

高田馬場駅周辺エリアまちづくりの検討(目次)

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



1 推進協議会(第3回)の概要



1 推進協議会(第3回)の概要

日時:令和7年2月6日(木)14時~15時

場所:新宿消費生活センター分館 3階会議室

【主なご意見等】

OBIGBOXは、地元とまちづくりを共同・連携でやることはないのか。

⇒BIGBOXも、区とまちづくり方針の実現に向け検討を始めている。今後、東口市街地再開発準備組合と連携を図りながら進めることになる。

○交通広場を平面的な構造にするのではなく、2階建てのような立体的な案は考えられないか。既存改札の乗客が分散されて良いのではないかと思う。

⇒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続きお願いしている。

○まちづくりに関して福祉をもっと強くアピールしてほしい。福祉が充実すれば老人、妊婦、赤ちゃんが安心して歩けるまちになる。

○みんなが交流できるような場が足りないと思うため、賑わいに資するべき活動ができるようにしてほしい。

⇒まちづくり方針の中で駅前広場の再編を行い、歩行者中心の広場に変えることでイベント空間等を創出していくことを謳っており、まちづくり方針の実現に努めていく。

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）

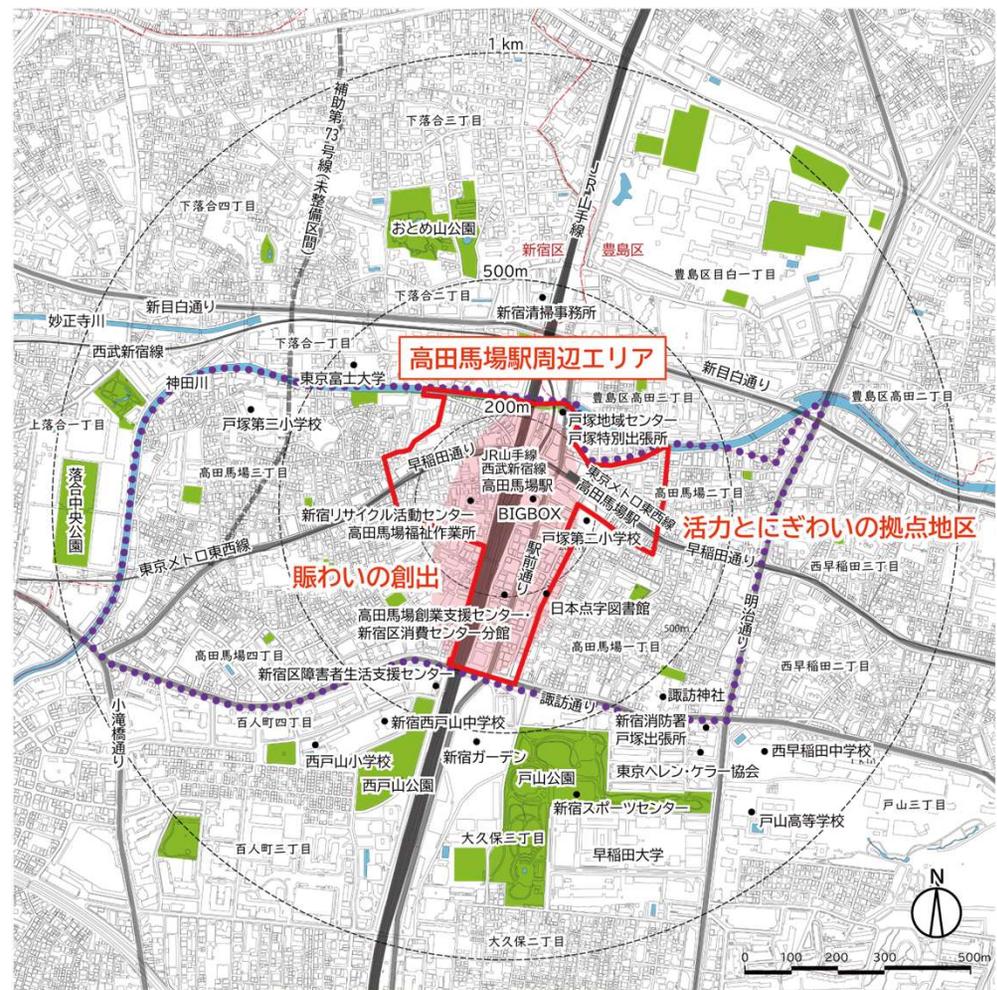
平成28（2016）年3月、高田馬場駅の東側区域を対象に地元住民等を主体とした協議会が設立され、平成30（2018）年12月に「高田馬場駅周辺地区まちづくり構想案」がとりまとめられました。

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

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（本編P14）

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。

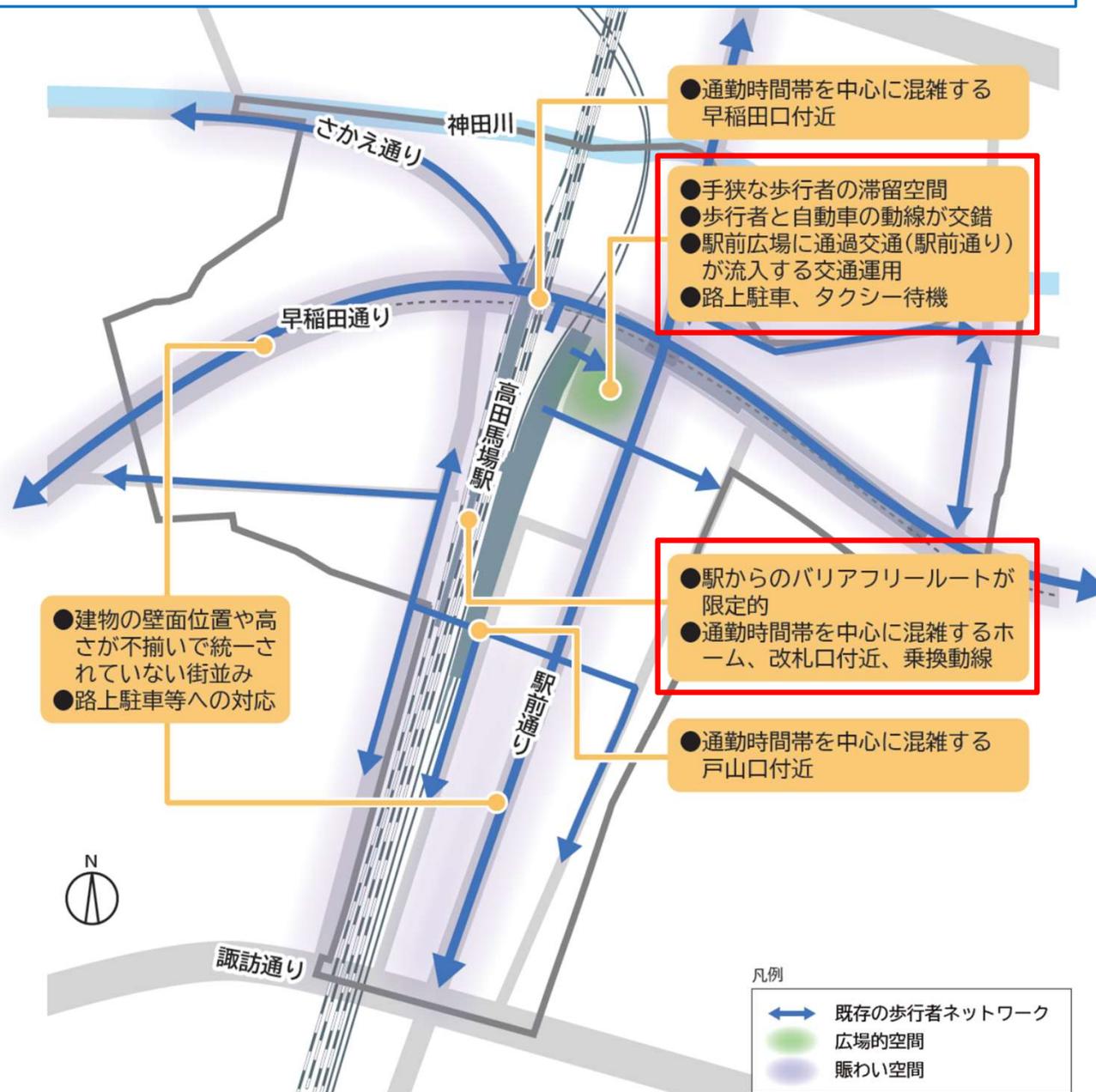
● 安全・安心で快適なまちの形成

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。

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



※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

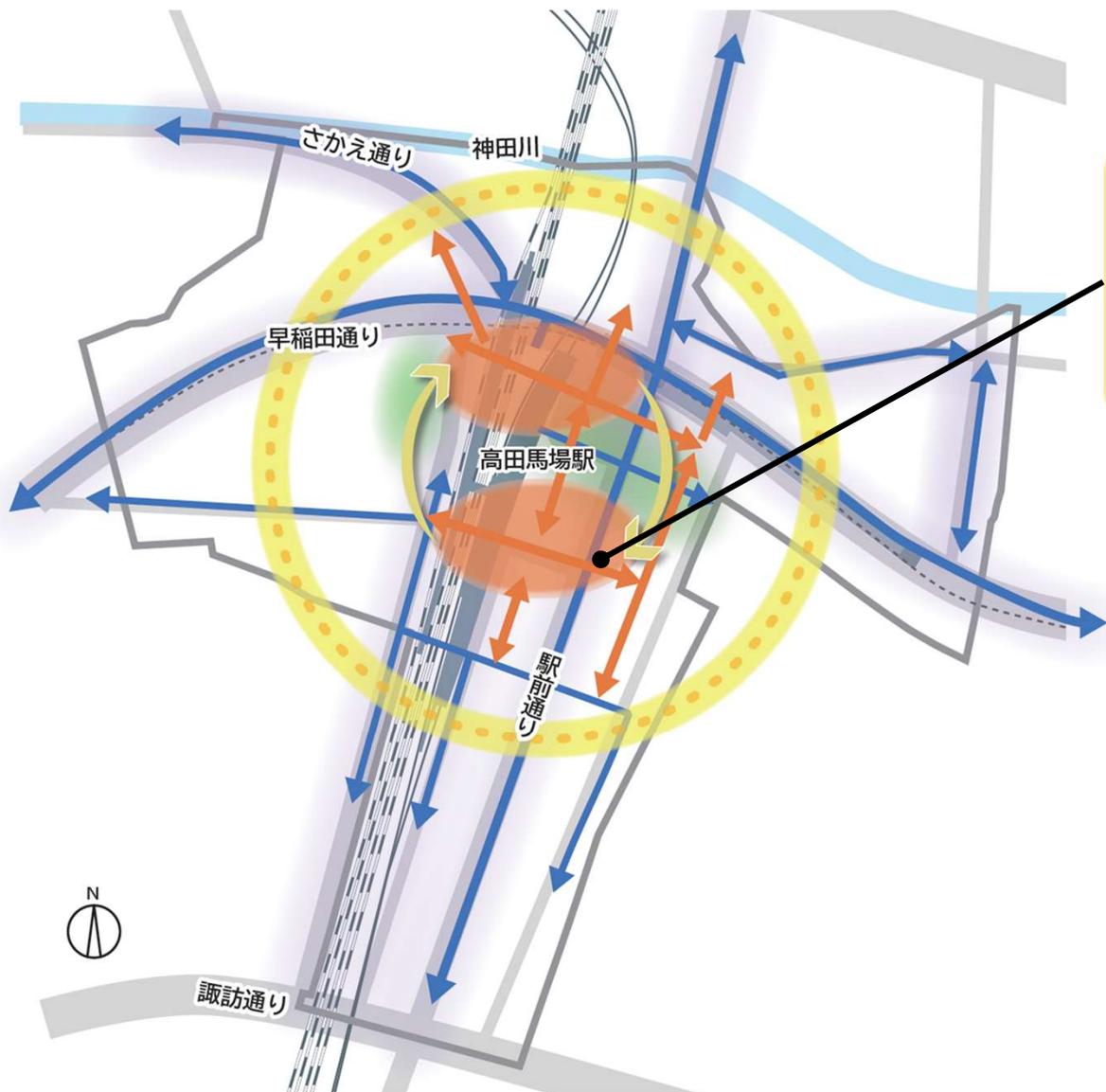


- (1)東西通路整備の方向性について
- (2)東西通路の断面イメージ
- (3)東西通路の位置について
- (4)東西通路位置【南・北側案】の検討における評価軸(案)
- (5)東西通路の事例

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】

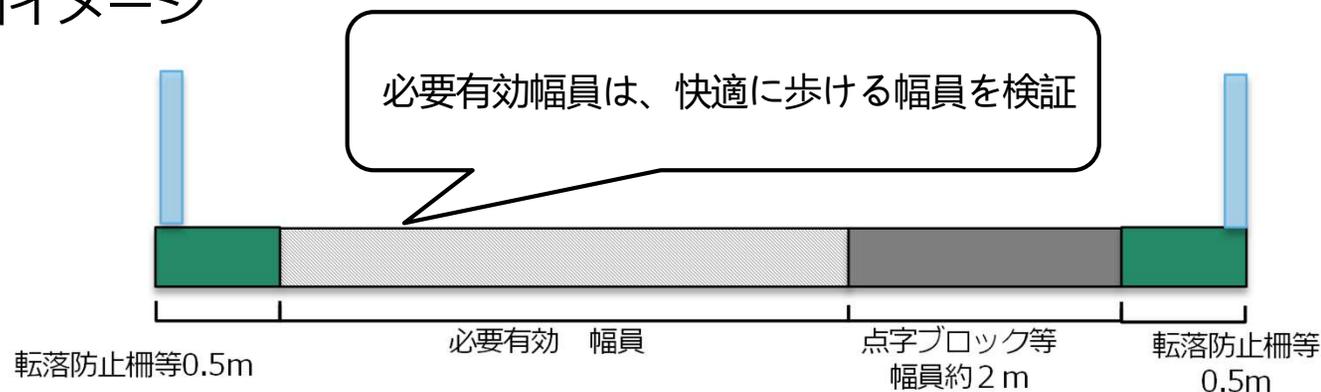
●東西通路・新改札口の整備

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

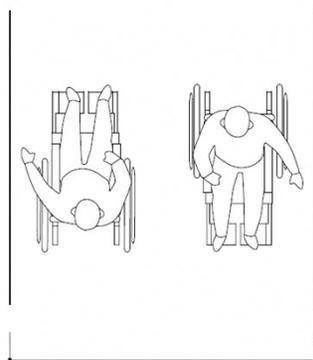


【参考】車椅子利用者の
通行幅員の考え方

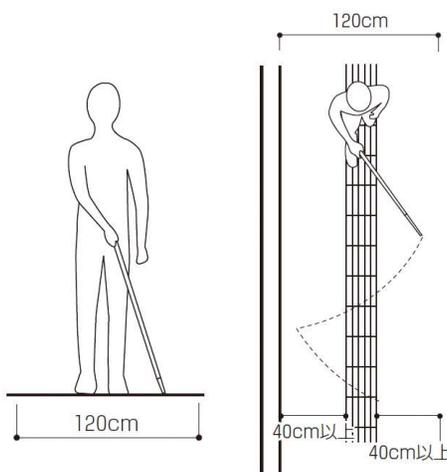
【参考】白杖者（杖使用者）の
歩行幅員の考え方

【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



200cm
※車いす使用者同士が、よりすれ違いやすい幅



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）



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）

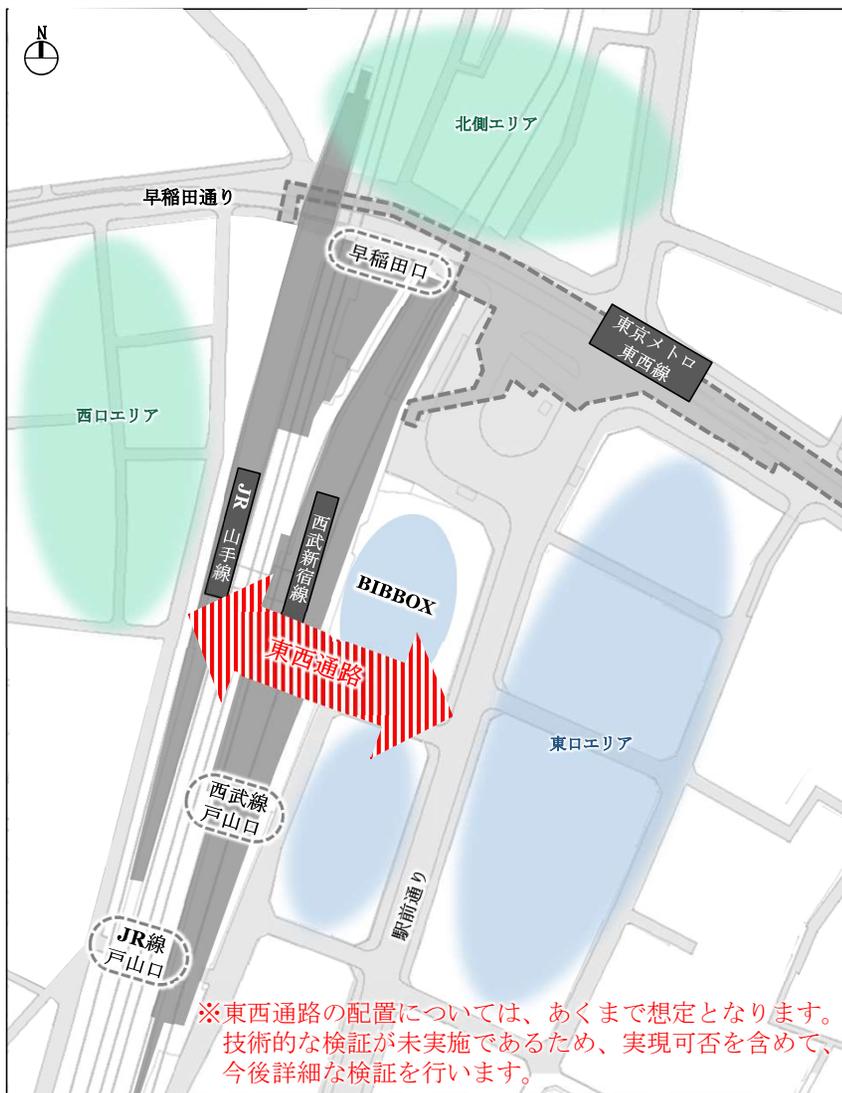
・通路+転落防止柵+植栽帯等

4 東西通路整備に係る検討

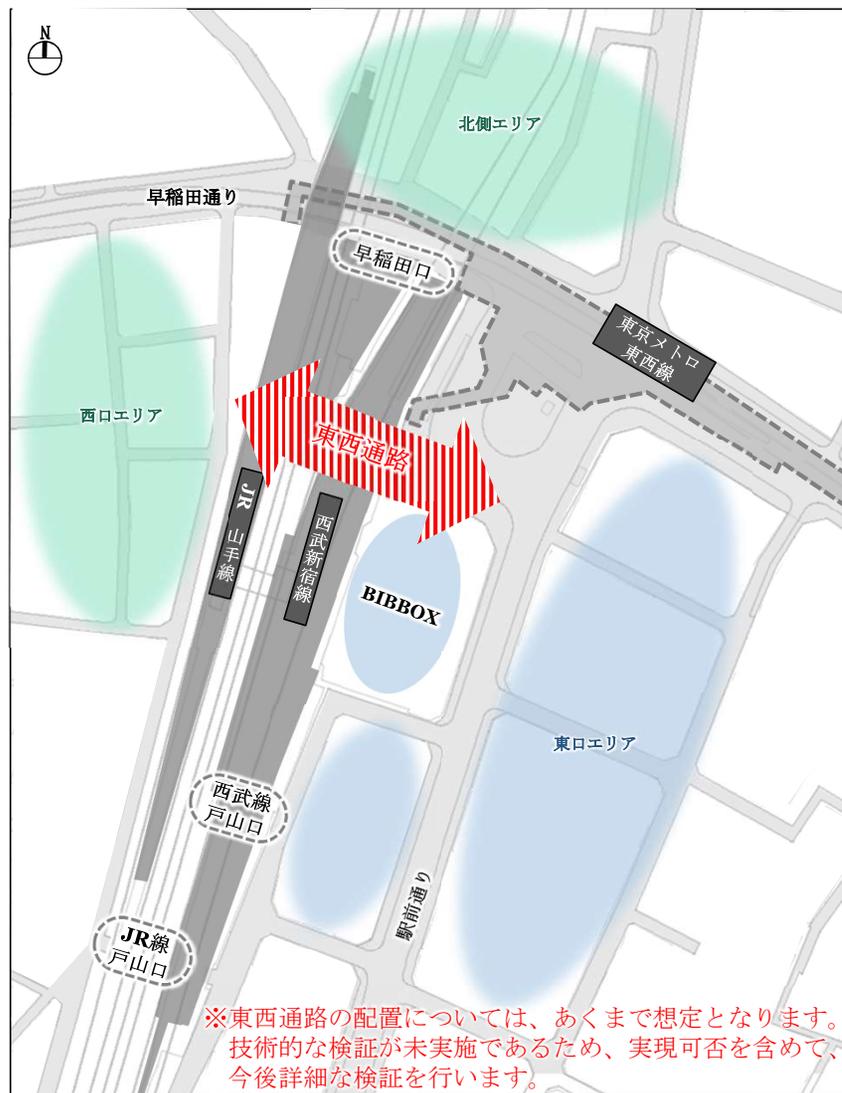
(3) 東西通路の位置について

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



2 東西通路、交通広場等に係る検討

(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。

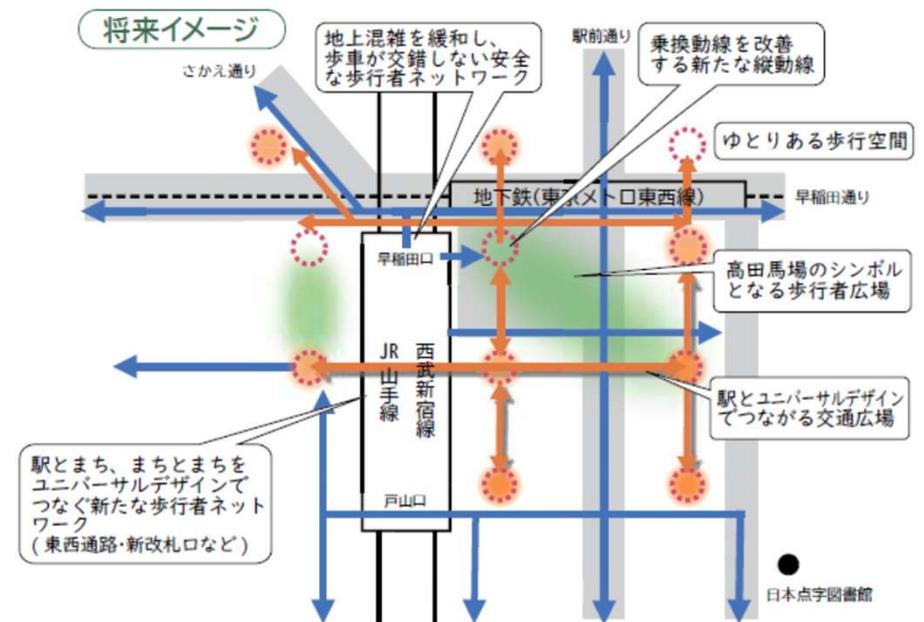


◆駅周辺の回遊性向上

【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。

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
	駅周辺の回遊性向上 (駅とまち、まち【東側】とまち【西側】をユニバーサルデザインでつなぐ)	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
(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〕	階段部等の混雑緩和	混雑緩和：サービス水準の改善

※検討の深度化に伴い、評価項目・評価指標の更新を行います。

(4) 東西通路位置【南側案・北側案】の検討における評価軸（案）

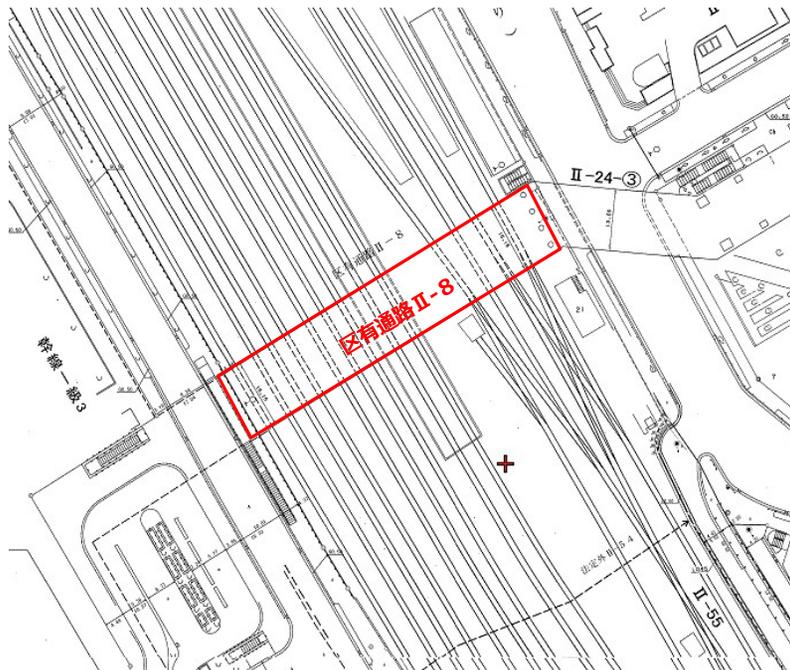
設定した「評価項目」に対して評価指標を定め、下記評価軸（案）として整理した。

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 (サカガーデン)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

4 東西通路整備に係る検討

(5) 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）



4 東西通路整備に係る検討

(5) 東西通路の整備事例 2 / 2

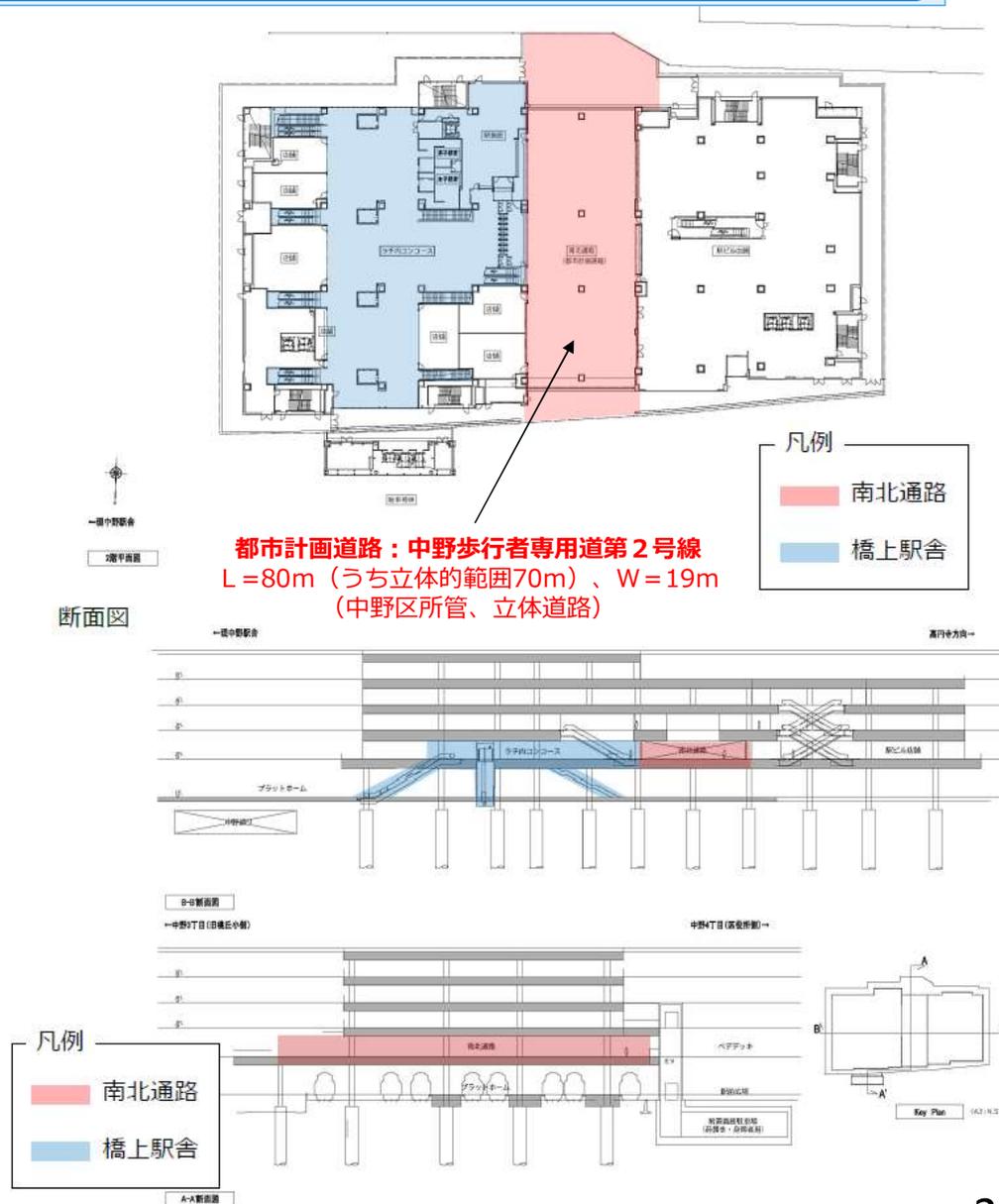
中野駅【整備中】（南北自由通路+西口改札+線路上空活用した商業施設）



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)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(1日)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%)、令和6年度時点では **80万9212人(86.64%)** 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
令和 6年度(2024)	359,332	274,114	175,766	809,212

5 高田馬場駅及び周辺の状況

(2) 西武新宿線高田馬場駅北側の状況

- ▶ 西武新宿線高田馬場駅北側(高架下部分)の建物は、解体工事が完了。
- ・擁壁の保全のため、現時点においては建築物等の計画はないとのこと。

