

## 高田馬場駅周辺エリアの現況・課題について







## 目次

## 1. まちの現況と課題

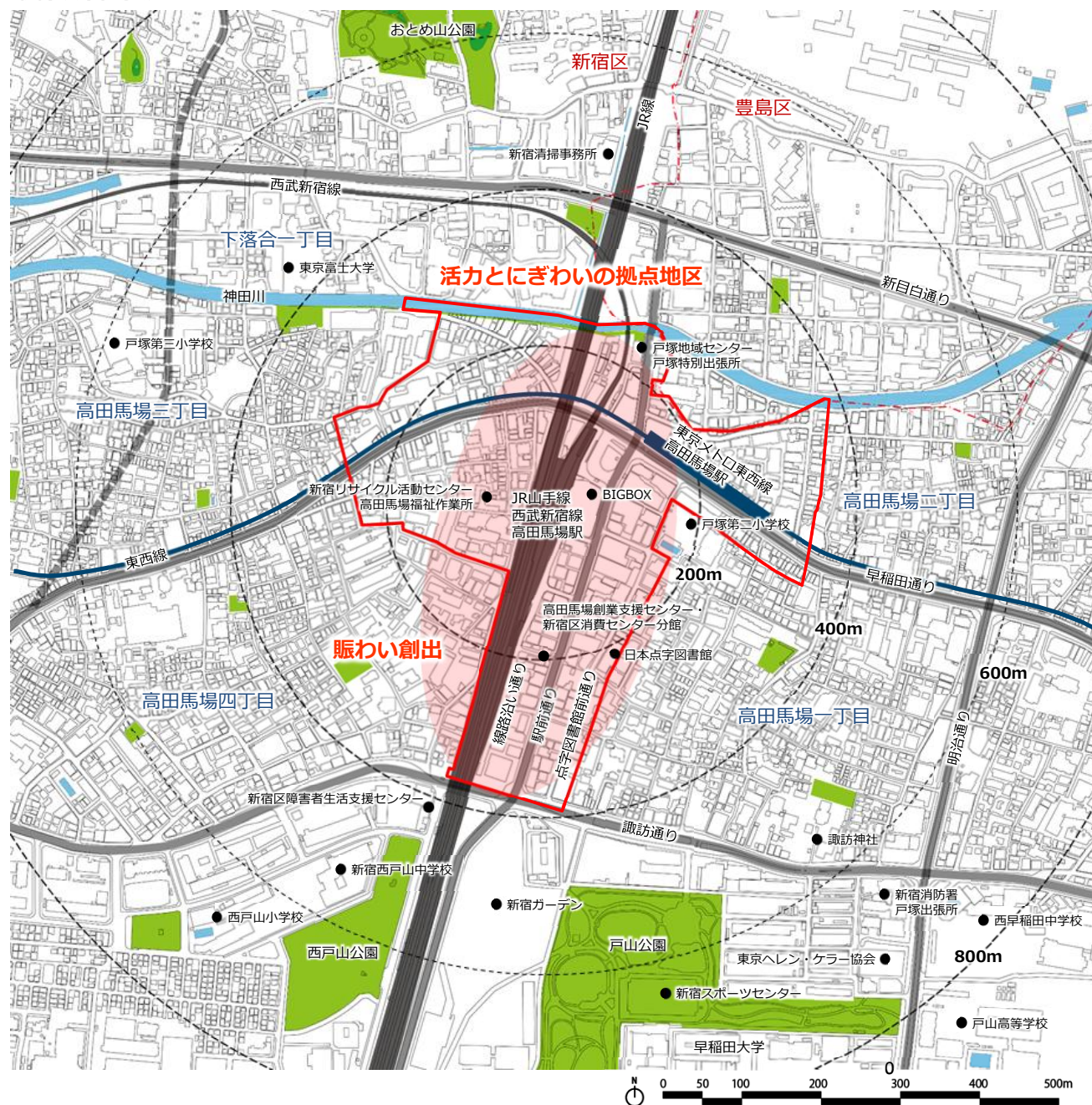
- ① 上位関連計画
- ② 地域の歴史
- ③ 人口・事業所動向等
- ④ 土地利用・建物
- ⑤ 都市計画
- ⑥ 鉄道
- ⑦ 駅前広場
- ⑧ 道路
- ⑨ 駐車場・駐輪場
- ⑩ 歩行者ネットワーク
- ⑪ 空間・景観
- ⑫ 防災・環境

## 2. 駅周辺まちづくりの動き

- ① 高田馬場駅周辺エリアと地元によるまちづくり  
検討区域との関係
- ② 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会
- ③ 高田馬場駅東口再開発協議会

【凡例】	
	東京都 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 (賑わい創出)
	区界
	都市計画道路
	都市計画道路 (計画決定)
	公園

## ■ 検討の対象地域 高田馬場駅周辺エリア (活力とにぎわいの拠点地区及び関連するエリア)





## 1. まちの現況と課題 ① 上位関連計画

高田馬場駅周辺エリアでは、**駅からまちに広がる賑わいあふれる都市空間**や、**安全で便利な歩行者空間の整備等によるユニバーサルデザインのまちづくり**が目指されている。

## 都市づくりのグランドデザイン (東京都・平成29(2017)年9月策定)

高田馬場駅周辺エリアは**中枢広域拠点域**に位置付けられている。

## ●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**となっている。

## 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針 (東京都・平成31(2019)年3月改定)

高田馬場駅周辺エリアは**活力とにぎわいの拠点地区**に位置付けられている。

## ●活力とにぎわいの拠点地区における都市開発諸制度の戦略的活用

地域の活力やにぎわいを生み出す機能集積を誘導し、生活や就業の場として、地域における拠点性を高めていく。ただし、過度の業務商業集積は周辺の住環境に影響を及ぼすこともあるため、業務商業の集積は地域特性に応じて、できるだけコンパクトで機能的なものとし、周辺住宅地との調和が図れるようにする。

## 都市再開発の方針 (東京都・平成27(2015)年3月策定)

高田馬場駅周辺エリアは**誘導地区**に位置付けられている。

## ●誘導地区

計画的な再開発が必要な市街地のうち、再開発促進地区(特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区)に至らなくても、都市づくりビジョンや都市計画区域マスタープランを実効性あるものとするうえで、効果が大きく、また再開発が望ましいなどにより、今後、再開発の機運の醸成等を図り、再開発に関する公共及び民間の役割を明確にしていくべき地区

## ●今後の予定

令和3(2021)年3月都市計画決定に向け、再開発促進地区に指定されるよう都市計画手続き中(区域も変更予定)

## 【新宿区 まちづくり長期計画】まちづくり戦略プラン (新宿区・平成29(2017)年12月策定)

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』

重点的な取組み(下記括弧内のアルファベットは右図と対応)

## ●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(a~d)
- ②快適な歩行者空間や空地の整備(e~g)
- ③西武新宿線に関する都市計画のあり方検討(h)

## ●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(i~k)
- ②多様な来街者に配慮した空間の形成(l)

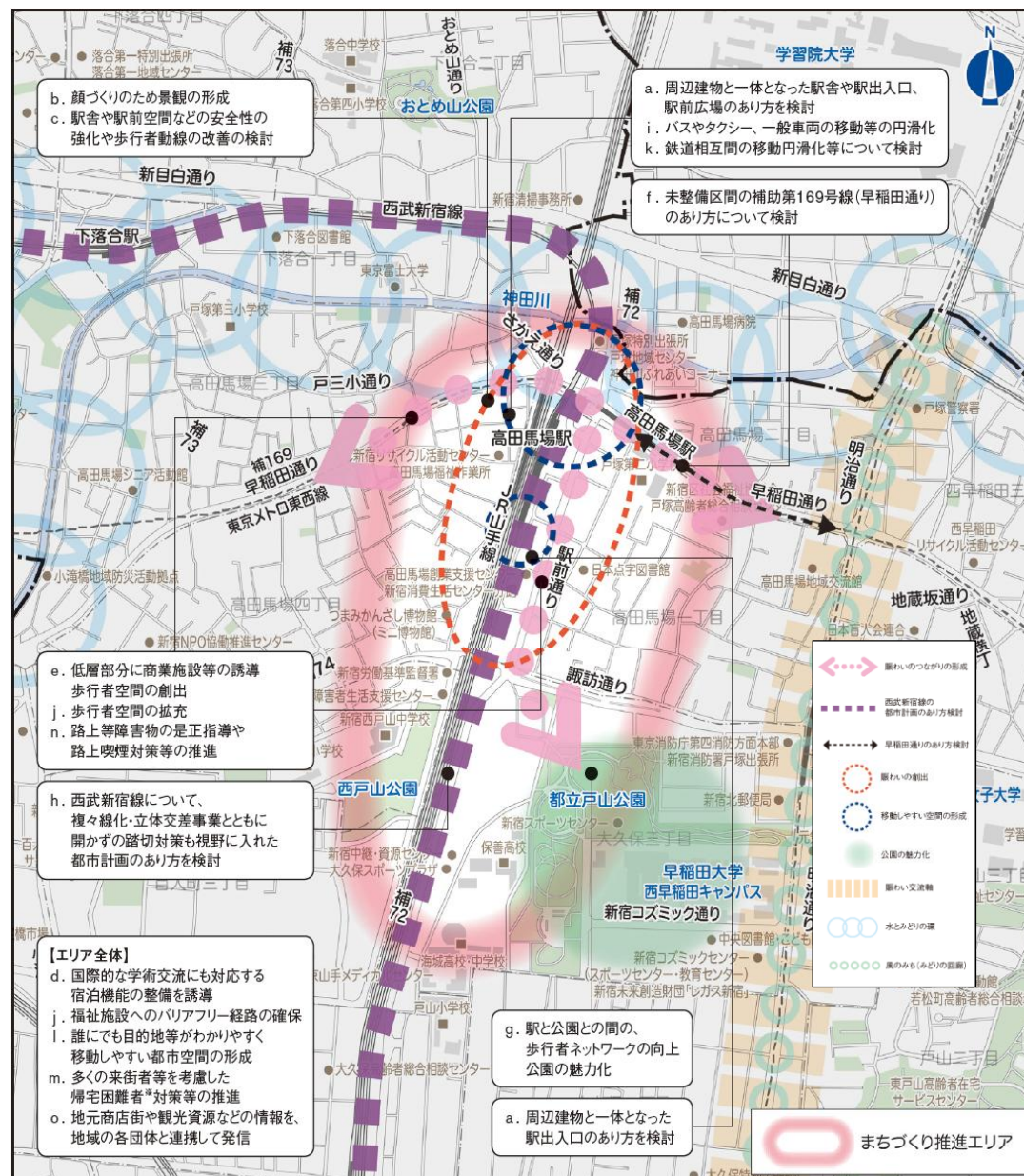
## ●きれい・安心・楽しいまちの創造

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

(参考)豊島区都市づくりビジョン(豊島区・平成27(2015)年3月策定)

豊島区は、地域別まちづくり方針にて、区界にある高田地区の地域像を「神田川と坂、歴史の情緒を感じられるまち」とし、自然と地形、歴史を身近に感じられるまちを目指している。とくに、神田川沿いは「みどりの軸」とし、東京都景観計画にある神田川景観基本軸の考え方を引き継ぎ、神田川と周辺の寺社や住宅地が一体となったまちづくりが必要としている。

## 【新宿区 まちづくり長期計画】まちづくり戦略プラン 戦略図



※おおむねの位置を示しています。凡例は主にエリア内のものを示しています。  
 ※重点的な取組みはエリア内を中心に進めますが、エリアの範囲は、地域の方々の意見やまちづくりの進捗等を踏まえ、必要に応じて見直します。



## 1. まちの現況と課題 ②地域の歴史

高田馬場の周辺は高田馬場駅の開業を受けて市街化が急速に進み、戦後には「高田馬場駅付近」「戸山ヶ原付近」の2つの区画整理事業が実施された。区画整理範囲に含まれなかった地域は計画的な基盤・街区整備が行われないまま現在に至り、高田馬場駅周辺エリアでは東側と西側で基盤整備の水準に差が生じている。

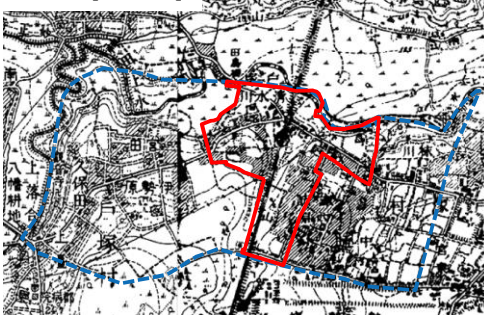
## 高田馬場の変遷

※赤線は活力とにぎわいの拠点地区、青線は高田馬場一丁目～四丁目の範囲を示す。

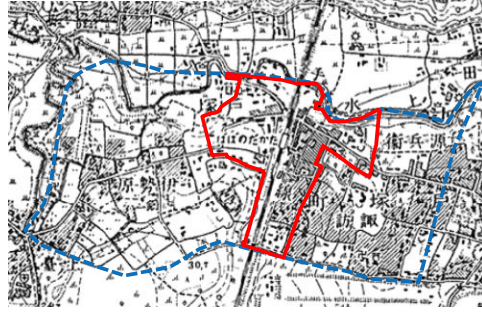
旧版地図 [明治初期] (迅速測図)



旧版地図 [明治後期]



旧版地図 [1920年頃]



旧版地図 [昭和前期]



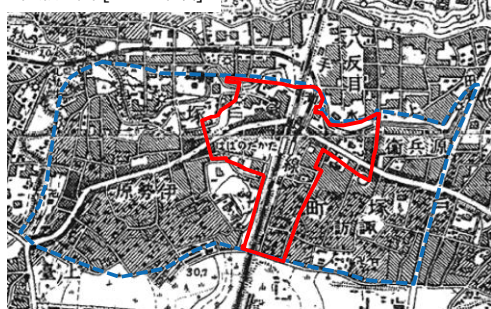
明治時代は農村が広がる地域

●1910年 山手線高田馬場駅開業

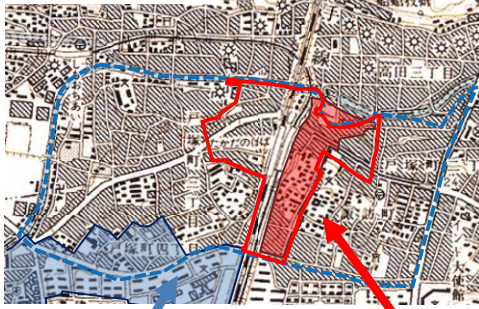
●1927年 西武新宿線高田馬場駅開業

高田馬場駅の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る

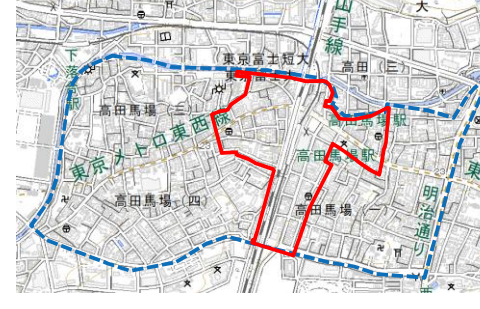
旧版地図 [1950年頃]



旧版地図 [1970年頃]



地理院 淡色地図[~現在]



戦後、徐々に宅地化が進む

●1951-1969年 戦災復興土地区画整理事業として

新宿区戸山ヶ原付近土地区画整理事業 (約38ha) を実施※

●1962-1972年 戦災復興土地区画整理事業の一環 (都市改造事業) として

高田馬場駅付近土地区画整理事業 (約8ha) を実施※

現在、高田馬場の周辺は、商業施設、教育施設、福祉施設、業務機能、住宅など多様な用途が集積するにぎわいあるまちとなっている

●1964年 地下鉄東西線高田馬場駅開業

●1974年 BIGBOX開業

## 【地図について】

## 旧版地図 [明治初期] (迅速測図)

出典: 農研機構 (<http://aginfo.cqk.affrc.go.jp/tmc/>)

地図は、「旧版地図 明治初期」(<http://user.numazu-ct.ac.jp/~tsato/webmap/map/lmap1.html?data=history>) を使用して作成

## 旧版地図 [明治後期]

出典: 農研機構 (<http://aginfo.cqk.affrc.go.jp/tmc/>)、今昔マップ on the web

地図は、「旧版地図 明治後期」、時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」

(<http://user.numazu-ct.ac.jp/~tsato/webmap/map/lmap1.html?data=history>) を使用して作成

## 旧版地図 [1920年頃] [昭和前期] [1950年頃] [1970年頃]

出典: 今昔マップ on the web

地図は、時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」(<http://user.numazu-ct.ac.jp/~tsato/webmap/map/lmap1.html?data=history>)

を使用して作成

## 地理院 淡色地図[~現在]

出典: 国土地理院

地図は、国土地理院の地理院タイトル「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

※ 高田馬場の周辺では、戦災復興土地区画整理事業として、1948年に「高田馬場駅付近 (約249,000坪≒約82ha)」と「戸山ヶ原付近 (約352,000坪≒約116ha)」にて施行地区の告示がされたが、ドッジライン等の影響により戦災復興都市計画の再検討がなされ、実際に施行されたのは、上図の範囲に留まり、駅西側 (現在の高田馬場三丁目・四丁目) の大半は、未施行のまま現在に至る。

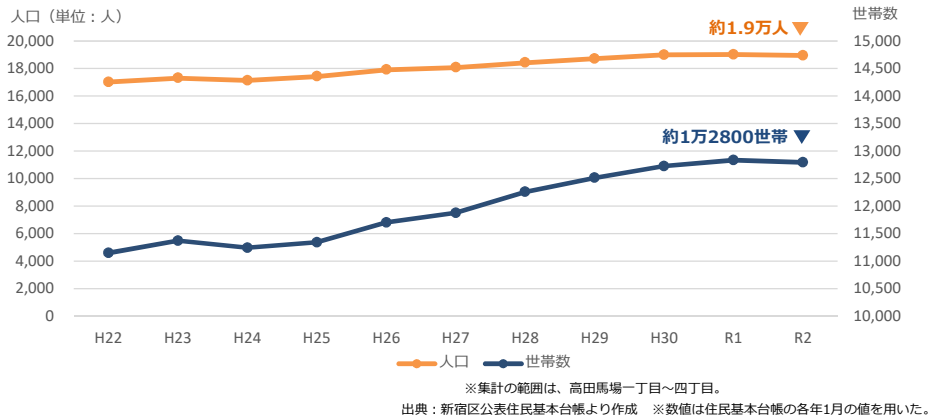
1. まちの現況と課題 ③人口・事業所動向等

現況と課題

<人口> 人口・世帯数はともにやや増加傾向（令和2(2020)年は微減）、**若年層、単独世帯、外国人の割合が高い**。高田馬場の周辺には都営住宅が集積しており、その地域の**高齢者の割合が高い**。  
 <事業所> 小規模な事務所数の割合が高く、商業施設の販売額が少ない。  
 業種は、【学術研究、専門・技術サービス業】、【宿泊業、飲食サービス業】、【不動産業、物品賃貸業】、【卸売業、小売業】で過半を占めている。

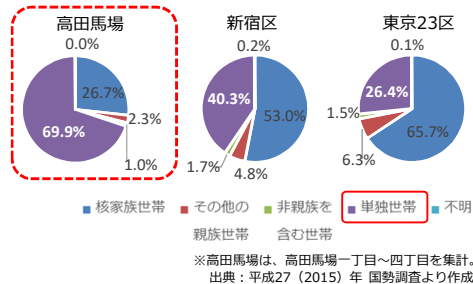
高田馬場の人口・世帯数はともにやや増加傾向（令和2(2020)年は微減）。

■高田馬場の人口と世帯数の推移



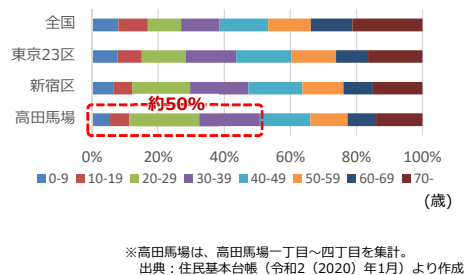
単独世帯の割合が約70%と高い。

■高田馬場の世帯類型の割合



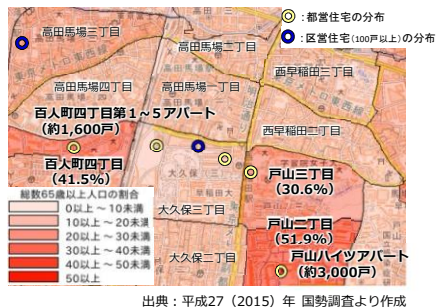
30代までが約半数を占めており、若年層の割合が高い。

■人口構成



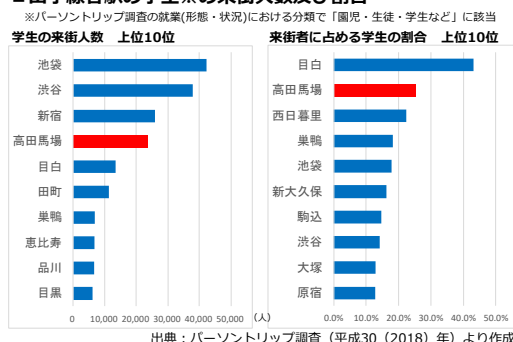
高田馬場の周辺には都営住宅が集積しており、その地域は65歳以上の人口割合が高い。

■65歳以上の人口割合



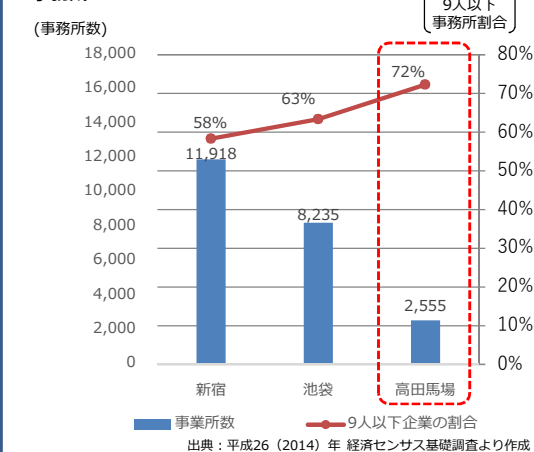
高田馬場駅に通学目的で来訪する人が多い。

■山手線各駅の学生※の来街人数及び割合

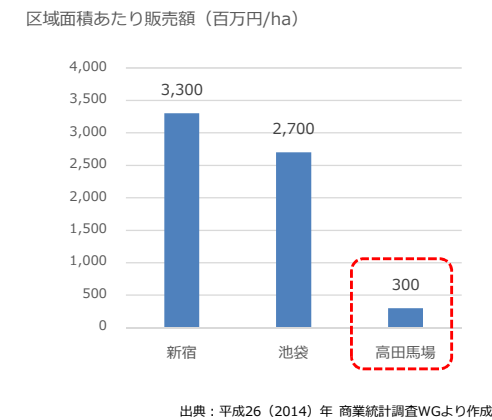


小規模な事務所が多く、商業施設の販売額は他地区と比較して少ない。

■事務所

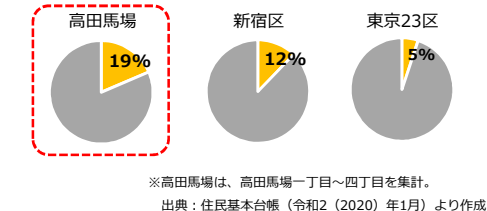


■商業施設

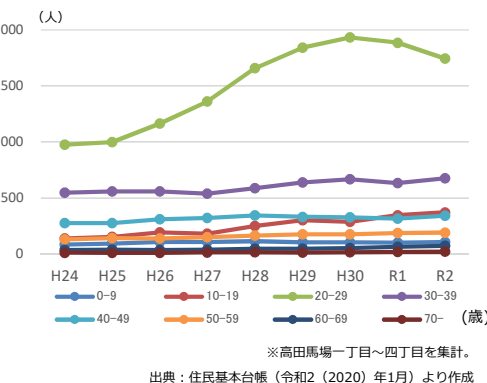


外国人の割合が高く、特に20代が急増している。

■夜間人口に対する外国人の割合

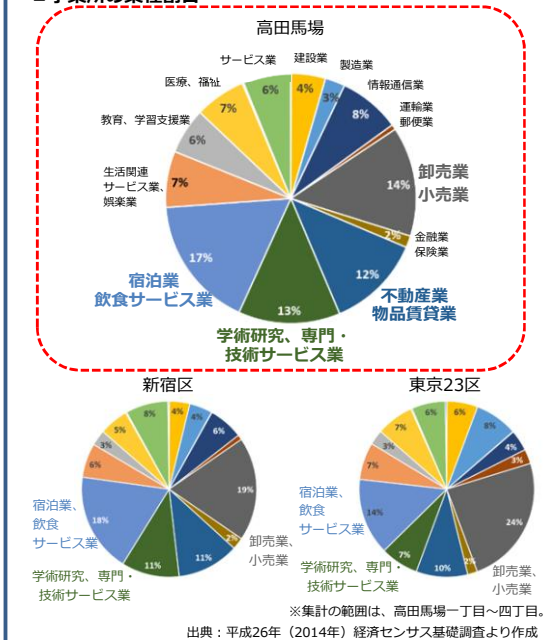


■外国人の年齢別人口推移



業種は、【学術研究、専門・技術サービス業】、【宿泊業、飲食サービス業】、【不動産業、物品賃貸】、【卸売業、小売業】で過半を占めている。

■事業所の業種割合





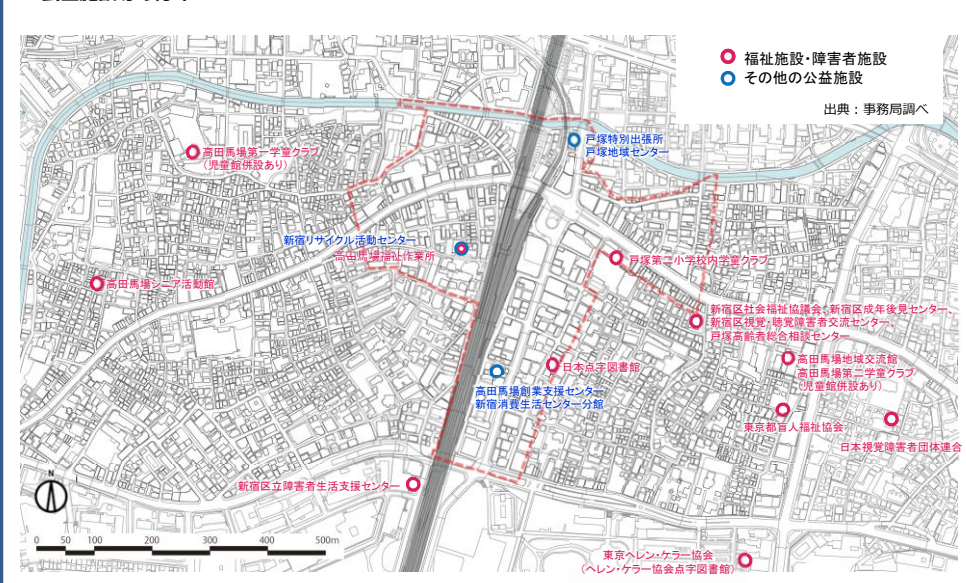
1. まちの現況と課題 ④土地利用・建物

現況と課題

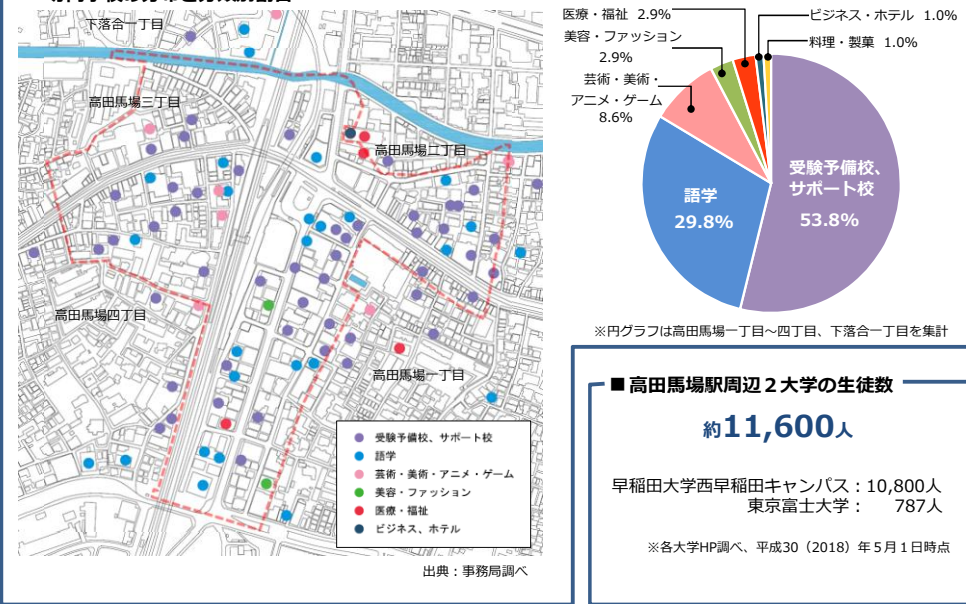
- ・高田馬場の周辺には**大学、専門学校、福祉施設**が集積しており、**多くの学生や障がい者が駅周辺施設を利用。**
- ・駅前と大通り沿い（早稲田通り、駅前通り）には商業・業務施設が集積している。また、**老朽化した建物や旧耐震基準の建物も多く分布しており、防災面が課題。**
- ・駅の西側、北側は細分化された土地利用が目立ち容積消化率が低く、**駅前立地として十分な土地の有効利用がなされていない。**

福祉施設や大学、専門学校がエリア周辺に多く立地している。

■ 公益施設等の分布



■ 専門学校の分布と分類割合



■ 高田馬場駅周辺2大学の生徒数

約11,600人

早稲田大学西早稲田キャンパス：10,800人  
東京富士大学：787人

※各大学HP調べ、平成30（2018）年5月1日時点

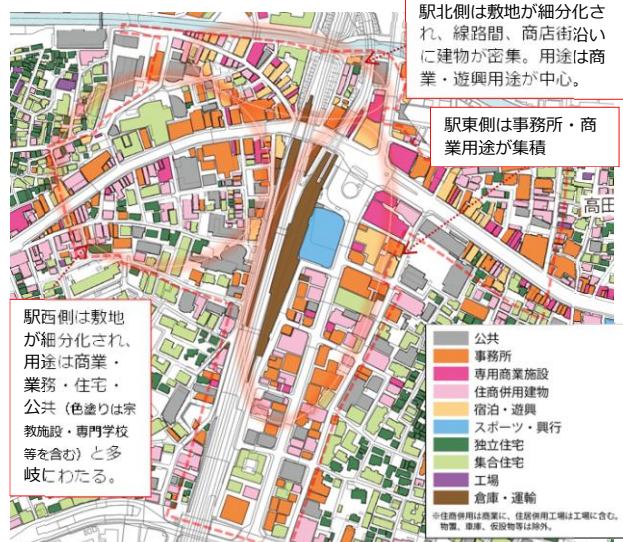
コラム1：高田馬場のカルチャー

- 食文化
  - ・通称「馬場グルメ」といわれるほど、高田馬場には多種多様な飲食店が集積している。
- アミューズメント
  - ・高田馬場には手塚プロダクションが立地しており、鉄腕アトムは高田馬場出身の想定、鉄道高架下への壁画設置、J R山手線の発車音の導入などアトムと地域とのつながりは強い。
  - ・西武新宿線沿いには著名なアニメ制作会社が立地
  - ・駅周辺には著名なゲームセンターが立地
- 伝統
  - ・高田馬場には地域の総鎮守である諏訪神社が立地
  - ・地場産業として神田川沿いに染物工房が立地



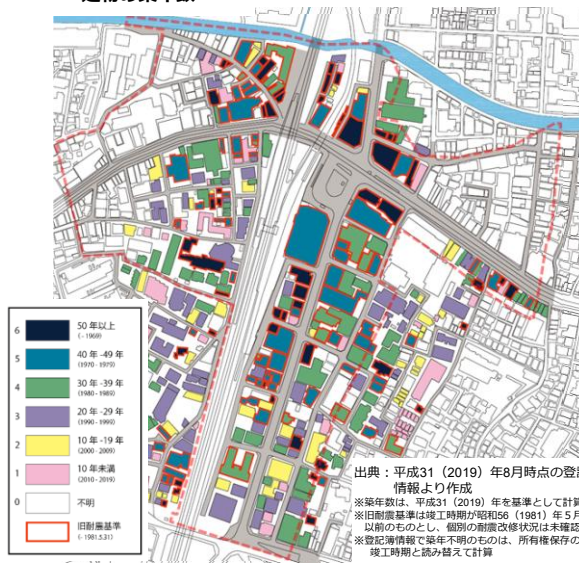
高田馬場駅周辺エリアは商業・業務施設が集積しているが、築年数50年以上の老朽化した建物や旧耐震の建物も多く立地する。

■ 建物用途

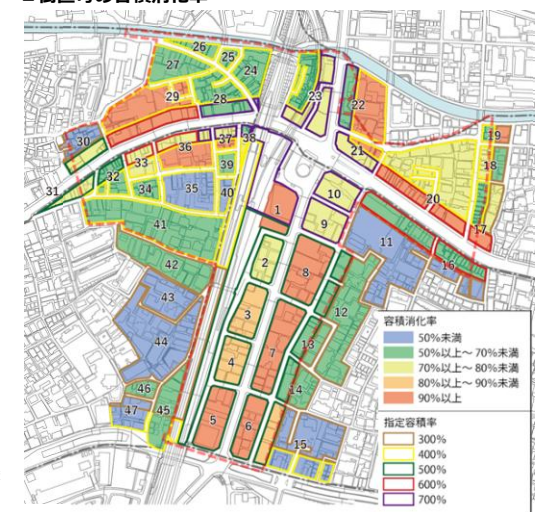


この地形図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して完成したものである。（承認番号）31都市基交著第109号  
東京都GISデータにもつき事務局にて二次加工

■ 建物の築年数



■ 街区毎の容積消化率



この地形図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して完成したものである。（承認番号）31都市基交著第109号  
東京都GISデータにもつき事務局にて二次加工



## 1. まちの現況と課題 ⑤都市計画

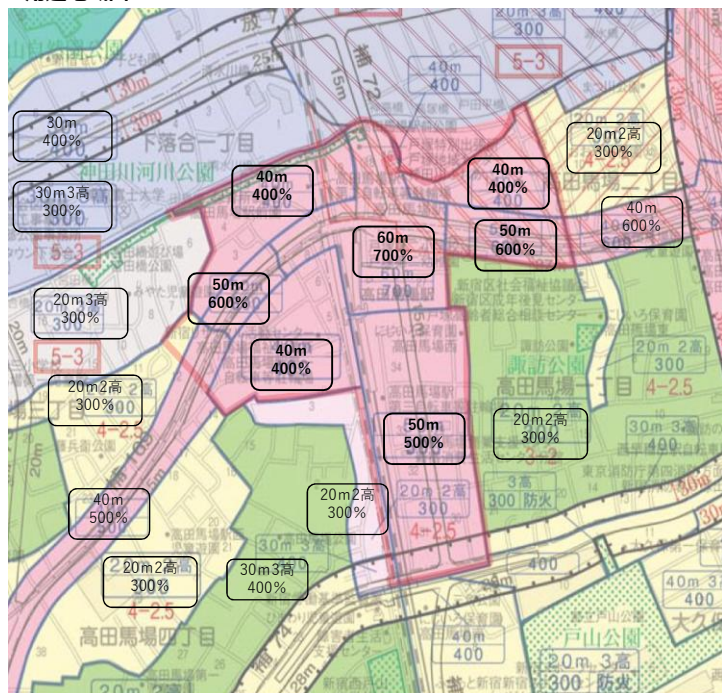
## 現況と課題＜用途地域＞

- 高田馬場駅周辺エリアの大半が商業地域、エリア南西には近隣商業地域と第一種中高層住居専用地域が、エリア南東には第一種中高層専用地域が広がる。
- 高田馬場駅は鉄道3路線が乗り入れているターミナルだが、**駅周辺の指定容積率は400～700%とばらつきがあり、特に駅の西・北側の指定容積率が低い。**
- 高度地区による絶対高さ制限（40～60m）が定められている。
- 駅東側の早稲田通り沿道北側には第二種文教地区の指定がある。

## 現況と課題＜都市計画施設＞

- 補助72号線は、令和2年（2020）9月20日に全線開通（靖国通り～新目白通り）。
- ＜都市計画道路＞ 早稲田通り（補助169号線）は駅東側（駅前～明治通り）に都市計画決定済の整備計画あり※。 ※なお、都市計画道路の整備については、広域の道路計画を踏まえ、別途検討が必要
- 諏訪通り（補助74号線）は一部区間で整備中。
- ＜駅前広場＞ 駅東側の駅前広場は都市計画道路（面積2,610㎡）に指定されている。 ※駅前広場の面積は、国土交通省HP都市計画施設の状況より。面積算定の明確な境界は不明。
- ＜都市高速鉄道＞ 西武鉄道新宿線中井駅～高田馬場駅間は連続立体交差事業が都市計画決定済。
- 西武鉄道新宿線複々線化事業（地下急行線）は令和元年度に都市計画の廃止手続き開始。
- ＜都市計画公園＞ 神田川河川公園（街区公園）の都市計画あり※。 ※なお、都市計画公園の整備については、広域の河川計画を踏まえ、別途検討が必要

## ■用途地域図



出典：新宿区用途地域図  
（一部豊島区部分を合成）

## 用途地域

- 第一種低層住宅専用地域（高さの限度10m）
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 準工業地域/特別工業地区

## 容積率・高度地区の指定

- 20m3高 300% ←高度地区（絶対高さ制限、高度地区の区分）
- 300% ←容積率

## 特別用途地区

- 中高層階住居専用地区
- 第一種文教地区
- 第二種文教地区

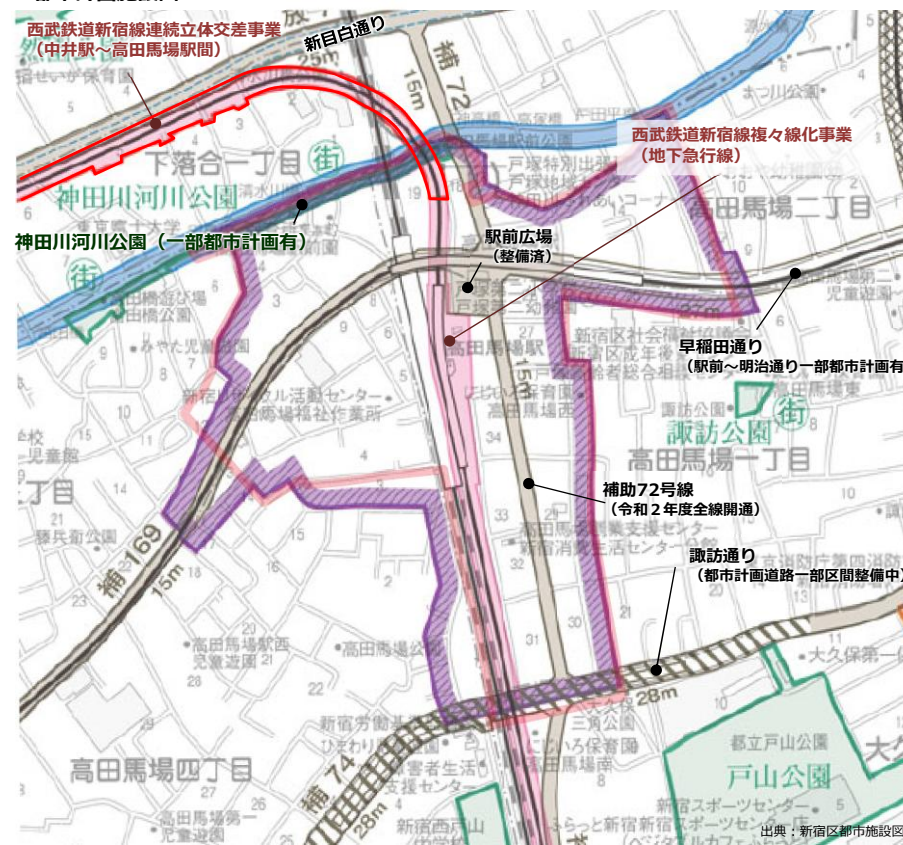
対象エリア内は、容積率指定400%以上で防火地域、300%以下で準防火地域に指定されている。

## ※高度地区について

新宿区では日照の確保を主目的に、居住環境の保護を特に図るべき地域において高度地区を定め、斜線型高さ制限・絶対高さ制限を指定。

絶対高さ制限を定める地域は都市再生緊急整備地域・高度利用地区などを除く地域とする。

## ■都市計画施設図



出典：新宿区都市施設図

## 都市計画道路

- (完) (了)
- (事業中)
- (計画決定)
- (放射街路・環状街路・補助線街路・駅付近広場及び街路)

## 都市高速鉄道

- 都市高速鉄道（完了）
- 西武鉄道新宿線 連続立体交差事業
- 西武鉄道新宿線 複々線化事業（地下急行線）

## その他

- 駐車場整備地区
- 河川
- 公園（街）（街区公園）



コラム2：都市計画道路補助72号線（靖国通り～新目白通り）の整備

令和2（2020）年9月20日、補助72号線（靖国通り～新目白通り）約2,510mが全線開通。全線開通に伴い職安通りと諏訪通りの区間について、地元よりつつじの名所にちなんだ愛称「つつじ通り」を要望する声があったことから、愛称を「つつじ通り」と命名。

<期待される整備効果>

- ・交通の流れをスムーズに（明治通り・小滝橋通り混雑緩和、生活道路への交通流入緩和）
- ・地域の活性化（沿道建物建替え推進）
- ・質の高い景観と空間の創造
- ・地域の防災性を向上

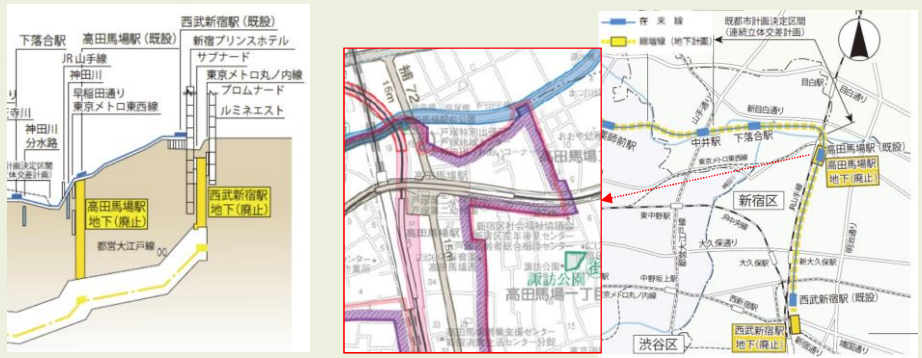


【整備区間（職安通り～大久保通り）】



コラム3：都市高速鉄道西武鉄道新宿線複々線化計画（西武新宿駅～上石神井駅間）都市計画変更について

西武鉄道(株)では西武新宿駅から上石神井駅までの約12.8 kmを複々線化することを計画し、東京都において平成5（1993）年4月に都市計画決定したが、平成7（1995）年1月に当該計画の延期を表明。その後の施策の効果等により計画当時の混雑率は減少し、当該区間では引き続き連立事業の推進や鉄道施設の改良などを講じることで当初の目的である都市交通の利便性向上及び円滑化が一定程度図れることから、平成31（2019）年度、複々線化計画の全区間並びに西武新宿駅（地下約5,300m）及び高田馬場駅（地下約6,000m）を廃止する都市計画変更の手続きを開始。

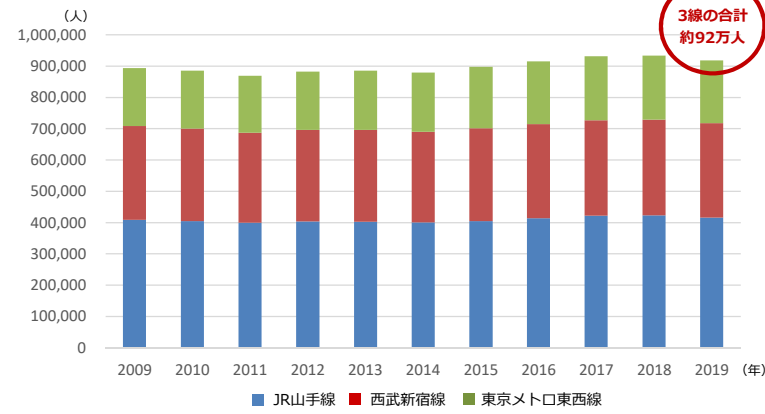


出典：新宿区都市施設図及び「都市計画高速鉄道西武鉄道新宿線複々線化計画（西武新宿駅～上石神井駅間）都市計画変更のあらまし（東京都・西武鉄道株）」より作成

現況と課題

- ・高田馬場駅は、鉄道3路線が乗り入れる交通結節点で、**1日90万人を超える乗降客数**を誇る。
- ・乗降客数は平成27（2015）年より微増傾向にあったが平成31（2019）年は減少
- ・各路線においても**利用者数の多い主要駅**となっており、**駅利用者の半数が乗換利用**。

■ 鉄道各線乗降人員（1日平均）の推移



■ 山手線各駅における鉄道各社合計の1日平均乗降客数

1	新宿	3,738,899
2	渋谷	3,317,665
3	池袋	2,645,890
4	東京	1,141,927
5	品川	1,040,256
6	高田馬場	918,160
7	新橋	903,954
8	秋葉原	758,404
9	目黒	740,996
10	上野	625,915
11	浜松町	581,760
12	田町	542,982
13	有楽町	512,493
14	五反田	466,457
15	恵比寿	409,406

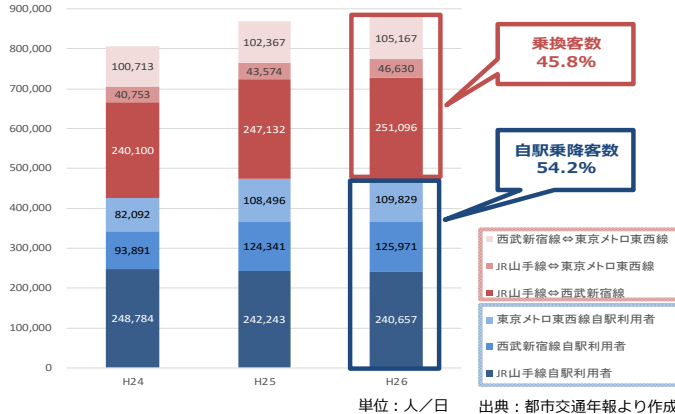
出典：各社ホームページより作成  
※令和元（2019）年度実績、JRは乗車人数の2倍の数値とする

■ 各線の駅別乗降人員（乗車人員）ランキング（平成31（2019）年度の1日平均）

JR山手線駅別乗車人員		西武新宿線駅別乗降人員		東京メトロ東西線駅別乗降人員		
1	新宿	775,386	1	高田馬場	301,862	
2	池袋	558,623	2	西武新宿	183,666	
3	東京	462,589	3	3所沢	102,368	
4	品川	377,337	4	4田無	75,418	
5	渋谷	366,128	5	5花小金井	59,220	
6	新橋	278,334	6	6新所沢	54,822	
7	秋葉原	248,033	7	7本川越	53,230	
8	高田馬場	208,024	8	8東村山	48,934	
9	上野	182,704	9	9上石神井	44,893	
10	大崎	177,095	10	10狹山市	41,050	
				1	1大手町	365,972
				2	2西船橋	291,416
				3	3高田馬場	200,250
				4	4日本橋	199,797
				5	5飯田橋	194,569
				6	6九段下	177,402
				7	7中野	163,466
				8	8茅場町	129,424
				9	9東陽町	122,629
				10	10門前仲町	117,845

■ 駅利用者の推移

（自駅乗降客数と乗換客数）



単位：人/日 出典：都市交通年報より作成



1. まちの現況と課題 ⑥ 鉄道

- 現況と課題**
- ・ 駅利用者数が多く、**ホーム、改札及び乗換動線が混雑。**
  - ・ **バリアフリー動線のさらなる整備（最短経路化等）が必要。**
  - ・ 駅周辺で計画されている再開発等により今後も駅利用者の増加が見込まれるが、**現在の駅舎内のスペースにはゆとりはなく、現駅舎内での対応だけでは限界。**

ホーム・改札・乗換動線の混雑、バリアフリー動線の不足

■ 駅施設・乗換動線の現況と課題

- ①ホームの混雑**
- ・ JR山手線および西武新宿線高田馬場駅は通勤時間帯などにはホームに人があふれている。
  - ・ 安全対策としてJR、メトロはホームドア設置済み、西武新宿線は令和2年度設置完了予定。
- ②混雑する改札と乗換動線**
- ・ JR・メトロの乗換は早稲田口にしかなく、たくさんの人が交錯。
  - ・ JR戸山口やJR・西武線連絡通路は通勤時間帯に混雑がみられる。
- ③更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るが、駅舎外に出て駅前広場を通るルートとなっている。
  - ・ JR、西武線連絡通路やJR戸山口にはエレベーターやエスカレーターが未設置のため、車イスでの利用が出来ない。

JR東日本でホームが1つの駅乗車人員上位3駅

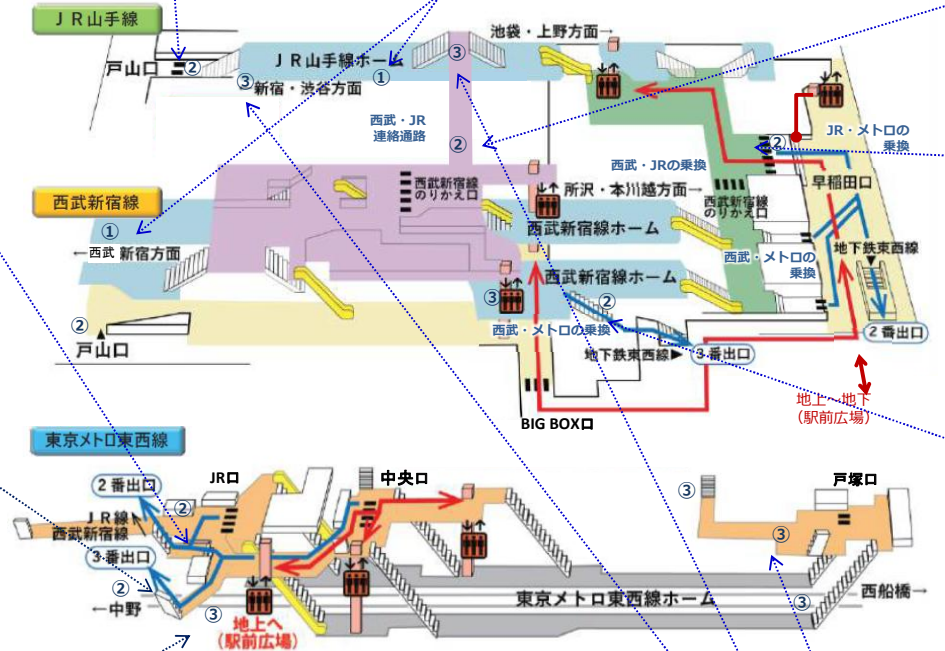
高田馬場駅は、JR東日本管内でホームが1つの駅の中で乗車人員が第1位。ホーム1つに対する乗車人員で比較すると、渋谷（約37万人/ホーム3つ）<高田馬場（約21万人/ホーム1つ）。

	駅名	乗車人員 (2018)
1	高田馬場駅	211,687人
2	五反田駅	141,351人
3	目黒駅	115,560人



**③エレベーター・エスカレーターが未設置**  
(東京メトロ東西線ホームから戸塚口改札及び戸塚口改札から駅出入口)

**③エレベーター・エスカレーターが未設置**  
(JR山手線ホームから戸山口改札間)  
(JR山手線ホームから西武新宿線への連絡通路間)





1. まちの現況と課題 ⑦ 駅前広場

現況と課題

- ・歩行者の滞留空間が不足。
- ・車道により歩行者動線が分断。
- ・車両の広場進入動線がイレギュラーな交通運用のため、歩行者、一般車、公共交通の動線が交錯している。
- ・バス乗り場・降り場の分散、タクシーの待機スペースの不足、送迎用や福祉車両用の乗降スペースが未整備、荷捌き車両の駐車利用がみられる。

駅前には歩行者の溜まり空間が少なく、手狭な駅前広場

乗降客数に対して、駅の西側・東側ともに駅の周りに来街者や乗り換え利用者が滞留できる空間が不足している。

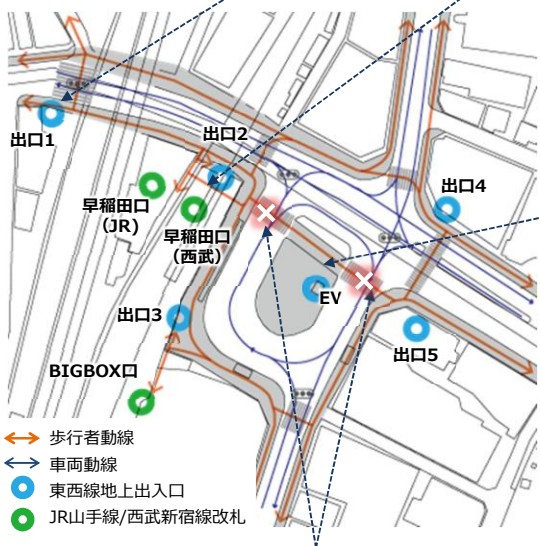


出典：Google mapストリートビュー



出典：Google mapストリートビュー

駅前広場付近の歩行者動線



駅前広場の島内は来街者の滞留空間となっているが、喫煙所が隣接しているなど快適な環境とはいえない。



出典：Google mapストリートビュー

早稲田口改札から早稲田通り沿いに東側に向かう際に、横断歩道を2回渡らなければならない。また、東西線からJR山手線・西武新宿線へのバリアフリールートであるEVが駅前広場の島内に位置するため、EV利用者も横断歩道を渡る必要がある。

出典：事務局調べ

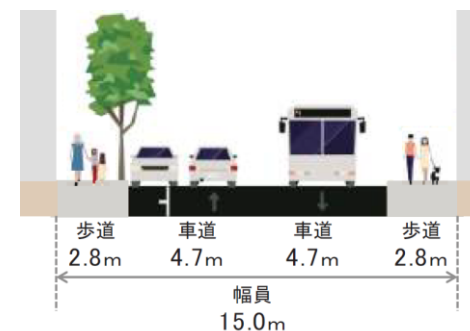
駅前広場内はイレギュラーな交通運用のため、動線の交錯が発生。

駅前広場内の交通規制



駅前通りを北上した車両が直進できず、駅前広場内において一般車・公共交通・歩行者の動線が交錯する。

駅前通りの歩道・車道



出典：事務局調べ

バス乗り場、降り場が6か所に分散。タクシーは、待機スペースの不足、送迎用や福祉車両用の乗降スペースが未整備。駅前広場内は荷捌き車両が駐車利用。

バス・タクシー・送迎車等



(凡例)

- 路線/バス乗り場、降り場
- タクシー乗り場
- タクシー待機に利用されている場所
- 荷捌きに利用されている場所
- リーカーoyalホテル送迎/バス乗降場

出典：事務局調べ

- バス
- ・バス乗り場、降り場が6か所に分散。
- タクシー
- ・広場内に4台分の待機スペースがあるが、待機列が駅前通りまであふれている。
- 送迎車等
- ・駅前広場内には送迎用や福祉車両用の乗降スペースが確保されていない。
  - ・駅前広場内は、荷捌き車等の駐車に利用されている。



駅前通りのタクシー待機列



駅前広場内の荷捌き車両の駐車

駅前広場内の送迎車の乗降



1. まちの現況と課題 ⑧道路

現況と課題

- ・高田馬場の周辺には広域交通を担う道路が通っている。
- ・駅東側は区画整理により幅員6m以上の道路が整備されている一方、**駅の西側・北側は幅員6mに満たない道路が多く、防災面での課題があると共に駅前立地の基盤整備としては不十分。**

■高田馬場の周辺の広域幹線道路ネットワーク



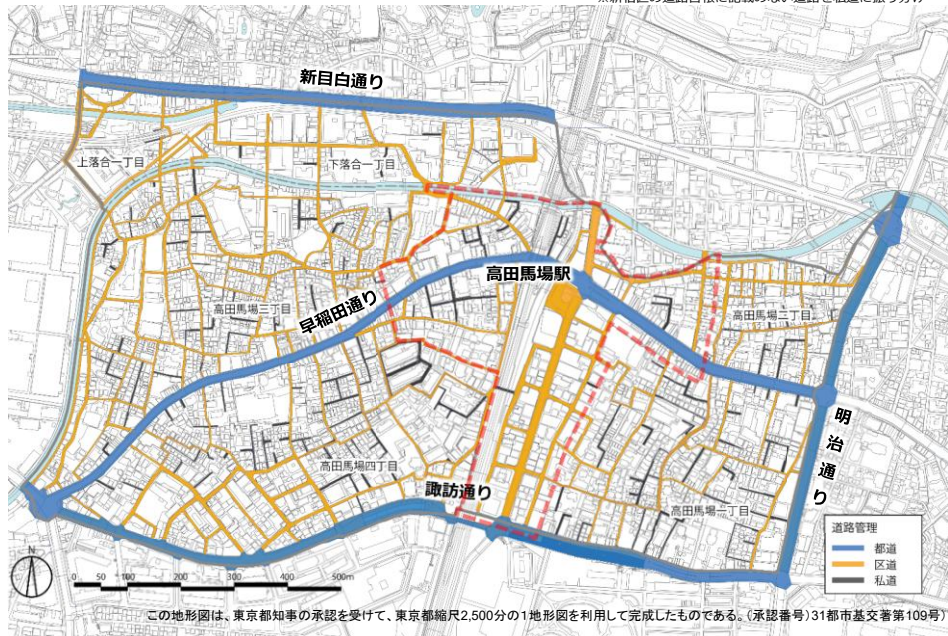
- ・高田馬場の周辺には、広域交通を担う幹線道路が通っている。
- ・駅前には、東西交通を担う、早稲田通り（補助169号線）と南北交通を担う、駅前通り（補助72号線）が通っている。

出典：事務局調べ

■高田馬場の周辺の道路管理状況

- ・新目白通り、諏訪通り、明治通り、早稲田通りが都道となっている。
- ・駅前広場は区管理となる。
- ・駅の西側・北側には私道もある。

新宿区道路台帳（平成30（2018）年8月28日時点）および新宿区HP記載情報より ※駅前広場における都権利部分・区管理部分の明確な境界は不明 ※新宿区の道路台帳に記載のない道路を私道に振り分け

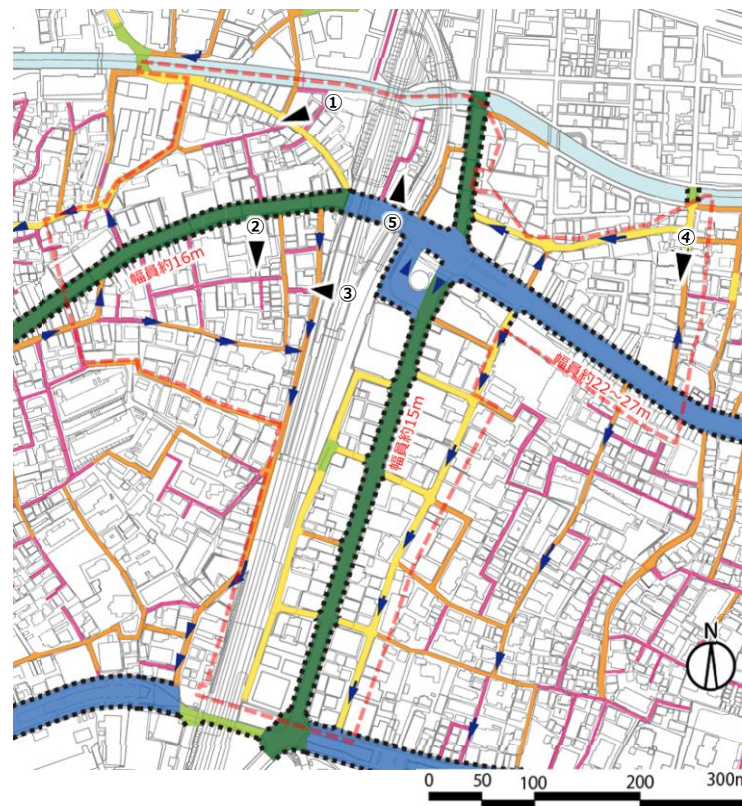


この地形図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して完成したものである。（承認番号）31都市基交著第109号）

■高田馬場駅周辺エリアの現況道路幅員

駅の西側・東側で基盤の整備水準が異なっている。

- ・幹線道路以外で幅員6m以上が整備されている道路は、過去に土地区画整理事業を実施した駅東側に偏っており、多くの街区内の道路は幅員6m未満、4m未満である。
- ・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る。



道路幅員

- 4m未満
- 4m～6m未満
- 6m～8m未満
- 8m～12m未満
- 12m～20m未満
- 20m～
- 歩道
- 一方通行指定

※幅員が一定でない部分が一部存在するため、集計にあたっては0.5mの幅をもって集計した。  
例) 3.5m以上5.5m未満の道路 → 「4m～6m未満」に分類

④駅の東側にも6m未満の道路がある。



⑤駅の北側に行き止まりの細街路もある。



①②③駅の西側は6m未満の道路や整形でない街区が多い





## 1. まちの現況と課題 ⑨ 駐車場・駐輪場

## 現況と課題〈駐車施設〉

- ・幹線通り沿い、駅前広場内での**荷捌き車両の駐停車が多く**、道路の安全性・円滑性に課題がある。
- ・高田馬場駅周辺エリアは、駐車場整備地区に指定されているが公共の駐車施設はない。**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る。**

## ■荷捌き駐車

高田馬場駅周辺エリアでは、幹線通りに設置されているパーキングメーター以外にも**幹線通り沿いでの荷捌き車両の駐停車が多く、円滑な自動車通行を阻害している可能性がある。**

また、駅前広場内でも実態として、**荷捌き車両の駐停車が多く見受けられる。**

## 時間制限駐車区間



出典：警視庁HP 時間制限駐車区間案内地図より作成

(早稲田通り)



(駅前通り)



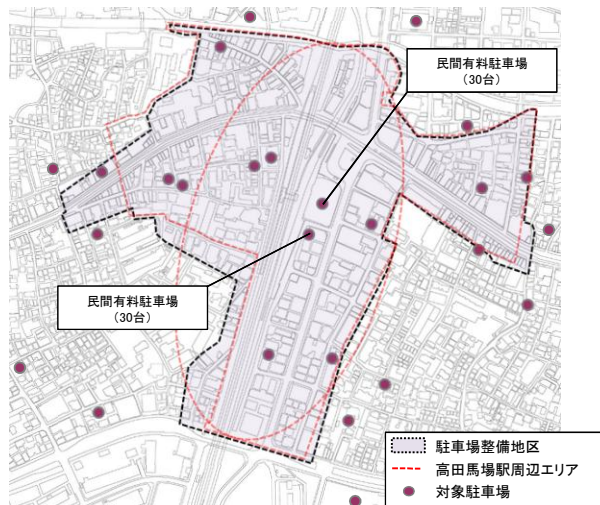
(駅前通り)



駅前広場内の荷捌き用駐停車車両

## ■駐車場

新宿区駐車場整備計画（令和元（2019）年10月）において、「高田馬場駅周辺地区」が駐車場整備地区に指定されているが、公共駐車場は整備されていない。駅東側には、駅前の民間ビルに一定規模の駐車場が整備されているが、それ以外は**コインパーキングで将来にわたり維持されない可能性がある。**



出典：事務局調べ

## 現況と課題〈駐輪施設〉

- ・駅周辺に駐輪場があるものの、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。**
- ・**路上駐輪の数が多く、歩行空間の安全性・円滑性に課題**がある。周辺エリアの幹線道路等が自転車ネットワーク整備対象路線に指定されており、自転車需要は今後も増加が見込まれる。

## ■高田馬場駅周辺エリアの駐輪施設

高田馬場駅周辺エリアは「自転車等駐輪場」が3カ所、「自転車等整理区画※」が5カ所指定されている。民間設置民間運営の駐輪場は1カ所、シェアサイクルのポートが3カ所存在する。

また、早稲田通り沿いおよび駅周辺の道路は自転車等放置禁止に指定されている。



新宿区駐輪施設の施設案内（新宿区HP）より

名称	利用時間	収容台数				
		自転車 利用	自転車 一時 利用	原付 (50cc以下) 定期 利用	原付 (50cc以下) 一時 利用	自動二輪 一時利用
第一	5:00~ 翌1:00 ※自動二輪 は24時間	275	191	15	15	12
第二	7:00~ 21:00	50	60	×	×	×
第三	24時間	102	15	10	10	×
A区画	24時間	52	×	○	×	×
B区画		100	×	○	×	×
C区画		90	×	×	×	×
D区画		60	×	○	×	×
H区画		90	×	○	×	×
I区画		110	×	×	×	×
①	24時間	×	26	×	×	×

## 東京自転車シェアリングポート

ポート名	駐車台数
aポート、戸塚特別出張所	7
bポート、ホテルリブマックス高田馬場駅前	7
cポート、コルティエ高田馬場	2

※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

## (参考) 新宿区自転車ネットワーク整備計画

高田馬場駅周辺エリアでは、早稲田通り、諏訪通り、駅前通り、さかえ通りが自転車ネットワーク整備対象路線に指定されている。うち駅前通りとさかえ通りは短期（2019-2020年度）の整備路線の位置づけがされている。



出典：新宿区自転車ネットワーク整備計画を基に作成

## (早稲田通り沿いの整理区画)



## (戸塚特別出張所のシェアリングポート)





1. まちの現況と課題 ⑩歩行者ネットワーク

現況と課題

- ・鉄道施設により分断され、**駅周辺の回遊性に課題**がある。**鉄道施設間の乗換動線やバリアフリールート**のアクセス性が十分ではない。
- ・**歩道上に路上障害物**（看板、路上駐輪等）が多く、歩行者にとって歩きづらい。
- ・**南北に高低差**があり、歩行者、特に**移動制約者**にとっては歩きづらい。

■ 駅周辺における歩行者ネットワークの現況

駅前には歩行者の滞留空間が少なく、回遊の起点としての駅の拠点性が低い。

駅前に来街者や駅利用者が快適に滞留できる空間が少ない。特に、多くの駅利用者が行き交う早稲田口前や駅西側は歩行空間が狭く、歩きづらい。



出典：Google mapストリートビュー  
(早稲田口・駅東側)



出典：Google mapストリートビュー  
(早稲田通り・駅西側)

駅東西が行き来しにくい。

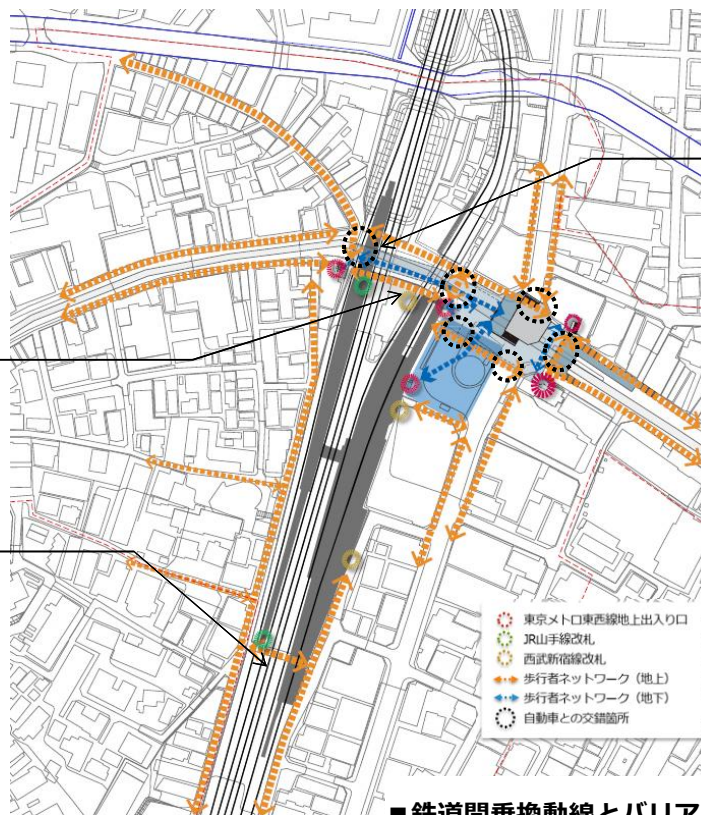
駅東西を行き来できる場所が、早稲田通り～諏訪通りの間で戸山口のみ。戸山口は幅員が狭く、天井が低く快適性が低い。



(戸山口・駅西側)



(戸山口・駅東側)



駅から早稲田通りの横断や東西への歩行者の流れの交錯、歩行空間の不足。



(早稲田通り)

歩道上に路上障害物が多く、歩行者にとって歩きづらい。

高田馬場駅周辺エリア内は歩道が設置されていない部分や幅員が3m未満の部分がある。また、歩道上には、路上駐輪や看板などの障害物があり、駅周辺の施設を利用する移動制約者にとって危険が大きく、歩行空間が十分でない。



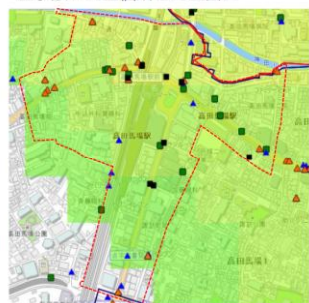
(早稲田通り(駅東側)  
歩道幅員約3.5m~4.0m)



(駅前通り 歩道幅員約3m)

■ 高田馬場駅周辺エリアにおける交通事故の発生状況

高田馬場駅周辺エリア内は、他の地区と比較して事故の発生件数は多くないものの、歩行者事故の発生密度をみると、駅前の早稲田通りで比較的多く発生していることがわかる。そのため、歩行者の横断等の安全性に考慮した交通計画の改善が望まれる。



出典：警視庁HP 交通事故発生マップより

■ 鉄道間乗換動線とバリアフリールート

JR山手線または西武新宿線と東京メトロ東西線との乗換動線とバリアフリールートが駅前広場で交錯している。



出典：事務局調べ

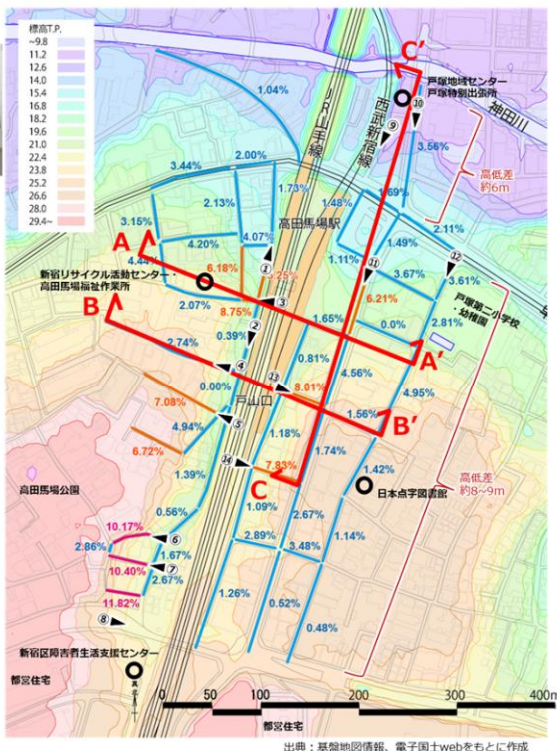


1. まちの現況と課題 ⑩歩行者ネットワーク

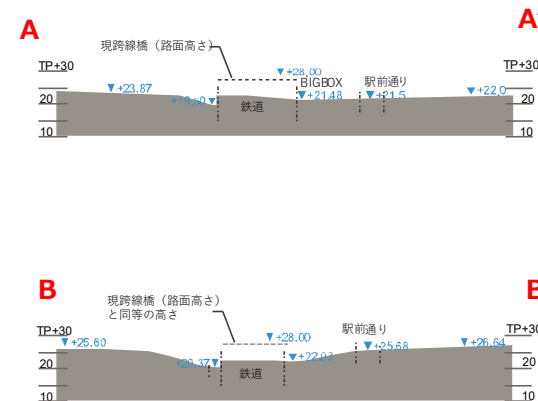
■駅周辺の高低差

南北に高低差があり、歩行者、特に移動制約者にとって歩きづらい環境。

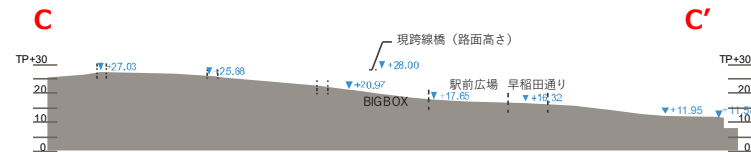
高田馬場駅周辺エリアは、神田川から南北方向への高低差があり、駅出入口は比較的標高の低い場所に位置。そのため、駅周辺に立地する公共公益施設、福祉施設、公営住宅及び周辺市街地への移動には、勾配のある道路や段差のある道路を経由しなければならない。



【東西の断面図】



【南北の断面図】



●新宿区のバリアフリーに関する計画

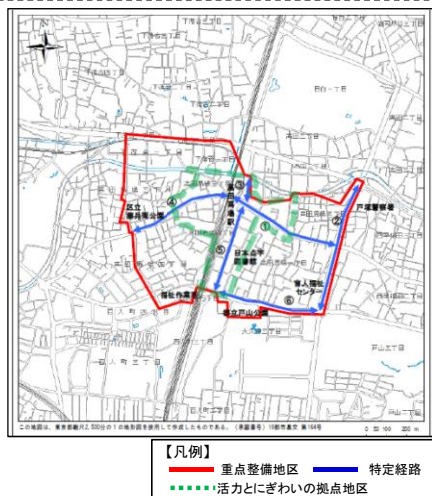
高田馬場駅周辺エリアは、バリアフリーの重点整備地区に指定されており、整備を推進している。

【新宿区交通バリアフリー基本構想】  
(平成17(2005)年4月策定)

- ① 視覚障害者を中心とした福祉施設が集積
- ② 地区としてバリアフリーに対する意識が高い
- ③ 鉄道駅や周辺道路に対するバリアフリー化のニーズが多い

【新宿区交通バリアフリー交通安全特定事業計画】  
(平成19(2007)年3月策定)

高田馬場駅周辺地区内に特定経路を設定し、信号機の改良、交差点部での横断歩道の設置等交通安全特定事業を実施する計画を策定。



出典：新宿区交通バリアフリー交通安全特定事業計画

「(仮称)新宿区移動等円滑化促進方針」(バリアフリー促進方針)の策定に向けた取り組み

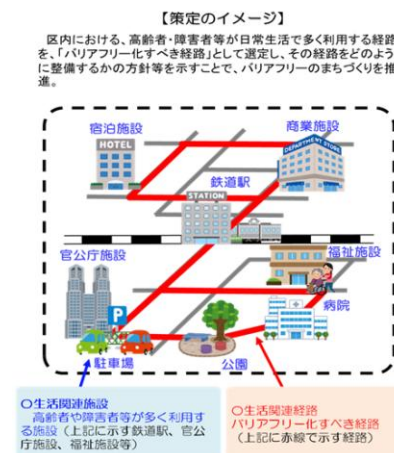
【移動等円滑化促進方針】(令和3(2021)年度策定予定)

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を着実に進めている。

今後も区全体において一層のバリアフリー化を図るため、「新宿区移動等円滑化促進方針」を策定し、高齢者や障害者等の安全性、利便性の向上を促進。

【移動等円滑化促進方針に示す内容】

- ① 高齢者や障害者等が多く利用する施設  
高齢者・障害者等が、日常生活において多く利用する施設を「生活関連施設」として選定。
- ② バリアフリー化すべき経路  
生活関連施設を結ぶ経路の中から、高齢者・障害者等が日常生活において多く利用する経路を「生活関連経路」に選定。
- ③ 生活関連経路のバリアフリー化の方針  
選定した生活関連経路についてバリアフリー化の方針を示す。



出典：令和2(2020)年度新宿区プレス資料より作成



## 1. まちの現況と課題 ⑪空間・景観

## 現況と課題

駅前には店舗の看板などが掲出された雑多な景観となっており、統一感やまちの玄関口としての風格に欠ける一方、**ヒューマンスケールの店舗が集積する親しみやすい空間が形成**されている。

活気と賑わいあふれる、高田馬場のシンボルとなる駅前空間が求められる。

## 新宿区景観形成ガイドライン（新宿区・平成27（2015）年3月）

ガイドラインにおける「高田馬場駅周辺エリア」の景観形成の目標

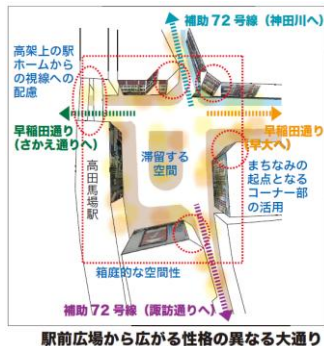
## 『活気と賑わいあふれる学生街のまちなみへ』

景観形成の方針

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

- 駅前広場を滞留空間として、広場から広がる景観づくりが示されている。

BIGBOXは「地域を象徴する建築物」、駅前広場は「景観上重要な都市空間」に位置付けられている。



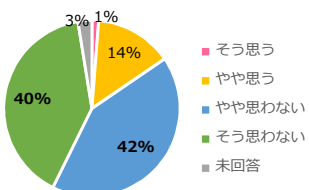
## 高田馬場駅の景観は、まちの玄関口として課題が多い

駅前には路上駐輪や路上喫煙、各施設の看板などが多く見られ、まちの顔となる景観形成は図られていない。



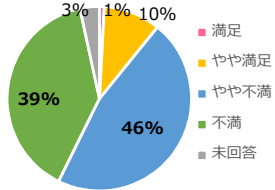
## ■高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 アンケート結果

Q. 高田馬場駅周辺の現状について：街並みや景観が美しい

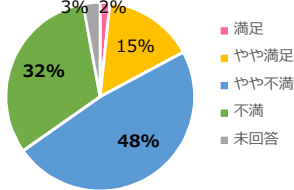


出典：高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会 平成28（2016）年アンケート結果より作成  
※回答者は、高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会の対象区域の土地・建物所有者、住民、営業主  
※回答の割合は、小数点以下四捨五入としているため、合計が100%にならないものもある。

Q. 駅前広場の現状について：デザインの美しさや統一感



Q. 駅前広場の現状について：まちの玄関口としての風格



## ヒューマンスケールな街並み

幹線道路沿いは高層建築物が立ち並ぶが、少し通りを歩けばヒューマンスケールの店舗が集積する親しみやすい空間が形成。

早稲田通りや駅前通りを中心に、全国チェーンの飲食店が軒並み出店し、幅広いジャンルの人気店が多くあり、グルメ好きが集まる街になっている。



## ⑫防災・環境

## 現況と課題

- ・駅前広場に帰宅困難者を受け入れる空間や情報発信機能がない。災害時、帰宅困難者による駅前の混乱が懸念。
- ・高田馬場駅周辺エリア内に**まとまったみどりが**ない。神田川は護岸・河床を整備する区間や街区公園（神田川河川公園）の都市計画がある。

駅周辺に帰宅困難者が一時的に留まれる場所がなく、また駅前広場には情報発信機能がない。

## ■防災施設・無電柱化の分布



(参考) 大型ビジョン等のデジタルサイネージを用いた情報発信のイメージ

災害時（イメージ）

高田馬場駅前においては、平常時は案内や賑わい形成に寄与し、災害時には必要な情報発信をまちに向けて行う等の運用が望ましい。

●新宿東南口  
FLAGS VISION



出典：新宿区記者会見資料

## ■新宿区無電柱化推進計画（平成31（2019）年3月）

- ・駅前通りと駅前広場は、無電柱化済。
- ・高田馬場駅西側の道路（区道22-1840）が整備対象路線に指定されている。

高田馬場駅周辺エリアの南北には公園など大規模な緑があるが、エリア内には**まとまったみどりが**ない。

## ■高田馬場の周辺のみどりの分布



出典：「新宿区 みどりの実態調査（第8次）概要版」「豊島区 みどりの基本計画（平成28（2016）年3月見直し）」

神田川には護岸・河床を整備する区間がある。

神田川流域河川整備計画（平成28（2016）年3月 東京都）より、駅周辺では滝沢橋から西武新宿線との交差点にかけて「護岸・河床を整備する区間」と位置付けられる。



清水川橋から西側を見る



現在は清水川橋から西側は川沿いに緑化や歩行者道などがなく、人通りのない空間となっている。

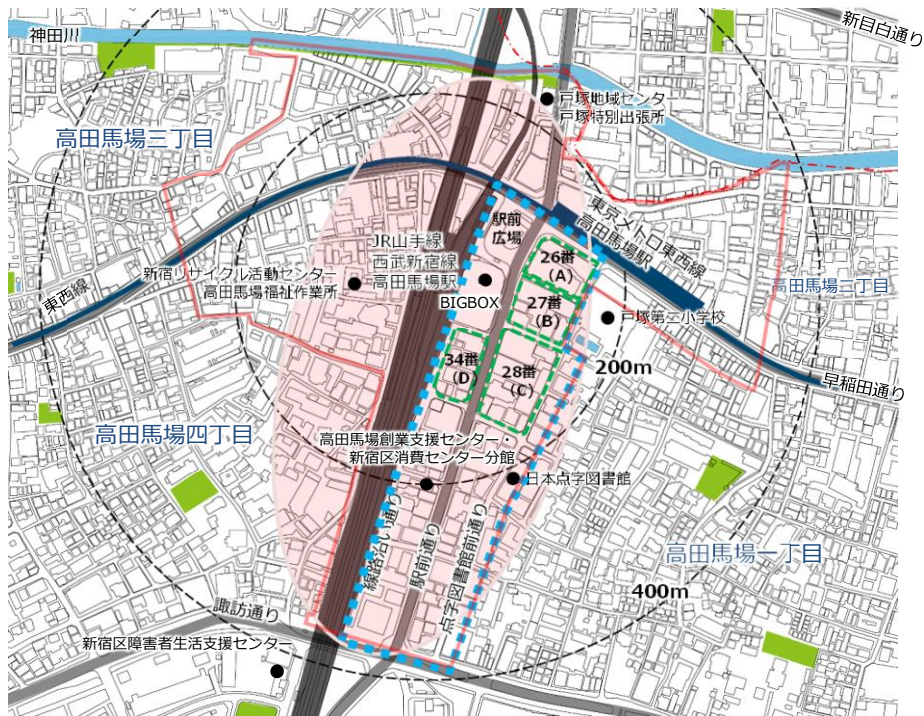


神田川親水テラスは夏場に一般開放しており、川を体感できる貴重な空間となっている。



## 2. 駅周辺まちづくりの動き

### ① 高田馬場駅周辺エリアと地元によるまちづくり検討区域との関係

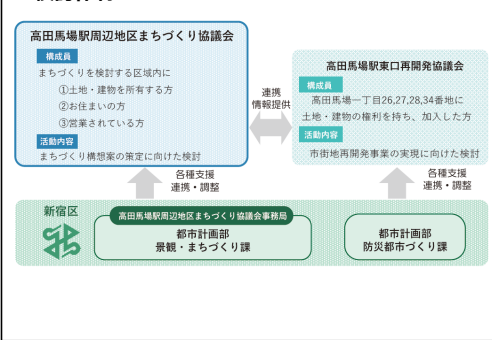


- 東京都 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（活力とにぎわいの拠点地区）
- 新宿区まちづくり長期計画まちづくり戦略プラン（賑わい創出）
- 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会の区域
- 高田馬場駅東口再開発協議会の区域

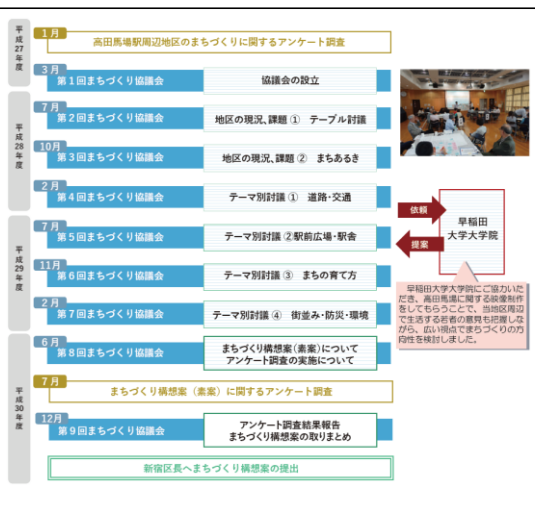
### ② 高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会

「高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会」は、検討区域内の土地・建物所有者、居住者、営業している方等によって平成28（2016）年3月に設立され、まちづくりの方向性について検討を進めてきた。

#### ● 検討体制



#### ● まちづくり協議会の開催経緯



### 高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案

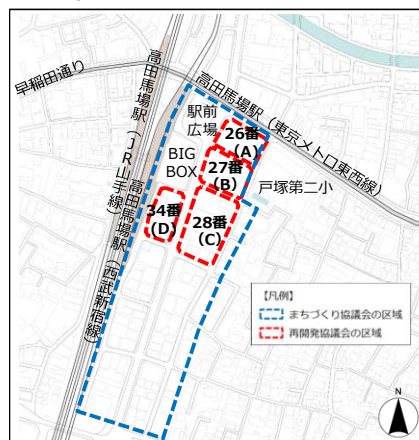
（高田馬場駅周辺地区まちづくり協議会・平成30（2018）年12月）

- **検討区域** 検討区域は、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。
- **構想案の位置づけ**  
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** 『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～

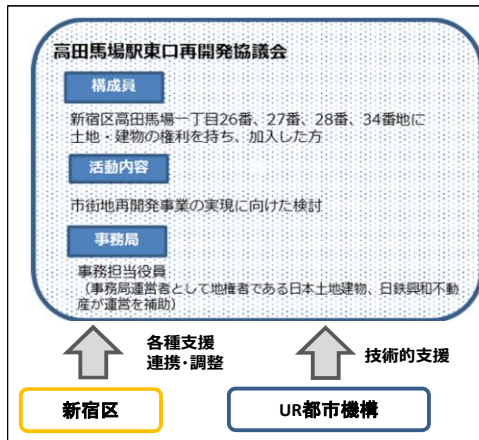


### ③ 高田馬場駅東口再開発協議会

#### ● 検討区域



#### ● 検討体制



「高田馬場駅東口再開発協議会」は、上記に示す検討区域内の、土地・建物所有者によって平成28（2016）年9月に設立され、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ている。平成29（2017）年度からUR都市機構が再開発協議会の技術的支援を実施、早期での市街地再開発事業の実現を目指している。