

取組施策（たたき台）の見方

「1 施策の体系」の見方

《基本方針》

①

誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた、持続可能な交通を構築します。

- ① 2040年代に区が目指す将来像を実現するための「基本方針」を記載

《取組施策》

②

(1) 交通環境の整備

- 取組施策1－1 交通インフラの整備
- 取組施策1－2 地域特性を踏まえた新しい交通の導入
- 取組施策1－3 交通インフラの利活用
- 取組施策1－4 交通結節機能の向上
- 取組施策1－5 バリアフリー・ユニバーサルデザイン

- ② 基本方針の実現に向けた「取組施策」を記載

「2 取組施策の内容」の見方

取組施策
〇-〇

〇〇〇〇の整備

【背景、取組の方向性】

〇〇〇〇〇〇となっています。

【取組内容】

① 〇〇〇〇の整備
〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇

基本目標

1 移動を便利にし、より暮らしやすくします。
2 移動が不便な地域の外出手段を確保し、日々の暮らしを支えます。
3 将来にわたって公共交通を確保・持続できるようにします。
4 地球にも優しい外出スタイルを更に広げます。
5 集客・交流を創出し、まちなかのにぎわいに貢献します。

基本目標との対応

基本目標

12345

〇-〇 〇〇〇〇の整備

●〇〇〇〇〇の整備

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
〇 〇 〇 〇 〇の整備			

- ③ 取組施策の背景・取組の方向性・取組内容・基本目標との対応を記載
- ④ 取組のスケジュールについて、短期・中期・長期で記載（短期的な取組の場合、中期・長期は空欄）

[illegible]

- ⑤ 取組の関係主体・実施地域・内容を記載

取組施策（たたき台）

1 施策の体系

《基本方針》

誰もが移動しやすい、利便性と快適性を兼ね備えた、持続可能な交通を構築します。

《取組施策》

(1) 交通環境の整備

取組施策1－1	交通インフラの整備	P4
取組施策1－2	地域特性を踏まえた新しい交通の導入	P10
取組施策1－3	交通インフラの利活用	P17
取組施策1－4	交通結節機能の向上	P20
取組施策1－5	バリアフリー・ユニバーサルデザイン	P26

(2) 利便性の維持・向上

取組施策2－1	既存交通の持続的な運行	P29
取組施策2－2	公共交通の利用促進	P33
取組施策2－3	ZEV（ゼロエミッション車）の普及促進等	P36
取組施策2－4	高齢者、障害者等への支援	P38

2 取組施策の内容

(1) 交通環境の整備

取組施策
1-1

交通インフラの整備

【背景、取組の方向性】

- 区北西部には鉄道空白地域があるなど、道路・鉄道などのインフラ整備が著しく遅れています。
- 交通インフラの整備等により、区内や近隣区市、都心方面などへのアクセスを向上させる必要があります。
- 大江戸線の延伸（光が丘～大泉学園町間）は、平成28年の交通政策審議会答申第198号において、鉄道ネットワークの充実に資する24のプロジェクトのうち「進めるべき」六つのプロジェクトの一つとして明確に位置付けられています。
- 大江戸線の延伸（光が丘～大泉学園町間）により、鉄道空白地域を改善し、区北西部と都心部とのアクセス利便性の向上が図られます。
- 平成16年に東京都が策定した「踏切対策基本方針」では、鉄道立体化の検討対象区間として西武池袋線（椎名町駅～桜台駅付近）・西武池袋線（大泉学園駅～保谷駅付近）・西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）が位置付けられています。
- 西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）には区内13か所の踏切があり、交通渋滞や踏切事故の危険性等の解消には連続立体交差化が有効です。

【取組内容】

① 都営大江戸線の延伸

都営大江戸線延伸の早期事業化に向け、都区の実務的な協議を更に進めます。また、延伸地域のまちづくりを更に進め、大江戸線延伸推進基金は引き続き計画的に積み増します。

② 連続立体交差事業

西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業に取り組みます。西武池袋線（椎名町駅～桜台駅付近）・西武池袋線（大泉学園駅～保谷駅付近）の事業化について、東京都に働き掛けます。

③ 道路整備の推進

重要な交通インフラである都市計画道路の整備を引き続き進めます。また、都市計画道路を補完し、地区の主要な道路となる生活幹線道路を整備します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
1-1 交通インフラの整備					
●都営大江戸線の延伸	○	○			○
●連続立体交差事業	○				○
●道路整備の推進	○				○

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
都営大江戸線の延伸	都区調整	着工に向けた 関係機関協議等	工事 (開業)
	新駅まちづくりの検討 関係機関協議 再開発・駅前広場計画検討		
	大江戸線延伸推進基金の積み増し・活用 バス路線の再編の検討		(開業)
	※区による現時点での想定であり、今後の協議・調整により変更となる可能性がある。		
連続立体交差事業	(西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業)		整備 (供用)
	都区調整 用地買収・整備 沿線区市と連携・協議		
	(西武池袋線（椎名町駅～桜台駅付近）・西武池袋線（大泉学園駅～保谷駅付近）)		
	事業化に向けた関係機関調整など		
道路整備の推進			
	用地買収・設計・関係機関調整・整備		

取組の内容

都営大江戸線の延伸 [関係主体：東京都、練馬区、交通事業者]

【実施地域：大江戸線延伸予定地域】

都営大江戸線の延伸は、鉄道空白地域を改善するために欠かせない事業です。事業予定者である都は、令和5年3月に庁内検討プロジェクトチームを設置し、検討を進めています。区は、延伸の早期事業着手に向け、引き続き、促進活動等に取り組むとともに、区が協力する事項について都と具体的な協議を進めます。また、大江戸線延伸推進基金を計画的に積み増し、基金を効果的に活用していきます。

新駅予定地周辺では、地区の特性に合わせた新たな拠点づくりを進め、新たな交通結節点としてバス、タクシー、シェアサイクル等の多様な交通モードがにつながる駅前広場を整備し、大江戸線延伸を見据えたバス路線の再編をバス事業者と検討します。



図X-X 都営大江戸線の延伸予定図

コラム	エイトライナー構想
・東京近郊では、山手線・大江戸線と武蔵野線・南武線の間に環状鉄道がないため、環状方向の移動に多くの時間がかかっています。このため、北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区は環状8号線を導入空間として、この地域を結ぶ環状交通（エイトライナー）の実現を目指しています。 ・環状7号線を導入空間として、江戸川区・葛飾区・足立区の3区から成る環七高速鉄道（メトロセブン）と連携し、環状線「区部周辺部環状公共交通」の実現に向けた活動を行っています。	

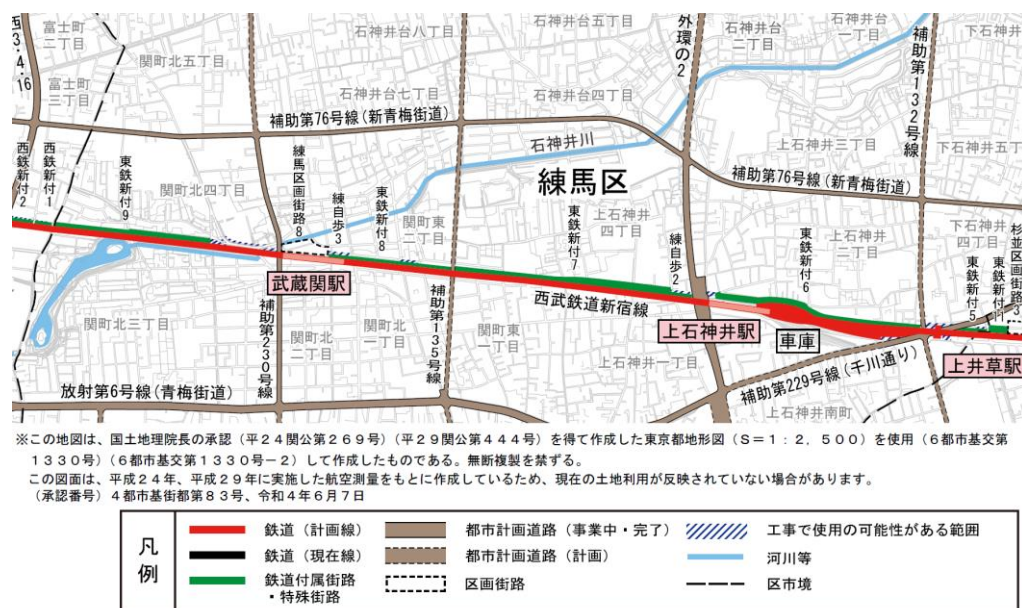


連続立体交差事業 [関係主体：練馬区、東京都、沿線区市、鉄道事業者]

【実施地域：西武線沿線地域】

連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。平成16年に東京都が策定した「踏切対策基本方針」では、鉄道立体化の検討対象区間として西武池袋線（椎名町駅～桜台駅付近）・西武池袋線（大泉学園駅～保谷駅付近）・西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）が位置付けられています。引き続き、区は、西武池袋線の当該区間について東京都に事業化を働き掛けます。

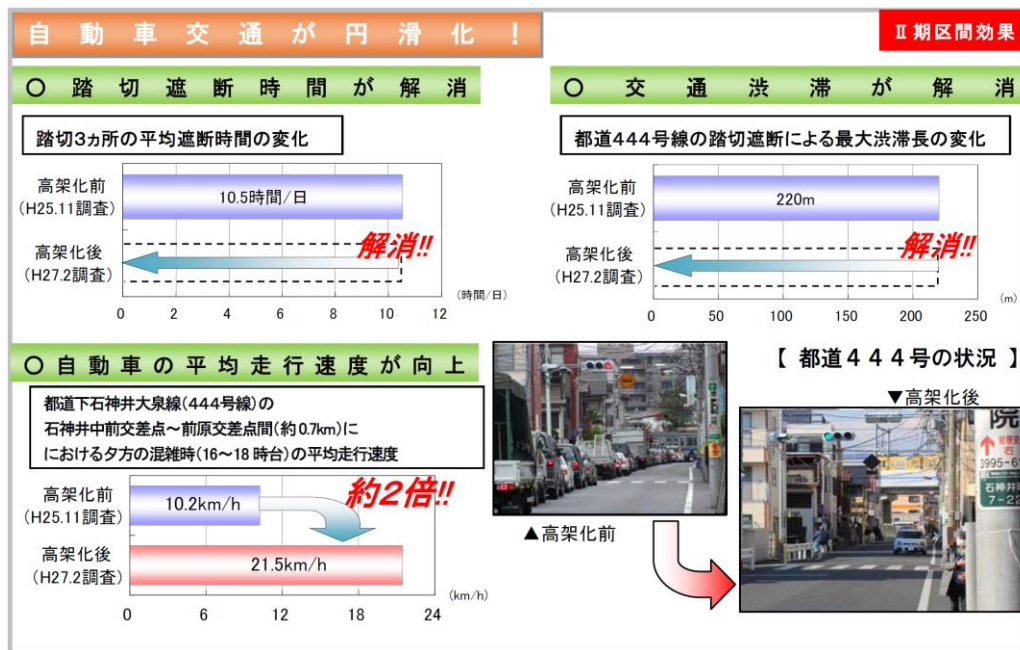
西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業は、約5.1kmの区間で鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。これにより、区内13か所の踏切が除却され、踏切における交通渋滞の解消、道路と鉄道の安全性の向上が図られます。また、路線バスやみどりバスなどの定時性の確保も期待されます。さらに、側道を併せて整備することにより、良好な住環境の保全や駅へのアクセス性・防災性の向上を図ります。区は、これらの事業について東京都や鉄道事業者、沿線区市と連携して取り組んでいきます。



図X-X 西武新宿線連続立体交差事業等の概略平面図

出典：東京都、杉並区、練馬区、西東京市、西武鉄道株式会社

「西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業等について」



図X-X 西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業の効果
出典：東京都資料

道路整備の推進〔関係主体：練馬区、東京都〕【実施地域：区内全域】

都市計画道路は、交通の円滑化や防災機能の向上に資するとともに、みどり豊かで快適な空間を創出する重要な交通インフラです。都市計画道路の整備に伴う混雑解消により、バスの定時性確保も期待されます。しかし、区内の整備率は約5割（令和6年度末時点）と23区平均を下回っており、特に西部地域の整備が遅れています。都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現するため、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」に基づき、区と都が連携して整備を進めます。

また、都市計画道路を補完し、地区の主要な道路となる生活幹線道路を整備します。円滑な交通ネットワーク機能や防災機能の向上を踏まえ、必要性が高い路線から整備を進めます。



図X-X 豊かな街路樹が広がる都市計画道路（補助301号線）

【背景、取組の方向性】

- 交通の担い手不足などによる既存交通のサービス低下を補完するため、既存交通と共存する新たな交通手段を導入することが必要となっています。
- 利用者の減少、担い手の不足、運行経費の増加などに対応し、交通を維持していくため、行政、交通事業者、地域、企業の連携が必要となっています。
- 区内を手軽に回遊する移動手段の導入や、ねりまタウンサイクル・シェアサービスの利用促進などにより、回遊手段の確保を進めていきます。

【取組内容】

① 新たな交通手段の導入

南大泉・東大泉地域におけるデマンドタクシー実証実験の実効性を検証し、地域特性に合った新たな交通手段を導入します。

② 区民等が主体となり運行する交通の検討

地域の企業・団体や区民が連携してラストワンマイル（※）の交通手段を検討します。

※ラストワンマイル：最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内等比較的狭い範囲内の移動

③ シェアサイクルの利用促進

区内外への相互乗入れが可能なシェアサイクル社会実験を実施しています。民設民営による本格実施に向け、事業者を支援します。

④ 小型シェアモビリティの導入検討

手軽に回遊できる交通手段として、電動キックボードや新たな小型シェアモビリティの導入を検討します。

⑤ 新たなモビリティサービスの導入検討

複数の交通手段や地域の店舗等と連携したサービスを組み合わせたMaaS^{マース}の普及に向けて検討します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
1-2 地域特性を踏まえた新しい交通の導入					
●新たな交通手段の導入	○	○			○
●区民等が主体となり運行する交通の検討	○	○			○
●シェアサイクルの利用促進	○	○		○	○
●小型シェアモビリティの導入検討	○	○		○	○
●新たなモビリティサービスの導入検討	○				○

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
新たな交通手段の導入	地元勉強会の開催 関係事業者・警察との調整 実証実験・本格導入	(新たな交通手段 本格導入・検証)	(新たな交通手段 本格導入・検証)
区民等が主体となり運行する交通の検討	検討・実証実験	関係者との協議 区による支援	地域主体の交通の導入 区による支援
シェアサイクルの利用促進	社会実験 社会実験検証 サイクルポート用地提供 (公園など)	事業者の支援	
小型シェアモビリティの導入検討	関係事業者へのヒアリング 先進事例の視察	具体策の検討 警察との協議	実証実験
新たなモビリティサービスの導入検討	交通事業者へのヒアリング 区内における取組の実施	区内における取組の実施 他自治体との連携検討	他自治体と連携した MaaSの実証実験

取組の内容

新たな交通手段の導入【関係主体：練馬区、関係事業者】【実施地域：区内全域】

運転手不足等により、区内の路線バスやみどりバスが減便となっています。運転手不足は今後も続く見通しであり、今後のバス交通の在り方の見直しは避けられません。区の特性に合った地域公共交通へと再構築するため、新たな交通手段の導入等について検討を進めていく必要があります。

新たな交通手段の実効性を検証するため、南大泉・東大泉地域でデマンドタクシーの実証実験（令和7年1月～3月）を実施しました。持続可能な交通を目指し、利用者ニーズを踏まえた運行計画、地域と連携した周知広報、寄附金による運行支援など、様々な対策を地域の方々と共に取り組みます。

鉄道、路線バスなど、既存の公共交通機関を補完するものとして、現在、全国各地で、デマンドタクシーのほか、グリーンスローモビリティ・超小型モビリティなどといった新たなモビリティサービスの取組が進められています。自動運転など技術革新の進展も注視し、将来的な導入も視野に入れて検討します。



図X-X 令和6年度デマンドタクシー実証実験（南大泉・東大泉地域）

コラム	デマンドタクシー実証実験
・令和6年度に南大泉・東大泉地域で実施したデマンドタクシー実証実験は、延べ1,200人以上の方々に利用されました。 ・利用者からは、「ベビーカーや荷物も乗せやすく、子どもが泣いていても安心して乗車できた。」「同乗者と話す機会があり、地域交流という点でも有用なサービスだと思う。」などの声がありました。 ・障害者、高齢者、子育て世代など幅広い方の利用があり、自宅から駅までの短時間利用が多い一方で、収支採算性に課題があることも分かりました。このため、改善策を講じた上で、令和7年度に追加の実験を実施し、更なる検証を行います。	

区民等が主体となり運行する交通の検討【関係主体：練馬区、区民】【実施地域：区内全域】

交通の担い手不足、人件費・燃料費等の高騰に伴う運行経費の増大など、地域の足の確保が一層厳しい状況になっています。こうした状況の中で地域交通を確保するためには、地域のことを理解している地域住民が中心となった取組も必要になっています。

地域の企業・団体や区民が連携してラストワンマイルの交通手段を検討するなど、持続可能な地域の交通手段の確保を目指します。先行する他自治体での取組等を踏まえ、区による支援策について検討していきます。



図X-X 地域住民が運行を担っている事例

出典：仙台市ホームページ

シェアサイクルの利用促進 [関係主体：練馬区、関係事業者、施設関係者]

【実施地域：区内全域】

自転車は、買物や通勤・通学・子どもの送迎など、日常生活における身近な交通手段として、またサイクリングなどのレジャーの手段として多くの人々に利用されています。さらに、近年では、排出ガスや騒音を出さない交通手段としての環境負荷低減の側面や、運動を伴う交通手段としての健康維持・増進の側面など、多様な側面で自転車ニーズが高まっています。

シェアサイクルの社会実験を通じて区民の移動利便性の向上を図るとともに、事業効果等の検証を行います。実施に当たっては、区は事業者に対し、シェアサイクルの駐車用地として駅前等の公共用地（区立自転車駐車場等）を提供する等の支援を行い、シェアサイクルのポート増設を図ります。

また、Instagram「ねりま健すたぐらむ」上で、自転車活用と健康づくりに関するコラムやシェアサイクルの案内について積極的に発信します。



図X-X サイクルポート



健康は「ねりま健すたぐらむ」から！

健康推進課では、公式Instagram「ねりま健すたぐらむ」から幅広い世代に向けて健康に関する情報をお届けしています。様々な健康情報の発信やフォロワー限定のキャンペーンを実施します。Instagram「ねりま健すたぐらむ」をぜひフォローしてください。



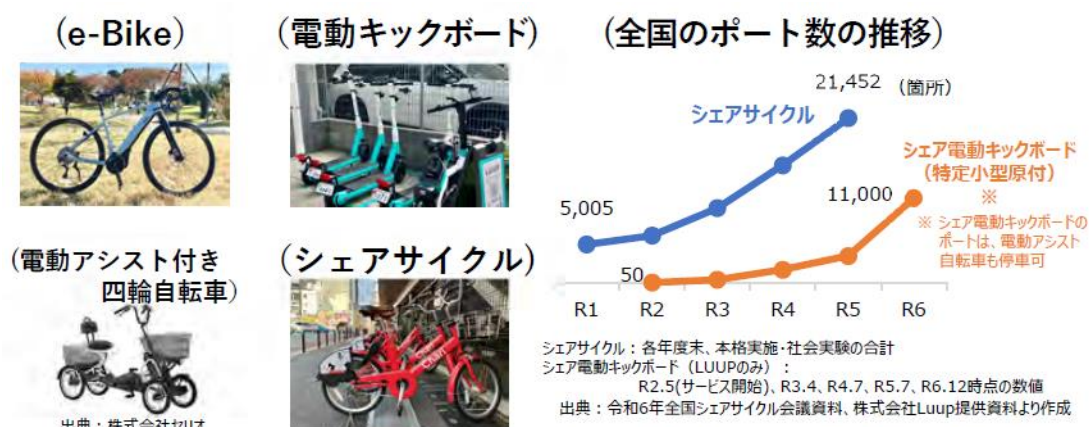
@NERIMA_KENSUTA_GURAMU

図X-X ねりま健すたぐらむ

小型シェアモビリティの導入検討 [関係主体：練馬区、関係事業者] 【実施地域：区内全域】

小型モビリティは、地域交通の省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、「新たなカテゴリーの乗り物」です。安心・快適な暮らしを支えるとともに、地域の活性化や自動車市場の新しい需要創出への貢献が期待されます。平成23年以降実証が進められ、その実証結果を踏まえ基準が整備され、令和2年12月には量産車（型式指定車）が販売されるようになりました。

公共交通を補完し区内を手軽に回遊できる交通手段として、電動キックボード、超小型EV（電気自動車）や今後登場する新たな小型シェアモビリティの導入を検討します。



図X-X 自転車等のモビリティの多様化

出典：国土交通省資料

	①原動機付自転車	②型式指定車	③基準緩和認定制度に基づく認定車両
運行地域	制限なし（高速道路等は走行できない）	制限なし（高速道路等は走行できない）	定められた運行地域のみ走行可能（高速自動車国道等は走行できない）
定員	1人	1人～4人	1人～2人
積載量	90kg	貨物自動車の構造要件を満たす必要がある	貨物自動車の構造要件を満たす必要がある
車両例			
適している導入目的・事業内容等	小口で軽い荷物を扱う配送業務など 90kg以下の荷物を扱う配送業務など	送迎など 通学や通院に伴う送迎など グループでの来訪が多い観光地利用など 2人乗車が多いと見込まれる観光客向けの事業	限定エリアでの低速域の移動

図X-X 超小型モビリティの比較

出典：国土交通省「地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック」（令和3年度改訂）

新たなモビリティサービスの導入検討【関係主体：練馬区、東京都、交通事業者、施設関係者】

【実施地域：区内全域】

MaaS（Mobility as a Service）は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索、予約、決済等を一括で行うサービスです。

複数の交通手段や地域の店舗や魅力あるスポット等と連携したサービスを組み合わせたMaaSを検討します。地域の回遊性を高め、地域に対する誇りや愛着（シビックプライド）を育みます。MaaSについては、区内だけにとどまらない広域的な連携が求められます。検討に当たっては、東京都や交通事業者等のMaaSに関する取組の動向を踏まえ、関係者と連携して取り組みます。



図X-X MaaSの概念図

出典：国土交通省「MaaS入門ガイドブック」（令和4年11月）

【背景、取組の方向性】

- 公共施設、商業施設、医療施設等が集積し、訪れる人々が交流し憩える空間を駅周辺に創出していく必要があります。
- コロナ禍を経て、道路に対するニーズは大きく変化・多様化し、道路は通行の場としてだけでなく、にぎわいの場としての活用等も求められてきています。
- 交通インフラの整備に伴って創出された空間を利活用し、にぎわいづくりを進めます。

【取組内容】

① 鉄道の高架下の利活用

公共施設など地域の利便性向上に資する機能を確保するため、鉄道の高架下を積極的に活用します。

② 道路空間の利活用

地域の特性やニーズに応じた道路に再構築し、ゆとりやにぎわい等を生み出す取組を検討します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
1-3 交通インフラの利活用					
●鉄道の高架下の利活用	○				○
●道路空間の利活用	○				○

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
鉄道の高架下の利活用	(西武新宿線) 連続立体交差事業等の推進	高架下利用検討会による検討	高架化完了後、利活用
道路空間の利活用	道路整備に併せて調整		道路整備に併せて利活用

取組の内容

鉄道の高架下の利活用〔関係主体：練馬区、東京都、鉄道事業者〕【実施地域：鉄道沿線】

都市部において高架下は、新たなにぎわいの創出、地域の利便性・安全性の向上に資する貴重な都市空間です。

西武池袋線では、自転車駐車場や図書館資料受取窓口、観光案内所などを設置しており、多くの方に利用されています。また、民間事業者による様々なイベントが開催されるなど、まちのにぎわいを創出しています。

西武新宿線では、連続立体交差事業の進捗状況に応じて地域のニーズを踏まえて検討を進め、高架下の活用について協議します。

引き続き、区・東京都・鉄道事業者が連携し、社会状況や地域のニーズを踏まえた高架下の利活用を進め、地域の回遊性を更に向上させるとともに、歩き回りたくなる、訪れたいくなるようなウォーカブルな空間を創出してまちの魅力を高めます。

道路空間の利活用【関係主体：練馬区】【実施地域：区内全域】

道路は通行の場としてだけでなく、にぎわいの場としての活用等も求められてきており、誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワーク形成のほかに、人中心の空間の創出などのニーズも高まっています。

多様化する道路空間の活用ニーズを踏まえ、にぎわいや快適な滞在空間を創出するため、道路空間のリメイク(※)などを検討します。歩行者が安全に利用できる道路空間を確保し、商店街の活性化を図るなど、地域の特性、課題およびニーズに応じた道路に再構築することで、ゆとりやにぎわい等を生み出すことを検討します。

※道路空間のリメイク：道路ネットワークの形成が進んでいる地域において、道路の幅員構成を見直すことで、ゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組

■ Marunouchi Street Park 2024 Summer (千代田区 丸の内仲通り)



■ 府中ストリートテラス in けやき並木通り (府中市 けやき並木通り)



図X-X パーク・ストリート東京(※)の事例

出典：東京都資料

※パーク・ストリート東京：道路空間等を活用し、人が歩いて楽しむまちを創出する取組を一体的にPRする東京都の取組

【背景、取組の方向性】

- 区内には、乗換ルートが複雑な箇所や段差のある箇所が存在するなど、鉄道とバス等の乗継ぎがしづらい駅があり、今後、駅周辺の交通結節機能を向上させることが必要です。
- 既存のバスやタクシーだけでなく新たなモビリティサービスを含めた多様な交通手段が一体的に結びつく交通結節点として、駅まち空間の整備や、誰もが安心して快適に移動できる環境の整備に向けた分かりやすい案内サインの整備も必要です。
- 駅や交通広場の空間を利用する人がスムーズに移動できるよう、交通結節点としての機能向上に取り組みます。

【取組内容】

① 駅まち空間・交通広場の整備

交通結節点として駅まち空間・交通広場の整備を進め、地域住民や訪問者にとって利便性の高い環境を創出します。

② 分かりやすい案内サインの整備

多言語に対応した案内板の整備など、情報の充実に取り組み、様々な人々が利用しやすい環境を整備します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
1-4 交通結節機能の向上					
●駅まち空間の整備	○				○
●交通広場の整備	○				○
●分かりやすい案内サインの整備	○				

【スケジュール】

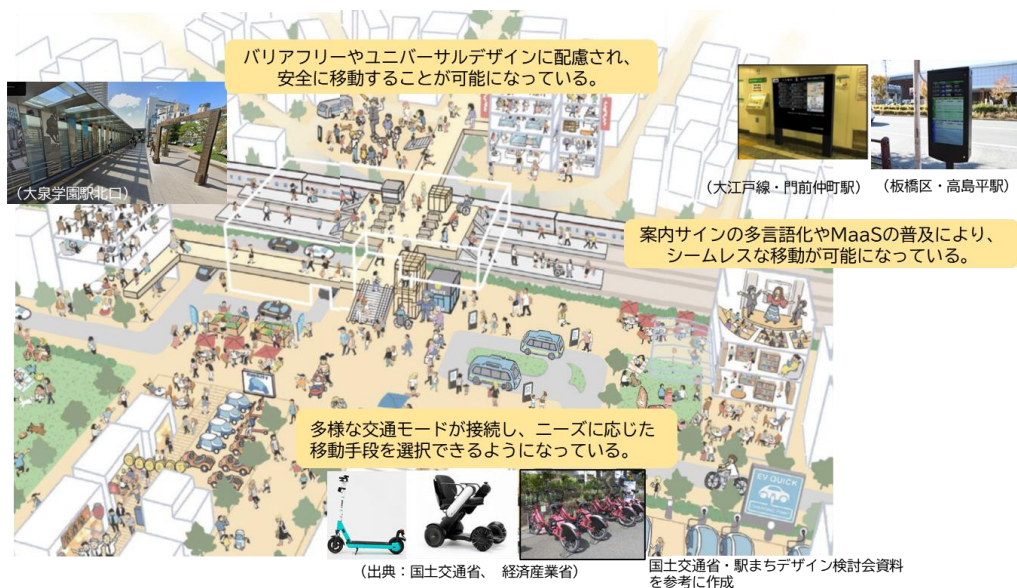
取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
駅まち空間の整備	(都営大江戸線の新駅予定地周辺)		
	まちづくり手法の検討 関係機関協議 再開発・駅前広場計画検討	整備に向けた 具体的検討	延伸に 併せて 整備
	(西武新宿線沿線地域)		
	関係機関調整 跡地利用計画検討		連立事 業完了 後整備
	(既存駅の周辺)		
交通広場の整備	地元との話し合い 地区計画検討・決定 順次、整備	(順次、整備)	(順次、整備)
	(都営大江戸線の新駅予定地周辺)		
	駅まち空間の整備と 併せて計画検討	整備に向けた 具体的検討	整備
	(西武新宿線の上石神井駅・武蔵関駅周辺)		
	用地買収・整備		整備
案内サインの整備 分かりやすい	(都営大江戸線の新駅)		
	駅まち空間の整備と 併せて計画検討	関係者との検討・調整 整備に向けた具体的検討	整備
	(既存駅)		
	関係者との検討・調整 整備に向けた具体的検討 整備・運用・更新	(順次、更新)	(順次、更新)

取組の内容

駅まち空間の整備 [関係主体：練馬区、交通事業者、区民] 【実施地域：区内全域（鉄道駅周辺）】

バス・タクシーだけでなく、新たなモビリティサービスも含めた多様な交通手段が一体的に結びつく交通結節点として、区が鉄道事業者と連携して駅まち空間（※）の整備を進めます。駅を中心とする移動を円滑にするだけでなく、地域住民や訪問者にとって利便性の高い環境を創出します。

※駅まち空間：駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間



図X-X 駅まち空間のイメージ

□ 都営大江戸線の新駅予定地周辺

都営大江戸線の新駅予定地周辺では、延伸を見据え、地域特性を生かした新たな拠点づくりを推進します。(仮称) 大泉学園町駅予定地周辺では、市街地再開発事業や駅前広場の整備計画および公共施設の集約、新設等の検討を進め、にぎわいを創出します。(仮称) 大泉町駅予定地周辺では、駅前広場の整備とともに、公園や農地といった地域資源を生かした拠点づくりを進めます。

□ 西武新宿線沿線地域

西武新宿線沿線地域では、連続立体交差事業等の進捗に合わせ、各駅周辺の地域特性を生かしたまちづくりを推進します。また、上石神井駅では、高架化した駅と接続する立体横断施設の整備の検討を進めるとともに、隣接する車両留置施設については、再編後の跡地の活用方法を鉄道事業者と協議し、拠点性を高める土地利用を誘導します。



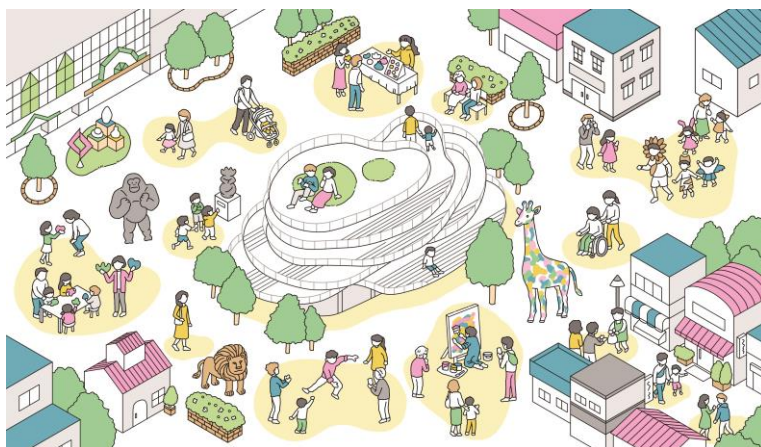
図X-X 駅前空間の将来像イメージ（グランドデザイン構想）

□ 石神井公園駅周辺

石神井公園駅周辺では、駅前にふさわしい土地利用を促進するため、南口西地区市街地再開発事業の支援を行うとともに、補助232号線（南口交通広場～富士街道の区間）の整備を進めます。令和10年度の竣工^{しゅん}を予定している再開発ビルへ、区民生活に密着した行政サービスの機能を石神井庁舎から移転します。

□ 中村橋駅周辺

中村橋駅周辺では、令和7年3月に「美術のまち構想」を策定しました。構想では、三つの将来像として「まちのあちこちにアートなスポットがあふれている」「美術館・図書館を起点に新しい交流がうまれる」「アートを軸としたさまざまな活動がまちなかで行われている」を描いています。練馬区立美術館・貫井図書館のリニューアルを機に、「だれもがアートを感じられるまち」をコンセプトとしたまちづくりを進めます。



図X-X 「美術のまち構想」（令和7年3月）

□ 富士見台駅および桜台駅周辺

富士見台駅および桜台駅周辺では、災害に強いまちづくりを推進します。老朽木造住宅が密集する地域の改善を、密集住宅市街地整備促進事業（密集事業（※））等により進めます。また、地域の主要な避難路を選定し、沿道の危険なブロック塀等の撤去や狭あい道路の拡幅を促進する改善事業を重点的に進めます。

※密集事業：防災性の向上と住環境の改善を図るため道路・公園などの整備や老朽建築物の建替え促進を行う事業

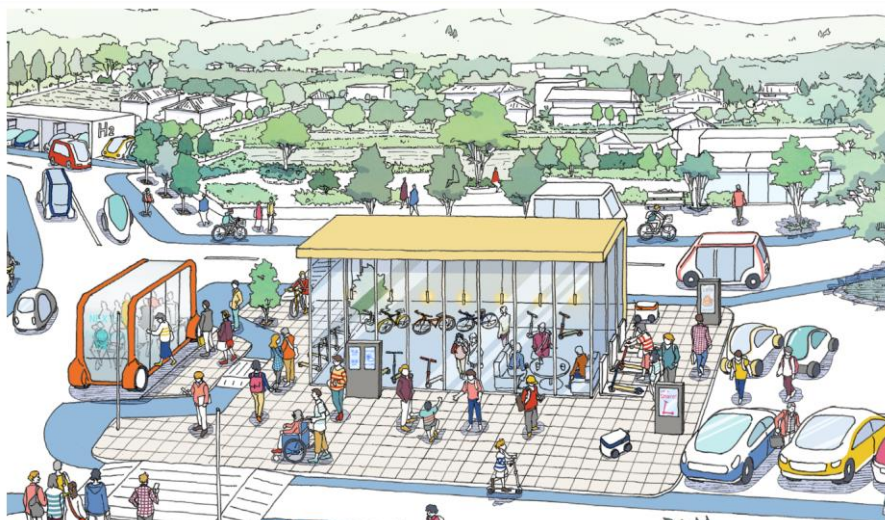
交通広場の整備 [関係主体：練馬区、交通事業者]【実施地域：区内全域（鉄道駅周辺、幹線道路沿道）】

□ 都営大江戸線の新駅、西武新宿線の上石神井駅・武蔵関駅

多様な交通モードがつながり、誰もがスムーズに移動できる交通広場を整備します。地域のイベントに活用できるスペースや店舗など、区・鉄道事業者・地域住民が連携し、にぎわい空間の創出を図ります。

□ 幹線道路沿道

スムーズな乗継ぎを実現するため、幹線道路の沿道にモビリティステーションなどを整備することを検討します。



図X-X 様々な交通モードの接続・乗換拠点（イメージ）

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」(令和2年6月)

分かりやすい案内サインの整備【関係主体：練馬区、交通事業者、施設関係者】

【実施地域：区内全域】

複数の公共交通機関が乗り入れる交通結節点において、案内サインの統一、主要な移動経路における図解サインの設置、バリアフリールートの明示、多言語に対応した案内板の整備など、情報の充実に取り組みます。区・交通事業者・周辺施設の関係者が連携し、様々な人々が利用しやすい環境を整備します。また、現在の運行状況やバス停での待ち時間を簡単に確認できるバスロケーションシステムの周知について、区と交通事業者が連携して取り組みます。

【整備の例】



図X-X バリアフリーの情報を充実させた案内サイン

出典：新宿ターミナル協議会「エレベーターサイン計画及びサイン計画（地下部入口）の概要」

【背景、取組の方向性】

- 誰もが安心して快適に移動できる環境を整備していくことが必要です。
- バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した施設の整備に取り組みます。
- 区内には、上屋やベンチがないバス停があり、特に複数の公共交通機関が乗り入れる駅や利用者が多い駅周辺では、バス待ち環境の改善が必要となっています。

【取組内容】

① 駅と駅周辺のバリアフリー化の促進

誰もが安心して快適に移動できる環境の整備に向け、鉄道駅や駅周辺の更なるバリアフリー化を促進します。

② バス停の上屋・ベンチの整備促進

バス停の上屋やベンチの設置など、利用者に優しい待合環境の形成を促進します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
1-5 バリアフリー・ユニバーサルデザイン					
●駅と駅周辺のバリアフリー化の促進	○				
●バス停の上屋・ベンチの整備促進	○				

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
駅と駅 周辺の バリア フリー 化の促 進	(中村橋駅・富士見台駅・新桜台駅、大泉学園駅) ホーム ドア 整備 ホームドア整備 (中村橋駅・富士見台駅・新桜台駅、大泉学園駅、連続立体交差事業の駅を除く。) アクセスルート追加指定 アクセスルート上の バリアフリー整備の推進	アクセスルート上の バリアフリー整備の推進	連立事業 に併せて 整備 (整備完了) アクセスルート上の バリアフリー整備の推進
バス停 上屋・ ベンチ の整備 促進	交通事業者へのヒアリング 関係者調整 改善・整備促進	(改善・整備促進)	(改善・整備促進)

取組の内容

駅と駅周辺のバリアフリー化の促進

〔関係主体：練馬区、交通事業者、道路管理者、施設管理者〕【実施地域：区内全域】

高齢者、障害者などが円滑に移動できるバリアフリー化された経路が区内全駅に１ルート整備されていますが、安全性や利便性を向上させるため、更なるバリアフリー化が必要です。また、駅ホームの安全性向上のため、未整備駅へのホームドア整備が必要です。鉄道駅における２ルート目のバリアフリー化や区内各駅におけるホームドアの早期整備に向け、費用の一部を補助するなど、鉄道事業者と連携していきます。

都営大江戸線の延伸による新駅、連続立体交差事業により高架化する駅については、東京都・関係者と連携しながら、ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めます。

駅と主要な公共施設を結ぶアクセスルートについては、高齢者、障害者、乳幼児連れの方などの意見を取り入れながら、経路のバリアフリー化と経路上の公共施設などの敷地を活用した休憩場所の環境整備に取り組みます。「公共施設のアクセスルート ユニバーサルデザインガイドライン」の考え方についても、適宜見直しを行い、安心・快適に移動できる環境の向上を目指します。



図X-X 西武池袋線練馬駅のホームドア



図X-X 地下鉄赤塚駅に設置されたエレベーター（２ルート目）

バス停の上屋・ベンチの整備促進 [関係主体：練馬区、バス事業者、区民]

【実施地域：区内全域】

路線バス利用者の利便性や快適性を向上するため、利用者に優しい待合環境の形成を促進します。複数路線が乗り入れる鉄道駅の周辺など、特に利用者が多いバス停については、区とバス事業者が連携・協力し、上屋やベンチの設置、スマートバス停（液晶ディスプレイでリアルタイムに情報発信できるバス停）やバスロケーションシステムの接近表示器の導入など、利便性の向上に取り組んでいきます。他自治体では、地域住民がベンチを設置・管理する事例が見られます。そうした事例を参考に、新たな仕組みづくりの可能性について検討します。



図X-X 「光が丘IMA」停留所のベンチ・上屋



図X-X 高島平駅のスマートバス停
出典：板橋区ホームページ

(2) 利便性の維持・向上

取組施策 2-1

既存交通の持続的な運行

【背景、取組の方向性】（前章参照）

- 全国的にバスやタクシーの運転手が減少しており、今後も交通の担い手不足が深刻な状況です。
- 交通事業者と区や都の関係者が連携した取組やデジタル技術の活用により、担い手不足の改善を図ります。

【取組内容】

① 担い手確保の取組

交通事業者と連携し、担い手の採用につながる取組を実施します。

② 自動運転の導入検討

各地で進められている自動運転の取組などを踏まえ、自動運転の導入の可能性について検討します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
2-1 既存交通の持続的な運行					
●担い手確保の取組			○		
●自動運転の導入検討	○		○		

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
担い手確保の取組	区HPでの情報発信 イベントでのPR	(継続)	(継続)
自動運転の導入検討	交通事業者との意見交換 自動運転に関する情報収集 導入可能性の検討	交通事業者との意見交換 自動運転に関する情報収集 実証実験	交通事業者との意見交換 自動運転に関する情報収集 正式導入

取組の内容

担い手確保の取組【関係主体：練馬区、交通事業者】【実施地域：区内全域】

区内を運行する交通事業者と連携し、担い手の確保に向けた交通事業者の取組などを区ホームページに掲載します。交通事業者の運転手の人材確保や育成の取組、求人情報など、運転手を目指す方が必要な情報にアクセスしやすいようにします。また、区のイベント等も活用して、運転手採用の情報発信やみどりバスの実車展示など、多くの方に運転手の職に興味・関心を持ってもらう機会を創出することで、交通の担い手確保につなげます。



図X-X イベントへの出展



図X-X 練馬区公式Xによる情報発信

自動運転の導入検討【関係主体：練馬区、交通事業者】【実施地域：区内全域】

交通の担い手不足が深刻化する中、自動運転の導入により運転人員の省人化が期待されます。交通渋滞の緩和や人的ミスによる交通事故の減少などにもつながります。

東京都は「バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン」を令和6年3月に策定し、自動運転サービスを導入するための検討内容や取組事項を取りまとめました。

こうした動向や自動運転技術の進展、交通インフラの整備状況などを踏まえ、自動運転の導入の可能性について、関係事業者と連携して検討します。

(赤字は自動運転技術の活用が想定される移動手段)

	現在の主な移動手段	将来想定される移動手段	自動運転技術を活用するメリット
輸送量 ↑ 大量 ↓ 少量	路線バス コミュニティバス	・ 路線バス ・ コミュニティバス	・ 運転人員の省人化・確保の容易化 → 人手不足解消 → 運行本数の増便など公共交通の利便性向上 ・ 自動運転システムの導入による運行システムの効率化 → リアルタイム運行情報などサービスの利便性向上 ・ 交通ルールの遵守・事故の低減 → 安全な道路環境の実現に寄与
	タクシー 自家用車 カーシェアリング(※1)	・ タクシー ・ 自家用車 ・ カーシェアリング(※1)	
	自動二輪車等(※2) 自転車(※3)	・ 超小型モビリティ ・ 自動二輪車等(※2) ・ 自転車(※3)	
	徒歩	・ パーソナルモビリティ ・ 徒歩	

(※1) レンタカーを含む。(※2) 自動二輪車等には、自動二輪車のほかに原動機付自転車を含む。
(※3) 自転車には、シェアリングサイクルを含む。

図X-X 自動運転技術の活用が想定される移動手段

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」(令和4年3月)



図X-X 自動運転のレベル分け

出典：国土交通省資料

自治体等と連携した自動運転の展開

- 臨海部や西新宿、多摩・島しょ地域など、都内各地でレベル2自動運転による実証走行や通年運行を展開
- 今後、着実に取組のステップアップを図り、都内でのレベル4自動運転の社会実装を実現

<都と自治体等とが連携した取組>



<その他都内における取組>



図X-X 都内における自動運転の取組

出典：東京都「2050東京戦略 ～東京 もっとよくなる～」(令和7年3月)

【背景、取組の方向性】

- 環境負荷の低減、健康増進などに向け、公共交通が選ばれる環境づくりが必要です。
- モビリティ・マネジメント（※）に取り組み、区民の意識や行動の変容を通じて地域の公共交通の利用を促進します。

※モビリティ・マネジメント：コミュニケーション施策を中心として、知る機会、考える機会、乗る機会等を提供することで、車以外の交通手段を利用する状態へと、意識や行動が自発的に変容するように促す取組

- 鉄道やバスの経路、駅・バス停の位置などについて分かりやすく周知し、乗換えの利便性向上に取り組めます。

【取組内容】

① モビリティ・マネジメントの実施

出前講座などを通じて、公共交通を積極的に利用する意識を育みます。

② 区全体の公共交通マップ

分かりやすい公共交通マップを作成し、利用者に周知します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
2-2 公共交通の利用促進					
●モビリティ・マネジメントの実施	○			○	
●区全体の公共交通マップ	○				○

【スケジュール】

取組	短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
モビリティ・マネジメントの実施	実施方法の検討 乗り方教室・出前講座 などの実施	(随時実施)	(随時実施)
区全体の公共交通マップ	交通事業者と連携して制作 配布・随時更新	(随時更新)	(随時更新)

取組の内容

モビリティ・マネジメントの実施【関係主体：練馬区、東京都、交通事業者】【実施地域：区内全域】

区、交通事業者、学校等の関係者が連携して乗り方教室・出前講座などを行い、公共交通を積極的に利用する意識を育みます。公共交通の役割、安全な乗り降りの方法、交通マナーといった内容を分かりやすく説明し、公共交通への理解や親近感を深めます。

また、運転手を目指す学生が増えるよう、区・都・交通事業者が連携して魅力を発信します。地域社会を支える公共交通の役割を伝え、仕事への関心を高めることで、将来の担い手育成につなげます。運転手だけでなく、整備士や事務職など公共交通に関わる多様な職種の魅力を伝え、将来の職業の選択肢として認識できるようにします。



図X-X 小学生へのグリーンスローモビリティ紹介

出典：杉並区ホームページ

区全体の公共交通マップ〔関係主体：練馬区、交通事業者〕【実施地域：区内全域】

区内を運行する多様な公共交通を使った活発な外出や回遊を促すため、誰もが分かりやすい公共交通マップを区が交通事業者と連携して作成し、様々な関係者を通じて利用者に周知します。既に公開している「練馬区バリアフリーマップ（あんしんおでかけマップ）」の内容も踏まえ、高齢者、障害者などが安心して外出できるよう配慮します。



図X-X 公共交通マップの例

出典：小金井市ホームページ



図X-X 練馬区バリアフリーマップ（あんしんおでかけマップ）

【背景、取組の方向性】

- 記録的な集中豪雨による自然災害の頻発、台風の大型化による風水害の激甚化など、気候変動の影響は、身近な生活領域を脅かすものとなっています。
- 区民の生命・財産を将来にわたって守るとともに、社会経済活動の持続可能な発展を支えていくため、脱炭素社会を目指して温室効果ガス削減に取り組む必要があります。
- CO₂排出量を削減するため、環境負荷の少ない車両に転換していくことが必要となっています。環境に配慮した^{ゼロ}ZEV（※）化を促進します。

※^{ゼロ}ZEV：ゼロエミッション車。走行時にCO₂等の排出ガスを出さないEV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）、PHV（プラグインハイブリッド自動車）のこと。

【取組内容】

- ゼロエミッションモビリティの普及に向けた情報発信の強化等
バス、タクシー等の車両の更新時にZEV化を普及する取組についての情報発信を強化します。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
2-3 ZEV（ゼロエミッション車）の普及促進等					
●ゼロエミッションモビリティの普及に向けた情報発信の強化等				○	

【スケジュール】

短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
ZEVの導入検討 次世代燃料の導入検討	ZEVの導入 次世代燃料の活用検討	ZEVの普及 次世代燃料の導入促進 新技術の導入

取組の内容

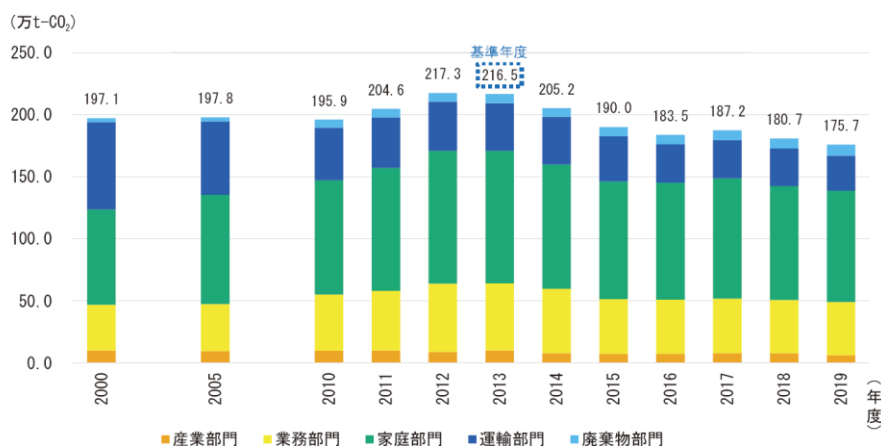
ゼロエミッションモビリティの普及に向けた情報発信の強化等

【関係主体：区、交通事業者】【実施地域：区内全域】

区は、令和4年2月、2050年のCO₂排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言しました。脱炭素社会の実現に向け、モビリティのゼロエミッション化を進め、エネルギー消費量の削減によるCO₂削減に取り組めます。

区のCO₂排出量の約2割を占める運輸部門の脱炭素化を進めるためには、ZEVの導入など、車両の電動化を進める必要があります。ゼロエミッションモビリティの推進により、大気環境改善による健康・環境影響の軽減など、様々な効果が期待されます。

こうした背景を踏まえ、バス、タクシー等の車両の更新時に、ZEVの導入を進めます。ZEVの導入と併せ、水素やバイオ燃料など、次世代燃料の導入を検討します。区は、ZEV化の普及を促進するため、業務用車両のZEV化の普及や充電インフラ確保支援の取組についての情報発信、充電インフラの普及などに取り組めます。



出典：オール東京 62 市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」を基に作成

図X-X 区のCO₂排出量の推移（部門別）



図X-X 都営バスが運行するEVバス（令和7年6月）

出典：東京都交通局資料

【背景、取組の方向性】

- 高齢になっても障害があっても、今まで暮らしてきた地域で安心して暮らし続けるには、通院、買物等のための移動・外出が欠かせません。
- 高齢者や障害者にとって使いやすく安全な移動手段を確保し、外出を支援します。

【取組内容】

○ 高齢者、障害者等の移動支援

高齢者、障害者等の移動に配慮し、新たな交通手段の導入に取り組めます。

基本目標との対応	基本目標				
	1	2	3	4	5
2-4 高齢者、障害者等への支援					
●高齢者、障害者等の移動支援	○				

【スケジュール】

短期 令和8～12年度 (2026～2030年度)	中期 令和13～17年度 (2031～2035年度)	長期 令和18～27年度 (2036～2045年度)
新たな交通手段の地元勉強会 関係事業者・警察との調整 実証実験・本格導入	(新たな交通手段 本格導入・検証)	(新たな交通手段 本格導入・検証)

取組の内容

高齢者、障害者等の移動支援 [関係主体：区、交通事業者] 【実施地域：区内全域】

福祉・医療分野において、移動手段の確保のニーズが特に高まっています。例えば、路線バスの減便など移動手段の減少により、病院の通院や介護施設への通所が困難になっています。また、福祉送迎の運転手が確保しづらくなり、福祉施設ごとの輸送サービスを維持することが難しくなっています。障害者や高齢者の移動に十分配慮し、新たな交通手段の導入に取り組めます。

このほか、リフト付福祉タクシー（※）等の利用助成について引き続き実施します。

※リフト付福祉タクシー

ストレッチャーや車椅子のまま乗り降りできるタクシー。身体障害者手帳、愛の手帳（療育手帳）、精神障害者保健福祉手帳の所持者または要介護3～5の65歳以上の高齢者で、移動の際に車椅子等を必要とする方について、費用の一部を区が負担する事業を実施している。