

44 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、3年3月に都が公表した、『『未来の東京』戦略』およびこれをバージョンアップし、4年2月に公表した『『未来の東京』戦略 version up 2022』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」と位置付けた。

また、都交通局の4年度予算において、「地下鉄12号線の延伸に関する調査」と明示した経費が初めて計上された。

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を平成23年4月に設置し、元年に目標額である50億円に達した。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。平成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た。現在は都市計画の事業認可に向けて取り組んでいる。

●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、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、30年度より西武鉄道練馬駅のホームドア整備費用に一部補助を行い、元年度に完成した。

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) 3年度

駅名	乗車	降車	総数
西武池袋線			
江古田	12,202	12,230	24,432
桜台	6,574	6,516	13,090
練馬	50,286	51,041	101,327
中村橋	16,630	16,519	33,149
富士見台	11,556	11,401	22,957
練馬高野台	11,313	11,167	22,480
石神井公園	32,835	32,861	65,696
大泉学園	34,800	34,696	69,496
保谷	25,067	24,987	50,054
西武豊島線			
豊島園	4,465	4,423	8,888
西武新宿線			
上井草	8,143	8,153	16,296
上石神井	17,711	17,643	35,354
武蔵関	12,963	12,656	25,619
東伏見	9,381	9,329	18,710
東武東上線			
東武練馬	24,041	24,024	48,065
下赤塚	6,763	6,843	13,606
成増	23,546	23,653	47,199
東京メトロ有楽町線			
小竹向原(※)	40,555	38,880	79,435
氷川台	16,072	15,847	31,919
平和台	17,575	17,511	35,086
地下鉄赤塚	16,707	16,389	33,096
地下鉄成増	20,251	20,310	40,561
東京メトロ副都心線			
小竹向原(※)	34,259	31,551	65,810
西武有楽町線			
小竹向原(※)	53,525	57,881	111,406
新桜台	4,082	3,917	7,999
都営大江戸線			
新江古田	12,290	12,027	24,317
練馬	32,368	32,218	64,586
豊島園	4,352	4,227	8,579
練馬春日町	9,702	9,585	19,287
光が丘	24,965	24,813	49,778

※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、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

〔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(※) 大泉学園駅	光が丘駅 練馬春日町駅東 練馬駅 氷川台駅
大泉	20年1月	～大泉学園町5丁目 ～大泉学園駅(※) 保谷駅入口	
南大泉	23年12月	～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。

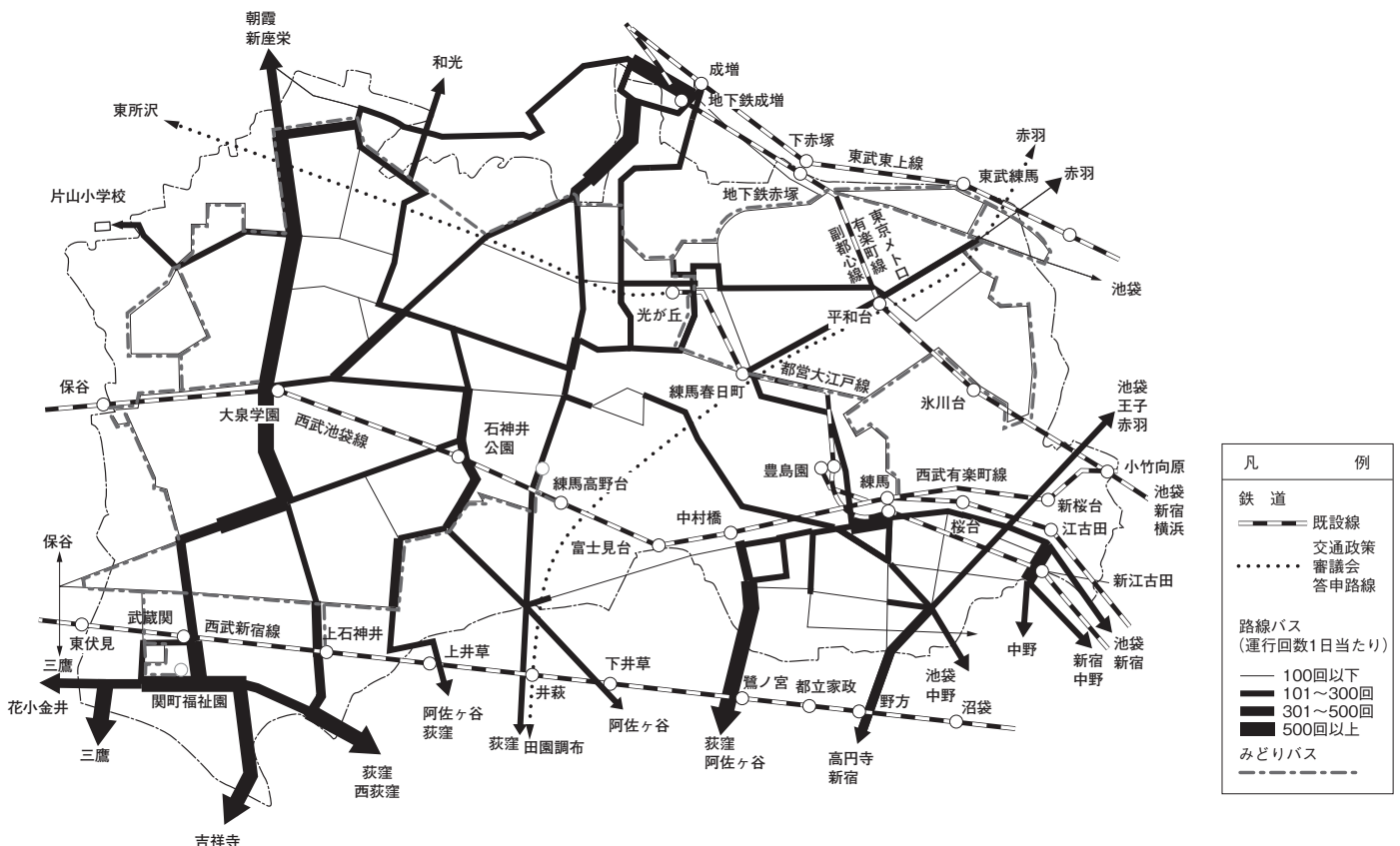
生活道路としての役割を果たす区道は、かつて農道であったなど、狭く曲がったものが多く、幅員も4.5m未満の道路が総延長の40.2%と半分近くを占めている。

●都市計画道路の整備状況

3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付属街路を除く。）。整備状況は、事業完了が55.2km（50.9%）、事業中が14.1km（13.0%）、未完

〔練馬区の公共交通図〕

4年4月1日現在



了は39.1km(36.0%)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)」を平成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〕 4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	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～早宮四丁目 390 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
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 (上石神井駅周辺)	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142m用地取得中
補助135号線 (補助230号線交差部)	大泉学園町五丁目～大泉学園町六丁目 461 m用地取得中
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工事中

〔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
2	156,740	47,722	25,299
3	156,387	48,501	25,020
4	155,582	49,187	24,779

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4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

国等が事業主体となって、地下の高速道路である東京外かく環状道路を、都が事業主体となって、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。

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、平成26年9月に策定した重点地区まちづくり計画に基づき、まちづくりを推進してきた。平和台駅東地区、放射35号線北町地区につづき、4年1月に早宮二丁目南地区において地区計画を決定した。

現在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においては、放射 36 号線羽沢・桜台地区地区計画検討会案を策定した。引き続き、道路整備に併せた沿道のまちづくりを進める。

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を踏まえ、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。

●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、令和 3 年度末現在、区道延長は約 93km であり、約 25km 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)		
	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

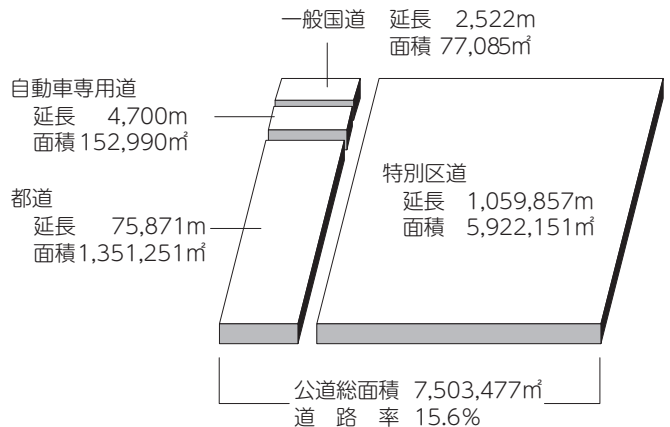
資料：「交通量調査報告書」（都建設局）

●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。3 年度に認定した路線は 25 件、延長 983m、面積 5,075㎡であった。

〔練馬区の道路の現状〕

4 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 3 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。3 年度は舗装 12 件、舗装面積 974㎡、排水施設 1 件、管路延長 21 m 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。

4年5月の調査では、駅周辺の午前中の放置自転車は298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2倍(612台)の自転車が放置されていた。

●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86か所あり、4年5月1日現在の収容台数は43,203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51か所は、短時間無料の公営自転車駐車場である。

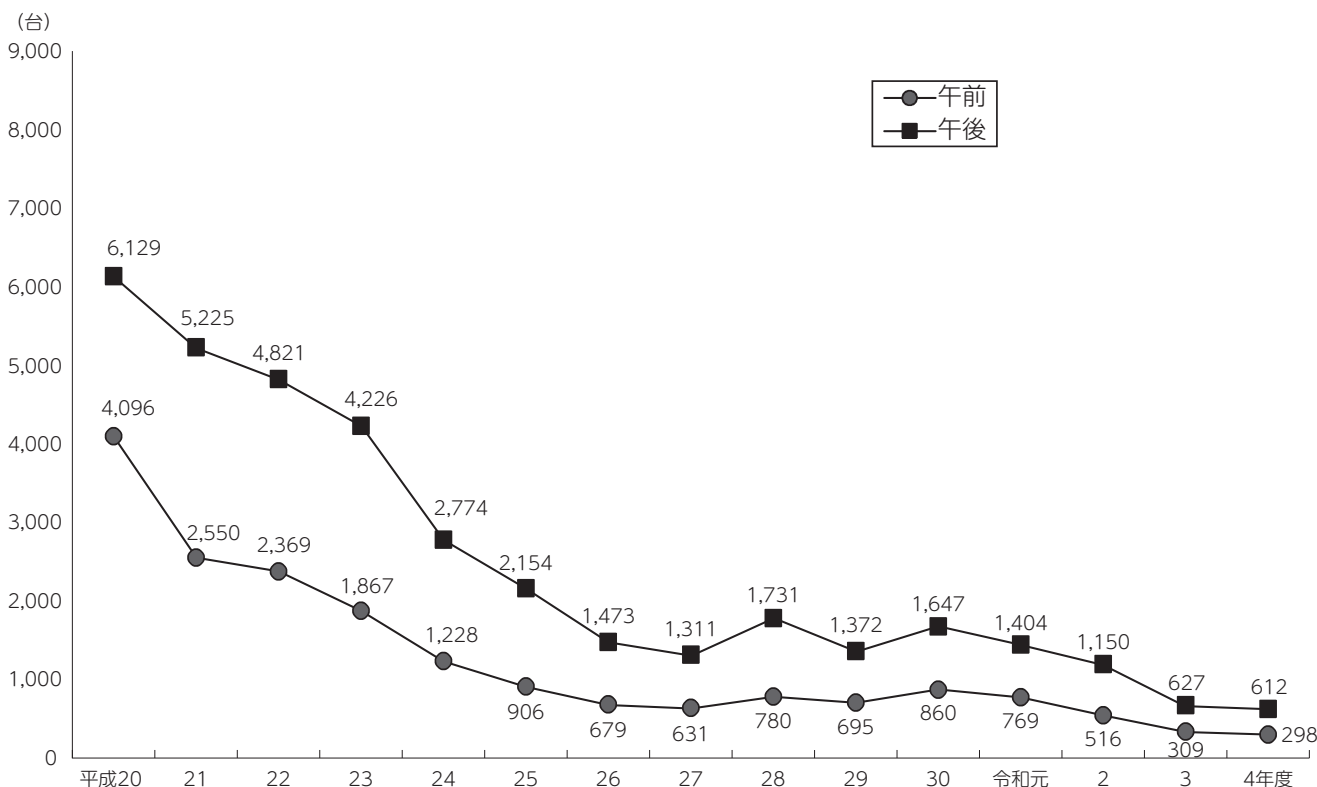
●ねりまタウンサイクル(レンタサイクル)

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、平成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

〔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

業は、211 ページ「●シェアサイクル事業の社会実験」を参照)

●自転車通行空間の整備

3 年度末現在、区道での自転車専用通行帯の総延長は約 2.8km 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。

●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) 4 年 5 月調査

駅名	放置台数	
	午前	午後
江古田	26	46
桜台	25	34
練馬	32	62
豊島園	4	23
中村橋	37	89
富士見台	2	10
石神井公園	23	69
大泉学園	26	46
大泉バス停(※)	16	18
保谷	1	1
上井草	1	0
上石神井	15	17
武蔵関	24	42
東武練馬	5	23
小竹向原	6	7
氷川台	9	11
平和台	8	16
地下鉄赤塚	11	15
新桜台	4	0
光が丘	3	37
練馬春日町	5	9
練馬高野台	12	34
新江古田	3	3
計	298	612

※：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。

〔ねりまタウンサイクル利用状況〕

4 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	308	176	132	647	21
東武練馬	200	102	50	52	180	6
石神井公園	400	293	219	74	休止(※4)	休止(※4)
上石神井	400	226	176	50	同上	同上
大泉学園駅北口	600	643	502	141	同上	同上
大泉学園駅南口	500	400	314	86	同上	同上
練馬春日町	200	98	76	22	138	4
計	2,700	2,070	1,513	557	965	31

※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。