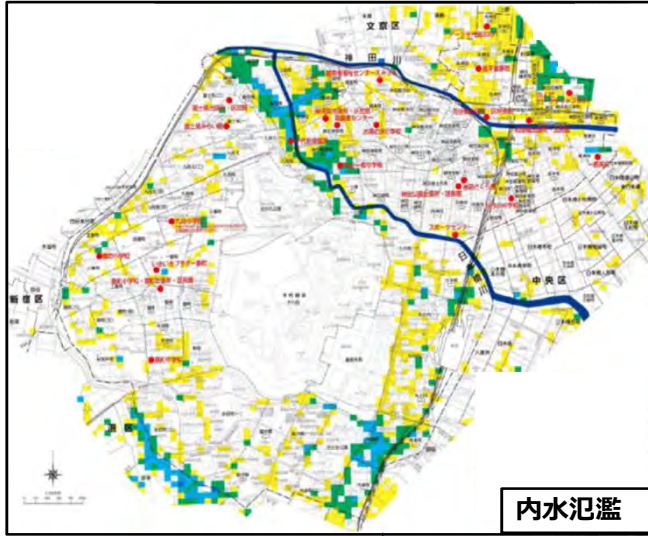
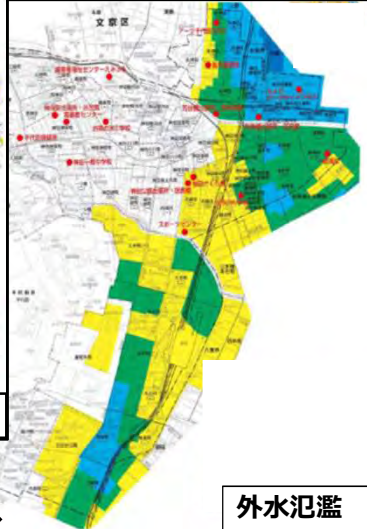


● 都市型水害のリスク（洪水ハザードマップ）への対応

▼洪水ハザードマップ（東京都作成資料より抜粋）



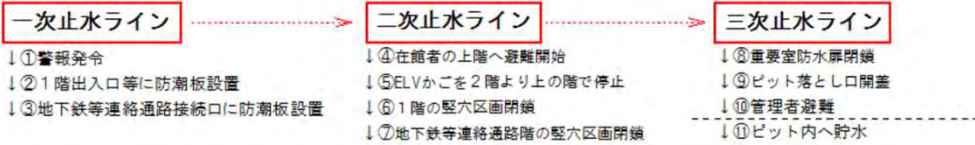
▼洪水ハザードマップ荒川版
（国土交通省作成資料より抜粋）



内水氾濫

外水氾濫

外水氾濫による浸水被害対策の時間経過イメージ（大手町・丸の内・有楽町地区）



MIRAI-View 小澤一郎

（公財）都市づくりパブリックデザインセンター顧問

迅速な大規模震災復興のための事前準備

中枢業務機能が集積する千代田区においては、将来発生が想定される大規模震災後に、出来る限り迅速な復興を図るため、十分な準備をしておくことが重要である。

都市基盤、建築物とも高い防災性能で整備されている大手町・丸の内・有楽町地区では、大きな被害は想定されないが、その周辺エリアでは、耐震性能が十分でない中小建築物の集積がみられ、倒壊や大規模損傷がなくても、継続使用することが困難になるものも多く出ると想定される。こうしたエリアにおいて、地区ごとにきめ細かな被災想定を行い、復興の在り方や、それを円滑に実施するために、様々な準備を事前に行っておくことが重要である。

具体的には、都市マスタープランに「復興街づくり事前準備」を位置づけその内容を検討すること、また、「創造的復興ビジョン」を示すとともに「復興マニュアル」を再点検すること、さらに、震災復興条例の制定も視野に入れて検討する必要があると考える。

MIRAI-View 村上公哉 芝浦工業大学教授

千代田区における都市型災害への対応と地域継続性の意義

都市型災害には首都直下型地震による建物倒壊、集中豪雨や荒川決壊による浸水被害などがあるが、千代田区の災害危険度想定は相対的に低い。しかし現在、都市型災害では、建物・施設の物理的被害のみならず、エネルギー、水などのライフラインや交通インフラなどの機能停止による都市機能麻痺をどう回避し、地域の都市機能や生活機能をいかに継続性するか、が重要視されてきている。

特に、千代田区は大丸有地区などの日本有数の業務集積地区、霞が関などの官公庁集積地区を包含するとともに、都心居住回帰を背景にタワーマンションなどの建設が増えつつある。そのためわが国の中でも千代田区が最も災害時の地域継続性を求められている都市といえる。そこで、今後とも区内の各地域性を考慮しつつ、地域継続性を確保するための地域インフラ整備が期待される。

また、企業活動、観光をはじめ国際化が進展する中で、来訪者の外国籍割合が増えている。昼間人口が非常に多い千代田区では、災害時の帰宅困難者対策は大きな課題であり、外国籍来訪者への対応方策の整備も期待される。

Column

定住人口5万人回復の目標を達成し、社会の変化、技術革新が進むなか、都市づくり・まちづくりは、新たなターニングポイントを迎えています。

〔今後の人口増加と超高齢社会に対応した持続的なコミュニティ〕

定住人口5万人回復を達成。

若い世代・ファミリーが暮らしやすいまちへの進化や、来るべき人生100年時代の社会はどのようにイメージすべきか。



▲番町の庭（若い住民、親子のくつろぎの場）

～視点の例～

- ★買い物環境、生活支援インフラ
- ★子どもの居場所と子育て支援環境
- ★健康志向のライフスタイルを豊かにする環境
- ★誰もが活動しやすいまちの環境
- ★古くから形成されてきたコミュニティと新住民のつながり

など

〔高度な土地利用が進むまちの更新・再生〕

容積率が高く、都市機能が高度に集積する一方、建物の老朽化も進行。界隈の個性と文脈、文化、コミュニティをつたえながら、いかにまちの課題解決、リノベーション、まちの再生に結び付けていくか。



▲リノベーションで甦る建物・機能

～視点の例～

- ★まちの再生と交流・創造・発信の場づくり（多様で柔軟なまちづくり手法）（機能更新時期をむかえた建物の建替え、耐震化・リノベーション、活用・スペースの運営など）
- ★駅とまち、地上と地下をつなぐ安全で移動しやすい通路と滞留空間（高度な集積の諸問題への対応）
- ★周辺環境との調和、地域課題解決が全体最適となるまちづくり、開発誘導

など

〔技術革新のステップを見据えた自動車利用のマネジメント〕

自動車利用が減少していく東京都区部。

鉄道利用の割合が高まり、自動運転技術等の技術が進展するなか、都心（千代田区内）の交通をどのようにマネジメントすべきか。



▲路外駐車場とパーキングメーター

～視点の例～

- ★歩いて暮らしやすいまちに対応した地区レベルのきめきめ細かな交通マネジメント、道路空間の配分
- ★地域特性に応じた駐車場需要と附置義務等の制度運用の適正化
- ★新たな交通モードへの戦略的対応
例）・水辺再生×舟運 ・シェア×超小型モビリティ
・自動運転技術×ICT×交通マネジメント×道路構造
- ★次世代交通を見据えた交通結節機能の強化

など

〔魅力ある空間+ネットワーク創出、活用・マネジメントへの進化〕

多様な空間・機能が創出され、ネットワークが広がるまち。

ハード・ソフトの両面から、公共空間との連続性・一体性を高め、人々の滞在時間、活動をいかに安全で豊かなものにしていくか。



▲神田川沿いの船着場と建物内の水辺のカフェ

～視点の例～

- ★魅力・ポテンシャルのある空間の価値創造・再生（公園・緑地、広場、水辺・船着場など）
- ★民間主体で創出する緑地空間・ネットワークのための制度活用
- ★エリアマネジメントの展開を想定した公共空間のあり方（道路、公園等の空間の開放と活用）

など



都市の骨格軸と 熟成したまちの個性、 文化、コミュニティを 活かし、新たな都心の 価値が生まれるエリア

4. 「ちよだ」の骨格軸とエリア等

- 4.1. 「ちよだ」の骨格軸
- 4.2. 神田エリア
- 4.3. 番町・麹町エリア
- 4.4. 飯田橋・富士見エリア

1. 「ちよだ」の骨格軸

千代田区は、中央に皇居という広大なみどりの空間を擁し、内濠、外濠など、江戸城の遺構を現代に継承しながら、水辺とみどりが連続する豊かな骨格軸が形成されています。

皇居・内濠を囲む環状1号線（内堀通り等）は、東京の環状・放射状の幹線道路網の最も中心部に位置し、区内の環状・放射道路、震災復興により整備された東西（靖国通り）、南北（昭和通り）の幹線道路とともに、多様な都市機能が高度集積する千代田区の骨格軸を形成しています。



▲東京都区部の環状・放射状の幹線道路網

● 環状・放射状の幹線道路がつくるまちの骨格と特徴ある景観

▼内堀通り（英国大使館×桜）



▼日比谷通り（日比谷濠×丸の内）



▼桜田通り（法務省赤れんが棟×官公庁）



▼永代通り（国際金融軸×高さ10尺の表情線）



▼靖国通り（靖国神社×桜×九段坂）



▼靖国通り（スポーツ用品店街）



▼白山通り（学士会館×出版街）



▼本郷り（ニコライ堂×大学街）



● 象徴的な風景と環境をつくり出すみどりと水の骨格

▼皇居（日比谷から九段方面）



▼皇居外苑×行幸通り×東京駅



▼内濠×国際ビジネスゾーン



▼日比谷濠×日比谷公園×霞ヶ関



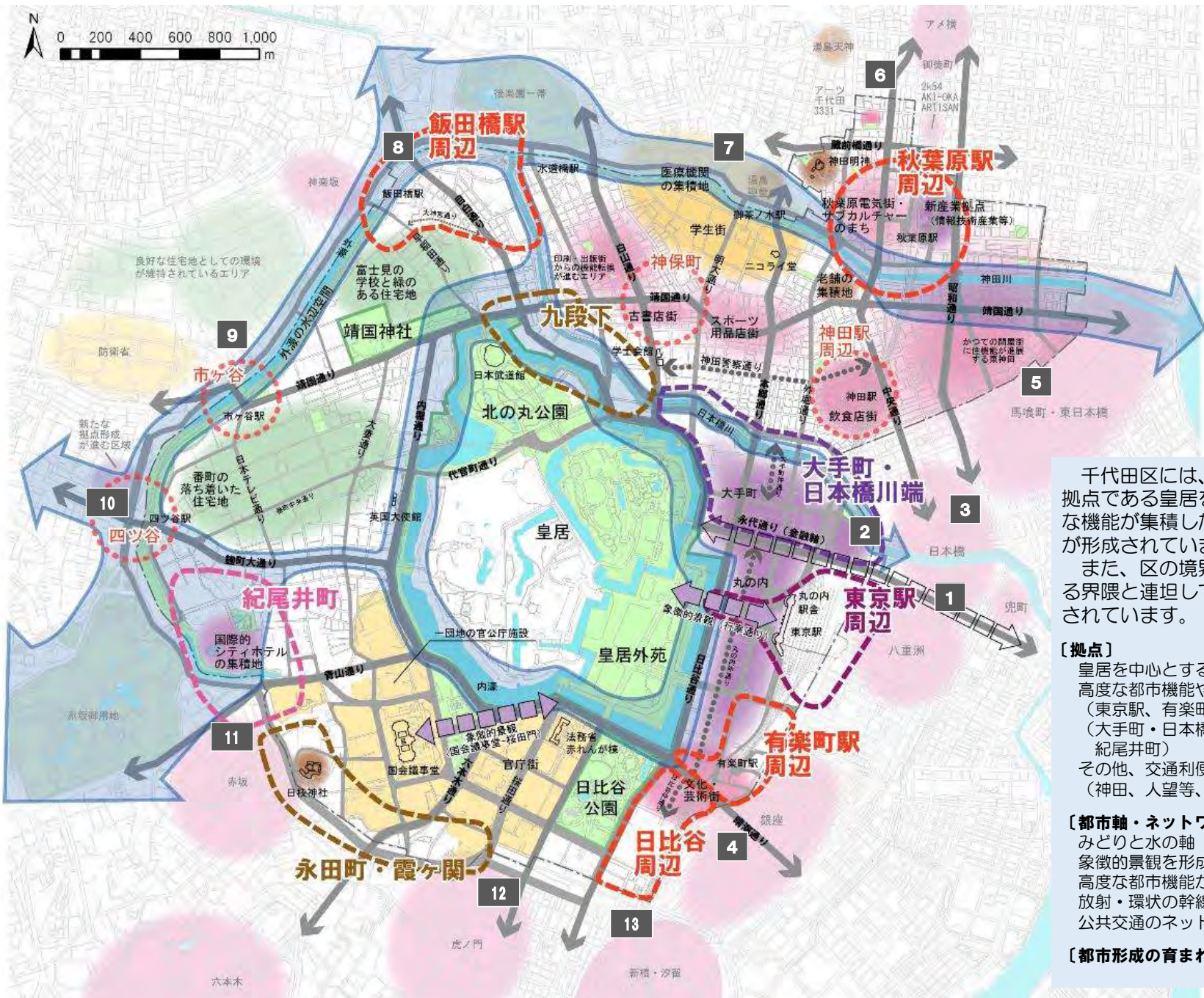
▼千鳥ヶ淵×桜



▼外濠×桜×中央線



● まちの骨格構造



千代田区には、東京区部における重要な緑の拠点である皇居を取り巻くように、多様で高度な機能が集積した拠点と都市軸・ネットワークが形成されています。

また、区の境界線付近にも、隣接区の特徴ある界隈と連担して、回遊性の高いエリアが形成されています。

- 【拠点】**
皇居を中心とするみどりの拠点
高度な都市機能やターミナル機能が集積する拠点
(東京駅、有楽町駅、秋葉原駅、飯田橋駅)
(大手町・日本橋川端、永田町・霞ヶ関、九段下、紀尾井町)
その他、交通利便性の高いエリア
(神田、人望等、四ツ谷、市ヶ谷)

- 【都市軸・ネットワーク】**
みどりと水の軸(内濠・外濠、日本橋川、神田川等)
象徴的景観を形成する軸
高度な都市機能が連携する軸
放射・環状の幹線道路
公共交通のネットワーク

【都市形成の育まれてきた界隈】

この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図を利用して作成したものである。(承認番号)30都市基交著第44号

4. 「ちよだ」の骨格軸とエリア

1. 「ちよだ」の骨格軸

出典：東京都通称道路名地図(区部拡大版) / 東京都HP

Column

区境を超えて連坦するまちの個性が融合し、高度な機能連携やエリアの回遊性が高まっています。

1 【大手町】【常盤橋】 ⇔ 日本橋・八重洲・兜町（中央区）

官民連携により金融機能の整備が進む「金融軸」(永代通り)



大手町：大手銀行本点等、金融関連機関の集積
：海外企業の誘致、金融をテーマとした交流、
教育、人材育成

常盤橋：金融拠点、ビジネス交流拠点の整備

日本橋：日本銀行



兜町：日本最大の金融商品取引所
：資産運用業者等の起業・発展の支援拠点の形成
：投資家・起業との対話・交流促進拠点の形成

2 【日本橋川】【常盤橋】 ⇔ 日本橋（中央区）・墨田川

水辺を豊かにする空間と舟運等によって再生する都市軸



日本橋一丁目中地区

日本橋川沿い5地区
：国家戦略特区の都市再生
プロジェクト（市街地再
開発事業）

関係者による検討
：首都高速道路の地下化に
向けた計画案

3 【神田】⇔ 日本橋（中央区）⇔ 【常盤橋・東京駅（日本橋口）】

中央通りがつなぐ、にぎわいと回遊、文化の都市軸



4 【日比谷・有楽町】 ⇔ 銀座（中央区）

文化・芸術とにぎわいの都市軸



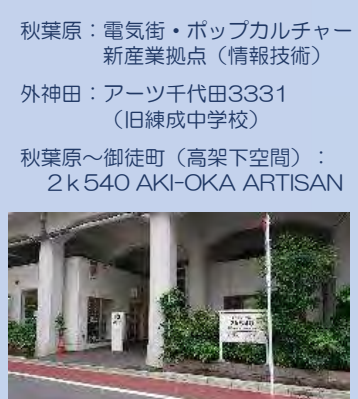
5 【岩本町・東神田】 ⇔ 馬喰町・東日本橋（中央区）

アート × リノベーションで“コト”が生まれる界隈



6 【秋葉原・外神田】 ⇔ 御徒町（台東区）

カルチャー × 情報 × アート・ものづくりが融合する界隈



秋葉原：電気街・ポップカルチャー
新産業拠点（情報技術）

外神田：アーツ千代田3331
（旧練成中学校）

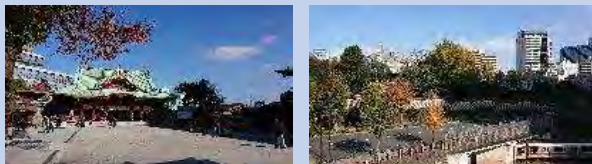
秋葉原～御徒町（高架下空間）：
2k540 AKI-OKA ARTISAN

7 【神田駿河台】 ⇔ 湯島（文京区）

大学・医療機関の
集積する界隈

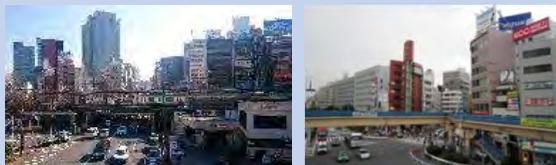


【万世橋・神田駿河台・神田明神】 ⇔ 湯島（文京区）
祭り・文化・歴史を
感じる回遊エリア



8 【飯田橋東口】 ⇔目白通り（新宿区）⇔後樂園（文京区）

飯田橋駅東口を
起点に連坦する界隈



【飯田橋西口（牛込見附跡）】 ⇔ 神楽坂（新宿区）
外濠や見附跡の歴史性、
まちの界隈性を感じる
エリア



9 【番町・九段（市谷見附跡）】 ⇔ 笹塚地域（新宿区）

外濠を軸にした豊かな環境を楽しめるエリア
歴史と落ち着きのある高質な居住エリア



10 【麹町（四ツ谷見附跡）・紀尾井町】 ⇔ 四谷（新宿区）

交通結節機能を活かした拠点形成が進むエリア



四谷駅前市街地再開発事業

11 【紀尾井町（赤坂見附跡）・永田町】 ⇔ 赤坂（港区）

国際的な宿泊と歴史・文化・交流機能が集積するエリア



12 【霞ヶ関・内幸町】 ⇔ 虎ノ門（港区）

環状2号線と新駅でビジネス交流機能の集積が進むエリア



環状2号線の整備と
賑わいの場としての道路活用
（新虎通りエリアマネジメント）

大規模開発事業と一体的な
日比谷線・虎ノ門ヒルズ駅
の新設（2022年度完成予定）

13 【日比谷・内幸町】 ⇔ 新橋・汐留（港区）

ビジネス交流と賑わい機能の集積で味わいある界隈



2. 神田エリア

神田エリアには、神田祭に象徴されるコミュニティのつながりとエネルギー、なりわいが息づいてきたまちがあります。また、大学等が集積し、学生のまちとして書店街等が形成されるなど、「知」と「文化」のエネルギーが交わり、現代においても、多彩なひとが多様なモノ・コトを起こすエネルギーをもっています。

近年人口が急増する地域が見受けられる一方で、建物の老朽化が進み、首都直下型地震等において損壊リスクがある中小ビル等も散見されます。

新旧のまちのエネルギーを活かした神田らしさのあるまちの再生が求められています。

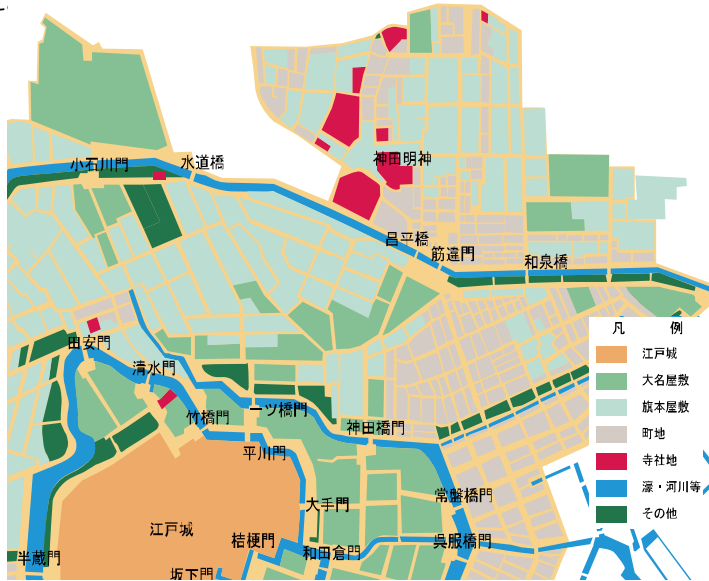
● 職人のまち、武家のまちを起源とする神田エリア

江戸期、日本橋から続く神田の町地は、現在の神田駅付近から東に広がり、職人や町人の長屋が連なっていました。「鍛冶町」などの地名が残るように、人が集まり、技術や江戸で生活する術を身につけ仕事をし、暮らしていくまちでした。

神田川にかかる筋違橋付近は、中山道と江戸城から上野寛永寺に将軍が参詣する御成道が交わる交通の要衝でした。また、佐久間河岸などは、神田川の水運の拠点となり、神田須田町付近には、青果市場も設けられていました。

一方、神田駿河台や神保町の一带は、旗本屋敷や大名屋敷でしたが、神田区が誕生した明治11（1878）年以降、この範囲も含めて「神田」と呼ばれるようになりました。この界隈は、明治に入って開発が進むなかで、多くの大学等の学校が立地し、書店や出版、印刷、製本業が集積していきました。

この神田エリアの交通の中心として、明治45（1912）年に筋違門のあった場所には、新宿から甲武鉄道が到達して万世橋駅が開業し、周辺のまちは賑わいました。
※万世橋駅は昭和18（1943）年に営業が休止



▲江戸末期の神田エリアの土地利用（1845年頃から明治元年まで）

● モノ・コトを起こし、発信する多彩なひとのエネルギー

- まち、ひとをひとつにする神田祭 写真：千代田区観光協会HP
- 安心、なりわいの成功を願う場所ひとの縁を結ぶ場所



- 食の文化と老舗
- 100年を超えてまちで続くこと・商売



- 交流、創造、発信する価値ある場所をつくる（アート・文化 × リノベーション）

アーツ千代田3331 錦町ブンカイサン 海老原商店



写真：千代田区観光協会HP

- 業種の集積の力を活かして、まち全体、多世代につながるイベント
- ファミリーバザール（繊維問屋街） 神田スポーツ祭（スポーツ用品店街） カレーグランプリ（カレーのまち）

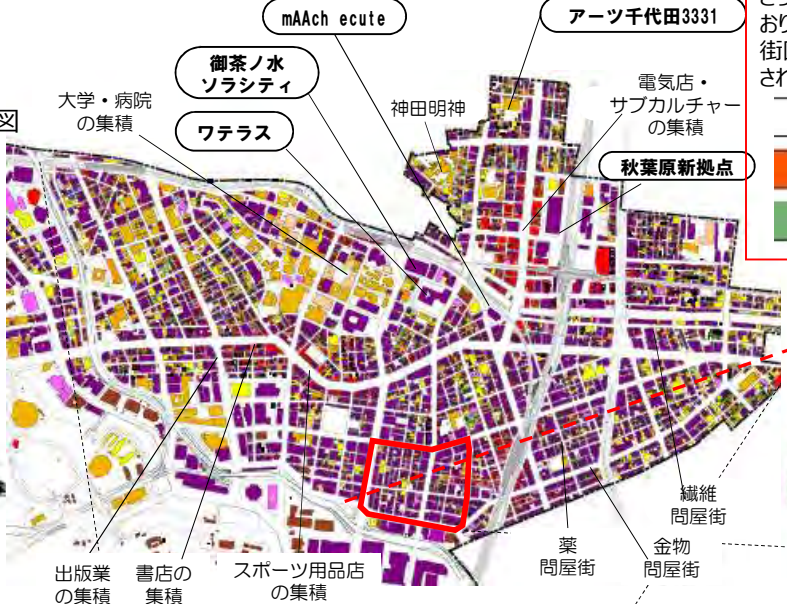


写真：千代田区観光協会HP

● 神田エリアは、まちの新たな拠点となる開発の一方で、敷地規模が平均的に小さく、建物の老朽化が進む街区が残されている

▼建物用途現況図

- 官公庁施設
- 教育文化施設
- 厚生医療施設
- 供給施設
- 事務所建築物
- 専用商業施設
- 住居併用建物
- 宿泊・遊樂施設
- スポーツ・興行施設
- 独立住宅
- 集合住宅
- 専用工場
- 住居併用工機
- 倉庫運轉関係施設
- 農外利用地・假設舗
- 公園・運動場等
- 未利用地等
- 鉄道・港湾等



▼建物の建築年代の状況
〔事例：内神田一・二丁目地区〕

神田のまちは、区画道路で形成された街区がさらに幅員 3～4 mの狭い道路で区分されており、建物を建てる際の接道条件が悪いため、街区内部の小規模敷地の建物が老朽化し残されています。

- 建築年不明
- 旧耐震基準（昭和56年）前の建築
- 新耐震基準（昭和56年）後の建築

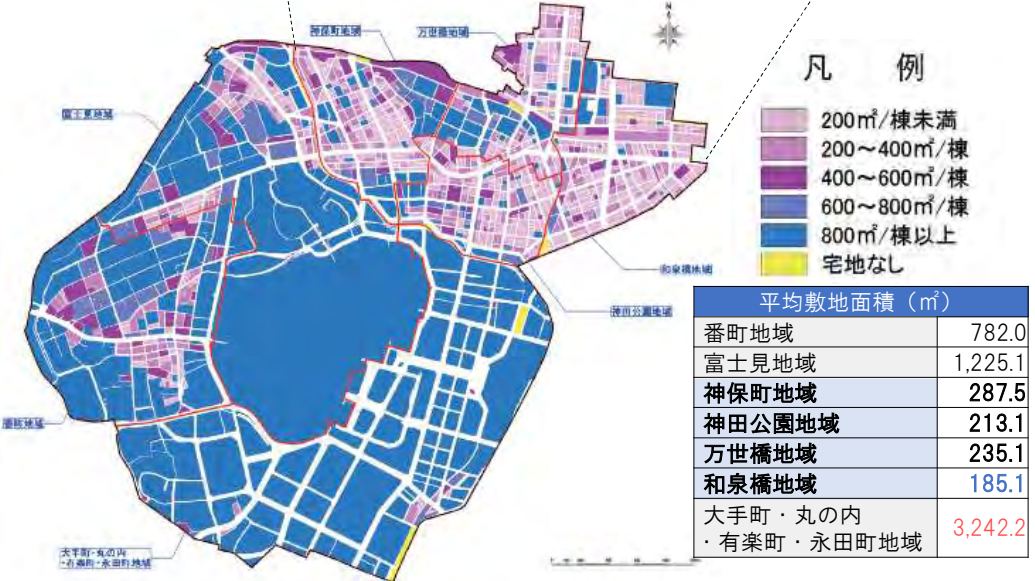


まちなかの老朽化が進んでいる建物は、なりわいが現役で続いているもの、リノベーションにより味わいを活かして再生されたもの、なりわいの機能を失いつつあるもの、集合住宅や駐車場等に変ったものなど、様々です。

細街路が多く存在する神田地域の既成市街地において、マンションや事務所として機能更新した建物や老朽化した中小のビル、青空駐車場 等が、モザイク状に存在しています。

▼岩本町・東神田（和泉橋地域の一部）では、近年、マンションへの建替えなどで、ファミリー世代の人口が大きく増加しています。

MIRAI-View 中村英夫 神田警察通り沿道整備協議会会長 日本大学教授



4. 「ちよだ」の骨格軸とエリア

2. 神田エリア

出典：千代田区の土地利用2018、ちよだ歳時記／千代田区HP、千代田区観光協会HP、千代田区資料、千代田区住民基本台帳統計資料

3. 番町・麴町エリア

4. 「ちよだ」の骨格軸とエリア

番町・麴町エリアでは、これまで、一般型地区計画を基本として、歴史や趣、うるおいを感じる落ち着いたある居住地と、内濠―外濠をつなぐ麴町大通り沿いの景観軸にそった街並み形成を誘導してきました。

人口は約20年の間に約1.5倍に増加し、ファミリー世代や子どもが増加していますが、熟年・高齢者も増加し、高齢化が進むものと考えられます。また、高経年のマンションの機能更新も課題になると思われます。

住んでみて住民が感じた魅力は、「落ち着いた」や「治安」などの要素が大きく、「自然環境の充実」など、今後、よりよく生活できるための環境づくりが求められています。

● 旗本屋敷の番町、山の手最大の町地として賑わった麴町

番町は、江戸城の市谷御門やそれを警護する「大番組」の居住地として形成された町割りを継承し、明治以降も数多くの文人や高級官僚たちが暮らした邸宅街としての落ち着いた、外濠の水辺と緑をその眺望とともに受け継がれてきました。都心居住の豊かな環境、教育施設・大使館等が数多く立地する文化的な環境も保たれています。



▲甲州街道（現麴町大通り）付近の町割り
（灰色：町地／桃色：寺社地／茶色：幕府用地／その他：武家地）

一方、麴町は半蔵門から四谷見附まで東西に伸びる麴町大通りを軸に、江戸城築城に必要な木材、石灰などを受け入れる宿場町から発展し、周辺の大名屋敷、旗本屋敷の消費生活を支える山の手最大の町地として賑わっており、いまでも伝統を守り続けている老舗も見られます。また、地形の起伏から、麴町大通りを尾根とした坂道がまちの記憶をとどめ、味わいを醸し出しています。

● 歴史や落ち着いた趣を感じられるまちの特徴

■ 旗本屋敷をルーツとする街並み



■ 学校施設や大使館の立地



■ まちの骨格となる主な通り

日本テレビ通り



番町中央通り



番町文人通り



番町学園通り



■ まちの記憶を伝える通り



■ 高低差のある地形と坂の風情



● 子ども・ファミリー層の増加とともに高齢化も進行 ⇒ 住民は、まちの落ち着き、治安、子育て・教育環境など高評価、商業業施設は不十分

▼地区計画決定経緯

一般型地区計画の適用	決定年
六番町奇数番地地区	平成16年
一番町地区	平成17年
三番町地区	平成18年
四番町地区	平成19年
二番町地区	平成20年
麴町地区※	平成20年

※一部区域で街並み誘導型を併用

「落ち着いている」「治安が良い」といった点を魅力と感じ、災害対策、自然環境、医療福祉施設の充実に期待が高くなっています。

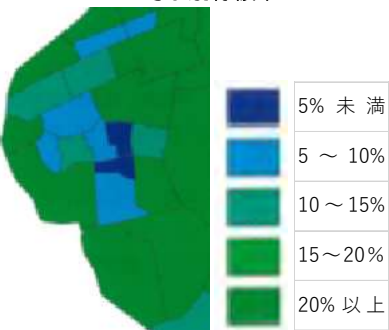
区全体より高い水準
区全体より低い水準

▼建物用途の現況図



- ▼建物用途現況図
- 青 公共施設
 - 黄 教育文化施設
 - 橙 厚生医療施設
 - 赤 供給施設
 - 紫 事務所建築物
 - 黒 専用商業施設
 - 緑 住居併用建物
 - 黄緑 宿泊・遊樂施設
 - 青緑 スポーツ・興行施設
 - 黄緑 独立住宅
 - 黄 集合住宅
 - 黒 専用工場
 - 青 住居併用工場
 - 黒 倉庫運搬関係施設
 - 黄 農外利用地・仮設建物
 - 青 公園・運動場等
 - 黒 未利用地等

▼町丁別緑被率



みどりが豊かなイメージがある番町・麴町地域ですが、外濠や内濠に隣接していない町丁では、緑被率が5%に満たない地域があります。
また、早くからマンションが普及してきた地域で、区内でもマンション棟数が増え、1棟あたりの平均戸数は最も少なくなっています。

分譲マンションの所在状況

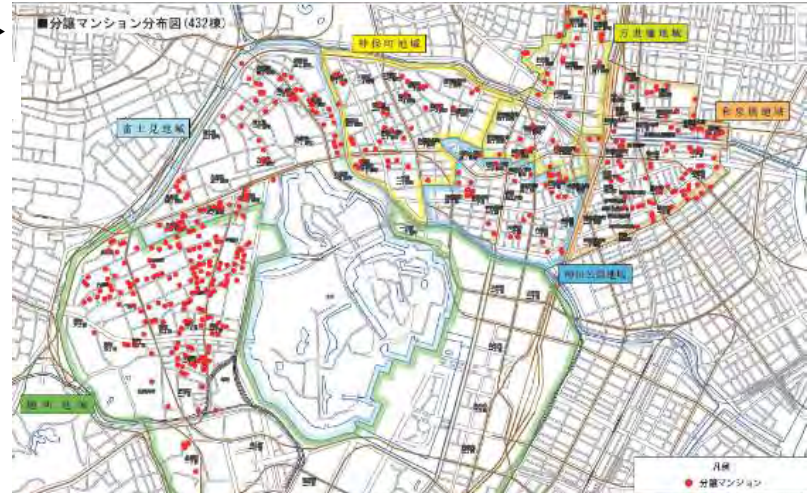
▼分譲マンション地域別棟数・戸数

	棟数	戸数	平均戸数
麴 町	172	7,152	41.6
富士見	73	4,564	62.5
神保町	38	2,128	56.0
神田公園	37	2,255	60.9
万世橋	32	1,710	53.4
和泉橋	80	3,677	46.0
合計	432	21,486	49.7

住んでよかったと感じるまちの魅力	千代田区全体 n=610	番町地域 n=192	富士見地域 n=149	神田エリア n=251
交通の便がよい	85.9%	82.3%	83.9%	89.6%
商業施設が充実している	8.7%	1.6%	4.0%	16.7%
文化・芸術が感じられる	13.3%	12.0%	9.4%	16.7%
お祭りやイベントが多い	3.9%	1.6%	2.7%	6.4%
地域の交流がある	2.0%	1.0%	1.3%	2.8%
落ち着いている	24.3%	35.4%	22.8%	16.3%
医療・福祉施設が充実している	17.5%	14.1%	20.1%	19.1%
治安がよい	35.4%	48.4%	35.6%	25.9%
子育て・教育環境がよい	24.3%	27.6%	28.2%	19.9%
緑が多い	17.0%	19.3%	27.5%	8.8%
学校・職場に近い	27.5%	22.4%	29.5%	31.5%
災害への不安がない	8.5%	9.4%	6.7%	8.4%
移動しやすい	15.9%	11.5%	14.1%	20.3%
その他	1.5%	1.6%	1.3%	1.6%
とくに魅力を感じない	0.5%	0.0%	0.0%	1.2%

今後も住み続けたいと感じるための条件	千代田区全体 n=610	番町地域 n=192	富士見地域 n=149	神田エリア n=251
公共施設（学校を除く）のアクセスの良さ	23.6%	28.6%	19.5%	21.9%
災害対策の充実	35.9%	37.5%	35.6%	34.7%
公共交通の利便性の向上	40.2%	39.6%	36.9%	42.6%
自然環境の充実	32.6%	39.1%	30.9%	29.1%
子育て・教育環境の向上	33.3%	28.6%	36.2%	35.5%
地域交流の充実	8.2%	9.4%	4.0%	9.2%
医療・福祉施設の充実	38.5%	38.5%	46.3%	32.3%
誰でも容易に移動できる空間	11.5%	8.3%	12.8%	12.7%
商業施設の充実	31.1%	26.6%	34.2%	34.3%
その他	10.8%	10.9%	9.4%	12.0%

※神田エリア=神保町地域+神田公園地域+万世橋地域+和泉橋地域
※千代田区全体には、「大手町・丸の内・有楽町・永田町地域 n=8」「地域不明 n=10」を含む



3. 番町・麴町エリア

出典：目で見える千代田の歴史、千代田の土地利用2018、千代田区住民基本台帳統計資料、千代田区のまちづくりアンケート調査（平成30年6～7月）千代田区分譲マンション実態調査（平成25（2013）年 公財まちみらい千代田）

4. 「ちよだ」の骨格軸とエリア

4. 飯田橋・富士見エリア

飯田橋・富士見地域では、外濠や日本橋川、靖国神社などの大規模なみどりと水辺の空間に囲まれ、牛込見附に代表される歴史性、地域に根づく商店街の賑わい、教育機関の集積による落ち着きなどを感じることができます。

交通結節点としての利便性やポテンシャルを活かし、地域で共有された「まちづくり基本構想」を尊重した開発が進み、みどりや子育て・教育等が調和したバランスのよい環境が維持されています。大きく増加したファミリー世代にとって、この点が魅力となっており、今後も、そうした強みを活かした環境の充実が求められています。

●江戸城の要の門に囲まれた武家地を起源とする飯田橋・富士見エリア



▲牛込門
田安門を起点とする上州道の出口に
当たる交通の拠点

飯田橋・富士見地域エリアには、牛込門、田安門、小石川門などに囲まれた旗本屋敷があり、武家相手の商家とその商売で賑わっていました。



●明治期に形づくられた文教地区としてのまちの環境と交通の拠点



明治期には、旗本屋敷は取り壊され、空き地で桑や茶を栽培させたこともありまし
た。その後、日本大学や国学院大学など多くの学校が開校し、明治27年には、飯田町を始発として八王子まで走る甲武鉄道が開通しました。

このころの地図からは、北辰社牧場や日本赤十字社があったことが分かります。

●落ち着きと交通・業務・居住の拠点機能が共存するまち

飯田橋駅は、JR中央線と地下鉄4路線が結節する都心有数の交通の結節点で、ポテンシャルの高さから、駅周辺では、土地区画整理事業や市街地再開発事業等による多様な機能の集積が進んできました。

地域では、住民や事業者、商店会等で構成する協議会で「まちづくり基本構想」が共有されており、これを尊重して、みどりと水の空間の連続性、牛込門の歴史性、まちの文化、街並み、環境負荷低減等を考慮した開発が進められてきました。

さらに、現在は、JR飯田橋駅においても、ホーム改良や西口駅舎の建替え・駅前広場の整備などが進み、移動環境の面での機能も強化されつつあり、これに併せ、地域のまちづくりの機運も高まっています。

東口側においても低未利用区有地の活用も含め、まちの更新にむけた機運が高まっています。



● 子ども・ファミリー層が大きく増加 ⇒住民は、緑、子育て教育環境、医療・福祉施設の充実、職住の近接性、治安で高評価

区全体より高い水準
区全体より低い水準

▼建物用途現況図



▼外濠の眺望



住んでよかったと感じるまちの魅力	千代田区全体 n=610	番町地域 n=192	富士見地域 n=149	神田エリア n=251
交通の便がよい	85.9%	82.3%	83.9%	89.6%
商業施設が充実している	8.7%	1.6%	4.0%	16.7%
文化・芸術が感じられる	13.3%	12.0%	9.4%	16.7%
お祭りやイベントが多い	3.9%	1.6%	2.7%	6.4%
地域の交流がある	2.0%	1.0%	1.3%	2.8%
落ち着いている	24.3%	35.4%	22.8%	16.3%
医療・福祉施設が充実している	17.5%	14.1%	20.1%	19.1%
治安がよい	35.4%	48.4%	35.6%	25.9%
子育て・教育環境がよい	24.3%	27.6%	28.2%	19.9%
緑が多い	17.0%	19.3%	27.5%	8.8%
学校・職場が近い	27.5%	22.4%	29.5%	31.5%
災害への不安がない	8.5%	9.4%	6.7%	8.4%
移動しやすい	15.9%	11.5%	14.1%	20.3%
その他	1.5%	1.6%	1.3%	1.6%
とくに魅力を感じない	0.5%	0.0%	0.0%	1.2%

今後も住み続けたいと感じるための条件	千代田区全体 n=610	番町地域 n=192	富士見地域 n=149	神田エリア n=251
公共施設（学校を除く）のアクセスの良さ	23.6%	28.6%	19.5%	21.9%
災害対策の充実	35.9%	37.5%	35.6%	34.7%
公共交通の利便性の向上	40.2%	39.6%	36.9%	42.6%
自然環境の充実	32.6%	39.1%	30.9%	29.1%
子育て・教育環境の向上	33.3%	28.6%	36.2%	35.5%
地域交流の充実	8.2%	9.4%	4.0%	9.2%
医療・福祉施設の充実	38.5%	38.5%	46.3%	32.3%
誰でも容易に移動できる空間	11.5%	8.3%	12.8%	12.7%
商業施設の充実	31.1%	26.6%	34.2%	34.3%
その他	10.8%	10.9%	9.4%	12.0%

※神田エリア=神保町地域+神田公園地域+万世橋地域+和泉橋地域
※千代田区全体には、「大手町・丸の内・有楽町・永田町地域 n=8」「地域不明 n=10」を含む

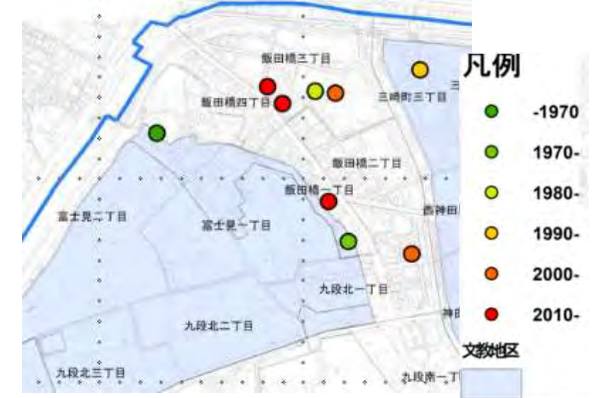
▼飯田橋駅の1日当たり乗車人数の推移


	平成8年度	平成28年度	増減	増減率
JR	91,036	93,962	2,926	3.2%
東西線	31,816	36,282	4,466	14.0%
有楽町線	29,329	39,682	10,353	35.3%
南北線	4,227	20,164	15,937	377.0%
大江戸線	0	16,356	16,356	—
合計	156,408	206,447	50,038	32.0%

平成12（2000）年都営大江戸線が開業し、飯田橋駅は、JR中央線のほか東西線・南北線など地下鉄4路線が乗り入れ、23区部の中でも屈指の交通の結成拠点となりました。千代田区だけでなく文京区、新宿区にとっても玄関口となっています。1日当たり鉄道乗車人数は、20万人を超え、この20年の間に約5万人増加しています。各路線の乗り換え動線が複雑であり、移動経路のバリアフリー化、駅周辺の滞留空間の整備が求められています。

また、宿泊施設の新設に制限がかかる文教地区に挟まれ、飯田橋駅・九段下駅がある目白通り沿道には、近年、ホテルの建設が目立っています。

▼宿泊施設の整備状況





環境モデル都市第2期計画〔概要版〕の表紙の中の空撮写真
要入手：高解像度の写真データ