

目次

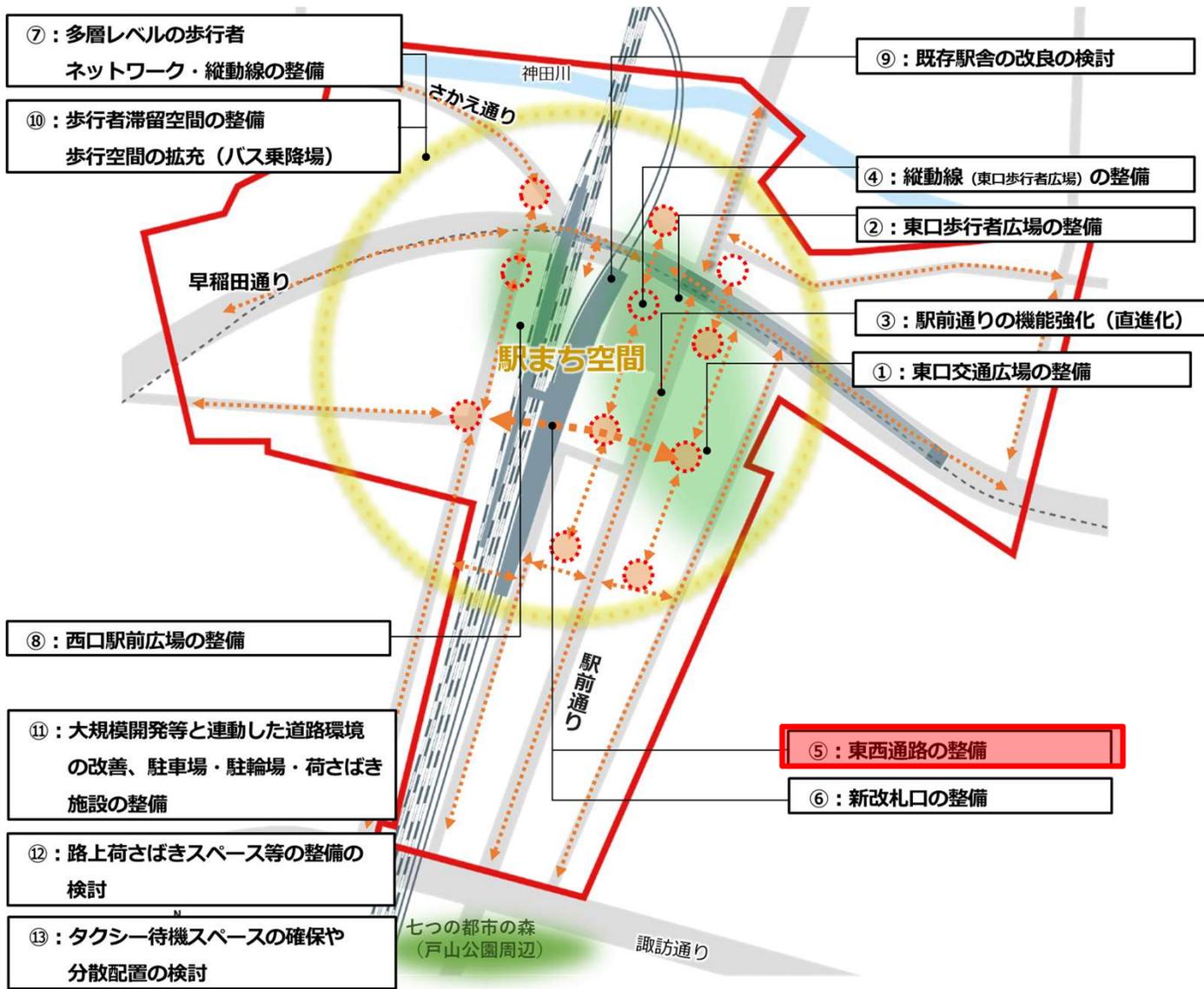
1 基盤整備等検討の進め方

2 東西通路に係る検討

- (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) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

1 基盤整備等検討の進め方

1 基盤整備等検討の進め方 (基盤整備等の項目)



No.	内容
①	東口交通広場の整備
②	東口歩行者広場の整備
③	駅前通りの機能強化 (直進化)
④	縦動線 (東口歩行者広場) の整備
⑤	東西通路の整備
⑥	新改札口の整備
⑦	多層レベルの歩行者ネットワーク・縦動線の整備
⑧	西口駅前広場の整備
⑨	既存駅舎の改良の検討
⑩	歩行者滞留空間の整備、歩行空間の拡充 (バス乗降場)
⑪	大規模開発等と連動した道路環境の改善、駐車場・駐輪場・荷さばき施設の整備
⑫	路上荷さばきスペース等の整備の検討
⑬	タクシー待機スペースの確保や分散配置の検討

凡例

- 駅前広場 (歩行者広場、交通広場)
- 歩行者ネットワーク
- 縦動線
- 歩行者滞留空間

: 今年度検討した基盤整備等の項目

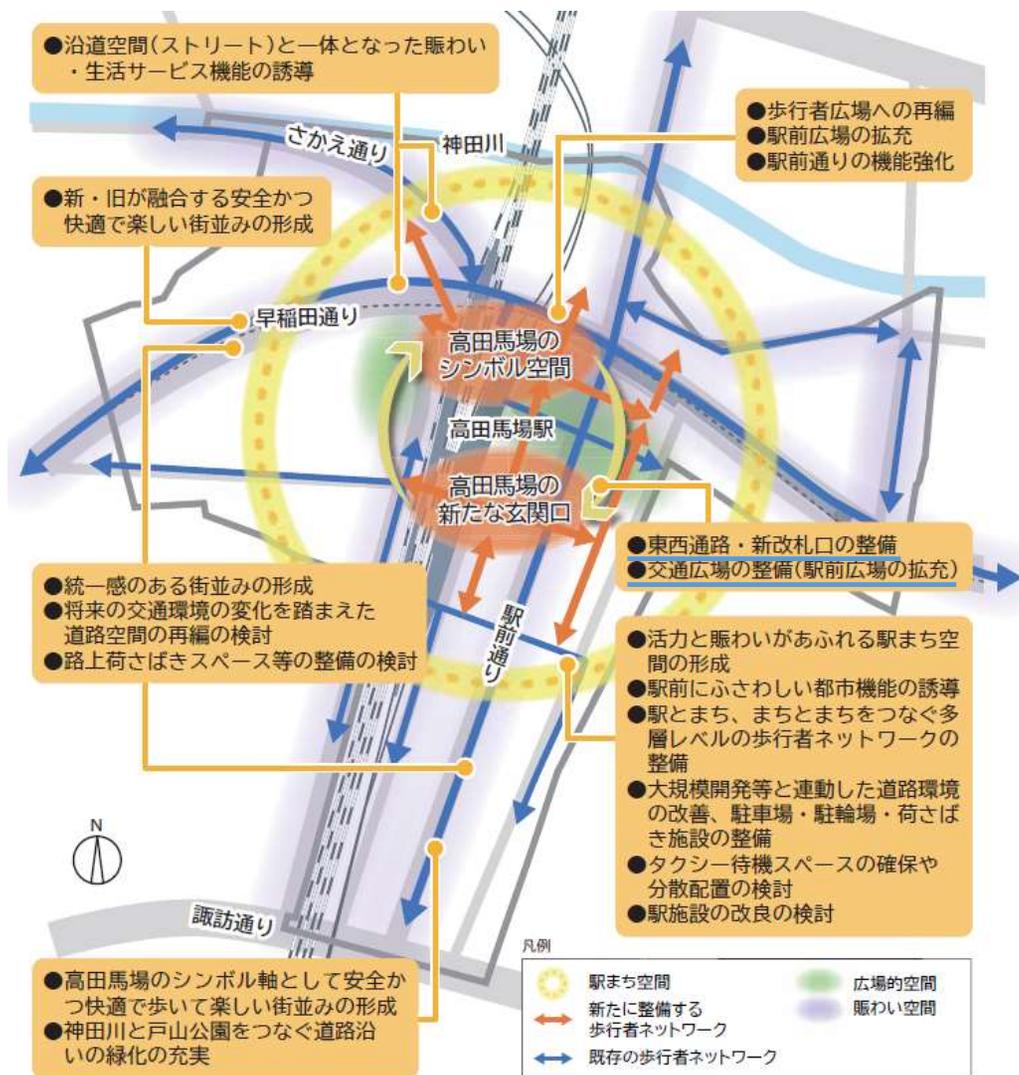
※今後、技術的な検討を行い、関係者機関との協議・調整等を踏まえながらまちづくりを進めていきます。

2 東西通路に係る検討

- (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について
- (3) 東西通路の位置について
- (4) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

(1) 東西通路整備の方向性について

- 高田馬場では、独自の地域特性を踏まえ
高田馬場の新たな玄関口にふさわしい空間づくりと、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を実現するために、十分な通行空間と滞留空間の確保が望ましい。

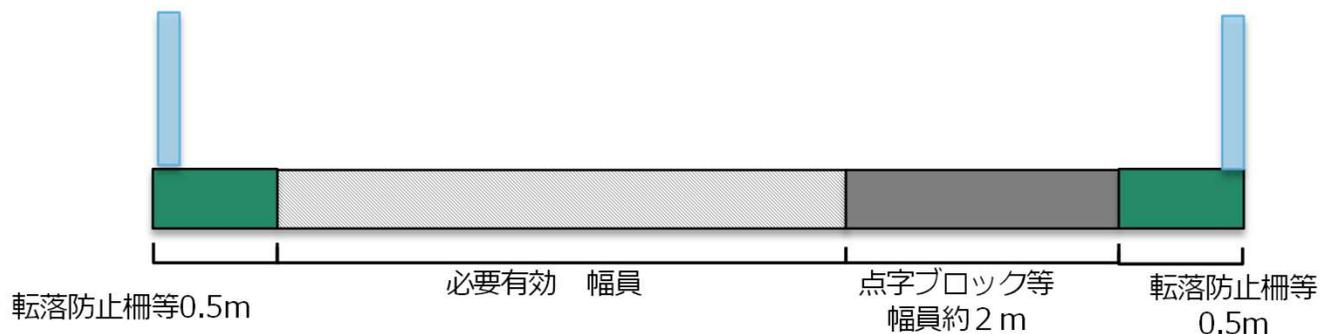


※今後、技術的な検討を行い、関係機関との協議・調整等を踏まえながらまちづくりを進めていきます。

(2) 東西通路の断面イメージ

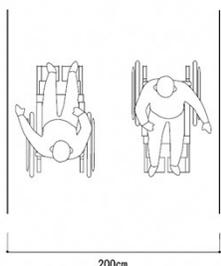
➤ 東西通路の断面イメージとして、歩行者交通量を踏まえた必要有効幅員のほか、バリアフリー通路、転落防止柵等を設置

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

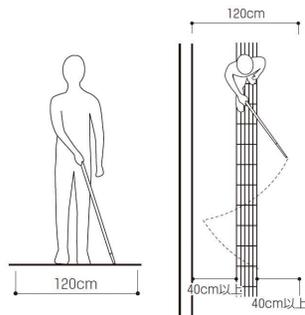
【図17.1】公共的通路の幅



※車いす使用者同士が、よりずれ違いやすい幅

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)

【参考】白杖者（杖使用者）の歩行幅員の考え方



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)

【参考】二子玉川東地区（二子玉ライズ）歩行者ブリッジ1号



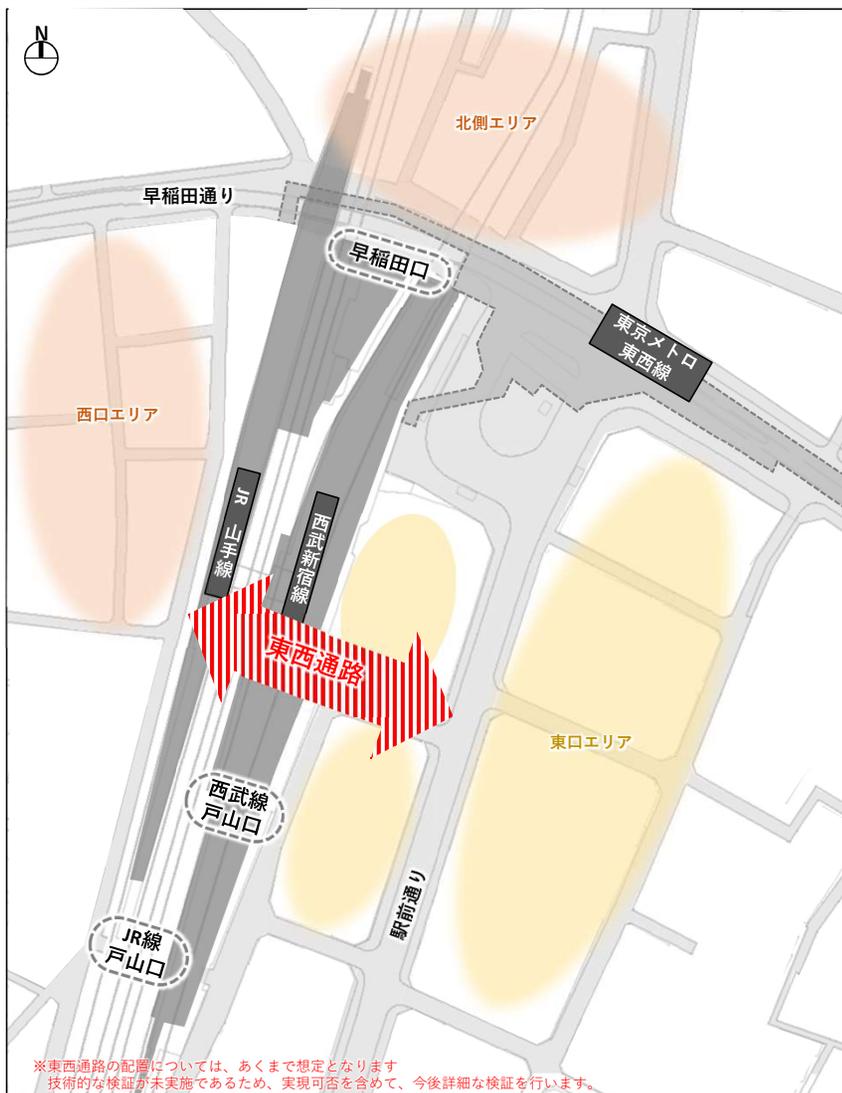
駅側より公園側を見た歩行者ブリッジ1号
(両サイドに植栽帯あり)

・通路＋転落防止柵＋植栽帯等

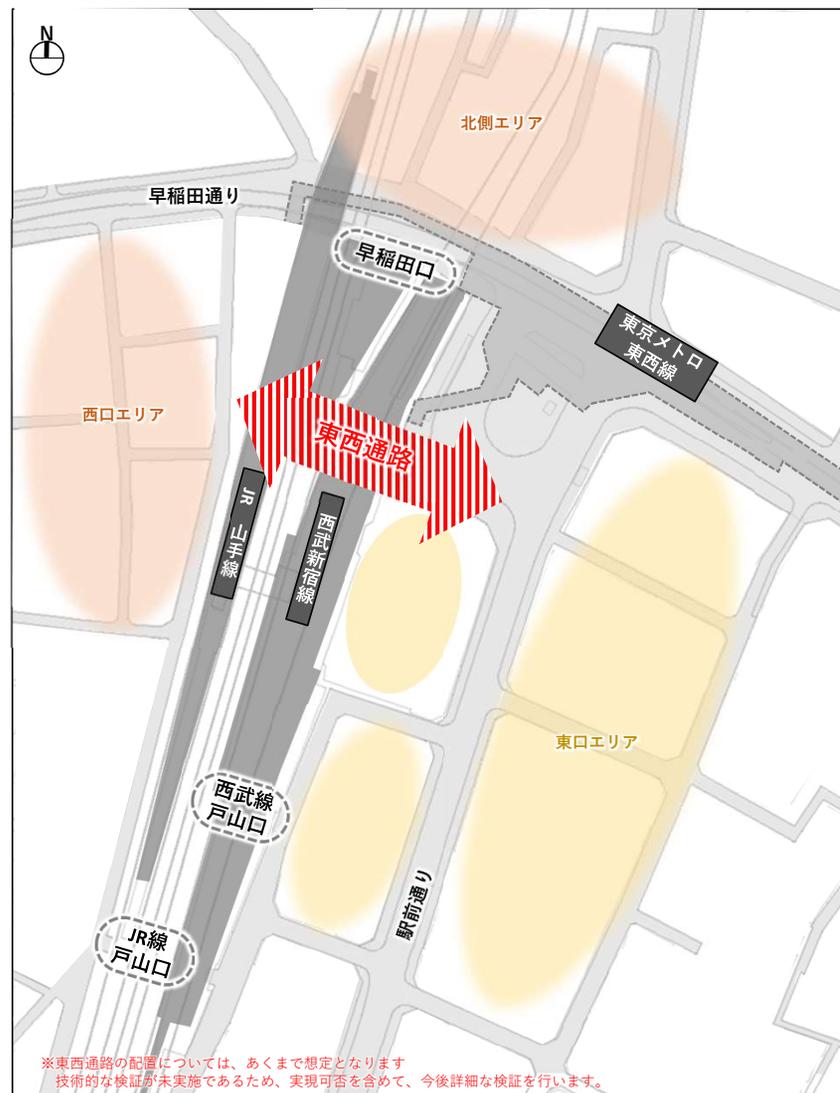
(3) 東西通路の位置について

➤ 高田馬場駅及び周辺の混雑が緩和されるよう、新たな歩行者ネットワークとして東西通路を「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) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

東西通路の2案（南側案・北側案）を評価するための「評価項目」をまちづくり方針を基に設定し、その基本的な考えを下記のとおり整理した。

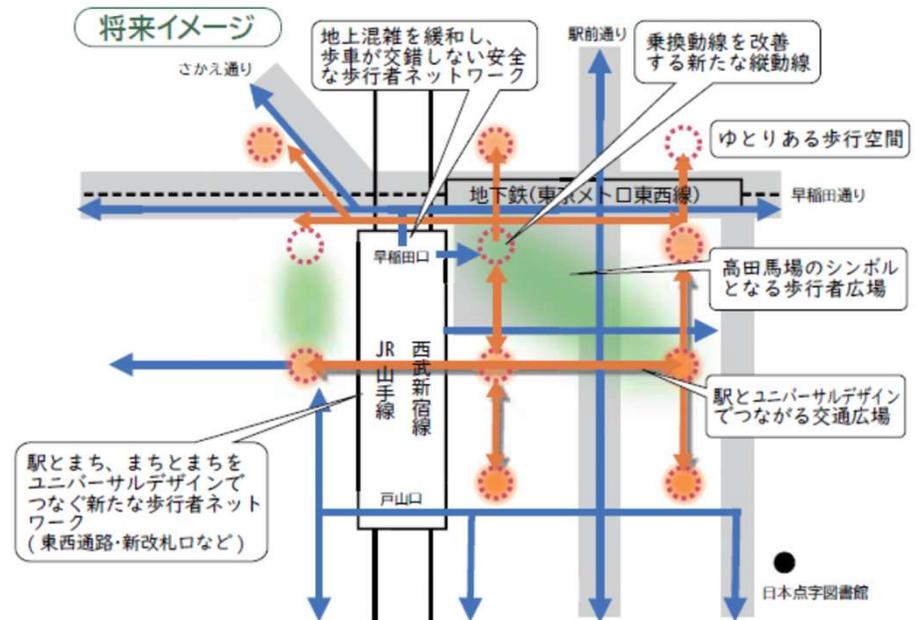
◆交通結節拠点の形成（機能強化）

【まちづくり方針（6）駅前広場】
 «基本的な考え»
 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する。快適な歩行環境を確保し、交通利便性の向上を図る。



◆駅周辺の回遊性向上

【まちづくり方針（7）歩行者ネットワーク】
 «基本的な考え»
 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。



(4) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

東西通路の2案（南側案・北側案）を評価するための「評価項目」をまちづくり方針を基に設定し、その基本的な考えを下記のとおり整理した。

◆改札口の負担軽減

【まちづくり方針（7）歩行者ネットワーク】
《基本的な考え》
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る。

◆階段部等の混雑緩和

【まちづくり方針（7）歩行者ネットワーク】
《基本的な考え》
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る。



◆ 駅東側ゾーン歩行者広場 (サクガーデン)における縦動線の整備

【まちづくり方針（7）歩行者ネットワーク】
《基本的な考え》
地上駅から、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る。



◆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

【まちづくり方針（7）歩行者ネットワーク】
《基本的な考え》
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る。



(4) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

設定した「評価項目」に対して評価指標を定め、下記評価軸（案）として整理した。
東西通路の位置決定は、下記評価軸（案）を総合的に判断して決定していく。

評価軸（案）		
まちづくり方針 (まちづくりの基本方針)	評価項目 (求められる機能)	評価指標
(6) 駅前広場 〔駅前広場の拡充・機能分担、交通結節拠点の形成〕	交通結節拠点の形成（機能強化）	利便性：移動距離・移動時間
(7) 歩行者ネットワーク 〔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〕	駅周辺の回遊性向上	利便性：移動距離・移動時間 アクセシビリティ：バリアフリールート の箇所数 滞留空間確保：利用者1人当の面積 実現性：物理的制約の確認
	改札口の負担軽減	負担軽減：利用者数の減少
	階段部等の混雑緩和	混雑緩和：サービス水準の改善

(4) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

設定した「評価項目」に対して評価指標を定め、下記評価軸（案）として整理した。
東西通路の位置決定は、下記評価軸（案）を総合的に判断して決定していく。

評価軸（案）		
まちづくり方針 (まちづくりの基本方針)	評価項目 (求められる機能)	評価指標
(7) 歩行者 ネットワーク 〔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〕	駅東側ゾーン歩行者広場 (サンクガーデン)における 縦動線の整備	利便性 : 移動距離・移動時間 アクセシビリティ : バリアフリールート の箇所数
	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	利便性 : 移動距離・移動時間 滞留解消 : 利用者1人当の面積 混雑緩和 : サービス水準の改善
	通路整備計画案の妥当性	影響 : 工事中の鉄道利用者 の安全性 可能性 : 施工性 流動確保 : 乗客の流動性 経済性 : 施工条件