

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、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。

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、令和元年12月に都が公表した、2030年に向けて取り組むべき「戦略」を示した『「未来の東京」戦略ビジョン』およびこれをバージョンアップし、令和3年3月に公表した『「未来の東京」戦略』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。

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、令和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。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、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、令和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。現在は都市計画決定に向けた手続を進めている。

●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、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、令和元年度に完成した。

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) 令和2年度

駅名	乗車	降車	総数
西武池袋線			
江古田	9,978	10,064	20,042
桜台	5,993	5,939	11,932
練馬	48,129	48,833	96,962
中村橋	15,580	15,479	31,059
富士見台	10,666	10,531	21,197
練馬高野台	10,636	10,503	21,139
石神井公園	30,940	30,957	61,897
大泉学園	32,345	32,256	64,601
保谷	23,796	23,721	47,517
西武豊島線			
豊島園	4,842	4,778	9,620
西武新宿線			
上井草	7,716	7,748	15,464
上石神井	16,745	16,712	33,457
武蔵関	12,152	11,911	24,063
東伏見	8,622	8,557	17,179
東武東上線			
東武練馬	21,926	21,897	43,823
下赤塚	6,404	6,446	12,850
成増	22,471	22,562	45,033
東京メトロ有楽町線			
小竹向原(※)	39,106	38,047	77,153
氷川台	15,313	15,103	30,416
平和台	16,683	16,600	33,283
地下鉄赤塚	15,844	15,554	31,398
地下鉄成増	19,682	19,732	39,414
東京メトロ副都心線			
小竹向原(※)	31,953	29,564	61,517
西武有楽町線			
小竹向原(※)	50,258	53,877	104,135
新桜台	3,584	3,402	6,986
都営大江戸線			
新江古田	11,614	11,384	22,998
練馬	31,326	31,278	62,604
豊島園	4,421	4,325	8,746
練馬春日町	9,218	9,112	18,330
光が丘	23,920	23,763	47,683

※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。

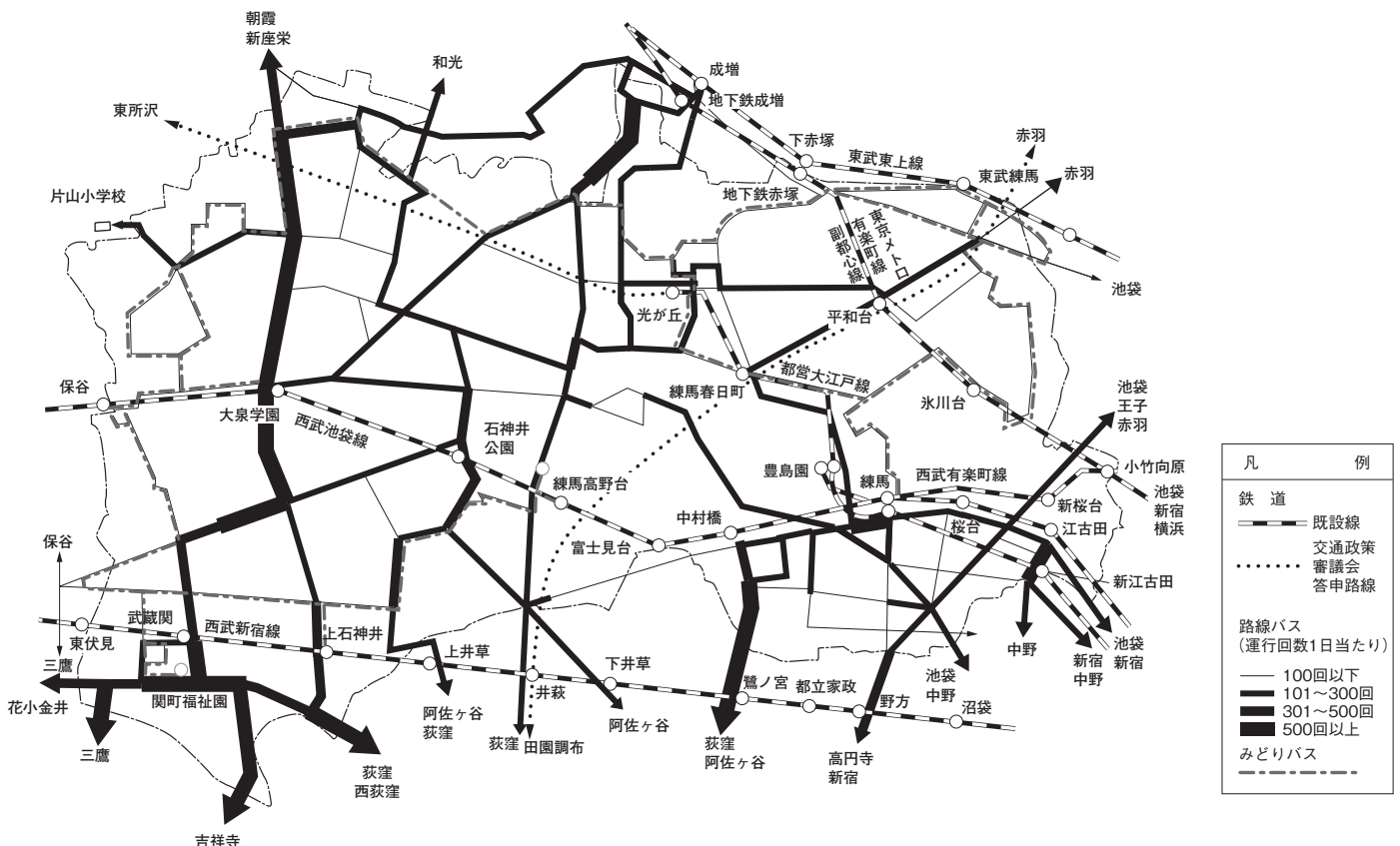
生活道路としての役割を果たす区道は、かつて農道であったなど、狭く曲がったものが多く、幅員も4.5m未満の道路が総延長の40.3%と半分近くを占めている。

●都市計画道路の整備状況

令和2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12.6km（11.6%）、未完

〔練馬区の公共交通図〕

令和3年4月1日現在



凡 例

鉄道
 — 既設線
 - - - 交通政策審議会答申路線

路線バス
 (運行回数1日当たり)
 — 100回以下
 — 101~300回
 — 301~500回
 — 500回以上

みどりバス
 - - -

了は40.6km（37.5％）である。

都と特別区および26市2町は、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〕 令和3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工事中、一部用地取得中 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
令和元	158,264	47,344	26,165
令和2	156,740	47,722	25,299
令和3	156,387	48,501	25,020

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、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、笹目通りから別荘橋通りの区間を交通開放している。

現在は都が別荘橋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、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、放射35号線北町地区において地区計画を決定し、早宮二丁目南地区では、地区計画（素案）を取りまとめ、都市計画手続を進めている。

放射36号線等沿道周辺地区では、放射36号線羽沢・桜台地区地区計画検討会を設置し、地区計画策定に向けて検討を進めている。

補助156号線沿道周辺（東大泉・西大泉・南大泉）地区では、令和元年5月にまちづくり協議会が設立された。現在、重点地区まちづくり計画の策定に向け

て、地域の意向を把握する等、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の全線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2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		
	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

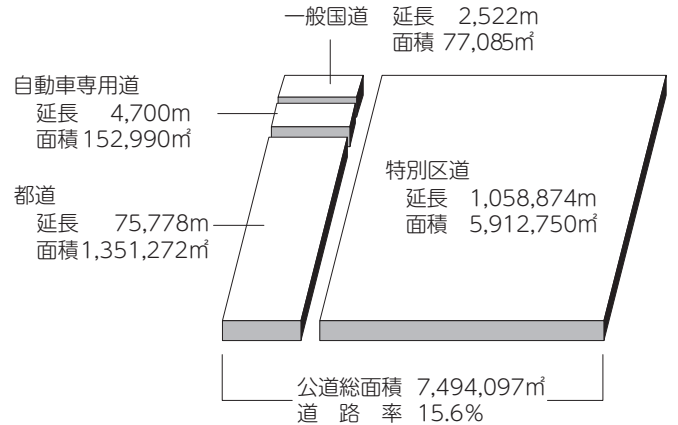
資料：「交通量調査報告書」（都建設局）

●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。令和2年度に認定した路線は23件、延長1,113m、面積5,926㎡であった。

〔練馬区の道路の現状〕

令和3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2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。令和2年度は舗装15件、舗装面積2,897㎡、排水施設2件、管路延長99mを助成した。

(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。

区は、自転車利用者をはじめ誰もが区内の道路を安全かつ快適に利用できるよう、都市計画道路の整備などにあわせて自転車走行空間を整備してきた。令和2年度は、主要区道32号線（石神井町2・3丁目）で自転車通行帯の整備を行い、区内の自転車走行空間の総延長は4,132mとなった。

一方、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3年5月の調査では、駅周辺の午前中の放置自

転車は309台で、過去最大だった平成7年(13,142台)の2.35%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(627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、令和3年5月1日現在の収容台数は約44,201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15駅38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、205ページ「●シェアサイクル事業の社会実験」を参照)

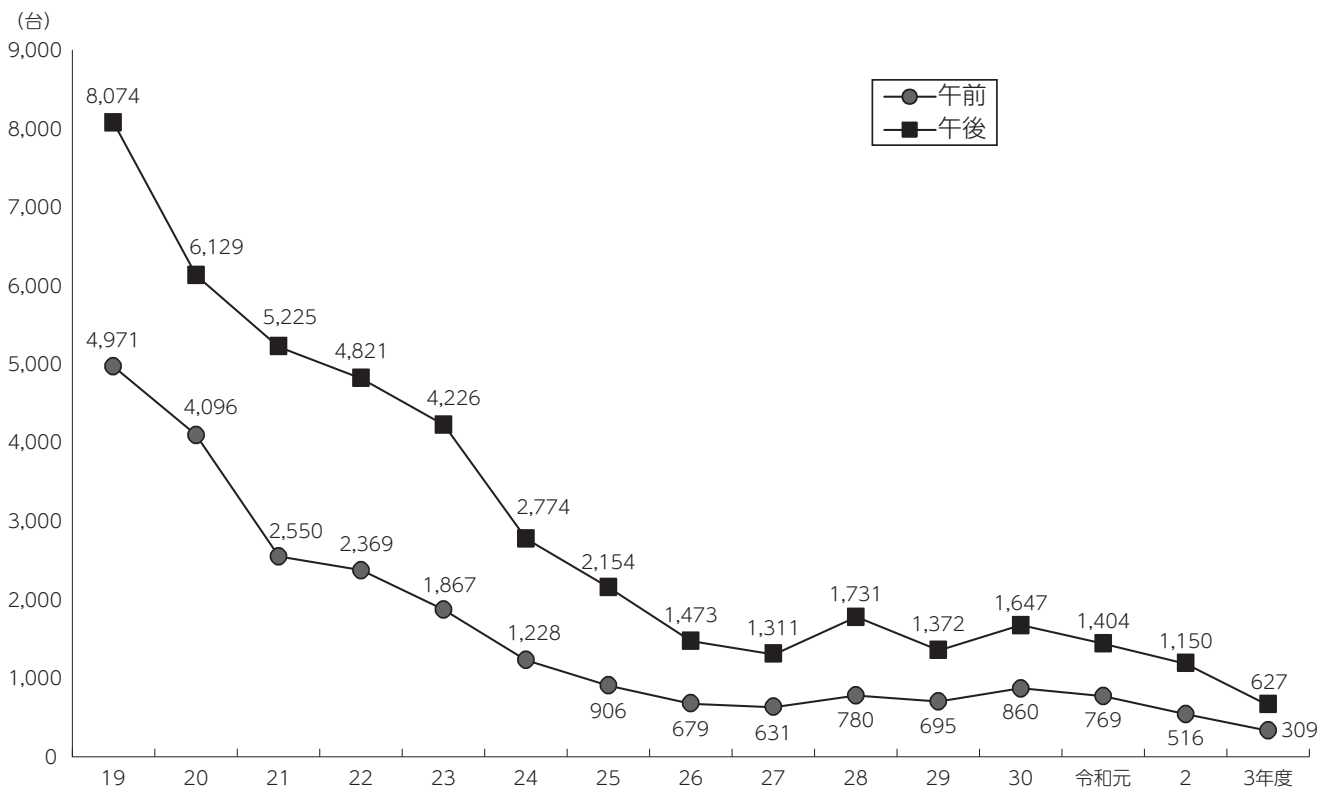
●自動車駐車場の運営

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、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。

【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

〔各駅における放置自転車等の状況〕

(単位：台) 令和3年5月調査

駅名	放置台数	
	午前	午後
江古田	29	58
桜台	30	43
練馬	35	88
豊島園	12	8
中村橋	32	95
富士見台	3	18
石神井公園	24	70
大泉学園	23	73
大泉バス停(※)	18	25
保谷	0	0
上井草	0	0
上石神井	18	32
武蔵関	13	26
東武練馬	13	15
小竹向原	5	5
氷川台	4	5
平和台	10	11
地下鉄赤塚	8	14
新桜台	3	4
光が丘	4	6
練馬春日町	11	10
練馬高野台	11	20
新江古田	3	1
計	309	627

※：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3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	320	181	139	692	22
東武練馬	200	118	65	53	163	5
石神井公園	400	347	252	95	休止(※4)	休止(※4)
上石神井	400	227	227	0	同上	同上
大泉学園駅北口	600	684	537	147	同上	同上
大泉学園駅南口	500	431	349	82	同上	同上
練馬春日町	200	127	109	18	247	8
計	2,700	2,254	1,720	534	1,102	35

※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。