

延伸地域のまちづくり

新駅周辺

(仮称)大泉学園町駅予定地周辺地区

平成30年より、商業施設の充実や公共公益施設の集約化による駅前にふさわしいにぎわいのあるまちづくりの検討を関係権利者と進めている

(仮称)大泉町駅予定地周辺地区

8月にまちづくり協議会を設立し、周辺道路の再編や駅前広場等の基盤整備、地域資源であるみどり等を活かした拠点づくりについて検討を開始

(仮称)土支田駅予定地周辺地区

土地区画整理事業により駅前広場予定地を確保地区計画決定にあわせ用途地域を変更し、商業系の土地利用を誘導している



地区計画等

大泉学園町地区 (約31.4ha)
令和4年1月 地区計画の都市計画決定・告示

補助230号線沿道地区 (約38.2ha)
令和7年度 地区計画等決定予定

大泉町三丁目地区 (約32.8ha)
平成28年10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年4月 地区計画の都市計画決定・告示

土支田中央地区 (約14.3ha)
令和4年3月 土地区画整理事業の事業完了
平成26年3月 土地区画整理事業の道路等整備完了
平成20年10月 地区計画の都市計画決定・告示

導入空間

補助230号線Ⅱ期【都施行】
(外環道～大泉学園通り区間 延長1,250m)
事業認可期間：平成22年8月～令和9年3月
用地取得率：約73% (令和6年度末現在)

補助230号線Ⅰ期【都施行】
(土支田通り～外環道区間 延長850m)
事業認可期間：平成21年7月～令和10年3月
用地取得率：約96% (令和6年度末現在)

補助230号線
(笹目通り～土支田通り区間 延長1,100m)
交通開放：平成25年11月
※うち540mは、土地区画整理事業による整備

地域と一体となった取り組み

延伸に向けた促進活動

○大江戸線の延伸については、地域住民・経済産業団体・区議会と連携して関係機関への要請活動や促進大会の開催、地域イベントへの参加によるPR活動など、延伸への機運を高める活動を行っています。

①大江戸線延伸促進期成同盟（昭和63年設立）

構成

沿線地域の町会、区議会、練馬区

会長 区長
副会長 町会代表(2名)、区議会議長、副区長
会計監事 東京あおば農業協同組合、みずほ銀行練馬富士見台支店
顧問 衆議院議員、都議会議員、練馬区議会議員

これまでの取り組み

促進大会の開催(12回)
関係機関への要請活動(国へ5回、都へ19回)
地区祭などイベントでのPR活動



促進大会（平成28年度）

大江戸線延伸促進期成同盟と経済・産業団体8団体でさらに全区的な取り組みへ

②大江戸線延伸推進会議（平成29年設立）

構成

大江戸線延伸促進期成同盟 (一社) 練馬産業連合会
東京商工会議所練馬支部 練馬区商店街連合会
(公社) 練馬東法人会 (公社) 練馬西法人会
東京あおば農業協同組合 練馬区町会連合会
光が丘地区連合協議会 計 9団体

これまでの取り組み

広報、啓発活動
大江戸線延伸フォーラム開催
イベント「大江戸線延伸地域に行ってみよう」の開催
関係機関への要請活動
オープンハウスの開催 など



大江戸線延伸地域に行ってみよう(平成30年度)



大江戸線延伸フォーラム（平成29年度）

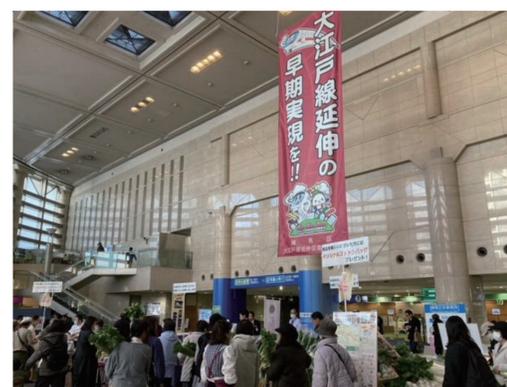
各種イベントでのPR活動

○練馬まつりや照姫まつりなどの区内イベントに出展し、延伸の意義・必要性や整備効果のPR、延伸計画の検討状況などの周知・啓発活動を実施しています。



延伸地域の魅力を紹介

○延伸地域でとれた農産物やねりコレ認定品等をマルシェ形式で販売し、延伸地域の魅力とともに延伸計画や整備効果等を、延伸地域外を含む多くの区民のみなさまに広く周知しています。



啓発看板の設置

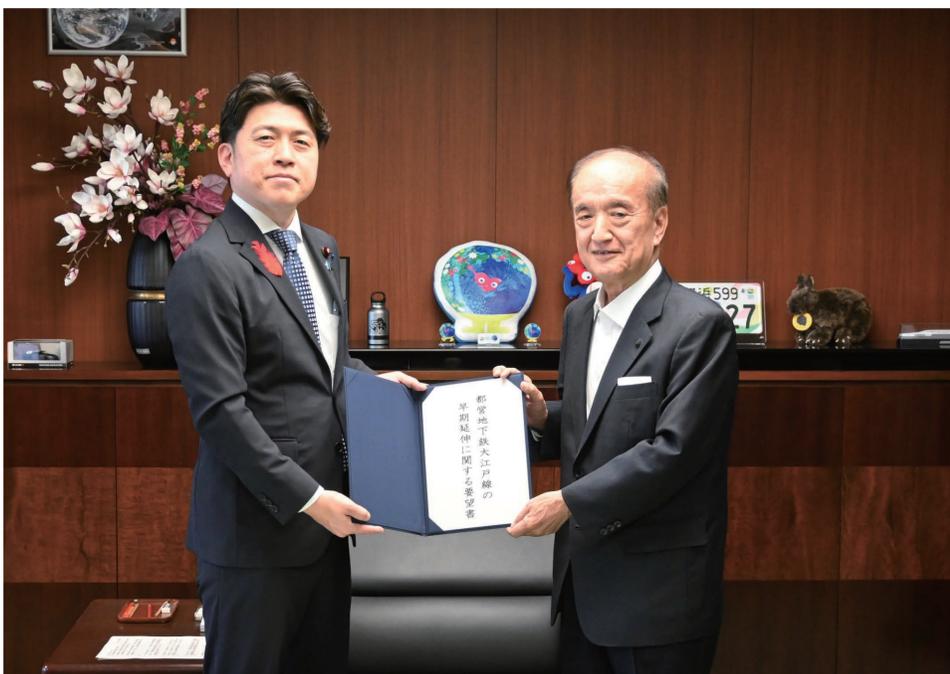
○延伸に向けた地域の機運醸成を図るため、新駅予定地に中学生が作成した「大江戸線延伸による夢のあるまち」のイラストを掲示した啓発看板を設置しています。



国土交通大臣への要請活動

○令和7年10月8日、前川燿男練馬区長（大江戸線延伸促進期成同盟会長）は、中野洋昌国土交通大臣に対して、大江戸線の早期延伸に関する要望書を提出し、事業化に向けた計画策定の協議を早急に実施し、手続きを進めることなどを要望しました。

中野洋昌国土交通大臣からは、「ご要望をしっかり受け止めた。制度面や技術面の必要な助言をするので、検討を進めて欲しい。」とのコメントをいただきました。



中野国土交通大臣（左）へ要望書を手渡す前川区長（右）

都営地下鉄大江戸線延伸の早期延伸に関する要望書

平素より、練馬区行政に対して格別の「高配を賜り、厚く御礼を申し上げます。東京が将来にわたって持続的に発展し、日本全体を牽引し続けるためには、都市活動を支える鉄道網の充実が不可欠です。都営地下鉄大江戸線の延伸（光が丘が丘・大泉学園町）は、首都圏の広域交通ネットワークの強化に資するとともに、練馬区北西部の鉄道空白地域を解消する重要なプロジェクトであり、地域住民の長年にわたる強い願いでもあります。

本路線は、平成二十八年の交通政策審議会答申第一九八号において、鉄道ネットワークの充実に資する二十四の路線のうち、「進めるべき」六つの路線として明確に位置付けられています。導入空間の整備が進んでいることを踏まえ、関係地方公共団体や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路線とされており、

本路線の導入空間とされる、都市計画道路補助第二三〇号線の整備は練馬区施行による「土支田中央土地区画整理事業」が完了し、現在は東京都が街路事業を進め、延伸区間全体の用地取得率は八割を超えています。また、練馬区は、本路線が整備され、駅が新設されることを見据えたまちづくりを積極的に進めています。

東京都からは、副知事をトップとするプロジェクトチームによる事業化に向けた検討を進め、練馬区が財政負担と鉄道施設整備への協力を行うことで、延伸事業の収支採算性等が一定程度確保できるとの報告がありました。練馬区では、大江戸線の延伸は練馬区に大きな事業効果をもたらすことから、一定の財政負担を行うこととしていきます。そのため、「大江戸線延伸推進基金」を令和七年度までに一二五億円積み立て、さらに、今後も計画的に積み立てを進めるなど、財政負担に対応する準備を整えています。また、延伸事業と連携した駅前等の整備を実施することで、鉄道事業者の負担軽減に資する取り組みも進めています。

これまでの取り組みにより延伸事業化に向けた目的が立ったと認識しています。

答申において「進めるべき」とされた六路線のうち四路線については、いずれも事業化済み、または事業化目前の段階にあり、着実に整備が進められています。すべての対象路線について着実に事業化が図られるよう、国による支援および促進が不可欠です。

交通政策審議会答申第一九八号に位置付けた都営地下鉄大江戸線延伸について早期に実現すべく、以下のとおり強く要望いたします。

記

一 鉄道事業者である東京都と事業計画策定の協議を早急に実施し、鉄道事業許可に向けた手続きを進めること。

二 都営地下鉄大江戸線の延伸事業に際して、鉄道および関連する施設整備に対する、国として必要な財政措置を確実に講じること。

以上

令和七年十月八日
大江戸線延伸促進期成同盟

会長（練馬区長） 前川 燿男

国土交通大臣 中野 洋昌 様

今後のスケジュール

現在

都の検討結果公表

国 都 区
協議・調整

事業計画案の作成

鉄道事業許可取得
環境アセスメント
実施
都市計画決定

事業着手

工事

開業

区の役割

一部財政負担

施設整備への協力

駅周辺まちづくり

大江戸線の延伸が、想定より1年でも2年でも早まるように全力で取り組みます!!

よくある質問と回答

Q.1 大江戸線の延伸はいつになりますか？

A.1 事業予定者の東京都は、延伸の検討状況について公表しましたが、具体的な開業目標年次や工事着手時期には言及していません。今後、事業計画案の作成、事業化に向けた手続きなどを経て工事着手、開業へと進む予定です。

Q.2 補助230号線の整備が進んでいるが、大江戸線延伸の工事はいつ始まるのですか？

A.2 延伸は、今後、事業計画案の作成、事業化に向けた手続きなどを経て、工事が始まる予定です。
そのため、大江戸線延伸の工事（トンネル掘削や駅建設など）はまだ始まっていません。

Q.3 補助230号線が整備されている（仮称）土支田駅まで、先に延伸されることはないのですか？

A.3 延伸計画は、光が丘～大泉学園町までの区間を一つの事業計画としています。このため、延伸区間においては、3駅同時の開通を目指しています。

Q.4 延伸した場合、光が丘駅始発は無くなってしまいますか？

A.4 延伸部の運行計画については、今後、鉄道事業者である東京都が総合的に判断して決めていくこととなります。高松に大江戸線の車庫があることを踏まえると延伸した後も一定程度、光が丘駅からの始発が存続されるものと考えます。

Q.5 大江戸線延伸推進基金はなぜ必要なのですか？

A.5 延伸事業には多額の費用が必要となります。事業の際、単年度で区の財政に大きな負担がかからないよう、長期的に基金として積み立て、準備を進めています。これは、延伸実現によって区が更に発展していくための区の役割です。

Q.6 大江戸線延伸推進基金は何に使うのですか？

A.6 大江戸延伸推進基金は、延伸実現に向けて、区が担うべき財源の一部や、鉄道施設整備への協力、沿線のまちづくりでの活用を考えています。現在、基金は125億円まで積み立てており、今後も引き続き計画的に積み増しを行っていきます。