており、また、若者の車離れは進んでいる。

なぜなら、車に頼らずとも、スムーズに目的地に行く方法があるからだ。

次に現段階の交通システムの事例を掲げる。

○ 自転車は半径 15km 以内であれば、特に有効な移動手段であり、警察庁は道路に関する法律を改正につぐ改正を進めている。

自転車道、サイクルレーンといった道路の左側に設けられた通称「矢羽」「自転車道」と言われるペイントは自転車と自動車との安全を確保する手段として有効であり、存在は自転車利用者に広く浸透しつつある。また、シェアサイクルは進んでいて利用者を街中で多く見かける。(ドコモ、ダイシャリンなどの企業が積極的に進めている。) 欧州においては「自転車高速道路」が造られている。
ドイツ <https://www.afpbb.com/articles/-/3071873>
オランダ <https://criticalcycling.com/2017/06/rijnwaalpad-fast-cycle-route/>

○モビリティサービスの構築と利用

モビリティサービスとはカーシェアリングやライドシェアなど、クラウド上で管理される交通サービスなどがモビリティ・サービス。

公共機関の交通サービスも包括したモビリティ・サービスに「MaaS (マース)」があります。

バス、鉄道は Co2 削減に向けて有効な移動手段と言われている。

若者の車離れの背景にバス、鉄道の利用増加があげられる。

2 台連節したバスは幕張、藤沢、横浜でも見かけることができる。

都電のような道路を走行する電車のようなものも普及しつつある。3 連節 BRT という。

<http://wr19.osaka-sandai.ac.jp/ce/rt/ByRail/?p=7308>

もう、昭和 40 年代の「交通戦争」の時代ではないわけである。

交通量は減り、自転車等の手軽な乗り物の利用者が増えており、道路政策から自転車道路政策に舵を取った方がいいのである。

? 少子高齢化とひきこもり対策

高齢化が進むと買い物に行くにも足が弱り、遠くに行けないという「買い物難民」が増加しつつある。

引きこもりが増えることになる。

都内でも実際に起きている。

西武新宿線沿線や世田谷区の一部など。

有効な手段として小型バスの利用、乗合自動車というものが利用されている。

杉並区でも実施されている乗合自動車。シルバー事業団が運営している。

乗合自動車は車を持つ区民の有志が空いた時間に電話をすると目的地に運ん

	<p>でくれるもので、 スマートフォンのアプリを使うものなど多様化している。</p> <p>④ 防災など</p> <p>杉並区は道路の道幅を広げる根拠として防災都市構築を掲げているが、現実問題として...ただか 15m とか 30m の道幅では防ぎようがないのである。最低でも 100m 幅以上でなくてはならない。 自転車を非常手段として活用推進することをお勧めする。 災害レベルになると道路は寸断、もしくは非難する車で渋滞するので自動車は役に立たない。 電気系統の遮断、水害などにより鉄道などの都市交通のインフラもストップ 生活インフラが遮断されるので、通信が利用できなくなるか使いづらくなります。 防災の方法として道路の道幅を広げることが手段と言われて開いた口がふさがらなかったのである。 また、タワーマンションなどの高層マンション、中高層階の建物などはビル間風が厳しく火災の際にはマイナスに働きます。</p> <p>(総括)</p> <p>以上の観点から総合的な防災まちづくりの推進に反対するものである。 ゼロカーボンシティ、SDGs に元づく政策の再構築を求めるものである。 時間をかけ、区民皆と共に話し合い、よりよいまちづくりを目指しましょう。</p> <p>以上</p>
226	
227	<p>全体的に基本的な考え方には賛同出来る所もありますが、実際にはそれと矛盾する計画が多くあることが不満です。高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪に予定されている補助道路はどれも景観を破壊し住民の生活圏を無機的なものにする恐れがあります。この道路計画は、自動車社会が予想されていた 50 年ほど</p>

	<p>前のものであり、これからの社会にそぐわないものです。都心に近い杉並区で若い人の自動車離れがあり、また高齢化が進む中で、自動車を中心にした交通手段を今から整備する必要はありません。ゼロカーボンを目指す時に、スピードが出せる広い道路を、住宅を立ち退かせて作るというのは全く間尺に合いません。補助 221 号線の予定の区界に立って東西を見回すと、中野側の温かみのない景観と、生活感が溢れ出る高円寺側の町並みとの違いに愕然とします。ぜひ計画の見直しをお願いしたいです。</p> <p>大きな箱ものもこれからの社会には似合いません。タワーマンションや大規模商業施設など、杉並区には不要です。</p> <p>SDGs の観点からすれば、既存の物を壊し新しく建設するのではなく、今ある施設を手入れをしながら使う方が有効です。どうやって建て替えをしないで使うことが出来るかをまず考慮してほしいと思います。なお一層の人口の減少が予測される中、商店街にしても住宅にしても、「大きい」「高い」建物は必要ないと思います。</p> <p>1 学区に 1 館あった児童館を統合して減らしていくという計画がありますが、減らしてしまうと距離が遠くなり子どもたちが一人で行き来するのに不便です。また学童が民間に委託されて、大人の数だけは基準に合わせて揃えても、しょっちゅう人が変わってしまうという実態があると聞きます。教育にこそ予算を使ってほしいです。</p> <p>子育てプラザがあるから良いという区議の方もいますが、乳児を持つ親が離れた場所にまでわざわざ行くのは億劫です。近い所にあるからこそ利用しやすいのです。これ以上の児童館の廃館はやめてほしいと思います。</p> <p>「屋敷林の保全」とうたわれているにもかかわらず、阿佐ヶ谷駅東北エリアでの大規模な伐採がなされてしまったのは何故でしょうか？しかも河北病院という私的な施設と、小学校の建て替えを絡めて開発を計画するというのは、おかしいことだと思います。アンサンブルと税務所との経緯にも似た、住民にとっては納得のいかない計画がまたしても実施されようとしていることに危惧を覚えます。</p> <p>どの計画にしても地域住民との話し合いが余りに少ないと思います。区長が変わったのですから、今までのやり方を改めて、計画一つ一つについてしっかりと話し合う場を持ち、これからの社会を見据えた計画に変えていただきたいです。前区長は考え方もやり方も一時代前のものであり、そのようなや</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>り方に職員の方々も応じていかななくてはならなかったと思いますが、これからはそうではない、先進的な杉並区に変わっていくことをのぞんでいます。</p>
228	<p>他区から来て、「緑が豊か」だとは思った。生産緑地が点在しているのもいい。</p> <p>だが、道路事情がよくない。</p> <p>井の頭通りで「完成・事業中」となっている部分でも、自転車路側帯が途中までしかない。片側2車線道路は交通量、暴走車、爆音車が本当に多くて驚く実情。武蔵野市の道路は青い自転車走行帯があるのに、杉並区は危険なまま。歩道の幅も歩行者に注意して自転車が行き交うのには不十分。危険な行為も多々ある。きちんと自転車走行帯を延伸して環八から吉祥寺までは片側1車線に統一すべき。排ガス量も半端ない。青梅街道などは、幅の広い歩道があるものの、自転車と歩行者の接触が多い。車道の自転車マークを通っても、大型トラックやバスが左に幅寄せしたり、追い抜く際にすれすれの距離でアクセルをふかしていく車も多いので走行しにくい。</p> <p>また、大通りと交差する道路が狭すぎるため、離合するために車が歩道を塞ぐことが多々。危険である。大きく歩道を塞がないと離合できないくらいなら、網の目になった路地（井の頭線と交差するような道路）は一方通行にすべき。本当に危険。車による歩行者、自転車への「妨害行為」にあたる、と警察にも言われた。南北にのびる、各路地は、早急に通にすべき（時間帯でもいいが）。</p> <p>井の頭通りの格安スーパー（OK）への搬出入トラックが、待機のために、毎日何台も点々と路肩に駐停車しているのも課題ではないか。エンジンをつけたまま30分から1時間以上というのもザラ。しかもそのトラックを追い越す際、隣の車線の車がほぼ全車、中央線をはみ出して運転している。対向車がくれば、吉祥寺方面へ向かう対向車線の車が、わざわざ反対方向に避けている。とても危険。都心の区より、コンビニなどに駐車場があるところが多い杉並区。ならばそういったトラックが駐車待機できるような場所の提供を、連携してやればいい。その場で搬入停車ならまだしも、100m以上も離れた場所に停車して待っているなど、駐車場からの出入りの見通しの悪さや、自転車などの走行を妨げる危険、エンジンの騒音、多量の排ガスなど、SDGsの観点からも問題でしかない。きちんと行政指導してほしいレベル。</p> <p>歩道にもユニバーサルデザインを採用すべき。急な勾配や段差、凹凸が多く、車いすの移動はかなり厳しいと思われる。自転車走行でも、タイヤがパンクする原因だと言われたことがある。自転車で転びそうになるような段差もある。なのに、なぜか駐車場の出入り口の段差は小さいところがある。逆ではないか？</p>

		<p>緑が多いのはとても誇れるところだと思う。各戸建て住居の庭も緑豊かで歩いていていいなと思う部分。ただ、手入れは呼びかけるべき。</p> <p>杉並区には狭い路地が多い。そこに庭から植樹の枝葉が道路へと伸びている。ちょうど顔の高さくらいのため、白線の内側を通るのが困難。そういう場合でも、真っ直ぐな直線道路は、狭い道でも車がスピードを落とさずに通っていく。「歩行者が車道に飛び出して歩いている」とでもいうように。とても危険だと感じる。緑を育てるなら、その辺のルール化なども周知すべき。</p> <p>狭い歩道が電柱で立ち塞がっているのもあり得ない。</p> <p>細かいところからこそ整備していくべきではないか。公園の整備などよりも、生活に密着した部分の整備を。</p>
229		西荻窪の道路拡張に反対です。
230		<p>道路拡張が視野に入っているところは、全て見直す必要があると考えます。「延焼遮断帯」という言葉を持ち出して、道路拡張を半世紀前の計画通り遂行しようという考えは伝わりますが、納得はできません。</p> <p>いわゆる基本方針については、ある意味文句のつけようのないものですが、各論に従来の「壊して、広げて、造る」方法が横たわっているのは細かく検討せねばならないでしょう。歩きたくなる街づくり、の真ん中に広い車道が走っているのは、向こうとこちらは断絶されます。</p> <p>自転車は走りやすくある必要はありますが、車はこれから減る一方ですので、道路整備に関してはなかなか賛成しかねます。132号、133号、補助221号、高円寺駅北の商店街の拡幅は、賑わいを作り出さず、人は歩かず、になるだろうことは、高円寺駅南の道路拡幅を見れば明らかだと思います。</p>
231		
232		<p>都市計画道路補助132号線をつくったとき、今と何が変わるのか、何が失われるのか、という負の面も併せて考えた上で、本当に計画を実施すべきか、再検討されるべきだと思います。生活する中から生まれてきた居心地の良さや愛着はそう簡単に作り直すことができないからです。</p> <p>防災などの目的は、この道路の整備がないと本当に達成できないのでしょうか？災害があったときの私たちの行動をあらかじめシミュレーションし、備えておくことで、解決されることなどはないのでしょうか？</p> <p>計画図だけでは、それがわかりません。多くの情報、皆で再検討する材料がわかりやすく区のウェブサイトにもまとめられ、生活者たちの意見を踏まえた議論ができる土台をまずは整備してほしいです。</p>
233		

234	<p>狭い道で小学校や児童館の通学路となっているにも関わらず、車通りがはげしく歩道もないという道がかなりあります。</p> <p>大久保通りに繋がる、杉並年金事務所の道など。</p> <p>電線を地中に埋めるなどの景観を重視するとともに、電柱の廃止によって道を広げて</p> <p>歩道を確保するなどの具体的案を出してください。</p> <p>どれも、つらつらと現状を書くだけで具体的案が全く記載されていません。</p> <p>現状→解決策→具体案、結論</p> <p>の記述をしっかりとってください。</p> <p>学生の書くとりあえず出したレポートではないのですから。お金をもらう社会人としてしっかりとってください。</p>
235	<p>道路を広くするのも何1つ進んでいない印象。市役所の対応はよかったけど、違う区から引っ越したことを後悔している。</p> <p>清掃員もゴミが散らかっててもはかないし、</p> <p>缶とかのケースは清掃員さんが持ってきてくれていたのに、墨田区や江東区や中央区はちゃんとしていたのに、杉並区は道路整備もゴミも何1つ出来ていない印象。</p> <p>特に明大前、下高井戸が狭くてひどい。</p> <p>歩道橋もなくして、バリアフリーな街づくりをしてほしい。</p>
236	<p>西荻地域の道路整備は積極的に進めてほしいと思います。私は西荻に20年以上住み、現在子育てをしている会社員です。西荻は素敵な街ですし、大好きですが、一方で街の大通りとも言える北の132号線沿いは歩道も狭く、子供を連れて歩いたり子乗せ自転車で通行するのが危険なため（車道を走るのは自殺行為です）、保育園への送迎も遠回りを余儀なくされています。自転車レーンができることを期待していたので、見直しの方向に進みそうで失望しています。</p> <p>道路拡張予定がありながら進んでいないためでしょうか、この通りは建物の建て替えも進まず、道沿い全体の新陳代謝が進まない状態になっていると感じます。西荻の魅力は変わらないでほしいですが、今の132号線沿いに西荻の魅力があるかという大変疑問です。西荻の魅力を支えているのは乙女ロードなり、柳小路なり、別の場所ではないですか？早く道路を拡張し終えて、老朽化した建物を建て替えて、新しい世代の人たちを呼び込んだほうが活性化につながるのではないのでしょうか。</p> <p>街を守るということが、結局は裕福な高齢の地権者の主張を優先して、子育て世代をはじめ相対的に貧しい現役層をないがしろにすることにならないか</p>

	<p>危惧します。</p> <p>私自身、特に強い政治的立場があるわけでもない会社員ですが、身近な 132 号線が虫食いのようにガタガタしたまま放置されて、それが街を守ったかのように喧伝され、西荻が停滞していくのを見るのは耐えがたく、意見を書いてみた次第です。</p> <p>東京ガス跡地にできたスーパーのライフはとても賑わっており、便利で助かっている人が多いと思います。いわゆる住民運動をされている方々からすると、大資本が出てきて西荻らしくなくてけしからん、ということかもしれませんが、実際に仕事と子育てに追われて必死に生活している身としては本当に助かるのです。</p> <p>住民運動をされている方以外の人たちの意見にも耳を傾けていただけたら嬉しいです。</p>
237	<p>1.意見募集の方法について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広報が少ない。HP には「お知らせ」ではなくサムネイルでの掲載や、区報も半ページではなく骨子案の内容まで紹介するものにできなかったか。街頭の掲示板なども活用すべき。 ・ オープンハウスが新区長の意向で延期になったが、広報の意味でも改善したやり方で実施すべきであった。区からの説明だけでなく、その場での区民の意見を聞く形で行うなどすれば、この募集だけでなく広範な意見が聞けると思う。今後検討してほしい。 ・ 意見フォームの前半の「よい・悪い」のチェックが途中から必須でなくなった改善はよかった。知らない地域もあり、評価できないし、意見を出す人は基本自由記述を書きたいと思うくらい熱意がある人だけだと思う。今入力してみたら字数制限が 60000 字もあったので、それはよいと思う。字数なども告知されているとさらによい。 ・ 提出が 1 回かぎりなのはよくない。私は西荻窪・阿佐ヶ谷・高円寺について書きたいのだが、本来なら別々に出したかった。 ・ 「区民」とあるが、通勤・通学・買い物などの人からも意見を募るとよい。 <p>2.西荻窪(補助 132 号線・駅前整備について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補助 132 号線拡幅については反対意見も多く、前区長が強行に進めたこととはご承知のとおりである。骨子案に書かれた以下の道路整備に関する考え方からすれば、132 号線の全域拡幅は不要であると考えます。 ・ 132 号線は 1 期区画として北側 600m が事業認可されているが、駅周辺の交通を考えると、2 期区画の整備が必要であり、1 期区画はすでに骨子案にあるような条件が整っている。P.5 の「補助幹線道路=安全で快適な歩行空

間の整備、徒歩・自転車移動の促進」であれば、1期区画から桃井第三小交差点までは歩道が十分に広い。無電柱化ができればさらによくなる。

- ・車道も渋滞はしていない。交通が混乱するのは駅前と南口の神明通り交差点である。132号線よりも神明通りが混雑していることによるもので、単に132号線だけを拡幅しても交通はよくなる。むしろ悪化のおそれがある。
- ・骨子案には「ゼロカーボン」「車中心から人中心、居心地がよく出かけたくなるまちづくり(p.3)」「ユニバーサルデザインのまちづくり(p.7)」などの考え方が中心となっており、大いに賛同できる。その考え方と、青梅街道からのバイパス化・通過交通を呼び込むような道路拡幅は矛盾がある。子ども(桃三の通学路である)や高齢者ほか歩行が困難な人にとって、道路の幅が広がることは出かけることを困難にしてしまう。
- ・車優先の道路計画を見直すべきという点では、住宅街の阿佐ヶ谷補助133号線、中野からのバイパス化する高円寺補助221号線も同様である。
- ・西荻窪駅前の問題は、バス乗り場の不備と北口正面の横断である。これは道路の拡幅ではなく駅前広場の整備こそが急がれるのではないかと。区民事務所があった松岡ビルが耐震に問題があるということで、取り壊しが予想される。また高架下マイロードもJRの整備が検討されているようで、空きテナントが多い。カルディ等が入る喜久屋ビルもセットバックが大きく取られている。これらを利用し、JR、関東バスと連携を取ってバス停の駅前整備を行い、後述する他の道路の整備を進めることで西荻駅の利便性は大きく向上すると考える。
- ・p.5「生活道路の体系的整備」があるが、東京都の優先整備路線ではなく細かく地域の事情に即した道路整備こそ効果的である。西荻窪北口の東西の商店街(伏見通りなど)はバスルートであり、吉祥女子学園・東京女子大の通学路であるにもかかわらず、道幅が狭く、歩道がなく通学時間を中心に混乱しており、バスの遅れも発生しがちである。132号線よりも車も人も自転車も多い。店舗には駐輪スペースがほとんどなく、配送車が停車することも多い。南口は上述の神明通りが同様の状態である。これらを解決することが先決である。
- ・そうすることで骨子案の「地域生活拠点」「回遊性のある個性的な商業環境」「うるおいのあるプロムナード」やp.15駅周辺の「歩行者空間の安全性」が確保できるのではないだろうか。
- ・また、西荻窪地区のまちづくりとしてp.15南側に「身近な公園・広場」とあるが、なぜ南側だけなのか。西荻北5丁目には公園がひとつもない。もし132号線の拡幅を止めた場合、用地買収した土地のポケットパーク転用はできないか。また空き店舗なども利用し、商店街に通常は休憩施設として、

イベント使用もできる場所があるとよいのではないか。マイロードの活用など区が先導してほしい。

・132号線の拡幅ありきの計画ではなく、今の困っていることを踏まえて、抜本的なまちづくりを考えてほしいし、住民として提案もしていきたい。

3.阿佐ヶ谷北東地区について

・同地区計画も前区長のもと問題が多いまま強行されている。すでに着工しているためか骨子案に記述が少ないのが気になる。21年に地権者によるエリアマネジメント懇談会ができたというが、河北・櫛興産という大地主による寡占のもと高層化した計画が進むことは、p.19「みどりや周辺の住環境と調和」とするトータルとしてのまちづくりを阻害するものではないか。

・p.10「景観形成モデル地区」は善福寺公園、大田黒公園と並んで中杉通りがある。前ふたつは公園であるが、阿佐ヶ谷という街なみ全体に関わる中杉通りの景観は北東地区をどのようなランドマークとするかが最重要ではないか。特に杉一小は区有地であり、乱開発により景観を妨げることはぜひ阻止してほしい。

4.西荻～高円寺などの商業地域について

・骨子案には「にぎわい」という言葉が乱発されている。これは都や他の自治体でも多いのだが、にぎわいとは何か。既存の店がしっかり利用され、地域内で活性化することか。大規模な店ができたり、観光地化して混雑することか。杉並であれば必要なのは前者の「にぎわい」のはずだが、今、各地ではいわゆるジェントリフィケーション型の再開発が「にぎわい」と称されている。

・商業は民間事業者が行うもので、骨子案にはなじまないのかもしれないが、商店街・飲み屋街といった文化についての具体的な記述がない。しかし「なみじゃない杉並」事業などで杉並は特に西荻・阿佐ヶ谷・高円寺の商店街・飲食をアピールしてきており、そこで取り上げられる「個性的な街」とは屋台式な飲み屋などのゴチャゴチャした夜の風景も重要である。こうした杉並の魅力を守ることもまちづくりに盛り込んでほしい。

・商店街についても空き店舗の活用など、他の自治体に比べて杉並は弱いと感じる。案内所・休憩所やアンテナショップ、区役所にあるようななみすけカフェ、また行政だからできる障がい者・シルバーなどの雇用も検討し、官民一体となって杉並らしい暮らしやすいまちづくりを実現してほしい。

5.今後の進め方について

・区長との「さとことブレスト」は是非参加したい。しかし西荻と高円寺だ

	<p>がたいのかも知れませんが、病院が残るなら行政指導をしっかりと行っていただきたいです。</p>
239	<p>A 道路整備方針の中の、補助 132 号線道路（西荻窪駅周辺に関する道路）について</p> <p>1. 全体計画の決定がないまま、事業認可区間の工事を進めるべきでないこと</p> <p>補助 132 号線道路は、事業認可が下りている区間と、下りていない区間の二つが存在している。このため骨子案では、次のように二つに分けて記載されている。</p> <p>幹線道路網の形成（都市計画道路の整備）</p> <p>○事業を進めるにあたっては、地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、住民との対話を重ねていきます。</p> <p>○事業未着手の区間については、住民の意見を伺いながら整備を検討します。</p> <p>しかし、この補助 132 号線道路は、全体の計画通り、西荻窪駅の南側の井の頭通り（放射 23 号線）までが開通しなければ意味がない計画である。しかし、事業認可が下りていない区間、特に、西荻窪駅周辺の道路の拡幅計画に対しては、地域住民の反対運動があり、この計画の是非が区長選挙の争点となり、計画に慎重な候補が当選して新しい区長に就任するという事態になっている。こうした点から、西荻窪駅の南側までの事業認可取得には非常に長期の期間がかかると考えることが妥当である。</p> <p>こうした中で、事業認可が下りている区間について、用地の取得や拡幅工事を行うことは、補助 132 号線道路計画の最終的な目的に資するものではなく、いたずらに放置される更地を虫食い状態で増加させ、地域の環境を悪化させるだけになる。計画の目的の役に立たず、地域を荒廃させるだけの、こうした工事に資金を投入することは税金の無駄遣いに他ならない。東京都からの補助金も、われわれ区民が負担している都税から支出されるものである。</p> <p>したがって、少なくとも、西荻窪駅周辺での道路計画に関する地域住民の意見がまとまり、道路全体の計画方針が確定するまでは、事業認可区間についての用地買収や工事の着手を行うべきではない。地権者からの申し出により購入せざるを得ない土地については、ミニ公園など、地域の環境に必要な設備に使用すれば済むことである。</p> <p>こうした点は、補助 132 号線だけでなく、高円寺の補助 221 号線なども、まったく、同じである。こうした全体的な観点を持たないまま、やみくもに、来年 3 月末までの都市計画マスタープランの改定をすすめることは、拙速に過ぎるものであり、改定の期限を 1 年程度、延長し、区からの説明と</p>

	<p>区民の意見の聴取を十分に行ってからにすべきと考える。つまり、いったん、立ち止まって全体的な計画の再検討を行う期間が必要ということである。</p> <p>少なくとも、幹線道路網の形成（都市計画道路の整備）の部分は、次のように変更すべきである。</p> <p>○事業を進めるためには、事業未着手の区間を含めた全体としての計画の策定が必要であり、全体計画が決定されるまでは、事業の実施を行いません。</p> <p>○事業未着手の区間を含めた道路の全体計画については、住民の意見の集約が整うまで、十分に長い期間を掛けて整備の要否についての検討を行います。</p> <p>2. 道路の拡幅を行うべきでないこと</p> <p>西荻の街は、特色のある小店舗が非常に多く存在していることが一番の魅力である。</p> <p>今回の骨子案で進めようとしている補助 132 号線道路計画では、道路幅の拡幅工事により、既存の特色のある小店舗が撤去されることになり、高層ビルに建て替わることが予想されるが、その場合、新築の高層ビルの 1 階に入居するのは高家賃に耐えられるチェーン店にならざるを得ない。これは、全国のどこにでもある街と同じであり、現在の西荻の特色は消えてしまい、他地域からの買い物客や飲食目的の客足は途絶え、街の活気は失われてしまう。現状でもバスなどの大型車両の通行はスムーズであり、実質的な時間が、ほぼ変わらない範囲で、一方通行を採用することにより、車道の幅を狭くして、その分、歩道を広げるなど、街づくりに寄与する新しい道路計画の検討などが行われても良いところである。</p> <p>単なる道路や交通量だけの観点ではなく、居住する住民や、買い物などに利用する区内全域の住民が求める街づくりの検討が、十分な期間をかけて行われるべきであり、少なくとも、拙速な西荻窪駅周辺での道路の拡幅を進めるような都市計画マスタープランの改定は行うべきではない。</p> <p>以上の通り、西荻窪駅周辺での道路の拡幅は、現在の商店街が撤去されざるを得ないなど、実質的に、駅前での全面的な再開発になるものである。こうした駅前再開発を行うのであれば、当然、都市計画マスタープランに明記すべきであるところ、今回の骨子案には一切の記載がない。この点から、骨子案は必要な記載がなされていない不十分なものであり、これに基づく方針案を作成すべきではない。</p> <p>B 都市計画マスタープランの改定の進め方について</p> <p>補助 132 号線道路を例に挙げて、以上に述べたとおり、今回の骨子案は、前区長の政策・方針に基づいて策定されたものであり、岸本新区長の就任後、</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>一部手直しがされたものの、その基本的な内容は変更されていない。そもそも区長の交代から3か月未満の期間で、計画案の基本的な変更作業ができるわけがないのである。</p> <p>幹線道路網の形成（都市計画道路の整備）において、事業認可区域での工事の推進を記載していることが、その実例である。区長選において、岸本区長は「区立施設の統廃合や駅前再開発、大規模道路拡幅計画など、住民の合意が得られていないものはいったん停止し、抜本的に見直します。」という公約を掲げて当選したのであり、その票数から言っても、少なくとも、道路拡幅計画推進に関する区民の賛否が拮抗していることは明らかである。こうした前区長の政策・方針通りの行政の進め方が多くの区民の賛成を得られていないということが明らかになった以上、十分な時間をかけて計画の全面的な見直しを行うべきである。</p> <p>来年3月末という都市計画マスタープランの改定の期限は、法令上、厳守しなければならないものではなく、単に、基本構想の具体化として、なるべく早く策定することが望ましい、というものであるから、税金の無駄遣いや、地域の荒廃に結び付く可能性のある計画を、拙速に策定するのではなく、少なくとも、1年程度の検討期間において、区民への説明や意見聴取を十分に行った上で、全面的に練り直した計画を策定すべきである。</p> <p>区民は、区長候補者の公約の実現を求めて投票したのであり、選挙の結果、区長が交代しても区政が変わらないということであれば、だれも選挙の投票に行かなくなる。それでは民主主義の絶滅に向かうことになる。区民の意見が拮抗しているからこそ、都市計画マスタープランの内容を十分に説明して、それを理解した区民が相互に討論することを通して、本当に、住みやすい地域社会を作り上げることができる都市計画を練り上げることが必要とされているのである。</p> <p>したがって、来年3月末という都市計画マスタープランの改定の期限を撤廃し、十分な準備期間をとった上で、改定作業を行うべきである。</p> <p>この点から、意見票の1. アーソの項目については、すべて4をつけている。</p> <p>以上</p>
240	<p>西荻地区の都市計画道路補助132号線の整備について、歩道拡幅は必要ないと思う。</p>
241	<p>132号整備について「事業を進めるにあたっては、地権者等関係権利者と合意形成を図ることに重点を置き、合わせて住民との対話を重ねながらまちづくりを見据えた取組となるよう努めます」とあったので安心しました。全体として、多方面に目を配った方針になっていると感じました。不十分を感じ</p>

		たところはありませんが、これだけの整備について財源など問題なく進められるものかどうか気が掛かりなこととしてあります。
242		<p>上記入力フォームの4択については、個々にお答えできるほど勉強してないので、入力しません。</p> <p>道路整備方針及び交通整備方針に関連して意見（提案）を申し上げます。区レベルで実現できるか分かりませんが、道路上のガードレールを無くしてほしいです。</p> <p>理由：車優先でなく、ヒト、車いす、自転車を優先する社会になってほしいので。</p> <p>岸本区長は欧州滞在経験が長いのでご存じでしょうが、あちらにはガードレールがなかったと思います。ガードレールはヒトを守るものでなく、車が「安全」に走れるようにするためのもので、発想が逆転しています。特に旧型のガードレールは金属の尖った部分や接合のためのボルトが歩道側に向き、危険です。また実現が難しいかもしれませんが、特定のゾーン内は完全に車の侵入を禁止できればと思います（ヨーロッパの小都市などで実現）。長年の道路行政、交通行政の慣例のため、実現は難しいかもしれませんが、是非、杉並区で先進例を作ってもらいたいです。</p>
243		<p>私は井荻駅周辺在住しています。</p> <p>自然が豊かで街並みもとてもよく感じています。しかしながら、以下の点が残念すぎます。</p> <p>①駅前生コン会社の走行 住宅地にも関わらず十台以上生コン車を有しており、スピードを出しながら走行しています。この点については子供が生活しているエリアではありえなく、危険に感じるケースが多々あります。また、道路の傷みも激しいため、傷んだところに雨の日は水が溜まっています。この点をなんとかしてもらいたいです。（②に繋がる話ですが、できることなら移転してもらいたい）</p> <p>②井荻駅の地下化 西武新宿線の踏切問題がありますが、井荻駅も地下化できれば南北分断が解消されまちとして盛り上がると思います。 閑散とした商店街に活気を与えるにはこれが重要と考えます。また東側にも改札を設ける</p>
244		災害への取り組みとして、杉並区内で対応できない場合なども想定した方がよいと思う。区民が区外へ避難・疎開する必要がある場合に、スムーズに実行できるよう地方（東北、北海道や九州、沖縄など東京から地理的な離れた場所）の自治体と連携し、有事の際に双方で支援し合い、必要に応じて住民が退避できるようにしてはどうか。

	<p>また最近のミサイル発射問題への対応（偶発的なものや事故も含め、万が一ミサイル／ロケットが区内に着弾した場合の対処方法）も考えておいた方が良いと思う。</p> <p>無料の公共の Wifi の整備を進めてほしい。行政サービスの IT がますます進むと思うが、誰でもどこからでも WiFi に繋がれるような環境が必要だと思う。</p>
245	<p>二点あります。</p> <p>一点は主に自分が住んでいる井草地域に関しての、みどりと水のまちづくり方針や景観まちづくり方針に関係することですが、妙正寺川を、神田川や善福寺川のように、もう少し自然や生きものの息吹きを感じることできるような空間にしてほしいです。今は三方コンクリートだけの中に直線的なわずかな川道があるだけです。</p> <p>川底や川の両側に土や砂利、草地、植生がほしいです。全面が難しければ部分部分でもよいかと思います。川自体については、小さくても狭くてもかまわないので、蛇行をつけたり州を作ったりなど。生き物が暮らしたり休んだり遊んだりする場所がほしいです。そのような生態系を感じる景観があると、界隈に住む人間もそこを通る人間も癒されほっとする気持ちが生まれ、平和的な生活空間につながります。</p> <p>もう1つ妙正寺川の近くには、井草川が暗渠化され遊歩道が縦横通っていません。</p> <p>こちらはいかにも昔の川っぽい感じの曲線状の遊歩道になっています。この遊歩道、できたら井草川を復活させたいのが理想ですが、もしくは小さな水路だけでもほしいところです。そのまわりにいかにも人為的でない昔の川周辺にあったような自然の植生を再現させたいです。</p> <p>水辺のある風景や生態系がある場所は(ビオトープなども)想像以上に人の生活の充足感や安らぎ感を高めると感じています。</p> <p>上記のことは、行政だけでなく住民を巻きこんで利用して住民と一緒にやってみるのはいかがでしょう。好きな人ややりたい人はけっこういるかと思います。そういうのに長けた人や専門家も杉並にはいます。</p> <p>もう一点は、自転車に関してです。</p> <p>区内場所によっては(主に駅前)駐輪場が少ないあるいは全く足りない場所があります。</p> <p>自転車が思うように止められないのは、生活の質の低下に直結しますし、街</p>

	<p>や商店街の活性化を阻害します。</p> <p>空き地や空き家・デッドスペースなどを確保してもっと駐輪場を増やすべきだと思いますが、すぐに確保できない地域は、主要道路の歩道や各お店の壁面などを、協力も仰ぎながら、条件つきで(例えば時間や置き方など)活用すべきだと思います。</p> <p>どちらも防災上・安全上の視点や補完は必要ですが、ぜひ実施に向けて住民共に取り組んでいきたい事項です。</p>
246	<p>ゼロカーボンシテイをまちづくりの中心に置いたのは賛成する。しかし、土地利用・市街地整備方針や道路整備方針を読むと、都市計画道路の整備を、国や都と連携して進めるとしているのは賛成できない。私の住んでいる高円寺地域では221号線が取り上げられているが、区立高円寺学園のすぐ南側が拡幅され、小中学生の通学が心配である。</p> <p>さらに高円寺学園が建設されたときに、CO2対策で高円寺中に植えられていたたくさんの樹木がい1本残らず切り倒され、校庭には人工芝(プラスチック)が設置された。これまで以上に交通量が増えれば、子どもたちの健康も心配である。都市計画道路については、ほかの地域でも考えられる心配である。</p> <p>駅を基点にした7つの地域ではなく、区民が歩いて行ける範囲に生活や文化に必要な施設を考えてほしい。以前は、小学校区域に児童館があり、ゆうゆう館も併設されて、地域の文化的なセンターと言えるものだった。こうした施設をぜひ復活させてほしい。</p> <p>区内には、演劇や音楽の同好会がたくさんあるが、どの団体も練習や公演する場所に困っている。そうしたニーズにこたえてほしい。小刻みで高額な会場を借りるために負担が多すぎる。</p> <p>SDGSの一覧表は分かりやすい。杉並は原水爆禁止署名発祥の地として、記念館を作ってほしい。そして、目標16の平和の項にしっかり掲げたい。よろしく申し上げます。</p>
247	<p>※この「まちづくり基本方針」は他の領域の計画とも関連している位置づけですが、「保健福祉計画」との関係が希薄な印象を受けます。ぜひこの点の強化をお願いいたします。</p> <p>①ゼロカーボンの点から、「車を呼び込むような」道路拡幅を伴う道路整備方針には反対です。</p> <p>②交通整備方針やユニバーサルデザインのまちづくり方針では、超高齢社会且つ子供を地域で育てる仕組みの重要性から、「多心型拠点」の想定をもう一段階狭い区域を想定し計画化をする必要が有ると思います。(例えば政府</p>

	<p>が進める「地域包括ケアシステムでの概ね中学校区毎の地域ネットワークシステム」に沿うような設定範囲。) 学校内に介護や予防の(子育て)通所施設や「集いの場」を創設し徒歩や自転車での社会参加につながる仕組みを再度検討してください。</p> <p>③基本方針「誰もが暮らしやすいまち」土地利用・市街地整備方針での「誰もが暮らしやすい住宅施策」ではなく、実際に既に住んでいる住民にとって「誰もが暮らし続けられる」とすべきです。現に杉並区に住んでいる住民を主体者として表現して頂き、保健福祉の観点での地域拠点創設や支え合い・防災防火やバリアフリー等細かな住宅改修にも重きを置いた施策の視点を入れて頂ければ幸いです。</p> <p>普段から区役所の職員御皆様には私たち区民の為に業務を尽くして頂きありがとうございます。</p>
248	<p>一点目:このアンケートについて、選択肢が不適切だと思います。地区ごとの方針については、一ヶ所選んで答えさせるべきです。大抵の人は自分が居住している地区のこと以外興味はないので、当たり障りのない意見になる。そのため、全体として、杉並区の意見に賛同する率が高くなるようにできている、と感じます。</p> <p>二点目:全体方針としては適切な解像度で、反対のしどころはあまりありません。共通認識として共有するには適切です。ただ、住民の意見を聞くには抽象的です。特に地区ごとの方針については、反対意見が強くなる部分(例えば、西荻地区の道路拡張)に関して、このアンケートで反対意見があまりでないようかなりぼかされているように感じました。意見を聞く目的をはっきりさせたほうが良いと思います。</p> <p>三点目:開かれた議会にするのであれば、意見票は公開してほしいです。</p> <p>四点目:一方で、住民の意見を聞きすぎるのもよくないと思います。特に、起こるかわからない災害に対する投資は、やらなければいけないが賛同が得られにくいと思います。具体的な説明を尽くしていただいた上で、利害なしに本当に必要なのであれば、断行すべきだと思います。</p>
249	<p>自動運転やロボット活用が進むことを背景に、先端技術を導入したまちづくりを積極的に示して欲しい。</p>
250	
251	<p>道路拡幅は、車優先の考え方で、住民ののどかな暮らしの破壊になるのでは。</p> <p>杉並区は静かでのんびり暮らしやすい住宅地区であるのに、道路拡げ、高層ビルを増やすことは、地震や火災のときの逃げ場が難しくガラス落下や高層住人の逃げ出しが困難。そして低層住宅では近隣地域の人々の行き来がしや</p>

	<p>すく、子どもたちや老人のなにげない交流がしやすく、地域のつながりが優しくなっている。欧米先進住宅街では、すでに街中への車乗り入れを制限し、歩行者、自転車の人々の気安い安全性がはかられています。</p> <p>緑の保全是重要で、低層住宅の垣根、生垣の奨励、公園を増やす、古来の大樹をこれ以上伐採しないなどが大切。</p> <p>基本案にある脱炭素は大賛成。しかし具体案が読めない。道路拡幅や大新築工事はなどは、既存建築物の破壊にもそのゴミの廃棄にも新築工事の建材消費、大型車の運行にも、すべてエネルギー消費を要し、それはCO2排出を大きくする。できるだけ新規大工事は避け、ひつような部分の修復や補強で済ませるのが、深刻な地球温暖化の歯止めを要する現代の作法です。</p>
252	<p>東京都年整備局作成の地震に関する地気危険度測定調査において火災危険度4の地域に居住しております。</p> <p>周囲はご年配の、この地域の危険度の高さすらご存知ない方が多く、せっかく町の各所に設置されている消火器も無用の長物になりかけています。</p> <p>火災危険度の高さの原因である古い木造家屋を減らすことは困難ですが、住民の努力による防災や減災は可能です。</p> <p>つきましては、区内の火災危険度の高い地域では、子供達には学校で、年配者には印刷物配布等で、地域の危険度を周知すると共に、通電火災に関する知識、初期消火の方法など、具体的な情報や対策法を提供して頂きたい申し上げます。</p> <p>首都直下型地震はいつ起きてもおかしくないと言われております。感震ブレイカー設置の義務化なども含め、不安要素を少しでも減らして日々暮らせますよう、早々にご対応頂けますと幸いです。どうぞよろしくお願い致します。</p>
253	<p>杉並区まちづくり基本方針骨子案に関する意見票</p> <p>【1】 今回の「意見募集」の仕方について</p> <p>① 10月1日の区報で初めて意見募集を知りました。そこから資料を探し、調べて10月17日締め切りとは、余りにも早い。締め切り期限を延ばすことを要望します。</p> <p>② 骨子案の内容の提示が不親切です。</p> <p>区報にはQRコードが出ているだけですが、QRコードやパソコン不得手な人は骨子案を見ることができません。周知の方法を考えてくださるよう、要望します。</p> <p>【2】 「まちづくり基本方針」の策定を急がないでください。</p> <p>区民は新区政を望み新区長を誕生させました。田中区長時代に作られた「ま</p>

ちづくり基本方針」

は、一度立ち止まって考えなければなりません。「骨子案」から「本案」への策定を急がないでください。

【3】骨子案に関する「さとことブレスト」について

私は「ブレスト集会」を経験したことがあります。今回のテーマで「ブレスト集会」というやり方では、区に住民の率直な意見を伝えられないと思います。

- ・数人の中で意見交換が深まったとしても、そこでの意見はグループ内にとどまり全体に又は区側に、意見が直接伝わりません。
- ・グループ内の意見は記録にも残りません。
- ・全体会でのグループ代表の報告は間接的で、正確かどうかとも保証されません。

ある案について住民の率直な意見を区に届ける場合は、ブレスト方式は不向きです。

【4】「道路整備方針」について

この項目の根本姿勢について大きな疑問があります。

「都市計画道路の整備」を行おうとしていますが、これは、根本的に「車社会の拡大成長」です。今、社会の趨勢は「車社会の拡大成長」ではありません。「車社会の拡大成長」はこの基本方針骨子案の冒頭にうたっている「脱炭素を目指すまちづくり」に反します。

「脱炭素を目指す」と冒頭に掲げながら、いくつもの「都市計画道路」をつくらうとしていることは、矛盾です。「都市計画道路整備」に力を注ぐことは、やめてください。

【5】「高円寺地域」について——221号線拡張に関して——

長年高円寺北1丁目に住む住民として、221号線の道路拡張計画に、以下の点から反対します。

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？

今回の骨子案でも、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、おかしな話です。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書いてあるこの骨子案は、納得できません。

？ 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

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。

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。

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

	<p>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>以上の理由から、221号線拡張は、地域住民にとっては「百害あって一利なし」です。地域住民には害しかない道路を作ることに多額の税金を費やすことは、区民のための区政とは言えません。</p> <p>地域住民の声を聴いてください。尚、都が今年7月に221号線拡張を決定したことに対し、都に行政処分不服申し立てをした地域住民がいることを付記します。</p>
254	<p>骨子案をみると、区として新たなモビリティを推進したいという考えがわかります。新たなモビリティが普及するということは、これまでは想定されていなかった、道路や公共空間におけるトラブルや事故が発生する可能性があります。まずは、そうしたトラブルや事故として、どのようなことが想定されるのかをきちんと把握する必要があると思います。その上で、あらかじめ、そうしたトラブルや交通事故を防いだり、減らしていくことについても、言及する必要があると考えます。</p> <p>都市計画道路補助132号線の整備については見直すことを求めます。道路整備の対象エリアである、西荻窪の駅周辺には、昔なじみの小店舗が寄せ集まって、駅前の風景を作っています。これらの街並みや商店は、西荻窪のコモン、社会的共通資本であることは間違いありません。一度失ってしまえば、それを取り戻すことはできません。今ある街並みを残しつつ、次の世代へと継承していくことが重要だと思います。</p>
255	<p>・脱炭素のイメージがまだよくつかめない。・道路を広くして便利なのは車で、歩行する者にとっては不便で危険になりがち。鉄道と道路の立体化も、スペース的には得する人たちもいるだろうが、不便で不快になりがち。エレベーターやエスカレーターがあればいいというものでもない。遠回りして、順番を待ち、他人に気遣いながらの移動は結構負担になる。日当たりの悪化、閉塞感やビル風も気になる。どこも似たようなツルっとした街並みにするのは街の個性が薄まるのと、頭がついていかなくて道に迷ったり、道案内が難しくなるので気を付けてほしい。ユニバーサルデザインは交通や歩行だけではない。説明に出て来た8つの方針別のロゴで「ユニバーサル～」のところの色と文字の色が近すぎて自分には読みにくかった。・特定地域だけでなくあちこちに緑地や広場がほしい。この夏、中杉通は涼しいが、旧中杉通はとても不快で暑かった。手入れは大変だろうが大きな樹木があることのすごさを実感した。ケヤキ屋敷がなくなったのは本当に残念。杉一小学校を水没の危険がある場所にわざわざ移転する計画は決め方などに不信感がいっぱい</p>

		いなので白紙も視野に再検討してもらいたい。いろいろ書いたが、これからの杉並区の本当に期待しているのでどうぞ宜しくお願いします。
256		西荻駅前周辺や132号線に関しては、ユニバーサルデザイン導入等の改善の必要はあるものの、新たな開発、拡張には賛同できない。 個性のある西荻窪を今後も大切にするために、現存の小型でユニークな店舗や施設を破壊する結果となるこれらの事業はやめて欲しい。
257		私の在住地区は比較的小さな戸建が多く道幅も狭い地区ですがセットバックの恩恵(固定資産税の軽減)を受けているにも関わらずはみ出して生垣や塀を作り道路を狭くしています。加えて道路の側溝の作り方もそれを助長しています。セットバックの目的は火災の延焼や緊急車両を通す為ですから人災が重なる災害が起きる前に適切な指導や執行を強くお願いします。
258		<p>①防災・減災・事前復興まちづくり方針（西荻窪132号線について）</p> <p>気候危機待ったなしの現在、自治体の本気が問われています。 ゼロカーボンの観点からも、132号線の拡幅工事は今からでも取りやめるべきです。 基本姿勢にうたっている「地域特性を生かした個性的なまちを創る」というのはそもそも間違いで、 個性的なまちはすでにあって、道路拡幅工事はむしろそれを破壊する行為だと思います。 そこで計画の理由のひとつである防災、特に延焼対策の点から意見させていただきます。</p> <p>延焼遮断帯として有効な幅は12メートルという研究結果があります。 西荻窪に流れている善福寺川は、狭いところでも民家から民家までおよそ12メートルぐらいあるのではないのでしょうか。広いところでは19メートルだそうです。 グリーンインフラとしてすでにある善福寺川に新たな役割を担ってもらうことで、 環境負荷の大きい道路拡幅工事はやめませんか。 132号線沿いは、12メートルに達していないところを中心に、建物の不燃化を強化していただきたいです。 防災は何よりも地域の人同士のコミュニケーションが一番大事で、初期消火が被害を最小限にします。 是非防災訓練や、地域の絆づくりを推進してください。</p> <p>そして延焼対策としてもうひとつ意見があります。</p>

街中に生産緑地（農地）を増やすのはどうでしょうか。
畑は水害時は水を溜め、延焼を食い止め、災害時の一時避難場所にもなり、食料の供給の場にもなる。いざとなったらトイレにもなる。
地産地消は輸送における二酸化炭素排出や交通量の削減につながります。
農福連携事業なら市民同士の交流も増え、それはすなわち防災や防犯にもつながります。
市民同士の共助の力を育てることこそ、道路工事よりも大事な防災対策だと思います。
行く末は生産緑地を熱中症対策も兼ね、ソーラーシェアリング化し、食とエネルギーの地産地消を目指したい。災害時のエネルギー確保の一端を担うでしょう。
生産緑地（農地）を増やし、ゼロカーボンシティを実現してください。

②ユニバーサルデザインのまちづくり方針

・高齢者の方のためにも、街中のベンチの設置や、バス停の屋根の設置を希望します。

③ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針

・食品ロスと貧困対策を兼ねて、スーパーや商店の廃棄するまだ食べられる食材や、農家の方が廃棄する不揃いな野菜などを子ども食堂に回してもらいたい。

・家庭から出る生ごみをコンポストで堆肥化し、それを熟成させ、生産緑地や公園や学校などの花壇で使用し、ゴミとしてではなく、地域循環で有効活用してもらいたい。

区で生ごみ回収をするか、個人にコンポスト購入の助成金を出すのもよいと思う。

・ワンウェイプラスチックの削減のため、スーパーや商店、一般市民に強く働きかけをしていただきたい。量り売り、はだか売り、マイ容器やデポジット容器の推奨など。

④その他（骨子案への意見募集方法について）

・意見募集の旨を全戸配布で知らせて頂きたかったです。

・4段階評価が答えづらい。

・もう少し募集期間が長いとよい。

初の試みの骨子案への意見募集、たいへん嬉しく思いました。

市民の声が区政に行かされることを願っております。

259		
260		<p>骨子案の1番の問題点は、都市計画のための開発工事の対象になっている地域に現在住む住民たちの声が全く反映されていない点です。また、70年以上もの前の原案に沿って道路拡幅を行うことはそもそも時代のニーズにそぐわないものです。区はこの骨子案を通して開発業者の意向と計画を、住民たちの暮らしやつながりを無視した状態で決行予定だそうです、それには納得いきません。杉並区は多くの杉並区民が長期間にわたり反対運動を行ってきたことを真摯に聴きとり、現在、そしてこれからを生きる区民にとって必要のないどころか害悪にしかならない都市計画を廃案にするべきかと思えます。既にお買い上げられてしまった土地については、元の持ち主さんだけが馬鹿をみた、という結果にならないよう、適切な再利用の方法を近隣住民や元持ち主との対話、そしてゼロカーボンの視点に則って熟考すべきです。歩行者や自転車に優しく、区は二酸化炭素を2050年までにゼロ排出に持っていくという環境基本計画に照らし合わせて、整合性の取れた都市計画政策を新たに創出するべきだと思います。</p>
261		<p>西荻の道路拡張。五日市街道から西荻窪駅方面への一方通行を直さないで、青梅街道から西荻窪駅までの道を拡張なんかしたら、駅前は大混乱に陥りますよね、小学生でも分かります。</p>
262		<p>土地利用・市街地整備方針について：便利さや暮らしやすさは人によって、大きく違うと思うので、大枠だけを押さえてほしいと思う。西荻窪、阿佐ヶ谷、高円寺は中央線沿線のまちの中でも、特に個性的な昔ながらの良さがあり、貴重な存在だと思う。古くからの商店街や建築物、路地などが若い世代をも惹きつけて、コロナ禍にあっても、新たに开店するお店も少なくない。現在の良さがあるからこそ、人が集まってきていると思う。「都市機能を集積させ、地域生活拠点として充実を図る」のを、現在のまちの良さを愛する住人らが求めているのだろうか。</p> <p>西荻地域の方針について：「西荻窪駅周辺」には様々な顔がある。それが西荻の良さだと思う。周辺すべてが「文化的で洗練されたイメージ」である必要があるだろうか。色々な顔を持つまちの面白さが多くの人を惹きつけていると思う。それが西荻の「個性」だと思う。「商店街としての魅力づくり」は、是非、商店街に関わる人々の思いや声で実現してほしい。そのような観点からも132号線の拡幅には反対です。駅周辺が高層マンションやビルばかりのまちにはしたくありません。</p>
263		<p>赤ちゃんや幼児を乗せた自転車が、バスやトラックのすぐ脇を走ってゆくのをみると、とても怖くなる。また、大人が車道を自転車で走っているのを見て、小学生も（歩道を走っているのに）自転車で車道を走っている。車道で</p>

		トラックやバスや自動車のすぐ脇を走らなくて済むように、自転車専用道路を整備してほしい。
264		西荻窪の都市計画道路を中止して下さい。
265		
266		<p>日頃より、区の暮らしについてご尽力いただきありがとうございます。</p> <p>地域住民として、区政について区が何をどのようにしようとしているのか理解しにくいことが多くあります。区報等で見ることがあっても、自分の暮らしについてどのようなプラスがあるのか、十分に理解できないのが正直な感想です。</p> <p>住民やその事業者・団体、商店・商店街の意見がどのように反映されているか分かりません。</p> <p>東京都との関わりもあるかと思いますが、地域住民の民意が、生かされた計画であるかどうか、疑問に思うところが多くあります。</p> <p>これを読まれたご担当者の方が、ご自分のこととして、自分が住んでいる所のこととしてどれくらい考えられているか、感じることはできません。</p> <p>もう少し、計画・内容を練ってから具体的提案をして頂きたいと思います。</p> <p>順序立てて計画を立てていることは理解できますが、その順序の中にもっと皆さんの考えが反映されるようお願いしたいとおもいます。</p> <p>杓子定規に、間違えなく計画を進めるのではなく、一つひとつの計画に早い段階から、住んでいる人の願いや暮らしがイメージできるような周知内容が手元に届くように願っています。</p>
267		<p>133号線に反対します。道路計画はそこに住む住民の声を反映させて欲しい。</p> <p>便利さよりも、そこに住む人達が安心して暮らしていける街づくりを実現してほしい。</p> <p>私たちの街を守ってください。</p>
268		児童館 ゆうゆう 居場所残して下さい 図書館の民営化反対
269		<p>①駅前再開発は様々な思惑が重なる。親となる大手不動産会社などの企業が司令塔となる都市整備が杉並区にとっての真の答えなのか?に対する区の答えは何なのかを知りたい。</p> <p>②赤ちゃんから小児、そして高校生ら子供達への街作り基本方針の発出と周知、意見収集、意見交換、アイデア等を募るアクションを区として行っているのか?いるのならその意見は集約と分析はできているか?いないならそれは何故か。区として、子供の権利条約をどう評価し、地域にどう活かしているのか?、全く街作りとは次元の異なることで考えを参考にする根拠がないと考えているのか?</p>

		<p>す。</p> <p>心配なのは建物だけではなく、地盤も心配で、去年は家の前の道路下のガス管に亀裂が入りガス漏れ騒ぎ。土がずいぶんなくなってしまっていたということです。</p> <p>新しい区長さんは反対派側の考えかと思っていましたが、しっかり未来を見据えていらっしゃるとうわかりました。</p> <p>この 221 号線のお話は今後どうなるのかできたら早めにお聞かせ頂きたいです。</p>
272		
273		<p>子育て政策が『まちづくり』と称される基本方針の中にひとつも記載がなく絶望感を覚えました。</p> <p>当方今年に入って結婚した 20 代の夫婦です。もちろんすべての年代の方が暮らしやすいまちづくりは必要かと思うのですが、杉並区については年少人口が 5.1 万何から 2035 年までに 3.5 万人に減少すると統計が出ております。</p> <p>これからの杉並区、国を支えていく子育て支援について、子育て世代が杉並区で子育てしたいと思えるような政策及びまちづくりの明文化をお願いしたいです。</p>
274		<p>不十分というほどのことではないですが、農地や古いがしっかりした作りの住宅で不耕作や空き家になっているものを新たな住宅の建設(集合住宅特にマンションが建てられるケースが多いと思います)にするのではなく、景観保護、環境保護、ゼロカーボンの観点から、借り上げ、購入などして、区民農園やふれあい農園、庭園、公園、博物館、或いは保育、介護等の小規模な福祉施設、公民館的機能を持つものなどの形での有効活用ができる様にして欲しいと思うので、プランに明文化して記載して欲しいです。</p> <p>また、高円寺、阿佐ヶ谷、南阿佐ヶ谷、西荻窪の再開発と道路延伸についても、上記の観点に加え地元住民の暮らしを守るためにも、白紙撤回に近い形での見直しをして欲しいので、明文化してプランに記載して欲しいです。</p> <p>それるかもしれませんが富士学園や弓ヶ浜学園と同じで、まだまだ活用できるものを壊して新しいものを作るという考え方よりも、今あるもの、まだ改善、改良、再利用の余地があるものを有効活用してまちをつくっていく考え方が必要になる時代になっています。杉並区もそういう考え方の元進んでいくべきだと思います。</p>
275		西荻窪阿佐ヶ谷高円寺このままでいい。再開発はしなくていい。
276		<p>道路整備方針・交通整備方針における自転車利用に関して意見があります。</p> <p>ここ数年で幹線道路に「自転車専用通行帯」(地面を青く塗った部分)が拡充されていて、目指すところは素晴らしいのですが、実際にはあまり効果を</p>

		<p>発揮していません。それはなぜかと言うと、本来この通行帯では自動車の通行駐停車が禁止されているところ（数分間の荷物の積み下ろしや人の乗り降りだけが認められている）、実際には多くの車が違法駐車をし、休憩・食事・雑用・仮眠・買い物などを行っています。この違法駐車に関しては、杉並区だけではなく、私を知る限りではどこでも警察による取り締まりはほとんど実施されていません。実際にはこのような取締りに警官を回すほどの人員体制にはないものと察します。解決策としては、自動車が簡単に入って駐車できるような構造ではなく、デンマークやオランダのような自転車先進国では当たり前の三層構造（自動車道・自転車道・歩道）にし、自動車が容易に自転車道に入れないような道路設計が良いと思います（デンマークでは自転車道と自動車道の間にも段差があります）。</p>
277		<p>児童館がなくなり道路拡張工事などで居場所のないこどもの居場所、安全な遊び場などに関する言及があまりないな…という印象だった。再開発中心、「壊して作る」が中心の施策に見える。高齢化に伴う空き家問題なども気になるが、あるものをどう保全して古いものをどう再生し、市民生活に還元していくのかという視点が見えなかった。</p> <p>街ごとの固定イメージに基づくこぎれいな駅前道路の開発にお金をかけるより、すでにあるものを活かして、多世代が行き交う地域の「場」づくり、生活者を活気づけて来訪者を増やす舞台づくりにお金をかけたほうが良いと思う。</p>
278		<p>都市計画道路については、西荻窪、阿佐谷を中心に反対意見が多く出ています。今後、人口、交通量の減少が見込まれる中、戦後人口増加を前提とした高度成長期に計画された都市計画道路については、必要性を改めてゼロベースで検討し、必要であれば、今の時代に即した新たな計画を再度デザインすべきと考えます。</p>
279		<p>ゼロカーボンシティを目指すまちづくりと謳っているのに、それぞれの地域の道路計画、駅前開発など矛盾している。ゼロカーボンになっていない。阿佐谷に住んでいる者としては阿佐谷北東地域開発で貴重な木々が伐採され、緑がなくなってしまった。杉一小は今の高台から低地に移転。学校は住民の避難所でもある。大雨のとき、ハザードマップで避難地域になっている低地に、今の高台から避難することになるのだろうか。などあり得ない。</p> <p>現在の杉一小は区所有地、それを民間の低地と交換するとは、住民税を払っている区民の財産を手離すこと。認めるわけにはいかない。今なら間に合う。病院跡地への学校移転は中止して、杉一小は今の場所に留まってほしい。</p> <p>駅前らしい町づくりってなんなのでしょうか。駅前一等地に学校が建ってい</p>

		<p>ることが邪魔としか思えません。高層ビルでも建てたいのでしょうか？</p> <p>この意見書の締め切り 17 日は早すぎる。多くの人が骨子案の意見書のことを知らない。区民に広く知らせ意見を募ってほしい。また、今後 20 年計画を来年 3 月までに決めるのは早急しすぎ。地域住民の意見を丁寧に聞く必要がある。</p> <p>ただ、前区長ときには突然パブリックコメントだったが、岸本区長になり骨子案の意見を聞くという前進面は評価します。この意見書が聞くだけで終わらず、住民の声が反映されることを心から願っています。</p>
280		<p>23 区一、ベンチのある街にして欲しい。</p> <p>年配者への外出の契機、理由作りの為。</p>
281		<p>国交省は道路計画を見直すように指示しているのに、東京都だけ見直しをしていない。住民の要望もない「道路整備」はやめて下さい。</p>
282		
283		<p>中杉通りの延長(133号)は成田東地区の住宅環境を壊すため反対です。</p>
284		<p>スポーツが出来る公園が潰されて防災公園になったところが増えて、行き場を失った子供達が多い。安易な緑地化ではなく、区民のスポーツ振興をはかることを考えてほしい。</p> <p>願わくば、野球大会にふさわしい観客席付きの野球場の整備をしてほしい。</p>
285		<p>基本的に道路整備・拡張、住居地区整備には反対します。住居は高円寺地区の桃園川緑地帯に隣接しています。よって、補助線 2 2 6 号による緑道の拡張があるということでしたら、それには反対します。また高円寺駅北口と早稲田通りを結ぶ計画の補助線 2 2 7 号については、明確に反対致します。この補助線 2 2 7 号は商店街や住宅集合地の移転を前提にした、いわゆる前区長の置き土産と認識しています。そこで生業を立てている人々や暮らしている人々のことを後回しにして、強引に進められているという点において補助線 2 2 7 号は中止していただくことを強く求めます。これら補助線 2 2 6、2 2 7 号に限らず、他の地区における道路整備・拡張も原則反対致します。防災上どうしても必要であれば賛成いたしますが、それ以外であればその予算を人に向けてほし考えております。いま庶民の暮らしは年金の減額や社会保障費の増加、物価の上昇などによって圧迫されています。杉並区内にある子ども食堂もまだ十分とは言えません。それらを考えた時、街の景観を改善したり道路拡張をする財源があるのならば、それを人に投下して下さることを願っております。区民の多くは、区民に寄り添う区政を目指している新しい区長を応援しているものと思います。どうか頑張ってください。</p>

286		<p>区内のイベント等には積極的に顔を出した方がいいと思う。スポーツ大会の開会式など。</p> <p>田中区長は出席されてました。</p> <p>スポーツを楽しんでる人は多くいるはず。そういう場やスポーツ支援を疎かにされると支持率も下がると思われます。</p> <p>道路開通や拡大という非現実的な部分に税金を回すのではなく、スポーツ施設の充実や施設管理、整備の面に力を入れてもらいたい。</p>
287		<p>動画を拝見しました。</p> <p>まず、ここまで具体的に、かつ分かり易い動画を公開して下さい、誠にありがとうございました。</p> <p>杉並区が今後目指す方向性を深く理解することができました。</p> <p>一点だけ、子育て世帯への支援策が不十分のように感じました。</p> <p>我が家は共働きで、土日仕事になることがあるような忙しい会社に夫婦で勤務しております。</p> <p>具体的には、東京都が実施している「ベビーシッター利用支援事業」への参画をお願いしたいです。</p> <p>0歳と4歳の子供がおりますが、親が少し休暇を取りたい時、私用で外出をしたい時などに、気軽に利用できるベビーシッター支援事業が欲しいです。</p> <p>ご検討を、宜しくお願い致します。</p>
288		<p>133号線に関しては反対です。何十年も前の計画であり、現在にはそぐわない改悪案です。静かな環境の破壊、緑の破壊は住民の為に一つもありません。</p> <p>現在では渋滞等無く、お互い譲り合って通行しており、何ら問題はありません。</p> <p>どうか中止して頂けるようお願い申し上げます。区長様はこの件を解決して頂ける方と信じて選挙で一票を投じました。</p> <p>また、最近大樹を簡単に伐採する場をよく見ますが、何十年何百年経たないと同様な木は育ちません。</p> <p>私達を守ってくれる大切な自然にどうか目を向けてください。</p> <p>宜しくお願い申し上げます。</p>
289		133号線の道路計画の廃止
290		
291		<p>補助132号線について、地元住民との対話や合意形成が十分になされたとは言いがたい。特に防災面については、立ち退きを伴う道路拡張や、西荻窪駅前再開発以外の方法が取られる余地があると考えます。</p>

		<p>補助 227 号線および高円寺駅前再開発についても同様である。まず、他区から人を寄せる魅力のある商店街や街並みを壊す必要性が希薄。徒歩や自転車で移動できる町、カーボンニュートラルを目指す中で、車や道路を優先する理由が理解しがたい。</p> <p>第 200 回杉並区都市計画審議会議事録を読んでも、現区長の方向性に沿った方針を区が進めているのか区民として疑問である。もう決まったことだから、ではなく、時間をかけて住民との合意形成をしなければ、結果として地域の魅力が薄れ、住環境が悪化しかねない。住民の声がより積極的に反映されるよう、抽選ではなく自由に住民が参加できる話し合いの場が持たれるべきだと考える。一方的に決まったことを区側が「説明」するのは説明会として機能しない。</p>
292		<p>ともに杉並区らしい住環境を維持・保全するための施策である、既存の樹木、樹林地などの保全と環境空地の整備について、現状は環境空地の整備のほうに重点が置かれているため、貴重な樹木が各所で失われている。</p> <p>これら相反する制度については、ケースバイケースで総合的な判断を行うことが出来るようにするなど、杉並区の特徴ともいえる住宅地の中の大きな樹木がこれ以上失われないような施策の総合調整が是非とも必要である。</p>
293		<p>高円寺に住んでいますがカーボンフリーの都市を謳っていながら、道路拡張が記載されており矛盾をきたしています。ゼロ・カーボンを実現するためにも、そして街の魅力を維持して活かすためにも、これまでの町並みを守り、そこで暮らしたために商売を営む小規模経営者の方たちの視点に立って、都市づくりをすべきです。道路を拡張し、既存の店舗を立ち退きさせては CO2 排出が増大し、おそらくは家賃が高い物件のみとなりジェントリフィケーションが進みます。高円寺はご年配の個人商店と若者の小規模商店が助け合う世界的にもまれに見る街です。（私は××××××××にも長年すみ、こうした町並みが不動産開発によって破壊されたケースを実際に見ています。）高円寺に引っ越す前には、××××××に住んでいましたが、ここでは××××から早稲田通りまでの町並みが道路拡張により完全に破壊されて、自動車による分断され、商店が消えた無残な光景だけが残っています。岸本区長には魅力ある高円寺を残してほしい、貧しくても助け合う温かい高円寺を維持して行きたいという数多くの住民の思いが票として託されています。杉並区は住民のものです。このような矛盾だらけの骨子案に賛同することはできません。区長を選んだ私たちは、政権交代を成し遂げているとも言えます。これまでの「総合方針」ではなくて、新規の「総合方針」を新しい区長のもとでぜひ策定していただきたいです。区長がアムステルダムなどヨーロッパの先駆的な都市で実際になされてきたようなアイデアも取り入れることで、高</p>

	<p>円寺を含む杉並区を世界水準でエコロジカルで庶民に優しい区としていただきたいです。</p>
294	<p>まちづくり基本方針への「脱炭素化の視点」「ゼロカーボンシティをめざすまちづくり方針」の追加に賛成する立場で、意見を申し述べます。</p> <p>ア 土地利用・市街地整備方針及びイ 道路整備方針について</p> <p>○全てにおいて「整備の推進」が謳われ、欧米ではすでに常識である「町並み保全」という観点が欠落しているのが特徴的で、都市計画の貧困を感じざるを得ません（総合方針で保全というタームが見られるのは別項目の景観と緑地関係のみ）。まさか日本の都市計画思想が昭和で止まっているとは思われず、失礼ながら、これは都計審の人選の問題ではないかと疑われます。都心で繰り返される再開発の利権獲得を、杉並区でもオーソライズするための計画にしか見えません。</p> <p>ネット（不動産業者などが集めた各種のアンケート）で容易に確認できる通り、杉並の住環境は高い評価を得ています。全国的にも垂涎的と云っているのです。「地域の魅力あふれるまちづくり」は、すでに達成されています。これは先人の努力の賜です。区の都市計画に必要なのは、この町並み保全です。</p> <p>○区内の高円寺、阿佐谷、西荻などの商店街には、休日ともなると遠方からたくさんの集客があります（「地域生活拠点」という位置づけは的を得ていません）。彼ら彼女らが好んで体感しに来るのは、昭和から続く狭隘な商店街の、魅力ある風景です。ビルの地下街に再現された昭和の商店街での仮想体験が人気を呼んでいます。杉並には今ここにその景観がリアルに存在するのです。この町並みはウリなのであり、積極的に保全活用すべきです。荻窪北口の一部で見られるような、どこにでもある杓子定規で無味乾燥な商店街への転換は、街の魅力の放棄に他なりません。</p> <p>利便性が高いコンパクトサイズは商店街の繁栄に必要です。私は名古屋市港区に住んだことがあります。が、「無駄に広い」と愚痴られる片道二、三車線の道路が縦横に走り、商店街は寸断され間延びして寂れ、コンパクトに商店が纏まったイオンモールばかりが繁盛しています。例えば、京都先斗町の道路が拡幅されたら、国内外の観光客は幻滅するでしょう。中野区大和と同じ幅員に高円寺庚申通りを広げるのは、それと同じ愚策です。そもそも、すでにコンパクトな商店街を解体再編するのは不効率です。浜田山駅南口なども</p>

	<p>同様です。</p> <p>○住宅地の狭隘道路については、これこそ保全すべき町並みです。クルマがスピードを出して通れない、曲がりくねった生活道路は、杉並に多く居住する若い子育て世代の安心安全に繋がっています。これは極めて贅沢なインフラです。一定の狭隘改善は必要ですが、抜本的に作り直す必要はありません。地区別方針にはなぜか総合方針にない「現在の土地利用維持」の類の文言もありますが、本来はこちらに積極的な意味を付与すべきです。「道路空間の有効活用による車中心から人中心の空間へと転換」という新方針は支持します。</p> <p>○ただし、和泉の補助61号については、住環境として疲弊が激しく、これまで放置されてきたと見受けられること、また沖縄タウンへのアクセス向上による活性化に資することから、住民合意と「人中心の空間」への志向を前提に、節度ある推進を支持します。整備の優先順位は明らかに他の都市計画道路より高いと思われます。</p> <p>○都市計画道路推進に係る「自動車交通に起因する環境負荷の軽減」という理由づけは、今や不相当です。車道整備はストップ・アンド・ゴーによる排ガスを抑制するのは確かですが、必然的に誘発・転換交通の発生増を招き、環境的にマイナスであること、従って排ガス規制にも気候危機対策にもならないことは、すでに広く知られているところです。国の地球温暖化対策計画においても、この理由から道路整備に抑制的です（最初期は積極計上されていたが、途中から転換されました）。国の計画と矛盾を来しているのは不相当で、無知の誹りを免れません。削除を求めます。</p> <p>○新区長の書籍に、意欲的な気候危機対策事例として、欧州における市街地からの車両排除の取組が述べられています。喫緊の課題であるゼロカーボンに向けた有効な施策であり、指示します。おそらくいまの日本ではリベラル過ぎて、当骨子案には盛り込まれなかったと思料しますが、残念なことです。</p> <p>東京都には「東京マイタウン化総合交通対策」による、生活道路から通過交通を排除する通行禁止規制（自動車通行止めの下に「居住者用車両を除く」とある交通標識が掲げられている）の制度があり、杉並区内でも多くエリア指定され、地域生活に根付いていると思われます。杉並区内での車両排除の端緒として、この制度が活用できないか検討されてはいかがでしょうか。</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ウ 交通整備方針について

○「公共交通の利便性向上」に賛成しますが、それはCO2削減に利するという観点からです。駅周辺のアクセス自家用車用駐車場の整備は、誘発・転換交通の発生を招くもので、ゼロカーボンの目標と論理的に矛盾を来していますので支持できません。また、若者のクルマ離れと少子高齢化を鑑みても、駐車場整備は有効な投資とは思われません。駅へのアクセスにはEVバスで対応すべきであり、土地利用は駐輪場整備にシフトするべきです。

○「自転車利用促進」と「自転車利用ルール・マナー向上」を支持します。歩道や商店街での乱暴な自転車通行、特に電動アシスト自転車の爆走風景は日常的なもので、危険を感じます。警察とも連携してマナー向上に努めるほか、既存道路幅内での自転車専用道路設置設を進めてください。

○シェアサイクルなど「新たなモビリティサービスへの対応」は、雇用創出やコミュニティ増進の観点からも、みだりに大手メーカーと提携せず、地域の会社やNPOで運用できないものでしょうか。

エ ユニバーサルデザインのまちづくり方針について

○杉並区の公園緑地等でも、横になれないベンチ、わざと座らせなくする意匠等の、いわゆる排除デザインが散見されます。見苦しい、人に冷たい街づくりであり、バリアフリーの根本思想と矛盾しています。杉並区は私が仮に破産しても、一夜のベンチも提供してくれないのだと、寒々しい気持ちになります。排除デザインを排除してください。

オ 防災・減災・事前復興まちづくり方針について

○明日来てもおかしくないと云われる首都直下型地震への対策は正に喫緊の課題であり、悠長に道路の用地買収などしている段階ではなく、当骨子案は浮世離れしています。区道地下等への大型地下式等防火用水の整備推進、小型消防ポンプ等の配備推進、消防団の充実など、具体性のある計画を盛り込んでください（地域減方針にはありますが総合方針にありません）。予算もこちらへ傾斜配分するのが常識的な対応というものだと思います。「建物の共同・協動的建替えや耐震化・不燃化」「オープンスペースの確保」による防災機能向上は支持します。

カ みどりと水のまちづくり方針について

○景観だけではなくCO₂吸収の観点からも、緑化推進は極めて重要な施策です。緑被率の向上、特に樹木数の意欲的な向上を目標としてください。

「みどり豊かな住まいのみやこ」を標榜するのなら、この項目は配列中一番目に来るべきと思われます。阿佐谷駅北東の屋敷林削減の如き、緑地保全より再開発を優先する施策は、ゼロカーボンの方針に反するもので失望しています。

○公園・街路樹は、地域住民にとっては一緒に齢を重ねてきた大切なものであり、突然の伐採で精神的なショックを受ける事例はよく見聞されるところで、いたずらに行政不信を招くものです。地域の景観を大事にする当計画のスタンスを踏まえ、伐採時には地域住民への説明責任に意を尽くしてください。

○阿佐谷北の民有地の天を衝く大木が伐採されるという掲示を所有者の方が出しておられました。その理由は落葉被害で近所に迷惑をかけるからとありました。昔から落葉の量は変わらないでしょうら、原因は住民意識の変化によるものと思われ、とても残念です。緑化思想の普及に一層取り組んでください。

キ 景観まちづくり方針について

○街中への貼紙を管理する屋外広告物法及び条例は、飼い猫探しまで含む市民の公共への自由な意見表明を阻害するもので、かねてより懸念しています。ポルノビラなどは個別に対策すればよいだけのことです。元が法律ですから区の判断で撤回することはできないのですが、運用に当たっては抑制的にしてください。

○日中戦争を推進しA級戦犯に指定された近衛文麿の邸宅である「荻外荘公園」の整備は、歴史的建築物であることは理解するにしてもなお、区税の支出先として全く不適當であり、この機会に強く抗議します。今更止めようもないと諦めています。館内掲示物の記載等にあたっては良識的な配慮をお願いします。近衛を賛美するネトウヨ好みの歴史修正的な文言などもっての外です。

	<p>ク 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>○既に述べた通り、「道路ネットワークの形成」は誘発・転換交通の発生を招き、温室効果ガス削減に繋がらず、ナンセンスです。文言を削除してください。</p> <p>○過去の計画と比べれば、当骨子案へのこの項目追加自体が画期的なのでしょうが、その内容は、すでに四半世紀も前の京都議定書当時からある平凡な項目が並んでいるだけで進歩がなく、ゼロカーボンシティを標榜するには明らかに不足感があります。</p> <p>○特に地産地消の再生可能エネルギーの推進について、何のアイデアも見られないのが寂しい。意欲的な計画を追加できるよう、英知を結集してください。</p> <p>○「区立施設への太陽光発電設備」設置は、改築時に限定するのでは不徹底です。全ての施設における設置を計画的に推進してください。</p> <p>○かつて普及していた太陽熱温水器は、安価であり太陽光発電を設置できない建物にも設置可能で、温暖化対策としても有効とされます。設置支援、区施設先行設置、地場産業としての振興を検討してください。</p> <p>○「建築物の省エネルギー対策促進」について、区内電気技師OBを雇用し、区内中小企業商店の無料省エネ点検とその改修提案を面的に実施し、当該企業商店の改修に当たって区が支援する制度を立ち上げてはいかがでしょうか（先進事例有）。</p> <p>○「電気自動車充電設備」は積極的に導入支援するほか、区役所公用車やすぎ丸号の電気自動車への買い替えを計画的に進めてください。バス、タクシーなど区内公共交通や、事業者の商用車についてもEV化を誘導、支援を計画化してください（郵便局の配達バイクがEV化されつつあるのは素晴らしいことです）。</p> <p>○「環境配慮のライフスタイル促進」は云い尽くされており、地道な継続には敬意を表しますが、区民に我慢を強いる啓発の限界もすでに明らかになっています。クーラーを控えて熱中症になるご老人、冷暖房を取るため仕方なくアイドリングをする深夜トラック泊の運転手に向かって、意識啓発をする</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		担当職員も辛いものがあるでしょう。当然ながら、課題の本質は温室効果ガスの出口ではなく入口にあり、職員の限られた労力は後者に傾注すべきと思います。
295		<p>土地、建物、道路等の計画も大切と思いますが、杉並区にどういう人々（国籍、性別、年齢、居住年数等）が「住んで居るのか」、「これから住むのか」にも視点を当て考えてほしい。杉並区も国と同様に最大の課題は少子高齢化、後継ぎ不足だと思う。これからの将来人口等を考慮の上の計画してほしい。私は、祖父の時代（百年を超えます）から現在地（荻窪）に住んで居ますが、本当に老人が多くなりました。それでも足を引きずりながら皆さん必死に駅に向かって歩いていきます。買い物等で駅に行く必要があるからです。</p> <p>ゼロカーボンも大切ですが、老人が住み続けられる杉並と言う観点も付け加えて頂きたい。若い人や家族が少ないのは居住費用が高すぎるからだと思いますが、老人しかいない杉並区では、「田園調布」や「成城」の様に衰退が避けられません。若者が住める杉並区と言う観点も付け加えてください。</p> <p>私が住んで居る荻窪については、長年の懸案の南北問題に一切触れられていないのが不満です。中央線の高架は望めなくても、駅エレベーター、エスカレーターの増設等を是非検討項目に付け加えてください。他地域の事は良くわからないので回答していません。</p>
296		
297		
298		
299		
300		都市計画道路を早くつくってほしい