

2.2 沿線地域の基本的方向性

2.2.1 沿線地域の将来地域構造検討の考え方

沿線地域における将来構造の検討にあたっては、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））において示されている沿線地域の将来地域構造をベースとし、以下の2点に着目して地域整備上の課題を検討した。

- 1) 沿線地域の広域的位置付け
- 2) 近年における社会動向の変化

2.2.2 既往調査における沿線地域の将来地域構造の方向性

既往調査では、沿線地域における将来地域構造の方向性として、以下の4点を挙げている。

機能拠点の整理

新駅配置と併せ新たな機能拠点の形成を図り、他の機能拠点との補完・連携を図りながら、地域住民の日常生活や諸活動を効率的にサポートする。

都市軸の形成

将来の市街地と機能拠点の形成に対応して、以下の都市軸の形成を図る。

- 1) 12号線沿線都市軸
 - ・ 沿線地域の新たな機能拠点を結ぶ軸。
 - ・ この都市軸上には、緑地・自然空間と共生する比較的コンパクトな「鉄道新駅を中心とした4つの計画的市街地」を形成し、地域の独自性を展開する。
- 2) 既存放射状都市軸
 - ・ 西武池袋線や東武東上線沿線に広がる市街地を貫き、都区部から所沢や川越等の広域中心拠点を結ぶ。
- 3) 既存環状都市軸
 - ・ JR武蔵野線沿線地域において、業務核都市や放射状都市軸への結節性を活かす。

地域連携軸の形成

新たな強化・誘導を図る12号線沿線都市軸と既存都市軸上の機能拠点や市街地が相互に連携する地域連携軸の形成を図る。

自然・歴史・文化の軸形成
 沿線地域の緑・水辺・歴史・レクリエーション等のネットワーク機能の形成を図る。

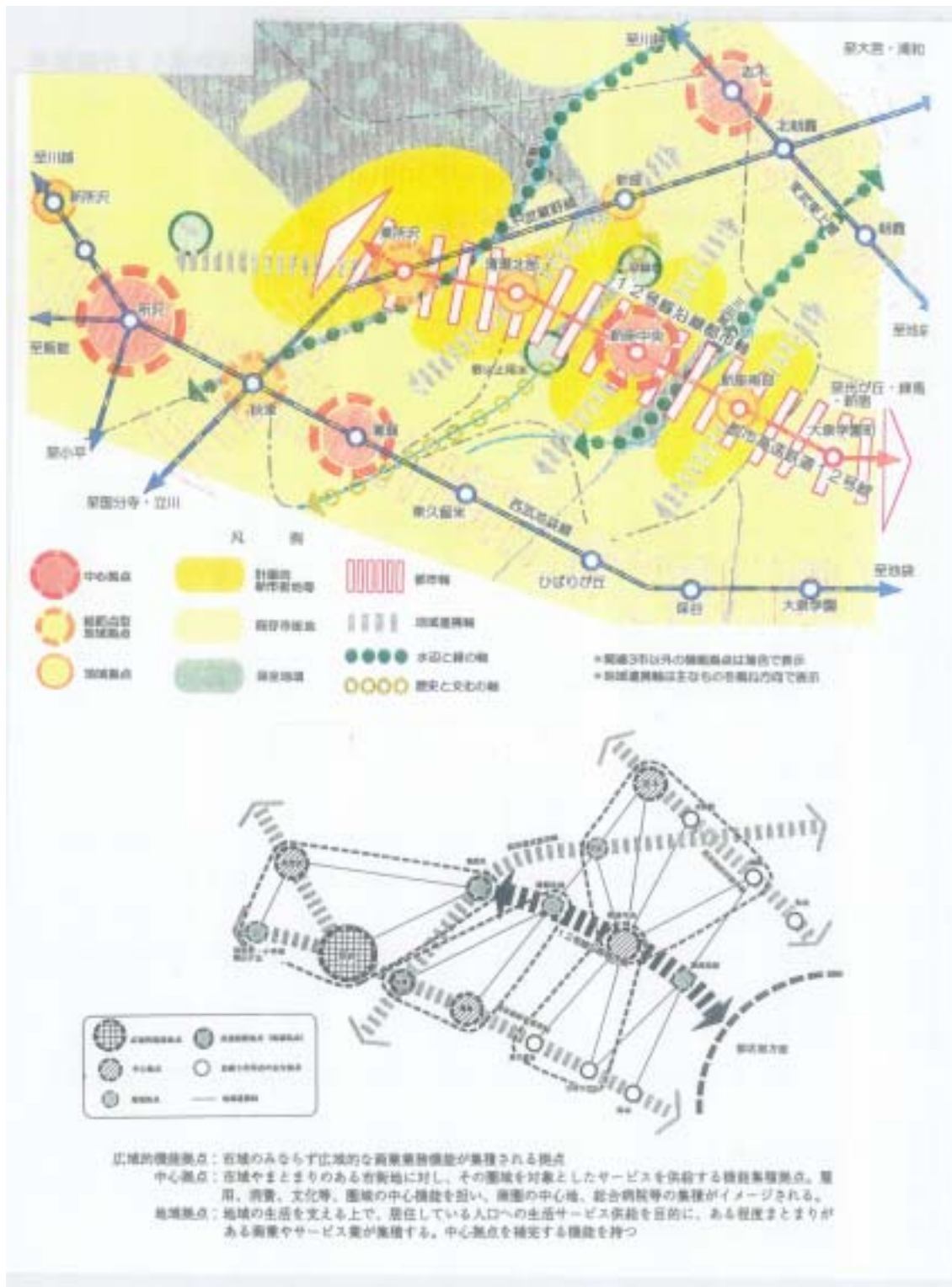


図 2 - 1 5 既往調査において提示された沿線地域構造

2.2.3 沿線地域の広域的位置付け

沿線地域を構成する3市1区（練馬区、清瀬市、新座市、所沢市）は、東京都心部から20～30kmの距離帯に位置し、就業の場や高次な都市的サービス等を都心部に依存しつつ住宅地としての開発が進んできた地域という共通項を持ちながらも、それぞれが異なる広域行政圏等に属しているため、都・県レベルの上位計画における地域、エリア区分も異なっている。そのため、沿線地域全体を包含した広域的なまちづくりに関する構想・計画はこれまで存在していなかった。

表 2-11 沿線地域自治体の広域的位置付け

広域的位置付け	練馬区	清瀬市	新座市	所沢市
広域行政圏等 (構成自治体)		多摩北部都市広域行政圏 (清瀬市、小平市、東村山市、西東京市、東久留米市)	埼玉県南西部4市まちづくり協議会(朝霞市、志木市、和光市、新座市)	埼玉県西部地域まちづくり協議会(所沢市、飯能市、狭山市、入間市)
都・県レベルの上位計画における地域、エリア区分 (構成自治体)	区部西部・南部エリア(練馬区、杉並区、中野区、世田谷区、渋谷区、目黒区、品川区、大田区)	多摩東部エリア(上記5市を含む11市)	西部地域(西部複合都市圏)	
			南西部4市圏(上記の4市)	所沢都市圏(所沢市、狭山市、飯能市、入間市、名栗村 ¹)



沿線地域の将来地域整備は、沿線地域それぞれの自治体が属している広域圏の地域整備の方向と整合を図りながら進めていく必要がある。

そのため、沿線地域を一体的に整備するのではなく、新駅を核とした地域拠点毎の点的開発が基本となる。

そのうえで、沿線イメージの共有といった緩やかな形での連携を図りながら、沿線地域の将来地域整備を進める必要がある。

12号線整備を前提とした沿線地域整備の方向性を、それぞれの自治体が属する広域圏計画にフィードバックする必要がある。

¹ 名栗村は2005年1月に飯能市と合併している。



図 2-16 「東京構想2000」におけるエリア区分



図 2-17 埼玉県における都市圏(出典:「彩の国5か年計画21」(平成14年2月))



図 2-18 多摩北部都市広域行政圏

次ページ以降に、沿線市区が構想している将来都市構造を示した。この中において、12号線延伸地域の扱いを整理すると、以下のようになる。

練馬区については、延伸部の中では（仮称）大泉学園町駅までの区間の計画熟度が高く駅位置が確定的であるため、将来都市構造の中で、新駅周辺地区を地区・地域レベルの拠点（生活拠点）として明確に位置付けている。

清瀬市については、「清瀬北部」周辺地域を、市を代表する拠点の一つ（新時代を担う拠点）として位置付けており、清瀬駅、新秋津駅に次ぐ新たな商業・業務機能の集積を考えている。

新座市については、「新座中央」からJR新座駅に至る範囲が、“まちづくり検討ゾーン”とされており、市中央部にふさわしい都市的利便性の確保がうたわれている。しかし、現段階では駅位置が不確定なこともあり、新駅を中心とした拠点整備が明示的に表現された将来都市構造とはなっていない。

所沢市については、既設駅である東所沢駅周辺について、“地域生活拠点”としての位置付けがなされている。しかし、12号線延伸により将来の交通結節点になることを前提とした、広域的な観点からの整理はなされていない。



図 2-19 将来都市構造図(練馬区)

(出典：練馬区長期総合計画(平成13年3月))



図 2-20 将来都市構造図（清瀬市）

（出典：清瀬市都市計画マスタープラン（平成13年3月））

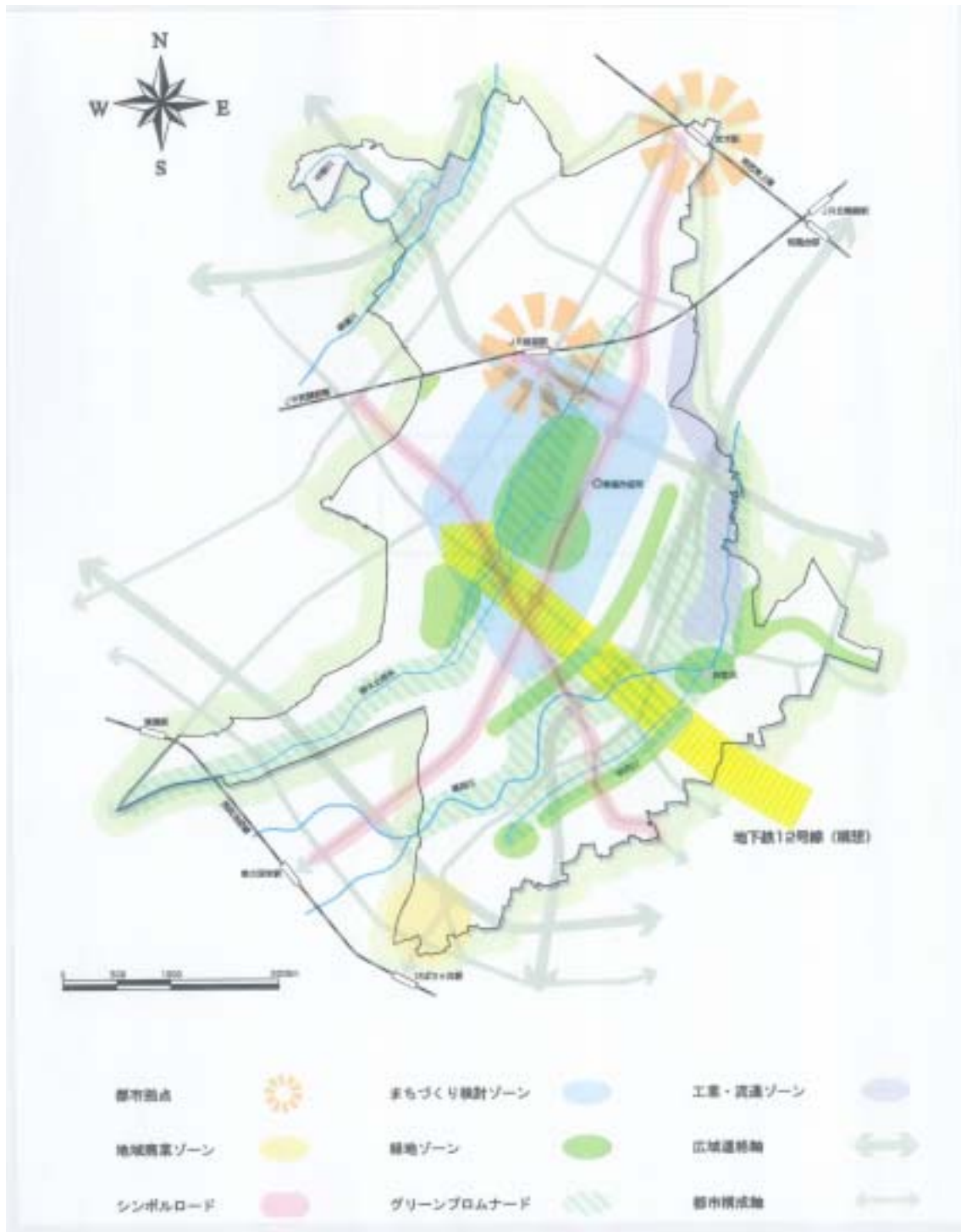


図 2-2 1 将来都市構造図（新座市）

（出典：新座市都市計画マスタープラン（平成13年3月））



図 2-22 まちの構造(平面イメージ)(所沢市)
 (出典: 所沢市まちづくり基本方針(平成10年6月))

2.2.4 近年における社会動向の変化

(1) 人口増加の鈍化と人口の都心回帰

少子高齢化の進展により、我が国の人口は2005年（平成17年）前後を境に減少傾向に転じると推計されており、東京都、埼玉県についても2015年（平成27年）前後を境として人口が減少に転じるとの推計がなされている。

一方、バブル崩壊による地価の下落などにより、ここ数年は都区部の人口は増加傾向にあり、特に都心部の千代田、中央、港の3区においてその傾向が著しい。

沿線地域の将来人口推計によれば、今後10～15年程度は人口増加傾向にあり、その後、減少に転じている。都心に近い地域ほど人口の増加傾向が大きく、減少に転じる時期も遅くなる傾向にある。



首都圏では、これまでは増加する人口の受け皿として新たな開発が行われてきたが、今後は人口が減少していくため、複数の地域間で取り合う状況となる。就業地に近く生活に便利な都心部の居住地の人気の高まる中、郊外に位置する住居系地域については、それに替わる魅力を創出していく必要がある。



図 2-23 区部でのエリア別人口変動（1985年基準）

出典：「東京都市白書2002」（平成14年7月、東京都）

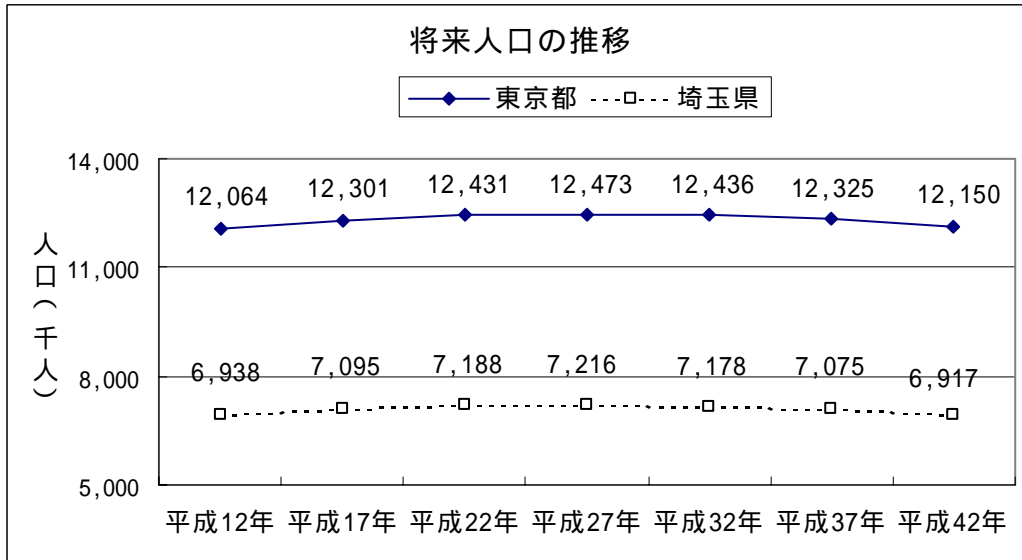


図 2 - 2 4 東京都、埼玉県の将来人口推計結果

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

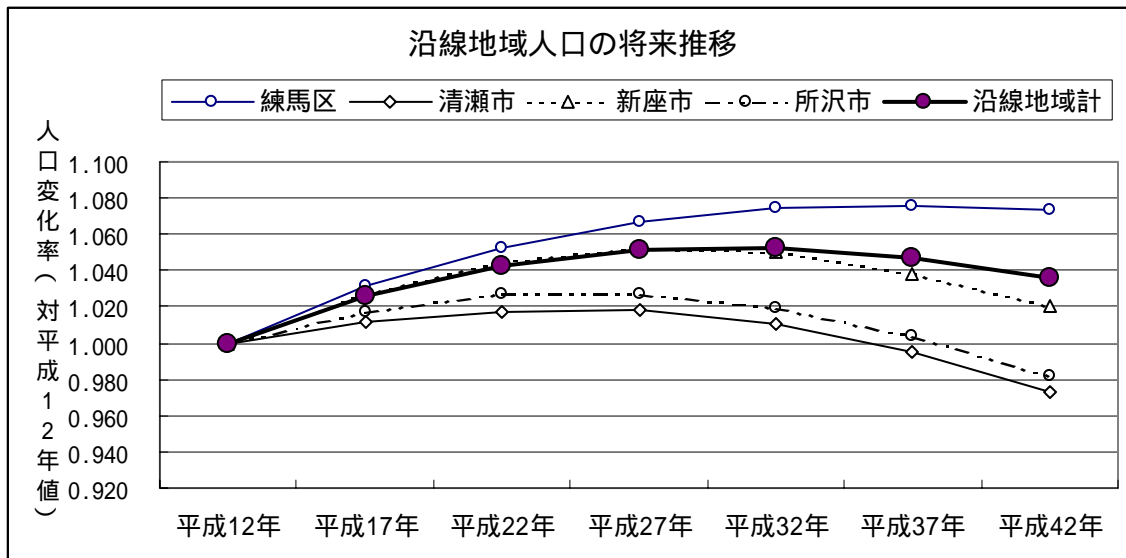


図 2 - 2 5 沿線地域の将来人口推移(平成12年基準)

(出典：「日本の市区町村別将来推計人口(平成15年12月推計)」、国立社会保障・人口問題研究所)

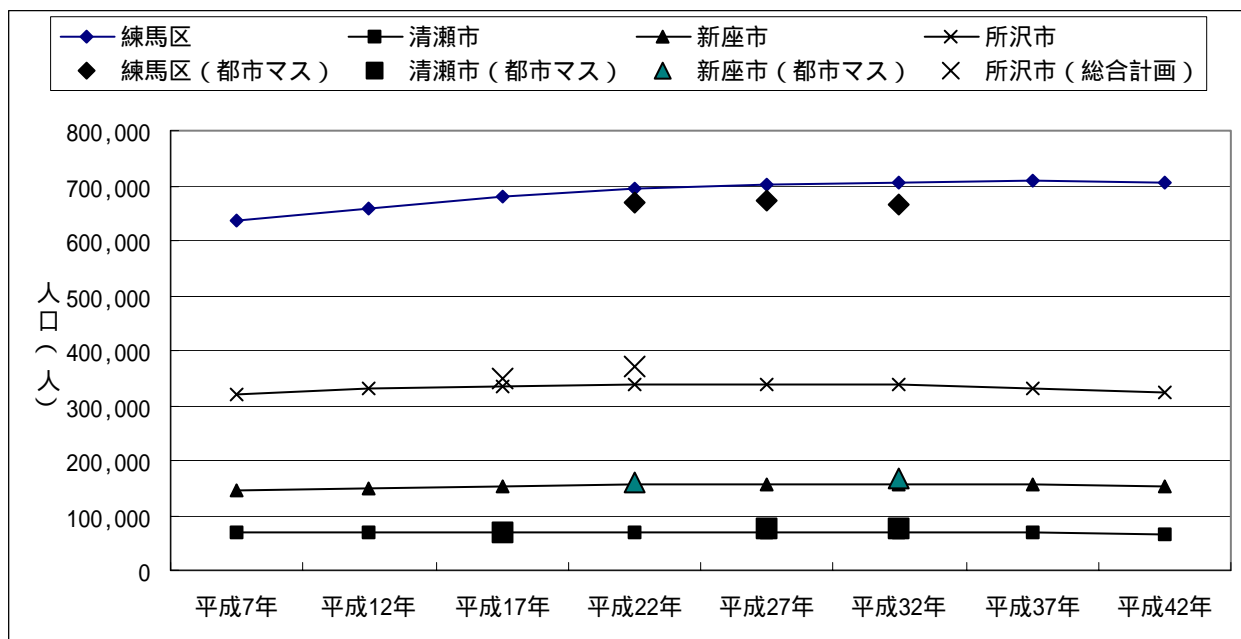


図 2 - 2 6 沿線地域の将来推計人口

出典「日本の市区町村別将来推計人口(平成15年12月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

「練馬区都市計画マスタープラン」(平成13年3月)

「新座市都市計画マスタープラン」(平成13年3月)

「清瀬市都市計画マスタープラン」(平成13年3月)

「所沢市総合計画」(平成13年3月)

【参考】既往調査において、12号線延伸部整備の採算性が確保される目安とされた開発人口ボリューム（約3万人）の意味合いについて

表 2-12 既往調査において試算された採算性確保のために必要となる開発人口ボリューム

地区	新市街地開発		既成市街地更新等		備考
新座南部周辺	30ha	3,000人	145ha	2,200人	暫定逆線引き地区を中心とした面的な市街地整備を展開。
新座中央周辺	220ha	18,000人			新駅（中心拠点）と一体的な複合型や環境調和型など多様な市街地の形成。
清瀬北部周辺			90ha	2,700人	既存団地の更新と未利用地の宅地化。
東所沢周辺	15ha	2,300人	190ha	2,000人	駅に近接する一部地域を中層住宅市街地として整備。
沿線地域計	265ha	23,300人	425ha	6,900人	合計 30,200人

注) ここで示したものは、新線建設単価を150億円/km（高架構造を想定）とした場合に、採算性確保のために必要となる開発人口ボリューム（既往調査におけるシナリオ2）である。

採算性確保のために必要とされる開発人口ボリューム（約3万人）を、各市（新座市、清瀬市、所沢市）において今後増加が予想される人口量（表3-3の「人口増分」と比較すると、必要となる開発人口が、予想される人口増加量を超えている市があるなど、その実現には非常な困難が予想される。

沿線地域に今後必要な人口増加量

新座市では、23.2千人の人口増加が必要。（今後予想される人口増加量約7.6千人の約3倍）

清瀬市では、2.7千人の人口増加が必要。（今後予想される人口増加量約1.9千人の約1.5倍）

所沢市（東所沢駅周辺）では、4.3千人の人口増加が必要。（今後予想される人口増加量約6.0千人の約7割）

表 2-13 沿線地域において推計されている将来人口（増加量）と沿線開発人口の関係

		現況（平成14年3月時点）			人口ピーク時点			沿線新規開発人口（千人）	人口増分に対する比率（%）	開発人口定着後の人口密度（人/ha）
		面積（ha）	人口（千人）	人口密度（人/ha）	人口（千人）	人口増分（千人）	人口密度（人/ha）			
練馬区	市街化区域	4,816	663.1	137.7	708.2	45.1	147.1	H37		
	市街化調整区域	0	0.0		0.0	0.0				
	合計	4,816	663.1	137.7	708.2	45.1	147.1			
新座市	市街化区域	1,299	134.9	103.8	142.5	7.6	109.7	H27	23.2	305.3
	市街化調整区域	981	14.8	15.1	14.8	0.0	15.1			
	合計	2,280	149.7	65.7	157.3	7.6	69.0			
清瀬市	市街化区域	1,019	67.4	66.1	69.3	1.9	68.0	H27	2.7	142.1
	市街化調整区域	0	0.0		0.0	0.0				
	合計	1,019	67.4	66.1	69.3	1.9	68.0			
所沢市	市街化区域	2,749	283.2	103.0	289.2	6.0	105.2	H27	4.3	71.7
	市街化調整区域	4,450	49.8	11.2	49.8	0.0	11.2			
	合計	7,199	333.0	46.3	339.0	6.0	47.1			

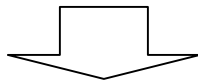
注1) 沿線開発人口 新座市：新座南部+新座中央 清瀬市：清瀬北部 所沢市：東所沢将来の

注2) 人口増加、沿線開発人口は、全て市街化区域内に定着するとの想定を置いた。

(2) 都市基盤整備に対する認識の変化

停滞傾向にある経済状況、国・自治体の厳しい財政状況を背景とし、近年、道路整備や鉄道整備など都市基盤整備に対する市民の認識は厳しいものとなっている。そのため、新規事業に対しては、その費用対効果の観点からみた必要性に関する評価がより一層求められるようになってきており、鉄道整備に関していえば、採算性を確保するための需要面での担保、整備効果の定量的把握（便益計測）が、必要性を議論する際の重要な要素となっている。

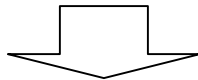
運輸政策審議会答申第18号の中で「東京圏の鉄道ネットワークは相当程度概成しつつある（後略）」と言及されており、計画策定の基本的な考え方として「既存ストック活用の観点から、これまでの鉄道整備の蓄積である既設路線を改良し高度利用を図ることにより鉄道のリノベーションを積極的に推進するものとする。」とされている。そのため、新規路線の整備については、既存鉄道ネットワークの高度利用による鉄道ネットワーク全体の機能強化といった観点からの必要性が求められる。



既設路線ネットワークの高度利用という観点からみた、延伸の必要性についての検討が必要となる。

(3) 環境問題に配慮した街づくりへの要請

地球温暖化、オゾン層の破壊や酸性雨など、様々な環境に関する問題が新たに浮上ってきており、我が国では環境問題に関する意識が近年急速に高まってきている。このような背景をもとに、都市整備に関しても、環境問題を念頭に置いた“持続可能性（サステイナブル）”という観点からの検討が行われるようになっており、それに対応した都市基盤の整備が社会的に要求されるようになってきている。



徒歩、公共交通の利用を前提とした自動車に依存しない都市づくり。
沿線地域に残る、貴重な緑地空間の保全・活用。

2.2.5 沿線地域整備の基本方針

沿線地域の持続的発展を可能とする市街地整備の展開（競争力の向上）

これまでの人口が増加傾向にあった時代とは異なり、これから迎える人口減少時代では、これまで以上に居住地の選別が厳しく行われるようになると考えられる。その結果、他地域と比較して居住地としての魅力度が低い地域については、首都圏全体の減少傾向を上回る人口流出が発生する可能性がある。

このような背景を踏まえ、沿線地域の持つ、東京都副都心（新宿、池袋、臨海部方面）や業務核都市（浦和・大宮、川越、八王子・立川・多摩）へのアクセシビリティの潜在的な高さ、恵まれた自然環境といった長所を活かし、他地域に対する相対的な魅力度を向上させることで、近い将来に訪れる人口減少時においても、地域の持続的発展が可能な市街地整備・都市基盤整備を図る。

既成市街地の再活性化に寄与する機能拠点の配置

無秩序な市街地の拡大の防止や、既成市街地の面的再編を図るため、既成市街地との連担性に配慮した機能拠点を配置する。このことにより効率的な都市基盤整備を促進し、既成市街地の抱える問題（老朽市街地、拠点性の低さ、防災性）への対応を図るとともに、沿線地域の均衡ある発展を図る。

自然環境、歴史的資源の計画的保全と共生

沿線地域に残る、武蔵野の雑木林や斜面林、水辺などの自然環境、歴史的文化遺産に対しては計画的な保全を図る。また、新たに配置する機能拠点を中心とした比較的コンパクトな市街地整備を図ることで、環境付加を少なくし、周辺部の自然環境との共生を図る。

2.2.6 地域拠点整備に関する検討

延伸部における地域拠点（新駅）整備の方針について検討を行う。検討は、既往調査において示されている地域拠点整備の方針が、現状に鑑みて問題ないかどうか、という観点から行う。

大泉学園町（既往調査では対象外）

新駅を中心として商業系地域拠点を整備することで、練馬区北西部地域における既成市街地の再活性化を図る。

新座南部

【既往調査】

黒目川以南の新座市南部ゾーンには、新駅配置に併せて新座南部地域の商業系地域拠点の形成を図る。



練馬区から連担した市街地の外縁部に位置し、そこに新駅を中心とした商業系地域拠点を整備し拠点性を確保することは、無秩序な市街地拡大を抑制し、効率的なインフラ整備を行うことに対して効果があると考えられる。

新座中央

【既往調査】

新座市中央ゾーンには新駅と一体的な新市街地形成と共に、新座市の行政・商業・業務等、市民生活を支える中心拠点『新座市の新しい顔』の形成を図る。これにより新座市の空洞的地域構造の是正を図る。



本地区は市街化調整区域の中にあるため、既往調査で述べているような拠点整備については、広範な区域を市街化区域に編入する必要がある。また、現在の社会状況から、それだけの地域面積に見合う人口フレームの定着が現実的に可能かといった問題もある。

本調査では、既往調査で提示している「中心拠点」としての新市街地形成は困難と考え、新座中央地区について以下のような対応を検討する。

市街化調整区域内という枠組みの中で可能な新駅周辺整備内容の検討（新駅設置箇所の見直しも含む）。

「中心拠点」の検討を進めるとともに、一方で、周辺市街化区域との連担性を重視するなど、別の視点から駅位置を検討することも考えられる。

清瀬北部

【既往調査】

周辺の団地群等で囲まれた清瀬北部ゾーンでは、既存の行政、産業、交流機能を活かし、新駅配置と一体的な清瀬市北部地域レベルの商業系(日常的商業・都市的サービス機能)の地域拠点の形成を図る。



新駅と一体化した商業系地域拠点を形成し、併せて周辺の老朽化した集合住宅の機能更新を行うことで、既成市街地の活性化を図る。その際、隣接する新座市に存在する市街化調整区域内の宅地や、地区周辺に存在する生産緑地などを考慮したうえで、拠点整備の範囲、内容や新駅位置を検討していく必要がある。

東所沢

【既往調査】

所沢市で位置付けられている東所沢地域拠点は、既存の東所沢駅を中心に交通結節拠点性の向上を活かし、より高次で魅力ある商業・サービス施設機能を有する拠点としての形成を図る。



特に東所沢駅の南側地域については、その市街地の外郭を担う(仮)所沢バイパス線の整備と連携した整備が望まれる。



所沢市まちづくり基本方針(再掲)

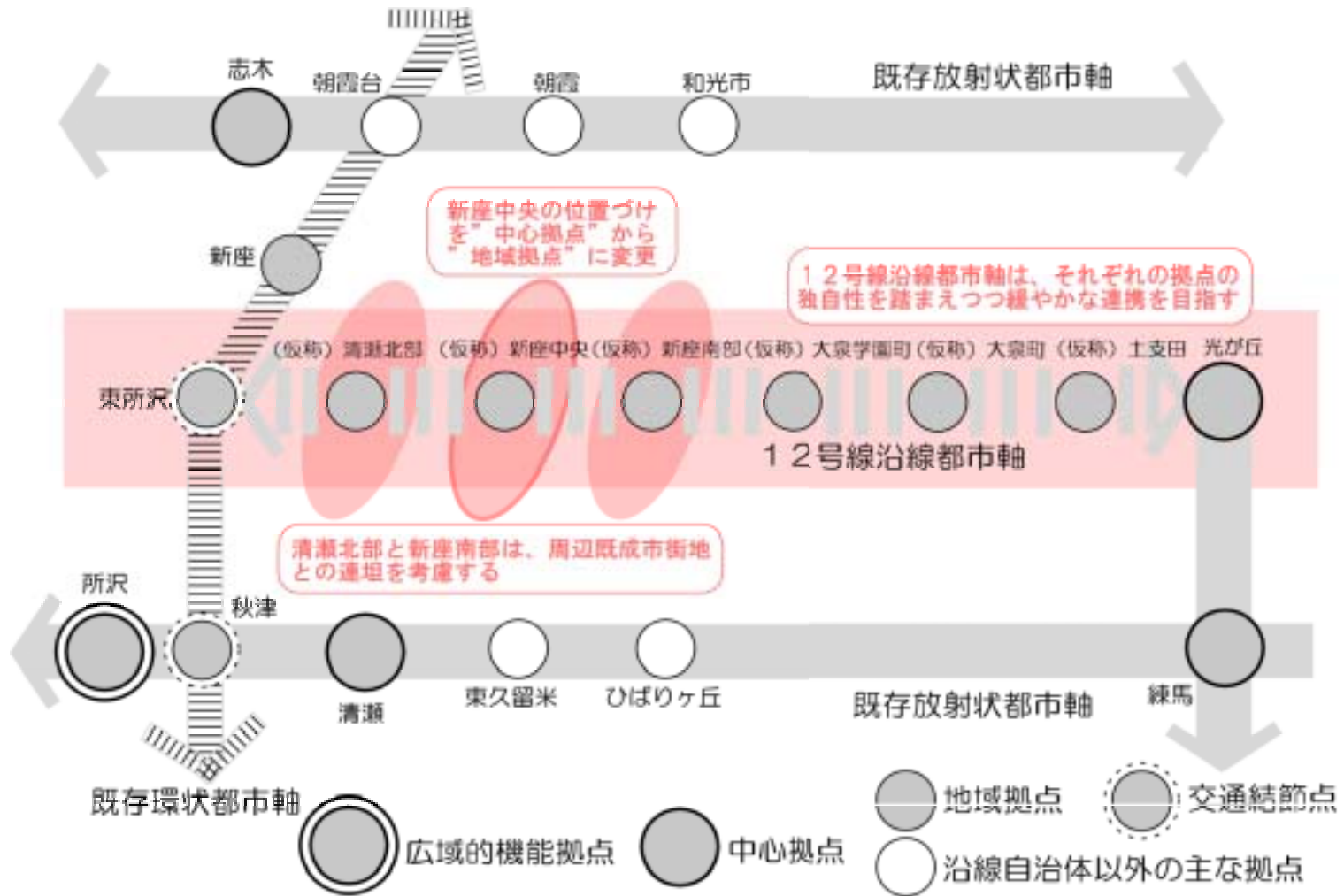


図 2 - 2 7 沿線地域の機能拠点の連携構造（既往調査からの見直し箇所）

2.3 平成15年度調査で整理された検討項目

平成15年度の調査では、以下に示す項目を今後の検討項目として整理を行った。

(1) 鉄道事業可能性の検討と課題の把握

12号線延伸事業の成立条件について

今後、本調査で検討する地域整備構造は、既往調査のシナリオと比較して、1つ1つの機能拠点および周辺に展開する市街地の規模がコンパクトなものになると考える。また、将来において予想される首都圏全体の人口減少という状況を勘案した場合、既往調査において12号線延伸部の採算性確保に必要とされている、3万人程度の新規フレームの上乗せは困難な状況にある。そのため、事業の採算性確保に関する方策（事業費の削減施策、整備スキームの見直し等）を検討した上で、延伸事業が成立する条件について見直しを行う。

(2) 地域整備方針と交通基盤整備のあり方の検討

機能拠点（新駅）配置位置

光が丘以西の延伸部のうち、その駅位置が流動的な3駅（新座南部、新座中央、清瀬北部）については、駅周辺に展開される機能拠点の整備内容と併せて、その設置位置についての、駅設置の有無も併せて検討を行う。

都市交通基盤整備の内容

自動車に依存しない、コンパクトな市街地形成を実現するために必要となる都市交通基盤整備の方針・内容についての検討を行う。

(3) 12号線の段階的な活用方策の検討

現在の計画熟度から考えると、光が丘駅～大泉学園町駅までを先行的に整備し、その後、東所沢駅までの延伸を行う段階的な整備が現実的である。そのため、大泉学園町駅までの先行整備の段階と、その後の東所沢駅までの延伸整備後の両方を念頭においた道路網計画、公共交通網計画の検討を行う。

例えば、先行整備の段階では、沿線地域から大泉学園町駅までのアクセスに寄与し、その後の東所沢駅への延伸時における12号線の導入空間となる道路の優先整備など。

実現化に向けての検討課題の把握

これらの結果を踏まえ、今後12号線延伸を実現するにあたり、地域として取り組むべき課題を明らかにする。