

1. 策定の目的と位置づけ

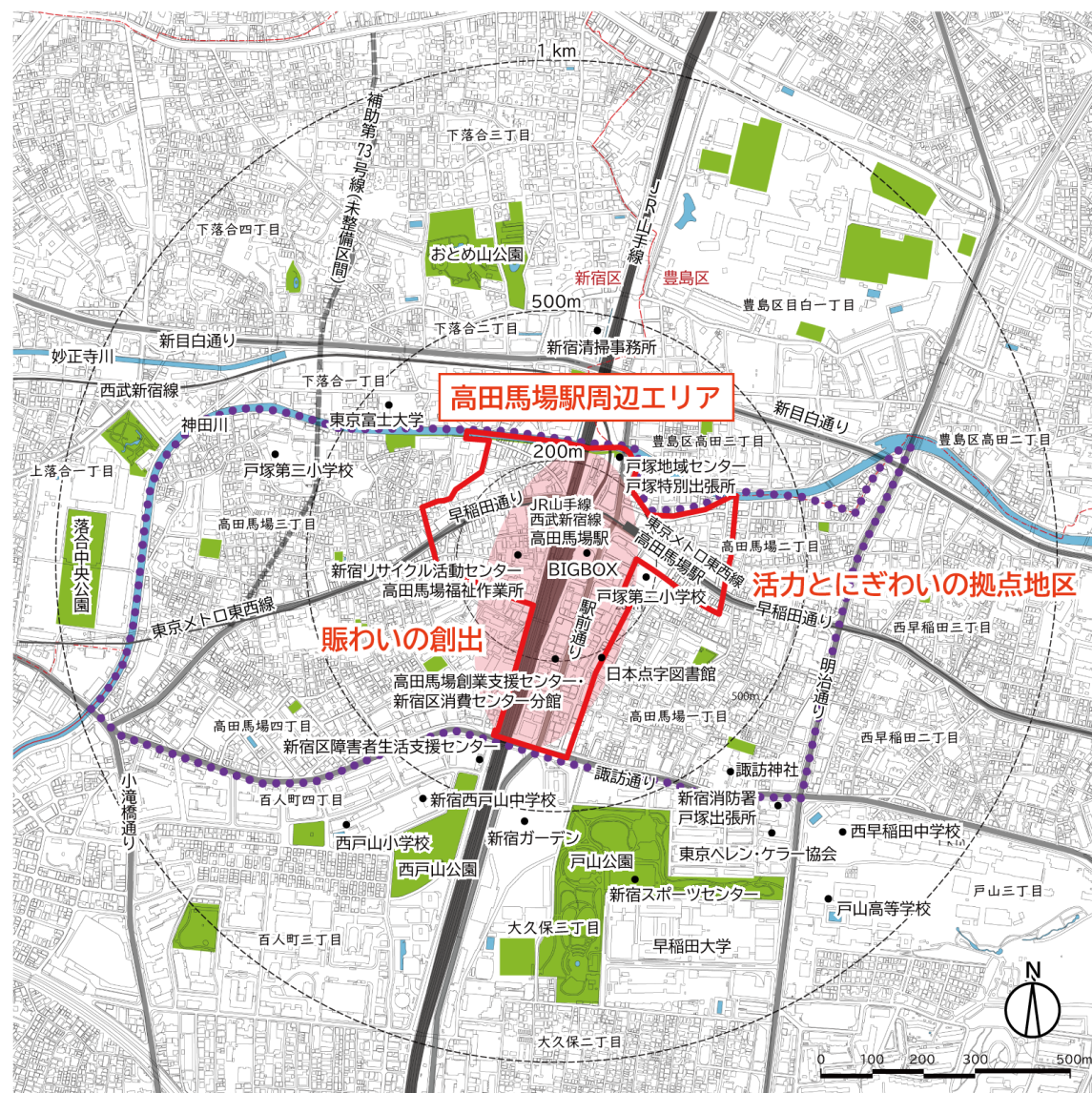
（1）策定の目的（本編P1）

平成28（2016）年3月、高田馬場駅の東側区域を対象に地元住民等を主体とした協議会が設立され、平成30（2018）年12月に「高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案」がとりまとめられました。高田馬場駅周辺の地域課題を解決するため、令和2（2020）年より、さらに駅の西側、北側を含めた広域的なまちづくりについて検討してきました。

高田馬場駅周辺の地域課題やまちの将来像を区民・事業者・行政等が共有し、連携して広域的なまちづくりを進めるため、まちづくり方針を策定します。

（2）対象範囲（本編P1）

「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月東京都）」において「活力とにぎわいの拠点地区」に設定されている「高田馬場」の区域及びそれに関連する範囲とします。



高田馬場駅周辺エリア	
新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針「活力とにぎわいの拠点地区」	
新宿区まちづくり長期計画まちづくり戦略プラン「賑わいの創出」	
高田馬場一丁目～四丁目	

出典：事務局調べ

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地形図を利用して作成したものである。(以降、同様)
(承認番号) 3都市基交著第144号 (承認番号) 3都市基街都第211号、令和3年10月28日

（3）位置づけ（本編P2）

東京都の行政計画

都市づくりのグランドデザイン（平成29(2017)年9月 東京都）

●高田馬場の将来像

駅の改良、駅前広場や歩行者空間の整備が進むとともに、商業、文化・交流、教育、宿泊、居住などの機能が集積し、戸山公園や神田川の水と緑と調和した、にぎわいのある拠点

新宿区の行政計画

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）

●戸塚地域の将来像

心豊かに集う、文化と福祉と若者のまち

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

賑わいとユニバーサルデザイン*のまちづくりの推進

高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案 本編 P39 まちづくりトピック
(平成30(2018)年12月 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会)

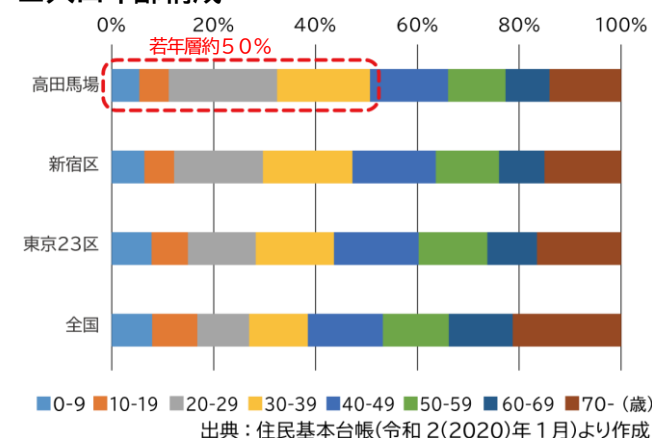
高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針

※ユニバーサルデザインとは、年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、できるだけ多くの人が利用できるように、利用者本位、人間本位の考えから「快適な環境」をデザインすること

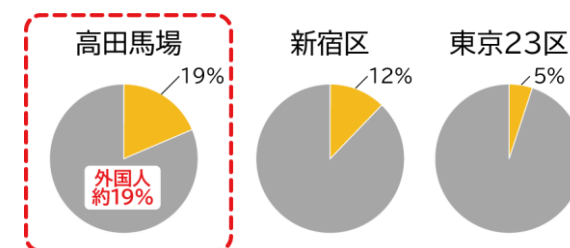
2. 高田馬場駅周辺エリアの変遷と現況

- 高田馬場は、単独世帯、若年層及び外国人の居住割合が高くなっています。
- 高田馬場駅は、駅の乗降客数のうち約半数が乗換利用となっています。

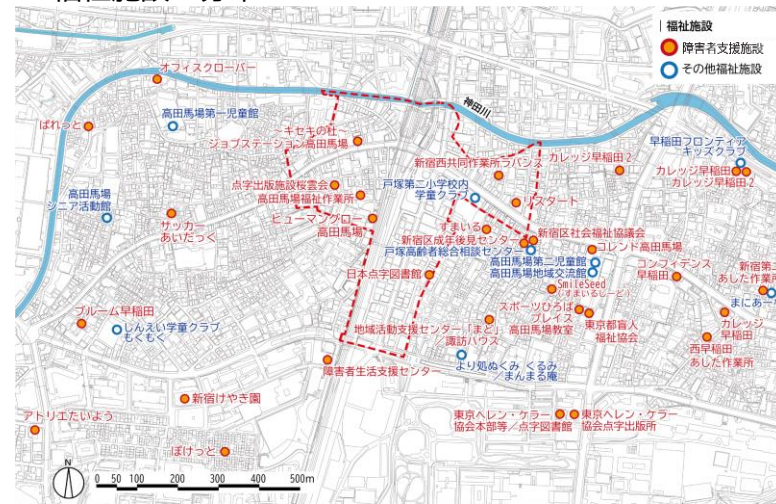
■人口年齢構成



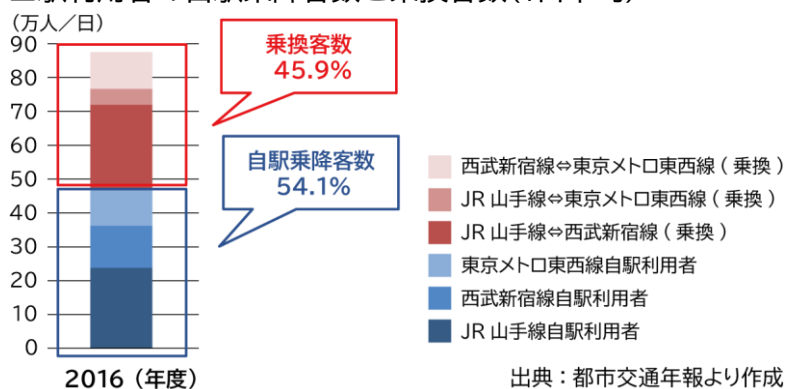
■外国人の居住割合



■福祉施設の分布



■駅利用者の自駅乗降客数と乗換客数(1日平均)



3. 高田馬場駅周辺エリアにおけるまちづくりコンセプト（本編P14-17）

まちづくりコンセプト

誰もが自分の歩幅で成長できる“高田馬場”
～バラエティあふれる魅力が 混ざり合い パワーとなるまち～

- 誰もが気軽にチャレンジでき、成長できるまちの形成
- 駅・まちをユニバーサルデザインでつなぎ、
様々な人々が出会い、交流しやすい駅まち空間の形成
- 安全・安心で快適なまちの形成

まちの2つの顔づくり

高田馬場のシンボル空間 (歩行者広場付近)

これまで高田馬場の表玄関で象徴的な既存の駅前広場を、引き続き周辺の商店街と連続した更なる賑わいを生み出す歩行者中心の空間に再編

高田馬場の新たな玄関口 (交通広場付近)

駅からまちへ、まちから駅へ向かう、新たな人の流れと賑わいを生み出す、
高田馬場の新たな玄関口の整備



※ 駅周辺の回遊性向上、老朽化建物の集積などの範囲より、駅中心から概ね半径200mを「駅まち空間」と設定

駅前の賑わいをさらに創出するため歩行者中心の「シンボル空間」と、新たな人の流れと賑わいを創出する「新たな玄関口」のまちの2つの顔づくりを行うなど、駅とまちを有機的に結ぶまちづくりを進め、まちづくりコンセプトの実現を図ります。

■早稲田通り沿いイメージ（本編P31）

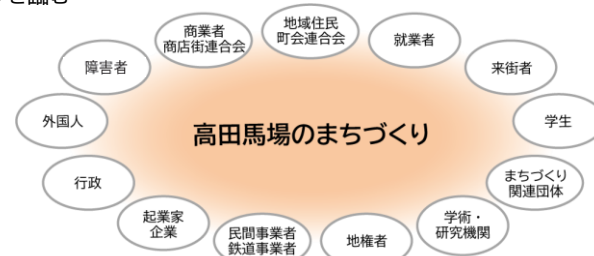


駅北側ゾーンより早稲田通りを臨む

■まちづくりの多様な主体イメージ

多様な主体が連携し、高田馬場のまちづくりを実現していきます。

■■■■ 本編P38 まちを育てる仕組み



■まちづくりの基本方針（本編P14）

まちづくりコンセプト実現のための基本方針を、以下の10の分類ごとに整理します。



土地利用 (本編P20-23)



駅東側ゾーン

- 共同化・高度利用等による、バラエティあふれる都市機能の集積と駅前拠点の形成
- 地域のシンボルとなる歩行者中心の広場空間の形成
- 地域交通の起点となる交通広場空間の形成
- 早稲田通りの商店街と連携した賑わいのある街並み形成

駅西側ゾーン

- 共同化・高度利用等による、バラエティあふれる都市機能の集積と駅前拠点の形成及び個別建替えによる、細街路の改善や駅前にふさわしい都市機能への更新
- 早稲田通りの商店街と連携した賑わいのある街並み形成

駅北側ゾーン

- 共同化または個別建替えによる、細街路の改善や駅前にふさわしい都市機能への更新
- さかえ通りの界索性などを活かした賑わいのある街並み形成



都市機能 (本編P24-25)

- ダイバーシティのまちにふさわしい都市機能の誘導
- 沿道空間と一体となった賑わい・生活サービス機能の誘導



街並み (本編P26-27)

- 駅前の顔づくり
- 賑わいとユニバーサルデザインが両立した空間づくり
- ストリートの特性を活かした街並み形成



防災 (本編P28)

- 駅まち空間における防災機能の強化
- 駅周辺の防災対応力の向上



環境・みどり (本編P29)

- 神田川と戸山公園をつなぐ道路沿いの緑化の充実
- 多層のみどりの創出
- 「ゼロカーボンシティ」実現に向けた取組みの推進



駅前広場 (本編P30-31)

- 駅前広場の拡充・機能分担、交通結節拠点の形成
- 高田馬場のシンボルとなる歩行者広場の整備
- 高田馬場の新たな玄関口となる交通広場等の整備



歩行者 ネットワーク (本編P32-33)

- ユニバーサルデザインに配慮した歩行者ネットワークの形成
- ゆとりある歩行空間の形成



自動車 ネットワーク (本編P34-35)

- 補助第72号線(駅前通り)の機能強化
- 駅周辺の道路環境の改善
- 将来の交通環境の変化を踏まえた道路空間の活用の検討



駐車/駐輪場 ・荷さばき施設 (本編P36-37)

- 大規模開発等に連動した駐車場・駐輪場整備
- 地域の交通課題に対応する路上荷さばきスペース等の整備の検討



まちを育てる 仕組み (本編P38)

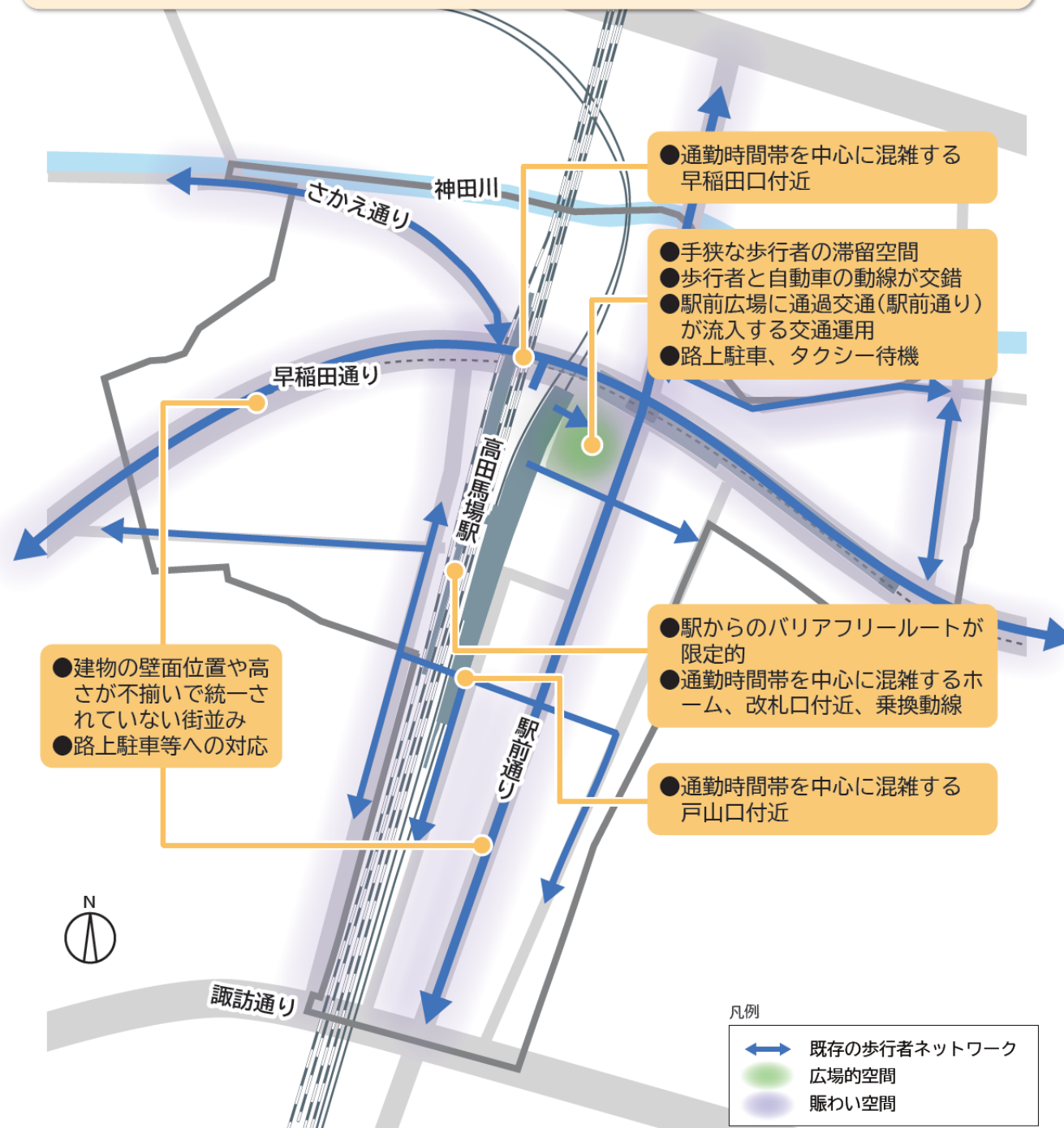
- 多様な主体の連携・協働によるまちづくりの推進
- 駅まち空間を中心としたエリアマネジメントの推進

4. まちの将来像（本編P18-19）

まちの現況図

（駅周辺エリア全体）

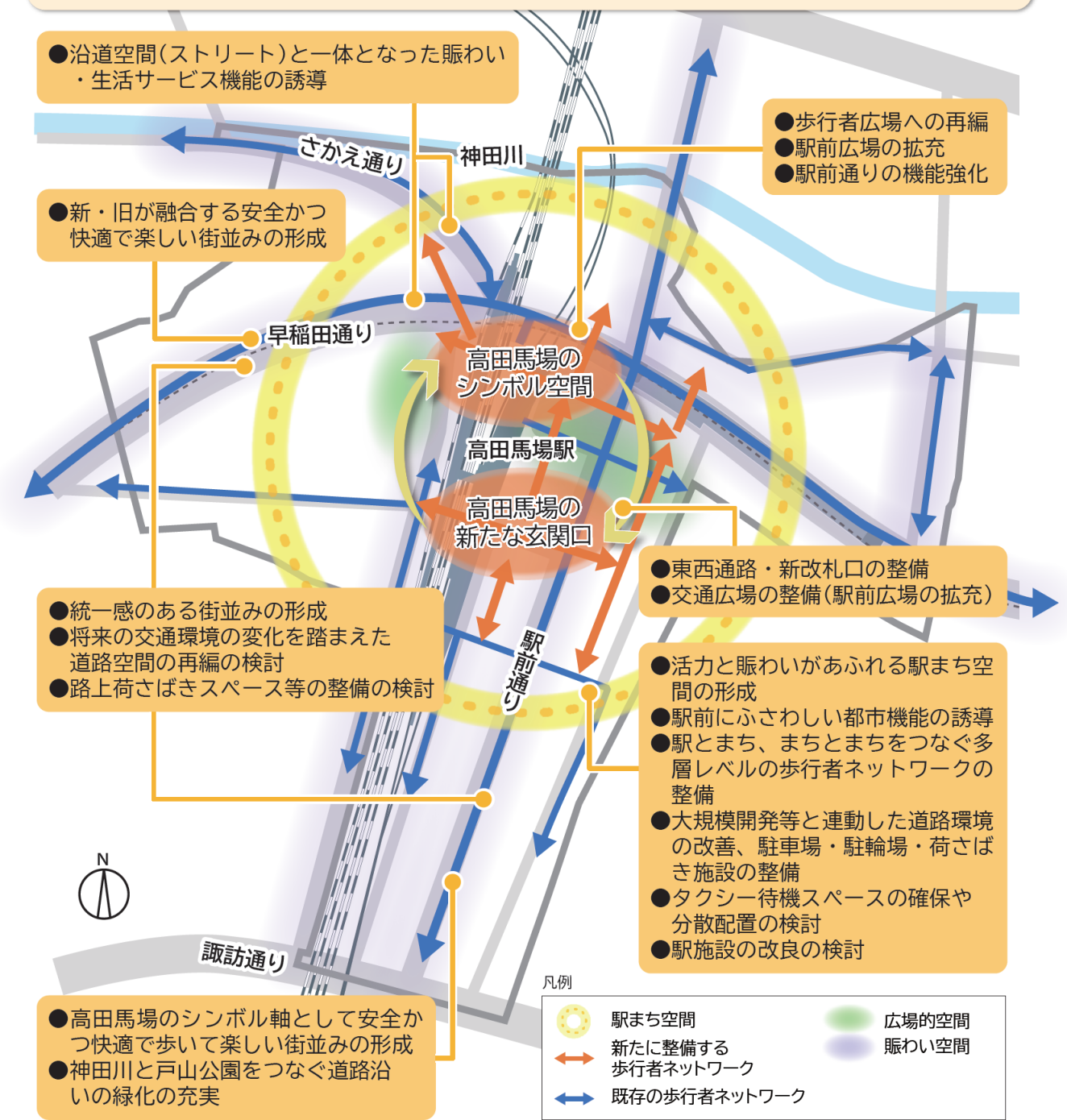
- 学生、外国人などが多く、福祉施設が集積しているダイバーシティのまち
- 幹線道路沿道や生活道路沿道を中心に商業・業務が集積しているまち
- 鉄道3路線が乗り入れ、乗降客数 90 万人超 / 日の高田馬場駅前における拠点性向上への対応
- 建物の老朽化、細街路による消防活動困難区域への対応
- 帰宅困難者の受け入れ空間などの不足、神田川浸水時の対応
- 高低差処理など駅周辺のバリアフリールートの改善
- 歩行空間の確保や駅周辺の回遊性向上への対応



まちの将来像イメージ

（駅周辺エリア全体）

- 誰もが気軽にチャレンジでき成長できる都市機能を誘導し、多様な主体が連携して進めるまちづくり
- 賑わいとユニバーサルデザインが両立した空間づくり
- ニューノーマル（新しい生活様式）に対応した人々が会い交流しやすい、まちの2つの顔づくり
- 建物更新にあわせた耐震化、道路拡幅など道路環境の改善
- 帰宅困難者の受け入れ空間などの確保、神田川浸水対策など防災対応力の向上
- 高低差を活かした多層なネットワークとバリアフリールートの充実
- 安全で快適な歩行者ネットワークの形成



※今後、技術的な検討を行い、関係機関との協議・調整等を踏まえながらまちづくりを進めていきます。

5. まちの将来像の実現に向けて（本編P40-41）

- まちづくり方針の策定を機に、地元のまちづくり機運の高まりに応じて、駅東側ゾーン、駅西側ゾーンまたは駅北側ゾーンのまちづくりを段階的に進めていくことで、駅まち空間の形成と共に、高田馬場駅周辺エリアにおける将来像の実現を図ります。

高田馬場駅周辺エリア
まちづくり方針の策定

駅東側ゾーン
のまちづくり

駅西側・駅北側ゾーン
のまちづくり

高田馬場駅周辺エリア
将来像の実現