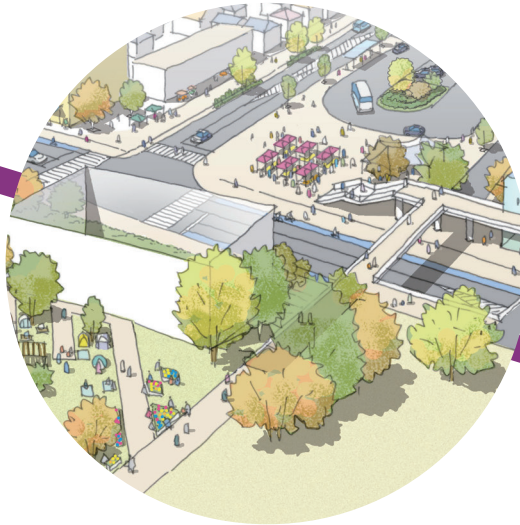


大江戸線延伸

－ 沿線まちづくりデザイン －



令和8(2026)年10月

練馬区



1. はじめに	
(1) まちづくりデザイン策定の目的.....	2
(2) 対象範囲	3
(3) 大江戸線延伸の概要.....	4
(4) 大江戸線延伸の効果.....	5
📖 コラム：写真でたどる、まちの記憶.....	6
2. 沿線全体の将来像	
(1) 沿線全体の将来像.....	8
(2) 沿線まちづくりのテーマ.....	9
📖 コラム：写真で感じる、まちの今.....	10
3. 各新駅予定地周辺の将来像	
(1) (仮称) 大泉学園町駅予定地周辺.....	12
(2) (仮称) 大泉町駅予定地周辺.....	20
(3) (仮称) 土支田駅予定地周辺.....	30
(4) 延伸地域共通エリア.....	38
📖 コラム：大江戸線の豆知識.....	44
4. まちづくりの実現に向けて	
(1) まちづくりの進め方.....	46
(2) まちづくりのロードマップ.....	47
(3) まちづくりの取組が延伸事業に与える効果.....	48
● ここからはじまる物語～延伸後のまちをのぞいてみよう～	
(1) (仮称) 大泉学園町駅予定地周辺の物語.....	50
(2) (仮称) 大泉町駅予定地周辺の物語.....	52
(3) (仮称) 土支田駅予定地周辺の物語.....	54
● 参考資料	
(1) 大江戸線延伸の経緯.....	58
(2) まちづくりデザイン策定までの流れ.....	60
(3) まちづくりデザインと関連計画.....	61
(4) 各エリアの説明（解説）.....	67
(5) 地域の現況.....	71
(6) 延伸地域におけるこれまでのまちづくり.....	86
(7) アンケート調査の実施.....	90
(8) オープンハウスの実施.....	103
(9) 用語解説 ※本文中の「＊」がついた用語の解説を掲載しています。	106

1.

本章では、「**大江戸線延伸-沿線まちづくりデザイン-**」策定の目的と対象範囲を示すとともに、大江戸線の延伸に関する概要や効果について説明します。

はじめに

- (1) まちづくりデザイン策定の目的
- (2) 対象範囲
- (3) 大江戸線延伸の概要
- (4) 大江戸線延伸の効果

1. はじめに



(1) まちづくりデザイン策定の目的

大江戸線の延伸により、交通利便性の向上が期待されるとともに、各新駅予定地周辺では、地域の特性を踏まえ、生活利便性の向上や、まちのさらなる発展を目指した、新たな拠点づくりが必要です。

そこで、沿線全体の将来像や各新駅予定地周辺の将来像、まちづくりの方針などをとりまとめた、「大江戸線延伸-沿線まちづくりデザイン-」（以下、「まちづくりデザイン」）を策定しました。

「まちづくりデザイン」を通して、地域住民や民間事業者を含む関係者等と、延伸後の将来像やそれぞれの取組・役割などを共有しながら、地域の活性化につながる新駅予定地周辺のまちづくり（拠点づくり）を推進していきます。

「大江戸線延伸-沿線まちづくりデザイン-」のイメージ

これまでのまちづくり

- ✓ 土地区画整理事業*
- ✓ 地区計画*（建替えのルール）の策定等



駅前空間に必要な整備内容

(例)

- ✓ 駅へのアクセス道路
- ✓ 使いやすい駅前広場・駅出入口
- ✓ 駐輪場などの公共施設
- ✓ にぎわいづくり
- ✓ 地下空間の活用
- ✓ ユニバーサルデザイン* 等



「まちづくりデザイン」は、地域の皆様等の想いや考えをオープンハウスやアンケート等で伺いながらとりまとめた計画です。

※「補助〇号線」は、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第〇号線の略称です。



(2) 対象範囲

「まちづくりデザイン」では、**各新駅予定地から約1 kmを「延伸地域」として設定します。**

延伸の事業化や今後のまちづくりの推進により、延伸の効果は延伸地域に限らず、区全体へ波及することが期待されます。



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＞

1. はじめに



(3) 大江戸線延伸の概要

「大江戸線の延伸」は、現在、光が丘駅まで整備されている大江戸線を土支田・大泉町・大泉学園町地域を通り、JR武蔵野線東所沢駅まで延伸する計画です。

このうち、大泉学園町までの区間で検討が進められています。

路線概要



区間	光が丘駅～（仮称）大泉学園町駅
新駅	（仮称）大泉学園町駅、（仮称）大泉町駅、（仮称）土支田駅
駅選定の考え方	✓ 駅間距離は、駅勢圏、地形等を考慮 ✓ 既成市街地、開発計画等との整合を図る
備考	○ 補助230号線を延伸検討区間の導入空間とする ○ 延伸に伴う車両編成の増加に対応するため、既存の高松車庫を改修予定のほか、（仮称）大泉学園町駅に引上げ線※を整備予定 ※車両の折り返しのための線路

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＞

大江戸線延伸区間



国や東京都の計画における大江戸線の延伸に関する位置づけ

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

交通政策審議会答申第198号（平成28（2016）年4月）

大江戸線の延伸については、鉄道ネットワークの充実に資する24のプロジェクトのうち、事業化に向けた合意形成や調整を「進めるべき」6つのプロジェクトの一つとして位置づけられました。

「2050 東京戦略」（令和7（2025）年3月 東京都）

大江戸線の延伸は、高密度な鉄道ネットワークの更なる充実として、“検討を深度化”、“関係者と事業化について協議・調整を進める”と位置づけられました。

(4) 大江戸線延伸の効果

大江戸線の延伸により、以下の効果が期待されます。



整備効果 I

鉄道空白地域の改善

練馬区の北西部に残る「鉄道空白地域*」が大きく改善する。

● 延伸後新たに追加される駅から1 km 圏
● 既存の鉄道駅から1 km 圏



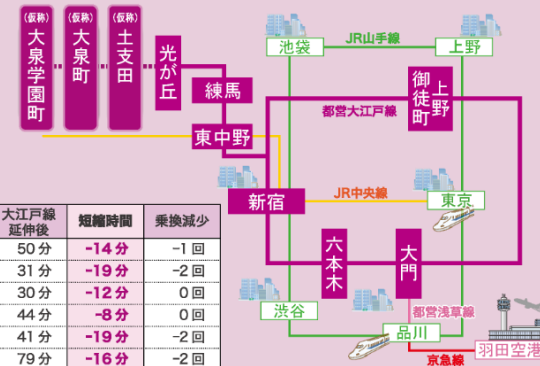
整備効果 II

所要時間の短縮

都心との相互アクセスが向上し、区北西部と都心周辺部との移動時間が短縮する。

▶ 都心部中核拠点や都心周辺部との到達性向上

主要な駅	現状	大江戸線延伸後	短縮時間	乗換減少
東京	64 分	50 分	-14 分	-1 回
新宿	50 分	31 分	-19 分	-2 回
池袋	42 分	30 分	-12 分	0 回
渋谷	52 分	44 分	-8 分	0 回
六本木	60 分	41 分	-19 分	-2 回
羽田空港	95 分	79 分	-16 分	-2 回



延伸がもたらす波及効果

経済波及効果

- 延伸工事に伴い、建設関連の雇用や資材・機械の需要が増加する。
- 働く人の所得が消費に回り、地域全体に経済効果が広がる。

地域活性化

- 新駅周辺に商業施設の立地や宅地開発が進み、人口増加が期待される。
- これにより、地域ににぎわいが生まれ、商業・サービス業の活性化につながる。

地価上昇

- 延伸により交通利便性が向上し、まちづくりにより生活利便性が向上する。
- その結果、延伸地域の地価が上昇し、資産価値の向上が期待される。

環境・緊急時への対応

- 自動車利用からの転換による道路交通の混雑緩和やCO₂排出量の減少につながる。
- 別の交通手段が使えなくなった場合の代替ルート、災害時の緊急輸送（人・物）手段として機能する。



まちの風景は、地域で暮らしてきた人々の営みとともに形づくられてきました。各新駅予定地周辺の昔の写真を通して、地域が歩んできた歴史を見てみましょう。

（仮称）大泉学園町駅予定地周辺



（仮称）大泉町駅予定地周辺



白子川・全業橋付近
昭和 34（1959）年



中里の富士塚
昭和 55（1980）年



（仮称）土支田駅予定地周辺



2.

本章では、目指すべき「**沿線全体の将来像**」を示すとともに、沿線まちづくりを推進する上で重要となる4つの「**沿線まちづくりのテーマ**」を定めます。

沿線全体の将来像

(1) 沿線全体の将来像

(2) 沿線まちづくりのテーマ

2. 沿線全体の将来像



(1) 沿線全体の将来像

**“豊かなみどりの中で、新たな交流・にぎわいが生まれ、
持続的に発展するまち”**



農地や公園などの豊かなみどりは、この地域の大きな魅力です。

大江戸線の延伸により、新駅を中心に、新たな交流やにぎわいが生まれます。

豊かなみどりに囲まれた環境の中で、人々の交流により地域が活性化し、持続的に発展していくまちを目指します。



(2) 沿線まちづくりのテーマ



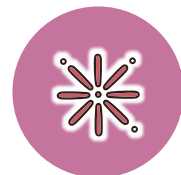
交通・基盤

- ✓ 新駅を中心に多様な交通モード*が利用できる環境整備を目指します。
- ✓ 安全・快適で歩きたくなる歩行空間の整備を目指します。



みどり・景観

- ✓ 桜並木など、地域の魅力であるみどりや景観の保全を目指します。
- ✓ 農地や公園などの地域資源を活かし、人々が集い親しめる場の創出を目指します。
- ✓ 地域の玄関口となる新駅周辺では、新たなみどりの空間づくりを目指します。



交流・にぎわい

- ✓ 新駅を中心に、新たな交流・にぎわいが生まれるまちを目指します。
- ✓ 商店街や公園、農地などの地域資源を活かし、訪れたくなるまちを目指します。
- ✓ 住民や民間事業者、行政により、にぎわいのあるまちを目指します。



暮らし・安全安心

- ✓ 良好な住環境を維持しつつ、新駅周辺では生活利便性が高まり、誰もが快適に暮らせるまちを目指します。
- ✓ 医療・福祉・子育てに関するサービスや支援が充実し、誰もが安心して暮らせるまちを目指します。
- ✓ 水害対策などを進め、安全・安心なまちを目指します。





今のまちは、昔から受け継がれてきた風景と、人々の暮らしや活動によって形づくられています。各新駅予定地周辺の現在の写真を通して、地域の魅力や今のまちの雰囲気を感じてみましょう。

（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



3.

本章では、各新駅予定地周辺等の地域特性を踏まえた、目指すべき「将来像」を示します。

また、各新駅予定地周辺等のまちづくりを推進するため、エリアごとに「目指す姿」と「実現に向けた取組」を定めます。

各新駅予定地周辺の将来像

(1) (仮称) 大泉学園町駅予定地周辺

(2) (仮称) 大泉町駅予定地周辺

(3) (仮称) 土支田駅予定地周辺

(4) 延伸地域共通エリア

I. 補助 230・233 号線沿い

II. 一般住宅地

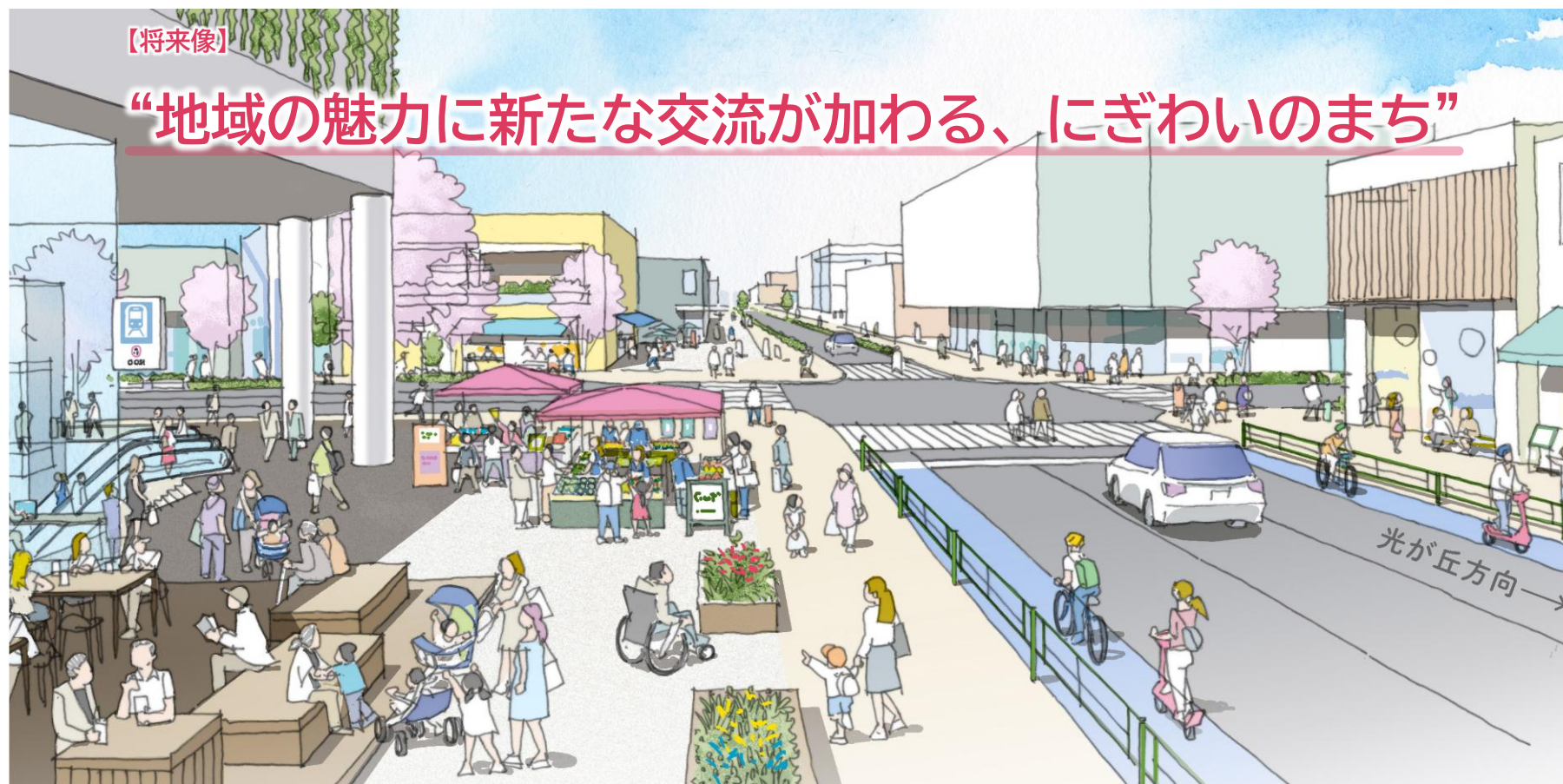
III. 農業住居複合地



3. 各新駅予定地周辺の将来像



(1) (仮称) 大泉学園町駅予定地周辺



【将来像】

“地域の魅力に新たな交流が加わる、にぎわいのまち”

桜並木や商店街などがこの地域ならではの大きな魅力です。
大江戸線延伸による新たな人の流れと地域の交流が加わり、まちに新たなにぎわいを創出します。
人と人、人と地域がつながり、世代を超えた交流が広がる「にぎわいのまち」を育んでいきます。

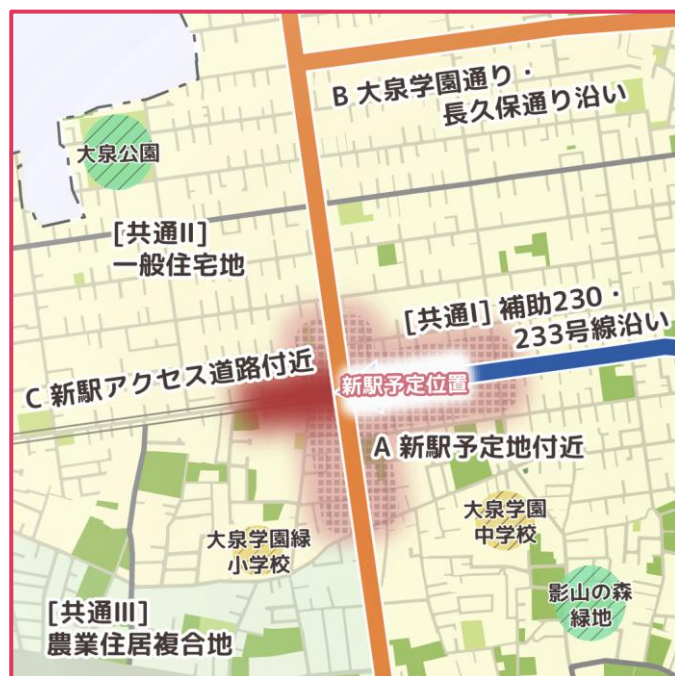
※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。



将来像の実現に向けたまちづくりを推進するため、新駅予定地周辺を中心に地域特性を踏まえてエリア分けを行い、エリアごとに「目指す姿」および「実現に向けた取組」を定めます。

【エリア分け】

エリア分け



エリアの名称

A. 新駅予定地付近	P14・15
B. 大泉学園通り・長久保通り沿い	P16・17
C. 新駅アクセス道路付近	P18・19
共通 I. 補助 230・233 号線沿い	P38・39
共通 II. 一般住宅地	P40・41
共通 III. 農業住居複合地	P42・43

新駅予定位置は、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＞

3. 各新駅予定地周辺の将来像

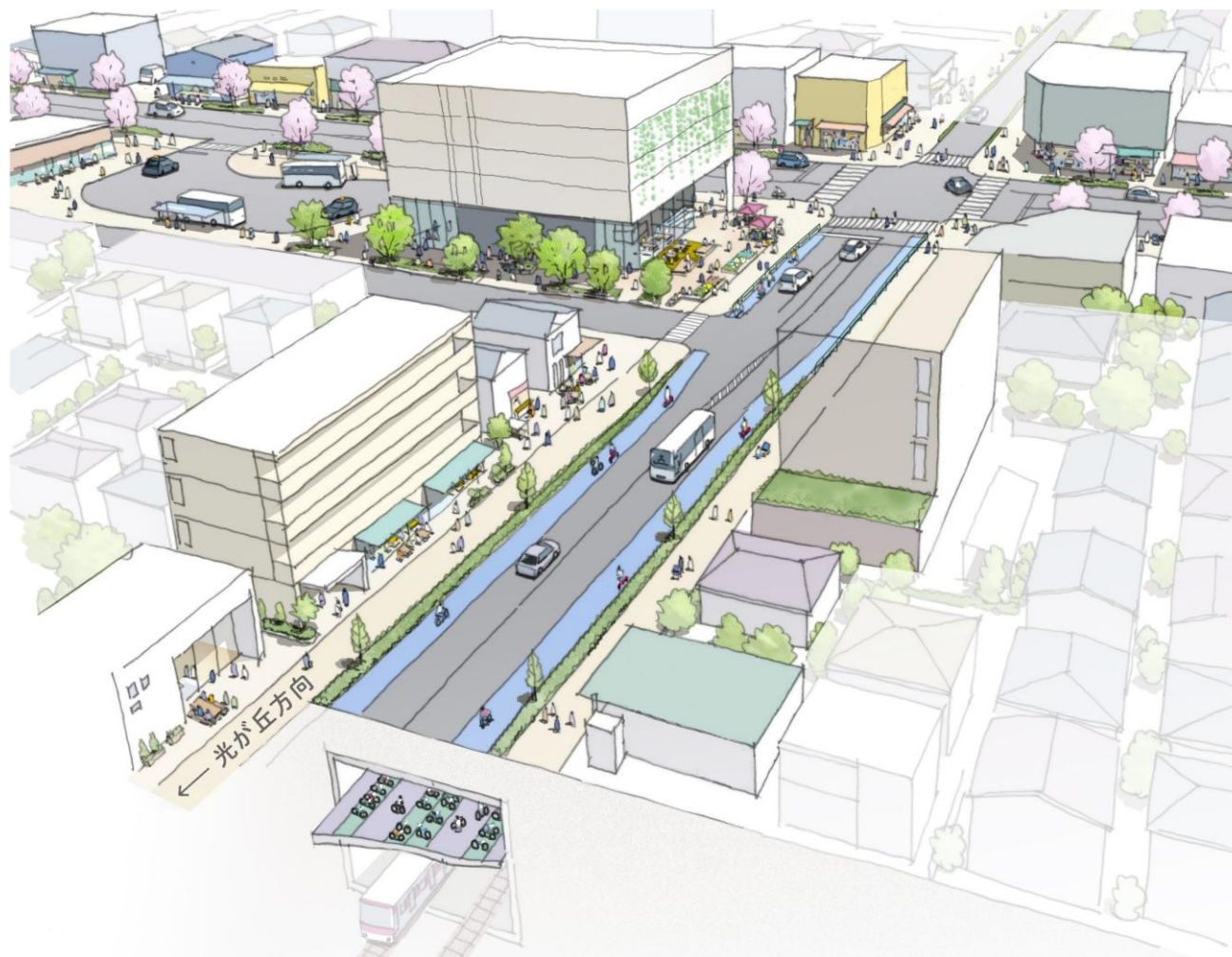


A. 新駅予定地付近

「新駅予定地付近」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交通 基盤	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*がつながる駅前広場を整備する。 地下鉄上部の地下空間を活用した駐輪場の整備等を検討する。 バス路線の再編をバス事業者と検討する。 駅と駅前施設等を接続し、円滑な乗換え動線を確保するため、駅出入口と駅前施設の一体的な整備を検討する。
	安全で快適に歩けるみち	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。
交流 にぎわい	便利でにぎわいのある駅前	利便性と集客力の向上を図るため、再開発事業*等により、商業・サービス施設等を備えた駅前施設を整備する。 多様なイベントなどが開催できる、オープンスペースの確保を検討する。 人々がくつろげるカフェなど、魅力的な店舗の出店を検討する。 マルシェ*などの地域イベントの開催や、献血などの社会貢献活動の企画・運営に取り組む。 地域のキャンペーン（デジタルスタンプラリー*等）の企画・運営に取り組む。 来訪者を促すため、SNS等でイベント情報などの地域情報の発信に取り組む。
みどり 景観	みどりを楽しめる駅前	多様な主体が連携し、地域の顔となる駅前のみどりの空間づくりを進め、植栽や花壇づくりを推進する。 新駅周辺の清掃活動に取り組む。
暮らし 安全安心	暮らしを支える便利な駅前	地域のニーズに応じた医療・福祉・子育て・図書館サービスの充実や、施設の適切な配置・整備を検討する。
	災害時に避難できる駅前	駅前広場の整備に合わせ、避難スペースの確保や防災設備の導入などを検討する。 災害時に助け合える地域を目指し、防災訓練等に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像

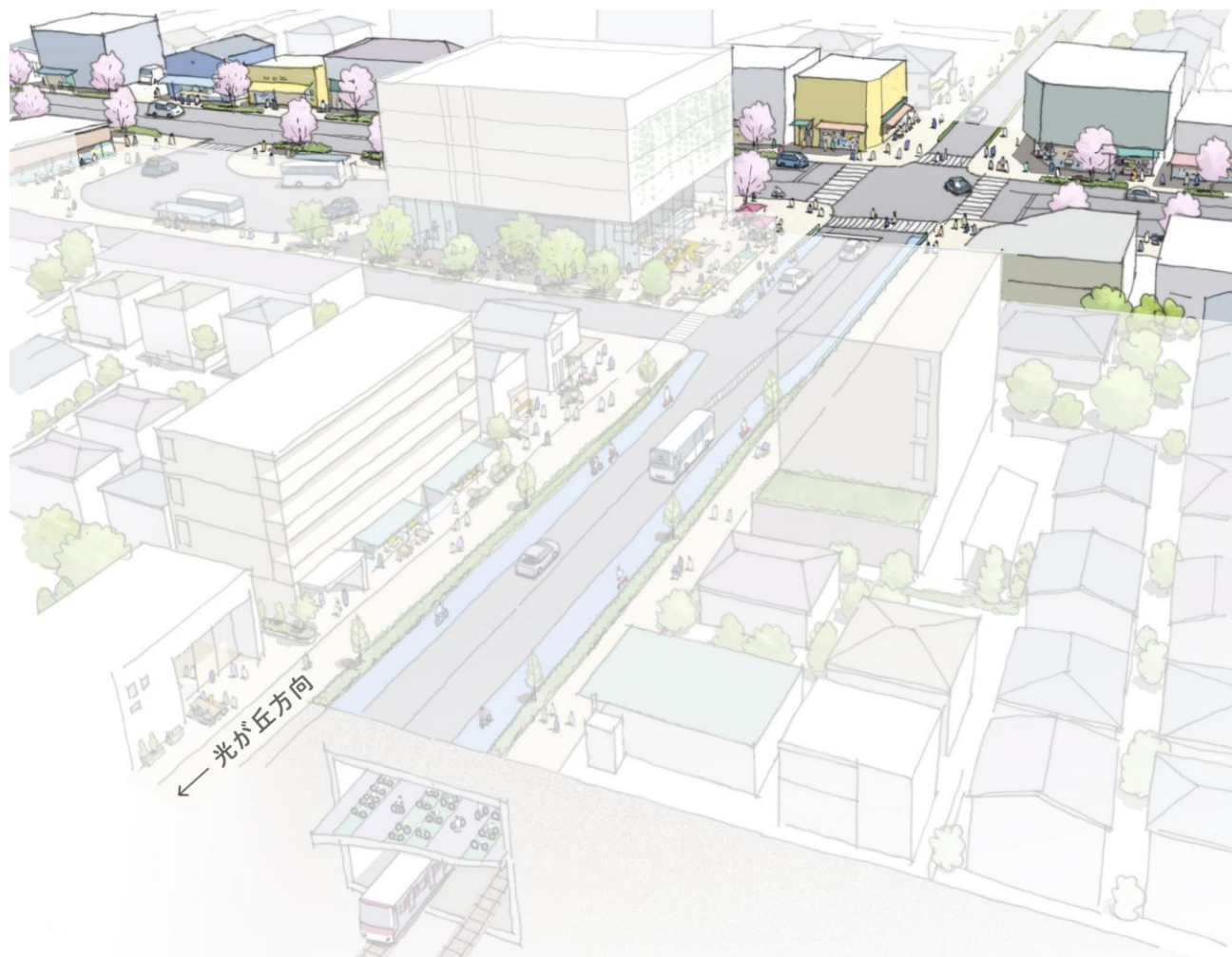


B. 大泉学園通り・長久保通り沿い

「大泉学園通り・長久保通り沿い」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交通 基盤	安全で快適に 歩けるみち	道路整備に合わせ、歩行者や自転車の通行空間を整備する。 道路整備に合わせ、無電柱化を進める。 見守り活動を通じて、安全な歩行環境づくりに取り組む。
交流 にぎわい	歩きたくなるみち 訪れたくなるまち	地域資源を活かした魅力づくりや情報の発信に取り組む。 空き店舗等の活用を検討する。 商店街と連携し、地域イベントの企画・運営に取り組む。 地域のキャンペーン（デジタルスタンプラリー*等）の企画・運営に取り組む。 SNS等で商店街のイベント情報など、地域情報の発信に取り組む。
みどり 景観	みどり豊かな 美しいみち	道路整備に合わせ、植栽の整備を進める。 みどりの軸*の形成に向け、生垣など、道路沿いの緑化に取り組む。 道路の清掃活動に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像

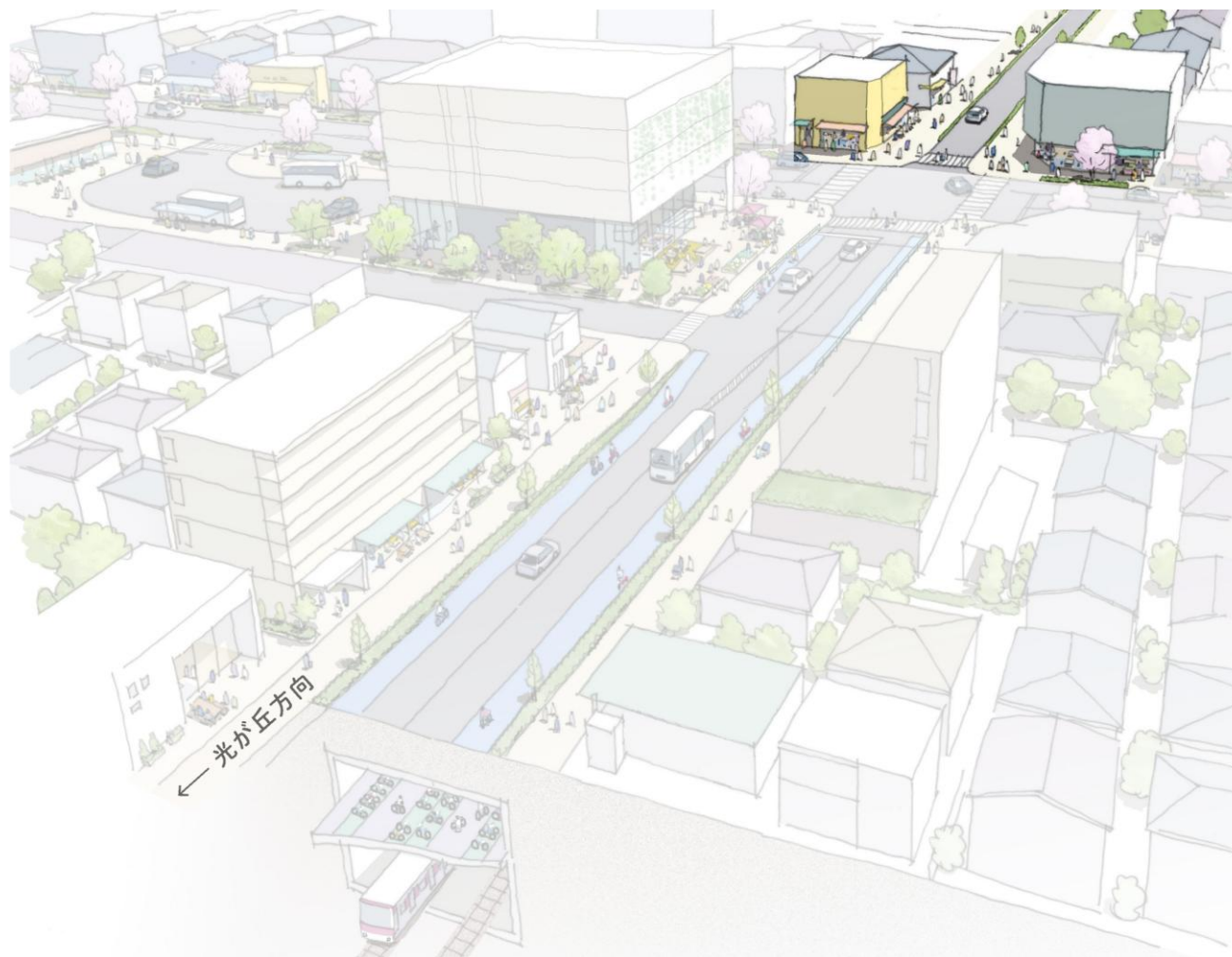


C. 新駅アクセス道路付近

「新駅アクセス道路付近」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交通 基盤	安全で快適に歩けるみち	道路拡幅に合わせ、歩行者や自転車の通行空間を整備する。 道路拡幅に合わせ、無電柱化を進める。 見守り活動を通じて、安全な歩行環境づくりに取り組む。
交流 にぎわい	歩きたくなるみち	オープンスペースを活用したベンチの設置など憩いの場づくりを検討する。 沿道の土地利用について検討する。
みどり 景観	みどり豊かな美しいみち	道路拡幅に合わせ、植栽の整備を進める。 みどりの軸*の形成に向け、生垣など、道路沿いの緑化に取り組む。 道路の清掃活動に取り組む。

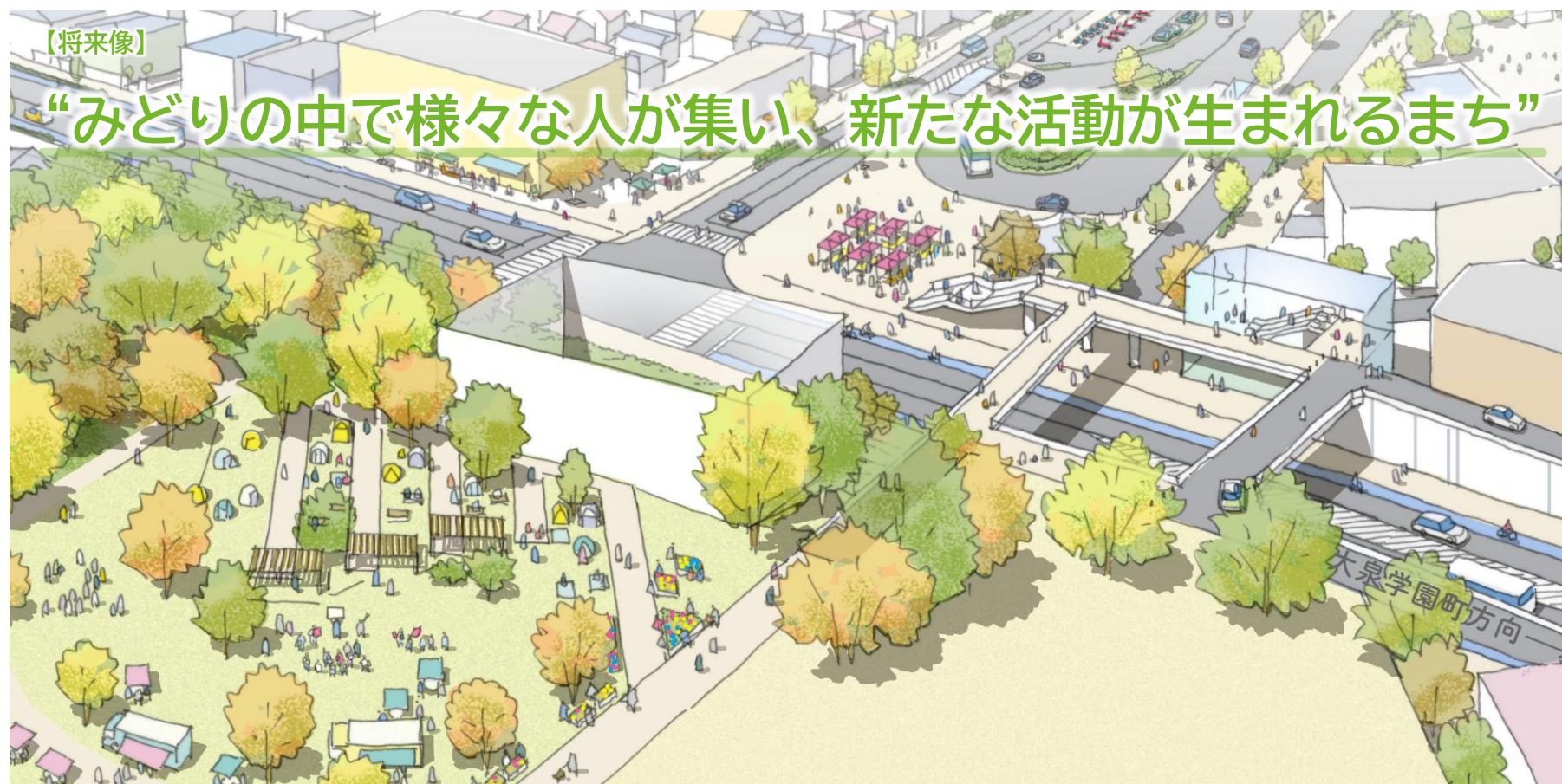


※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像



(2) (仮称) 大泉町駅予定地周辺



大泉町もみじやま公園をはじめとする豊かなみどりや、高低差のある地形がこの地域の特徴です。
誰もが安心して集い、憩える場を創出し、人や場所をつなぐ歩きたくなるまちづくりを目指します。
自然を身近に感じながら、地区内外の人々が訪れ、多様な活動や新たな交流が生まれる「活動のまち」を育みます。

※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。



将来像の実現に向けたまちづくりを推進するため、新駅予定地周辺を中心に地域特性を踏まえてエリア分けを行い、エリアごとに「目指す姿」および「実現に向けた取組」を定めます。

【エリア分け】

エリア分け



新駅予定位置は、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＞

エリアの名称

A. 新駅予定地付近	P22・23
B. 大泉町もみじやま公園付近	P24・25
C. 外環道沿い	P26・27
D. 白子川沿い	P28・29
共通Ⅰ. 補助230・233号線沿い	P38・39
共通Ⅱ. 一般住宅地	P40・41
共通Ⅲ. 農業住居複合地	P42・43

3. 各新駅予定地周辺の将来像



A. 新駅予定地付近

「新駅予定地付近」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交通 基盤	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。 利用しやすい駐輪場を整備する。 バス路線の再編をバス事業者と検討する。
	安全で快適に歩けるみち	駅出入口、駅前広場、公園などがつながる、高低差に配慮した移動空間を整備する。
交流 にぎわい	交流とにぎわいが広がる駅前	多様なイベントなどが開催できる、オープンスペースの確保を検討する。 人々がくつろげるカフェなど、魅力的な店舗の出店を検討する。 農地やみどりなどの地域資源を活かしたイベント（マルシェ*・キッチンカー等）の企画・運営に取り組む。
みどり 景観	みどりを楽しめる駅前	多様な主体が連携し、地域の顔となる駅前のみどりの空間づくりを進め、植栽や花壇づくりを推進する。 新駅周辺の清掃活動に取り組む。
暮らし 安全安心	暮らしを支える便利な駅前	地区計画*に基づき、日常生活を支える商業・業務・サービス施設の立地を誘導する。 地域のニーズに応じた医療・福祉・子育てサービスの充実や、施設の適切な配置・整備を検討する。
	災害時に避難できる駅前	駅前広場の整備に合わせ、避難スペースの確保や防災設備の導入などを検討する。 災害時に助け合える地域を目指し、防災訓練等に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像



B. 大泉町もみじやま公園付近

「大泉町もみじやま公園付近」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交流 にぎわい	多様な活動が 広がる公園	地域団体等と連携し、公園の利用方法や活用方策を検討する。 公園を利用した活動（自然観察会*や環境学習*、プレーパーク*の運営等）に取り組む。 地区内外の人が交流できるイベント（地元農産物の販売等）の企画・運営に取り組む。 SNS等で公園の魅力や活用方法、イベント情報など、地域情報の発信に取り組む。
みどり 景観	居心地のよい公園 身近な農に 親しめる場	公園の維持管理や活動の仕組みづくりを検討する。 居心地のよい公園を維持するため花壇の手入れや清掃活動に取り組む。 農業体験など、農に触れる機会の提供に関する支援を行う。 区民農園*や体験農園*、直売所等を継続的に利用する。 イベント（地元農産物マルシェ*等）の企画・運営に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。



C. 外環道沿い

「外環道沿い」は、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。

【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】 : 練馬区の取組 : 地域住民・団体等の取組 : 民間事業者の取組
	南北が快適に つながるみち	自転車・歩行者の南北ネットワークの形成に向け、 外環側道の整備 を検討する。
	安心して 楽しく歩けるみち	段差の解消や勾配の緩和など、 歩きやすい歩行空間を整備 する。 オープンスペースを活用したベンチの設置など、 憩いの場づくり を検討する。
	多様な活動が 生まれる場	外環上部空間* について、 多様な活動が生まれる場 を検討する。
	みどり豊かな 美しいみち	みどりの軸*の形成に向け、生垣など、道路沿いの 緑化 に取り組む。 道路の 清掃活動 に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。



D. 白子川沿い

「白子川沿い」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交流 にぎわい	学びと交流を楽しむ川沿い	川や自然を活かした環境学習*の機会を設ける。 自然観察会*など、水辺を活用したイベントや交流活動の企画・運営に取り組む。
みどり ・ 景観	美しい水辺の景観	川沿いの清掃活動や環境保全活動に取り組む。
暮らし 安全安心	水害に強いまち	浸透ます*・浸透トレンチ*の設置等、雨水流出抑制対策を進める。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像



(3) (仮称) 土支田駅予定地周辺



【将来像】

“農と暮らしが調和する、つながりのまち”

← 光が丘方向

土支田ならではの豊かな農地が広がり、身近に農を感じられます。
農業体験や新たな交流の機会を通じて、世代や地域を超えたふれあいを育みます。
農と暮らしが調和し、人と人とのつながりが広がる「つながりのまち」を創出します。

※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

将来像の実現に向けたまちづくりを推進するため、新駅予定地周辺を中心に地域特性を踏まえてエリア分けを行い、エリアごとに「目指す姿」および「実現に向けた取組」を定めます。

【エリア分け】

エリア分け



エリアの名称

A. 新駅予定地付近	P 32・33
B. 土支田通り沿い	P 34・35
C. 駅近傍の農とみどり	P 36・37
共通Ⅰ. 補助 230・233 号線沿い	P 38・39
共通Ⅱ. 一般住宅地	P 40・41
共通Ⅲ. 農業住居複合地	P 42・43

新駅予定位置は、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＞

3. 各新駅予定地周辺の将来像



A. 新駅予定地付近

「新駅予定地付近」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
 交通 基盤	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*がつながる駅前広場を整備する。 地下鉄上部の地下空間を活用した駐輪場の整備等を検討する。 円滑な乗換え動線を確保するため、駅出入口と駐輪場出入口の一体的な整備を検討する。 バス路線の再編をバス事業者と検討する。
 交流 にぎわい	農に触れながらにぎわう駅前	多様なイベントなどが開催できる、オープンスペースの確保を検討する。 人々がくつろげるカフェなど、魅力的な店舗の出店を検討する。 農地やみどりなどの地域資源を活かしたイベント（マルシェ*・キッチンカー等）の企画・運営に取り組む。
 みどり ・ 景観	みどりを楽しめる駅前	多様な主体が連携し、地域の顔となる駅前のみどりの空間づくりを進め、植栽や花壇づくりを推進する。 新駅周辺の清掃活動に取り組む。
 暮らし 安全安心	暮らしを支える 便利な駅前 災害時に避難 できる駅前	地区計画*に基づき、日常生活を支える商業・業務・サービス施設の立地を誘導する。 地域のニーズに応じた医療・福祉・子育てサービスの充実や、施設の適切な配置・整備を検討する。 駅前広場の整備に合わせ、避難スペースの確保や防災設備の導入などを検討する。 災害時に助け合える地域を目指し、防災訓練等に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像

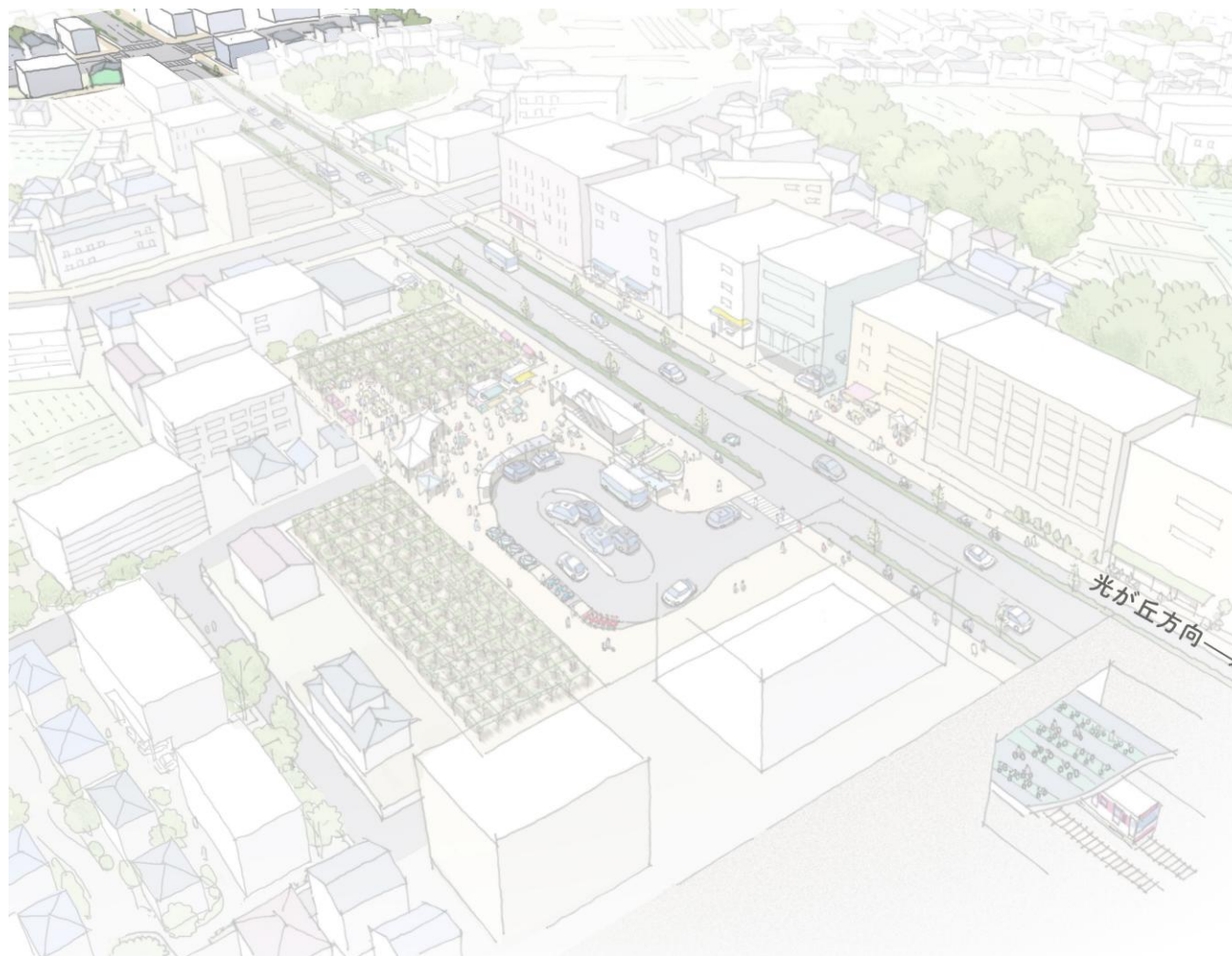


B. 土支田通り沿い

「土支田通り沿い」は、商店街を中心に、日常の利便性とにぎわいが広がるエリアです。

【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】 : 練馬区の取組 : 地域住民・団体等の取組 : 民間事業者の取組
 交通 基盤	安全で快適に 歩けるみち	警察等と協力し 安全対策を検討 する。 見守り活動 を通じて、安全な歩行環境づくりに取り組む。
 交流 にぎわい	歩きたくなるみち 訪れたくなるまち	地域資源を活かした 魅力づくり や 情報の発信 に取り組む。 空き店舗等の活用 を検討する。 商店街と連携し、 地域イベントの企画・運営 に取り組む。 地域のキャンペーン （デジタルスタンプラリー*等）の 企画・運営 に取り組む。 SNS等で商店街のイベント情報など、 地域情報の発信 に取り組む。
 みどり 景観	みどり豊かな 美しいみち	生垣など、道路沿いの 緑化 に取り組む。 道路の 清掃活動 に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像

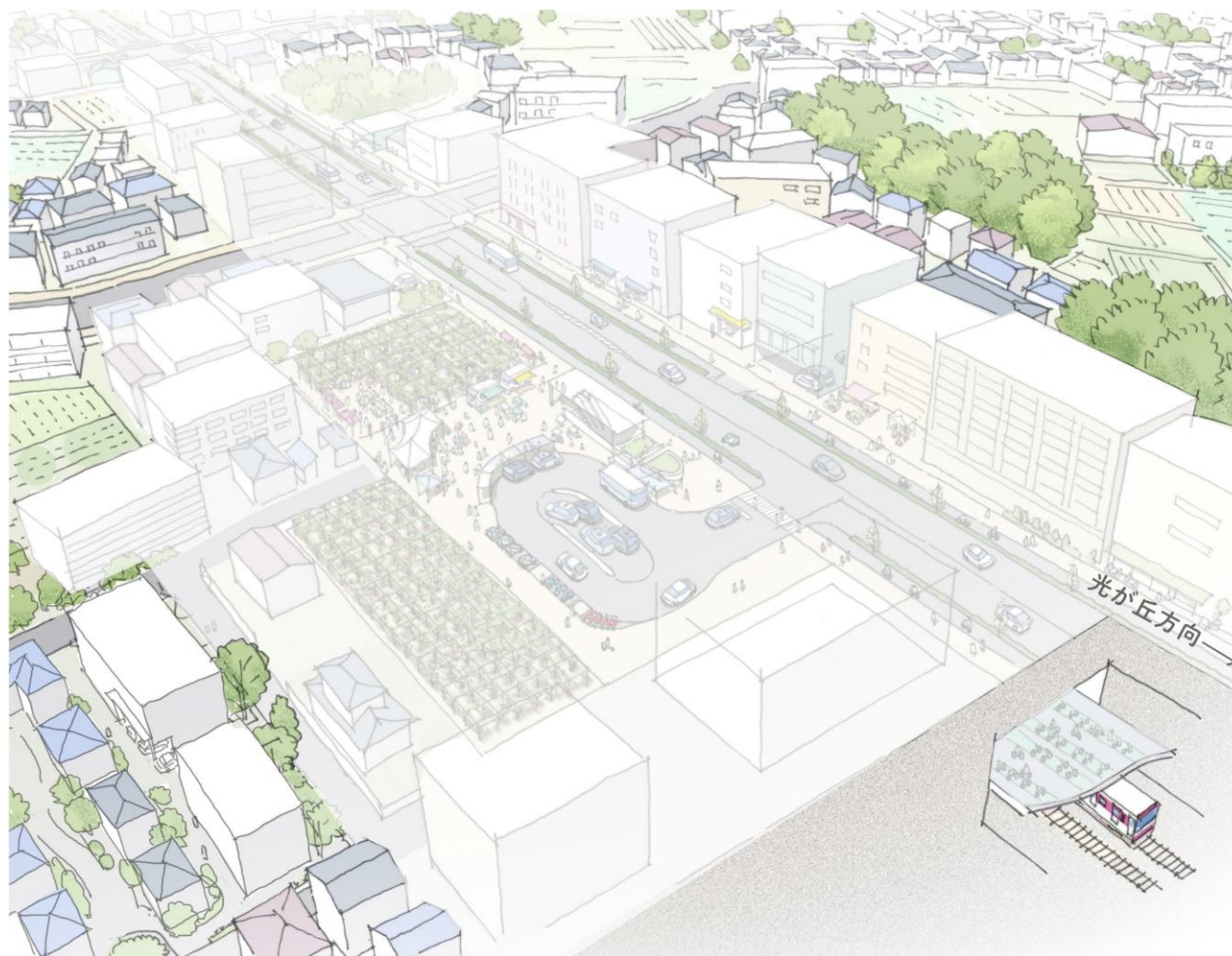


C. 駅近傍の農とみどり

「駅近傍の農とみどり」は、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。

【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】 🏠 ：練馬区の取組 👥 ：地域住民・団体等の取組 👛 ：民間事業者の取組
	身近な農に 親しめるまち	🏠 駅近傍の立地を活かした 農業体験や直売所の周知 を行う。 👥 👛 地元農産物を活用 したレストランや店舗の出店を検討する。 👥 👛 区民農園* や 体験農園* 、 直売所等の利用 を通じて、都市農業への理解を深める。 👥 👛 SNS等で地元農産物の魅力や農地の役割など、 地域情報の発信 に取り組む。
	みどりとまち並みを 楽しめるまち	🏠 👥 農地や公園などの 地域資源を活かしたイベントの企画・運営 に取り組む。 🏠 👥 👛 植栽の手入れ や 清掃活動 など、みどりやまち並みの保全活動に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像



(4) 延伸地域共通エリア

共通Ⅰ. 補助 230・233 号線沿い

「補助 230・233 号線沿い」は、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。

【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】 🏠 ：練馬区の取組 👥 ：地域住民・団体等の取組 👛 ：民間事業者の取組
交通・基盤	安全で快適に歩けるみち	🏠 👥 警察等と協力し 安全対策を検討 する。 👥 👛 見守り活動 を通じて、安全な歩行環境づくりに取り組む。
交流・にぎわい	便利で居心地のよいまち	🏠 地区計画*に基づき、日常生活を支える 商業・業務・サービス施設の立地 を誘導する。 👥 👛 沿道のオープンスペースを活用したベンチの設置など、 憩いの場づくり を検討する。
みどり・景観	身近なみどりを楽しめるみち	🏠 👥 👛 みどりの軸*の形成に向け、生垣など、道路沿いの 緑化 に取り組む。 👥 👛 沿道緑化 や 景観に配慮した店舗・住宅づくり に取り組む。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像



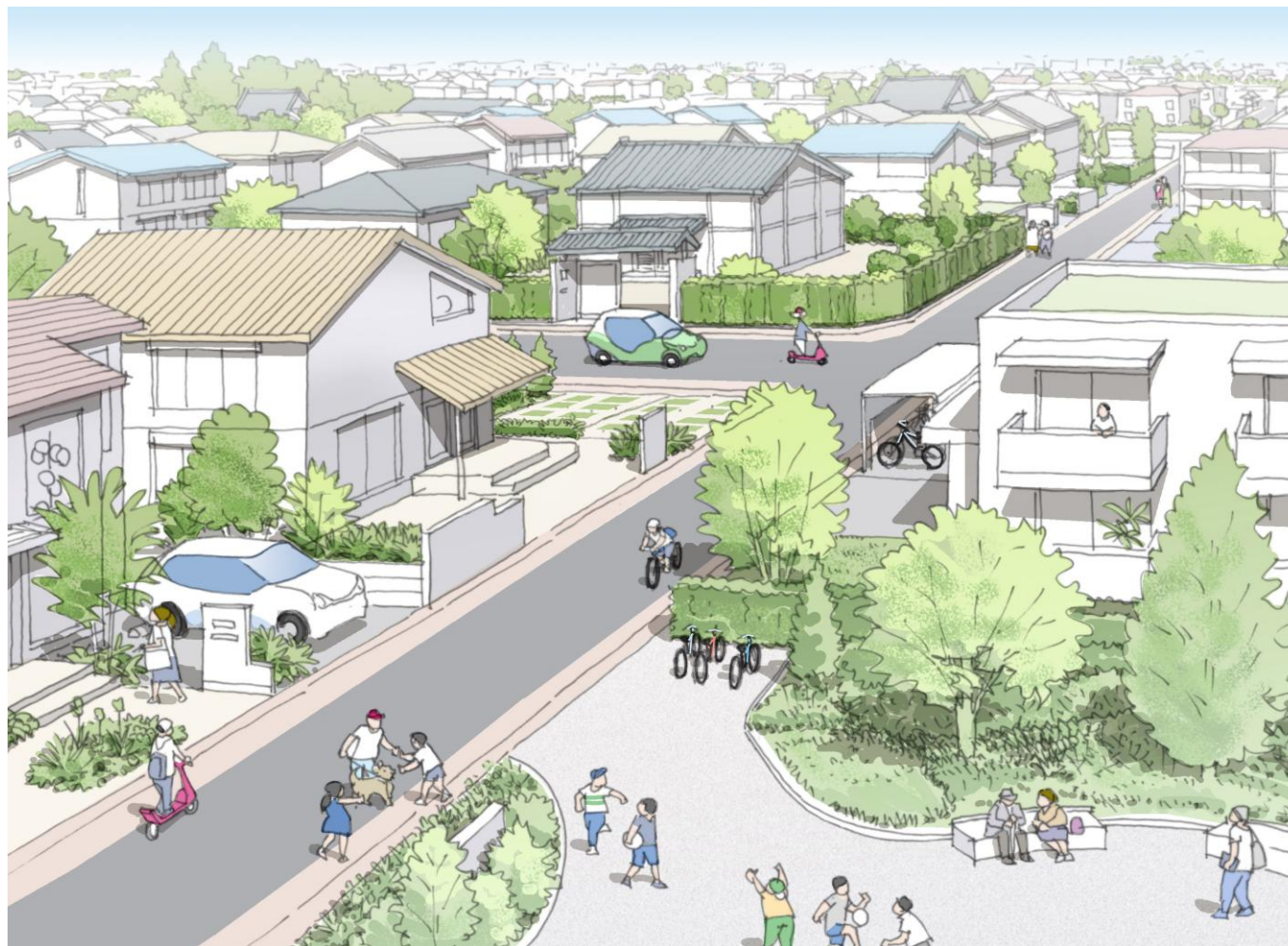
(4) 延伸地域共通エリア

共通Ⅱ. 一般住宅地

「一般住宅地」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交通 基盤	防災性と利便性を備えたまち	地区計画*に基づき、 地区施設道路* の整備を進める。
交流 にぎわい	集いつながる住宅地	地域イベントなど、 多くの人々が交流できる場の活用 を進める。 公園の花壇の手入れや清掃活動 に取り組む。 公共施設などを活用した 地域活動 や 子育て支援 、 多世代交流の活動 に取り組む。
みどり 景観	みどりと低層住宅が調和したまち	生垣など、道路沿いの 緑化 に取り組む。 地区計画*等に基づき、 良好な住環境の維持・形成 を図る。 沿道緑化 や みどり豊かなまち並みの形成 に取り組む。
暮らし 安全安心	災害時に助け合える住宅地	地域住民や民間事業者が主体的に行う 防災活動を支援 する。 公園や公共施設への防災備蓄倉庫の設置など、 防災機能の強化 を進める。 区や防災機関が実施する 防災訓練などの活動 に取り組む。 地域で助け合う意識を持ち、 避難支援 や 救護活動などの共助 に取り組む。
	安心して暮らせる住宅地	防犯のため、 パトロールカーによる巡回 を実施する。 防犯パトロール や 見守り活動 に取り組む。 騒音やごみ出しなどの 生活ルール を守る。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。

3. 各新駅予定地周辺の将来像



(4) 延伸地域共通エリア

共通Ⅲ. 農業住居複合地

「農業住居複合地」は、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。

【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】 ：練馬区の取組 ：地域住民・団体等の取組 ：民間事業者の取組
交通 基盤	防災性と利便性を備えたまち	地区計画*に基づき、 地区施設道路* の整備を進める。
交流 にぎわい	農を通じてつながる地域	農業体験など、 農に触れる機会の提供 に関する支援を行う。 区民農園* や 体験農園* 、 直売所等 の利用を通じて、都市農業への理解や地域交流を深める。 SNS等で地元農産物の魅力や農地の役割などの 地域情報の発信 に取り組む。
みどり 景観	農地と低層住宅が調和したまち	農地の保全に努めるとともに、地区計画*等に基づき、 良好な住環境の維持・形成 を図る。 体験農園*やベジかる・果樹あるファーム*事業など様々な施策を通じて 区民の都市農業への理解醸成 を図る。 農作業や収穫体験など、 農に触れる活動 に取り組む。 地元農産物の購入 などを通じて、地域の農業を支える。 沿道緑化 や みどり豊かなまち並みの形成 に取り組む。
	樹林地の自然環境や風景が感じられる公園	地域団体等と連携し、 樹林地や貴重な動植物等の保全 を進める。 多様な動植物を育む 樹林地の保全活動 に取り組む。
暮らし 安全安心	安心して暮らせる住宅地	防犯のため、 パトロールカーによる巡回 を実施する。 防犯パトロール や 見守り活動 に取り組む。 騒音やごみ出しなどの 生活ルール を守る。



※このパースは練馬区のイメージであり、今後の検討や関係機関との協議により、内容が変更となる場合があります。



都内の地下鉄ネットワークを支える大江戸線。そこには、地下深くに路線を通すための技術や、限られた地下空間を有効に活用する工夫など、さまざまな特徴があります。これからの延伸地域の暮らしを支える大江戸線の豆知識を紹介します。

◇厳しい条件の中で始まった建設

現在の大江戸線の総延長は、約 40.7km で、単一路線では日本一長い地下鉄路線です。建設計画が進められた当時は、オイルショックの影響による厳しい財政状況にあり、建設費や運営費をできる限り抑えることが求められていました。

また、都心部では、すでにある鉄道やさまざまな地下施設を避けて大江戸線を通す必要があり、地下深くでの建設が求められる区間もありました。

◇トンネルと車両をコンパクトに

大江戸線は他社の路線と相互直通運転を行わないため、独自の規格で整備することができました。そこで採用されたのが、一般的な地下鉄よりも小さなトンネルと、それに合わせた小型車両です。

大江戸線のトンネルは、都営新宿線と比べて断面積が約半分しかありません。トンネルを小さくすることで、建設費の削減を図りました。

◇リニアモータと自動運転技術

大江戸線では、急なカーブや坂道に対応しやすいリニアモータ方式を採用しています。リニア新幹線のように浮上するのではなく、車輪でレール上を走り、リニアモータの力で進む仕組みです。

さらに、加速や減速、定位置停止を自動で行う自動列車運転装置（ATO）を、首都圏の鉄道で初めて導入しており、運転士一人によるワンマン運転を実施しています。

◇地下空間の有効活用

大江戸線では、駅施設の上部と地表との間に生まれる空間を有効活用し、一部の駅に地下駐輪場や防災備蓄倉庫を整備しています。

駅周辺での駐輪場不足や放置自転車の改善を図るとともに、都心周辺を結ぶ路線として、災害時には地域の防災ネットワークを支える役割も担っています。

限られた地下空間を、地域の利便性と安全性の向上に役立てています。

※本コラムは、下記資料の内容を参考に作成したものです。

参考資料：「大江戸線建設物語」（平成 27（2015）年、大江戸線建設物語編纂委員会編、東京都交通局監修、P 9-26、P 46-64、P 280-281）
「大江戸線（東京都交通局）」（令和 8（2026）年 9 月閲覧、一般社団法人 日本地下鉄協会ホームページ）

4.

本章では、沿線全体や各新駅予定地周辺における将来像の実現に向けた、「まちづくりの進め方」や「ロードマップ」、「延伸事業に与える効果」を整理しました。

まちづくりの実現に向けて

- (1) まちづくりの進め方
- (2) まちづくりのロードマップ
- (3) まちづくりの取組が延伸事業に与える効果

4. まちづくりの実現に向けて



(1) まちづくりの進め方

「まちづくりデザイン」では、大江戸線の延伸を見据え、地域の魅力を活かしながらまちの更なる発展を目指し、将来像や目指す姿、実現に向けた取組を定めました。今後は、沿線まちづくりの実現に向けて、「まちづくりデザイン」で示した将来像を、**地域住民や地域団体、民間事業者、関係権利者、行政などで共有し、それぞれの役割のもと、連携・協力しながら具体的な取組を進めていきます。**

延伸に合わせて、生活利便施設の立地や商業・公共施設の集積、地域内外の人々の交流や活動が生まれることなどにより、新たなにぎわいが創出され、地域の活性化へとつながっていくことが期待されます。

延伸とまちづくりの相乗効果で、沿線地域の持続的な発展を目指します。

沿線まちづくりの推進に向けた、多様な主体の連携によるまちづくりの展開

地域住民・団体、
民間事業者、行政
が連携し、地域全体
でまちづくりを進め
ます。



大江戸線延伸を契機に、活動
の輪が広がり、多様な主体に
よる取組が発展していきます。

地域住民・団体

- ✓ 地域活動への参加・協力
- ✓ まちの魅力の発信
- ✓ まちづくり計画や事業への理解・協力
- ✓ まちづくりルールの検討・立案・遵守

行政

- ✓ まちづくり計画や事業の立案・調整
- ✓ 推進体制の充実や関係機関との連携
- ✓ 取組の情報発信・支援方策の充実

民間事業者

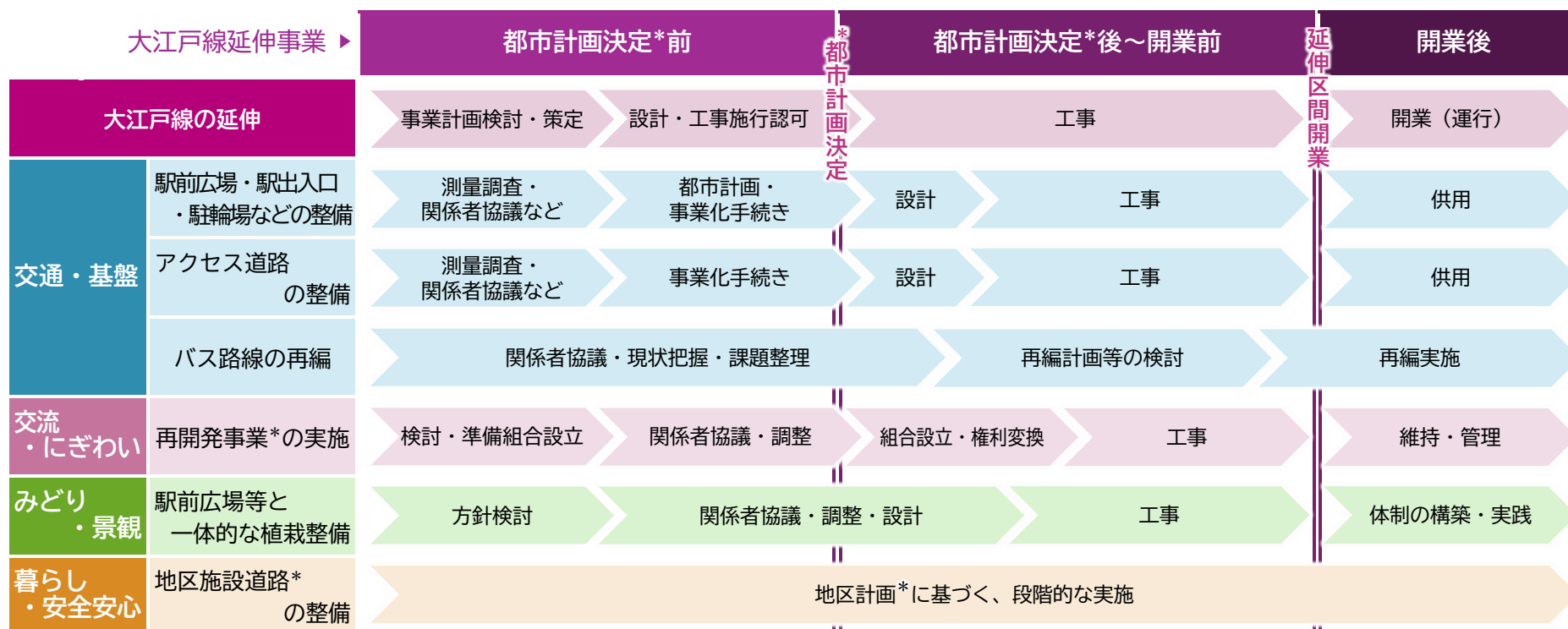
- ✓ 地域活動への参加・協力
- ✓ 地域課題への取組・貢献・協力
- ✓ 専門的な知識や技術の提供
- ✓ まちづくりへの理解・協力





(2) まちづくりのロードマップ

沿線まちづくりは、大江戸線延伸の開業を見据え、関係者との調整を図りながら計画的に取組を進めていくことが重要です。本ロードマップでは、主なまちづくりの取組について、延伸事業の開業までのステップに合わせ、**今後の主な流れ**を示します。各取組については、検討の進捗や関係者との合意形成の状況に応じて、必要な手続きや事業用地の確保等を進めるなど、**順次具体化**していきます。



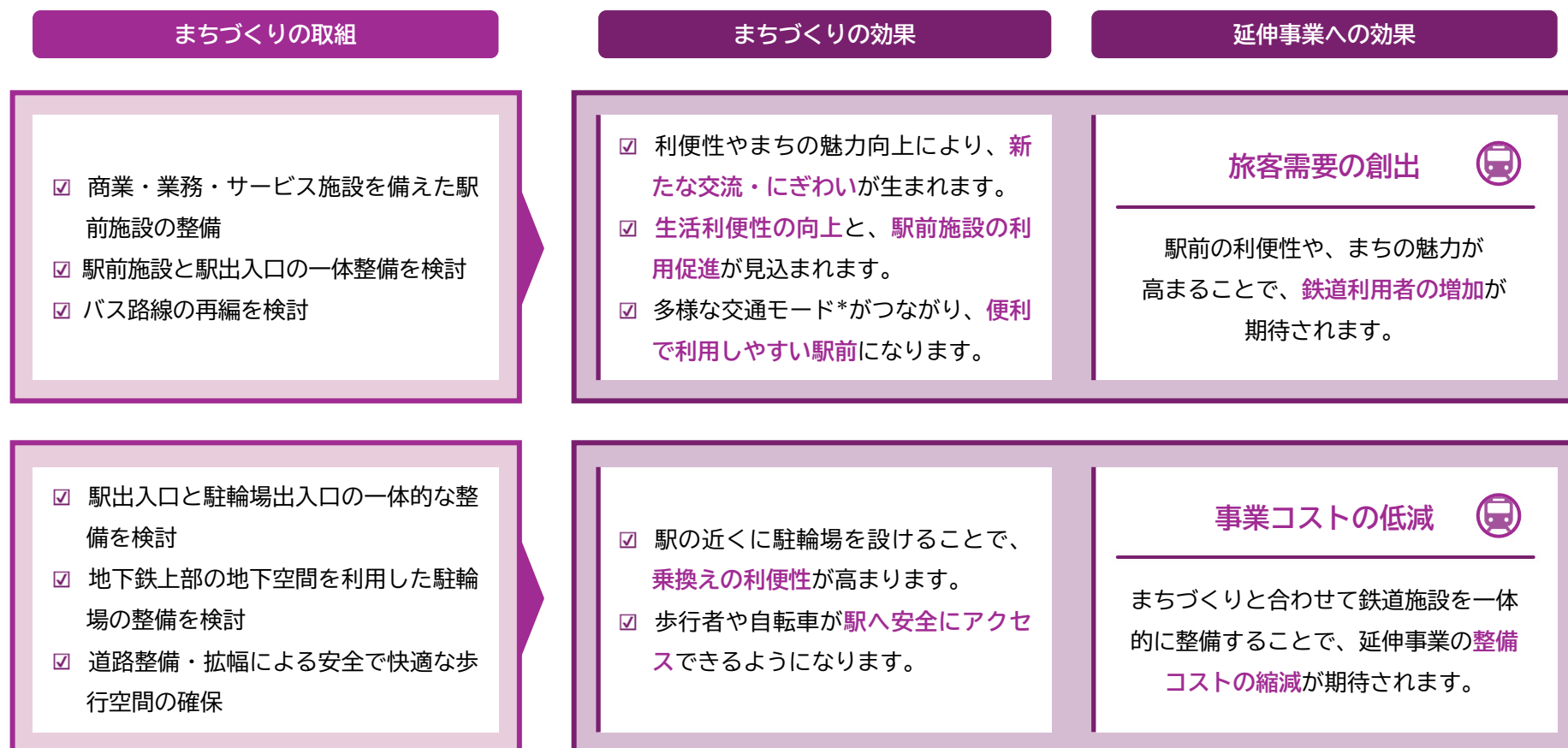
※主な取組を抜粋

4. まちづくりの実現に向けて



(3) まちづくりの取組が延伸事業に与える効果

「まちづくりデザイン」で示した様々な取組は、まちづくりへの効果に加えて、大江戸線延伸事業への効果が期待されます。



本章では、地域の皆様からいただいたご意見等を参考に描いた、各新駅予定地周辺の将来像が実現したまちでイメージする暮らしの物語をご紹介します。

ここからはじまる物語 ～延伸後のまちをのぞいてみよう～

- (1) (仮称) 大泉学園町駅予定地周辺の物語
- (2) (仮称) 大泉町駅予定地周辺の物語
- (3) (仮称) 土支田駅予定地周辺の物語

※フィクションです。



(1) (仮称) 大泉学園町駅予定地周辺の物語

地域の魅力に新たな交流が加わる、



ガーデニングが趣味の 60 代男性

草花に触れることが好きだった私は、退職を機に庭の手入れに夢中になった。季節の花を植え、木々の枝を整えていると、道行く人から「この道は歩いていると気持ちいいね」と声をかけられることもある。自宅の庭のみどりが、通りの風景を彩っていると思うとうれしい。



新駅の開業に合わせて駅前に花壇ができてからは、私も地域の人や子どもたちと一緒に手入れに参加するようになった。中学生と雑談しながら草を取るうちに、世代を越えて顔見知りが増えていった。まちを訪れた人が花壇の前で足を止め、写真を撮る。そんな地域の内外から人が集まっている様子を眺めることも、今では私にとって幸せなひとときになっている。

私にとってガーデニングは、趣味であると同時に、まちと関わる入口でもある。花やみどりを手入れする小さな活動が、人をつなぎ、大泉学園町のにぎわいや豊かなまち並みを支えているのだと感じている。



にぎわいのまち

商店街でカフェを運営する 30 代女性

私は、新しい駅ができる少し前に、大泉学園通りの空き店舗で小さなカフェを始めた。通勤・通学の人に加え、買い物や散歩を楽しむ人も行き交う場所だ。気軽に立ち寄ってもらえるよう、テイクアウト用の窓をつくり、店の外には小さなベンチを置くことにした。すると、通りがかる人がふらっとのぞいてくれるようになった。桜の時期は特に多くの人を訪れ、店で買ったものをベンチで味わいながら、桜並木の風景を楽しんでいる。そんな時間を過ごせることが、この店の魅力になっている。

商店街の方々にも温かく迎えてもらい、私の店も地域のイベントやスタンプラリーに参加するようになった。新しい駅ができてからは、電車でこのまちを訪れる人も増え、駅を起点に周辺のお店を巡りながら、私の店にも立ち寄ってくれることがうれしい。商店街の方や、地域の内外から訪れるお客さんとの会話を通じて、日々このまちの新たな魅力に気づき、好きなところが少しずつ増えている。





(2) (仮称) 大泉町駅予定地周辺の物語

みどりの中で様々な人が集い、



このまちで生まれ育った 30 代女性

私は、子どものころから大泉町もみじやま公園で遊び、結婚して子どもが生まれた今も、夫と子どもと一緒にこのまちで暮らしている。

新しくできた駅からデッキを渡り、久しぶりに家族で公園を訪れた。駅前と公園ではマルシェ*が開かれ、公園の中では、自然を活かした遊び場で楽しむ子どもたちの姿も見られた。昔からある公園に様々な人が集まり、新しい楽しみ方や活動が生まれていることに驚いた。

私が子どものころに植えられたもみじの木は、すっかり大きくなっていた。春の花、夏の木陰、秋のもみじ、冬の澄んだ空気。子どものころから見てきた風景を、今は家族と一緒に楽しむことがうれしい。

これまでは地域の人に見守ってもらう側だったが、これからは家族で公園の清掃活動にも参加し、このまちの風景や思い出を次の世代につないでいきたい。



新たな活動が生まれるまち

写真撮影に来訪した 50 代男性

写真撮影という共通の趣味を持つ友人に誘われ、私は友人が住む大泉町にやってきた。坂道が多いとは聞いていたが、駅前で利用できるゆっくり走るマイクロモビリティのおかげで、まちなかを無理なく移動できた。

赤く染まったもみじ、木漏れ日の道、白子川の流れ、坂の上から望む住宅地。歩くたびに異なる表情の風景に出会うことができ、カメラを向けたくなる場面が次々と現れた。

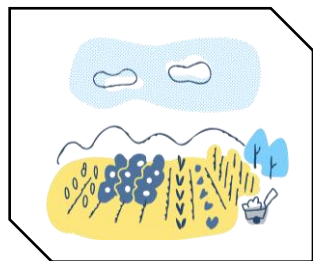
最初は自然の風景を撮るつもりで訪れたが、花壇を手入れする人、自然体験を楽しむ子どもたち、マルシェ*の準備をする地域の人たちの姿にも惹かれた。みどりの中で活動する人々の表情が、このまちの風景をより豊かにしている。風景と人の活動が重なり合うこのまちを、また訪れたいと思った。





(3) (仮称) 土支田駅予定地周辺の物語

農と暮らしが調和する、



子どもと農業体験をする 40 代女性

私は、小学生の息子に、食べ物がどのように育つのかを知ってほしいと思い、親子で近くの農業体験に参加した。最初は子どもの学習の機会をつくるためだったが、今では私の方が夢中になっている。

地元の農家さんに教わりながら土に触れ、種をまき、野菜が少しずつ育っていく様子を見る。食べず嫌いのあった子どもも、「自分で取った野菜だ」と収穫した野菜を食べるようになった。

その農業体験には、地域の人だけでなく、電車に乗ってまちの外から来る親子も参加している。何度も一緒に土に触れるうちに、住んでいる地域に関係なく、自然と会話が生まれるようになった。皆さんが子どものことを覚え、「今日は上手にできたね」と声をかけてくれる。暮らしのそばにある農から、子どもを見守ってくれる人の輪が広がっていることがうれしい。

つながりのまち

自宅で仕事をする 50 代男性

自宅で仕事をしている私の暮らしは、新しい駅ができてから変わった。

以前は、買い物や用事のたびに光が丘まで自転車で出かけることが多かった。今では、駅の周辺にスーパーや飲食店、病院、駐輪場などがそろい、日常の用事を身近な場所で済ませられるようになった。

仕事の昼休みには、直売所まで歩いて行き、採れたての野菜を購入することが増えた。休日には、駅前広場で開かれるマルシェ*を訪れ、農家や販売者の方から、おいしい食べ方や農業の話を聞いている。帰りは農地やみどりのある道を歩きながら、買った野菜で何を作ろうかと考えることが、よい気分転換になっている。

地元での買い物が地域の農家やお店を支えることにつながると思い、この習慣を続けている。家の外で過ごす時間が増えるにつれて顔見知りも増え、外出や買い物のたびに言葉を交わすことが、暮らしの楽しみの一つになっている。





大江戸線延伸-沿線まちづくりデザイン-



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



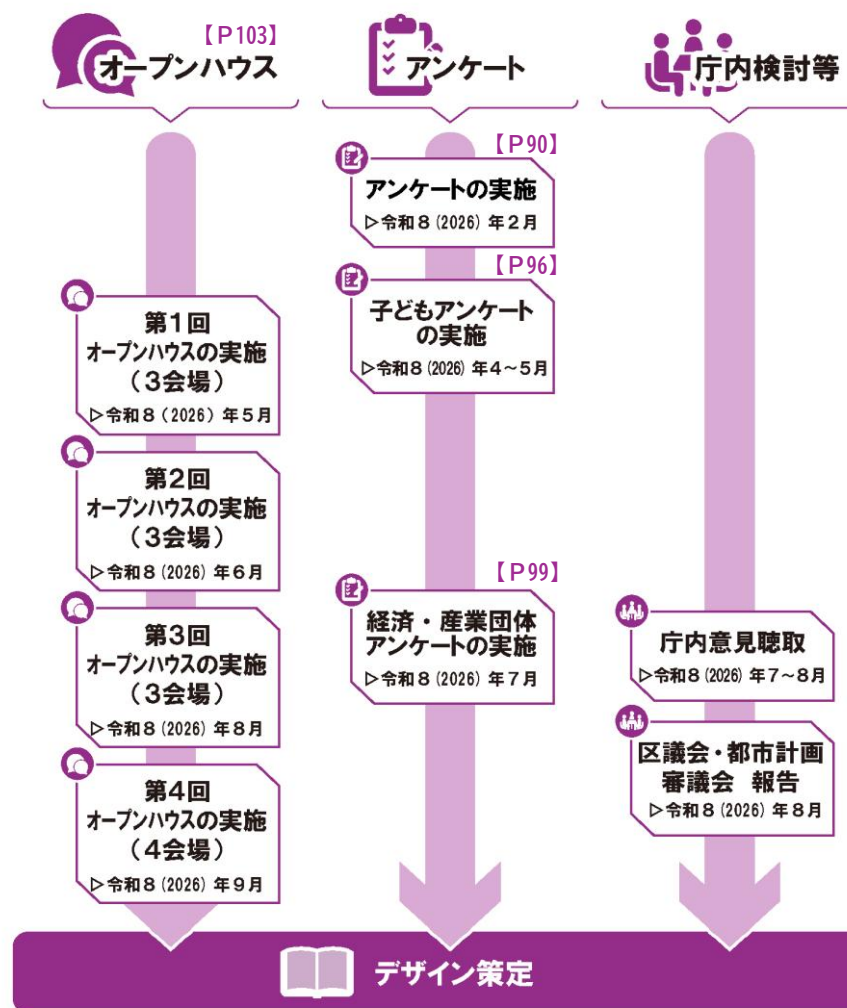
	大江戸線に関する経緯	関連する事業等の経緯
平成 21 (2009) 年		○補助 230 号線 事業認可 (土支田通り～外環道区間)
平成 22 (2010) 年		○補助 230 号線 事業認可 (外環道～大泉学園通り区間)
平成 23 (2011) 年		○大江戸線延伸推進基金* 設置
平成 25 (2013) 年		○補助 230 号線 交通開放 (笹目通り～土支田通り区間)
平成 27 (2015) 年	○広域交通ネットワーク計画について* (東京都)	○東京都との実務的協議 開始
平成 28 (2016) 年	○交通政策審議会*答申第 198 号 光が丘～大泉学園町区間 進めるべき6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。

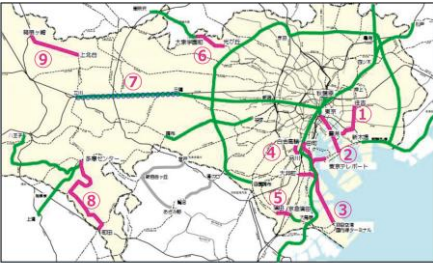
「練馬区都市計画マスタープラン」などの**関連計画と整合**を図りながら、各新駅予定地周辺など、延伸地域のまちづくりを進める際の指針として活用していきます。



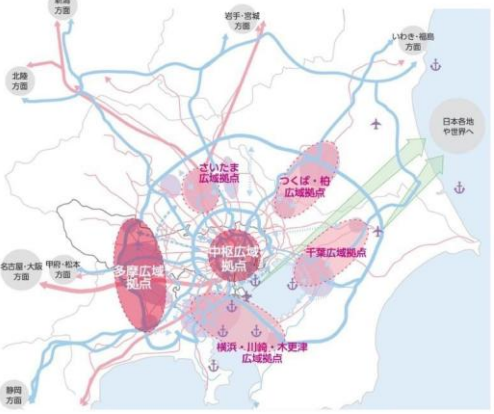


■東京都の計画

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

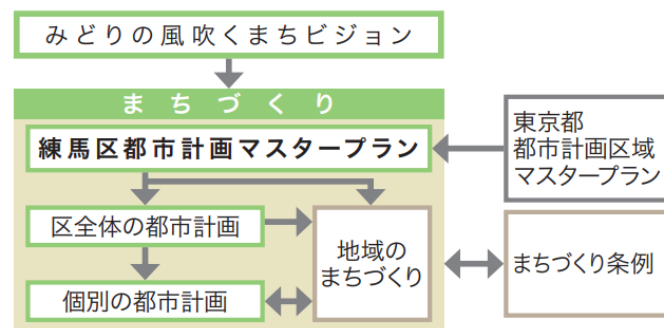
まちの将来像：

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

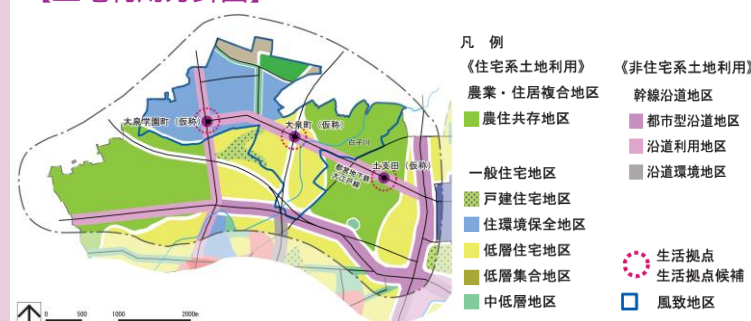


地域別指針【補助 230 号線沿道周辺地区】

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。

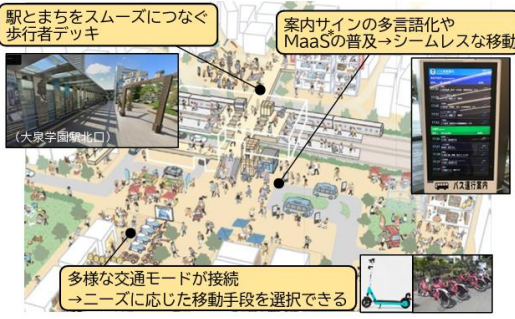
関連
事項

【土地利用方針図】

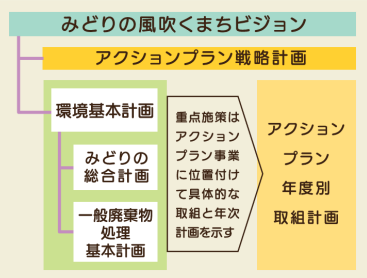




練馬区地域公共交通計画（令和8（2026）年8月）

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】 ◆関係する練馬区の主な計画 子ども・子育て支援事業計画 高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画 障害者福祉計画・障害者福祉計画 健康づくり計画・スポーツプラン 地域防災計画 都市計画マスタープラン 男女共同参画計画等
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。





(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

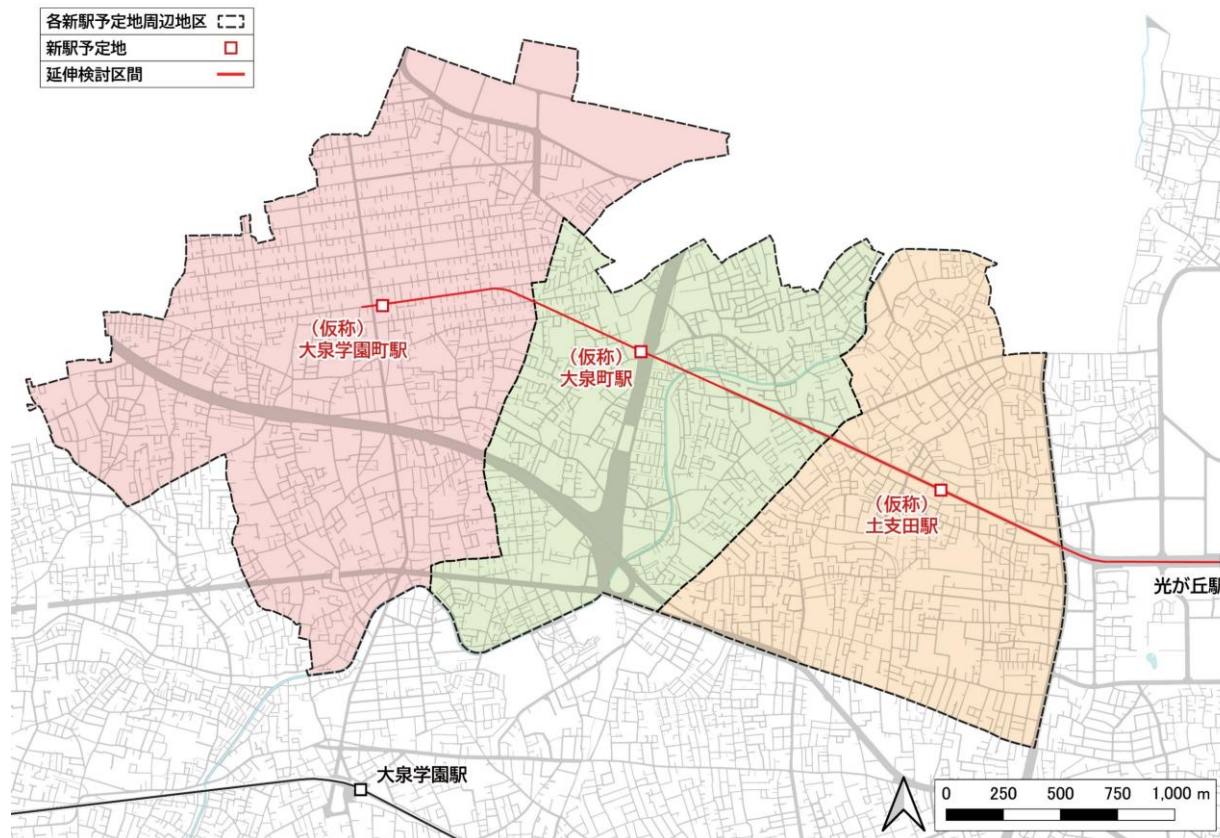
(仮称) 大泉町駅 予定地周辺地区

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

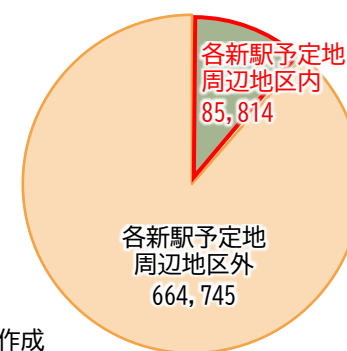


■人口・世帯数・地域コミュニティ

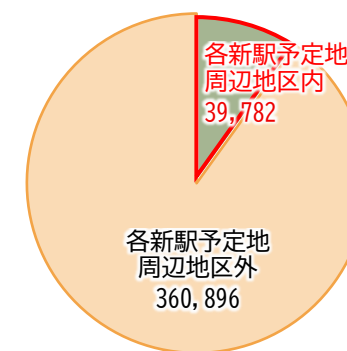
1) 練馬区における人口と世帯数

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日時点をもとに作成

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。

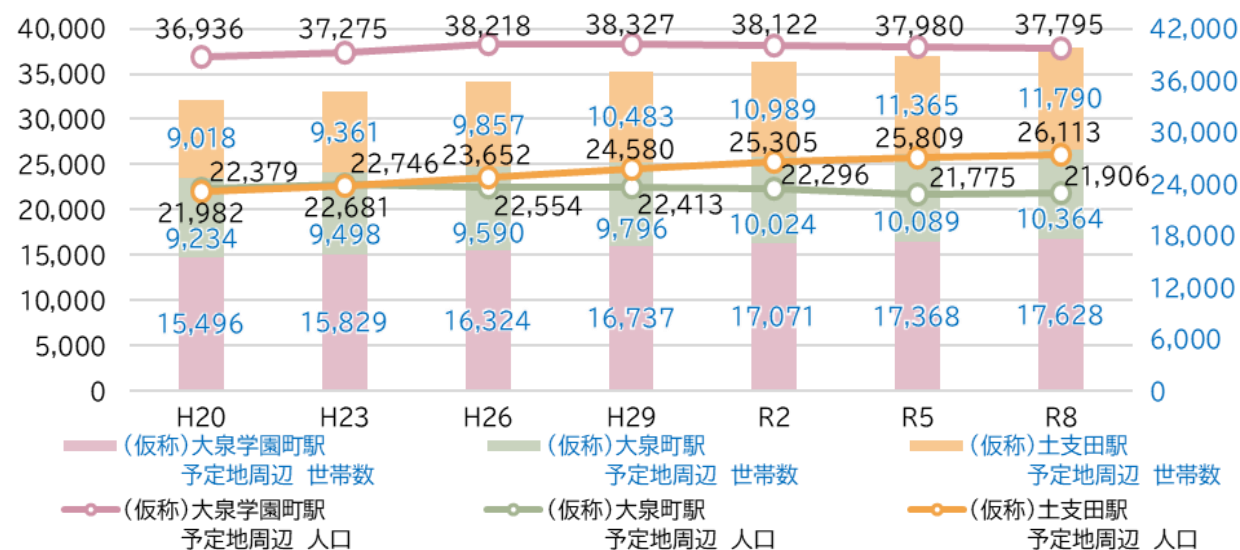
（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

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日時点をもとに作成

3) 大江戸線延伸を考慮した人口推計（参考）

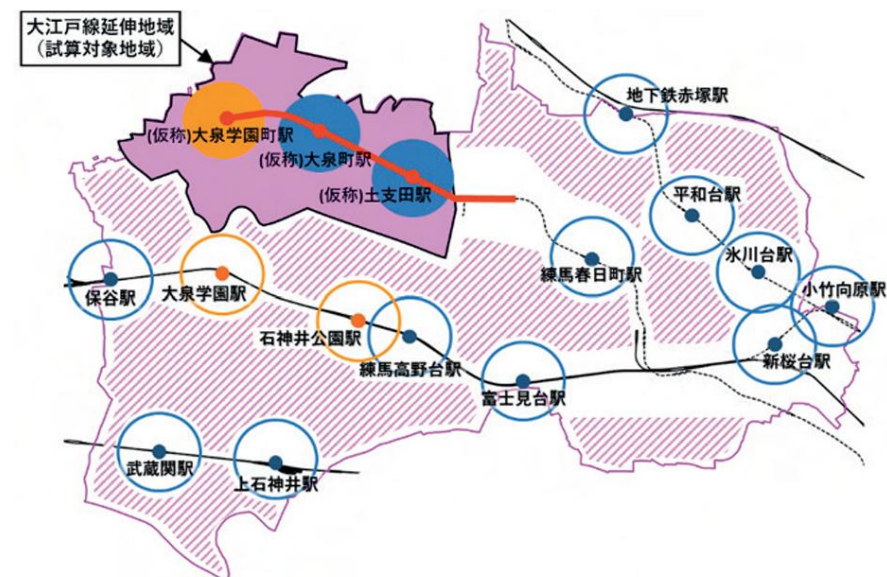
令和5（2023）年度の調査では、大江戸線延伸の事業化に向けた手続きの開始翌年から10年間で、駅周辺および延伸地域において、約2.1万人の人口増加が見込まれると試算しています。

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。

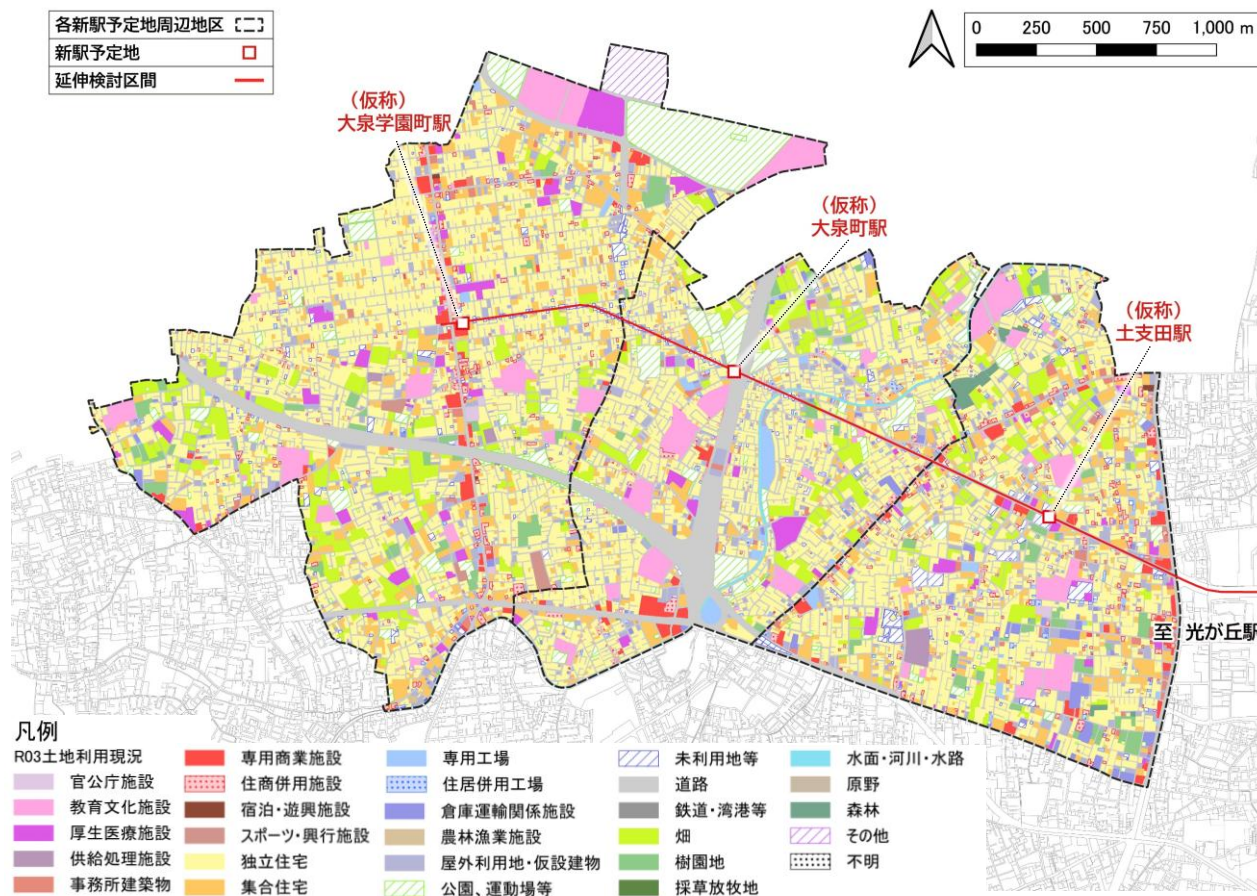
（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

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 (%)	面積 (ha)	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	5.37	1.5%	0.10	0.0%	0.05	0.0%	5.53	0.7%	0.6%
	公園等	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	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。



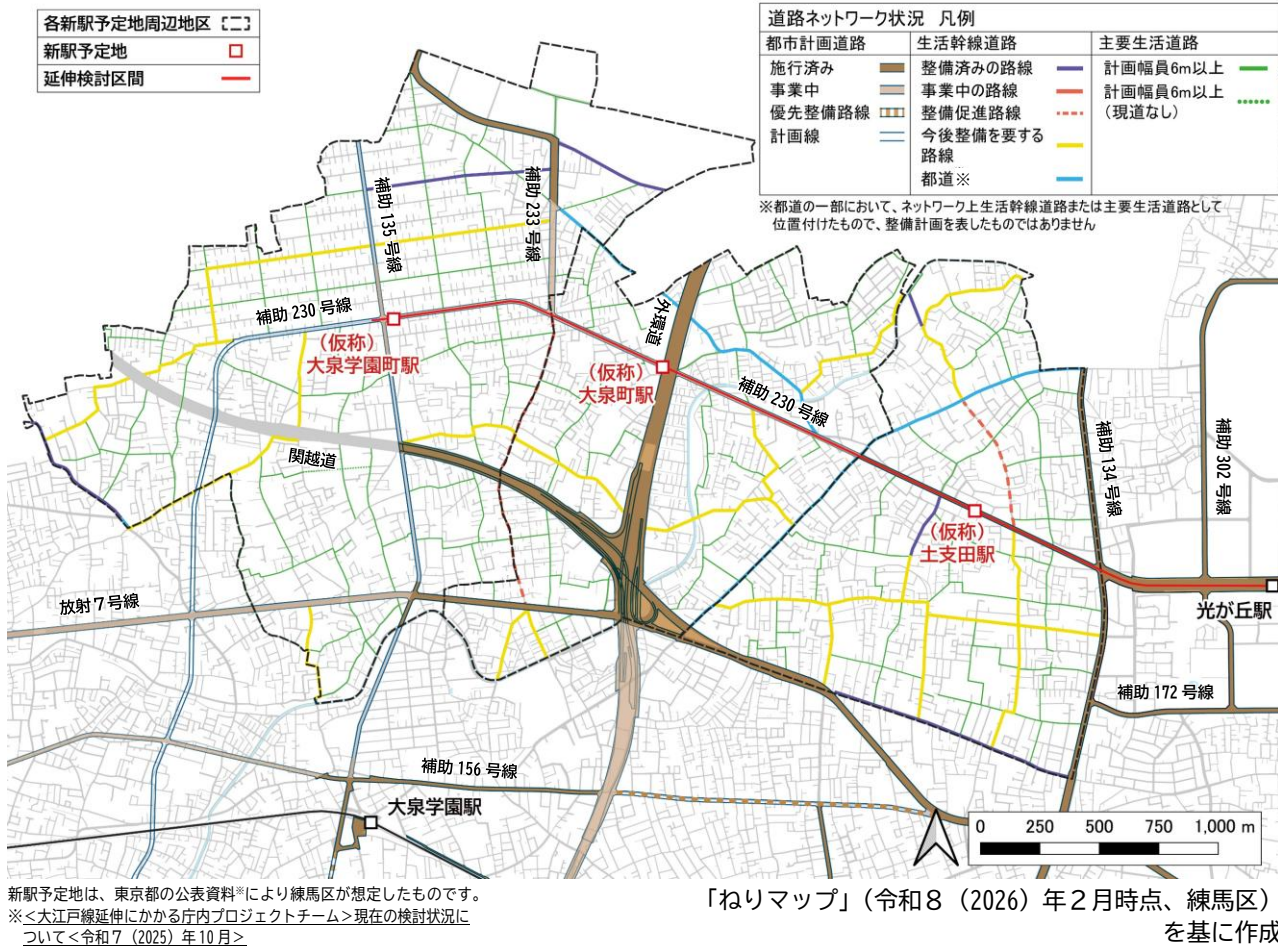
■交通（道路・鉄道等）

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）】



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＞

「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



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】

各新駅予定地周辺地区【二】	
新駅予定地	□
延伸検討区間	—



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＞

「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。

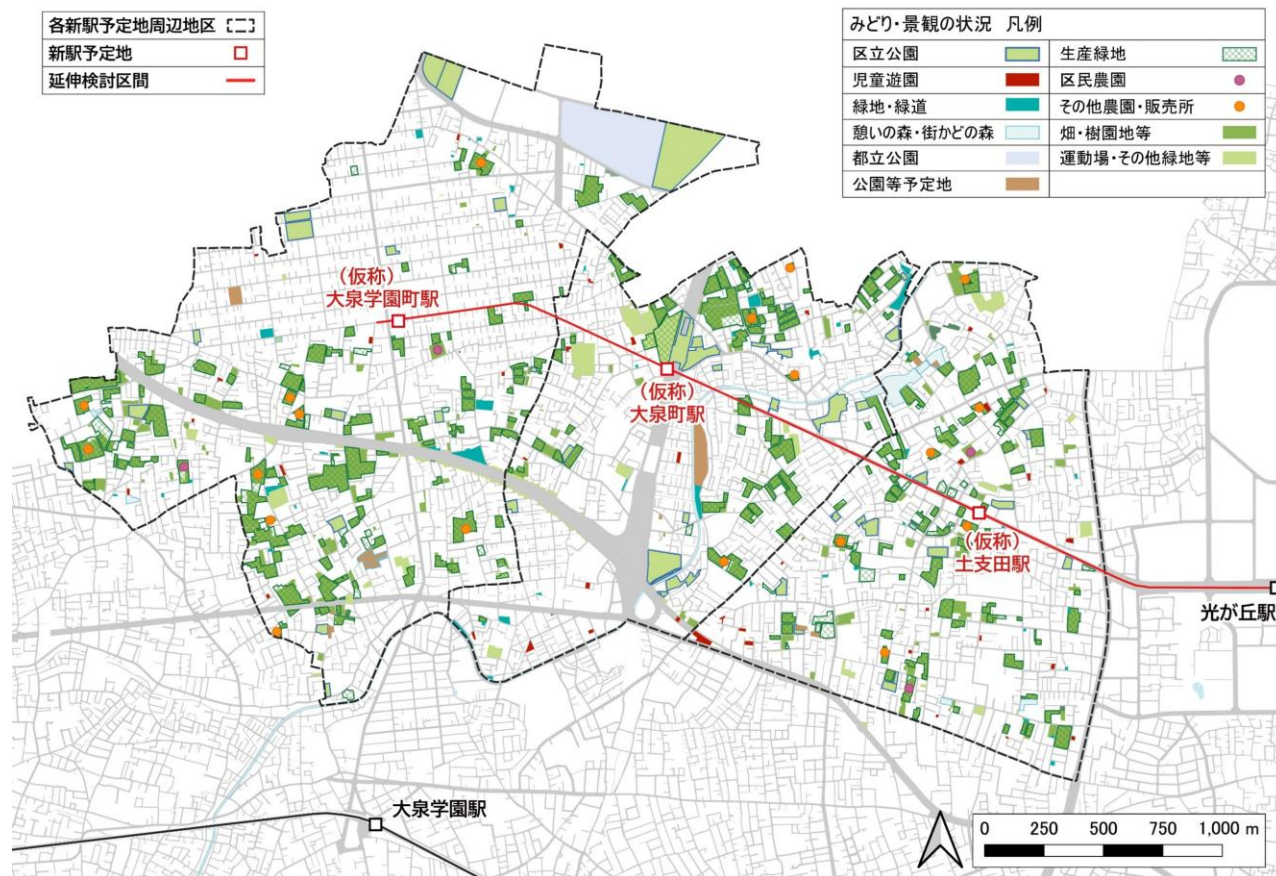
(仮称) 大泉町駅予定地周辺地区

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

■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。

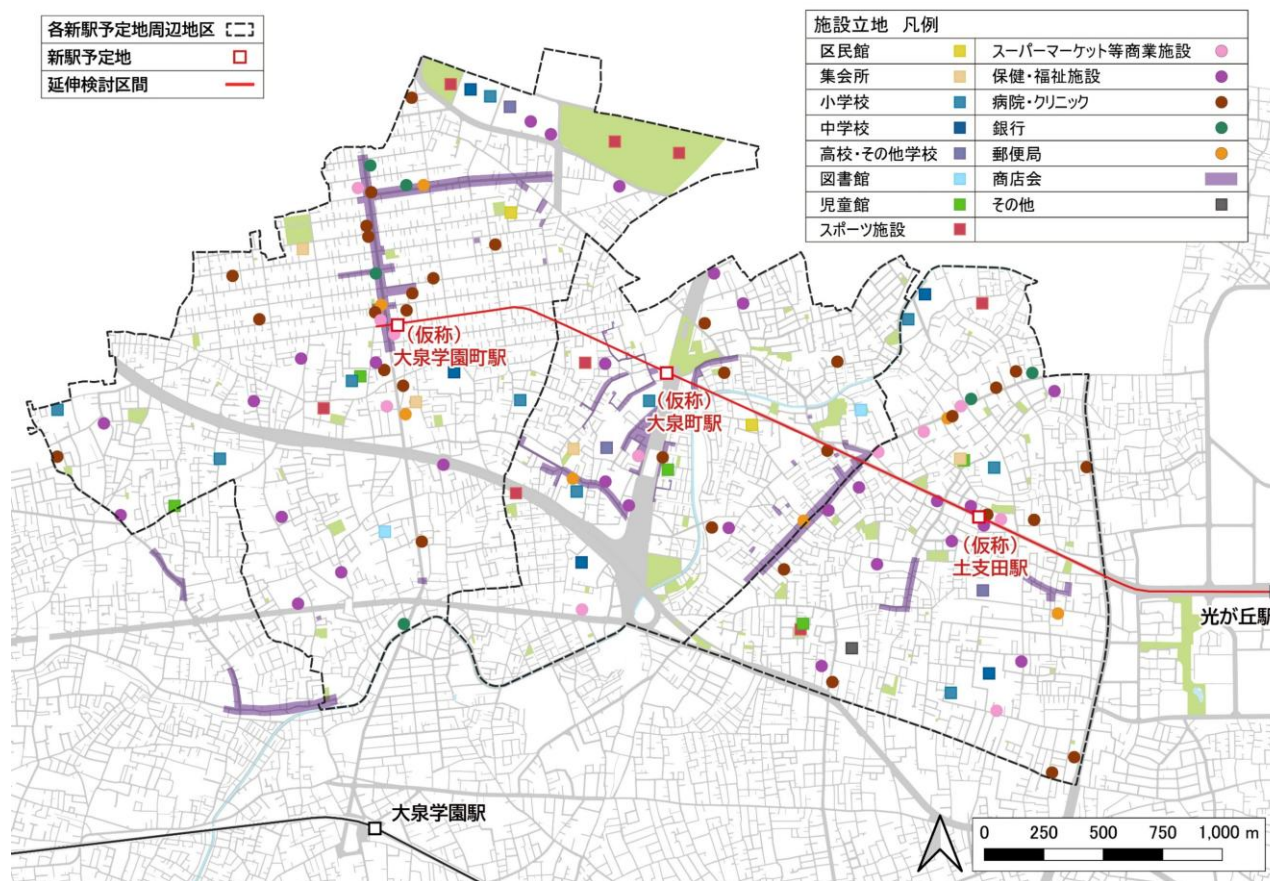
（仮称）大泉町駅予定地周辺地区

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

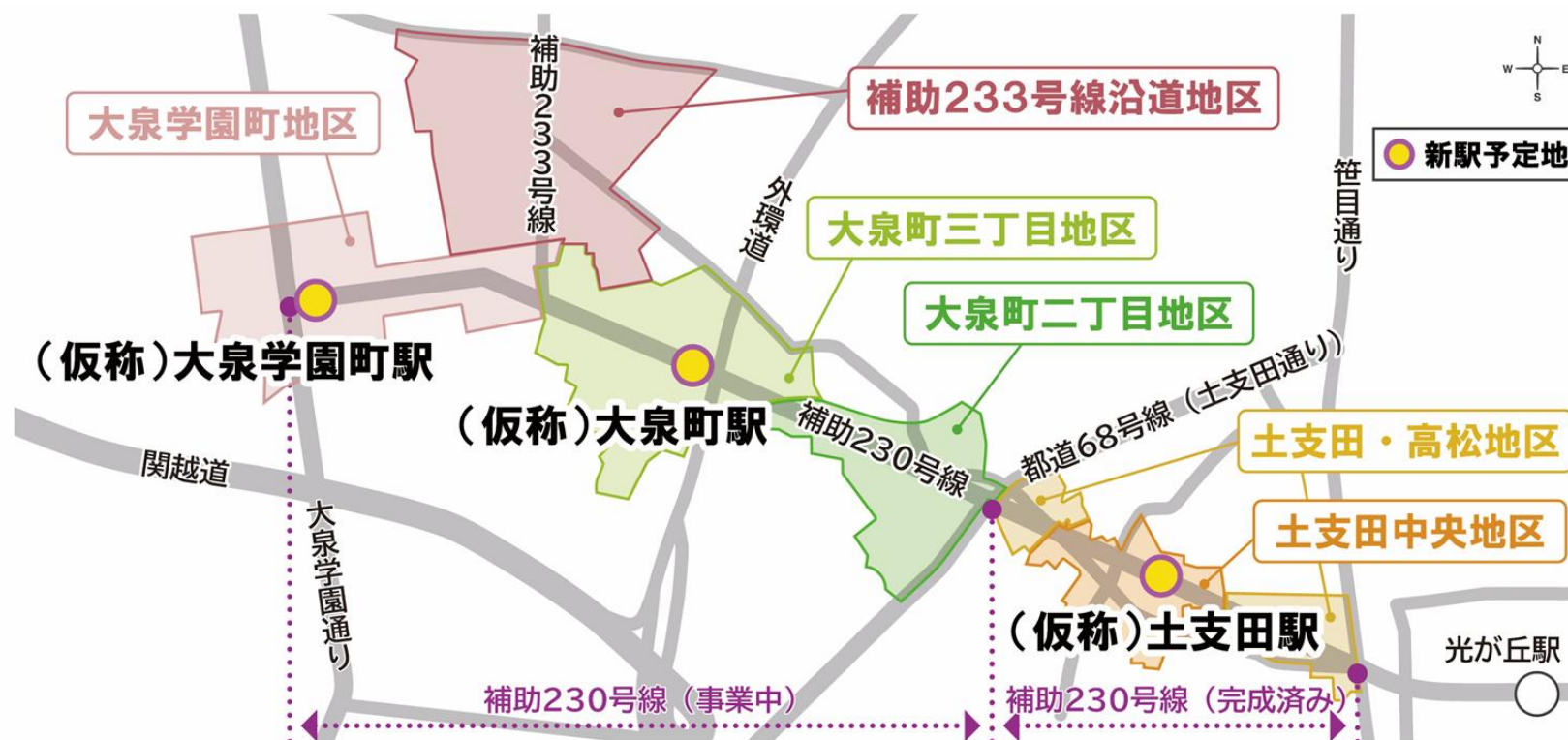
課題

- 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

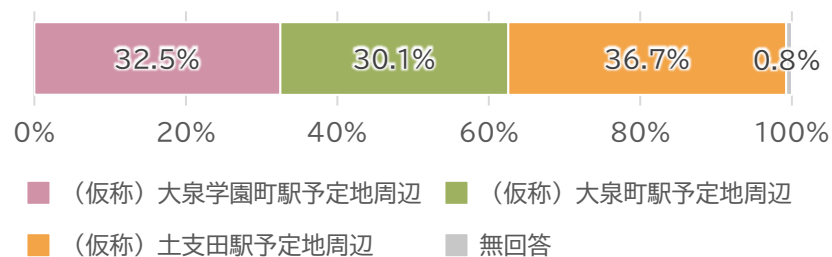
【調査票のイメージ】

The image displays two pages of a survey form. The left page contains questions 1 through 7, which cover respondent attributes, expectations for the extension, future images of the line and stations, and desired functions and elements. The right page shows a rating scale for these responses, with a 5-point scale (1 to 5) and a section for additional comments.

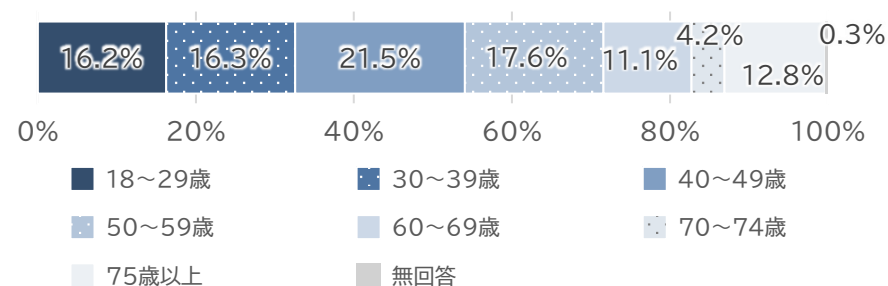
※結果①-1・結果①-2・結果③・結果⑦のグラフに示す割合は、四捨五入によりその合計が 100%とならない場合があります。



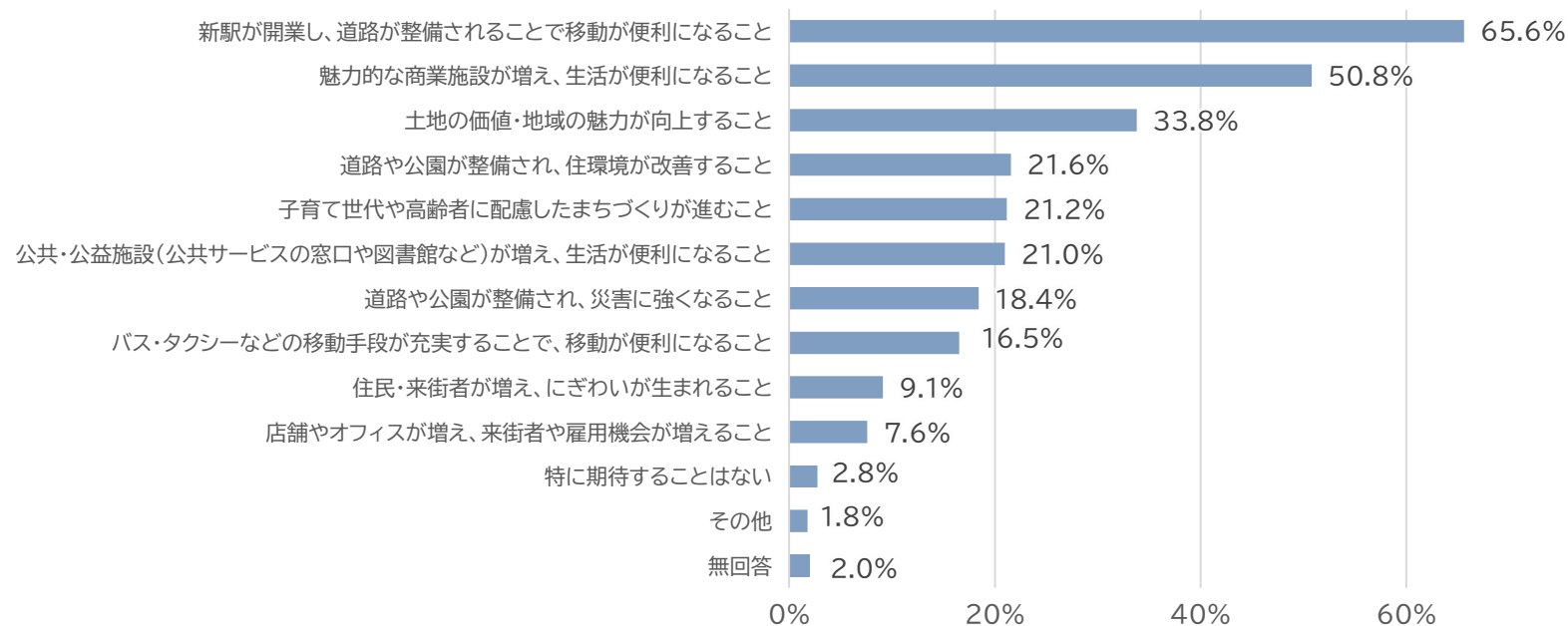
【結果①-1】回答者の居住地域（n=1,053件）



【結果①-2】回答者の年齢（n=1,053件）

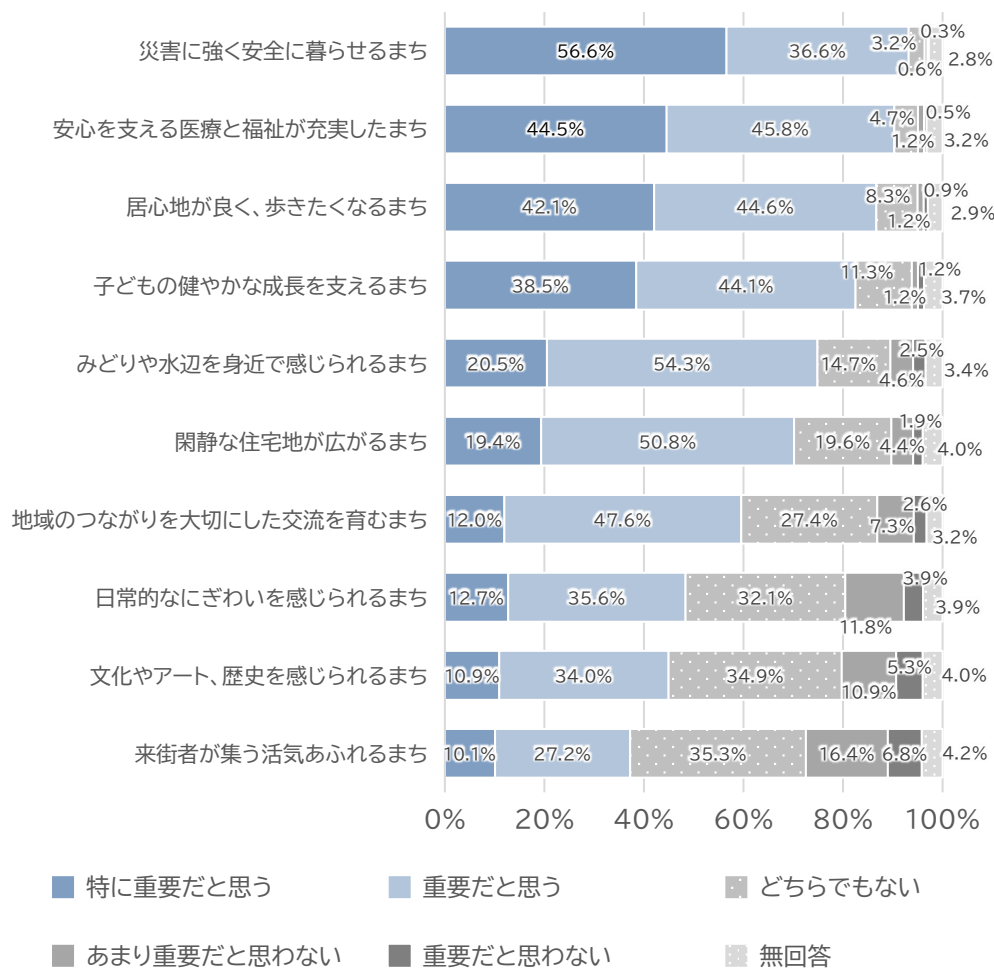


【結果②】大江戸線延伸に伴うまちの変化に対して期待すること（n=1,053件）※複数回答

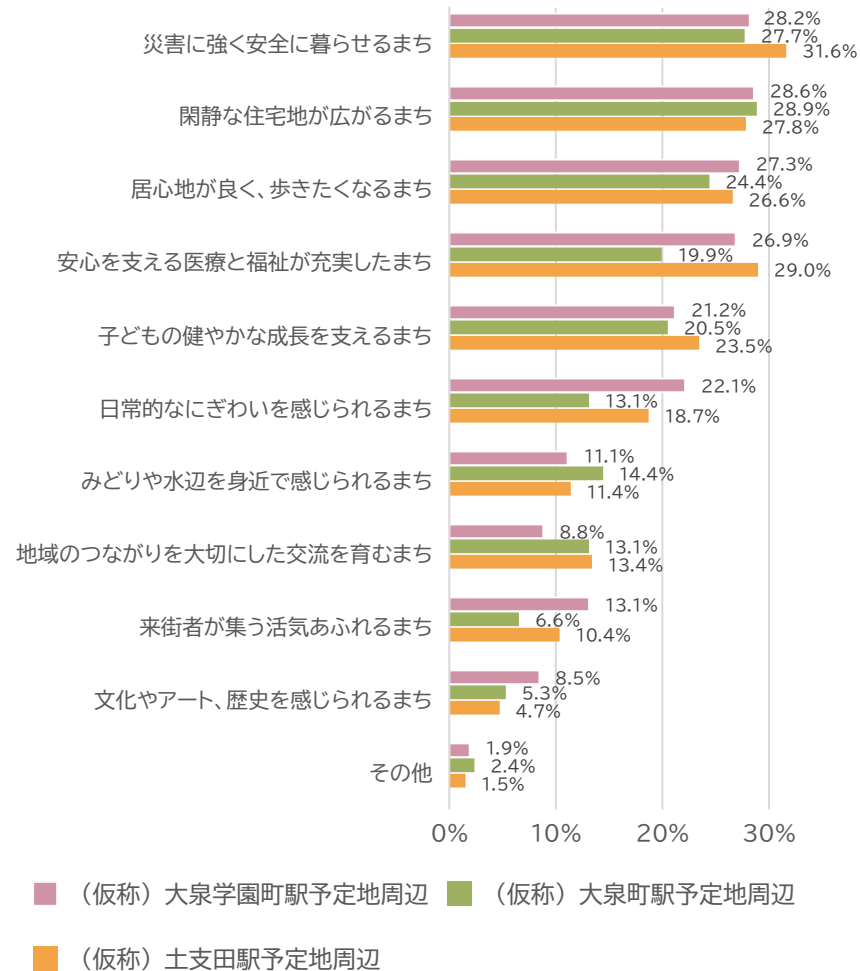




【結果③】大江戸線沿線全体の将来像のイメージ（n=1,053件）

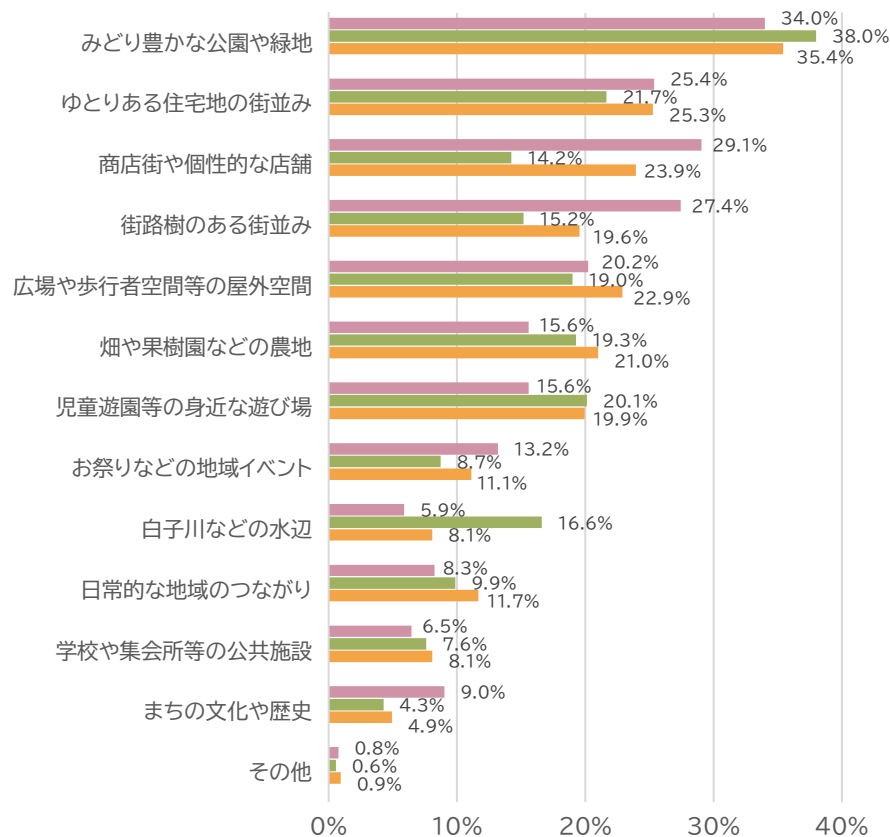


【結果④】各新駅予定地周辺の将来像にふさわしいと思うイメージ（n=1,053件）※複数回答





【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

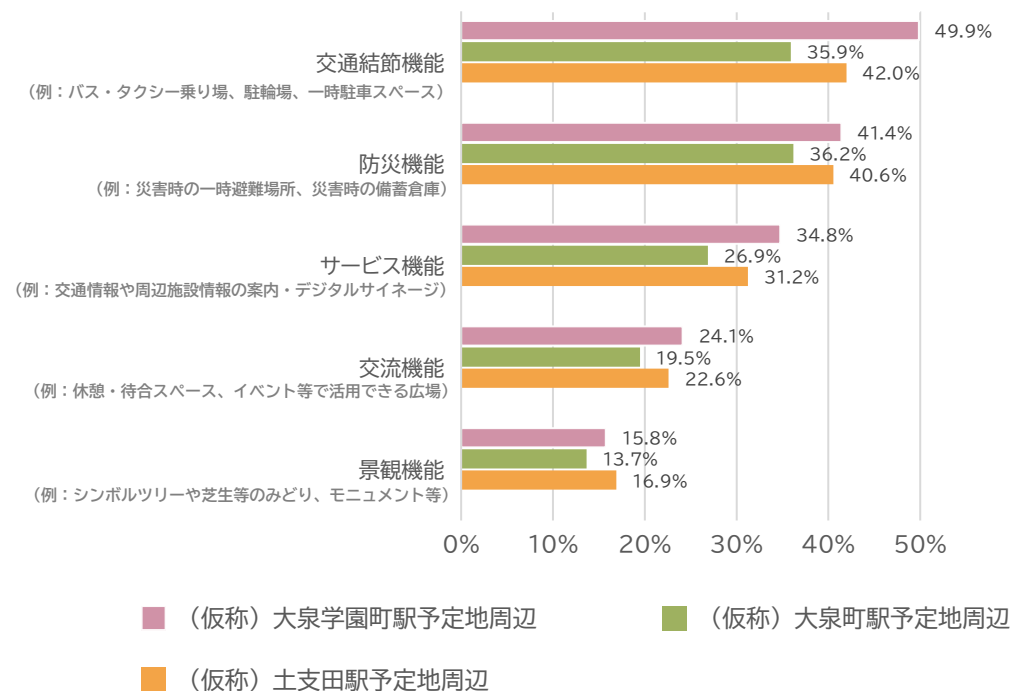


（仮称）大泉学園町駅予定地周辺

（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

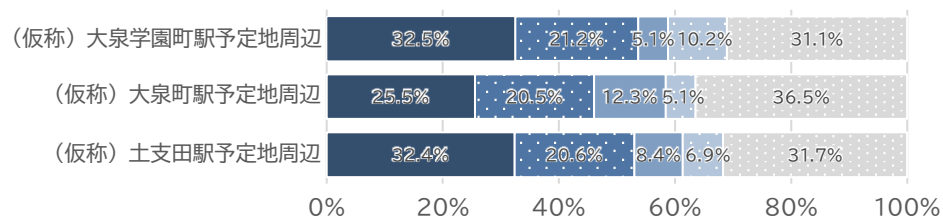
（仮称）大泉町駅予定地周辺

（仮称）土支田駅予定地周辺



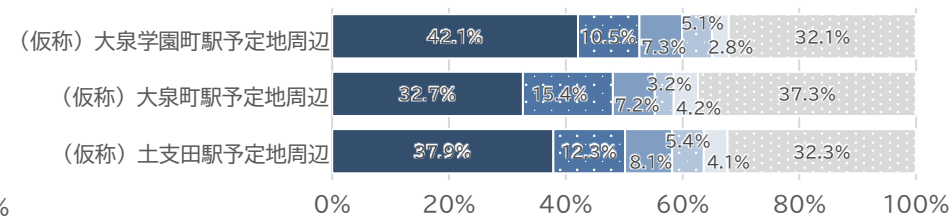
【結果⑦】「駅周辺」において、あると良いと思う要素（n=1,053件）

○交通・基盤



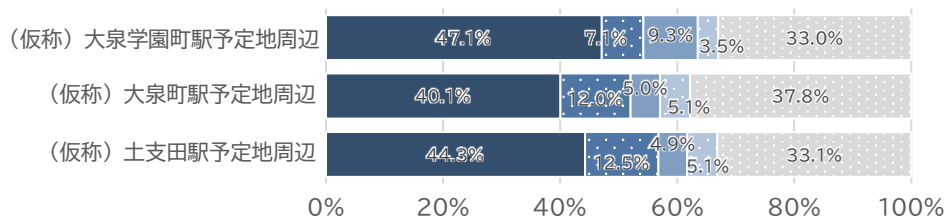
- 歩行者空間と自動車・自転車の走行空間の分離
- 駅まで段差の少ない、歩きやすい道路や歩道
- 自然を感じられる歩行者空間
- にぎわいを楽しめる歩行者空間
- 無回答

○にぎわい・活気



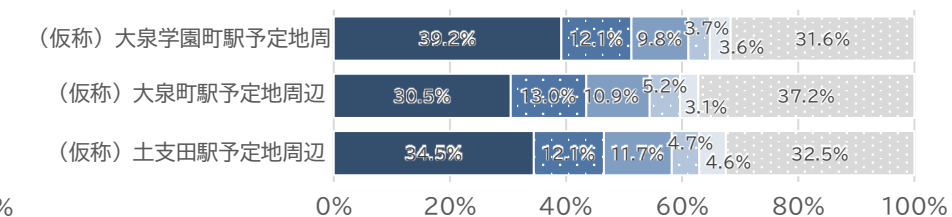
- 飲食店やカフェ等の休憩・休息スペース
- 公園などの子どもや高齢者が集う憩いの場所
- マルシェ等のイベントで活用できる場所
- 来街者を呼び込めるにぎわい施設
- 地域活動ができる会議スペースなどの交流機能
- 無回答

○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、駅ができて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。

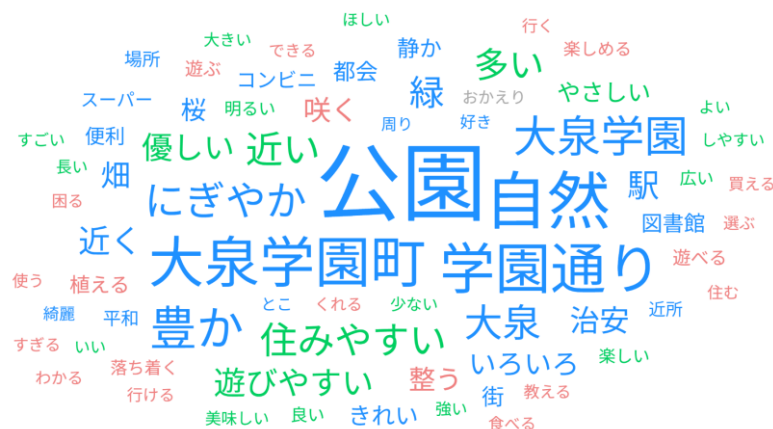
【実施概要】

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（L o G o 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

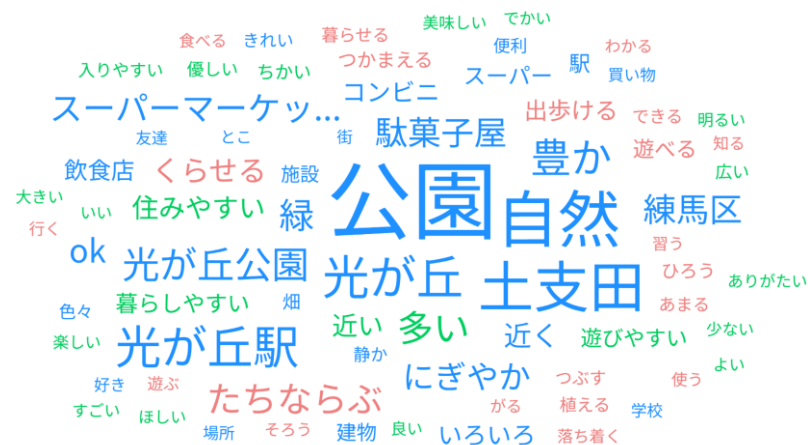


【結果①】駅のまわりや、住んでいるまちの好きなところ

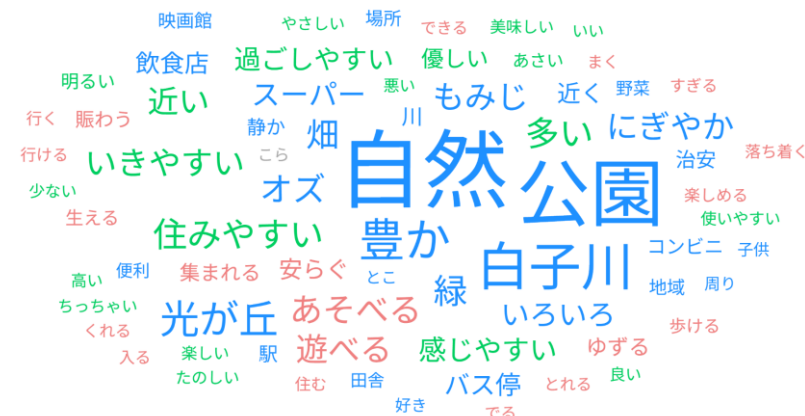
○（仮称）大泉学園町駅予定地周辺（n=416件）



○（仮称）土支田駅予定地周辺（n=300件）



○（仮称）大泉町駅予定地周辺（n=199件）

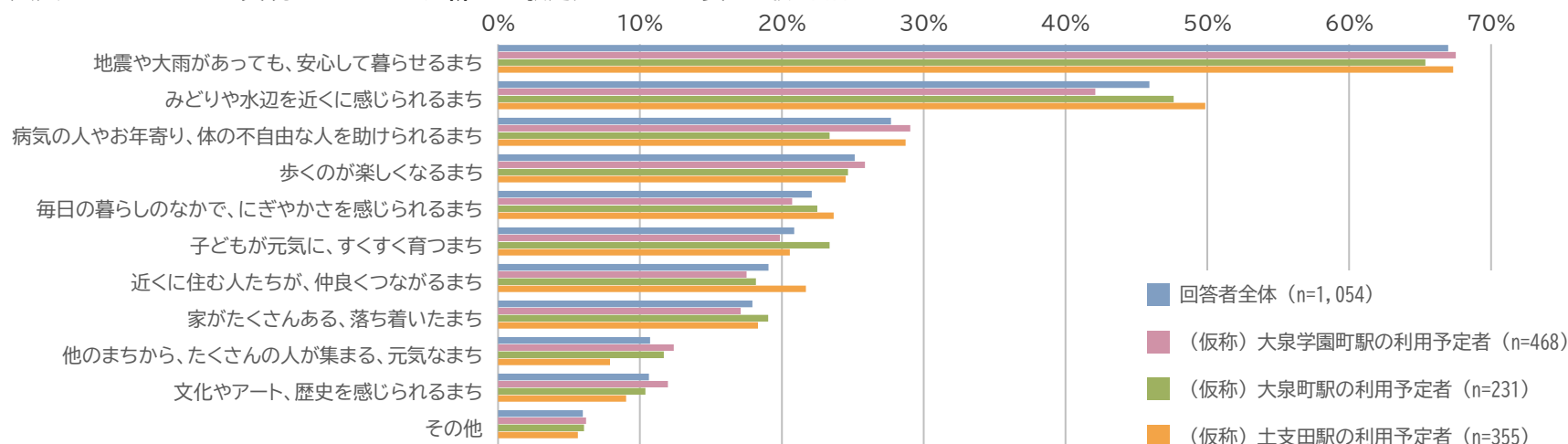


図の仕組みについて

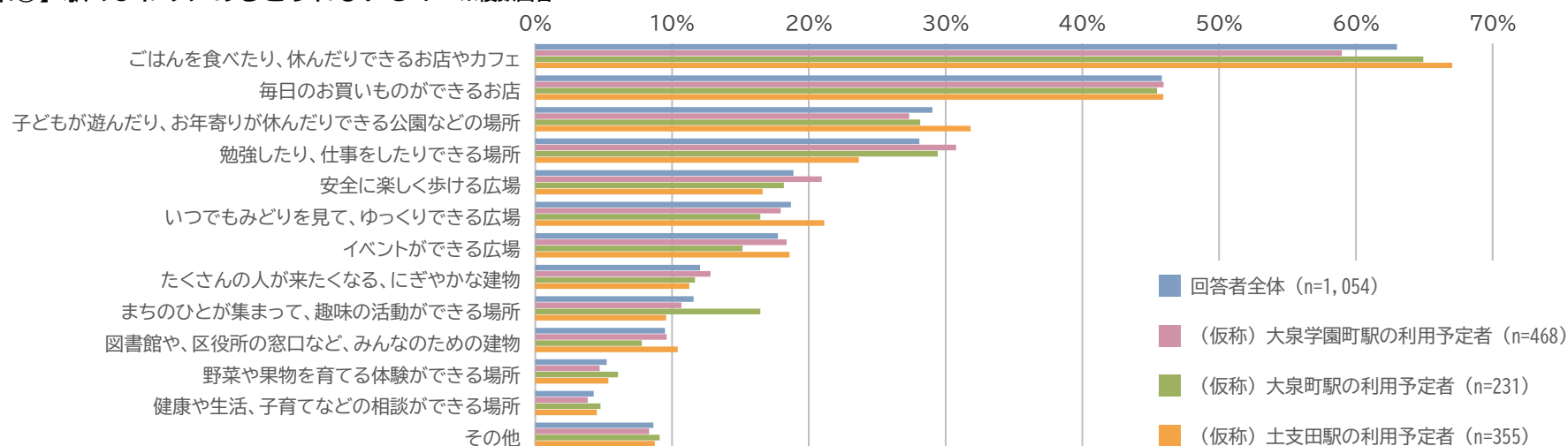
- 回答のテキスト文章を定量的に表した「テキストマイニング」という集計方法にて整理。
- 回答の中で、出現回数が多い等の「単語の重要度」が高い単語が大きく表示され、反対に出現回数が少ない等の「単語の重要度」が低い単語は小さく表示されている。
- 名詞を青色、動詞を赤色、形容詞を緑色にて表示している。
- ユーザーロジカルテキストマイニングツール (<https://textmining.userlocal.jp/>) による分析。



【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。

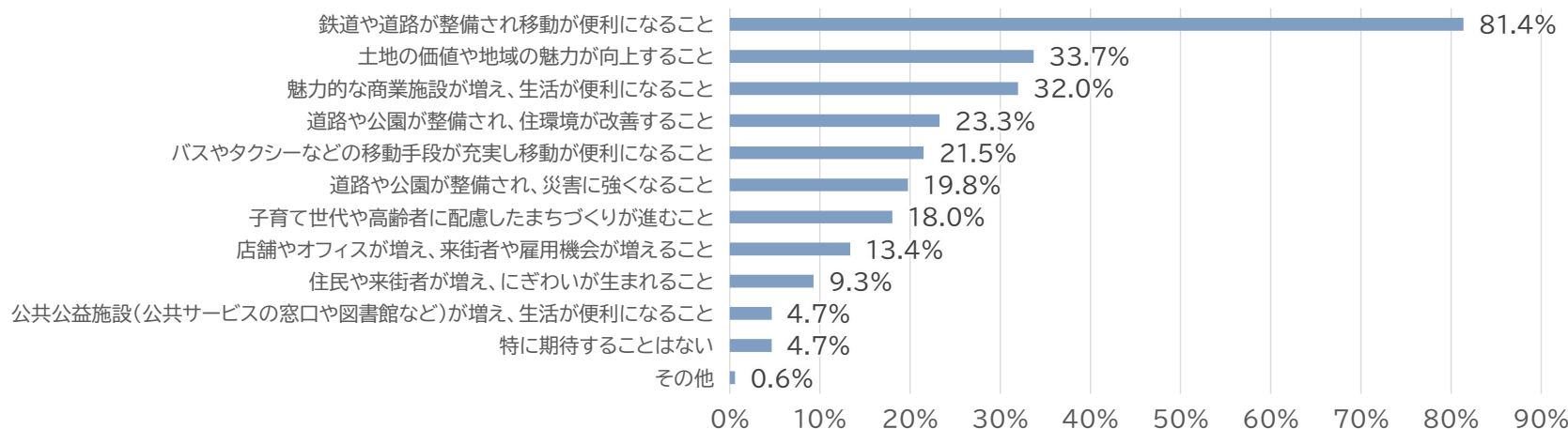
【実施概要】

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

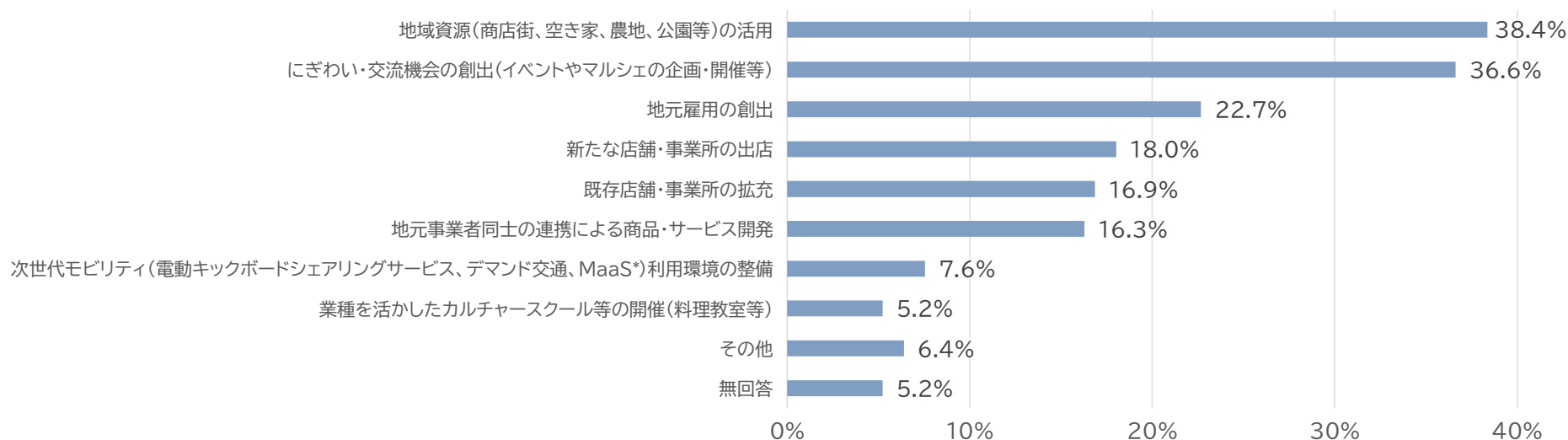
※結果④のグラフに示す割合は、四捨五入によりその合計が100%とならない場合があります。



【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

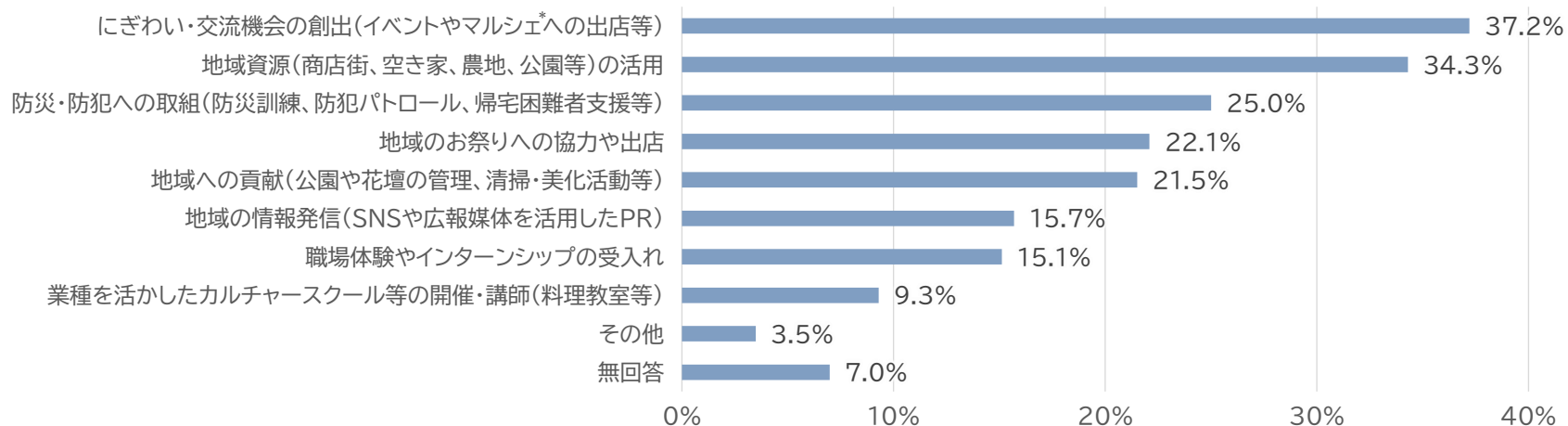


【結果②】大江戸線延伸後に取り組みたいこと（n=172件）※複数回答

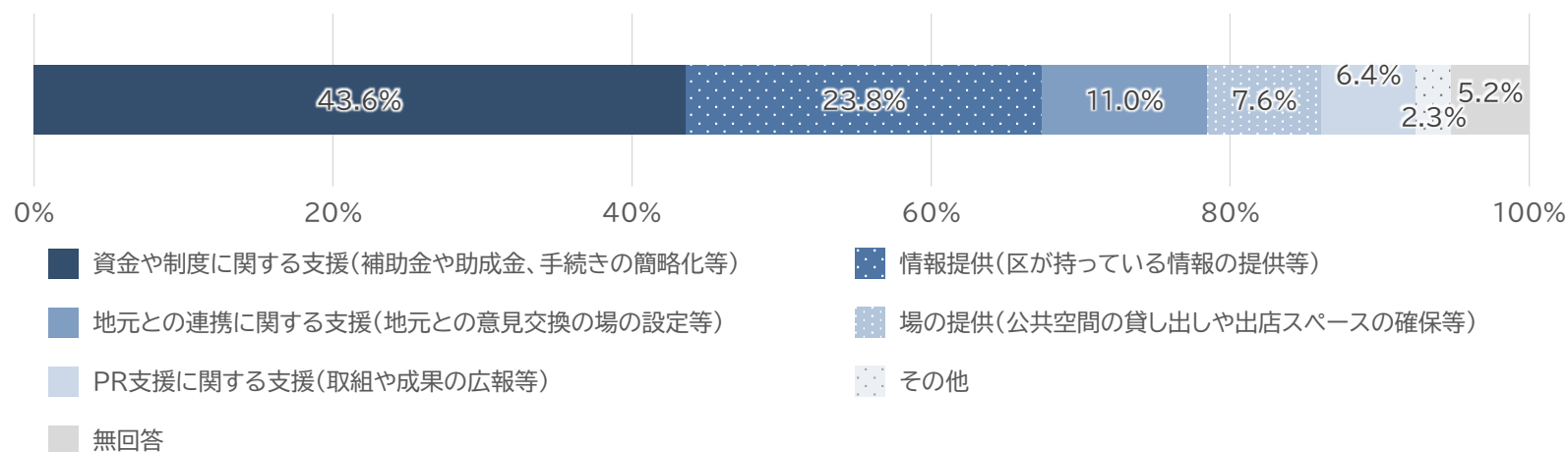




【結果③】大江戸線延伸後に地域と連携してできる活動（n=172件）※複数回答



【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

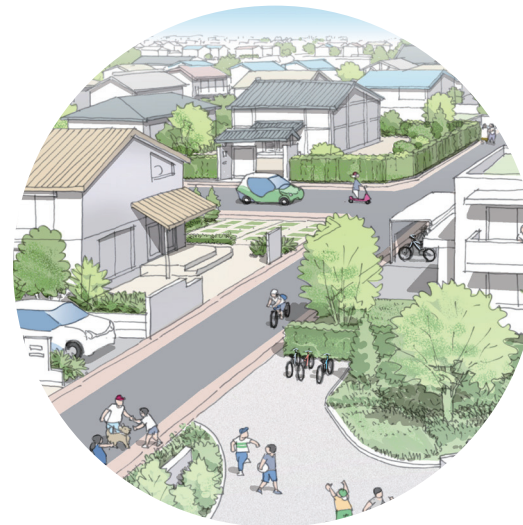
○ユニバーサルデザイン

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。



大江戸線延伸 - 沿線まちづくりデザイン -

令和8(2026)年10月発行

編集・発行 練馬区 都市整備部 大江戸線延伸推進課

練馬区豊玉北六丁目12番1号

電話 03(5984)1584