

高田馬場駅周辺地区 まちづくりニュース



第3号

平成 29 年 9 月

発行：高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会

高田馬場駅周辺地区では、賑わい創出や安心・安全なまちづくり等を目指し、皆さまから頂いたご意見を基に、まちづくりの方向性について具体的な検討を進めています。

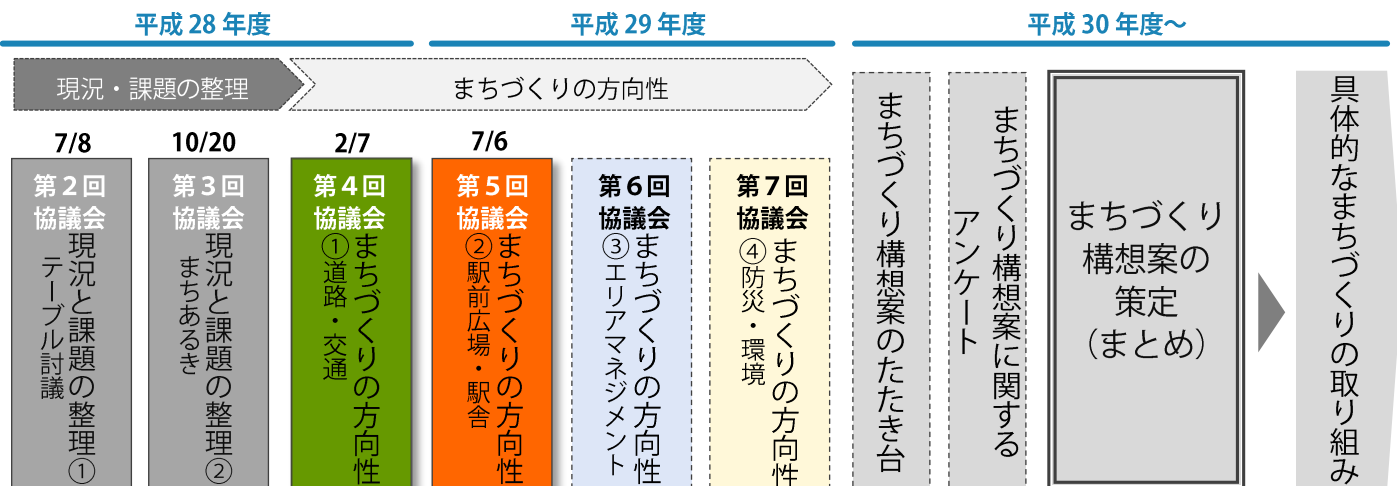
今回のニュースでは、第4・5回協議会で検討を行った内容と当日あげられたご意見を紹介します。



まちづくり協議会では、テーマごとにまちづくりの方向性を検討中！

まちづくり協議会では、これまで議論してきた現況・課題をふまえ、テーマごとにまちづくりの方向性について検討を進めています。

今後も引き続きテーマごとに検討を進め、まちづくり構想案のたたき台としてまとめていきます。



第2・3回の内容はまちづくりニュース第2号で紹介しました！

第4・5回の内容は本ニュース2ページ以降に掲載しています！

次回のまちづくり協議会は

平成 29 年 11 月 7 日(火) 14 時～

場所：戸塚地域センター 7階多目的ホール

内容：

- 早稲田大学大学院「景観地域デザイン特論」
Tokyo 景観批評『高田馬場』のまちを解説し、映像表現する
- まちづくりの方向性③エリアマネジメントについて

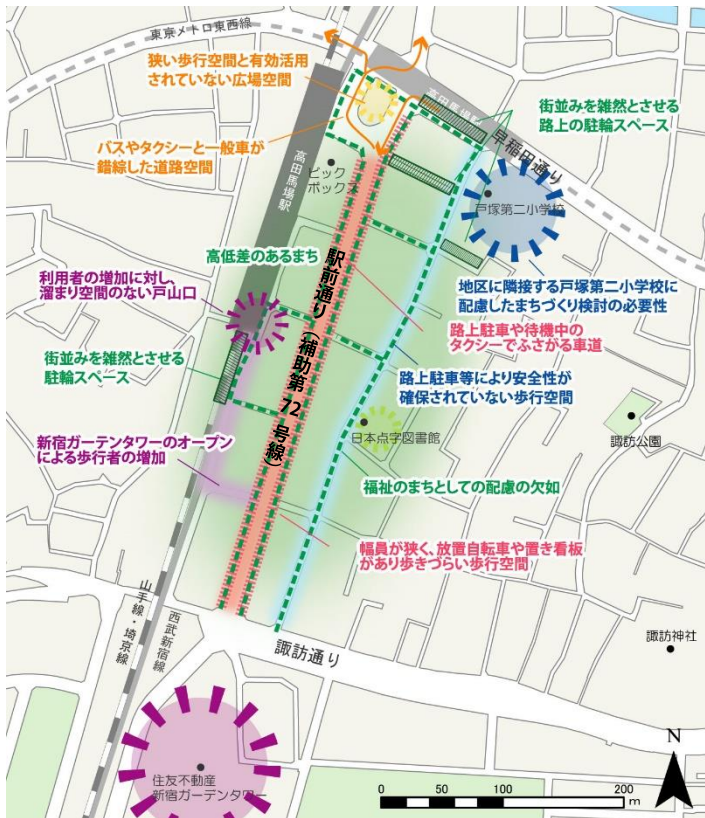
早稲田大学大学院生制作！
高田馬場をテーマにしたビデオを上映します



協議会の開催案内は、協議会開催前に改めてお配りします



道路・交通に関する現況と課題



道路・交通ビジョン (案)


歩行者主体の、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

※ユニバーサルデザインとは、年齢、性別、国籍、個人の能力等にかかわらず、できるだけ多くの人々が利用できるような生活環境その他の環境を作りあげることです。


道路・交通のまちづくりの方向性 (案)

- 1 快適で歩きやすい歩行空間**

有効な歩行空間の確保
回遊性の確保
歩車分離の動線確保
誰もが歩きやすい歩行空間形成
快適な歩行環境形成


- 2 自動車と歩行者のすみわけ**

自動車と歩行者動線の分離
地区内の自動車交通の抑制


- 3 快適な自転車交通**

自転車と歩行者動線の分離
地下駐輪場の確保



道路・交通に関するまちづくりの手法 (例)

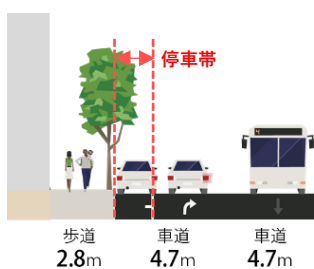
手法1 駅前通りの歩道の拡幅

有効な歩行空間の確保 回遊性の確保

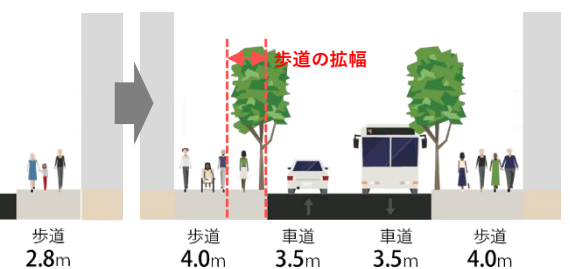
現在の駅前通りでは、片側幅員 4.7mの車道の一部が停車帯として利用されていますが、その部分を歩道として拡幅することが考えられます。

ただし歩道を拡幅する場合は、現在、荷捌き車両が利用しているスペースを補完するために荷さばきルール等を検討する必要があります。

■駅前通りの現況の道路断面



■拡幅イメージ



手法2 建物の壁面後退

有効な歩行空間の確保 回遊性の確保

建て替えの際に建築物の壁面を後退することで、民地部分に道路状空間が創出され、歩行空間を広げることができます。

参考事例

地区計画による壁面位置の制限 (練馬区大泉学園駅北口地区)



手法3 高低差を活かしたデッキや地下通路等の整備

回遊性の確保 歩車分離の動線確保 誰もが歩きやすい歩行空間形成

駅とその周辺の複数の街区をつなぐデッキを整備することで、フラットな歩行者ネットワークの形成が期待できます。

また、地下広場や地下通路を整備することも有効であると考えられます。

参考事例

高低差を解消したデッキ (御茶ノ水ソラシティとワテラス (千代田区))



手法4 ハード整備による快適な歩行環境形成

快適な歩行環境形成

快適な歩行環境を実現する手法として、フラットで段差が少ない歩道整備、再開発における空地の緑化などがあげられます。



参考事例

壁面緑化
(東京駅グランルーフ)

協議会での主なご意見

- ・歩行者が歩きやすい歩道にするため、駅前通りの駐車帯を無くして**歩道を拡げる**必要がある
- ・建て替えの際に壁面を後退するルールだと、有効な歩行空間を確保するのに**時間がかかる**
- ・**無電柱化**ができると歩きやすくなる
- ・当地区の**地形的な特徴を活かした道路づくり**が良い
- ・**快適な立体化**ができるかが**ポイント**となってくる。デッキによりその下部が暗く人通りが少なくなってしまうことや、無味乾燥なデッキがまちに冷たい印象を与えてしまうことが心配だ
- ・複数の街区を繋げた地下通路やデッキの整備が好ましい。街区ごとにバラバラに建て替えをするのではなく、**整備に関する方針やルールを事前に調整しておくことが大切だ**

手法5 駐車場ルール

地区内の自動車交通の抑制

参考事例 新宿駅東口地区駐車場地域ルール

本地区は、「駐車場整備地区」に指定されており、今後建て替えに伴い駐車場が増え、地区内交通量が増加することが懸念されます。

駐車場地域ルールを策定した場合、地区の実情にもとづいた附置義務台数の低減や、駐車施設の隔地・集約化により、地区内交通の抑制を図ることができます。



新宿駅東口地区
駐車場地域ルールで
定めている項目

- (1) 附置義務台数の低減
- (2) 駐車施設の隔地・集約化
- (3) 地域まちづくり貢献策の促進

協議会での主なご意見

手法6 荷さばきルール

地区内の自動車交通の抑制

駅前通りにおいて常態化している路上駐車为解决策として、共同集配送やコインパーキング等の活用が考えられます。

- ・駅前個別に附置義務台数の駐車場を設けることは**良くない**。**集約化と隔地化**に併せて、**地区の実情に適した駐車場の設置台数を検討**していくべきだ
- ・荷捌き車両については、**時間を限って許可**している地域もある

手法7 自転車レーンの整備

自転車と歩行者動線の分離

駅前通りの車道の一部が駐車帯として利用されていますが、その部分を自転車レーンとして整備することが考えられます。

ただし、歩道幅の検討と同様、現在の荷捌き車両が利用しているスペースを補完するために荷さばきルールなどを検討する必要があります。

■駅前通りにおける自転車レーンの整備イメージ

沿道店舗の荷さばき等で常態化している路上駐車



手法8 地下駐輪場の整備

地下駐輪場の確保

民間再開発の際に、地域貢献の一つとして公共駐輪場を整備することが考えられます。

協議会での主なご意見

- ・再開発に際して、ある程度**まとまった規模の駐輪場を確保**できるとよい
- ・建て替えの際のルールで建物の壁面後退により生まれる空間に、**駐輪場を設ける**方法もある
- ・**駐輪場は地下**に設けたい
- ・**戸塚第二小学校の地下に駐輪場を整備**してもらったこともありえるのではないかと
- ・通勤通学と買い物の一時的利用者など**利用用途別に駐輪場の検討**をすべきだ

駅前広場と駅舎に関する現況と課題




駅前広場と駅舎のビジョン (案)

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


駅前広場と駅舎のまちづくりの方向性 (案)

- 1 安全な駅舎の整備**


ゆとりあるホームの確保
さらなるバリアフリーの推進
スムーズな乗り換え動線の確保
快適に利用できる戸山口の整備


- 2 十分な広さの駅前広場の確保**


駅前広場と建物の重層的配置
人のための広場とバスターミナルの分離


- 3 交流する広場の創出**

歩車分離による安全性の確保
人のための十分な広場空間の確保
活用のための仕組みづくり


- 4 駅と街をつなぐ機能の確保**

地下通路やデッキの整備
駅と街を繋ぐ活気ある駅前広場
新たな玄関口の確保
周辺街区への容易なアクセス



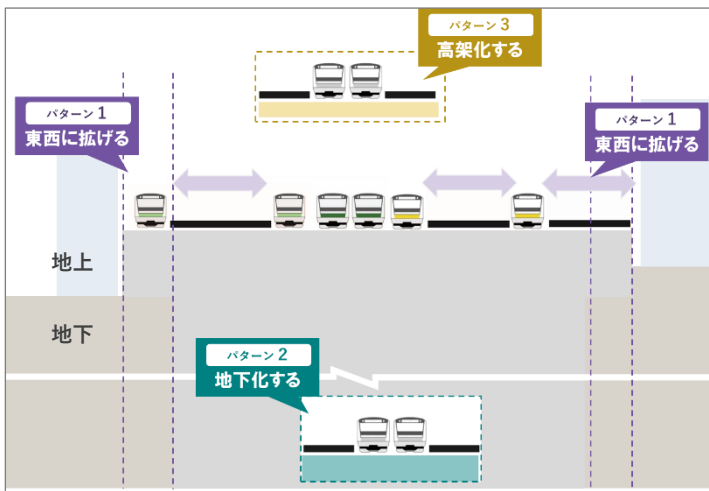
駅前広場と駅舎に関するまちづくりの手法 (例)

手法1 安全な駅舎の整備

ゆとりあるホームの確保

さらなるバリアフリーの推進

■ホームを拡げるための方法 (例)



高田馬場駅は、駅利用者数に対して十分なホームの幅員が確保されているとはいえ、新たなバリアフリールートを整備するにしても、現状の人があふれているホームにエレベーターを設置することは困難な状況です。

ゆとりあるホームを確保するためには、一般的にホームを「東西に拡幅する」「地下化する」「高架化する」などの手法がありますが、どの方法も課題が多くあります。

協議会での主なご意見

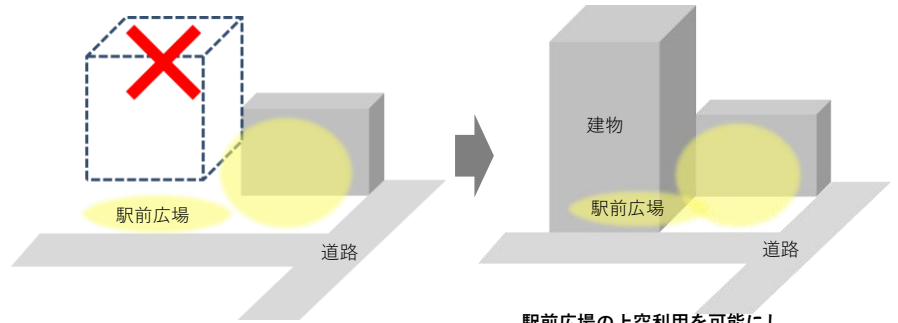
- ・ 駅舎の改良は、**周辺再開発と一緒に整備**したい
- ・ 御茶ノ水駅のような**高低差を利用した整備方法**を参考にしたい
- ・ 駅舎の改良の際は、駅の中に商業施設を集約するのではなく、**まちへ人が流れる**ようにしなければならない

手法2 駅前広場等の重層的利用

駅前広場と建物の重層的配置

駅前広場の上空利用を可能にすることにより、手狭な空間でも十分な広さの駅前広場を確保することができます。

また、重層的な利用により、公共交通機能の集約化が図れ、乗換え動線を整理することができます。





一般的には、駅前広場（道路）の上に建物を建てることできない

駅前広場の上空利用を可能にし、建物と駅前広場を重層的に配置（立体都市計画制度の活用）



駅前広場を整備するのに最低限必要な大きさは・・・？

バスターミナルを設ける場合、一般的に、バスが回転する際に必要な最小回転半径やバス停などを考慮し、バスターミナルを配置する必要があります。

本地区の場合、下図の青丸（）程度の大きさのバスターミナルが必要になります。これに加え、人のための広場空間（）を駅前に確保することを考えると、十分な広さの駅前広場を確保するためには、周辺街区も含めた検討が必要になります。



※歩道5m×2、バスベイ3m×2、バスの最小回転半径12m×2、余裕2m

■駅前広場の規模のイメージ



協議会での主なご意見

- ・重層的な駅前広場を整備したい
- ・1階が自動車、2階は人のためのデッキを整備する等、車と人の動線を完全に分離していくべきだ
- ・車は地下へ入れるべきだ
- ・駅前広場には一般車の乗降スペースもあると良い
- ・人を主体に考えると、バスは必要最低限に抑えたい

手法3 周辺街区との一体的な整備

歩車分離による安全性の確保

人のための十分な広場空間の確保

現在の駅前広場は、イベントや新学期などの時期は賑い、人があふれていますが、道路に挟まれていて立地が悪く、平常時は閑散としています。

人のための広場を周辺街区と一体的に整備することで、十分な広場空間を確保することが可能となり、人の滞留空間を創出し、さらにイベントなどで活用することで、活気に満ちた駅前づくりを実現することができます。



参考事例

御徒町駅前広場（パンダ広場）の整備例（台東区）



手法4 駅前広場でのイベントの開催

活用のための仕組みづくり



参考事例

博多駅賑わい交流空間の利用（福岡市）



協議会での主なご意見

- ・現在の駅前広場の場所に人のための広場があると良い
- ・高田馬場らしさをつくっているのが駅前広場であり、この良さを生かしていく必要がある
- ・現在の駅前広場から車を排除して、広場を拡大していくのが望ましい
- ・高田馬場らしい広場があれば、盆踊りや音楽祭、演劇など、まちのイベント等で活用できるのではないかと

手法5 歩行者専用の地下通路の整備

周辺街区への
容易なアクセス

地下通路や
デッキの整備

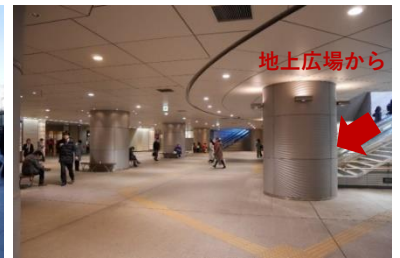
高田馬場駅の乗降客数は一日平均約 89 万人と、山手線の駅の中では 6 番目に多い乗降客数ですが、利用者の約半数が乗換客と想定され、通過駅としての性格が強いのが現状です。

地下通路等で新たな動線を確保することで、電車やバスの乗換客をいかに街へ誘導するのが重要です。

参考事例

有楽町駅の駅前広場（千代田区）

有楽町駅では、歩行者中心の駅前広場を地上と地下に整備し、民間商業施設を経由した通路を整備することで、安全かつ利便性の高い歩行空間の確保を実現している。



高田馬場駅の乗降客数と乗換客数

■山手線各駅の一日常乗降客数 出典：鉄道各社ホームページより

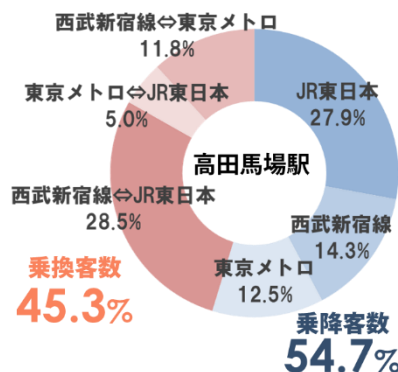
順位	駅	一日平均乗降客数(人)
1	新宿	3,652,339
2	渋谷	3,233,412
3	池袋	2,623,640
4	東京	1,415,307
5	品川	1,063,432
6	高田馬場	897,593
7	新橋	865,183
8	秋葉原	782,889
9	有楽町	685,441
10	目黒	673,149

山手線 29 駅中

6 位

※各社 2015 年度実績
JR は乗車人員の 2 倍
の数値とする。

■高田馬場駅の乗降客数と乗換客数の内訳 出典：平成 25 年度版都市交通年報



高田馬場駅利用者のうち約半数が乗換客と想定される。
⇒通過駅として利用が多い。

手法6 新改札の設置

新たな玄関口
の確保

乗換客を街へ誘導する手段として、新たに改札口を設けることも考えられます。

参考事例

御茶ノ水ソラシティ

御茶ノ水ソラシティの整備の際に、新御茶ノ水駅と直結する改札を新設し、周辺街区への容易なアクセスが可能となった。



協議会での主なご意見

- ・地下通路の整備にあわせて、その沿道に店舗を設けるべきである
- ・地下広場の整備では、天井は高く**明るい印象にしたい**。また、イスなどを置いて休めるようにしたい
- ・駅前広場やイベントホールなどの人が集まる場所がまちづくりには必要
- ・通信や映像技術の発展に対応した設備がほしい
- ・まちの課題の解決だけでなく、地域の発展につながるまちづくりを進めたい
- ・東西線の改札は、周辺整備に合わせて新設できると動線も分散できてよいのではないかと
- ・駅舎に商業ビルを併設するのではなく、**周辺の街に出やすい仕掛け**を作ることが大切である
- ・ビッグボックスの再開発ができれば、JRと西武線の連絡通路に新しい改札口を新設し、デッキでまちに繋がるようにすることが考えられる
- ・**ユニバーサルデザインに配慮**して周辺街区へ移動しやすいまちを目指したい

これまでのまちづくり協議会の開催内容は、過去に配布したまちづくりニュースで詳しく紹介しています！

【問合せ先】

高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会事務局
新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課

担当：高松、菅野、河森
電話：03-5273-3569（直通） FAX：03-3209-9227

高田馬場駅周辺地区まちづくりについては
区のホームページでも公開しています！

高田馬場駅周辺地区まちづくり

検索

二次元バーコードからもアクセスできます

