

「新橋駅周辺基盤整備方針 Ver.1（案）」に対するパブリックコメントの結果と見解・対応

パブリックコメントの概要

<募集期間> 令和7年12月17日（水曜日）から令和8年1月21日（水曜日）まで

<意見の提出方法> 郵送、御意見フォーム

<意見総数> 64件

番号	意見の要旨	検討会の見解・対応	ページ
1	交通結節機能の強化・拡充について、駅の利用者の利便性を高めるためにも東口・西口ともにバスターミナルを設置したほうが良いと思います。	本方針では、「基盤整備の主な考え方」として、交通結節機能の強化・拡充を掲げており、東口交通広場について、歩車交錯の改善と周辺道路の交通の円滑化を図るよう、再整備を検討することとしております。駅から路線バス等への乗り換えについても、利便性の向上、機能の最適化を図るよう、今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、方針を具体化してまいります。頂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。	15-17,20,21
2	まちづくりの目標について、新橋駅が臨海部の玄関口として機能してもらうことを期待するとともに、都心部と臨海部のゲートウェイとして、そして、都心部と臨海部の中間点としての役割を果たしてもらいたいとともに、それに基づいたまちづくりをしてもらいたい。	新橋駅周辺は、臨海部の玄関口に位置し、大手町・丸の内・有楽町地区や銀座・築地、赤坂・六本木などの拠点に近接するほか、新幹線・空港とのアクセス性も高い地区です。本方針では、こうした立地特性や交通結節機能を生かして国際ビジネス・交流拠点を形成するとともに、個性豊かな飲食店が集積した界わいの高い賑わい空間を継承した人中心のまちを実現することを、まちづくりの目標として掲げています。これに向けて、新橋駅周辺の都市基盤については、「交通結節機能の強化・拡充」と「歩行・滞留空間の拡充」を取組の柱として、広場や歩行者動線などに関する各基盤施設の整備の考え方を取りまとめています。頂いたご意見を参考に、今後、方針の具体化を進めてまいります。	9
3	帰宅時、地下通路、地上通路ともにJR線、銀座線、乗り換えの方々が非常に多く、どこの階段を使っても駅の改札へたどり着くまでに何度も大量の人の流れを横切らなければなりません。急いでいる人も多く、横切るのがとても大変で困っています。全体的にエスカレーターやエレベーターが非常に少なく、大きな荷物を持った方々が右往左往していたり、お身体の不自由な方や年配の方、小さなお子様連れの方が困っているのをよく見かけます。そのあたりをなるべく早く改善していただければ幸いです。	本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。	13-19,22,23
4	SL広場側、内幸町、虎ノ門方面へ向かう駅前の横断歩道2か所（うち1か所は信号機あり）の人通りが非常に多く、そこを柳通り方面へ向かう車が通過できないのを非常によく見かけます。難しいかもしれませんが、歩行者も車もストレスなく、なにか良い方法で安全に通過できる仕組みができれば良いと思います。	本方針では、「基盤整備の方向性」の中で、新橋駅と虎ノ門、内幸町及び銀座方面などの広域的なつながりを意識した、地下・地上・デッキ階の重層的な歩行者ネットワークの拡充等により、歩行・滞留空間の拡充を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。	11,14,15,18-24
5	新橋の飲み屋街の違法客引き等を摘発すべきだと思います。2000年代はまだ社会として受け入れる余地があったと思いますが、ぼったくり店も多く、2025年に相応しくないと思います。こうした人たちのせいで、いつまで経っても新橋は下品な街という印象から抜け出せないと思います。	頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。	4
6	朝夕のラッシュ時や、雨の日・暑い日には、駅周辺の地上動線が非常に混雑し、歩きにくさや危険を感じる場面が多くあります。その中で、地下1階・西口エリアは、天候に左右されずに安全に移動できる貴重な空間であり、今後の新橋駅周辺整備において、より重要な役割を担うと考えます。 西口側には、ニュー新橋ビルをはじめ、飲食店や事務所が集まっており、通勤前後に立ち寄る利用者も多く、日常的な人の流れがすでに形成されています。地下1階の通路や駅施設との接続が充実すれば、雨天時でも傘を差さずに移動できる朝夕の地上混雑が緩和される高齢者やベビーカー利用者も安心して通行できる通勤のストレスが軽減され、駅全体が使いやすくなるといった、利用者にとって実感しやすい効果が期待できます。 また、地下空間が整備されることで、単なる通過だけでなく、待ち合わせや休憩、災害時の安全な避難動線としても役立つと感じます。通勤で毎日使う駅だからこそ、使いやすさや安全性を重視した地下1階・西口の整備を進めていただきたいです。新橋駅は多くの方が毎日利用する駅です。将来の再開発を見据えつつ、まずは日々の通勤・生活が少しでも楽になるよう、地下1階・西口動線を重視した基盤整備をぜひご検討ください	本方針では、基盤整備の目的として、周辺市街地へつながる人中心のまちづくりの実現を掲げており、駅西口においては、柳通り及び烏森通りの歩道幅員拡幅・再整備、銀座線コンコースに接続する南北地下通路整備等により、歩行・滞留空間の拡充を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。	11,14-19,22,23
7	内幸町や虎ノ門などの再開発により駅の混雑が加速するのが課題と言いながら、それを解決するための費用を、新橋駅の東西での更なる大規模再開発への容積緩和と、それによる貢献で賄おうとするのは、矛盾しているのではないのでしょうか。内幸町や虎ノ門の開発事業者は開発で利益を得るのですから、本来であれば駅の混雑解消に必要な費用は、これらの開発事業者負担させるべきだったのではないのでしょうか。これ以上の大規模再開発には新橋駅の構造では耐えられない筈なので、大規模再開発には反対です。	本方針に示した都市基盤施設につきましては、今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を踏まえ、混雑度等を検証しながら、方針を具体化してまいります。	-

8	検討会を立ち上げて以来、ほぼ資料開示がなされず、突然膨大な資料が開示されて、パブリックコメントとなりました。鉄道事業者やデベロッパーの意見は聴いていたのかもしれませんが、我々地元の意見は全く踏まえていませんね。同じ東京都さんでも、日比谷公園ではオープンハウスを開くなど、丁寧に声を聴いていますね。1回限りのパブリックコメントで、これだけ大きな話を決めてしまうのでしょうか。都議会でも港区議会でも1度も審議されていません。民主主義、地方自治の観点から如何なものでしょうか。	本方針は、駅前広場や歩行空間等の都市基盤の再整備のあり方・方向性について、有識者、地元自治体、関係する行政機関、鉄道会社等とともに検討して作成した方針案を約1か月間公開し、様々な方からいただいたご意見を踏まえて修正を行い、取りまとめました。今後、都市基盤の再整備の実現に向けまして、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、さらに検討を進め、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。	-
9	銀座線と横須賀線の大混雑と動線について、区が課題として認識いただいているのは大変ありがたい。それを踏まえて、4.2 地下歩行者動線の拡充の中に、JR新橋駅を囲む様に、浅草線→SL広場→銀座線→内幸町駅の地下ルートの新設を検討することを希望する。結局のところ、地下道はJR地下改札前から銀座線改札までが最も混在するし、需要が大きい。しかし、ここの地下道をこれ以上拡大することはスペース的に難しいので、そこでこの再開発を機会に、新たにJR新橋駅を囲む様に地下ルートを整備して、せめて浅草線と内幸町への利用を促すとともに、定期利用者を銀座線・JR地下改札周辺から分散させていただきたい。JR新橋駅によって分断されている、新橋地域全体の回遊性も、格段に向上するはずである。もちろん、費用面やJRの土地を横断することになるなど、ハードルは高いことは認識しているが、利用者の負担軽減と新橋地域の発展のため、ぜひ検討をお願いしたい。	本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、駅東西の歩行者動線の拡充を掲げており、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化すること、これとあわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討することとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討してまいります。	13-23
10	駅周辺に公共のトイレが不足しているため、各鉄道会社の改札内にあるトイレを借りることになっている。ゆりかもめを除いて改札内のトイレ利用について入場券を徴収している為、鉄道会社間で不公平感があるのではないかと。結果として歩行者や自転車、バス利用者に向けたトイレが全くない。またコンビニも貸し出ししていないどころか町に対してコンビニが少なく深夜時間帯については桜田公園以外に利用できるトイレがない。	頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。	-
11	・東京BRT乗降場を新橋駅東口駅前交通広場に移設して欲しい。 ・鉄道駅（JR・地下鉄）から東京BRT乗り場へのアクセスを分かりやすくして欲しい。（現在は案内サインが途中で途切れている） ・東京BRT連節バスを新橋駅東口で転回できる構造にして欲しい。（現在は転回が出来ないため、幹線ルートと選手村ルートが目的地とは逆方向に発車するため、所要時間の増加を招いている）	本方針では、基盤整備の方向性として、交通結節機能の強化・拡充を掲げており、東口交通広場について、歩車交錯の改善と周辺道路の交通の円滑化を図るよう、再整備を検討することとしております。駅からBRTを含む路線バス等への乗り換えについても、利便性の向上、機能の最適化を図るよう、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、方針を具体化してまいります。また、頂いたご意見を参考に、交通結節機能の強化・拡充を図る取組みとして、案内サインの整備を本方針に追記いたしました。	12,14-17,20,21
12	デッキを、東口のゆりかもめコンコースとJR線路上空と西口再開発ビルを結ぶ動線で整備することを提案します。デッキ整備により、JRとゆりかもめの乗換の利便性を向上させ、併せて汐留地区と新橋駅西口地区を結ぶ東西の人の動きの利便性を高めるためです。	本方針では、駅を中心に、地上・地下・デッキ階での重層的な歩行者ネットワークの形成を図ることとしていますが、新橋駅東西の連絡は地上と地下での歩行者動線とし、それぞれをトランジットコア・バリアフリーな縦動線で結ぶこととしています。頂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。	19,24
13	・東口の広場について、範囲が広範になっている。これではどこに歩行者広場があり、車両広場があるのかわからない。これに基づいてどう整備されるかのイメージがわからない。「整備方針」を示せていないと思うがいかがか。 ・デッキレベルでの動線整備とあるが、建物が外堀通りからゆりかもめまで建てられるということの意味するのか？広場と記載があるのにデッキレベルでの接続というのは意味がわからない。地上に広場があって、上に建物があるということか。仮に地上：広場、上空：建物ということであれば、整備の方法を記載しないと「整備方針」としての意味はないのではないかと。 ・西口のトランジットコア・バリアフリー動線の場所が東口と違って散らばっているように見える。示された場所だと、バリアフリーを必要とする人達に不便をかけるのではないかと。利便性の向上に逆行するように見えるがいかがか。	本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、拠点駅の機能強化に向けた重層的な歩行者ネットワークの形成とバリアフリー化の推進を図るため、トランジットコア・バリアフリーな縦動線を整備することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に方針を具体化してまいります。	15-17,19-24
14	基盤整備方針の対象区域エリア内において、建物の建替えを計画しています。建替えにあたって、基盤整備方針に合致するバリアフリー・文化交流・災害時対応の視点から、まちづくりへ貢献したいと考え、駅コンコース（ペDESTリアンデッキ歩道）と地下街（汐留シオサイト地下歩道）とのバリアフリー動線の確保のため接続を検討したいと考えています。新しい建物においても、基盤整備方針に寄与すると共に、地域の発展の一助となる様に努めてまいりたいと考えています。本件の相談先について、ご教示いただいただけませんか。	本方針を所管する東京都都市整備局都市基盤部交通企画課にご相談ください。	2,8,15,18
15	歩行滞留空間の整備とあるが、新橋駅周辺の歩行者が気軽に誰でも使える公共トイレがない。桜田公園は離れていてビルに囲まれて分かりにくく、多くは動線上に存在していない。また駅にあるトイレは改札内にあり多くの鉄道会社で入場券代を必要としている他、周辺ビルもチップ式を導入するなどしている。災害時など滞留者が多く出ると思われるのでトイレの整備は必要であると考え。もちろんデザイン重視ではなく機能性実用面重視のトイレである。	頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。	-
16	ゆりかもめの駅構内の構造が不便である。これを期に改修してはどうか？構内では何度もUターンさせられる。更には改札前に駅員の窓口がなく駅員も改札と窓口を行ったり来たりしていてこちらも可哀想になる。	本方針では、地下鉄、JR、ゆりかもめ間の縦方向の乗換動線について、トランジットコア・バリアフリーな縦動線を整備し、利便性向上を図ることとしています。頂いたご意見につきましては、関係する部局にお伝えさせていただきます。	-
17	基盤整備方針を見るとこのままでは再開発ビルを建てる敷地が不足しているように思われる。新橋東口を東京のイーストゲートとして都全体の価値を上げるべく重複利用を柔軟に推進して欲しい。	本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。頂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。	-
18	「1日90万人以上の乗降客が利用し、地下・地上・デッキレベルに設けられた歩行者ネットワークが煩雑であり、バリアフリー動線が不足している。」との認識はご指摘のとおりだと思いますので、新橋駅（JR、銀座線、都営浅草線、ゆりかもめ）を利用するものとして、是非、この乗換動線の混雑、煩雑、バリアフリー不足を解消していただきたく願います。	本方針では、「基盤整備の方向性」として、乗換動線の強化および混雑緩和のための空間整備を掲げており、銀座線の駅混雑の緩和、地下歩行者動線の拡充・新設、トランジットコア・バリアフリーな縦動線の整備を示しています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、方針を具体化して参ります。	2,3,13-19,22-24

19	「周辺のまちとのつながり強化」について、新橋駅は港区の端にあるため仕方ないかもしれませんが、新橋駅周辺のまちのつながりを示す図（8P下段）からして、新橋駅から西側（虎ノ門）方面へのつながりの方が重視されているように感じます。新橋駅を中心に考えれば、P10のような図になる筈で、汐留エリアや銀座、築地方面とのつながり強化についても、もっと示して欲しいと思います。	本方針では、「基盤整備の方向性」として、新橋駅と虎ノ門方面、銀座方面、内幸町方面、汐留方面および銀座方面など、広域的なつながりを意識した重層的な歩行者ネットワークの拡充を掲げています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化して参ります。	8,10,15,18-24
20	P11の②歩行者動線と車両動線の交錯、④経年により暗く閉鎖的な高架下、はご指摘のとおりで、④については横断する線路本数も多いため明るく通りやすい高架下への改善を望みます。また、②については、現状ではJR新橋駅の改札を出てから銀座方面にスムーズに移動できません。何度も交差点で止められ車優先の動線に憤りを感じます。P18、P19に歩行者動線の拡充とありますが、車より人を優先した歩行者動線、出来れば横断歩道なく銀座方面へアクセスできるように歩行者ネットワークを整備していただきたいです。	本方針では、歩行・滞留空間の拡充への取組として、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、また、新橋駅と銀座を含む多方面とのつながりを意識した地下・地上・デッキ階での重層的な歩行者ネットワークの形成を示しています。東口交通広場については、「交通結節機能の強化・拡充」への取組として、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。	11,14,15,18-21
21	P11の①滞留空間等の不足があげられています。バス、タクシーの利用者や駅利用者、歩行者のための空間が現状不足していることはよくわかります。これらの改善をしていただければ、更に、最近よく報道される首都圏直下型地震や、万が一のミサイル飛来の際にも避難、利用できるような大きな滞留空間の整備をお願いしたいです。震災後、JRの運転再開を待つまでの間、帰宅困難者が滞留できるような空間がよいと思います。	本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で「広場等による滞留空間の拡充」を掲げておりますが、頂いたご意見を参考に、「帰宅困難者対策等、地域防災力向上に資する機能も有するよう整備する」旨を記載しました。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、方針を具体化してまいります。	11,15,18,19
22	大江戸線の汐留駅を新橋駅に併合してはいかがでしょうかという極めて大胆な話になるかと存じます。実際に新橋駅と大江戸線の汐留駅は連絡通路でつながっており、乗り換え距離も至って標準的な乗り換え駅と同等であり、そもそも別駅扱いになっている現状が不思議に思える程でございます。又、仮に新橋駅と大江戸線汐留駅を併合した場合、近年オフィス機能の流出がよく話題に上る汐留エリアの再生にも寄与できるかと存じます。と申しますのも、汐留エリアの企業の方々から最もよく聞く悩み事は、取引先や面接に来る方々が、汐留エリアの事を孤立した辺鄙なエリアだと誤解しているという点でございます。そういった方々の誤解を解く為に、新橋駅を降りて歩けばすぐですと説明すると、汐留エリアの利便性をようやく正当に理解して頂けるケースが多い様でございます。ですので、大江戸線汐留駅を新橋駅に完全統合するか、或いは大江戸線の汐留駅に新橋の副駅名を付加し、JR東日本さんや東京メトロさんの新橋駅と相互に電車内のアナウンスや車内モニターで乗り換え案内を実施すべきかと存じます。そして大江戸線汐留駅と新橋駅の一体運用が実現する事で、広域ネットワークを持つJRさんや東京メトロさんからの乗り換え客の増加、飲食店の立ち並ぶ新橋へのアクセス用途、更には築地市場跡地の再開発エリアへのアクセスに至る迄、新橋駅を介した大江戸線汐留駅の用途は拡大し、結果的に大江戸線の利用者増加、汐留エリアの復権、そして新橋駅の拠点性拡充も実現し、言わば一石三鳥といった形で多大なメリットが得られるかと存じます。従いまして、大江戸線汐留駅を新橋駅に併合するか、副駅名を付加した上で両駅を一体運用するという手法を検討して頂ければ喜ばしく存じます。	頂いたご意見は、関係する部局へお伝えさせていただきます。 なお、本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で「交通結節機能の強化・拡充」を掲げておりますが、ご意見を参考に「新橋駅周辺地区内で統一感のあるユニバーサルデザインに配慮した案内サインを整備する」旨を追記しました。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、方針を具体化してまいります。	-
23	現在、東口の交通広場は利便性および安全面からも課題を抱えており、基盤整備方針の策定に当たり、交通広場を東口区域の南側に集約配置する事、東口にSL広場の様な大きな歩行者広場を設け人溜まりと賑わいを創出する事、銀座方面に抜ける通路を整備する事は非常に重要なポイントと考えます。また、再開発に必要な費用を捻出する為にも事業スキームとして交通広場と再開発建物の重複利用による有効活用は必須と考えますので、よろしくお願い致します。	本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、地上階において新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、その起点となり、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。 なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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。	11,12,14-21,26
24	新橋駅前ビル（東口地区）はJR改札口と地下で直結していますが、JRの改札口が多く駅工事等の影響もあるのでしょうが分かりにくく、直感的に地上に出るものの、敷地が車道によって細かく分断され歩行者の移動は非常に不便です。 また、車を地下駐車場に停める場合にはタクシープールと交錯し非常に気を遣う上に、停めた後の地上とのアクセスも分かりにくい。バス停も複雑に散らばって余り使われていない印象で、都心の駅前にもかかわらず便利というイメージから程遠く、交通広場とは言えない状態だと思います。新橋駅前ビルが建て60年近くになるので、交通機関の発達や「ゆりかもめ」の新設など、段階的な開発が“つぎはぎ”になりバリアフリーも整っていませんが、このような状況は非常に勿体ないと思います。 また、まちのにぎわい・発展という観点からも、交通の結節点でありながら単なる乗り換え客が多く、夜の飲食（飲み屋）客の来訪はあるものの、土日祝日のにぎわいが乏しいのは商業地域としての価値からしても本来のポテンシャルを活かしきれていない気がします。 現在ようやく再開発の検討がなされてきて、非常に期待しています。近年の地価高騰で再開発事業は難易度を増していますが、単なるビルの建て替えではなく地元の声を聴きながら駅の東西で連携し、公共交通という社会基盤の整備に大きく貢献する新橋駅周辺の再開発は意義ある事業です。KK線の遊歩道化などの動きもありますし、銀座や築地、東京湾岸エリア、汐留、日比谷といった地域の核・ゲートウェイとして、大きく魅力を増すチャンスだと思います。地元では真摯に議論を重ねていますが、新橋駅の東口駅前には民有地の割合が少ないため従来以上の工夫が必要と聞いています。東京都としても前例にとらわれず、新しい東京の姿を象徴する再開発計画として最大限に支援して欲しいと思います。	本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。また地上においては、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、具体的な検討を進めてまいります。 なお、ご意見を参考に、「基盤整備の主な考え方」の中に「新橋駅周辺地区内で統一感のあるユニバーサルデザインに配慮した案内サインを整備する」旨を追記しました。 なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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。	11-23,26

25	<p>こちらの喫煙所に限った話ではございませんが、マナーを守るためにも喫煙所はインフラ設備として社会に一定数は必要だと感じております。これから再開発が進んでいくにあたり、仮に今ある喫煙所の設置がどうしても難しくなっていくとしても、代わりとなる喫煙所の設置を強くお願いしたいです。よろしく申し上げます。</p>	<p>頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。</p>	-
26	<p>新橋駅東口の現在の地上部においては広くない範囲に信号や横断歩道が複数あり、また歩行者や一般車両が侵入できない部分もあって利用がしづらい状況です。</p> <p>このような状態を解消し、防災上も安全な街にするためには、交通広場を集約し車両の出入り口を第一京浜側の一カ所にまとめ地上部に西口のSL広場と同等以上の広場を設けることがメリットが大きいと考えます。新橋駅東口の地下部分は、都営浅草線レベル・新橋駅前ビル地下1階レベル・東京メトロ銀座線レベル及び地上レベルの各レベルで高低差が生じておりバリアフリーとは言い難い状況で、昨今大きな荷物を持って移動に苦労している観光客等も見受けられます。</p> <p>併せて地下部分のレベル差も整備してバリアフリー化し安全な移動を可能にするためには、多額の資金を賄うこととなりますが、そのためには、容積率の緩和と交通広場の一部分に重複利用の概念を導入し資金をねん出することが必要となります。基盤整備に必要な多額の資金ねん出のために、容積率緩和と交通広場の一部分に重複利用の概念の導入を宜しくお願い致します。</p>	<p>本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。また地上においては、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	11-23,26
27	<p>「5. 実現にむけて」における東京都の支援について 新橋駅西口地区の再開発は、この方針で示されている「歩行・滞留空間の歩行」や「駅東西の歩行者動線の改善」のような基盤整備の実現に繋がる事業だと思えます。柳通りやSL広場の再整備や銀座線乗り換えの動線整備なども、西口地区再開発と一体的に実現する以外にその実現はなしえません。したがって、本方針の「5 実現にむけて」の章に於いては、東西民間再開発が基盤整備の中核を担うことを公式に位置づけるとともに、東京都として基盤整備を実現するに足りる容積率の割り増しなど、都市再生特区を積極的に検討・支援する旨記載ください。私どもとしては、基盤整備に必要な容積率の緩和が実現しないのであれば、西口地区市街地再開発にとってメリットが小さい銀座線駅舎改良など、貢献の量を減らすこととなります。</p> <p>「○駅東西の歩行者動線の拡充」における具体性について 18ページに記載の烏森通り地下通路については、区のガイドラインにも記載があるが『形式的に東西をつなげただけ』になり、必要性を感じない。新橋駅の東西接続は長年の都市課題だが、方向性が間違っていれば整備後も利用が進まない計画になりかねないので、区ともよくよく議論して、整備する意味や有益性を具体的に記載してもらいたい。以上の2点を踏まえ、東京都としての本方針の中で【西口地区市街地再開発を基盤整備実現の要として明確に位置づけ、支援手法（容積率割り増し、補助金適用等）を具体的に検討する】旨を明文化していただきたく、強くお願い申し上げます。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、駅東西の歩行者動線の拡充を掲げており、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化すること、これとあわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討することとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討してまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	18,19,22,23,26
28	<p>現状の課題も日々実感していますし、新橋駅周辺が使いやすくなってくれば良いなと思っていますが、最低限の生活インフラは残して欲しいです。特に今喫煙所はただでさえ少なく廃止されがちな状況で、誰でも利用させてもらえる喫煙所が新橋界限にあることに救われています。オフィス勤務者は結構そうではないかと思えます。公衆トイレなどは改修してキレイになったりしますが、公衆喫煙所はあまり改修されない、というか公共設備のなかでも下に見られている気がしてならないです。それでも周囲に迷惑かけないよう、日々気にしながらそのような施設を利用しているので… せめて喫煙できる設備を残していただく、あるいは再開発にあわせていくつか設備を作っていただきたいです。大体こういう再開発でなくされがちな気がするので… 無くなると困る人間が一定数いることも（特にオフィス街）ご理解いただきたいです。</p>	<p>頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。</p>	-
29	<p>対象区域の北側部分は新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドラインと同じでよいでしょうか。その場合、東京都高速道路再生方針区域の一部となりますが、全域でなく一部にする理由はなぜでしょうか。</p>	<p>本方針は、新橋駅周辺の駅前広場、鉄道駅等の都市基盤について、駅周辺のまちづくりと連携し、その充実・強化を図るための指針となるものです。対象区域については、都市開発の動向がある地区およびその可能性がある地区を包含することを基本に設定しており、駅の北側および東側については「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」と同じ区域としています。</p>	2
30	<p>（仮称）新橋駅周辺地区まちづくりガイドプラン（検討中）の対象区域も2ページの対象区域と同じでしょうか、また検討メンバーは基盤整備方針検討会（28ページ）と同じメンバーでしょうか。ガイドプランが作成される時期及び公表の有無、方法について教えてください。記載のように”地域の特徴や独自性を生かしたまちづくりを進めるための、地域の状況を踏まえたきめ細かな地域主体で定めるまちづくりの計画案”であるとすると外堀通り北側地区では、KK線の再生計画（緑豊かな歩行者空間）など当地区のまちづくりについてはそうした特徴、独自性を踏まえたきめ細かなまちづくりが重要であると考えますので、計画案作成にあたっては地域の声をしっかりお聞きいただきようお願いいたします。</p>	<p>「（仮称）新橋駅周辺地区まちづくりガイドプラン」については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進め、本方針や「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」を踏まえた具体的なまちづくりの計画として策定する予定です。頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます、会議体事務局にもお伝えいたします。</p>	2,5,26
31	<p>外堀通り北側からKK線、銀座方向に周辺地域とのネットワークを強化する動線が銀座方向に向けて示されていますが、KK線再生によって生まれる新たな人の流れを新橋駅周辺に呼び込むことも新橋駅周辺地区の賑わいづくりにとって大切なことだと思いますので、KK線から駅周辺地区に向けたネットワークの強化、具体的には駅周辺に向けた矢印の追加をお願い致します。</p>	<p>ご意見をいただいた矢印は、本方針の「まちづくりの目標」の中で、新橋駅周辺とその周辺地域とのつながりを強化することを示すものであり、人が行き交うことをイメージして表記したものです。そうした趣旨に適するよう、両側に矢があるように追記いたしました。</p>	8,19
32	<p>外堀通りから土橋方面及び内幸町方面に向けた高架下の「地上歩行者空間の拡充」と緑点線で示されているところにおける「拡充」はどのようなことを想定していますか。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で「駅東西の歩行者動線の拡充」を掲げており、経年により暗く閉鎖的な空間となっている鉄道高架下において、歩行者空間の環境改善を行うこととしています。具体的な整備内容は現時点で決まっておりません。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら検討してまいります。</p>	18-21

33	新橋一丁目東部地区に面した外堀通りの横断歩道の位置、形状は今と同じでしょうか。新橋一丁目東部地区及び東口に関連する銀座線地下通路からの地上への階段の位置、形状等は今と同じでしょうか。	本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、銀座線駅構造の改良を図るとともに、東口交通広場の再整備を検討することとしています。また、外堀通り歩道部（南側）について、車両と歩行者の交錯を減らし、銀座・築地方面への歩行者ネットワークを拡充することとしています。具体的な整備内容は現時点で決まっておりません。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら検討してまいります。	15-17,20-23
34	JR東日本羽田空港線は、新橋駅に停車するのか？ 停車して、少なくとも、此処で下車して貰い来街者が増えないと、この再開発は、とても厳しいものとなると思われる。	羽田空港アクセス線の具体的な運行計画は現時点で未定となっています。頂いたご意見について、関係する部局にお伝えさせていただきます。	3,25
35	東口は交通インフラが集積しているなかで、地上部については信号が多く、スムーズな移動ができない。地下については通勤時の乗り換えの通路が非常に混雑しており、非常にストレスがかかる。基盤整備をする際はそういった点を解消していただきたい。	本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。また地上においては、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、具体の検討を進めてまいります。	12-23
36	新橋駅周辺は、ほぼ戦後の闇市を整理した状態にあり、当該（案）で認識されている諸問題を解決し、街を活性化させ、他地域の再開発と合わせて東京のみならず日本を発展させていくために、新橋駅地区の再開発を是非推進いただきたいと考えております。 〔東口の現状〕 東口は、現在、駅前に交通広場がまるで殺風景な郊外駅のように広がり、バスとタクシーが主役然として陣取り、それをJR、都営地下鉄、東京メトロ、ゆりかもめが地上、地下、空中で階段や段差のある通路でつながっています。〔街の主役は人〕（新橋駅）東口が今後も交通の要衝であるためには、交通機関の主役は利用者であると定義を改め、戦後五月雨式に繋がった交通機関の接続・連絡を整理し、効率的なものにしなければなりません。当該（案）ではバスバース等交通広場が曖昧となっていますが、主役である人の広場を中心に置き、交通広場を南側に寄せてその上部に建物を建設する案が非常に優れていると考えます。既に阪神高速11号池田線はビルを区分所有して貫通し、虎ノ門ヒルズでは一般道が地下を貫通し、広島駅ではJRの駅ビルに路面電車が乗り入れており、従たる交通機関が効率的な土地利用に合わせることは再開発では当たり前で周知の手法です。宜しくお願い致します。地上では交通広場を迂回するためにいくつも信号待ちを強いられ、地下では、車いす移動者、高齢者、インバウンド観光客が段差で右往左往しています。利用者を蔑ろにしている新橋駅東口はただの不便な乗り換え駅であって街ではありませんから、このままでは利用者も減っていくだけでしょ。	本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。また地上においては、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、具体の検討を進めてまいります。 なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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。	12-23,26
37	本パブリックコメント、実際新橋で働き、飲み、楽しむ「若手世代（次世代）」のコメントは出にくそうだと思っています。なので、P26、5.2（1）▶”新橋らしさ”を継承した都市景観の創出・・・などを検討する際、積極的に若手世代（飲食店員、新橋事業承継予定者、新橋に集う若手）の声を拾い上げていただければありがたいです。	本方針では、まちづくりの目標として、「新橋の歴史と界わい性を継承した人中心のまちづくりの実現」を掲げております。また、本方針策定後、「（仮称）新橋駅周辺地区まちづくりガイドプラン」の策定に向けて、「“新橋らしさ”を継承した都市空間の創出」等について、具体の検討が進められることが予定されています。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。まちづくりガイドプランの検討会議事務局にもお伝えいたします。	9,26
38	都営浅草線新橋駅は現在新橋駅前ビルと地下接続をしているが、通路幅が狭い、バリアフリーになっていない等の課題がある。このため、新橋駅東口地区再開発を機に新橋駅を改良してこれらの課題を克服するとともに、他鉄道（東京メトロ、ゆりかもめ等）や路線バス（東京BRTを含む）との乗り換え利便性の向上を図るべきである。都営浅草線は京成押上線、京急線を介して成田・羽田の両空港へのアクセスを担う鉄道であり、新橋駅は臨海副都心地区に至る結節点となっている。新橋駅周辺まちづくり、とりわけ新橋駅東口地区再開発（現時点で具体的な計画案は明らかとなっていない）について、この再開発ビルの地下に都営浅草線の折り返し・追い越し設備設置に必要な空間を確保し、新橋駅を成田空港・羽田空港とを結ぶ有料特急が発着するターミナルへと大改良することを検討すべきである。ちなみに、京成電鉄では昨年5月押上駅から成田空港への有料特急（スカイライナー）を2028年度から運行開始する旨公表している。これを浅草線内に乗入れできるようにすれば、新橋駅周辺だけでなく東京メトロ銀座線沿線や臨海副都心など広いエリアに便利で快適な成田空港アクセスがもたらされると考える。（追伸）事務局におかれては、本意見を座長にお伝えいただくとともに、検討会の構成員を拡充する（交通局関係）についてもご検討いただきたく思います。	本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。	13-19,22,23
39	本方針を確実に現実のものとするため、東京都に対して明確な支援体制の表明を強く求めます。本基盤整備方針で示されている方針の多くは、西口地区の再開発と不可分です。本方針を現実化するため、東京都として補助金支出、容積率の割増等の具体的支援措置を明文化してください。柳通り、銀座線駅への動線、SL広場、地下通路等の整備は、再開発事業と連動して実施されなければ効果は限定的となる懸念があります。しかし、工事費が高騰している中で、こうした基盤整備をして再開発事業を成立させるために、容積率の割増が必須です。もし、期待する容積率の緩和ができない場合は西口地区の貢献の量を減らしていただきたい。東京都として、具体的な支援策を示し、再開発事業者が事業性の確保に取り組めるようにしてください。次にP.18「駅東西の歩行者動線の拡充」にある各ネットワークについて、特に烏森通りの地下通路が「実際に使える」施設となるか、具体的なメリットや定量的な見解を示してください。私は、工事費が高い時代こんなお金のかかる施設が本当に必要か疑問を持っています。せっかく地下通路を整備しても、烏森通りの東側は、駅や商業施設、汐留への導線が不十分で利用されない通路になることが、一番良くない。地元の声をしっかりと聴き、定量的な解析に基づき、本当に東西がつながるネットワークとなる方針となるよう、港区とよく議論してもらいたい。以上、再開発事業が基盤整備の実効化に直接寄与する立場からの意見です。東京都が上記の支援姿勢と具体的基準を示してくださることを強く要望します。	本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、駅東西の歩行者動線の拡充を掲げており、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化すること、これとあわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討することとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討してまいります。 なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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。	18,19,22,23,26

40	<p>□ JR新橋駅南口改札前の通路は、新橋駅が上野東京ラインの停車駅で浅草線、ゆりかもめやBRTとの乗り換え客も重なり、混雑極まりない状況にありますので、駅南口の東西自由通路の幅幅が基盤整備の視点からも必要と考えます。</p> <p>□ また、JR日比谷口とJR烏森口の間で改札口を増設するなど、混雑の緩和や利便性の向上が必要と考えます。まち側の再開発に委ねることなく、鉄道・公共交通事業者側の自らの整備を求められたい。</p> <p>□ 単に銀座線駅とのトランジットコアの整備や南北地下通路の整備のためでは、整備方針や再開発推進に協力する根拠とはならず、まちの課題に対応した配慮が必要と考えます。</p> <p>□ SL広場南北地下通路については、帰宅困難者の一時滞在施設としても活用するなど、都市基盤の効率的な活用策が必要と考えます。将来はJR駅コンコースとも結び、駅利用者の一時的滞在施設としても利用可能です。</p> <p>□ 外堀通り、第一京浜、新虎通り、柳通りで囲まれた約10haのエリアの整備は、新橋駅周辺エリアや新橋南エリアの再生と活性化、また安心安全なまちづくりにも必要なものです。今回再開発エリアに入らなかった桜田公園周辺の区域について、都市再生特別地区制度を活用してのまちづくりの誘導が必要と考えます。</p> <p>□ 基盤整備にあたっては、地下鉄新橋駅旧停車場ホームやJR新橋駅レンガアーチ型構台など歴史的文化的な価値のあるものにご配慮いただければ幸いです。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、「駅東西方向の歩行者動線の拡充」として、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和等による、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークの強化を掲げております。また、「まちづくりの目標」として、「新橋の歴史と界わい性を継承した人中心のまちづくりの実現」を掲げております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、具体の検討を進めてまいります。</p> <p>西口の地下においては、「内幸町方面への歩行者動線の拡充」として、銀座線コンコースに接続する南北地下通路整備を掲げておりますが、頂いたご意見を参考に、「基盤整備の主な考え方」の中の「広場等による滞留空間の拡充」に「帰宅困難者対策等、地域防災力向上に資する機能も有するよう整備する」旨を追記しております。</p> <p>その他、桜田公園周辺区域のまちづくりにつきまちは、今後の参考として、関係する部局にお伝えさせていただきます。</p>	9,15,18-23
41	<p>交通アクセス、歩行動線等をしっかり整備いただきたいです。新宿駅や渋谷駅など直近の駅周辺の開発を見ると工事途中ということもありますが、迷路のようになっており、非常にわかりにくいと感じています。新橋は今も暗いと思うことが多く、街の雰囲気が変わることは良いと思いますが、近隣の関係者、利用者の意見も聞きながら進めて欲しいです。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の方向性」において「乗換動線の強化及び混雑緩和のための空間整備」を取組の柱に掲げており、東口交通広場の再整備、銀座線の駅改良、地下歩行者動線の拡充・新設、主要な縦動線（トランジットコア）の整備を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、具体の検討を進めてまいります。</p> <p>なお、頂いたご意見を参考に「基盤整備の主な考え方」に「新橋駅周辺地区内で統一感のあるユニバーサルデザインに配慮した案内サインを整備する」旨を追記しました。</p>	15,16,22,23
42	<p>SL広場に喫煙所が二つあります。街中のポイ捨ては気になっており、喫煙所はそれを防ぐためにも必要な施設だと考えます。今後の街づくりにおいても、SL広場、東口側、それぞれに喫煙所を配置する等、計画に盛り込んでいただきたいです。他の地域から訪れる方、海外からの観光客も多いので、誘導するためにもわかりやすいサイン表示をお願いいたします。</p>	<p>頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。</p> <p>なお、ご意見を参考に「基盤整備の主な考え方」に「新橋駅周辺地区内で統一感のあるユニバーサルデザインに配慮した案内サインを整備する」旨を追記しました。</p>	16
43	<p>SL広場の喫煙所は大変混み合っているため、桜田公園で休憩しながら喫煙所を利用させてもらっています。今回の再開発でも、是非駅周辺の喫煙環境の整備を引き続きお願いしたいと思います。駅周辺はやはり人が多いので、広くするか数を増やして頂きたいです。桜田公園内の喫煙所も数少ない喫煙者の憩いの場です。是非残して頂きたいと思っております。どうぞ宜しくお願い致します。</p>	<p>頂いたご意見は、関係する部局にお伝えさせていただきます。</p>	-
44	<p>・新橋駅周辺の再開発を是非推進いただきたいと考えており、東口について、申し上げたいことがあります。東口は特に歩行者ネットワークの充実が重要です。現在、駅前に交通広場が広がり、バス、タクシーが中心で、歩行者は駅前を迂回している状況で賑わいもありません。例えば地上でJRから都営バスに乗り換える場合、すぐそこに見えるバス停まで信号を2つも待つ迂回路がなく、都内屈指の交通の要衝に相応しい状況ではありません。</p> <p>・東口においてバスバース等交通広場の上部に建物を建設する案があると聞きました。再開発を成功させるためには、歩行者動線、交通広場、建物等を効率的に配置する必要があります。阪神高速11号池田線では、高速道路がビルの5階から7階を貫通しており、東京では、虎ノ門ヒルズの地下部分を環状2号線のトンネルが貫通しております。このような前例を活用し、新橋駅でも実現いただきたいと思っております。</p>	<p>本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、具体の検討を進めてまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	11,12,14-21,26
45	<p>・基盤整備の実現に向けた具体的かつ強力なインセンティブの明記について 本方針の『5実現に向けて』において、西口地区再開発が都市基盤整備の鍵であることをより明確に位置付け、事業の確実な推進に向けた容積率の割増（緩和）や財政的支援（補助金）等の誘導施策を具体的に講じる旨を明記していただきたい。特にP19の『歩行・滞留空間の拡充』にある柳通り、SL広場の再整備や地下ネットワーク等、本方針に掲げられた公共空間の多くは、西口地区再開発と一体不可分です。民間事業者が高い公共貢献を担う以上、容積率の割増等で、その事業性を担保してもらわないと、基盤整備への協力ができないと考えます。</p> <p>・東西歩行者ネットワークの実効性と駅・周辺ビルとの接続強化について P18に記載された烏森通りの地下通路や高架下空間の改善について、単なる通路整備に留まらず、真に利便性の高い施設とするための具体的な連携の考えを伺いたい。現状の案では、東側の接続先が広場に留まり、駅改札や主要な商業施設、汐留への動線が不透明に感じられ、正直必要性を感じません。せっかく整備した施設がデッドスペース化することを避けるためには、既存の駅施設や周辺再開発ビルとの『官民一体となった三次元的な接続』が不可欠です。本方針において、東西が、この烏森通りの地上と地下で、どのようにつながるのか、地元港区と協議して、実際に利用されるよう方針に記載すべきと考えます。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、駅東西の歩行者動線の拡充を掲げており、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化すること、これとあわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討することとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討してまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	15,18-23,26

46	<p>1. 新橋の最大の魅力は、歴史的に形成されてきた「多様な商い」と、SL広場や桜田公園を中心とした「独自のコミュニティ」が織りなす「街の体温」にあります。整備方針の策定にあたっては、この歴史的背景を尊重し、既存商店の営業継続と地域活動の維持を最優先事項として位置づけるよう強く要望いたします。2. 既存商店の営業継続と「新橋らしさ」の継承 新橋の賑わいの実体は、SL広場周辺から網目状に広がる路地に軒を連ねる、個性豊かな個人店や老舗店舗にあります。再開発による店舗の淘汰は、新橋ブランドそのものの毀損に繋がります。入居・経営支援：再開発ビル内への優先的な入居枠の確保や、小規模店舗でも営業を維持できる柔軟なフロア設計、無理のない負担で再入居を可能にする実効性のある支援策を策定してください。景観と賑わいの設計：街が刷新されたとしても、現在の路面店が持つ「親しみやすさ」が失われないよう、低層部の商業空間配置に既存商店の意見を反映させる仕組みを構築してください。工事期間中の支援：長期にわたる工事中の客足減少や営業中断は死活問題です。仮設店舗の設置や動線の確保、営業補償など、経営を断念させないための具体的施策を明記してください。3. 公共空間を活用した地域コミュニティの維持・拡張 我々がSL広場や桜田公園で行ってきた古本市、物産展、祭礼などの活動は、来街者と地域をつなぐ不可欠なソフト機能です。要望：ハード面の整備後も、これらの公共空間が地域主体のイベントに開放され、現在以上に使いやすい形で維持・拡張されることを求めます。地域が培ってきた賑わい機能を阻害しない計画としてください。4. 継続的な協議の場の設置 方針策定後の具体的な事業実施段階において、地元の商店主や町会が主体的に参加できる体制を整えてください。要望：行政、開発事業者、地元の商店会による「三者協議」の場を密に設け、丁寧な合意形成を進めることを約束していただきたい。5. 結びに 新橋が単なる効率的なビジネス街に変わるのではなく、新旧が共生し、「サラリーマンの聖地」としての活気と、血の通った商いが共存する街であり続けることを願っています。既存の商いと地域活動の存続なくして、真の意味での新橋の再生はないという点をご理解いただき、方針に反映していただければ幸いです。</p>	<p>本方針では、まちづくりの目標として「新橋の歴史と界わい性を継承した人中心のまちづくりの実現」を掲げております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。また、本方針策定後、「(仮称)新橋駅周辺地区まちづくりガイドプラン」の策定に向けて、「“新橋らしさ”を継承した都市空間の創出」等について、具体的な検討が進められることが予定されています。頂いたご意見は、まちづくりガイドプランを検討する会議体事務局にもお伝えいたします。</p>	9,26
47	<p>新橋駅東口1階出でから、バス停、タクシー及び地下駐車場の出入口が広く占めています、新橋駅前ビルと駅間でバリアフリーがないため、障害者(車椅子)及びスーツケースを持っている人が往来するために探索しながら遠回りしています。それに、時間短縮するために、道路を横断する人もよく見かけます、いつ事故が起きてもおかしくありません。ぜひ「人が休める、且つ災害が起きたら、対応できる広場」及び「道路や交通広場の在り方」を検討して頂きたいです。</p>	<p>本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、地上階において新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、その起点となり、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。</p>	11,12,14-21
48	<p>青色で示されている広場というのは、車と歩行者のどちらのための空間になるのでしょうか？歩道と車道と建物が交錯している現状を見ると、新橋に慣れている人はまだしも観光客の方や来訪されるお客様が道に迷ったり、事故に遭いそうになっていることがあり心配です。大きく再編するのであれば、車と歩行者のエリアを分けていただきたいと思います。また西口のような人のための広場が東口にはなく、地元のお祭りや各種イベント、緊急時の防災対策には不十分であると感じるので、駅前に大きな人のための広場が欲しいです。</p>	<p>本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、地上階において新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、その起点となり、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。</p>	11,12,14-21
49	<p>Tokyo Sky Corridorとの接続はワクワクします。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、将来的な周辺まちづくりに合わせ、地上レベルの歩行者空間の拡充や、銀座線新橋駅北側の地下歩行空間の拡充の可能性を検討するとともに、デッキレベルではTokyo Sky Corridorとの接続を検討してまいります。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、方針を具体化してまいります。</p>	15,18,19,24
50	<p>JR羽田空港アクセス線が2031年開業予定となっていますが、新橋に停車することは確定しているのでしょうか。国内外から呼び込んだ人を東京駅だけに集中させるのではなく、新橋駅にも乗降車させることでより元気な街になってほしい。検討会の委員にJR社もいらっしゃるので、ぜひ検討いただきたい。</p>	<p>羽田空港アクセス線の具体的な運行計画は現時点で未定となっています。頂いたご意見について、関係する部局にお伝えさせていただきます。</p>	3,25
51	<p>デッキ階の歩行者広場がどのようなものか想像がつかない。太い歩道橋のようなものなのか、建物と建物をつなぐものなのか、すでに人でにぎわっている場所なので、安全性を考慮してほしい。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の方向性」の中で、新橋駅と虎ノ門、内幸町及び銀座方面などの広域的なつながりを意識した、地下・地上・デッキ階の重層的な歩行者ネットワークの拡充等により、歩行・滞留空間の拡充を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p>	24
52	<p>新橋整備について 新橋3丁目から4丁目、桜田公園から相鉄フレッサインホテルまでの柳通りに関して、歩道が狭く、夜となれば人通りも多く、歩道をまともに歩けない状態です。歩道で歩けないため、車道について歩いてしまいます。皆、車道で車をよけながら歩いています。先日、車椅子の方もとても大変そうでした。夜の歩けない歩道を1度ご覧になっていただければわかります。本当にひどいです。災害が起きた場合の事を考えますと、ビルの老朽化と道路の狭さで大混乱を招く様子が想像できます。何年も前から再開発のお話がありますが、南海トラフ地震の確率も発表された今、一刻も早く再開発を進めて頂きたいと思えます。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の目的」として、周辺市街地へつながる人中心のまちづくりの実現を掲げており、駅西口においては、柳通り及び烏森通りの歩道幅員拡幅・再整備、銀座線コンコースに接続する南北地下通路整備等により、歩行・滞留空間の拡充を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p>	11,14,15,18-23

53	<p>・市街地改造事業で整備された当時はよい駅前広場だったかもしれませんが、P2に記載のあるとおり、新橋駅は段階的に交通機能が付加されツギハギで整備されてきた歴史があるため、現在は安全性でも利便性でも機能不全に陥っていると感じています。</p> <p>・P9の目標に「人中心の居心地が良いまちづくり」を掲げ、P16で「歩車交錯の改善」を挙げているにもかかわらず、P17やP19の将来イメージ図においては歩行者の広場と車両の広場があいまいな表現となっており、これで整備方針が定められたと言えるのでしょうか。・現在、都市計画駐車場の出入口と新橋駅前ビルの駐車場出入口が兼用となっている、駅前広場にはEVやESCがまったくなく駅利用者は新橋駅前ビルのそれらを利用している、など、本来公共広場として備えるべきものが足りておらず、民間ビルに頼らざるを得ない状況について、どのように考えていますか。仮に新橋駅前ビルが閉じてしまったら駅前広場として機能しなくなるのではないのでしょうか。</p> <p>・P28の検討委員会構成員の中に駅前広場の当事者である道路部局（建設局でしょうか）が含まれていないのはなぜでしょうか。将来の駅前広場のあり方を検討するにあたり欠かせない存在だと思えますが。</p>	<p>本方針では、東口の地上において、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。また地下においては、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p>	2,9,15-23
54	<p>新橋駅前ビルとニュー新橋ビルの地下回廊、東西貫通通路をお願い致します。東西貫通通路に結構な金額がかかることにより、JR通路でなく地下回廊を諦めた。とお聞ききました。税金をいれて東西貫通通路の整備をお願い致します。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、駅東西の歩行者動線の拡充を掲げており、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化すること、これとあわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討することとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討してまいります。</p>	15,18-23
55	<p>15-24ページにかけての基盤整備方針について。この基盤整備方針では、Tokyo Sky Corridor方面へのつながりの検討など駅自体だけではなく、将来の駅の外への接続も記載されている一方で、既存の駅の外へのつながりへ強化については不足していると感じます。駅自体と駅広場等の改良については非常に良いと感じます。例えば、周辺のまちとのつながり強化を示していますから、内幸町駅との地下接続も示すべきではないでしょうか。27ページには、本基盤整備方針に特段の定めのない都市基盤についても、必要に応じて、充足・強化すると記載はありますが、エリアについてであり駅との接続性ではないため、基盤整備方針としては北東側に偏りがあるように見受けられます。東側は汐留駅ともデッキや地下道で繋がっており西側は同じような距離かつ正反対の位置に内幸町駅があり、接続されることでその中心となる新橋駅の交通広場などの集積を街全体で生かせるようになると思えますし、三田線と銀座線の乗り換えが可能となる意義も大きいと思えます。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の目的」として、周辺市街地へつながる人中心のまちづくりの実現を掲げており、駅西口の地下においては、銀座線コンコースに接続する南北地下通路整備や、駅東西をつなぐ地下通路の整備の検討等により、地下歩行者ネットワークの拡充を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況、内幸町一丁目開発における内幸町駅への接続の取組状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p>	15-24,27
56	<p>まちづくりの目標として、交通結節点の強化や多様な交通モードの充実・連携とありますが、広大で長大なデッキにつながる強みをあまり活かしていないと感じます。新橋駅東口の汐留側のデッキは、浜松町駅やその先にも繋がっていますが、将来検討事項であるTokyo Sky Corridorとも接続されるのであれば東京駅や京橋付近まで、車道や駐車場出入口などの車の動線と重ならず移動可能となります。この特徴を生かし、例えば、デッキを生かした小型の物流モビリティなどを広範囲に安全に本格的に実装可能で、新橋駅は交通機能の集積度からしてその中核になりうるポテンシャルがあるとも考えられ、技術実証の場としても国際競争力強化に資する基盤が集積可能な場所だと私は考えています。そのような小型モビリティのハブを整備する場合は、後付けで事後的に用意するのでは不十分であり、駅周辺の基盤整備として、交通広場や駐車場などとあわせて今の段階から総合的に方針を定める必要があるのではないのでしょうか。鉄道の歴史発祥の地が、多様な交通モードの充実・連携され、さらに無人の物流モビリティの拠点にもなるという未来は、新橋の歴史を継承し未来につなぐ拠点として合致するものと思えます。そのような観点からも基盤整備方針をまとめてほしいと思えます。</p>	<p>本方針では「基盤整備の主な考え方」において、重層的な歩行者ネットワークの形成等にあわせて、移動手段の多様化等による快適性の高い空間形成を図ることとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p>	8,9,15,18,19,24
57	<p>最近、道路の地盤が沈下する事故が多発しているように思います。特に東口側は地下街もあり、バスも多く通る場所のため、路盤や基礎が古くなっていることも大きな課題として捉えるべきではないでしょうか。</p>	<p>本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。また地上においては、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、具体の検討を進めてまいります。</p>	14-23
58	<p>駅の改札を出て東側は、地上も地下も非常に古い印象があり、また、狭苦しく、暗いイメージがあるので、他の駅前のように綺麗で広々と歩けるような駅前にしてほしいです。最近では銀座方面に向かう海外の観光客の人達も非常に多いため、新橋が国際的な拠点を目指すのであれば、早急に海外の方にも恥ずかしくない駅前にすべきではないでしょうか。</p>	<p>本方針では、東口の地下において、地下歩行者動線やトランジットコア・バリアフリーな縦動線を新設し、既存地下通路の混雑緩和、銀座線・浅草線間の乗換動線の拡充とバリアフリー化を図ることとしています。また地上においては、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、交通広場の再整備を検討することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、具体の検討を進めてまいります。</p>	15-23
59	<p>東口側にはSL広場のようなスペースがなく、イベントも開催されないような状態のため、あまり人が来ないような印象です。そのような場所を設けて頂きたいです。また、広場はゆりかもめの下は暗いですし、第一京浜沿いは車通りが多く危険なため駅の真正面に置くべきではないでしょうか？</p>	<p>本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、地上階において新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、その起点となり、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。</p>	15-21

60	<p>駅からゆりかもめに向かう間に雨に濡れずに移動できるようにして頂きたいです。また、スカイコリドーとゆりかもめが繋がると非常に便利だと思います。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の目的」の中で、地下・地上・デッキ階にまたがる多様な交通機関の乗換動線の強化等により、交通結節機能の強化・拡充を進めること、また、新橋駅と銀座方面などの広域的なつながりを意識した重層的な歩行者ネットワークの拡充等により、歩行・滞留空間の確保を図ることとしております。</p> <p>今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、方針を具体化してまいります。</p>	15-24
61	<p>日本の駅前には海外に比べてシンボリックな空間がなく、景観デザイン上も劣っているように思います。基盤整備の目標として、景観デザインも優れた駅前にするのを掲げるべきではないでしょうか。ぜひ東京都が率先して美しいまちづくりを進めて頂きたいです。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」として、駅東口の中央部には、交通機関の乗換利用者の往来を可能とするとともに、銀座及び築地方面の歩行者ネットワークへとつながる起点となる、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保すること、また、駅西口は、歩行者を中心とした市街地を形成するため駅前広場を拡充し、にぎわいや交流の場となる面的な歩行・滞留空間を整備するとともに、新橋らしさを象徴する場としてのSL広場を再配置することとしています。</p> <p>今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。</p> <p>また、本方針策定後、「（仮称）新橋駅周辺地区まちづくりガイドプラン」の策定に向けて、「“新橋らしさ”を継承した都市景観の創出」等について、具体の検討が進められることが予定されています。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。まちづくりガイドプランの検討会議事務局にもお伝えいたします。</p>	15,18-21,26
62	<p>方針案における「基盤整備の主な考え方」について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・方針案における基盤整備方針図等(p17交通結節機能の強化,拡充に係る将来(イメージ)の図、p19歩行・滞留空間の拡充に係る将来(イメージ)の図、p20 - P22 - p24基盤整備方針図)では、交通広場・歩行者広場の配置等が不明瞭(具体的な位置・範囲・配置計画等が曖昧)となっています。</li> <li>・交通広場については、歩車交錯の改善と周辺道路の交通の円滑化を図るため、東口広場色塗り部分の南側に集約配置するとともに、ロータリー型の形状かつ第一京浜側からの車両in-outとする必要があると考えます。また、これにより安心安全で快適な公共交通ネットワーク・歩行者ネットワークの形成が可能と考えます。</li> <li>・歩行者広場については、臨海部への玄関口としての象徴的な広場として新たな魅力を創出すべく、東口広場色塗り部分の北側、新橋駅地上改札付近を中心に大きく配置しつつ、外堀通り・烏森通りと緩やかに繋がるような広場形状として検討を進めています。加えて、方針案でも示されている銀座方面へ抜ける歩行者通路等を整備するなかで、貴都が掲げる'歩き回りたくなる、訪れたいくなるようなウォークアブルな空間・まちの創出(『2050東京戦略(2025年東京都)』より)」が可能になると考えます。</li> <li>・これら交通広場・歩行者広場の配置の考え方等を踏まえ、基盤整備の目標(交通結節機能の強化・拡充、歩行・対流空間の拡充)等の実現を目指すべきと捉えております。</li> </ul> <p>基盤整備にかかる事業スキームについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR線、銀座線、浅草線、ゆりかもめや路線バス等の交通機能が集中していることから、各種基盤の再整備にあたり、工事期間中の歩行者等の動線確保やインフラ等切り回しなど、相当の費用が必要となることが想定されます。</li> <li>・また、都道下や民間建物下のJR線路や地下街、都道上のゆりかもめ駅舎など、権利関係が立体的に複雑しており、再整備にあたっては関係各者間の密な協議調整と相互協力による一体的な整備手法の適用が必須です。</li> <li>・加えて、区域内は新橋駅前ビルを中心に多数権利者を抱えており、権利者皆様方の生活再建を見据えた計画検討が非常に重要です。</li> <li>・これらを踏まえつつ、方針案における基盤整備の目標を実現(方針の具現化)させるためには、公民連携による事業スキームの立案が必要です。</li> <li>・公民連携による具体的な事業スキームについては、以下のような方針が必須と考えます。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 東口再開発と合わせた基盤再整備の実施</li> <li>② 東口交通広場と再開発建物の重複利用による上地の最有効活用</li> <li>③ 民間再開発事業による公共貢献実施費用の捻出を目的とした、容積率規制緩和や都市再生特別地区の活用等を含む土地の高度利用</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に②については、貴都の基盤整備とも深く関連することから、方針案5【実現に向けて】(p25～p27)の中で貴都のお考えとして整理頂きたく存じます。</li> <li>・魅力的なまちづくりに向けた基盤整備および東口再開発の実現に向け、上記事業スキーム等の具体化に関する早期ご協議をお願いします。</li> </ul>	<p>本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、地上階において新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、その起点となり、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	15-21,26

63	<p>(1) 新橋の街の安心安全と再開発ビルの完成に向けて  <input type="checkbox"/>首都直下型地震などが想定される中でもあり、一日も早い再開発ビル完成に行政当局の支援協力をお願いします。  <input type="checkbox"/>行政当局の整備方針の公表を待つ中で、再開発計画スケジュールの大幅な遅れを取り戻すためにも、都市計画・再開発事業計画づくりに支援をお願いします。</p> <p>(2) 基盤整備と行政・鉄道交通事業者との連携  <input type="checkbox"/>地上レベルでは、JR新橋駅南口改札前通路は、浜松町方面やBRT汐留停留所等からの人流が重なり混雑極まりない状況にあると考えますので、駅南口改札前の東西コンコースの拡幅を整備方針に位置付けて頂くなどの必要があると考えます。なお、駅東西地下通路整備問題はこれまで数案のルートが議論されましたが、共通する課題は地下部分の既存構築物保全や費用対効果、利便性等の視点から敷設には極めて困難であるとの考えもありますので、これ以上時間を費やすことなく適切な対策・方針を公民で共有する必要がありますと考えます。  <input type="checkbox"/>また 基盤整備にあたりまち側の再開発事業に委ねることなく、行政当局の支援はもとより鉄道交通事業者側からの全面的な協力が必要と考えます。</p> <p>(3) 周辺地区との魅力ある歩行者ネットワーク形成  <input type="checkbox"/>地上レベルでの改札口増設や駅ラチ外コンコースと駅前機能の拡充と共に駅上空構台等の緑地化などにより東西一体の駅まち環境づくりの必要があると考えます。  <input type="checkbox"/>柳通りの整備と共に虎ノ門・日比谷・内幸町など周辺地区とつながる魅力ある歩行者ネットワークの強化が必要と考えます。</p>	<p>本方針では、「基盤整備の主な考え方」の中で、駅東西の歩行者動線の拡充を掲げており、鉄道高架下の歩行者空間の環境改善、銀座線駅改札外通路の混雑緩和、トランジットコアの整備等による地上・地下・デッキの縦動線の整備及びバリアフリーの拡充により、東西のまちをつなぐ歩行者ネットワークを強化すること、これとあわせて、周辺状況を踏まえた更なる東西のつながり強化のため、将来的な東西地下通路整備を検討することとしております。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討してまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	15,18-23,26
64	<p>新橋駅周辺の未来を創ることを目的とし100年後でも輝き続ける街に作り替えようという想いで日々取り組み、特に①大勢の方が集える大きな駅前広場を創る、②駅から広場を通り銀座方向へ建物を貫通するメイン通路を創る、③そのためには交通広場を計画地の南側に集約しその一部の空中を重複利用する形で街づくり（ビル建設）を行うという3つの柱を基に活動しております。加えて、新橋を一体化させるために人の回遊動線の確立を行うとともに、汐留地区との機能的一体化も図り、従来から大きな課題となっておりました交通動線の再整備とバリアフリー化の実施を目指しております。</p> <p>それに対し、お示しいただきました方針案における基盤整備方針図等においては、前記いたしました3つの柱の実施にあたっての各種広場の位置・範囲・配置計画や通路の位置等が不明瞭で曖昧な状況となっております。特に交通広場に関しては南側に集約することで外堀通り沿いに建物と歩行者広場を配置し街の活性化を図り、南側に集約した交通広場には第一京浜からの車両出入りのみとすることにより歩車の交錯をなくし、バリアフリー対応の縦動線も整備することで安心安全な歩行者動線を確保すべきと考えております。交通システムも今や飛躍的に進歩しておりますので100年先を見据え交通広場は南側に集約し、将来の新交通システムへの対応のポイントと考えるべきだと思います。</p> <p>当地区は、ほぼ新橋全ての交通インフラが集中していると言っても過言ではなく、工事期間中は歩行者や交通利用者の動線確保が極めて重要であり、加えて官民の権利が複雑に錯綜しており、工事施工にあたっては施工計画（工事手順・コスト・工期等）の策定に相当な知恵と労力が必要と考えられます。</p> <p>いま必要なことは、官民が一体となって今ある課題・問題点に取り組むとともに再開発を実現させることだと考えます。とりわけ、1) 市街地再開発事業と合わせた基盤再整備・交通広場と再開発建物の重複利用による土地の最有効利用、2) 民間再開発事業による容積率緩和、3) 都市再生特別地区活用等による土地の高度利用、とい3点が重要であることをご理解いただき、共に新橋の未来を創っていくご協力を賜ればとお願いする次第です。</p>	<p>本方針では、東口交通広場について、広場内の自動車・歩行者交通の錯そうを改善し、バスの利便性を向上させるよう、再整備を検討することとしています。また、地上階において新橋駅と銀座・築地方面とのつながりを強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、その起点となり、臨海部への入り口としての象徴的な歩行者広場を確保することとしています。今後、都市開発の計画の進捗や交通の状況等を見ながら、頂いたご意見も参考に、検討を進め、方針を具体化してまいります。</p> <p>なお、本方針に示した各基盤施設を含む具体的なまちづくりの計画や整備の進め方については、今後、新橋駅東西のまちづくり・再開発の事業者等をはじめとする関係機関で構成する会議体において検討を進めることが予定されています。再開発事業に関する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>	15-21