

## 当該分野の現状と課題のまとめ

## ■ 練馬区の現状 ■

## (1) 道路整備の状況

- 練馬区の道路率は14.8%と都区部平均を下回っている。一方で道路改良割合は都区部平均と比較しても遜色がない水準である。
- 都市計画道路の完成・概成延長割合は平成17(2005)年度末で54.3%である（都市高速道路および付属街路を除く）。

## (2) 公共交通

- 練馬区内の公共交通網は東西方向に鉄道路線が走り、南北方向はバス路線が中心となっている。
- 一部地域で鉄道・バスなど公共交通不便地域が残存している。
- 練馬区内および区外近接の駅の路線別年間乗降者数は増加し続けている。

## (3) 交通安全

- 練馬区内の交通事故件数は平成14(2002)年以降減少傾向を示しており、それと連動する形で交通事故死傷者数も減少傾向を示している。
- 練馬区の駅周辺の自転車乗り入れ台数はほぼ横ばいとなっているが、自転車駐車場利用台数が増加し、放置率は年々減少している。

## ■ 関連する計画・主要事業 ■

## &lt;&lt;関連する計画&gt;&gt;

- 第八次交通安全計画（平成18～22年度）（平成19年2月）
- 自転車利用総合計画（平成12年5月）

## &lt;&lt;主要事業&gt;&gt;

- 練馬区都市交通マスタープランの策定
- 練馬型コミュニティバスの運行
- エイトライナー整備促進事業
- 西武池袋線連続立体交差事業
- 大江戸線延伸促進事業
- 都市計画道路（地区幹線道路）の整備
- 生活幹線道路の整備
- 東京外かく環状道路計画に関する事業
- 快適なみちづくり事業（環境に配慮した道路整備事業）
- 自転車駐車場の整備

## ■ 区民の意識 ■

- 平成18年度区民意識意向調査では、「交通安全対策」について「どちらかといえば不満」「不満」の回答者合計が49.2%と全項目中もっとも高い数値となっている。
- 同様に、今後の必要性について「とても必要」「必要」の回答者合計は85.9%であり、全項目中2番目に高い数値となっている。また、「道路や公共交通の整備」（82.8%）も高く当該分野へのニーズが高いことが伺える。

## ■ 当該分野の課題 ■

- 練馬区内の都市計画道路の整備を今後も継続的にすすめ、道路網基盤の充実を図ることが求められる。
- 特に南北方向のバス路線の円滑化と、鉄道・バス・自動車・自転車などの適切な連携による交通体系の整備が課題となる。
- 自転車交通等の活用を促進するにあたっては、その安全性に配慮し、交通事故件数の減少傾向の維持に努めるとともに、放置自転車対策についても継続的に取り組むことが求められる。

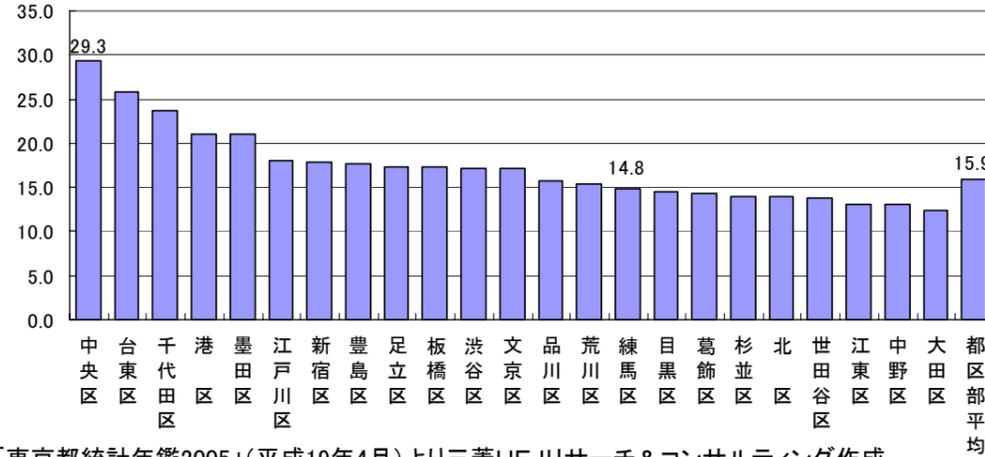
当該分野の現状を示すデータ

(1) 道路整備の状況

①道路の現状

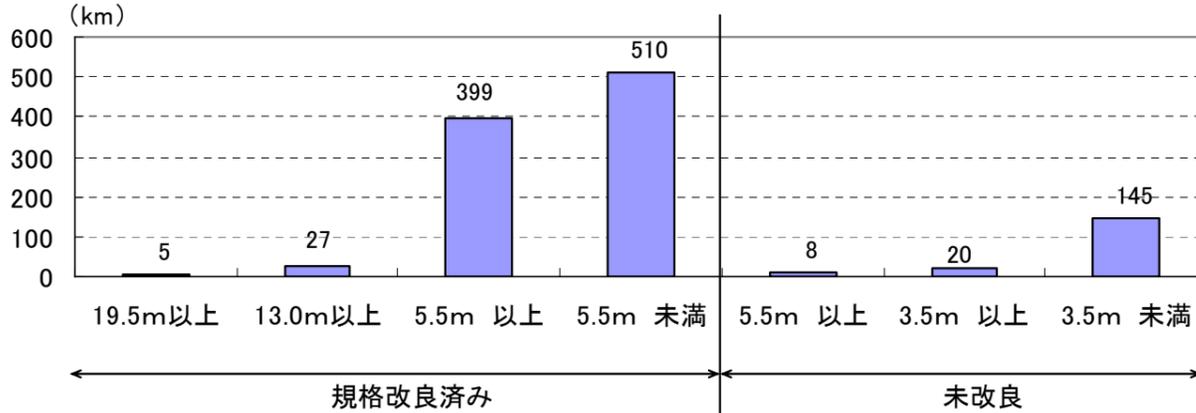
■練馬区の道路率は14.8%であり、都区部平均を下回っている。一方で道路改良割合は8割を超えており、都区部平均と比較しても遜色がない割合となっている。

図表4-44 道路率の23区比較



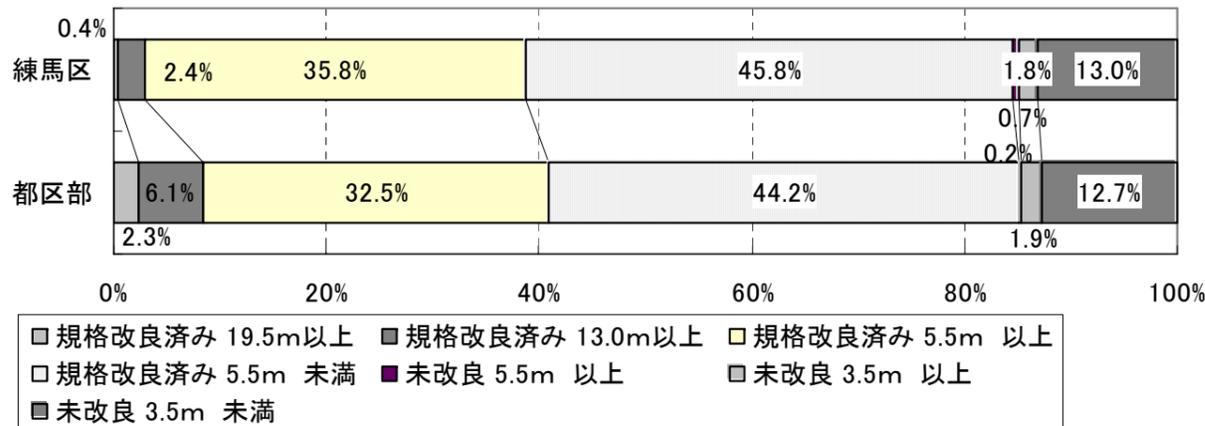
資料)東京都「東京都統計年鑑2005」(平成19年4月)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図表4-45 練馬区の道路幅員別改良状況



資料)東京都「東京都統計年鑑2005」(平成19年4月)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図表4-46 道路幅員別改良状況の道路延長割合の都区部比較

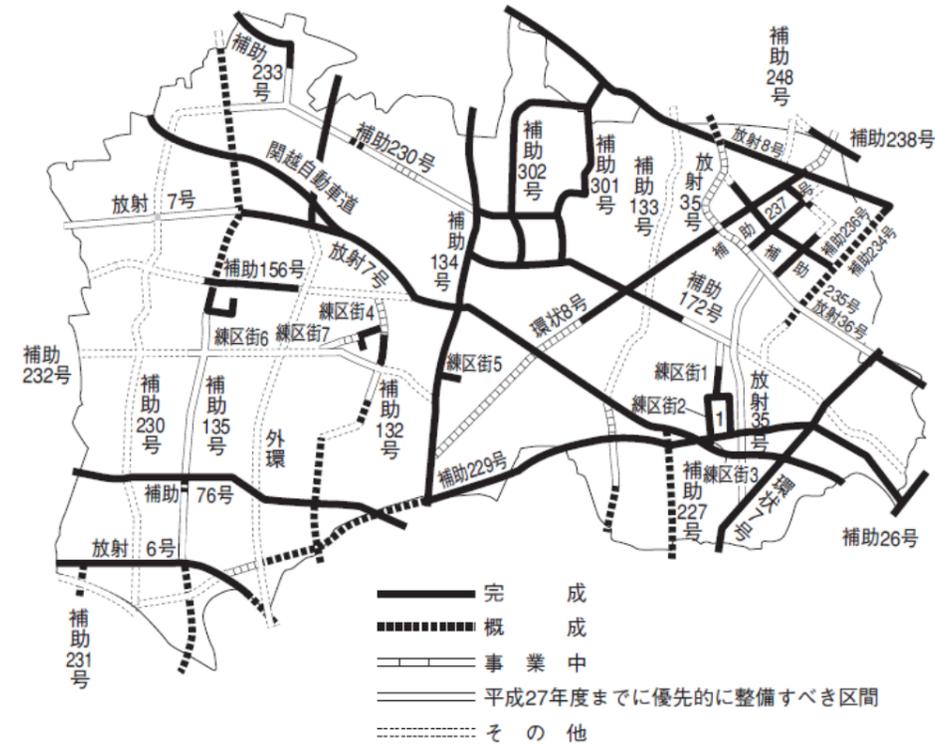


資料)東京都「東京都統計年鑑2005」(平成19年4月)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

②都市計画道路の整備進捗

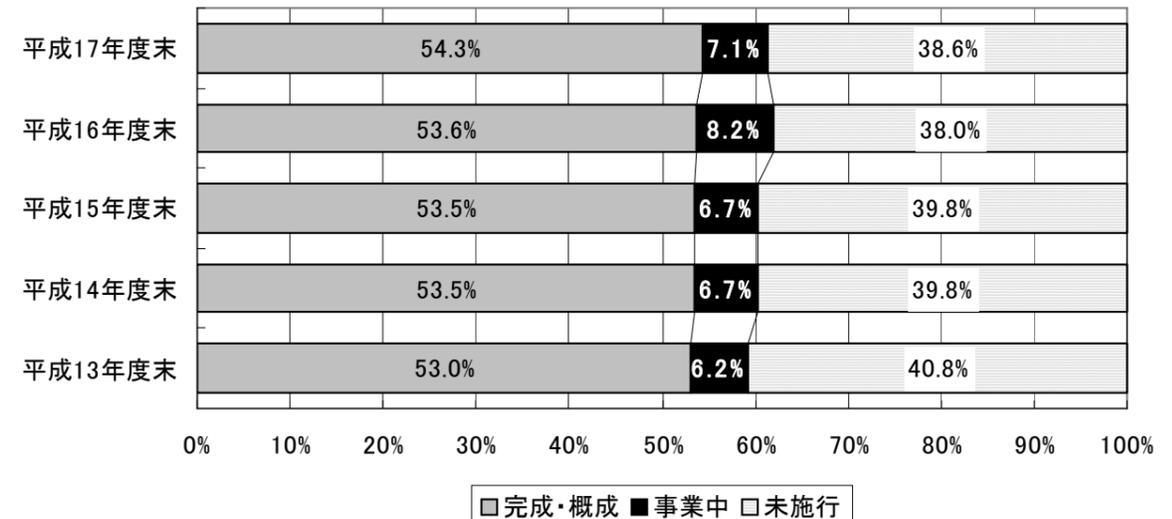
■練馬区の都市計画道路の総延長は108.3kmであり、平成17(2005)年度末の完成・概成延長割合は54.3%である(都市高速道路及び付属街路を除く)。

図表4-47 都市計画道路の事業計画(平成18年3月31日現在)



出典)練馬区「平成18年版練馬区勢概要」

図表4-48 都市計画道路の事業進捗状況

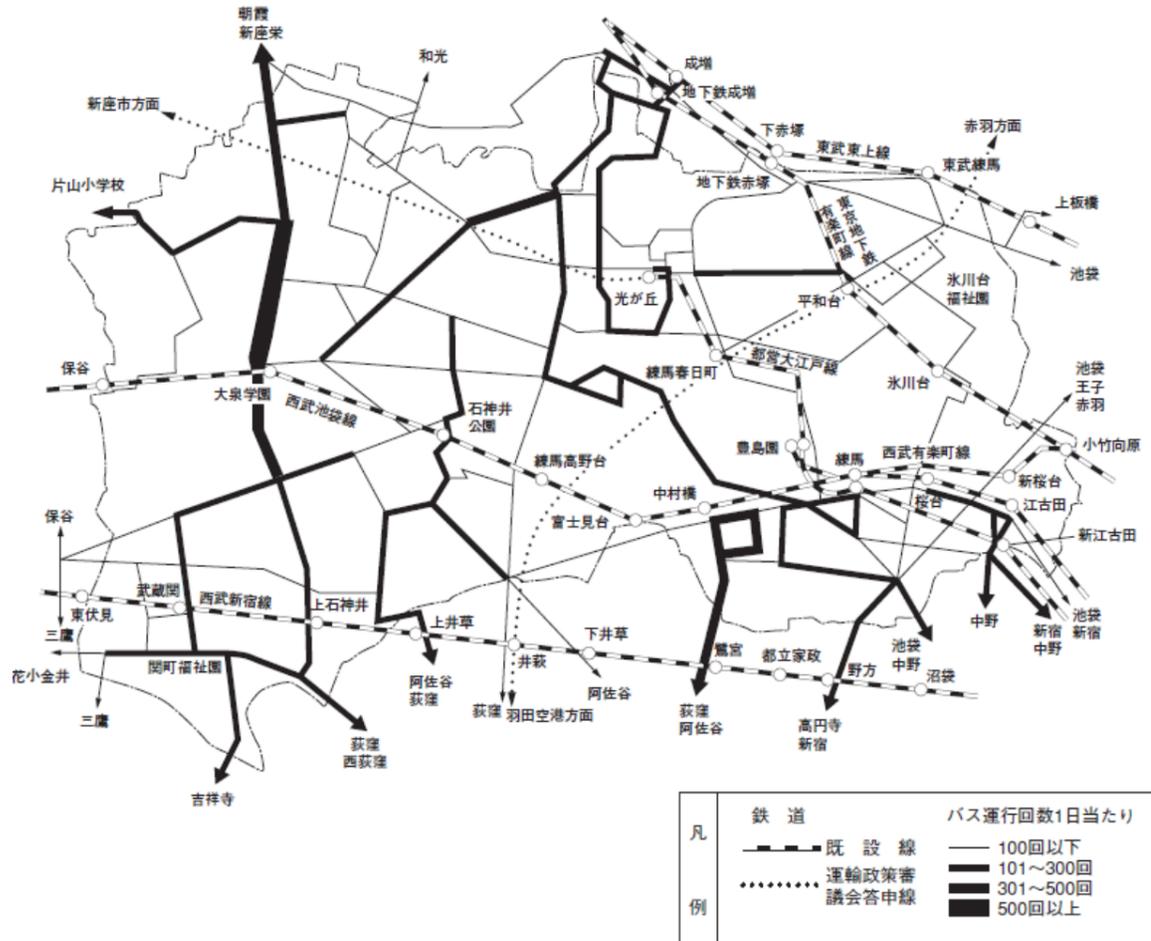


資料)練馬区「練馬区勢概要」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(2) 公共交通

■練馬区内は、鉄道路線が東西方向に区を横断する形で走っており、区内には21の駅がある。一方で南北方向はバス路線が中心となっている。なお、各駅から半径1kmの範囲で区の70%を、1.5kmでは90%の地域をカバーしているが、土支田から大泉北西部にかけては、いわゆる鉄道利用の交通不便地域が残されている。

図表4-49 練馬区の公共交通網(平成18年3月31日現在)



出典)練馬区「平成18年版練馬区勢概要」

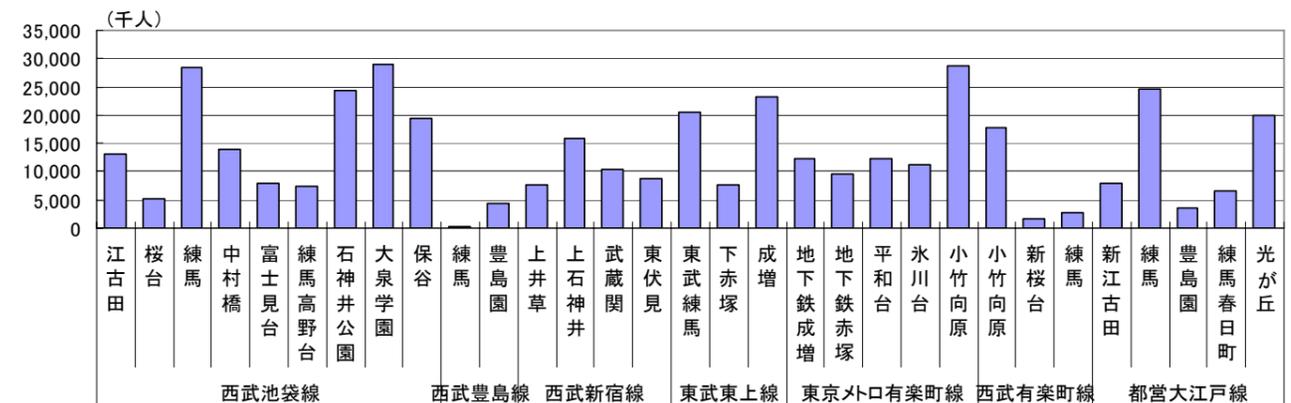
■練馬区内および区外近接の駅の路線別年間乗降者数は増加し続けている。また区内の駅別乗降者数をみると、複数路線が乗り入れる練馬や小竹向原の他、大泉学園、石神井公園、成増、光が丘などの各駅での乗降者数が多い。

図表4-50 練馬区内および区外近接の駅の路線別年間乗降者数の推移



資料)東京都「東京都統計年鑑」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図表4-51 練馬区内および区外近接の駅の駅別乗降者数(平成17年度)



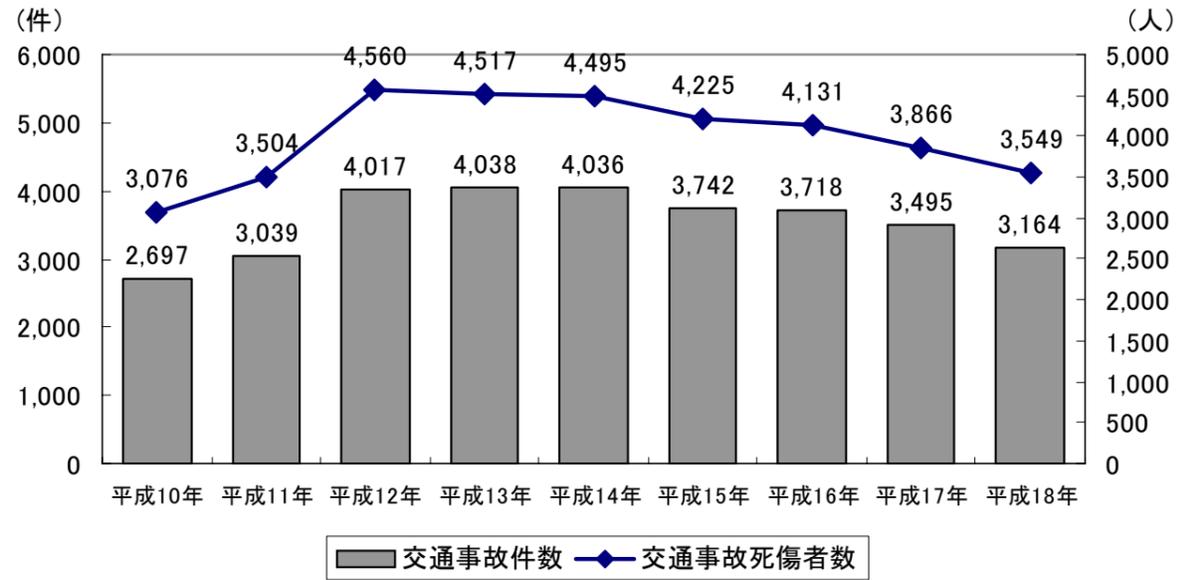
資料)東京都「東京都統計年鑑」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(3) 交通安全

①交通事故

■練馬区の交通事故件数は平成13(2001)年に過去10年で最多を記録した後、減少傾向を示している。また、それと連動する形で交通事故死傷者数も減少傾向を示しており、平成17(2005)年は4,000人を下回る結果となった。

図表4-52 練馬区の交通事故件数・交通事故死傷者数の推移

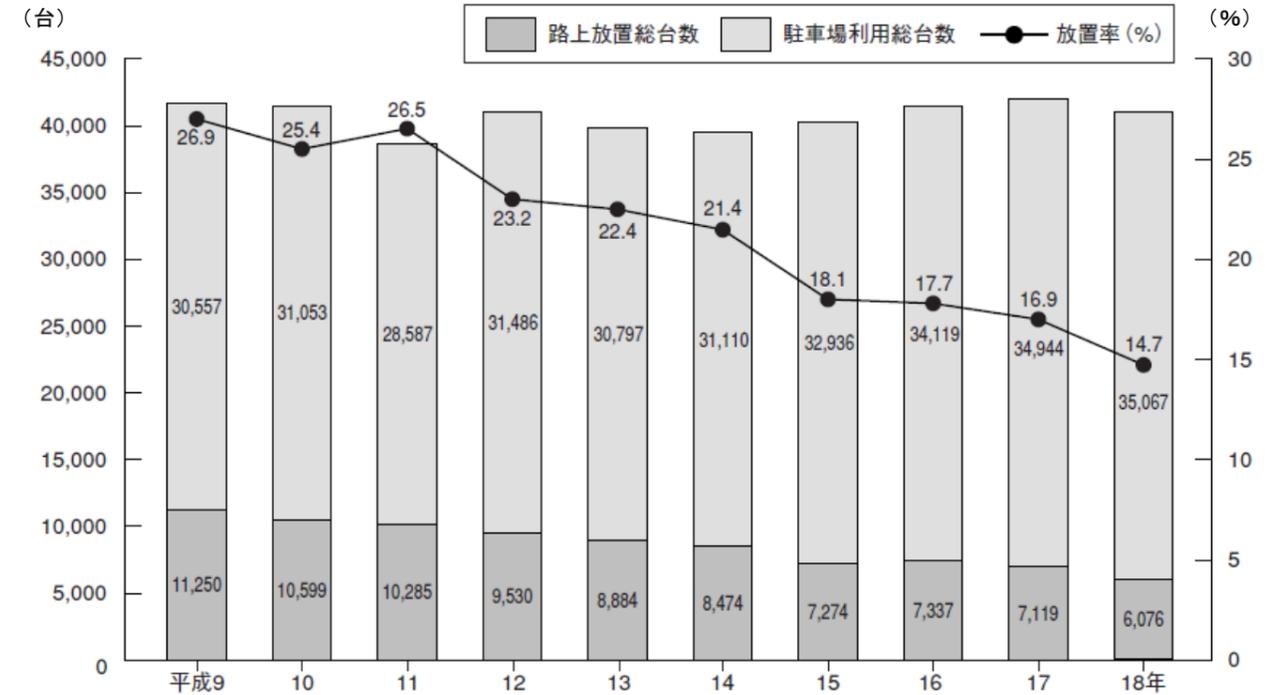


資料)練馬区資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

②放置自転車

■練馬区の駅周辺の自転車乗り入れ台数はほぼ横ばいであるが、自転車駐車場利用台数が増加し、放置率は年々減少している。

図表4-53 駅周辺の自転車利用状況と放置率の推移



注：台数には、自転車のほかバイクを含む。

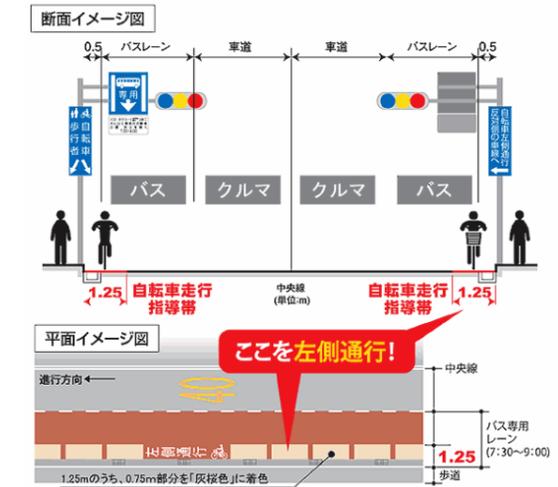
出典)練馬区「平成18年版練馬区勢概要」

当該分野の課題に対応する事例

関連する課題	事例名称	事例の概要
<p>放置自転車対策</p>	<p>イエローカード大作戦(千代田区)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>千代田区では、平成19(2007)年1月から放置自転車に対して施錠式の警告札を取り付ける「イエローカード大作戦」を実施している。警告札を取り外すには区役所などに出向き、再発防止の誓約書を提出したうえで解錠手続をとる必要がある。</li> <li>ただし、施錠された状態でも運行は可能であるため、施錠自転車の半数は鍵の「持ち逃げ」となっており、運用面での見直しを進めている。</li> </ul>
<p>交通安全対策</p>	<p>バス専用レーンを活用した通学時の自転車レーンの設置に関する社会実験(国土交通省、金沢市)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道159号線は歩道が極端に狭い一方で多数の高校の生徒が自転車通学に利用するため、特に朝は事故の危険性が高まっている。国道159号は交通量が減少していることから、バスレーンでの自転車通行帯導入の実証実験を平成19(2007)年3月から5月にかけて実施した。</li> <li>実験期間中は浅野川大橋一山の上交差点間で朝7時半から9時のバス専用レーン実施の時間帯に、バスレーンの端を灰桜色に塗り、自転車はそこを必ず左側通行で走るように指導される。</li> </ul>



資料) 千代田区ウェブサイト



資料) 国道159号(浅野川大橋~東山~山の上)交通安全対策協議会ページ(国交省ウェブサイト内)

資料) 報道資料等各種資料をもとに三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成