

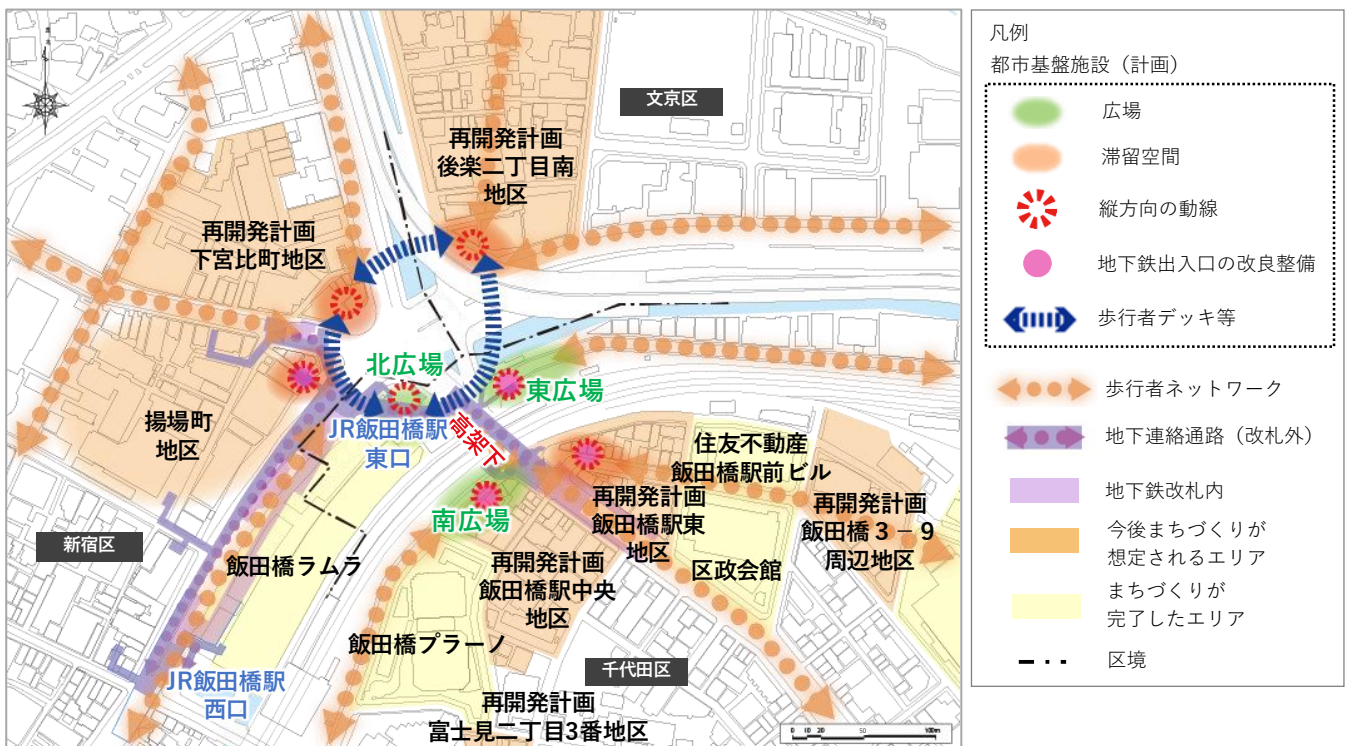
後楽二丁目地区のまちづくり検討状況について

1 飯田橋駅周辺基盤整備について

東京都、千代田区、新宿区、文京区、鉄道事業者により構成される飯田橋駅周辺基盤整備推進会議において、令和7年7月に、「飯田橋駅周辺基盤整備方針」（令和5年4月策定）との整合を図りながら、飯田橋駅周辺における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、具体的な内容を取りまとめた「飯田橋駅周辺基盤整備計画」（以下「整備計画」という。）を策定した。

なお、本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、段階的に策定していく。

【都市基盤施設の整備の計画】



【事業化に向けた取組】

- ・都市基盤施設の計画検討や事業実施等に係る費用に対して、駅周辺開発事業から受け入れた協力金、補助金等を充当することにより、都市基盤施設の整備を一体的かつ効果的に実現する仕組みである「共同貢献スキーム」を構築する。

- ・事業化に当たっては、駅周辺開発事業地区の立地環境や地域課題を踏まえ、駅周辺開発事業がそれぞれ地域貢献として自ら整備（「個別貢献」により整備）する都市基盤施設と共同貢献スキームで整備する都市基盤施設とを適切に判断する。
- ・共同貢献スキーム実現のため、協力金を収受・執行管理する役割を担う者や、その協力金を活用して都市基盤施設の整備などを実施する役割を担う者の選定をはじめ、スキームの仕組み、役割分担などについて、関係者間で協定を締結する。

【整備計画】

別紙1のとおり

【今後の予定】

令和8年度以降 JR 飯田橋駅東口周辺の整備、駅前立体広場の整備、歩行者デッキ等の整備（第1期区間:文京区～JR 飯田橋駅周辺）の調査・設計・施工

2 後楽二丁目地区の検討状況

後楽二丁目地区では、令和3年8月に「後楽二丁目地区まちづくり整備指針」、令和7年2月に「後楽二丁目地区まちづくり整備指針補足基準」を策定し、これらに定められた基本方針や目標実現のためのまちづくりが進められている。



＜主な経緯＞	
・昭和63年	まちづくり基本計画策定
・平成4年	放射25号線事業認可
・平成4年	再開発地区計画決定
・平成12年	東地区竣工
・平成17年	まちづくり整備指針策定
・平成19年	放射25号線開通
・平成22年	西地区竣工
・令和3年	まちづくり整備指針改定
・令和7年	まちづくり整備指針補足基準策定

(1) 北・北西地区

令和7年3月、区は、後楽二丁目北・北西地区まちづくり協議会幹事会に参加し、意見交換を行った。今後も、地域の課題解決のために地域と区が協力し、意見交換を継続していくとともに、区は北・北西地区全体で都市計画手法の検討・関係機関との協議を進めていく。

(2) 南地区

平成 16 年に「後楽二丁目南地区再開発協議会」が発足して以降、市街地再開発事業によるまちづくりの実現に向けた検討が進められており、令和 4 年には後楽二丁目南地区再開発準備組合が設立された。

後楽二丁目地区は、後楽二丁目地区まちづくり整備指針において、「飯田橋駅に近接した文京区の南西の玄関口としての立地特性を生かした、活力と賑わいのある、安全で快適な複合市街地の形成」が基本方針に位置付けられている。これを踏まえ、南地区では、歩行者デッキの整備による飯田橋駅へのアクセス利便性の向上や、市街地再開発事業による土地の高度利用、広場の整備、業務・商業機能の誘導を図り、文京区の南西の玄関口にふさわしい拠点の形成を図ることとしている。

この度、関係機関との都市計画に関する協議が整ったことから、市街地再開発事業に向けた都市計画手続に着手する。

【計画概要】

別紙 2 のとおり

【今後の予定】

令和 7 年 10 月頃	都市計画原案の説明会、公告・縦覧（都市計画法第 16 条）
令和 7 年 11 月頃	環境影響評価手続き（評価書案）
令和 7 年 12 月頃	都市計画案の説明会、公告・縦覧（都市計画法第 17 条）
令和 8 年 1 月頃	令和 7 年度第 2 回文京区都市計画審議会（諮問） 〔・再開発等促進区を定める地区計画の変更（東京都決定） ・第一種市街地再開発事業の決定（文京区決定） ・高度地区の変更（文京区決定）〕
令和 8 年 3 月以降	都市計画決定 告示
令和 8 年度	第一種市街地再開発組合設立
令和 9 年度	解体・建築工事着工
令和 16 年度	竣工

飯田橋駅周辺 基盤整備計画

令和 7 年 7 月

飯田橋駅周辺基盤整備推進会議

目 次

はじめに

対象エリア

1 章 整備計画の位置付け

2 章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

3 章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

4 章 将来像及び目標の達成に向けた取組

5 章 都市基盤施設の整備の計画

6 章 実施プログラム

7 章 都市基盤施設の整備の実現に向けて

はじめに

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り、東京における広域交通ネットワーク上の重要性が高いエリアと言える。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が実施されており、新宿区を含むその他の地域においても、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。

しかしながら、飯田橋駅周辺における鉄道駅、歩道橋、地下の乗換コンコースなどの駅施設の歩行空間をはじめとする都市基盤施設は、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。さらには、地震や風水害などの災害時においても、都民など飯田橋駅周辺における来街者・在住者の安全・安心を確保すべく、将来を見据え、強靱で持続可能な都市基盤施設を整備していくことが必要不可欠である。

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など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7年3月）など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、飯田橋等では、交通結節機能の強化等と合わせ、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。

こうした状況や上位方針を踏まえ、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に応じて長期的かつ広域的な視点で都市基盤施設の整備や強靱化などの方向性を定め、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。

これまで、東京都と千代田区、新宿区及び文京区は、国土交通省、JR東日本、東京メトロ及び東京都交通局と共に、飯田橋のまちづくりと連携して、駅周辺の道路、鉄道駅、コンコースなどの都市基盤施設の充実・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」、令和5年4月に「飯田橋駅周辺基盤整備方針」（以下「方針」という。）を策定している。

令和5年5月には、方針に示された、複数の都市開発事業などと連携した都市基盤整備の内容を具体化していくため、相互に協力して具体的な検討を進め、関係者間で合意形成を図ることを目的として、「飯田橋駅周辺基盤整備推進会議」を設置した。

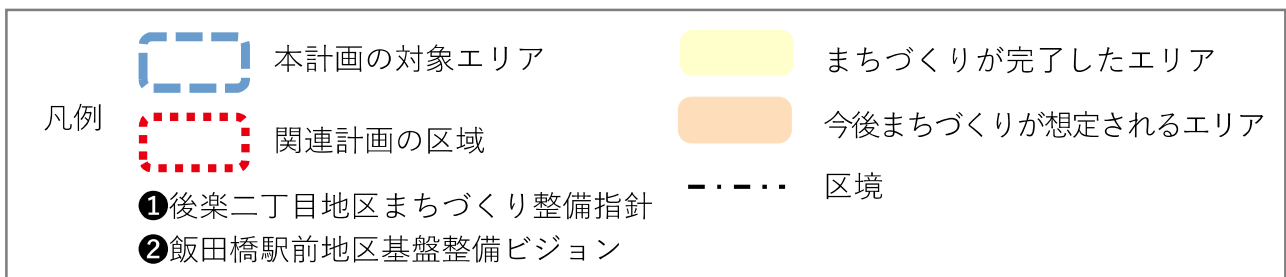
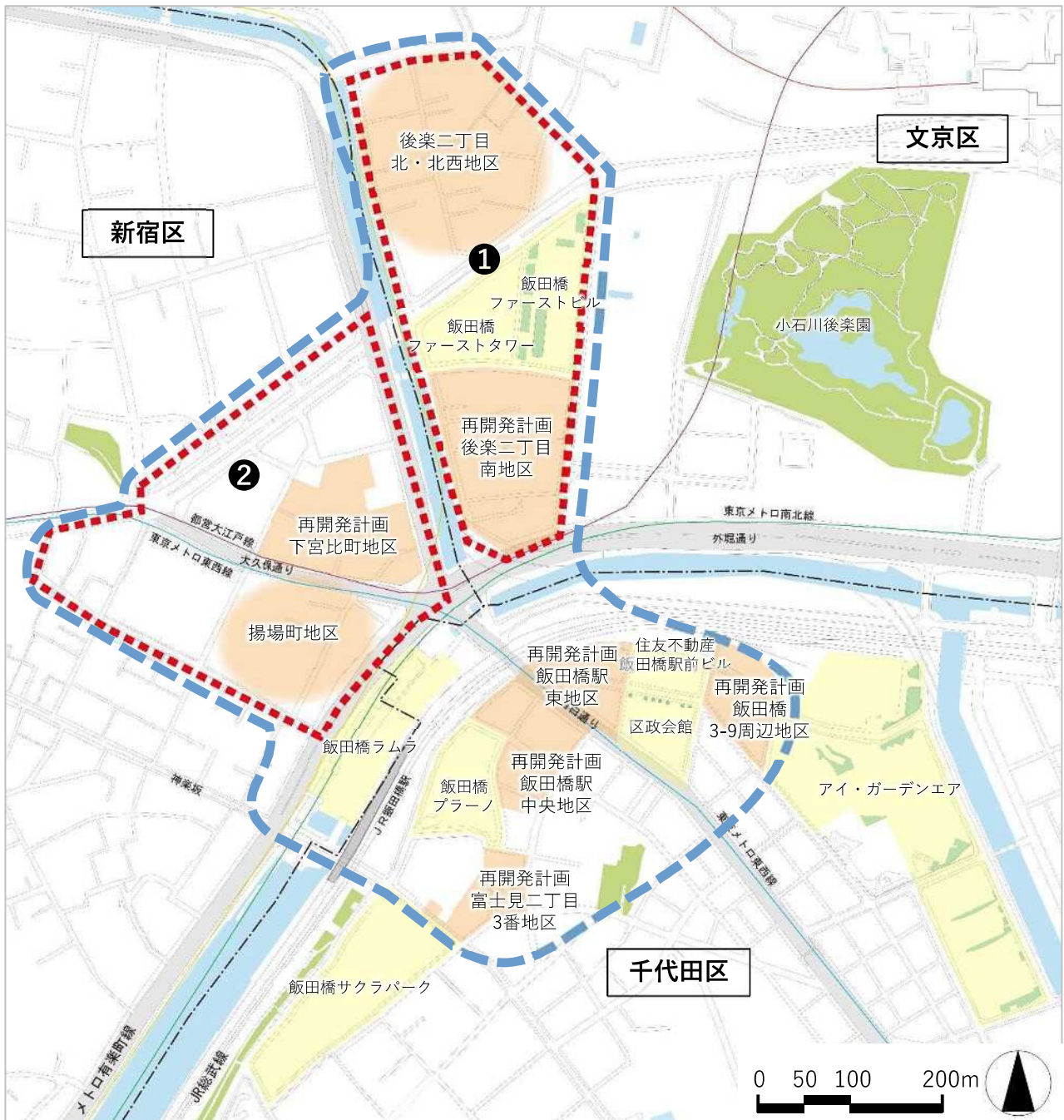
はじめに

今回、方針との整合を図りながら、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的な内容を取りまとめた「飯田橋駅周辺基盤整備計画」（以下「本計画」という。）を策定する。

なお、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る。このため、本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、段階的に策定することとする。

対象エリア

まちづくりの動向や、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。

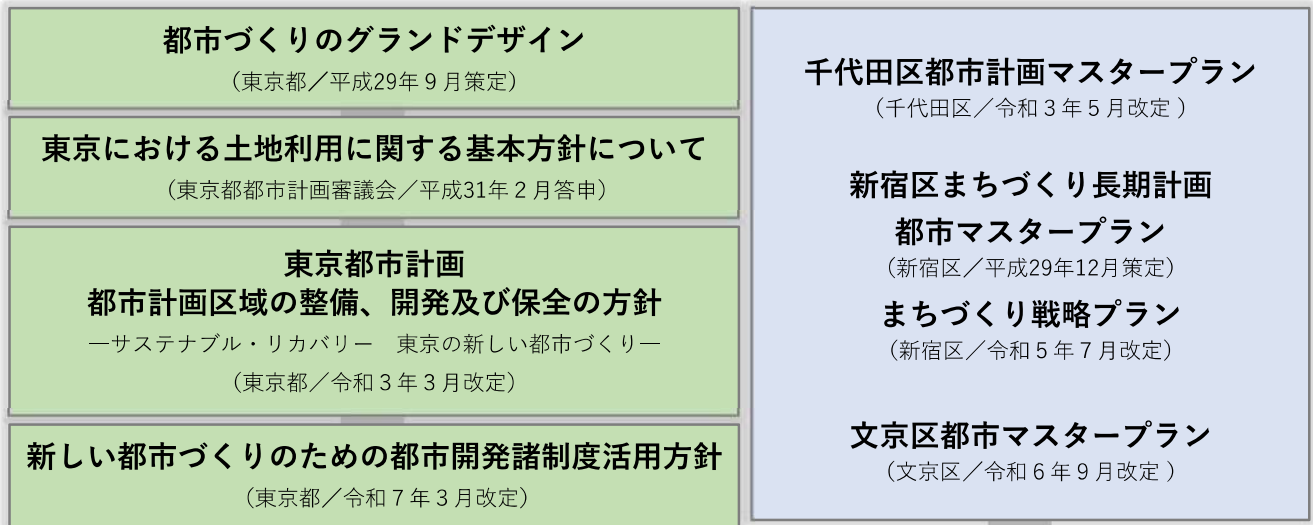


1章 整備計画の位置付け

1章 整備計画の位置付け

東京都の計画など

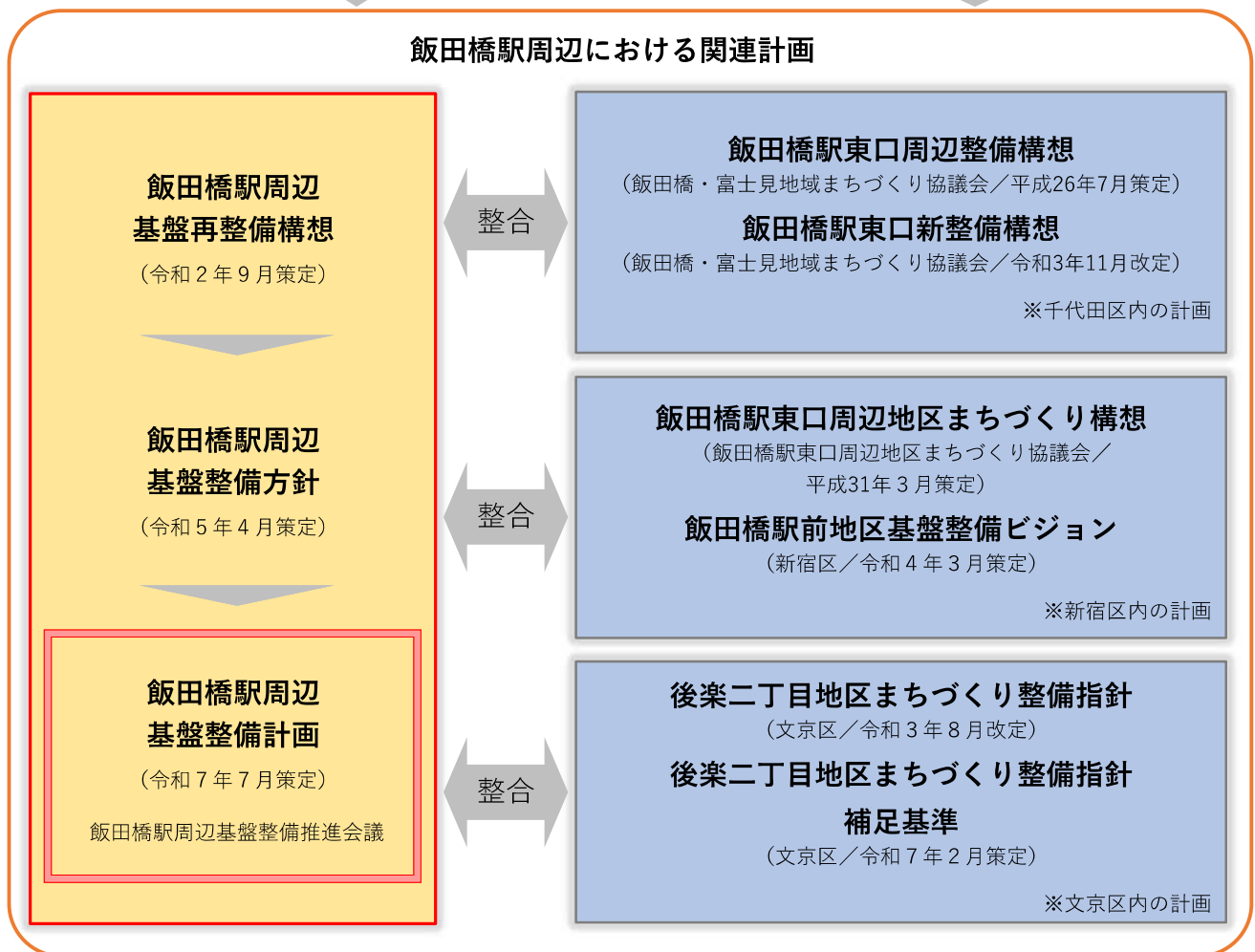
関係区の計画



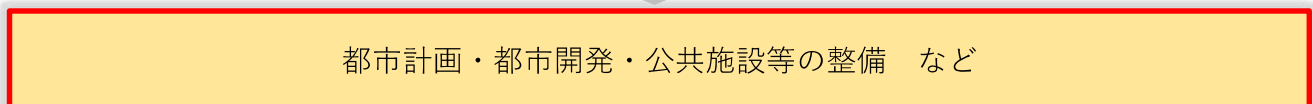
反映

反映

飯田橋駅周辺における関連計画

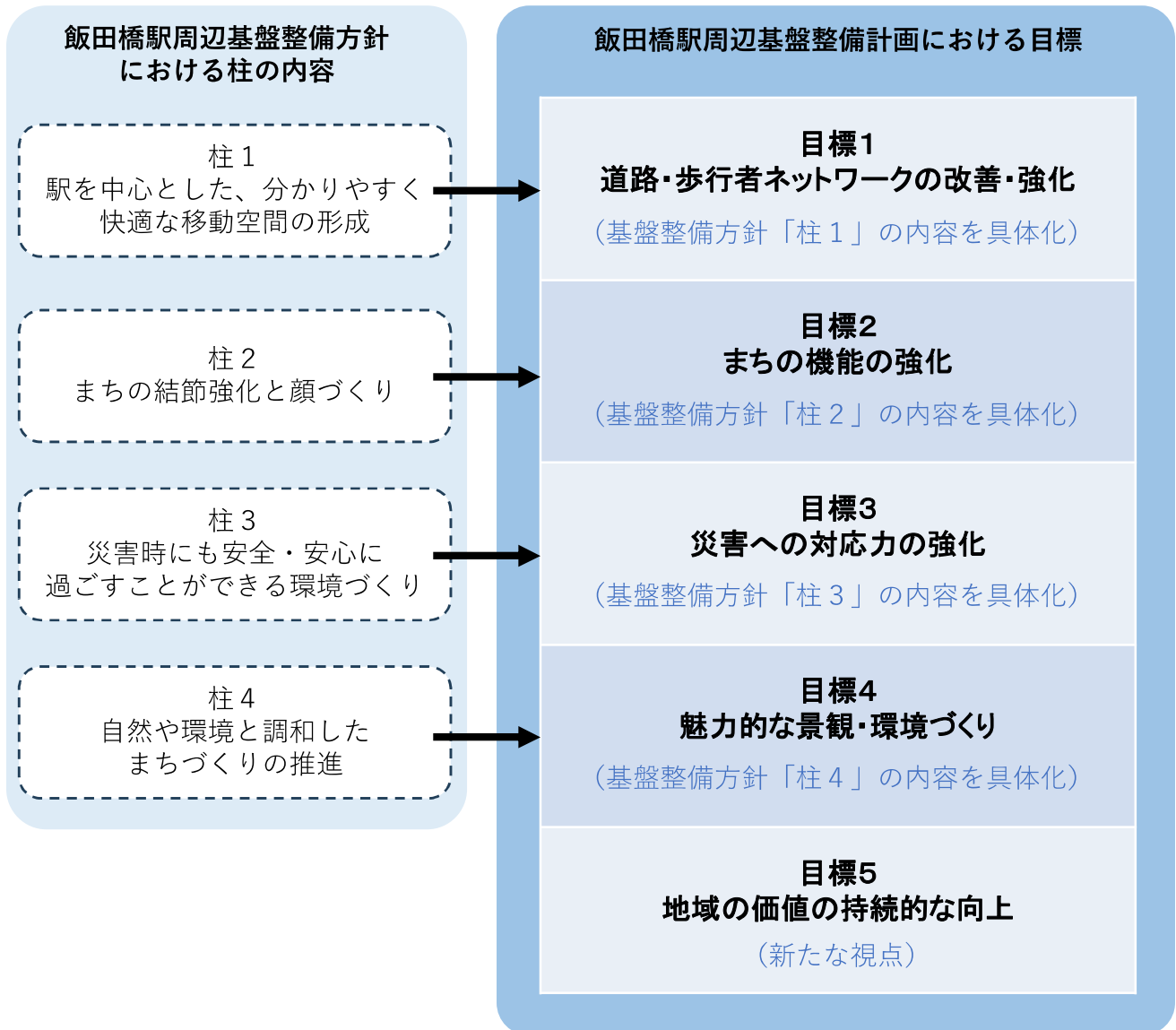


反映



1章 整備計画の位置付け

本計画では方針で示した「柱1」から「柱4」を具体化し、持続的なまちづくりを目指す新たな視点を加え、以下のとおり、「目標1」から「目標5」までを設定する。



2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

(1) 飯田橋駅周辺の広域拠点としての位置付け

立地特性

・ 飯田橋駅周辺は、都市機能の集積状況や、鉄道乗降人員が特に多い駅であることを踏まえ、「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「中枢広域拠点域」の「活力とにぎわいの拠点」として位置付けられている。この拠点は、従来の生活拠点など、鉄道乗降人員の特に多い駅周辺や、まちづくりの取組熟度が高い拠点的な地区とされている。（図2-1）

また、「都市づくりのグランドデザイン」において、業務、商業、宿泊、住宅、教育、医療施設等が集積し、駅改良や駅前広場等の整備による安全で快適な空間と、外濠をはじめとする歴史的な資源やみどりと調和した景観が形成され、魅力的な拠点が創出されていることと位置付けられている。（図2-2）

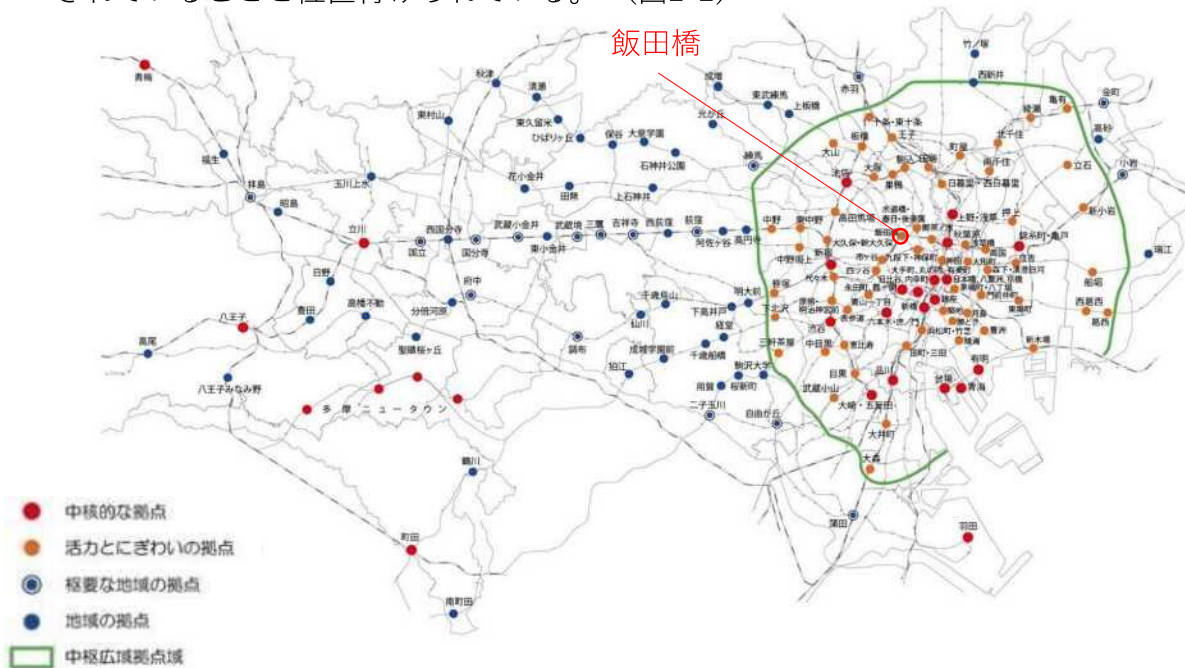


図2-1 中核的な拠点等のイメージ

出典：『東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』（東京都／令和3年3月）



図2-2 中枢広域拠点域図

出典：『都市づくりのグランドデザイン』（東京都／平成29年9月）

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

- 飯田橋駅はJR線、東京メトロ3線（有楽町線、南北線及び東西線）及び都営大江戸線の5路線が乗り入れ、東西南北の各エリアからのアクセシビリティに優れており、令和元年時点では1日に40万人を超える乗降客が利用する拠点性の高いエリアである。（図2-3）

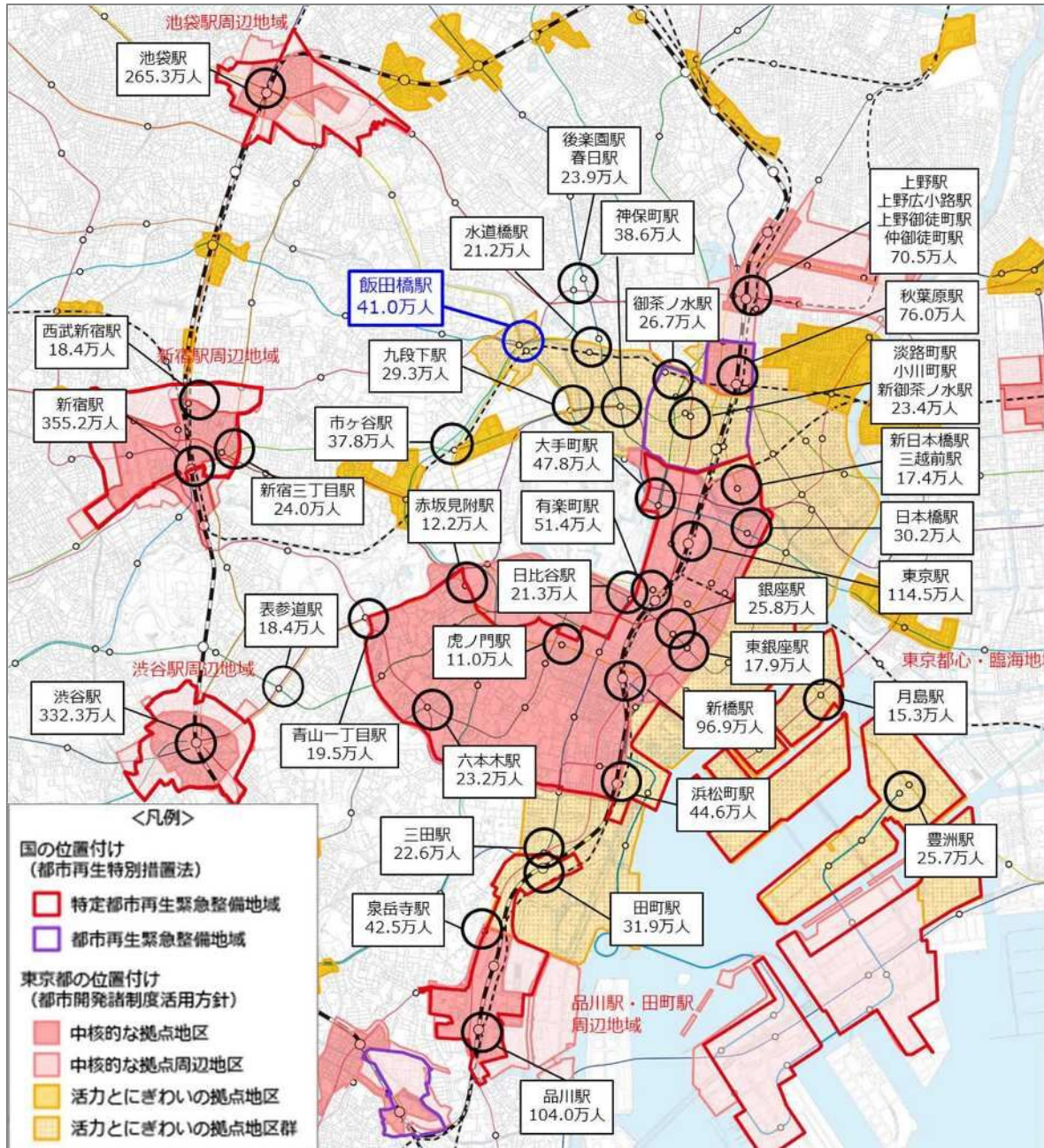


図2-3 東京都心部の位置付けと主要駅の日乗降客数

※東京都統計年鑑令和元年の運輸データを基に作成

※特定都市再生緊急整備地域内の駅又は地下鉄3路線以上が連絡する駅を対象に、日乗降客数10万人以上の駅を抽出
※新幹線の乗降客数は含まない。

※令和3年の運輸データはコロナ禍の計測結果のため、令和元年の運輸データを使用

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

(2) 道路・歩行者ネットワーク

1) 特性

- ・ 飯田橋交差点は、幹線道路である外堀通り、目白通り及び大久保通りの都道3路線が交差する道路交通ネットワーク上の要衝である。(図2-4)
- ・ 飯田橋駅は、JR線、東京メトロ3線(有楽町線、南北線及び東西線)及び都営大江戸線の5路線が乗り入れ、鉄道交通ネットワーク上の要衝である。(図2-5)
- ・ JR飯田橋駅ホームの抜本的な安全対策を実施するため、令和2年7月にホームを西側に移設するとともに、西口駅舎の改良及び駅前広場整備が実施されている。(図2-6)
- ・ 飯田橋駅東口に位置する飯田橋歩道橋は、12時間当たりの利用者数が約7万人(令和2年11月交通量調査より)と、地域にとって必要不可欠な都市基盤施設となっている。(図2-6)



図2-4 東京都心部の主要道路網

出典：東京都建設局HP 東京都通称道路名地図(区部拡大版)一部加工



図2-5 東京都心部の鉄道路網

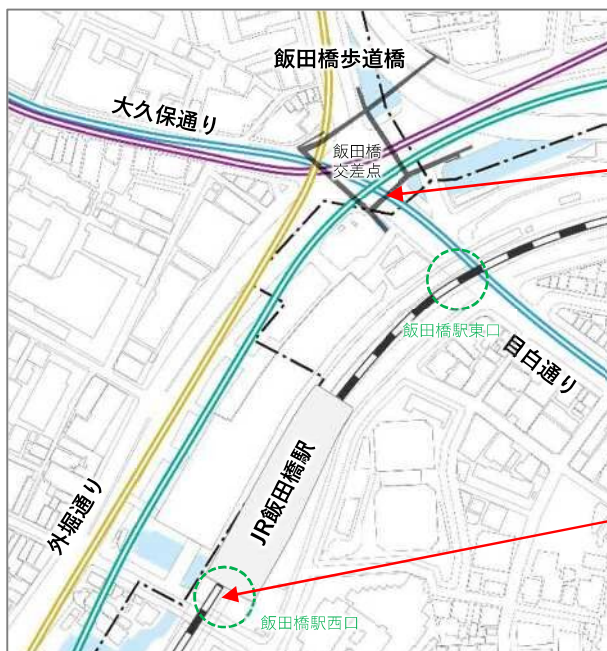


図2-6 位置図



飯田橋歩道橋



JR飯田橋駅西口駅舎の改良

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

2) 課題

飯田橋駅は前述の特性のとおり、都道3路線及び鉄道5路線が通る交通の要衝であるが、駅周辺には以下の課題がある。

鉄道駅

JR飯田橋駅東口周辺（改札外）

①JR飯田橋駅東口改札付近の歩行者滞留空間が狭く、混雑が見受けられる。今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は更なる混雑が想定される。

JR飯田橋駅東口周辺（改札内）

②今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は混雑が想定される。

地下鉄出入口・地下通路

③A2、A4出入口など、地下通路から地上へ至る出入口が混雑している。

④地下鉄間の乗換利用者が集中する通路などが混雑しており、今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は更なる混雑が想定される。

歩行空間

⑤駅を中心に、地上（歩道）、地下通路及び歩道橋による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。

⑥各方面からの動線がJR飯田橋駅東口周辺に集中し、錯そうしているほか、空間が狭く、混雑していることで、歩きにくい空間となっている。

⑦駅前のまちの顔となる空間や、滞留空間が不足している。

歩道橋

⑧3区をつなぐ歩道橋は、時間帯によっては混雑しており、今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は更なる混雑が想定される。

⑨歩道橋は構造上の特性や、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、部分的な撤去や架け替えが難しい。

⑩3区のまちをつなぐ歩行者動線では、今後の駅周辺のまちづくりも踏まえ、車いす利用者などの安全な通行空間の確保といった、更なるバリアフリー対応の強化が必要である。

道路・自動車（バス・タクシー）・自転車

⑪飯田橋交差点（五差路）では、自動車の渋滞が発生している。

⑫バス乗降場が分散配置されているほか、タクシー乗り場が交差点に近く、安全上の課題がある。

⑬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。

地域資源

⑭駅前には飯田濠跡などの歴史的な地域資源が残されているが、魅力を生かせる人の滞留空間が確保できていない。

⑮神田川は東京都の景観基本軸であり、川沿いの歩行空間では、川を眺望することや川の趣きを感じられる親水空間の確保に努めることとされているが、駅周辺の神田川沿いでは親水に資する滞留空間が確保できていない。

本計画では、駅周辺の歩行者ネットワークにおける課題を中心に取組を検討することにより、交通の要衝であることを生かしながら、当地区における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進める。

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

地上・歩道橋レベルの都市基盤施設の課題

歩道橋

- ⑧3区をつなぐ歩道橋は、時間帯によっては混雑しており、今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は更なる混雑が想定される。
- ⑨歩道橋は構造上の特性や、橋脚に近接・一体化した地下構造物の存在により、部分的な撤去や架け替えが難しい。
- ⑩車いす利用者などの安全な通行空間の確保といった、バリアフリー対応の強化が必要。



飯田橋歩道橋（階段部・歩行部）

地域資源

- ⑭駅前には飯田濠跡などの歴史的な地域資源が残されているが、魅力を生かせる人の滞留空間が確保できていない。



地域資源

- ⑮駅周辺の神田川沿いでは、親水に資する滞留空間が確保できていない。



鉄道駅

JR飯田橋駅東口改札周辺（改札内）

- ②今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は混雑が想定される。

JR飯田橋駅東口周辺（改札外）

- ①JR飯田橋駅東口改札付近の歩行者滞留空間が狭く、混雑が見受けられる。今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は更なる混雑が想定される。

歩行空間

- ⑤縦方向の動線の連携が弱いため、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。
- ⑥各方面からの動線がJR飯田橋駅東口周辺に集中し、錯そうしているほか、空間が狭く混雑していることで歩きにくい空間となっている。
- ⑦駅前のまちの顔となる空間や、滞留空間が不足している。



高架下の歩道



JR駅東口改札前

道路・自動車（バス・タクシー）・自転車

- ⑫バス乗降場が分散配置されているほか、タクシー乗り場が交差点に近く、安全上の課題がある。
- ⑬放置自転車が課題となっている。

駅前の歩行動線

- ⇔ JR駅改札への動線
- 区境
- ⇔ 高架下の通り抜け・地下鉄出入口への動線

図2-7 飯田橋駅周辺の特性及び課題一覧図（地上）

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

地下レベルの都市基盤施設の課題

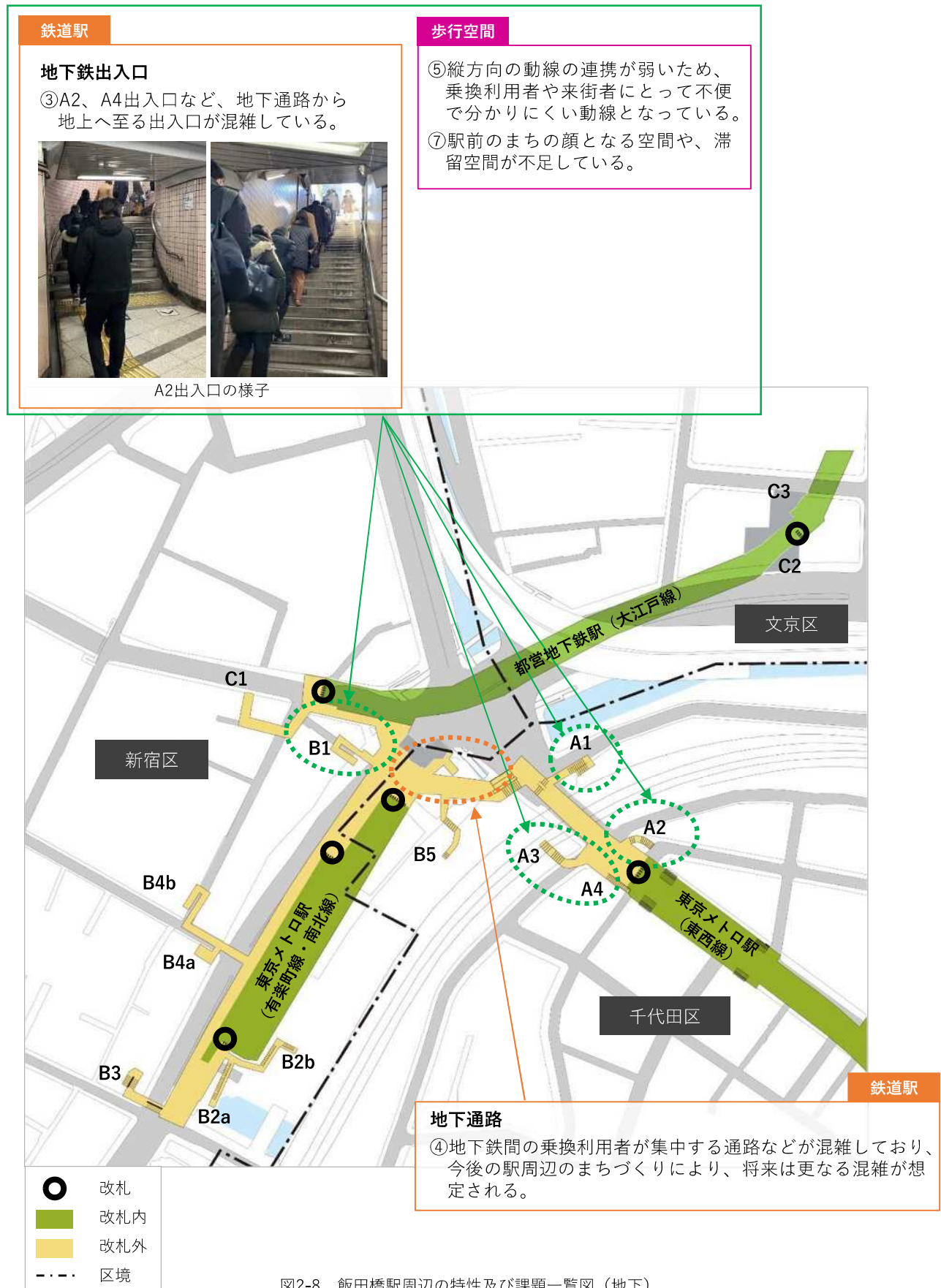


図2-8 飯田橋駅周辺の特性及び課題一覧図（地下）

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

(3) まちの機能（周辺開発・土地利用）

1) 特性

- 飯田橋駅周辺では、飯田橋駅西口地区（サクラパーク）、富士見町二丁目北部地区（プラーノ）、後楽二丁目東地区（ファーストビル）及び後楽二丁目西地区（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。（図2-9「まちづくりが完了したエリア」）
また、飯田橋駅東地区、飯田橋駅中央地区、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。（図2-9「今後まちづくりが想定されるエリア」）
- 医療施設（病院、クリニックなど）、福祉施設（介護・老人ホームなど）、学校（小中学校、大学など）及び保育施設（幼稚園、保育園など）が駅周辺に集積している。
- 小石川後楽園一帯が緊急避難場所に指定されているほか、各区の小中学校等が避難所に指定されている。

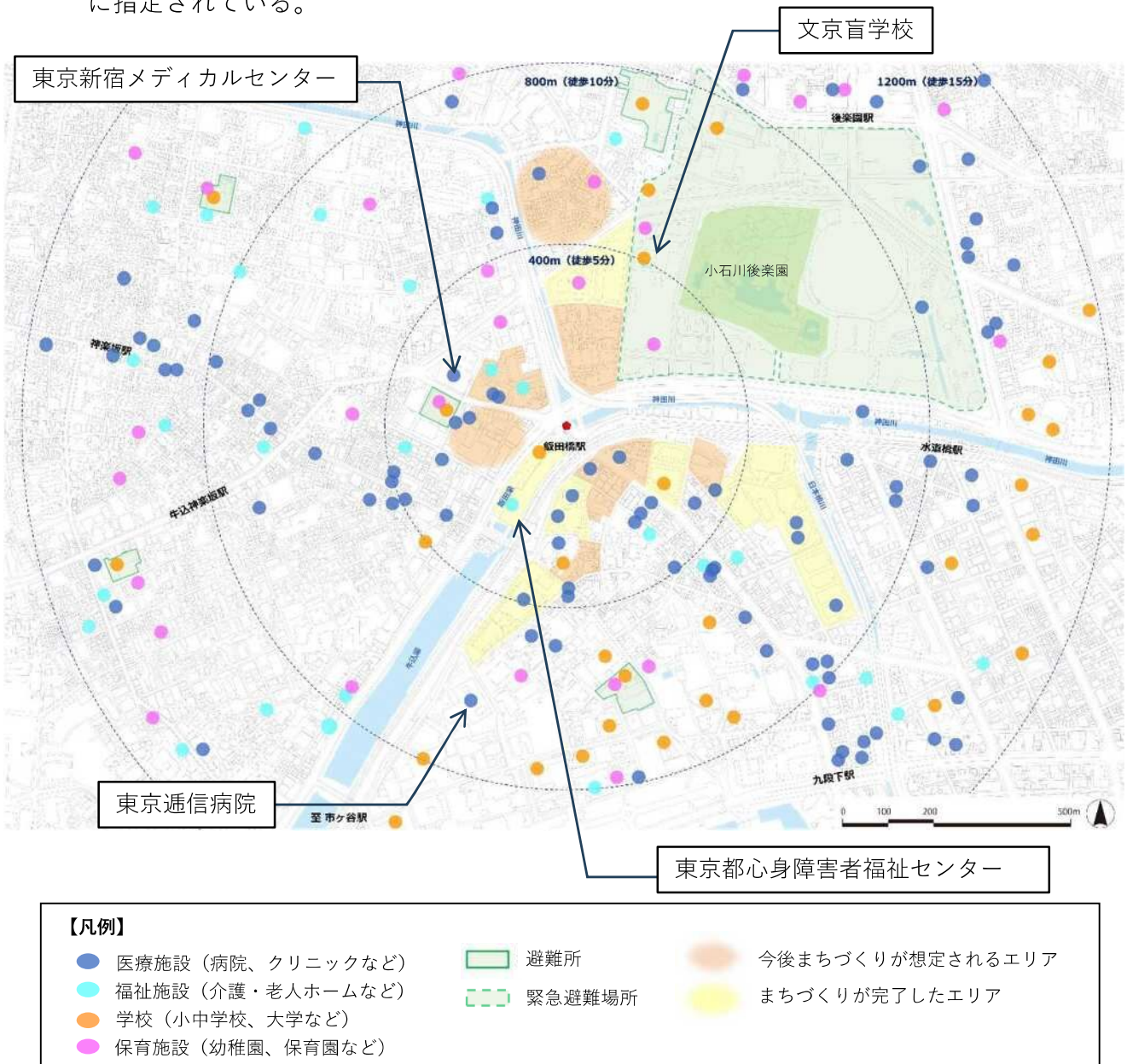


図2-9 飯田橋駅周辺のまちづくり状況と施設分布図

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

2) 課題

- 飯田橋駅周辺は、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ている拠点性のあるエリアであるが、飯田橋交差点付近においては、外堀通り、目白通り及び大久保通りといった3本の幹線道路や、神田川も位置していることもあり、多様な機能が分散して立地している。さらには、JR高架下の歩行空間が狭く暗い空間であることや、大勢の乗降客が利用する拠点性の高いエリアであるにもかかわらず、人を滞在させる空間が不足しているなど、まちのポテンシャルを生かしきれていない。
- このため、飯田橋駅東口周辺においては、歩行者の交差点横断機能の強化や、足元の広場の整備、空間拡充などにより、交差点周辺の各方面への顔づくりを行うとともに、より利便性の高いバリアフリールートを確認することで、まちに立地する多様な機能の一体性を高め、「活力とにぎわいの拠点」にふさわしい拠点形成が必要である。



3本の幹線道路が交わる大きな交差点



飯田橋交差点付近の神田川



狭く暗いJR高架下の歩行空間



歩行者を受け止める広場空間の不足

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

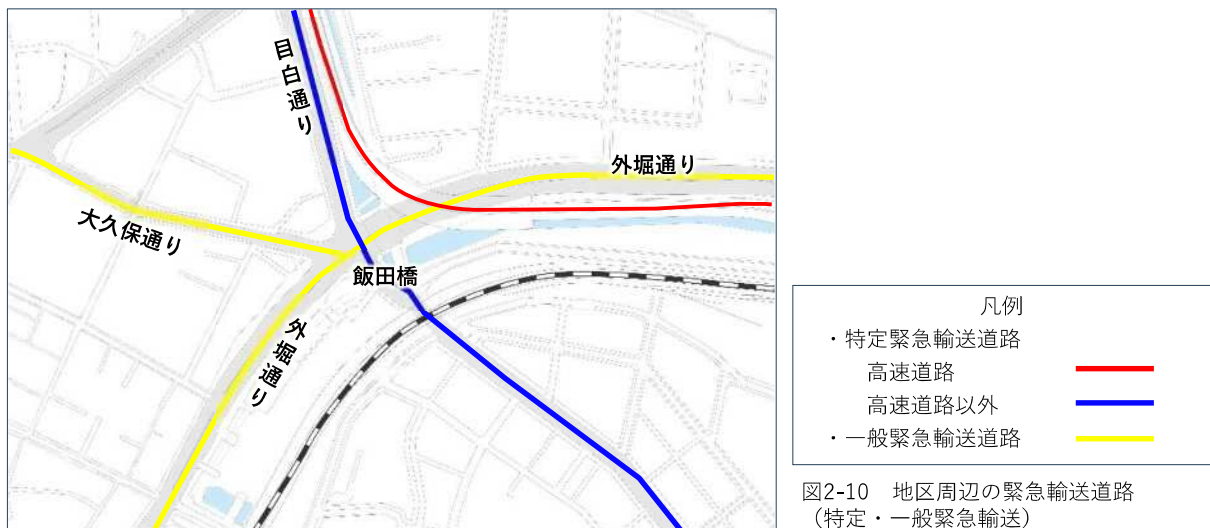
(4) 災害への対応力

1) 特性

- ・ 飯田橋交差点を形成する幹線道路である外堀通り、目白通り及び大久保通りの3路線は、緊急輸送道路に指定されている。(図2-10)
- ・ 飯田橋駅周辺は、在勤・在学者が多く、災害時の帰宅困難者が多く発生することが想定される。また、神田川流域に位置しており、想定し得る最大規模の降雨が発生した場合、約1.0m~3.0m程度の浸水が想定されている。(図2-11)

2) 課題

- ・ 多数の帰宅困難者に対して一時滞在施設が少なく、地域、企業、将来の駅周辺のまちづくりなどと連携した帰宅困難者対策が必要である。
- ・ 風水害などに対しても、浸水に対する垂直レベルも考慮した退避施設の確保が必要である。



想定最大規模

(1時間最大雨量153mm、24時間総雨量690mm)

計画規模

(1時間最大雨量100mm、24時間総雨量327mm)



2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

(5) 景観・環境づくり

1) 特性

- ・ 歴史的・文化的価値が高い地域資源（神楽坂、小石川後樂園、東京大神宮など）や、余暇遊興施設（東京ドームシティ：球場、ホテル、遊園地、スパ、ホール、劇場など）、水やみどりの景観（神田川、外濠、日本橋川、小石川後樂園など）、非常に多様で豊かな地域資源を有するエリアである。
- ・ 駅から徒歩圏内に複数の史跡、観光地、公園などが点在している。（図2-12）



神楽坂の街並み
（出典：新宿区景観まちづくり計画）



小石川後樂園
（出典：後楽二丁目地区まちづくり整備指針）



外濠
（出典：飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想）



図2-12 飯田橋駅周辺の地域資源分布図

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

2) 課題

- 神田川景観基本軸に指定されているエリアであるが、水辺に近接する景観資源や空間を生かしてきていない。駅周辺のまちづくりの機会を捉え、地域特有の水とみどりの資源を生かし、沿道や川沿いなどの緑化促進について検討する必要がある。
- 歴史資源が点在しているが、周知されておらず、生かしてきていない。
- 駅周辺には、みどり豊かで、にぎわい形成に資するオープンスペースが不足している。
- 統一感のある沿道のまちなみが整備されていない。
- 飯田橋駅周辺にまとまったみどりが少ない。(図2-13)



図2-13 緑被分布図（首都圏）

出典：緑被分布図,国土交通省都市・地域整備局,2007

緑被分布図は、国土地理院長の承認を得て、同院の技術資料D・1-No.393「細密数値情報(10mメッシュ土地利用)首都圏」を利用し作成したものである(承認番号 国地企調第376号平成20年1月4日)。この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図2500(空間データ基盤)を使用したものである(承認番号平19総使、第450号)。

衛星画像で解析できない範囲※：元データ デジタル・アース・テクノロジー株式会社 所有衛星画像で解析できない範囲以外：元データ ©CNES2005/Tokyo Spot Image Distribution
※衛星画像で解析できない範囲は凡例色を赤系統で表示

2章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

(6) 地域の価値の持続的な向上

1) 特性

- 飯田橋駅は、鉄道5路線が乗り入れ、1日に40万人以上が乗降する乗換駅となっている。また、飯田橋交差点は、幹線道路3路線が結節する交通の要衝である。
- JR飯田橋駅周辺では、各区内のまちづくり協議会などにおいて、まちづくりの検討が進められ、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ている。
- 現在、駅周辺では複数のまちづくりが進行しており、今後も多様な来街者が訪れることが想定される。(図2-14)

2) 課題

- 駅が区境にあることで、駅周辺一体としてのまちづくりが進んでいない。今後は、駅周辺のまちづくりや都市基盤施設の整備を契機に、駅とまちが一体となって飯田橋駅周辺のポテンシャルを生かし、地域価値向上に取り組む必要がある。



図2-14 飯田橋駅周辺で進行しているまちづくり

3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

2章で整理した地区の特性及び課題を踏まえ、方針に基づき定める将来像に沿って、1章で定めた本計画の目標を具体化する。

将来像

業務、商業、宿泊、住宅、教育、医療施設、公共施設などの多様な機能が集積し、周辺への波及効果を高める「活力とにぎわい」のある駅前拠点

目標1 道路・歩行者ネットワークの改善・強化

- (1) 「駅と駅」のつながりを強化する。
- (2) 「駅とまち」のつながりを強化する。
- (3) 歩行者優先を原則としながら、スムーズで便利な車両交通を確保する。

目標2 まちの機能の強化

- (1) 「まちとまち」のつながりを強化する。
- (2) まちの顔となる、ゆとりとにぎわいのある広場空間を創出する。

目標3 災害への対応力の強化

- (1) 災害時にも安心して避難・滞在できる環境を整備する。

目標4 魅力的な景観・環境づくり

- (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を形成する。
- (2) 人々が憩うみどりの空間として、立体的なみどりを充実させる。
- (3) 環境に優しい資源やグリーンインフラを活用する。
- (4) 視認性の高い広場や地下鉄出入口の再整備などを周辺の景観に配慮しながら実施する。

目標5 地域の価値の持続的な向上

- (1) 質の高い都市基盤施設の整備と維持管理により、地域の安全性及び快適性を向上させる。
- (2) 公共空間の活用により、地域交流の活性化や地域の利便性の向上を図る。

3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

目標1 道路・歩行者ネットワークの改善・強化

- (1) 「駅と駅」のつながりを強化する。
- (2) 「駅とまち」のつながりを強化する。
- (3) 歩行者優先を原則としながら、スムーズで便利な車両交通を確保する。

- 現状、JR線、東京メトロ3線（有楽町線、南北線及び東西線）及び都営大江戸線が地上・地下に錯そうしているため、駅改札付近や乗換動線が狭く混雑しており、今後の駅周辺のまちづくりにより、将来は更なる混雑が想定される。地上・地下・デッキレベルにおける歩行空間の拡充により利便性を向上し、「駅と駅」のつながりを強化する。
- デッキレベルでは、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。
- 駅周辺のまちづくりにおいては、歩行者デッキの整備や、開発地内を活用した滞留空間及び縦動線を強化するなど、「駅と駅」及び「駅とまち」のつながりを強化する官民連携の取組を進める。
- デッキレベルの動線の再整備により、引き続き歩車分離を図ることで、歩行者及び車両のスムーズな交通の確保を検討する。
- 駅周辺のタクシー乗降場及び駐輪場の適正配置、分かりやすい案内などの設置により、スムーズな乗換動線の確保を検討する。

3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

目標2 まちの機能の強化

- (1) 「まちとまち」のつながりを強化する。
- (2) まちの顔となる、ゆとりとにぎわいのある広場空間を創出する。

- 駅周辺の歩行空間を整備することにより、鉄道、幹線道路、河川などにかかわらず、シームレスに移動しやすい経路を確保し、「まちとまち」のつながりを強化する。あわせて駅周辺のまちづくりを契機として、多様な施設に至る快適な歩行者ネットワークの強化を図る。
- 駅周辺のまちづくりや都市基盤施設の整備により、飯田橋の玄関口にふさわしい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。あわせて、駅周辺のまちへの歩行者ネットワークの基点となる滞留空間及び地下鉄駅からつながる縦動線を整備し、「まちの顔とまち」及び「まちとまち」のつながりを強化する。

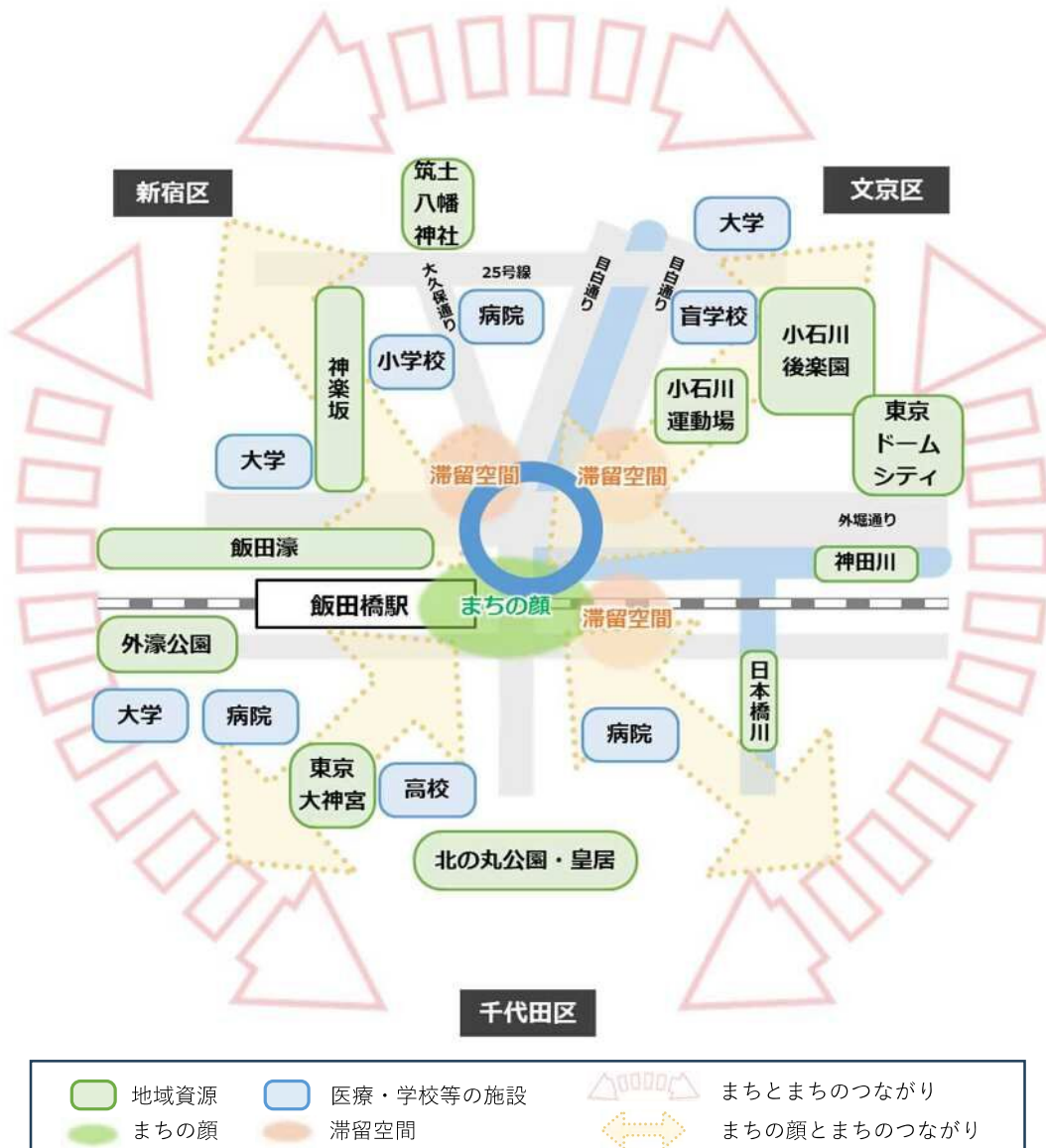


図3-1 まちの機能の強化イメージ

3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

目標3 災害への対応力の強化

(1) 災害時にも安心して避難・滞在できる環境を整備する。

- 地震、風水害などの災害時の帰宅困難者対応において、一時滞在できる空間を確保するとともに、そこまでの安全な避難経路を設けることで、人々の円滑な避難を促す。
- 発災時には、緊急輸送道路である外堀通り、目白通り及び大久保通りにおける緊急車両の円滑な移動を確保しつつ、駅周辺のまちづくりにより増大する歩行者流動にも対応すべく、デッキレベルの動線の再整備を図る。

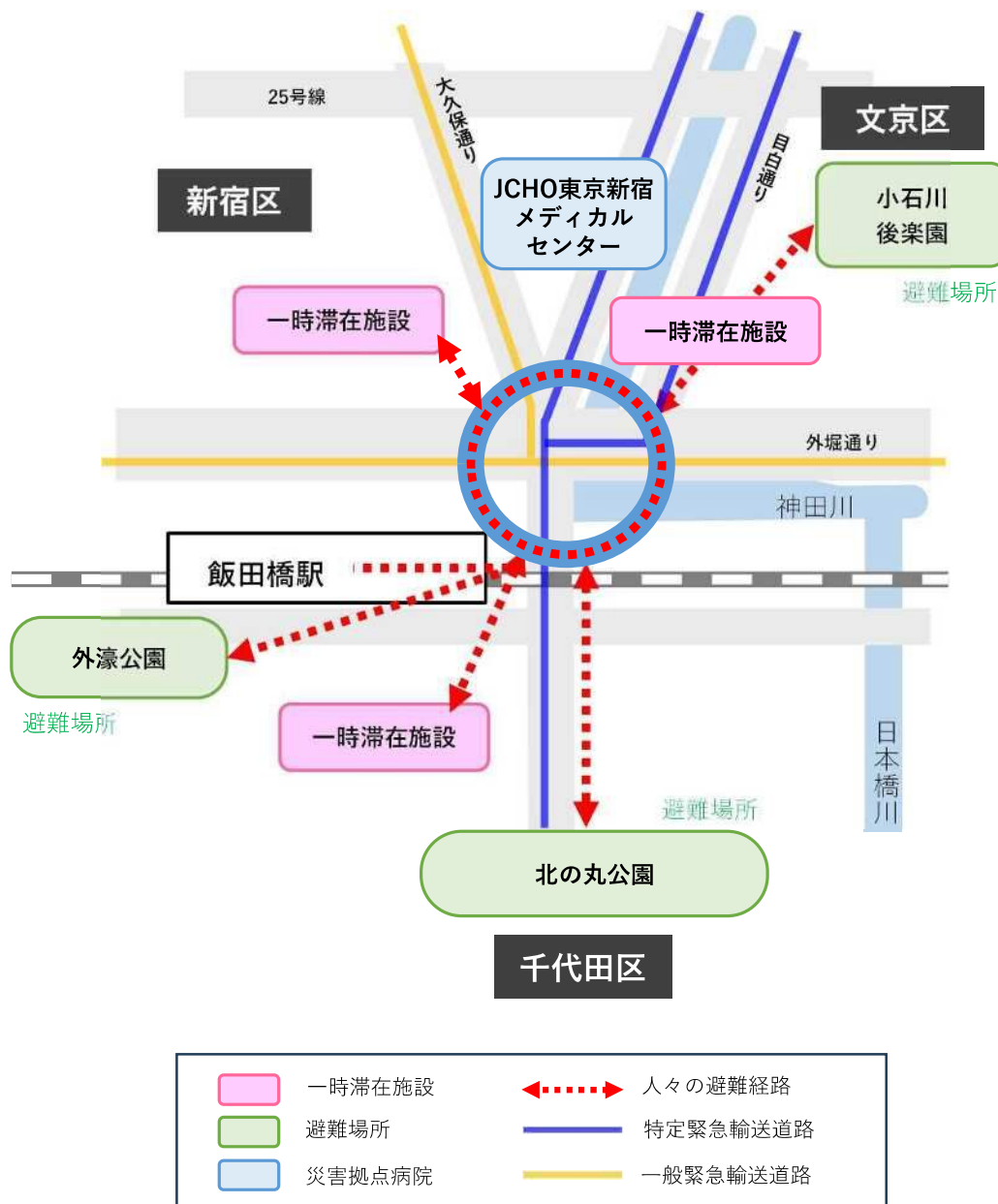


図3-2 災害時の避難イメージ

3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

目標4 魅力的な景観・環境づくり

- (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を形成する。
- (2) 人々が憩うみどりの空間として、立体的なみどりを充実させる。
- (3) 環境に優しい資源やグリーンインフラを活用する。
- (4) 視認性の高い広場や地下鉄出入口の再整備などを周辺の景観に配慮しながら実施する。

- 地域資源の活用やグリーンインフラの整備などにより、周辺環境と調和した目に見えるみどりのネットワークを形成するとともに、利用者が迷わない視認性の高い駅前広場及び地下鉄出入口を整備するなど、地域の玄関口にふさわしい景観を形成する。
- 駅周辺における既存のみどりを生かし、新たにまちづくりで整備される広場等と一体となって、みどりのネットワークや景観を形成する。

将来イメージ

飯田橋サクラパーク



京橋スクエアガーデン



東京ミッドタウン日比谷



3章 飯田橋駅周辺の将来像及び目標

目標5 地域の価値の持続的な向上

- (1) 質の高い都市基盤施設の整備及び維持管理により、地域の安全性・快適性を向上させる。
- (2) 公共空間の活用により、地域交流の活性化や地域の利便性の向上を図る。

- 駅周辺のまちづくり及び都市基盤施設の整備とあわせて、地域の価値を持続的に高めていく仕組みの構築に向けて取り組む。
- 関係主体（都、区、開発事業者、鉄道事業者など）が連携しながら、質の高い都市基盤施設の整備、維持管理、活用などを行うことができる仕組みや体制の構築に向けて取り組む。

将来イメージ

図3-3 地域の価値の持続的な向上

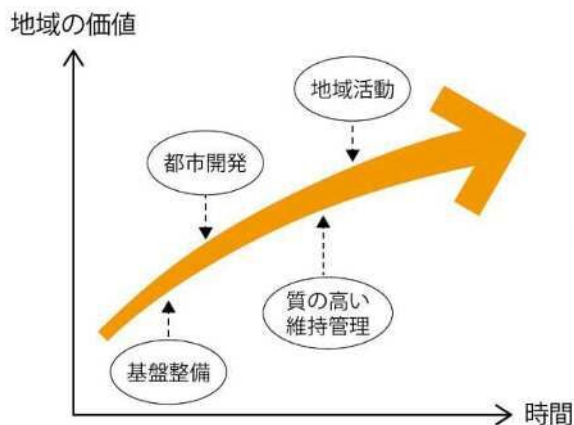
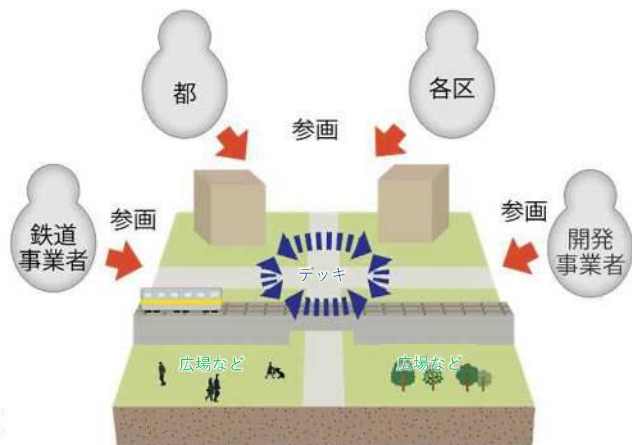


図3-4 関係主体による維持管理及び空間活用



関係主体が連携し、質の高い都市基盤施設の整備、維持管理、活用などを実施

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

『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

(1) 「駅と駅」のつながりを強化する。

- ① 「JR線から東西線まで」の混雑緩和及びアクセス利便性の向上
→ 駅周辺のまちづくりと合わせた、A4出入口の改良整備を実施する。
- ② 「JR線から有楽町線・南北線まで」の混雑緩和及びアクセス利便性の向上
→ 地下鉄出入口の改良検討など、乗換機能強化を検討する。
- ③ 「東西線から有楽町線・南北線まで」の混雑緩和及びアクセス利便性の向上
→ 地下連絡通路の機能強化を検討する。
- ④ 「JR線・東西線・有楽町線・南北線から大江戸線まで」の空間拡充
→ 駅周辺のまちづくりと合わせた、地下連絡通路の機能強化を検討する。

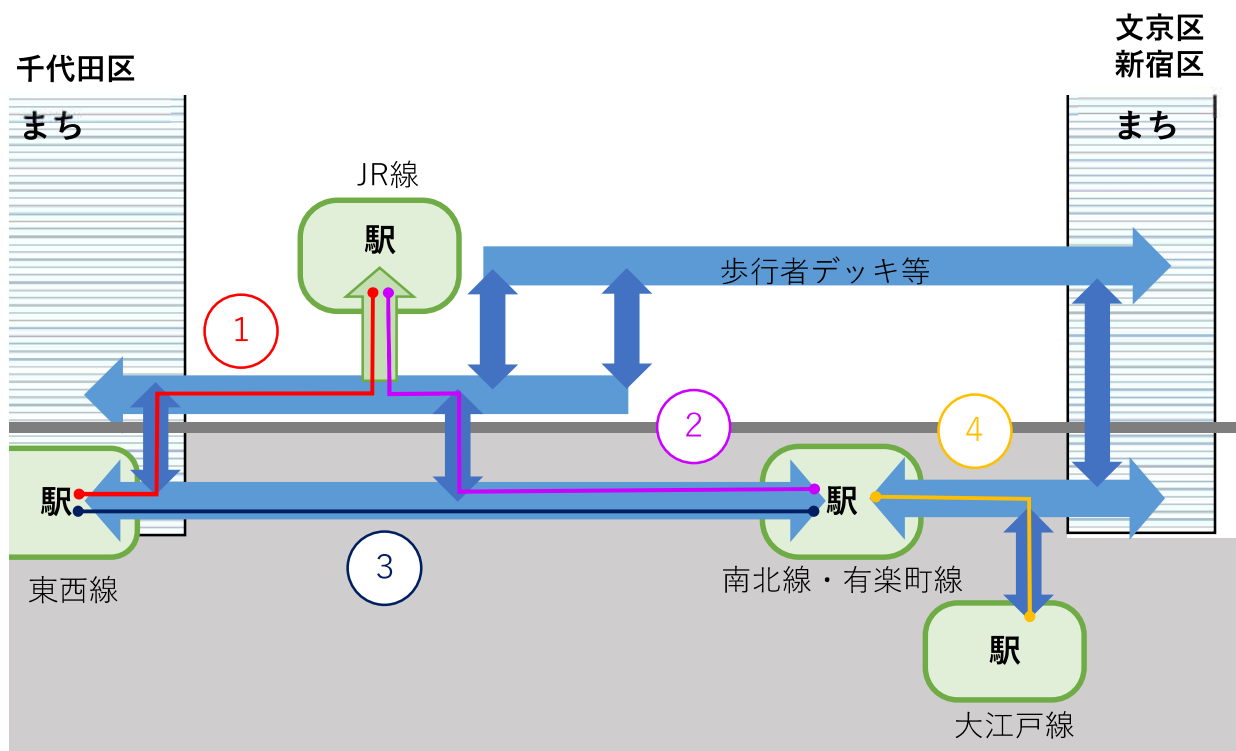


図4-1 「駅と駅」のつながりの強化イメージ

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

(2) 「駅とまち」のつながりを強化する。

- ① 「JR線から千代田区まで」のアクセス利便性及び快適性の向上
→目白通り沿いJR高架下の歩行空間の整備などを実施する。
- ② 「地下鉄駅から千代田区まで」のアクセス利便性の向上及びバリアフリー化
→駅周辺のまちづくりと合わせた、A2及びA4出入口の改良整備を実施する。
- ③ 「JR線から文京区まで」のアクセス利便性の向上及びバリアフリー化
→歩行者デッキ等の整備及び縦動線の整備を実施する。
- ④ 「地下鉄駅から文京区まで」のアクセス利便性の向上及びバリアフリー化
→歩行者デッキ等の整備を実施する。
地下、地上、歩行者デッキ等をつなぐ縦動線（階段、EVなど）の整備を実施する。
駅周辺のまちづくりと合わせた、B1出入口などの改良整備を検討する。
- ⑤ 「JR線から新宿区まで」のアクセス利便性の向上及びバリアフリー化
→歩行者デッキ等の整備を検討する。
- ⑥ 「地下鉄駅から新宿区まで」のアクセス利便性の向上及びバリアフリー化
→地下、地上、歩行者デッキ等をつなぐ縦動線（階段、EVなど）の整備を検討する。
駅周辺のまちづくりと合わせた、B1出入口などの改良整備を検討する。
- ⑦ 駅とまちをつなぐ“印象的で分かりやすい”空間の整備
→駅周辺のまちづくりと合わせた、縦方向の動線強化を図る。

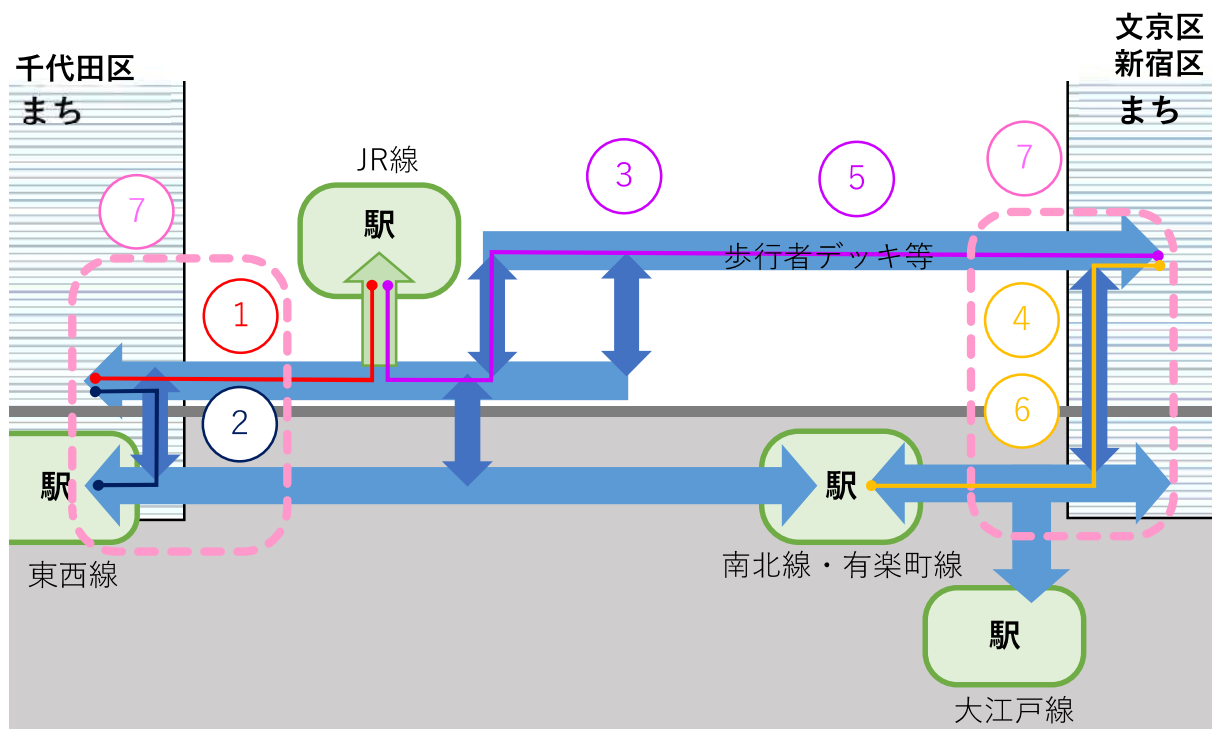


図4-2 「駅とまち」のつながりの強化イメージ

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

(3) 歩行者優先を原則としながら、スムーズで便利な車両交通を確保する。

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等の整備とともに、デッキレベルへ歩行者を誘導し、立体的な歩車分離を図り、地上の円滑な車両交通の確保を検討する。

②タクシー乗降場の移設

→ JR飯田橋駅東口駅前の目白通り沿いに設置されているタクシー乗降場の適正配置を検討する。

③駐車場や駐輪場の適正配置

→ 駅周辺のまちづくりと連携しながら、民地の中で駐車場や駐輪場の確保を検討する。

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などに対する分かりやすい案内サインの設置を検討する。

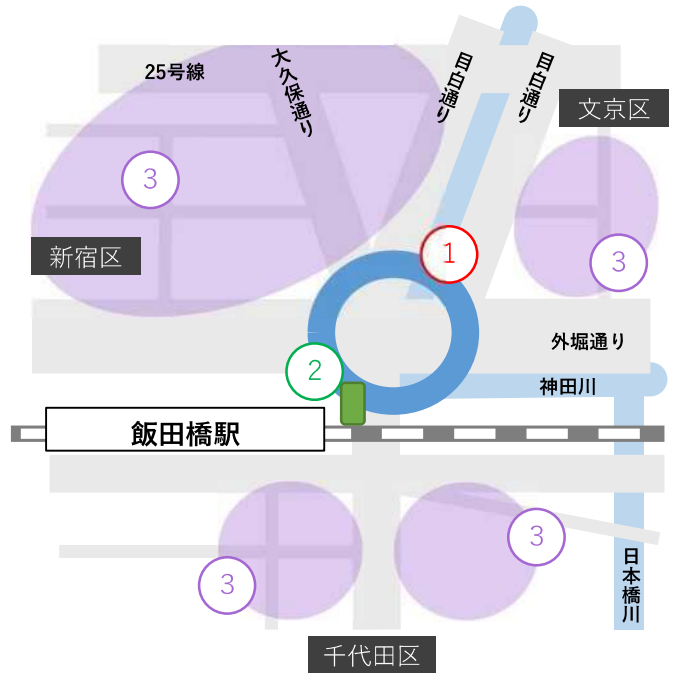


図4-3 取組方針イメージ

将来イメージ

自転車等駐車場の整備

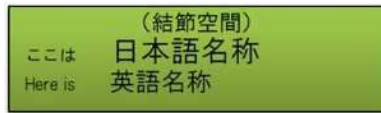


分かりやすい案内サインのイメージ



指示サイン (例)

図解サイン (例)



同定サイン (例)

基本的なデザインのイメージ

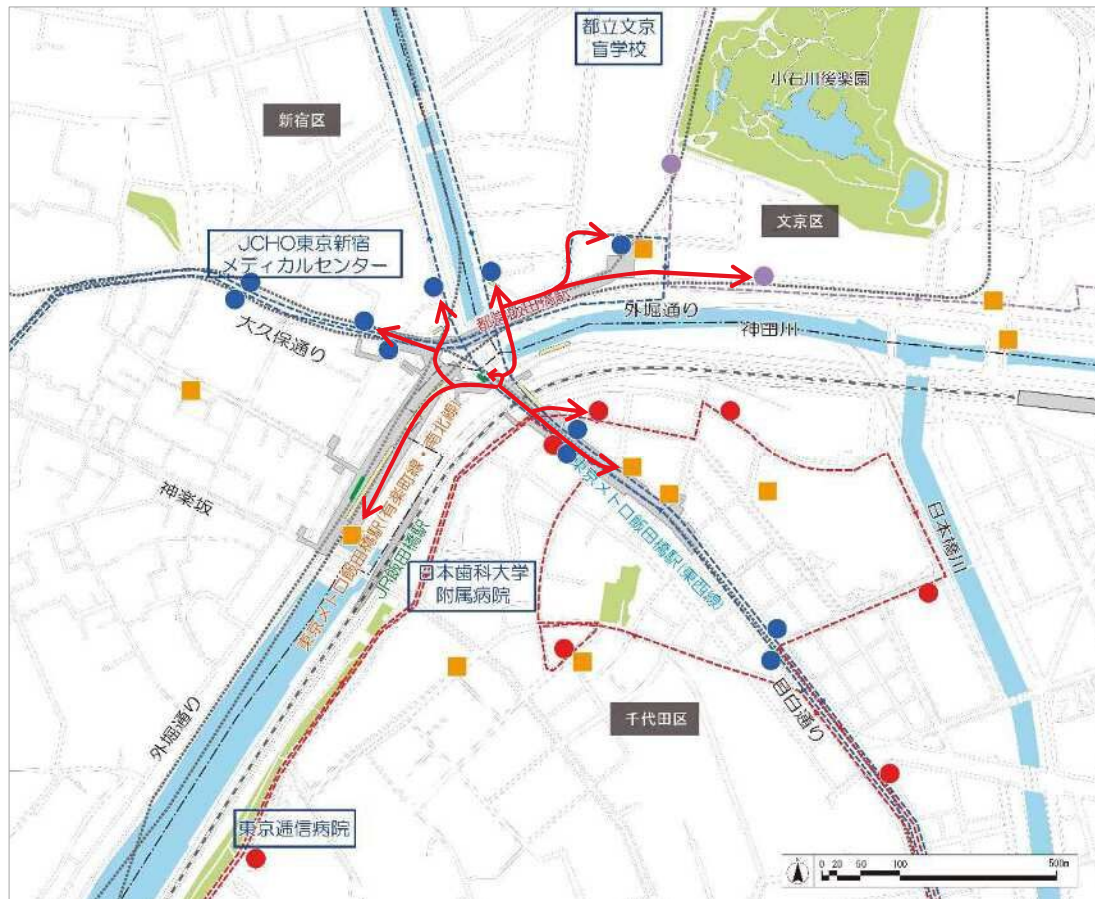


出典：新宿ターミナル基本ルール【概要版】（東京都／平成28年3月）

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

⑤ 駅と車両交通の乗換経路の改善

➡ 駅間や駅とバス、タクシーなどの車両交通の乗換経路の改善及びバリアフリー経路の確保に向け、行政と鉄道事業者などの関係者が連携を図り、駅前広場などの都市基盤施設の整備に取り組む。



凡例			
	都バスバス停・ルート		シェアサイクルポート
	千代田区バス「風ぐるま」バス停・ルート		自転車駐車場
	文京区バス「B-ぐる」バス停・ルート		バリアフリー動線 (地上又は地下で確保)
	タクシー乗車場		

図4-4 飯田橋駅周辺のバス停・タクシー乗車場などのプロット及びバリアフリー経路のイメージ

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

『目標2 まちの機能の強化』に向けた取組

(1) 「まちとまち」のつながりを強化する。

- ① 駅周辺のまちづくりによる来街者の増加などを見据え、あらゆる歩行者が安心・安全で快適に移動できる歩行者デッキ等の整備を検討する。
- ② 医療、福祉、教育、スポーツなどの「暮らしやすさ」を高める施設や、公園、広場、神社仏閣などの地域資源へアクセスする歩行者ネットワークの形成を図る。
- ③ 目白通り沿いJR高架下の歩行空間の整備を実施する。



図4-5 歩行者ネットワークの将来イメージ 「飯田橋駅周辺基盤整備方針」からの引用

千代田区、新宿区及び文京区をつなぐ歩行者デッキ等の将来イメージ例

交差点を越えてまちへスムーズにアクセスできる動線



歩道橋 (渋谷駅)

あらゆる歩行者が安心・安全で快適に移動できる動線



アキバ・ブリッジ

デッキにアクセスしやすい複数層をつなぐ縦動線



渋谷ストリームアーバンコア

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

(2) まちの顔となる、ゆとりとにぎわいのある広場空間を創出する。

- ① ゆとりある通行機能及び人々が交流・滞留できる機能を備えた、まちの顔となる広場空間を整備する。
- ② 広場のにぎわいや歩行者動線に配慮し、地下鉄出入口などの配置を検討する。
- ③ 地下においては、駅周辺のまちづくりと合わせた地下鉄駅前広場を整備する。



図4-6 取組方針イメージ

将来イメージ

人々が交流・滞留できる広場空間



東京ミッドタウン日比谷

広場のにぎわいと一体となった地下鉄出入口



有楽町駅前広場 (地上)

駅周辺のまちづくりと合わせた地下鉄駅前広場



虎ノ門ヒルズ駅



有楽町駅前広場 (地下)

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

『目標3 災害への対応力の強化』に向けた取組

(1) 災害時にも安心して避難・滞在できる環境を整備する。

①安全に避難できる動線の確保

- ➔ 歩行者デッキ等により、幹線道路や神田川を横断できる避難経路の確保を検討する。
- ➔ 目白通り沿いJR高架下の歩行空間の整備などの歩行空間拡充により、駅から避難場所、病院及び一時滞在施設へのアクセス動線を強化する。
- ➔ 地下鉄出入口は、十分な幅員確保や浸水対策を行う。

②一時滞在施設などの確保

- ➔ 駅周辺のまちづくりと連携して、発災時における帰宅困難者のための一時滞在施設や防災備蓄倉庫などの確保を検討する。
- ➔ 駅周辺においても、一時滞留できるスペースを確保する。

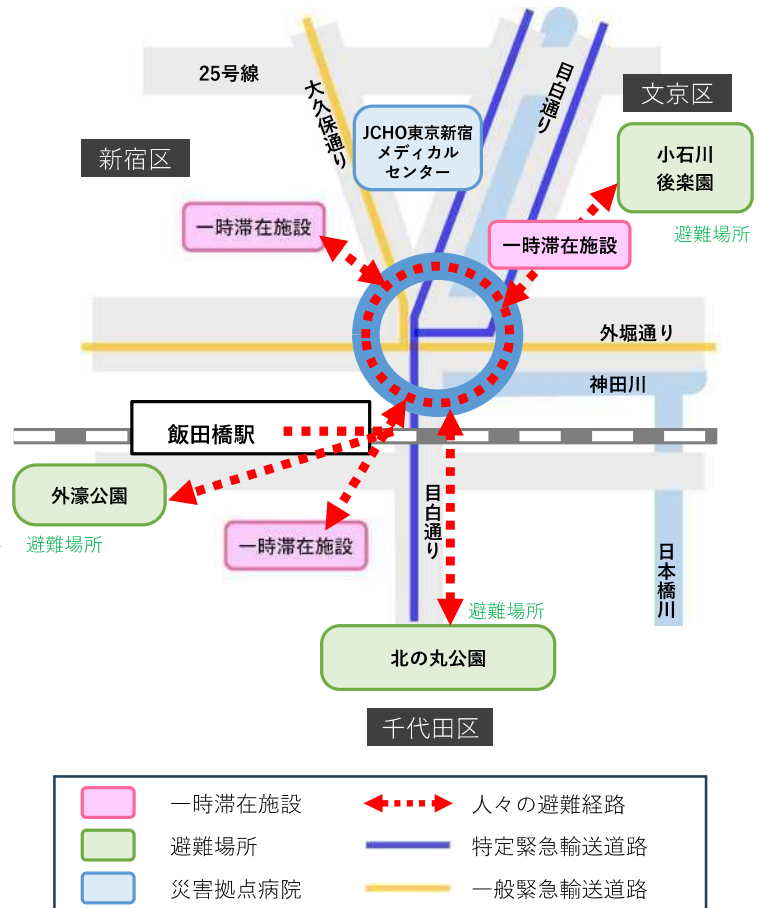


図4-7 取組方針イメージ

一時滞在施設



出典：東京商工会議所HP

防災備蓄倉庫



出典：東京都地域防災計画（震災編）

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

『目標4 魅力的な景観・環境づくり』に向けた取組

(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を形成する。

- ➔ 皇居や小石川後樂園などの周辺のみどりと、駅周辺のまちづくりによって新たに創出されるみどりがつながる、面的なみどりのネットワークを拡大する。
- ➔ 周辺環境との調和や景観・デザインの連続性に配慮した舗装や植栽計画などの整備を行う。

(2) 人々が憩うみどりの空間として、立体的なみどりを充実させる。

- ➔ 駅周辺のまちづくりにより、地上部の空地内だけでなく、建築物の屋上部や壁面などのみどりの整備を検討する。また、沿道・南北崖線や外濠・神田川などの駅周辺のみどりに配慮した景観づくりに取り組む。

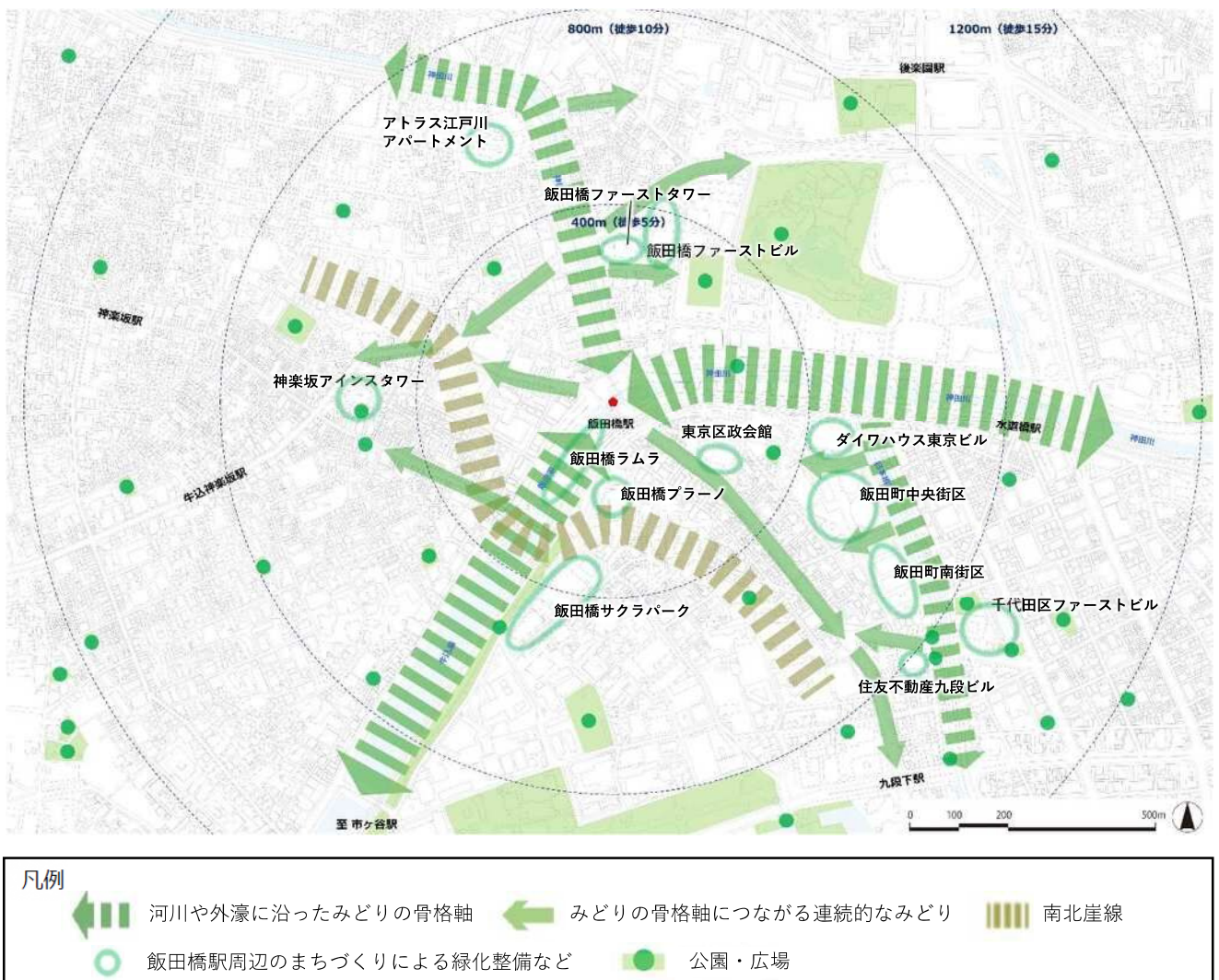


図4-8 飯田橋駅周辺の公園・広場の分布とみどりのネットワーク方針図

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

(3) 環境に優しい資源やグリーンインフラを活用する。

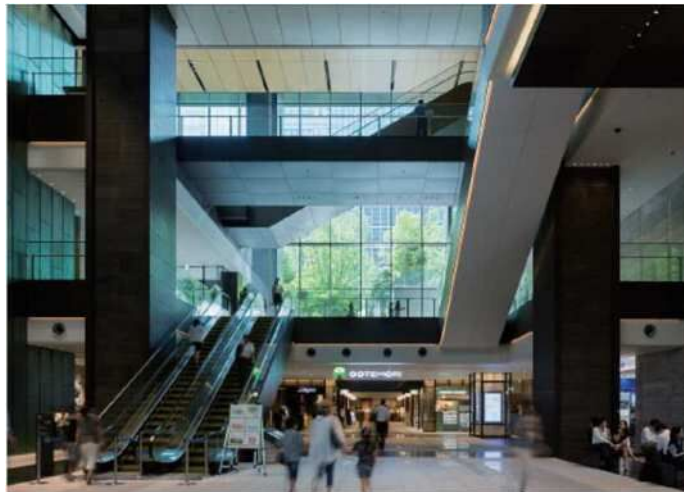
→下記の取組について検討する。

- ・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※1、CGS ※2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）

(4) 視認性の高い広場や地下鉄出入口の再整備などを周辺の景観に配慮しながら実施する。

→JR飯田橋駅周辺におけるまちづくりとの一体的な整備が可能な既存の地下鉄出入口について、周辺の景観・デザインの連続性に配慮し、地上と地下が一体となった視認性の高い駅まち空間として改良整備する。

地上と地下が視認性高く接続された地下鉄駅



出典：『駅まち再構築事例集』（国土交通省／令和2年7月）

- ※1 ネット・ゼロ・エネルギー・ビル（Net Zero Energy Building）
快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを目指した建物
- ※2 コージェネレーションシステム（Cogeneration System）
発電とともに発生した熱を冷暖房や給湯などに有効利用するシステム

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

『目標5 地域の価値の持続的な向上』に向けた取組

(1) 質の高い都市基盤施設の整備と維持管理により、地域の安全性及び快適性を向上させる。

都市基盤施設の整備に当たっては、景観に配慮した照明、案内サイン、植栽などを備えた質の高い整備を行うとともに、地域と連携し日常的な清掃や修繕などを行うことにより、その品質を維持し、安全で快適な地域のインフラとして機能させていくことを検討する。



出典：千代田区道路整備方針
(千代田区／平成31年3月)

(2) 公共空間の活用により、地域交流の活性化や地域の利便性の向上を図る。

広場や公開空地などの公共空間を活用しながら、地域の人々が交流できる機会（イベントなど）や、地域の利便性を高めるサービス（飲食など）を提供していくことを検討する。



出典：駅まちデザインの手引き つながる駅とまち
～駅とまちの上手なつきあい方～（駅まちデザイン検討会）

【多様な主体が連携したマネジメント体制の構築】

質の高い都市基盤施設の整備や維持管理を実施するために、行政や民間事業者が連携し、エリアを一体としたマネジメント体制を検討するとともに、公共空間の活用においては、地域の在住者・在勤者なども積極的に参画でき、地域活動と連携しながら、地域が主体となって取り組む仕組みを検討する。

マネジメント体制（例）

行政（都、区など）

民間事業者（開発事業者、鉄道事業者など）

地域団体（町会、商店会など）

民（在住者、在勤者など）

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

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

下表のとおり、本章における目標ごとの取組について、以下の都市基盤施設ごとに4種類に分類する。

都市基盤施設 に係る取組	都市基盤施設 ごとの分類	駅前歩行空間 (地上)	歩行者デッキ等 (地上)	広場・地下鉄出入口 (地上+地下)	地下連絡通路 (地下)
<目標1> 道路・歩行者ネットワークの 改善・強化		<ul style="list-style-type: none"> 目白通り沿いJR高架下の歩行空間の整備などを実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅からまちに至る歩行者デッキ等の整備を検討する。 デッキルートに至る縦動線の整備を検討する。 立体的な歩車分離を図り、地上の円滑な車両交通の確保を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺のまちづくりと合わせて、地下鉄出入口の改良整備を検討する。 地下、地上、歩行者デッキ等をつなぐ縦動線の整備を検討する。 タクシー乗降場、駐車場及び駐輪場の適正配置を検討する。 分かりやすい案内サインの設置を検討する。 バリアフリー経路の拡大に取り組む。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下連絡通路の機能強化を検討する。
<目標2> まちの機能の強化		<ul style="list-style-type: none"> 医療、福祉、教育、スポーツなどの「暮らしやすさ」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を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> あらゆる歩行者が安心・安全で快適に移動できる歩行者デッキ等の整備を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> まちの顔となる広場空間を整備する。 広場のにぎわいや歩行者動線に配慮し、地下鉄出入口の配置を検討する。 駅周辺のまちづくりと合わせた地下鉄駅前広場を整備する。 	
<目標3> 災害への対応力の強化		<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間拡充により、駅から避難場所、病院及び一時滞在施設へのアクセス動線を強化する。 駅周辺のまちづくりと連携して、一時滞在施設や防災備蓄倉庫などの確保を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路や神田川を安全に横断できる避難経路の確保を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時に一時滞留できるスペースを確保する。 整備する地下鉄出入口は十分な幅員確保や浸水対策を行う。 	
<目標4> 魅力的な景観・環境づくり		<ul style="list-style-type: none"> 皇居や小石川後樂園などの周辺のみどりと、駅周辺のまちづくりによって新たに創出されるみどりがつながる、面的なみどりのネットワークを拡大する。 周辺環境との調和や景観・デザインの連続性に配慮した舗装や植栽計画などの整備を行う。 建築物の屋上部や壁面などのみどりの整備を検討する。また、沿道・南北崖線や外濠・神田川などの駅周辺のみどりに配慮した景観づくりに取り組む。 環境に優しい資源やグリーンインフラを活用する。 JR飯田橋駅周辺におけるまちづくりとの一体的な整備が可能な既存の地下鉄出入口について、周辺の景観・デザインの連続性に配慮し、地上と地下が一体となった視認性の高い駅まち空間として改良整備する。 			
<目標5> 地域の価値の持続的な向上		<ul style="list-style-type: none"> 照明、サイン、植栽などを備えた質の高い整備を行うとともに、日常的な清掃や修繕などを行うことにより品質を維持し、安全で快適な地域のインフラとして機能させていくことを検討する。 公共空間を活用しながら、地域の人々が交流できる機会や、地域の利便性を高めるサービスを提供していくことを検討する。 公共空間の活用においては、行政や民間事業者が連携し、エリアを一体としたマネジメント体制を検討する。 地域の在住者、在勤者なども積極的に参画でき、地域活動と連携しながら、地域が主体となって公共空間の活用に取り組む仕組みを検討する。 			

4章 将来像及び目標の達成に向けた取組

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

前ページにて分類した都市基盤施設の位置関係及び飯田橋駅東口周辺全体の都市基盤施設の整備の計画思想について下記の図に示す。



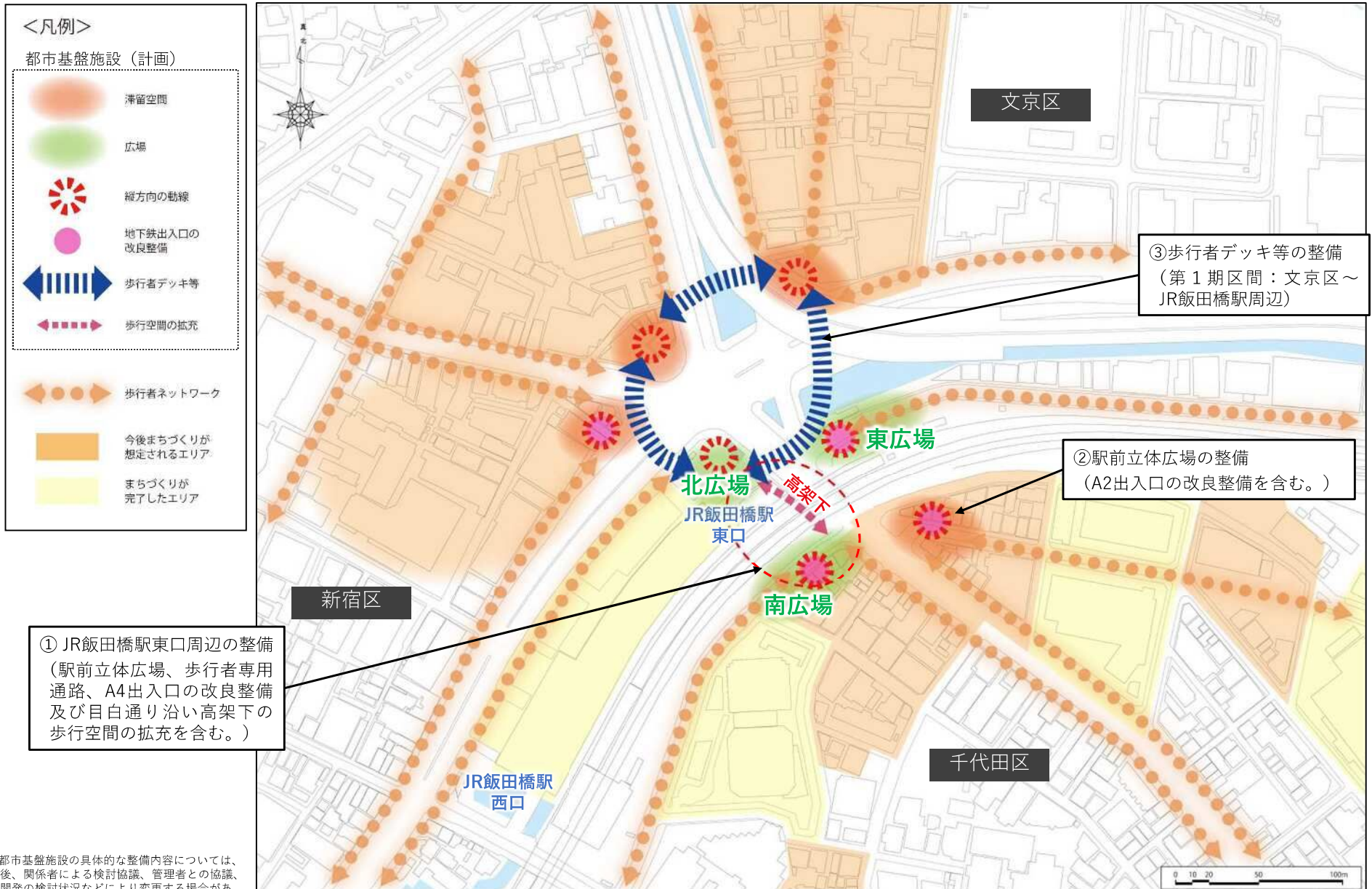
図4-9 将来像及び目標の達成に向けた取組に関する都市基盤施設ごとの分類

※各都市基盤施設の具体的な整備内容については、今後、関係者による検討協議、管理者との協議、再開発の検討状況などにより変更する場合があります。

5章 都市基盤施設の整備の計画

5章 都市基盤施設の整備の計画

(1) 都市基盤施設の整備項目の一覧 (地上部)

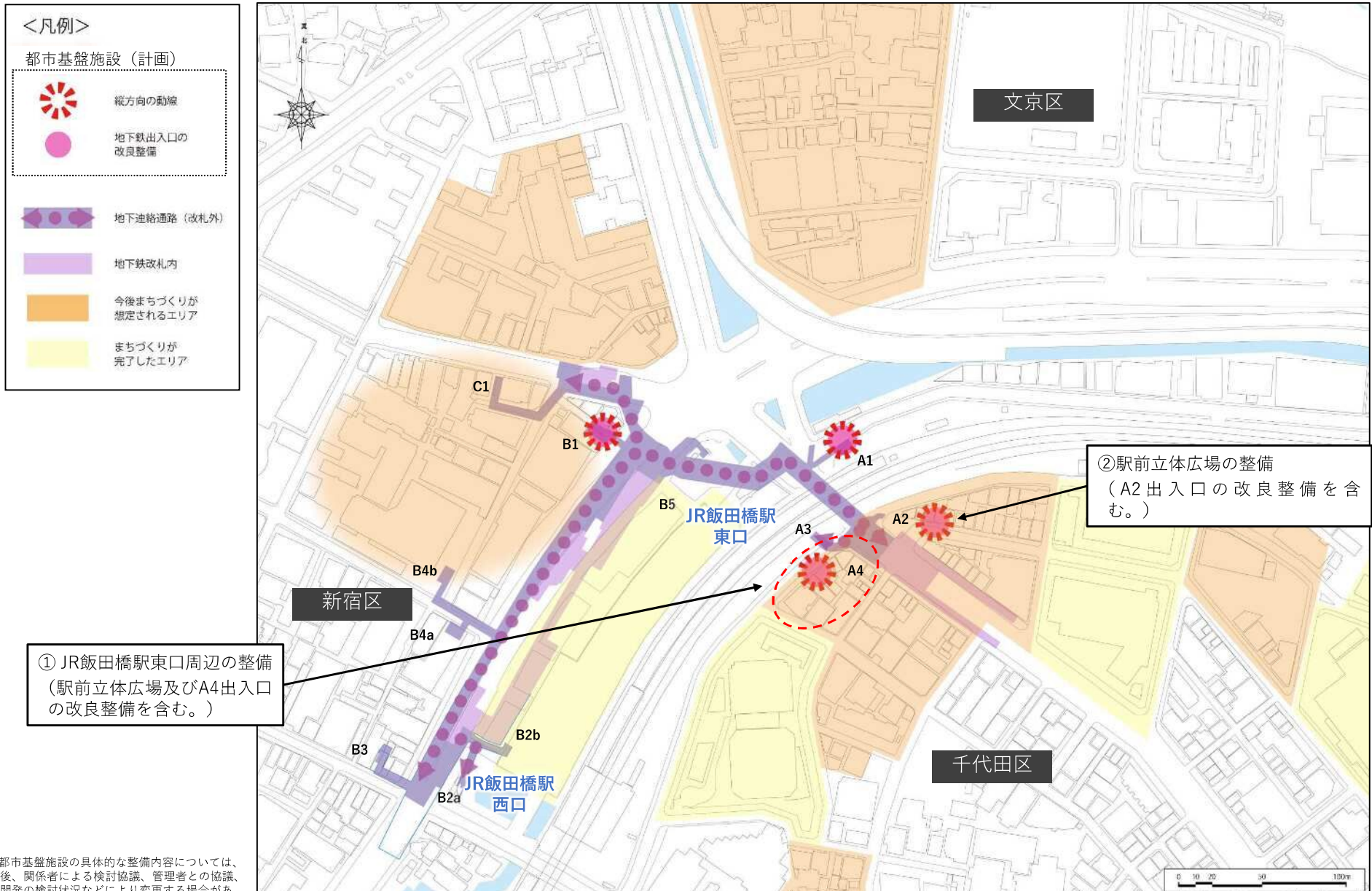


※各都市基盤施設の具体的な整備内容については、今後、関係者による検討協議、管理者との協議、再開発の検討状況などにより変更する場合があります。

5-1 図5-1 都市基盤施設の整備項目の一覧 (地上部)

5章 都市基盤施設の整備の計画

(1) 都市基盤施設の整備項目の一覧 (地下部)



5-2 図5-2 都市基盤施設の整備項目の一覧 (地下部)

5章 都市基盤施設の整備の計画

(2) 都市基盤施設ごとの詳細

① JR飯田橋駅東口周辺の整備

計画思想・計画与件

目標	計画思想・計画与件
<目標1> 道路・歩行者ネットワークの改善・強化	<ul style="list-style-type: none"> JR飯田橋駅からまちへの結節性及び高架下を挟んだまちとまちのアクセス性を向上するため、JR高架下の歩行空間の整備などを行い、北広場と南広場を接続するとともに、ゆとりある歩行空間及び広場空間を形成する。 既存のA3出入口は現位置で機能存続しつつ、地下鉄線からまちへのアクセス利便性やバリアフリーに配慮し、駅周辺のまちづくりと合わせたA4出入口の改良整備を実施する。 縦動線は、バリアフリーへの配慮（EV・ESCなど）を検討する。
<目標2> まちの機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 人々が交流・滞留できる機能を備えた、まちの顔となるにぎわいある駅前空間を整備する。
<目標3> 災害への対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> 発災時のスムーズな移動を想定した高架下や地下鉄出入口の幅員を確保する。 出入口には浸水防止機能を付加する。 広場には、発災時における一時滞留スペースとしての機能を確保する。
<目標4> 魅力的な景観・環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺のまちづくりで整備する広場などの連続性に配慮した舗装や植栽計画などの景観づくりを行う。 地下鉄出入口は、地上・地下の歩行者にとって視認性の高い配置・デザインの計画とする。
<目標5> 地域の価値の持続的な向上	<ul style="list-style-type: none"> 行政や民間事業者が連携し、エリアを一体とした管理体制を検討する。

計画概要

※計画概要については、今後の検討深度化に伴い変更となる場合があります。

	対象都市基盤施設	規模	所有者	整備主体	管理主体
1)	JR飯田橋駅東口高架下	滞留空間を含む、ゆとりある歩行者通路の確保が可能な規模	行政 民間事業者	行政 民間事業者	行政 民間事業者
2)	南広場	駅前立体広場：面積約1,900㎡ 地上+地下 歩行者専用通路：幅員4m、延長65m ※1	行政 民間事業者	行政 民間事業者	行政 民間事業者

<4-11の都市基盤施設ごとの分類>

駅前歩行空間 (地上)	広場・地下鉄出入口 (地上+地下)
----------------	----------------------

計画概要

	対象都市基盤施設	規模	所有者	整備主体	管理主体
3)	A4出入口 (改良整備)	階段：混雑時や発災時にスムーズな移動が可能な幅員 バリアフリーに配慮した昇降機能を設置	民間事業者	民間事業者	民間事業者

※1 「富士見二丁目北部地区地区計画（R5.12変更）」より。歩行者専用通路は地区施設「通路1号」による。

計画図

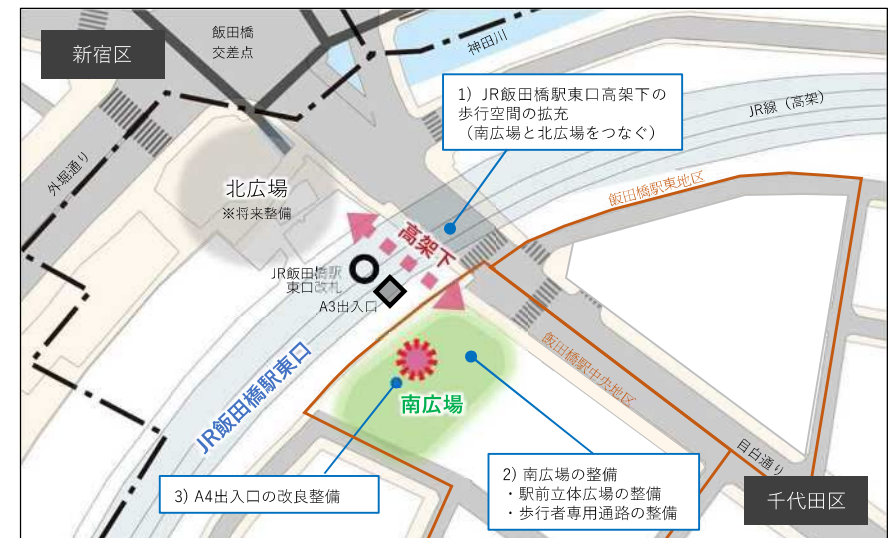


図5-3 計画図（JR飯田橋駅東口周辺の整備）



5章 都市基盤施設の整備の計画

②駅前立体広場の整備（A2出入口の改良整備を含む。）

計画思想・計画与件

目標	計画思想・計画与件
<目標1> 道路・歩行者ネットワークの改善・強化	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄線からまちへのアクセス利便性やバリアフリーに配慮し、駅周辺のまちづくりと合わせたA2出入口の改良整備を実施する 縦動線は、バリアフリーへの配慮（EV・ESCなど）を検討する
<目標2> まちの機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 人々が交流・滞留できる機能を備えた、まちの顔となるにぎわいある滞留空間を整備する。
<目標3> 災害への対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> 発災時のスムーズな移動を想定した出入口の幅員を確保する 出入口には、浸水防止機能を付加する。
<目標4> 魅力的な景観・環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺のまちづくりで整備する広場・滞留空間などとの連続性に配慮した舗装や植栽計画などの景観づくりを行う。 地下鉄出入口は、地上・地下の歩行者にとって視認性の高い配置・デザインの計画とする。
<目標5> 地域の価値の持続的な向上	<ul style="list-style-type: none"> 行政や民間事業者が連携し、エリアを一体としたマネジメント体制を検討する。

計画概要

※計画概要については、今後の検討深度化に伴い変更となる場合があります。

	対象都市基盤施設	規模	所有者	整備主体	管理主体
1)	駅前立体広場	面積約1,560㎡ ※1 地上+地下	行政 民間事業者	行政 民間事業者	行政 民間事業者
2)	A2出入口	階段：混雑時や発災時にスムーズな移動が可能な幅員 バリアフリーに配慮した昇降機能を設置	民間事業者	民間事業者	民間事業者

※1 「飯田橋二・三丁目地区（R3.6変更）」地区施設のうち、公共広場1号（約280㎡）、広場4号（約780㎡）及び広場5号（約500㎡）の合計

<4-11の都市基盤施設ごとの分類>

広場・地下鉄出入口
(地上+地下)

計画図

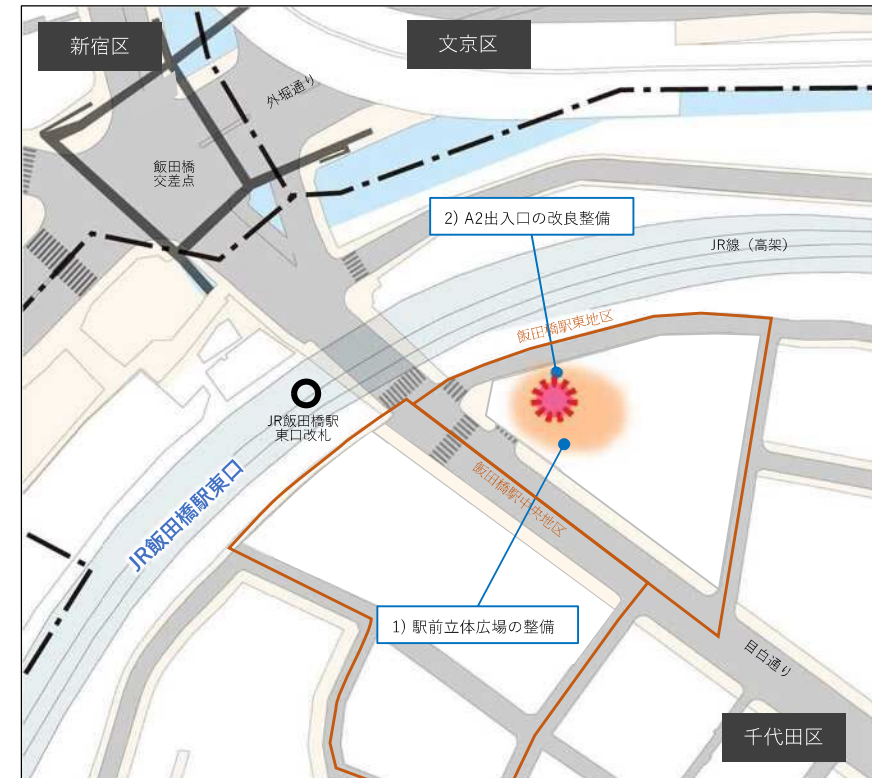


図5-4 計画図（駅前立体広場の整備）



5章 都市基盤施設の整備の計画

③歩行者デッキ等の整備（第1期区間：文京区～JR飯田橋駅周辺）

計画思想・計画与件

目標	計画思想・計画与件
<目標1> 道路・歩行者ネットワークの改善・強化	<ul style="list-style-type: none"> 駅とまちとのアクセス利便性やバリアフリーに配慮したデッキルート、階段・EVの位置を計画する。なお、その配置については、北広場や文京区のまちづくりで整備される滞留空間付近に計画されるとともに、JR東口とのつながりを考慮し計画する。
<目標2> まちの機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> 盲学校や病院などの様々な利用者を想定して、ゆとりのある歩行空間を確保し、かつ、車いす利用者などを含め、すれ違う際などを考慮してゆとりのある幅員を計画する。
<目標3> 災害への対応力の強化	<ul style="list-style-type: none"> 発災時に鉄道駅に集中する人を、幹線道路や神田川を安全に横断し、一時滞在施設や避難場所・避難所に安全に誘導する経路を確保する。
<目標4> 魅力的な景観・環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 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。
<目標5> 地域の価値の持続的な向上	<ul style="list-style-type: none"> 行政や民間事業者が連携し、エリアを一体としたマネジメント体制を検討する。

計画概要

※計画概要については、今後の検討深度化に伴い変更となる場合があります。

	対象都市基盤施設	規模	所有者	整備主体	管理主体
1)	歩行者デッキ等の整備（第1期区間：文京区～JR飯田橋駅周辺）	ゆとりのある歩行空間を確保する幅員	行政 民間事業者	行政 民間事業者	行政 民間事業者

<4-11の都市基盤施設ごとの分類>

歩行者デッキ等
(地上)

計画図



図5-5 計画図（歩行者デッキ等の整備（第1期区間：文京区～JR飯田橋駅周辺））

凡例

- 二つの区を結ぶ回遊動線の強化（歩行者デッキ等の整備）
- 縦方向の動線
- 区境

6章 実施プログラム

6章 実施プログラム

基盤整備項目・スケジュール

整備項目		2025～2029年度（R7～R11年度）	2030～2034年度（R12～R16年度）	2035年度以降（R17年度以降）
主 な 基 盤 整 備	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。)			
	③-1 歩行者デッキ等の整備 (第1期区間：文京区～JR飯田橋駅周辺)			
	③-2 歩行者デッキ等の整備 (第1期区間以外：新宿区～JR飯田橋駅周辺、新宿区～文京)			開発の実情に応じて整備時期検討
	④ 東広場の整備・A1出入口の改良整備			開発の実情に応じて整備時期検討
	⑤ 北広場の整備			開発の実情に応じて整備時期検討
	⑥ B1出入口の改良整備			開発の実情に応じて整備時期検討
	⑦ 地下連絡通路の整備 (東西線～有楽町線・南北線・大江戸線)			開発の実情に応じて整備時期検討
⑧ 地下連絡通路の整備 (有楽町線・南北線～大江戸線)			開発の実情に応じて整備時期検討	
主 な 開 発 事 業	【飯田橋駅東地区】			
	【富士見二丁目3番地区】			
	【飯田橋駅中央地区】			
	【後楽二丁目南地区】			開発スケジュール未定
	【後楽二丁目北・北西地区】			開発スケジュール未定
	【飯田橋3-9周辺地区】			開発スケジュール未定
	【下宮比町地区】			開発スケジュール未定
	【揚場町地区】			開発スケジュール未定

※各都市基盤整備項目及びスケジュールについては、今後の検討及び関係者との協議により変更となる可能性があります。

7章 都市基盤施設の整備の実現に向けて

7章 都市基盤施設の整備の実現に向けて

都市基盤施設の整備の進め方

- 駅周辺における事業実施時期の異なる複数の都市開発事業（以下「駅周辺開発事業」という。）と連携し、一体的な都市基盤施設の整備を効果的に実現していくため、行政、鉄道事業者、開発事業者などが適切に連携する。
- 具体的には、「飯田橋駅周辺基盤整備推進会議」において、都市基盤施設の整備に関する調整や合意形成を図る。
- 方針及び本計画に基づき、駅周辺開発事業の進捗、交通の状況、技術的な進歩、社会的な動向などを踏まえ、段階的に都市基盤施設の整備を行っていく。

事業化に向けた取組

「飯田橋駅周辺基盤整備推進会議」において、以下の取組を進める。

1 都市基盤施設の整備に関する調整と役割分担などの整理

- 方針及び本計画に示す主要な都市基盤施設（駅前広場、歩行者デッキ等）は、駅周辺開発事業における地域貢献を含む都市開発諸制度などを活用しながら整備を進めていく。
- 主要な都市基盤施設の整備を連続して効果的に実現していくために、駅周辺開発事業の計画やスケジュールなどとの調整を図るとともに、基盤整備の事業手法、役割分担及び費用負担について整理していく。

2 共同貢献スキームの構築及び事業の推進

- 都市基盤施設の計画検討や事業実施等に係る費用に対して、駅周辺開発事業から受け入れた協力金、補助金等を充当することにより、都市基盤施設の整備を一体的かつ効果的に実現する仕組みである「共同貢献スキーム」を構築する。
- 事業化に当たっては、駅周辺開発事業地区の立地環境や地域課題を踏まえ、駅周辺開発事業がそれぞれ地域貢献として自ら整備（「個別貢献」により整備）する都市基盤施設と共同貢献スキームで整備する都市基盤施設とを適切に判断する。
- 共同貢献スキーム実現のため、協力金を収受・執行管理する役割を担う者や、その協力金を活用して都市基盤施設の整備などを実施する役割を担う者の選定をはじめ、スキームの仕組み、役割分担などについて、関係者間で協定を締結する。
- 方針及び本計画に基づき、駅周辺開発事業の地域貢献や共同貢献スキームにより、質の高い都市基盤施設の整備などの事業を推進していく。

飯田橋駅周辺基盤整備推進会議

■座長

東京都 都市整備局 都市基盤部長

■構成員

千代田区 まちづくり担当部長

新宿区 都市計画部長

文京区 都市計画部長

東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 品川・大規模プロジェクト推進部門
大規模プロジェクト推進ユニットリーダー

東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長

東京都 交通局 技術企画担当部長

■オブザーバー

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課長

■事務局

東京都 都市整備局 都市基盤部 都市基盤事業調整専門課長

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担当課長

飯田橋駅周辺基盤整備計画

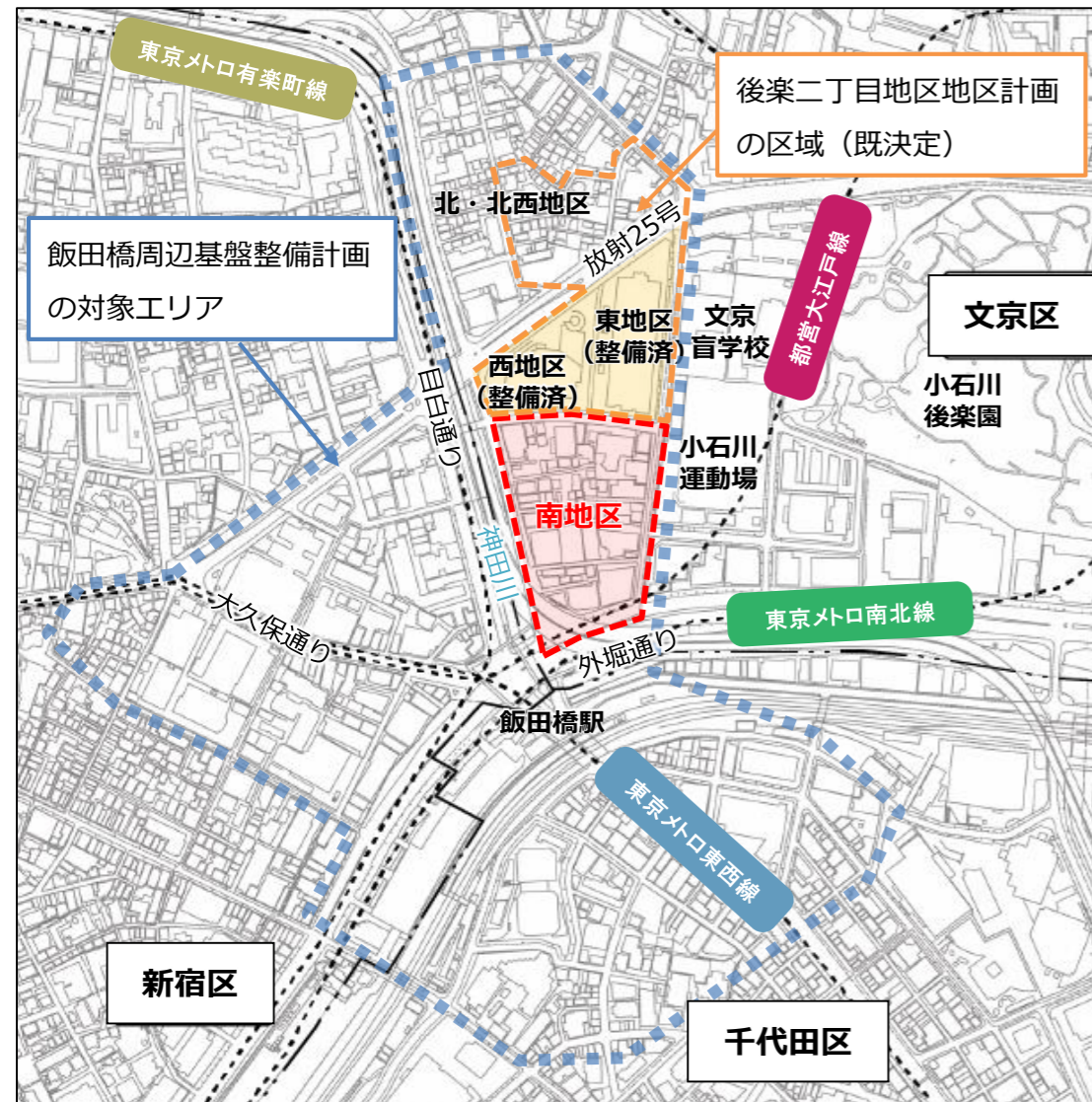
令和7年7月

編集・発行 | 飯田橋駅周辺基盤整備推進会議

後楽二丁目南地区のまちづくりについて

※計画内容は、今後の詳細検討及び関係機関協議により変更となる場合があります。

■位置図



国土地理院ウェブサイト「基盤地図情報」（国土地理院）をもとに作成

■まちづくりの経緯

平成4年	後楽二丁目再開発地区計画 決定（都決定）
平成12年	後楽二丁目東地区 竣工
平成16年	後楽二丁目南地区再開発協議会 発足
平成17年	区：後楽二丁目地区まちづくり整備指針 策定
平成22年	後楽二丁目西地区 竣工
令和3年	区：後楽二丁目地区まちづくり整備指針 改定
令和4年	後楽二丁目南地区再開発準備組合 区域拡大・進達
令和5年	都：飯田橋駅周辺基盤整備方針策定
令和6年	区：都市計画マスタープラン 改定
令和7年	区：後楽二丁目地区まちづくり整備指針補足基準 策定
令和7年	都：飯田橋駅周辺基盤整備計画 策定

■関連計画

飯田橋駅周辺基盤整備計画（令和7年7月／飯田橋駅周辺基盤整備推進会議）
 ※東京都・文京区・千代田区・新宿区・JR東日本・東京メトロ・都交通局から構成



文京区都市マスタープラン2024（令和6年9月策定／文京区）

小石川都市交流ゾーン・都市拠点に位置づけ

- 土地の高度利用・有効利用による、商業・業務機能や地域特性に応じた都市機能の集積、にぎわいや交流を生む空間の創出、駅とまちとのつながりを高める施設の整備を誘導していく



後楽二丁目地区まちづくり整備指針（令和3年8月改定／文京区）

- 後楽二丁目地区が一体となったまちづくりの推進
- 業務、商業、住宅を主とした複合市街地の形成
 - 地区内外をつなぐネットワークの強化
 - 地区内のまとまった広場空間の整備
- などが位置づけられている

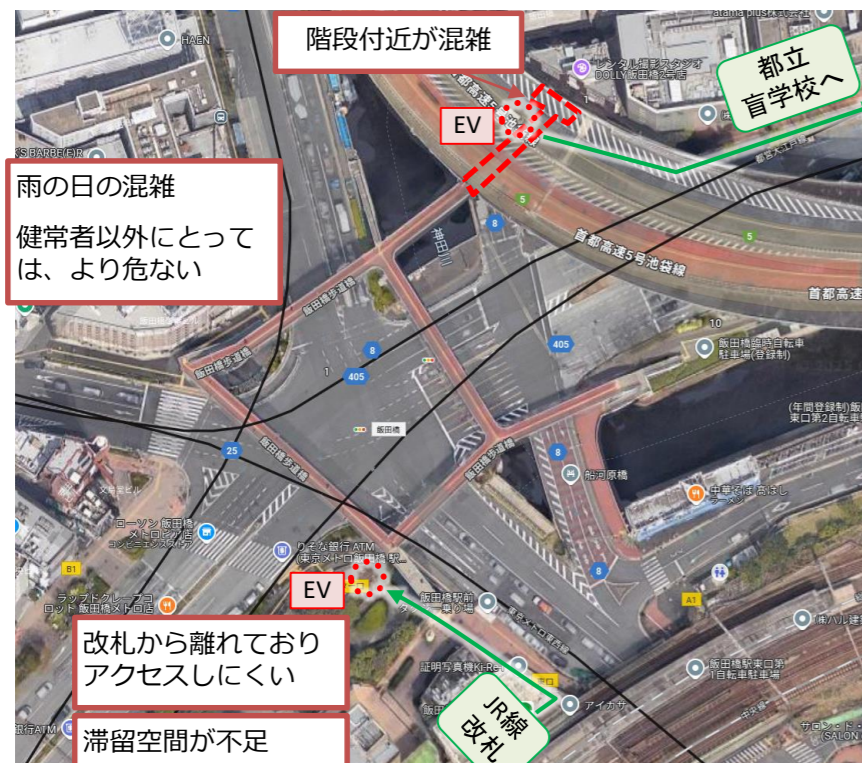


■ 地区の特徴・課題

基盤・歩行者ネットワーク

■ 駅と文京区のみちをつなぐ歩行者空間の強化が必要

- ・ 鉄道5線が乗り入れる拠点駅である。
- ・ 飯田橋駅と3区のみちをつなぐ歩道橋は、通勤通学の時間帯には混雑しており、特に雨の日などはスムーズに歩きにくい状況がある。
- ・ 今年4月にエレベーターの設置がされたが、近隣には都立文京盲学校があり、視覚障がい者の方にとっても分かりやすく安全な歩行者動線の整備が求められる。
- ・ JR飯田橋駅との接点となる部分では、縦方向の動線、駅前のまちの顔となる空間や、滞留空間整備が求められる。



国土地理院ウェブサイト「地図・空中写真閲覧サービス」(国土地理院)をもとに作成

< 飯田橋歩道橋の現況 >



都市機能

■ 老朽化建物・高経年マンション建替えが必要

- ・ 狭隘な私道が多く、緊急車両の通行などに支障がある状況であり、老朽化した建物や高経年マンションが多数残っており、建替えが急がれる。

< 狭隘な私道沿いの建物 >



■ 大学の集積・盲学校の立地

- ・ 地区周辺に大学が集積し大学発ベンチャーも盛ん
- ・ 近隣に都立盲学校が立地し、視覚障がい者にも配慮したユニバーサルまちづくりが求められる

< 飯田橋周辺の大学集積：約50校 >



住友不動産HPをもとに作成

みどり・広場

■ 緑化の不足

- ・ 飯田橋駅周辺は緑被率が低く、地域の方が日常的に憩える広場も不足している

■ 広場の整備・管理運営が必要

- ・ 計画地北側の道路空間を活用したイベント等、公共的空間のにぎわいづくりの取り組みが行われており、さらなる波及が期待される。

< 計画地周辺の緑被率 >

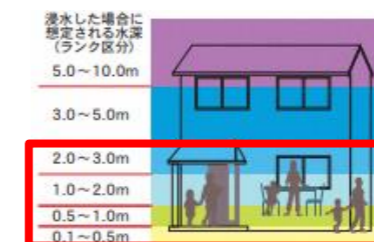


各区の緑被率区分をもとに作成

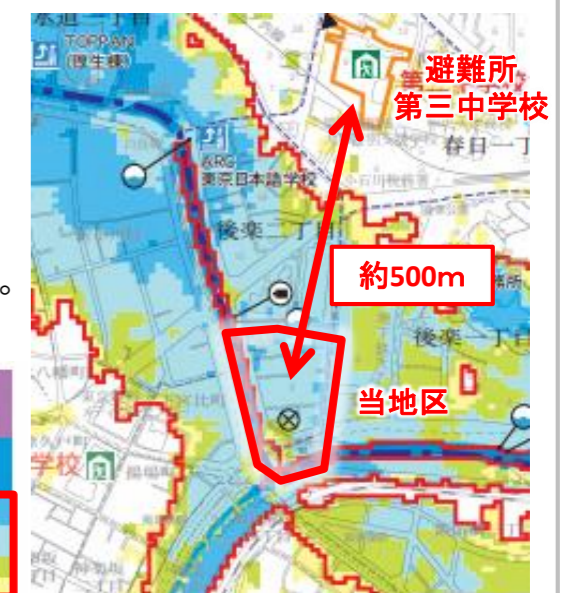
防災

■ 水害リスクがあるが、災害時に逃げ込める場所が不足

- ・ 計画地は低地に位置し、水害・洪水・高潮時に浸水が想定されるが、高台の避難所まで距離があり、水害時に逃げ込める場所が不足している。



文京区水害ハザードマップ【神田川及び荒川】(令和6年3月版)をもとに作成



■ 計画概要（想定）

計画地の所在地	後楽二丁目1番～3番
地域地区	商業地域（指定容積率：500%、指定建蔽率80%）、防火地域、高度地区60m（※運用基準に基づき廃止予定）
区域面積	地区計画（再開発等促進区）区域：約6.6ha 再開発事業区域：約2.6ha
事業手法	第一種市街地再開発事業（組合施行）
都市計画手法	再開発等促進区を定める地区計画（後楽二丁目地区地区計画を拡大変更）
敷地面積	約20,029㎡
計画容積率	1,150%
延床面積	約279,000㎡
最高高さ	約170m
階数	地上34階、地下1階
主要用途	事務所、住宅、店舗など
住宅戸数	約250戸

■ 配置図



※計画地内は歩行者デッキレベルを表示

■ まちづくりの方針

1. 駅とまちを安全かつ円滑につなぐ、歩行者ネットワークを整備

- ・飯田橋駅と計画地をつなぐ区間の、安全でスムーズに通行できる歩行者空間を創出します。
- ・敷地内には、地区の南北をつなぐバリアフリーの動線を整備します。
- ・道路沿いの歩行者空間は、段差処理や植栽等により、安全快適に歩行できる空間とします。

2. エリアのにぎわいを強化する、地域に開かれた広場を形成

- ・駅周辺に不足しているみどり豊かで地域に開かれた広場を、歩行者動線に沿って整備します。
- ・広場でのにぎわいづくりなど、平時からまちの魅力を育て、地域と連携する取り組みを進め、災害時にもスムーズに連携、対応することを目指します。

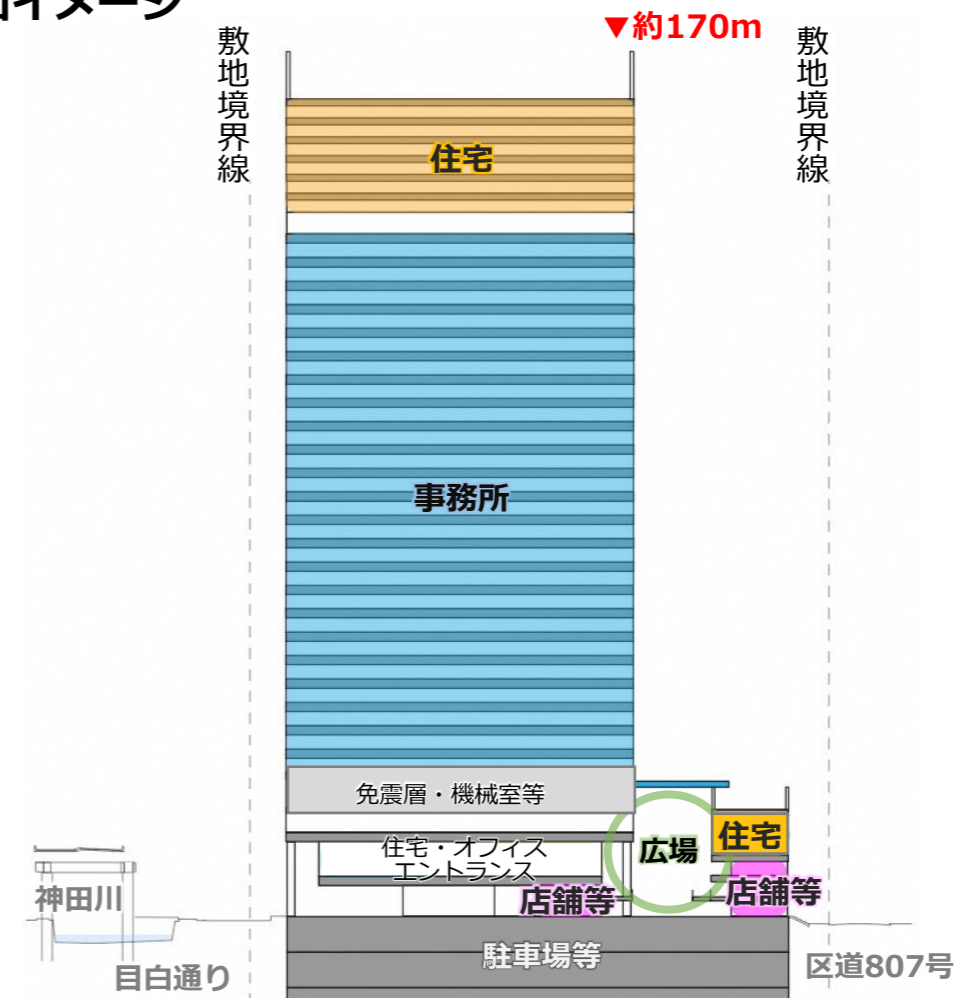
3. 業務・商業・住宅等の集積により活力とにぎわいを創出する複合市街地を形成

- ・高い交通利便性や、良好な住宅地との結節点に位置するポテンシャルを活かし、業務・商業・住宅が集積した複合市街地を形成します。
- ・また、地区周辺の大学等と連携した、ベンチャー支援拠点を整備します。

4. 水害等にも対応した地域防災力の強化及び脱炭素社会に向けた環境負荷低減を推進

- ・災害時に帰宅困難者の受け入れが可能な一時滞在施設を整備し、一時滞在施設は、水害時にも地域住民が垂直避難できるよう、デッキレベルに確保します。
- ・建物の省エネルギー化・エネルギーマネジメントの取組による環境負荷低減を実施

■ 断面イメージ



※東西方向の断面イメージ

1. 駅とまちを安全かつ円滑につなぐ、歩行者ネットワークを整備

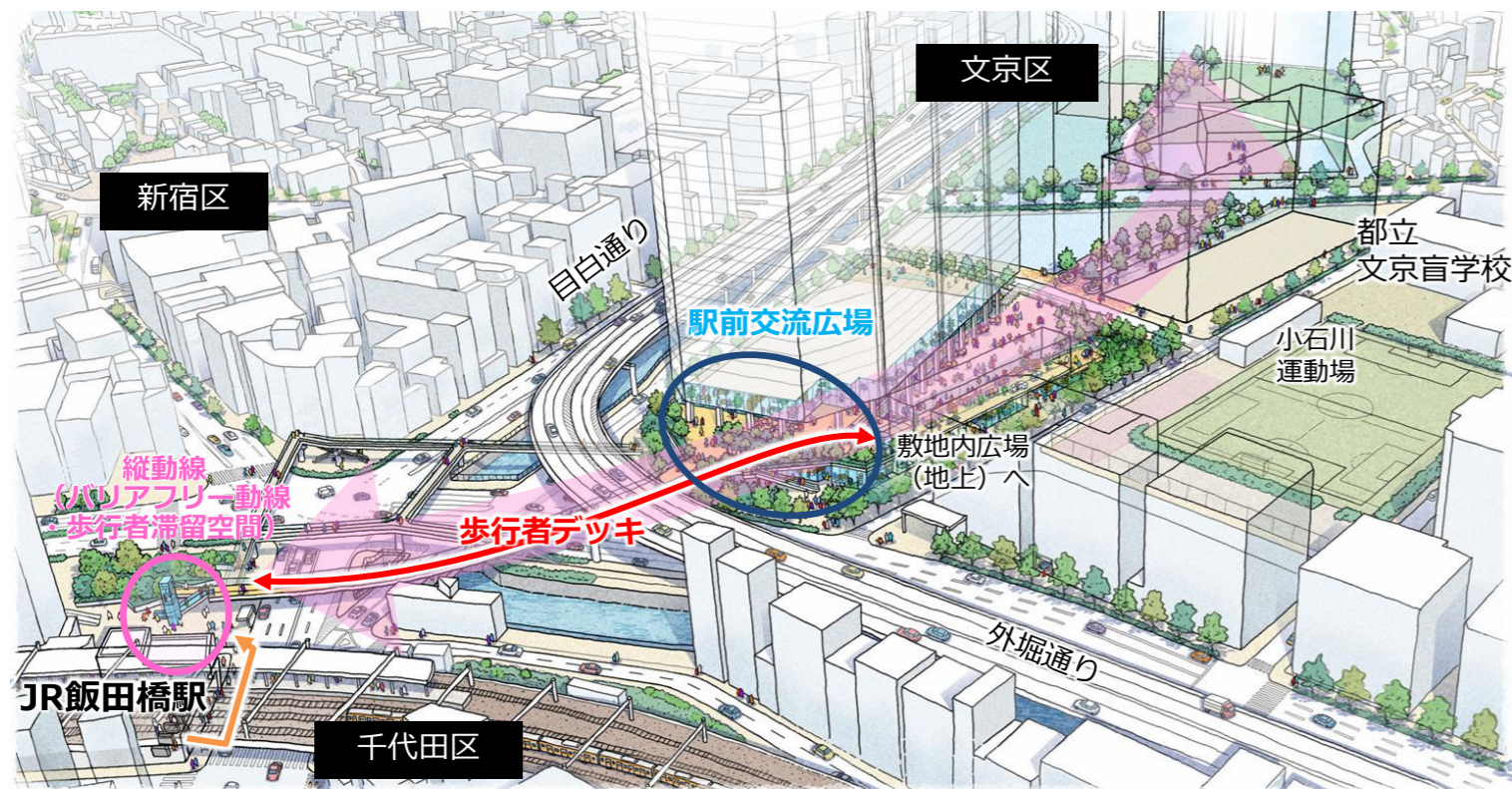
■ 飯田橋駅と文京区を結ぶ歩行者空間の強化

- 当地区では、飯田橋駅周辺基盤整備計画（飯田橋駅周辺基盤整備推進会議／令和7年7月）に基づき、第1期区間となる以下の整備に貢献する。
 - 駅との接点となる歩行者デッキレベルと地上レベルを接続する縦動線（バリアフリー動線・歩行者滞留空間）
 - 民地内を活用し、駅からの歩行者を受け止め、縦動線を備えた駅前交流広場
 - これらを接続する歩行者デッキ（第1期区間：文京区～JR飯田橋駅周辺）

< 飯田橋駅周辺基盤整備計画（令和7年7月／飯田橋駅周辺基盤整備推進会議） >



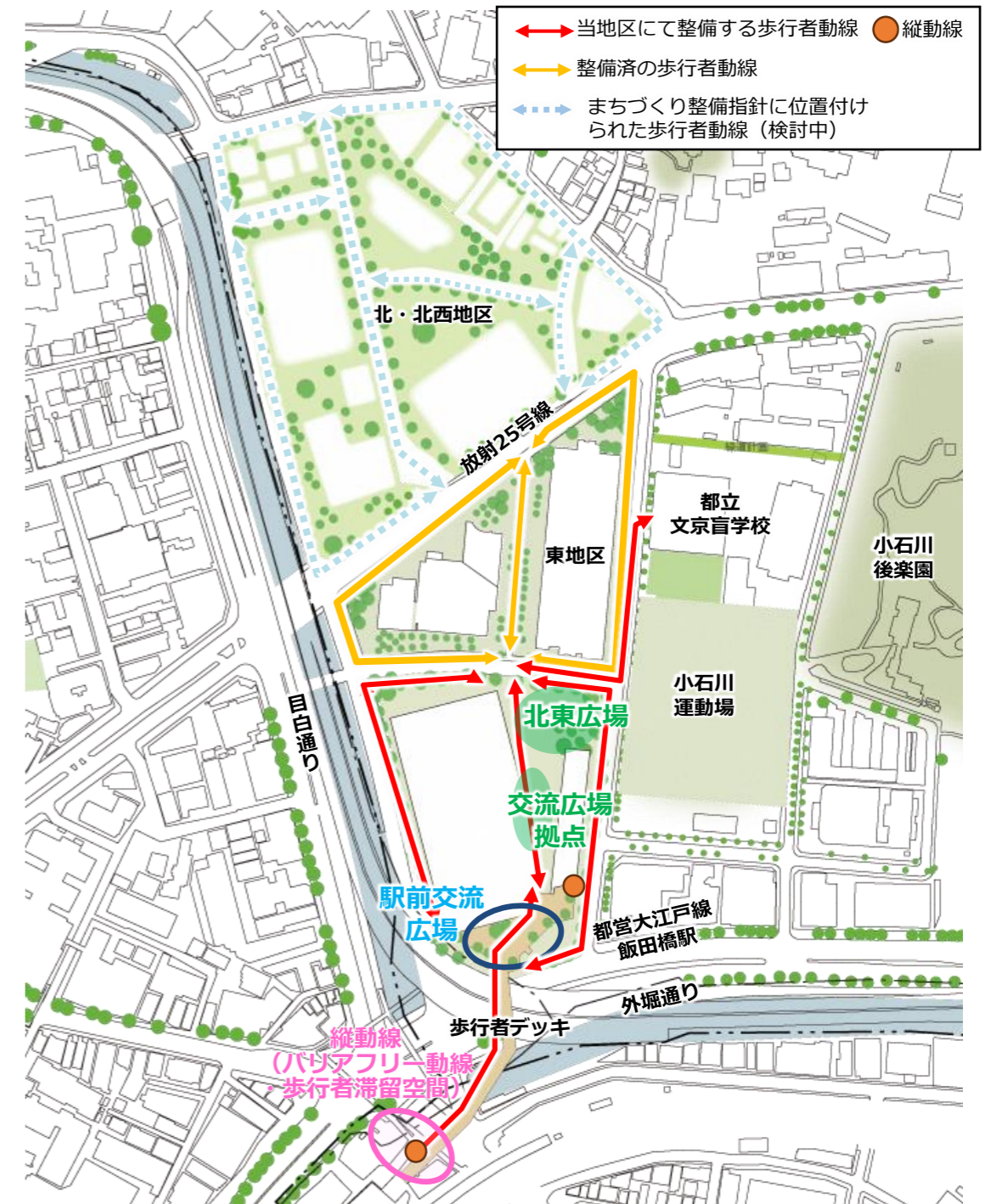
< 整備イメージ >



■ 駅から周辺市街地をつなぐバリアフリー動線・歩行者ネットワーク

- 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）を踏まえ、敷地内には、歩行者デッキと地上を結ぶバリアフリーの動線を整備し、周辺のまちへスムーズにアクセスできる歩行者ネットワークを整備する。

< 歩行者ネットワーク図 >

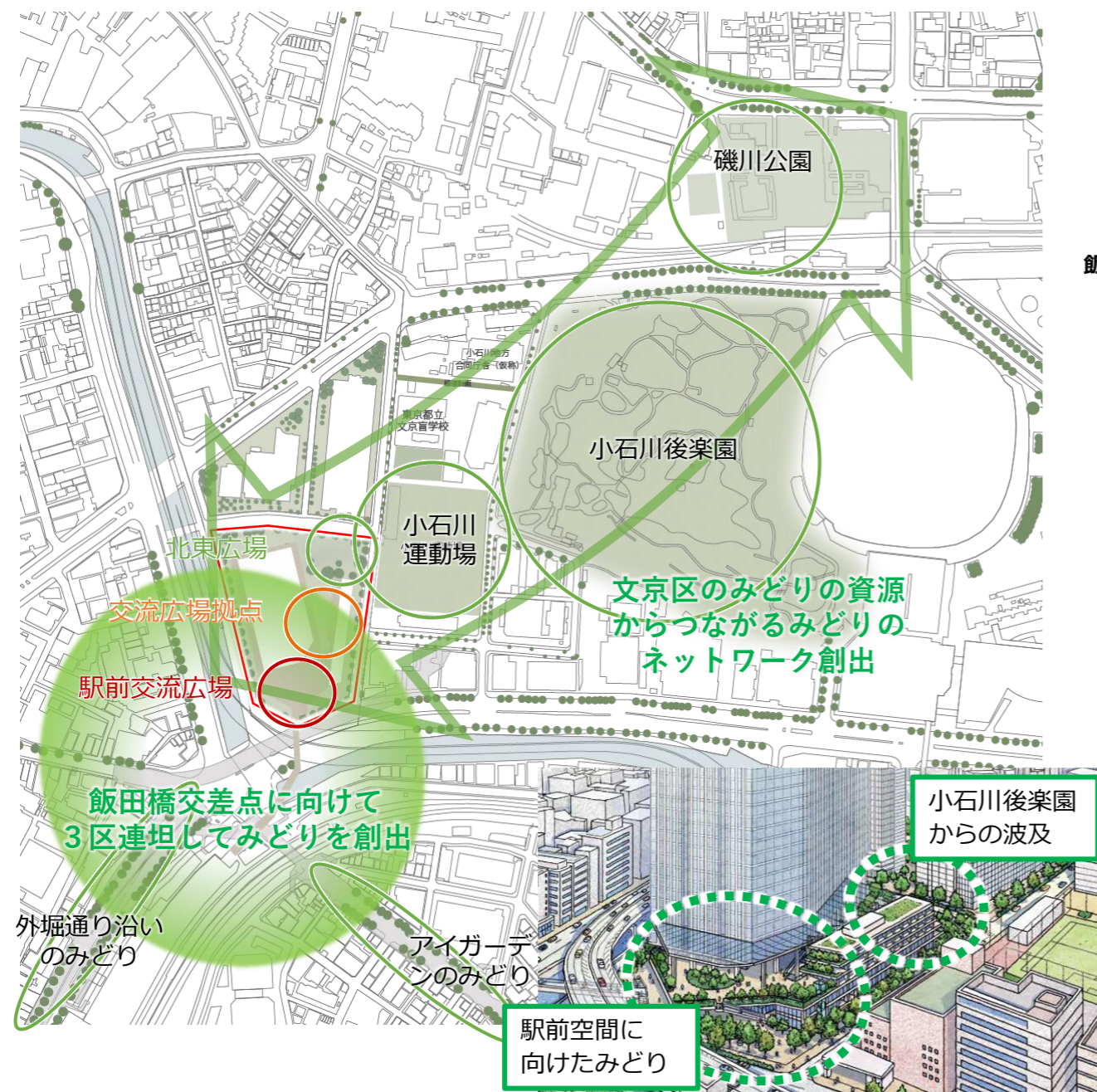


2. エリアのにぎわいを強化する、地域に開かれた広場を形成

■みどりのネットワーク形成

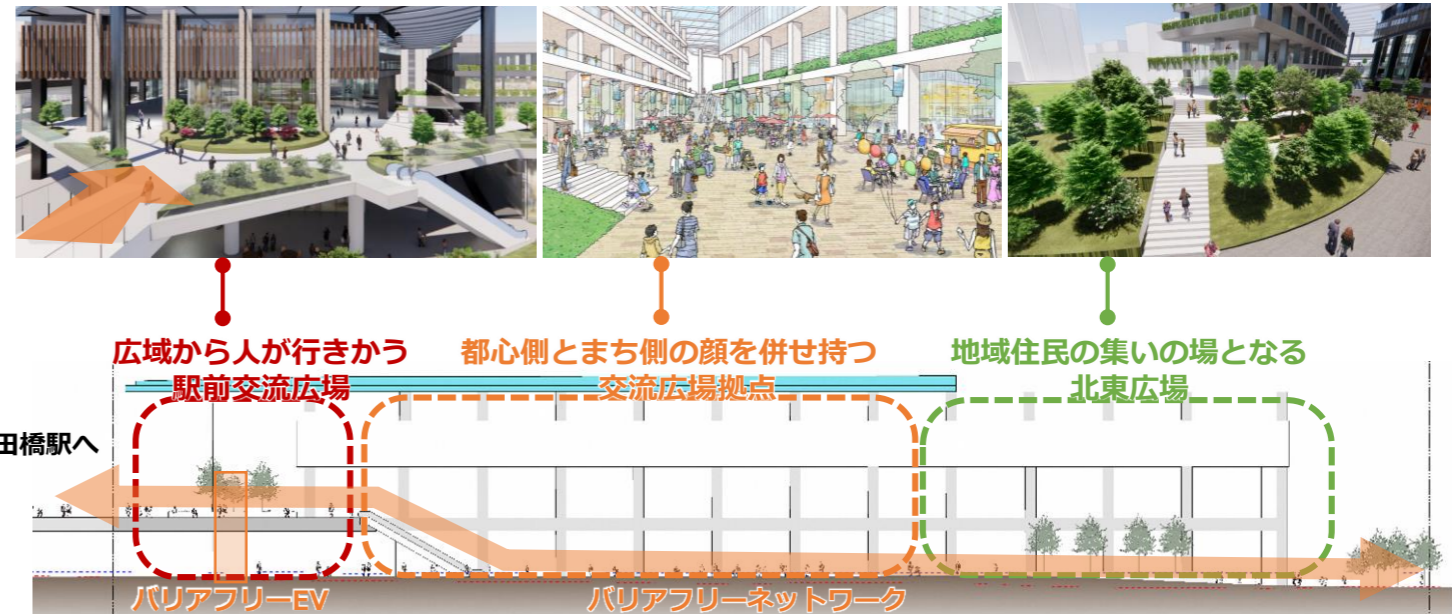
- ・駅前空間と後背地に向けた立体的なみどりの景を創出し、小石川後楽園等の周辺のみどりの資源からの波及を感じさせるみどりのネットワークを創出する。
- ・飯田橋駅と小石川後楽園をつなぐ緑のネットワーク軸を形成する中で、植生に配慮した植栽計画とする。

<みどりのネットワーク形成のイメージ>



■歩行者ネットワークに沿った3つの広場の創出

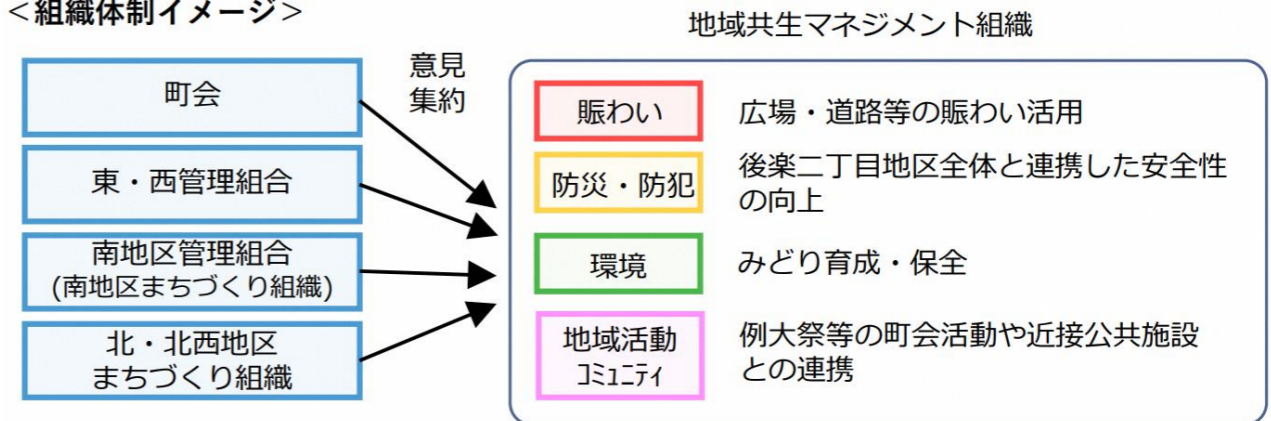
- ・歩行者ネットワーク沿いに、駅周辺に不足しているみどり豊かで地域に開かれた広場を整備する。
- ・それぞれ性格の異なる広場として設え、多様なアクティビティが生まれる空間を創出する。



■エリアのにぎわいづくりの取り組み

- ・平時からまちの魅力を育て、地域と連携する取り組みを進め、災害時にもスムーズに連携、対応することを目指す。

<組織体制イメージ>

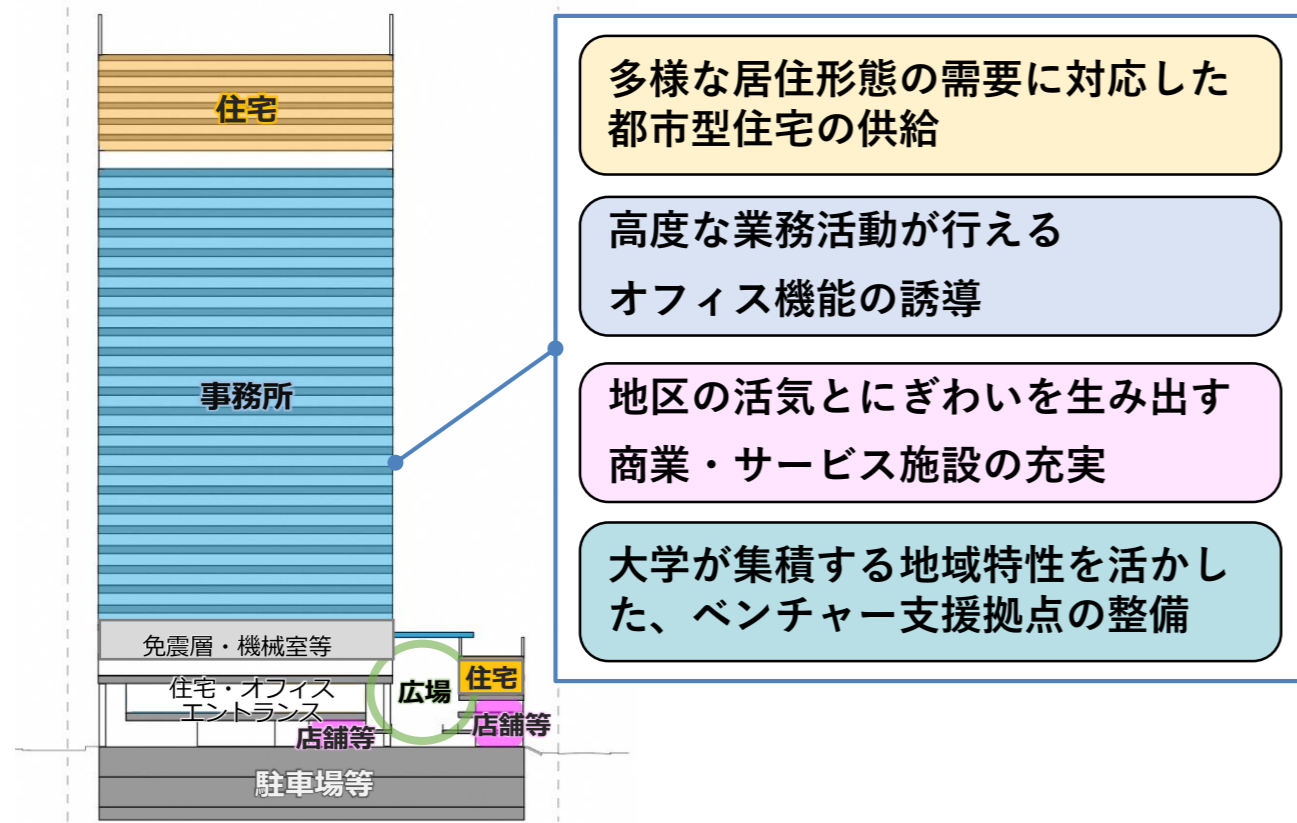


後楽二丁目地区まちづくり整備指針補足基準より

3. 業務・商業・住宅等の集積により活力とにぎわいを創出する複合市街地を形成

■飯田橋拠点にふさわしい、業務・商業・住宅が集積した複合市街地を形成

- 高経年マンション建替えの受け皿として、多様な働き方・ライフスタイルを支える都市型住宅を整備する。
- 地区周辺の大学発ベンチャーキャピタル及び文京区と連携した、ベンチャー支援拠点を整備する。



＜暫定施設「GROWTH文京飯田橋」（令和6年3月～）の取り組み＞



GROWTH
文京飯田橋



実験水槽



鉄鋼スラグ製品による
環境改善イメージ

文京区 創業支援事業との連携
(R6.6 連携協定)



文京区
BUNKYO CITY



文京
共創フィールド
プロジェクト
BUNKYO CO-CREATION FIELD PROJECT

大学系ベンチャー
キャピタルとの連携



東大IPC
Innovation Platform for The University of Tokyo



早稲田大学
WASEDA University

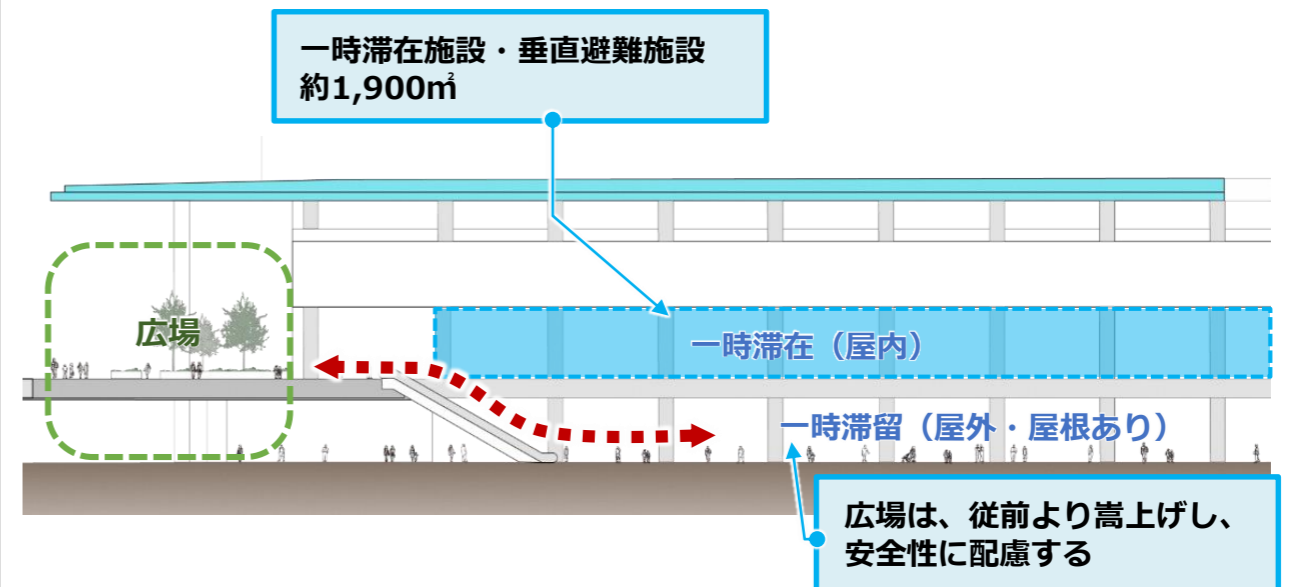
TUSIMCo
東京理科大学インベストメント・
マネジメント株式会社

東京都スタートアップ戦略推進本部令和4年進捗・成果報告C:環境改善・資源循環
 「住友不動産NEWSRelease2024年6月3日」住友不動産HP https://www.sumitomo-rd.co.jp/uploads/20240603_release_growthbunkyoiidabashi_open.pdf
 (最終閲覧日2025年8月8日)
 「文京共創フィールドプロジェクト」文京区<https://www.city.bunkyo.lg.jp/b001/p005974/index.html> (最終閲覧日2025年8月8日)

4. 水害等にも対応した地域防災力の強化及び脱炭素社会に向けた環境負荷低減を推進

■水害にも対応した地域防災力強化の取り組み

- 災害時に帰宅困難者の受け入れが可能な一時滞在施設を整備し、一時滞在施設は、水害時にも地域住民が垂直避難できるように、デッキレベルに確保



■脱炭素社会に向けた環境負荷低減の推進

- 建物の省エネルギー化・熱負荷の低減のほか、電気の再エネ化、エネルギーマネジメントなどに高い水準で取り組む。

