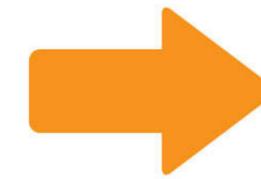


都プロジェクトチームの検討経過と公表の概要

都プロジェクトチームの検討経過(都区間の実務的協議)

- 平成27年 【都・区】 実務的協議開始
- 令和5年3月 【東京都】 副知事をトップとする都のプロジェクトチーム設置
【練馬区】 東京都へ、課題解決策を提案
- 令和7年3月 【東京都】 プロジェクトチームがこれまでの検討をとりまとめ
10月 【東京都】 プロジェクトチームが**現在の検討状況について公表**



**大江戸線延伸が
大きく前進!!**

公表内容のポイント

●現時点での試算結果

概算事業費：約**1,600億円**(税抜き)
旅客需要：約**6万人増/日**
費用便益比(B/C)：**1以上**
収支採算性：**累積損益収支黒字転換年
開業から40年以内**

一定の条件を仮定した試算で、課題であった**事業性(B/Cと収支採算性)の改善**を確認

●路線概要



●手続き等のステップ



都が公表した内容は次のパネルへ➡

都プロジェクトチームの公表内容

大江戸線延伸にかかる庁内検討プロジェクトチーム 現在の検討状況について (令和7年10月)

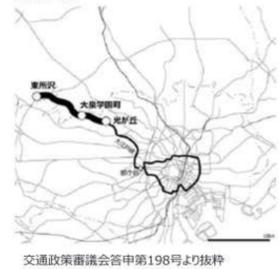
大江戸線（東京12号線）延伸（光が丘から大泉学園町）の位置付けと検討経緯

○本路線については、国の交通政策審議会答申第198号において、「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」に位置付けられ、都区部北西部と都心部とのアクセス利便性の向上の意義が示された。本答申を踏まえ、東京都では、地元区と連携し、事業化について検討を進めてきた。

【位置付け】

- 交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）
 - ・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（意義） 都区部北西部と都心部とのアクセス利便性向上
 - （課題） 導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき

【位置図】



- 2050東京戦略（令和7年3月）
 - ・関係者と事業化について協議・調整を進める路線

【検討経緯】

- ・過年度より交通局において調査検討を実施
- ・令和5年3月 庁内検討PTを設置（交通局・財務局・都市整備局・建設局で構成）各局連携のもとで、事業化にあたっての課題を明確にし、その解決の方向性などについて、練馬区と密に連携しながら、検討を推進
- ・令和5年度～ 庁内検討PTにて旅客需要の創出、コストの低減、財源の確保・活用の3つの観点から事業性の改善策を検討

1

路線概要

区 間：光が丘駅～大泉学園町駅（仮称）
 新 駅：土支田駅（仮称）、大泉町駅（仮称）、大泉学園町駅（仮称）
 備 考：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、大泉学園町駅（仮称）に引上げ線※を整備予定
 ※車両の折返しのための線路



駅選定の考え方

- ・駅間距離は、駅勢圏、地形等を考慮
- ・既存市街地、開発計画等との整合を図る

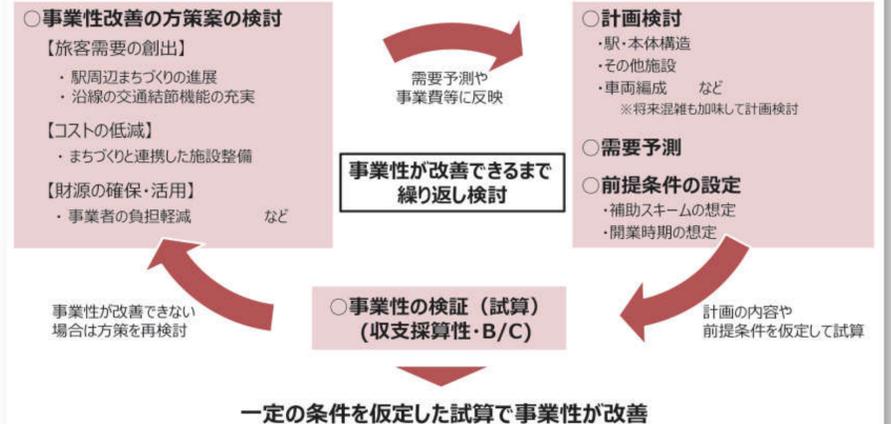
光が丘駅	約1.5km
土支田駅（仮称）	土支田通りの東側に予定 約1.4km
大泉町駅（仮称）	外環道との交差点西側に予定 約1.1km
大泉学園町駅（仮称）	大泉学園通りとの交差点東側に予定

今後、検討の進捗により変更の可能性がある。

2

検討概要

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



※今後、関係者調整により、更なる検討が必要となる可能性がある。

3

現時点での試算結果

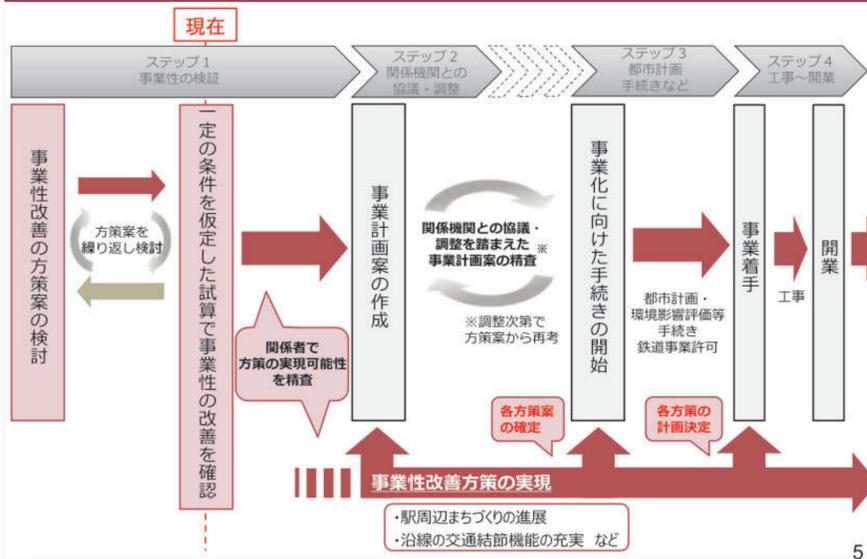
- 概算事業費：約1,600億円（税抜）
- 旅客需要：約6万人増/日
- 費用便益比（B/C）：1以上
- 収支採算性：累積損益収支黒字転換年 開業から40年以内
 - ・事業スキームは、地下高速鉄道整備事業費補助を想定

【留意事項】

- ・試算結果は、社会的投資効果や採算性確保の可能性を、一定の条件を仮定した試算段階の結果であり、今後の関係者との協議・調整等により、変更となる可能性がある。
- ・ルートや駅等の施設計画、事業スキームは、検証の前提として想定したものであり、今後の関係者との協議・調整等により、変更となる可能性がある。

4

手続き等の一般的なステップ



5

今後の検討事項

これまでの検討により、一定の条件を仮定した試算では、収支採算性等の改善を確認した状況であるが、関係機関との協議・調整に向けては、以下の事項の整理が必要。今後、都区内で検討・調整を進め、関連する事業も含めた計画の熟度向上を図る。

- ① 試算の条件として仮定した練馬区による沿線まちづくりなどの具体化
駅周辺開発やまちづくり、交通結節機能の充実、鉄道と連携した駅周辺の基盤施設整備などについて、大江戸線の延伸と並行した実現を目指し、少なくとも、方針や構想の策定が必要。
- ② 都区間の費用負担の整理
地下高速鉄道整備事業費補助を想定した場合の地方負担分の都区負担等について、整理が必要。
- ③ 物価高騰等により、事業費や負担額が増加する場合の都区の対応方針の整理
物価高騰等の影響により、想定したスキームなどに変更が生じる可能性を考慮し、対応について、予め方針の整理が必要。

6

延伸実現に向けた区への取り組み

事業性を改善するための具体的な取り組み（延伸事業における区の役割）

【財源の確保・活用】

延伸事業の
一部財政負担

国や都の負担に加えて
区が一部の財源を負担
します。

【コストの低減】

鉄道施設
整備への協力

まちづくりと合わせた駅出入り口や
駅へアクセスする道路の用地確保
などへ協力します。

→ 【パネル9】

【旅客需要の創出】

新駅予定地周辺
まちづくりの具体化

新駅周辺のまちの姿を示す
沿線まちづくりデザインを
策定します。

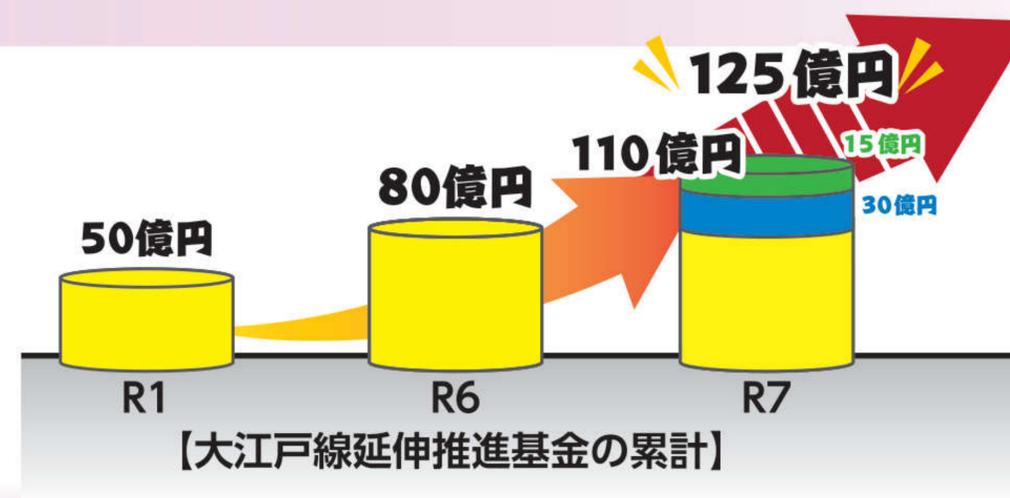
→ 【パネル10】

大江戸線延伸推進基金の積み立て

令和7年度当初予算において30億円積み増し、
累計110億円としました。

延伸を確実にしていくため補正予算において、

さらに15億円を追加し、125億円としました！！



鉄道施設整備への協力

区では、まちづくりの一環として、出入口などの駅施設と駅前広場の一体的な整備などを検討しています。

これらの取り組みは、駅利用者の利便性などの向上を図るとともに、延伸事業に係る費用の低減にも寄与することが期待されます。

駅前広場と出入口の一体整備

区が整備する駅前広場と駅出入口の一体整備を検討していきます。

例えば



光が丘駅では、駅出入口が駅前広場に面して整備されています。さらに、駅前に立地する区立施設とも接続されており、鉄道施設と公共施設が連携した利便性の高い空間が形成されています。

延伸工事によって創出される空間の活用

鉄道施設と駅周辺に必要な施設の一体整備を検討していきます。

例えば

自転車駐車場



防災倉庫



都営大江戸線の清澄白河駅や築地市場駅では、鉄道整備に合わせ自転車駐車場や防災倉庫などが整備されています。

鉄道関連施設整備に必要な用地の確保

まちづくりと連携し、必要な用地の確保などについて検討していきます。

**費用低減に
寄与!!**

大江戸線延伸－沿線まちづくりデザイン－

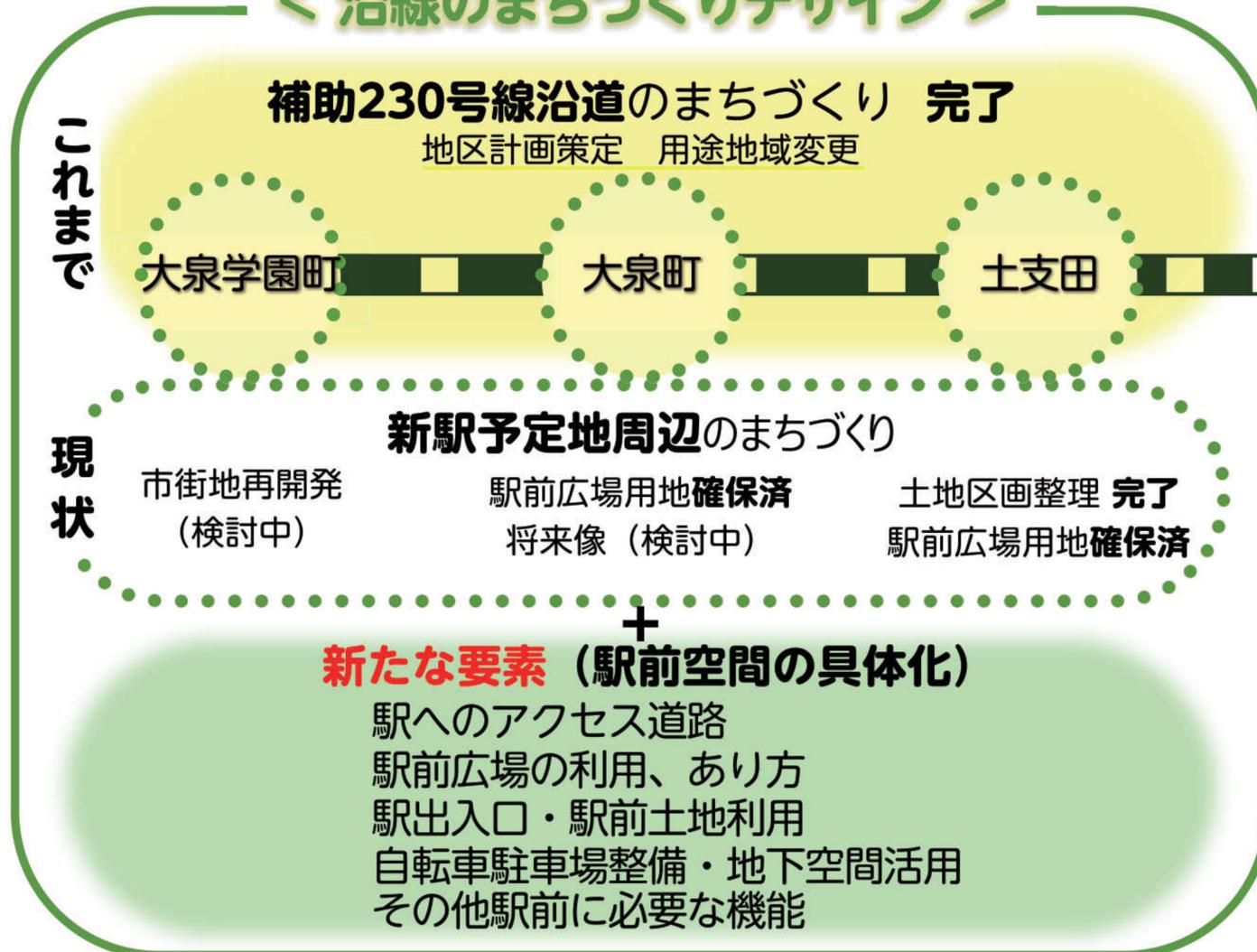
延伸の事業化には、延伸地域全体の将来像を地域のみなさまとともに作りあげることが必要です。

これまで地区別に進めてきたまちづくりの成果をとりまとめ、新駅駅前空間の整備内容（新たな要素）を加えた、

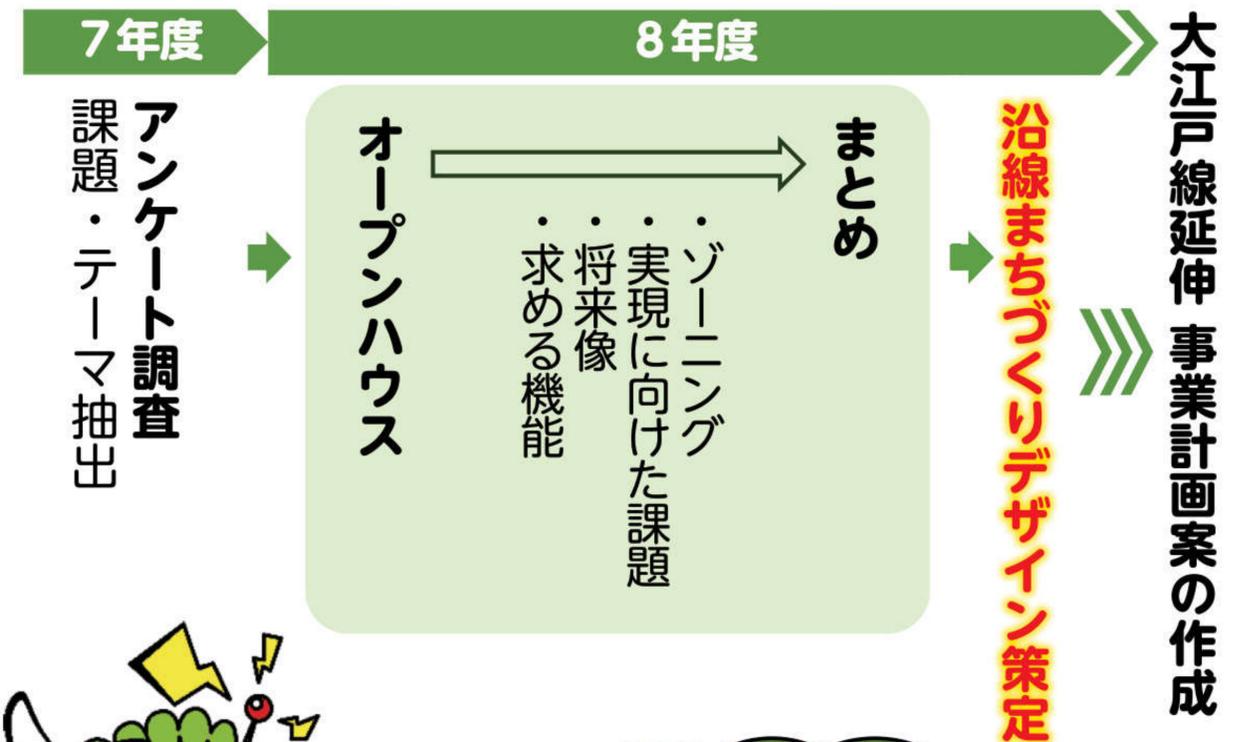
「大江戸線延伸－沿線まちづくりデザイン－」を策定します。

「沿線まちづくりデザイン」の策定によって、地域のみなさまと将来像を共有するとともに、延伸事業における区の役割も明らかにしていきます。

＜沿線のまちづくりデザイン＞



策定ステップ



まちづくりを一緒に考えるねり！

©2011 練馬区ねり丸