

6 良好な交通環境をつくる

(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いる。

しかし、公共交通の不便な地域が依然として多く存在し、区民の移動の自由が十分に確保されていないこと、バリアフリー化が確保されていない駅・バスが存在し、区民の移動の利便性が図られていないこと、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が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19年度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。

●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（除：汐留駅）が開通した。これにより、区内から六本木、築地、下町方面へは乗り換えがなくなるとともに、14年11月の汐留駅開業と、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。

また、延伸を実現するために、区議会、地元住民とともに昭和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、都や国に早期事業化を図るよう要請活動を実施している。

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、要請活動に参加している。

各駅の1日平均乗降客数

平成21年度

駅名	平成21年度		
	乗車	降車	総数
	人	人	人
西武池袋線			
江古田	16,886	17,641	34,527
桜台	6,815	7,057	13,872
練馬	50,406	50,354	100,760
中村橋	19,103	19,406	38,509
富士見	12,059	11,965	24,024
練馬高野台	12,454	11,671	24,125
石神井公園	34,992	35,051	70,043
大泉学園	42,208	41,881	84,089
保谷	28,029	28,012	56,041
西武豊島線			
豊島園	6,470	6,457	12,927
西武新宿線			
上井草	10,251	10,443	20,694
上石神井	22,184	22,145	44,329
武蔵関	14,512	14,347	28,859
東武東上線			
東武練馬	29,673	29,306	58,979
下赤塚	9,454	9,732	19,186
成増	29,567	30,135	59,702
東京メトロ有楽町線			
小竹向原	40,514	38,086	78,600
氷川台	17,661	17,183	34,844
平和台	18,978	18,753	37,731
地下鉄赤塚	15,887	15,411	31,298
地下鉄成増	21,417	21,384	42,801
東京メトロ副都心線			
小竹向原	24,661	23,606	48,267
西武有楽町線			
小竹向原	44,077	47,459	91,536
新桜台	3,345	3,033	6,378
都営大江戸線			
新練馬	11,775	11,396	23,171
豊島園	35,124	35,553	70,677
練馬春日	5,607	5,452	11,059
光が丘	9,268	9,097	18,365
	28,706	28,538	57,244

注：①小竹向原駅は、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。

②西武池袋線練馬駅は、西武有楽町線の乗降客を含む。
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。併せて、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、10年3月には有楽町線と西武池袋線の相互直通運転が開始されるなど、利便性も高まった。

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。事業完了は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。なお、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る。

●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。

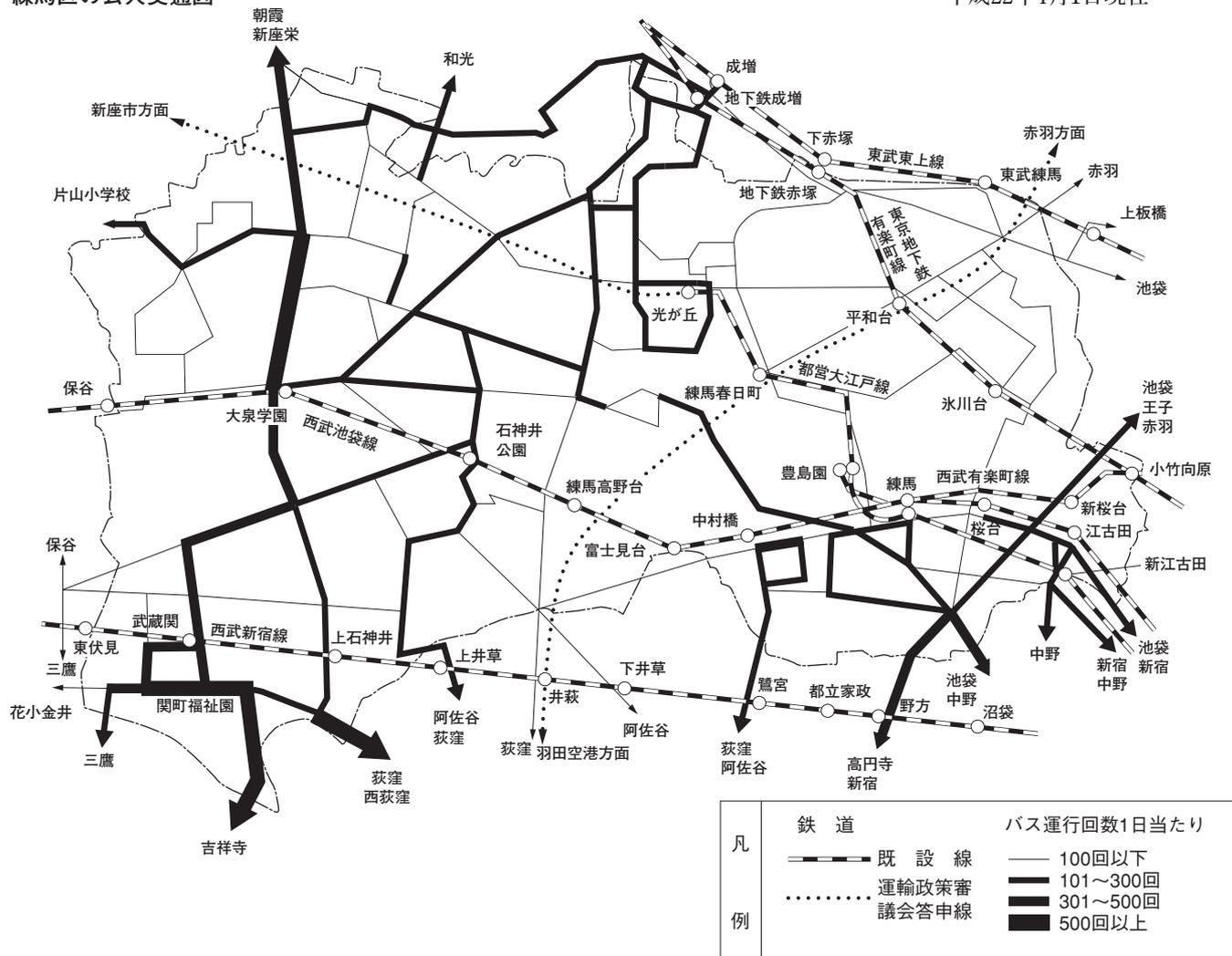
この路線については、区内の全区間で線路が地上部を走っていることから、南北を横断する道路については、すべて踏切での平面交差となっている。このため、特に朝夕の時間帯などを中心に、一部の踏切で交通渋滞が発生している。東京都は、踏切対策基本方針の中で鉄道立体化の検討促進区間としていた井荻～東伏見駅間を、平成20年6月に連続立体交差事業の新規事業化に向けた事業候補区間として位置付けた。区では関係機関による勉強会を行うなどしてその対策を検討している。

●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。練馬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、重要な交通手段のひとつとなっている。

練馬区の公共交通図

平成22年4月1日現在



●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、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されたことにより、さらなる利便性の向上が図られている。

●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年には大田・世田谷・杉並・板橋・北の5区ととも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（平成12年1月27日）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」に位置付けられている。

●バス交通

区内を通過する西武池袋線・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・京王電鉄・都営の計5社、約100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から、バス路線の配置は充分とはいえない状況にある。

また、1日の運行回数が少ない路線もあり、サービス水準も満足とはいえない。こうしたことから、新路線の開設や増発などバス不便地域の解消、バス交通の利便性の向上が望まれている。

一方、区は、日大練馬光が丘病院や光が丘区民センターなどの区内の拠点となる公共公益施設を利用しやすくとともに、交通が不便な地域を解消するために平成4年4月から保谷（駅）～光が丘駅間、15年3月から東武練馬駅と光が丘駅間でコミュニティバスを運行している。

また、17年7月からは、関町福祉園～順天堂練馬病院間、氷川台福祉園～日大練馬光が丘病院間でコミュニティバスを運行している（現在は、練馬北町車庫～日大練馬光が丘病院）。

さらに、20年1月から、大泉学園駅～大泉学園町5丁目～大泉学園駅でコミュニティバスを運行している。

運輸政策審議会の答申の内容（答申第18号 平成12年1月27日）

（凡例は次ページ参照）

路線名	通過場所
東京8号線の延伸及び複数線化	<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 ・目標年次までに開業することが適当である路線 ・目標年次までに整備着手することが適当である路線	■ =
○今後整備について検討すべき路線	…
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) 主要な道路を整備する

●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されていて、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42.6%と半分近くを占めている。

●都市計画道路の整備状況

平成22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、完成が52.9km（48.8%）、概成が10.6km（9.8%）、事業中が7.1km（6.6%）、未施行は37.7km（34.8%）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。

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について、鋭意事業を進めていく。

●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、より良い形での早期完成に向け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」として位置付け、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21年度末現在、延長約23km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。

整備中の主な都市計画道路

平成22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
放射35号線	早宮二丁目～北町五丁目間1,330m用地取得中、下水工事中
補助132号線	石神井町二丁目地内530m用地取得中・街路築造工事中
補助229号線	上石神井一丁目および関町南一丁目地内430m樹木移植工事中
補助230号線	土支田二丁目～土支田三丁目間540m街路築造工事中
	高松六丁目～土支田三丁目約550m用地取得中・街路築造工事中
	大泉町三丁目～土支田三丁目850m用地取得中

自動車保有台数の推移

各年3月31日現在

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20年	180,686	47,414	38,982
21年	175,735	46,258	38,908
22年	173,250	46,615	37,627

資料：練馬自動車検査登録事務所、区民部税務課

主要道路の自動車交通量（12時間値）

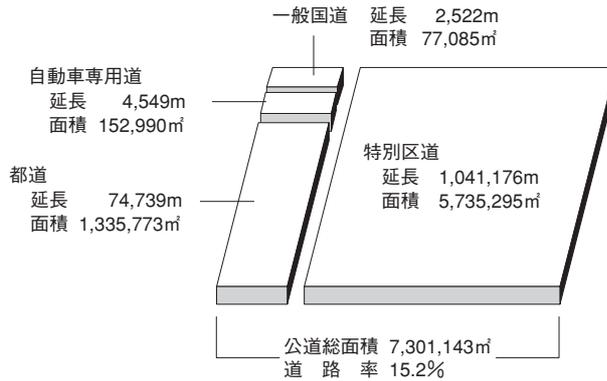
路線名 (観測地点)	平成 9年	11年	17年
環状7号線 (羽沢2丁目)	台 42,169	台 37,553	台 39,566
目白通り (豊玉北4丁目)	36,549	33,855	34,058
川越街道 (旭町3丁目)	27,875	23,853	23,728
笹目通り (谷原3丁目)	32,970	35,602	35,684
新青梅街道 (関町北4丁目)	13,985	14,841	13,393
青梅街道 (関町南1丁目)	29,399	30,713	31,695

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）

練馬区の道路の現状

平成22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21年版」（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21年度に認定した路線は29件、延長1,266m、面積5,129㎡であった。

また、区道の舗装は、中・高級舗装を進めており、従来施工した簡易舗装の傷みが激しいところは、順次中・高級舗装に切り換えている。22年4月1日現在、区道面積は5,735,295㎡であり、このうち、中・高級舗装は3,710,209㎡（前年度より21,890㎡増、区道に占める割合は64.7%）となり、簡易舗装は2,021,140㎡（区道に占める割合は35.2%）、未舗装は3,946㎡（同0.1%）となっている。

(3) 道路の利用環境を整備する

●狭あい道路拡幅整備事業

幅員が4mに満たない「狭あい道路」で建築基準法上後退が必要な道路を拡幅整備する場合、塀等の撤去と整備費の一部を助成する。

平成21年度の助成件数は102件であった。

●私道整備助成制度

私道の整備を進めるため、舗装等の工事費用の一部を助成している。平成21年度は26件、舗装面積5,821㎡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年以内にくみ取り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。

●橋りょう

区内の橋は、平成22年4月1日現在177橋であり、このうち区の管理する橋は125橋、総延長2,913mである。

都は河川の改修事業に併せて、19年度に着手した外山橋の架け替えについては21年度に完了した。20年度着手の三ツ橋、21年度着手の栄橋、水道橋については22年度中に完了する予定である。

また愛宕橋と東映橋は河川改修事業に併せて、22年度に架け替えに着手する。

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

●水路

区内の公共溝きよの総延長は119,309mである。長年、農業用として使用された水路は、市街化が進むにつれてその必要性がなくなり、景観に配慮した緑道等として、今後も環境整備を行う。

●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。

●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、交通事故発生の要因ともなっており、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。

●違法駐車等防止対策

区は平成12年4月1日に「練馬区違法駐車等の防止に関する条例」を施行した。この条例は自動車の違法駐車等を防止することにより、道路交通の適正化を図るとともに、災害時における緊急活動および避難行動の円滑化を図り、安全で快適な生活環境の維持および向上に資することを目的としている。

●駅周辺の自転車等乗り入れ状況

平成22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38,485台だった。このうち36,116台が自転車駐車場等を利用し、残る2,369台が駅周辺道路に放置されていた。

路上放置台数、放置率共に、11年以降減り続けている。

●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42,000台分（平成22年5月1日現在）の自転車駐車場を設置してきた（（財）自転車駐車場整備センターの運営も含む）。

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付け、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、上記「練馬区自転車利用基本計画」

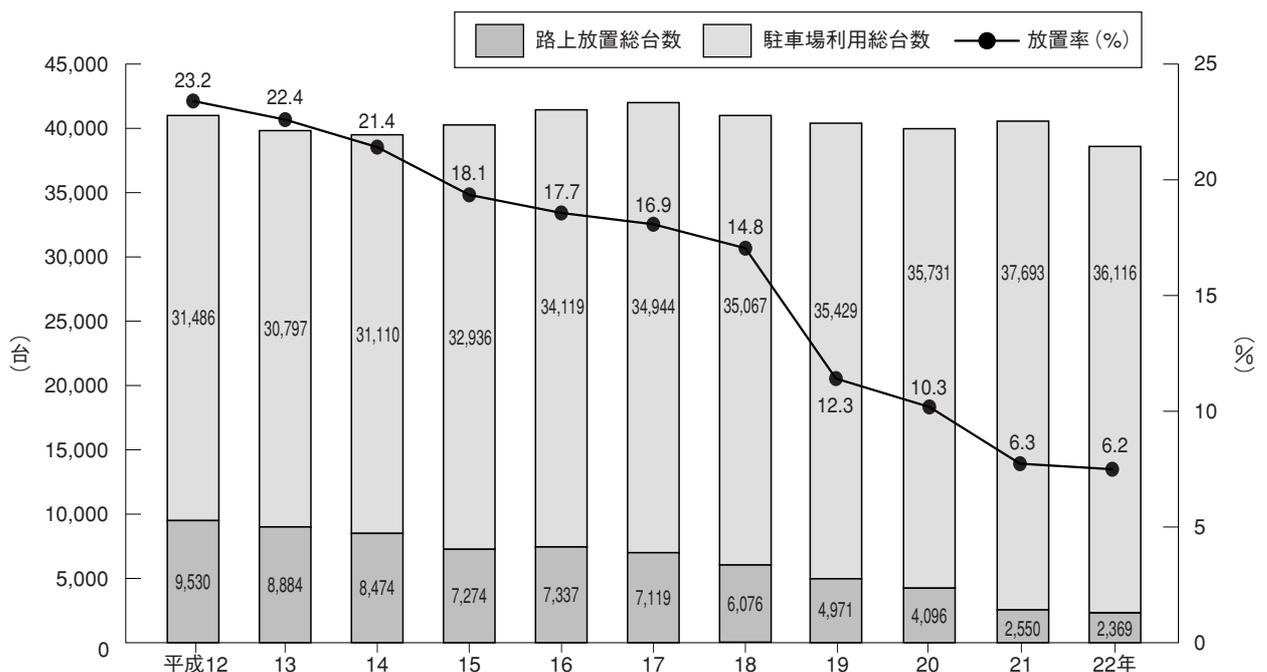
に基づき、12年度から22年度までの自転車対策の指針を定めた「練馬区自転車利用総合計画」を策定した。

これにより、自転車駐車場などの交通施設の整備や、自転車利用のシステム化を図っていくことにしている。

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、放置自転車の撤去も行っている。

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。

●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（22年5月現在149）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 自転車駐車の有料化

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。

3 レンタサイクルシステムの導入

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に体制を、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。

各駅における1日の自転車等利用状況（区内分）

平成22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
江古田	512	300	212	○		
桜台	447	186	243	○		18
練馬	2,663	2,071	250	○	342	
豊島園	832	257	575			
中村橋	1,136	1,036	100	○		
富士見台	1,231	675	37	○		519
石神井公園	4,823	2,040	140	○	234	2,409
大泉学園	8,144	5,612	162	○	1,422	948
大泉バス停	499	479	20			
保谷	1,753	1,683	4	○		66
上井草	0	0	0	○		
上石神井	2,060	1,454	76	○	409	121
武蔵関	1,675	1,470	37	○		168
東武練馬	359	84	62	○	164	49
小竹向原	728	711	17	○		
氷川台	1,844	1,671	173	○		
平和台	3,157	3,031	92	○		34
地下鉄赤塚	775	702	37	○		36
新桜台	56	52	4	○		
光が丘	3,633	3,567	66	○		
練馬春日町	912	705	13	○	160	34
練馬高野台	993	426	33	○		534
新江古田	253	187	16	○		50
計	38,485	28,399	2,369		2,731	4,986

注：①公営駐車場とは、区立自転車駐車場および(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22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	313	166	147	906	29
東武練馬	200	149	75	74	458	15
石神井公園	400	220	150	70	430	14
上石神井	400	396	350	46	410	13
大泉学園駅北口	600	835	587	248	484	16
大泉学園駅南口	500	561	451	110	319	10
練馬春日町	200	147	115	32	388	13
計	2,700	2,621	1,894	727	3,395	110

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

●交通安全計画等の策定

区は交通安全対策基本法に基づき「第八次練馬区交通安全計画（平成18年度～22年度）」を策定し、各年における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ている。

交通安全施設

平成22年4月1日現在

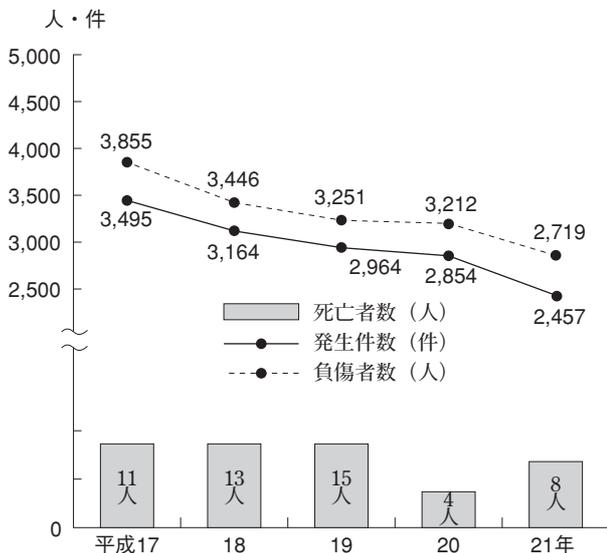
種 別	総 数	対前年度 増 減
歩 道	122,425m	392m
道 路 標 識	2,677本	8本
街 路 灯	44,079基	190基
反 射 鏡	6,279本	60本
防 護 柵	84,739m	180m
点字ブロック	2,187か所	17か所

区内における交通事故（人身事故）の発生状況は、21年において発生件数2,457件、負傷者数2,719人、死亡者数8人であった。

交通事故発生背景には、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、③道路整備の遅れ、などがある。さらに、近年、生活道路を通過する車両が増加し、歩行者への危険や生活環境の悪化をもたらしている。

また、近年、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



●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21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・マナーの向上などについてPRをし、1歳児を対象として幼児用自転車ヘルメット購入助成事業を行い、1,389個の助成をした。

また、区立小学校児童を対象に、自転車の安全な乗り方教室を実施し、受講した児童に「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。21年度は、51校で実施し4,734名の児童が免許証を取得した。さらに、区立小学校新入生に対しては、毎年ランドセルカバーを配布している。

21年度からは新たにスケアード・ストレート（恐怖を直視するためのスタントマンによる事故再現）方式による自転車安全教室を区立中学校にて実施している。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。21年度は7校で実施した。

10年12月15日には「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）

●区民交通傷害保険

区民交通傷害保険は、交通事故や犯罪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月の期間に区内郵便局・金融機関で受付している。