

飯田橋駅前地区 基盤整備ビジョン

令和4年8月
新宿区

目次：

第1章 基盤整備ビジョンについて

| | |
|-----------------------|---|
| 1 背景・目的 | 1 |
| 2 基盤整備ビジョンの位置づけ | 2 |
| 3 対象区域 | 3 |

第2章 まちの特性と課題

| | |
|---------------------|----|
| 1 まちの特性・課題 | 4 |
| 2 新たなまちづくりの視点 | 9 |
| 3 特性と課題のまとめ | 10 |

第3章 まちづくりの目標と方針 11

第4章 将来像の実現に向けて

| | |
|---------------------|----|
| 1 将来像実現のための方策 | 20 |
|---------------------|----|

参考資料

| | |
|---------------------|----|
| 1 既存のまちづくり計画等 | 22 |
| 2 まちの歴史・現況 | 27 |
| 3 まちづくりの検討経緯 | 31 |
| 4 用語解説 | 32 |

文中で*を付けた用語は、参考資料の用語解説に説明文を記載しています。

第1章 基盤整備ビジョンについて

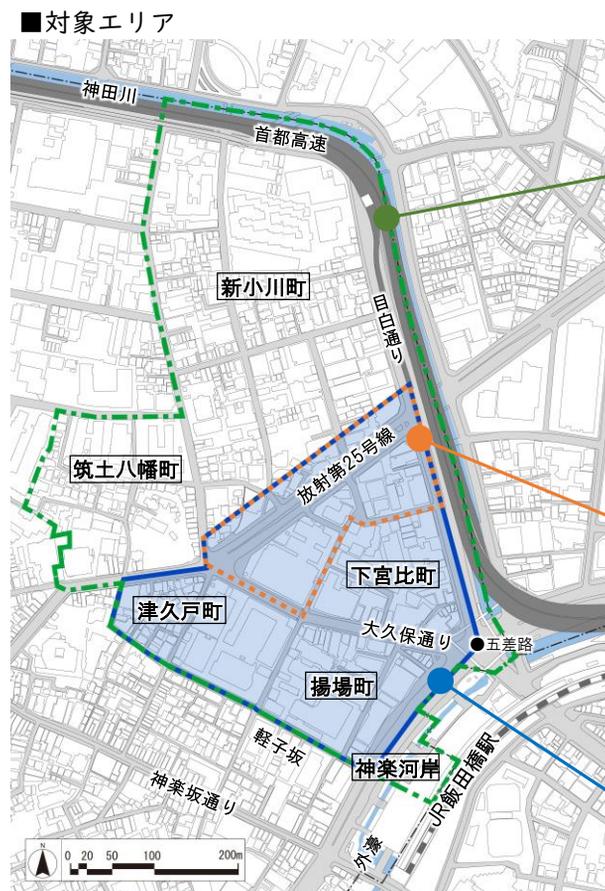
1 背景・目的

飯田橋駅東口周辺では、JR飯田橋駅のホーム移設工事や放射第25号線の開通により、まちを取り巻く状況が変化しています。また、大きな病院や公共施設等が立地しているにもかかわらず、駅とまちを行き来する動線のバリアフリー対応が遅れていること、飯田橋五差路の歩道橋の老朽化等、都市基盤が課題となっています。

こうした状況の中、平成29(2017)年4月に、飯田橋駅東口周辺地区の土地・建物所有者、居住者等で構成される「飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会」が設立されました。同協議会は、まちの現況や課題を整理するとともに、まちづくりの目標や方向性について検討を行い、平成31(2019)年3月に「飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想」を取りまとめました。

また、令和4(2022)年1月には、「新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区まちづくりガイドライン」に基づき、用途地域の変更や地区計画の決定等※を行いました。

これらの背景を踏まえ、「飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン(以下「基盤整備ビジョン」という。)」は、駅周辺の都市開発と連携した都市基盤整備や、個別建て替え・任意の共同化などのまちづくりの手法にあわせた基盤整備を誘導し、飯田橋駅前地区のまちづくりを推進することを目的としています。



※都市計画についてはp27をご覧ください

飯田橋駅東口周辺地区

飯田橋駅東口周辺地区 まちづくり構想

平成31(2019)年3月
飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会

JR飯田橋駅のホーム移設、放射第25号線の開通など、まちが大きく変化する中、飯田橋駅東口周辺地区のまちづくりの方向性を取りまとめたもの

新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区

新小川町・津久戸町 放射第25号線沿道地区 まちづくりガイドライン

令和2(2020)年12月 新宿区

まちづくり構想をふまえ、放射第25号線沿道地区のまちの将来像や実現方策について、取りまとめたもの

飯田橋駅前地区

飯田橋駅前地区 基盤整備ビジョン

令和4(2022)年8月 新宿区

飯田橋駅前地区の基盤整備を中心とするまちづくりの方針を取りまとめたもの

2 基盤整備ビジョンの位置づけ

基盤整備ビジョンは、新宿区まちづくり長期計画や、「飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想」、「新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区まちづくりガイドライン」などを踏まえたものとなっています。

また、基盤整備ビジョンは、東京都、新宿区、千代田区、文京区、国土交通省、鉄道事業者で構成される飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会により今後策定予定である「飯田橋駅周辺基盤整備方針」とも整合を図っていきます。

● 行政計画

都市づくりのグランドデザイン〔平成29(2017)年9月 東京都〕
 新宿区まちづくり長期計画(都市マスタープラン/まちづくり戦略プラン)
 〔平成29(2017)年12月 新宿区〕 など

新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区まちづくりガイドライン
 〔令和2(2020)年12月 新宿区〕



● 地域でとりまとめた構想

飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想
 〔平成31年(2019)3月 飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会〕



飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン

基盤整備を中心とするまちづくりの方針を取りまとめたもの
 〔令和4(2022)年8月 新宿区〕



● 駅周辺の計画

飯田橋駅周辺基盤整備方針
 今後策定予定
 〔飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会※〕



飯田橋駅周辺基盤再整備構想
 令和2(2020)年9月
 〔飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会※〕

● 隣接区のまちづくり計画

千代田区

飯田橋・富士見地域まちづくり基本構想

〔平成18(2006)年6月
 飯田橋・富士見地域まちづくり協議会/千代田区〕

文京区

後楽二丁目地区まちづくり整備指針

〔令和3(2021)年8月 文京区〕

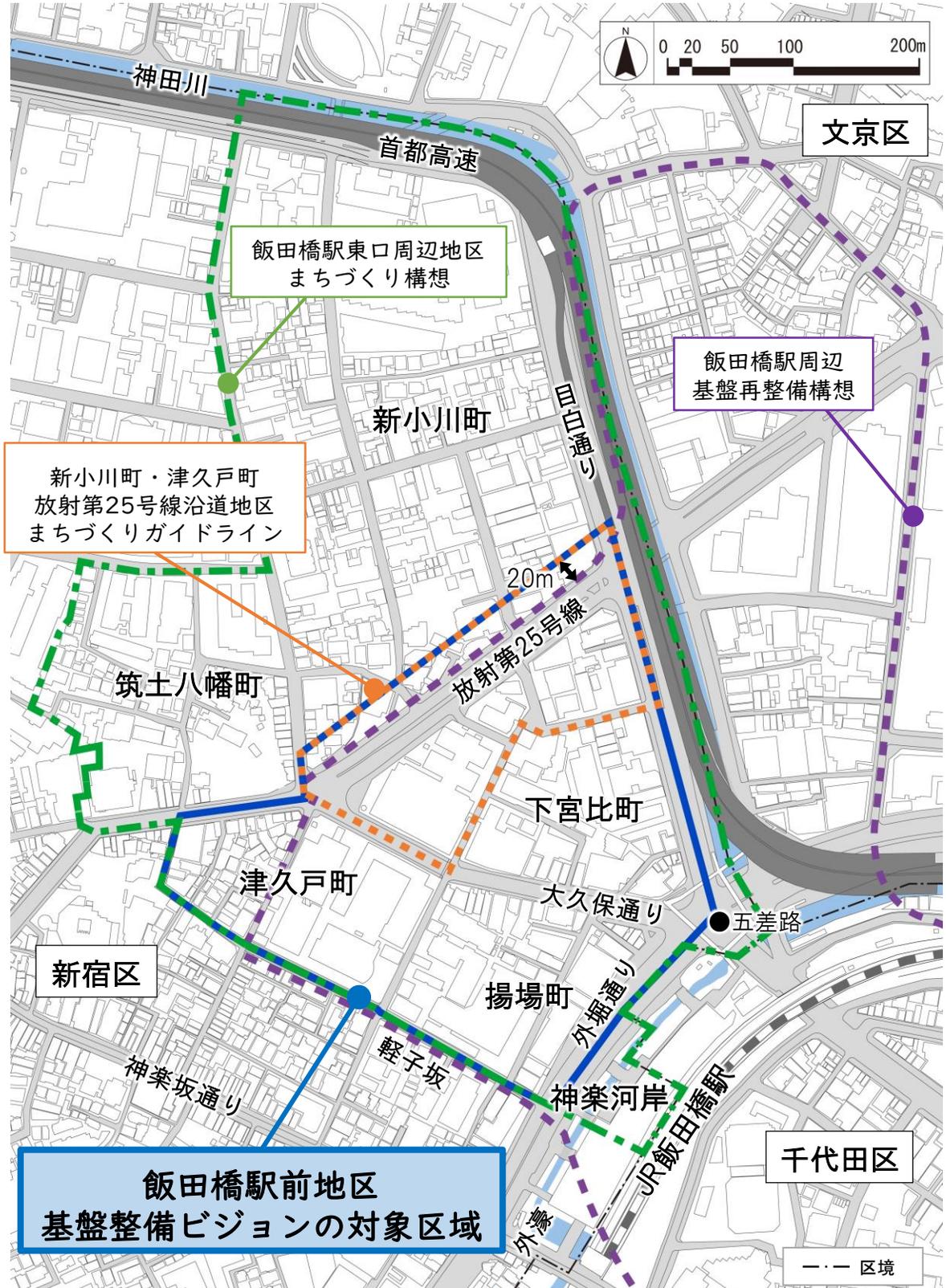


※構成：東京都、新宿区、千代田区、文京区、国土交通省、鉄道事業者

3 対象区域

基盤整備ビジョンの対象区域は、目白通り、外堀通り、軽子坂、放射第25号線で囲まれた区域に放射第25号線から20m北側の範囲を含む、約10.4haの区域であり、飯田橋駅前地区地区計画（令和4（2022）年1月）と同じ区域としています。

■対象区域



第2章 まちの特性と課題

1 まちの特性・課題

(1) まちの魅力

- 鉄道3社5路線・幹線道路3路線が乗り入れ、交通利便性が高いエリアです。
- 神社仏閣、坂道などの歴史が所々に垣間見え、まちの景観や魅力を生み出しています。
- 外濠や神田川などの水とみどりを感じる景観が形成されています。

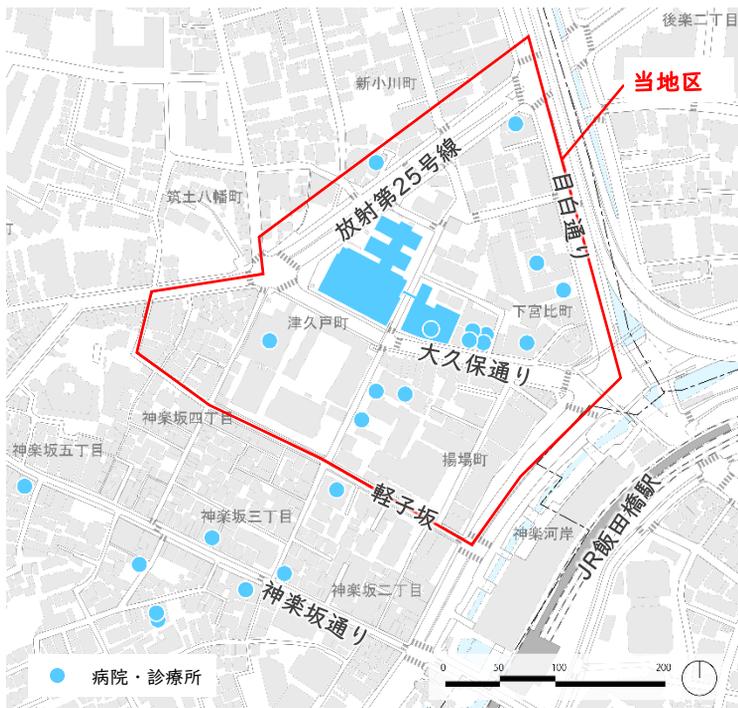


筑土八幡神社



外濠の風景

- 病院や診療所など医療施設が数多く立地しています。
- 業務・商業・住居・教育施設等が集積※し、多くの来街者で賑わう神楽坂に隣接しています。



<出典>

病院・診療所：新宿区医療機関情報公開用リスト（令和2年7月時点）



東京新宿メディカルセンター



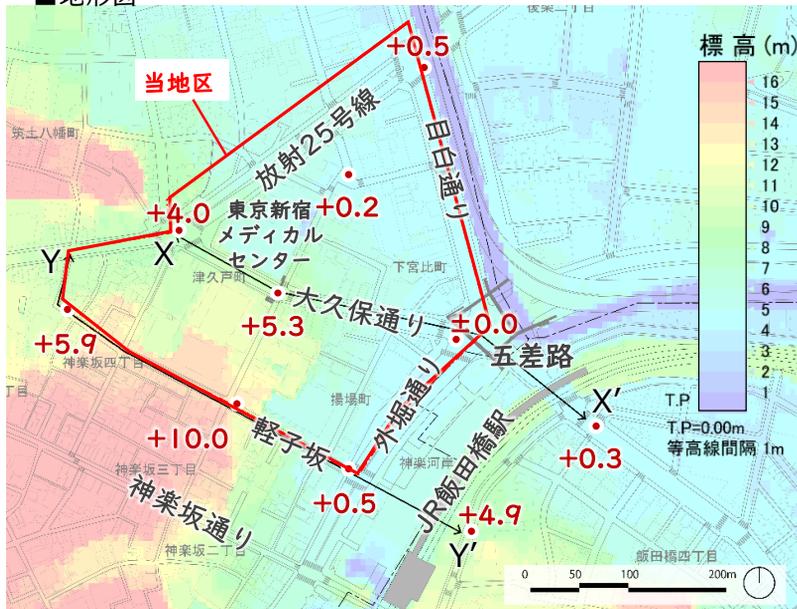
観光客で賑わう神楽坂

※土地利用現況図はp29をご覧ください

(2) 高低差・道路

- まちの高低差が大きく、飯田橋五差路と東京新宿メディカルセンター付近は標高差が約5mあり、高齢者や車いす使用者等にとって移動しづらい状況となっています。
- 大久保通りや目白通り等、幹線道路の歩道が通勤時間帯等に混雑し、ゆとりある歩行者空間が不足しています。道路に歩行空間が十分に確保されておらず、歩道橋が老朽化しているなど、安全で安心な歩行者空間の整備が不十分です。
- 地区内には、幅員4m未満の細街路があり、建て替えにあわせた拡幅整備等による、災害時の避難経路の安全性の向上が必要です。

■ 地形図

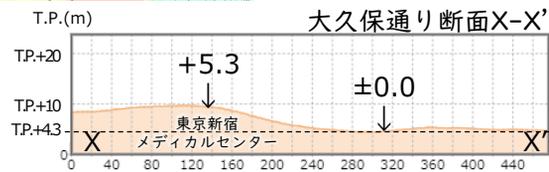
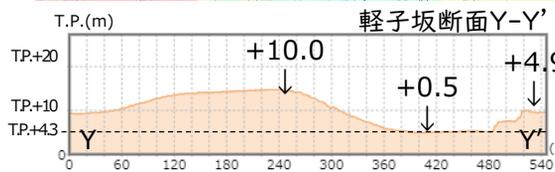


大久保通りの歩道

凡例

- 五差路周辺を±0.0mとした概ねの高低差 (±0.0 = T.P.+4.3※)
- ※T.P.は東京湾平均海面を表す

図版は基礎地図情報、Google Mapより作成
標高(高低差)情報は地理院地図をもとに表記



断面図は地理院地図より作成

■ 道路幅員・種類図



凡例

- 区道・私道
 - 4m未満※
 - 4m未満
 - 4m～6m未満
 - 6m～8m未満
 - 8m～12m未満
- 都道
 - 12m～20m未満
 - 20m～
- 歩道
- 公共施設/教育施設
- 無電柱化整備対象路線
- 無電柱化部路線

新宿区道路台帳(令和元(2019)年9月5日時点)をもとに作成
無電柱化路線は「新宿区無電柱化推進計画(平成31(2019)年3月)」及び「東京都無電柱化計画(改定)(令和3(2021)年6月)」をもとに作成
※一部4m以上を含む



歩行空間の狭い道路



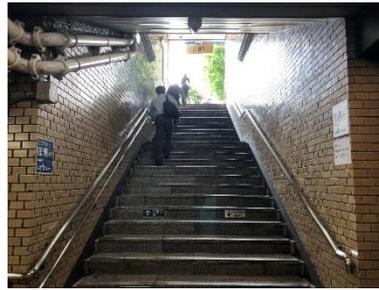
老朽化した歩道橋(昭和43(1968)年の竣工から50年以上が経過)

(3) 歩行者ネットワーク

- 駅からまちへつながる動線のバリアフリー化が不十分です。（歩道橋、地下鉄出入口など）
- 地下鉄駅の出入口の位置が分かりにくい状況となっています。
- 地区周辺には外濠や神楽坂といった歴史的・文化的資源があり、それらの資源を活かすためにも、地域の住民や来街者の回遊性を向上させることが求められます。
- 千代田区・文京区と接していることから、区民だけでなく幅広い利用者の利便性を確保するため、歩行者ネットワークを強化することが求められます。
- 大江戸線は、エレベーターのある出入口（C2）が文京区側にしかなく、バリアフリーで新宿区とつながる横断歩道の位置が飯田橋交差点（五差路）から離れているため、JR・東京メトロや総合病院までのバリアフリールートは、大きな迂回が必要です。



バリアフリーとなっていない歩道橋

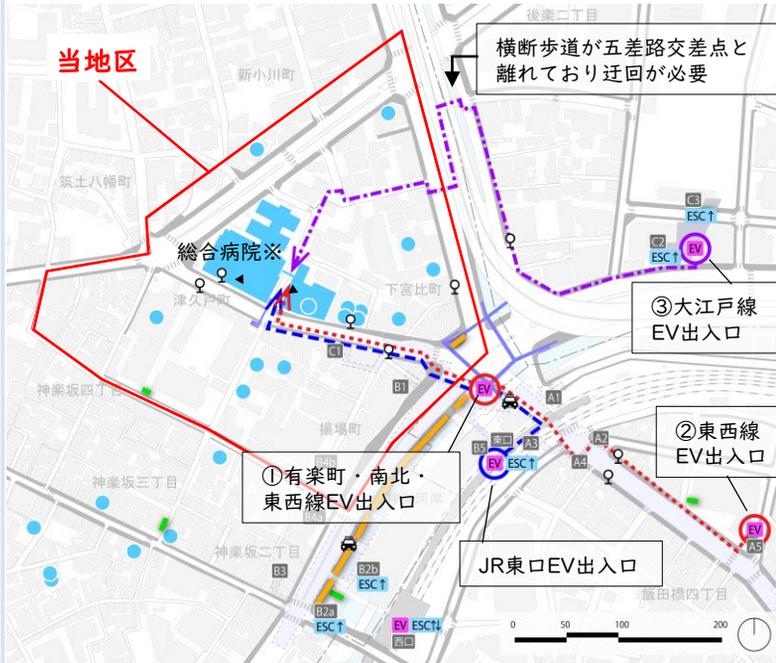


バリアフリーとなっていない地下鉄出入口（B1出入口階段）

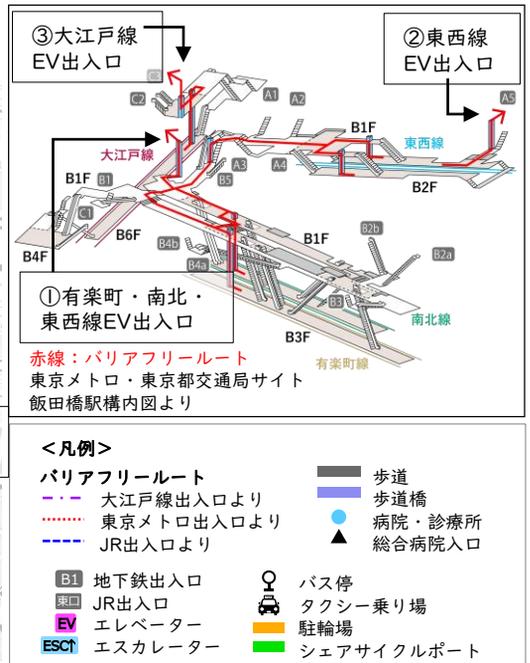


分かりにくい地下鉄出入口

■ 駅・バス停から総合病院までのバリアフリールート



■ 地下鉄駅構内バリアフリールート

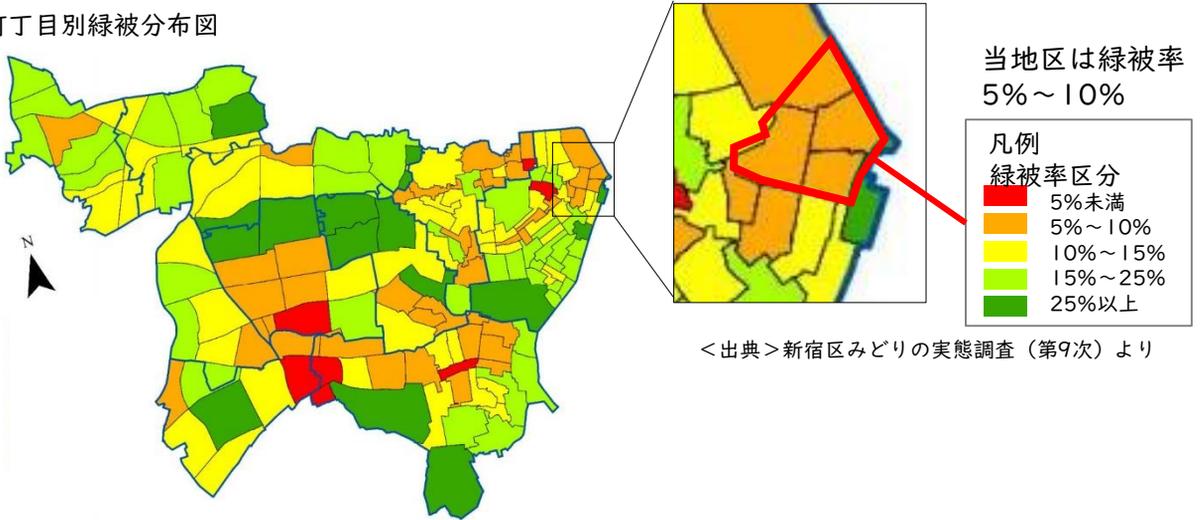


<出典> ※東京新宿メディカルセンター
 病院、診療所：新宿区医療機関情報公開用リスト（令和2(2020)年7月時点）
 駐輪場：飯田橋駅周辺駐輪施設（新宿区ホームページ）
 シェアサイクルポート：新宿区自転車シェアリング専用ホームページ

(4) みどり・オープンスペース

- 当地区は新宿区内でもみどりが少ない地域です。

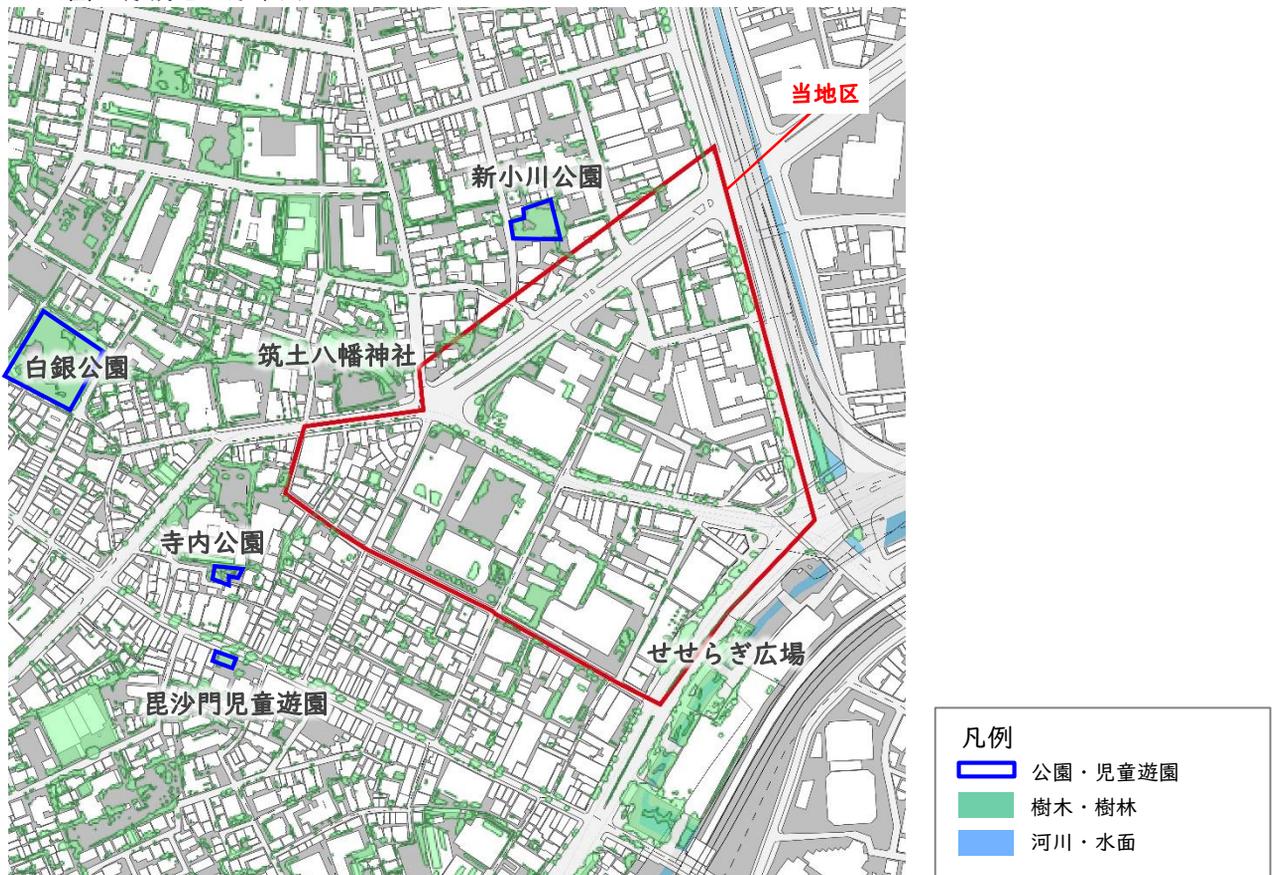
■町丁目別緑被分布図



<出典>新宿区みどりの実態調査(第9次)より

- 地区外にはまとまった緑や公園が見られる一方、地区内には誰もが利用できる憩いや交流の場としてのオープンスペースや緑地はほとんどありません。
- 駅前には、来街者を受け止める滞留空間が不足しています。

■公園・緑被地の分布図



図版は「新宿区みどりの実態調査(第9次) 令和3(2021)年2月」を白地図に合成し作成

(5) 防災

- 来街者の多い地域ですが、帰宅困難者を受け入れる一時滞在施設が区内にありません。
- 地区の一部に、洪水や最大規模の高潮により浸水が想定される区域があります。
- 地区の一部に、比較的地盤がゆるく、地下水位の高い砂状地盤があります。

- 一時滞在施設
- Ⓔ 医療機関※1
- 避難所※1、※2
- Ⓕ 医療救護所※2

- 特定緊急輸送道路※3
- 一般緊急輸送道路※3

※1 東京都防災マップ
 ※2 新宿区地域防災計画
 ※3 東京都耐震ポータルサイト

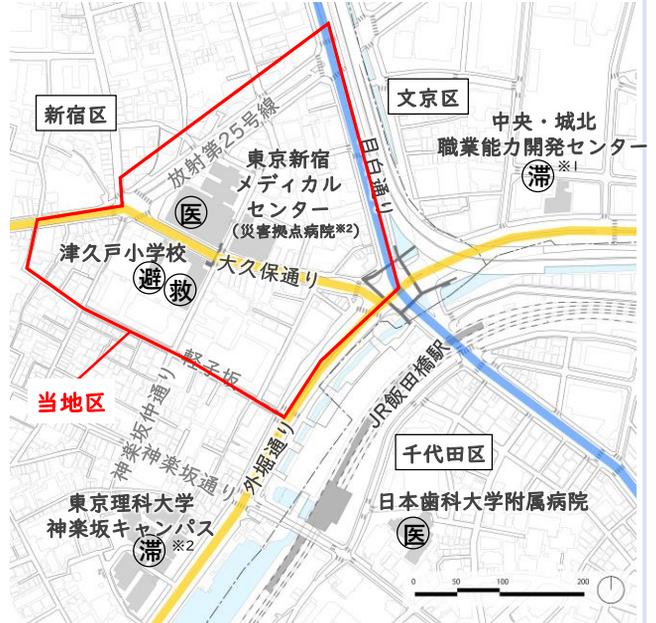
■新宿区洪水ハザードマップ



浸水した場合に想定される水深

| | |
|------------|-----------|
| 5.0m~10.0m | 1.0m~2.0m |
| 3.0m~5.0m | 0.5m~1.0m |
| 2.0m~3.0m | 0.1m~0.5m |

■防災施設



■新宿区がけ・擁壁ハザードマップ



- がけ・擁壁の位置
- 土砂災害警戒区域
- 台地
- 土砂災害特別警戒区域
- 急傾斜地崩壊危険箇所
- 液状化の可能性がある地域

(6) 駐車場・駐輪場

- 荷捌き駐車場の整備義務がない中小規模建物が多いため、各建物に任意で設けられた荷捌き駐車場のみでは、不十分です。
- 商業などの賑わいの連続性を確保するためには、まちづくりの動向にあわせた駐車場整備が必要です。
- 歩道上に放置自転車が見られます。



歩道の放置自転車

2 新たなまちづくりの視点

(1) ニューノーマル*に対応したまちづくり

- ・「三つの密」の回避に資する緑やオープンスペースの整備
- ・需要の変化に対応した良質なオフィスの提供
- ・職住近接に対応し、「リアルな場」としての価値を高める複合的な都市機能の提供
- ・歩いて暮らせるゆとりと賑わいあるウォーカブル空間の形成
- ・地域の関係者の連携による緑とオープンスペースの柔軟かつ多様な活用 など

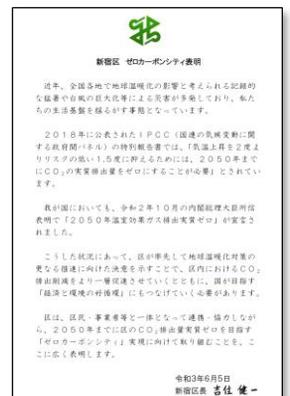


<参考> 「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」 (論点整理)
(令和2(2020)年8月国土交通省都市局)

(2) 地球温暖化対策

- ・官民が連携・協力したCO2排出量実質ゼロの実現
- ・CO2排出量削減等、環境に配慮した建物への誘導の推進 など

<参考> 『新宿区 ゼロカーボンシティ表明(令和3(2021)年6月)』
(新宿区HP)



(3) 次世代技術等の活用

- ・地域の効率的な公共交通ネットワークの形成を促進
- ・地域特性に応じた物流の円滑化による物流の効率化
- ・自律走行モビリティや、誰もが利用できるユニバーサルなMaaS*など、デジタルの力を活用した移動支援策の導入
- ・5Gや先端技術を活用したサービスの都市実装 など

<参考> 「『未来の東京』戦略(令和3(2021)年3月 東京都)



3 特性と課題のまとめ

まちの主な課題

● 高低差・道路

- ・まちの高低差が大きく、利用者にとって移動しづらい(大久保通り、軽子坂等)
- ・通勤時間帯等には混雑し、ゆとりある歩行者空間が不足(大久保通り、目白通り等)
- ・安全で安心な歩行者空間の整備が不十分(老朽化した歩道橋等)

● 歩行者ネットワーク

- ・駅からまちへの移動や駅間の乗り換えにおいてバリアフリー化が不十分(歩道橋、地下鉄出入口)
- ・地下鉄出入口の位置が分かりにくい
- ・まちの回遊性向上が求められる

● みどり・オープンスペース

- ・新宿区内でもみどりが少ない
- ・誰もが利用できるオープンスペースや緑地が少ない

● 駐車場・駐輪場

- ・任意で設けられた荷捌き駐車場のみでは不十分である
- ・歩道上に放置自転車が見られるなど

- ##### ● 防災
- ・帰宅困難者の一時滞在施設がない
 - ・高潮による浸水が想定される箇所がある
 - ・比較的地盤がゆるい箇所がある



まちの主な魅力

- ・交通利便性が高い(鉄道5路線、幹線道路3路線)
- ・まちの歴史(神社仏閣、坂)
- ・外濠や神田川などの水とみどり
- ・数多い医療施設(病院、診療所)
- ・多様な用途の集積



その他考慮すべき事

- ・社会情勢の変化への対応(ニューノーマルなど)
- ・JR飯田橋駅のホーム移設(西側に約200m移設)

<凡例>

- 飯田橋駅前地区
- B1 地下鉄出入口
- ESCT† エスカレーター※1
- EV エレベーター
- オープンスペース(公園、神社、公開空地等)

- 滞 一時滞在施設 …新宿区地域防災計画より
- 医 医療機関 …東京都防災マップより
- 避 避難所 …東京都防災マップ、新宿区地域防災計画より
- 救 医療救護所 …新宿区地域防災計画より
- 五差路周辺を±0.0mとした場合の概ねの高低差(±0.0 = T.P.+4.3)※2
- ※1: エスカレーターは地上から改札階まで接続するもののみ表記
- ※2: T.P.は東京湾平均海面を表す

第3章 まちづくりの目標と方針

行政計画等における位置づけや、第2章で整理したまちの特性・課題、新たな視点を踏まえ、まちづくりの目標と方針を掲げます。

まちづくりの目標

『歴史と暮らし・賑わいが多層に重なり合い 誰もが快適に過ごせる水とみどりの飯田橋』

～住む人・働く人・訪れる人など、
子どもから高齢者まで誰にとっても快適なまち～

まちづくりの方針

交通 基盤

多層に行きかうことができる
安全で快適な歩行者空間の形成

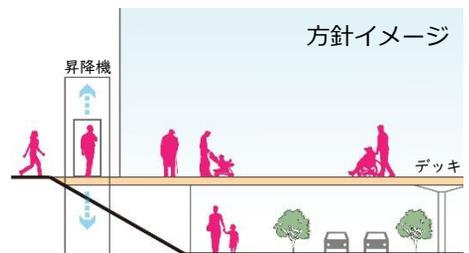
■歩行者ネットワーク

方針1 地区内及び周辺地域との連携による回遊性の強化

■駅前空間

方針2 駅とまちをつなぐ、安全で快適な歩行者空間の整備促進

方針3 ユニバーサルデザイン*に配慮した、まちの顔となる印象的な滞留空間の整備促進



公共的 空間

多層に繋がる
賑わいと潤いあふれる空間の創出

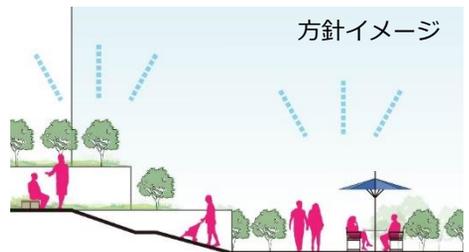
■みどり・景観

方針1 外濠や神田川などと連続したみどりの創出

方針2 歴史的資源と調和した賑わいのある街並みの形成

■広場等

方針3 多機能で誰もが使いやすいオープンスペースの整備促進



まちの 機能

利便性を活かした都市機能の充実

■土地利用

方針1 住・商業・業務の調和した賑わいの創出

■駐車場・駐輪場

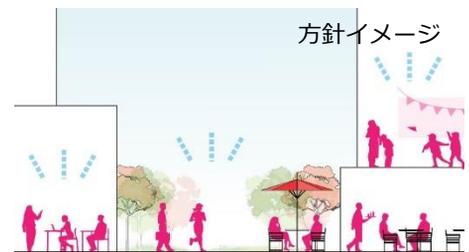
方針2 適切な駐車場・駐輪場の整備促進

■防災

方針3 建物更新等による防災性の向上

■環境

方針4 ゼロカーボンシティの実現に向けた、環境に配慮した取組の促進



交通基盤 多層に行きかうことができる安全で快適な歩行者空間の形成

■歩行者ネットワーク

方針1 地区内及び周辺地域との連携による回遊性の強化

地区内では、建物の敷地内における歩行者空間の整備を促進します。周辺地域とつながる動線については、空間の拡充や機能更新により、快適な歩行者空間を創出し、回遊性の強化を図ります。

主な取組方策

- 五差路における、当地区と周辺地域をつなぐ歩道橋の機能更新（バリアフリー化など）
- 大久保通りや目白通りなどの歩道と敷地が一体となった、ゆとりある歩行者空間の整備
- 敷地内における、道路や空地等を相互につなぐ、ユニバーサルデザイン*に配慮した歩行者空間の整備
- 周辺地域と連携した、円滑な移動を補助する次世代技術の活用への検討（モビリティポート*の整備、先進モビリティ技術の導入など）



ペDESTリアンデッキ*（浜松町駅）



歩道と敷地が一体となった歩行者空間（神田スクエア）

コラム：自動運転の実用化に向けた動向

東京都は、「スマート東京実施戦略（令和2（2020）年2月策定）」において、混雑なく快適な移動を実現するため、自動運転などの次世代モビリティの実用化を目指しています。

「『未来の東京』戦略（令和3（2021）年3月策定）」においては、西新宿エリアを「スマート東京」先行実施エリアとして5Gを活用した自動運転移動サービスの実証実験支援等を推進することとしています。

そうした中、西新宿で都内初の自動運転移動サービスの実証実験が実施されました（令和4（2022）年1・2月）。

「『未来の東京』戦略」では、2030年以降に先行実施エリアの成果を都内各区市町村に展開し、「スマート東京」を実現するとしています。

<参考> 東京都報道発表資料（令和3（2021）年12月15日）



実証実験に使用された車両



実証実験の様子

交通基盤

多層に行きかうことができる安全で快適な歩行者空間の形成

■駅前空間

方針2 駅とまちをつなぐ、安全で快適な歩行者空間の整備促進

駅からまちへつながるユニバーサルデザイン*に配慮した動線の整備を促進するとともに、高低差のある地形を多層に行き交うことのできる安全で快適な歩行者空間の整備を促進します。

主な取組方策

- ・ 大久保通りや軽子坂などの高低差を解消する、地上・地下・デッキレベルでの歩行者空間の整備
- ・ 地上・地下・デッキレベルの歩行者空間を相互につなぐ、ユニバーサルデザイン*に配慮した、視認性が高く分かりやすい縦動線（エスカレーター、エレベーターなど）の整備



高低差を解消するデッキ動線
（恵比寿スカイウォーク）



ユニバーサルデザイン*に配慮した縦動線
（新宿駅東南口）

方針3 ユニバーサルデザインに配慮した、まちの顔となる印象的な滞留空間の整備促進

駅前空間において、ユニバーサルデザイン*に配慮した、まちの顔となる印象的な滞留空間の整備を促進します。

主な取組方策

- ・ 五差路付近や地下鉄出入口周辺などにおける、待ち合わせや憩い・交流の場となる多層に繋がる印象的な滞留空間の整備
- ・ 駅前の滞留空間における、ユニバーサルデザイン*に配慮した、視認性が高く分かりやすい、地下鉄駅へつながる縦動線（エスカレーター、エレベーターなど）の整備



地下鉄駅へつながるサンクンガーデン*
（御茶ノ水ソラシティ）



地下鉄駅へつながるサンクンガーデン*
（大手町タワー）

交通基盤

多層に行きかうことができる安全で快適な歩行者空間の形成

コラム

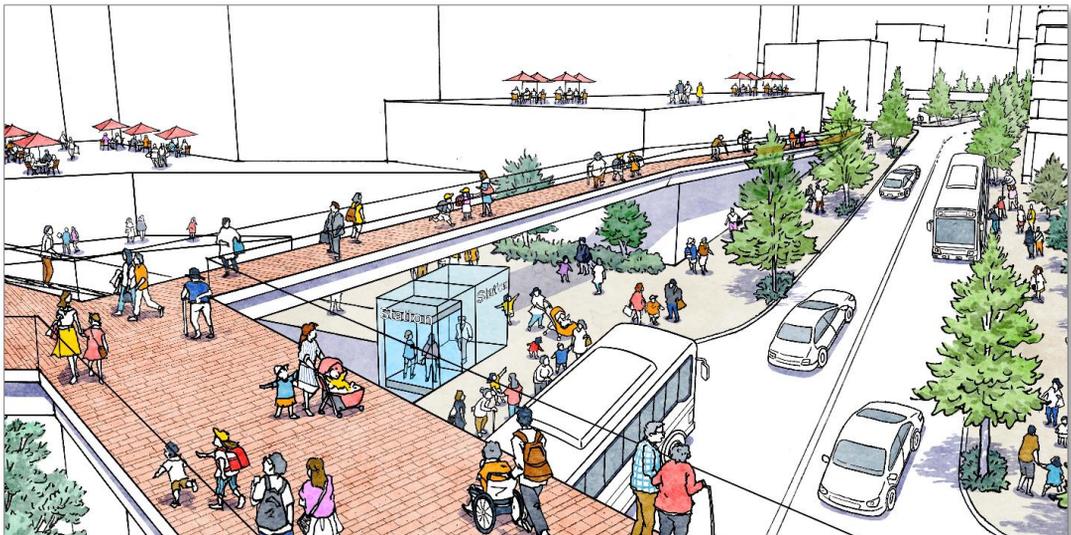
○駅とまちが一体となる都市づくりの推進

(「東京都 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針 令和2(2020)年12月改定」より)

東京都の強みである発達した鉄道ネットワークを既存ストックとして生かし、駅を中心とした広場空間の整備や機能の集積によるにぎわいの創出、地上・地下の歩行者ネットワークの整備、バスや自転車シェアリングなどの交通手段と鉄道ネットワークとの連携強化による地域の回遊性の向上を図るなど、駅とまちが一体となった都市づくりを誘導する必要があります。

駅とまちが一体となった都市づくりを誘導するため、必要に応じて、駅を含む地域全体のデザイン・ガイドライン等を策定し、地域特性に応じた駅周辺の整備の方向性を示し、その実現に向けた取組を誘導することが望ましいです。

○駅とまちが一体となった空間のイメージ



駅とまちをつなぐ五差路の回遊動線イメージ (デッキ)



地下鉄駅とつながるサンクンガーデン*のイメージ

交通基盤 多層に行きかうことができる安全で快適な歩行者空間の形成

■交通基盤の整備イメージ



イメージは位置や大きさを限定するものではなく、整備の考え方を示しています。

○凡例

- 周辺地域との連携による回遊性の強化
- 地区内及び周辺地域との連携による回遊性の強化
- 駅とまちをつなぐ、安全で快適な歩行者空間の整備促進
 - : 縦動線 (エレベーター、エスカレーター、階段等)
 - : 地上・地下・デッキレベルの歩行者空間など
- まちの顔となる印象的な滞留空間の整備促進

【現況】

- EV ESC↑ B1 駅出入口
- オープンスペース (公園、神社、公開空地等)

公共的空間 多層に繋がる賑わいと潤いあふれる空間の創出

■みどり・景観

方針1 外濠や神田川などと連続したみどりの創出

まとまったみどりや目に見えるみどりの整備促進により、外濠、神田川、筑土八幡神社、幹線道路沿道など、周辺のみどりと連続し調和した景観の創出を目指します。

主な取組方策

- ・ オープンスペースなどにおける、緑量のあるまとまったみどりの整備
- ・ 季節を感じられる変化に富んだ、質の高いみどりの整備
- ・ 道路に面した場所などにおける、人の目にとまりやすいみどりの整備（壁面緑化や沿道緑化など）



まとまったみどりの整備（コモレ四谷）



壁面緑化（MARK IS みなとみらい）

方針2 歴史的資源と調和した賑わいのある街並みの形成

外濠などの歴史的資源や、賑わいある神楽坂と調和した景観形成を図るとともに、建物低層部や沿道の意匠などの連続性に配慮し、賑わいある街並みの形成を促進します。

主な取組方策

- ・ 建物低層部を人々の活動が感じられる開放的な設えなどとした、賑わいある街並みの形成
- ・ 外壁等を自然素材や落ち着いた色彩、歴史を偲ぶ外構などとした、神楽坂や外濠と調和したデザイン
- ・ 外濠や神田川の水辺を望む空間の整備



賑わいのある沿道空間
（丸の内仲通り）



牛込見付を思わせる石垣
（飯田橋サクラテラス）



外濠を望むテラス
（JR飯田橋駅史跡眺望テラス）

公共的空間 多層に繋がる賑わいと潤いあふれる空間の創出

■広場等

方針3 多機能で誰もが使いやすいオープンスペースの整備促進

歩行者空間と一体となった様々な規模の滞留空間、多層に繋がる広場など、多機能で誰もが使いやすいオープンスペースの整備を促進します。

主な取組方策

- 憩いや交流、地域のイベントなど、多目的に利用できる規模を備えた広場の整備
- 坂道の途中で休憩などにも利用できる、大小様々な規模の滞留空間の整備
- 高低差のある地形を活かした多層に繋がる広場の整備



沿道の滞留空間（神田スクエア）



憩いや交流の場となる広場
（南町田グランベリーパーク）



地盤の高低差を活かした広場空間
（北谷公園）



憩いや交流の場となる広場（柏の葉）

まちの機能 利便性を活かした都市機能の充実

■土地利用

方針1 住・商業・業務の調和した賑わいの創出

商業施設や良質なオフィス・住宅等の整備により、駅前にふさわしい賑わい拠点の整備を促進します。

主な取組方策

- ・ 神楽坂と調和した、誰もが訪れたい賑わい施設の整備（商業施設、文化施設、地域交流施設、情報発信スペース等）
- ・ 多様なニーズや変化に対応した良質なオフィス・住宅の整備
- ・ 健康長寿社会に対応した機能（総合病院、健康情報発信施設等）や宿泊機能の整備



都市の賑わい空間
（コレド室町テラス）



次世代型オフィス



健康情報発信施設や小児科・歯科等が
集積する地域の健康拠点（柏の葉）

■駐車場・駐輪場

方針2 適切な駐車場・駐輪場の整備促進

荷捌き車両の路上駐車対策や自転車利用者の利便性向上のため、駐車場や駐輪場の適切な配置を促進します。

主な取組方策

- ・ 地域の賑わいに配慮した集約駐車場や、路上駐車対策としての共同荷捌き場の整備
- ・ 駅に近接するなど、自転車利用者の利便性に配慮した駐輪場やシェアサイクルポートの整備



共同荷捌き場
（新宿駅東口地区荷さばき集約化プロジェクト）



大規模開発にあわせて整備された駐輪場・
シェアサイクルポート（神田スクエア）

まちの機能 利便性を活かした都市機能の充実

■防災

方針3 建物更新等による防災性の向上

大規模地震や神田川周辺の浸水等、様々な災害を想定した施設等の整備を促進し、居住者から来街者まで、誰もが安心して過ごせるまちを目指します。

主な取組方策

- 更新期を迎えた建物の建て替え等による耐震化
- 震災時の避難や救助活動時の、安全で円滑な交通の確保などに向けた、無電柱化の整備
- 帰宅困難者を対象とした一時滞在施設や、地域住民も利用可能な一時滞留スペースの整備
- 雨水流出抑制対策や建物の地下階への雨水流入防止、浸水リスクの低い場所への電気設備の設置



無電柱化された道路空間（コモレ四谷）



災害時一時退避に利用できる広場（渋谷キャスト）

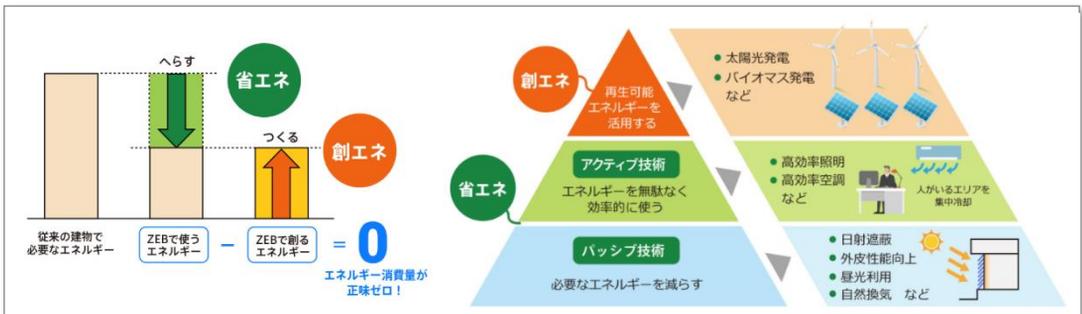
■環境

方針4 ゼロカーボンシティの実現に向けた、環境に配慮した取組の促進

カーボンマイナスに資する取組みとして、最先端の省エネルギー技術や再生可能エネルギー*の導入を促進し、環境に対する配慮を強化します。

主な取組方策

- 太陽光発電、バイオマス発電などの最先端技術の導入
- 高効率機器、コージェネレーション*設備、建物の高断熱化、ZEB*などの導入



ZEB*の概念図（環境省HP ZEB PORTAL）

第4章 将来像の実現に向けて

1 将来像実現のための方策

(1) 段階的なまちづくりの推進

- ・ 飯田橋駅前地区では、地域住民等が主体となり、まちづくりを段階的に進めていくことで、基盤整備ビジョンの実現を図ります。
- ・ 段階的にまちづくりを進めるにあたり、先行して、駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの起点となる「駅直近ゾーン」では、主に大規模開発を想定し、都市開発諸制度の「駅まち一体開発」などを活用しながら、歩行者デッキや地下鉄出入口のバリアフリー化、まちの高低差を解消する歩行者空間の整備などを行うとともに、駅前にふさわしい賑わい拠点の形成を促進していきます。

駅直近ゾーンにおける都市基盤の整備により、地区内及び地区周辺との回遊性が強化され、賑わいの創出や防災性の向上等の効果が期待されます。

- ・ 飯田橋駅前地区全体では、大規模開発のほか、個別建て替えや任意の共同化など、まちづくりの手法に応じて、基盤整備ビジョンに示す将来像の実現を目指します。
- ・ 開発計画の具体化や合意形成が図られた地区について、段階的に地区計画の変更等を行っていきます。

■ 段階的なまちづくりのイメージ



まちづくりの手法に応じた、
基盤整備ビジョンに示す将来像の実現

駅直近ゾーンの基盤整備

- ・ 周辺開発と連携した歩行者デッキの整備
- ・ 地下鉄とまちをつなぐ縦動線の整備
- ・ まちの高低差を解消する歩行者空間の整備 など

(2) 社会情勢の変化に対応したまちづくりの検討

- ・ 新型コロナ危機を契機として生じた変化や顕在化した都市の課題を踏まえて、「ニューノーマル」に対応したまちづくりを検討していきます。
- ・ 社会情勢の変化やまちづくりの進捗等により、必要に応じて基盤整備ビジョンを見直していきます。

參考資料

新宿区まちづくり長期計画 都市マスタープラン（平成29（2017）年12月 新宿区）

地域の将来像：筆筍地域

『坂と水 歴史を綴る 粋なまち 筆筍』

都市の骨格に関するまちづくり方針

飯田橋駅周辺地区【賑わい交流の心】

- 放射第25号線の開通や飯田橋駅ホームの安全対策などに対応し、賑わいと交流の拠点形成を進め、住宅と業務が調和した新しい魅力をつなげるまちづくりについて、地域の住民等とともに検討します。
- 飯田橋駅周辺は、業務・商業、宿泊、住宅、教育、医療施設などの集積を誘導し、駅改良や駅前広場などの整備による安全で快適な空間と、魅力的な拠点の創出を図ります。

| 土地利用(市街地整備区分) | 道路・交通 | 公園・施設等 |
|---------------|---------|------------|
| 低中層保全地区 | 広域幹線道路 | 都市計画公園 |
| 低中層個別改善地区 | 地域幹線道路 | その他の都市公園 |
| 賑わい交流地区 | 地区内主要道路 | 大規模な公共的施設 |
| 生活交流地区 | 主要区画道路 | 小学校* |
| 幹線道路沿道整備地区 | 歩行系幹線道路 | 中学校* |
| 都市型産業地区 | 鉄道・駅 | 区役所・特別出張所* |
| | 地下鉄・駅 | |

■筆筍地域まちづくり方針図



新宿区まちづくり長期計画 まちづくり戦略プラン（平成29（2017）年12月 新宿区）

戦略の方向性：飯田橋駅東口周辺エリア

『住・商業・業務が調和した賑わい創出の推進』

重点的な取組み

1. 新たな拠点と基盤整備の推進

- ① 基盤整備を契機としたまちづくりの推進
- ② 放射第25号線沿道のまちづくりの推進

2. 誰もが快適に移動できる趣のある空間形成

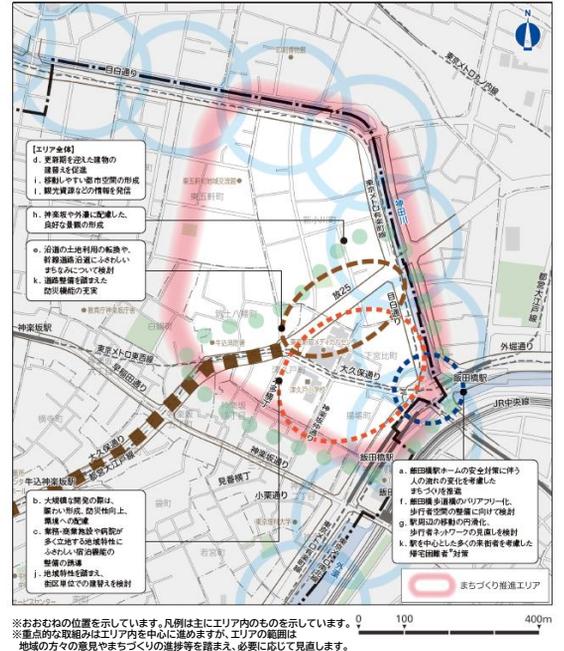
- ① ユニバーサルデザインまちづくりの推進
- ② 地域特性を活かし周辺の景観資源と調和した景観形成
- ③ 多様な来街者に配慮した空間の形成

3. 安心して人々が集えるまちの創造

- ① 防災対策の充実
- ② 地域の魅力を紹介する情報の発信

| | |
|----------------------|------------------|
| 都市計画道路の整備に伴う沿道のまちづくり | 賑わいの創出 |
| 地域にふさわしい景観の形成 | 地域にふさわしいまちづくりの推進 |
| 水とみどりの環 | 移動しやすい空間の形成 |

■戦略図



※おおむねの位置を示しています。凡例は主にエリア内のものを示しています。
 ※重点的な取組みはエリア内を中心に進めますが、エリアの範囲は地域の方々の意見やまちづくりの進捗等を踏まえ、必要に応じて見直します。

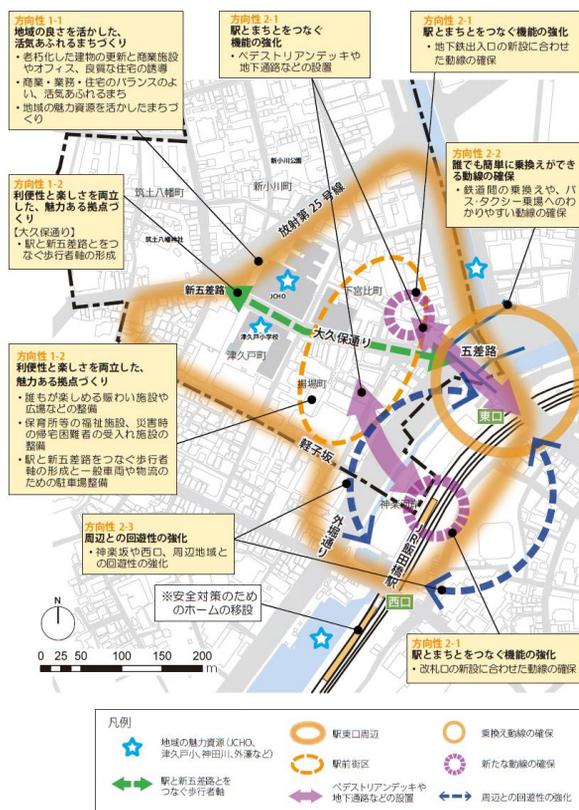
飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想 (平成31(2019)年3月 飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会)

テーマ1：飯田橋駅東口と周辺のまちづくり 『使いやすく魅力あふれるこれからのまちづくり』

- 1. 駅東口周辺の再整備について**
- 方向性1：地域の良さを活かした、活気あふれるまちづくり
 - 方向性2：利便性と楽しさを両立した、魅力ある拠点づくり
 - 方向性3：地元主体で考え、関係機関等と連携しながら進めるまちづくり

- 2. 駅東口周辺の歩行者・交通動線について**
- 方向性1：駅とまちをつなぐ機能の強化
 - 方向性2：乗換えが誰でも簡単にできる動線の確保
 - 方向性3：周辺との回遊性の強化

■使いやすく、魅力あふれるこれからのまちづくりのイメージ



テーマ2：幹線道路沿道のまちづくり 『人にやさしく、うるおいあるまちなみづくり』

- 1. 放射第25号線について**
- 方向性1：歩行者が安全に横断できる動線の確保
 - 方向性2：統一感のあるまちなみの形成
 - 方向性3：道路空間の活用

- 2. 大久保通り・目白通りについて**
- 方向性1：安全でゆとりある歩行空間の確保

■人にやさしく、うるおいあるまちなみづくりのイメージ



飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想 (平成31(2019)年3月 飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会)

テーマ3：暮らしやすいまちづくり

『歴史を活かした、安全・安心のまちづくり』

1. 生活道路について

方向性1：安全に通行できる空間の確保

方向性2：安全な歩行環境の形成

2. 暮らしやすさについて

方向性1：多世代が交流する憩いの空間の整備

方向性2：生活利便性を支える施設の立地誘導

3. まちの歴史や文化・特色について

方向性1：歴史や文化を活かしたまちづくり

方向性2：まちの歴史や魅力の再確認と発信

方向性3：神田川や外濠の水辺空間の再生

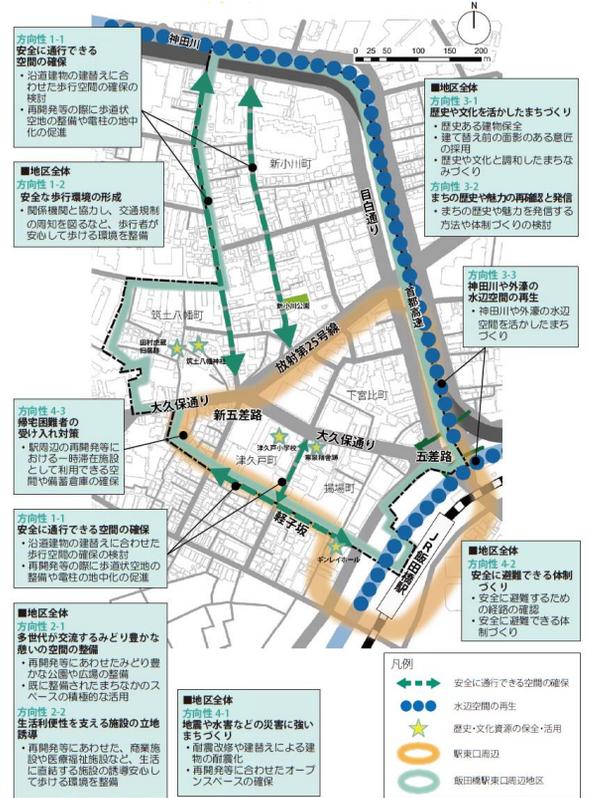
4. 防災について

方向性1：災害に強いまちづくりの推進

方向性2：安全に避難できる体制づくり

方向性3：帰宅困難者の受入れ対策

■歴史を活かした、安全・安心のまちづくりのイメージ



新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区 まちづくりガイドライン (令和2(2020)年12月 新宿区)

まちの将来像

『飯田橋駅に近接した幹線道路沿道にふさわしい住・商業・業務が調和する潤いあるまち』

方針1

駅近接地の利便性を活かした都市機能の充実

・飯田橋駅に近接した立地にふさわしい都市環境を形成するため、既存都市機能の更新の促進や、新たな都市機能の誘導を行い、住宅・商業・業務機能の充実を図ります。

方針3

周辺の良い住環境に配慮した沿道環境の形成

・放射第25号線の北側後背地等における良好な住環境を維持するため、周辺の住環境に配慮した沿道環境の形成を図ります。

方針2

幹線道路沿道にふさわしい街並みの形成

・賑わいや周辺環境に配慮した良好な建築物を誘導し、幹線道路沿道にふさわしい整った街並みの形成を図ります。

方針4

みどりあふれる賑わいある通り

・幹線道路沿道にふさわしい賑わいの創出や、飯田橋駅からの賑わいの連続性を確保し、賑わいある通りの形成を図ります。
・みどり豊かな、潤いある街並みの形成を図ります。

飯田橋駅周辺基盤再整備構想 (令和2(2020)年9月 飯田橋駅周辺基盤整備方針検討会※)

※東京都、新宿区、千代田区、文京区、国土交通省、鉄道事業者で構成される検討会

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”
- “つながりを強化する”
- “安全・安心で潤いのある”まちづくり

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
- ・まちの顔となる、ゆとりある空間や立体的な空間の創出
- ・スムーズで便利な車両交通の確保

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

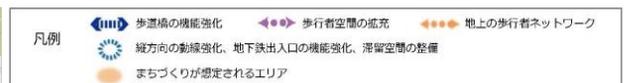
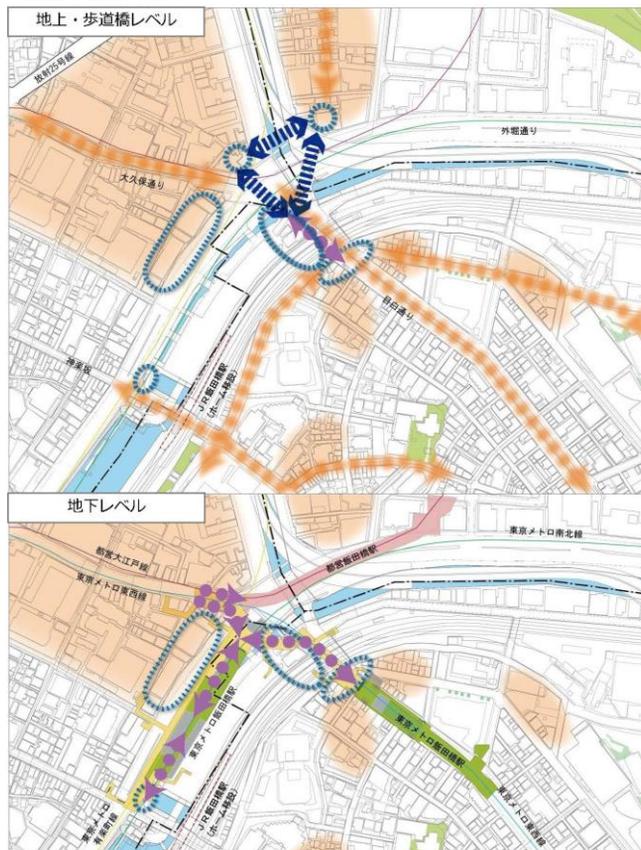
柱1 駅を中心とした、分かりやすく快適な移動空間の形成

- ・「駅と駅」のつながりの強化
- ・「駅とまち」のつながりの強化

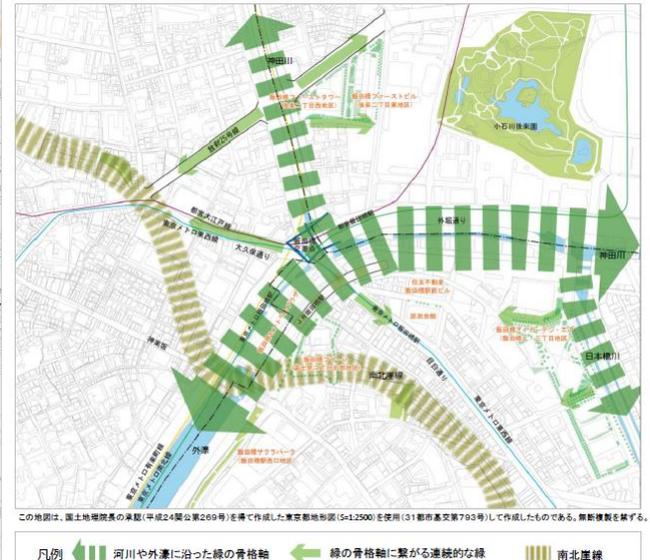
柱4 外濠のみどりが周辺へ連続する景観づくり

- ・既存の緑を生かした、目に見えるみどりのネットワーク形成

■基盤再整備構想図



■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



2 まちの歴史・現況

(1) 歴史

- 江戸時代は武家屋敷が立ち並び、飯田橋駅付近の堀には「牛込揚場」と呼ばれる荷上場がありました。
- 明治時代以降は神楽坂を中心とする商業地が広がり、神田川付近には印刷業・出版業の事業所が多く立地しました。
- 現在は飯田橋駅を中心に業務商業施設が集積する中、外濠や寺社、坂道などの歴史が感じられる地域となっています。

■江戸時代の絵図における当地区周辺の様子



<出典>江戸切絵図小日向絵図

(2) 都市計画

① 用途地域

- 飯田橋駅に近い津久戸町、下宮比町、揚場町は主に商業地域となっており、商業・業務施設が多く立地しています。
- 放射第25号線沿道は、令和4（2022）年1月に北側20mまでの範囲が商業地域となりました。
- 当地区の北側は、主に第二種住居地域や準工業地域となっており、地場産業である印刷業・出版業の事業所と住宅が混在した地域となっています。

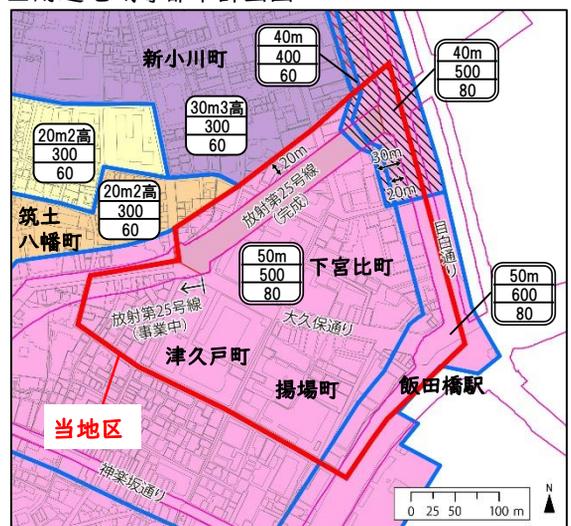
② 都市計画道路

- 当地区の北側に位置する放射第25号線（新小川町）は、幅員30m、延長280mの都市計画道路で、平成28（2016）年3月に開通しました。
- 現在、当地区西側の放射第25号線の区間が事業中となっており、拡幅整備を予定しています。

③ 地区計画

- 放射第25号線沿道について、飯田橋駅に近い立地を活かした幹線道路沿道にふさわしい街並みの形成を図るとともに、住・商業・業務が調和した安全で快適な市街地環境を形成するため、令和4（2022）年1月に飯田橋駅前地区地区計画を策定しました。
- 地区計画では、建築物の建て替え等にあわせて、段階的に地区計画を変更し、賑わいの創出、駅改良や駅前広場などの整備及びユニバーサルデザイン*に配慮したまちづくりを推進し、安全で快適な、魅力ある拠点の形成を図っていくこととしています。

■用途地域等都市計画図



凡例

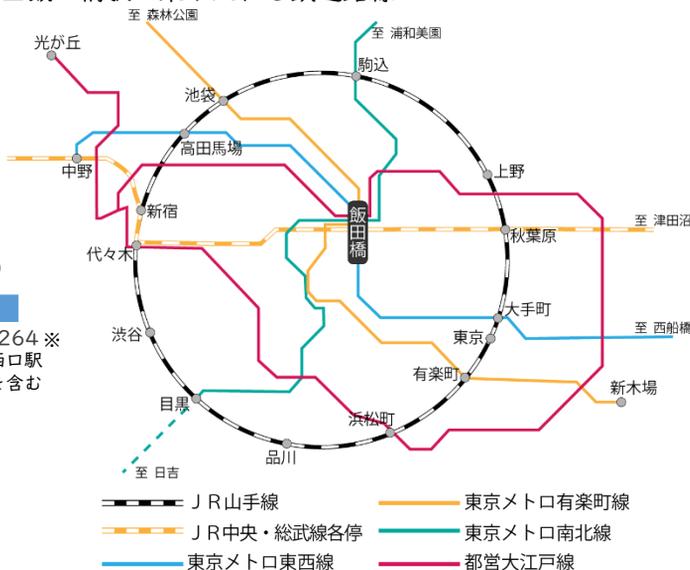
| | | | |
|--|--------------|--|----------------|
| | 商業地域 | | 第二種中高層住居専用地域 |
| | 準工業地域・特別工業地区 | | 第二種住居地域 |
| | 都市計画道路 | | 第二種中高層階住居専用地区 |
| | 高度地区 | | 第四種中高層階住居専用地区 |
| | 防火 | | 飯田橋駅前地区地区計画の区域 |
| | 準防火 | | 容積率 |
| | | | 建蔽率 |

(3) 鉄道網

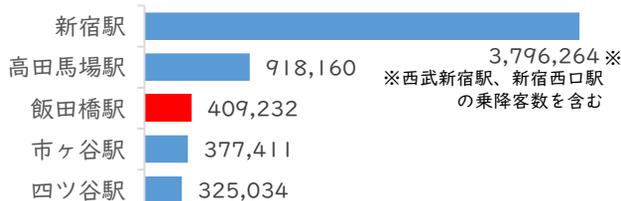
- 新型コロナウイルスの感染が拡大する前の飯田橋駅は、1日の乗降客数が40万人を超える乗換駅となっており、区内では新宿駅、高田馬場駅に次ぐ数となっています。
- 飯田橋駅は、JR中央線・総武線各駅停車、東京メトロ東西線、有楽町線、南北線、都営大江戸線の5路線が乗り入れており、交通の利便性が高いです。
- 令和2年（2020）年7月にはJR飯田橋駅のホームが西へ約200m移設され、あわせて新西口駅舎が建設されました。



■ 飯田橋駅に乗り入れる鉄道路線



■ 区内主要駅の乗降客数（令和元（2019）年度実績）



< 出典 >

令和2年度新宿区の概況 鉄道駅別乗車人員（1日平均）

※JRのみ公表データが乗車人数のみであるため、乗車人数＝降車人数と仮定して算出

(4) 飯田橋駅周辺のまちづくりの動向

飯田橋駅周辺では、複数の再開発等が想定されています。

【都市開発諸制度*を活用した主な開発（竣工済）】

- ① 富士見二丁目北部地区（飯田橋プラザ）
- ② 飯田橋駅西口地区（飯田橋サクラパーク）
- ③ 後楽二丁目東地区（飯田橋ファーストビル）
- ④ 後楽二丁目西地区（飯田橋ファーストタワー）
- ⑤ 飯田橋地区（ラムラ）
- ⑥ 飯田橋アイガーデン・エア
- ⑦ 住友不動産飯田橋駅前ビル
- ⑧ 区政会館
- ⑨ 飯田橋一丁目地区（ホテルグランドパレス）
- ⑩ 住友不動産九段ビル
- ⑪ 北の丸スクエア
- ⑫ 富士見ビル
- ⑬ 住友不動産千代田富士見ビル
- ⑭ 角川本社ビル

【再開発が予定されているエリア】

- ⑮ 飯田橋駅東地区

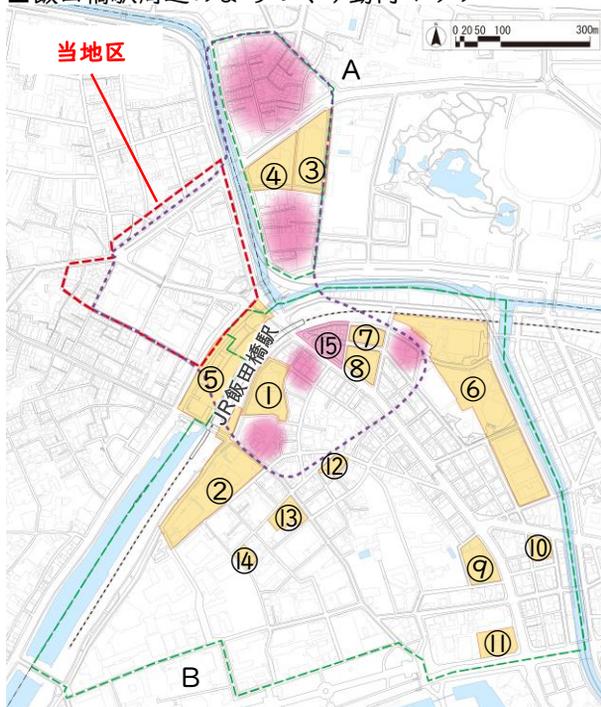
【再開発等が想定されるエリア】

【まちづくり構想等の対象範囲】

- A 後楽二丁目地区まちづくり整備指針
- B 飯田橋・富士見地域まちづくり基本構想

飯田橋駅周辺基盤再整備構想

■ 飯田橋駅周辺のまちづくり動向マップ

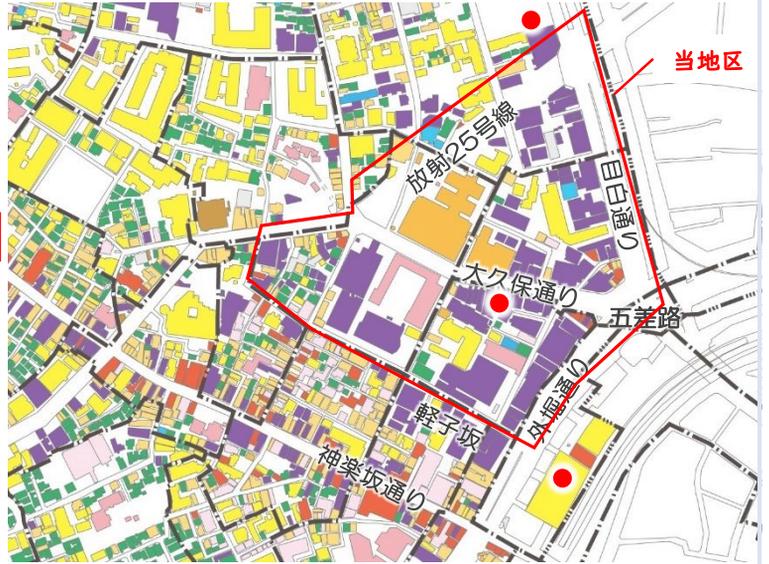


< 出典 > 東京都ホームページ、千代田区ホームページ、文京区ホームページ（令和4（2022）年3月時点）

(5) 土地利用

- 当地区は、事務所・集合住宅・医療施設・教育施設など多様な用途が集積しています。
- 当地区の北側・西側には住宅・集合住宅、南側（神楽坂）には商業施設が集積しています。
- 当地区及び地区周辺では、日常の買い物が出来るスーパーマーケットが不足しています。

■土地利用現況図



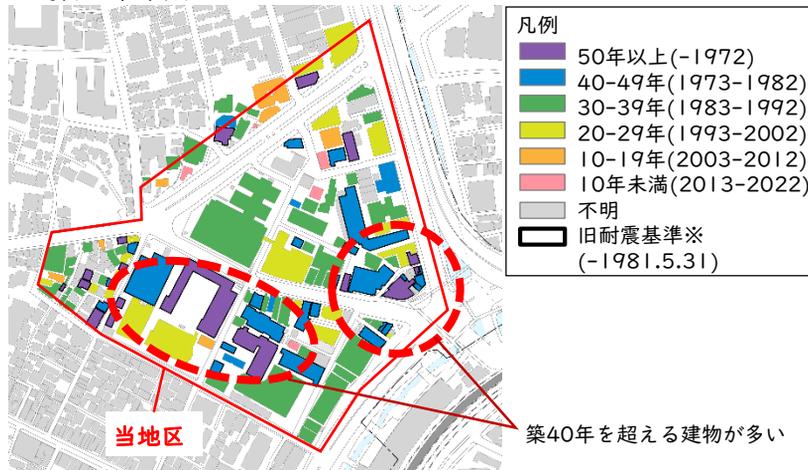
| 凡例 | |
|-----|-----------|
| 公共系 | 官公庁施設 |
| | 教育文化施設 |
| | 厚生医療施設 |
| | 供給処理施設 |
| 工業系 | 事務所建築物 |
| | 専用商業施設 |
| | 住商併用建物 |
| | 宿泊・遊興施設 |
| 商業系 | スポーツ・興行施設 |
| | 独立住宅 |
| | 集合住宅 |
| | 専用工場 |
| | 住居併用工場 |
| | 倉庫運搬関係施設 |
| | スーパーマーケット |

<出典>新宿区の土地利用2018（新宿区平成30（2018）年3月）

(6) 建物の築年数と構造

- 飯田橋交差点周辺、津久戸小学校周辺で築40年を超える建物が立地しています。
- 地区内はほとんどが耐火造となっていますが、建物が密集している場所では防火造が見られます。

■建物の築年数



平成29（2017）年時点の登記簿情報より作成
 ※築年数は、令和4（2022）年を基準として計算
 ※竣工時期が昭和56（1981）年5月31日以前のを旧耐震基準とする。
 個別の耐震改修状況は未確認

■建物の構造



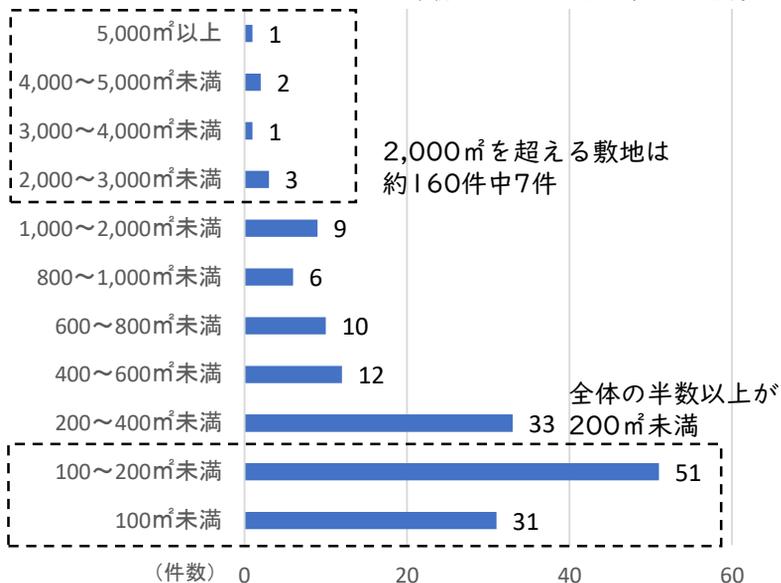
「新宿区の土地利用2018（新宿区平成30（2018）年3月）」をもとに作成

(7) 敷地規模

当地区内には約160程度の敷地があります。その内2,000㎡を超える大規模敷地が7件ある一方、全体の半数以上が200㎡未満の敷地です。

<出典>
平成29年時点GIS測量データ
※一部敷地については登記簿データを使用

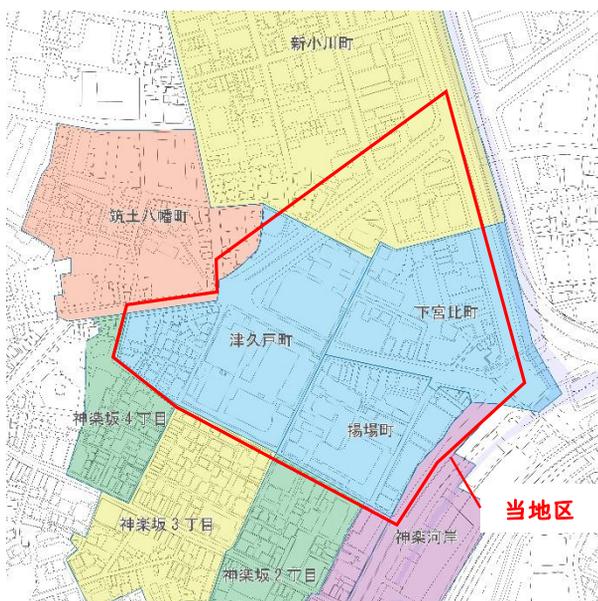
■敷地規模の割合



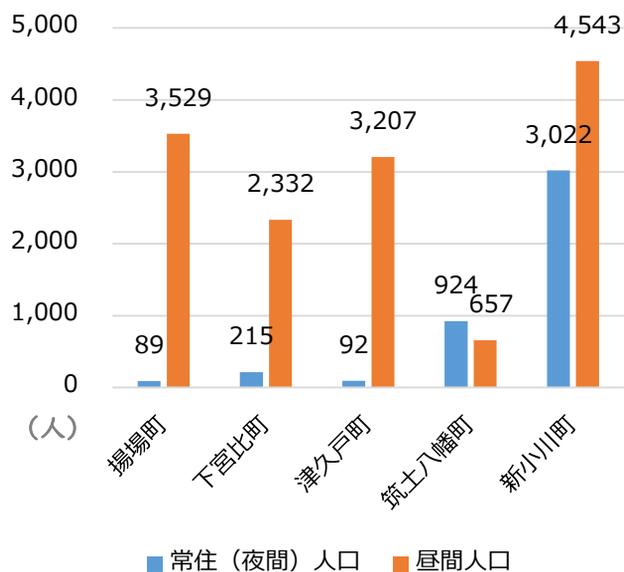
(8) 人口

- 津久戸町、下宮比町、揚場町は昼間人口が常住（夜間）人口を大きく上回っています。

■昼夜間人口比率（昼間人口/夜間人口×100）



■町丁目別昼間・常住（夜間）人口（平成27年）



<出典>
昼間人口 : 国勢調査（平成27（2015）年）
常住（夜間）人口 : 住民基本台帳（平成27（2015）年1月1日時点）

3 まちづくりの検討経緯

| 年月 | 内容 |
|------------------|--|
| 平成29(2017)年 2,3月 | 「(仮称)津久戸町周辺地区まちづくり協議会」設立の提案・説明会開催 放射25号線の開通に伴う土地利用の変化への対応などの課題や、これからのまちづくりについて考え、地域が主体的にまちづくりを進めていくための中心的な組織として設立。 |
| 4月 | 飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会設立 「第1回飯田橋駅東口周辺地区まちづくり協議会(以下「まちづくり協議会」)」開催 |
| 7月 | 「第2回まちづくり協議会」開催 (現状と課題の共有) |
| 10月 | 「第3回まちづくり協議会」開催 (まち歩きと課題の整理) |
| 平成30(2018)年 2月 | 「第4回まちづくり協議会」開催 (駅と周辺分科会、幹線道路沿道分科会、住環境分科会) |
| 5月 | 「第5回まちづくり協議会」開催 (駅と周辺分科会、幹線道路沿道分科会、住環境分科会) |
| 9月 | 「第6回まちづくり協議会」開催 (駅と周辺分科会、幹線道路沿道分科会、住環境分科会) |
| 11月 | 「第7回まちづくり協議会」開催 (まちづくり構想(案)について) |
| 平成31(2019)年 1月 | 「まちづくり構想案の中間まとめに関するアンケート調査」実施 |
| 3月 | 「第8回まちづくり協議会」開催 (アンケート調査結果報告、まちづくり構想のとりまとめ) 『飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想』策定 |
| 令和元(2019)年 5月 | 「新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区 第1回勉強会」開催 (現状やまちの将来像の共有) ”飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想”をもとに、放射第25号線沿線のまちなみの形成に向けたまちづくりルール作りを議論するため、勉強会を発足。 |
| 9月 | 「新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区 第2回勉強会」開催 (将来像の実現方策について(用途地域・地区計画)) |
| 12月 | 「新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区 第3回勉強会」開催(同上) |
| 令和2(2020)年 8月 | 「第1回飯田橋駅前地区まちづくり勉強会」開催 (用途地域・地区計画(たたき台)、ガイドラインについて) これまで検討を行ってきた放射第25号線沿道と飯田橋駅周辺とのかかわりと一体的に考えるため、まちづくり勉強会の区域を拡大し、『飯田橋駅前地区』として改めて勉強会を発足 |
| 11月 | 「第2回まちづくり勉強会」開催 (用途地域変更・地区計画(素案)について、ガイドライン(素案)) |
| 12月 | 「新小川町・津久戸町放射第25号線沿道地区まちづくりガイドライン」策定 |
| 令和3(2021)年 2月 | 「飯田橋駅前地区のまちづくりに関するアンケート」実施 |
| 3月 | 「飯田橋駅前地区 都市計画(原案)の説明会」開催 |
| 7月 | 「第3回まちづくり勉強会」開催(現況・課題、まちづくり方針の検討) |
| 10月 | 「飯田橋駅前地区に係る都市計画案の説明会」開催 |
| 11月 | 「第4回まちづくり勉強会」開催(まちづくりの方針、実現方策の検討) |
| 令和4(2022)年 1月 | 『飯田橋駅前地区地区計画』決定 |
| 2月 | 「第5回まちづくり勉強会」開催(基盤整備ビジョン(素案)について) |
| 6月 | 意見募集・説明会 |
| 8月 | 「飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン」策定 |

4 用語解説

| 用語 (掲載ページ) | 意味 |
|---|---|
| ニューノーマル (P9) | <p>新しい生活様式のこと。新型コロナウイルス危機を契機として、人々の生活様式が大きく変化し、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化したことを指す。</p> <p><出典> 国交省HP (https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi03_hh_000075.html, https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001332.html)</p> |
| MaaS (P9) | <p>Mobility as a Service(サービスとしての移動)。地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指す。</p> <p><出典> 内閣府HP (https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou_haku/zenbun/genkyo/topics/topic_08.html)</p> |
| ユニバーサルデザイン (P11,12,13,27) | <p>バリアフリーが障壁を取り除いていくという考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという積極的な考え方。</p> |
| ペDESTリアンデッキ (P12) | <p>歩行者のための高架の通路。①駅と商業施設を直結するため駅前広場などに設置される場合、②業務街において複数の建物を連続的につなぐ場合、③高低差のある住宅地で住棟間の動線をつなぐ場合、などに用いられる。歩行者と自動車の動線を分離することにより、歩行者の安全と自動車交通の効率化を図るもので、歩車分離の方法の一種。</p> |
| モビリティポート (P12) | <p>モビリティの乗降場や待機場のこと。移動の起点や目的地となる施設、改札や縦動線などに近接した場所などに配置されることによる、モビリティネットワークの構築が目指される。</p> <p><出典> 国交省HP (https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00118.html)</p> |
| サンクンガーデン (P13,14) | <p>建築物の周囲の地盤よりも、一段下げてつくった広場や庭園の事。</p> <p>今日では、自動車や歩行者などの交通の集中、増大等による混雑の解消に役立たせるために、道路等を半地下の形式などにして立体的に処理するものや、建築物の高層化に対応して、都市景観に変化を与えるための立体的な設計手法として活用され、これは、都市の外部空間における街の活性化などにも貢献している。</p> |
| 再生可能エネルギー (P19) | <p>資源として限りのある石油・石炭等の化石燃料と対比して、自然の中で繰り返し起こる現象からつくり出される風力、太陽エネルギー、地熱、水力、バイオマス、波力等のエネルギーのこと。</p> |
| コージェネレーション (システム) (P19) | <p>燃焼により発生する熱の高温部から発電に用いる電力を得、動力が作られる際には、そこで生ずる低温の熱を取り出すシステム。</p> |
| ZEB (ゼロ・エネルギー・ビル/ネット・ゼロ・エネルギー・ビル) (P19) | <p>年間での一次エネルギー消費量が正味でゼロ又はおおむねゼロとなる建築物のこと。エネルギー消費量をゼロにするための手法として、①建築物・設備の省エネ性能の向上②同一地域内の複数のビルのエネルギーの共有化や地域冷暖房のネットワーク化によるエネルギーの面的利用③オンサイト(敷地内)での太陽光などの再生可能エネルギーの活用などが挙げられている。</p> |
| 都市開発諸制度 (P20) | <p>公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率や斜線制限などの建築基準法に定める形態規制を緩和することにより、市街地環境の向上に寄与する良好な都市開発の誘導を図る制度のこと。特定街区、再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区および総合設計がある。</p> |
| 駅まち一体開発 (P20) | <p>『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)』に定める、駅とまちが一体となる都市づくりに寄与する取組を言い換えたもの。</p> <p><出典> 東京都HP(東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準(令和2(2020)年12月)等)</p> |

飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン

発行：新宿区 印刷物No. 2022-4-4006
発行年月：令和4（2022）年8月