

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

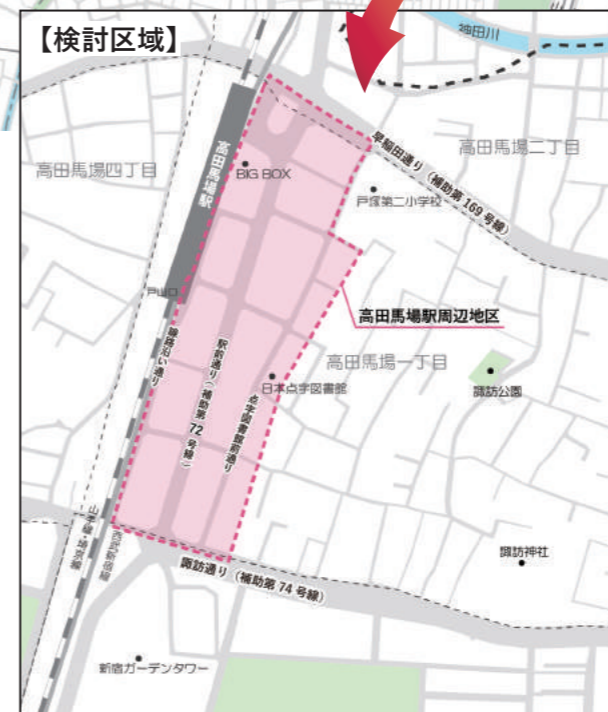
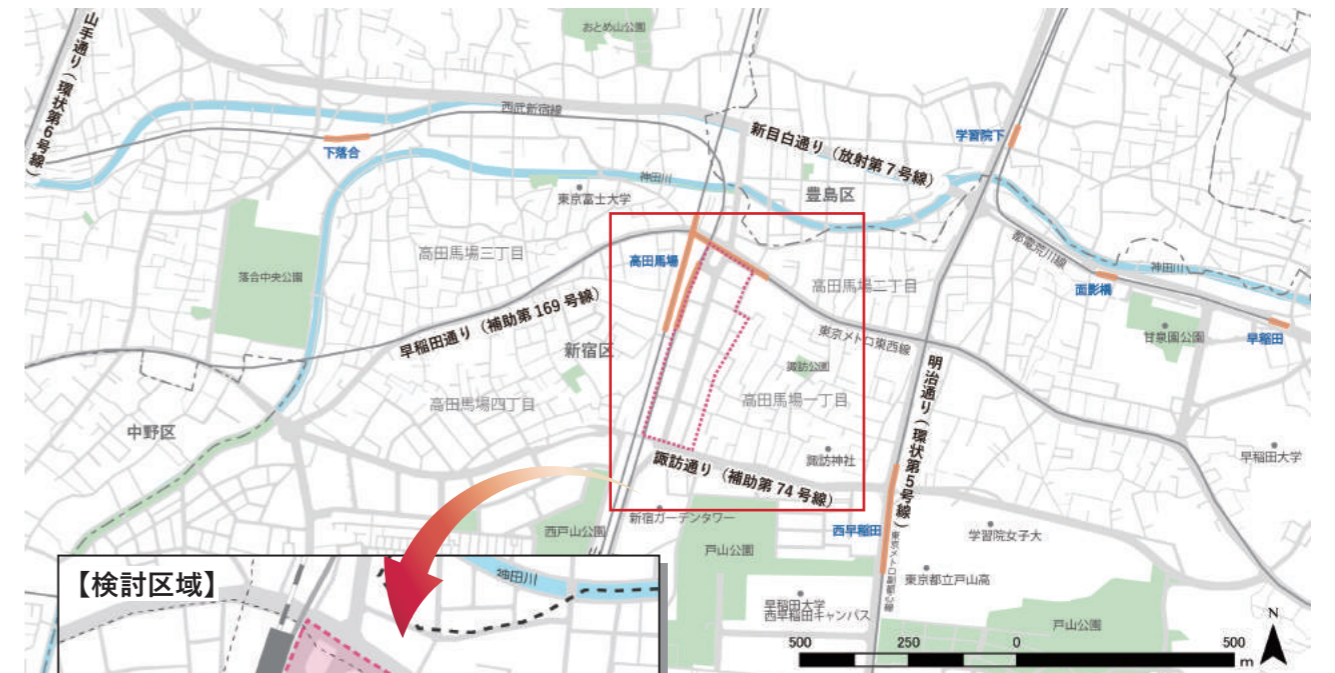
3 | まちづくり構想案の検討区域

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。



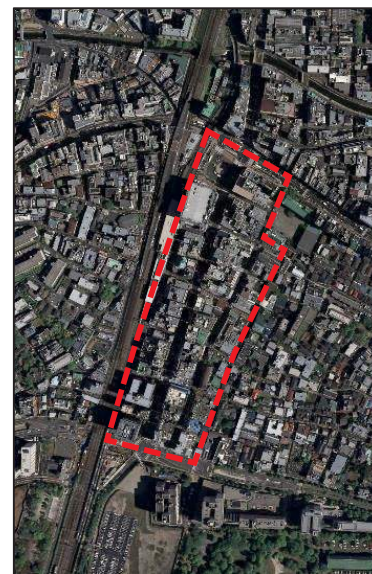
昭和 戦後 平成



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 m²) 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。

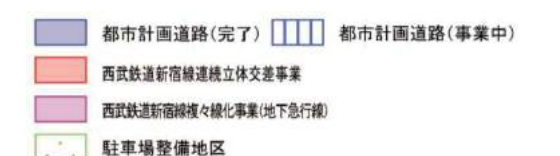
●駐車場整備地区

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。

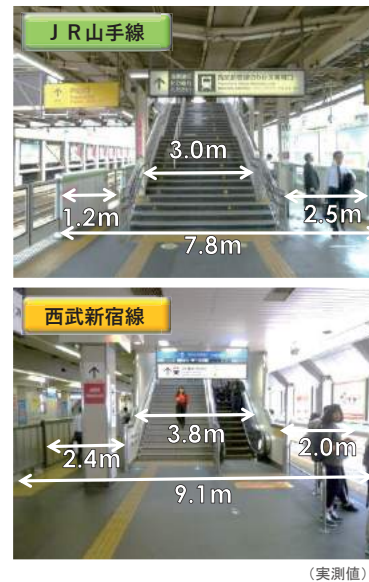
●さらなるバリアフリー動線の必要性

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】

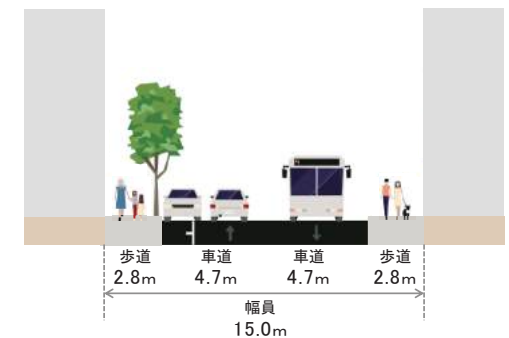


道路・交通

●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】



出典：新宿区道路台帳平面図

●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】

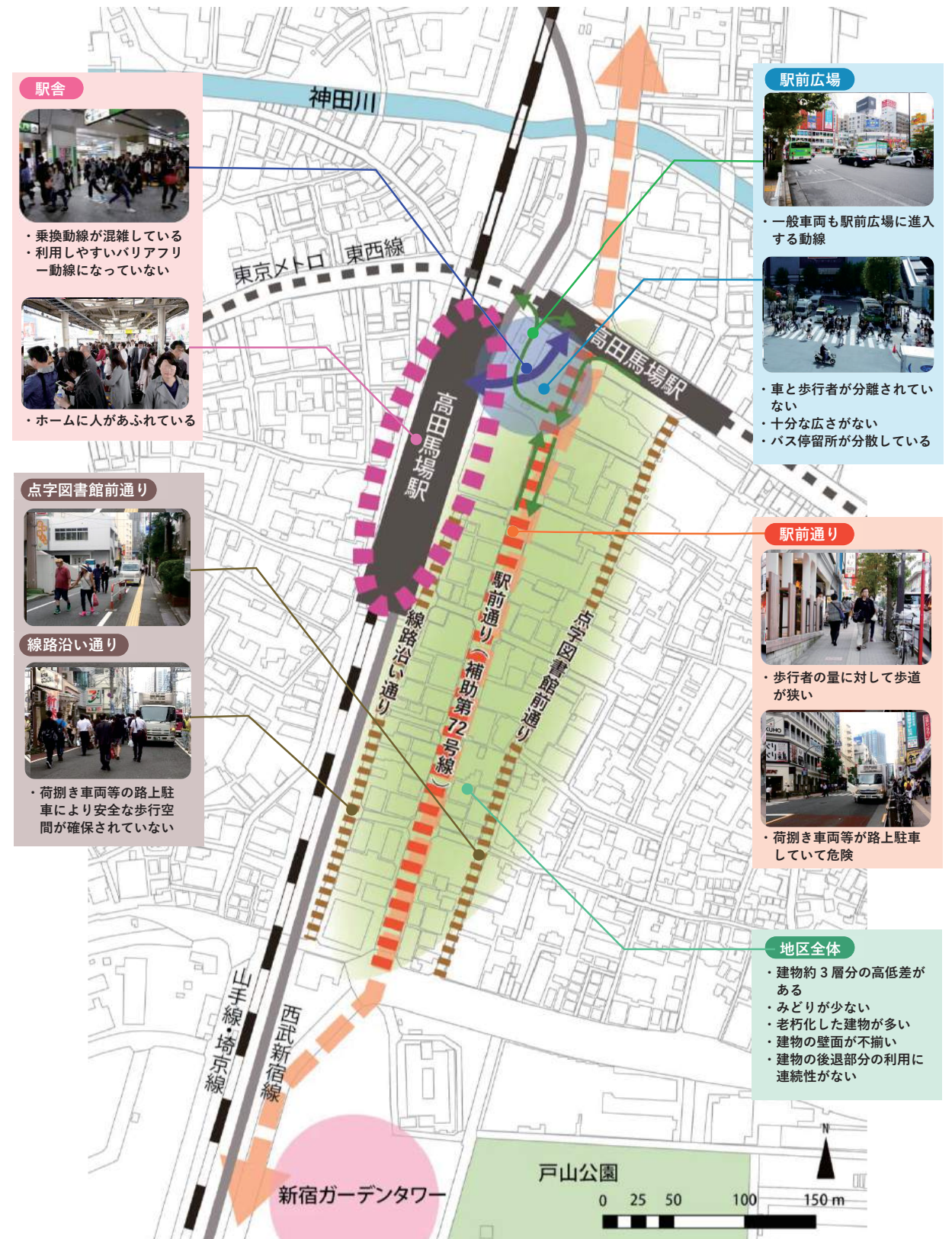
13箇所

※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



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

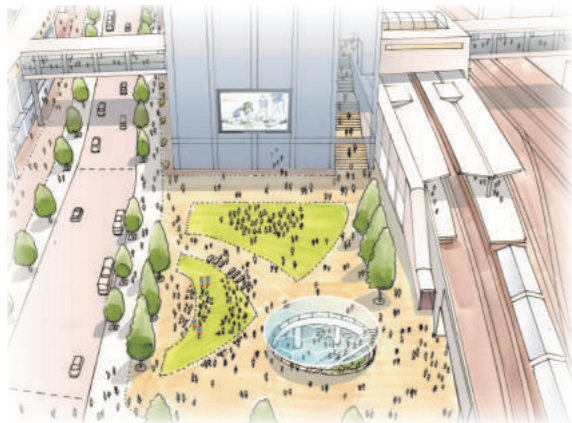
バラエティ溢れる魅力が 混ざり合い パワーとなるまち・高田馬場
 ~人にやさしい都市空間の創出と多様な人々のつながりによる成長~

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

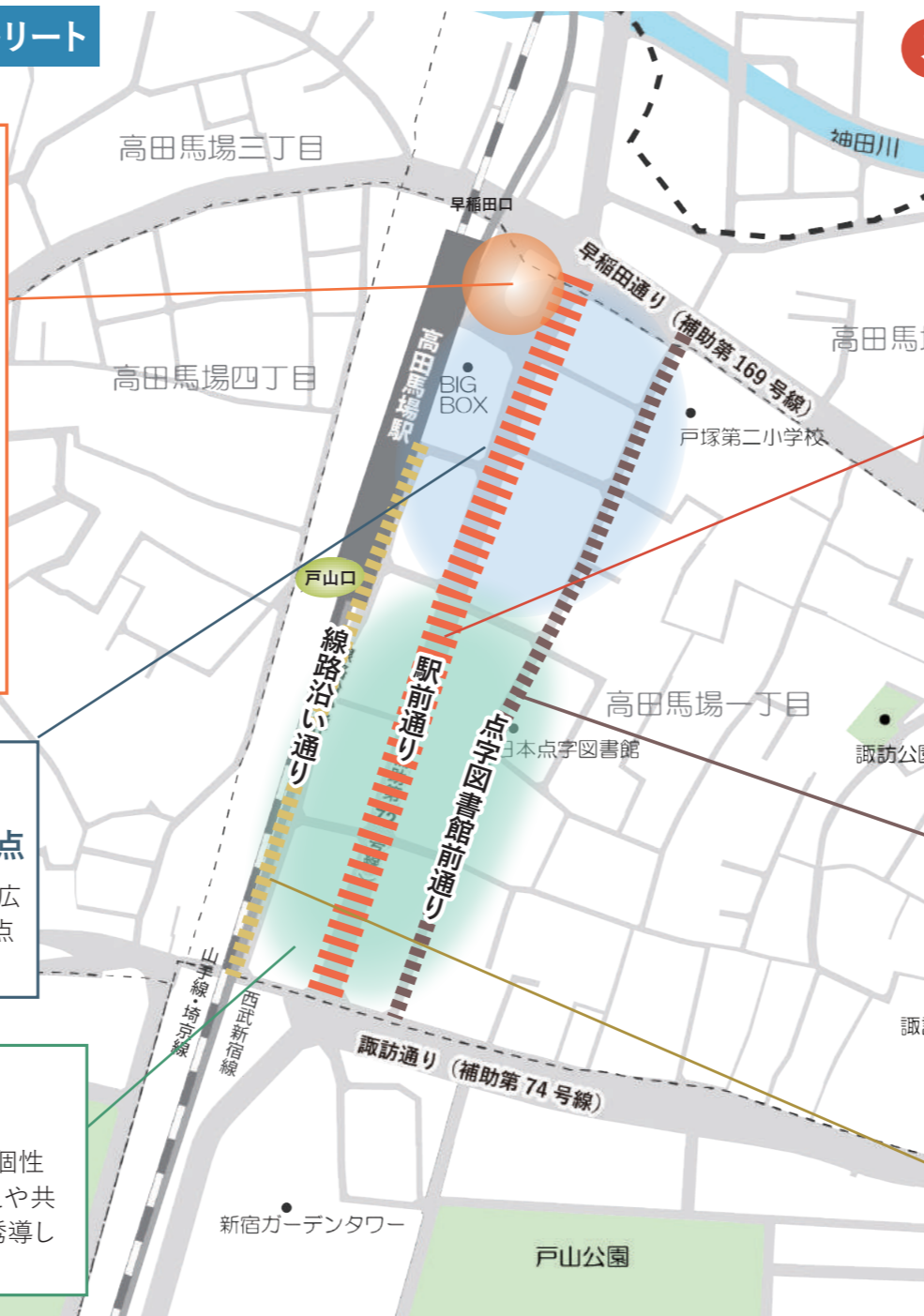
点字図書館や小学校が立地する道路にふさわしい、安全で落ち着いた、人にやさしい通りを目指します。



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。

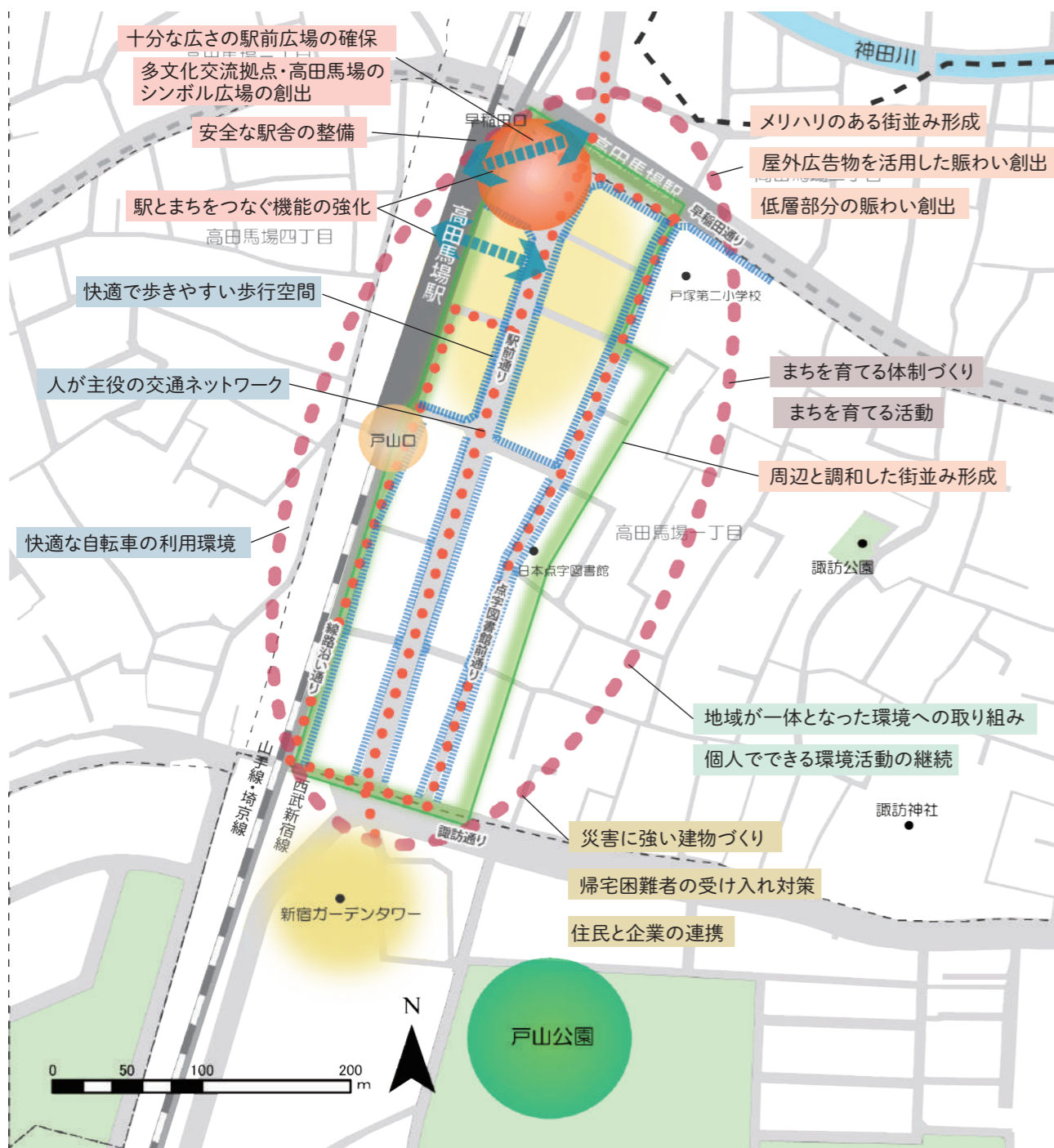


2 | 分野別まちづくりの目標と方向性

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

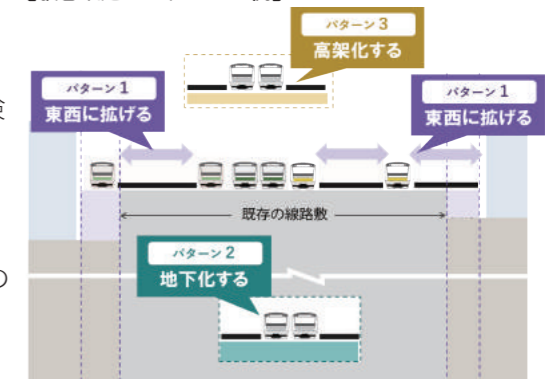
高田馬場駅は、90万人を超える乗降客数を誇る駅ですが、駅舎や駅前広場は、安全性や利便性の面で様々な課題を抱えています。また、駅利用者の約半数を占める乗換客を、まちへ誘導する工夫も必要です。

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、ホーム拡張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、既存のホームを拡張する
- 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

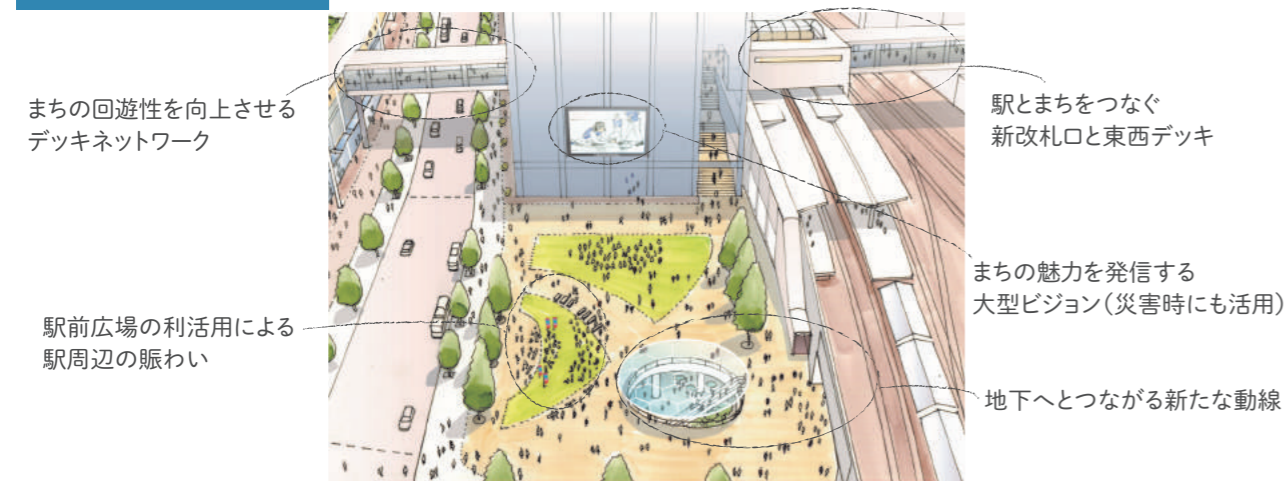
●歩車分離による安全な「人のための広場」の創出

- ・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。

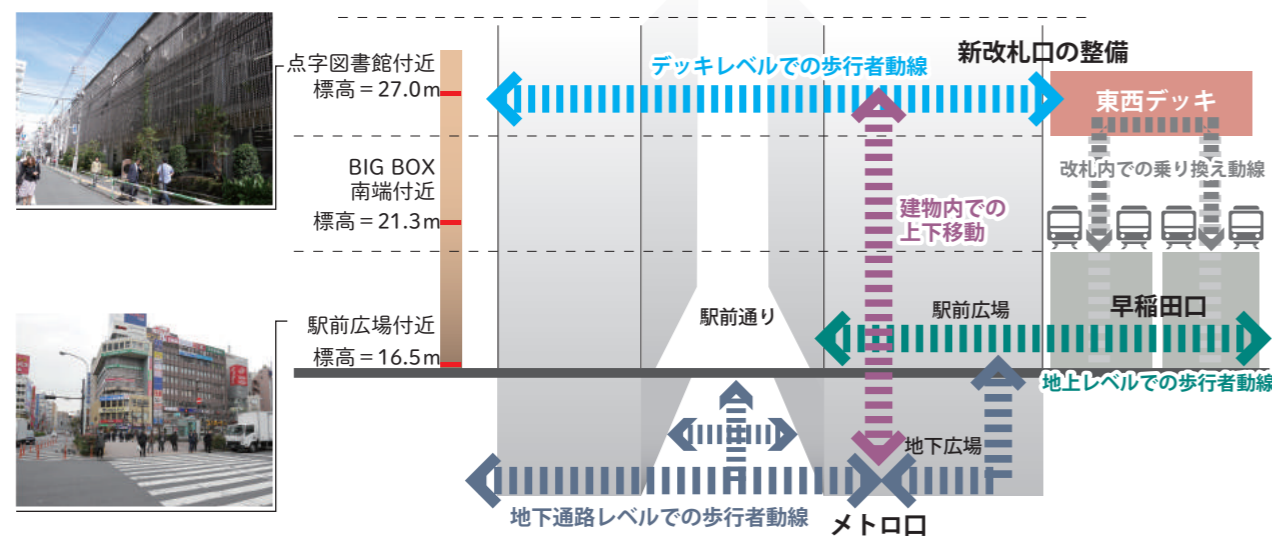
●利活用のための仕組みづくり

- ・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

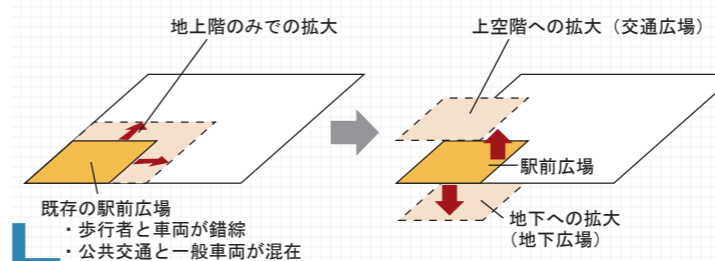
- 駅舎整備や再開発と連動せずに整備をすることができる
- 駅から遠く利便性が低い
- 小学校の建替えの検討が必要



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



人が主役の ユニバーサルデザインに配慮した 誰もが快適に通行できる 道路づくり

当地区は、通勤・通学利用などで多くの人を訪れるまちですが、歩道が狭く歩きづらい状況です。また、現在の駅前広場は、公共交通だけでなく一般車両も通過する交通動線となっており、課題を抱えています。

周辺には、福祉施設や小学校も立地していることから、障害者や高齢者、子どもも安心して歩ける、ゆとりある歩行空間の確保と交通動線の整理が必要です。

方向性 1 快適で歩きやすい歩行空間

●歩道の拡幅や沿道建物の壁面後退によるゆとりある歩行空間の確保

- ・車道の一部を歩道とする再整備や沿道建物の壁面後退により、ゆとりある歩行空間を確保する。
- ・歩道と壁面後退区域は一体的な整備を行う。
- ・荷捌き車両等の動線や一時駐車スペースを整備する。

●デッキや地下通路による高低差の解消と回遊性の向上

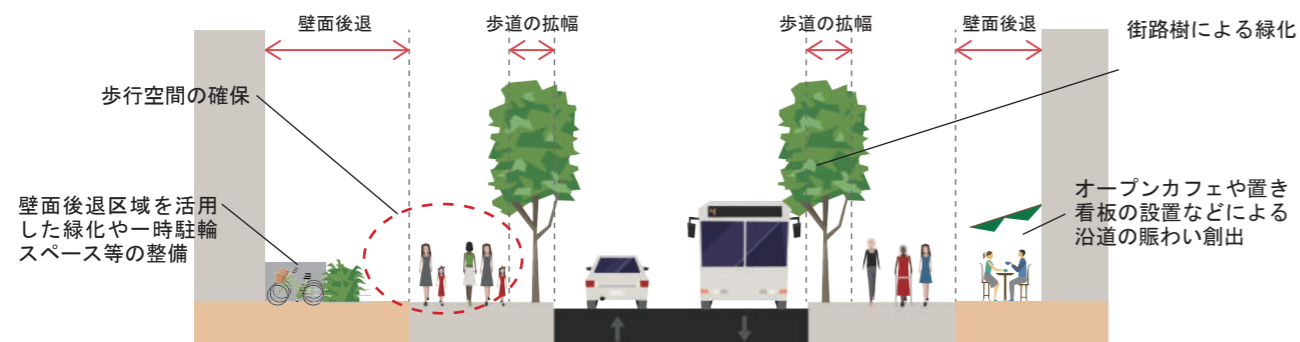
- ・駅と周辺街区をデッキや地下通路で結び、高低差を解消した歩行者ネットワークを創出する。
- ・再開発の際には、貫通路や広場等を設けることで地区全体の回遊性を向上させる。
- ・デッキや地下通路は明るい印象を与えるデザインとする。

●沿道の利活用による気持ちのよい歩行環境の形成

- ・再開発等による壁面後退区域等では緑化や一時駐輪スペースの整備を行い、快適な歩行環境を創出する。
- ・沿道建物の壁面後退区域では、オープンカフェや置き看板の設置などにより、地区全体で賑わいの連続性を創出する。



【快適で歩きやすい歩行空間の断面イメージ】



方向性 2 人が主役の交通ネットワーク

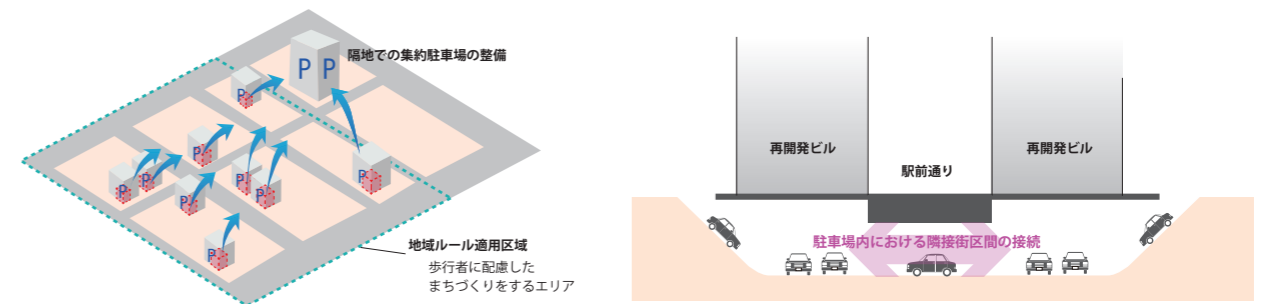
●交通広場の整備による交通動線の整理

- ・新たな交通広場の整備により、公共交通と一般車両の動線を分離する。
- ・鉄道とその他の公共交通の乗換利便性を向上させる。

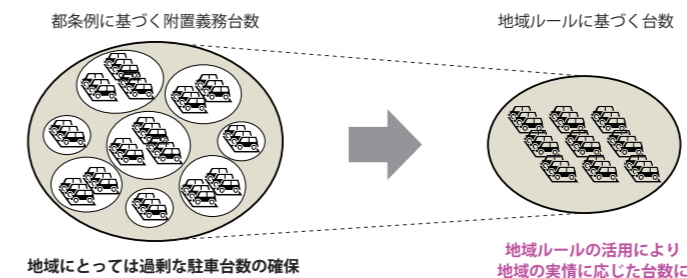
●駐車場や荷捌きの地域ルールを活用した自動車交通の抑制

- ・駐車場の隔地・集約化^①や附置義務台数の緩和^②など地域独自の駐車場ルールを定めることで、地区内への過剰な車両の流入を抑制する。
- ・荷捌きスペースの確保や再開発等による駐車場を活用した共同集配送^③など、地域ルールの検討を行う。

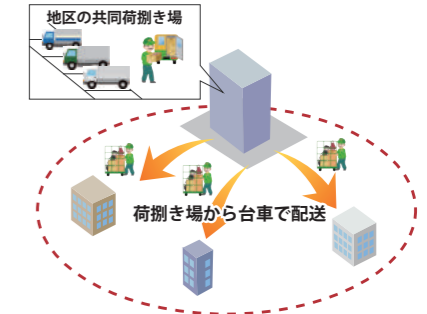
【①駐車場の隔地・集約化のイメージ】



【②附置義務台数の緩和の考え方】



【③共同集配送のイメージ】



方向性 3 快適な自転車の利用環境

●自転車走行スペースのあり方検討

- ・安全な自転車走行スペースを確保し、歩行者と自転車の動線を分離した自転車交通ネットワークを創出する。

●再開発等にあわせた駐輪場の整備

- ・再開発等にあたっては、利便性の高い公共駐輪場を整備する。
- ・沿道建物の壁面後退区域では、一時駐輪スペースやシェアサイクルのポートを設置する。



テーマ3：街並み

高田馬場の多彩な魅力が調和した 活気あふれる 街並みづくり

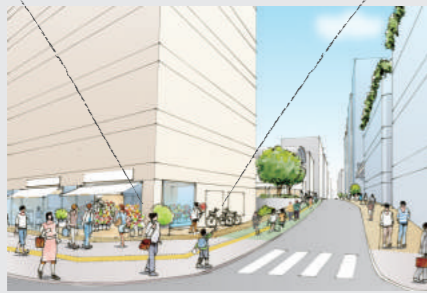
当地区は、建物や道路などだけでなく、まちを訪れる多様な人々も、まちの景観を特徴づけています。地域の住民や学生、外国人、障害者など一人ひとりの個性を活かし、多様な魅力が調和した高田馬場らしい活気あふれる街並み形成が求められます。

方向性 1 メリハリのある街並み形成

・シンボルやストリートなど、スポットごとに特性を活かしたメリハリのある街並み形成を目指す。

◆早稲田通り 駅前拠点エリアの入り口としての活気ある街並み

賑わいの連続性 人がたまる空間の創出



◆車窓から見えるまち 訪れたい魅力的な街並み

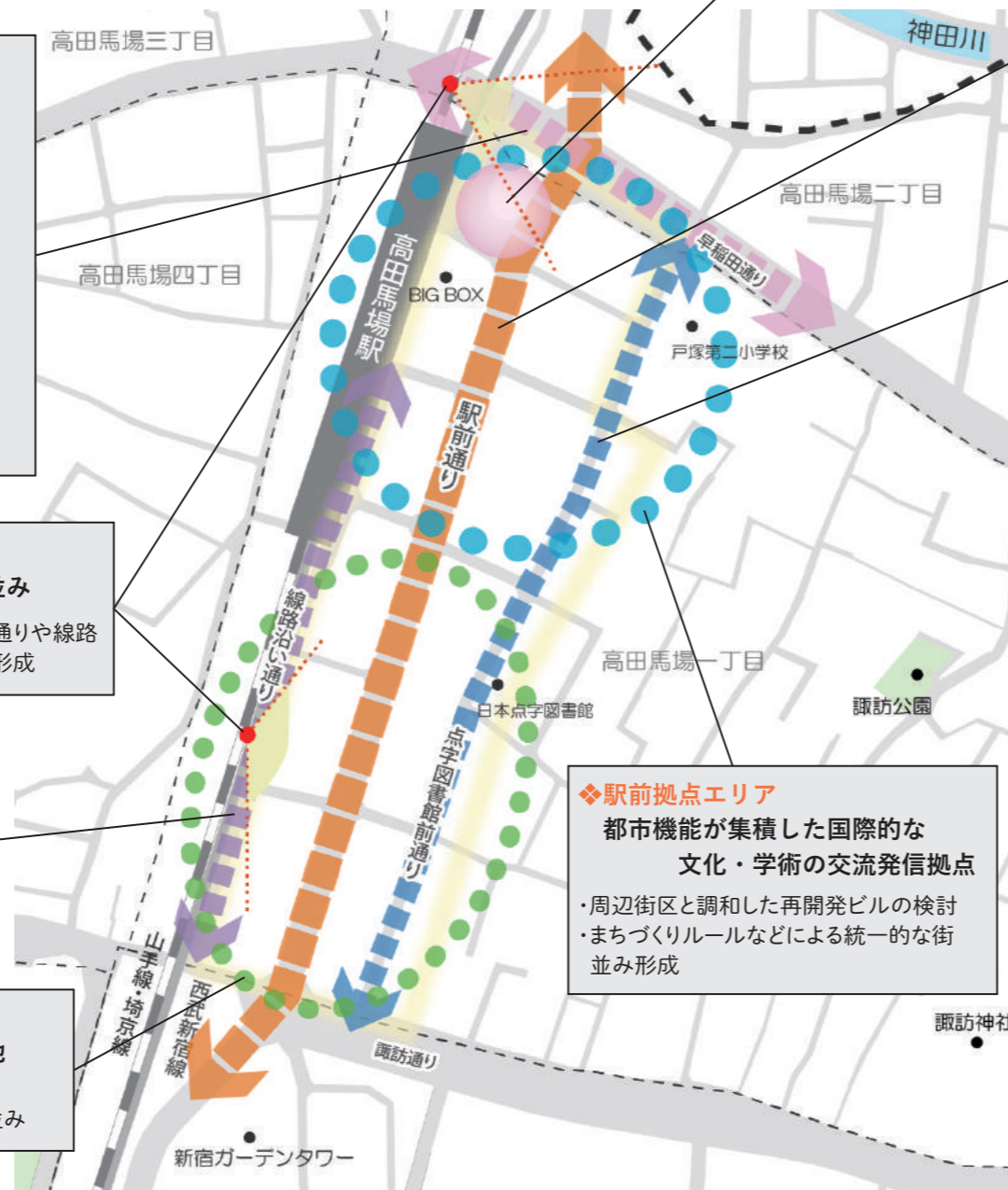
・車窓やホームから見える早稲田通りや線路沿い通りにおける活気ある景観形成

◆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

・通勤・通学時間帯を中心に多くの人で活気ある通り
・電車の車窓からも魅力的な沿道の街並み

◆複合機能エリア 賑わいと統一感のある複合機能市街地

・低層部における店舗を中心とした賑わい創出
・まちづくりルール策定による統一感のある街並み



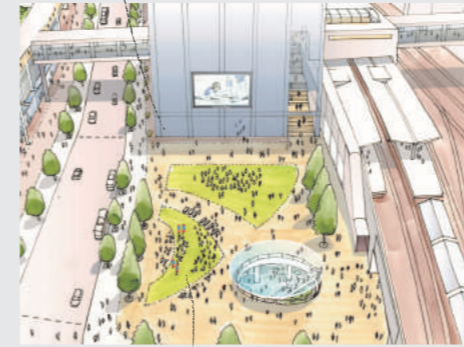
◆駅前拠点エリア 都市機能が集積した国際的な文化・学術の交流発信拠点

・周辺街区と調和した再開発ビルの検討
・まちづくりルールなどによる統一的な街並み形成

◆駅前広場 高田馬場のシンボル広場・多文化交流拠点

周辺の建物と一体となった、高田馬場のシンボル広場の形成

車窓からも印象づける高田馬場らしい景観形成



イベント等の開催による活気ある駅前広場

◆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

壁面後退による歩行空間の創出
駅と周辺街区をつなぐ明るい設えのデッキ
通り沿いの緑化



滞留ができ、地区全体の回遊性を高める広場空間
歩道の拡幅
荷捌きなどで利用できる一時駐車スペースの確保

◆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

建物の壁面が揃った統一感のある街並み



障害者や高齢者、子どもも安心して歩ける、ゆとりある歩行空間

壁面後退区域を活用した賑わい創出

方向性 2 低層部分の賑わい創出

●広場や歩道状空地の整備に併せた賑わい創出

- ・オープンカフェや置き看板等の設置による賑わい空間を創出する。
- ・再開発ビルの広場等ではイベントなどを積極的に行い、活気あふれるまちを目指す。
- ・早稲田通り沿道は、商業が集積する路線として、賑わいの連続性を創出する。

活用事例



再開発などによる広幅員の壁面後退区域オープンカフェ



地区計画などによる1m程度の壁面後退区域ベンチや看板の設置

方向性 3 屋外広告物を活用した賑わい創出

●屋外広告物に関する地域別ガイドラインの活用

・車窓からの景観にも配慮し、個性的で高田馬場らしさのある街並みを継承していくため、屋外広告物に関する地域別ガイドラインの活用を検討する。

●まちを育てる仕組みと連動した屋外広告物の活用

・駅前広場等の公共空間や工事現場の仮囲いなどに屋外広告物を活用し、まちの賑わいと個性を演出する。

地域主体で設置したフラッグ広告



仮囲いを活用した屋外広告物



方向性 4 周辺と調和した街並み形成

●まちづくりルール(地区計画)策定による、統一感のある街並み形成

・建物の壁面を揃え統一感のある街並みを誘導するとともに、連続的な歩行空間を創出する、まちづくりルール(地区計画)の検討を行う。

●周辺街区と調和した再開発ビルの検討

・再開発にあたっては、周辺の建物と調和したデザインとし、高さや圧迫感を感じさせないよう配慮する。

●道路等の美化によるまちのイメージアップ

・カラー舗装や日々の清掃活動など、道路等の美化を進め、まちのイメージアップを図る。

まちづくりルールを活用した街並みの変化

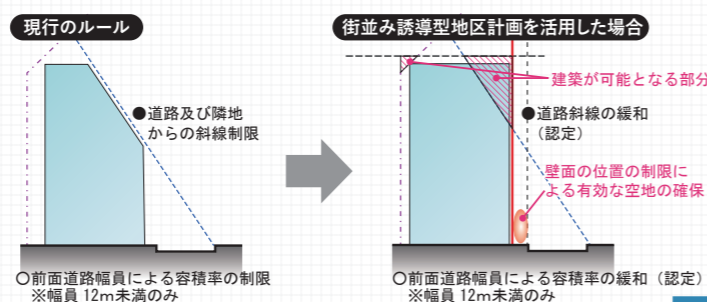


まちづくりコラム#2 街並み誘導型地区計画

地区の課題や特徴を踏まえ、住民と行政とが連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、その実現に向けたまちづくりルールを定めることができる「地区計画」という制度があります。

一般的に、建物を建てる際は前面道路幅員による容積率の制限や道路斜線制限により建物の形状やボリュームに制約がかかっています。しかし、「街並み誘導型地区計画」というまちづくりルールを活用すると、「壁面の位置の制限」、「建物の高さ」、「敷地面積の最低限度」などを定めて、特定行政庁の認定を受けることで、前面道路幅員による容積率制限や道路斜線制限を緩和することが可能となります。

当地区においても、このルールを活用することで、建物の形状の自由度が上がり、有効な土地利用が図られるとともに、連続的な歩行空間を創出することができます。



テーマ4：防災

ハードとソフトの両輪で 災害時にも的確に対応できる 防災まちづくり

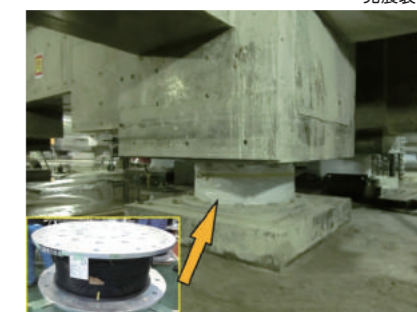
当地区には、更新時期を迎えた建物が多くあり、建て替えにあたっては災害に強い建物づくりが必要です。また、乗降客数も多く、多数の来街者も行き交う当地区は、災害時の帰宅困難者対策も求められています。同時に、災害時の体制づくりなど、ソフト面の備えも重要です。

方向性 1 災害に強い建物づくり

●建替え時の免震・耐震構造の採用や災害時対応設備の整備

・再開発等による建替え時には、耐震性能の強化や非常用電源等の整備など、高い防災性能を備えた建物としていく。

免震装置



方向性 2 帰宅困難者の受け入れ対策

●一時滞在施設の整備と協定

・再開発等にあたっては、一時滞在施設としての利用も見据えた整備を進めるとともに、区との協定等も検討する。

●帰宅困難者の受け入れを想定した備蓄の確保

・障害者や外国人など様々な帰宅困難者の受け入れを想定し、地域で防災備品や備蓄品の確保を検討していく。

●的確で迅速な情報発信

・的確で迅速な情報発信ができるよう、デジタルサイネージなどの媒体を活用した非常放送などの検討を行う。

3. 11東日本大震災時の新宿アルタ前



方向性 3 住民と企業の連携

●防災訓練等の共同実施

・住民と周辺企業が共同で防災訓練等を実施することで、日ごろからコミュニティを深め、地域の防災力を高める。

●住民と企業等による防災組織の確立

・地域の防災組織を確立し、いざというときに的確な役割分担で共助できる体制を整えておく。

新宿区避難所防災訓練の様子



テーマ5：環境・みどり

地域一体となった取り組みで 次世代へとつながる 快適な環境づくり

快適な環境をつくっていくためには、環境に優しい交通機関の導入促進やエネルギーの効率化など地域が一体となり取り組む必要があります。

また、清掃活動など、日ごろからできる小さな取り組みを地域全体で続けていくことで、まちのイメージアップに繋がっていくことが大切です。

方向性 1 個人でできる環境活動の継続

●まちから見えるみどりの充実

・建て替え時の壁面緑化など、まちから見える緑化を進め、うるおいあるまちを目指す。

●資源循環の心掛け

・企業や家庭では、リサイクルや雨水利用など日常から環境に対する取り組みを継続し、環境に対する意識を高めていく。

方向性 2 地域が一体となった環境への取り組み

●まちなかのみどりの創出と適切な管理

・駅前広場や歩行空間等の再整備にあたっては、みどり豊かな空間づくりを推進する。
・公共空間のみどりについては、地域による清掃活動や日ごろの手入れを行うことで適切な管理を図る。

●環境活動の啓発

・清掃活動やイベント等により環境活動への意識啓発を行っていく。

●環境にやさしい交通機関導入の促進

・シェアサイクルや電気自動車など、環境にやさしい交通機関の導入を積極的に促進する。

●地域連携によるエネルギーの効率化

・再開発等をきっかけに地域連携によるエネルギーシステムなどの導入を検討し、省エネやCO2低減の促進につなげる。



壁面緑化



ビオトープ



清掃活動



シェアサイクル



テーマ6：まちを育てる仕組み

多様な人々の参画による 独創的かつ持続的なまちを育てるための 仕組みづくり

まち全体の魅力を高め、選ばれるまちへと成長していくためには、ハードの整備に留まらず、継続的なまちの維持管理や運営など、まちを育てる活動が必要です。そのためには、多様な人の参画の検討や、地域が自ら利益を生み出し、まちに還元する仕組みづくりが必要です。これらの実現にあたっては、高田馬場の文化や新たな魅力の発信も重要となります。

方向性 1 まちを育てる体制づくり

●まちを育てる組織の立上げ

・個性を活かし、より質の高いまちとするために、地域が中心となった組織づくりを行う。
・駐車場や荷捌きの地域ルールを運用する組織づくりを行う。

●だれもがまちづくりに参画できる仕組みづくり

・学生や外国人、障害者など、誰にでも参画の機会があるような仕組みづくりを行う。

●公共空間等を活用するための仕組みづくり

・駅前広場のイベント利用のルールや看板のデザインガイドライン作成など、公共空間の活用のためのルールの検討を行う。

まちづくりコラム#3 エリアマネジメント

近年、各都市では、環境や安心・安全への関心の高まりや人口減少を背景とした地域間競争の進行に伴う地域の魅力づくりの必要性が高まっています。

そのためには、「開発=つくること」だけでなく、その後の「維持管理・運営(マネジメント)の方法=育てること」までを考え、まちづくりを進めていくことが重要です。エリアマネジメントとは、住民・事業主・地権者等の地域が主体となり、地域の個性や魅力を活かしながら良好な環境や地域の価値を維持・向上させる取り組みです。

当地区においても、まちの将来ビジョンや実施すべき取り組み、そのために必要な空間の設けや維持管理のあり方など、早期の段階からエリアマネジメントの方向性を検討していくことで、より質の高いまちづくりを進めることができます。

エリアマネジメントがもたらす5つのメリット



良好な市街地環境の
形成・維持



地域活力の
維持・増進



地域への愛着
満足度の向上



資産価値の
維持・増大

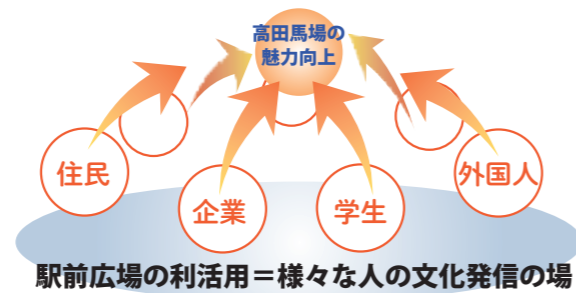


来街者の増加

方向性 **2** まちを育てる活動

●駅前広場等でのイベントの実施による賑わい形成

- ・駅前広場や公開空地では、高田馬場らしいイベントを積極的に開催し、まちの玄関口としての賑わいを創出する。
- ・駅前広場や公開空地等をイベントスペースとして貸し出すことで、常に賑わいのある駅前づくりを図っていく。
- ・地域がイベントスペースの運営を行うことで、高田馬場の魅力向上につながる利活用を誘導する。



●地域コミュニティの中心となる施設の整備・運営

- ・再開発等に伴い、地域コミュニティの場を創出する。
- ・コミュニティスペースの貸し出しなど、地域が運営をすることで、安定的な収入の確保とまちへの還元を行う。

●まちなかの施設を活用した屋外広告物の設置

- ・地域が主体となった運営で、駅前広場等の公共空間や工事中の仮囲い等での屋外広告物の設置を可能にする。
- ・デザイン性の高いフラッグを掲出すること等により、まちの賑わいづくりやイメージアップを図る。

●ホームページや地域情報誌等によるまちの情報発信

- ・地域のイベント情報や周辺マップなど、地域情報をまとめたホームページの作成・運営を行う。
- ・まちの魅力やまちづくりの取り組み状況などを地域情報誌等により発信する。

●清掃活動等による快適できれいな駅前づくり

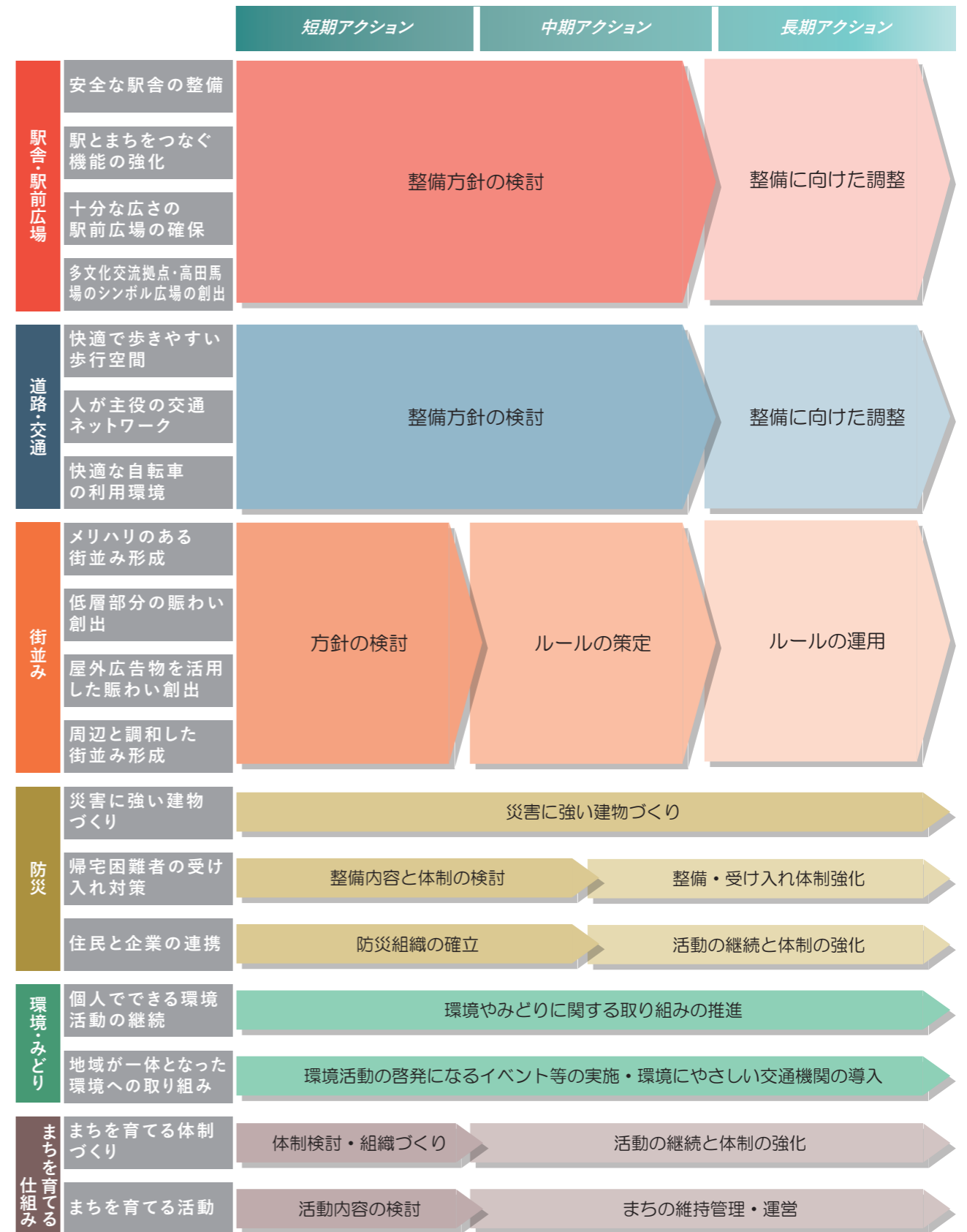
- ・だれでも気軽に参加できる清掃イベントなどを企画することで、きれいな公共空間の維持を図るとともに、コミュニティの醸成を進める。



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

分野別まちづくりの目標の実現に向けたスケジュールイメージを、以下に示します。



2 | 当面の課題

まちづくり構想案の実現に向けた、当面の課題を以下に示します。

①市街地再開発事業検討の加速化 地元 新宿区

当地区では、平成28(2016)年に高田馬場駅東口再開発協議会が設立され、再開発に関する検討が進められています。今後も引き続き検討を進め、早期実現に向け、加速させていくことが重要です。

②再開発の促進につながる都市計画の検討 新宿区 東京都 地元

高田馬場駅周辺地区における大規模な再開発等の促進に向けては、土地の高度利用のために、高度利用地区等の都市開発諸制度の活用や都市再生緊急整備地域の指定などの検討を進めていくことが必要です。

③鉄道事業者や東京都など関係機関との連携強化 鉄道事業者 東京都 新宿区

まちづくり構想案の実現にあたっては、新宿区や東京都、鉄道事業者などの関係機関との連携が必要不可欠です。特に西武鉄道新宿線については、複々線化等の都市計画のあり方について、早い段階から関係機関での情報共有及び検討を進めていくことが重要です。

④駅前広場と駅前通りの再整備検討 新宿区 東京都

十分な広さと機能を持った駅前広場を確保するため、再開発に併せて、交通広場や地下広場など、立体道路制度等の活用を視野に入れた都市基盤整備の検討をしていく必要があります。また、駅前通りのゆとりある歩行空間の確保に向けては、再開発による歩道状空地の確保にあわせて、歩道の車道側への拡幅などの検討も行い、ゆとりある歩行空間を確保していく必要があります。

⑤まちづくりルールの検討 地元 新宿区

ゆとりある歩行空間や統一感のある街並みの創出を目指し、まちづくりルール(地区計画)の検討を進めていきます。

⑥戸塚第二小学校の将来のあり方検討 地元 新宿区

当地区に隣接する戸塚第二小学校は、地区の貴重な資源である一方、建物は老朽化が進んでいます。将来的な活用の方向性について、検討していく必要があります。

⑦まちを育てる地元組織づくり 地元

駅前広場、再開発に伴う公開空地や公益施設などの空間を活用し、まちを育てていくため、地域による運営組織を立ち上げていく必要があります。そのためには、行政や周辺町会・商店会、企業との連携を図りながら、エリアマネジメントを行う新たな組織について検討していく必要があります。

上位計画

【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

●高田馬場地区 【賑わい交流の心】

- ・業務商業と都心居住が調和したまち、また、バリアフリー化などにより快適な歩行者空間や景観を備えた、賑わいのある魅力をもったまちに誘導します。
- ・高田馬場駅周辺は、周辺建物の老朽化を踏まえ、市街地再開発事業等を活用し、駅の改良、駅前広場や歩行者空間の整備を進め、誰もが使いやすい利便性の高い駅と、商業や文化・交流、教育、宿泊、居住などが集積する拠点の形成を図ります。

●道路・交通

- ①高田馬場駅及び駅周辺における、福祉のまちづくりと賑わいの基盤整備を推進します。
- ②高田馬場駅周辺の歩行者空間の整備を推進します。
- ③楽しく安全に歩ける歩行者空間の充実を図ります。

●安全・安心のまちづくり

- ①市街地における防災まちづくりを推進します。
- ②身近な防災空間、避難ルートの確保を図ります

●みどり・公園

- ①まちの緑化を推進します。

●都市アメニティ

- ①高田馬場駅及び駅周辺の良好な景観形成を進めます。

●コミュニティ

- ①大学等との連携によりまちの活性化を図ります。

【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

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』

1. 賑わいあふれる都市空間の整備

- ①再開発等を視野に入れたまちづくりの推進
- ②快適な歩行者空間や空地の整備
- ③西武新宿線に関する都市計画のあり方検討

2. ユニバーサルデザインの推進の強化

- ①高田馬場駅及び周辺における歩行者の安全性や利便性の向上
- ②多様な来街者に配慮した空間の形成

3. きれい・安心・楽しいまちの創造

- ①防災対策の充実
- ②道路の通行障害の防止と美化活動の推進
- ③地域の魅力を紹介する情報の発信

新宿区景観形成ガイドライン 平成27(2015)年3月

【景観形成の目標】

『活気と賑わいあふれる学生街のまちなみへ』

【景観形成の方針】

1. 賑わいの広がる高田馬場駅周辺の景観をつくる
2. 活気あふれ居心地の良い駅前景観をつくる
3. 賑わいあふれる幹線街路と商店街の景観をつくる



高田馬場駅周辺では、高田馬場のシンボルとなる駅前空間を創出する

東京都 都市づくりのグランドデザイン 平成29(2017)年9月

【都市づくりの目標】

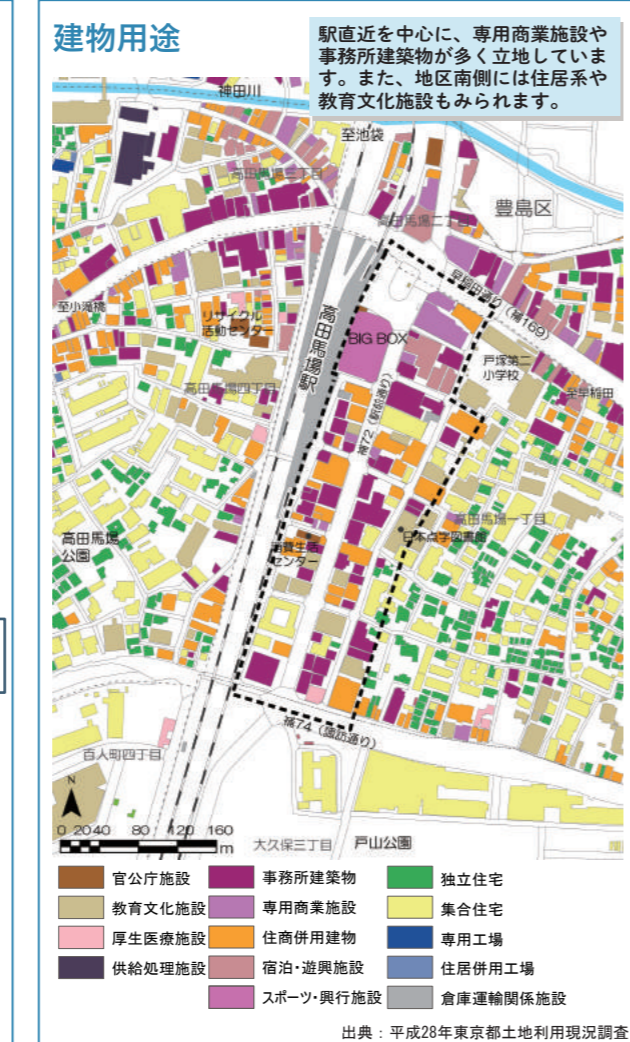
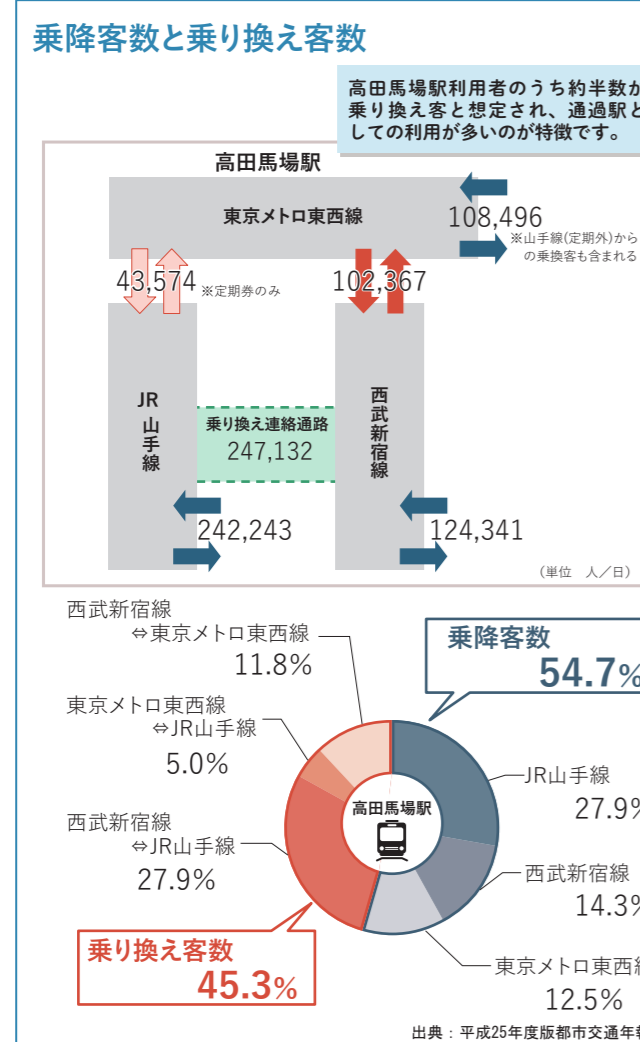
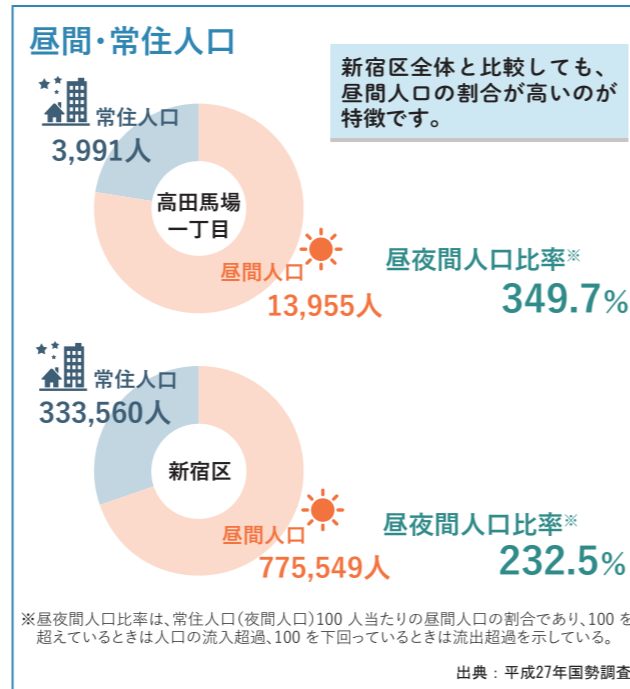
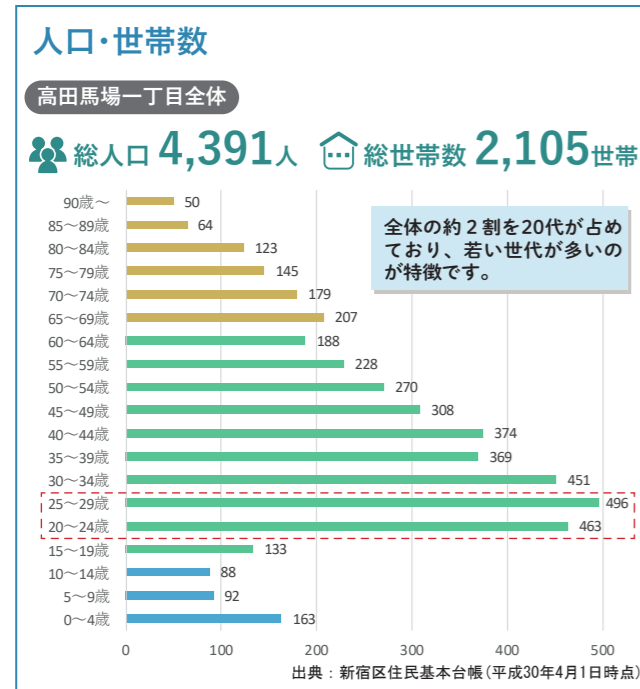
『活力とゆとりのある高度成熟都市 ～東京の未来を創ろう～』

●中枢広域拠点域

(高田馬場)

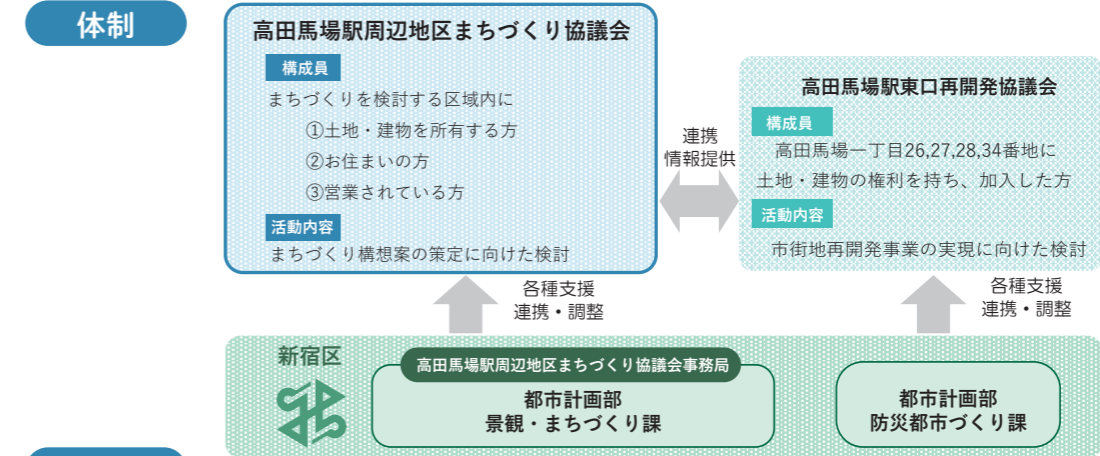
駅の改良、駅前広場や歩行者空間の整備が進むとともに、商業、文化・交流、教育、宿泊、居住などの機能が集積し、戸山公園や神田川の水と緑と調和した、にぎわいのある拠点となっています。

基礎データ

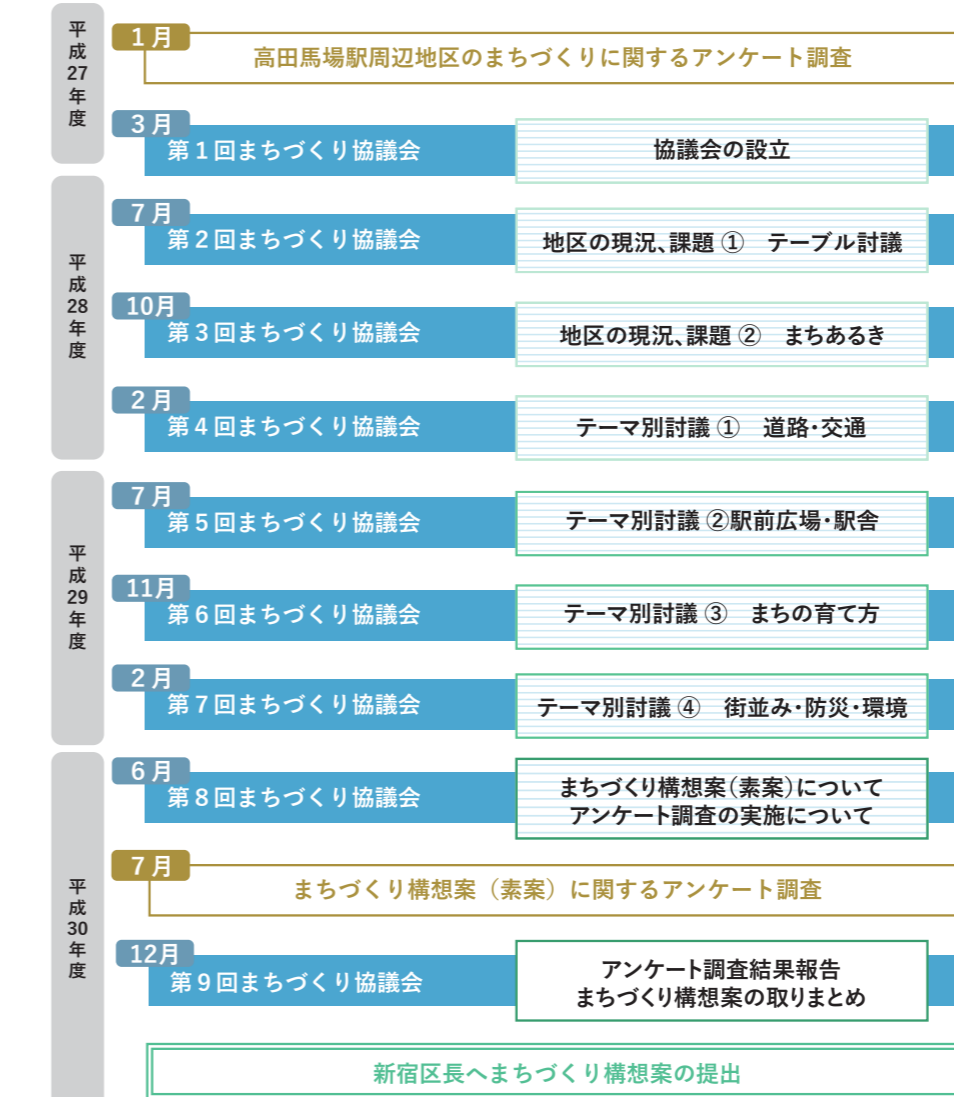


高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 体制と開催経緯

平成27年度からまちづくり協議会を9回開催し、地区の現況・課題を踏まえ、まちづくりの方向性について検討を進めてきました。



開催経緯



依頼
早稲田
大学大学院
提案

早稲田大学大学院にご協力いただき、高田馬場に関する映像制作をしてもらうことで、当地区周辺で生活する若者の意見も把握しながら、広い視点でまちづくりの方向性を検討しました。

