

# 第1章 延伸地域の現状及び動向の整理と鉄道の必要性の検討

## 1. 1 延伸地域の現状及び動向の整理

12号線延伸地域の現状や諸動向を整理し、延伸地域の特性及び課題を明らかにするとともに、需要予測の前提となる諸条件を整理した。

### 1. 1. 1 延伸地域の現状の把握

既存資料・データ等から、交通や土地利用に関する延伸地域の現状を把握した。

#### (1) 延伸地域の地理的特性

##### ① 東京都心・副都心との位置関係

○延伸地域は、新宿からおおむね10～20km圏内（東京駅からは15～25km圏内）に位置しており、東京都心・副都心に比較的近い位置にある（図1-1）。

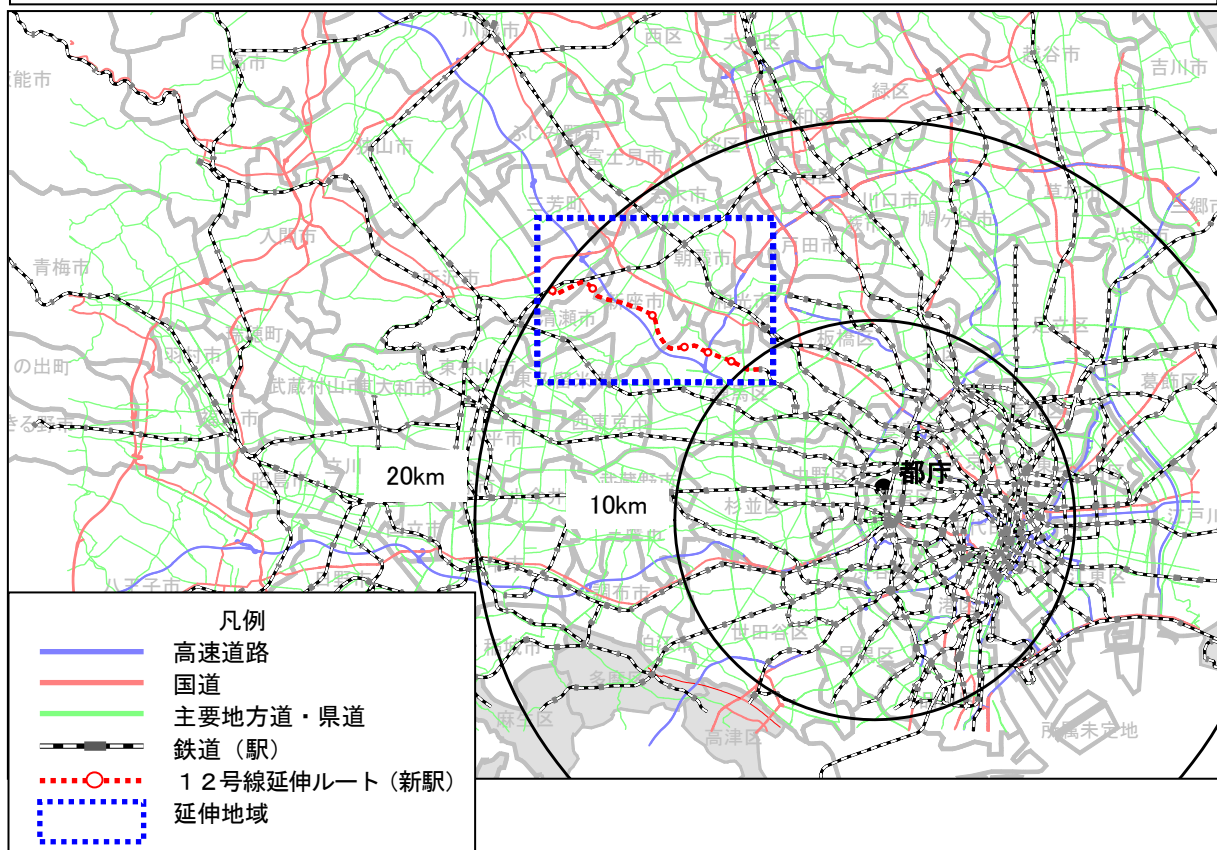


図1-1 延伸地域の位置（広域）

資料) 国土数値情報 鉄道データ (国土交通省)、全国デジタル道路地図データ (2011年)

## ② 地形・地質条件

○延伸地域は、古い年代に形成され地盤が強固な洪積台地である武蔵野台地上に位置しており、また、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、地震や水害等の災害に対して比較的強い（図1-2、※ おおむね黄緑色・緑色が武蔵野台地を含む洪積台地）。

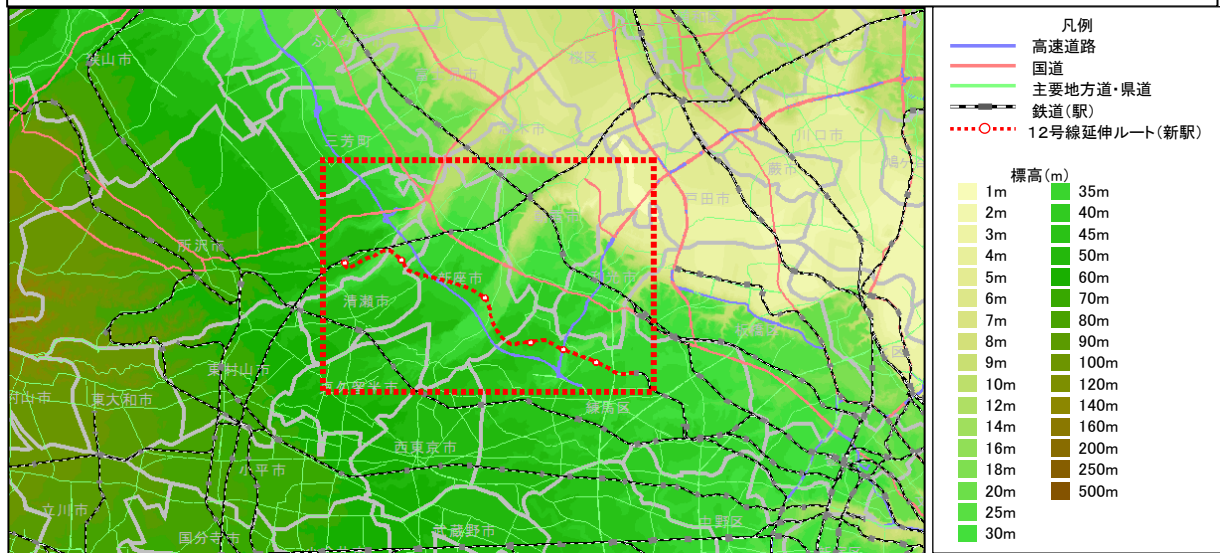


図1-2 東京都・埼玉県南部地域の地形

資料) 国土数値情報、基盤地図情報(国土交通省)、全国デジタル道路地図データ(2011年)

## (2) 延伸地域における主要施設立地状況(医療機関、商業施設)

○延伸地域とその周辺は、第三次救急医療機関の空白地域となっている。また、大規模な商業施設の立地も少ない(図1-3)。

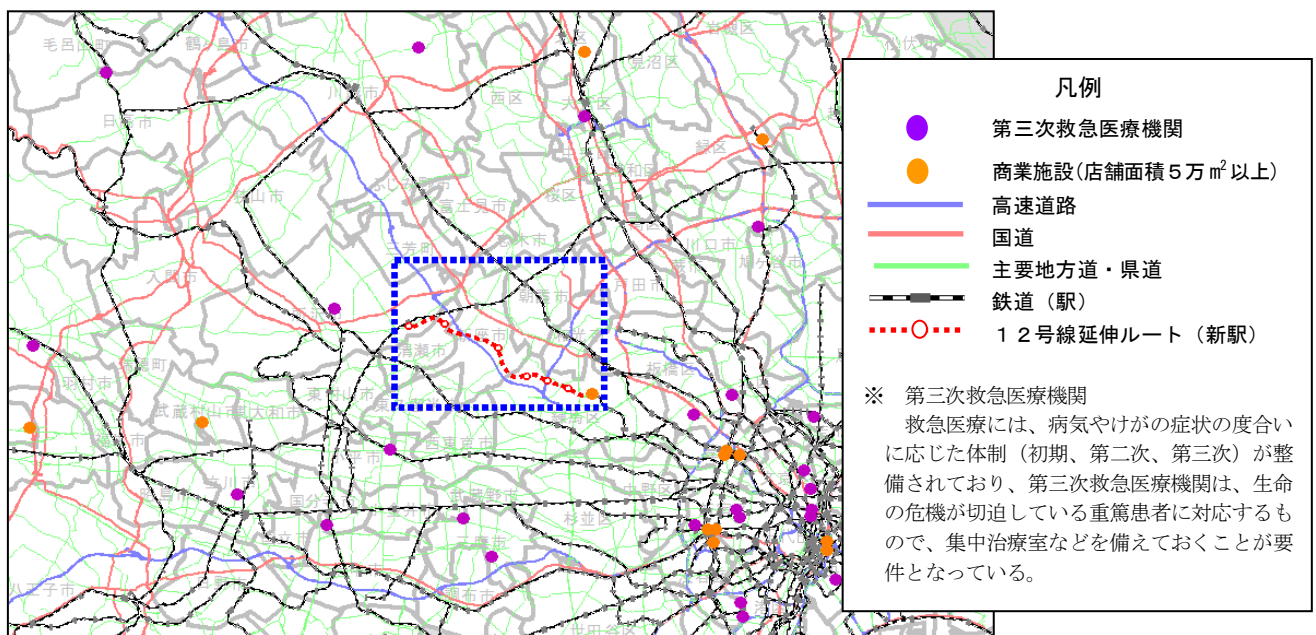


図1-3 東京都・埼玉県南部地域における第三次救急医療機関及び商業施設の立地状況

資料) 国土数値情報 鉄道データ(国土交通省)、全国デジタル道路地図データ(2011年)

### (3) 延伸地域における交通施設整備状況・サービス状況

#### ① 鉄道及び路線バスの整備状況

○延伸地域は、西武池袋線、東武東上線及びJR武蔵野線に囲まれ、各鉄道路線の駅を起点として周辺部へバス路線が配置されている（図1-4）。練馬区北西部、新座市中央部及び清瀬市北部は、徒歩で最寄駅に行くことが困難であるため、バスに頼っている状況であり、また、東所沢地区は、利用できる鉄道路線が環状路線であるJR武蔵野線に限定されるため、都心への移動性がやや低い。

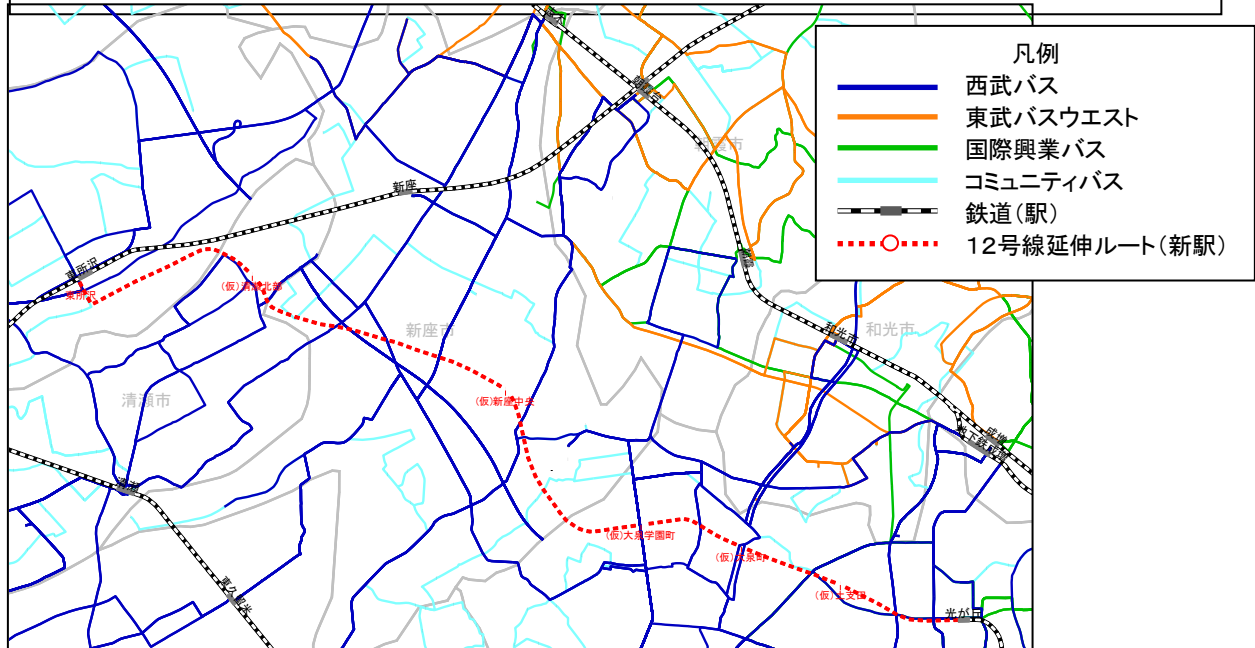


図1-4 延伸地域における鉄道及び路線バスの整備状況

資料) 国土数値情報 (国土交通省)

#### ② 駅勢圏の状況 (徒歩圏)

○延伸地域である大泉地区から新座市中央部及び清瀬市北部は、最寄り駅から1kmを超える鉄道空白地域であるが、人口密度の高い地域が広く分布している（図1-5）。

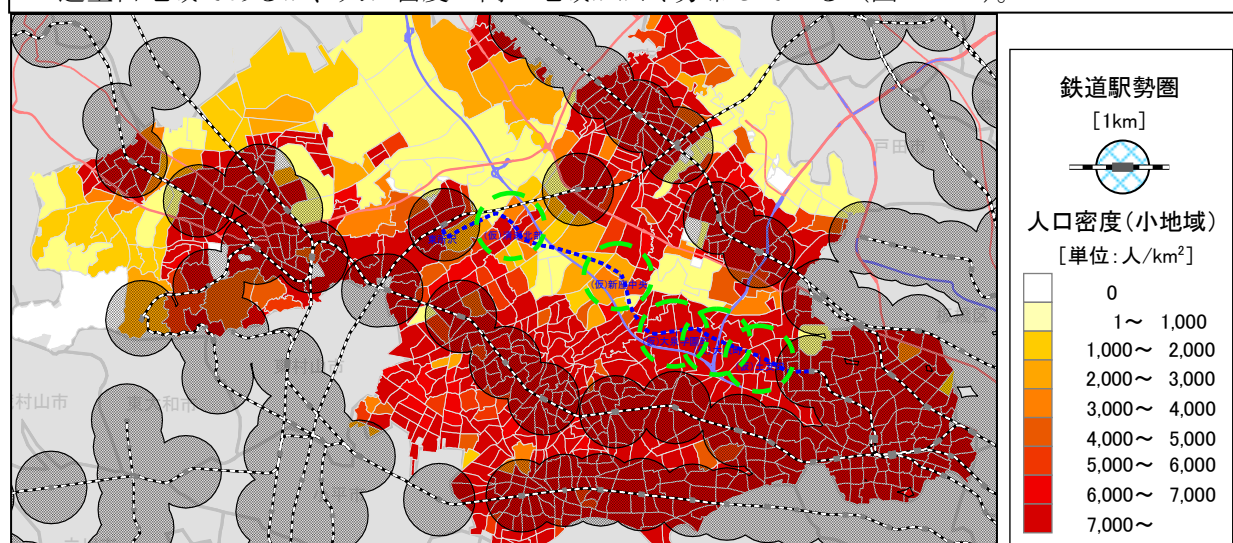


図1-5 延伸地域における鉄道空白地域の分布状況 (駅勢圏1kmと想定) 及び人口密度

資料) 平成22年国勢調査、国土数値情報 鉄道データ (国土交通省)、全国デジタル道路地図データ (2011年)



### ③ 東京都心・副都心へのアクセシビリティ

○現況の延伸地域から新宿駅までの所要時間を他の鉄道路線に当てはめると、川越や狭山市などまで到達できる範囲に相当し、延伸地域の鉄道利便性の低さがうかがえる。(図1-6)。

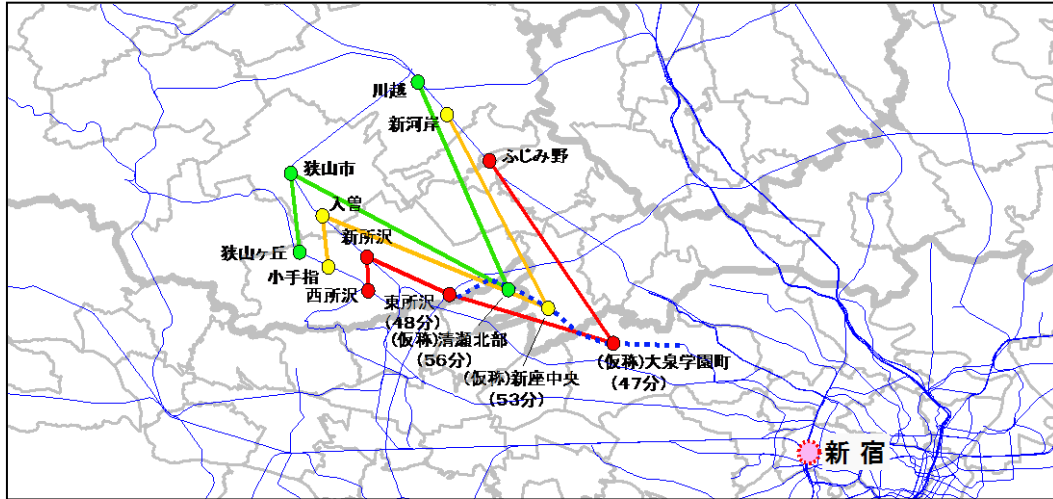


図1-6 現況における新宿駅への所要時間に関する比較

(延伸地域の所要時間については12号線新駅近傍のバス停を起点として算出)

- : (仮称)大泉学園町(大泉風致地区停留所起点)→新宿の現況所要時間(47分)と同程度の所要時間の駅
- : (仮称)新座中央(蓮光寺前停留所起点)→新宿の現況所要時間(53分)と同程度の所要時間の駅
- : (仮称)清瀬北部(旭が丘二丁目停留所起点)→新宿の現況所要時間(56分)と同程度の所要時間の駅

### ④ 道路整備状況

○延伸地域中央部を関越自動車道が貫き、北側に国道254号、東側に東京外環自動車道が位置し、これらを補完するように都道、県道が位置している。

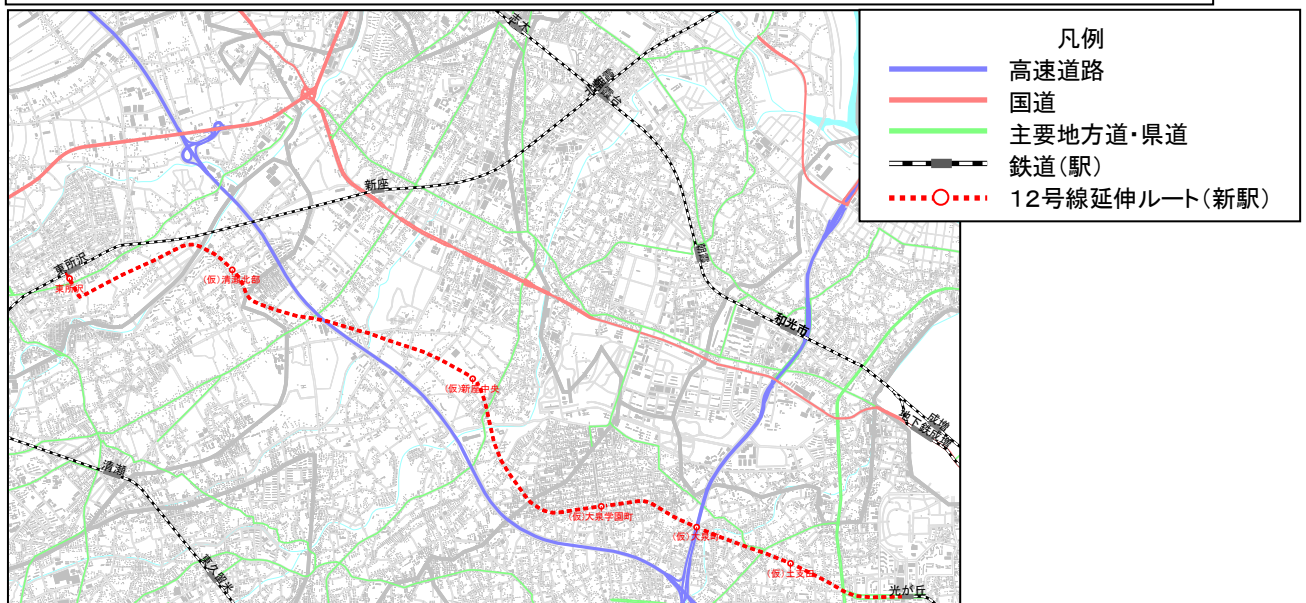


図1-7 延伸地域の現況道路網

資料) 国土数値情報 鉄道データ、全国デジタル道路地図データ(2011年)



#### (4) 延伸地域の交通実態

既往調査（東京都市圏パーソントリップ（P T）調査、大都市交通センサス及び道路交通センサス）を基に、延伸地域の交通実態を把握し、当該地域の交通特性を明らかにした。

※ 東京都市圏パーソントリップ（P T）調査

人（パーソン）の1日の行動（トリップ）に着目し、出発地・目的地、移動目的、利用交通手段、移動時刻などの交通実態を把握する調査のことで、東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）において、国土交通省を中心に10年ごとに実施されている。

※ 大都市交通センサス

首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における鉄道、バス等の公共輸送機関の利用実態を把握する調査のことで、国土交通省を中心に5年ごとに実施されている。

※ 道路交通センサス

自動車の利用実態や道路現状を把握する調査のことで、国土交通省によりおおむね5年ごとに全国一斉に実施されている。

#### ① 交通手段利用割合（代表交通手段分担率）

○延伸地域では、周辺と比べて鉄道分担率が低く、自動車分担率が高くなっている（図1-8、及び図1-9）。

#### 【鉄道分担率】

- ・練馬区のうち東京都心・副都心に近い地域や新座市北部の志木駅周辺地区、所沢市中心部で30%以上となっている。
- ・練馬区西部地域や新座市北部地域、清瀬市、所沢市西部地域で20%～30%となっている。
- ・新座市南部地域、東所沢駅周辺地区では、10%～20%と周辺に比べて低くなっている。

#### 【自動車分担率】

- ・練馬区では、大泉学園町地区が唯一20%以上であり、その他の地区は20%未満である。
- ・新座市では、中央部が30%～40%と周辺に比べて高くなっている。
- ・清瀬市では、清瀬駅周辺地区が10%～20%、北部地域などでは20%を超えている。
- ・所沢市では、鉄道沿線地域が相対的に低くなっているが、東所沢駅周辺地区では30%～40%となっている。

※ 代表交通手段とは

- ・ある目的を持って、出発地から到着地へ複数の交通手段を乗り継いで移動した際、その中で利用した主要な交通手段を代表交通手段とする。
- ・代表交通手段は、①鉄道、②路線バス、③自動車、④バイク、⑤自転車、⑥徒歩といった優先順位により設定する。

例：自宅→(徒歩)→バス停→(路線バス)→駅→(鉄道)→駅→(徒歩)→会社

⇒ この場合、代表交通手段は鉄道

- ・分担率とは、代表交通手段の合計値に対する各代表交通手段の割合である。

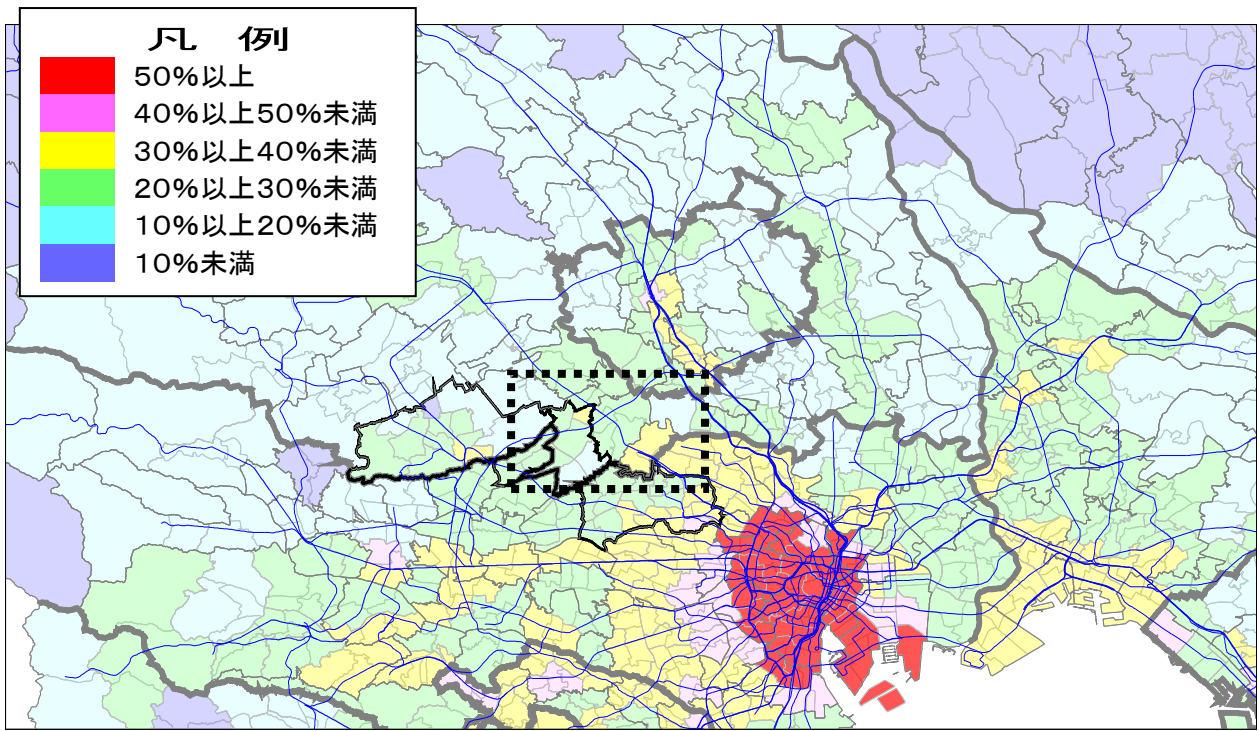


図 1-8 代表交通手段・鉄道の分担率（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）

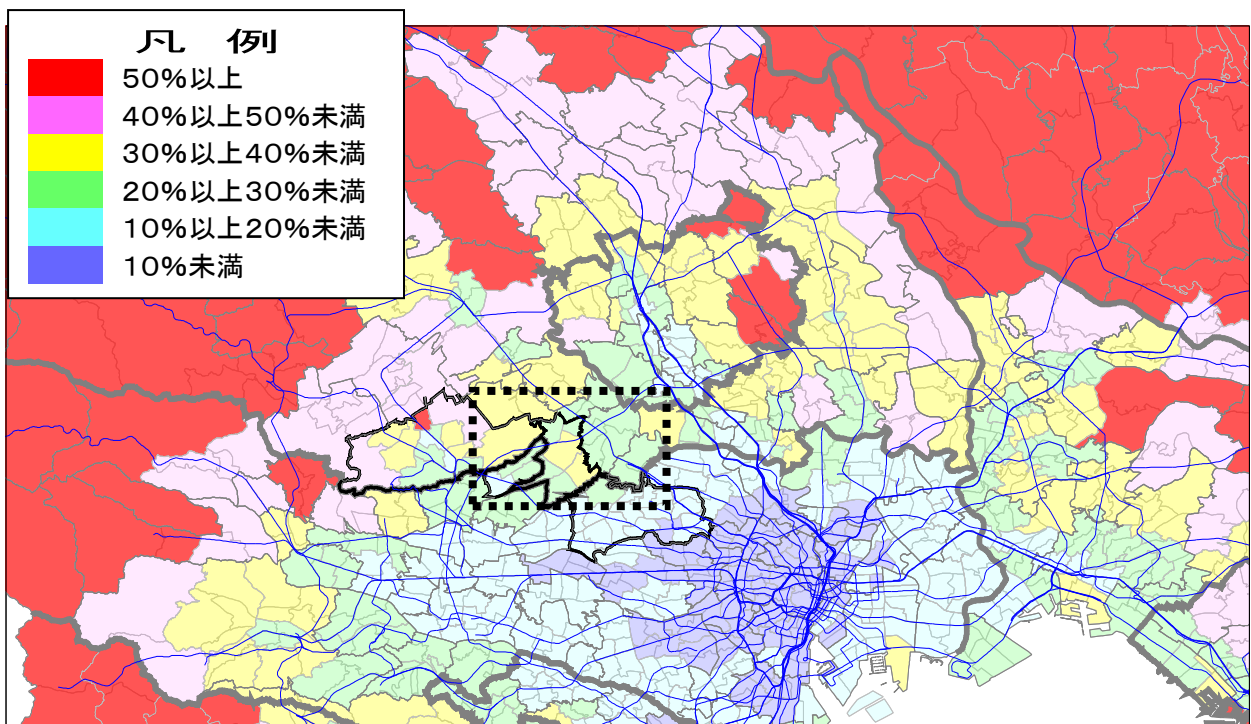


図 1-9 代表交通手段・自動車の分担率（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）

② 地域間交通量<通勤通学目的（代表交通手段合計）>

- 延伸地域を出発する通勤通学目的の行先は、東京都心・副都心や隣接地域が多くなっている（図1-10）。
- 延伸地域を到着地とする通勤通学目的の出発地は、隣接地域が多くなっている（図1-11）。

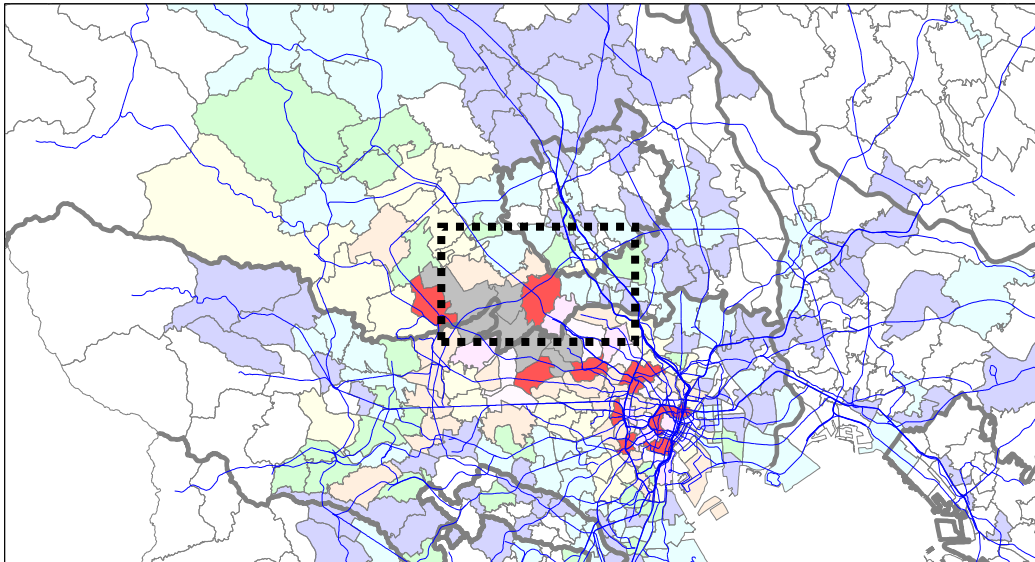


図1-10 通勤通学目的の地域間交通量（全代表交通手段）（延伸地域からの行先分布）

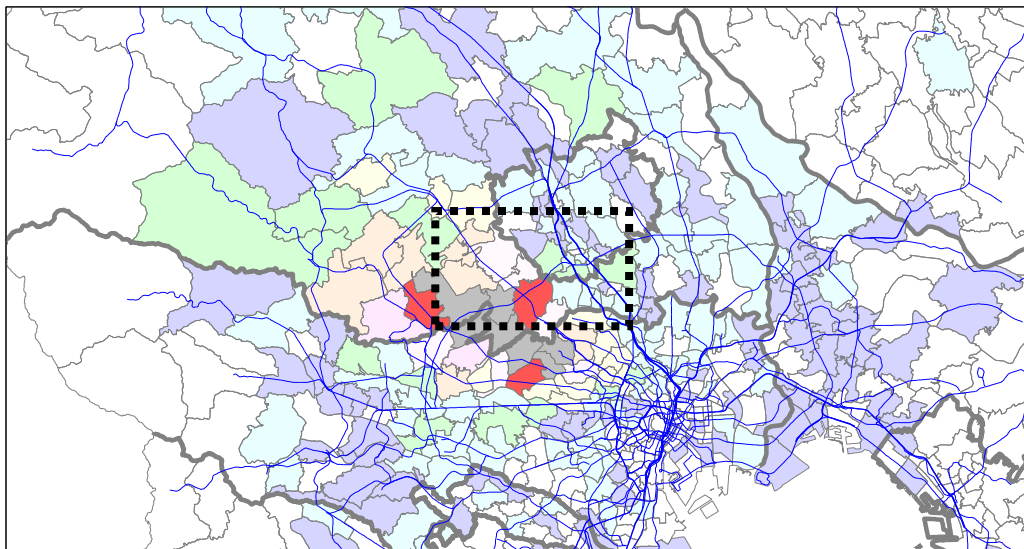


図1-11 通勤通学目的の地域間交通量（全代表交通手段）（延伸地域への出発地分布）

凡 例

	4,000 トリップ/日以上
	3,000 以上 4,000 トリップ/日未満
	2,000 以上 3,000 トリップ/日未満
	1,000 以上 2,000 トリップ/日未満
	500 以上 1,000 トリップ/日未満
	300 以上 500 トリップ/日未満
	100 以上 300 トリップ/日未満
	1 以上 100 トリップ/日未満
	トリップ無し
	12号線延伸沿線ゾーン

資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査



### ③ 地域間交通量（代表交通手段別）

- 鉄道利用の相手先は、東京都心・副都心など、おおむね山手線内側の地域や、都営大江戸線・西武池袋線・東武東上線の沿線地域、また、府中市などJR武蔵野線沿線地域で多くなっている（図1-12）。
- 自動車利用の相手先は隣接地域が多く、おおむね同心円状に広がっている（図1-13）。

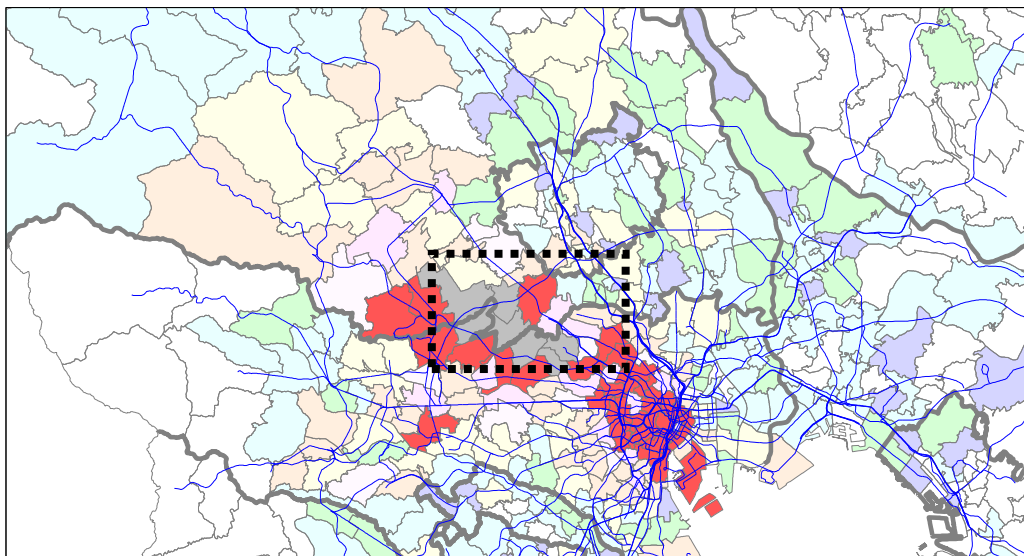


図1-12 代表交通手段・**鉄道**地域間交通量（延伸地域からの行先＋延伸地域への出発地分布）

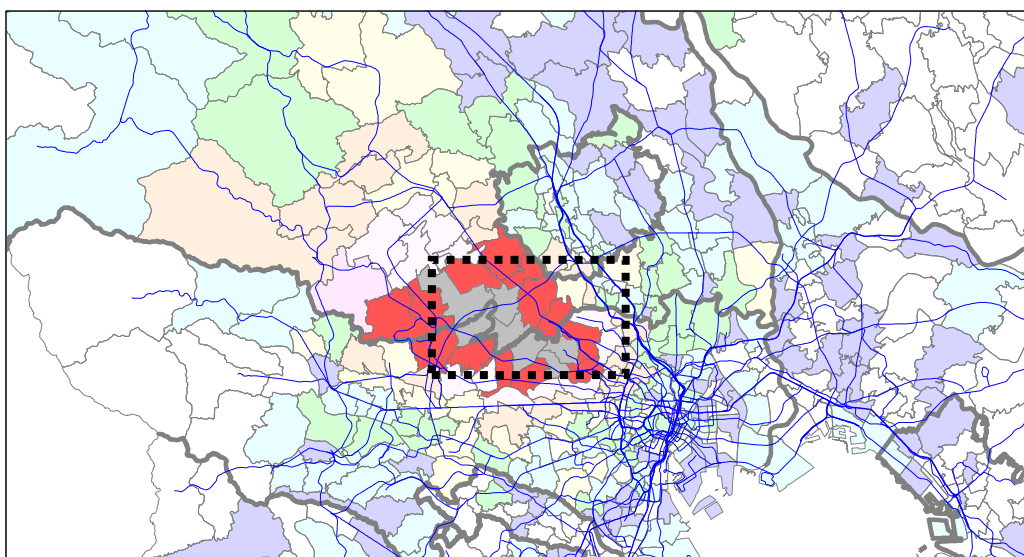


図1-13 代表交通手段・**自動車**地域間交通量（延伸地域からの行先＋延伸地域への出発地分布）

凡 例	
	4,000 トリップ°/日以上
	3,000 以上 4,000 トリップ°/日未満
	2,000 以上 3,000 トリップ°/日未満
	1,000 以上 2,000 トリップ°/日未満
	500 以上 1,000 トリップ°/日未満
	300 以上 500 トリップ°/日未満
	100 以上 300 トリップ°/日未満
	1 以上 100 トリップ°/日未満
	トリップ無し
	12号線延伸沿線ゾーン

資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

#### ④ 地域別の利用駅

○延伸地域における現在の鉄道利用は、主に西武池袋線やJ R武蔵野線の利用が多くなっている。  
 なお、都営大江戸線を最も利用する地域は、練馬区土支田地区までの範囲である（図1-14）。

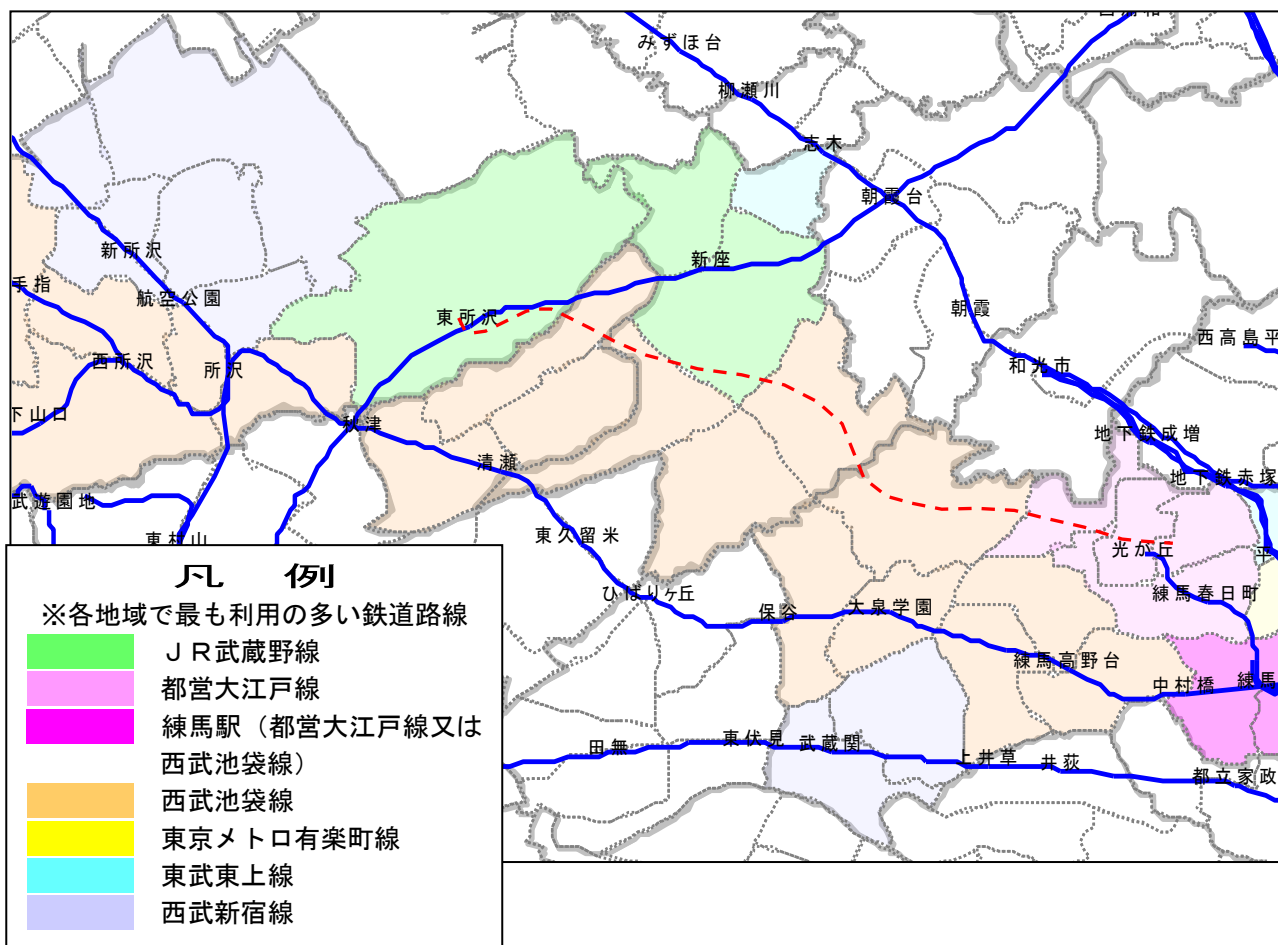


図1-14 ゾーン別最多利用駅の鉄道路線（※延伸地域のみ図示）

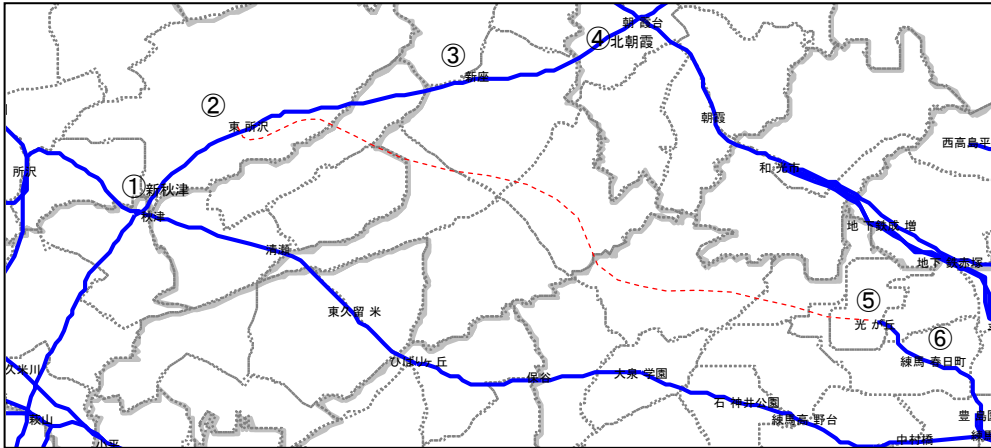
資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

⑤ 鉄道駅端末交通手段（出発地から駅までの交通手段と駅から目的地までの交通手段）

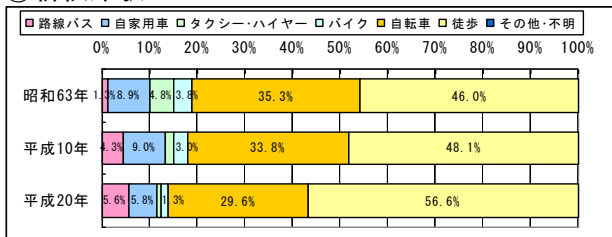
○都営大江戸線利用者の多くは、徒歩や自転車によって駅へアクセスしている。一方、J R武蔵野線や西武池袋線、東武東上線では、駅アクセスにおいて路線バスや自動車利用も比較的多くなっている。(図1-15~17)

○これらから、現在の都営大江戸線の勢力圏はおおむね徒歩・自転車圏内といった狭い圏域になっていると見られる。

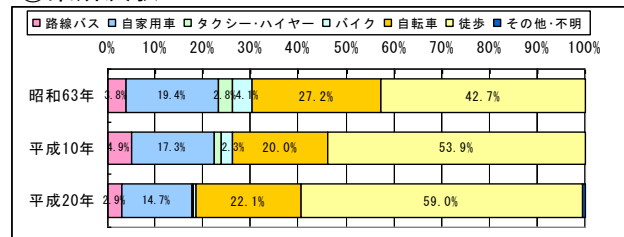
■駅別・端末交通手段割合 【都営大江戸線、J R武蔵野線】



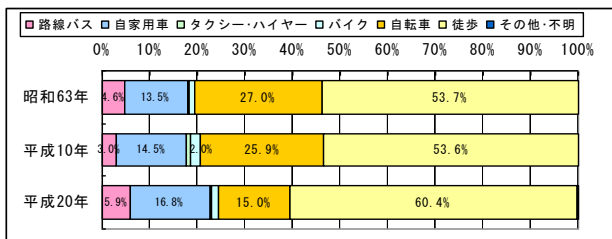
①新秋津駅



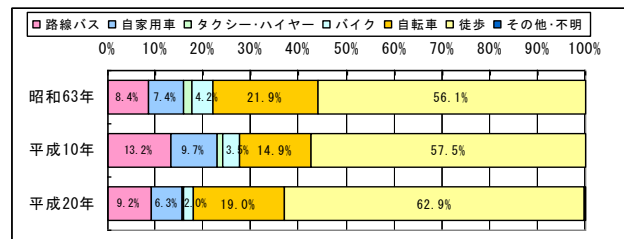
②東所沢駅



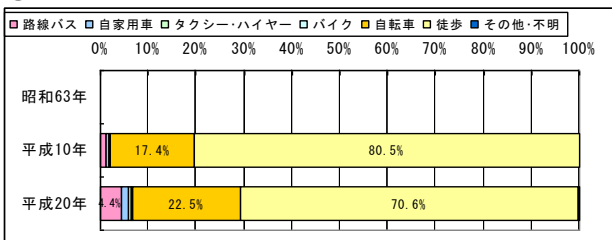
③新座駅



④北朝霞駅



⑤光が丘駅



⑥練馬春日町駅

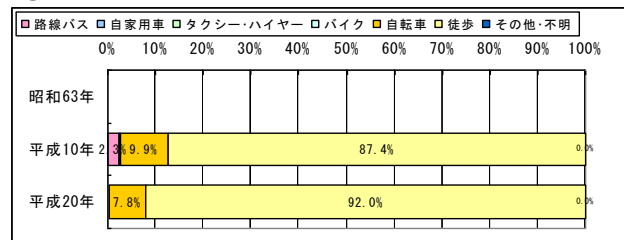


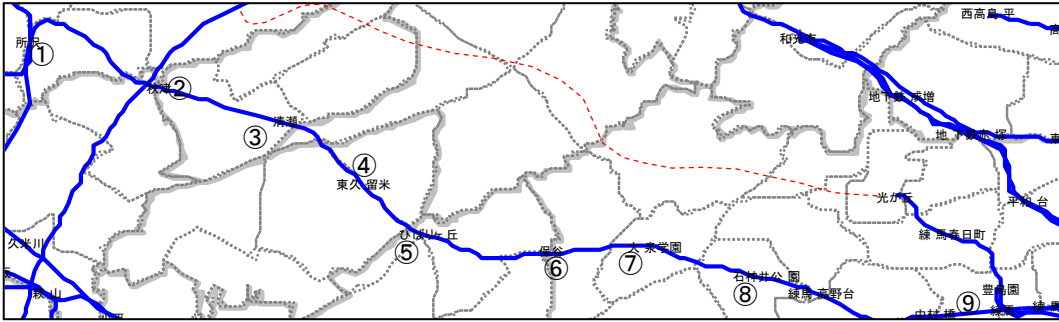
図1-15 鉄道駅別・端末交通手段割合（乗降計）（都営大江戸線、J R武蔵野線）

資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

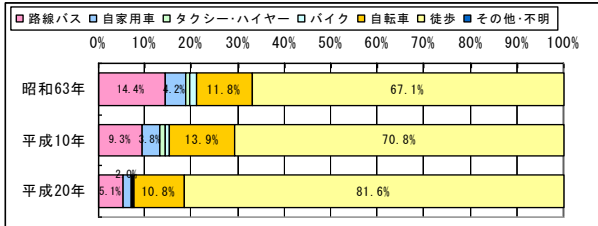
注）パーソントリップ調査では、同一駅名の場合、路線の区分がなされておらず、練馬駅は西武池袋線が含まれていることから、次ページに記載した。



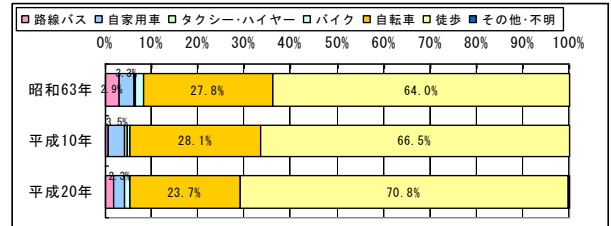
■ 駅別・端末交通手段割合 【西武池袋線】



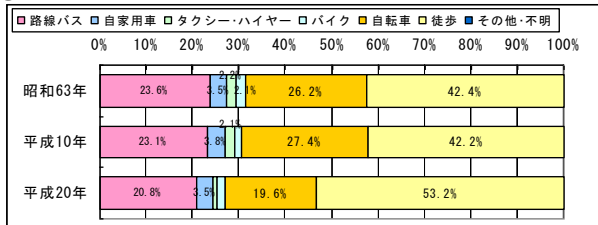
① 所沢駅



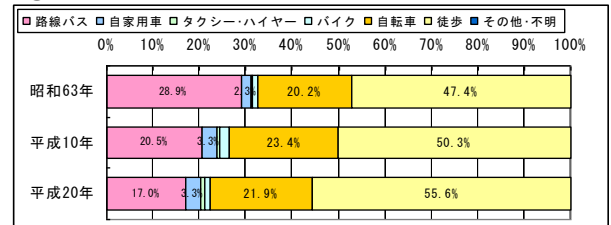
② 秋津駅



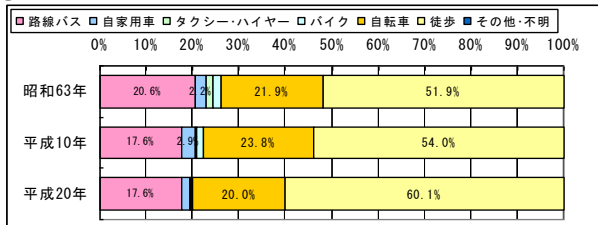
③ 清瀬駅



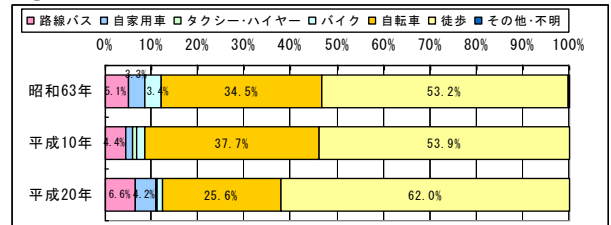
④ 東久留米駅



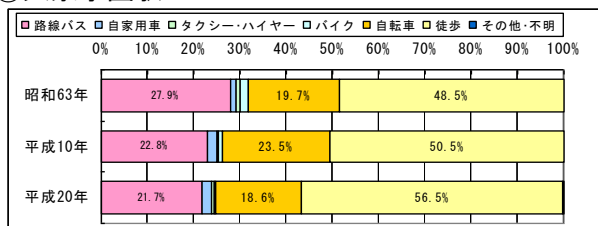
⑤ ひばりヶ丘駅



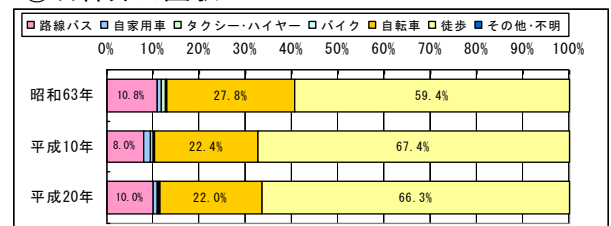
⑥ 保谷駅



⑦ 大泉学園駅



⑧ 石神井公園駅



⑨ 練馬駅

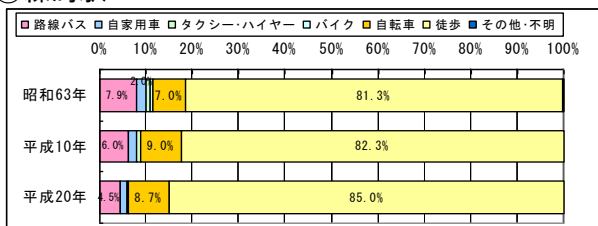
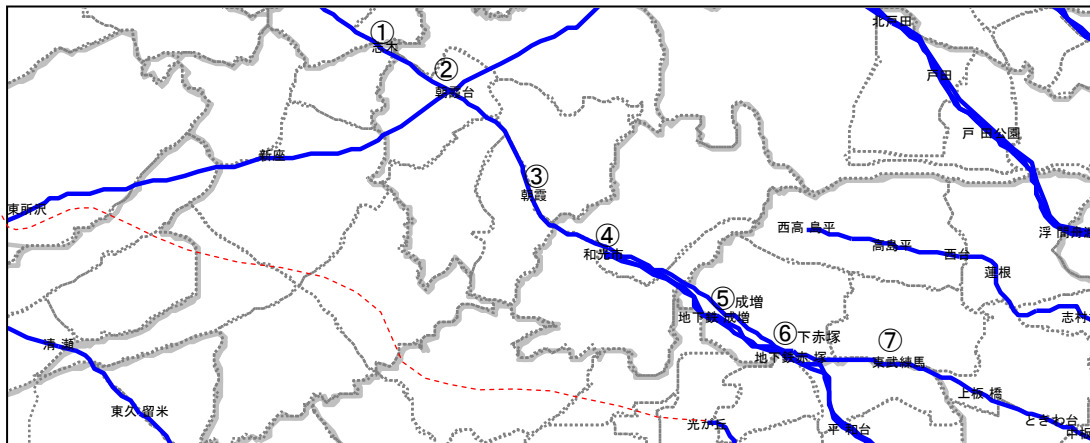


図1-16 鉄道駅別・端末交通手段割合（乗降計）（西武池袋線）

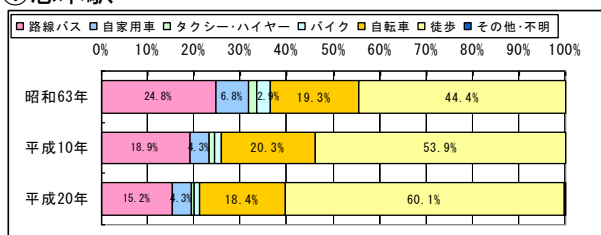
資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

注）パーソントリップ調査では、同一駅名の場合、路線の区分がなされておらず、練馬駅には都営大江戸線利用者が含まれている。

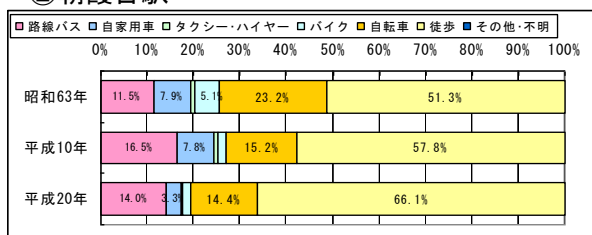
■ 駅別・端末交通手段割合 【東武東上線】



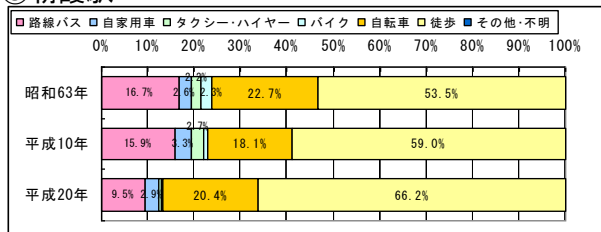
①志木駅



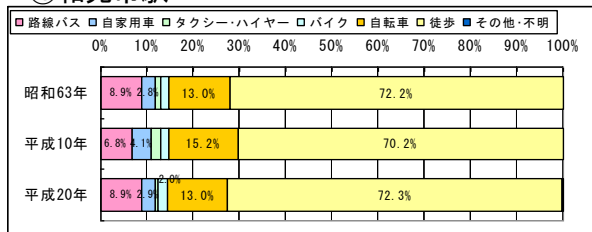
②朝霞台駅



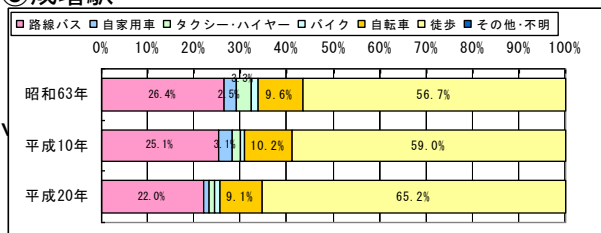
③朝霞駅



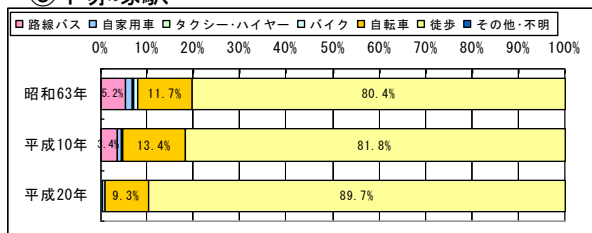
④和光市駅



⑤成増駅



⑥下赤塚駅



⑦東武練馬駅

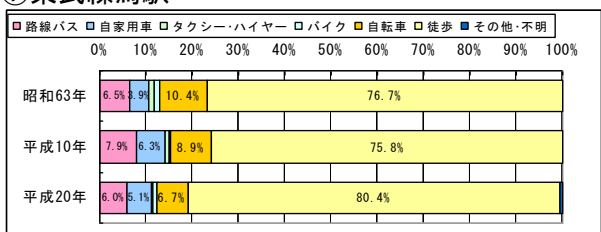


図1-17 鉄道駅別・端末交通手段割合（乗降計）（東武東上線）

資料：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

## ⑥ 道路混雑の状況

○国道254号やさいたま東村山線（志木街道）など、延伸地域の主要な幹線道路では、混雑時の平均旅行速度が20 km/hに満たないなど、走行性が低くなっている（図1-18、19）。

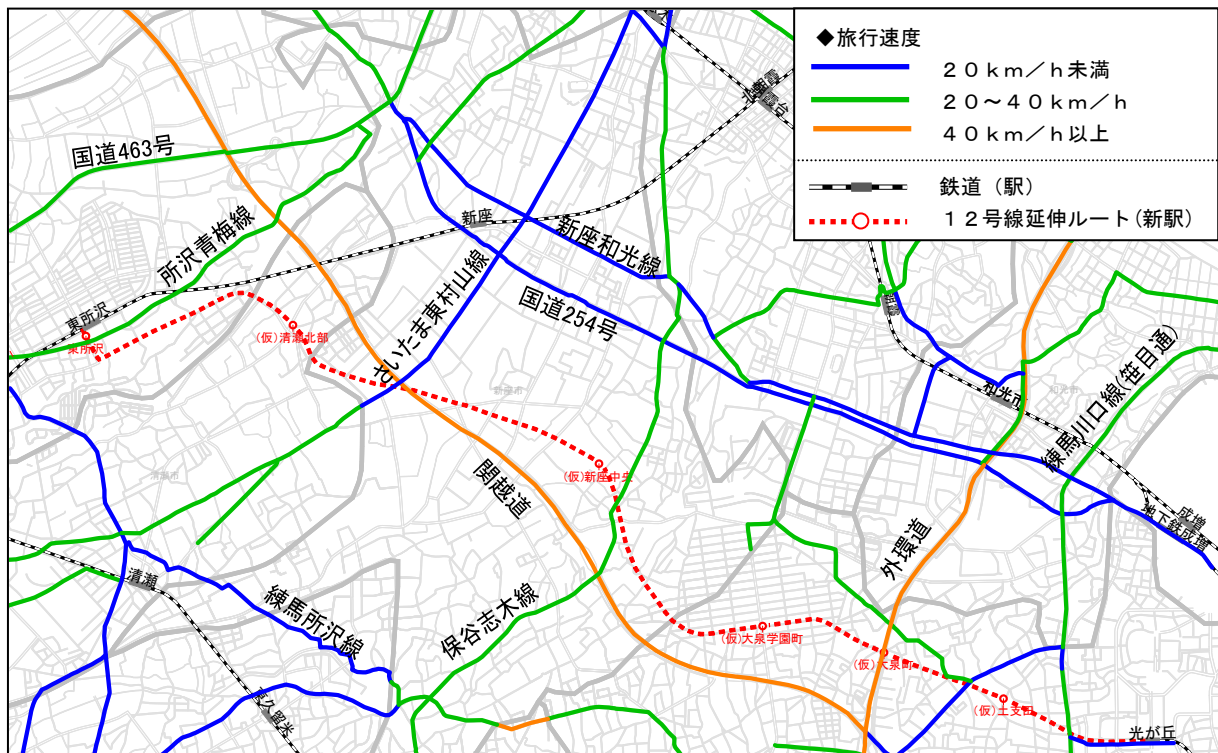


図1-18 延伸地域の旅行速度（上り）

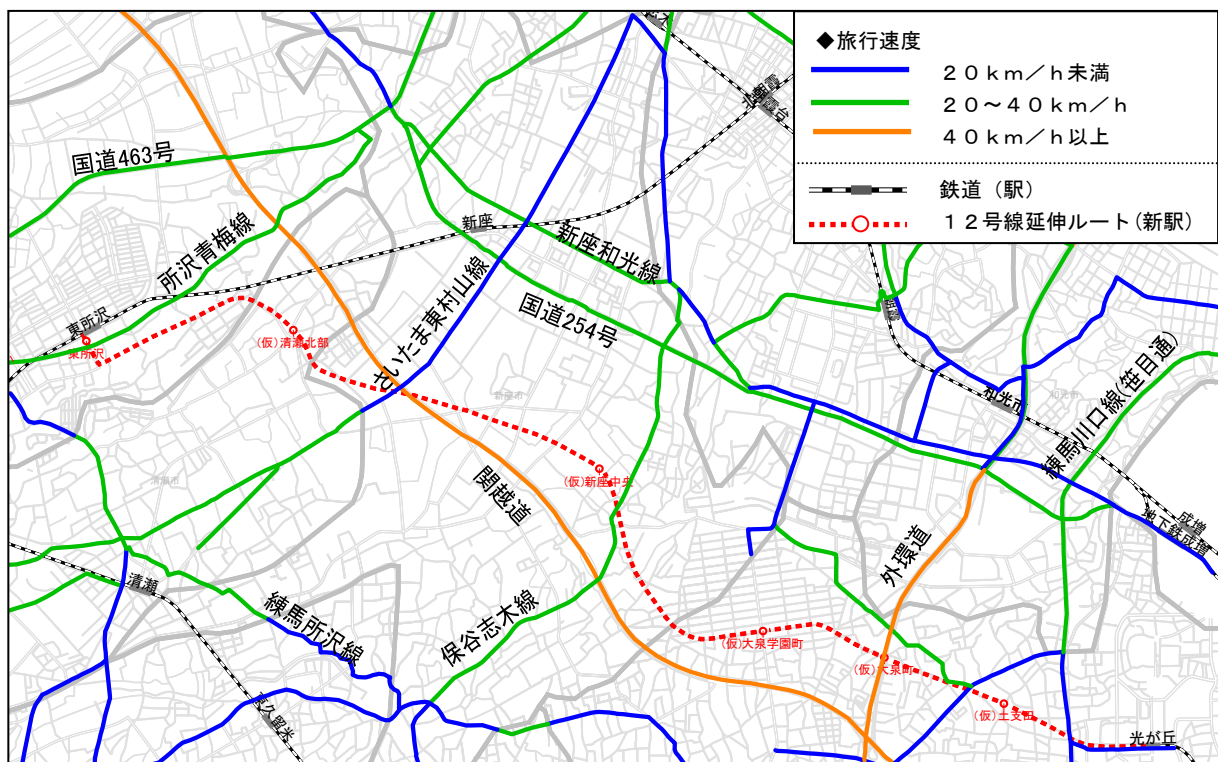


図1-19 延伸地域の旅行速度（下り）

資料) 国土交通省「平成22年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）箇所別基本表



## 1. 1. 2 延伸地域を取り巻く社会・経済情勢の把握

### (1) 人口動向

#### ① 総人口、年齢別人口

○総人口は、過去20年間、4市区（練馬区、新座市、清瀬市及び所沢市）いずれもおおむね増加傾向にあった（図1-20）。

○生産年齢（15～64歳）人口の推移は、平成12年以降、減少傾向にある（図1-21）。

○高齢者（65歳以上）人口割合は、どの地域もおおむね一貫して上昇傾向にある（図1-22）。

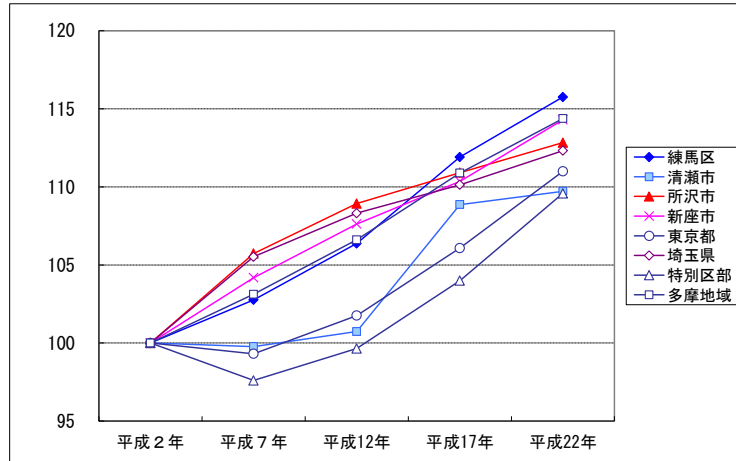


図1-20 総人口の推移（平成2年を100とした場合）

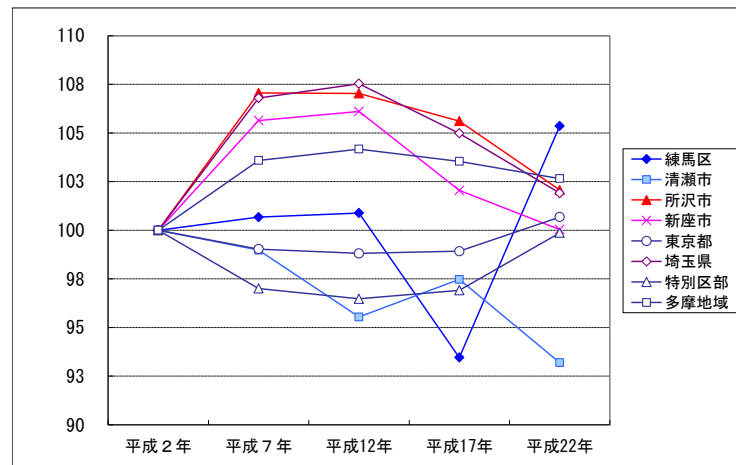


図1-21 生産年齢人口の推移（平成2年を100とした場合）

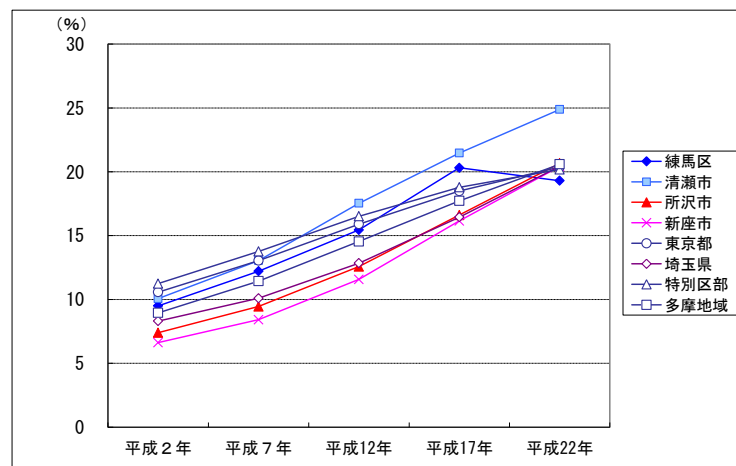


図1-22 65歳以上人口割合の推移

資料：国勢調査

注：平成17年の数値は、調査方法の変更によると推測される特異値が発生している地域がある。

## ② 町丁目別人口動向

- 鉄道駅の近傍地域に人口が集積している。一方、練馬区大泉学園町や隣接する新座市東部地域では、鉄道駅から離れているものの、人口密度の高い地域が広がっている（図1-23）。
- 平成12年から22年までの10年間の変化を見ると、全体的な傾向として、東京都心・副都心に近い地域や鉄道駅近傍の地域で増加傾向にある（図1-24）。
- 高齢化率（65歳以上割合）を見ると、全体的な傾向として、東京都心・副都心に近い地域や鉄道駅近傍の地域ほど高齢化率が低い傾向にある。一方、練馬区大泉学園町、新座市中央部では高齢化率が20%～30%と、周辺と比べてやや高くなっている（図1-25）。

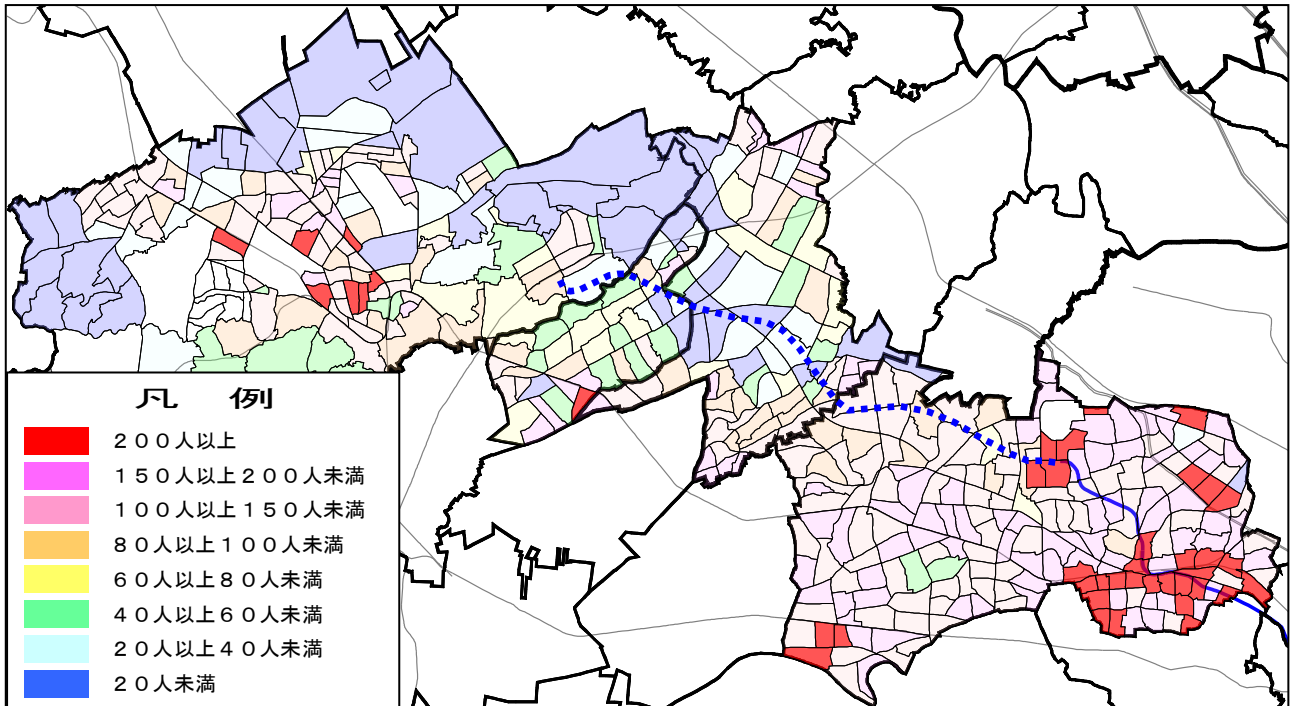


図1-23 町丁目別人口密度【平成22年】

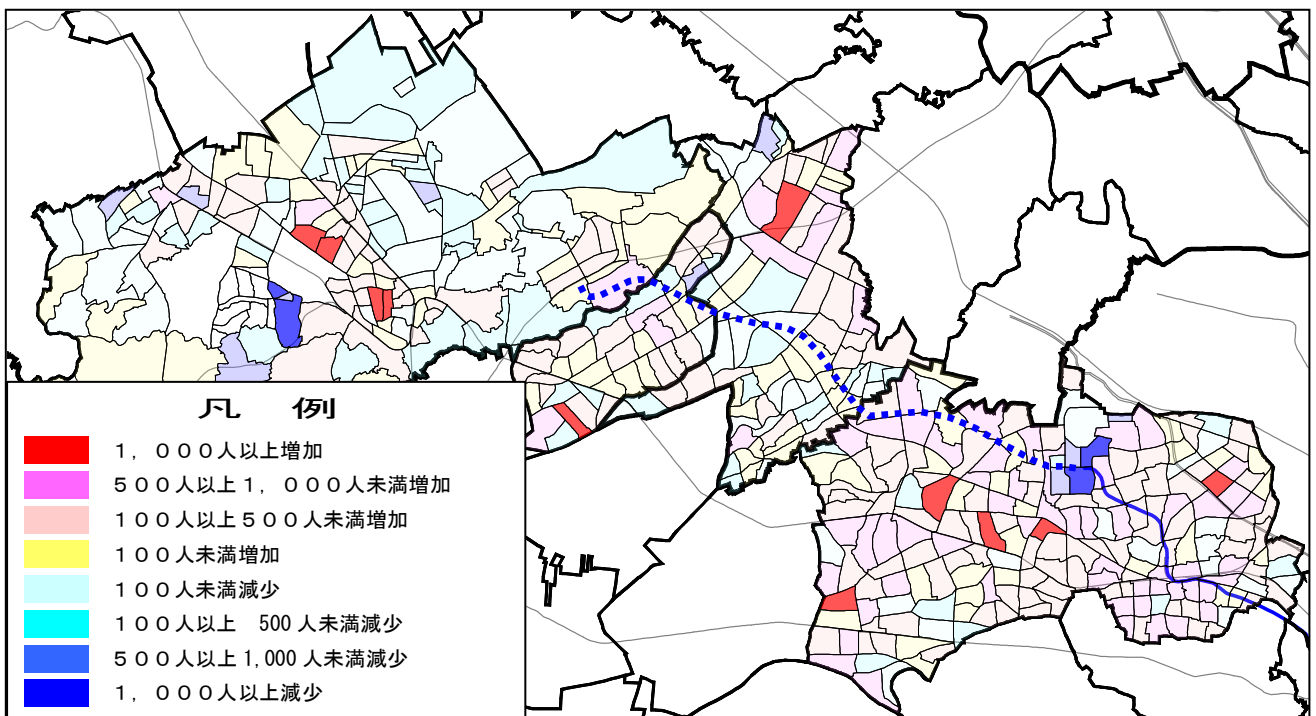


図1-24 町丁目別人口の変化【平成12年⇒22年の変化量】

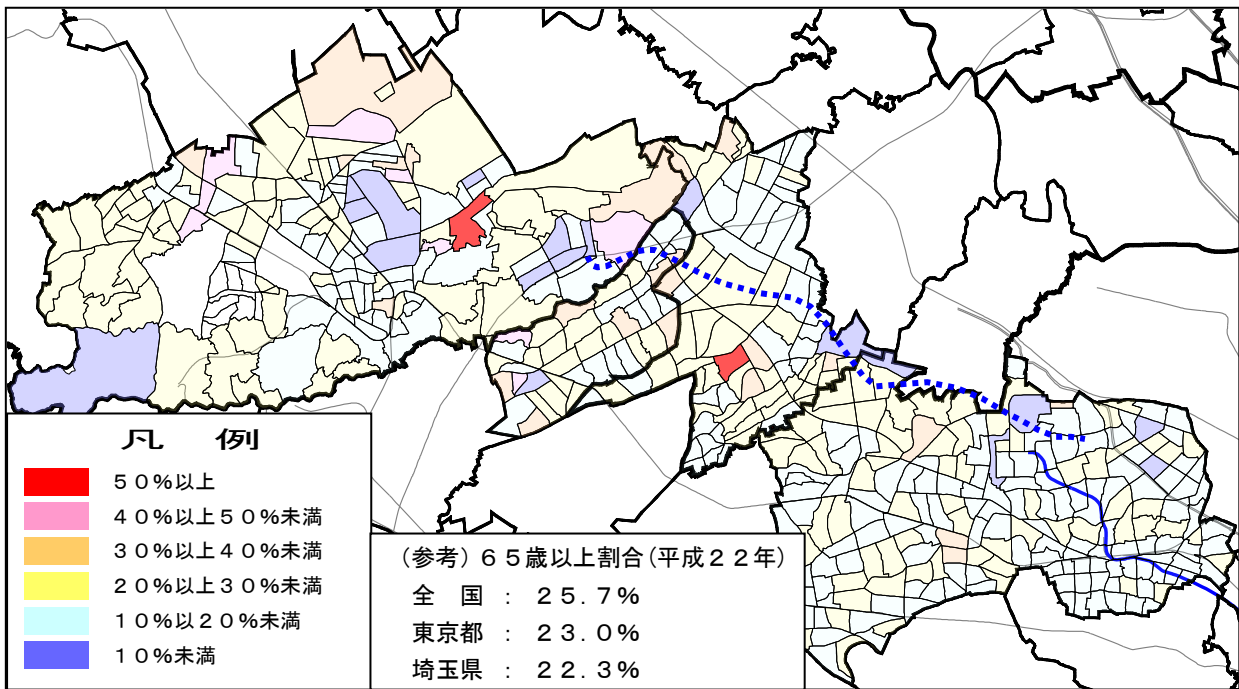


図1-25 町丁目別高齢化率（65歳以上割合）【平成22年】

資料) 国勢調査

③ 昼間人口

○平成2年から22年にかけて、4市区の昼間人口は一貫して増加傾向にある（図1-26）。

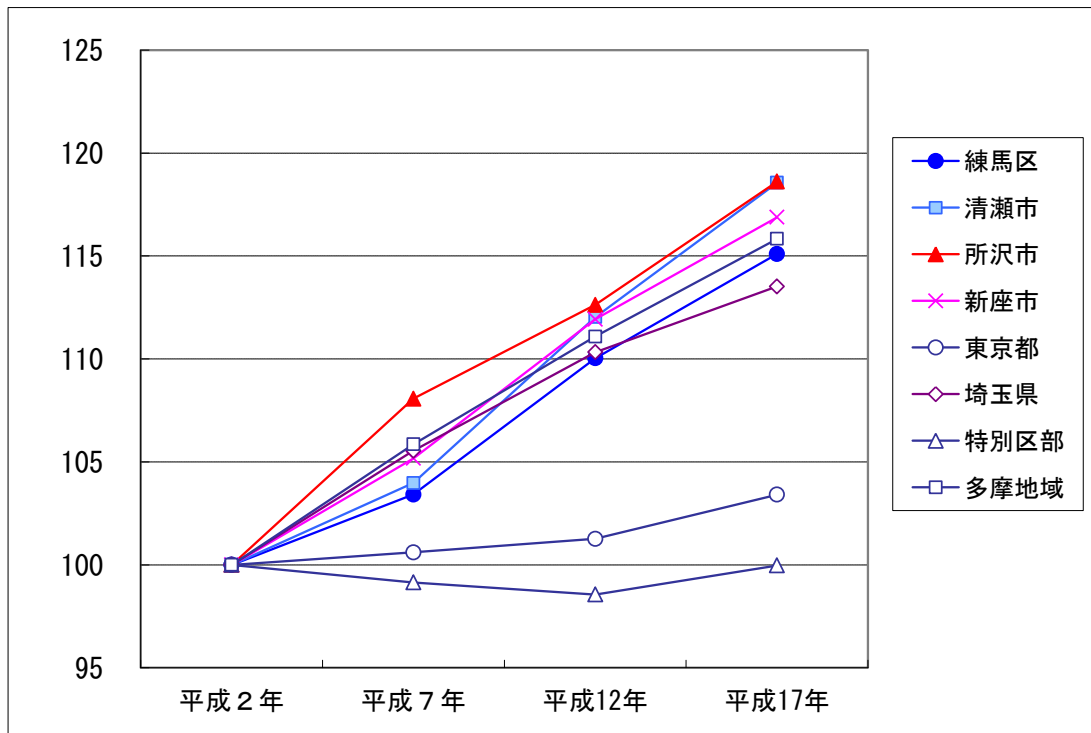


図1-26 昼間人口の推移（平成2年を100とした場合）

資料) 国勢調査



## (2) 将来推計人口

### ① 総人口

○国立社会保障・人口問題研究所によると、平成32～37年以降に人口減少が進むと推計されており、特に、埼玉県及び東京都多摩地域の減少が大きいと見込まれている（図1-27）。

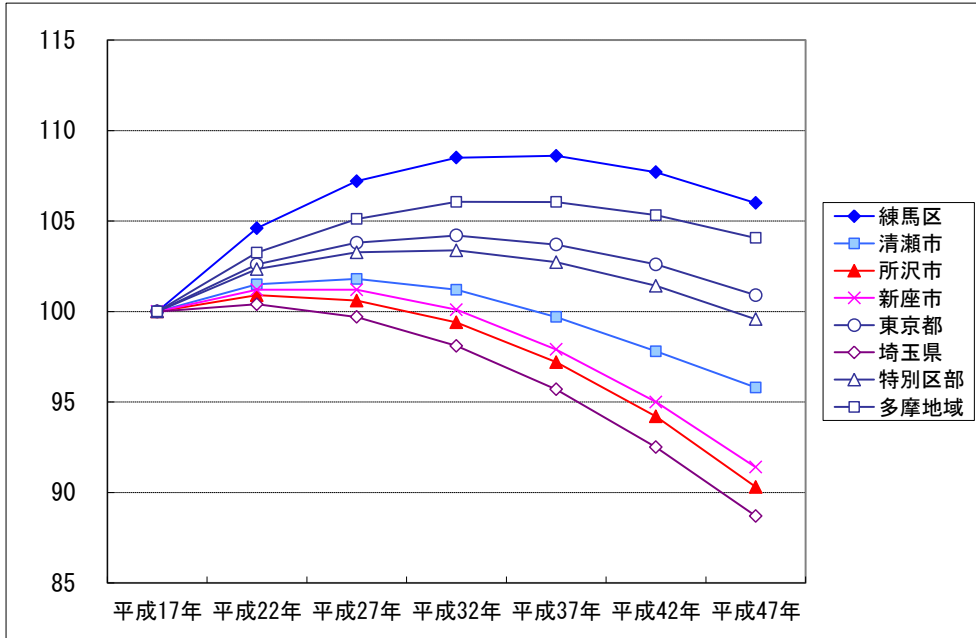


図1-27 将来推計人口（総人口）（平成17年を100とした場合）

資料）「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

### ② 生産年齢（15～64歳）人口

○総人口の減少が平成32～37年以降と推計されている一方で、生産年齢人口は今後大きく減少すると推計されている。特に、埼玉県内では平成17年に比べて25%～30%程度減少すると見込まれている（図1-28）。

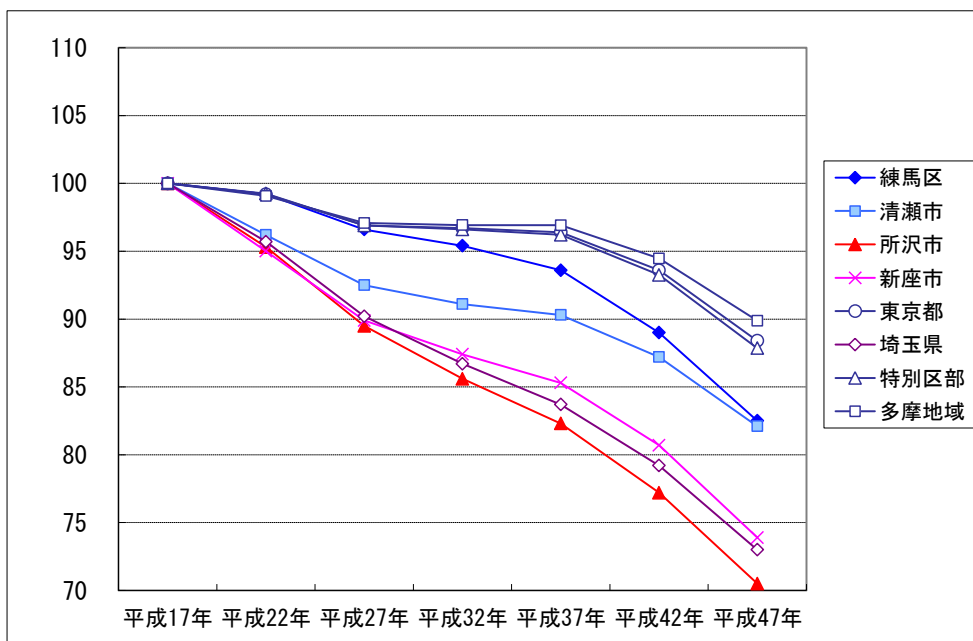


図1-28 将来推計人口（生産年齢人口）（平成17年を100とした場合）

資料）「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

### ③ 高齢者（65歳以上）人口

○生産年齢人口の減少の一方で、高齢者人口は今後、急激に増加すると推計されている。特に、練馬区では人口の量・伸びともに大きくなると見込まれている（図1-29）。

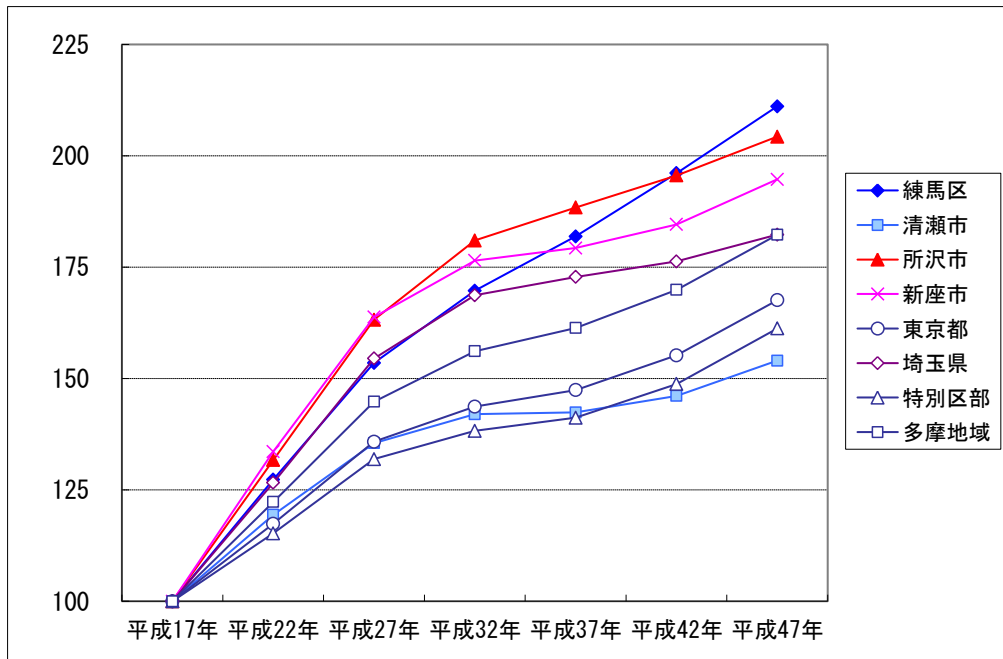


図1-29 将来推計人口（65歳以上）（平成17年を100とした場合）

資料）「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

### (3) 延伸地域を管轄する地方自治体の財政状況

○ 1990年代後半（平成7～11年頃）以降、東京都、埼玉県の投資的経費は大幅に縮小した（図1-30、31、32、33）。

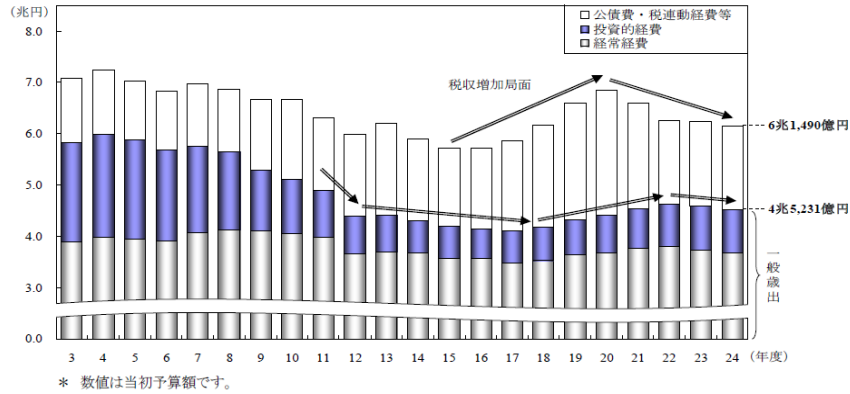


図1-30 東京都の投資的経費の推移

出典)「東京都の財政」(平成24年4月、東京都財務局)

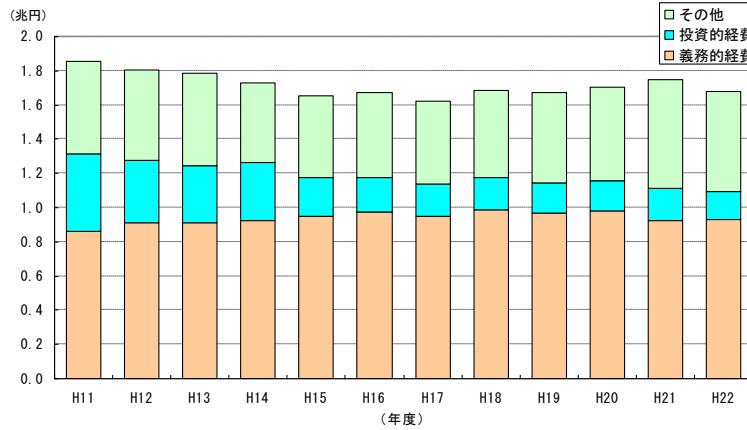


図1-31 埼玉県の投資的経費の推移

出典) 埼玉県歳入歳出決算概要 一般会計決算規模の推移 (埼玉県)

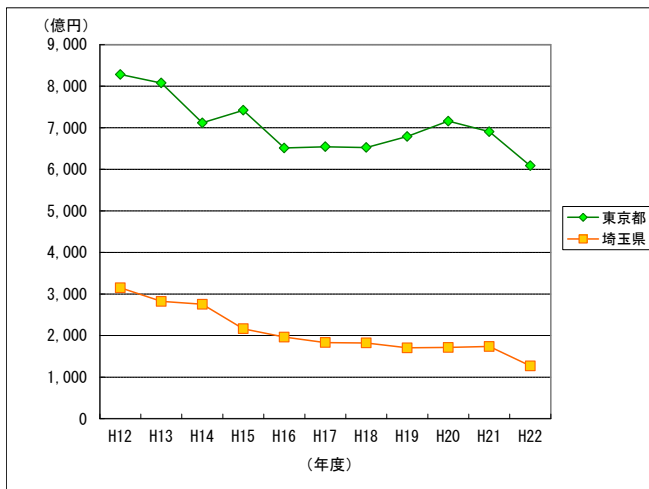


図1-32 東京都、埼玉県の土木費の推移

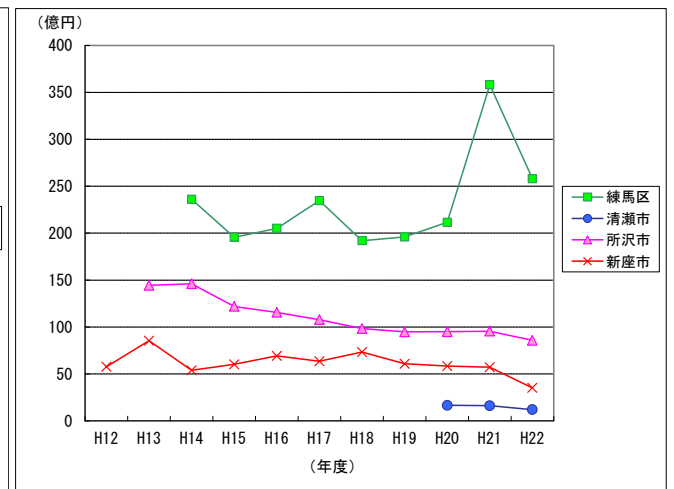


図1-33 12号線延伸沿線4市区の土木費の推移

※土木費＝都市整備費＋土木費

出典) 各都県市区ホームページ

#### (4) 東京都及び埼玉県環境面の現状

##### ① 地球温暖化（二酸化炭素排出量）

○ 1990年以降、東京都及び埼玉県における二酸化炭素の排出量はおおむね横ばいとなっている。運輸部門の二酸化炭素排出量は、近年では2000年代初頭に比べ縮小傾向にあるが、全体の1/4を占めており、依然として主要な排出源となっている（図1-34、35）。

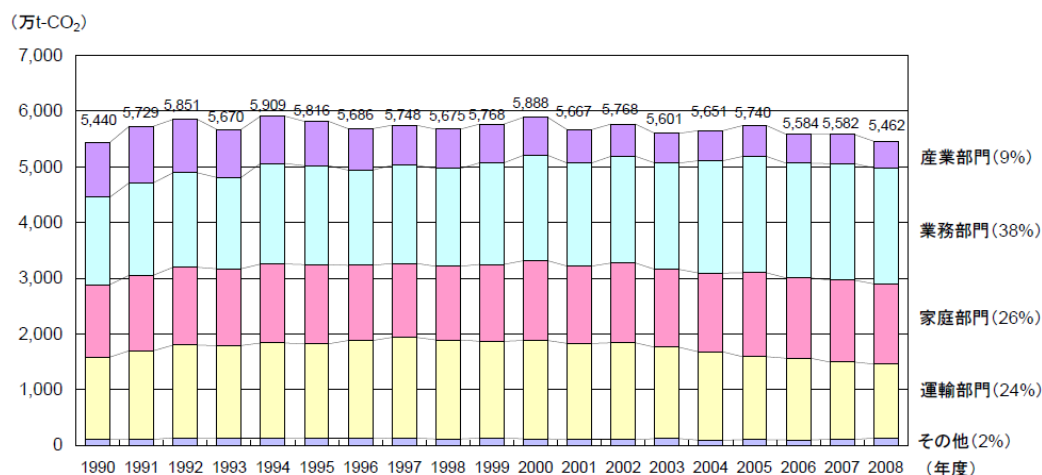


図1-34 東京都における二酸化炭素排出量の推移

出典)「都における温室効果ガス排出量総合調査(2008年度実績)」(平成23年3月、東京都環境局)

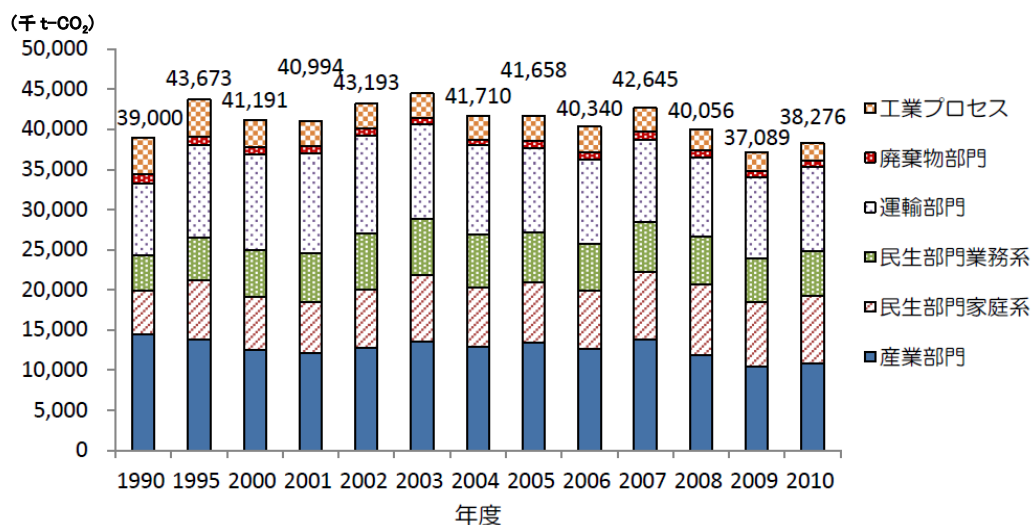


図1-35 埼玉県における二酸化炭素排出量の推移

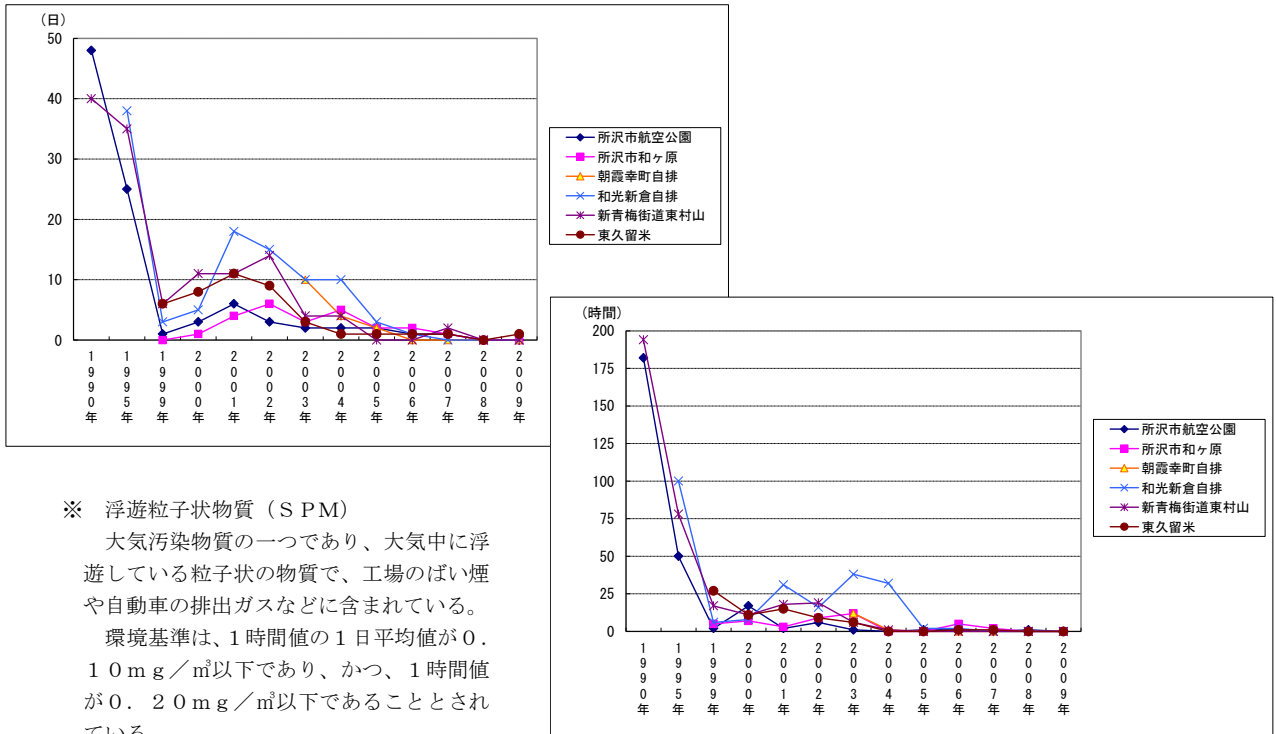
出典)埼玉県温室効果ガス排出量推計報告書(平成24年4月、埼玉県温暖化対策課 埼玉県環境科学国際センター)



## ② 大気汚染

○ 1990年以降、浮遊粒子状物質（SPM）及び二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の環境基準達成状況は大きく改善されつつある。また、国道254号（朝霞市幸町自排）では、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の環境基準達成状況が他に比べて悪い（図1-36、37）。

※「自排」とは、「自動車排出ガス測定局」の略称を測定局名として付したもの

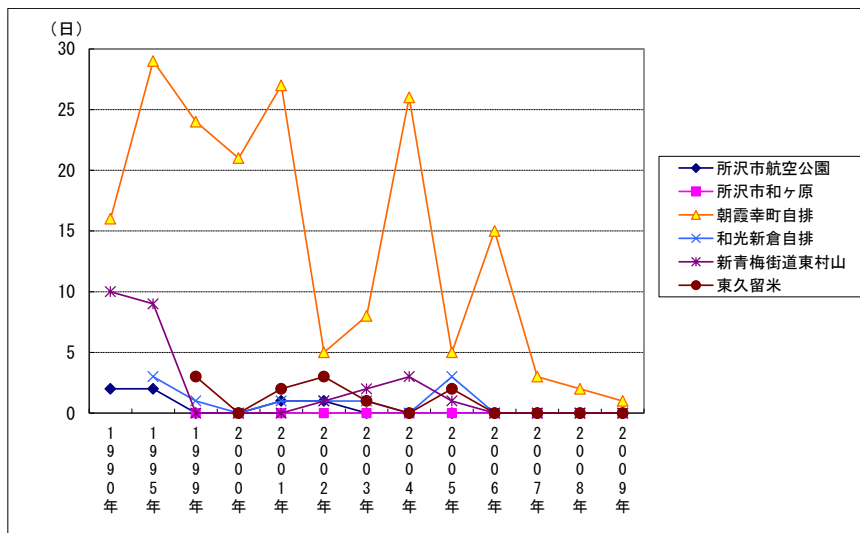


※ 浮遊粒子状物質（SPM）

大気汚染物質の一つであり、大気中に浮遊している粒子状の物質で、工場のばい煙や自動車の排出ガスなどに含まれている。

環境基準は、1時間値の1日平均値が0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m<sup>3</sup>以下であることとされている。

図1-36 浮遊粒子状物質（SPM）の排出が環境基準を超えた日数・時間（年間）



※ 二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）

大気汚染物質の一つで、ボイラーや自動車の燃焼過程などから排出される。人の健康への影響として、呼吸器系への影響が知られている。

環境基準は、1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であることとされている。

図1-37 二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）排出が環境基準を超えた日数（年間）

資料）（独）国立環境研究所・環境数値データベース

(5) 延伸地域の安全性（災害・交通事故）に関する現状

① 地震災害に対する防災性

○延伸地域は、地震発生時の表層地盤のゆれやすさについては、東京都及び埼玉県の市街地部の中では相対的にゆれにくい地域である（図1-38）。

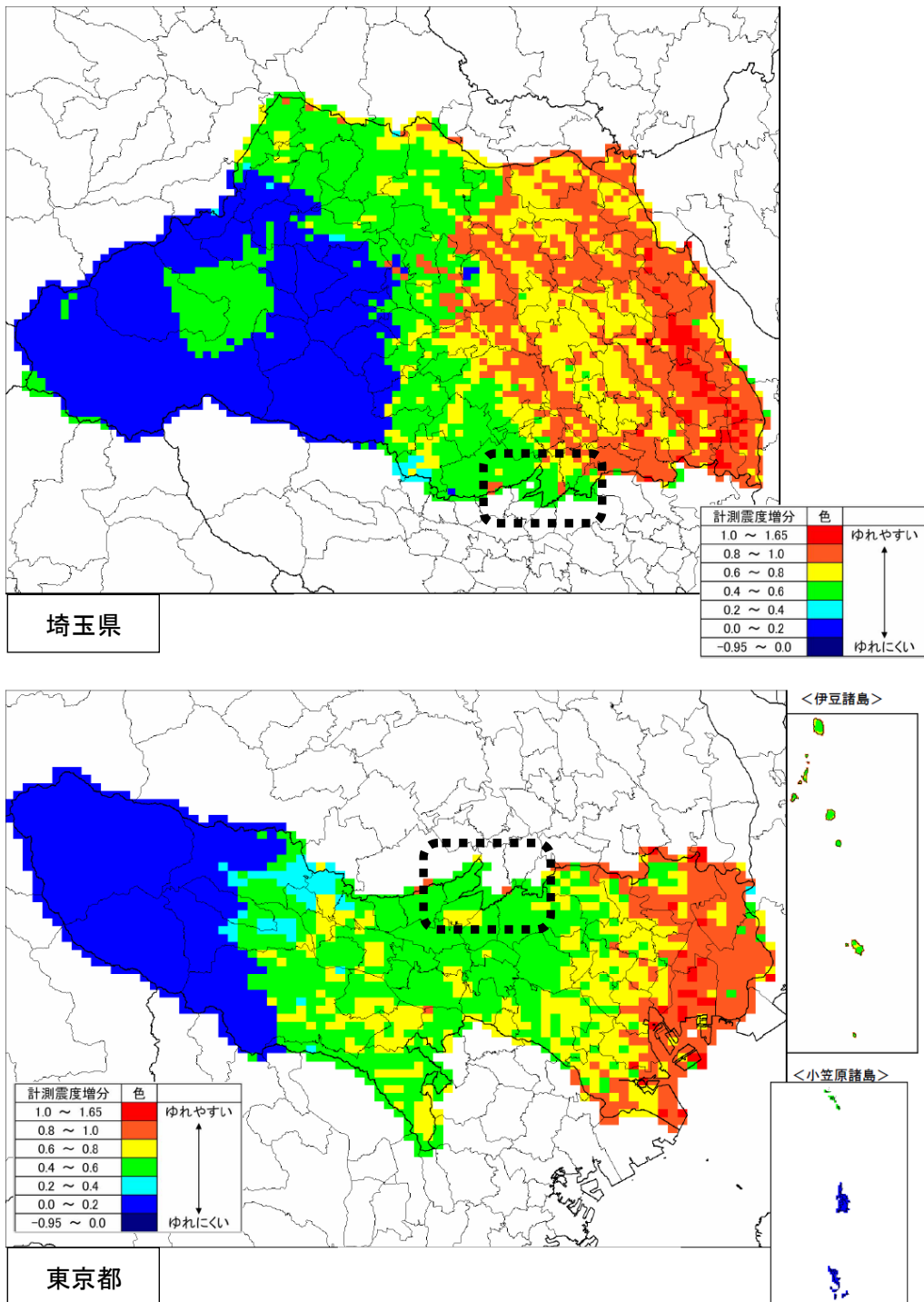


図1-38 地震発生時のゆれの強さの相对比较（表層地盤のゆれやすさ）

出典：「表層地盤のゆれやすさマップ」（平成17年10月19日、内閣府政策統括官(防災担当)）

指標：計測震度増分の地域別分布状況(地震のゆれの強さの相对比较)(計測震度増分:各メッシュの直下で一律に M6.9の地震が発生した場合、各地の平均よりもやわらかい地盤に対して、地表でのゆれが深部(工学的基盤)でのゆれに対して大きくなる割合。)

## ② 洪水災害に対する防災性

○延伸地域は、その多くが台地上にあるため、相対的に洪水災害の影響を受けにくい地域である（※凡例に記された色で表示された地域がほとんど存在しない）（図1-39）。

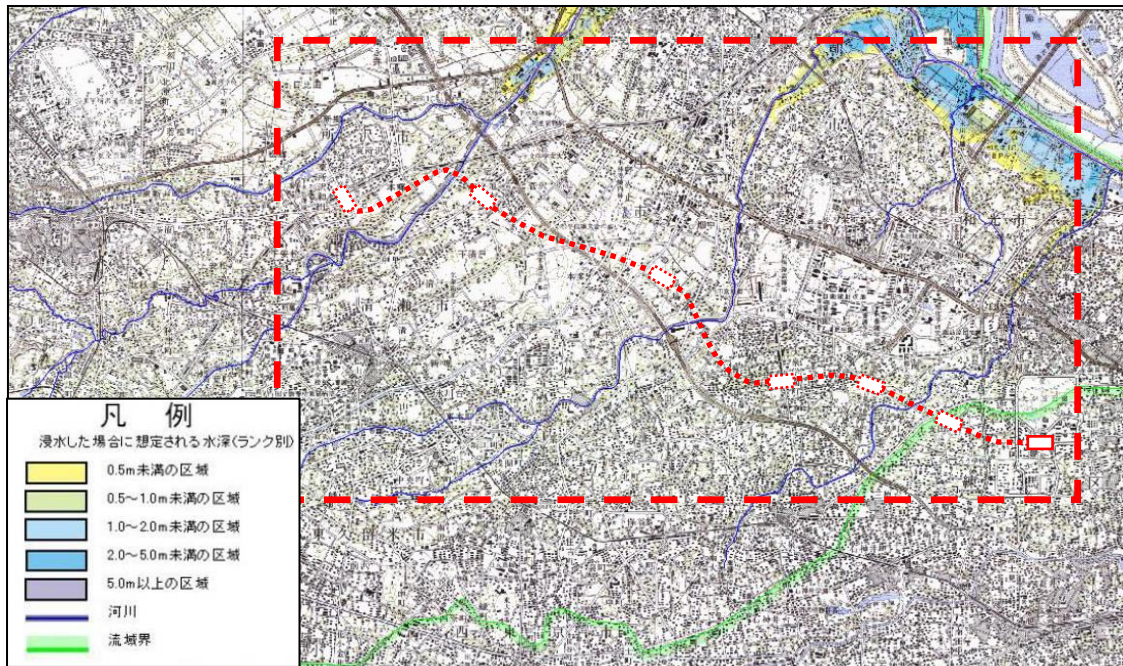


図1-39 洪水ハザードマップ

出典:「荒川水系新河岸川・柳瀬川・黒目川浸水想定区域図」(平成21年3月24日指定、埼玉県)

## ③ 交通事故発生件数

・交通事故の発生状況について見ると、「道路延長当たりの人身事故発生件数」及び「道路延長当たりの死傷者数」とも、練馬区は東京都特別区部平均より少なく、東村山署管内（清瀬市＋東村山市）は多摩地域平均より多く、また所沢市及び新座市は埼玉県平均より多い（図1-40、41）。

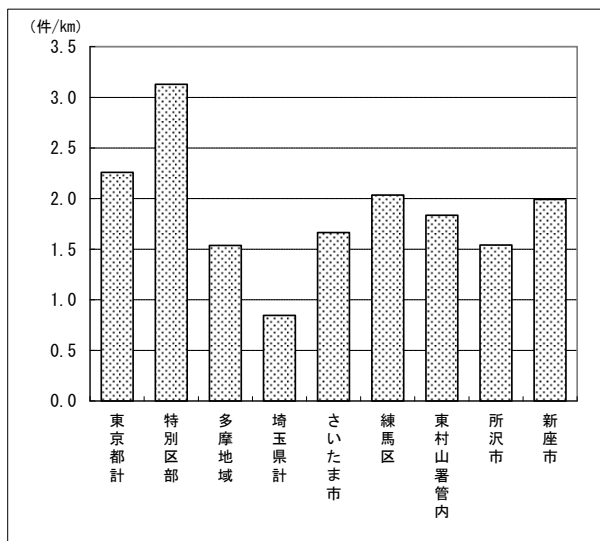


図1-40 道路延長当たり人身事故発生件数 (平成22年)

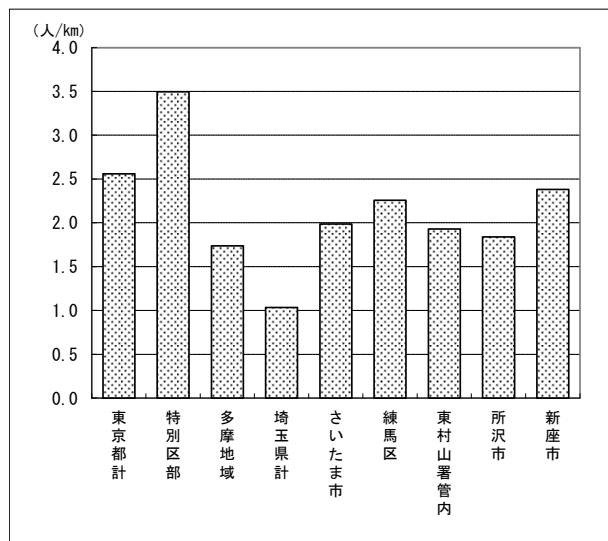


図1-41 道路延長当たり死傷者数 (平成22年)

資料) 交通事故: 警視庁交通総務課資料、埼玉県警交通企画課資料

道路延長: 東京都道路現況調査書(東京都建設局道路管理部路政課)、道路現況調査書(埼玉県道路環境課)



### 1. 1. 3 上位計画・関連計画の整理

各計画のうち12号線延伸に関連する事項を抜粋した。

#### (1) 交通網整備に関する計画

##### ① 運輸政策審議会答申第18号の概要

###### 答申路線の選定根拠

今後新たに整備される路線の選定に際しては、客観性を確保する観点等から、地方公共団体等から要望のあった路線及び本審議会の委員から提案のあった路線について、一定の条件設定の下に、個別路線ごとに輸送需要見通し、費用対効果分析等による社会経済的効果分析及び財務分析を実施し、これに整備主体の見通し等の鉄道整備に係る熟度を踏まえ、総合的に判断することにより答申路線を選定。

###### 整備対象とする路線の分類

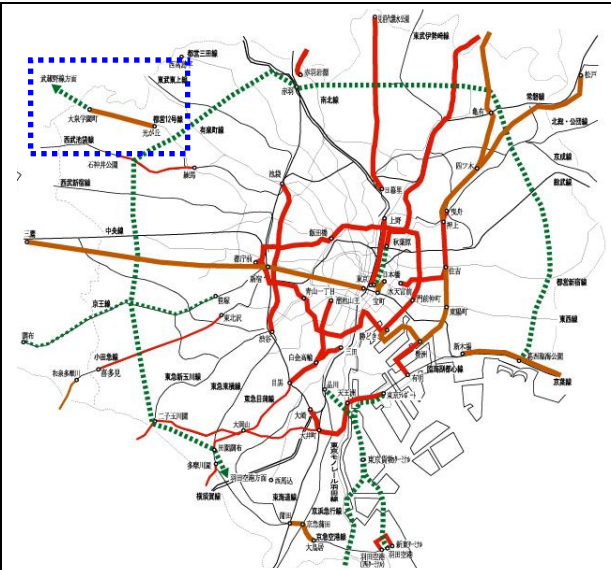
**A** 目標年次までに整備を推進すべき路線

**A1** 現時点において既に整備に着手している路線及び鉄道整備に係る条件がおおむね整っており、目標年次までに開業することが適当である路線 (———)

**A2** 整備主体の見通し等の鉄道整備に係る熟度、投資能力等の面で解決すべき基本的な課題があり、現時点で開業時期は特定できないが、少なくとも目標年次までに整備着手することが適当である路線 (———)

**B** 今後整備について検討すべき路線

・沿線の開発プロジェクトの進捗状況、輸送需要動向、投資能力等を踏まえつつ、整備の必要性、整備方策等について検討すべき路線 (.....)



###### 都市高速鉄道12号線の位置付け

「路線の新設、複々線化等」の具体的路線の一つとして、光が丘～大泉学園間が「A2」に、大泉学園町～武蔵野線方面が「B」に、それぞれ位置付け

##### ② 練馬区都市交通マスタープラン

基本的考え方と基本目標 (12号線延伸関連事項)：新規鉄道路線の早期実現、交通導入を支える道路網整備

⇒ 大江戸線整備促進 (導入空間の都計道整備、まちづくり推進)

重点テーマ：公共交通空白地域における移動性向上ほか





(2) 東京都・埼玉県の計画

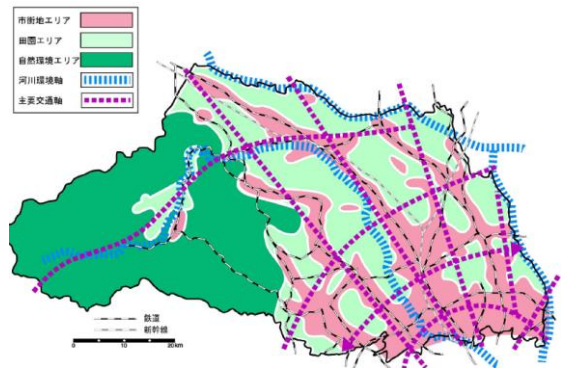
① 東京都

名称・策定年	「東京の都市づくりビジョン（改定）」（平成21年7月）
<p>○北部環8周辺地域（練馬区他）に関する記述</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・身近な公共交通により主要施設・拠点等を連絡する利便性の高い市街地を形成</li> <li>・市街地内農地等、ゆとりある生活や自然とふれあう機会の提供空間として潤いのあるまちを形成</li> <li>・外環、環8を軸とする緑と石神井川、白子川等の水辺に囲まれた良好な低中層住宅地を形成</li> </ul> <p>大泉学園：交通結節点機能の向上・商業環境の活性化により、魅力と活力のある地域拠点形成</p> <p>土支田・高松：道路沿道の住宅と店舗とが調和した街並みの形成、農地や屋敷林などの保全により、緑豊かで災害にも強い魅力と活力ある地域拠点形成</p> <p>○東村山・清瀬・東久留米地域に関する記述 … 「農・住調和地区」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・樹林地や農地の保全と、農地の多様な機能を生かした農・住調和の潤いのあるまちを形成</li> <li>・農地を生かした地域の活性化、農地の保全により美しい農のある風景を形成</li> <li>・市街地内農地を防災上の貴重なオープンスペースとして活用</li> </ul> <p>○12号線に関する記述</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人、モノの流れを円滑化する骨格的な交通基盤の強化策として、「18号答申の未整備路線・区間の整備について、需要動向や事業採算性、投資効果などを見極めながら検討する。」</li> <li>・震災時にも機能する都市機能の強化策として、多様な物流ルート確保のため、「鉄道事業者と連携して、地下鉄などの鉄道路線網を活用するとともに、緊急物資やけが人を船で輸送するための防災船着場の整備を進める。」</li> </ul>	

② 埼玉県

名称・策定年	1) 「まちづくり埼玉プラン」(平成20年3月) 2) 「埼玉県5か年計画」(平成24年6月)
<p>○土地利用の基本方向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市と自然・田園が共生し、コンパクトな都市を目指すため計画的な土地利用を進める。</li> </ul> <p>○県南ゾーン(新座市他)の土地利用の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の大規模で高密度な市街地を維持し大都市らしく「効率的」に暮らし続ける集約的なまち</li> <li>・拠点性の高い駅を中心に商業・娯楽・医療・福祉等の多様な機能の集積</li> <li>・駅周辺では周辺の住環境に配慮しつつ、中高層の都市型居住を推進</li> <li>・公共交通や自転車の利用促進、人を優先とした社会基盤への更新</li> </ul> <p>○都市施設の基本方向</p> <p>効果の高い都市施設整備。社会経済情勢変化に合わせた計画の見直し。利用者の視点に立った既存施設更新</p> <p>○12号線に関する記述(埼玉県5か年計画)</p> <p>「輸送力の増強や利便性・安全性の向上を図り、快適で安全・安心に利用できる公共交通機関の整備を推進。関係自治体との連携により、地下鉄延伸をはじめとする新線の検討を進める。⇒運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)に位置付けられた新線などの検討」</p>	

【県土構造】



(3) 延伸地域の各市区の総合計画

① 練馬区 『練馬区基本構想（平成21年12月） 長期計画（平成22年3月）』

<b>施策の体系（本調査に関連する事項）</b> ・環境負荷の低減（地球温暖化防止の促進） ・地域特性に合ったまちづくり（土地利用の計画的誘導、調和のとれた都市景観の形成） ・災害に強いまちづくり（良好な市街地形成、まちの拠点機能の向上、災害に強いまちづくり） ・良好な交通環境づくり（公共交通の充実、道路ネットワーク整備、快適な道路環境の整備） ⇒ 大江戸線延伸予定地区等のまちづくりの推進 ⇒ 大江戸線大泉学園町方面への延伸に向けた取組の推進	
---	--

② 新座市 『第4次新座市基本構想総合振興計画（平成23年3月）』

<p>都市拠点 市街地ゾーン 緑の拠点                  新都市拠点 新市街地ゾーン 河川・水廊                  鉄道 都市高速鉄道12号線 交通軸</p>	<b>重点戦略：</b> 関越道スマートインターチェンジの検討、12号線延伸実現に向けた新たな都市拠点を想定したまちづくり構想の策定	
	<b>施策の体系（本調査に関連する事項）</b>	
	都市計画	有効な土地利用推進、都市拠点整備（市中央部、新座駅）
	道路	生活道路整備、幹線道路の整備、関越道スマートインターチェンジ検討
	公共交通網	12号線延伸の取組、既存鉄道・路線バスサービス充実、駅・バス停駐輪施設設置
観光	遊歩道等整備、見どころづくり、新座版グリーンツーリズム、ふるさと新座館・ふるさと歴史館整備の検討、玄関口となる駅周辺で魅力ある都市空間の整備（12号線延伸含む）	
防災・消防	避難場所整備、防災設備充実、防災性の高い住環境づくり	

③ 清瀬市 『第3次清瀬市長期総合計画後期基本計画（平成21年3月）』

	<b>重点的取組：</b> 都市基盤整備（⇒多摩地域南北方向や所沢方面へのアクセス性向上に資する道路整備等）	
	<b>施策の体系</b>	
	公共交通	コミュニティバス運行、路線バス網充実、12号線延伸要請
	道路	都計道・市道・橋梁整備、都道整備要請、踏切改善、自転車利用促進のための環境整備、道路環境改善、水と緑の散歩道等整備
	産業	集客力のある商店街づくり、新しい産業育成、中心市街地の分断解消
住環境	都市景観の形成、地区計画等の推進、秩序ある良好な市街地形成	

④ 所沢市 『第5次所沢市総合計画（平成23年3月） 前期基本計画』

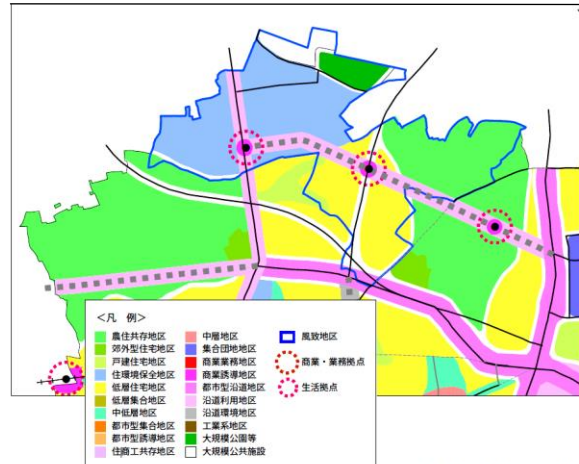
まちづくりの目標	『誰もが安全で快適に暮らせる 自然と調和した街づくり』	
施策の体系	市街地・住宅	市街地開発事業等の推進（市街地整備計画策定、土地区画整理事業推進、市街地再開発事業等推進、安全な市街地形成、所沢駅周辺まちづくりの推進） 市街地整備の適正な誘導、安心・安全で良好な住宅・住環境整備
	公共交通	鉄道・バス等の公共輸送の充実（12号線導入促進、鉄道輸送充実、ノンステップバス導入、「ところバス」の効率的運行、エコ・モビリティの推進、駅施設整備）

#### (4) 延伸地域の各市区の都市計画マスタープラン

##### ① 練馬区（『練馬区都市計画マスタープラン』）

###### 土地利用指針（第5地域＝大泉地学園町ほか）

- ・大江戸線延伸及び補助230号線整備に合わせ、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促進
- ・地下鉄大江戸線の新駅予定地周辺では、地域の特性を生かし、みどりを大切に生活拠点として、生活の利便性を高める施設の立地促進



###### ■まちづくりに際して配慮を要する点：地下鉄大江戸線、補助230号線、交通不便地域の解消

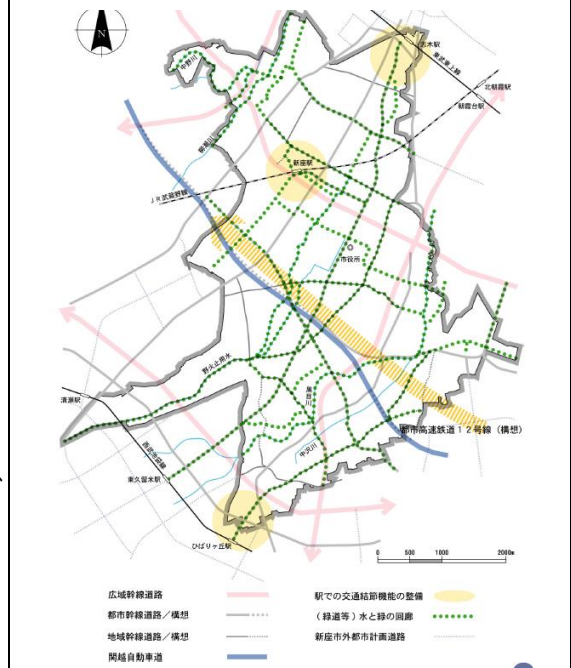
- ・大江戸線と補助230号線整備の手順や手法など具体的な情報提供が必要、まちづくりと一体的整備が必要
- ・大江戸線延伸導入空間として補助230号線整備を都に要請、稲荷山や清水山などの湧水への配慮が必要
- ・補助230号線関連の土地区画整理事業に関して、現在の計画状況や今後の進め方の住民への明示が必要、土支田新駅予定地周辺を先行区域として予定
- ・大江戸線開通までの対策としてバス交通充実が必要（新ルート等の事業者働き掛け、シャトルバス増便検討）

##### ② 新座市（『新座市都市計画マスタープラン（見直し）』）

###### ○12号線延伸構想地区（新都市拠点）

- ・12号線延伸実現に向け、市中央部における新たな都市拠点の整備を想定したまちづくり構想の策定を進める。
- ⇒ 本市中央部のシンボルとなる地区として新たなまちづくりを行うゾーンを位置付ける。環境重視型の市街地整備を基本とし、商業・業務施設、道路等の整備、多様な機能を持った複合施設（交流拠点）の建設
- ⇒ ゾーンの大半を占める市街化調整区域では、自然環境との調和に配慮しつつ、有効な土地利用への誘導を進め、国道254号沿道地区では、産業系土地利用への転換を検討
- ⇒ 観光振興の促進等を図るため、関越自動車道へのスマートインターチェンジの設置に向けた研究を引き続き実施
- ⇒ 12号線の延伸促進活動等を行い、中央部にふさわしい都市的利便性の確保を図る。

###### 交通ネットワーク構想図



###### ■交通ネットワーク構想（12号線延伸関連事項）

###### ○公共交通網の充実と利用促進

- ・バス網の改善・充実

###### ○都心への利便性向上と新たな鉄道路線の確保

- ・12号線の武蔵野線方面延伸の機運醸成、関係者へ働き掛け

###### ○駅での交通結節機能の整備

- ・駅アクセス道路・駅広の整備、駐車・駐輪施設の確保、インフォメーション機能の有効活用

※ スマートインターチェンジ

高速道路の本線上、サービスエリア、パーキングエリア等に設置されているETC専用のインターチェンジ



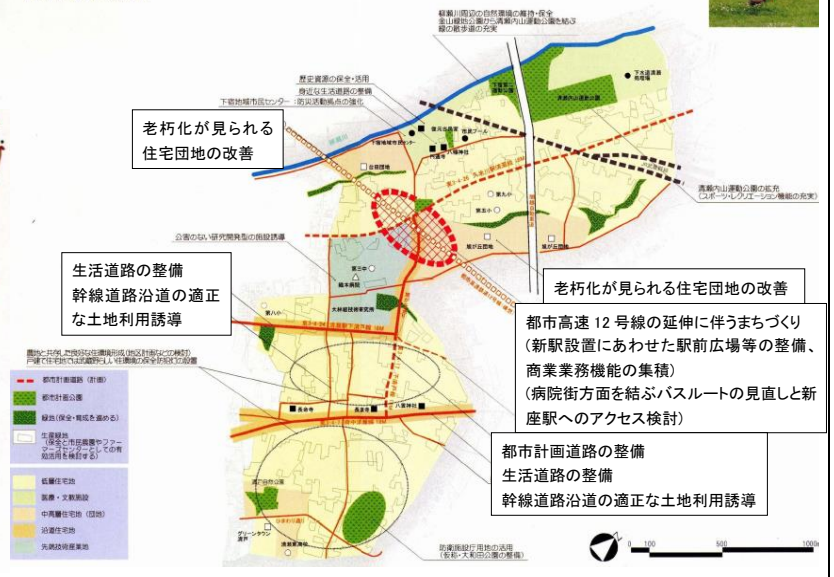
### ③ 清瀬市 (『清瀬市都市計画マスタープラン』)

#### ■道路・交通体系整備方針

- 道路のネットワーク形成**
  - ・幹線道路の整備
  - ・地区幹線道路の整備
  - ・生活道路の整備
  - ・自転車道ネットワークの形成
  - ・緑の散歩道の整備
- 歩行者空間の整備**
  - ・利用者に配慮した歩行者空間の整備
  - ・やすらぎのある歩行者空間の整備
- 公共交通網の整備**
  - ・新線整備とバスによるネットワークの形成
  - ・鉄道と道路の立体交差化



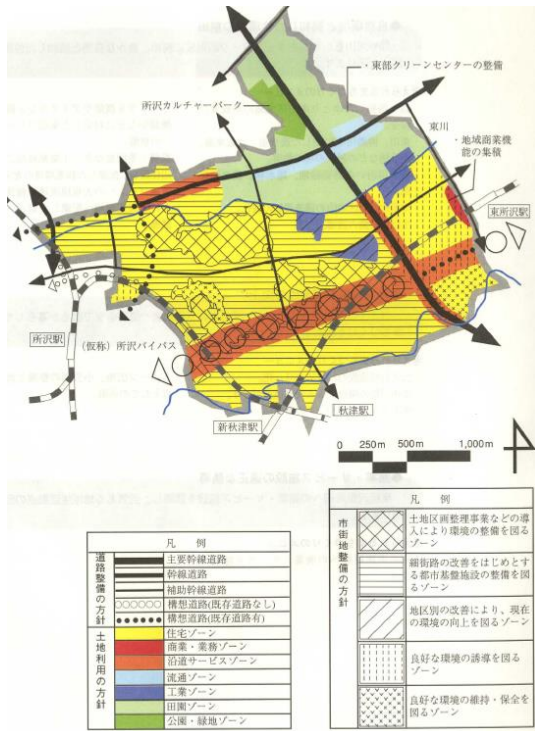
#### ■北部地域のまちづくりの方向性



### ④ 所沢市 (『所沢市まちづくり基本方針』)

#### ■松井地域のまちづくりの方針

- ・地域内交通体系の確立
- ・自然環境と調和した住環境の創出
- ・地域施設の利便性の向上
- ・商業・サービス施設の適正な誘導



#### ■柳瀬地域のまちづくりの方針

- ・自然と調和した住環境の創出
- ・地域内交通体系の確立
- ・清潔・安全・快適なまちづくり
- ・商業・サービス施設の適正な誘導

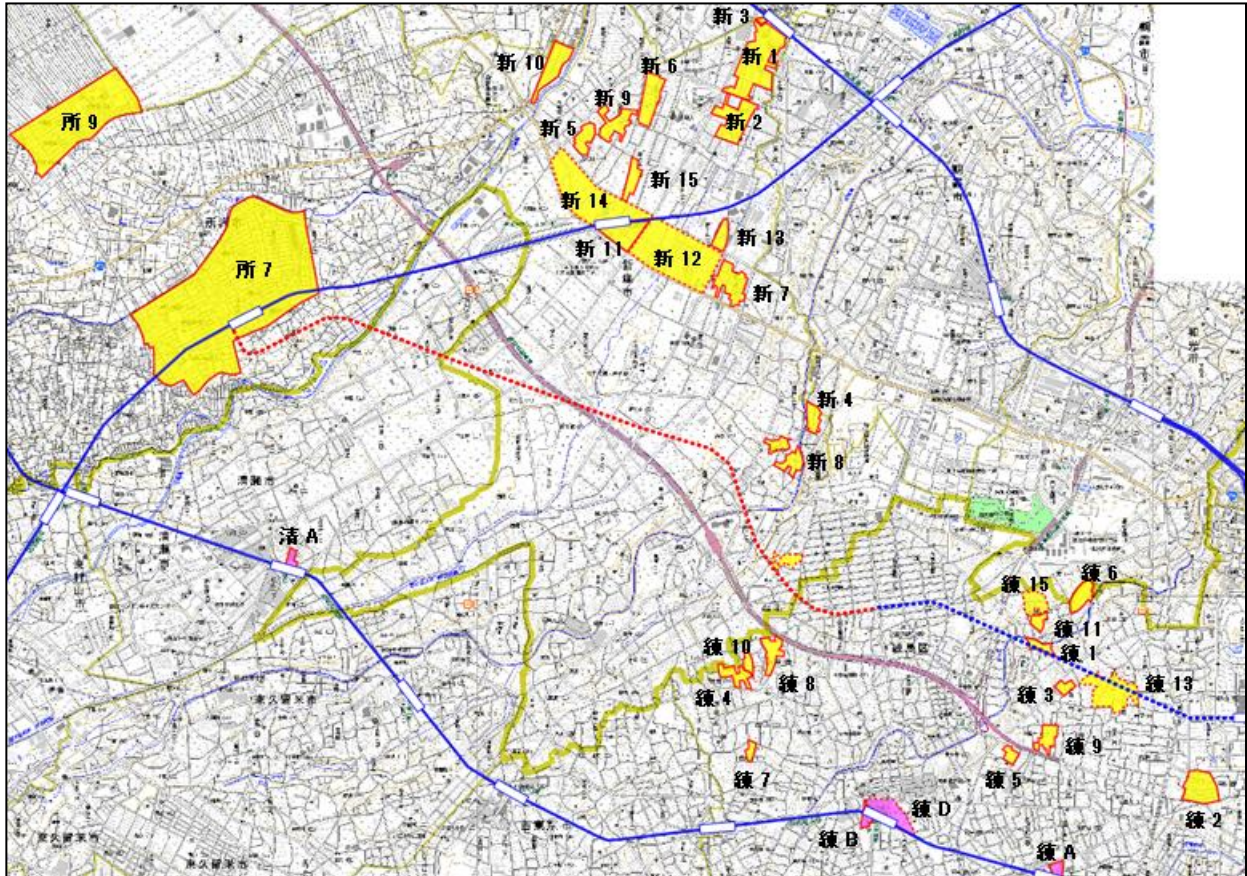




## (5) 面整備計画

○練馬区内では12号線延伸の導入空間である補助230号の整備を伴う土地区画整理事業が実施されている(図1-42)。

○東所沢駅の主に北側で土地区画整理事業が実施された以外では、現状で延伸地域における面整備の実施・計画は少ない(図1-42)。



- 土地区画整理事業地区(完了)
- 土地区画整理事業地区(事業中)
- 市街地再開発事業地区(完了)
- 市街地再開発事業地区(事業中)

図1-42 延伸地域及びその周辺における面整備地区

## 1. 2 12号線延伸地域の特性・課題と鉄道導入の必要性・意義

1. 1で整理した延伸地域の現状及び諸動向の内容を踏まえ、当該地域の特性及び交通上・まちづくり上の課題を整理するとともに、延伸地域への鉄道導入の必要性や意義について検討を行った。

### 1. 2. 1 延伸地域における交通上の課題からの検討

#### (1) 公共交通の利便性向上

##### ① 鉄道空白地域の解消

練馬区北西部から新座市、清瀬市北部にかけた既成市街地では鉄道駅から遠く、鉄道空白地域となっている。このような鉄道空白地域の解消を図ることが課題である(1.1.1(3)②)。

##### ② 最寄駅へのアクセス性の向上

延伸地域に広がる鉄道空白地域の移動手段として、駅へアクセスするバス路線が配置されているが(1.1.1(3)①)、バスが走行する道路の混雑時平均旅行速度は低いため(1.1.1(4)⑥)、延伸地域から最寄りの鉄道駅へのアクセス性の向上を図ることが課題である。

#### (2) 道路交通の改善

##### ① 道路の混雑緩和

延伸地域の道路網はおおむね格子状に配置されているが、一部で混雑度が高くなっており、道路の混雑緩和を図ることが課題である(1.1.1(4)⑥)。

##### ② 自動車依存構造の改善

延伸地域は、鉄軌道系公共交通網が無いことから、自動車を利用する割合が相対的に高いため(1.1.1(4)①)、自動車依存構造を改善するために、多様な交通手段が利用できる交通環境を整備し、地球温暖化や大気汚染に係る環境負荷の低減を図ることが課題である。

#### (3) 延伸地域の交通基盤の強化

##### ① 延伸地域への機能立地の促進、諸活動の活発化を図るための交通基盤の強化

鉄道空白地域を中心とした交通需要の減少傾向に対し(=諸活動の停滞・縮小)、地域への機能立地を促し、諸活動の活発化を図るための交通基盤の強化が必要である。

##### ② 新たな鉄軌道系交通網としての12号線の延伸とその具体化

12号線の延伸が実現されれば、延伸地域における交通基盤が強化され、地域のポテンシャルの飛躍的な向上が見込まれるため、その具体化を図っていくことが必要である。

##### ③ 延伸地域のアクセス性を高める道路網の整備

延伸地域のアクセス性を高めるため、12号線延伸と共に、道路網の整備が必要である。

## 鉄道導入の必要性・意義

- 延伸地域では、自動車利用割合が比較的高く、鉄道を利用する場合には最寄駅まで路線バスを利用しているが、道路混雑等によりアクセス状況は好ましくない。したがって、居住者の移動利便性の向上を図るため、未整備の都市計画道路の整備を推進すると同時に、道路交通状況に左右されず、定時性が確保された鉄道の導入が必要である。また、鉄道導入により、複数の交通手段の選択が可能となる。
- 鉄道導入により、自動車から鉄道への利用転換を促し、道路混雑緩和、環境改善、交通事故減少等を図ることが必要である。



## 鉄道導入により期待される効果

- ・ 都心・副都心を始めとする多方向への移動時間の短縮
- ・ 通勤通学等における移動時間の短縮による自由時間の増大
- ・ 自動車から鉄道への利用転換による道路混雑の緩和、大気環境等の改善、交通事故減少
- ・ 移動性向上により延伸地域への居住、企業立地等の促進

### 1. 2. 2 延伸地域の地理的特性及び広域的位置付けからの検討

#### ① 都心等の近傍に位置する地理的優位性とこれをいかすための交通基盤の確保

延伸地域は、東京都心・副都心から比較的近い距離にあり（1.1.1(1)①）、加えて強固な地盤上に立地しているなど（1.1.1(1)②）、新たなまちづくりのポテンシャルを有しているが、これをいかすための交通基盤を確保することが必要である。

#### ② 東京都及び埼玉県の上位計画を前提とした広域的視点からの延伸地域の将来像の検討

東京都の計画では、延伸地域を利便性の高い市街地形成や、自然をいかした良好なまちの形成を図るべき地域と位置付けられている（1.1.3(2)①）。埼玉県の計画では、コンパクトな都市を目指すための計画的な土地利用を進めるとしている（1.1.3(2)②）。12号線延伸は需要動向等を見極めながら検討するとの位置付けとなっていることから、これらの計画を前提に、延伸地域の将来像を検討することが必要である。

## 鉄道導入の必要性・意義

○延伸地域は東京都心・副都心から比較的近傍にある地理的優位性を有しており、近年の都心居住志向が進む中であっても、新市街地開発のポテンシャルが高く、また、武蔵野台地の強固な地盤上に位置し、地震災害や水害に強いまちづくりが可能な地域である。そのため、延伸地域において、都心・副都心直結の鉄道の導入と、これに合わせたまちづくりを行い、通勤通学の利便性や安全・安心に優れた新たな市街地を供給していくことが望まれる。さらに、災害に強い地域特性と関越自動車道の存在により、12号線延伸を活用した緊急輸送ネットワークの形成が可能であり、その結節点となる延伸地域において、新たな防災拠点を形成していくことが望ましい。

### 1. 2. 3 延伸地域におけるまちづくり上の課題からの検討

#### (1) 延伸地域でのまちづくりを実現するための交通基盤の確保

##### ① 延伸地域の地理的優位性をいかしたまちづくり

延伸地域は、東京都心・副都心から比較的近い距離にあり(1.1.1(1)①)、加えて強固な地盤上に立地しているなど(1.1.1(1)②)、新たなまちづくりの可能性はあるが、これをいかすための交通基盤を確保することが必要である。

##### ② 各地域の土地利用等の現状に応じたまちづくりの必要性

延伸地域では、地域によって異なる現状と課題を有しており、それぞれの課題に対応したまちづくりの方向性及び具体的な方策を検討していくことが必要である。

- ・練馬区：既存の住宅街が広がっている大泉学園町などにおける良好な居住環境を保全する一方で、最寄駅が遠く住民の日常生活に生じている不便の解消を図ることが課題
- ・新座市：市域の南北端を通る西武池袋線と東武東上線の駅を中心に市街地が形成されている一方で、中央部には市街化調整区域が広がっており、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ていくことが課題
- ・清瀬市：古い大規模団地の更新等や、市北部地域における生活機能の拡充を図っていくことが課題
- ・所沢市：東所沢駅周辺地区は、土地区画整理事業によりまちの基盤は整備されているが、生活機能の拡充などにより、市東部の拠点として活性化していくことが課題

##### ③ 主要施設の立地誘導による生活の利便性の向上

第三次救急医療機関など、延伸地域及びその周辺への立地が比較的少ない主要施設の立地を図っていくことが望まれる。

⇒ 第三次救急医療機関は、所沢市に1か所あるものの、主に東京都区部に集中しており、延伸地域や西武池袋線・東武東上線沿線とその周辺は比較的立地が少ない(1.1.1(2))。



## (2) 関連計画との整合性確保

### ① 総合計画及び都市計画マスタープランでのまちづくりの位置付けとの整合性確保

各市区の総合計画及び都市計画マスタープランにおいて(1.1.3(3)(4))、12号線延伸を前提としたまちづくりを位置付けており、これらを前提とするとともに、整合性を図り、12号線の延伸と今後のまちづくりについて検討していくことが必要である。

### ② 緑の基本計画との整合性確保

延伸地域のまちづくりを展開する際は、緑地保全地域等への影響の有無を考慮するなど「緑の基本計画」との整合性を図ることが必要である。

延伸地域が有する貴重な自然資源を活用することにより、優れた街並みを形成し、また、市民生活の質を向上させるようなまちづくりを行うことが必要である。

## (3) 面整備計画

現在、12号線延伸が想定されるルート及び駅周辺においては、土地区画整理事業等の計画が少なく、まちづくりを行うに当たっては具体的な土地利用方針とその開発規模等の検討が必要である。

### 鉄道導入の必要性・意義

○既存市街地における鉄道空白地域の解消とまちの更新、新たなまちづくりの実現、生活機能が集積した拠点の形成など、それぞれの地域の目標を実現していくためには、高い移動性を有した交通基盤が必要である。12号線延伸は、これらに答え得るプロジェクトであり、導入の意義は大きい。また、鉄道を導入することで、様々な施設の立地誘導が図られ、日常生活の充実に資することができる。



### 鉄道導入により期待される効果

- ・移動利便性の向上により、新たなまちづくりの展開の契機となる。
- ・鉄道アクセスが可能となること、また、道路整備も含めた新たなまちづくりが展開されることで新たな拠点が形成され、様々な施設の立地が促進される。
- ・新たなまちづくりの実現により、新たな居住者の転入や諸機能の集積が図られ、地域経済の活発化が期待される。

## 1. 2. 4 延伸地域を取り巻く社会・経済情勢からの検討

### (1) 人口動向

#### ① 今後の人口減少、高齢化に対応したまちづくりの検討

通勤通学の需要源である生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加に対応し、多様な交通需要を生み出すようなまちづくりを検討していくことが必要である。

#### ② 多様な世代が居住するコミュニティの形成

鉄道空白地域を中心とした地域で人口減少、高齢化を生じさせないよう、まちの更新や交通便利性の向上により新たな住民の転入を促し、多様な世代からなるコミュニティの形成を図ることが必要である。

### (2) 財政面

投資的経費が縮小する中であって、社会基盤整備に要する費用の確保、整備費用を圧縮するための方策について検討を行うことが必要である。

### (3) 環境面

温室効果ガス及び大気汚染物質の排出量は改善されつつあるが、運輸部門の影響は依然として大きく、更なる排出抑制が必要である。

### (4) 防災性の向上

地震災害時等における鉄道路線相互の代替性を確保する必要がある。また、延伸地域は災害に強い地理的条件に加え、広域交通網（関越自動車道）や災害時等有事の際に救援活動や復旧活動の要となる陸上自衛隊朝霞駐屯地や埼玉県新座防災基地が存在することから、緊急輸送のネットワーク化、防災拠点の形成が期待される。

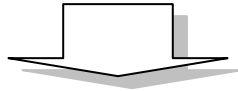
⇒ 東日本大震災では、首都圏の鉄道路線の多くが不通となり、運転再開が翌日になった路線もある中で大江戸線は早期に復旧したことから、地震災害等において他路線の代替機能を果たすことが期待できる。

### (5) 交通安全

交通事故の発生を減少させるため、より安全性の高い交通環境への改善が必要である。

### 鉄道導入の必要性・意義

- 今後の生産年齢人口の減少、高齢化が進む中では、魅力あるまちの創造、多様な世代が居住するコミュニティの形成が必要である。特に、鉄道空白地域では高齢化が顕著であり、新たな転入の促進、新たなまちづくりが喫緊の課題となっている。そのため、鉄道を導入することにより、移動利便性の向上を図る必要がある。
- 鉄道は、移動利便性の向上のみならず、自動車からの利用転換による温室効果ガス等の排出量削減、交通事故の削減に寄与し、環境・人にやさしく、安全な住環境を創出するため、その導入の意義は大きい。
- 12号線の延伸と、沿線への防災拠点整備、関越自動車道との接続により、広域からの緊急輸送に資するネットワークを構築することができる。また、他の鉄道路線の代替機能を果たし、帰宅困難者対策になり得る。



### 鉄道導入により期待される効果

- ・鉄道導入のインパクトにより、新たな住民の転入とこれによるまちの更新、新たなまちづくりの契機となり、多様な世代が居住し、活力あるまちの創造が期待できる。
- ・自動車から鉄道への利用転換による温室効果ガス等の排出量削減、交通事故の減少が期待できる。
- ・防災拠点の整備と関越自動車道との接続により災害時における緊急輸送ネットワークが構築され、また、12号線延伸により帰宅者の代替ルートの役割を果たすことができる。

