

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検討会

目次

はじめに

- 1 基盤再整備構想の位置付け
- 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 基盤再整備構想
- 6 基盤再整備構想の実現に向けて

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／平成31年3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、歩行者用のデッキなどの整備を誘導することとしている。

また、「東京における土地利用に関する基本方針（都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）」（東京都都市計画審議会答申、平成31年2月）では、飯田橋などでは、交通結節機能の強化と合わせ、高度利用により業務、商業、文化・交流、医療、教育などの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始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。

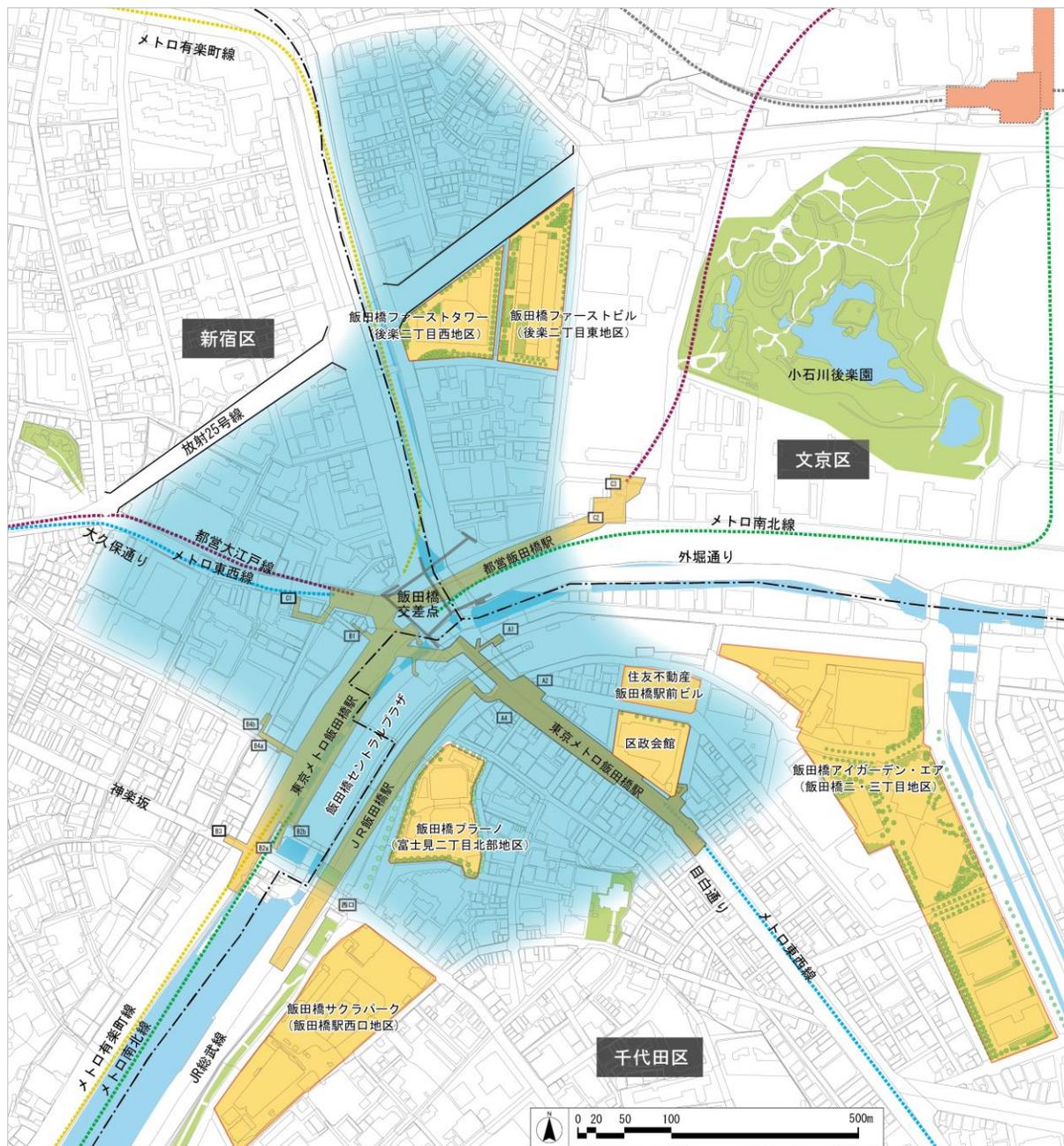
また、駅周辺においては、千代田区や文京区の一部で、都市開発などが実施されているが、その他の地域では建物の老朽化や土地の細分化が進んでいることから、まちづくりの検討が複数の地区で進められている。

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、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」を設置して検討を進め、このたび、「飯田橋駅周辺基盤再整備構想」を策定した。

対象エリア

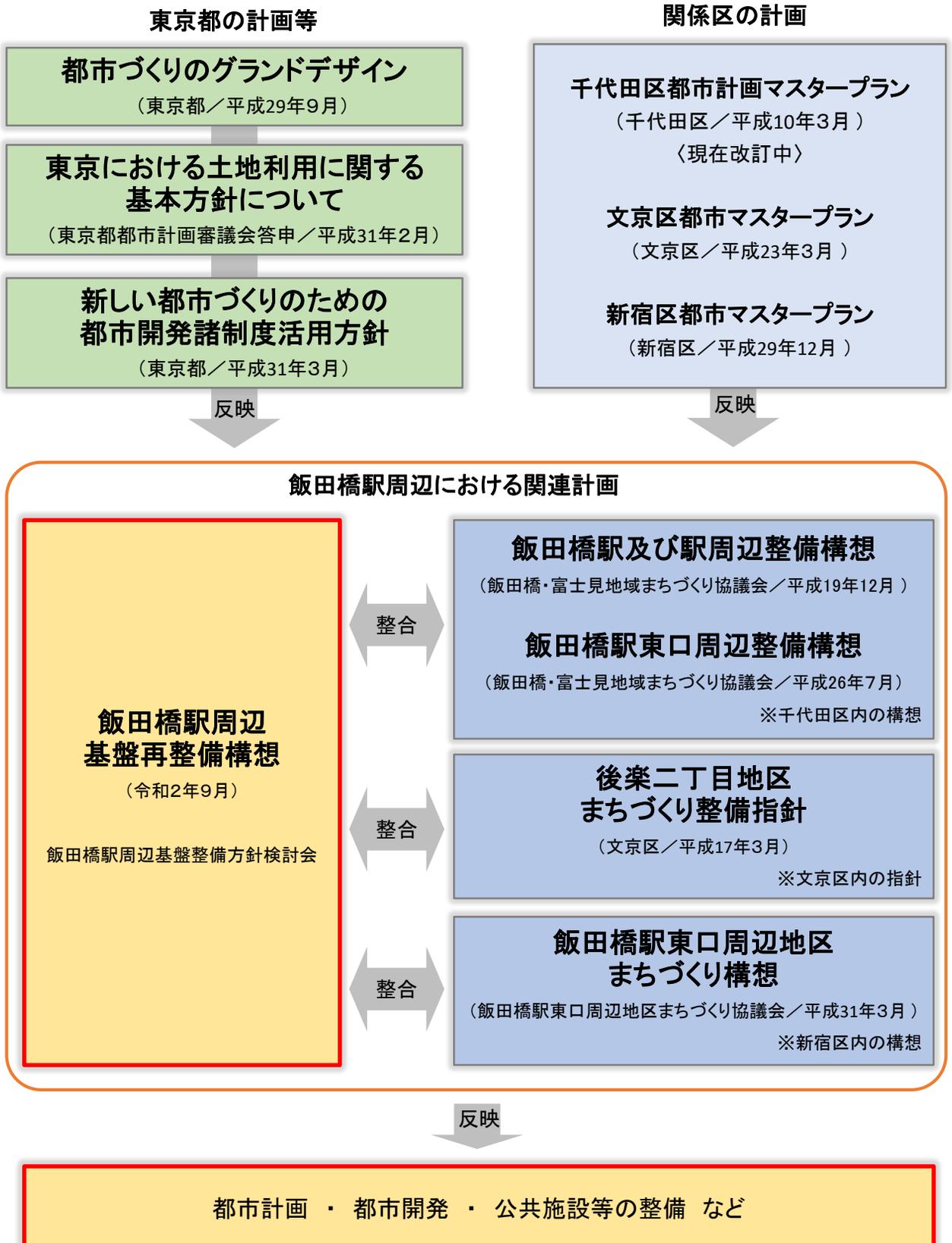
都市開発の動向や、その可能性がある地区を包含するエリアを基本とし、下図のとおり対象エリアを設定する。



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。

対象エリア 近年しゅん工した主な都市開発

1 基盤再整備構想の位置付け



2 飯田橋駅周辺の現状と特徴

まちづくり

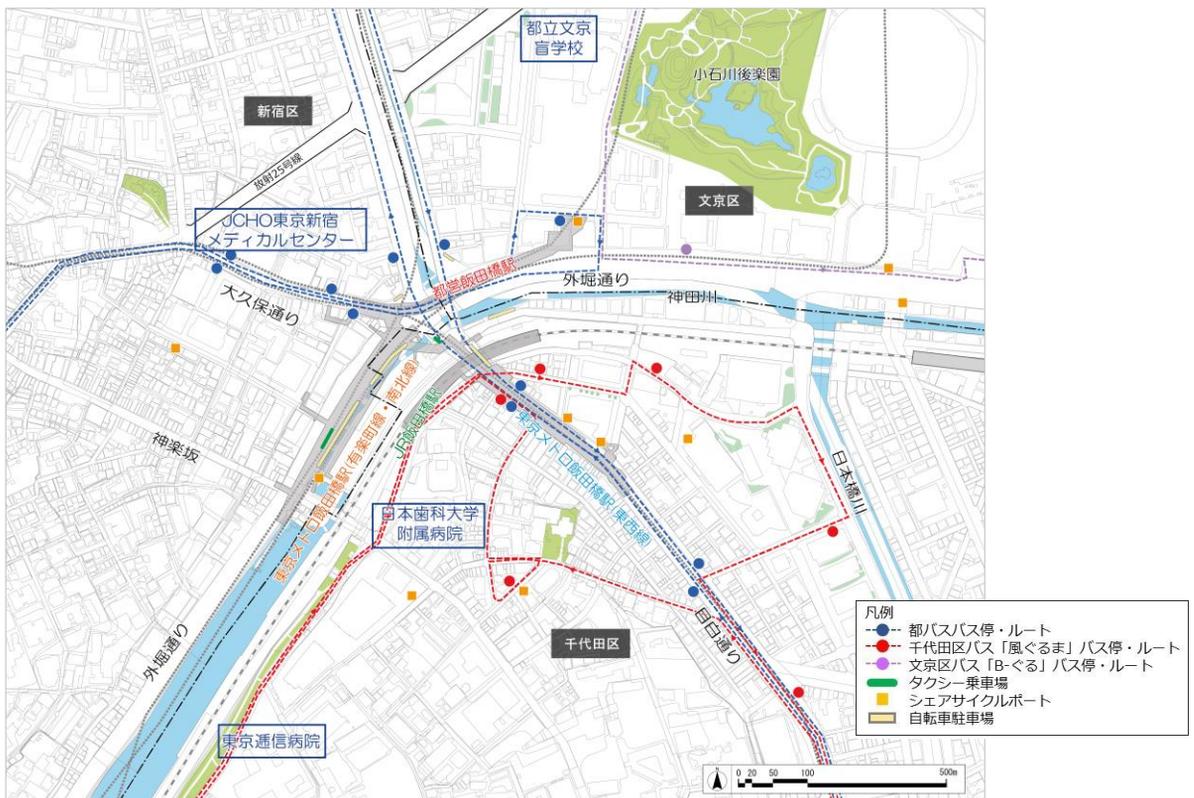
- ・飯田橋駅周辺では、飯田橋駅西口地区（サクラパーク）や富士見町二丁目北部地区（プラーノ）、後楽二丁目東地区（ファーストビル）・西地区（ファーストタワー）において、市街地再開発事業が実施済みである。また、飯田橋駅中央地区、飯田橋駅東地区、富士見町二丁目3番地区で再開発準備組合が結成されているなど、複数の地区においてまちづくりの検討が行われている。
- ・複数の医療・福祉・教育（盲学校を含む。）施設が集積している。

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、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。

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ことから、震災時に帰宅困難者であふれることが想定される。
- ・小石川後楽園、神楽坂などの歴史的な資源が豊かで、外濠や神田川などの水と緑を感じる景観が形成されている。



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が、混雑している。
- JRホーム移設による乗換利用者の転換などにより、西側の地下鉄出入口が混雑することが想定される。

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ほか、昇降設備も不足している。
- 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、放置自転車の解決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おり、また昇降設備も含めた移動円滑化やバリアフリーに課題がある。

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。
- 将来の都市開発等により、駅のコンコースなどが混雑する可能性がある。

6) 交差点の混雑対策

- 飯田橋交差点（五叉路）は、自動車の渋滞が発生しているほか、右折滞留長が不足している。

防災・環境

7) 防災対策

- 駅に集中する滞留者が、特定緊急輸送道路に指定されている目白通り等の幹線道路を災害時に安全に横断できる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) みどり空間の拡充

- 地域全体としては水と緑が豊かであるが、都市開発等の機会を捉えて、沿道、川沿い等の緑化の促進も検討する必要がある。

4 まちづくりの目標

“地域らしさを育て、活力とにぎわいを呼び込む” まちづくり

- 業務、商業、文化・交流、医療、教育、宿泊、住宅等の多様な機能が集積した拠点的形成する。
- 医療・福祉・教育などの重要な機能と、地域らしさを生かした店舗等のにぎわい交流・生活などの機能を育成する。

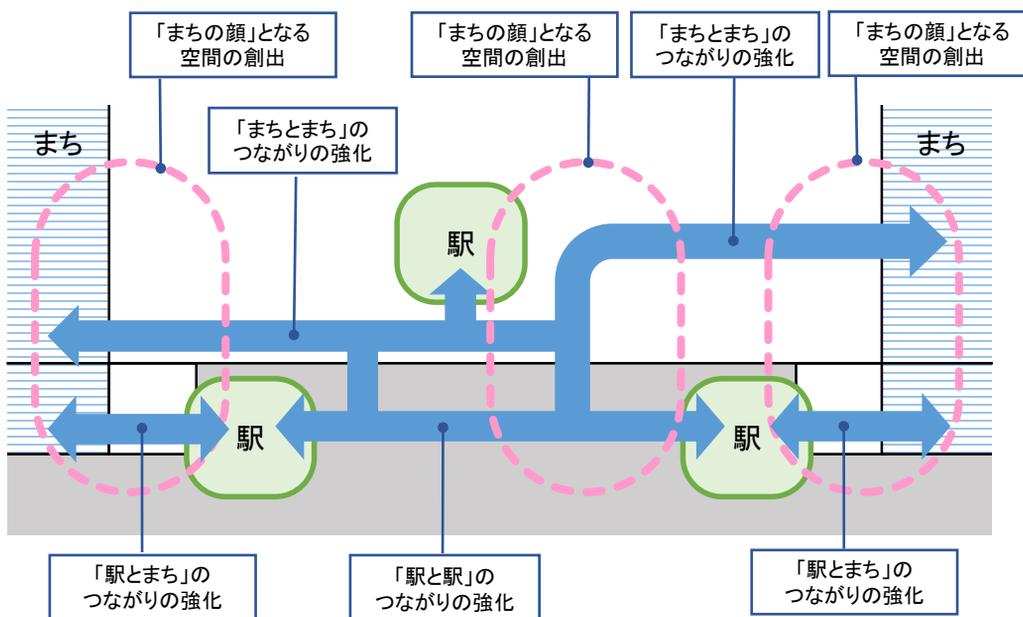
“つながりを強化する” まちづくり

- 「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、ゆとりある空間や立体的な空間を創出する。
- スムーズで便利な車両交通を確保する。

“安全・安心で潤いのある” まちづくり

- 地震・水害などの災害時にも安心して避難、滞在できる環境や、区をまたいだ連絡体制を構築する。
- 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。

“つながりを強化する”まちづくりのイメージ



5 基盤再整備構想

○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、交通結節機能等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

「駅と駅」のつながりの強化

- ① コンコースなどの歩行者空間の拡充
 - 乗換客による混雑を緩和するため、鉄道路線間の連絡通路などの空間を拡充する。
 - 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。

「駅とまち」のつながりの強化

- ① 各鉄道路線からまちへ至る歩行者空間の拡充
 - 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。
- ② 縦方向の動線強化
 - 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をつなぐ、縦方向の分かりやすい動線を整備する。
- ③ 交通結節機能の強化
 - バス・タクシー・自転車など様々な交通モードについて、都市開発等と連携して、交通結節機能を強化する。

柱2 まちの結節強化と顔づくり

「まちとまち」のつながりの強化

- ① 歩道橋の機能強化
 - 「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。
 - 障害者や高齢者も安心して移動できる施設を整備する。
(例) エレベーターの整備・動線の結節点での滞留空間の整備 など

まちの顔となる、ゆとりある空間や立体的な空間の創出

- ① ゆとりある空間の創出
 - 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。
 - 駅のコンコースに、ゆとりある空間の整備を検討する。
 - 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。
- ② 立体的な空間の創出
 - 複数の階層をつなぐ、まちの顔となる分かりやすい動線を整備する。

スムーズで便利な車両交通の確保

- ① 車両交通の円滑な処理
 - 飯田橋交差点への負荷が最小限になる車両交通処理を行う。

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

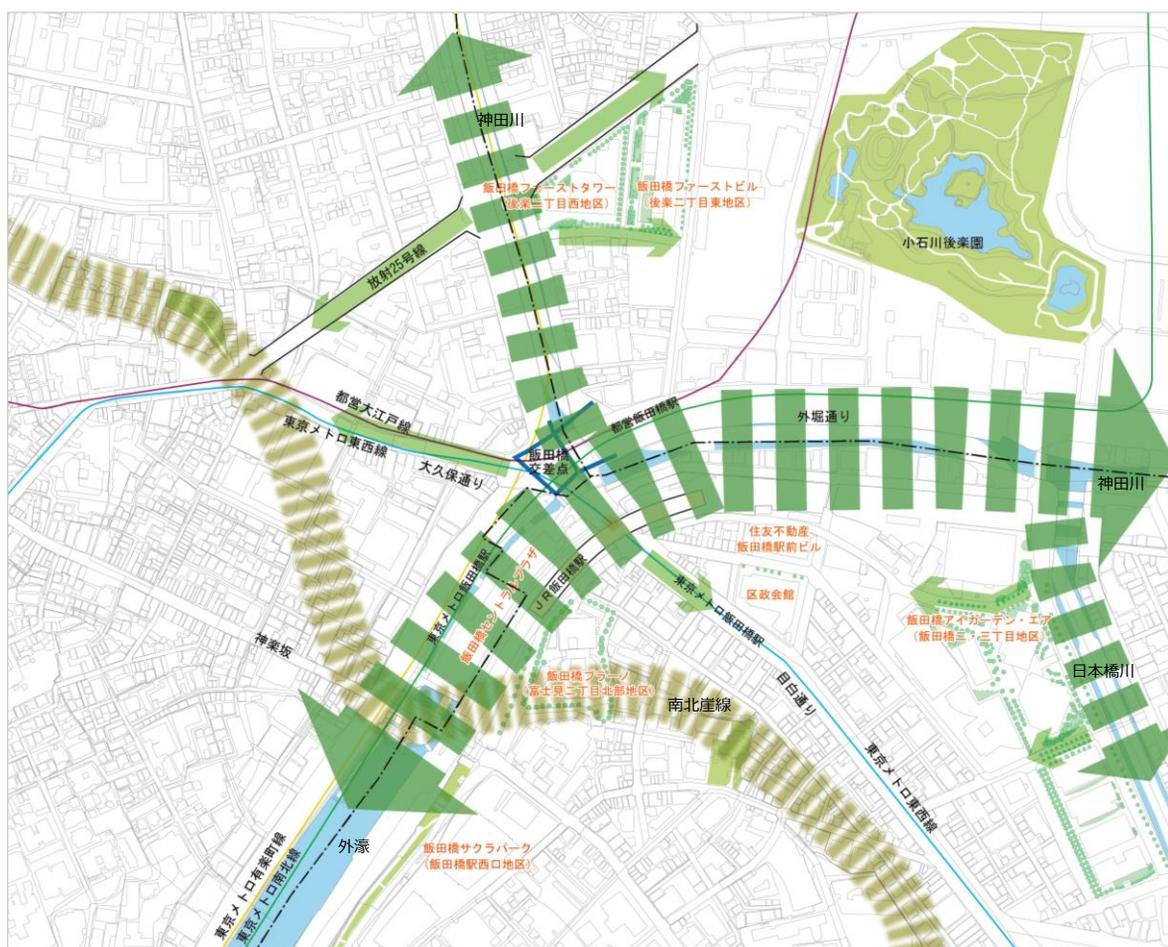
災害時にも安心して避難・滞在できる環境の整備

- ① 安全に避難できる動線の確保
 - 災害時に緊急車両の通行と交錯することなく各方面のまちへ安全に避難するための歩行空間（歩道橋、地下通路など）を確保する。
- 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。

柱4 外濠のみどりが周辺へ連続する景観づくり

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形成

- ① まちづくりと連携した目に見えるみどりの整備
 - 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。



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。

凡例	河川や外濠に沿った緑の骨格軸	緑の骨格軸に繋がる連続的な緑	南北崖線
----	----------------	----------------	------

6 基盤再整備構想の実現に向けて

■一体的な都市基盤施設の整備に向けた進め方

- 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。
- 状況の変化等に対応するため、必要に応じて基盤再整備構想の検証・更新を行う。
- 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、再整備構想を具体化させ、段階的に基盤整備を行っていく。

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 総合企画本部 投資計画部課長・計画調整グループリーダー

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まちづくり連携担当課長

東京都 交通局 建設工務部 計画改良課長

東京都 交通局 建設工務部 計画担当課長

■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 事業企画課

飯田橋駅周辺基盤再整備構想

令和2年9月

編集・発行 | 飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会