

# 31 鉄道・道路など都市インフラの整備

## (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、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。

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。27年7月に都から「整備について優先的に検討すべき」5路線の一つとして、また、28年4月には国の諮問機関である交通政策審議会の答申において「進めるべき」6プロジェクトの一つとして、それぞれ評価された。同区間の延伸は、国および都から整備に向けた明確な位置付けを得ている。

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を23年4月に設置し、継続して積み立てている。さらに、区議会、地域住民と共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

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、都は西武池袋線の高架化に取り組んできた。併せて、複々線化事業も、西武鉄道株式会社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、上石神井と武蔵関の2駅があり、また上井草、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、16年6月に策定した踏切対策基本方針において、井荻駅～東伏見駅付近を鉄道立体化の検討対象

区間とし、20年6月には鉄道立体化の可能性を検討していく連続立体交差化の事業候補区間として位置付けた。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。都は、28年3月に井荻駅～東伏見駅付近を、新規に着工を準備する区間に位置付け、29年4月には、国が着工準備箇所として同区間を採択し、国の補助金を受けながら構造形式や施工方法等の検討を進めてきた。31年2月には、都、関係区市および西武鉄道が、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、現在は都市計画決定に向けた手続きを進めている。

### ●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、下赤塚および成増の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、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、14年1月に「練馬区鉄道駅エレベーター等整備事業補助要綱」、18年7月には「江古田駅鉄道駅総合改善事業費補助交付要綱」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

部補助を実施してきた。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。

また、30年3月には「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、令和元年度中の完成を目指し、30年度より西武池袋線練馬駅へのホームドアの整備費用の一部補助を行っている。

区は、更なるバリアフリー化の促進のため、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) 30年度

駅名	乗車	降車	総数
西武池袋線			
江古田	16,949	17,072	34,021
桜台	7,553	7,534	15,087
練馬	65,768	67,170	132,938
中村橋	20,437	20,355	40,792
富士見台	14,036	13,848	27,884
練馬高野台	13,687	13,519	27,206
石神井公園	41,273	41,285	82,558
大泉学園	44,137	43,967	88,104
保谷	31,553	31,490	63,043
西武豊島線			
豊島園	7,317	7,220	14,537
西武新宿線			
上井草	10,727	10,763	21,490
上石神井	22,531	22,428	44,959
武蔵関	16,140	15,803	31,943
東伏見	12,653	12,587	25,240
東武東上線			
東武練馬	30,563	30,633	61,196
下赤塚	8,125	8,301	16,426
成増	29,759	29,979	59,738
東京メトロ有楽町線			
小竹向原(※)	52,415	49,967	102,382
氷川台	20,484	20,320	40,804
平和台	22,269	22,309	44,578
地下鉄赤塚	19,963	19,671	39,634
地下鉄成増	26,519	26,883	53,402
東京メトロ副都心線			
小竹向原(※)	43,861	41,337	85,198
西武有楽町線			
小竹向原(※)	69,796	74,732	144,528
新桜台	4,888	4,644	9,532
都営大江戸線			
新江古田	14,532	14,292	28,824
練馬	40,735	40,724	81,459
豊島園	6,147	6,086	12,233
練馬春日町	11,537	11,463	23,000
光が丘	31,802	31,782	63,584

※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)、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、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、国際興業、関東、京王、都営の 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。

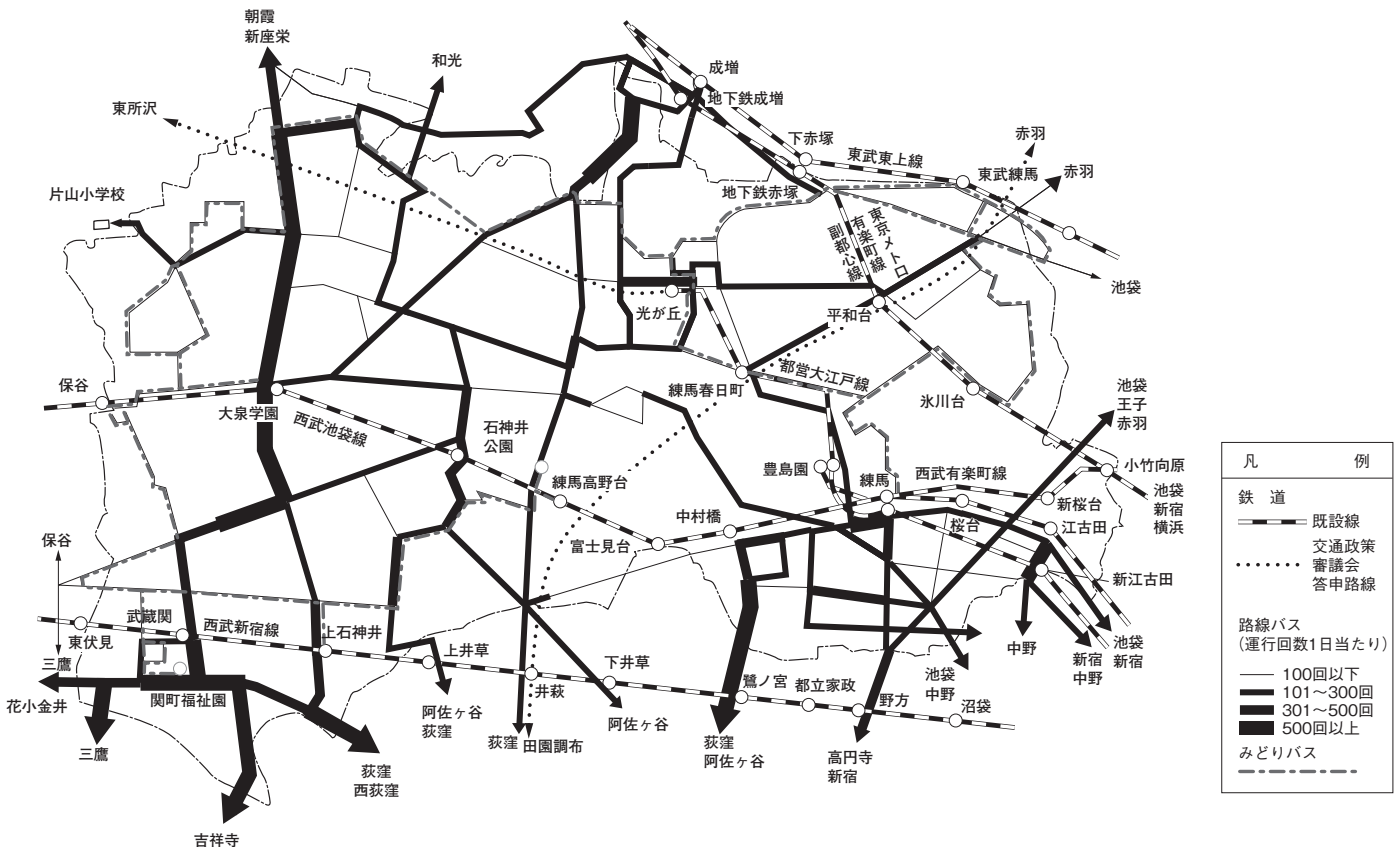
また、路線バスを補完するものとして、区運営のコミュニティバス「みどりバス」を区内 6 ルートで運行している。

※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

〔練馬区の公共交通図〕

31 年 4 月 1 日現在





## 〔みどりバスの運行ルート〕

ルート	運行開始 (平成)	路線	主な経由地
保谷	3年8月	保谷駅南口 ～光が丘駅	練馬光が丘病院
北町	15年3月	光が丘駅 ～東武練馬駅入口 ～光が丘駅(※)	練馬光が丘病院
関町	17年7月	関町福祉園 ～順天堂練馬病院	武蔵関駅南口 上石神井駅 練馬高野台駅
氷川台	17年7月	練馬光が丘病院 ～光が丘駅 ～練馬春日町駅東 ～練馬駅 ～氷川台駅 ～氷川台福祉園 ～東武練馬駅入口(※)	光が丘駅 練馬春日町駅東 練馬駅 氷川台駅
大泉	20年1月	大泉学園駅 ～大泉学園町5丁目 ～大泉学園駅(※)	
南大泉	23年12月	保谷駅入口 ～武蔵関駅南口 ～関町福祉園	武蔵関駅南口

注：※は循環

## (2) 道路交通ネットワークを形成し、沿道を整備する

## ●区内の道路事情

区内の道路は、それぞれの機能や役割に応じて、自動車専用道路、幹線道路（都市計画道路等）、生活幹線道路、主要生活道路、生活道路に分類される。

自動車専用道路としては、関越自動車道、東京外かく環状道路、骨格となる幹線道路として、放射6号線（青梅街道）や放射7号線（目白通り）、放射8号線（川越街道）、環状7・8号線、補助的な幹線道路として、補助76号線（新青梅街道）、補助134号線（笹目通り）、補助229号線（千川通り）などがある。

骨格となる幹線道路の整備が比較的進捗している一方で、区西部地域の都市計画道路の整備率は未だ約3割であり、更なる整備が必要である。

生活道路として役割を果たす区道は、かつて農道であったなど、狭く曲がったものが多く、幅員も4.5m未満の道路が総延長の40.6%と半分近くを占めている。

## ●都市計画道路の整備状況

30年度末現在、区内の都市計画道路は37路線あり、計画延長は108.4kmである（都市高速道路および鉄道附属街路を除く）。整備状況は、事業完了が55.2km（50.9%）、事業中が12.1km（11.2%）、未完了は41.1km（37.9%）である。

都と特別区および26市2町は、平成28～令和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28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〕

31年4月1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用地取得中
補助133号線	中村南三丁目～中村北三丁目 920 m用地取得中
補助172号線	早宮三丁目～早宮四丁目 390 m用地取得中
補助230号線	大泉町三丁目～大泉町二丁目 850 m用地取得中、一部工事中 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
外郭環状線の2	石神井町八丁目～東大泉二丁目 1,000 m用地取得中 上石神井一丁目～上石神井三丁目 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5,164.41㎡用地取得中
補助132号線	石神井町三丁目～石神井町一丁目 415 m工事中
補助235号線	北町五丁目～北町七丁目 182 m工事中
区画街路1号線	早宮三丁目～練馬二丁目 230 m設計中

## 〔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
29	160,946	47,331	28,076
30	159,662	47,117	27,010
31	158,264	47,344	26,165

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、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、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あわせ、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、これまでに、笹目通りから土支田通りの区間を交通開放している。

現在は都が土支田通りから大泉学園通りの区間で事業を進めている。また、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）についても都が事業を進めている。

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3地区で地区計画の都市計画決定を行った。

引き続き、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・サービス施設の立地を促し、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

国が事業主体である東京外かく環状道路と、都が事業主体である外郭環状線の2の事業が進められている。区では、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を良質な都市空間の創出の機会と捉え、道路整備に併せたまちづくりを進めている。

大泉JCT周辺では、27年7月に重点地区まちづくり計画を策定し、現在その実現に向けた検討を行っている。

#### 3 その他の都市計画道路沿道周辺地区

放射35号線沿道周辺北町地区では、関係権利者と合意形成を行うとともに、地区計画素案の作成を進めている。早宮地区では地区計画検討会案やアンケート調査等を踏まえて、地区計画の検討を進めている。

放射36号線等沿道周辺（羽沢・桜台・氷川台・平和台・早宮）地区では、まちづくり協議会から提出された「まちづくり構想」をもとに、重点地区まちづくり計画の策定を進めている。

補助156号線沿道周辺（東大泉・西大泉・南大泉）地区では、30年11月に重点地区まちづくり計画を検討する区域の指定を行った。現在、重点地区まちづくり計画の策定に向けて協議を進めている。

### ●沿道地区計画

沿道地区計画は、幹線道路における自動車騒音から

住民の生活を守るため、沿道を騒音に強い土地利用・建物構造にする規制・誘導を行うための制度である。

沿道地区計画決定地区内では、建築を行う際に、後背地への遮音効果を高めるために、間口率（※）の最低限度、高さの最低限度および防音等の構造に関する制限等を受けるが、防音改良工事や建替工事に対しては、都から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号線全線、笹目通り全線の沿道地区において決定している。

$$\text{※間口率} = \frac{\text{建築物の幹線道路に面する部分の長さ}}{\text{敷地の幹線道路に接する部分の長さ}}$$

### ●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、30年度末現在、延長約25km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。

〔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		
	17	22	27
環状7号線 (羽沢2丁目)	39,566	35,225	34,165
目白通り (豊玉北4丁目)	34,058	30,908	27,379
川越街道 (旭町3丁目)	23,728	21,803	29,545
笹目通り (谷原3丁目)	35,684	31,312	29,828
新青梅街道 (関町北4丁目)	13,393	10,971	9,452
青梅街道 (関町南1丁目)	31,695	27,641	25,248

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

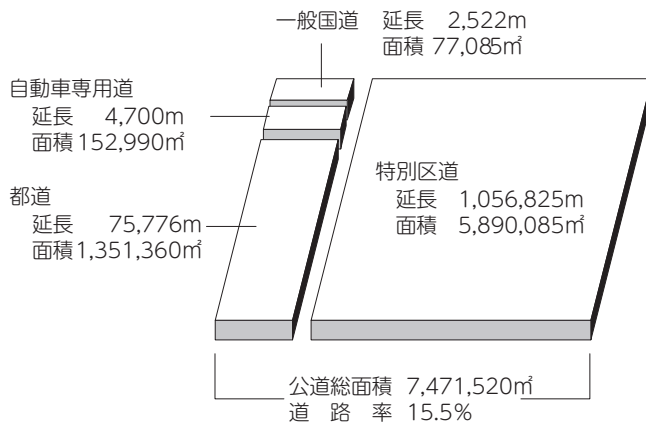
資料：「交通量調査報告書」（都建設局）

### ●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。30年度に認定した路線は24件、延長1,404m、面積7,772㎡であった。

## 〔練馬区の道路の現状〕

31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30年版」（都建設局）

### (3) 快適な道路環境を整備する

#### ●自転車の適正利用のための環境整備

自転車は、ほぼ平坦な地形である区内の移動に適した環境に優しい交通手段であり、環境を整備していく必要がある。

しかし、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。

23年3月には、「練馬区自転車利用総合計画」を改定し、自転車利用環境づくりに取り組んでいる。

#### 1 駅周辺の放置自転車等の状況

令和元年5月の調査では、駅周辺の午前中の放置自転車は769台で、過去最大だった7年(13,142台)の約17分の1に減少した。

一方、午後も減少はしているが、午前の約1.8倍(1,404台)の自転車が放置されていた。

#### 2 自転車駐車場の整備

区では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。

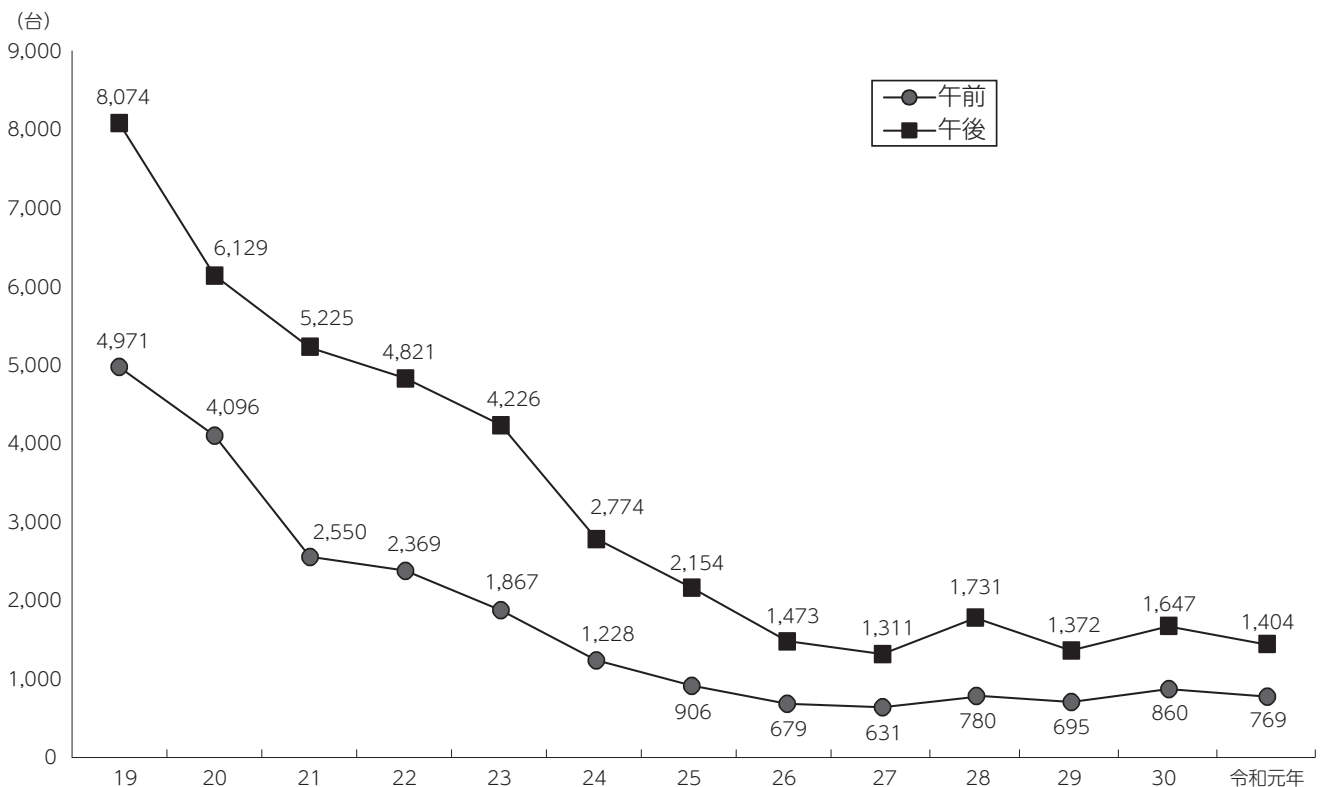
通勤、通学による午前中の放置自転車は大幅に減少した一方で、買物客などによる午後の放置自転車の問題が顕在化している。買物客等を対象にした自転車駐車場の整備を店舗や商店会等に要請するとともに、短時間無料の区立自転車駐車場の整備を進めている。

現在、公営自転車駐車場は区内に85か所あり、令和元年5月1日現在の収容台数は約41,991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13駅29か所は、短時間無料の公営自転車駐車場である。

#### 3 ねりまタウンサイクル（レンタサイクル）

区が駅周辺に設置した施設で自転車を貸し出し、1台の自転車を複数の人が利用することにより、実質的

#### 〔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、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

な駐車台数を減少させ、放置自転車を減らすものである。

現在、区内6駅7か所に設置しており、2,700台の自転車が利用可能である。

なお、大泉学園駅北口、大泉学園駅南口、上石神井および石神井公園の各タウンサイクルは、29年10月1日からシェアサイクル事業の導入効果検証のため、当日利用を休止している。(シェアサイクル事業は、206ページ「●シェアサイクル事業の社会実験」を参照)

### ●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。

30年度は舗装13件、舗装面積1,928㎡を助成した。

### 【各駅における放置自転車等の状況】

(単位：台) 令和元年5月調査

駅名	放置台数	
	午前	午後
江古田	64	188
桜台	117	128
練馬	104	295
豊島園	17	25
中村橋	49	82
富士見台	26	33
石神井公園	36	112
大泉学園	59	114
大泉バス停(※)	23	22
保谷	4	2
上井草	6	6
上石神井	31	40
武蔵関	73	103
東武練馬	36	63
小竹向原	7	10
氷川台	24	27
平和台	16	50
地下鉄赤塚	23	31
新桜台	14	14
光が丘	14	16
練馬春日町	12	6
練馬高野台	10	33
新江古田	4	4
計	769	1,404

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

### 【ねりまタウンサイクル利用状況】

令和元年5月調査

名称	貸付台数(台)	会員数(人)	利用台数(台)		当日利用台数(台)(※3)	
			正利用(※1)	逆利用(※2)	5月中総台数	1日当たり平均
練馬	400	334	186	148	831	27
東武練馬	200	133	67	66	322	10
石神井公園	400	379	283	96	休止(※4)	休止(※4)
上石神井	400	279	222	57	同上	同上
大泉学園駅北口	600	766	584	182	同上	同上
大泉学園駅南口	500	522	422	100	同上	同上
練馬春日町	200	127	106	21	268	9
計	2,700	2,540	1,870	670	1,421	46

※1：正利用は、自宅から駅までの利用台数

※2：逆利用は、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

※4：シェアサイクルの導入効果を検証するため、実験区域におけるタウンサイクルの一回利用は休止している。