

第2章 まちづくりの検討

既往調査（「東京12号線延伸に向けた地域整備構想基礎調査」（平成15、16年度））の内容をベースに、都市計画マスタープラン等の上位計画との整合を図りつつ、12号線延伸地域におけるまちづくりの基本的な方向性・方針について検討した。

2.1 12号線の延伸ルート、駅位置及び構造の設定

既往調査の検討結果を基に、その後の社会・経済情勢の変化等を踏まえ、12号線の延伸ルート、駅位置及び構造を設定した。

(1) 既往調査における12号線の延伸ルート、駅数の設定

「東京12号線延伸に向けた地域整備構想基礎調査」（平成15、16年度）では、光が丘駅から東所沢駅までの間（延長11.6km）に、中間駅を6駅設定していた。

(2) 社会・経済情勢等の変化の考慮

今後、人口減少が進むと予想される中、まちづくりにおいては、まちの規模をできるだけコンパクトなものにする必要があると考えられるため、延伸ルート及び駅位置は、こうした状況を踏まえて設定する必要がある。

(3) 本調査における12号線の延伸ルート、駅位置及び構造の設定

(2)を勘案し、12号線の延伸ルート、駅位置及び構造を設定した（図2-1）。

○延伸ルート：既往調査においては、現況土地利用状況や地形条件との整合性の検討を基に延伸ルートを設定しているため、本調査でも既往調査のルートを基本に設定した。

○駅位置：駅周辺の市街地整備の規模をコンパクトにすること、また、既往調査で設定した駅位置では隣り合う駅の利用圏域と重複することから、新座市内の駅を2駅から1駅に変更し、駅位置を既往調査の（仮称）新座南部駅と（仮称）新座中央駅の中間に設定した。

○構造：沿線の市街化の状況を勘案し、全線地下構造、一部高架構造の2ケースを設定した。

※ 一部高架構造とする区間について

- ・既に市街地形成が進んでいる地域で高架構造を採用することは、用地買収費が多額であることや、地権者との合意形成に要する時間等の面で現実的でないと考え、本調査では市街化調整区域内のみを高架構造の設定範囲とした。
- ・高架構造の対象区間は、新座市の市街化調整区域内のうち、（仮称）新座中央駅～新座市・清瀬市境までの間とした。所沢市内にも市街化調整区域が存在するが、隣接する市街化区域との距離的な位置関係や河川横断による制約から、当該箇所は地下構造とした。

2. 2 延伸地域におけるまちづくりの基本方針の検討

2. 2. 1 まちづくりの方針の検討で考慮すべき事項

まちづくりの方針の検討で考慮すべき事項の整理を行った。

(1) 既往調査で掲げたまちづくりの方針

○既往調査で提示された沿線地域整備の基本方針（地域の持続的発展に資する市街地整備、既成市街地の再活性化のための機能拠点配置、自然環境・歴史的資源の保全・共生）を考慮する必要がある。

【既往調査で掲げた沿線地域整備の基本方針】

○沿線地域の持続的発展を可能とする市街地整備の展開（競争力の向上）

- ・東京副都心を始めとするアクセシビリティの高さ、恵まれた自然環境をいかし、沿線地域の相対的な魅力度の向上と、人口減少下にあっても地域の持続的発展が可能な市街地整備・都市基盤整備を図る。

○既成市街地の再活性化に寄与する機能拠点の配置

- ・無秩序な市街地拡大の防止、既成市街地の面的再編を図るため、既成市街地との連担性に配慮した機能拠点の配置と、これによる効率的な都市基盤整備の促進、既成市街地の諸問題へ対応する。

○自然環境、歴史的資源の計画的保全と共生

- ・沿線地域に残る自然環境、歴史的文化遺産の計画的保全。新たな拠点を中心としたコンパクトな市街地整備により、環境負荷の抑制、自然環境との共生を図る。

(2) 延伸地域の地理的特性及び広域的視点における位置付け

○延伸地域の地理的特性や、主要都市との近接性、高速交通体系との近接性など、広域的視点から見た地域の特性・ポテンシャルを考慮する必要がある。

【広域的観点から見た延伸地域の特性・ポテンシャル】

- ・首都圏の中でも延伸地域は東京都心・副都心と距離的に比較的近いこと、人口減少下にあっても居住地としての需要創出が期待される。
- ・延伸地域とその周辺地域では、第三次救急医療機関などの広域からの集客が見込まれる施設が比較的少なく、新たな施設立地の可能性がある。
- ・延伸地域の中央部を関越自動車道が通過しており、高速交通体系への近接性をいかした新たな機能立地・誘導の可能性がある。

(3) 総合計画及び都市計画マスタープランにおける延伸地域の位置付け

○各市区の総合計画及び都市計画マスタープランで策定された延伸地域の将来像、土地利用方針との整合性を考慮する必要がある。

- ・各市区の総合計画や都市計画マスタープランでは、延伸地域の将来像、土地利用方針が次のように位置付けられており、これらと整合を図りつつ、まちづくり（土地利用）の在り方や内容を検討する必要がある。

【練馬区】

- ・12号線延伸のルート上となる補助230号沿いについて、現在の地域コミュニティの分断に配慮しながら、周辺の土地利用と調和した沿道型土地利用の形成を計画的に促すとしている。
- ・新駅予定地周辺地域は、「生活拠点」として、区民の日常生活を支える拠点としての整備を進める。

【新座市】

- ・12号線新駅を中心とした地域を「まちづくり検討ゾーン」として、新たな都市拠点の整備、市中央部にふさわしい都市的利便性を確保する。

【清瀬市】

- ・12号線新駅を中心とした地域を、市北部地域における「商業・業務地」として、地区生活の拠点となる商業地を形成する。
- ・12号線新駅近傍地域を「先端技術産業地」として、研究開発型施設を誘導する。

【所沢市】

- ・東所沢駅周辺を「地域生活拠点」として形成する。
- ・現計画において12号線延伸沿線の市街化調整区域は田園ゾーンとして位置付ける一方、当地域には(仮)所沢バイパスの構想がある。

(4) 既定の道路計画

○「延伸地域で新たに導入する道路」と「既定の都市計画道路」とを適切に連携させることを考慮する必要がある。

- ・延伸地域のまちづくりにおいて、「新たに導入する道路」と「既定の都市計画道路等」を適切に連携させるために、各々が担う役割（広域交通の処理、地域交通の処理、駅アクセス交通の処理等）を明確にし、道路の段階構成の考え方に従いながら道路体系を検討していくことが必要である。

※ 道路の段階構成：道路の役割に応じて、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路など段階的に構成することで、自動車交通の効率化や歩行者の安全性確保、住宅地などでの良好な沿道環境の形成などを図ること

(5) 緑の基本計画

○各市区で策定された、緑地等の保全を位置付けた「緑の基本計画」を考慮する必要がある。

- ・各市区の「緑の基本計画」では、延伸地域及びその周辺について、河川や既存緑地をいかした水とみどりのネットワーク（又は緑の軸、回廊）といった将来像が掲げられ、また大規模な緑地地域を保全ゾーン等として位置付けている。そのため、まちづくりの検討に当たっては、「緑の基本計画」を考慮に入れ、当該将来像の実現及び緑地保全に配慮する必要がある。

(6) 近年の社会・経済情勢

○年々厳しくなる財政状況、また今後の人口減少や高齢化の進行を考慮する必要がある。

- ・自治体の投資的経費・土木費は年々縮減される傾向にあり、12号線延伸のみならず、沿線のまちづくりに要する費用に対しても、より効果的・効率的な執行が求められることから、これらの点を考慮したまちづくりの内容を検討する必要がある。
- ・今後の人口減少の進行により、郊外の鉄道空白地域を中心に高齢化が進行する問題が指摘されており、延伸地域においても危惧される地域がある。そのため、危惧される地域への対応や、新たに市街地を形成する地域でも、後々、同様の問題の発生を抑制するまちづくりの内容を検討する必要がある。

(7) 多様な鉄道需要の創出に資する土地利用の展開

○健全な鉄道経営のため、都心等への通勤通学需要のみならず、多様な鉄道需要を創出することを考慮する必要がある。

- ・今後の人口減少、特に、生産年齢人口が大きく減少すると予想される中にあることは、鉄道沿線に住宅を建て、そこから東京都心・副都心等へ通勤通学する鉄道需要を見込むだけでは、十分な需要の確保は難しい。
- ・したがって、沿線におけるまちづくり（土地利用）の検討においては、通勤通学でも逆方向（郊外方向）の需要や、平日昼間時・休日の需要が創出されるよう、多様な機能・施設を導入することを考えていくことが必要である。

(8) 防災拠点としての可能性

○延伸地域の高い防災性や、延伸される12号線と関越自動車道の連携によって緊急輸送ネットワークが形成される可能性を最大限いかすことを考慮する必要がある。

- ・延伸地域は、地盤が強固で水害の影響も少ない武蔵野台地上にあること、また、地域の中央部を関越自動車道が通過していることから、災害発生時の緊急輸送や支援の拠点として機能する可能性がある地域である。
- ・延伸される12号線と関越自動車道とをスマートインターチェンジ等で接続・連携させることで、緊急輸送ネットワークを形成することが可能となる。これにより、都心から北関東方面までの広域において、延伸地域を拠点とする災害時の連携体制が確立される。

(9) 車両基地の用地確保

○ 12号線延伸に伴う車両の増備のためには新たな車両基地が必要となり、そのための用地を延伸地域で確保することを考慮する必要がある。

- ・ 現在、都営大江戸線の車両基地は、木場（清澄白河駅付近）と高松（光が丘駅付近）に設けられているが、12号線延伸が実現すると、車両の増備が必要となり、そのための車両基地を確保する必要がある。
- ・ 車両基地用地は、延伸区間のうち、現在、市街化されていない地域が適していると考えられることから、沿線のまちづくりの検討に当たっては、車両基地用地の確保について考慮する必要がある。

2. 2. 2 延伸地域の将来地域構造の検討

延伸地域が目標とする将来の地域構造の方向性を検討した。

検討に当たっては、延伸地域が持つ特性を基に、延伸地域の広域的な位置付け・役割を明らかにし、まちづくりの基本方針と将来地域構造の検討を行った。

2. 2. 2. 1 まちづくりの基本的方向性

(1) 延伸地域の広域的な位置付けと役割

延伸地域の特性を踏まえ、延伸地域の広域的な位置付けと担うべき役割を次のとおり位置付けた。

■延伸地域の特性

- 東京都心・副都心の近傍に位置する距離的優位性、業務核都市（さいたま市、川越市、八王子市、立川市等）へのアクセス性が良い。
- 延伸地域中央部を関越自動車道が通過し、高速交通体系との連携が図れる可能性がある。
- 延伸地域は、おおむね武蔵野台地上に位置し、低地に比べて地震災害や水害に比較的強い地域である。
- 延伸地域は、恵まれた自然環境・歴史的資源を有している。



■延伸地域の広域的な位置付け・役割

- 東京都心・副都心及び業務核都市へアクセスする者の居住の場となり得る地域である。
- 高速道路へのアクセス性、延伸地域周辺の人口集積から、広域からの集客が見込まれる大規模施設導入のポテンシャルの高い地域である。
- 延伸地域を通過する高速道路と、比較的災害に強い地理的特性を有し、災害時の緊急輸送や救援活動の拠点を形成し得る地域である。
- 周辺地域には諸機能の集積が図られた既存の拠点（東京都心・副都心、業務核都市）が存在し、連携・相互補完により、多様なニーズに応えることが可能である。
- 首都圏有数の自然環境・歴史的資源は、延伸地域の住民の癒しの場だけでなく、首都圏住民の憩いの場として活用することが可能である。

(2) まちづくりの基本方針の検討

(1)の内容を踏まえ、12号線が延伸された場合のまちづくりの基本方針を検討した。

① 12号線延伸沿線の都市軸の形成に資する市街地の形成

- ・ 12号線の延伸と共に、沿線に広がる市街化調整区域の市街化を図り、東京都心・副都心及び業務核都市へアクセスする者の居住の場として整備し、山手線のターミナル駅から放射上に展開する新たな都市軸を形成する。
- ・ 市街地整備に当たっては、今後の人口動向や投資規模に留意し、駅を中心としたできるだけコンパクトな市街地形成を目指す。

② 人々が働き、集い、遊び、学ぶことができるまちの実現に資する拠点の形成 東京都心・副都心等への過度の依存を抑制し、地域の自立に資する拠点の形成

- ・ 居住機能を中心とした従来の郊外ニュータウン・住宅団地から、そこで人が働き、集い、遊び、学ぶことができるまちへの転換を実現するため、諸活動の中心となり様々な機能集積が図られた拠点を構築する。これにより、高次の都市機能は東京都心・副都心が担いつつも、過度の依存構造が抑制され、地域の自立性の確保に資することを目指す。

③ 広域からの集客を念頭に置いた主要施設の立地誘導

- ・ 関越自動車道へのアクセス性、また、延伸地域における土地供給余力から鑑み、延伸地域へ広域からの集客を見込んだ商業等の主要施設の立地誘導を図り、住民の生活の便に供するとともに、延伸地域における早期の市街地形成の契機となることを目指す。

④ 災害時の緊急輸送・救援活動に資する防災ネットワーク・防災拠点の形成

- ・ 延伸地域が持つ関越自動車道へのアクセス性と12号線延伸を連携させ、災害時における緊急輸送・救援活動の拠点を配置し、防災ネットワークを形成する。

⑤ 自然環境・歴史的資源の保全と共生

- ・ 新たなまちづくりに当たっては、武蔵野の面影を残す雑木林、平林寺、河川の水辺空間などの豊かな自然環境、歴史的資源の保全に配慮するとともに、観光・レジャー等の余暇活動、また、教育の場として有効活用し、新たな都市機能と自然・歴史資源との共生を図る。

2. 2. 2. 2 将来地域構造の検討

(1) 拠点の形成

高次の都市機能、経済活動、商業（買物）、教育等、諸活動の場となり様々な機能が集積する地域を、それぞれの機能・役割に応じて、中枢、広域、中心、地域、生活レベルの拠点として設定した。

1 2号線延伸地域とその周辺については、現況の機能集積状況や首都圏整備計画を始めとする上位計画での位置付け、1 2号線の延伸等を勘案し、拠点の設定を行った。

①中枢拠点：東京都心・副都心

- ・全国、首都圏における政治・経済・文化等の中心的役割を果たし、様々な都市機能が高密度に集積された拠点
- ・1 2号線延伸地域に居住する人々の働く場などになる地域

②広域拠点：業務核都市（さいたま市、川崎市、八王子市・立川市）

- ・首都圏環状方向に位置し、商業・業務等を始めとした地域の核となる都市機能を有し、東京都心・副都心の補完、広域的な諸活動・交流のほか、全国との連携・交流が展開する拠点。
- ・広域拠点を中心とした自立都市圏の形成により、東京集中構造の是正の役割を有する。

③中心拠点：練馬駅、志木駅、清瀬駅、所沢駅、（仮称）新座中央駅

- ・市区レベルとその周辺地域の中心となる拠点であり、行政・商業・業務機能を始めとする機能集積が図られ、生活の利便性に資する。また、災害時には、地域防災の中心的な役割を果たす拠点となる。

（仮称）新座中央駅

1 2号線新駅を中心とした市街地形成により、新座市の顔となり得る新たな拠点で、商業・業務機能等が集積し市民生活の中心を成す拠点として、また、市域の一体化を図るための核として形成する。

④地域拠点：東所沢駅、新座駅、石神井公園駅、大泉学園駅、光が丘駅、ひばりヶ丘駅、秋津駅、朝霞台駅、（仮称）清瀬北部駅

- ・住民の日常生活を支えるための商業・サービス機能の立地とともに、地域活動や交流活動が展開される地域の拠点

（仮称）清瀬北部駅

1 2号線新駅周辺へ、主として商業機能の集積を図る市街地を形成するとともに、清瀬市北部の中心拠点として、市民生活の利便性確保に資する。

東所沢駅

1 2号線延伸に伴う交通結節点化による地域のポテンシャルが向上されるよう、商業・サービス機能の誘導を図る。

⑤生活拠点：保谷駅、東久留米駅、(仮称)土支田駅、(仮称)大泉町駅、(仮称)大泉学園町駅

- ・住民の日常生活を支える拠点として、駅周辺に商業・サービス機能が立地する拠点

(仮称)土支田駅、(仮称)大泉町駅、(仮称)大泉学園町駅

12号線延伸新駅周辺や駅勢圏内に居住する住民の買物、生活支援に資するサービス等の機能立地を図る。また、補助230号線沿いへの展開を図る沿道型の業務・サービス施設との役割分担を図る。

(2) 都市軸の形成

鉄道路線を軸とした沿線地域への市街地の展開と、人・物の流動、駅を中心とした拠点が相互に連携・補完しあう都市軸を形成する。延伸地域とその周辺においては、既存の鉄道路線沿線からなる都市軸と、12号線延伸により展開を図る新たな都市軸を形成する。

①12号線延伸沿線都市軸 =東京放射方向の新たな都市軸の形成=

- ・山手線ターミナルから放射方向へ展開する新たな都市軸を形成
- ・(仮称)新座中央駅を新たな中心拠点とし、軸上に展開する地域拠点、生活拠点と連携・相互補完し、沿線住民の生活を支える新たな放射方向の都市軸の形成を図る。

②既存放射鉄道路線沿線都市軸

- ・池袋駅から放射方向へ伸びる西武池袋線、東武東上線を軸とした都市軸で、都市軸上の駅を中心とした拠点に商業を中心とした機能集積が見られる。
- ・所沢駅周辺、大泉学園駅周辺などの拠点での市街地再開発事業により、拠点機能及び都市軸の強化が図られている。

③既存環状鉄道路線沿線都市軸

- ・JR武蔵野線を軸とし、業務核都市間の結節、放射方向の都市軸相互の結節の役割を担う。
- ・駅を中心とした地域拠点の機能の充実、また、JR武蔵野線に見られる業務核都市間のダイレクトアクセス(むさしの号)等の充実により、利便性の高い都市軸の形成が図られている。

(3) 地域連携軸の形成

○12号線沿線都市軸・既存放射鉄道路線沿線都市軸相互を連携する地域軸の形成

- ・東京都心・副都心との結節強化とこれに伴う放射鉄道路線沿線都市軸の強化・充実を図る一方で、放射鉄道路線上に展開する拠点と並行する他の都市軸の拠点との結節により、機能の相互連携・相互補完を図り、生活の利便性向上、交流の促進を目指す(図2-2)。
- ・さらに、都市軸・拠点相互の結節による面的拡大を図ることで、諸活動・交流のより一層の活発化を目指す。

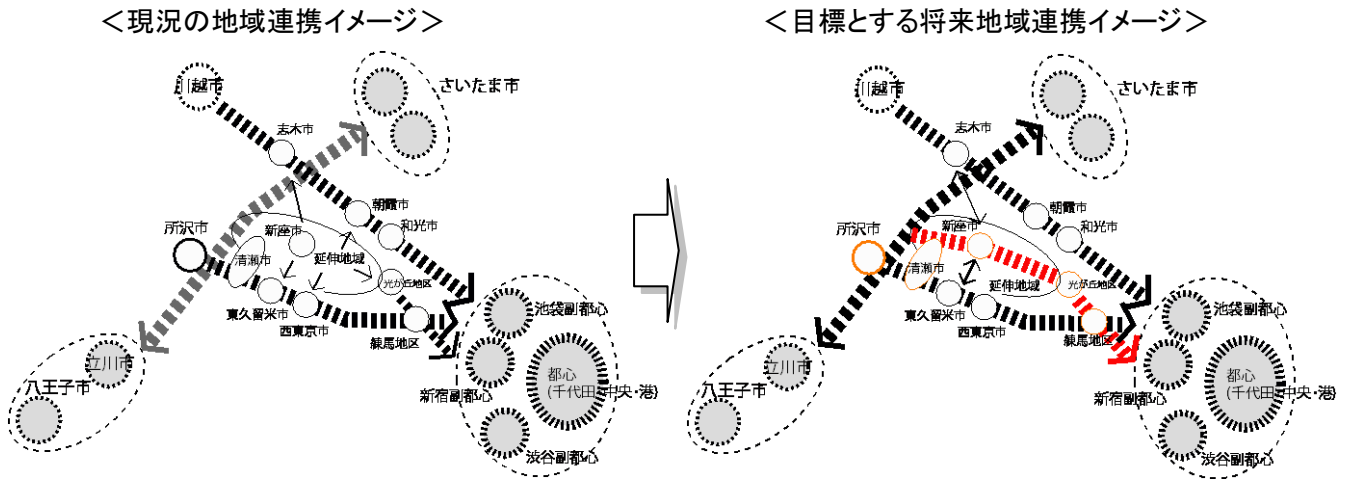


図 2-2 地域連携イメージ

(4) 自然・歴史・文化軸の形成

- ・ 延伸地域が有する自然環境（緑、水辺）や歴史的資源を 12 号線沿線都市軸の一要素として位置付け、水と緑と歴史のネットワークの形成を図る。

(5) 将来地域構造の方向性

(1)～(4)で設定した都市軸、拠点、地域連携軸、自然・歴史・文化軸からなる 12 号線延伸地域の目標とする将来地域構造を次に示す（図 2-3）。

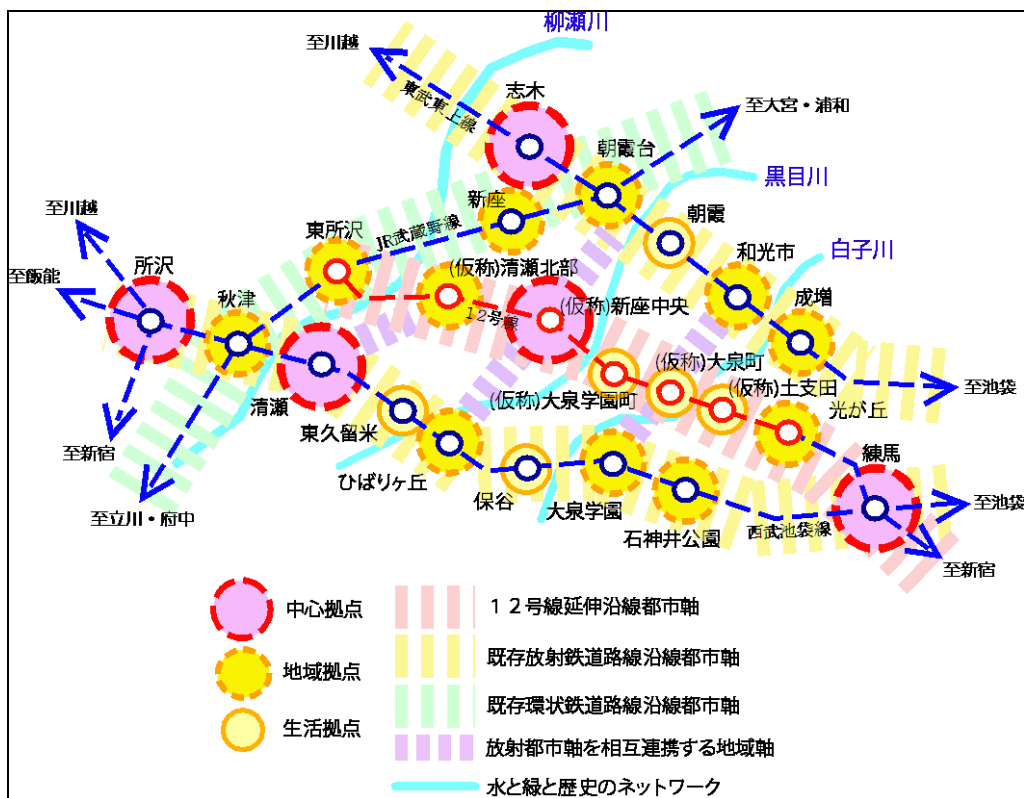


図 2-3 目標とする将来地域構造図

2. 2. 3 導入機能の配置と土地利用の方針

延伸地域におけるまちづくりの基本方針、将来地域構造の検討に基づき、延伸地域へ導入する機能・施設の配置と土地利用の方針を次に示す。

①商業・業務系機能

機能配置の方針

東京都心・副都心といった集積の高い地域への依存構造を抑制するため、延伸地域が自立的に発展し得るよう、商業・業務、生活支援サービス等、様々な機能の集積を図る。また、自動車利用への依存を抑制するため、幹線道路沿道への立地を抑制し、できるだけ、駅周辺地域への立地を図る。

機能配置

○住民の日常生活の便に供する商業、生活関連サービス、行政サービス機能を住民にとって利用しやすい駅周辺へ配置する。

○鉄道の逆方向（郊外方向）への需要の喚起や延伸地域住民にとって職住接近となり得る業務機能について、通勤の利便性を考慮し、駅周辺へ配置する。

○拠点別の方針

- ・中心拠点となる（仮称）新座中央駅は、現在、市街化調整区域内にあって開発余力の大きさを背景に、12号線沿線都市軸の中心的な拠点として、集積度が高く、また、比較的広域をカバーする商業・業務系機能の配置を目指す。
- ・地域拠点となる駅周辺には、住民の日常生活の便に供する商業、生活関連サービスなどの機能の配置を図る。
- ・生活拠点となる駅周辺には、駅勢圏内に居住する住民の日常生活の便に供する商業、生活関連サービスなどの機能の配置を図る。

②居住機能

機能配置の方針

人口減少・高齢化が進む中であって、多様な世代、住まいを持った居住者から構成される居住機能の形成を図る。また、周辺の自然環境・歴史的資源をいかした良好な住環境の形成を図る。

機能配置

○鉄道駅周辺においては、商業施設との併用住宅や、単身世帯向けの住宅、土地の有効活用に資する中層住宅などの配置を図る。

○その周辺においては、良好な住環境を有した低層住宅地域を配置する。

○さらに、多様な居住ニーズに対応し、周辺環境や景観と調和し、周辺の緑地・農地をいかした住宅地などの配置を図る。

③医療施設

機能配置の方針

延伸地域を含めた東京都多摩地域や埼玉県南西部地域での立地が比較的少ない高度救急医療施設の立地を図り、住民生活の安心に寄与する。

機能配置

- 関越自動車道へのアクセス利便性や防災拠点の形成を見込み、周辺地域での立地が比較的に少ない高度救急医療施設の誘致を図る。
- なお、医療施設は広大な敷地を必要とすることから、現在、市街化調整区域となっている（仮称）新座中央駅周辺への配置を想定する。

④産業系機能

機能配置の方針

関越自動車道へのアクセス利便性をいかし、既存の産業系機能の立地状況や周辺土地利用を勘案しながら、工業、流通、研究開発型産業の立地誘導を図る。

機能配置

- 既存集積が見られる関越自動車道所沢インターチェンジ、国道254・463号英インターチェンジ周辺において、工業・流通系機能の配置を図る。
- 既存の研究開発型施設の立地、現行の用途指定状況を加味し、（仮称）清瀬北部駅周辺に先端技術産業地として、研究開発型施設の集積を図る。

⑤文化・教育機能

機能配置の方針

近年の大学等の都心回帰傾向を鑑み、東京都心・副都心に比較的近い延伸地域の立地特性をいかし、大学等の教育機関の誘致により、鉄道需要の創出、駅周辺商業地域における立地促進、街のにぎわいの創出を図る。

機能配置

- 大学は広大な敷地を必要とするため、現在、市街化調整区域となっている（仮称）新座中央駅周辺への配置を想定する。

⑥自然・レクリエーション機能

- 黒目川、柳瀬川、野火止用水、平林寺、雑木林、運動公園等といった既存の自然空間・余暇活動空間等に加え、新たに大規模な公園を配置し、相互のネットワーク化を図ることで、水・緑・歴史等からなる総合的な観光・レクリエーションゾーンの形成を図る。

⑦防災拠点

- 大規模公園については、災害時における防災拠点とすることを想定し、医療施設との連携、緊急輸送路となる関越自動車道、12号線延伸との結節を考慮した位置に配置する。

⑧農業・農園ゾーン

- 新座周辺での新たな都市的土地利用地域を除いた農地や、既存の生産緑地では、都市的土地利用への転換を抑制し、農業・農園ゾーンとして維持する。

⑨車両基地

- 12号線の延伸に伴う車両の増備に対応し、延伸沿線地域で車両基地を確保する。
- 車両基地は、現在、市街化調整区域となっている（仮称）新座中央駅から（仮称）清瀬北部駅間付近への配置を想定する。

2. 2. 4 交通体系の考え方

2. 2. 4. 1 延伸地域の交通体系整備方針

延伸地域の将来地域構造を支える交通体系を、次に示す方針に沿って整備していく。

方針① 広域拠点・高速交通結節点へのアクセス強化

- ・延伸地域の地理的優位性を十分に発揮するためには、東京都心・副都心や全国へのアクセス利便性を確保することが必要である。
- ・そのため、広域への玄関口となる高速交通結節点（既存の関越自動車道インターチェンジ）への円滑なアクセス性が図られた交通体系を構築する。
- ・さらに、関越自動車道にスマートインターチェンジを設置し、延伸地域から広域へのアクセス性の向上を図るとともに、高速道路と12号線の新駅とのパークアンドライド利用を想定した交通結節点整備を図る。

※ パークアンドライド：車で目的地まで移動していた行動を自宅などから目的地の手前まで車で行き、駅で乗り換えて鉄道で都心などへ向かい、都心や都心までの道路の混雑緩和を図ろうとすること

方針② 延伸地域の将来地域構造の誘導と交通の整序化

- ・延伸地域の将来地域構造である12号線延伸沿線都市軸を形成していくため、12号線延伸を始め、地域の骨格を形成する幹線道路網の整備を図ることが必要である。
- ・幹線道路網は、延伸地域の市街地の外郭を形成して市街地を規定するとともに、市街地を通過する交通や市街地に発生集中する交通等、様々な質の交通の処理とその整序化が図られるよう配置を図る。

方針③ 周辺地域・拠点との結節

- ・延伸地域と周辺の主要な拠点や交通結節点などとの結節が図られ、円滑な交通処理、地域間連携の強化に資するよう、交通網の配置を図る。
- ・特に、他の放射鉄道路線沿線都市軸上に展開する拠点との結節性に留意する。

方針④ 地域内の円滑な移動性

- ・鉄道駅への良好なアクセス性、地域内の居住地と商業施設等との結節など、地域内の円滑な移動に資するよう、交通網の配置を図る。
- ・さらに、地域内移動における自動車依存の抑制を念頭に、公共交通、二輪車、徒歩利用の利便性に着目した交通網を整備する。

2. 2. 4. 2 道路体系の整備方針

道路の機能に応じた段階構成の考え方、延伸地域の現況道路網、将来地域構造を勘案し、延伸地域の道路体系の検討を行った。

(1) 都市軸を形成する道路体系

○12号線延伸地域の骨格を形成する幹線道路体系として、ラダー型（はしご型）道路体系を構築する。

※ ラダー型道路体系：はしご型の形状をした道路網で、平行する道路とこれらを互いに結びつける道路からなる。

- ・12号線延伸のルート位置、12号線延伸沿線都市軸の地理的な形状、既存の幹線交通軸の配置状況から、12号線延伸地域の骨格を形成する幹線道路体系は、ラダー型道路体系とする。
- ・延伸地域の外郭を形成する道路を配置する。
⇒ 国道254号、放射7号（東京狭山線）、補助134号（笹目通り）、国道463号
- ・延伸地域のうち、12号線延伸新駅の周辺へ展開する市街地の外郭を形成する道路として、12号線延伸を挟み込む形で、国道254号、放射7号（東京狭山線）にそれぞれ並行する新たな幹線道路を2本配置する。
⇒ 都市軸幹線（12号線延伸線北側）、都市軸幹線（12号線延伸線南側）

(2) 地域間を結節しラダー型道路体系を形成する道路網

○他の放射鉄道路線沿線都市軸や拠点と結節し、ラダー型道路体系を形成する道路網を配置

- ・12号線延伸沿線都市軸の骨格を形成する国道254号、放射7号（東京狭山線）、2本の都市軸道路を相互に結節、また、他の放射鉄道路線沿線都市軸や周辺拠点と結節し、ラダーを形成することで地域連携に資する道路網の配置を図る。
⇒ 補助135号・朝霞新座線、保谷朝霞線、東久留米志木線、府中清瀬線（東村山足立線）、久米川駅清瀬線（志木大和田線）

(3) 拠点（駅）を中心とした道路網

○ラダー型道路網を補完し拠点の骨格形成、拠点（駅）へのアクセス性に資する道路網を配置

- ・都市軸の形成、主要な拠点との結節に資するラダー型道路網を補完し、拠点（駅）への良好なアクセスを図る幹線道路の配置を図る。

2. 2. 4. 3 公共交通網の整備方針

地域の公共交通網の整備方針について、次に示すとおり検討を行った。

(1) 東京都心・副都心等への高い移動性の確保

○東京都心や副都心、また、業務核都市等への高い移動性を確保するための公共交通網として12号線延伸を位置付ける。

- ・12号線延伸により、延伸地域から新宿へ直結するとともに、乗継ぎにより、様々な主要拠点への高い移動性が見込まれる。

(2) 周辺地域への移動性向上

○多方向への面的な移動性向上に資する公共交通網の構築を図る。

- ・12号線延伸沿線都市軸は、他の放射鉄道路線沿線都市軸と共に、山手線ターミナルから放射方向へ展開する都市軸である。このため、放射方向の都市軸は、交通、諸活動、交流によって強い連携が図られている。一方、都市軸相互間では、バス路線を中心とした駅へのフィーダー機能が主体で、都市軸相互間の連携は弱い。
- ・そのため、道路体系においてはラダー型を構成するいくつかの道路網の配置を位置付けたが、公共交通についても同様に、放射方向の鉄道路線を補完する形でラダーが形成されるようなバス路線の配置を図り、面的な移動性向上に資する公共交通網の構築を図る。

2. 2. 4. 4 鉄道駅端末交通の在り方

鉄道駅へのアクセスの良否は、鉄道需要にも大きく影響するため、駅への良好なアクセス性を確保し、12号線延伸の利便性確保、利用増進を図るための、鉄道駅端末交通の在り方について検討を行った。

検討に当たっては、施設整備（ハード面）に関するものと、バス路線の設定など運用面における施策の両面から検討を行った。

(1) 駅アクセス施設整備

○鉄道駅への円滑なアクセスに資する道路網や交通結節点の整備

① 駅アクセス道路及び駅前広場整備

- ・駅へアクセスする道路が地域の幹線道路網から離れた位置にある場合、自動車・バスでのアクセスは、右左折・迂回の発生とこれに伴う所要時間の拡大により、アクセス性が低下する可能性がある。
- ・したがって、できるだけ駅勢圏内からダイレクトに駅へアクセス可能な道路網を配置するとともに、駅前での交通渋滞・輻輳を避けるため、十分な広さの駅前広場を整備する。

② 交通結節点関連施設整備

- ・端末交通手段から鉄道への乗継ぎをしやすいするため、駅と直結した駐輪場やパークアンドライド用駐車スペースを整備する。
- ・なお、パークアンドライド用駐車場については、駅周辺地域からの利用のほか、関越自動車道を利用した広域からの利用も想定し、関越自動車道スマートインターチェンジの近傍に位置する駅については、これらの需要を見込んだ規模、配置を考える。

(2) 駅アクセス運用面

○鉄道駅へ直結するバス路線の設定

- ・(1)①のとおり、駅アクセス道路及び駅前広場の整備に合わせ、駅へ直結するバス路線の設定をバス事業者等へ行うなど、施設整備の効果を十分に発揮し得る方策を講じる。

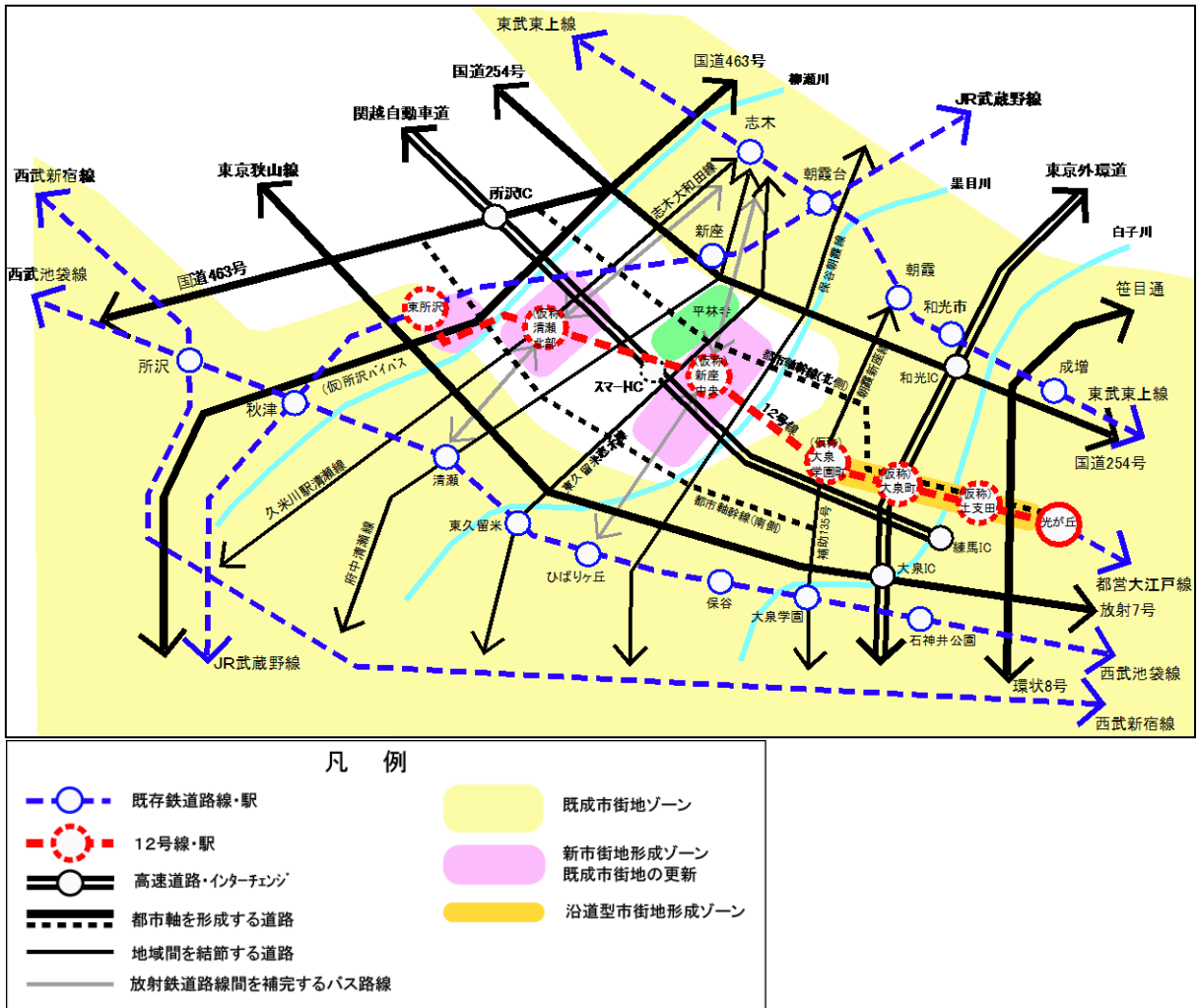


図 2 - 4 延伸地域の交通体系整備方針図

2. 3 新駅周辺地域のまちづくり方針の検討

2. 2の検討結果を基に、12号線延伸線の新駅周辺地域におけるまちづくり方針の検討を行った。

2. 3. 1 新駅周辺地域のまちづくり方針

(1) (仮称)土支田駅

① まちづくり方針

- ・土地利用は、現行計画の都市計画用途に準じる。
- ・なお、補助230号の整備に伴い、沿道型土地利用の形成を計画的に促していく。
- ・駅前周辺に、生活拠点としてふさわしい商業集積を図り、市街地形成を促していく。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、補助230号の地下空間を利用した地下構造とする。
- ・(仮称)土支田駅についても、補助230号の地下空間を利用して設置する。

○道路網

- ・既定計画の補助230号により、光が丘、笹目通り方面や大泉学園町方面とのアクセシビリティ向上を図るとともに、(仮称)土支田駅への良好なアクセシビリティを確保する。
- ・(仮称)土支田駅付近へ補助230号に接続する駅前広場を整備し、12号線延伸線との乗換利便性を確保する。

(2) (仮称)大泉町駅

① まちづくり方針

- ・土地利用は、沿道型土地利用の形成を計画的に促していく。
- ・駅前周辺に、生活拠点としてふさわしい商業集積を図り、市街地形成を促していく。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、補助230号の地下空間を利用した地下構造とする。
- ・(仮称)大泉町駅についても、補助230号の地下空間を利用して設置する。
- ・なお、現段階では、駅位置を補助230号と外環道との交差点付近としているが、具体的な駅位置については、今後、更に検討を要する。

○道路網

- ・既定計画の補助230号により、光が丘、笹目通り方面や大泉学園町方面とのアクセシビリティ向上を図るとともに、既存の外環道側道により、(仮称)大泉町駅へ東西・南北の両方向からのアクセシビリティを確保する。
- ・(仮称)大泉町駅における交通結節点機能の検討を進め、12号線延伸線との乗換利便性を確保する。

(3) (仮称)大泉学園町駅

① まちづくり方針

- ・土地利用は、沿道型土地利用の形成を計画的に促していく。
- ・駅前から補助135号(大泉学園通り)沿道では、近隣住民の買い物や日常生活の便に供する商業・生活支援サービス機能を配置する。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、補助230号の地下空間を利用した地下構造とする。なお、大泉学園町6丁目の新座市境付近においては、導入空間となる幹線系道路網が存在しないため、本調査においては、民地の地下空間を通すことと想定する。
- ・(仮称)大泉学園町駅については、補助230号の地下空間を利用して設置する。

○道路網

- ・既定計画の補助230号により、光が丘、笹目通り方面や西武池袋線沿線方面とのアクセス、補助135号の整備により、西武池袋線大泉学園駅、朝霞市方面とのアクセス性向上を図り、東西・南北の両方向から(仮称)大泉学園町駅へのアクセス性を確保する。
- ・(仮称)大泉学園町駅における交通結節点機能の検討を進め、12号線延伸線との乗換利便性を確保する。

(4) (仮称)新座中央駅 (図2-5)

① まちづくり方針

○駅を中心とした約90haを土地区画整理事業区域として市街地整備を図る。

なお、過年度調査では、当地域について「市街化調整区域内という枠組みの中で可能な新駅周辺整備内容の検討」としていたが、今後は市街化調整区域の有効活用を図る方策として土地区画整理事業により市街化区域への編入を目指す。

- ・ 駅前付近に集客力の高い文化芸術施設、医療施設、商業・業務等の機能を配置する。
- ・ さらに、駅前には、新座市の顔として新たな市のシンボルとなることを目指した緑の空間(庭園)を配置し、市民や来訪者の憩いの場として整備する。
- ・ 地区の西部、野火止二丁目には大学を誘致し、街のにぎわいを創出する。
- ・ 地区の西部、関越自動車道、車両基地、医療施設、大学に囲まれた中央部に防災備蓄倉庫を併設した公園を配置し、災害時には防災拠点として、周辺機能との連携を図る。
- ・ 駅周辺部は、集合住宅中心の住宅地域とし、東京都心・副都心などで働く人の居住機能を配置する。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸

- ・ 全線地下構造とする場合の本線部分は、新設する道路1の地下空間を利用する。一部高架構造とする場合は、(仮称)新座中央駅から(仮称)東所沢駅方面の区間を、道路1に並行して配置する。
- ・ (仮称)新座中央駅については、道路1の地下空間を利用して設置する。なお、設置を予定する位置は、崖線に当たるため、一部高架構造の場合は、半地下構造を想定する。
- ・ 土地区画整理事業区域外の西側、(仮称)清瀬北部駅側に12号線延伸線の車両基地を配置する。

○道路網

- ・ 土地区画整理事業区域を囲み、街の外郭を形成する道路を配置する。
⇒ 3.4.1保谷朝霞線、3.4.8東久留米志木線、道路2、道路5、道路6(関越自動車道側道)
- ・ 鉄道と末端交通手段との連携、地区内の移動に資するよう、(仮称)新座中央駅アクセス道路を配置する。
⇒ 東西方向道路(道路1)、南北方向道路(道路3)
- ・ 駅上部の道路1及び道路3交差点付近に、周辺の既存市街地と結ぶバス路線の設定を想定した駅前広場を配置し、12号線延伸線との乗換え利便性を確保する。

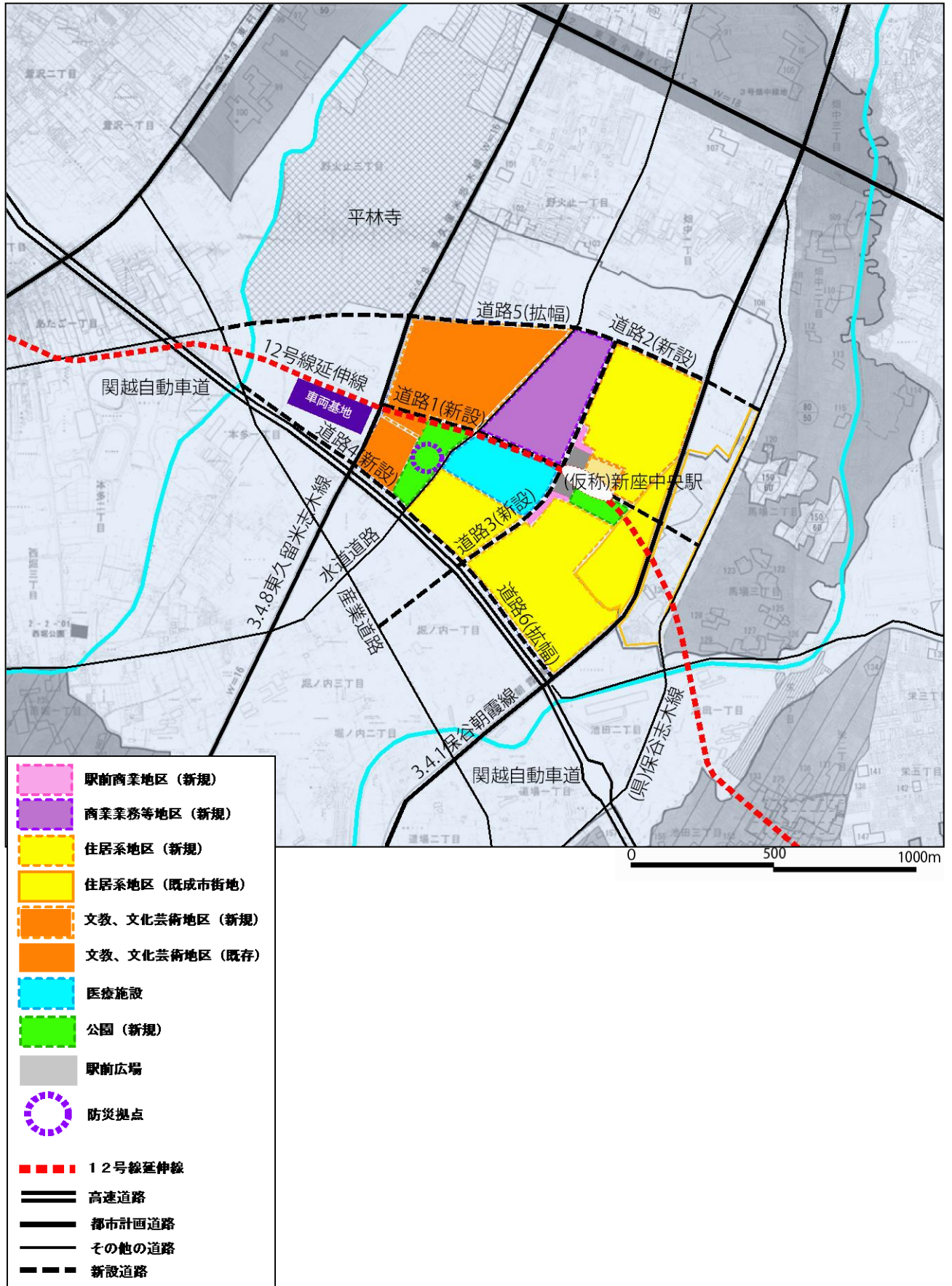


図 2 - 5 (仮称)新座中央駅周辺地区整備イメージ

(5) (仮称)清瀬北部駅 (図2-6)

① まちづくり方針

- ・駅周辺の住宅地域は、12号線延伸による利便性向上をいかし、人口増加を目指しつつ、良好な住環境の保全を図る。このうち、駅近郊の地域では、集合住宅中心の住宅地域とし、その周辺を低層住宅中心の住宅地域とする。
- ・既存の大規模団地(旭が丘団地、台田団地)は、12号線延伸による利便性の向上効果をいかし、建替え等のリニューアルの促進を図り、人口流出の抑制と新たな住民の入居を目指す。
- ・(仮称)清瀬北部駅前周辺は、清瀬市北部の中心地域として、周辺住民の買い物や日常生活の便に供する商業・サービスを中心とした商業機能を配置する。

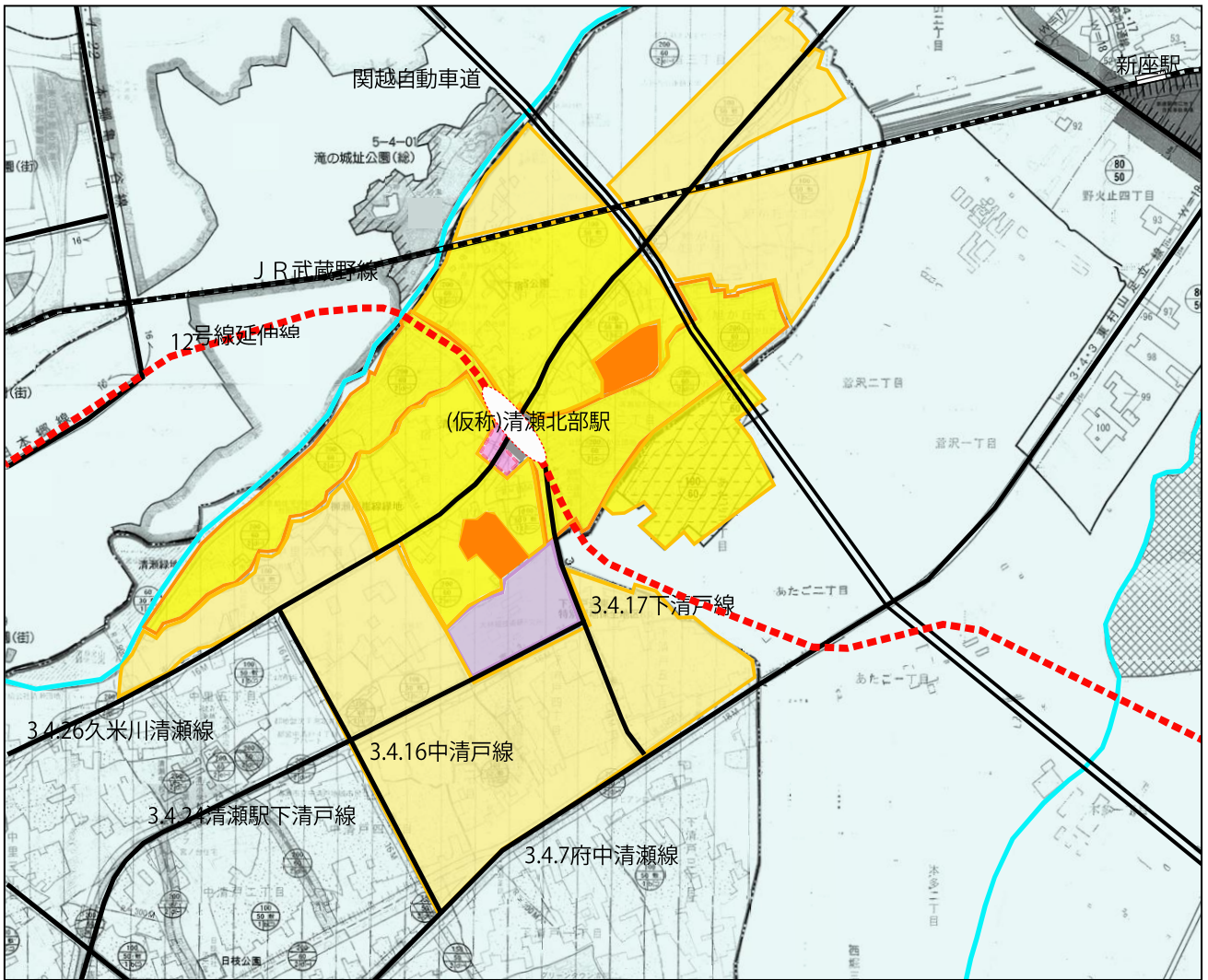
② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、3.4.17下清戸線の地下空間を利用した地下構造とする。
- ・(仮称)清瀬北部駅についても、3.4.17下清戸線の地下空間を利用して設置する。

○道路網

- ・3.4.17下清戸線及び3.4.26久米川清瀬線により、(仮称)清瀬北部駅へのアクセス性を確保する。
- ・(仮称)清瀬北部駅の上部、3.4.17下清戸線と3.4.26久米川清瀬線との交差点部に清瀬市南部方面などと結ぶバス路線の設定を想定した駅前広場を配置し、12号線延伸線との乗換利便性を確保する。



0 500 1000m



図2-6 (仮称)清瀬北部駅周辺地区整備イメージ

(6) 東所沢駅（図 2-7）

① まちづくり方針

- ・駅周辺の既存住宅地域は、12号線延伸による利便性向上をいかし、人口増加を目指す。
- ・また、本郷地区のうち、3.4.22本郷亀ヶ谷線と3.4.23和田本郷線に囲まれた現市街化調整区域の市街地整備を図る。
- ・3.4.21東所沢駅前線の沿道に展開する商業地域では、12号線延伸による交通結節点化効果をいかし、商業・サービス機能の集積を図り、所沢市東部の拠点地域として育成する。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、一部、市街化調整区域内の民地下を通過しつつ、3.4.23和田本郷線及び3.4.21東所沢駅前線の地下空間を利用した地下構造とする。
- ・東所沢駅については、3.4.21東所沢駅前線の地下空間を利用して設置する。
なお、JR武蔵野線との乗換利便性に配慮した駅構造とする。

○道路網

- ・東所沢地区は、既に土地区画整理事業が実施された地域であり、これに加え、新たに3.4.22本郷亀ヶ谷線及び3.4.23和田本郷線の未供用区間の整備を推進する。
- ・駅前広場は、原則として既存のJR武蔵野線東所沢駅前の駅前広場と共用するが、12号線延伸による乗降客の増加分を加味した場合の必要面積を確認し、必要に応じて変更する。

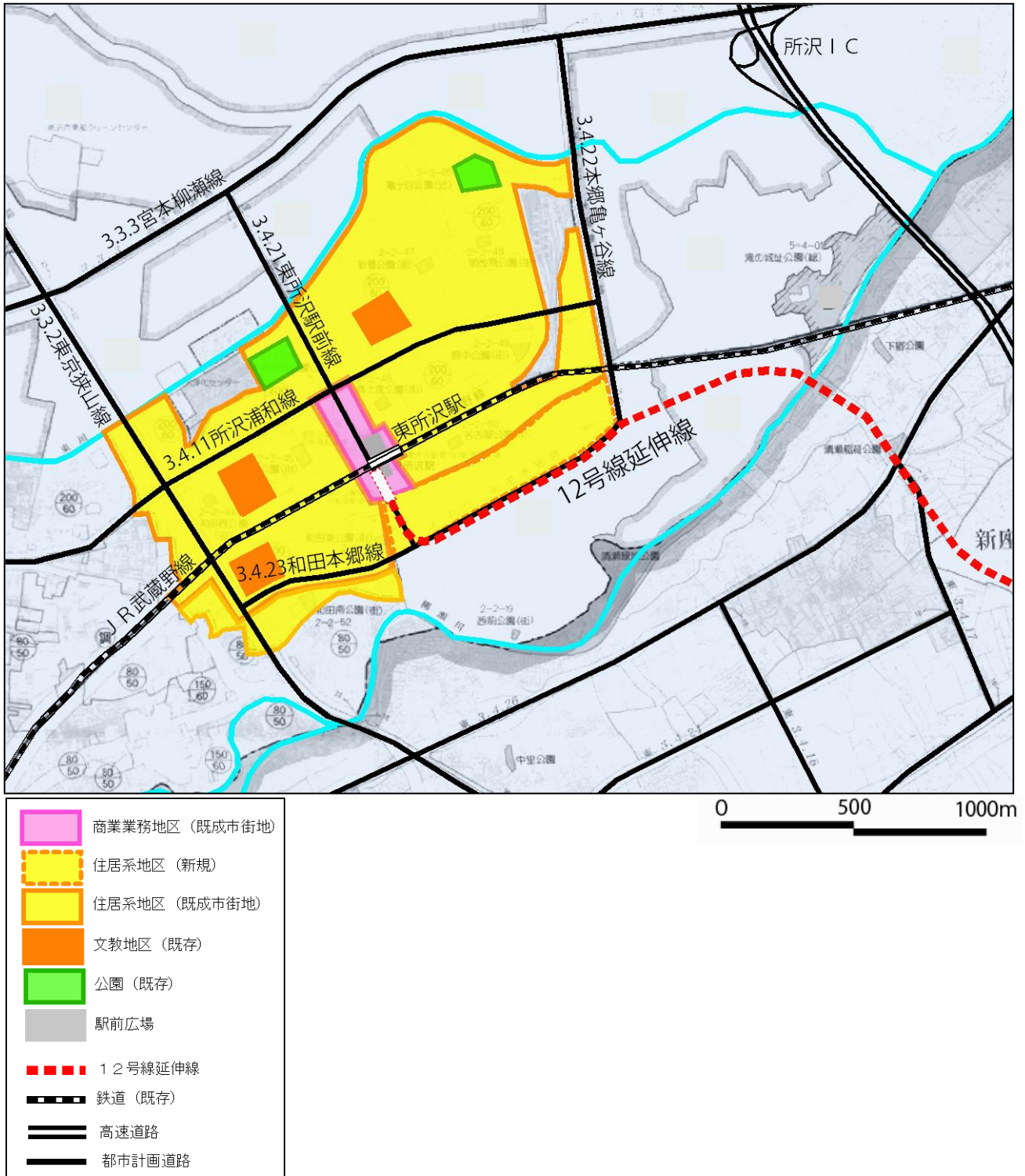


図2-7 東所沢駅周辺地区整備イメージ

2. 3. 2 新駅周辺地域の将来人口（居住人口）の設定

(1) 新駅周辺地域の将来人口設定方針（居住人口）

- ・新駅周辺地域における将来人口（居住人口）の設定方針を次に示す。
- ・人口密度の上限は、現況の鉄道沿線地区の人口密度や4市区の市街化区域内人口密度を参考に設定した。具体的には、現況の練馬区の人口密度である約140人/haを、市街地密度が高い集合住宅中心の地区の人口密度として設定、また、現況の所沢市と新座市の市街化区域内人口密度である100人/haを戸建住宅中心の地区の人口密度として設定した。

(2) 駅別周辺地域の居住人口の設定

(1)に基づき、駅別に周辺地域の将来人口（居住人口）を算出した。

①（仮称）土支田駅周辺地域

- ・低層住宅地域における目標人口密度を100人/haとし、居住人口の増加を図る。
 - 平成17年人口：21,322人
 - まちづくり無しの場合の平成42年人口：22,746人（対平成17年：1,424人増）
 - まちづくり有りの場合の平成42年人口：23,957人
（対平成17年：2,635人増、対平成42年まちづくり無し：1,211人増）

②（仮称）大泉町駅周辺地域

- ・低層住宅地域における目標人口密度を100人/haとし、居住人口の増加を図る。
 - 平成17年人口：19,713人
 - まちづくり無しの場合の平成42年人口：21,029人（対平成17年：1,316人増）
 - まちづくり有りの場合の平成42年人口：21,029人
（対平成17年：1,316人増、対平成42年まちづくり無し：±0人）
（※まちづくり無しにおいて既に目標人口密度に達しているため、まちづくり有りの場合、新たな人口増加は無い。）

③（仮称）大泉学園町駅周辺

- ・低層住宅地域における目標人口密度を100人/haとし、居住人口の増加を図る。
 - 平成17年人口：32,370人
 - まちづくり無しの場合の平成42年人口：34,531人（対平成17年：2,161人増）
 - まちづくり有りの場合の平成42年人口：35,377人
（対平成17年：3,007人増、対平成42年まちづくり無し：846人増）

④（仮称）新座中央駅周辺地域

- ・新たに市街化を図る駅周辺の住宅地域は中高層中心で想定し、目標とする人口密度を140人/haとし、居住人口の集積を図る。
- ・既成市街地は、現在の用途に準拠して低層住宅地域とし、人口密度100人/haを目標

として居住人口の増加を図る。

○平成17年人口：2,797人

○まちづくり無しの場合の平成42年人口：2,856人（対平成17年：59人増）

○まちづくり有りの場合の平成42年人口：8,277人

（対平成17年：5,430人増、対平成42年まちづくり無し：5,371人増）

⑤（仮称）清瀬北部駅周辺地域

・既成市街地の高密度化を目指し、駅近隣の住宅地域は中高層中心、その周囲の住宅地域は低層中心とする。

・目標とする人口密度は中高層で140人/ha、低層で100人/haとし、居住人口の増加を図る。

○平成17年人口：14,709人

○まちづくり無しの場合の平成42年人口：14,027人（対平成17年：682人減）

○まちづくり有りの場合の平成42年人口：29,152人

（対平成17年：14,443人増、対平成42年まちづくり無し：15,125人増）

⑥ 東所沢駅周辺地域

・新たに市街化を図る住宅地域は低層中心を想定し、目標とする人口密度を100人/haとし、居住人口の集積を図る。

・既成市街地は、現在の用途に準拠して中高層住宅地域として高密度化を目指し、人口密度140人/haを目標として居住人口の増加を図る。

○平成17年人口：19,458人

○まちづくり無しの場合の平成42年人口：18,576人（対平成17年：882人減）

○まちづくり有りの場合の平成42年人口：25,344人

（対平成17年：5,886人増、対平成42年まちづくり無し：6,768人増）

(3) 新駅周辺地域の居住人口設定結果（まとめ）

・(2)で設定した各駅周辺地域の居住人口を加えた市区別の人口設定結果を次表に示す。

表2-1 市区別居住人口設定結果

	2005年	2030年	駅周辺開発による増加人口		2030年	2005(H17)年	2030(H42)年
	平成17年	平成42年	増加人口 (人)	備考	平成42年	→	まちづくり無し
	実績値 (人)	まちづくり 無し設定値 (人)			まちづくり 有り設定値 (人)	2030(H42)年 まちづくり 有り	→ 2030(H42)年 まちづくり有り
a	b	c		d=b+c	e=d/a	f=d/b	
練馬区	692,339	738,561	2,057	3駅周辺	740,618	1.070	1.003
新座市	153,305	156,539	5,371	新座中央駅周辺	161,910	1.056	1.034
清瀬市	73,529	70,124	15,125	清瀬北部駅周辺	85,249	1.159	1.216
所沢市	336,100	320,885	6,768	東所沢駅周辺	327,653	0.975	1.021
合計	1,255,273	1,286,109	29,321		1,315,430	1.048	1.023

