

# 高田馬場駅周辺地区 まちづくり構想案

バラエティ溢れる魅力が 混ざり合い パワーとなるまち・高田馬場  
～人にやさしい都市空間の創出と多様な人々のつながりによる成長～



高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会

2018年12月

# もくじ

## I. まちづくり構想案とは

1   まちづくりの契機	1
2   まちづくり構想案の位置づけ	1
3   まちづくり構想案の検討区域	2

## II. 高田馬場駅周辺地区の現状・課題

1   まちの歴史	3
2   地区の現況と課題	4
3   現況・課題図	8

## III. 高田馬場駅周辺地区の将来像と方向性

1   まちづくりビジョン	9
2   分野別まちづくりの目標と方向性	11
テーマ1：駅舎・駅前広場	12
テーマ2：道路・交通	15
テーマ3：街並み	17
テーマ4：防災	20
テーマ5：環境・みどり	21
テーマ6：まちを育てる仕組み	22

## IV. まちづくり構想案の実現に向けて

1   分野別まちづくりの目標の実現に向けて	24
2   当面の課題	25

## 資料編

・上位計画	26
・基礎データ	27
・高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 体制と開催経緯	28



# 1. まちづくり構想案とは

## 1 | まちづくりの契機

### ○地区をとりまく環境の変化

当地区の周辺では、平成28(2016)年に新宿ガーデンタワー(大久保三丁目西地区)が竣工し、地区内の歩行者が増加しています。また、地区の中央を通り、新宿駅方面につながる補助第72号線(駅前通り)や補助第74号線(諏訪通り)では、都市計画道路事業が進められており、地区の周辺環境が大きく変わりつつあります。



### ○更新時期を迎えた高田馬場駅周辺

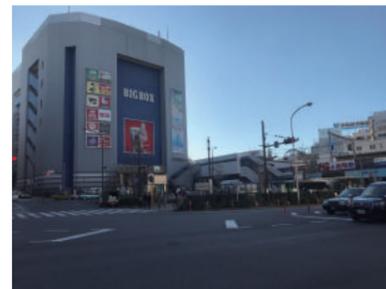
高田馬場駅は、主要ターミナル駅に次ぐ多くの乗降客数を誇るものの、駅舎や乗り換え動線に課題を抱えています。また、手狭な駅前広場や更新時期を迎えた建物などの課題があり、まち全体の更新が求められています。



一方で、大学・各種専門学校及び福祉施設などが多く立地していることが、地区の特徴となっています。

### ○多くの関係者間での共通指針の必要性

まちの課題を解決し、地域の個性を活かしたまちづくりを進めていくためには、地元・新宿区・東京都・鉄道事業者などの関係者が課題を共有し、同じビジョンに向かって連携してまちづくりを進めていくことが重要です。



## 2 | まちづくり構想案の位置づけ

そこで、今後のまちづくりについて考えるための組織として、平成28(2016)年3月にまちづくりの検討区域(p.2参照)内に土地・建物を所有する方、お住まいの方、営業している方等で構成する「高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会」(以下、「まちづくり協議会」という)を設立し、まちづくりの方向性について検討を進めてきました。

「高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案」(以下、「まちづくり構想案」という)は、これまでの検討を踏まえ、まちの将来像やまちづくりの方向性をまとめたものです。今後、地元、新宿区、東京都、鉄道事業者などが本構想の実現に向け、段階的に進めていくことを期待し、提案するものです。



p28. 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 体制と開催経緯

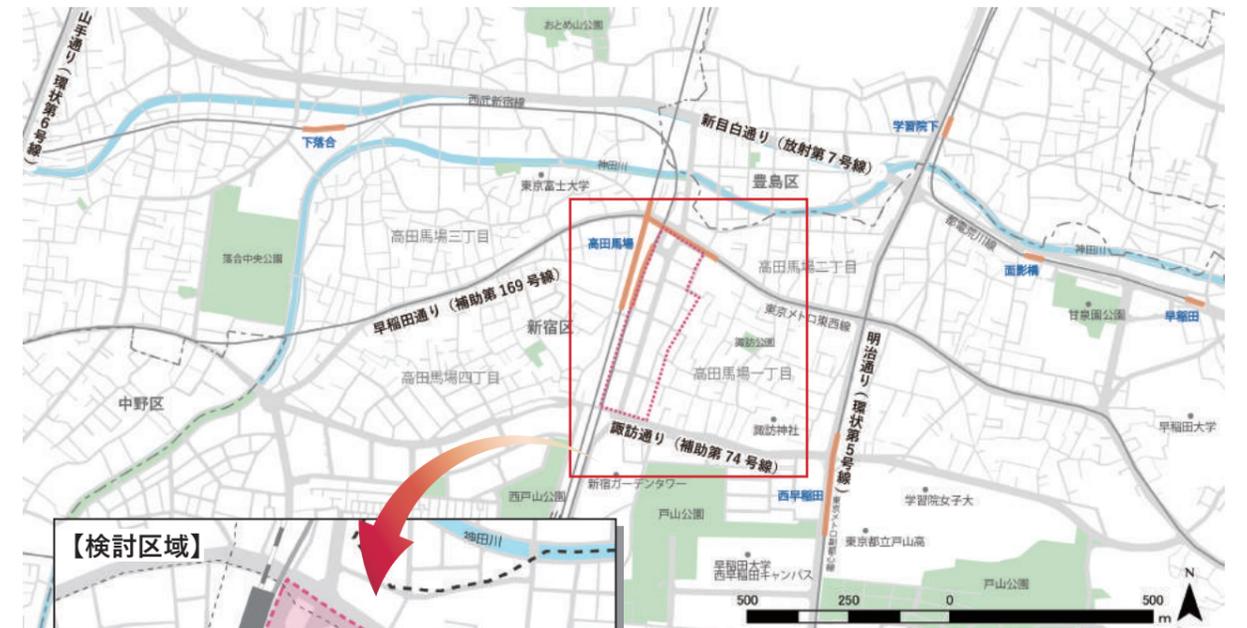
## 3 | まちづくり構想案の検討区域

当地区は、都市マスタープランで「賑わい交流の心」に位置付けられ、交通の要所であり、業務商業施設が集積しています。広域的にみると、東は明治通り(環状第5号線)、西は山手通り(環状第6号線)、北は新目白通り(放射第7号線)、南は諏訪通り(補助第74号線)などの広域幹線道路に囲まれた中央部に位置しています。

また、駅直近には早稲田通り(補助第169号線)が横断し、地区の中央を南北に駅前通り(補助第72号線)が通っており、周辺の広域幹線道路や南側の新宿駅周辺エリアへと接続しています。

当地区周辺の地形は、北側を東西に流れる神田川に向かって、階段状に低くなっており、低地に位置する高田馬場駅から南側に向かって徐々に高くなっているのが特徴です。また、地区の南側には戸山公園が立地しています。

今回、まちづくり構想案を検討した「高田馬場駅周辺地区」は、東は用途地域界、西は線路界、北は早稲田通り、南は諏訪通りに囲まれた約6haの範囲です。



## II. 高田馬場駅周辺地区の現状・課題

### 1 | まちの歴史

当地区は、明治時代までは田畑が広がっていましたが、明治 43 (1910) 年に山手線高田馬場駅、昭和 2 (1927) 年に西武新宿線高田馬場駅が開業し、終戦後は徐々に宅地化が進んでいきます。

昭和 37 (1962) 年、住宅等の密集・老朽化や狭あい道路の解消のため、当地区を含む約 8.0ha で土地区画整理事業を行うことになり、駅前広場・道路等の公共施設等が整備されました。また、昭和 42 (1967) 年 2 月には、駅前の数街区で再開発手法による整備が行われ、昭和 46 (1971) 年 11 月に工事が完了しました。

現在、高田馬場駅は約 90 万人の乗降客数を誇る国内有数の駅となり、駅周辺には大学等の文教施設や福祉施設が数多く立地しているまちとなっています。



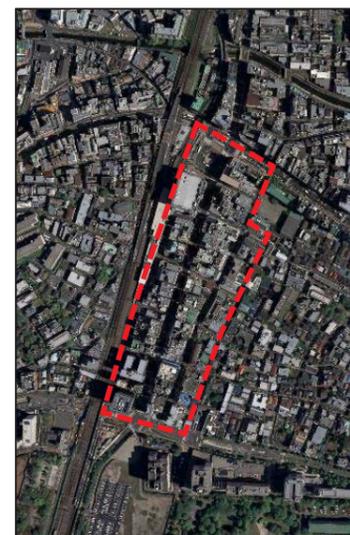
### 昭和 戦後 平成



昭和 23 (1948) 年  
戦後、徐々に宅地化が進む。



昭和 46 (1971) 年  
土地区画整理事業により、現在の駅前広場や道路が整備される。



平成 21 (2009) 年  
業務商業ビル等が建ち並ぶまちとして活気にあふれている。

#### 高田馬場駅

J R 山手線高田馬場駅：明治 43 (1910) 年開設  
西武新宿線高田馬場駅：昭和 2 (1927) 年開設 昭和 3 (1928) 年に現在位置に移設  
東京メトロ東西線高田馬場駅：昭和 39 (1964) 年開設

写真出典：国土地理院ウェブサイト (国土地理院 地図・空中写真閲覧サービスのデータを加工して作成)

### 2 | 地区の現況と課題

#### 都市計画

##### ●都市計画道路

地区の北側には、東西に走る早稲田通り (補助第 169 号線・計画幅員 27m) があり、地区内は整備済みですが、地区の東側はまだ拡幅されていません。地区の中央を南北に貫く駅前通り (補助第 72 号線・計画幅員 15m) は整備済みですが、さらに南側の区間は、現在整備中であり、今後新目白通り (放射第 7 号線) と新宿駅が結ばれる予定です。地区の南側を東西に走る諏訪通り (補助第 74 号線・計画幅員 28m) は、現在鉄道交差部や側道の工事が進められています。

##### ●駅前広場

高田馬場駅前の交通広場 (駅付近広場 1 号・約 2,610 m<sup>2</sup>) が、新宿区の駅前広場第 1 号として指定され、整備済みです。

##### ●西武鉄道新宿線複々線化事業 (地下急行線)

西武鉄道新宿線複々線化事業 (地下急行線) の都市計画がありますが、事業が遅延されたまま、未施行となっています。

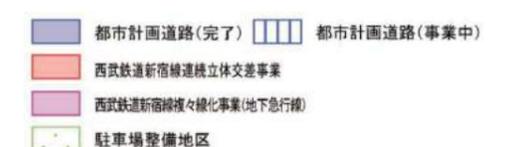
##### ●駐車場整備地区

高田馬場駅を中心としたエリアが駐車場整備地区に指定されています。

#### 【都市計画の現況】



#### 【都市施設の現況】



## 駅前広場・駅舎

### ●狭いホーム

J R 山手線及び西武新宿線高田馬場駅は駅利用者数に対して十分なホーム幅が確保されておらず、通勤時間帯などにはホームに人があふれています。

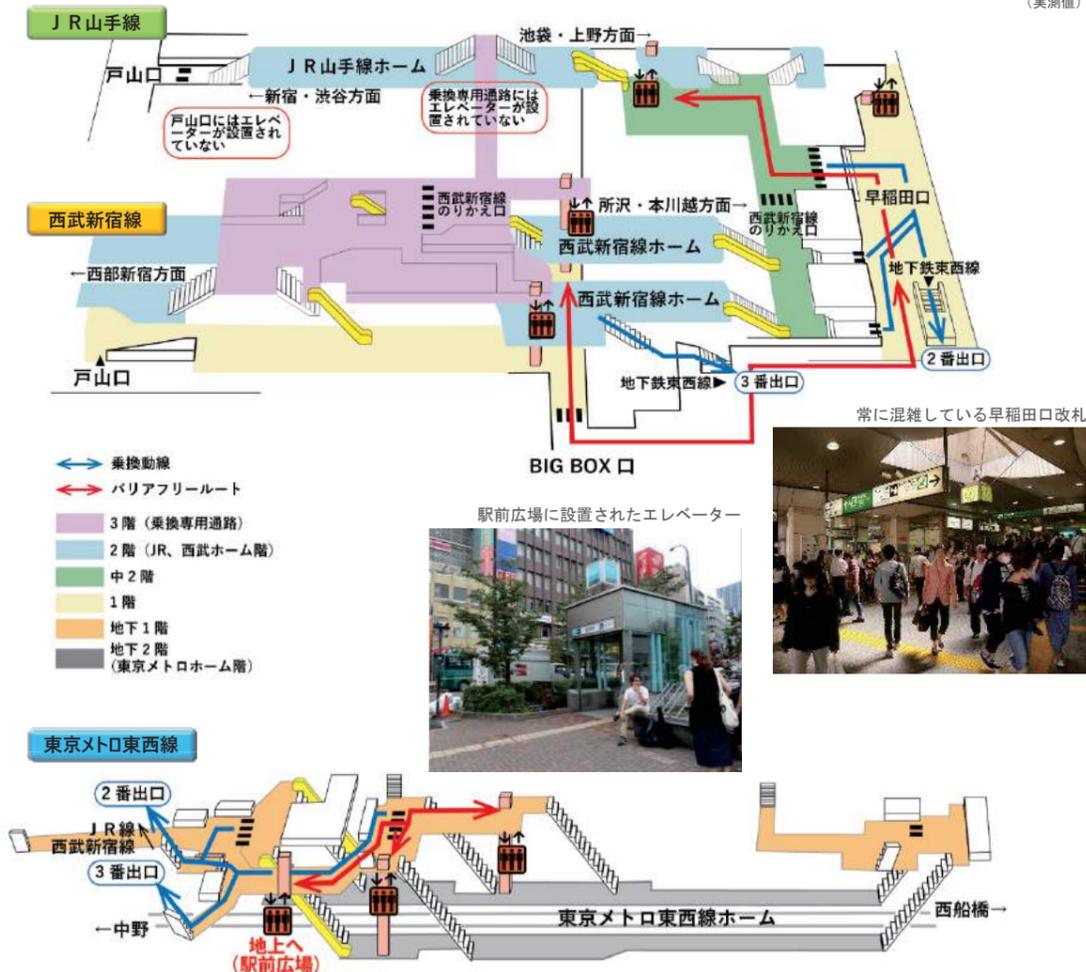
### ●混雑する乗換動線

J R 山手線と西武新宿線の早稲田口は、常に混雑しています。また、東京メトロ東西線との乗り換え動線は1か所に集中しており、たくさんの人で混み合っています。

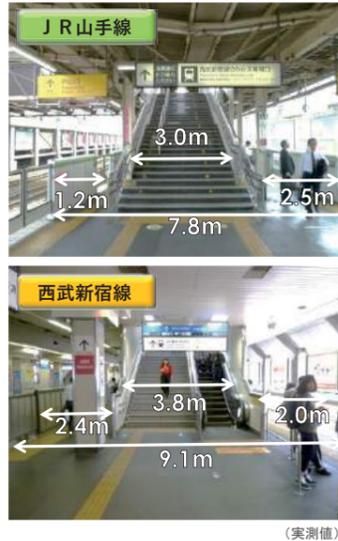
### ●さらなるバリアフリー動線の必要性

バリアフリー動線は既に1ルート整備されていますが、駅舎外に出て駅前広場を通るルートになっています。また、J R 山手線と西武新宿線の乗換専用通路や戸山口にはエレベーターやエスカレーターが設置されていないため、車イスでの利用ができない状況です。

【高田馬場駅の乗換動線及びバリアフリールート】



【高田馬場駅のホームの現状】



### ●使いづらく手狭な駅前広場

駅から東に向かう歩行者は、横断歩道を2回渡らなければなりません。

駅前広場は、駅前通りの南側から進入する車を中心に一般車が乗り入れる動線となっており、バスや歩行者と交錯しています。タクシーの待機スペースも十分ではありません。

また、駅前広場はイベント開催時には人があふれており、十分な広さの駅前空間が確保されていない状況となっています。



【駅前広場周辺の主要交通動線】

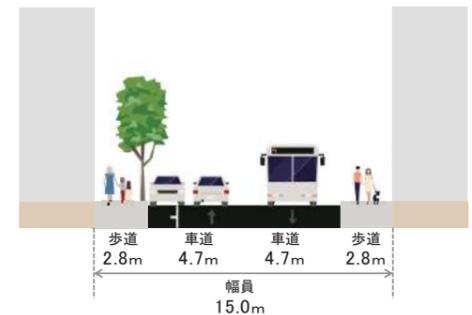


## 道路・交通

### ●駅前通りの手狭な歩行空間と駐車車両

駅前通りの歩道の幅員は約 2.8m と狭く、歩行者の量に対して十分ではありません。また、車道には荷捌き車両や客待ちタクシー等が駐車し、横断歩道を渡る歩行者にとって危険な状況になっています。

【駅前通りの歩道・車道】



### ●歩行者の安全性の確保

地区内の多くの道路の幅員は約 6m ですが、点字ブロック上や歩行者動線上に荷捌き車両等が路上駐車していることがあり、安全な歩行空間が確保されていません。特に、点字図書館等の利用者にとって危険な状況となっています。

【地区内の道路幅員の現況】



### ●バス停留所が分散して立地

地区周辺のバス系統は都営バスが4系統、関東バスが1系統、民間の送迎バスが1系統などですが、乗降場が分散しており、鉄道からの乗換がしにくい状況です。

【バスの停留所、ルートの現況】



## 街並み

### ●建物の壁面が不揃いな街並み

現在の街並みは、道路から建物までの後退距離や建物の高さが不揃いで、整った街並みになっていません。

### ●連続性のない後退部分の利用

建物が道路から後退した部分は、敷地ごとに形態や使い方が異なるため、連続性がなく、歩いていると統一感のない街並みとなっています。



道路斜線制限等による不揃いな街並み

## 地形・防災・みどり

### ●約3層分の高低差

駅前広場と早稲田通りが交差する駅前北側の標高が一番低く、地区南側に向かって標高が高くなっています。特に、早稲田通りから点字図書館までの間で建物約3層分の高低差が生じています。

### ●地区内に点在する老朽化した建物

当地区では、昭和40年代の土地区画整理事業にあわせて多くの建物が建てられたため、旧耐震\*の建物が多く分布しています。

※旧耐震：昭和56（1981）年5月までに適用されていた基準による建物

### ●少ないみどり空間

当地区にはまとまったみどりがなく、人がたまる空間が不足しています。

【地区内の標高】



出典：国土地理院

【旧耐震の建物分布】



出典：平成27年10月時点の登記簿情報  
※既に耐震改修をしているものも含まれます

## 高田馬場で生活する人々

### ●多様な人々

当地区周辺には大学や専門学校、福祉施設が集積しており、多くの学生や障害者が駅周辺施設を利用しています。また、外国人が多いことも特徴となっています。

#### 学生

【高田馬場駅周辺2大学の生徒数】

約 11,000 人

早稲田大学西早稲田キャンパス：10,879人  
東京富士大学：716人

各大学HP調べ、平成29（2017）年5月1日時点

【高田馬場駅周辺の専門学校】

17校

#### 外国人

【高田馬場一丁目の総人口に対する外国人人口の割合】

17.9%  
(791人)



平成30年 新宿区の統計

#### 福祉施設

【高田馬場駅半径1km圏域にある福祉施設】

13箇所

※新宿区内のみ、地域交流館を除く

うち3施設に点字図書館が整備されている

新宿区HP「新宿らくらくバリアフリーマップ」調べ  
平成30年3月時点

## 3 | 現況・課題図

