

板橋区都市づくりビジョン改定案に対するパブリックコメントと区の考え方

1 募集期間:令和7年 11 月8日(土)～11 月 28 日(金)【21 日間】

2 件 数:33件・15 人(持参1人、メール2人、Web回答12人)

3 意見の概要と区の考え方

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
1	改定案 全体	この計画の良い点は 他の政策分野とのバランス良い連携である。都市工学上の技術的政策として、快適居住や生産向上、交通利便、環境保全、防災という各種技術の目的追求に加え、互助活動や子育て・健康づくり、区民参画・官民協働等他の政策とも連携を図ることにより、区の基本構想・基本計画を実現すると示されている。	1	ご理解いただき、ありがとうございます。 区としても、都市づくりにおいてハード面の方針のみならず、ソフト的な施策との連携は非常に重要であると考えています。 いただいたご意見を踏まえ、今後、都市づくりを推進してまいります。
2	改定案 全体	この計画の良い点は、技術的政策として充実した総合性である。この計画は実務的には都市整備政策で、将来都市構造の方針では、居住・産業・公共インフラが整備された各地域を交通・自然活用インフラで結ぶ、ネットワーク型集積都市が目指されている。また土地利用の方針では、区域(ゾーン)の特性に応じた都市計画、すなわち開発・建築ルールによる規制や誘導について記されている。また研究・開発政策は国や都による部分が大きいですが、この計画では全体を通じて情報処理(電算・AI)、エネルギー供給、交通・配送に関する新技術の実証試験や導入・活用についても記載がある。技術的政策の理論的分類におけるインフラ／ルール作り／研究・開発政策の全てを含む総合性を備えている。	1	ご理解いただき、ありがとうございます。 いただいたご意見を踏まえ、今後、都市づくりを推進してまいります。
3	改定案 全体	この計画に希望する点は、人の向上と活躍の増進を含む、次世代技術の活用である。技術の進展により、経済・社会活動が拡大、省力・複雑・加速化する中で、AI 等の次世代技術を技術的政策で導入し、産業・福祉、教育・保健、行政改善等多様な分野で活用することが必要である。 都市整備政策は文明全体の基盤となる都	1	ご理解いただき、ありがとうございます。 いただいたご意見を踏まえ、次世代技術を活用したまちづくりの効果検証を行うことで、より効果的・効率的な施策展開を図ってまいります。

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
		市を築き、人々の社会活動を支える政策であり、次世代技術の導入による文明の循環、文明の循環による社会政策、人的資源政策、行政管理政策等による「文明の潮流(トレンド)」を抑えた政策が重要である。今後は、AIなどの新技術を、技術的政策で導入し、産業や福祉に加え、教育・保健や行政改善も含む全政策で活かせるかが重要である。		
4	改定案 第4章 グリーン イン フラ分 野	農地が減少しているが、今後は横ばい、減少幅を抑える等どのような目標としているのか。また、農ある風景の振興に向けてどのような施策をとっているのか。	1	区としても、農地の減少は課題として認識しており、都市農業の有する多様な機能の十分な発揮を図るための取組を進めていきたいと考えております。 板橋区産業振興事業計画2025では、生産緑地地区面積7ヘクタールを維持する目標値を定めております。 また、改定案63ページにおいて「農ある風景の保全・継承」を方針として『生産緑地制度などを活用して農地を保全していきます。』及び『農業園、農業体験学校の整備を行い、農地を活用しながら保全・継承していく拠点づくりを進めます。』と示しております。
5	改定案 第4章 道路・交 通分野	駅周辺の駐輪場の設備が不足していると感じる。駅周辺の施設の利用者に迷惑が掛かっているので、サイクル&ライドの観点からも整備を求める。	1	駅周辺の駐輪場については令和5年度に実施した区民アンケートからも区民の満足度は低く、課題であると認識しております。 いただいたご意見は、今後の都市づくりの参考とさせていただきます。
6	改定案 第4章 道路・交 通分野	外に出て休みたくなったら気軽に休めるベンチ(排除ベンチではない)が色々な場所にあってほしい。排除ベンチは見る人の心をギスギスさせるだけなのでやめてほしい。また、階段の段差は見やすく、道の段差はなくしてほしい。	1	改定案72ページでは、区全体の方針として『歩行者空間や休憩スペース、バス待ち空間を確保するなど、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の充実を図り、誰もが歩きやすい環境形成』を示しております。 いただいたご意見は、今後の空間整備の参考とさせていただきます。
7	改定案 第4章 道路・交 通分野	人口増加地域(浮間舟渡、西台～蓮根、本蓮沼～志村坂上)への配慮と地域資源(中央図書館、科学館、小豆沢体育館、再開発される板橋駅西口一帯、国立西が丘球技場など)の活用のために、浮間舟渡と志村	1	具体的なご提案をいただき、ありがとうございます。 板橋区内は、鉄道が都心・副都心方向へ4つの路線が並走し、その間を、路線バスが近隣の主要駅と区内の各駅を結

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
		坂上～区役所方面の直通バス、赤羽から上板橋までの直通バス路線(コミュニティバスを含む)についても地域交通整備の観点で検討の俎上にあがるような構成を希望する。		ぶ形で公共交通網が形成されております。こうした交通利便性から、都心・副都心を勤め先とする方の住宅地として、多くの方にお住いいただいています。 路線バスのルートは、駅前にバスが入れる空間の確保、広い幅員の道路を通行するなどの制約を満たしたうえで、遅延が少なくなるように慢性的に混雑した個所は避ける、駅までの速達性のため短い距離で結ぶようにするなど、利便性を高める対応が取られております。 このほか、近年ではバス業界全体で運転士不足が深刻化していることもあり、目的地に1本で行けるバスを随所に作り出すことは難しいのが現状です。 いただいたご意見は、今後の交通施策の参考とさせていただきます。
8	改定案 第4章 道路・交通分野	改定案には、鉄道駅を中心、ウォーカブル、多様化するモビリティ、エコ(脱炭素)等のキーワードが並んでおり、自動車利用の排除を色濃く感じ、都市計画の総論として疑問かつ危惧する点である。 特に「脱炭素・エコ」を理由に自動車利用を抑制しようとする姿勢は、時代の変化を捉えきれないように感じる。 環境負荷の問題はモビリティ自体の技術革新によってハードウェア側で急速に解決に向かっている課題であり、都市計画が注力すべきは、車の排除ではなく、次世代モビリティを受け入れるインフラ整備ではないか。 都市計画で重視すべきは「インクルージョン(包摂性)」の観点であり、「誰もが住み続けたい街」を目指すのであれば、公共交通機関での移動が困難な人々、特に荷物が多く突発的な対応が必要な「子育て世帯」や、足腰の弱い高齢者などを排除しない視点が不可欠である。 「ウォーカブル」や「公共交通中心」という理念は美しく聞こえるが、小さな子どもを	1	区では、子育て世帯や高齢者などの自動車利用を含めて、だれもが安心安全快適に移動し、目的地にアクセスできる交通環境の構築をめざしています。 区の交通環境は、鉄道駅やバス路線が充実している利便性の高い都市構造が特徴です。この特徴を活かし、公共交通機関をより利用しやすくし、自動車よりも公共交通機関を選択していただく利用者層を増やす取り組みを進めることが、結果として、様々な事情で自動車利用しか選択肢がない方々の利便性の向上につながると考えております。 駐車場整備については、「都市のスポンジ化」も問題となっており、適正配置や土地の有効活用の検討が必要となります。自動車以外の移動手段の選択肢(徒歩、自転車、公共交通、パーソナルモビリティなど)を増やす取り組みにより、自動車利用も含めた全体の最適化を図り、だれもが快適に住み続けたく

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
		連れた移動においては、物理的・心理的なハードルがあり、電車やバスでの移動には限界があるため、多くのファミリー層は「車での移動」を選択せざるを得ないのが現実である。 もし、この都市計画ビジョンのとおり、駐車場整備や車でのアクセスを軽視し、「車での来訪」を排除するような街づくりが進めば、購買力のあるファミリー層は、駐車場が完備された区外の郊外型ショッピングモールへ流出し続けることになる。 「独身層や高齢者は公共交通機関で十分かもしれないが、子育て世帯は車を必要としている」という事実を直視してほしい。 脱炭素やエコというキーワードの下に、車の利便性を削ぐことは、結果として「子育て世帯にとって住みにくい、使いにくい街」を作り出し、区内の経済循環を阻害することに直結する。 環境問題はモビリティの進化に任せ、都市計画では「車を必要とする人々」をいかに包摂するかを考えるべきである。 多様なモビリティとの共存を謳うのであれば、理想論的な脱クルマに偏ることなく、駐車場整備を含めた現実的な受け入れ態勢を整えることこそが、真にインクルーシブで持続可能なまちづくりであると考えてる。 「誰もが住み続けたい街」を目指すのであれば、机上の空論ではない、子育て世代のリアルな生活実態に即した交通計画への修正を強く要望する。		なる都市を形成することが重要であると認識しています。
9	改定案第5章	東西交通については、和光市との関係については言及があるがその他の隣接自治体との関係性についてはあまり触れられていない。北区、練馬区、杉並区、中野区など板橋区と結び付きの強い地域との交通の強化（環八急行バスの誘致など）や、高島平の再開発にあわせた戸田市西側地域からの交通需要への対応（パークアンドライド駐車場、首都高速下り方向出入口）が、地域の価値を高めることになると思う。	1	具体的なご提案をいただき、ありがとうございます。区としても、道路、鉄道などはエリアを超えてつながり、広い範囲に影響を与えることから、隣接自治体との連携を意識した都市づくりが重要だと考えております。 そのため、改定案99ページにおいて「エリア別都市づくりの基本的な考え方」として、『隣接する豊島区、北区、練馬区、戸田市、和光市における都市づく

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
				りの方向性と協調し、連携を図りながら相互の特徴や地域資源を活かした都市づくりを進めます。』と示しております。 いただいたご意見は、今後の交通施策の参考とさせていただきます。
10	改定案 第5章 板橋・大山エリア	改定案 115 ページの加賀のまちづくりでは、回遊性が重視されているが、王子新道などは歩行者空間の不足や電線地中化の未実施など問題を抱えたままである。 加賀橋も片側には歩道空間が確保されておらず、車の交通量を考えると、橋の拡幅など安全対策が必要ではないか。また、加賀学園通りの家政大学付近や愛誠病院北側などは近傍に幼稚園や福祉施設等があるが歩行者空間の整備が不十分となっている。これらの安全な歩行者空間の整備をお願いしたい。	1	王子新道は、加賀周辺の商店や公共施設をつなぐ地域に密着した道路であると認識しておりますが、現在、歩道整備の計画はございません。 一方で、区としても『歩行者、自転車、自動車にとって、それぞれがより安全で快適な道路空間整備』は重要であることから、改定案73ページの区全体の方針の中で考え方を示しております。 いただいたご意見は、今後の道路整備の参考とさせていただきます。
11	改定案 第5章 大谷口・向原エリア	「小竹向原駅周辺の生活拠点の形成」の早期実現に期待している。駅周辺は魅力ある公共施設、商業施設が不足しており、若年層、子育て世帯のニーズを満たせていない。有楽町線/副都心線のアクセスの良さだけが魅力のエリアから、街自体に魅力があるエリアへの転換を期待している。隣接する練馬区の小竹小学校の廃校方針もあるので、駅前および周辺道路沿いの再開発/商業施設誘致方針が早急に必要である。	1	小竹向原駅周辺については、商業施設などの生活利便施設の要望も多くいただいております。区としても課題であると認識しております。 そのため、改定案第5章の中で、大谷口・向原エリアの課題のひとつと捉え、小竹向原駅周辺の生活拠点の形成として『駅周辺のにぎわいを形成するために、公共施設の再編と連携した文化交流施設の導入や駅周辺の土地利用の転換、駅へのアクセス性の向上、交通結節機能の更なる充実など、都市機能の集積をめざした総合的な都市づくりを検討します。』と方針を示しております。 いただいたご意見を踏まえ、協働の都市づくりを推進してまいります。
12	改定案 第5章 大谷口・向原エリア	小竹向原駅周辺には狭小な土地が多く、また同駅から千川駅方向へ向かう放射 36 号線沿線は第 1 種住居地域のため建物の用途や高さに制約があり開発したくともできない状況である。このため、千川駅から日本大学板橋病院に至るバス通り(補助 26 号線)並みの近隣商業地域への変更を求めたい。	1	土地にかけられている第一種住居地域や近隣商業地域などの「用途地域」は東京都が決定権者となっており、変更するためには、その地区のめざすべき市街地像や誘導すべき整備課題を地区計画などで定めることが原則となっています。 地区計画を定めるためには、対象地区

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
				内の住民でその地区のあるべき姿やその実現手法について検討を重ね、合意形成を図る過程が重要となります。 地区住民の方がまちのあり方について検討を進めるご意向があれば、区は活動の段階に応じた支援を行ってまいります。
13	改定案 第5章 大谷口・ 向原工 リア	小竹向原駅は、東京メトロ有楽町線・副都心線、西武有楽町線が集まる重要なターミナルとして、板橋区と練馬区の境界に位置している。都心へのアクセスはもちろん、周辺には静かな住宅街や公園が多く、落ち着いた環境で暮らしながらも利便性を享受できるのが特徴である。 乗降客数も年々増加し、都心回帰で選ばれている地域でもあるが、地上部分の開発は手つかずで、駅前の狭さが際立つ危険な駅前となっている。用途地域の関係で池袋から連続した放射 36 号線沿道開発は要町 3 丁目交差点で途絶え、連続した街並みが維持できず、乗降客の滞留場所は皆無でありまちの発展を阻害している。 また、ファミリー層の流入に伴い公共施設の整備が必要であり、特に向原小学校は老朽化や生徒数の増加による校舎の建て替えが課題になっている。 このため、小竹向原駅 3 番 4 番出口地上部分及び放射 36 号線沿道は開発を可能とする用途地域に変更し、駅前開発をはじめ沿道開発を進める必要があると考える。 また、向原小学校を中心とした公共施設の再整備に特段の配慮をお願いしたい。	1	小竹向原駅周辺については、商業施設などの生活利便施設の要望も多くいただいております。 そのため、改定案 125 ページには、小竹向原駅周辺の生活拠点の形成として『駅周辺のにぎわいを形成するために、公共施設の再編と連携した文化交流施設の導入や駅周辺の土地利用の転換、駅へのアクセス性の向上、交通結節機能の更なる充実など、都市機能の集積をめざした総合的な都市づくりを検討します。』と方針を示しております。 なお、「用途地域」は東京都が決定権者となっており、変更するためには、その地区のめざすべき市街地像や誘導すべき整備課題を地区計画などで定めることが原則となっています。 地区計画を定めるためには、対象地区内の住民でその地区のあるべき姿やその実現手法について検討を重ね、合意形成を図る過程が重要となります。 地区住民の方がまちのあり方について検討を進めるご意向があれば、区は活動の段階に応じた支援を行ってまいります。 いただいたご意見を踏まえ、協働の都市づくりを推進してまいります。
14	改定案 第5章 大谷口・ 向原工 リア	安全面では、小竹向原駅からの台橋通りは歩道が整備されていない上に大型車両もすれ違う危険な道路のため、一方通行化と歩道整備を検討してほしい。	1	台橋通りは、小竹向原駅から住宅地や商店、公共施設などにつながる地域に密着した主要な生活道路であると認識しております。 また、幹線道路への通り抜けができる道路のひとつであるため、大型車両の通行もある道路ですが、現在、歩道整

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
				備の計画はございません。 一方で、区としても『歩行者、自転車、自動車にとって、それぞれがより安全で快適な道路空間整備』は重要であることから、改定案73ページの区全体の方針の中で考え方を示しております。 いただいたご意見は、今後の道路整備の参考とさせていただきます。
15	改定案 第5章 大谷口・ 向原工 リア	台橋通りは小竹向原駅交差点からゴルフ練習場方向に南に向かうと千川通りに抜けられるが、江古田(日本大学芸術学部)からくる道との合流地点から千川通りまでの区間が一方通行である。この一方通行が相互通行になれば街の活性化も進むと思われるので検討してほしい。	1	ご意見いただいた区間は練馬区の行政区画であり、一方通行の相互通行化などの交通規制の変更は、警察が所管するものとなりますが、道路幅員や交通量などから、安全性の確保や通過交通の排除を目的として一方通行としている場合もあります。 いただいたご意見は、今後の練馬区と連携した都市づくりの参考とさせていただきます。
16	改定案 第5章 大谷口・ 向原工 リア	放射 36 号線沿道は用途地域が見直された場合において側道の幅員が狭く有効な土地利用が見込めない。車が1台停車していると通りぬけが困難な状況であり、現状のような緑地を含んだ歩道が必要か疑問である。せめて車が通り抜けできる幅まで拡幅してほしい。	1	放射 36 号線は、区の骨格を形成する主要幹線道路のひとつで、災害時の延焼遮断帯としての役割を担う重要な路線です。緑地を含んだ歩道は、酷暑の日差しをしのぐ木陰としての機能のほか、向原小学校の児童の安全性や住宅地と車道との緩衝帯としての役割を有しております。 いただいたご意見については、関連する行政機関にお伝えさせていただきます。
17	改定案 第5章 赤塚・成 増エリ ア	都立赤塚公園はバーベキュー広場等を有しながら駐車場が 20 台程度しかなく、休日は周辺道路への路上駐車が常態化しており、安全面および近隣環境への悪影響が深刻な課題となっている。この解決策として、「首都高速道路脇の崖線エリア等の地下空間を活用した大規模駐車場の整備」を提案する。1.「パーク＆ライド」による観光・文化施設へのハブ化 近隣には「板橋区立美術館」「赤塚植物園」「東京大仏(乗蓮寺)」といった区を代表する観光・文化資源が点在しているが、十分な駐車場を確保できていない。赤塚公園に大規模な駐車	1	具体的なご提案をいただき、ありがとうございます。 区としても、赤塚・成増エリアの区立美術館をはじめとする公共施設や公園などへのアクセス性の向上は課題と認識しており、平成 22 年度からコミュニティバスを運行しております。東武東上線と都営三田線をつなぐことで公共交通サービス水準の向上を図るとともに、区立美術館周辺を経由することで観光文化施策の振興もめざしております。本エリアには、地形や土地のなりたちもあり、大量の自動車流入を受け止めら

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
		場(ハブ)を設け、そこからのラストワンマイルをコミュニティバス等で結ぶことで、これら施設へのアクセスを解決する。2. 多様なニーズへの対応(ペット連れ・アウトドア) 公共交通機関では移動が難しい「大型犬の散歩」や「荷物の多いバーベキュー利用」などのニーズに対し、現状の設備は全く追いついていない。車での来訪を許容するインフラが整って初めて、これらの施設は本来のポテンシャルを発揮し、区外からも人を呼べる魅力的なスポットとなる。3. 地域課題(路上駐車)の抜本的解決 需要に対し供給が圧倒的に不足していることが路上駐車の原因である。十分なキャパシティを持つ駐車場を整備することは、取り締まりの強化よりも効果的かつ建設的な解決策であり、周辺住民の生活環境向上に直結する。赤塚公園を単なる「近隣公園」としてではなく、美術館や植物園を含めた「赤塚エリア全体の玄関口(ゲートウェイ)」として再定義し、広域からの集客を受け止められる駐車場の整備を求める。		れる幹線道路が整備されておりませんので、大規模駐車場の整備については慎重に検討する必要があると考えます。 いただいたご意見については、関連する行政機関にお伝えさせていただきます。
18	改定案 第5章 新河岸・ 高島平 エリア	改定案 168 ページの高島平のまちづくりを促進することは賛成であるが、ただ人が住んでいるだけの場所とならないようにしてほしい。 団地再編の中で駅からアクセスしやすい場所に公共施設(例えば法務局、税務署など)や老朽化した病院(愛誠病院など)の移転先を確保し、その背後に住宅地が広がるまちづくりとし、都営三田線の通勤・通学以外の乗客数の増加にもつなげられるとよいのではないかと。	1	具体的な都市のイメージをご提案いただきありがとうございます。 改定案169ページにおいて、高島平地域周辺は『連鎖的都市再生を推進し、都市基盤の更新とともに、多様な都市機能の集約を促すことで、高島平が選ばれ続けるまちへと成長し続けていくため、これからの 50 年、100 年を見据えた「持続可能な都市」への転換を図ります。』と方針を示しており、高島平団地以外も含めて都市再生を進めて持続可能な都市をめざしております。 また、『高島平の強みとなる豊かな自然環境を身近に感じながら、誰もが移動しやすく居心地の良い空間を形成し、人々の交流機会や活動の場の創出と健康的な暮らしができるまちをめざします。』とも記載しております。 いただいたご意見を踏まえ、今後の都市づくりを推進してまいります。

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
19	改定案 第5章 新河岸・ 高島平 エリア	高島平地域のまちづくりにあたっては区の都市計画課と高島平まちづくり推進課がしっかりコミュニケーションをとり進めることが大切である。 また、高島平地域のまちづくりにおいては、新河岸地域・舟渡地域のことも一緒に考えなければいけない。どのようにしたら区民を高島平地域から新河岸地域・舟渡地域に誘導できるか。 高島平駅から徳丸橋までの間には、こども動物園分園や熱帯環境植物園があり、板橋区清掃工場の煙突や足を延ばせば都営地下鉄車庫と都営団地が一体となった光景を見ることが出来る。 徳丸橋を渡るとガスタンクが3基並ぶが、この光景は他の地域では見ることは出来ない。荒川河川敷には犬好きが集まり、それを見に来る人もいる。 また、上板橋・板橋・高島平の3つのエリアを巡る謎解きイベントが開催されているが、イベント効果を新河岸地域・舟渡地域にも波及させて、新河岸地域・舟渡地域の魅力を発見してもらうことができれば高島平地域・新河岸地域・舟渡地域のまちづくりに繋がるのではないかな。	1	具体的なお提案をいただき、ありがとうございます。 区としても、『各エリアの方針だけでなく、隣接するエリア、隣接自治体との連携を意識した都市づくりが重要』と認識していることから、改定案99ページにおいて「エリア別都市づくりの基本的な考え方」として示しております。 また、区としても、高島平地域だけでなく、隣接エリアの魅力やつよみをいかした都市づくりを進めることで、地域の価値の最大化を図っていきたいと考えております。実現のためには関係部署との分野横断的な連携が不可欠であると認識しております。 いただいたご意見は、今後の都市づくりの参考とさせていただきます。
20	改定案 第5章 新河岸・ 高島平 エリア	遠くない将来の高島平一帯の再開発による人口増加を想定すると、都営三田線の利用者数は通勤通学による若年層の増加により1-2万人程度は増えるのではないかな。その際、西台～新板橋間の通勤通学による需要も引き続き高い水準で推移すると、都営三田線はかなりの混雑が想定されるため、早期の8両化、運行本数の増発、区間急行の設定などについて都と議論されてもよいのではないかな。	1	具体的なお提案をいただき、ありがとうございます。 都営三田線沿線は近年人口が増加しており、2022年に8両編成の新型車両が導入されるなど、東京都が輸送力増強に取り組んでいる路線となっております。 区としても、将来的な人口増加による都営三田線の交通需要については注視しております。 いただいたご意見は、関連する行政機関にお伝えし、今後の交通施策の参考とさせていただきます。

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
21	改定案 第5章 新河岸・ 高島平 エリア	平成27年10月の高島平地域グランドデザイン策定からまちづくりの進捗に時間がかかり過ぎている。まちづくりを早く実現してほしい。	1	高島平地域のまちづくりは中長期に渡りますが、地域のみならずとの協働により、早期に持続可能な都市への転換を推進してまいります。
22	改定案 第5章 新河岸・ 高島平 エリア	高島平緑地の再整備にあたり、「地下空間を活用した大規模駐車場の整備」を強く要望する。 1. 緑被率の維持と利便性の両立 地上部はこれまで通り、あるいはそれ以上に豊かな植栽と広場として整備し緑被率を維持する。その上で、地下部分に1000台規模の駐車場を整備することで環境と利便性を両立させる。 2. 賑わいの創出と経済波及効果 大規模な駐車場が確保できれば、イベント開催時にも遠方からの集客が可能となり、周辺商業施設への経済効果も大きく見込める。「いつ車で来ても確実に止められる」という安心感は、購買力のあるファミリー層を呼び込むための必須条件であり高島平エリアのポテンシャルを最大化する。 3. 多世代交流と福祉的側面（インクルーシブ） 大規模な駐車場があれば区外に住む子供や孫が車で気軽に訪問できるようになり、高齢者の孤立を防ぎ、多世代交流を促進する福祉的な側面からも有効な施策である。 4. 交通安全上のメリット 懸念される交通量の増加についても、アクセス路を6車線の都道側に限定することで解決可能です。団地内の生活道路に通過車両が流入するのを防げるため、住民の歩行空間の安全性は担保されます。 「緑地だから手を加えない」のではなく、地下空間という余地を有効活用し、脱炭素時代の次世代モビリティハブとしても機能するような、未来志向のインフラ整備を検討してほしい。高島平が持つ「広大な敷地と幹線道路へのアクセス」という強みを活かす起爆剤となるはずである。	1	具体的なご提案をいただき、ありがとうございます。 新河岸・高島平エリアは、エリア全域が浸水想定区域であり、荒川氾濫時には5m以上の浸水が2週間以上継続することが想定されております。 いただいたご提案は、昨今の水害の激甚化・高頻度化の状況や、浸水想定区域での地下空間活用リスクも踏まえ、慎重に検討する必要があると考えます。 高島平地域は、鉄道駅やバスの利便性向上やゆとりのある歩行空間を活用した移動環境の充実を図るとともに、自動車利用も含めた全体の最適化を検討してまいります。

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
23	改定案 第5章 坂下・舟 渡エリ ア	荒川と新河岸川に挟まれた地域を嵩上して水害時の避難場所としてはどうか。嵩上した新河岸川側面には太陽光や風力発電機を設置して観光と実用に使ってはどうか。荒川緑地にはいろいろなスポーツ施設があるが、自然を楽しむイベントや自然の小道を散歩できるような河川敷本来の姿に戻す事も必要だ。新河岸川では橋めぐりや堤防には四季を楽しめる樹木を植栽して川面から楽しめる舟遊びができるようにしたい。船着場を JR 浮間舟渡駅、都営三田線蓮根、西台、高島平駅の最寄りの橋につくれば人の交流がうまれ商店も賑わう。舟渡の街には、かつて、おしゃべりを楽しみに通った個人商店のような場所、子供から若者そして高齢者が集える場所がほしい。舟渡ホール前の公園にはキッチンカーなど近くの会社員も利用できる場所があるとよい。舟渡小学校には図書館前にテラスがあるが、三丁目の高齢者はホールまで行くのが大変との声もあるので学校休日には地域の方が利用が出来ると良い。舟渡一、二丁目には買い物や花火の観覧など多目的利用できる避難タワーが必要だ。	1	具体的な施策に係る様々なご提案をいただき、ありがとうございます。 いただいたご提案を踏まえ、関連部署との連携を図りながら、水害に強く、日常に交流の生まれる都市づくりを推進してまいります。
24	改定案 第5章 小豆沢・ 志村エ リア	改定案 184 ページの小豆沢・志村のまちづくりでは、十分な幅員の右折レーンが確保されていないなど安全性の問題がある、本蓮沼付近と志村坂上付近(環状 8 号線交差点付近)までの中山道の拡幅を早期に実現してほしい。	1	中山道(国道 17 号線)は、区の骨格を形成する主要幹線道路のひとつで、災害時には緊急車両の通行を確保すべき重要な路線です。 いただいたご意見は、関連する行政機関にお伝えさせていただきます。
25	改定案 第5章 小豆沢・ 志村エ リア	改定案 184 ページの小豆沢・志村のまちづくりについて、駅周辺では再開発事業などを積極的に展開して、建物の耐震化・不燃化と道路拡幅を重ねて進められるよう配慮してほしい。	1	小豆沢・志村エリアの駅周辺において、木造住宅密集地域の解消手法として市街地再開発事業の展開は計画しておりません。細街路の拡幅や不燃化の促進などにより、災害に強いまちの実現を図ってまいります。
26	その他	緑と文化を大切にするまちづくりは大変良いと思う。 ビルなどの建物は総合的に植物や生き物と共生する、自然環境に配慮した素材やデザインにしてほしい。 緑を増やすのであれば、自宅で園芸がしや	1	具体的な施策に係る様々なご意見をいただき、ありがとうございます。 区としても、ひとが心地よく幸福感を感じられる都市空間づくりには、緑と文化、人との交流が重要な要素であると認識しております。

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
		すくなるよう土の回収も定期的に行ってほしい。 また、街路樹の伐採も単に切るのではなく、長期的視点で美しい樹木を丁寧に育ててほしい。樹木医の助言など受けていないのであれば、樹木医も緑化計画に登用してほしい。 図書館が多くあるのはとても良いので維持してほしい。私は本を多く持っているが、その中には読んでほしい本も多くあるので、例えば 2 週間程度の期間限定で区民の所有本を他の区民が読める仕組みがあるとよい。もっと気楽に住民同士が交流できると良い。 海外からの移住者に日本語を教えることは大切だが、彼ら彼女らから故郷の言語や文化を学ぶ機会もつくってもらい、住民同士が気軽に交流できるとよい。 区民のひとりとして皆様と共に協力しながら、いろんな人々や生き物にとっても住み良い、緑と文化が豊かな区になることを願っている。		いただいたご意見を踏まえ、関連部署との連携を図りながら、今後の協働の都市づくりを推進してまいります。
27	その他	子どもたちが安心して学べるソフト面の環境づくりも大切なのではないか。 その子供たちが板橋を好きになって大人になったらどうゆう行動をとるだろうか。 板橋区は若い方の転出・転入の動きが激しいが、子育て世代は市区町村の子育て支援制度などを比較して居住地を決めるという話を聞く。 子供が安心して学び生活できる環境は、大人にとっても住みやすく、増子化対策にもなる。	1	区としても、子どもたちが安心して学び生活できる環境づくりは重要と認識しております。 いただいたご意見を踏まえ、関連部署との連携を図りながら、板橋区が選ばれるまちとなるよう都市づくりを推進してまいります。
28	その他	護岸がコンクリート張りであるが、法面に植生をし、川沿いのみどりを更に増やし豊かな風景にし、生物の生息空間にしてほしい。また、親水空間を整備して、河川を周りから見えるようにしてほしい。	1	区としても、都市における河川空間の重要性は認識しておりますが、現在、河川の護岸に植生をもたせる計画はございません。 一方で、区としても『従来のハードとしての人口構造物(グレーインフラ)とグリーンインフラと双方の特性を理解し、組み合わせることで、持続可能な質の高い緑化空間の充実』は重要であるこ

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
				とから、改定案62ページの区全体の方針の中で考え方を示しております。 いただいたご意見を踏まえ、関連部署との連携を図りながら、都市づくりを推進してまいります。
29	その他	大山や高島平などの再開発に伴い、立ち退きや廃業をせざるを得ない人が多数出て来る。車優先の道路整備により、地域の安全性が低下するという懸念もある。板橋区は理想を描くだけでなく、再開発で不利益を被る人たちにきちんと説明し、納得感を得られるよう、不断の努力を続けてほしい。 再開発によって生まれる廃材や伐採樹木を再利用すれば、再開発が許容できるわけでない。地域に愛着を持ち変化を望まない住民がいることを忘れないでほしい。 都市づくりビジョンには再開発のメリットだけでなくデメリットも示して、デメリットを減らす施策を進めてもらいたい。	1	都市再生を進めている地区は、まちの大きな転換期であり、地域の皆様にご理解・ご協力をいただきながら、より良い都市となるよう取り組んでいるところでございます。 いただいたご意見を踏まえ、今後とも地域の皆様との対話を重ね、より良い都市が実現できるよう都市づくりを推進してまいります。
30	その他	本計画は今後広く活用が見込まれ、読者は専門知識の無いような一般区民も含まれると思うので、文言については平易で分かりやすい言葉を使ってほしい。例えば、「高質な」と多くの箇所で見られているが、一般的に用いられる「良質な」「上質な」と言い換えてみてはどうか。	1	いただいたご意見を踏まえ、よりわかりやすい表現や説明に努めてまいります。
31	その他	歳をとり段々と体が弱っていると実感するなかで資料が読みにくかった。	1	いただいたご意見を踏まえ、今後の資料作成について研究いたします。
32	その他	説明会に参加し改定案の説明を受けたが、エリア別都市づくりの方針の説明では、リニューアルされたポイントがどこなのかも分からず、「地域の魅力を活かしたまちづくりをします」というだけで、地域課題の共有や限られたリソースの中での優先順位の話もなく、何が改訂案かも分からなかった。 参加する住民も時間の負担もあり、資料作りにも説明会開催にも区のコストがかかっている。区のコストは住民の負担なので、説明会のプレゼン内容には失望が大きい。	1	改定案の住民説明会にご参加いただきありがとうございました。 説明動画を20分程度におさめて作成した理由としましては、時間を割いて説明会にご足労いただいた出席者のみなさまとの意見交換の時間を多く確保するためでございます。 改定案は200ページ以上の内容であるため、説明動画では計画の大きな方向性と、各章にどのような記載があるのかをご紹介しますに留め、詳しくは改定案をご覧いただけるよう、該当ペー

No.	項目	意見の概要	件数	区の考え方
		全方位からお叱りを受けないように資料を作成しようとする何とも言えなくなるが、区として地域の課題と考えているポイントなどは、繰り返し住民に説明していただけると良いと考える。		ジのご紹介もしております。 また、説明会では説明動画上映後、各会場が所在するエリアについて、5分程度の補足のご説明をさせていただきました。その中では、区が地域課題と考えているポイントについてのご説明をしております。 今回改定では、区内に新たな拠点が形成されることを契機に、身近な生活圏を豊かにするために「地域の魅力を活かしたまちづくり」を進めていくことを打ち出しています。 地域課題については、改定案第5章の各エリアに記載しております。 優先順位については、改定案第5章の都市づくり推進地区がこれからの20年間で優先的に取組みを推進する地区として記載しております。 今後も機会を捉え、区民のみなさまにご理解いただけるよう説明に努めてまいります。
33	その他	区民に広く周知し、意見を募集しようとする働きかけは素晴らしい。 改定部会の委員に関して、男女比率が半々ではないことが気になる。また、障害者や海外にルーツを持つ方などの代表者も幅広く検討メンバーとして採用してほしい。	1	板橋区都市づくりビジョン改定部会の委員は、8名の学識経験者で構成され、うち2名が女性の学識経験者です。都市、交通、住環境、緑、景観、防災などの専門的な見地から、本計画による区の都市づくりがより良く進むようご助言をいただいております。 また、改定検討にあたっては、福祉・介護、子ども、ユニバーサルデザインなどを所管する部署と協議・調整を図りながら進めてまいりました。 いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
		計	33	件