

5 地域整備方針と交通基盤整備のあり方の検討

5.1 対象地域における新たな開発規模の想定

(1) 対象地域における新たな開発の必要性

12号線延伸部需要予測及び採算検討の結果をみると、各市区が計画している12号線沿線の将来人口をもとに推計した利用者数では、鉄道事業としての採算確保は難しく、採算を確保するためには、延伸部4駅の利用者数は約40千人/日が必要となる。これは、予測値(26.5千人/日)の約1.5倍、13.5千人/日の増分である。

そのため、各駅周辺においては、新駅整備にあわせた一体的な都市基盤整備や交通施設整備を行い、既成市街地の再整備と新たな市街地整備による人口の定着を図り、利用者の増加を進める必要がある。

(2) 新たな開発規模の想定

対象駅ごとの地域整備方針を検討する前提として、鉄道需要予測結果をもとに、各駅ごとの開発人口を試算する。試算の考え方は次の通りである。

【各駅に必要とされる増加利用者数】

対象地域内4駅では、事業の採算確保のためには13,500人/日の利用者増が必要であり、予測結果と合計すると40,000人/日の利用者数となる。

このうち、東所沢駅では約7,400人/日が他路線からの乗換え利用者であることから、4駅周辺地域のみからの利用者数は32,600人/日が必要となる。

この量を各駅で確保するものと考えると、1駅あたりの利用者数は8,200人/日と推計される。

既に沿線の市街地形成が成熟している 期区間(光が丘~大泉学園町間、4駅)の利用者数は約35,800人/日であり、1駅平均では約8,900人/日となることから、 期区間における各駅の利用者数の想定値は概ね妥当な範囲と考えられる。

(事業収支が成立するための4駅合計の必要利用者数)

$$= 26,500 \text{ 人/日} + 13,500 \text{ 人/日} = \underline{40,000 \text{ 人/日}}$$

(東所沢駅での乗換え利用者を除く必要利用者数)

$$= 40,000 \text{ 人/日} - 7,400 \text{ 人/日} = \underline{32,600 \text{ 人/日}}$$

(1駅あたりの必要利用者数)

$$= 32,600 \text{ 人/日} \div 4 \text{ 駅} = \underline{8,200 \text{ 人/日}}$$

この利用者数を確保するためには、各駅では、2,000人~6,000人の需要増が必要であり、新たに沿線に定着させる人口は約45,000人と推計される。

表 5 - 1 増加利用者を確保するための開発規模の試算

駅名	将来利用者数 (人/日)	目標利用者数 (人/日)	増加利用者数 (人/日)	開発人口規模 (人)
新座南部駅	6,100	8,200	2,100	7,000
新座中央駅	2,300	8,200	5,900	19,700
清瀬北部駅	4,600	8,200	3,600	12,000
東所沢駅 (内、乗換え)	13,500 (7,400)	15,500 (7,400)	2,000 (0)	6,700
合計	26,500	40,000	13,500	45,000

* 開発人口規模は、人口に対する沿線地域の鉄道利用率を 30% (予測結果を参考) として試算した。

* 100 人単位への数字丸めのため、各駅の値と合計値は必ずしも一致しない。

5.2 対象地域における地域整備方針の検討

各駅で必要とされる開発規模を前提として、対象地域の地域整備方針を検討する。

(1) 新座南部駅

【検討の前提】

- ・ 将来利用者数：6,100 人/日
- ・ 採算確保のために必要となる増加利用者数：2,100 人/日
- ・ 必要となる新たな開発人口規模：7,000 人

地域整備方針

新座南部地域は、練馬区に隣接する市街地として市街化区域となっているが、新座市北部・東部の市街化区域とは連担していない。

この地域の人口密度は 60～80 人/ha であり、練馬区内の市街地（140 人/ha）に比べて低いことから、練馬区内の既成市街地との連担性を考えると、新駅設置を契機として市街地の高密度化の促進が期待される。

また、新座南部駅に近接する関越自動車道の新座料金所は、インターチェンジ併設の構想があり、設置に向けた検討を進めている。IC 設置がなされた場合には、新駅設置と合わせてこの地域の交通利便性は格段に向上することが想定される。

このような状況を踏まえ、新座南部駅については、次のような地域整備方針が考えられる。

【新座南部駅周辺の地域整備方針】

- 新駅整備に合わせて、駅周辺地域を一体的に整備・開発することにより、新座市南部市街地と東部市街地の連担を図る。
- 短期的には、関越自動車道新座料金所東部・黒目川南部の地域を新市街地として開発する。
- 新駅整備に合わせた交通施設整備を進め、周辺の既成市街地と新駅とのアクセス性を高めることにより、既成市街地の市街地密度の向上を図り、新規需要を拡大する。
- 長期的には、都市計画道路・保谷朝霞線の整備に合わせて、地域の骨格道路形成を図ることにより、宅地開発がなされている馬場地区、堀ノ内地区、道場地区の整備・市街化区域編入を進める。
- 道場地区については、黒目川沿いに道場公園整備の計画があり、良好な住宅地開発の形成が期待される。

交通施設整備方針

地域整備方針の考え方にもとづき、次のような交通施設整備方針が考えられる。

【新駅設置の考え方】

- 新座南部駅は、関越自動車道新座料金所東部の池田地区に設置する。
- 路線の構造は、練馬区内は地下構造とし、新座市内は途中から高架構造とする。
- 新駅へのアクセスは、主要地方道保谷志木線経由とし、同路線から駅前広場へのアクセス道路を整備する。

【道路整備方針】

- 主要地方道保谷志木線は、新駅へのアクセス道路となるとともに、新座料金所にICが併設された場合は、ICアクセス道路にもなることから、道路機能を強化するための4車線化を図る。
- 短期的には、黒目川対岸で交差する現道（新座市道第56-06号線）から、道場地区を南北に通過する現道（新座市道第41-03号線）までの区間を4車線化する。
- 長期的には、都市計画道路保谷朝霞線の整備に合わせて、同路線との交差部までの4車線化を図る。
- 駅周辺地区内は、主要地方道保谷志木線を骨格道路として、現道の改良等により地区内道路網の整備を図る。

人口定着の見込み

地域整備方針にもとづき、沿線地域での人口増加数を試算する。

【新規開発地区分】(市街化調整区域)

新規開発地区については、面整備により市街化区域への編入を想定する。

開発人口の想定は、目標人口密度を100人/haと想定し、現状の人口密度との差分から算定する。

池田地区（池田1～2丁目地区）：地区面積は約24ha（ただし、学校・流通施設を除く開発地区は11ha）

道場地区（道場1～3丁目）：地区面積は約38ha

馬場地区（馬場4丁目）：地区面積は約5ha

堀ノ内地区（堀ノ内1丁目）：地区面積は約10ha

【既成市街地分】(市街化区域)

既成市街地については、新駅整備によるポテンシャルの増加により、人口増が図られるものと想定する。

目標人口密度は、隣接する練馬区並として140人/haとして算定する。

栄地区（栄1～5丁目）：地区面積は約 68ha
 片山地区（片山1～3丁目）：地区面積は約 72ha
 池田地区（池田3～5丁目）：地区面積は約 34ha
 馬場地区（馬場2～3丁目と1、4丁目の一部）：約 77ha

試算結果で増加人口は約 16,600 人が見込まれ、必要となる新たな開発人口規模 7,000 人を上回る。

表 5 - 2 新座南部駅周辺の人口増加量の試算

地区名	整備内容	地区面積	目標人口密度	人口密度	人口増加量
池田地区	面整備（新規開発）	約 11ha	100 人/ha	15 人/ha	940 人
道場地区	面整備（新規開発）	約 38ha	100 人/ha	43 人/ha	2,170 人
馬場地区	面整備（新規開発）	約 5 ha	100 人/ha	37 人/ha	320 人
堀ノ内地区	面整備（新規開発）	約 10ha	100 人/ha	19 人/ha	810 人
新規分計					4,240 人
栄地区	既成市街地での増分	約 68ha	140 人/ha	173 人/ha	0 人
片山地区	同上	約 72ha	140 人/ha	95 人/ha	3,280 人
池田地区	同上	約 34ha	140 人/ha	89 人/ha	1,740 人
馬場地区	同上	約 34ha	140 人/ha	45 人/ha	7,310 人
既成市街地分計					12,330 人
合 計					16,570 人

* 既成市街地の人口密度は、該当地区の現況人口密度に、将来人口フレームの増加率（ゾーン単位）を乗じて設定した。

* 栄地区は、現況の人口密度が既に目標人口密度に達しているため、人口増加量は 0 人とした。

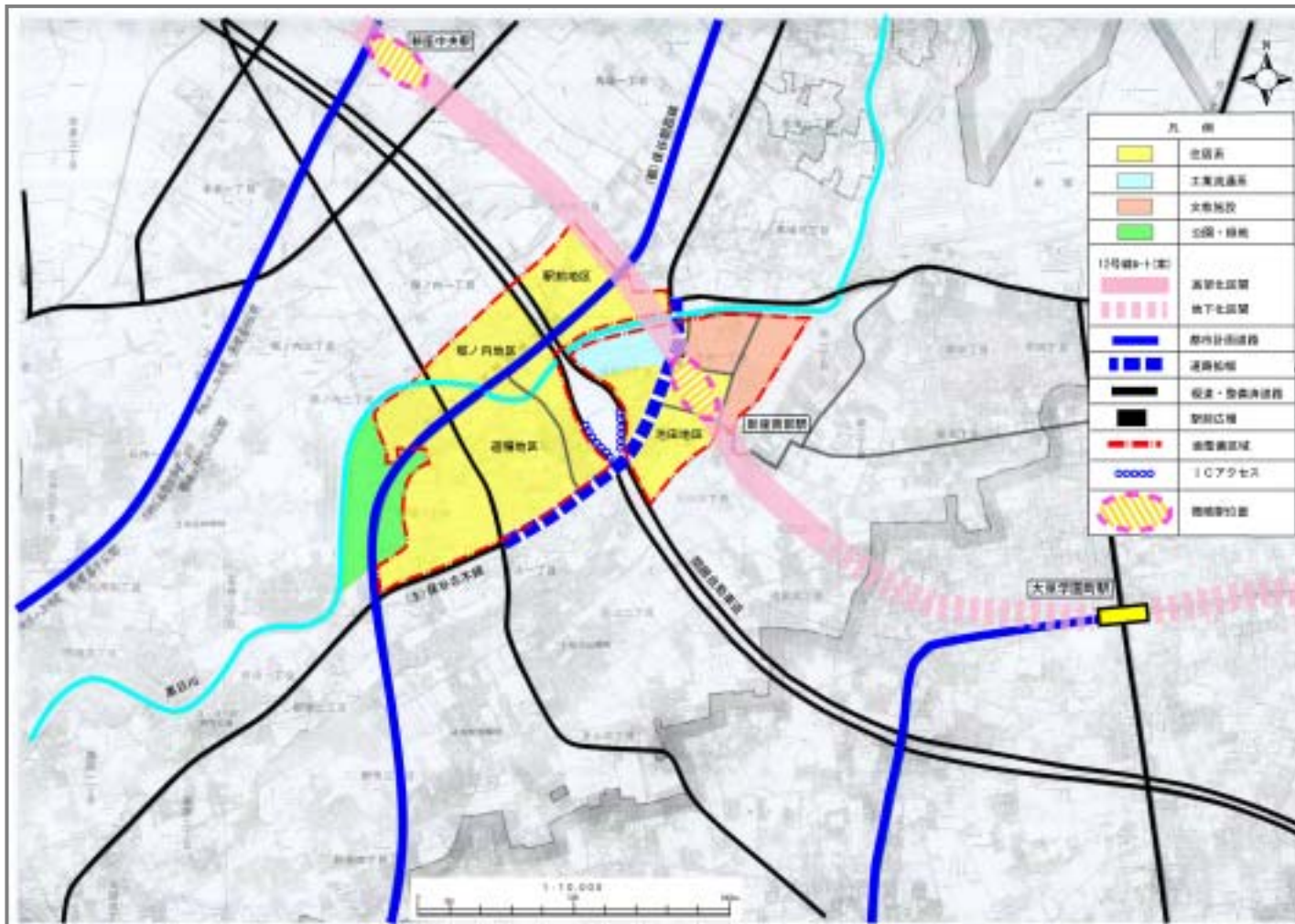


図 5 - 1 新座南部駅周辺地域の整備イメージ

(2) 新座中央駅

【検討の前提】

- ・ 将来利用者数：2,300 人/日
- ・ 採算確保のために必要となる増加利用者数：5,900 人/日
- ・ 必要となる新たな開発人口規模：19,700 人

地域整備方針

新座中央駅は、新座市の中央部に位置し、新座市役所や平林寺、総合運動場への最寄駅になることから、「観光都市にいざ」の顔としての整備が望まれる。

駅周辺は、関越自動車道と平林寺に囲まれた市街化調整区域であることから、新駅の設置に際しては、平林寺を中心とした環境保全を図るゾーンと、既成市街地との連担する新市街地整備ゾーンの観点から、地域整備を考える必要がある。

【地域整備方針】

- 東久留米志木線の北側区域については、国の指定天然記念物に指定されている平林寺境内林や野火止用水等、歴史的文化遺産が存在し、平林寺近郊緑地保全地域の指定を受けている。また、関越自動車道の西側には総合運動公園や総合体育館、テニスコートなどのレクリエーション施設が集中して立地しているため、同区域については、自然・公園緑地ゾーンとして、既存の農地を含めた保全地域として位置づける。
- 新駅整備と連動した新市街地整備は、東久留米志木線の南側に展開するものとする。
- 新駅は、東久留米志木線に接して南側に設置し、駅を中心に市役所から関越自動車道にかけての地域を新市街地として整備する。
- 平林寺は「観光都市にいざ」のシンボルであり、新座中央駅はその玄関口となる。新座中央駅から、平林寺・野火止用水・市役所・総合運動公園、JR新座駅等を回遊・アクセスする歩行者系空間の整備を図り、観光客に快適な空間を提供する。

交通施設整備方針

地域市整備方針の考え方にもとづき、新座中央駅については次のような交通施設整備方針が考えられる。

【新駅設置】

- 新座中央駅は、東久留米志木線に接して南側に設置する。
- 構造は高架とする。
- 新駅接して東側に駅前広場を整備し、東久留米志木線よりアクセスする。

【道路方針】

- 新駅へのアクセス道路は東久留米志木線とする。
- 鉄道の高架下空間や、野火止用水の側道、平林寺の外縁、総合運動公園のアプローチ道路等を利用することにより、回遊性に富んだ遊歩道を整備し、これらの施設と新座中央駅、JR新座駅を接続する歩行者ネットワークを形成する。

人口定着の見込み

【新規開発地区分】(市街化調整区域)

新規開発地区については、面整備により市街化区域への編入を想定する。

開発人口の想定は、目標人口密度を 100 人/ha と想定し、現状の人口密度との差分から算定する。

野火止地区(野火止 1、2 丁目の一部): 地区面積は約 31ha(学校面積を除く)

【既成市街地分】(市街化区域)

既成市街地については、新駅整備によるポテンシャルの増加により、人口増が図られるものと想定する。目標人口密度は、隣接する練馬区並として 140 人/ha として算定する。

野火止 1 丁目・畑中 1 丁目地区(市街化区域内のみ): 地区面積は約 55ha

試算結果では、増加人口は約 6,790 人が見込まれ、必要となる新たな開発人口規模の 19,700 人には足りない状況である。

新座市内のもう一つの駅である新座南部駅では、約 10,000 人/日の追加需要が見込まれており、その分を含めると不足分は約 2,900 人/日程度となる。

そこで、更なる利用者の増大を図るには、観光利用者数を増大するための「観光都市にいざ」をアピールするようなソフト施策の実施や、平林寺を中心とした自然・歴史的な景観・観光要素を高めるような駅周辺整備、自然環境保全のための施策を行うことも必要と考えられる。

表 5 - 3 新座中央駅周辺の人口増加量の試算

地区名	整備内容	地区面積	目標人口 密度	人口密度	人口増加量
野火止地区	面整備（新規開発）	約 31ha	100 人/ha	12 人/ha	2,730 人
新規分計					2,730 人
野火止・畑中地区	既成市街地での増分	約 55ha	140 人/ha	66 人/ha	4,060 人
既成市街地分計					4,060 人
合 計					6,790 人

* 既成市街地の人口密度は、将来人口フレームによる当該ゾーンの人口増加がほとんどないため、現況の人口密度としている。



図 5 - 2 新座中央駅周辺地域の整備イメージ

(3) 清瀬北部駅

- ・ 将来利用者数：4,600 人/日
- ・ 採算確保のために必要となる増加利用者数：3,600 人/日
- ・ 必要となる新たな開発人口規模：12,000 人

地域整備方針

清瀬北部地域には、旭ヶ丘団地、台田団地があり、中・高密度の市街地形成がなされているが、一般住宅地域については生産緑地も多く、新駅設置を契機として既存宅地の高度化が期待される。

このような状況を踏まえ、清瀬北部駅については次のような地域整備方針が考えられる。

【地域整備方針】

- 既存団地は昭和 40 年代前半の建築であり、老朽化に伴う建替えの促進により、高層化を図る。
- 団地に隣接する下宿地区や旭ヶ丘地区については未利用地が多く、地区内道路の整備も不十分であることから、新駅整備と連動した面的整備を行うことにより、住宅環境の質的向上、高密度化を図る。
- 新座市のあたご地区や隣接する清瀬市の下清戸地区では、面整備や市街地編入などを進め、住宅環境の向上、高密度化を図る。

交通施設整備方針

交通施設整備の方針については、次のような案が考えられる。

【新駅設置】

- 清瀬北部駅は、都市計画道路 3・4・17 号下清戸線の地下空間を利用し、旭ヶ丘団地、台田団地などからのアクセスに配慮した駅位置とする。
- 新座市内は高架構造とするが、清瀬市内からは地下構造とし、下清戸線地下を利用するルートとする。

【道路整備方針】

- 駅前広場を整備し、旭ヶ丘団地、台田団地などからのアクセスルートに対応した道路に接続する。
- 清瀬北部駅周辺は、骨格的な幹線道路は整備済であるが、下宿地区内は、地区内道路が不十分であり、面的整備によって地区内道路整備を図る。

人口定着の見込み

【既成市街地分】

清瀬市は、全域が市街化区域であるため、面整備を含む既成市街地の再整備により市街地密度の向上を図る。

目標人口密度は、新駅に近接すると想定される地区については 140 人/ha、その周辺地区については 100 人/ha を見込む。

新駅近接地区としては、旭が丘 1、3 丁目地区、下宿 1、2 丁目地区などが想定される。また、新駅周辺地区としては、旭が丘 4、6 丁目や、下宿 3 丁目地区、中里 5、6 丁目地区、下清戸 2、4、5 丁目地区などが想定される。

【団地建替え区分】

清瀬北部駅周辺の団地は、現在は中層団地であることから、建替えによる高層化が図られるものとし、既存事例を参考に約 2 割の増床を見込む。

旭が丘団地：戸数 2,114 戸、人口 1,020 人（2.4 人/世帯：清瀬市平均）

台田団地：戸数 1,340 戸、人口 640 人（2.4 人/世帯：清瀬市平均）

試算結果では、増加人口は約 13,400 人が見込まれ、必要となる新たな開発人口規模は概ね確保できると予測される。

表 5 - 4 清瀬北部駅周辺の人口増加量の試算

地区名	整備内容	地区面積	目標人口密度	現況人口密度	人口増加量
旭が丘 1 丁目地区	面整備、新規開発等	約 12ha	140 人/ha	79 人/ha	730 人
旭が丘 3 丁目地区		約 10ha	140 人/ha	44 人/ha	960 人
下宿 1 丁目地区		約 15ha	140 人/ha	79 人/ha	920 人
下宿 2 丁目地区		約 26ha	140 人/ha	33 人/ha	2,780 人
中里 5 丁目地区		約 15ha	100 人/ha	67 人/ha	500 人
中里 6 丁目地区		約 12ha	100 人/ha	67 人/ha	400 人
下宿 3 丁目地区		約 11ha	100 人/ha	36 人/ha	1,090 人
旭が丘 4、6 丁目地区		約 17ha	100 人/ha	36 人/ha	700 人
下清戸 2、4 丁目地区		約 33ha	100 人/ha	20 人/ha	2,640 人
下清戸 5 丁目地区		約 14ha	100 人/ha	27 人/ha	1,020 人
面整備分計		約 165ha			11,740 人
地区名	整備内容	戸数	現況人口	増床率	人口増加量
旭が丘団地	建替えによる増床	2,114 戸	5,070 人	120%	1,020 人
台田団地	同上	1,340 戸	3,220 人	120%	640 人
既成市街地分計					1,660 人
合 計					13,400 人

注 1 . 下宿 1 丁目地区の団地を除く地区の人口密度は、隣接する旭が丘 1 丁目 (79 人/ha) と同様とした。

注 2 . 旭が丘 4、6 丁目地区、下宿 3 丁目地区は、操車場、下水道処理場が地区内にあるため、可住地面積当りの人口密度が最も高い、下宿 3 丁目地区の値 (約 36ha/人) を用いた。

注 3 . 団地の現況人口は、戸数 × 世帯当り人口 (2.4 人 : 清瀬市実績) により算出した

注 4 . 団地の立替による増加戸数率 (120%) は、都市再生機構資料を参考にした。

注 5 . あたご地区は、市街化調整区域のため、増加人口は想定していない。

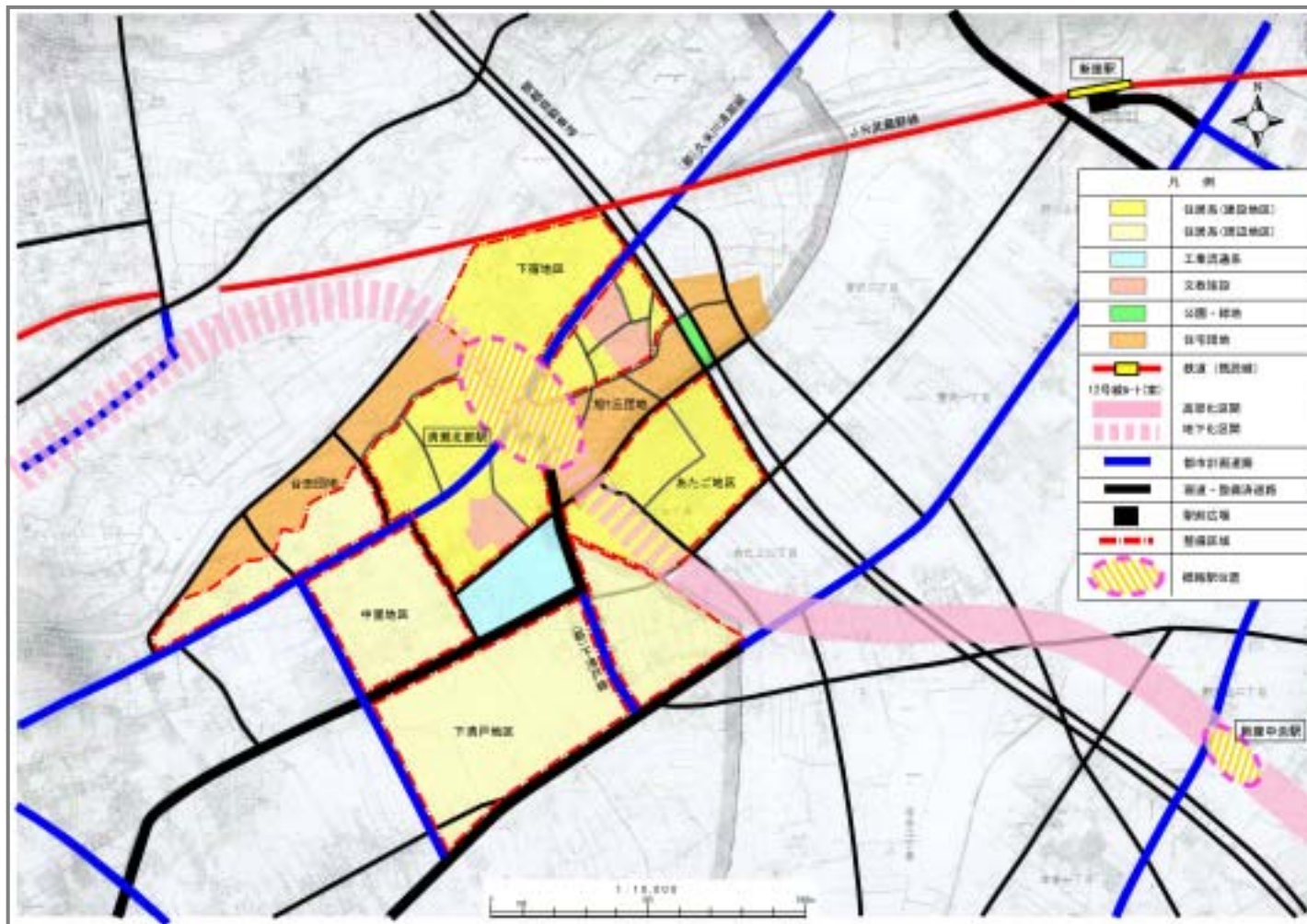


図 5 - 3 清瀬北部駅周辺地域の整備イメージ

(4) 東所沢駅

- ・ 将来利用者数：13,500 人/日（内、乗換え利用者数：7,400 人）
- ・ 採算確保のために必要となる増加利用者数：2,000 人/日
- ・ 必要となる新たな開発人口規模：6,700 人

地域整備方針

東所沢駅周辺は、既に土地区画整理事業による地域整備が完了しており、中・高密度の市街地が形成されている。駅南部では、都市計画道路の未整備区間があり、道路整備とあわせた地域整備を行うことが望ましいと考えられる。

新駅整備により、ＪＲ武蔵野線との乗換え駅としてのターミナル機能が強化されることから、地域ポテンシャルの向上による市街地の促進が期待される。

このような観点から、東所沢駅の地域整備方針については、次のような案が考えられる。

【地域整備方針】

- 都市計画道路・和田本郷線の未整備区間の北側は市街化調整区域となっているが、同路線の整備に合わせた面的整備を進めることにより、既成市街地への編入を図る。
- 東所沢駅周辺は、既に土地区画整理事業による整備が進められているが、12号線の整備により、東所沢駅は乗換えターミナル駅としての機能強化が図られ、地域の交通利便性が向上する。その効果を踏まえ、より高密度な市街地利用を促進する。

交通施設整備方針

東所沢駅の交通施設整備方針については、次のような案が考えられる。

【新駅設置】

- 新駅は、和田本郷線から東所沢駅前線を経由して同路線の地下に設置する。
- 所沢市内は地下構造とする。

【道路整備方針】

- 12号線の導入空間となる和田本郷線及び、同路線と接続する本郷亀ヶ谷線の未整備区間を整備する。
- 和田本郷線の北側地区については、同路線整備と連動した面的整備により、地区内道路の整備を図る。
- 駅前広場は、ＪＲ東所沢駅に整備済みであり、新駅も共同利用する。

人口定着の見込み

【新規開発地区分】(市街化調整区域)

新規開発地区については、面整備により市街化区域への編入を想定する。開発人口の想定は、目標人口密度を 100 人/ha と想定し、現状の人口密度との差分から算定する。

本郷地区(大字本郷): 地区面積は約 20ha

【既成市街地分】(市街化区域)

既成市街地については、新駅整備によって乗換えターミナルとしての機能が強化されることにより、人口増が図られるものと想定する。目標人口密度は、140 人/ha として算定する。

東所沢区(東所沢区画整理区域): 地区面積は約 190ha

試算結果では、増加人口は約 7,720 人が見込まれ、必要となる新たな開発人口規模 6,700 人を上回る。

表 5 - 5 東所沢駅周辺の人口増加量の試算

地区名	整備内容	地区面積	目標人口密度	現況人口密度	人口増加量
本郷地区	面整備(新規開発)	約 20ha	100 人/ha	22 人/ha	1,640 人
東所沢地区	既成市街地での増床	約 190ha	140 人/ha	107 人/ha	6,080 人
合計					7,720 人

注．東所沢地区の現況人口密度は、東所沢 1～5 丁目と東所沢和田 1～3 丁目の平均とした。ただし、操車場が大半を占める東所沢 4 丁目は除いた

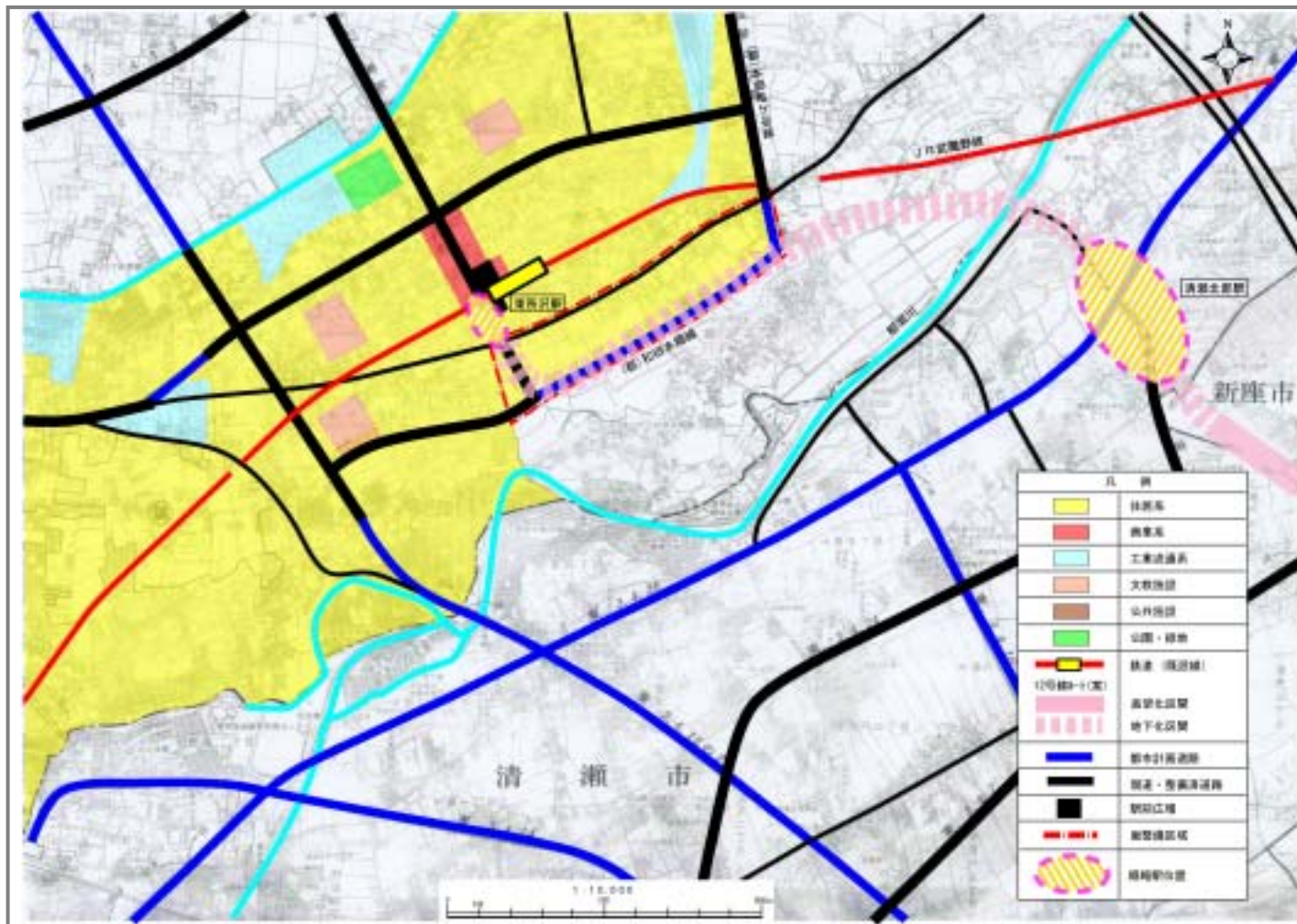


図 5 - 4 東所沢駅周辺地域の整備イメージ

表 5-6 地域整備方針のまとめ

駅名		新座南部駅	新座中央駅	清瀬北部駅	東所沢駅
計画条件	予測利用者数	6,100 人/日	2,300 人/日	4,600 人/日	13,600 人/日
	目標利用者数	8,200 人/日	8,200 人/日	8,200 人/日	15,600 人/日
	増加利用者数	2,100 人/日	5,900 人/日	3,600 人/日	2,000 人/日
	開発人口規模	7,000 人	19,700 人	12,000 人	6,700 人
4 駅合計の開発人口：45,400 人					
地域整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅、IC 設置による地域の交通ポテンシャルの向上 ・ 練馬区、新座南部市街地との連担、市街地密度の向上 ・ 新駅周辺開発による新市街地の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「観光都市にいざ」の顔としての整備 ・ 平林寺、総合運動公園を中心とした観光・レクリエーションゾーンの形成 ・ 新座東部市街地との連担 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅整備にあわせた既存団地群の再整備と高度利用 ・ 既成市街地の再整備と高密度化の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅設置によるターミナル駅としての地域整備 ・ 既存市街地の高密度化の促進 ・ 導入空間整備とあわせた新市街地整備 	
交通施設整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高架駅として整備 ・ 駅前広場整備 ・ 都市計画道路の整備 ・ 新座 IC の設置 ・ IC アクセス道路の4車化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高架駅として整備 ・ 駅前広場整備 ・ 歩行者ネットワーク整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下駅として整備 ・ 駅前広場整備 ・ 地区内道路網の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下駅として整備 ・ 導入空間となる都市計画道路整備 ・ 駅前広場は既設の施設を活用 	
増加人口の想定	約 16,600 人	約 6,790 人	約 13,400 人	約 7,700 人	
4 駅合計の増加人口：44,490 人					

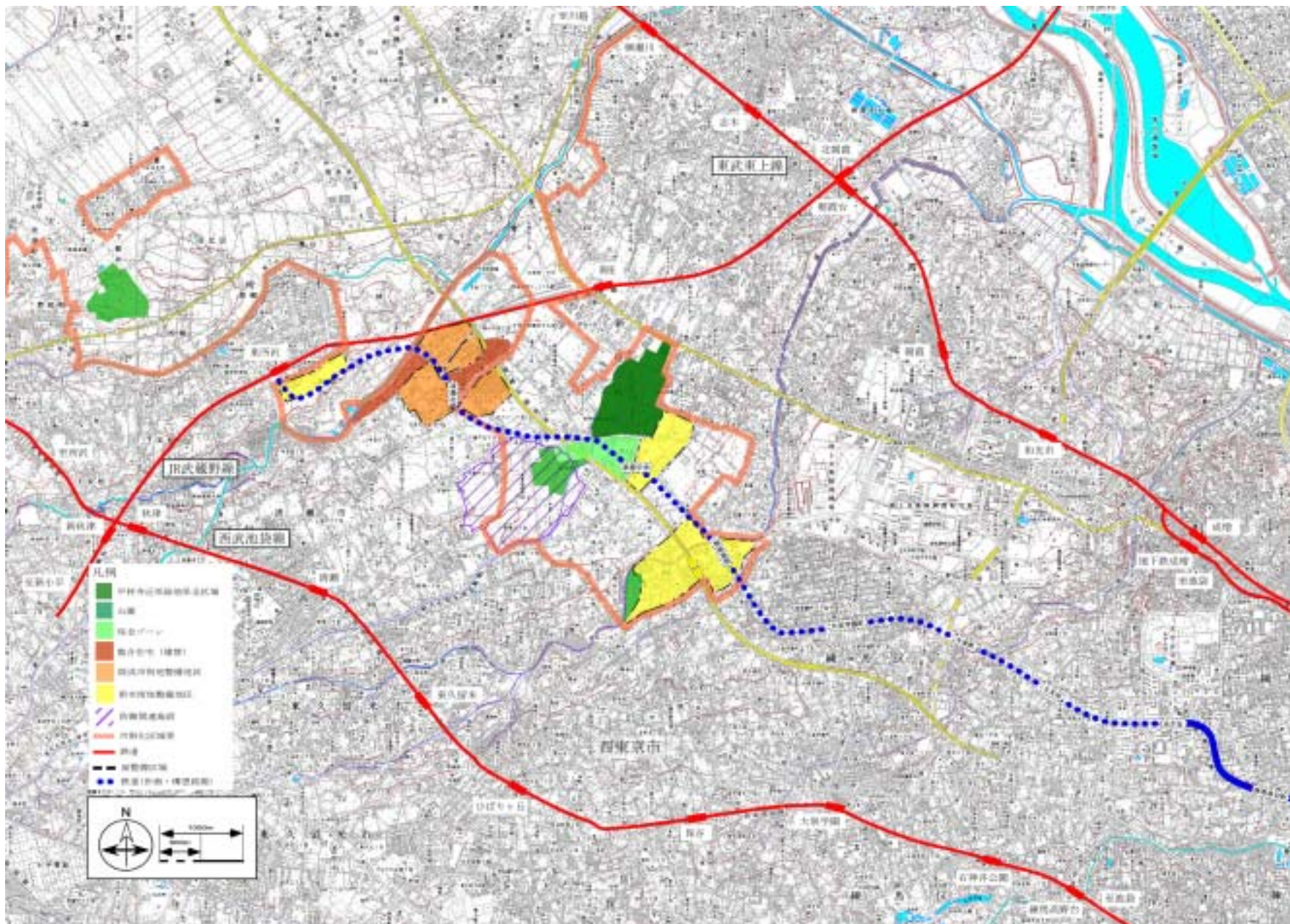


図 5-5 地域整備方針総括図

