



高田馬場駅周辺エリア まちづくり方針



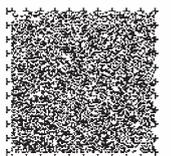
令和4（2022）年7月



このコードは当冊子の内容を音声で聞くことができる音声コードです。

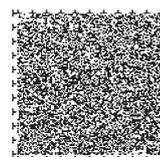
ユニボイス
無料のスマホアプリ (Uni-Voice)
で読み取ることができます。横の切
欠きは音声コードの位置を示してい
ます。

ユニボイス
Uni-Voice



目次

1.	策定の目的と位置づけ	1
	(1)策定の目的	1
	(2)対象範囲	1
	(3)位置づけ	2
2.	高田馬場駅周辺エリアの変遷と現況	2
	(1)まちの変遷	2
	(2)人口	3
	(3)都市計画	4
	(4)土地利用	5
	(5)建築物	10
	(6)産業	10
	(7)交通	11
	(8)地形	13
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	14
4.	まちの将来像	18
5.	まちづくりの基本方針	20
	(1)土地利用	20
	(2)都市機能	24
	(3)街並み	26
	(4)防災	28
	(5)環境・みどり	29
	(6)駅前広場	30
	(7)歩行者ネットワーク	32
	(8)自動車ネットワーク	34
	(9)駐車 / 駐輪場・荷さばき施設	36
	(10)まちを育てる仕組み	38
6.	まちの将来像の実現に向けて	40
	(1)まちづくりの段階的整備及び波及効果	40
	(2)まちの将来像の実現のために想定される事業手法・制度	41
	(3)まちづくりの進め方	41
	巻末資料	42



1. 策定の目的と位置づけ



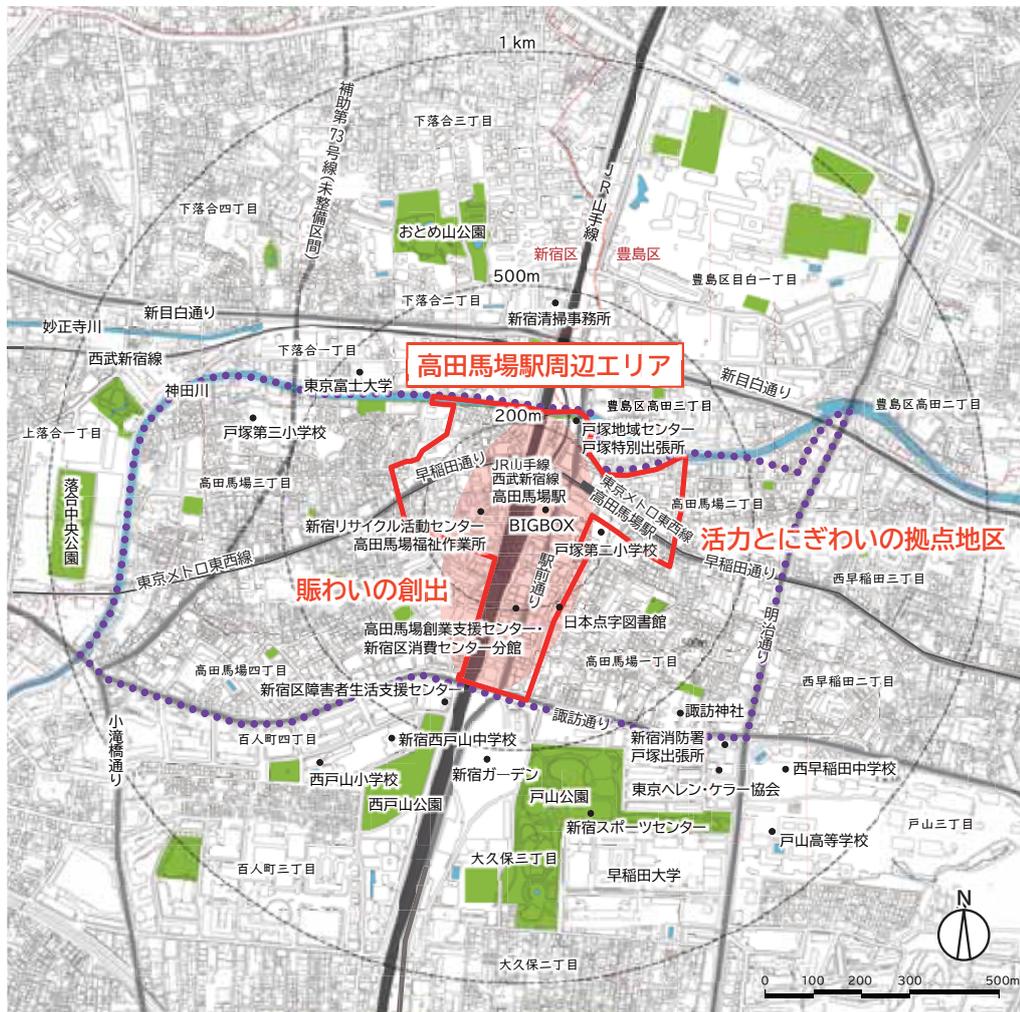
(1) 策定の目的

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

「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。

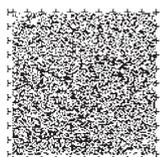


凡例

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

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 IIII▶ p.39 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、人間本位の考え方から「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

(1)まちの変遷

戦前、JR 山手線や西武新宿線の高田馬場駅開業を受けて市街化が急速に進み、農地から商工業地へ移り変わりました。戦後、駅の東側で土地区画整理事業が施行されるなど徐々に宅地化が進み、東京メトロ東西線高田馬場駅も開業しました。

現在、高田馬場駅は鉄道 3 路線が乗り入れ、新型コロナウイルス感染症拡大前は 1 日の乗降客数が 90 万人を超える国内有数の駅となっています。駅周辺には商業施設、教育施設、福祉施設、事務所、住宅など多様な用途が集積する賑わいのあるまちとなっています。また、多国籍のまち、福祉のまち、学生のまちとなっています。

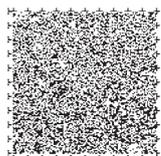
IIII▶ p.3, 6, 7, 9 まちづくりトピック



早稻田通り 早稲田松竹前
（昭和 38(1963)年）
所蔵：新宿歴史博物館



早稻田通り
（令和3(2021)年
撮影）

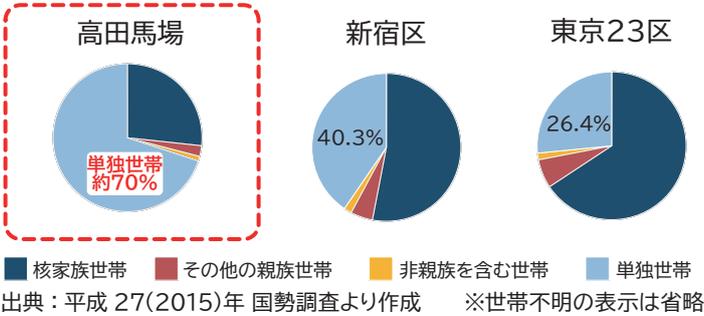




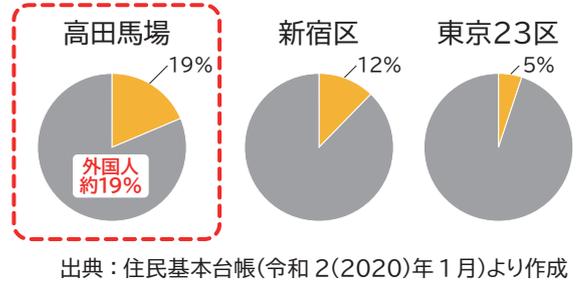
(2)人口

- 高田馬場(高田馬場一丁目～四丁目)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。
- 高田馬場駅の来街者に占める学生割合が高くなっています。

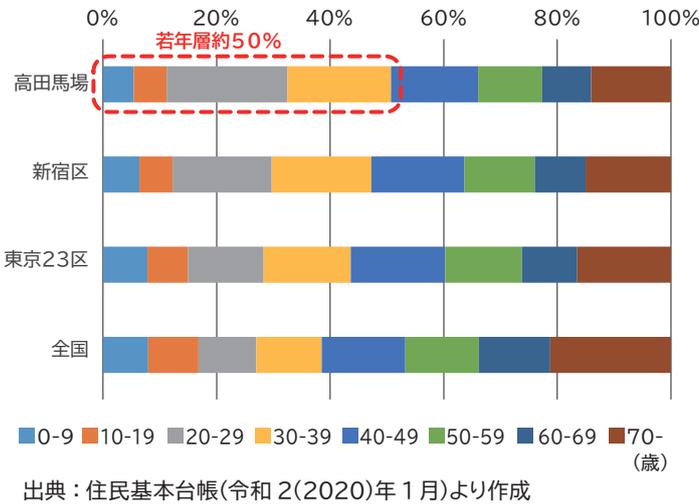
■世帯別の割合



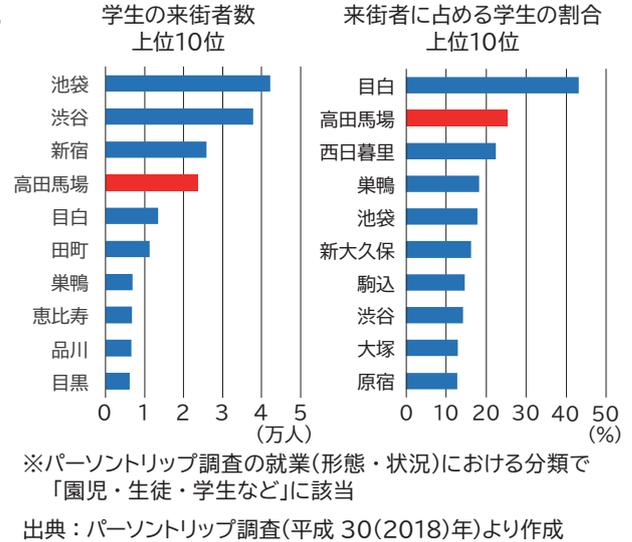
■外国人の居住割合



■人口年齢構成



■JR山手線各駅の学生※の来街者数及び割合

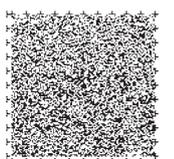
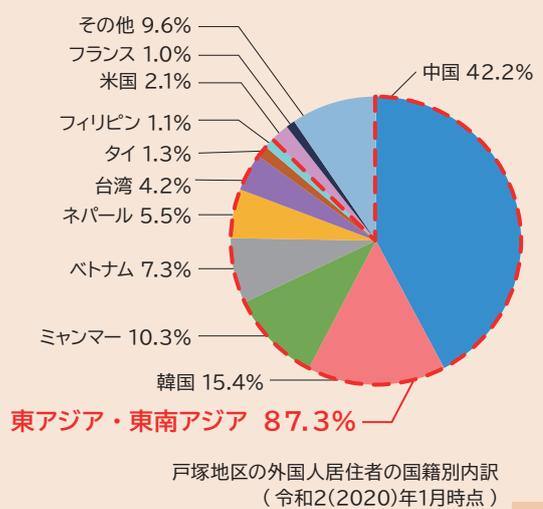


～まちづくりトピック～ 多国籍のまち

- 高田馬場は、東アジア、東南アジアをはじめとした様々な国の人が集まる、多国籍のまちです。
- 下宿屋街・学生街として発展し、昭和 50(1975)年、新宿日本語学校が開校され、その後続々と日本語学校が誕生し、留学生が増えていきました。
- 高齢化等の理由で空き店舗が続出する中、新宿や池袋よりも家賃の安い高田馬場に中国人起業家が飲食店を出店するようになり、そこで働く外国人在留者が増えていきました。
- 1990年代末頃から、多くのミャンマー人が移り住むようになりました。



ミャンマー関連の店舗が集積する駅前のビル



(3)都市計画

用途地域

- 駅周辺のほとんどが商業地域となっていますが、指定容積率は400～700%とばらつきがあります。
- 駅の北側は、第二種文教地区となっています。
- 高度地区による絶対高さ制限(40～60m)などが定められています。

用途地域

- 第一種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域

特別用途地区

- 第一種文教地区
- 第二種文教地区
- 特別工業地区

容積率・高度地区の指定

20m 2高	← 高度地区(絶対高さ制限 または高度地区の区分)
300	← 容積率(%)

※対象エリア内は、
容積率指定 400%以上で防火地域、
300%以下で準防火地域に指定



出典:事務局調べ



出典:事務局調べ

都市施設

- 補助第72号線は、令和2(2020)年9月20日に全線開通(靖国通り～新目白通り)しました。
- 西武鉄道新宿線複々線化計画(地下急行線)は、令和3(2021)年11月に都市計画変更(廃止)されました。
- 神田川河川公園(街区公園)は、一部開設済です。

都市計画道路

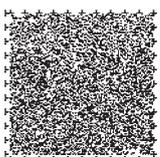
- 都市計画道路(完了)
- 都市計画道路(事業中)
- 都市計画道路(計画決定)

その他

- 駐車場整備地区
- 河川
- 公園

都市高速鉄道

- 都市高速鉄道(完了)
 - 西武鉄道新宿線 連続立体交差計画
 - 西武鉄道新宿線 複々線化計画(地下急行線)※
- ※令和3(2021)年11月に、都市計画変更(廃止)





(4)土地利用

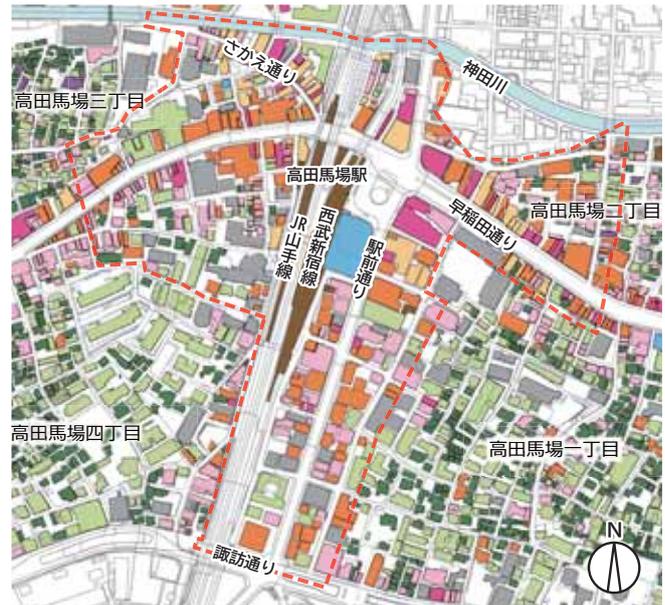
建物用途

- 幹線道路沿道や生活道路沿道を中心に商業・業務施設が集積しています。
- 商店街の背後地には住宅地が広がっています。

建物用途

公共	宿泊・遊興	工場
事務所	スポーツ・興行	倉庫・運輸
専用商業施設	独立住宅	
住商併用建物	集合住宅	

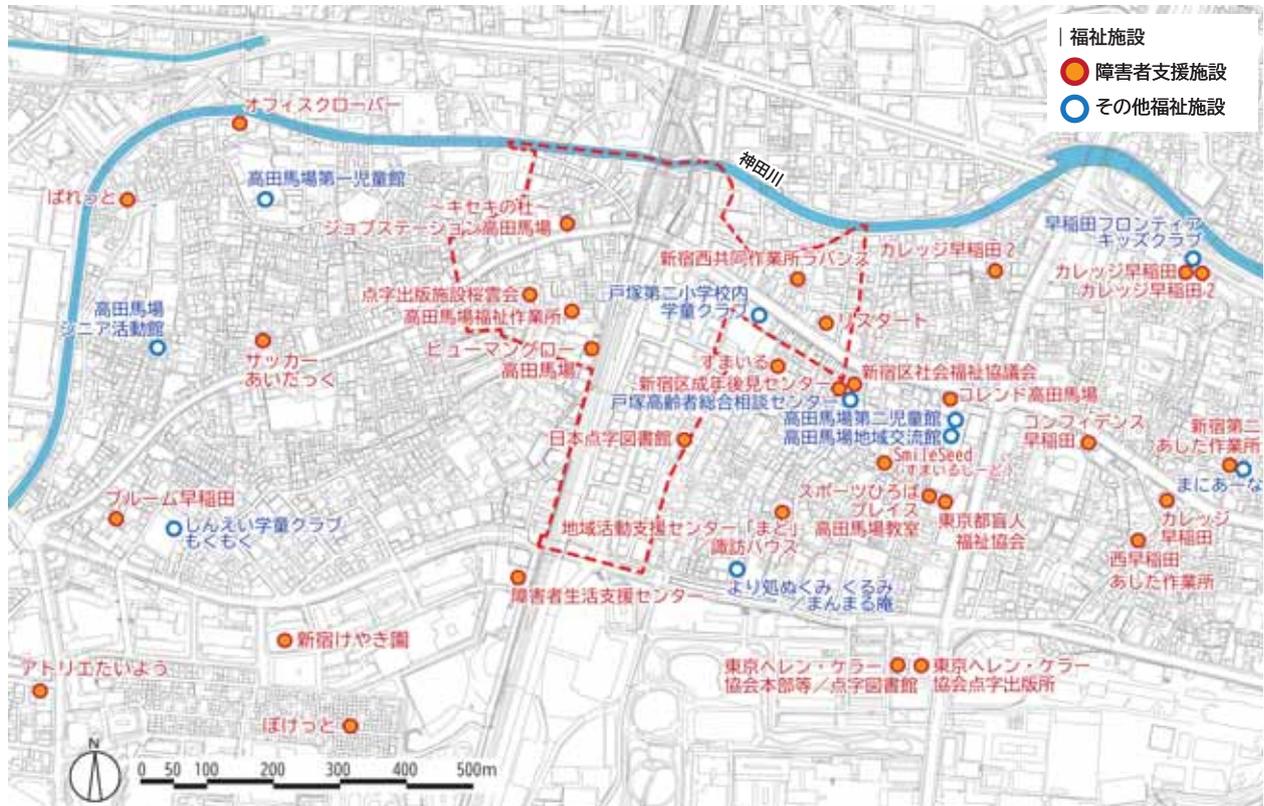
※住居併用工場は、工場に含む
 ※物置、車庫、仮設物等は除外



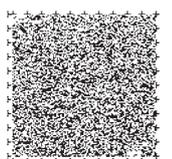
出典：事務局調べ

福祉施設の分布

- 高田馬場周辺には、障害者支援施設などの福祉施設が集積しています。



出典：事務局調べ



～まちづくりトピック～ 福祉のまち

■福祉のまちになるまで

現在の日本点字図書館及び東京ヘレン・ケラー協会の設立を機に、高田馬場は様々な福祉関係の施設が集積するようになりました。

1940年 ヘレン・ケラー氏1回目の来日(1937年)を機に、淀橋区西大久保(現・新宿区大久保三丁目)に「東京盲人会館」(現・東京ヘレン・ケラー協会)を設立
本間一夫氏が豊島区雑司ヶ谷の借家に「日本盲人図書館」(現・日本点字図書館)を創立

1941年 日本盲人図書館が淀橋区諏訪町(現・新宿区高田馬場一丁目)の本間家宅地に移転

1948年 空襲で焼失した日本盲人図書館は「日本点字図書館」と名を改めて事業を再開

1950年 ヘレン・ケラー氏2回目の来日(1948年)を機に、東京盲人会館を解散し、東日本ヘレン・ケラー財団(現・東京ヘレン・ケラー協会)を設立

1952年 社会福祉法人日本点字図書館、社会福祉法人東京ヘレン・ケラー協会の設立認可

1970年 東京都道路局安全施設課(当時)は、戸塚署の協力を得て、視覚障害者関係の施設が多く集まる高田馬場駅東側一帯を全国で初めて「交通安全モデル地区」に指定。点字ブロック敷設や曲がり角の位置を知らせる盲導チャイム設置などを実施

1973年 高田馬場駅では国鉄(当時)のモデル駅として全国に先駆け点字ブロック・点字料金表を設置



提供：JR 東日本

■高田馬場駅周辺での取組み

障害のある方とともに楽しむ 交流型クライミングイベント

特定非営利活動法人モンキーマジックは、2012年より高田馬場にて、障害があってもなくても参加できる、交流型クライミングイベント『マンデーマジック東京』を開催しています。

現在は、視覚障害者にとどまらず、様々な障害のある方も共にクライミングを楽しむ、多様性理解の促進につながる場所になっています。



交流型クライミングイベント
出典：(NPO)モンキーマジックホームページ

高田馬場の複合施設で さまざまな交流が育まれるアトムフェスタ

新宿リサイクルセンターと高田馬場福祉作業所の複合施設を会場に、2013年より、リサイクル活動団体、障害者福祉団体、地域の方々や事業者等の実行委員会により企画運営されています。

紙芝居やダンスのステージ、福祉作業所のオリジナル製品やパンの販売など、子どもも大人も楽しめる企画が盛りだくさんで幅広い世代の方で賑わい、さまざまな交流が育まれるイベントとなっています。



アトムフェスタでの光景



■バリアフリー促進に向けた動き

新宿区では、新宿駅及び高田馬場駅周辺地区におけるバリアフリー化の具体的な整備計画として「新宿区交通バリアフリー基本構想」を策定し、まちのバリアフリー化の促進を図ることとしています。

今後は区全体において一層のバリアフリー化を図るため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、「バリアフリー法」という。)」に基づき策定した「新宿区移動等円滑化促進方針」により、高齢者や障害者などの安全性、利便性の向上を促進していきます。

「新宿区移動等円滑化促進方針」(令和3(2021)年11月 新宿区)

- ◆まちづくりと連携した高田馬場駅周辺における利便性の高いバリアフリー化を目指します。
 - 利便性の高い乗換えルートの整備や、バリアフリールートの案内・人的支援の充実
 - 利用者の多い施設周辺の歩道や交差点におけるバリアフリー整備
 - 坂道における休憩場所や手すり等の設置

「新宿区交通バリアフリー基本構想」(平成17(2005)年4月 新宿区)

高田馬場駅周辺地区をバリアフリーの重点整備地区に指定し、以下の基本方針を定めています。

- ◆基本方針
 - ①駅前空間及び駅空間の不足対策
 - ②乗換えのスムーズ化
 - ③歩行空間のコントロールと調整対策
 - ④公共交通施設のバリアフリー化 など



出典：事務局調べ

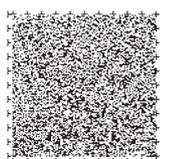
「高田馬場駅周辺地区交通バリアフリー特定事業計画」(平成19(2007)年3月 新宿区)

新宿区交通バリアフリー基本構想に基づき、公共交通・道路・交通安全などの特定事業ごとに計画を策定し、バリアフリー化を進めてきました。

■駅周辺の特定道路

国土交通省では、全国の主要鉄道駅周辺でバリアフリー法に基づく特定道路を指定し、面的な道路のバリアフリー化を推進しています。

特定道路とは、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動円滑化基準又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるものです。



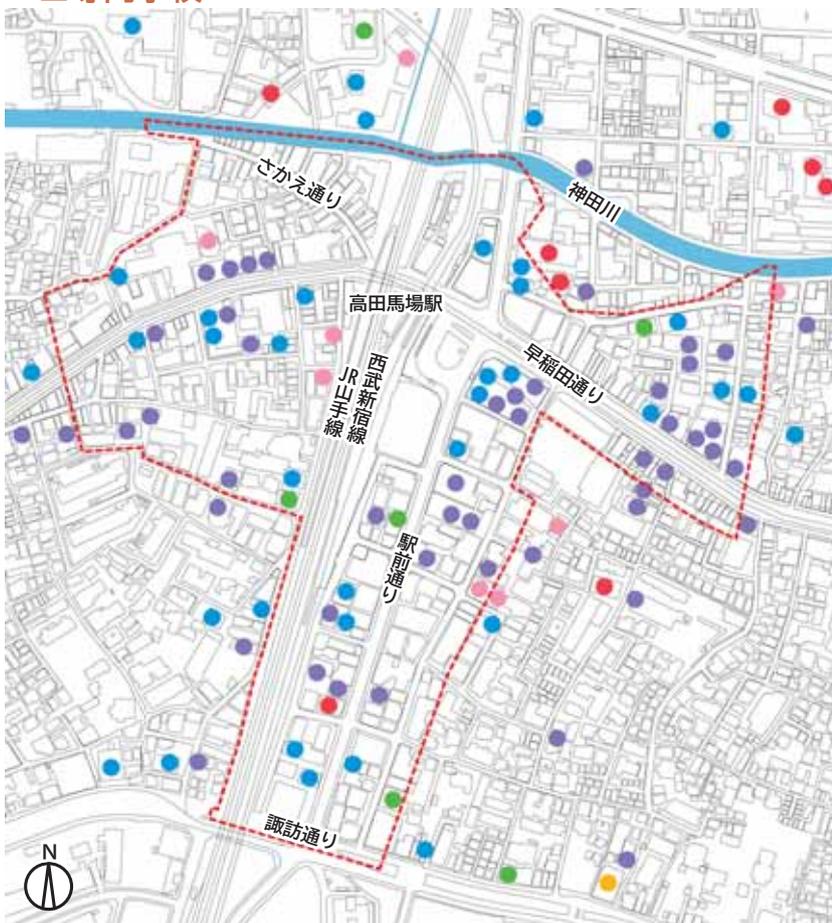
教育施設の分布

●高田馬場周辺には、大学や様々な分野の専門学校が集積しています。

■大学



■専門学校



大学	学生数	
東京富士大学	787	
早稲田大学	早稲田キャンパス	23,600
	西早稲田キャンパス	10,323
	戸山キャンパス	7,156
学習院女子大学	1,610	
桜美林大学	新宿キャンパス	2,088
合計	45,564	

出典：事務局調べ

- | 専門学校
- 受験予備校、学習塾
 - 語学
 - 芸術・美術・アニメ・ゲーム
 - 美容・ファッション
 - 医療・福祉
 - 料理・製菓

出典：事務局調べ



～まちづくりトピック～ 文教のまち・学生のまち

- 明治15(1882)年「東京専門学校(現・早稲田大学)」が現在の早稲田キャンパスの場所に誕生し、その後、早稲田大学以外にも、「尋常中学校(現・早稲田中学校・高等学校)」、「早稲田実業中学校(現・早稲田実業学校)」などが誕生しました。
- 東京専門学校は、通学には不便な場所であったため、学校周辺に下宿屋街・学生街が発達しました。
- 明治43(1910)年に現在のJR山手線、昭和2(1927)年に現在の西武新宿線の「高田馬場駅」開業以降、高田馬場駅周辺も下宿屋街・学生街として発展しました。
- 現在、高田馬場駅周辺には専門学校も集積しており、文教のまち・学生のまちとしての街並みが形成されています。



都電早稲田駅近くの
木造下宿



早稲田通り 商店街
所蔵：新宿歴史博物館

～まちづくりトピック～ 独自の文化が息づくまち

親しみやすい街並み



アニメ



●路地空間や商店街における界隈性は、高田馬場の個性であり、ヒューマンスケールの文化が息づいています。

●ボーリング場や有名なゲームセンターが立地しており、アミューズメント文化がまちの賑わいを形成しています。

●高田馬場には通称「馬場グルメ」と呼ばれるB級グルメ、多国籍料理、居酒屋などの多様な食文化が存在します。

諏訪神社



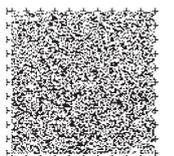
伝統(染物)



●高田馬場は、手塚プロダクションの事務所が立地し、鉄腕アトムが誕生した「アトム」のまちです。

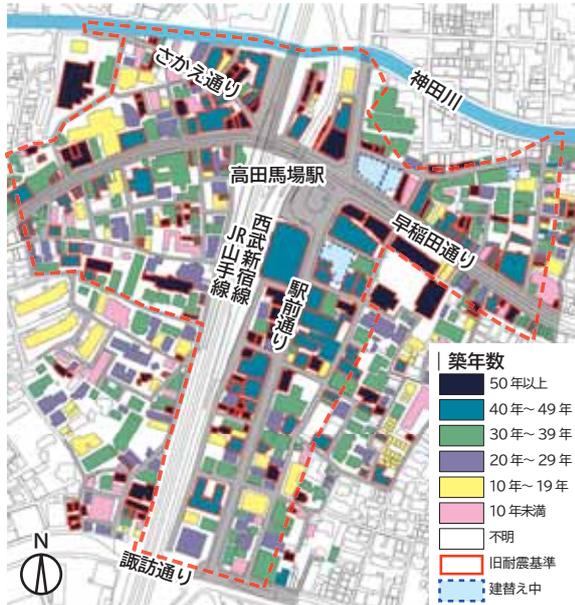
●駅周辺の南東側にある地域の総鎮守の創建約1200年の諏訪神社や、神田川の染物工房など、高田馬場周辺には伝統と文化が息づいています。

出典：新宿区くらしのガイド 2020 年版



(5) 建築物

建物の築年数



出典：事務局調べ

- 築40年以上の老朽化した建物が多くみられます。

※令和3(2021)年11月時点の登記簿情報より作成

※築年数は、令和3(2021)年を基準として計算(目視で工事中であることが確認できる建物は登記簿情報によらず「建替え中」と分類)

※登記簿情報で築年不明のものは、所有権保存の時期を竣工時期と読み替えて計算

※旧耐震基準は竣工時期が昭和56(1981)年5月31日以前のものとし個別の耐震改修状況は未確認

街区毎の容積消化率



出典：事務局調べ

- 幹線道路沿道は、中規模ビルが集積し、容積消化率が高くなっています。それ以外では比較的小規模な敷地が多く、容積消化率は70%未満となっています。

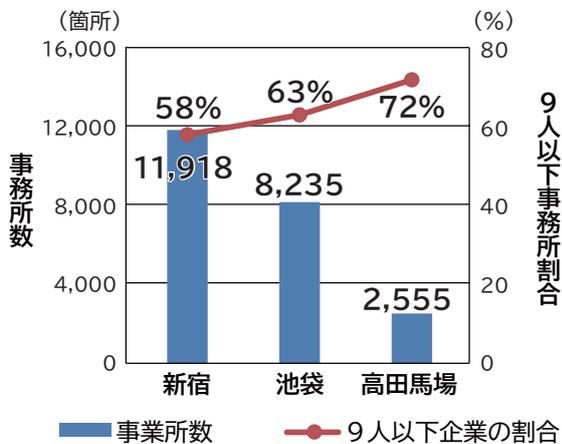
※容積消化率は、現況容積率 / 指定容積率で算出

※現況容積率は、東京都 GIS データに基づき算出し、指定容積率は、図測により加重平均容積率を算出

(6) 産業

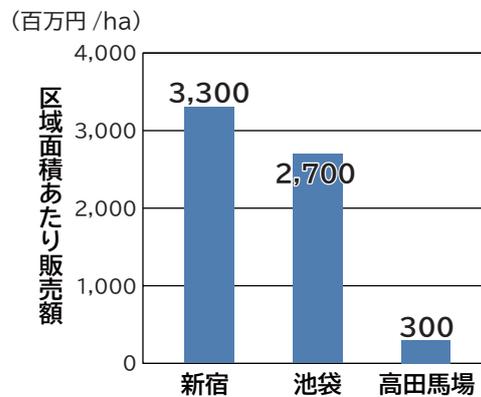
- 高田馬場は、小規模な事務所数の割合が高く、商業施設の販売額は新宿や池袋のおよそ10分の1となっています。

■ 事務所



出典：平成 26(2014)年 経済センサス基礎調査より作成

■ 商業施設



出典：平成 26(2014)年 商業統計調査より作成

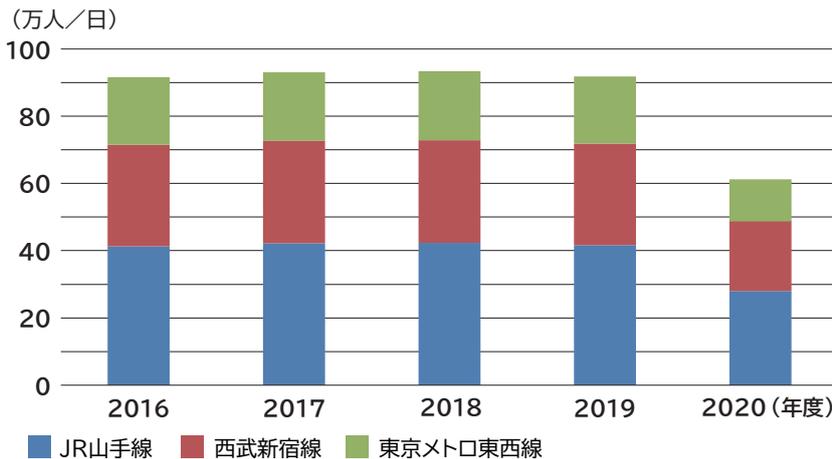


(7)交通

鉄道

- 高田馬場駅は、鉄道3路線が乗り入れており、新型コロナウイルス感染症拡大前は1日の乗降客数が90万人を超えていました。
- 駅の乗降客数のうち約半数が乗換利用となっています。
- 通勤時間帯を中心に、駅のホーム・階段、改札口付近、乗換動線が混雑しています。

■鉄道各線乗降客数(1日平均)



※2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により前年度比約3割の減

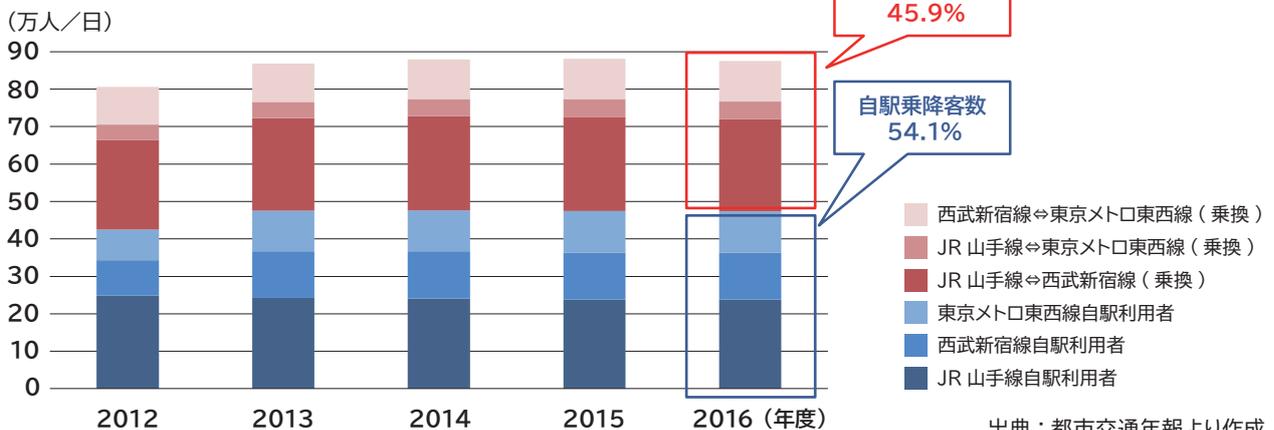
■JR山手線各駅における鉄道各社合計の乗降客数(1日平均)

(人)

1	新宿	3,734,615
2	渋谷	3,317,665
3	池袋	2,645,887
4	東京	1,141,927
5	品川	1,037,636
6	新橋	967,078
7	高田馬場	918,160
8	秋葉原	758,394
9	目黒	740,996
10	浜松町	695,687
11	上野	625,915
12	田町	542,982
13	有楽町	512,493
14	大崎	485,857
15	五反田	466,457

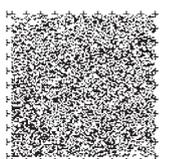
出典：各社ホームページ及び
東京都統計年鑑
(令和元(2019)年度実績)

■駅利用者の自駅乗降客数と乗換客数(1日平均)



出典：都市交通年報より作成

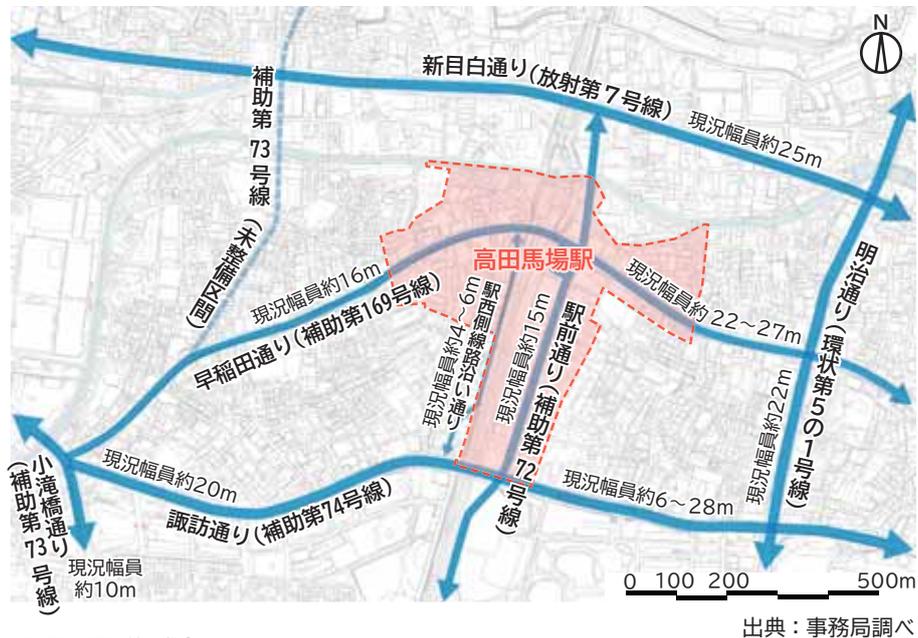
■駅の混雑



道路

- 駅前には、東西方向をつなぐ早稲田通り(補助第169号線)と南北方向をつなぐ駅前通り(補助第72号線)が通っています。
- 補助第72号線が全線開通し、並走する明治通りや小滝橋通りの混雑緩和、周辺の生活道路への交通流入の減少による地域の安全性の向上などの効果が期待されています。
- 駅西側線路沿い通りは、都市マスタープランにおいて「地区内主要道路」に位置づけられています。
- 幹線道路以外で幅員6m以上の道路は、過去に土地区画整理事業が施行された駅の東側に多く、幅員6m未満の道路は、駅の西側、北側に多くあります。
なお、消防自動車が出入りでき、消防活動を円滑に行うために必要な幅員は6m以上とされています。

■高田馬場周辺の道路ネットワーク



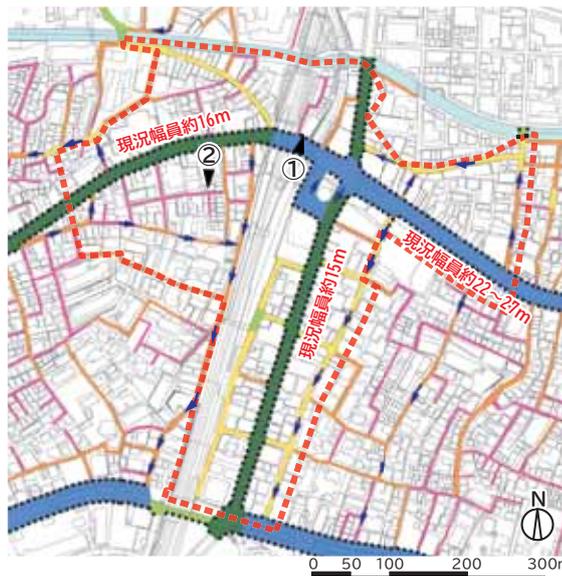
■駅周辺の現況道路幅員



①駅の北側に行き止まりの細街路があります。



②駅の西側は6m未満の道路や整形でない街区が多くあります。





(8)地形

- 神田川から南方向へ上り勾配となっており、神田川付近と高田馬場駅戸山口の南側との標高差は約15mとなっています。
- 東西方向は、JR山手線・西武新宿線鉄道敷きを谷として緩やかなすり鉢状の地形となっています。

■ 駅周辺の高低差

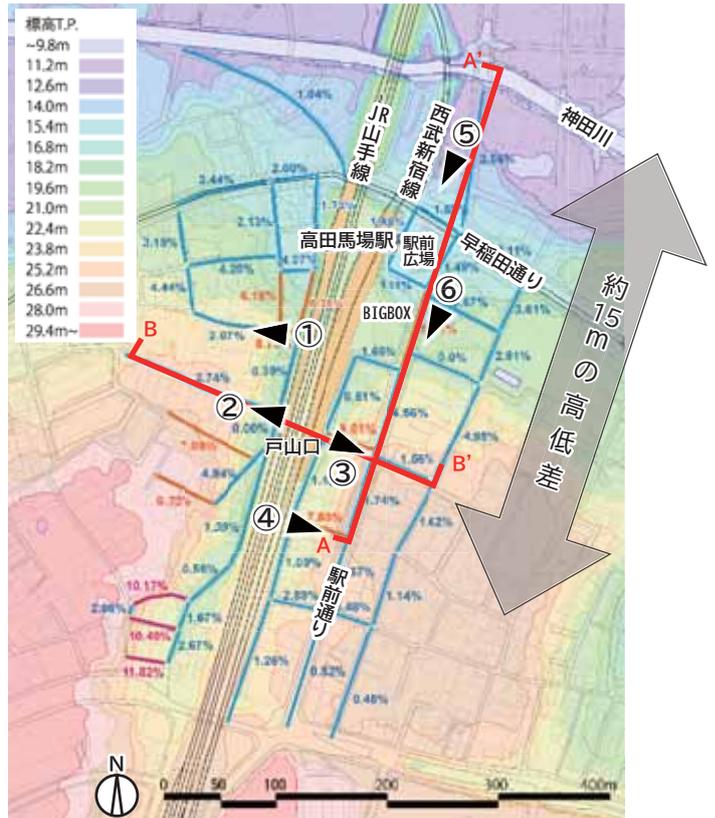
駅の西側に向かう坂



駅の東側に向かう坂

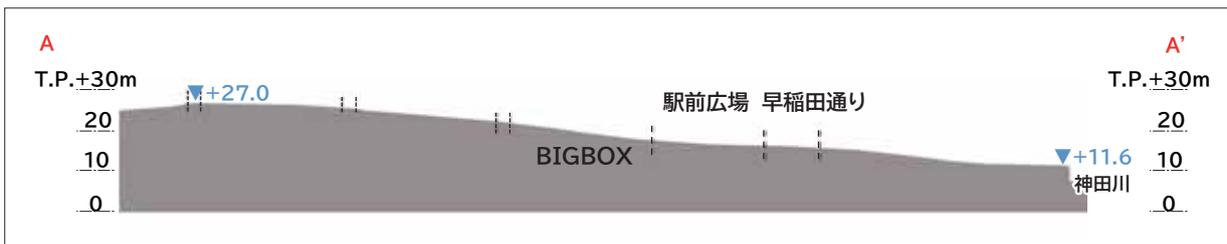


神田川から南側に向かう坂

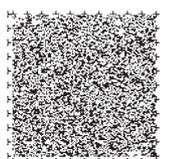
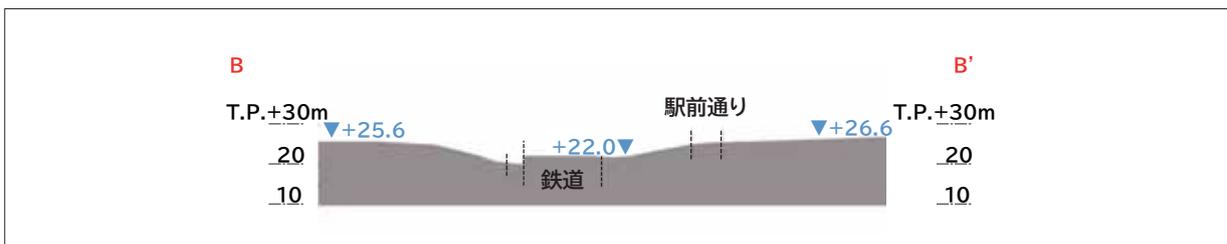


出典：電子国土 web より作成

■ 南北の断面図



■ 東西の断面図



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

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

老若男女の多様な人たちが気軽にチャレンジし、成長することができる、バラエティに富みパワーに満ちた、賑わい交流拠点を形成します。

● 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

ユニバーサルデザインで駅とまちをつなぎ、誰もが自由に、安全に、快適に歩けるネットワークを形成し駅周辺の回遊性を向上させるとともに、まちの2つの顔づくりを進め、様々な人や文化が出会い、交流しやすくなるまちづくりを推進します。

● 安全・安心で快適なまちの形成

災害時の対応力を高め、誰もが安全・安心に住むことができ、滞在することができるまちづくり、環境に配慮した潤いあふれるまちづくりを推進します。

■ まちづくりの基本方針

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。





■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。

▶▶▶▶ p.38 まちを育てる仕組み



■多様な主体が連携・協働して実現するまちづくりのイメージ

新たな技術がうまれるまち

- 学生
- ×
- 起業家
- ×
- 企業
- ×
- 行政



オープンイノベーション施設イメージ

アトムさん(26歳 男性)

- 大学生になり、高田馬場に住み始め、親しみやすいまちの雰囲気が気に入り、大学院に通いながらこの地で学生起業。
- 高田馬場の開発で整備されたオープンイノベーション施設にて、このまちで出会った他の起業家、周辺の研究機関や企業、行政と一緒に、新技術や新商品開発の共同研究に参加し、“遠隔操作で動くロボット”などを発明。
- 今は、異業種・異分野の研究者、ビジネスパーソンらと語らう日々。
- 将来は、これまでの共同研究の結果を活かした新しい事業を立ち上げ、高田馬場で実践することが一番の夢。
- 高田馬場には、みんなの夢が詰まっている。

誰もがチャレンジできるまち

- 障害者
- ×
- 地域住民
- ×
- 学生
- ×
- 企業
- ×
- 来街者



障害者×リビングラボイメージ

りょうさん(40歳 女性)

- 障害者支援施設にとときどき通っている。
- 障害者に優しい高田馬場のまちの雰囲気が気に入っており、開発エリアに開設されたリビングラボに参加。誰もが働ける場所づくりについて活発な話し合いをする日々。
- 「障害者も不自由なく、ともに働けるまちづくり」を目指す起業家が提案した“遠隔操作で動くロボット”の実証実験のため、ロボットが接客するカフェを開業することとなり、従業員として参加。遠隔操作で接客にあたりながら、時には現地にも赴き、地域の人々との交流を深めている。
- カフェには、「インクルーシブ教育*」の一環として、地域の学生や小学生も訪れ、多世代交流の場ともなっている。
- 高田馬場には、誰もがいつでもチャレンジできる希望が詰まっている。
- ※人間の多様性を尊重し、障害のある者となない者が共に学ぶ仕組み

誰もが成長できるまち

- 外国人
- ×
- 学生
- ×
- 地域住民



スチューデントハウスイメージ

Mie Mieさん(20歳 女性)

- ミャンマー出身の留学生。日本に来て2年が経とうとしている。現在、様々な国籍の学生が集うスチューデントハウスに入居し、ラウンジで学生との交流を深めて日本語を学ぶ日々。代わりに英語やミャンマー文化を教えている。
- スチューデントハウスの同級生と共に、休日は地域の活動やイベントに定期的に参加。人情あふれる高田馬場の雰囲気がお気に入り。
- ふらっと入ったカフェで、障害のある者となない者が共に楽しく働く姿に感銘を受け、いつか自らも誰もが平等に働き、学び合える場をつくることを夢みるようになった。
- 高田馬場には、誰もが成長できる未来が溢れている。

みんなで育てるまち

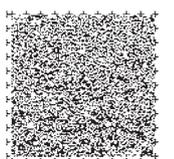
- 高齢者
- ×
- 学生
- ×
- 障害者
- ×
- 地域住民
- ×
- 外国人
- ×
- 来街者



イベント空間としての街路や広場イメージ

太郎さん(65歳 男性)

- 高田馬場に住んで40年。新旧が融合する高田馬場を好み、定年退職後の第二の人生も高田馬場で過ごす。
- 最近高田馬場の開発をきっかけに設立されたエリアマネジメント組織に積極的に参加するようになり、地域活動に精を励ます日々。
- 行きつけの飲み屋さんで、周辺大学に通う留学生と出会い、エリアマネジメント活動に勧誘。
- 歩行者広場での交流イベントを企画したり、お祭りでは神輿を担ぐなど、様々な人が集う高田馬場を盛り上げていくことが今の生きがいだ。
- 高田馬場には、みんなでまちを育てる愛が溢れている。



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**

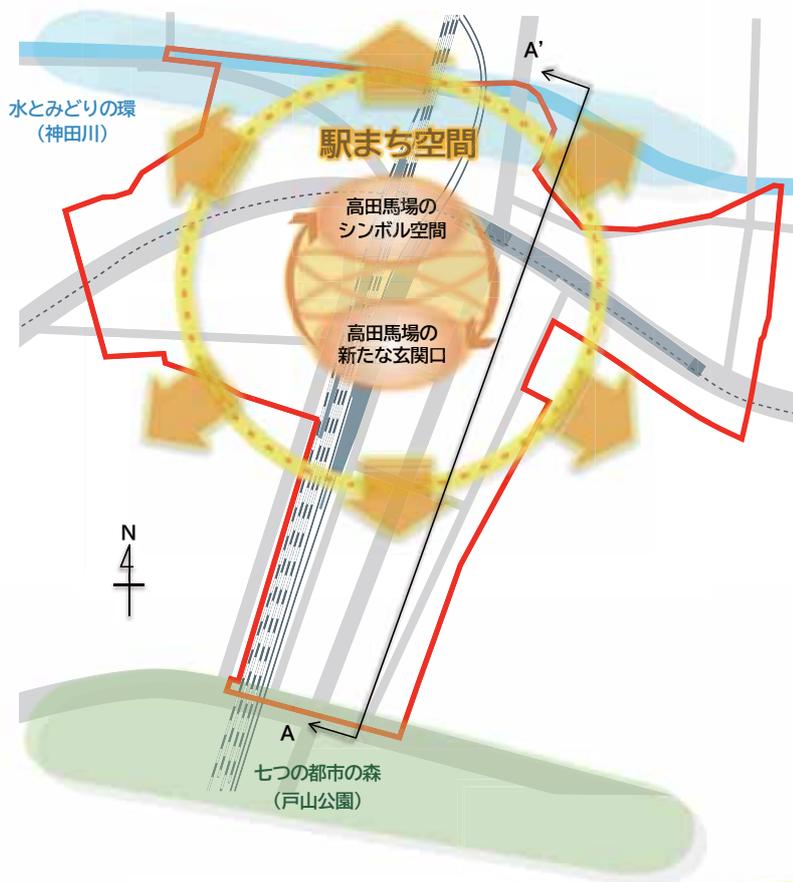
高田馬場の新たな玄関口（交通広場付近）

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。

■まちの2つの顔づくりのイメージ

平面イメージ

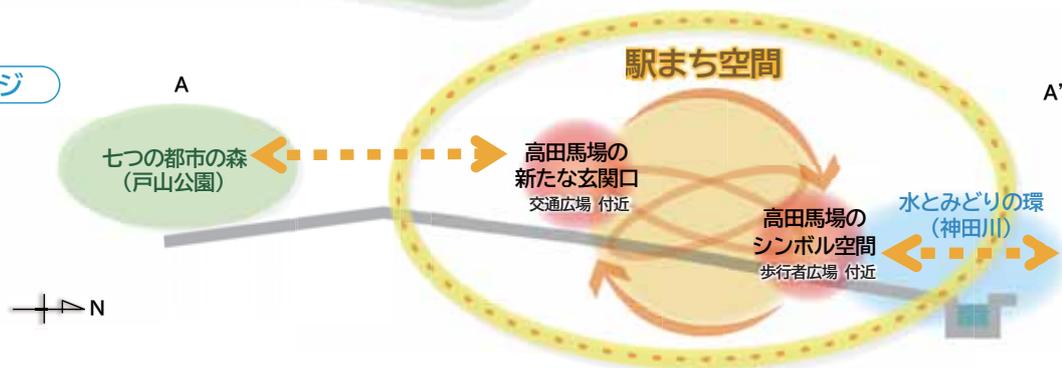


誰もが気軽にチャレンジでき、
成長できるまちの形成

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

断面イメージ



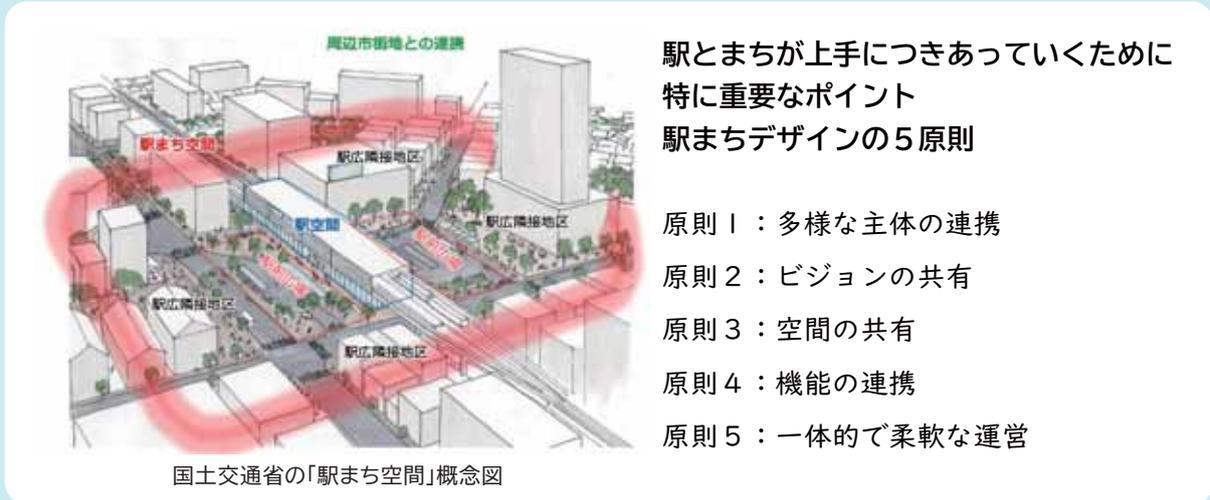


～まちづくりピック～ 駅まち空間

新型コロナ危機を契機に、働くにも住むにも快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まり、安全性、快適性、利便性を備えた「駅まち空間」の一体的な整備が期待されています。

■ 駅まち空間とは？

駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間のことです。



国土交通省の「駅まち空間」概念図

駅とまちが上手につきあっていくために
特に重要なポイント

駅まちデザインの5原則

- 原則1：多様な主体の連携
- 原則2：ビジョンの共有
- 原則3：空間の共有
- 原則4：機能の連携
- 原則5：一体的で柔軟な運営

出典：駅まちデザインの手引き 国土交通省 駅まちデザイン検討会
(https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html)



～まちづくりピック～ 新たなまちづくりの視点

■ 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

- 都市空間へのゆとり（オープンスペース）の創出
- 需要の変化に対応した良質なオフィスの提供
- 職住近接に対応し、「リアルな場」としての価値を高める複合的な都市機能の提供
- ニューノーマル（新しい生活様式）に対応した交通拠点の形成
- 歩いて暮らせるゆとりと賑わいあるウォークブル空間の形成
- 地域の関係者の連携による緑とオープンスペースの柔軟かつ多様な活用

■ 次世代技術等の活用

- 地域公共交通の利便性向上や物流効率化
- 過密を回避し、安心・快適に利用できる都市交通システムの構築（MaaS^{※1}の普及や活用等）
- 自動走行、AI、IoT^{※2}、ロボット等の活用により、障害のある人もない人も、互いに認め合いながら共に生きる「共生社会」の実現

※1 Mobility as a Service（サービスとしての移動）。地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指す。

※2 Internet of Things（インターネットオブシングス）の略で、「様々な物がインターネットにつながること」「インターネットにつながる様々な物」を指す。

出典：新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性 国土交通省
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001360981.pdf>)



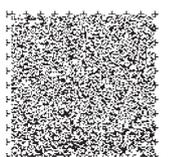
良質なオフィス、
テレワーク環境の整備



居心地の良い
ウォークブルな空間の創出



都市空間へのゆとり
（オープンスペース）の創出

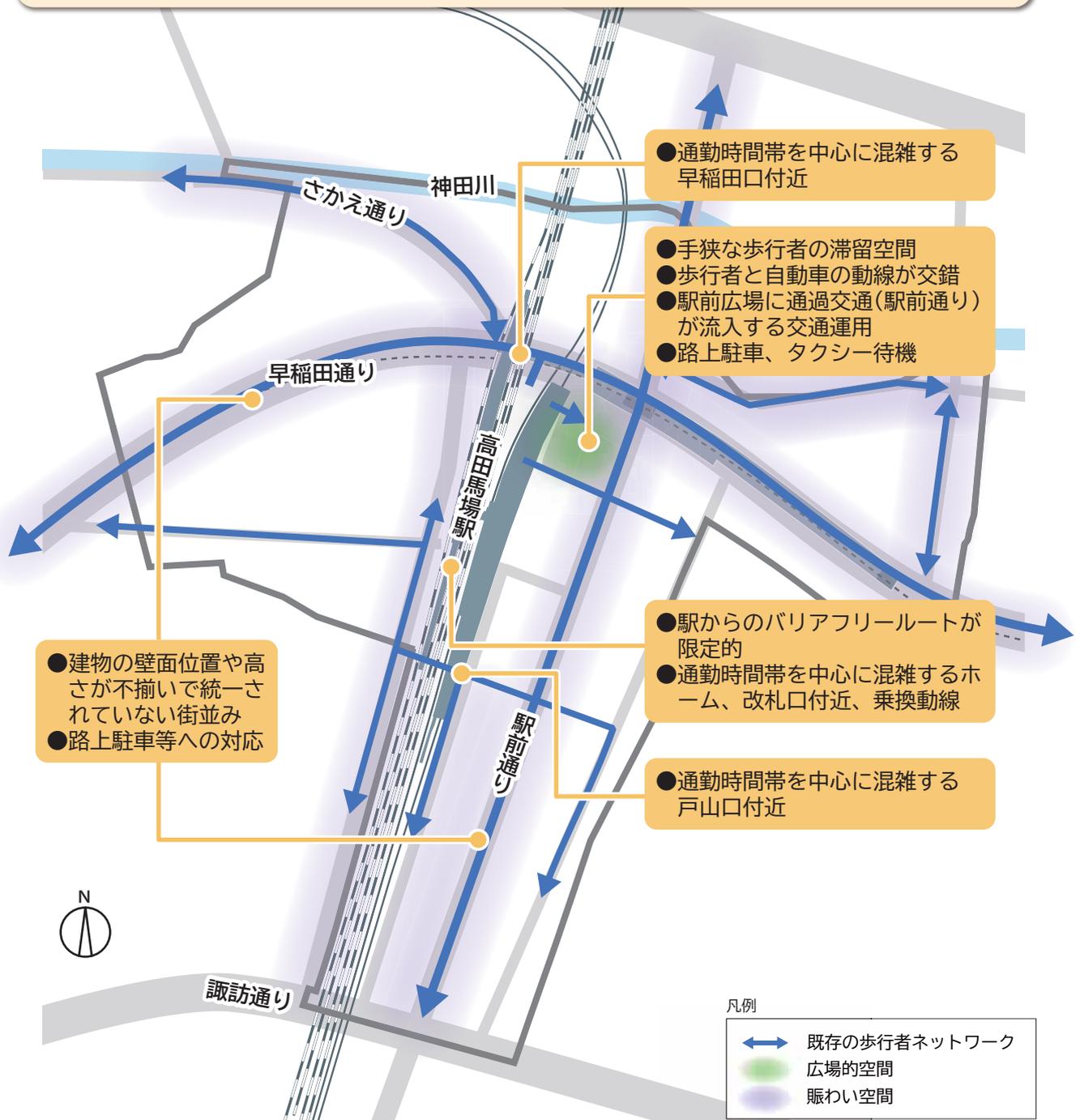


4. まちの将来像

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

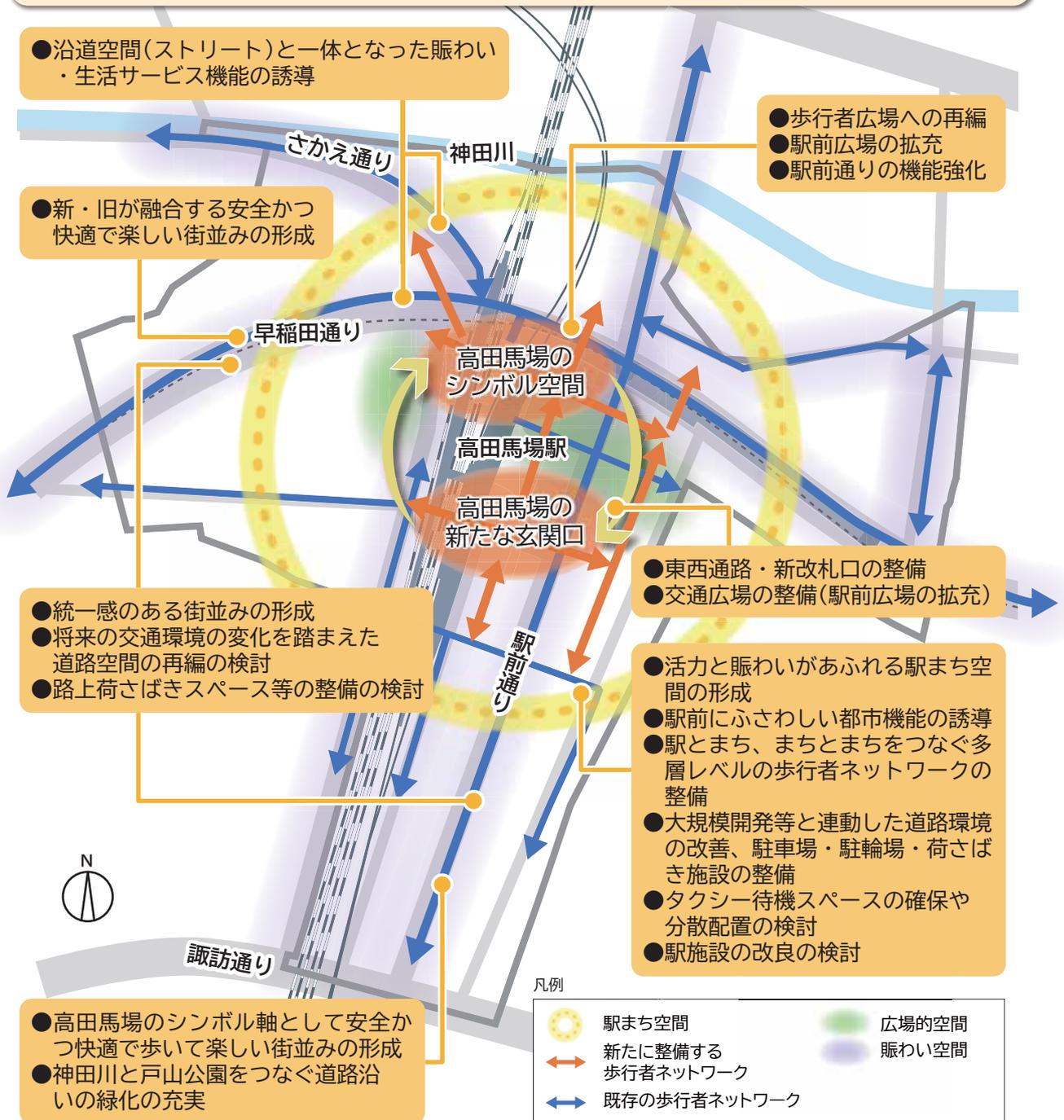




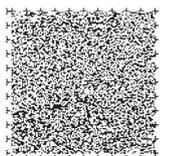
まちの将来像イメージ

(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 of 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.まちづくりの基本方針

(1)土地利用

駅周辺

特性と課題

- 商業・業務施設が集積しているものの、駅の乗降客数の半数が乗換客でまちを通過しており、拠点性の向上が求められます。



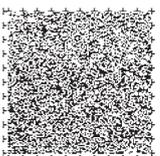
駅前の様子

駅周辺

まちづくりの基本方針

- まちの玄関口であり、様々な都市機能が集積する「駅まち空間(ゾーン)」と、駅とまち、まちとまちをつなぐ個性のある「沿道空間(ストリート)」を位置づけ、それぞれが抱える地域課題を解消しつつ、特性を活かしたまちづくりを推進します。また、まちづくりにあわせて区有施設の活用の可能性についても検討します。
- 駅、駅まち空間(ゾーン)及び沿道空間(ストリート)を、既存の道路と新たに整備する歩行者ネットワークでつなぐことにより、駅周辺の回遊性を向上させ、高田馬場の魅力を更に高め、まちづくりコンセプトの具現化やまちの将来像の実現を図ります。

※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





駅まち空間

特性と課題

駅の東側

- 戦災復興区画整理で整備された道路沿道に、高度利用された建物が建っています。多くの建物が築40年以上を経過し、建物の更新時期を迎えています。

駅の西側

- 戦災復興区画整理の区域外となった影響により、街区の内側は低未利用地及び細街路が多く、駅前にふさわしい土地の有効利用が進んでいません。また、建物の老朽化が進んでいます。



1962-1972年 高田馬場駅付近土地区画整理事業(約8ha)を実施

1951-1969年 新宿区戸山ヶ原付近土地区画整理事業(約38ha)を実施

出典:国土地理院

地図は、国土地理院の地理院タイル「地理院 淡色地図」(<http://user.numazu-ct.ac.jp/~tsato/webmap/map/lmap1.html?data=history>)を使用して作成

駅の北側

- 早稲田通り・さかえ通りの賑わいがあるものの、建物の老朽化が進んでいます。



駅まち空間

まちづくりの基本方針

JR山手線・西武新宿線・東京メトロ東西線の3路線が結節するターミナルにふさわしい、活力と賑わいがあふれる駅まち空間の形成を図ります。

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

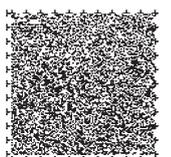
- 共同化・高度利用等による、バラエティあふれる都市機能の集積と駅前拠点の形成及び個別建替えによる、細街路の改善や駅前にふさわしい都市機能への更新
- 早稲田通りの商店街と連携した賑わいのある街並み形成

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
- さかえ通りの界隈性などを活かした賑わいのある街並み形成



イメージ写真(コモレ四谷)



①早稲田通り

沿道の商店街によって昔から連続した賑わいが形成されており、建物の老朽化に伴う建替えが進んでいます。ゆとりある歩行空間の確保、路上駐車への対応、建替えに伴う賑わいや街並みの連続性確保などが求められます。



早稲田通り

②駅前通り

神田川、駅、戸山公園を結ぶ幹線道路として、低層部の店舗を中心に連続した賑わいが形成されている一方、ゆとりある歩行空間の確保、路上駐車などが課題です。



駅前通り

③さかえ通り

小規模店舗が建ち並び、賑わいと親しみやすい空間が形成されており、学生をはじめ人通りが多い一方、点字ブロック上の路上駐車などの課題があり、界索性と福祉の空間の両立などが課題です。



さかえ通り

④リサイクルセンター前通り

高田馬場駅と住宅地をつなぐ生活動線になっていることから、生活者の通行が多いです。



リサイクルセンター前通り

⑤駅西側線路沿い通り

早稲田通りと諏訪通りをつなぐ、地区内主要道路となっています。



駅東側線路沿い通り

⑥駅東側線路沿い通り

高田馬場駅と大学やオフィス、住宅地をつなぐ動線になっており、通勤通学や生活者の通行が多いです。

⑦点字図書館前通り

戸塚第二小学校の通学路であるとともに、駅から日本点字図書館への経路であることなどから視覚障害者の通行も多いです。



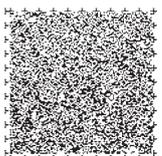
点字図書館前通り

⑧戸田平橋通り

飲食店が建ち並び賑わいが形成されているだけでなく、戸塚口から郵便局、病院、教育施設など生活サービス施設への経路や通学路になっています。

⑨早稲田通り北側通り

専門学校や飲食店が建ち並び、日中は人通りが多く、賑わいが形成されていますが、路上看板や路上駐車が目立ちます。





沿道空間

まちづくりの基本方針



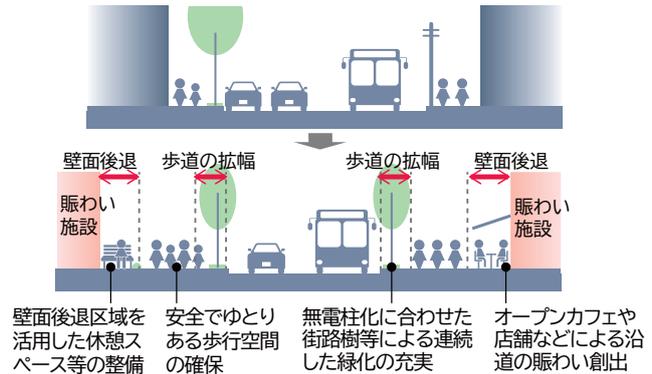
①早稲田通り

沿道の建物との調和を図りながら、ゆとりある歩行空間の確保、低層部の賑わい誘導により、新・旧が融合する安全かつ快適で歩いて楽しいストリートを目指します。

②駅前通り

神田川、まちの2つの顔、戸山公園を結ぶ高田馬場のシンボル軸として、ゆとりある歩行空間を確保するとともに、沿道緑化や低層部の賑わい誘導により、安全かつ快適で歩いて楽しいストリートを目指します。

■幹線道路沿道空間の将来イメージ



③さかえ通り

建物の適切な共同化や建替えの誘導などにより、福祉と歩行者の安全性を確保し、商店街の賑わいや界隈性を活かした新・旧が融合する親しみやすいストリートを目指します。

④リサイクルセンター前通り

高田馬場駅と住宅地をつなぐ生活軸として、安全で落ち着いたあるストリートを目指します。

⑤駅西側線路沿い通り

交通を処理するだけでなく、主要な生活道路として、環境や防災性の向上、歩行者の安全性に資する明るく賑わいのあるストリートを目指します。

⑥駅東側線路沿い通り

高田馬場駅戸山口からの通勤・通学を主とした都市活動軸として、明るく賑わいのあるストリートを目指します。

⑦点字図書館前通り

日本点字図書館や小学校・幼稚園が立地する道路として、バリアフリー化を推進し、福祉と歩行者の安全性を確保したストリートを目指します。

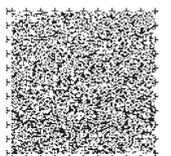
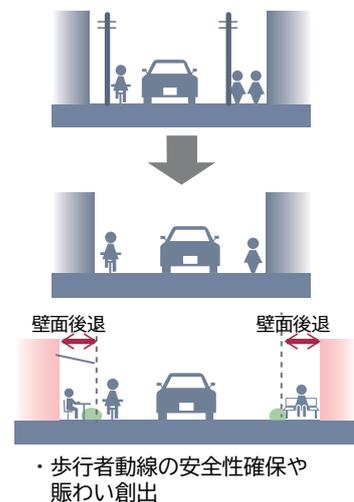
⑧戸田平橋通り

飲食店や郵便局、病院などの生活サービス施設が立地する道路にふさわしい、賑わいと歩行者の安全性が両立するストリートを目指します。

⑨早稲田通り北側通り

既存の飲食店の集積を活かし、高田馬場らしい界隈性や賑わいを活かした、親しみやすいストリートを目指します。

■生活道路沿道空間の将来イメージ





(2)都市機能

特性と課題

- 高田馬場は、多様な用途の施設が集積しており、様々な属性の人々が行き交うダイバーシティ(多様性)のまちです。
- 食文化、アミューズメント、地域の伝統など独自の文化が息づく親しみやすいまちとなっています。



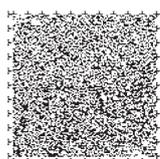
まちづくりの基本方針

ダイバーシティのまちにふさわしい都市機能の誘導

- 駅まち空間には、居住者や来街者の活動を支える業務、商業、居住、宿泊、福祉などの交通利便性が高い駅前にふさわしい都市機能を誘導します。
- ダイバーシティのまちであることを活かし、誰もが気軽にチャレンジでき成長できる交流・情報発信機能を誘導し、新たな活力や文化を創出します。
- ニューノーマルに対応した機能(ゆとり空間などを備えた良質なオフィスや多様で柔軟性の高い利活用を可能とする屋内外の空間など)を誘導します。

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

- 沿道空間の低層部は、商店街などとの賑わいの連続性を踏まえ、高田馬場で継承されてきた多様な文化を具現化し、賑わいを創出する都市機能を誘導します。
- 沿道空間には、地域の生活や活動を支える都市機能を誘導します。





■誘導する都市機能イメージ

駅まち空間(ゾーン)

駅前にふさわしい都市機能

〈例〉

- 多様な分野・業種に対応する高規格オフィスなどの業務機能
- スチューデントハウス*など企画型住戸を含む都市型居住機能
- 高齢者、障害者施設などの福祉機能
- 学校、サテライトキャンパスなどの教育機能
- 在留・訪日外国人のための支援機能
- スポーツ施設などのアミューズメント機能
- 海外からの来街者または国際的な学術交流に対応するなど地域特性にふさわしい宿泊機能
- その他駅前立地に適した利便性の高い都市機能（クリニック・病院、子育て支援施設など）など

沿道空間(ストリート)

地域の生活や活動を支える都市機能

〈例〉

- 業務機能
- 都市型居住機能
- 生活サービス施設
クリニックなどの医療機能
保育所などの子育て支援機能
学校、サテライトキャンパスなどの教育機能
など

交流・情報発信機能

〈例〉●オープンイノベーション施設* ●リビングラボ* ●文化・交流施設 ●起業者支援施設 など

賑わい・生活サービス機能

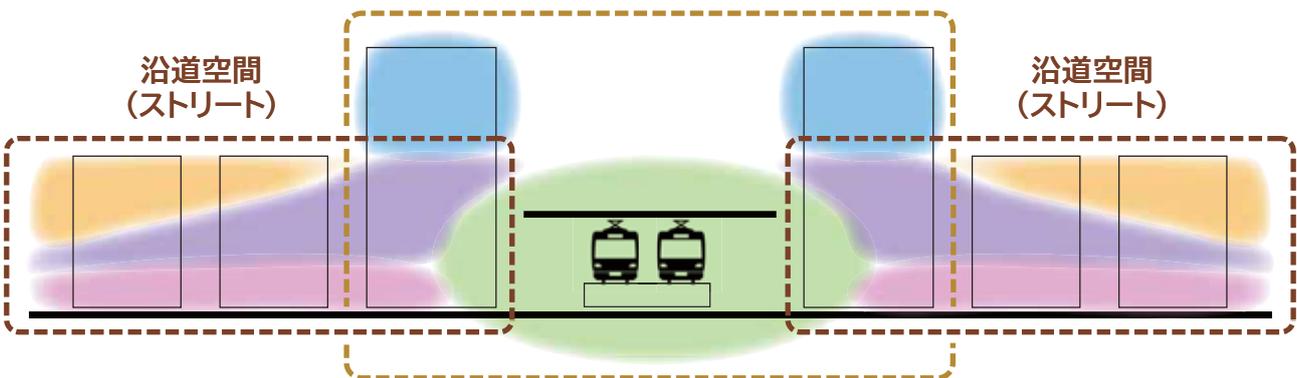
〈例〉●賑わい・商業施設 ●飲食施設 ●生活サービス施設 など

*スチューデントハウス、オープンイノベーション施設、リビングラボ

■■■■ p.15 多様な主体が連携・協働して実現するまちづくりのイメージ

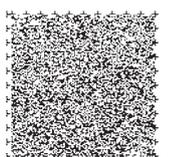
空間構成イメージ

駅まち空間(ゾーン)



凡例

- | | | |
|--|--|---|
| ■ 駅前にふさわしい都市機能 | ■ 地域の生活や活動を支える都市機能 | ■ 公共的な空間(駅、広場など) |
| ■ 交流・情報発信機能 | ■ 賑わい・生活サービス機能 | |





(3)街並み

特性と課題

- 駅周辺は、店舗の看板などの屋外広告物が自由に掲出されています。
- 駅周辺の幹線道路沿いは、建物の壁面位置や建物の高さが不揃いで統一された街並みとなっていません。
- 駅周辺の道路沿いは、変化があり歩行者が楽しく歩けるような工夫をした賑わい空間となっています。特に、さかえ通りは小規模な店舗が建ち並び、居住者や来街者と密着した賑わい空間が形成されています。
- 駅周辺は高低差のある地形ですが、その特性を活かした街並みが形成されていません。
- 高田馬場では、外国人の居住割合が増加傾向にあります。大学の会議やイベント等での海外からの来街者を見据え、多言語対応など更なるユニバーサルデザインの推進が求められています。



屋外広告物が多く、建物の壁面位置や高さが不揃いな駅周辺の街並み



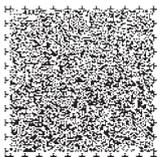
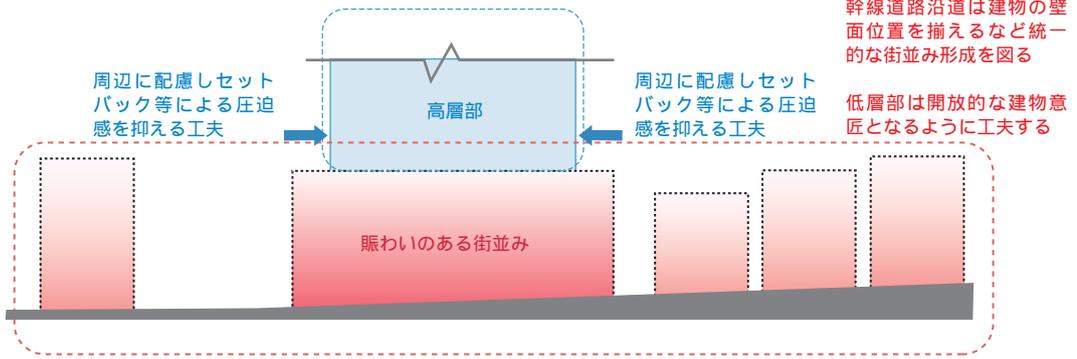
歩行者中心の賑わい空間

まちづくりの基本方針

駅前顔づくり

- まちの表玄関としてシンボル空間となる歩行者広場付近や新たな玄関口となる交通広場付近は、周辺建物との関係性に配慮し、賑わいのある街並みを誘導します。
- 駅まち空間では、拠点性に応じた建物の高さとし、また、周辺と調和した建物意匠として、高層部の壁面後退や分節化などにより、高さや圧迫感を感じさせないよう配慮します。
- 幹線道路沿道では、建物の壁面位置を揃えるなど、統一感のある街並みを誘導します。

■ 幹線道路沿道建物の街並みイメージ





賑わいとユニバーサルデザインが両立した空間づくり

- 低層部は開放的な建物意匠となるように工夫します。
- 駅周辺の高低差を活かして、駅まち空間の地下・地上・デッキ各レベルの主要動線に賑わい施設を配置し、立体的な賑わいのネットワーク空間を形成します。
- 多言語対応や分かりやすいサイン・案内誘導の整備に取り組むなどユニバーサルデザインを推進します。



立体的な賑わいのネットワーク



デジタル案内やスマホアプリ等を活用した多言語の案内

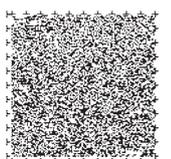
出典：2040年、道路の景色が変わる 国土交通省
(<https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>)

ストリートの特徴を活かした街並み形成

- 早稲田通りやさかえ通りは、賑わいのある商店街の街並みの形成を図ります。
- 駅前通りは、高田馬場のシンボル軸として沿道緑化や低層部の店舗による賑わい創出により、快適で歩いて楽しい街並みの形成を図ります。



商店街の賑わい





(4)防災

特性と課題

- 高田馬場駅は、発災時には駅利用者等の多くの帰宅困難者の発生が懸念され、帰宅困難者を受け入れる空間などが不足しています。
- 駅西側線路沿い通りは無電柱化の整備対象路線に位置づけられています。
- 高田馬場駅の西側・北側は、幅員6mに満たない道路が多く、消防活動が困難な区域があるなど防災面での課題があります。
- 駅周辺には、築40年以上の老朽化した建物が多く占めています。
- 駅周辺の一部区域では、大雨などの際、浸水すると想定されています。

まちづくりの基本方針

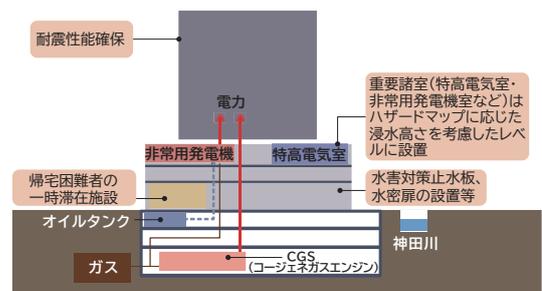
駅まち空間における防災機能の強化

- 帰宅困難者の一時滞在施設や備蓄倉庫などを整備します。
- デジタルサイネージなどを活用し災害時の的確かつ迅速な情報伝達を図ります。
- 耐震性能の強化、BCP対応などにより、防災性能を備えた建物を整備します。
- 地下空間の適切な浸水対策(雨水流出抑制施設の設置、止水板の設置など)を図ります。

駅周辺の防災対応力の向上

- 建物の更新などにあわせて耐震化や、道路拡幅などの細街路の改善を進め、駅周辺の防災性の向上を図ります。
- 安全で快適な歩行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性向上などを図るため、大規模開発等に伴い無電柱化整備を推進します。
- 新宿区洪水ハザードマップにおける浸水想定区域においては、建物の更新などにあわせて浸水・避難対策を図ります。また、浸水想定区域外においても、大規模開発等において避難者を受け入れる対策を検討します。

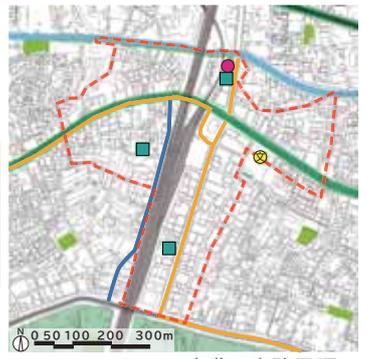
防災機能の強化・防災対応力の向上のイメージ



大規模開発等に伴うBCP対応建物イメージ
出典：事務局作成

防災施設・無電柱化の分布

■	帰宅困難者一時滞在施設
⊗	避難所(学校等)
●	区役所・特別出張所
—	緊急輸送道路
—	無電柱化整備対象路線
—	無電柱化整備済路線



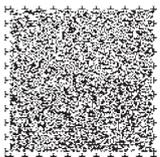
出典：事務局調べ

新宿区洪水ハザードマップ

浸水した場合に想定される水深(ランク区分)	
以上	未満
5.0m~10.0m	
3.0m~5.0m	
1.0m~3.0m	
0.5m~1.0m	
0.1m~0.5m	



出典：新宿区洪水ハザードマップ



デジタルサイネージを活用した災害時の情報伝達イメージ

※災害時における非常放送の実施を新宿区とユニカビジョンで協定締結



(5)環境・みどり

特性と課題

- 高田馬場周辺には、戸山公園やおとめ山公園など大規模なみどりが広がっていますが、駅周辺にはまとまったみどりがありません。
- 神田川沿いは水とみどりに親しめる空間が不足しています。

■高田馬場周辺のみどりの分布



出典:新宿区みどりの基本計画(平成30(2018)年3月)より作成

まちづくりの基本方針

神田川と戸山公園をつなぐ道路沿いの緑化の充実

- 神田川と戸山公園を結ぶシンボル軸である駅前通り沿いでは、共同化など建物の更新をきっかけとして、みどりを感じることができる空間を創出し、神田川と戸山公園をつなぐ道路沿いの緑化の充実を図ります。
- 神田川沿いでは、共同化など建物の更新をきっかけとして、公園、親水空間などの形成を図ります。
- 上記の取組みにより、駅周辺における生物多様性の保全を図ります。

多層のみどりの創出

- 駅まち空間では、屋上や壁面緑化などを活用した緑化を推進します。

「ゼロカーボンシティ」実現に向けた取組みの推進

- 令和3(2021)年6月5日の「新宿区 ゼロカーボンシティ表明」に掲げた目標の実現に向けて、断熱性など建物の省エネルギー性能の向上、最先端の省エネルギー技術の導入を図るとともに、再生可能エネルギー設備の導入を推進します。

■道路沿いの緑化の充実のイメージ



みどり溢れる歩行空間
(飯田橋アイガーデンエア)

■多層のみどり創出のイメージ



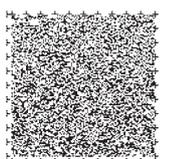
壁面緑化(コモレ四谷)

■再生可能エネルギー設備のイメージ



太陽光パネル(徳島第一合同庁舎)

出典:インフラ空間を活用した太陽光発電の推進 国土交通省
(<https://www.mlit.go.jp/common/001030577.pdf>)



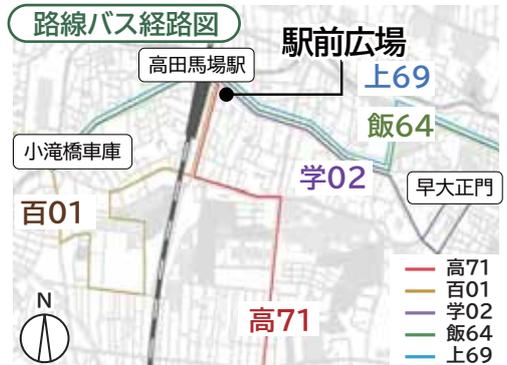


(6) 駅前広場

特性と課題

- 現在の駅前広場は駅の東側に位置し、バスやタクシーなどの乗降場が設けられており、地域交通の起点となっています。
- 歩行者と自動車の動線が交錯し、駅前通りの車両の通過交通が流入しています。
- 駅の乗換えのバリアフリールートは駅舎外の歩道を経由し、歩車が交錯する動線となっています。
- 現在の駅前広場は手狭で、十分な歩行者の滞留空間が確保されていません。
- 朝や夕方の自動車交通が多い時間帯には、信号待ちや歩行者横断に伴い、交差点内の車両滞留も見られます。
- 駅前広場内にタクシーの待機スペースがありますが、待機列が駅前通りまであふれています。
- 現在の駅前広場の車道部分は、荷さばき、送迎などを目的とする車両による多くの路上駐車が散見されます。

■高田馬場駅に発着する路線バス



出典：事務局調べ

■歩行者と自動車の交錯



出典：道路台帳より作成

■手狭な歩行者広場



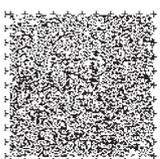
■交差点内の車両滞留



■タクシーの路上待機



■駅前広場内の路上駐車





まちづくりの基本方針

駅前広場の拡充・機能分担、交通結節拠点の形成

- 駅東側ゾーンに集中している駅前広場は、駅西側ゾーンに拡充及び機能分担します。快適な歩行環境を確保し、交通利便性の向上を図ります。また、駅北側ゾーンにおけるバス乗降場の適正配置を検討します。
- 駅、駅前広場、駅前拠点を円滑につなぐバリアフリーに配慮したネットワークを構築し、地域の交通結節拠点を形成します。
- 補助第72号線（駅前通り）を直進化し、歩行者と自動車の交錯の解消を図ります。
- バス、タクシー及び荷さばき、送迎などを目的とする車両については、必要な待機スペースの確保や分散配置等を検討します。

高田馬場のシンボルとなる歩行者広場の整備

- 現在の駅前広場は、まちのシンボルとなる歩行者中心の広場として再編します。ゆとりある歩行者広場を形成することで、柔軟な利活用（お祭りイベントや働く場所、休憩スペースなど）に対応し、まちの更なる賑わい創出を図ります。

高田馬場の新たな玄関口となる交通広場等の整備

- 地域交通の起点となる交通広場は大規模開発等と連動して駅東側ゾーンに配置します。
- 東西通路・新改札口整備と大規模開発等が連携することにより、駅から交通広場への歩行者ネットワーク沿いに歩行者の滞留空間、賑わい施設などを配置し、高田馬場の新たな玄関口を整備します。

駅前広場機能のエリア分担イメージ

駅東側ゾーン

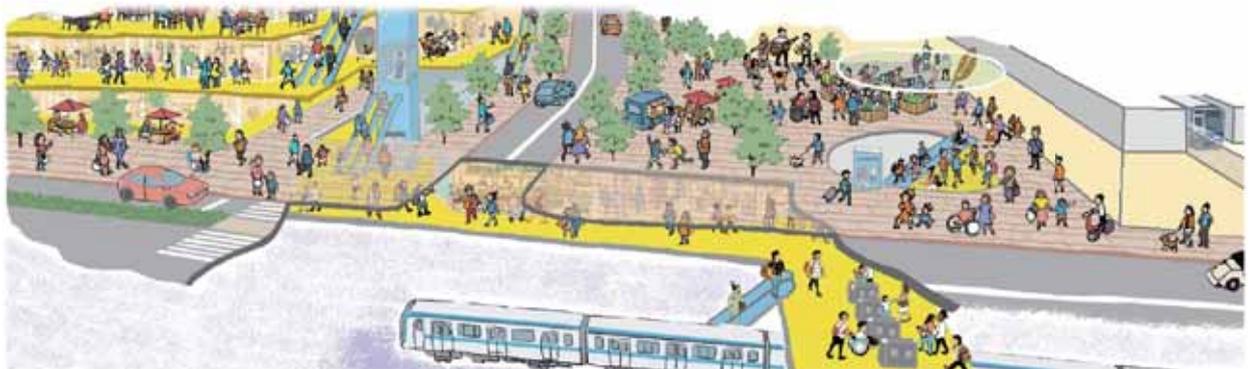
- 現在の駅前広場は「高田馬場のシンボル空間」となる人中心の歩行者広場として再編
- 地域交通の起点となる交通広場（バス、タクシー、一般車の乗降場）を整備し、新たな人の流れと賑わいを創出する「高田馬場の新たな玄関口」を整備

駅西側ゾーン

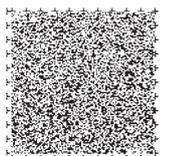
- 早稲田口付近に駅から人の流れを受け止める歩行者滞留空間と、タクシー、一般車の乗降場を備えた駅前広場を整備



早稲田通り沿いイメージ



駅北側ゾーンより早稲田通りを臨む





(7) 歩行者ネットワーク

特性と課題

- 駅の乗換えのバリアフリールートが駅舎外の歩道を経由していることや、まちの南北に高低差があるなど移動制約者にとっては歩きにくく、更なるバリアフリールートの整備が求められています。
- 特に、駅前広場付近や戸山口から日本点字図書館への経路は視覚障害者の通行量が多いことから、バリアフリー対応の強化が求められています。
- 通勤時間帯を中心に、早稲田口及び戸山口付近の道路や、地上駅から地下駅の乗換動線が混雑しています。
- 駅周辺の道路は、歩道上に路上等障害物(看板、放置自転車など)が多く、歩行者通行の妨げとなっています。
- 駅周辺の歩行者ネットワークが、鉄道施設や幹線道路で分断され、駅周辺の回遊性が十分ではありません。

■ 勾配のある駅前の道路



■ 自動車の動線と交錯する現状のバリアフリールート



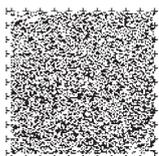
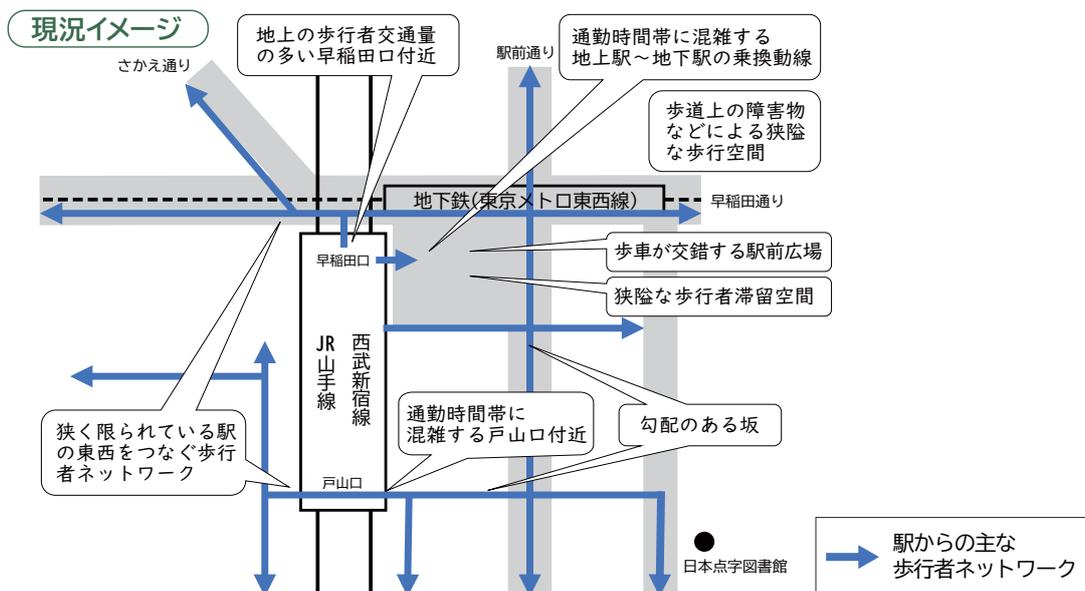
■ 鉄道間の乗換動線の混雑



■ 放置自転車



■ 狭い東西ネットワーク





まちづくりの基本方針

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

駅と周辺まちづくりが連携し、高低差のある地形を誰もが自由に、安全に、快適に移動できる歩行者ネットワークを構築します。

●東西通路・新改札口などの整備

駅とまちをつなぐバリアフリールート of 拡充及び駅周辺の回遊性の向上とともに、早稲田口・戸山口等の負担軽減を図ります。

●駅東側ゾーン歩行者広場における縦動線の整備

JR 山手線及び西武新宿線の地上駅から、東京メトロ東西線の地下駅への乗換動線の混雑緩和とバリアフリールートの改善を図ります。

●多層レベル(地下・地上・デッキ)の歩行者ネットワークの整備

高低差のある地形を活かし、駅、駅前広場、大規模開発等の建物、駅周辺の各施設などを多層レベルの歩行者ネットワークでつなぎ、駅周辺の回遊性の向上とともに、駅周辺の歩行者の滞留解消や混雑緩和を図ります。

●駅施設の改良の検討

周辺まちづくりと連動し、駅施設の改良の可能性について検討します。

ゆとりある歩行空間の形成

●多層レベルの歩行者ネットワークの整備により、地上に集中している歩行者通行量の分散を図ります。

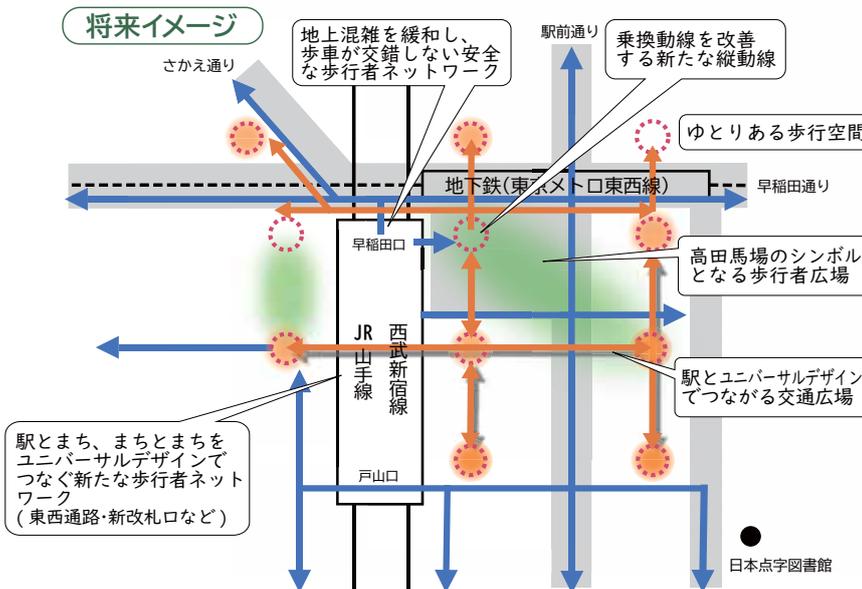
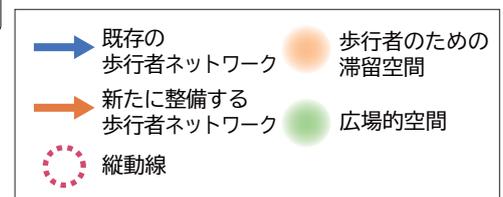
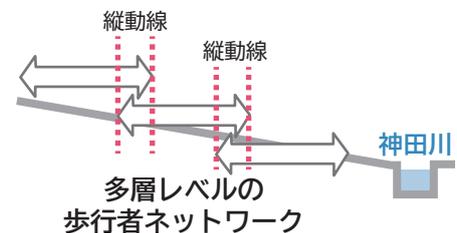
●沿道空間の特性に応じた壁面後退や歩道状空地の確保などにより、ゆとりある歩行空間を確保します。

●駅とまちとの接続部など人の流れの結節点を中心に、ニューノーマルに対応した歩行者のための滞留空間を確保します。

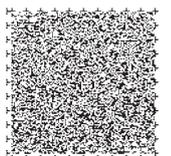
歩行者のための滞留空間イメージ



高低差をつなぐ縦動線イメージ



※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。





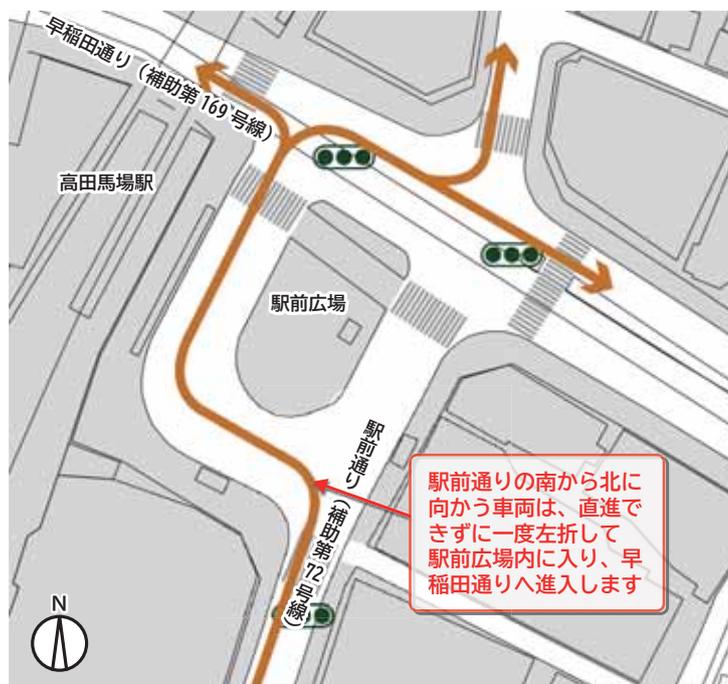
(8)自動車ネットワーク

特性と課題

- 補助第72号線(駅前通り)は、駅前広場に通過交通が流入しており、改善が求められています。
- 駅東側ゾーンと比べ、駅西側・駅北側ゾーンは幅員6mに満たない道路が多く、駅前立地の道路環境としては十分ではありません。なお、消防活動困難区域の解消のためには、幅員6m程度の確保が必要とされています。

||||▶ p.12 駅周辺の現況道路幅員

■駅前広場に流入する通過交通



出典：新宿区道路台帳より作成

まちづくりの基本方針

補助第72号線(駅前通り)の機能強化

- 全線開通した補助第72号線の整備効果を発揮するため、駅前広場に通過交通が流入している現状を改善(補助第72号線(駅前通り)の直進化)し、自動車ネットワークの強化を図ります。

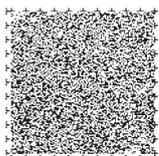
駅周辺の道路環境の改善

- 再開発等にあわせた区画街路の整備や個別建替えにあわせた歩行空間の拡充など、駅周辺の道路環境の改善を図ります。

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

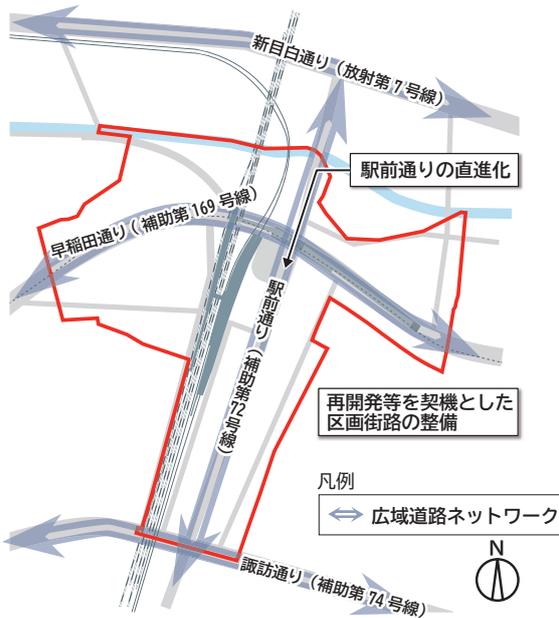
- 幹線道路については、将来の交通環境の変化(自動車交通量の減少、MaaS※の普及など)を踏まえ、カーブサイド(路肩)を活用した、賑わい創出や次世代モビリティに配慮した空間整備など、柔軟な道路空間の活用に向けた可能性を検討します。

※Mobility as a Service(サービスとしての移動)。地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指す。

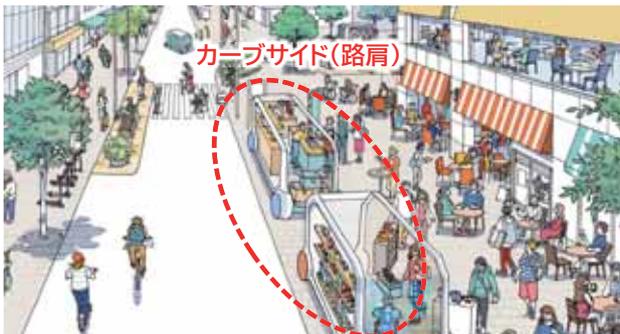




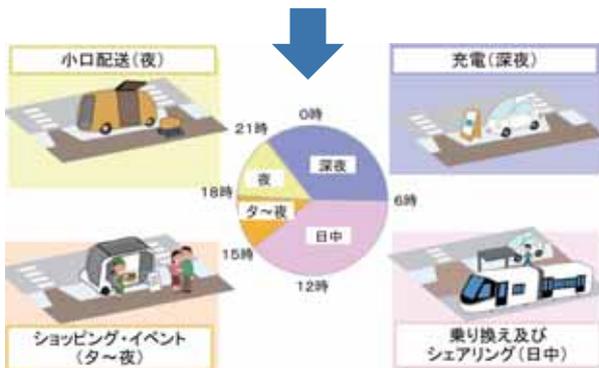
■ 駅周辺における自動車ネットワーク



■ 曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わるカーブサイド (路肩) の活用イメージ



出典：2040年、道路の景色が変わる 国土交通省
(<https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>)



出典：第5回自動運転に対応した道路空間に関する検討会
国土交通省 (https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/road_space/pdf05/02.pdf)

※1 出典：多様なニーズに応える道路ガイドライン 国土交通省
(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf)

※2 出典：2040年、道路の景色が変わる 国土交通省 (<https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>)

■ 次世代モビリティ (パーソナルモビリティ) のイメージ



出典：超小型モビリティの導入事例 国土交通省
(<https://www.mlit.go.jp/common/001299643.pdf>)

■ 道路への多様なニーズ事例



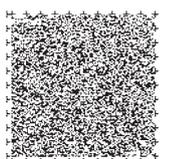
道路自体が目的地となるような地域の顔としての空間 ※1



ユニバーサルデザイン化された通行空間 ※1



小型モビリティ駐車スペース ※2



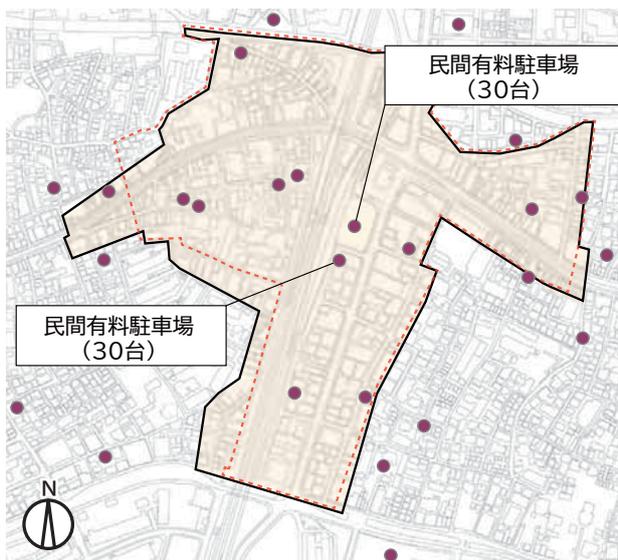


(9) 駐車 / 駐輪場・荷さばき施設

特性と課題

- 駅周辺は、駐車場整備地区に指定されています。
- 駅周辺に公共の駐車施設はなくコインパーキングが多く、将来にわたり、維持されない可能性があります。
- 駅前広場や早稲田通り沿いと駅前通り沿いには、送迎、荷さばきなどの目的による路上駐車が散見されます。
- 放置自転車の数が多く、歩行空間の安全性・円滑性に課題があります。
- 駅周辺には、自転車等駐輪場が3か所、自転車等整理区画※が6か所指定されていますが、特に駅東側は自転車等駐輪場が少なく、道路上に自転車等整理区画が設置されているなど、駐輪場の改善が必要です。
- 民間設置民間運営の駐輪場は1か所、シェアサイクルポートが8か所設置されています。

■ 駅周辺の駐車施設



凡例

- 駐車場整備地区
- 活力とにぎわいの拠点地区
- 駐車施設

出典：事務局調べ

■ 駅周辺の駐輪施設



出典：事務局調べ（令和3(2021)年4月時点）

※自転車等整理区画：放置自転車問題が著しい駅周辺の緊急的な対策として、道路上の一定区域を活用して設置された暫定的な駐輪施設

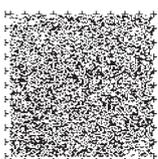
■ 駅前通り沿いの路上駐車



■ 放置自転車



■ 早稲田通り上の自転車等整理区画





まちづくりの基本方針

大規模開発等に連動した駐車場・駐輪場整備

- 大規模開発等に伴い、共同駐車場・共同荷さばき場などの整備や駐車場地域ルールを導入を検討します。
- 大規模開発等に伴い、利便性の高い公共駐輪場の整備やシェアサイクルの導入を検討します。
- 地上部における歩行者の安全性と建物低層部の賑わいの連続性を確保するため、地下駐車場ネットワーク整備などによる駐車場出入口集約の可能性を検討します。
- 大規模開発等の建物では、運用による館内物流の効率化※の可能性を検討します。
※館内配送の共同化、納品時間の調整等により、必要な駐車マス数や周辺道路での荷さばきなどの路上駐車を減らす取組み

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

- 幹線道路沿道の荷さばき需要等の交通課題に対応するため、路上荷さばきスペースなどの整備を検討します。

■共同荷さばき場イメージ



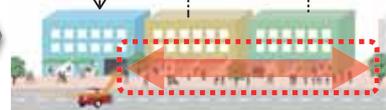
新宿駅東口地区荷さばき集約化社会実験

■駐車場出入口集約イメージ

低層部の賑わいの連続性や歩行者ネットワークが分断



低層部の賑わいの連続性や歩行者ネットワークの安全性確保



■シェアサイクルポートイメージ



■路上荷さばきスペースイメージ



出典：多様なニーズに応える道路ガイドライン 国土交通省
(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf)

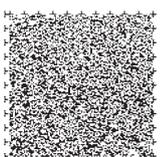


～まちづくりトピック～

駐車場地域ルール

駐車場地域ルールにより、東京都駐車場条例による一律の基準ではない「地域ルールによる駐車施設附置義務」の特例が認められるようになりました。

地域ルールの導入により、附置義務台数の低減、集約駐車場、共同荷さばき用駐車スペースの整備等地域の特性に応じた駐車施設の整備を図ることができます。





(10)まちを育てる仕組み

特性と課題

- 駅周辺では、町会をはじめ、学生ボランティアなどによる様々な地域活動が実施されています。
- 高田馬場は、学生のまち、多様な食文化など独自の文化が息づくまちでもあり、地域住民や学生のみならず、多くの人々から親しまれています。

■ 駅周辺の様々な地域活動



学生ボランティアによる清掃
(NPO) 維新隊ユネスコクラブの活動
出典：新宿区民活動支援サイト



高田馬場まつり

まちづくりの基本方針

多様な主体の連携・協働によるまちづくりの推進

- 公共的な空間の創出や交流・情報発信機能の導入を図り、多様な主体が連携・協働してまちづくりを推進するための場所づくりを進めると共に、高田馬場にかかわる様々な人々や組織が、それぞれの役割を認識し、協働によるまちづくりに取り組むことで、まちを育て、まちへの愛着心を育てていきます。

駅まち空間を中心としたエリアマネジメントの推進

- 駅まち空間において整備する歩行者広場などのオープンスペースを活用し、地域が主体となった防災・防犯の取組みやまちのイベントなどのエリアマネジメント活動を推進し、まちの更なる魅力・価値の向上を図ります。

■ エリアマネジメントの活動イメージ



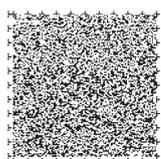
防災の取組み
(新宿駅周辺防災対策協議会)



広場の活用
(新宿副都心四号線 55HIROBA)

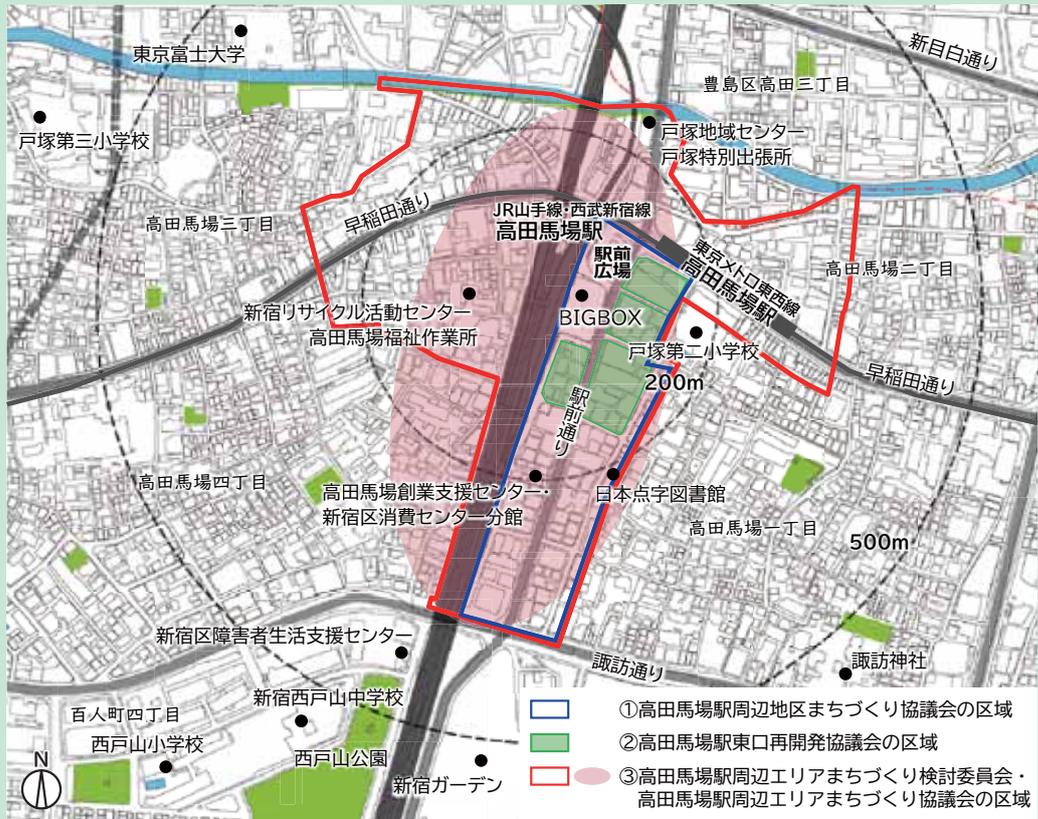


道路空間の活用
(新宿モア4番街)





～まちづくりトピック～ 駅周辺まちづくりの動き



出典：事務局調べ

①高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会（平成 28(2016)年 3月設立）

目的：高田馬場駅周辺地区のまちづくりについて検討し、まちづくりの方向性や将来像を描き、本地区にふさわしいまちづくりを実現することを目的とし、まちづくり構想案の策定に向けた検討を行う。

会 員：検討区域内に土地・建物を所有する方、お住まいの方、営業されている方
事務局：新宿区

高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案

（平成 30(2018)年 12月 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会）

まちづくり協議会が、まちの将来像やまちづくりの方向性をまとめたものであり、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。

◆まちづくりビジョン

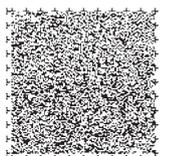
『パラエティ溢れる魅力が 混ざり合い パワーとなるまち・高田馬場』
～人にやさしい都市空間の創出と多様な人々のつながりによる成長～

②高田馬場駅東口再開発協議会（平成 28(2016)年 9月設立）

目的：本地区における共同化事業の検討を行い、会員の意向を尊重しながら、市街地再開発事業の事業化を目指すことを目的とし、検討を行う。

会 員：高田馬場一丁目 26 番, 27 番, 28 番, 34 番に土地・建物の権利を持ち、加入した方
事務局：地権者

〔 技術支援者：UR都市機構
事務局運営者：中央日本土地建物(株)、日鉄興和不動産(株) 〕



6. まちの将来像の実現に向けて

(1) まちづくりの段階的整備及び波及効果

●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。

第1段階：駅東側ゾーンのまちづくり



第2段階：駅西側・駅北側ゾーンのまちづくり

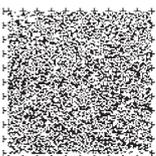


※今後、技術的な検討を行い、関係機関との協議・調整等を踏まえながらまちづくりを進めていきます。

2022年度

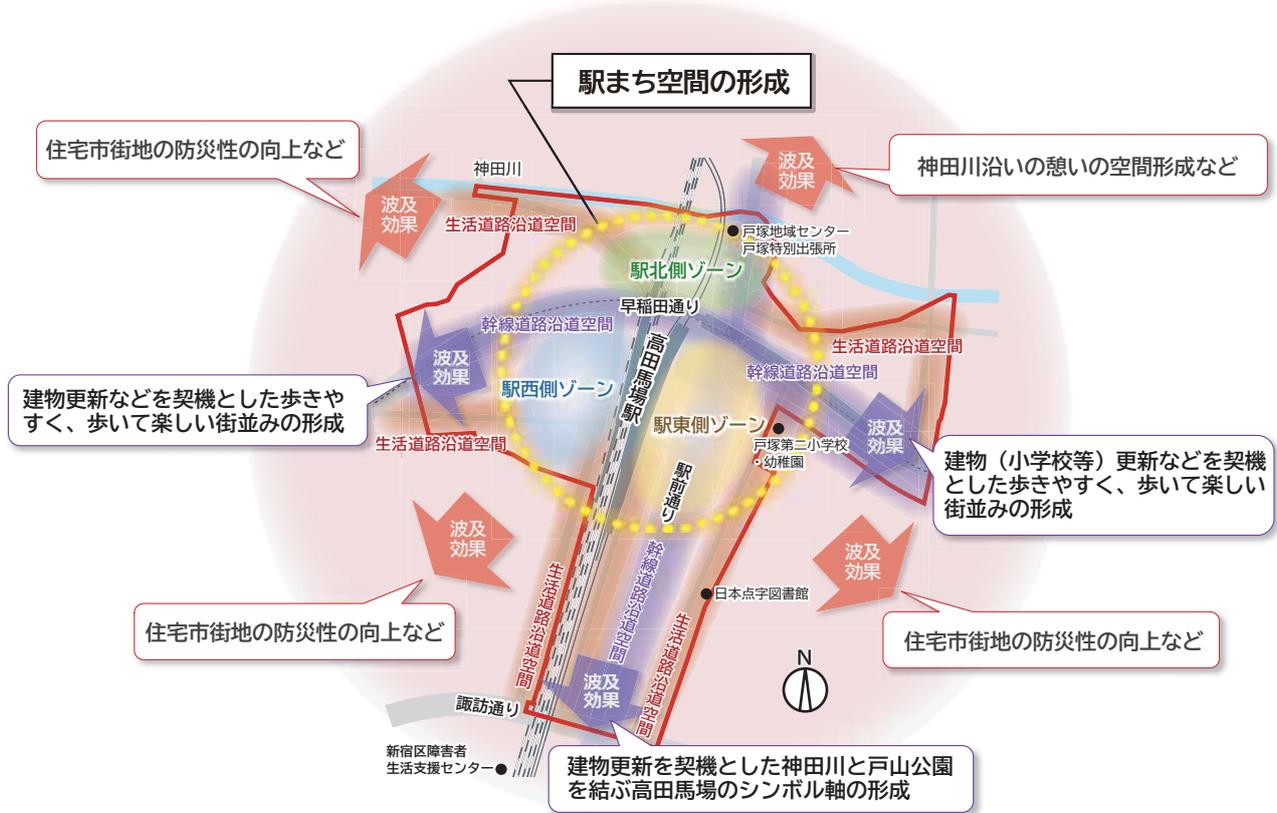
高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針の策定

高田馬場駅周辺エリア将来像の実現





- まちづくりの実現に伴い、沿道空間や高田馬場周辺の市街地における機能更新や活性化によるまちづくりの波及効果が期待されます。
- まちづくりの波及効果により、更なるまちの魅力向上や発展が期待されます。



(2) まちの将来像の実現のために想定される事業手法・制度

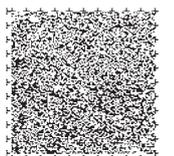
区分		想定される事業手法	想定される制度
駅まち空間	駅東側ゾーン	市街地再開発事業、 任意の共同化事業、 個別建替え、 都市計画事業 など	地区計画、 都市開発諸制度、 街区再編まちづくり制度 など
	駅西側ゾーン		
	駅北側ゾーン		
空間沿道	幹線道路沿道空間	個別建替え、 任意の共同化事業 など	
	生活道路沿道空間		

(3) まちづくりの進め方

高田馬場駅周辺エリアのまちづくりは、地域の皆さまとの話し合いや関係機関との協議・調整・合意形成等を踏まえながら進めていきます。

■主な関係機関

行政：東京都、新宿区
 地元：町会、商店街振興組合・商店会、まちづくり検討組織 など
 鉄道事業者等：東日本旅客鉄道(株)、西武鉄道(株)、東京地下鉄(株)、(株)西武リアルティソリューションズ、その他関連する民間事業者 など



■検討体制

高田馬場駅周辺エリア
まちづくり検討委員会

高田馬場駅や周辺の道路、駅前広場等の都市基盤について、まちづくりと連携し、その充実・強化を図るため、専門家等による検討、意見交換、意向把握を行う。



連携

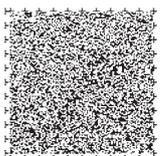
高田馬場駅周辺エリア
まちづくり協議会

高田馬場駅周辺の地域特性を活かしたまちの将来像を策定するため、地元組織代表者による検討、意見交換、意向把握を行う。



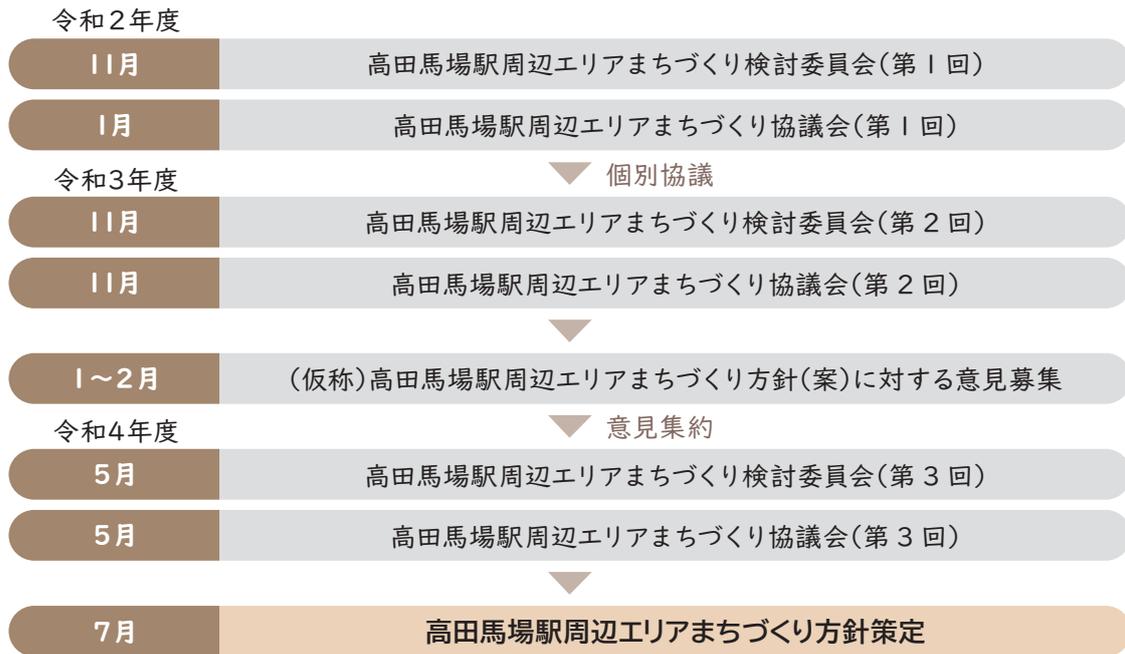
■高田馬場駅周辺エリアまちづくり検討委員会の構成

- 会 長： 一般財団法人計量計画研究所代表理事 岸井 隆幸
 副 会 長： 早稲田大学創造理工学部建築学科教授 古谷 誠章
 副 会 長： 早稲田大学創造理工学部社会環境工学科教授 森本 章倫
 委 員： 東京都 都市整備局都市づくり政策部 土地利用計画課 まちづくり専門課長
 東京都 都市整備局都市基盤部 交通企画課 都市基盤事業調整専門課長
 東京都 都市整備局都市基盤部 街路計画課長
 新宿区 都市計画部 都市計画部長
 新宿区 都市計画部 都市計画課長
 新宿区 みどり土木部 土木管理課長
 新宿区 みどり土木部 道路課長
 東日本旅客鉄道株式会社 本社 総合企画本部投資計画部 課長
 東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部企画室 企画調整課長
 東京地下鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部 開発連携・工事調整担当課長
 東京地下鉄株式会社 まちづくり連携プロジェクトチーム
 まちづくり連携プロジェクトチーム担当課長
 西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部 鉄道計画課 マネジャー
 株式会社西武リアルティソリューションズ 沿線開発事業部 課長
 顧 問： 元国土交通省大臣官房技術審議官
 オブザーバー： 国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官
 東京都 都市整備局 市街地整備部 企画課長
 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業企画部 担当部長
 新宿区 副区長
 事 務 局： 新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課
 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業企画部 事業企画第2課



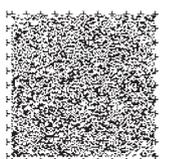


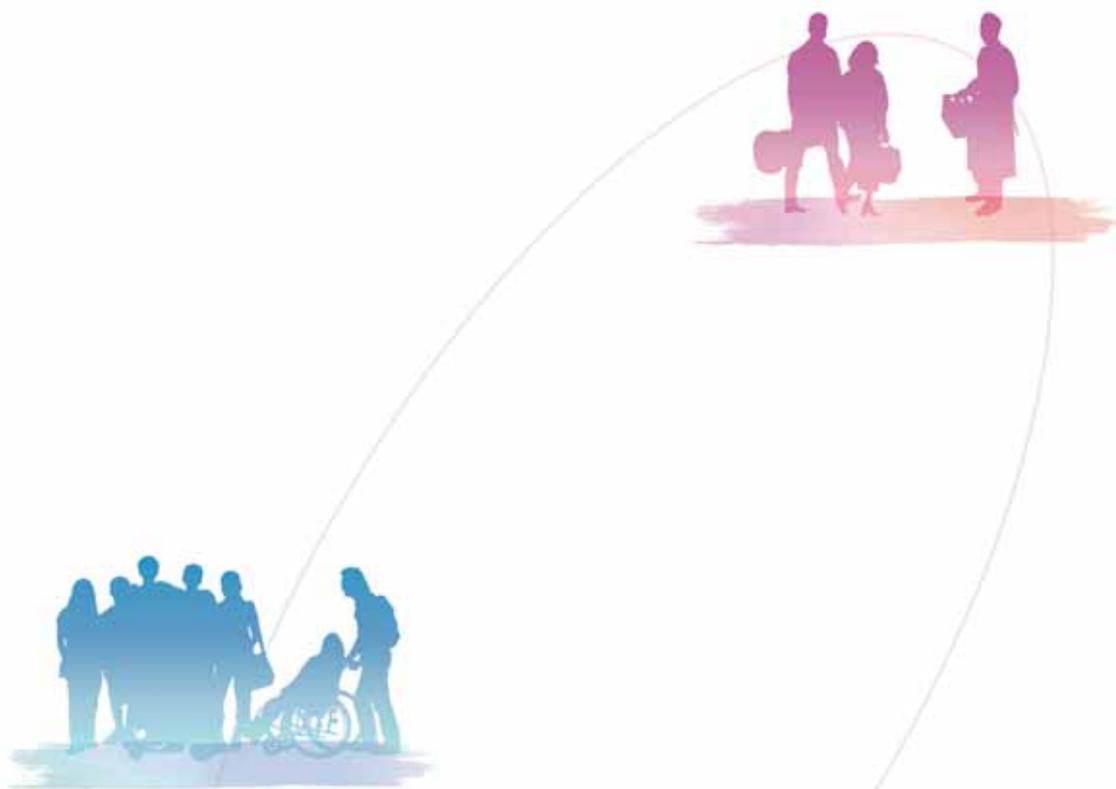
■ 検討経緯



■ 高田馬場駅周辺エリアまちづくり協議会の構成

- 委員： 戸塚地区町会連合会 会長
 諏訪町会 会長
 高田馬場町会 会長
 高田馬場銀座商店街振興組合 理事長
 高田馬場清和会 会長
 高田馬場三丁目宮田会 会長
 高田馬場西商店街振興組合 理事長
 高田馬場南親睦会 会長
 さかえ通り商店会 会長
 高田馬場駅戸山口協議会 会長
 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 会長
 高田馬場駅東口再開発協議会 会長
- 顧問： 東京富士大学 理事長
 元新宿区助役
- オブザーバー： 新宿区 副区長
 新宿区 都市計画部 都市計画部長
 新宿区 都市計画部 都市計画課長
 新宿区 みどり土木部 土木管理課長
 新宿区 みどり土木部 道路課長
 新宿区 戸塚特別出張所長
 独立行政法人都市再生機構
- 事務局： 新宿区 都市計画部 景観・まちづくり課





高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針

新宿区都市計画部景観・まちづくり課

東京都新宿区歌舞伎町 1-4-1

電話 03-3209-1111 (代表)

FAX 03-3209-9227

令和4(2022)年7月発行 印刷物作成番号 2022-3-4006

