

## 2 平成15年度調査の内容

平成15年度調査における調査内容は以下に示す通りである。

### 2.1 沿線地域の計画条件の整理

#### 2.1.1 沿線の地域動向

##### (1) 現況交通状況

###### 鉄道交通の現状

沿線地域は、放射方向路線の間隔があいているため、鉄道不便地域が広く存在しており、12号線の延伸は、不便地域の解消に大きな効果が見込まれる。

一方、並行既設線の利用者数は近年横這い状態となっており、さらに都心側断面では減少傾向にある。そのため、新たな路線整備にあたっては、これら既設線の収支面に与える影響について考慮していく必要がある。

##### 1) 鉄道網

沿線地域には、4本の鉄道路線が整備されており、都心方面に連絡する放射方向路線が3路線（東武東上線、西武池袋線、大江戸線）、環状方向路線が1路線（JR武蔵野線）となっている。

表2-1は、環状方向路線と放射方向路線との駅間隔を整理したものである。これによれば、12号線延伸地域における放射方向路線間隔の北朝霞駅～新秋津駅（9.8km）は、つくばエクスプレスの開通後の南流山駅～南越谷駅（11.9km）について長くなっている。

表 2-1 JR武蔵野線・JR南武線の駅間隔（放射方向路線との接続駅）

環状方向 路線名	接続駅	放射方向接続路線	駅間隔 (km)	備考
JR武蔵野線	西船橋	総武線	7.8	
	東松戸	北総開発鉄道	6.5	
	新松戸	常磐線	2.1	新松戸～南越谷14km
	南流山	(つくばエクスプレス)	11.9	
	南越谷	伊勢崎線	4.3	
	東川口	埼玉高速鉄道	7.5	
	南浦和	東北線	1.9	
	武蔵浦和	埼京線	7.0	
	北朝霞	東上線	(7.1)	北朝霞～新秋津9.8km
	東所沢	(東京12号線)	(2.7)	
	新秋津	西武池袋線	(4.3)	新秋津～西国分寺9.1km
	-	西武新宿線	(4.8)	
JR南武線	西国分寺	中央線	3.9	(西国分寺～府中本町)
	分倍河原	京王線	8.0	
	稲田堤	京王相模原線	3.5	
	登戸	小田急線	4.6	
	武蔵溝ノ口	田園都市線	5.2	
	武蔵小杉	東横線	7.5	
川崎	東海道線			

注) JR武蔵野線及びこれと接続するJR南武線を環状方向路線とした。





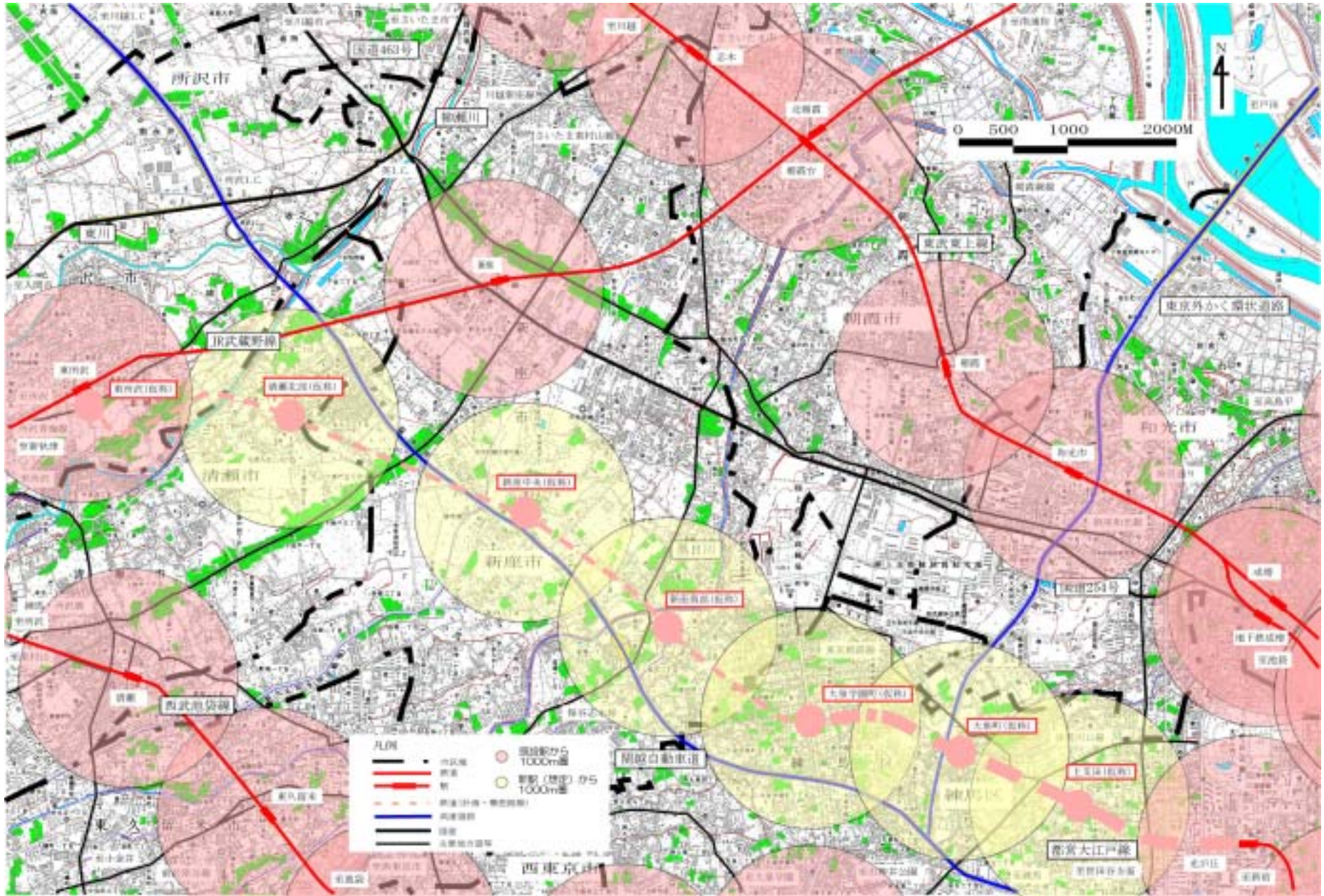


図 2 - 2 沿線地域における鉄道不便地域の状況 (駅勢力圏を 1km と想定)

## 2) 駅別乗降人員

沿線地域に関連する駅の乗降人員を図 2-3 に示した。乗降人員の多い駅は、東武東上線と他社線の接続駅である和光市（有楽町線）朝霞台、北朝霞（武蔵野線）であり、10万人/日（両駅相互の乗り換え人員も含む）を超えている。接続駅以外では志木駅の9.4万人/日が最も多い。逆に乗降人員の少ない駅は、環状方向路線であるJR武蔵野線の2駅（新座駅、東所沢駅）で、どちらも2.5万人/日前後となっている。

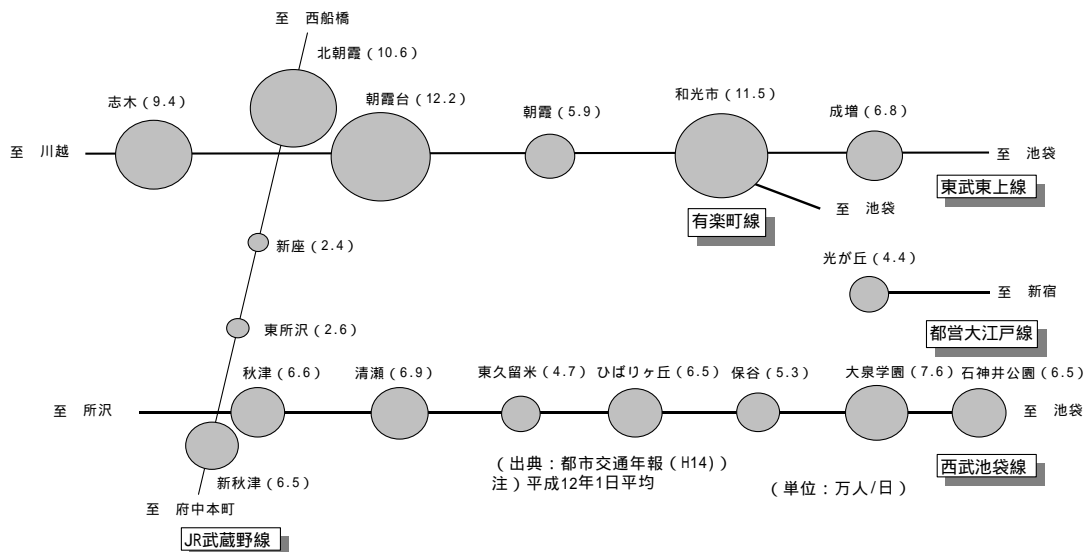


図 2-3 駅別乗降人員

沿線地域内にある8駅（志木駅、朝霞台駅、清瀬駅、東久留米駅、ひばりヶ丘駅、大泉学園駅、北朝霞駅、新座駅、東所沢駅）の、過去5年間の乗降人員の推移を図 2-4 に示した。北朝霞駅と朝霞台駅は増加、清瀬駅は微減、その他の駅はほぼ横ばいとなっている。

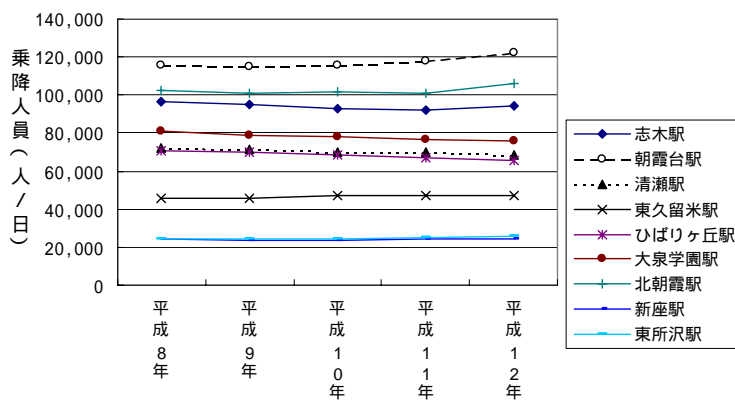
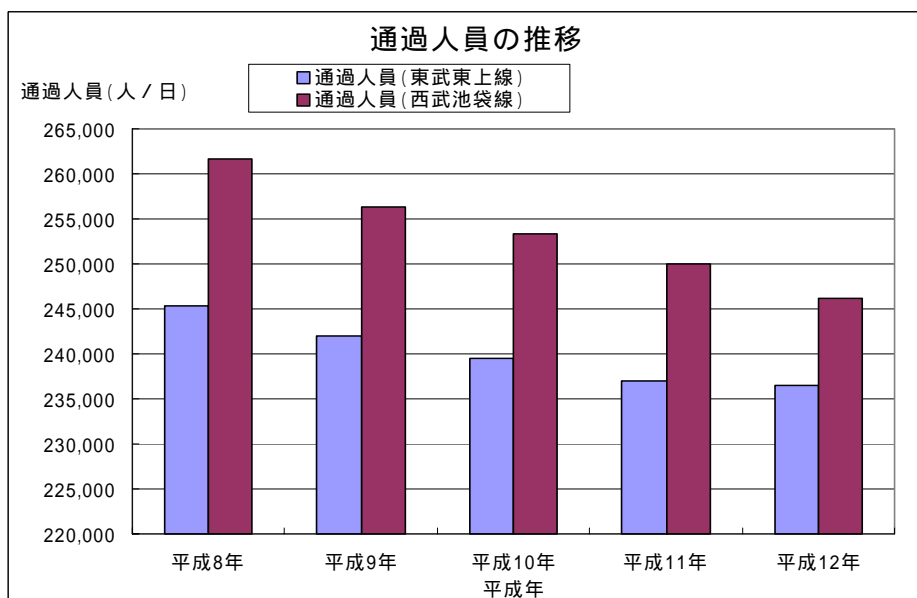


図 2-4 駅別乗降人員の推移 (出典: 都市交通年報)



### 3) 路線別通過人員

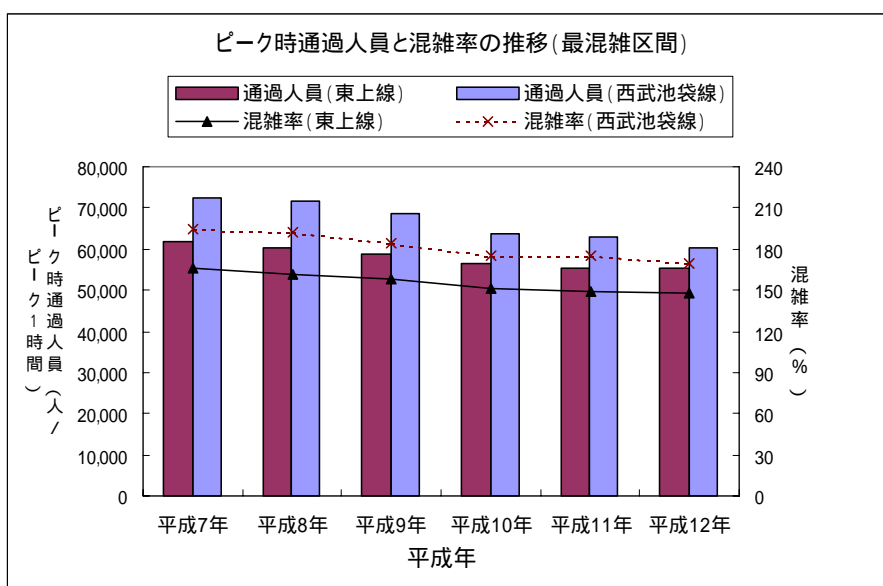
東武東上線と西武池袋線の1日あたり平均通過人員の推移を図2-5に示した。両路線とも過去5年間の通過人員は減少傾向にある。また、両路線の混雑率は、地下鉄有楽町線のバイパス効果も相まって年々減少し、首都圏における当面の目標混雑率である180%を下回っている。



出典：「都市交通年報」  
 注) 区間：東武東上線(朝霞 和光市)  
 西武池袋線(中村橋 練馬)

図 2 - 5 路線別通過人員の推移

～参考～ 最混雑区間における通過人員と混雑率の推移(平成7年～平成12年)



出典：「都市交通年報」  
 注) 最混雑区間：東上線(北池袋 池袋)  
 西武池袋線(椎名町 池袋)

## バス交通の現状

沿線地域のバス路線は、放射方向の鉄道路線間（東武東上線、西武池袋線）を連絡する形で設定され、両路線間に存在する鉄道不便地域の居住者に公共交通サービスを提供しており、重要な鉄道端末輸送手段として機能している。

特に沿線地域に着目すると、大泉学園町や新座市中央など、鉄道、バスいずれのサービス圏域にも属さない地域や既設鉄道駅までのバス乗車時間が長い地域など公共交通サービスが十分でない地域が存在する。

12号線の延伸によって、これら公共交通不便地域が減少し、交通利便性が上がる。

沿線地域におけるバス路線は約150系統のバス路線が運行されており、大部分は既設鉄道駅間を結ぶ路線や団地などの大規模住宅地と鉄道駅を結ぶ運行形態となっている。

バス系統が集中している鉄道駅としては、志木駅、清瀬駅、大泉学園駅、新座駅などがあり、これらの駅は100本/日以上バス運行本数がある。

放射方向の鉄道路線間（東武東上線、西武池袋線）を連絡する路線は、概ね70本/日以上の運行本数が確保されており、ある程度のモビリティは確保されている。一方、新座市南西部や所沢市では、バス路線網も粗く、運行本数についても70本/日以下にとどまっている。

特に沿線地域に着目すると、大泉町や新座市南部など、市街化が進んでいるにも関わらず、鉄道、バスいずれのサービス圏域にも属さない地域や既設鉄道駅までのバス乗車時間が長い地域など公共交通サービスが十分でない地域が存在する。

12号線延伸によって、これら公共交通不便地域が減少し、交通利便性が上がると考えられる。

運行本数別平均待ち時間を表2-2に、沿線地域のバス路線とバス停サービス圏域を図2-6に、沿線地域のバスの運行状況を図2-7に示す。

表 2-2 バス運行本数別平均待ち時間

運行本数	市区	区間		運行本数(本)			平均待ち時間(分)	
				日	ピーク時	オフピーク時	ピーク時	オフピーク時
100 本/日以上	練馬区	都民農園	大泉風致地区	475	40	23	0.8	1.3
		光が丘団地	光が丘7丁目	127	10	8	3.0	3.8
	清瀬市	清瀬市役所	清瀬駅北口	132	10	7	3.0	4.3
		サンケン電気本社前	志木駅南口	290	23	16	1.3	1.9
	新座市	野火止角	新座駅南口	180	20	14	1.5	2.1
		片山小学校前	栗原	129	12	11	2.5	2.7
70～100 本/日	練馬区	光が丘南通り	光が丘駅	75	6	5	5.0	6.0
	清瀬市	台田団地	下戸	72	6	4	5.0	7.5
		旭ヶ丘2丁目	郷土博物館入口	93	7	5	4.3	6.0
	新座市	菅沢中央	新座駅入口	74	6	4	5.0	7.5
70 本/日以下	練馬区	大泉北高校	大泉学園幼稚園前	59	4	3	7.5	10.0
	清瀬市	中清戸東	グリーンタウン清戸	36	6	4	5.0	7.5
	新座市	新座市役所	畑中公民館	9	1	1	30.0	30.0

ピーク時は、午前7時～8時の1時間における運行本数  
 オフピーク時は、午後0時～1時の1時間における運行本数  
 平均待ち時間=60(分)÷(オフ)ピーク時間運行本数÷2





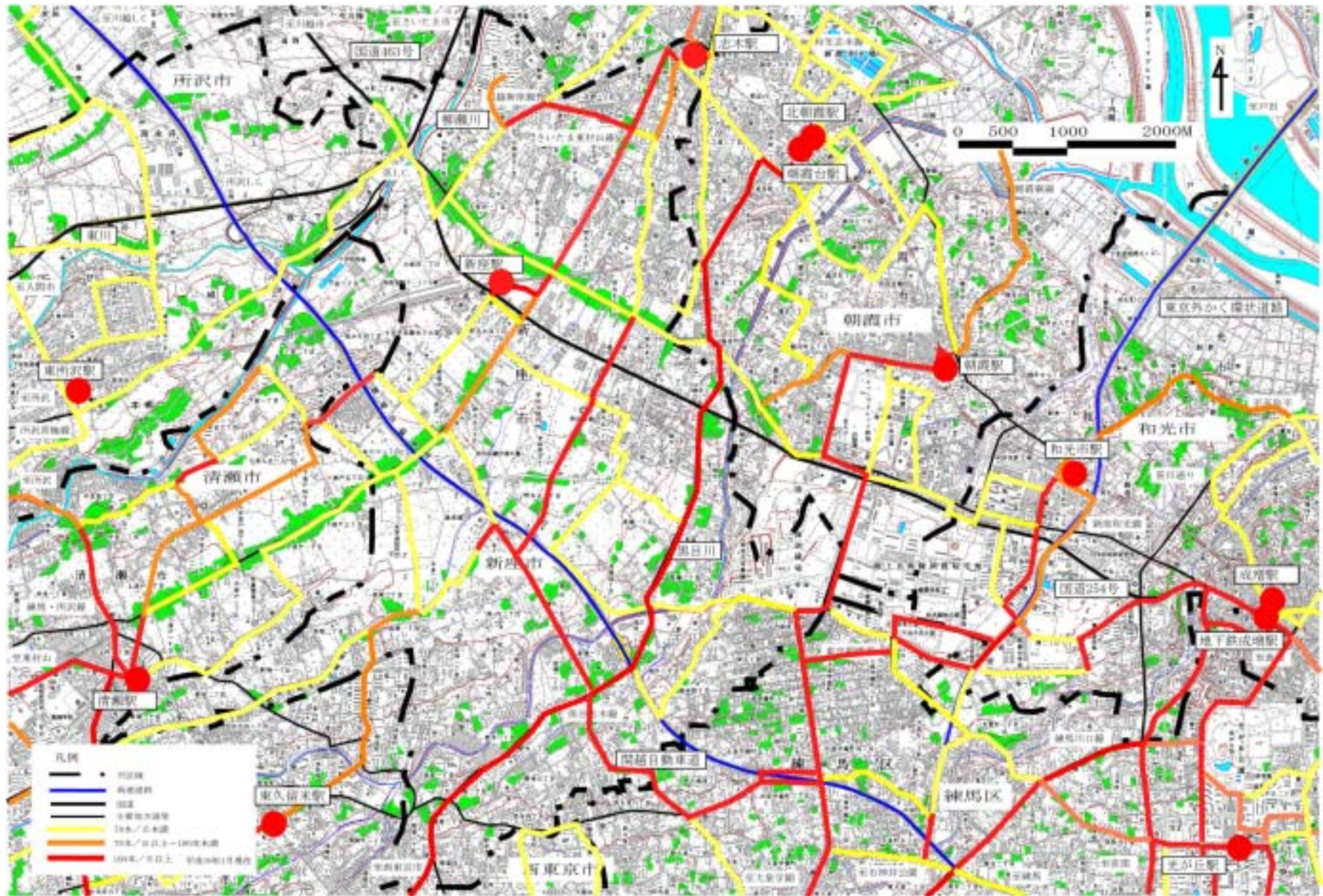


図 2-7 沿線地域のバス路線（運行本数）



## 現況道路網

沿線地域では、都市計画道路の整備が進んでいないため、既存の道路に交通が集中し、渋滞が発生している。

沿線地域の道路網は図 2 - 8 に示すとおりである。関越自動車道と東京外かく環状道路が大泉 JCT で結ばれ、それぞれ北進、東進している。また、沿線地域北東部を国道 254 号が縦断し、北西部を国道 463 号が横断しており、英インターで交差している。さらにこれらの道路を補完するように主要地方道が整備されている。

また、表 2 - 3 に沿線地域における主な道路における自動車交通量と混雑度及び旅行速度を、図 2 - 9 に沿線地域の道路混雑状況を示す。沿線地域の道路路線は東西方向路線と比較して、南北方向は高規格な幹線道路が配置されていないこともあって、国道 463 号をはじめとして、1万台以上( / 12h )の交通量が地域内を通行している。また、慢性的に渋滞が発生していると言える混雑度が 1.25 以上の路線(府中清瀬線、国道 254 号等)も存在する。

表 2 - 3 混雑度と旅行速度

No	路線	道路種別	自動車交通量 台/12h	混雑度	旅行速度 km/h	区間
	国道254号	国道	14,384	1.46	23.2	新座市中野～大井町鶴ヶ舞
	国道463号	国道	35,776	1.32	25.9	新座市中野～富士見市乗越
	府中清瀬線	主要地方道	11,402	1.85	13.8	清瀬市元町～小平市花小金井
	さいたま東村山線	主要地方道	8,493	1.34	20.8	新座市野火止～新座市菅沢
	練馬所沢線	主要地方道	14,836	1.52	18.3	新座市野寺4丁目～石神3丁目
	保谷志木線	主要地方道	10,103	1.41	25.9	朝霞市膝折町～新座市東北
	練馬川口線	主要地方道	32,407	1.59	16.6	(注 和光市白子～和光市下新倉
	朝霞藤線	主要地方道	4,687	0.83	20.8	朝霞市膝折～志木市下宗岡
	東京朝霞線	都道府県道	12,467	1.42	12.3	新座市栄～朝霞市栄町
	新座和光線	都道府県道	10,760	1.39	15.7	新座市大和田～朝霞市膝折町
	川越新座線	都道府県道	9,383	1.09	26.0	志木市本町～新座市大和田
	和光志木線	都道府県道	9,127	1.10	19.0	和光市本町～志木市本町
	所沢青梅線	都道府県道	11,869	1.27	33.3	所沢市坂之下～所沢市下安松
	前沢保谷線	都道府県道	6,014	0.83	20.9	東久留米市八幡～東久留米市浅間

混雑度：道路の混雑の程度を表す指標(道路の交通量の交通容量に対する比)

自動車交通量、混雑度、旅行速度は、当該路線の中で最も混雑度が高い区間の数値

(注 環状8号線(笹目通り)との重用区間)

資料：道路交通センサス(平成11年)より作成

表 2 - 4 混雑度と目安

混雑度	目安
1.0未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0-1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25-1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態、ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：「道路の交通容量」日本道路協会

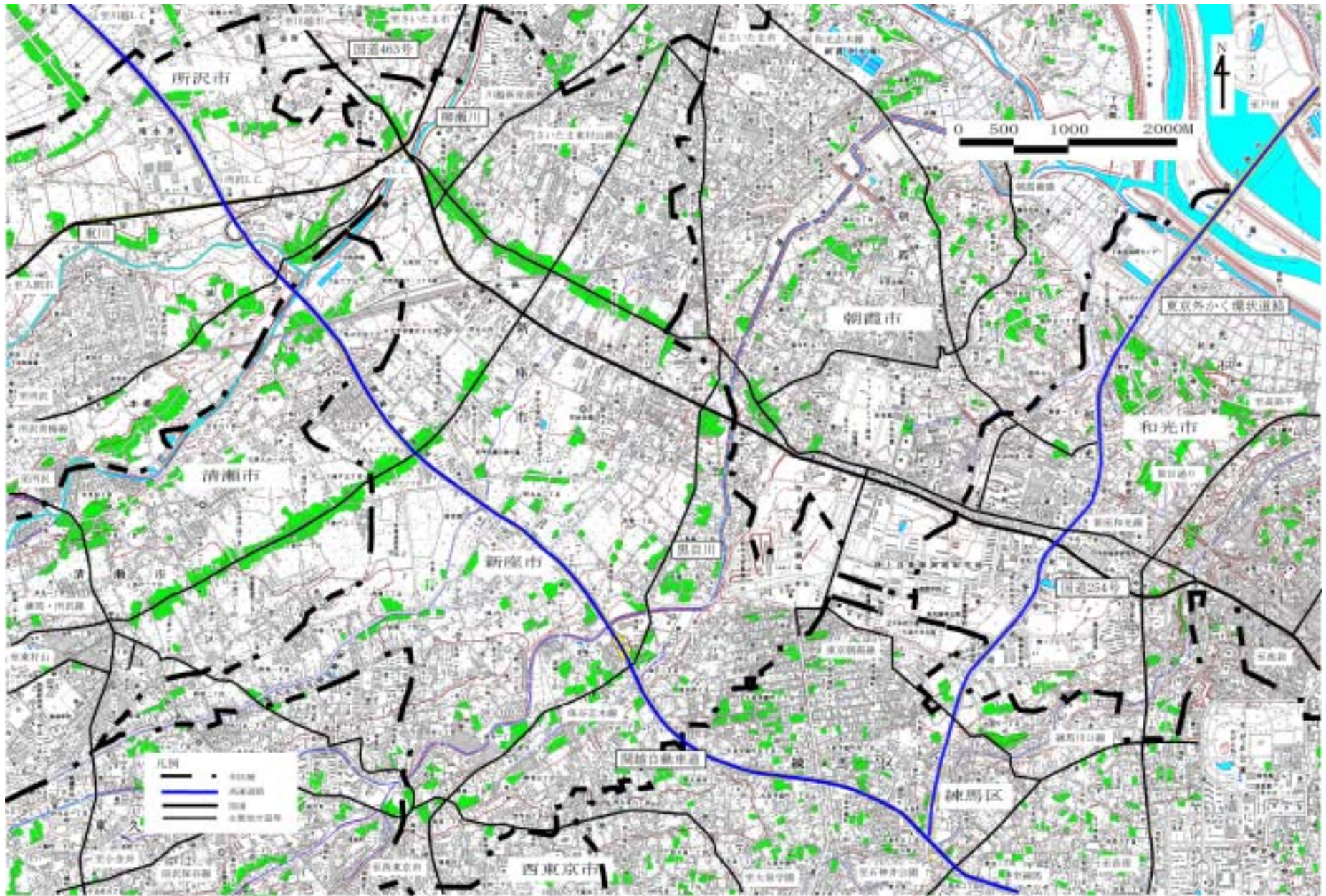


図 2 - 8 沿線地域の現況道路網



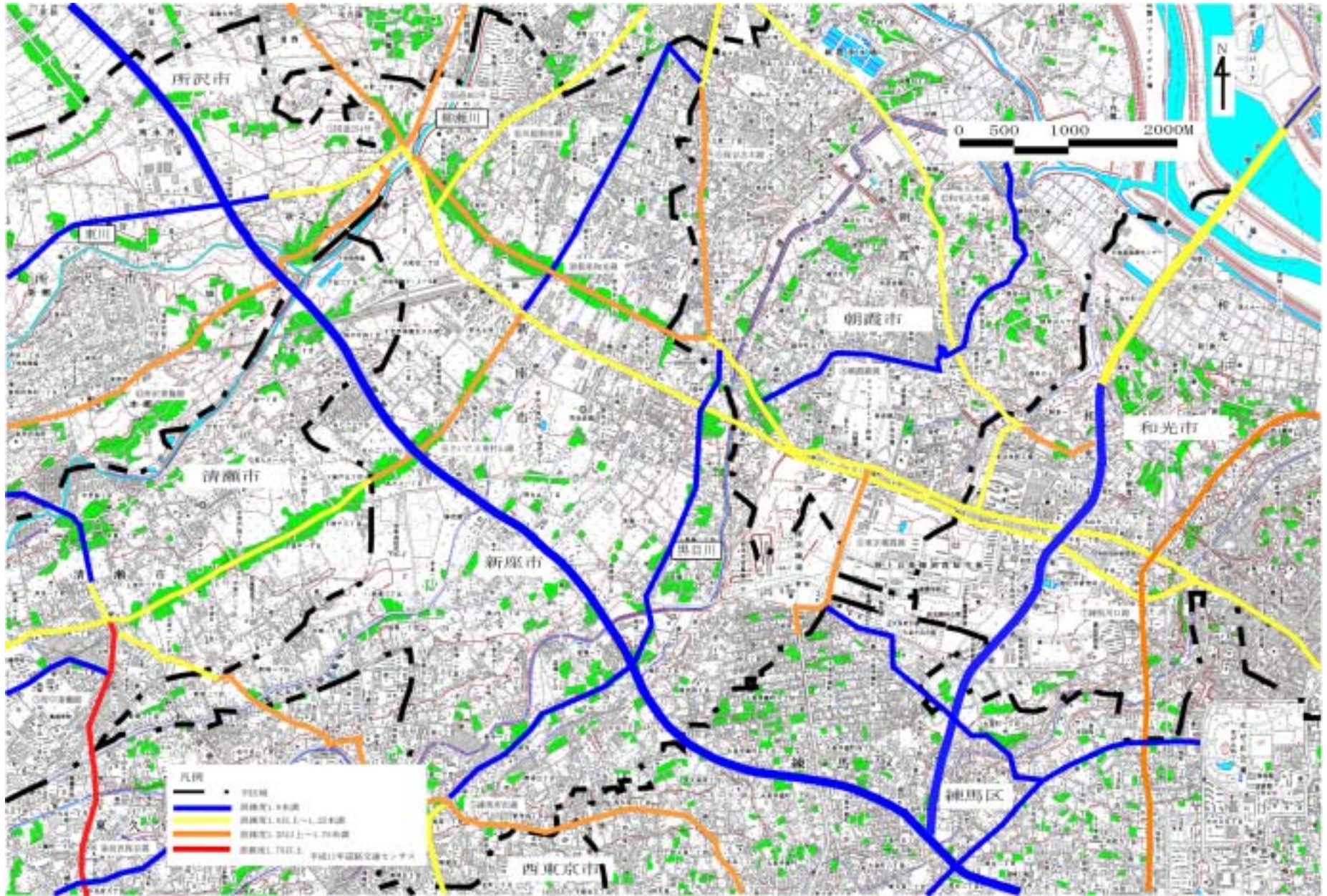


図 2 - 9 沿線地域の道路混雑度



(2) 人口動向

沿線地域における人口推移を以下の表 2-5 と図 2-10 に示す。

沿線地域(3市1区)全体の人口は、平成14年現在で約120万人であり、これは政令指定都市であるさいたま市の約100万人を超える人口規模になる。

過去5年間の人口推移を市区別にみると、清瀬市を除いた2市1区は概ね微増(増加率1%未満)で推移している。清瀬市は平成13年までは減少傾向であったが、平成14年以降は一転して増加に転じている。沿線地域全体でみると、人口増加率0.5%~0.8%の範囲で推移している。

首都圏全体の人口が、今後減少傾向に転じることが予想される状況を鑑みると、沿線地域の人口が趨勢的に今後も増加基調であり続けることは困難と考える。

表 2-5 沿線地域の人口推移

	練馬区		清瀬市		新座市		所沢市		(単位:人) 合計	
	人口	対前年比	人口	対前年比	人口	対前年比	人口	対前年比	人口	対前年比
平成9年	631,140	-	67,201	-	145,956	-	323,185	-	1,167,482	-
平成10年	635,827	0.74%	67,025	-0.26%	147,161	0.83%	325,844	0.82%	1,175,857	0.72%
平成11年	641,821	0.94%	67,041	0.02%	148,639	1.00%	326,672	0.25%	1,184,173	0.71%
平成12年	646,729	0.76%	66,913	-0.19%	149,310	0.45%	328,418	0.53%	1,191,370	0.61%
平成13年	651,618	0.76%	66,875	-0.06%	149,606	0.20%	331,222	0.85%	1,199,321	0.67%
平成14年	657,377	0.88%	67,769	1.34%	149,841	0.16%	333,530	0.70%	1,208,517	0.77%
平成15年	662,885	0.84%	69,271	2.22%	150,192	0.23%	335,635	0.63%	1,217,983	0.78%

(注:各年1月1日における住民基本台帳による人口)

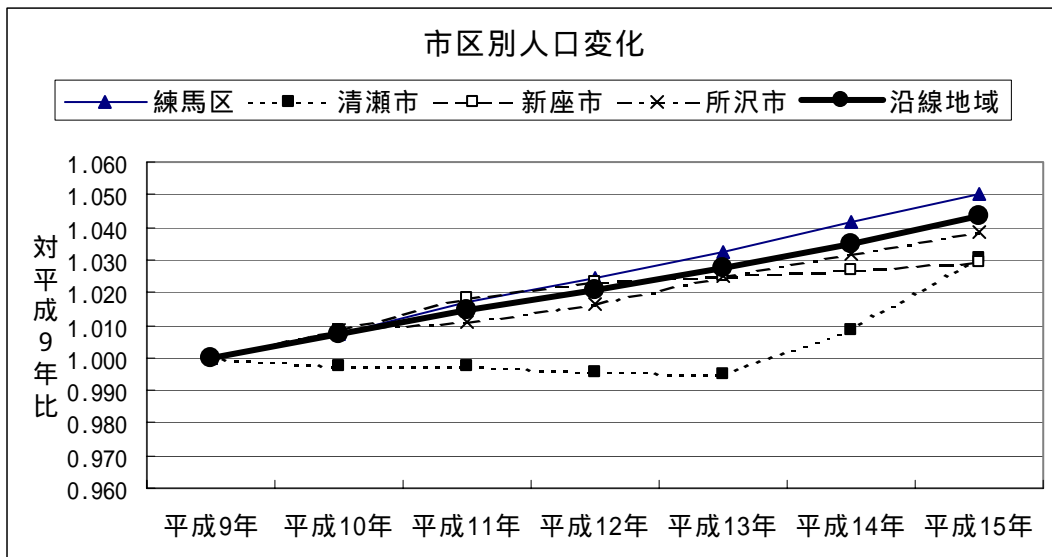


図 2-10 沿線地域の人口推移(平成9年値を1とした比率)



<参考> 都道府県別将来推計人口

東京都と埼玉県の将来推計人口をみると、どちらも平成27年をピークにして、以降は減少傾向に転じている。

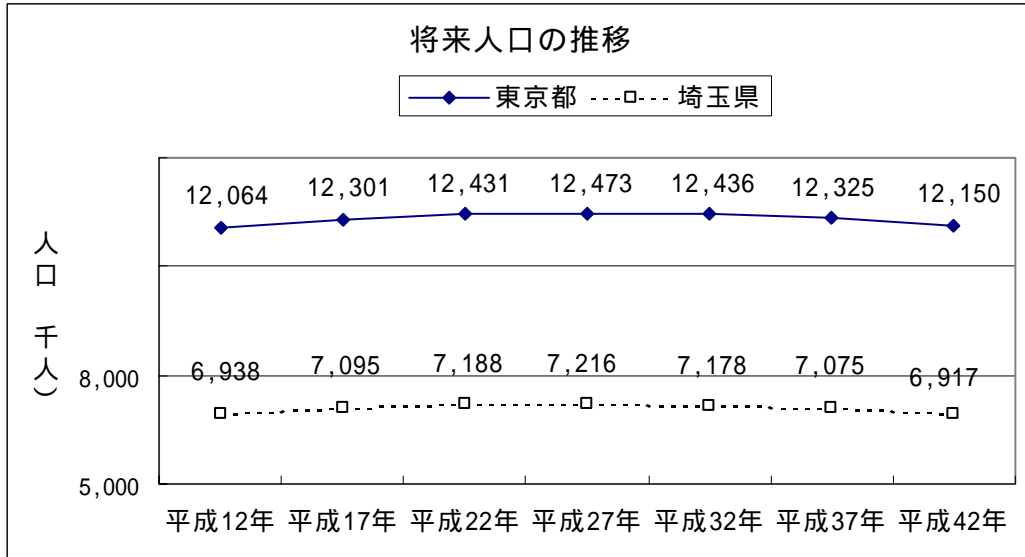


図 2 - 1 1 将来推計人口 (東京都、埼玉県)

出典：「都道府県別将来推計人口(平成14年3月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

### (3) 沿線地域の土地利用条件

沿線地域に大きく残されている自然環境や歴史的資源等を活かしながら、新たな時代に求められる都市空間の創出が望まれている。

沿線地域には、平林寺の緑地保全地域や防衛関連施設など、開発が制限される地域が存在しているため、12号線延伸に伴うルート設定にあたっては十分に配慮する必要がある。

沿線地域の開発条件を、法的制限や地域の現状から整理を行った。

練馬区北西部一帯は、土地区画整理事業を施行すべき区域として都市計画決定されている。そのうち12号線延伸予定地域の多くが風致地区に指定されており、宅地と共に生産緑地が形成されている。また、(仮称)大泉学園町駅周辺では耕地整理が完了しており、市街化が進んでいる。

新座市南西部は、主に住宅地として形成される地区であり、人口密度も高い。市街化区域内においては、小規模な農地が存在しているほか、用途地域の定められた市街化調整区域も存在する。

新座市中央部は、市役所、図書館などの公共施設が配置され、新座市の行政・文化の中核的地区である。また、平林寺の大規模な緑地を有していることも特徴である。また、平林寺近郊緑地保全区域や米軍大和田通信所など法的に開発が制限される地域等も存在する。

清瀬市は全域が市街化区域であるが、市中央部には多くの生産緑地が展開している。南西部には、医療・社会福祉施設が立地しており、ともに良好な自然環境の維持・保全に寄与している。北部には、住宅団地や産業系研究所等が集積し、所沢市との境には、柳瀬川周辺の緑地等も見られる。

東所沢駅周辺地区は、土地区画整理事業によって基盤整備されており、良好な市街地が形成されている地区である。所沢市街地を流下する東川以北については、農地と集落が広がっている。なお、東所沢駅東側地区には、用途地域の定められた市街化調整区域が広がっている。



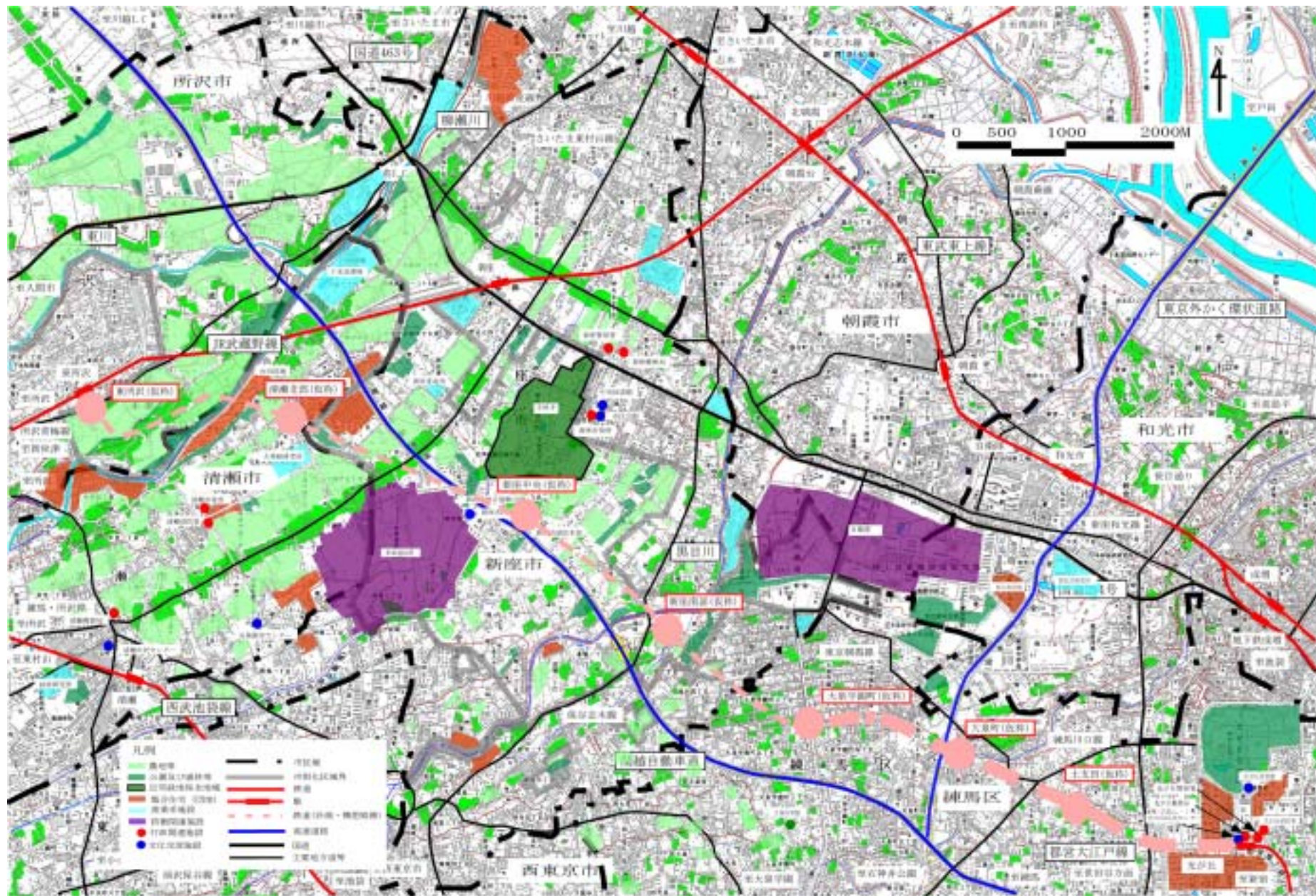


図 2 - 1 2 沿線地域の土地利用状況