

高田馬場駅周辺エリアまちづくりの検討(目次)

- 1 推進協議会(第2回)の概要
- 2 高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針の概要基盤
- 3 基盤整備等検討の進め方
- 4 東西通路・新改札整備に係る検討
- 5 高田馬場駅及び周辺の状況



1 推進協議会(第2回)の概要



1 推進協議会(第2回)の概要

日時:令和6年3月15日(金)10時~11時
場所:新宿リサイクル活動センター 2階会議室

【主なご意見等】

○高田馬場には福祉施設が多くあるため、利用者の意見を早い段階から取入れて欲しい。

⇒ユニバーサルデザインまちづくり審議会を活用し、建築計画の早い段階で意見を頂き、建築計画に反映できるように取り組んでいく。

○基盤整備については、鉄道事業者の参画を働きかけて欲しい。

⇒別の委員会には、鉄道事業者も委員として参加しており、まちづくりへの協力を引き続きお願いしている。

○神田川沿いの遊歩道や駐輪場の整備をして欲しい。

⇒駐輪場については、大規模開発に合わせ事業者に対して要望していく。

○高田馬場駅は一日約90万人の乗降客があるため、1%でも降りれば9,000人になる。

毎日9,000人も降りれば街が大発展するため、早くやった方が良くと思う。

⇒街としても賑わいが増すというご意見はご指摘のとおり、

賑わいがさらに創出されるようにまちづくり方針の実現に向けて取り組んでいく。

2「高田馬場駅周辺エリア まちづくり方針」の概要



2「高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針」の概要

1. 策定の目的と位置づけ

（1）策定の目的（本編P1）

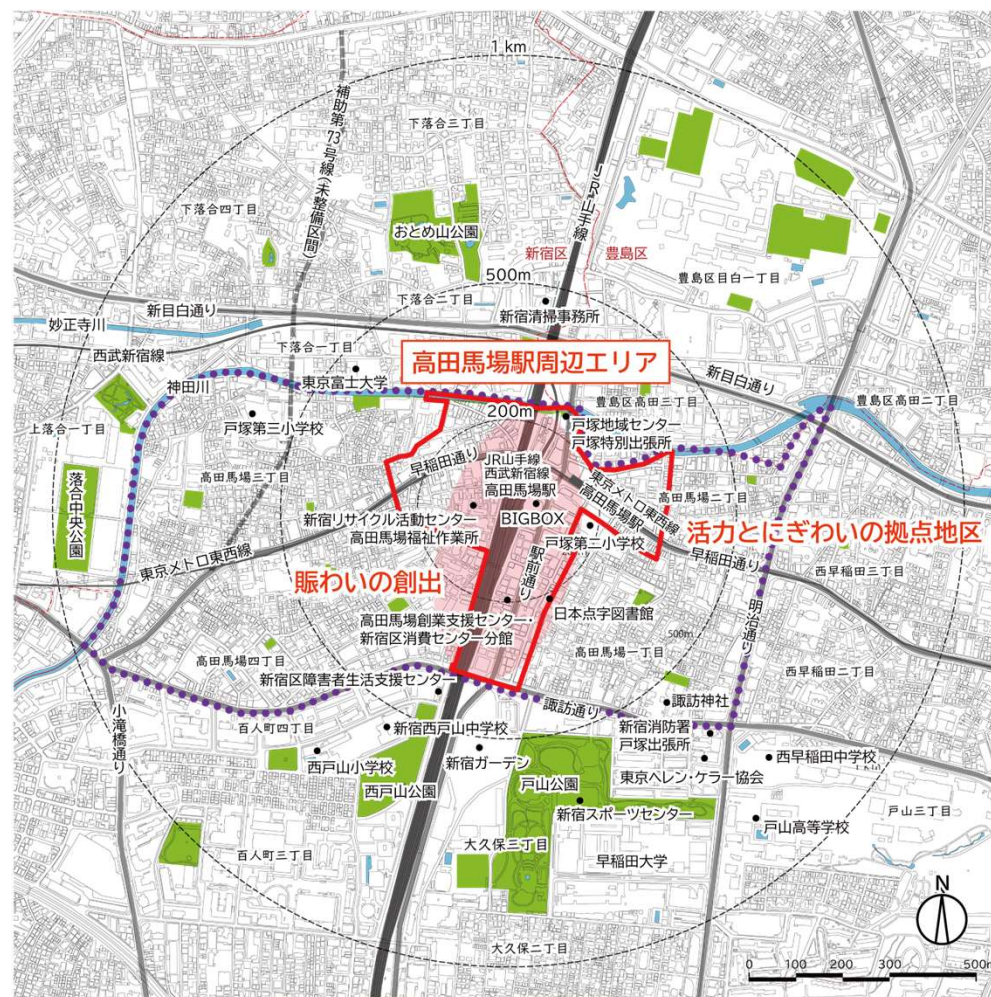
平成28（2016）年3月、高田馬場駅の東側区域を対象に地元住民等を主体とした協議会が設立され、平成30（2018）年12月に「高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案」がとりまとめられました。

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（本編P1）

「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。



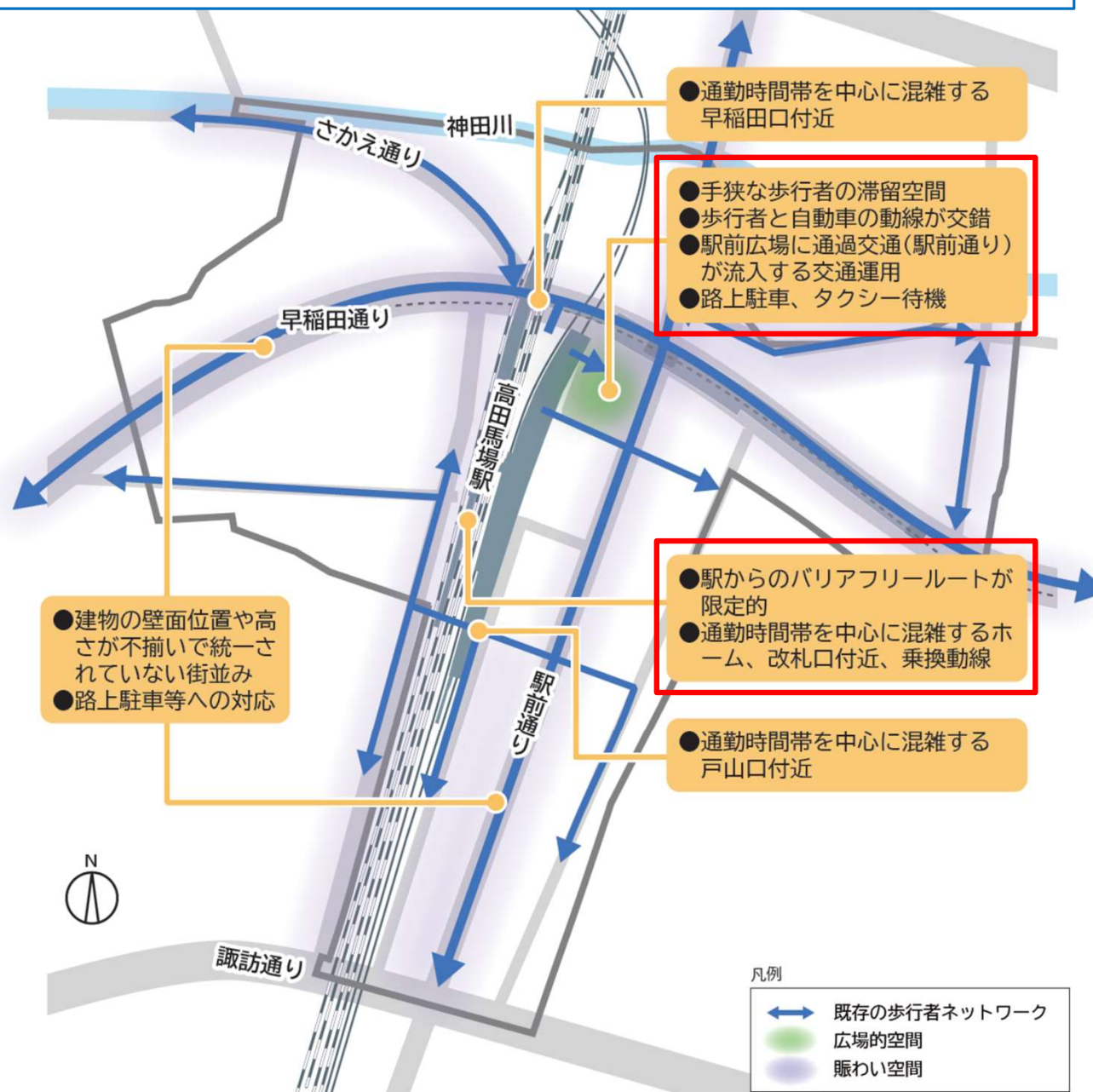
凡例

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	●●●●●

2「高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針」の概要

4. まちの将来像（本編P18）

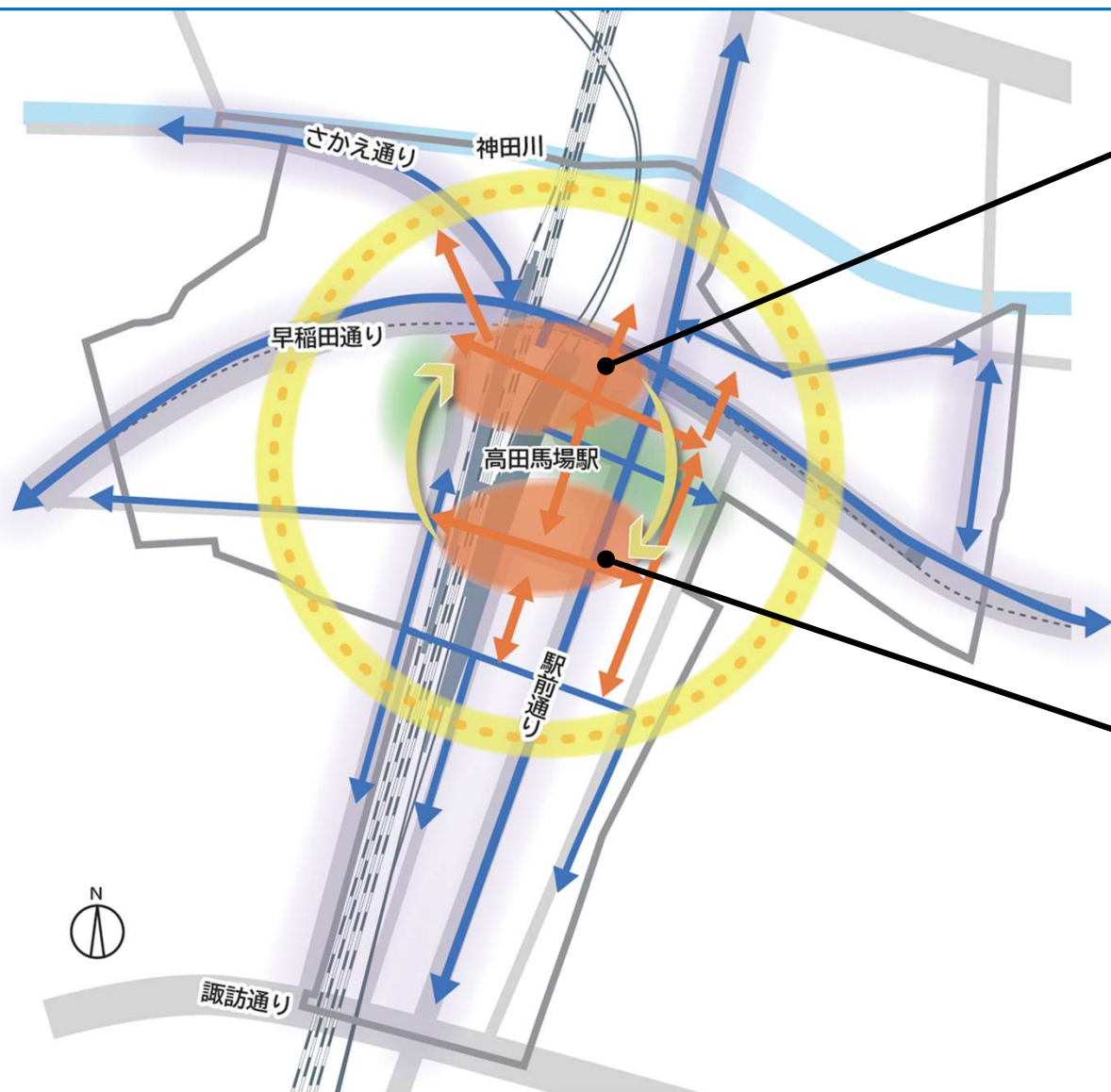
まちの現況図（本編P18）



2「高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針」の概要

4. まちの将来像（本編P18）

まちの将来イメージ（本編P19抜粋）



【高田馬場のシンボル空間】

- 歩行者広場への再編
- 駅前広場の拡充
- 駅前通りの機能強化

【高田馬場の新たな玄関口】

- 東西通路・新改札口の整備
- 交通広場の整備
（駅前広場の拡充）

3 基盤整備等検討の進め方



3 基盤整備等検討の進め方

- まちづくり方針の策定を機に、地元のまちづくりの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ともに、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。
- まちづくり推進検討委員会とまちづくり推進協議会が連携し、第1段階として駅東側ゾーンについて都市基盤のありかたを検討していきます。

令和4年7月

高田馬場駅周辺エリア
まちづくり方針の策定

駅東側ゾーン
のまちづくり

駅西側・駅北側ゾーン
のまちづくり

高田馬場駅周辺エリア
将来像の実現

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。

出典：高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針（令和4年7月）より抜粋

4 東西通路

・新改札整備に係る検討



(1)東西通路整備の方向性について

(2)東西通路の断面イメージ

(3)東西通路の位置について

(4)東西通路の事例

4 東西通路整備に係る検討

（1）東西通路整備の方向性について

まちの将来イメージ（本編P19抜粋）



【高田馬場の新たな玄関口】

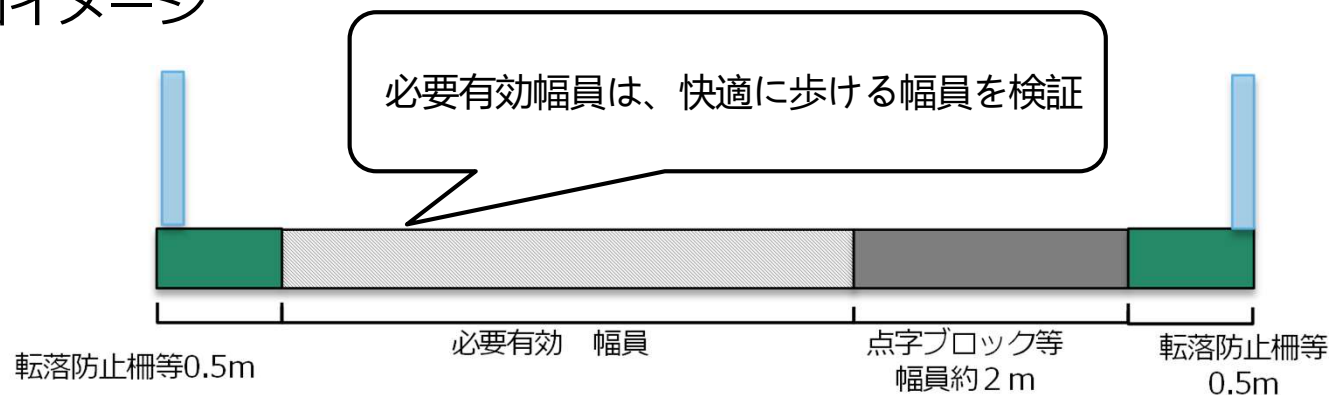
●東西通路・新改札口の整備

4 東西通路整備に係る検討

（2）東西通路の断面イメージ

➤東西通路の断面イメージとして、歩行者交通量を踏まえた必要有効幅員のほか、バリアフリー通路、転落防止柵等を設置

東西通路の断面イメージ

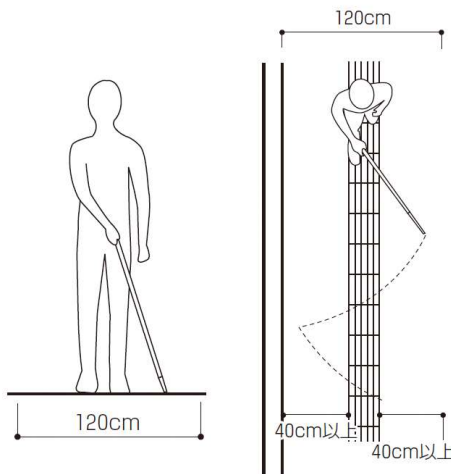
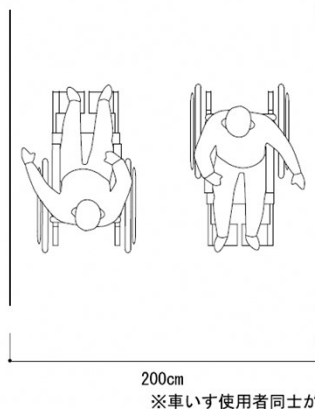


【参考】車椅子利用者の
通行幅員の考え方

【参考】白杖者（杖使用者）の
歩行幅員の考え方

【参考】二子玉川東地区（二子玉ライズ）
歩行者ブリッジ1号

【図17.1】公共的通路の幅



駅側より公園側を見た歩行者ブリッジ1号
（両サイドに植栽帯あり）

出典：「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」
（平成31年（2019年）3月、東京都）

出典：「東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」
（平成31年（2019年）3月、東京都）

・通路＋転落防止柵＋植栽帯等

4 東西通路整備に係る検討

(3) 東西通路の位置について

高田馬場駅及び周辺の混雑が緩和されるよう、東西通路の「南側案」と「北側案」の検討を始めました。

東西通路南側案



東西通路北側案



4 東西通路整備に係る検討

（4）東西通路の整備事例 1 / 2

大崎駅【整備済】（東西自由通路〈夢さん橋〉+地域イベント）



出典：大崎エリアマネジメントアーカイブ

4 東西通路整備に係る検討

推進協議会資料（第2回）再掲

資料2

（4）東西通路の整備事例 2 / 2

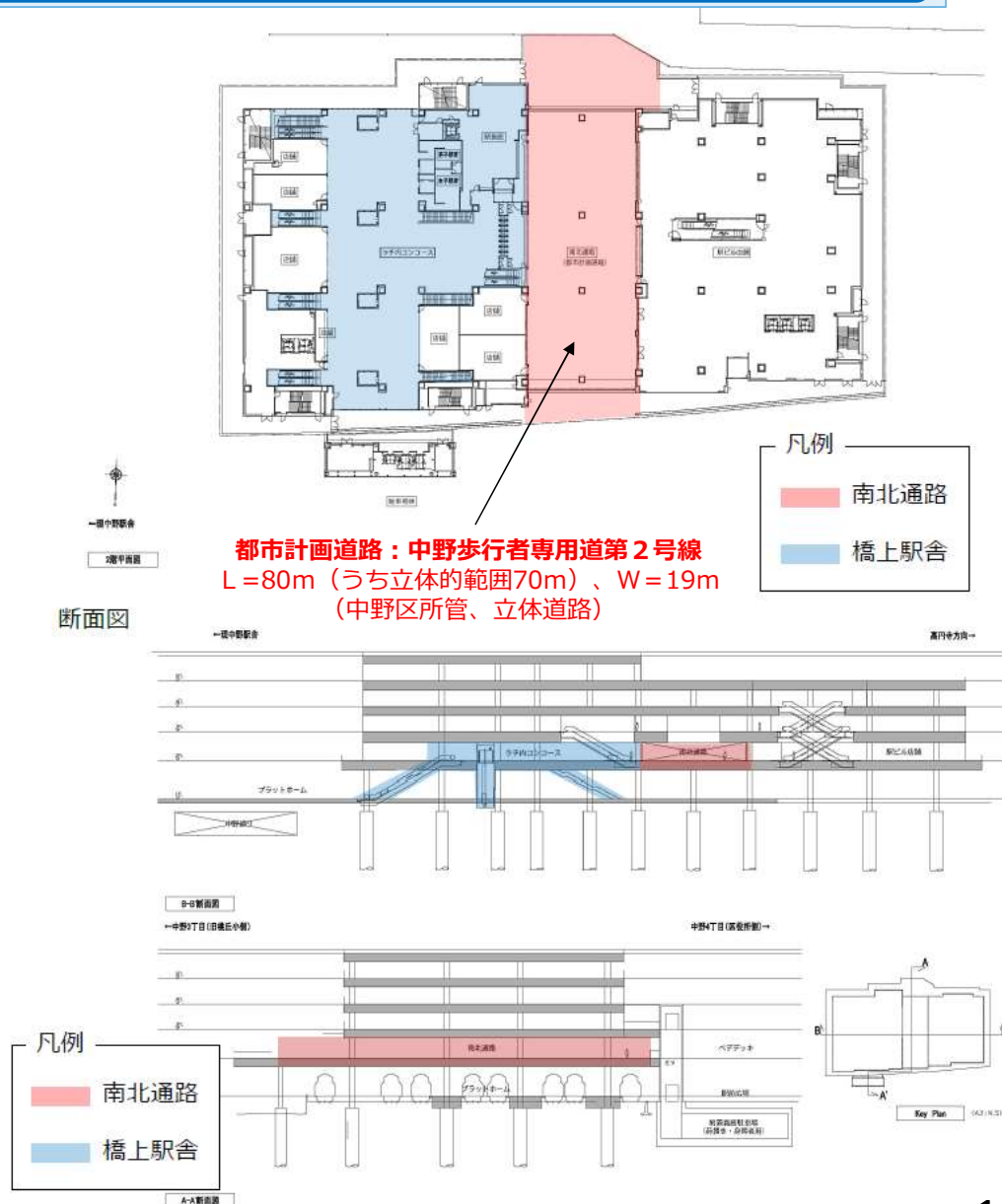
中野駅【整備中】（南北自由通路+西口改札+線路上空活用した商業施設）



外観整備後イメージ(新北口)



南北自由通路整備後イメージ



5 高田馬場駅及び周辺の状況



(1)高田馬場駅の乗降客数

(2)諏訪通り【補助第74 号線(山手線立体)】の交通状況

(3)西武新宿線高田馬場駅北側の状況

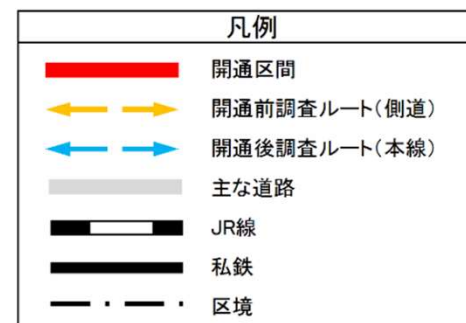
5 高田馬場駅及び周辺の状況

(1)高田馬場駅の乗降客数

高田馬場駅の乗降者数は、
 平成30年度の **93万3963人** がピークとなっています。
 コロナ後徐々に乗降者数は戻ってきていますが、
 令和5年度時点では **78万3543人**(83.89%)となっています。

	山手線	西武新宿線	東西線	計
平成29年度(2017)	422,322	304,904	203,957	931,183
平成30年度(2018)	423,374	305,741	204,848	933,963
令和 元年度(2019)	416,048	301,862	200,250	918,160
令和 2年度(2020)	279,088	207,124	125,620	611,832
令和 3年度(2021)	301,468	223,847	136,847	662,162
令和 4年度(2022)	334,530	250,377	154,328	739,235
令和 5年度(2023)	351,420	264,763	167,360	783,543

開通約6 か月後の交通状況【小滝橋交差点～諏訪町交差点の所要時間が約4割短縮】



5 高田馬場駅及び周辺の状況

(3) 西武新宿線高田馬場駅北側の状況

下図の着色した建築物について、今後解体が予定されています。

