

会議記録

会議名称	第2回 杉並区基本構想審議会「第1部会」
日時	令和2年11月5日(木) 午後5時58分～午後8時33分
場所	中棟5階 第3・第4委員会室
出席者	委員 有賀、池田、中林、内藤、和田、井口(茂)、清水、橋本(恒) 松本、山本、わたなべ 区側 都市整備部長、総務部長、産業振興センター所長、まちづくり担当部長 土木担当部長、危機管理室長、都市整備部管理課長、総務課長 企画課長、都市企画担当課長、住宅課長、市街地整備課長 拠点整備担当課長、鉄道立体担当課長、土木管理課長、土木計画課長 都市計画道路担当課長、みどり公園課長、企画調整担当係長
配付資料	資料11 別紙2-2(第1回会議メモ) 資料12 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 資料13 現基本構想に基づく取組を通じた区の今後の課題認識【まち づくり】 資料14 自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方検討会【資料抜 粋】 資料15 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ 資料16 部会テーマブック【まちづくり】 資料17 令和2年度杉並区施策評価表(施策04～06) 資料18 杉並区における協働の取組【まちづくり】 資料19 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正す る法律について(国土交通省ホームページより抜粋)(委員提 供資料) 資料20 武蔵野市地域公共交通網形成計画の概要(委員提供資料) (参考資料) ※下記資料については基本構想審議会にて配布済 ・様式2-1、2-2 検討共通様式 部会シート ・様式3 部会への意見提出様式 ・資料20-1、20-2 現基本構想(10年ビジョン)に基づく取組の 進捗状況
会議次第	1 開会 2 第1回会議の振り返り

	<p>3 議事【まちづくり】 (1)現状と課題 (2)目指すべきまちの姿とその理由・考え方 (3)取組の基本的な方向性と具体的な取組</p> <p>4 閉会</p>
傍聴者	1名
会議の結果	<p>個別テーマ【まちづくり】について、区が提示した資料等を踏まえ、委員間の討議を行った。</p>

○部会長 委員の皆様方、どうもこんばんは。定刻より若干早いのですが、おそろいということを始めさせていただきたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

本日は第2回の会議になります。11名の委員の皆様方全員がご出席ということで承っております。全員出席ですので、会が成立しているところをご報告させていただきます。

それから、今、事務局からございましたが、傍聴人の方は、1名いらっしゃるということで、ご承諾したいと思いますが、よろしいですか。

(異議なし)

○部会長 ではよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

それでは、これから議題に入ります前に、本日使用する資料について確認をさせていただきたいと思いますので、事務局からよろしくお願い致します。

○都市整備部管理課長 部会事務局の都市整備部管理課長の高山でございます。

それでは、私から配付資料を確認させていただきます。

まず、基本構想審議会第1部会次第になってございます。

続きまして、配付資料、第1部会-資料11ということで、別紙様式2-2（第1回会議メモ）。こちらの資料は、事務局で第1回の審議の内容をまとめ、補助シート様式2-2に落とし込んだものでございます。

続いて、第1部会-資料12、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。

続きまして、第1部会-資料13、現基本構想に基づく取組を通した区の今後の課題認識【まちづくり】。

続いて、第1部会-資料14、自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方検討会【資料抜粋】。

続いて、第1部会-資料15、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ。

続きまして、第1部会-資料16、こちらはたくさんありますが、部会データブックとなっております。データブックについては、調査が困難で資料のご用意ができなかったものに関しては目次の記載から除いております。目次に記載のある資料については、配付が個人あてとなっている資料についてはページ数が多いため、ご要望された委員の方のみにお送りしております。

続いて、第1部会-資料17、令和2年度杉並区施策評価表（施策04～06）。

続きまして、資料18、杉並区における協働の取組【まちづくり】。

続いて、第1部会-資料19、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について（国土交通省ホームページより抜粋）。これは本日席上で配付させていただいているものです。

続いて、資料20の武蔵野市地域公共交通網形成計画の概要。

以上でございます。なお、基本構想審議会で配付済みの参考資料もございますので、ご用意をいただけたらと思います。不足等ございましたらお声をおかけいただけたらと思います。

資料の確認は以上となります。

○部会長 どうもありがとうございました。

資料の過不足など、今お気づきのところがもしあれば、お手を挙げていただければと思いますが、今日の議論の論点に応じてそれぞれ資料を参照していただきますので、一旦左側に置いておいていただいても結構です。今すぐ全部使うわけではございません。

一番最初に使いますのは、資料の11というA3の1枚の表形式になっているものです。前回のまとめなので、これだけは目の前にお出してください。よろしいでしょうか。

今日も最大でも8時半には終わる覚悟でおりますので、よろしく願いいたします。

それでは、前回の会議ご欠席された方もおられますので、この資料11を使って一度振り返りをしておきたいと思います。

まず資料11ご覧ください。ここの中にも書き切れないぐらい多数の項目を前回、出していただいておりますが、左から、現基本構想の進捗の検証・評価というところが、これがA覧と呼ばれていますが、それに対する意見として、ここに総括的な意見、それから個別の現基本構想の進捗検証について、ご意見いただいております。これを一つ一つ読み上げておりますと多分時間がなくなってしまうので、ざっとご覧いただくにとどめておきたいと思いますが、その下にB覧というのがあって、目指すべきまちの姿というところの意見交換をさせていただきました。前回ご出席の委員は思い出していただきたいんですが、防災について非常に多くの意見をいただきました。それから、当然ながら防犯についても大事な論点あるいは意見をいただいておりますので、それら併せてリスク管理というか危機管理という大きな論点で前回はまとめていったということです。

右側のC覧に、基本的な取組の方向性、あるいはそれを実現するための手段・方法と分けていただいておりますが、薄いグレーで小見出しが整理されています。全般というところ、それから防災・減災、防災・連携、防災・発災後の支援、防災・その他（事前復興等）、

それから最後防犯というような、こういう言わば中分類的な形でキーワードからまとめております。

最終的には重複をなくすように合わせていったり、内容的に、こっちはもう少し方法のほうに近いほうがいいのではないとか整理する必要がございますが、一旦前回の会議で出された意見を一応漏れなく記録をしていく。あるいは整理をする前段階として全部情報をきちんと可視化するというので、まとめておりますので、抜けているのではないかとというのがもしお気づきのところがありましたら、今日の会議の終わりまでに、お知らせいただければと思いますが、今、申し上げたように、この基本的な取組の方向性、それから右側の欄の手段・方法、取組というのは、これはいずれも現基本構想の中でまだ未達のものについては継続して取り組む必要があるという意見も随分いただいておりますので、そのことも踏まえて、かつ新たな論点、新たな視点、例えば複合的な災害の評価であるとかということも出されましたし、防犯については、そもそも犯罪を起こさせないようなまちづくりが必要であるということも論点として出されましたので、そのことは現基本構想にはない論点として記録をさせていただいているところでございます。

よろしいでしょうか。まずはここまで一旦確認をいただければと思うんですが、もし記録に漏れがあったり、あるいは前回の危機管理というテーマで、言い忘れたというのがあったら、この際ご遠慮なくご発言いただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

委員どうぞ。

○委員 資料を事前にお送りいただいたので、全部目を通してまいりました。部会データブックが前回は席上配付だったものですから、それを持ち返って読みました。それから、前回と今回の第1部会の中に第2部会が1回ありまして、そこで関連する意見が出ていたということもありまして、4点ほど追加というか、お願いしたいなと思って今日は用意してきました。

まず、A欄に関係する部分で、1点目、第2部会の意見で、防災に関して、大規模な台風とか地震とかだけではなくて、最近、身近な突風の被害ですとか、あと熱中症、そういったものも一種の災害ではないかということで、そういった身近な災害への対策というものも考えてもらえないかというような話があったので、こういう視点が必要なのかなというのが1点ですね。

それから、2点目以降は、C欄の具体的な対策・手段に関することになります。一番上の長期停電による熱中症の発生に加えて、私が今気にしているのは、風水害で清掃とか土

砂撤去とかそういったものがどんどん遅れていくと、感染症がやっばり拡大して、またいろんな関連死とか、そういうのが増えてしまうというようなところも書いておいていただければというのが2点目ですね。

それから3点目が、防災の一番最後で、恐らく復旧復興の考え方を風水害にも適用するというのは、これ私が言った発言だと思うんですが、これをもうちょっとちゃんと書いておいてもらいたいです。水害に強いあるいは復旧しやすい建物への誘導や支援の施策が必要ではないかというような趣旨の発言だったので、そういうふうにしておいてもらえるとうれしいなと思います。

あと最後4点目が、部会データブックを読んで気づいた点なんですが、杉並区の場合は震災救援所の収容人数が、最大今9万8,000人ぐらいと書いてありました。それに対して、首都直下地震が起きたときの避難想定人数が約10万少々ということで、少し足りないんですけど、おおむね何とか満たせるレベルになっているのかなというところを踏まえると、問題は、恐らく集中してしまう震災救援所とそんなに集中しないところと出てきてしまうのではないかなということがございます。そこで、特にコロナ禍でもありますので、ICTを活用して、気象情報とか避難情報とかというのは風水害のとき提供されますけど、震災救援所、風水害の場合は避難所ですね。その混雑情報の提供といったもの、そういったものも入れていただきたいなと。それは広域避難の促進とか避難者の分散化のために入れていただければなと。これはほかの自治体でやっているという事例も聞いたことがありますので、その辺りを加えていただければなと思いました。

以上4点です。

○部会長 どうもありがとうございました。

事務局のほうよろしいですか。今の4点追加ですが。

○都市整備部管理課長 今、承ったものはこちらに盛り込むような形で対応して、何かあればまた確認をさせていただければと思います。

○部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。よろしいですか。

(なし)

○部会長 では、一旦この資料11についてはこれでよしとさせていただいて、今日の続きの議論に入っていきたいと思いますが、本日のテーマはまちづくりということになります。それで、まちづくりの議論は非常に古くて新しいものでして、常に進化しているので、内

容も60年代、70年代にまちづくりと言っていたときから比べると多様に使われ始めていますし、それは社会の要請でもあるしニーズでもあるということなのですが、同様に、この基本構想でも10年前に使っていたときと、まちづくりの対象とするフィールドも多分広がってきているかもしれませんし、あるいはもっと複雑になっているかもしれません。そんなことを踏まえて、資料の12を今度は前に出していただきたいんですが、ここにあらかじめ部会の皆さんからお出しいただいた、私が議論したい論点というのが整理されています。これをざっと見ていただくと、大項目のところで、1枚目は共通事項になっていますSDGsとかありますが、2枚目から安全とまちづくり、3枚目がまちづくり・協働・ICT、4枚目はその続きですね。それから、その次にみどり・公園・農業とあります。

ご覧いただくとお分かりのように、まちづくりは実に広いですね。第1回目で議論した危機管理のところでも、例えば木造密集市街地の解消の話であるとか、あるいは水害の対策であるとかというのは危機管理のところでも議論しましたので、(再掲)と書いてあるところは、そういうようなテーマが改めてまちづくりにも関連するということになっています。ということでご覧いただければいいと思いますが、それ以外には、最後の今のページで、みどり・公園・農業というのも出てまいります。これも実は大事なまちづくりのテーマになっているんですが、農業については、同時に、次回第3回目で産業というところでも扱いますので、これも両方にまたがるということでご理解いただければと思いますが、特にまちづくりに関連するようなものもいっぱいありますので、今日議論をするべき内容については、時間が限られておりますけれども、お出しいただければなと思います。

さて、それで具体的に議論に入る前に、前回と同様に、主な取組や総合計画の施策の指標の進捗状況、これまでの進捗状況について一旦おさらいをしたいと思いますので、検証資料20-2がございますでしょうか。

では、20-2を前に出して置いてください。

それでは、スクリーンも併せてご覧いただきながら事務局からの説明をお聞きいただきたいと思いますので、お願いします。

○まちづくり担当部長 皆様こんばんは。都市整備部でまちづくり担当部長をしております本田と申します。一部の方は、後ろからになってしまいますけれども、ご容赦いただければと思います。

それでは、座ってご説明させていただきます。

私からは現基本構想10年ビジョンに基づく取組の状況のうち、目標2ということで今、

部会長がおっしゃったところをご説明させていただきます。なお、一部目標2の中で産業分野に関する項目もございます。こちらにつきましては、次回の会議でご説明するということをご了承いただければと思います。

これまで、まちづくり分野の中で、暮らしやすく快適で魅力あるまちということで、駅周辺のまちづくり方針の策定、それから具体的な取組、空き家対策、ユニバーサルデザインのまちづくりの推進、それから道路の拡幅整備事業など取り組んできておりますので、個別に状況などご説明させていただきたいと思います。

それでは、資料の20-2の1ページをお開きください。

こちらには、目標2に関連する社会環境の変化など、それから各指標の進捗状況を記載しております。個別に触れることは割愛させていただきたいと思います。

続きまして、具体的な内容としまして2ページになります。10年後の姿、こちら三つございますけれども、一つ目の「暮らしの核となる多様な拠点づくりが進んでいる」についてになります。主な取組を順次ご説明させていただきます。

一つ目の項目として、荻窪駅周辺都市再生事業の推進ですけれども、こちら区条例に基づくまちづくり協議会、荻窪まちづくり会議というものから荻窪駅周辺地区まちづくり構想が区に提案されまして、その内容を踏まえて荻窪駅周辺まちづくり方針を策定いたしました。この方針の具体化を図るため、荻窪駅周辺都市総合交通戦略を策定しておりまして、令和元年度にも荻窪駅北口駅前広場にクールスポットとなるミスト装置を整備するなど、都や交通事業者も巻き込んだ取組を進めているところでございます。さらに、駅周辺の回遊性向上のアクションプランといたしまして、「荻窪の歴史・まち・人を想う15の提案」を策定しており、（仮称）荻外荘公園の整備と合わせまして歴史的、文化的資源を生かした住んでよし、訪れてよしのまちづくりを進めているところでございます。

次の項目の都心型まちづくりの推進では、交通拠点である駅を中心に地域の特性を生かした商業の活性化や生活利便性の向上を図りまして、にぎわいと多彩な魅力のあるまちづくりを進めています。近年は地域の方々との意見交換会や懇談会などを経て、まちづくり方針の策定を進めているところでございます。平成29年には阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針を策定しまして、現在、西荻窪駅周辺での方針策定も目指しまして、まちづくり懇談会を開催し、地域のご意見を伺っているところでございます。

また、ハード、ソフト両面の取組の連携を図るものとしまして、地域の方々からのご要望やご意見を伺いまして、公園の落書きの防止策、トランスボックスラッピングの実施、

公園の改善整備等を行いました。今後はこれらの取組に加えまして、地域ごとに特色あるまちづくりを進めるための担い手の育成ですとか、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを進めていく必要があるということで考えております。

3ページに移っていただければと思います。

空き家等対策の推進では、杉並区空き家等対策計画に基づきまして、弁護士や建築士などの専門家による総合相談窓口を月一回開設し、空き家等の相続や管理に関する相談を実施しています。また、空き家等利活用モデル事業の実施及び特定空き家等に対する指導、勧告、命令を行い、昨年度は行政代執行を1件、老朽空き家の除却に対する助成を3件行うなど、空き家等の発生抑制から利活用、除却までの総合的な空き家等対策を実施しています。また、今年度から所有者不明の空き家等につきましては、相続財産管理人制度の活用を進めております。

次に4ページ、ここからは10年後の姿の②ということで、「高齢になっても障害があっても人々がまちに出て交流している」に関しての主な取組になります。

まず一番最初に、鉄道連続立体事業の推進についてですが、安全で利便性の高い沿線のまちづくりの実現に向け、京王線では笹塚駅から仙川駅間の連続立体交差事業を進めております。また、西武新宿線では代々木駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化計画や上井草駅前広場計画などの都市計画決定及び事業化に向け、都市計画の手続を進めているところでございます。

次にユニバーサルデザインのまちづくり推進についてですが、誰もがどこでも自由に暮らしやすいまちづくりを実現するため、オリンピック・パラリンピックの開催に向け、関係機関との連携の下、区内全域においてユニバーサルデザインの整備を進めております。また、杉並区バリアフリー基本構想において、重点整備地区に設定されている方南町駅周辺につきましては、駅西側のエレベーターが設置されバリアフリー化が進みました。今後とも駅東側エレベーターなどの設置につきまして、鉄道事業者などと協議を継続してまいります。

新たな地域交通の整備についてでございますが、今後の少子高齢化の進展など、社会環境の変化に応じ、地域交通の利便性向上については調査研究を進めているとともに、シェアサイクルの導入につきまして、関連区との連携を視野に入れて検討してまいります。

なお、地域交通におきましては、自動運転ですとか、乗り継ぎの利便性など、ICTの活用が課題であると認識しているところでございます。

また、環状8号線を基本ルートとする区部周辺環状鉄道、エイトライナーにつきましては、関連区と協力して早期実現を目指します。

ページ変わりました、5ページになります。

都市計画道路の整備についてですが、区民生活の防災性、安全性、利便性を高めるため、東京における都市計画道路の整備方針第4次事業化計画に基づきまして、区が施工する令和7年度までに優先的に整備すべき4路線の事業化を進めるとともに、都施工の路線については都と連携し整備を進めています。

紙面の関係で、今お話しした区施工の4路線につきましては6ページ、こちらの図でお示ししているところでございます。青梅街道から南下しJR西荻窪駅を越え神明通りまでを結ぶ補助132号線につきましては、これまで説明会などを開催してきておりまして、今年4月に一部区間の事業認可を取得いたしました。現在、用地買収に向け、地権者の方々などへの用地説明会を予定しているところでございます。また、高円寺駅と中野駅を結ぶ地区の右側のほうですが、補助221号線につきましては、事業化に向け、年度内の事業概要及び測量説明会を予定しているところでございます。

5ページに一旦戻っていただきまして、項目として「生活道路等の整備」ですが、防災性、安全性を向上させるため、平成29年3月に策定しました「杉並の道づくり（道路整備方針）」に基づきまして、生活道路の拡幅整備に向けた測量、設計などを行っております。安全で快適に歩ける歩行者優先の道づくりを進めているところです。この杉並の道づくりで定めた主要生活道路の優先整備路線につきましては、5ページの図にお示ししており、5路線を予定しているところでございます。

また、無電柱化につきましては、平成29年11月に杉並区無電柱化推進方針を策定しまして、整備効果の高い4路線から、現在、荻窪駅南側、都立荻窪高校前のバス通り約680メートルを対象に測量、地下埋設物調査及び設計を進めているところでございます。

7ページ以降につきましては産業分野に関するところですので、本日のご説明としては以上とさせていただきます。ありがとうございました。

○部会長 どうもありがとうございます。

ただいまの、まずは資料20-2ですが、進捗状況についてご説明をいただきました。これについてご質問があればいただいておりますが、いかがでしょうか。

どうぞ委員。

○委員 松本です。

非常に分かりやすく資料20-2を説明していただいたので、その中で2ページの「駅周辺のまちづくりの推進」で、気になったことですが、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を進めていくのだということ、これは駅周辺で歩きたくなるまちづくりをしっかりと考えたいということではなかったのでしょうか。それを確認したいと思います。

○部会長 ありがとうございます。

事務局いかがですか。

○拠点整備担当課長 拠点整備担当課長の、塚田からお答えします。

歩きたくなるまちづくりの推進については、そのまちの活性化というか、にぎわいの創出みたいなのところもあるので、今のところは駅周辺で考えております。

○部会長 どうぞ委員。

○委員 分かりました。その上で私もこのことについては考えるところがあるので、一つだけ意見述べてもよろしいでしょうか。

○部会長 どうぞ。

○委員 今日の資料15の趣旨を話されたと思うのですが、ぜひとも、成功体験のようなところをつくっていただきたいと考えます。駅周辺の人が集まっているところで取り組むというのが大事だと思います。2019年5月の講演会に招待され、ニューヨーク市のジャネット元交通局長のお話を聞かせていただいて、その中で特に印象に残ったことがあります。それは、ニューヨークで試みたことで、商店街の人が喜んだということです。車道を縮めて歩行者や自転車により使いやすようにしたことで、商店街の売上が上がり成果として明確に効果が出たと。ニューヨーク市内でさらに拡大できるようになったということ。ブルームバーグ市長のときの交通局長で、今はブルームバーグの財団の役職について、全米の有志の都市を集めた協議会を立ち上げて、その会長として、全米の都市がニューヨークの成功体験をさらに展開していく責任者をされておられる。

冒頭に言いましたように、やはり成功体験を関係者が共有するのが大事で、特に商店街の方がよかった、売上が上がったというようなモデル事業をされるのが大事と考えます。駅前には歩きづらいところが結構ありますので、暫定的にでも取り組んで見せる。ぜひとも駅前に取り組んでいただければと考えます。

○部会長 ありがとうございます。

今ご質問とそれからご意見という形でいただきました。今日、実はスクリーンとPCを用意していただいたのは、皆さんからいただいた意見の中のキーワードを、その場でそこ

にいらっしゃる事務局の方にリアルタイムで打っていただいで、画面にそれぞれの委員皆さん方のご発言の要点をちょっと記録していこうと。それで最後にまとめていこうではないかというような取組をしようと思ったんです。前回、もしかすると漏れがあったかもしれないということもあって、記録を取りながら可視化をしなくてはならないと思いましたので、そういうことを試みようと思いました。

ということで今、早速ご意見出ましたので、歩きやすい、歩きたくなるような駅周辺のまちづくりということで、キーワードを入れておいていただければいいと思いますが、よろしいでしょうか。また後でこれ少し関連するようなものを川喜田二郎法と昔から言いますが、KJ法でまとめたりしていきたいと思います。ありがとうございました。

ほかに、まず資料の20-2についてのご質問があればいただいでいこうと思います。

どうぞ。

○委員 ありがとうございます。私の不勉強をさらすようで非常に恐縮なんですが、4ページのところの杉並区のバリアフリー基本構想についてなんですが、こちらの範囲は公共施設のバリアフリー化なのか、例えば、私有の自宅のリフォームなんかでの助成みたいなものを含む施策なのか、この辺の範囲をどなたか教えていただければと思います。

○都市企画担当課長 バリアフリーを担当しております交通施策担当の山川と申します。よろしく願いいたします。

今般のこの杉並区バリアフリー基本構想ですが、昔の交通バリアフリー法とハートビル法を合体させた今のバリアフリー法に基づいて、この構想になっております。基本的には公共施設、道路とあと鉄道駅、基本構想には一部個々のバリアフリーという観点も入ってございますが、主にそのようなところでございます。

○委員 ありがとうございます。

○部会長 よろしいですか。

○委員 議論はまた後ほど。

○部会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

よろしいようでしたら、議題を進めてまいりたいと思いますが、資料12の議題に入っていきたいと思います。今ご覧いただいでいる12番、それから13番は区でお考えになっていらっしゃる課題認識が13にまとまっていますので、これを併せて議論していきたいと思いますが、まず12で、共通事項は非常に大きな内容ですので、議論の中で個別のいろんな具

体の議論が出てくるかと思えますから、前回と同様に、全体の共通事項のところは個別のご意見を伺った上で最後にまとめるほうがまとめやすいと思えますので、そのように進めさせていただきたいと思えます。

そうしますと、その次の町並と防災以降続けてまいりたいと思えますが、この安全とまちづくりというところで、既にこういう論点で議論したいということをお知らせいただいておりますので、この資料の1枚目と2枚目、安全とまちづくりというところから進めていってよろしいでしょうか。

それでは、まず町並と防災というところについては、前回の危機管理のところでもご意見いただいておりますけれども、改めてまちづくりという観点から、狭隘道路の話とか木造家屋、老朽家屋の防災上望ましくないところに対して、ここではもちろん所有者の方のご努力というのは当然不可欠になるんですが、区としてどのような施策というか、10年後の姿を描けるか、描くべきかというところについて、まちづくりの観点からご意見があれば、資料に書かれているものに加えて、ご発言としてぜひいただきたいと思えますので、どうぞ忌憚のなくご発言いただければと思えますが、まず、町並と防災、それから次の空き家対策、登記不明者対策、それから安全、安心なまち、安全な町、これは防犯の話もありますので再掲になっていますが、まずはこの1ページ、2ページの項目からいただきたいと思えますが、そこから進めましょう。

いかがでしょうか。ご発言があればぜひお願いしたいと思えます。

委員、お願いします。

○委員 ありがとうございます。わたなべです。

私は、防災のところの絡みで発言させていただきます。

商店街は、今たくさんあって、今日、商店会連合会長さんもいらっしやっていますけど、大きく商店街をいじるということは、実際にそこでお店をやってらっしゃる方は、10年たってもなかなか難しいと思えます。そうした中で、商店街はとっても道が狭くて、人の往来がわちゃわちゃしているところが多くて、それがにぎわいになっているんですけど、永福町は違いますけど、そうしたところは結構、電柱がとて多くて、電線がぶらんぶらん下がっていて、空がとっても狭く感じるんですね。なので、そうしたところでやっぱり商店街に対して電柱の無電柱化というのを積極的に推進していくような取組があれば、歩いていても気持ちがいいですし、防災の観点からも、いいのではないかなというような意見です。

○部会長 ありがとうございます。

無電柱化については、今、施策として区は何かやってらっしゃいますか。補助とか支援とか。何かあればお答えください。お願いします。

○土木担当部長 土木担当部長の友金です。

区では、無電柱化の整備をすると効果が高い路線を4路線選定しておりまして、その中で、先ほどご説明がありました荻窪高校前の通りを今、調査、予備設計が進んでいるところです。もともと区道には十分な広さのある歩道が少ないものですから、なかなか整備が進んでこなかったという部分がありまして、今回取り組んでいるところは、歩道のない生活道路をチャレンジ路線として整備を進めて、今、東京都の補助を活用して取り組んでいるところです。当然、都市計画道路等、歩道を整備するようなところは順次進めていくという考えでございます。

○部会長 ありがとうございます。

委員から商店街を重点的にというお話があったのは、多分異なる移動手段が重なるんですよね。自転車も多いし、歩行者も当然多いし、恐らくは商店街というのは目抜き通りのところが多いので、車も通るし、場合によってはバスも通るという中で、幅員が狭い狭隘な商店街だとすると、街路環境整備ということだけではなくて、それが最終的には商店街のメリットにもなるのではないだろうかというご発言だったと思いますが、この辺り、今の段階ではこれいい悪いとかという評価は抜きにして、まずはそういうご意見として整理していきたいと思うんですが、これ商店街の問題というのは、一方で商店街の皆様方のご商売のフィールドですから、それに対して何かご意見、お気づきのところがあればぜひ関連してご発言いただければいいかなと思うんですが、いかがでしょうか。何かお気づきのところがあれば。ご遠慮なく何でもどうぞ。

○委員 今、委員から商店会連合会の私が参加しているということで、商店街の電柱の地中化というのは、私も非常に必要なことだと常々思っています。委員が言ったとおりで、電線が非常にいっぱいあるし、それから電柱が非常にぎりぎりまで出ているし、これは何とかしなくてはいけないということは常に思っています。ただ、このことについて何とかならないかという問いかけをすると、ほとんど答えは、道路が狭いと地中化は無理なんだということと、非常に膨大な予算がかかるから簡単にはできない。先ほど優先順位を持って進めているというお話ですから、それはもちろんそのとおりでいいと思うんですけど、

危険性があるのは、逆に地中化が難しい細い道路幅が狭い商店街ほど危険性が非常に高いんですよね。だから、そこのところは考え方として、狭いからできないということであると、この防災を進めるという、電柱の地中化によって防災を進めるというのは、なかなか難しいのかなと思うんですけど、やっぱり考え方として、狭くても何とかやる方法があると思うので、そのことが今後問われて、行政の中で、その問題について継続して検討していただけるといいかなと思っております。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

当然ながら駅周辺のまちづくりの計画がアクションプランとしてはあって、今ここではもう少し長期的な10年先の姿を構想するということなので、役割分担として、それぞれの駅周辺の特徴や道路の状況に応じたアクションプランで少し優先順位をつけてご対応いただくようなことを基本構想ではお願いするという、ストラクチャーを計画としてつくっていくということは大事かと思うんですけども、多分おっしゃったように、それぞれ幅員の問題等々で個別の事情があるんだと思います。

一案としては、これすぐにはなかなか難しく合意形成が必要なんだろうけども、いわゆる地先の民間所有地の背割り線というか、裏側に入れていくというやり方もなくはないんですよね。何か所かのためされたことがあるんですが、ただ当然そのときは民地の中でするので、合意を取らないといけないし、非常に時間がかかるということも当然あって、なおかつ民地の中に対する補助というのは、公的な補助をどれだけ入れるかというのは、その問題があるので、公共街路ではないので、それについての問題もクリアしなくてはならないんですが、方策としてはそういうことも選択肢としてはあり得るので、アクションプランで少し考えていくべきことだという役割分担したほうがいいと思いますけども、そういう大きな課題があるということは承っておきたいと思います。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、お願いします。委員。

○委員 電柱地中化、電線を地中化するに際して、共同溝に埋めるのか、単に電線だけを埋めるのかという問題があるんですけども、どこかでほかでも出てくるかもしれませんけれども、むやみと道路を掘り返して困るという話もありますので、共同溝にするということも考えられるんですが、その辺はどういう方針で行くんでしょうか。

○部会長 これも割と個別具体的話になるかもしれませんが、大きな方針が何かあればお話いただければと思います。事務局。

○土木担当部長 土木担当部長です。

この方式についても道路事情、個々の路線によって設計の中で検討していく内容になると思います。直接電線を埋設するという手法も最近いろいろ試験的に行われているんですが、なかなか杉並のような木造の家屋が多いところでは、道路管理上、支障があるんですね。建替えのたびに前面を供給管等で掘削しますので、直接埋設すると切断される危険が多いので、これは国や東京都でいろいろ技術的な試験を行っていますので、その状況を見ながら区でも取り組んでいきたいと考えております。

○委員 一つ追加でよろしいですか。

○部会長 どうぞ。

○委員 これは電柱の地中化について、昨年、私が台湾との阿波踊りでの交流に随行していったときに、台湾のまち並みを随分歩いて、踊りを皆さんに見せるために台北のまちを随分歩いたんですけど、電柱の地中化があまりにも進んでいるので非常にショックを受けました。台湾は商店街も普通の大きい道路にかかわらず狭い道路もほとんど電柱の地中化ができていました。日本が何でできないのかというのは、そのときにすごく強く思った覚えがあります。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

副部会長、どうぞ。

○副部会長 1点基本的なことを教えていただきたいんですけども、電柱地中化する場合の予算負担というのは、大体どうなっているんでしょうか。昔、円高差益還元的时候は、電力会社にやらせようとしていたと思うんですね。現在はどのような予算負担になっているのか、その辺りを教えていただければと思いますが。ちなみに、まちづくりの関係は予算が非常に大きい話になるだろうと思いますので、その辺りも併せて教えていただければと思います。

○部会長 では、事務局お願いします。

○土木担当部長 土木担当部長です。

たまかなんですが、国、それから東京都の補助がございます。ただ、補助対象となる部分が電線の地中化に関するものですので、上の道路整備、レベルアップですとかバリアフ

リーですとか、その他もろもろかかってきますので、半分国費を充てるにしても、全体の道路整備としては、かなり区の出費があるというような感じですか。

○副部会長 そういたしますと、いわゆる道路予算でやるという部分が多いということですか。例えば当然電線を整備すると電力会社のほうも相当負担はあるだろうと思いますが。

○土木担当部長 もちろん電力会社等の企業の負担も入りますので、無電柱化する路線については、事前に東京電力等の企業者と調整した上で路線を選定、告示するような手続になってきます。

○部会長 ありがとうございます。何か、よろしいですか。

どうぞ、委員。

○山本委員 2ページ目もお話をして、空き家に関して、大丈夫ですかね、すみません。

○部会長 どうぞ。

○山本委員 空き家に関しては私もあまり深く切り込んだことがなかったんですけども、実態調査報告書を改めて見てみますと、やはりかなりの伸び率があるなど。極端な話5年で倍になってしまうのかみたいなものが読み取れて、平成25年408件だったものが、平成30年に748件になっているということなんですよ。

実態調査はかなり細かくしていただいているところなんですけれども、ここからもう一つ踏み込んで発生抑制につなげるですとか、踏み込んだ施策がどんどん出てくるといいなと思っています。私、住宅の設計を20年やっていたわけなんですけれども、杉並区は更地というか、土地を買ってフリーの家を建てようという件数が少ないんじゃないかなという、土地が動いていないという実態があるんじゃないかとか、借地の割合が多いんじゃないかとか、私も分からない部分はあるんですけども、空き家は空き家だけの問題ではなくて、せつかく限られた土地の中で748件分全然動いてない土地があるというような切り口でも考えていったらいいんじゃないかなと思っています。

○部会長 ありがとうございます。

興味深い視点を今いただきましたが、空き家は増えているけども土地取引が動いてないというのは、恐らく所有者さんがずっと持ち続けている。多分人に売りにたくない。けどもすぐには住まないとか、子供たちがしばらく帰ってこないとかいうので空き家状態になっているというところで、放棄されてしまっている家とは違って、現住されていないというか、住まれてないということだとは思いますが、地方都市でよくあるパターンなんですよ。代々受け継いできた土地は決して他人には売りにたくないという方が多いんですけど

も、自分ではもうそこに住めないというか、それで空き家になってしまっているというのは地方では多いんですが、杉並区でも同じようなことがあるというのは、目からうろこの情報をいただいた感じがしますが、この辺、事務局では何か特徴を捉えてらっしゃいますか。

○住宅課長 住宅課長、清水です。

今委員がおっしゃられたとおり、空き家のいろんな情報が入ってくる中では、やはり相続の部分も非常に奥が深い。借地をされている方も実際多くて、そこで底地の権利を持たれる方と建物を持たれる方というところで、うまくいけば土地もきつと動く部分もあるのでしょうか、そういった部分が実際、空き家のトラブルという言い方は申し訳ないんですけれども、入ってくる情報の中では必ずそういったものが絡んでくると、どうしても後は本当に朽ちていくのを待ってしまって、活用ができない状況まで追い込まれていくというような実態は今現在あるのかなと考えてございます。

○都市整備部長 都市整備部長です。

○部会長 どうぞ。

○都市整備部長 1点だけ補足させていただきますと、杉並区の空き家の特徴の一つに、所得層が杉並区内は高くなってございまして、ですから、そこを空き家にしても十分生活が成り立つ方が大勢いらっしゃいます。通常であれば自分が現有している建物・土地を売却して次のステージに転換するんですけれども、そうではなくて、所得に余裕があるために、それをそのままにしてどこかに引っ越してしまう方が、ほかの地域と比べると杉並区の場合は多いといった特徴がございまして。

以上です。

○部会長 どうもありがとうございます。

委員、どうぞ。

○委員 空き家対策ということで私も提案させていただいているんですけれども、日本の経済が世界に比べて全く進展しない。日本だけが経済停滞しているというのは、土地事業をやる人とかに土地がうまく回らないからだろうというのが一つの大きな原因だと思っておりますので、空き家とか空地については、積極的に流動化を図る必要があると考えておまして、今問題になっているのは壊れかけた空き家でみんなが迷惑しているというような空き家はみんな注目しているんですが、そうでなくても、しばらく使う予定がないというような空き家ですね。空地についても同じですけれども、こういうものに対しては、税制面

等で対応していく必要があるのではないかと。

それで、一部の自治体では、別荘用の土地で住んでいない家であれば居住用の土地とはみなさないということで、居住地の4分の1の税金を減らすというのを適用しないと。そのまま全額かけるというような自治体もあるようですので、そういうことも考えていいのではないかと。水道も電気も1年間ほど使っていないような土地に対しては、そういう対策もあり得るだろうと。それから、土地も登記を正しくされないために所有者不明とか、そういう土地も出てきているということで、特に固定資産税が払われていないような土地については、積極的に競売にかけられるはずですので、処分していく、流動化を図ると。または空地についても積極的に税制面でも対応していくというようなことで、空地や空き家を作できるだけ流動化させていくという、そういう施策が必要じゃないかと思っております。

○部会長 ありがとうございます。

居心地が良くなるような歩きたくなるようなまちというのも現基本構想の中でキーワードで語られていると思うんですが、そういう観点から見ても、空き家とか空地がまちなかに増加していくような状況、あるいは蚕食的にとよく言いますが、ばらばらと出てくるような状況になってくると、計画的にまとめにくいような状況になりますよね。だから、これは個人の所有の財産権の問題にもなるので、区レベルでどこまでできるかというのは当然非常に難しい問題はあるんですが、よく言うのは、地域ごと、杉並区さんでも地域ごとのエリアごとのまちづくり方針をつくってと思うんですが、そういう中で、少し空き家問題、空地問題というのを少し優先順位を上げていくような、何かそういう次の10年見据えたときにはそういうものというのは必要かもしれないですね。関連するご意見が今多いのではないかと思います。

つまり現状のままの施策でいいとはなかなか感じられないので、この10年基本構想全体でどこまで書けるかというこれも役割分担の話ですが、むしろゾーンごとのまちづくり方針の中できちんと特徴を踏まえてやっていただいたほうがいいのかと思うんですが、1点質問なのは、駅周辺は別だと思うんですが、空き家の問題というのは全区的に共通するのですか。それとも、今の地区まちづくり方針なんかでも地区ごとになっている計画があるんですが、地区ごとに何か特徴があるんでしょうか。

○住宅課長 そうですね。資料で点が見つらいかもしれませんが、全区的に広がっているような形で分布しております。

○部会長 そうすると、区全体の共通問題ということとして位置づけてもいいということ

ですね。

○住宅課長 データブックの13ページになります。最初の空き家の資料の。

○部会長 分かりました。ありがとうございます。

どうぞ。

○委員 ありがとうございます。防災屋さんなので、一方で建築まちづくりが必ずしも専門ではないのですが、幾つかありまして、先ほど清水委員から、ほかの部会で、いわゆるハイエンドの災害以外のものにもみたいな話の中で、ふと思ったのが、大阪北部地震なんですよね。私自身は高槻市役所に一月ほど災対本部にずっと詰めるような形でやっていて、それなりに見てきたつもりなんですけど、そこからまちづくりに敷衍して防災で考えると、他の委員からお話があった電柱というか電気を含むライフラインが強いまちという、街区の整備があって道路があって建物があってと、もちろんすごく大事なんですけど、やっぱりベースの部分のライフラインを、一義的には指定公共機関たる事業者が面倒を見なさいという世界ではあるんですけど、やっぱり区としてもその重要性をしっかりと見ていくということが非常に大事になるのかなと。災害に強い頑強なライフラインを造るのは事業者の責任かもしれないんですけど、復旧のしやすさを考えたときに、やはり区の役割ないしは、区民の協力というのは非常に重要になってくるんですね。大阪の例で申し上げますと、非常に苦戦したのが、都市ガスです。ご案内の方も多いかと思うんですが、都市ガスの復旧は結構大変らしいんですよ。というのは、1軒1軒復旧するものではなく、大阪の人は大阪ガスなんですけど、エリアの中の全部の家にもどうも家主と一緒にいないと立入で確認できないみたいで、全部確認してそのエリアを復旧みたいなやり方をするので、これは非常に時間がかかって、結果的に、ガスが使えないからおうちに帰れないという形で、ずっと避難所におられるようなケースがあったりとか、大阪ガスが責任を感じて、携帯ガスコンロを配るんですが、記録に残る形で言いにくいんですけども、大きなトラブルになるケースが、高槻ではないんですけど、実は発生したりとかしてまして、やっぱりライフラインが強いまちというのは一つポイントになるのかなというのを、実際の災害対応をかいま見ているところなんです。

同じような話で、本当に基本計画的というか、スローガンのようになってしまっているんですが、屋根が強いまちは非常に重要です。というのは、災害後の罹災証明のための家屋被害認定をやるようなときに、今ですと地震とそれから水害の基準はあるんですよ。私、実は沖縄県庁に勤めていたときに、沖縄県でも悩みだったんですけど、屋根の破損は多分一部損壊

で終わるんです。その結果、例えば大雨が入ってきて2階が使えなくなっても一損は一損という世界で、沖縄県時代も国の議員とかも沖縄親身に感じて何でもするから言ってくれとおっしゃるんですが、肝心の基準が一損のままなので何かなかなか手をつけていただけないというような。

実は大阪も大阪北部地震で屋根が破損して、あの年は台風21号とかかなり台風が大阪来ていて、地震上の判定は一損なんだけど、その後結局雨を防ぎ切れないで、実質おうちが建て直せないみたいなケースが結構出てきています。なかなか屋根の強いまちと言われてもというところはあるとは思いますが、やはり特に私有地ないしは個人のお宅に一つ何か独自に対策を打っていくときに、大きなポイントになり得るのは屋根の話というのはありました。

というのが話題提供的な2点目で、何かスローガンのなんですけど、せっかくこの後の基本構想で、しかも風水害はこのところやっぱり毎年のような世界なので、何か風水害の強さという、川の周辺の話になりがちなんですけど、降ってくる雨は平等に降ってきますので、むしろ屋根に目を向けると。これはなかなか施策が届いてないところでもあるので、そっちに目を向けていただくというのが一つ手かなと思います。

さっきバリアフリーのお話をお聞きして思いっきり不勉強をさらしてしまったのですが、首都直下みたいなときを考えていたときに、私有の住宅、特にマンションとかアパートの類い、公営住宅はもしかしたらもう取り組まれているかもしれない。この辺のバリアフリー化はできるだけ積極的にやっていただけたらなと思います。東日本の実績になりますが、全体でもたしか仮設住宅の半分はいわゆるみなし仮設で、都市部の仙台は、正確な数字持ってないんですけど、たしか8割近くがいわゆるみなし仮設で、公営住宅だったりとか、私有のアパート・マンションとかに入っているんですね。

これからやっぱり高齢化がどんどん迎えていく中で、いわゆる建設型仮設であれば仕様の中に建設と福祉部局でやってもらってという話で、これは区というよりは都の仕事になるはずなんですけれども、恐らく杉並のトレンドで、いわゆる建設型仮設は、阪神のときみたいな長屋型を造るというのはあまり現実的な話ではなくて、実際今あるアパート・マンションなんかを中心にやっていくことになると思うんですね。こういうときに、一番早く入らないといけないのは高齢の方だったりとか、要配慮の方をどうやって早目に入れていくか、すごい大事なポイントにもなってくるところで、災害を見越しても住宅のバリアフリー化まで、区としてのバリアフリー化というのを大きく訴えられているのであれば、

一つあってもいいのかなと思いました。

最後、空き家の話が出ていたのですが、最近、これも具体の政策であちこちでされているのですが、登録空き家制度を使って、いざとなったら仮設住宅で使わせてほしいという話もあるんですよね。さっき他の委員から税制も含めて空き家をうまく抑制していくといいですか、うまく経済を回していく方向にというのがあったと思うんですが、多分これセットだとすごく効果的で、登録制度にしていざとなったら災害に使わせてくれたら税制を考えますみたいなのをしつつ、一方で、めり張りをつけて、ある程度取るところは取っていくみたいなやり方をしていくと、いざというときに使える程度の性能が維持できているところは、それはそれで災害上のバッファとして取れるし、かつ他の委員なんかも問題意識に持っておられたような、あるいは部会長も問題意識に持っておられたような、区の空き家が蚕食的に広がっていくのも抑制できるのかなと思ひまして、テクニカルな話かもしれませんが、方向性としてはあるかなと思ったところです。

いろいろ申し上げましたが、以上になります。

○部会長 ありがとうございます。

2ページ目のところに安全、安心なまちということで、木造密集市街地の解消とか耐震改修の促進ということが書かれています。あえてここで今あまり詳しい議論はしていないのは当然のことなので、これはやらないといけないというのはみんなが分かっているので、議論しなかったんですが、今、委員のほうからとても大事な論点を幾つも出していただいて、ここに加えるべき内容、例えば屋根の強いまちというのは、スローガンとおっしゃっていますけども、非常に大事なことですよ。こういうことを安全、安心なまちということでも加えていくべきだなと思います。

それから、関連して私のほうから一つだけ、話題提供に近いので恐縮なんですけど、実は木造密集市街地の整備促進の事業の中で不燃化を随分していくんですよ。不燃化していくというのは一義的にはとても大事なことで、燃えない、RC造とかS造で不燃化、被覆をしてやっていくということになるんですけど、実は日本人の都市居住のスタイルからいうと、世帯が交代していったりすると、住まい方が変わってくるので、そのときには増築したい改築したいとかっていろんなニーズがやっぱり出てくるんですよ。昔は木造の家だったので、比較的容易に増改築というのができていた。そのことによって逆に住み続けられるまちが生まれていたということもあるんですよ。

これは、いろいろ調べてみると分かってくるのは、不燃化を進めれば進めるほど、自分

のライフスタイルに合わない間取りだと、あえてそこを選択してその場所に住もうとはならないので、不燃化事業をやって住んでいた当時の人はいいんですけども、その人が例えば相続だとか亡くなるとか、あるいは転居していくとかとって後に空いたときに、次の人が自分のライフスタイルに合うかどうかという、間取りとか価格とか、そういうもので住宅の選好性、選好度というのは決めていくので。そのときに、改修しにくくなってしまふ、増改築しにくくなってしまふということは実は言われ始めていると。特にRCの場合は間出しなんかできないですし、例えば共同住宅の場合は隣の人がいなくなったら無理して借金してでも隣の家を買うというはあるかもしれないですが、でも構造壁抜けないですから。となると、実は価格と見合わなかったり間取りと見合わなかったりというので、意外に住み続けるかどうか、まちとして見たときに、住み続けられるかどうかという観点で見ると、柔軟性が下がってきているというのが、ライフスタイルとか住宅ニーズから見ると分かってきているので、不燃化の問題、木密事業の促進という問題と直結してしまうんですけども、そこを限られた敷地規模の中で、基本的にゼロロットでずっと建て上げていくときに、土地の中に余地がないときに、どういうふうにしてその間取りの変更だとか、ライフステージとかライフスタイルに合わせたような住まい造りがその場所で行えるかという仕組みは、なかなか一点突破で回答があるわけではないんですけども、考えていかないといけない問題だと、まちづくりの分野では捉えているということで、関連して話題提供でした。

副部長、どうぞ。

○副部長 委員からのご発言を聞いて思ったことを申し上げたいんですが、一つは屋根に強いまちというのは私もそのとおりでないかと。阪神・淡路大震災のときに、私も大阪に勤務しておりましたが、そのときに、ある住宅会社の方が、うちが造った建物は一つも壊れなかったと。これはなぜかという、屋根を軽量化したということもあるんですけども、屋根をきっちり造ったからだということを言っておられて、確かに言われてみれば、阪神・淡路大震災のときに潰れている家というのは神社仏閣が多いんですね。みんな屋根が重いところが壊れているので、そういうような観点が必要ではないかなと思いました。

それからもう一つは、ガスの復旧が難しいというのもおっしゃるとおりで、あのときは大阪ガスは復旧に尽力したということで内閣総理大臣賞をもらっているんですけども、関西電力はもらっていないんですね。関西電力がサボっていたのではなくて、それほど大阪

ガスのほうが困難だったという趣旨だろうと思います。

そういうことも含めて、先ほどの電線地中化の問題とか、さらにこの後出てくるといいますけれども、踏切の立体化とか、いろんな公的なことに携わる企業の協力というのがまちづくりにはどうしても必須だろうと思うんですね。

若干申しました円高差益還元の施策として電線地中化を進めようといったときに、いまいち進まなかったのは、電力会社があまり協力的でなかったと印象として持っているんですけども、そういう各公的な事業をやるところの協力というのがどうしても必要なので、その辺りのことも一言触れていただければいいんじゃないかなと思います。

以上でございます。

○部会長 どうもありがとうございます。

どうぞ。

○委員 ちょっと論点、防犯のほうにずれてもよろしいでしょうか。最後の安全な町のところに犯罪抑止のための防犯カメラについて書いてございますけれども、常々もうこれは基本的にまちづくりは行政に任せてはいけないう。防犯も警察と行政だけではできないということで、地域で防犯カメラ等々取りつけながらやっているわけですけども、たしか杉並区はもう20年ぐらい前になるかもしれませんけれども、花咲かせ隊、空き巣被害が大変多かったときに、花咲かせ隊というのでやって、空き巣が激減したというエリアがたしかあったと思って、読売新聞にも取り上げられて非常に絶賛されたようなシステムなんですけれども、近年では街かど緑化、そういう名前で、とにかく住民が街角、またストリートスケープに対して気を使いながら緑を植えることによって、そこがケアされたエリアだということで、非常に防犯上効果が出ると。またはコミュニティづくりの一環として、今まで話し合ったこともないような方々の間に花なり樹木を通じて緑を通じて話し合われると。ひいてはウォーカブルなまちになっていくという、試みを既に何回かやられていらっしゃると思うんですけども、その後の進捗状況とか、区民に対する評価とか、そういうものというのは何かあったら教えていただきたいと思うんですけども。

○部会長 事務局いかがですか。ご質問です。

○みどり公園課長 みどり公園課長、石森です。よろしく申し上げます。

今、花咲かせ隊のお話いただきまして、花咲かせ隊につきましては、主に公園の花壇について地域の住民の方からお申出があった場合に、その維持管理をしていただくというところで、公園のにぎわいの創出というところと地域のコミュニティの形成というところを

目的として行っている事業でございます。その後の経緯でございますけれども、現在、花咲かせ隊については1,000名以上の方のご参加をいただいております、課題としては参加者の高齢化というところがあるような状況でございます。

○委員 あと自宅、おのおのの民間の自分たちのできる範囲での花を植えたりとか、家の前をきれいに、まち全体をきれいにしまえという、試みというのはいかがなんでしょうか。

○みどり公園課長 みどり公園課長です。

みどりのベルトづくりということで、地域の方に自宅の接道部を緑化していただいて、それが1軒1軒つながっていくと、そのまちにみどりのベルトが出来上がるといった事業を行っております、これにつきましても町会の方等を中心にして事業を展開しているようなところでございます。

○部会長 ありがとうございます。

今、緑化、みどりの話、花咲かせ隊から少し話題が進んできましたが、みどりのところ、もう一回最後に出てきますので、そこでもう一回振り返りたいと思います。

取りあえず今、1ページ目、2ページ目のところをおおむねカバーしたと思いますが、3ページ目に進んでよろしいでしょうか。よろしいですか。2ページ目までのところで。

どうぞ、委員。

○委員 すみません、井口です。今回初めて部会には出席させていただきました。

それで、今の安全なまちということで、質問があるんですが、これは犯罪抑止力向上のために防犯カメラを設置ということで、杉並区は今年から町会や自治会に補助事業としてお金出してやるようになったと思うんですけれども、これは期間というのは何かあるんですか。

○部会長 では、関係する事務局の方お願いします。

○危機管理室長 危機管理室長の井上です。

今年から、今ご指摘のように、町会向けに防犯カメラ設置ということをやっていますが、中身につきましては、今現在詰めている状況で、まだ設置しているところはないんですね。今後は、計画的に町会、自治会のほうにもつけていただくような取組を進めていきたいと考えております。

○委員 今までは、商店街さんには、多分ついていたと思うんですけれども、このところで、自治会とか町会にやったというのは、やはり抑止力向上ということでよろしいんで

すね。

○部会長 危機管理室長。

○危機管理室長 そのとおりです。やっぱり商店街ですと、その商店街ということになってしまいますけども、犯罪につきまして、住宅街でも起きますので、そういった観点から区の防犯カメラがないようなところを中心に町会とご相談をしながらつけていくというような状況です。

○部会長 ありがとうございます。

今、事務局のスタッフの方がどんどん画面に打ち込んでいただいておりますが、3ページ目以降を進んでから一度振り返っていきたいと思いますので、先に進めさせていただきます。

今度は、まちづくり、協働、ICT。交通網の充実、公共交通のネットワーク化、それからその次のページ、4ページに入りますが、鉄道・環八・空港の連携とMaaS・自動運転の活用。交通、道路改良、自転車、すぎまる、自転車無しの生活。自転車路の整備。その次からは、多分緑に関連する、新道と緑地というのは緑に関連するので、ひとまずこの自転車路の整備まで、あらかじめ、委員の皆さんから論じたい論点というふうにいただいたキーワードですが、かなりの部分、交通とか移動とかネットワークに割かれていますので、ここは、いろんなご意見があるんじゃないかなと思っております。もちろんICTの話、協働の話も含めて結構ですので、この3ページ、4ページのところで、ご意見をいただいきたいと思いますので、どなたからでも結構ですので、ご発言お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

委員、どうぞ。

○委員 清水です。

まず、この中に私が出した論点が二つございます。まちづくり、協働、ICTの話と3番目の公共交通のネットワーク化というのをを出しておりますけども、まず交通の話が、ほかの方からもいろいろ出ていると思いますので、そちらについて、最初に情報提供がてら意見を申し上げたいと思います。

公共交通のネットワーク化ということで、今回、補足資料がないと説明しにくいなと思ひまして、事務局にお願いしまして、資料の19と20を追加させていただきました。ありがとうございます。

それで、まず、現行の基本構想を見ますと、鉄道立体交差とかバリアフリーとかで、あ

とコミュニティバスとか自転車路の環境整備、そこら辺までが含まれているのかなど。

これからの方針としまして、先ほど電力会社とかガス会社の公営企業の協力とか、副部会長からお話があったけど、まさにその話ですね。交通に関しては、特にそれ大事かなど。

それで、それを規定している法律がございますということで提供したのが、資料19の、この地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というのがございます。これ、地域交通を扱っている方とか地域交通に興味のある方には、非常によく知られた法律ではあるんですが、まだあんまり知名度もちまたでは高くないということで、これについて紹介させていただきますと、これは、今年の6月に改正されたばかりで、まちづくりの立地適正化計画（案）みたいなものと地域公共交通計画をセットで地方公共団体がつくって、実行していきましようというのが趣旨でございまして、次のページに地域公共交通の活性化再生法の基本スキームというのがございます。これが基本的に法律の定める中身になるんですが、基本方針はいいとして、自治体のこれからなんですけど、地域公共交通計画というのを原則として全ての地方公共団体が策定するようになったんですね。改正前は、隣にある地域公共交通網形成計画というのがあって、これは、任意計画で必要があればつくってくださいというようなものでした。ここに関係する交通事業者とか道路管理者、あるいは交通の利用者の代表とか、あと学識者などを加えて協議会をつくりまして、そこで計画を策定して、その中に重点的にやる事業を位置づけて、国に認定を受けるといろんな支援とか規制緩和が受けられますよという、そういう仕組みですよ。

この中で、特に自治体が主体としてこれからやっていく方向として、大きく二つ入れられたのかなというのが、一つは、地域公共交通利便増進事業とあって、今まで複数の事業者が同じところを同じダイヤで運行していたのを何とかうまく調整しましょうとか、今まではですと、既存のバス路線が走っているところにコミュニティバスも並行して走らせて競争状態になるとかという、そういった悪い事例もほかのところではあったということで、その辺は、なるべく既存の交通事業者に補助をする形でダイヤをうまく連携しながらバリアフリーも同時に進めていくといったようなこと、そういった既存の公共交通のあらゆる公共交通を使って組み込んでいくと。その中には、いろんな移動サービスとかあと自転車とか、場合によっては歩行者まで含めてという形になっていますね。

もう一点が、私とほかの方からも出ているMaaSですね。それについてもこの法律に新しく入ったと。新モビリティサービス事業計画というのがそうなんですけど、それは、いろんな、まず交通網を整備しますよと。それから、それをうまく事業者間で調整して走ら

せますよと。最後に、それを一元的な情報提供をして、利用者にサービスを提供するということで、下に概念があったので、それも引用させていただきました。出発地から目的地まで一つのサービスで検索・予約・決済まで済むというようなもの、スマホ1本で行くというようなイメージになります。それを地域住民向けとか旅行者向けとかそういったものが、いろいろこれから研究されていくのかなと思うんです。

今まで東京都内の自治体で、どれだけ地域公共交通網形成計画が策定されていたかを見ますと、杉並区の隣の武蔵野市とあと臨海の3区、あと多摩ぐらいしかないんですね。もともとの趣旨としては、地方都市や中山間地域といった交通の維持が困難なところに向けて、国がいろいろ支援するために、地方自治体が主体になって支えてくださいといったことで始まった法律なので、それもあって、都市部ではほとんどこの交通計画というのをつくられていないというのが実態なんです、恐らくこういう法律ができて。

○部会長 すみません、委員、ポイントを絞ってお願いします。

○委員 すみません。こういう法律ができた以上は、10年以内に杉並区もつくることになるんだろうということで、基本構想である程度方針みたいなものを出しておいたほうがいいんじゃないかということですね。それで、その一つの事例として隣の武蔵野市の計画をお示ししたということでございます。

すみません。長くなって申し訳ございません。

○部会長 ありがとうございます。交通については、資料13で区でも課題認識をされているので、皆さんから意見をいただく前に、公共交通の話、データも大事なので、この資料13についてご説明お願いしていいですかね。

○都市企画担当課長 交通施策担当、山川でございます。

では、資料13について、概略を説明させていただきます。ここには、自動運転ということの特記して書かせていただきますが、今の状況でございますが、まず、運転される方が高齢になっていく、また免許が返納されていくなどの新たな交通の手段が課題になっていくということでございます。そして、またコミュニティバス、バス路線についても、シームレス化、乗り継ぎやすさ、そういうものが求められております。

そういう区の全体の交通施策の中で、交通事故の抑止、また、自動運転化が進んでいきますと、究極には駅、自宅から駅までの経路というか移動手段が安全だと。また、駐車場も必要最低限の必要量でいい。必要なくなる可能性も高い。ということで、この課題認識としましては、この自動運転のことを書かせていただきました。

4行目でございますが、今後の杉並区のまちづくり基本方針の改定にあたり、交通体系などにおいて自動運転の社会を見据える必要があると区として考えているところでございます。

以上でございます。

○部会長 ありがとうございます。この自動運転の話は、今の委員から紹介があった総合的な交通網計画の策定にも関連しますか。時間軸として次の10年という意味では関連しますか。

○都市企画担当課長 十分関連すると思っております。

○部会長 そうですか。ありがとうございます。

じゃあ、そういう、課題認識とか生かし方ができるということですね。はい、ありがとうございます。

一方で、先ほど、進捗状況と課題認識のところ、資料の20の2のところでも交通の話が出ています。先ほどの資料20の2の4ページになるんですが、ここでは、連続立体交差の話とかユニバーサルデザインのまちづくりの推進、これは特に高齢者になっても、障害があっても人々がまちに出て交流しているという姿が10年前に目標として設定されて、今、それはどうかということなんですけども。

この中で、割と事業をベースにした拠点的なものは、先ほどのご説明もあったんですが、例えば鉄道駅のバリアフリー化とか、それからスロープ設置とかという、ユニバーサルデザインの話は進んでいますが、他方、連立の話とか、新たな地域交通の整備という、シェアサイクルなんかの話もキーワードに入っていますね。

この辺は、どちらかというと交通手段の提供、サービス提供、あるいはそれが地域型でどうやってできるかということかと思うんですが、これについての具体的な課題認識というのは何か、委員の皆さんからでもいいんですが、もちろん行政の方からでもご発言があればいただいてもいいんですが、ございますでしょうか。

こういうふうな目標を10年前に掲げているわけですが、当然、新しい課題もさらに乗っかってきていると思うので、この交通とか移動手段とか、インフラという意味で言えば、徒歩からバスとか公共交通機関、それから鉄道に乗り換えるスムーズさとか、こういうことで見ると、果たして、今の状況はどうだろうかと。いわゆる異なる交通、公共交通の乗換えのスムーズさですね。特に高齢化が進んできたりする中で、そこはどうなんだ。

それから、そういう意味でいうと、そこが単に乗換えの機能だけではなくて、実はそこ

が交流の拠点になっていたり、そこが消費の拠点になっていたり、にぎわいの拠点になっていたりという、かなり複合的な役割を持ち始めているだろう。要するに駅前広場だけではなからうということになるんですが、その辺は、これから10年先の話になるんですけども、移動とか歩く、動く、乗る、まさに移動なんですけど、移動を移動だけに捉えないで、交流とか、そういうものが多分複合してくるのではないかなという感じが強くしているんですが、この辺いかがですかね。

杉並区内には鉄道は、西武線沿線、中央線沿線、あとは井の頭線、そこから今度はライダー路線とありますが、バス路線が結構多いですよ、面積が広いということもあって。そうなったときに、駅前広場だけではない、その次のサブのいわゆる乗換え拠点みたいなものがあり得るのかどうかということですね。今は、恐らくずっと自転車で駅前広場まで行っている方が多いとか、バスに乗って行っていらっしゃる方が多いんだと思うんですが、多分その移動モードが変わってくる可能性があるのではないかなと思いますけど、この辺いかがですか。

どうぞ。

○委員 移動モードのお話でしたが、働き方改革であるとか、リモートワーク等々、または様々なデリバリーシステムの発達に伴って、今、我々が、今後10年後、移動する目的が、どうしても会社に行かなくてはいけない、またはどうしても買い物に行かなくてはいけないとか、そういうものから、移動するために移動するとか、歩きたいから歩くとか。散歩に近いんですが、こちらの比率がどんどん増えていくのではないかなということも考えられるので、必ずしも効率的に早く大量に動かせばいいということなのか、その辺の議論というのを踏まえた上で、交通システムというのを考えていかななくてはいけないのではないかなと思っております。

○部会長 ありがとうございます。

委員、どうぞ。

○委員 私も提案させていただいているんですけども、杉並区では、特に南北方向の交通があまり円滑でないということで、そういうのも含めて、すぎ丸とかまたは自転車による移動で区内を自由に回れるような方策が必要ではないかと。特に自転車交通、自転車通路を整備していくというのは、これから世の中の注目の的になってくると思います。

それと同時に、自分で車を運転しない人用に、すぎ丸のような小さいミニバスでつないでいくと。しかもそれでぐるぐる回れるというようにできないかというのは、私、上高井

戸からこちらへ来たんですけど、現在、公共交通では難しく、私は自転車で来ているんですが、自転車は主として歩道を走っているんで、あまりスピードを出して走るなどと言われるかもしれないんですが、その辺も含めて自転車用の通路を整備していいなど。

特に、区役所へ来るとか、公会堂へ行くとか、いろんな会館へ行くとか、大きな病院へ行くとか、そういうところは自転車でもすぎ丸でぐるっと回っていい、何もそんなにスピードを早く行くというよりも、回りながらでもいいので、連絡して行けないかと。

今、久我山から西荻窪へ行くすぎ丸はあるんですけども、やはりどちらかという、行きたいのは、荻窪へ行きたい人が多いんじゃないかという感じもするので、あれを荻窪まで延ばせないか。または、何なら荻窪からぐるっと区役所を回って、永福を回って、ぐるっと回るような、そういうルートがあってもいいんじゃないかと。すぎ丸のもっと充実と自転車道路の充実というのをちょっと考えたらいいんじゃないかと考えております。

○部会長 ありがとうございます。

今のところは、4ページ目の真ん中に書かれているご提案の話だと思いますが、これに関連して、皆様に事前に郵送されたパッケージの中に、この杉並区自転車ネットワーク計画の概要版というのがたしか入っていたかと思うんですが、ここに書かれているものは、結構深刻な課題が書かれていて、区道に限定すると交通事故の約5割が自転車絡みであるということで、それをベースにしながら、整備計画の計画目標が記載されていると。ネットワーク図が描かれているということなんですが、お手元にもしあれば、出していただいて、その自転車ネットワークについては、区でも課題認識されていて、進めているところなんですが、進捗はどういうことで理解すればよろしいでしょうか。聞いてもいいですか、事務局に。

○土木計画課長 土木計画課長の三浦と申します。よろしくお願いたします。

この杉並区で策定しました自転車ネットワーク計画ですけれども、この計画では、自転車の交通量とか事故が多いところ、特に駅周辺になりますけれども、こちらの中で、やはり自転車事故防止ということで、自転車を左側通行していただくように、自転車のナビラインとかナビマークを設置する計画を策定しております。

現在、この計画では、平成29年度から33年度まで約26キロ整備する予定になってございまして、残りもう1年というところまでになって、進捗率につきましては、約90%を超えているというような状況でございます。

○部会長 ありがとうございます。

そうすると、現計画が90%進捗しているということは、第2次計画というか第2期計画というか、広げていける可能性もあるということですね。

委員、関連してどうですか。

○委員 現在の自転車通行帯の考えの中で、車道の左側を走らせると。路肩部分を主として自転車が走るという想定になっているところがあるんですけども、これはかえって危ないのではないかと。できれば歩道を広げて、歩道の一部を自転車通行帯にしていかないと、路肩部分は、よく車がとまっていることもあって、そういうときには、車道の真ん中へ出ていかないといけないということもありますし、また道幅が狭いのに自転車通行帯だというマークだけついているのでは、常に後ろから脅かされるということもあって、これはあまり推進するべきではないと私は考えております。

○部会長 ご意見として承っておきたいと思います。ありがとうございます。

恐らく目標とするレベルというかビジョンとして掲げるところと現実の路線の幅員だとか沿道の拡幅が困難なところは、事情に応じてそういう問題は起きるんだと思うんですが、恐らく委員が言われるのも、全て同一、統一でということではなくて、より事情に応じて、どんな自転車通行ネットワークなのかということですよ。

始めるときは統一的な基準でこの通行帯を明示するかというのはあるんでしょうけども、多分やってみたときに、第1期計画が終わって、自己点検評価されると思うんですが。その上で、確かにここでは成功したけども、ここではうまくいっていないというところが出てきたときに、それを次にどうつなげるかという、どんな自転車通行帯にするのかという、そこだと思いますよね。だから、車と両立するところもあれば、やっぱり危ないなというところもあると思うので、そこら辺は問題としてはあるんだと思います。

委員、関連してですか。では、短めにお願いします。

○委員 自転車だけを考えると難しいんですけども、双方向通行のところを一方通行にして、自動車の通行を制限してでも、自転車帯をつくっていくと。

すぎ丸のルートにしても、ボトルネックになるようなところは、道路予算をそこでつぎ込んで、一部拡幅すれば、それなりに巡回も可能になると考えておりますので、そういう道路施策と道路のハード、ソフト、両方含めて自転車についても考えていっていただきたいと思います。

○部会長 ありがとうございます。総合交通戦略ですね。

委員、先に手が挙がっていたと思うんですが。

○委員 ナビラインについて一点あるのは、ナビラインが何なのか分かっていない区民の方、結構いらっしゃるんですね。逆走してくる方、いっぱいいらっしゃるんで、実際の、その周知はどうかのかなというのがあります。

あと、これは別の話で、自転車を安全に走らせるという趣旨で、西荻窪の132号線の拡幅という話もあると思うんです。今の自転車を安全に走らせるということは、道路の幅を広げるというのと1セットなので、そこは一緒に考えないといけないかなと思っています。

あと、不便地域をなくすということが、10年間の目標中では第一に掲げることだと思っていて、下高井戸からどうやって浜田山の駅まで行けばいいのなんてよく聞かれるんですけど、そういった不便な地域がまだあるので、その解消というのを目先の話になりますけど、10年間でなくすんだというようなメッセージを出したほうが、区民の方には刺さるんじゃないかなと思います。

○部会長 そうすると、住宅都市杉並区の魅力や価値をこの杉並区特有の特徴を生かしていくという中で、移動だとか市民・住民の流動といいますかね、流れとか、交流とか、あんまりそこは、文言でアクションプランにはいっぱい書かれているんですが、基本構想の一番頭のところには、なかなかそういうキーワードは入っていなかったんですけども、どうも次の10年を考えると、高齢化時代でより市民が移動とか交流とか流動とかという都市生活者としての、単純に利便だけではないですね、それが文化的な活動にもなるんで、そういうプライドにもつながるようなものを掲げていくという。そういうキーワードは一つあるかもしれないですね。

これは、最後、整理しなくてはいけないんですが、そういうこともある。ありがとうございます。

松本委員。それから山本委員。

○委員 松本です。今、聞いていまして、自転車のこととか歩いて楽しいとか、これは全部セットなのかと思います、商店街のこともです。

一つは、やはり「道路空間の再編成をしていく」ことをきっちり位置づけていくということが大事だと考えます。

既成市街地ですから道路全体の幅員を広げるということは、ほぼ不可能なことです。お金がかかるだけではなくて、手間も年数もかなりかかります。この基本構想で、駅前が歩きたくなるとか、商店街のある所で取り組むとか、それをもっと明確に基本構想で打ち出したらどうでしょうか。また、駅前での自転車とのあり方にもいろんな選択肢を考えたほ

うがよいです。

それと同時に、先ほどの自動運転やMaaSというものを便利さだけではなくて、先ほど委員がおっしゃったように、やはり「移動そのものが楽しい」としていくこと、質的に上げていくことをきっちりと位置づけたらと考えます。

そのときに、ポイントの一つとして、例えばシェアサイクル一つ取っても、「民間事業者の力をもっと使うべき」と考えます。ただ、民間事業者の力を使うから役所は何もしなくていいというのではなく、役所が持っているいろいろな土地があります。建物の目の前の敷地が意外と使える。そこを、無償で一度5年間貸してみる。それ以降は有料で貸していくということで、民間事業者としっかり契約（基本協定）を結んでやっていると、シェアサイクルは使い勝手のいいところに、あつという間に1,000、2,000という単位で拠点ができてきます。

これが、役所や外郭団体だけでやろうとすると、なかなか難しい。実際、私も民間事業者から手を挙げてもらって実証実験事業に取り組んだことがあり、プロポーザルをした結果、セブンイレブンと一緒にやっているシェアサイクル会社（OpenStreet株式会社）が一気にシェアサイクル拠点をつくったことがありました。そのときに、役所が所有する建物敷地の空地を含めた土地にちょっとした拠点を提案していただければ、数年間は無償で貸しますよと。初めは社会実験なので、以降はちゃんとお金を取るということで基本協定を結びました。駅前にある程度の拠点数があると意外と便利になり、スマホで今いる近くのどれが空いているかというのがすぐに見つかるので、ちょっとした時に使えるようになりました。それが往復してもとの拠点に戻さなくてはいけなくなったら大変なんですけども、そうではなくできるようになりました。その気軽さがあるときには、もっと民間事業者と契約とか連携協定みたいなものを結んでやっていると、使い方が広がります。

私がまちづくりの分野で言いたかったことの一つは、資料12の4枚目一番上の「鉄道・環八（車、エイトライナー）・空港（羽田）の連携」ということです。区内だけのことを考えずに、人の流れを考えると、やはり羽田空港との関係で、荻窪駅などをどう使っていけばいいのかとか、そういうことまで考えて、区の行政区域を超えて考えていかないと駄目だと考えます。

杉並の拠点の荻窪駅一つ取っても、本当に今のままで将来あるのだろうか。休日には通過駅になるという駅というのはいっぱい出てきていますが、将来、中野駅と三鷹駅との間が飛ばされてしまうのではないかという危機意識を持たないといけないだろうと。

荻窪駅の西口を降りると「すずらん通り」があり、環八はすぐ近くにある。もっと「広範囲での人の流れ」を考えると、身近な区内の中のさらにきめ細かな人の移動とは、一緒に考えないといけないのだろうと。もっと「人の流れをつくり出すようなまちづくり」を、自動運転やMaaSと併せて位置づけていくべきと考えます。

杉並でも北に行くと練馬区との人の移動があるわけですし、区の境界線だって越えているわけです。先ほどのシェアサイクルの取組みでも、実は一つの行政区域を人の移動は越えています。先ほどの実証実験事業を始めたあと、隣の市の担当部局の方が一緒にやりたいたと言われましたので、一緒にやる準備まで関わりました。

あともう一つ、基本構想のまちづくり分野に、何か柱になるものが欲しいと考えます。例えば、豊島区は、池袋駅周辺の危機意識で、子育て環境があんまりよくなくて、増田レポートで消滅都市のひとつになるという危機意識があり、区長自ら、区役所全体で、駅周辺のリニューアルにおいて、公園、オープンスペースを中心に取組んで、今すごく変わってきています。子育てしやすいまち、豊島区みたいな、そういう何か柱が基本構想のまちづくり分野に必要なだと考えます。

また、隣の中野駅は、明治大学の誘致があり、そこから帝京平成大学が来たり、あるいは早稲田大学の国際関係の施設とか、さらにキンビールのグループ本社が駅前に誘致されています。

そういう意味で、荻窪駅前には、中野駅のような土地がないかもしれないですけども、例えば、「専門学校を駅近くの高層部にもっと誘致していく」ことを考えたらどうでしょうか。駅近くだったら、駅周辺の建物はこれから改築されたときには高層になるわけですから、そこを使えるのではないかと。区で取り組んでいる杉の樹大学とか、すぎなみ地域大学とか、大人塾とか、そういう取組みだって活用が幅広く出てくるのではないかと。専門学校とかを集めていくようなことも、「人の流れを創り出す」ことになります。

今は、若者だけではなく、社会人のリカレントという位置づけで、学びに対する世代が広がってきています。私の世代も、まだもっと学びたいという意欲、課題に挑戦したいということもありますので、世代が幅広く活用できるような柱をつくっていくと、「人の流れをつくりだす」ことが生きてくると考えます。

その一つの方法として、駅周辺の高層部に専門学校を集めることが考えられます。荻窪駅周辺でみると、例えば、荻窪のタウンセブンが今、築39年。10年後には築50年になる。あと10年たつと多分建替えが始まるし、ルミネも同じく今、築39年です。

そうしたときに、個々のデベロッパーの開発に任せていくと、東京圏の駅前は、ほとんど高層マンション化していってます。杉並区として、本当にビジョンを持つかどうかで、多摩地域の中央線沿線の駅前のような高層マンション主体となるかどうかが決まります。中野区が中野駅前を必死になって取り組んだのと同じように、あるいは豊島区が考えたように、杉並だからこそという柱を考えていかないと。都市間競争の中で、地盤沈下して行って、駅だって通過していくような状況になるのではないかという危機感をもっています。

杉並区のまちづくり分野において、そういう何か柱をぜひともつくるべきときだし、駅前の建物の老朽化していく時期が、この10年の中で来るわけですから、今こそ位置づけておかないといけないと考えます。そういう方針を出していくべきではないかと。その中に併せて自動運転やMaaSという技術を活用していくとよいのでは。技術は活用するものであって、技術そのものは進歩していくものですので、今の技術が前提ではなくて、将来を見越して技術を活用してゆこう、駅前の駐車スペースだってそんなに要らなくなるとか、あるいは減りますとかいうのは、さきほどの委員の意見のとおりだと思いますぜひ、以上のことを基本構想に位置づけてほしいということです。

○部会長 どうもありがとうございます。

どうぞ委員。

○委員 いいですか、引き続いて。ありがとうございます。

いろいろな方のご意見を伺っていて、資料とかも拝見して、様々な発見がまたあったんですけども、今、他の委員のお話にも出てきたような、質を求めていく必要があるのではないかということ。ものはそろっているんだよと。幾らでもそろってやっているんだよというところなんですけど、次、何を求めていくかということ、それが質につながっていているのかなと。統合して質につながっているのかという議論もあると思ったのと、あとは、地域交通に関して、いろいろなお話が出てきたところなんですけども、やはり地域交通の要は駅周辺なんだろうと思うんですね。杉並区は18か所の駅があります。しかしながら、今日頂いた資料も駅前広場の整備状況という資料には、JRしか載っていないんですね。それではちょっと困ってしまう。私たちが使っている身近な駅にもたくさん人がいて、たくさんの人が乗りおりをして。

今日頂いた資料で、居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージという、杉並区はほとんどが住宅街ですから、まちと言えば駅前なんだと思うんですね、駅周辺でしょうかね。

ですから、この辺りもやはり商業ベースですとか障害者施策だとか、いろんなことを絡めてしっかりとつくっていくということは、まちの質の向上につながっていくのではないかなと強く感じました。

何でそうまた強く思ったかという、武蔵野市の事例を見せていただいたんですけども、武蔵野市は駅が二つしかないんですよ。JRの大きな駅で、吉祥寺の南側はやや雑々としていますが、北側に関してもそうだし、武蔵境の南北も大変大きな駅前広場があって、しっかりとしたまちの顔ができています。そういう部分を恵まれていると感じていまして、だからこそ、その次の段階の地域交通というところに踏み込んでいっているんだと思うんですよ。それが、駅前の広場がしっかりまだ整備されていなかったとしたら、恐らく地域交通のお話に入る前に、やっぱり駅前の広場をしっかりとやっ払いこうよという道筋が出てくるのかなということを考えていました。

以上です。

○部会長 どうもありがとうございます。

松本委員のご意見、それから、続いて山本委員のご意見をいただいて、今、画面上にキーワードをずっとタイプしていただいていた。今、ざっと見ていただければ、キーワードがずっと出てきていると思うんですが、道路の再編成という話も最初のほうにご意見をいただきました。それから、もう少し柱になるような動きをつくる仕掛けという。これは、開発戦略と単純に理解するよりかは、むしろもう少し長期的なビジョンということだとは思いますが、そういう柱になるものが必要ではないかということや、それから質であると。

ということは、つまり利用の仕方も変わっていくということを想定するということですよ。だから、現状の利用の仕方でも面積的な拡大とか、規模の拡大ではなくて、質をむしろ向上させるということは、質の転換を含む向上だと思っていますが、人へあるいは徒歩へとかということも含むんだと思いますけども、そういうことなのかなと理解しましたし、それから、山本委員からは、直前にお話いただきましたので繰り返しませんけども、キーワードをいただいておりますが、特に駅前というお話を改めていただいておりますよね。どんなところか、駅前を考えるとときには必要なんじゃないかな。どんな駅前にするのかという。

従来は、土地利用の高度化とか、収益性の高い産業、商業とかも含めて。これは、一定程度継続していくかと思うんですよ、この10年先も。ただ、その上で、どんな駅前なのか

というのは、裏を返せばどんな住宅市街地とつながるどんな駅前なのかということなので、そうすると、今、皆さん方からいただいたご意見は、等しいのは、住宅系市街地であるというのは、広範囲圏域にずっと広がっているということだったと思いますが、そのときに、現基本構想でも、人を育みとかいうキーワードは入っているんですけども、例えば健康とか医療とか福祉とか、特に高齢化になってきている中で、そういうキーワードというのは、なかなか今の現行には入っていませんし、それから、これは夢みたいな話なのかもしれないけど、ここに住むと出生率が上がるとか、実はURは真面目にそのことを今考え始めていて、子育てをしやすい団地ではなくて、子供が増える団地はどうすればいいかと考えているところもあるんですが。

というようなことでいうと、自然減はもちろんあるんですけども、社会減にならないようにすることも含めて、子育てだけではない、その先ということ 키워ドにしたときに、では、駅前はどんな駅前なのかという。例えばそこに保育とか子育て支援とかというのをもっと充実しないといけないという話になってくるのか、多世代が歩けるような駅前広場というのが必要になってくるのかと、多分なってくるので、恐らく駅前の話というのは、杉並の都市の特徴の中でも、どんな住宅系市街地なのかとか、住宅都市というところをもう一步深められると、明確になってくるような感じはするんですね。

その辺で、最後、KJ法でまとめるのが、とっても大変な気がしてきたんですが、事務局スタッフの優秀なスタッフが今いるので、何となくストラクチャーになるとは思いますけども、いかがでしょうか。

どうぞ。

○委員 私もおもしろいと思っていて他の委員が言ってくれたんですけど、他区との移動、公共交通機関の移動と考えたときには、最低でも隣接する、生活圈ということを考える隣接する他区、世田谷区であるとか練馬区、ここの連携というのはどうしても必要になってきて、区内だけの交通移動を考えるのではなくて、久我山から千歳鳥山とか、私なんかも、ほとんど世田谷区みたいなところに住んでいるので、しょっちゅう行ったり来たりするわけですけど、この他区との連携をプロジェクトとして立ち上げていくという、何かそういうよい事例をたくさんつくっていただければなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○部会長 今のご意見については、特に事務局は何もないですか、いいですか。承りましたでいいですか。ありがとうございます。

副部会長、どうぞ。

○副部会長 今までの議論とちょっと違うんですが、事務局から頂いている資料13、自動運転社会を見据えたまちづくりということで、いろいろこちらに具体策が書いてあるんですけども、これは、大体いつ頃を想定してこういうことをやろうということなんでしょうかね。自動運転の現状から見て、直ちに新しい交通体系をつくるというのは、相当難しいだろうと思うんですね。それを、今度の長期構想の中に入れるものかどうかというのは、かなり議論をしないといかんと思うんですね。自動運転は、多分高速道路ではできると思うんですけども、一般道の自動運転というのは、非常に難しいと思います。そう考えるとこれはややどんなもんだらうかと私は思いますが、参考までに申し上げました。

○部会長 ありがとうございます。

理論的にはレベル5までの段階があって、目指すべきレベルがあるんだと思いますけども、何か。

都市整備部長、どうぞ。

○都市整備部長 都市整備部長です。

私、この都の委員会のメンバーとして、警視庁や、いろいろと交通の関係、あるいは自動車会社の方たちが入っていて、技術的には、はっきり申し上げてもう間もなくレベル4とかレベル5まで到達します。

ただ、レベル5までやった場合に、今、副部会長が言われたように、それが果たして実効性があるのかどうかといったときに、やはり危険性を含めて考えたときには、現実的にはレベル4で人が乗って、乗車した上で自動運転を行っていく。その中で、相当杉並区のインフラ、いろんな3Dの情報を持って、オープン向けでもいろいろと開示していますけれども、間違いなく都市計画道路の部分については、この住宅都市であれば、バスについては、レベル4の自動運転というのは、少なくとも技術的には2025年で到達できる。ただし、それを実用化するかどうかというのは、様々なリスクを含めて考えていく。そのためにこれから10年の先を考えたときには、このことを視野に入れながら、まちづくりも考えていかなければならないんじゃないかといったことで、資料を提供させていただいています。

以上です。

○部会長 ありがとうございます。

○副部会長 よろしいですか。おっしゃるとおり、技術的に自動車がレベル4、レベル5に

行くのは可能だろうとは思いますが、それを高速道路で走るというのは、かなり現実性があるとは思いますが、一般道で走らせるというのは、かなり現時点では予想しづらいのではないかなと。特に交通規制との関係でどうなるかというのは、まだ未知数だろうと思うんですね。

特に新しい交通体系を入れるとなると、今度は道路との問題が出てくるだろうと思うんです。先ほども道路をこれ以上拡幅するのは難しいのではないかなというお話がありましたけども、そういうような状況の中で、一部実験的に入れるというのはできるだろうと思えますけども、これを構想として書くのはどうかなと私は思います。

○部会長 ありがとうございます。資料13は、区側の課題認識、それから目指すべき可能性をしたためていただいているということで、この部会で最終的にもこれをどう扱うかというのは、今のご意見、そのとおりでと思うので、整理を最終的にはしていきたいと思いますが。

ほかに、どうぞ。

○委員 さっきの他の委員のお話を聞いて、若干ぐらついているんですが、その前にポストコロナを見据えてというお話と、あと他の委員から交通不便の解消みたいなお話があって、そこをトータルでといいますか、今日、今までの議論全般はそんな気がするんですが、基本構想なので少し大きく取ったときに、改めて交通の双方向性みたいなのは、ちゃんと考えたほうがいいのではないかなと。

つまり、従来は、地区なり地域なり、もっと言えばお家から始まって中心に向けてどう進んでいくかというベクトルがあって、その先に会社だったり何なりがあったわけですが、今、コロナでベクトルが逆に向いているわけですね。ウーバーイーツを使ってお家に来てもらうとか、そういうことも含めて。中心へ向かう軸を整備するという従来型も非常に大事な一方で、交通モードの多様化ですとかいろんなことを含めて、改めて中心から地域へ地区へというようなベクトルも多分すごく大事になってくるのではないのかなと。それは、幹線道路の整備もすごく大事なんだけど、頑張って幹線道路まで出てきてくださいというものを越えた交通モードとか、そういう方向性を考えていかないと、結局お家の人は出てこないし、流動性もそんなには上がらないという世界になっていってしまうのではないのかなという気がしました。

それから、大胆な発想としては、やっぱり中心から地域へであり、同一距離間を移動するのであれば、その時間は大体同一になるようにとかとやると、教条主義的な交通政策に

なってしまうので、よくないとは思いますが、例えば資料の6ページにある中でいうと、すごく大胆なことを言えば、色がついていないようなグレーの網の目になっているような道路において、いかに自由に人が移動できるかとか、その中心から各戸に動けるかというような、この網の目になっているところも含めて、交通の在り方は多分考える必要がすごくあるのではないのかなという気が、お話を伺いながらしていました。

これは、ポストコロナということで行くと、中心は、家の玄関の延長でないと多分成り立たないような世界で、そういった一つ方向性としては目指されてもいいのではないのかなと。

自分が防災屋さんなので、最後にちょっとだけ防災の話に結びつけるんですが、例えば物資、まずコロナの前提でいうと、避難所がかなり分散をしたりとか、在宅避難を呼びかけたりとかする中で、いかに支援を届けるかという、幹線道路沿いにある大きな拠点に持っていけばいいという話には多分なくなります。仮に、道路が全部健全であったとしても、細かいところにいかに運ぶかというのは、すごく大事な話題になっていくというところもあって、大きな基本構想だから、大きな道路と大きなモードの話になってしまうんだけれども、政策としては、むしろ中心から周辺といいますか、中心から地域、地区へ向かう流れというものをやっぱり見直していくということにしないと、なかなか対応していけない部分があるのではないのかなと。

本当に委員のお話ではないんですけど、多分コロナが明けても、一定のマーケットが確保できる形で、在宅や遠隔といった働き方が出ていくと思うんですね。高齢化が進めば、一つの方向として、お年寄りとかそういう方にできるだけ中心に来てほしいというの、これはいろんな意味で正しい動きだけど、そこから動けない人たちに向かって多様なサービスが届くような。

それは、行政丸抱えのサービスではないほうがいいに決まっているんですよ。できれば市場ベースに乗るサービスがちゃんとそういうところに届くようにしてあげるほうがいいに決まっているわけです。何から何まで役所がそういったところにワンパッケージで持って行ってあげるよりは、選択的にお願いをすれば、市場の産業メカニズムを使って入っていけるほうがいいに決まっているので。そうすると、より小さな、毛細血管をちゃんと強くしていくというような考え方もどこかに持つ必要があるのかなというふうに思いました。

あんまりしゃべると長くなるので、以上です。

○部会長 ありがとうございます。

この資料12については、4ページのところまで、主に交通ネットワーク等々が、3ページ、4ページは多かったんですが、それ以外に関連して駅前の話や今の委員の話も含めて、4ページまで一定程度ご意見いただいたと思います。

それで、残り20分切ったので、少し、まだ弱いところ、ICTのところは協働というのがキーワードが入っているんですが、まちづくりを進める手段とか方法論のところは若干関連するんですけども、今日の部会の資料の18番で、杉並区における協働の取組「まちづくり」の資料をまとめていただいています。

これを見ると、阿佐ヶ谷駅・高円寺駅の駅前広場における清掃・美化への協力とか、道路等保全への区民参加とか、違反広告物の除却活動とか、2ページ目に行くと、緑の保全に向けてボランティア花咲かせ隊の話、すぎなみ公園育て組の活動等々出てきます。緑とか公園の話は、次回に農業のところと関連させて、次回に送ってもいいかなと思うんですが。

この取組を書面上で見えていくと、若干行政サービスの下請的などところでの協働がやや多くて、もう少し区民力を出していただけるようなとか、区民力や区民の皆さんの主体的と言ったら、言い過ぎかもしれないけど、発想やアイデアやそういうものを引き出せるような、そういう協働というステージに次は移れないだろうかという気が若干しているんですね。

それは、現代的な言葉を使うと、シェアという言葉につながっていくんだと思うんですよ。例えば、自宅は、防犯・防災ということは前提にあるんですけども、自宅はもう広過ぎて、自分一人で使えなくなったけども、空きスペースをどうやったらうまくシェアできるかとか、これも市場ベースに乗っかる、工夫すればできる話ですし、それから、空き時間があるんだけども、何か人の役に立てないかと。これもICTを活用するとシェアの話になりますし。それから、能力とか技とか、個人としてはこういう技があるんだけども、ニーズはないだろうか。これはもう既に始まっていますよね。

実はそういうものをまちづくりの地区の話とか地域の話とか、エリアの話とか、身近なところでもう少し区民力を生かすような方策、仕組みが次の段階で進めないだろうかというの思っていて、それができると、防災の必要になったときとかも有効に出てくるし、ここの協働というキーワード、せっかく資料12に入れていただいているんですが、その方法論のところとか、あるいはそれに関連するビジョンのところは今日はあまりまだご意見

が出ていなかったの、そこだけもし何かお気づきのところがあればいただいておりますか、ということなんです。

委員、どうぞ。

○委員 ありがとうございます。協働、頂いた資料だとやはり下請的なことばかりが並んでいるなと思っていました。まちづくりというと、今、官民連携というような言葉が出ていまして、都市計画分野、建築士などがやっている専門家は、とっても少ないわけなんですよね。

一方で、区役所の中だけでは、議論が花開かないだろうと。どうしても結論に向かって走ってしまうようなところがあって、もっとこういう事例もある、ああいう人がいるとか、こういう企業があるだとか、こんな方法もあるという、どんどん花が開いていくような議論の場というのが、なかなかつくるのは難しいなと考えているところです。

また、杉並区では阿佐ヶ谷の北東地区まちづくりとかに取り組んでいて、これは、行政なくしてはできない分野なんですよね、制度をつくっていくところ。そういうところのいいところを併せ持って、官民連携のまちづくりが協働であるというような形の捉え方をするのが、本来的なのかというのは、ちょっと分からないところなんですけれども、もう少し協働ということを夢を持って語れるような場が欲しいなとも思っています。

○部会長 多分そのためには、サポート体制が必要ですよね。支援する体制とか中間支援とか、あるいは専門家の支援とかそういう仕組みづくりがやっぱり大切ですよね。

行政が直接別にサポートするだけではなくて、区内に専門家区民がいっぱいいらっしゃるの、つなぐ仕組みができると、そういう専門家区民の人たちがサポート側に回っていくということもあるんですが、そのコーディネートは、最初は区が少しお手伝いをしてあげるといいのかもしれないとは思いますが、既に中間支援的なNPOとかでも、区内ですごく機能しているところがあれば、そこに一回、もっとお願いをしてみるということもあるかもしれませんね。

そこら辺は、詳細はまた次の機会にでも議論をぜひさせていただきたいとは思いますが、多分みどりとか公園のところ、そういう話がいっぱい出てくると思うので、少し予告的になりましたが、今日まだご意見をあんまりいただけていなかった協働ということについて、今、少し追加でご意見いただきました。

どうぞ。

○委員 ありがとうございます。どうしてもまちづくりとかになると、都市計画みたいな

行政計画的なものがあるので、なかなか住民の発案になりにくいというところがあると思います。

ただ、区民アンケートなんかを見ていると、福祉とか出産、子育てとか、こういうところの関心は非常に高く、防災もそうなんですけど、区民の生活の延長に、よりよい環境を求める何か絶対あるはずだし、そこを行政ないしが応えていくという考え方の中でないと、まちづくりありきで、「さあ協働、住民さん何かしましょう」では、多分動かないんだろうなと思うんですよね。そういう意味でいうと、これも防災も本当に全く同じことで、住民の生活に近いところの延長に、ちゃんとまちづくりが位置づけられていなければ、多分協働は出てこないだろうという気がするんですね。

そこでいうと、今日のお話でいうと、やっぱり質ですね、おっしゃられた質というものが、多分すごく大きなキーワードになるはずで、質が大事だという話で、多分その先は今日できていない気もするんですが、そこを詰めていく中で、今、部会長がおっしゃられたような協働の芽とか、市民と区がちゃんと結んでいけるかというのが見えてくるんではないかなという気がいたします。

○部会長 ありがとうございます。

委員、簡単をお願いします。

○委員 1点だけ、協働では、逆転の発想をしないといけないと考えています。杉並区役所では、民間提案制度を初期の頃に取り組んだりとか、いろんな試行錯誤しながら頑張ってきていると思っています。民間団体へのサポートや人づくりもそうしていると思うのですが、多くの自治体での一番のネックは、実は行政側の意識を転換する仕組みづくりなのです。どの自治体でもあるいは国も、一生懸命、官民連携に取り組んでいるのですけれども、民のほうからみたら、やはり「官の決定権問題」があり、官が上で民が下のままなのです。

だから、神戸市役所は、今の市長になってから何をしたかという、副業の時代だと言われてはいますが、職員として、民間の人を任期つきで雇っています。それが1人、2人を雇うのではなくて、数十人単位でいろんな分野の人を市役所で雇って、役所の発想を劇的に変えている。それをなると、役所の職員自身が変わってきているのです。杉並区は東京の都市部ですから、いろんな分野の人がおられます。

協働については、役所の側をもっと変えていく取組みを行うという逆転の発想をするべきです。官をサポートするようなやり方、役所側をサポートする取組みをしてかないと、

本当の官民連携になりません。発注の仕方一つ取っても、現状の法制度の中でもできることがいっぱいあるのですけれども、それは、役所の人だけで考えると、なかなかやりにくことです。役所側をサポートする体制をつくるべきと考えます。そうしたときに協働が相当進むのだらうと。

また、そういう意識転換をした市役所とかは、面白いことを事実取り組んでいる。そのために、1人、2人じゃなくて、いろんな分野の人を役所側に入れていく。これは、職員にとっても必要で、刺激になって、こんなことができるみたいなことで、その次に、職員が主体的に取り組んでいくようになってくると考えています。逆転の発想で官民連携はしていかない限りは、特に日本の場合は、本格的なものにはならないだらうと思っています。

「官の決定権問題」を解決する取組みが必要です。

○部会長 ありがとうございます。

短くお願いします。

○委員 論点を出したのは私なんで、ちょっとだけ言わせてください。

どちらかという、論点として、先ほど協働の取組の紹介がありましたけど、それよりも、いろんな地区のまちづくり方針とかをやるときに、協議会とかやっていますよね。荻窪駅周辺も先ほど地域発意によるまちの将来像を出してもらったと。それに基づいてつくりましたという説明があったので、そういったイメージだったんですけども。

特にこういう地区のまちづくり計画とかをつくる時には、顔を合わせて協議して何ぼというところがありますので、それが、今後、特にコロナ禍とアフターコロナでどうなるのかなというところを心配して、ちょっとこんな意見を出しました。

どちらかという、これ、第1部会と第4部会と両方に向けて、出したんですけど、ICTの活用ですか、顔を合わせてやるのが難しい中で、どうするかというのは、第4部会でお話ししていただければなと思うんですが。こちらとしては、まちづくりの場における、こういった協働の場というのもできる限り減らさないようにやってほしいといったところを第1部会としては挙げていただければなと思います。

以上です。

○部会長 まちづくり分野での協働という観点で、今、ご意見をいただきました。ありがとうございます。

さて、残り時間でどこまでできるかということなんですが、1ページ目から今、4ページ目まで画面でずっとキーワードを打っていただきました。

それで、この中には、区全体共通のキーワードで、より次の10年の基本構想に全体にかかってくるようなワードもあれば、それを実現するための方策、方法論というキーワードもあれば、まとめていく上で、上位概念、下位概念が当然あると思います。

本当は、今日ここで色づけぐらいはしておきたかったんですが、かなり時間が厳しくなっていますので、ご提案ですが、ここでその色づけを全部やっていると、多分あと30分はかかってしまいますので、どうでしょうか。優秀な事務局2人に、聞いていただいていた感じで、色づけを次回までお願いしておくという、そういうご提案でも大丈夫か、それで次回確認をするとしましょうか。

一例を言っておくと、1ページ目を今、これ出していただいているのですが、この中でいうと、比較的大きな概念というのは、安全とまちづくりなんていうのが一番大きな概念ですよね。その実現と手段として、例えば商店街を重点的に無電柱化するとか、屋根の強いまちというのもさっき出していただきましたけども、そういう話もあると思います。

というように、全体にかかってくるような大きなテーマ、概念というのは、やはり上位概念であるんだろうと思います。

ただし、個別具体のキーワードのほうが、最終的には上に出てくるというときも、もちろんそれはあるので、仮整理ですから、一旦そう整理をしていただくといいかなと思います。

1ページ目は、こんな今キーワードが出ています。恐らく税制面での優遇とかというのは、制度面での手段、方法論ということになるのかもしれませんが。

歩きたくなる点々なんていうの、もしかするともう少し上位に来てもいいかもしれないですね。協働なんていうのも、これは割と手段、方法論、むしろアクションプランに入っているもいいのかなという感じもしますね。

2ページ目、ざっと見てみましょうか。2ページ目は、ライフラインが強いまちというのは、強いキーワードで、上位の概念ですね。その手段、方法としては、公的企業との協力をやるとかという話が出てくるわけですね。

3ページ目はどんなキーワードが。ここは、やっぱり交通、いろいろ出ていますね、資料も多かったし。例えば人の流れをつくるまちづくりというのは、ここにもう一つキーワードが入ってくると、どんな流れをとかという話が入ってくると、例えば人の流れと交流とかいう話になっていくのか、多様な人が自由に移動できるようなという意味での流れという話になってくるのか。それから、区の外から来る人も、初めて来た人もスムーズに流

れを移動できるようなまちとなるのか、いろんな意味があると思うんですが、比較的大きな概念だと思います。

それから、移動が目的ではなくて、移動そのものが目的になるという、移動型から散策型というこの辺も目標ぐらいのレベル感でしょうかね。手段ではなくて、目標ぐらいの感じになるかもしれないですね。

それから、最後のほうで委員から双方向のお話が出ていましたけども、私もちょっと出させていただいた住宅都市杉並の住宅側の特色と移動とかというのは、関連するのは、双方向の話もここに絡んでくるんだと思いますね。

4ページ目はどんな感じでしたですかね。ここは、もしあえて大きな概念で出すとすれば、協働によって進められるまちづくりというのを考えるということなんだと思いますけども。つまり従来のやり方は、もちろん従来のやり方でいいところがあるので、それはやっていただくとして、協働でしかできないまちづくりというのは何なのかということですよ。特に従来の協働とは違って、最後に他の委員も言っていただいたように、いわゆる団体自治の自治体側がサポートだけではないという、ここも双方向の協働なのかもしれないんですが、そういう話が10年後を見据えたときに出てくるようなまちということがあるのかもしれないです。ちょっとここは、まだまとめきれていないですね。時間切れのところもありますが、ひとまずこういうキーワードが出ています。

次回、農業、産業、みどり、緑地、公園とかいうところに加えて、この協働の話は少し継続してやらないといけないなという今日の日々だったので、4ページ目は、少し継続とさせていただきます。もう少し具体例が出てきたときに、具体的なキーワードが出てくるかと思えます。

ということで、8時30分を過ぎてしまいましたので、様式にきれいに当てはめるような整理は、時間切れでできていないのですが、趣旨としては、上位概念、様式用の紙の右半分を目指すべきまちの将来像とかそのための実現施策というところにはまるキーワードは出てきましたので、恐れ入りますが、事務局で一旦それを整理いただければ幸いです。

ということで、事務局にお返ししたいと思いますので、よろしくお願ひします。

○都市整備部長 長時間にわたりましてご審議いただき、ありがとうございました。

次回の日程ですけれども、12月2日水曜日、18時からの開催を予定してございます。各回、時間内の意見が出し切れなかった方や、また会議終了後にまた何か思いついたり、いろいろとあった場合には、ぜひ様式3がございまして、それを活用していただいて、部会の

開催期間中に適宜、事務局に提出をしていただきたいと思います。

事務局からは以上です。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、若干8時30分を過ぎてしまいました。おわびいたしますが、これで本日の部会は終了させていただきます。どうもありがとうございました。