

飯田橋駅周辺 基盤整備方針 (案)

令和5年2月

飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会

目次

はじめに

1. 基盤整備方針の位置付け

2. 飯田橋駅周辺の現状と特徴

3. 飯田橋駅周辺の課題

4. まちづくりの目標

5. 基盤整備の方針

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

- (1) 「駅と駅」のつながりの強化
- (2) 「駅とまち」のつながりの強化

柱2：まちの結節強化と顔づくり

- (1) 「まちとまち」のつながりの強化
- (2) まちの顔となる、ゆとりと賑わいのある広場空間の創出
- (3) スムーズで便利な車両交通の確保
- (4) 分かりやすい案内サインの設置

柱3：災害時にも安全・安心に過ごすことができる環境づくり

- (1) 災害時にも安心して避難・滞在できる環境の整備

柱4：自然や環境と調和したまちづくりの推進

- (1) 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形成
- (2) 環境に優しいグリーンインフラの構築

6. 基盤整備方針図

7. 基盤整備の実現に向けて

- ・ 基盤整備の流れ
- ・ 事業化に向けた取組み

はじめに

東京が目指すべき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）では、交通結節性の高い拠点や際立った「個性」を有する地域において、そのポテンシャルを最大限に発揮し、にぎわいを生み出すなど、それぞれの「個性」に着目した拠点形成等を進めることとしている。このほか、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（東京都、令和2年12月）等の都市再生や都市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、サンクンガーデン、歩行者のデッキなどの整備を誘導することとしている。

また、「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 -サステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくり-」（東京都、令和3年3月）では、飯田橋などでは、交通結節機能の強化など合わせ、高度利用により業務・商業、文化・交流、医療、教育など複合的で多様な機能が集積した、活力とにぎわいの拠点の形成を促進することとしている。

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、鉄道5路線が結節するほか、幹線道路3路線が交差する交通の要衝であるが、一方で、鉄道駅や歩道橋、地下の乗換コンコースなどの駅施設等の歩行者の流動空間をはじめとする都市基盤は、混雑して分かりにくく、バリアフリー動線にも課題がある。

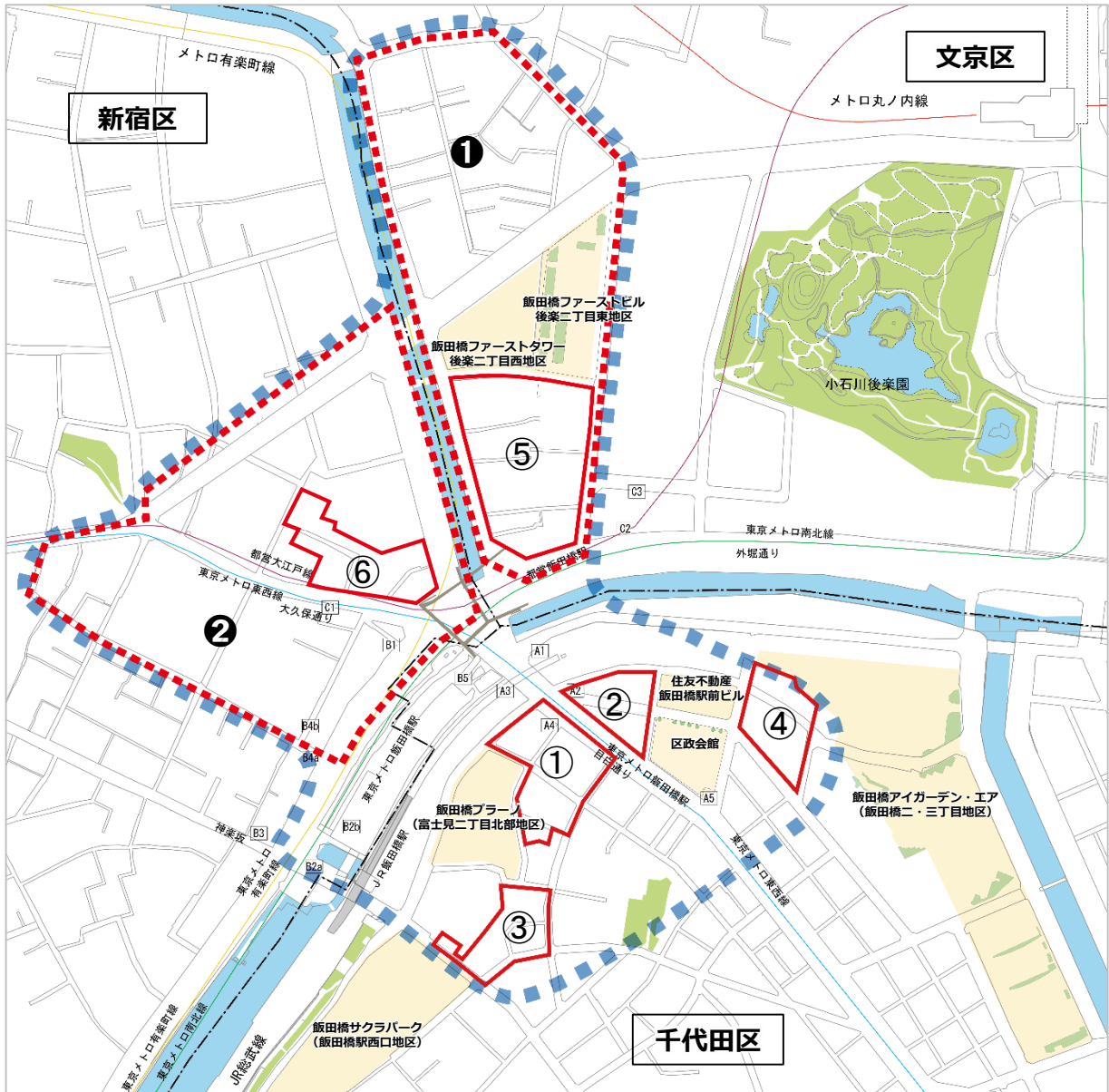
また、駅周辺においては、千代田区や文京区の一部で、都市開発などが実施されているが、その他の地域では建物の老朽化や土地の細分化が進んでいることから、まちづくりの検討が複数の地区で進められている。





こうした状況を踏まえ、まちづくりの目標の実現に当たっては、駅周辺のまちづくりの動向を踏まえながら、長期的かつ広域的な視点で、都市基盤の充実・強化などの方向性を定め、都市開発などの具体的なまちづくりと連携した取組を計画的に進めていく必要がある。

このため、東京都と関係3区は、国土交通省、JR東日本、東京メトロ及び東京都交通局とともに、飯田橋駅周辺の道路、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て、充実・強化を図るための指針を策定することを目的として、令和元年11月に「飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会」を設置し、令和2年9月に「飯田橋駅周辺基盤再整備構想」を策定した。本基盤再整備構想のうち、検討が具体化したものを基盤整備方針として定め、本方針に基づき、まちづくりの検討を進めていく。

対象エリア

都市開発の動向や、その可能性がある地区を包含するエリアを基本とし、下図のとおり対象エリアを設定する。



凡例		本整備方針の対象エリア		計画・検討中の主な都市開発
		近年竣工した主な都市開発	①	飯田橋駅中央地区
		関連計画の区域	②	飯田橋駅東地区
	①	後楽二丁目地区まちづくり整備指針	③	富士見二丁目3番地区
	②	飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン	④	飯田橋3-9周辺地区
			⑤	後楽二丁目南地区
			⑥	下宮比町地区

1. 基盤整備方針の位置付け

東京都の計画等

都市づくりのグランドデザイン

（東京都／平成29年9月）

**東京における土地利用に関する
基本方針について**

（東京都都市計画審議会答申／平成31年2月）

**新しい都市づくりのための
都市開発諸制度活用方針**

（東京都／令和2年12月）

反映

関係区の計画

千代田区都市計画マスタープラン

（千代田区／令和3年5月改定）

新宿区まちづくり長期計画

（都市マスタープラン/まちづくり戦略プラン）

（新宿区／平成29年12月）

文京区都市マスタープラン

（文京区／平成23年3月）

反映

飯田橋駅周辺における関連計画

**飯田橋駅周辺
基盤再整備構想**

（令和2年9月）

**飯田橋駅周辺
基盤整備方針**

（令和5年3月）

※基盤施設のうち整備内容
などが具体化した施設を
対象として、随時方針に
位置付けを行う

飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会

整合

飯田橋駅東口周辺整備構想

（飯田橋・富士見地域まちづくり協議会／平成26年7月）

飯田橋駅東口新整備構想

（飯田橋・富士見地域まちづくり協議会／令和3年11月改定）

※千代田区内の構想

飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想

（飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会／平成31年3月）

飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン

（新宿区／令和4年8月策定）

※新宿区内の構想

整合

後楽二丁目地区まちづくり整備指針

（文京区／令和3年8月改定）

※文京区内の指針

整合

反映

都市計画 ・ 都市開発 ・ 公共施設等の整備 など

2. 飯田橋駅周辺の現状と特徴

まちづくり

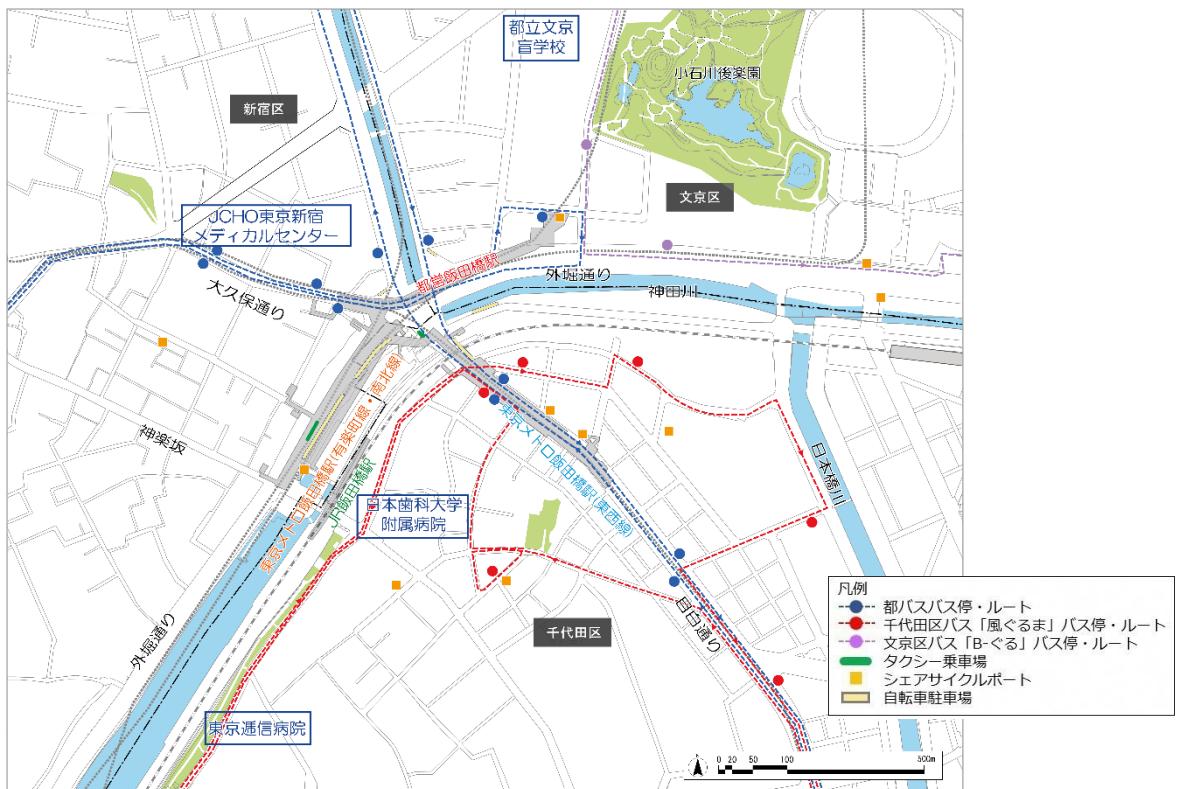
- ・ 飯田橋駅周辺では、飯田橋駅西口地区（サクラパーク）や富士見町二丁目北部地区（プランノ）、後楽二丁目東地区（ファーストビル）・西地区（ファーストタワー）において、市街地再開発事業が完了している。また、飯田橋駅中央地区、飯田橋駅東地区、富士見町二丁目3番地区、後楽二丁目南地区、下宮比町地区で再開発準備組合が設置されているなど、複数の地区においてまちづくりの検討が行われている。
- ・ 複数の医療・福祉・教育（盲学校を含む。）施設が集積している。

基盤施設

- ・ 幹線道路である外堀通り、目白通り及び大久保通りの3路線が交差する道路交通の要衝である。
- ・ 飯田橋駅は、JR線、東京メトロ3線（有楽町線・南北線・東西線）及び都営大江戸線が乗り入れ、2019年度時点では1日に40万人を超える乗降客が利用する拠点駅である。
- ・ JR飯田橋駅ホームの抜本的な安全対策を実施するため、ホームを西側に移設するとともに、西口駅舎の改良、駅前広場整備が実施されている。
- ・ 飯田橋歩道橋は、12時間当たりの利用者数が約7万人と、地域にとって必要不可欠な基盤となっている。

防災・環境

- ・ 平成17年12月に、富士見地区町会連合会と地域の事業所等により、富士見・飯田橋駅周辺地区帰宅困難者対策地域協力が設立され、防災訓練などが実施されている。
- ・ 飯田橋駅周辺は、商業・業務系の建物が多いために来街者も多く、滞留できる空間が少ない。
- ・ 小石川後楽園、神楽坂などの歴史的な資源や、外濠や神田川などの水資源が豊かである。



この地図は、国土地理院長の承認(平成24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2500)を使用(31都市基交第793号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。

3. 飯田橋駅周辺の課題

まちづくり

1) 都市機能の更新の必要性

- 飯田橋駅周辺では、建築物が老朽化し、敷地が細分化しているなど、防災上の課題があるほか、施設の機能更新が進んでいない。このため、都市開発等の機会を捉えて、都市基盤の整備や、「活力とにぎわいの拠点」にふさわしい機能の導入を進める必要性がある。

基盤施設

2) 「駅と駅」のつながりの強化

- 地下鉄間の乗換利用者が集中する通路などが混雑している。今後の都市開発により、将来は更なる混雑が想定される。

3) 「駅とまち」のつながりの強化

- 地下通路から地上へ至る一部の出入口が混雑している。
- 駅を中心に、地上（歩道）・地下通路・歩道橋の多層に渡る歩行者ネットワークが形成されているが、縦方向の動線の連携が弱いいため、乗換利用者や来街者にとって不便で分かりにくい動線となっている。
- バス乗降場が分散配置されているほか、タクシー乗り場は交差点に近く安全上の課題がある。
- 駅周辺に駐輪場が整備されているが、放置自転車が課題となっている。

4) 「まちとまち」のつながりの強化

- 三つの区をつなぐ歩道橋は、階段部や雨天時の際には混雑しているとともに、今後の都市開発により、更なる混雑が想定される。
- 歩道橋は全体でバランスを保つ構造であり、部分的な撤去や架け替えが難しい。
- 3区のまちを繋ぐ歩行者動線では、今後の都市開発も踏まえ、車椅子利用者等の安全な通行空間の確保といった、バリアフリー対応を強化する必要がある。

5) ゆとりある空間の拡充

- 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。
- 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。
- 今後の都市開発等により、駅のコンコースなどの混雑が想定される。

6) 飯田橋交差点の車両交通の混雑

- 飯田橋交差点（五差路）は、自動車の渋滞が発生している。

防災・環境

7) 防災対策

- 発災時には、目白通り等の幹線道路を迅速かつ安全に横断可能な避難経路を確保する必要がある。
- 災害により公共交通機能が停止した場合、多数の帰宅困難者による混乱が危惧される。

8) 緑空間の拡充

- 都市開発等の機会を捉え、地域特有の水と緑の資源を活かし、沿道や川沿い等の緑化促進について検討する必要がある。

3. 飯田橋駅周辺の課題

地上・歩道橋レベル の基盤施設の課題

飯田橋歩道橋

- 文京区側からJR飯田橋駅東口に至る動線の一部で混雑が発生している。将来は更なる混雑が想定される。
- 歩道橋の構造上の特性や、橋脚に近接・一体化した地下構造物（地下鉄・首都高基礎・河川護岸など）の存在により、部分的な撤去や現位置での架け替えが難しい。

神田川周辺

- 水辺に近接する空間がいかされていない。



JR飯田橋駅東口改札周辺（改札外）

- 改札付近の歩行者空間では、現況において、混雑が見受けられる。将来は更なる混雑が想定される。
- 駅前の滞留空間や顔となる空間が不足している。
- タクシー乗り場が交差点に近接している。
- 放置自転車がある。

飯田濠跡

- 人々の滞留空間の確保。

JR飯田橋駅東口改札周辺（改札内）

- 今後の都市開発により、将来は混雑が想定される。

凡例  まちづくりが想定されるエリア

3. 飯田橋駅周辺の課題

地下レベル の基盤施設の課題

地下鉄出入口周辺

➤ 駅前の滞留空間や顔となる空間が不足している。



地下連絡通路の階段部分

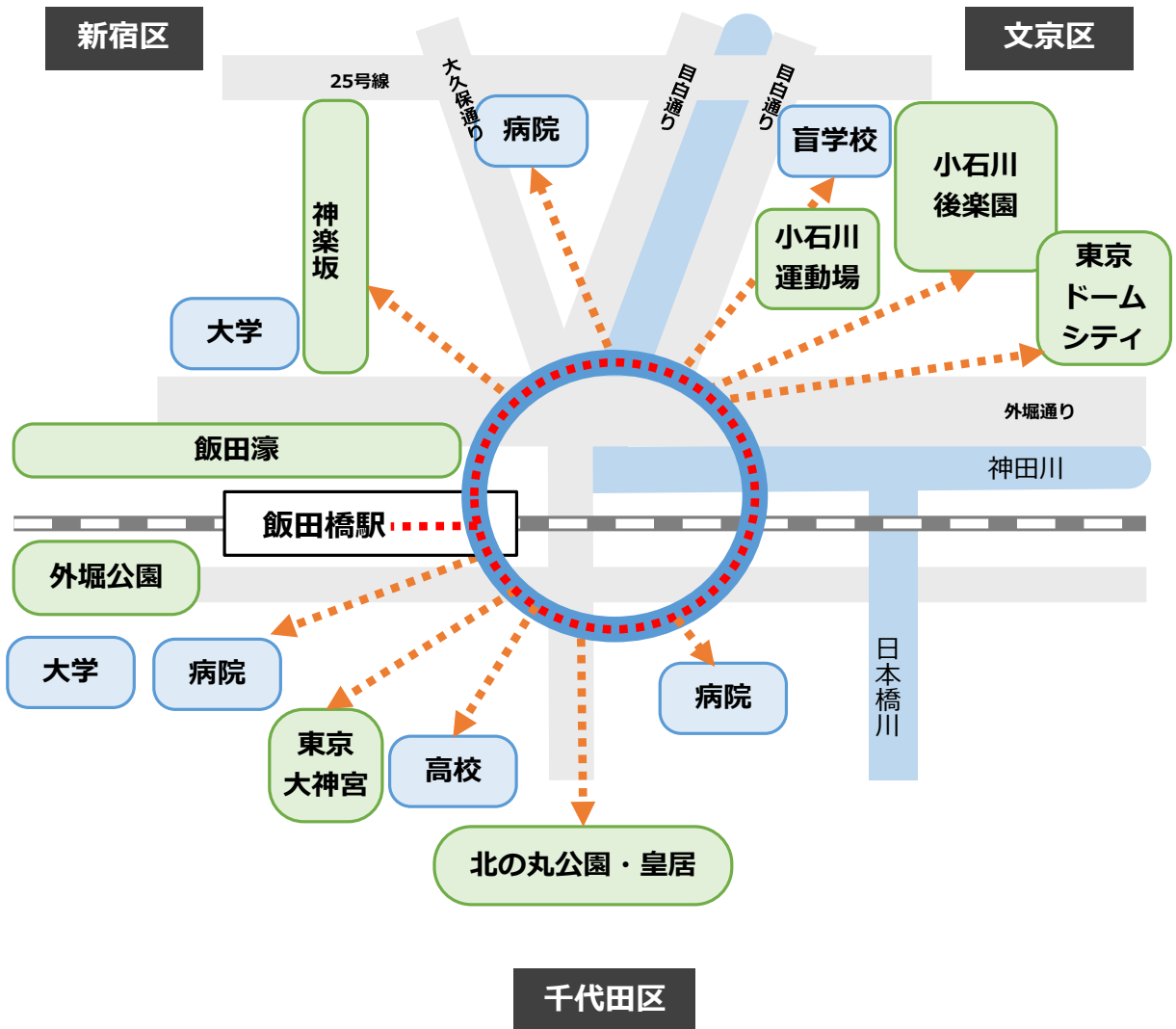
➤ 現況において混雑している。
将来は更なる混雑が想定される。

凡例  まちづくりが想定されるエリア

4. まちづくりの目標

“地域らしさ・暮らしやすさ・活力とにぎわいを育む” まちづくり

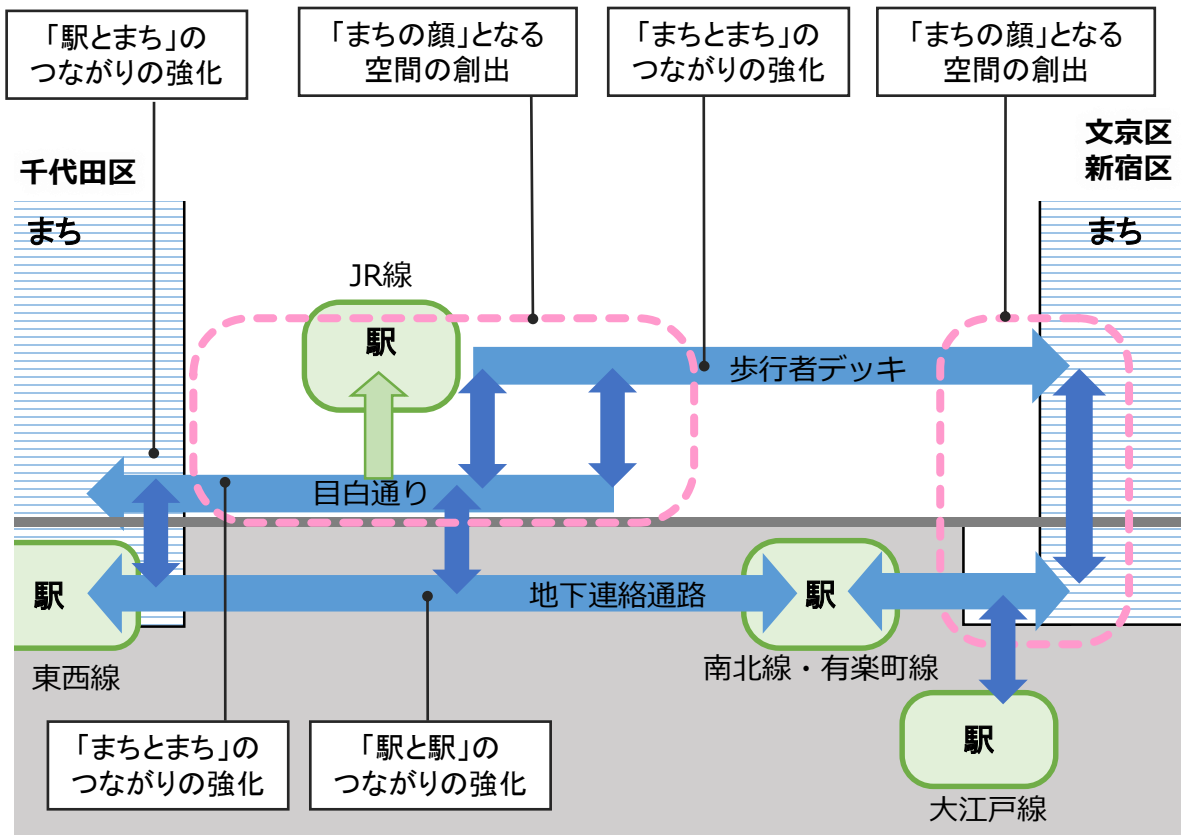
- 業務、商業、宿泊、住宅、教育、宿泊、医療施設などの多様な機能が集積した拠点を形成する。
- 医療・福祉・教育・スポーツなど、地域の「暮らしやすさ」を高める機能を育成する。
- 地域らしさを生かした店舗や人々の交流機能などを育成する。
- 他区の施設へのアクセスも支え、区民の暮らしの質を高める、人に優しい歩行者ネットワークを構築する。



4. まちづくりの目標

“つながりを強化する” まちづくり

- 「駅と駅」のつながりを強化する。
- 「駅とまち」のつながりを強化する。
- 「まちとまち」のつながりを強化する。
- 「まちの顔」となる、ゆとり・にぎわい・潤いのある空間を創出する。
- 歩行者優先を原則としながら、スムーズな車両交通を確保する。



“安心・安全で潤いのある” まちづくり

- 地震・水害などの災害時における避難経路の確保や、一時滞在できる環境づくりを行う。
- 地域の資源を生かした、目に見えるみどりのネットワークを形成する。

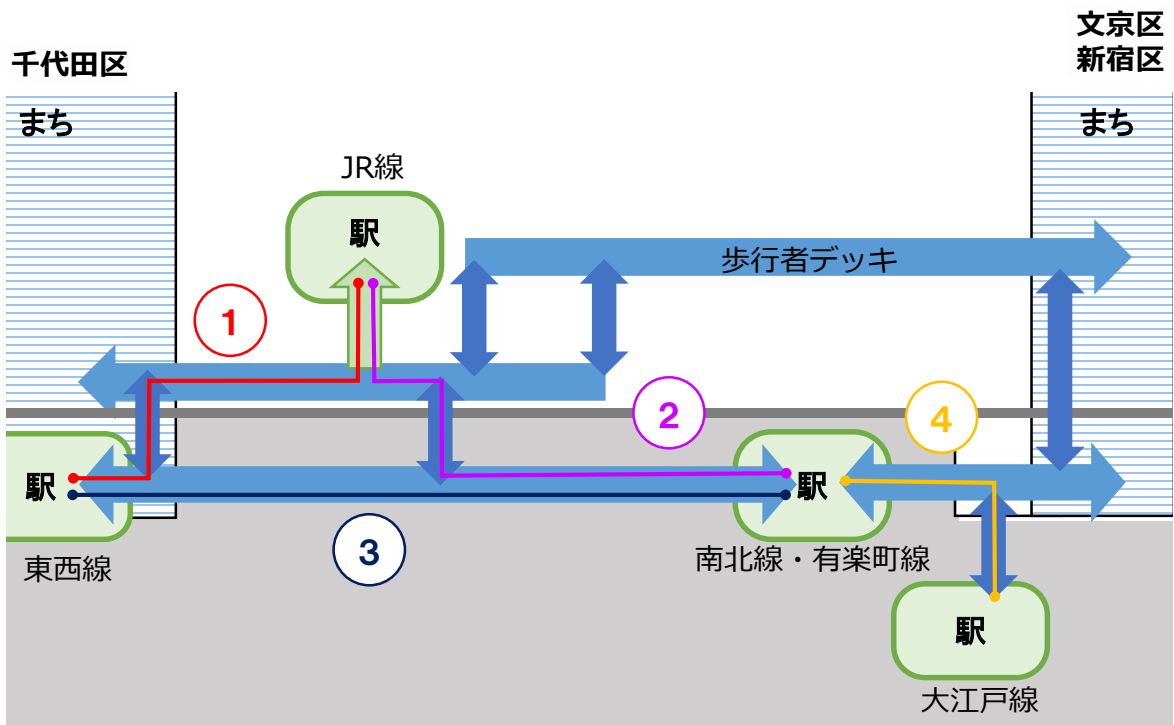
5. 基盤整備の方針

- 都市開発の機会を捉え、多様な機能を誘導するとともに、駅とまちが一体となった取組を進め、交通結節機能の更なる強化を目指す。

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

（1）「駅と駅」のつながりの強化

- ① 「JR線～東西線」の混雑緩和・アクセス利便性の向上
→ 都市開発と合わせた、A4 出入口の改良整備
- ② 「JR線～有楽町線・南北線」の混雑緩和・アクセス利便性の向上
→ 地下鉄出入口の改良検討等、乗換機能強化の検討
- ③ 「東西線～有楽町線・南北線」の混雑緩和・アクセス利便性の向上
→ 地下連絡通路の機能強化の検討
- ④ 「JR線・東西線・有楽町線・南北線～大江戸線」の空間拡充
→ 都市開発と合わせた、地下連絡通路の機能強化の検討

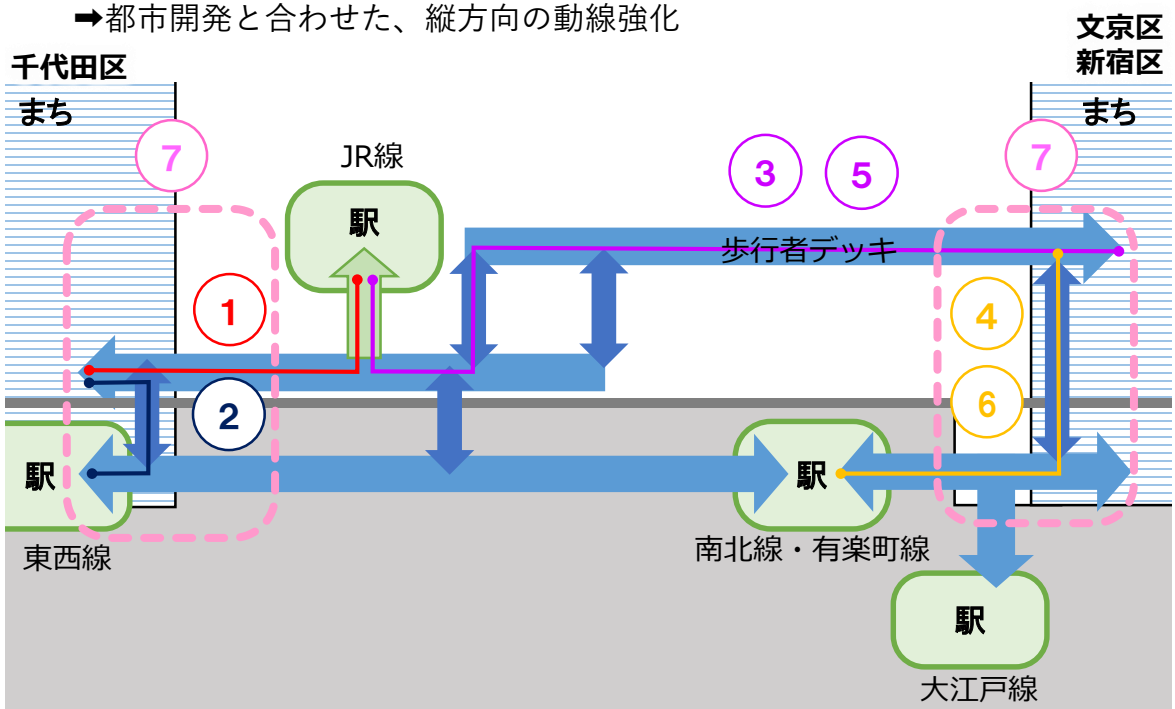


5. 基盤整備の方針

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

(2) 「駅とまち」のつながりの強化

- ① 「JR線～千代田区」のアクセス利便性や快適性の向上
 →目白通り沿いJR高架下の歩行者空間の整備、JR飯田橋駅東口周辺の整備の検討
- ② 「地下鉄駅～千代田区」のアクセス利便性の向上・バリアフリー化
 →都市開発と合わせた、A2出入口の改良整備
 都市開発と合わせた、A4出入口の改良整備
- ③ 「JR線～文京区」のアクセス利便性の向上・バリアフリー化
 →歩行者デッキの整備
- ④ 「地下鉄駅～文京区」のアクセス利便性の向上・バリアフリー化
 →歩行者デッキの整備
 歩行者デッキの整備と合わせた縦動線の検討
 都市開発と合わせた、B1出入口等の改良検討
- ⑤ 「JR線～新宿区」のアクセス利便性の向上・バリアフリー化
 →歩行者デッキの整備
- ⑥ 「地下鉄駅～新宿区」のアクセス利便性の向上・バリアフリー化
 →歩行者デッキの整備と合わせた縦動線の検討
 都市開発と合わせた、B1出入口等の改良検討
- ⑦ 駅とまちをつなぐ“印象的で分かりやすい”空間の整備
 →都市開発と合わせた、縦方向の動線強化



5. 基盤整備の方針

柱2 まちの結節強化と顔づくり

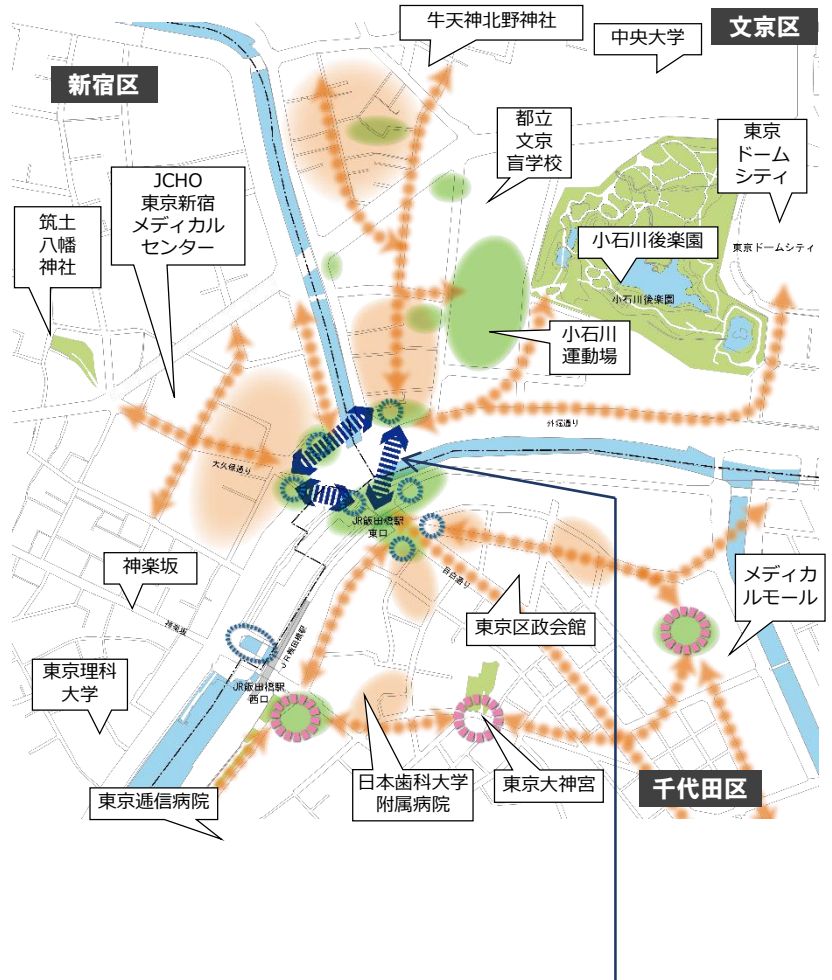
(1) 「まちとまち」のつながりの強化

歩行者ネットワークの将来イメージ

医療・福祉・教育・スポーツなどの「暮らしの質」を高める施設へアクセスする歩行者ネットワークの形成

歩行者ネットワーク形成に向けた段階的な施設整備

- ・歩行者デッキの整備
- ・エレベーターの設置
- ・歩行者空間の整備
- ・民地内通路の整備 など



千代田区・新宿区・文京区をつなぐ 歩行者デッキの将来イメージ

- ・交差点を超えてまちへスムーズにアクセスできる動線
- ・天候に左右されない動線
- ・ゆとりある幅員
- ・デッキにアクセスしやすい複数層をつなぐ縦動線



事例：電関さくら橋 (千代田区・中央区) ※公共施設



事例：さくらみらい橋 (横浜市) ※公共施設



事例：渋谷ストリームアーバンコア (渋谷区) ※民間施設

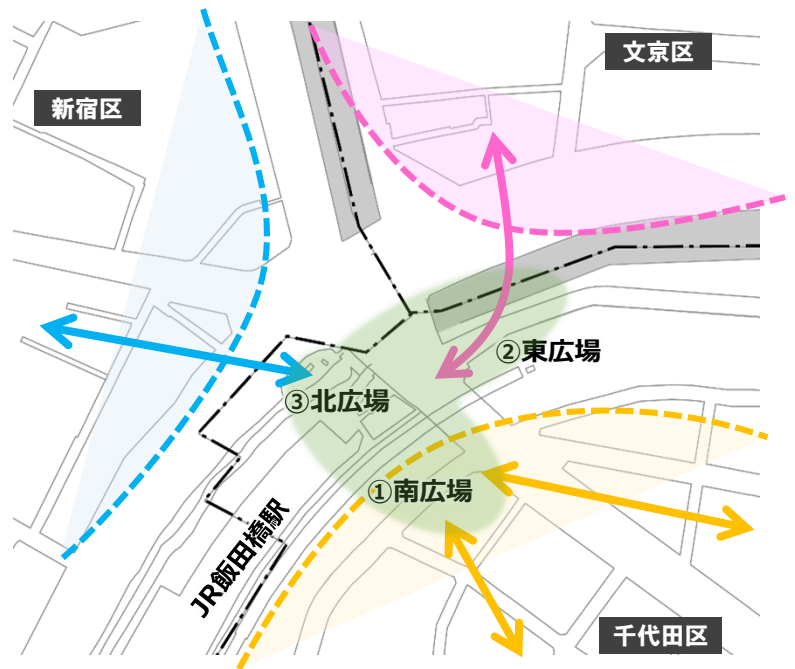
5. 基盤整備の方針

柱2 まちの結節強化と顔づくり

(2) まちの顔となる、ゆとりと賑わいのある広場空間の創出

- ①南側のまちの顔づくり
→南広場の創出
- ②東側のまちの顔づくり
→東広場の創出
- ③北側のまちの顔づくり
→北広場の創出

ゆとりある通行機能と人々が交流・滞留できる機能を備えた広場空間の創出を目指す



将来イメージ

- ・賑わい・交流を促進する空間



事例：新虎通り（港区）

- ・水辺や緑を身近に感じる憩い空間



事例：渋谷リバーストリート（渋谷区）

- ・ゆとりを感じる駅前空間



事例：有楽町駅前広場（千代田区）

- ・安全で快適に移動できる歩行者空間



事例：銀座線渋谷駅改札（渋谷区）

5. 基盤整備の方針

柱2 まちの結節強化と顔づくり

(3) スムーズで便利な車両交通の確保

①円滑な車両交通の確保

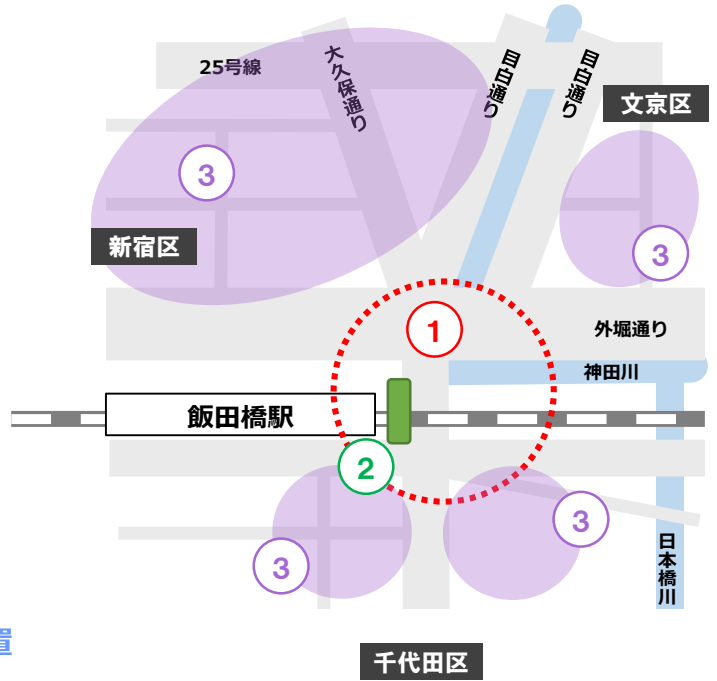
→ 飯田橋交差点における歩行者デッキの整備とデッキへの歩行者の誘導により、歩車の立体的な分離を進め、地上の円滑な車両交通を確保

②タクシー乗降場の移設

→ JR飯田橋駅東口駅前が目白通り沿いに設置されているタクシーの乗降場の位置を検討

③駐車場や駐輪場の適正配置

→ 都市開発とも連携しながら、民地の中で駐車場や駐輪場を確保



(4) 分かりやすい案内サインの設置

④分かりやすい案内サインの設置

→ 乗換動線や分散するバス乗降場等を分かりやすく案内

柱3 災害時にも安全・安心に過ごすことができる環境づくり

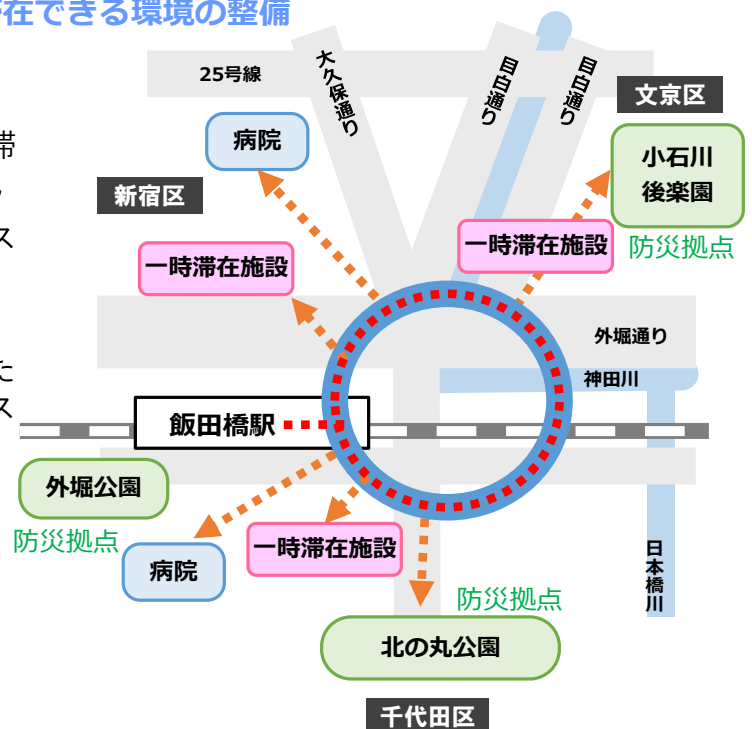
(1) 災害時にも安心して避難・滞在できる環境の整備

①安全に避難できる動線の確保

→ 駅から防災拠点・病院・一時滞在施設へのアクセス動線を強化

②一時滞在施設や一時滞留スペースの確保

→ 駅周辺の都市開発においては、発災時における帰宅困難者のための一時滞在施設や一時滞留スペースを確保



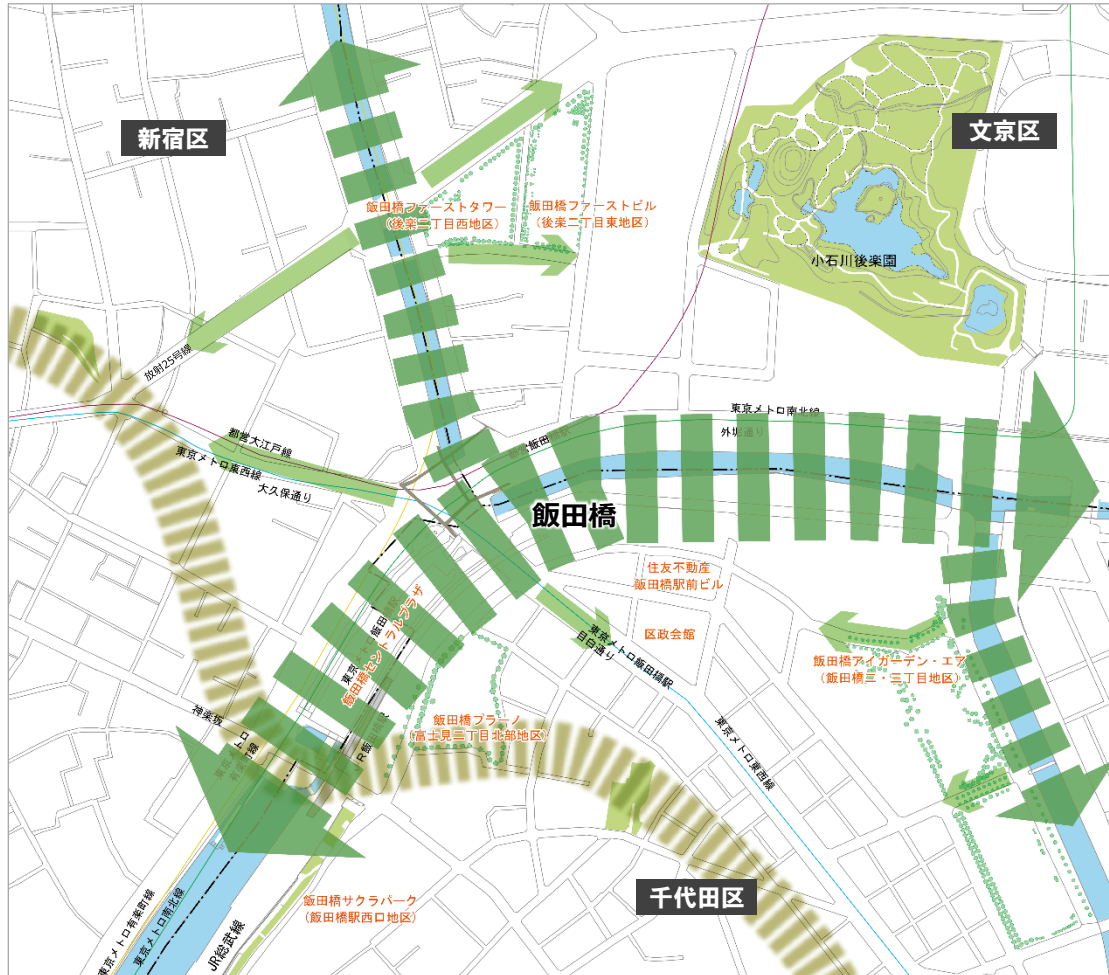
5. 基盤整備の方針

柱4 自然や環境と調したまちづくりの推進

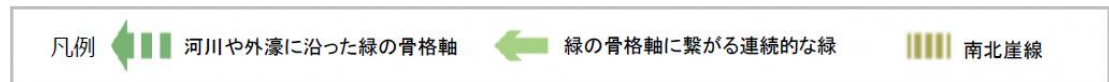
(1) 既存のみどりを生かした、目に見えるみどりのネットワーク形成

まちづくりと連携した緑化空間の整備

→都市開発等において、沿道や南北崖線、外濠や神田川といった地域資源を活かし、厚みとつながりのある、目に見えるみどりを整備する。



この地図は、国土地理院長の承認(平成24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2500)を使用(31都市基交第793号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。



(2) 環境に優しい資源やグリーンインフラの活用

→再生可能エネルギーの活用（地下水・太陽光など）

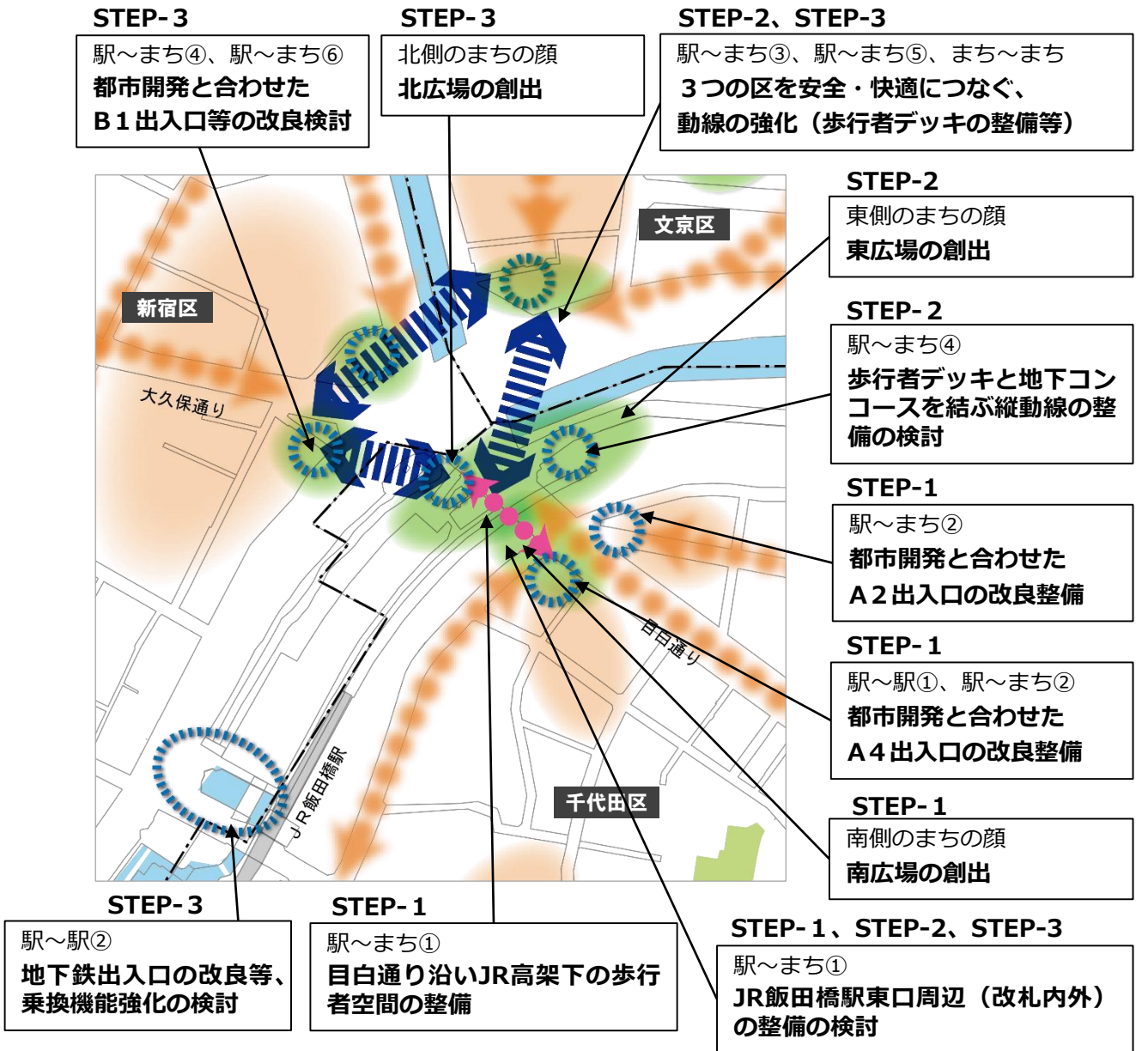
CO₂ 排出の少ない建物やインフラ施設の整備（ZEB・CGS利用など）

雨水の水質浄化やヒートアイランド現象の抑制（緑地の活用など）

6. 基盤整備方針図

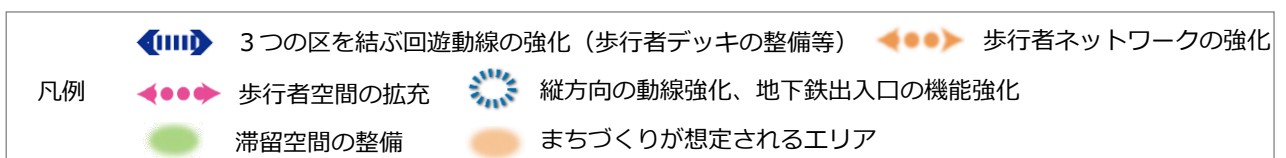
飯田橋駅周辺において整備を検討する基盤施設は以下に示す通りである。周辺開発と連携しながら、STEP-1, STEP-2, STEP-3の順番に整備を行っていくことを想定し、具体的な整備内容や役割分担等について、段階的に検討・協議を進めていく。

地上・デッキレベル の基盤整備方針図



<目標とする整備時期>

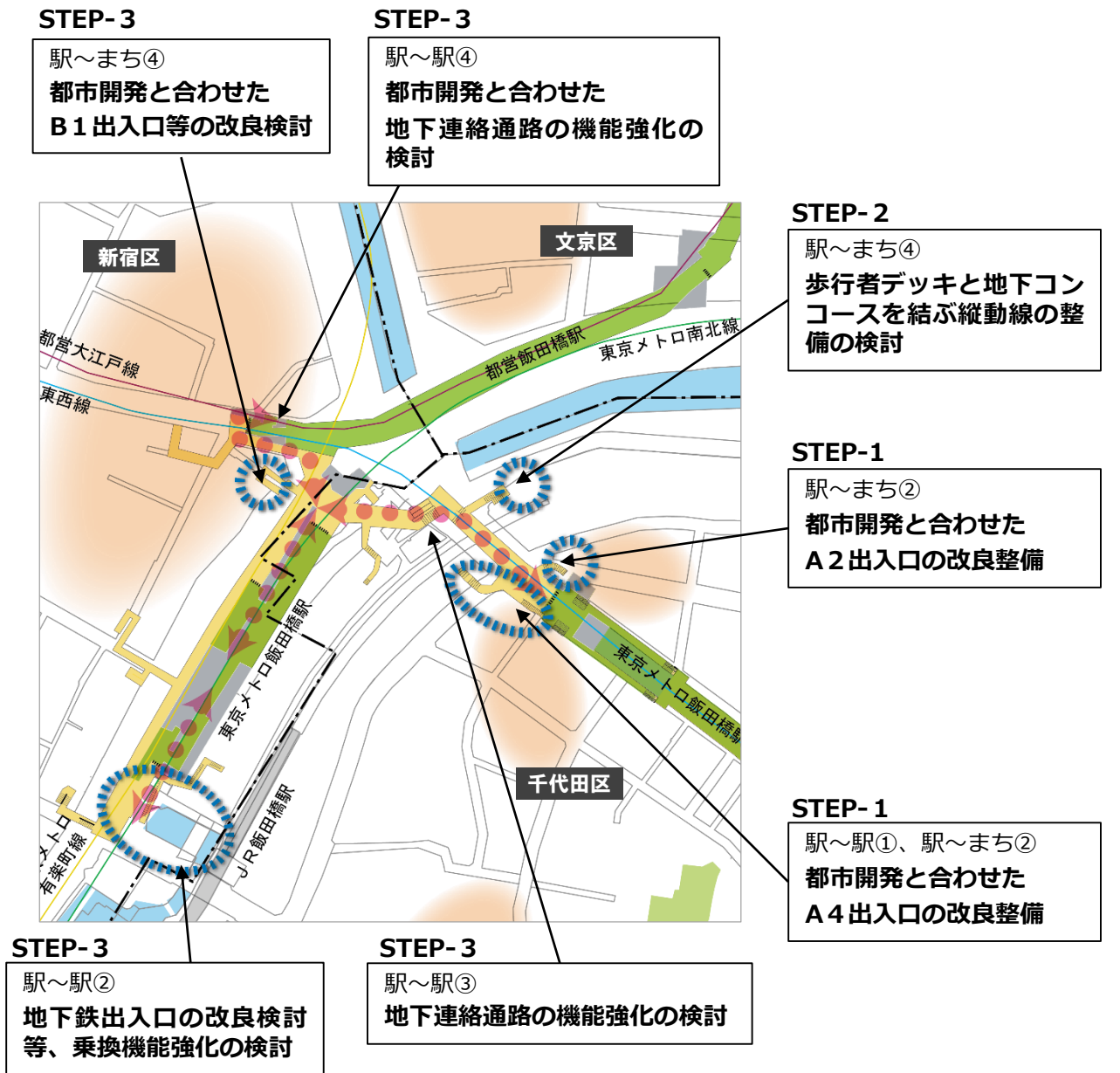
STEP-1：千代田区開発と同時期 STEP-2：文京区開発と同時期 STEP-3：新宿区開発と同時期



※各基盤施設の具体的な整備内容については、今後、関係者にて検討協議の上、定めてまいります。

6. 基盤整備方針図

地下レベル の基盤整備方針図



<目標とする整備時期>

STEP-1：千代田区開発と同時期 STEP-2：文京区開発と同時期 STEP-3：新宿区開発と同時期

- 凡例
- 3つの区を結ぶ回遊動線の強化（歩行者デッキの整備等）
 - 歩行者ネットワークの強化
 - 歩行者空間の拡充
 - 縦方向の動線強化、地下鉄出入口の機能強化
 - 滞留空間の整備
 - まちづくりが想定されるエリア

※各基盤施設の具体的な整備内容については、今後、関係者にて検討協議の上、定めてまいります。

7. 基盤整備の実現に向けて

基盤整備の流れ

- 質の高い都市基盤施設の整備を推進していくため、行政・鉄道事業者・都市開発事業者等が適切に連携する。
- 複数の都市開発と連携した、一体的な都市基盤整備を効果的に実現していくため、計画内容、スケジュール、事業手法、役割分担、費用負担等について調整や合意形成を進めていく。
- 都市開発の事業進捗や交通の状況、技術的な進歩、社会的な動向などを踏まえて、基盤整備方針を具体化させ、段階的に基盤整備を行っていく。

事業化に向けた取組み

新たに関係する行政機関、鉄道事業者、都市開発事業者から成る基盤整備推進会議（仮称）を設置し、合意形成を図りながら以下の取り組みを進める。

1. 都市基盤の整備に関する調整と効果的な事業推進

- 本方針に示す主要な都市基盤整備（駅前広場、歩行者デッキ等）の整備計画を作成し、都市開発諸制度等の活用を行いながら、各都市開発事業が公共貢献の一端を担い整備を進めていく。
- 複数の都市開発事業に伴う都市基盤の整備を連続して効果的に実現していくため、計画やスケジュール等の調整を図るとともに、事業手法、役割分担、費用負担について整理していく。

2. 段階的な都市再生事業をつなぐ一体的な都市基盤整備の事業スキームの構築

- 都市開発諸制度等を活用した都市開発による公共貢献や国庫補助事業の活用を検討、都・区などによる協力を合わせて、質の高い都市基盤施設の整備や管理運営を推進していく。
- 事業スケジュールが異なる複数の都市開発事業からの協力金を受け入れて、計画検討や事業実施に併せて拠出することや、都市開発事業に伴う公共貢献による整備を地域の実情に応じて組み合わせることで、都市基盤整備を一体的かつ効果的に実現する仕組みの構築を行う。
- 都市基盤施設の整備にあたっては、各開発の立地環境や地域課題を踏まえた整備方法を協議し、適切な手法の適用を判断する。
- 上記事業スキームの実現のため、施設管理者に成り代わって、まちづくりと一体で行う基盤整備を公平・中立な立場で行うことができる者を公正に選定していく。

飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会

■座長

東京都 都市整備局 都市基盤部長

■構成員

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課 まちづくり専門課長

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長

千代田区 環境まちづくり部 地域まちづくり課長

新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課長

文京区 都市計画部 都市計画課長

文京区 都市計画部 地域整備課長

東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 財務・投資計画部門 投資調査・計画共創ユニットマネージャー

東京地下鉄株式会社 まちづくり連携プロジェクトチーム 課長

東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長

東京都 交通局 総務部 技術調整担当課長

■オブザーバー

東京都 都市整備局 市街地整備部 企画課長

■事務局

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 事業企画部事業企画第2課

飯田橋駅周辺基盤整備方針（案）

令和5年2月

編集・発行 | 飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会