

## (仮称)新座中央駅周辺地区

## まちづくり方針



## Contents

策定 令和8(2026年)3月  
発行 新座市  
編集 新座市まちづくり未来部  
地下鉄12号線延伸促進室

1・・・はじめに  
2・・・概況・概要  
3・・・新駅位置検討調査の概要  
4・・・市民アンケート調査  
5・・・職員によるワークショップ

6・・・まちづくり方針・テーマ  
7・・・(仮称)新座中央駅周辺地区の将来像  
8・・・(仮称)新座中央駅周辺地区のゾーニング図  
9・・・延伸の実現に向けて

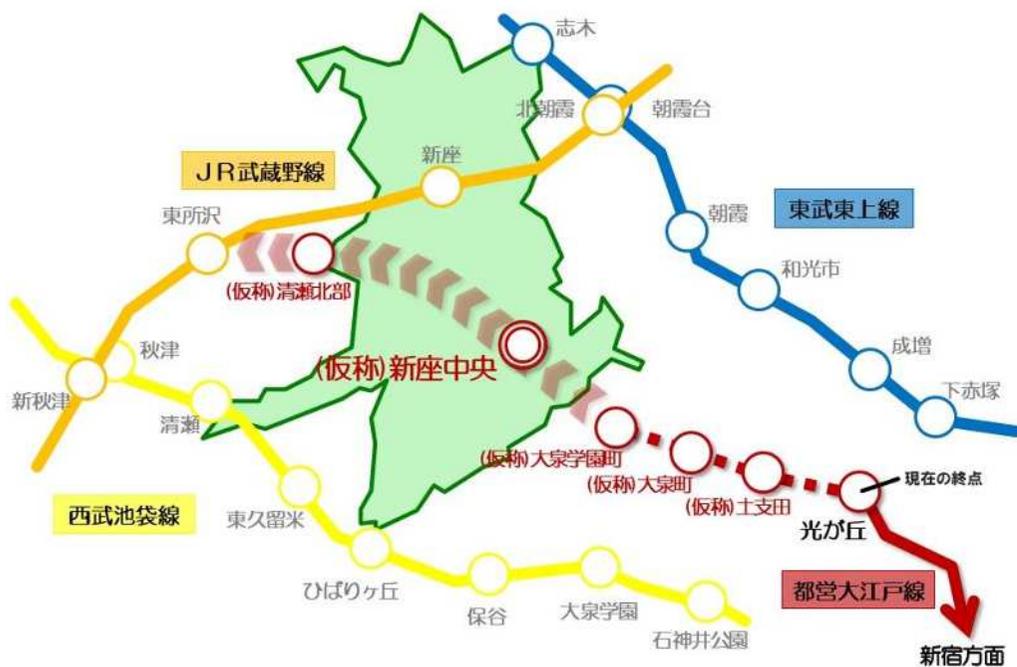
# 1 はじめに

埼玉県新座市では、交通不便地域の解消や市中央部の良好なまちづくりに欠かせないものとして、都市高速鉄道12号線（都営地下鉄大江戸線）（以下「12号線」という。）の早期延伸実現に向けて活動しています。

平成28年4月に、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会における答申では、事業性に課題があり、事業性の確保に向けた沿線開発の取組を進めていくことが必要であると示されたことから、より具体化されたまちづくり構想を策定し、課題の解決に向けて、取組を進めていくことが必要です。

そこで、事業性の確保に繋がるよう、3つのテーマを定めたまちづくり方針を策定しました。この方針は、今後、（仮称）新座中央駅周辺地区まちづくり構想を策定するに当たっての基準となるものです。

【地下鉄12号線延伸計画の概要図】



## 交通政策審議会答申の内容（抜粋）

【プロジェクト】  
東京12号線（大江戸線）の延伸  
（光が丘～大泉学園町～東所沢）



### 【意義】

- ・都区部北西部、北多摩北部及び埼玉県南西部と都心部とのアクセス利便性の向上。

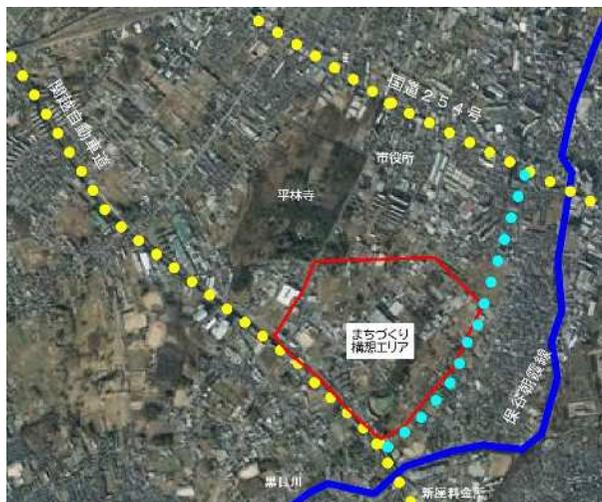
### 【課題】

- ・光が丘から大泉学園町までの延伸については、導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。
- ・大泉学園町から東所沢までの延伸については、事業性に課題があり、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・なお、光が丘から東所沢までの延伸（一体整備）については、東京都と埼玉県に跨る路線であるため、関係地方公共団体が協調して事業主体を含めた事業計画について検討が行われることを期待。

※「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」  
平成28年4月20日 交通政策審議会 より抜粋

## 2 概況・概要

### (仮称) 新座中央駅周辺地区の概況



新座市は、埼玉県の最南端に位置し、東京都心部から比較的近く、交通アクセスに恵まれています。高度経済成長期には、市の南端（西武池袋線）及び北端（東武東上線）にある鉄道駅を中心に宅地化が進み、首都近郊のベッドタウンとして発展を遂げました。

市の中央部に位置する（仮称）新座中央駅周辺地区は、鉄道空白地域となっていますが、関越自動車道に近接し、様々な用途に活用可能な土地が多く存在しています。このエリアに（仮称）新座中央駅を整備し、スマートインターチェンジの設置や都市計画道路と接続することによって、新たな交通結節点としてのまちづくりの実現が期待できます。

さらに、この地域は自然や歴史的文化資産が多く残る魅力的なエリアであるとともに、武蔵野台地の強固な地盤の上に位置し、災害に強いまちとしてのポテンシャルも備えています。

### 12号線延伸計画の概要

現在光が丘駅まで整備されている12号線は、（仮称）大泉学園町駅を通り、新座市へ延伸し、最終的にJR武蔵野線東所沢駅まで延伸する計画です。

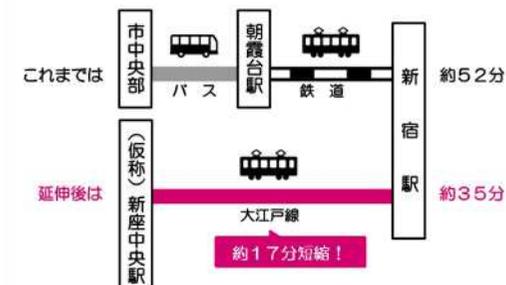
（仮称）新座中央駅予定地周辺エリアは、馬場一丁目の一部及び四丁目の一部並びに野火止二丁目の一部を想定しています。新駅を中心とした市中央部の整備が進み、人がたくさん訪れ、企業等の進出によって、将来にわたって、にぎわいと交流を生み出す魅力的なまちが実現します。

### 12号線の延伸が実現すると…

新宿や六本木など、都心部の主要な駅まで乗り換えなしで通勤・通学、買い物ができるようになり、交通アクセスが便利になります。

また、（仮称）新座中央駅から新宿駅までの所要時間は、現在は約52分ですが、延伸後は約35分と**約17分短縮**されます(※)。

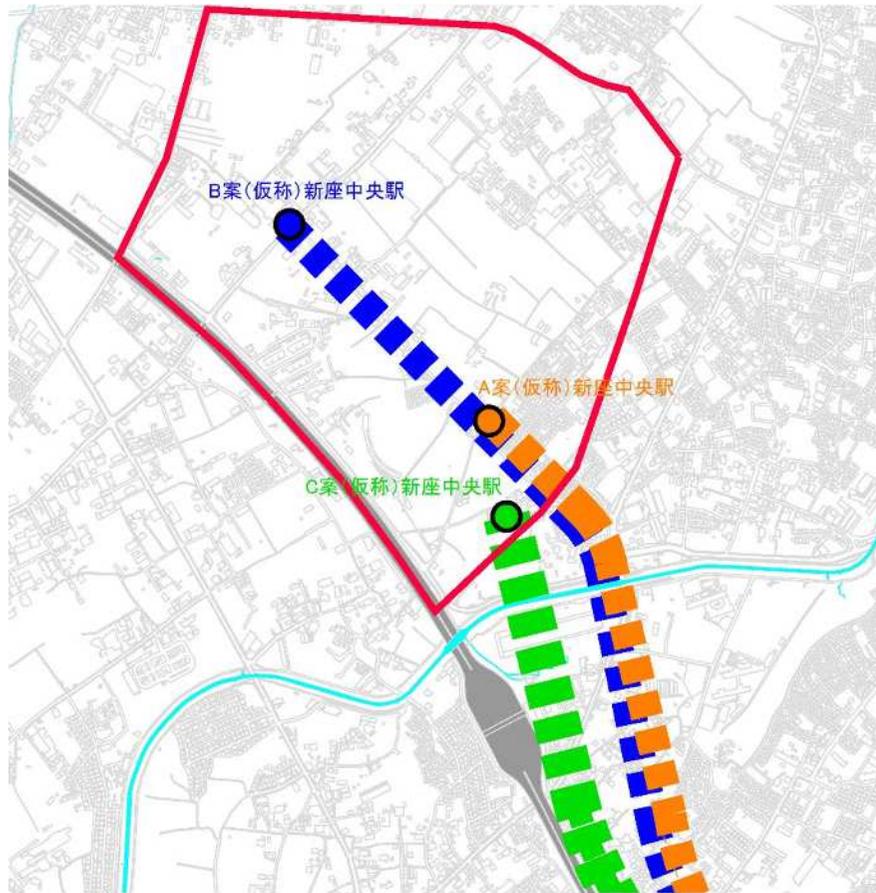
(※平成25年度都市高速鉄道12号線の延伸及び延伸に向けたまちづくりに関する調査研究から)



### 3 新駅位置検討調査の概要

この調査は、まちづくり構想の対象エリア内における新駅の位置を決定するものではなく、新駅の位置について複数箇所を比較・検討し、今後のまちづくり構想策定に役立てていくことを目的として新座市都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会が行いました。

まちづくり構想エリアの馬場地区は、地形的に高低差があり、高低差の高いエリア（坂上）、高低差の低いエリア（坂下）、関越自動車道寄りの3箇所において、高架案、地下案、地上案の3種類の構造について比較検証を行い、メリットデメリットの洗い出しが行われました。



令和6年度新座市都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会による新駅位置検討調査より

位置検討	A案(坂下)	B案(坂上)	C案(関越自動車道寄り)
メリット	事業延長が3案の中で中間であるが、延伸ルート上に大きな支障物がなく、施工できるため、コストの面で優位となる。	市役所に最も近い案であり、平林寺などの観光地へのアクセスに優れ、駅利用者の増加が見込まれる。	住宅エリアを通過する範囲が少ないため、支障物件が少ない。スマートインターのような事業と一体となった複合的なまちづくりを行うことができる。事業延長が最も短いため、コスト面で優位。
デメリット	住宅エリアを多く通過し、高架構造設置による日照及び騒音の問題が発生するため、導入空間の確保が懸念される。	事業延長が最も長い場合、コストの面では最も劣る。急傾斜となる部分は、道路の建築限界(車両等が安全に通行できる空間)を確保するために高架構造物の柱の高さが必要となるため、材料費が高くなる。	大規模な物流倉庫と干渉するため、用地買収費等が高額になることが想定される。地下構造とした場合、駅の深度が最も深いため、地上からの上下移動が必要となるため、材料費が劣る(コストも上昇する。)
構造検討	高架案	地下案	地上案
概要図			
メリット	高架下を利用したテナント誘致が可能となり、活気あるまちづくりに寄与する。地下案に比べてコスト面で優位となる。	鉄道構造物が地下区間に位置するため、地上に与える影響が少ない(まちづくりがしやすい。)	駅のホームが地上に位置するため、上下移動がなく、利便性が優れる。
デメリット	地上部に与える影響が大きい。鉄道構造物を境に地域分断や、日照等によるまちづくりへの影響が懸念される。	地下構造(駅部・シールドトンネル)は高架構造や地上案より事業費が高価となり、コスト面では他案に比べて劣る。	土工空間(路面上)において交差する道路がある場合は、踏切の設置または、車道の立体交差を行う必要がある。

## 4 市民アンケート調査

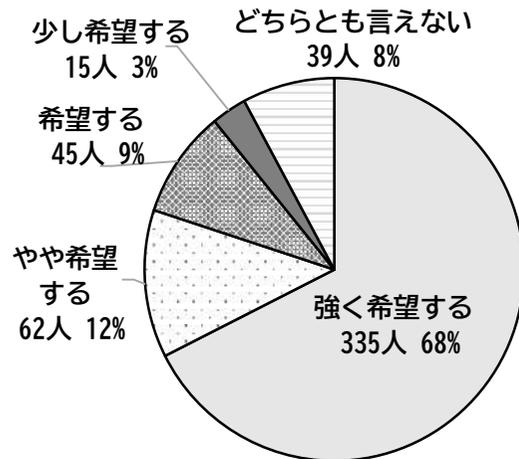
令和7年7月～8月に実施した市民アンケート調査では、「延伸を強く希望する」・「やや希望する」・「希望すると回答した方」が、全体の約89%という結果となりました。

「延伸に期待すること」という問いには、交通の利便性の向上、次いで駅周辺の賑わいを期待すると回答した方が多く、都内等へのアクセスがよくなることや、新駅周辺に人が集まる魅力的な施設ができることを期待するといった意見が多くありました。

また、「延伸後どのような機会に利用したいか」という問いには、買い物やレジャーなどで利用したいとの回答が多く、外出の機会創出につながるようなまちづくりをすることが重要であるということが分かりました。

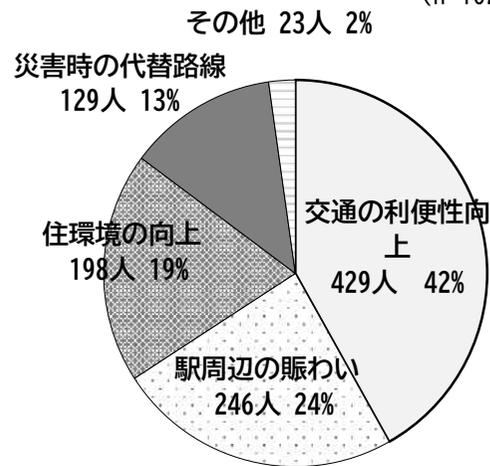
延伸への期待値

(n=496)



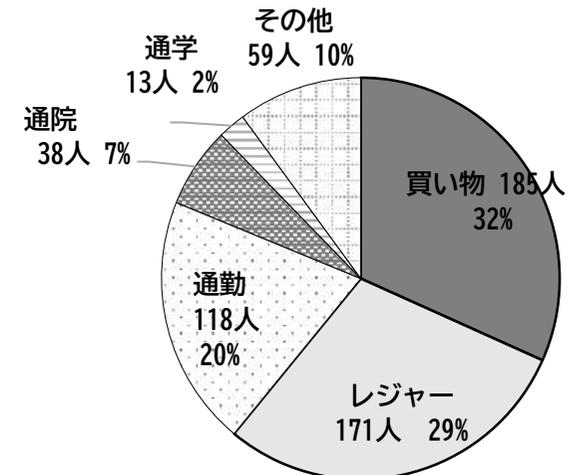
延伸に期待すること

(n=1025)



延伸後どのような機会に利用したいか

(n=584)



### アンケート実施内容

新駅予定地周辺（馬場一丁目の一部及び四丁目の一部並びに野火止二丁目の一部）の世帯主又は地権者の方から無作為抽出1,000名  
 新座市都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会の全構成員、オープンハウスの来場者、SNSやHPからの電子申請による回答  
 回収状況：郵送245件、電子申請247件、手渡し24件 合計516件

## 5 職員によるワークショップ

令和6年度「人がたくさん集まる魅力的なまちはどこなまちか」をテーマに、市の職員によるワークショップを計5回実施しました。ワークショップは、2チーム（各班6名）に分かれて議論を行い、新駅予定地周辺の将来イメージ図を作成しました。参加者は、自分が訪れたことのあるまちや施設を参考にしたり、日々業務で抱える課題を解決するためのアイデアを取り入れるなど、多角的な視点で提案を行い、固定観念に捉われずに、意見を出し合いました。

**1 地下鉄への貨物乗入れ  
(物流・ビジネスエリア)**

- 終電後や始発前を利用し、貨物列車を走行
- GXや労働力不足への対応

**2 新座市民の健康増進の拠点  
(病院施設・住居エリア)**

- 高齢者・子育て世代の拠り所
- 住居エリアと隣接・コンパクトシティの形成
- 高齢者の移動負担の軽減

**3 保育施設から大学までの  
一体的な教育エリア**

- 保育園から大学まで切れ目のない教育
- 施設の高機能化
- コンパクトな教育施設の整備

# A案

流動人口8万人のまちに  
～新座中央3C計画～

**4 楽しめるオープンスペース  
(駅前・商業エリア)**

- ちょっとした散策に
- 居るだけでやすらぐ空間
- 「にいざ」を体感できるアンテナショップ・間伐材の木育施設の整備

**5 ハイウェイオアシス**

- スマートインターを活用した開越道と地下鉄の結節点
- 老若男女問わず楽しめる商業施設や公園と繋がるエンターテインメントが沢山つまった施設

**6 ハイウェイオアシス地下に  
雨水貯留施設の整備**

- 傾斜地を活かし、雨水が流れ込む設計とし、内水氾濫の抑制

3C  
Connect(つながる)  
Compact(集約)  
Community(地域社会)

駅周辺人口 約 200,000人 / 1日 約 200,000人  
流動人口 約 150,000人

最終的には2つの案を作成し、これらの案に対してアンケートを行い、市民の皆様の御意見を伺いました。  
職員によるワークショップでの提案や市民アンケートでいただいた御意見等を参考にして、まちづくり方針のテーマの検討や将来イメージ図の作成を行いました。

**7 小中一貫校の整備**

- 構想地域内の小中学校の統合
- 屋内市営プールの設置
- 施設の高機能化を図る

**8 新座市にしかない  
オンリーワンの住居エリア**

- 野火止用水を利活用
- ビオトープを設置し、自然と調和を図った住宅街
- 水循環システムを整備

**9 自然と一体的な医療エリア**

- 緑を多く取り入れ、隣接地とのシームレスな環境の整備
- ホテルと提携し、ホテルステイ治療を可能とする

# B案

来て楽しい  
住んで嬉しい  
NEW新座

**10 中高層複合型商業施設**

- 図書館やホテルウェディング会場など幅広く利用可
- 屋上にBBQ広場を整備  
様々なイベントが楽しめる

**11 新座の新たな  
ランドマーク**

- スポーツ・音楽・催事などが楽しめる収容人数5000人程度のアリーナ施設

**12 幅広い世代に癒しを  
公園エリア**

- 春夏秋冬遊べる遊具が沢山
- 傾斜地を活かし見晴らしのよい癒しの空間の整備





敷地面積 約28,000㎡  
 延床面積 約28,000㎡  
 立地 約28,000人トヨタ(4車線)  
 延床面積 約110,000㎡

## 6 まちづくりの方針・テーマ

### テーマ1

#### たくさんの人が訪れる 魅力ある新座の実現

12号線の延伸により、多くの人が集い、何度でも訪れたいような魅力あるまちづくりを実現する。

既存の施設を最大限活用し、鉄道を利用して新座を訪れる人々を増やし、地域との連携を強化する。



#### 【ポイント】

- 駅前に広がる魅力ある商業施設の整備
- アウトドアやスポーツが楽しめるエンターテインメントエリアの整備
- 既存の物流施設を活かし、就労者を含む、人が集まる仕組みづくり

### テーマ2

#### 広域的な交通網の構築

新駅を中心に関越自動車道のスマートインターや都市計画道路との連結を図り、広域的な交通網を構築する。

誰もが移動しやすい利便性の高い駅前広場を整備する。



#### 【ポイント】

- 関越自動車道のスマートインターチェンジ
- 都市計画道路との連結
- パークアンドライド

### テーマ3

#### 豊かな自然を感じる憩いの場の創出

人がたくさん集まる賑わいの場とは別に、ほっと息をつけるような憩いの場を創出する。

新座を象徴する野火止用水や平林寺などの自然を活かし、新座らしさが感じられる憩いの場を整備する。



#### 【ポイント】

- 駅前に広がるビオトープやテラスなどのオープンスペースや快適に歩行できる空間の整備
- 緑と融合した商業施設や医療施設
- 治水対策にも繋がる水上公園

## 7 (仮称)新座中央駅周辺地区の将来像

### 教育・文化エリア

学校の近くに図書館・プール・児童館・公園を整備し、施設の高機能化を図る。教育の場としての活用に加え、市民も利用可能な施設とする。

### 自然と一体的な医療エリア

平林寺の自然と調和し、隣接地との一体感を大切に緑豊かな医療エリアを整備し、シームレスな環境を創出する。

### 物流・ビジネス

既存の物流施設を活かし、周辺にビジネスエリアを整備。関越自動車道や都市計画道路と連携した道路ネットワークを構築する。

### エンターテインメントエリア

BBQ やアーバンスポーツなどが楽しめるエリアを整備し、市内外問わず、たくさんの利用者が訪れる賑わいの場を創出する。

### 商業施設・駅前広場

傾斜を活かした商業施設及び駅前広場を整備し、エリア内にビオトープや自然豊かな緑を置くことによって、憩いの場や、快適な歩行空間の整備をする。

### アリーナ

5,000人規模のアリーナを整備し、スポーツ観戦や推し活などに適した賑わいの場をつくる。

### ハイウェイオアシス

関越自動車道のスマート IC と連結し、車で新座に訪れ、鉄道への乗り換え等ができる、新たな観光スポットを整備する。



## 8 (仮称)新座中央駅周辺地区のゾーニングイメージ

緑を多く取り入れた医療環境



導入空間

賑わいの創出



1つにまとまった教育・文化施設



関越自動車道

スマートインター  
チェンジ

憩いの空間の整備



ゲリラ豪雨等の治水対策



スポーツや推し活が楽しめる施設の整備



## 9 延伸の実現に向けて

まちづくりを推進するにあたって、本方針で掲げた3つのテーマを基盤とし、令和8年度は「(仮称)新座中央駅周辺地区まちづくり構想」の策定に取り組んでまいります。

また、令和13年度に予定される交通政策審議会の答申を見据えて、経済波及効果の調査などを行い、国や東京都、埼玉県などの関係機関と連携しながら、早期延伸実現を目指してまいります。

### 《地下鉄12号線延伸実現ロードマップ》

市の取組	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)
まちづくり方針の作成	方針・テーマ (R8.3月策定)				諮問(予定)		国の交通政策審議会による 答申(予定)
まちづくり構想の策定		市民ワークショップ 事業者ヒアリング等 (R9.3月策定)					
事業性の確保に向けた取組			経済波及効果等 調査				
地元団体(新座市都市高速 鉄道12号線延伸促進期成 同盟会)との連携	総会及び理事会の開催・啓発品の作成及び配布による地元の機運醸成を図る・埼玉県への要望活動						
沿線自治体(都市高速鉄道 12号線延伸促進協議会)と の連携	まちづくりに関する検討・連絡調整会議及び勉強会の実施・東京都及び埼玉県への要望活動						