

44 鉄道・道路など交通インフラの整備

(1) 公共交通を充実する

●区内交通の現状と「練馬区都市交通マスタープラン」

区内の交通インフラは、整備が進められてきているものの、慢性的な交通渋滞や脆弱な南北方向の交通などさまざまな課題がある。

また、道路網の整備が未完了であることから、公共交通の不便な地域が依然として存在している。道路の整備率は、都市計画道路が約5割、生活幹線道路が約3割であるなど、交通の円滑化が図られておらず、解決すべき課題は多い。

今後、高齢者が増加していく中で、円滑な移動手段の確保が求められている。その一方で環境問題の高まりなどから、自動車交通に過度に依存しない交通体系の確立も求められている。

区は、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、誰もが快適に移動できる交通環境の実現を目指して、さまざま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に寄与するものとして計画された鉄道路線であり、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。

光が丘駅～大泉学園町までの延伸は、首都圏の鉄道ネットワークを充実・強化するうえで欠くことのできない路線であり、都区部にわずかに残る鉄道駅から離れた地域を大きく改善することができる。また、豊かなみどりが残る地域に、都市の利便性を兼ね備えることで、延伸地域のポテンシャルを最大限引き出し、良好な住宅都市を形成することができる。

本路線は、27年7月に都の計画に、28年4月には国の答申において、整備に向けた明確な位置付けを得ている。加えて、7年3月に都が公表した、「2050東京戦略～東京もっとよくなる～」では、延伸について「関係者と事業化について協議・調整を進める」、「検討を深度化」と位置付けている。

また、5年3月に都が設置した副知事をトップとす

る、「大江戸線延伸にかかる庁内検討プロジェクトチーム」がこれまでの検討を取りまとめ、区の財政負担など一定条件のもとで収支採算性が確保できるとした。

区は、延伸の早期実現を目指し、大江戸線を運営している都との具体的な協議や、新駅予定地周辺を含む延伸地域のまちづくりに取り組んでいる。また、実現には積極的に区が役割を担う必要があることから、延伸に資するために活用する大江戸線延伸推進基金80億円を、7年度には30億円、その後も計画的に積み増ししていく。さらに、区議会、地域住民とともに大江戸線延伸促進期成同盟を設立し、促進大会の開催や都に対し、早期着工に向けた働きかけを行ってきた。29年8月、期成同盟は、区内経済・産業団体、町会等と大江戸線延伸推進会議を設立し、延伸実現に向けてともに活動している。

大泉学園町から先のJR武蔵野線東所沢駅までの延伸については、新座市等で構成する都市高速鉄道12号線延伸促進協議会に加盟し、要請活動等を行っている。

●西武池袋線

西武池袋線は、区内を東西方向に走る鉄道路線である。区内には、江古田駅から大泉学園駅までの8駅があり、また保谷駅が区に近接していることから、多くの区民の日常生活を支えている。

この路線は、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、都により高架化が行われてきた。併せて、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、19か所の踏切が無くなった。

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か所の踏切が無くなり、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

西武新宿線は、区南西部を東西方向に走る鉄道路線である。区内には、上石神井駅と武蔵関駅の2駅があり、また上井草駅と東伏見駅が区に近接していることから、多くの区民が西武新宿線を利用している。

この路線は、南北方向の道路と交差する箇所が全て踏切による平面交差となっているため、特に朝夕のラッシュ時には踏切付近などで慢性的な交通渋滞が発生している。

都は、平成16年6月に策定した踏切対策基本方針において、井荻～東伏見駅付近を鉄道立体化の検討対象区間（全20区間）のひとつとして位置付けている。区では、各駅周辺のまちづくりに取り組むとともに、27年1月には、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、鉄道立体化の早期実現の要請活動を都へ行ってきた。31年2月に都、関係区市および西武鉄道（株）が、西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差化計画等について、都市計画素案等の説明会を行い、2年10月には、都市計画案および環境影響評価書案の説明会を行った。3年11月に連続立体交差化計画等が都市計画決定し、6年3月に、都市計画事業の認可を取得した。12月には用地補償説明会を開催し、現在は用地取得に取り組んでいる。

●東武東上線

東武東上線は、川越街道と平行して、練馬区と板橋区との区境を走る鉄道路線である。区内に駅はないものの、東武練馬駅、下赤塚駅および成増駅の3駅は、区と近接していることから区民の利用が多く、重要な交通手段の一つとなっている。

●東京メトロ有楽町線・副都心線

東京メトロ有楽町線は、区内で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利便性が飛躍的に向上した。

平成6年12月には、西武有楽町線が練馬駅まで開通し、10年3月に西武池袋線との相互直通運転が実現するなど、利便性の向上とともに西武池袋線の混雑緩和に大きく寄与している。20年6月には、小竹向原駅から池袋駅を経由して渋谷駅に至る東京メトロ副都心線が開業し、25年3月に、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するなど、都心部へのアクセスなどの利便性が更に向上している。

●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や安全性の向上を図ることを目的に、平成12年5月、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」（18年12月に「バリアフリー法」に統合）が施行された。区内鉄道駅のバリアフリー化を促進するため、区では、補助要綱を策定し、大泉学園駅など区内5駅のエレベーター等の整備費用の一部を補助してきた。23年8月には、区内全21駅において、駅出入口からホームまでのバリアフリー化された経路が1ルート確保された。1ルートでは利便性を欠く駅について、更なるバリアフリー化が必要であり、2ルート目の整備に取り組んでいる。現在、光が丘駅において、都が8年度内の供用開始を目指しエレベーターの整備を進めている。

駅ホームの安全性向上のためには、ホームドア整備が必要である。西武鉄道（株）は、元年度に練馬駅に整備し、5年度から中村橋駅、富士見台駅、練馬高野台駅、石神井公園駅、新桜台駅の整備に着手した。練馬高野台駅と石神井公園駅は、6年度に供用開始した。区は、平成30年3月に「練馬区鉄道駅ホームドア整備事業補助金交付要綱」を策定し、練馬駅の整備費用の一部を補助した。6年4月には、同要綱の一部を改正し、補助金を増額した。

区は、更なるバリアフリー化およびホームドア整備の促進のため、引き続き、鉄道事業者に整備を働きかけていく。

[各駅の 1 日平均乗降客数] (単位：人) 6 年度

駅名	乗車	降車	総数
西武池袋線 (※ 1)			
江古田	---	---	32,177
桜台	---	---	15,032
練馬	---	---	121,493
中村橋	---	---	38,455
富士見台	---	---	27,732
練馬高野台	---	---	26,372
石神井公園	---	---	76,732
大泉学園	---	---	80,236
保谷	---	---	56,960
西武豊島線 (※ 1)			
豊島園	---	---	15,214
西武新宿線 (※ 1)			
上井草	---	---	18,819
上石神井	---	---	41,728
武蔵関	---	---	29,438
東伏見	---	---	21,835
東武東上線			
東武練馬	28,049	28,132	56,181
下赤塚	7,279	7,448	14,727
成増	26,519	26,782	53,301
東京メトロ有楽町線			
小竹向原 (※ 2)	48,186	45,882	94,068
氷川台	19,051	18,927	37,978
平和台	21,379	21,514	42,893
地下鉄赤塚	20,123	19,954	40,077
地下鉄成増	25,221	25,477	50,698
東京メトロ副都心線			
小竹向原 (※ 2)	44,694	41,021	85,715
西武有楽町線 (※ 1)			
小竹向原 (※ 2)	---	---	138,056
新桜台	---	---	9,867
都営大江戸線			
新江古田	14,566	14,338	28,904
練馬	39,272	39,051	78,323
豊島園	7,189	7,105	14,294
練馬春日町	11,380	11,275	22,655
光が丘	28,453	28,385	56,838

※ 1：西武鉄道は総数のみ公表
※ 2：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

●エイトライナー

東京近郊の環状鉄道は、JR 山手線、都営大江戸線、その外側に JR 武蔵野線、JR 南武線があるが、これら の中間部にあたる環状 8 号線の沿線区には環状鉄道が 無く、南北方向の移動に多くの時間を要している。

区では、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、関係区との研究を始め、平成 5 年 10 月に「エイトライナー構想」を取りまとめた。この 構想を実現することにより、①環状方向の移動時間が 短縮する、②沿線の拠点整備に大きく寄与する、③羽 田空港へのアクセスが向上する、などの効果が期待さ れている。

6 年 5 月には、大田区、世田谷区、杉並区、板橋区、 北区とともに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 とも連携して、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。

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」において、「区部周辺部環状公共交通」は、「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」として位置付けられた。

●バス交通

区内を東西方向に走る西武池袋線や西武新宿線、板 橋区との区境を走る東武東上線の各鉄道路線は、南北 の間隔が広い。これら路線の各駅をつなぐ路線バスが、 区民の日常生活の「足」となっており、区内では、西 武バス（株）、国際興業（株）、関東バス（株）、京王バ ス（株）、都交通局の 5 つの事業者により、約 160 系統 が運行されている。

しかし、区内は狭い道路が多いことなどから、路線 バスの運行がない地域や 1 日の運行回数が少ない地 域がある。そのため、区は、「公共交通空白地域（※） 改善計画」を策定し、計画に基づく既存路線バスの再 編などにより公共交通空白地域の改善に取り組んでい る。

また、路線バスを補完するものとして、区運営のコ ミュニティバス「みどりバス」を区内 5 ルートで運行 している。

※公共交通空白地域：
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 以上離れた地域

了は 34.8km（32.1％）である。

都と特別区および 26 市 2 町は、平成 28～7 年度の 10 年間で優先的に整備すべき路線を示した「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を 27 年度末に公表した。区内では、11 路線（20 区間）、延長 18.5km が指定されており、引き続き都と連携して整備を着実に進めていく。

〔事業中の主な都市計画道路〕 7 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 2,000 m 工事中、一部用地取得中
放射 35 号線	早宮二丁目～北町五丁目 1,330 m 工事中、一部用地取得中
放射 35・36 号線	板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目 1,970 m 工事中、一部用地取得中
補助 133 号線	向山四丁目～春日町三丁目 1,240 m 用地取得中
補助 133 号線	中野区上鷺宮一丁目～練馬区中村北三丁目 1,105m 用地取得中
補助 156 号線	東大泉四丁目～西大泉一丁目 1,400m 用地取得中
補助 172 号線	早宮三丁目 390 m 用地取得中
補助 229 号線	下石神井四丁目～上石神井南町 290 m 用地取得中
補助 230 号線（Ⅰ期）	大泉町三丁目～大泉町二丁目 850 m 工事中、一部用地取得中
補助 230 号線（Ⅱ期）	大泉学園町七丁目～大泉町三丁目 1,250 m 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 500 m 用地取得中
補助 230 号線	関町北二丁目～関町北四丁目 914 m 用地取得中
外郭環状線の 2（大泉 JCT 地域）	石神井町八丁目～東大泉二丁目 1,000 m 用地取得中
外郭環状線の 2	石神井台三丁目～石神井町八丁目 950 m 用地取得中
外郭環状線の 2（上石神井駅周辺）	上石神井一丁目～上石神井四丁目 790 m 用地取得中
外郭環状線の 2（交通広場）	上石神井一丁目、二丁目および四丁目 各地内 5,164.41m 用地取得中
補助 135 号線（補助 156 号線交差部）	東大泉一丁目、三丁目および四丁目 各地内 142 m 用地取得中
補助 135 号線（補助 230 号線交差部）	大泉学園町四丁目～大泉学園町七丁目 461 m 用地取得中
補助 232 号線	石神井町三丁目 220 m 用地取得中
区画街路 1 号線	早宮三丁目～練馬二丁目 230 m 工事中
区画街路 8 号線（交通広場）	関町北二丁目および四丁目各地内 5,113 m 用地取得中

〔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
5	154,696	50,031	24,367
6	153,683	50,401	24,135
7	153,883	51,445	23,845

資料：登録自動車は、練馬自動車検査登録事務所

●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、埼玉県境から関越自動車道までが供用中である。関越自動車道から東名高速道路の区間については、平成 19 年 4 月に高架方式から地下方式に都市計画が変更され、21 年 5 月に事業化した。交通渋滞など、区内における交通問題の抜本的改善のため、事業者である国や高速道路会社に対し、工事の安全・安心に万全を期すとともに、早期完成を求めている。

●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併せ、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

大江戸線延伸の導入空間となる補助 230 号線は、土地区画整理事業をはじめとした区の精力的な取組により、笹目通りから別荘橋通りの区間が交通開放されている。

現在は都が別荘橋通りから大泉学園通りの区間および大泉学園町四丁目付近において接続する補助 233 号線（大泉学園町四～八丁目）の事業を進めている。

区は、大江戸線延伸を見据えたまちづくりを進めており、これまでに補助 230 号線沿道の全ての地区で地区計画の都市計画決定を行った。

引き続き、補助 233 号線沿道のまちづくりを進めるとともに、新駅予定地周辺では、道路や広場の整備による交通利便性の向上や商業施設等の立地を促し、まちの中心となる新たな拠点づくりを進めていく。

2 外かく環状道路沿道地区

国等が、地下の高速道路である東京外かく環状道路の事業を、都が、地上部の一般道路である外郭環状線の 2 の事業を進めている。区は、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が良質な都市空間を創出する絶好の機会と捉え、道路整備に併せたまちづくりを進めている。

大泉 JCT 周辺地区では、平成 27 年 7 月に重点地区まちづくり計画を策定し、現在、地域住民とその実現に向けた検討を進めている。

外環の 2 沿道富士街道北部地区では、地域住民とともに重点地区まちづくり計画の策定に向けて、検討を進めている。

3 その他の都市計画道路沿道周辺地区

放射 35 号線沿道周辺地区では、歩行者の利便性と安全性の向上を図るため、環状 8 号線を横断し、平和台駅に連絡する地下通路の完成に向け、工事を進めて

いる。

放射 36 号線等沿道周辺地区では、氷川台駅周辺地区において、地区計画検討会を開催し、にぎわいの創出や駅へのアクセスの向上を目指し、検討を進めている。

補助 156 号線沿道周辺（東大泉・西大泉・南大泉）地区では、まちづくり協議会から提出された提言書の内容等を踏まえた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地域住民とまちづくりのルールを検討を進めている。

●沿道地区計画制度によるまちづくり

沿道地区計画は、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、道路交通騒音に強い建築物等を沿道に誘導することで住環境の向上を図り、沿道地区にふさわしい土地利用を促進するためにまちづくりのルールを定めた都市計画である。

防災性や遮音性の向上を図るために、まちづくりの方針や建築物等の制限内容（間口率の最低限度、高さの最低限度等）を定めることにより、個々の建築や開発に対して規制・誘導を行い、適切な土地利用を促進していく。なお、一定の防音改良工事や建替え工事に対しては、都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 号線および笹目通りで沿道地区計画を定めている。

●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、6 年度末現在、区道延長は約 93km であり、約 26km の整備が完了している。

区では、計画した路線のうち延長約 4km 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）〕（単位：台）

路線名 (観測地点)	観測年度		
	平成22	27	令和3
環状 7 号線 (羽沢 2 丁目)	35,225	34,165	29,202
目白通り (豊玉北 4 丁目)	30,908	27,379	27,636
川越街道 (旭町 3 丁目)	21,803	29,545	---
笹目通り (谷原 3 丁目)	31,312	29,828	30,429
新青梅街道 (関町北 4 丁目)	10,971	9,452	9,906
青梅街道 (東伏見 4 丁目)	27,641	25,248	25,494

注：台数は、午前 7 時から午後 7 時までの秋の 1 日（平日）の測定値

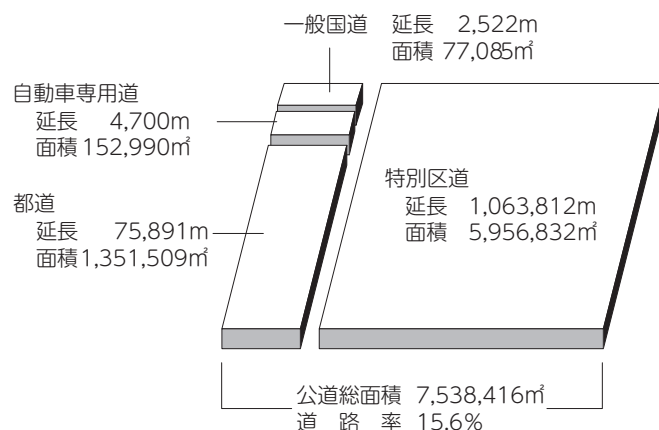
資料：「交通量調査報告書」（都建設局）

●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。6 年度に認定した路線は 39 件、延長 1,517m、面積 8,718㎡であった。

〔練馬区の道路の現状〕

7 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令和 6 年版」（都建設局）

●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。6 年度は舗装 17 件、舗装面積 1,559㎡を助成した。

(3) 快適な道路環境を整備する

●練馬区自転車利用総合計画

区の自転車に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために、「自転車利用総合計画」を策定している。

4年3月には、「第3次練馬区自転車利用総合計画（令和4～13年度）」を策定した。

本計画では、「第2次練馬区自転車利用総合計画（平成23～3年度）」での実績を踏まえ、継続して取り組むべき施策と、平成29年に施行された「自転車活用推進法」に基づく新たな施策に取り組むこととしている。

●駅周辺の放置自転車等の状況

道路上の自転車の放置については、歩行者の安全な通行を妨げるほか、災害時などの救助活動にも支障となる。このため、区は、駅周辺などへの自転車駐車場の設置や、自転車等の放置禁止区域を指定し撤去を行っている。

7年5月の調査では、駅周辺の午前中の放置自転車は259台で、過去最大だった平成7年（13,142台）の約2%までに減少した。

一方、午後も減少はしているが、午前の約1.6倍（427台）の自転車等が放置されていた。

●自転車駐車場の整備

区では平成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、公営自転車駐車場は区内に89か所あり、7年3月31日現在の収容台数は43,046台である（（公財）自転車駐車場整備センター等の運営を含む。）。このうち21駅56か所は、短時間無料の公営自転車駐車場である。

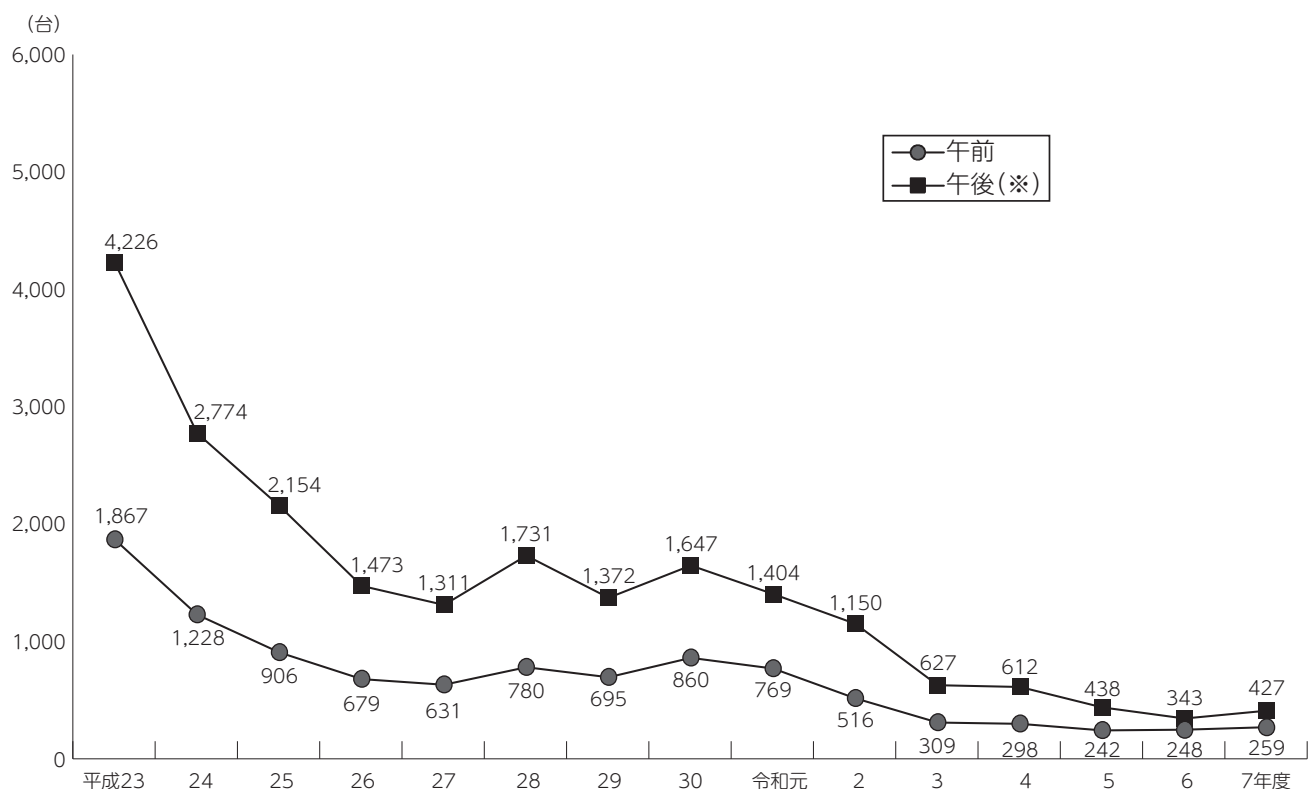
●自転車通行空間の整備

6年度末現在、区道での自転車専用通行帯の総延長は約3.2kmである。

4年3月には、「第3次練馬区自転車利用総合計画（令和4～13年度）」を策定し、自転車ネットワークの整備を位置付けた。

今後、国、都などと連携し、都市計画道路の整備にあわせて、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備を進めていく。

【駅周辺の放置自転車等の状況】 各年5月調査



※：午後調査については、平成27年度以前は午後2時前後、28年度以降は午後4時前後に実施

●レンタサイクルシステム

区では、1台の自転車を複数の人が使うことにより、自転車の有効利用が図れるとともに、駅周辺における放置自転車の抑制、地域振興、環境改善などを主な目的とし、シェアサイクルの社会実験とねりまタウンサイクルの運営を行っている。

シェアサイクルは、同じ事業者のサイクルポートであれば、いつでもどここのポートでも自転車の貸出・返却ができるシステムで、平成29年10月から光が丘地区、大泉・石神井・上石神井地区においてシェアサイクルの社会実験を実施してきた。

この社会実験では、会員登録数が増加し続けていること、未実施区域や他自治体との相互乗入れの需要が高いことなどがわかった。

そこで、4年4月からは、「区内全域への拡大」と「他自治体との相互乗入れ」を行う新たな社会実験を実施している。

一方、ねりまタウンサイクルは平成4年6月から運営しており、区内6駅7か所に設置し2,700台の自転車が利用可能である。なお、当日利用についてはシェアサイクル社会実験の効果検証のため休止している。

また、駅周辺の自転車駐車場や、シェアサイクル社会実験の利用状況によるねりまタウンサイクル各施設の利用の変化を踏まえ、ねりまタウンサイクル事業の見直しについて検討していく。

●自動車駐車場の運営

区内には練馬駅北口地下駐車場、石神井公園駅北口駐車場、大泉学園駅北口駐車場、大泉学園駅南口駐車場と4か所の区立自動車駐車場があり、収容台数は合計1,057台である。

また、平成19年3月、練馬駅北口地下および石神井公園駅北口に、自動二輪車用駐車スペースを整備した。

全ての施設で指定管理者制度を導入し、運営している。

〔各駅における放置自転車等の状況〕

(単位：台) 7年5月調査

駅名	放置台数	
	午前	午後
江古田	24	37
桜台	20	25
練馬	72	95
豊島園	6	7
中村橋	17	39
富士見台	3	7
石神井公園	4	23
大泉学園	13	36
大泉バス停(※)	—	6
保谷	6	5
上井草	—	—
上石神井	13	20
武蔵関	13	11
東武練馬	5	9
小竹向原	2	6
氷川台	3	4
平和台	7	18
地下鉄赤塚	8	11
新桜台	—	1
光が丘	17	9
練馬春日町	2	2
練馬高野台	23	54
新江古田	1	2
計	259	427

※：大泉バス停とは、西武バスの都民農園・大泉風致地区・大泉郵便局バス停を指す。