

すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】(案)に対する区民等の意見及び区の考え方

※枝番は、同一人物から複数の意見があった場合に記載

意見 番号	枝番	意見(全文)	区の考え方
1	—	<p>ゾーン30プラスなどの取り組みを通学路周辺に幅広く導入してほしい。</p> <p>中央道高井戸下りオンランプについての検討を早急に進めてほしい。</p> <p>上記と合わせて中の橋交差点の南行右折レーンの設置(これがないことで、近くの生活道路への流入が多くなっています、私もですが)</p> <p>井の頭通りは車線が狭いにもかかわらず、片側2車線あるため左側からの追い越しなどが見受けられます。武蔵野市付近は4車線ではなくなったと記憶しています。片側1車線にしつつ、右折レーンや左折レーンの適切な整備と自転車等が安全に通行できるような通行帯の設定、歩道の拡幅など車線の適切な設定をしてほしいです。</p>	<p>ゾーン30プラスは、警察や地元の方と連携して取り組む事業です。このため、今後も、区HPへの掲載などで区民の方へ広く周知を図ります。また、通学路周辺への導入は学校関係者との連携も必要となるため、通学路点検時に取組を案内するなど、機運醸成に努めます。</p> <p>中央道高井戸下りオンランプに関するご意見については、所管部署を通じ、事業者であるNEXCO中日本に、都道である井の頭通りに関するご意見については東京都に、それぞれ共有いたします。</p>
2	—	<p>現在荻窪駅南口に喫煙所ブースの改修工事がされているが、新しくブースを設置するのに反対します。荻窪駅南口の改札口を出てすぐエレベーターを利用しているけどタバコの匂い、煙がしてエレベーターを止めて階段を利用しなければなりません。高齢になると階段がキツくなり、タバコの煙や匂いで頭痛がし、服にも匂いがついてとても不愉快です。健康推進計画など掲げているなら、町全体禁煙地区にしてください。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、本方針とは直接関連しませんが、環境施策に関する所管部署に共有させていただきました。</p>
3	1	<p>13ページの中杉通りの写真について掲載されている3台の自転車のうち、子どもを同乗させたものや高齢者と思われる利用者が含まれています。これらは道路交通法上、歩道通行が認められる可能性がある利用者です。</p> <p>そのため、本写真を歩道走行の課題例として示すことには適切性に疑問があります。</p> <p>また、中杉通りは昼間の路上駐車や交通量が多</p>	<p>中杉通りの写真は、歩道上の自転車走行による歩行者との事故の危険性についての啓発及び自転車通行空間の確保の必要性の観点から掲載しています。</p> <p>中杉通りの道路環境については、「阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針」において「中杉通り沿道の安全・快適で魅力的なまちづくり」として重点的取組に位置付けており、安全・快適な歩行者・自転車空間の確保に向けた検討を進めております。</p>

		<p>く、自転車安全に車道を走行しやすい環境とは言い難い状況です。</p> <p>利用者の行動のみを示すのではなく、道路環境との関係も含めて課題整理を行うべきではないでしょうか。</p>	<p>中杉通りは、道路管理者が東京都、パーキング・メーター管理者が警察であることから、今後も関係機関と連携・協働しながら、歩行者・自転車が安全・快適に通行しやすい環境整備の実現に向けて、引き続き検討を進めてまいります。</p>
	2	<p>方針の進め方について</p> <p>10年前の方針資料も確認しましたが、この期間を経ても区民が明確な変化を実感できる段階に至っているとは言い難い印象です。</p> <p>長期構想は重要ですが、工程や到達時期が具体化されない計画は「将来像の提示」にとどまり、現に生活している世代が成果を実感できないまま改定を重ねる状態になりかねません。</p> <p>短中期の数値目標、優先順位、暫定整備、進捗を検証できる指標を明示し、実行と検証の仕組みをより具体化することを求めます。</p>	<p>本方針は道路網の将来像を示し、P36に記載した重点路線の拡幅整備や、P37に記載した事故密度の高い路線を安全対策路線として定め、安全対策を実施することとしています。</p> <p>拡幅整備には長い期間を要するほか、沿道関係者等の協力が不可欠であることから、成果を実感しにくいものですが、安全対策路線については、前方針で定めた路線について、計画通り対策を実施(P7)しました。</p> <p>具体的な事業化に当たっては、杉並区総合計画や、財政上の裏付けを有する実行計画に記載する考えです。また、数値目標などの検証に関していただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	—	<p>(全文掲載を望まない方のご意見のため、概要を掲載しています)</p> <p>ナビラインでは不十分なので、路上駐車や車の走行から分離した自転車専用レーンを整備してほしい。現状は区内の近距離でも自転車移動がしづらい。</p>	<p>自転車通行空間の確保に当たっては、自転車専用レーンなどの設置の効果が高いと考えておりますが、道路幅員の確保が必要となります。道路の拡幅整備には長い期間を要するため、現状の道路幅員で通行空間を明示するため、ナビライン等の路面標示を設置しているところです。拡幅整備に際しては、P36やP47記載のとおり、地域の皆様のご意見や他自治体の事例なども参考にしながら、安全で快適な道づくりを進めます。</p>
5	—	<p>14～19・34～36 ページ、主にバス路線について井荻駅付近で勤務している者です。運転免許や自転車を持っていないため通勤に西荻窪駅・井荻駅間のバスを利用していますが、たびたび遅延に悩まされています。乗車していて体感する点として、右折車による待ち時間が原因のひとつになっているように思います。例えば「下井草五丁目」交差点では昼間に東西双方から北(井荻駅を越える陸橋)へ曲がる車が多く、東側では交差点を先頭に2ブロックほど車列が続きます。「下井草五丁目」交差点が青信号になると車がこの途中にある「井荻飯店」前の十字路に進入して</p>	<p>生活道路の拡幅整備は長い期間を要する事業です。P36に記載のとおり、「重点路線」以外の路線につきましては、関連する計画などの機会を捉えて整備を進めます。</p> <p>車線や信号に関するご意見については公安委員会へ、都道に関するご意見については東京都へ、それぞれ共有いたします。</p>

		<p>しまうことが多く、そのまま信号が変わると井荻駅行きバスが同地点で左折できず立ち往生することがあります。重点路線ではないもののこの区道については幅員 9m を目指されるとのことで、できる限り迅速な整備に期待いたします。また「四宮」や「今川三丁目」の交差点において、交通量の多い夕方などに、前を走る右折車の影響で信号 1 回分近く待つ事例にときおり遭遇します。こちらについては都道とのことで、区としての対応は難しいかと思いますが、都市計画道路としての整備の加速、右折レーン整備のご検討など、都に対して働きかけをいただければ幸いです。</p>	
6	—	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行スペースの確保について、車体の幅程度で余裕がない狭い道路に無理やり自転車ナビをひいている道路、もしくはそれすらもない道路が多いと感じています。改正道路交通法で車が自転車を追い越す際の幅の確保が求められていますが、現実的に対応可能になるよう道路拡張を進めていただきたいです。 ・通学路でも歩道と車道が分離されていない道路が多いと感じています。私有地のセットバックを確実にする他、路上駐車禁止や狭い道路の一方通行化などを実施してください。 ・木造家屋密集地が依然として多いので、セットバックやブロック塀等構造物の撤去を促進してください。 	<p>生活道路の拡幅整備は長い期間を要する事業です。P36 に記載のとおり、関連する計画などの機会を捉えて整備を進めます。通学路につきまして、道路幅員などから歩車分離が困難な箇所が多く存在します。このため、引き続き学校関係者や警察と連携し、通学路の点検を行い、現状の道路状況を踏まえた安全対策を進めます。</p> <p>幅員4m未満の道路については、私有地も含めて建物建替えの際にセットバックをするとともに、ブロック塀の改修等については助成制度の周知を図るなど引き続き取組を進めます。</p> <p>なお、路上駐車禁止や狭い道路の一方通行化などのご意見については、公安委員会へ共有いたします。</p>
7	—	<p>神明通りを優先整備路線・安全対策路線とし、「拡幅整備に着手しました」、また交通安全対策を進めてきました」と記載されているが他の路線のことでないか。神明通りのことであれば令和7年までに具体的にどの区間の拡幅に着手したのか、どんな安全対策を進めたのかを記載してほしい。</p>	<p>本方針は、身近な道路に係る方針であり、区道全体の今後の整備の方向性をお示しするものであることから、個別の路線の進捗を一つひとつ記載することはいたしません。ご意見にある「拡幅整備に着手」したのは、P36 に記載の②中杉通り～都市計画道路補 128 号(馬橋公園周辺)、④人見街道～放射5号、⑤成田東4丁目～国道 20 号の3路線で、学校建替え等を契機に着手しております。また、神明通りの「交通安全対策」としましては、令和6年度に交差点部のカラー舗装化を行いました。</p>
8	1	<p>ページ番号: P.50 ~ P.52、P.62 項目等: 「第4章 4-2 施策の展開(方針 2: みどり気候危機に立ち向かう)」 「第4章 4-4 施</p>	<p>区では、「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、都市計画道路の整備や、幅員6m以上の区道を対象に、整備効果の高い路線を選定し</p>

	<p>策の展開(方針4:みどりでつながる)」</p> <p>【意見書 案:1】「すぎなみの道づくり」の運用と美観について (該当箇所:第4章 道路整備の方向性、第5章 道路整備の進め方)</p> <p>【意見内容】 計画案では「つかう目線を意識した整備」とありますが、ハード面の整備(無電柱化や拡幅)に偏りすぎていると感じます。</p> <p>管理型ゴミ箱の設置: 景観維持のためにゴミ箱を減らした結果、かえってポイ捨てや不法投棄を招き、清掃コストが増大している印象があります。無電柱化のような高コストな施策よりも、地元商店や住民が「運用」に関わり、責任を持って管理する「ルール付きゴミ箱」の導入を提案します。</p> <p>そもそもポイ捨てしないことが重要ですが、ポイ捨てされているものを捨てるゴミ箱が近くにあれば、他の善良な区民が自主的にキレイにしようかなという意識がでるかなと思います。規模感は違いますが徳島県上勝町は「ゼロ・ウェイスト(ごみゼロ)」を実現されています。ルールを他人に言っても良い町の雰囲気作りも合わせて検討・運営いただけると良いかなと思います。周囲の目・当事者意識から、この町・人間に優越感を持って住民が自主的に動くようにするのが理想かなと思います。</p> <p>実用的な「涼」の提供: 暑さ対策としてミスト等の演出を行うのではなく、誰もが安心して利用できる「高度な浄水機能を備えた給水スポット」を道沿いや公園への配置を希望します。ペットボトルを買わずに済む環境は、経済的でゴミ削減にも直結し、区民の「実利」に叶うものです。</p>	<p>て無電柱化を進めています。</p> <p>また、生活道路の整備を行う際には、P36 や P47 に記載のとおり、地域の皆さんのご意見などを参考にしながら道づくりを進めていく考えです。</p> <p>なお、管理型ゴミ箱、涼の提供に関するご意見につきましては、本方針とは直接関連しませんが、所管部署に共有させていただきました。</p>
2	<p>【意見書 案:2】車両速度の抑制と安全確保について (該当箇所:4-2 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保)</p>	<p>区は、防災性や歩行者の安全性向上の観点からも、生活道路の拡幅整備は必要だと考えています。しかしながら、生活道路の拡幅整備は時間を要する事業であるため、現状の道路状況を踏まえ、P37 に記載のとおり、安全対策</p>

	<p>【意見内容】</p> <p>資料内(P.42)で「ゾーン 30 プラス」や「ハンプ設置」の効果を認めているのであれば、道路の拡幅(広げること)よりも、これら物理的なデバイスによる「速度抑制」を区内全域でより強力に推進すべきです。</p> <p>道路を広げるだけでは車両速度が上がり、事故の致死率を高めるリスクがあります。「夜道も安心して歩ける街」にするためには、スピードが出せない構造的な工夫を最優先し、その運用(見守り)に地元住民や店舗が主体的に関われる仕組みを議論だけでなく制度化してください。</p>	<p>路線を選定して交通安全対策を行う施策のほか、P8に記載しているゾーン 30 プラスなどの施策を実施しており、国の施策などと連携した、車両速度の抑制を含めた安全対策を進める考えです。また、ゾーン 30 プラス以外の場所でもラバーポールなどの物理的デバイスを設置して区内の安全性向上を図っております。今後も警察などの関係機関と連携しながら、交通安全対策を進めます。</p>
3	<p>【意見書 案:3】防災施策とコストの最適化について</p> <p>(該当箇所:4-1 体系的な生活道路網の整備、および防災関連計画)</p> <p>【意見内容】</p> <p>延焼遮断等のために多額の予算を投じる一方で、防災備蓄品の個別配送等にかかる「送料」のムダが放置されています。</p> <p>配送費の削減と還元:</p> <p>備蓄品は郵送ではなく、公共施設や各マンションでの「拠点備蓄・配布」を原則とし、浮いた予算を水道料金の引き下げや浄水インフラの強化に回すことを提案します。受け取りができない家庭においては、自宅郵送でも同じことが言えるので問題ないかと思います。</p> <p>実用本位の備蓄:</p> <p>賞味期限切れ前の備蓄品を地域で有効活用する仕組みの導入を提案します。「きれいなもの」より「実用的なもの」を無駄なく循環させる運用が、持続可能な地域に繋がると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、本方針とは直接関連しませんが、防災施策に関する所管部署に共有させていただきました。</p>

9	—	<p>都市計画道路133号線は白紙にして欲しい。住宅街の道の無い処をぶち抜くのは基本的な人権無視である。</p> <p>主要生活道路の重点路線の⑤はすぎ丸が通っている所と理解して宜しいか？ 既存道路があるとしても拡幅となるとセットバックが生じるので慎重にお願いしたい。</p>	<p>都市計画道路は、多様な都市機能を支える最も基本的なインフラであり、防災上も重要な都市基盤です。区内の都市計画道路の多くは昭和22年に計画され、昭和41年に変更され現在に至っています。</p> <p>その後、東京都、特別区及び26市2町は、概ね10年ごとに整備方針を策定し、社会情勢や地域の実態を踏まえて必要性を再検証した上で、優先的に整備する路線を選定し、計画的かつ効率的に整備を進めています。</p> <p>ご指摘の東京都施行による補助第133号線(成田区間)についても、こうした検証を経て、現在、優先整備路線に位置付けられています。</p> <p>主要生活道路の重点路線の⑤については、すぎ丸走行路線です。</p> <p>拡幅整備に際しては、P36やP47記載のとおり、地域の皆さんのご意見や他自治体の事例なども参考にしながら、安全で快適な道づくりを進めます。</p>
10	1	<p>世界では、アメリカとイスラエルがイランを攻撃、イランは対抗措置として周辺の湾岸諸国のエネルギー施設を攻撃し、ホルムズ海峡の通行を制限し、戦争状態となっている。これは二期目の選挙にあたって国内の化石燃料開発を「掘って掘って掘りまくる」ことを主張した反エコロジ的な考えを持つトランプ大統領による、他国のエネルギー資源を支配するための暴力であり、実際にタンカーを「拿捕せず、楽しみのために撃沈」し、貴重な資源を浪費するという信じがたい暴虐を起している。アメリカはそれ以前に産油国であるベネズエラに対するクーデター、グリーンランド領有を主張している。今回の高市首相は訪米で中東からの原油に代わり、アラスカの原油・ガスの開発を約束してきたが、これもアラスカの土地を棄損する、地球環境にとって破壊的な開発である。</p> <p>また、ロシアによるウクライナ侵略も続いており、世界的に原油を中心としたエネルギーの枯渇は収束の見通しが立っていない。</p> <p>人類はいまだに資源を巡って乱開発と戦争を繰り返し、その結果、地球環境は絶望的な危機に</p>	<p>スーパーブロック的な都市計画の見直しに関するご意見については、P16に記載のとおり、多くの消防活動困難区域を解消するためなどに必要な間隔だと捉えています。</p> <p>ただし、生活道路の拡幅においては、P29に記載のとおり、現在の道路を生かした拡幅を想定しており、拡幅整備に際しては、P36やP47記載のとおり、地域の皆さんのご意見や他自治体の事例なども参考にしながら、安全で快適な道づくりを進めます。</p>

	<p>陥っている。</p> <p>こうした破壊的な手法で開発され、かつ脆弱で不安定な流通基盤しか持たない資源、それが原油であり、そこからの生成物であるガソリンによって自動車交通である。もちろん自動車自体も排ガスによる環境破壊の原因である。日本においてEV化が遅れている問題もあるが、EVであれば「車の走行自体は」CO2 排出を抑えているものの、その製造過程や発電のために(日本の再生可能エネルギーの遅れと、原発の供給不安定もあり)は、やはり化石資源を使用する。</p> <p>今こそ、これからも車社会を続けるべきかどうか、が問われるべきではないか。</p> <p>特にこの杉並区は「もっとも自転車が走りやすい街」を目指す方針である(実際に実現している部分は少ないので、以下の意見でも自転車優先施策を要求したい)。全国で鉄道やバスの廃止がされているが、幸い東京 23 区は公共交通も充実している。社会的には健康志向の点からも、必要のない車の利用を避けるべきというオピニオンも存在する。なによりも杉並区は「みどり豊かな住まいのみやこ」であり、そのほとんどが高層ではない住宅である。</p> <p>今回の計画案で、脱自動車社会へのパラダイムシフトを明確に打ち出すべきではないか。そのための条件は杉並区には揃っているのだから。</p> <p>1.スーパーブロック的な都市計画の見直し</p> <p>計画案冒頭にある「体系的な道路網の構成」の図で幹線道路、主要生活道路をどれだけの間隔で配置するか、という考え方は、東京都が作った方向性であろうと思われる。しかし、杉並区は埋立地のような場所とは違い、古来から川を基調とした農地・住まいを形成し、そこに道路ができてきたという歴史を持つ。</p> <p>「すぎなみの道づくり」というならば、こうした歴史と環境に対する配慮をまず最初に持つべきである。その歴史は、遺跡の残るような古代から、鎌倉街道などの旧道や用水開発、大正時代・戦後の宅地開発と、上書きされてきた。現在は宅地開</p>	
--	--	--

	<p>発期の街づくりが杉並区のかたちを作っており、そこで作られた「街なみ」に人々は暮らしている。この杉並の宅地開発は文士村などでもわかるとおり、「みどりのある優れた環境」を求め、人々が積極的に選んでここに住むことを決めたもので、現代でもその志向は強い。</p> <p>つまり、道路事業を考えるには、自動車交通網としての利便性よりも、現在の住民・住宅・地元商店が最優先されるべきであり、そうした暮らしの環境を疎外するような事業はあってはならない。</p>	
2	<p>2.狭隘道路の価値を見直す</p> <p>こうした住環境を守るのが、狭隘道路である。武蔵野市の吉祥寺北町・東町などは、杉並区の井荻地域と同じく碁盤目の区画整理がなされた街なみであるが、狭隘道路を意図的に残し、車の流入を制限している。道幅を途中で狭くする、立体的に錯視するペイントを施すなど、車のスピードを落とし、大型車を阻む目的が各所で実践されている。それどころか、商店街でもない住宅地で、日中の車両通行禁止もおこなわれている。</p> <p>防災のため、狭隘道路はなくさなくては行けない、という固定観念があるが、日常において交通事故という災害を防ぐことも防災である。消防・緊急車両の小型化も各地で実装されている。ゾーン 30 の発想と同じく、街なみ優先、暮らし優先で、今ある道路の価値を見直していきたい。</p>	<p>ご意見のとおり消防・緊急車両の小型化も各地で実装されているところではありますが、狭あい道路におけるセットバックは、建築基準法に定められております。また、首都直下地震の発生等に備え、緊急車両の通行のほか、円滑な避難経路を確保する目的もあり、P20 に記載のとおり、能登半島地震や大分県佐賀関における市街地火災や道路閉塞を受け、災害対策の必要性から喫緊に行う必要があるものと考えています。</p> <p>なお、交通安全対策につきましては、引き続き、安全対策路線を定めて交通安全対策を進めるほか、警察などと連携しながら、路面標示を設置するなどの現状に即した対策を進めます。</p>
3	<p>3.自転車の安全対策</p> <p>この春から自転車への罰則が始まった。しかし、自転車利用者に対する厳しいルールの要求の前に、自転車の走行環境の整備がなされていない。もっとも大きなものは「自転車の車道走行」である。自転車ナビラインは実質機能しておらず、駐車している車を避けて車道側に進路を取れない。ただでさえ、ドライバーは自転車を迷惑視して幅寄せをしてくるし、平然と煽ってくるケースも少なくない。ナビラインは路肩の傾斜や舗装の継ぎ目にあたることも多く、自動車なら気にならないかもしれないが、自転車走行には不安定である。「自転車は車両」というが、小学生が運転していても「車両」としてルールを適用するのか。子どもを載せて走行するのに、この車道を恐怖</p>	<p>自転車通行環境の整備のため、自転車専用レーンなどの設置の効果が高いと考えていますが、道路幅員の確保が必要となります。</p> <p>このため、現状の道路幅員で通行空間を明示するため、ナビライン等の路面標示を設置しているところです。なお、取り締まりや交通規制は公安委員会の所管であることから、いただいたご意見は共有いたします。</p>

	<p>感なく走ることができるのか。</p> <p>自転車だけにルールを押し付けるのではなく、強い立場であり、加害性を持つ側の自動車に規制をおこなうべきである。</p> <p>大通りにおいてはナビラインの整備と徹底、区画道路レベルでは自転車・歩行者専用もしくは優先指定、そのくらいのことをしてこそ「自転車がもっとも走りやすい街」であり、ひいては歩行者の安全にもつながるのではないか。</p>	
4	<p>4.自動車の流入規制</p> <p>外環道シールドトンネル工事が杉並区に入ってきた。実際にこれが完成するかどうかはともかく、練馬区関町における青梅街道 IC から杉並区への交通流入が懸念される。また、練馬区は外環ノ2を進めており、本線ができなくても、練馬からの交通流入は起きる。補助 132 号線はその受け皿として考えられていないか。</p> <p>高円寺の 227 号線を杉並区は優先整備指定しているが、これも中野区大和町で事業化している道路の延伸であり、221 号線は中野駅前再開発と団町のタワーマンションからの流入交通のための道路である。</p> <p>都市計画マスタープランの説明会において、区の担当者から「他の区がやっているのに杉並だけやらないわけにはいかない」という言葉を聞いて、慄然したことがある。</p> <p>私たちの街は、他の街のためのバイパスではない。東京都の方針に沿って足並みを揃える支配下の植民地ではない。</p> <p>特に住宅街においては、住民・住民利用施設・配送以外の車を入れない、そのくらいのことはできないか。ECT 的なシステムを路面や街灯に埋め込むことで、技術的には可能である。海外ではそうした例もあると聞く。</p> <p>以上、杉並区は、大きくは地球環境の危機、小さくは区内の住民の静穏な生活を鑑み、先進的な脱・自動車社会の実現に向け、日本でまだ誰も取り組んでいないような画期的な「歩行者・生活者のための道路」を志向すべきである。</p>	<p>都市計画道路は、多様な都市機能を支える最も基本的なインフラであり、防災上も重要な都市基盤です。区内の都市計画道路の多くは昭和 22 年に計画され、昭和 41 年に変更され現在に至っています。</p> <p>その後、東京都、特別区及び 26 市 2 町は、概ね 10 年ごとに整備方針を策定し、社会情勢や地域の実態を踏まえて必要性を再検証した上で、優先的に整備する路線を選定し、計画的かつ効率的に整備を進めています。</p> <p>補助第 132 号線(青梅街道から神明通りまでの区間)、補助 221 号線(環状七号線から中野区界)につきましては、こうした検証を経た上で、第四次事業化計画で優先整備路線として位置付け、現在、補助 132 号線の一部と補助 221 号線は事業着手しています。</p> <p>「歩行者・生活者のための道路」を志向すべきというご意見については、P1 に記載している道路の多様な機能を踏まえて、P32 に記載の「体系的な生活道路網の整備」及び「安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」に基づき取組を進める考えです。</p>

11	<p>—</p> <p>本方針では、道路の緑化について「植えられる場所に植樹帯を設ける」との記述にとどまっているが、街路樹の維持管理や生育環境の質に関する踏み込みが不足している。</p> <p>現状、街路樹は強い剪定が繰り返され、また根元がアスファルト等で覆われるなど、生育環境として望ましいとは言いがたい状態が見受けられる。安全確保や維持管理コストの制約が背景にあることは理解するが、その結果として樹木の機能（景観形成、温熱環境の改善等）が十分に発揮されていないのであれば、本方針が掲げる「人中心の道づくり」とも整合していない。</p> <p>特に、落ち葉処理等をコストとしてのみ捉え、強剪定によって管理負担を抑える現在の発想には限界があると考え。維持管理のあり方そのものを見直す視点が必要ではないか。</p> <p>その点、区には「すぎなみ美・道路組(道路里親制度)」という仕組みが既に存在している。しかしながら、この制度は住民にほとんど知られておらず、実態として十分に機能しているとは言いがたい。制度の存在を前提にしているのであれば、その認知・運用の状況を検証し、実効性を高めることが先決である。</p> <p>また、制度の活用にとどまらず、近隣住民や関心を持つ個人が街路樹の維持に関わるような仕組みを、方針レベルで明確に位置づけるべきである。現に、一定の関与を希望する住民は存在しており、それを前提とした設計に転換することで、管理コストと環境価値の両立が可能になると考える。</p> <p>道路の緑化を「余地があれば行う付加要素」として扱うのではなく、地域とともに維持し、機能を引き出していく対象として再定義することを、本方針の中で明確に示すべきである。</p>	<p>街路樹の維持管理や生育環境の質、近隣住民や関心を持つ個人が街路樹の維持に関わるような仕組みに関するご意見につきましては、今後の街路樹設置や維持管理検討の際のご意見と受け止めさせていただき、関係部署にも共有させていただきました。</p> <p>なお、道路整備を行う際には、樹木維持管理の視点も含め、P47に記載のとおり、地域の皆様のご意見や他自治体の事例なども参考にしながら、安全で快適な道づくりを進めます。</p>
----	---	--

12	—	<p>他の方法も検討せず、東京都の言うままにみんなが大好きな善福寺川の工事を進めるのは良くないです</p> <p>五日市街道も穴が空くかもしれない</p>	<p>区としましては、区民の生命と暮らしを守るため、河川整備や調節池整備などの治水事業は必要であると考えています。</p>
13	—	<p>132号線について意見です。</p> <p>交通量が年々減る中で、道路を拡幅するのではなく、歩行者と自転車が通りやすくして欲しいです。</p> <p>自転車用の通行標識を道路に表記をお願いしたい。(青いペンキの)</p> <p>公共性の高いバスや介護等の送迎、タクシー以外の車の時間帯規制も可能ではないか。吉祥寺のように搬入者用のワンストップスペースを作るなども検討してほしい。</p>	<p>都市計画道路事業に着手し、整備を進めていく際には、交通管理者である警察と協議し、あわせてまちのご意見も伺いながら進めます。</p>
14	1	<p>(全文掲載を望まない方のご意見のため、概要を掲載しています)</p> <p>計画案に賛同しつつ、人生100年時代に向けて道路を「安全・快適・健康」につながる形で強化してほしい。</p> <p>高齢者増加と電動自転車等の普及を踏まえ、交差点などで減速や注意を自然に促すナッジ型の路面サイン(▲等)を低コストで追加してほしい。</p>	<p>路面だけでなく、道路に設置している立看板などでも表現可能と考えますので、対策を実施する際には、道路環境に応じたサインを検討します。</p>
	2	<p>猛暑とペット増加に対応し、散歩道や駅前などに遮熱舗装など“熱くない路面”を導入し、試行→効果検証(PDCA)→拡大を進めてほしい(民間連携やCFも活用)。</p> <p>併せて、緑化・景観の統一、サインデザインの質の維持、電柱地中化、看板規制、工事仮囲いの癒しデザイン等で、歩きやすく滞在・交流しやすい街をつくり、杉並区が都内へ波及させてほしい。</p>	<p>区では、P42記載のとおり、地球温暖化対策、脱炭素化の推進の観点から、路面温度を低下させる遮熱性舗装の導入や、歩道等に敷設するブロックは保水性や透水性の機能を有する材料の使用などの対策を行っています。また、比較的交通量が少ない生活道路では、透水性の機能を有するアスファルトを採用し、雨水流出抑制対策も推進しています。今後もこういった施策を推進し、人にやさしい道づくりを進めます。</p> <p>また、滞在交流・緑・景観配慮が実装されていくことにつきましては、荻窪駅周辺地域の皆様から選ばれた「荻窪の地域ロゴマーク」を策</p>

			<p>定し、そのイメージカラーを基調としたデザインを用いて観光案内板等のサインを設置した事例があります。</p> <p>加えて、区ではこれまで区内の川沿いを遊歩道として整備しているほか、「科学と自然の散歩みち」など、歩行者空間の整備等を進めてきました。今後とも、P41 に記載のとおり、健康増進に寄与し、区内を楽しく、分かりやすく回遊することができる、歩行者空間の整備をまちづくり施策と連携して進めます。</p>
15	1	<p>車中心ではなく人中心の道づくりを希望します。</p> <p>①安全性のために道路を広げることよりも、駅付近や学校の周辺ではゾーン 30 よりさらにゆっくりなゾーン 20 にし、歩行者が安心して歩ける道を目指していただきたい。そうすることによって、急ぎの方は、ほかのルートを探すと思いますので、渋滞の緩和にもつながると思います。</p>	<p>速度規制については、公安委員会に意見を共有します。区としても、ゾーン 30 などの国の施策などと連携した、車両速度の抑制を含めた安全対策を進める考えです。</p>
	2	<p>②街を歩いたり、自転車に乗っているとよく気付くのですが、点字ブロックが足りていないところや横断歩道が薄くなっている箇所、そして自転車のタイヤがはまりそうな穴があいているところを見かけます。</p> <p>広い区内ではありますが、修理修繕をさらに徹底していただきたいです。</p>	<p>修理修繕につきまして、徹底できるよう進めてまいります。区職員だけでの巡回には限界があります。このため、異常にお気づきの際には、電話によるご連絡のほか、区公式 LINE や MCR というアプリで、写真を投稿して道路や公園の異常を通報いただけるシステムもごさいます。区民の皆様のお力添えをいただきながら適切な対応につなげてまいりたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。</p>
16	—	<p>自転車走行空間の整備促進と質の向上について</p> <p>杉並区内の生活道路における死傷事故のうち、約 5 割が自転車に関係しているという現状を重く受け止めるべきです。方針案に示されている「自転車ネットワーク路線」の区内全域への拡大(令和 6 年度)や、自転車ナビラインの整備促進を強く支持します。</p> <p>単なる路面標示だけでなく、交通量が多い主要生活道路においては、物理的に歩行者・自動車と分離された「自転車専用通行帯(自転車レーン)」の設置をより積極的に検討してください。</p> <p>自転車の左側通行徹底と逆走防止へのアイデア 出会い頭の事故を無くすためには、自転車</p>	<p>自転車通行空間の整備のため、自転車専用レーンなどの設置は効果が高いと考えておりますが、道路幅員の確保が必要です。このため、現状の道路幅員で通行空間を明示するため、ナビライン等の路面標示を設置しているところ</p> <p>です。</p> <p>拡幅整備に際しては、P36 や P47 記載のとおり、地域の皆様のご意見や他自治体の事例なども参考にしながら、安全で快適な道づくりを進めます。</p> <p>自転車の左側通行徹底と逆走防止へのアイデア、「つかう目線」での安全対策及び物理的デバイスとの併用についてのご意見につきましては、具体的な整備を検討する際の参考とさせていただきます。</p>

		<p>の左側通行(逆走防止)の徹底が不可欠です。以下の対策を方針に盛り込むことを提案します。</p> <p>交差点手前での視覚的強調:** 出会い頭事故が懸念される交差点付近で、自転車ナビラインの着色や矢印のサイズを拡大し、正しい通行方向をより直感的に認識できるデザインを導入すること。</p> <p>逆走防止の路面ステッカー: 方針案にある「路面ステッカー」を活用し、逆走してくる自転車に対して「逆走禁止」や「左側通行」を促すメッセージを、自転車側から見える角度で配置すること。</p> <p>物理的デバイスとの併用: 「ゾーン 30 プラス」などで導入されるハンプや狭さく、ラバーポールを配置する際、自転車が自然と左側に誘導されるような構成を検討すること。</p> <p>「つかう目線」での安全対策</p> <p>方針案に掲げられている「つかう目線」を意識した道づくりにおいて、特に子供や高齢者の自転車利用者が安全に左側通行を守れる環境が必要です。</p> <p>区民アンケートでも「自転車が安全に走行する空間がない」との不満や「自転車のマナー」への懸念が多く寄せられています。ハード面の整備と併せて、左側通行の意義を視覚的に伝える啓発的な路面標示の工夫を積極的に進めてください。</p>	
17	—	<p>132 号線沿道に住む住民です。拡幅反対については 1. 法的な根拠 2. その必要性 3. 街づくりの視点から の意見もありますが、今回は、気候危機の視点から申し上げます。この計画は 3,372mの道路を16mに、さらに駅前には20mに拡幅するというもの。多くの商店、住居を壊していきます。約 3.5 キロの長さで、建物を奥行5mで壊していくことでどれだけのゴミを出すことになるのか、想像するだけでも恐ろしい量です。</p> <p>気候危機を回避するために温暖化対策の国際ルール「パリ協定」が施行されて、11 年目に入りました。すべての国が温室効果ガス削減目標を義務付けられ、世界は脱炭素に向けて大きく舵を切っています。先日マドリッドやバルセロナの環境対策を見てきた方の記事によると、使わなく</p>	<p>都市計画道路は、多様な都市機能を支える最も基本的なインフラであり、防災上も重要な都市基盤です。区内の都市計画道路の多くは昭和 22 年に計画され、昭和 41 年に変更され現在に至っています。</p> <p>その後、東京都、特別区及び 26 市 2 町は、概ね 10 年ごとに整備方針を策定し、社会情勢や地域の実態を踏まえて必要性を再検証した上で、優先的に整備する路線を選定し、計画的かつ効率的に整備を進めています。</p> <p>補助第 132 号線についても、こうした検証を経て、現在、優先整備路線に位置付けられています。</p> <p>整備に際しては、緑陰確保を図るなど、安全で快適な道路環境の創出に向けて検討しま</p>

		<p>なった建物の解体、廃棄物の処理、運搬は地球環境に大変負荷がかかると判断し、簡単に取り壊さずリノベーションして、市民の文化・芸術空間・憩いの場として開放しているそうです。また、日本の、生ごみはもとよりなんでも燃やすやり方は、世界の焼却炉の半分以上が日本にあり、ごみ焼却率は80%で、OECD中ワースト一位だそうです。もちろん家解体によるゴミの中には多くの産業廃棄物も含まれていますが、それらは焼却できずどこかに埋め立てられていくこととなります。沿道には長い年月をかけて成長してきたプラタナスなどの街路樹もあります。132号線を拡幅する理由の一つに緑が少ない点が上げられていましたが、さらに緑を削ることにもなります。今、東京では出生率は1%を切りました。車はシェアされ、免許を返上する人も続出しています。車が走る道路よりも、緑が豊かで人が集える道・そして街づくりをしていくことが大切ではないでしょうか？今、地球を守って自分たちの暮らしを続けていくために、何が求められているのか。再開発は乱開発につながり、街やコミュニティを分断し、自然を破壊しているのではないのか。時間をかけて、対話を続けながらじっくりと考えていきましょう。3,372メートルに渡って人を店を住居を立ち退かせていくこの計画が、本当に防災につながるのかも大いに疑問です。</p>	<p>います。</p> <p>また、都市計画道路周辺のまちづくりにつきましては、「(仮称)デザイン会議」を設置するなど、対話の場を設定しております。</p>
18	—	<p>(全文掲載を望まない方のご意見のため、概要を掲載しています)</p> <p>防災目的の道路整備は必要でも、過度な伐採や街の個性を壊す再開発は控えてほしい。</p>	<p>道路整備に際しては、P32に記載のとおり、杉並らしいみどりや景観、街並み、歴史・文化などにも配慮しながら進めます。</p>
19	1	<p>9 ページ:</p> <p>①ネットワーク路線の計画は、通行実態というより整備可能性を中心に決定されているように感じます。実際には自転車利用者ももっと細い道路を選んで通行しているのではないのでしょうか。</p> <p>②国交省のガイドラインが悪いのですが、整備形態が実態と合っていないと感じます。日常生活の移動を考えると、無理やり矢羽根マークを付ける整備よりも生活道路の分断を解消するための交差点整備の方が実効性が高いと思います。仮に通行帯を整備したとしても幅も十分ではありません</p>	<p>これまで駅周辺等を中心に整備してきた自転車ネットワーク路線を区内全域に拡大しました。矢羽根マークを付ける整備は、連続しての設置が望ましいですが、現状の道路を鑑みて設置可能な箇所を設置することは、設置した箇所において有効と捉えております。なお、交差点整備の実効性のご意見については、関連部署に共有させていただきました。</p>

		んし、途中で途切れてしまうのであればあまり効果がないように思います。	
	2	42 ページ:案内表示の充実 私自身自転車に乗っていて、路面の標識は見やすく、良いと思いました。交差点など必要な場所に自転車向けのものをもっと増やしていただきたいです。	今後も警察などと連携して、路面標示の設置も含めた交通安全対策を進めます。
	3	48 ページ:主要生活道路の整備について すべての幅員構成の絵に自動車が描かれていることに違和感を感じました。歩行者や自転車を優先するのであれば、自動車の通行制限は考えておられないのでしょうか。狭い道路の中で無理やり配分を考えるのではなく、道ごとに優先順位を変えるなど手法をとる方が安全性・快適性向上に対して実効性があると考えます。 国のガイドラインや都の上位計画に従った計画であることは重々承知していますが、杉並区として創造的で全国の手本となるような道づくりをぜひ進めていただきたいです！	主要生活道路は、P27 に記載のとおり、「身近な交通の中心となる道路」としての機能を持った道路であり、有事の際のアクセス路という観点も踏まえ、幅員構成については、車両を記載しています。しかしながら、全国的に様々な道路空間の利活用の動きがありますので、交通状況や利用状況などに応じた運用方法もあると認識しています。また、ご意見のとおり道路の区分ごとに実効性のある手段をとれるよう、重点路線や、安全対策路線を定めて事業を実施します。
20	—	道路整備の基本理念に、防災・緊急輸送の面だけでなく、まちの憩い、にぎわい、緑などを明文化したことは前進だと思いました。 これを単にことばだけに終わらせないで、まちづくりのなかに位置付けて市民とともに議論しながら車中心でない人中心の道づくりを具体化して行ってほしいと思います。 車も人もすくなくなっている時代です。都市計画道路についても、「建設計画が決定された道路」として「拡幅決定済み」にしないで、これからの時代ふさわしい道のありかたを考えてみたいです。 消防車もバスも小型化して、車は通常スピードを出さないことを基本にして、生活道路ではゾーン30 といわずに、ゾーン20、10にして歩行者と道を共有できるようにしたい。 すぎ丸やスローモビリティが行きかう道がたくさん実現できたら素晴らしい。 個人商店と住宅がほどよく調和している落ち着いた街並みを壊さないでほしいと願っています。	社会経済環境の変化を捉え、車中心から人中心への転換を踏まえて検討を進めるとともに、安全で快適な道路空間の確保に努めます。 また、都市計画道路周辺のまちづくりにつきましては、「(仮称)デザイン会議」を設置するなど、対話の場を設定しております。 なお、区では、ゾーン30 などの国の施策や地域公共交通施策と連携した、車両速度を抑制と物理的デバイスを含めた安全対策を進める考えです。