

飯田橋駅周辺 基盤整備計画 (第2版)

令和8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

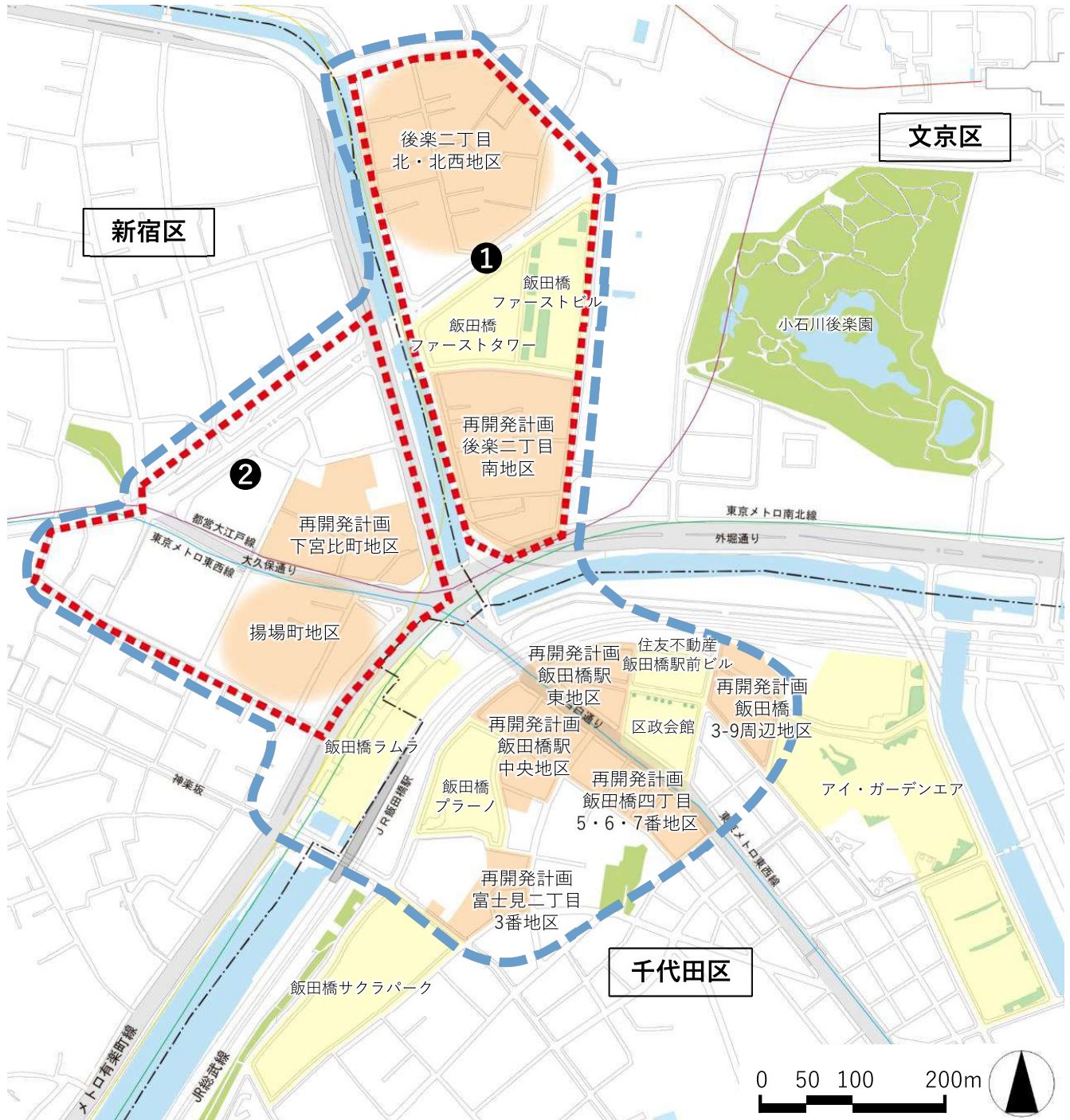
令和7年7月には、方針との整合を図りながら、各都市基盤施設の必要性、位置・構造・規模などの仕様、整備及び維持管理に係る関係者間の役割分担、事業スケジュールなどの具体的な内容を取りまとめた「飯田橋駅周辺基盤整備計画」（以下「本計画」という。）を策定した。

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している。

今回、駅周辺のまちづくりの進捗に合わせ、まちづくりの動向に係る情報を更新するとともに、整備の計画が具体化した都市基盤施設を追加するため、本計画を改定する。

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。



凡例



本計画の対象エリア



関連計画の区域

① 後楽二丁目地区まちづくり整備指針

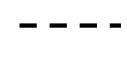
② 飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン



まちづくりが完了したエリア



今後まちづくりが想定されるエリア



区境

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

都市づくりのグランドデザイン

(東京都／平成29年9月策定)

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／平成31年2月答申)

東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

ーサステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくりー

(東京都／令和3年3月改定)

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月改定)

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
(新宿区／平成29年12月策定)

まちづくり戦略プラン

(新宿区／令和5年7月改定)

文京区都市マスタープラン

(文京区／令和6年9月改定)

反映

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月策定)

飯田橋駅周辺 基盤整備方針

(令和5年4月策定)

飯田橋駅周辺 基盤整備計画

(令和8年7月改定)

飯田橋駅周辺基盤整備推進会議

整合

整合

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月策定)

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)

※千代田区内の計画

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月策定)

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)

※新宿区内の計画

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)

後楽二丁目地区まちづくり整備指針

補足基準

(文京区／令和7年2月策定)

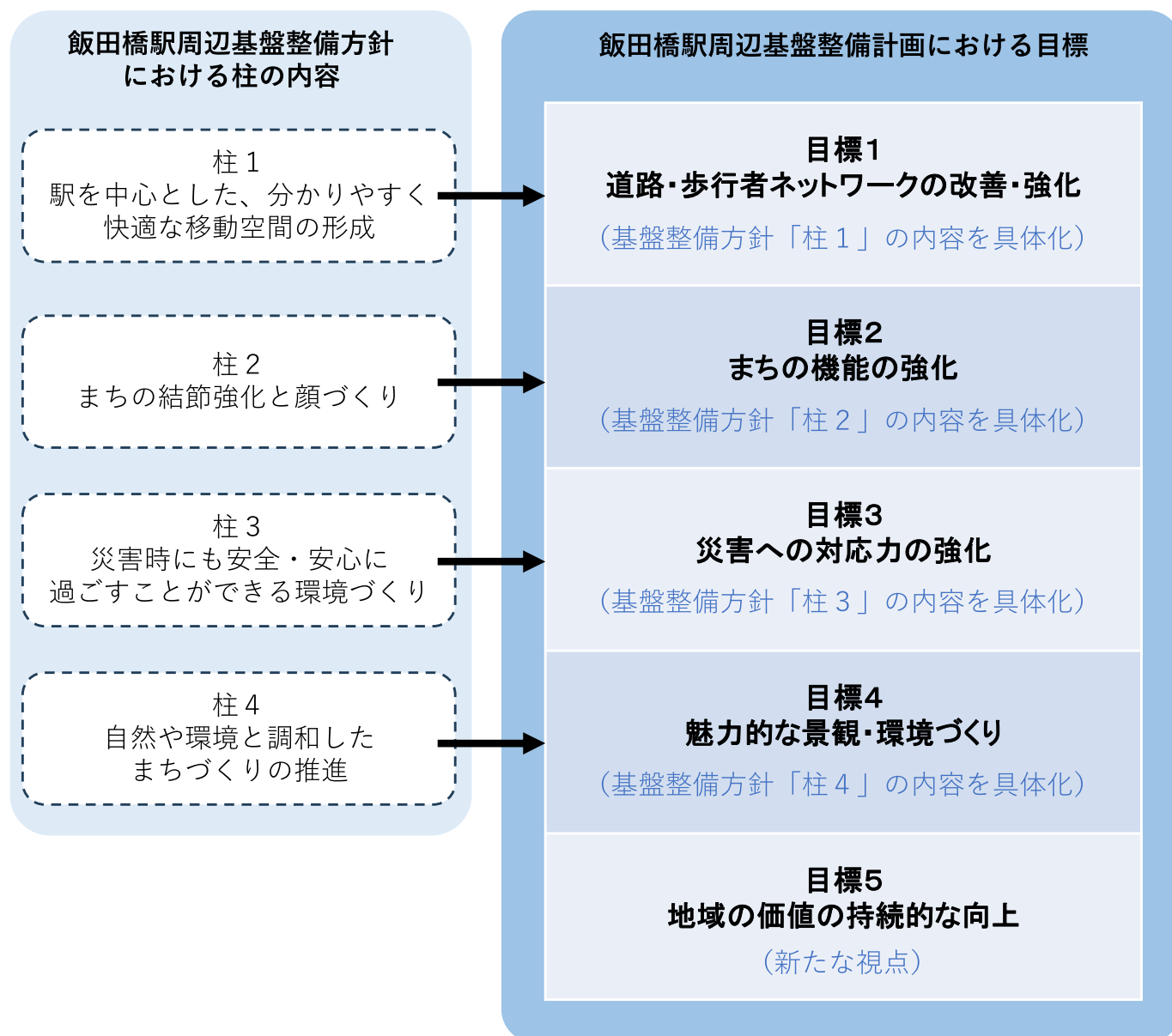
※文京区内の計画

反映

都市計画・都市開発・公共施設等の整備 など

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）

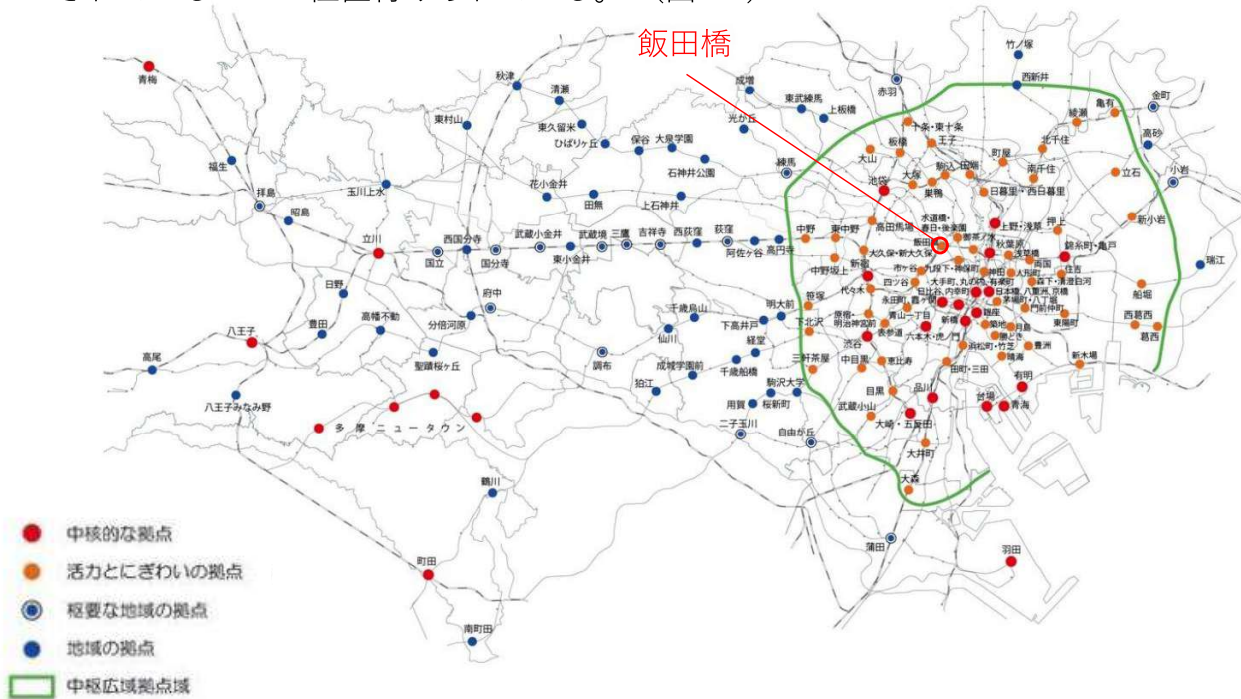


図2-1 中核的な拠点等のイメージ

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）

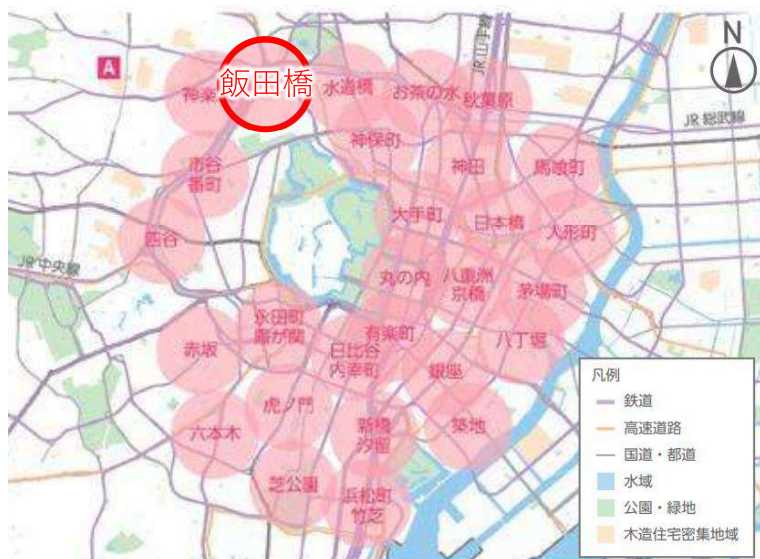


図2-2 中枢広域拠点域図

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）

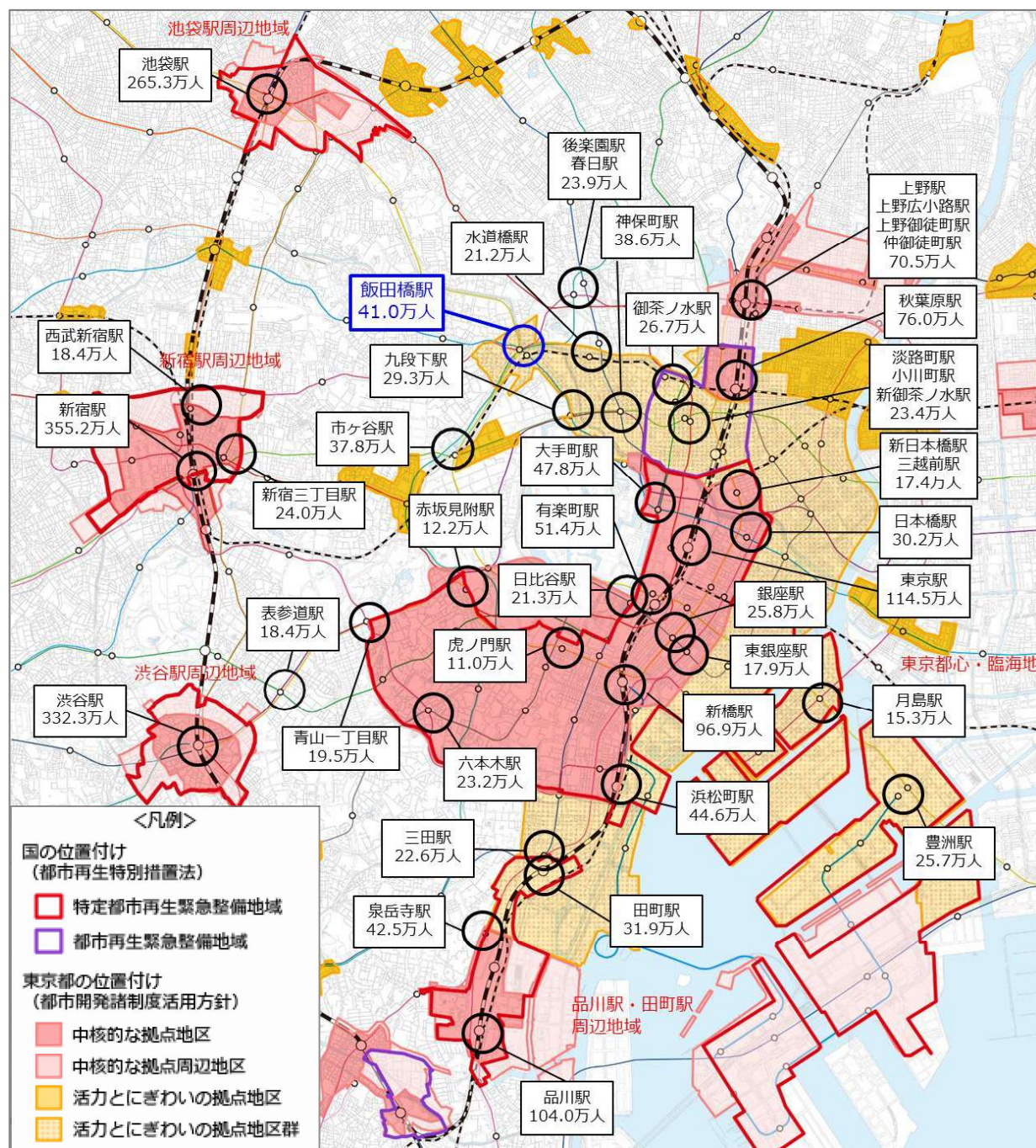


図2-3 東京都心部の位置付けと主要駅の日乗降客数

※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

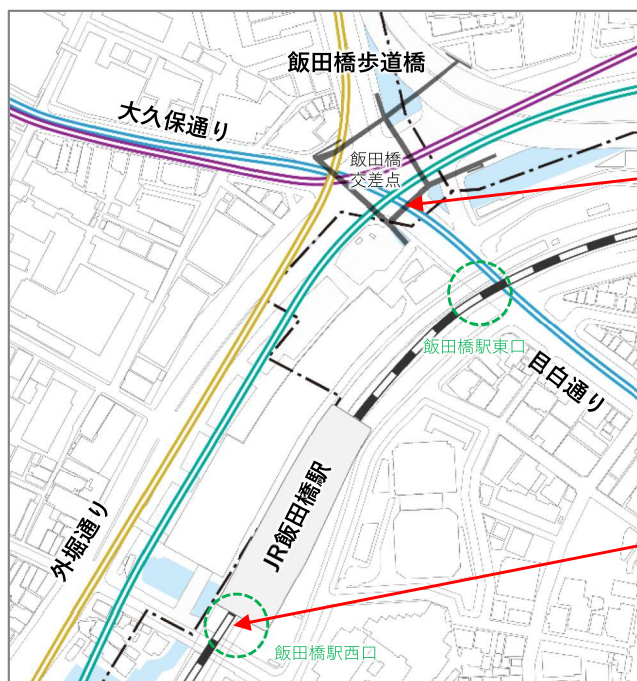


図2-6 位置図



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）

- ① JR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

- ③ A2、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

- ⑧ 3 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。
- ⑩ 3 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

- ⑧ 3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。



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。



飯田橋歩道橋（階段部・歩行部）



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）

- ① JR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

鉄道駅

地下鉄出入口

- ③ A2、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。



A2出入口の様子

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。
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。

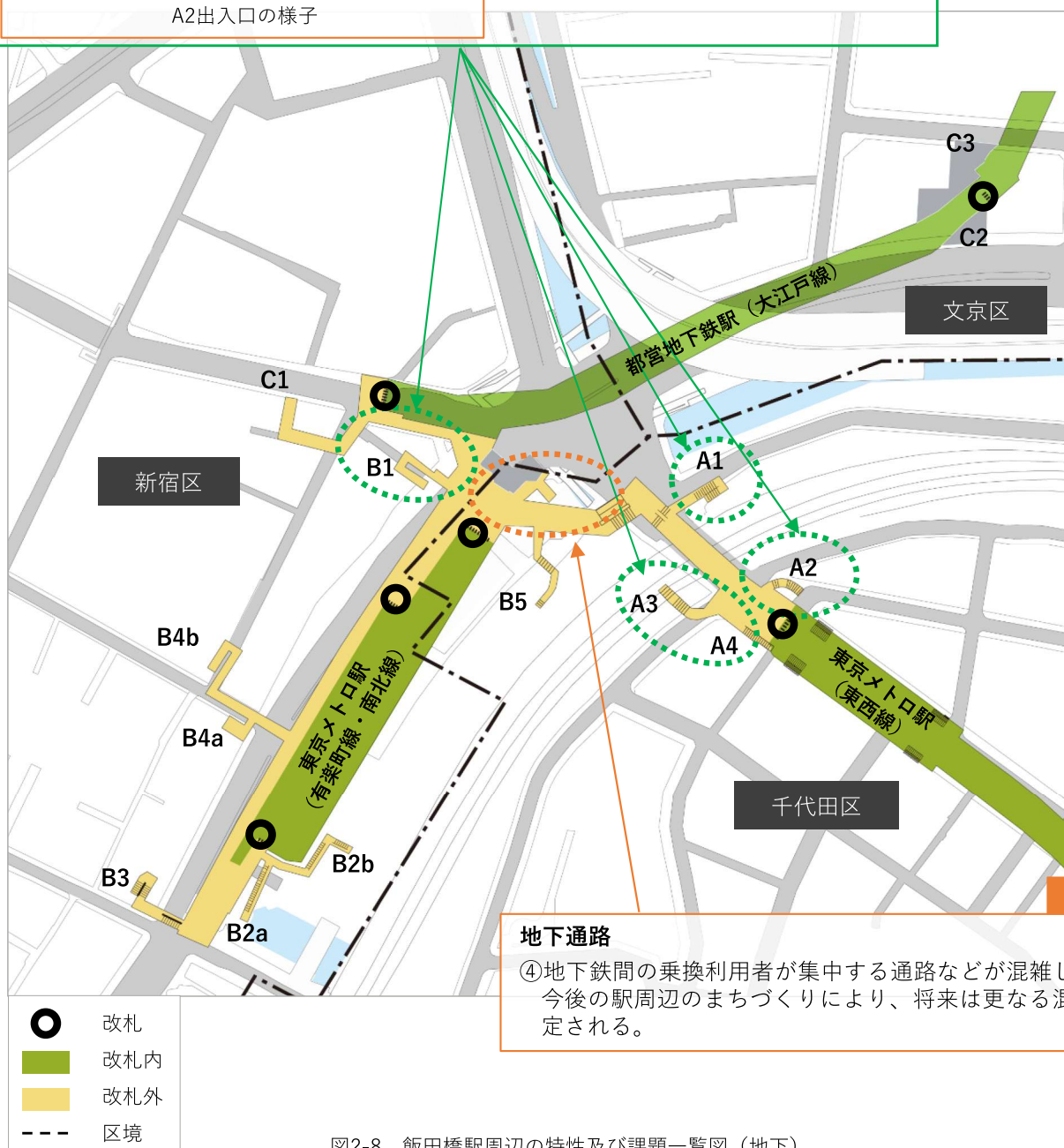


図2-8 飯田橋駅周辺の特性及び課題一覧図（地下）

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。

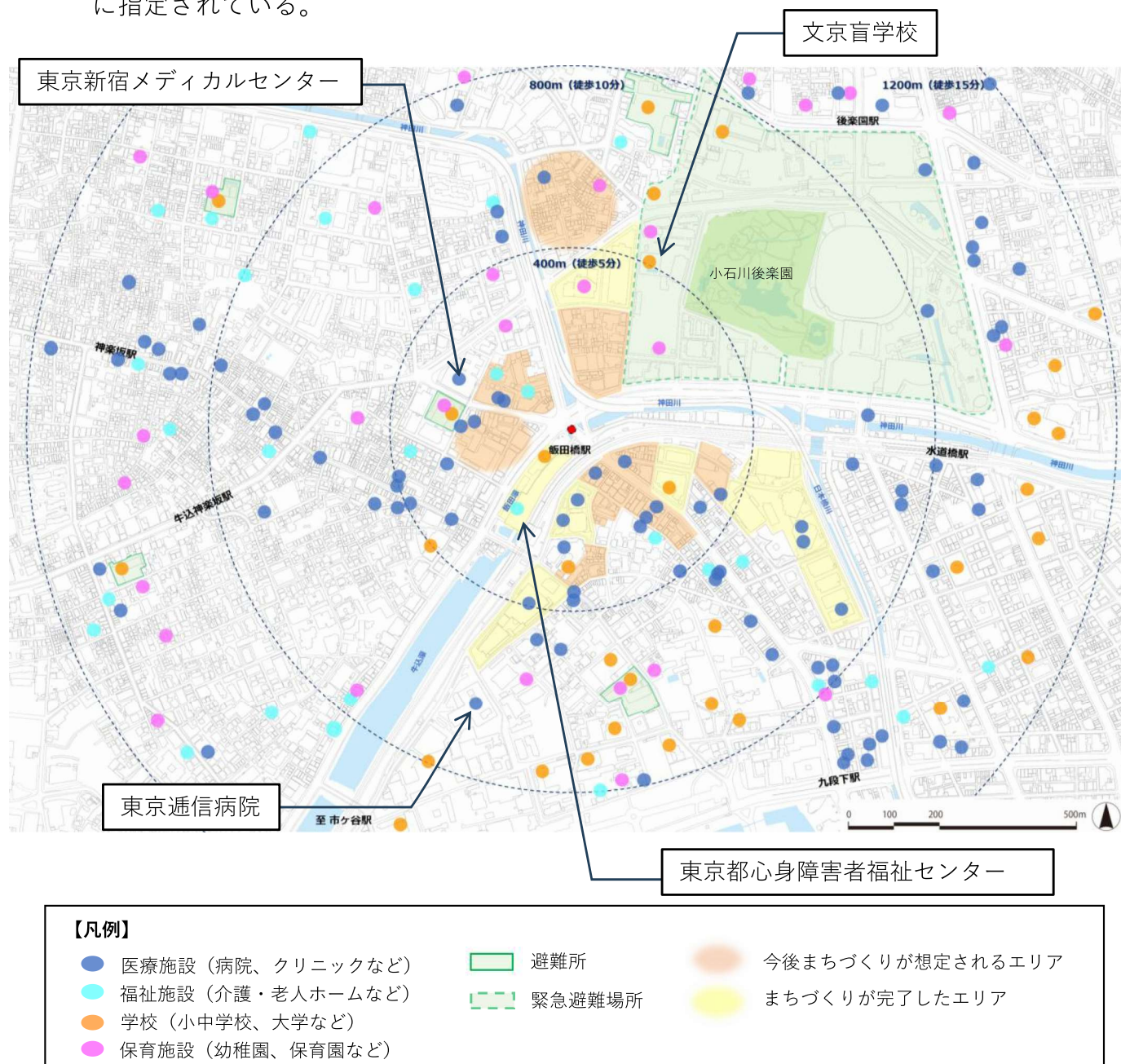


図2-9 飯田橋駅周辺のまちづくり状況と施設分布図

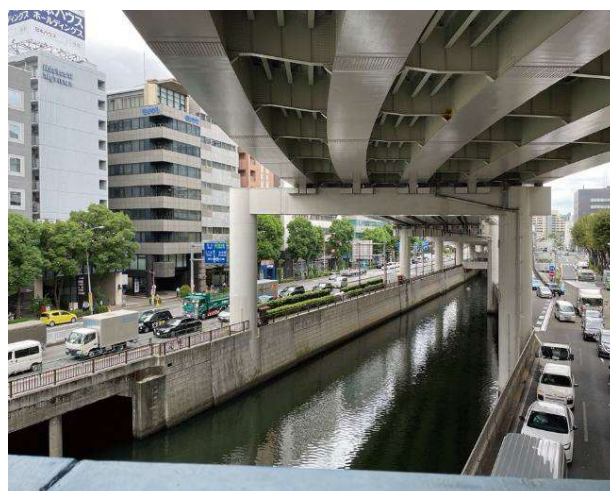
2 章 飯田橋駅周辺の特性及び課題

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保することで、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。

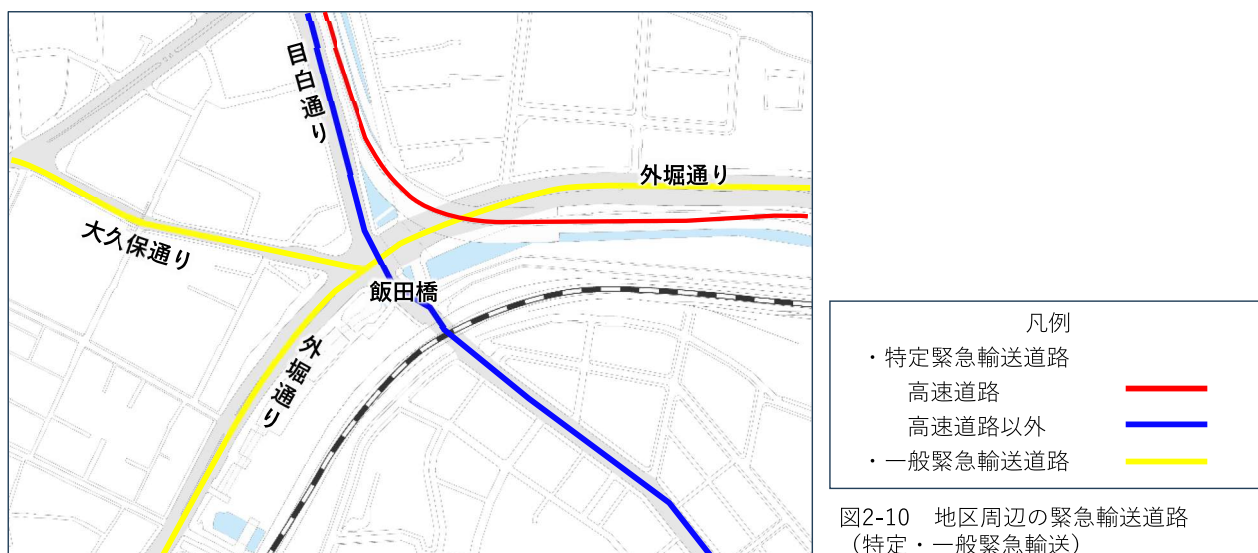


図2-10 地区周辺の緊急輸送道路
(特定・一般緊急輸送)

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)



図2-11 神田川流域洪水浸水想定区域図 (東京都建設局)

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)



小石川後楽園
(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)

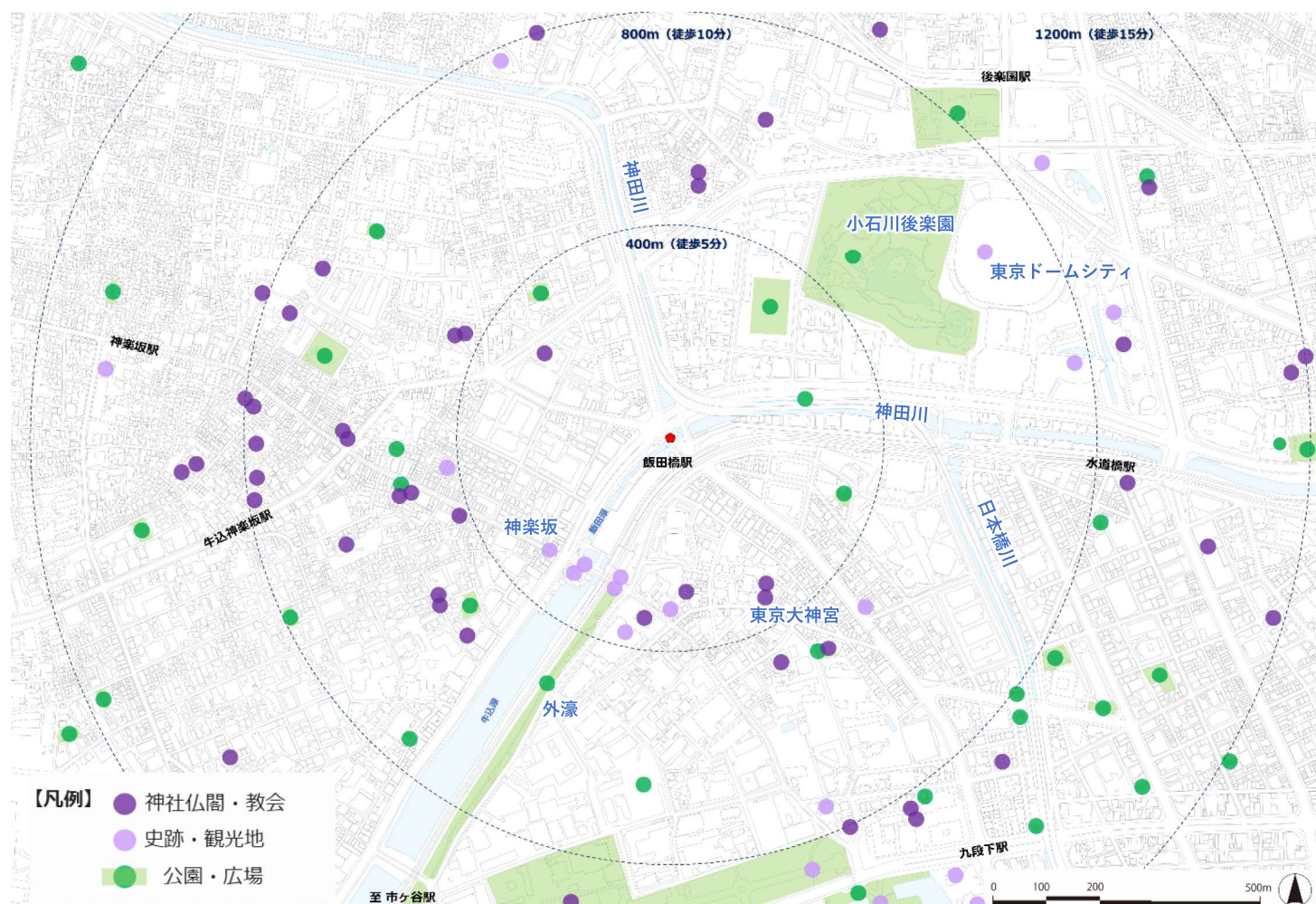


図2-12 飯田橋駅周辺の地域資源分布図

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きれていない。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、生かしきれていない。
- ・ 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。

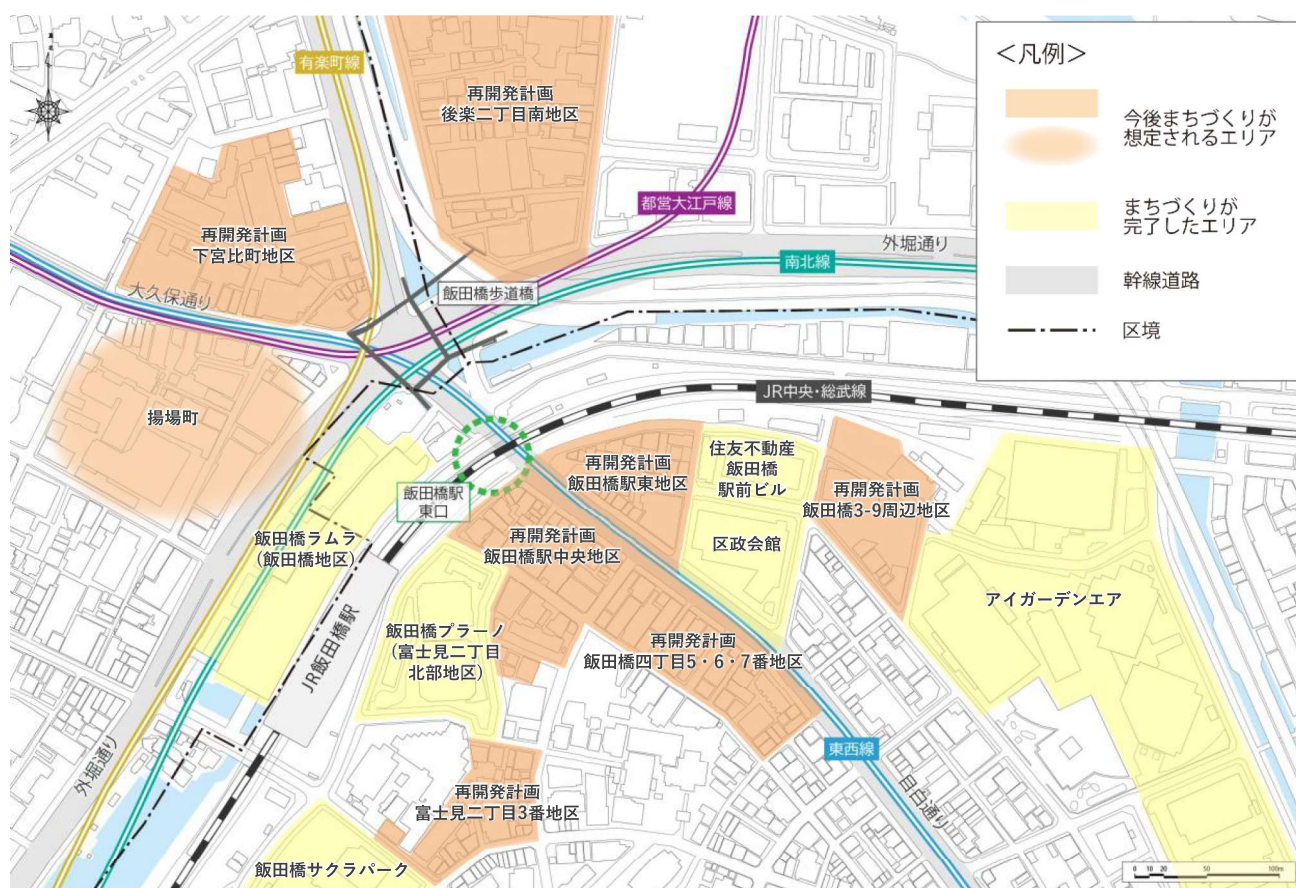


図2-14 飯田橋駅周辺で進行しているまちづくり

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。

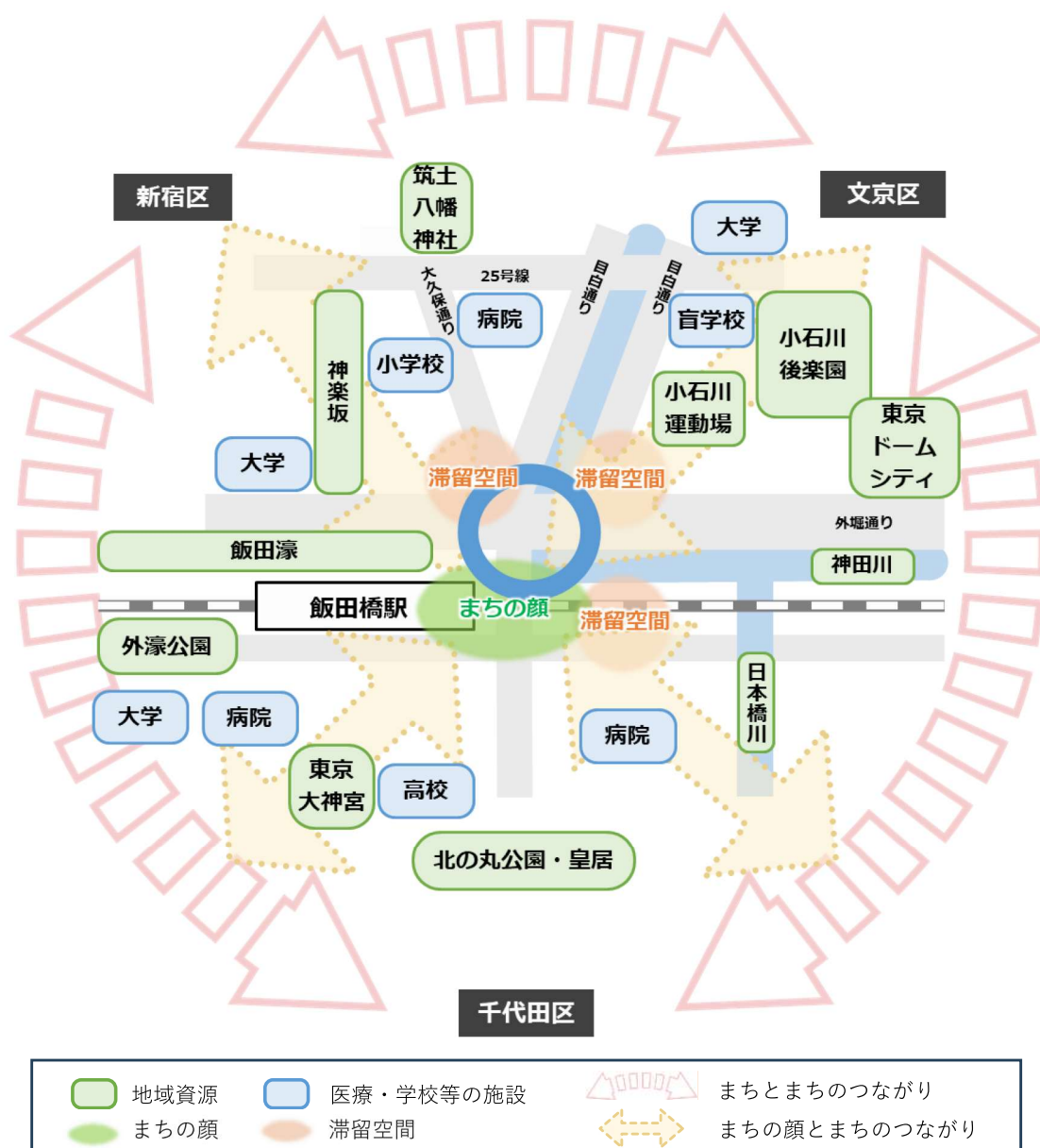


図3-1 まちの機能の強化イメージ

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。

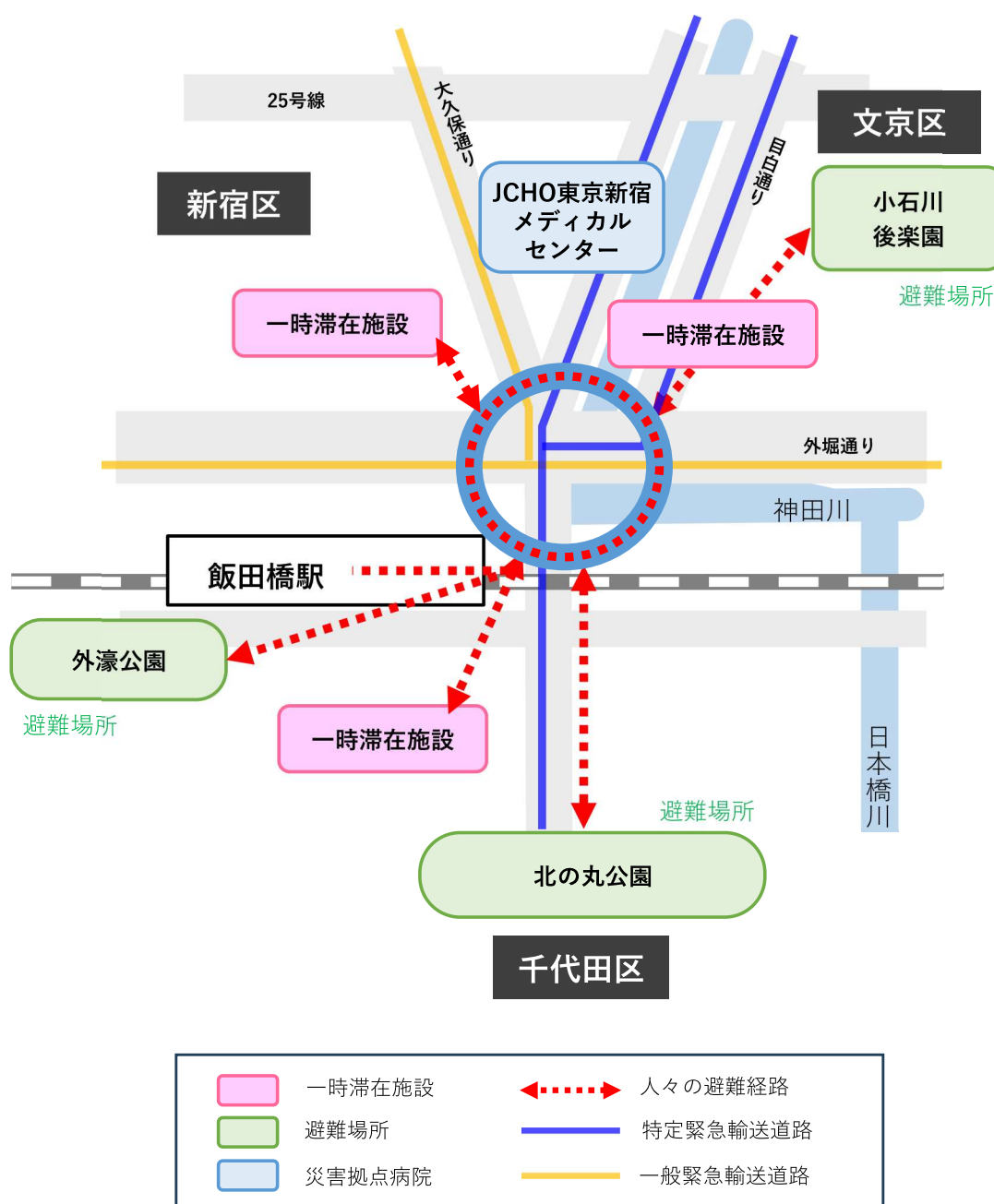


図3-2 災害時の避難イメージ

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

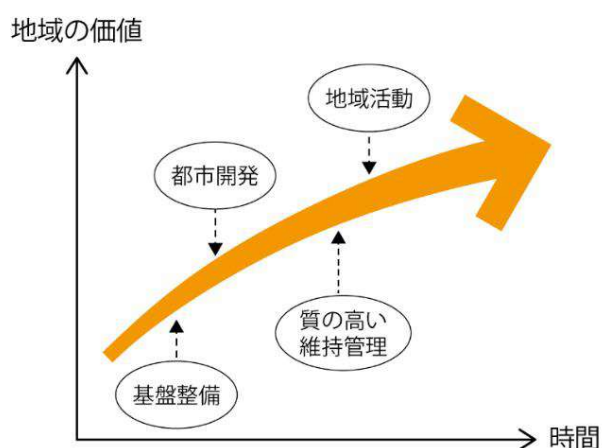
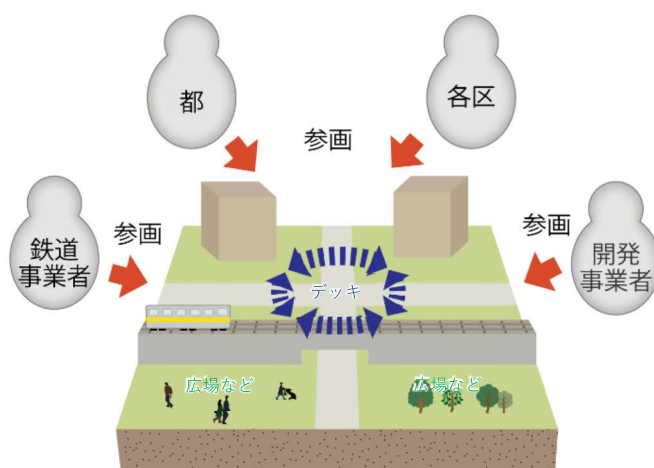


図3-4 関係主体による維持管理及び空間活用



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。

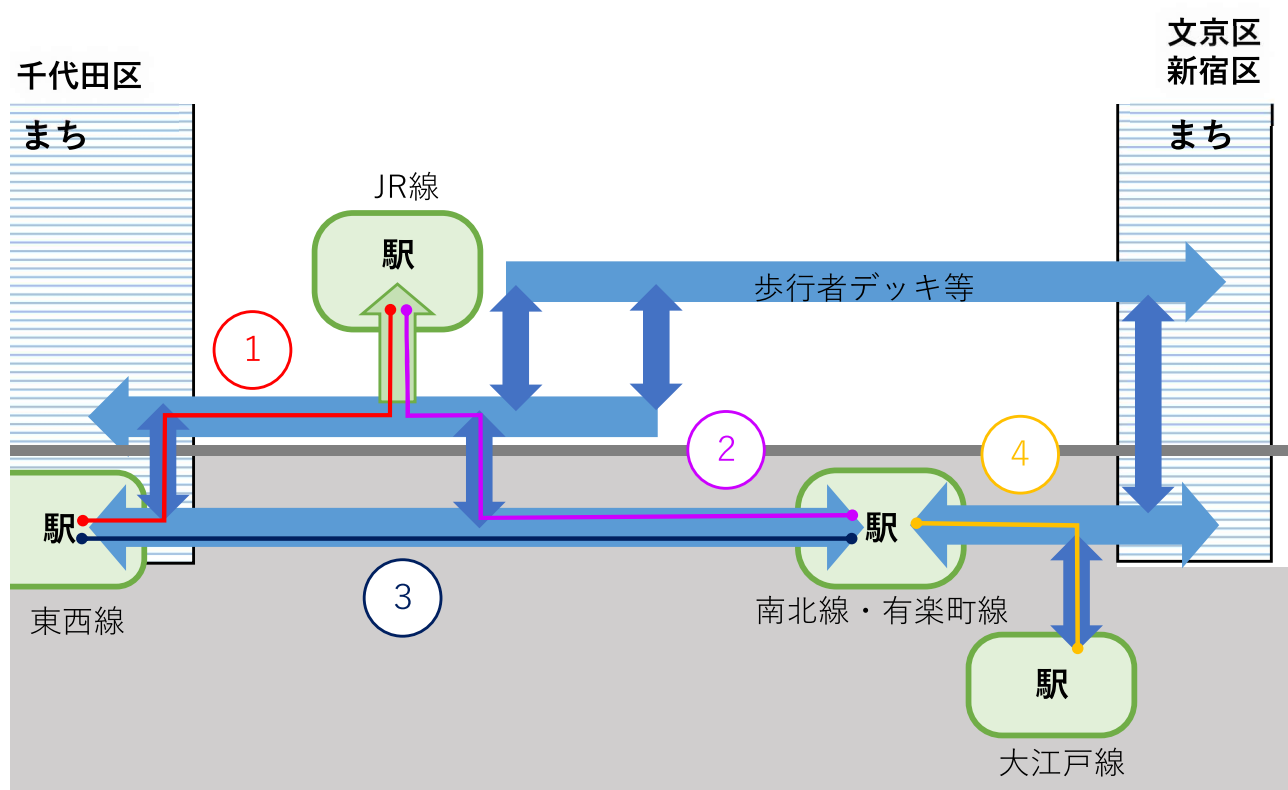


図4-1 「駅と駅」のつながりの強化イメージ

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。

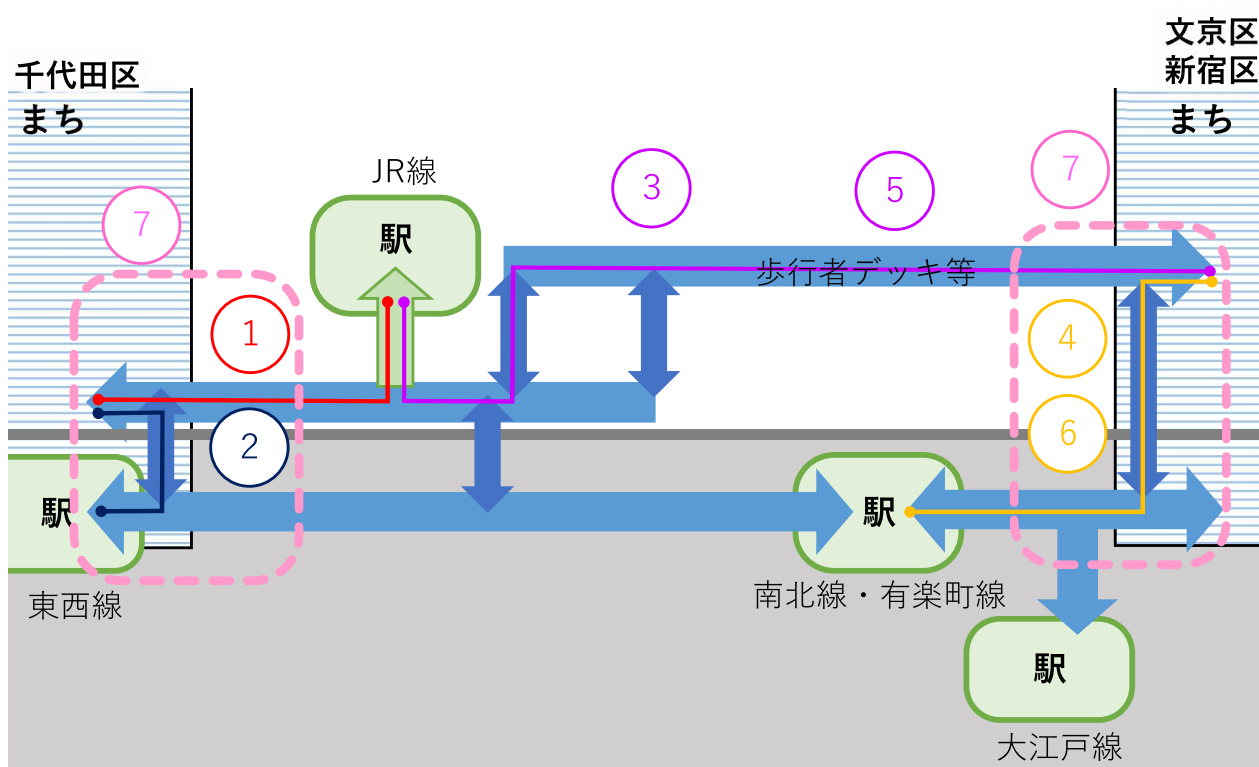


図4-2 「駅とまち」のつながりの強化イメージ

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。

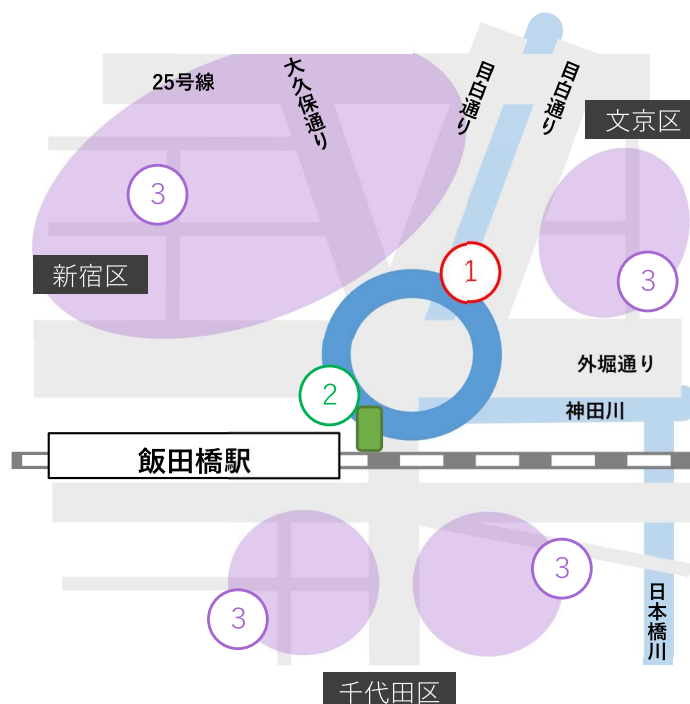


図4-3 取組方針イメージ

将来イメージ

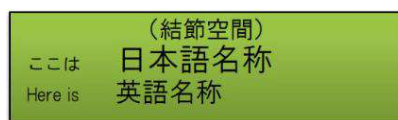
自転車等駐車場の整備



分かりやすい案内サインのイメージ



指示サイン（例）



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。

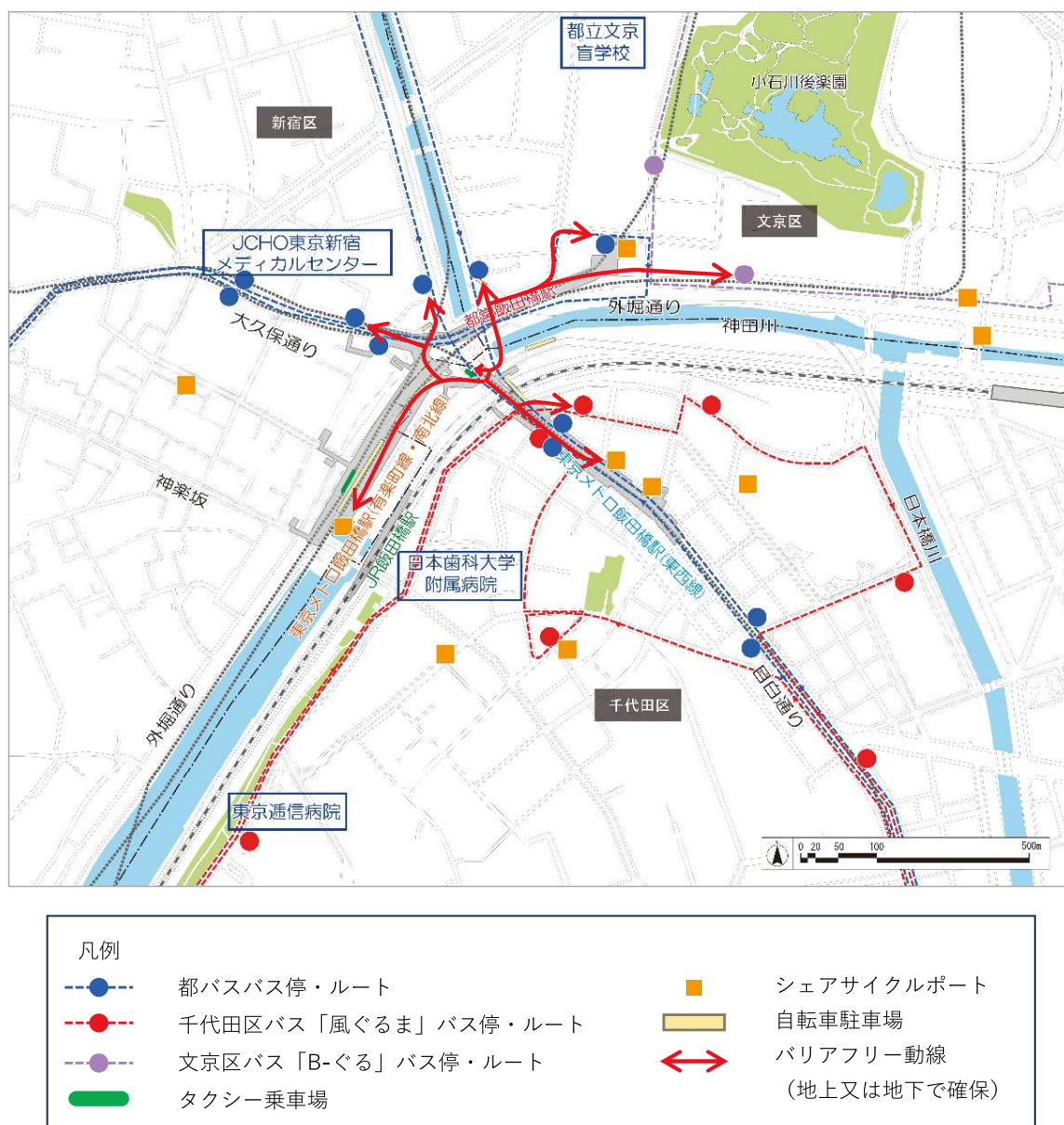


図4-4 飯田橋駅周辺のバス停・タクシー乗車場などのプロット及びバリアフリー経路のイメージ

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。

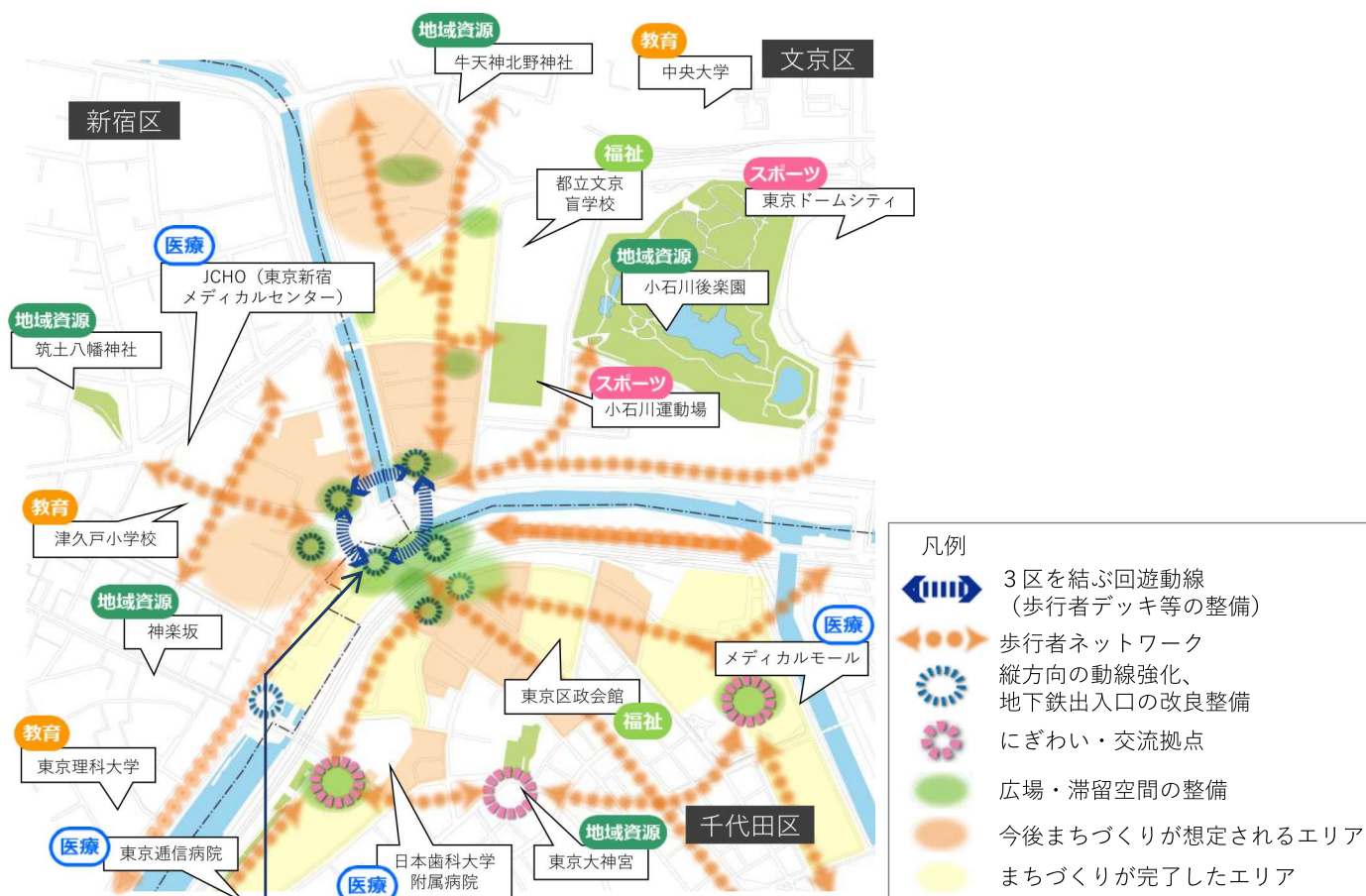


図4-5 歩行者ネットワークの将来イメージ

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

あらゆる歩行者が安心・安全で快適に移動できる動線

デッキにアクセスしやすい複数層をつなぐ縦動線



歩道橋（渋谷駅）



アキバ・ブリッジ



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。

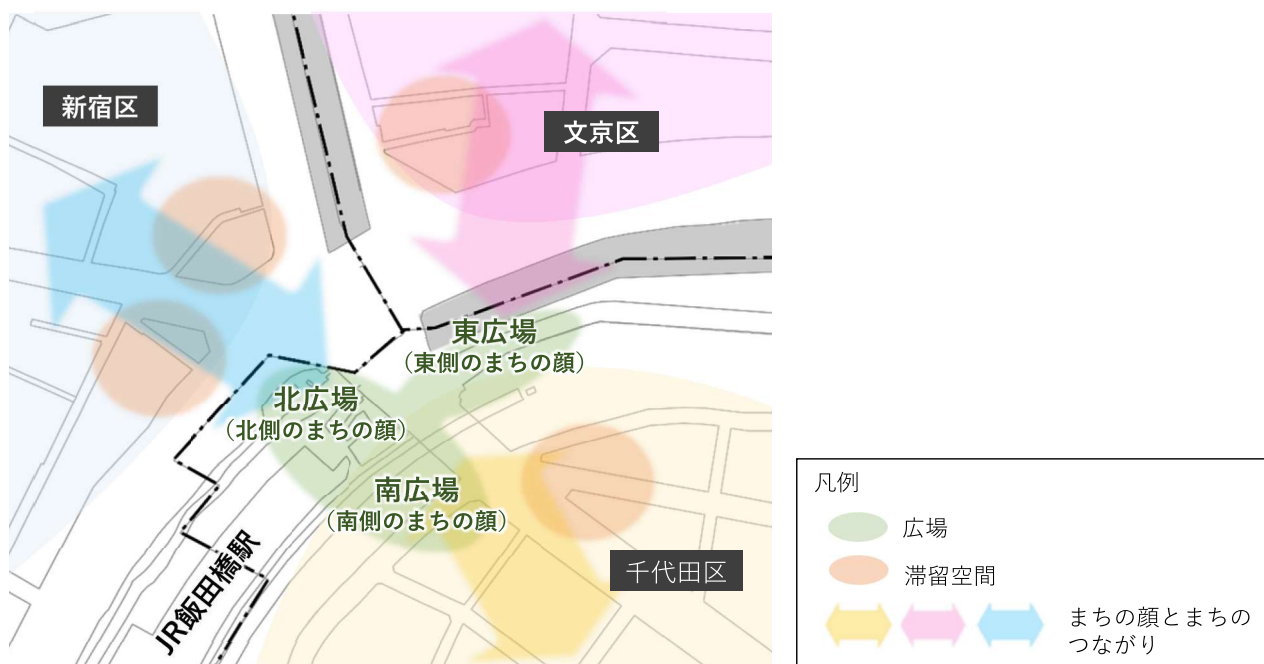


図4-6 取組方針イメージ

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、一時滞りできるスペースを確保する。

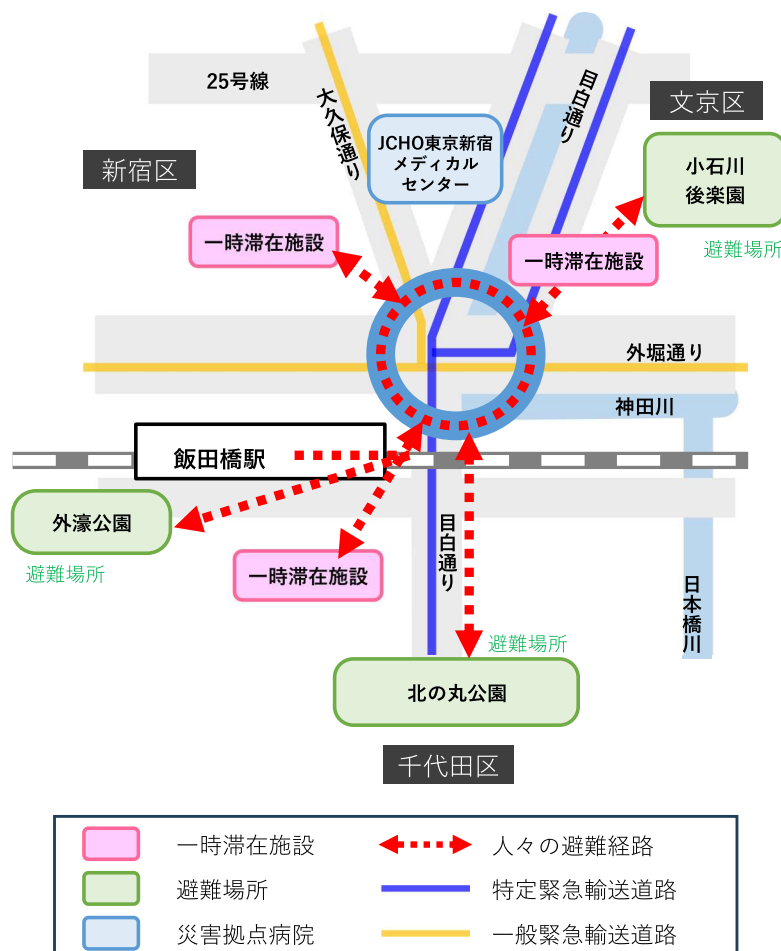


図4-7 取組方針イメージ

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。

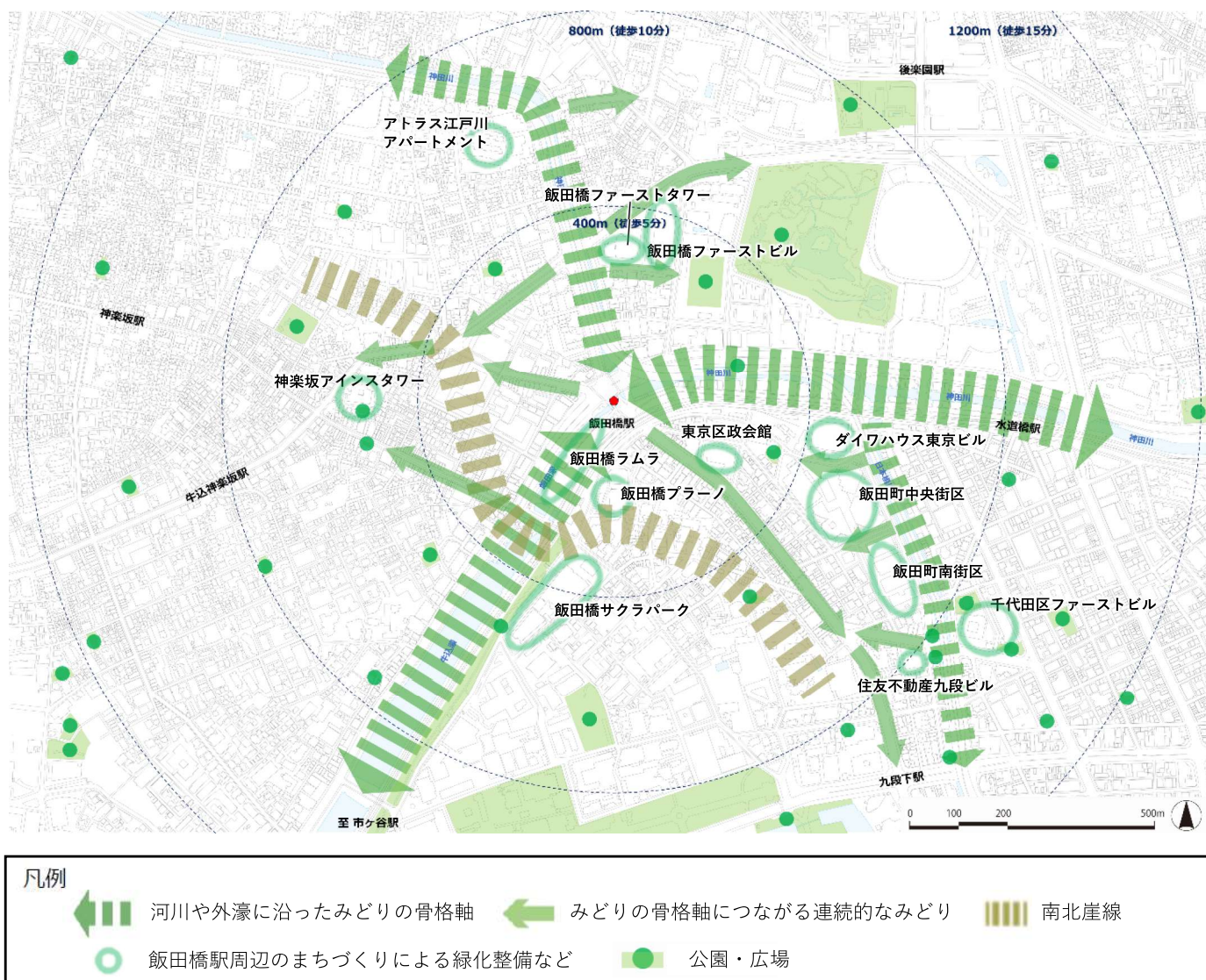


図4-8 飯田橋駅周辺の公園・広場の分布とみどりのネットワーク方針図

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。

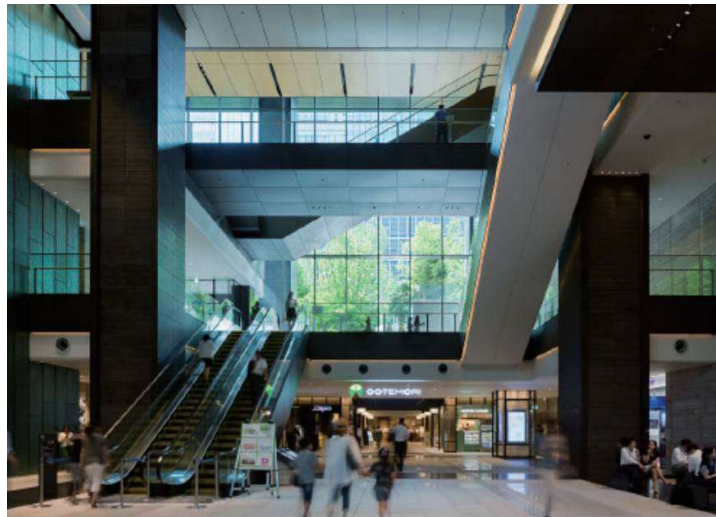
➡下記の取組について検討する。

- ・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

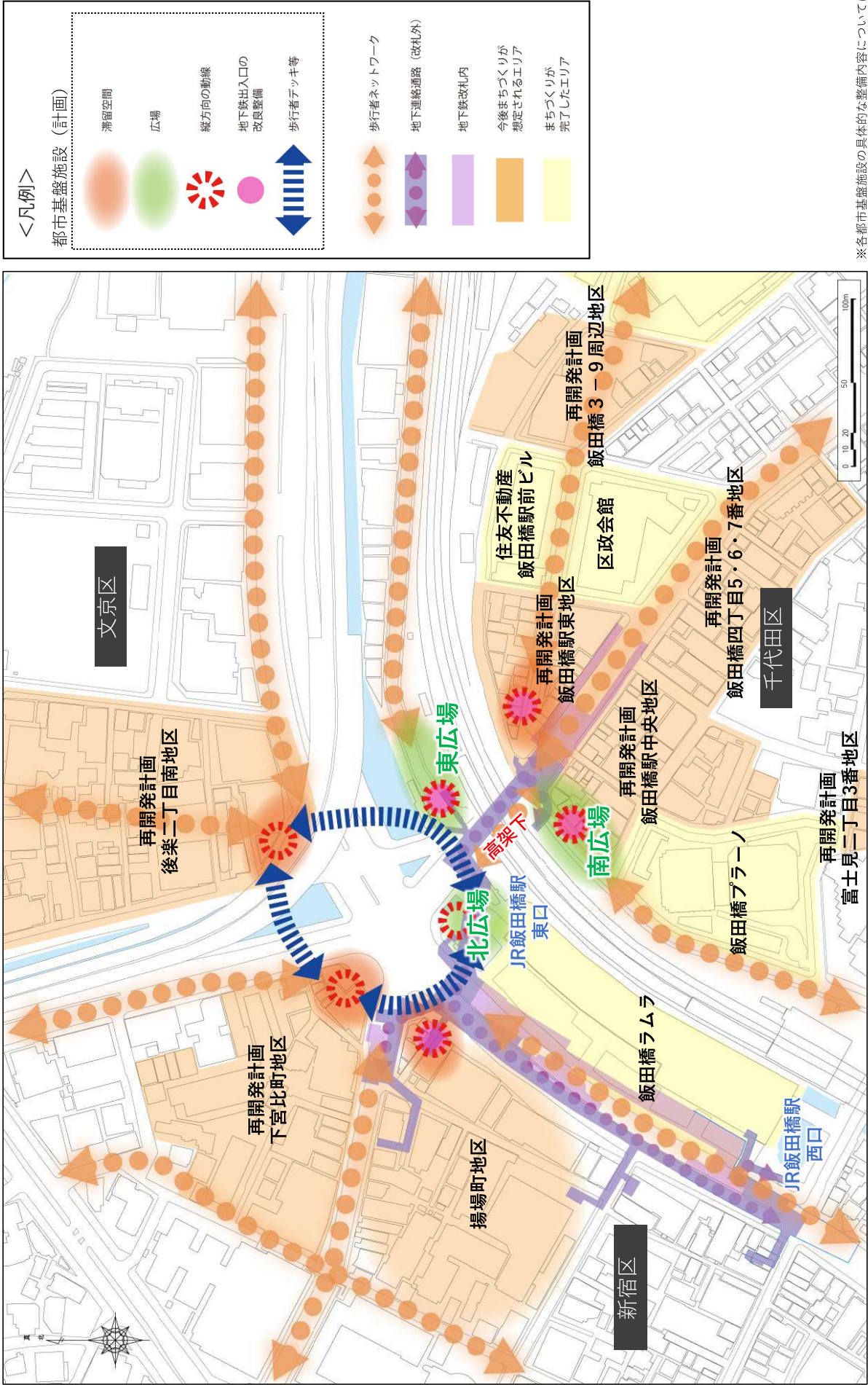
下表のとおり、本章における目標ごとの取組について、以下の都市基盤施設ごとに4種類に分類する。

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		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。	- 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。	- 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。	地下連絡通路の機能強化を検討する。
		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。	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。	- 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		- 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。	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。	- 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。	
		- 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に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				- 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。



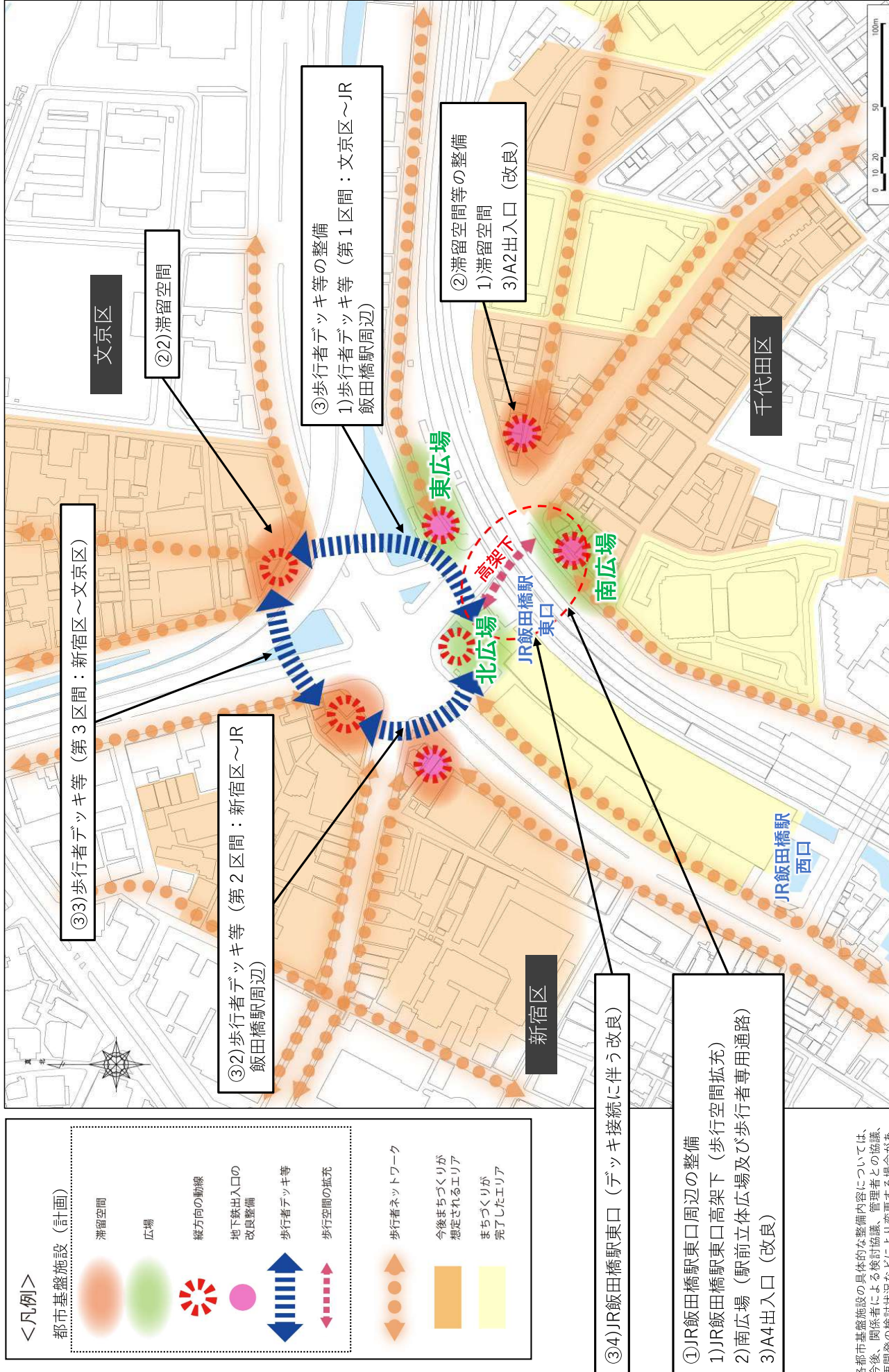
※各都市基盤施設の具体的な整備内容については、今後、関係者による検討協議、管理者との協議、再開発の検討状況などにより変更する場合があります。

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

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	- 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シビリティを向上するため、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	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	- 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。 - 地下鉄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	- 駅周辺のまちづくりで整備する広場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	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・内容	所有者	整備主体	管理主体	整備手法
1) JR飯田橋駅東口高架下（歩行空間拡充）	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	共同貢献 スキーム
2) 南広場（駅前立体広場及び歩行者専用通路）※1	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	行政 民間事業者	民間事業者	行政 民間事業者	個別貢献

<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

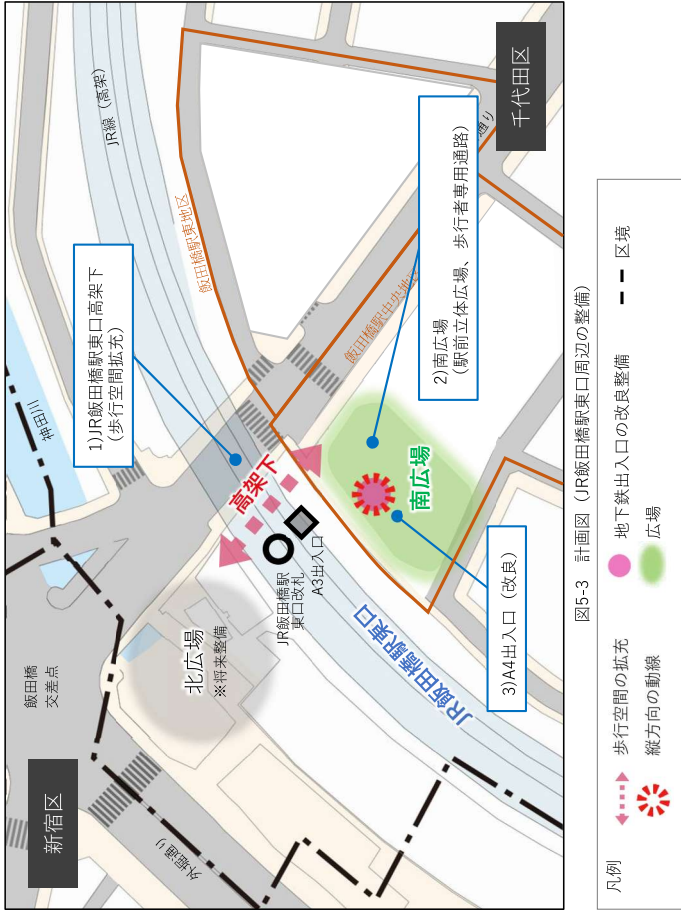
対象都市基盤施設	規模・内容	所有者	整備主体	管理主体	整備手法
3) A4出入口（改良）	階段：混雑時や発災時にスムーズな移動が可能な幅員バリアフリーに配慮した昇降機能を設置	民間事業者	民間事業者	民間事業者	個別貢献

※1 「富士見二丁目北部地区地区計画（R5.12変更）」における主要な公共施設「駅前立体広場」及び地区施設「通路1号」による。

共同貢献スキーム

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賛金、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

計画図



5章 都市基盤施設の整備の計画

②滞留空間等の整備

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	- 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	- 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。 - 歩行者デッキに接続する滞留空間は、ゆとりある通行機能を備えた空間として整備する。
<目標3> 災害への対応力の強化	- 発災時のスムーズな移動を想定した地下鉄出入口の幅員を確保する。 - 地下鉄出入口には、浸水防止機能を付加する。 - 災害時に一時滞留できるスペースを確保する。
<目標4> 魅力的な景観・環境づくり	- 駅周辺や歩行者デッキといった周辺環境との調和や景観・デザインとの連続性に配慮した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	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

※計画概要については、今後の検討深化化に伴い、変更となる場合があります。

対象都市基盤施設	規模・内容	所有者	整備主体	管理主体	整備手法
1) 滞留空間 ※1	面積約1,560㎡ 地上＋地下	行政 民間事業者	民間事業者	行政 民間事業者	個別貢献
2) 滞留空間 ※2	面積約1,000㎡ デッキレベル 昇降施設等を含む	民間事業者	民間事業者	民間事業者	個別貢献

<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)

対象都市基盤施設	規模・内容	所有者	整備主体	管理主体	整備手法
3) A2出入口 (改良)	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	個別貢献

※1 「飯田橋二・三丁目地区地区計画（R3.6変更）」における地区施設「公共広場1号（約280㎡）」、「広場4号（約780㎡）」及び「広場5号（約500㎡）」
※2 「後楽二丁目地区地区計画（R8.3変更）」における主要な公共施設「広場3号」

計画図

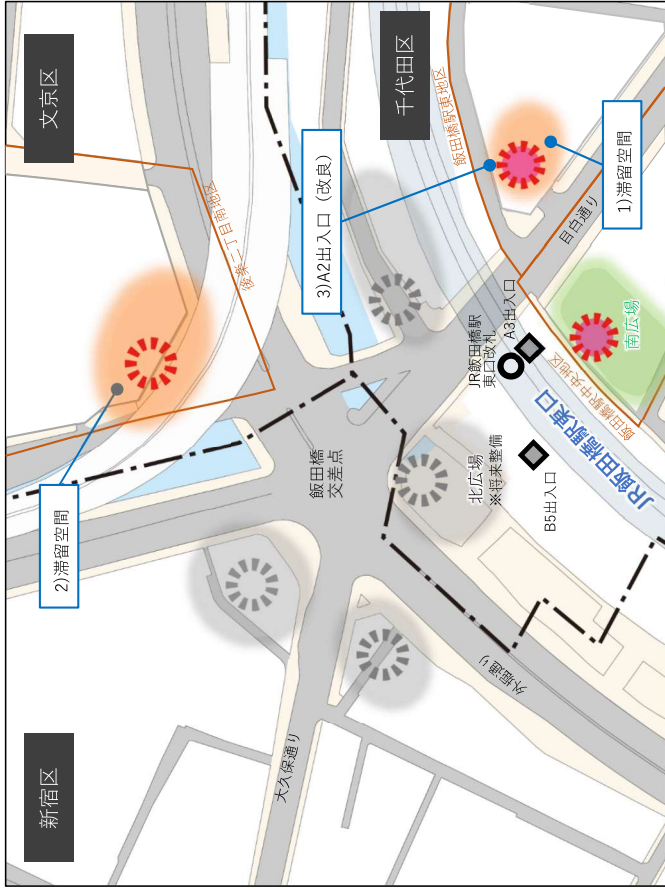


図5-4 計画図（滞留空間等の整備）



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

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	JR飯田橋駅東口や歩行者デッキは、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ルート、階段、EVの位置を計画する。
<目標2> > まちの機能の強化	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	歩行者デッキは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	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	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・内容	所有者	整備主体	管理主体	整備手法
1) 歩行者デッキ等 (第1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	共同貢献 スキーム
2) 歩行者デッキ等 (第2区間：新宿区～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	共同貢献 スキーム 個別貢献
3) 歩行者デッキ等 (第3区間：新宿区～文京区)	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	共同貢献 スキーム 個別貢献

歩行者デッキ等 (地上)

対象都市基盤施設	規模・内容	所有者	整備主体	管理主体	整備手法
4) JR飯田橋駅東口 (デッキ接続に伴う改良)	歩行者デッキとの直接接続 バリアフリーに配慮した昇降機能を設置	行政 民間事業者	民間事業者	行政 民間事業者	個別貢献

計画図

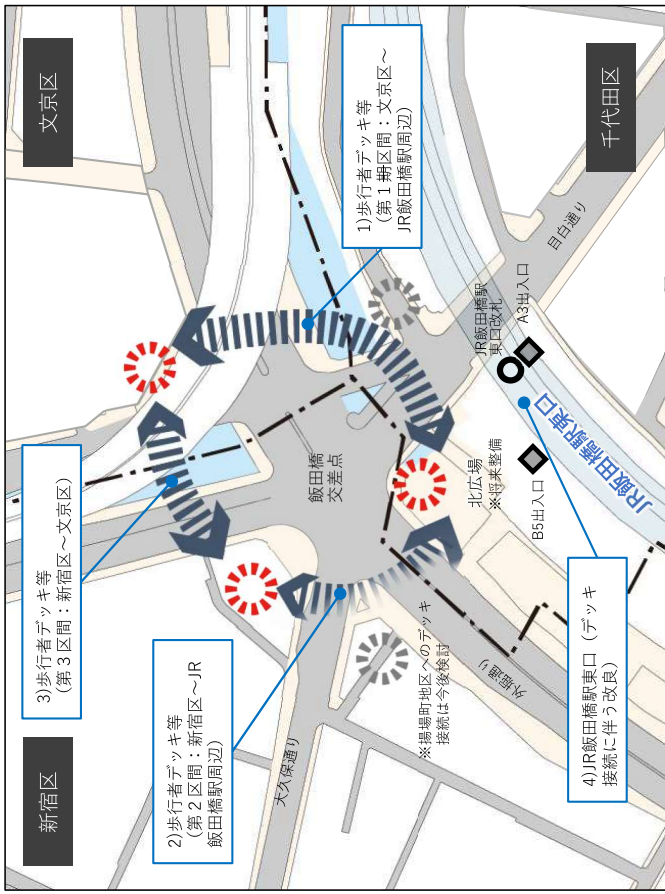


図5-5 計画図（歩行者デッキ等の整備）

凡例	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 飯田橋駅周辺の整備	1) JR飯田橋駅東口高架下（歩行空間拡充） 2) 南広場 3) A4出入口（改良）	整備 整備 整備	整備 整備 整備
	② 歩行者デッキ等の整備	1) 滞留空間 2) 滞留空間 3) A2出入口（改良）	整備 整備 整備	整備 整備 整備
	③ 歩行者デッキ等の整備	1) 歩行者デッキ等（第1区間：文京区～JR飯田橋駅周辺） 2) 歩行者デッキ等（第2区間：新宿区～JR飯田橋駅周辺） 3) 歩行者デッキ等（第3区間：新宿区～文京区） 4) JR飯田橋駅東口（デッキ接続に伴う改良） 5) 上記1)～4)以外	整備 整備 整備 整備 開発の実情に応じて整備時期検討	整備 整備 整備 整備 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	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	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	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	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	開発の実情に応じて整備時期検討
	【飯田橋駅東地区】		再開発事業	再開発事業
	【富士見二丁目3番地区】		再開発事業	再開発事業
	【飯田橋駅中央地区】		再開発事業	再開発事業
	【後楽二丁目南地区】		再開発事業	再開発事業
	【後楽二丁目北・北西地区】		開発スケジュール未定	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	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	開発スケジュール未定
主 な 開 発 事 業	【揚場町地区】		開発スケジュール未定	開発スケジュール未定
	【飯田橋四丁目5・6・7番地区】		開発スケジュール未定	開発スケジュール未定
			開発スケジュール未定	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」を構築し、令和7年10月に「飯田橋駅周辺基盤整備に係る共同貢献スキームに関する要綱」を制定、令和8年3月に独立行政法人都市再生機構を同要綱に基づく「まちづくり主体」として決定した。
- 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まちづくり主体や、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基盤整備主体の選定をはじめ、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 TOD企画部 TODデザインユニット長

東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部 開発連携・鉄道施設整備推進担当部長

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 交通企画課

「飯田橋駅周辺基盤整備に係る共同貢献スキームに関する要綱」まちづくり主体
(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)

飯田橋駅周辺基盤整備計画

令和7年7月策定

令和8年7月改定

編集・発行 | 飯田橋駅周辺基盤整備推進会議