



練馬区地域公共交通計画の策定に向けた 基本的な考え方（案）

練馬区交通計画

計画名		計画概要
練馬区都市交通 マスタープラン	 <p>練馬区 都市交通 マスタープラン</p> <p>だれもが快適に移動できる交通環境を目指して</p> <p>練馬区</p>	<p>目標年次：2028年</p> <p>「だれもが快適に移動できる交通環境を目指して」という基本理念として、交通施策を展開するための基本的な考え方を「移動しやすさの向上」「にぎわいの向上」「安全性の向上」「環境負荷の低減」の4つを掲げ、鉄道等の立体化による踏切除去、南北道路の整備促進、交通網の充実などの具体的な施策に取り組んでいる。 (平成20年3月 策定)</p>
公共交通空白地域 改善計画	 <p>公共交通空白地域改善計画 (改定)</p> <p>平成29年3月</p> <p>練馬区</p>	<p>目標年次：2028年</p> <p>練馬区都市交通マスタープランにおいて、駅から800メートル以上、バス停(30分1便以上)から300メートル以上離れ、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、本計画において、みどりバスの再編や既存路線バスの増便・新規導入などにより空白地域の改善を図っている。 (平成21年3月 策定) (平成29年3月 改定)</p>

大江戸線の延伸・西武池袋線連続立体交差事業

大江戸線の延伸

国・東京都における計画上の位置づけ

- 平成27年 / 東京都
広域交通ネットワーク計画
優先的に検討すべき路線
- 平成28年 / 国
交通政策審議会答申198号
進めるべき6つのプロジェクト
- 令和4年～ / 東京都
「未来の東京」戦略
関係者と事業化について協議・調整を進める



西武池袋線連続立体交差事業



富士街道高架化前



富士街道高架化後

練馬高野台駅から大泉学園駅間にて、連続立体交差事業を実施。

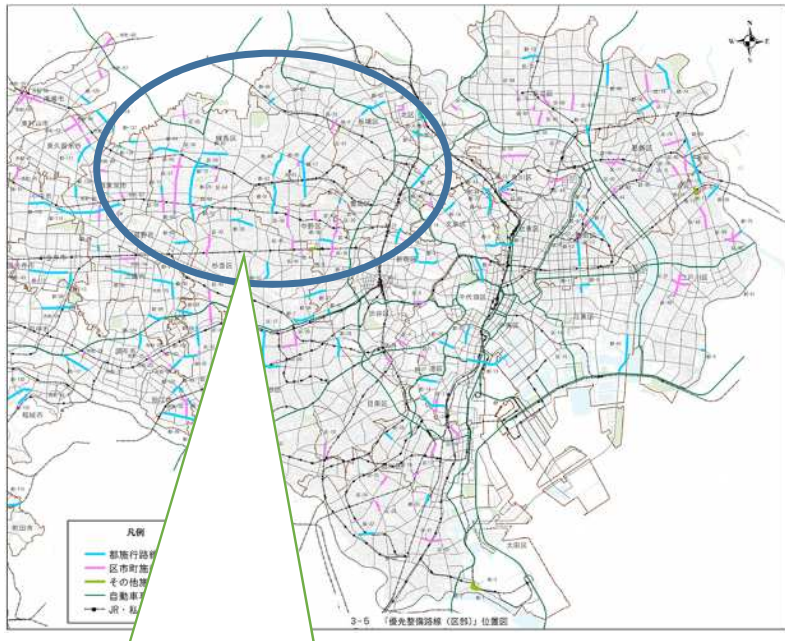
平成27年3月 全線高架化 完了
平成29年3月 連続立体交差事業 事業完了

【連続立体交差事業の効果】

- ・ 踏切の遮断が解消
- ・ 富士街道の渋滞が解消
- ・ 富士街道の平均旅行速度が向上 など

都市計画道路の整備・みどりバスの再編

都市計画道路の整備



練馬区は「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）」において、18.5kmを優先整備路線に位置付け、23区内で**最長規模となる約6.2km（令和5年度末）に事業着手した。**

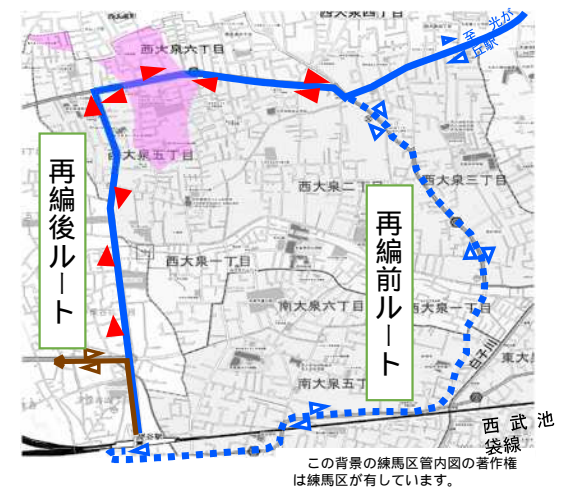
出典：東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）

みどりバスの再編

南大泉ルート新設 （平成23年12月実施）



保谷ルート再編 （令和4年10月実施）



再編により

- ・起終点を保谷駅北口に変更し、踏切を通過しないルートに変更
- ・西大泉六丁目の公共交通空白地域を通るルートに変更

定時性の確保
公共空白地域の改善

バス待ち環境の改善・シェアサイクルの活用促進

バス待ち環境の改善

国際興業「光が丘IMA」停留所
ベンチ、上屋の設置



施行前



令和元年 8月 完成

練馬駅バス停留所 1番乗り場
整列乗車対策



施行前

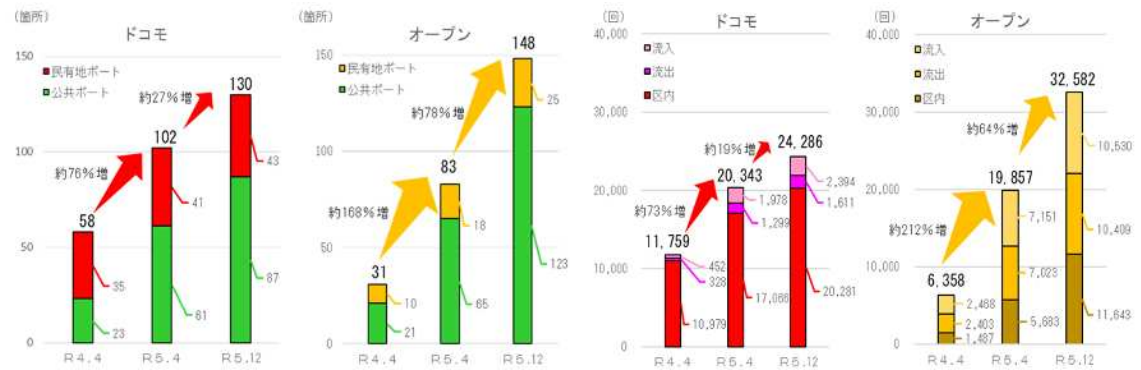


令和元年11月 完成

シェアサイクルの活用促進

ポート数およびラック数の推移

利用者数の推移



令和4年4月時点と比較し、ポート数、ラック数と約3倍に増加しており、ポート数の増加に合わせシェアサイクルの利用者数も増加している。また、ドコモとオープン合わせたポート数は23区内で最多となっている。



石神井公園駅南口ポート

練馬区のこれまでの取組と今後の課題

		これまでの取組（実施・一部実施）	今後の課題	
練馬区の （公共） 交通体系	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）の連続立体交差事業 ホームドアの設置 駅施設の2ルート目のエレベーター設置 乗継経路のバリアフリー化（江古田駅、石神井公園駅） 	<ul style="list-style-type: none"> 大江戸線の整備促進 西武新宿線の連続立体交差事業 駅施設の2ルート目のエレベーター設置 未設置駅でのホームドア設置 駅周辺における交通結節機能の向上 <p>など</p>	
	バス	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 中村南一丁目地域の再編 バス待ち環境の改善 バス案内の看板の設置 路線バスの優先走行 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域への新規路線導入 運転手の確保 環境性能の向上（EVバス、FCバス） バス待ち環境の改善 <p>など</p>
		みどりバス	<ul style="list-style-type: none"> 南大泉ルートの新設・再編 保谷ルート再編 バス停留所の増設 ノンステップバスの導入 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> 増便（30分1便の運行） 運行経費の負担軽減（目標：ランニングコストの50%） 運転手の確保 環境性能の向上（EVバス、FCバス） バス待ち環境の改善 <p>など</p>
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場の整備 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の確保 タクシー待ち環境の改善 <p>など</p>	
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 自転車・自動二輪車駐車場の整備 放置自転車防止に向けた啓発活動の促進 レンタサイクルの実施 シェアサイクル社会実験の実施 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自転車・自動二輪車駐車場の整備 民設民営によるシェアサイクルの本格実施 自転車利用の促進 <p>など</p>	

持続可能な地域公共交通へ再構築

今後の課題

鉄道の課題

路線バスの課題

みどりバスの課題

自転車の課題

など

社会経済の変化

人口減少・
高齢化

コロナ禍での
変化

人件費や燃料費
の高騰

働き方の見直し

など

×



地域の交通課題の解決を図るとともに、社会経済の変化に対応した
持続可能な地域公共交通へ再構築

地域公共交通計画の策定

誰もが移動しやすい、便利で快適な交通を構築するため、都市交通マスタープラン、公共交通空白地域改善計画に代わる新たな地域公共交通計画を策定。

計画の役割

- ・ 練馬区にとって望ましい、2040年代を見据えた人々の移動を支える交通のあり方を明らかにする。
- ・ その実現に向けた取組方針、目標、施策を示す。

地域公共交通計画の位置づけ

【区の上位計画】

グランドデザイン構想

目標年次 2048年

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

【東京都の基本方針】

東京における地域公共交通の基本方針

整合

法律に基づき作成

【関連計画】

第3次みどりの風吹くまちビジョン
都市計画マスタープラン
練馬区公共施設等総合管理計画
練馬区地域福祉計画
練馬区環境基本計画2023
第3次練馬区自転車利用総合計画
など

整合

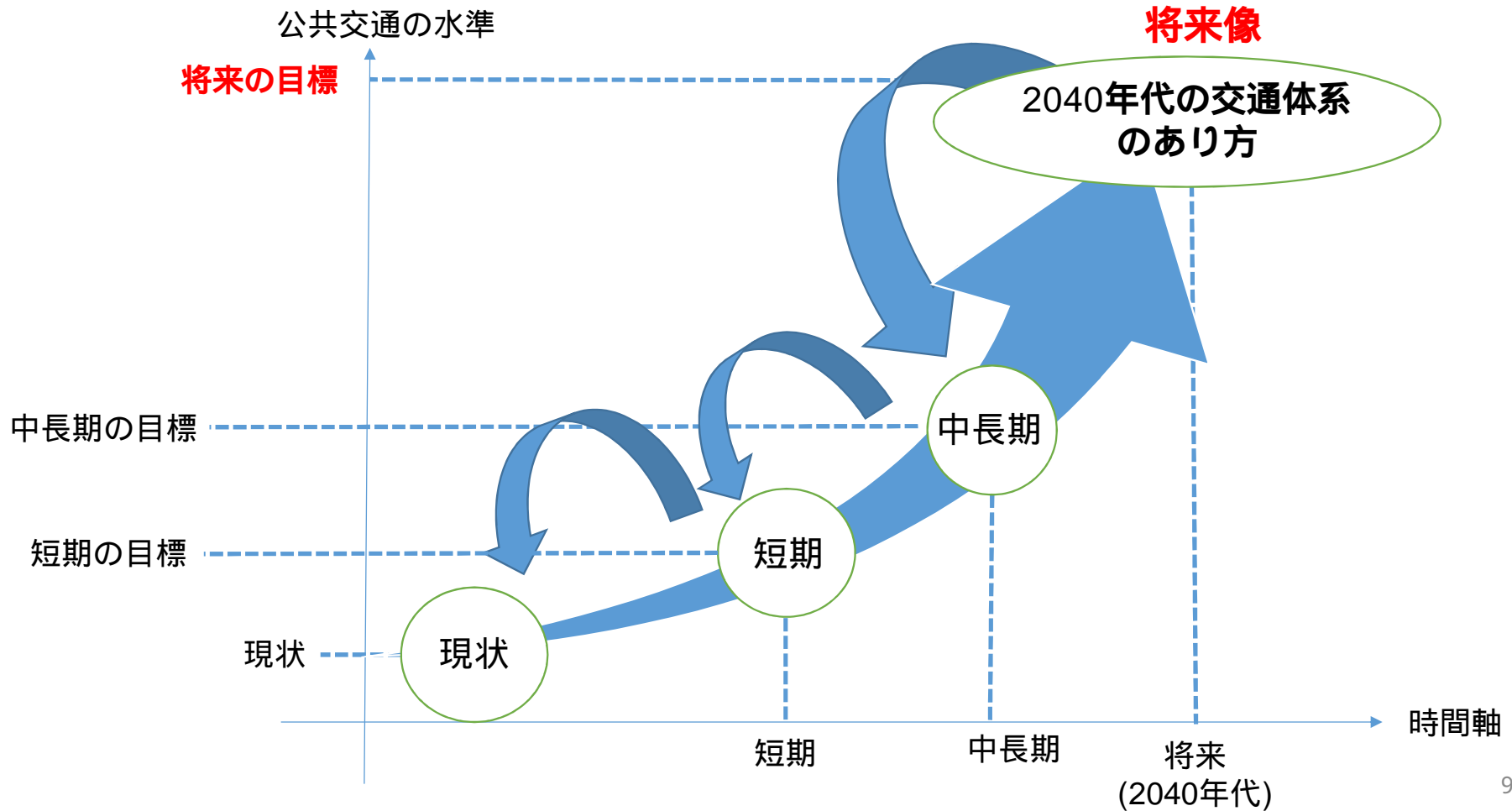
練馬区地域公共交通計画

目標年次 2040年代

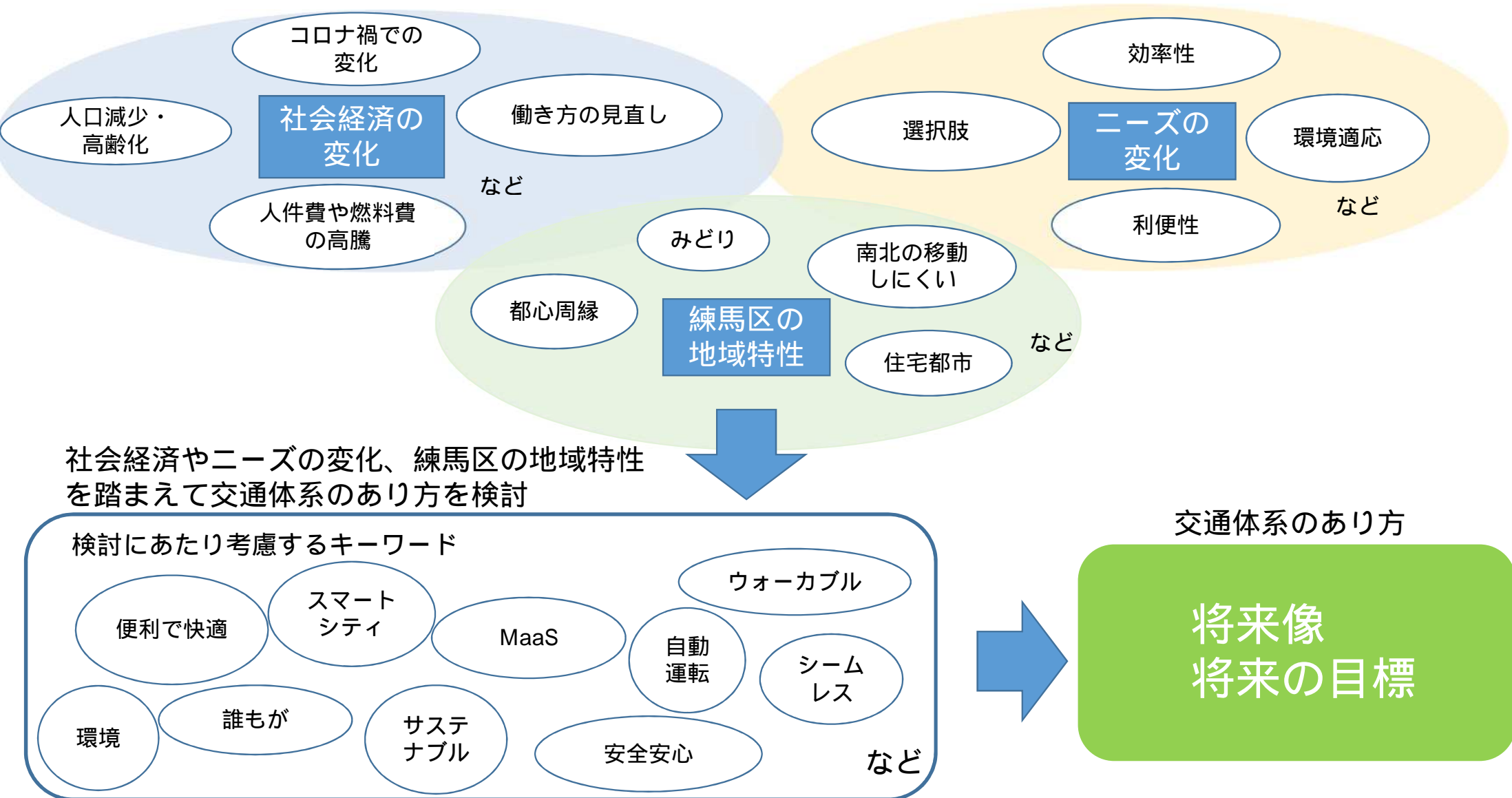
2040年代のあり方からバックキャストで検討

鉄道、バス、タクシー、新たな交通手段等の交通手段の共存や、将来の自動運転の導入など、2040年代を見据えた交通体系のあり方を示し、バックキャストで実現に向けた取組を検討していく。

検討イメージ



将来像と将来の目標を検討



2040年代の練馬区の姿から交通のあり方・施策を検討（想定）

	現在（到達点）	2040年代
人口	<ul style="list-style-type: none"> 練馬区の人口は約74万人 高齢者（65歳以上）は約22.0% 	<ul style="list-style-type: none"> 2041年に練馬区の人口は約75万人でピーク 高齢者（65歳以上）は約26.3%に増加
社会経済	<ul style="list-style-type: none"> AI・自動化の試行 オンラインサービスが普及 消費が中心、シェアリングが普及 女性活躍、外国人雇用限定的 	<ul style="list-style-type: none"> AIの活用・自動化が進展 オンラインサービスが進展 消費からシェアリングへ移行 女性活躍、外国人雇用が進展
環境	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化の取組を加速 みどりの保全、創出 	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化が本格化（2050年までに実質ゼロ） みどりの更なる充実
働き方暮らし方	<ul style="list-style-type: none"> テレワークが一定程度普及 家族と過ごす時間の大切さを再認識 介護や子育て、家事などに大きな負担 	<ul style="list-style-type: none"> 時間や場所を選んで働き暮らす人が増加 ゆとりや質を重視する人が増加 介護や子育て家事などの負担が軽減

区民生活の姿

<高齢者>

商店や公共施設等が集まる駅周辺で買物や友人との交流を行っている。定期的に通院し、健康増進のため広い公園等でウォーキングをしている。

<子育て世帯>

職住が近接し、共働きで仕事、家事、育児のバランスが取れた生活をしている。休日には親子で公園で遊び、区民農園で家庭菜園を楽しんでいる。

<若年層>

SNSで様々な人と交流し、ネット通販で買い物をし、フードデリバリーを利用している。生活用品はレンタルや中古を活用して効率的に整えている。

交通の姿

<高齢者>

自動運転バス、デマンド乗合タクシーやマイクロモビリティで最寄り駅、病院、公園に快適に移動している。駅広や道路の屋外カフェを利用している。

<子育て世帯>

シェアサイクルで最寄り駅、職場、保育園に通っている。鉄道やカーシェアで旅行し、デマンド貸切タクシーで公園や区民農園に移動している。

<若年層>

自転車、電動キックボードで学校や最寄り駅、バイト先に移動している。宅配やデリバリーにより家事を節約して、鉄道で繁華街へ出ている。

誰もが快適に移動できる交通のあり方

- ・鉄道ネットワークが充実
- ・踏切が解消
- ・駅周辺がバリアフリー化
- ・みどり豊かで快適な空間が形成
- ・都市計画道路等が充実
- ・道路、駅周辺が人中心の空間に
- ・多様な交通手段を選べる
- ・既存の交通と新たな交通が共存
- ・シームレスな移動
- ・交通空白地域が解消

乖離

バックキャストで必要な施策を検討

大江戸線延伸等による交通網の充実

交通インフラ
の整備

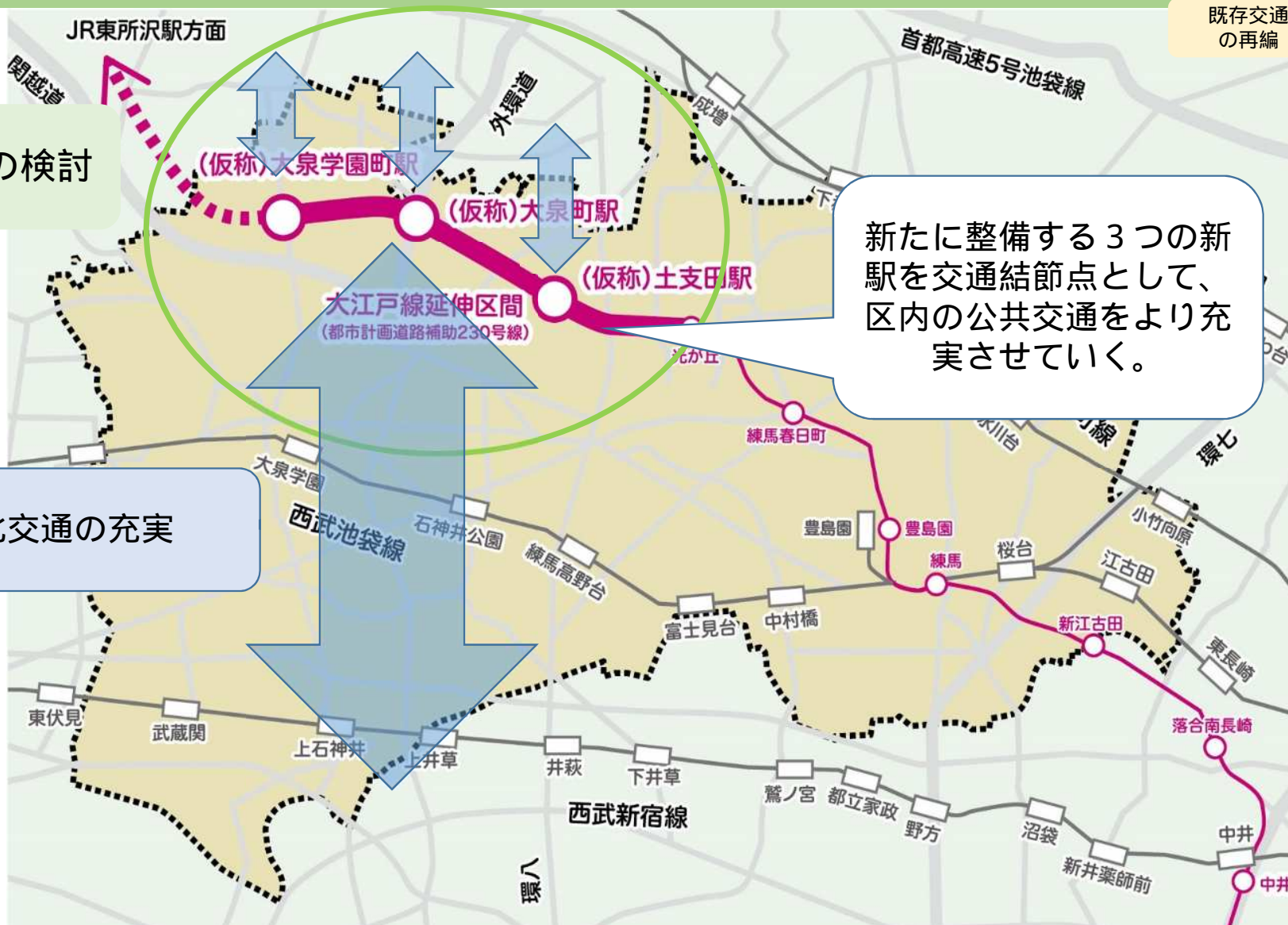
新たな交通
手段の導入

既存交通
の再編

フィーダー交通の検討

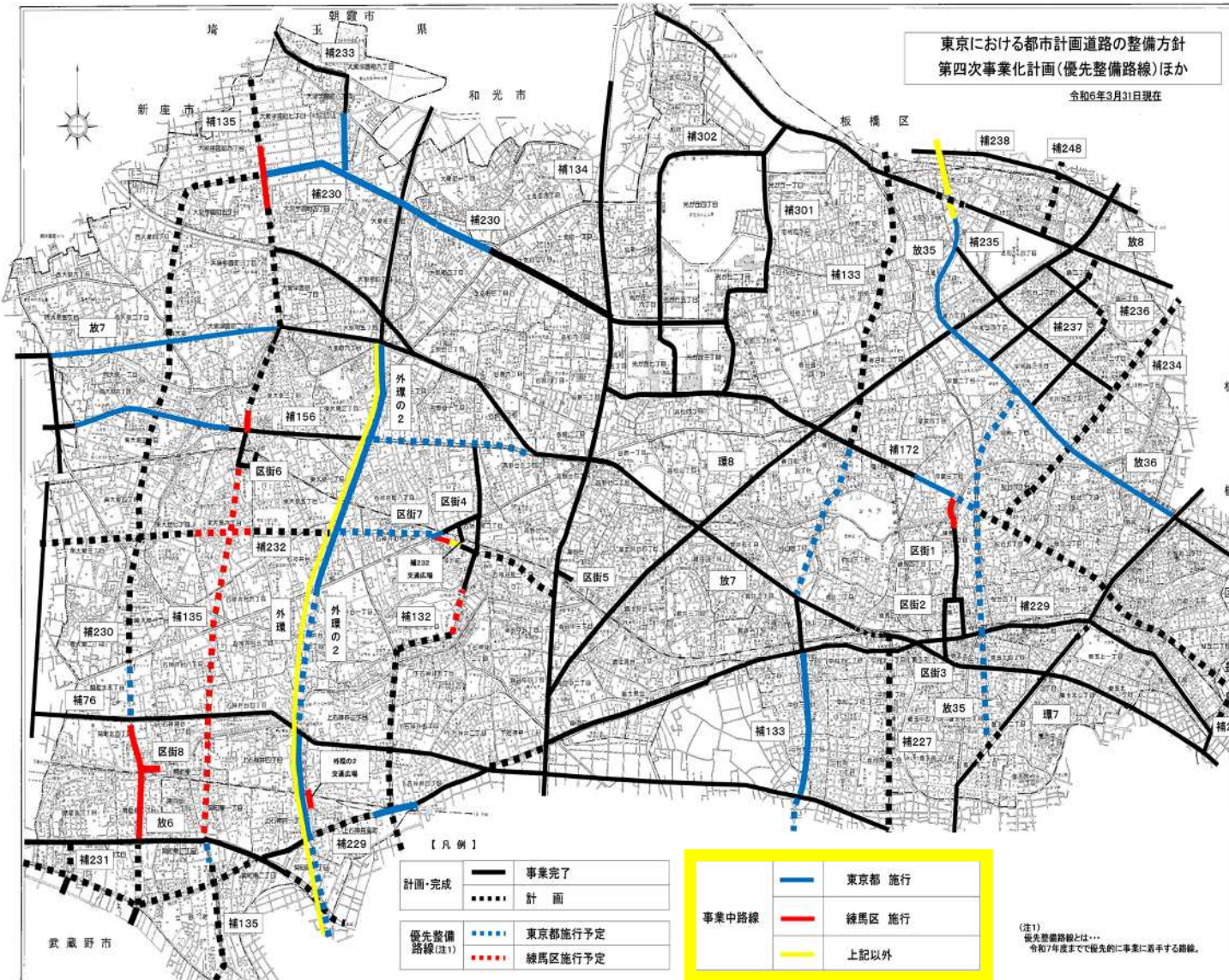
南北交通の充実

新たに整備する3つの新駅を交通結節点として、区内の公共交通をより充実させていく。

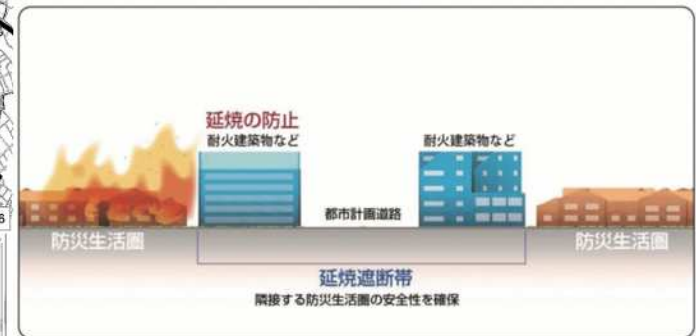


都市計画道路等の整備

交通インフラ
の整備



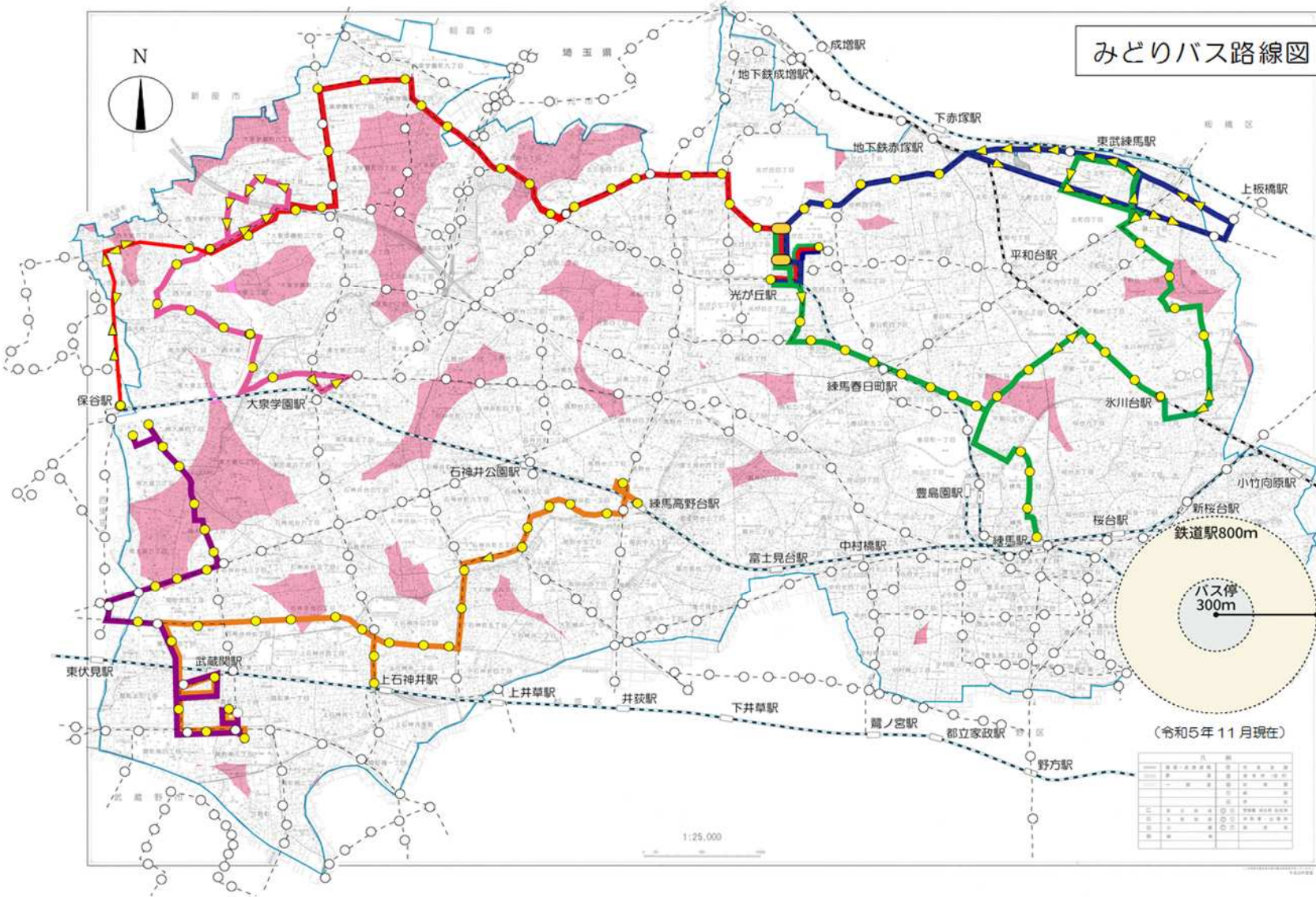
みどりのネットワークの形成



出典：東京都都市整備局
延焼遮断帯の形成

公共交通空白地域の解消

既存交通
の再編



公共交通空白地域

路線バス

みどりバス



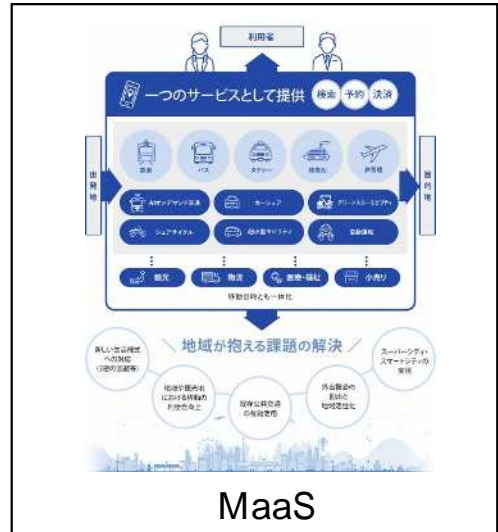
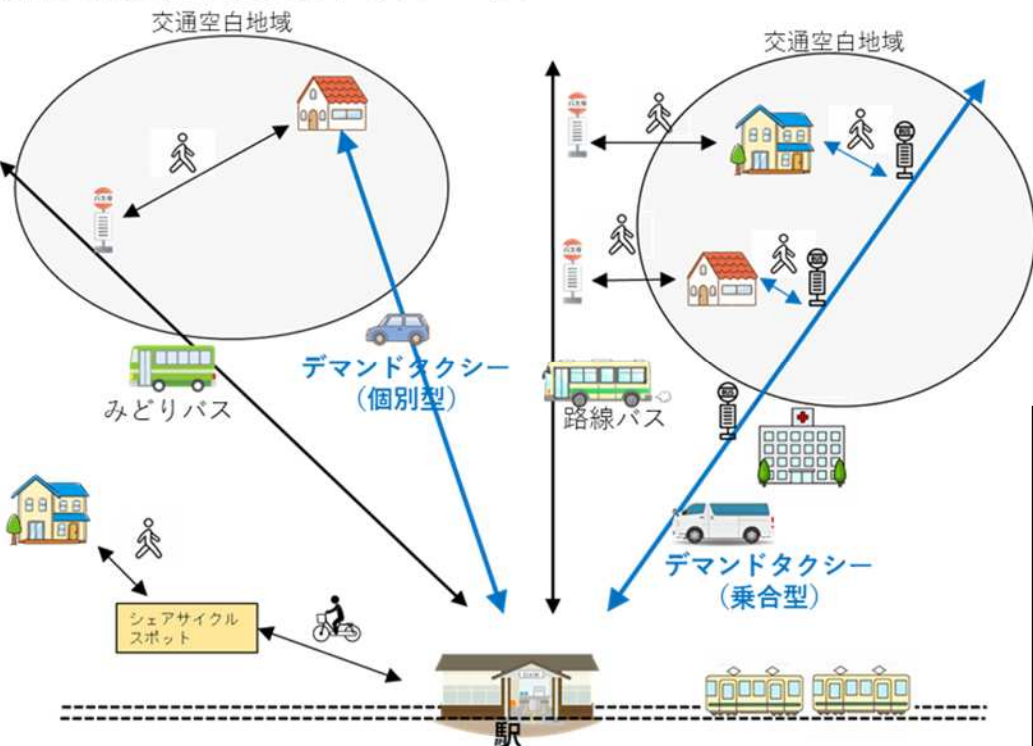
持続可能なモデルに
再編

新たな交通手段の導入

新たな交通手段の導入

地域特性に合った新たな交通手段を導入し、鉄道、バス、タクシーなどの既存の交通手段との共存や将来の自動運転の導入など、2040年代を見据えた交通体系を構築する。

新たな交通手段の導入（イメージ）



(出典：国土交通省)

駅前広場の整備

新たな交通手段の導入

駅周辺の交通環境の充実

ペDESTリアンデッキの整備



デジタルサイネージの設置



スマートバス停の設置



道路空間の再編



賑わいの創出



みどりの形成

電動キックボード・マイクロモビリティの整備促進

(出典：国土交通省、LUUP HP、経済産業省)



(出典：国土交通省・駅まちデザイン検討会)

シェアサイクルの整備促進



道路空間の利活用や高架下の活用について

駅周辺の交通
環境の充実

道路空間の利活用

路肩の柔軟な活用
(カーブサイドマネジメント)



(出典：国土交通省)

ほこみち (歩行者利便増進道路)



(港区・新虎通り)



(千代田区・丸の内仲通り)

高架下の活用

京都市交流促進・
まちづくりプラザ



(出典：京都市交流促進・まちづくりプラザHP)

高架下の親子のあそび場
ガタゴト (GATAGOTO)



保育所



(練馬区・石神井公園駅)

駐輪場



(稲城市・南多摩)

バリアフリーの促進・環境対策 など

駅周辺の交通
環境の充実

ホームドア・2ルート目のエレベータ整備の促進

ホームドア



西武池袋線練馬駅

2ルート目のエレベータ



東京メトロ地下鉄赤塚駅

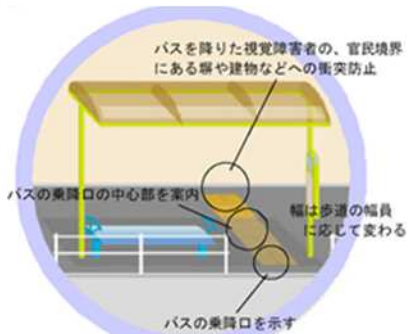
EVバスの導入検討

日野ポンチョEV



(出典：国土交通省)

バス待ち環境の整備促進



バス停留所の
バリアフリー化イメージ



上屋およびベンチの設置例
(練馬区役所停留所)

自転車利用の促進



緑道に沿った歩道
と自転車走行レーン
(練馬区上石神井一丁目)

国道14号
亀戸・小松川地区



今後のスケジュールについて

