



参考資料

- (1) 大江戸線延伸の経緯
- (2) まちづくりデザイン策定までの流れ
- (3) まちづくりデザインと関連計画
- (4) 各エリアの説明（解説）
- (5) 地域の現況
- (6) 延伸地域におけるこれまでのまちづくり
- (7) アンケート調査の実施
- (8) オープンハウスの実施
- (9) 用語解説



(1) 大江戸線延伸の経緯

大江戸線の延伸に関する経緯と関連する事業（まちづくり等）の主な経緯をご紹介します。

	大江戸線に関する経緯	関連する事業等の経緯
昭和 47 (1972) 年	○都市交通審議会*「東京圏高速鉄道網整備計画」答申第 15 号 都庁前駅～光が丘駅間	
昭和 60 (1985) 年	○運輸政策審議会*答申第 7 号 光が丘～大泉学園町間追加	
昭和 61 (1986) 年	○練馬～光が丘間 着工	
昭和 63 (1988) 年		○大江戸線延伸促進期成同盟* 設立
平成 2 (1990) 年	○新宿～練馬間 着工	
平成 3 (1991) 年	○練馬～光が丘間 開業	
平成 4 (1992) 年	○西新宿（都庁前）～新宿間（環状部） 着工	
平成 9 (1997) 年	○新宿～練馬間 開業	
平成 12 (2000) 年	○運輸政策審議会*答申第 18 号 光が丘～大泉学園町間：A 2 路線（目標年次までに整備着手 することが適当である路線） ○全線開業	
平成 17 (2005) 年		○土支田中央土地区画整理事業* 着手
平成 18 (2006) 年		○補助 230 号線 事業認可（笹目通り～土支田通り区間）
平成 19 (2007) 年		○補助 230 号線土支田・高松地区地区計画* 決定
平成 20 (2008) 年		○土支田中央地区地区計画* 決定



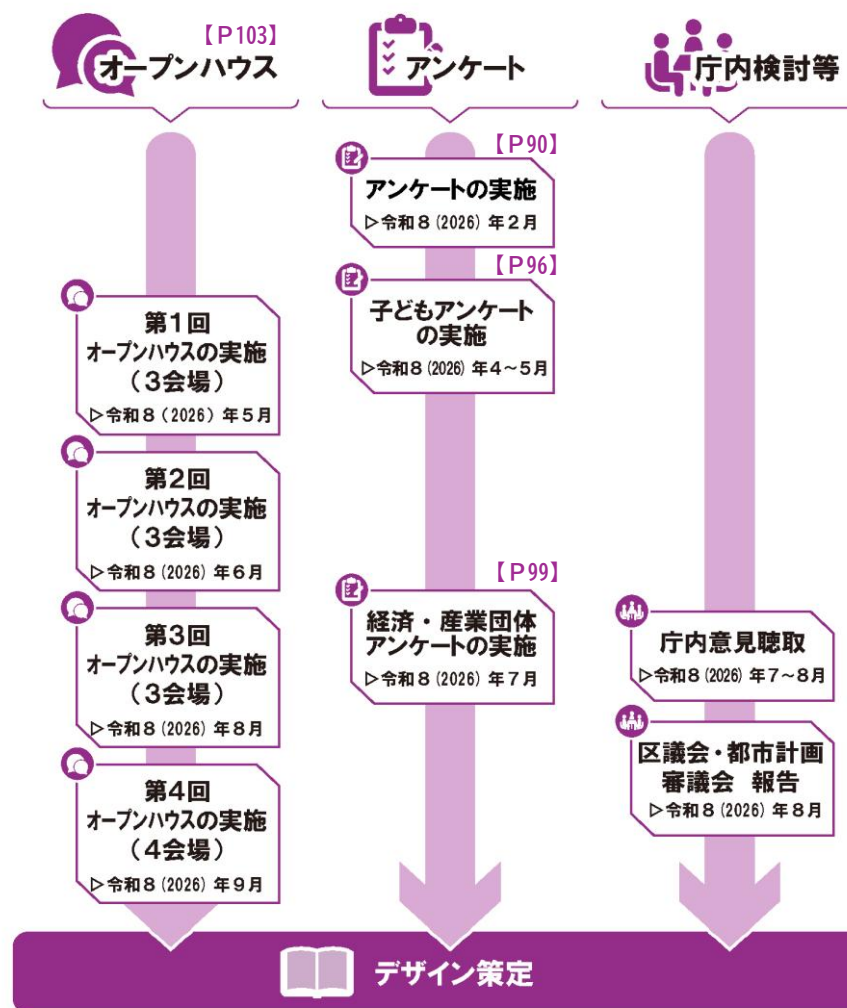
	大江戸線に関する経緯	関連する事業等の経緯
平成 21 (2009) 年		○補助 230 号線 事業認可 (土支田通り～外環道区間)
平成 22 (2010) 年		○補助 230 号線 事業認可 (外環道～大泉学園通り区間)
平成 23 (2011) 年		○大江戸線延伸推進基金* 設置
平成 25 (2013) 年		○補助 230 号線 交通開放 (笹目通り～土支田通り区間)
平成 27 (2015) 年	○広域交通ネットワーク計画について* (東京都)	○東京都との実務的協議 開始
平成 28 (2016) 年	○交通政策審議会*答申第 198 号 光が丘～大泉学園町区間 進めるべき6つのプロジェクトの一つとして位置付けられる	○補助 230 号線大泉町三丁目地区地区計画* 決定
平成 29 (2017) 年		○大江戸線延伸推進会議* 設置
令和元 (2019) 年	○「未来の東京」戦略ビジョン* (東京都)	
令和2 (2020) 年		○補助 135 号線 事業認可 (補助 230 号線交差部)
令和3 (2021) 年	○「未来の東京」戦略* (東京都)	○補助 230 号線 交通開放 (土支田通り～別荘橋通り区間)
令和4 (2022) 年	○主要事業に「地下鉄 12 号線 (大江戸線) の延伸に関する調査」と明示し、調査費を計上 (東京都)	○補助 230 号線大泉学園町地区地区計画* 決定 ○土支田中央土地区画整理事業* 完了
令和5 (2023) 年	○副知事をトップとする「大江戸線延伸にかかる市内検討プロジェクトチーム」設置 (東京都)	○補助 230 号線大泉町二丁目地区地区計画* 決定
令和7 (2025) 年	○「2050 東京戦略」(東京都) ○大江戸線延伸に関する検討状況を公表 (東京都)	
令和8 (2026) 年		○補助 233 号線沿道地区地区計画* 決定



(2) まちづくりデザイン策定までの流れ

「まちづくりデザイン」の策定は、各回のオープンハウスで検討内容に応じたテーマを設定し、皆様の想いや考えを伺い、その内容を次の検討に反映するなど、検討段階から地域の皆様とともに進めてきました。

また、延伸地域にお住まいの方々や、まちの将来を担う子ども達、経済・産業団体の事業者等を対象にしたアンケート調査を通じて、様々な視点からのご意見を伺いながら、「まちづくりデザイン」を策定しました。





(3) まちづくりデザインと関連計画

「まちづくりデザイン」は、大江戸線延伸を契機とした延伸地域のまちの将来像とまちづくりの方針を示しています。

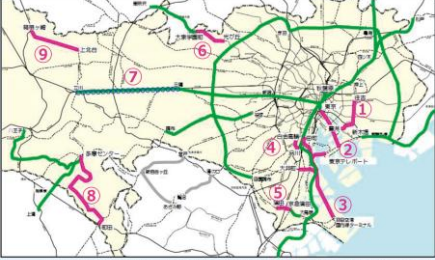
「練馬区都市計画マスタープラン」などの**関連計画と整合**を図りながら、各新駅予定地周辺など、延伸地域のまちづくりを進める際の指針として活用していきます。



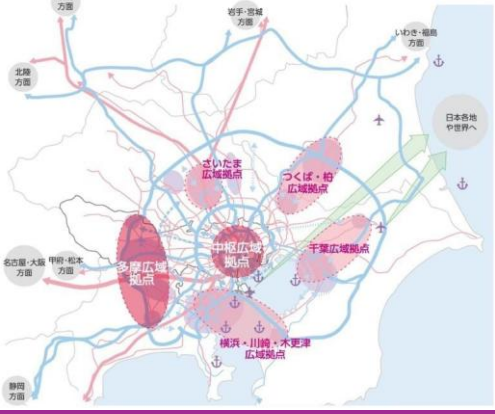


■東京都の計画

2050 東京戦略（令和 7（2025）年 3 月）

将来像等	2050 年代の東京の姿「ビジョン」： 「成長」と「成熟」が両立した「世界で一番の都市・東京」
概要	2050 年代に東京が目指す姿として、新たな「ビジョン」を描き、バックキャストの視点で「ビジョン」を実現するための令和 17（2035）年に向けた「戦略」を定める。
関連事項	戦略 18【インフラ・交通】 【都市活動や都民生活を支える交通ネットワークの充実強化】 主な施策：高密度な鉄道ネットワークの更なる充実 羽田空港アクセス線（西山手ルート、臨海部ルート）、都心部・臨海地域地下鉄、東京 12 号線（大江戸線）延伸、多摩モノレール延伸（町田方面）の検討を深度化。 【国の交通政策審議会答申において位置づけられた路線】  ①東京 8 号線（有楽町線）の延伸 ②都心部・臨海地域地下鉄 ③羽田空港アクセス線 ④都心部・品川地下鉄（南北線の延伸） ⑤新空港線（蒲蒲線） ⑥東京 12 号線（大江戸線）の延伸 関係者と事業化について協議・調整を進める ⑦中央線の複々線化 ⑧多摩都市モノレールの延伸（町田方面） ⑨多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針*
（東京都都市計画区域マスタープラン）（令和 3（2021）年 3 月）

将来像等	東京が目指すべき将来像： 世界から選択される都市 人が輝く都市
概要	都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定める。（都市計画法第 6 条の 2） 【交流・連携・挑戦の都市構造】 
関連事項	特色ある地域の将来像【土支田～大泉学園町】 都営地下鉄大江戸線の延伸や都市計画道路の整備などを見据えた都市基盤整備が進むことで、沿線に生活利便施設や公共・公益施設等の集積が進み、その周辺には、農と住が調和したみどり豊かな生活の中心地を形成。



■練馬区の関連計画

練馬区都市計画マスタープラン（平成 27（2015）年 12 月）

将来像等

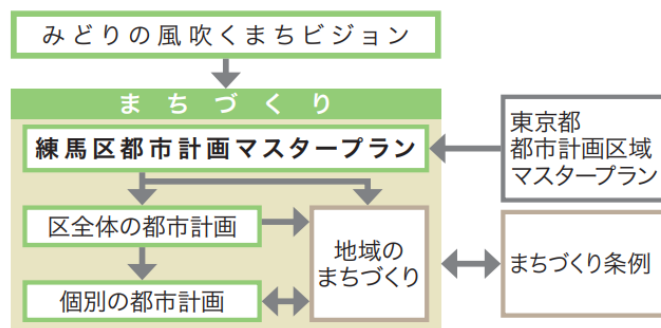
まちの将来像：

暮らし続けたいみどりあふれる快適な住宅都市
～新しい成熟都市・練馬を目指して～

目標とするまちの将来像を示すとともに、実現に向けた考え方等を明らかにする。まちづくりの総合的方針、都市計画に関する基本的方針、各地域で進めるまちづくりの指針を示す。

【位置づけ】

概要

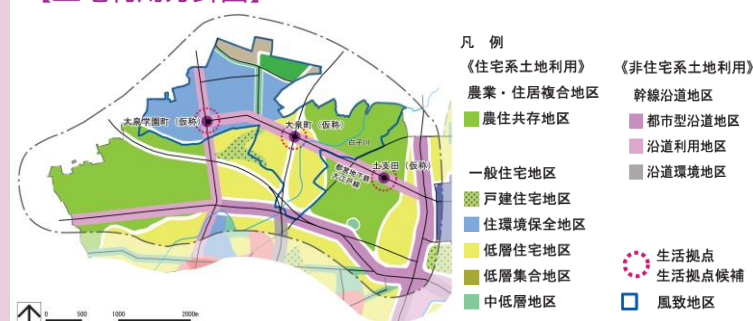


関連事項

地域別指針【補助 230 号線沿道周辺地区】

新駅予定地周辺は、駅前広場の整備などにより交通結節機能*を充実し、地域の特性を活かした生活拠点として利便性を高める。沿道では、土地の高度利用を進め、商業・業務施設の利用を促進する。また、災害に強い安全なまちをめざして、防災性の向上を図る。併せて、みどり豊かで良好な住環境の保全や景観に配慮した街並み形成の実現に向けたまちづくりを進める。

【土地利用方針図】





練馬区地域公共交通計画（令和8（2026）年8月）

将来像等	基本方針： <u>誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた持続可能な交通を構築します。</u>
概要	バス運転手不足による減便・廃止の進行など、社会変化に対応した地域公共交通へ再構築するため、2040年代を見据えた交通体系の在り方や具体的な取組方針等を定める。
関連事項	取組施策1-4 交通結節機能*の向上【駅まち空間*の整備】 都営大江戸線の新駅予定地周辺では、延伸を見据え、地域特性を生かした新たな拠点づくりを推進します。（仮称）大泉学園町駅予定地周辺では、市街地再開発事業*等による公共施設の集約・新設や駅前広場の整備等の検討を進め、にぎわいを創出します。（仮称）大泉町駅予定地周辺では、駅前広場の整備とともに、公園や農地などの地域資源を生かした拠点づくりを進めます。 【駅まち空間*のイメージ】

練馬区環境基本計画 2023（令和5（2023）年9月）

将来像等	温室効果ガスの削減目標： <u>2030年度までに、区内CO₂排出量を2013年度比46%削減</u>
概要	脱炭素社会の実現に向け、区民・事業者と協働して総合的な環境施策を展開するために策定。今後、概ね10年間の区の環境施策の方向性および重点取組を示す。 【位置づけ】
関連事項	施策 分野2 みどり【都市計画道路等の都市インフラの整備におけるみどりの創出】 都市計画道路や河川の整備に合わせて、街路樹等による緑化を進めます。沿道の状況や地域の特性などを踏まえ、路線ごとにふさわしい樹種を選び、地域の方々や道行く人が楽しめるみどりを創出します。幹線道路の沿道のまちづくりを進める際には、みどりの創出に努めます。都が事業を行う路線についても、豊かなみどりの軸*として整備されるよう調整します。



練馬区みどりの総合計画（令和6（2024）年3月）

将来像等	30年後（令和30年度）の目標： <u>練馬のみどりに満足している区民80%</u>
概要	30年後（令和30年度）の目標の実現に向けた2つの基本方針に基づき、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度に取り組む具体的なみどり施策を示す。
関連事項	施策1-7 駅周辺のみどりの空間づくり 駅前広場の整備等にあたっては、鉄道事業者や地域住民等と連携し、地域の顔となるみどりの空間づくりを進めます。シンボルツリーの植栽や地域住民との協働による花壇づくりを推進します。 施策1-13 都市農地の保全 【区民が農に親しむ取組の充実】 農業者と区民が触れ合う「ねりマルシェ」の開催や気軽に摘み取りが楽しめる「果樹あるファーム*」のPR支援等を引き続き積極的に推進します。また、野菜の収穫体験等を行える「ベジかるファーム*」の拡充や区民農園*の整備など、区民が農に親しめる取組を充実します。



練馬区景観計画（平成23（2011）年8月）

将来像等	景観まちづくりの目標： <u>歩きたくなるまち 住みつづけたくなるまち ねりま</u>
概要	人々がいきいきと暮らし、地域の活力を高めていくため、区民、事業者、区の協働により景観施策を積極的に実施する。
関連事項	景観重要公共施設の整備に関する事項 【大泉町もみじやま公園】 大泉町もみじやま公園は小高い地形の上の公園です。公園内から南側の眺望を活かした展望デッキや空中デッキからの眺望を保全するとともに、区民に親しまれる公園として整備・維持管理します。 【白子川】 白子川は、区の景観の骨格となる河川として、重要な景観要素であり、川沿いは、起伏のある地形となっており、公園・緑地が整備されています。また、区民に親しまれているとともに、景観の評価も高くなっています。「新河岸川及び白子川河川整備計画*」（平成18（2006）年3月、東京都）に基づき、流域に残る水にかかわる歴史・文化などに配慮しつつ、自然環境や河川水質の保全、維持流量の確保、健全な水環境の形成、親水整備、公園等の計画との連携など、河川環境の向上につながるよう整備します。



練馬区地域防災計画（令和6（2024）年3月）

将来像等	減災目標： <u>2030年度（令和12年度）までに、国や都が目標とする『首都直下地震等による人的・物的被害を概ね半減』することを目指します。</u>
概要	区・東京都（警視庁・東京消防庁等を含む。）・自衛隊・指定公共機関・指定地方公共機関等の防災機関が、各々が持つ全機能を有効に発揮して、練馬区の地域に係わる災害予防、災害応急対策、災害復旧、災害復興を行って、練馬区の地域ならびに住民の生命・身体および財産を災害から守るための事項を定める。
関連事項	計画では、災害を予防し、被害拡大を防止するための「予防対策」として、農地の保全や都市計画の整備などを位置づけています。 予防対策 みどりの保全・育成【農地の保全】 都市農地は、災害時の延焼防止空間、生鮮野菜の供給など様々な防災機能があります。このように、農地は、農作物を供給する役割に加え、都市における防災的な役割を持つ貴重な都市空間です。 このため、保全する農地を生産緑地地区*に指定し、都市計画として計画的に保全するとともに農業振興策を推進し、みどりの確保と貴重な都市空間の保全に努めます。 予防対策 道路整備計画【都市計画道路】 災害時における消防活動の円滑な遂行と、避難拠点*または避難場所*への安全な通行、救援物資の輸送および延焼遮断帯*として重要な役割を果たす都市計画道路の整備を推進します。

練馬区地域福祉計画（令和7（2025）年3月）

将来像等	基本理念（地域福祉の将来像）： <u>誰もが安心して心豊かに暮らせるまち</u>
概要	地域の生活課題に対し、区民や関係者と区が協働で取り組み地域福祉を計画的に進めるため、地域福祉の基本的な理念・考え方、推進体制を定める。 【位置づけ】
関連事項	施策の柱4 ハード・ソフト両面からのユニバーサルデザイン*のまちづくりを進める 【取組項目1 誰もが安心・快適に利用できる施設を増やす】 区民や事業者とともに駅、建築物、公園、道路のバリアフリー*化を一層進め、多様な利用者に配慮した環境整備や合理的配慮の提供、適正利用に関する周知などの取組を進めていきます。



(4) 各エリアの説明（解説）

本編に記載した各「エリアの説明」について、詳しく解説します。

【本編中の「エリアの説明」の例】

エリア
の説明

A. 新駅予定地付近			
【目指す姿】と【実現に向けた取組】			
関連テーマ	【目指す姿】	【実現に向けた取組】	
交通 結節 機能	多様な交通手段に乗り換えられる駅前	多様な交通モードがにつながる駅前広場を整備する。 地下鉄上層の地下空間を活用した駐輪場の整備等を検討する。	商 商業・サービス機能を備えた駅前施設を検討する。
	安全で快適に歩けるまち	歩行者・自転車通行空間を確保するため、駅前広場や幹線道路などの整備、無電柱化を推進する。	地 地域住民・団体等の取組 民 民間事業者の取組
	交流の場にぎわい	多様な交流の場を生み出す。交流の場が一体となった駅前空間を形成し、暮らしの利便性を高めながら、地区内外の人々が集い・交流する、魅力ある拠点を形成。	
みどり 空間	みどりを活かす駅前	大泉学園通りの桜並木や新駅へつながる商店街、充実したバス路線など、地域の魅力を活かしながら、安全で快適な歩行環境やみどり豊かな沿道景観を創出し、歩きたくなる・訪れたくなる・にぎわいのあるまちを形成。	
暮らし の安心	暮らしを支える安全安心	西側から新駅へのアクセス性を高めるため、安全で快適な歩行者や自転車の通行空間の整備を進めるとともに、沿道のみどりや憩いの空間を充実させ、歩きたくなる魅力ある沿道空間を形成。	

P14の場合

(仮称) 大泉学園町駅予定地周辺

エリアの名称	【該当ページ数】本編に記載の「エリアの説明」 ○解説
A. 新駅予定地付近	【P14】「新駅を中心に新たな交流・にぎわいが生まれ、大泉学園町地域の拠点となるエリアです。」 ○多数のバス路線が走り、延伸後の当面の終着駅として拠点となることを踏まえ、多様な交通手段がにつながる交通結節機能を強化。 ○安全で快適な歩行環境や、商業・サービス機能、みどり、交流の場が一体となった駅前空間を形成し、暮らしの利便性を高めながら、地区内外の人々が集い・交流する、魅力ある拠点を形成。
B. 大泉学園通り・長久保通り沿い	【P16】「桜並木や既存の商店街を活かし、新駅予定地付近からにぎわいが広がるエリアです。」 ○大泉学園通りの桜並木や新駅へつながる商店街、充実したバス路線など、地域の魅力を活かしながら、安全で快適な歩行環境やみどり豊かな沿道景観を創出し、歩きたくなる・訪れたくなる・にぎわいのあるまちを形成。
C. 新駅アクセス道路付近	【P18】「道路拡幅により快適で魅力的な歩行空間が生まれ、駅へとつながるエリアです。」 ○西側から新駅へのアクセス性を高めるため、安全で快適な歩行者や自転車の通行空間の整備を進めるとともに、沿道のみどりや憩いの空間を充実させ、歩きたくなる魅力ある沿道空間を形成。



（仮称）大泉町駅予定地周辺

エリアの名称	【該当ページ数】本編に記載の「エリアの説明」 ○解説
A. 新駅予定地付近	【P22】「新駅を中心に多様な活動や新たな交流が生まれ、大泉町地域の拠点となるエリアです。」 ○多様な交通手段がつながり、安全で快適に移動できるとともに、平常時から災害時まで人々の安全・安心な暮らしを支える、新たな生活拠点を形成。 ○地域の魅力である農や公園と連携した交流やにぎわいが生まれる駅前空間を形成。
B. 大泉町もみじやま公園付近	【P24】「公園や農の魅力を活かした多様な活動が展開され、憩いと交流が生まれるエリアです。」 ○新駅の整備を契機に、多様な活動や交流が生まれ、地区内外から人々が集う魅力ある公園づくりを推進。 ○地域と連携したみどりの維持・活用や、身近に農とふれあえる機会の充実による、憩いと交流が広がるみどりの空間を形成。
C. 外環道沿い	【P26】「歩行空間の充実により南北をつなぎ、安全で快適に、楽しく歩けるエリアです。」 ○高低差のある地域での回遊性を高めるため、南北を結ぶ安全で快適な歩行環境の整備。 ○外環上部空間*を活用し、沿道のみどりや憩いの場が充実した、多様な活動や交流が生まれる居心地のよい空間を形成。
D. 白子川沿い	【P28】「川や川沿いの豊かな自然を活かし、安全で魅力ある水辺空間が広がるエリアです。」 ○みどりの軸*となる川を活かし、川や自然について学び、交流する機会を創出。 ○美しい水辺景観の保全と水害対策を進め、地域のつながりを育む、安全で親しみやすい水辺空間を形成。



(仮称) 土支田駅予定地周辺

エリアの名称	【該当ページ数】 本編に記載の「エリアの説明」 ○解説
A. 新駅予定地付近	【P32】「新駅を中心に人と人とのつながりが生まれ、土支田地域の拠点となるエリアです。」 ○新たな生活拠点として、多様な交通手段がつながる交通結節機能*を強化。 ○農地や公園などの地域資源を活かした交流や憩いの場が生まれるとともに、日常の利便性としにぎわいを高めながら、災害時にも地域を支える、魅力ある駅前空間を形成。
B. 土支田通り沿い	【P34】「商店街を中心に、日常の利便性としにぎわいが広がるエリアです。」 ○商店街や充実したバス路線などを活かすとともに、安全で快適な歩行環境とみどり豊かな沿道景観の形成により、歩きたくなる、訪れたくなる、にぎわいのあるまちを形成。
C. 駅近傍の 農とみどり	【P36】「身近に農とふれあえる環境や公園などのみどりを活かし、多世代の交流が生まれるエリアです。」 ○駅に近接した農に触れられる地域特性を活かし、農とふれあえる場や機会を創出。 ○農地や公園などの地域資源の保全・活用により、みどり豊かなまちの形成と、多世代の交流が生まれるまちを形成。



延伸地域共通エリア

エリアの名称	【該当ページ数】本編に記載の「エリアの説明」 ○解説
共通Ⅰ．補助 230・233 号線沿い	【P38】「安全で快適な歩行環境や商業・サービス機能等を活かし、暮らしの利便性が向上するエリアです。」 ○都市計画道路の整備とあわせて、日常生活を支える商業・業務・サービス施設の立地を誘導し、利便性が高く、誰もが安全で快適に歩ける沿道環境を形成。 ○沿道のみどりを活かした魅力づくりや憩いの場の充実に取り組むことで、居心地がよく、歩いて楽しめる沿道空間を形成。
共通Ⅱ．一般住宅地	【P40】「防災性や利便性の向上、地域のつながりを活かし、安心して暮らし続けられるエリアです。」 ○低層住宅を中心とした良好な住環境を保全するとともに、防災性や生活利便性を高める生活道路ネットワークを形成。 ○地域の活動や多世代が交流する場が充実し、住民同士が支え合いながら、あらゆる世代が安心して暮らし続けられる住宅地を形成。
共通Ⅲ．農業住居複合地	【P42】「農地と低層住宅が調和した環境や農を通じた交流を活かし、安心して暮らし続けられるエリアです。」 ○農地や樹林地、低層住宅が調和した良好な住環境を保全するとともに、防災性や生活利便性を高める生活道路ネットワークを形成。 ○身近に農とふれあえる環境や農を通じた交流の場が充実し、地域のつながりを育みながら、農とともに安心して暮らし続けられるまちを形成。



(5) 地域の現況

延伸地域の現況を調査し、地域の特性を整理しました。

現況整理の対象として、新駅周辺の以下 25 町丁目を「各新駅予定地周辺地区」と設定し、整理しています。

(仮称) 大泉学園町駅 予定地周辺地区

大泉学園町一～九丁目、
西大泉四丁目

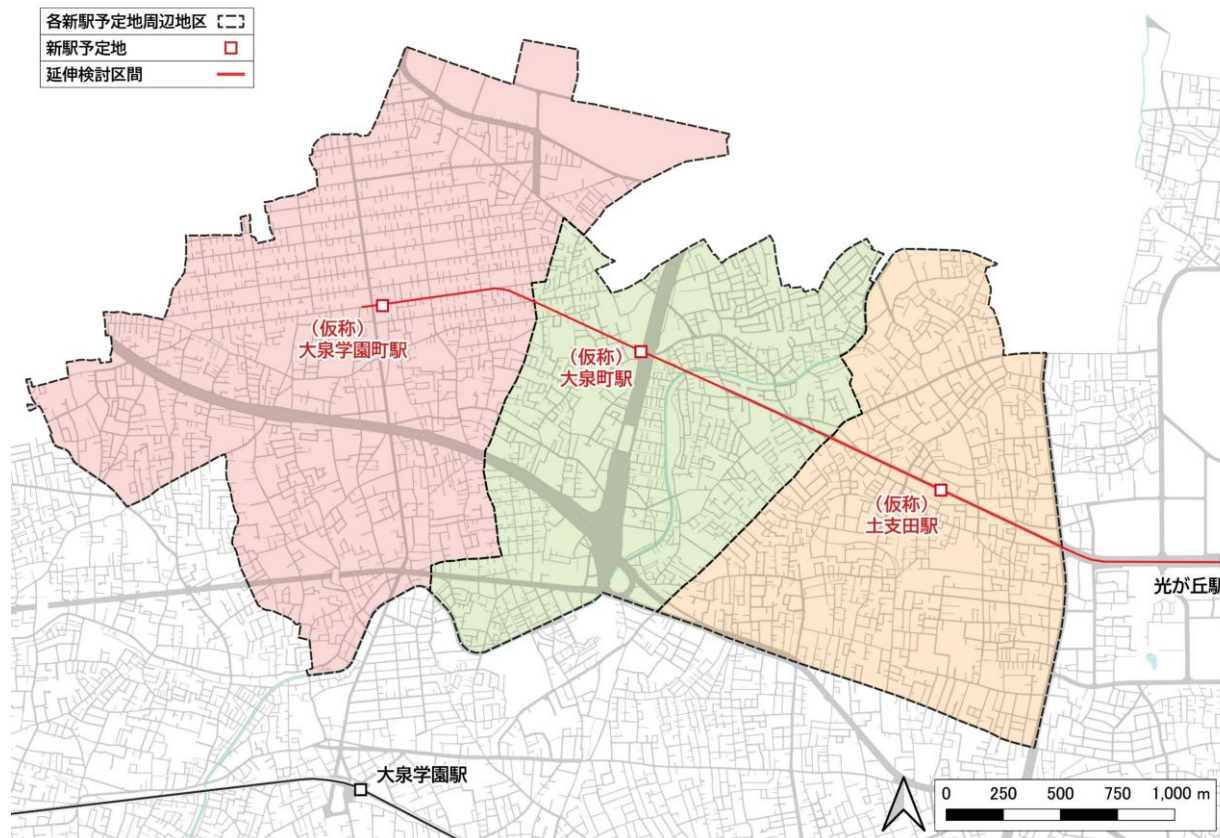
(仮称) 大泉町駅 予定地周辺地区

大泉町一～六丁目

(仮称) 土支田駅 予定地周辺地区

土支田一～四丁目、
高松六丁目、
谷原三・四・六丁目、
三原台二丁目

各新駅予定地周辺地区【二】	
新駅予定地	□
延伸検討区間	—



■ 現況整理項目

- 人口・世帯数・地域コミュニティ【P72】
- 土地利用【P74】
- 交通（道路・鉄道等）【P76】
- 防災【P79】
- みどり・景観【P82】
- 生活便利施設・公共施設など【P83】
- 各新駅予定地周辺の特徴【P84】
- 各新駅予定地周辺の魅力と課題【P85】

新駅予定地は、東京都の公表資料[※]により練馬区が想定したものです。
※＜大江戸線延伸にかかる庁内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞

「令和3年土地利用現況調査」（令和5（2023）年、東京都）
を基に作成

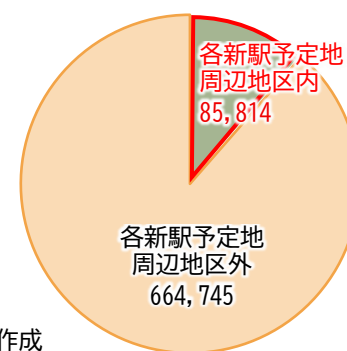


■人口・世帯数・地域コミュニティ

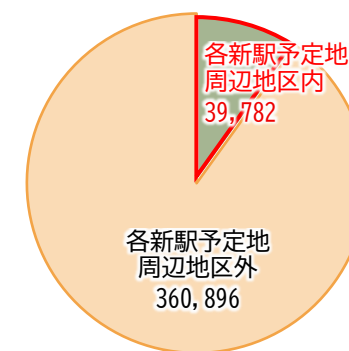
1) 練馬区における人口と世帯数

令和8（2026）年1月現在の区内の人口および世帯数は、750,559人、400,678世帯であり、各新駅予定地周辺地区には計85,814人（区内の約11%）、計39,782世帯（区内の約10%）の人が居住しています。

【人口（人）】



【世帯数（世帯）】



住民基本台帳（練馬区）、令和8（2026）年1月1日時点を作成

2) 人口と世帯数の推移

（仮称）大泉学園町駅予定地周辺地区

人口・世帯数ともに3駅予定地周辺の中で最も多い地域です。

世帯数は増加傾向にありますが、人口は減少傾向にあります。

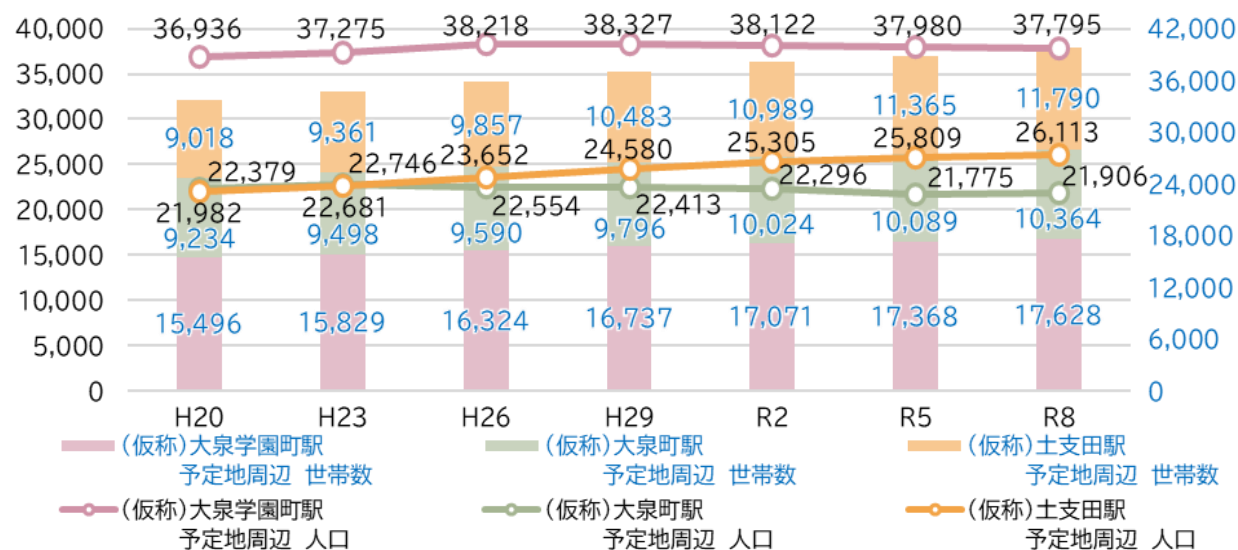
（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

世帯数は増加傾向にありますが、人口は減少傾向にあります。

（仮称）土支田駅予定地周辺地区

人口・世帯ともに増加傾向にあります。

【各新駅予定地周辺地区における人口と世帯数の推移】



住民基本台帳（練馬区）、令和8（2026）年1月1日時点を作成

3) 大江戸線延伸を考慮した人口推計（参考）

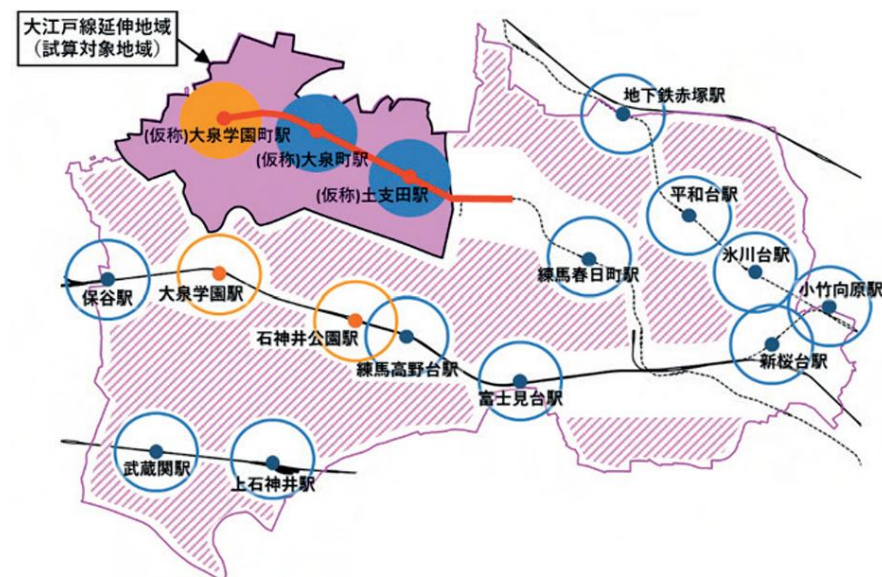
令和5（2023）年度の調査では、大江戸線延伸の事業化に向けた手続きの開始翌年から10年間で、駅周辺および延伸地域において、約2.1万人の人口増加が見込まれると試算しています。

約2.1万人の内訳として、（仮称）大泉学園駅予定地周辺地区に含まれる「終着駅隣接地域」は約0.2万人、（仮称）大泉町駅予定地周辺地区および（仮称）土支田駅予定地周辺地区に含まれる「中間駅隣接地域」は約0.5万人、「その他の延伸地域」は1.4万人増加する可能性があるとの推計をしています。

4) 地域コミュニティ

各新駅予定地周辺地区内には 30 の町会等と、周辺地域を含めた 7 の商店会が存在し、防災訓練やお祭りなど、精力的な活動が行われています。

【大江戸線延伸を考慮した人口推計の試算対象範囲とモデル地域】



地域区分	町丁目	モデル地域
終着駅周辺地域 （仮称）大泉学園駅	大泉学園町4～7丁目	大泉学園駅および石神井公園駅周辺
中間駅周辺地域 （仮称）大泉町駅 （仮称）土支田駅	大泉町3丁目、高松6丁目、土支田1・2丁目	区内の11駅周辺地域 （練馬高野台駅など）
その他延伸地域	大泉町1・2、4～6丁目、大泉学園町1～3、8・9丁目、西大泉4丁目、土支田3・4丁目、三原台2丁目、谷原3・4・6丁目	上記および練馬駅等周辺を除く地域

練馬区資料



■土地利用

各新駅予定地周辺地区は、区平均と比較すると農用地等や独立住宅の土地利用割合が高いという特徴があります。

地区内では、住宅用地と道路用地を除くと、公共用地や農用地等の土地利用割合が高くなっています。

（仮称）大泉学園町駅予定地周辺地区

北部は住宅用地、南部は畑、大泉学園通り沿いには専用商業施設を中心に多様な土地利用が集積しています。区平均より厚生医療施設や公園等の土地利用割合が高いことが特徴です。

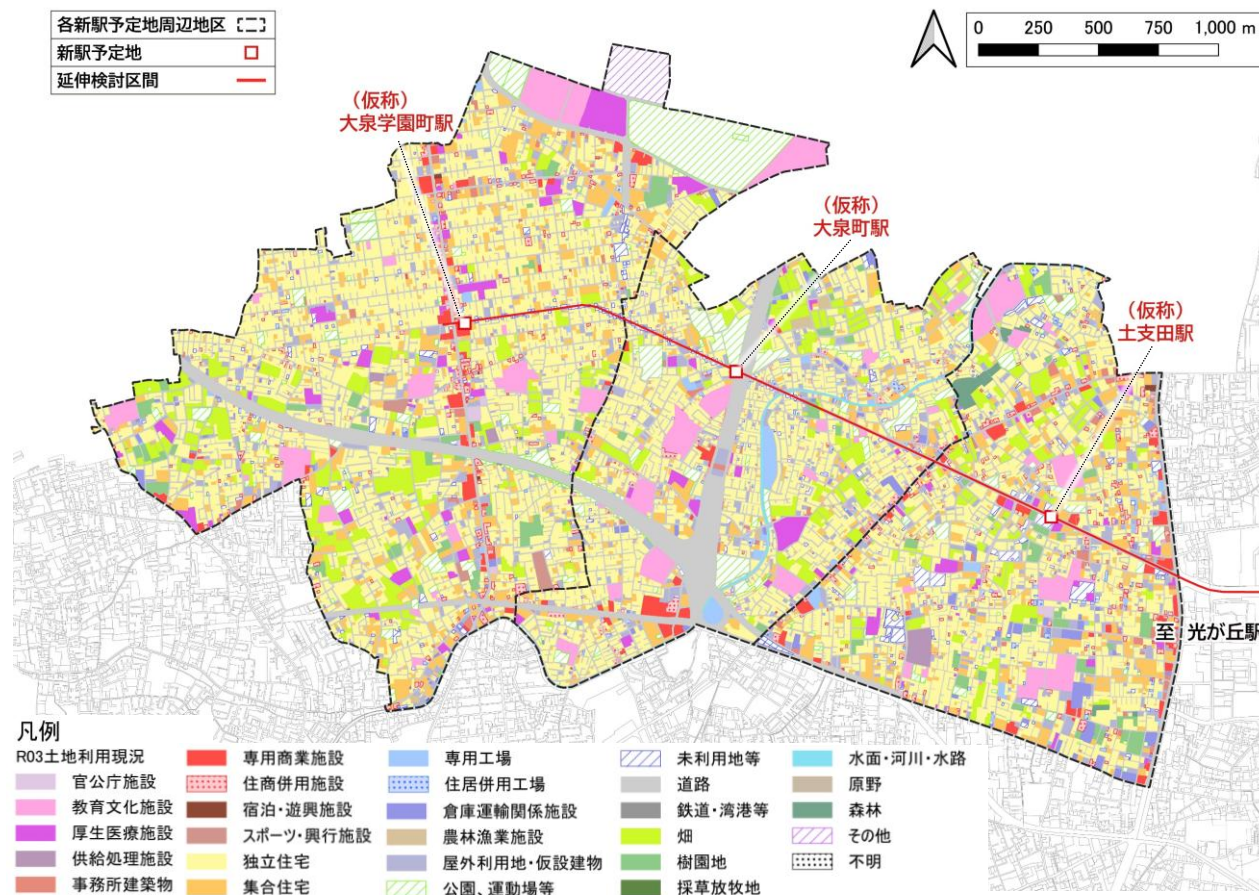
（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

北部には大規模な公園や畑など、まとまったみどりが集積しています。外環道が区域の中心を通るため、道路の土地利用割合が高いことが特徴です。

（仮称）土支田駅予定地周辺地区

3駅予定地周辺の中では商業用地の土地利用割合が最も高い地区です。専用商業施設は、笹目通り沿いや土支田通り沿い、補助230号線沿いを中心に立地しています。区平均より樹園地の土地利用割合が高いという特徴があります。

【各新駅予定地周辺地区における土地利用状況】



新駅予定地は、東京都の公表資料*により練馬区が想定したものです。
 ※＜大江戸線延伸にかかる区内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞

「令和3年土地利用現況調査」（令和5（2023）年、東京都）を基に作成



【各新駅予定地周辺地区における土地利用状況（数値情報）】

		(仮称) 大泉学園町駅 予定地周辺地区		(仮称) 大泉町駅 予定地周辺地区		(仮称) 土支田駅 予定地周辺地区		合計		練馬区 全体
		面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	構成比 (%)
公共用地	官公庁施設	0.58	0.2%	0.04	0.0%	0.32	0.1%	0.93	0.1%	0.3%
	教育系文化施設	15.46	4.3%	9.26	4.4%	9.91	4.6%	34.63	4.4%	5.6%
	厚生医療施設	9.92	2.8%	3.28	1.6%	2.94	1.4%	16.14	2.1%	1.4%
	供給処理施設	0.49	0.1%	0.00	0.0%	1.43	0.7%	1.92	0.2%	0.3%
		26.44	7.4%	12.58	6.0%	14.60	6.8%	53.62	6.9%	7.6%
商業用地	事務所建築物	2.04	0.6%	1.13	0.5%	2.78	1.3%	5.95	0.8%	1.0%
	専用商業施設	5.13	1.4%	2.64	1.3%	4.57	2.1%	12.34	1.6%	1.7%
	住商併用建物	5.62	1.6%	3.88	1.9%	5.29	2.5%	14.79	1.9%	2.7%
	宿泊・遊興施設	0.09	0.0%	0.00	0.0%	0.10	0.0%	0.20	0.0%	0.1%
	スポーツ・興行施設	1.54	0.4%	0.06	0.0%	0.13	0.1%	1.74	0.2%	0.3%
		14.43	4.0%	7.72	3.7%	12.87	6.0%	35.02	4.5%	5.8%
住宅用地	独立住宅	141.08	39.4%	75.77	36.3%	76.74	36.0%	293.59	37.6%	31.7%
	集合住宅	31.11	8.7%	13.09	6.3%	19.76	9.3%	63.96	8.2%	17.3%
		172.19	48.1%	88.86	42.6%	96.50	45.3%	357.55	45.9%	49.0%
工業用地	専用工場	0.83	0.2%	2.95	1.4%	1.66	0.8%	5.44	0.7%	0.5%
	住居併用工場	0.52	0.1%	1.10	0.5%	1.13	0.5%	2.75	0.4%	0.3%
	倉庫運輸関係施設	1.23	0.3%	1.84	0.9%	4.06	1.9%	7.13	0.9%	0.9%
		2.58	0.7%	5.89	2.8%	6.85	3.2%	15.32	2.0%	1.6%

			(仮称) 大泉学園町駅 予定地周辺地区		(仮称) 大泉町駅 予定地周辺地区		(仮称) 土支田駅 予定地周辺地区		合計		練馬区 全体
			面積 (ha)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	構成比 (%)	構成比 (%)	面積 (ha)	構成比 (%)	構成比 (%)
農業用地	農林漁業施設		0.22	0.1%	0.77	0.4%	0.08	0.0%	1.07	0.1%	0.1%
	屋外利用地 ・仮設建物		14.06	3.9%	9.31	4.5%	11.12	5.2%	34.48	4.4%	4.3%
			14.27	4.0%	10.08	4.8%	11.20	5.3%	35.55	4.6%	4.4%
農用地等	畑		23.19	6.5%	13.14	6.3%	11.96	5.6%	48.29	6.2%	3.2%
	樹園地		6.67	1.9%	1.57	0.8%	5.62	2.6%	13.87	1.8%	0.8%
	採草放牧地		0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.0%
			29.87	8.3%	14.71	7.0%	17.58	8.2%	62.16	8.0%	4.1%
河川等	水面・河川・水路		0.27	0.1%	2.08	1.0%	0.49	0.2%	2.84	0.4%	0.6%
	森林		0.03	0.0%	0.12	0.1%	1.96	0.9%	2.11	0.3%	0.0%
	原野		0.01	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.01	0.0%	0.1%
			0.31	0.1%	2.20	1.1%	2.45	1.1%	4.96	0.6%	0.7%
その他	屋外 利用地等	その他	5.37	1.5%	0.10	0.0%	0.05	0.0%	5.53	0.7%	0.6%
	公園等	公園、 運動場等	24.39	6.8%	12.48	6.0%	4.70	2.2%	41.57	5.3%	5.4%
	未利用地等		3.97	1.1%	2.12	1.0%	5.99	2.8%	12.08	1.5%	1.7%
	道路等	道路	64.07	17.9%	52.01	24.9%	40.36	18.9%	156.44	20.1%	18.7%
		鉄道 ・港湾等	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.4%
合計			357.89	100%	208.75	100%	213.17	100%	779.80	100%	100%

「令和3年土地利用現況調査」（令和5（2023）年、東京都）を基に作成

※赤字は、P74の記載に対応する箇所を示します。

※構成比は四捨五入により、内訳の合計が100%とならない場合があります。



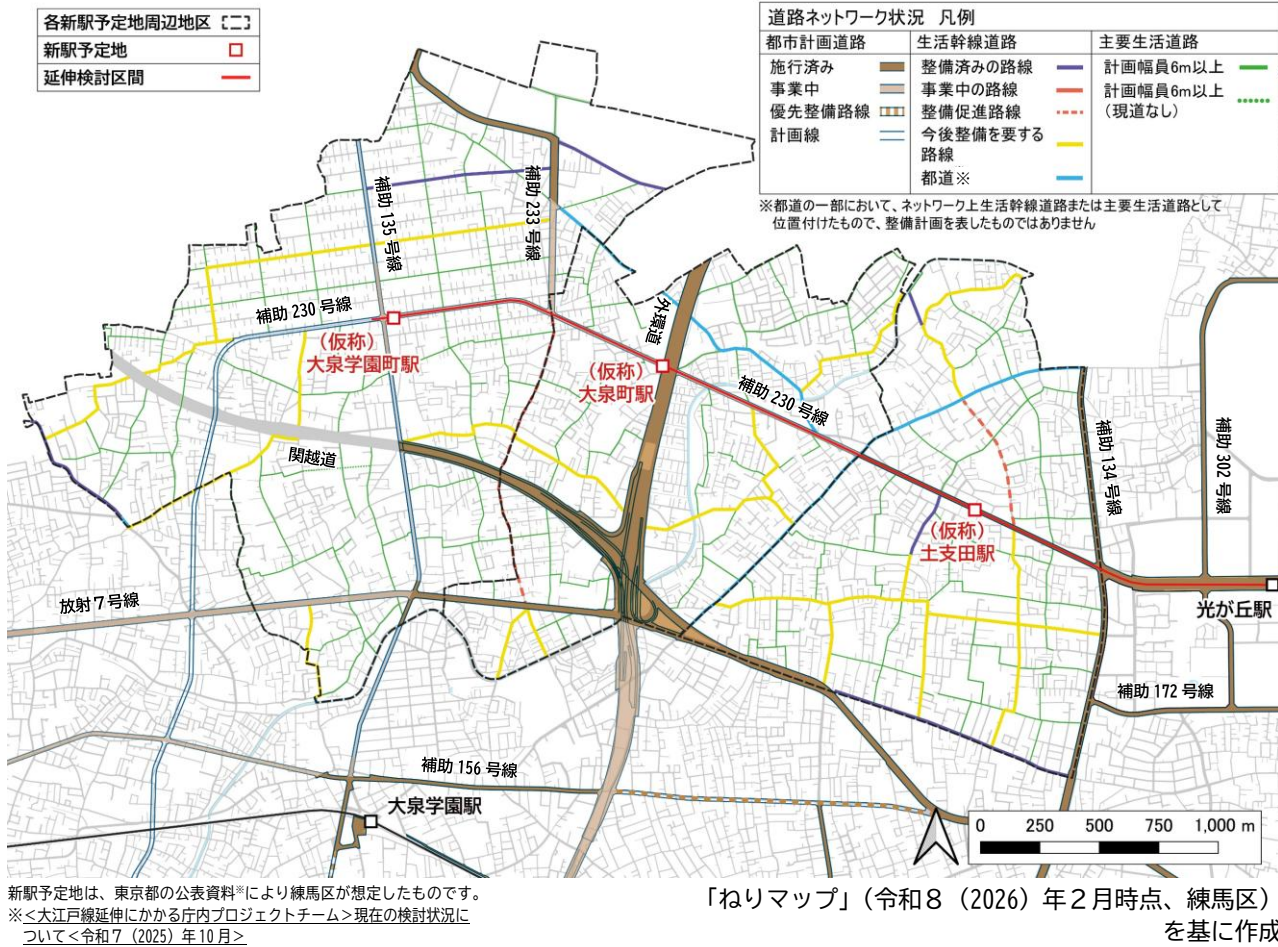
■交通（道路・鉄道等）

1）道路ネットワーク

区内の道路ネットワークは、主に都市計画道路・生活幹線道路*・主要生活道路*の3種類で構成されています。

都市計画道路に関しては、補助230号線のうち笹目通り～土支田通り間の整備が完了しています。補助230号線の土支田通り～大泉学園通り（補助135号線）間および補助233号線については、現在、東京都により事業が進められています。また、補助135号線の一部は、練馬区が事業を進めています。

【各新駅予定地周辺地区における交通（道路ネットワーク）】





2) 鉄道路線

区内には8路線の鉄道が通っています。

練馬区内を走る鉄道路線

- 東武東上線 ○都営大江戸線
- 東京メトロ有楽町線 ○西武豊島線
- 東京メトロ副都心線 ○西武池袋線
- 西武有楽町線 ○西武新宿線

各新駅予定地周辺地区は現在、鉄道駅がない地域であり、**大江戸線の延伸事業により、鉄道空白地域*が解消され、**交通利便性が高まります。

3) バス交通

区内では、5つのバス事業者が路線バスを運行しています。また、みどりバス（練馬区コミュニティバス*）を5ルートで運行しています。

各新駅予定地周辺地区には、西武バス・国際興業バスによる路線バスおよびみどりバスが運行しています。

各新駅予定地周辺地区からは、**南北軸中心のバス路線が充実**しており、東武東上線と光市駅・成増駅や西武池袋線大泉学園駅・石神井公園駅など周辺駅へのバス移動が可能となっています。

【各新駅予定地周辺地区における交通（鉄道・バス交通）】



「練馬区地域公共交通計画」（令和8（2026）年、練馬区）を基に作成



4) 自転車交通

各新駅予定地周辺地区の都市計画道路のうち、整備が完了している（仮称）土支田駅予定地周辺の区間では、自転車通行帯等が整備されています。

事業中である都市計画道路（補助 230 号線や補助 233 号線、補助 135 号線）においても、自転車通行帯等の整備が予定されています。

また、（仮称）大泉学園町駅予定地周辺では、バス停※周辺に駐輪場が整備されています。

※バス停名：

都民農園、大泉風致地区、大泉郵便局

【各新駅予定地周辺地区における交通（自転車交通）】



新駅予定地は、東京都の公表資料※により練馬区が想定したものです。
※＜大江戸線延伸にかかる区内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞

「第3次練馬区自転車利用総合計画」（令和4（2022）年、練馬区）を基に作成



■防災

1) 地震

区内には、総合危険度ランク1～4の地域があり、このうち最も高いランク4に該当する地域は2町丁目あります。

地域危険度の評価基準

- 建物倒壊危険度
(建物倒壊の危険性)
- 火災危険度
(火災の発生による延焼の危険性)
- 総合危険度
(上記2指標を合算し、災害時活動困難係数を乗じて、総合化したもの)

各新駅予定地周辺地区内の総合危険度はランク1～3となっています。このうち最も高いランク3に該当する地域は以下の4町丁目です。

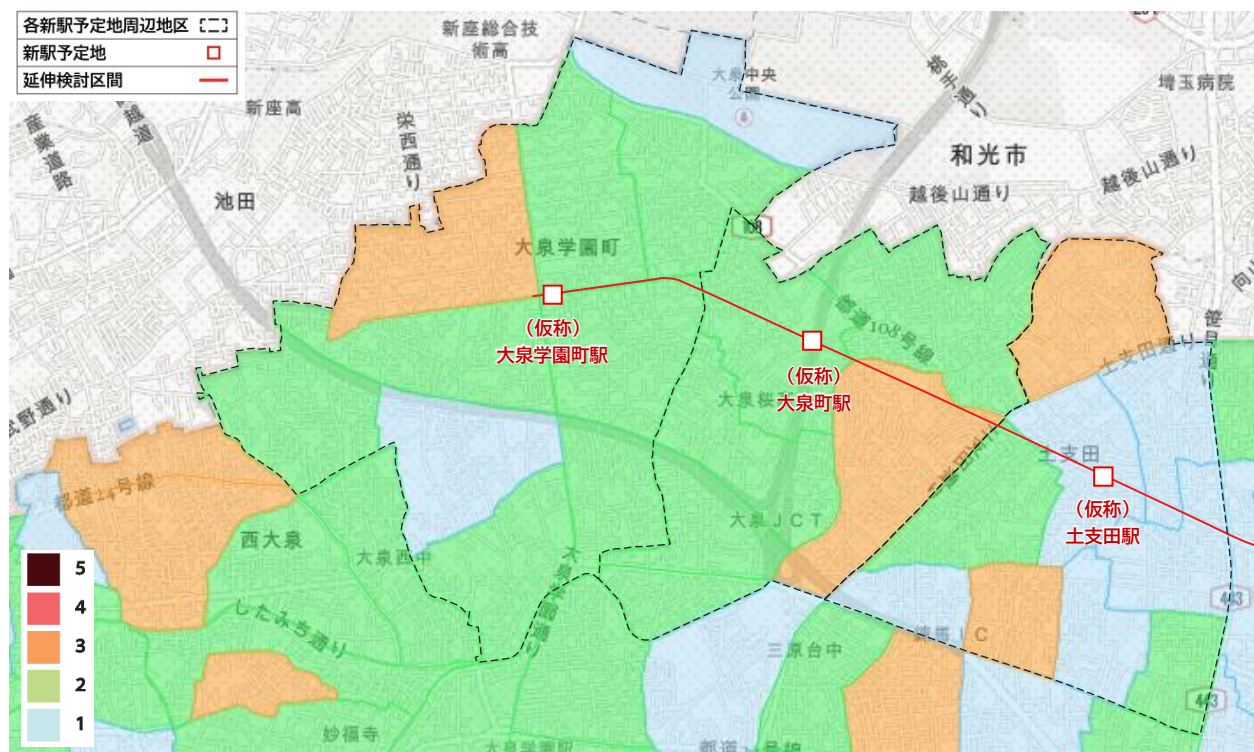
総合危険度	町丁目名
3	○大泉学園町六丁目 ○大泉町二丁目 ○土支田四丁目 ○谷原六丁目

【各新駅予定地周辺地区における地域危険度（総合危険度ランク）】



危険度ランクは、調査対象である都内の市街化区域 5,192 町丁目について、5つのランクの存在比率をあらかじめ定め、上記順位に基づき、ランクを割り当てたもの。

※危険度ランクは相対評価のため、安全性が向上していても、他の町丁目の安全性がより一層向上している場合には、危険な方向にランクが変化している場合があります。



新駅予定地は、東京都の公表資料※により練馬区が想定したものです。
※＜大江戸線延伸にかかる区内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞

「第9回地震に関する地域危険度測定調査 あなたのまちの地域危険度」
(令和4（2022）年9月、東京都都市整備局)を基に作成



2) 水害

区内では、想定し得る最大規模の降雨（時間最大雨量 153mm、総雨量 690mm）を想定した場合、白子川・石神井川・江古田川の洪水による浸水リスクがあります。また、川沿い以外においても、内水氾濫（下水道施設で水を排水できず、水浸しになる現象）により浸水するリスクもあります。

（仮称）大泉学園町駅予定地周辺地区

想定される浸水深は、**最大 3.0m** です。

南部では、白子川沿いの氾濫により浸水するリスクがあります。

（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

白子川沿いで浸水リスクが高い傾向があります。想定される浸水深は、**最大 5.0m 以上**であり、地下構造となっている外環道周辺が該当します。

（仮称）土支田駅予定地周辺地区

想定される浸水深は、**最大 3.0m** です。

北部の白子川沿いや中央部の田柄用水跡地周辺で、浸水するリスクが高い傾向があります。

【各新駅予定地周辺地区における浸水深】



新駅予定地は、東京都の公表資料※により練馬区が想定したものです。
※＜大江戸線延伸にかかる庁内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞

「練馬区水害ハザードマップ」（練馬区、令和7（2025）年7月）を基に作成

3) 避難場所*・防災施設等

各新駅予定地周辺地区では大泉中央公園一帯が、地区外の近隣では光が丘団地・光が丘公園一帯が東京都により避難場所*に指定されています。

路線	位置づけ
補助 134 号線	○骨格防災軸* ○特定緊急輸送道路*
関越道	○骨格防災軸* ○特定緊急輸送道路*
補助 135 号線	○主要延焼遮断帯* ○一般緊急輸送道路*
外環道	○一般延焼遮断帯* ○特定緊急輸送道路*
補助 233 号線 (一部)	○一般延焼遮断帯* ○一般緊急輸送道路*
土支田通り	○一般延焼遮断帯*
補助 230 号線 (一部)	○一般延焼遮断帯*
放射 7 号線	○骨格防災軸* ○骨格防災軸*の整備路線 ○特定緊急輸送道路* ○一般緊急輸送道路*

【各新駅予定地周辺地区における避難場所*・防災施設等】



新駅予定地は、東京都の公表資料*により練馬区が想定したものです。
※＜大江戸線延伸にかかる市内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和 7 (2025) 年 10 月＞

「防災都市づくり推進計画」(令和 7 (2025) 年、東京都)
「練馬区防災地図」(令和 7 (2025) 年、練馬区)
を基に作成



■みどり・景観

各新駅予定地周辺地区の緑被率*は約26%と、練馬区全域の約23%と比較して高くなっており、そのうち約15%を樹木地が占めています。

「令和3年度みどりの実態調査等調査報告書」
(令和4(2022)年、練馬区)

(仮称) 大泉学園町駅予定地周辺地区

北部には大泉中央公園などの大規模な公園が広がり、南部には畑・樹園地を中心にみどりが多く見られます。

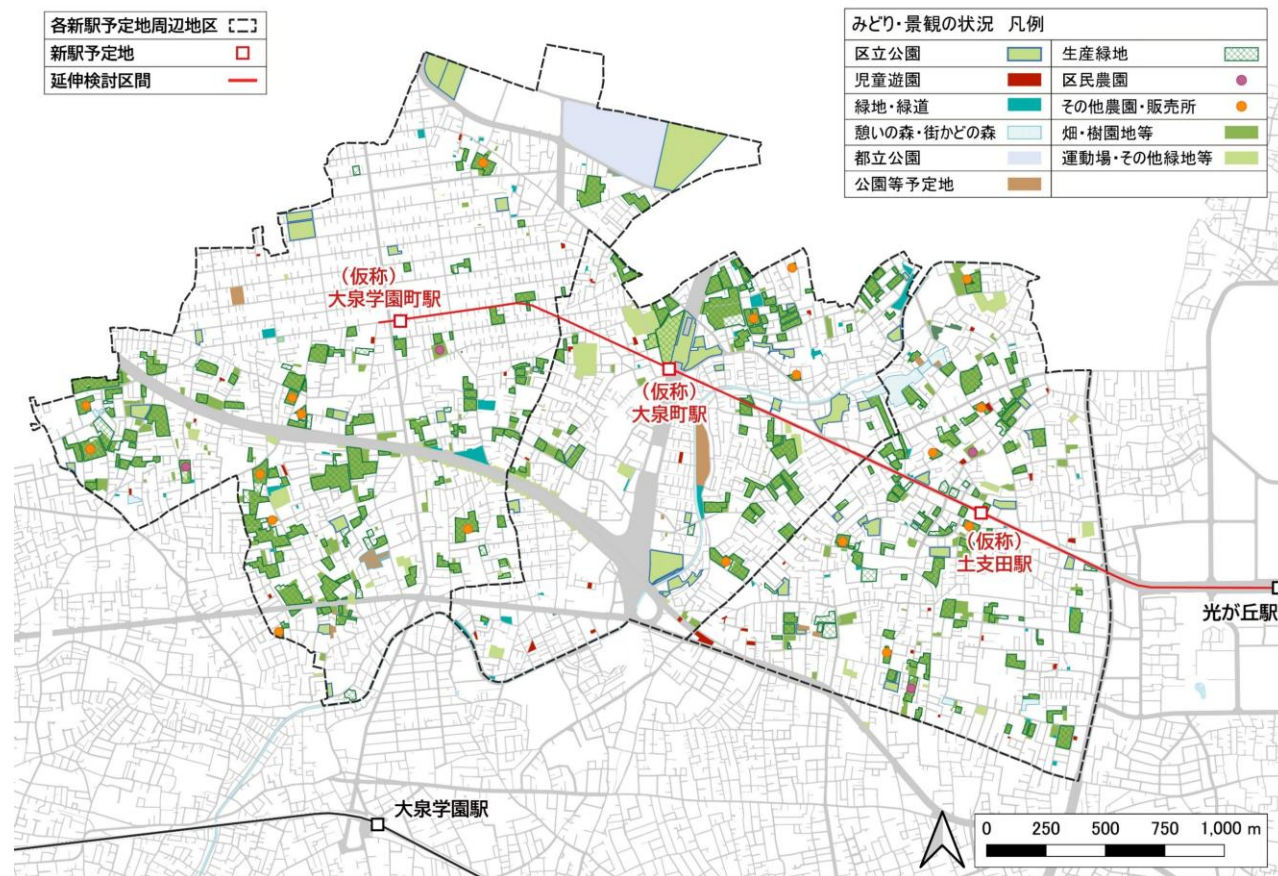
(仮称) 大泉町駅予定地周辺地区

地区内を白子川が流れ、北部には大泉町もみじやま公園や中里郷土の森緑地、畑・樹園地など、まとまったみどりが分布しています。

(仮称) 土支田駅予定地周辺地区

新駅予定地の周りを含む地区全体に畑・樹園地が点在するとともに、稲荷山憩いの森*も位置するなど、多様なみどりが分布しています。

【各新駅予定地周辺地区におけるみどり・景観の状況】



新駅予定地は、東京都の公表資料*により練馬区が想定したものです。
※＜大江戸線延伸にかかる庁内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7(2025)年10月＞

「令和3年土地利用現況調査」(令和5(2023)年、東京都)を基に作成

■生活利便施設・公共施設など

生活利便施設や商店街は、地区内の大きな通り沿いに多く立地しています。

（仮称）大泉学園町駅予定地周辺地区

大泉学園通り・長久保通り沿いに商店街が形成されており、他の2駅と比較して新駅予定地周辺に生活利便施設が集中して立地しています。

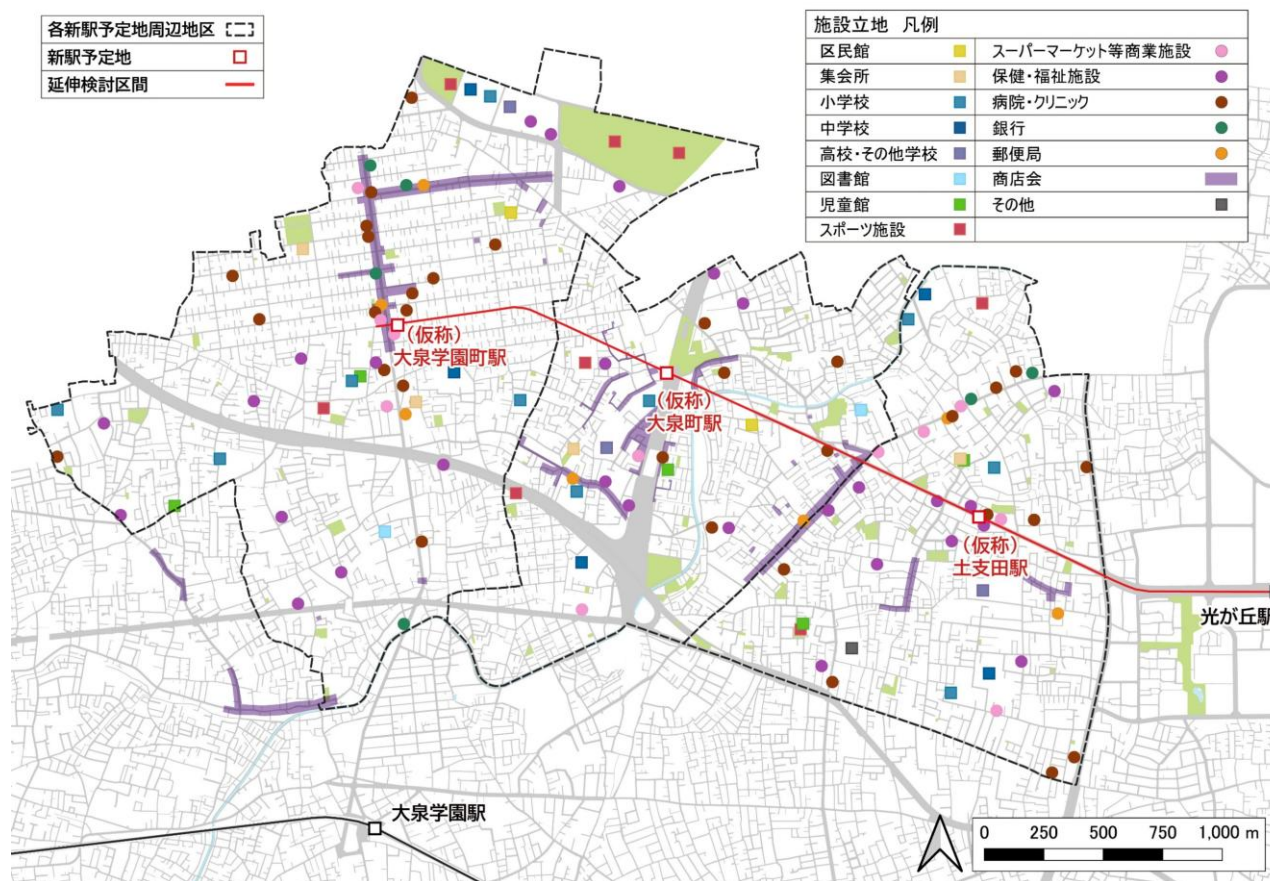
（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

生活利便施設や公共施設の立地にはばらつきがみられます。また、他の2地区と比べて、スーパーマーケット等の商業施設の店舗数が少ない状況です。

（仮称）土支田駅予定地周辺地区

スーパーマーケット等の商業施設や病院・クリニック、銀行等の生活利便施設は、補助230号線や土支田通り、笹目通りなどの沿道に立地しています。

【各新駅予定地周辺地区における施設立地の状況】



新駅予定地は、東京都の公表資料[※]により練馬区が想定したものです。
 ※＜大江戸線延伸にかかる庁内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞

「ねりマップ」（令和8（2026）年2月時点、練馬区）を基に作成



■各新駅予定地周辺の特徴

地域の現況に加え、歴史やこれまでのまちづくりの経緯から、各新駅予定地周辺の特徴を整理しました。

【（仮称）大泉学園町駅予定地周辺】

歴史	○大正末期に学園都市として開発された ○大学誘致には至らなかったが、大泉学園通りを軸とした碁盤の目のまち並みが現在に続いている
暮らし	○住宅用地を中心に、農地や商業施設等、多様な土地利用がみられる ○主に大泉学園通り沿いに商店街や商業施設が集積 ○病院、診療所、福祉施設等の厚生医療施設が多く立地

交通	○複数のバス路線が通っており、バスでアクセスできる鉄道路線は延伸地域で最も多い ○バス停付近等に駐輪場が立地
まちづくり	○大泉風致地区*に指定されており、良好な景観を保持 ○大泉学園通り沿いの桜並木が魅力ある景観を形成

【（仮称）大泉町駅予定地周辺】

歴史	○かつては田畑が広がり稲作が行われており、昭和 30 年代後半頃から都市化が進んだ
暮らし	○居住者のうち老年人口（65 歳以上）の占める割合が高い ○住宅用地に加え、公共用地や農地等の土地利用割合が高い ○北部には大泉町もみじやま公園や都市農地等など、豊かなみどりの集積がみられ、緑被率*が高い ○新駅予定地周辺に立地する商店等の生活利便施設数が少ない

安心安全	○白子川沿いを中心に、水害や土砂災害等の発生リスクが他の延伸地域に比べて高くなっている ○地区内には狭い・暗い道路や行き止まり等が存在
まちづくり	○大泉風致地区*に指定されており、良好な景観を保持 ○景観ポイント（地域の景観を特徴づける場所）や指定・登録文化財（歴史的・文化的価値のある建造物や史跡等）が多く存在し、白子川沿いに桜の木が並び、みどりの軸*に位置づけられている

【（仮称）土支田駅予定地周辺】

歴史	○かつては畑地が広がり屋敷林が点在する農村特有の姿がみられた ○土地区画整理事業*により基盤整備が行われた
暮らし	○居住者の年少人口・生産年齢人口（65 歳未満）の占める割合が高い ○住宅用地に加え、公共用地や商業用地、農地等の土地利用割合が高い ○商業施設は、笹目通り沿いや土支田通り沿い、補助 230 号線沿いを中心に立地

みどり	○憩いの森*・街かどの森*など、比較的大きな公園が連なって立地しており、それら施設に沿うようにねりまの散歩道*が設定されている
まちづくり	○土地区画整理事業*等により補助 230 号線が整備され、交通広場の用地が確保されている ○都市計画道路の整備にあわせて、自転車専用通行帯*等が整備されている



■各新駅予定地周辺の魅力と課題

アンケート調査・第1回オープンハウス等でいただいたご意見をもとに、各新駅予定地周辺の魅力と課題を整理しました。

【（仮称）大泉学園町駅予定地周辺】

魅力

- バスでの移動が便利な環境
- 暮らしやすさにぎわい
- 静かで落ち着いた暮らしやすい住環境
- 身近で豊かなみどり
- 商店街や町会等のまちを支えるにぎわいの力
- 桜並木による良好なまち並み

課題

- 大泉学園通りの一部での渋滞
- 歩道や車道の安全性の向上
- 既存商店街等の店舗の魅力の保持
- 歩行空間が危ない
- 延伸後の当面の終着駅としての拠点づくり
- 気軽に集い、交流できる場の不足

【（仮称）大泉町駅予定地周辺】

魅力

- 公園や畑、白子川などの多様なみどり
- 静かで落ち着いた住環境
- みどりを活かすことで来訪目的の創出・強化が可能
- 外環側道や白子川沿道など、みどりに囲まれた歩行空間
- 地域らしい景観や文化財など、自然と文化の両面からの魅力

課題

- 新駅予定地周辺の交通環境の整備
- 買い物や日常生活に必要な施設（生活利便施設）の不足
- 高低差を踏まえた施設配置や移動環境の整備が必要
- 水害等の災害リスクへの対応

【（仮称）土支田駅予定地周辺】

魅力

- 農業公園などのコミュニティ形成に資するみどり
- 落ち着いて暮らせる住みやすいまち
- みどり豊かなまち並み
- 農地が多く残っている
- 野菜や果物などの直売所

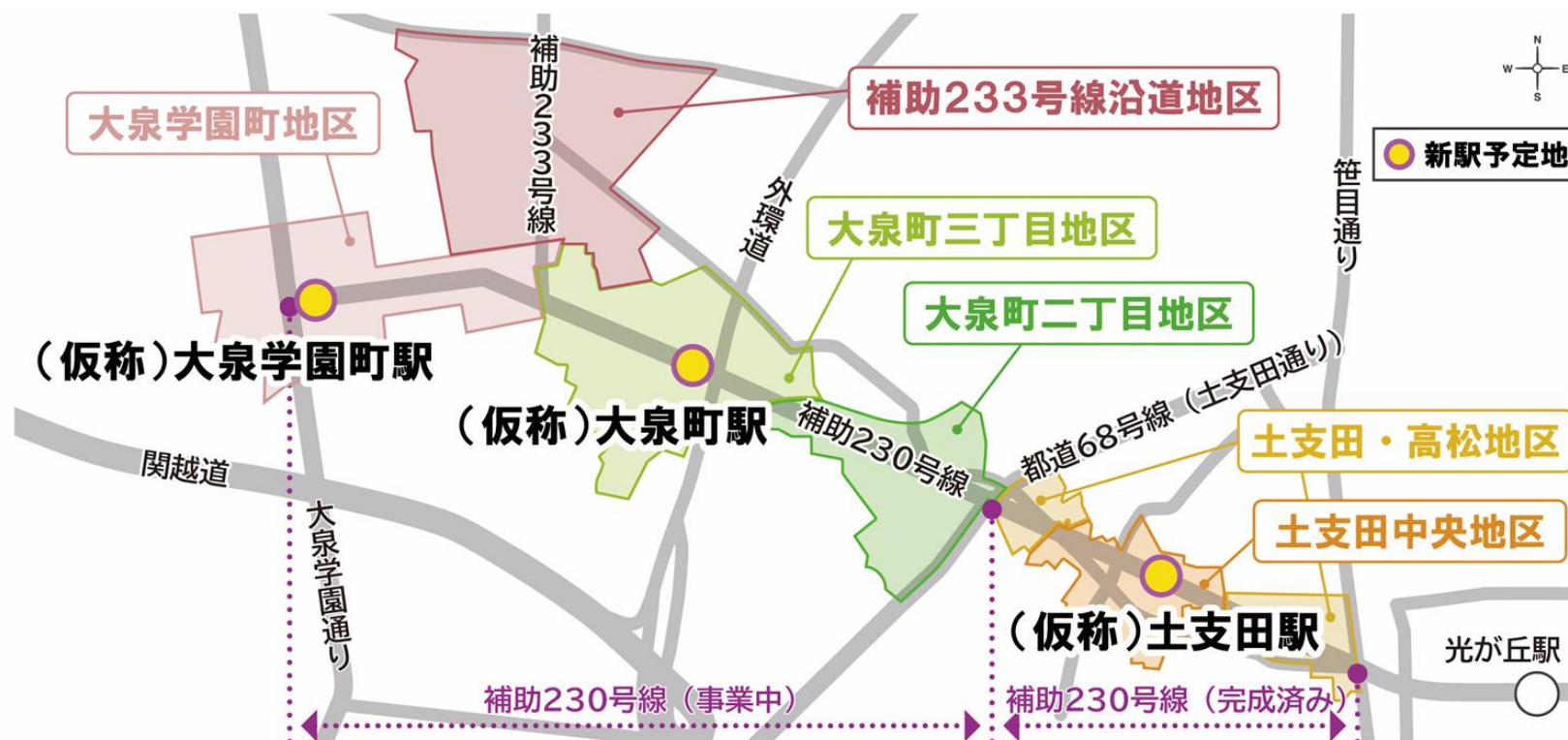
課題

- 買い物や日常生活に必要な施設（生活利便施設）の不足
- 生活利便施設と多様なみどりの共存
- 子どもの居場所や子育て支援施設の不足
- 新駅予定地周辺における駐輪場整備等による利便性向上
- 駅前における鉄道と他の交通手段との円滑な乗換環境



(6) 延伸地域におけるこれまでのまちづくり

延伸地域では、土地区画整理事業*の実施等により、大江戸線の導入空間となる補助230号線の整備を進めるとともに、無秩序な市街化を防ぎ、魅力あるまち並みへ規制、誘導していくことを目的にまちづくり（地区計画*決定等）を進めてきました。



新駅予定地は、東京都の公表資料*により練馬区が想定したものです。
 ※＜大江戸線延伸にかかる庁内プロジェクトチーム＞現在の検討状況について＜令和7（2025）年10月＞



大泉学園町地区（約 31.4ha）

- 令和 4（2022）年 1 月
地区計画*の都市計画決定*・告示
（令和 8（2026）年 3 月 変更）



大泉町三丁目地区（約 32.8ha）

- 平成 28（2016）年 10 月
地区計画*の都市計画決定*・告示
（令和 8（2026）年 3 月 変更）



土支田中央地区（約 14.3ha）

- 平成 17（2005）年 3 月
土支田中央土地区画整理事業*着手【P88】
- 平成 20（2008）年 10 月
地区計画*の都市計画決定*・告示
（平成 27（2015）年 4 月 変更）
- 令和 4（2022）年 3 月
土支田中央土地区画整理事業*完了【P88】



補助 233 号線沿道地区（約 38.2ha）

- 令和 8（2026）年 3 月
地区計画*の都市計画決定*・告示



大泉町二丁目地区（約 19.4ha）

- 令和 5（2023）年 6 月
地区計画*の都市計画決定*・告示



土支田・高松地区（約 11.6ha）

- 平成 19（2007）年 4 月
地区計画*の都市計画決定*・告示
（令和 5（2023）年 4 月 変更）





■土支田中央土地区画整理事業*

土支田中央地区では、補助 230 号線の整備や大江戸線の延伸が計画されていた一方、地区内には畑地が多く残り、道路などの公共施設の整備も十分ではなかったことから、新駅開業に伴う市街化への対応が課題となっていました。そこで、道路や公園、交通広場等の公共施設を整備し、良好な住環境と利便性が調和した市街地の形成を図ることを目的として、土地区画整理事業*を実施しました。

【事業概要】

名称	○東京都市計画事業土支田中央土地区画整理事業*
施行者	○練馬区
施行地区	○練馬区土支田一丁目、土支田二丁目、土支田三丁目、高松六丁目の各一部
施行面積	○約 14.3ha
施行期間	○平成 17（2005）年 3 月 17 日から令和 4（2022）年 3 月 31 日まで
換地処分の公告	○平成 28（2016）年 3 月 29 日
減歩率	○約 18.5%
公共施設の整備	○地区内において、大江戸線の導入空間となる補助 230 号線を整備 ○大江戸線の延伸に向け、（仮称）土支田駅の交通広場用地を確保し、暫定整備を実施 ○地区内の生活幹線道路* 2 路線および区画道路等を整備 ○公園 4 か所および緑地 2 か所を整備

土支田中央地区 平成 18（2006）年



土支田中央地区 平成 28（2016）年



練馬区資料



(7) アンケート調査の実施

■まちづくりアンケート

大江戸線延伸地域全体や各新駅予定地周辺の将来像等の検討にあたり、大江戸線延伸への期待や、延伸後の将来イメージ、新駅周辺に必要な機能・要素などについてご意見をいただくため、アンケート調査を実施しました。

【実施概要】

調査対象	3,000 部（各新駅予定地周辺に 1,000 部ずつ配布 ※無作為抽出）
実施期間	令和 8（2026）年 2 月 3 日（火）～ 2 月 27 日（金）
調査方法	○紙面回答（郵送・メール・窓口提出） ○Web 回答（L o g o フォーム提出）
回答数	1,053 件（紙面：616 件、We b 回答：437 件） ※回収率 35.1%
主な設問	①回答者の属性（居住地域、年齢等） ②大江戸線延伸に伴うまちの変化に対して期待すること ③大江戸線沿線全体の将来像のイメージ ④各新駅予定地周辺の将来像にふさわしいと思うイメージ ⑤各新駅予定地周辺の将来像の実現に向けて、今後のまちづくりに活かしたいまちの魅力 ⑥「駅・駅前広場」において、特に重要だと思う機能 ⑦「駅周辺」において、あると良いと思う要素

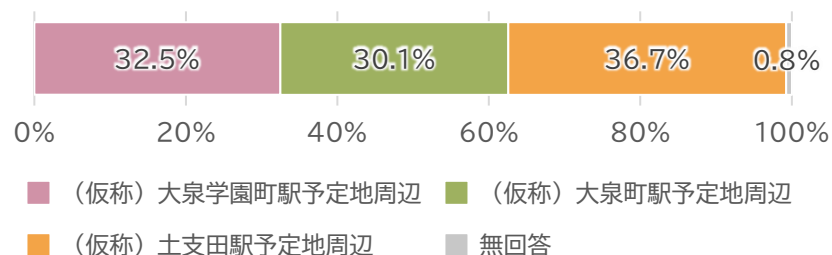
【調査票のイメージ】

The image displays two pages of a survey form. The left page contains questions 1 through 7, which cover respondent attributes, expectations for urban changes, future images of the line and stations, and desired urban features. The right page shows a rating scale for these responses, with columns for 'Strongly Dislike', 'Dislike', 'Neutral', 'Like', and 'Strongly Like'. There are also some introductory text and a map of the project area.

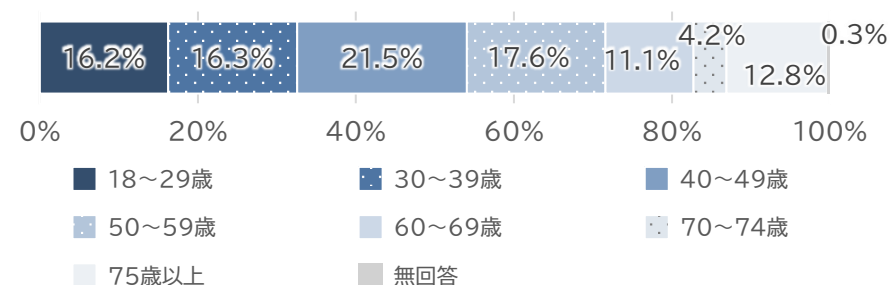
※結果①-1・結果①-2・結果③・結果⑦のグラフに示す割合は、四捨五入によりその合計が 100%とならない場合があります。



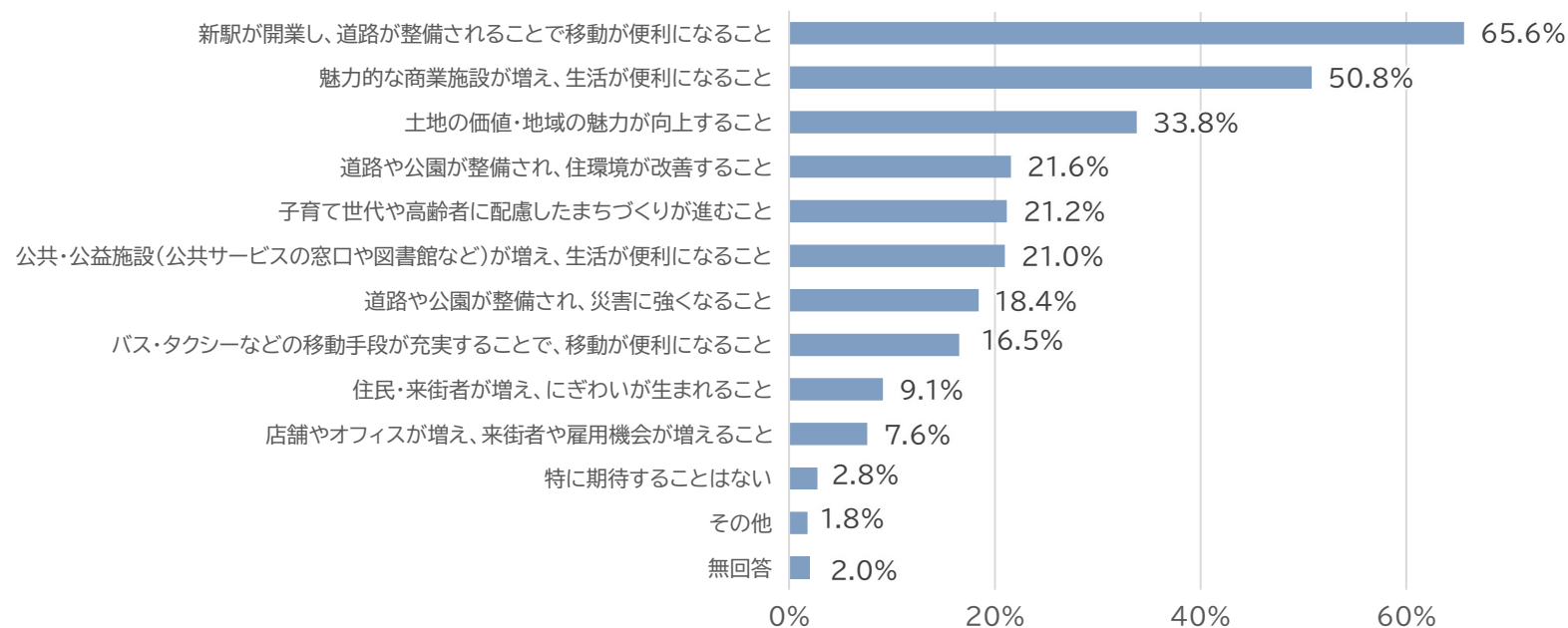
【結果①-1】回答者の居住地域（n=1,053件）



【結果①-2】回答者の年齢（n=1,053件）

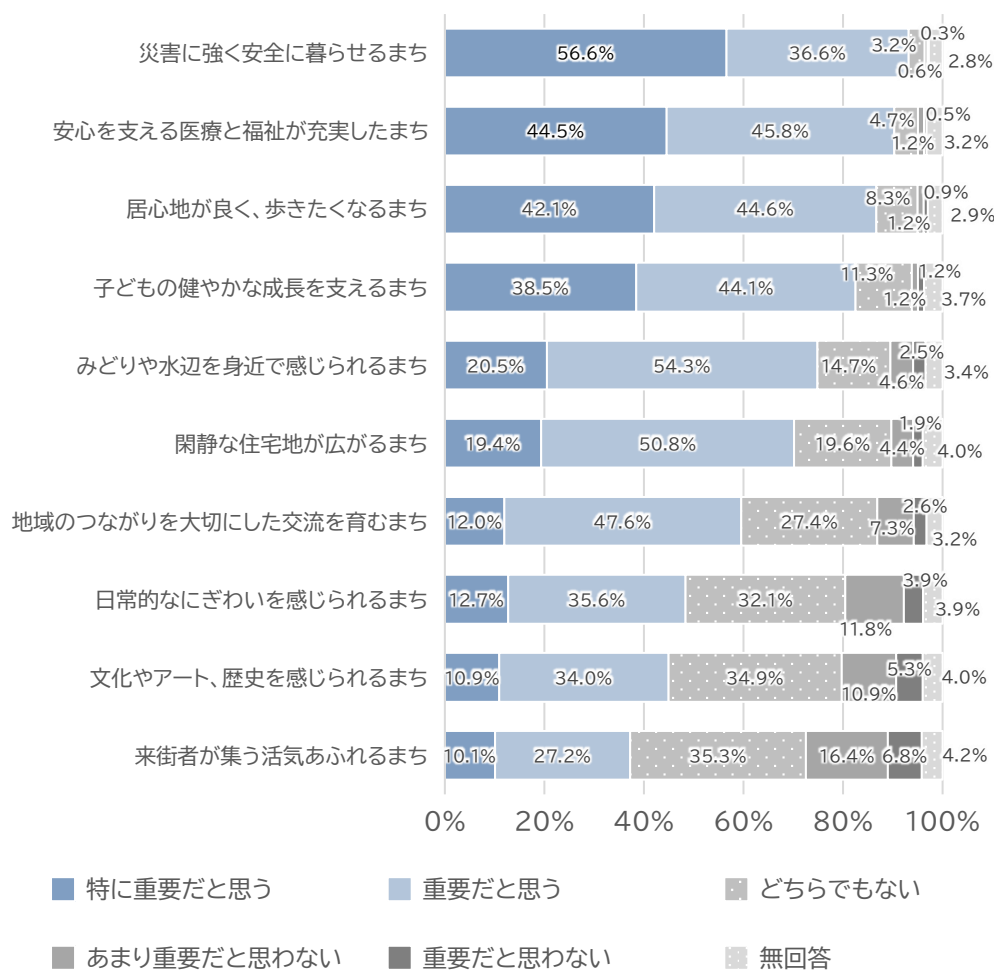


【結果②】大江戸線延伸に伴うまちの変化に対して期待すること（n=1,053件）※複数回答

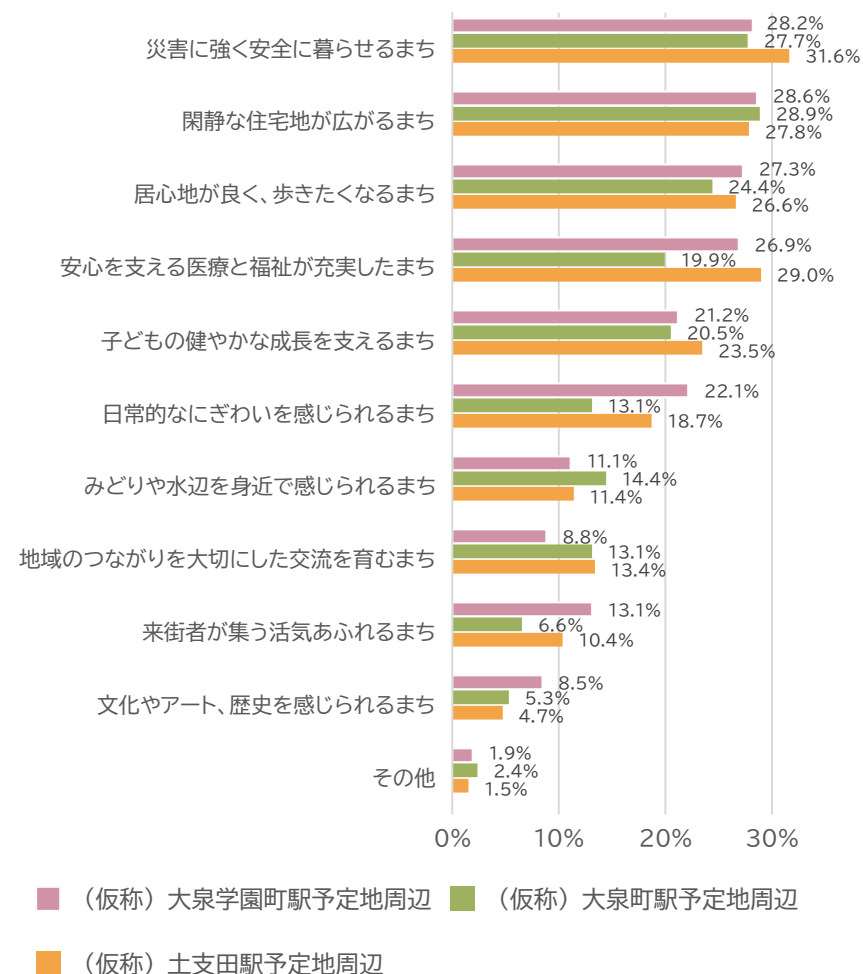




【結果③】大江戸線沿線全体の将来像のイメージ（n=1,053件）

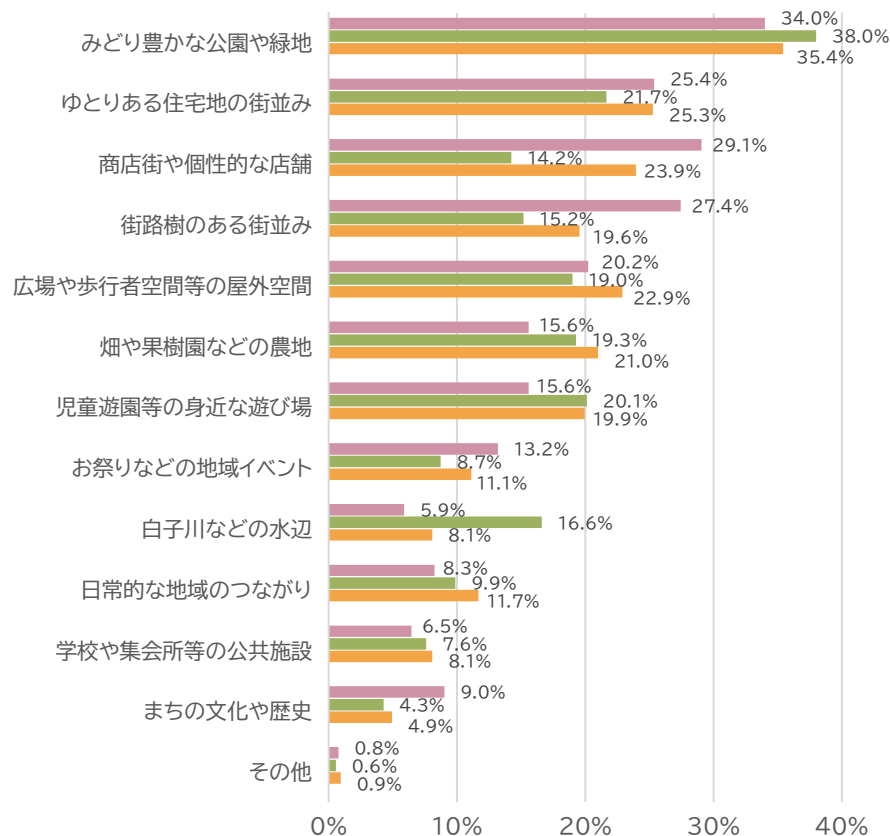


【結果④】各新駅予定地周辺の将来像にふさわしいと思うイメージ（n=1,053件）※複数回答



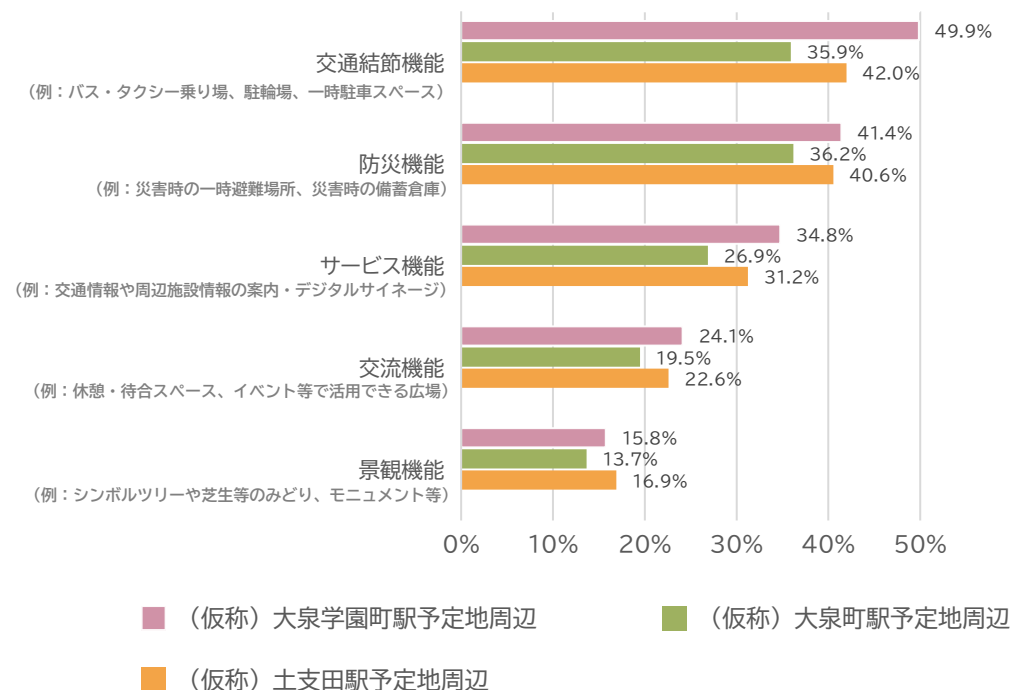


【結果⑤】各新駅予定地周辺の将来像の実現に向けて、今後のまちづくりに活かしたいまちの魅力（n=1,053件）※複数回答



■ (仮称)大泉学園町駅予定地周辺
 ■ (仮称)大泉町駅予定地周辺
■ (仮称)土支田駅予定地周辺

【結果⑥】「駅・駅前広場」において、特に重要だと思う機能（n=1,053件）※複数回答

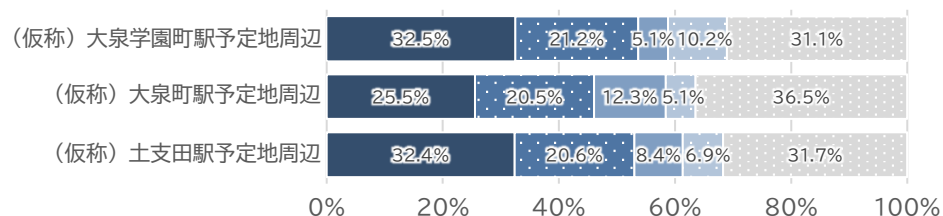


■ (仮称)大泉学園町駅予定地周辺
 ■ (仮称)大泉町駅予定地周辺
■ (仮称)土支田駅予定地周辺



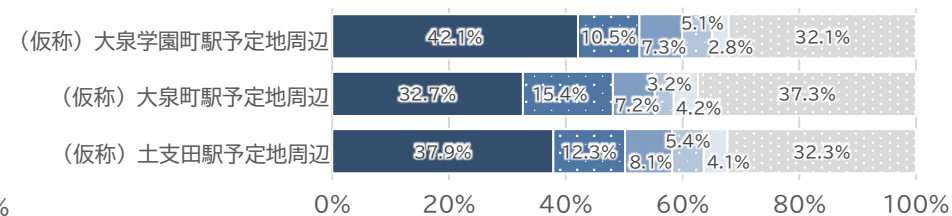
【結果⑦】「駅周辺」において、あると良いと思う要素（n=1,053件）

○交通・基盤



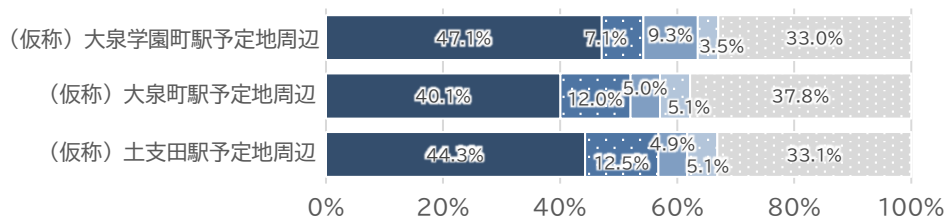
- 歩行者空間と自動車・自転車の走行空間の分離
- 駅まで段差の少ない、歩きやすい道路や歩道
- 自然を感じられる歩行者空間
- にぎわいを楽しめる歩行者空間
- 無回答

○にぎわい・活気



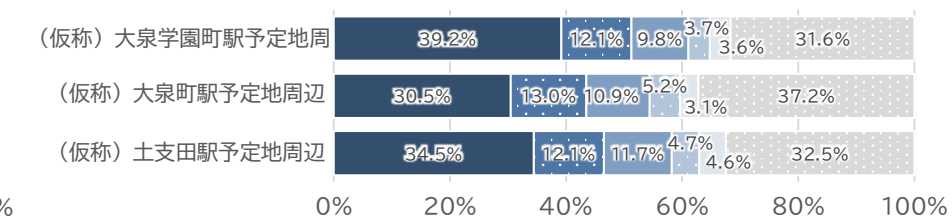
- 飲食店やカフェ等の休憩・休息スペース
- 公園などの子どもや高齢者が集う憩いの場所
- マルシェ等のイベントで活用できる場所
- 来街者を呼び込めるにぎわい施設
- 地域活動ができる会議スペースなどの交流機能
- 無回答

○みどり・景観



- みどりを身近に感じられるオープンスペース
- 体験農園などの農業を身近に感じられる場所
- 歴史的・文化的な要素が感じられる場所
- 地域住民で手入れができる花壇
- 無回答

○暮らし・安心安全



- 日常の買い物ができる商業施設
- 病院・診療所などの医療・福祉施設
- 公共サービスの窓口や図書館などの公共施設
- 保育所などの子育て支援施設
- 仕事や勉強ができるスペースのある施設
- 無回答

【結果⑧】自由意見（一部抜粋）



交通・基盤

- 各新駅予定地周辺では、バス路線とのつながりが重要だと思います。石神井公園駅と成増駅の連結、大泉学園と和光との連結など、タテとヨコのつながりが便利になることで、まちは画期的に発展すると思います。タテとヨコのつながりが最も重要だと思います。
- 駐輪場を整備し、違法駐輪をなくすことで、きれいなまちづくりを進めてほしいです。
- 自転車の利用者が多くなるはずなので、余裕のあるスペースを確保した駐輪場は必須だと思います。
- 車いすユーザーからすると、もっと近くにエレベーターやスロープがあってほしいです。スロープやエレベーターがあるというだけでは、車いす利用者や障がいのある方に十分寄り添えていないところが多いと思います。
- 歩行者、自転車、車がそれぞれ区別された道路環境を整え、安心して駅を利用できるまちづくりを望みます。
- 私の住んでいる周辺や土支田通りは道幅が狭く、歩道もないため、車を運転するときも、自転車に子どもを乗せて通行するときも怖いです。車道の拡幅や、ガードレール等で区切られた歩道、自転車専用レーンを整備し、安心・安全に通行できるようにしてほしいです。



交流・にぎわい

- 本屋、飲食店、銭湯など、現在ない施設や複合商業施設ができると、他地域へ出向く必要がなくなるので、大変うれしいです。
- 気軽に入れるカフェや飲食店があまりにも少なく、がっかりしています。公共サービスは既にあるので、もう少し生活しやすい地域にしてほしいです。



みどり・景観

- どうか賑わいに全振りして、畑や桜並木をなくしたりすることはしないでほしいです。
- 学園通りの桜並木は残してほしいです。



暮らし・安全安心

- 今の静かで穏やかな生活を維持してほしいです。
- 突然タワーマンションなどが駅前・駅周辺に建てられると、急激に人口が増え、環境や設備がそれに追いつかなくなり、もともとの住民との軋轢を生むことが懸念されるので、避けてほしいです。
- どの各新駅予定地周辺の近くにも学校があるので、駅ができ交通量が増えた場合にも、子どもの安全が確保できるように考えていてもらいたいです。
- 新築住宅の建設が増える中、特に保育園への入園が厳しいと感じています。近隣で安心して通わせられる保育園を整備してほしいです。
- 今後、高齢者が増えることを考えると、バリアフリーやユニバーサルデザインが重要だと思います。
- 駅ができることは良いですが、来街者が増えるということは、犯罪も増える可能性があります。防犯や何か起きたときの対応についても、事前に考えてほしいです。
- 暗い路地をなくし、人が夜になっても安心して歩くことのできるまちづくりを希望します。



■子どもアンケート

大江戸線延伸後のまちを担っていく子どもたちに、まちの将来像や目指す姿についてご意見をいただくため、アンケート調査を実施しました。

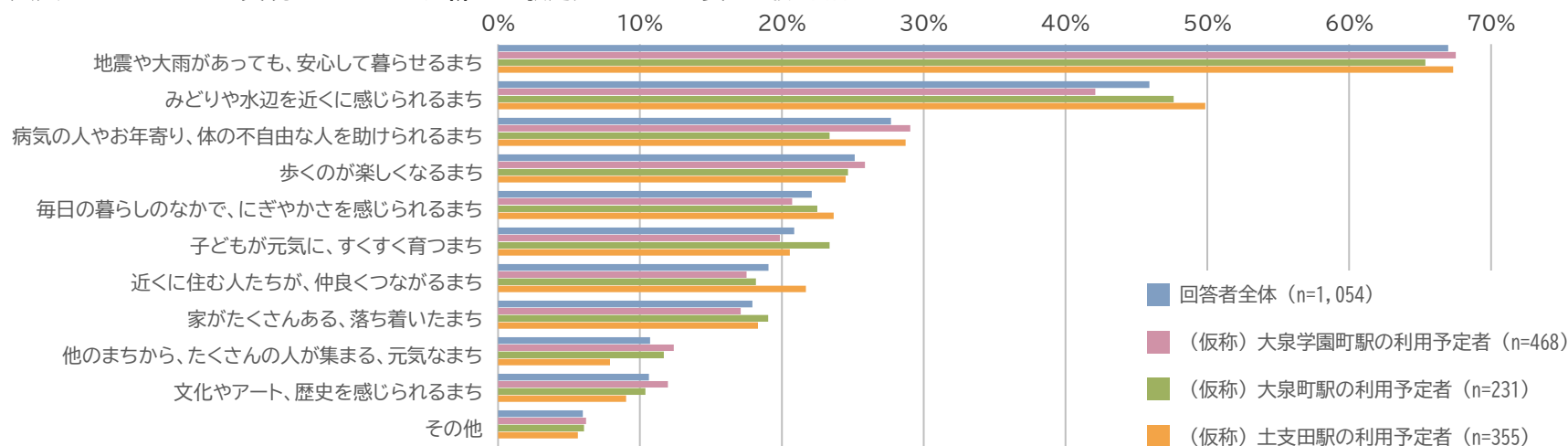
【実施概要】

調査対象	延伸地域に学区域を有する区立小学5年生および中学2年生（1,561部）
実施期間	令和8（2026）年4月20日（月）～5月7日（木）
調査方法	Web回答（LoGoフォーム提出）
回答数	1,054件（一部小学6年生からも回答）
設問	①新しくできる駅の周りや住んでいるまちの好きなところ ②大人になったころ、新しい駅の周りがどんなまちになってほしいか ③新しく駅ができたときに、駅の周りがあると嬉しいもの

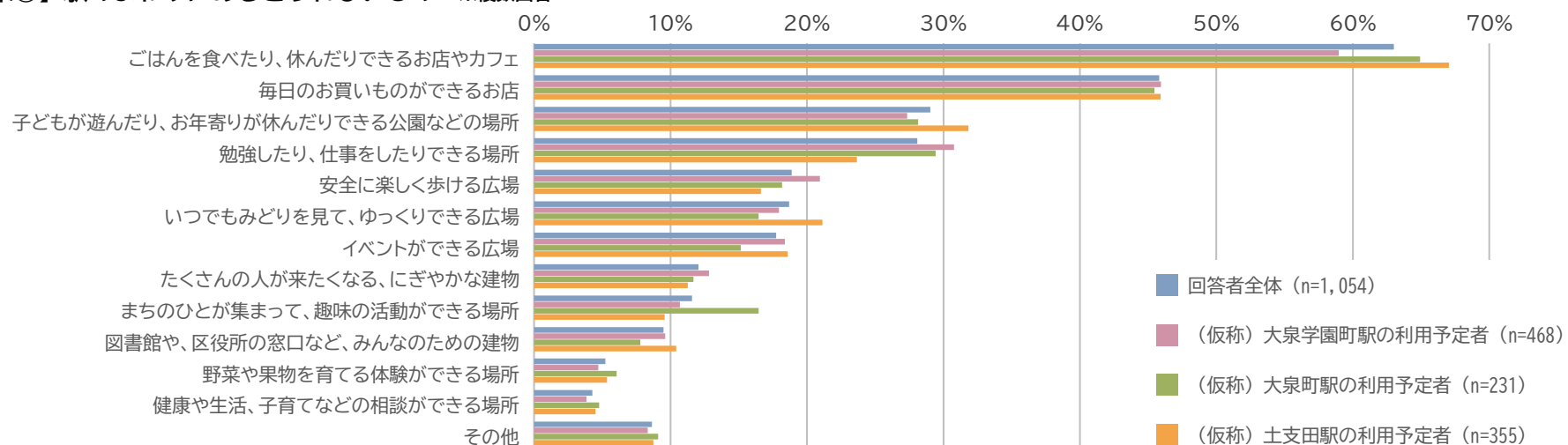




【結果②】大人になったころに実現してほしい、新しい駅周辺のまちの姿 ※複数回答



【結果③】駅のまわりにあるとうれしいもの ※複数回答





■経済・産業団体アンケート

大江戸線延伸後の各新駅予定地周辺の将来像の実現に向け、地域の経済活動を担う事業者の視点から、まちづくりの取組等についてご意見をいただくため、アンケート調査を実施しました。

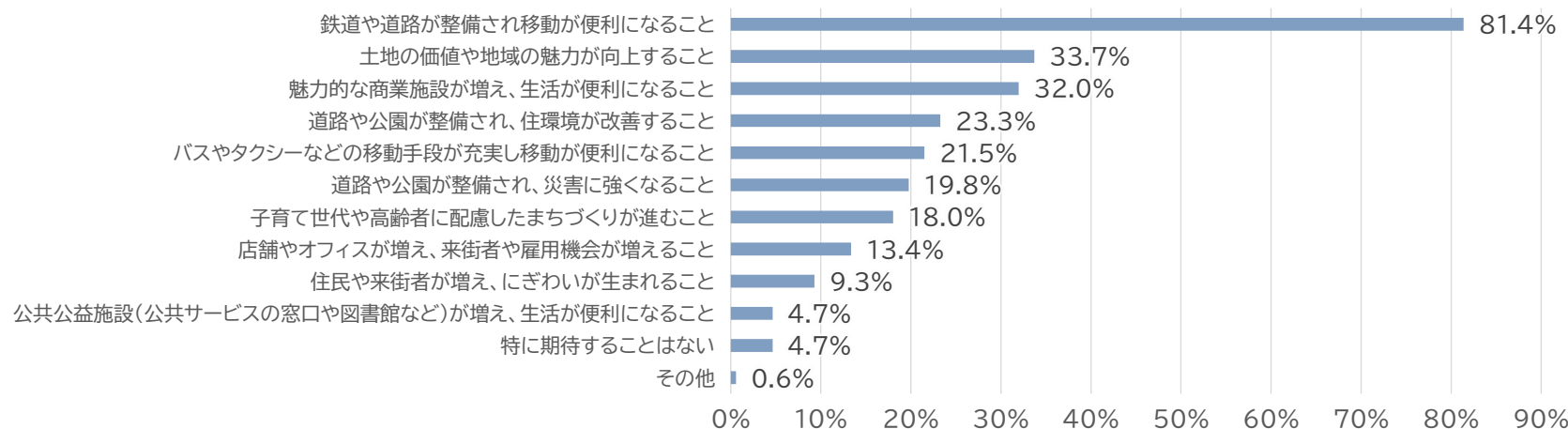
【実施概要】

調査対象	JA 東京あおば、練馬区商店街連合会、東京商工会議所練馬支部、練馬産業連合会、練馬西法人会、練馬東法人会の会員および組合員（7,505 部） ※重複あり
実施期間	令和8（2026）年7月13日（月）～7月31日（金）
調査方法	Web回答（Logoフォーム提出）
回答数	172 件
設問	①大江戸線の延伸に伴うまちの変化に対して期待すること ②大江戸線延伸後に取り組みたいこと ③大江戸線延伸後に地域と連携してできる活動 ④取組を実施にあたり、あると良いと思う行政からの支援

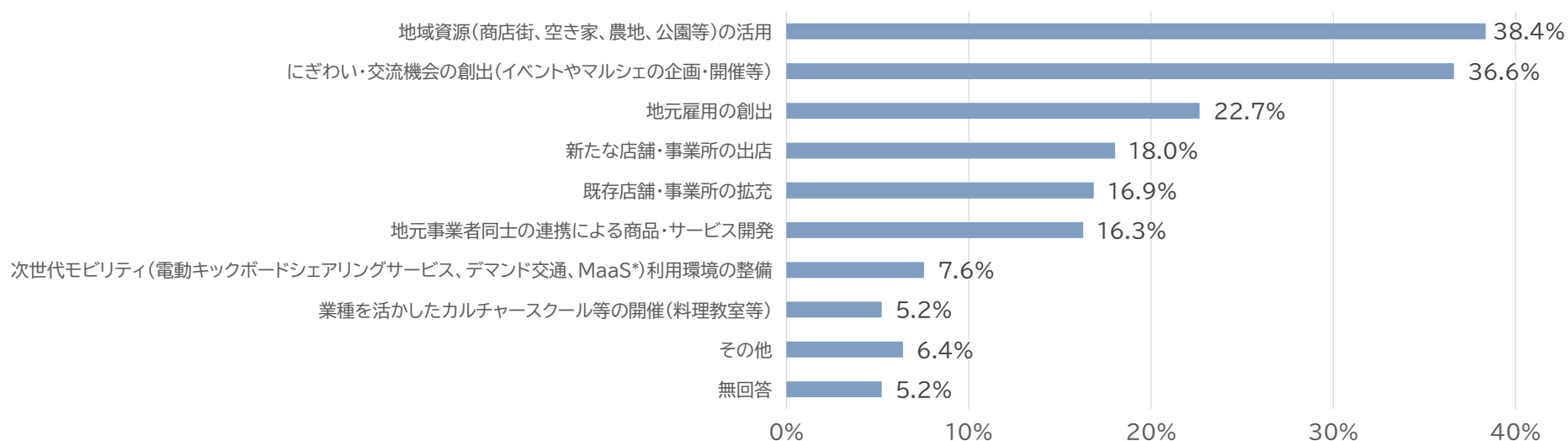
※結果④のグラフに示す割合は、四捨五入によりその合計が100%とならない場合があります。



【結果①】大江戸線延伸に伴うまちの変化に対して期待すること（n=172件）※複数回答

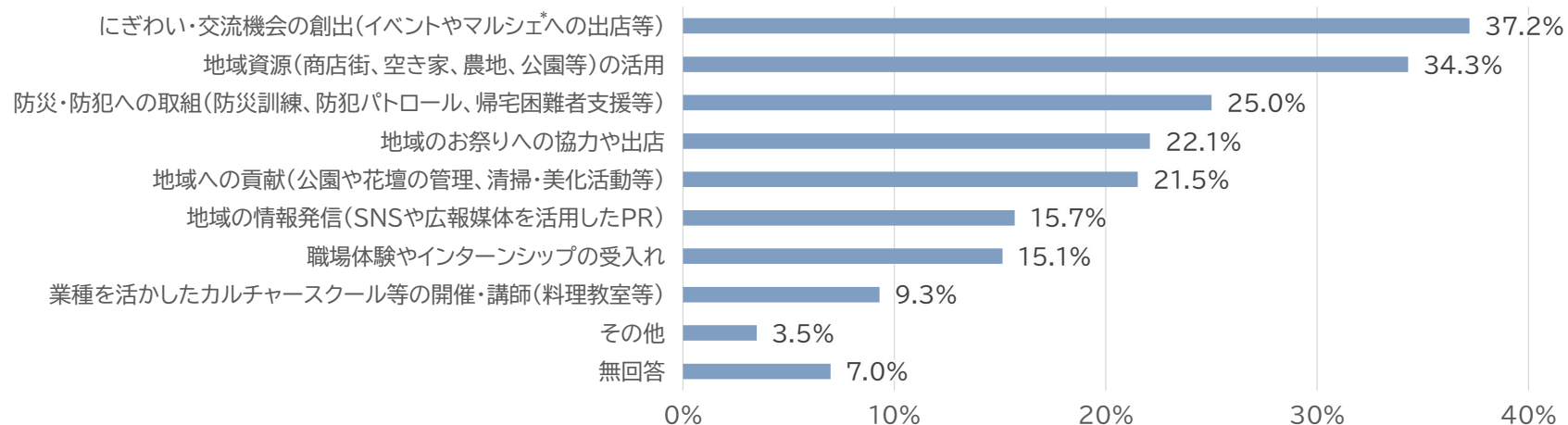


【結果②】大江戸線延伸後に取り組みたいこと（n=172件）※複数回答

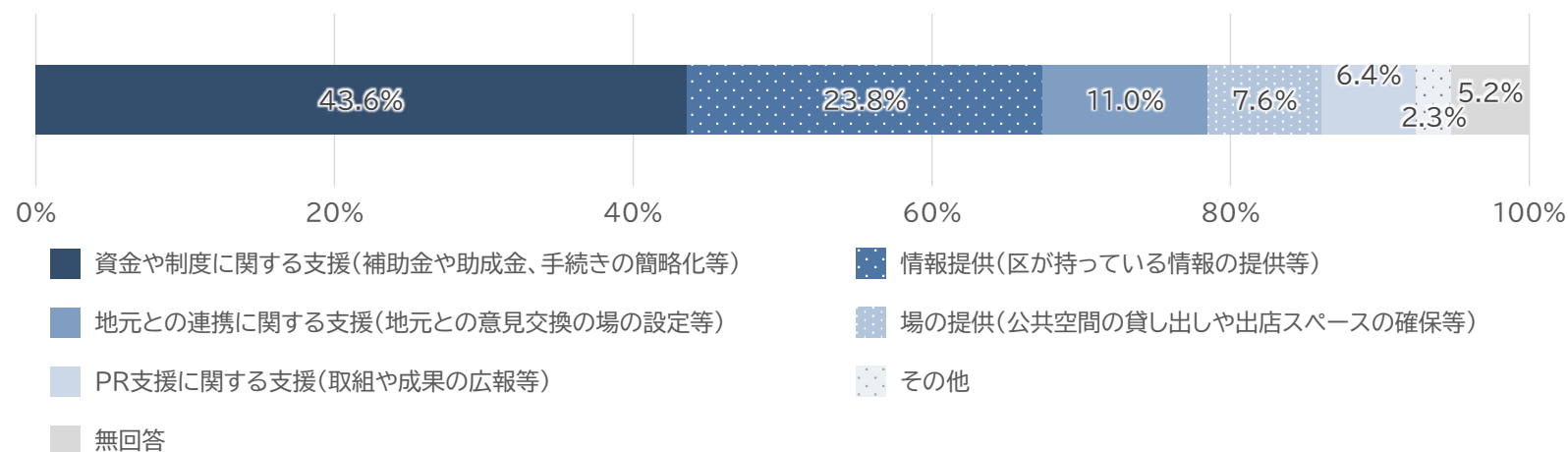




【結果③】大江戸線延伸後に地域と連携してできる活動（n=172件）※複数回答



【結果④】取組を実施するにあたり、あると良いと思う行政からの支援（n=172件）





【結果⑤】自由意見（一部抜粋）



交通・基盤

- 地域活性化には交通機関が重要だと思います。商店などができ、多くの人が乗り降りすることで、地域が元気になると思います。
- 他地域からの流入も見据え、バスターミナルなどの交通結節機能を充実させ、周辺地域からも利用される駅を目指してほしいです。
- 導入道路の完成に合わせて、BRT などの代替交通を運行し、早期に整備効果が生まれるようにしてほしいです。



交流・にぎわい

- 新駅を中心とした賑わいのあるまちづくりと、人口の増加を期待します。
- 若い起業家が活躍しやすい環境・風土をつくってほしいです。
- 地域住民の同意がなければ、駅周辺の商業化は形骸化してしまうと思います。
- せっかくの新設鉄道なので、ここならではの特色あるまちづくりをすべきだと思います。



みどり・景観

- 新鮮野菜がたくさん収穫できる地域なので道の駅ができるとよいと思います。
- 大泉学園町の地元住民として、大江戸線の延伸による利便性の向上はもちろん、文化の薫る魅力あるまちとして成熟していくことを期待しています。
- 現在の特色を活かし、未来につながる施策として、「都市農業」「緑あふれる住環境」「高齢者」「漫画・アニメ」などを活かしてほしいです。



暮らし・安全安心

- 新たなホテルの誘致や病院の整備を進めてほしいです。
- 大江戸線の延伸による利便性の向上につながらないエリアへの支援を期待します。
- スマートフォンやネット、アプリがなくても便利で快適に暮らせるまちになってほしいです。

(8) オープンハウスの実施

「まちづくりデザイン」の策定にあたっては、あらかじめテーマを設定した全4回のオープンハウスを開催し、地域の皆様からご意見をいただきながら検討を進めました。

第1回オープンハウスでは、沿線全体および各新駅予定地周辺の魅力や課題、将来像をテーマに、皆様の想いや考えを伺いました。

第2回オープンハウスでは、第1回でいただいたご意見を踏まえて作成した将来像（案）をお示しし、改めてご意見を伺うとともに、次のテーマとして、各新駅予定地周辺で実現したい暮らし方や過ごし方、エリアごとの役割について、皆様の想いや考えを伺いました。

第3回オープンハウスでは、第2回でいただいたご意見を踏まえて整理したエリア区分やエリアごとの方針をお示しし、改めてご意見を伺うとともに、次のテーマとして、各新駅予定地周辺の目指す姿の実現に向けて、自分たちにできることや取り組んでみたいことについて考えていただきました。

第4回オープンハウスでは、これまでにいただいたご意見を積み上げて作成した「まちづくりデザイン（案）」をお示しし、改めてご意見を伺いました。

このように、テーマを変えながら意見交換を重ね、検討を進めました。参加型のオープンハウスを通じて地域の皆様とともに検討を深め、「まちづくりデザイン」を策定しました。

【来場者からいただいた多くのご意見】





■実施概要



	第1回	第2回	第3回	第4回
実施期間・会場	令和8（2026）年5月 ①14日（木）16時～20時 ▶ 土支田中央地域集会所 ②15日（金）16時～20時 ▶ 北大泉地区区民館 ③16日（土）10時～14時 ▶ 大泉北地域集会所	令和8（2026）年6月 ①25日（木）16時～20時 ▶ 北大泉地区区民館 ②26日（金）16時～20時 ▶ 大泉北地域集会所 ③27日（土）10時～14時 ▶ 土支田中央地域集会所	令和8（2026）年8月 ①6日（木）16時～20時 ▶ 大泉北地域集会所 ②7日（金）16時～20時 ▶ 土支田中央地域集会所 ③8日（土）10時～14時 ▶ 北大泉地区区民館	令和8（2026）年9月 ①13日（日）10時～14時 ▶ 大泉北地域集会所 ②14日（月）16時～20時 ▶ 土支田中央地域集会所 ③15日（火）16時～20時 ▶ 北大泉地区区民館 ④17日（木）10時～15時 ▶ 練馬区役所
来場者数	①～③合計 ▶ 151 名	①～③合計 ▶ 57 名	①～③合計 ▶ 68 名	①～③合計 ▶ 86 名 ④ ▶ 227 名
パネルの 主な 展示内容	○大江戸線の延伸およびこれ までのまちづくりの概要 ○「まちづくりデザイン」の 策定に向けた進め方 ○各新駅予定地周辺の魅力と 課題	○各新駅予定地周辺の魅力と 課題（更新版） ○沿線全体の将来像（案） ○各新駅予定地周辺の将来像 （案）	○沿線全体の将来像（案） （更新版） ○各新駅予定地周辺の将来像 （案）（更新版） ○各新駅予定地周辺と延伸地 域共通エリアのエリア分け と目指す姿（案）	○「まちづくりデザイン」 （案）
テーマ （ワークショップ の内容）	○みんなが思い描く、沿線全 体や各新駅予定地周辺の将 来像	○各新駅予定地周辺のエリア ごとで思い描く暮らし方・ 過ごし方	○各新駅予定地周辺の目指す 姿の実現に向けてしてみたいこと	○将来像が実現したまちで思 い描く暮らし方や過ごし方



■オープンハウスの様子





(9) 用語解説

あ行

○憩いの森

樹林地を保全・活用するため、区が土地を借りて整備、開放している 1,000 m²以上の市民緑地のこと。(都市緑地法(昭和 48 年法律第 72 号)および練馬区みどりを愛し守りはぐくむ条例(平成 19 年 12 月練馬区条例第 79 号))

○一般延焼遮断帯

骨格防災軸および主要延焼遮断帯以外の防災生活圏を構成する延焼遮断帯のことであり、道路、河川、鉄道などが位置付けられる。(東京都震災対策条例(平成 12 年東京都条例第 202 号)に基づく防災都市づくり推進計画(令和 7 年(2025 年)3 月改定))

○一般緊急輸送道路

緊急輸送道路のうち特定緊急輸送道路以外のもの。(東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例(平成 23 年東京都条例第 36 号))

○運輸政策審議会

総合的な交通・輸送体系の整備に関する事項について調査審議するため、昭和 45(1970)年 5 月 20 日に、当時の運輸省に設置された審議会。中央省庁の再編に伴い平成 12(2000)年 6 月 7 日に廃止された。(運輸省設置法(昭和 24 年法律第 157 号)および運輸省設置法等の一部を改正する法律(昭和 45 年法律第 80 号))

○駅まち空間

駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間のこと。(国土交通省 駅まちデザイン検討会資料)

○延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う。(東京都震災対策条例(平成 12 年東京都条例第 202 号)に基づく防災都市づくり推進計画(令和 7 年(2025 年)3 月改定))

○大江戸線延伸推進会議

大江戸線の延伸による区内全体への経済波及効果が期待されることから、区内の経済・産業団体と大江戸線延伸促進期成同盟が連携し、平成 29(2017)年に設立。延伸の早期実現に向けて、情報共有や意見交換を行うとともに、延伸地域の魅力を発信するイベントなどを実施している。

○大江戸線延伸推進基金

大江戸線延伸事業に係る区の財政負担に備えるため、平成 23(2011)年度に積立てを開始した基金。令和 8(2026)年度現在の積立額は 155 億円で、延伸をより確実なものとするため、今後も計画的に積立てを行っていく。

○大江戸線延伸促進期成同盟

地域住民、区議会および区で構成される組織で、昭和 63(1988)年に設立。大江戸線延伸の早期実現を目指し、国や東京都など関係機関への要請活動、促進大会の開催、各種イベントでの周知・啓発活動を実施している。



か行

○外環上部空間

大泉町一丁目地内において、外環（東京外かく環状道路）の蓋掛け部の上に設けられた空間のこと。

○河川整備計画

計画的に河川の整備を実施すべき区間について、当該河川の整備に関する事項を定めた計画（河川法（昭和 39 年法律第 167 号）

○環境学習

自然や環境について学び、環境を守るために自分たちに何ができるかを考え、行動につなげる学習のこと。

○区民農園

区が所有者からお借りした農地を整備して、区民に有料で貸し出している農園のこと。区民農園には共用農具庫があり、クワ、スコップ、バケツ、じょうろ等の農具を利用できる。（練馬区立区民農園条例（平成 13 年 3 月練馬区条例第 20 号））

○広域交通ネットワーク計画について

平成 27（2015）年 7 月に東京都が公表した、東京圏における今後の鉄道ネットワークの整備に関する検討結果。運輸政策審議会答申第 18 号に位置付けられた未着手路線などについて、整備効果、収支採算性、費用便益比などを評価し、整備について優先的に検討すべき路線等を示した。

○交通結節機能

鉄道とバスなどの乗換えが行われる駅前広場など、人や物の輸送（移動）において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われ、交通の流れが集中的に結節する機能を指す。

○交通政策審議会

交通政策に関する重要事項について調査審議するため、平成 13（2001）年 1 月 6 日の中央省庁再編に伴い、国土交通省に設置された審議会。（国土交通省設置法（平成 11 年法律第 100 号））

○交通モード

鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル、マイクロモビリティなど、人の移動を支える交通手段の種類のこと。

○骨格防災軸

東京都が設定する延焼遮断帯のうち、広域的な都市構造から見て、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線のこと。主要な幹線道路や、江戸川、荒川、隅田川、多摩川などの川幅の大きな河川が位置付けられる。（東京都震災対策条例（平成 12 年東京都条例第 202 号）に基づく防災都市づくり推進計画（令和 7 年（2025 年）3 月改定））

○コミュニティバス

市区町村内の交通不便地域内で地域住民の交通需要に対応し、利便性向上のために運行する地域密着型のバスを指す。行政がバス会社に委託してバスを運行し、行政サービスとして提供する形が採られている。練馬区では、公共交通空白地域の改善のため、バス事業者と協定を締結して「みどりバス」を運行している。

さ行

○再開発事業（市街地再開発事業）

市街地の土地の合理的で健全な利用と都市機能の更新を図るため、公共施設の整備、建築物および建築敷地の整備などを行う事業のこと。（都市再開発法（昭和 44 年法律第 38 号））



○自然観察会

動植物の観察等の自然学習を行う講座のこと。

○自転車専用通行帯・自転車歩行者道

自転車専用通行帯：車道の一部に設けられる、自転車の通行のための専用の通行帯。道路標示などにより他の車両の通行部分と区分される。

自転車歩行者道：歩行者と自転車の通行のために設けられる道路の部分。自転車が通行できる歩道や歩道上で自転車の通行部分が指定された空間のこと。

○主要延焼遮断帯

骨格防災軸に囲まれた区域内において、特に整備の重要度が高い延焼遮断帯。骨格防災軸間の区域を二分する幹線道路などが位置付けられる。

（東京都震災対策条例（平成 12 年東京都条例第 202 号）に基づく防災都市づくり推進計画（令和 7 年（2025 年）3 月改定））

○主要生活道路

生活幹線道路を補完し、地域内交通を処理するとともに、日常消防活動の向上を図るための道路のこと。

○浸透トレンチ

地中に設置した浸透管や碎石層により、雨水を地中へ浸透させる設備のこと。雨水流出の抑制や地下水の涵養（かんよう）により、水害の軽減や環境保全に有効活用されている。

○浸透ます

宅地などに降った雨を下水道に直接排水せずに、地面へと浸透させることのできる設備のこと。地下水を涵養（かんよう）することにより、水害の軽減や環境保全に有効活用されている。

○生活幹線道路

都市計画道路を補完し、地区の交通の主要な幹線となる道路のこと。

○生産緑地地区

市街化区域内にある農地等が持っている農業生産活動等に裏づけられた緑地機能に着目して、公害または災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全などに役立つ農地等を計画的に保全して、良好な都市環境の形成を図る地域地区。（都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）・生産緑地法（昭和 49 年法律第 68 号））

た行

○体験農園

農家の指導を受けながら、野菜の種まきや苗の植付けから収穫までを体験できる農園。区民農園とは異なり、農家が運営・管理しており、栽培方法を学びながら年間を通じてさまざまな野菜づくりを楽しむことができる。

○地区計画

比較的小規模な地区を対象に、その区域の特性にふさわしい良好な街区を整備し、保全するために定める都市計画。区域の方針のほか、道路・公園等の配置、規模や、建築物等の用途、規模、形態意匠、緑化に関する規定等を定めることができる。（都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号））

○地区施設道路

地区計画において、地区内の良好な住環境の形成や防災性・交通安全性の向上などを目的に、位置や幅員等を定める生活道路などの身近な道路。

○デジタルスタンプラリー

スマートフォンなどを使って地域のさまざまな場所を巡り、GPSや二次元コードなどを利用してスタンプやポイントを集めるイベントのこと。



○鉄道空白地域

最寄りの鉄道駅まで1 km 以上離れている地域のこと。

○特定緊急輸送道路

地震発生時に建築物の倒壊による道路の閉塞を防ぎ、広域的な避難路および輸送路を重点的に確保すべき道路として指定されている。(東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例(平成23年東京都条例第36号))

○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
都道府県が定める都市計画の基本的な方針のこと。長期的視点に立ち都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての道筋を明らかにする。都市計画区域マスタープランともいう。(都市計画法(昭和43年法律第100号))

○都市計画決定

用途地域や道路、公園、鉄道、地区計画などの都市計画の内容を、都道府県や市区町村が正式に決定すること。決定されると、その都市計画は法的な効力を持つようになる。(都市計画法(昭和43年法律第100号))

○都市交通審議会

都市交通に関する基本的な計画について調査審議するため、昭和30(1955)年7月19日に、当時の運輸省に設置された審議会。昭和47(1972)年7月1日に廃止された。

○土地区画整理事業

道路、公園等の公共施設を整備し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業のこと。基本的な仕組みは、土地所有者からの土地の一部提供(減歩)により、道路、公園等の公共施設を整備し、宅地も、公共施設にあわせて再配置(換地)する。(土地区画整理法(昭和29年法律第119号))

な行

○ねりまの散歩道

平成4(1992)年7月に設定した練馬区内の景観上特色ある河川などの水辺、公園・緑地のみどりなどをめぐる散歩コース。全部で9コースある。

は行

○ハザードマップ

洪水等の災害により想定される被害の範囲を示すとともに、避難所の位置等、速やかな避難のために必要な情報を記載した地図のこと。

○バリアフリー

高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での、物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障壁等を除去しようという考え方。

○避難拠点

練馬区では、大地震が発生した際の「避難所」および「防災拠点」として、全ての区立小学校・中学校(98校)を「避難拠点」と位置づけている。また、そのうち10校に医療救護所を設置している。

○避難場所

震災時に拡大する火災から住民を安全に保護するために大規模な公園などを指定している。指定は、市街地状況の変化および人口の増減等を考慮して、おおむね5年ごとに見直されている。(東京都震災対策条例(平成12年東京都条例第202号))



○風致地区

都市の風致を維持するために定められる。建築物等の建築、木竹の伐採等の行為の際に許可が必要となる。(都市計画法(昭和43年法律第100号))

○プレーパーク

すべての子どもが自由に遊ぶことを保障する場所であり、子どもは遊ぶことで自ら育つという認識のもと、子どもと地域とともに作り続けていく、屋外の遊び場のこと。(特定非営利活動法人日本冒険遊び場づくり協会『冒険遊び場の定義』)

○ベジかる・果樹あるファーム

ベジかるファーム：野菜の収穫体験ができる農園のこと。
果樹あるファーム：「摘み取り園」や「直売所」等のカジュアルに農と触れ合える場所のこと。

ま行

○MaaS (Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索、予約、決済等を一括で行うサービスのこと。

○街かどの森

樹林地を保全・活用するため、区が所有者から土地を借りて整備し、区民に開放している 300㎡以上1,000㎡未満の市民緑地のこと。(都市緑地法(昭和48年法律第72号)および練馬区みどりを愛し守りはぐくむ条例(平成19年12月練馬区条例第79号))

○マルシェ

フランス語で「市場」を意味し、地域の農業者や事業者等が農産物や加工品などを直接販売する市場形式の催しのこと。生産者と消費者が交流できるほか、地域の魅力発信の場として開催される。

○みどりの軸

道路や河川沿いの連続したみどりを活用・創出し、公園、樹林地、農地などのみどりの拠点をつなぐ、みどりのネットワークの骨格となるもの。防災や環境保全、景観形成などの機能を有する。(練馬区みどりの総合計画(令和6(2024)年3月))

○「未来の東京」戦略

「未来の東京」戦略ビジョンを発展させ、明るい未来の東京を切り拓く都政の羅針盤となる総合計画として、令和3(2021)年3月に策定。4つの「基本戦略」のもと、「目指す2040年代の姿」を描き、その実現に向けた「2030年に向けた戦略」と、戦略を推進する「推進プロジェクト」に取り組むことを提示。

○「未来の東京」戦略ビジョン

東京の未来を切り拓く羅針盤となる長期戦略として、令和元(2019)年12月に策定。2040年代に目指す東京の姿「ビジョン」と、その実現のために2030年に向けて取り組むべき「戦略」を提示。

や行

○ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境等をデザインする考え方。

ら行

○緑被率

一定の区域に占める農地および樹木や草等のみどりで覆われた区域の面積の割合。