



# 九段下・竹橋エリアのまちづくりについて

## 背景・目的

当基本方針に位置付ける九段下・竹橋周辺エリアは、多くの人が訪れる武道館や行政機関、内濠や北の丸公園、日本橋川などの環境資源、九段会館等の歴史的建造物を有することから、多くの人が多様な目的で訪れる魅力的な地域となっている。

このような状況の中、「水辺を魅力ある都市空間に再生する条例」（平成27年3月5日施行）の実現に向け、より一層水辺空間の再生、生活者の視点からの利活用を図るため、平成27年10月に「九段下・竹橋エリアのまちづくりについて」（以降、「九段下・竹橋エリアまちづくり基本方針」と呼ぶ）基本的な考えを示した。

その後、千代田区都市計画マスタープラン（令和3年5月改定）において当基本方針の対象エリアは、高度機能創造・連携拠点（ビジネス・文化交流・行政などの拠点機能を有し、居心地の良い空間をつなげる拠点）である九段下駅周辺エリアと国際ビジネス・文化交流拠点（ビジネス・文化芸術を牽引する多様で高度な機能の集積や、多くの人が交流する世界に開かれた拠点）である大手町エリアの一部に位置付けられている。

また、令和3年6月には、九段下駅周辺の地元地権者を中心とした「九段南一丁目地区まちづくり勉強会」において「九段南一丁目地区まちづくり基本構想」が策定された。

これらの背景を踏まえ、当基本方針の対象エリアでは、駅の交通結節機能を高めながら、北の丸公園や個性ある多様な周辺拠点とのネットワークを強化することで各拠点の相乗効果を高め、広域的なまちの魅力向上を目指す。

## 「九段下・竹橋エリアまちづくり基本方針」の位置づけ

当基本方針は「水辺を魅力ある都市空間に再生する条例」に沿ったものであり、千代田区都市計画マスタープランや「九段南一丁目地区まちづくり基本構想」とも整合している。

また、今後策定予定の「九段南一丁目地区まちづくりガイドライン」とも整合を図っていく。

## 水辺を魅力ある都市空間に再生する条例〔平成27年3月施行〕

千代田区都市計画マスタープラン  
〔令和3年5月改定〕

整合

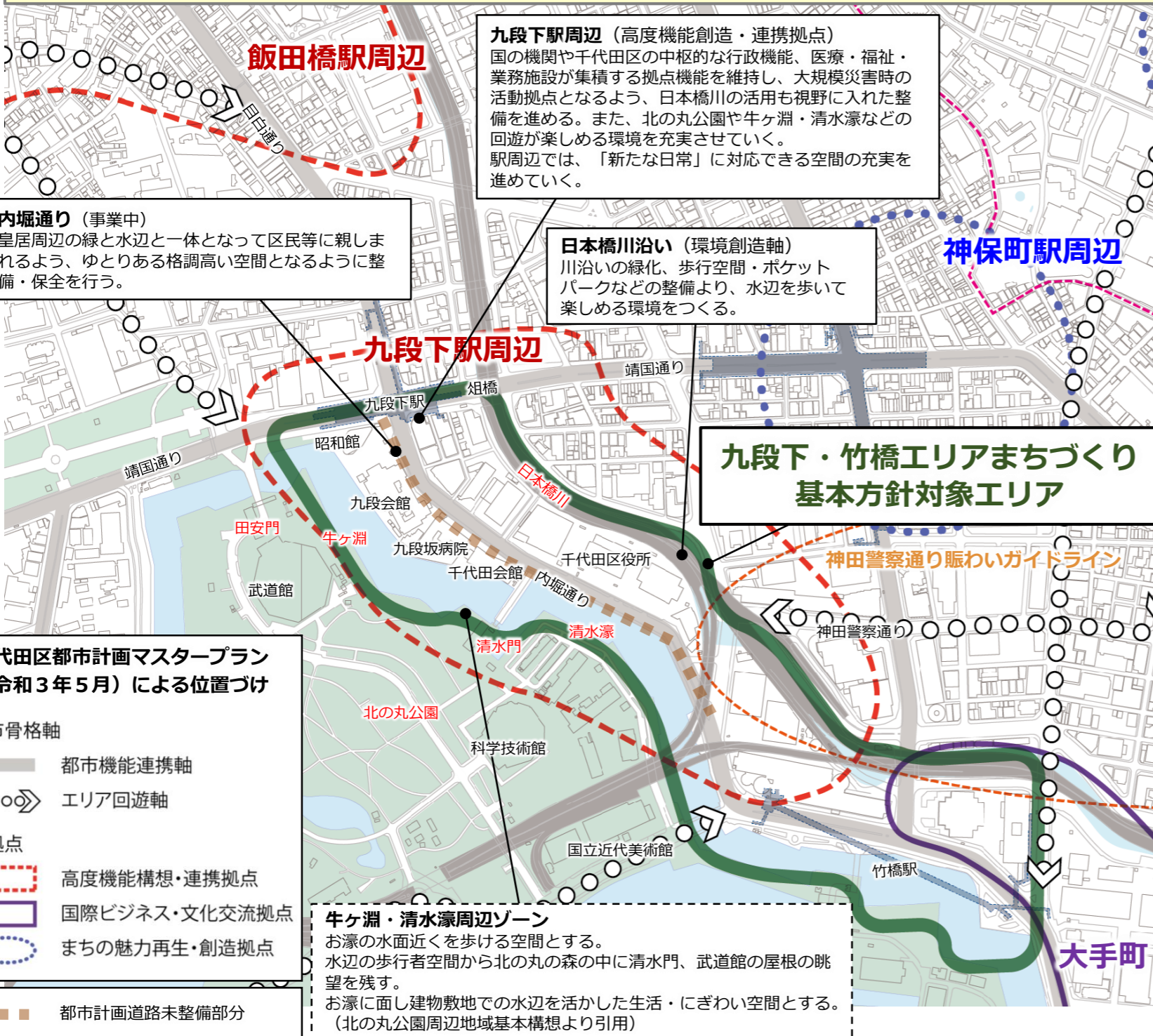
九段下・竹橋エリアまちづくり  
基本方針〔令和4年8月改定〕  
※平成27年10月策定

九段南一丁目地区  
まちづくり基本構想  
〔令和3年6月策定〕

整合

整合

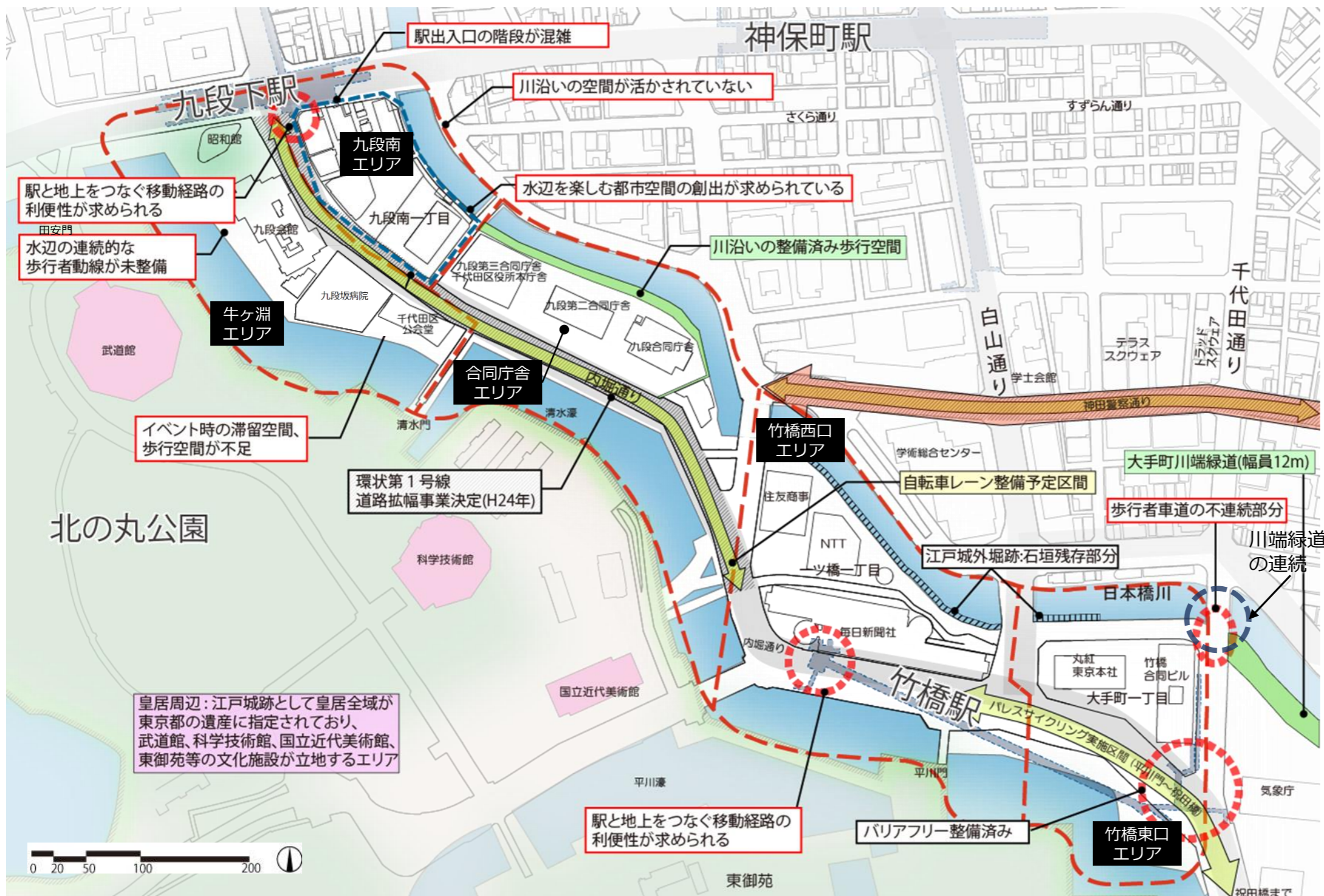
九段南一丁目地区まちづくりガイドライン〔令和4年策定予定〕





エリア全体のポテンシャルと課題

- 地下鉄九段下駅から竹橋駅までの地区は皇居のお濠と日本橋川の水面に囲まれた数少ない立地特性を有し、自然環境の豊かさを活かしたまちづくりが期待される。
- 環状第1号線の拡幅事業に伴い、自転車レーンの整備が予定されており、自転車ネットワークの拡大が期待される。
- 一方で、地下鉄駅と地上をつなぐバリアフリー動線の利便性向上や、連続した歩行者空間の確保等の問題が解消される必要がある。



牛ヶ淵エリア

- <ポテンシャル>
- お濠に面した立地
  - 歴史や時代背景を象徴する建造物等が存在
  - 桜や観光の名所
- <課題>
- お濠に面した水辺の連続的な歩行者動線が一部未整備

九段南エリア

- <ポテンシャル>
- 複数路線が交差する地下鉄九段下駅の交通拠点
  - 武道館等、文化施設へのアクセス性の高さ
  - 環状第1号線が拡幅され自転車レーンが整備予定
- <課題>
- 九段下駅のバリアフリールートが不明瞭
  - 靖国通りの九段下駅出入口の階段が複雑
  - 集客施設のイベント時の滞留空間、歩行者空間等の不足
  - 狭陰で見通しの悪い細街路、歩車分離がされていない
  - 建物の老朽化、細分化された敷地

合同庁舎エリア

- <ポテンシャル>
- 日本橋川沿いに歩行者用の空地が整備済み
  - 行政機関の立地する公的に開かれた地区
  - 環状第1号線が拡幅され自転車レーンが整備予定
  - 神田警察通りへ続く自転車ネットワークの結節点
- <課題>
- 川沿いの整備済みの空間が未活用

竹橋西口エリア

- <ポテンシャル>
- 日本橋川護岸に歴史的遺産として残る江戸城跡の石垣
  - 国立近代美術館、科学技術館、東御苑等の文化施設へのアクセス性の高さ
- <課題>
- 地下鉄竹橋駅出入口のバリアフリー動線が東口のみで西口は未整備

竹橋東口エリア

- <ポテンシャル>
- 大手町から続く大手町川端緑道との接続による歩行者ネットワーク形成のポテンシャル
  - 日曜日に実施されるパレスサイクリング等、自転車の拠点としての可能性
  - 日本橋川護岸に歴史的遺産として残る江戸城跡の石垣
  - 地下鉄竹橋駅出入口のバリアフリー動線整備済
- <課題>
- 大手町川端緑道と接続されていない



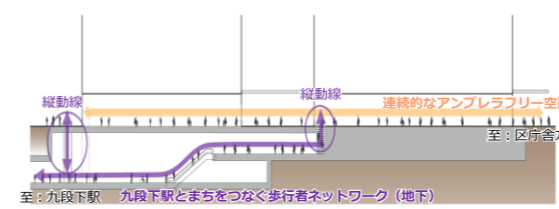
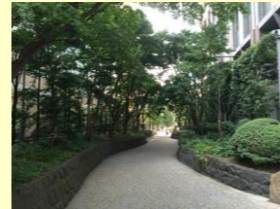
# まちづくりの目標と方針

## エリア全体方針

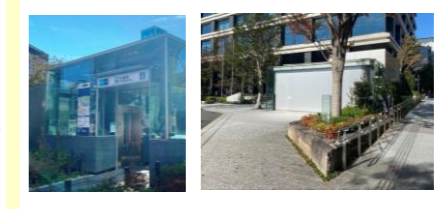
- 九段下から竹橋までの地区では、皇居のお濠と日本橋川に面した数少ない立地特性を生かした水辺環境を整備
- 環状第1号線や神田警察通りにおける歩道空間の拡充、自転車レーンの整備による歩行者・自転車ネットワークの拠点づくり
- 地下鉄のバリアフリー動線整備によるまちの回遊性向上
- 皇居やお濠、日本橋川の水辺資源を生かした景観や環境に配慮した施設計画
- 防災船着場や帰宅困難者対応など災害に強いまちづくりを促進



水辺に向けた顔づくりのイメージ 緑豊かな歩行者空間イメージ



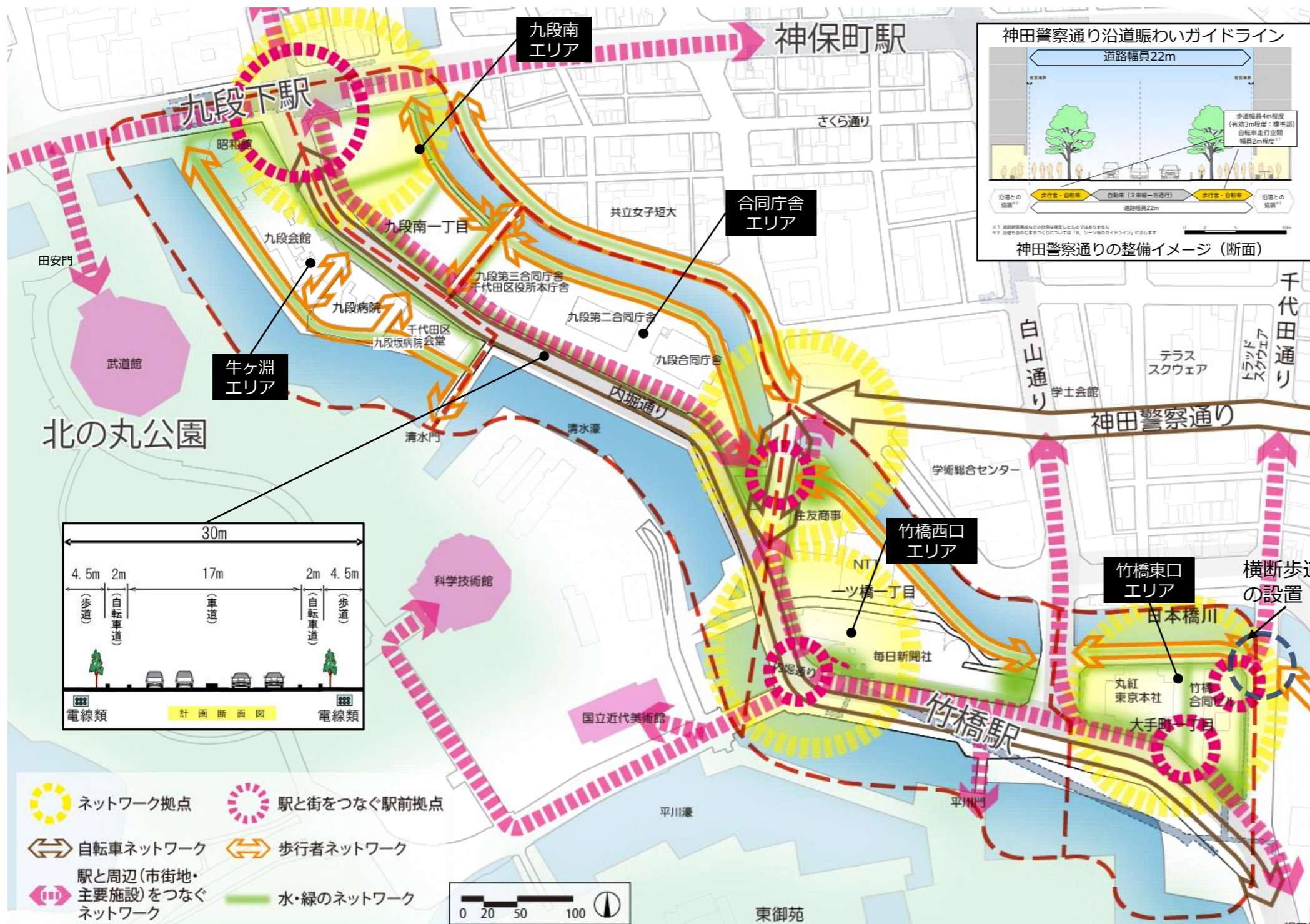
九段下駅前拠点のイメージ



竹橋駅前拠点のエレベーターと駅前広場空間



駅前拠点へのコミュニティサイクルポート設置イメージ



## 牛ヶ淵エリア

- お濠の水辺空間を生かした歩行者空間の確保
- 景観重要物件への配慮
- 生物多様性に配慮した親水空間の形成

## 九段南エリア

- 地下鉄出入口のバリアフリー動線を再整備し、誰もが使いやすい駅前拠点を形成
- 歩道状空地を確保し、日本橋川両岸沿いの歩行者、緑、水辺の親水空間を創出
- 内堀通り沿いの歩道幅と合わせたアンブレラフリーの歩行者ネットワークを整備
- 駅前広場の整備、集客施設のイベント時にも対応する十分な歩行者空間、人を分散させるオープンスペースやにぎわい施設の整備
- 地下鉄、自転車、次世代モビリティ等の交通結節点を形成

## 合同庁舎エリア

- 日本橋川沿いの空間を歩行者空間として開放し、緑化の拡充やベンチ等の配置を行い、日本橋川沿いの憩い空間を創出

## 竹橋西口エリア

- 竹橋駅西口のバリアフリー動線整備と駅出入口と一体となった駅前広場空間の確保
- 自転車ネットワークの形成
- 北の丸公園の文化施設へのアクセス性向上
- 歩道状、広場状空地の確保により、日本橋川沿いの石垣など歴史性を感じることのできる歩行者、緑、水辺の親水空間を創出
- 業務、情報通信、メディア機能の融合に加えて、文化交流施設を導入した複合拠点を形成

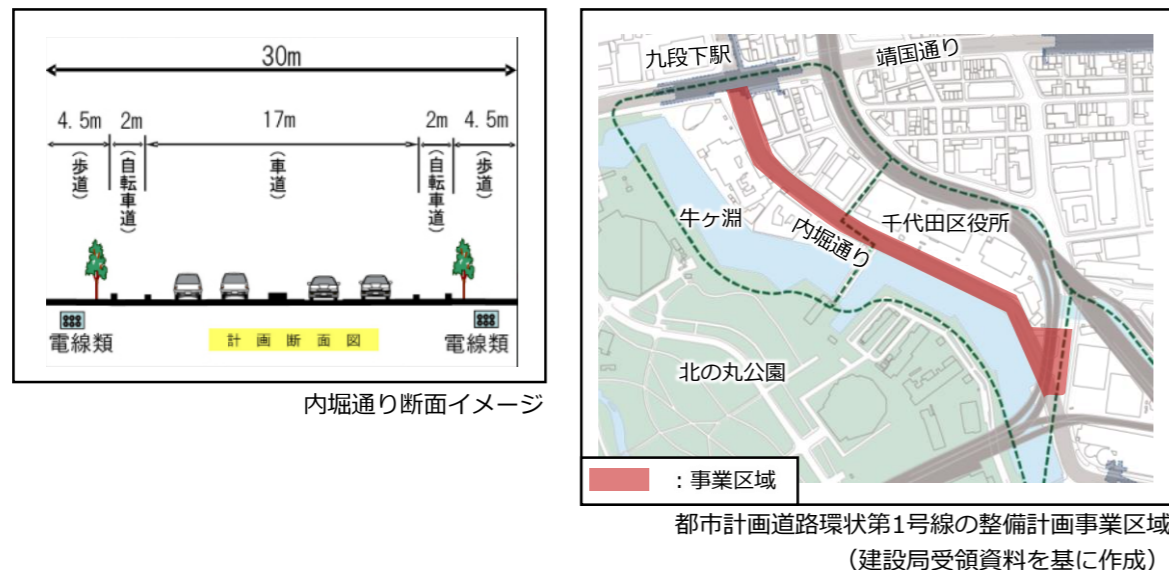
## 竹橋東口エリア

- 竹橋駅東口のバリアフリー動線整備と駅出入口と一体となった駅前広場空間の確保
- 日本橋川沿いの道路に、石垣など歴史性を感じることのできる歩行者、緑、水辺の親水空間を創出
- 業務機能に加えて文化交流施設を導入した複合拠点を形成
- 大手町方面への歩行者・自転車ネットワークの強化



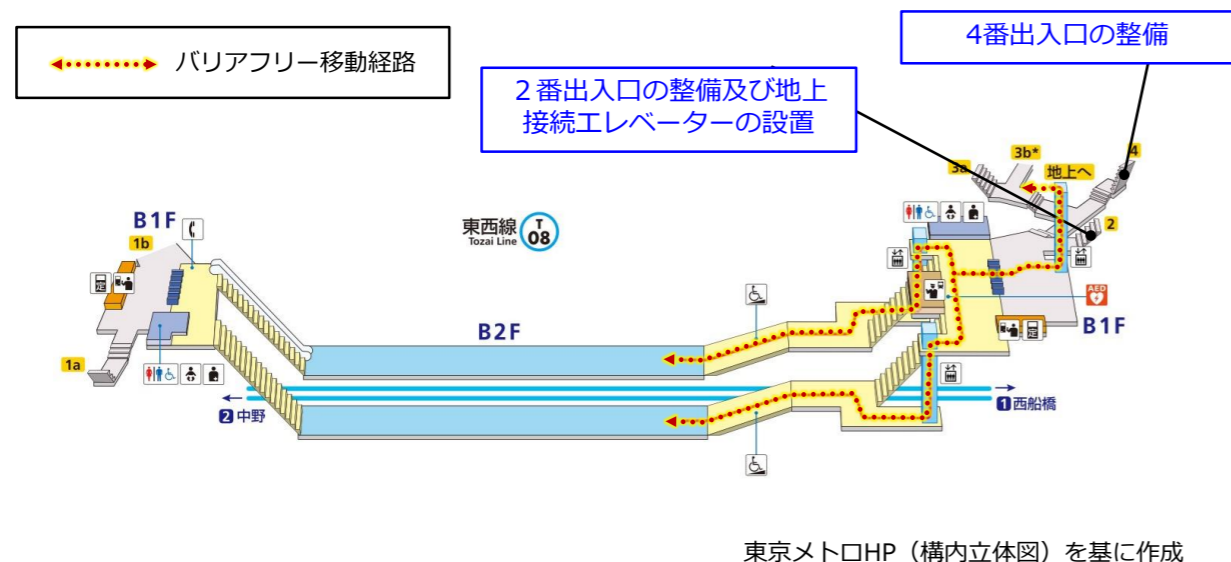
### 都市計画道路の整備状況

- 九段下・竹橋エリアと周辺地域をつなぐ、内堀通りの電線類地中化（無電柱化）整備は完了しており、歩道の拡幅事業中となっている。



### 竹橋駅の整備状況と課題

- 竹橋駅では東口側に、駅と地上を結ぶバリアフリーネットワーク経路が確保されている。



丸紅前出入口（接続予定）



4番出入口



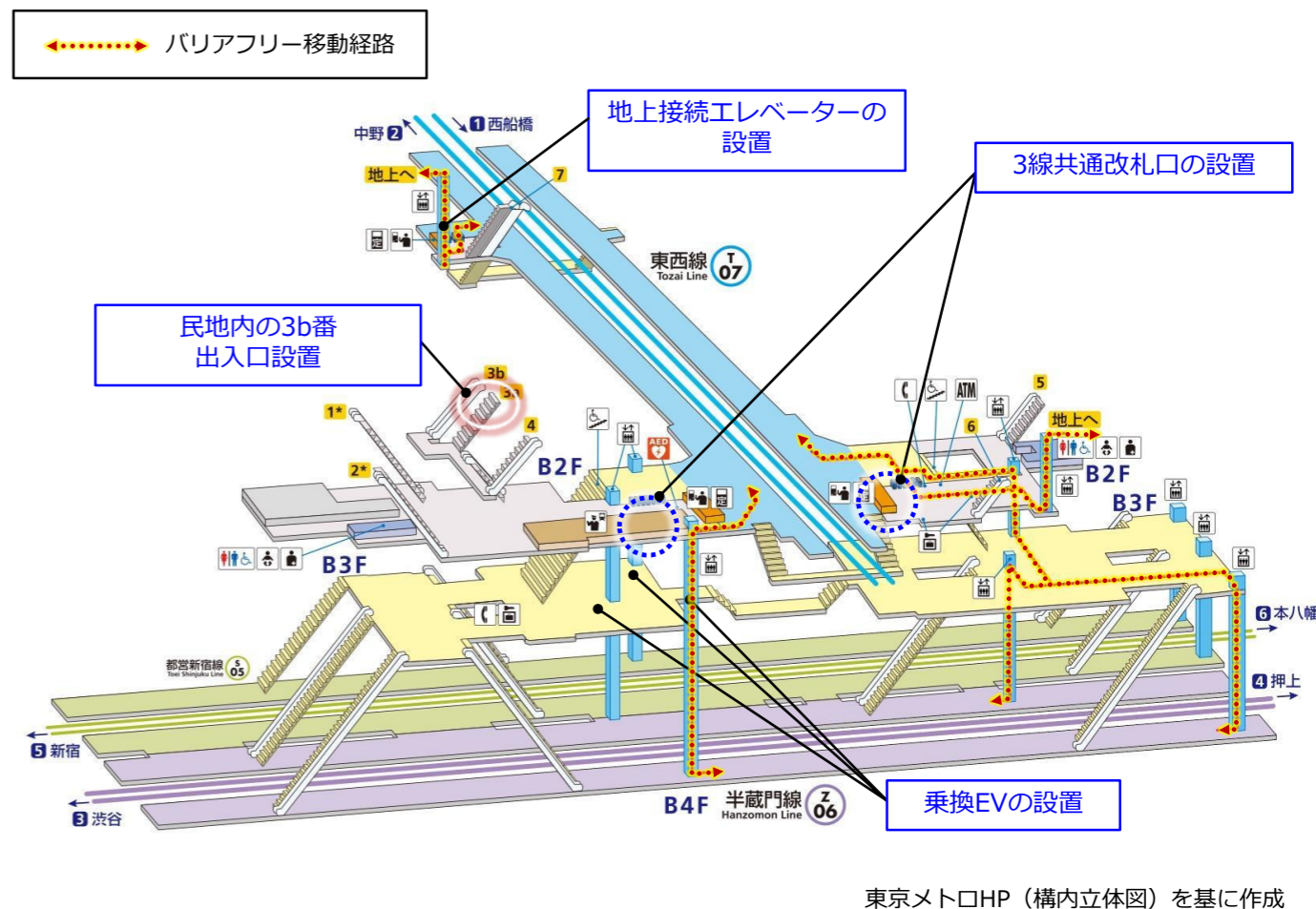
地上接続エレベーター

#### 【課題】

- 駅から地上へのバリアフリー動線は1ルート整備されている。西口側のバリアフリー動線整備による利便性の向上が求められる。

### 九段下駅の整備状況と課題

- 九段下駅では、7番出入口にエレベーターが整備されバリアフリー経路が確保されている。また、民間開発により3b番出入口としてエスカレーターが整備され歩行者ネットワークが強化された。さらに、駅改良により都営新宿線、半蔵門線、東西線の3線の共通改札口、東西線と半蔵門線・都営新宿線をつなぐ乗換エレベーター3台が整備され、靖国通り側のバリアフリー経路も確保された。



7番出入口



3b番出入口



東京メトロHP（靖国神社・武道館方面改札イメージ）

#### 【課題】

- 九段下駅は、3路線を有するが、駅と地上とを連絡するエレベーターは二ヶ所であり、他路線のホームを経由するなど動線が煩雑なことや移動距離の長さ及びイベント時の各出口の混雑は課題である。



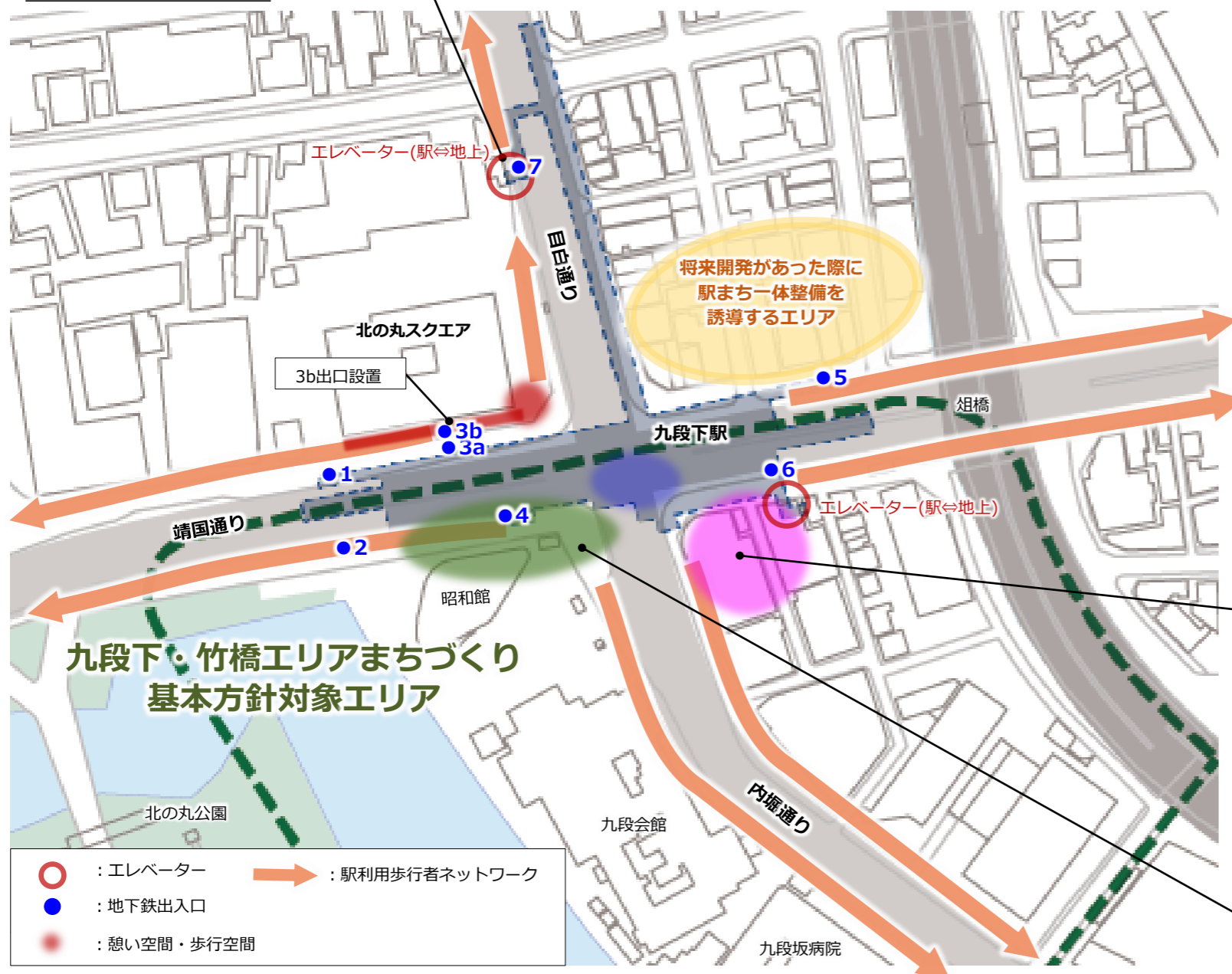
## 九段下駅周辺の段階的な整備構想

行政、鉄道業者、民間開発が連携し、バリアフリー動線が整備された駅とまちをつなぐ駅前拠点整備を促進し、周辺エリアとのネットワークを強化することにより、まちの魅力向上を目指す。

地下鉄出入口（7番付近）



九段下駅周辺将来構想



### STEP1

- 民間開発により、九段下駅と地上をエスカレーターでつなぐ3b出入口が設置された。また、駅から接続する地上部には来街者が憩える空間、歩行空間が整備された。



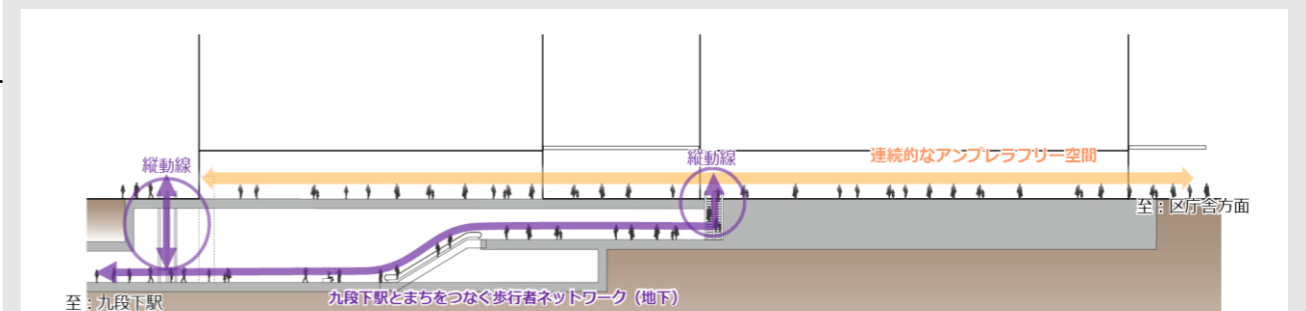
### STEP2

- 東京メトロの開発により、都営新宿線、半蔵門線東西線の共通開設口、東西線と半蔵門線・都営新宿線をつなぐ乗換エレベーター3台が整備され、靖国通り側のバリアフリー経路も確保された。



### STEP3 (将来)

- 民間開発により、九段下駅と神保町方面、合同庁舎（区役所）方面をわかりやすくバリアフリー動線をつなぐ歩行者ネットワークの起点となる駅前広場等の整備を行う。



### STEP4 (将来)

- 今後関係機関と調整し、武道館方面や九段坂病院方面へのバリアフリー動線整備について検討する。