

社会資本総合整備計画 社会資本整備総合交付金

令和05年01月27日

計画の名称	飯田橋駅周辺基盤整備計画												
計画の期間	令和05年度 ～ 令和06年度 (2年間)								重点配分対象の該当				
交付対象	東京都												
計画の目標	<p>飯田橋駅は、鉄道5路線が乗り入れ、幹線道路3路線が交差するなど、都内有数の交通結節点である。</p> <p>現場は、歩行者動線や広場の整備が不十分であり、歩道橋や地下のコンコースの混雑が常態化してほか、バリアフリーにも課題がある。</p> <p>このような状況のなか、周辺地域では開発機運が高まっていることから、民間活力を活かし地方自治体と事業主体（独立行政法人都市再生機構）が連携することで、駅周辺の必要な基盤整備を行う。</p> <p>本計画では、駅を中心とした街とのネットワーク形成やゆとりある空間整備の方向性を示し、交通結節機能の更なる強化を目指すことを目標とする。</p>												
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）	40	A	40	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C / (A+B+C+D)	0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		R5		R6
1	関係自治体や鉄道事業者等の関係者の合意のもと、整備計画を策定する。 事業の費用対効果（B/C）を算出する 便益÷費用	0単位なし	単位なし	1単位なし
2	飯田橋駅周辺では、周辺開発に伴う施設利用者の増加が見込まれることから、駅前広場や歩道橋（デッキ）の幅員を確保しサービス水準の向上に努める。 歩行者動線のサービス水準Aを確保する 1分当たりの交通量（人/分）÷有効幅員（m）≦27人/m・分【サービス水準A（27人/m・分以下）】 当初現況値は現況幅員、最終目標値は将来幅員	26人/m・s	人/m・s	27人/m・s

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供
※サービス水準については開発による流動人口が増加してもA水準を確保できるようにする														

A 基幹事業																				
基幹事業（大）	番号	事業	地域	交付	直接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名／ 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況	
		種別	種別	対象	間接							R05	R06	R07	R08	R09				
一体的に実施することにより期待される効果																				
備考																				
市街地整備事業	A13-001	都市交通	一般	東京都	間接	独立行政法 人都市再生 機構	—	—	都市・地域交通戦略推進 事業	総合計画（全体計画）の策定	千代田区・文京 区・新宿区	■	■					40		策定中
												小計							40	
											合計							40		

# 社会資本整備総合交付金チェックシート

計画の名称: 飯田橋駅周辺基盤整備計画

都道府県・市区町村名: 東京都

チェック欄

I. 目標の妥当性	
1) 上位計画等との整合性が確保されている。	<input type="radio"/>
2) 地区の課題を踏まえて街づくりの目標が設定されている。	<input type="radio"/>
II. 計画の効果・効率性	
1) 目標と指標・数値目標の整合性が確保されている。	<input type="radio"/>
2) 指標・数値目標が市民にとって分かりやすいものとなっている。	<input type="radio"/>
3) 目標及び事業内容と計画区域との整合性が確保されている。	<input type="radio"/>
III. 計画の実現可能性	
1) まちづくりに向けた機運がある。	<input type="radio"/>
2) 地元区とも連携して計画を策定している。	<input type="radio"/>
3) 継続的なまちづくりの展開が見込まれる。	<input type="radio"/>