

2.1.2 地域整備上の計画条件の整理

(1) 上位計画における位置付け

ここでは、上位計画からみた沿線地域の整備方針や、12号線延伸に関する考え方について整理を行った。

都・県レベルでの上位計画

東京都、埼玉県ともに、沿線地域内に存在する緑地を保全し活用することで、自然と共生した良好な住環境の創出・育成を図ることを、沿線地域における整備の方向性の柱としている。

12号線延伸については、埼玉県は交通対策、中心市街地の活性化など、生活に直結する施策として積極的に取り組むと言及している。東京都については、「鉄道などの公共交通ネットワークの強化」という一般的な表現にとどまっている。

「東京構想2000」(平成12年12月、東京都)

<地域づくりの方向>

- ・ 住とにぎわいの相乗効果による大人の文化香る成熟した空間(区部西部)
- ・ 武蔵野の緑の中、コンパクトで活力あるまちが競演し発信する空間(多摩東部)

<施策の展開方向>

- ・ 中心市街地から離れた周辺地における雑木林等は、身近な自然として環境にうらおいを与えるため、保全・回復を進める。
- ・ 近郊農業の農地や樹林地は、緑の空間、東京の貴重な食料供給地として保全する。

豊かな緑を活かして、緑と調和した良好な住環境の創出などのまちづくりを進める。

<公共交通の整備>

- ・ 鉄道などの公共交通ネットワークの強化により、東京圏内の混雑緩和と地域間の連携・交流の活性化を図る。

「彩の国5か年計画21」(平成14年2月、埼玉県)

<地域づくりの方向>(西部地域)

- ・ 圏域に多数立地する大学や研究機関と連携した産学共同研究と、その成果の産業界への移転を促進し、新産業の育成と地域産業の高度化・多様化を図る。
- ・ 平林寺などの緑豊かな自然や歴史資源を活用し、地域の魅力を高めながら自然の中で交流する地域づくりを進める。

<施策の展開方向>(南西部4市圏：朝霞市、志木市、和光市、新座市)

- ・ 平林寺や野火止用水などの都市化が進む中にも残されている緑地を有効活用した、人と自然が共生したまちづくりを進める。
- ・ 東京外かく環状道路、一般国道254号和光富士見バイパスなどの交通ネットワーク整備を進めるとともに、商業・都市機能を向上させる。
- ・ 立教大学や理化学研究所などとの連携による総合的な生涯学習機会の充実を図るほか、研究成果の産業界への移転を促進することにより、新しい産業文化の育成を図る。
- ・ 地下鉄13号線(池袋駅～渋谷駅間)の建設、東武東上線との相互直通運転の実現、地下鉄12号線の延伸などによる通勤・通学時の列車の混雑緩和や利便の向上を目指す交通対策、中心市街地の活性化など、生活に直結する施策に積極的に取り組む。

沿線自治体(市、区)の上位計画

沿線地域内に数多く残る自然資源の保全を行い、安全性や利便性に優れた機能的な地域として発展させることを基本的な指針としている自治体が多い。

東京12号線の延伸に関して、練馬区では、大泉学園町への延伸についてその具体的な準備を進めると言及している。

その他3市については、大泉学園町以遠の延伸に関して「新駅建設の実現に努める」、「東京都との都市間連絡の強化を目指す」という表現で言及している。

表 2 - 6 沿線自治体の上位計画（その1）

自治体		練馬区		清瀬市	
上位計画		練馬区長期総合計画	練馬区都市計画マスタープラン	清瀬市長期総合計画	清瀬市都市計画マスタープラン
策定		平成13年3月	平成13年3月	平成13年3月	平成13年3月
計画年次		平成13年度～平成22年度	平成13年度～平成32年度	平成13年度～平成27年度	平成13年度～平成32年度
地域づくりの方向性		・健康と活力あふれる文化のまちふるさとねりま	・だれもが安心して快適に暮らせるまち、地域コミュニティを大切にしたい活力あるまち	・美しい自然と、医療・福祉施設の集積を活用し、だれもが健康で安心して快適に生活出来るまち	・人々が安全で安心して住み続けられ、魅力的で個性的な拠点があるまちづくり
将来の都市構造		・安全・安心で活動的で賑わいのある環境と共生するまちを目指す	・練馬駅周辺を都市拠点として位置づけ、練馬の「顔」としてふさわしい都市空間を創出する	・市民生活を支える拠点、骨格となる軸の形成を行い、質の高い都市機能の集積を目指す	・住居・商業・業務等の都市機能拠点の形成を行い、これらの拠点を結び、骨格となる軸の形成を行う
交通体系の確立	道路ネットワーク	・国や東京都と連携しながら、都市計画道路を中心とした幹線道路の整備を行う	・環状8号線の整備推進、東京外かく環状道路整備等、骨格をなす道路ネットワークの完成を目指す	・都市計画道路の整備による道路ネットワークを形成し、交通渋滞の解消・災害時における避難路の確保を行う	・小金井街道の整備等、道路ネットワーク形成によって、交通渋滞の解消を行う
	公共交通	・運輸政策審議会答申18号に盛り込まれた新規鉄道路線整備の実現	・エイトライナーの実現に向けて継続的な検討を行う	・直接都心へアクセスできる都市高速鉄道12号線の清瀬方面への延伸に向けて、引き続き関係機関への働きかけを行う	・鉄道による市街地の分断、交通渋滞の解消のため、連続立体交差化を促進する
		・環状方向の交通利便性向上のため、環状8号線の地下を利用した鉄道の実現に向けた要請を行う	・バス交通について、運行頻度や定時性の確保、コミュニティバスの改善などを図る	・コミュニティバスの導入により市内循環バス路線の計画、運行経路の地域的偏りの解消を事業者へ要請、停留所のバリアフリー化や停車スペースの確保を行う	・バスルートが想定される道路の重点整備を行い、コミュニティバスの導入などを図る
東京12号線延伸構想		・区西北部に広がる鉄道不便地域解消のため大泉学園方面への延伸の早期実現に向け促進活動を行う	・大江戸線の大泉学園町方面への延伸に向けて具体的な準備を進める	・都市高速鉄道12号線のJR武蔵野線東所沢駅までの延伸実現と、市域北部への新駅設置に向けて引き続き関係機関への働きかけを行う	・市北部を東西に通る大江戸線の延伸構想があり、新駅の誘致により北部地域の交通利便性の向上を図る

表 2 - 7 沿線自治体の上位計画（その2）

自治体		新座市		所沢市	
上位計画		第3次基本構想 総合振興計画	新座市都市計画 マスタープラン	まちづくり 基本方針	所沢市 総合計画
策定		平成13年3月	平成13年3月	平成10年6月策定 平成13年4月一部改正	平成13年
計画年次		平成13年度～平成22年度	平成13年度～平成32年度	平成28年度	平成13年度～平成22年度
地域づくりの方向性		・市の中央部を人と自然が調和し、 利便性の高い地域とし発展させる	・安全性・利便性・快適性のバランス のとれた"心地よい"まちづくり	・ゆとり・うらおい・活力ある生活文 化都市	・ゆとり・うらおい・活力ある生活文 化都市
将来の都市構造		・元気の出る人と自然が共生する快 適環境都市	・「拠点」、「ゾーン」、「軸」を位置づ け、中央部に「シンボル地区」を配し たわかりやすい都市構造を構築す る	・"にぎわいとらうらおい"、"やすらぎと うらおい"、"のどかさとうらおい"の3 ゾーンに区分したまちづくり	・「所沢市まちづくり基本方針」に基 づく施策を推進する
交通 体系 の 確 立	道路ネットワーク	・多様化する市民ニーズに的確に対 応した、安全で便利な道路づくり、機 能的な道路網の整備を推進していく	・市内の渋滞解消や幹線道路体系 の整備を図る	・自然との共生に配慮しながら、環 状道路をはじめとする道路の体系的 な整備・改善を図る	・交通渋滞を緩和するため、広域幹 線道路や都市計画道路などの整備 を沿道の土地利用や景観に配慮し ながら進める
	公共交通	・市内の東武東上線、JR武蔵野線、 西武池袋線を更に利用しやすい鉄 道とするため、輸送力の増強及び駅 施設・駅周辺のバリアフリー化を図 る	・鉄道駅間の接続性や市内での移 動の利便性を高めるため、バス網の 改善・充実を図る	・高齢者や障害者などが快適に利 用できるように、バリアフリー化など の環境整備を事業者などに働きか ける	・高齢者や障害者などに配慮した交 通施設の整備促進を図る
東京12号線延伸 構想		・大泉学園町まで延伸が計画されて いる都市高速鉄道12号線のJR武蔵 野線までの延伸を実現させるため、 国を始めとする関係機関へ働きか けるとともに、延伸に向けて調査・研 究を推進する	・都心直結路線として、市民から要 望の高い大江戸線のJR武蔵野線 方面への延伸と新駅建設の実現に 努める	・大江戸線の延伸を交通事業者など に働きかけ、東京都との都市間連携 の強化を目指す	・練馬区の光が丘駅からJR武蔵野 線東所沢駅までの延伸を関係機関 に要請していく

(2) 沿線地域の開発動向

鉄道網計画

運政審答申第18号における12号線の位置付けをみると、本路線の整備により沿線地域の都心方面へのアクセスの速達性向上や鉄道不便地域の解消がうたわれている。一方、整備にあたっての課題としては、導入空間である都市計画道路の整備や、現段階での輸送需要の不足が指摘されている。

沿線地域において、現在構想及び計画段階にあるものを下表に整理した。

表 2-8 沿線地域に関連する鉄道網計画・構想

路線名(区間)		運政審答申第18号における整理、位置付け
都市高速鉄道 12号線	光が丘～大泉学園町 (4.2km)	A2: 2015年までに整備着手することが適当である路線 光が丘～大泉学園町間の延伸の地域は鉄道不便地域であり、この路線が整備されると、新宿や都心部へのアクセスの速達性向上の効果が期待される。しかし、導入空間である都市計画道路の整備に時間を要すると見込まれ、速やかな整備着手は困難と考えた。
	大泉学園町以西 (JR武蔵野線方面)	B: 今後整備について検討すべき路線 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できるが、現段階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等を見つつ整備を検討する必要がある。
区部周辺部環状公共交通の新設	葛西臨海公園～赤羽～田園調布～(羽田空港方面)	B: 今後整備について検討すべき路線 この路線が整備されると、これまで不便だった山手線外側の地区の南北移動が便利になり、東京都区部全体の都市機能の強化が期待できる。しかし、この路線は70kmを超える長大路線であり事業規模が非常に大きく、輸送需要が全区間で十分でないほか、どの区間から整備に着手すべきかといった課題がある。

東京圏の鉄道のあゆみと未来-運輸政策審議会答申第18号-「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」東京圏鉄道整備研究会 平成12年6月

道路網計画（都市計画道路の整備状況）

沿線地域では、都市計画道路の網密度が粗く、整備も進んでおらず、幹線道路のネットワーク化が図られていない。

今後、12号線延伸を前提とした、計画的な道路網の計画・整備が課題となる。

沿線の都市計画道路は都心への放射道路及びそれらを連絡する南北方向の道路を中心に構成されている。地域別に見ると、北部は比較的都市計画道路も多く、整備も進んでいるが、南部では整備が遅れており、道路ネットワーク化が図られていない。

特に、沿線地域に着目すると、市街化調整区域が広がっており、都市計画道路網の網密度が粗く、特に東西方向の路線計画が少ない。12号線の延伸を前提として、現在の市街化調整区域の見直しや発生集中する交通量を円滑に処理する道路整備等を一体となって進めていく必要がある。

沿線地域における都市計画道路網の整備状況を図 2-13 に示す。

- ・ 練馬区における都市計画道路の整備率は42.8%であり、東京都区部平均の整備率（56.5%）と比較して低い水準にある。
- ・ 清瀬市における都市計画道路の整備率は26.0%と多摩部平均の整備率（49.3%）と比較して低い水準にあり、沿線地域（3市1区）の中でも最も低い整備率になっている。市内においては慢性的な交通渋滞が発生しており、都市計画道路の整備による道路ネットワークの形成が求められている。これを踏まえ、府中清瀬線の整備（4,200m、平成22年完成予定。完成後の整備率は33%）のほか、新東京所沢線の整備が予定されている。
- ・ 新座市における都市計画道路の整備率は33.9%となっており、埼玉県平均の整備率（46.5%）と比較して低い水準にある。国道254号をはじめとして、渋滞が慢性的に発生している路線があり、日常生活に影響を及ぼしているため、渋滞解消を目的とした幹線道路の整備が期待される。
- ・ 所沢市における都市計画道路の整備率は59.0%となっており、埼玉県平均の整備率（46.5%）と比較して高い水準となっている。東所沢駅周辺についてみると、土地区画整理事業が施行された地域内では道路整備が進んでいるものの、周辺地域における幹線系の道路ネットワーク化が遅れている。

表 2 - 9 沿線地域別都市計画道路整備状況

沿線市区	計画延長 (km)	完成延長 (km)	整備率 (%)		
			事業路線完成前	事業路線完成後	
練馬区	108.3	46.3	42.8		
清瀬市	22.56	5.87	26.0	33.0(注 1)	
新座市	30.18	10.24	33.9	42.7(注 2)	
所沢市	87.77	51.65	58.8		
東京都	区部	1,763	997	56.5	67.5
	多摩部	1,421	701	49.3	61.5
埼玉県	2,842	1,322	46.5		

(資料 : 各自治体 H P、都市計画マスタープランより作成。平成 1 3 年)

(東京都、埼玉県の計画延長、完成延長は平成 1 4 年 3 月末現在)

注 1) 整備中の府中清瀬線 (平成 2 2 年完成予定) 完成後の整備率

(府中清瀬線と垂直に交わる道路の整備を含む)

注 2) 東久留米志木線 (1 , 4 4 0 m)、東村山足立線 (3 7 4 m)、新座駅南口通線 (8 3 1 m) 完成後の整備率

その他開発系プロジェクト

沿線地域の中央部に市街化調整区域が存在している。
 沿線地域には、土地区画整理事業等の構想・計画がある地区が点在している。
 これら事業と12号線延伸計画とを、どのように連携していくかが課題となる。

沿線地域での主要な開発系プロジェクトを以下に示す。なお、本調査では、既存鉄道駅周辺及び12号線延伸と一体的に計画されている面整備事業・計画を基本的な前提として以降の検討を行うこととする。

表 2-10 沿線地域における開発プロジェクト一覧

自治体	番号	事業	整備面積(ha)	整備動向
練馬区		土支田中央土地区画整理事業	14.3	H17.3事業決定
	-	大泉町一丁目土地区画整理事業(組合施行)	2.1	事業中
	-	練馬駅周辺地区整備	17.7	事業中
新座市		東北土地区画整理事業	65.0	計画中
		(仮)新座駅北口土地区画整理事業	約31.5	事業化計画中
		新座駅南口土地区画整理事業	8.1	整備中
		新座駅南口第二土地区画整理事業	37.4	整備中
		中野土地区画整理事業	7.6	整備中
		12号線に合わせた区画整理	約100.0	12号線延伸と一体的な構想
		野火止七丁目地区土地区画整理事業	2.2	整備中
	(仮)野火止五丁目北地区土地区画整理事業	約6.0	事業化計画中	
清瀬市		都営中清戸住宅建替え	-	整備中
		市営中里住宅建替え	-	計画中
所沢市	-	所沢カルチャーパーク	25.6	整備中

「東北土地区画整理事業」は、一部整備済

資料:各自治体長期計画、都市計画図、ヒアリング調査より作成

注:表中の番号は図2-14の番号に対応している

注:計画・構想中プロジェクトを含む

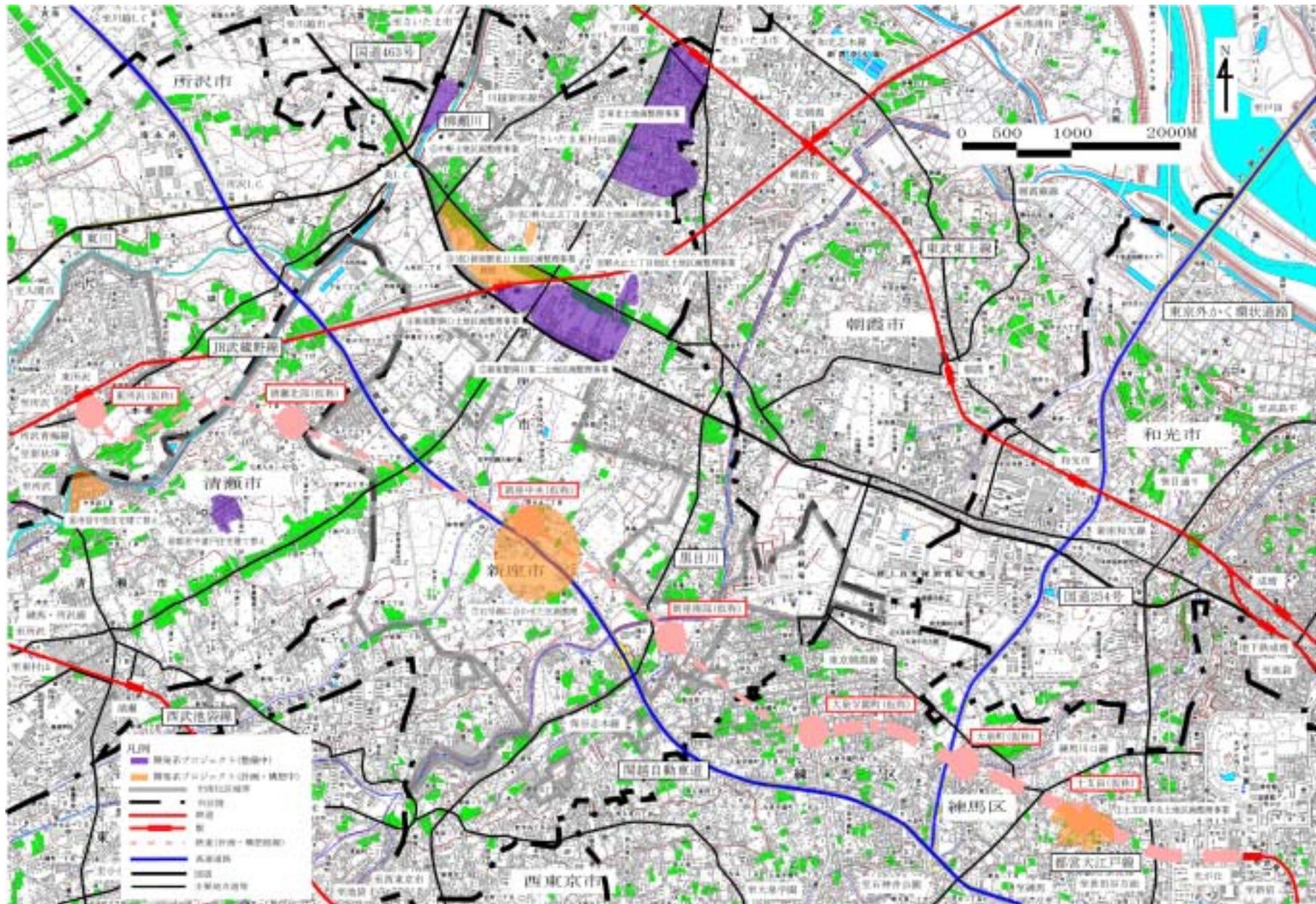


図 2-14 沿線地域における開発系プロジェクト

(3) 12号線(延伸区間)の計画条件

本調査における12号線延伸区間の計画条件を以下のように考えた。基本的には既往調査の内容を踏襲したものとなっている。

【ルート・駅位置の検討にあたって考慮する点】

12号線延伸の主たる整備効果として、「沿線地域から新宿など都心方面への速達性・直結性向上」、「鉄道不便地域の解消」が挙げられる。このことを念頭にルートや駅位置の検討を行う必要がある。

- ・ 既存路線並みの速達性確保(表定速度、駅間距離)
- ・ 既存鉄道駅の駅勢圏との関係
- ・ 新駅へのアクセシビリティ確保(幹線道路網との結節確保)
- ・ 土地利用上の制約への対応(平林寺、米軍大和田通信所など)
- ・ その他(関越自動車道との交差箇所(数)など)

<参考> 既往調査「都市高速鉄道12号線延伸に向けた地域整備構想等に関する調査」
 (平成10年3月)で設定した都市高速鉄道12号線の導入ルートと駅配置

