

No	効果検証に関する意見	その他意見
37	これまで住民説明会、事業認可申請書などで区が説明してきた目的・根拠とは異なるもので、行政と住民との間で特に争点となってきた電線等の地中化、交通安全などは尊重せよとした。住民合意で進めようと言う姿勢、住民の命と財産、生活を守り住み続けられるようにしようとする熱意が感じられない。「住民の福祉の向上」という行状としての見えない。これまでの説明と異なる「整備効果」を立証するを得なかったということは、これまでの説明が仮説論議には根拠薄弱だったととらえたのだ。だからといって今回も出された「整備効果」が良く分かったものになったというわけではなく、担当が調の中で描いた「整備効果」のための「整備効果」にすぎない。道路の整備は「公共の福祉のため」だから住民の犠牲があっても当然という姿勢が覆われている。	
38	道路整備等の形質についての記述があるが、住民にとって重要なことは、道路を超えた地域へ燃え広がらないようにすること以前に、まずは自分たちが住んでいる地域を安全にすること。万が一出火しても街区内で燃え広がらない様にして、自分たちの生命・財産を守ることだ。「杉並のまちの動き」(2024年3月)をみると高円寺北1丁目の不燃燃焼率は60%以上だ。これは「延焼の危険性が急激に低」下るとされるものだ。旧中央線と旧線南側の道路で今でも建物間の幅は約20m近のところもあり、区が延焼を阻止する機能をもつという16m幅より広い。したがって沿道の建物の断熱化、不燃化ができればより不燃燃焼率をさらに高めることができる。これは沿道の容積率を緩和して高層建築物を誘導という手法より、高円寺北1丁目の第1種住居住宅専用地域の隣接な住環境をこわす必要もなく、道路拡張より効果もかなり高い。住民と区が共有できるメリットもある。不燃化をすすめるというなら、こうした施策の方が、住民の願いと一致する。ところが道路の拡張策を講じない方法についての検証が皆無だ。	
39	今回の「整備効果」は、現在の221号線が抱える現実的な課題、また拡張整備で顕在化してくると想定される問題点について解決策を示すものとなっていない。こんなものを基に、道路の「整備効果」があるかのように書くのはやめろべきだ。あるのは「道路づくり」への正当化だけ。こんな偽りの「整備効果」で住み続けたら言っている住民が通い出さぬ税金をかけるなど221号線の拡張整備の最大の矛盾だ。例えば「整備」では、221号線の整備で、区は新たに約9000坪が増築するというのが、道の外周リ空間から221号線に入る空間を起るとする決意をどう欲づつもりか。歩行者が高円寺北1丁目から高円寺南4丁目に行く場合のアクセス性の低下はどうするつもりか。旧線高層の機軸部分から高層せり出し端までの歩行者通行線としての利用はどうか。旧実電所の電気ケーブルの安全対策はどうするつもりか。こうした住民の不安には真摯に耳を傾け真の解決策づくりを住民とすすめるべきだ。	
40	区のものとの資料では見えにくいまちづくりのために不燃化率を上げる必要があるとしていると書かれている。まちづくり、防災に重点が当たっているのに、このような基本的な関連性が平然と公式文書として掲げられ、オープンハウスでは訂正だけで「お詫び」もないとはいかなるものか。経過を説明すべきだ。https://www.city.suginami.tokyo.jp/documents/20912/hyokukaitrann.pdfと公表した221号線が欠落している。いずれにしてもそんな資料だ。このようにして道路が一方的につくられていくのかと思うと税金を納めているものとしてやりきれない。	
41	私はこの土地を手放しません 以前は駅前までバスが通ったという大変な思いをして無断譲渡しました。元の家は高層し他の人にとられてしまいました。父はブライヤ警備の会社で仕事にやりとでとうるさく近所迷惑なので、建設のあとに多少迷惑がからないかというのではないかと今の家を大変な思いで買いました。母は私と兄を完備して結婚の家、秋田に帰郷し金銭的な面での製材工場で資金が高い決意をかけたので、戦争がなかったら、今の土地ではなく、こんな思いをしないで済むと思いた。すべて戦争が悪い 今この道路を拡張すると交通量が増え機軸部分も大変だと思えます。それに大変なお金がかかるのではないのでしょうか。災害が起きた時に使ってもらいたいと思えます。今から不安定した生活を送っているのに区議の言葉がどうもへんならいいという。こはもてて生活がしやすい近所の人仲良し病院に行くのも買い物しやすく、これらのことを考えると死にたくなります。こうした住民の気持ちも思いやることのない道路づくりには、私は最後まで反対します。	
42	60年前に作られた都市計画道路は時代に対応しなくなりつつあります。 「効果」では、自動車からCO2を削減できるといいますが、高円寺南側の5.78%の削減、高円寺学園があり、子供たちの健康を害するわけではないのに、整備することでCO2が増えるとはどういうことでしょうか。 また、防災効果としては中央線、環七道路が防波堤として十分果たしています。 道路を広げることで防災効果があるとは来れません。 道路沿いに住む人はまだ少ないのでありません。 道路5m以下の幅員はたくさんあり、そこに住む人たちは逃げ場所をうかがうことが想像できます。 防災を前提して考えるのなら、幅員道路を道路を広げることになります。 道路を広げることもより大切なことがあります。 幅員道路は道路に隣接に駐車するかどうかの多いこと、信号を守らない自動車を減らすこと、自転車利用の促進、セパレート空間の確保が大切になります。 「一人乗り」の自動車の多いこと、それを削減するだけでも、現状の道路で十分機能しますし、消防車、救急車もスムーズに走れます。 まずは、そこを守らなければ。 防災という言葉を使って道路を狭くしようとしていますが、221号線の区議の話は中野区の区民両関係の件で中野区から杉並区に寄ってことであり、高円寺の街づくりとは関係のないことです。 地域住民を無視して事業認可を進めたことなんです。 中野区のために杉並区が犠牲にならなくてはならないのか、両側のマンションの為に道路を広げることなどありません。 情りを感じます。	
43	221号線の「整備効果」にかかわる意見 ○今回の「整備効果」は、現在の221号線が抱える現実的な課題、また拡張整備で顕在化してくると想定される問題点について解決策を示すものとなっていない。こんなものを基に、道路の「整備効果」があるかのように書くのはやめろべきだ。あるのは「道路づくり」への正当化だけ。こんな偽りの「整備効果」で住み続けたら言っている住民が通い出さぬ税金をかけるなど221号線の拡張整備の最大の矛盾だ。例えば「整備」では、221号線の整備で、区は新たに約9000坪が増築するというのが、道の外周リ空間から221号線に入る空間を起るとする決意をどう欲づつもりか。歩行者が高円寺北1丁目から高円寺南4丁目に行く場合のアクセス性の低下はどうするつもりか。旧線高層の機軸部分から高層せり出し端までの歩行者通行線としての利用はどうか。旧実電所の電気ケーブルの安全対策はどうするつもりか。こうした住民の不安には真摯に耳を傾け真の解決策づくりを住民とすすめるべきだ。 ○道路整備等の形質についての記述があるが、住民にとって重要なことは、道路を超えた地域へ燃え広がらないようにすること以前に、まずは自分たちが住んでいる街区を安全にすること。万が一出火しても街区内で燃え広がらない様にして、自分たちの生命・財産を守ることだ。「杉並のまちの動き」(2024年3月)をみると高円寺北1丁目の不燃燃焼率は60%以上だ。これは「延焼の危険性が急激に低」下るとされるものだ。旧中央線と旧線南側の道路で今でも建物間の幅は約20m近のところもあり、区が延焼を阻止する機能をもつという16m幅より広い。したがって沿道の建物の断熱化、不燃化ができればより不燃燃焼率をさらに高めることができる。これは沿道の容積率を緩和して高層建築物を誘導という手法より、高円寺北1丁目の第1種住居住宅専用地域の隣接な住環境をこわす必要もなく、道路拡張より効果もかなり高い。住民と区が共有できるメリットもある。不燃化をすすめるというなら、こうした施策の方が、住民の願いと一致する。ところが道路の拡張策を講じない方法についての検証が皆無だ。 ○これまで住民説明会、事業認可申請書などで区が説明してきた目的・根拠とは異なるもので、行政と住民との間で特に争点となってきた電線等の地中化、交通安全などは尊重せよとした。住民合意で進めようと言う姿勢、住民の命と財産、生活を守り住み続けられるようにしようとする熱意が感じられない。「住民の福祉の向上」という行状としての見えない。これまでの説明と異なる「整備効果」を立証するを得なかったということは、これまでの説明が仮説論議には根拠薄弱だったととらえたのだ。だからといって今回も出された「整備効果」が良く分かったものになったというわけではなく、担当が調の中で描いた「整備効果」のための「整備効果」にすぎない。道路の整備は「公共の福祉のため」だから住民の犠牲があっても当然という姿勢が覆われている。 ○今回の「整備効果」は、現状には想定していないバリエーションで「整備効果」として結果の数値が上がるように書くこと許容的な文書だ。記述に間違いもある。例えば「効果」では、自治体間で共有してきた支那物の輸送ルートが無視して中野区役所へ物資輸送をするための「内貨物の配」として、あり得ない輸送ルートを想定して効果算出されている。「効果」では無視可能な高円寺から「中野区役所」まで送ることを想定している。これを「線」上げなければ計画的に増築を相当に無視した増築内容だ。「効果」では、高円寺北1丁目地域を相当する消防署には地域に合った消防活動ができるような小型の消防自動車や消防ポンプ、消防ポンプも140m以上より長くできるようにポンプが埋まっているということも調べていないというずさんな文書だ。消防自動車が入らなければ、どうすれば良いのか。その数値すらも考えられていない。たまた道路ができたとしても最悪地下埋地など広域的な被災もあれば、消防自動車や他の救急隊の消防活動で第一の命を失う。221号線を拡張すれば消防自動車が入れずてすぐ火災のような状況は、無視で、無視で、危険だ。消防火、スタンバイ、防火水、火災型など、危険に応じた設備を確保して使えるように備えるなどの必要があるが、担当はそうしたことへの思いもたらず、とにかく道路をつくることしか頭にないことがわかる。 このような「整備効果」では、より効果のある施策をすすめるというより、とにかく数字にあわせる整備の「効果」さがしにあげられたものにすぎない。検証に堪えない資料だ。	
44	○効果検証について 8月10日10～12時まで、たった2時間の開催でした。あまりにも短く、これでは地域の人に周知することができません。後日、もう一度開催してほしいと思います。 ○会場は狭い方が細く説明しにくさ、私の意見を筆記してくれなかったが、帰宅後、ネットと同じ資料を見ました。会場での説明とネット資料を異なると高円寺地区に関して、いくつかの意見を述べます。私は高円寺、221号線の近くに住民です。 1、「効果」は、自動車からCO2を削減すること。 ①「CO2削減量」のグラフによれば、221と227の整備により、高円寺のCO2は減るが区全体としては減量が減少するため区全体のCO2は120減ることになっており、その原因の主なものは阿佐ヶ谷地区のCO2が大幅に減るためとあります(267減少)。221の削減、227の削減で区全体、特に阿佐ヶ谷地区にCO2の減少をもたらすとは、不思議です。 「削減」：「CO2削減量」の数値の増減となるものは何ですか。 「削減」：主な「交通状況の変化」図は右の「CO2削減量」のどのような関係がありますか。「交通状況の変化」はいつ、どこで作成したものでしょうか。 ②削減：グラフの下に国土交通省の文書から引いた減量の写真がありますが、これほどです。杉並区です。 ③高円寺地区は二つの道路により大幅にCO2が減ります(457増)。区全体が削減される高円寺はCO2が増えるでもよい、効果がある、という主張と読み取れます。221は15～18坪のものがどうやら一軒が住みます。住民は人々もいます。子どもや高齢のCO2削減にさらされるのが「効果」の目的です。 ④高円寺地区の住民にとっては、健康に関わる重大な情報です。住民に同様の方法で「CO2削減量」のグラフを知らせてください。「ネット上」で削減は周知にはなりません。よろしくお願いたします。 2、「効果」は、消防署について ①「効果」では、221の所に消防署に隣接する「消防署が侵入できない」とあります。これでは、火災が起きたら消防署が入れないような書きです。消防署に侵入できないのは、消防署の現場の侵入は以下の通りです。「今も消防署が侵入(今も)」は通っています。普通車は入れないかもしれない、対向車から来るもの。「火災のときは4m道路(この区域の多くは4m道路)」でも通れることが多い。 ②この説の「消防署が侵入できない」は間違いです。住民に不安を与えます。拡張されれば「消防署の侵入が可能」にも間違いです。今も侵入できるのですから、この部分を訂正してください。 ③道路が拡張されても、普通車や消防車は4m道路には入れないことには変わりなく、地味な住環境を守らなければ型を壊すことが懸念点です。 ④道路が拡張されても、普通車や消防車は4m道路には入れないことには変わりなく、地味な住環境を守らなければ型を壊すことが懸念点です。 ⑤このページは「拡張しなければ火災が十分にできない」かのような誤解を植え、不安をおおって拡張に導くような書きです。このページを書き換えてください。 ⑥消防署は、現在も消防署は区内を細く点検し、限なく火災活動ができるようにしている」と説明してくれませんか。	オープンハウスに寄せられたお話を公表してください。

No	効果検証に関する意見	その他意見
	3. 今後の進め方 「都へまず優先整備路線の説明・意見」の情報公開を促ると共に、今後の進め方の説明を求めます。特に、「リミテッド候補路線」の選定については、区側が主体的に候補案、優先順位付けなどを行う必要があると思います。 なお、総議会の一つである補助133号線延伸（青梅街道～五日市街道）について、区は「次期事業化計画における優先整備路線は、・・・あくまで事業化を目指すという取り組む路線であり、事業着手する際は、地元の機運醸成が大切と考えています。」と述べて、「地元の機運醸成」の重要性を訴えています。多分ここに含まれているであろう「地元機運を醸成し促すをえんい」地機運の醸成と併称し「可及」とあるのが、そのためには「等」選路を作る明確な目的を明示し、その効果検証をなくしては困るし、水害の被害から避難等へまで発展することが必要であると思う。（そこに大業が無ければ、総論へは変えないであろう。ここまでは、区画調整計画でも同じ）区として、都に上記を求めて欲しい。それが無いのであれば、計画断念を求めて欲しい。 加えて、補助133号線の変更なる延伸（五日市街道以南）も同様であることは言うまでもない。ただし、これは豊橋や川崎地を破壊する分だけさらにハードルが高くなると思います。 ※ 資料の公開に工夫・配慮をお願いします。 区ホームページ掲載にアクセスできない区民（PC、インターネット閲覧）がいるので、掲載だけで完了にするのは問題。販資料の配布、閲覧等の工夫が求められる。 参考 ■「区民の皆さまと密接に連絡をしていくために現在区が提供できる情報を公表する」 ■「今後地域説明会等の中で、東京都全体で検討している次期事業化計画の内容も含めて説明し、区民の皆さまからご意見を伺っていく予定」 ■「地域の皆さまの意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の基の基礎資料としても活用」 ■「関係公示する影響評価だけでなく、定置化が可能なそれ以外のテーマも含めて区民の皆さまと話し合いを続けていきます」 ■「東京における都市計画道路の整備方針」は、2025年度から始まるものであるため、「優先整備路線以外」、「優先整備路線以外」、「必要性の低い路線（計画廃止候補）」、「リミテッド候補路線」について、2025年末～2026年以前には、家として公開され、区民の意見が反映される手順を進める必要がありそうに思える。	
96	高松屋132号線についての意見です。道路を広げる効果について、断言できるものではありませんでした。 「道路拡張」の計画だから、道路のどこに止め柱を掛けたいかはしょうがないことなのでしょうか。それは、行政のありかたとしてののでしょうか。 「決まっていることだから何が何でも道路拡張を遂行しなければならぬ」思いが全面にでていて、ほんの少しの「効果」でも大きなことのように表して見せしめるのを疑問に思いました。 同より、高松屋でできあがった形並みや人々の暮らしに対する思いが感じられないのが残念でした。 1、防災について、今年も水害被害を襲って道路の幅広化プロジェクトのシンジケートにすることを想定しているのでしょうか。 チェーン店などでまで便利になれば、それなりに入居はよしますとかもしれません。 しかし、今住居の少ない人たちが、西武の小さな個人商店や「じにまじした街」を好んでいることはアンケート等からもあきらかです。 東京がどこに行っても同じような形になっている昨々、なんとそここの西武のまの勢力を残し、ますますいい街にしていきたいです。 そのことを一にしているが、今の道路をどうすればいいのかを市役所や住居者が一緒に考えることができたのではないかと思います。 指図された、商店街や町内会で状況について学んだり定期的な話し合いをしたりしています。この機会が杉並区全体にひろがっていくことが、一番の「防災」になるのでは、と思います。 2、救急医療について 荻原、荻原病院に広範囲地域からの患者搬送するために道路拡張が必要という「効果」に疑問です。132号線拡張を推進するための「口実」なのかなと思います。 荻原病院につながる道が「緊急車両道路」に指定されているからなのでしょうが？ かつて、132号線拡張の重要な理由になっていた「東京ガスの緊急車両通行のため」が、東京ガス転移であきりと消えた代わりに、「荻原病院」への搬送の重要性を強調し拡張を広げたのでしょうか。 路線がとも、いつも高松屋「荻原病院」に、高井戸、方南、泉地域を含めた広範囲からの緊急搬送受け入れは到底無理です。 3、南北道路の強化について これも、132号線を広げるための「口実」にすぎないように思えました。 都人も減少するし、電気自動車やAIの利用などといわれている時代です。車のための「道路」をつくるのではなく、人のための「道」をつくるために知識を出し合えたらならぬにないでしょうか。 河山の交差をし、河山の人の生活を脅かすような道路づくりではなく、今あるまちをよりよくするために対話を重ねたいです。	対話が図られて、いろいろな機会ができてきたととったと思っています。 ただ、グループでなわかれて意見を言いっぱなし、小さな組に置いてベータ化はったり、パブリックコメントや文書を出したりと、いろいろなやり方をしてますが、できるだけ多くの人の声を聴きたいと思っています。 意見を「まとめる」側の人にとっては文書のほうが正確にまとめられるし便利なことはわかりますが、文書だけでは「議論」にならないのです。私は話を取って目も思っていない後から英文を読むのも苦痛です。 グループのまとめる効果もありますが、その場でまとめて正確に発表するのは結構難しいことで、誰でもがでることでもなく、議員の方の関心が高くなる懸念もあります。 また、大勢の場で手を挙げて意見を言うのもできない人もいますからしれません。すぐ難しいことと思いますが、組み合わせるべくみんなの意見が生みだしながら試みもしていけたらうれしいです。
97		パネルの下に行き来し回りがけられるようにしてほしい。
98	今後杉並区全体がどうなっていくのかを盛り込んでいくべき。日本だけでなく、他国の事例を参考にしてみたい。	
99		土地所有者だけでなく、借りて営業している店の人への補償や、代替地の案内等ケアが必要だと思う。
100		荻原側の道路を直線に拡張できないか。できるとすれば、どのような手順となるのか。
101		障がい者の意見もしっかりと聞いてほしい
102	幹線道路と補助道路等、機能の違いが分かるパネルがほしい	
103	都市計画道路が整備された将来交通量と比較すべき対象は現状交通量ではなく、都市計画道路が整備されなかった場合の将来交通量ではないか。	
104	増設の想定もあってもよいのでは	
105	もっと広域の拡張データを記載してほしい。	
106		道路計画(イメージ)のボタンはもっとあるのではない。
107		無電柱化は多きやくなっている。
108	ケヤキだけではなく樹種でも検証してほしい。	
109	樹木のケアを参照することができるのか。	
110		杉並通はイメージがしやすい。
111		ケヤキはきれい。
112	ケヤキは現実的ではないのでは。商業の処分でもCO2も考慮すべき。	
113		ケヤキ並木も良いが、商店の考えも取り入れてほしい。
114	CO2排出量が増加するなら、「削減」というタイトルは適切ではない。こういうことをずっと繰り返しているように見える。	
115	132号線でケヤキの機能ができるとは思えない。ケヤキで想定するのはどうかと思う。もっと現実的な樹木で検討いただきたい。	
116	車だけの効果ではなく自転車等の効果ももっと検証してほしい。	
117		自転車通行が増えることはうれしい。
118		広げなくても十分だと感じている。それ通いできているので、路上駐車をしていることが問題。
119		小さい南武バスを西武北一、二丁目、上飯田付近まで開設してほしい。
120	指標として、商店の店がどのくらい減るかなどは出せないのか。	
121	永福C以外の記の効果を検証してほしい。	
122	南北路線の整備効果についてはよくわかった。	
123		南北の移動に時間がかかっているの、通行しやすくなるのはいい。
124	今後の人口減少や、車自体の減少等、モビリティが今後どうなっていくかを考慮すべきでは。	
125		シェアサイクルよりも、1階における駐輪場がもっと欲しい。
126		せっかく歩道が拡張されても、自転車が増えることになるため、自転車運転についての啓発も一緒にやるべき
127	16mの空間の中で、何が出来るのが選択肢の整理をしてもらいたい。	
128		より人を受け込むために、グリーンロードモビリティ等の整備も進めてもらいたい。
129		昔からこの土地に住んでいる方からすると嫌悪感があるのかもしれないが、次の世代に変わっていかなくてはいけないと思っている。
130	「順次進めている」となるとなでうちだけ？という疑問が出てくるので、うまく進めていっていただきたい。	
131		完成は何十年、何百年も先ののに緊急事である。
132	人口減少、少子高齢化等の社会情勢を無視している効果検証に疑問。	
133		132号線は北側だけが優先整備路線になっている懸念はあるのか。
134	優先整備路線区間だけが完成した場合の整備効果も示した方がよい。	
135	デザイン意識で出ている商店街、環境などの検証がない。	
136	メリットだけではなくデメリットも示すべきだ。	
137	高齢者、子供のせいとかどう変化するかも検証すべき。	
138		132号の金額（3,372m）の用地買収対象件数を示すべき。
139	132号（五日市街道～131号線）が評価結果一覧で1位になっているので、そこから整備をすべき。	
140	評価結果一覧では12-1～12-5に分けているが効果検証は金額（3,372m）であり、現実的ではない。	
141		無電柱は現状編成で施工可能では、防災のためにも早急に無電柱化が必要。
142		現状でも緊急車両はスムーズに通行できている。何か過去の問題があったのか。
143	交通量が増加するのなら緊急車両はむしろ通りにくくなるのでは。	
144		物資輸送にはドローンを活用すればよい。
145	上井草スポーツセンターが避難所として設定しているのは違いますが、それは公衆の方が近いのでは。	
146	高井戸第二小学校と上井草スポーツセンターは西武池袋線の人使用しない。	
147	防災拠点の観点で、私電線林公園の狭いはどうなっているのか。	
148	高松屋高部の防災拠点へのアクセス性について検証していない。	
149	防災拠点を確認したい。上井草スポーツセンター～高井戸第二小学校を繋いでいるのはこじつけでは。	
110	荻原側に道路がそうなるというのか、そのような展示もしてあげたいが。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
111	西武理はCO2が増加してしまうのですね…	
112	歩道幅を上げるための国内や海外の取組みを参考にしたい	
113	建物を壊し、道路を整備する際に発生するCO2はいかほどか。	
114		CO2削減したいのなら車が走行しづらい道を整備すればいいのでは
115	西武理はCO2排出が増え、整備効果もマイナスなのだから、CO2削減と実現は逆けた方がいい。	
116		CO2排出が増加するのなら、みどりを増やす計画も検討するべき。
117	“効果”だけではなく、“課題”も並列記載したほうが良いと思う。	
118	商店街がなくなり、コミュニティも崩壊	
119		地元で南北路線強化を希望する声はない。本当に望んでいる人はいるのか。
120	歩道にはあまり使用しない。利用対象者（トラックやタクシー）によって異なる路線では。	
121		コミュニティが分断される。
122		スマートモビリティの構築も検討してみても。(検討会など設置してはいかがか。)
123		駅前交通が整備されると、生活道路に車が入り込んで来ないか。
124	商店街のにぎわいの拠点も必要では。	
125		コミュニティを守るためには大きな課題がない方がよい。
126		南北が開通すると交通が激化するのでは。先に千川通りの適切なランプを何とかなす。
127	交通状況の改善だけではなく、商店街の復興に資する指標も必要。	
128	こんな事をしなきゃいけないのか、あきされる。	
129	132号線整備は税金の無駄遣いである。	
130		いろいろ検証をして対応をする準備をしてくださってほしいと思った。より良い解が得られるように協力したい。
131	・三鷹など、より近い輸送拠点があるのでは、そこから輸送できるよう役所間連携すればいいではないか。 ・歩道30mが確保できない。 ・収容人数に對して歩道幅が不足し、移動にもっと時間がかかるのでは。 ・幅員・不感化率の把握が不正確。 ・すべての事業者が歩道幅員に向かうとは限らない。 ・CO2削減効果も懸念、自動車時の燃費改善も考慮すべき。 ・落ち葉の処理にCO2排出が伴う可能性あり、高草化すれば問題ないが、焼却するなら環境負荷も考慮すべき。 ・CO2吸収だけでなく、固定という観点も必要。 ・送迎場（西橋） ・西武の場所ではどこか、自転車レーンの一部だけ整備しても意味がなく、機転を以て対応する必要もない。電気化も可能では。 ・トラフィックコントロールの考慮不足。地域エネルギーの活用（例：立正佼成会病院、河北病院）も必要。 ・杉並区の労務は必ずしも永福からではなく、企業の配送拠点から分散している。その実態を調べたのか。 ・寝七、睡八で十分では補助132号線の告示資料はいつ出せるのか。公文書がない計画をなぜ進めることができるのか。	
132	「西武地域の整備効果」についての意見・反論 「西武地域整備効果」→5月23日に杉並区ホームページで公表 https://www.city.suganami.tokyo.jp/documents/20972/misagi.pdf 132号線の「西武地域整備効果」（以下、「効果」）は、実現していない歩道の開通りまでの計画が完了している事を前提としている。 歩道の開通りまでに全付帯の距離は3372m。 ところで、認可の隣りにある606mの区間を含め、神明通りまでの費用対効果は0.5であり、公事業等では未済1以下での工事は不可のはずなので、わざわざ全区間対象に「効果」を出したのではないかと考えられる。 しかも杉並区での認可区域の用地取得率35%（令和7年3月末）、この状況では、計画実現は何十年も、あるいは百年以上かかるだろう。 人口減少が加速する現在、昨今の若者の自動車離れ、戦争や天災で素材高騰等様々な社会状況を無視しているこの「効果」は、多くの疑問がある。 ＜用地買収の全体数＞ 青物市場から神明通り入口までの1キロ区間にかかる用地買収にかかる土地建物は185筆、認可区間では59筆とわかっているのだから、青物市場から五日市道路、歩道の開通りまで用地取得の全体の数字を出すべきだ。 ＜歩道について＞ ・今の交通量では、緊急車両が通る、非常にスムーズだ。拡張を必要とするほどに、過剰の問題があったのか、多くの事例を示して欲しい。 ・拡張工事によっても交通量が増えるのであれば、むしろ緊急車両は通りにくくなるのではないのか。 ・電柱地中化は、今の歩道幅で実行可能。現に夕方時では問題で電柱地中下を進めている。なぜ拡張をセッとする必要があるのか不明。 ・物資の搬送については、さきとプラットフォームを幅に上ったように思えば多少は利用してドローンを活用できる。 ・消防車が入りなくなる悪化などの場合、街中で消火する車両、人手が足りないかもしれないと言われるが、北園通りには、商店会が3つあるが、その内の一つは、拡張後、約60店から20店に減ってしまう。残り2つも同様である。神明通りの、毎月朝市でにぎわう商店会、また「住民の家の家」としてモデルともなっている「間」などともなり、防災の拠点ともいえる商店会のコミュニティが破壊されてしまう。阪神大震災でも消火の早かったのは街中コミュニティのあるところだった。この点は検証に入っていない。 ・東武井ノ頭南一和泉地区の住民が緊急要請し、近隣の三鷹病院、池尻病院、杏林大学すずき病院内搬送するのではないか。医療院へ搬送というのは計画を正すためのこじつけに過ぎない。 ＜不感化について＞ 現在132号線の不感化率67.7%。一般的には、不感化率70%を超えると地域で延焼火災はほぼ発生しなくなるといわれている。（地方自治体向けガイドライン 内閣府（防災担当）平成30年3月）あと、2.3%あれば基準を満たすので、このまま定地を強化させたり、不感化材で家を修繕していけば延焼の心配はなくなる。 ＜南北路線の強化について＞ そもそも強さというなら、なぜ神明通りへ折曲っていくのか？まっすぐ1本にするのが常識。西武の住民は南北交通に不便を感じているというのなら、客観的なデータを示して欲しい。近隣の人の関心度「今のままがいい」という人が大半である。 その上、132号線と輸入道の間には主要生活道路、主要区画路4本あり、緊急時の避難経路役割を担っている。一方通行の道もあるが、どの道路も潤滑してなく、本数の多さで補っている。 ＜CO2の増加に関して＞ 今ある道路や建物を壊し、作り変えることで発生するCO2はいかほどなのか全く考慮していないのは問題である。また、拡張・延伸によって壊される予定の建物松園（旅館）および修繕費を示して欲しい。 ＜最後に＞ 西武のまちづくりと連動した、文化や歴史、街並み、既存のコミュニティ、そして将来世代への視点（子どもたちが住み続けたい、住み継いできたいまち）を、時間を取り付けて西武地域（松園）「デザイン会議」で検討し、形にした後、私たち多くの住民の皆さんとともに、防災に強い、さらにより良い132号線を構築したいと考えています。 防災者が避難場所する「幸いで強い、街が保える選づくり」つまり、人のための「ほこみち」を、杉並区で作っていきましょう。	
133		227号線について、商店がなくなり分断すると言う方がいるが、入っている商店はチェーン店ばかり。仮に買収、移転したとて高円寺らしきは変わらない。むしろ防災性の向上が図られるのであれば積極的に整備してもらいたい。
134		反対している方がいて、その理由（群のすみか）も関係出来るが、代替わりするまで待つつもりなのか、あと20年もかかって整備するつもりなのか、それは長すぎるので確認して折衝進めていただきたい。
135	まともな方について、もう少し客観的になろう工夫してほしいかが。例えば時間短縮についてもA→Bだけでなく、A→C、B→Cなど道路整備効果を広く捉えられと良いと思った。	
136	効果検証の項目が多すぎて、覚えられない。	
137	効果1.221について、橋の通り道と歩道幅に行く間にまきに示されているアクセスルートを使用しているので、整備前に改善があった際はそのルートが望むことばよくわかる。現在の幅員で221号線幅員使用しようと思えない。	
138	221号線の駅前が、17日によってどのような利点があるのか一切理解できない。現状は幅員が狭いため自動車の流入も少なく、十分安全である。拡張されることにより自動車交通が増え、安全ではなくなる。休日の日に人件費を使ってこんな説明をやるのは無駄である。	
139		・買収後の221号線は地区計画の変更で1角を店舗にする等の制約ができると良い。 ・買収後の221号線の駅前下には店舗を入れて欲しい。 ・敷地の3分の1が買収され、3分の2が残地となる場合に、相手方から残地を含めて買収希望があった際、すべて買収するのか。 ・昨今土地価格は上昇傾向だが、将来の上昇分も含めて土地を買収するのか。 ・221号線の半壁区画は収用される権利者が入居できる建物を建設するそうだが、杉並区も関係の対応はできないか。 221号線は拡張した方がよい。
140		221号線の用地買収はすべての土地が買収できるまで行うのか、途中で止めて面積けにならないのか。
141		221号線の一つ所が買収できた場合、バスが通る可能性はあるのか。

効果検証に関する意見

[illegible]