

# 大江戸線延伸の現状と区の取り組み

大江戸線延伸の概要、効果、経緯

→ 【パネル2~4】

国・東京都における計画上の位置づけ

→ 【パネル5】

都プロジェクトチームの検討・公表 → 【パネル6,7】

【現在の検討状況について（令和7年10月）】

事業性の課題解決に向けて、旅客需要の創出、コストの低減、財源の確保・活用の3つの観点から、解決に資する施策の検討と事業性の検証を実施。

一定の条件を仮定した試算で、事業性の改善を確認

延伸実現に向けた区の取り組み → 【パネル8】

○鉄道施設整備への協力 → 【パネル9】

○沿線まちづくりデザイン → 【パネル10】

○延伸地域のまちづくり → 【パネル11】

これまでの区の取り組み

○地域と一体となった取り組み → 【パネル12】

○国への要請活動 → 【パネル13】

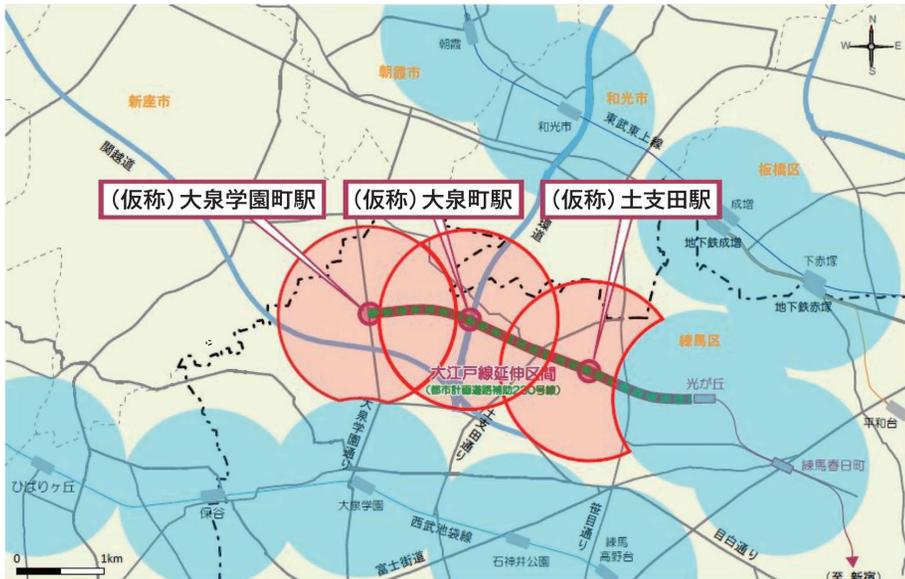
今後のスケジュール → 【パネル14】、よくある質問と回答 → 【パネル15】



# 延伸の効果

○大泉学園町への延伸は、交通利便性をさらに高めるもので、首都圏の交通ネットワークの強化・充実に寄与するものです。

## 鉄道空白地域の改善



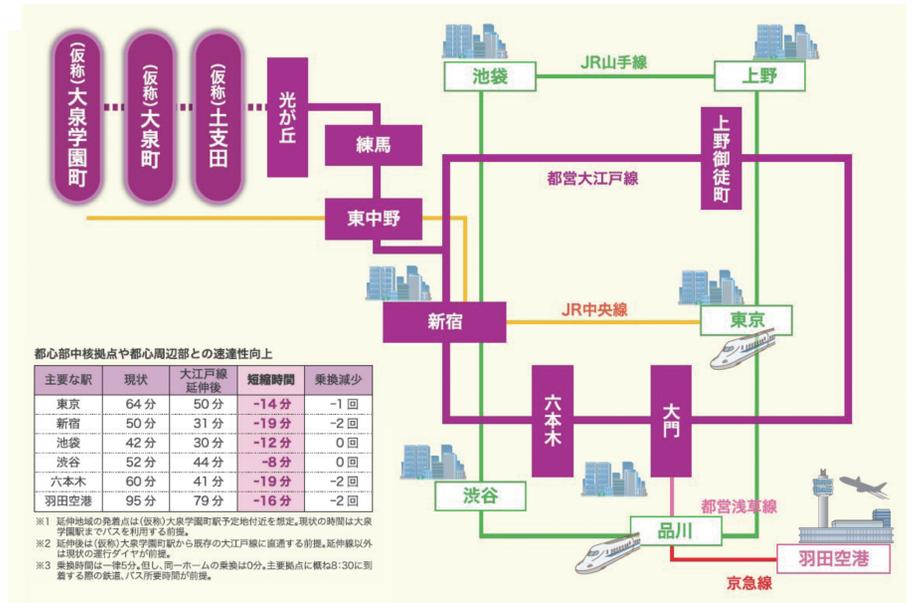
出典：区資料  
● 延伸後新たに追加される駅から1km圏  
● 既存の鉄道駅から1km圏

○練馬区の北西部には、23区内でも数少ない鉄道空白地域\*が存在しています。

\*鉄道空白地域：鉄道駅から1kmを超える地域

○大江戸線の延伸は、こうした鉄道空白地域を大きく改善します。

## 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の短縮が図られます。

○その他にも、災害時の緊急利用や経済への波及効果、周辺他路線の混雑緩和など、様々な効果が期待されます。

## 経済波及効果(延伸がもたらす経済効果)

### 経済波及効果

延伸工事に伴い、建設関連の雇用が創出され、資材や機械の需要が増加。  
 働く人の所得が消費に回ることで、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改善し、さらに生活利便性も向上。その結果、延伸地域の地価が上昇し、資産価値が高まる。

**人口増・税収増・商業売上増など  
 延伸がもたらす経済波及効果は絶大!**

# これまでの経緯

| 時 期     | 大江戸線に関する経緯   | 関連する事業等                            |
|---------|--|------------------------------------|
| 昭和 47 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  |                                    |
| 60 年    | 運輸政策審議会答申第7号 光が丘～大泉学園町間追加  |                                    |
| 61 年    | 練馬～光が丘間 着工   |                                    |
| 63 年    |  | 大江戸線延伸促進期成同盟 設立                    |
| 平成 2 年  | 新宿～練馬間 着工  |                                    |
| 3 年     | 練馬～光が丘間 開業   |                                    |
| 4 年     | 西新宿(都庁前)～新宿間(環状部) 着工   |                                    |
| 9 年     | 新宿～練馬間 開業  |                                    |
| 12 年    | 運輸政策審議会答申第18号 光が丘～大泉学園町間:A2路線<br>(A2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)<br>全線 開業                             |                                    |
| 17 年    |  | 土支田中央土地区画整理事業 着手                   |
| 18 年    |  | 補助230号線 事業認可<br>(笹目通り～土支田通り区間)     |
| 19 年    |  | 土支田・高松地区地区計画 決定                    |
| 20 年    |  | 土支田中央地区地区計画 決定                     |
| 21 年    |  | 補助230号線 事業認可<br>(土支田通り～外環道区間)      |
| 22 年    |  | 補助230号線 事業認可<br>(外環道～大泉学園通り区間)     |
| 23 年    |  | 大江戸線延伸推進基金 設置                      |
| 25 年    |  | 補助230号線 交通開放<br>(笹目通り～土支田通り区間)     |
| 27 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                      |
| 28 年    | 交通政策審議会答申第198号 光が丘～大泉学園町間<br>・進めるべき6つのプロジェクトの一つに位置付けられる  | 大泉町三丁目地区地区計画 決定                    |
| 29 年    |  | 大江戸線延伸推進会議 設置                      |
| 令和 元年   | 「未来の東京」戦略ビジョン(東京都)<br>・調整が整った路線から順次事業に着手<br>・大江戸線:関係者と事業化について協議・調整を進める                               |                                    |
| 2 年     |  | 補助135号線 事業認可<br>(補助第230号線交差部)      |
| 3 年     | 「未来の東京」戦略(東京都)   | 補助230号線 交通開放<br>(土支田通り～別荘橋通り区間)    |
| 4 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<br>明示した調査費を計上(東京都)  | 大泉学園町地区地区計画 決定<br>土支田中央土地区画整理事業 完了 |
| 5 年     | 副知事をトップとする「大江戸線延伸にかかる庁内検討プロジェクト<br>チーム」設置(東京都)<br>・課題解決の方策や今後の進め方についてスピード感を持って検討を<br>深めていく           | 大泉町二丁目地区地区計画 決定                    |
| 7 年     | 「2050 東京戦略」(東京都)<br>・大江戸線延伸他3路線の検討を深度化<br>・関係者と事業化について協議・調整を進める<br><b>大江戸線延伸の事業化に向けた検討結果を公表(東京都)</b> |                                    |

# 延伸計画の位置づけ

## 「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、「進めるべき」6つのプロジェクトの一つとして位置付け。

### 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

- 〈1〉 都心直結線の新設（押上～新東京～泉岳寺）
- 〈2〉 羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化（田町駅付近・大井町駅付近・東京テレポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港、新木場）
- 〈3〉 新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）
- 〈4〉 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
- 〈5〉 常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））
- 〈6〉 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備（臨海部～銀座～東京）
- 〈7〉 東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
- 〈8〉 都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

### 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

- 〈9〉 東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園（中量軌道システム））
- 〈10〉 埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- ★ 〈11〉 東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- 〈12〉 多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎、多摩センター～八王子、多摩センター～町田）
- 〈13〉 東京8号線の延伸（押上～野田市）
- 〈14〉 東京11号線の延伸（押上～四ツ木～松戸）
- 〈15〉 総武線・京葉線接続新線の新設（新木場～市川塩浜付近～津田沼）
- 〈16〉 京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化（東京～三鷹～立川）
- 〈17〉 京王線の複々線化（笹塚～調布）
- 〈18〉 区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）
- 〈19〉 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町、浜川崎～川崎新町～川崎）
- 〈20〉 小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸（登戸～新百合ヶ丘、唐木田～相模原～上溝）
- 〈21〉 東急田園都市線の複々線化（溝の口～鷺沼）
- 〈22〉 横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）
- 〈23〉 横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）
- 〈24〉 いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）

：「進めるべき」  
6つのプロジェクト

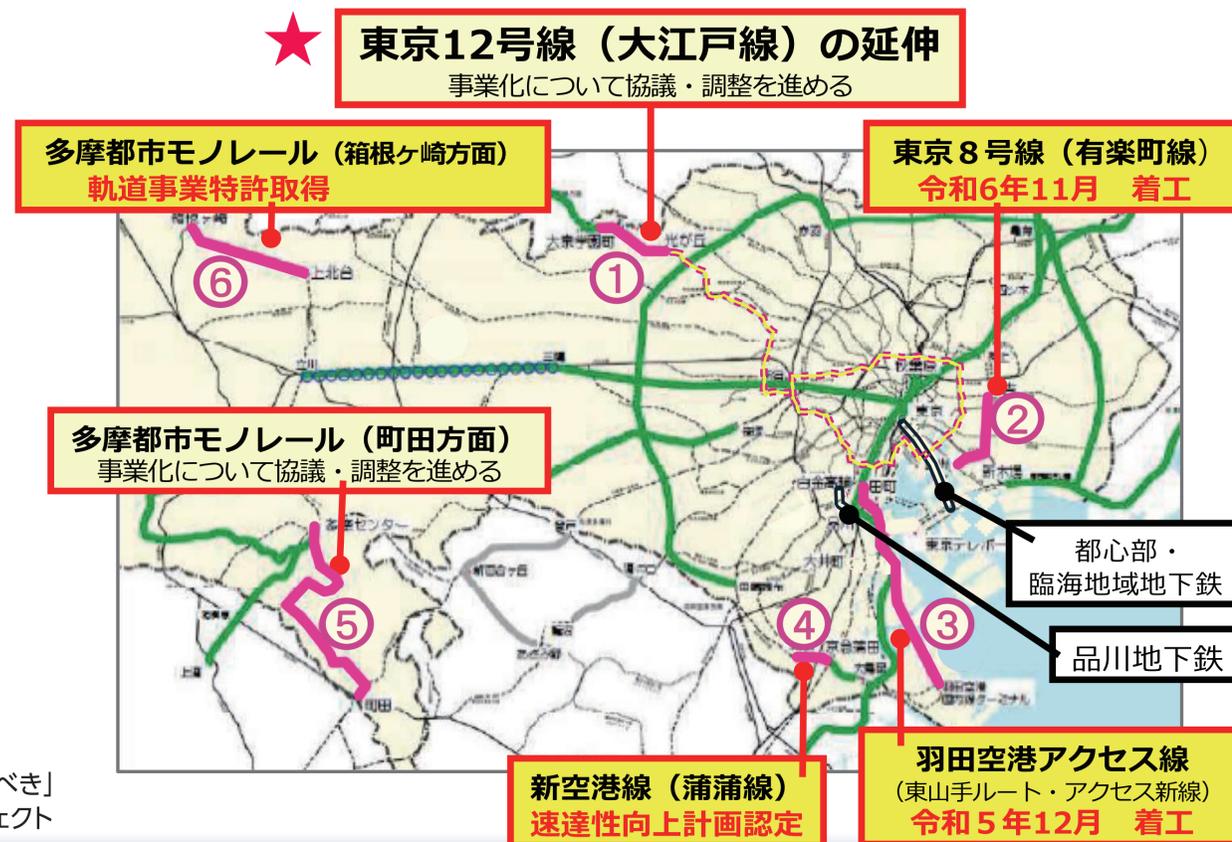
## 「2050 東京戦略」（令和7年3月 東京都）

大江戸線の延伸は、「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」と位置付け。

### 高密度な鉄道ネットワークの更なる充実

- ・ 東京8号線（有楽町線）延伸、都心部・品川地下鉄、多摩都市モノレール延伸（箱根ヶ崎方面）新空港線の事業を推進
- ・ 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、多摩都市モノレール延伸（町田方面）の検討を深度化
- ・ 中央線複々線化について、関係者と一層連携し、課題の解決に向けた仕組みづくりを推進

### 〈答申において「検討などを進めるべき」とされた路線の動向〉



出典：東京都「2050 東京戦略」を基に作成