

6 良好な交通環境をつくる

(1) 公共交通を充実する

●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り、放射部の光が丘～練馬間は平成3年12月、練馬～新宿間は9年12月に開業した。環状部についても新宿～国立競技場間は12年4月、同年12月には全線（汐留駅は14年11月開業）が開通した。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。

さらに、12年1月の運輸政策審議会（現交通政策審議会）では、光が丘～大泉学園町間の延伸と武蔵野線方面への検討を、運輸大臣（現国土交通大臣）に答申している。

区では、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号線の整備に併せて、沿道のまちづくりなど環境整備に努めており、17年3月に土支田中央地区の土地区画整理事業を決定し、事業を進めている。こうしたことから、補助230号線については、現在、笹目通りから土支田通りの区間について交通開放されている。

さらに、23年4月に「大江戸線延伸推進基金」を設置し、積立てを行っている。

また、延伸を実現するために、区議会、地元住民と共に昭和63年7月に「地下鉄12号線延伸促進期成同盟」（平成14年3月「大江戸線延伸促進期成同盟」に改名）を設立し、延伸促進大会を開催するとともに、都や国に早期事業化を図るよう要請活動等を実施している。

さらに、13年9月新座市等が構成する「都市高速鉄道12号線延伸促進協議会」に加盟し、要請活動等に参加している。

●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、西武池袋線の連続立体交差事業（高架化）に取り組んでいる。あわせて、ラッシュ時の混雑緩和や所要時間の短縮のための複々線化事業も、西武鉄道（株）により進められている。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、平成15年3月までに桜台駅～練馬高野台駅付近間約5.4kmの高架複々線化が完了した。これにより、計19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、これらの事業に併せて、6年12月に

練馬高野台駅が開業し、利便性が高まった。

一方、懸案であった練馬高野台駅～大泉学園駅付近間約2.4kmについては、17年6月に都市計画が決定（変更）され、19年5月に事業着手した。高架化の完了は26年度を予定しており、富士街道を含む9か所の踏切がなくなる。このうち、23年4月には練馬高野台駅～石神井公園駅付近間約1.2kmの高架化が先に完了し、6か所の踏切がなくなった。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。

各駅の1日平均乗降客数

平成25年度

駅名	平成25年度		
	乗車 人	降車 人	総数 人
西武池袋線			
江古田	17,063	16,982	34,045
桜台	6,864	6,810	13,674
練馬	58,659	59,942	118,601
中村橋	19,554	19,359	38,913
富士見台	12,626	12,341	24,967
練馬高野台	13,082	12,848	25,930
石神井公園	37,186	37,026	74,212
大泉学園	42,087	41,919	84,006
大保谷	29,212	29,068	58,280
西武豊島線			
豊島園	6,842	6,741	13,583
西武新宿線			
上井草	9,981	10,049	20,030
上石神井	21,868	21,775	43,643
武蔵関	14,585	14,218	28,803
東武東上線			
東武練馬	30,161	30,036	60,197
下赤塚	8,513	8,814	17,327
成増	29,321	29,498	58,819
東京メトロ有楽町線			
小竹向原	43,829	41,520	85,349
氷川台	18,966	18,729	37,695
平和台	20,008	19,940	39,948
地下鉄赤塚	16,997	16,655	33,652
地下鉄成増	23,760	23,893	47,653
東京メトロ副都心線			
小竹向原	35,736	33,694	69,430
西武有楽町線			
小竹向原	56,320	61,505	117,825
新桜台	3,817	3,548	7,365
都営大江戸線			
新江古田	12,473	12,207	24,680
練馬	36,555	36,841	73,396
豊島園	5,617	5,546	11,163
練馬春日	10,033	9,910	19,943
光が丘	29,579	29,486	59,065

注：小竹向原駅は、直通連絡客を含む。

資料：西武鉄道(株)、東武鉄道(株)、東京地下鉄(株)、東京都交通局

●西武新宿線

西武新宿線は区の南西部を東西方向に走る鉄道であり、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。

この路線については、区内の全区間で線路が地表を走っていることから、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、一部の踏切で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むとともに関係機関との勉強会を行い、その対策を検討している。

●東武東上線

東武東上線は川越街道と平行し、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、成増などについては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

東京メトロ有楽町線は、区内最初の地下鉄として昭和58年6月に池袋～営団成増（現地下鉄成増）間が開業し、池袋から先の区間とつながることで、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、同年10月に小竹向原～新桜台間で開業した西武有楽町線が、平成6年12月に練馬まで開通したことにより、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。

なお、20年6月には、小竹向原から池袋を経由し渋谷に至る東京メトロ副都心線も開業した。小竹向原駅で西武有楽町線・池袋線との相互直通運転が実現しており、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、さらに利便性が向上した。

●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、環状方向に伸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・世田谷・杉並・板橋・北の5区と共にエイトライナー促進協議会を発足させ、その実現に向けた調査・研究を続けている。

これまでに、環状七号線を基本ルートとする「メトロセブン構想」を掲げたメトロセブン促進協議会と連携して促進活動を行い、その成果として、運輸政策審議会答申第18号（12年1月）において、「区部周辺部環状公共交通（仮称）」として「今後整備について検討すべき路線」に位置づけられている。

●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、バス路線の配置が少ない地域や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、平成21年3月に策定した「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コミュニティバスの新規導入などに取り組んでいる。

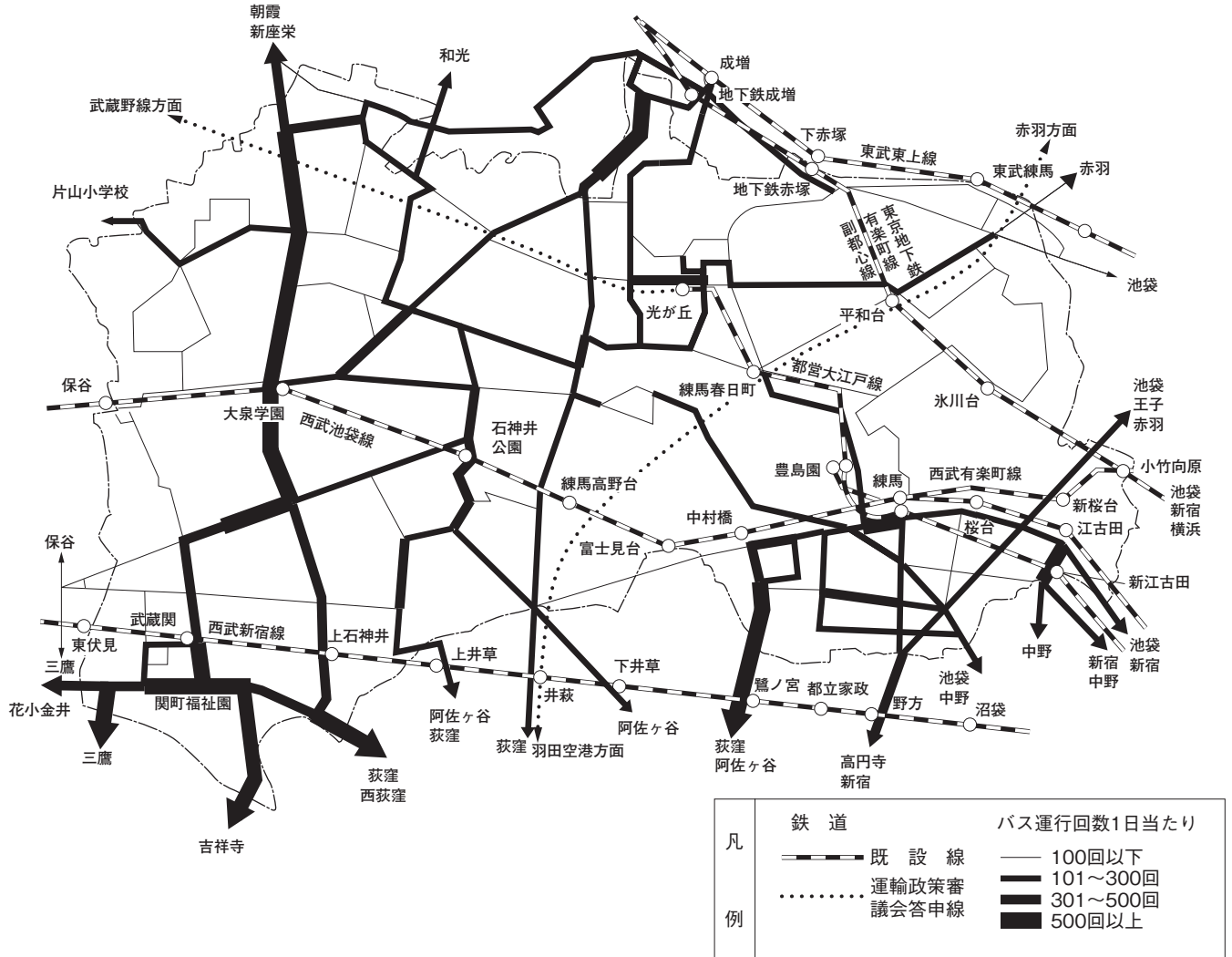
このうち、区が導入するコミュニティバスは、路線バスを補完するとともに、乗り継ぎによりネットワーク化を図ることとしており、平成21年7月から、愛称を「みどりバス」に統一し、現在、6ルートで運行している。

平成26年4月16日現在

	運行開始	路線	主な経由地
保谷ルート	平成3年8月(試行運行) 平成4年4月(本格運行)	保谷駅南口～ 光が丘駅	練馬光が丘病院
北町ルート	平成15年3月(試行運行)	光が丘駅～ 東武練馬駅入口 (循環)	練馬光が丘病院
関町ルート	平成17年7月(試行運行)	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
氷川台ルート	平成17年7月(試行運行)	練馬光が丘病院～ 東武練馬駅入口 (循環)	光が丘駅 練馬春日町駅東 練馬駅 氷川台駅
大泉ルート	平成20年1月(試行運行)	大泉学園駅～ 大泉学園町五丁目 (循環)	
南大泉ルート	平成23年12月(試行運行)	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

平成26年4月16日現在



●区内交通の現状と都市交通マスタープラン

区内では、都営大江戸線や西武有楽町線の開通、西武池袋線の連続立体交差化、環状8号線などの道路整備が進展し、交通基盤が着実に整備されつつある。この結果、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すること、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、移動に困難を伴う高齢者などの増加に伴い、円滑に移動できる手段の確保が一層重要となっている。また、地球温暖化などの環境問題に対する区民意識の高まりなどから、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た。ここでは、基本目標や取り組むべき交通施策を体系的に整理しており、今後は、区が抱える様々な交通問題の解決に取り組んでいく。

運輸政策審議会の答申の内容（答申第18号 平成12年1月）

路線名	通過場所
東京8号線の延伸及び複々線化	<p style="text-align: center;">└ 新木場</p> 所沢－石神井公園＝練馬－池袋－有楽町－豊洲＝東陽町＝住吉（■）押上（＝）四ツ木 ＝亀有＝野田市 （練馬～石神井公園間は工事中） ・住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。 ・今後開業する常磐新線の投資効果が減殺しないよう留意して、着工区間、時期等を決定する。 （ ）は、工事中を表す。
東京12号線の建設及び延伸	都庁前■新宿西口■飯田橋■門前仲町■青山一丁目■新宿－都庁前－光が丘＝大泉学園町 …→武蔵野線方面
東京13号線の延伸	和光市－小竹向原－池袋■新宿三丁目■渋谷 ・池袋駅以西において営団有楽町線、東武鉄道東上線及び西武鉄道池袋線と相互直通運転を行う。 ・渋谷駅において東京急行電鉄東横線と相互直通運転を行う。
区部周辺部環状公共交通（仮称）の新設	葛西臨海公園…赤羽…田園調布…→羽田空港方面 ・羽田空港方面の扱いについては京浜急行電鉄空港線と東京急行電鉄目蒲線を短絡する路線の整備状況等を踏まえて検討する。 ・長大路線であり、今後の輸送需要等を踏まえて、早期に優先着工区間を決定する。

答申路線の表示に係る凡例

○開業区間	—									
○目標年次までに整備を推進すべき路線（A）	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center;">新設</td> <td style="text-align: center;">複々線化</td> </tr> <tr> <td>・目標年次までに開業することが適当である路線（A₁）</td> <td style="text-align: center;">■</td> <td style="text-align: center;">＝</td> </tr> <tr> <td>・目標年次までに整備着手することが適当である路線（A₂）</td> <td style="text-align: center;">＝</td> <td style="text-align: center;">＝</td> </tr> </table>		新設	複々線化	・目標年次までに開業することが適当である路線（A ₁ ）	■	＝	・目標年次までに整備着手することが適当である路線（A ₂ ）	＝	＝
	新設	複々線化								
・目標年次までに開業することが適当である路線（A ₁ ）	■	＝								
・目標年次までに整備着手することが適当である路線（A ₂ ）	＝	＝								
○今後整備について検討すべき路線（B）	…									
また、今後整備について検討すべき方向を示す場合は「…→」とする。										

(2) 道路交通ネットワークを整備する

●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、主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路、地区集散（生活幹線）道路、区画（生活）道路、特殊（歩行者専用等）道路に分類される。

区の道路状況は、自動車専用道路である関越自動車道を始めとして、主要幹線道路は国道の川越街道（放射8号線）、都道の目白通り（放射7号線）、青梅街道（放射6号線）があり、さらに幹線道路として新青梅街道（補助76号線）、千川通り（補助229号線）など東西方向へは比較的整備が進んでおり、放射状の都心指向型となっている。しかし、南北方向には、東京外環自動車道、環状7・8号線と笹目通り（補助134号線）がある程度で、東西方向に比べ南北方向の道路は少ない状況である。

一方、区画道路の役割を果たす区道は、いまだ旧街道や旧農道からなる狭くて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41.7%と半分近くを占めている。

●都市計画道路の整備状況

平成26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108.3km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54.0km（49.9%）、事業中が10.7km（9.9%）、未完了は43.6km（40.2%）である。

区内の都市計画道路網は、東京の発展に伴って、昭和初期から計画され、数次の改訂が行われた。

16年には、これまでの第二次事業化計画に代わり、都と23区が共同して、新たに第三次事業化計画を策定し、16年度～27年度において優先的に整備すべき路線を公表した。区内においては、13路線（16区間）、延長17.9kmを指定しており、都と連携し、着実に事業を進めている。

整備中の主な都市計画道路

平成26年3月31日現在

自動車保有台数の推移

各年3月31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
放射35号線	早宮二丁目～北町五丁目間1,330m用地取得中、一部工事
放射35・36号線	板橋区小茂根四丁目～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
補助230号線	大泉町三丁目～土支田三丁目850m用地取得中 大泉学園町七丁目～大泉町三丁目1,250m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

年次	登録自動車 台	届出自動車等	
		軽自動車等 台	原付 台
平成24年	168,856	45,567	33,122
25年	167,231	46,055	32,507
26年	165,677	46,619	31,826

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圏を環状方向に結ぶ、延長約85kmの自動車専用道路であり、放射方向の道路を相互に連絡して、都心方向に集中する交通を分散導入し、首都圏の交通、環境問題を改善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。

●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25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

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
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)

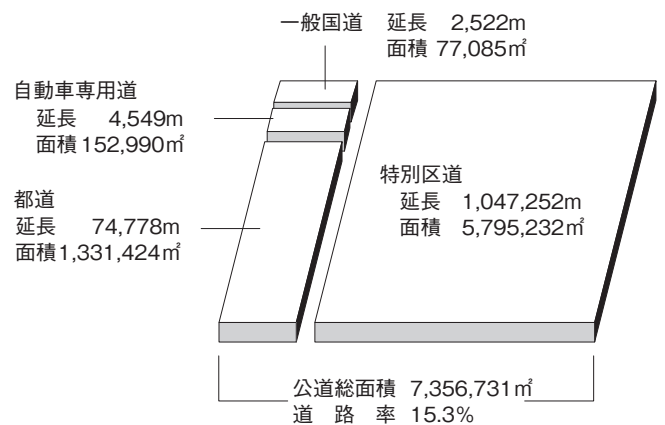
に高い路線として、整備促進路線に指定している。

●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25年度に認定した路線は31件、延長2,126m、面積12,467m²であった。

練馬区の道路の現状

平成26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25年版」(東京都建設局)

(3) 快適な道路環境を整備する

●快適なみちづくり

区では、都市計画道路や生活幹線道路などの新設や整備済路線の改修に当たり、バリアフリー化および地域の景観に配慮して、歩道の舗装、無電柱化、防護さく・街路灯などの道路設備、道路の植栽などの質の向上を図り、安全・安心で快適な道路空間を創出することにより、魅力ある道づくりを進めている。

●放置自転車に対する取組

区では、放置自転車をなくすために、昭和49年から現在までに区内の駅周辺などに80か所、約41,900台分(平成26年5月1日現在)の自転車駐車場を設置してきた((公財)自転車駐車場整備センター等の運営も含む。)

また、3年12月に自転車を都市における基礎的な交通手段として明確に位置づけ、交通需要に基づく交通施設の整備、他の交通手段と均衡のとれた利用を図るとともに、適正利用を推進するため、「練馬区自転車利用基本

計画」を策定した。

さらに、12年5月に、上記「練馬区自転車利用基本計画」に基づき、自転車対策の指針を定めた「練馬区自転車利用総合計画（12年度～22年度）」を策定し、23年3月には、23年度から32年度までの計画として「練馬区自転車利用総合計画（23年度～32年度）」を策定した。

本計画により、近年問題とされている「買物客等による午後の放置自転車対策」、「自転車走行環境の整備」や「自転車の安全利用対策」といった新たな課題について取り組むこととしている。

また、自転車を適正に利用してもらうという観点から、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。

●自転車の快適な利用のために

現代社会では自転車は日常生活に必要不可欠なものとなっており、自転車利用を単に規制するだけでは自転車問題は解決しない。むしろ、適正利用のできる環境を整備していく必要がある。

1 全国自転車問題自治体連絡協議会の活動

駅周辺の用地不足や土地価格の高騰などにより、利用者数に応じた自転車駐車を整備することが、ますます難しくなっている。

これは、法制度の整備や財源が十分でないことが主たる原因である。そのため、平成4年2月に全国174（26年5月現在127）自治体が結束し、「全国自転車問題自治体連絡協議会」（以下「全自連」という。）を発足させ、自転車法の改正等、制度の見直しを積極的に国へ働きかけてきた。その結果、5年12月に国会において自転

車法が改正され、鉄道事業者は自転車駐車場の設置に積極的に協力しなければならないことや、自転車を違法に駅前広場などに放置し撤去された場合、撤去・保管・売却などに要した費用を、その原因者たる当該自転車の利用者に負担させることが明記されるなど、一定の成果を上げることができた。（なお、全自連会長は発足以来、練馬区長が務めている。）

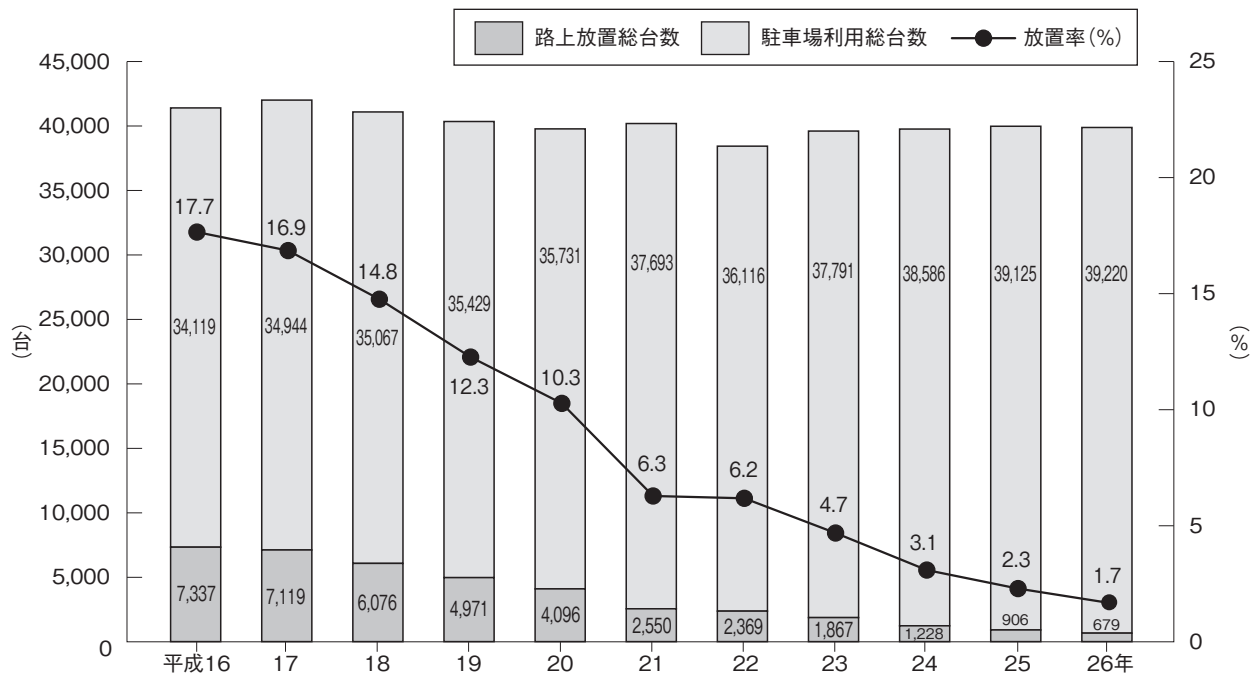
2 自転車駐車場の利用料金

区では4年7月から、施設の整備を前提に、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ている。その理由として、駅周辺の用地不足、地価高騰の結果として、駐車場整備が極めて困難になってきており、貴重な税収を整備財源とする上で利用者の負担を考慮しなければならなくなったことがある。また、駅の近くに無料駐車場を設置した場合、今まで自転車を利用していなかった人の自転車の利用を誘うことになり、かえって駐車需要の増大を招き放置自転車が増えることが明らかになったことがある。さらに、区が無料で駐車場を提供することが、バス等他の輸送サービスを後退させ、交通手段の需給バランスを崩すことが考えられ、自転車も都市交通体系の一環としてとらえることが必要とされてきたことなどがあげられる。

通勤、通学による午前中の放置自転車は大幅に減少したが、午後の放置自転車が増えている。今後、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、区立自転車駐車場においても短時間利用に配慮した一定時間無料の自転車駐車場の整備を進める。

駅周辺の自転車等利用状況

各年5月調査



注：台数には、自転車のほか原動機付自転車を含む。

3 レンタサイクルシステム

区では、南北方向を結ぶ交通手段は主にバス路線しかなく、これを補うために自転車が多く利用されているのが現状である。

このことから、自転車が公共交通の一つとして利用できるような体制を、地域に応じて整備していく必要がある。区では、駅と自宅（通勤・通学先）を結ぶ足としてRCS（レンタサイクルシステム）を実施している。現在、区内6駅に7か所の「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。

RCSは、区が自転車を貸し出し、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、結果として放置自転車を減らすというものである。

4 自転車走行環境の整備

現在、自転車に関する交通事故の増加や自転車利用者のルール・マナー違反等により、自転車と歩行者を分離

した自転車走行環境の整備が求められている。そこで、25年3月、区では練馬区自転車走行環境整備指針を策定し、光が丘の2路線を自転車走行空間のモデル整備路線として選定した。

25年度は、光が丘東大通りの一部（延長約540m）に、車線の左端に青色のカラー舗装や逆走防止の路面標示などを施した自転車専用通行帯を整備した。

26年度は光が丘西大通りの一部（延長約1500m）を整備する予定である。

●駅周辺の自転車等乗り入れ状況

平成26年5月の調査では、区内の駅周辺の自転車等乗り入れ台数は、1日39,899台だった。このうち39,220台が自転車駐車場を利用し、残る679台が駅周辺道路に放置されていた。

路上放置台数、放置率ともに11年以降減少傾向にある。

各駅における1日の自転車等利用状況（区内分）

平成26年5月調査

駅名	駅利用台数	公営駐車場 利用台数	路上 放置 台数	放置禁止 区域指定	レンタサイクル	民営駐車場
	台	台	台		台	台
江古田	417	220	73	○	—	124
桜台	399	163	85	○	—	151
練馬	3,008	2,175	90	○	373	370
豊島園	555	452	4	○	—	99
中村橋	1,306	1,118	74	○	—	114
富士見台	957	711	31	○	—	215
石神井公園	6,123	2,558	56	○	345	3,164
大泉学園	6,319	4,230	55	○	1,336	698
大泉バス停	391	377	14	—	—	—
保谷	1,869	1,557	2	○	—	310
上井草	6	0	6	○	—	—
上石神井	2,341	1,230	35	○	356	720
武蔵関	1,475	1,194	20	○	—	261
東武練馬	343	68	31	○	150	94
小竹向原	666	657	9	○	—	—
氷川台	1,679	1,669	10	○	—	—
平和台	2,948	2,304	16	○	—	628
地下鉄赤塚	947	882	13	○	—	52
新桜台	56	52	4	○	—	—
光が丘	5,663	4,182	9	○	—	1,472
練馬春日町	998	744	8	○	148	98
練馬高野台	1,240	518	24	○	—	698
新江古田	193	156	10	○	—	27
計	39,899	27,217	679		2,708	9,295

注：①公営駐車場とは、区立自転車駐車場、(公財)練馬区環境まちづくり公社立自転車駐車場および(公財)自転車駐車場整備センターが運営するものを指す。

②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。

ねりまタウンサイクル利用状況

平成26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	337	170	167	1,106	36
東武練馬	200	134	69	65	491	16
石神井公園	400	325	248	77	610	20
上石神井	400	342	287	55	454	14
大泉学園駅北口	600	737	503	234	493	16
大泉学園駅南口	500	569	492	77	454	14
練馬春日町	200	137	93	44	342	11
計	2,700	2,581	1,862	719	3,950	127

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

●交通安全啓発

交通事故はその大部分が、基本的な交通ルールの軽視、マナーの欠如によって起こされているだけに、交通安全を守る心の啓発が大切である。

平成10年12月15日に「交通安全都市練馬区宣言」を行い、この中で、生命尊重、人間優先の理念に基づき、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちの実現に向けて努力することを表明した。宣言の趣旨を踏まえて、各種交通安全施策を推進していく。(宣言文は裏表紙参照) 25年度には、春・秋の全国交通安全運動等で、高齢者の事故防止、歩行者・自転車の交通ルール・マナーの向上、子供用自転車ヘルメットの必要性などについてのPRを行った。

また、区立小学校児童を対象に、新入生にはランドセルカバーの配布を、それ以外の学年には自転車の安全な乗り方教室を実施している。自転車教室を受講した児童には「自転車安全運転免許証」を発行するなどして交通安全の意識啓発に努めている。25年度は、65校で実施し5,622人の児童が免許証を取得した。

21年度からは新たにスタントマンによる事故再現を取り入れた自転車安全教室を実施している。もし交通ルールを守らなかった場合、いかに恐ろしい事態を誘発するかを強調し、もって危険運転に対する抑止力を自転車運転者自らが培うことを目的としている。25年度は23回(うち中学校が13校)実施した。

●交通安全実施計画

区は交通安全対策基本法に基づき「平成25年度交通安全実施計画」を策定し、「交通事故件数および死傷者数を前年以下に減少させること」を目標に、交通安全施設の整備、交通安全啓発活動を進めた。

交通安全施設

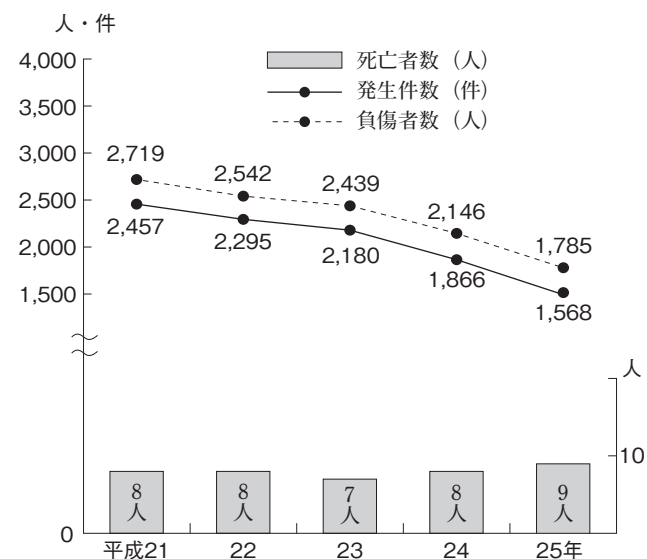
平成26年4月1日現在

種 別	総 数	対前年度 増 減
歩 道	123,461m	110m
道 路 標 識	2,681本	4本
街 路 灯	44,686基	123基
反 射 鏡	6,299本	6本
防 護 柵	85,200m	160m
点字ブロック	2,228か所	4か所

区内における交通事故(人身事故)の発生状況は、25年において発生件数1,568件、負傷者数1,785人、死亡者数9人であった。

交通事故の背景には、①運転者、歩行者の交通ルール・マナーの軽視、②車両の増加などがある。特に、近年では高齢者の事故や、自転車に関係する事故の割合が高まっている。

区内の交通事故の状況



●私道整備助成制度

生活環境向上のため、私道の舗装等の工事費用の一部を助成している。平成25年度は33件、舗装面積5,716m²について助成した。

●排水設備工事の助成

公共下水道が敷設され、供用開始の告示がされると、3年以内にくみ取便所を水洗化することが法律で義務付けられている。水洗化に伴う便所改造や私道の排水設備工事に要する費用は自己負担となるため、区では排水設備工事（改修を含む。）に要する費用について、一定の条件により助成を行い、自己負担分の軽減を図っている。

●水路

区内の公共溝きよの総延長は平成26年4月1日現在119,144mである。長年、農業用として使用された水路の大部分は、市街化が進むにつれてその必要性がなくなり、通路や景観に配慮した緑道等として、整備されている。

●橋りょう

区内の橋は、平成26年4月1日現在176橋であり、このうち区の管理する橋は125橋である。

これらの維持管理については、今ある橋を有効に活用し、道路ネットワークの更なる安全性の確保を目的とした「練馬区橋梁長寿命化修繕計画」を25年度に策定し、これまでの事後保全的な修繕から予防保全的な修繕へ方針を転換した。

都は河川の改修事業に併せて、22年度に着手した東映橋、愛宕橋の架け替えを24年度に完了した。24年度着手の学園橋については28年度に、25年度着手の上御成橋は27年度に完了する予定である。

なお、区は道路管理者として、橋の拡幅および修景にかかる費用の負担をしている。

●区民交通傷害保険

区民交通傷害保険は、交通事故等で被害を受けた方を救済することを目的とし、少額の保険料で加入でき、入院や通院治療日数に応じて保険金を支払う制度である。

近年、自転車の運転者が歩行者等と衝突し加害者となる事故が増加しており、中には高額な賠償責任を負担するケースも出ていることから、平成21年度分から「自転車賠償責任プラン」を付加した。

加入は、毎年2月～3月中旬の期間に郵便局・金融機関で受付している。

●自動車駐車施設の整備

路上駐車は、交通渋滞を引き起こし、都市機能を低下させるとともに、交通事故発生の一因ともなっており、その解決が重要な課題となっている。

こうした背景を踏まえ、区では平成6年度に「駐車施設整備に関する基本計画」を策定し、練馬駅北口地下、石神井公園駅北口、大泉学園駅北口、大泉学園駅南口の

4駐車場を整備し、指定管理者制度を導入して運営している。このうち、練馬駅北口地下および石神井公園駅北口においては、19年3月に自動二輪車用駐車スペースを整備した。