

5 生活しやすいまちをつくる

(1) 良好な市街地を形成する

●まちづくり計画の策定

昭和30年代に始まった東京への人口集中が、周辺住宅地である練馬区の市街地化を急激に進行させた。

このため、都市計画道路や生活幹線道路、公園をはじめとした都市基盤の整備が遅れ、狭く曲がった道路沿いに住宅が建ち並んだ密集住宅地や、住宅と工場が混在した地域が点在するなど、安全面や居住環境の面で多くの課題が残されている。

また、日常生活の拠点となる駅周辺は、駅前広場や道路が必ずしも十分に整備されているとはいえず、商業の集客力も弱い。

一方で、都営大江戸線の開業や、地下鉄有楽町線と西武線との相互乗り入れ、さらに副都心線の開業と相互乗り入れなどの交通・鉄道体系の変化が、都心との距離を一層短縮させた。その結果、市街化のさらなる進行や、老朽家屋の建て替えによる高容積利用が行われるようになってきている。

区ではこのような現状に対し、安全で住みやすいまちにするために、まちづくり計画を策定して、駅周辺の整備のほか住宅密集地や狭あい道路の改善など、良好な市街地形成に向けた取組を展開している。

●地区計画制度によるまちづくり

地区計画制度は、個々の建築や宅地開発を行う際の土地利用や建築物に関するルールを都市計画として定め、地区特性を生かしたまちづくりを実現しようとする制度である。

具体的には、数街区程度から数10haの地区を対象として、道路や公園の配置・規模等の計画や、建築物の用途・敷地面積の最低限度等のルールを定め、この計画地区内で建築や開発行為を行うときに、計画やルールに沿って施工することにより、徐々にまちづくりを行い、計画の実現を図っていくものである。

区では、地区計画制度によるまちづくりを行うため、昭和58年度から調査を実施し、この結果に基づいて区内各地で地区住民と話し合いを進めてきた。平成22年3月31日現在、これらの地区のうち右表の24地区で計画が決定し、建築や開発行為について都市計画法および条例により規制誘導を行っている。

また、地区計画制度によるまちづくりを促進するため、昭和61年4月から地区計画に定められた道路・公園等について区が整備等を行うほか、塀の移築費用などの助成を行っている。

平成21年4月からは、一定の要件を満たした道路・公園等の用地の買取りができるようにし、より一層の推

進を図っている。

都市計画決定された地区計画		平成22年3月31日現在
地 区	面積	都市計画決定年月日
	約 ha	
春日町一・二丁目地区	5.2	昭和61年 8月12日
早宮二丁目地区	5.0	61年12月 2日
大泉町二丁目地区	2.4	61年12月 2日
田柄五丁目地区	19.6	63年 3月10日
高松四・五丁目、谷原一丁目地区	11.5	平成元年10月11日
高野台一丁目地区	4.1	2年 7月16日
高松一・二丁目地区	21.3	2年12月 6日
春日町六丁目地区	28.0	4年 3月10日
土支田三丁目地区	2.3	6年 4月19日
三原台三丁目地区	2.7	6年 4月19日
北町六丁目地区	5.6	6年 6月30日
西大泉六丁目地区	3.6	6年 6月30日
中里地区	4.8	6年10月25日
西大泉四丁目地区	5.5	12年 3月17日
大泉町一丁目地区	2.1	13年 5月15日
三原台二丁目地区	3.8	13年 5月15日
練馬駅南口地区	3.1	16年12月10日
中村橋駅南口地区	2.6	17年 1月11日
江古田駅北口地区	4.2	18年 6月23日
補助230号線土支田・高松地区	11.6	19年 4月 6日
土支田中央地区	14.3	20年10月21日
練馬駅北口地区	3.0	21年 6月22日
上石神井四丁目地区	10.2	21年 9月30日
中里中央地区	4.5	22年 3月 5日

●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、東京都からの補助を受けることができる。

現在すでに、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で決定されている。

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

●補助230号線沿道地域のまちづくり事業

地下鉄大江戸線の導入空間となる都市計画道路補助230号線は、土支田中央土地区画整理事業の区域を除き東京都が整備を進めている。区では大江戸線延伸の早期実現に向け、道路整備の促進とともに良好な市街地

の形成を図るため、道路整備に併せた沿道地域のまちづくりを進めている。

現在、補助230号線の土支田・高松区間では、土支田中央土地区画整理事業（平成17年3月事業計画決定）、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）により、沿道地域のまちづくりが進められている。

また、大泉町・大泉学園町区間でも、地域特性に応じた3つの地区（大泉町二丁目沿道地区、大泉町三丁目沿道地区、大泉学園町沿道地区）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。

●宅地などの開発指導

区では昭和53年から、宅地開発事業に対して、指導要綱に基づき事業者に協力要請をするという形で「指導」を行ってきたが、平成18年4月から「練馬区まちづくり条例」を施行し、開発事業等に関する手続きや基準を定めている。

21年度の都市計画法に基づく開発許可（500m²以上）件数51件、練馬区まちづくり条例に基づく協定締結（500m²以上）件数は30件であった。

●建築物の規制と誘導

区では、農地の宅地化が進む一方、既成市街地では宅地の細分化による過密狭小な住宅が増えている。また、都市化に伴い、中高層建築物の増加と相まって、市街地環境が変化しつつある。

区では、こうした状況に対応し、良好な環境を維持するため、建築物の敷地面積の最低限度と高さの最高限度を平成20年3月に定めた。これらを含み、建築基準法および関係法令に基づいて建築物を安全、防災、衛生などの観点から規制・指導をしている。

●建築協定

建築協定は、一定区域の住民が、建築物の敷地・構造・用途などに関する基準について協定を締結し、住民相互の協力によって生活環境の維持向上を図り、住み良いまちづくりを進める制度である。

区内には、現在2か所の建築協定を定めた地区がある。

建築協定の状況 平成22年4月1日現在

協定名称	認可日	期間	協定者数
武蔵関建築協定	昭和47年2月 (平成14年2月更新)	10年	160人
コスモアベニュー 練馬春日町建築協定	平成16年1月	20年	26人

(2) まちの拠点機能を向上させる

●駅周辺地区の整備

区内の各駅周辺では駅前広場や道路などの都市基盤の整備が十分でなく、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。また、商業活動も活性化を図る必要がある。

このため、区内の各駅周辺を中心核、地域拠点、生

活拠点と位置付け、各駅周辺で都市基盤の整備を進め、交通混雑を解消するとともに、買い物客・駅利用者の利便性、安全性を向上させ、商業基盤の拡充と拠点機能の向上を図っている。

●練馬駅周辺整備

練馬駅周辺は、区役所をはじめ、警察署、消防署などの行政機関や、郵便局、文化センター、図書館、公民館などの公共施設が集まっている。また、業務施設、商業施設の集積度も高い。しかしながら、道路や駅前広場など都市基盤の整備が遅れていたため、交通混雑を引き起こし、商店街の活性化や近代化にも弊害をもたらしていた。

そこで区では、練馬の中心核に位置付け、道路や駅前広場をはじめとした都市基盤の整備を進めるとともに、平成2年度には「練馬駅周辺地区街づくり構想案」を作成（5年度に一部修正）し、この構想案に基づいてまちづくりを推進している。

1 地区整備の現状

駅北口地区においては、区として初めて都市計画決定した区画街路1・2号線が5年3月に完成した。また、駅北口公共駐車場は7年7月に、北口交通広場やペDESTリアンデッキ（橋のような歩行者専用通路）は西武池袋線の高架化にあわせて15年3月に完成した。

駅北口の練馬一丁目地内では、道路の拡幅整備にあわせてまちづくりの実現を図るため「練馬駅北口地区地区計画」を21年6月に都市計画決定した。

駅南口地区においては、区画街路3号線が7年2月に、区役所前立体区道（やすらぎ歩道橋）が9年6月に完成した。

さらに、豊玉北五丁目地区においては、区内で初めて「街並み誘導型地区計画」を活用した「練馬駅南口地区地区計画」を16年12月に都市計画決定した。

また、道路の無電柱化も進めている。

2 総合的なまちづくり事業の推進

このように、既に各種のまちづくり事業が展開されている。今後とも「練馬駅周辺地区まちづくり構想案」に基づいて、まちづくりにかかわる各事業の調整と、総合的なまちづくりの促進を図り、区の中心核にふさわしい魅力あるまちへの整備を推進する。

●石神井公園駅周辺整備

石神井公園駅周辺は、公共機関や商店が多く、周辺住宅地域を含めた地域の中心的役割を果たしている。また、都立石神井公園の玄関口でもあり、地区外からの来訪者も少なくない。このような状況にもかかわらず、駅に通じる道路は狭く、また駅前広場の整備などが不十分なため、交通問題をはじめ、多くの課題を抱えている。

1 整備の方針

区では石神井公園駅周辺地区を大泉学園駅周辺地区

とともに、区西部における地域拠点の一つと位置付け、つぎのような整備方針に基づいて総合的なまちづくりを推進する。

- (1) 車、歩行者の利用特性に応じた駅周辺道路を整備するとともに、駅に集中する交通を処理、連結する交通結節機能と、駅利用者が憩い、集い、語らう広場機能とをあわせ持つ駅前広場を整備し、地域の交通拠点機能を高める。
- (2) 交通渋滞や市街地の分断要素となっている西武池袋線の鉄道高架化を契機として、交通環境の改善と南北地区の一体的な土地利用の形成を図る。
- (3) 商業と住宅が調和した駅前商業地を形成するとともに、土地の高度利用を図る。

2 駅北口地区市街地再開発事業の完了

昭和63年6月に駅北口地区約1.6haについて、都市計画決定が行われた。さらに平成8年2月に都市計画の変更が行われ、同年7月に組合設立、10年11月に権利変換計画が認可された。

施行者である石神井公園駅北口地区市街地再開発組合が市街地再開発事業を進め、14年3月に再開発ビルと都市計画道路の一部が完成した。

さらに、同年10月には、北口駅前広場が開設され、再開発事業は完了した。

3 駅周辺まちづくり事業の推進

区では、地元住民からの提言を参考に、今後のまちづくりのあり方を示した「石神井公園駅周辺地区まちづくり全体構想」を15年6月に策定した。

現在、駅南口を中心に、都市計画道路や駅前広場の整備を進めながら、地区にふさわしい街並みの形成や商業の活性化を図るための検討を行っている。

21年3月には「石神井公園駅南地区まちづくり推進協議会」が設立され、まちづくり計画を策定するための協議、検討を行っている。

●大泉学園駅周辺整備

大泉学園駅は、1日8万人以上の利用者があり、路線バスの発着本数が1日千本を超える区内屈指の交通拠点である。しかしながら、駅前広場や道路など、駅周辺の都市施設の整備が十分とはいえない状況であったため、都市計画道路、周辺道路などと一体となった地区整備が進められている。

1 整備の方針

区では大泉学園駅周辺地区を区西部における地域拠点の一つと位置付け、機能の向上を図るため、駅北口・南口地区を一体とした市街地再開発事業を実施してきた。

現在は北口駅前広場の検討をはじめ周辺道路の整備事業を行い、交通拠点機能の向上と商業環境の改善を図るなど、総合的なまちづくりを進めている。

2 市街地再開発事業の完了

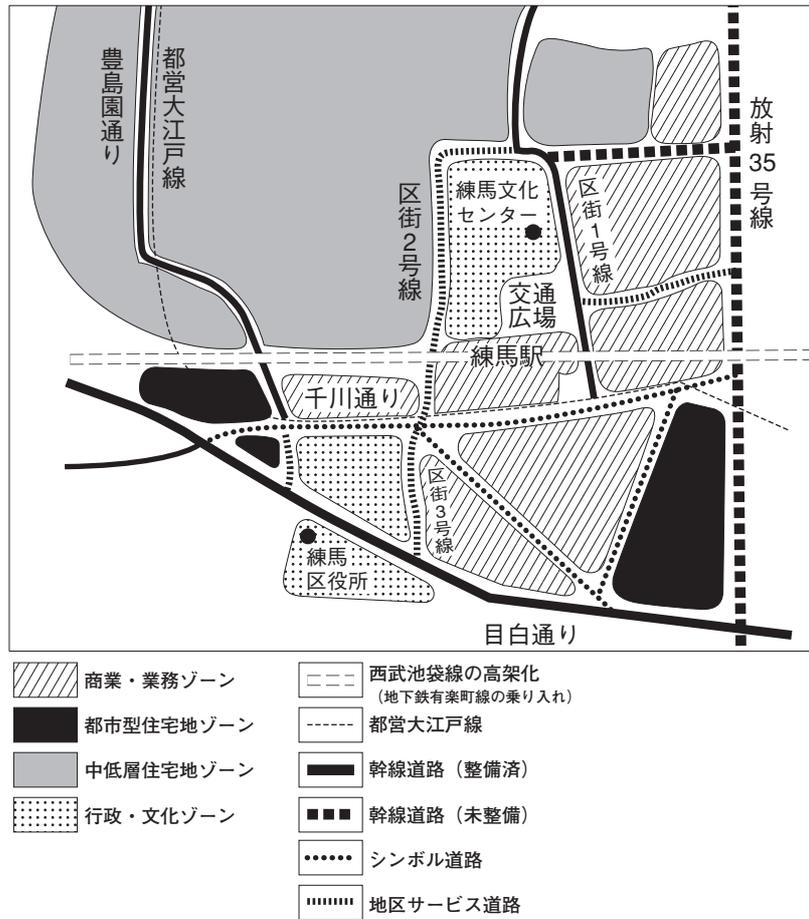
平成2年12月に駅前地区約2.1haについて都市計画決定が行われた。さらに、7年12月に事業決定、9年2月に権利変換計画が認可され、施行者である都市基盤整備公団（現都市再生機構）が市街地再開発事業を進めてきた。

12年11月には再開発地区の名称が、公募により「大泉学園ゆめりあ」に決定した。13年9月には西武池袋線と立体交差する補助135号線が開通し、11月には北口の再開発ビル（ゆめりあ1）が完成した。また、14年11月には南口の再開発ビル（ゆめりあ2）が、15年3月には南口駅前広場が完成し、再開発事業は完了した。

3 駅周辺まちづくり事業の推進

市街地再開発事業は14年度で完了したが、乗降客の多い駅北口を中心に取り組むべき課題は多い。今後は、北口駅前広場の整備や安全で円滑な交通動線の確保および商業の活性化のために、さらにまちづくりを推進していく。

練馬駅周辺土地利用方針



●生活拠点の整備

練馬駅・石神井公園駅・大泉学園駅・光が丘駅を除く各駅周辺地区を生活拠点として位置付け、駅利用者の安全性と利便性を向上させる等、拠点にふさわしいまちづくりを進めることとしている。

江古田駅周辺地区では、平成18年6月に「江古田駅北口地区地区計画」を都市計画決定し、ゆとりある歩行者空間の確保と、低層の街並みの形成を目指している。

また、東武練馬駅南口周辺地区では、魅力ある、安全で快適なまちづくりを目指し、地区計画の策定に着手している。

このほか、中村橋駅周辺地区・上石神井駅周辺地区・武蔵関駅周辺地区においても、地域の方々と協働して、拠点機能の向上を図るまちづくりの協議およびその実現に取り組んでいる。

●都市整備公社

練馬区都市整備公社は、環境と共生する快適なまちづくりを実現するため、区が出資して、昭和62年11月に設立した財団法人である。

公社では練馬区まちづくり条例の公布を受け、平成18年4月に区民主体のまちづくり活動等を支援するため、練馬まちづくりセンターを開設した。また、4年度からタウンサイクル・有料自転車駐車場の管理運営を

受託し、17年度には放置自転車の保管・返還業務を受託した。18年度からはタウンサイクル・有料自転車駐車場の管理運営について、区から指定管理者の指定を受けるとともに、放置自転車撤去業務等を一体的に受託し、区の自転車行政の一翼を担っている。

21年度の事業内容はつぎのとおりである。

(1) 練馬まちづくりセンターの運営

- ① まちづくり情報誌「こもれび」の発行、ホームページによる情報発信、まちづくり交流会「練馬まちづくりのwa(わ)メッセ」の開催
- ② まちづくり講座、区民企画講座、スキルアップ講座の開催
- ③ まちづくり活動に対する助成事業、打合せスペースの提供、情報コーナーの設置
- ④ まちづくりに関する相談事業、専門家派遣、地区まちづくり支援
- ⑤ 練馬区の住民参加型協働事業に対する支援
- ⑥ みどりに関する取組
- ⑦ まちづくりの推進を図るための調査・研究

(2) タウンサイクル(貸し自転車)・有料自転車駐車場の管理運営

22年3月末現在、ねりまタウンサイクル7か所、有料自転車駐車場64か所

(3) 放置自転車対策事業

放置自転車の撤去、搬送、保管および返還、駅周辺の案内誘導、自転車問い合わせセンターの運営

(3) 災害に強い都市をつくる

●密集住宅市街地整備促進事業

この事業は、区内の老朽建築物等が密集し、かつ、公共施設等の未整備により、良質な住宅の供給と住環境の改善が必要な地区において、老朽建築物等の建替えを促進し、住宅水準の向上および住環境の整備を図り、併せて、災害に強い総合的なまちづくりを行うことを目的としている。

事業内容は、老朽住宅などを耐火構造などの建築物に建替える場合の助成（建築設計費、除却費、共同施設整備費など）や、オープンスペースの確保、公共施設・道路・公園などの住環境の整備で、行政と民間が役割を分担してまちづくりを行う。

練馬地区（練馬一～四丁目の各一部、面積約20.0ha）では、昭和61年10月に建設大臣（平成8年4月継続承認）、3年10月に都知事の承認を受けた。なお、練馬地区は、18年3月31日をもって事業を終了した。また、江古田北部地区（小竹町一・二丁目、羽沢一丁目、栄町、旭丘一・二丁目の各一部、面積約46.4ha）では、4年7月に建設大臣、5年6月に都知事の承認を受けている。さらに、北町地区（北町一・二丁目の各一部、面積約31.1ha）では、9年3月に建設大臣、同年9月に都知事の承認を受けている。両地区は、現在事業中である。

また、新たな地区として貫井・富士見台地区（貫井一～四丁目、富士見台三・四丁目の各一部、面積約92ha）を検討地区とし、事業化に取り組んでいる。

なお、9年11月に、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」（密集整備法）が施行されたことに伴い、11年1月に江古田北部地区が、12年2月に北町地区が防災再開発促進地区の指定を受けている。

●都市復興マニュアル策定事業

区では、地震災害により被災した市街地を早期に復興するためのプロセスや、復興に地域住民の力を生かす地域協働復興の仕組みなどを盛り込んだ練馬区震災復興マニュアルを平成19年度に策定した。

なお、20年度には、練馬区震災復興の推進に関する条例を制定した。

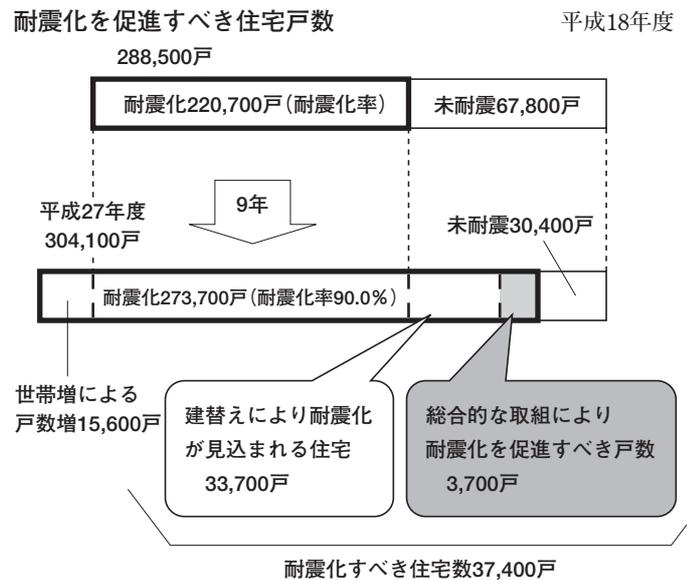
●練馬区耐震改修促進計画および耐震改修に係る支援事業

災害に強いまちづくりに向け、区内の民間建築物の耐震化率を90%、区立施設を100%にする方針を定めるとともに、耐震改修支援を盛り込んだ練馬区耐震改修促進計画を平成19年3月に策定した。18年時点での住宅の耐震化率は76.5%であるが、27年度まで建築物の自然更新や自発的な建替えを含め、区の支援による耐震補

強を合わせ耐震化率90%にすることを目指している。

耐震化へ向けた具体的な支援策としては、戸建住宅に対しては無料で簡易診断を行う。さらに、耐震改修工事に対する助成を行っている。対象となる建築物は住宅のみではなく特定建築物（賃貸住宅、店舗、事務所など不特定多数の方が利用する用途で一定規模以上の建築物）、私立幼稚園、保育園等の公共的施設、分譲マンション、後方医療機関等、緊急輸送道路沿道の建築物を助成の対象建築物としている。

20年度からは、木造住宅に住んでいる高齢者等を対象に耐震シェルターや防災ベッドの設置に対して助成を開始した。



耐震改修工事等助成費用【】は限度額 平成22年4月1日現在

区分	耐震診断	実施設計	改修工事
戸建住宅 ※1	費用の3分の2 【8万円】	費用の3分の2 【22万円】	費用の3分の2 【100万円】※2
分譲マンション ※1	費用の3分の2 【150万円】	費用の3分の2 【200万円】	費用の3分の1 【2,000万円】
特定建築物	費用の3分の2 【150万円】	費用の3分の2 【200万円】	費用の6分の1 【1,000万円】
公共的施設	費用の3分の2 【150万円】	費用の3分の2 【200万円】	費用の2分の1 【3,000万円】
後方医療機関等 および緊急輸送 道路沿道の建築物	費用の3分の2 【200万円】	費用の3分の2 【450万円】	費用の2分の1 【6,000万円】

※1 戸建住宅と分譲マンションは無料で簡易診断を実施

※2 世帯所得が一定以下で、それを証明できる方の場合、費用の5分の4で限度額120万円

●河川の改修

かつて区内には3河川が流れていた。しかし、都市化の進展に伴い河川の機能を失った田柄川は下水道幹線として暗きょ化され緑道となり、現在では石神井川、白子川の2河川を残すのみとなっている。このように都市化の進展と下水道の普及に伴い、河川は都市排水の基幹としての能力増強を求められている。

区内の河川については、暫定改修（1時間30mmの降雨に対応できる改修）が完成している。本改修（1時間50mmの降雨に対応できる改修）も進み、石神井川で66.6%が完成している。また、白子川については、現在15.9%が完成し、比丘尼橋上流右岸側に34,400m³、比丘尼橋下流左岸側に212,000m³を貯留する調節池の整備が完了している。区では、河川災害を防ぐため、しゅんせつ（河床整正）工事を行い、水防器材の充実、注意個所の確認、降雨量や水位の観測、行政機関相互の情報交換等により河川災害対策の充実を図っている。

河川の現況 平成22年4月1日現在

河川名	延長(m)	本改修済延長(m) (改修率)
石神井川	11,644	7,751 (66.6%)
白子川	6,513	1,036 (15.9%)

●雨水流出抑制施設の整備

急速な都市化の進展に伴い、多くの雨水が下水道や河川に一気に流入して起こる「都市型水害」を防ぐために、河川の改修、調節池の整備などを行ってきたが、より総合的な治水対策を推進するため、区では平成2年6月に「練馬区総合治水計画」を策定し、雨水を地中へ浸透させる施設の整備を進めている。

21年度までに、道路、公園、学校などの公共の施設で108,311m³、大規模民間施設等で151,801m³、合計260,112m³の雨水の浸透貯留可能な雨水流出抑制施設を整備した。

(4) 利用しやすい都市をつくる

●練馬区福祉のまちづくり整備要綱

区では、横断歩道等の歩車道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの敷設を進めるとともに、区立施設の改善等を行ってきた。平成5年には、「練馬区福祉のまちづくり整備要綱」を策定し、まちなかの福祉環境の整備促進を図っている。

この要綱は、公共的建築物、道路、公園および公共交通機関等様々な施設をだれにでも使いやすくなるように整備することにより高齢者や障害者等を含むすべての区民が社会参加できることを目的としている。

この要綱に基づく公共的建築物に係る事前協議件数は、21年度は98件だった。

また、諸条件に合った既存の公共的建築物に対し、その経費の一部を助成している。

●福祉のまちづくりのための建築指導

高齢者、障害者等の円滑な移動等をより実効性のあるものとするため、ハートビル法と交通バリアフリー法が統合され、バリアフリー新法として平成18年12月から施行された。これにあわせて、東京都は、建築物バリアフリー条例を施行し、学校や共同住宅など多数の人々が利用する一定規模以上の建築物についてもバリアフリー化を義務付けるなど一層のバリアフリー化を図っている。

また、「東京都福祉のまちづくり条例」により、福祉のまちづくりを推進しており、同条例に基づく特定施設工事計画届出件数は、21年度においては46件だった。

なお、区は22年3月に上記の都の2つの条例を包含した「練馬区福祉のまちづくり推進条例」を制定し、同年10月1日から施行する。

●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等を目的として、平成12年5月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる交通バリアフリー法。18年にハートビル法と統合され、バリアフリー新法として施行）が施行され、行政、公共交通事業者および国民の役割が明確となり移動円滑化に向けた制度整備が図られた。

交通バリアフリー法の施行を踏まえ、区では、区内鉄道駅のバリアフリー化を促進するため「練馬区鉄道駅エレベーター等整備事業補助要綱」を制定し、14年度から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いる。

これまで、区内の4駅についてエレベーター、エスカレーターおよび「だれでもトイレ」等の整備経費の一部を助成し改善を図ったが、引き続き駅のバリアフリー化を推進していくため、鉄道事業者に働きかけている。

(5) 上・下水道の整備

●上水道

練馬区の給水人口は、平成22年3月31日現在713,995人で、給水普及率は100%となっている。

水道は、人々の暮らしや都市生活を支える基幹的な都市施設であり、水道事業は、清浄な水を常に安定して供給する役割を担っている。

このような使命を将来にわたって果たしていくために、ダム建設等による水源の確保や、耐震性の強化も含めた浄水場施設の整備等が進められている。

しかしながら、事故時などのバックアップ機能が不足しているものがある等、解決されるべき課題も多い。

また、水資源は有限かつ貴重なものであり、その開

発には多大な時間と費用を要することから、常に漏水防止対策が必要である。そのため、経年配水管の取替え、給水管のステンレス鋼管への取替えが進められている。

上水道使用水量 平成21年度

区 分	使 用 水 量
	m ³
一 般 用	67,439,683
公 衆 用	30,655
共 同 住 宅 用	914,034
公 衆 浴 場 営 業 用	10,909
計	68,395,281

資料：東京都水道局

●下水道

1 普及率はおおむね100%に

下水道は都市の基幹的な施設であるとともに、雨水の排除、浸水の防除、地域の環境改善、便所の水洗化、川や海などの公共水域の水質保全という重要な役割を担っている。

昭和42年度から始まった練馬区の下水道整備は、平成7年度末に普及率がおおむね100%に達している。また、下水道管きよの総延長は、22年3月末現在1,259kmとなっている。

なお、東京都は、6年度末に区部100%普及概成を達成している。

下水道管きよ延長 平成22年3月31日現在

総 延 長	管きよ内訳	
	幹 線	枝 線
m	m	m
1,259,240	64,182	1,195,058

資料：東京都下水道局

2 雨水流出抑制型の採用

練馬区の下水道は、雨水と汚水を一緒に流す合流式を採用しており、一定量以上の雨が降ると、雨水は下水管を通じて、一部が河川に放流される仕組みになっている。

しかし、放流される河川の本改修（1時間50mmの降雨に対応できる改修）が遅れているため、大泉・石神井地区では、大幅な下水道の普及が図れないという問題が生じた。

そこで都と区は、こうした区域にも下水道を普及する手段として、できる限り河川への流出を少なくする雨水流出抑制型下水道を採用し、7年度末には、おおむね100%の整備を行った。

この方式は、透水性舗装や浸透雨水ます等により雨水を地下に浸透させ、雨水が一時に河川に流れ込まないようにするといった、従来とは異なる排除方式を用いたものである。