

大江戸線のこれまでの経緯

時期	大江戸線の経緯	関連する事業・延伸に向けた取り組み等
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	
昭和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）	
昭和61年	練馬～光が丘間 着工	
昭和63年		大江戸線延伸促進期成同盟の設立
平成2年	新宿～練馬間 着工	<div style="border: 2px dashed orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>※この間も、延伸促進大会や国・都への要請活動を実施</p> </div>
平成3年	練馬～光が丘間 開業	
平成4年	西新宿※～新宿間 着工（環状部） <small>※駅名は当時の仮称（西新宿→都庁前）</small>	
平成9年	練馬～新宿間 開業	
平成12年	1月 運輸政策審議会答申第18号 （光が丘～大泉学園町間目標年次までに整備着手することが適当である路線） 4月 新宿～国立競技場間 開業 12月 全線開業（汐留駅は平成14年11月開業）	
平成17年		土支田中央土地地区画整理事業 着手
平成18年		8月 補助230号線事業認可 （笹目通り～土支田通り区間） 11月 延伸促進大会の開催・都へ要請活動
平成19年		土支田・高松地区地区計画 決定
平成20年		10月 土支田中央地区地区計画 決定 12月 都へ要請活動
平成21年		7月 補助230号線事業認可 （土支田通り～外環道区間） 11月 延伸促進大会の開催・都へ要請活動
平成22年		8月 補助230号線事業認可 （外環道～大泉学園通り区間） 10月 都へ要請活動
平成23年		4月 大江戸線延伸推進基金の設置 10月 都へ要請活動
平成25年		11月 補助230号交通開放 （笹目通り～土支田通り全区間） 延伸促進大会の開催 12月 国と都へ要請活動
平成26年		都へ要請活動
平成27年	広域交通ネットワーク計画について（東京都） 「整備について優先的に検討すべき路線」5路線の一つに選定	東京都との実務的協議の開始
平成28年	交通政策審議会答申第198号 （進めるべき6つのプロジェクトの一つに位置づけ）	10月 延伸促進大会の開催・ 大泉町三丁目地区地区計画 決定
平成29年		1月 都へ要請活動 8月 大江戸線延伸推進会議の設置 11月 大江戸線延伸フォーラム開催
令和元年 （平成31年）	10月 都知事との意見交換。都知事から「6路線を中心に事業スキームの構築に向けた検討などを実施している。大江戸線の延伸については、事業化に関する検討を進めている」との回答。	1月 都へ要請活動 3月 イベント「大江戸線延伸地域に行ってみよう」開催

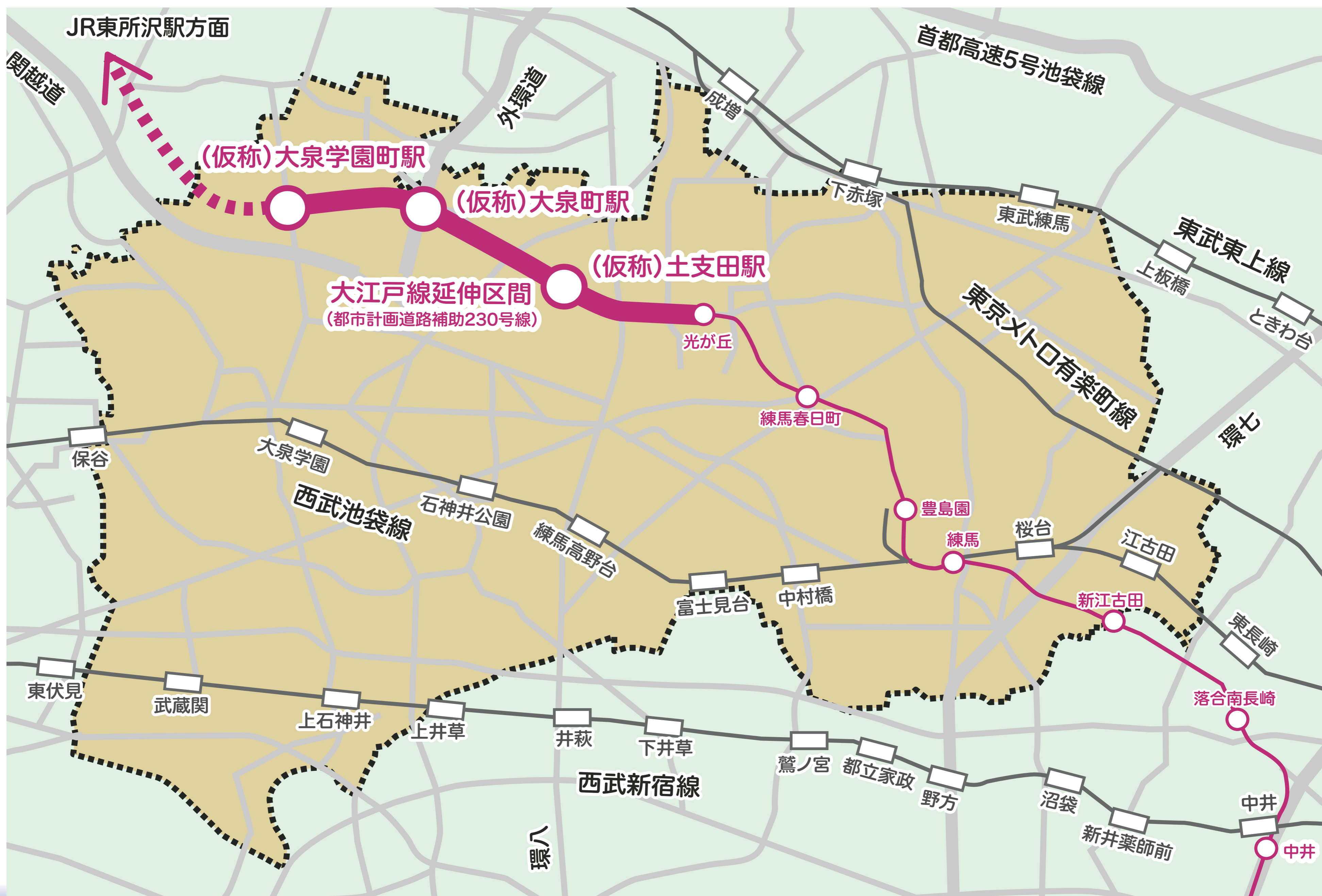
延伸計画の概要

○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。



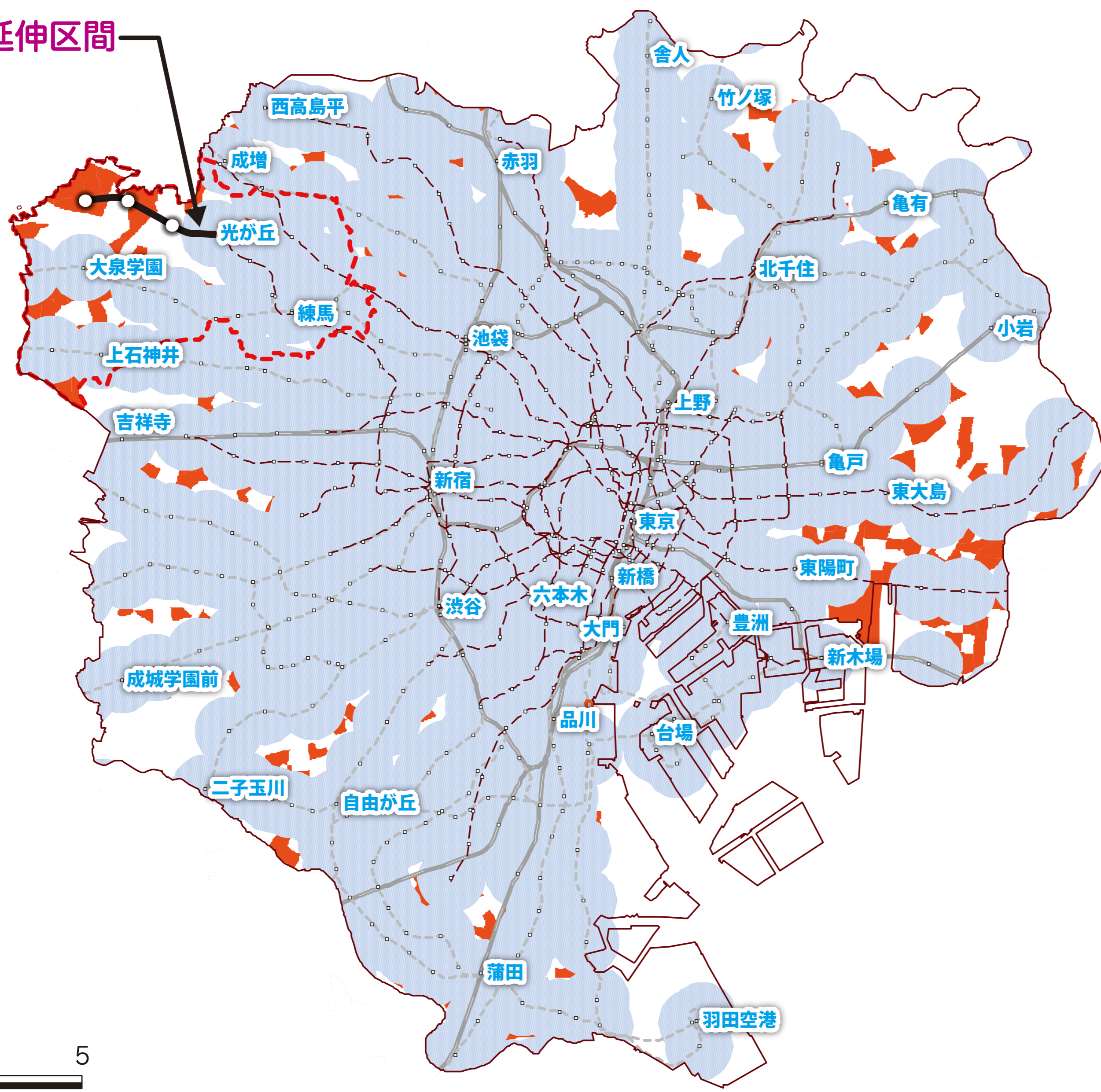
©練馬区 練馬区公式アニメキャラクターねり丸



大江戸線延伸の効果

鉄道空白地域の改善

大江戸線延伸区間



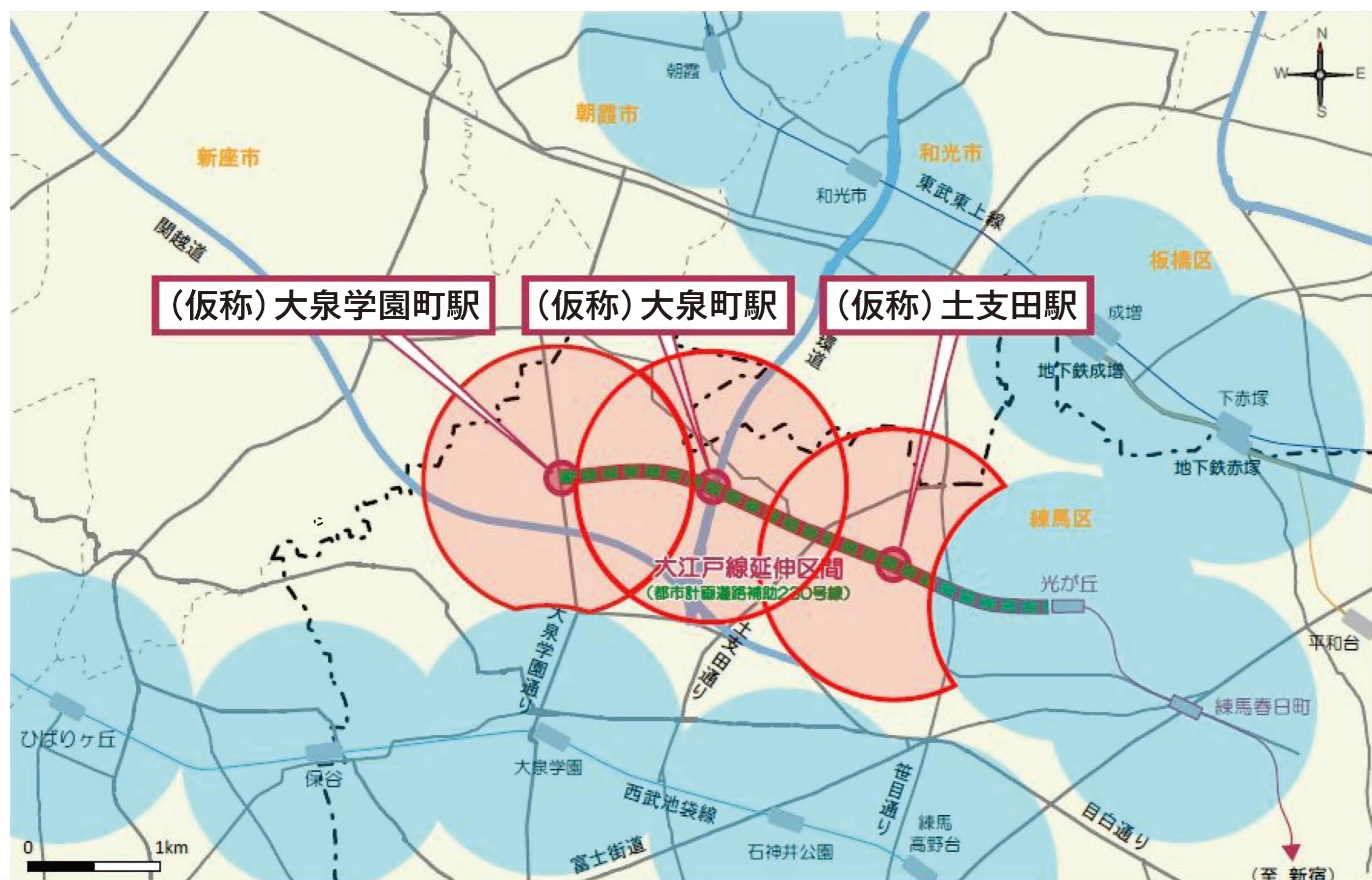
○練馬区の北西部には、23区内でも数少ない鉄道空白地域*が存在しています。

○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。

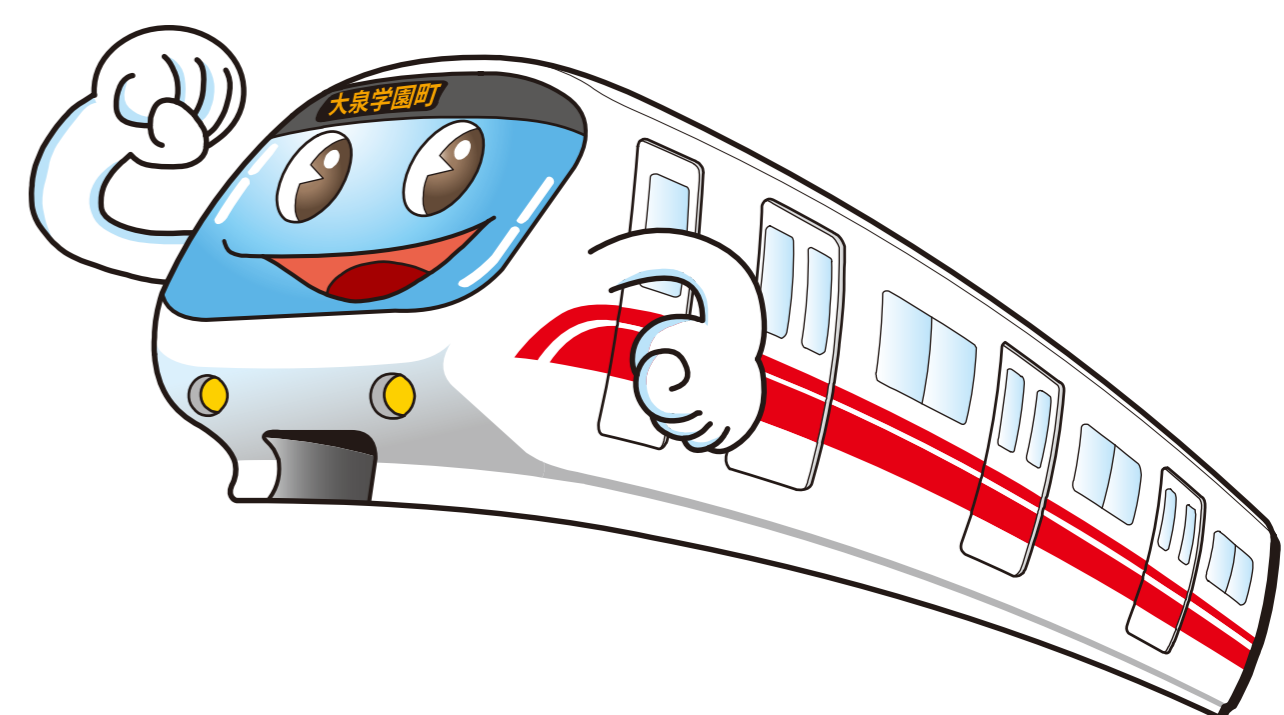
※鉄道空白地域：鉄道駅から1kmを超える地域
※夜間人口は、平成27年国勢調査より算出

- 凡 例
- 鉄道空白地域(町丁目人口4,000人以上)
 - 同上(町丁目人口4,000人未満)
 - 鉄道利便地域(鉄道駅から1km圏内)

鉄道空白地域と夜間人口図
出所：H27国勢調査 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



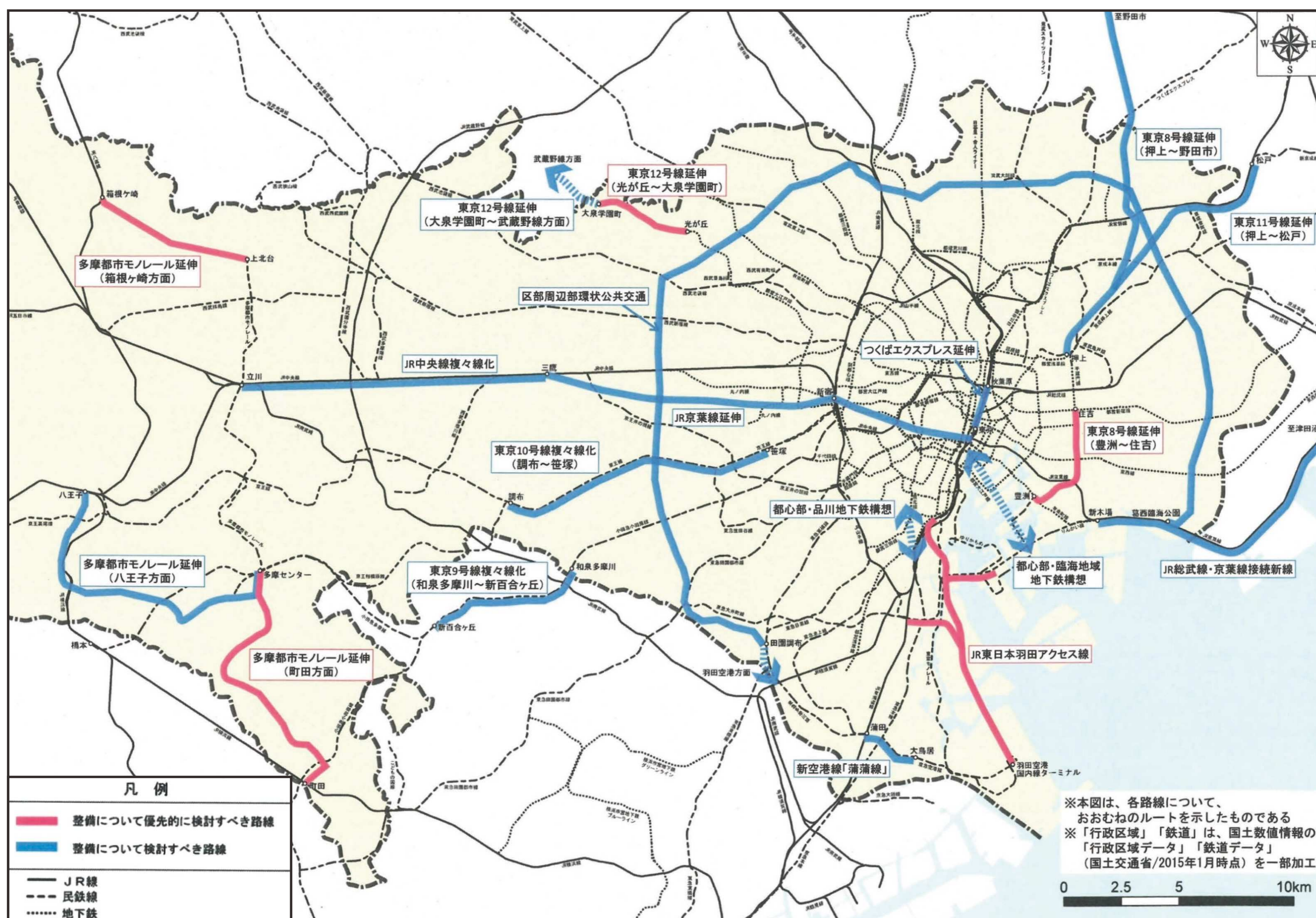
大江戸線延伸の効果

首都圏ネットワークの強化・充実

○大江戸線は、都心を環状につなぐとともに23区北西部とを結ぶ路線です。

○大江戸線の乗降客数は年々増加しており、現在は、1日約100万人の方が利用しています。今後も首都圏の鉄道ネットワークにおいて、重要な機能を担っていく路線です。

○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、広域的な交通ネットワークの強化・充実に寄与するものです。



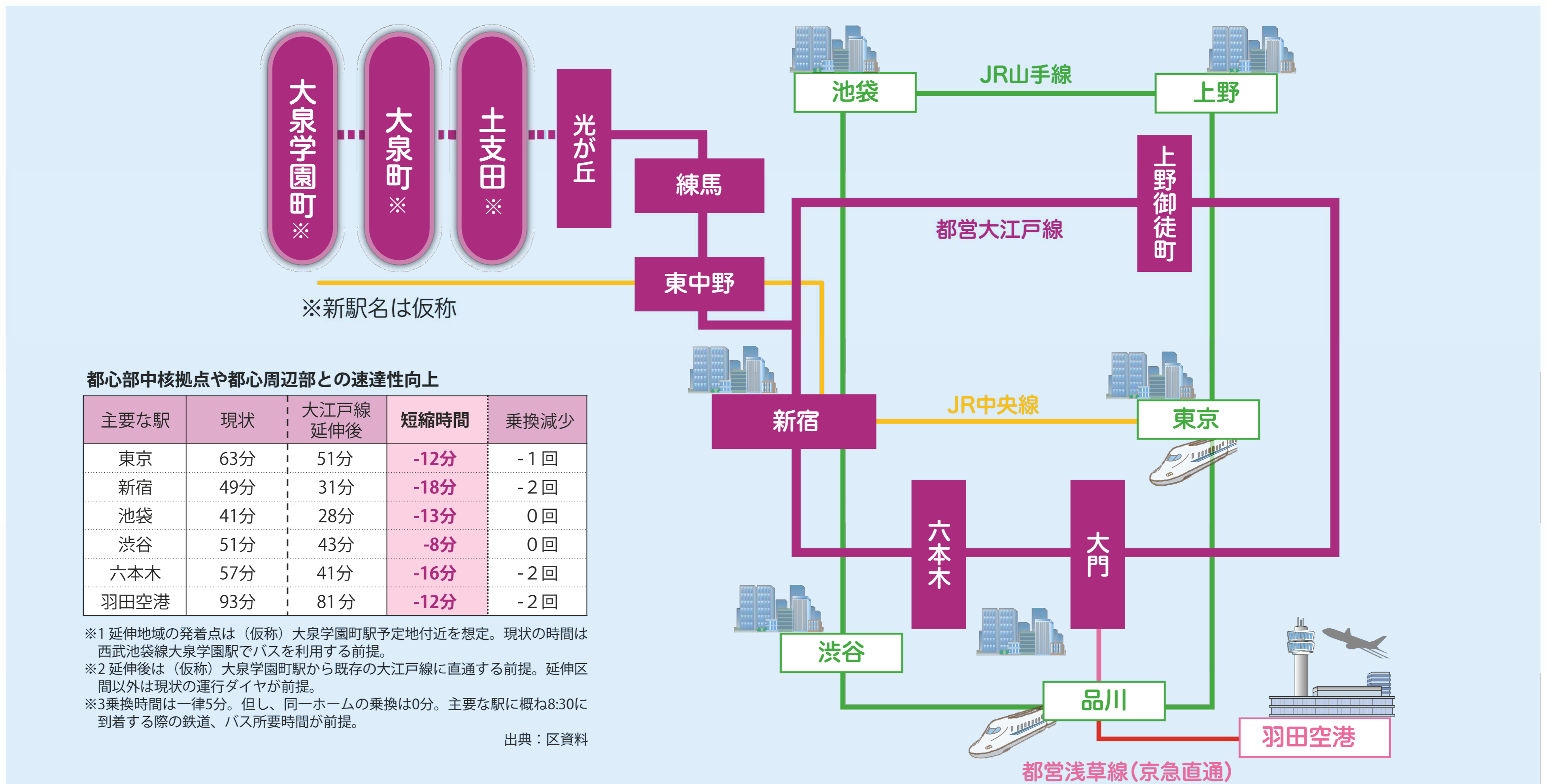
図：整備について優先的に検討すべき路線、整備について検討すべき路線（東京都：広域交通ネットワーク計画について）

大江戸線延伸の効果

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。

※平成29年4月時点



災害時の緊急利用

○東日本大震災の発生時には、首都圏の全鉄道路線で、運転の再開が最も早かったのが大江戸線でした。

○そのため、今後の発災時の帰宅困難者の救済に寄与する可能性があり、近隣路線の代替経路の役割も期待できます。

その他の効果

○その他、新駅予定地周辺のまちづくり等による新たなヒト・モノの往来や交流による波及効果、周辺他路線の電车内混雑の緩和や周辺既存駅の混雑緩和、交通安全の向上など地域交通の改善などが期待されます。

● 延伸計画の位置づけ ●

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。

○大江戸線の延伸（光が丘～大泉学園町）は、**整備について優先的に検討すべき5路線**の一つに位置づけられました。

整備について優先的に検討すべき路線

東京12号線延伸（光が丘～大泉学園町）

JR東日本羽田アクセス線

東京8号線延伸（豊洲～住吉）

多摩都市モノレール（箱根ヶ崎方面）

多摩都市モノレール（町田方面）

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年後を念頭に置いた答申を取りまとめました。

○大江戸線の延伸は、国の答申で示された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**として評価されました。

進めるべき6つのプロジェクト（東京都内）

東京12号線（大江戸線）〈光が丘～大泉学園町〉

羽田空港アクセス線〈田町駅付近等～羽田空港〉

新空港線〈矢口渡～京急蒲田〉

東京8号線（有楽町線）〈豊洲～住吉〉

多摩都市モノレール〈上北台～箱根ヶ崎〉

多摩都市モノレール〈多摩センター～町田〉

大江戸線の延伸（光が丘～大泉学園町）については、都と国の計画において整備に向けた明確な位置づけを得ています。