

【都市インフラ編】

都市インフラ編について

練馬区は、昭和 22 年に板橋区から分離・独立した当時、人口 11 万人の近郊農業地域でしたが、今や人口は 72 万人を超え、全国有数の大都市へと発展しました。発展が急激であったがゆえに、道路や公園などの都市インフラの整備が十分に行われることなく市街化が進行しました。

本来、都市インフラは、都市的土地利用に先立って整備すべきものですが、練馬区では既に家屋が建ち並んだ中で、都市インフラの整備を進めてきました。このため、未だ整備が不十分な状態です。とりわけ、都市計画道路の整備が著しく立ち遅れており、安全で快適な都市生活にとって大きな障害となるなど災害時への備えとしても課題が残されています。

自転車駐車場や自動車駐車場は、駅周辺を中心とした道路上への自転車の放置や違法駐車による通行の妨げが問題となる中、日常生活を支える都市インフラとして整備を行ってきました。必要な収容台数は確保しましたが、借地により運営している施設があり、継続利用が課題です。

都市インフラは、都市の安全と繁栄を支える最も基本的な公共施設であり、その整備は、行政の責務です。

近い将来、東京も人口が減少して、財政力の維持が困難な時代が訪れます。今が都市インフラの整備に取り組む、最後のチャンスです。

道路、橋梁、公園、駐車場は、常に良好な状態でなければ、十分な機能を果たすことができません。都市インフラの着実な整備を進めるとともに、適切で持続可能な維持管理に努め、将来の世代に引き継ぐことが必要です。

都市インフラ編では、練馬区の都市インフラの現状と課題を明らかにしたうえで、今後 10 年間ににおける整備と維持管理の方針を定める計画として策定します。

第一章 道路

1.1 道路の現状

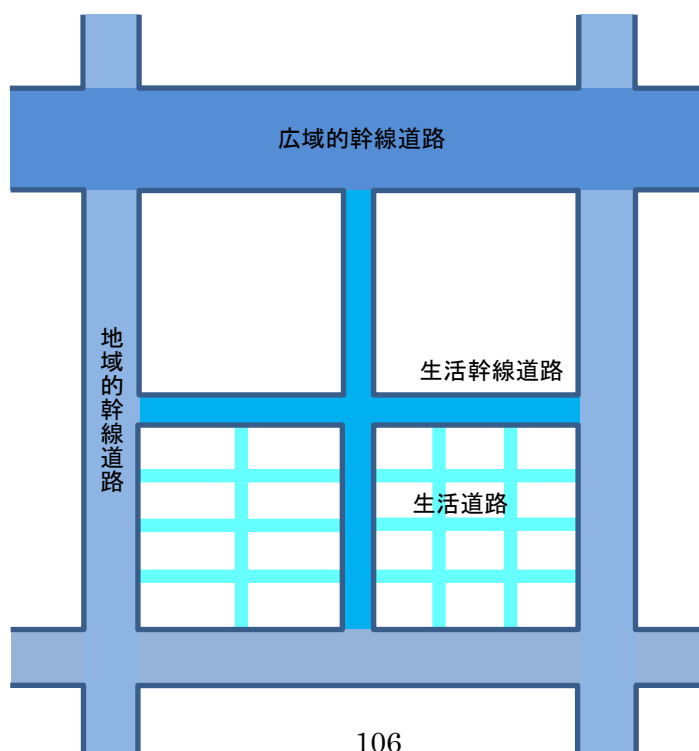
1.1.1 道路の種別

(1) 道路の機能別分類

道路は、その機能や幅員に応じて段階的に計画されており、下記の機能に分類されます。

- ① 自動車専用道路
高速道路など自動車専用の道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路。
- ② 広域的幹線道路（都市計画道路）
都内や隣接県を広域的に移動する、主要な交通を担う幹線道路。
- ③ 地域的幹線道路（都市計画道路）
広域的幹線道路につながり、地域の骨格を構成し、区域内で発生・集中する交通を担う幹線道路。
- ④ 生活幹線道路
地域的幹線道路を補完する、地区の主要な交通を担う道路。
- ⑤ 生活道路
都市計画道路や生活幹線道路以外の道路で、日常生活に密着した道路。

図表 18 道路の機能分類イメージ図



(2) 道路の管理者

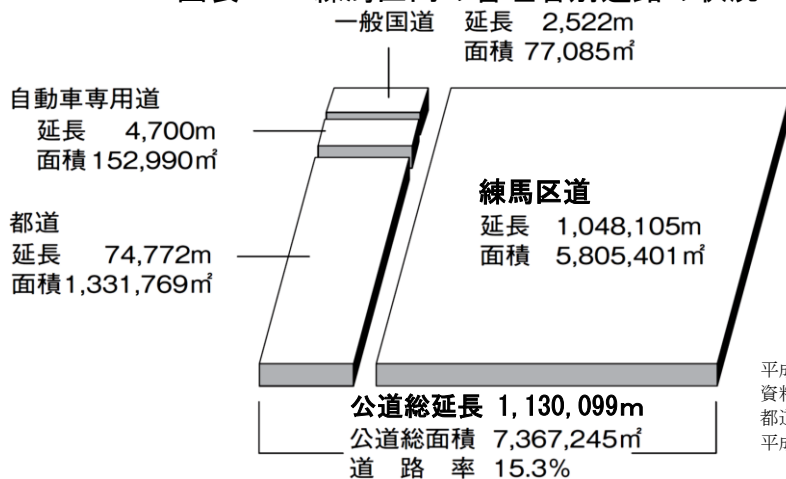
道路は、国、都、区がそれぞれの役割分担に応じて整備・管理しています。
 練馬区内の道路のうち、国が管理する道路は、自動車専用道路である関越自動車道、東京外かく環状道路、川越街道です。都が管理する道路は、目白通り、青梅街道、環状7・8号線等です。それ以外の道路は区が管理する道路です。
 練馬区内の道路の総延長は 1,130,099m です。その中で練馬区道の延長は 1,048,105m であり、全体の約 9 割を占めています。総面積は 7,367,245 m² です。その中で練馬区道の面積は 5,805,401 m² であり、総面積の約 8 割となっています。

図表 19 練馬区内の道路一覧

管理者	道路の種類および 主な道路	延長 (m)	面積 (m ²)	機能別分類				
				自動車専用道路	広域的幹線道路	地域の幹線道路	生活幹線道路	生活道路
国	高速自動車国道 (自動車専用道路) ・関越自動車道 ・東京外かく環状道路	4,700	152,990	○				
	一般国道 ・川越街道	2,522	77,085		○			
東京都	東京都道 ・目白通り ・青梅街道 ・環状7、8号線など	74,772	1,331,769		○	○	※	※
練馬区	練馬区道	1,048,105	5,805,401			○	○	○
合計		1,130,099	7,367,245					

※一部の道路については東京都が管理しています

図表 20 練馬区内の管理者別道路の状況



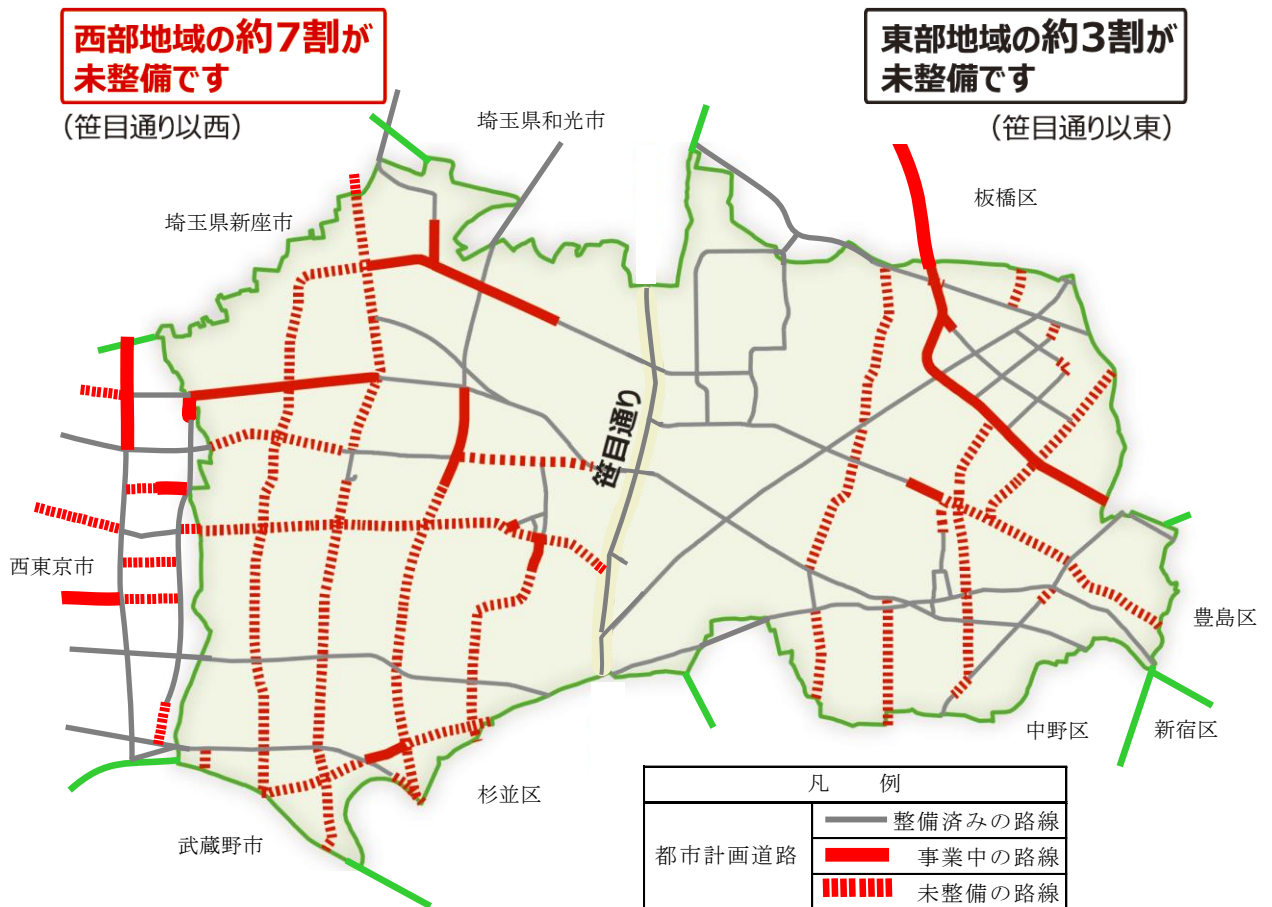
平成 27 年 4 月 1 現在
 資料：一般国道、自動車専用道、
 都道は「東京都道路現況調査
 平成 26 年版」(東京都建設局)

1.1.2 道路整備の現状

(1) 都市計画道路の現状

練馬区内の都市計画道路の整備率は約 50%で、東京都全体の整備率約 62%、23 区平均の整備率約 64%を大きく下回っています。特に区の西部地域の整備率は約 30%と低くなっています。また、放射・環状方向の整備は進んでいるものの、南北方向の道路の整備が遅れています。

図表 21 都市計画道路の整備の状況



都市計画道路の整備の遅れは、区内の各所で交通渋滞を発生させ、地域に用事のない通過車両が生活道路に侵入し、日常生活を脅かしています。また、日常生活に支障があるだけでなく、東京全体の交通ネットワークから区が取り残されることとなり、練馬区の将来に向けた持続的発展への妨げともなります。

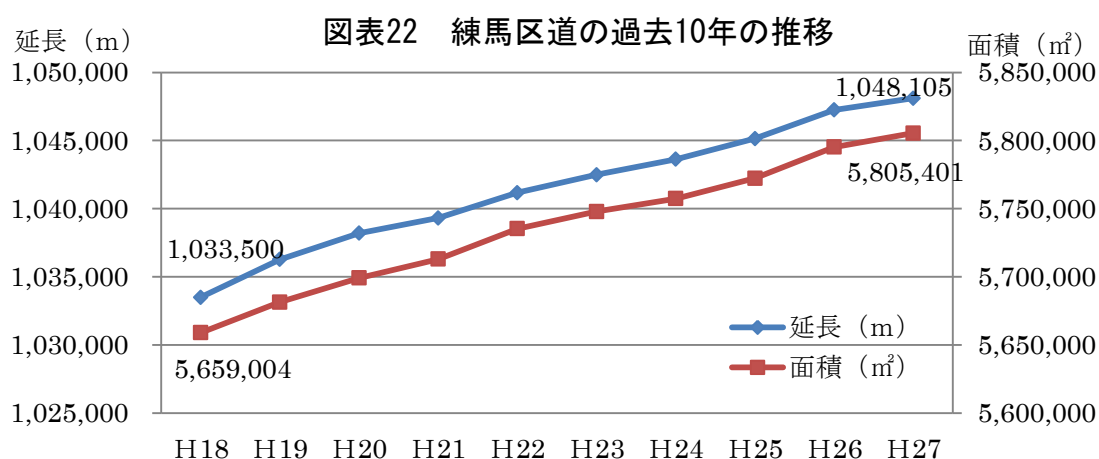
都市計画道路は、地震等の災害時における延焼遮断となり、緊急車両の通行路として消防・救急活動の要でもあります。整備の遅れは、都市における防災機能を著しく低下させる要因となっています。

(2) 生活幹線道路と生活道路の現状

生活幹線道路は、現道の拡幅を基本として、全体で約 110km 計画しています。そのうち約 24km が整備完了し、現在、約 5km が整備中です。しかし、まだ約 80 km が未整備の状況です。

生活道路については、6 m 未満の道路が多く、4 m に満たない道路が相当程度残っています。まちづくりにより徐々に拡幅整備を進めています。また、民間事業者による開発行為などに伴って、新たな区道が整備されています。

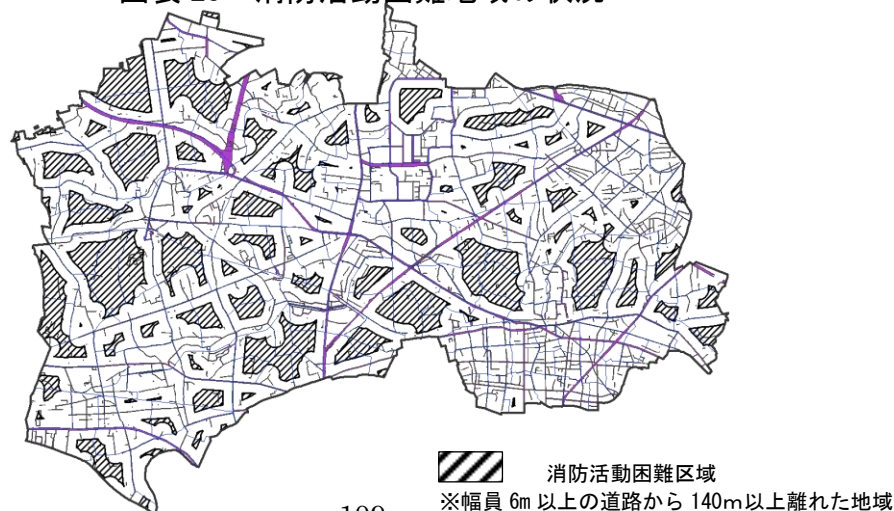
練馬区道の延長は、平成 18 年度に約 1,033 km であったものが、平成 27 年度は約 1,048 km となり、10 年で約 14 km 増加しました。また、面積は 5,659,004 m² から 5,805,401 m² となり、10 年で 146,397 m² 増加しました。



生活幹線道路や生活道路の拡幅整備が遅れているため、常に人と車両が隣あって交錯している道路や見通しの悪い交差点など日常的に交通の危険にさらされている地区が多く存在しています。

また、道路が狭く、消防車などの緊急車両が入りにくい、消防活動の困難区域も多く残されています。

図表 23 消防活動困難地域の状況



1.2 道路整備の方針

1.2.1 都市計画道路の整備

東京都、特別区および26市2町で連携・協働して検討を進め、平成28年3月に、「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）」を策定し、優先的に整備すべき路線（優先整備路線）を選定しました。優先整備路線は、今後10年間で完成または事業着手することとしています。

練馬区内では、都内最長となる18.5kmが優先整備路線として選定されました。整備は、東京都および練馬区がそれぞれの役割に応じて行います。このうち、練馬区が整備することされている約5.6kmの区間について、着実に整備を進めていきます。

整備にあたっては、交通処理機能のための整備だけではなく、豊かな街路樹によるみどりを楽しめる歩道の整備、沿道の緑化の促進と併せたみどりのネットワークの形成、自転車の走行空間の整備、良好な街並み景観の形成など、良好な都市空間を創出します。

※ 都市計画道路の整備費

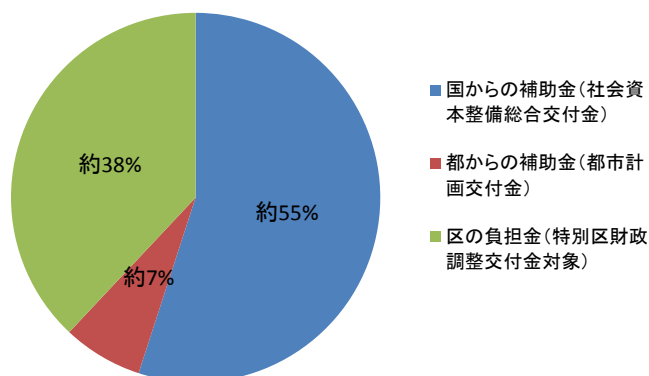
都市計画道路の整備には、用地買収費や工事費など、様々な費用がかかります。各年度の整備費用は、事業の進捗や買収する事業用地の地価によって大きく異なります。

平成22年度～26年度の5年間では約5億円から約22億円程度でした。これらの整備実績（補助132号線、補助235号線の用地買収費、工事費等）によれば、整備費は1mあたり概ね900万円となります。

第四次事業化計画に基づき練馬区が整備する約5.6kmの整備費は、総額約500億円と推計されます。20年間で整備すると1年あたりでは、約25億円となります。

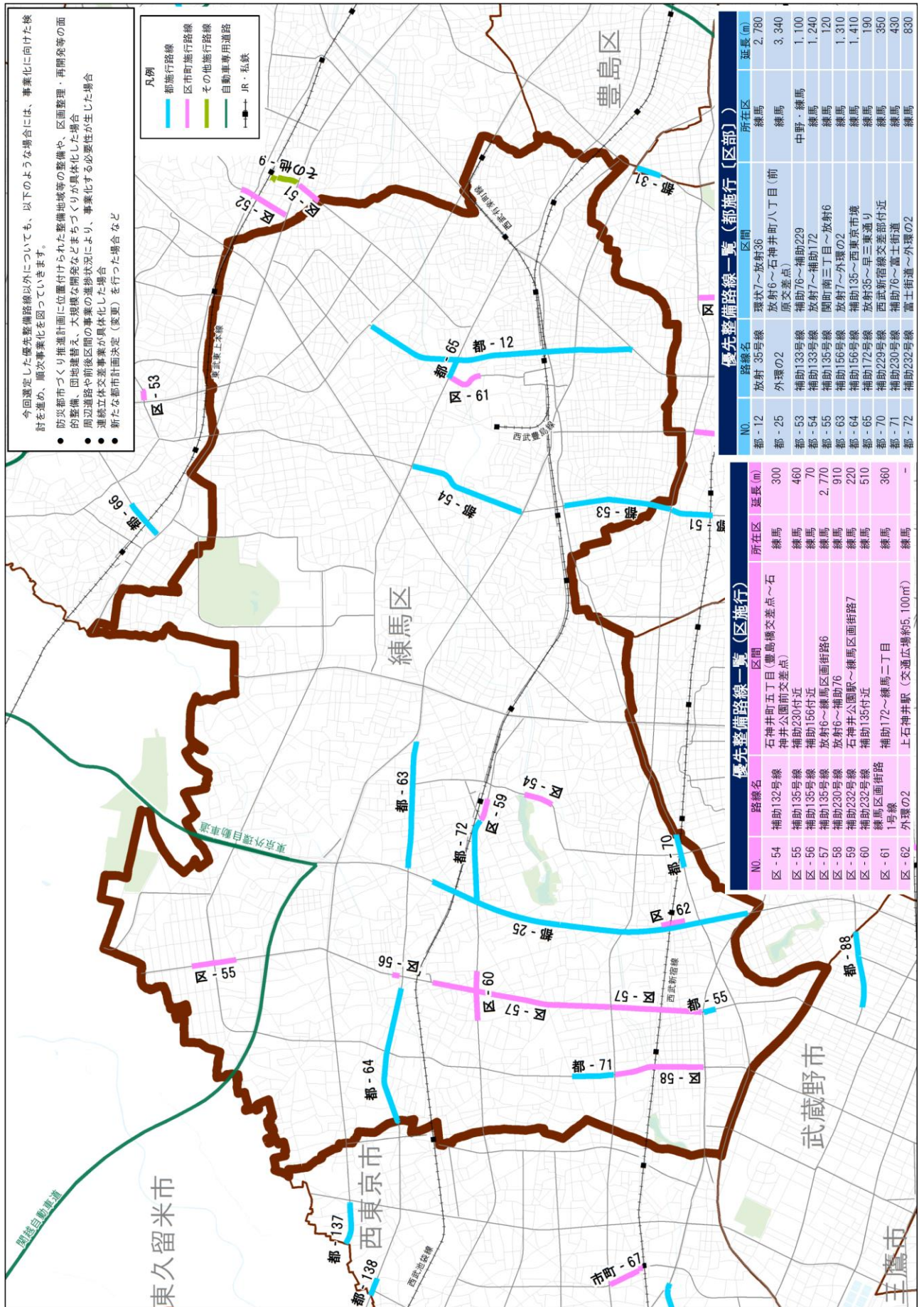
整備費については、国や都の交付金および特別区財政調整交付金により、財源が確保される仕組みとなっています。

図表24 都市計画道路の整備に係る財源構成



※整備路線によって補助金の財源比率は異なる。

図表 25 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：練馬区）



1.2.2 生活幹線道路と生活道路の整備

地区計画や密集住宅市街地整備促進事業などのまちづくりの計画に合わせて生活幹線道路や生活道路の整備を進めます。生活幹線道路については、都市計画道路とのネットワークの形成など優先度を踏まえて整備します。

また、交差点等とりわけ危険性が高い箇所については、局所改修を行うことにより、歩行者の安全性確保、車両交通の円滑化を図っていきます。

4.0m 未満の狭隘道路については、区からの助成を行い、沿道権利者による幅員 4.0m と隅切り 2 m の整備を誘導していきます。

1.2.3 無電柱化の推進

「練馬区無電柱化基本方針（平成 28 年 5 月策定）」に基づき、都市計画道路や生活幹線道路の整備にあわせて、無電柱化を進めます。

これまで無電柱化が困難であった歩道が狭い、あるいは歩道のない道路についても、新たな整備手法を確立し、防災に寄与する路線から、順次無電柱化を進めます。

また、駅周辺地域などまちづくりを進めている地域においては、住民とともに策定するまちづくり計画に基づいて、無電柱化に取り組みます。

電柱が多い道路では地震等による倒壊の危険性が高い



無電柱化により防災性や快適性が向上した道路（補助132号線）



1.2.4 バリアフリー化の推進

だれもがスムーズに移動できる経路を増やすため、まずは鉄道駅と施設を結ぶルートについて段差解消や点字ブロックの設置など、バリアフリー化を進めます。

将来的には、面的な整備を進め、だれもが自由に社会参加できるユニバーサルデザインのまちを目指します。



1.3 区道の維持管理の現状

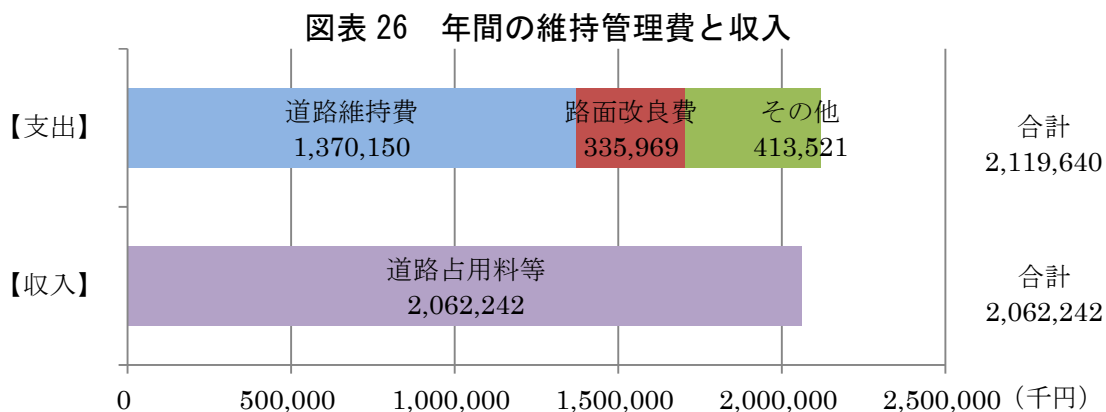
(1) 維持管理費と収入（過去5年平均）

区道は、上・下水道や電気、ガス等の生活を支える施設の収納空間です。これら埋設施設の企業者による維持管理や沿道の土地利用に伴い、日々各地で掘削・復旧が行われており、計画的な維持補修が困難になっています。

道路の維持管理については、日常のパトロールや区民からの情報などを通じて、適宜補修や改修を行っています。主なものは、舗装や側溝、街路灯等の維持補修や路面の改良等であり、年間の維持管理費は約21.2億円です。

一方、上・下水道や電気、ガス等の道路内埋設施設の占用企業者から占用料を徴収しており、その収入は年間で約20.6億円あります。

現在、道路の日常的な維持管理経費と占用料の収入はほぼ同額となっています。



(2) 今後10年間にかかる維持管理費の試算

今後10年間にかかる道路の維持管理の費用は、道路の整備の進捗による増加分を加えて、これまでの実績からの推計で、約214.9億円となります。

一方、新たな道路の整備に伴い、電気、ガス等の道路埋設施設も増加するため、占用料による収入の増加が見込まれます。

1.4 区道の維持管理の方針

(1) 都市計画道路や生活幹線道路の維持管理

歩道が設置されている都市計画道路や生活幹線道路では、上・下水道や電気、ガス等の施設が歩道に埋設されていることから、占用企業者による車道の掘削がありません。

そのため、経年劣化を勘案した、計画的な修繕を行い、維持管理を効率的に進めます。

(2) 生活道路の維持管理

生活道路については、今後も占用企業者による掘削・復旧が見込まれ、計画的な修繕は困難です。

定期的に巡回し異常個所がないかなどを点検して必要な修繕を行います。沿道建築物の建て替えや日常の埋設施設の維持管理に伴う工事の状況の把握に努め、占用企業者と十分な調整を行い、効率的な維持管理を進めます。

(3) 区民との協働

植栽や街路樹の管理については、区民との協働を進め、地域住民による管理の拡大に取り組みます。

また、「ねりまちレポーター」により道路の破損等の情報を得て、速やかに修繕するなど、区民の協力のもとにきめ細かく維持管理を行います。

第二章 橋 梁

2.1 橋梁の現状

橋梁には、河川に架かる橋梁のほかに、道路や鉄道に架かる橋梁があります。また、道路に架かる橋梁には、自動車や人が通行する道路橋のほかに、人のみが通行する歩道橋などがあります。

練馬区内の橋梁の数は、東京都が管理している橋梁を含めて176橋あります。この中で練馬区が管理している橋梁の数は125橋です。東京都が管理している橋梁の多くは横断歩道橋です。

図表 27 練馬区が管理する橋梁

平成 27 年 4 月 1 日現在

管理者	架設箇所		橋梁数
練馬区	河川等に架かる橋梁	石神井川	74
		白子川	27
		千川上水	4
		江古田川	1
	道路に架かる橋梁	区道または都道	15
		関越自動車道	3
	道路および鉄道に架かる橋梁	区道および西武池袋線	1
計			125
東京都			51 (うち横断歩道橋 32)
合計			176

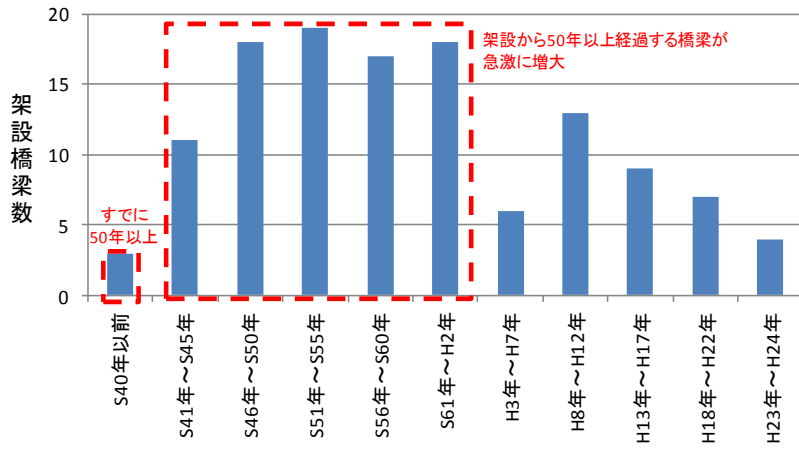
2.2 橋梁整備の現状と方針

練馬区内の橋梁の多くは、河川改修にあわせて架設されています。都市計画道路の整備にあわせた橋梁の新設や河川改修に伴う架け替えを行います。その他には新たな橋梁整備の予定はありません。

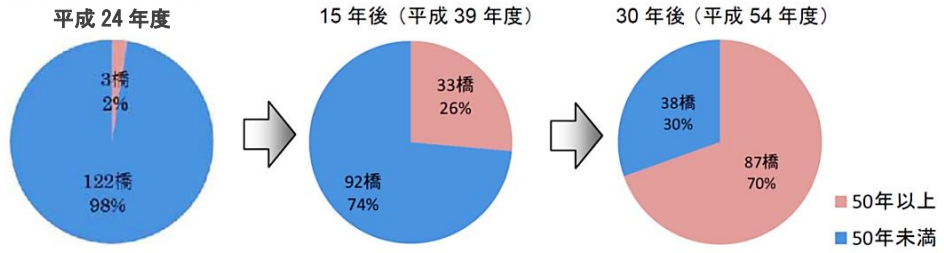
しかし、昭和 40 年代から 50 年代にかけて多くの橋梁が架設されており、今後、架設から 50 年を経過し老朽化する橋梁が増加します。このため、一斉に補修や架替の時期を迎えることになります。

計画的な予防保全型の管理を進め、橋梁の長寿命化を図り、補修等に係る費用の平準化や可能な限りのコスト縮減への取り組みを進めます。

図表 28 年度別の架設橋梁数



図表 29 架設から50年以上が経過する橋梁数の推移



2.3 練馬区の橋梁の維持管理の現状

(1) 維持管理の現状

橋梁は、これまで管理するすべての橋梁を対象に、職員による日常点検などを行い、その都度補修・補強を行うことで、損傷による事故を未然に防いできました。既に計画的な予防保全型の管理を進めるため、平成25年7月に「練馬区橋梁長寿命化修繕計画」（以下、「橋梁長寿命化計画」とします。）を策定しました。この計画に基づき点検・修繕などの維持管理を行っています。

なお、橋梁長寿命化計画策定のために、平成22年度から平成24年度まで、区が管理する全橋梁について、健全度の調査を実施しました。その結果、早急な修繕を必要とする橋梁はありませんでした。

(2) 維持管理費

橋梁長寿命化計画において、計画期間である平成34年度までに各橋梁にかかる調査や設計、修繕等の費用は、総額約5億円と見積っています。

計画期間中は、年度ごとに修繕費の内容が異なり、費用についても差異があります。

橋梁長寿命化計画策定後の2年間の維持管理費は、約8千6百万円でした。橋梁長寿命化計画に基づく取組を進めることで、国から交付金が交付されます。2年間で経費の約4分の1にあたる約2千2百万円が交付されています。

図表 30 年間の維持管理費（決算額） (千円)

	平成26年度	平成27年度	計
調査・設計等委託料	18,566	37,220	55,786
修繕工事費	936	30,115	31,051
計	19,502	67,335	86,837
補助金・交付金	5,500	16,775	22,275

2.4 練馬区の橋梁の維持管理の方針

(1) 維持管理の基本方針

引き続き橋梁長寿命化計画に基づき橋梁の長寿命化を進めます。

なお、橋梁長寿命化計画は、平成 34 年度までの計画ですが、平成 35 年度以降についても計画を見直して適切に長寿命化を進めます。

(2) 現在の橋梁長寿命化計画の基本的な考え方

区が管理する橋梁 125 橋について、将来の維持管理を効率的かつ効果的に実施するために、路線の重要度などに基づいた類型化（グルーピング）を行い、グループごとに維持管理水準を設定します。

具体的には、河川改修事業に伴う架替え予定の有無、路線の重要度、第三者被害の有無などを考慮し、A B C の 3 つのグループに分けています。グループごとに健全度を把握するための定期点検を実施し、橋梁の損傷を早期に把握します。

A グループは、都市計画道路の橋梁など重要度の高い橋梁です。目標寿命を 100 年以上とします。

B グループは、重要度が中程度の橋梁です。100 年で架け替えることを前提にします。

C グループは、河川改修の予定区間にあり架け替えが予想される橋梁などです。60 年後の架け替えを想定します。

グループごとの維持管理水準を満足するように、橋梁の健全度および重要度に基づき、補修事業の実施の優先度を定めます。優先度に応じた予防的な補修等の実施を徹底することにより、橋梁の長寿命化および補修や架替えに必要な費用の低減を図り、ライフサイクルコストの抑制を目指します。

表 橋梁グルーピング項目

グループ	重要度	管理区分	対象橋梁の考え方	橋梁数
A	高	予防保全(1)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の橋梁 ・生活幹線道路の橋梁 ・緊急輸送道路等の橋梁 ・高速道路を跨ぐ橋梁 ・ペDESTリアンデッキ ・公共施設へ直結している歩道橋 	32 橋
B	中	予防保全(2)	<ul style="list-style-type: none"> ・石神井川、白子川、江古田川に架かっており、グループ A に属さず、河川改修等による架替え予定のない橋梁 ・グループ A に属さず第三者被害が懸念される歩道橋 	45 橋
C	低	事後保全	<ul style="list-style-type: none"> ・河川改修の予定区間に属し、今後架替えが予想される橋梁(※) ・水路(千川上水)に架かる橋梁 ・グループ A、B 以外の歩道橋 	48 橋

(※) 架替えた橋梁は、改めてグルーピングを行います。

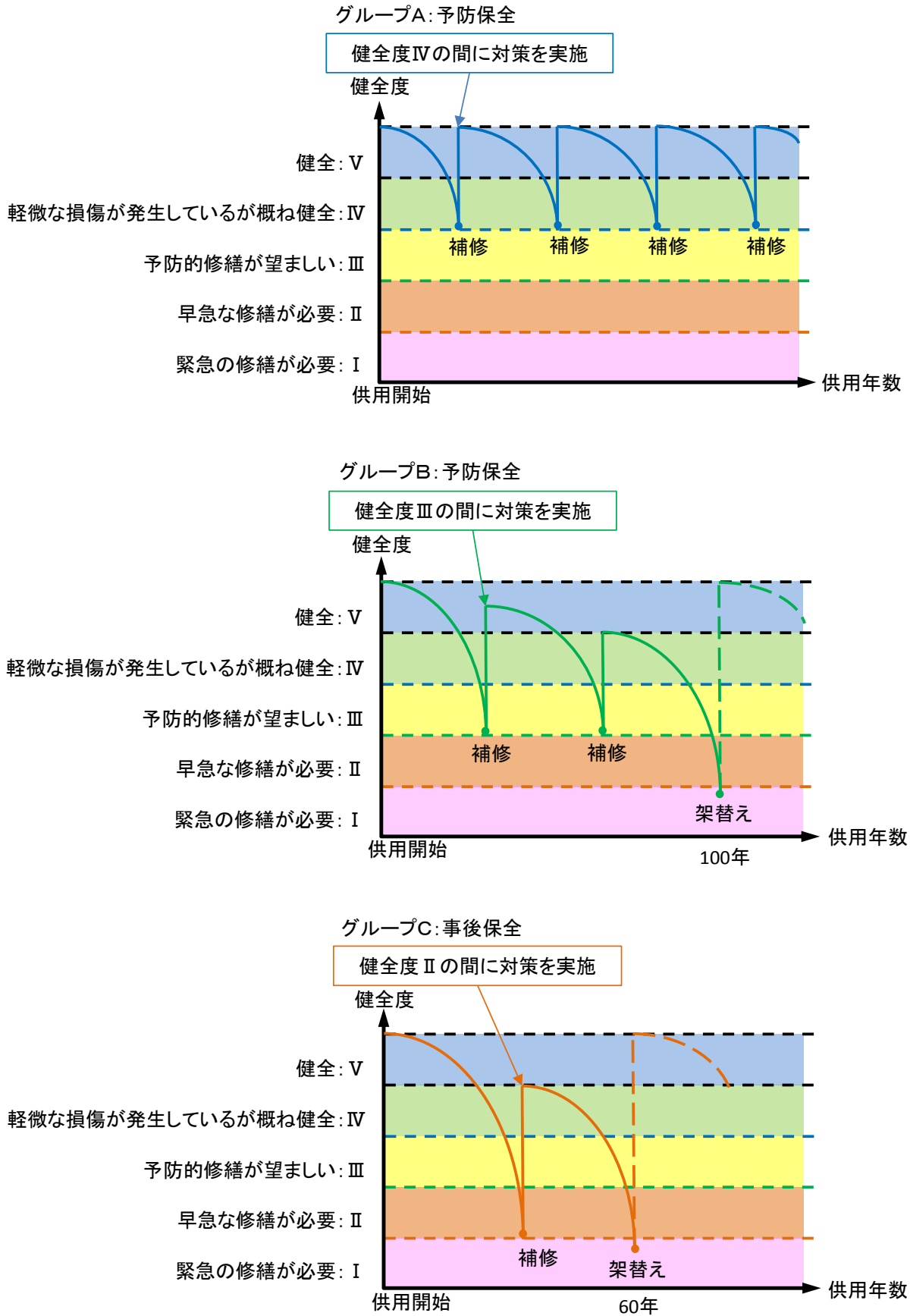
表 グループごとの維持管理水準および維持管理手法

グループ 重要度 管理区分	目標 寿命	維持管理水準および維持管理手法
A 重要度：高 予防保全(1)	100 年 以上	<p><維持管理水準></p> <ul style="list-style-type: none"> ・健全度Ⅳ以上を標準とする。 <p><維持管理手法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標寿命 100 年以上を想定し、損傷を顕在化させないための補修を実施 (例：鋼部材の定期的な塗装塗り替えや床版防水の定期的な更新) ・近接目視による定期点検※1
B 重要度：中 予防保全(2)	100 年	<p><維持管理水準></p> <ul style="list-style-type: none"> ・健全度Ⅲ以上を標準とする。 <p><維持管理手法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・100 年後の架替えを想定し、それまでの間、健全度がⅢを下回らないように管理 ・点検により軽微な損傷が発見された段階で補修を実施 (例：軽微な腐食が発生した段階で塗装塗り替え) ・桁端部を近接目視、それ以外の部位を遠望目視による概略点検※2(補修の要否を判定するために詳細調査を実施)
C 重要度：低 事後保全	60 年	<p><維持管理水準></p> <ul style="list-style-type: none"> ・健全度Ⅱ以上を標準とする。 <p><維持管理手法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・60 年後の架替えを想定し、それまでの間、健全度がⅡを下回らないように管理 ・損傷が進行し顕在化した後に、損傷状況に対応した比較的大規模な対策を実施 (例：広範囲に腐食が発生した段階で塗装塗り替え) ・桁端部を近接目視、それ以外の部位を遠望目視による概略点検※2

※1：「橋梁定期点検要領(案)(平成 16 年 3 月 国土交通省国道・防災課)」に基づく点検

※2：「道路橋に関する基礎データ収集要領(案)(平成 19 年 7 月 国土交通省国土技術政策総合研究所)」に基づく点検

図表 31 管理区分と維持管理水準のイメージ



図表 32 管理橋梁ごとのグループ分け一覧 (1/3)

No	架設箇所	橋梁名	橋長(m)	橋種	架設年度	経過年	グループ	径間数	
1	河川等	羽城歩道橋	17.9	PC橋	昭和55年	32	C	1	
2		湿化味橋	16.1	PC橋	昭和55年	32	A	1	
3		開進橋	16.7	PC橋	昭和55年	32	B	1	
4		羽根木橋	16.4	PC橋	昭和55年	32	B	1	
5		羽根沢橋	16.4	PC橋	昭和56年	31	B	1	
6		仲羽橋	16.3	PC橋	昭和56年	31	B	1	
7		宮宿橋	16.6	PC橋	昭和58年	29	B	1	
8		正久保橋	16.2	PC橋	昭和58年	29	A	1	
9		丸山橋	16.1	PC橋	昭和61年	26	B	1	
10		四の宮宿橋	20.8	PC橋	昭和62年	25	A	1	
11		鎌田橋	16.1	PC橋	昭和61年	26	B	1	
12		高稲荷橋	16.1	PC橋	昭和62年	25	B	1	
13		早宮橋	16.1	PC橋	昭和60年	27	C	1	
14		大橋	16.2	PC橋	昭和59年	28	B	1	
15		糝谷橋	16.1	PC橋	昭和60年	27	B	1	
16		東中央橋	22.7	鋼橋	昭和61年	26	A	1	
17		東山下橋	16.1	PC橋	昭和62年	25	B	1	
18		西早宮橋	25.7	鋼橋	昭和62年	25	B	1	
19		南宮橋	20.9	鋼橋	昭和61年	26	B	1	
20		中之橋	16.2	PC橋	昭和63年	24	A	1	
21		石神井川 (74橋)	石川橋	16	鋼橋	昭和48年	39	A	1
22			田中橋	16.1	鋼橋	平成9年	15	B	1
23			西田中橋	17.4	PC橋	平成9年	15	B	1
24			神路橋	16.5	PC橋	平成10年	14	A	1
25			道楽橋	24.4	鋼橋	平成2年	22	A	1
26			新小橋	16.1	PC橋	平成元年	23	B	1
27			小橋	17.4	PC橋	平成2年	22	B	1
28			竹橋	16.2	PC橋	平成2年	22	B	1
29			境橋	16.4	PC橋	平成元年	23	B	1
30			上新田橋	16.4	PC橋	平成8年	16	A	1
31			大野橋	17.3	PC橋	平成15年	9	B	1
32			こぶし橋	16.2	PC橋	平成9年	15	B	1
33			谷原三之橋	18.8	PC橋	平成10年	14	B	1
34			桜見橋	16.2	PC橋	平成11年	13	B	1
35			谷原二之橋	16.2	PC橋	平成12年	12	A	1
36			すずしろ橋	16.2	PC橋	平成17年	7	B	1
37			高野橋	16.5	PC橋	平成10年	14	B	1
38			富士見橋	16.4	PC橋	平成13年	11	B	1
39			高富士橋	16.5	PC橋	平成12年	12	B	1
40			下薬師堂橋	17.7	PC橋	平成12年	12	A	1
41			薬師堂橋	17.9	PC橋	平成6年	18	B	1
42			長光寺歩道橋	19.1	PC橋	昭和59年	28	C	1

図表 32 管理橋梁ごとのグループ分け一覧 (2/3)

No	架設箇所	橋梁名	橋長(m)	橋種	架設年度	経過年	グループ	径間数
43	河川等	平成みあい橋	48.6	鋼橋	平成4年	20	B	1
44		南田中橋	23.9	PC橋	平成6年	18	B	1
45		和田前歩道橋	21	PC橋	平成5年	19	B	1
46		山下橋	18.1	鋼橋	昭和51年	36	A	1
47		坂下橋	20.7	PC橋	平成20年	4	B	1
48		憩い橋	15.3	PC橋	平成20年	4	C	1
49		陸橋	16.1	PC橋	平成15年	9	B	1
50		根ヶ原橋	18.3	PC橋	平成16年	8	B	1
51		茜歩道橋	15.2	PC橋	平成19年	5	C	1
52		松之木橋	13	PC橋	昭和43年	44	C	1
53		上御成橋	12.5	PC橋	昭和50年	37	C	1
54		栄橋	15.2	PC橋	平成23年	1	B	1
55		愛宕橋	10.3	PC橋	平成24年	0	A	1
56		小ヶ谷戸橋	10.2	PC橋	昭和54年	33	C	1
57		豊城橋	9.9	鋼橋	昭和49年	38	C	1
58		豊城歩道橋	11.5	PC橋	昭和45年	42	C	1
59		西豊城橋	10.4	PC橋	昭和43年	44	C	1
60		曙橋	8	PC橋	昭和36年	51	C	1
61		日之出橋	13	PC橋	昭和42年	45	C	1
62		稲荷橋	8.4	PC橋	昭和47年	40	C	1
63		庚申橋	8.2	鋼橋	昭和53年	34	C	1
64		関新橋	8.1	PC橋	昭和54年	33	C	1
65		若宮橋	8.2	PC橋	昭和54年	33	C	1
66		陸橋歩道橋	9.2	鋼橋	昭和54年	33	C	1
67		長者橋	11.6	PC橋	昭和53年	34	C	1
68		弁天橋	8.4	PC橋	昭和55年	32	C	1
69		武蔵関公園橋	8.6	PC橋	昭和50年	37	C	1
70		つたや橋	6.1	PC橋	昭和54年	33	C	1
71		緑橋	5.8	PC橋	昭和54年	33	C	1
72		よしきり橋	5.3	PC橋	昭和54年	33	C	1
73		とちの木橋	6.5	鋼橋	昭和58年	29	C	1
74		溜溜橋	9	PC橋	昭和55年	32	C	1
75		子安橋	9	PC橋	昭和34年	53	C	1
76		越後山橋	14.9	PC橋	昭和45年	42	C	1
77		八坂歩道橋	13.4	PC橋	昭和45年	42	C	1
78		下中里橋	9.7	PC橋	昭和46年	41	C	1
79		不動橋	9.5	PC橋	昭和45年	42	C	1
80		中里橋	11.3	PC橋	昭和45年	42	C	1
81		万年橋	9.5	PC橋	昭和46年	41	C	1
82		向下橋	9.4	PC橋	昭和45年	42	C	1
83		弥生橋	10.6	PC橋	平成12年	12	B	1
84		新橋戸橋	11.1	PC橋	平成5年	19	B	1

図表 32 管理橋梁ごとのグループ分け一覧 (3/3)

No	架設箇所	橋梁名	橋長(m)	橋種	架設年度	経過年	グループ	径間数			
85	河川等	白子川 (27橋)	比丘尼橋	10.9	PC橋	平成5年	19	B	1		
86			三ツ橋	16.7	PC橋	平成22年	2	B	1		
87			水道橋	16.7	鋼橋	平成23年	1	B	1		
88			東映橋	9.4	PC橋	平成24年	0	A	1		
89			外山橋	12.6	鋼橋	平成21年	3	A	1		
90			月見橋	10.3	PC橋	平成19年	5	B	1		
91			御園橋	14.6	PC橋	昭和54年	33	C	1		
92			北豊島橋	9.4	PC橋	昭和48年	39	C	1		
93			学園橋	15.6	鋼橋	昭和47年	40	A	1		
94			前田橋	10.7	PC橋	昭和46年	41	C	1		
95			一新橋	9	PC橋	昭和47年	40	C	1		
96			宮本橋	9.4	PC橋	昭和49年	38	C	1		
97			緑橋	9.2	PC橋	昭和48年	39	C	1		
98			松殿橋	6	PC橋	昭和42年	45	C	1		
99			火の橋	9.4	PC橋	昭和55年	32	C	1		
100			井頭橋	9.4	PC橋	昭和55年	32	C	1		
101			七福橋	7.1	RC橋	昭和36年	51	C	1		
102			千川上水 (4橋)	竹下橋	4.5	PC橋	昭和49年	38	C	1	
103				久山橋	4.1	RC橋	昭和57年	30	C	1	
104				田中橋	5.6	PC橋	昭和46年	41	C	1	
105				吉祥寺橋	4.5	PC橋	昭和50年	37	C	1	
106			江古田川 (1橋)	江古田川 豊中橋	10.9	PC橋	平成20年	4	B	1	
107			道路	区道または 都道 (15橋)	ねむの木橋	122.5	鋼橋	昭和59年	28	A	6
108					月見大橋	65.2	鋼橋	昭和61年	26	A	6
109					てんびん橋(北)	99.1	鋼橋	昭和60年	27	A	5
110					ゆうなぎ橋	177.8	混合橋	昭和60年	27	A	8
111					ひまわり橋	37.2	PC橋	昭和60年	27	B	2
112	せせらぎ橋	20.2			PC橋	昭和59年	28	B	1		
113	こだま橋	28.3			PC橋	昭和61年	26	B	2		
114	てんびん橋(南)	174.6			鋼橋	昭和60年	27	A	6		
115	ひびき橋	106.7			鋼橋	平成2年	22	A	3		
116	やすらぎ歩道橋	59.1			鋼橋	平成9年	15	A	3		
117	練馬駅北 ペDESTリアンデッキ	66.7			鋼橋	平成14年	10	A	9		
118	練馬高野台 いきいき歩道橋	36.4			鋼橋	平成17年	7	A	1		
119	公園管理橋 けやき橋	44			PC橋	昭和61年	26	A	3		
120	ふれあい歩道橋	21.7			鋼橋	昭和60年	27	A	1		
121	ゆめりあ歩道橋	22.4			鋼橋	平成13年	11	A	2		
122	関越 自動車道 (3橋)	西大泉橋			37	鋼橋	昭和45年	42	A	2	
123		富士見橋			37.3	PC橋	昭和46年	41	A	2	
124		境橋	47.6	PC橋	昭和46年	41	A	2			
125	道路および 鉄道	区道および 西武池袋線 (1橋)	大泉学園駅南 ペDESTリアンデッキ	250.5	鋼橋	平成15年	9	A	11		

第三章 公 園

3.1 公園の現状

3.1.1 公園の種別

(1) 公園の種類

練馬区内には、公園、児童遊園、緑地緑道の3種類があります。

- ① 公園 幼児から大人まで幅広い年代の日常的なレクリエーションを想定し整備する。園路・広場・植栽・休養施設・遊戯施設・便益施設などからなる。
- ② 児童遊園 主に幼児の利用に供するため整備する。遊戯施設・休養施設などからなる。
- ③ 緑地緑道 樹林地の保全を目的として整備する。

(2) 公園の管理者

東京都と23区の役割分担で、面積が10ha以上の公園は東京都が整備・管理し、10ha未満の公園等は区が整備・管理することとしています。

区内の公園等663箇所のうち、東京都が管理する都立公園は4箇所、練馬区が管理する公園等は659箇所です。

都立・区立をあわせた総面積は、約206.3haです。これは、練馬区の総面積の4.3%にあたります。

練馬区が管理している公園等の面積は、全体の約半分の約100.3haです。公園等の箇所数は23区で最も多く、特に児童遊園は他区に比べ非常に多い箇所数です。

図表 33 練馬区の公園の現状 平成27年4月1日現在

種類	箇所数	面積 (ha)
都立公園	4 城北中央公園 光が丘公園 石神井公園 大泉中央公園	105.9
区立公園	203	76.9
区立児童遊園	218	9.0
区立緑地緑道等	238	14.3
計	663	206.3
練馬区管理	659	100.3

3.1.2 区立公園の整備の現状

(1) 過去5年間の公園の整備状況と費用

公園整備の手法には、都市計画決定に基づき整備する都市計画公園のほか、地区計画や密集住宅市街地整備促進事業によるものなど、まちづくりの一環で整備するものがあります。

新たな公園を整備するには、用地の確保が欠かせません。公園に適したまとまりのある土地や、保全すべき樹林地・農地など民有地のみどりを、財源を確保して時機を逸することなく取得することが必要です。平成23年度から27年度の5年間には、中村かしわ公園や石神井松の風文化公園など大規模な公園をはじめ、21か所の公園の新設・拡張等を行いました。

公園の整備には、用地取得費や設計等委託料、整備工事費等、様々な費用がかかります。過去5年間に完了した公園整備に要した費用は、総額で約256億円でした。

整備にあたっては、社会資本整備総合交付金や都市計画交付金などの補助金を可能な限り確保するよう努めています。都市計画決定された公園の場合、用地取得費は、補助金および特別区財政調整交付金により財源が全額確保される仕組みとなっています。工事費等については、面積あたりの整備単価が定められており、実際の工事費はそれを上回っています。

図表34 平成23年度～平成27年度に整備した主な公園の整備費

公園名	完了年度	面積 (㎡) (全体)	(千円)		
			用地 取得費	設計等 委託料	整備 工事費
中村かしわ公園	平成23年度	14,674.41	8,254,859	20,089	325,878
はるさん公園	平成24年度	1,506.19	748,557	4,893	60,402
石神井松の風文化公園	平成25年度	47,735.24	8,486,369	88,164	939,245
こどもの森緑地	平成26年度	3,043.55	1,214,384	19,752	91,981
西大泉こさくっぱら緑地	平成27年度	7,103.65	1,354,302	12,595	116,502
南大泉四丁目緑地	平成27年度	959.58	291,489	2,927	26,080
四季の香公園改修 (四季の香ローズガーデン)	平成27年度	1,276.50	—	10,722	97,012
高松大門公園 (※1)	平成23年度	1,668.81	578,883	5,607	68,951
土支田の森公園 (※1)	平成26年度	2,587.46	—	5,502	50,951
北町上宿公園 (※2)	平成24年度	735.61	431,474	2,772	390,086

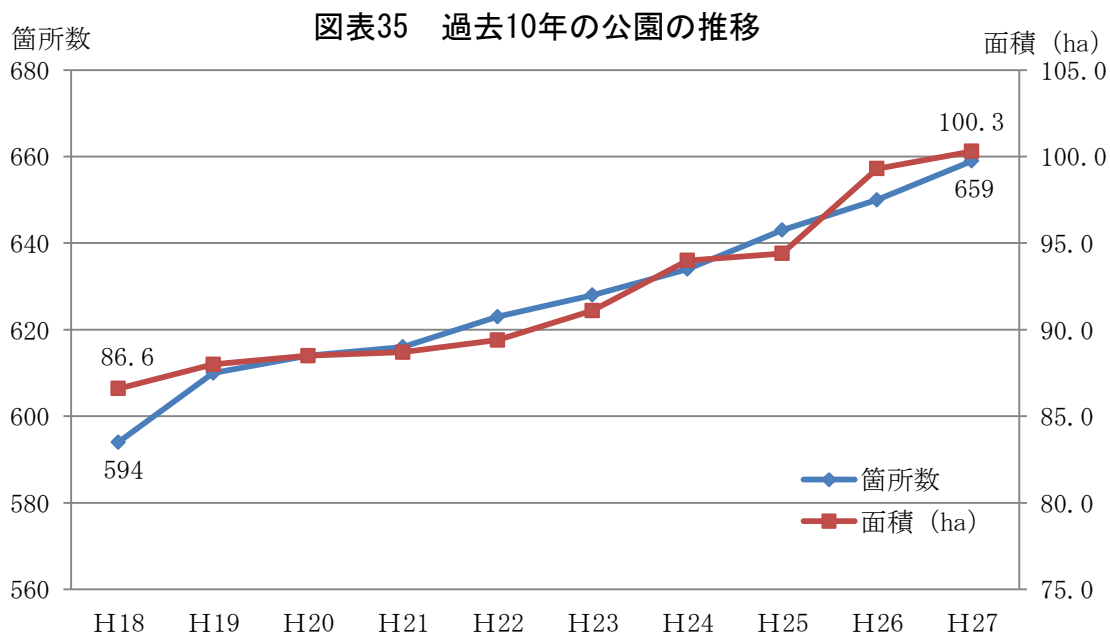
※1 地区計画で整備した公園

※2 密集住宅市街地整備促進事業で整備した公園

(2) 過去10年の区立公園の推移

区で管理している公園は、平成18年度の594箇所から平成27年度は659箇所となり、10年で65箇所増加しました。また、面積は86.6haから100.3haとなり、10年で13.7ha増加しました。

このうち、区が用地を取得し公園を整備したものが26箇所、約12.9haです。そのほか、開発の際に区に提供されたものが39箇所、約0.7haでした。

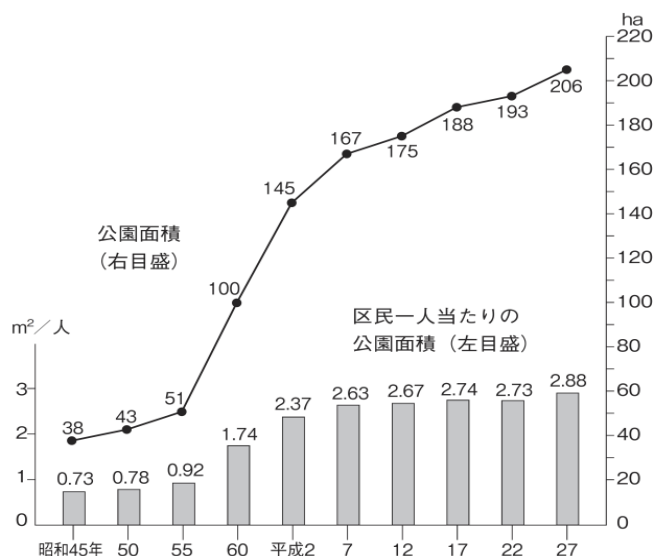


(3) 区民一人あたりの公園面積の推移

都立公園を含めた区民一人当たりの公園面積は2.88㎡で、この10年間で0.14㎡増加しました。しかし、「練馬区みどりの基本計画(※)」で定めた、平成50年度までの目標数値である6㎡には、及んでいないのが現状です。

※練馬区みどりの基本計画：練馬区のみどりに係る総合的な計画。平成21年度に策定。(平成29年度に改定予定)

図表36 一人当たりの公園面積の推移

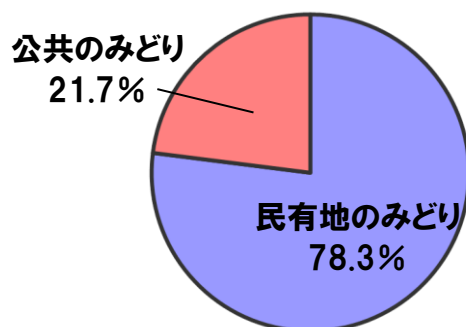


(4) 練馬区のみどりに占める公園の割合

練馬区全体のみどりのうち、屋敷林や農地など私有地のみどりが78.3%を占め、公園のみどりは12.9%です。公共施設などとあわせた公共のみどりは21.7%となっています。

私有地のみどりの多くは、相続などにより恒久的に保全することが困難な状況であり、減少し続けています。みどりを保全するためにも、私有地のみどりを公園の整備により公有地化し、公共のみどりを増やしていく必要があります。

図表37 緑被率の構成 (平成23年みどりの実態調査結果)



3.2 区立公園の整備の方針

「練馬区みどりの基本計画」では、将来の目標水準として区民一人当たりの公園面積を6㎡と定めています。平成32年度までに事業着手する公園を明らかにした「都市計画公園・緑地の整備方針」（平成23年に都区市町合同で策定）等に基づき、「みどりの風吹くまちビジョン アクションプラン」（平成27年度～29年度）に位置付けた公園の整備を着実に進めます。

(1) 公園用地の確保

公園の整備を進めるため、公園用地の確保に努めていきます。一定規模の土地などの情報を収集し、財源確保を図りながら公園の新規整備や拡張に取り組めます。

(2) 特色ある公園の整備

用地の大きさや地域性を考慮し、地域の皆さんの意見を聞きながら、みどりの保全、スポーツ施設の充実、子どもの自由な遊びの空間など、魅力的で特色のある公園の整備を進めます。

(3) 樹林地や農のある風景の保全

民有の樹林地等で貴重なものは公有地化し、将来にわたって保全します。農の風景育成地区制度を活用し、農地の保全により練馬らしい農の活きる公園を整備します。

(4) まちづくりにあわせたみどりのネットワークの形成

都市計画道路等の整備にあわせて街路樹を充実するとともに、まちづくりにより沿道の緑化の促進や緑道の整備に取り組み、快適な都市環境を創出するみどりのネットワークを形成します。

※ 今後10年間にかかる公園整備費の試算

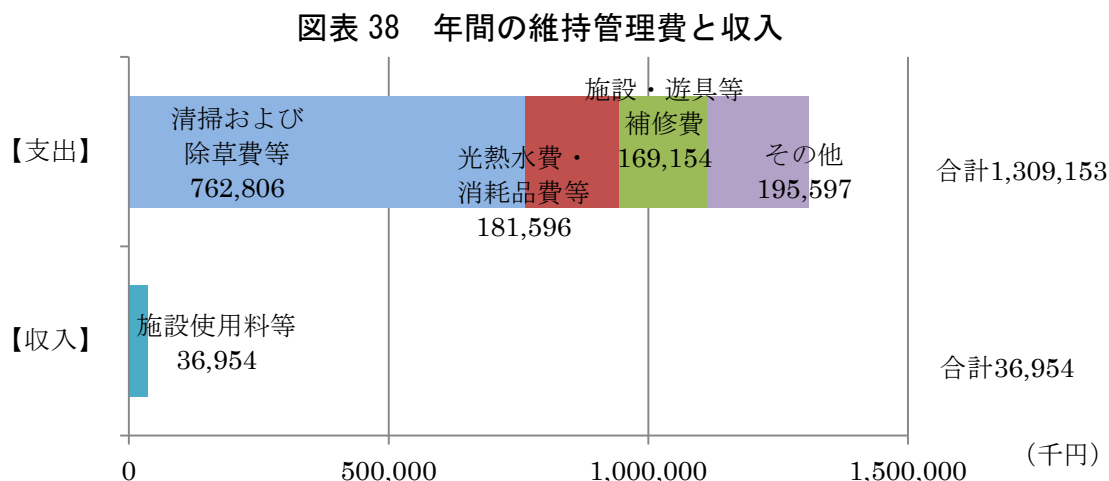
「みどりの風吹くまちビジョン アクションプラン」では、平成27年度から平成29年度の3年間における具体的な整備にかかる事業費として約76億円（年平均23.5億円）を見込んでいます。また、過去5年間で整備が完了した公園の整備費用の平均額は、年間約28億円となります。

公園の新設や拡張にかかる費用は、用地取得の費用など整備箇所により大きく異なりますが、これまでと同様に公園整備が進むと仮定すると、今後10年間の費用は、約240億円から約280億円と試算されます。

3.3 区立公園の維持管理の現状

(1) 維持管理費と収入（過去5年平均）

公園の維持管理は、日常のパトロールや区民からの情報などを通じて、維持管理を行っています。日常的な清掃や除草、管理施設や遊具の補修等をあわせた年間の維持管理費は約13.1億円です。一方、収入は施設使用料等約0.4億円です。



※公園の一部は、指定管理者により管理しています。

※公園内の建物施設（花とみどりの相談所等）の管理経費も含んでいます。

(2) 今後10年間にかかる維持管理費の試算

公園の維持管理の費用は、今後整備が進めばさらに増加します。また、遊具等の老朽化も進んでおり、適切な維持・更新を行う必要があります。

過去10年間と同様に面積が増加すると仮定すると、今後10年間にかかる維持管理費用は約141.1億円と試算されます。一方、収入はわずかであり、効率的・効果的な維持管理が求められます。

(3) 公園にかかる意見の状況

公園の管理には、地域から様々な声が寄せられています。平成27年度に各公園出張所に寄せられた意見の件数は、2,473件で、その内容は、清掃状況、樹木管理、施設損傷、利用マナーなど多岐にわたっています。

公園の樹木等のみどりには、多くの区民が強い愛着を持っている一方、落ち葉や日照を妨げるなどの課題があります。地域住民の理解と協力を得ながら、管理を行う必要があります。

(4) 地域の住民による管理

区では、地域住民による公園の自主管理を進めています。現在、公園の管理が27箇所、花壇の管理が23箇所となっています。

3.4 区立公園の維持管理の方針

(1) **区民との協働**

公園内の樹木等は、剪定のあり方などを地域の区民と意見交換しながら、自然を活かすことを基本に管理します。

「みどりの区民会議(※)」での議論を踏まえ、みどりの確保・創出に向けて、公園の花壇づくり、樹木の管理、落ち葉の処理等、区民と役割を分担し、多くの住民が参加しやすい仕組みづくりや地域住民による管理の拡大に取り組みます。

※みどりの区民会議：区民の財産である練馬のみどりを守り育てるための方策を区民参加で考え、行動につなげるために平成 28 年度に設置する会議

(2) **公園機能の安全性の確保**

現在、公園の維持管理は、職員により巡回管理しています。今後も定期的に巡回し異常個所がないかなどを点検して必要な修繕を行います。

遊具等は、これまでの事後保全型管理から予防保全型管理に転換することで、損傷が顕在化する前に補修や更新を計画的に実施し、長寿命化を進めます。

「ねりまちレポーター」をはじめ区民からの情報提供も活用し、きめ細かくかつ効率的に公園の維持管理を進めます。

第四章 駐車場

4.1 自転車駐車場の現状

(1) 公営の自転車駐車場の状況

区内の公営の自転車駐車場には、区立施設のほか、公益財団法人練馬区環境まちづくり公社と公益財団法人自転車駐車場整備センターが開設している施設があります。

現在、公営自転車駐車場は84箇所あり、そのうち区立の施設は72箇所、収容台数は33,212台です。その他の公営施設は、12箇所収容台数は9,522台です。

また区では、貸自転車事業として「ねりまタウンサイクル」も運用しています。ねりまタウンサイクルは7箇所あり、運用台数は2,700台です。

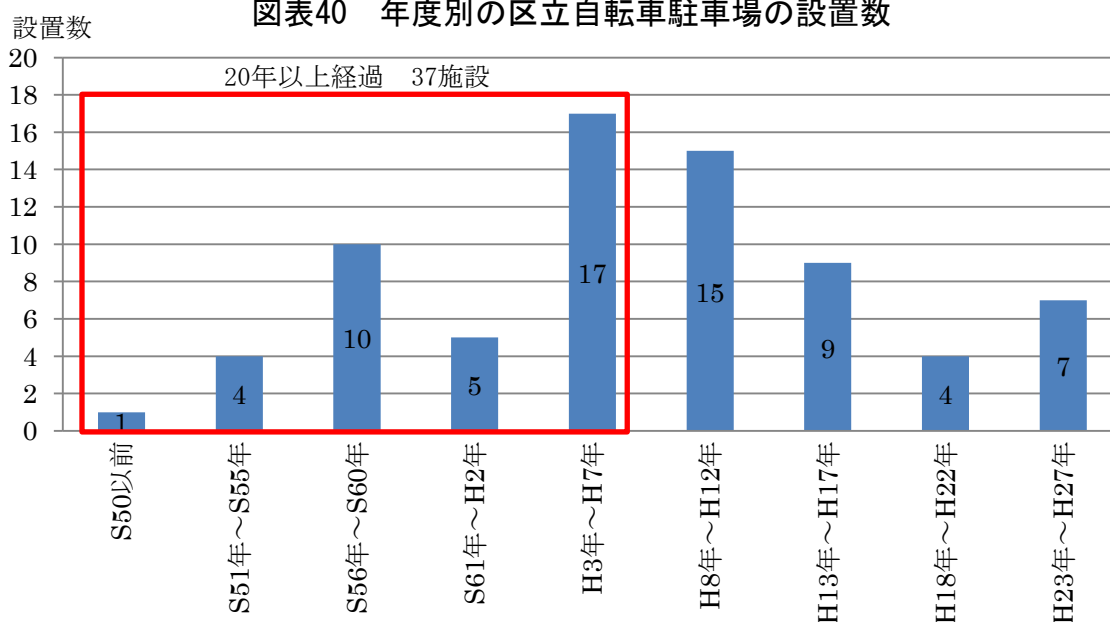
図表 39 練馬区の自転車駐車場等の現状 平成27年4月1日現在

		施設数	収容(運用)台数
自転車 駐車場	区立	72	33,212 うち原動機付自転車 674
	その他公営	12	9,522
計		84	42,734
タウンサイクル		7	2,700

区立自転車駐車場72箇所のうち、借地での運営が42箇所あり、突発的に返還せざるを得ない場合など施設の継続性が課題です。

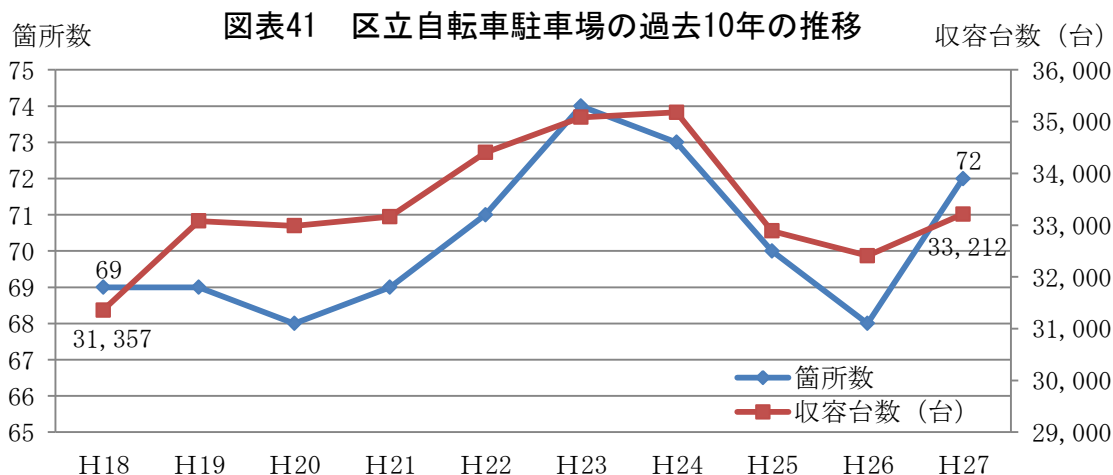
また、施設の約5割が開設から20年以上経過しており、建物や管理施設の老朽化が進んでいます。

図表40 年度別の区立自転車駐車場の設置数



(2) 区立自転車駐車場の過去10年の推移

区立自転車駐車場は、平成18年度の69箇所から平成27年度が72箇所となり、3箇所増加しました。また、収容台数は31,357台から33,212台となり、1,855台増加しました。



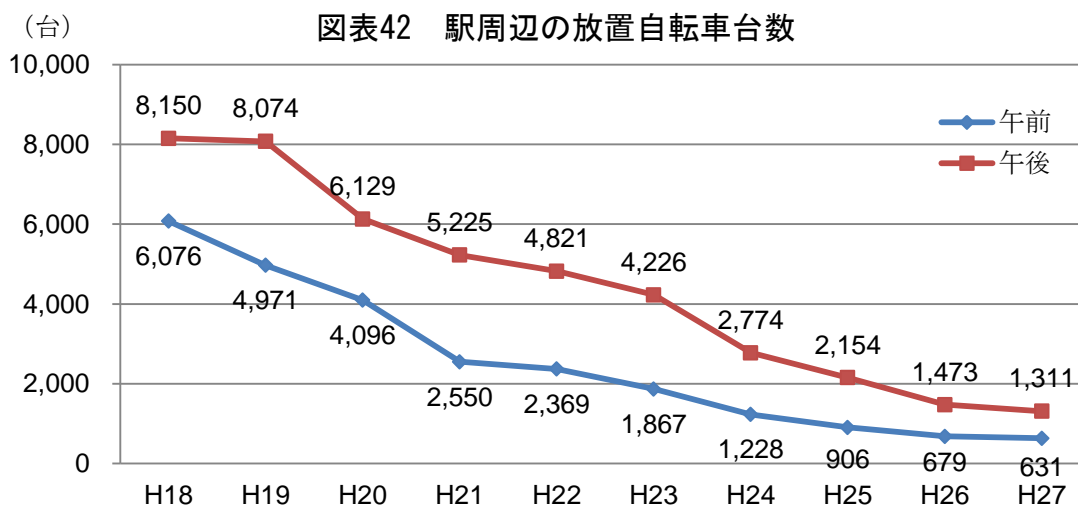
(3) 放置自転車対策の状況

これまで練馬区では、自転車駐車場やタウンサイクルの整備と放置自転車の撤去に取り組むことにより、午前の通勤・通学等による放置自転車の削減に努めてきました。その結果、放置自転車台数は、ピーク時(平成7年:13,142台)の約1/20以下に減少しています。

過去10年においては、午前の放置自転車が平成18年度の6,076台から平成27年度の631台となり、約1/10に減少しています。

一方、午後の放置自転車は平成18年度の8,150台から平成27年度の1,311台となり、約1/6の減少に留まっています。

今後は、午前の対策に加え、午後の買物客等による短時間の放置自転車対策が必要です。



(4) 自転車駐車場の維持管理の現状

区立自転車駐車場やタウンサイクルは、平成 18 年度から指定管理者制度を導入し、施設の維持管理や運営を行っています。

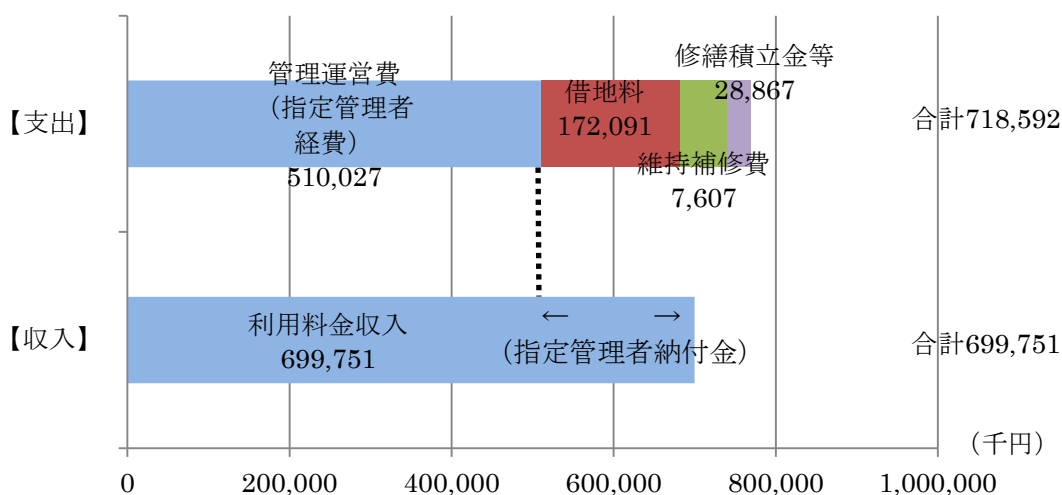
① 自転車駐車場の年間の維持管理費と収入（過去 5 年平均）

維持管理に要する費用は、管理運営費（指定管理者経費）と、区が支出する借地料、施設の修繕費、複合施設の共用修繕積立金等であり、年間約 7.2 億円です。一方、自転車駐車場の利用料金収入は約 7.0 億円です。

指定管理は、利用料金制を採用しており、利用料金収入は指定管理者が収受し、管理運営費を除いた約 1.9 億円が区に納付されています。

区が支出している費用は約 2.1 億円であり、納付額に対して約 0.2 億円多くなっています。

図表 43 年間の維持管理費と収入



② 今後 10 年間にかかる自転車駐車場の維持管理費の試算

今後 10 年間にかかる自転車駐車場とタウンサイクルの維持管理の費用は、現在の施設用地の借地を継続した場合、約 7.2 億円になります。引き続き利用料金による収入を活用して維持管理を行います。

4.2 自転車駐車場の整備と維持管理の方針

(1) 自転車駐車場の整備の方針

現在、自転車駐車場は必要な台数が確保されています。現状の台数が確保されていれば、既存駅では新規の整備の必要はありません。

借地として運営している施設、都市計画道路や河川事業の予定地内を借りて運営している施設については、返還により台数が減る場合があります。駅周辺等の利用率の高い重要な箇所など、自転車の乗り入れ台数に応じた用地取得を進めます。また、東京都と連携して、道路区域内の整備を行うなど、必要な台数を確保します。

(2) 自転車駐車場の維持管理の方針

① 放置自転車対策

駅周辺の商店街直近の施設では、買い物等の「短時間利用」の対策を進めます。管理機器の更新の際には、短時間の利用は無料で、一定時間が経過すると有料となるような設定が可能なゲートやラックを導入します。

また、駅からの距離や施設の階数の利便性に応じた利用料金を設定し、施設の稼働を平準化します。

② 指定管理者との役割分担

引き続き、指定管理者制度により、効率的な施設管理を進めます。あわせて利用率の一層の向上に努めます。

施設の維持管理については、区による施設改修と、指定管理者による日常的な維持補修があります。今後は、指定管理者による設備等更新の範囲を拡大し、迅速な対応によるサービスの向上を目指します。

③ 区民との協働

各駅周辺において、商店会や町会・自治会などとの協議を進め、地域住民との協働による施設の管理や放置自転車対策に取り組みます。

図表 44 区立自転車駐車場一覧 (1/2)

No.	駅名	自転車駐車場名	開設	収容台数(台)			借地
				自転車	原付	計	
1	江古田駅	江古田駅	平成7年	840	40	880	○
2		江古田駅第二	平成12年	178	0	178	
3		江古田駅第三	昭和55年	104	15	119	
4		江古田栄町	平成6年	60	0	60	○
5	練馬駅	練馬駅北地下	平成26年	700	0	700	
6	豊島園駅	豊島園駅西	昭和51年	322	0	322	○
7		豊島園駅東	平成5年	80	0	80	
8	練馬高野台駅	練馬高野台駅南	平成11年	532	0	532	○
9	石神井公園駅	石神井公園駅北	昭和58年	796	104	900	
10		石神井公園駅北第二	平成5年	768	32	800	
11		石神井南	平成6年	1,046	10	1,056	
12	大泉学園駅	中島橋	昭和51年	97	28	125	
13		東大泉	平成27年	440	0	440	
14		東大泉第三	平成8年	67	0	67	○
15		大泉学園駅北	平成10年	150	0	150	
16		大泉学園駅北第二	平成11年	307	28	335	
17		大泉学園駅北第三	平成19年	1,524	0	1,524	
18		大泉学園駅北第四	平成26年	500	0	500	
19		大泉学園駅北口地下	平成13年	1,092	0	1,092	
20		大泉学園駅南第一	昭和50年	148	0	148	○
21		大泉学園駅南第二	平成15年	450	0	450	
22		大泉学園駅南バス通り	平成10年	1,125	75	1,200	○
23		大泉学園駅南口地下	平成14年	672	0	672	
24		大泉学園駅西第三	平成13年	180	0	180	○
25		学園通り	昭和62年	201	0	201	
26	大泉バス停	大泉北出張所バス停	平成8年	336	14	350	
27		風致地区バス停	昭和59年	120	0	120	○
28		風致地区バス停第二	平成4年	260	0	260	○
29		風致地区バス停第三	平成4年	56	0	56	
30		都民農園バス停	昭和63年	325	0	325	○
31	保谷駅	南大泉	平成6年	2,420	76	2,496	○
32	上石神井駅	上石神井駅北第一	昭和51年	136	0	136	○
33		上石神井駅北第二	昭和58年	381	0	381	○
34		上石神井駅北第三	昭和60年	400	25	425	○
35		上石神井	平成6年	639	0	639	
36		上石神井駅南	平成7年	212	10	222	○
37		上石神井駅南第二	平成12年	125	0	125	○
38		上石神井駅南第三	平成27年	150	0	150	
39			上石神井立野橋	平成8年	243	10	253

図表 44 区立自転車駐車場一覧 (2/2)

No.	駅名	自転車駐車場名	開設	収容台数(台)			借地
				自転車	原付	計	
40	武蔵関駅	武蔵関駅西	昭和56年	596	14	610	○
41		庚申橋	平成元年	123	0	123	
42		武蔵関駅南	平成2年	260	0	260	
43		武蔵関駅東	平成17年	278	0	278	○
44		武蔵関駅南第二	平成4年	246	0	246	
45		武蔵関駅北	平成9年	430	0	430	○
46		武蔵関駅北第二	平成13年	240	0	240	○
47		東武練馬駅	北町二丁目	平成4年	231	0	231
48	小竹向原駅	小竹向原駅	昭和60年	849	0	849	○
49	氷川台駅	氷川台駅第一	昭和58年	822	0	822	○
50		氷川台駅第二	昭和59年	359	0	359	○
51		氷川台駅第三	平成8年	187	0	187	○
52		氷川台駅第四	平成15年	532	47	579	○
53		氷川台駅第五	平成23年	160	0	160	○
54		氷川台駅第六	平成23年	180	0	180	○
55		氷川台駅第七	平成23年	60	0	60	○
56		氷川台駅第八	平成26年	150	0	150	○
57	平和台駅	平和台駅第二	昭和61年	650	0	650	○
58		平和台駅第四	平成18年	437	0	437	○
59		早宮	平成6年	560	0	560	○
60		早宮第二	平成8年	504	38	542	
61		早宮第三	平成8年	293	0	293	○
62		平和台駅前地下	平成8年	341	0	341	○
63		早宮第四	平成22年	175	0	175	○
64	地下鉄赤塚駅	地下鉄赤塚駅南	昭和57年	955	43	998	
65	新桜台駅	新桜台駅	昭和58年	231	0	231	
66	新江古田駅	新江古田駅	平成11年	186	0	186	
67	練馬春日町駅	練馬春日町駅	平成4年	1,004	0	1,004	
68	光が丘駅	田柄	平成3年	181	19	200	
69		光が丘	平成3年	2,220	0	2,220	○
70		光が丘第二	平成4年	352	46	398	○
71		光が丘第三	平成14年	390	0	390	○
72		光が丘第四	平成20年	174	0	174	○
		合 計		32,538	674	33,212	42

図表 45 ねりまタウンサイクルー一覧

No.	駅名	施設名	開設	供用台数(台)	借地
1	練馬駅	練馬	平成4年	400	
2	石神井公園駅	石神井公園	平成6年	400	
3	大泉学園駅	大泉学園駅北口	平成4年	600	○
4		大泉学園駅南口	平成14年	500	
5	上石神井駅	上石神井	平成5年	400	
6	東武練馬駅	東武練馬	平成4年	200	○
7	練馬春日町駅	練馬春日町	平成8年	200	○
		合 計		2,700	3

4.3 自動車駐車場の現状

(1) 区立自動車駐車場の開設状況

練馬区には、以下の通り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・南口駐車場の4箇所あり、収容台数は1,057台です。

練馬駅北口地下駐車場は、開設から20年以上が経過しており、今後、施設の改修や管理機器の更新を進める必要があります。

図表 46 練馬区の自動車駐車場の開設状況

駐車場名	開設	収容台数
練馬駅北口地下 駐車場	平成7年 (平成18年に都から区へ移管)	490台
石神井公園駅北口 駐車場	平成14年	287台
大泉学園駅北口 駐車場	平成13年	38台
大泉学園駅南口 駐車場	平成14年	242台
合計		1,057台

(2) 自動車駐車場の維持管理の現状

平成 18 年度から指定管理者制度を導入し、施設の維持管理・運営を行っています。

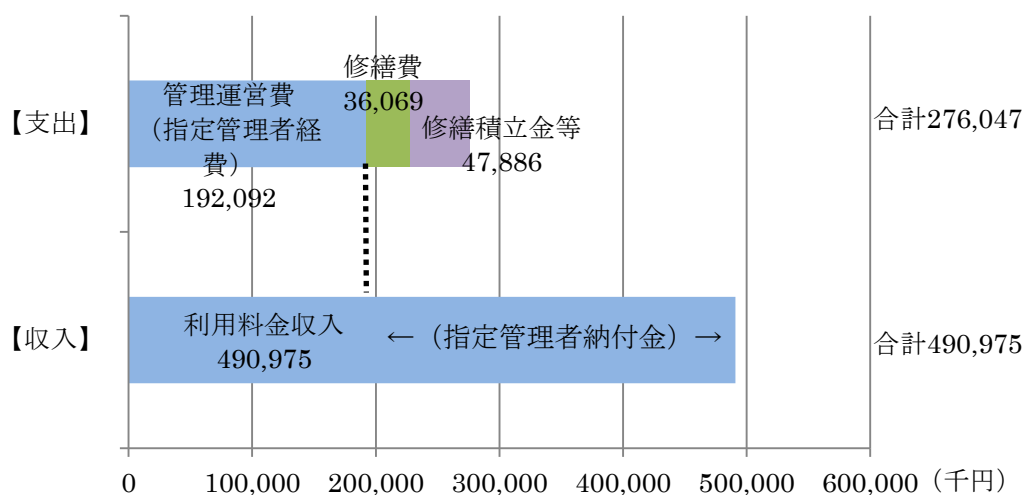
① 自動車駐車場の年間の維持管理費と収入（過去 5 年平均）

維持管理に要する費用は、管理運営費（指定管理者経費）と、区が支出する施設の修繕費、複合施設の共用修繕積立金等であり、年間約 2.7 億円です。一方、駐車場の利用料金収入は約 4.9 億円です。

指定管理は、利用料金制を採用しており、利用料金収入は指定管理者が収受し、管理運営費を除いた約 3.0 億円が区に納付されています。

区が支出している費用約 0.8 億円に対して、納付額が約 2.1 億円多くなっています。

図表 47 年間の維持管理費と収入



② 今後 10 年間にかかる自動車駐車場の維持管理費の試算

今後 10 年間にかかる駐車場等の維持管理の費用は、約 2.8 億円になります。引き続き利用料金による収入により維持管理を行います。

4.4 自動車駐車場の整備と維持管理の方針

(1) 自動車駐車場の整備方針

現在、駅周辺において自動車駐車場は、民間の施設が充実しています。民間施設の整備状況や利用実態を考慮し、今後、区立自動車駐車場の新設は行いません。

(2) 自動車駐車場の維持管理の方針

① 計画的な修繕の実施

練馬駅北口地下駐車場については、老朽化を見据えて、適切な時期に修繕を実施することで、安全性の確保と経費の抑制、効率的な維持管理を目指します。

複合ビル内の3施設(石神井公園駅北口、大泉学園駅北口・南口駐車場)については、管理組合と調整を図りながら修繕等を実施します。

② 指定管理者との役割分担

引き続き、指定管理者制度により、効率的な施設管理を進めます。

施設の維持管理については、区による施設改修と、指定管理者による日常的な維持補修があります。今後は、指定管理者による設備等更新の範囲を拡大し、迅速な対応によるサービスの向上を目指します。