

31 鉄道・道路など都市インフラの整備

(1) 公共交通を充実する

●区内交通の現状と都市交通マスタープラン

区内の交通基盤は、着実に整備されつつあり、区民生活の利便性が向上するとともに、交通渋滞の緩和や安全性の確保などが図られてきた。

しかし、公共交通の不便な地域が依然として存在している。また、道路の整備率は、都市計画道路で約5割、生活幹線道路で約3割にとどまり自動車交通の円滑化が図られていないことなど、解決すべき問題が数多く残されている。

さらに、高齢者の増加により円滑な移動手段の確保が求められ、地球温暖化などの環境問題の高まりから、自動車交通に過度に依存しない交通体系の確立が求められるなど、交通をとりまく状況は大きく変化しつつある。

このような背景の下、だれもが快適に移動できる交通環境の実現を目指して、平成20年3月に練馬区都市交通マスタープランを策定し、様々な交通問題の解決に取り組んでいる。

●都営大江戸線

都営大江戸線は、光が丘地区の開発に伴う大量輸送機関として、また西武池袋線と東武東上線との間に残る交通不便地域の解消などのために計画された路線である。

この路線は、放射部と環状部からなっている。平成12年12月には現行の営業区間が全線（汐留駅は14年11月開業）開通した。これにより、区内から六本木、大門方面へは乗換えがなくなるとともに、都心・副都心へのアクセス利便性が向上した。

光が丘～大泉学園町間の延伸については、練馬区北西部の利便性を大きく改善し、都心部の中核拠点等との鉄道ネットワークの強化が期待される。この区間については、27年7月に都が策定した「広域交通ネットワーク計画」において、整備について優先的に検討すべき路線（都内5路線）に選ばれた。また、28年4月に国の諮問機関である交通政策審議会が示した「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」の中で、鉄道ネットワークの充実資する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た。

このように、国と都から整備に向けた明確な位置づけを得ている。

区は大江戸線延伸の早期実現のため、導入空間とな

る都市計画道路補助230号線の沿道まちづくりなどの環境整備等について東京都と協議を進めている。23年4月には「大江戸線延伸推進基金」を設置し、積立てを行っている。

延伸実現に向けた機運を高めるために、区議会、地域住民と共に「大江戸線延伸促進期成同盟」を設立し、延伸促進大会を開催するとともに、国や都に早期事業化を図るよう要請活動等を実施している。加えて、新座市等で構成された「都市高速鉄道12号線延伸促進協議会」に加盟し、要請活動に参加している。

●西武池袋線

踏切による慢性的な交通渋滞や踏切事故の抜本的な対策として、西武池袋線の高架化に取り組んでいる。あわせて、複々線化事業も、西武鉄道（株）により進められてきた。

昭和46年1月に桜台駅～石神井公園駅付近間の都市計画が決定されて以降、順次事業に着手した。平成6年12月には練馬高野台駅が開業し、利便性が高まった。また、15年3月までに桜台駅～練馬高野台駅付近間の高架複々線化が完了した。

一方、練馬高野台駅～大泉学園駅付近間については、17年6月に都市計画が決定（変更）され、19年5月に事業着手し、27年1月には高架化が完了した。その結果9か所の踏切がなくなり、鉄道により隔てられていた地域が一体化するなど、安全で快適なまちづくりに大いに寄与した。また、この事業に併せて練馬高野台駅～石神井公園駅間が複々線化され、25年3月に西武池袋線・有楽町線と東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線との相互直通運転が開始された。

●西武新宿線

区の南西部を東西方向に走る鉄道である。区内の上石神井と武蔵関の2駅のほかに、上井草、東伏見両駅も近接していることから、多くの区民が利用している。

この路線は、区内の全区間で線路が地表を走っており、南北を横断する道路については、すべて踏切での平面交差となっている。このため、特に朝夕のラッシュ時間帯を中心に交通渋滞が発生している。

都は、踏切対策基本方針の中で鉄道立体化の検討対象区間としていた井荻～東伏見駅付近を、平成20年6月に連続立体交差事業の事業候補区間として位置づけた。区では各駅周辺のまちづくりに取り組んでいるほか、27年1月に、区民、区議会、区が一体となって「西武新宿線立体化促進協議会」を設立し、早期に鉄道立

体化を図るよう都へ要請活動を行っている。このような中、都は、28年3月に井荻駅～東伏見駅間を新規に着工を準備する区間として位置付け、今後、構造形式や施工方法等の事業化に向けた検討を進めていく。

〔平成27年度 各駅の1日平均乗降客数〕（単位：人）

駅名	乗車	降車	総数
西武池袋線			
江古田	16,186	16,210	32,396
桜台	7,089	7,043	14,132
練馬	62,119	63,359	125,478
中村橋	19,643	19,513	39,156
富士見台	13,353	13,117	26,470
練馬高野台	13,454	13,237	26,691
石神井公園	38,879	38,814	77,693
大泉学園	42,871	42,726	85,597
保谷	30,086	29,972	60,058
西武豊島線			
豊島園	6,908	6,829	13,737
西武新宿線			
上井草	10,224	10,276	20,500
上石神井	21,720	21,649	43,369
武蔵関	14,966	14,593	29,559
東伏見	12,345	12,252	24,597
東武東上線			
東武練馬	29,982	29,928	59,910
下赤塚	8,285	8,565	16,850
成増	29,116	29,310	58,426
東京メトロ有楽町線			
小竹向原	47,213	44,613	91,826
氷川台	19,459	19,263	38,722
平和台	20,877	20,893	41,770
地下鉄赤塚	17,981	17,692	35,673
地下鉄成増	24,489	24,765	49,254
東京メトロ副都心線			
小竹向原	38,891	36,161	75,052
西武有楽町線			
小竹向原	61,008	66,506	127,514
新桜台	4,290	4,061	8,351
都営大江戸線			
新江古田	12,885	12,687	25,572
練馬	38,356	38,519	76,875
豊島園	5,671	5,615	11,286
練馬春日町	10,481	10,411	20,892
光が丘	30,060	30,047	60,107

(注)小竹向原駅：

①西武鉄道・直通連絡客を含む。②東京メトロ：直通連絡客を含み、有楽町線・副都心線間の乗換旅客を除く。

資料：西武鉄道(株)、東武鉄道(株)、東京地下鉄(株)、東京都交通局

●東武東上線

川越街道と平行し、練馬区と板橋区の境界付近を走る鉄道である。区内に駅はないものの、東武練馬、下赤塚、成増の3駅については練馬区と近接していることから区民の利用も多く、重要な交通手段の一つとなっている。

●地下鉄有楽町線・副都心線

区内最初の地下鉄として昭和58年6月に池袋駅～営団成増駅（現地下鉄成増駅）間が開業した。池袋駅から先の都心部とつながることで、区北東部地域から都心方面への交通が飛躍的に便利になった。

また、平成6年12月に西武有楽町線が練馬駅まで開通したことにより、10年3月に西武池袋線との相互直通運転も実現し、利便性の向上や西武池袋線の混雑緩和にも大きく寄与した。

20年6月には、小竹向原駅から池袋駅を經由し渋谷駅に至る東京メトロ副都心線が開業し、25年3月には、東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線との相互直通運転が実現された。

●鉄道駅のバリアフリー化

公共交通機関を利用する際の移動の利便性および安全性の向上を図ることを目的として、平成12年5月に、行政、公共交通事業者および国民の役割を明確にする「交通バリアフリー法」が施行された。これを受け、区では、区内鉄道駅のバリアフリー化を促進するため、14年1月に「練馬区鉄道駅エレベーター等整備事業補助要綱」、18年7月に「江古田駅鉄道駅総合改善事業費補助交付要綱」を制定し、区内5駅で事業者が行うエレベーター等の整備に対し、その経費の一部を補助してきた。

23年8月には区内21駅全てにバリアフリールートが確保された。

区では更なるバリアフリー化を促進するため、引き続き事業者へ働きかけている。

●エイトライナー

区内の鉄道網は、山手線から放射方向に伸びる鉄道は整備されているが、環状方向に延びる鉄道は整備されておらず、その移動は主にバス交通にゆだねられている。

区は、環状8号線を基本ルートとする新しい交通システムについて関係区とともに研究を始め、平成5年10月に「エイトライナー構想」を取りまとめた。「エイトライナー構想」の実現により、①環状方向の移動時間が短縮される、②沿線拠点整備に大きく寄与する、③羽田空港への交通が便利になる、などの効果が期待

される。

6年5月には、大田区、世田谷区、杉並区、板橋区、北区とエイトライナー促進協議会を設置し、環状7号線を基本ルートとするメトロセブン促進協議会と連携して、メトロセブンとエイトライナーをつなぐ環状線「区部周辺部環状公共交通」の実現に向けた調査・研究を行っている。

なお、「区部周辺部環状公共交通」は、28年4月に交通政策審議会が国土交通大臣に答申した「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の中で、「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」に位置付けられた。

●バス交通

区内を東西に通過している西武池袋線・新宿線、東武東上線は、各鉄道路線の南北の間隔が広い。そのため、これら路線の各駅をつなぎ、区民の日常生活の「足」となっているのがバス交通である。

区内には、西武・国際興業・関東・京王・都営の計5社、約150系統が運行している。

しかし、バスの運行が不可能な狭い道路も多いことなどから、バス路線が少ない地域や1日の運行回数が少ない路線もある。

こうしたことから、区は、鉄道駅から800m以上、

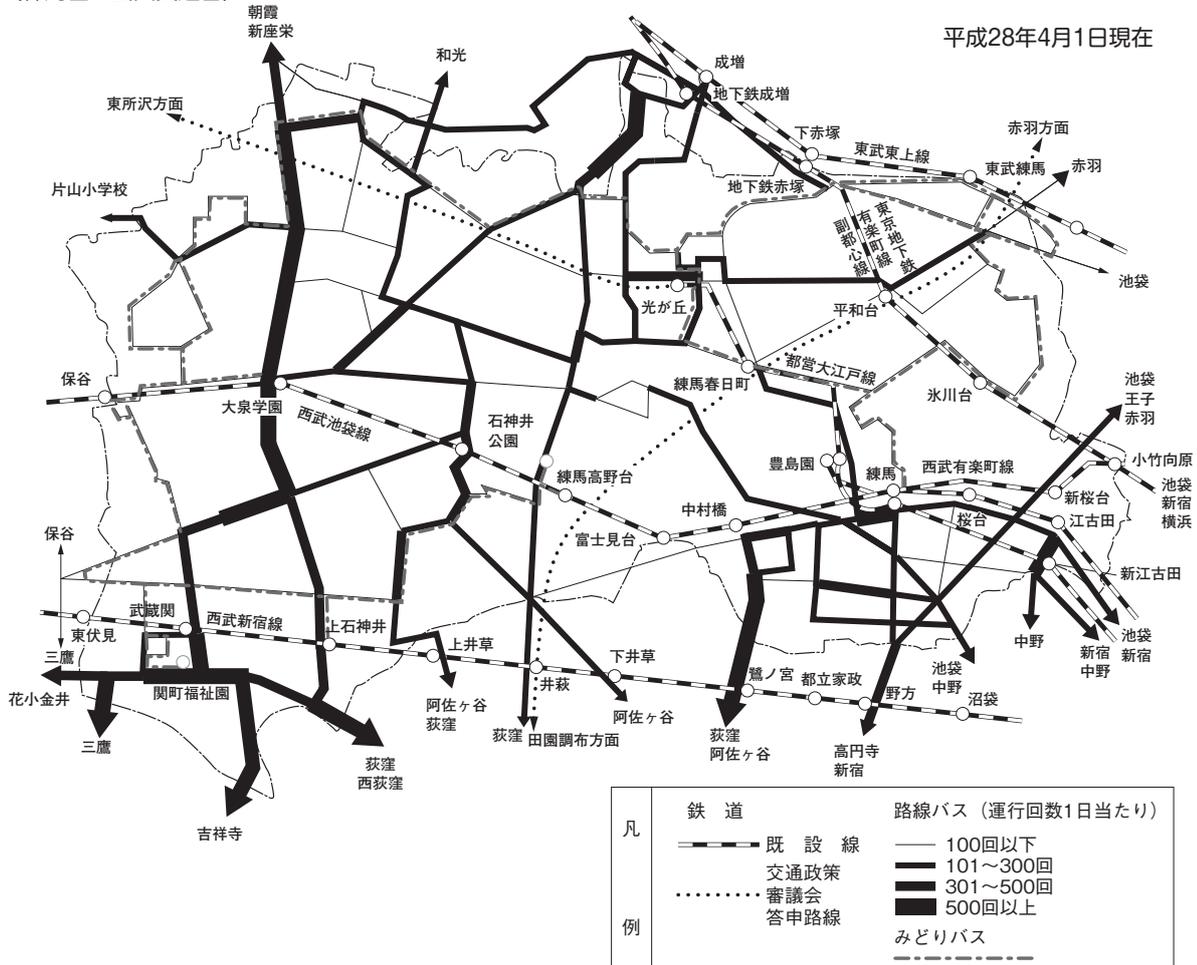
かつ30分に1便以上運行しているバス停から300m以上離れ、公共交通を利用しづらい地域を「公共交通空白地域」と定義し、「公共交通空白地域改善計画」に基づき、既存の路線バスの再編や新規導入などに取り組んでいる。

また、同計画に基づき、路線バスを補完するコミュニティバスとして、「みどりバス」6ルートを運行している。

〔みどりバスの運行ルート〕

ルート	運行開始	路線（※は循環）	主な経由地
保谷	平成3年8月	保谷駅南口～光が丘駅	練馬光が丘病院
北町	15年3月	光が丘駅 ～東武練馬駅入口（※）	練馬光が丘病院
関町	17年7月	関町福祉園 ～順天堂練馬病院	武蔵関駅南口 上石神井駅 練馬高野台駅
氷川台	17年7月	練馬光が丘病院 ～東武練馬駅入口（※）	光が丘駅 練馬春日町駅東 練馬駅 氷川台駅
大泉	20年1月	大泉学園駅 ～大泉学園町五丁目（※）	
南大泉	23年12月	保谷駅入口 ～関町福祉園	武蔵関駅南口

〔練馬区の公共交通図〕



(2) 道路交通ネットワークを形成し、沿道を整備する

●区内の道路事情

道路はそれぞれの機能や役割に応じて、自動車専用道路、幹線道路（都市計画道路）、生活幹線道路、主要生活道路、生活道路に分類される。

区内の道路状況は、自動車専用道路である関越自動車道、東京外かく環状道路（大泉ジャンクション以北）を始めとして、骨格となる幹線道路として国道の放射8号線（川越街道）、都道の放射7号線（目白通り）、放射6号線（青梅街道）、環状7・8号線、補助的な幹線道路として補助76号線（新青梅街道）、補助229号線（千川通り）、補助134号線（笹目通り）などがある。

骨格幹線道路については比較的整備が進捗している一方で、区西部地域の都市計画道路の整備率は約3割であるなど、さらなる整備が必要となっている。

また、生活道路としての役割を果たす区道については、かつての街道や農道からなる狭く曲がったものが多く、道路幅員も4.5m未満のものが道路総延長の41.3%と半分近くを占めている。

●都市計画道路の整備状況

平成28年3月31日現在、区内の都市計画道路は37路線あり、延長は108.4kmである（都市高速道路および付属街路を除く。）。整備状況は、事業完了が54.6km（50.3%）、事業中が10.7km（9.8%）、未完了は43.2km（39.8%）である。

28年3月末、都と特別区および26市2町は、28年度～37年度の10年間で優先的に整備すべき路線を示した「第四次事業化計画」を公表した。区内においては、11路線（20区間）、延長18.5kmを指定しており、都と連携し、着実に事業を進める。

〔整備中の主な都市計画道路〕 平成28年4月1日現在

路線名	事業状況
放射7号線	大泉学園町二丁目～西大泉五丁目 2,000m用地取得中、一部工事中
放射35号線	早宮二丁目～北町五丁目 1,330m用地取得中、一部工事中
放射35・36号線	板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目 1,970m用地取得中
補助172号線	早宮三丁目～早宮四丁目 390m用地取得中
補助229号線	関町南一丁目～上石神井一丁目 430m用地取得中、一部工事中
補助230号線	大泉町三丁目～大泉町二丁目 850m用地取得中、一部工事中 大泉学園町七丁目～大泉町三丁目 1,250m用地取得中
補助233号線	大泉学園町四丁目～大泉学園町八丁目 500m用地取得中
外郭環状線の2	石神井町八丁目～東大泉二丁目 1,000m用地取得中
補助132号線	石神井町三丁目～石神井町一丁目 415m用地取得中、一部工事中
補助232号線	石神井町一丁目～石神井町三丁目 155m工事中
補助235号線	北町五丁目～北町七丁目各地内 182m工事中

〔自動車保有台数の推移〕(単位：台) 各年3月31日現在

年次	登録自動車	届出自動車等	
		軽自動車等	原付
26年	165,677	46,619	31,826
27年	163,220	47,148	30,550
28年	162,113	47,231	29,312

資料：練馬自動車検査登録事務所、区民部税務課

●東京外かく環状道路

東京外かく環状道路は、都心から約15km圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路である。現在、区内においては、埼玉県境から関越道までについて供用中である。それ以南の関越道～東名高速の区間については、平成19年4月に高架方式から地下方式へ都市計画の変更決定が行われ、21年5月に事業化した。区では、抜本的な交通状況の改善などのために、事業者である国等に対して、早期完成に向けた働きかけを行っている。

●都市計画道路沿道地域のまちづくり

都市計画道路の整備にあわせ、沿道の土地利用や周辺環境の変化に対応したまちづくりを進めている。

1 大江戸線延伸地域

都営大江戸線の導入空間となる都市計画道路補助230号線は、土支田中央区画整理事業を除き都が整備を進めており、これまでに、笹目通りから土支田通りの区間において交通開放されている。補助230号線の沿道地域では、延伸を見据えたまちづくりを進めており、新駅予定地周辺では、都市生活を支えるサービス施設の立地を促進し、良質な都市環境に資するまちづくりの具体化に向け取り組んでいる。

現在、土支田中央区画整理事業（平成17年3月事業計画決定）を進め、土支田・高松地区地区計画の都市計画決定（19年4月）、土支田中央地区地区計画の都市計画決定（20年10月）を行っている。

また、大泉町・大泉学園町地区では、地域特性に応じた3つの地区（大泉町二丁目地区、大泉町三丁目地区、大泉学園町地区）において、まちづくり計画を策定するための協議・検討を進めている。

2 外かく環状道路沿道地区

東京外かく環状道路は国が、地上部街路である外郭環状線の2は都が事業を進めている。区では、区西部地域の南北を繋ぐこの重要な都市計画道路の整備を良質な都市空間の創出の機会と捉え、道路整備に併せたまちづくりを進めている。

大泉JCT周辺では、27年7月に、重点地区まちづくり計画を策定し、現在その実現に向けた検討を行っている。

3 その他の都市計画道路沿道周辺地区

放射7号線沿道周辺地区では、4ブロックのまちづくり協議会が作成した計画を基に、23年度に重点地区まちづくり計画を策定した。現在、放射7号線西大泉・大泉学園町地区地区計画の都市計画決定（28年3月）により沿道周辺地区のまちづくりを進めている。

放射35号線沿道周辺（平和台・早宮・北町）地区では、まちづくり協議会が作成した構想を基に、26年度に重点地区まちづくり計画を策定した。現在、地区計画の策定に向けて、地区計画検討会で協議・検討を進めている。

放射36号線等沿道周辺（羽沢・桜台・氷川台・平和台・早宮）地区では、重点地区まちづくり計画の策定に向けてまちづくりの方針を策定するため、今後、まちづくり協議会で協議・検討を進める。

●沿道地区計画

沿道地区計画は、幹線道路における自動車騒音から住民の生活を守るため、沿道を騒音に強い土地利用・建物構造にする規制・誘導を行うための制度である。

沿道地区計画決定地区内では、建築を行う際に、後背地への遮音効果を高めるために、間口率※の最低限

度、高さの最低限度および防音等の構造に関する制限等を受けるが、防音改良工事や建替工事に対しては、都からの補助を受けることができる。

現在、区内の環状8号線の一部、環状7号線全線、笹目通り全線の沿道地区において決定している。

$$\text{※間口率} = \frac{\text{建築物の幹線道路に面する部分の長さ}}{\text{敷地の幹線道路に接する部分の長さ}}$$

●生活幹線道路の整備

都市計画道路を補完し、地区の交通の主要な動線となる道路を「生活幹線道路」として位置づけ、昭和63年5月に整備計画を策定した。これは均衡のとれた道路網を形成し、区民生活の安全性・利便性の向上と良好な市街地の形成に寄与することを目的としたものであり、延長約110kmを計画した。このうち区道は、延長約94kmであり、平成27年度末現在、延長約24kmの整備が完了した。

区では、計画した路線のうち延長約5kmで事業を実施するとともに延長約4kmを早期に整備を行う必要性が特に高い路線として、整備促進路線に指定している。

〔主要道路の自動車交通量（12時間値）〕

路線名 (観測地点)	平成 11年	17年	22年
	台	台	台
環状7号線 (羽沢2丁目)	37,553	39,566	35,225
目白通り (豊玉北4丁目)	33,855	34,058	30,908
川越街道 (旭町3丁目)	23,853	23,728	21,803
笹目通り (谷原3丁目)	35,602	35,684	31,312
新青梅街道 (関町北4丁目)	14,841	13,393	10,971
青梅街道 (関町南1丁目)	30,713	31,695	27,641

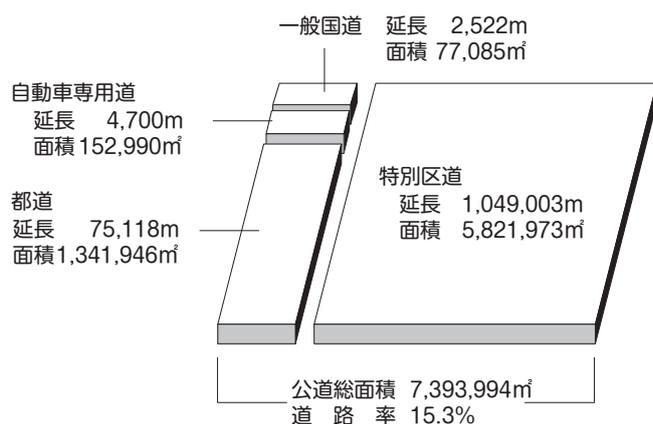
注：台数は、7時から19時までの秋の1日(平日)の測定値
資料：「交通量調査報告書」(東京都建設局)

●生活道路

区では、一定の条件に合った私道などを区道として認定する公道化を進めている。平成27年度に認定した路線は17件、延長1,137m、面積6,565㎡であった。

〔練馬区の道路の現状〕

平成28年4月1日現在



資料：一般国道、自動車専用道、都道は
「東京都道路現況調査平成27年版」(東京都建設局)

(3) 快適な道路環境を整備する

●自転車の適正利用のための環境整備

自転車は日常生活に必要不可欠なものとなっており、適正利用のできる環境を整備していく必要がある。

区では、昭和49年から現在までに区内の駅周辺などに自転車駐車を設置してきた。

一方、道路上への自転車の放置については、歩行者の安全な通行を防げるほか、災害時などの救助活動にも支障となることから、放置禁止区域の指定を行い、放置自転車の撤去を行っている。

平成23年3月には、「練馬区自転車利用総合計画」を改定し、新たな課題について取り組むこととした。

1 駅周辺の放置自転車等の状況

28年5月の調査では、駅周辺の午前中の放置自転車は780台で、過去最大だった7年（13,142台）の約17分の1に減少した。

一方、午後も減少はしているが、午前の約2倍（1,731台）の自転車が放置されていた。

2 自転車駐車場の整備

区では4年7月から、利用者が使用料として費用の一部を負担する有料化を進めた。

通勤、通学による午前中の放置自転車は大幅に減少した一方で、買物客などによる午後の放置自転車の問題が顕在化している。買物客等を対象にした自転車駐車場の整備を店舗や商店会等に要請するとともに、短時間無料の区立自転車駐車場の整備を進めている。

現在、区内に84か所約42,700台分（28年5月1日現在）の自転車駐車を設置しており（(公財)自転車駐輪場整備センター等の運営を含む。）、うち10駅19か所が短時間無料の公営自転車駐車場となっている。

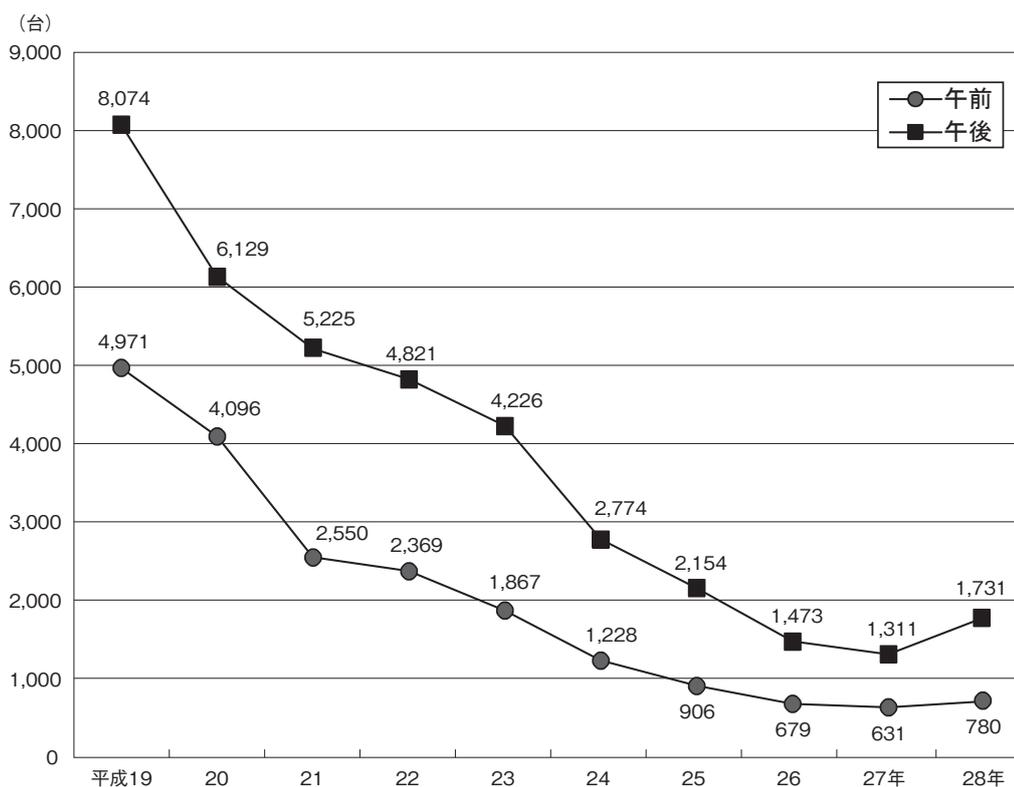
3 ねりまタウンサイクル（レンタサイクル）

区が駅周辺に設置した施設で自転車を貸し出し、1台の自転車を複数の人が利用することにより、実質的な駐車台数を減少させ、放置自転車を減らすものである。

現在、区内6駅7か所に「ねりまタウンサイクル」を設置しており、2,700台の自転車を供用している。

〔駅周辺の放置自転車等の状況〕

各年5月調査



〔各駅における放置自転車等の状況〕平成28年5月調査

駅名	放置台数 (午前)	放置台数 (午後)
	台	台
江古田	62	128
桜台	97	104
練馬	136	362
豊島園	10	28
中村橋	94	226
富士見台	59	107
石神井公園	33	143
大泉学園	39	104
大泉バス停	24	24
保谷	1	8
上井草	6	3
上石神井	36	57
武蔵関	41	109
東武練馬	30	61
小竹向原	6	14
氷川台	8	22
平和台	18	42
地下鉄赤塚	9	32
新桜台	6	6
光が丘	19	32
練馬春日町	25	43
練馬高野台	14	65
新江古田	7	11
計	780	1,731

注：大泉バス停とは、西武バスの都民農園・大泉風致地区・北出張所前バス停を指す。

●私道整備助成制度

生活環境向上のため、私道を舗装または再舗装する場合や、私道に排水施設（下水）を設置する場合の工事費用の一部を助成している。

平成27年度は舗装34件、舗装面積5,387㎡、排水設備1件を助成した。

〔ねりまタウンサイクル利用状況〕

平成28年5月調査

名称	貸付台数	会員数	正利用台数	逆利用台数	当日利用台数	
					5月中総台数	1日当たり平均
	台	台	台	台	台	台
練馬	400	310	156	154	885	29
東武練馬	200	129	55	74	371	12
石神井公園	400	321	237	84	709	23
上石神井	400	321	265	56	386	12
大泉学園駅北口	600	665	480	185	379	12
大泉学園駅南口	500	577	481	96	487	16
練馬春日町	200	127	99	28	351	11
計	2,700	2,450	1,773	677	3,568	115

注：①正利用台数は、自宅から駅までの利用台数
 ②逆利用台数は、駅から会社や学校等への利用台数
 ③当日利用台数は、非会員の利用者による一回利用の利用台数