

人々に暖かく見守られてきた大泉の歴史と文化は、
誕生したばかりのまちでクロスし、
融合して引き継がれる。



長い歴史をもつ北野神社の秋の大祭と生まれ変わった駅前



都市公団

都市基盤整備公団 土地有効利用事業本部
大泉学園駅前再開発事務所

※上記事務所は事業完了に伴い閉鎖されています。

ゆめりあ発進

大泉学園駅前地区第一種市街地再開発事業



— 美しく安全で快適なまちをつくります —



都市公団

練馬区長
岩波 三郎



都市基盤整備公団
土地有効利用事業本部長
田中 久幸



大泉学園駅前地区第一種市街地再開発事業の完成を心からお祝い申し上げます。

練馬区では、「練馬区長期総合計画」において都市の動脈とも言える交通体系の整備と駅周辺を中心とした面的整備を区政の最重要課題と位置づけ、積極的に取り組んでまいりました。

大泉学園駅は、多くの区民が利用し、バス交通も盛んな交通の要所です。しかしながら、踏切による慢性的な交通渋滞は、駅周辺の商業や区民生活に深刻な影響を与えておりました。

そこで、昭和61年に大泉学園駅前地区再開発協議会を設立し、計画を進めてまいりましたが、この間、いわゆるバブルの崩壊という大きな社会経済情勢の変化など、事業を巡る環境は厳しい状況にありました。こうしたなかで本年度無事竣工に至りましたことは、関係権利者の方々や施行者である都市基盤整備公団のご努力、並びに国・都をはじめとする関係機関の方々、地域の皆様方のご理解とご協力の結果であると、改めて敬意を表する次第であります。

この事業は新たに駅前広場や都市計画道路等の都市基盤を整備するとともに、公共駐車場・自転車駐車場をはじめ、大泉総合福祉事務所、大泉学園ホールといった公益施設を整備するなど、非常に公共性の高い事業であります。また、駅の北口・南口を一体的に整備するという全国的にも数少ない事業であります。

この再開発事業の完成により、練馬区西部の地域拠点にふさわしい、魅力ある新しい顔が誕生いたしました。今後、練馬区としましては、更に大泉学園駅周辺のまちづくりが大きく前進するよう努めて参りたいと考えております。これからも、ご関係の方々のお力により区民の皆様から「大泉学園ゆめりあ」が愛され発展されますことを祈念し、ご挨拶いたします。

大泉学園駅前地区第一種市街地再開発事業が、お蔭様で無事竣工を迎えられました事を、事業施行者として、関係各位に対し厚くお礼申し上げます。

大泉学園駅は、練馬区内最大の駅勢圏と乗降客数約8万人を有する交通の拠点であり、当該地区にはその駅前にふさわしい街づくりが求められておりました。

とりわけ、駅直近の「開かずの踏み切り」による交通渋滞の解消と、都市計画道路や駅前広場の整備は、緊急の課題となっておりました。

当再開発事業は、そうした課題を解決し、大泉学園駅前地区を、練馬区西部地域の「交通、商業、文化、都市居住の拠点」として、街を再生・再構築する事業であります。

地元、練馬区、公団の三者が一体となって、検討、協議を進め、平成2年に都市計画決定、平成7年事業計画認可、平成9年権利変換計画認可を経て、工事に着手し、当公団の事業着手以来約15年、練馬区の基本構想策定から約20年の歳月を重ねて、本年度竣工を迎えることができました。

これも、関係権利者の皆様をはじめ、地元の皆様のご理解とご協力、並びに国土交通省、東京都、練馬区、関係各機関のご指導、ご支援の賜物と厚くお礼申し上げます。

また、当再開発事業は、公共施設整備の割合が、地区面積の約64%と高く、かつ、鉄道をアンダーパスする都市計画道路と鉄道を挟んだ南北の施設建築物を、同時一体的に整備する、全国でも稀な難しい事業でありました。

関係各位のご協力とご尽力を重ねてお礼を申し上げます。こうして夢のあるエリア、「大泉学園ゆめりあ」が誕生しました。

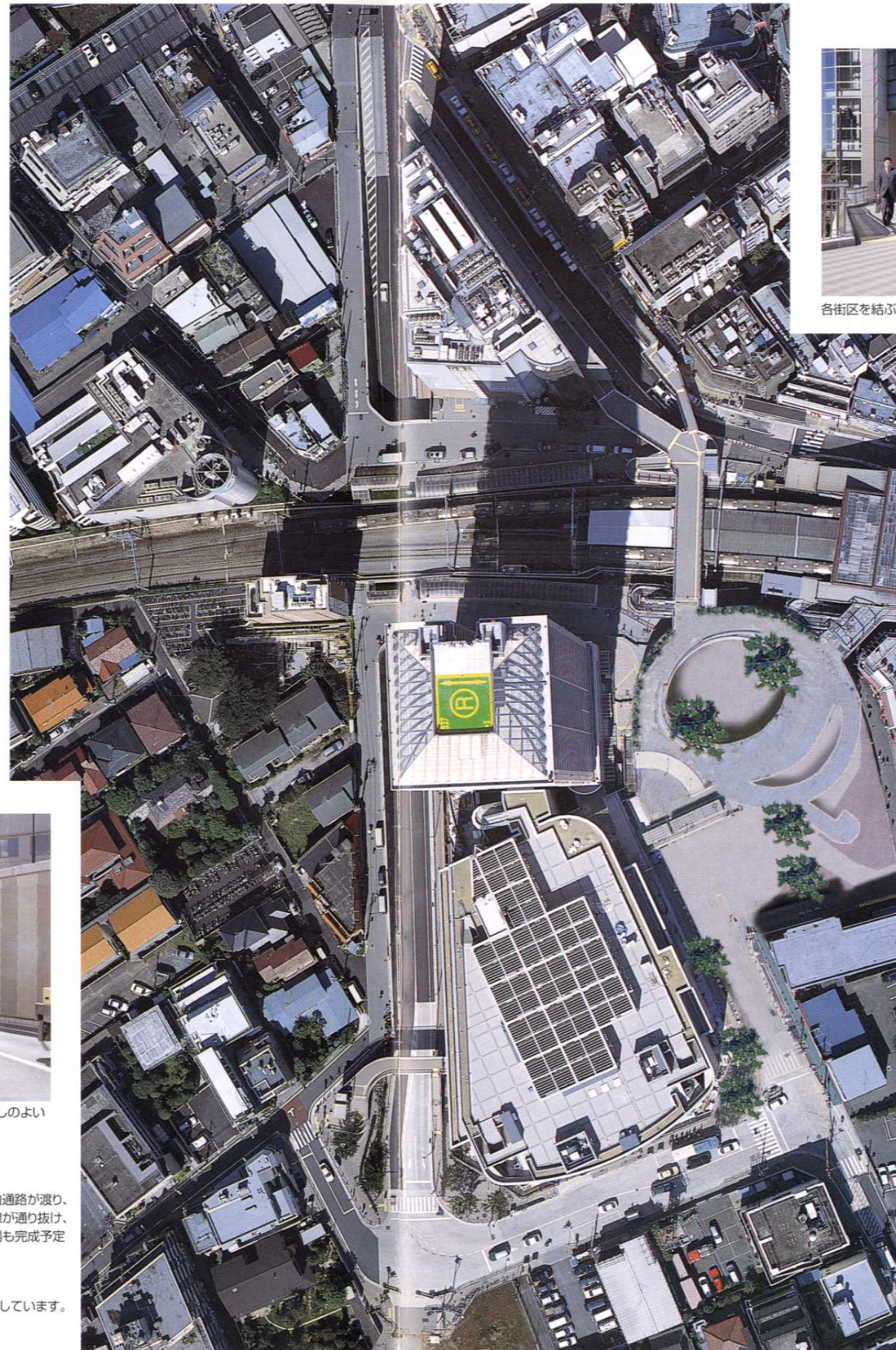
当地区が、これから、練馬区西部の地域拠点として、地域のコミュニティを育み、皆様に愛され、大泉学園の街と共に末永く発展して行くことを祈念しております。

今後とも、当公団は、都市再生に資する総合的な街づくりに貢献する所存でありますので、関係各位のより一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

まちの更新、都市基盤の整備

大泉学園駅の乗降客数は1日約8万人、練馬区内で最も利用客の多い駅です。また、路線バスも1日約1,500本が発着する主要なバスターミナルとなっています。しかし、大泉学園駅前地区は、これまでいわゆる開かずの踏切による交通の遮断と道路の未整備による交通渋滞、駅前広場がないための駅前の混雑等、練馬区の西部の地域拠点としての機能が十分ではありませんでした。

再開発事業では、鉄道と道路の立体交差、新設道路の敷設、従前道路の拡幅、駅前広場の整備、駅の南北を結ぶ南北自由通路の新設、歩道や駐輪場などを重点的に整備し、駅前広場も来年3月には完成します。これら公共施設の充実により、人と車の安全性と利便性、快適性が向上するとともに、まちはこれまで以上の求心力をもち、今、新たな第一歩を歩みはじめました。



当事業地区の西側に誕生した都市計画道路補助第135号線



線路の下をアンダーパスする車道と広くて見通しのよい歩行者通路



トンネル内の歩行者通路は明るく、駅南北出入口に直結

事業の完成で、線路上を南北自由通路が渡り、
鉄道の下を補助135号線が通り抜け、
来年3月には駅前広場も完成予定

写真には一部イメージを合成しています。



各街区を結ぶ広くて快適な南北自由通路



事業地西側地区と駅を連絡する歩行者デッキ



アンダーパスから直接利用できる公共駐輪場

人がまんなか、各種施設のコンセプト

大泉学園駅前の北口1街区「ゆめりあ1」と南口2街区「ゆめりあ2」は南北自由通路で結ばれました。

ゆめりあ1にはゆめりあホールや総合福祉事務所、公共駐車場・駐輪場などの公益施設や商業・業務施設が配されています。ここには「楽しい」と「便利」、「こころやすい」が凝縮されています。

ゆめりあ2には超高層ならではの眺望が満喫できる住宅(ゆめりあタワー)、魅力あるショッピングセンター(ゆめりあフェンテ)、公共駐車場・駐輪場などが設けられました。カラフルで明るく、活気に満ちたゆめりあ2は、集う人、住む人、憩う人、それぞれの人々が多彩に利用できる賑わいの空間です。

「人がまんなか」をコンセプトに、どの施設もつくられました。



落ち着いて、音響効果も高いゆめりあホール



施設棟のダイナミックな2階ファサード



7階の廊下を利用した気軽に利用できるギャラリー



シースルーエレベーターもあり、明るくて開放的なゆめりあ1の1階ロビー



印象深いフォルムのゆめりあ2



明るく親しみやすい外観のゆめりあ1



透明感のある階段室と駅に通じる建物内の回廊



ゆめりあタワー1階のシックなエントランスロビー



27階の住宅から見渡す埼玉方面の眺望

シンボリックな駅前景観の創出

大泉学園駅の前に際立つ景観が創出されました。リズムカルなスカイライン、個性的なフォルムの建物群、こころのなごみどりやアートなど、駅前の賑わいはそのままに、練馬区のもう一つの「顔」の完成です。なかでも超高層棟は大泉学園駅前地区を象徴するインパクトの強いランドマークとなっています。

表情豊かなこれらの景観は、これまでの歴史と文化に加えて、新たな時代をさきがける、大泉学園駅前地区をシンボリックに表現しています。



躍動感あふれるスカイライン



ゆめりあ1北側のアート
Re-Birth 一空からのメッセージ



ゆめりあ1南側のアート
Time Garden—メモリアルスケープ



大きく変わった大泉学園駅前から都心方面を望む



愛称は“大泉学園ゆめりあ”

平成12年7月から8月にかけて権利者、地元、有識者、練馬区、公団で構成する選考委員会で地区のネーミング募集を行いました。その結果、2437通の応募の中から“ゆめりあ”が選ばれました。“ゆめりあ”とは、駅前の再開発に伴い、この地域が「夢のあるエリア」になって欲しいという願いから創られた「夢」と「エリア」の合成語です。



わかりやすくしゃれたサイン



ゆめりあ2南側のアート
カタクリ・カタリ 一土のひとりごと



ゆめりあタワー入口のアート
Spring has come! —いずみのゲート—

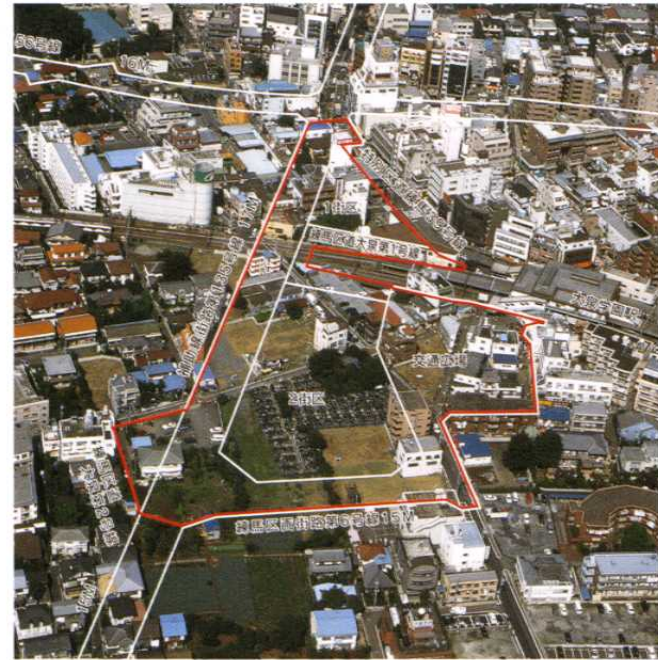


ゆめりあフェンテ2階入口
MIZU-DOKEI —WATER CLOCK—

大泉学園駅前地区 第一種市街地再開発事業の概要

当再開発事業の大きな特徴としては、地区面積の64パーセントを公共施設が占めており、鉄道を挟んで南北の街区を同時一体に施行したことです。公共施設では、道路の新設や拡幅などありますが、何といても西武鉄道の下をアンダーパスさせた都市計画道路補助第135号線の整備が周辺地域を含む交通渋滞の緩和に大きく寄与しました。また、駅南口に立体的な駅前広場が完成することで、大泉学園駅前地区は、沿線を代表する拠点地区となりました。

そして、駅前の再開発ならではの賑わいのある商業・文化施設や都市型住宅など、提案型のまちが創出されました。



従前(平成9年9月撮影)

従前土地利用図



地区全景(平成14年10月撮影)

従前の状況(都市計画決定時点)

土地利用状況

| 区分 | 分 | 地積(m ²) | 構成比(%) |
|--------|-----|---------------------|--------|
| 公共施設用地 | 道路 | 3,378 | 16.3 |
| 宅地 | 民有地 | *17,367 | 83.7 |
| 合計 | | 20,745 | 100.0 |

*私道(約1361m²)を含む

権利者状況

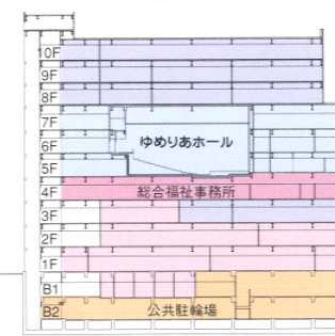
| 人口 | 175人 | 区分 | 人数 | 構成比(%) |
|-----|------|-------|------|--------|
| 所帯数 | 80世帯 | 土地所有者 | 48人 | 26.2 |
| | | 借地権者 | 9人 | 4.9 |
| | | 借家人 | 126人 | 68.9 |
| | | 合計 | 183人 | 100.0 |

建物状況

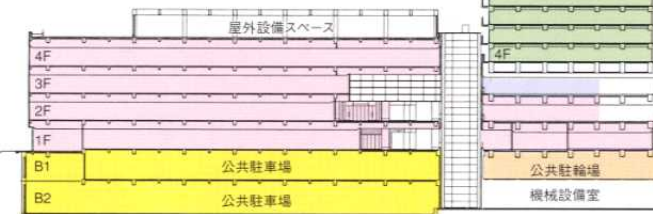
| 用途別現況 | 戸数(戸) | 構成比(%) | 床面積(m ²) | 構成比(%) | 建築面積(m ²) | 構成比(%) |
|--------|------------|--------|----------------------|--------|-----------------------|--------|
| 業務施設 | 1 | 1.6 | 1,028 | 8.1 | 343 | 6.4 |
| 娯楽施設 | 1 | 1.6 | 995 | 7.8 | 332 | 6.3 |
| 専用店舗施設 | 13 | 20.6 | 2,636 | 20.6 | 1,189 | 22.4 |
| 店舗併用住宅 | 32 | 50.8 | 6,183 | 48.4 | 2,442 | 46.0 |
| 専用住宅 | 12 | 19.0 | 1,446 | 11.3 | 769 | 14.5 |
| その他 | 4 | 6.4 | 483 | 3.8 | 237 | 4.4 |
| 合計 | 63 | 100.0 | 12,771 | 100.0 | 5,312 | 100.0 |
| 適用 | 1.平均容積率80% | | 2.平均建ぺい率33% | | | |

| 構造別状況 | 戸数(戸) | 構成比(%) | 建築面積(m ²) | 構成比(%) |
|-----------|-------|--------|-----------------------|--------|
| 木造 | 44 | 69.8 | 2,836 | 53.4 |
| 鉄骨造 | 3 | 4.8 | 195 | 3.7 |
| 鉄筋コンクリート造 | 16 | 25.4 | 2,281 | 42.9 |
| 合計 | 63 | 100.0 | 5,312 | 100.0 |

1街区 東断面図



2街区 東断面図



建物概要

| 1街区 | | 2街区 | |
|------------|-------------------------|------------|-------------------------|
| 所在地 | 東京都練馬区東大泉一丁目520番 | 所在地 | 東京都練馬区東大泉五丁目600番 |
| 施設名称 | 大泉学園ゆめりあ1 | 施設名称 | 大泉学園ゆめりあ2 |
| 地域・地区 | 商業地域・防火地域・高度利用地区 | 地域・地区 | 商業地域・防火地域・高度利用地区 |
| 敷地面積 | 1,862.75m ² | 敷地面積 | 5,548.02m ² |
| 建築面積 | 1,178.55m ² | 建築面積 | 4,422.83m ² |
| 延床面積 | 13,135.49m ² | 延床面積 | 42,265.30m ² |
| (容積対象延床面積) | 10,533.69m ² | (容積対象延床面積) | 30,515.98m ² |
| 建蔽率 | 63.27% | 建蔽率 | 79.72% |
| 容積率 | 565.50% | 容積率 | 550.04% |
| 構造 | 鉄骨鉄筋コンクリート造 | 構造 | 鉄筋コンクリート造 |
| 階数 | 地下2階、地上10階 | 階数 | 地下2階、地上27階 |
| 最高高さ | 47.70m | 最高高さ | 97.50m |

都市計画の概要(平成2年12月6日告示)

| 名称 | 大泉学園駅前地区第一種市街地再開発事業 | | | | |
|-------------|---------------------|---|--------------------------------------|-----------|----------|
| 施行区域面積 | 約2.1ha | | | | |
| 公共施設の配置及び規模 | 種別 | 名称 | 幅員 | 延長 | 面積 |
| | 幹線 | 補助線街路 | 17m | 約300m | — |
| | 街路 | 第135号線 | — | — | — |
| | 区画街路 | 練馬区画街路第6号線 | 15m | 約120m | — |
| | | 練馬区道大泉第1号線 | 7~17m | 約120m | — |
| | 練馬区道大泉第2号線 | 0~27m | 約60m | — | |
| 建築物の整備 | 街区番号 | 建築物 | 主要用途 | 建築物の高さの制限 | 備考 |
| | 1 | 約1,270m ² (約13,130m ²) | 店舗、業務、公益施設、駐車場、駐輪場 | 50m | 駐車場約30台 |
| | 2 | 約4,440m ² (約41,610m ²) | 住宅、店舗、駐車場、駐輪場 | 110m | 駐車場約210台 |
| | 街区番号 | 敷地面積に対する | 高度利用地区の制限 | | |
| | 1 | 約7/10 | 最高限度: 容積率60/10以下 最低限度: 容積率20/10以上 | | |
| | 2 | 約8/10 | 最高限度: 容積率60/10以下 最低限度: 容積率20/10以上 | | |
| 建築敷地の整備 | 街区番号 | 建築敷地面積 | 建築敷地境界より建物を後退させ、道路と一体化した歩行者空間を確保する。 | | |
| | 1 | 約1,860m ² | 建築敷地境界より建物を後退させ、道路と一体化した歩行者空間を確保する。 | | |
| | 2 | 約5,550m ² | 建築敷地境界より建物を後退させ、道路と一体化した歩行者空間を確保する。 | | |
| | 住宅建設の目標 | 戸数 | 面積 | 備考 | |
| | | 約150戸 | 約17,450m ² | | |

施設建築物の概要

| 区分 | 用途 | 階層 | 合計(ネットm ²) |
|------|---------|-----------------|------------------------|
| 第1街区 | 駐輪場 | B2~B1階 | 1,445.45 [1,092台] |
| | 駐車場 | B2~7階 | 613.68 [38台] |
| | 区分店舗 | B1階 | 243.74 |
| | | 1階 | 693.16 |
| | 区分業務 | 2階 | 568.78 |
| | | 3階 | 235.78 |
| | 福祉事務所 | 4階 | 861.06 |
| ホール | 5~7階 | 1,994.49 [176席] | |
| 区分業務 | 8~10階 | 2,079.00 | |
| 計 | | | 9,073.28 |
| 第2街区 | 駐輪場 | 超高層棟 B2~B1階 | 1,336.76 [1,700台] |
| | 駐車場 | 施設棟 B2~B1階 | 5,370.84 [248台] |
| | 共有床店舗 | 施設棟 B1~4階 | 10,871.65 |
| | 区分店舗 | 施設棟 1階 | 463.60 |
| | | 施設棟 2階 | 138.25 |
| | 区分業務 | 超高層棟 1階 | 302.04 |
| | | 超高層棟 2階 | 745.37 |
| 住宅 | 超高層棟 3階 | 468.57 | |
| 計 | | | 12,754.63 [193戸] |
| 総計 | | | 32,451.71 |



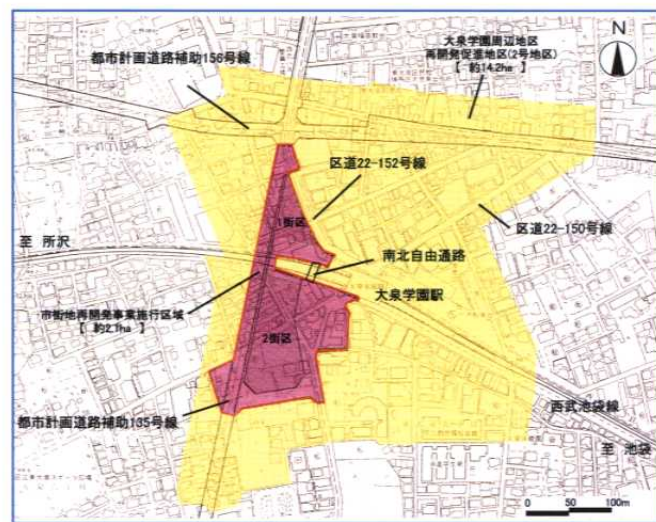
大泉学園駅前周辺地区のまちづくり

当再開発事業地区を含む「大泉学園駅前周辺地区(12.3ha)」は、都市再開発法に基づく再開発促進地区(2号地区)として昭和61年11月に都市計画決定がなされました。その後、平成13年5月に区域の拡幅変更(14.2ha)がなされました。

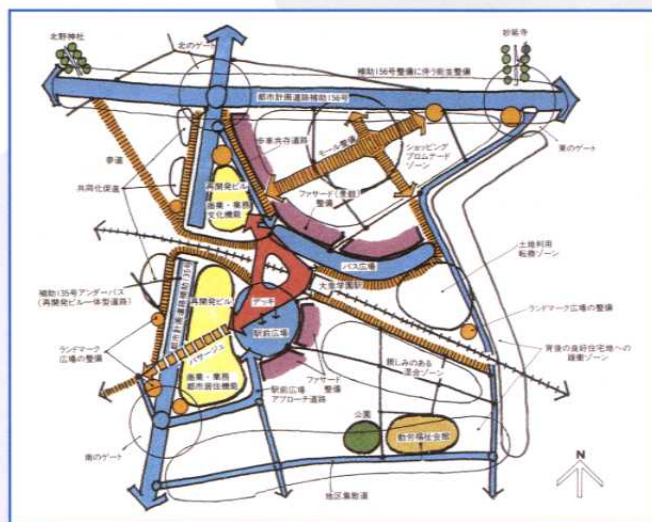
地区内には、まちの更新には欠かせない多くの整備事業が進行中です。全ての整備事業が完成すると、区内でも有数の都市機能が充実した、良好な都市環境が創出され、大泉学園地区のグレードは更に高まります。

これら整備事業のリーディングプロジェクトとして当再開発事業が完成し、核となることによってそれぞれの事業が有機的に結ばれ、面としての広がりをもつこととなります。

再開発事業地区と周辺区域図



まちづくりの整備構想



2号地区の整備方針

●地区の再開発整備等の主たる目標

交通広場、道路の整備を行い、商店街の活性化を図るとともに、駅周辺にふさわしい良好な居住環境整備を進める。

●用途、密度、その他の土地利用計画の概要

駅前地区は、商業、業務、都市型住居地区として土地の高度利用を図る。その周辺地区は、店舗業務併用住宅、都市型住宅地としての利用を図る。

●建築物の更新の方針

老朽木造建築物の不燃化、共同化、協調化による中高層への建替えを誘導し、商業、業務施設及び都市型住宅の供給促進を図る。

●都市施設及び地区施設の整備の方針

補助135号線、156号線、練馬区画街路6号線(交通広場を含む)、練馬区道22-150号線などの整備を行うとともに、区画道路の拡幅整備を図る。

●公共及び民間の役割等

駅前地区は、都市基盤整備公団施行の市街地再開発事業により公共施設、施設建築物の整備を行う。

その周辺では、地区の骨格となる道路を公共が整備し、建築物は、住宅市街地整備総合支援事業、優良建築物等整備事業などを活用して民間が整備する。

●概ね5年以内に実施予定の主な事業

市街地再開発事業(事業中)

街路整備事業(事業中)

・補助156号線

街路整備事業

・補助135号線

・練馬区画街路6号線

●概ね5年以内の都市計画決定又は変更の予定

地区計画等

街路(決定済)

・補助135号線

・練馬区画街路6号線

当再開発事業以外の関連事業

●南北自由通路整備事業(練馬区)

駅南北の歩行者交通動線を確保し、回遊性を高める。延長60mのうち地区外約20mを関連整備事業として一体的に整備する。

●区道22-152号線の拡幅整備(練馬区)

再開発第一街区事業区域東側に隣接したバス路線ともなっている主要道路であり、再開発事業並びに周辺地域も含めて検討した将来的な交通計画に基づき整備する。(延長約160m)

●補助第156号線の整備(東京都)

駅北側の東西を走る主要な道路であり、バス路線ともなっており地域住民の利便と歩行者の安全性を確保する。(延長390m)

●区道22-150号線の拡幅整備(練馬区)

駅北口と補助156号線を結ぶバス路線ともなっている主要道路であり、再開発事業並びに周辺地域も含めて検討した将来的な交通計画に基づき拡幅整備する。(延長約230m)

事業の歩み

| | |
|----------|---------------------------------|
| 昭和56年度 | 練馬区長期総合計画策定 |
| 昭和57年度 | 大泉学園駅前周辺地区調査(基本構想) |
| 昭和58年度 | 市街地再開発事業等調査(基本計画) |
| 昭和59年度 | 地元説明会(基本構想・基本計画) |
| 昭和60年 4月 | 再開発事業予定地区内関係権利者を対象に街づくり説明会開催(区) |
| 昭和61年 3月 | 大泉学園駅前地区再開発計画協議会設立総会 |
| 7月 | 練馬区現地再開発事務所開設 |
| 11月 | 再開発促進地区(2号地区)都市計画決定 |



事業説明会風景(平成7年)

昭和63年 4月 住宅・都市整備公団現地再開発事務所開設

平成元年 9月 画地測量開始

平成2年 5月 地元協議会へ事業計画及び仮権利変換計画の説明

9月 区都市計画審議会へ案件附議、都市計画案公告・縦覧

11月 都市計画地方審議会

12月 都市計画決定告示



従前の駅前風景(平成11年)

平成7年 2月 地元協議会へ事業計画案の説明

4月 地権者の方へ事業計画案及び仮権利変換計画説明

5月 営業者の方へ事業計画案個別説明

7月 居住者の方へ事業計画案個別説明

8月 事業計画認可申請

8~9月 事業計画縦覧

12月 事業計画認可



起工式(平成12年4月)

平成8年 1月 評価基準日

8月 再評価基準日

10月 権利変換計画案縦覧

平成9年 2月 権利変換計画認可

3月 権利変換期日

4月 仮バス乗降場工事発注

7月 仮設店舗工事着手

10月 第1次除却工事着手

12月 振替道路工事着手



(平成12年)

平成10年 8月 第2次除却工事着手、埋設管振替工事・仮設路切工事着手

平成11年 3月 公共施設工事着手

(都市計画道路補助第135号線・練馬区画街路第6号線)

5月 振替道路供用開始

10月 都市基盤整備公団設立

11月 事業計画変更認可、第1街区施設建築物工事発注



(平成13年)

平成12年 2月 第2街区施設建築物(超高層棟)工事発注

3月 権利変換計画変更(軽微な変更)

4月 起工式

9月 第2街区施設建築物(施設棟)工事発注



ゆめりあ1 オープン(平成13年11月)

平成13年 2月 第3次除却工事着手

5月 交通広場工事発注

権利変換計画変更(第2回軽微な変更)

9月 都市計画道路補助第135号線工事竣工

11月 第1街区施設建築物工事竣工



都市計画道路補助第135号線開通式(平成13年9月)

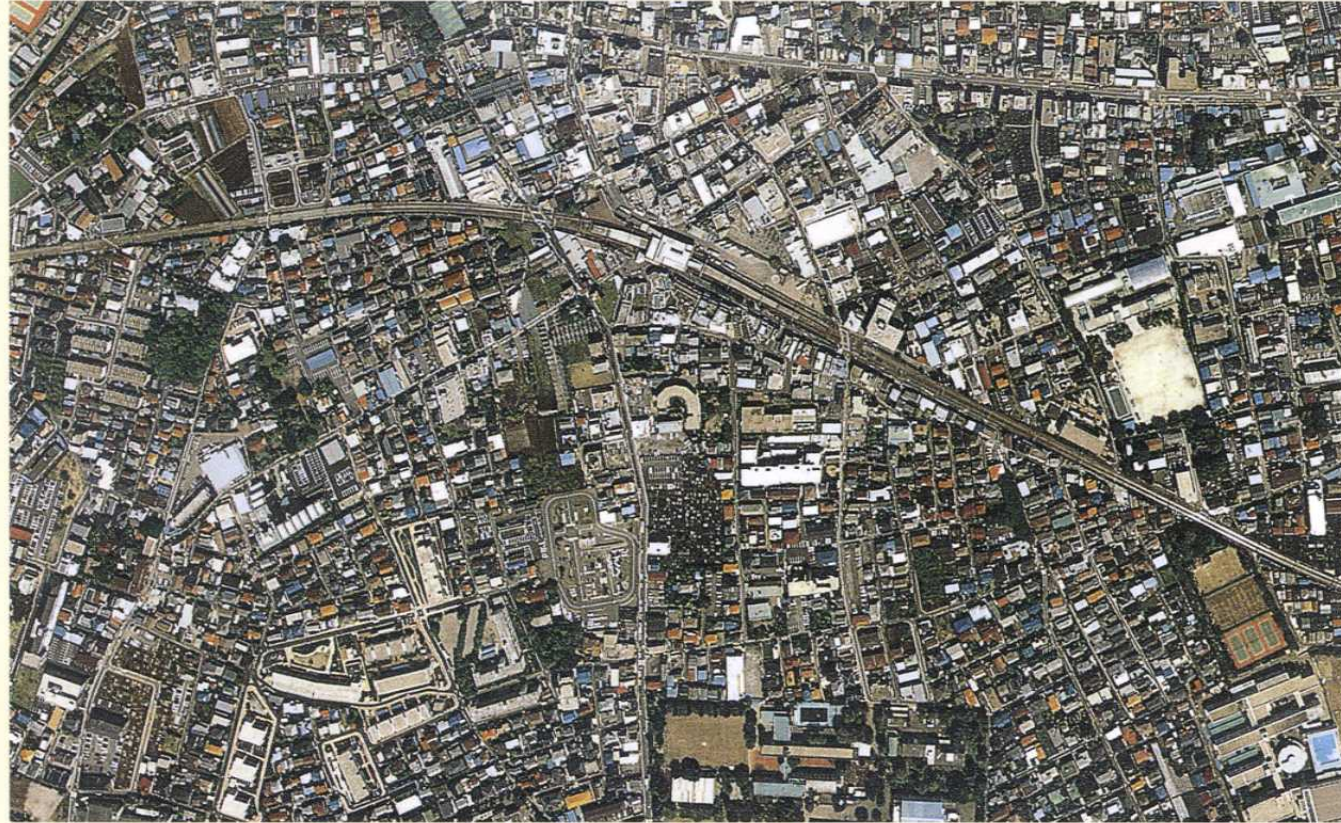
平成14年 8月 第4次除却工事着手

11月 第2街区施設建築物工事竣工

平成15年 3月 交通広場工事竣工・事業完了(予定)

東大泉地区の変遷

昭和40年代以降:急速な都市化でまちには危険がいっぱい



「ねりま50年の移り変わり」より空撮(平成8年)



道が狭くバス停も危険



踏み切り前の危険なクランク道路



読売新聞(昭和62年9月15日掲載)より



バスがやっと曲がれます

東大泉地区は戦後、田園のなかに住宅が点在するという郊外ののどかな風景が広がっていました。しかし、昭和30年代以降の高度成長期に入ると、急激な人口増加に伴い、無秩序な市街化も加速されてしまいました。練馬区内最大の駅勢圏人口で、最大の商業集積をもつにもかかわらず、大泉学園駅前地区の基盤整備の立ち遅れに加えて車社会の到来が、人々に様々な危険と弊害をもたらすこととなります。

左写真でも見られるように、駅直近の開かずの踏切渋滞は、都内ワースト1の状態が続き、狭い道路ではバスが道路ギリギリに曲がり、通行人やバスを待つ人々は車と民家の塀にはさまれているような状況でした。これでは、人と車の安全はもとより、街の発展は望むすべもありません。

危機感をつのらせた人々と行政が、再開発による大泉学園駅前地区の整備構想を打ち出すのは時間の問題でした。

昭和30年代まで:のどかな雰囲気ただよう郊外のまち



「ねりま50年の移り変わり」より空撮(昭和22年)



大泉学園駅北口(昭和31年)
「ねりま50年の移り変わり」より



大泉学園駅南口(昭和40年代)



大泉学園通り(昭和31年)
「ねりま50年の移り変わり」より



大泉学園駅周辺(昭和40年代)

◎原風景

現在の東大泉地区は明治24年に上土支田、小樽、橋戸の三つの村が合併して大泉村になったのが始まりです。当時は江戸時代と全く変わらない純農村地帯で、見渡す限りの畑の中に雑木林が点在する風景が広がっていました。雑木林には雑、野ウサギ、イタチ、キツネなどが巣をつくっていたそうです。また、井頭の弁天池を水源とする白子川が村の北西を流れ、そのほとりには約5万平方メートルもの水田がひらけていました。村の農家は屋敷森を背にして約百戸が畑に囲まれて散在していました。

当時は茶、桑、藍の栽培がさかんで、「練馬大根」で有名となる大根栽培が主力になるのは昭和の時代になってからのことです。

◎駅名の由来

明治45年に武蔵野鉄道(現:西武鉄道)が設立され、大正4年に一日8往復の列車が走るようになりましたが、大泉地区に駅ができたのは大正13年のことです。当初は「東大泉」という駅名でしたが、同年、箱根土地が現在の学園町を区画整理し、都市計画の一環として東京商大の本科(現:一橋大学)を誘致するため、駅名を「大泉学園」と改めました。しかし、残念ながら、同大学の教授たちが中央線沿線を主張したため、大学の誘致は実現しませんでした。

◎住宅地となるきっかけ

昭和に入り、聖心女子学園、京北中学、小石川女学校、順心女学校等の校地が大泉に設けられますが、太平洋戦争で校舎建設の代わりに運動場や食糧増産の農場として使用されることとなります。また、陸軍予科士官学校が朝霞にできると、聖心女子学園の校地を含めた広大な土地が教官宿舎として強制的に買い上げられ、400戸の官舎が出来ます。これが大泉地区における住宅進出のはいりとなりました。

練馬区出版「古老聞書」より