

「飯田橋駅周辺基盤再整備構想（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2年7月6日（月曜日）から令和2年7月26日（日曜日）までの21日間

〈意見の提出方法〉 郵送、電子メール

〈意見総数〉 32件（個人26件、法人6件）

No	意見の要旨	検討会の見解・対応	ページ
「はじめに」について			
1	当地区において「サンクンガーデン」が整備されるイメージをもち、地下鉄駅間連絡路のオープン地下空間通路、半地下空間通路の整備がイメージされているのでしょうか。	東京都の目指すべき2040年代の都市像などを示した「都市づくりのグランドデザイン」（東京都、平成29年9月）において、「周辺の開発に際し、都市再生や開発に関する様々な制度を活用し、利用者が使いやすい鉄道施設の充実を図るとともに、駅と一体となった創造的なデザインの広場やサンクンガーデン、歩行者用のデッキなどの整備を誘導する」と示されております。 当地区においても、例えば地下鉄駅間の連絡通路から地上への出入口として、再開発と連携した、サンクンガーデン等の整備を図ることを目指しております。	
2	それぞれの区で整備構想が出されているのに拘わらず、都が介入する必要があるのか。地方分権の観点から疑問がある。	飯田橋駅周辺は、千代田区、新宿区及び文京区の区境に位置しており、区をまたいだ都市基盤整備の検討も必要なことから、都が中心となって3区が参画する検討会を設置いたしました。検討に当たっては、関係区のまちづくりに関する計画を踏まえることとしております。	
「対象エリア」について			
3	色合いを調整する等対象エリア図を見やすく表現してほしい。	頂いた御意見を参考に、対象エリア図を修正いたしました。	ページ1
4	図に、既に公表されている再開発事業の構想箇所を、図示ください。 「飯田橋二丁目、三丁目地区 地区計画」区域を全体表示してください。		
5	新宿区の範囲が放射25号線の南側に限定されておりますが、「飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会」では放射25号線北側の新小川町、筑土八幡町も含めた一体とした範囲として検討していますので、対象エリアに含めて頂きたい。	対象エリアは位置関係が明らかになるよう、既存の施設等を記載しており、都市開発の構想や、都市計画については対象エリア図には記載しておりません。 なお、ページ7「基盤再整備構想図」には、まちづくりが想定されるエリアを記載しております。	

「1 基盤再整備構想の位置づけ」について			
6	本書の位置付けが、フローのみで記載されており、読者が本書の位置付けを「想像」する事を求めています。本書の目的、意図等、三行政区に跨る都市型交通結節点での「道路、鉄道駅及びコンコース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」の都としてのクレジットとする旨を記載下さい。	「はじめに」において、飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会と、本構想の目的を明記いたしました。	ページ2
7	フローに、「飯田橋駅東地区市街地再開発事業」等、既に公表されている事業を記載下さい。 飯田橋駅周辺の3つの計画が、千代田区、文京区、新宿区におけるものである事を記して下さい	本構想は、都市基盤整備等に関する東京都・関係区の計画や、飯田橋駅周辺における関連計画を踏まえて、策定しております。 飯田橋駅周辺における関連計画については、策定主体の記載に加え、どの区内の計画であるかを追記いたしました。	
「2 飯田橋駅周辺の現状と特徴」について			
8	目白通りは緊急輸送道路、外堀通り、大久保通りは一般緊急輸送道路に指定されています。目白通り、外堀通り上の歩道橋の整備に当たって留意される事を記載下さい。	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。	ページ3
「3 飯田橋駅周辺の課題」について			
9	東口ガード下の環境（歩行者空間、景観）整備についても課題ではないか。	本構想では、「各方面からの動線がJR飯田橋駅東口周辺に集中し、錯そうしているが、空間が狭く混雑している」と示しており、課題として認識しております。 なお、「5 基盤再整備構想」では、「多くの歩行者が行き交うJR東口周辺の歩行者空間を拡充する」と示しております。	ページ4
10	東口駅前広場の不足についても課題ではないか。	本構想では、「まちの顔となる空間や、歩行者の滞留空間が不足している」と示しており、課題として認識しております。 なお、「5 基盤再整備構想」では、「多くの歩行者が行き交うJR東口周辺の歩行者空間を拡充する」と示しております。	
11	飯田濠の暗渠の開渠化についても課題ではないか。	飯田橋セントラルプラザ建設時に、濠を保存して欲しいという都民の強い要望から、飯田濠の一部を復元する環境整備がされていると把握しております。	
「4 まちづくりの目標」について			
12	「水とみどり」を活かしたまちづくりを検討してもらいたい。	本構想では、「4 まちづくりの目標」として「既存のみどりを生かした、目に見えるみどりのネットワークを形成する」、「5 基盤再整備構想」として「都市開発等において、沿道や南北崖線、外濠や神田川のみどりと連携して、厚みとつながりのある、目に見えるみどりを整備する」と示しております。 今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。	ページ5

「5 基盤再整備構想」について		
「柱1 駅を中心とした、分かりやすく快適な移動空間の形成」について		
13	乗換え動線にバリアフリーも不十分であると考え、対策を検討してほしい。	<p>鉄道駅のバリアフリー対策については、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等を基に、国・地方公共団体・鉄道事業者等が連携して実施しております。</p> <p>本構想では「駅とまちをつなぐ地下通路や地上出入口の空間拡充・バリアフリー化を推進する」と示しており、今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>
14	<p>JR線と地下鉄との乗換え改札がないことや、地下通路が枝分かれしていることで、乗換えが煩雑になっている。また、鉄道間の乗換えやバス・タクシー乗り場へのバリアフリー動線が十分に整備されていない。</p> <p>新たな鉄道・地下鉄出入口の設置、エレベーターエスカレーターの設置などを通じた、十分なバリアフリー動線の確保を、盛り込む必要がある。</p>	
15	飯田橋駅の新ホーム・新西口駅舎・駅前歩行者空間を7月12日に供用開始に伴い、歩行者の動線は大きく変化することが想定されます。歩行者動線の実態を踏まえ「基盤再整備構想」を策定すべきと思います。	<p>本構想では「JRのホーム移設による乗換利用者の転換を考慮し、JR西口側の地下鉄出入口などの機能を拡充する」と示しております。</p> <p>今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>
16	<p>JRのホーム移設により人の動線が大きく変化し、西口側の乗り換えの負担が大きくなり、神楽坂側の出入口（西口）の混雑が予想されますので、その対策を検討して頂きたい。</p> <p>例えば、新たにJR東口と西口の間中央改札口を設けて、ラムラ区境広場を利用した「まち」への接続、地下鉄駅への接続を検討して頂きたい。</p>	
17	JRのホームが西へ移設し、ますます地下鉄への乗換えが分かりにくくなった。直接乗換えられる動線の再整備をバリアフリーも含めて考えて頂きたい。	<p>今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>

18	JRのホーム移設により東口からの乗り換えが長くなり、東口の衰退につながる、「いいだべい」を壊し駅広を作って、距離感をなくしたり東西線の乗り換え口と合わせた、つながり強化をはかってほしい。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。	ページ6
19	JR飯田橋東口・西口の他に中央に（千代田区側・新宿区側）出入口を新設し、タクシー等車の昇降スペースが欲しい。		
20	バス・タクシーの乗降場を、JR駅東口付近の各駅から乗換えやすい場所に設置して頂きたい。		
「柱2 まちの結節強化と顔づくり」について			
21	飯田橋交差点の歩道橋は、バリアフリーの観点からも美観上も課題があると考えます。歩道橋の機能強化のみならず、縦方向の動線強化により、地上・地下・上空の多層に渡るバリアフリー化された歩行者ネットワークを実現して頂きたい。	本構想では「「まちとまち」をつなぎ、誰もがスムーズに通行できる歩道橋動線を強化する」や、「障害者や高齢者も安心して移動できる施設を整備する」と示しております。今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。	ページ6
22	歩行者の五叉路移動に千代田区・新宿区側は特に不満無く活用致致しておりますが、現在文京区側の住民・通勤者は歩道橋を使わず首都高速と平行した下宮比側を通り（旧）隆慶橋を渡る人は多々おり朝の通勤時間帯は混雑致しております。基盤整備構想（案）文中には歩道橋使用の為にエレベーター構想が記されておりますが更にエスカレーター構想も追加していただきたい。		
23	飯田橋五差路は、大規模道路が交差しておりその横断は歩道橋に頼らざるを得ないが、エレベーターやエスカレーターがなく、バリアフリーに対応しておらず、老朽化も進んでおり、災害時の移動の確保に懸念が持たれている。このような状況を改善するためにも、構想策定においては、エレベーターエスカレーターの設置などを通じた、十分なバリアフリー動線の確保を、盛り込む必要がある。		
24	歩道橋の広さにも課題があると感じている。特に通勤時間帯は人の流れも多いうえに早く、住民等にはとおりにづらい状況である。余裕がある広さの歩道橋にして頂きたい。		

25	<p>飯田橋歩道橋は、以前より住民や、通勤利用者等の共通の課題であり、後楽二丁目のまちづくりと連携して改善していくことで、まちの課題解決や、価値向上につながる。上記を通して文京区の商業地としての価値をさらに高めるべきと考える。</p>	<p>本構想では「「まちとまち」をつなぎ、誰もがスムーズに通行できる歩道橋動線を強化する」や、「障害者や高齢者も安心して移動できる施設を整備する」と示しております。</p>	
26	<p>飯田橋歩道橋は三区をつなぐ重要な動線でありながら、歩道橋の混雑やバリアフリーの未対応など課題が多く、また、これから飯田橋が三区それぞれで発展するのではなく、連続性・連携をもって地域全体で発展していくためにも、新しい歩道橋としてのあり方が問われていると感じる。</p>	<p>今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>	
27	<p>人が集まれる「ゆとりある空間の創出」をしてほしい。 例えば、「いいだべい」を壊し東口改札を西側に移動したら、ラムラ前と合わせ開放的な駅広ができる、ラムラ前の使用されていない「せせらぎ」は廃止して、イベントやマルシェなどが開催できる広場を作してほしい。</p>		
28	<p>飯田橋駅界限は広場公園も無く、帰宅困難者等も非常時、皆が集まれるところも道路や、電車出入り口付近しかなく、下宮比町開発にあたり、五叉路周辺を芝生を取り入れて開発を進める事で同時にラムラの前せせらぎを壊し芝生エリアを作り、2箇所にグリーンがある飯田橋東口界限、都会のオアシスを演出する試みをしてほしい。</p>	<p>本構想では「地下空間が地上へ顔出しするなど、まちの顔となる印象的な滞留空間を整備する」や、「駅周辺の都市開発においては、発災時に就業者等がビル内に留まるよう配慮するとともに、帰宅困難者も対象とした一時滞在施設や一時滞留スペースを確保する」と示しております。</p>	ページ 6
29	<p>オープンスペースの確保について、各方面からの動線がJR飯田橋駅東口周辺に集中し、錯そうしているにもかかわらず、空間が狭く混雑し歩行者の滞留空間はもちろん、オープンスペースも著しく不足している。 また、外濠や神田川などの貴重な水辺はあるものの、浸水対策など理由から親水機能は弱く、オープンスペースとして十分に機能していない。災害時には、構想対象地域内では来街者を中心に帰宅困難者であふれることが想定される。 このような状況を改善するためにも、構想策定においては、平時にはいこいの場所として、災害時には帰宅困難者にも対応できるオープンスペースの十分な確保、親水機能の充実を盛り込む必要がある。</p>	<p>今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>	
30	<p>「飯田橋交差点への負荷」を減らす方法として、新設された放射25号線へ車を誘導させ、加えて「歩行者空間を拡大」させるために、大久保通りを飯田橋交差点から筑土八幡町交差点方向への一方通行として頂きたい。</p>	<p>現時点で大久保通りを一方通行にする計画はございませんが、今後の検討課題とさせていただきます。</p>	

「基盤再整備構想図」について			
31	<p>「地上の歩行者ネットワーク」と図に表示されている意図が分かりません。既存の歩道により歩行者ネットワークが図られているとの意味ですか。</p> <p>また、新宿区側の目白通り、外堀通り部に「地上の歩行者ネットワーク」と図示されていないのは何故ですか。</p> <p>加えて、千代田区側の「東京大神宮通り」と神楽坂通りを結んでいるのは、何故ですか。神楽坂と千代田区側の早稲田通りを結べば、良いのではないですか。</p>	<p>「地上の歩行者ネットワーク」については、「1 基盤再整備構想の位置付け」に記載しております飯田橋駅周辺における関連計画を踏まえて示しております。今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>	ページ7
32	<p>神楽坂は、まちづくりが想定されるエリアの表示がされていませんが、歩行者ネットワークの整備が構想されるとの事ですか。</p>		
33	<p>「飯田橋二丁目、三丁目地区 地区計画」全体を本ページに図示しないと、飯田橋3丁目のまちづくりが想定されるエリアと飯田橋アイガーデンテラス、もしくはメトロポリタンエドモンドホテルと橙色の点線で地上の歩行者ネットワークとして図示されている様に見えます。</p> <p>なお、「飯田橋二丁目、三丁目地区 地区計画」を考慮すると、同地区計画に面する目白通りは、橙色の点線の「地上の歩行者ネットワーク」線を図示すべきと思います。</p> <p>外堀通り・軽子坂も重要なので、是非ともネットワークに追加して頂きたい。</p>		
34	<p>外堀通り・軽子坂も重要なので、是非ともネットワークに追加して頂きたい。</p>		
35	<p>千代田区目白通り部の橙色の点線の「地上の歩行者ネットワーク」線が途中で切れています。P1の対象エリア境まで、少なくとも図示下さい。</p>		
36	<p>現状、下宮比町エリアには地下鉄出入口がないため、整備を検討してほしい。</p> <p>また、その旨構想図に入れてほしい。</p>	<p>今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。</p>	
「柱3 地震・水害などの災害時にも安全・安心に過ごすことができる環境づくり」			
37	<p>新宿洪水ハザードマップによれば、飯田橋駅周辺の新宿区、文京区域部は、浸水区域となっています。地下公共的空間における防災性向上のための浸水対策、地下空間案内システムや位置情報利用の構築、通路空間全体における避難誘導補助設備及び帰宅困難者対策における浸水対策を考慮下さい。</p>	<p>地下鉄コンコースの浸水対策については、水防法に基づいて、各鉄道会社にて洪水時の避難確保・浸水防止計画を策定し、対応しております。</p> <p>なお、地下空間案内システムや位置情報利用の構築等の御意見については、関係する部署にお伝えいたします。</p>	ページ8

38	後楽二丁目南地区では、昨今の豪雨災害も踏まえると、地上階ではなく上層階での避難場所の確保も飯田橋駅周辺の課題解決には重要な要素であり、これは基盤再整備とセットで考え、実現すべき内容であると考えます。「上層階での一時滞在施設、滞留スペースの確保」が必要であることを整備構想に記載いただきたい。	頂いた御意見を踏まえて、水害における対応についても明記いたしました。今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。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。	ページ 8
39	新宿区の土砂災害ハザードマップにおいて、飯田橋駅周辺の新宿区域は液状化が懸念される地域と想定されています。これを考慮した交通基盤整備を行う事を記述下さい。	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。	
「柱4 外濠のみどりが周辺へ連続する景観づくり」について			
40	「緑確保の総合的な方針」の観点で崖線のみどりの活用は、理解できます。しかし、現地確認した結果、千代田区において、崖線の坂道の真下から「目に見えるみどり」は、比較的確認出来ましたものの、新宿区側は軽子坂の真下では、緑が確認されたものの、他は確認されませんでした。新宿区側の崖線のみどりの活用は、難しいと思います。	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。	ページ 8
「6 基盤再整備構想の実現に向けて」について			
41	対象地区は新宿区、文京区、千代田区に跨るとともに、都市基盤（道路、河川、歩道橋等）の整備と管理が都建設局第三、六、一建設事務所に跨ります。行政間での連携をはかって頂きたい。		
42	昨年3月に東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」が改定され、その第7章に「駅とまちが一体となる都市づくりに寄与する取組」が記載されている。この章は飯田橋駅周辺の再整備に適した方針であり、構想実現のために是非官民で知恵を出し合って取り組んで頂きたい。		
43	「基盤の整備のため事業の早期実現を各区にて進めること」を合わせて位置付けていただくとともに、飯田橋は区境に位置し各区との連携も重要であることから「飯田橋として必要な基盤整備を実現するためには各区単独での判断を超えて都としても事業を推進していくこと」を位置付けていただきたい。	本構想の実現に向けて、関連する計画等も踏まえて、今後、都・区・鉄道事業者・開発事業者等で連携して取り組んでまいります。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。	ページ 9
44	「歩行者空間の拡充」「縦方向の動線強化」には、道路などの公共用地だけでなく、民地の利用が不可欠だと考える。一体的な都市基盤整備を効果的に実現していくために、行政が計画内容などの調整や合意形成を積極的に進めて行くことをお願い致します。		

その他		
45	分かりやすく快適な移動空間の形成として、公共サイン計画の拡充と3行政区域での統一を願います。また、「地下空間案内システムや位置情報利用の構築」や「通路空間全体における避難誘導施設整備」を願いたい。	案内サインに関する御意見については、関係する部署にお伝えし、今後の検討課題とさせていただきます。
46	神楽坂や軽子坂の歩道が狭く、また、歩道が斜めになっており、ベビーカーをおして歩くのが非常に難しい為、再整備の際は、ぜひ、子育て世代に優しい環境作りをお願い致します。	今後、都市開発の事業の進捗や交通の状況等を踏まえて、構想を具体化してまいります。頂い御意見については、今後の参考にさせていただきます。
47	後楽には2棟の高層ビルがすでに建っているが、そこにたどり着くまでの歩道が狭く、段差もあり不便である。	
48	東京メトロ東西線構内のお忘れ物総合取扱所と、警視庁遺失物センターを統合し、遺失物の取扱所として検討するべきだと考えます。	御意見については、関係する部署にお伝えいたします。
49	東京都総合庁舎(東京都消費生活センター等を入る庁舎)についても再整備を行い、来街者等に訪れやすい庁舎にしていきたいと存じます。	
50	「飯田橋駅周辺基盤整備構想」策定にあたっては、地域住民の要望を十分に反映させることが重要であると考えている。 構想対象地域では、各区で協議会が組織され、まちづくりの目標や方向性等について検討してきたがさまざまな討議が行われており、バリアフリーとオープンスペースの充実に対する要望が高いと思われる。	頂いた御意見を参考に、まちづくりと連携した都市基盤整備の取組を進めてまいります。
51	民間再開発事業が実現できるよう今後とも法規制等の整備、環境づくりをお願い致します。	
52	専門家でなくても分かるような整備計画を出して頂きたい。それにより再開発への機運が高まるようにして頂きたい。	
53	周辺の再開発事業に確実に推進してもらい誇れる飯田橋にしてほしい。	
54	基盤再整備構想案とこの地区の歩道橋を含む街の様々な課題解決に向けた取り組みが、いち早く連携して「災害に強く利便性の高いにぎわいのある街」になってくれることを切望。	
55	後楽二丁目北・北西地区のまちづくりを進めることで、燃えにくく倒れにくい安全な環境を整備するとともに、後楽周辺の方や、地区を訪れた方も安全に過ごすことができる空間整備をしていくことが必要と考える。	

56	飯田橋駅前という利点を最大限に活かすために、基盤再整備による導線の改善や歩道橋の強化はより多くの人々が後楽まで足を運んでくれる要因になる。後楽二丁目地区の街づくりの動きと絡めて、文京区有数のにぎわいのある街にしてほしい。	頂いた御意見を参考に、まちづくりと連携した都市基盤整備の取組を進めてまいります。	
57	後楽二丁目南地区は古い建物や空き家、駐車場などが多く飯田橋駅前という立地特性をいかしきれていない。後楽南地区の街づくりと基盤再整備を同時に進めてもらいたい。		
58	歩道橋やその他さまざまなつながりの強化だけではなく、街の課題解決や価値向上についても忘れずに並行して進めて頂きたい。		
59	「後楽二丁目南地区の街づくりによる商業地の開発」と「今回の基盤再整備構想による人の行き来の促進」の両輪で人が増えてくれる事を望む。		