

1 飯田橋駅周辺基盤整備計画について

背景・目的

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**。

こうした状況を踏まえ、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。）を策定しており、今般、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、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。

策定主体

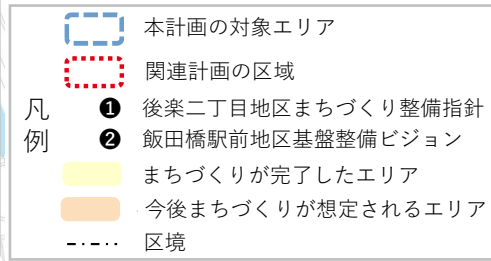
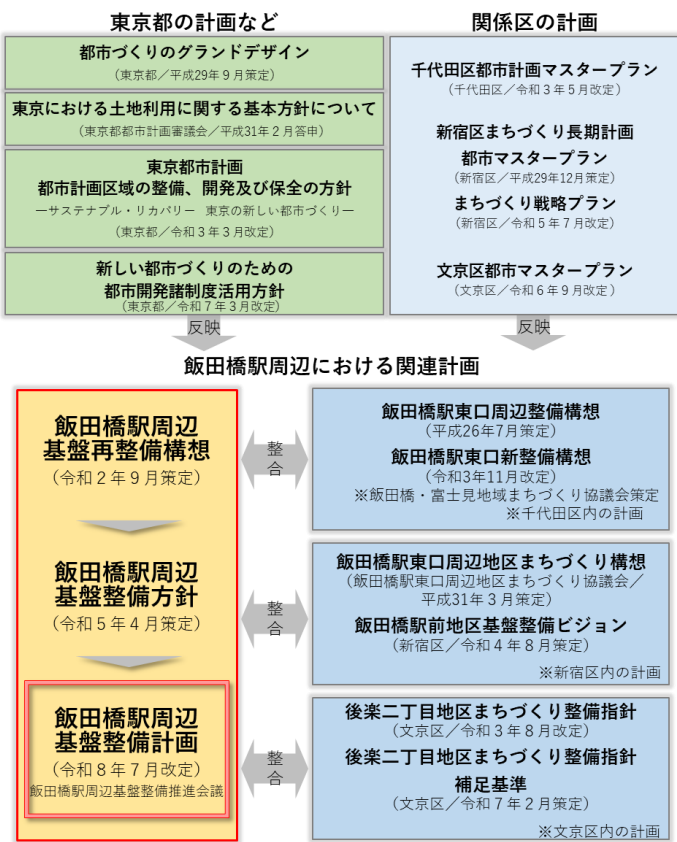
飯田橋駅周辺基盤整備推進会議

都、関係3区、JR東日本、東京メトロ及び東京都交通局により構成され、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について具体的な検討を進め、合意形成を図ることを目的として発足

対象区域



位置付け



(1) 立地特性

- ・飯田橋駅はJR線、東京メトロ3線（有楽町、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。

(2) 道路・歩行者ネットワーク

特性

- ・飯田橋交差点では、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路線が交差しており、道路交通ネットワークの要衝である。
- ・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である。

課題

- ・飯田橋駅周辺の都市基盤施設には以下の課題が存在する。

歩道橋

- 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。
- 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。
- 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。

鉄道駅

JR飯田橋駅東口周辺（改札外）

- JR飯田橋駅東口改札付近の歩行者滞留空間が狭く、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）

- 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

- 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。
- 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

- 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。
- 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。
- 駅前の方の顔となる空間や、滞留空間が不足している。

(3) まちの機能（周辺開発・土地利用）

特性

- ・市街地再開発事業が完了した地区の他、複数の地区においてまちづくりの検討が行われている。
- ・医療施設、福祉施設、学校及び保育施設が駅周辺に集積している。

課題

- ・業務、商業、文化・交流、医療、教育など多様な機能が集積しているが、3本の幹線道路や神田川により分散して立地している。
- ・JR高架下の歩行空間が狭く暗い空間であることや、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。

(4) 災害への対応力

特性

- ・外堀通り、目白通り及び大久保通りは緊急輸送道路に指定されている。
- ・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予想される。

課題

- ・帰宅困難者の一時滞在施設が不足している。
- ・風水害を想定した退避施設の確保が必要である。

(5) 景観・環境づくり

特性

- ・歴史的・文化的価値が高い地域資源や、余暇遊興施設、水やみどりの景観など多様な地域資源を有している。

課題

- ・水辺に近接する景観資源を生かしきれていない。
- ・統一感のある沿道のまちなみが整備されていない。
- ・駅周辺にはまとまったみどりが少なく、にぎわいを形成するオープンスペースが不足している。

(6) 地域の価値の持続的な向上

特性

- ・駅周辺で複数のまちづくりが進行しており、今後多様な来街者が訪れることが想定される。

課題

- ・駅が区境に位置しており、駅周辺一体としてのまちづくりが進んでおらず、今後、駅とまちが一体となって地域価値向上に取り組む必要がある。

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

- ✓ 「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。
- ✓ 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

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

目標4 魅力的な景観・環境づくり

- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 環境に優しい資源やグリーンインフラを活用する。
- ✓ 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。

歩行者デッキ等将来イメージ例



歩道橋（渋谷駅）

渋谷ストリーム
アーバンコア

広場空間将来イメージ



東京ミッドタウン日比谷

目標3 災害への対応力への強化

- ✓ 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5 地域の価値の持続的な向上

- ✓ 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。
- ✓ 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。

目標達成に向けた都市基盤施設の計画思想



- 凡例
- 広場
 - 滞留空間
 - 地下鉄出入口の改良整備
 - 縦方向の動線
 - 歩行者デッキ等
 - 歩行者ネットワーク
 - 地下連絡通路（改札外）
 - まちづくりが完了したエリア
 - 地下鉄改札内
 - 今後まちづくりが想定されるエリア
 - 区境

5 都市基盤施設の整備の計画

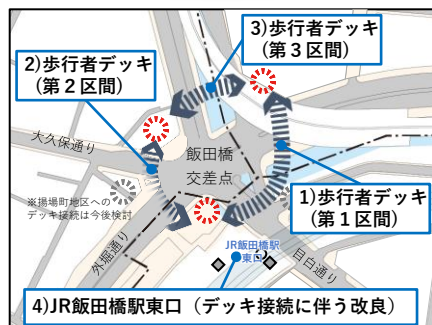
① JR飯田橋駅東口周辺の整備



② 滞留空間等の整備



③ 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) 歩行者空間の拡充 地下鉄出入口の改良整備 縦方向の動線 広場 滞留空間 区境

6 実施プログラム（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）
①JR飯田橋駅東口周辺の整備 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）			
②滞留空間等の整備 1) 滞留空間 2) 滞留空間 3) A2出入口（改良）			
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	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、⑤北広場の整備、⑥B1出入口の改良整備、⑦⑧地下連絡通路の整備	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			
その他地区	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 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。**
- 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

- 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。