

# 練馬区 都市交通 マスタープラン

だれもが快適に移動できる交通環境を目指して



練馬区

## はじめに

近年、わが国を取り巻く社会情勢は大きく変化しております。急速な少子高齢化の進展や世界規模での環境意識の高まり、また様々な生活様式の浸透に伴う区民ニーズの多様化などにより質の高い行政サービスが求められています。

そこで練馬区では、「うるおい・にぎわい・支えあい」とともに築く「わがまち練馬」を計画目標とした練馬区新長期計画（平成18年度～平成22年度）を策定し、重点課題を7つ掲げております。交通の分野からこの計画目標を実現するためには、交通手段ごとの施策を個々に展開するだけでなく、役割分担を踏まえたうえで総合的に交通施策に取り組んでいくことが不可欠です。

そこで、このたび練馬区では将来の交通施策の基本方針を示すため、「練馬区都市交通マスタープラン」を策定しました。

このマスタープランでは、「だれもが快適に移動できる交通環境を目指して」を基本理念として、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つを掲げ具体的な施策に取り組んでいく所存です。

このマスタープランに示された交通施策を、区民や交通事業者、また関係機関の皆さまにも共有していただき、それぞれが役割を認識し実現に向けて取り組むことによりだれもが快適に移動できる交通環境が実現できることと信じております。

最後に、このマスタープランの策定にあたりまして、貴重なご意見をいただきました懇談会の委員の皆さまをはじめ、素案などに貴重なご意見をお寄せいただいた方々、ならびに交通実態に関する調査へご協力いただきました区民の皆さまに心より御礼申し上げます。

平成20年3月 練馬区長 志村 豊志郎

## 目次

頁

第1章 計画の概要.....	2
1. 1 練馬区都市交通マスタープラン策定の目的.....	2
1. 2 練馬区都市交通マスタープランの位置づけ.....	3
1. 3 対象区域.....	3
1. 4 計画期間と検証・見直し.....	4
第2章 練馬区をとりまく現状.....	6
2. 1 交通基盤.....	6
2. 2 社会情勢.....	14
2. 3 区民の交通流動.....	20
2. 4 各交通手段への要望.....	24
第3章 練馬区の交通課題.....	28
第4章 基本理念.....	36
4. 1 上位計画.....	36
4. 2 関連計画.....	37
4. 3 上位計画等から導きだされた基本理念.....	41
第5章 練馬区が目指すべき計画の方針.....	44
5. 1 基本的な考え方.....	45
5. 2 基本目標および施策.....	47
5. 3 施策の実現に向けて.....	49
第6章 推進に向けた方策と体制.....	84
6. 1 推進に向けた方策.....	84
6. 2 定期的な計画管理と見直し.....	113

### 【資料編】

- 1 練馬区都市交通マスタープラン 検討体制
- 2 練馬区都市交通マスタープラン 検討経過

## 第1章 計画の概要

1. 1 練馬区都市交通マスタープラン策定の目的.....	2
1. 2 練馬区都市交通マスタープランの位置づけ.....	3
1. 3 対象区域.....	3
1. 4 計画期間と検証・見直し.....	4

## 第1章 計画の概要

### 1. 1 練馬区都市交通マスタープラン策定の目的

練馬区では、都営大江戸線や西武有楽町線の開通、西武池袋線の連続立体化、環状八号線などの道路整備が進展し、交通基盤が着実に整備されつつあります。この結果、区民生活の利便性が向上するとともに、交通渋滞の緩和や安全性の確保などが図られています。

しかし、公共交通の不便な地域が依然として多く存在し、区民の移動の自由が十分に確保されていないこと、バリアフリー化が確保されていない駅・バスが存在し、区民の移動の利便性が図られていないこと、また都市計画道路の約4割、生活幹線道路が約3割といった整備率にとどまり自動車交通の円滑化が図られていないなど、解決すべき問題が数多く残されています。

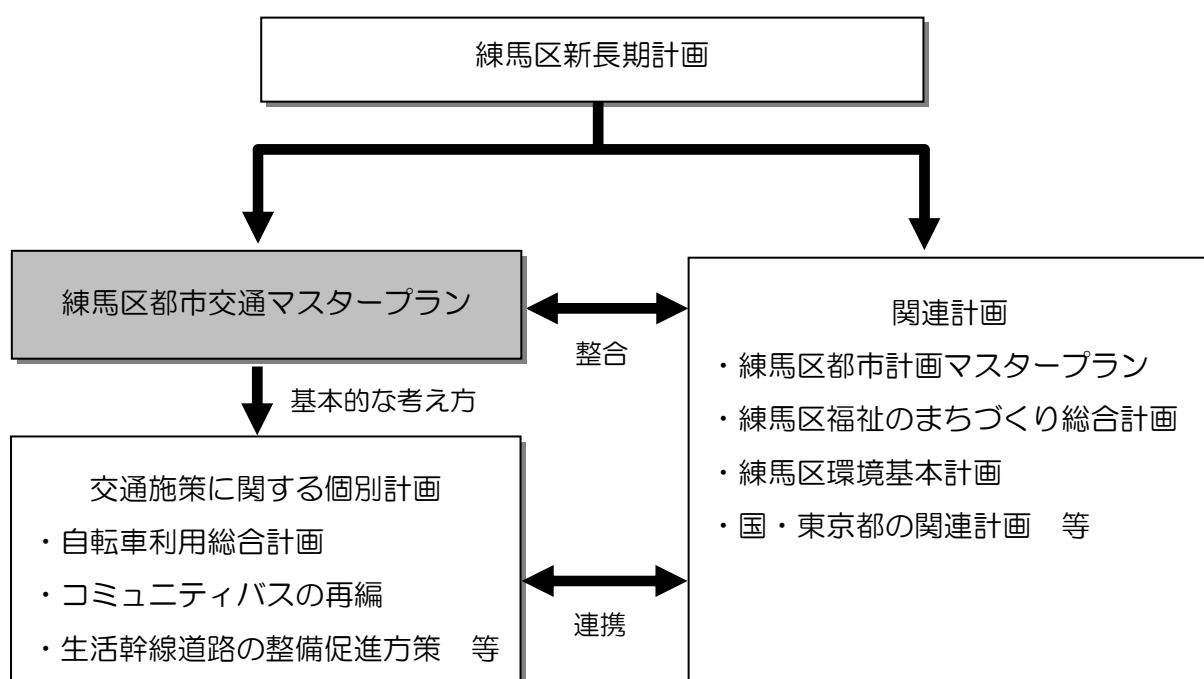
さらに、高齢化の進展に伴い移動に困難を伴う高齢者や障害者などが増加傾向にあり、これまで以上に円滑に移動できる手段の確保が重要になっています。また地球温暖化など世界規模での環境問題に対する意識の高まりを受け、自動車交通に過度に依存しない交通体系の確立が求められるなど、交通をとりまく状況は大きく変化しつつあります。

また、交通施策の推進にあたっては、練馬区都市計画マスタープラン、練馬区福祉のまちづくり総合計画などの関連計画を踏まえながら、国、東京都等による関連計画とも整合を図ることが必要です。あわせて、区民、事業者、区が交通の現状認識を共有化したうえで、それぞれの役割分担を明確にし、三者の一層の連携・協働に向けた取り組みを推進する必要があります。

そこで、区民生活の向上に資する交通網の実現を目指して、基本目標と取り組むべき交通施策を体系的に整理し、今後の交通環境の整備における具体的な取り組みを明確にすることにより、今後の事業実施に向けた基本的な考え方を示しました。

## 1. 2 練馬区都市交通マスタープランの位置づけ

- 練馬区都市交通マスタープラン（以下、「交通マスタープラン」という。）は、練馬区新長期計画（平成18～22年度）を上位計画とする交通に関する基本計画です。
- この交通マスタープランは、交通に関する様々な施策を展開するにあたっての基本方針として、施策や目標達成時期を明らかにするものであり、交通施策に関する個別計画を策定する上での基本的な考え方を示すものです。
- また、ここで掲げる交通施策は、区のまちづくりや環境施策などとの連携を図りながら、効果的に展開していくことが重要です。このため、交通マスタープランは都市計画マスタープランや福祉のまちづくり総合計画、環境基本計画など関連する計画と整合を図ります。



図表 1 練馬区都市交通マスタープランの位置づけ

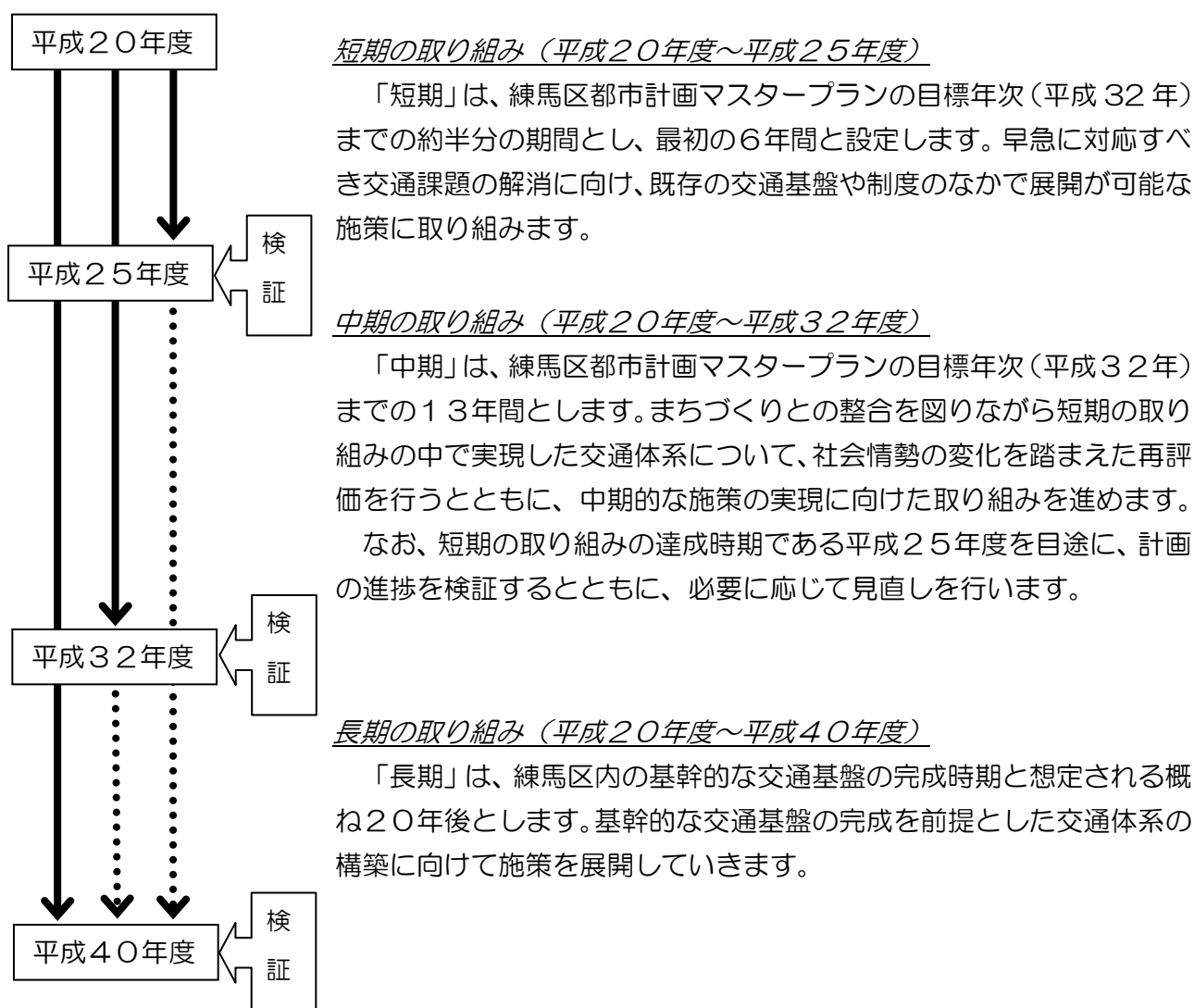
## 1. 3 対象区域

交通マスタープランの対象区域は、練馬区全域とします。なお、周辺市区などと連携が必要な広域的な施策については、関係者と十分に協議・調整を行っていきます。

## 1. 4 計画期間と検証・見直し

交通マスタープランの計画期間は、おおむね20年後の平成40年度まで<sup>※</sup>とします。この交通マスタープランに示す施策は、目標達成時期を見据えたうえで、取り組み期間を「短期」「中期」「長期」に区分し、段階的に各施策を実施します。

平成17年12月に策定した練馬区新長期計画は、平成22年度までを計画期間にしています。平成20年1月には中期実施計画（平成20～22年度）を策定して、平成20～22年度に推進すべき長期計画事業を年次ごとに明示しています。今後策定する長期計画や中期実施計画において、この交通マスタープランの各施策の実施年次や事業費などを明らかにします。



図表 2 計画期間と段階的な取り組み

（※）都営大江戸線の延伸や外かく環状道路など、区内の基幹的な交通基盤整備が完了すると想定される時期を、交通マスタープランの計画期間として設定しました。

## 第2章 練馬区をとりまく現状

2.1 交通基盤.....	6
2.2 社会情勢.....	14
2.3 区民の交通流動.....	20
2.4 各交通手段への要望.....	24



## 第2章 練馬区をとりまく現状

### 2. 1 交通基盤

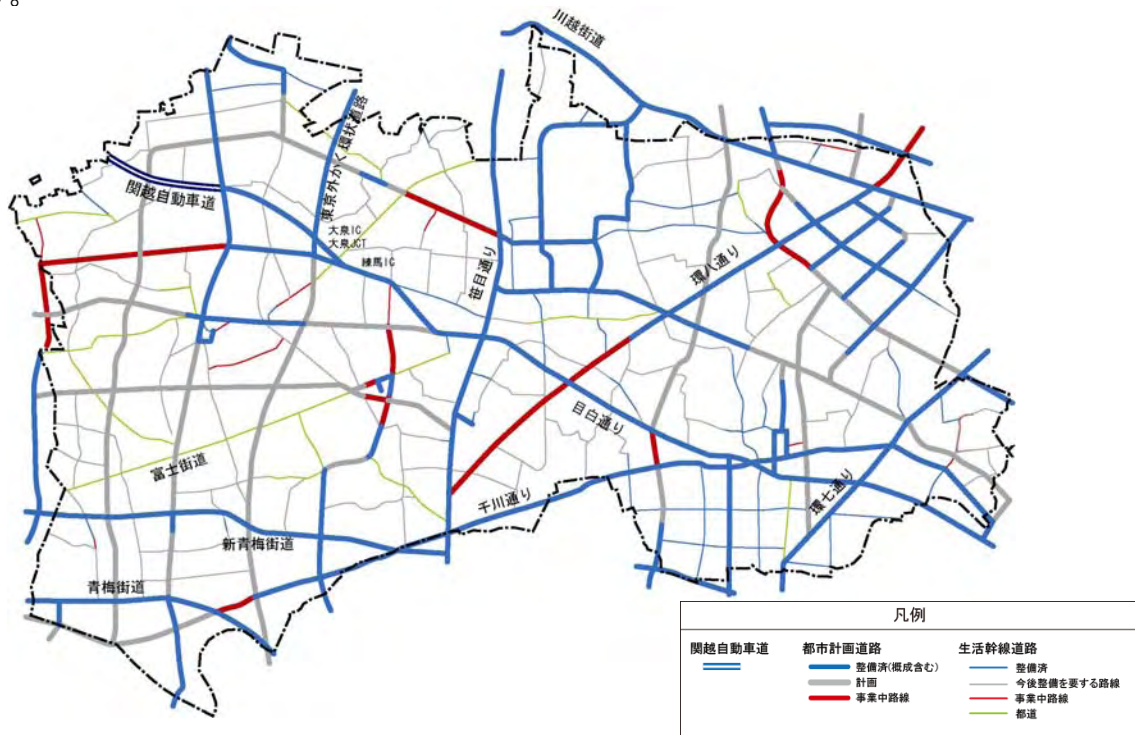
#### (1) 道路

- ◆都市計画道路の整備率は、東京23区平均よりも低い水準です。
- ◆特に、南北方向に計画されている路線の整備が遅れています。

区内には、約108kmの都市計画道路が計画されており、このうち完成している路線は約48.5kmで、整備率は約45%にとどまっており、23区平均の約59%と比べ、低い水準にあります（平成18年度末現在）。自動車専用道路である関越自動車道をはじめ、川越街道、目白通り、青梅街道などの幹線道路は東西方向に整備されており放射状の都心指向型となっています。一方、南北方向には環状七号線や環状八号線、笹目通りがある程度で、東西方向に比べて道路整備が遅れています。

練馬区は、関越自動車道や東京外かく環状道路（以下、「外環」という）の起終点となっており、区に用事のない通過交通が流入し、幹線道路の慢性的な交通渋滞や生活道路への侵入を起因とした交通事故など日常生活に支障をきたしています。このため区では、抜本的な交通状況の改善などのために、外環の南伸をはじめ都市計画道路の早期実現を関係機関に働きかけています。

また、都市計画道路などの幹線道路に囲まれた地区内の交通を処理する道路を「生活幹線道路」として位置づけ、現在163路線（総延長約119km）を計画し、随時整備を進めています。



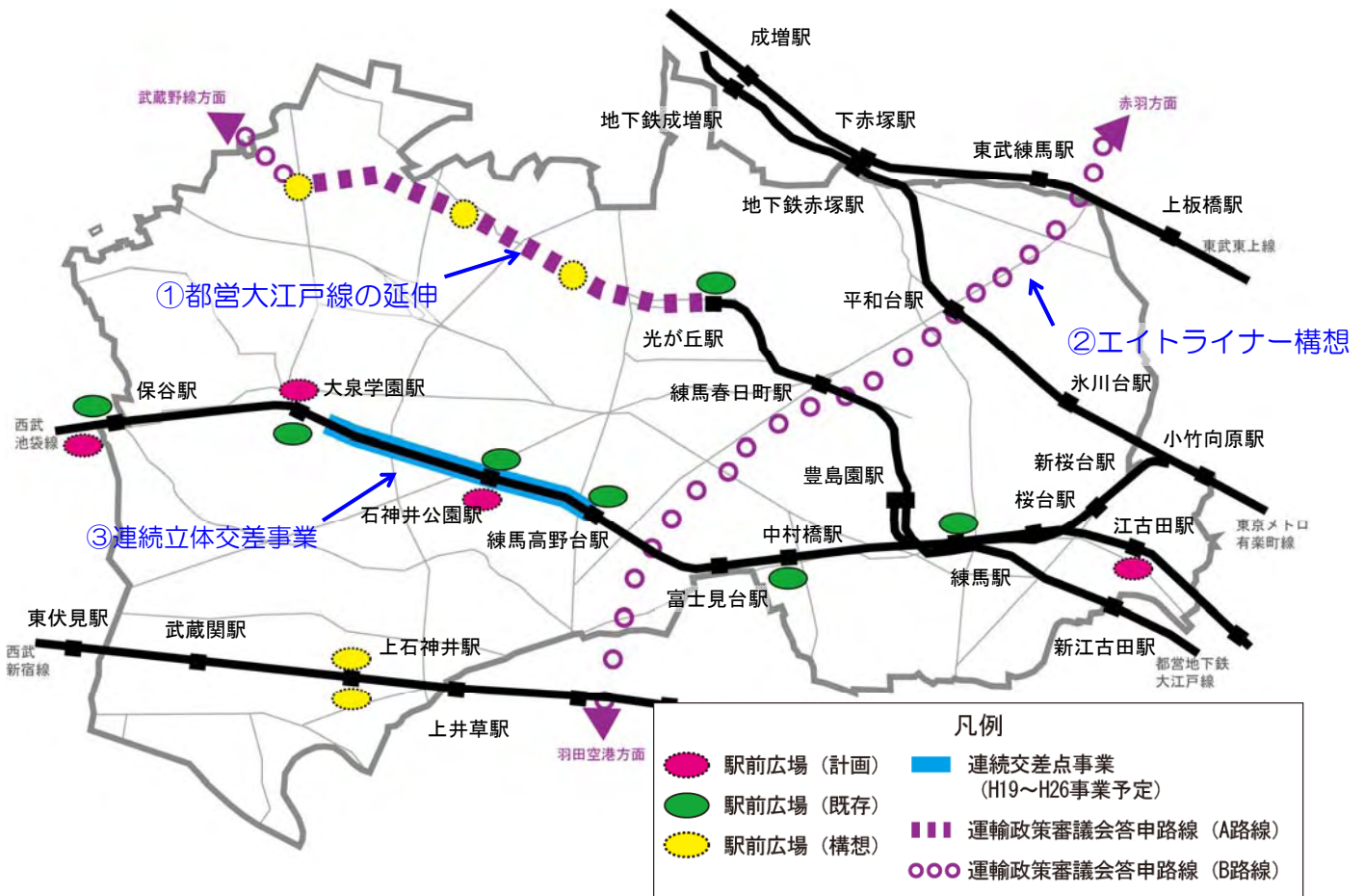
図表 3 練馬区の道路ネットワーク

## (2) 鉄道

- ◆鉄道は都心方向から区内を東西方向に横断する形で走っており、北西部においては鉄道不便地域が存在します。
- ◆地上を走る鉄道により南北交通が分断されている地域があり、これを解消するため連続立体交差事業が順次進められています。
- ◆駅前広場の整備計画が完了していない駅もあり、交通結節点が十分整備されていません。

区内の鉄道は、西武池袋線・豊島線・新宿線、東武東上線、地下鉄有楽町線（東京メトロ、西武）と都営大江戸線があり、通勤・通学をはじめとする区民の日常生活を支える主要な公共交通機関として大切な役割を果たしています。

これらの多くは、JR山手線から放射状に伸び、区内を東西方向に横断する路線形状となっています。このため区の北西部は、路線の間隔が広がり駅から遠く離れた地域も存在しています。



図表 4 練馬区内の鉄道網

区内では、駅から遠く離れた地域の改善や南北の鉄道路線を充実させるため、新規鉄道路線の実現に向けた以下のような促進活動が進められています。

### ①都営大江戸線の延伸

都営大江戸線は平成12年に運輸政策審議会（現在の交通政策審議会）答申において、光が丘から大泉学園町までの区間が「少なくとも目標年次（2015年）までに整備着手することが適当である路線」として位置づけられています。これを受けて、練馬区では導入空間の確保に向け、平成17年に土支田中央地区の土地区画整理事業を事業決定するなど、延伸の早期実現に向けたまちづくりに取り組んでいます。

### ②エイトライナー

練馬区では大田区、世田谷区、杉並区、板橋区、北区の5区と共同で、環状八号線を基本ルートとする新たな公共交通システム「エイトライナー構想<sup>\*</sup>」を平成5年に取りまとめ、その実現に向けた促進事業に取り組んでいます。平成12年の運輸政策審議会においては、メトロセブン（環七高速鉄道）とともに「区部周辺部環状公共交通（仮称）」として答申され、「今後整備について検討すべき路線」として位置づけられています。

また、地上部を走る鉄道路線については、踏切により南北方向の交通を遮断するという課題も抱えています。西武池袋線では、連続立体交差化が順次進められており改善が図られています。平成16年に東京都が策定した「踏切対策基本方針」では、西武池袋線の椎名町～桜台駅付近、大泉学園～保谷駅付近と西武新宿線の井荻～東伏見駅付近（区内は全線）が鉄道立体化の検討対象区間として位置づけられています。

さらに、駅前広場はバスやタクシー等との乗換えなど交通結節機能を果たします。駅前広場は、保谷駅、大泉学園駅、石神井公園駅、江古田駅において整備が計画されているほか、都営大江戸線の延伸が予定されている土支田中央地区では、土地区画整理事業の中で駅前広場が整備されることとなっています。

## コラム 主な駅の1日の平均乗降客数

主な駅	平成13年度	平成18年度
西武池袋線 練馬駅	75,928人	88,728人
西武池袋線 石神井公園駅	64,397人	67,929人
西武池袋線 大泉学園駅	75,513人	80,799人
西武新宿線 上石神井駅	43,828人	43,386人
都営大江戸線 光が丘駅	47,999人	56,189人

※数値は乗車人数および降車人数の合計。

※西武池袋線練馬駅は西武有楽町線の乗降客を含む。

出典) 練馬区勢概要

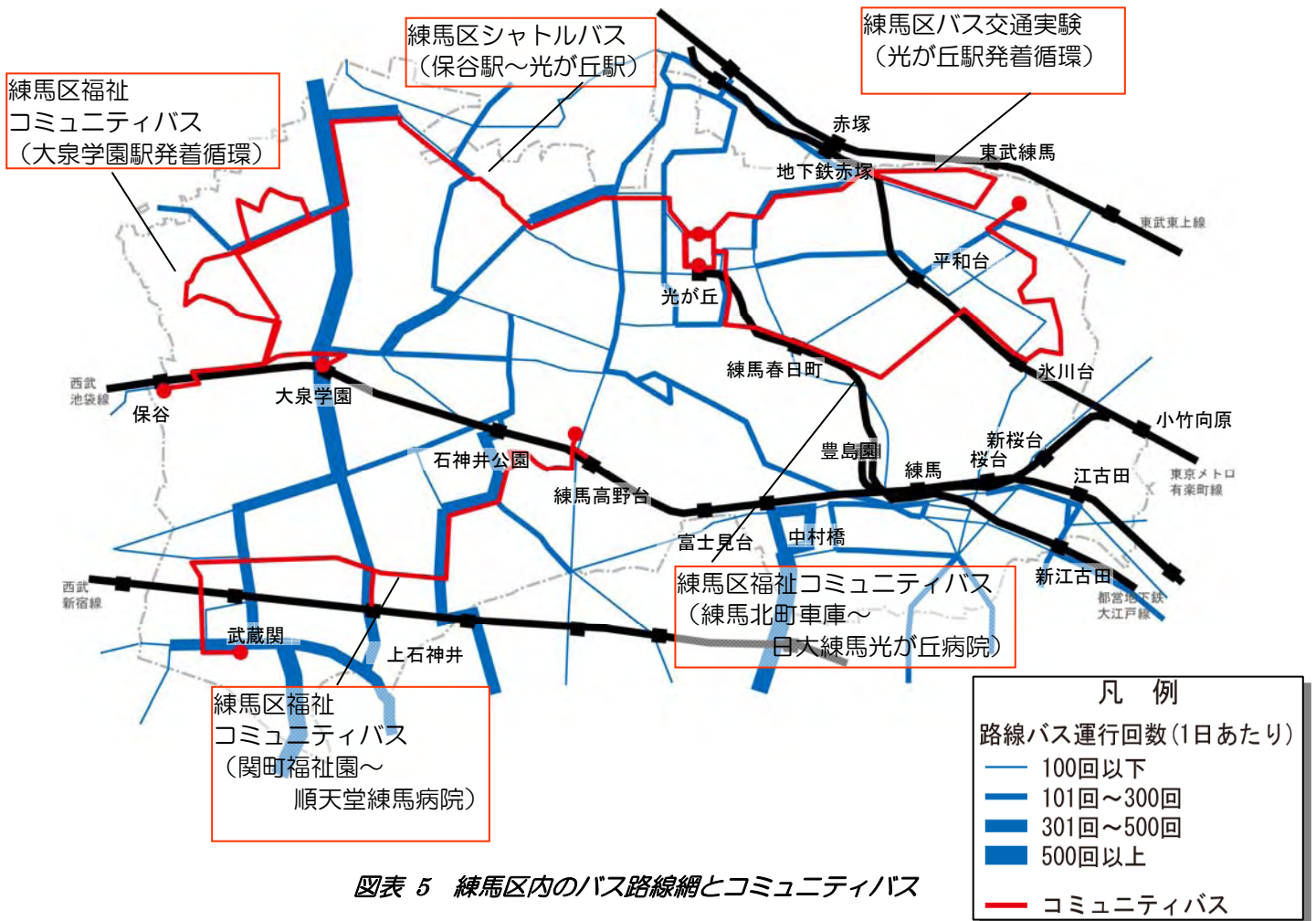
(※) エイトライナー構想は、東京都都心部から約10km圏の西部及び北部地域を結ぶ環状鉄道計画のことで、環状八号線の地下などを利用して、羽田空港と赤羽駅とを結び、大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区、北区を通る、約43kmの環状線を建設しようという計画です。

### (3) バス・コミュニティバス

- ◆バスは、南北方向を結ぶ主要な交通手段となっています。
- ◆バスについては、増便や遅延の解消が求められています。
- ◆コミュニティバスは、交通が不便な地域の改善や高齢者、障害者の移動の確保に重要な役割を担っています。

区内にはバス路線が約100系統あり、東西方向に走っている鉄道駅へアクセスして鉄道不便地域を網羅する南北方向の主要な交通手段となっています(平成18年度末現在)。特に、中村橋や大泉学園、光が丘で路線が多く、区外の駅への長い移動にも使われています。

しかし区内には、幅員が狭く整備が不十分な道路が多いことから、バスの運行が困難な地域もあります。さらに、踏切による渋滞や駅前広場などが十分整備されていないことなどから、平成18年度に区で実施した「交通機関等に関する調査」において、増便や遅延の解消などバス交通のさらなる改善を望む声が多く寄せられています。

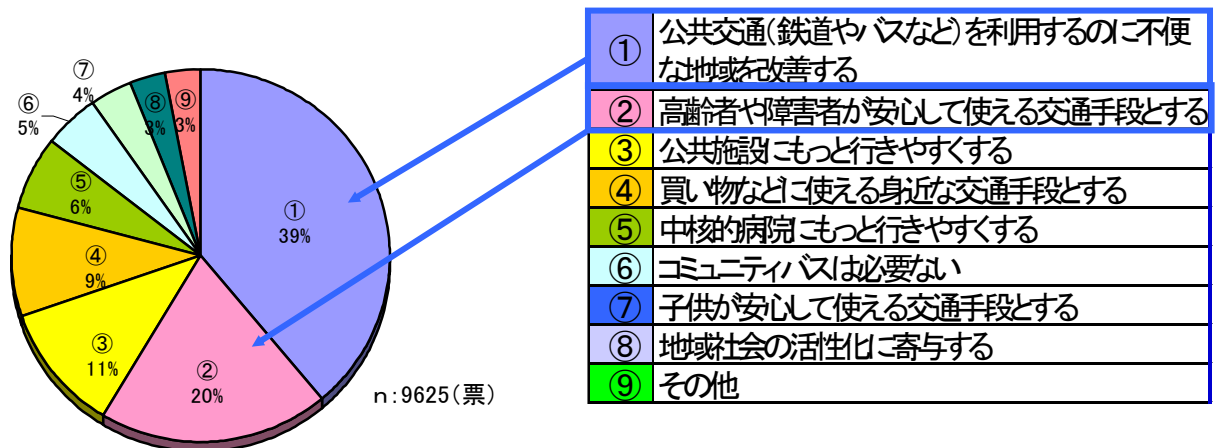


また、区では交通が不便な地域の解消や高齢者や障害者を含めた区民の生活行動力の向上、公共公益施設への交通の利便性を図るため、コミュニティバスを運行しています。

図表 6 区内のコミュニティバスの一覧

名称	運行区間
練馬区シャトルバス	保谷駅～光が丘駅
練馬区バス交通実験	光が丘駅～光が丘駅（東武練馬駅経由）
練馬区福祉コミュニティバス	関町福祉園～順天堂練馬病院
〃	練馬北町車庫（国際興業株）～日大練馬光が丘病院
〃	大泉学園駅～大泉学園駅（大泉学園町五丁目経由）

区民はコミュニティバス事業の展開において交通が不便な地域の解消や、高齢者や障害者が安心して使える交通手段として役割を重視しています。



図表 7 コミュニティバス事業を展開するとき特に重視すべき点

出典) 練馬区「平成 18 年度 交通行動に関する調査」

#### (4) 駅やバス車両のバリアフリー化

- ◆区内でバリアフリー化された経路が確保された駅の割合は、約8～9割に達しています。
- ◆ノンステップバス<sup>※1</sup>の導入は、区内バス事業所全体では50%に達していません。

高齢者、障害者による公共交通の利用促進に向けて、交通拠点である駅や車両などのバリアフリー化が進められています。

区内の駅については、現在、4駅<sup>※2</sup>を除いてバリアフリー化された経路が確保されています。区ではこのような整備に対して補助金を出すなど事業者と一体となって進めています。

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー新法<sup>※3</sup>」という）では、平成22年までに改善が必要となっています。また、一定規模の駅などの旅客施設を中心とした地区を「重点整備地区」として、市町村が基本構想を策定し、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進することが明記されています。

図表 8 駅舎のバリアフリー対応状況（平成19年2月現在）

駅舎に関する取り組み内容	完了した駅数	備考
誰でもトイレの設置	17駅（81%）	区内全21駅を対象
誘導ブロックの設置	19駅（90%）	〃
点字表示の設置	18駅（86%）	〃
バリアフリー化されたルートの確保	16駅（80%）	西武豊島線豊島園駅を除く区内20駅が対象

（※1）ノンステップバス（Non step Bus）とは、出入口の段差をなくし乗降を容易にしたバスである。床面高さは概ね35cm以下のものを指す。

（※2）バリアフリー化された経路が確保されていないのは、石神井公園駅、江古田駅、新桜台駅、氷川台駅の4駅です。ただし、氷川台駅以外の3駅については駅舎の改修や連続立体交差事業の中で対応の見込みがたっている状況です。

（※3）高齢者、障害者等の自立した日常生活および社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設および車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造および設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等およびこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上および施設の利用上の利便性および安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする法律です。「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称 交通バリアフリー法）は平成18年にバリアフリー新法に併合されました。

また、バス車両については、ノンステップバスの占める割合は区内バス事業所全体で50%に達していません。

図表 9 バス車両のバリアフリー対応状況（平成19年4月現在）

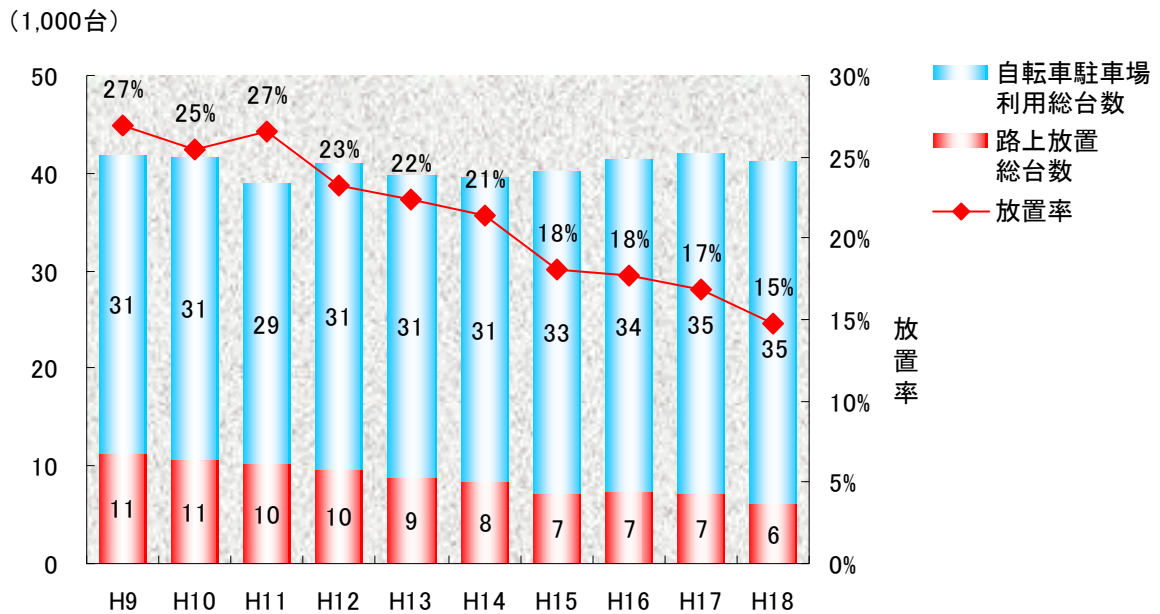
バス車両に関する取り組み内容	完了した車両数	備考
バリアフリー新法適合低床車両	715台（67%）	区内バス事業所が保有する1073台を対象
ノンステップバス車両	455台（42%）	//

### （5）自転車の利用状況

- ◆自転車の路上放置は、特定の駅周辺で多く見られます。
- ◆区内には76か所（37,300台分）の自転車駐車が設置されています。

自転車は、手軽に利用できる区民に身近な乗り物であり、近年は環境保全の視点からも有効な交通手段として注目されています。

区内の駅周辺における自転車利用状況をみると、放置自転車台数、放置率ともに平成11年以降減少傾向にあります。しかし、特定の駅周辺においては依然として多くの放置自転車があり、歩道などへの駐車は歩行の障害となるなど、放置自転車は大きな社会問題となっています。



図表 10 練馬区内の自転車利用状況

※各年5月調査、自動二輪車を含む台数  
出典) 平成18年版区勢概要

自転車駐車台数を駅別にみると、光が丘駅、大泉学園駅、石神井公園駅、練馬駅、平和台駅、上石神井駅などにおいて多くなっています。このうち、特に練馬駅、石神井公園駅、大泉学園駅などでは路上への放置自転車台数が多くなっています。

区では、放置自転車をなくすために、昭和 49 年から現在までに区内の駅周辺などに 76 か所、約 37,300 台分（平成 18 年 5 月 1 日現在※）の自転車駐車場を設置してきました。また、自転車を適正に利用してもらうという観点から、放置禁止区域の指定を行い放置自転車の撤去にも取り組んでいます。



図表 11 駅別の自転車利用状況

出典) 平成 18 年度 駐輪実態調査

※自転車駐車場整備センター運営も含まれます。自転車駐車場整備センターは、自転車利用者の利便の増進及び道路交通の安全と円滑化を図るため、自転車駐車場の整備に関する事業等を行い、地域社会の健全な発展に資することを目的として、昭和 54 年、建設大臣の許可を得て設立された財団法人です。



## 2. 2 社会情勢

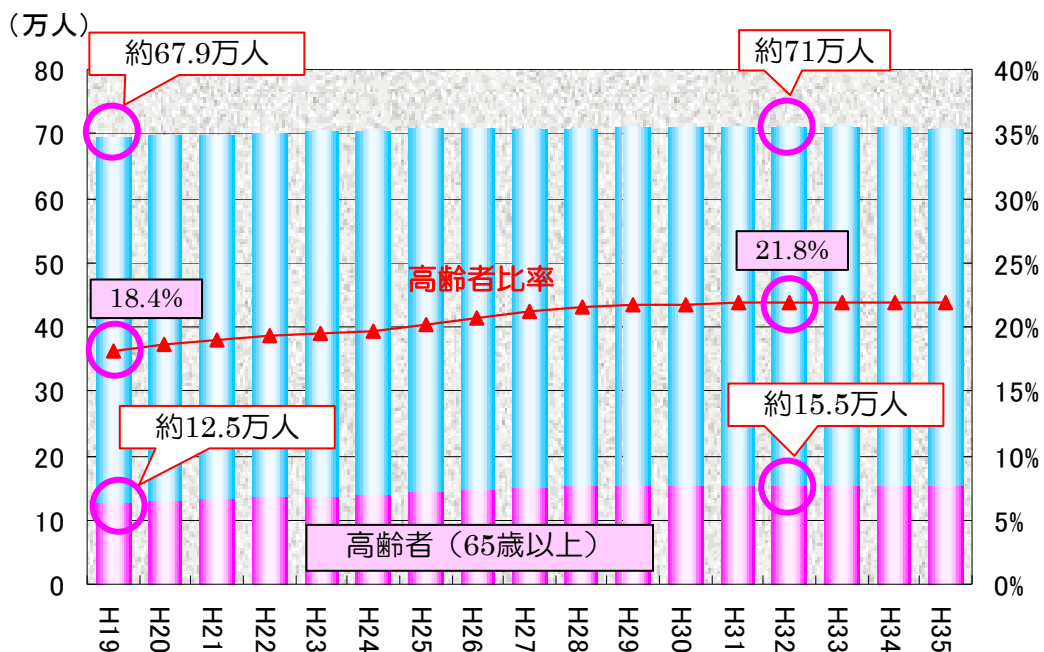
### (1) 高齢者や障害者の増加

- ◆区の人口は、平成32年頃まで増加が続くと予測されます。
- ◆区の高齢者人口比率は平成25年には20%を超え、その後も増加傾向が続く見込みです。
- ◆移動制約者<sup>※1</sup>や移動困難者<sup>※2</sup>の中には、外出をあきらめた経験のある人が約6割います。

練馬区の人口は約70万人で、23区内では世田谷区に次ぐ第2位の規模です（平成20年1月1日時点）。

人口は現在も緩やかに増加していて、平成32年頃にはピークに達し約71万人になると予測されています。

また、65歳以上の高齢者人口は約13万人で、総人口に占める割合は約19%となっています（平成20年1月1日時点）。この割合は平成25年には20%を超え、人口増加がピークに達すると見込まれる平成32年の高齢者人口は約16万人となり、総人口の約21.8%に達すると予測されています。



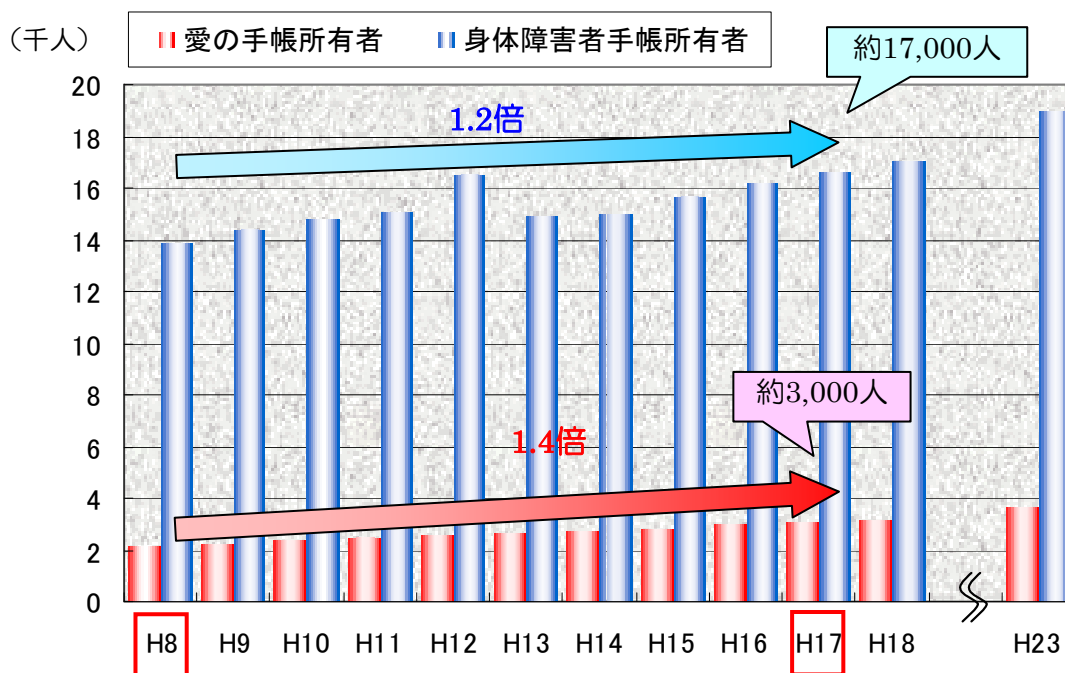
出典) 練馬区新長期計画による推計値

図表 12 人口および高齢者比率の推移

(※1) 移動制約者とは、高齢者や障害者等歩行に制約を伴う方、妊婦・乳幼児を連れた方をいいます。  
(ベビーカーを利用する方を含む)

(※2) 移動困難者とは、要介護高齢者や重度・中度障害者など自分ひとりでの移動が困難な方をいいます。

また、障害者について見ると、練馬区における身体障害者手帳所持者数は約 17,000人、愛の手帳<sup>※1</sup>所持者数は約 3,000人です（平成17年現在）。平成8年と比べると身体障害者手帳所持者は約 1.2 倍、愛の手帳所持者数は約 1.4 倍増加しています。推計では、障害者の人口は今後も増加していくと予測されています。



図表 13 障害者手帳所持者の推移

※各年3月31日現在、平成23年は推計値  
出典)練馬区福祉のまちづくり総合計画  
(平成18年度～22年度)

移動困難者のうち日常生活において約6割の方が外出をあきらめた経験があるという調査結果があります<sup>※2</sup>。外出をあきらめた理由としては、介助者や移動手段となる車両の手配が困難なことが挙げられています。

このような現況を見ると、今後、交通に関する施策を取り組むうえで移動制約者や移動困難者に対しての配慮が重要になってきます。

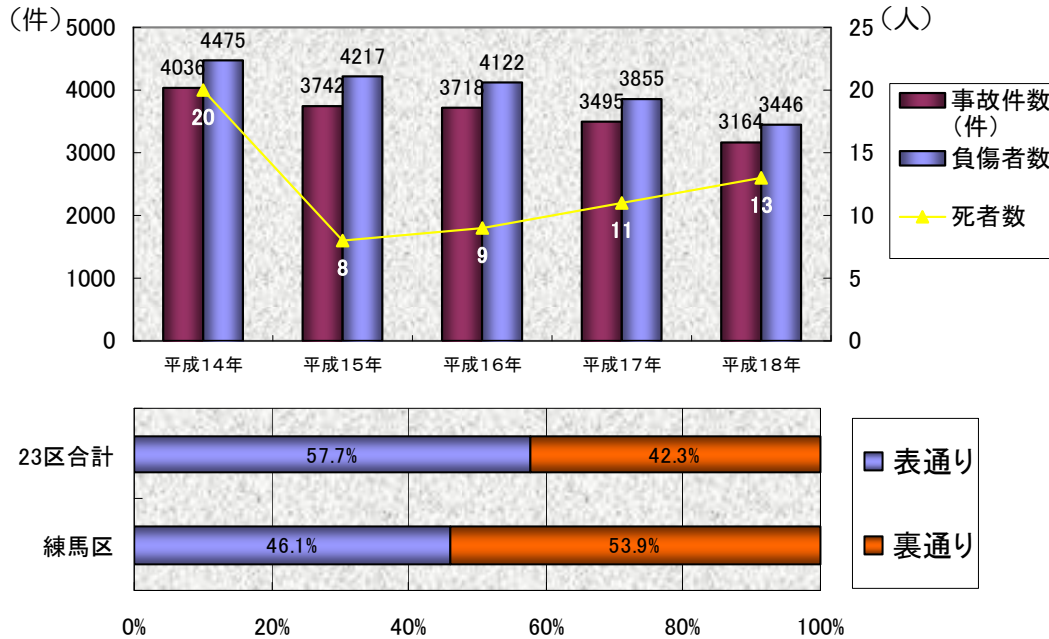
(※1)「愛の手帳(別名:療育手帳)」とは、知的障害者に都道府県知事(政令指定都市にあってはその長)が発行する障害者手帳のことです。

(※2)「練馬区タクシー券利用者アンケート(平成17年3月～6月実施)」によると、移動困難者の約6割が「外出をあきらめる事が日常的にある」と回答しています。

## (2) 高齢者の交通事故の増加

- ◆交通事故の発生件数は、減少傾向にあるものの依然高い水準にあります。
- ◆65歳以上の高齢者が関係する事故の割合は増加しています。

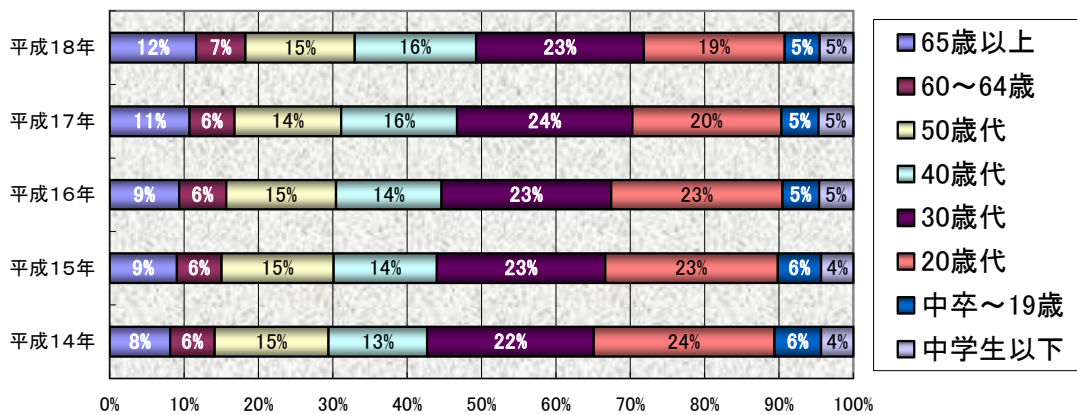
練馬区内における交通事故の発生件数は、過去5年間減少傾向を示していますが、依然高い水準にあり、交通事故削減に向けたより一層の取り組みが必要です。特に、裏通り（生活道路）で発生する事故割合が他区合計の割合に比べて高くなっています。



図表 14 練馬区における交通事故発生件数の推移

出典)第八次練馬区交通安全計画（平成18年度～平成22年度）

また、年齢別に見ると、65歳以上の高齢者が関係する交通事故の割合は増加傾向にあり、高齢者の交通事故を防止する視点に立った交通安全対策の推進が必要になっています。



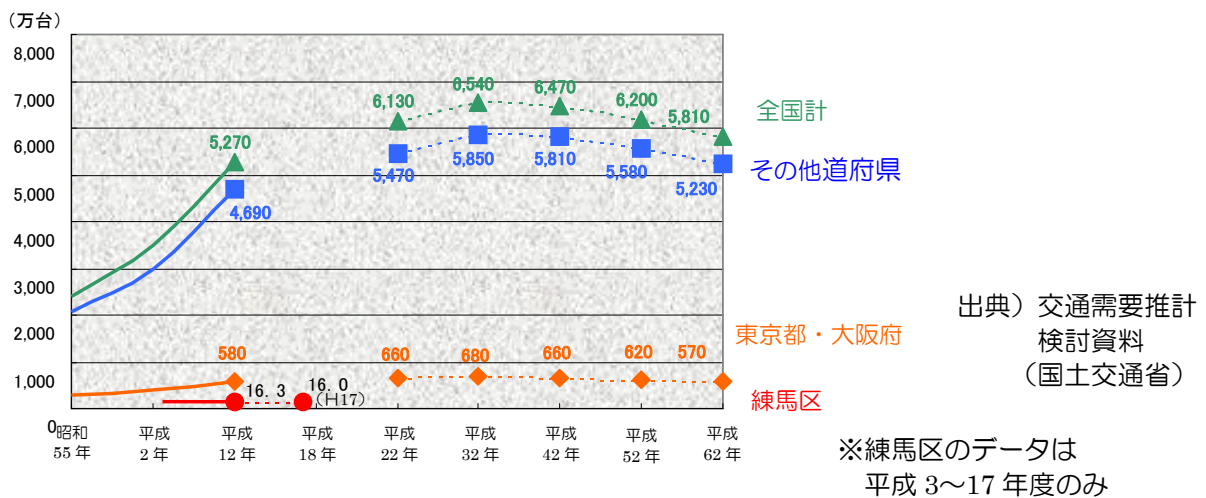
図表 15 練馬区における交通事故の年齢構成

出典)第八次練馬区交通安全計画（平成18年度～平成22年度）

### (3) 乗用車保有台数の増加

- ◆乗用車保有台数は、平成32年まで増加傾向が続く見込みです。
- ◆乗用車は、公共交通機関に比べて、単位当たり多くの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を排出します。
- ◆公共交通の利便性が向上すれば乗用車の利用を控えても良いと感じている人が約4割います。

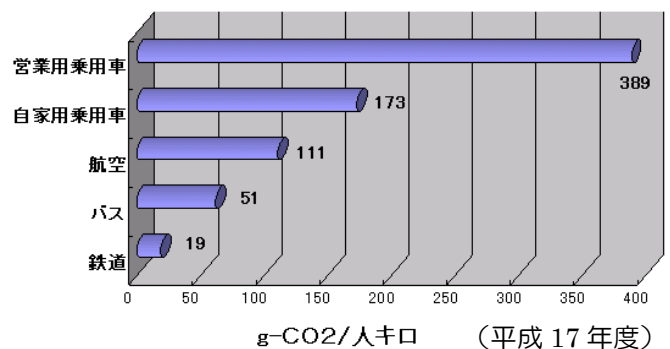
全国における乗用車保有台数の予測は、今後も増加するとみられ平成32年頃にピークを迎えるものと見られます。これは、人口は減少傾向に転じるものの、女性や高齢者の免許保有が高まり、免許保有人口が増加するためとされています。都内においても同様の傾向が予測されており、区としても対策を検討する必要があります。



図表 16 乗用車保有台数の推移

乗用車は、交通手段別の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出量を比較すると、バスや鉄道といった公共交通機関に比べると人キロ当たりの多くの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を排出します。

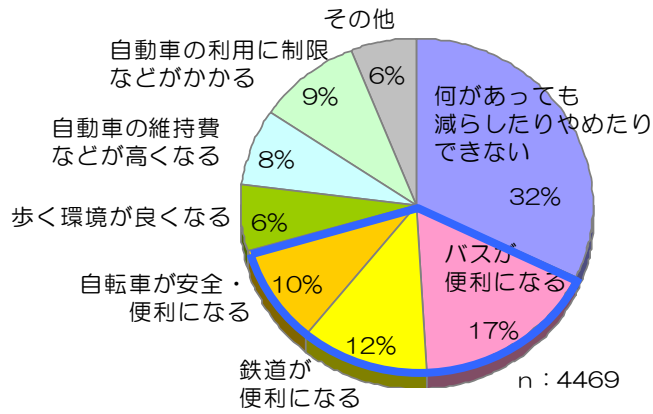
地球温暖化など環境問題が深刻化しており、その要因のひとつとして乗用車から排出される二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)が挙げられていることから、その削減に向けて対策が必要です。



図表 17 交通手段別の二酸化炭素排出量

出典) 国土交通省ホームページ

交通機関等に関する調査から、自動車の利用者のうち鉄道やバスなど公共交通機関の利便性が向上すれば自動車の利用を控えても良いと考えている区民が約4割います。環境の視点からも、今後は自動車から公共交通へ転換してもらうよう施策を展開していくことも重要となってきます。



図表 18 自動車から他の交通手段への変更の条件

出典) 練馬区 「平成 18 年度 交通機関等に関する調査」

#### (4) 観光・産業経済

交通は、観光拠点や商業施設などへのアクセスの観点から産業の分野においても大きな関わりを持っています。

練馬区の観光拠点として、緑豊かな公園や農にふれあう場、商店街のイベントや地域の祭り、様々な文化財など、都市住民にとって楽しさや安らぎをもたらす資源がバラエティ豊かに存在しています。しかし、観光拠点の中には駅から離れた地域にありアクセス性が十分とはいえないところもあります。

一方、産業施設は、多くの区民が集まる駅周辺に多く集積しています。区内の事業者数や売上高などは減少し続けており、区内産業を取り巻く環境は、長引く景気の低迷、生活様式の変化、価格競争の激化などにより依然厳しい状況にあります。

今後、練馬区の産業を活性化していくためには、交通政策と十分に連携を図っていくことが重要となってきます。



図表 19 ねりまお花見地図

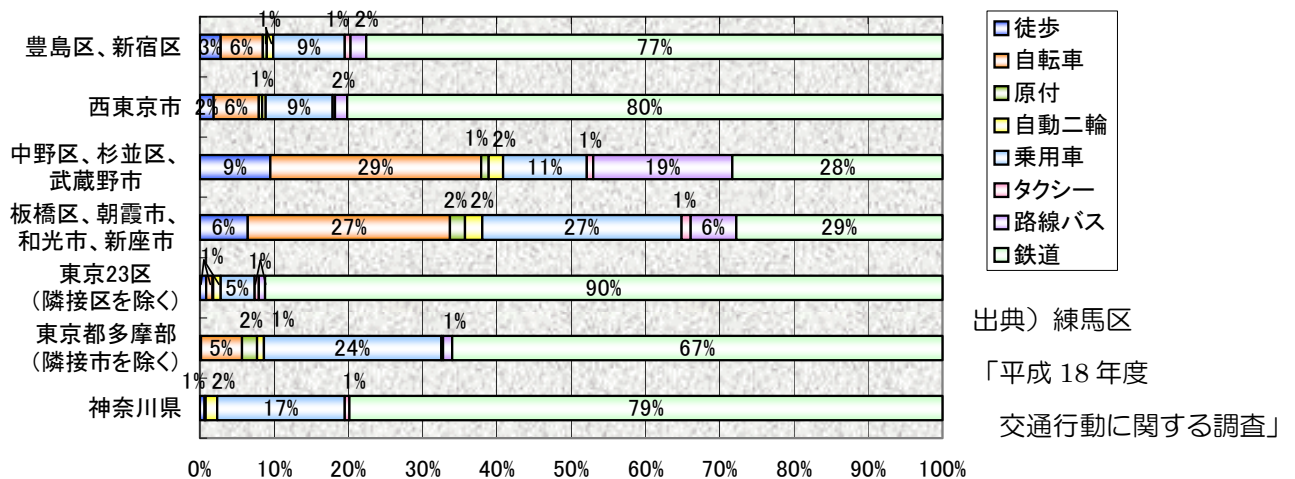
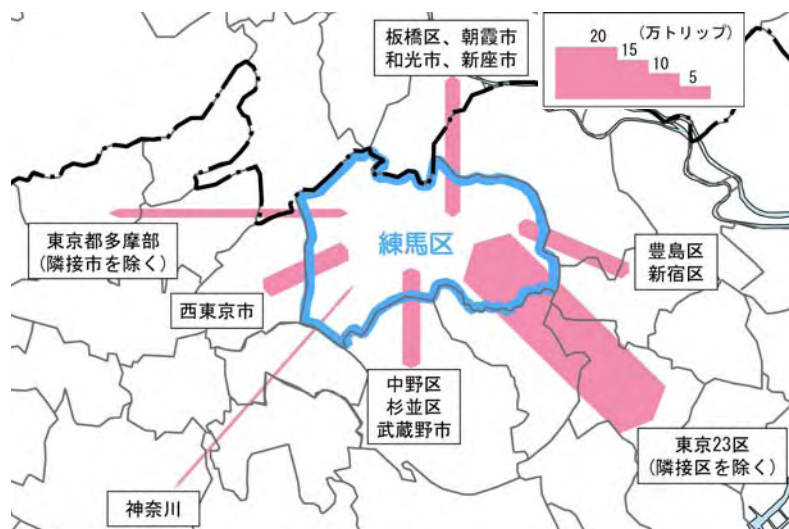
出典) 練馬区ホームページ

## 2. 3 区民の交通流動

### (1) 区内～区外の流動

- ◆東京23区（隣接市区を除く）への移動手段は鉄道が多く、都心へ向かうトリップ数は約4割を占めています。
- ◆隣接市区との移動は、自転車や路線バス、自動車を利用する割合が比較的多くなっています。

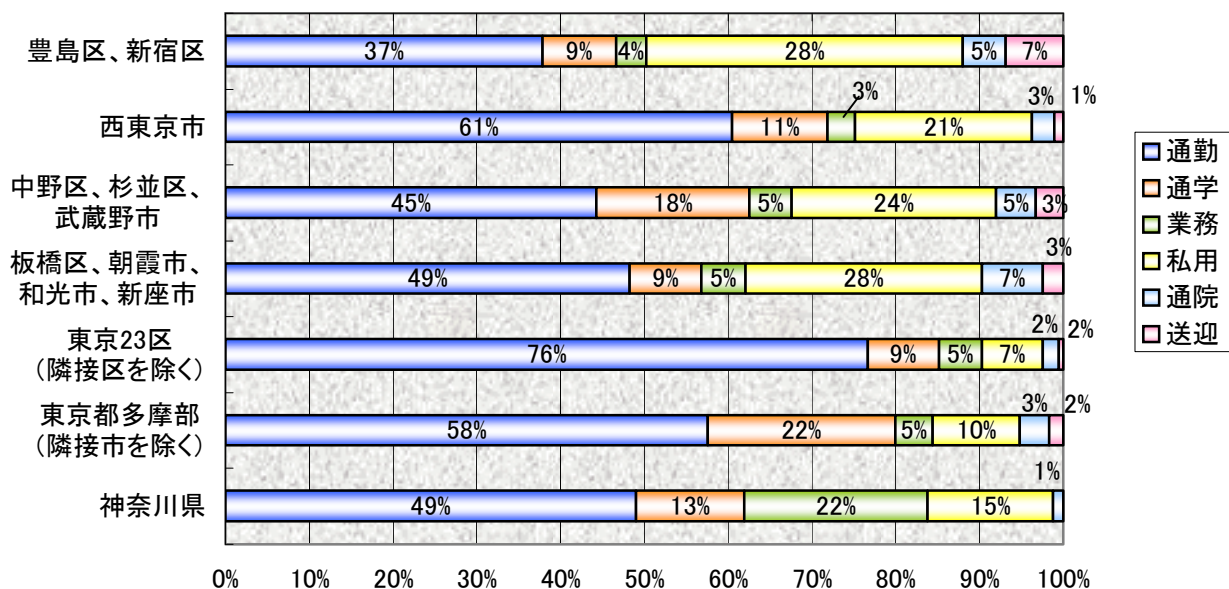
区民の一日の動きのうち区外へ出る移動は約53万トリップで、そのうちおよそ4割が東京23区（隣接区を除く）への移動です。区外への移動では、移動する距離も長くなることから代表交通手段※は鉄道が多くを占めています。しかし、板橋区・朝霞市・和光市・新座市への移動や、中野区・杉並区・武蔵野市への移動といった隣接市区への移動では、南北方向を直接結ぶ鉄道の路線がないことから、自転車や路線バスの利用割合が高くなっています。



図表 20 練馬区～練馬区外の交通流動と交通手段構成（代表交通手段）

(※) 代表交通手段とは、ある目的で行われるひとつの移動（トリップ）の中で、最も主となる交通手段のこと。「鉄道、地下鉄」が最も主となり、以下、路線バス>タクシー、ハイヤー>乗用車>自動二輪車>原動機付自転車>自転車>徒歩の順に続きます。

区外への移動を目的別にみると「通勤」がどの方面についても高い傾向にあり、住宅地としての練馬区の特徴を表しています。また、隣接する市区への移動目的では「私用」も多くなることがわかります。



注) 交通行動に関する調査結果を町丁目ごとの人口、世代構成により拡大して集計

図表 21 練馬区～練馬区外の交通流動と移動の目的構成

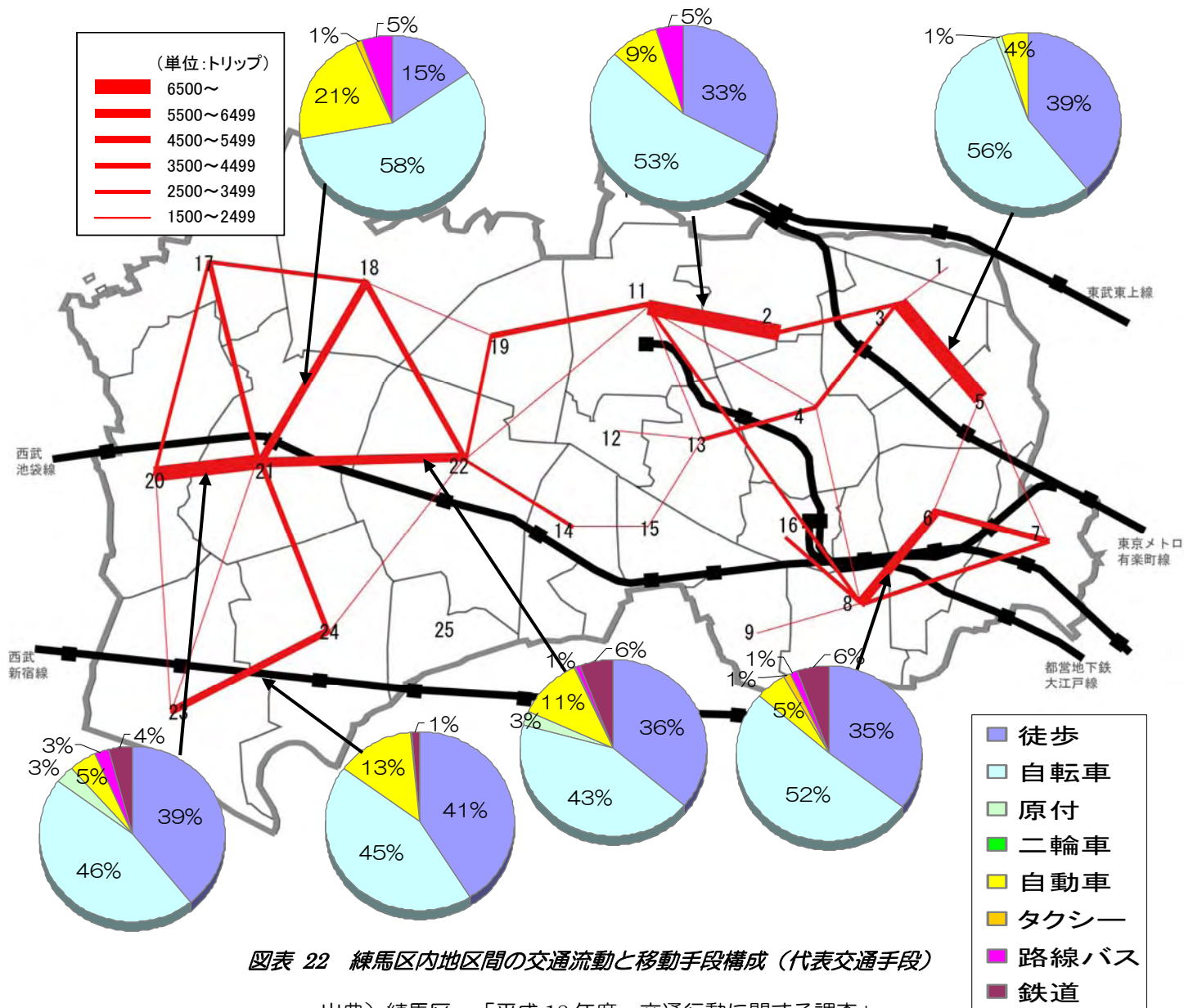
出典) 練馬区 「平成 18 年度 交通行動に関する調査」



## (2) 区内の交通流動

- ◆目的地は隣接する地域が多く、交通手段は徒歩や自転車の占める割合が多くなっています。
- ◆区の西側では、移動手段に占める自動車の割合が他の地区に比べて高くなっています。

区内での移動に着目すると、区内のトリップ数は約19万トリップで区外への移動に比べると、約1/3程度と少なくなります。各地域間\*での交通流動では、隣接する地域間での移動が多くなり、その交通手段としては徒歩や自転車が多くなっています。また、区の西側では自動車を利用する傾向が区の東側に比べて高いことがわかります。

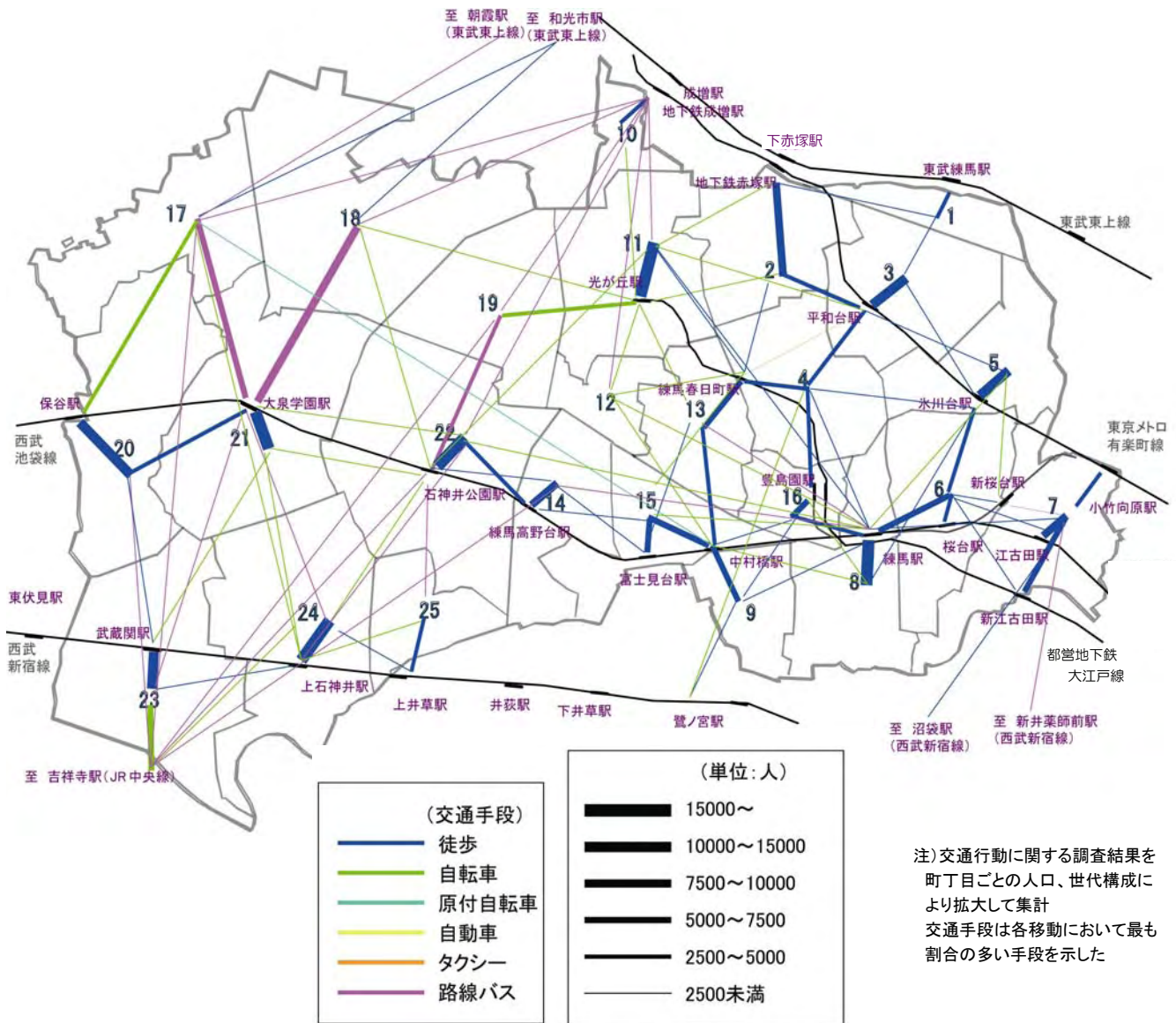


(※) 練馬区都市計画マスタープランで定めた7地区を基本に考え、幹線道路や町丁目境で区全体を25地区に分割しました。

### (3) 各地域と駅間の流動

- ◆ 駅から離れた地域と駅までの移動は、自転車や路線バスの利用が多くなっています。
- ◆ 練馬区の西側では、路線バスの割合が比較的多くなっています。

駅端末交通<sup>\*</sup>は、どの地域においても徒歩や自転車の利用が多いことがわかります。区の西側では駅から遠く離れた地域も多く、大泉学園駅や石神井公園駅の間での移動は他の駅に比べて路線バスを利用する傾向が高くなっています。また、成増駅や吉祥寺駅など隣接市区の駅への移動手段としても主に路線バスが使われています。



図表 23 鉄道駅からの交通手段別流動 (駅端末交通手段)

出典) 練馬区 「平成 18 年度 交通行動に関する調査」

(※) 出発地または目的地と鉄道駅までの移動のことです。

## 2. 4 各交通手段への要望

《各交通手段をさらに利用するための主な条件》

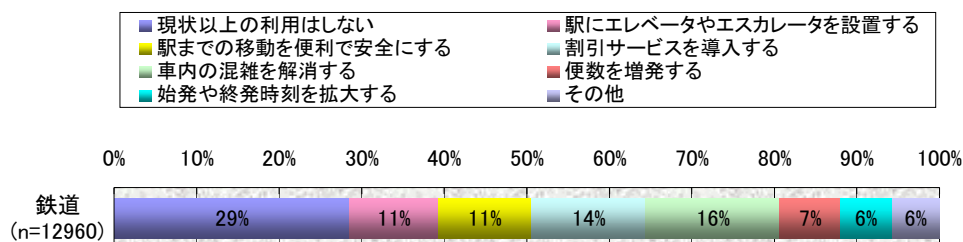
- ◆鉄 道：車内混雑の緩和、割引サービスの導入
- ◆路線バス：便数の増加、遅延の解消
- ◆自 転 車：走行環境の整備、障害物の撤去
- ◆徒 歩：自動車や自転車と分かれた歩行空間の整備、歩道幅員の確保

《交通手段への要望》

- ◆タクシー：安価な料金を望む声が多い。

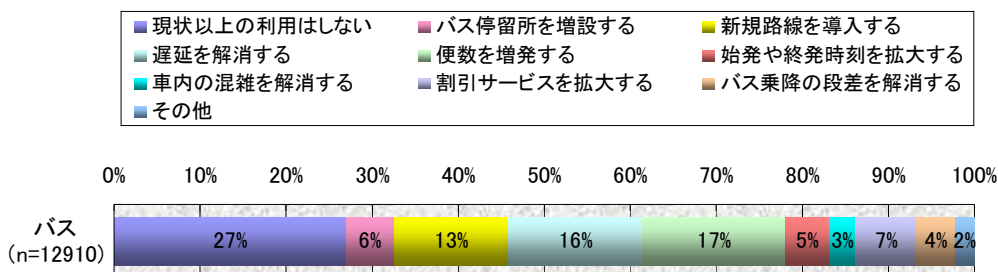
鉄道やバスなどの公共交通機関をより利用しやすくすることは、移動制約者や移動困難者を含めただれもが安心して利用できるとともに、環境の視点から過度な自動車利用を抑え公共交通への転換を進めることから必要です。また、区民に身近な自転車の利用や徒歩について、より快適な移動を確保することが重要になっています。これに対して、区民からは公共交通をさらに利用するための条件として、次のような要望が寄せられています。

Q. あなたがもっと鉄道を利用するためには、何が条件として必要ですか。



図表 24 交通手段別の全体要望（鉄道）

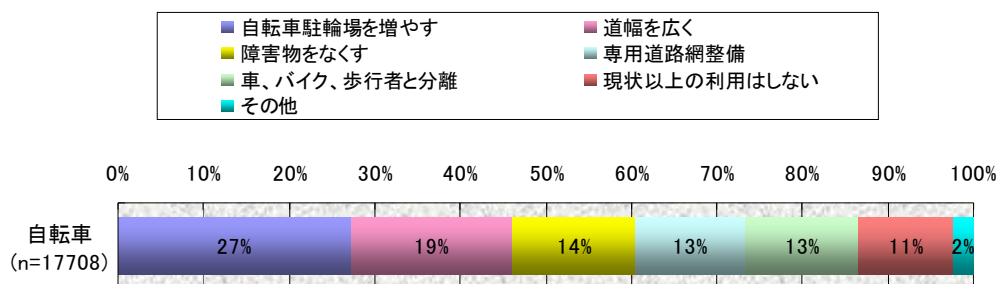
Q. あなたがもっとバスを利用するためには、何が条件として必要ですか。



図表 25 交通手段別の全体要望（バス）

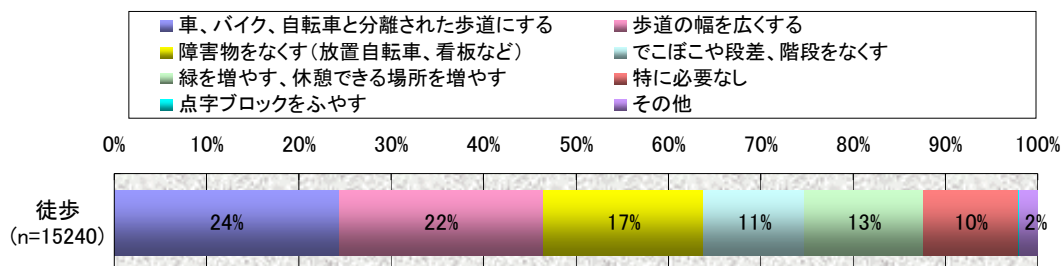
出典) 練馬区 「平成 18 年度 交通機関に関する調査」

Q. あなたがもっと自転車を利用するためには、何が条件として必要ですか。



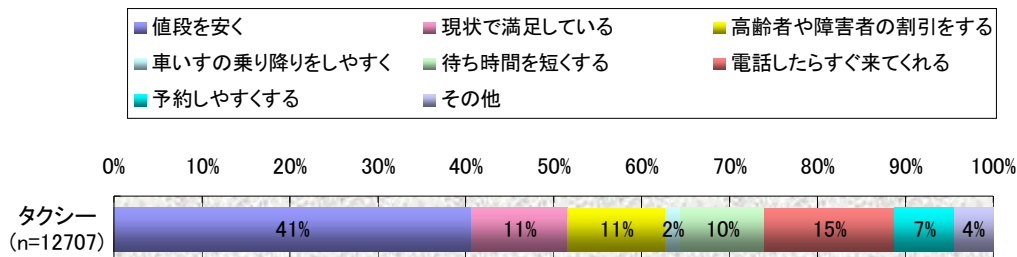
図表 26 交通手段別の全体要望（自転車）

Q. あなたがもっと歩いて出かけるためには、何が条件として必要ですか。



図表 27 交通手段別の全体要望（徒歩）

Q. あなたがタクシーに求めるサービスは何ですか。



図表 28 交通手段別の全体要望（タクシー）

出典) 練馬区 「平成 18 年度 交通機関に関する調査」

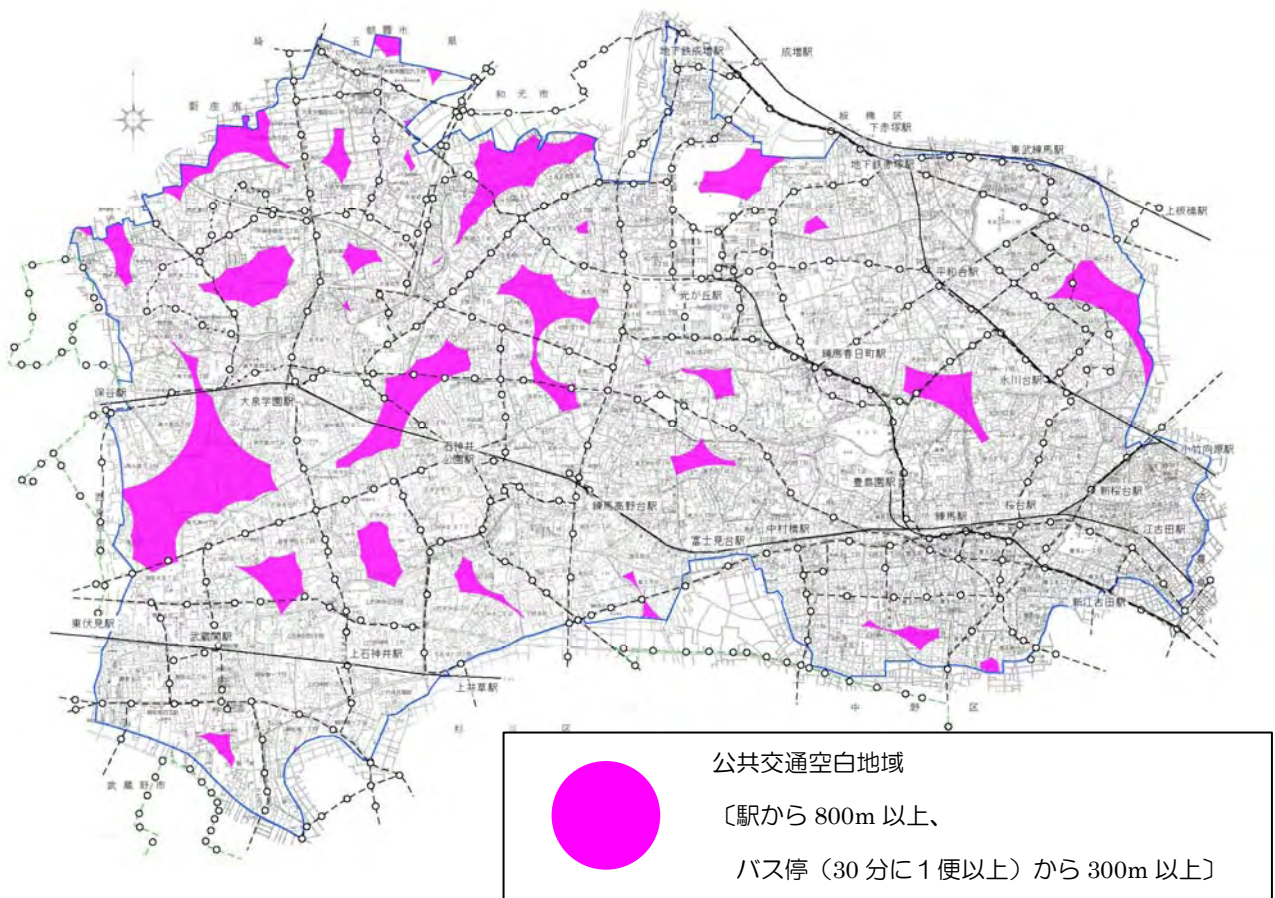
## 第3章 練馬区交通課題

### 第3章 練馬区の交通課題

#### <公共交通サービス>

##### ①公共交通空白地域※の存在

区内には、駅やバス停から離れ公共交通を利用しづらい地域が存在しています。この公共交通空白地域では自動車を比較的多く利用する傾向があり、自動車免許を持たない人や高齢者などにとっては、日常生活における移動が大きな負担になっていると考えられます。このような状況を踏まえ、区ではコミュニティバスを導入するなど、公共交通空白地域の解消に取り組んでいますが、未だ西側を中心に多く存在しています。



図表 29 公共交通空白地域の分布状況  
《 平成 20 年 3 月現在 》

(※) 交通マスタープランでは、駅から 800m 以上かつバス停 (30 分に 1 便以上運行) から 300m 以上の地域を公共交通空白地域として定義しました。

## ②公共交通の快適性・利便性の不足

通勤目的による利用の多い鉄道は、朝を中心に都心方向へ混雑しており、本数の増加による混雑緩和など快適な利用に向けた対応が求められます。また、区内や隣接地域など近距離の移動で多く利用されているバスは、便数の増加や遅延解消の要望が多く、利便性は十分ではありません。



図表 30 渋滞中のバス

## ③移動困難者に対応した移動手段の不足

鉄道駅やバス車両などの交通機関におけるバリアフリー化により、移動しやすさは改善しつつありますが、障害者等の移動困難者すべてが公共交通機関を利用することができない状況にあります。

高齢者や障害者など移動困難者の中には、介助者や移動手段となるタクシー等の手配が困難なため日常生活で外出をあきらめた経験のある方も多く、移動できる環境が十分確保されているとは言えない状況です。移動困難者に対する移動サービスとして、タクシー会社やNPO※などがサービスを提供していますが、福祉車両が高価であることや予約に伴う待機時間が必要なこと、介助技術のある運転者の養成に費用・時間がかかることなどから、事業の採算性が悪く、供給量が不足しています。

---

(※)、「Nonprofit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略で、非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体のことです。特定非営利活動促進法（1998年3月成立）により法人格を得た団体（NPO法人）のことを指します。

## <交通基盤>

### ④南北方向を中心とした脆弱な道路網

区内では都市計画道路などの整備率が他区に比べて低く、渋滞の発生や生活道路への通過車両の進入による交通事故など、区民生活において様々な問題が深刻化しています。狭い道路は、火災における延焼拡大や緊急自動車の通行阻害等の原因となるなど防災面での問題も多く、さらにはバスなど公共交通サービスの導入の支障となっています。

一方、区内には東西方向に伸びる鉄道が多く、地上を走る区間では踏切により南北交通の円滑な交通処理に支障をきたしています。また、都市計画道路なども南北方向の整備が特に遅れています。踏切では、限られた道路に車両が集中することにより渋滞が発生し、バスや緊急車両の遅延の原因となっているほか、南北方向の移動が困難なため、北部地区と南部地区を結ぶ都市軸の連携が弱くなっています。



図表 31 踏切遮断による渋滞の様子



## ⑤利用しづらい駅などの交通結節点

駅は交通の乗換等の結節機能を果たし、多くの区民が利用する施設です。区内には高架の鉄道や地下鉄も存在し上下移動が必要なものの、バリアフリー化が確保されず乗換えが円滑に出来ない駅が存在します。駅の周辺で見られる放置自転車は、安全で円滑な歩行を妨げる要因となっており、特に買い物客を含め自転車の利用形態も多様化するなど、昼夜を通して駅周辺を利用しづらい箇所も存在します。

また、区内の商業施設は駅周辺に多く集積し街のにぎわいを創出していますが、更なる活性化には、高齢者の増加を勘案してだれにでも利用しやすい公共交通によるアクセスが必要になっています。さらに、区内の観光拠点には、鉄道駅から離れた施設等が存在しており、今後の観光振興には交通サービスと連携した改善が不可欠となっています。



図表 32 放置自転車の様子

## <安心・安全>

### ⑥身近な生活圏における交通事故

区内における交通事故の発生件数は、依然として高い水準にあります。特に生活道路における交通事故率が東京23区平均に比べて高く、区民の身近な生活圏での安全対策が必要となっています。

また、近年では、高齢者の増加に伴い事故件数に占める高齢者の割合や、自転車が関係する事故の割合が高まっています。交通ルールの軽視やマナーの欠如などにより引き起こされていることも多く、交通安全に対する区民意識の向上が必要です。



図表 33 赤信号の交差点を横断する自転車

### ⑦安全上問題の多い歩行空間

高齢者をはじめとする移動制約者の増加に伴い、区民に最も身近な移動手段である徒歩が一層重要になっています。しかし、区内には歩道が設置されていない道路や段差が多く幅の狭い歩道が依然としてあり、歩行者の安全の確保が課題となっています。



図表 34 狭い歩道の様子

## <自動車交通・環境>

### ⑧過度な自動車利用による環境負荷の増大

区の西側には公共交通の不便な地域が存在し、自動車が比較的多く利用される傾向にあります。必要以上の自動車利用は、交通渋滞の原因となり、窒素酸化物<sup>※1</sup>や浮遊粒子状物質<sup>※2</sup>、二酸化炭素の排出増大など、環境負荷の増加を招く恐れがあります。

また、自動車を利用する人の中には、公共交通の利便性が向上すれば自動車の利用を控えても良いと感じている人もいます。環境問題への関心が高まっている現在では、過度な自動車利用を抑え、公共交通の利用をさらに促していくことも大切です。



図表 35 交通渋滞の様子

(※1) 窒素酸化物 (nitrogen oxide) は窒素の酸化物の総称。一酸化窒素 (NO)、二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)、亜酸化窒素 (一酸化二窒素) (N<sub>2</sub>O)、三酸化二窒素 (N<sub>2</sub>O<sub>3</sub>)、四酸化二窒素 (N<sub>2</sub>O<sub>4</sub>)、五酸化二窒素 (N<sub>2</sub>O<sub>5</sub>) など。化学式の NO<sub>x</sub> から「ノックス」ともいう。これらは、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質です。

(※2) 浮遊粒子状物質 (略称: SPM, Suspended Particulate Matter) は、大気中に浮遊している粒子状物質 (PM) のことで、代表的な「大気汚染物質」のひとつです。発生源は工場のばい煙、自動車排気ガスなどの人の活動に伴うもののほか、自然界由来 (海塩の飛散、火山、森林火災など) のものがあり、浮遊粒子状物質のなかで、粒径 2.5 μm 以下の小さなものを微小粒子状物質 (PM<sub>2.5</sub>) と呼んでいる。微小粒子状物質は粒径がより小さくなることから、肺の奥深くまで入りやすく健康への影響も大きいと考えられています。

## 第4章 基本理念

4. 1 上位計画 .....	36
4. 2 関連計画 .....	37
4. 3 上位計画等から導きだされた基本理念 .....	41

## 第4章 基本理念

### 4. 1 上位計画

#### (1) 練馬区新長期計画（平成 17 年 12 月 策定）

区の基本となる計画、区政運営の指針となる長期的・総合的な計画であり、平成 22 年度までの目標を定め、その達成に向けた方向性を示しています。

また、計画期間内の区の重点課題を示しており、区が単独で実施する分野に限らず、区民、事業者等との協働や、国、都、他自治体との役割分担により進めていく取り組みも含んだ計画となっています。

#### 重点課題

- 1 災害や犯罪に強い安全安心のまちをつくります
- 2 区内産業を育成し、地域経済の活性化を図ります
- 3 子どもの健やかな成長を支援します
- 4 障害者や高齢者が暮らしやすい福祉のまちをつくります
- 5 豊かな心を育む学校教育の充実と区民の文化芸術の振興を図ります
- 6 みどりを増やし、環境負荷の少ない循環型社会をつくります
- 7 道路網や交通機能を充実し、便利なまちをつくります

#### ①交通分野に関連する施策

##### 「政策45 生活しやすいまちをつくる」

都市基盤の整備に加え、防災機能の向上やバリアフリーなどに配慮したまちづくりを進め、魅力あふれるまちで、だれもが不便を感じることなく、安全に生活することができる状態を目指すこととしています。

##### 「政策46 良好な交通環境をつくる」

交通環境が良好に整備されることで、交通機関が円滑に機能し、だれもが不便を感じることなく安全に移動することができる状態を目指すこととしています。

#### ②交通マスタープランとの関わり

交通マスタープランは、上位計画では「新長期計画」の方向性を踏まえて目標を設定します。

## 4. 2 関連計画

ここでは、交通マスタープランに関連する計画として、「練馬区都市計画マスタープラン」、「練馬区福祉のまちづくり総合計画」、「練馬区環境基本計画」の代表的な3つの計画に関する概要と交通マスタープランとの関わりを整理します。なお上記の3つの計画以外にも、関連する計画については、同様に交通マスタープランとの関わりに留意することとします。

### (1) 練馬区都市計画マスタープラン（平成13年3月 策定）

都市計画マスタープランは、練馬区のまちづくりの総合的な指針です。区をはじめとする行政の果たす役割が大きい都市計画についての基本方針であると同時に、住民等（住民、民間事業者等、NPO、各種の団体など）が主体となって行うまちづくりの指針という性格を併せ持っています。目標年次は平成32年としています。

#### ①関連する内容

##### 目標とするまちの将来像

だれもが安心して快適に暮らせるまち、地域コミュニティを大切にした活力のあるまち

##### 目標とするまちの具体的な姿

- 1.ともに住むまち
- 2.安全・安心のまち
- 3.活動的でにぎわいのあるまち
- 4.みどりと水のまち
- 5.環境と共生するまち

##### 交通体系の整備の方針

- 1.道路ネットワークの強化
- 2.公共交通サービスの充実
- 3.交通結節点などの充実

##### まちの骨格

都市生活を支えるネットワークと拠点として、骨格をなす道路系のネットワークと鉄道系のネットワークの形成および鉄道駅周辺の練馬の中心核、地域拠点、生活拠点の形成を図ります。

●練馬の中心核：練馬駅周辺地区

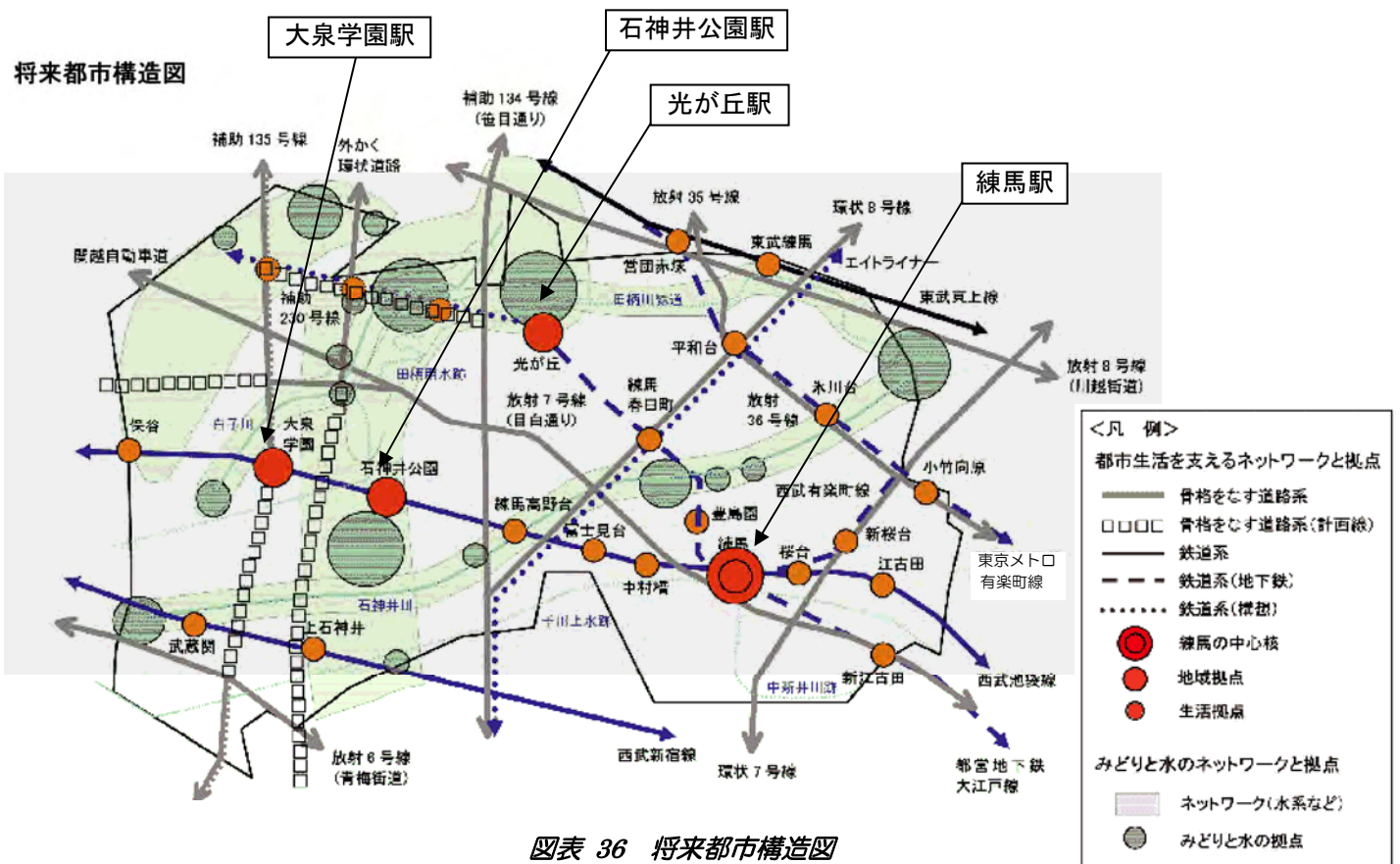
人々が集まり、交流し、活動し、楽しめる練馬区の中心機能を担う都市拠点

●地域拠点：石神井公園駅周辺、大泉学園駅周辺、光が丘地区

生活拠点の中で、その他の駅勢圏も含め、地域における活動と交流の中心であり、  
区民生活の豊かさを実現する場

●生活拠点：その他の鉄道駅周辺地区

区民の日常生活を支える拠点



図表 36 将来都市構造図

出典) 練馬区都市計画マスタープラン

②交通マスタープランとの関わり

都市計画マスタープランが目指す都市構造の実現に向けて交通施策からの取り組みを推進します。具体的には、都市の骨格となる道路や鉄道などのネットワークの形成、各拠点への移動しやすさの改善など円滑なまちづくりに寄与する交通の充実を目指します。

## (2) 練馬区福祉のまちづくり総合計画（平成18年3月 策定）

この計画は、ノーマライゼーション\*の考え方を基本理念とし、福祉のまちづくりの実現するための考え方と区・区民・事業者それぞれの責務を明確にし、総合的かつ計画的な推進を図るために策定しています。その中で12の基本方針と区民と区が協働で取り組むことのできる重要な取り組みを行動計画（12のアクションプラン）として定めています。

### ①関連する内容

基本方針	12のアクションプラン（行動計画）<概要>
1 歩きやすい歩きたくなる道づくり	安心して歩ける道をつくります。<交差点の整備、改良を利用者の視点で検証しながら行う>
2 また来たくなる、楽しめる公園づくり	より魅力的に、より安心して使え、より楽しめる公園をつくります。<ユニバーサルデザインの視点で公園をつくる>
3 駅はまちの中心。駅からはじまる福祉のまちづくり	スムーズな乗り換えの実現を目指します。<鉄道、バス・タクシーなど相互乗り換えの案内標示など、わかりやすい移動システムをつくる>
4 人と自転車が共存し、仲良くできるまちづくり	放置自転車をなくして、歩行者と自転車の共存を目指します。<商店街と連携した放置自転車対策>
5 行きやすい、入りやすい、使いやすい建物や施設づくり	既存建築物バリアフリーアドバイスの仕組みをつくります。<既存区立建物のバリアフリー促進体制>
6 建物を活かす、総合的な運用やサービスの提供	建物トータルマネジメントマニュアルを作成します。<建物を活かす管理・運営計画マニュアルの作成>
7 建物や施設のつながりに配慮して、まち全体をバリアフリーに	まちぐるみでバリアフリーの推進に取り組みます。<商店街や駅周辺のまちづくりとあわせて重点的に整備を促進>
8 出会って交流、学んで行動、“気づき”で変える	出会いと学びの場を支援します。<福祉のまちづくり学びコーディネーターモデル事業>
9 手に入れやすく、分かりやすく、使いやすい情報の輪	身近な地域の生活情報やルールに関する情報が共有できる仕組みをつくります。<区民との情報共有に関する実態調査>
10 みんながうれしい、商店街でハートフルなおもてなし	みんながうれしいハートフルなお店を増やします。<「ハートフル商店街」モデルプランの提案>
11 いざというときにも安全安心。ふれあいのまち	いざというときにも安心できるための準備を進めます。<要援護者が参加した地域ぐるみの防災訓練の実施>
12 気楽にお出かけ。行きたいところへ、行きたいときに	身近な地域単位のらくらく外出情報を発信します。<公共交通、移送サービス等横断的に情報集積・発信するNPO等の活動支援>

### ②交通マスタープランとの関わり

交通のバリアフリー化を促進し、高齢者、障害者、妊婦などが円滑に移動できる都市空間の整備を推進します。

(※) 障害者が特別視されることなく、社会の一員として行動し、社会参加できるような、障害のある人もない人もともに生きる社会こそが普通の社会であるという考え方です。



### (3) 練馬区環境基本計画（平成 13 年 2 月策定、平成 19 年 9 月改定）

練馬区環境基本計画は、平成 13 年～平成 22 年の 10 年間を対象とした計画です。この計画では練馬区が目指す望ましい環境像を「循環と共生のまち」として、その実現に向けて以下の4つの基本計画目標を定め、区民・事業者・区の協働の仕組みを確立していくこととしています。

- 基本計画目標 1 「みどりや水と共生する、調和のとれた美しいまち」にするために
- 基本計画目標 2 「安全で健康的な生活環境のまち」にするために
- 基本計画目標 3 「資源やエネルギーを大切に使う循環のまち」にするために
- 基本計画目標 4 「みんなで循環・共生を進めるまち」にするために

#### ①関連する内容

練馬区環境基本計画においては、自動車交通公害対策として以下の施策を進めることとしています。

- ・環境にやさしい自動車利用を広げる
- ・低公害な自動車の普及を進める
- ・自転車交通を活用する
- ・公共交通を充実する
- ・道路づくりにおける環境配慮を進める

#### ②交通マスタープランとの関わり

交通分野における環境負荷の低減を図ることが重要です。自動車交通の適正化（削減、公共交通への転換等）と、道路整備による走行環境の改善を目指していきます。

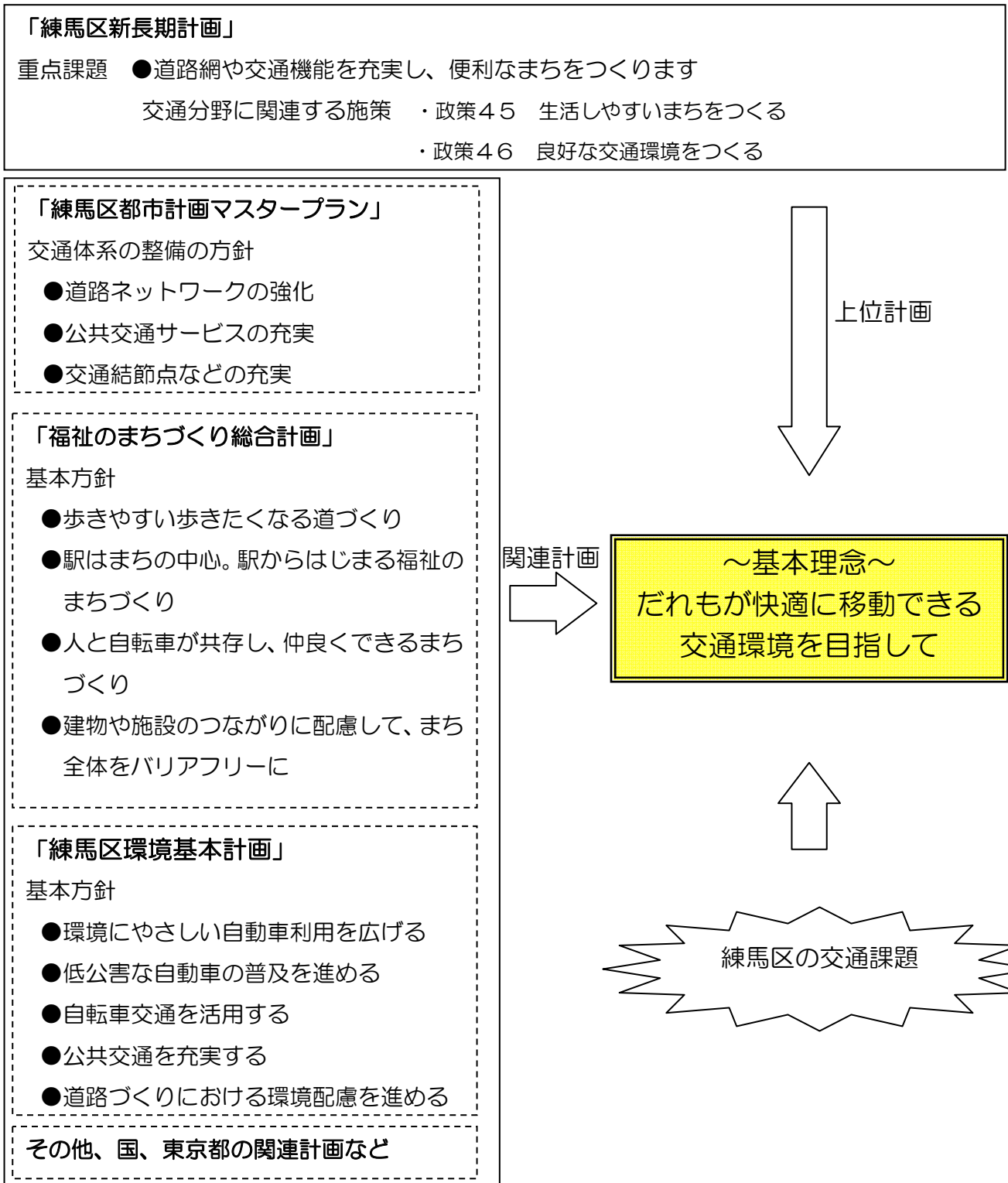
### (4) 国や都における関連計画

練馬区の交通に関連する国や都の計画として、東京圏における3環状9放射道路をはじめとする高規格幹線道路や地域高規格道路のネットワークの整備、鉄道整備、渋滞対策や都市基盤整備の推進を定めた「社会資本重点計画」や都市計画道路の整備について定めた「区部における都市計画道路の整備方針」などがあります。

また、運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会（現在の交通政策審議会）の答申の中で、都営大江戸線の延伸が「少なくとも目標年次（2015 年）までに整備着手することが適当である路線」に位置づけられています。

#### 4. 3 上位計画等から導きだされた基本理念

上位計画や関連計画等を踏まえて、交通課題を解決するために基本理念として「だれもが快適に移動できる交通環境を目指して」を示します。

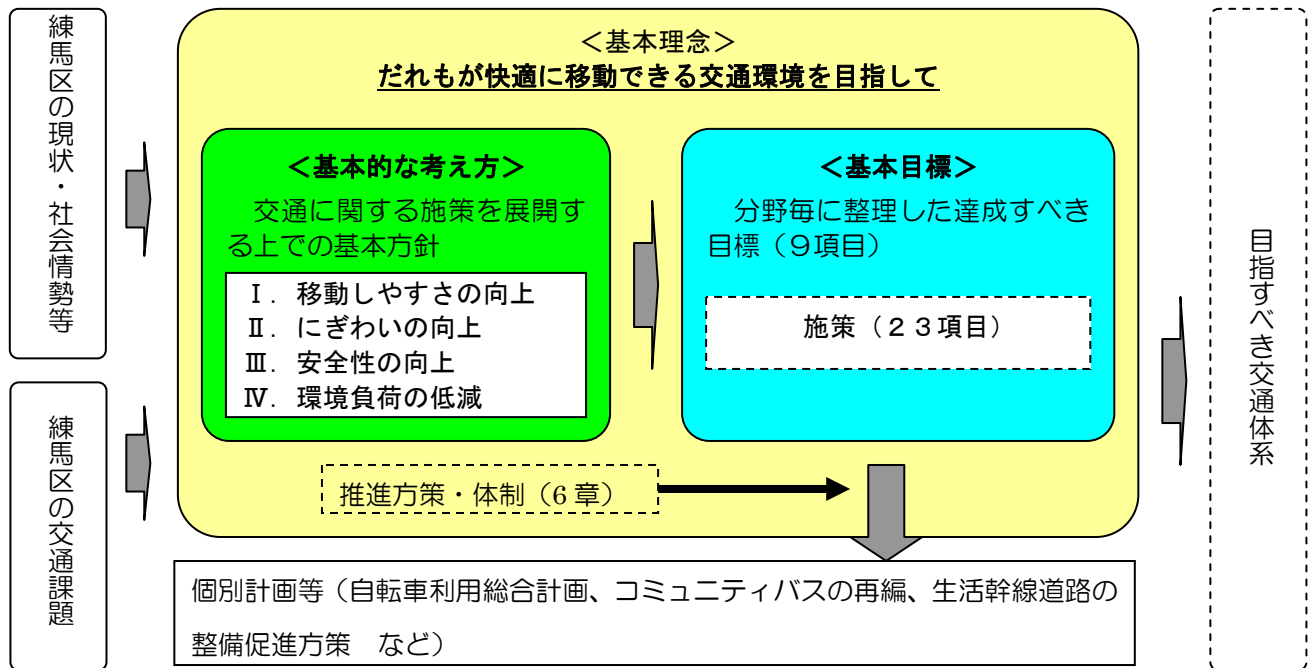


## 第5章 練馬区が目指すべき計画の方針

5. 1 基本的な考え方.....	45
5. 2 基本目標および施策.....	47
5. 3 施策の実現に向けて.....	49

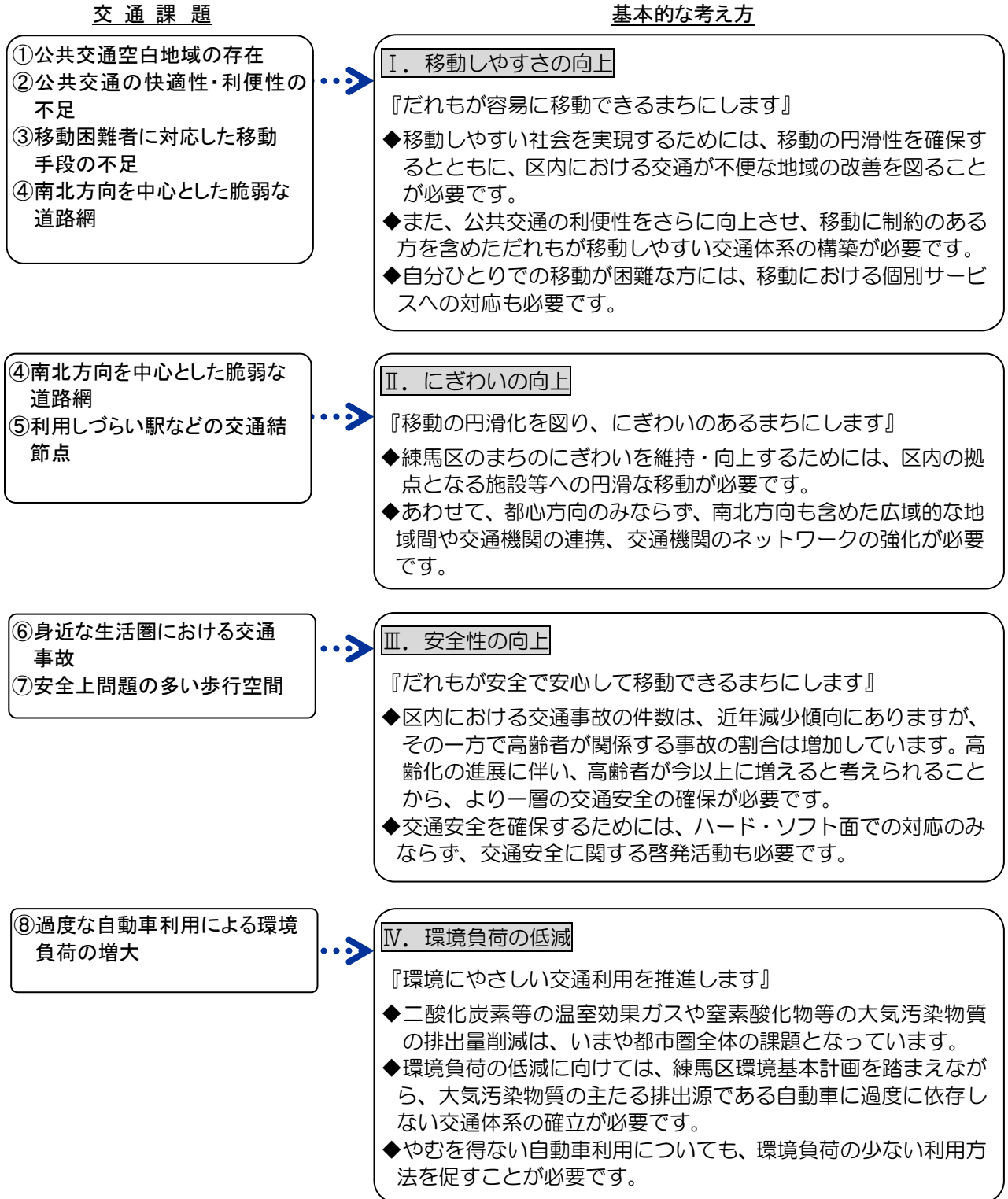
## 第5章 練馬区が目指すべき計画の方針

練馬区における交通課題の解決には、前章で提示した基本理念のもと、交通政策を推進する上での基本方針である「基本的な考え方」を設定するとともに、それを踏まえて分野ごとに目指すべき「基本目標」を設定し、目指すべき交通体系を構築します。



## 5. 1 基本的な考え方

基本理念「だれもが快適に移動できる交通環境を目指して」を実現するために、第3章であげた練馬区内の8つの交通課題の改善に向けた「基本的な考え方」を以下のように設定します。



図表 37 練馬区都市交通マスタープランの基本的な考え方

## 5. 2 基本目標および施策

交通課題の解決に向けた4つの基本的な考え方を踏まえ、交通施策を実施する上での「基本目標」およびそれぞれの目標ごとに取り組むべき施策を設定します。

### 基本的な考え方Ⅰ 移動しやすさの向上

#### 基本目標1 公共交通の利用が不便な地域を改善します

- 施策① 計画されている新規鉄道路線の早期実現
- 施策② 地域特性に応じた交通サービスによる最寄駅等までのアクセスの確保
- 施策③ 公共交通の導入を支える道路網の整備

#### 基本目標2 移動に困難を伴う区民の交通サービスを向上します

- 施策④ バリアフリー化されただれもが使いやすい交通環境の整備
- 施策⑤ 公共交通機関を使うことが困難な区民に対する移動しやすさの向上

#### 基本目標3 公共交通をさらに利用しやすくします

- 施策⑥ 鉄道の利便性、快適性の向上
- 施策⑦ バスの走行環境の向上
- 施策⑧ 公共交通のわかりやすい情報提供
- 施策⑨ 料金面での利用しやすさの向上
- 施策⑩ バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

### 基本的な考え方Ⅱ にぎわいの向上

#### 基本目標4 交通機関の連携強化や効率化を図ります

- 施策⑪ 南北道路の整備促進・交通網の充実
- 施策⑫ 渋滞のボトルネックの解消  
(再掲) 施策⑩ バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

#### 基本目標5 駅などにおける乗換えや移動の円滑化を図り、公共施設等へのアクセスを改善します

- 施策⑬ 駅などへのアクセス向上や交通の円滑化
- 施策⑭ 駅などから公共施設・観光拠点へのアクセス向上

### 基本的な考え方Ⅲ 安全性の向上

#### 基本目標6 道路環境における安全・安心を確保します

- 施策⑮ 生活道路を中心とした交通安全対策の推進
- 施策⑯ バリアフリー化に配慮した道路の改善、徒歩や自転車による移動しやすさの向上
- 施策⑰ 鉄道等の立体化による踏切の除去
- 施策⑱ 違法駐車や放置自転車対策等の強化

#### 基本目標7 交通安全に係るマナーの向上に取り組みます

- 施策⑲ 交通安全啓発活動の推進

### 基本的な考え方Ⅳ 環境負荷の低減

#### 基本目標8 自動車から公共交通への転換を促進します

- 施策⑳ 自動車から公共交通機関等への転換促進

#### 基本目標9 自動車等による環境への影響を低減します

- 施策㉑ 環境負荷の少ない運転方法の啓発
- 施策㉒ 低公害車の利用促進
- 施策㉓ 交通による環境負荷の低減

### 5. 3 施策の実現に向けて

それぞれの施策の実現に向けた現状と今後の取り組みおよびスケジュールは、以下のとおりです。

#### I. 移動しやすさの向上 ～だれもが容易に移動できるまちにします～

##### 基本目標1：公共交通の利用が不便な地域を改善します

###### 施策①

計画されている新規鉄道路線の早期実現

###### 現 状

○ 区西部では、鉄道路線の間隔が広く、公共交通の不便な地域が土支田・大泉地区に広がっています。平成12年1月に出された運輸政策審議会（現在の交通政策審議会）の答申では、光が丘から大泉学園町の間について大江戸線の延伸が必要として「少なくとも目標年次（2015年）までに整備着手することが適当である路線」に位置づけられています。

東京都交通局経営計画（平成19年2月）では、大江戸線の大泉学園町までの延伸について「導入空間となる道路の整備状況等を踏まえ、事業化についての検討を進めていきます」としており、区では導入空間となる都市計画道路補助第230号線の整備に向けた沿道地区のまちづくりを進めています。

土支田中央地区では、平成17年3月に区施行による土地区画整理事業に着手し、その隣接する「補助230号線土支田・高松地区」では、平成19年4月に地区計画が都市計画決定されました。また、大泉町・大泉学園町地区では、まちづくり協議会による協議が進んでおり、その結果、導入空間となる都市計画道路補助230号線は約1／3の区間で事業化が図られており、残る区間についても平成19年度に東京都が用地測量に着手しました。

○ 区内の鉄道網は、山手線から放射方向（東西方向）に伸びる鉄道は整備されていますが、環状方向（南北方向）には整備されておらず、鉄道網のネットワーク化を図る必要があります。平成12年1月に出された運輸政策審議会（現在の交通政策審議会）の答申により、エイトライナーは、新たに「今後整備について検討すべき路線」に位置づけられています。

###### 今後の取り組み

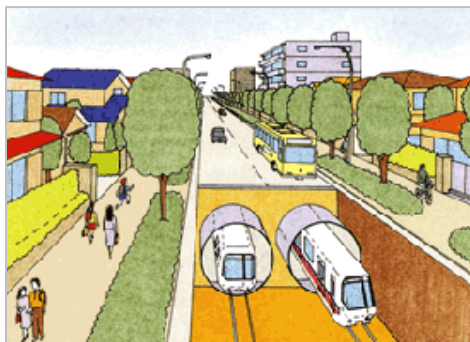
###### ◇ 大江戸線の整備促進

区では、大江戸線早期延伸を実現するために、導入空間となる都市計画道路の整備促進に向け、事業主体である東京都と連携して沿道地区のまちづくりを積極的に推進していきます。また、導入空間となる都市計画道路の整備状況を踏まえ、大江戸線の延伸事業に早期に着手

するよう、関係行政機関等に対し継続的に要請していきます。

整備完了までの間、延伸予定地域の公共交通空白地域については、バス等の代替交通手段の提供を検討し、最寄駅等までのアクセスを基本とし、地域拠点である光が丘駅、石神井公園駅、大泉学園駅への移動に配慮した取り組みを行います。

●地下鉄の導入空間イメージ



出典) 練馬区ホームページ

◇ エイトライナーの整備促進

関係区とともに研究・検討を実施し、平成27年に予定されている交通政策審議会(旧運輸政策審議会)答申で「目標年次までに整備を推進すべき路線」への位置づけを目指して、関係行政機関等に対して促進活動を継続していきます。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
大江戸線の整備促進	練馬区 東京都	まちづくり計画の策定		
		区画整理事業の推進		
		要望活動継続		
エイトライナーの整備促進	練馬区 (他関係6区) 東京都	促進活動		



## 施策②

## 地域特性に応じた交通サービスによる最寄駅等までのアクセスの確保

### 現 状

- 区内には、道路網が未整備なことや、事業採算性が厳しいことなどから路線バスなどの公共交通サービスが不十分な公共交通空白地域があります。

今後、高齢化の進展を背景として、移動に制約が伴う区民が増加傾向にあり、公共交通空白地域では、外出に支障をきたす区民が増加することが予測されます。このような公共交通空白地域に対して、交通サービスの確保が必要となっています。

### 今後の取り組み

- ◇ 公共交通空白地域の改善に向けた路線バスの導入

区では、公共交通空白地域の改善に向け、区民、公共交通事業者等との協働による取り組みを推進していきます。

現状の道路環境や地域のニーズを踏まえたうえで、既存バス路線の再編による公共交通空白地域の改善を基本とし、対応が困難な場合は、新たな路線バスを導入します。新たな路線バスは最寄駅等へのアクセスを基本とし、練馬の中心核や地域拠点へのアクセスにも配慮した運行形態とします。

- ◇ コミュニティバス等の推進

公共交通空白地域の改善を目的とした新たな路線バスについて民間の事業運営が困難な場合は、導入にあたっての基本条件を踏まえたうえでコミュニティバス（乗合タクシー、DRT\*を含む）の検討・運行を推進します。

#### ●練馬区のコミュニティバス



(※) DRT (demand responsive transport) とは、電話などで事前予約された迂回ルートを行き止るなど、利用者の要望に柔軟に対応した乗り合い型の公共交通システムのことです。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
公共交通空白地域の改善に向けた路線バスの導入	練馬区 バス事業者 タクシー事業者	路線 検討	運行	
		→		
コミュニティバス等の推進	練馬区 バス事業者 タクシー事業者	路線 検討	運行	
		→		

施策③

公共交通の導入を支える道路網の整備

現 状

○ 路線バスなど公共交通の導入には、運行に支障のない道路幅員や交差点構造が必要ですが、道路環境が未整備であることから公共交通が空白となっている地域があります。

今後の取り組み

◇ 都市計画道路、生活幹線道路等の整備推進

公共交通空白地域の改善を目的として、バスなど公共交通の導入に必要な交差点改修を含めた道路整備を積極的に推進し、道路ネットワークの充実を図ります。また、生活幹線道路整備計画や各種のまちづくり計画における道路の配置については、公共交通空白地域の改善に配慮します。

また、南北方向の都市計画道路（放射35号線、放射36号線、補助135号線など）の整備を推進し、バス路線の充実をはじめとする南北交通の円滑化を図ります。整備にあたっては、緑化にも配慮し、歩行者や自転車の使いやすい走行空間を創出するとともに、バス事業者の計画を踏まえ、バスベイの設置にも努めます。

●都市計画道路整備の取り組み事例



（都市計画道路補助132号線：石神井公園駅付近）

●生活幹線道路整備の取り組み事例



（生活幹線道路21-105号線：高野台五丁目付近）

出典）練馬区新長期計画

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
都市計画道路、生活幹線道路等の整備推進 （都市計画道路の整備方針※、生活幹線道路網整備計画、各種まちづくり計画との連携）	練馬区 東京都 国	事業化予定路線の整備促進		
		→		

（※）平成16年3月に策定された都市計画道路の整備方針では、平成16～27年度に優先的に整備する路線として、区内約18kmを選定しています。

## 基本目標2：移動に困難を伴う区民の交通サービスを向上します

### 施策④

### バリアフリー化された誰もが使いやすい交通環境の整備

#### 現 状

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称 バリアフリー新法）では、行政、公共交通事業者および国民の役割分担を踏まえ、鉄道やバスなど交通機関のバリアフリー化が推進されています。  
高齢化の進展を背景として、移動に制約が伴う区民は増加傾向にあり、公共交通機関を利用した移動の利便性および安全性を向上させることが求められています。また、子育て世代からはベビーカーの移動に対する配慮が十分でないとの指摘もあります。誰もが利用しやすい駅施設やバス車両の導入に向けた一層の努力が必要です。
- 区内における鉄道やバスなど交通機関については一定程度のバリアフリー化が進んでいますが、交通機関相互の乗継経路については段差や不十分な案内表示などにより、バリアフリー化が十分といえない状況です。

#### 今後の取り組み

##### ◇ 駅施設のバリアフリー化

高齢者や障害者等の移動をより円滑にするため、バリアフリー新法の円滑化基準に基づき、駅へのエレベーター設置などのバリアフリー施設の整備を推進します。

##### ●エレベーター設置例（大泉学園駅）



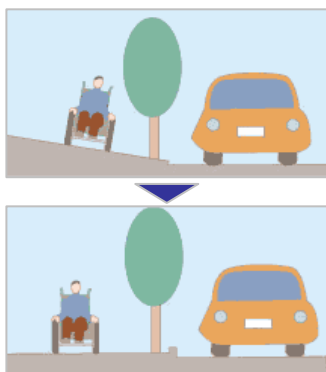
##### ◇ バス車両のバリアフリー化

バス車両については、バリアフリー新法の基準に基づき、ノンステップバスなどバリアフリーに適した車両の導入を推進します。同時に、スロープ版またはノンステップバス車両の運行予定を、バス停の時刻表に明記するなど、利用者にわかりやすい情報の提供を推進します。

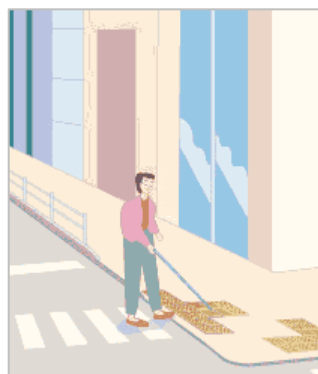
◇ 乗継経路のバリアフリー化

路線バスやタクシー等から駅への乗継経路について、ユニバーサルデザインにも配慮して、バス停などのバリアフリー化や歩道の段差および勾配・案内表示・視覚障害者誘導ブロックなどの改善を行います。また、駅周辺のバス停では、バス事業者と連携・協力して高齢者等も利用しやすいベンチ等の施設整備を推進します。

●勾配の見直しイメージ



●視覚障害者誘導ブロックの設置イメージ



出典) 国土交通省ホームページ

◇ 優先席についての周知

高齢者や身体障害者などの着席を優先させるだけでなく、マタニティストラップ、バッチを持つ妊婦などへの配慮の必要性についての周知を推進します。

高齢者や身体障害者などに対する主な施策として、このほかに施策②⑬⑱があります。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
駅施設のバリアフリー化	練馬区 東京都 鉄道事業者	バリアフリー 基準達成 (エレベーター設置)		
バス車両のバリアフリー化	バス事業者	バリアフリー 基準達成 (ノンステップ バス等の導入)		
乗継経路のバリアフリー化 (練馬区福祉のまちづくり総 合計画との連携)	練馬区 東京都 バス事業者 鉄道事業者	江古田駅 石神井公園駅 で推進		(全駅 達成)
優先席についての周知	練馬区 東京都 バス事業者 鉄道事業者	実施		

現 状

○ 鉄道やバスなどの交通機関におけるバリアフリー化の推進により、移動しやすさの向上を確保しても、障害者等の移動困難者すべての方が公共交通機関を利用することには制約が伴うことがあります。

また、高齢化の進展を背景として、移動に制約が伴う方も増加傾向にあり、公共交通機関での移動が困難な方も安心して利用できるSTサービス\*の充実を図る必要が高まっています。

○ 移動困難者の移動には、介助者・付き添い者による支援が必要な場合が多いことから、介助者・付き添い者が手配できないことによる外出の難しさが問題となっています。このため移動困難者の外出支援についてはSTサービスといった手段の提供だけでなく、気軽に利用できる介助サービスの仕組みづくりも必要です。

今後の取り組み

◇ STサービス利用者への支援

移動が困難な障害者のための福祉タクシー券の交付と、外出時に車いすなどを使用する障害者や高齢者のためのリフト付タクシーの運行など、利用者の負担を軽減する支援を今後も引き続き行います。

◇ STサービス事業者への支援

NPO法人等が高齢者や障害者などを車に乗せて、有料で送迎を行う福祉有償運送の協議会の運営および認定講習、事業者に対する助成の実施により支援するとともに移動困難者の移動を促進する取り組みを推進します。

◇ STサービスの利用しやすさの向上

利用者の状況を踏まえたSTサービス事業者の紹介・バリアフリー情報の提供など、移動に関する様々な情報提供を推進します。

(※) ST サービス（スペシャル・トランスポート・サービス）とは、身体的障害者や知的障害者等、自力で公共交通を利用できないか、利用に困難を伴う人に対して組織的に提供する移送サービスのことです。

《関連項目》

- 利用システムの特徴 事前に会員登録した移動困難者に対して、電話予約等によりドアツードアのサービスの提供を行うものです。
- 運行の主体 日本では、タクシー会社、NPO、社会福祉協議会などが主体となって運行を行っています。

●STサービスの提供事例



出典) NPO法人腎臓病連絡協議会  
すずらんの会ホームページ

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
STサービス利用者への支援	練馬区 STサービス事業者	継続		
		→		
STサービス事業者への支援	練馬区 STサービス事業者	継続		
		→		
STサービスの利用しやすさの向上	練馬区	改善に向けた 検討	実施	
		→		→

基本目標3：公共交通をさらに利用しやすくします

施策⑥

鉄道の利便性、快適性の向上

現 状

- 鉄道の利用者から、車内混雑の改善や便数増発などの要望が寄せられています。鉄道の利便性・快適性を向上させる必要があります。

今後の取り組み

- ◇ 鉄道の連続立体交差化および複々線化による利便性、快適性の向上

踏切による交通渋滞や踏切事故の解消、鉄道により分断された地域の一体化、鉄道輸送力の増強等を図るため、鉄道の一定区間を連続的に高架化すると同時に路線の複々線化もあわせて行う連続立体交差事業を推進します。

西武池袋線の練馬高野台駅から大泉学園駅付近までは連続立体化を推進していきます。そのうち、練馬高野台駅から石神井公園駅までは複々線化も推進していきます。

また、西武新宿線の立体化についても、関係機関による検討を進めるなど実現に向けた取り組みを推進していきます。

- 西武鉄道池袋線連続立体交差事業（練馬高野台駅～大泉学園駅間）  
および複々線化事業（練馬高野台駅～石神井公園駅間）





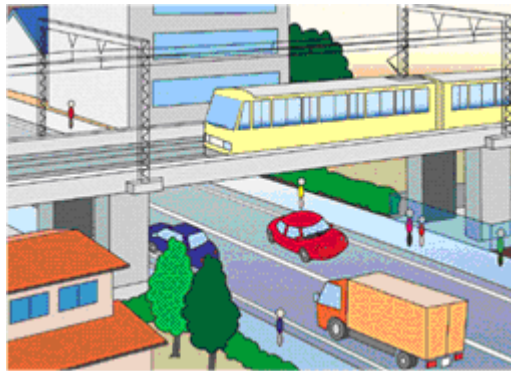
## スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
鉄道の連続立体交差化および 複々線化による利便性、快適性の向上	練馬区 東京都 鉄道事業者	(西武池袋線： 練馬高野台駅～ 大泉学園駅)	H26 年度 完了	実現に向 けた取り 組み
		(西武新宿線の 立体化に向けた 検討)		

## コラム 連続立体交差事業について

交通量が多い幹線道路では渋滞が慢性化しており、踏切が交通のボトルネックとなっています。踏切での渋滞は交通流動の悪化を引き起こし、緊急車両の通行の妨げとなるケースも見られます。そこで、踏切の対策として、鉄道の連続立体化、道路の単独立体化などにより既存の踏切道の除却や、既存の踏切道の構造改良や保安設備整備などを実施します。

踏み切りの抜本的対策の一つである連続立体交差事業は、国、都道府県、区市町村、鉄道事業者がその費用を負担して実施されます。



## 施策⑦

## バスの走行環境の向上

### 現 状

- 踏切周辺や幹線道路では交通が集中して渋滞が激しく、路線バスの走行環境が低下しています。鉄道の立体化や幹線道路などの交通基盤の整備を推進し、渋滞の原因を抜本的に排除するとともに、局所的な改良による早期改善が必要です。

また、駅周辺など新たな道路整備が困難な地区では、既存の道路空間について時間帯や地域特性に応じて使い方を工夫することにより、円滑な路線バスの運行を実現して利便性や定時性を向上する必要があります。

### 今後の取り組み

- ◇ 渋滞のボトルネック<sup>\*1</sup>の解消  
自動車交通の分散化を図る道路整備の推進を図るとともに、渋滞の多い交差点では、右折レーンの設置等による局所改修を検討します。
- ◇ 路線バスの優先走行  
幹線道路にバス優先レーンや、公共車両優先システム（PTPS）<sup>\*2</sup>の導入を関係機関と検討し、路線バスの走行環境の向上に努めます。

### （再掲）

- ◇ 公共交通空白地域の改善に向けた路線バスの導入（施策②「今後の取り組み」参照）
- ◇ 鉄道の連続立体交差化および複々線化による利便性、快適性の向上  
（施策⑥「今後の取り組み」参照）

（※1）ボトルネックとは、交通の分野では、道路ネットワークにおいて、他の区間よりも交通容量が小さく、そこを流れる交通の妨げになっている地点、もしくは区間のことをいいます。

（※2）バス優先レーンの設置や優先信号制御等を行い、バス等の優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保、利用の促進等を目的としたシステムです。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
渋滞のボトルネックの解消	練馬区 東京都	(道路)局所改修 箇所検討・ 実施		
		→		
路線バスの優先走行	練馬区 警察 バス事業者	対象箇所の選定・ 検討・ 実施		
		→		

現 状

- バス交通は区内に100系統以上あり、区民の通勤・通学などの主要な交通手段となっています。しかし、バスを普段利用しない区民にとっては、バスの運行経路や鉄道からバスへの乗換え情報はわかりにくい状況にあります。
- 渋滞などにより路線バスが遅れることが多く、運行情報が得られないことが区民の不満となっています。区民等が路線バスの運行状況を簡単に知ることができる仕組みを周知していく必要があります。

今後の取り組み

◇ 公共交通に関する情報提供の推進

バス路線をはじめとする公共交通に関する情報について、区ホームページを窓口としてまとめて掲載するなどわかりやすい情報提供を推進していきます。また、バス利用者が、バス停での待ち時間や車両に関する情報など現在の運行状況を簡単に確認できるようにバスロケーションシステム※を周知します。

◇ 鉄道・バス乗換えのわかりやすい案内表示の推進

区内の駅におけるバス乗換え案内表示を検証し、サインの改善も含めて、わかりやすい案内表示の導入を促進します。また、主要なターミナル駅では、バス路線情報や公共公益施設、観光施設への行き方などを含めた総合案内板などの導入を検討します。

●バスロケーションシステム※（西武バス）

西武バスロケーションシステム

【お知らせ】本日のお知らせは特にございません。

西武バス HomePage TOP 目的地別検索 停留所別検索 ヘルプ

停留所別検索 乗車停留所名(50音検索) 大泉学園駅北口 検索

検索結果 【14:27現在】 フックマーク TOP

時刻表	のりば	系統	行き先	車両	運行状況
14:29	④番	泉35	長久保	ノンステップバス	約34分で到着します
14:34	④番		長久保	ワンステップバス	約10分で到着します
14:46	④番	泉35	長久保	ノンステップバス	約19分で到着します
14:47	④番		長久保	ノンステップバス	約23分で到着します

※ ご注意 ☆  
「※」表示の便は、バスロケーションシステム未取付車両による運行のため、時刻表を表示しております

出典) 西武バス(株)  
ホームページ

(※) バスがバス停に到着する時刻や運行状況をインターネットや携帯電話から調べることのできるサービスです。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
公共交通に関する情報提供の推進	練馬区 バス事業者 鉄道事業者	検討	実施	
鉄道・バス乗換えのわかりやすい案内表示の推進	練馬区 東京都 バス事業者 鉄道事業者	江古田駅 石神井公園駅 で推進		(全駅達成)

施策⑨

料金面での利用しやすさの向上

現 状

- 異なるバス路線を乗継ぐ場合は、乗車するごとに運賃を支払いますが、乗継ぎによる割引もないため割高感を感じます。路線バスなどをもっと利用しやすくするには、乗継ぎによって生じる運賃の割高感を低減していく必要があります。

今後の取り組み

◇ 乗継運賃制度の導入

路線バス相互の乗継ぎについては、異なる事業者や系統を乗継ぐ際の割高感を小さくするため、PASMO、Suicaの活用などにより乗継割引制度の導入をバス事業者と検討します。

その効果を検証するために、練馬区のコミュニティバスを対象とした乗継運賃制度に向けた取り組みを推進します。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
乗継運賃制度の導入	練馬区 バス事業者	コミュニティバスでの 実施・検証	協議	

施策⑩

バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

現 状

- 区内の路線バスは約100系統の路線が運行しており、各鉄道路線の駅を南北に結び区民の主要な交通手段となっています。利便性の向上を図るために、バス事業者はバス停の増設や上屋の設置など環境整備を推進していますが、十分と言える状況にありません。
- 駅周辺のバス停やタクシー乗り場など交通施設整備が十分でない場合もあり、交通機関相互の乗継ぎの利便性を検証し、改善を図る必要があります。

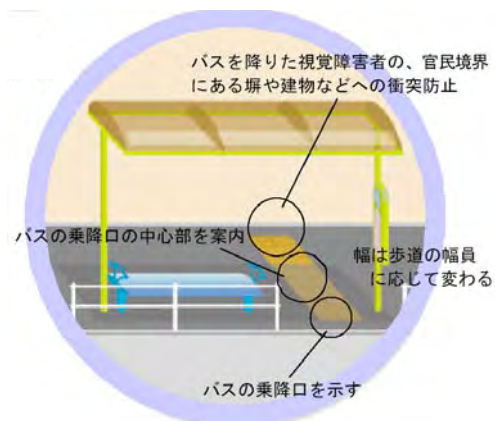
今後の取り組み

◇ バス停の環境整備

路線バス利用者の利便性や快適性を向上するため、区がバス停の増設に必要な道路整備に協力するなどバス事業者とともにバス停の環境整備を推進していきます。

特に、利用者が多い駅周辺のバス停については、バス事業者と連携・協力して上屋やベンチの設置なども含めて利便性の向上を図ります。

●バス停留所のバリアフリー化イメージ



●バス停の上屋およびベンチ設置例



出典) 道路の移動円滑化整備ガイドライン説明会参考資料  
(国土交通省四国地方整備局)

◇ 駅周辺における交通結節機能の向上

交通機関相互の乗継ぎなど利便性を高めるため、交通結節機能が十分でない駅についてはまちづくりとあわせ、ユニバーサルデザインや景観等に配慮しながら新たな駅前広場の整備や既存の交通施設の改良などにより機能の向上を図ります。

● 駅前広場の整備例（練馬駅北口）



スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
バス停の環境整備	練馬区 バス事業者	継続		
		→		
駅周辺における交通結節機能の向上	練馬区 バス事業者 タクシー事業者	駅前広場の整備推進等		
		→		

## Ⅱ. にぎわいの向上 ～移動の円滑化を図り、にぎわいのあるまちにします～

基本目標4：交通機関の連携強化や効率化を図ります

施策①

南北道路の整備促進・交通網の充実

### 現 状

- 区内を走る道路のうち、関越自動車道や川越街道、目白通り、青梅街道など、東西方向への幹線道路は比較的整備されていますが、南北方向には環状七号線や環状八号線、笹目通りがある程度で南北方向の道路整備が特に遅れている状況です。
- また、練馬区は東京23区の北西に位置しており、鉄道路線の多くはJR山手線からの放射状に延びていることから、東西方向を結ぶ路線が中心で、南北方向を結ぶ路線の整備が必要となっています。

### 今後の取り組み

(再掲)

- ◇ 大江戸線の整備促進（施策①「今後の取り組み」参照）
- ◇ エイトライナーの整備促進（施策①「今後の取り組み」参照）
- ◇ 都市計画道路、生活幹線道路等の整備推進（施策③「今後の取り組み」参照）



施策⑨

渋滞のボトルネックの解消

現 状

- 地上を走る鉄道路線は練馬区を東西方向に走っており、南北方向に走る道路網を踏切によって遮断するため渋滞の原因となっています。
- また、南北方向の道路網の整備が特に遅れていることから、自動車数が少ない主要な幹線道路に交通が集中して、東西方向に走る幹線道路との交差点部で渋滞が発生しています。

今後の取り組み

(再掲)

- ◇ 都市計画道路・生活幹線道路等の整備推進（施策③「今後の取り組み」参照）
- ◇ 鉄道の連続立体交差化および複々線化による利便性、快適性の向上  
（施策⑥「今後の取り組み」参照）
- ◇ 渋滞のボトルネックの解消（施策⑦「今後の取り組み」参照）

(再掲)

施策⑩

バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

基本目標5：駅などにおける乗換えや移動の円滑化を図り、公共施設等へのアクセスを改善します

施策⑬

駅などへのアクセス向上や交通の円滑化

現 状

- 駅周辺では、交通機関相互の乗換えのしやすさを図ると同時に、にぎわいの向上を図るために歩行者が休憩できるスペースを設け、回遊性を高めることも重要です。しかし、現状では、歩行者・自転車・車両が混在し、安全で快適な空間が確保されていません。
- 駅周辺では、商品陳列の不法占用や捨て看板に加えて、違法駐車（自動二輪車含む）・荷さばき車両や放置自転車が、歩行者・自転車の安全な通行やバスなどの円滑な運行に支障がでています。違法な路上使用を減らす取り組みが必要です。
- 放置自転車は通勤・通学だけでなく、買い物のための利用によるものも問題となっています。買い物需要に対応した新たな放置自転車防止対策を検討する必要があります。

今後の取り組み

- ◇ バリアフリーに配慮した道路整備  
バリアフリーの観点から、車いすや高齢者に配慮した道路整備を推進し、安全で快適な空間を確保します。
- ◇ 不法占用物の撤去・指導  
駅周辺を重点として、商品陳列の道路へのはみ出しや捨て看板など不法な占用物を撤去し、歩行者等の安全な通行を確保します。
- ◇ 自転車・自動二輪車駐車場の整備  
通勤・通学に対応した自転車駐車場の整備を鉄道事業者の協力を得ながら推進します。また、買い物客による放置自転車を減少させるための対策を推進します。さらに駅周辺における需要に対応した自動二輪車駐車場の整備についても推進します。

●自転車駐車場の整備例（練馬駅西自転車駐車場）



◇ 交流空間の創出

だれもが快適に回遊できるように、まちづくりや道路整備といった機会を捉えて、立ち止まる、休憩する、交流するといった井戸端機能をもつ交流空間（ポケットパーク等）の創出を地域の特性を踏まえながら検討します。

◇ 駅周辺の道路空間の再配分

駅周辺の既存道路では、歩行者や自転車といった各交通手段の実態を踏まえ、交通手段ごとの移動優先経路の指定や一方通行化などの交通規制も含めた道路空間の再配分により、安心して回遊できる歩行空間の確立を検討します。

●自転車走行空間の整備事例



出典) 国土交通省  
ホームページ

◇ 放置自転車防止に向けた啓発活動の推進

平成11年以降、放置自転車は減少傾向にあります。現在でも特定の駅周辺には多くの自転車が放置され、歩行者にとって歩行の障害となっています。今後も適正な自転車利用の啓発のためにルールやマナーを周知しながら、駅周辺の安全で快適な生活環境の維持および向上を図ります。

●自転車利用のマナー向上に関する啓発活動



◇ レンタサイクルシステム（RCS）の活用

区が自転車を貸し出し、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、放置自転車の減少を目指します。

◇ 路上荷さばき車両<sup>※</sup>への対策

事業者や地域と協力し、既存駐車場の活用などを含めた共同の荷さばきスペースのあり方や実現に向けた検討を行います。

● 荷さばき停車区画の事例



出典) 東京都ホームページ

◇ 違法な自動車駐車等防止対策

区は平成12年に「練馬区違法駐車等の防止に関する条例」を制定し、自動車の違法駐車等の防止への取り組みを実施しています。今後も警察と連携し、駅周辺の安全で快適な生活環境の維持および向上のために違法駐車防止を推進します。

◇ バス路線の鉄道駅へのアクセス向上

駅の近くで乗降できるように、駅前広場等の整備など駅における交通機能の向上を検討し、バス事業者および関係者と調整を図ります。

(再掲)

- ◇ 乗継経路のバリアフリー化 (施策④「今後の取り組み」参照)
- ◇ 公共交通に関する情報提供の推進 (施策⑧「今後の取り組み」参照)
- ◇ 鉄道・バス乗換えのわかりやすい案内表示の推進 (施策⑨「今後の取り組み」参照)
- ◇ バス停の環境整備 (施策⑩「今後の取り組み」参照)
- ◇ 駅周辺における交通結節機能の向上 (施策⑩「今後の取り組み」参照)

---

(※) 商業施設近辺の路上において一時的に駐停車し、商品や配送物の搬出入を行っている車両のことです。駐停車スペースがない場合、周辺の渋滞の原因となります。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
バリアフリーに配慮した道路整備	練馬区 東京都	継続		
		→		
不法占用物の撤去・指導	練馬区	継続		
		→		
自転車・自動二輪車駐車場の整備	練馬区 鉄道事業者	継続		
		→		
		自動二輪車駐車場の検討・整備		
		→		
交流空間の創出	練馬区	検討 整備		
		→		
駅周辺の道路空間の再配分	練馬区 警察 バス事業者	対象箇所の 選定・検討・ 改良		
		→		
放置自転車防止に向けた啓発活動の推進	練馬区	継続		
		→		
レンタサイクルシステム（RCS）の活用	練馬区	継続		
		→		
路上荷さばき車両への対策	練馬区 商店会	検討 実施		
		→		
違法な自動車駐車等防止対策	練馬区 警察	継続		
		→		
バス路線の鉄道駅へのアクセス向上	練馬区 バス事業者	検討 実施		
		→		

施策⑭

駅などから公共施設・観光拠点へのアクセス向上

現 状

- 区内には、駅から遠く、近くにバス路線しかない不便な地域に立地していることから、その魅力が十分に発揮されていない公共施設や観光拠点があります。そういった施設・拠点の利便性の向上に配慮したバス運行をすることにより、相互の利用に良い影響が期待できます。

今後の取り組み

◇ 既存路線バスと公共施設・観光拠点との連携

公共施設や観光拠点での交通案内やバス車内における案内を通じ、相互の周知およびバス停や施設の案内表示を充実させます。当初は、コミュニティバスを対象として検討・実施します。

また、公共施設・観光拠点の利用に資する新たなバス停の設置などについても検討・実施します。

(再掲)

- ◇ 公共交通に関する情報提供の推進（施策⑨「今後の取り組み」参照）
- ◇ 鉄道・バス乗換えのわかりやすい案内表示の推進（施策⑨「今後の取り組み」参照）
- ◇ レンタサイクルシステム（RCS）の活用（施策⑬「今後の取り組み」参照）

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
既存路線バスと公共施設・観光拠点との連携	練馬区 バス事業者	コミュニティバスでの実施	路線バスへの拡充	

### Ⅲ. 安全性の向上 ～だれもが安全で安心して移動できるまちにします～

基本目標6：道路環境における安全・安心を確保します

施策⑩

生活道路を中心とした交通安全対策の推進

#### 現 状

- 区全体の交通事故件数は減少傾向にあるものの、生活道路（裏通り）で発生する事故の割合は増加していることから、住宅街等の生活圏にある道路において重点的な交通事故抑止対策を実施する必要があります。
- 区内における近距離の移動は、徒歩や自転車が多い傾向にあります。また駅周辺では交通が錯綜していることから、歩行者や自転車が、安全で快適に移動できるような環境を整備する必要があります。

#### 今後の取り組み

##### ◇ 生活道路の安全対策

生活道路の安全対策を重点的に実施し、歩行者や自転車の安全を確保します。また、道路基盤が整っている地区で、地区住民全体の意向がある場合には、コミュニティゾーン\*などの特定のエリア全体の安全対策を検討します。

##### ●コミュニティゾーンの例



出典) 国土交通省ホームページ

##### ◇ 歩行空間・自転車走行空間の整備

歩行者や自転車が快適に移動できるネットワークを構築します。また、歩行者や自転車が安全に移動できるよう、車道や歩道の一部を自転車専用走行空間として活用するなど、自動車と歩行者・自転車、歩行者と自転車が分離された安全な空間の確保を推進します。

(再掲)

##### ◇ 都市計画道路、生活幹線道路等の整備推進（施策③「今後の取り組み」参照）

(※) コミュニティ道路（自動車の通行を主たる目的とはせず、歩行者、自転車、低速の自動車などの交通のほか、近隣住民の交流や子供の遊びなどに用いられる）がまとまって整備されている地区のことです。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
生活道路の安全対策	練馬区 警察 東京都	検討 実施		
		→		
歩行空間・自転車走行空間の整備	練馬区 警察 東京都	検討 実施		
		→		



## 施策⑩

バリアフリー化に配慮した道路の改善、徒歩や自転車による移動しやすさの向上

### 現 状

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称 バリアフリー新法）では、行政や公共交通事業者、国民の役割分担を踏まえ、バリアフリー化を推進しています。
- 区内における区民の主要な交通手段は徒歩・自転車ですが、多くの区民から「障害物の撤去」や「でこぼこなどの段差をなくす」などの要望が寄せられています。
- また、今後、高齢化の進展を背景として、移動に制約を伴う区民が増加することを踏まえると、歩道の段差や障害物を無くし、だれもが移動しやすい歩行空間を確保する必要があります。

### 今後の取り組み

（再掲）

- ◇ 乗継経路のバリアフリー化（施策④「今後の取り組み」参照）
- ◇ バリアフリーに配慮した道路整備（施策⑬「今後の取り組み」参照）
- ◇ 不法占用物の撤去・指導（施策⑬「今後の取り組み」参照）

### ●バリアフリー化された駅前広場の例（西武池袋線中村橋駅）



施策⑦

鉄道等の立体化による踏切の除去

現 状

- 地上を走る鉄道路線は区内を東西方向に走っているため、南北方向に通じる道路網を踏切によって遮断しており渋滞の原因となっています。

今後の取り組み

(再掲)

- ◇ 鉄道の連続立体交差化および複々線化による利便性、快適性の向上  
(施策⑥「今後の取り組み」参照)

施策⑧

違法駐車や放置自転車対策等の強化

現 状

- 通勤・通学において、駅へ自転車を利用する区民も多くいます。
- しかし、駅周辺では放置自転車や自動二輪車の違法駐車が多く発生しており、歩行者・自転車の安全な通行やバスなどの円滑な車両交通が阻害されています。
- また、自動車交通においても違法駐車や荷さばき車両が駅周辺に集中し、歩行者・自転車の通行の妨げとなっています。

今後の取り組み

(再掲)

- ◇ 不法占用物の撤去・指導(施策⑬「今後の取り組み」参照)
- ◇ 自転車・自動二輪車駐車場の整備(施策⑬「今後の取り組み」参照)
- ◇ 放置自転車防止に向けた啓発活動の推進(施策⑬「今後の取り組み」参照)
- ◇ レンタサイクルシステム(RCS)の活用(施策⑬「今後の取り組み」参照)
- ◇ 路上荷さばき車両への対策(施策⑬「今後の取り組み」参照)
- ◇ 違法な自動車駐車等防止対策(施策⑬「今後の取り組み」参照)

基本目標7：交通安全に係るマナーの向上に取り組みます

施策⑩

交通安全啓発活動の推進

現 状

○ 区内における交通事故（人身事故）の発生状況は、全体として減少傾向にありますが、平成18年において発生件数3,164件、負傷者数3,446人、死亡者数13人であり、依然として高い水準にあります（第八次練馬区交通安全計画より）。

近年、高齢者の事故や自転車が関係する事故の割合が高まっていますが、交通事故はその大部分が、基本的な交通ルールの軽視、マナーの欠如によって起こされており交通安全思想の啓発を重点的に実施する必要があります。

今後の取り組み

◇ 交通ルールの意識啓発

春・秋の全国交通安全運動をはじめ、高齢者の事故防止、歩行者・運転者の交通ルール・マナーの向上などについて意識の啓発が行われるように警察とともに取り組みます。

区立小学校児童を対象に、自転車の安全な乗り方教室を実施し、受講した児童に「自転車安全運転カード」を配布するなどして交通安全の意識啓発に努めます。

●三世代交通安全フェスティバル



出典) 練馬区交通安全課ホームページ

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
交通ルールの意識啓発	練馬区 警察	継続 拡充		
		→		

## IV. 環境負荷の低減 ～環境にやさしい交通利用を推進します～

基本目標8：自動車から公共交通への転換を促進します

施策②

自動車から公共交通機関等への転換促進

### 現 状

- 自動車は、通勤、業務、買い物など多くの目的に利用され、個人の都合にあわせて自由に使える交通手段といえます。しかし、自動車は鉄道やバスなどの公共交通と比較すると一人を移動させるために排出する二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）が多い交通手段といえます。
- 自動車は、公共交通の利便性の低い地域での使用が多い傾向にあることや、自動車利用者の中には、交通環境が整えば公共交通へ転換してもよいと考える人もいることなど、公共交通の利便性の向上を図り、自動車から環境負荷の少ない公共交通機関への転換を図る必要があります。
- また、自転車による移動も環境に優しい交通手段として着目されており、利用者も増加しています。

### 今後の取り組み

（再掲）

- ◇ 大江戸線の整備促進（施策①「今後の取り組み」参照）
- ◇ エイトライナーの整備促進（施策①「今後の取り組み」参照）
- ◇ 公共交通空白地域の改善に向けた路線バスの導入（施策②「今後の取り組み」参照）
- ◇ コミュニティバス等の推進（施策②「今後の取り組み」参照）
- ◇ 都市計画道路、生活幹線道路等の整備推進（施策③「今後の取り組み」参照）
- ◇ 乗継経路のバリアフリー化（施策④「今後の取り組み」参照）
- ◇ 鉄道の連続立体交差化および複々線化による利便性、快適性の向上  
（施策⑥「今後の取り組み」参照）
- ◇ 渋滞のボトルネックの解消（施策⑦「今後の取り組み」参照）
- ◇ 路線バスの優先走行（施策⑦「今後の取り組み」参照）
- ◇ 駅周辺の道路空間の再配分（施策⑬「今後の取り組み」参照）

基本目標9：自動車等による環境への影響を低減します

施策②

環境負荷の少ない運転方法の啓発

現 状

- 「練馬区地域省エネルギービジョン」（平成18年2月策定）※に基づき、区民や事業者は、環境にやさしい自家用車利用の実践が求められています。区民・事業者に環境負荷の少ない運転方法の周知を行っていく必要があります。

今後の取り組み

- ◇ 環境負荷の少ない運転方法の啓発

エコドライブ講習会等の実施、アイドリングストップ等のキャンペーンなどにより、環境にやさしい自動車利用を普及・拡大していきます。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
環境負荷の少ない運転方法の啓発	練馬区	継続		
		→		

（※）「練馬区地域省エネルギービジョン」とは、区の地域における省エネルギー対策や地球温暖化対策を進めるための基本方針等を定めた基本計画です。

施策②

低公害車の利用促進

現 状

- 技術革新により、大気汚染物質の排出を抑え、環境への負荷が少ない自動車の開発が進んでいます。環境負荷の軽減のために、車両購入の際には、低公害の車両の導入を推進する必要があります。

今後の取り組み

◇ 低公害車の普及

圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド車<sup>※</sup>等のPR を行うとともに、区内事業者に対して低公害車の導入促進を要請することにより、低公害車の普及を促進します。

◇ 駐車料金の割引

低公害車の利用に対して、区立駐車場における駐車料金の割引を促進します。

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
低公害車の普及	練馬区	継続		
		→		
駐車料金の割引	練馬区	継続		
		→		

(※) ガソリンもしくはディーゼルエンジン（内燃機関）と電動機（モーター）と、二つ以上の動力源をもち、状況に応じて単独、あるいは複数と、動力源を変えて走行する自動車のことを指します。

現 状

- 慢性的な渋滞は、区民・事業者の活動に時間的・経済的損失を与えるだけでなく、排気ガスの増加など環境に負荷を与える原因ともなっています。
- 舗装の老朽化等に伴い、道路交通による騒音・振動の発生が多くなる傾向にあることからも住環境に配慮した道路整備が必要です。

今後の取り組み

◇ パークアンドライド\*の取り組み

現在、区立駐車場等においてパークアンドライドへの取り組みを行っていますが、今後更に利便性を高めていくことによって、自動車から鉄道への手段転換を促します。

図表 38 練馬区内のパークアンドライド実施駐車場（平成 19 年 4 月 1 日現在）

設置者	駐車場名	最寄駅	利用料金	対象台数
東京都道路整備保全公社	平和台駐車場	東京メトロ有楽町線 平和台駅	1日最大 1,500円	40台
練馬区	練馬駅北口地下駐車場	西武池袋線 練馬駅	1日最大 1,600円 通勤定期 12,000円	462台
	石神井公園ピアレスパーキング	西武池袋線 石神井公園駅	1日最大 1,400円 通勤定期 10,000円	262台
	大泉学園ゆめりあ南パーキング	西武池袋線 大泉学園駅	1日最大 1,400円 通勤定期 10,000円 (地下 2F)	242台
	大泉学園ゆめりあ北パーキング	西武池袋線 大泉学園駅	7時～23時 1日最大 1,400円	38台

(※) パークアンドライドとは、都市部や観光地などの交通渋滞の緩和のため、自動車等を郊外の鉄道駅又はバス停に設けた駐車場に駐車し、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法です。バスに乗り換える場合はパークアンドバスライドとも呼ばれ、交通量自体が減少するため、渋滞の緩和だけでなく、排気ガスによる大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といった効果も期待されています。

◇ 住環境に配慮した道路整備の実施

道路交通に伴う騒音や振動の著しい箇所において、交通状況等を把握・評価し、沿道環境の改善を図るための効果的な対策を検討します。

(再掲)

- ◇ 都市計画道路、生活幹線道路等の整備推進（施策③「今後の取り組み」参照）
- ◇ 渋滞のボトルネックの解消（施策⑦「今後の取り組み」参照）
- ◇ 違法な自動車駐車等防止対策（施策⑬「今後の取り組み」参照）
- ◇ 路上荷さばき車両への対策（施策⑬「今後の取り組み」参照）

スケジュールおよび役割分担

取り組み	関係機関	短期	中期	長期
パークアンドライドの取り組み	練馬区	継続		
		→		
住環境に配慮した道路整備の実施	練馬区 東京都	改良箇所の 選定・実施		
		→		



## 第6章 推進に向けた方策と体制

6. 1 推進に向けた方策.....	84
6. 2 定期的な計画管理と見直し.....	113

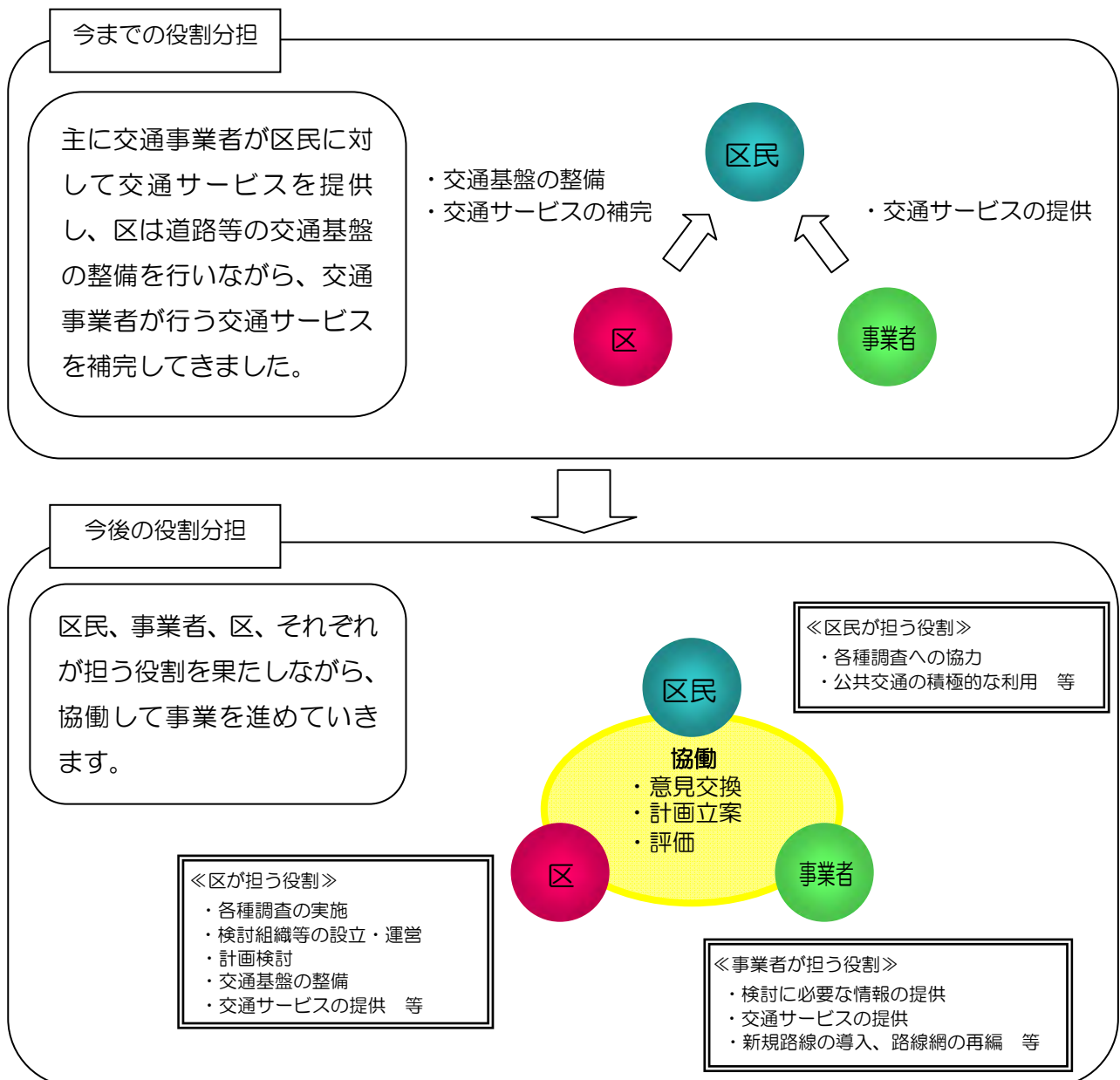
## 第6章 推進に向けた方策と体制

### 6. 1 推進に向けた方策

#### (1) 区・事業者・区民による役割分担

現在の公共交通は、バス事業を例にとると、主に交通事業者が運行ルートの設定や、運営を担い、区は道路などの交通基盤整備を行いながらバス路線の拡充に努めています。しかし、一般的に行政・交通事業者が計画や運営において効率的に連携しているとは言いがたく、また区民にも利用拡大の協力を求めています、自ら積極的に関わる意識が十分とはいえないのが現状です。

このため、今後交通施策を実施していくにあたっては、区民、交通事業者、区それぞれの役割分担を明確にし、三者の一層の連携・協働が必要です。



## (2) 重点テーマの設定と優先的な取り組み

今後、交通マスタープランに基づいて各施策に取り組んでいくにあたり、複数の課題にまたがるような場合には、施策を個々に実行するだけでなく、それらを横断的に組み合わせるなど総合的・重点的に取り組むことで、より実行性を高めていく必要があります。

また、交通マスタープランで整理された施策の中には、道路整備のように、多大な費用や長い期間を要するものも含まれており、限られた財政の中で、いかに効率的・効果的に施策を進めていくかが重要となります。

このため、交通施策を推進するにあたっての役割分担を踏まえ、区内関連部局や交通事業者・区民等が連携を図り、施策相互の関連性に留意して段階的な整備スケジュールに基づいた展開を図ることが必要です。

そこで「だれもが快適に移動できる交通環境を目指して」という交通マスタープランの基本理念を実現するため、『重点テーマ』を設定し、これに関わる施策は財源の確保、関係部局の連携・協力強化を図ることによって推進していきます。

交通マスタープランの計画期間の「短期の取り組み」として位置づけ、速やかな検討を進め、公共交通空白地域の改善を推進します。

「だれもが快適に移動できる交通環境」を実現するには・・・

- ① 運転免許や自家用車の保有の有無等、利用にあたって制約を受けない、公共交通を主体とした施策を重点的に進めることが重要となります。
- ② 区内のどこからでも容易に公共交通を利用することができる環境を整える必要があります。
- ③ 移動困難者に対しても移動手段を提供する必要があります。



- I 駅やバス停から遠く公共交通の利用が困難な「公共交通の空白地域」に対して、公共交通の確保を図る。



**重点テーマ1 公共交通の空白地域における移動しやすさの向上**

- II 駅に比較的近いエリアにおいては、歩行者や自転車の交通が集中するため、歩きやすく安全な移動空間の確保を図る。



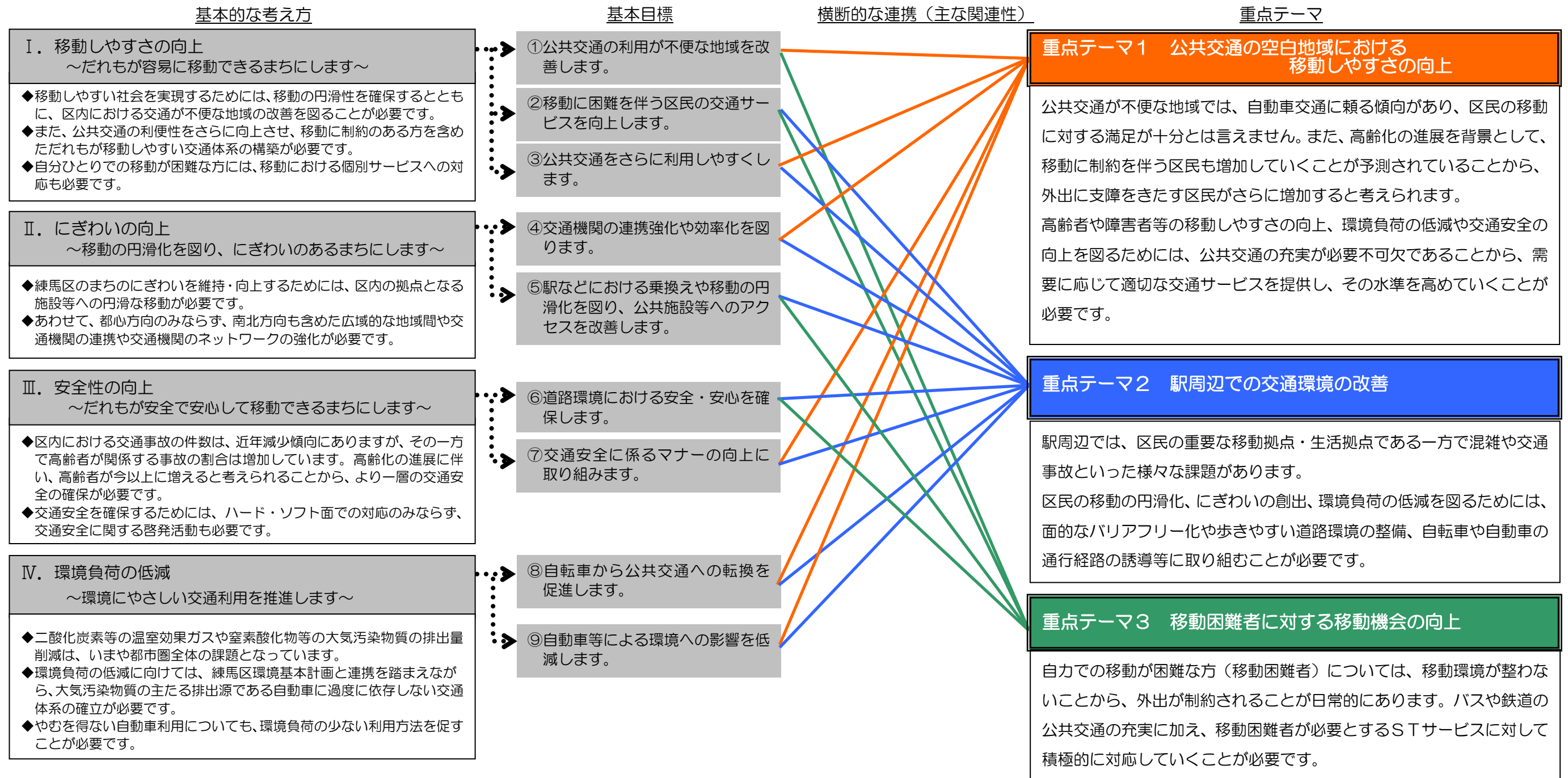
**重点テーマ2 駅周辺での交通環境の改善**

- III 一般的な公共交通サービスの利用が困難な移動困難者に対しては、個別の移動サービスの提供を図る。



**重点テーマ3 移動困難者に対する移動機会の向上**

各重点テーマとこれまでに整理した基本的な考え方および基本目標との間には、以下のような関連性があげられます。重点テーマは複数の基本目標に関連しており、これを達成するためには、各基本目標に関わる様々な施策を横断的な連携に留意して実施していきます。



### (3) 重点テーマに関わる推進方策

重点テーマごとに、具体的な対応方針や関連施策の実施手順を整理し、実行性を確保しながら施策で示した取り組みを推進していきます。

#### **重点テーマ1** 公共交通の空白地域における移動しやすさの向上

##### 1) 重点テーマとする考え方

公共交通が不便な地域では、自動車交通に頼る傾向にあり、区民の移動に対する満足も十分とは言えません。また、高齢化の進展を背景として、移動に制約が伴う区民も増加傾向にあることから、外出に支障をきたす区民が更に増加すると考えられます。

一方で、バス事業の規制緩和によって参入・退出も容易になったことから、これまで以上に地域交通との関わりに留意する必要があります。

高齢者を含めたあらゆる区民が自由に移動できるまちの実現に向けて、公共交通の導入や利便性の向上など、自動車に過度に依存しない交通体系の確立が必要です。

そこで、地域の需要動向や道路事情等を踏まえて最適な交通手段の導入を図り、公共交通が不足している地域（公共交通空白地域）の改善が必要と考えます。

その結果、公共交通サービスの充実とともに、高齢者・障害者を含めた区民全体の移動しやすさの向上、自動車利用からの転換による環境負荷の低減、自動車事故の減少による安全・安心の向上への寄与などが期待されます。

本テーマに関連の深い基本目標と施策は、以下のとおりです。

**基本目標 1：公共交通の利用が不便な地域を改善します**

<施策>

- 計画されている新規鉄道路線の早期実現
- 地域特性に応じた交通サービスによる最寄駅等までのアクセスの確保
- 公共交通の導入を支える道路網の整備

**基本目標 3：公共交通をさらに利用しやすくします**

<施策>

- バスの走行環境の向上
- 料金面での利用しやすさの向上
- バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

**基本目標 4：交通機関の連携強化や効率化を図ります**

<施策>

- 南北道路の整備促進・交通網の充実
- 渋滞のボトルネックの解消

**基本目標 7：交通安全に係るマナーの向上に取り組みます**

<施策>

- 交通安全啓発活動の推進

**基本目標 8：自動車から公共交通への転換を促進します**

<施策>

- 自動車から公共交通機関等への転換促進

**基本目標 9：自動車等による環境への影響を低減します**

<施策>

- 交通による環境負荷の低減

## 2) 対応方針

公共交通空白地域の改善については、以下の方針に従って対応を図ります。

### (ア) 検討対象地域について

- ・公共交通の導入を推進すべき地域を、「公共交通空白地域<sup>※1</sup>」とし、鉄道駅から 800m 以遠かつバス停<sup>※2</sup>から 300m 以遠を基本とします。

### (イ) 取り組みの方向性（視点）

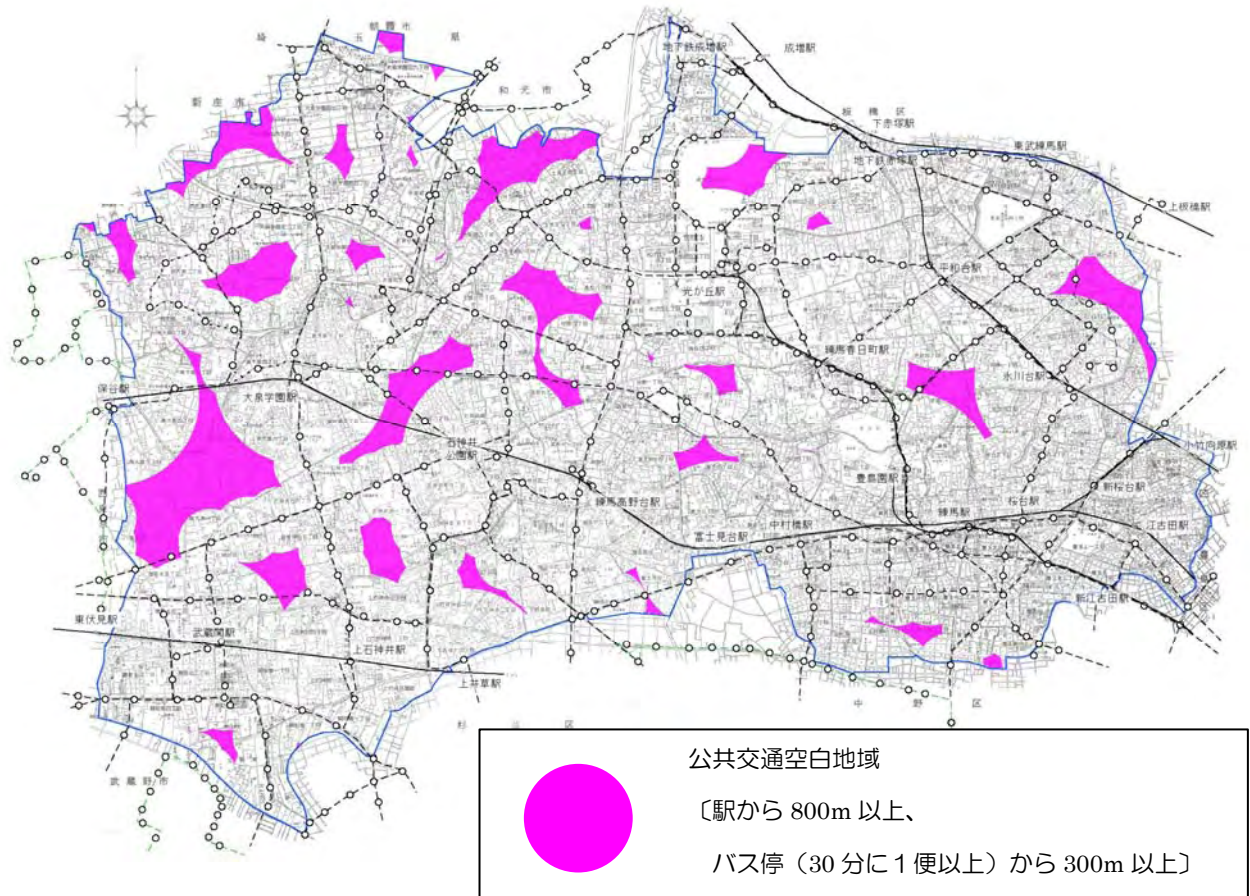
- ①「公共交通空白地域」の改善の手段として、既存バス路線網の再編を基本とします。  
ただし、運輸政策審議会（現在の交通政策審議会）答申を踏まえ、土支田・大泉学園町方面では、大江戸線延伸の鉄道計画を推進します。
- ②移動先として最寄駅を基本とし、練馬の中心核・地域拠点<sup>※3</sup>にも配慮します。
- ③民間事業者による対応が困難な場合には、区によるコミュニティバスの導入を検討します。
- ④「公共交通空白地域」の改善に際しては、徒歩や公共交通機関を使っても最寄駅まで 20 分以上かかる地域の改善にも配慮します。また、改善を検討する地域については、高齢化率を踏まえた人口の分布や地形状況等の地域特性にも配慮します。
- ⑤実施に当たっては、区が主体となり、地域を対象とした検討会を設置し、需要動向や地域事情等を分析した上で、交通事業者、警察、道路管理者などと連携した取り組みを進めます。

※1：図表29または次ページの図表39を参照

※2：30分に1本以上の割合でバスが停車するバス停を対象

※3：練馬の中心核は練馬駅周辺、地域拠点は光が丘地区・大泉学園駅周辺・石神井公園駅周辺のこと。

● 公共交通空白地域（平成20年3月現在）

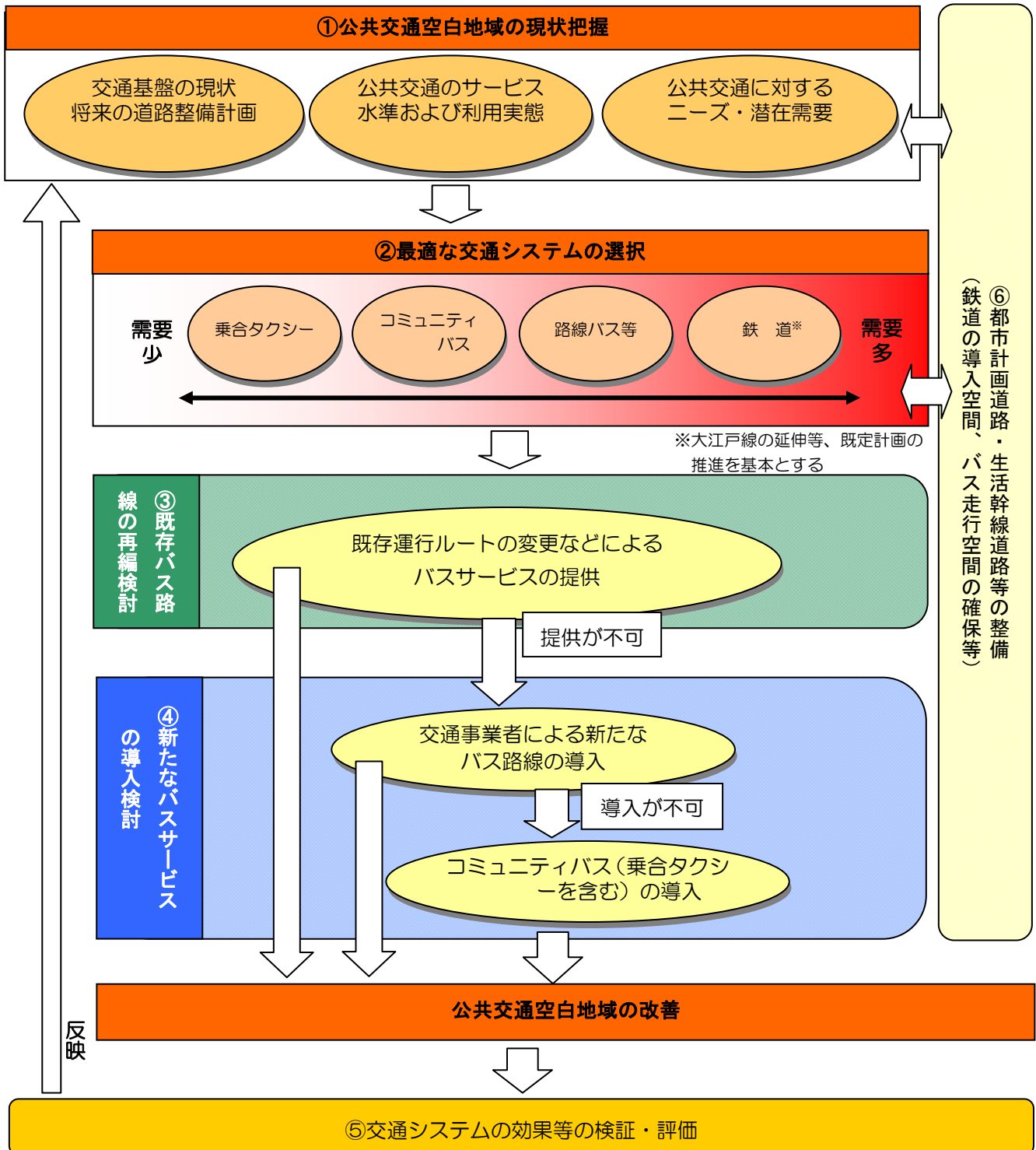


図表 39 現況の公共交通空白地域（再掲）



### 3) 実施手順

公共交通空白地域の改善にあたっては、「現状把握」→「対応策の検討」→「実施」→「検証・評価」の手順に従って、以下のとおり取り組んでいきます。



図表 40 重点テーマ1 施策実施の流れ(イメージ)

## ◇ 各ステップの説明

### ① 公共交通空白地域の現状把握

- ・公共交通空白地域の改善にあたり、まず現在の交通基盤の整備状況ならびに将来の道路整備計画、また公共交通の運行状況等サービス水準や地域住民の公共交通に対するニーズ・潜在需要等について十分に把握します。

### ② 最適な交通システムの選択

- ・公共交通空白地域の道路幅員などハード面の制約条件や移動需要等の現状を踏まえて、最適な交通システムについて検討します。

### ③ 既存バス路線の再編検討

- ・公共交通空白地域の改善にあたっては、第一に路線バスおよびコミュニティバスも含めた既存バス路線の再編による対応を検討します。

### ④ 新たなバスサービスの導入検討

- ・既存バス路線の再編が困難な場合は、民間による新たな路線バスの導入を検討します。
- ・民間による新たな路線バス導入が困難な場合に、採算性および官民の役割分担を十分に踏まえて、コミュニティバス（乗合タクシー含む）の導入を検討します。

### ⑤ 交通システムの効果等の検証・評価

- ・交通システムの導入後、その効果および効率性等について検証・評価を行い、交通状況の変化にあわせた見直しを実施します。

### ⑥ 都市計画道路・生活幹線道路等の整備

- ・バスの走行空間や渋滞改善による定時性の確保、また鉄道の導入空間の確保に資する都市計画道路・生活幹線道路等の整備を推進します。

#### 4) 施策実施にあたっての役割分担

区、交通事業者、区民それぞれが実施すべき事項および役割分担は、以下のとおりです。

実施内容	役割分担		
	区（行政）	交通事業者	区民・地元
①公共交通空白地域の現状把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既往資料の整理</li> <li>・ 現地調査の実施</li> <li>・ 利用実態調査の実施</li> <li>・ 意向調査の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行データの提供</li> <li>・ 利用実績データの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用実態調査への協力</li> <li>・ 意向調査への協力</li> </ul>
②最適な交通システムの選択	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通システム整備に関する検討条件の整理</li> </ul>		
③既存バス路線の再編検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存コミュニティバスの運行ルートの変更に関する検討</li> <li>・ 既存路線バスの運行ルート変更に伴う協力の検討</li> <li>・ 検討組織の設立・運営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存路線バスの運行ルート変更に関する検討</li> <li>・ 検討組織への協力</li> </ul>	
④新たなバスサービスの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規コミュニティバスの導入可能性の検討</li> <li>・ 新規路線バス等の運行に伴う協力の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規路線バス等の導入可能性の検討</li> </ul>	
⑤交通システムの効果等の検証・評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効果の検証・評価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効果把握調査への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効果把握調査への協力</li> </ul>
⑥都市計画道路・生活幹線道路等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路整備計画の推進</li> <li>・ 道路整備計画の見直し</li> <li>・ 交差点局所改修の推進</li> </ul>		

## 5) 推進組織の設置(案)

本テーマに関する施策を推進していくための組織としては、練馬区が中心となりバス事業者、関係交通事業者、警察、道路管理者から成る「(仮称)公共交通空白地域改善検討会」の設置を検討します。この組織において、区民からの意見をいただく時期や方法についても、検討していくこととします。

## 6) 既存バス路線の再編およびコミュニティバス導入の考え方

公共交通空白地域の改善のために、最適な交通システムを選択する観点から、既存バス路線の再編による対応が必要です。その上で、民間による対応が困難な場合には、区民・交通事業者と連携を図り、区主体によるコミュニティバスの導入を検討します。

### ① 目的

高齢者や障害者も含めた区民全体の移動しやすさの向上を図るために、区内の公共交通空白地域を改善することを主な目的とします。また、運行にあたっては、公共交通不便地域の改善や公共施設等への利便性の向上および高齢者や障害者等の生活行動力の向上等に資することとします。

### ② 既存バス路線の再編による対応

公共交通空白地域の改善にあたっては、第一に既存バス路線の再編により対応します。路線の経路変更や延伸等について、区とバス事業者が連携して検討します。

### ③ コミュニティバスの導入による対応

民間による対応が困難な場合には、区民・交通事業者と連携を図り、区主体によるコミュニティバスの導入を検討します。

## (1) コミュニティバスの基本方針

### 【運行ルート】

- ・ 公共交通空白地域と最寄駅へ結ぶことを原則とし、練馬の中心核・地域拠点へのアクセスに配慮します。
- ・ 公共施設等への利便性を考慮し、そのアクセスにも配慮します。
- ・ 既存バス路線との役割分担を踏まえ、可能な限り重複を避けます。

### 【運賃】

- ・ 区内交通利用の公平性から、他交通機関との運賃の整合性を図った運賃水準とします。また、統一した共通の運賃体系とします。

### 【費用負担】

- ・ 区は、イニシャルコスト(バス停設置費等)を負担します。また、ランニングコスト(運行経費)は、運賃収入により賄うことを基本としますが、1/2程度まで負担できるものとします。(※1)

### 【試行】

- ・ 一定期間(概ね3年程度)の試行運行を実施し、他条件を踏まえ本格運行の可否を決定します。(※2)

(※1) 運行継続の観点から、地域住民の積極的な利用および運行協力や、地元団体等の支援が見込まれる場合は、これを考慮します。

(※2) 試行運行後、上記条件を満たせない場合には、ニーズ調査を踏まえた経路変更や路線バス型から乗合タクシー型へ変更する等、事業を再検証します。

## (2) 運行サービス

### 〔運行形態〕

- ・ 一般路線バス（道路運送法4条乗合）型を基本とします。

### 〔運行ルート〕

- ・ 定時性の確保を図るため、踏切など、渋滞が予想されるポイントを極力避けた設定とします。

### 〔運賃〕

- ・ 利便性の向上を図るために、乗継運賃を導入します。

### 〔運行時間〕

- ・ 通勤・通学に利用できるように、朝夕の運行時間に配慮します。

### 〔運行間隔〕

- ・ 30分に一便程度の運行とします。
- ・ わかりやすく、利用しやすいラウンドダイヤ※を原則とします。

### 〔運行距離〕

- ・ 効率的な運行および定時性や適正な運行頻度の確保が可能な距離とします。

### 〔バス停〕

- ・ 高齢者の利便性を考慮して、概ね300m間隔以内で設置します。

### 〔運行車両〕

- ・ 路線バス型で、車いす対応ができるノンステップバスを基本とします。ただし、道路環境および需要等により、乗合タクシー型を選択します。
- ・ 環境に配慮した低公害車を導入します。

## (3) 役割分担

- ・ 区が計画および運営の主体となります。
- ・ 事業者は、計画・運営についてのノウハウを提供するとともに運行の主体となります。

---

(※) 「ラウンドダイヤ」とは、毎時同じ時間に運行するバスの運行パターンを意味します。（例：毎時10分、30分、50分と20分間隔で運行）

## 重点テーマ2 駅周辺での交通環境の改善

### 1) 重点テーマとする考え方

駅周辺は、区民が鉄道やバスなどを利用して移動する拠点であるとともに、買い物や習い事など日常生活の拠点となっています。しかし、この駅周辺はバスや自動車の集中による道路の混雑や渋滞の発生、違法駐車や放置自転車なども加わり交通事故の危険性など、様々な課題が存在します。

豊かさを実感できる区民生活の実現に向けて、高齢者を含めたあらゆる区民が円滑に移動できるようにするためには、安全・安心な移動経路の整備やネットワーク化が必要です。

そこで、駅周辺における面的なバリアフリー化や歩行者空間の確保などによる歩きやすい道路環境整備、自動車や自転車の通行経路の誘導などを進めます。

その結果、高齢者を含めた区民の移動が円滑で安全となり、歩行の回遊性を高めてまちの活性化やにぎわいの創出、渋滞緩和や自転車利用の促進による環境負荷の低減への寄与などが期待されます。

本テーマに関連の深い基本目標と施策は、以下のとおりです。

**基本目標 2：移動に困難を伴う区民の交通サービスを向上します**

<施策>

- バリアフリー化された誰もが使いやすい交通環境の整備

**基本目標 3：公共交通をさらに利用しやすくします**

<施策>

- 公共交通のわかりやすい情報提供
- バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

**基本目標 4：交通機関の連携強化や効率化を図ります**

<施策>

- (再掲) バス・タクシーを快適に利用できる環境整備

**基本目標 5：駅などにおける乗換えや移動の円滑化を図り、公共施設等へのアクセスを改善します**

<施策>

- 駅などへのアクセス向上や交通の円滑化
- 駅などから公共施設・観光拠点へのアクセス向上

**基本目標 6：道路環境における安全・安心を確保します**

<施策>

- 生活道路を中心とした交通安全対策の推進
- バリアフリー化に配慮した道路の改善、徒歩や自転車による移動しやすさの向上
- 鉄道等の立体化による踏切の除去
- 違法駐車や放置自転車対策等の強化

**基本目標 7：交通安全に係るマナーの向上に取り組みます**

<施策>

- 交通安全啓発活動の推進

**基本目標 8：自動車から公共交通への転換を促進します**

<施策>

- 自動車から公共交通機関等への転換促進

**基本目標 9：自動車等による環境への影響を低減します**

<施策>

- 交通による環境負荷の低減



## 2) 対応方針

鉄道駅の近接地においては、基本的には徒歩や自転車を主体として対応を図ることとし、円滑な歩行空間や自転車の走行空間を確保、だれもが円滑に移動できる空間の実現を図ります。

### (ア) 検討対象地域について

- ・ 鉄道駅から 800m 以内を、快適で安全な歩行空間を確保し、自転車の適切な利用を推進すべき地域とします。

### (イ) 取り組みの方向性（視点）

#### ① 区内のすべての駅周辺において、以下の視点により整備を推進します。

- ・ 道路上の障害物の重点的な排除により、移動の安全を確保します。
- ・ 障害者の意見を踏まえ、電車やバス、タクシーなどバリアフリー化等による交通機関相互の乗換え動線の確保や案内表示の充実などにより、円滑な移動を確保します。
- ・ まちづくりなどの機会をとらえて、にぎわいの向上に必要な歩行者の回遊を支援する交流のための空間について、地域の特性を踏まえながら検討・整備します。

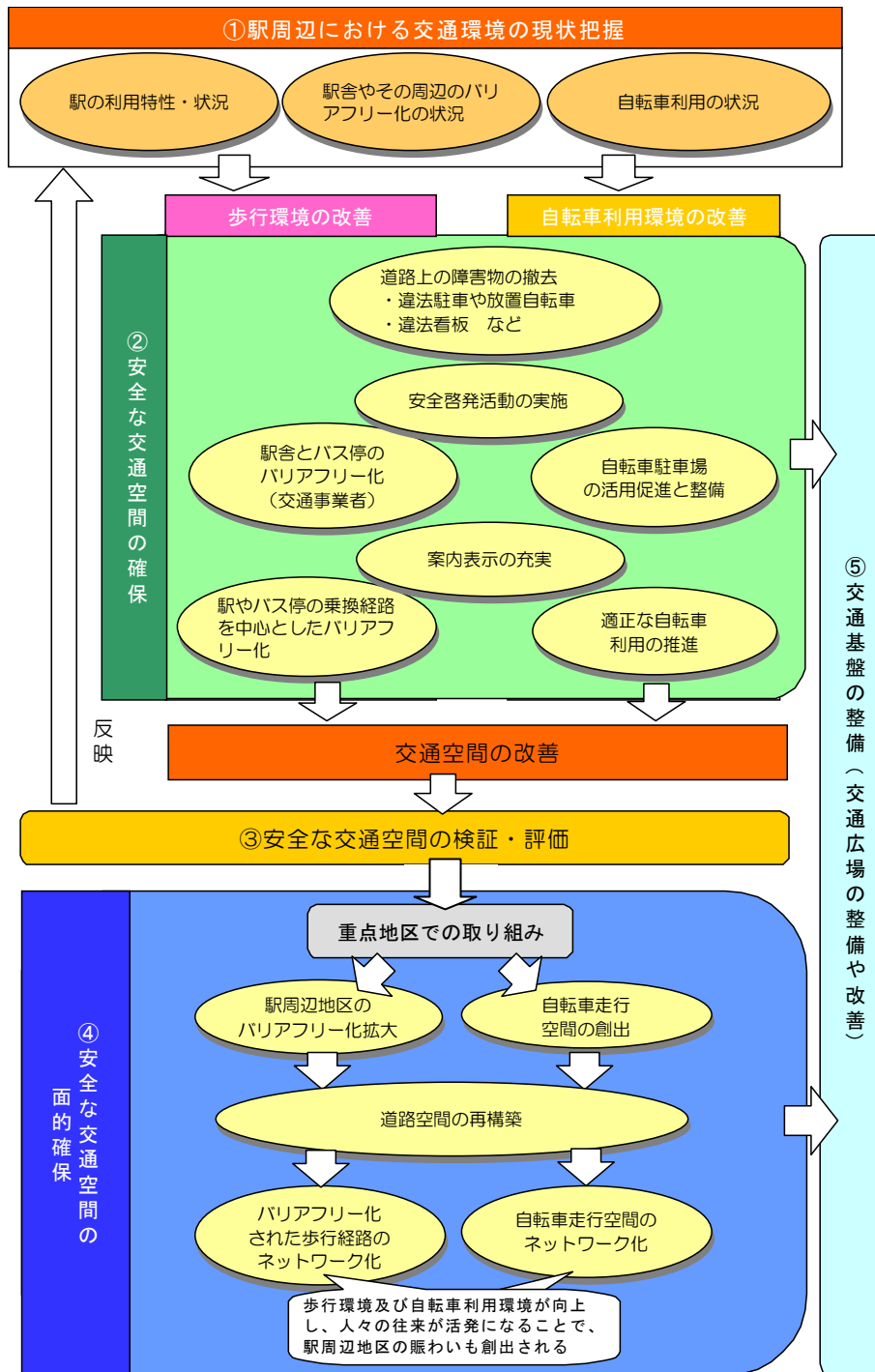
#### ② 中心核・地域拠点等に位置づけられる主要な駅周辺は、重点地区として上記に加えて更に以下の取り組みを推進します。

- ・ 通勤・通学への対応にくわえて、買い物需要に対応した新たな自転車対策を進めることにより、放置を抑制し、移動の安全を確保します。
- ・ 駅周辺における業務商業施設の集積に考慮し、道路機能の空間・時間的な再構築による優先経路の策定により、自動車・自転車交通を抑制し、徒歩を中心とした移動の安全を確保します。
- ・ 自転車の適正利用を図るため、自転車駐車場の位置に配慮した走行経路の指定によるマネジメントを実施します。
- ・ バスやタクシーなど公共交通の流入を優先し、一般自動車の流入を時間や区間により抑制する。また、荷さばき車両の適正な利用空間を確保します。
- ・ 面的にバリアフリー化を拡大し、歩行や自転車走行空間のネットワーク化を推進します。

### 3) 実施手順

区内全ての駅周辺を対象に、交通環境の現状を把握・評価した上で、移動における障害の除去や効率的な交通施設の活用などにより、円滑な移動空間の確保が重要となります。

特に、交通環境の改善に重点的に取り組む地区（重点地区）については、人が多く集まる公共施設や商業施設等と連携した円滑な移動空間の確保、自転車走行空間のネットワーク化などにより、快適な移動空間を確保していきます。



図表 41 重点テーマ2 施策実施の流れ（イメージ）

## ◇ 各ステップの説明

### ① 駅周辺における交通環境の現状把握

- ・ 駅周辺での交通環境改善にあたって、駅の利用状況や特性、駅舎やその周辺におけるバリアフリー状況、自転車利用の状況等について十分に把握します。

### ② 安全な交通空間の確保

- ・ 駅周辺における交通環境の現状を踏まえて、道路上の障害物の撤去、駅やバス停等の交通施設や乗換え経路のバリアフリー化（障害者の意見反映）、案内表示の充実、適正な自転車利用の推進などによって、安全な交通空間の確保を図ります。
- ・ 自転車・自動二輪車駐車場については、既存施設の有効活用を図った上で、新規施設の整備の必要性を検討します。

### ③ 安全な交通空間の検証・評価

- ・ 駅周辺で交通環境改善に関する対策を実施後、その効果について検証・評価を行います。

〈重点地区※〉重点地区では上記に加えて以下の取り組みを実施します。

### ④ 安全な交通空間の面的確保

- ・ 交通環境の改善に重点的に取り組む地区では、安全な道路空間のネットワーク化を進め、歩行環境および自転車利用環境の更なる向上を図ります。
- ・ 歩行環境および自転車利用環境が向上することによって人々の往来が活発となり、駅周辺でのにぎわいも創出されます。
- ・ 自転車の利用特性や他交通手段との分担関係を踏まえて、自転車からバスへの転換を促進し、駅周辺への自転車流入の削減を図ります。

### ⑤ 交通基盤の整備（交通広場の整備や改善）

- ・ 駅周辺における交通環境の改善に併せて、様々な交通の結節点となる交通広場等の交通基盤の整備や改善を進めます。
- ・ まちづくりなどの機会をとらえて、歩行者の回遊を支援する交流のための空間を地域の特性を踏まえながら検討・整備します。

（※）：区の都市構造における拠点（練馬の中心核、地域拠点）など交通結節機能の集積が大きい地区のことです（駅、バス、自転車利用）

#### 4) 施策実施にあたっての役割分担

区、交通事業者、区民それぞれが実施すべき事項および役割分担は、以下のとおりです。

実施内容	役割分担		
	区（行政）	交通事業者	区民
① 駅周辺における交通環境の現状把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既往資料の整理</li> <li>・ 現地調査の実施</li> <li>・ 利用実態調査の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用実績データの提供</li> <li>・ 施設整備状況に関する情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用実態調査への協力</li> </ul>
② 安全な交通空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 違法駐車取締り、放置自転車の撤去、違法看板の撤去</li> <li>・ 歩行空間のバリアフリー化の推進</li> <li>・ 既存自転車駐車場の活用促進策の検討・実施</li> <li>・ 自転車駐車場の新規整備</li> <li>・ 適正な自転車利用の推進</li> <li>・ 自転車利用の安全教育、マナー向上に関する啓発活動の実施</li> <li>・ 駅周辺におけるバス停へのベンチ設置の検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー新法に適合した施設整備</li> <li>・ 施設設計における意見収集</li> <li>・ 駅周辺におけるバス停へのベンチ設置の検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元商店街等による路上障害物撤去への協力</li> <li>・ 定められた場所への駐車（駐輪）</li> <li>・ 交通ルールの遵守</li> </ul>
③ 安全な交通空間の検証・評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現地調査の実施</li> <li>・ 取り組みによる検証・評価の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設利用状況に関する情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現地調査への協力</li> </ul>
④ 安全な交通空間の面的確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路空間の再構築の検討</li> <li>・ 駅周辺の面的なバリアフリー化</li> <li>・ 歩行・自転車走行空間のネットワーク化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者や自転車の走行空間に配慮したバス路線の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元商店街等による路上障害物撤去への協力</li> <li>・ 設定されたルートの利用（通行）</li> </ul>
⑤ 交通基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通広場の整備および改善</li> <li>・ 歩行者の交流空間の整備</li> </ul>		

## 5) 推進組織の設置（案）

本テーマに関する施策を推進していくための組織としては、練馬区を中心に地元区民・商店街、鉄道事業者、バス事業者、関係交通事業者、道路管理者、警察などからなる「（仮称）駅周辺交通環境改善委員会」の設置を検討します。

交通マスタープラン計画期間の「短期の取り組み」として速やかに検討を開始します。

- ※ 福祉のまちづくり推進委員会（交通専門部会）やまちづくり部署の実施する協議会等との連携・協働等を検討

## 重点テーマ3 移動困難者に対する移動機会の向上

### 1) 重点テーマとする考え方

区民が自由に社会活動に参加し、活力ある社会を築くうえで、要介護者や身体障害者等、単独では公共交通機関を利用することが困難な方（移動困難者）に移動の自由を提供することは、極めて重要な取り組みです。

その実現に向けては、①公共交通機関のバリアフリー推進と ②STサービスの充実を並行して進めることが重要です。

公共交通機関のバリアフリーについては、駅のエレベーター設置やノンステップバスの導入など、交通事業者と協力しながら取り組みを進めますが、すべての公共交通機関を移動困難者が利用できる環境となるには相当の期間が必要です。また、多くの移動困難者が外出に介助者を必要としており、介助者の確保も課題となっています。

STサービスについては、タクシー会社やNPOなどがサービスを提供しますが、福祉車両が高価であることや予約に伴う待機時間が必要なこと、介助技術のある運転者の養成に費用・時間がかかることなどから、事業の採算性が悪く、供給量が不足している状況にあります。

このために移動困難者は、介助者の手配が見つからない、STサービスの予約がとれないなど移動環境が整わないために外出をあきらめざるを得ない場合があるのが現状です。

今後、高齢化などを背景に移動に困難を伴う区民が増加傾向にあると考えられることから、移動機会の拡大に向けた重点的な取り組みが必要です。

本テーマに関連の深い基本目標と施策は、以下のとおりです。

**基本目標1：公共交通の利用が不便な地域を改善します**

＜施策＞

- 計画されている新規鉄道路線の早期実現
- 地域特性に応じた交通サービスによる最寄駅等までのアクセスの確保
- 公共交通の導入を支える道路網の整備

**基本目標2：移動に困難を伴う区民の交通サービスを向上します**

＜施策＞

- バリアフリー化された誰もが使いやすい交通環境の整備
- 公共交通機関を使うことが困難な区民に対する移動しやすさの向上

**基本目標5：駅などにおける乗換えや移動の円滑化を図り、公共施設等へのアクセスを改善します**

＜施策＞

- 駅などへのアクセス向上や交通の円滑化
- 駅などから公共施設・観光拠点へのアクセス向上

**基本目標6：道路環境における安全・安心を確保します**

＜施策＞

- 生活道路を中心とした交通安全対策の推進
- バリアフリー化に配慮した道路の改善、徒歩や自転車による移動しやすさの向上
- 鉄道等の立体化による踏切の除去
- 違法駐車や放置自転車対策等の強化

## 2) 対応方針

移動困難者に対する移動機会の拡大を図るために、交通事業者、STサービス事業者・NPO、介護保険事業者等と協力しながら、下記の取り組みを進めます。

### (ア) 対象者

- ・ 移動困難者（単独で公共交通機関を利用して外出することが困難な方、外出に介助が必要な方）を対象とします。

### (イ) 取り組みの方向性（視点）

#### ① 移動困難者の外出支援

- ・ 移動困難者への外出体験機会の提供

地域福祉団体や介護保険事業者等と協力しながら、移動困難者の方にバリアフリー化された交通機関の利用方法や乗換え方法などを体験してもらい、安全に外出する力を高めてもらう機会を提供します。また、電動車いすやシニアカーなどを安全に運転するための利用訓練についても検討します。

- ・ 情報提供・相談体制の拡充

社会福祉協議会、移動サービス団体、介護保険事業者等と協力しながら、情報提供・相談体制を拡充します。

- ・ 外出介助サービスの仕組みづくり

地域福祉団体や介護保険事業者等と協力しながら、利用しやすい外出介助サービスの仕組みづくりを検討します。

#### ② STサービスの充実

- ・ 区内における移動困難者の現状や改善すべき課題について整理し、ふさわしいSTサービスについて検討します。

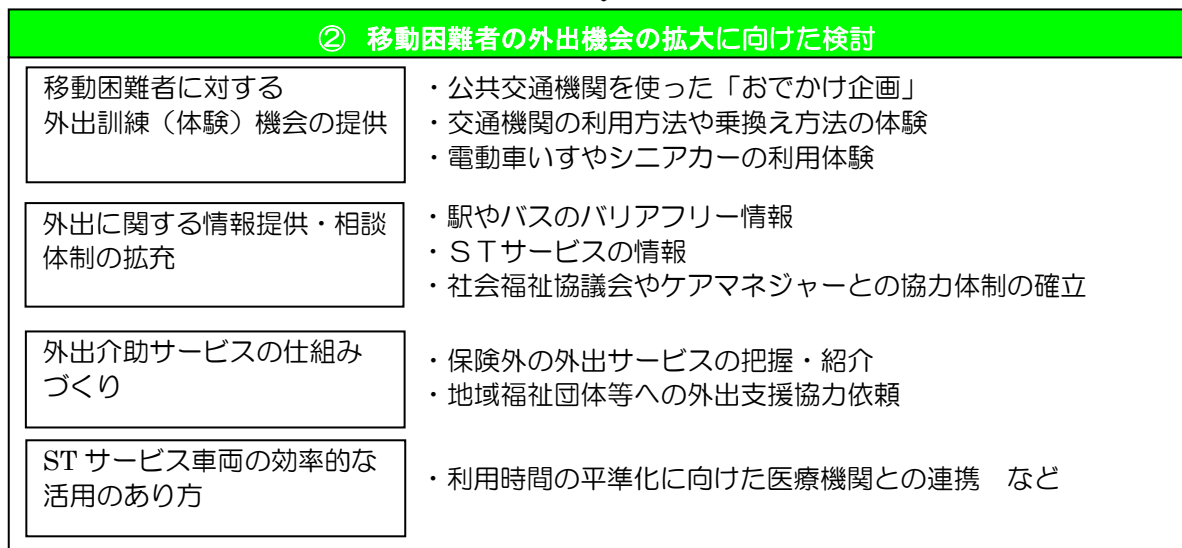
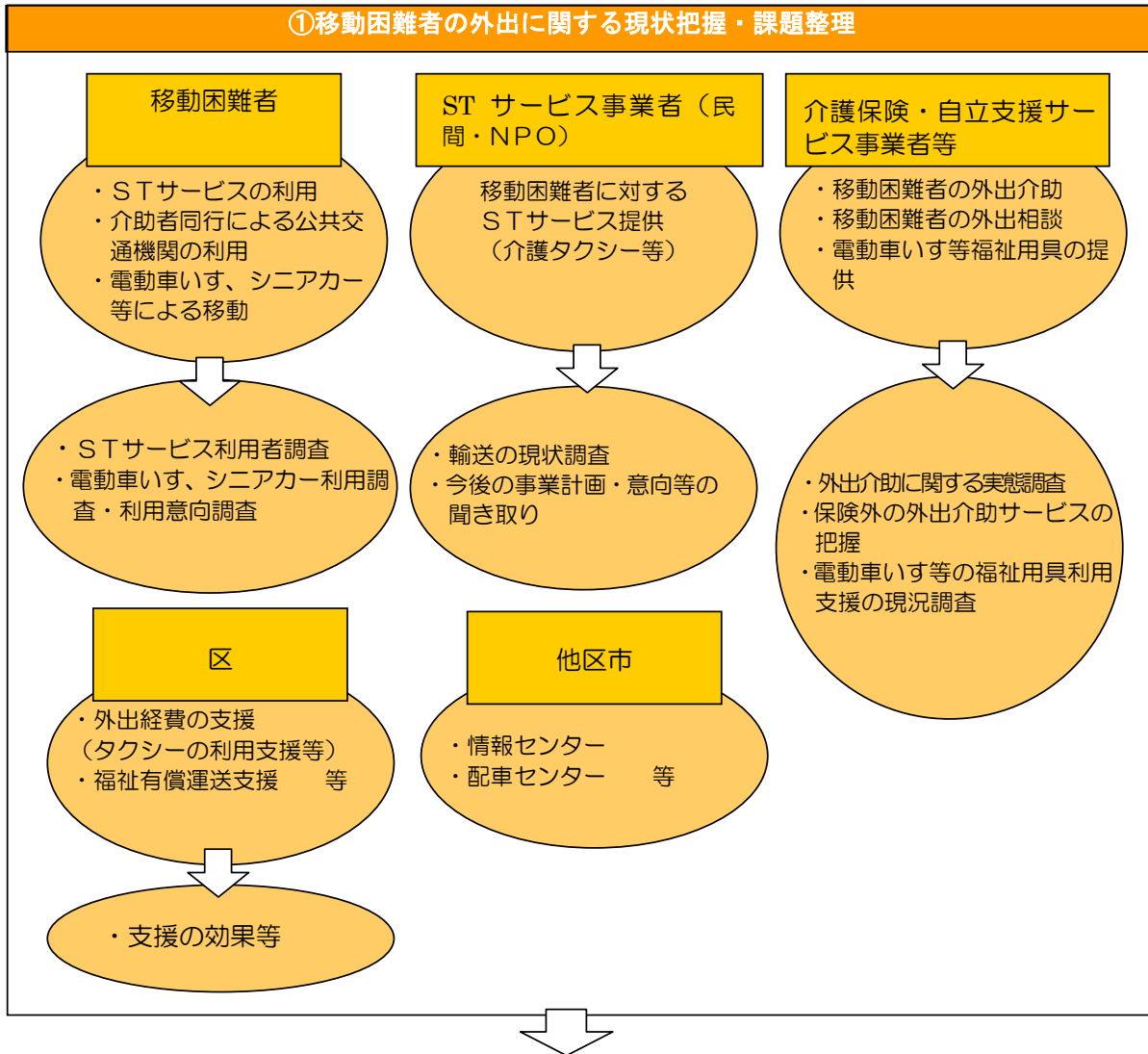
- ・ 他区市で実現されているSTサービスの情報・配車センター導入状況を把握し、区におけるサービス改善につなげます。

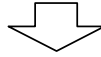
- ・ 検討にあたっては、区が主体となる検討会においてSTサービス事業者や関係者の参画のもと、実効性のある施策を立案し、実現に向けた合意形成を図ります。



### 3) 実施手順

移動困難者に対する移動機会の拡大を図るため、移動困難者の移動状況やニーズ等の現状を把握した上で、様々な検討を行います。





### ③ 移動困難者の外出機会の拡大

- ・ 移動困難者の外出体験による外出の安全性向上
- ・ 移動困難者の状況に応じた外出に関する情報提供、相談対応
- ・ 利用しやすい外出介助サービスの仕組みづくり

図表 42 重点テーマ3 施策実施の流れ (イメージ)

## ◇ 各ステップの説明

### ①移動困難者の外出に関する現状把握・課題整理

- ・移動困難者のSTサービス利用状況、STサービス事業者の輸送の現状、今後の事業計画・意向等、介護保険事業者や自立支援サービス事業者の外出介助の状況について把握します。
- ・他区市における情報・配車センターの状況について把握します。
- ・現状を踏まえ、練馬区における外出体験、情報提供・相談体制、外出介助サービスのあり方や課題について整理します。

### ②移動困難者の外出機会の拡大に向けた検討

- ・移動困難者に対する外出体験機会の提供  
公共交通機関の利用方法・乗り換え方法の体験、電動車いす・シニアカーの利用訓練など
- ・外出に関する情報提供・相談体制の拡充  
社会福祉協議会チャェアキャブ担当・ボランティア市民活動センターや、ケアマネジャーとの協力により、駅・バスのバリアフリー情報や介護タクシー・移動サービス団体などの情報提供や、外出に関する相談体制を拡充します。
- ・外出介助サービスの仕組みづくり  
外出介助サービスの情報を収集・紹介する。外出介助サービスを行う地域福祉活動団体を支援します。

### ③移動困難者の外出機会の拡大

- ・移動困難者の外出体験を実施し、外出の安全性を向上させます。
- ・移動困難者の状況に応じた外出に関する情報提供や相談対応に取り組みます。
- ・利用しやすい外出介助サービスの仕組みづくりに取り組みます。

#### 4) 施策実施にあたっての役割分担

区、交通事業者、区民それぞれが実施すべき事項および役割分担は、以下のとおりです。

実施内容	役割分担		
	区（行政）	事業者（NPO）	移動困難者
① 移動困難者の外出に関する現状把握・課題整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ STサービス利用者調査等の実施</li> <li>・ アンケート調査の実施</li> <li>・ 他区市の事例検討</li> <li>・ 課題の整理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ STサービスの提供</li> <li>・ 状況に関する情報提供</li> <li>・ アンケート調査への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アンケート調査への協力</li> </ul>
② 移動困難者の外出機会の拡大に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 練馬区にふさわしい施策の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施策検討への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 試行実験への参加</li> </ul>
③ 移動困難者の外出機会の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 練馬区にふさわしい施策の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施策への参画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積極的な利用</li> </ul>

#### 5) 推進組織の設置（案）

本テーマに関する施策を推進していくための組織としては、関係各部署や関係事業者から成る「（仮称）練馬区 ST サービス推進検討会」の設置を検討します。本組織において、具体的な検討を行っていくなかで、区民の皆さんにも施策立案に参画して頂くことを検討します。

## 6. 2 定期的な計画管理と見直し

### (1) 計画の進行管理

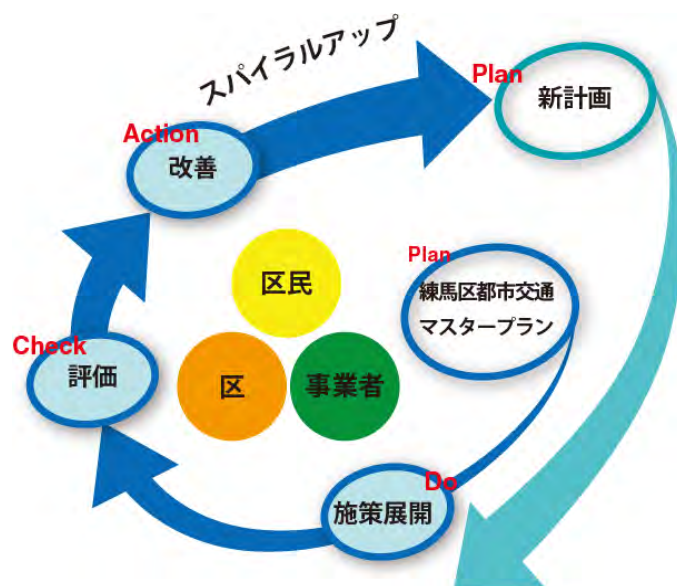
練馬区では、交通マスタープランの中で提示した様々な施策を推進していきます。

交通マスタープランの実行性を高めていくために、区役所内の関係部署から成る組織が、各施策の進捗状況を定期的に確認し、交通事業者など関係者と調整協議等を行います。

### (2) 定期的な見直し

交通マスタープランに示す施策は、取り組み期間を「短期」「中期」「長期」に区分し、段階的に各施策を実施していきますが、取り組み期間の節目では、計画の進捗を検証・評価し、社会情勢の変化等を踏まえながら、必要に応じて計画の見直しを行います。

検証・評価にあたっては、ホームページなどを利用して、区民への情報提供や意見聴取を行います。



#### 【PLAN（計画）】

練馬区における交通施策の基本となる交通マスタープランを策定します。

#### 【DO（施策展開）】

計画された交通施策を各実施主体が積極的に実施します。

#### 【CHECK（評価）】

計画の進行状況を把握し評価します。

#### 【ACTION（改善）】

評価の結果を踏まえて計画に対する見直しを行います。

## 【資料編】

1 練馬区都市交通マスタープラン 検討体制

2 練馬区都市交通マスタープラン 検討経過

# 1 練馬区都市交通マスタープラン 検討体制

## (1) 練馬区都市交通マスタープラン懇談会 委員名簿

氏 名	所 属	前任者
座長 秋山 哲男	首都大学東京大学院 教授	
副座長 岡村 敏之	横浜国立大学大学院工学研究院 准教授	
井口 弘毅	練馬区観光協会会長	
上野 定雄	町会連合会長	
篠 利雄	商店街連合会長	
渡邊 雍重	練馬区環境清掃推進連絡会	
岩田 高幸	練馬区社会福祉協議会事務局長	
宮下 泰昌	練馬区都市整備公社常務理事	三嶽 暁夫 (19.3.30~19.3.31)
植田 瑞昌	公募区民	
上原 穂高	公募区民	
小谷野 貴雄	公募区民	
清水 掬甫	公募区民	
下河 秀行	公募区民	
鈴木 邦子	公募区民	
鈴木 優子	公募区民	
中浦 仲代	公募区民	
平野 忠雄	公募区民	
越澤 孝	公募区民	
横山 耕治	公募区民	
遠藤 賢一	西武鉄道(株)鉄道本部計画管理部計画課長	
日置 岳人	東武鉄道(株)鉄道事業本部東上業務部営業課長	
野邑 敏行	東京都交通局建設工務部計画改良課長	町田 俊二 (19.3.30~19.5.31)
米 彰	東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部計画課長	
関根 康洋	西武バス(株)経営企画部企画課長	
酒井 克彦	国際興業(株)運輸事業部業務課課長補佐	高島 俊和 (19.3.30~19.7.15)
畠山 秀明	関東バス(株)運輸部運行計画担当部長補佐	梶原 和人 (19.3.30~19.8.23)
玉野 利章	京王電鉄バス(株)営業部営業第一担当課長	
牧野 和宏	東京都交通局自動車部計画課長	岡野 誠 (19.3.30~19.3.31)
青柳 勝彦	東京無線協同組合業務部長	
久松 宏	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官	門井 正則 (19.3.30~19.3.31)
花田 健司	警視庁交通部交通規制課長代理	
池田 良正	警視庁練馬警察署交通課長	

佐藤 清廣	警視庁光が丘警察署交通課長	
毛利 静男	警視庁石神井警察署交通課長	武田 茂 (19.3.30~19.9.2)
福田 至	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長	
小島 泰男	東京都建設局第四建設事務所管理課長	



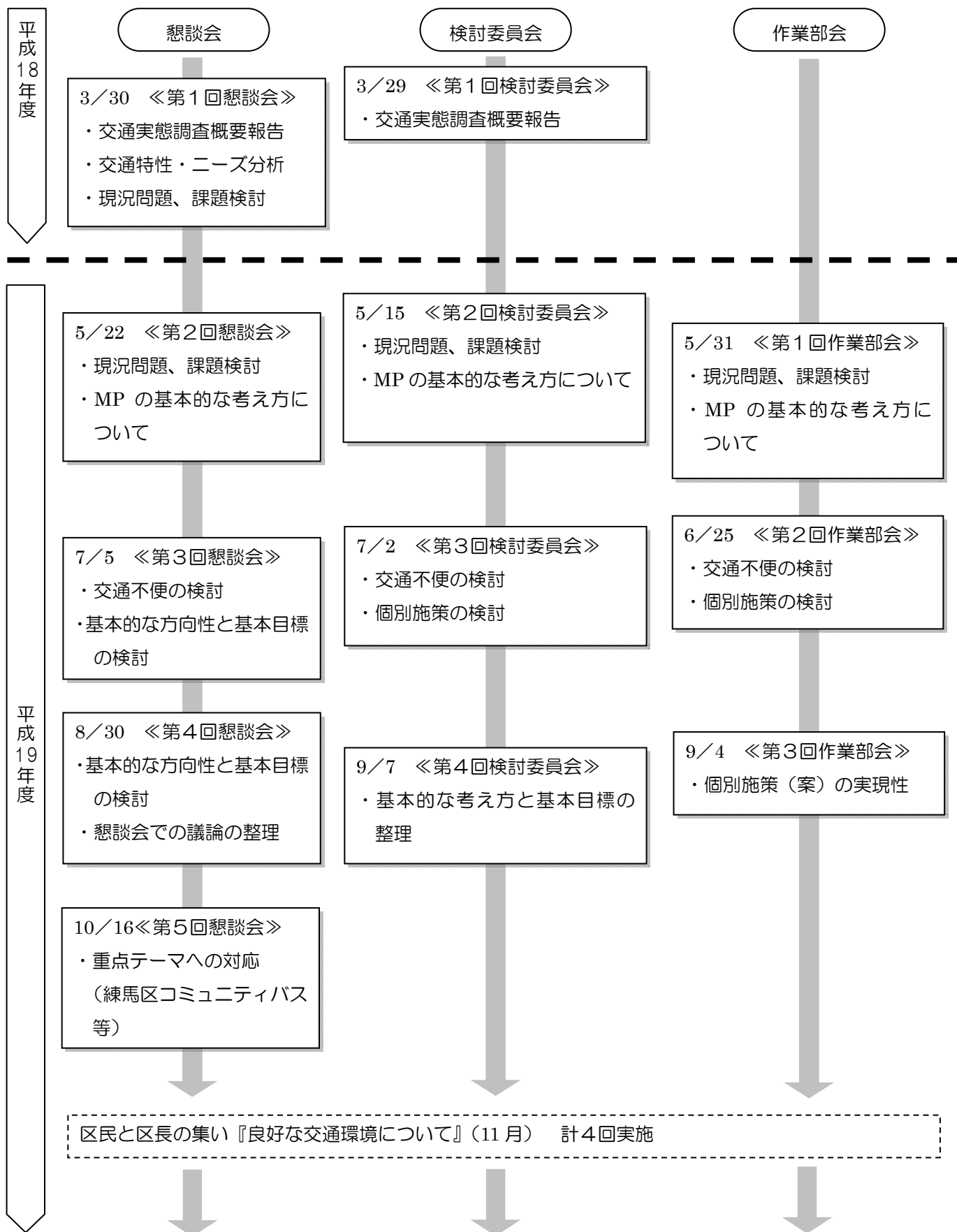
(2) 練馬区都市交通マスタープラン検討委員会 委員名簿

氏 名	所 属	前任者
委員長 伊藤 政寛	環境まちづくり事業本部長	中村啓一 (19.3.29~19.5.24)
副委員長 平野 和範	環境まちづくり事業本部都市整備部長	
河口 浩	環境まちづくり事業本部環境清掃部長	
室地 隆彦	環境まちづくり事業本部まちづくり調整担当部長	
乾 嘉行	環境まちづくり事業本部土木部長	黒田叔孝 (19.3.29~19.5.24)
村松 昭	企画部長	
横田 明博	区民生活事業本部区民部長	山中 協 (19.3.29~19.5.24)
山中 協	区民生活事業本部産業地域振興部長	伊藤政寛 (19.3.29~19.5.24)
榎本 博夫	健康福祉事業本部福祉部長	
犬塚 隆	健康福祉事業本部児童青少年部長	

(3) 練馬区都市交通マスタープラン作業部会 会員名簿

氏 名	所 属	前任者
部会長 平野 和範	環境まちづくり事業本部都市整備部長	
副部会長 村上 清徳	環境まちづくり事業本部都市整備部交通企画課長	朝山 勉 (19.5.31)
室地 隆彦	環境まちづくり事業本部都市整備部都市計画課長	
市村 保	環境まちづくり事業本部都市整備部東部地域まちづくり課長	
安原 貴	環境まちづくり事業本部都市整備部西部地域まちづくり課長	
木村 勝巳	環境まちづくり事業本部都市整備部大江戸線延伸地域まちづくり課長	
鈴木 義明	環境まちづくり事業本部環境清掃部環境政策課長	
森山 純一	環境まちづくり事業本部土木部管理課長	
浅倉 清	環境まちづくり事業本部土木部計画課長	
高山 文雄	環境まちづくり事業本部土木部特定道路課長	
八十島 譲	環境まちづくり事業本部土木部工事課長	
福島 敏彦	環境まちづくり事業本部土木部交通安全課長	
琴尾 隆明	企画部企画課長	
横野 茂	企画部財政課長	
高橋 廣	区民生活事業本部区民部戸籍住民課長	
佐々木 克己	区民生活事業本部産業地域振興部商工観光課長	
阿形 繁穂	健康福祉事業本部福祉部地域福祉課長	
齋藤 浩一	健康福祉事業本部福祉部障害者施策推進課長	
浅野 明久	健康福祉事業本部児童青少年部子育て支援課長	
小西 将雄	健康福祉事業本部児童青少年部保育課長	

## 2 練馬区都市交通マスタープラン 検討経過



平成  
19  
年度

1/30 《第6回懇談会》  
・これまでの議論のまとめ

12/19 《第5回検討委員会》  
・施策の方向性について  
・重点施策について

12/14 《第4回作業部会》  
・基本的な考え方に基づく  
施策の方向性  
・重点テーマについて

2/6 《第6回検討委員会》  
・施策の方向性について  
・重点施策について

《素案》パブリックコメント（2月21日～3月11日）

3/14 《第7回検討委員会》  
・パブリックコメント実施結果  
について

交通マスタープラン（案）

交通マスタープラン策定