

## 1 | まちづくりビジョン

高田馬場駅は、鉄道3路線が乗り入れる交通結節点で、多くの人々が利用する駅です。また、高低差のある地形が特徴の当地区周辺には、神田川や戸山公園など豊かな自然が立地しています。

このまちの特徴である高低差を魅力に変えた都市基盤整備をするとともに、多様な人々の個性を尊重しながら交流することで、まちも人も成長していくことが必要です。

そこで、高田馬場駅周辺地区のまちづくりビジョンを掲げ、地区の特徴を踏まえたまちづくりに取り組んでいきます。

### まちづくりビジョン

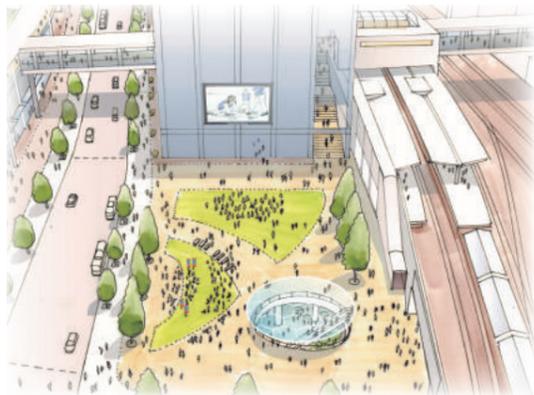
バラエティ溢れる魅力が 混ざり合い パワーとなるまち・高田馬場  
～人にやさしい都市空間の創出と多様な人々のつながりによる成長～

### 特色ある1つのシンボル・2つのエリアと3つのストリート

#### シンボル：駅前広場

##### 高田馬場のシンボル広場・多文化交流拠点

高田馬場の顔として、地区で生活する多様なひとの交流・発信の機会をつくり、世界から注目されるシンボル広場を目指します。



#### エリア：駅前拠点エリア

##### 都市機能が集積した 国際的な文化・学術の交流発信拠点

複数街区での連携した再開発により、利便性の高い交通広場を立体的に整備し、国際的な文化・学術の交流発信拠点を目指します。

#### エリア：複合機能エリア

##### 賑わいと統一感のある複合機能市街地

低層部分は、店舗を中心とした賑わい機能を誘導し、個性的な複合機能市街地を形成していきます。個別建替えや共同化による街並み形成を進め、統一感ある街並みを誘導していきます。

#### ストリート：駅前通り

##### 快適で楽しい発見がある高田馬場のメインストリート

高田馬場のシンボル軸として、十分な歩行空間を確保するとともに、沿道の賑わい創出により、快適で歩いて楽しい高田馬場のメインストリートを目指します。



#### ストリート：点字図書館前通り

##### ひとにやさしい落ち着いたストリート

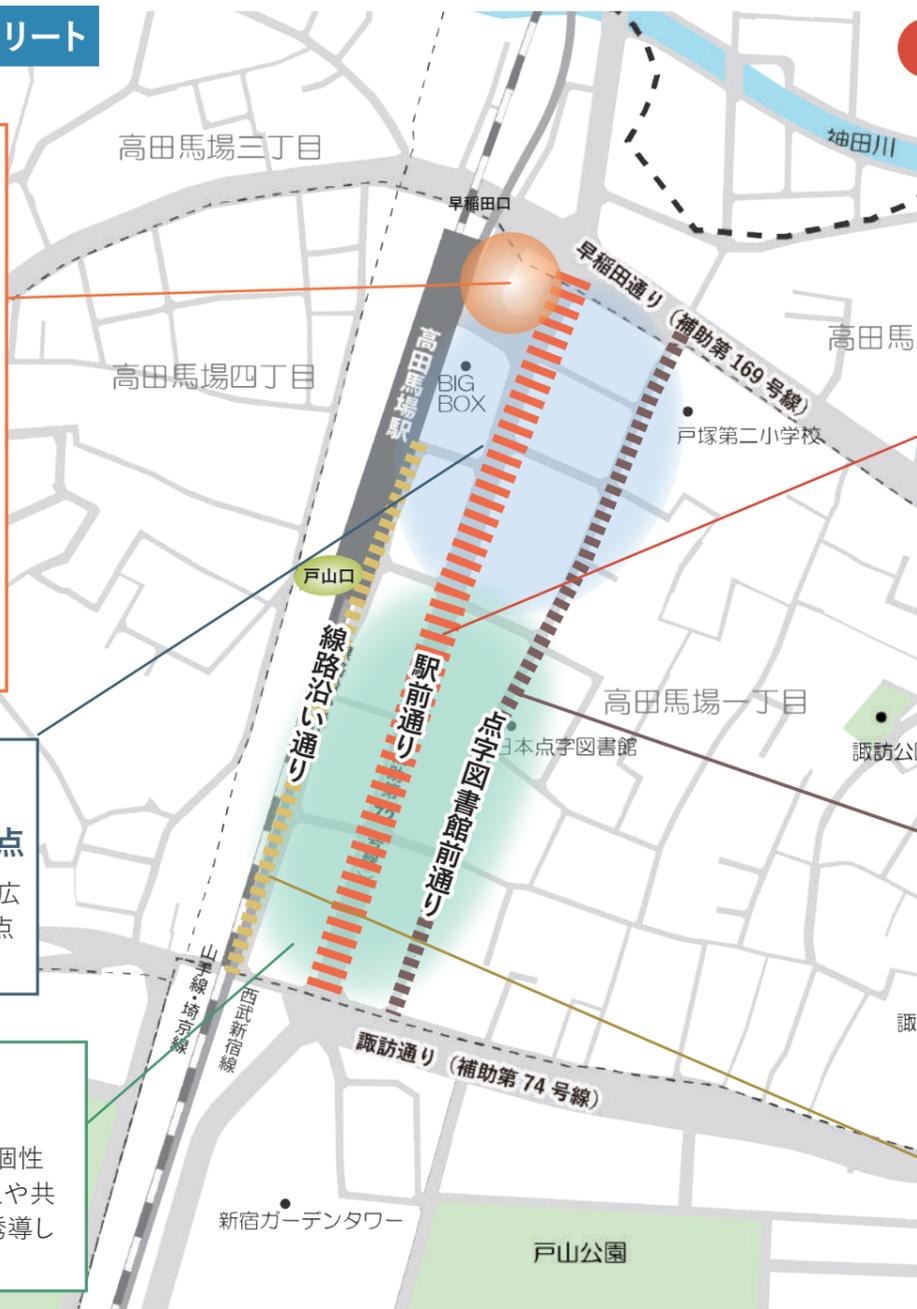
点字図書館や小学校が立地する道路にふさわしい、安全で落ち着いた、人にやさしい通りを目指します。



#### ストリート：線路沿い通り

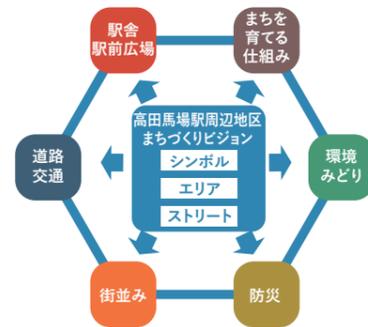
##### 回遊性を高め、明るく活動豊かなストリート

高田馬場駅戸山口から地区南側への通勤・通学を主とした都市活動軸として、明るく賑わいある通りを目指します。

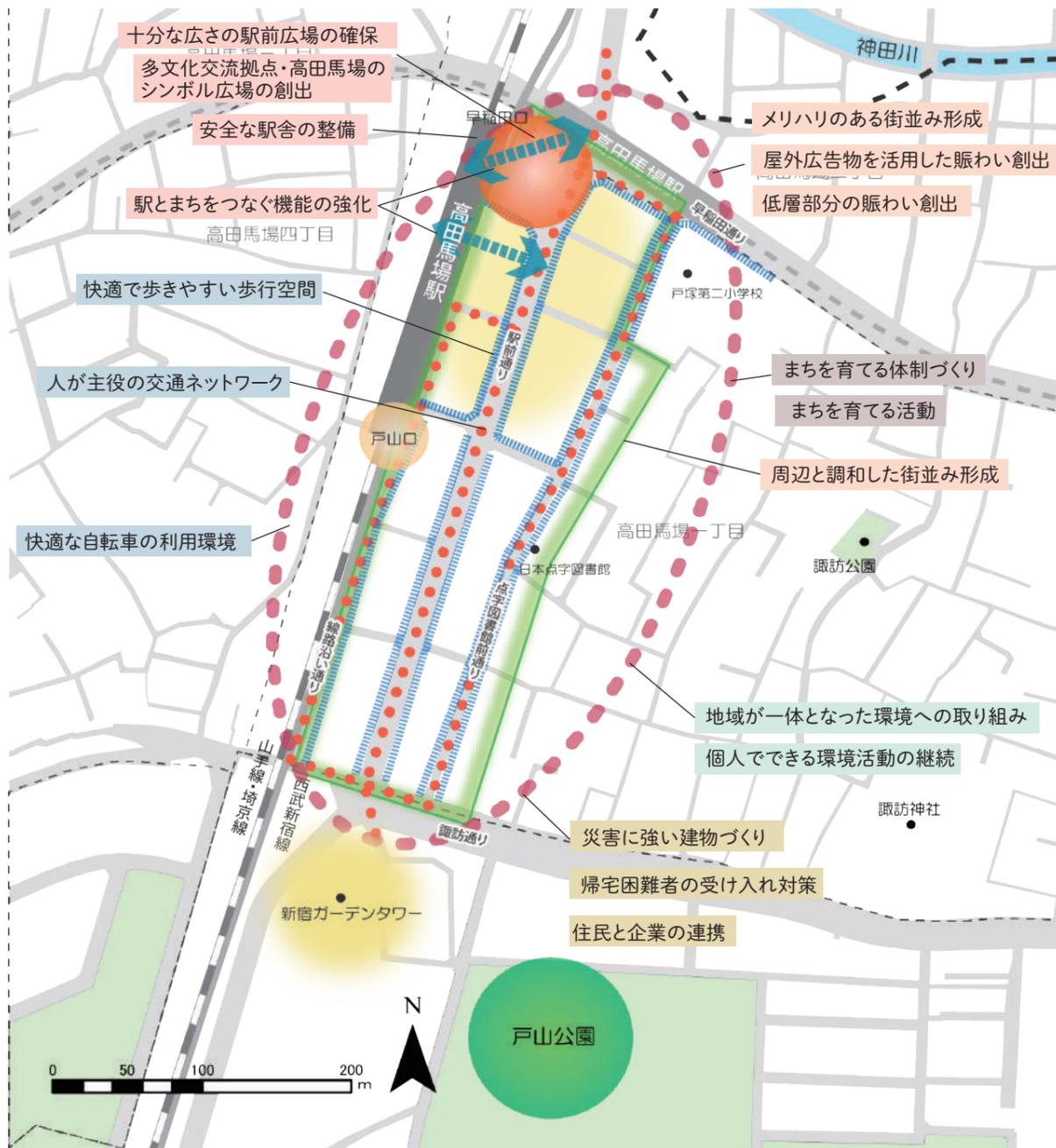


## 2 | 分野別まちづくりの目標と方向性

まちづくりビジョンおよび特色ある1つのシンボル・2つのエリアと3つのストリートで掲げる将来ビジョンの実現に向け、右図に示す6つのテーマについて具体的なまちづくりの目標と方向性を示します。



【まちづくりの方向性】



### テーマ1：駅舎・駅前広場

#### 地形を活かした ゆとりある都市基盤整備により 駅からまちへと広がる 活気あふれる駅前づくり

高田馬場駅は、90万人を超える乗降客数を誇る駅ですが、駅舎や駅前広場は、安全性や利便性の面で様々な課題を抱えています。また、駅利用者の約半数を占める乗換客を、まちへ誘導する工夫も必要です。

当地区には高低差がありますが、この地形を活かしながら、特徴的で活気あふれる駅前づくりをしていくことが重要です。



#### 方向性 1 安全な駅舎の整備

##### ● 駅舎改造による十分なホーム幅員の確保

・鉄道利用者の安全確保のため、ホーム拡幅等の改良工事を検討する。

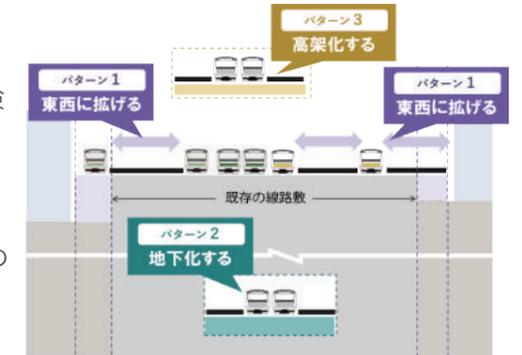
##### ● 利用しやすいバリアフリー経路の確保

・誰でも安全でスムーズな移動ができるよう、段差や横断歩道のないバリアフリー経路を確保する。

##### ● 戸山口再整備による明るくゆとりあるサブエントランスの創出

・ゆとりある歩行空間を確保し、待ち合わせ等のスペースを創出する。  
・明るく見通しの良い設えとする。

【駅舎改造のパターンの例】



- パターン1** まち側に線路などを移し、既存のホームを拡幅する
- パターン2** 現在ある線路の一部を、地下に移設する
- パターン3** 現在ある線路の一部を、高架に移設する

#### 方向性 2 駅とまちをつなぐ機能の強化

##### ● 地下広場の整備による乗り換え動線の多様化

・ゆとりある地下広場を整備し、新たな乗り換え動線を創出する。

##### ● 新たな玄関口となる新改札口と東西デッキの設置

・高低差を解消し、まちなかへの回遊性を向上させるため、JR山手線と西武新宿線の乗換専用通路部分を活用し、新たな東西デッキと新改札口設置を検討する。  
・東西デッキは、明るく見通しの良い設えとする。

##### ● 周辺建物へ人を呼び込む仕掛け

・地下広場から周辺建物への地下通路の整備や、乗り換え動線に入口を向けた店舗計画を行う。  
・駅前広場や地下広場でイベントを開催することで、駅から周辺街区への賑わいの連続性を創出する。

地下広場の将来イメージ



### 方向性 3 十分な広さの駅前広場の確保

#### ●交通広場と駅前ビルの立体的配置

- ・手狭な駅前空間の有効利用と公共交通機能の集約化のため、再開発等に併せて交通広場の整備を検討する。
- ・交通広場の再整備により、通過交通の流入抑制と適切な交通動線の再整理を行う。

### 方向性 4 多文化交流拠点・高田馬場のシンボル広場の創出

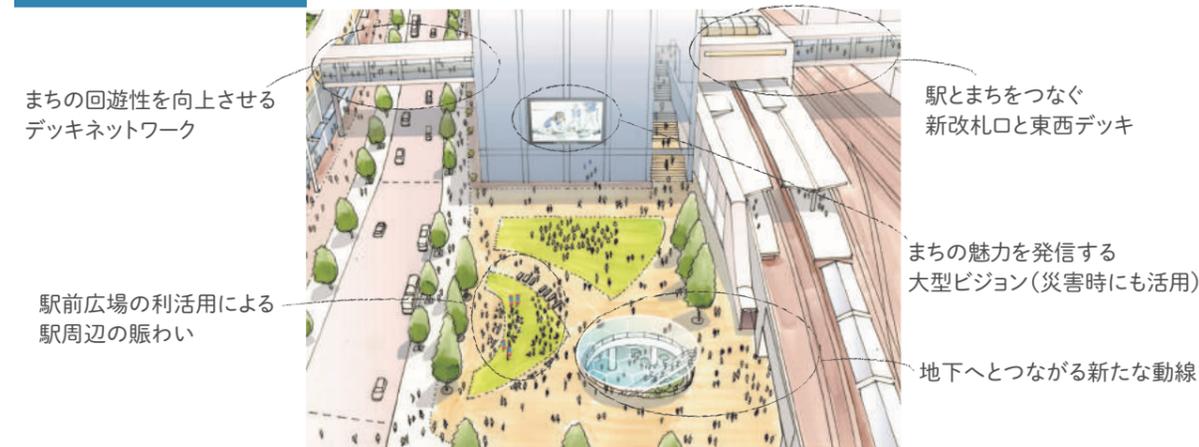
#### ●歩車分離による安全な「人のための広場」の創出

- ・歩行者と車両を分離することで、安全な交通環境を確保する。
- ・快適な歩行者動線と多文化交流拠点として必要なスペースや機能を確保する。

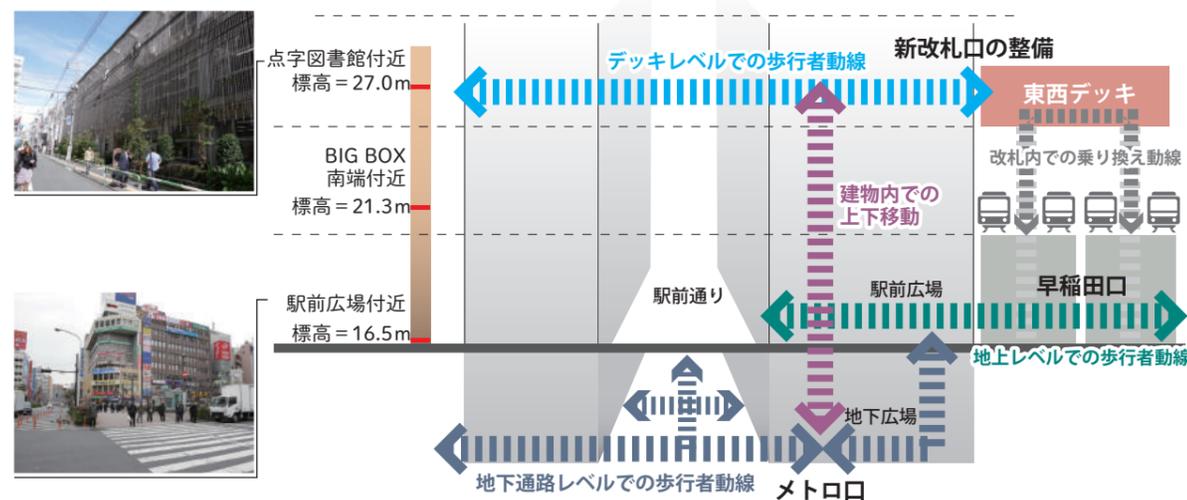
#### ●利活用のための仕組みづくり

- ・高田馬場のシンボル広場として、利活用するためのルールづくりを行う。
- ・多文化交流拠点として、地元を中心として積極的活用ができるための体制づくりを行う。

#### 駅前広場の将来イメージ



【地下通路や東西デッキの整備による利便性・回遊性向上の例 動線イメージ】



### (参考)駅前広場の配置パターンと考え方

#### 前提条件

- 交通広場内へのバス乗降スペースは、現在乗り入れている台数を確保する
- 駅前広場は、現在と同規模の広さを確保する

#### 配置にあたってのポイント

- 駅前広場と建物の立体的な配置
- 地下通路やデッキの活用
- 人のための駅前広場づくり
- JR山手線・西武新宿線⇄東西線の乗換客をまちに呼び込む仕掛け

#### 配置パターン



#### 人のための駅前広場



#### 交通広場

#### 1 交通広場をBIG BOXの1階部分に配置



- ✓交通広場と建物の立体的な配置
- ✓再開発に伴う駅前広場の整備

#### 考え方

- 駅から近く利便性が高い
- ビッグボックスの地下に西武新宿線複数線化事業の都市計画があるため、その見直しが必要

#### 2 交通広場を26～28番街区の1階部分に配置



- ✓交通広場と建物の立体的な配置
- ✓再開発に伴う駅前広場の整備

#### 考え方

- 最も人が行き交う部分に交通広場が出来てしまい、賑わいが分断される

#### 3 交通広場を戸塚第二小学校の1階部分に配置



- ✓交通広場と建物の立体的な配置
- ✓戸塚第二小学校の活用

#### 考え方

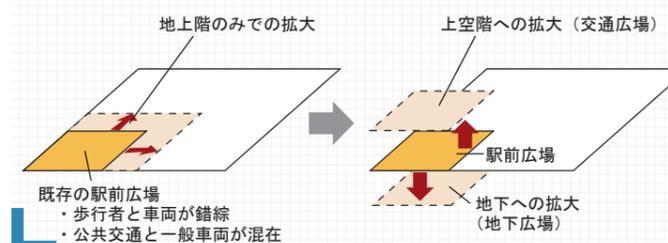
- 駅舎整備や再開発と連動せずに整備をすることができる
- 駅から遠く利便性が低い
- 小学校の建替えの検討が必要



### まちづくりコラム #1 立体道路と立体都市計画

一般的に、道路の上に建物を建てることはできませんが、立体道路や立体都市計画制度を活用すると、建物と交通広場等を立体的に配置することが可能となります。

高低差があり、市街化され高密度に建物が建ち並ぶ当地区には、新たに十分な広さの交通広場を確保するスペースがありません。十分な広さの駅前広場を確保するためには、このような制度の活用も必要です。



#### 事例)新横浜駅(横浜市)

立体都市計画を活用し、改札から直結する駅ビル地上2階に歩行者広場、地上1階にタクシー乗降場などの交通広場、地下2～4階に公共駐車場300台を確保している。



地上2階歩行者広場