

「飯田橋駅周辺基盤整備計画(案)」に対するパブリックコメントの意見及び見解

■パブリックコメントの概要

- 〈募集期間〉令和7年5月12日（月曜日）から令和7年6月10日（火曜日）までの30日間
- 〈意見の提出方法〉インターネット（専用フォーム）、郵送又はFAX
- 〈意見総数〉39件
- ※頂いた御意見について、内容を踏まえ一部整理しています。

番号	カテゴリ	ページ	意見書	意見に対する見解（案）
1	対象エリア	iv	文京区後楽二丁目の北・北西地区を再開発するのでしたら、新宿区の新小川町部分も再開発した方がバランスが取れて良いのではないのでしょうか。	整備計画の対象エリアは今後まちづくりが想定される地区を包含する形としており、「対象エリア」ivの図に示すとおりです。 今後、新小川町でまちづくりの動きがあれば、必要に応じて対象範囲の拡大を検討いたします。
2	2章	2－4	自転車の課題は、放置自転車だけではありません。十分な駐輪場が設置されていないこと、通行空間が整備されていないことが課題だと思います。「本計画は歩行者ネットワークにおける課題を中心に・・・」とありますが、自転車の通行空間が確保されないと、歩道において自転車と歩行者の錯綜を生むため、歩行者ネットワークを考えるにあたっては、同時に自転車通行空間の検討をあわせて行う必要があると思います。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
3	2章	2－6	大江戸線からメトロのバリアフリールートがないです。 ベビーカーユーザーとしてとても不便で、使えない駅になってます。	現在、大江戸線から東京メトロへのバリアフリールートについては、車いす対応エスカレーターによりバリアフリールートは確保しておりますが、ベビーカーについては地上を経由した動線となっております。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
4	3章	3－2	地下鉄との接続動線について概念図でしか読み取れず具体的な方策を知りたいと思います。	駅の関する機能強化については、整備計画『目標1 道路・歩行者ネットワークの改善・強化』に向けた取組における「『駅と駅』のつながりを強化」及び「『駅とまち』のつながりを強化」に示しております。
5			歩道橋の計画についてですが、歩道から歩道橋への転換に対し、垂直動線（エレベーターやエスカレーター等）の適切な確保がなされているか懸念しております。（盲学校用エレベーターでは新宿区側には設置されなかった事を踏まえて）JRと東京メトロを結ぶ事で大量に歩道橋利用が見込まれるので各所にエレベーターと主要部にはエスカレーターが必要と思われます。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
6			現在の計画では歩道橋のルートが大きく迂回するように見受けられますが、下宮比町の後方地区(マンションなど住居施設多い)や文京区への動線(特に文京区の再開発建物)を考えると、駅とショートカット的なルート(現在、下宮比町に接続している経路)を加えていただけるようお願い申し上げます。	
7		3－4	下宮比町から大江戸線へのエレベーターを設けると効果的にメトロ・JRにもアクセスできるようになり、地下空間の有効活用と災害時の安全性向上にも寄与すると思います。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
8	4章	4－1	下宮比町地区から地下鉄を利用する場合、大久保通りの横断歩道を渡る必要があり、信号の時間も短いため不便を感じている。同地区より、歩行者デッキを経由してJR及び地下鉄へアクセス可能な動線を確保していただきたい。	整備計画では、目標1「道路・歩行者ネットワークの改善・強化」において、道路を横断する機能に加え、駅周辺のまちづくりによる歩行者ネットワークの変化への対応のため、歩行者デッキを整備し、「駅とまち」のつながりを強化することとしています。 今後、駅周辺のまちづくりによる来街者の増加などを見据え、誰もが安心・安全で快適に移動できる歩行者デッキ等の整備を検討します。
9		4－1 4－2	歩行者デッキから駅へのアクセスは一度地上階に降りるプランですが、JRの東口改札を同レベルに設置し、フラットな動線が望ましいと考えます。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
10		4－3	歩行者優先のためには、自転車はできるだけ車道を走るよう、通行空間の整備が必要です。新宿区側から坂を下って、千代田区方面へ向かう場合、車道を走っていると、左折の車が多く直進するのが難しく、その後も船河原橋から車が合流してくるため大変危険です。逆方向では、飯田橋駅前のタクシーの横を抜けることになりますが、タクシーが発車するため危険です。船河原橋の歩道を自転車で通ると、ガードパイプで目白通り方面へ出られず、遠回りになり不便です。これらを避けようとする、飯田橋駅前の歩道を自転車で通行することになってしまいます。歩道での歩行者と自転車の錯綜をできるだけ減らすため、車道への自転車通行空間の整備が必要です。東京都の自転車通行空間の計画では優先整備路線にはなっていませんが、駅前の歩行空間の安全性の観点から、この計画で位置づけるべきだと思います。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
11		4－3	駐輪場は、民地内だけでなく、歩道上にも設置すべきではないのでしょうか。やはり一時駐輪は歩道上の時間貸しラック式の駐輪場が便利です。歩行空間を確保した上でになるとは思いますが。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
12		4－5	歩行者デッキですが、写真の事例を見ても無機質で冷たい、ありきたりな印象になってしまう為、小さくてもいいのでところどころ緑のスペースやベンチがあると飯田橋らしく温かみのある雰囲気が出るのではないのでしょうか。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
13		4－6	ゆとりとにぎわいのある広場空間「まちの顔」というのは広場のみでしょうか？東西、南北を横断する駅ビルがあった方が街が一体化しやすいのではと思い、気になりました。	整備計画で示す「まちの顔」とは、人が集まる場所における、まちの象徴となる景観づくりやにぎわいのある空間づくり等を指しており、広場のみならず隣接する建物や駅も「まちの顔」に含まれます。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。

14		4－7	【災害時への対応】 ・浸水等発災リスクがある本エリアのレジリエンス強化を目的に、停電時や発災時に電力供給を可能とするエネルギーの多重化や面的利用を検討すべきと考えます。建物の機能維持や一時滞在施設での帰宅困難者支援の継続のため、災害に強く自立分散型電源の機能を持つ中圧ガスCGSの中間階設置を提案します。 ※理由 ・都市づくりのグランドデザイン（P106）には「拠点形成に併せ、自立分散型の発電施設やコージェネレーションシステムの導入を促進するとともに、ネットワーク化によるエネルギーの相互融通を可能にし、地域全体でのエネルギーの面的利用による自立化・多重化を促進します。」と記載されています。レジリエンス強化においてエネルギーの自立化・多重化・面的利用は必須であり、その実現に向けて中圧ガスCGSは強靱な都市づくりに貢献すると考えます。	「飯田橋駅周辺基盤整備計画」は、令和5年4月に策定した「飯田橋駅周辺基盤整備方針」に示す各都市基盤施設の必要性、位置・構造・規模などの仕様、整備及び維持管理に係る関係者間の役割分担、事業スケジュールなどの具体化を目的としています。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
15		4－9	【環境性】 ・「CO2排出の少ない建物やインフラ施設の整備（ZEB・CGS利用など）を検討する」と記載されておりますが、エネルギー利用の効率化・最適化を目的に、エネルギーの面的利用について検討すべきと考えます。 ・エネルギーの面的利用にあたり、CGS等の高効率機器を導入し、ICTを活用しながら電気と熱を効率よく融通し合う「需給最適化」に資するスマートエネルギーネットワークの構築を提案します。 ※理由 ・都市づくりのグランドデザイン（P54）には「CO2フリー社会の実現には、省エネルギー対策を建物単体で行うだけでなく、環境技術の進展も見据えて面的にエネルギー施策を講じていくことも求められています。」と記載されています。加えて、P110には「エネルギーを高密度で消費する拠点等での開発の機会を捉え、エネルギーを街区・地区単位で融通するエネルギーの面的利用を誘導します。」と記載されています。都市機能が多く集積している本エリアのまちづくりにおいて、建物単体に留まらないエネルギーの高度利用による環境負荷低減が必須と考えます。	「飯田橋駅周辺基盤整備計画」は、令和5年4月に策定した「飯田橋駅周辺基盤整備方針」に示す各都市基盤施設の必要性、位置・構造・規模などの仕様、整備及び維持管理に係る関係者間の役割分担、事業スケジュールなどの具体化を目的としています。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
16		4－9	【再生可能エネルギーへの対応】 ・都市機能が集積し、エネルギー需要の大きい本エリアにおいて電力需給の安定化に向けた取り組みを検討すべきと考えます。今後、国や東京都が再生可能エネルギー拡大を目指す中で、天候等による出力変動を起因とする再生可能エネルギーの余剰や電力需給ひっ迫が課題となります。不安定な再生可能エネルギーを効率よく活用するための系統電力の調整力として、安定かつ柔軟に発電可能なCGSや熱の需給調整を担う蓄熱層等をエリア全体の中で検討いただくことを提案します。 ※理由 ・第7次エネルギー基本計画（P70）には「コージェネレーションや廃熱等のエネルギーの面的利用を推進することにより、地域の省エネルギーの実現や再生可能エネルギーの導入拡大に伴う調整力の確保に貢献するとともに、災害時のレジリエンス強化やエネルギーの地産地消等を後押しする」と記載されています。加えて、2050東京戦略（P322）には「エネルギーの調整力確保のため、都内建築物にコージェネレーションシステムや熱融通インフラ（熱道管等）を導入する事業者を支援」と記載されています。再生可能エネルギー拡大に伴う課題解決にはエリア全体での調整力の確保が重要であり、そのための有効な手段としてCGSや蓄熱層等の面的利用を提案します。	
17		4－12	4章4－12で5差路の計画と並行して、大久保通の飯田橋交差点から東京メディカルセンターまでの道路が狭く、街路樹があって歩道の狭いので、朝夕の通勤時や自転車の通行等危険であります。下宮比町や揚場町の再開発計画が記載されているならば、都道の歩道の拡張も再検討してもらいたい。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
18		4－12 5－5	5章5－5で後楽二丁目南地区も揚場町地区も「開発スケジュールが未定」と記載されているが、北広場から文京区へのデッキが濃い点線で、揚場町や下宮比地区の点線が薄い点線です。5差路一体の計画になっていないようです。五差路を全体での計画にしてほしい。	整備計画では、4章「将来像及び目標の達成に向けた取組に関する都市基盤施設ごとの分類」において、都市基盤施設の整備の計画思想としてとして5差路全体にかかる歩行者デッキを記載しています。 一方、5章「都市基盤施設の整備の計画」では、6章「実施プログラム」に記載の再開発事業と連携して整備する基盤整備計画を示しています。 飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定してまいります。
19	5章	5－1	計画の東広場に「船着き場」を設け、日本橋と飯田橋を川でつなぐルートの新設。水上交通は近年増えてきた海外の新たな観光客にも交通手段として喜ばれると思います。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
20		5－3	北広場と南広場を結ぶJRの高架下が非常に「狭い」「暗い」「汚い」「うるさい」という感じであり、昼間でもそうだが夜は特に歩くのも憚られる状態だと憂慮している。45ページの目標1～4に挙げているように、誰がいつ通行しても気持ちの良い空間になるようにしっかりと整備をして頂きたい。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
21		5－5	デッキについて現在の歩道橋はどうなりますか、又デッキの幅や屋根の設置は、ルートは現在下宮比町地域で再開発事業が計画されていますが駅への最短のアクセスはどうなりますか？具体的な時期はいつ頃ですか？	飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定してまいります。
22		5－5	下宮比町地区の後背地に新宿メディカルセンターが立地していることを踏まえて、病院利用者を想定したJR駅（及び地下鉄）とのアクセス利便性の向上を実現するために、デッキルートについては、バリアフリーに配慮したJRからの直通ルートの検討をお願いいたします。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
23		5－5	将来五差路交差点にかかる歩道橋がデッキとして更新される折には、計画の北エリアに「歩道橋」と「メトロ有楽町線・南北線コンコース」を直接つなぐ縦導線が必要と考えます。大勢を短時間で運べるエスカレーターが理想です。エスカレーターの設置により文京区盲学校の生徒や新宿区JICOの患者さんたちにも良いと思います。飯田橋東口が「人にやさしい町」に進化することを期待します。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
24		5－5	飯田橋駅の交差点に架かる歩道橋が新しくなるのなら、エレベーターやエスカレーター、屋根をしっかり作って貰って下宮比町にもバリアフリーの歩道橋が来て、再開発の建物と連絡するようにして貰いたい。 またせっかくなのでJR飯田橋駅とも接続して欲しい。	

25		5－5	歩行者デッキ新設の計画にあたり、デッキのJR駅側についてエレベーター及びエスカレーターを設置するなど、バリアフリー及び利便性に配慮した計画としてください。	
26		5－5	歩行者デッキの新設を行う上で、幅員にゆとりがあるだけでなく屋根を設置して雨に濡れないデッキとするなど、既存横断歩道橋に比べて利便性が高い計画となるように検討ください。	
27		5－5	近隣に盲学校等があるため、よりバリアフリーや幅員の確保、雨に濡れないような解決策を講じたデッキにしてもらいたい。	
28		5－5	歩行者デッキのパスがないため、イメージが湧かないが、中野駅の新しくできる改札からのデッキのパスに屋根がついているのを拝見した。バリアフリー化の一環として、飯田橋駅でも検討してもらいたい。	
29		5－5	雨の降った直後、歩道橋で滑ってケガしたことがあるから、滑らないような歩行者デッキをつくってほしい。	
30		5－5	計画で様々な人を想定しているのであれば、デッキを広げる以外の計画も検討してほしい。	
31		5－5	歩行者デッキの計画として歩行空間の確保、ゆとりのある幅員しか記載がないが、屋根を設置する等も計画にいれてほしい。私は品川駅が近隣のビルに雨に濡れずに行けるようなイメージをしている。現状、雨が振っていると傘を差しながら、かなりの人数が歩道橋を利用していることから危ないと感じることも多々あり、ゆとりのある幅員だけでは雨の日の安全性は確保できないと感じる。	
32		5－5	5-5に盲学校や病院などの様々な利用者を想定してと記載があるが、盲学校や病院等の利用者を想定するのであれば、足元が濡れない対策もしてほしい。目の不自由な方したら、多くの人数が通っているだけで不安な部分もあるにも関わらず、足元の安全性に欠けるというのはいかなるものかと思う。	
33		5－5	現状の計画だと屋根について記載がないが、せっかくデッキを作るのであれば、屋根をつけるべきと思っている。	
34		5－5	現状、車椅子の方が雨の日になんかなり不便に感じながら歩道橋を利用しているのが見受けられる。その辺に配慮したデッキを検討してほしい。	
35		5－5	ベビーカーで歩道橋を渡るのはかなり大変。また、雨が振った日はもっと大変になる。デッキの幅を広げるだけではなく、天候に左右されず安全に歩けるデッキをつくってほしい。	
36		5－5	「周辺環境との調和や景観・デザインの連続性に配慮した歩行者デッキ等のデザインを行う」とありますが、飯田橋駅周辺のかねてからのマイナス点である、複数区にまたがるため街並みに統一感が無いという点を解決できるようなデザイン・設計を行ってほしいと切に願います。例えば、円形状のデッキであれば、シンボリックかつどこ地域にもアクセスがしやすいと思います。 3区の境界にあるという特殊事情を解決し、一体的な都市基盤整備を行えるのは、広域行政を担う東京都だけだと思っています。 東京都の調整力・アイデア・デザイン力にとっても期待しています。	
37		なし	地下鉄各線との接続は、P38（4-9）の地下鉄駅画像のような視認性の高い空間作りを希望します。（ガラス張りするには現状周辺景色が？ですが）	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
38		なし	地下鉄からも地上レベルではなく歩行者デッキレベルへ誘導し、東口駅前の五差路を車と歩行者が交差することなく、歩行者はデッキ上をスムーズにそれぞれの目的地方向へ進むことが可能になると良いです。 毎日通勤でA3口から東西線を利用しますが、ダイソー側（以前富士そばがあった側）から駅へ信号を渡った先が非常に狭く、ベビーカーやキャリーケースなどで行き交うのが大変です。	
39		なし	北広場が、この計画の重要な拠点であるにも関わらず、有楽町線・南北線・（大江戸線）からのアクセスが非常に悪い。現在は、地下から1F、1Fから歩道橋までエレベーターがあるが、非常にわかりにくい動線である。これに変わる下宮比側（東京新宿メディカルセンター等）に行ける便利な導線が、今後の計画には示されていない。東西線の方からのアクセスがあるかもしれないが、東京新宿メディカルセンター等の病院利用者などからすると、遠回りをしなければいけないし、矛盾を感じる。ラムラまで行って大回りする動線もあるが、階段があり、エスカレーターは上りのみで弱者には厳しい。お堀り等、色々難しい場所だと思いますが、だからこそしっかりと、東京都が音頭を取って進めていただきたいです。	
40		なし	歩行者デッキについて。おそらく現在の歩道橋を整備し、〇形あるいは口の字形で想定されていますが、ここに床を張ってプレート状にしてほしいです。駅東口から広がるデッキ上ではマルシェなどのイベント開催が可能になり、まちの賑わいに寄与します。また、デッキ上から外堀を眺めたり、人の滞留にふさわしい場所が作れると考えます。 以上2点、推進会議には鉄道各社も参画されているようですので、ぜひ大手ディベロッパーに参加してもらい、調整と実施を望みます。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
41		なし	特に身体障害者や歩行の難儀なお年寄りはずべてのデッキが階段では無い状態が好ましい。	
42		なし	JR東口からホームを延々と歩くことやラムラの有効性を考え区界ホールあたりに改札を設け、歩道橋や地下通路のネットワークをつくり、より利便性の高い動線計画の具体化が進むことを強く願っております。	
43	5章 6章	5－5 6－1	新しい歩道橋が、下宮比町に来るかどうかを早いところ発表して貰いたい。不安で仕方がない。	整備計画では下宮比地区で想定される都市開発とも連携し、デッキを整備する計画としております。 都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。

44	5章 6章	5－5 6－1	東口北広場から下宮比町地区への直通デッキルートの整備計画を一日も早く公表して欲しいです。下宮比町一番地の築70年近い木造建物（自社所有）で商売をしていますので、同地区の再開発が早期に進んでくれるかどうかは切実な問題です。どうぞよろしく願いいたします。	飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
45	5章 6章	5－5 6－1	飯田橋五差路全体の早期計画提示と迅速な整備の推進 飯田橋のまちづくりを真に進めるためには、現在の部分的な整備に留まらず、揚場町側や下宮比町側を含む五差路全体の完成が不可欠です。この五差路は、地域交通の要衝であるだけでなく、地域の歴史や文化を象徴する中心的な空間です。揚場町を含む地域住民および関係者は、この五差路全体の整備計画が早期に具体的に示され、まちづくりの進捗が加速されることを切に願っております。部分的な開発が先行し、五差路全体の将来像が見えないままでは、地域としての一体感ある発展は望めません。つきましては、貴会議の検討事項である「飯田橋駅周辺基盤整備計画」において、五差路全体の整備を最優先課題の一つとして位置づけ、その具体的な計画内容（全体像、スケジュール、各エリアとの連携等）を速やかに地域住民に提示していただきたく存じます。本会議が、東京都、千代田区、新宿区、文京区、そしてJR東日本や東京メトロといった主要な関係者で構成されていることから、地域全体の発展に繋がる包括的な議論が行われるものと大きな期待を寄せております。私たちの愛する飯田橋が、将来にわたって安全で、魅力的で、一体感のある街として発展していくために、五差路全体の整備に向けた具体的な道筋をお示しくさいますよう、心よりお願い申し上げます。	
46	6章	6－1	第6章「実施プログラム」について、公表されている内容では主な基盤整備の① JR飯田橋駅東口周辺の整備、②駅前立体広場の整備（A2出入口の改良整備を含む）が事業に着手しているスケジュールになっていますが、再開発事業の遅れが反映されていないと思いますので、最新の再開発の動向を踏まえたスケジュールを示してほしい。	頂いた御意見を踏まえ、第6章「実施プログラム」のスケジュールを更新しました。
47		6－1	主な基盤整備（③-2 歩行者デッキ等の整備）（第1 期区間以外）のスケジュールについて、「開発の実情に応じて整備時期検討」と記載があります。当該地区（新宿区ーJR飯田橋駅周辺）の計画内容の早期公表に向けて、これまで以上の連携、協議内容の更なる深度化により、早期の方針決定をお願いいたします。	飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
48		6－1	まず第一に、歩行者デッキ等の整備について、第1期区間が今回公表されましたが、その他区間の公表はいつ頃になるのでしょうか。第1期区間の再開発事業が先行して進んでいることは存じておりますが、デッキのお話が進むことで、下宮比町・揚場町ともに、より協議が深度化し、具体的な方針が見えてくるのではないかと考えておりますので、第1期区間以外に関しましても早期の公表を実現できるよう努めていただきたいです。	飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
49	6章 その他	6－1	JR飯田橋駅の改修による列車停止位置移設に伴い、JR駅から下宮比町ふくも新宿区江戸川橋方面や、文京区方面への移動距離が長くなり、利便性が改悪されています。今回、飯田橋交差点の歩行者デッキを更新するにあたっては、都として上記の課題をできる限り改善する計画として頂きたく要望します。 具体的には a)文京区とJR駅東口のデッキ（整備計画1期）については一定の改善がなされるものと評価します。ただ東広場とどう繋がるのか、まだよく分かりません。新宿区下宮比とJR駅東口（整備計画2期）については、下宮比再開発が、歩行者デッキを介し、できるだけ直線的にJR駅東口＝「計画上の北広場」に直結することが、JCHOへの来院者含む新宿区後背のJR飯田橋駅利用者にとって必須です。 b)歩行者デッキとつながる「北広場」は縦動線が重要で「2FレベルでJRへつながる」のみならず1F北広場、BFメトロ コンコースともエスカレータで直結することが必要です。地下コンコースが外環西線で閉塞されていることからここからの動線が朝晩途切れずに地上と2F歩行者デッキに繋がることは今回計画の重要なポイントです。 なお北広場のエスカレータはスペース的に苦しいことは理解できるので、縦動線が枝デッキで行者デッキに繋がる等の工夫は必要と考えますが、現状のEVのみの縦動線と階段だけでは全く解決にはならないでしょう。是非、整備計画2期に反映して頂きたいと考えます。 c)揚場町との接続も重要ですが、揚場町再開発計画はまだ進んでいないと側聞していますので、下宮比～「北広場」直結の歩行者デッキから、将来、枝デッキを伸ばせるように計画してはどうでしょうか。 d)歩行者デッキの設計にあたっては、必要十分な幅員の確保に加え、屋根の設置も検討願います。雨天に濡れずに通行できることは利用者にとって大きな利便性に繋がることと考えます。 e)北広場の縦動線含め技術的課題の解決に腐心して頂いていると思いますが、整備計画2期の早期の公表を望みます。	飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
50	その他	なし	JR飯田橋駅の移設により、下宮比町から文京区方面、北方向の新小川町などは出口は同じ場所でも電車降車後の移動距離は明らかに長くなっています。物理的に延伸しているので、この部分を解消できるとは思っておりません。その代わり、上記方面へのアクセス利便性を徹底的に追及していただきたいです。（例）①5差路のスクランブル化、せめて、揚場町、下宮比町、ふなかわら橋方面のみでもよいと思うので、交差点の歩行移動のしやすさを向上する。②ペデストリアンデッキを構築し、JR飯田橋東口をデッキレベルに移設または増設、各方面にデッキを構築して接続する。バリアフリー、歩行移動の向上につながる。③地下鉄改札との縦動線構築、エレベーターはもちろん、そのみでは縦動線とは言えないため、地下へ降りる階段の幅員拡充、エスカレーター設置。また、極力1動線で思った場所へ行けるような動線の構築 東口周辺は、当該計画内に記載がある通り、周辺地域の要衝となっていると思います。飯田橋駅周辺の活性化には駅から各方面への利便性向上が必須だと思います。その中で、JR飯田橋駅が仕方がないとはいえ遠くなったことをいかにカバーし、現在よりもっと歩きやすい街に作り変えるべきだと思います。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
51			現在下宮比町地区から地下鉄を利用する場合、大久保通りの横断歩道を渡る必要があり、信号の時間も短いため不便を感じている。同地区より、歩行者デッキを経由してJR 及び地下鉄へアクセス可能な動線を確保していただきたい。	
52			JR飯田橋駅の西側への移動に伴い、駅東口の歩行者の減少が見受けられます。滞留空間である南広場・東広場・北広場には、人が集まる計画、工夫を検討いただき東口の賑わい向上を期待いたします。	

53		デッキを新設することになった場合、デッキの幅員は大きくとっていただきたいと考えております。 バリアフリー対応もそうですが、再開発が進むことで、現状以上に人通りが増える可能性があるのであれば、その点を考慮した設計にしていきたいと思います。せっかく再開発で街（建物）をにぎやかに、綺麗に整えることができて、通行が不便であると人は嫌悪感を抱いてしまうのではないかと懸念しております。現在のデッキに関しても、混雑は課題になっているかと思いますので、新デッキが架かった際には、課題解決を図っていただきたいです	整備計画では、目標1「道路・歩行者ネットワークの改善・強化」及び目標2「まちの機能の強化」において、駅周辺のまちづくりによる歩行者ネットワークの変化等への対応のため、歩行者デッキを整備し、「駅とまち」及び「まちとまち」のつながりを強化することとしています。 今後、駅周辺のまちづくりによる来街者の増加などを見据え、誰もが安心・安全で快適に移動できる歩行者デッキ等の整備を検討します。
54		駅前広場について、五差路の交差点が複雑にしておりますが、ロータリーやタクシー乗り場の整備計画はあるのでしょうか？	今回の整備計画では、北口広場の整備内容は示しておりません。 飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。 このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
55		地下は地下鉄が複雑に通りにくいと聞いておりますが、現在の通路のルート一部変更や店舗や飲食店が入るスペースが作れますか？	今回の整備計画では、地下通路に関する整備内容は示しておりません。 飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。 このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
56		歩道橋は不便で使いにくい。もっと新宿区、千代田区、文京区と一体で開発してもらいたい。	飯田橋駅周辺における都市基盤施設の整備に当たっては、駅周辺のまちづくりと連携し、適切な時期に事業を実施していく必要があります。 このため、整備計画では各都市基盤施設について、整備の計画が具体化かつ深度化したものを順次追加し、段階的に策定して参ります。
57		各区の構想は素晴らしいと感じました。開発事業の期間が長いと思いますが、早く進めることは可能なのでしょうか。	
58		地下鉄・JRへのアクセスについて、下宮比町へ直接行くことができるようなルートを考えていただきたいです。現状ですと經由する必要があり、直線距離でいえばさほど遠くないにもかかわらず、実際に向かうとなるとルートがわかりにくく、不便であるため、もったいないと感じてしまいます。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、計画を具体化して参ります。 頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
59		雨の日、JR高架下含め、改札前に人が集まってしまうので、北、南、東広場を作るのであれば、広場も含めて雨に濡れず行けるようにしないと、結局、改札前に人が集まってしまうのではないかと。	
60		下宮比町再開発に都の強力な後押しをお願いします。	
61		JR飯田橋駅の高架下に関して、あちらも再開発と同時に整備されるのでしょうか？ 飯田橋再開発に携わる事業者・地権者が協力をし、街を綺麗にするのであれば、一体としてこちらも協力をいただきたいと思います。街が綺麗になればなるほど、余計に悪目立ちしてしまうのではないかと考えます・・・。現状のままでは通れるけれども通りたくない、と思ってしまうのが正直なところです。	
62		都の開発予定が決定しないと下宮比町の開発が進まないような話を開発事業者が説明に利用している。 それぞれの事はあるのだろうが、早くバリアフリーの住みよい街にしていけるのが行政の姿ではないのですか？	
63		まちづくりのイメージは分かりやすいですが、他事例とは違う内容を計画は考えておられますか？	
64		飯田橋駅から下宮比町のJCHO新宿メディカルセンターまでしっかり歩道橋・デッキを繋げる計画を作って欲しい。その際、エレベーター、エスカレーター、屋根の整備と車椅子がすれ違えるように幅もしっかり取って貰いたい。JCHO新宿メディカルセンターにも再開発計画に協力して参加するように東京都からも指導して貰いたい。そうでないとバリアフリーなどの動線が整備されなくなり、意味がなくなってしまうから。	頂いた御意見については、今後の参考にさせていただきます。
65		道路の整備について、車で飯田橋駅周辺を走ることが多くありますが、はじめて通行したときから、道・信号が分かりづらいと感じています。あれでは、困惑する方は多いのではないのでしょうか。。どの信号を見て、どの車線を走り、どちらの方角に進むのか、わかりやすく運転しやすい道を整備してもらえたらと常々思っております。	
66		下宮比町側に地下鉄入口を作ってもらいたい。	
67		地下街をもっとすっきりきれいにしてもらいたい。乗り換えばかりでなく楽しい地下街にしてもらいたい。	
68		飯田橋駅横ラムラの横に人工の川、せせらぎがありますが、もう10年以上水が流されていないので、せせらぎとして成り立っていません。緑地帯を増やす、そして都内でも自分で作物を作る為に、貸し農園に作り直して欲しいと希望致します。千代田区の練成中学校跡地を運営していた事業者はノウハウを持っています。（以前屋上にある貸し農園を借りていました） どうぞ検討お願い致します。	
69		発展よりも緑を増やす森を作る開拓するのはもう止めて下さい。野性の生き物と共存できなくなります。そして、コンクリートが増えれば温暖化の原因になります。通信病院という素晴らしい病院がありますね。	