

地下鉄12号線の延伸実現に係る
新駅周辺地区におけるまちづくり構想



新 座 市

平成27年3月

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。）の延伸実現は長年の悲願であり、新座市、東京都清瀬市、埼玉県所沢市及び東京都練馬区の各市（区）長及び市（区）議会議長で構成する「都市高速鉄道12号線延伸促進協議会」や新座市長が会長となり、同盟会の趣旨に賛同する市議会議員、町内会長、市内関係団体の代表者などで構成する「都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会」を中心に延伸促進活動を進めてきましたが、市において平成26年4月に設置した12号線延伸実現に向けた専門部署である「地下鉄12号線延伸促進室」や12号線延伸に関して、市としての方向性を定めるべき事項の意思決定を行う「地下鉄12号線延伸促進本部」、市議会の「都市高速鉄道12号線特別委員会」を加えたオール新座体制を築き、今までよりも強力に練馬区の光が丘から新座市及びJR武蔵野線方面への延伸促進活動を現在進めています。

また、新座市民の12号線延伸実現への思いについては、昨年、地元選出の衆議院議員、県議会議員などを来賓に迎え、「都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会」が主催する「新座市地下鉄12号線延伸促進大会」を開催したところ、会場を埋めつくす約1,000人の方が集まり、満場一致の拍手のもと「大会宣言」が承認されるなど、改めて市民の関心の高さや熱い思いを実感することができました（参考1及び2）。

12号線を始め、鉄道の整備については、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会（旧 運輸政策審議会）が15年に1回程度示す答申に応じて計画されることとなっており、次期答申が平成27年度に予定されていることから、正に今が勝負の時です。

この度、延伸促進活動の一環として策定した「都市高速鉄道12号線の延伸実現に係る新駅周辺地区におけるまちづくり構想」は、上述のとおり、みんなが望む12号線の延伸実現に向け、先導的な役割を担うよう策定した構想です。

12号線の延伸及び新たなまちづくりの実現に向け、オール新座・チーム新座体制で今まで以上に市民・市議会・市が連携・協力し、12号線の延伸実現を勝ち取りましょう。



参考1 新座市地下鉄12号線延伸促進大会の様子

【大会宣言】

地下鉄12号線（都営大江戸線）の新座市内への延伸は、私たちのかねてからの願いである。

平成12年の運輸政策審議会の答申では、大泉学園町から武蔵野線方面が「今後整備について検討すべき路線」として位置付けられた。そこで、課題とされた東京方面からの鉄道需要の確保等に対応するため、我が新座市では、現在、市中央部への延伸を想定したまちづくり構想の策定を着々と進めている。市中央部は、関越自動車道との連携によって広域圏における交通や防災の拠点となり得る地域でもあり、延伸の効果は新座市のみならず、東京都を始め、首都圏全体に大きく寄与するものと確信している。

本日、この「新座市地下鉄12号線延伸促進大会」において、新座市民の思いを一つに結集し、地下鉄12号線の新座市内への延伸に向けて、市を挙げて全力で取り組むことを、ここに誓う。

以上、宣言する。

平成26年7月5日

新座市地下鉄12号線延伸促進大会

参考2 大会宣言

第1章 まちづくり構想の背景、目的及び全体構成

1-(1) まちづくり構想の背景及び目的

新座市は、埼玉県の最南端に在り、東京都心から約25キロメートル圏に位置し、東西約7キロメートル、南北約8キロメートル、面積約22.80平方キロメートルを有している。東は埼玉県朝霞市に接し、南は東京都練馬区、西東京市及び東久留米市、西は埼玉県所沢市及び東京都清瀬市、北は埼玉県志木市及び入間郡三芳町に接している（図1）。

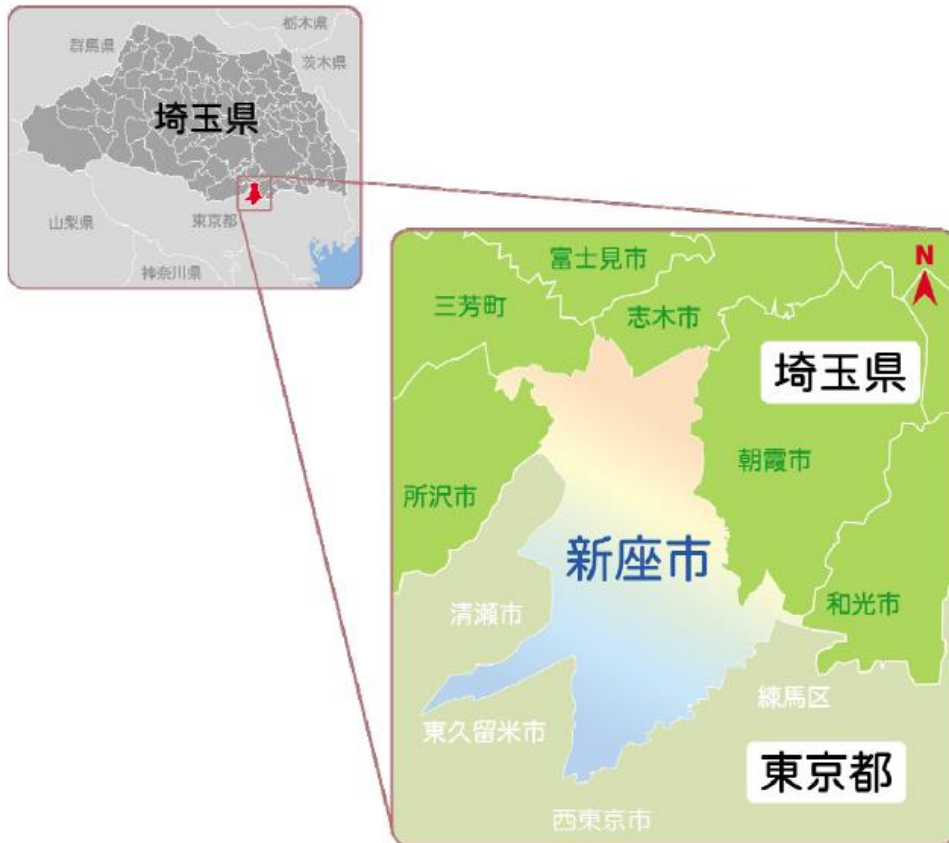


図1 新座市の位置

また、新座市周辺において整備されている鉄道路線の間隔は、おおむね一定の間隔で整備されているが、新座市の北部と南部を通る東武東上線、西武池袋線の間隔が他の路線間隔に比べ若干広いことから（JR埼京線及び東武東上線の間隔は間に荒川があるため広くなっている。）、市中央部は鉄道不便地域となっている（図2）。

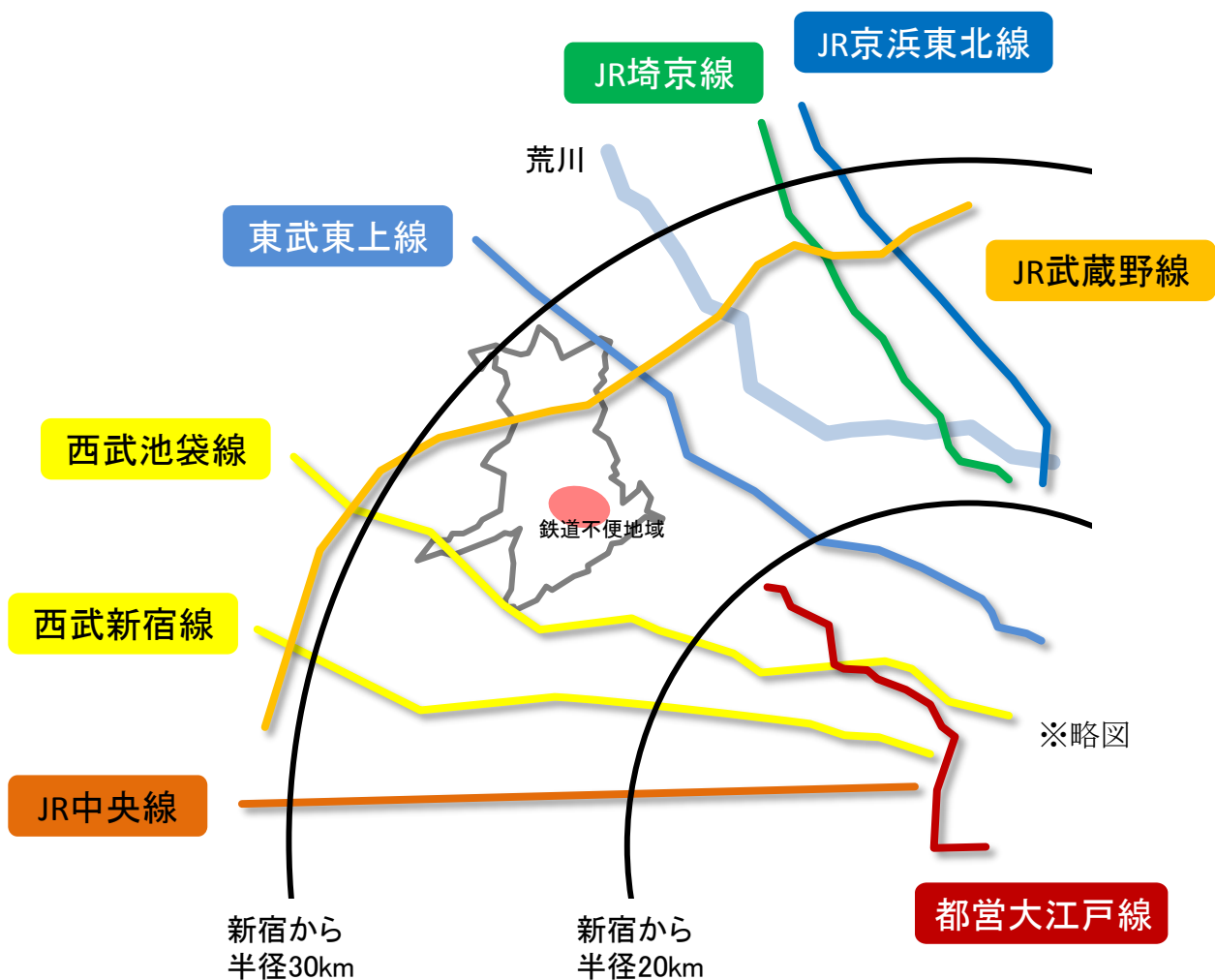


図2 新座市周辺の鉄道路線

このことから、新座市は、北部と南部を通る東武東上線、西武池袋線の駅周辺などを中心に市街化が進んだのに対し、鉄道不便地域となっている市中央部は、現在も大部分が市街化調整区域として区分されている。また、この地域は都心に比較的近いという立地であるため、単発的な開発行為が行われるなど、武蔵野の面影を色濃く残す雑木林などの自然環境や、平林寺や野火止用水などの恵まれた歴史的文化資産が残っているにもかかわらず、計画性を欠いた土地利用が一部で見受けられる（図3）。

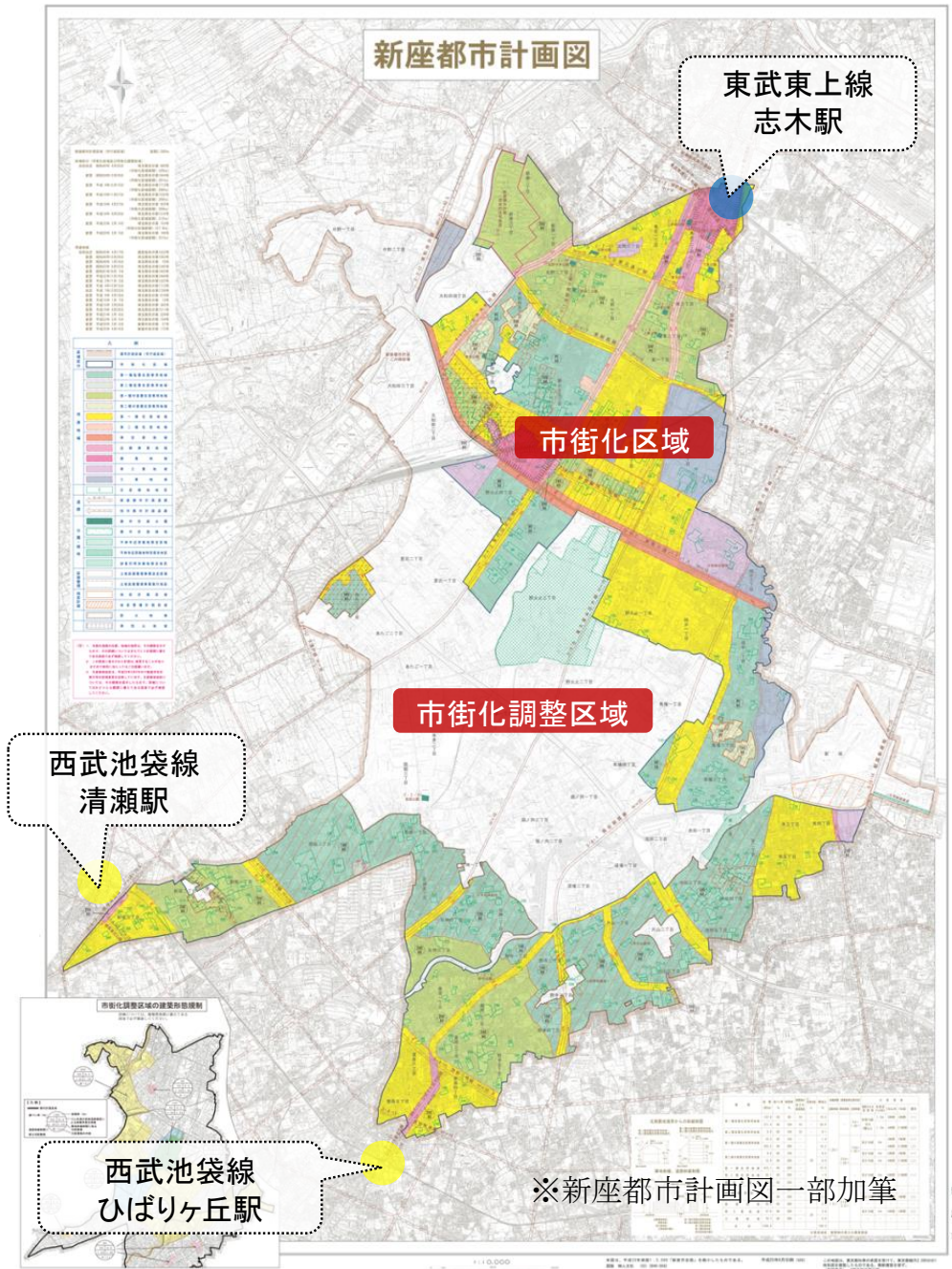


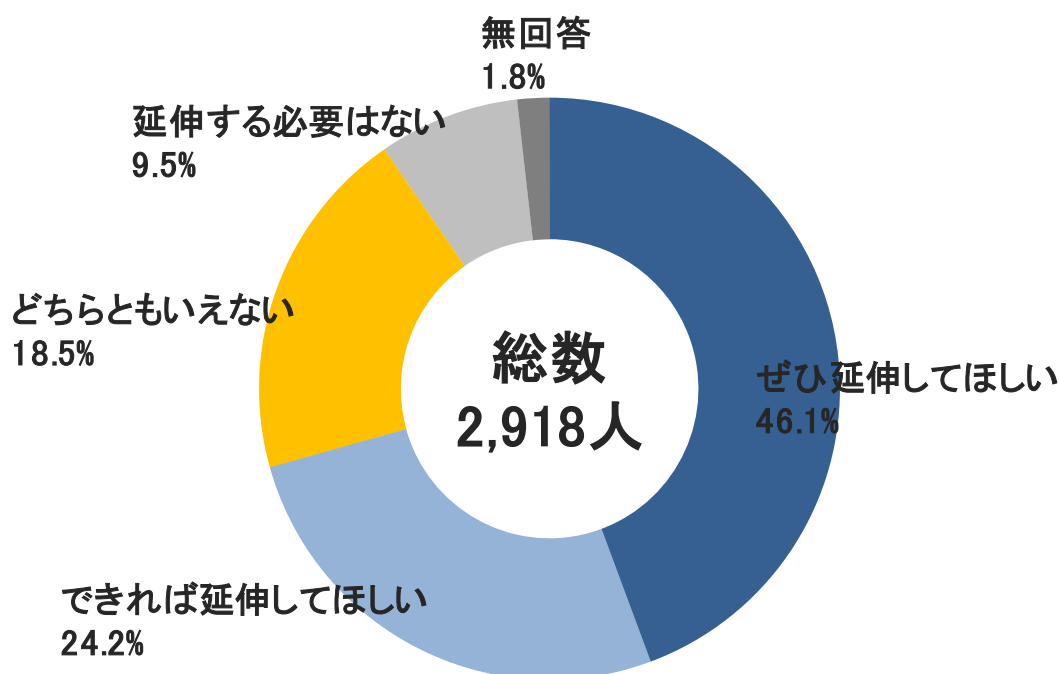
図3 新座市の都市計画

このような課題を踏まえ、平成23年度から平成32年度までを計画期間とする第4次新座市基本構想総合振興計画（以下「第4次基本構想」という。）では、市域全体において自然環境の保全と都市機能の充実をバランスよく計画的に進め、「田舎」の心地よさと「都会」の利便性を兼ね備えた“理想のまち”を目指すこととしている。この“理想のまち”とは、

「人々が暮らし、営み、学ぶ、普段の生活の身近なところに雑木林や畑が残されていて、その安らぎの中で充実した生活を送ることができる快適な都市」であり、市中央部は、その都市特性から見て、“理想のまち”に必要な「田舎」の心地よさを実現するポテンシャルを十分に備えているといえる。

そして、市中央部において「都会」の利便性を創出する上では、市民の多くが望む12号線の延伸が重要な要素であり、鉄道整備と新たなまちづくりを一体的に進めていくことが最も有効であるといえる（図4）。

問 あなたは、大江戸線を延伸することについて、どう思いますか。



※調査対象 6,000人(新座市に居住する20歳以上の市民から無作為抽出)

図4 平成25年市民意識調査の結果1

なお、12号線の延伸については、平成12年に当時の運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会が示した「運輸政策審議会答申第18号」において、「光が丘から大泉学園町の区間」が「目標年次（平成27年）までに整備着手することが適当である路線（A2路線）」、「大泉学園町から武蔵野線方面」が「今後整備について検討すべき方向（B路線）」と位置付けられている（図5）。

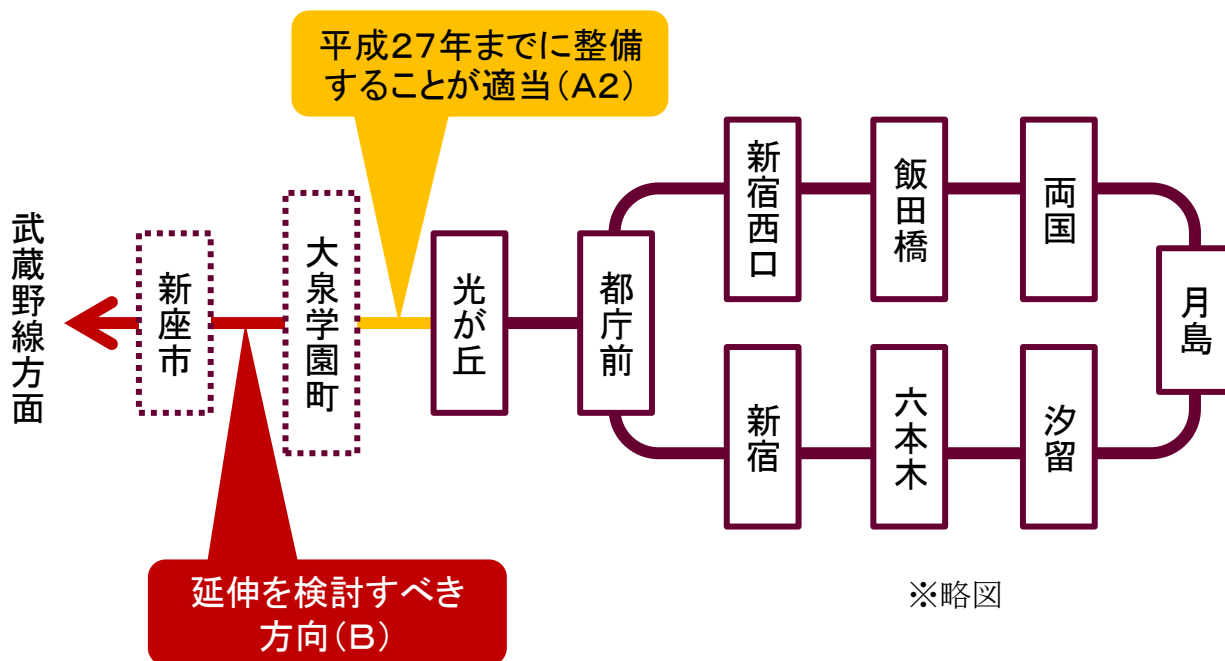


図5 運輸政策審議会答申第18号による位置付け

この新たなまちづくりについては、第4次基本構想においても、長期的な展望として目指すべき都市の構造（将来都市構造）を示す中で、12号線の延伸区間に想定する新駅を中心とした地域（以下「延伸地域」という。）を「新都市拠点」として位置付けている（図6）。

既存の都市拠点にはない、先導的なモデルを備えた「新都市拠点」が整備されることで、まちの新陳代謝による既存の都市拠点の機能更新が図られ、連鎖的にまちが成長し地域が活性化することから、市の持続的な成長が期待できるとともに、地方分権の進展により主体的なまちづくりが求められる中、健全な行財政運営を行うための安定的な財源の確保も期待できる。

このような背景から、市中央部が将来的には本市の新たな都市拠点となることを目指して、「延伸地域の都市特性」と「12号線の延伸」をテーマとし、延伸地域において鉄道整備と一体的に行う「新たなまちづくり」を構想することとした。

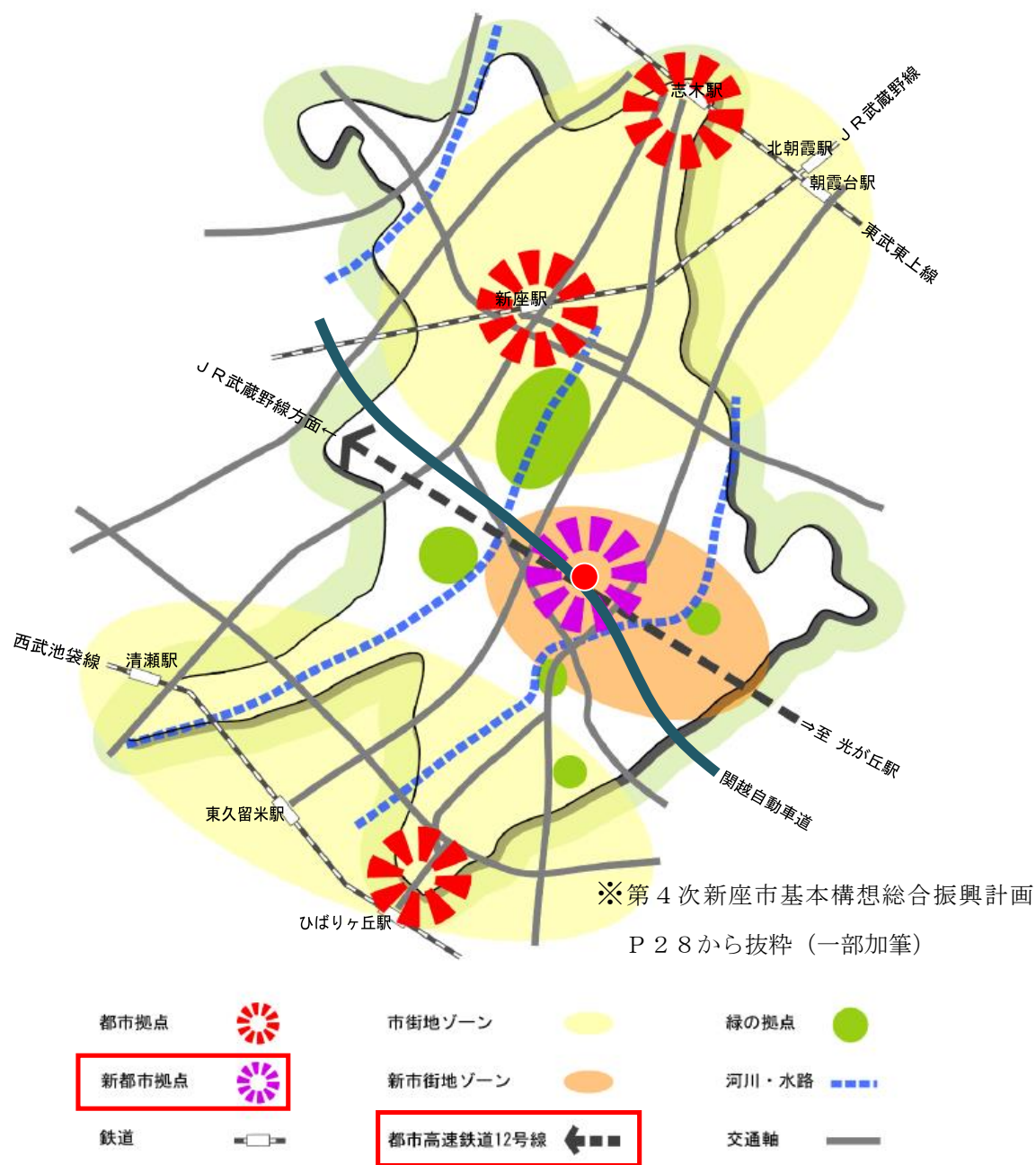


図6 新座市の将来都市構造

1-(2) まちづくり構想の全体構成

まちづくり構想は、1-(1)で示した内容に基づき、図7のフローに従って策定した。

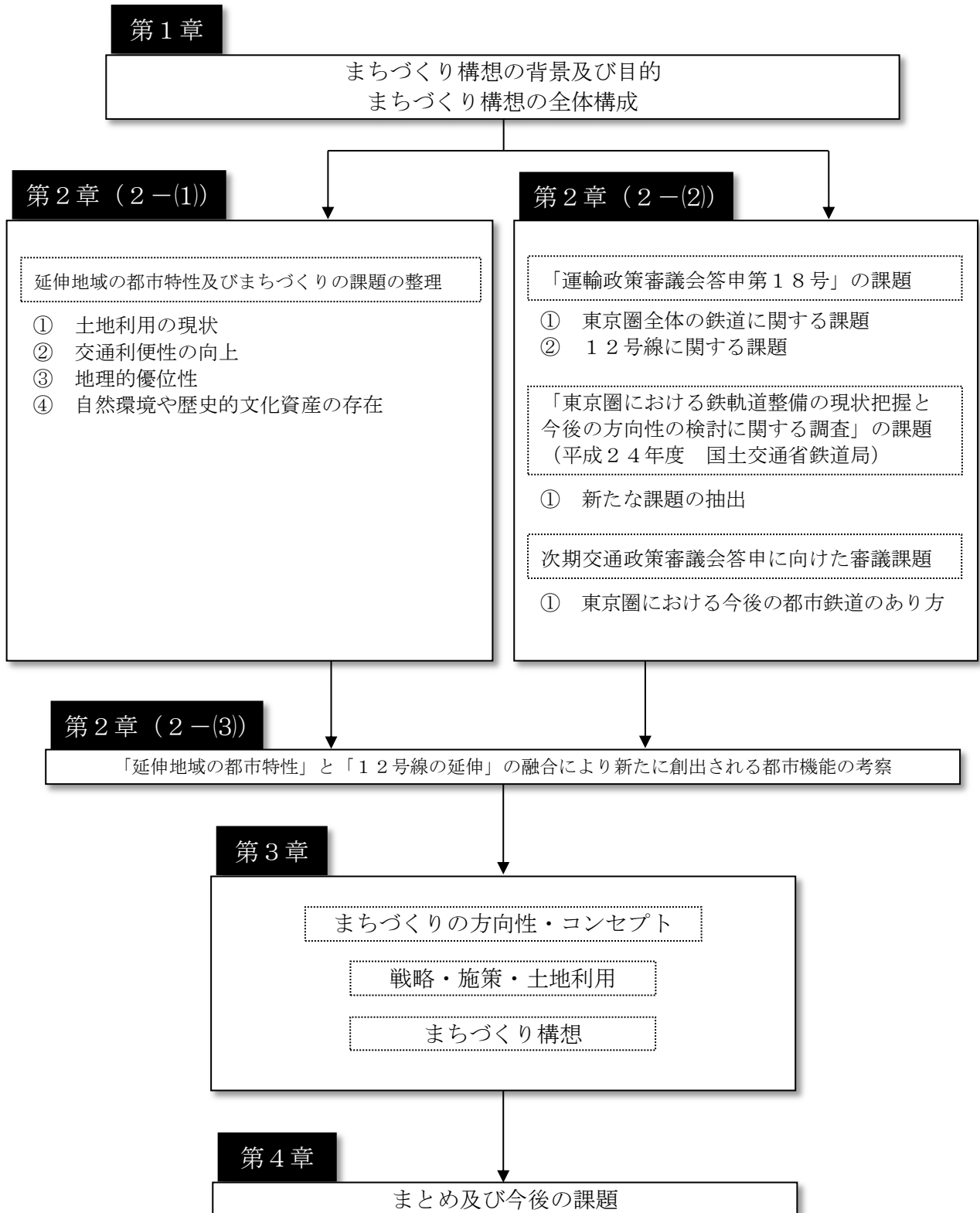


図7 まちづくり構想の全体構成フロー

第2章 延伸地域におけるまちづくりの課題及び まちづくりで創出される新たな都市機能の考察

2-1) 延伸地域の都市特性及びまちづくりの課題

延伸地域の都市特性及びまちづくりの課題について、次のとおり整理した。

① 土地利用の現状

新座市は、北部と南部を通る東武東上線、西武池袋線の駅周辺を中心に市街化が進んできた背景があり、延伸地域が存在する市の中央部では市街化調整区域が広範囲に広がっており、新たなまちづくりの余地が多く残されている（図8）。

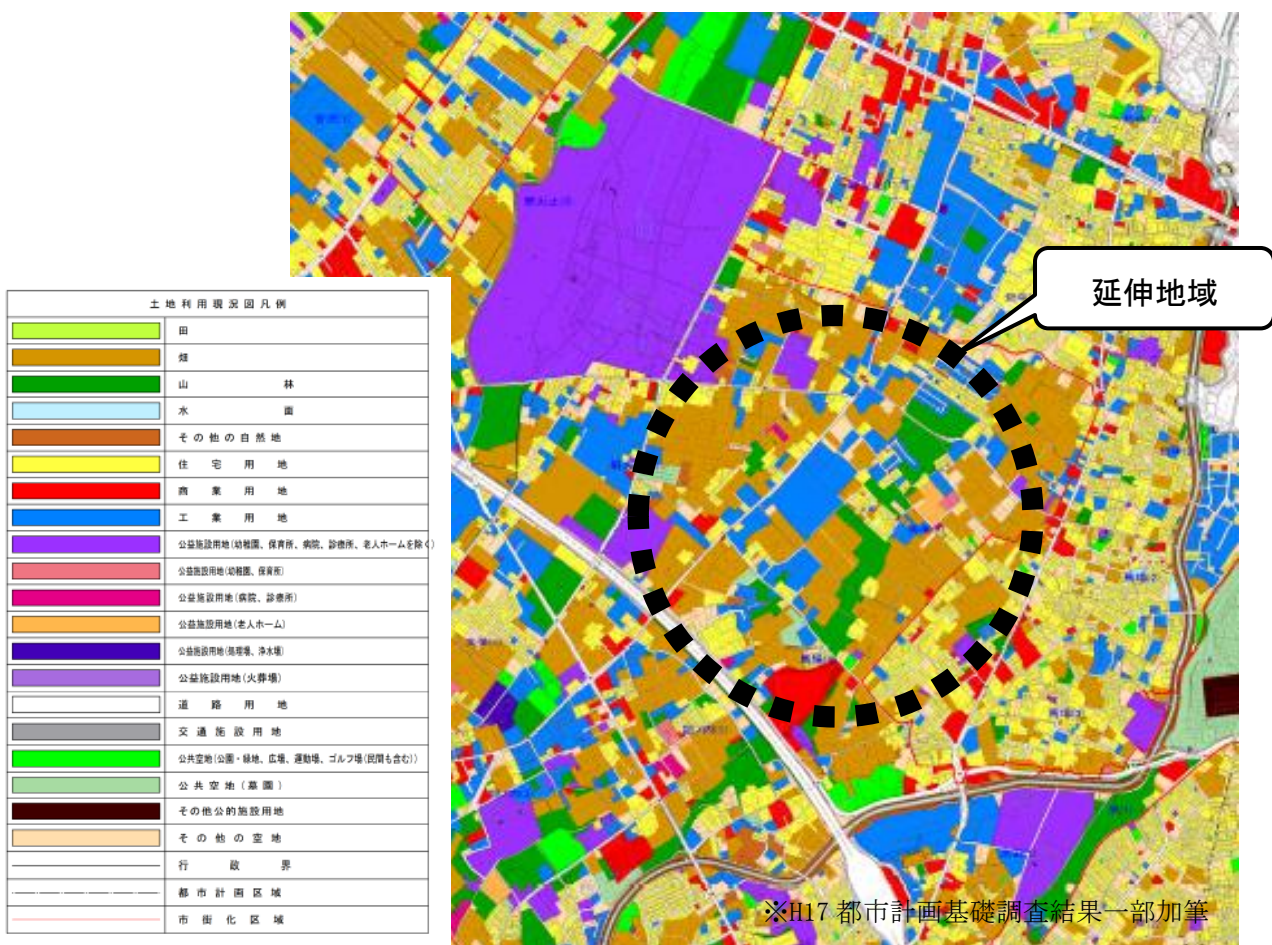


図8 延伸地域の土地利用

② 交通利便性の向上

新座市民が利用する鉄道路線としては、東武東上線、西武池袋線及びJR武蔵野線があるが、東武東上線及び西武池袋線は市の南北端に

位置し、また、市中央部を東西方向に横断する J R 武蔵野線は首都圏の環状線という性格があることから、延伸地域が存在する市中央部と東京方面を直接結ぶ鉄道の整備は、市の長年の課題となっている。

また、周辺郊外部から東京都心部に向かう通過車両などで周辺道路は渋滞し、バス交通に支障を来すなど、鉄道利用の阻害要因ともなっているため、交通利便性の向上が課題である（図 9）。

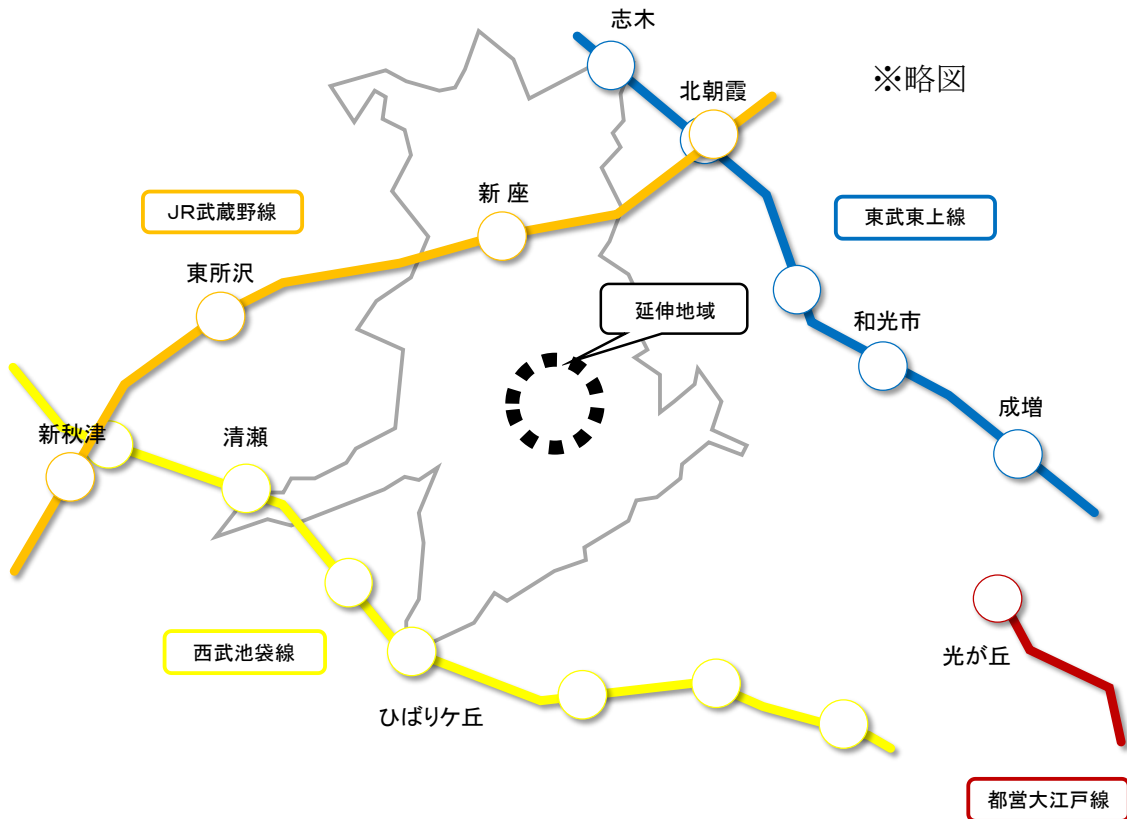


図 9 延伸地域周辺の鉄道路線

③ 地理的優位性

延伸地域は古い年代に形成され、強固な洪積台地である武蔵野台地上に位置し、海や氾濫のおそれのある河川の影響を受けにくい位置にあるため、地震や水害などの災害に比較的強いという地理的優位性を有している（図 10）。

また、延伸地域は、関越自動車道と近接していることから、スマートインターチェンジの設置により広域交通網に組み込むことができる場所でもある（図 11）。

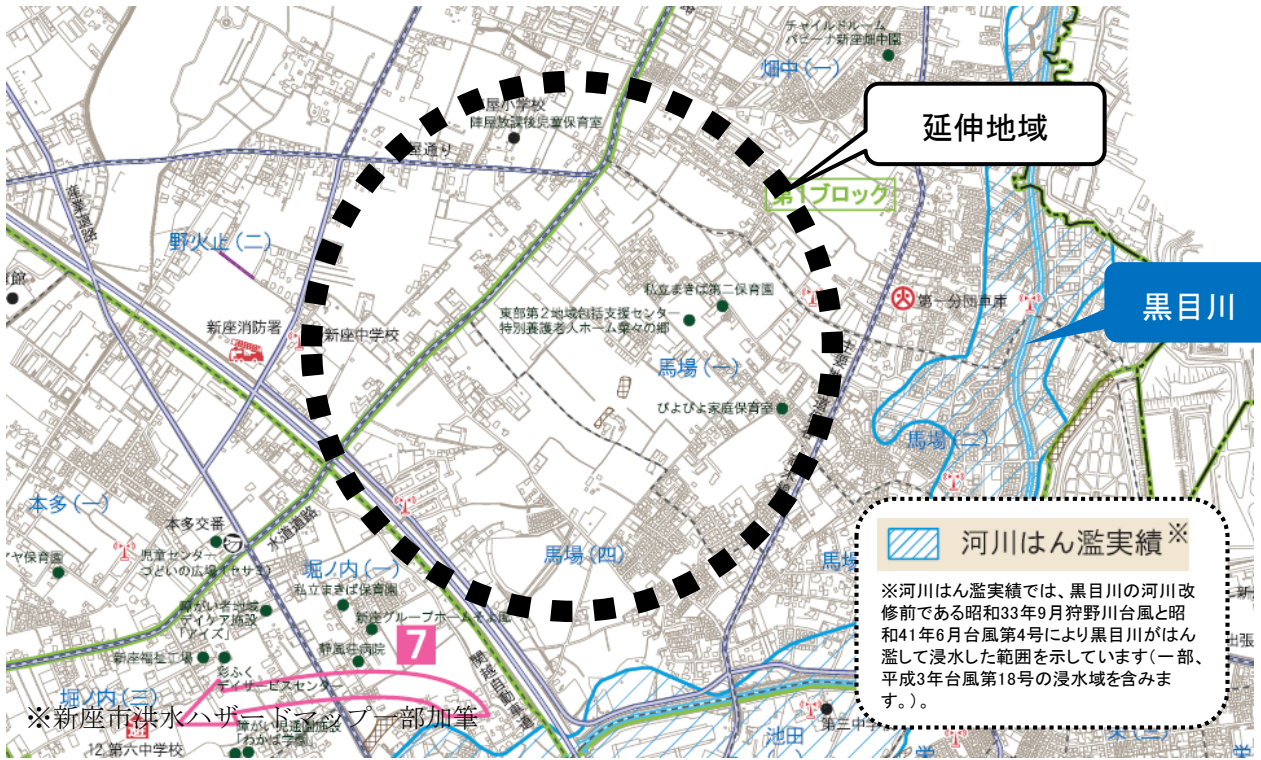


図10 延伸地域の地理的優位性

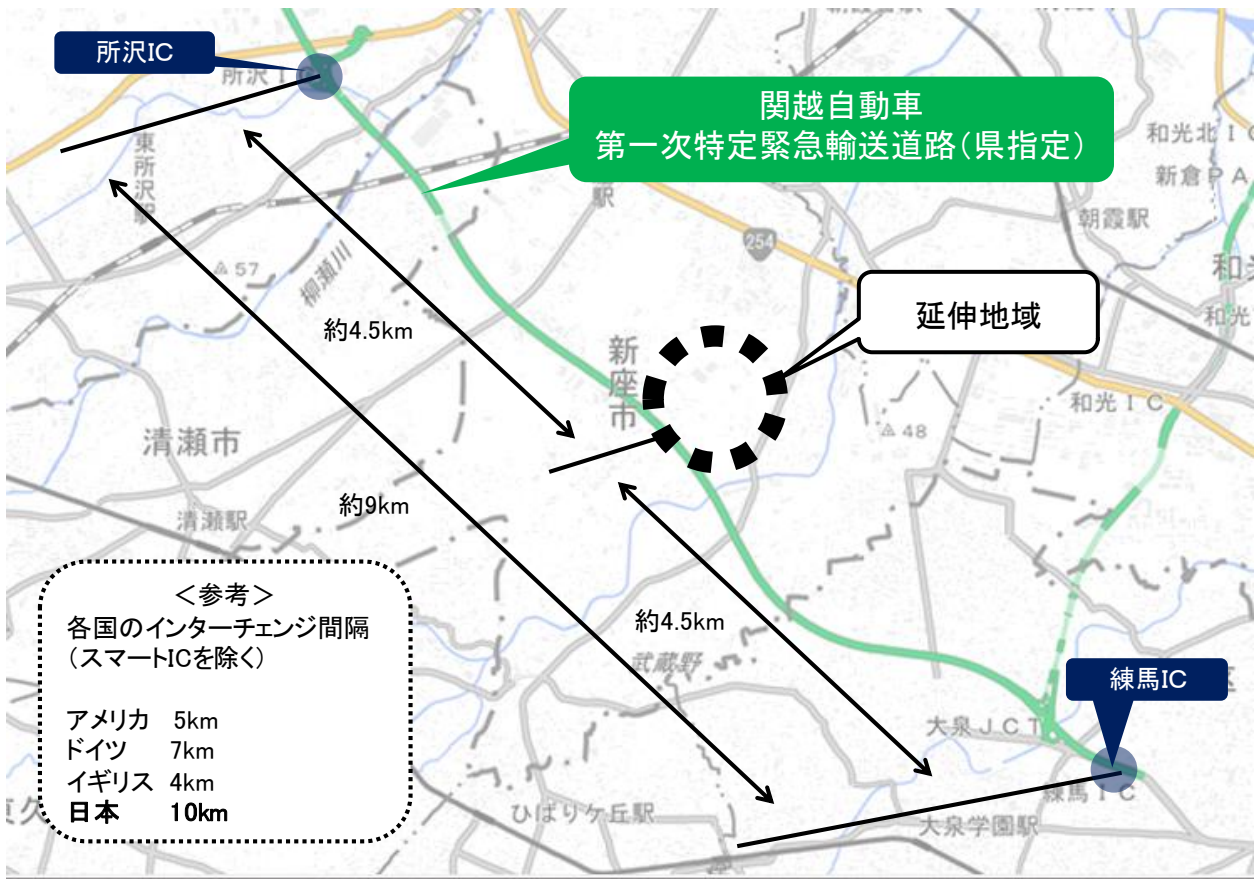


図1 1 延伸地域周辺のインターチェンジ配置

④ 自然環境や歴史的文化資産の存在

延伸地域及びその周辺には、東京都心から比較的近くにありながら、武蔵野の面影を色濃く残す雑木林などの自然環境や、平林寺や野火止用水などの恵まれた歴史的文化資産があり、人々がゆとりや癒しを感じることができる貴重な場所となっている（図1 2）。



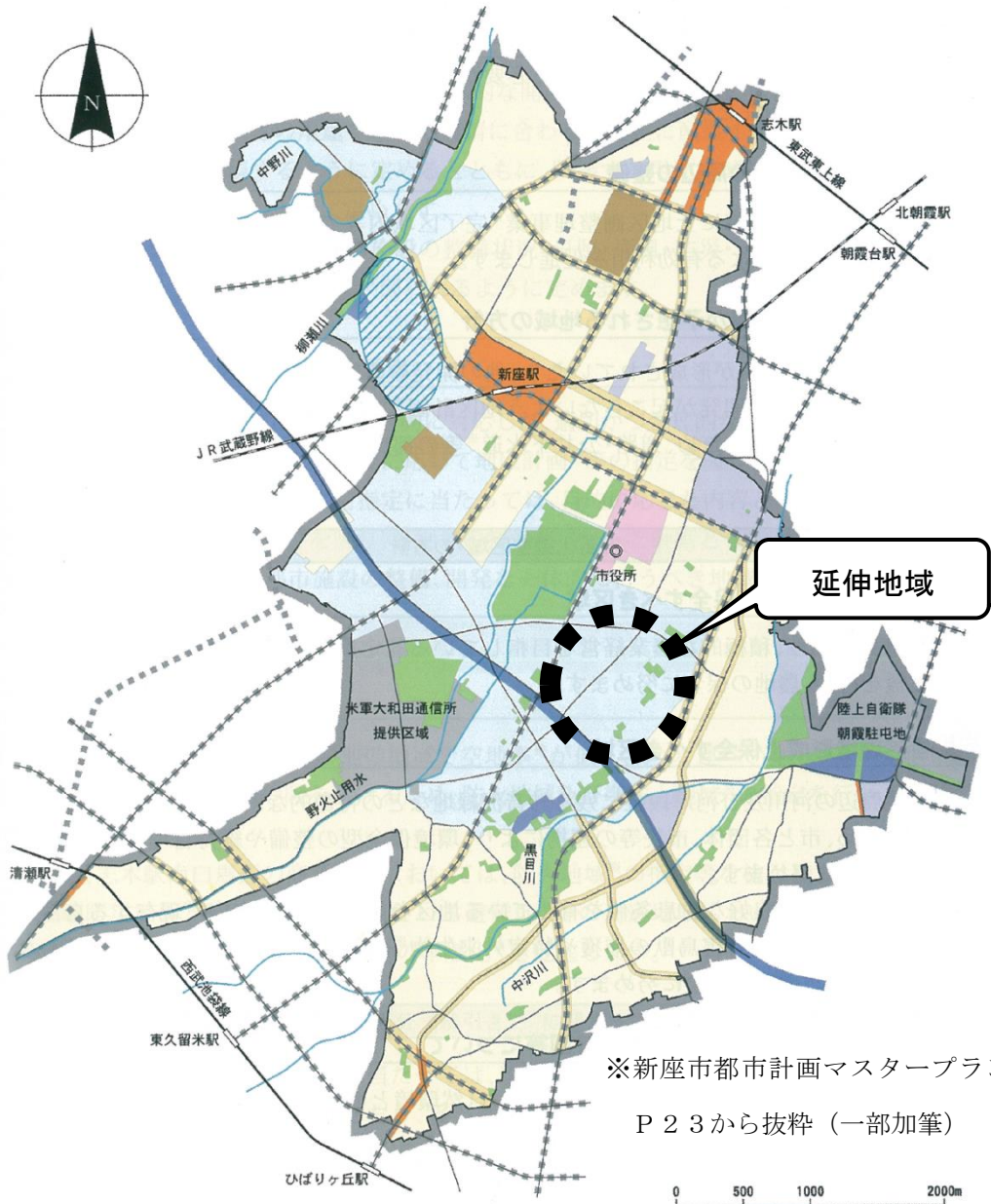
図1 2 延伸地域周辺のみどころ

以上のように、延伸地域は、地震や水害などの災害の影響を受けにくいことから安心して暮らすことができる場所となる可能性を大いに秘めているが、鉄道不便地域であることが一因となって土地の有効活用が図られていない。

そのため、新座市都市計画マスタープラン（見直し）の土地利用構想では、延伸地域は「有効活用検討地」として位置付けており、基本理念である「みずとみどりに恵まれた心地よいまち」を目標に新しくまちづくりを行う地区としている（図1 3）。

また、1 2号線の延伸と併せ、既存環境に留意し、良好な農地や樹林などの保全を図りつつ、環境重視型の計画的な整備を行うことを課題としている。

土地利用構想図



※新座市都市計画マスタープラン（見直し）
P 2 3 から抜粋（一部加筆）

- | | | | | | |
|-----------|--|----------------|--|---------|--|
| 住宅地 | | 有効活用検討地 | | 都市計画道路 | |
| 沿道複合地 | | 緑地環境保全・活用地 | | 関越自動車道 | |
| 商業地 | | 公共施設用地 | | 将来幹線道路網 | |
| 業務サービス集積地 | | 大学等 | | 産業系土地利用 | |
| 工業・流通地 | | その他施設用地 | | | |

図 1 3 新座市の土地利用構想

2-(2) 鉄道整備に関して国などが掲げた課題

2-(2)-ア 「運輸政策審議会答申第18号」の課題

国土交通省における鉄道の整備計画は、おおむね15年ごとに行われる国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会からの答申に基づき策定されるため、12号線の延伸の実現に当たっては、この答申に整備路線として位置付けられることが重要である（図14）。

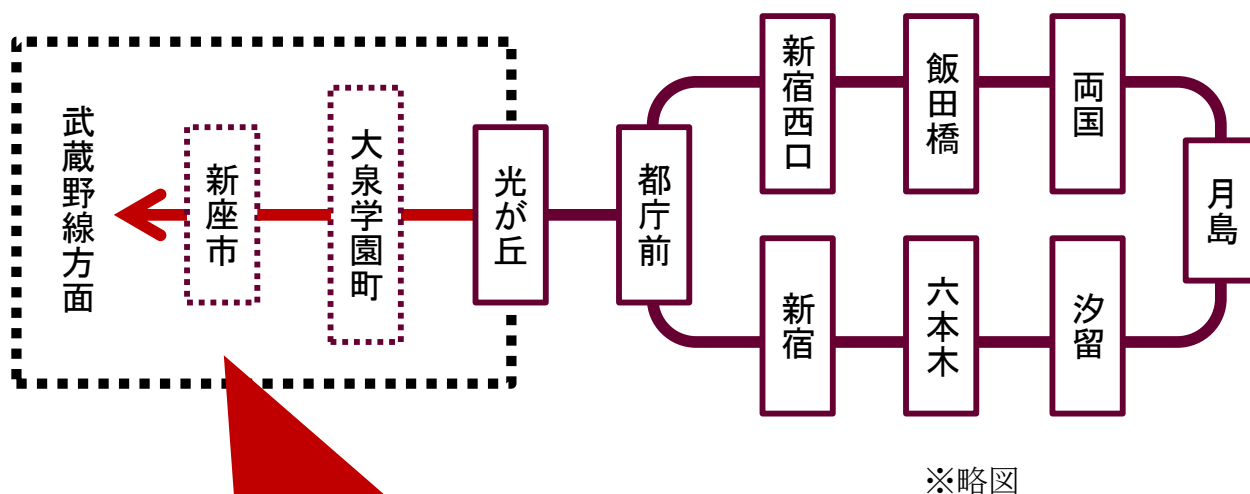


図14 新座市が目指す次期答申での位置付け

平成12年に当時の運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会が示した「運輸政策審議会答申第18号」（以下「18号答申」という。）では、計画の目標年次を平成27年とし、東京圏の鉄道について今後対応しなければならない基本的な課題を整理するとともに、個別の路線の整備計画が位置付けられている。その中で12号線については、「光が丘から大泉学園町の区間」が「目標年次までに整備着手することが適当である路線（A2路線）」、「大泉学園町から武蔵野線方面」が「今後整備について検討すべき路線（B路線）」と位置付けられ、また、B路線としての位置付けの理由については「鉄道不便地域の解消の効果が期待されるが、現時点では輸送需要が十分でなく、今後の沿線開発による輸送需要の動向などを見つつ整備を検討する必要があること」とされた（図15）。

基本的な課題(全体)	12号線に関する課題
① 混雑の緩和 ② 速達性の向上 ③ 都市構造・機能の再編整備などへの対応 ④ 空港、新幹線などへのアクセス機能の強化 ⑤ 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化 (※)などの推進	大泉学園町以西の延伸については、鉄道不便地域の解消の効果が期待されるが、 <u>現時点では輸送需要が十分ではなく、今後の沿線開発による輸送需要の動向などを見つつ整備を検討する必要がある。</u>

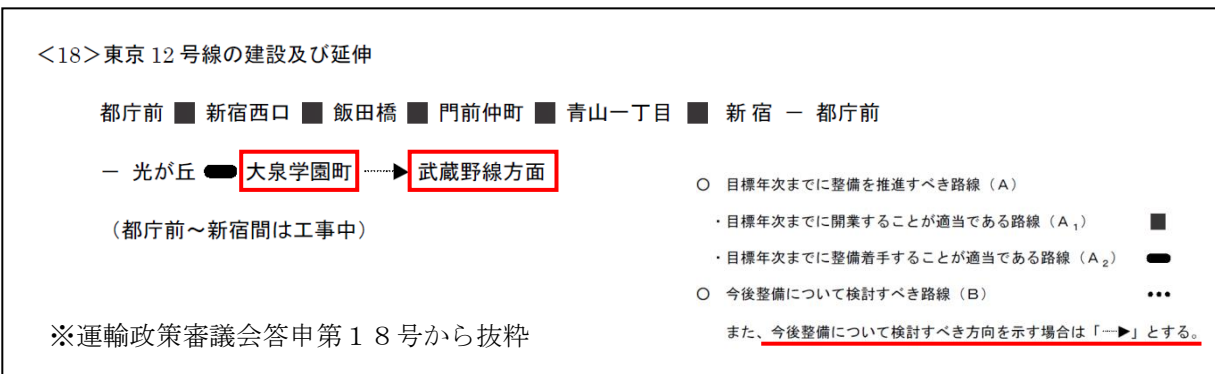


図15 運輸政策審議会答申第18号

※ シームレス化

公共交通におけるシームレス化とは、鉄道相互間や鉄道と他の交通機関との間の接続や乗り継ぎの円滑化を図るため、交通機関相互の乗り継ぎに係る「継ぎ目」をソフト、ハードの両面にわたって解消し、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものにするものである。

2-(2)-イ 「東京圏における鉄軌道整備の現状把握と今後の方向性の検討に関する調査」の課題

2-(2)-アで示した18号答申に関連して、「同答申で掲げられた課題の達成状況の把握」や「答申以降の社会経済の変化からみた新たな課題の抽出」を目的として、「東京圏における鉄軌道整備の現状把握と今後の方向性の検討に関する調査」が国土交通省鉄道局により実施され、その結果が平成24年3月に報告書として示された。

当該調査においては新たな課題の抽出に当たり、最近の社会的動向や取り巻く環境の変化を基に、以下の6つの視点が基本に据えられた。

【新たな課題抽出のための6つの視点】

- ①社会経済状況の変化
- ②国際競争の激化
- ③東京圏の都市構造の変化
- ④公共交通の維持発展への期待の高まり
- ⑤災害に強い鉄軌道への期待の高まり
- ⑥鉄道整備制度充実への期待の高まり

上記の6つの視点それぞれについて課題例が示されたが、内容が多岐にわたるため、まちづくり構想と関連するものを以下に示す。

「①社会経済状況の変化」について例示された課題の1つとして「地球温暖化」を切り口としたものがあり、具体例として、「モーダルシフト(※)の促進」や「省エネルギー及び新エネルギーに対応した鉄軌道」が挙げられている。

※ モーダルシフト

貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道・海運利用へと転換すること。

「③東京圏の都市構造の変化」については、「都市部への都市機能の集中」と「郊外地域の活力低下」を切り口とした課題が例示されている。18号答申では分散型ネットワーク構造が目標とされたが、その後の東

京都心部における規制緩和（容積率の緩和など）による都市再生の促進から都心回帰が進行し、都市部と郊外地域における機能分担が適正に図られなかったことから、このような課題が発生したと考えられる。「郊外地域の活力の低下」を切り口とした課題の一例としては「地域に点在する観光資源への交通アクセス（鉄軌道、バス、タクシーなど）の適切な連携」が示されている。

「⑤災害に強い鉄軌道への期待の高まり」については「大地震・台風・テロなど不測事態への備え」を切り口としたものがあり、具体例として「リダンダンシー（※）確保の観点からの鉄軌道機能の充実」が挙げられている。

※ **リダンダンシー**

自然災害などの発生時に、一部区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通網やライフライン施設を多重化するか、予備の手段を用意している状態を示す。

2-(2)-ウ 次期交通政策審議会答申に向けた審議課題

平成26年4月18日に国土交通大臣から交通政策審議会に諮問がなされた。また、本審議会の陸上交通分科会鉄道部会が平成26年5月7日に国土交通省において開催され、本審議会次期答申に向けた東京圏における今後の鉄道のあり方についての主な検討の視点(案)などが示された(図16及び17)。

<p style="text-align: center;">資料1-1</p> <p style="text-align: center;">国鉄総第18号 平成26年4月18日</p> <p>交通政策審議会 会長 浅野 正一郎 殿</p> <p style="text-align: center;">国土交通大臣 太田 昭宏</p> <p style="text-align: center;">交通政策審議会への諮問について</p> <p>国土交通省設置法第14条第1項第1号の規定に基づき、下記事項について諮問する。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>【諮問第198号】 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について</p> <p>【諮問理由】 別紙のとおり</p>	<p style="text-align: center;">別 紙</p> <p style="text-align: right;">※一部加筆</p> <p>【諮問理由】</p> <p>東京圏の都市鉄道については、従来から通勤通学時の混雑等の問題への取組が行われてきているが、近年では、各国との都市間競争が激化する中での国家戦略特別区域等を活用した都市の国際競争力強化の必要性の高まり、<u>少子高齢化の進展や人口減少時代の到来、首都直下地震をはじめとした災害リスクの高まり、訪日外国人観光客の増加</u>など、取り巻く環境は大きく変化している。さらに、2020年には、東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定している。</p> <p>このような状況の中、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築していく観点から、空港アクセスの改善、列車遅延への対応、バリアフリー対策の強化、まちづくりとの連携、防災対策の強化、外国人の利用しやすさの向上など国際化への取組、ICTの活用の拡大等を進めることが急務となっている。</p> <p>このため、東京圏における今後の都市鉄道のあり方を速やかにまとめ、その推進を図っていく必要がある。</p>
---	---

図16 交通政策審議会への諮問

東京圏における今後の都市鉄道のあり方についての

主な検討の視点（案）

1. 災害等のリスクへの対応（別添1）
（首都直下地震等の災害への対応、施設の老朽化への対応 等）
2. 快適で安定した鉄道輸送サービスの提供（別添2）
（混雑率の緩和、列車遅延への対応 等）
3. 誰にも利用しやすい都市鉄道の実現（別添3）
（バリアフリー、駅などの空間の質の向上 等）
4. 国際競争力強化への対応（別添4）
（首都圏空港やターミナル駅のアクセスの改善 等）
5. 観光立国への対応（別添5）
（外国人等への情報提供のあり方 等）
6. まちづくりや他の交通モードとの連携（別添6）
（都市開発との連携、三環状道路・リニア開通への対応 等）
7. 環境負荷低減の推進（別添7）
（鉄道車両・施設の省エネ化、鉄道の利用促進 等）
8. オリンピック・パラリンピック大会への対応（別添8）
（2020年を目標として進める施策のあり方 等）

図 1.7 主な検討の視点

このように諮問理由や主な検討の視点から次期交通政策審議会答申に向けた審議課題として、「少子高齢化・人口減少への対応」、「災害等のリスクへの対応」及び「外国人旅行者の増加・観光立国への対応」などが想定される。

国では、平成15年4月から「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を開始し、平成19年1月の「観光立国推進基本法」の施行及び平成

19年6月の「観光立国推進基本計画」の策定などを契機とした取組を推進している。

また、新座市では、地域再生計画「観光都市にいざ・雑木林とせせらぎのあるまちづくり」が、平成16年6月に国の認定を受け、観光都市づくりを推進していることから、「外国人観光客の増加・観光立国への対応」については、今後まちづくりを構想する上で、特に留意する必要があると考える。

2-(3) 延伸地域の都市特性と鉄道整備の融合により創出される都市機能の考察

2-(1)では、延伸地域の都市特性及びまちづくりの課題を、2-(2)では、鉄道整備に関して国などが掲げた課題を明らかにした。

ここでは、これらの内容を踏まえ、「延伸地域の都市特性」と「12号線の延伸」の融合により、新たに創出される都市機能について考察する。延伸地域の都市特性を整理すると次のAからEの5項目となる。

(延伸地域の都市特性)

- A 東京都心部に比較的近い
- B 災害に強い
- C 自然や歴史的文化資産が豊富
- D 関越自動車道に近接
- E 様々な用途に活用可能な土地が多く存在

「これら5項目の都市特性の一つ又は複数」と「12号線の延伸」を融合したことにより創出される「新たな都市機能」は以下のとおりである。

(新たな都市機能)

(a) 自然の中で安心して暮らせる交通利便性が高い居住拠点

延伸地域は、東京都心部に比較的近く、災害に強いという地理的優位性を有しており、また、自然や歴史的文化資産が豊富にあるため、12号線が延伸されれば、都心で働く人々にとって職住近接で、質の高い居住拠点が形成される。

さらに、延伸地域には様々な用途に活用可能な土地が多く存在していることから、この居住拠点の形成に必要な施設を整備することができる。

(関連する融合要素:A、B、C、E及び12号線の延伸)

(b) 広域における防災活動拠点の形成

「東京都心部につながる12号線」と「北関東方面につながる関越自動車道」を接続するスマートインターチェンジを設けることで、

「東京都心部⇔12号線⇔延伸地域⇔関越自動車道⇔北関東方面」を範囲とした緊急輸送網を形成することができる。

また、地盤が強い延伸地域の新駅付近に「備蓄倉庫」を整備すれば、東京都心や北関東方面の被災地に物資を供給することが可能となる。さらに、延伸地域の近傍には、陸上自衛隊朝霞駐屯地や埼玉県新座防災基地といった災害時における救援活動や復旧活動の要となる施設が立地していることから、これらとの連携による防災性の向上も期待できる。

加えて、延伸地域を含む周辺地域において不足している「第三次救急医療機関」を整備することで、平常時のみならず災害時においても有効に機能する医療拠点が創出される。

(関連する融合要素:A、B、D、E及び12号線の延伸)

(c) 広域交通網の形成

東京都心部と北関東方面を結ぶ関越自動車道は、上り路線は新座料金所付近から渋滞することが多い。そのため、新駅付近に大型駐車場を整備し、(b)で述べたスマートインターチェンジと組み合わせてパークアンドライドシステムを構築することで、北関東方面から東京都心部への速達性が向上するとともに、渋滞緩和によって排気ガスによる二酸化炭素排出量が削減される。

また、パークアンドライド(※)の利用者による12号線の輸送需要の増加も見込むことができる。さらには、東京圏と各方面をつなぐ高速バスなどの発着点としての利用も期待される。

(関連する融合要素:D、E及び12号線の延伸)

※ パークアンドライド

自家用車等で駅まで行き、車を停車させた後、鉄道を利用して都心部の目的地に向かうシステム

(d) 新たな観光拠点の形成

延伸地域周辺には、平林寺、野火止用水、妙音沢及び黒目川などの新座市を代表する観光資源が点在していることから、これらを繋ぐ散策路を整備することで、安全に歩いて楽しめる新たなウォーキ

ングルートを創出（体の健康づくり）することができる。

また、来訪者を迎え入れるための大規模公園及び観光拠点施設を整備するとともに、既存施設なども利用し、体験型プログラムを提供（心の健康づくり）することで、新座市のフィールドミュージアム（※）を強化することができる。

このような新座市を訪れたくなる環境づくりにより、繰返し新座市を訪れるリピーターを増加させることで、12号線の輸送需要の増加を期待できる。

（関連する融合要素：C及び12号線の延伸）

※ **フィールドミュージアム**

自然資源、歴史的文化資産、産業資源などを活用し、点在する地域資源を線でつなぎ、地域全体を博物館としてとらえる考え方

(e) 東京都心部での用地確保が困難な施設の立地

現在、12号線の車両基地は、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号線の延伸による車両の増備に伴って、新たな車両基地の設置が必要になると考えられる。都心部から比較的近くに位置し、かつ広大な用地が必要となる車両基地を整備するには、市街化されていない延伸地域が立地に適している。

また、延伸地域では、地上に車両基地を整備することが可能である。

（関連する融合要素：A、E及び12号線の延伸）

第3章 まちづくり構想の検討

3-1) まちづくりの方向性

前章に掲げた課題や新座市民が望むまちなどを踏まえ、目指すべきまちづくりの方向性を検討したところ、3つのキーワードが見えてきた。1つ目は「住んでよしのまちづくり」、2つ目は「訪れてよしのまちづくり」、3つ目は「安全・安心なまちづくり」である。

このことから、今回構想するまちは、「快適都市」、「観光都市」及び「防災都市」を兼ね備えた複合都市を構想することとした(図18及び19)。

問 これからの新座市はどのようなまちになっていけばよいと思いますか。

- 1 自然環境との調和がとれたまち
- 2 ひとにやさしい福祉を重視したまち
- 3 田舎のたたずまいと都会の利便性のあるまち
- 4 道路など都市の基盤が整ったまち
- 5 教育環境の充実したまち
- 6 商店街が便利でにぎわいのあるまち
- 7 快適な住宅地が広がるまち

※上位7つを抜粋

図18 平成25年市民意識調査の結果2

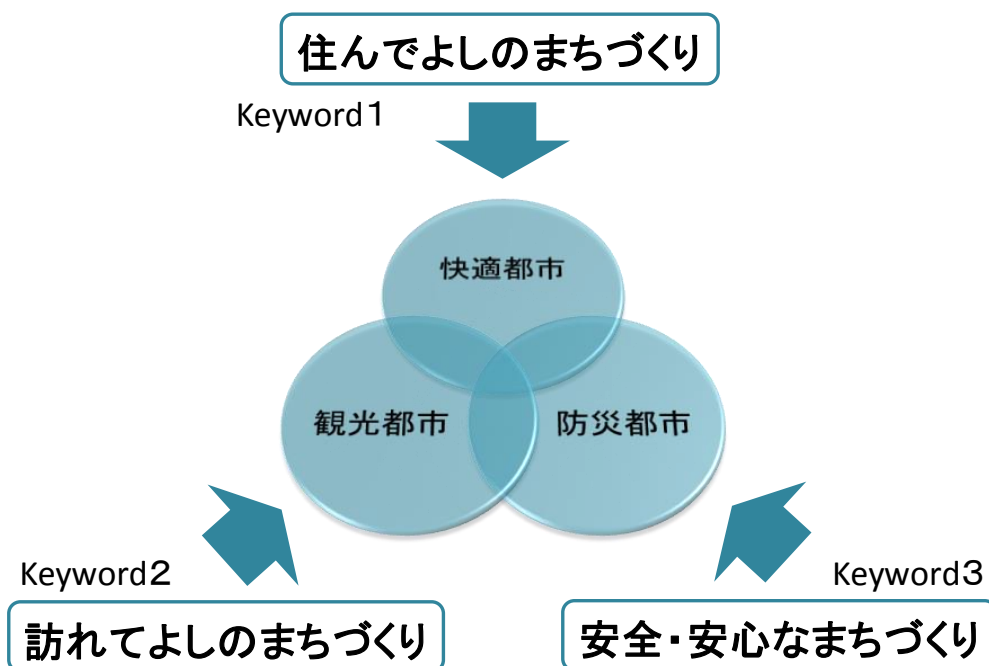


図19 まちづくりの方向性

3-(2) まちづくりのコンセプト

前項のまちづくりの方向性を踏まえ、まちづくりのコンセプトを以下のとおり3つ定めた(図20)。

① 誰もが住みやすいと感じる、「快適都市」の創造
～コンパクトに、いきいきと暮らせる、「住んでよし」のまち～

② 歴史・緑・水と触れ合う、「観光都市」の創造
～体験を通して歴史・自然を満喫できる、「訪れてよし」のまち～

③ 広域的な防災活動拠点となる、「防災都市」の創造
～12号線と関越自動車道をいかした、命を守る「安全・安心」なまち～

図20 まちづくりのコンセプト

①のコンセプトでは、生活をより豊かにする複合機能を導入するとともに、新しく生まれたまちやコミュニティが時間の経過と共に劣化するのではなく、その価値を高め成熟し、誰もがこの場所に住み続けたいと思える、誇れるまちを目指すものである。

②のコンセプトでは、延伸地域周辺には、武蔵野の面影や自然、歴史を満喫できる施設やエリアが点在していることから、これらが有機的に連携できるよう回遊性を高め、誰もが気軽にウォーキングや体験型プログラムを楽しめるまちを目指すものである。

③のコンセプトでは、延伸地域は古い年代に形成され、強固な洪積台地である武蔵野台地上に位置し、海や氾濫のおそれのある河川の影響を受けにくい位置にあるため、地震や水害などの災害に強いという地理的優位性を有する。また、延伸地域は関越自動車道と近接していることから、スマートインターチェンジの設置により、「東京都心部につながる12号線」と「北関東方面につながる関越自動車道」を連携させたネットワークを形

成することができる。これらの特性をいかし、災害時には延伸地域だけでなく、東京都心部、多摩北部、埼玉県南部などを含めた広域において、命を守るまちを目指すものである。

3-(3) 新駅の設置位置

12号線の延伸実現に伴う新駅（以下「(仮称)新座中央駅」という。）の設置位置については、各駅の利用範囲を半径1.2キロメートル、徒歩で約15分(※)圏内と考え、JR武蔵野線の新座駅、12号線の(仮称)大泉学園町駅の利用範囲とのバランスを考慮し、馬場地区に設置することを想定した(図21)。

※ 徒歩時間の算出方法

徒歩による所要時間は、不動産の表示に関する公正競争規約施行規則第10条第1項第10号に規定に基づき、道路距離80メートルにつき1分間を要するものとして算出した(1分未満の端数が生じたときは、1分として算出した。)

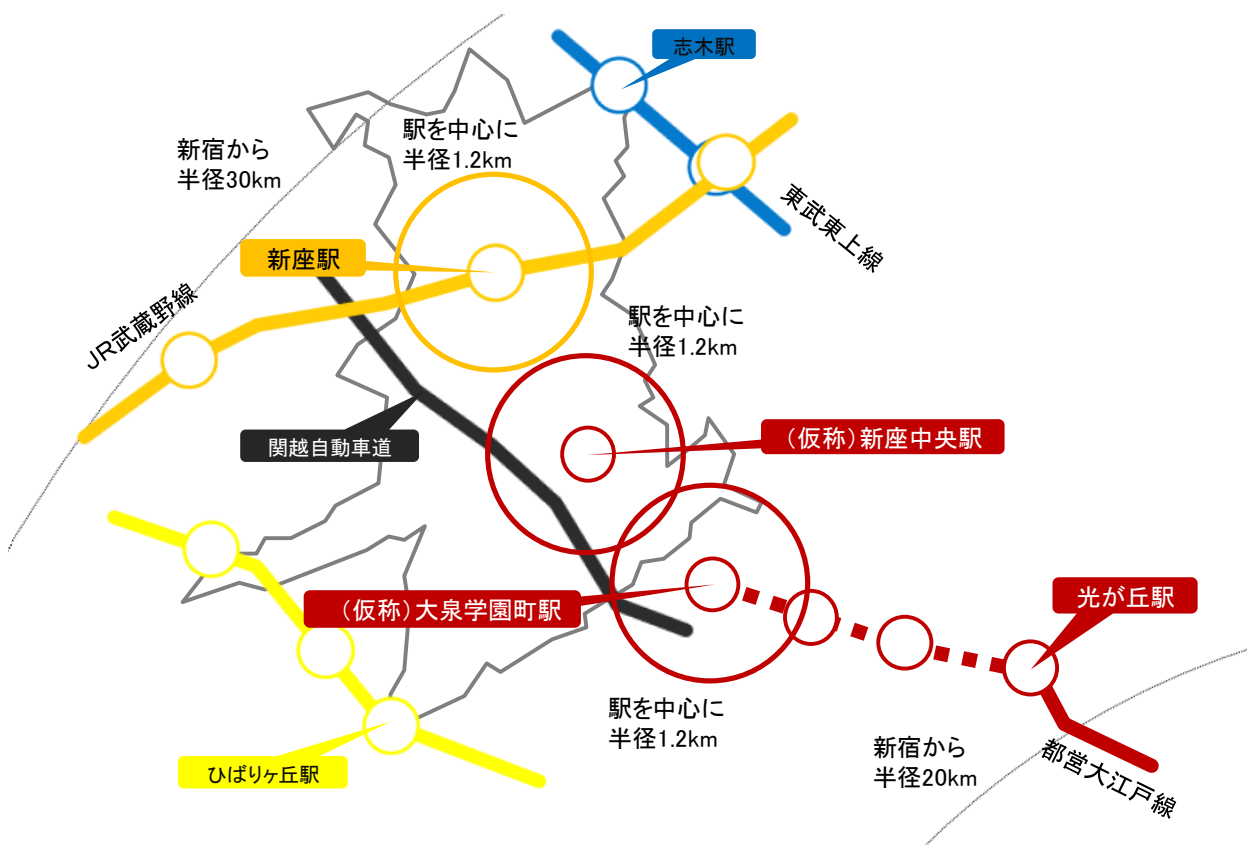


図21 (仮称)新座中央駅の設置位置

3-(4) まちづくり構想区域と検討区域

まちづくり構想区域は、(仮称)新座中央駅を中心としたまちづくりを検討する区域であり、駅を中心に半径600m圏内(徒歩で約7~8分)を誰もが負担なく、歩いて暮らせる目安と考えるとともに、既存の都市計画(区域区分等)及び地形地物などを考慮し、北は畑中公民館通り、西は都市計画道路東久留米志木線、南は関越自動車道、東は都市計画道路保谷朝霞線に囲まれた約90ヘクタールとした(図22)。

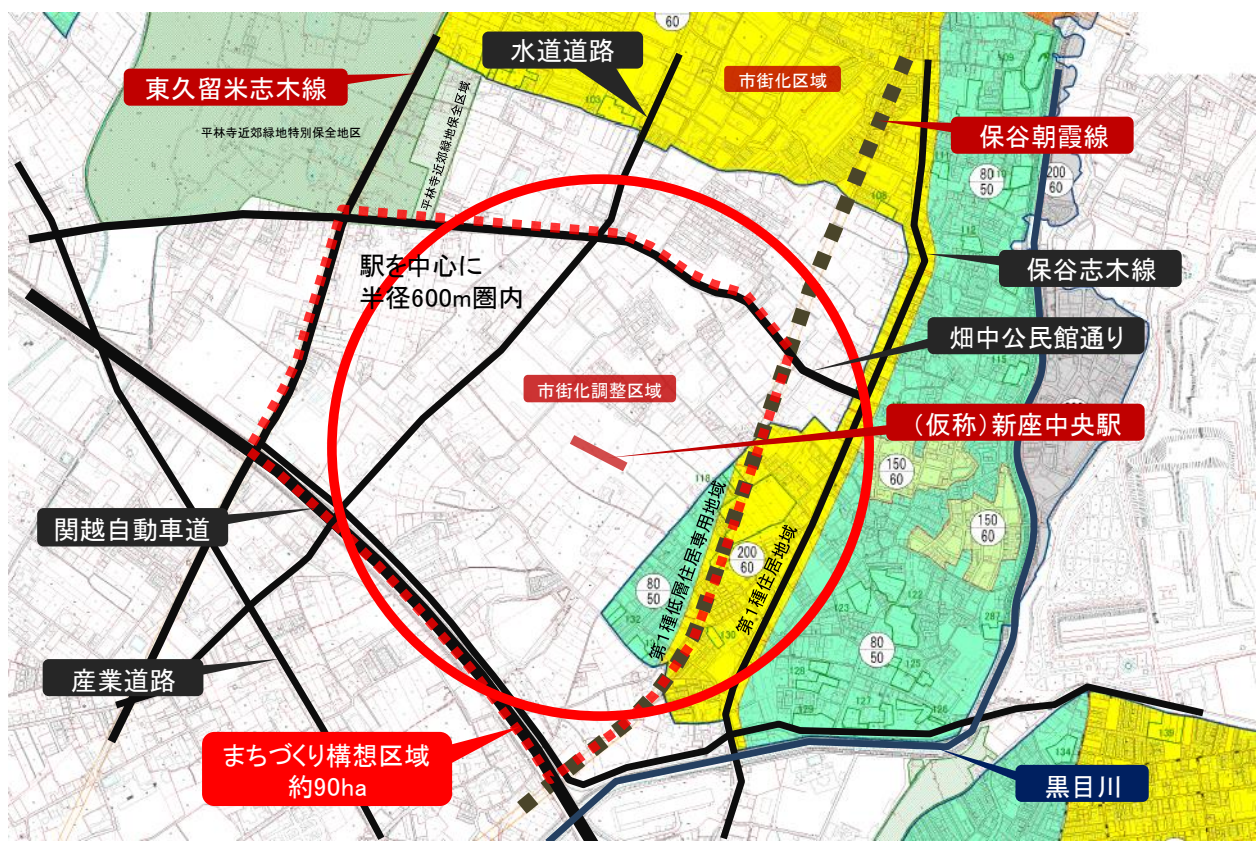


図22 まちづくり構想区域

なお、まちづくり構想区域については、今後の社会情勢の変化などにより、区域変更の必要性が生じた場合、まちづくり検討区域内において、再度区域の設定を検討する(図23)。

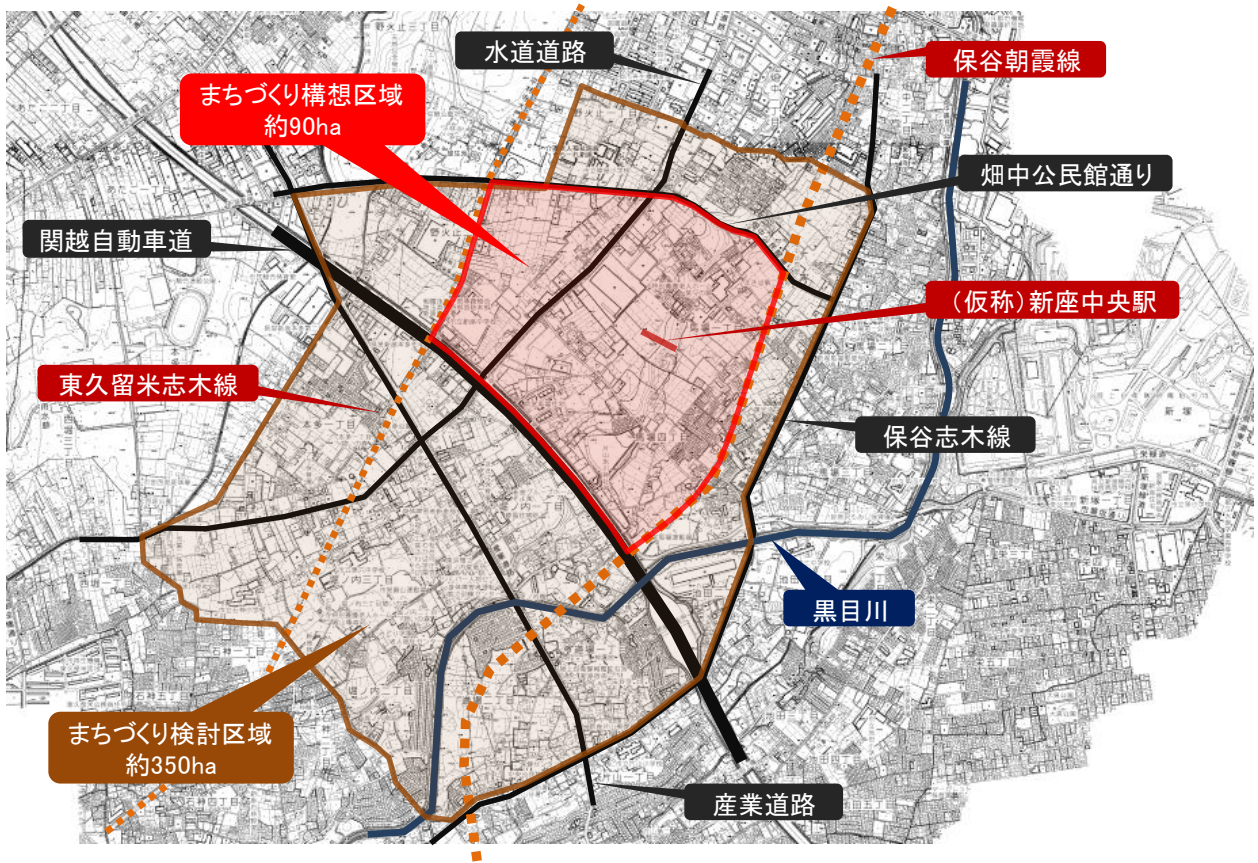


図 2 3 まちづくり構想区域と検討区域

3-(5) 想定延伸ルートと構造

想定延伸ルートについては、ルート①と既存道路用地を活用したルート②の比較検討を行った。その結果、ルート②については、ルート①の大半を既存道路用地が占めることから、ルート①に比べ用地取得の面では優れているものの、走行距離が長く、一部区間（新座総合技術高校付近）で急カーブによる減速を要するため、走行時間が多く掛かることが分かった。

また、事業費については、一般的に走行距離の長さに比例して事業費が上昇するが、ルート②の用地取得の優位性を考慮しても、走行距離が短いルート①の方が事業費を安価にできることが分かった。

そこで、想定延伸ルートについては、上記の点を踏まえ、ルート①を想定することとした。

また、構造については、全線地下構造と一部区間を高架構造とする二つの方法が考えられるが、高架構造については、地下構造に比べ事業費が安価であるものの、高架脇の側道整備など鉄道整備以外の事業費負担が生じることや、騒音・日照等の環境面の影響、景観上の問題も懸念されることから、全線地下構造を想定することとした（図24）。

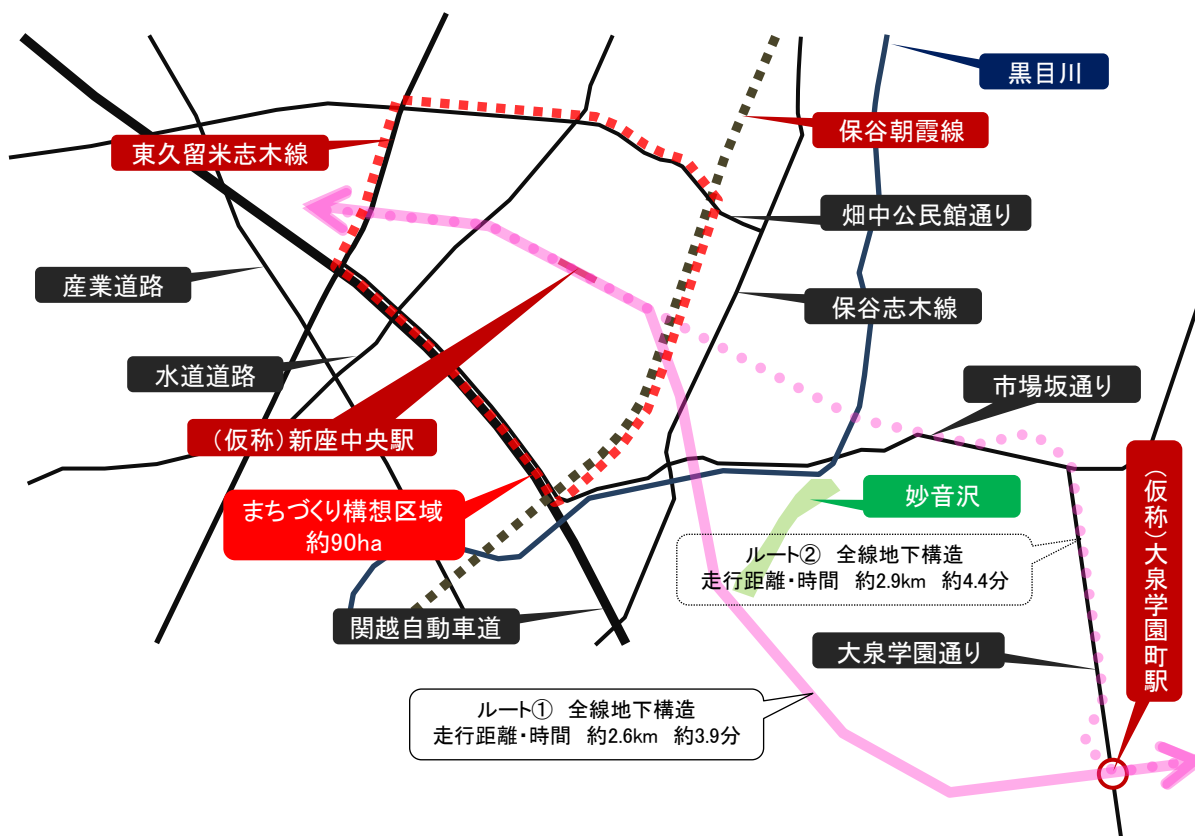


図24 想定延伸ルートと構造

3-(6) コンセプト実現のための戦略及び施策

3-(2)の記述を踏まえ、これらコンセプト実現のための戦略を以下のとおり4つ定めた(図25)。

「戦略1 住み続けたいくなる住環境の整備」と「戦略2 拠点性を高める道路ネットワークの構築」により、住んでよしのまちづくり(快適都市)を実現、「戦略3 点在する観光資源との連携強化」により、訪れてよしのまちづくり(観光都市)を実現、「戦略4 安全・安心な防災ネットワークの構築」により、安全・安心なまちづくり(防災都市)を実現する。

なお、各戦略の施策については、次項以降に示す。

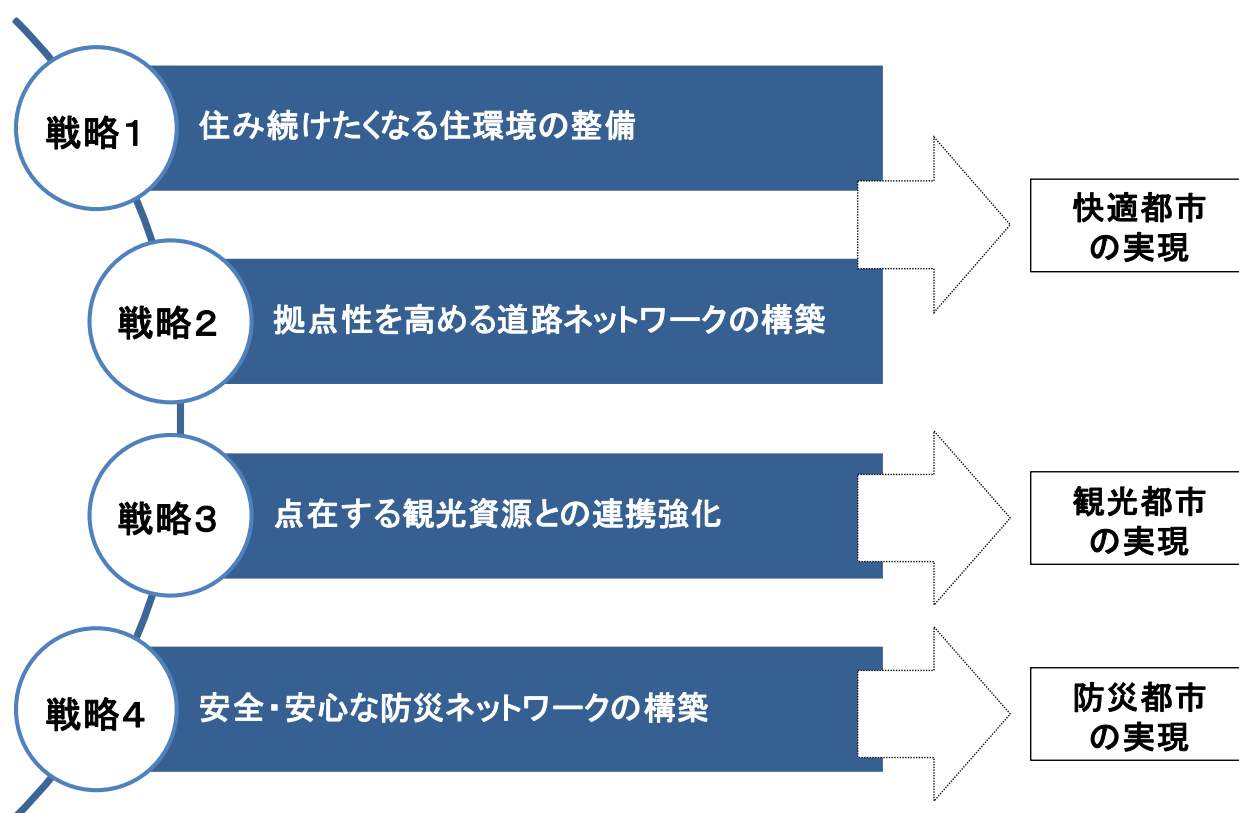


図25 コンセプト実現のための4つの戦略

3-(6)-ア 戦略1におけるまちづくりの施策

「戦略1 住み続けたいくなる住環境の整備」を実現するためのまちづくりの施策を以下のとおり、6つ定めた（図26）。

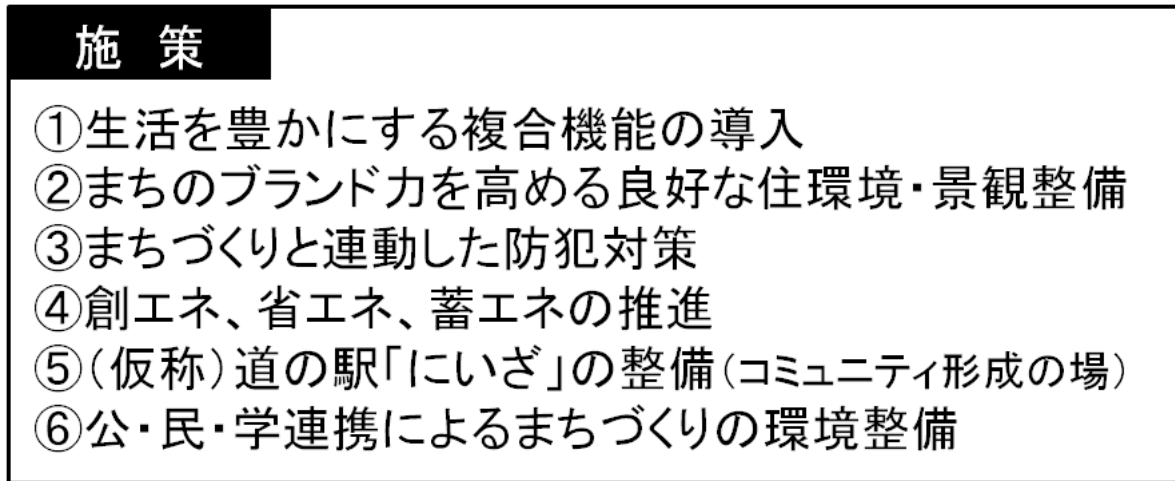


図26 戦略1におけるまちづくりの施策

「①生活を豊かにする複合機能の導入」においては、駅を中心に、公園・緑地、観光・交流、住宅、医療、広域交通、商業・業務、文化・教育といった複合機能を導入することで、住んでいる人が主役となる、持続可能なまちを形成する（図27）。

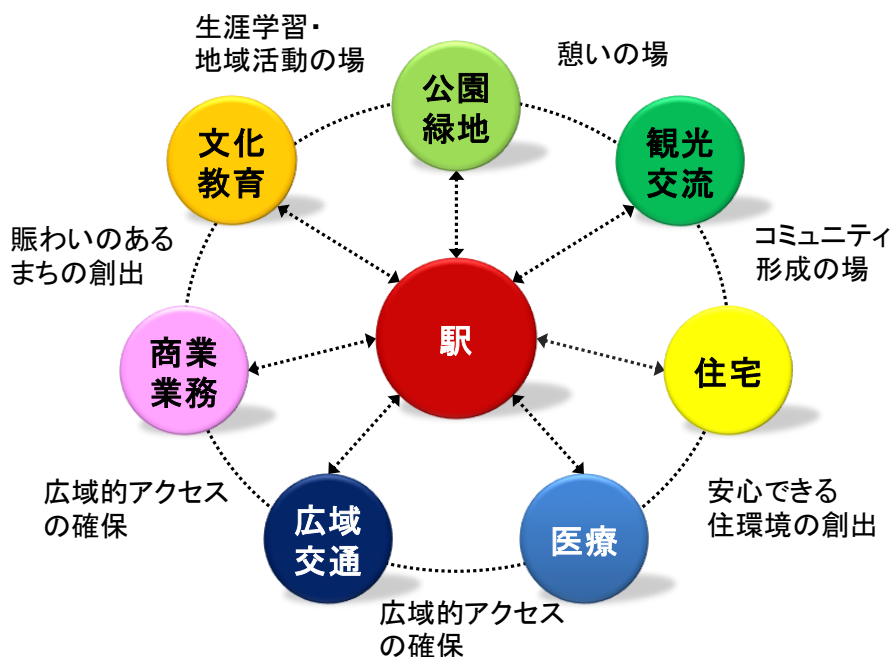


図27 複合機能相互関係

なお、各機能の配置については、まちづくり構想区域内の中央部が斜面地（林）となっている特徴的な地勢や現況の土地利用などを考慮し、これら各機能を落とし込むゾーン配置を以下のとおり定めた（図28、29及び30）。



図28 まちづくり構想区域の地勢



図29 現況の土地利用



ゾーン	想定される施設等
公園・緑地ゾーン	公園 等
観光・交流ゾーン	観光・交流施設（道の駅）及び農地
住宅ゾーン	住宅施設 等
医療ゾーン	医療施設 等
広域交通ゾーン	スマートインターチェンジ
商業・業務ゾーン	商業・業務施設 等
文化・教育ゾーン	教育施設（大学） 等

図30 ゾーン配置

「②まちのブランド力を高める良好な住環境・景観整備」においては、まちづくり構想区域内にある既存の戸建住宅群の住環境の悪化（圧迫感、日影等）に配慮し、新設する建築物などについては、戸建住宅群から段階的なスカイラインが形成されるよう高さを誘導するとともに、新座市景観条例及び新座市景観計画に基づき、統一感のあるまちなみを形成するため、外壁などの色彩を統一する（図31）。

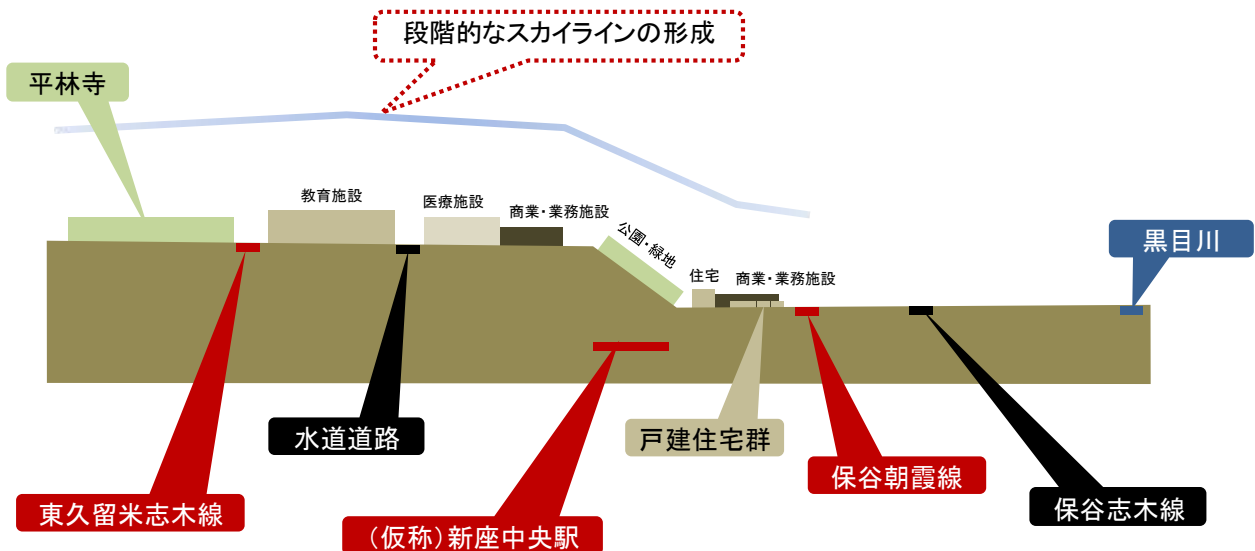


図31 住環境・景観整備1

また、平林寺から黒目川・妙音沢まで緑が連続するよう、街路及び住宅地の沿道側に積極的な緑化を行い、緑の連続性を確保することで、田舎の心地よさを演出し、まちのブランド力を向上させる（図32）。

なお、黒目川については平成24年度から、埼玉県において「黒目川まるごと再生プロジェクト」として川の再生事業を行っており、平成27年度に当該再生事業を完了する予定である。



図 3 2 住環境・景観整備 2

「③まちづくりと連動した防犯対策」において、住宅ゾーン内の街区は人通りがあり、暗がりや死角が少なくなるよう道路配置を工夫する。また、環境に配慮した夜間照明設備（LED等）の設置などにより、安全・安心を確保する（図 3 3）。

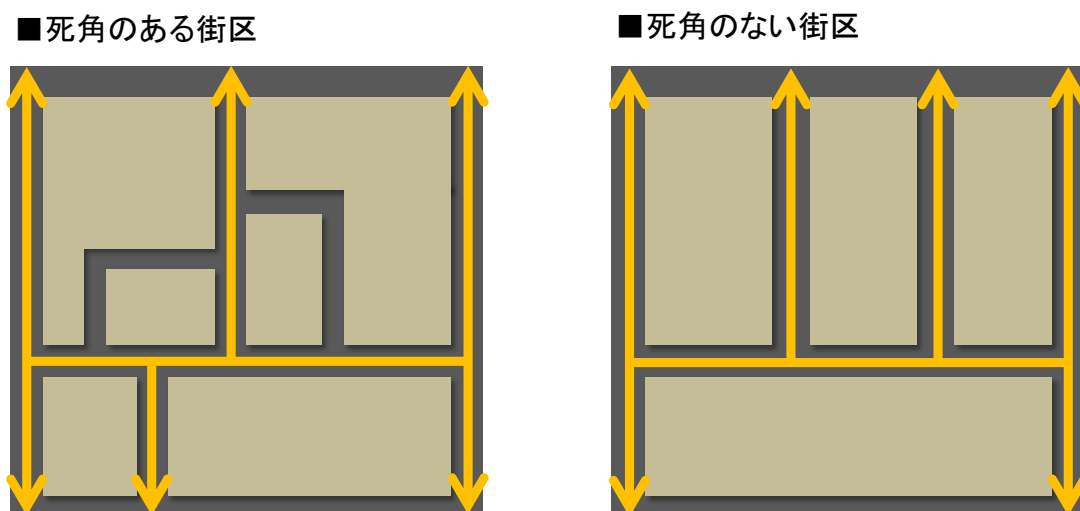


図 3 3 街区形成による防犯対策

「④創エネ、省エネ、蓄エネの推進」において、戸建住宅及びマンションなどの住宅施設については、HEMS（ホームエネルギー管理システム）を、医療施設、業務施設及び商業施設については、BEMS（ビルディングエネルギー管理システム）を積極的に導入し、エネルギーの見える化による住民の環境共生への参加意識の向上を図るとともに、まち全体で省エネルギー、省CO₂を実現する。

また、エネルギーの地産地消を実現するため、太陽光発電設備や蓄電設備を積極的に導入するとともに、医療施設、業務施設及び商業施設については、コジェネレーション（※）などの導入も検討し、まち全体で創エネルギー、蓄エネルギーを実現する（図34）。

※ **コジェネレーション**

熱源より電力と熱を生産し供給するシステム

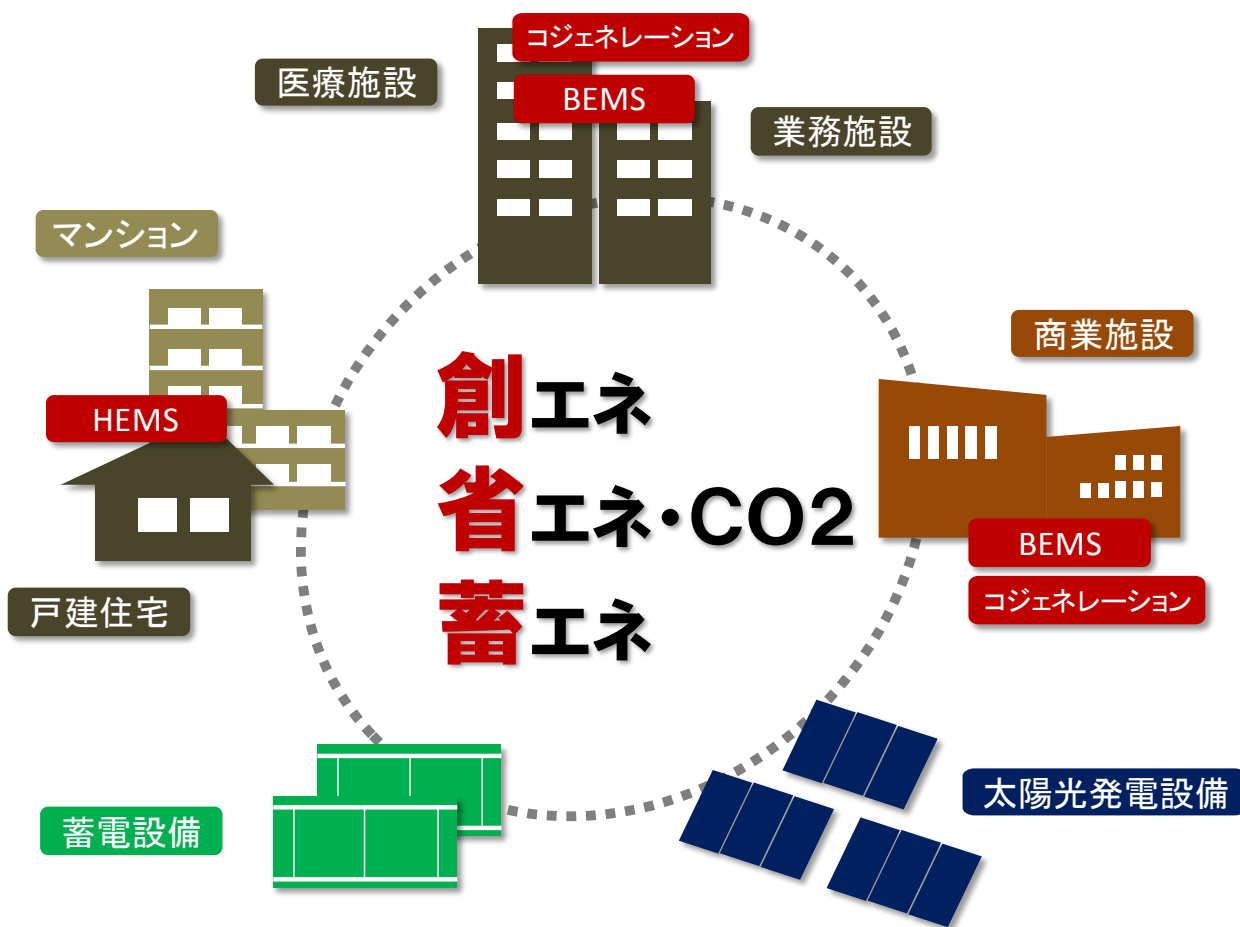


図34 環境共生への取組

「⑤（仮称）道の駅「にいざ」の整備（コミュニティ形成の場）」及び「⑥公・民・学連携によるまちづくりの環境整備」において、関越自動車道にスマートインターチェンジを設置した周辺に、スマートインターチェンジと住宅地の緩衝帯となる道の駅施設を整備する。

コミュニティ形成の場としての機能を併せ持つこの道の駅施設を利用し、公（新座市等）・民（市民・企業）・学（大学）が連携した人材育成、会議・講習などを通じ、環境共生、健康長寿、持続可能なまちに向けた、住民の誰もが参加できるまちづくりの環境整備を行う（図35）。



人口維持・増加社会を目指して…

新座市等

市民・企業

大学



人材育成、ワークショップ、会議・講習等

図35 公・民・学連携のまちづくり

3-(6)-イ 戦略2におけるまちづくりの施策

「戦略2 拠点性を高める道路ネットワークの構築」を実現するためのまちづくりの施策を以下のとおり、4つ定めた（図36）。

施策

- ①(仮称)都市計画道路新座中央通線(12号線の導入空間となる駅前通り)の整備
- ②地区間を連携する道路の整備
- ③駅前広場の機能分担(パークアンドライド等)
- ④スマートIC整備による広域交通網の形成

図36 戦略2におけるまちづくりの施策

「①(仮称)都市計画道路新座中央通線(12号線の導入空間となる駅前通り)の整備」においては、(仮称)新座中央駅周辺における交通結節点としての機能を高めるとともに、まちのシンボルとなり、12号線の導入空間となる駅前通りを整備する。

「②地区間を連携する道路の整備」においては、水道道路、産業道路及び主要地方道保谷志木線といった既存道路に加え、都市計画道路東久留米志木線及び都市計画道路保谷朝霞線が計画されているが、これだけでは道路網が脆弱であることから、既存道路をいかすとともに、コントロールポイント(避けるべき建物など)を考慮した地区間を連携する道路を計画的に配置する。

「③駅前広場の機能分担(パークアンドライド等)」においては、(仮称)新座中央駅の設置を踏まえ、南北に駅前広場を整備する。この駅前広場については、12号線の輸送需要の増加を目的とした、関越自動車道との連携によるパークアンドライド(※)を実現させるための駐車場を設けるとともに、多様な交通ニーズに対応するため、高速バスなどの導入スペースも確保する。

「④スマートIC整備による広域交通網の形成」においては、パークアンドライドを実現するために必要なスマートインターチェンジ(下り

線入口及び上り線出口のーフインターチェンジを想定) を関越自動車道に設置し、東京都心部から北関東方面へのスムーズなアクセス手段を確保する。

このアクセス手段確保により期待される効果としては、関越自動車道新座料金所の慢性的な渋滞による目的地までの時間短縮効果減少の解消、医療施設へのきめ細かいアクセスによる救急搬送などの時間短縮効果、災害時に関越自動車道と、平成23年3月11日に起きた東日本大震災発生後、都営線においていち早く復旧した、災害に強い地下鉄である12号線を連携させることで、広域的に人や物資を移動させる手段の確保、商業・業務施設や観光地へのアクセス性向上による地域活性化、さらに、関越自動車道の新規需要の掘り起こし効果も期待できる(図37、38及び39)。

なお、スマートインターチェンジの設置場所、構造及び実現可能性などについては、各関係団体で組織した「新座スマートICの設置に向けた調整会議」において引き続き検討していく。

※東日本大震災発生時刻：14時46分

線名	運行再開時刻	備考
大江戸線	20時40分(全線)	
三田線	21時15分(三田～西高島平間)	翌日、全線運行再開
浅草線	21時20分(西馬込～浅草橋間)	翌日、全線運行再開
新宿線	21時58分(全線)	

図37 東日本大震災後の運行再開時刻

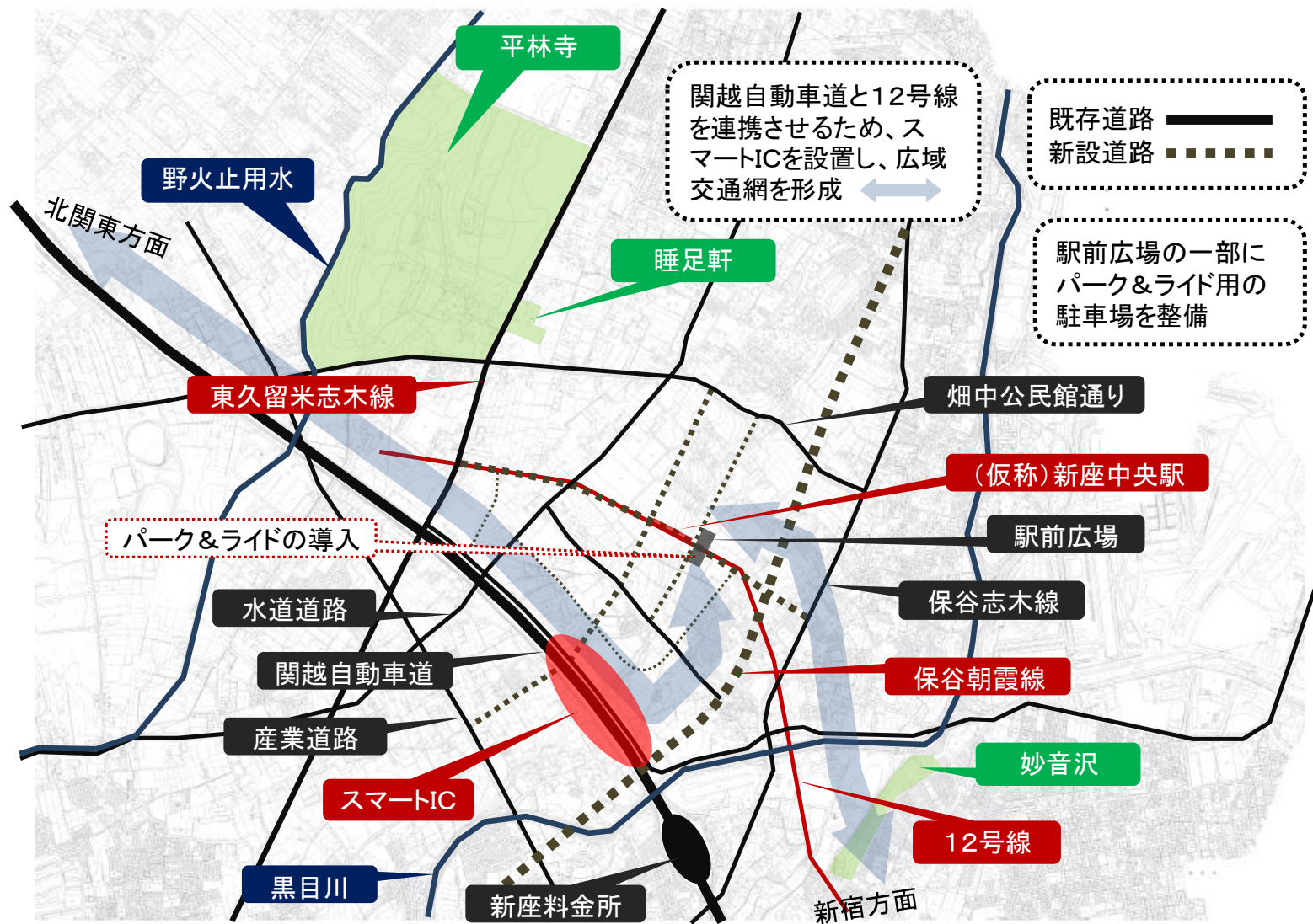


図3.8 広域交通・道路網計画

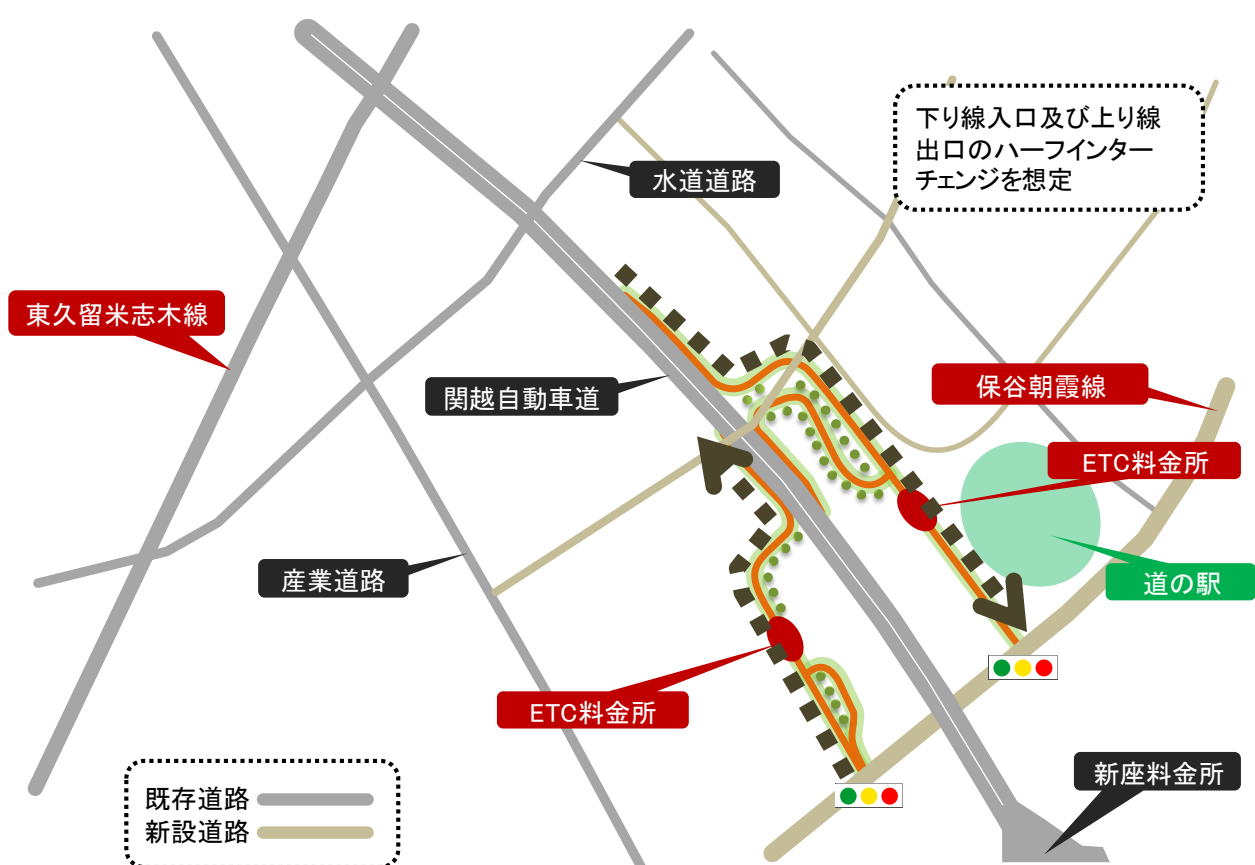


図 3 9 (仮称) 新座スマート I C イメージ

3-(6)-ウ 戦略3におけるまちづくりの施策

「戦略3 点在する観光資源との連携強化」を実現するためのまちづくりの施策を以下のとおり、6つ定めた（図40）。

施策

- ①人を中心とした歩行環境の整備
- ②(仮称)新座中央公園の整備(憩い潤い拠点)
- ③眺望を楽しめる場所の整備
- ④(仮称)道の駅「にいざ」の整備(観光発信拠点)
- ⑤来訪者にわかりやすい案内看板の設置
- ⑥体験型プログラムの充実

図40 戦略3におけるまちづくりの施策

「①人を中心とした歩行環境の整備」においては、安全・安心な歩行環境を確保し、まちの回遊性を高めるため、新設道路の整備だけでなく、歩行者専用となる散策路を設置し、新たなウォーキングルートを整備する（図41、42及び43）。

「②(仮称)新座中央公園の整備(憩い潤い拠点)」においては、まちづくり構想区域中央部の斜面地(林)をいかした大規模公園を整備し、市民などの憩いの場を提供するとともに、フィールドミュージアム強化のための新たな見どころを整備する。

また、この公園は、延伸地域周辺に点在している観光資源である平林寺・野火止用水及び妙音沢・黒目川の間地点にあることから、ウォーキングの休憩地点として、ほっとできるスペースの創出も検討する。

「③眺望を楽しめる場所の整備」においては、まちづくり構想区域中央部の斜面地(林)を利用し、黒目川の桜堤を一望できる、眺望を楽しめる場所を整備する（図44）。

「④(仮称)道の駅「にいざ」の整備(観光発信拠点)」においては、ドライバーが立ち寄るトイレ・休息施設としての機能だけでなく、それ自体が目的地になり、まちの特産物や観光資源をいかして「ひと」を呼び、地域に「しごと」を生み出す核となる施設の整備を行う（図45）。



図 4 1 観光資源網計画



図 4 2 平林寺周囲の散策路整備工事の様子



【平林寺境内案内図】



【平林寺】

平林寺は、関東地方でも名高い古刹の一つで、開山は当時鎌倉建長寺の住持をしていた石室善玖禅師です。開山当時は現在のさいたま市岩槻区にありましたが、寛文3(1663)年、川越藩主松平伊豆守信綱の遺志を継ぎ、その子輝綱によって野火止の地に移されました。

平林寺の寺域はとても広く、境内林は約43ヘクタールあります。国指定天然記念物に指定されていて、アカマツ林やコナラ・クヌギ林が中心で、エゴノキやクマシデなどの高木も見られます。とりわけ紅葉は有名で、毎年秋が深まる頃には境内林が真っ赤に染まり、各地から多くの観光客が訪れます。



【野火止用水】

野火止用水は、野火止台地開拓者の大切な飲料水として、承応4(1655)年に、川越藩主であった松平伊豆守信綱が家臣の安松金右衛門に命じて玉川上水(東京都小平市)から分水したものです。現在、用水周辺には遊歩道が整備されていて、自然を楽しむ貴重な憩いの道になっています。全長は約24kmで、志木市宗岡の水田を潤していました。



【妙音沢】

市の南部、黒目川沿いの急斜面の雑木林内に湧き出ている妙音沢。環境省が所管する「平成の名水百選」に選定されている清流です。

また、妙音沢では、新種の桜が発見され、名称を「妙音沢旗桜」と言います。この桜は花びらの中に雄しべが変形してできた「旗弁(きべん)」が、多いもので5枚程度あり、白い花びらが二重についているように見えるのが特徴です。



【睡足軒】

平林寺境内林の一部にあり、昭和の大茶人松永安左エ門(耳庵)の屋敷地だった睡足軒。秋には市の木であるモミジが美しく、多くの人を訪れます。

【黒目川沿いの桜堤】

平成の名水百選に選ばれた妙音沢。この流れが黒目川と合流するあたりから西方向にかけて桜堤があります。満開の桜は、新座の春の風物詩とも言える光景です。



図4-3 延伸地域周辺のみどころ



**(仮称)新座中央公園
(憩い潤い拠点)**

- ① 斜面地(林)を利用した、眺望を楽しめる場所の整備
- ② フィールドミュージアム※強化のための見どころづくり
例 美術館
- ③ ウォーキングの休憩地点として、ほっとできるスペースの創出
例 カフェ

等

図4 4 (仮称) 新座中央公園の機能1



**(仮称)道の駅「にいざ」
(観光発信拠点)**

- ① インフォメーション・ガイド機能
- ② 地場産野菜等の直売所の設置
- ③ にんじんうどん打ち等の体験や交流機会の提供
- ④ 無料公衆無線LANの設置
- ⑤ EV充電スタンドの設置

等

図4 5 (仮称) 道の駅「にいざ」の機能1

「⑤来訪者にわかりやすい案内看板の設置」においては、新座市案内看板デザインガイドラインに基づく案内看板を市内各地に設置しているが、今後増加すると想定される外国人旅行者のために、多言語表示やピクトグラム（絵文字）によるわかりやすい案内看板の設置を検討する（図46）。



多言語表示やピクトグラム（絵文字）によるわかりやすい案内看板を設置

図46 観光需要創出に向けた取組1

「⑥体験型プログラムの充実」において、ターゲットは休日のみならず平日昼間の輸送需要が見込めるシニア層及び外国人旅行者などであるが、特にシニア層をメインターゲットとする。

シニア層の消費行動は所有価値（モノ）から使用価値（コト）に変化している。

このことから、時間・空間を楽しむため、積極的に睡足軒などの観光資源を利用し、座禅、茶道、写経、農業体験及びウォーキングなど、心に残る体験型プログラムを提供するとともに、新座市のファン、リピーターを養成し、輸送需要の増加を目指す（図47）。



新座市の歴史・文化・自然を、座禅、茶道・華道、写経、農業体験、ウォーキング等を通じて体感してもらい、体験型プログラムを実施

図 4 7 観光需要創出に向けた取組 2

3-(6)-エ 戦略4におけるまちづくりの施策

「戦略4 安全・安心な防災ネットワークの構築」を実現するためのまちづくりの施策を以下のとおり、5つ定めた（図48）。

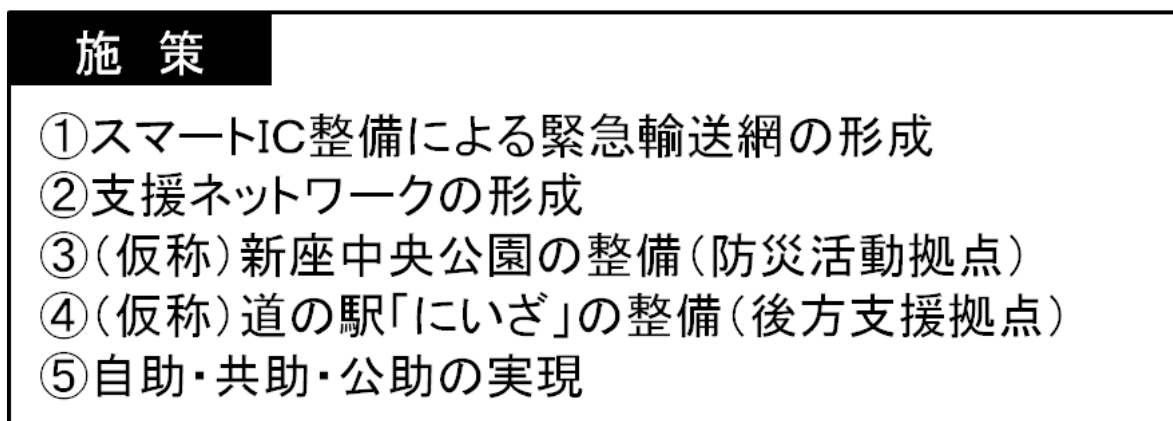


図48 戦略4におけるまちづくりの施策

「①スマートIC整備による緊急輸送網の形成」においては、3-(6)-イ ④スマートIC整備による広域交通網の形成で記述した広域交通網を、災害時に東京都心から北関東方面を結ぶ、人や物資の緊急輸送網として活用する。

「②支援ネットワークの形成」においては、災害時に帰宅困難者の受入れや、医療・食料・物資などの提供について、各関係団体と協定を締結し、万全の支援体制を整える（図49）。

「③（仮称）新座中央公園の整備（防災活動拠点）」においては、3-(6)-ウ ②（仮称）新座中央公園の整備（憩い潤い拠点）で記述した大規模公園を、災害時に避難場所や災害備品の提供を行うなど、防災活動拠点として活用する（図50）。

「④（仮称）道の駅「にいざ」（後方支援拠点）」においては、3-(6)-ウ ④（仮称）道の駅「にいざ」の整備（観光発信拠点）で記述した道の駅を、災害時に支援部隊が参集する場所や防災啓発のための情報の提供を行うなど、防災活動拠点を補完する後方支援拠点として活用する（図51）。

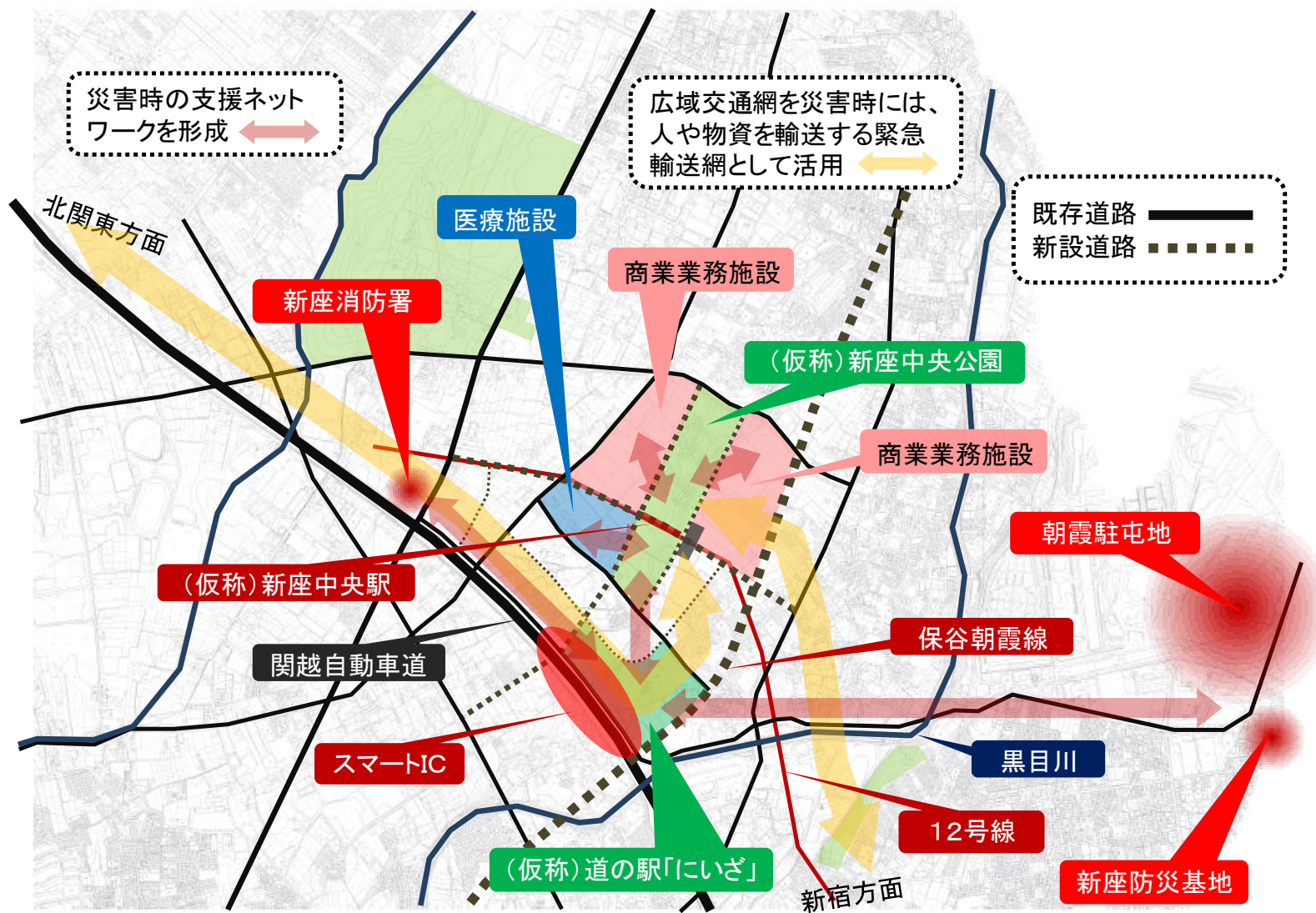


図49 緊急輸送・支援網計画



**(仮称)新座中央公園
(防災活動拠点)**

- ① 避難場所の提供
- ② 耐震性貯水槽の設置
- ③ 災害備品の備蓄

等

図50 (仮称) 新座中央公園の機能2



**(仮称)道の駅「にいざ」
(後方支援拠点)**

- ① 支援部隊が参集する場所の提供
- ② 電力等のバックアップ機能
- ③ 防災啓発のための情報発信

等

図51 (仮称) 道の駅「にいざ」の機能2

「⑤自助・共助・公助の実現」において、災害時の自助・共助・公助のスキームについては、新座市地域防災計画で担保されているが、これらを更に強固なものとするため、自助として個別企業BCP(事業継続計画)、共助として地域が連携したDCP(地域継続計画)、公助として新座市BCPの策定を別途検討する(図52)。

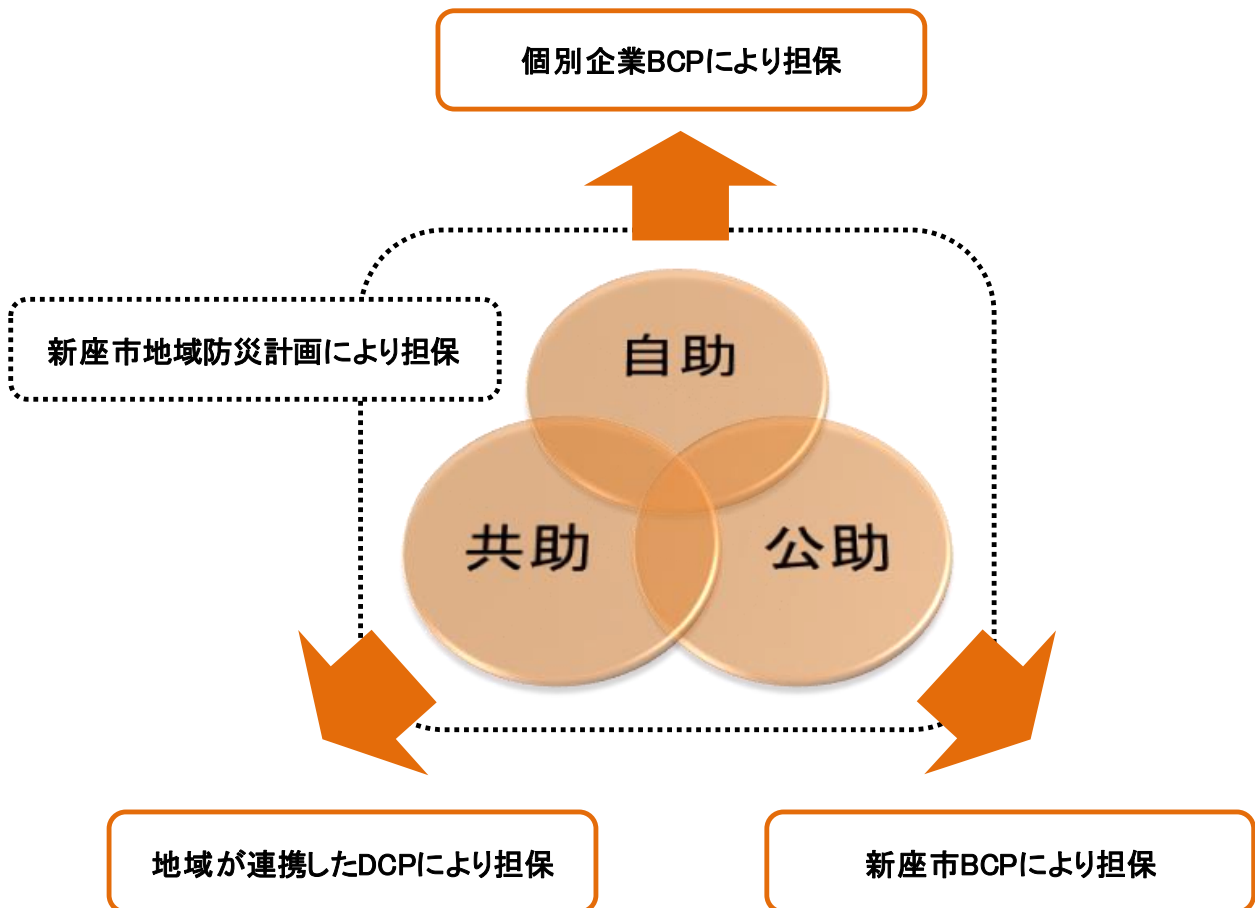


図52 自助・共助・公助のスキーム

3-(7) 土地利用方針の検討

土地利用の方針については、3-(6)アで挙げた7つの要素である公園・緑地、観光・交流、住宅、医療、広域交通、商業・業務及び文化・教育を落とし込む各ゾーンに、必要な施設及び機能の集積を図る（図53及び54）。

大規模公園

「観光都市にいざ」の玄関口としてふさわしい景観を作り出すために、既存の斜面地（林）をいかし、周辺住民の憩いの場となるような大規模公園を整備し、災害時には防災活動拠点として活用する。

観光・交流施設（道の駅）

スマートインターチェンジとの連携も考慮した観光・交流施設（道の駅）を整備し、それ自体が目的地になり、まちなの特産物や観光資源をいかして「ひと」を呼び、地域に「しごと」を生み出す核となる施設の整備を行うとともに、災害時には後方支援拠点として活用する。

住宅

自然に囲まれながら、災害に対して不安を感じることなく、職住近接の暮らしが可能な環境共生型の質の高い住宅地を形成する。これにより居住希望者が増加し、より多くの輸送需要が生まれることが期待できる。

医療施設

延伸地域を含む埼玉県南及び多摩北部の地域において不足している医療施設（第3次救急医療機関など）を誘致する。これにより、平常時は当該地域の住民の安全を守るとともに、災害時はスマートインターチェンジ（関越自動車道）の設置によって形成される緊急輸送網の活用により、東京都心から北関東方面などに至る広域において、命を守る医療拠点となる。

スマートインターチェンジ

広域的なアクセスの強化のため、関越自動車道にスマートインターチェンジを設置し、12号線と連携した広域交通網を形成するとともに、災害時には、この広域交通網を緊急輸送網として活用する。

商業・業務施設

各種イベントなどを開催できるイベントスペースを備えた環境に配慮した商業・業務施設を誘致し、幅広い年齢層の人達が行き交うにぎわいのあるまちなみを創出するとともに、職住近接を実現する地域の雇用機会の創出も行う。これらにより市外からの鉄道利用者を取り込むことが期待できる。

教育施設

大学（特に医療系大学）などの教育施設を誘致する。若い人達が集まることで躍動感に満ちたにぎわいのあるまちなみが創出され、多くの学生及び学校関係者が鉄道利用者となって安定的な輸送需要が見込まれる。

農地

日帰り型のグリーンツーリズム（※）の場として、集約した農地（生産緑地及び都市農地）の一部で農業体験ができる環境整備を検討する。

また、学校教育による利用や生産を通じて、児童・生徒に地産地消や食育の大切さを伝える教育の場としての利用も検討する。

※ グリーンツーリズム

農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動

車両基地

1 2号線の延伸が実現した場合には、これに伴う車両の増備により、点検整備などを行う車両基地が必要となることから、この用地を確保する。

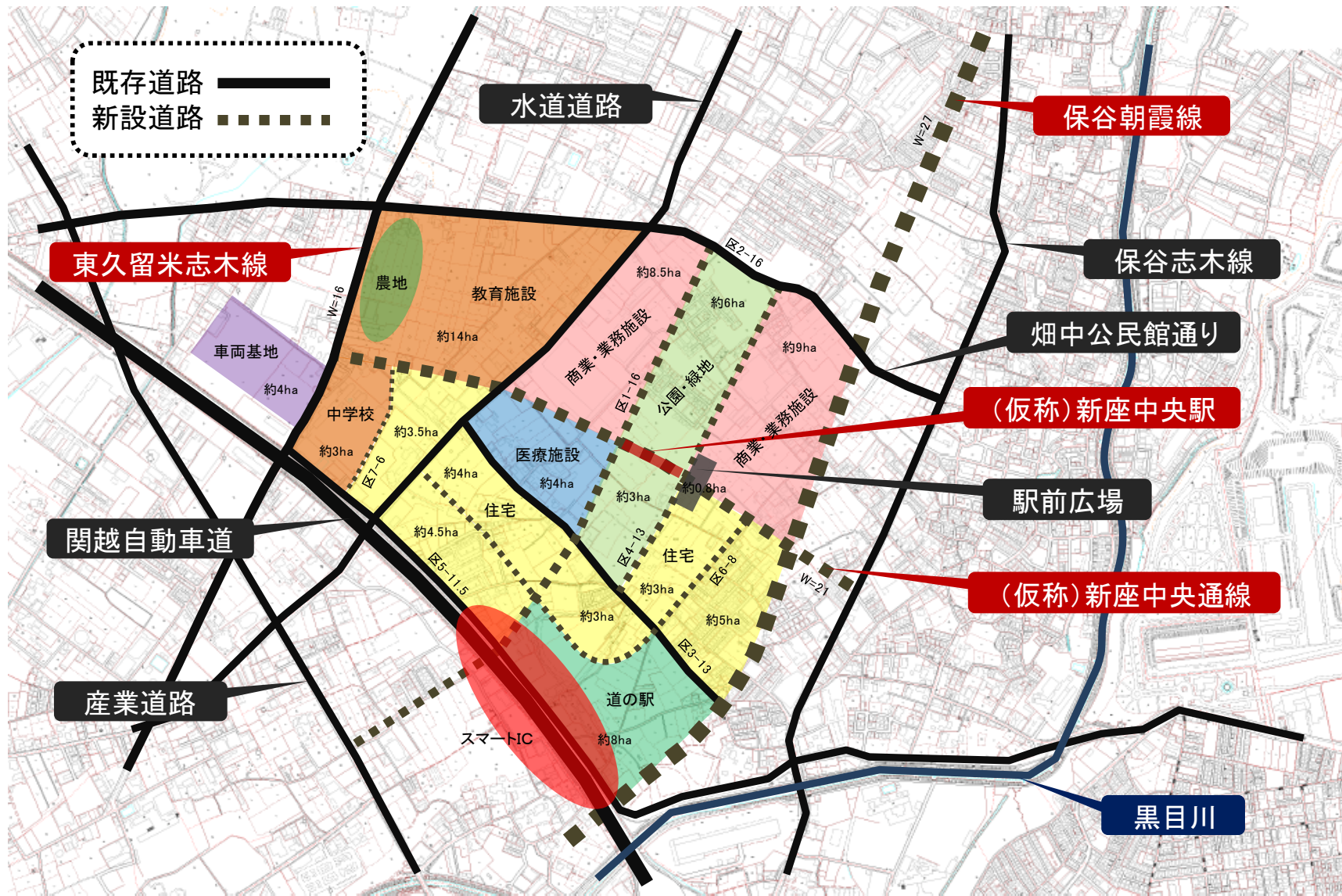


図 5 3 土地利用計画図

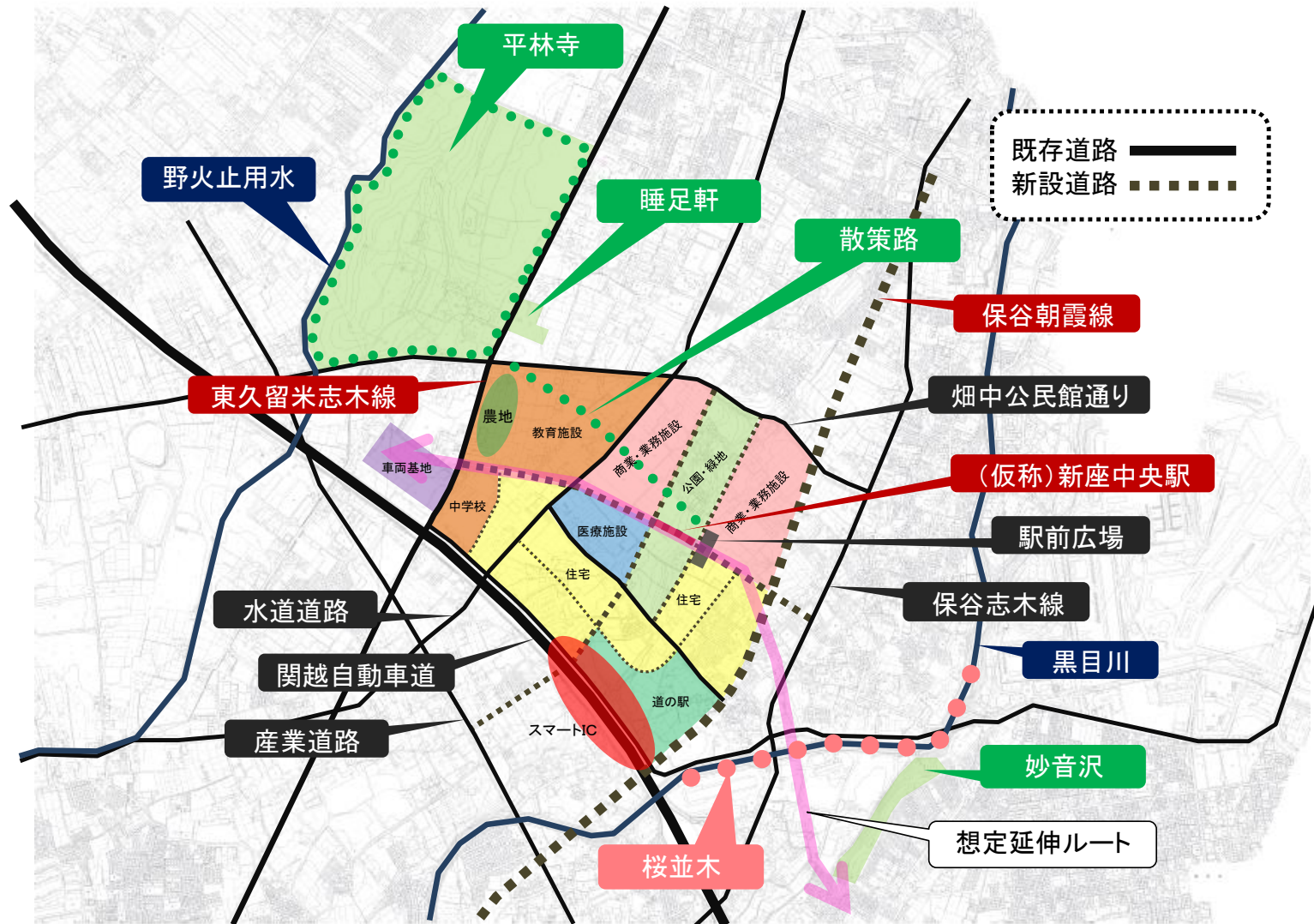


図5.4 まちづくり構想図

第4章 まとめ及び今後の課題

4-1) まとめ及び今後の課題

本構想では、『誰もが住みやすいと感じる、「快適都市」の創造』及び『歴史・緑・水と触れ合う、「観光都市」の創造』というコンセプトの下、自然を中心とした地域資源に囲まれながら、災害の影響を受けにくい都市特性から安心して暮らせ、そして12号線の延伸によって都心まで快適にアクセスできる“理想のまち”を描いてきた。

また、「延伸地域の都市特性」に着目し、これを「12号線の延伸」と融合させることで、『広域的な防災活動拠点となる、「防災都市」の創造』というコンセプトも掲げ、12号線と関越自動車道をスマートインターチェンジで結節し、災害時における緊急輸送網を構築することを考えるとともに、延伸地域近傍の陸上自衛隊朝霞駐屯地や埼玉県新座防災基地との連携により、延伸地域が東京都心部、多摩北部、埼玉県南部などを含めた広域を対象とした防災活動拠点となることも考えた。

今後は、まちづくり構想の実現を確実なものとするために、引き続き地元住民とのコミュニケーションを図りつつ、新たなまちづくり及び12号線延伸の実現に向けた機運を醸成するとともに、関係機関と協議・調整を重ね、延伸地域が具備する広域的都市機能を更に明確にしていくことが必要である。

平成27年度に予定されている交通政策審議会の答申を見据え、上記の取組を着実に進め、国や東京都、埼玉県に対して「延伸地域の都市特性と12号線の延伸の融合」がもたらす社会的意義について訴えていくとともに、当該答申において整備すべき路線と位置付けられた際にも、鉄道整備とまちづくりの双方を速やかに推進できる体制構築への準備が必要不可欠である。

これらの課題に対する具体的な取組を次頁に示す。

4-(2) 今後の具体的な取組

①新たなまちづくりの機運醸成

12号線延伸に向けた新たなまちづくりへの理解を深めていただくため、PRビデオの作成や説明会などを実施するとともに、引き続き12号線延伸に関するチラシの配布などを行い、新たなまちづくりの機運を更に醸成する。

②まちづくりの中心となる施設、企業などの誘致

本構想で盛り込んだ施設については、アンケート調査やヒアリングなどによりニーズを把握してきたが、引き続き「医療施設」、「教育施設」及び「商業施設」を中心に、ヒアリングを行う。

③まちづくり及び12号線延伸に関する関係機関との調整

本構想で示した内容には、延伸地域の市街化区域編入など、埼玉県との協議を要する事項があるため、その調整を進めていく。

また、まちづくりは鉄道整備と一体的に行うものであることから、鉄道の整備主体・運営主体などについて関係機関などと協議・調整を進め、また働き掛けを引き続き行う。

④「まちづくり構想」及び「12号線延伸に関する調査研究」の深度化

①から③までの取組を進めながら、ここで示したまちづくり構想を必要があれば更新していく。また、都市高速鉄道12号線延伸促進協議会及び都市高速鉄道12号線延伸促進期成同盟会で実施した調査研究では、12号線の延伸が事業費に見合った便益以上の社会的効果があるとの結果となったが、事業費の圧縮についても検討を進めるなど、更に調査研究を深度化させていく。

⑤まちづくり及び12号線延伸に必要な事業費の確保

まちづくり及び12号線延伸に必要な事業費については、今後の財政状況を見据えた上で計画的に確保していく。

なお、新座市都市高速鉄道12号線建設促進基金への積み立ては、平成24年度からの3年間で約10億円に迫る額となっている。

⑥ 1 2号線延伸に関する要望活動の継続

1 2号線延伸に関する要望活動については、新座市都市高速鉄道1 2号線延伸促進期成同盟会や都市高速鉄道1 2号線延伸促進協議会を通じて、国や東京都、埼玉県に対して実施してきた。

交通政策審議会次期答申を間近に控えていることも踏まえ、今後ともこれら関係機関に要望を積極的に行っていく。

地下鉄12号線の延伸実現に係る
新駅周辺地区におけるまちづくり構想

発行日 平成27年3月

発行 新座市

編集 新座市企画財政部地下鉄12号線延伸促進室

〒352-8623 新座市野火止一丁目1番1号

☎048(477)1111