

# 大江戸線「光が丘の先」延伸計画は進んでいるのか

整備の「優先度上位路線」だが動きが見えない



練馬区大泉学園町にある大江戸線延伸の早期実現を訴える看板(記者撮影)

都内の各地で進展しつつある鉄道の新路線整備。2023年からJR東日本は「羽田空港アクセス線」(仮称)の工事を進めており、2024年11月には東京メトロが有楽町線・豊洲一住吉間と南北線・白金高輪一品川間の延伸工事に着手した。

そんな中、以前から構想はあるものの、目立った動きが見えないのが都営地下鉄大江戸線の延伸だ。現在の終点である光が丘(練馬区)から同区内の大泉学園町を経て、JR武蔵野線の東所沢駅(埼玉県所沢市)方面へ路線を延ばす構想で、このうち光が丘—大泉学園町間は、東京圏の鉄道整備の指針となる答申などでも優先度の高い区間とされてきた。現状はどうなっているのだろうか。

## 「鉄道空白地帯」解消への期待感

光が丘—大泉学園町間の想定ルートは約4kmで、都区内最大級の団地

## ■大江戸線の延伸計画区間(光が丘—大泉学園町間)



が広がる光が丘から北西へ、都が整備を進める都市計画道路「補助230号線」の地下を通す計画。駅は土支田、大泉町、大泉学園町(いずれも仮称)の3カ所を設ける予定だ。

構想の歴史は長く、大江戸線が開業する前の1985年には、東京圏の鉄道整備の指針となる運輸政策審議会(当時)の答申に計画が盛り込まれている。1988年には地元練馬区や区議会、地域の町会による「延伸促進期成同盟」が設立され、延伸実現に向けた要請活動などを続けてきた。

地元が延伸を求める理由は、この地域が都区内としては不便な、最寄り

駅まで1km以上離れた「鉄道空白地域」であるためだ。

大泉学園町という、西武池袋線の大泉学園駅を思い起こす人が多いだろう。だが、同駅がある地域は「東大泉」で、大泉学園町はその北側。新駅の予定地周辺から同駅へは直線距離で約2km、バスで十数分かかる。

練馬区の推計では、大江戸線が延伸開業した場合、大泉学園町駅付近から新宿駅までの所要時間はバスと西武池袋線乗り継ぎ現状と比べて19分短い31分、池袋駅へも12分短い30分になるとしている。区都市整備部大江戸線延伸推進課の担当者は「『大江戸線はいつ来るんだ』と、地域の方々の期待感は大きい」と語る。区は延伸によって沿線地域の人口が約2.1万人増えると試算しており、人口増加にも期待する。



既存の鉄道駅から離れている大江戸線延伸計画区間。駅への主要な足はバスだ(記者撮影)

## 「優先度」は高いが…

大江戸線の光が丘—大泉学園町間は、東京圏の数ある新線構想の中でも比較的優先度が高い区間に位置づけられてきた。

2015年7月に東京都がまとめた交通ネットワークに関する計画では「整備について優先的に検討すべき」5路線の1つとされ、翌2016年に国の交通政策審議会がまとめた答申でも「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



土支田駅(仮称)の予定地はすでに確保され広場になっている(記者撮影)



大泉町駅(仮称)の予定地。この下に外環道が通っている(記者撮影)

共同体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」とされた。

実際に、地下に線路を通す予定の道路の用地確保や整備は進んでいる。延伸区間全体の用地確保率は2024年3月時点で約88%。道路がすでに開通している土支田地区では、将来の土支田駅(仮称)予定地が広場として整備済みだ。大泉町駅(仮称)の駅前広場予定地も東京外環自動車道の上部に確保されている。

2016年の答申では、東京圏の24の新路線プロジェクトの中で「進めるべき」とされたのは大江戸線を含めて6つ。ほかの5つはJR羽田空港アクセス線、有楽町線豊洲一住吉間、多摩都市モノレール延伸(箱根ヶ崎方面と町田方面)、新空港線(蒲蒲線)矢口渡—京急蒲田間、横浜市営地下鉄ブルーラインあざみ野—新百合ヶ丘間だ。

このうち、JR羽田空港アクセス線と有楽町線豊洲—住吉間はすでに工事に着手。多摩都市モノレールの箱根ヶ崎延伸も今年7月に軌道事業の特許を申請。新空港線も国土交通省が2025年度予算案の概算要求で整備に向けた調査・設計費用を計上した。6つのプロジェクトに入っていない南北線の品川延伸も工事が始まっている。

そんな中、大江戸線延伸も少しずつ動いてはいる。2022年度に都は初めて調査費用を計上し、2023年3月

には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チーム」を立ち上げた。都が2024年1月に公表した都政の長期計画『『未来の東京』戦略 version up 2024』は大江戸線の延伸について「関係者と事業化について協議・調整を進める」としている。

都によると、プロジェクトチームでは「将来の旅客需要や収支採算性に関する調査・検討を進めている」といい、課題となっているのは採算性だ。累積損益の40年以内の黒字化が採算性の目安となるが、練馬区大江戸線延伸推進課の担当者によると、現状では「やや難しいところがある」という。

「進めるべき」とお墨付きを得た区間の採算性に影響を及ぼしているのは、物価上昇による建設費の高騰とコロナ禍による人の流れの変化だ。

### 物価上昇とコロナ禍が影響

2016年の答申の際の分析結果では、光が丘—大泉学園間間の事業費は約900億円。黒字転換は19年目、1を超えると事業の効果があるとされる費用便益比(B/C)は2.0~2.1だった。

だが、都の試算による現状での概算事業費は約1500億円で、約1.65倍に膨らんだ計算だ。旅客需要については、延伸によって大江戸線全体で1日当たり5万人の増加が見込まれているが、コロナ禍を経て通勤需要が以

前のレベルに戻らない中、新たな需要の確保が重要になっているという。

このため「旅客需要の創出」「コストの低減」「財源の確保・活用」についてさらなる検討が必要とされ、「それに向けて(都と区で)さまざまな協議を重ねている」と区の担当者は現状について説明する。

区は2011年度から「大江戸線延伸推進基金」の積み立てを開始。2024年度は30億円を積み増し、総額は80億円に達した。2025年度も同レベルの額を積み増せば100億円を上回る額となる。区の担当者は、「区が担うべき財政負担や鉄道施設整備への協力などが、事業化にあたって重要になってくるところだと考えている」と話す。



延伸地域には早期実現を求める看板が(記者撮影)

以前から新路線の「有力候補」でありながらも、物価高騰やコロナ禍といった社会情勢の変化が影を落としている形の大江戸線延伸。構想としては後発の南北線品川延伸や都心と臨海部を結ぶ地下鉄構想など、都が力を入れる地域の新線計画が目玉を集める中、「足踏み」感はぬぐえない。

だが、道路や駅予定地などの整備は進んでおり、新線計画の中では比較的環境が整っている路線だ。都によると、検討結果をまとめる時期は未定。収支採算性という課題をいかにクリアするかが、今後の進展の鍵といえる。「早期延伸実現」を訴える看板の立つ駅予定地が、実際の駅になる日はいつか。

