

第1章 延伸地域の現状及び動向の整理と

鉄道導入により期待される効果

1. 1 延伸地域の現状及び動向の整理

12号線延伸地域（以下「延伸地域」という。）の現状や諸動向を整理し、延伸地域の特性と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の整理を行った。

なお、本調査では、延伸地域の範囲を、12号線の延伸によって人の流れや土地利用に変化が及ぶと考えられる練馬区北西部、新座市、清瀬市北部とした。

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）。

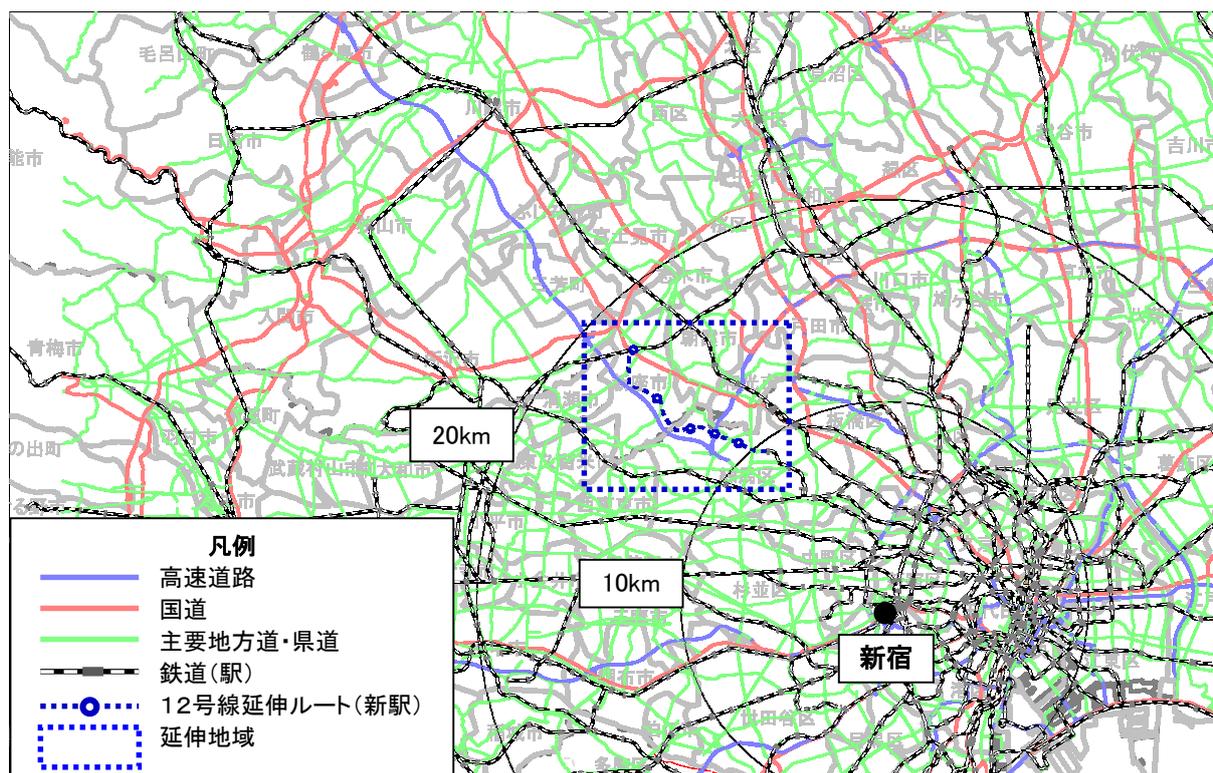


図1-1 延伸地域の位置（広域）

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、図1-3）。

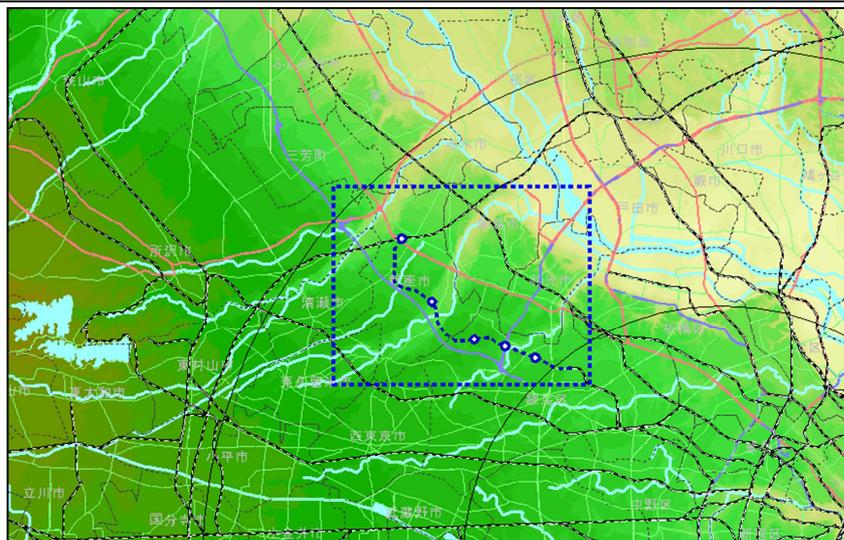
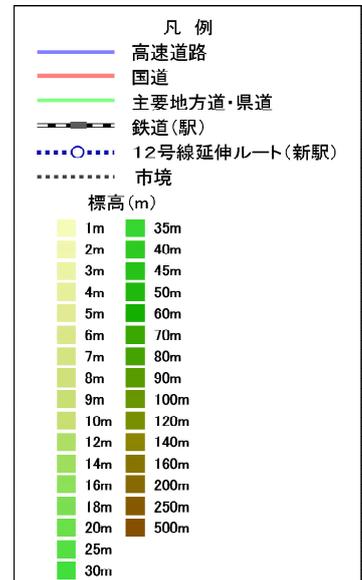


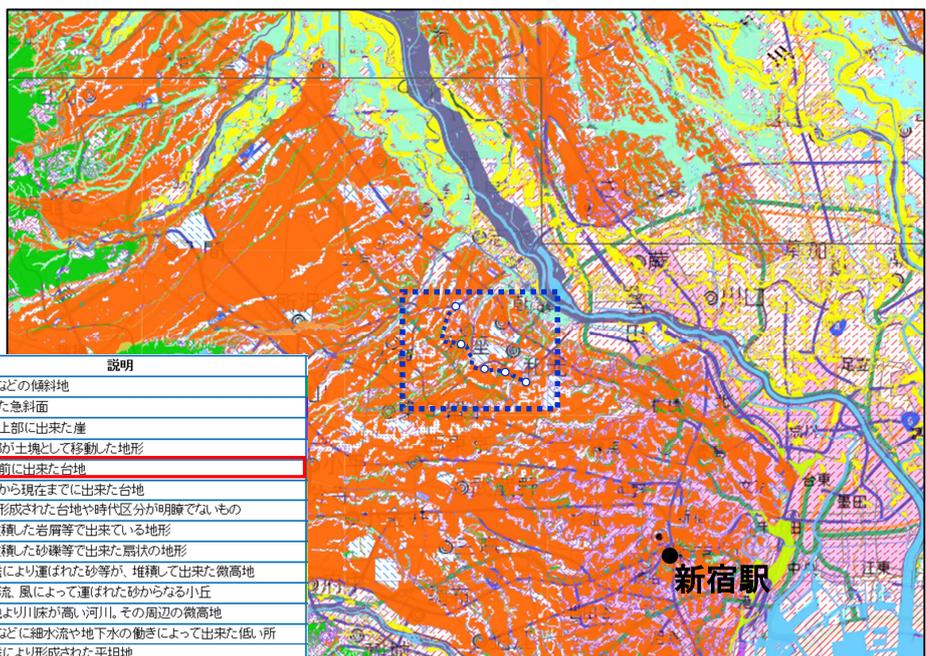
図1-2 東京都・埼玉県南部地域の地形



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)

凡例

配色	分類項目	説明
山	山地斜面等	山地・丘陵などの傾斜地
崖	崖	自然にできた急斜面
地すべり(滑落崖)	地すべり(滑落崖)	地すべりの上部に出来た崖
地すべり	地すべり	山体の一部が土塊として移動した地形
更新世段丘	更新世段丘	約1万年以前に出来た台地
完新世段丘	完新世段丘	約1万年前から現在までに出来た台地
台地・段丘	台地・段丘	溶岩により形成された台地や時代区分が明確でないもの
山麓堆積地形	山麓堆積地形	山麓部に堆積した岩屑等で出来ている地形
扇状地	扇状地	麓部に堆積した砂礫等で出来た扇状の地形
自然堤防	自然堤防	河川の氾濫により運ばれた砂等が、堆積して出来た微高地
砂州・砂堆・砂丘	砂州・砂堆・砂丘	波浪、沿岸流、風によって運ばれた砂からなる小丘
天井川・天井川状の微高地	天井川・天井川状の微高地	周囲の土地より川床が高い河川。その周辺の微高地
凹地・奥・谷	凹地・奥・谷	台地・段丘などに細水流や地下水の働きによって出来た低い所
谷底平野・氾濫平野	谷底平野・氾濫平野	河川の氾濫により形成された平坦地
海岸平野・三角洲	海岸平野・三角洲	過去の海底が陸化した平坦地。河口部において粘土等からなる平地
後背低地	後背低地	自然堤防などの背後にある相対的に低い箇所。低湿地。
旧河道	旧河道	河川流路の跡
高水敷・低水敷・浜	高水敷・低水敷・浜	河川の増水時に水没する部分。高波で冠水する沿岸の岩場等。
湿地	湿地	常に土地が湿っているところ
河川・水溜線及び水面	河川・水溜線及び水面	海・河川・湖沼など、現在の水面
旧水部	旧水部	海、池、湖沼などを埋め立てた箇所。現在は陸地。
農耕平坦化地	農耕平坦化地	山地などを切り開いた農耕地。
切土地	切土地	山地などを切り開いた平地。
高い盛土地	高い盛土地	高潮、洪水などの防禦のため高く盛土した土地
盛土地・埋立地	盛土地・埋立地	土を盛って造成された、平地及び斜面
干拓地	干拓地	水部を干して陸地化した土地
変更工事中の区域	変更工事中の区域	調査時に、土地の変更工事が行われていた土地



○ : 延伸地域

図1-3 東京都・埼玉県の土地条件図

資料) 土地条件図(国土地理院)

(2) 延伸地域における主要施設の立地状況（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1-4）。

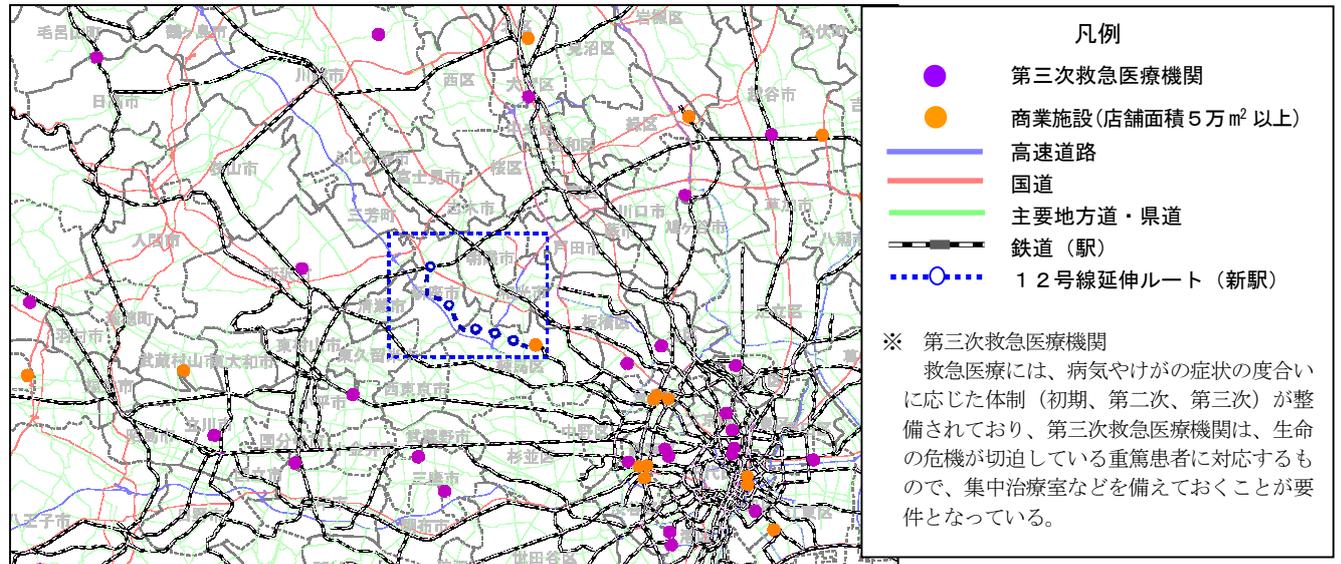


図1-4 東京都・埼玉県南部地域における第三次救急医療機関及び商業施設の立地状況

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の整備状況・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路線バスが配置されている。延伸地域の住民は、徒歩で最寄駅へ行くことが困難であるため、バスに頼っている状況である（図1-5）。

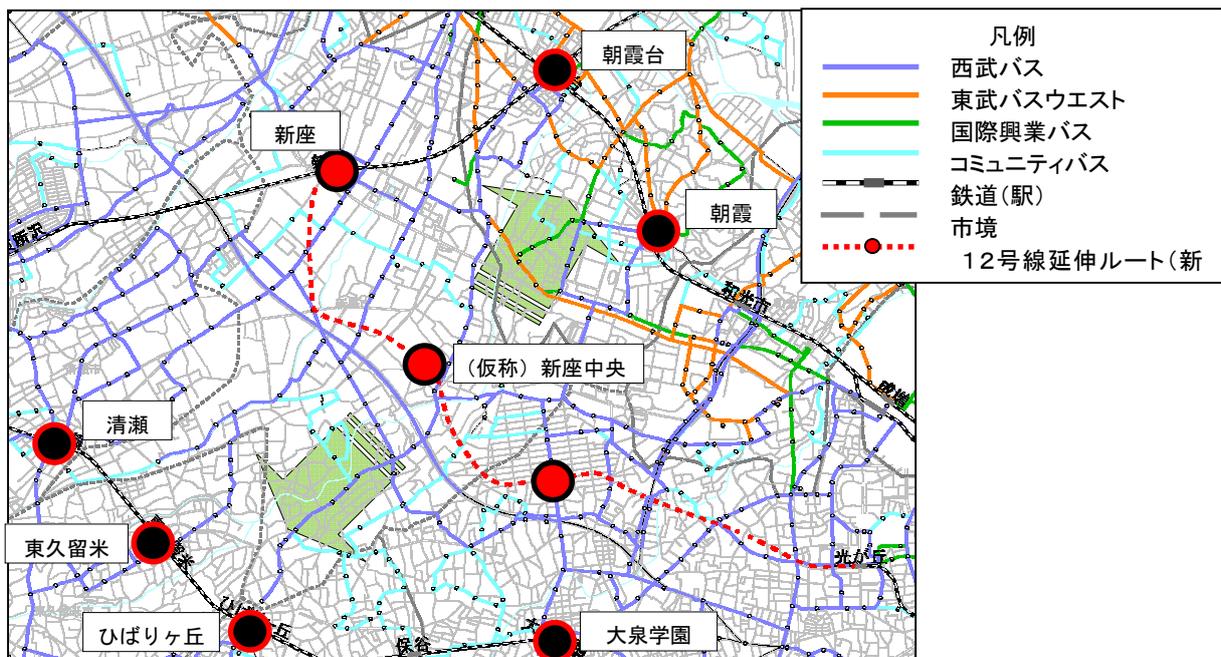


図1-5 延伸地域における鉄道及び路線バスの整備状況

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1 km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1-6）。

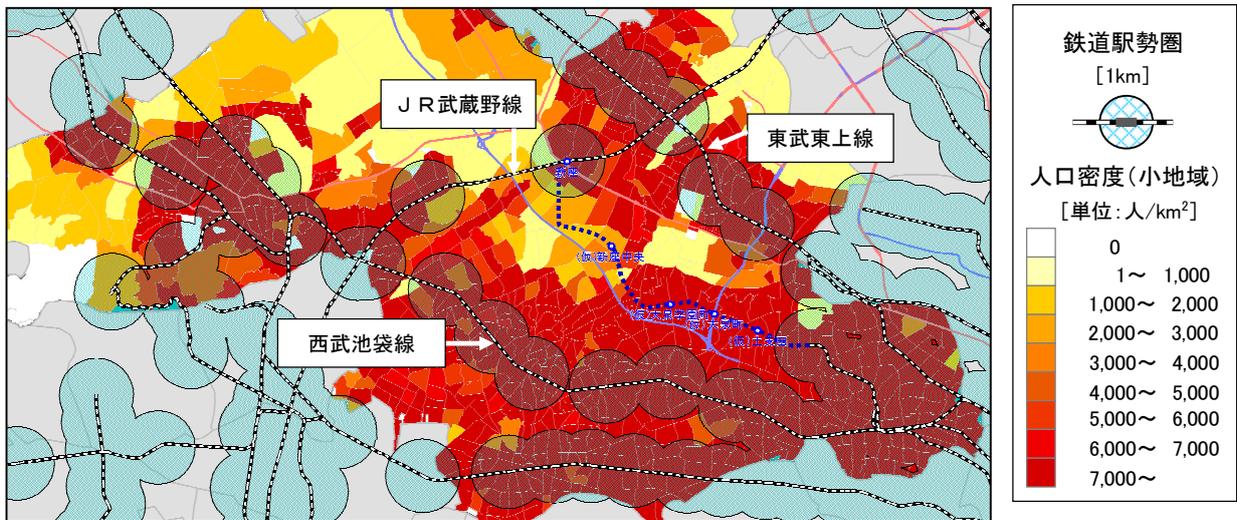


図1-6 延伸地域における鉄道空白地域の分布状況（駅勢圏1 kmと想定）及び人口密度

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・副都心へのアクセス性

○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、速達性の低さがうかがえる。（図1-7）。

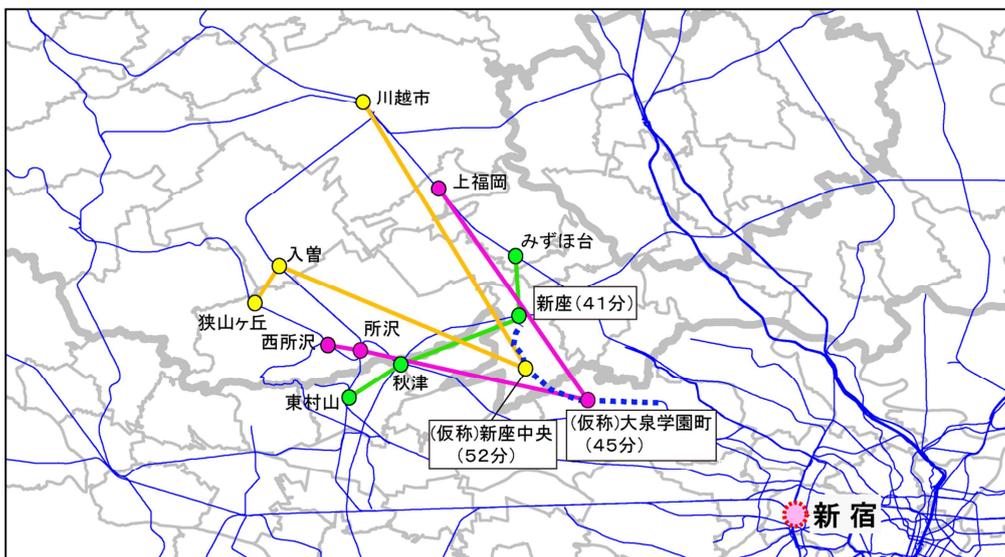


図1-7 現況における新宿駅への所要時間に関する比較

（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（45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（52分）と同程度の所要時間の駅
- ：新座駅→新宿の現況所要時間（41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1-8）。

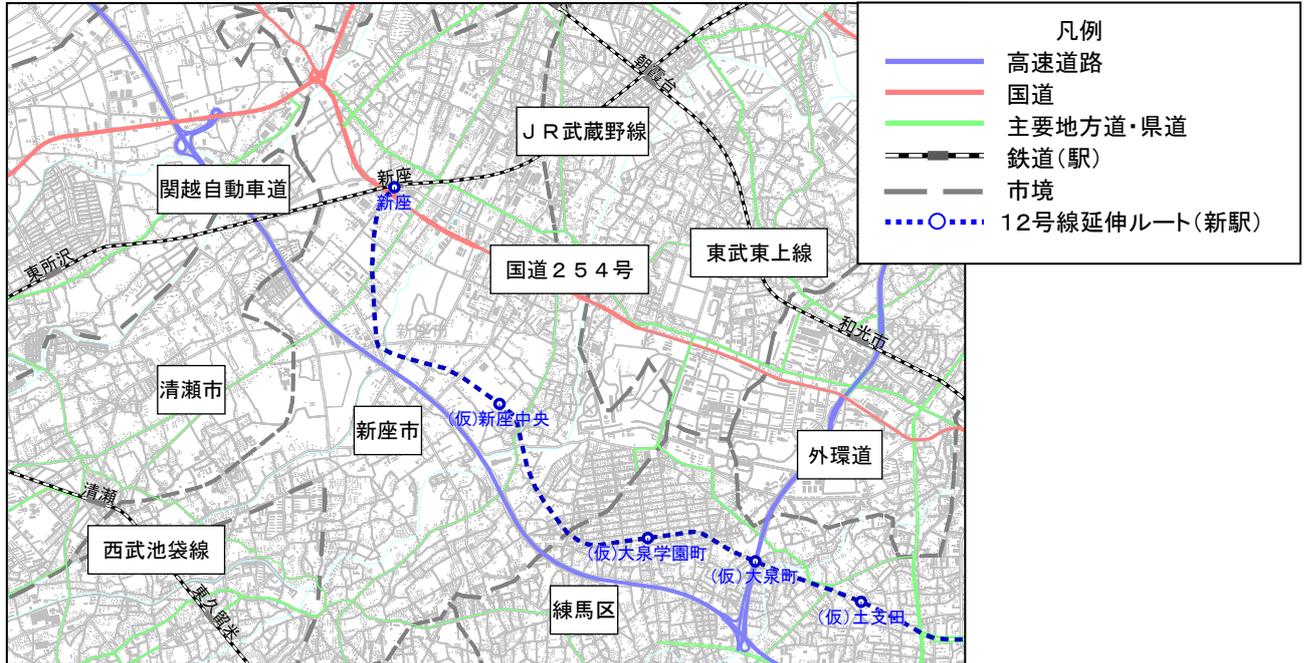


図1-8 延伸地域の現況道路網

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（PT）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（PT）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1-9、図1-10）。

【鉄道分担率】

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

【自動車分担率】

- ・練馬区のうち唯一、大泉学園町地区が20%を超えており、その他の地区は20%未満である。
- ・新座市の中央部で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。

※ 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。

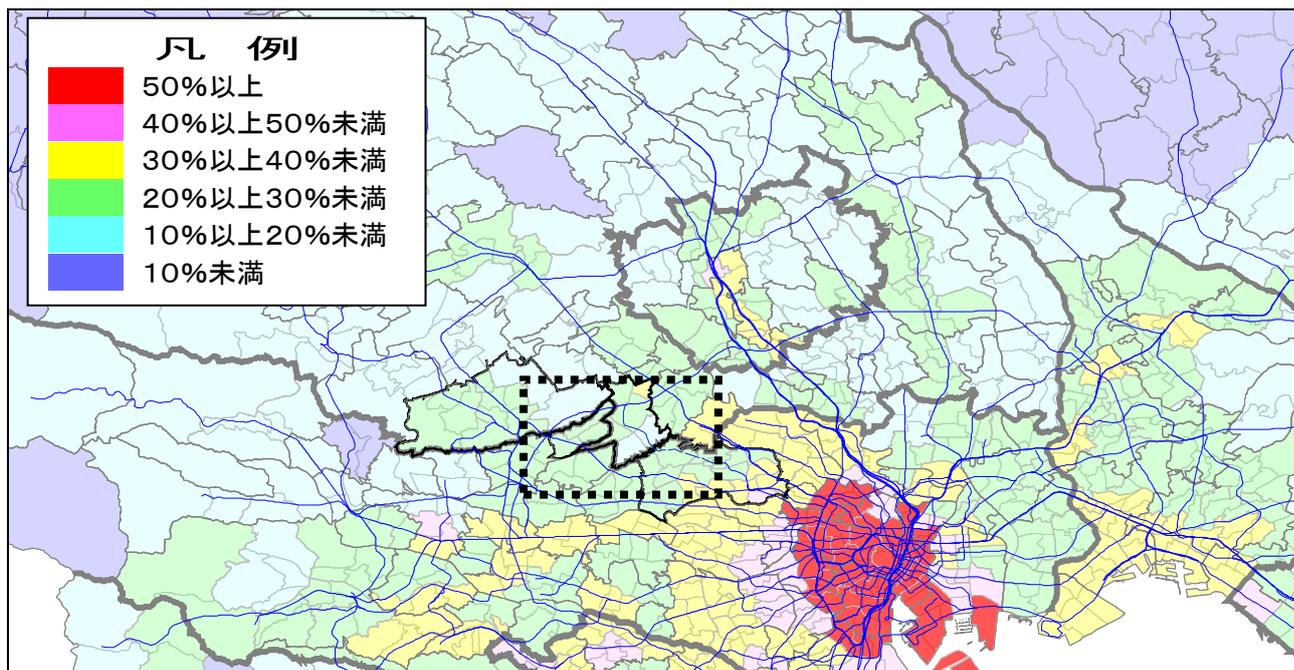


図1-9 代表交通手段・**鉄道**の分担率（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）

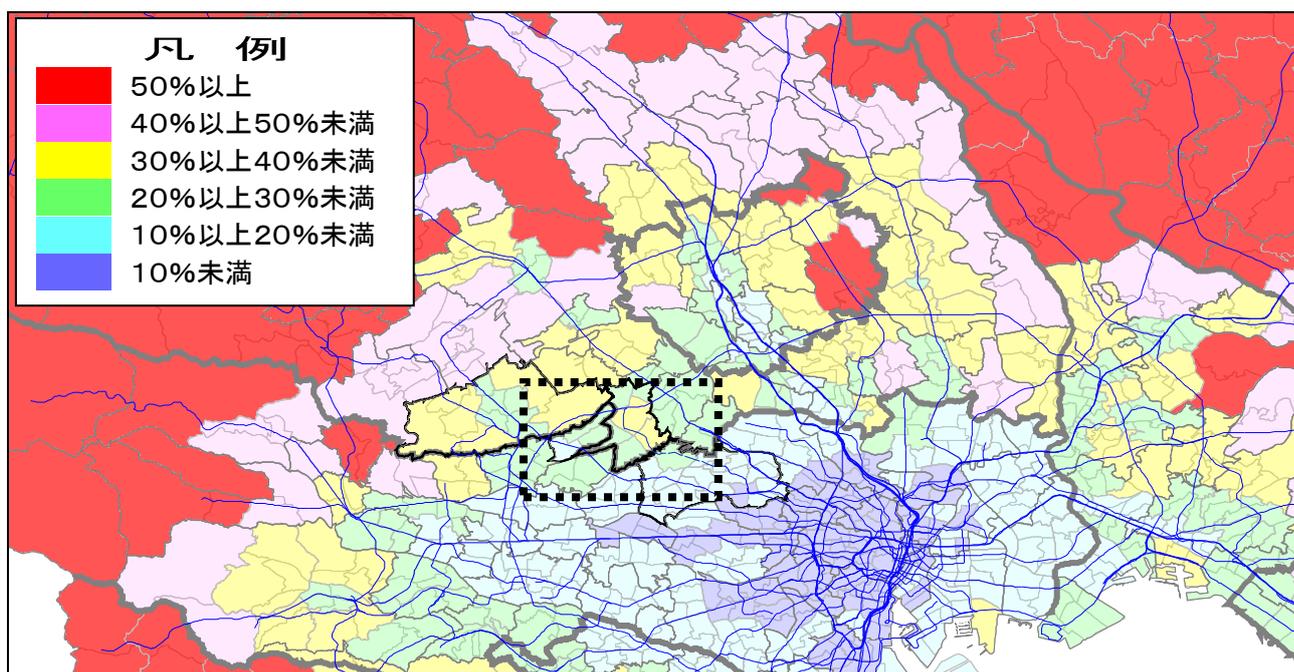


図1-10 代表交通手段・**自動車**の分担率（平成20年東京都市圏パーソントリップ調査）

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1-11）
 ○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、東京都心・副都心は少ない。（図1-12）

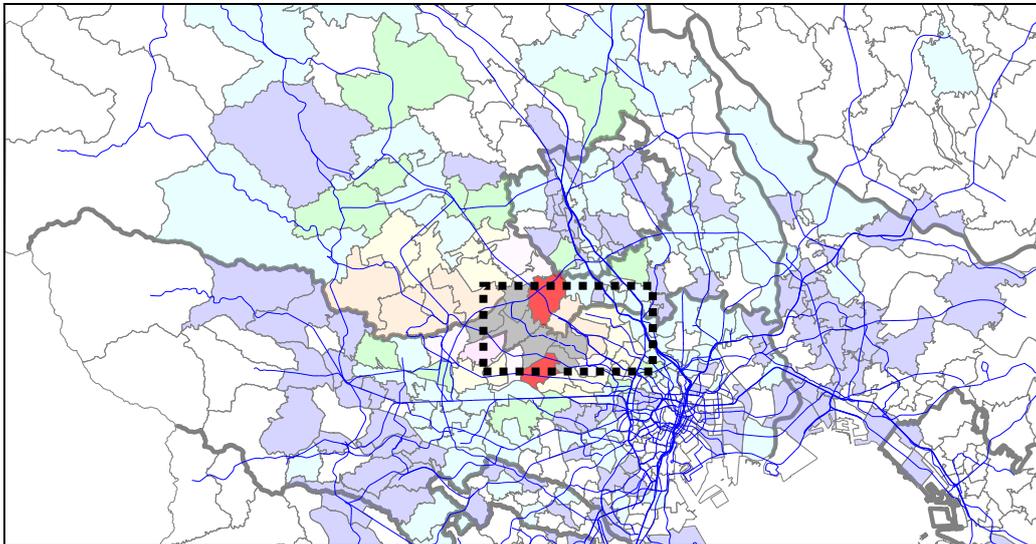


図1-11 通勤通学目的の地域間交通量（全代表交通手段）（延伸地域からの行先分布）

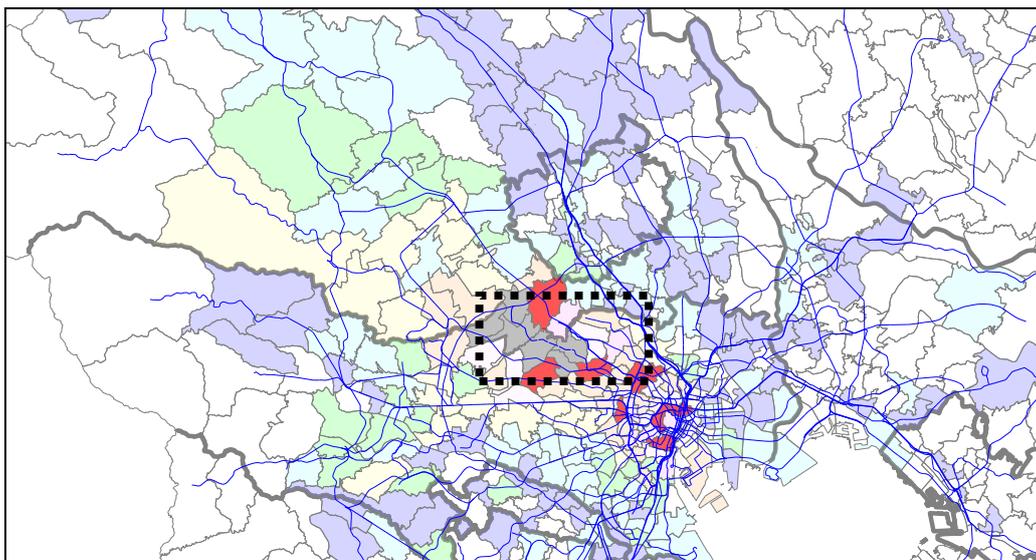


図1-12 通勤通学目的の地域間交通量（全代表交通手段）（延伸地域への出発地分布）

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1-13）。
- 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1-14）。

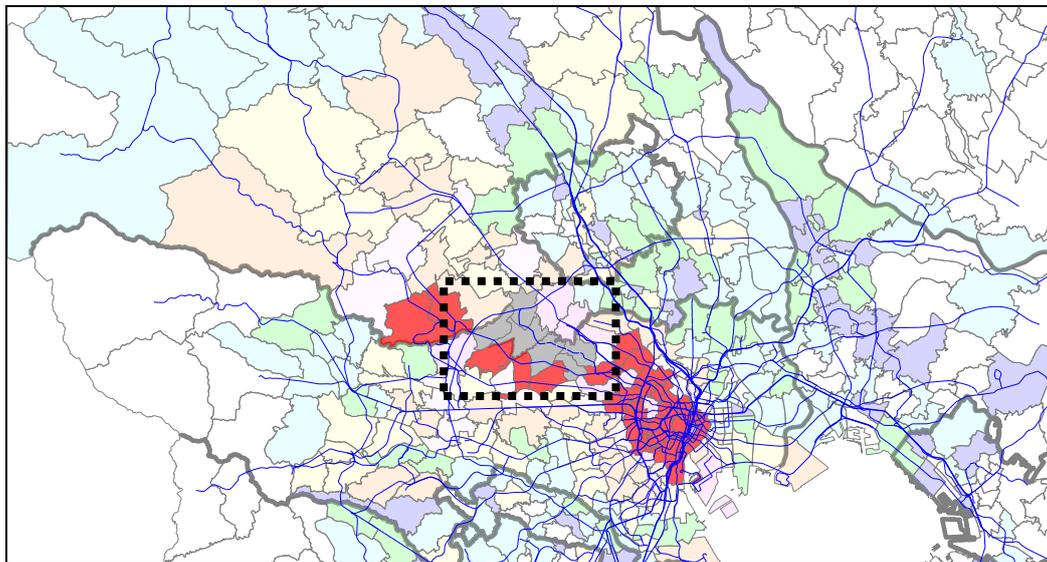


図1-13 代表交通手段・**鉄道**地域間交通量（延伸地域からの行先＋延伸地域への出発地分布）

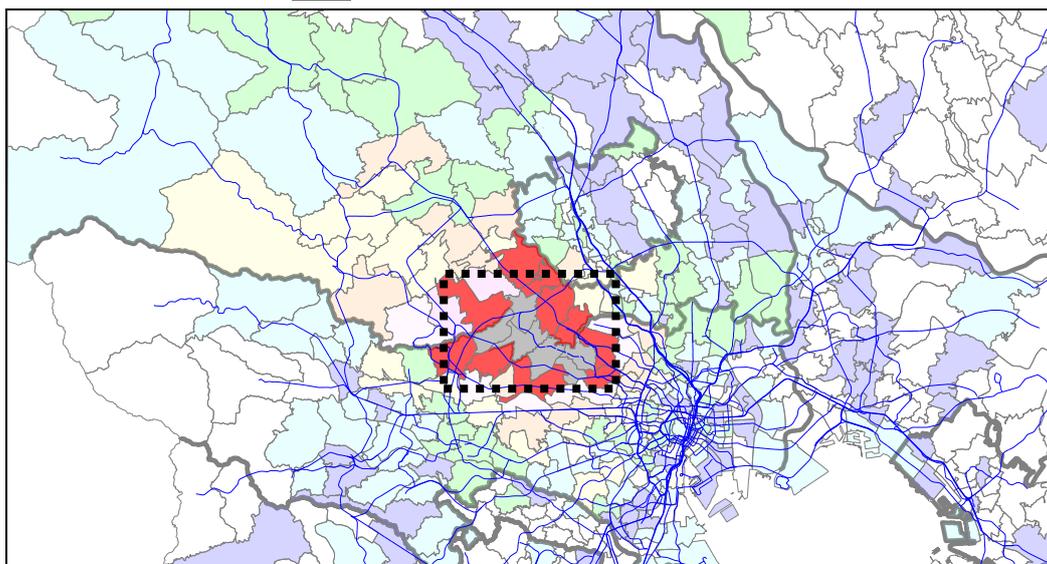


図1-14 代表交通手段・**自動車**地域間交通量（延伸地域からの行先＋延伸地域への出発地分布）

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JR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1-15）。

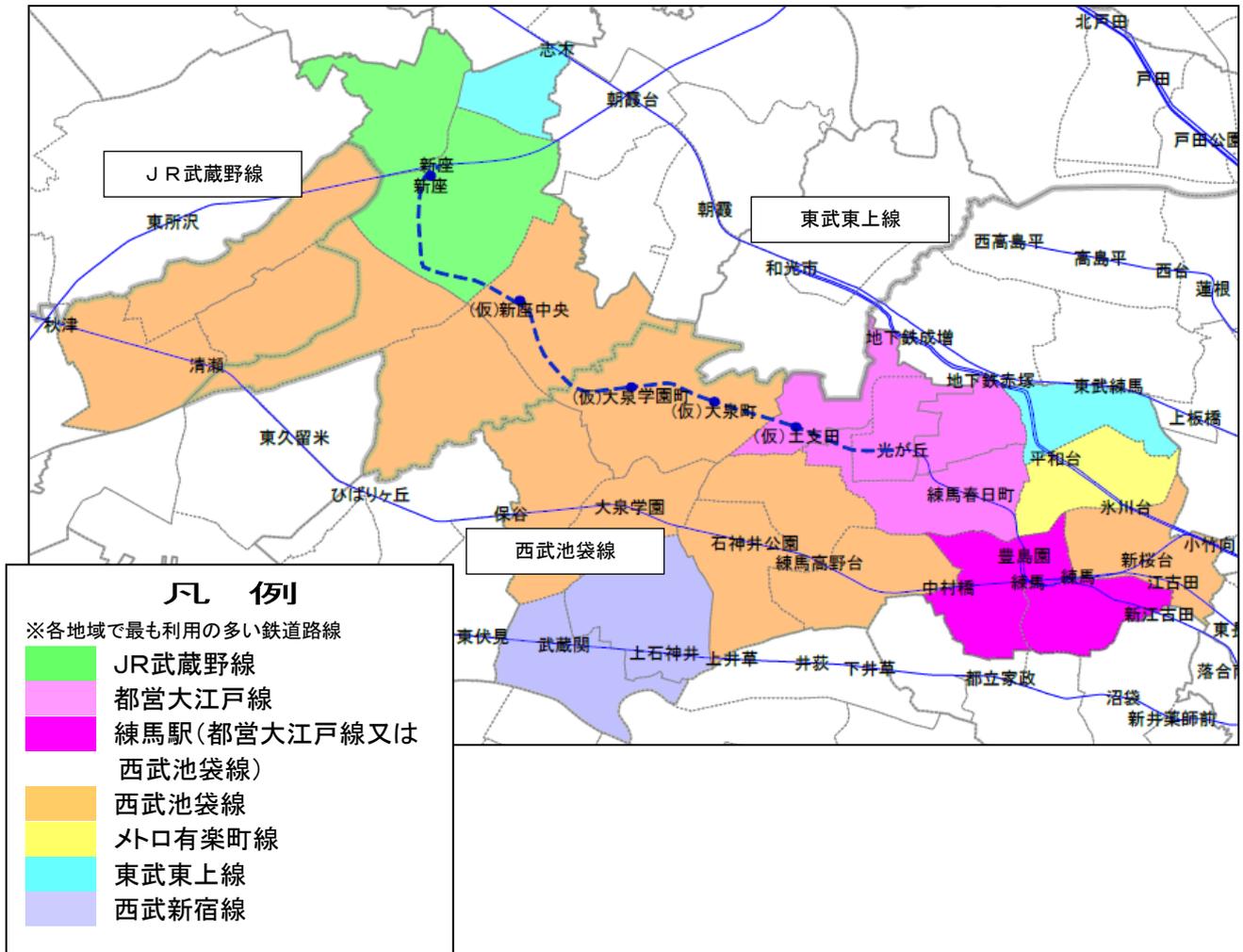


図1-15 ゾーン別最多利用駅の鉄道路線（※延伸地域のみ図示）

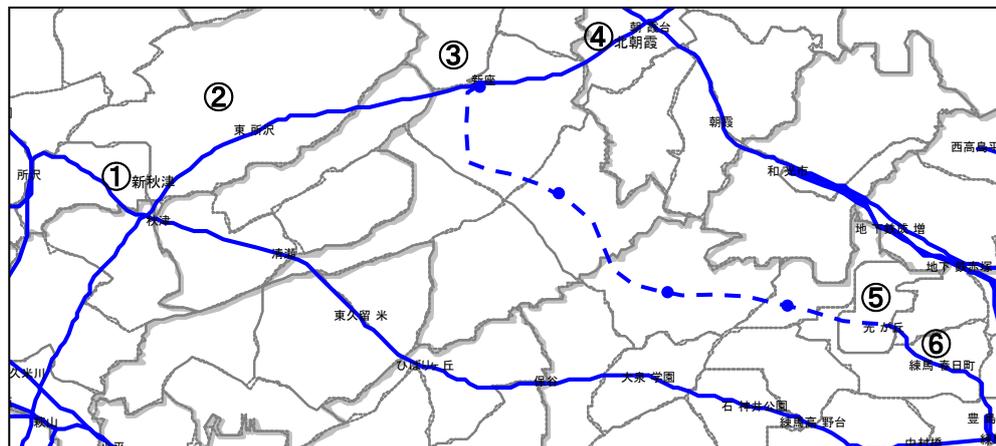
資料) 平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

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）

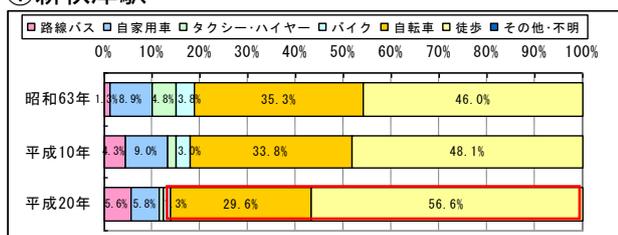
○都営大江戸線利用者の多くは、徒歩や自転車によって駅へアクセスしている。一方、J R武蔵野線や西武池袋線、東武東上線では、駅アクセスにおいて路線バスや自動車利用も比較的多くなっている。（図1-16～18）

○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。

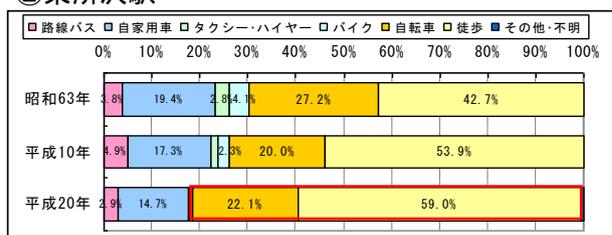
■ 駅別・端末交通手段割合 【都営大江戸線、J R武蔵野線】



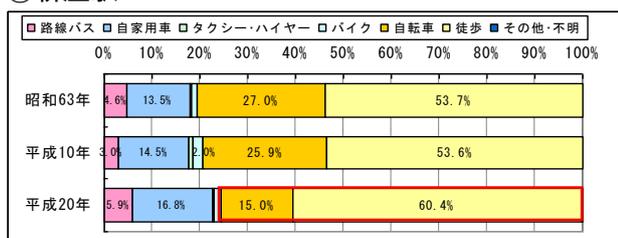
① 新秋津駅



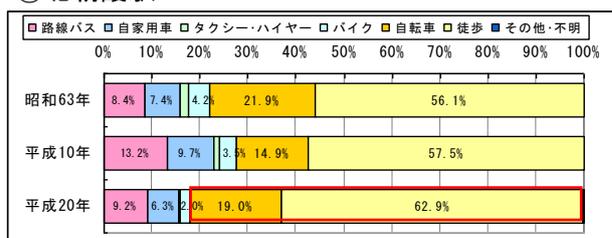
② 東所沢駅



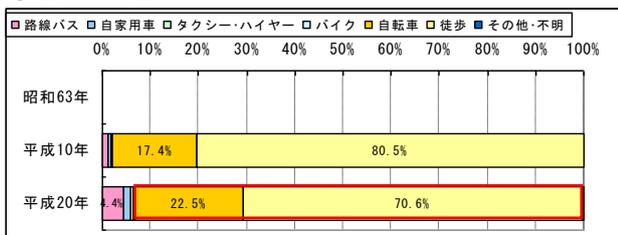
③ 新座駅



④ 北朝霞駅



⑤ 光が丘駅



⑥ 練馬春日町駅

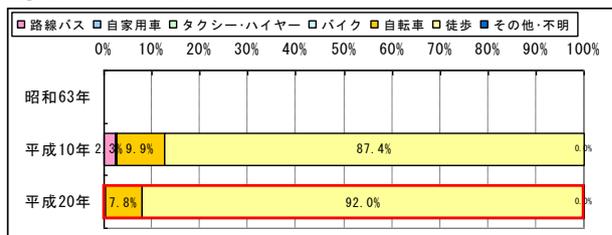
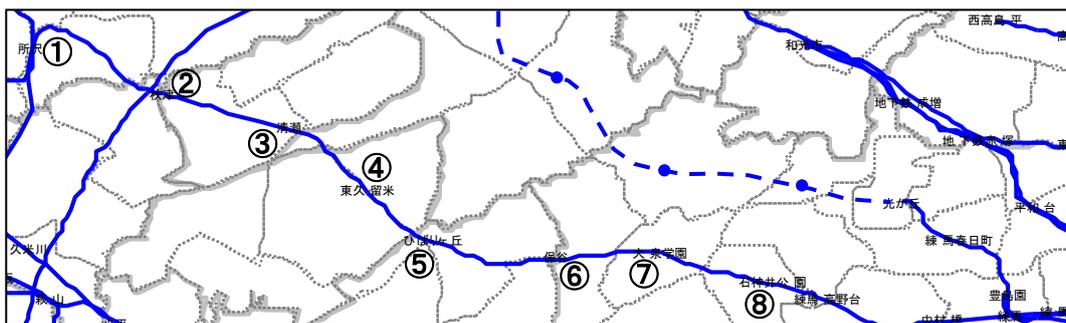


図1-16 鉄道駅別・端末交通手段割合（乗降計）（都営大江戸線、J R武蔵野線）

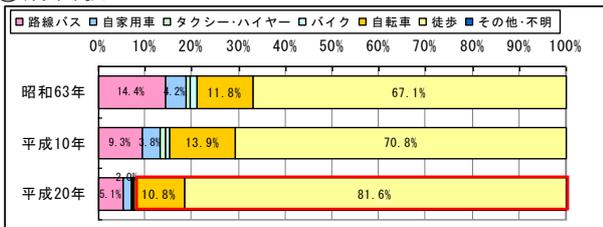
資料）平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

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。

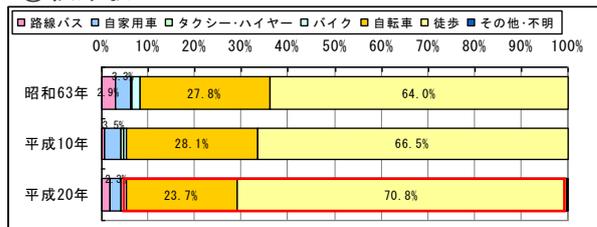
■ 駅別・端末交通手段割合 【西武池袋線】



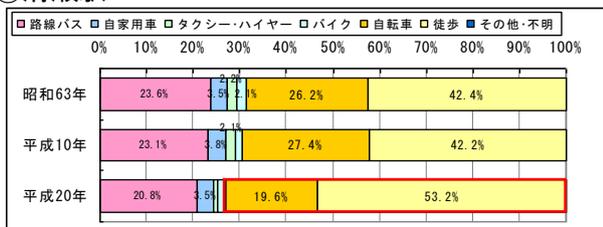
①所沢駅



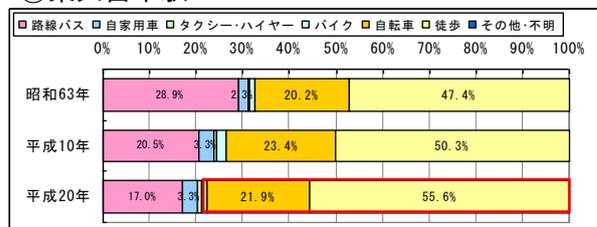
②秋津駅



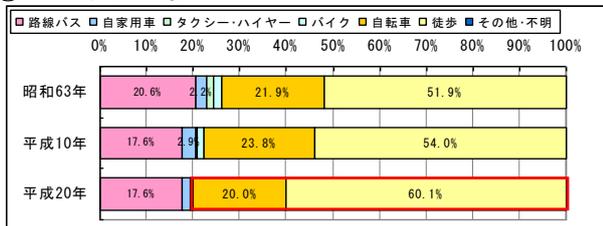
③清瀬駅



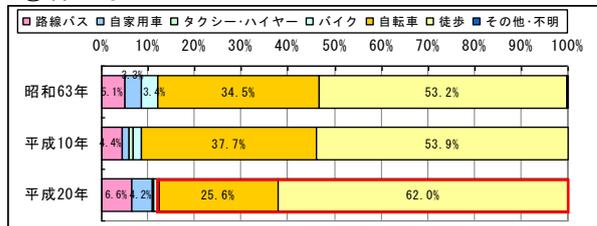
④東久留米駅



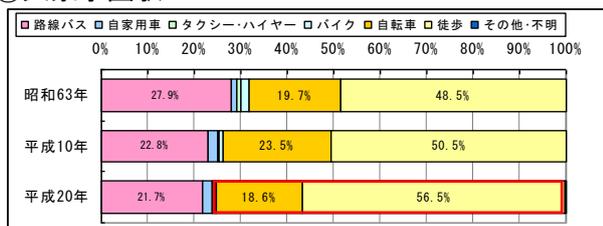
⑤ひばりヶ丘駅



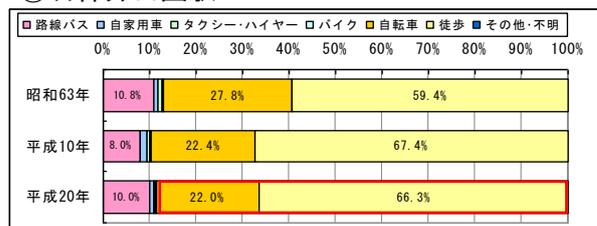
⑥保谷駅



⑦大泉学園駅



⑧石神井公園駅



⑨練馬駅

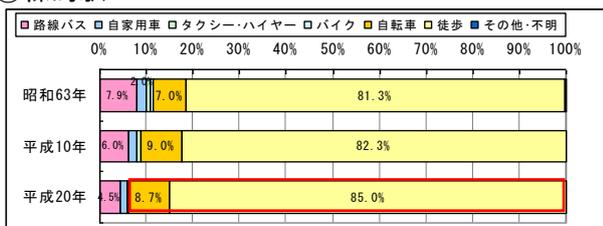
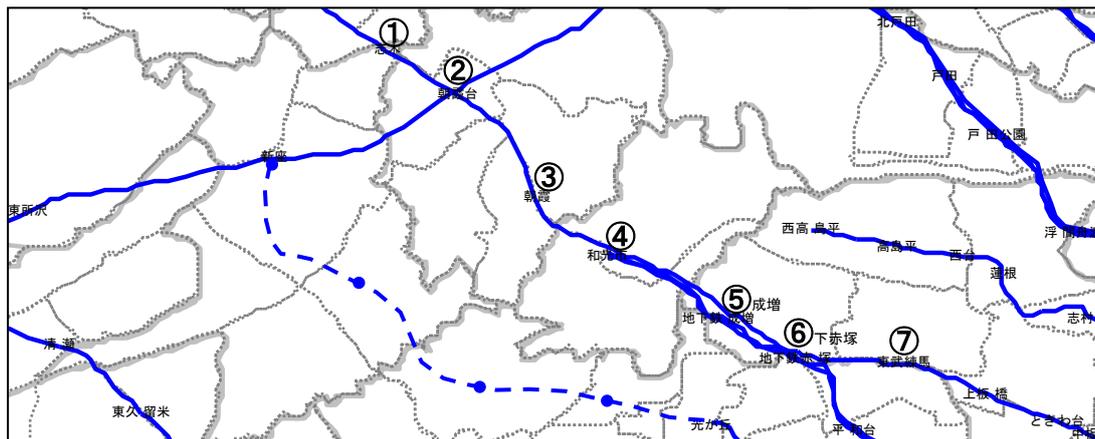


図1-17 鉄道駅別・端末交通手段割合（乗降計）（西武池袋線）

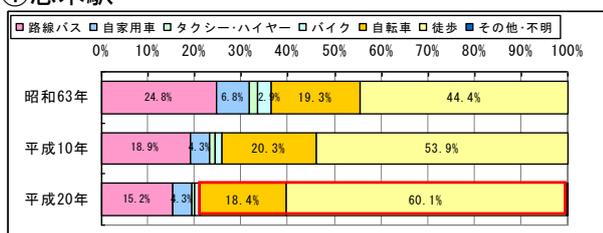
資料) 平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

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。

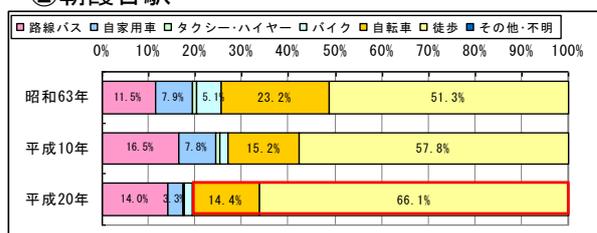
■ 駅別・端末交通手段割合 【東武東上線】



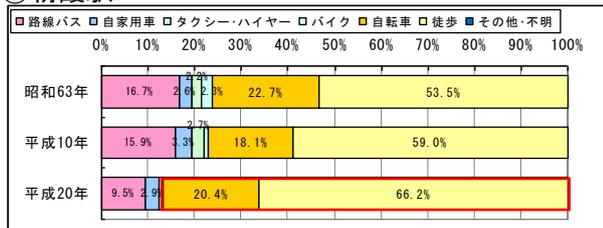
①志木駅



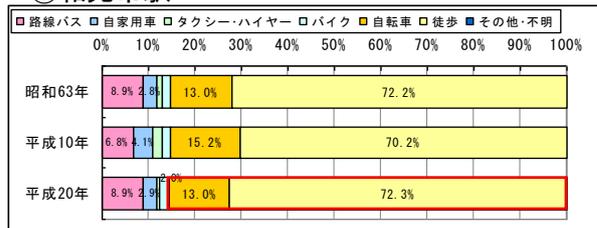
②朝霞台駅



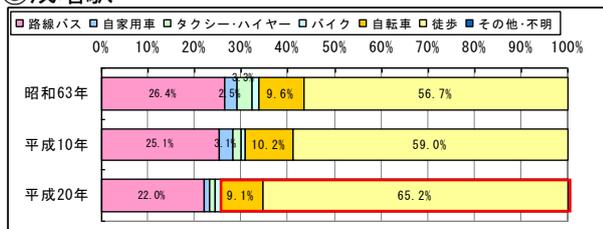
③朝霞駅



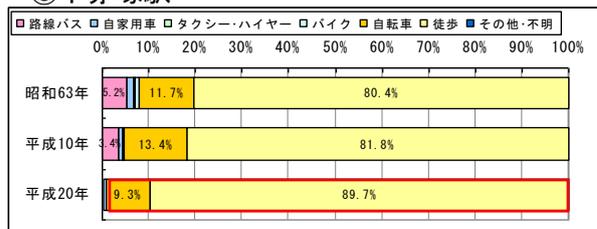
④和光市駅



⑤成増駅



⑥下赤塚駅



⑦東武練馬駅

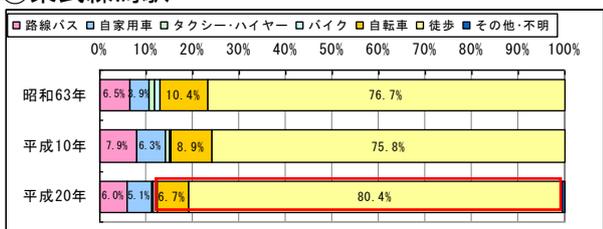


図1-18 鉄道駅別・端末交通手段割合（乗降計）（東武東上線）

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1-19、20）。

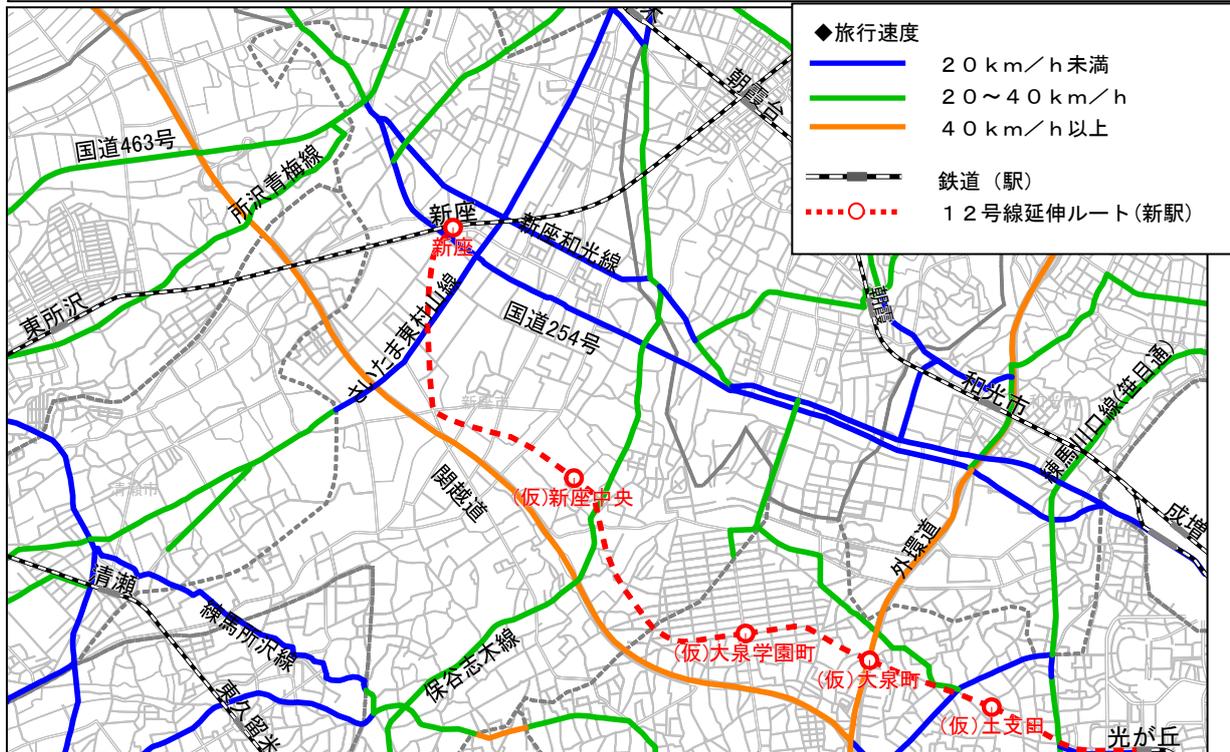


図1-19 延伸地域の旅行速度（上り）

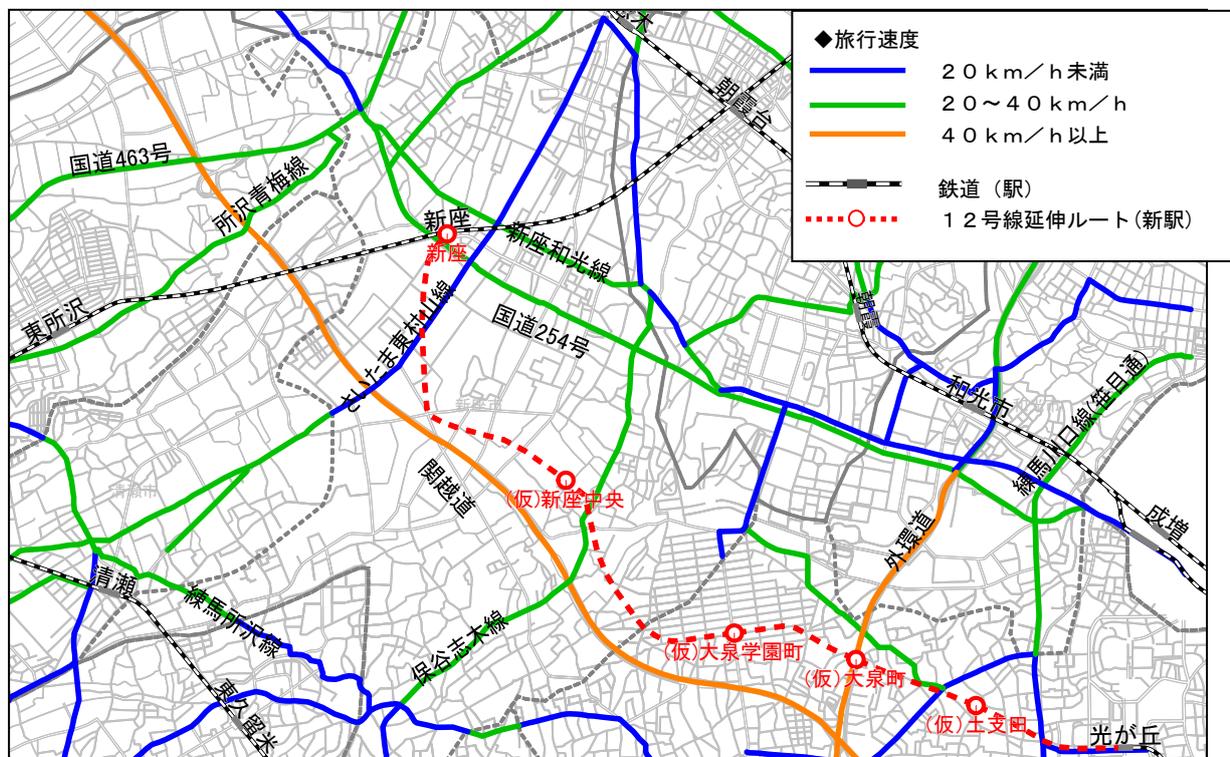


図1-20 延伸地域の旅行速度（下り）

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、新座市及び隣接市区は、おおむね増加傾向にあった(図1-21)。
- 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1-22)。
- 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1-23)。

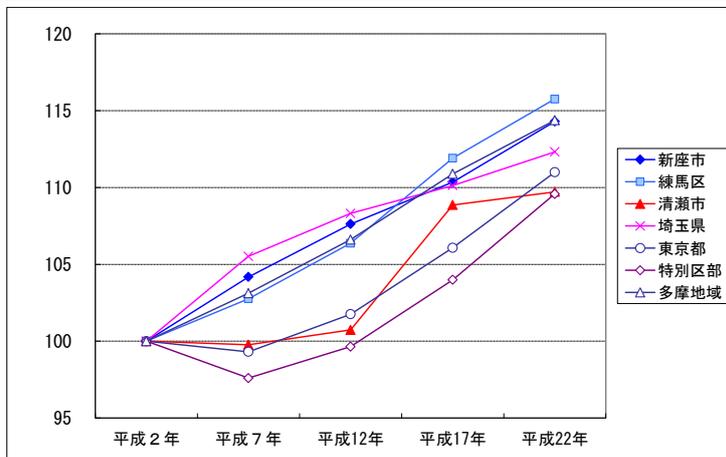


図1-21 総人口の推移(平成2年を100とした場合)

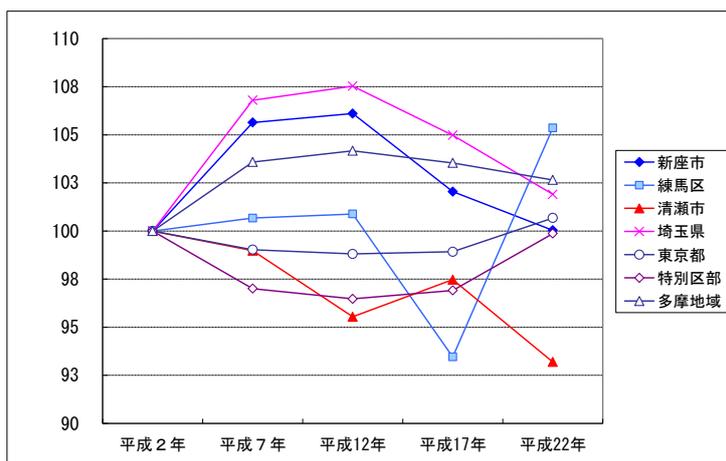


図1-22 生産年齢人口の推移(平成2年を100とした場合)

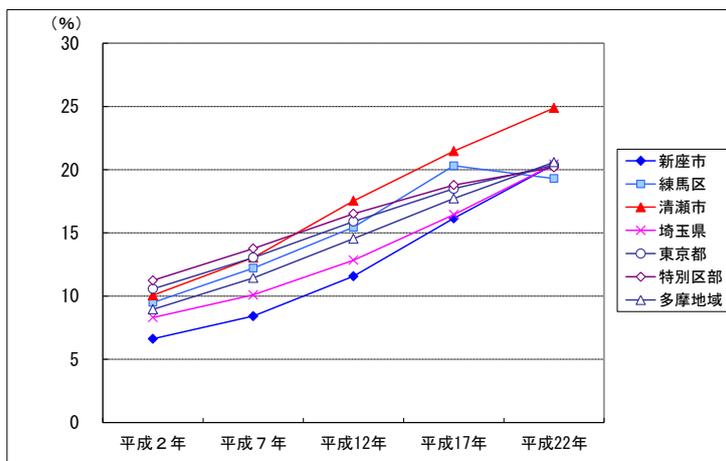


図1-23 65歳以上人口割合の推移

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1-24）。
- 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1-25）。
- 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若干低い傾向にある。練馬区大泉学園町や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1-26）。

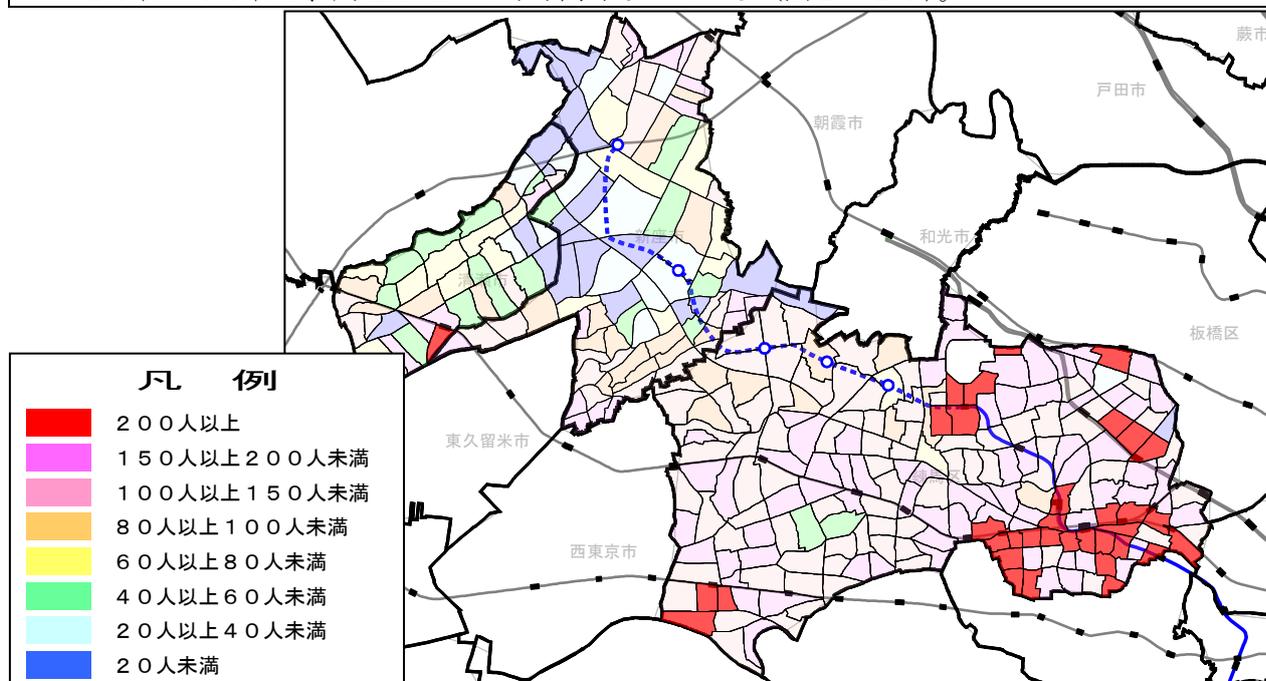


図1-24 町丁目別人口密度【平成22年】

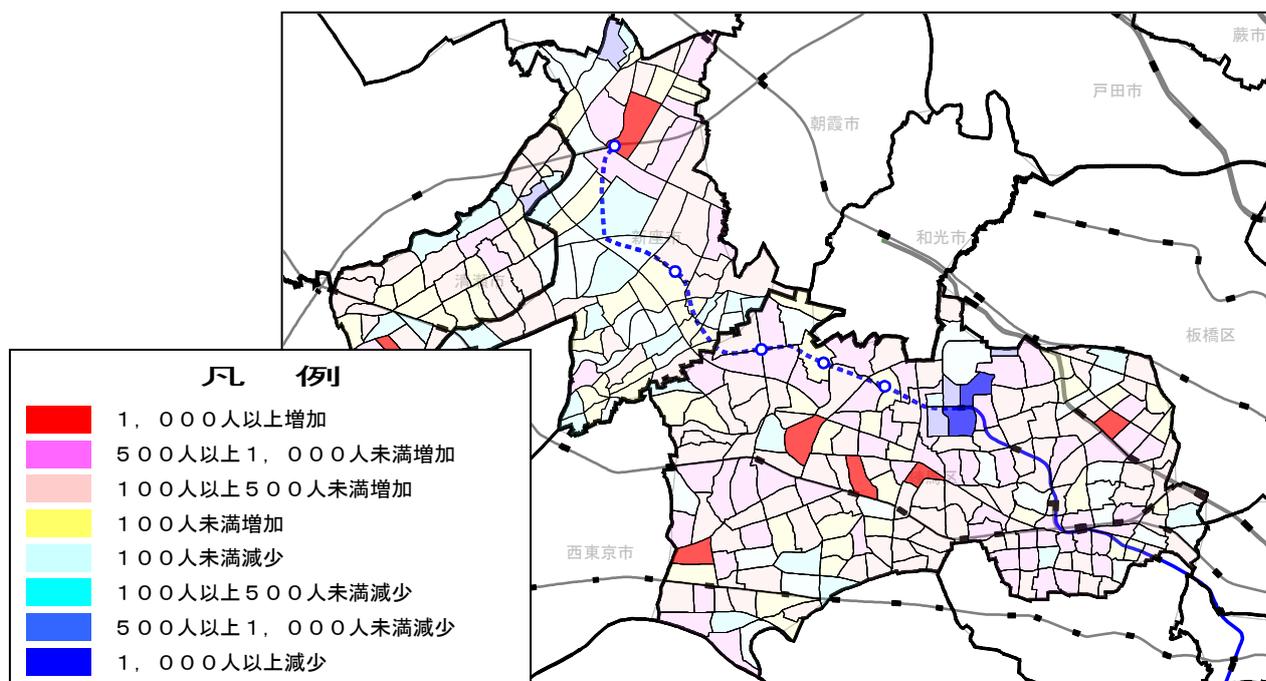


図1-25 町丁目別人口の変化【平成12年⇒22年の変化量】

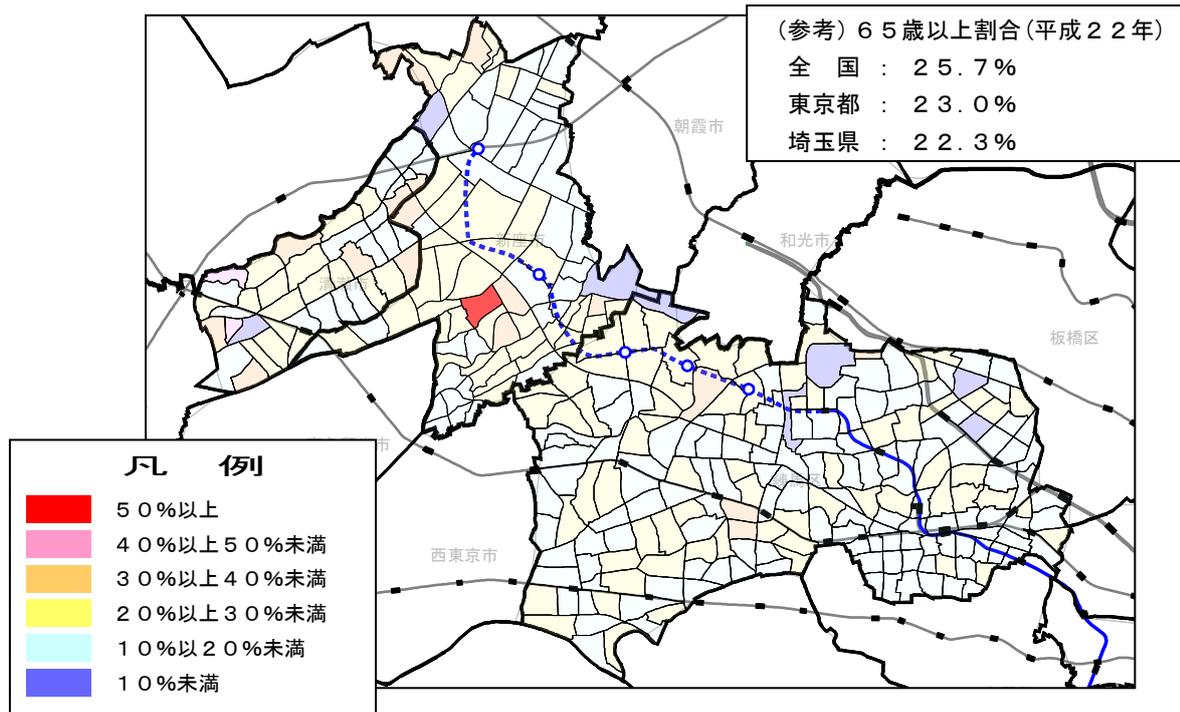


図1-26 町丁目別高齢化率(65歳以上割合)【平成22年】

資料) 国勢調査

③ 昼間人口

○平成2年～22年にかけて、新座市及び隣接市区の昼間人口は一貫して増加傾向にある(図1-27)。

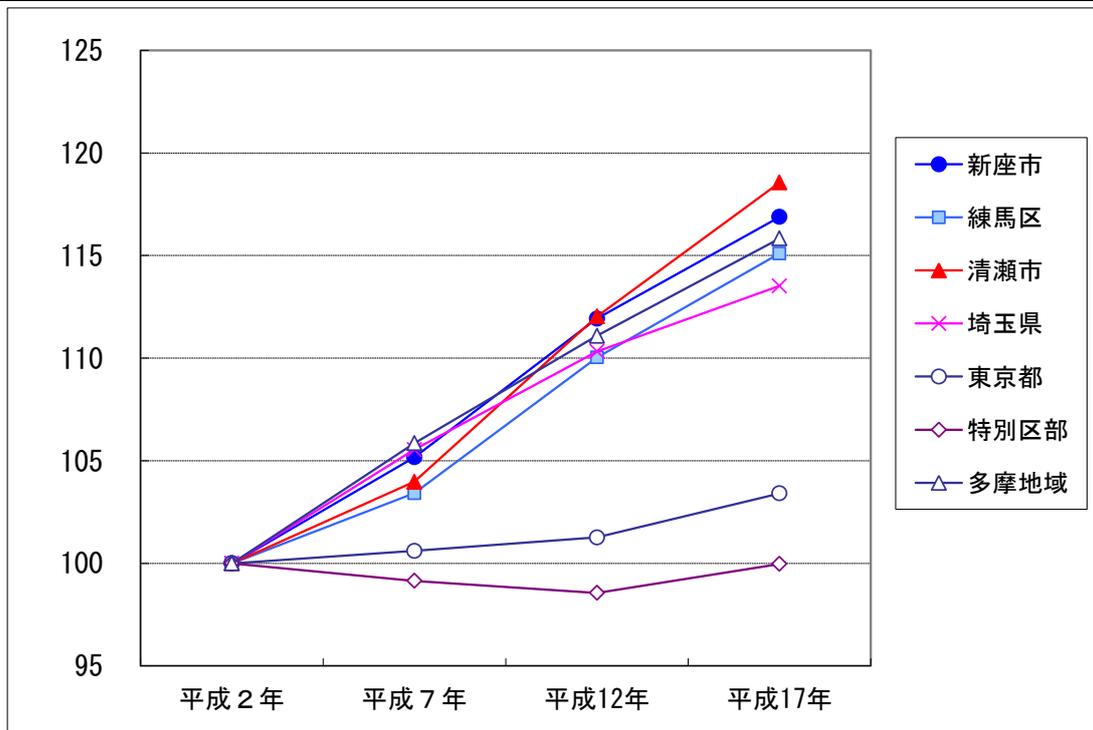


図1-27 昼間人口の推移(平成2年を100とした場合)

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1-28）。

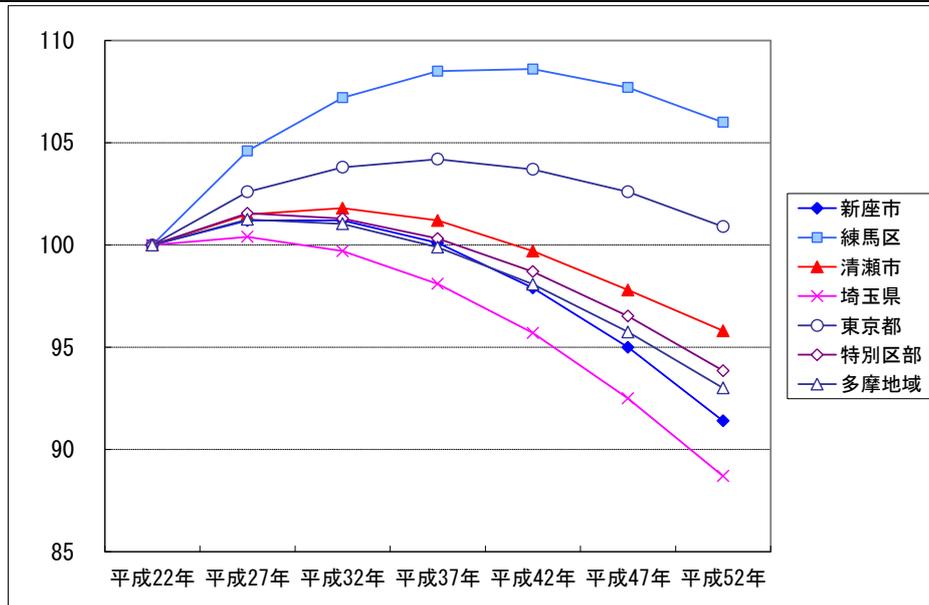


図1-28 将来推計人口（総人口）（平成17年を100とした場合）

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、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1-29）。

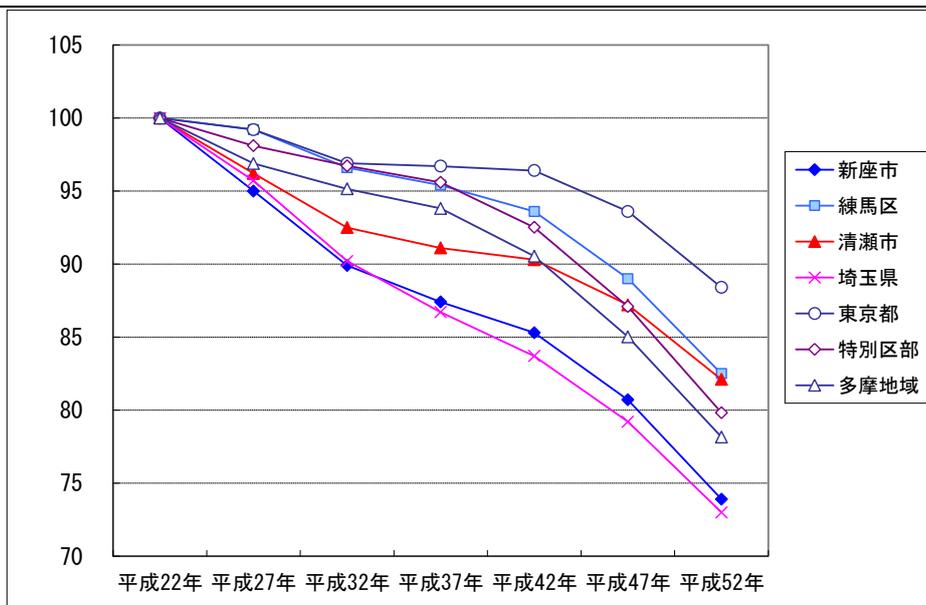


図1-29 将来推計人口（生産年齢人口）（平成17年を100とした場合）

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1-30）。

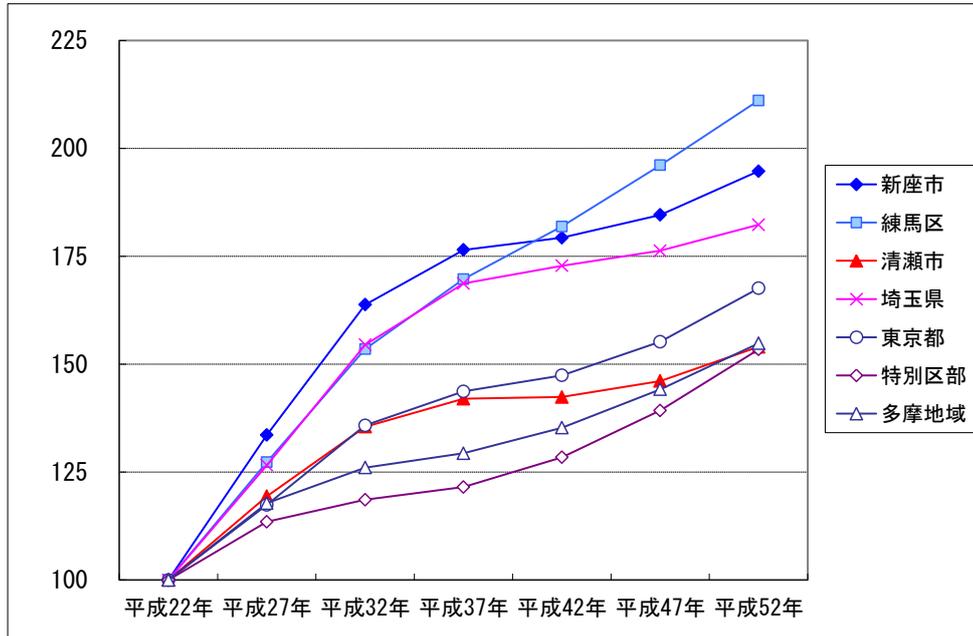


図1-30 将来推計人口（65歳以上）（平成17年を100とした場合）

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1-31、32、33、34）。

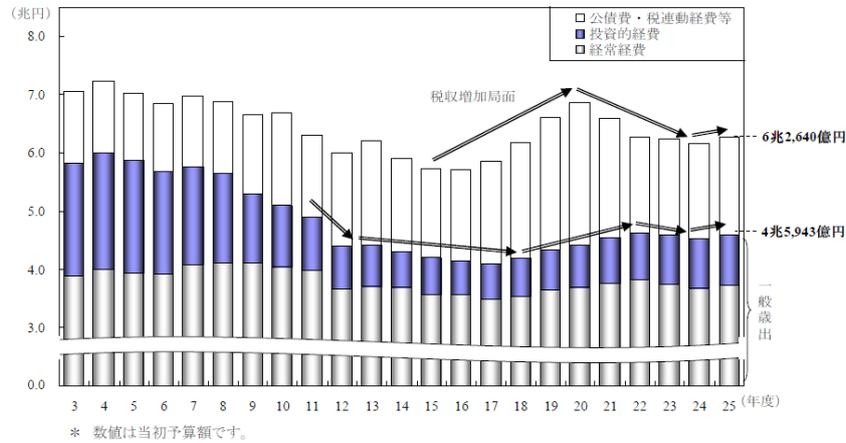


図1-31 東京都の投資的経費の推移

出典)「東京都の財政」(平成25年4月、東京都財務局)

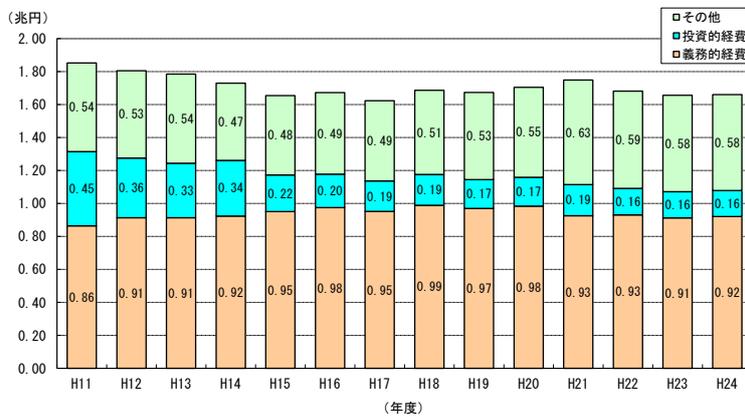


図1-32 埼玉県の投資的経費の推移

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)

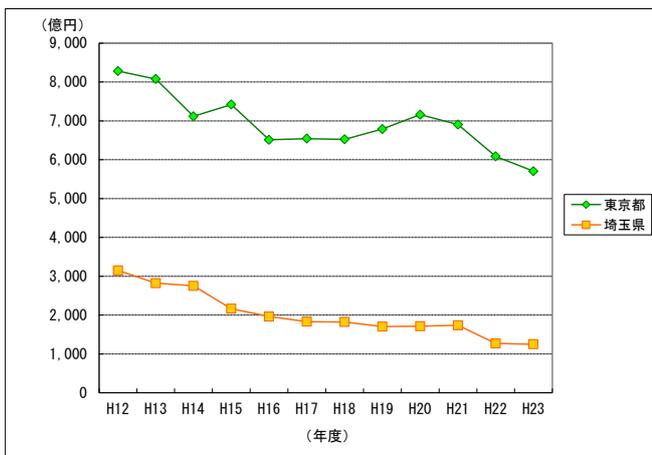


図1-33 東京都、埼玉県の土木費の推移

※土木費＝都市整備費

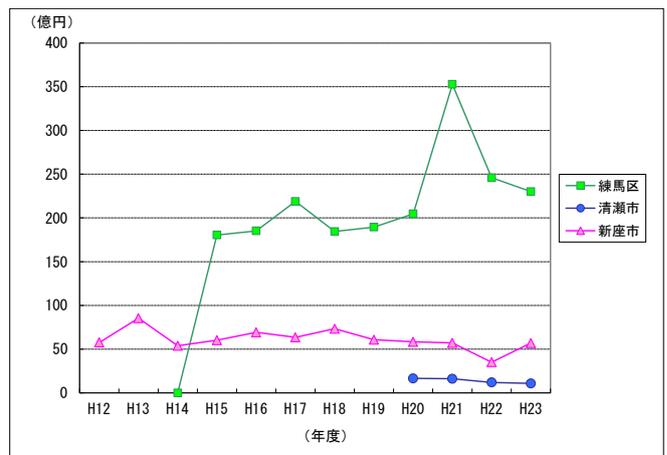


図1-34 12号線延伸沿線4市区の土木費の推移

出典) 各都県市区ホームページ

(4) 東京都及び埼玉県的环境面の現状

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程度を占めており、依然として主要な排出源となっている（図1-35、36）。

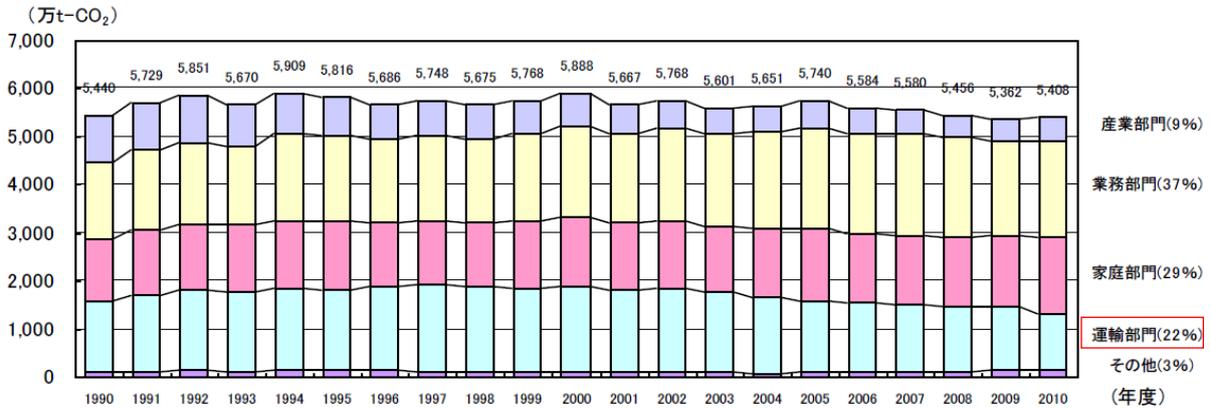


図1-35 東京都における二酸化炭素排出量の推移

出典)「都における温室効果ガス排出量総合調査(2010年度実績)」(平成25年3月、東京都環境局)

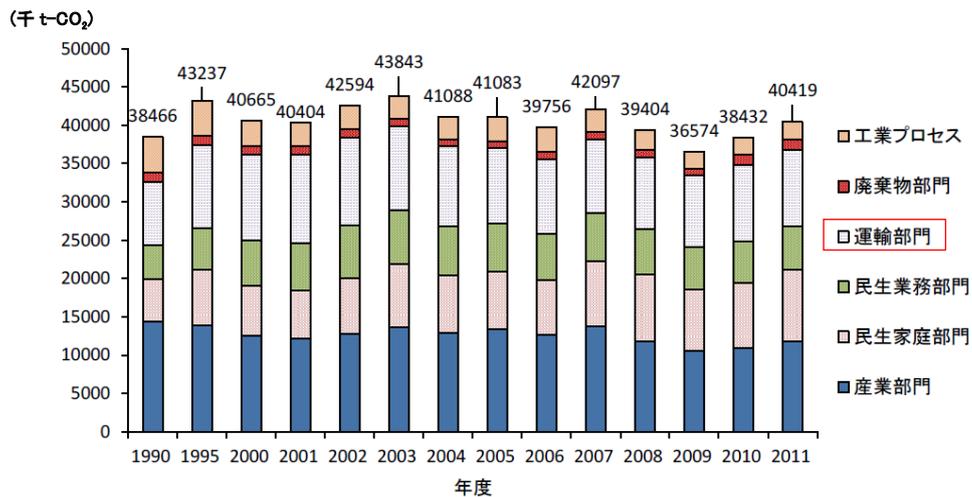


図1-36 埼玉県における二酸化炭素排出量の推移

出典)埼玉県温室効果ガス排出量推計報告書(平成25年5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（NO₂）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（NO₂）の環境基準達成状況が他に比べて悪い（図1-37、38）。

※「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と

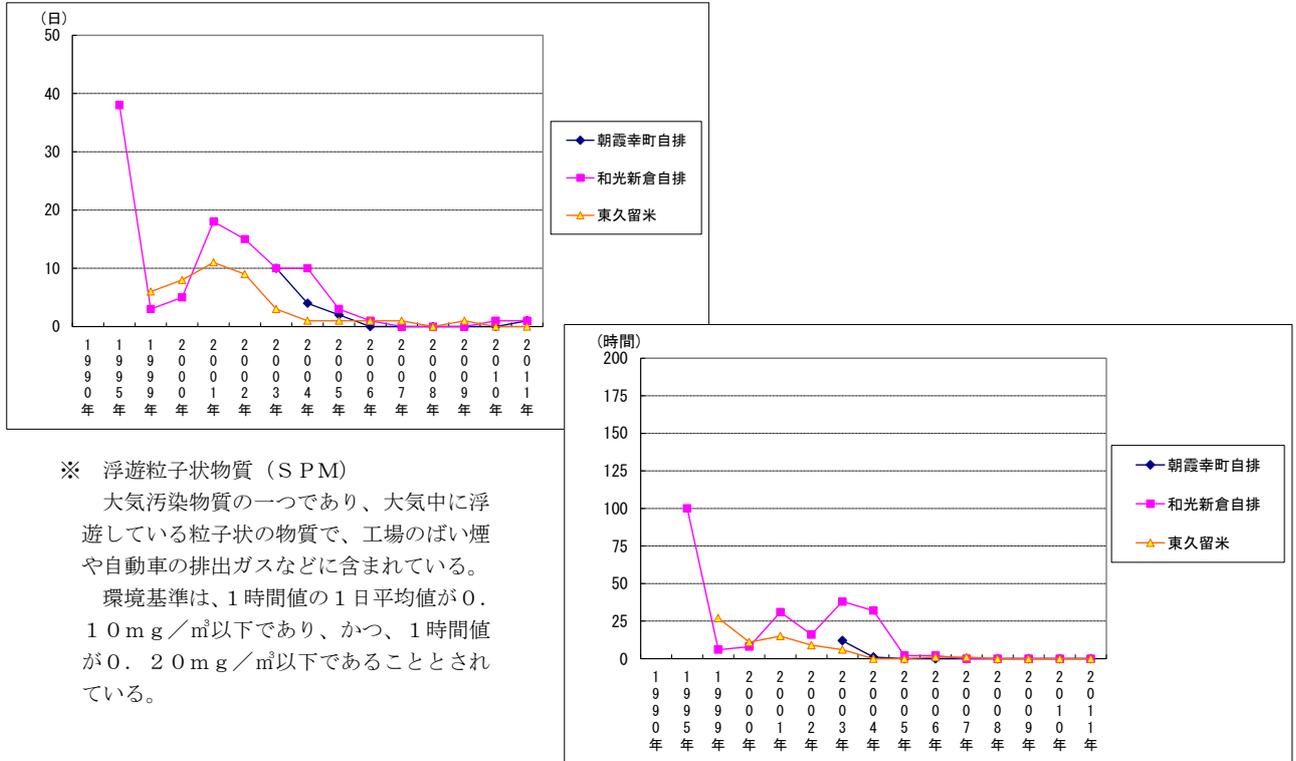


図1-37 浮遊粒子状物質（SPM）の排出が環境基準を超えた日数・時間（年間）

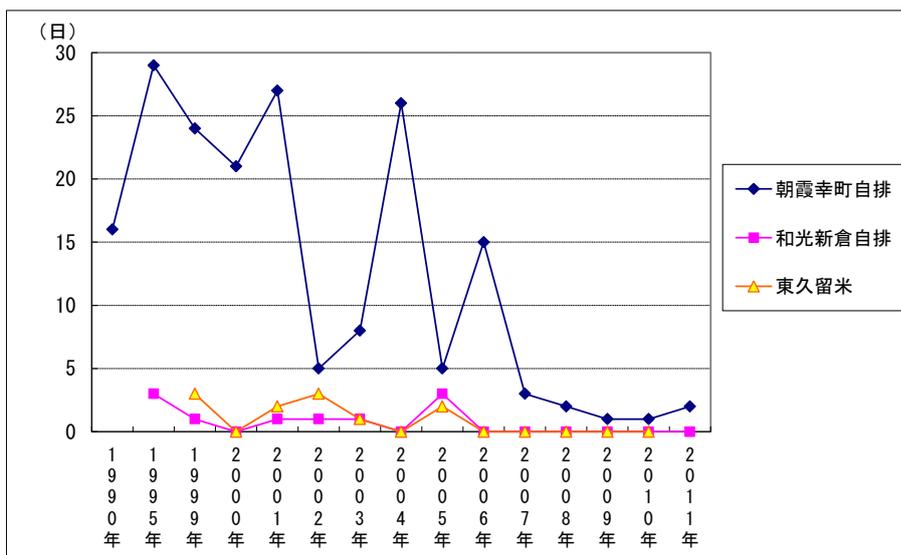


図1-38 二酸化窒素（NO₂）排出が環境基準を超えた日数（年間）

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1-39）。

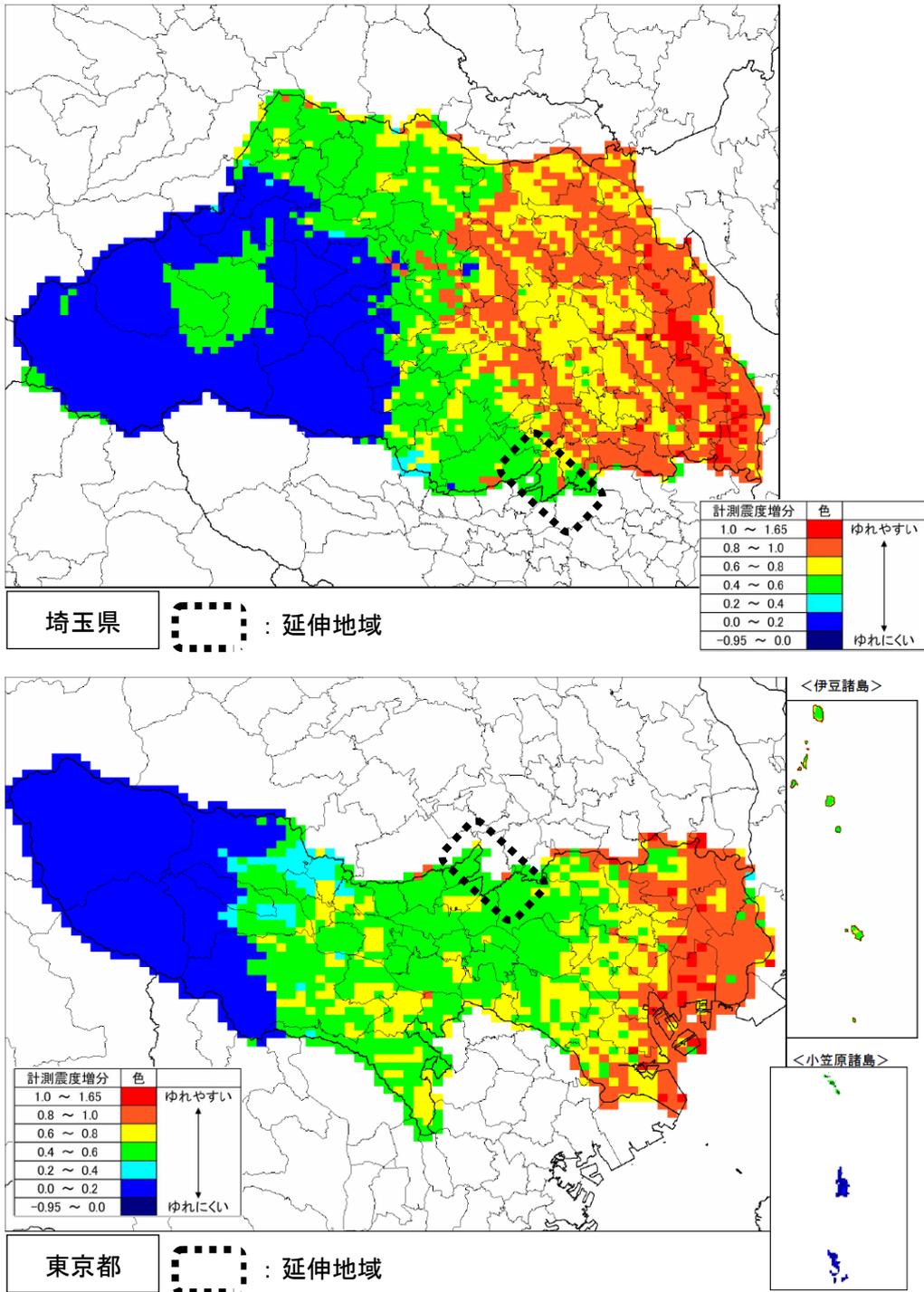


図1-39 地震発生時のゆれの強さの相対比較（表層地盤のゆれやすさ）

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対比較）（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1-40)。

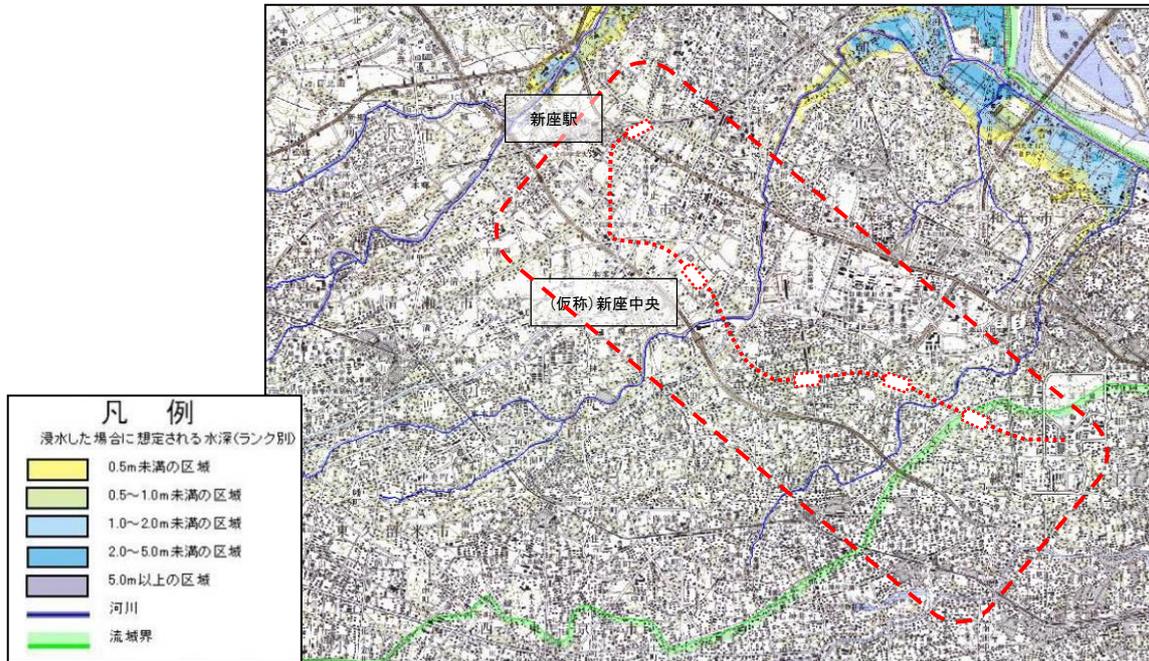


図1-40 洪水ハザードマップ

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い(図1-41、42)。

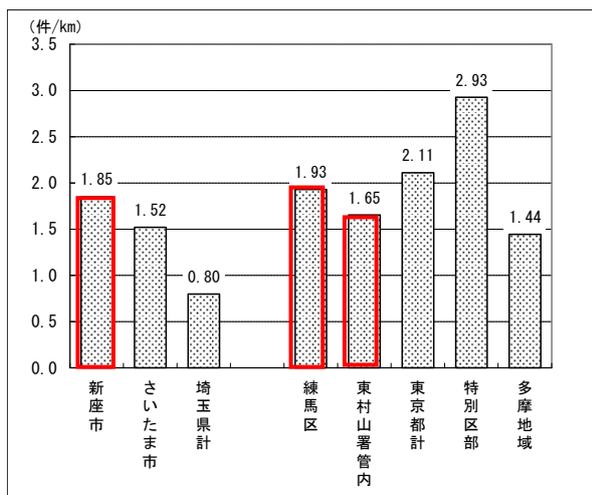


図1-41 道路延長当たり人身事故発生件数(平成23年)

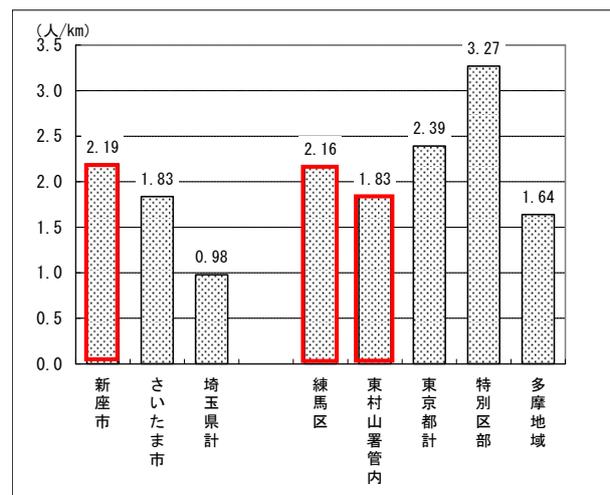


図1-42 道路延長当り死傷者数(平成23年)

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(東京都建設局道路管理部路政課)、道路現況調査(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	平成12年1月	目標年次	平成27年(2015年)
<p>■整備計画</p> <p>答申路線の選定根拠</p> <p>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</p> <p>整備対象とする路線の分類</p> <p>A 目標年次までに整備を推進すべき路線</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>B 今後整備について検討すべき路線</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>都市高速鉄道12号線の位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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～大泉学園町間」が「A2」に、「大泉学園町～武蔵野線方面」が「B」に、それぞれ位置付けられている。 			

② 運輸政策審議会答申第18号のフォローアップ調査の概要

<p>調査名称：「東京圏における鉄軌道整備の現状把握と今後の方向性の検討に関する調査」 (平成24年3月、国土交通省鉄道局)</p>	
<p>■調査の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 18号答申の達成状況の把握とともに、本検討調査において設置された検討会での意見や関係者ヒアリングを通じ、18号答申以降の社会・経済情勢の変化を踏まえた鉄軌道整備上の新たな課題を抽出する。 需要予測における予測値と現況との乖離要因を分析するとともに、予測精度の向上に向けた検討を行う。 	
<p>■調査結果概要</p> <p>1 鉄軌道整備上の新たな課題</p> <p>1-1 18号答申の達成状況等</p> <p>(1) 18号答申の基本5項目の達成状況</p>	
①混雑緩和	<ul style="list-style-type: none"> 混雑率は年々低下するも、目標である150%には達しておらず、180%以上の路線も依然として存在。また混雑率改善に地域差がある。
②速達性向上	<ul style="list-style-type: none"> 相互直通による速達性向上の一方、遅延発生時には影響が広範囲に拡大
③都市構造・機能再編整備等への対応	<ul style="list-style-type: none"> 都市開発の遅れにより予測値と実績値に乖離が発生 都心部等の既存駅周辺での大規模開発による交通負荷が増大
④空港、新幹線等へのアクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> より一層の強化が必要な地域が存在
⑤バリアフリー化、シームレス化の推進	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化は相当進展したが、引き続き促進が必要 駅前広場整備の遅れにより交通結節機能の低い駅が存在

(2) 鉄軌道整備を取り巻く最近の各種動向に基づく課題

1-2 自治体、鉄道事業者の鉄道整備に対する現状認識・意向

(1) 開業済み路線の問題点や需要創出に関する取り組み

開業後の問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場未整備→交通結節機能が低い、バス路線の乗り入れ無し ・沿線開発の遅れによる鉄道需要の低迷 ・相互直通運転による遅れ等の影響範囲の拡大 ・設備の維持更新に伴うコスト負担増 ・旅客輸送の偏り（上下方向での）が激しい ・相互直通事業者が多く、輸送計画、新技術導入の検討に制約 等
開業後の「まち」の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・移動利便性が向上、交通不便地域が解消、既存路線の混雑緩和 ・速達性向上が見込まれる地域において企業誘致が進展 ・沿線での良好な住宅供給、再開発地区のまちづくりに寄与→人口増加 ・鉄道事業者と地元との協働によるPR活動の活発化 等
開業路線の需要創出の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・PR活動の実施、映画・ドラマ・CMの誘致による知名度向上、イベントの実施 ・企画乗車券の発売 ・輸送力増強、駅広整備等によるサービス改善、利便性向上 ・駅周辺等での商業施設や生活支援施設の整備 等

(2) 未着手路線の未整備要因、今後の方向性

新線建設関係	<ul style="list-style-type: none"> ・導入空間（用地確保）の困難、導入空間となる都計道が未整備 ・採算確保が困難、事業費抑制が必要、財源確保が困難 ・鉄道整備のための財源確保方策、事業スキームが未確立 ・費用負担、事業に対する沿線自治体間の意見の相違 ・沿線まちづくりとの不整合（まちづくりの遅れや中止等）、沿線開発が必要 ・人口減少によるまちづくりのリスクの存在 等 	
既設路線改良関係	<ul style="list-style-type: none"> ・既存建物の存在（協議中） ・輸送人員変化を見極め、増便や増結等を検討 等 	
補助 制 度 関 係	都市鉄道利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・償還期間の30年から40年への延長検討が必要 ・補助率引き上げによる自治体負担の軽減や、財政措置が必要 ・運行主体の受益相当額を整備主体へ償還する仕組みが運行主体の参画を促しにくくしており、改善が必要 ・適用範囲の拡大が必要（車両留置設備、モノレール、複々線化への適用） ・鉄道事業者の支払い上限の設定が必要 等
	地下鉄補助	<ul style="list-style-type: none"> ・適用範囲の拡大が必要（車両、大規模改良工事等、民間事業者への適用） ・自治体負担割合の軽減が必要 ・国の補助枠を1割削減することなく確保することが必要 等
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・国の支援措置の拡充、適用範囲の拡大 ・補助対象事業者の見直しが必要 ・協調補助制度の見直しが必要 等

(3) 18号答申以降の新たな課題の認識

高齢化、人口減少への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化、シームレス化のさらなる強化 ・定住人口増加施策の検討、逆方向需要確保のための企業誘致等 ・新たな交通システムの検討 ・高齢者の需要喚起のためのサービスの検討 ・国や自治体からの支援が不可欠 ・需要予測精度の向上が必要 ・鉄道駅を中心としたまちづくりの進展が必要 等
環境問題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・短距離移動における公共交通への転換施策の推進 ・MMの推進 等
国際競争力への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点（空港等）と主要拠点とのアクセス性の向上
ニーズ多様化、情報化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・乗換抵抗の軽減、着席ニーズへの対応 等
都市構造と鉄道 総合交通体系の中での鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・都心と幹線ターミナル間のネットワーク強化 ・都市のコンパクト化に向けたまちづくりと鉄道整備の連携 ・鉄道とバス・タクシー等との連携に向けた取り組み ・他社線、他モードとの連携による乗り継ぎ利便性の向上 ・地域コミュニティにおける駅の拠点化と活用
災害への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・事故、災害時におけるリダンダンシーの確保 等

経営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・安全対策、バリアフリー化への投資が経営上の負担 ・国庫補助対象外の耐震補強が未施工箇所として残っている ・バリアフリー施設の維持管理が今後増加の見通し ・今後は予防保全管理手法に立った計画的な維持管理が必要 ・沿線自治体とのタイアップによる需要創出 ・経営の効率化、高架下等資産の有効活用 等
--------	--

1-3 鉄軌道整備における新たな課題の抽出

社会経済状況変化	<ul style="list-style-type: none"> ・超高齢化への対応（バリアフリー化、異モード間の連携） ・人口減少下、成熟化した社会における高質なサービスのあり方 ・国際化への対応（空港・新幹線アクセス、外国人対応） ・地球温暖化への対応（モーダルシフト、技術開発） 等
国際競争の激化	<ul style="list-style-type: none"> ・国際化への対応（空港・新幹線アクセス、外国人対応） ・都心部需要の増大への対応（開発と鉄軌道整備との連携） 等
東京圏の都市構造変化	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部への都市機能の集中への対応（開発と鉄軌道整備との連携等） ・郊外地域の活力低下への対応（まちづくり、観光） 等
公共交通の維持発展への期待	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通モードの導入（LRT等）、都心ターミナル強化、情報提供 ・公共交通の維持確保（異モード間の乗り継ぎ強化等） ・交通結節機能の強化 ・地域と連携した鉄道駅を中心としたまちづくり 等
災害に強い鉄軌道への期待	<ul style="list-style-type: none"> ・リダンダンシー確保の観点からの鉄軌道機能の充実 ・鉄軌道の迅速な復旧対策 等
鉄軌道整備制度充実への期待	<ul style="list-style-type: none"> ・駅改良等における受益者負担のあり方の検討 ・鉄軌道整備と補助制度のあり方の検討 ・社会経済状況変化、ニーズ変化に対応した鉄軌道整備の制度面の対応

2 需要予測に関する検討

2-1 検討方法

<p>① 18号答申時の予測値と実績値との乖離要因分析</p> <p>18号答申時の現況値（平成7年）と予測値（平成27年）から平成17年予測値を算出し、実績値と比較</p> <p>⇒ 乖離要因を分析し、今後の鉄軌道整備計画を検討する際の需要予測における留意点を検討</p> <p>② 需要予測精度向上に向けた改良点の検討</p> <p>18号答申以降の都市鉄道調査において改善が必要とされた課題の整理→優先課題の抽出</p> <p>⇒ 抽出された課題に対する方向性の検討</p>
--

2-2 予測値と実績値の乖離要因の分析

<ul style="list-style-type: none"> ・路線による違いはあるものの、予測値と実績値は±10%の範囲から大きく外れていない。 ・埼玉方面がやや過大に予測されているなど、地域によりばらつきがある。（下記は、予測/実績） <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>多摩方面：0.94</td> <td>神奈川方面：0.86</td> <td>埼玉方面：1.02</td> <td>千葉方面：0.96</td> <td>常磐方面：0.86</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・予測に用いた四段階推計法のうち、分布交通量予測と分担交通量予測を確認 →夜間人口の都心回帰の傾向がうまく反映できていなかった。 →多摩、横浜市、川崎市、千葉市で社会増減率が過少、埼玉北部で社会増減率が過大 →夜間人口の予測誤差の影響と、女性就業率を過大に設定→東京圏全体としては、就業人口が過小 →就業人口の予測誤差の影響と、多摩、横浜市等の伸び率が過小に設定 →東京圏全体、また、多摩、横浜市等で従業人口が過小 	多摩方面：0.94	神奈川方面：0.86	埼玉方面：1.02	千葉方面：0.96	常磐方面：0.86
多摩方面：0.94	神奈川方面：0.86	埼玉方面：1.02	千葉方面：0.96	常磐方面：0.86	

2-3 今後の需要予測において留意すべき事項

<ul style="list-style-type: none"> ・過去のトレンドと直近の現象を加味した将来の見極めが重要（社会増減率、就業率） ・政策や計画・構想の情報を収集し、今後の方向性をとらえることが重要（都心部容積率緩和等）

2-4 需要予測精度向上に向けた改良点

<ul style="list-style-type: none"> ・私事目的区分の細分化：自宅発と自宅外発の私事は機関分担が異なることを加味し私事を2区分に ・帰宅目的の扱い：通勤・通学・私事の逆トリップではなく、四段階推計法に従うとともに、目的を細分化 ・性年齢階層の違いを予測へ考慮することが必要（性年齢階層により就業場所に違いが生じている）
--

③ 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) 広域の都市整備に関する計画

① 首都圏整備計画

名称・策定年	首都圏整備計画（平成18年9月、国土交通省）
	<p>■地域構造の基本的方向： 「分散型ネットワーク構造の構築」</p> <p>○都市機能が集積する拠点的都市を中心に、業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成</p> <p>○各拠点的都市が首都圏内の他拠点、首都圏外拠点との相互連携・交流によって機能分担・補完し高め合う地域の構造を目指す。</p> <p><近郊地域の方向></p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状方向の拠点的都市を環状拠点都市群として育成・整備、相互連携の強化により、東京中心部との適切な機能分担を推進 ・東京中心部に隣接する市街地等では都市空間の再編整備を推進 ・業務機能等の都市機能集積を有し広域的な連携・交流の要となる広域連携拠点を業務核都市として育成・整備 ・交通結節点等で生活や商業等の機能集積がみられ地域の中心性を有している都市を地域の拠点となる都市として育成・整備
	<p>【首都圏整備計画概要図】</p> <p>【関東北部地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関東北部地域内で環状方向の連携を進め、大環状連携軸の一翼を担う ○拠点性、自立性の高い地域を形成するため、拠点等を運送する北関東・東関東自動車道の整備推進 <p>【関東東部地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関東北部地域との連携により大環状連携軸の一翼を担う ○国際交流機能、工業機能等の強化 ○既存の農林水産業や地場産業の振興 ○首都圏の身近なレクリエーションの場としての整備 <p>【東京中心部】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一極集中の是正に留意しつつ、我が国の活力創出の中核を担う機能を充実、都市空間の再編整備 ○環状交通ネットワークの形成 ○豊かな都市居住の場の形成 ○木造密集市街地における防災性の高い総合的まちづくりの推進、都市型災害に強い市街地の形成 <p>【近郊地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性高い地域の形成 ○環状方向の交通ネットワーク形成と拠点的都市相互の連携の強化 ○都市近郊の緑地空間の保全・創出 ○東京湾沿岸部における良好な環境創出、自然環境保全、地産地消の推進 <p>【内陸西部地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○甲府市を中心とした都市開発区域において自立性の高い都市圏の形成を図る ○関東北部・東部地域との大環状連携軸の形成 ○東京圏・中部圏・日本海沿岸都市部との交流・連携の強化 <p>【島しょ地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○生活交通のサービス確保を含めた交通、情報通信体系の整備推進による本土と島しょ及び島しょ相互間の連携・交流の強化
	<p>【延伸地域が含まれる「近郊地域」について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務、商業、文化、居住等の諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域の形成 ・環状方向の交通ネットワーク形成と拠点的な都市相互の連携の強化 ・都市近郊の緑地空間の保全・創出 ほか

② 首都圏メガロポリス構想

名称・策定年	首都圏メガロポリス構想（平成13年4月、東京都）	
目標時期	2025（平成37）年	
<p>■ 21世紀の首都像：「分散型ネットワーク構造の構築」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約3,300万人の集積が支える世界最大の首都 ・一国に匹敵する経済活力を持つ世界のリーディング都市 ・アジアの新しい文明をリードする生活都市 ・400年の歴史を有する魅力ある文化都市 ・山・海・川など豊かな自然環境と共生する環境都市 ・地震などの自然災害を克服できる防災都市 		
		<p>圏域づくり戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集積メリットを生かす環状メガロポリス構造の構築 ・圏域の一体的機能発揮を実現する広域連携戦略
<p>⇒</p>		
<p>■ 環状メガロポリス構造の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状方向のネットワーク強化 ・広域連携による首都圏メガロポリス全体の一体的な機能発揮 ・環境との共生（水と緑の骨格を形成） ・コアや都市軸が骨格となり集積のメリットを發揮 ・5つのコアが首都圏メガロポリスの活力と魅力の發揮を先導 ・核都市連携都市軸と東京湾ウォーターフロント都市軸を連結し、人・モノ・情報の流れの円滑化、効率化する環状都市軸の形成 ・環状方向の連携強化と、センター・コアとの接続による全体の効率的、効果的な機能連携の実現 		
<p>■ 広域連携戦略の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・迅速なアクセスを実現する交通連携 ・都県連携による空港機能の強化 ・東京湾の一体的整備 ・効率的な広域物流システムの構築 ・広域防災連携の推進 ・首都機能（国家の中核機能）のバックアップ ・東京湾の水質改善に向けた一体的な取り組み ・大気汚染対策の連携 ・リサイクル・廃棄物処理連携 ・首都圏メガロポリス情報ネットワーク ・21世紀を支える人づくり ・産業政策における広域ネットワークの構築 ・広域行政の新たな展開 		
		<p>注：新たな拠点空港の位置は決定されており、本図はイメージである。</p> <p>▶ 広域インフラの整備（ハード施策）</p>
		<p>< 迅速なアクセスを実現する交通連携 ></p>

(3) 東京都・埼玉県の都市整備に関する計画

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"> ・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 ・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 ・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 <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 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"> ・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 ・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 ・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 <p>○12号線に関する記述</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。」 ・震災時にも機能する都市機能の強化策として、多様な物流ルートの確保のため、「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。」 	

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"> ・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。 <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"> ・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 ・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 ・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 ・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 <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>	
<p style="text-align: right;">【県土構造】</p>	

(4) 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）』

施策の体系（本調査に関連する事項）

- ・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

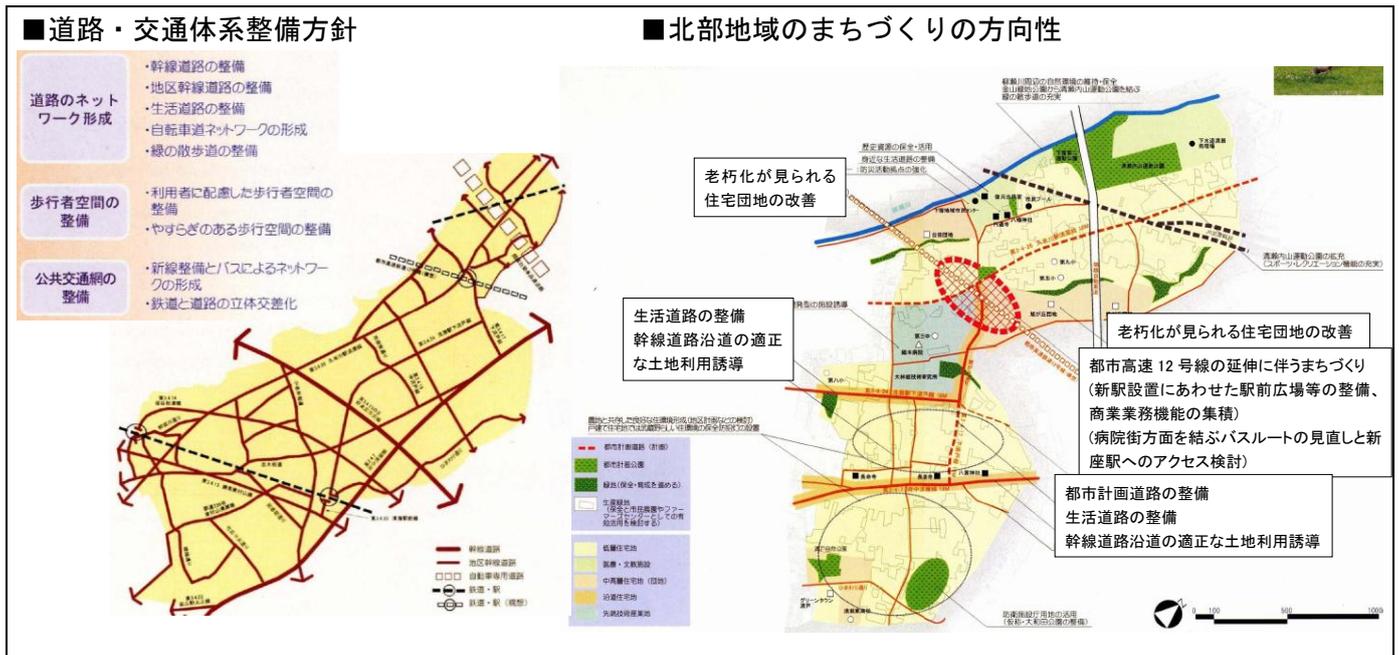
② 新座市 『第4次新座市基本構想総合振興計画（平成23年3月）』

<p>都市拠点 新都市拠点 市街地ゾーン 新市街地ゾーン 緑の拠点 河川・水路 鉄道 都市高速鉄道12号線 交通軸</p>	<p>重点戦略： 関越道スマート IC 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</p>
	<p>施策の体系（本調査に関連する事項）</p>
	<p>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）</p>
	<p>道路 生活道路整備、幹線道路の整備、関越道スマート IC 検討</p>
	<p>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</p>
<p>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号延伸含む）</p>	
<p>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</p>	

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）』

	<p>重点的取組： 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）</p>
	<p>施策の体系</p>
	<p>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</p>
	<p>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</p>
	<p>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</p>
<p>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</p>	

③ 清瀬市（『清瀬市都市計画マスタープラン』）



(6) 延伸地域における面整備計画

○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)。

○新座駅周辺においては、完了したものを含めて複数の土地区画整理事業が存在する。事業が完了した新座駅南口地区は高層の共同住宅及び商業施設が建ち並び、事業完了が間近である新座駅南口第2地区及び事業中の新座駅北口地区は、主として中低層住宅(駅前は大層の共同住宅及び商業施設)で構成される計画である。また、大和田二・三丁目地区については産業系土地利用を計画している(図1-42)。

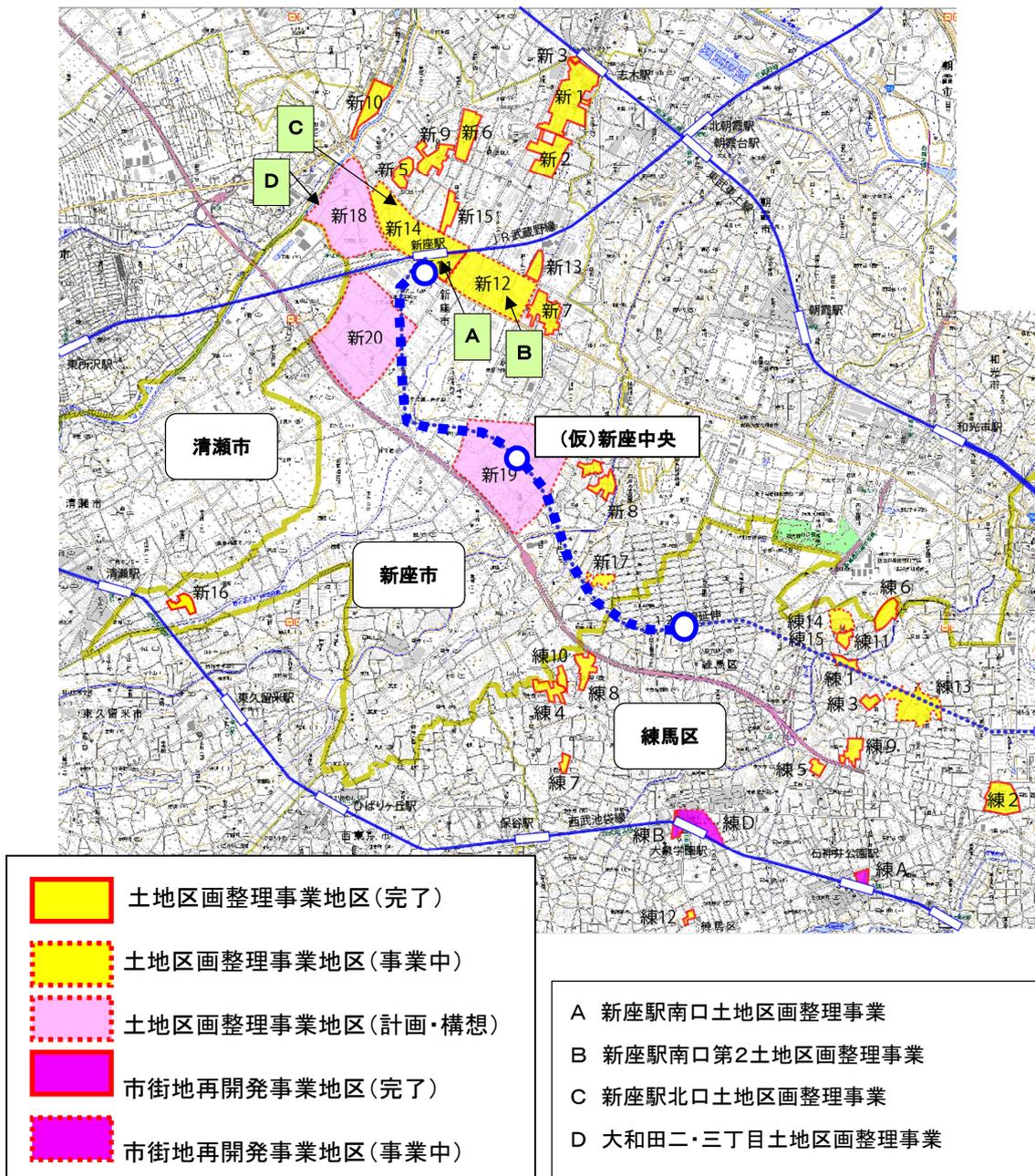


図1-42 延伸地域及びその周辺における面整備地区

1. 2 延伸地域の特性・課題と鉄道導入により期待される効果

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、当地域の「交通」、「まちづくり」及び「社会・経済情勢」から特性・課題を整理するとともに、鉄道導入により期待される効果を検討した。

1. 2. 1 延伸地域における交通上の課題

(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にかけての既成市街地は鉄道駅から遠く、鉄道空白地域となっており、これを解消す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

延伸地域では、最寄駅までの移動手段として路線バス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が低く（1.1.1(4)⑥）、定時性が確保できないことから、最寄駅までのアクセス性の向上が課題である。

また、当該道路は、既成市街地を通過しているため、混雑解消を目的とする道路の拡幅や新設は極めて困難な状況にある。

(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いる（1.1.1(4)⑥）。延伸地域においては自動車利用割合が比較的高く、最寄り駅までのアクセスは路線バスや自家用車による送迎等によっているため、道路の混雑緩和を図ることが課題である。

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なく、自動車を利用する割合が相対的に高いため（1.1.1(4)①）、多様な交通手段が利用できる交通環境を整備し、自動車依存構造の改善することにより、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

延伸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号線の延伸は、延伸地域における交通基盤の強化に寄与し、上記の交通上の課題解決が図られるとともに、交通利便性の向上により新たなまちづくりを展開する契機になると見込まれるため、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。

また、延伸地域においては、都市計画道路の一部が未整備となっているため、既設道路の混雑緩和や12号線延伸線新駅までのアクセス性の向上といった点を考慮し、整備促進

を図ることが課題である。

1. 2. 2 延伸地域におけるまちづくり上の課題

(1) 延伸地域の都市特性をいかしたまちづくり

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・副都心から近距離に位置し（1. 1. 1(1)①）、また、海や氾濫のおそれのある河川が付近になく、東京都と埼玉県（山間部を除く。）の中では地震に対してゆれにくい地盤であるため耐災性が高い（1. 1. 1(1)③及び1. 1. 2(5)①）。そのため、延伸地域は、「都心に通勤する労働者等が安心して住むためのベッドタウン」や「災害時における首都機能のバックアップ機能」としてのポテンシャルを有している。こうしたポテンシャルの活用を進めるためには、都心部と直結した鉄道の整備により、延伸地域を東京都心・副都心から「時間的」にも近くに位置させることが必要である。

② 各地域の土地利用等の現状への対応

延伸地域では、地域の土地利用等の現状により異なる課題を有しており、これらに応じ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

③ 不足する主要施設の立地誘導による生活利便性の向上

第三次救急医療機関や大規模商業施設など、延伸地域及びその周辺に立地が少ない施設の誘導を図り、生活利便性の向上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)）。

④ 既存施設及び立地誘導を図る施設の活用

延伸地域には、関越自動車道、陸上自衛隊朝霞駐屯地及び埼玉県新座防災基地といった施設が立地している。

関越自動車道は、延伸地域を貫く高速道路であるが、延伸地域からの出入りはできず、また、新座料金所付近の上り車線では、交通渋滞が頻発している。そのため、当地域にスマートインターチェンジを設置することで、こうした課題を解決するとともに、12号線延伸線新駅との連携によるパークアンドライドシステムの構築を図り、東京都心部と北関東方面を結ぶ広域的な交通ネットワークの形成が期待される。

さらに、陸上自衛隊朝霞駐屯地及び埼玉県新座防災基地は、大規模災害時に救援・復旧活動拠点となる重要な施設であるため、災害時において、都心直結路線である12号線と北関東方面を結ぶ関越自動車道との連携と併せて、これらの施設を一体的に活用することで、緊急輸送ネットワーク及び防災拠点の形成が期待される。

こうした点は、③で触れた新たに立地誘導を図る施設との連携を図ることにより、その

効果が更に増加し、広域に波及していくことが期待される。

(2) 上位計画・関連計画との整合性確保

① 今後の鉄道整備に対する国の方向性

「運輸政策審議会答申第18号」が示された平成12年以降、鉄道整備を取り巻く社会・経済情勢が変化中、国においては、平成24年3月に同答申のフォローアップとして「東京圏における鉄軌道整備の現状把握と今後の方向性の検討に関する調査報告書」を取りまとめた。この中では、鉄道整備を取り巻く最近の各種動向から今後想定される課題例として、「災害に強い鉄軌道」など新たな視点を掲げており、鉄道整備と一体的に実施する延伸地域のまちづくりを検討する上では、こうした点も考慮する必要がある。

また、国においては、東京圏における今後の望ましい都市鉄道の在り方に関して調査検討を進めていることから、この検討結果にも着目していくことが必要である。

② 国、東京都及び埼玉県の都市整備に関する広域計画

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ている(1.1.3(3)①)。埼玉県では、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(3)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。

また、鉄道整備とまちづくりには多額の費用を要することから、その実施によって創出される効果は延伸地域にとどまらず、より広域に波及されるものであることが望まれる。まちづくりの検討に当たっては、こうした視点にも着目し、延伸地域の課題解決と特性をいかすための機能を配置するなどの検討が必要である。一例として、東京都の首都圏メガロポリス構想で掲げられているような「首都圏の防災性能を広域連携により向上させるために必要な機能」や「首都機能(国家の中核機能)のバックアップ的な役割」を盛り込むことが考えられる。

③ 延伸地域各市区の総合計画及び都市計画マスタープラン

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は、12号線延伸を前提としたまちづくりを位置付けている(1.1.3(4)(5))。延伸地域のまちづくりは、これらを基本とし、整合を図るとともに、12号線の延伸と一体的な実施について検討する必要がある。

④ 緑の基本計画

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。自然との共生や緑地保全については②においても掲げられており、広域的な視点においても重視されている。

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、スローライフの実現など「市民生活の質的向上」や「来訪者の増加」につながるまちづくりが可能となる。

(3) 面整備計画

延伸ルートや新駅予定地周辺では、練馬区の土支田中央地区やJR新座駅周辺において土地地区画整理事業が進められているものの、その他は土地地区画整理事業等の具体的な計画が少

ないため、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（1. 1. 3(6)）。

1. 2. 3 延伸地域を取り巻く社会・経済情勢上の課題

(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に、まちの更新や交通利便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、関越自動車道や災害時等有事の際に救援・復旧活動の拠点となる陸上自衛隊朝霞駐屯地及び埼玉県新座防災基地が立地していることから、こうした施設・設備との連携により、緊急輸送ネットワーク及び防災拠点の形成を図ることで、防災性の向上が期待される。

⇒ 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。

1. 2. 4 延伸地域への鉄道導入により期待される効果

1. 2. 1～1. 2. 3において整理した、「交通」、「まちづくり」及び「社会・経済情勢」の特性・課題を踏まえ、12号線が延伸した場合に期待される効果について、検討した。

「交通」から見た鉄道導入の効果

- 東京都心・副都心を始めとする多方向への移動時間が短縮される。
- 通勤通学等における移動時間の短縮により自由時間の増大が図られる。
- 自動車から鉄道への利用転換による道路混雑の緩和や環境改善、交通事故の減少等が図られる。
- 移動性の向上により延伸地域への居住、企業立地等が促進される。

「まちづくり」から見た鉄道導入の効果

- 交通利便性の向上による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り、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、生活利便性の向上が期待される。
- 鉄道と関越自動車道との連携によるパークアンドライドシステムの構築により、自動車から鉄道への利用転換が促進されるとともに、広域的な交通ネットワークの形成が期待される。
- 鉄道と延伸地域に立地する関越自動車道や陸上自衛隊朝霞駐屯地、埼玉県新座防災基地といった既存の施設、更には新たに立地誘導を図る施設との連携により、緊急輸送ネットワーク及び防災拠点の形成が期待される。

「社会・経済情勢」から見た鉄道導入の効果

- 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される。
- 自動車から鉄道への利用転換による道路混雑の緩和や環境改善、交通事故の減少等が図られる。
- 鉄道導入と新たなまちづくりにより、緊急輸送ネットワーク及び防災拠点の形成、更には災害時における帰宅者の代替ルートの構築が図られ、防災性の向上が期待される。

本章の検討において想定される鉄道導入の効果としては上記事項が挙げられるが、第2章以降では、これらの事項について検証を加えていく。