

第2章 まちづくりの検討

本章では、12号線の延伸と一体的に行う新駅周辺におけるまちづくりについて検討し、この内容を基に次章で需要予測を行う。

2.1では、まちづくりで大きな要素となる鉄道施設に関する設定を行う。この設定を前提に、2.2においては、前章で確認した延伸地域の特性・課題や上位の関連計画の内容を考慮し、延伸地域に導入する機能や交通体系に関する方針を整理する。2.3においては、この方針に従って新駅周辺におけるまちづくりの内容を具体化する。

2.1 延伸地域における鉄道施設に関する設定

まちづくりを検討する上で、大きな構成要素となる鉄道施設に関する内容を設定した。設定した事項及び内容は下記のとおりである。

(1) 延伸ルート

光が丘駅～(仮称)新座中央駅間については、平成24年度に都市高速鉄道12号線延伸促進協議会において実施した「都市高速鉄道12号線の延伸及び延伸に向けたまちづくりに関する調査研究（以下「協議会調査」という。）の設定ルートと同じとした。

(仮称)新座中央駅～新座駅間は、近郊緑地特別保全区域である平林寺を避け、平林寺南側の野火止二丁目、平林寺西側の野火止三丁目、菅沢一丁目を縦断し、新座市道第12-06号線（恵山通り）を経てJR武蔵野線新座駅に接続するルートとした（図2-1）。

(2) 駅位置

光が丘駅～(仮称)新座中央駅間は、協議会調査の設定位置と同じとし、(仮称)新座中央駅～新座駅間には中間駅を設けないこととした。

(3) 構造

全線地下構造、一部高架構造の2つのケースを設定した。一部高架構造のケースにおける高架構造箇所は、(仮称)大泉学園町以西とした。

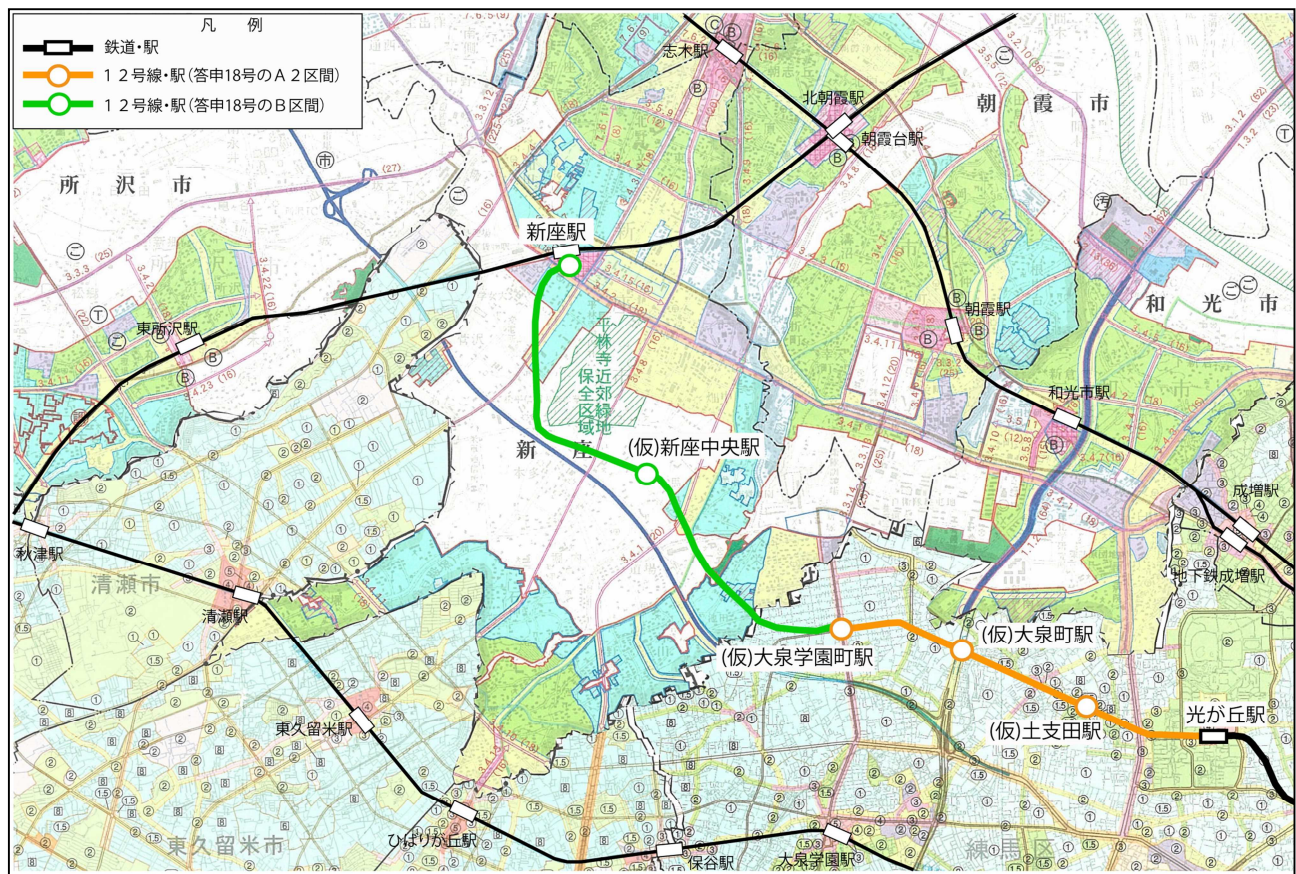


図 2-1 12号線延伸区間のルート及び駅位置の設定

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 まちづくりの基本方針の検討で考慮すべき事項

延伸地域におけるまちづくりの基本方針を検討する際に考慮すべき事項を整理した。

(1) 協議会調査で掲げたまちづくりの基本方針

○協議会調査で検討された「まちづくりの基本方針」を考慮する必要がある。

【協議会調査で策定した延伸地域におけるまちづくりの基本方針】

○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。

○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。

○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と延伸地域における土地供給余力に着目し、12号線延伸線と同自動車道という異種交通を連携させ、広域から延伸地域への集客を見込んだ商業等の主要施設の立地誘導を図り、同時にこれを住民生活の便に供し、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。

○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

- ・関越自動車道へのアクセス性に着目し、同自動車道と12号線延伸線、更には陸上自衛隊朝霞駐屯地や埼玉県防災基地を連携させ、災害時における緊急輸送・救援活動の拠点として必要な施設を配置し、広域を対象とした防災ネットワークを形成する。

○自然資源・歴史的文化資産の保全と共生

- ・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資源、歴史的文化資産の保全に配慮し、また、これらを観光・レジャー等の余暇活動や教育の場として有効に活用する。上述の新たな都市機能と自然資源・歴史的文化資産との共生を図る。

(2) 延伸地域の地理的特性及び広域的視点における都市特性

○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都市特性・ポテンシャルを考慮する必要がある。

【地理的特性】

- ・延伸地域は、地震発生時における表層地盤の揺れやすさを見ると、東京都及び埼玉県の市街地部の中では相対的に揺れにくい地域であり、また、地域の多くが台地上に存在することから、相対的に洪水災害の影響を受けにくい地域である。このことから、延伸地域においては、耐災性の高さをいかした安全・安心が確保された住環境を創出するのみならず、土地供給余力の高さや関越自動車道の存在等を合わせれば、災害時の首都のバックアップ機能を備えることが可能である。

【広域的視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ため、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) 国、東京都、埼玉県、各市区の計画等における延伸地域の位置付け

○国、東京都及び埼玉県の各種計画、並びに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。

- ・国の「首都圏整備計画」で地域構造の基本的方向として示されている「分散型ネットワークの構築」を考慮し、業務、商業、文化、居住等の諸機能をバランス良く配置し、自立性の高い地域を形成することが必要である。
- ・東京都が目指す都市像を明らかにした「東京の都市づくりビジョン」では、延伸地域の東京都分（大泉学園・土支田・高松）の位置付けだけでなく、東京都よりも範囲を広げた東京圏を視野に入れた都市づくりの方向性も示しており、これと整合を図る必要がある。また、同ビジョンと関連する計画に、「首都圏メガロポリス構想」があり、その中の「広域連携戦略の展開」において、「広域防災連携の推進」や「首都機能（国家の中核機能）のバックアップ」が掲げられていることから、延伸地域の地理的特性や広域的都市特性をいかしつつ、この方針に沿ったまちづくりに関して熟考を要する。
- ・埼玉県の「まちづくり埼玉プラン」では、「都市と自然・田園が共生するコンパクトな都市」を目指すこととされていることから、12号線の延伸による都市の利便性を向上させ、自然資源や歴史的文化資産に囲まれた質の高い住環境の構築を目指す。
- ・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。
- ・ 土地区画整理事業により、新たな空間が創出されつつある新座駅周辺を新たな都市拠点と位置付け、交通・商業・業務・文化等の都市サービス機能の高次化を図る。

(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等」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

○今後の人口減少や高齢化の進行、都心回帰の動向、また年々厳しくなる財政状況を考慮する必要がある。

- ・ 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とする必要がある。
- ・ 都心の地価下落や容積率等の規制緩和等により都心回帰の傾向にあり、この流れは、郊外である延伸地域の人口や住宅需要にも影響を及ぼすため、その時々を考慮してまちづくりを考える必要がある。
- ・ 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とする必要がある。

(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、延伸地域に住宅を配置し、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

○延伸地域の耐災性の高い都市特性や、12号線延伸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。

- ・延伸地域の都市特性として、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、周辺地域の中では土地供給余力が高いこと、地域の中央部を関越自動車道が通過していることなどが挙げられる。12号線延伸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であり、災害発生時の緊急輸送や支援の拠点となることが期待される。これが実現すれば、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、当該用地の確保について考慮する必要がある。

2. 2. 2 今後の地域構造における延伸地域の役割

第1章で示した延伸地域の特性をいかした広域的都市機能を想定し、これを基に延伸地域におけるまちづくりの基本方針と今後の地域構造における同地域の役割を検討した。

2. 2. 2. 1 延伸地域におけるまちづくりの基本方針

(1) 延伸地域の特性から想定される広域的都市機能

延伸地域の特性を踏まえ、同地域が備えるべき広域的都市機能を想定した。

■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、恵まれた自然資源・歴史的文化資産を有している。



■延伸地域で想定される広域的都市機能

- 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。
- 首都圏有数の自然資源・歴史的文化資産は、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) 延伸地域におけるまちづくりの基本方針

(1)の内容を踏まえ、延伸地域において、12号線の延伸と一体的に行うまちづくりの基本方針を検討した。

① 12号線延伸沿線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させる。
- ・ まちづくりにおいては、今後の人口動向や投資規模に留意しつつ、駅を中心としたコンパクトな市街地形成を基本とする。

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

- ・ 高次の都市機能を除き、東京都心・副都心等への過度の依存を抑制するため、自立性の高い都市を形成させることを基本とする。
- ・ 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図るため、諸活動に必要な様々な機能が集積された都市拠点を構築する。

③ 広域からの集客も視野に入れた施設の立地誘導

- ・ 12号線延伸線の存在、関越自動車道へのアクセス性及び土地供給余力に着目し、広域からの集客を見込んだ商業施設等の立地を誘導するとともに、12号線延伸線と関越自動車道の連携によるパークアンドライドシステムの構築によって、都心と北関東方面を結ぶ広域交通ネットワークを形成することで、住民生活の利便性向上、市街地形成・活性化を図る。

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

- ・ 災害時において、③の広域交通ネットワークを緊急輸送・救援活動のための緊急輸送ネットワークとして活用するため、これに関わる機能を新たに導入し、延伸地域内に広域を対象とした防災拠点を整備する。

⑤ 自然資源・歴史的文化資産の保全と共生

- ・ 延伸地域に点在する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や歴史的資源の保全に配慮し、質の高いベッドタウンとして付加価値を与え、また首都圏住民の憩いの場としても機能させる。

2. 2. 2. 2 地域構造における延伸地域の位置付け

(1) 地域構造における都市拠点の形成

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、中枢拠点、広域拠点、中心拠点、地域拠点、生活拠点に分類した。分類においては、現時点における機能の集積状況や都市整備に関する上位計画の内容を考慮した。

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
- ・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・交流を展開する拠点。
- ・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

- ・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

新座駅

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

1 2 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 2 3 0 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

鉄道路線を軸に、その沿線が市街化され、人・物の流動、駅を中心とした拠点が相互に連携・補完し合う都市軸が形成される。1 2 号線が延伸された場合、既存の鉄道路線が形成した都市軸に新たな都市軸が付加される。

① 1 2 号線延伸沿線都市軸

- ・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」が形成される。
- ・(仮称) 新座中央駅が新たな中心拠点となり、軸上に展開する地域拠点や生活拠点と連携・相互補完し、沿線住民の生活を支える都市軸上の重要な要素となる。

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が存在する。この軸上の拠点には、商業を中心に機能が集積されている。
- ・所沢駅周辺、大泉学園駅周辺などの拠点においては、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

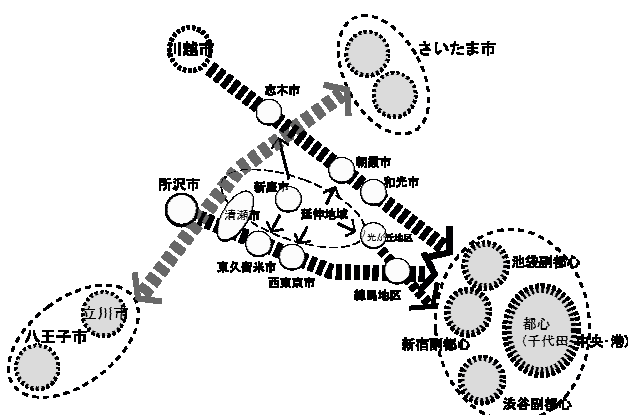
- ・東京圏を中心とする環状路線である J R 武蔵野線を軸とした都市軸が存在する。この軸は、軸上にある業務核都市間の結節、また、放射方向の都市軸を相互に結節する役割を担う。
- ・駅を中心とした地域拠点の機能の充実、また、J R 武蔵野線に見られる業務核都市間のダイレクトアクセス (むさしの号) 等の充実により、利便性の高い都市軸の形成が図られている。

(3) 地域連携軸の形成

○ 1 2 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連携軸の形成

- ・異なる放射鉄道路線沿線都市軸上にある拠点同士を結節する地域連携軸が存在し、この軸を構成する主な交通手段は路線バスである。この軸を充実させることで、都市機能の相互連携や相互補完、生活の利便性向上、交流の促進等が強化される。

< 現況の地域連携イメージ >



< 目標とする将来地域連携イメージ >

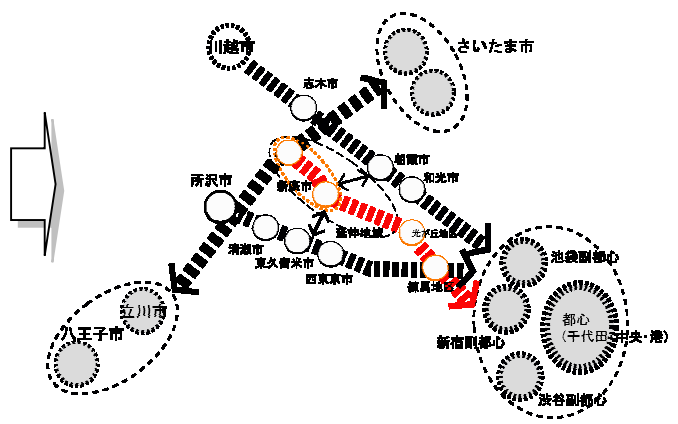


図 2-2 地域連携イメージ

(4) 自然・歴史・文化軸の形成

延伸地域には自然資源（緑、水辺）や歴史的文化資産が豊富に存在し、これらは自然・歴史・文化軸を形成し、放射状の都市軸を相互に結んでいる。12号線延伸線沿線都市軸が形成されて新たな都市拠点が出現することにより、この自然・歴史・文化軸が強化されて「水と緑と歴史のネットワーク」となり、放射状の都市軸に付加価値を与える。

(5) 今後の地域構造における延伸地域の位置付け

今後の地域構造における延伸地域の位置付けを、(1)～(4)で設定した都市軸、都市拠点、地域連携軸、自然・歴史・文化軸によりモデル化すると図2-3のようになる。

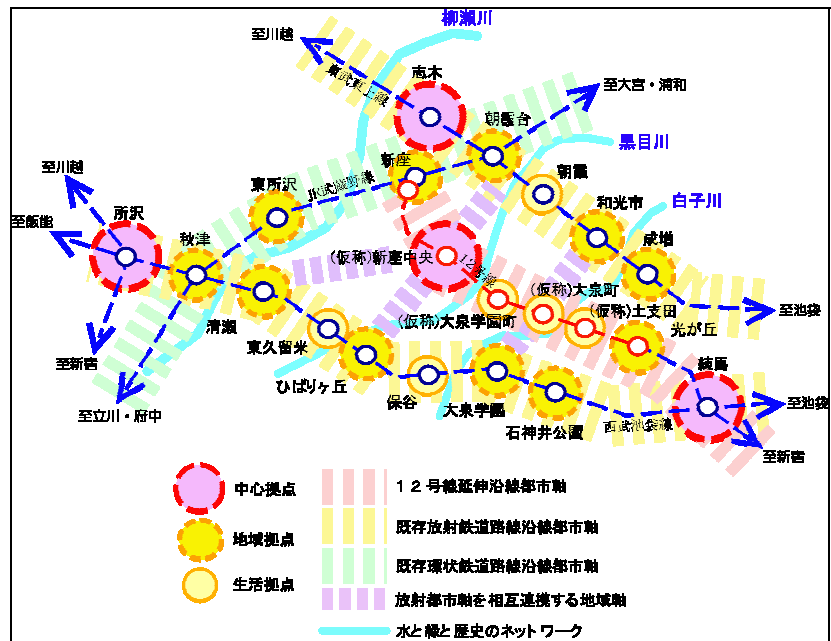


図2-3 目標とする将来地域構造図

2. 2. 3 延伸地域に導入する機能の配置と土地利用の方針

「2. 2. 1 延伸地域におけるまちづくりの基本方針」及び「2. 2. 2 今後の地域構造における延伸地域の位置付け」の内容を踏まえ、延伸地域に導入する機能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度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、行政サービス機能は住民にとって利用しやすい駅周辺に配置する。

○鉄道の逆方向（郊外方向）への需要喚起や延伸地域の住民にとって職住接近を可能とする業務機能について、通勤の利便性を考慮し、駅周辺に配置する。

○拠点別の方針

- ・（仮称）新座中央駅周辺は、現在、市街化調整区域で土地供給余力が大きく、また新規開発が可能であるため、1 2 号線沿線都市軸の中心拠点として、比較的広域をカバーする商業・業務系の機能を集積度を高めて配置する。
- ・地域拠点となる新座駅の北口周辺は、現在、土地区画整理事業を実施しており、駅前の商業地域を中心として、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を配置する。
- ・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を配置する。
- ・国道254号沿道は、沿道型の商業・業務機能の立地を図る。

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を配置する。また、周辺の自然資源・歴史的文化資産と共生する質の高いベッドタウンとしての付加価値を創出する。

機能配置

○駅周辺においては、商業施設併設型の住宅や単身世帯用を含む集合住宅を中高層規模で配置するなど、土地の高度利用や均衡が図られた世代構成に配慮する。

○駅周辺の外側においては、周辺の緑地・農地をいかすなど、良好な住環境を有した低層住宅を配置する。

③医療施設

機能配置の方針

延伸地域とその周辺が第三次救急医療施設の空白地域となっていることから、周辺住民の安心感を高めるだけでなく、広域防災拠点の重要施設として機能させることも考慮し、延伸地域内に当該医療施設を配置する。

機能配置

○第三次救急医療施設は、建設に広大な敷地を要し、また、広域からのアクセス性が高いことが望ましいため、現在、市街化調整区域で関越自動車道と近接する（仮称）新座中央駅周辺に配置する。

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、研究開発型施設の立地誘導を図る。

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・流通系機能を配置する。

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、大学等の教育機関を誘致し、輸送需要の創出、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を形成させる。

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、関越自動車道と12号線延伸線の連携による緊急輸送ネットワークや新たに整備する医療施設を考慮して配置する。

⑧農業・農園ゾーン

○新駅周辺で都市的土地利用を行わない農地や既存の生産緑地を農業・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、延伸地域に車両基地を確保する。
○車両基地は、（仮称）新座中央駅付近の市街化調整区域内に配置する。

2. 2. 4 延伸地域における交通体系に関する方針

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号線延伸線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、並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号線延伸線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号線延伸線を挟み込む形で、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。

- ・ 1 2 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、1 2 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くするため、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。

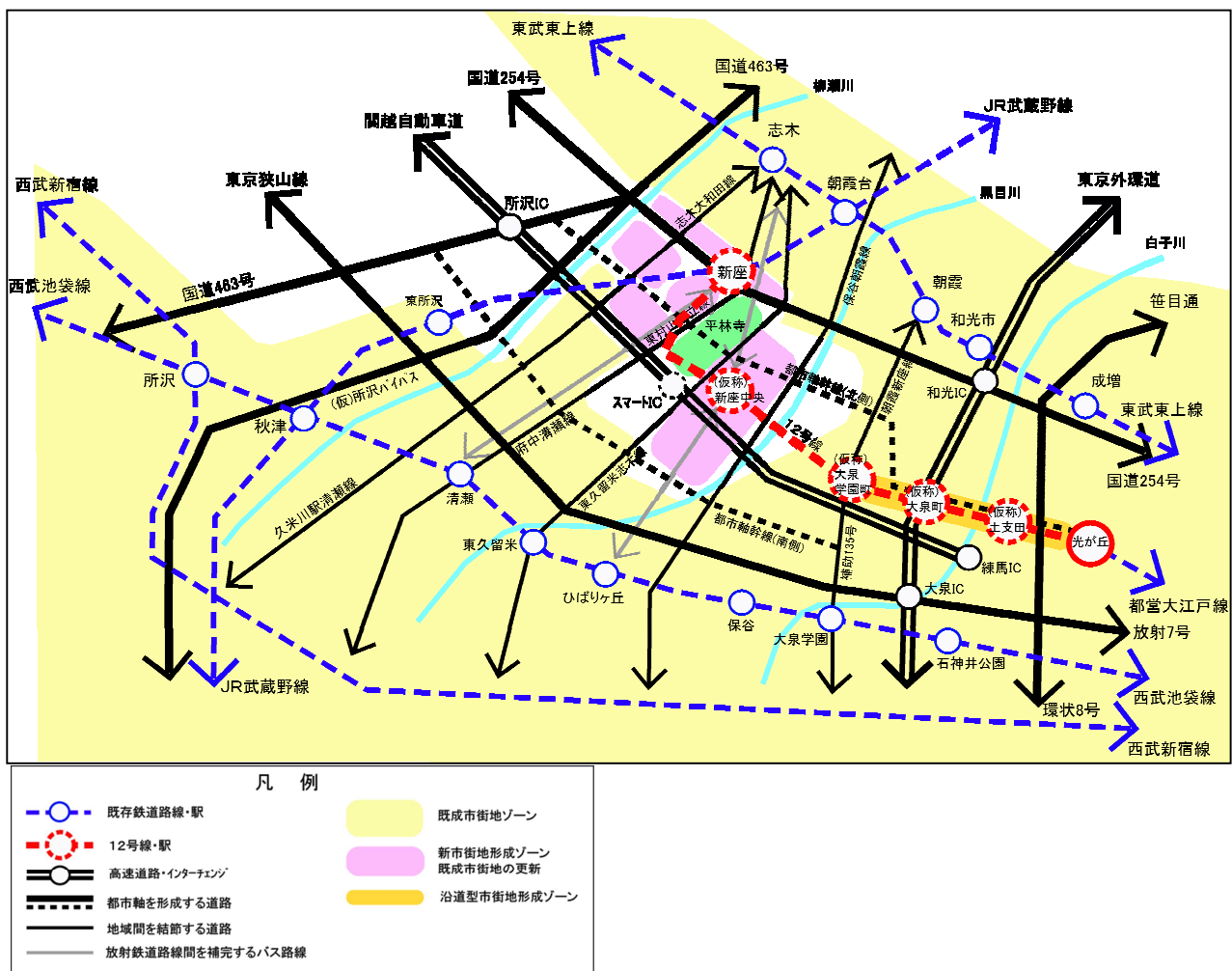


図 2 - 4 延伸地域の交通体系整備方針図

2. 3 新駅周辺地域におけるまちづくりの検討

2. 2の内容を基に、12号線延伸線の新駅周辺地域におけるまちづくりについて検討した。

なお、(仮称)土支田駅、(仮称)大泉町駅、(仮称)大泉学園町駅については、協議会調査の内容と同様とした。

2. 3. 1 新駅周辺地域におけるまちづくり及び交通体系整備の方針

(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ス性向上を図るとともに、(仮称)土支田駅への良好なアクセス性を確保する。
- ・(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ス性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ス性を確保する。
- ・(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の市街化調整区域において土地区画整理事業を実施し、市街化区域への編入し、市街地整備を図る。

- ・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ほか、市の新たな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。
- ・地区の中央部に防災備蓄倉庫を併設した防災公園を配置し、通常時には憩いの場として、また、災害時には周辺機能との連携を図って防災拠点として機能させる。
- ・駅周辺部は、集合住宅中心の住居系地域とし、上記で示した諸施設の整備と共に、生活利便性が高く、安全と癒やしを感じられるような、東京都心・副都心への通勤・通学者のための質の高いベッドタウンとする。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、新設する道路1の地下空間又は地上空間を利用する。
- ・(仮称)新座中央駅については、道路1の地下空間又は地上空間を利用して設置する。
- ・地区西側の土地区画整理事業区域外に、12号線のための車両基地を配置し、延伸に伴う車両の増備に対応する。

○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。
- ・駅前には、関越自動車道へのスマートICの設置を想定したパークアンドライド用の駐車場を確保し、北関東方面から12号線延伸線への乗換えを促進し、鉄道による東京都心部方向へのアクセスを誘導することで、道路渋滞の回避、東京都区内等での回遊性の向上に資することを目指す。

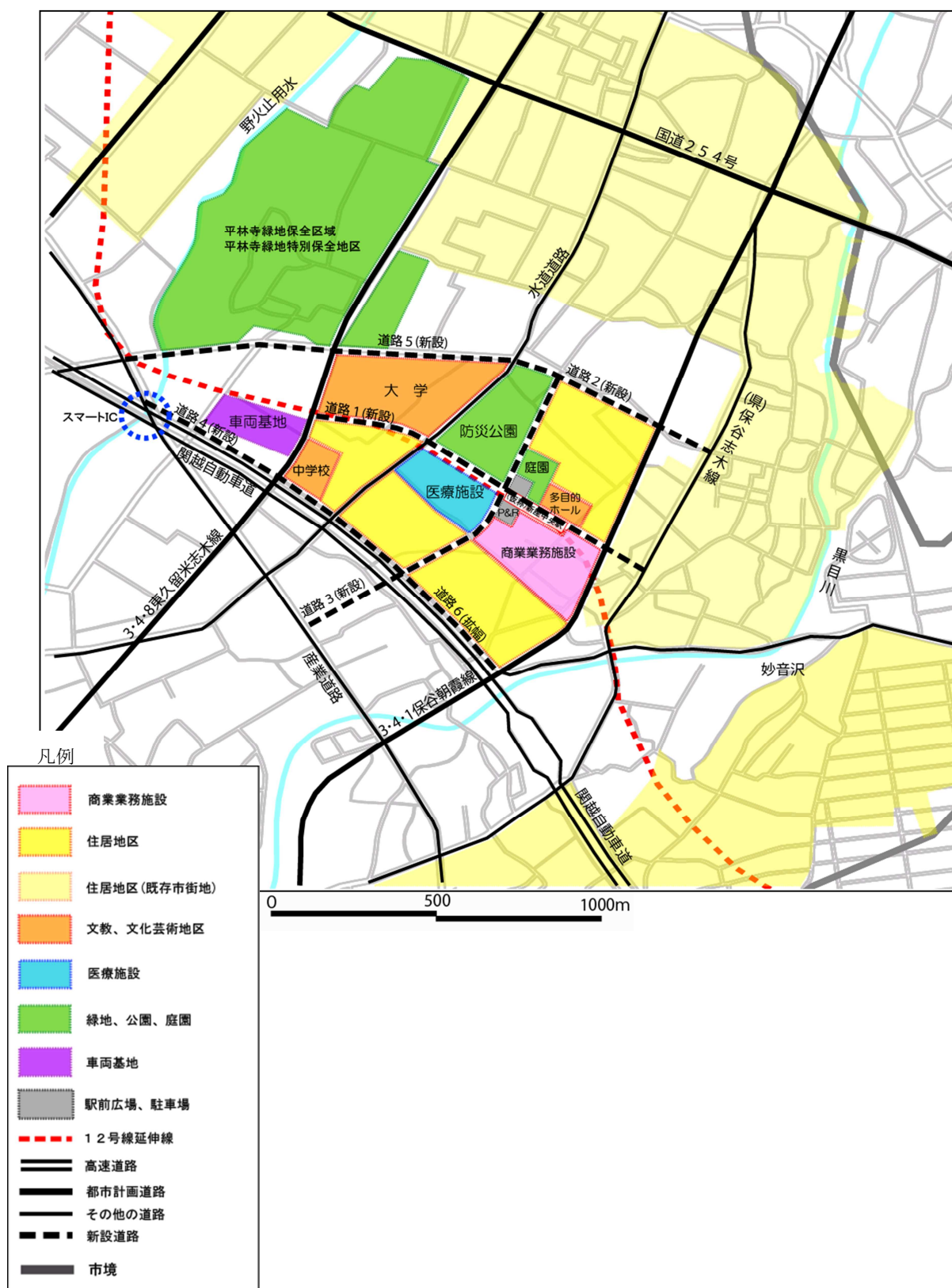


図2-5 (仮称)新座中央駅周辺地区整備イメージ

(5) 新座駅（図 2－6）

① まちづくり方針

駅周辺の 5 地区（新座駅南口、新座駅南口第 2、新座駅北口、大和田二・三丁目、菅沢）における土地地区画整理事業（完了した事業を含む。）による市街地整備を図る。

また、隣接する清瀬市の既存市街地のうち、関越自動車道以東の地区については、鉄道利便性の向上により居住機能の集積が進み、人口増加が図られる地区として見込む。

【新座駅南口土地地区画整理事業地区（整備済）】

- ・新座市北部拠点の玄関口として、駅周辺の商業・業務等の機能を配置する。
- ・駅前の商業用途地区では高層住宅の立地が進んでおり、今後もこの傾向が続くものと見込む。

【新座駅南口第 2 土地地区画整理事業地区（平成 26 年度完了予定）】

- ・新座駅からおおむね 300m～1,200m の位置に在るという鉄道利用の利便性の高さをいかし、居住機能中心の地区として、中層の集合住宅や低層の戸建住宅の立地を図る。
- ・南側の国道 254 号沿道では、沿道環境及び背後の住宅地区の住環境保全の観点から、沿道型商業・業務機能を配置する。

【新座駅北口土地地区画整理事業地区（事業中）】

- ・駅前付近を商業地域として、周辺住民や鉄道利用者の日常生活の便に供する商業・サービス機能の立地を図る。
- ・商業地域の背後には中層住宅、さらに、その周辺には低層の戸建住宅地区を配置する。
- ・地区南西側の国道 254 号沿道では、沿道環境及び背後の住宅地区の住環境保全の観点から、沿道型商業・業務機能を配置する。

【大和田二・三丁目地区】

- ・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への近接性をいかし、地区内の約 10ha について工業・流通系機能を配置する。その際、周辺地域へ環境負荷を与えないような施設の立地を想定する。
- ・駅周辺地域での居住機能の展開に対応し、地区内約 4ha について商業施設等の立地を図る。
- ・上記以外の地権者が所有する部分は、居住機能が主体となる地区として想定する。

【菅沢地区】

- ・現在、市街化調整区域となっている当地区の市街化編入を図り、新座駅から菅沢地区を経てあたご地区へと連担する居住機能中心の市街地として整備する。
- ・既存の住宅に低層が多いこと、駅からの距離がおおむね 500m～1,500m であること等を勘案し、低層の戸建住宅中心の地区として整備を図る。
- ・地区内に立地している十文字学園については、立地し続けるものとする。

【清瀬市既存市街地・関越自動車道以東の地区】

- ・現在、住居系用途指定の市街化区域であるが、鉄道駅へのアクセスがやや不便で市街地密度が低い状況となっている。12号線延伸線が新座駅へ接続した場合、東京都心方向への利便性が高まることから、当地区において居住機能の集積が進むものと見込む。

② 交通体系整備方針

○12号線延伸線

- ・本線部分は、平林寺南側の野火止二丁目、平林寺西側の野火止三丁目、菅沢一丁目を縦断し、新座市道第12-06号線（恵山通り）を経てJR武蔵野線新座駅に接続する。

○道路網

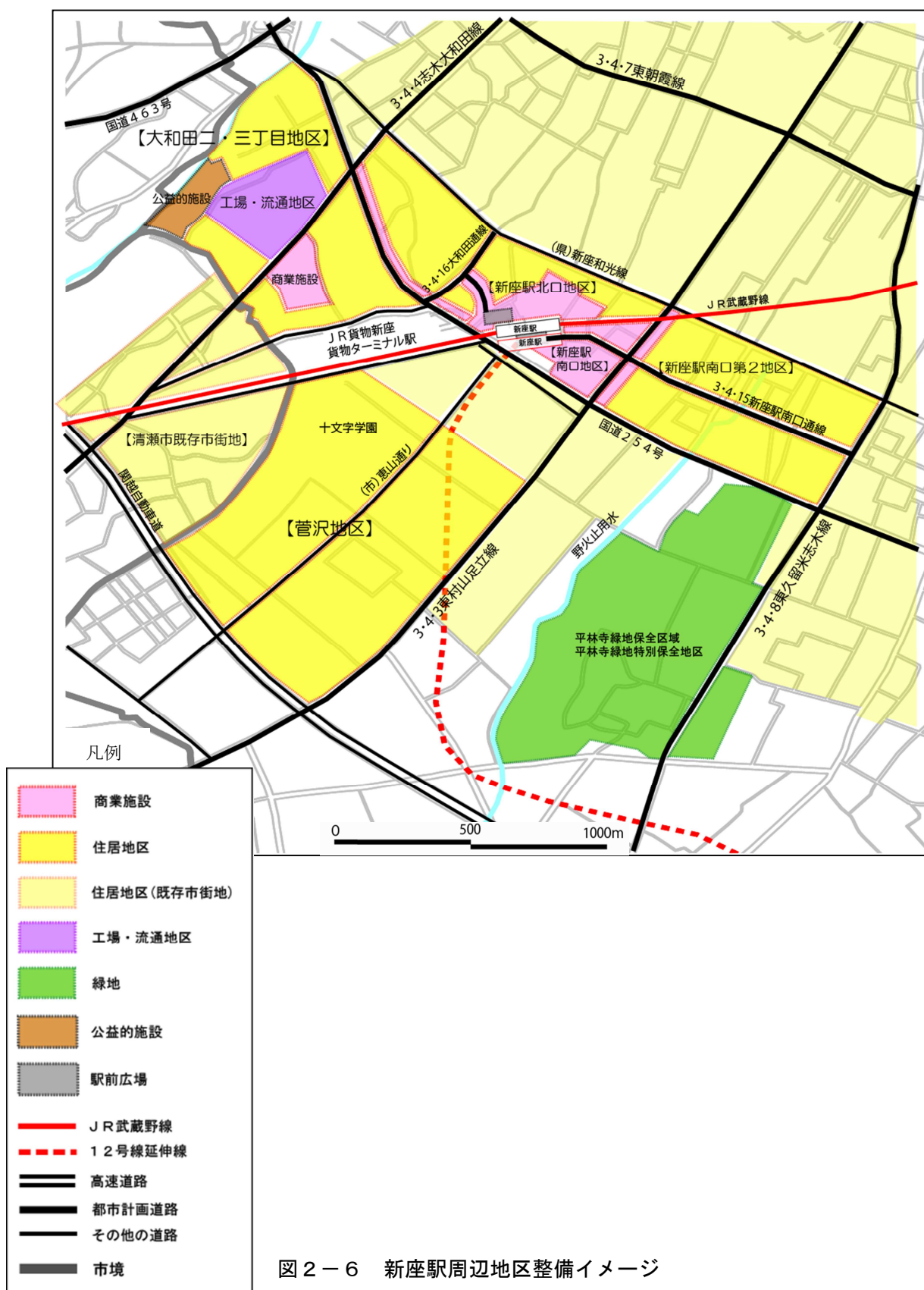
次に示す既決定の都市計画道路及びその他の既存道路を各土地区画整理事業地区の外郭を形成する道路として位置付ける。

既決定の都市計画道路

- ⇒ 3. 4. 2 東京小諸バイパス（国道254号）、3. 4. 3 東村山足立線、
3. 4. 4 志木大和田線、3. 4. 8 東久留米志木線、3. 4. 16 大和田通線

都市計画道路以外の道路

- ⇒ 県道新座和光線（県道109号）
…新座駅南口・南口第二・北口の各土地区画整理事業地区の北側の外郭を形成
- ⇒ 菅沢地区を南北に貫く道路（恵山通り（市道第12-06号線）ほか）
- ・鉄道と末端交通手段との連携、地区内の移動に資する道路として、次に示す道路を位置付ける。
 - ⇒ 3. 4. 15 新座駅南口通線、3. 4. 17 新座駅北口通線
- ・駅前の南口駅前広場（整備済）、北口駅前広場（事業中）により、周辺の既存市街地や拠点と結ぶバス路線の導入、スムーズな自動車アクセスを実現し、12号線延伸線との乗換え利便性を確保する。



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（居住人口）の設定に関する考え方

新駅周辺地域における将来人口（居住人口）の設定の考え方は次のとおりである。

人口密度の上限は、現況の鉄道沿線地区の人口密度や3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、市街地密度が高い集合住宅中心の地区の人口密度を、現況の練馬区の人口密度である約140人／haとし、戸建住宅中心の地区の人口密度を現況と新座市の市街化区域内人口密度である100人／haとして設定した。

(2) 駅別周辺地区の将来人口（夜間）の設定

(1)に基づき、駅別に周辺地域の将来人口（夜間）を算出した。

① (仮称)土支田駅周辺地区

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22年人口：22,866人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：23,630人

(対平成22年：764人増)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：24,506人

(対平成22年：1,640人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：876人増)

② (仮称)大泉町駅周辺地区

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22年人口：20,239人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：20,916人

(対平成22年：677人増)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：20,938人

(対平成22年：699人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：22人増)

③ (仮称)大泉学園町駅周辺地区

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22年人口：33,583人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：34,699人

(対平成22年：1,116人増)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：35,256人

(対平成22年：1,673人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：557人増)

④ (仮称)新座中央駅周辺地区

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。

新市街地周辺の既成市街地は、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22年人口：6,392人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：6,480人
(対平成22年：88人増)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：12,240人
(対平成22年：5,848人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：5,760人増)

⑤ 新座駅周辺地区

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、低層で100人／haとし、居住人口の増加を図る。なお、中高層は、既存の空閑地の分布状況に基づいた居住人口の想定を行う。

○平成22年人口：7,896人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：8,004人
(対平成22年：108人増)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：10,715人
(対平成22年：2,819人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：2,711人増)

⑥ 大和田二・三丁目地区

従業系の立地を想定している地区以外は、地権者の意向により土地利用がなされ、具体の用途を想定しづらいことから、本調査においては、今後、すう勢的に居住人口が推移していくものと想定する。

○平成22年人口：75人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合及びまちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：77人(対平成22年：2人増)

⑦ 菅沢地区

新たに市街化を図る住宅地域は低層中心で想定し、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。

○平成22年人口：1,406人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：1,426人
(対平成22年：20人増)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：6,400人
(対平成22年：4,994人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：4,974人増)

⑧ 清瀬市北部地区

既成市街地の高密度化を目指し、既存の団地の建替えと、それ以外の住宅地域は低層中心とする。

目標とする人口密度は低層で100人／ha、また、団地建て替えの増床率を120%と想定して居住人口の増加を図る。

○平成22年人口：2, 192人

○まちづくりによる影響を考慮しない場合の平成42年人口：1, 843人
(対平成22年：349人減)

○まちづくりによる影響を考慮する場合の平成42年人口：4, 709人
(対平成22年：2, 517人増、対平成42年まちづくりによる影響を考慮しない場合：2, 866人増)

(3) 新駅周辺地域の将来人口（居住人口）の設定結果（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将来人口（居住人口）の設定結果を次表に示す。

表2-1 市区別の将来人口（居住人口）の設定結果

	2010年	2030年	駅周辺開発による増加人口		2030年	2010(H22)年 → 2030(H42)年 まちづくり有 り	2030(H22)年ま ちづくり無し → 2030(H42)年ま ちづくり有 り
	平成22年	平成42年			平成42年		
	実績値 (人)	まちづくり 無し	(人)	開発地区	まちづくり 有り設定値 (人)		
練馬区	716,124	738,803	1,455	3駅周辺	740,258	1.034	1.002
新座市	158,777	160,950	13,445	駅周辺、大和田二・三、菅沢	174,395	1.098	1.084
清瀬市	74,104	68,270	2,866	(既存市街地)	71,136	0.960	1.042
合計	949,005	968,023			985,789	1.039	1.018

