

大江戸線延伸に関する現状

国・東京都における計画上の位置づけ

○平成 27 年 / 東京都
「広域交通ネットワーク計画」において、**優先的に検討すべき路線(5路線)の1つ**に位置づける

→ **【パネル5】**

○平成 28 年 / 国
「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号において、**進めるべき6つのプロジェクトの1つ**に位置づける

→ **【パネル6】**

○令和 4 年 / 東京都
「『未来の東京』戦略 version up 2022」において、**関係者と事業化について協議・調整を進めると**位置づける

→ **【パネル7】**

延伸に向けた取り組み

○導入空間となる道路等の整備 → **【パネル8】**

○延伸地域のまちづくり → **【パネル9~13】**

○延伸にむけて活用するための基金(50億円)を積み立て → **【パネル14】**

○東京都と実務的協議を実施 → **【パネル14】**

○地域住民、区議会、経済・産業団体、町会等と共に延伸の促進活動 → **【パネル15】**

○東京都への要請活動 → **【パネル15,16】**



東京都は、令和 4 年度予算の主要事業に
「地下鉄12号線(大江戸線)の延伸に関する調査」と明示した調査費(2,200万円)
を初めて計上。事業者として大江戸線延伸具体化への意向が明確に示された

練馬区も令和 4 年度に新たに調査費を計上し、東京都と連携して調査・検討を行い、

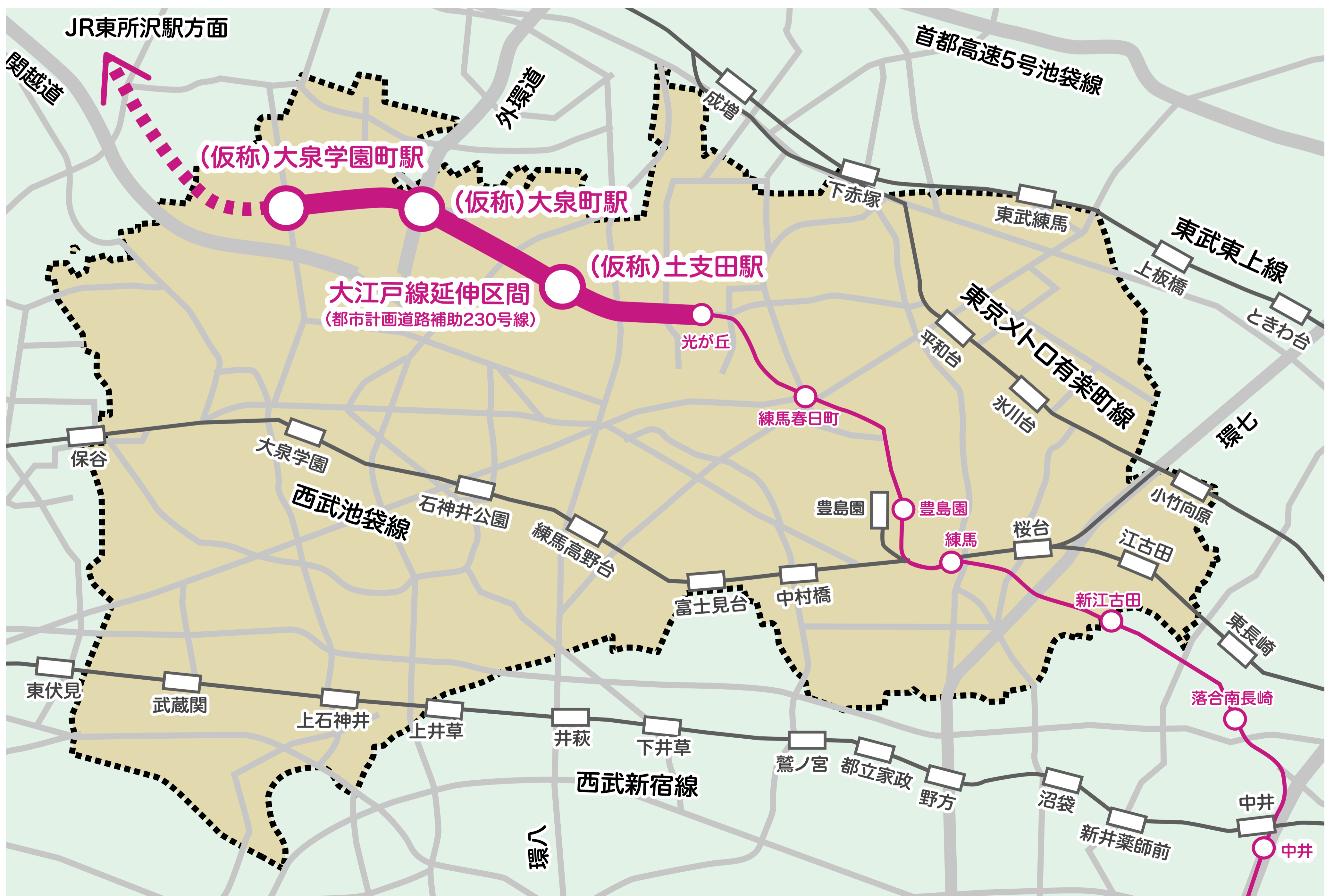
早期事業化を目指します

大江戸線のこれまでの経緯

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 (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) 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 (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 (土支田通り～外環道区間)
22 年		補助230号線 事業認可 (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 (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 ・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) ・調整が整った路線から順次事業に着手 ・大江戸線:関係者と事業化について協議・調整を進める	
3 年		補助230号線 交通開放 (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 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

延伸計画の概要

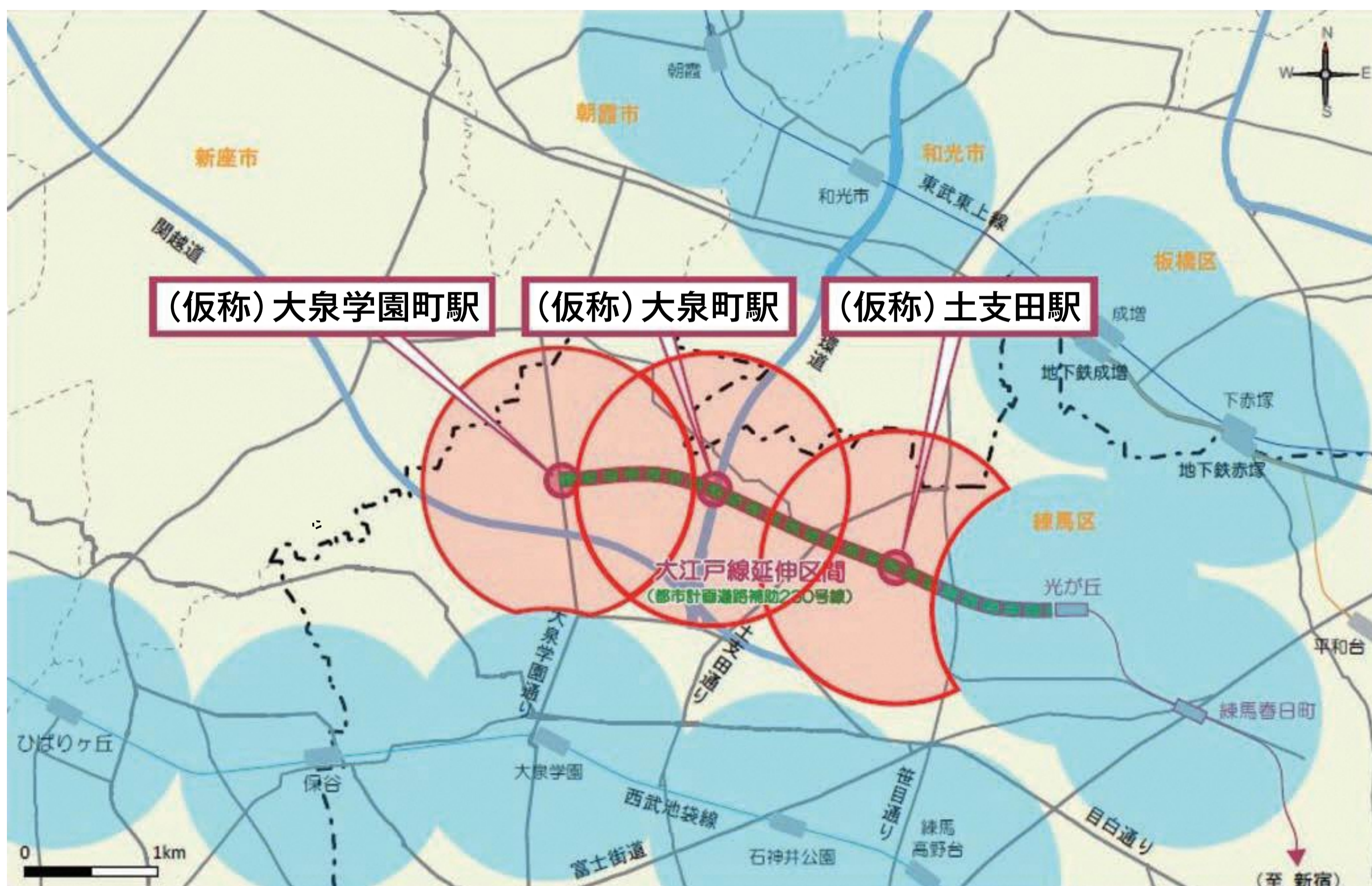
- 大江戸線の延伸は、現在光が丘駅まで整備されている地下鉄大江戸線を土支田・大泉町・大泉学園町地域を通り、JR 武蔵野線東所沢駅 方面まで延伸する計画です。
- このうち、大泉学園町までの区間は約 4km で、導入空間として都市計画道路補助230号線を整備し、(仮称)土支田駅、(仮称)大泉町駅、(仮称)大泉学園町駅の3つの新駅を整備する予定です。



大江戸線延伸の効果

○大泉学園町への延伸は、大江戸線の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

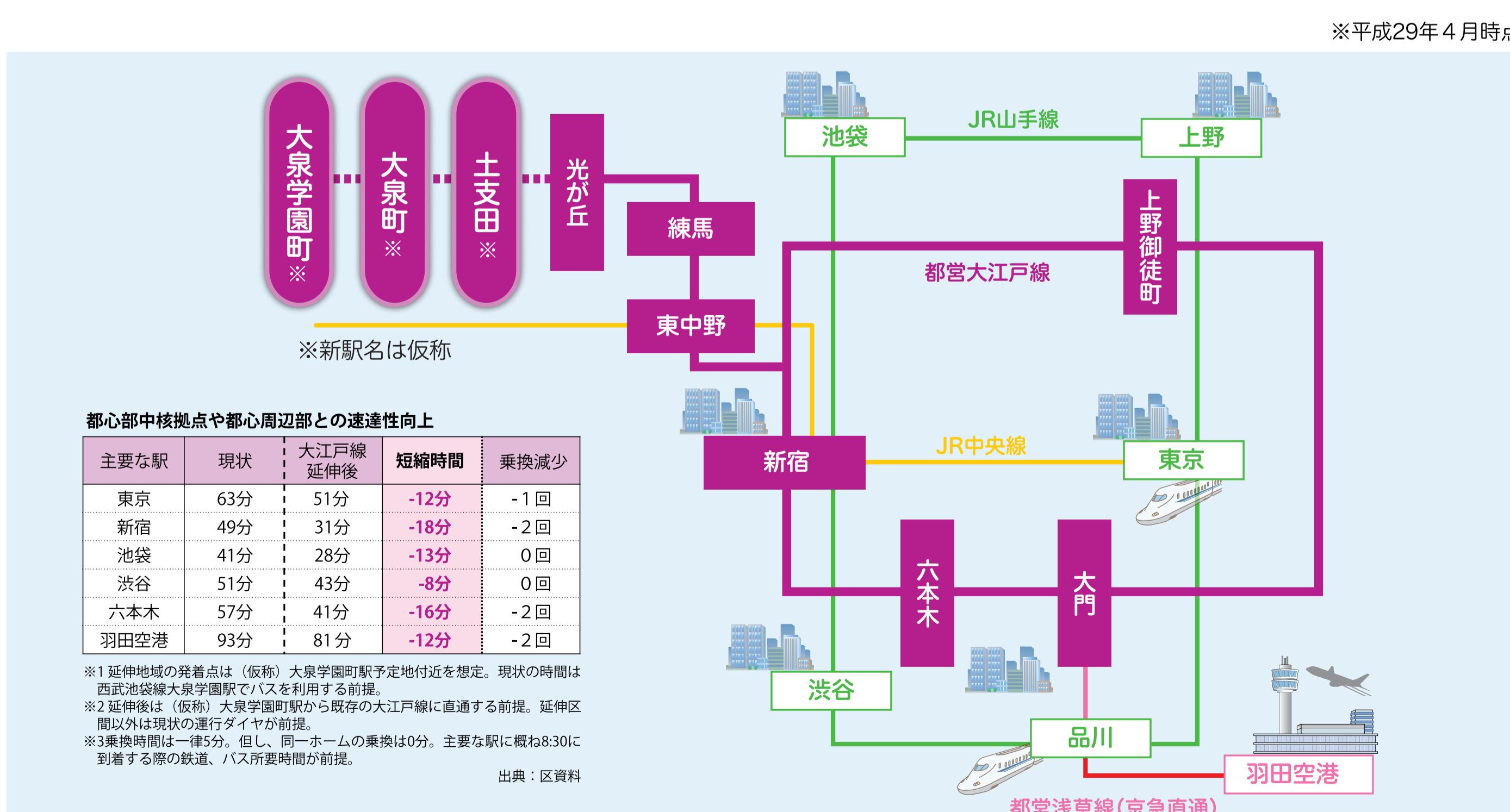


○練馬区の北西部には、23区内でも数少ない鉄道空白地域*が存在しています。

○大江戸線の延伸は、こうした鉄道空白地域を大きく改善するものです。

*鉄道空白地域：鉄道駅から1kmを超える地域
 ※夜間人口は、平成27年国勢調査より算出

所要時間の短縮



○都心へのアクセスが向上し、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。

● 延伸計画の位置づけ①

広域交通ネットワーク計画について(平成27年7月東京都)

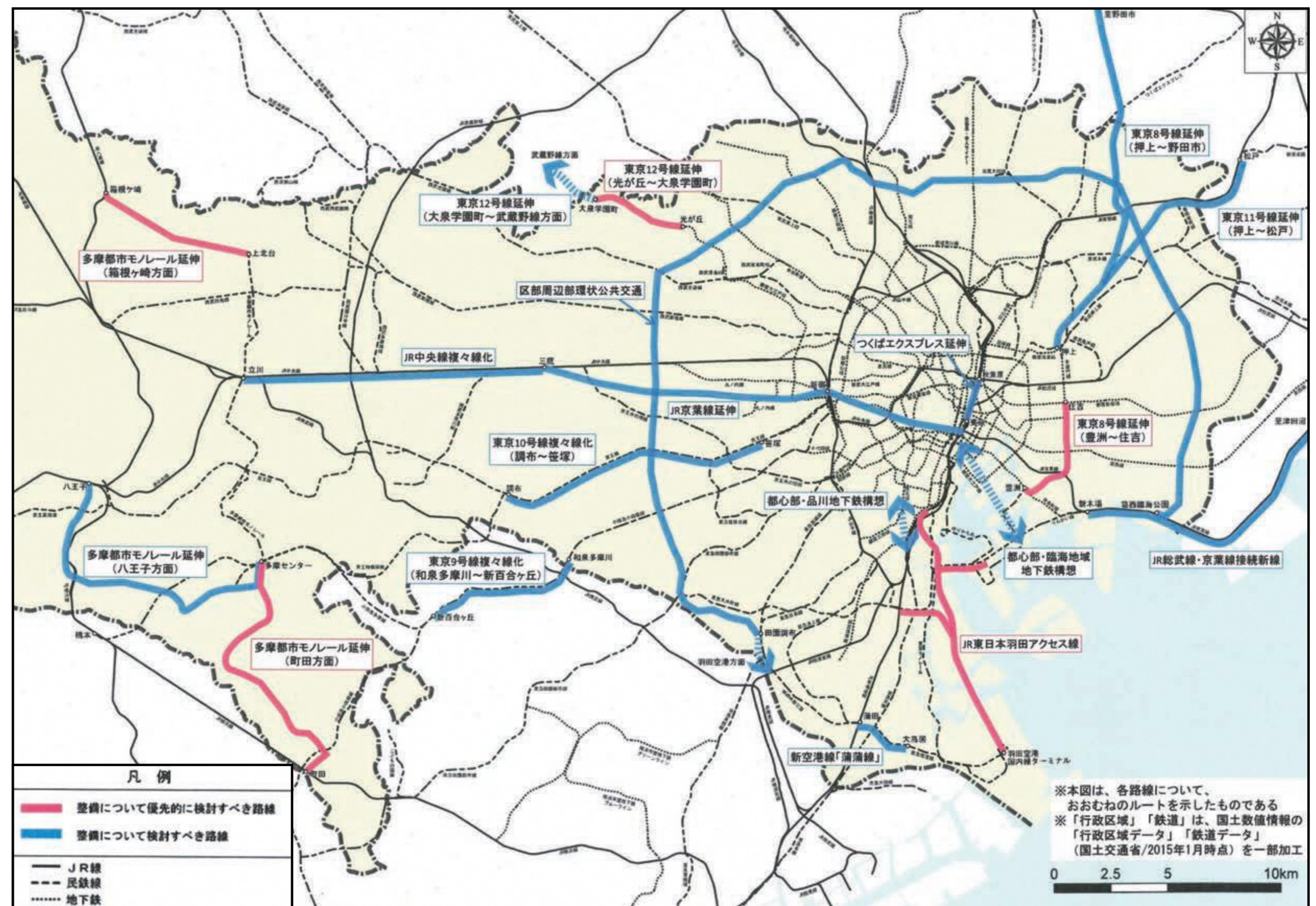
○東京都は、今後の都内における鉄道ネットワークのあり方などについて調査検討を進めた後、個別の路線の整備効果や収支採算性などについて検討を行いました。

整備について優先的に検討すべき路線

- 東京8号線延伸(豊洲～住吉)
- ★ 東京12号線延伸(光が丘～大泉学園町)
- 多摩都市モノレール延伸(箱根ヶ崎方面)
- 多摩都市モノレール延伸(町田方面)
- JR東日本羽田アクセス線〈現答申外〉

整備について検討すべき路線

- 東京8号線延伸(押上～野田市)
- 東京9号線複々線化(和泉多摩川～新百合ヶ丘)
- 東京11号線延伸(押上～松戸)
- 新空港線「浦浦線」
- JR中央線複々線化
- JR京葉線延伸
- JR総武線・京葉線接続新線
- 東京10号線複々線化(調布～笹塚)
- 東京12号線延伸(大泉学園町～武蔵野線方面)
- 区部周辺部環状公共交通
- つくばエクスプレス延伸
- 多摩都市モノレール延伸(八王子方面)
- 都心部・臨海地域地下鉄構想〈現答申外〉
- 都心部・品川地下鉄構想〈現答申外〉



図：整備について優先的に検討すべき路線、整備について検討すべき路線（東京都：広域交通ネットワーク計画について）

延伸計画の位置づけ②

交通政策審議会 答申第198号(平成28年4月)

○平成26年4月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について諮問がなされ、約2年にわたり審議を重ねた後、概ね15年を念頭に置いた答申を取りまとめました。

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)

東京圏鉄道網図

