

第2次東京都道路バリアフリー推進計画 (案)

令和7(2025)年1月
東京都建設局

目次

1 背景・目的.....	1
2 これまでの整備実績.....	3
3 バリアフリー化整備方針.....	5
3.1 バリアフリー化整備方針.....	5
3.2 整備対象路線の設定.....	6
(1) 優先整備路線.....	7
(2) 継続的整備箇所（再整備）.....	11
4 整備内容.....	12
4.1 整備対象道路.....	12
4.2 整備内容.....	13
(1) 段差の解消.....	13
(2) 勾配の改善.....	14
(3) 視覚障害者誘導用ブロックの敷設.....	16
(4) 歩道の連続化.....	18
(5) 歩道の平坦性の確保.....	19
5 整備計画.....	20
5.1 整備期間.....	20
5.2 整備規模.....	20
6 他事業者との連携.....	21
6.1 国、区市町村との連携.....	21
6.2 公共交通事業者との連携.....	22
7 優先整備路線図・継続的整備箇所図.....	22

1 背景・目的

東京都では、これまで、道路の新設や拡幅、歩道設置事業等の機会を捉え、誰もが安全で円滑に通行できる歩道の整備を進めてきた。

平成 18 年に、「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」と「高齢者、身体障害者等が円滑に移動できる特定建築物の建築の促進に関する法律」が統合され、「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「バリアフリー法」という。)」が施行された。

バリアフリー法に基づき、区市町村が策定する「移動等円滑化基本構想(以下「基本構想」という。)」において設定した「生活関連経路」のうち、優先的にバリアフリー化すべき道路を国土交通大臣が「特定道路」として指定することとなった。なお、同法では「特定道路」以外の全ての道路においてもバリアフリー化するよう“努力義務”が課せられるようになった。

東京都においても、平成 21 年の「東京都福祉のまちづくり条例」の改正により、都道の新設・改築時にはバリアフリー化が“遵守義務”となった。

さらに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会(以下「東京 2020 大会」という。)開催を契機に、競技会場や観光施設周辺等の都道をバリアフリー化するとともに、これまで対象としてきた駅、官公庁、福祉施設等を結ぶ道路に、新たに文化施設やスポーツ施設周辺等の道路も加えた「東京都道路バリアフリー推進計画」を平成28年3月に策定し、道路のバリアフリー化を一層進めてきた。

令和 2 年には、東京 2020 大会のレガシーとして共生社会の実現に向け、ソフト対策の取組を強化するためにバリアフリー法が改正され、「心のバリアフリー」推進のための事業メニューが追加されるとともに、特別特定建築物のバリアフリー基準適合義務の対象が拡大された。

今後は、東京2020大会の開催を契機として進展した、ハード・ソフト両面からの取組をレガシーとして受け継ぐとともに、東京2025デフリンピックやその先を見据えて、

超高齢化やニーズの多様化など社会環境の変化に柔軟に対応し、更なるバリアフリーの取組を推進していく必要がある。

本計画では、高齢者や障害者を含めた誰もが安全で円滑に移動できる環境の確保を目的として、主要施設を中心とした経路を設定し、公立小中学校等、新たな施設周辺の道路も加え、都道のバリアフリー化を推進していく。また、区市町村の基本構想等との整合を図ることで、都道のバリアフリー化を図っていく。

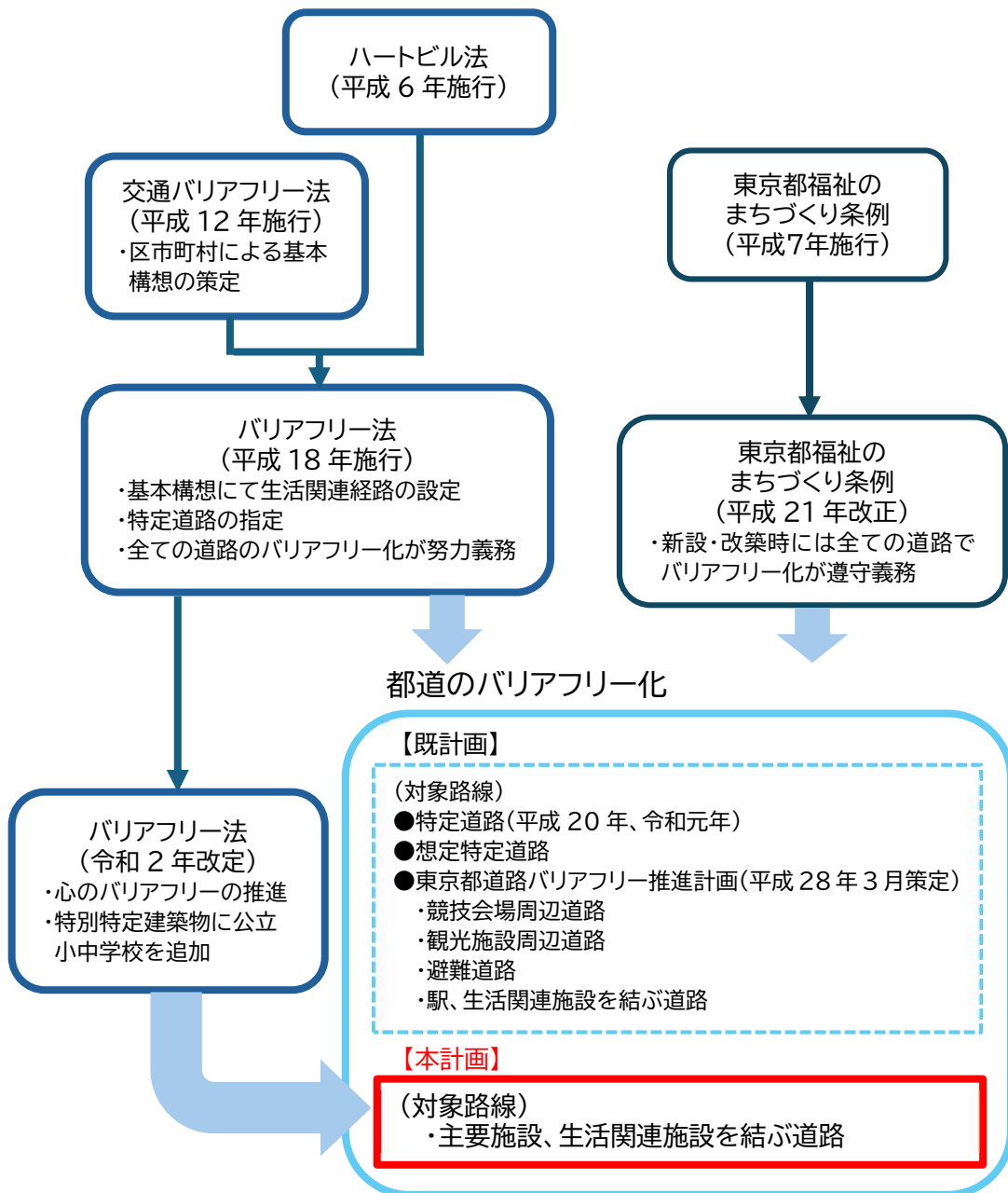


図1-1 道路のバリアフリー化に関連する法律や計画

2 これまでの整備実績

東京都では駅、生活関連施設(官公庁、福祉施設等)を結ぶ道路や特定道路、競技会場周辺等の道路において、バリアフリー化を推進してきた。

- ・ 特定道路

バリアフリー法に基づき、平成 20 年 12 月に国土交通大臣より、全国で約 1,700 kmが指定された。その際、都内においては約 160 kmが指定され、うち東京都が管理する道路については 72 kmであり、平成 25 年度までに整備が完了した。

令和元年 7 月には、新たに全国で 2,740 km、都内約 500 km、うち東京都が管理する道路については、約 150 kmの特定道路が指定された。

- ・ 想定特定道路

将来、特定道路に指定されるであろう道路として、東京都が位置付けた都道約 255 kmについては、平成 27 年度までに整備が完了した。

- ・ 優先整備路線

平成 28 年に策定した「東京都道路バリアフリー推進計画」に基づき、延長約 180 kmを目標値として設定し、整備を推進してきた。

このうち、東京2020大会までの整備として、競技会場周辺道路、観光施設周辺道路、避難道路の合計90kmについては、大会開催までに整備が完了した。

表 2-1 東京都道路バリアフリー推進計画で位置付けられた競技会場、観光地、避難道路一覧

	名 称	
競技会場	新国立競技場 (オリンピックスタジアム)	お台場海浜公園 潮風公園
	東京体育館	大井ホッケー競技場
	国立代々木競技場	海の森クロスカントリーコース
	日本武道館	海の森水上競技場
	皇居外苑	カヌー・スラローム会場
	東京国際フォーラム	アーチェリー会場(夢の島公園)
	国技館	オリンピックアクアティクスセンター
	有明アリーナ	東京辰巳国際水泳場
	有明体操競技場	馬事公苑
	有明BMXコース	武蔵野の森総合スポーツ施設
	有明テニスの森	東京スタジアム
観光地	新宿・大久保	お台場・有明
	銀座・有楽町・日比谷	六本木・麻布
	浅草	東京駅周辺・丸の内・日本橋
	渋谷	品川
	秋葉原	池袋
	原宿・明治神宮・表参道・青山	築地
	皇居	赤坂
	上野・御徒町・アメ横	東京ドーム・神保町周辺
	東京タワー	代官山・恵比寿
避難道路	新宿中央公園・高層ビル群一帯 【東京・所沢線】	明大和泉校舎一帯 【環状7号】
	上野公園一帯 【上野尾竹線、環状3号、神田白山 線、御徒町小岩線、上野月島線】	桐ヶ丘・赤羽台・西が丘地区 【環状6号、環状7号、本郷赤羽線】
	平和島地区 【東品川下丸子線、環状7号】	大泉中央公園一帯 【東京朝霞線】
	多摩川河川敷・ガス橋一帯 【環状7号、東品川下丸子線、大田調 布線、大田神奈川線】	篠崎公園・江戸川緑地一帯 【一般国道14号】
	明治神宮・代々木公園一帯 【鮫洲大山線】	都立尾久の原公園一帯 【王子千住南砂町線、台東川口線】

3 バリアフリー化整備方針

3.1 バリアフリー化整備方針

バリアフリー法の改正により、バリアフリー化基準適合施設の対象が拡大されたことや、区市の基本構想等で位置付けられた、生活関連施設等を考慮し、新たに対象となる施設を追加するなど多様なニーズへ対応していく必要がある。

また、区市町村の基本構想等との整合を図るため、基本構想を策定している自治体に対しては、引き続き連携したバリアフリー化の整備に取り組む。策定していない自治体に対しては、策定を促していく必要がある。

本計画では、こうした状況を踏まえ、①日常生活におけるバリアフリー環境の整備、②区市町村の基本構想等との整合の2つを整備方針とし、重点的に整備を進める。

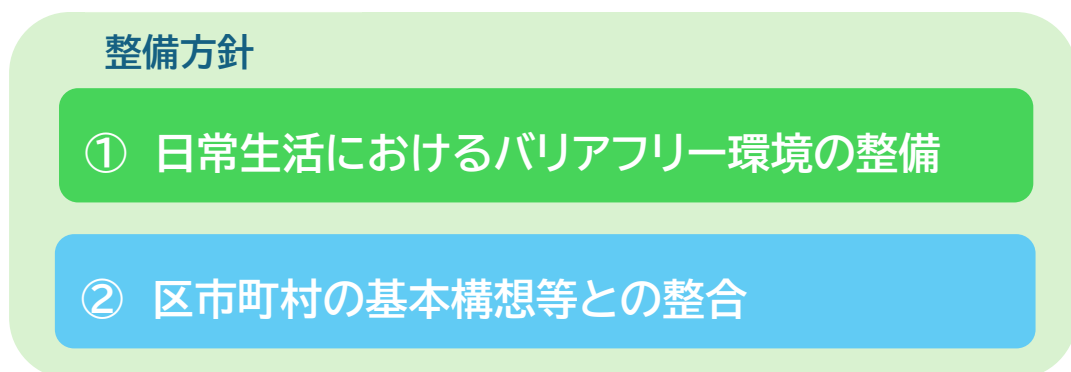


図 3-1 整備方針

3.2 整備対象路線の設定

整備方針を踏まえ、高齢者や障害者等を含めた全ての人が、日常生活や社会生活の中で、安全で円滑に移動できるバリアフリー環境を整えるためには、駅中心だけではなく、駅がない地域においても生活関連施設(官公庁・福祉施設など)を結ぶ道路を優先整備路線に設定し、整備を推進していく。

また、区市町村の基本構想等に併せた経路についても優先整備路線に設定し、バリアフリー化を推進していく。

これまで整備に取り組んできた路線については、区市町村の基本構想の策定・改定に併せて、より効果的なバリアフリー化の整備を行うため、継続的整備箇所として設定することで、再整備を図っていく。

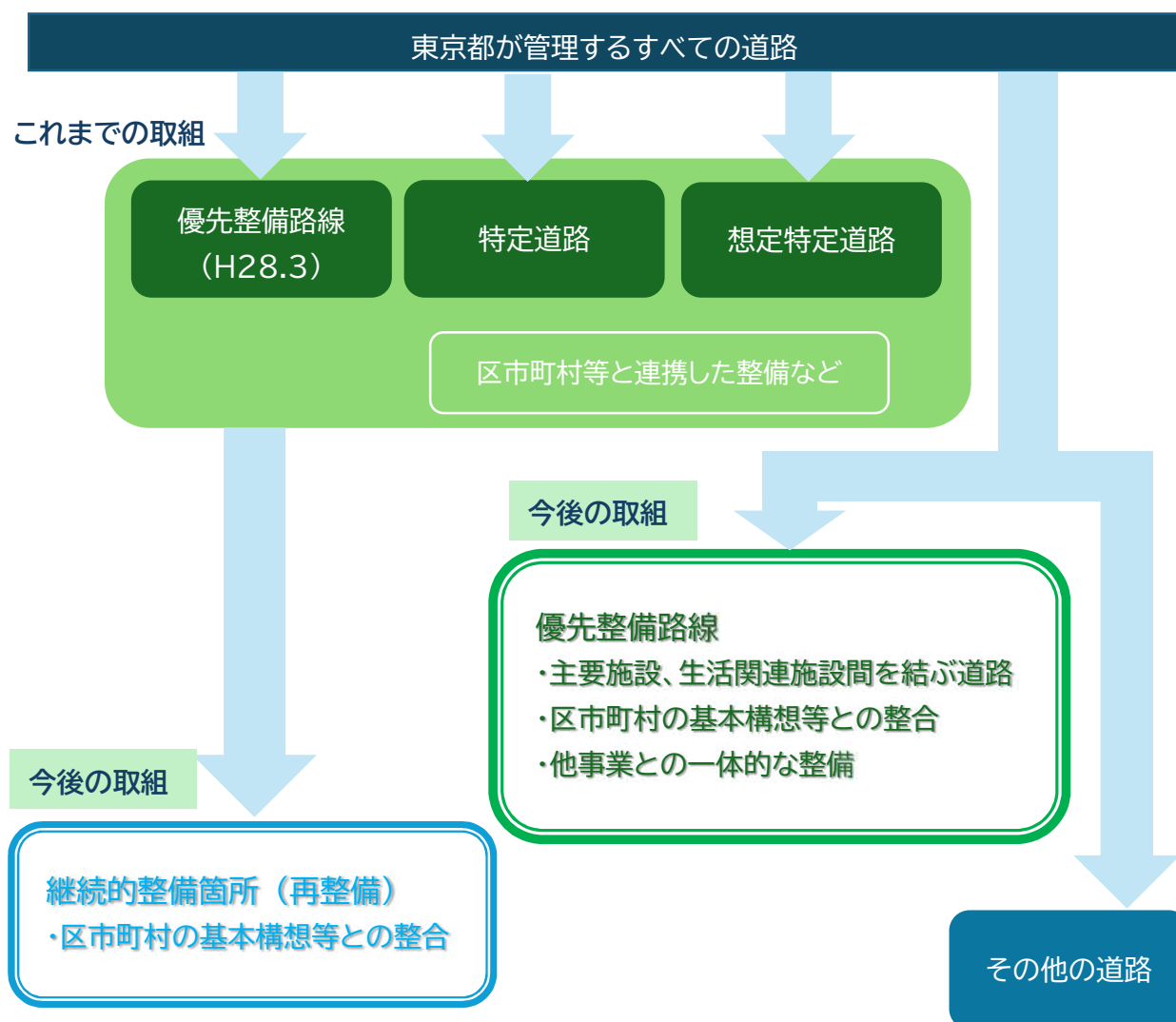


図 3-2 路線等の位置づけ

(1) 優先整備路線

駅がない地域においては、新たに主要施設を設定し、これらを中心とした半径 1km 圏域において、主要施設と生活関連施設を結ぶ道路を優先整備路線の対象とする。

また、前計画では、駅を中心におおむね半径1km圏域において、生活関連施設が3つ以上所在する場合に、駅、生活関連施設を結ぶ道路を対象に優先整備路線を設定していたが、本計画では、主要施設と生活関連施設の2つ以上所在する場合に優先整備路線を設定する。

路線選定の対象となる生活関連施設には、バリアフリー法の改正により特別特定建築物に追加された公立小中学校や、自治体が策定する基本構想の生活関連施設に位置付けられた子ども家庭支援センター、税務署等を追加し設定する。

① 主要施設、生活関連施設を結ぶ道路

ア 主要施設

これまで中心としてきた駅に加え、不特定多数の人々が訪れる施設かつ公共性・恒久性が高い施設である官公庁、病院、スポーツ施設、公園を新たに主要施設として位置付ける。(島しょの施設を除く)

表 3-1 主要施設一覧

主要施設	内容
駅	全ての駅
官公庁	区市町村の本庁舎
病院	東京都指定二次救急医療機関(令和 6 年 10 月 1 日現在)
スポーツ施設	「東京都における公立スポーツ施設(令和 5 年度版)」に記載の施設
公園	「東京都地域防災計画(令和5年修正)」で避難場所や救出・救助の活動拠点に位置づけられている都立公園

イ 生活関連施設

生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設の総称であり、本計画においては、優先整備路線を選定するための対象施設を生活関連施設として位置付ける。

表3-2 生活関連施設一覧

旅客施設	駅
	水上バス乗り場
	バスターミナル
官公庁	役所
	出張所・支所
公共施設	保健所・保健センター
	勤労福祉会館、区民会館等
	図書館
	文化ホール、区民ホール等
	地域センター、文化情報センター等
	公民館・集会施設
	公立特別支援学校、公立小・中学校
	児童相談所・児童相談センター、子ども家庭支援センター、子ども発達支援センター、児童館、教育(サポート)センター
	公園
	郵便局
	警察署、裁判所、法務局、税務署、都税事務所、年金事務所
公共駐車場	
医療施設	病院
福祉施設	老人福祉センター
	老人ホーム
	障害者支援施設
	地域包括支援センター、高齢者在宅サービスセンター
文化施設	美術館・資料館・記念館・博物館・科学館
スポーツ施設	スポーツ施設

ウ 優先整備路線の設定

主要施設を中心としたおおむね半径 1km 圏域において、主要施設と生活関連施設、生活関連施設同士を結ぶ経路を優先整備路線として設定する。

バリアフリー化の整備は、原則として有効幅員 2.0m 以上を有する都道を対象とする。

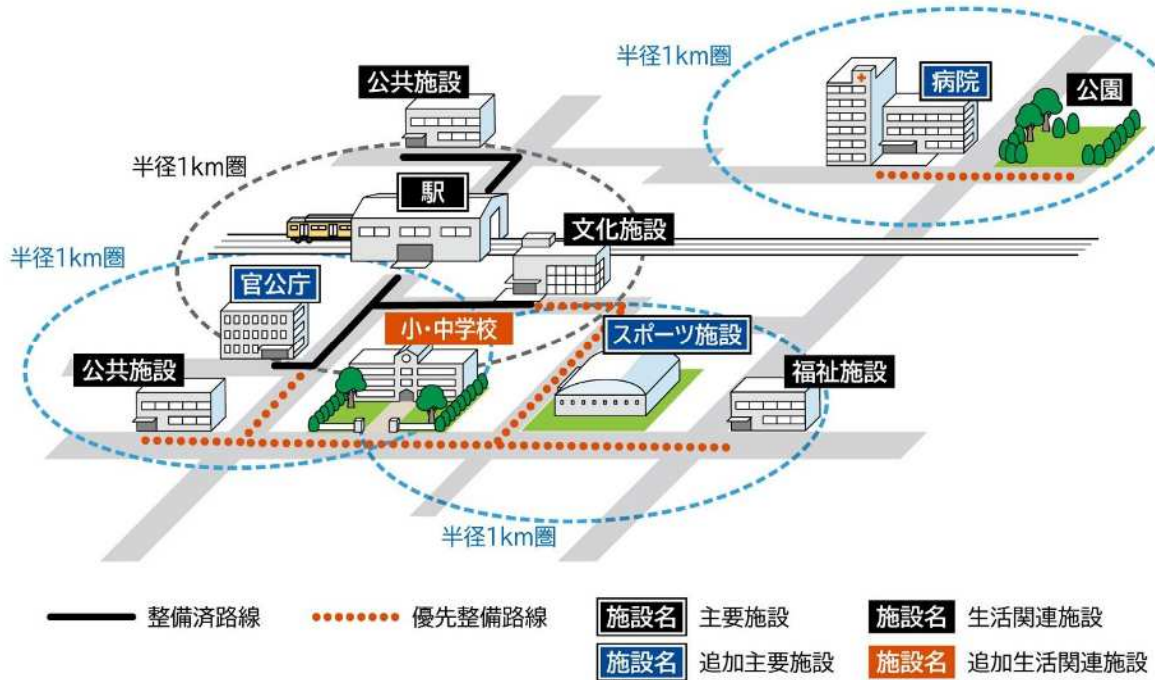


図 3-3 主要施設、生活関連施設を結ぶ道路(イメージ)

② 区市町村のバリアフリー基本構想などと連携した整備

区市町村が策定した基本構想に基づく、道路特定事業に位置付けられた都道は、優先整備路線として計画的に整備を実施する。

③ 他事業との一体的な整備

ア 都市計画道路等の新設・拡幅に伴うバリアフリー化

都市計画道路等の新設・拡幅事業を行う場合は、バリアフリー法に基づき、バリアフリー化の整備を実施する。

イ 無電柱化事業に伴うバリアフリー化

本計画におけるバリアフリー化の整備方針に基づき選定した優先整備路線において、無電柱化事業を行う場合は、無電柱化の舗装復旧に併せて道路のバリアフリー化の整備を実施する。

本計画の優先整備路線以外の路線で無電柱化事業を実施する場合は、沿道状況を勘案し、可能な限り舗装復旧工事に併せてバリアフリー化の整備を実施する。

(2) 継続的整備箇所（再整備）

これまで整備に取り組んできた都道で、区市町村の基本構想等の策定・改定や、沿道の利用状況の変化があった場合、視認性向上のための視覚障害者誘導用ブロックの再設置など、必要に応じて効果的なバリアフリー化を推進していく。

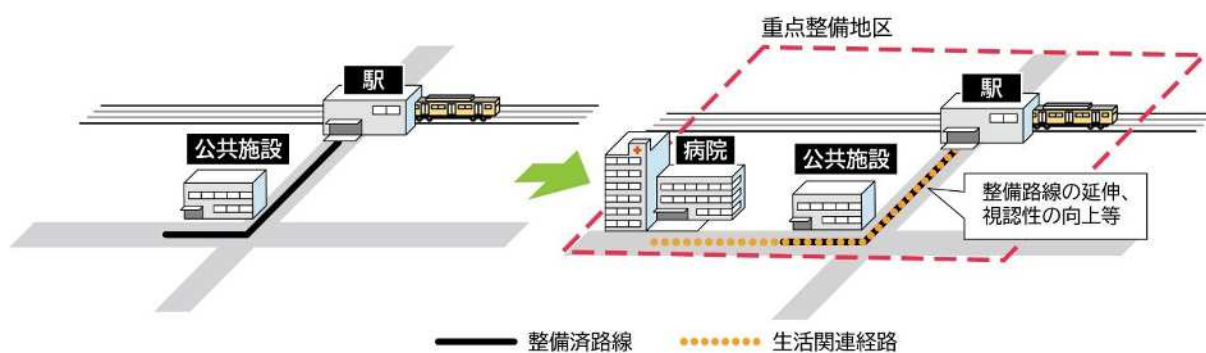


図 3-4 継続的整備箇所(再整備)のイメージ図

4 整備内容

整備にあたっては、「東京都福祉のまちづくり条例」に基づく「施設整備マニュアル」を遵守して整備を進めていく。



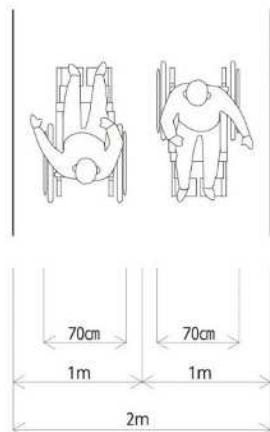
図4-1 バリアフリー化整備事例（尾久橋通り<扇大橋駅周辺>）

4.1 整備対象道路

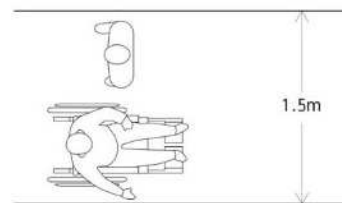
高齢者や障害者等の移動の円滑化を図るため、車椅子使用者がいつでも転回やすれ違いができる幅員を確保する必要がある。

車椅子使用者同士が安全にすれ違えるよう、原則として歩道の有効幅員 2.0m 以上を連続して確保できる経路を対象とする。

■車椅子使用者同士のすれ違い



■車椅子使用者と人とのすれ違い



■車椅子の回転

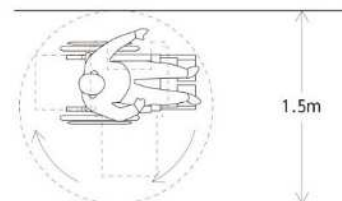


図 4-2 整備対象道路における歩道有効幅員の考え方

4.2 整備内容

(1) 段差の解消

車椅子使用者の利便と視覚障害者の安全な通行との双方を考慮し、歩車道境界部には段差を残すこととし、その段差は2cmを標準とする。

横断歩道の途中にある分離帯は、車道と同一の高さとする。なお、歩行者及び自転車の安全な横断を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。

区市町村が、当該道路を利用する視覚障害者、車椅子使用者、その他の障害者や高齢者、ベビーカー使用者等、様々な道路利用者の意見を踏まえて定めた横断歩道部の段差の構造については、これを採用することができる。

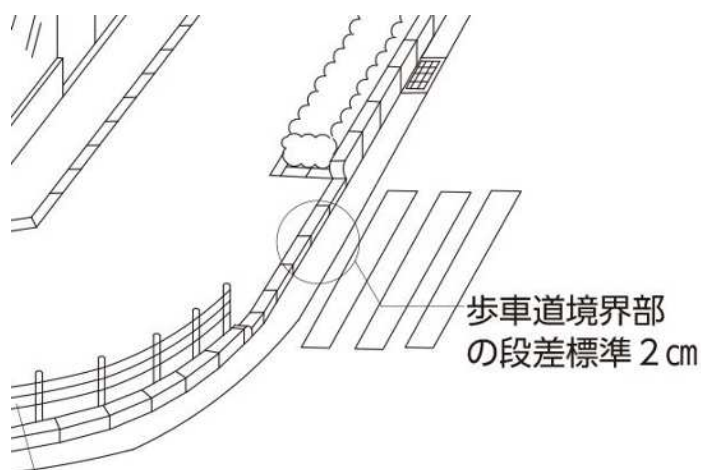


図 4-3 横断歩道部の段差の構造

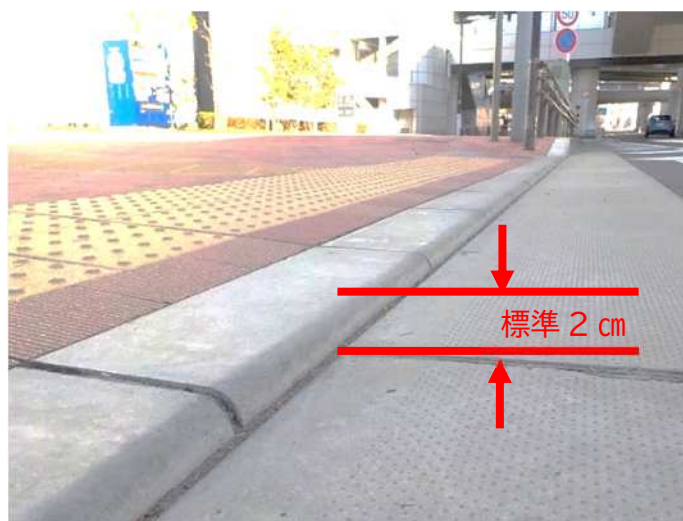


図 4-4 横断歩道部の段差

(2) 勾配の改善

歩道の構造は原則として透水性舗装*1とし、横断勾配は 1%とすること。ただし、透水性舗装としない場合又は地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合には、2%とすることができる。

縦断勾配は 5%以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合には、8%以下とすることができる。

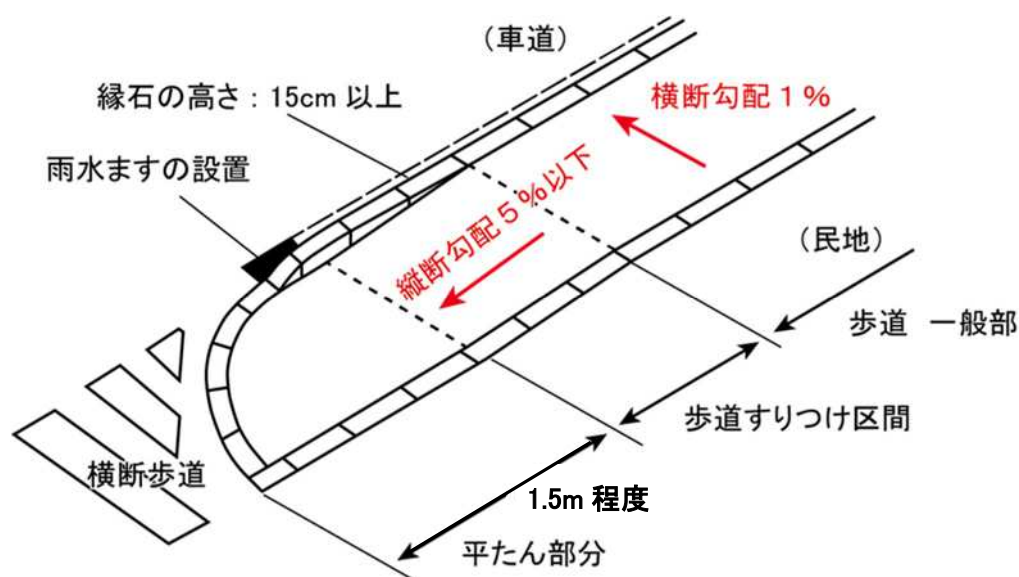


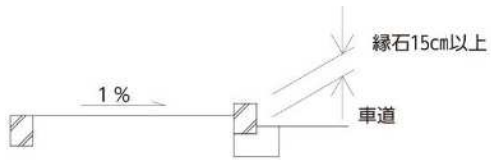
図 4-5 歩道の勾配

*1 透水性舗装: 舗装を通して雨水を直接、地中へ浸透させる機能を持つ舗装をいう。透水性舗装とした際の効果は、表面の水はけの向上や地下水涵養などがあげられる。

歩道の形式については、高齢者や視覚障害者、車椅子使用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障害者の歩車道境界の識別、車椅子使用者の円滑な交通等に十分配慮したものでなければならない。このため、歩車道を縁石によって分離する場合の歩道の形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高さより低くする構造(セミフラット形式)とすることを原則とする。

ただし、沿道の土地利用の状況によりセミフラット形式による整備が困難な場合にはマウントアップ形式又はフラット形式を選択する。

一般部(セミフラット形式)



一般部(マウントアップ形式)

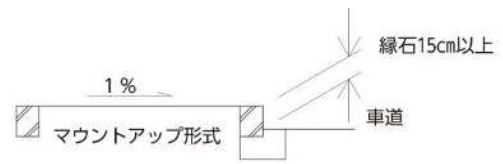


図 4-6 歩道の形式

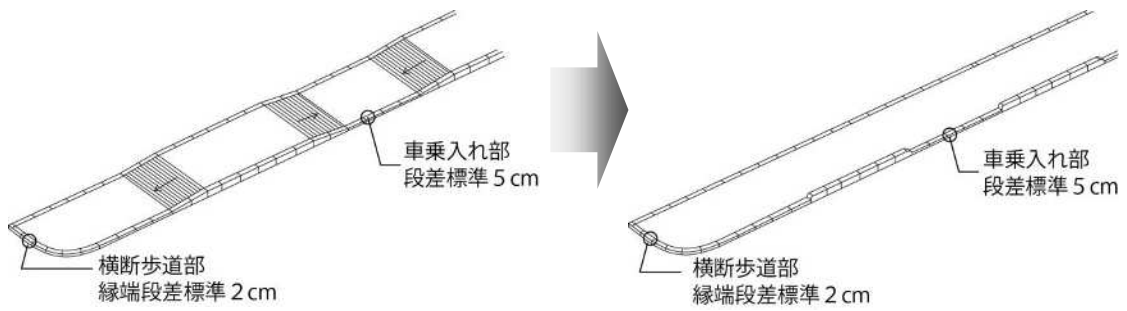
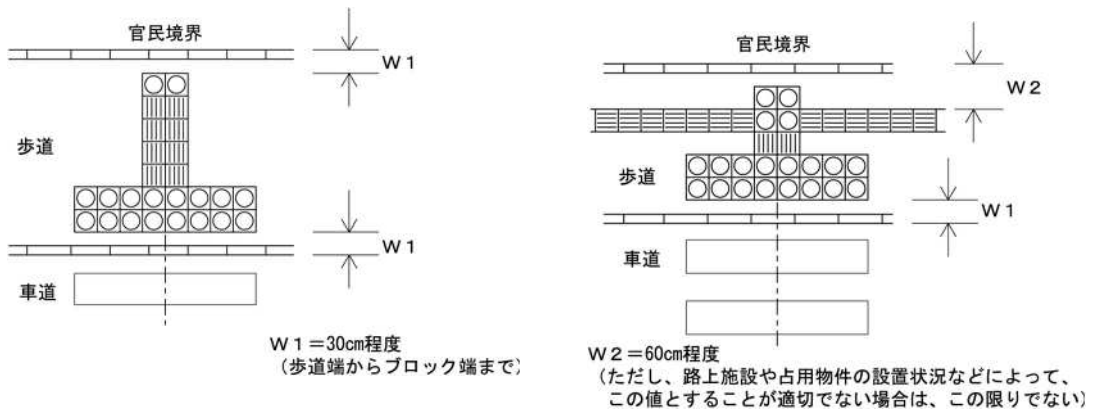


図 4-7 セミフラット形式で波打ちを解消したイメージ

(3) 視覚障害者誘導用ブロックの敷設

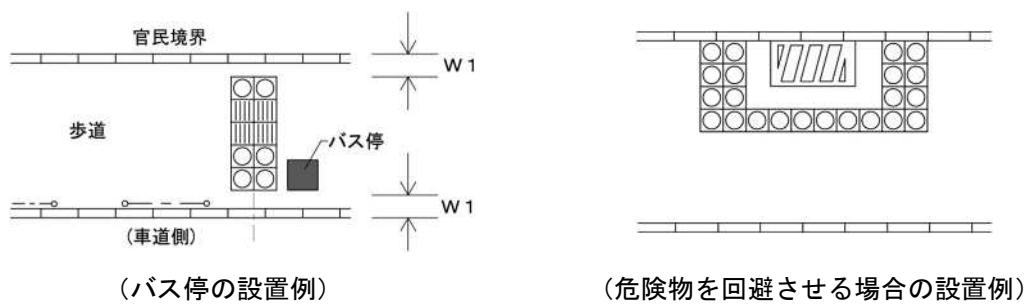
設置場所及び設置方法については以下のとおりとする。

- ① 設置場所及び設置方法については「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」((公社)日本道路協会)を準用する。
- ② 視覚障害者が多く利用する道路、視覚障害者がよく利用する施設と駅又はバス停留所などの交通結節点を結ぶ道路の歩道上には重点的に整備する。
- ③ 危険物を回避させる場合、複雑な誘導経路の場合、視覚障害者が頻繁に利用する場合などにおいては、連続的に敷設する。なお、敷設に当たっては、視覚障害者の歩行者動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的な敷設を標準とする。
- ④ 電柱などの道路占用物等の施設を避けるために急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔 60cm 程度にとらわれず、占用物件を避けた位置に直線的な敷設を標準とする。
- ⑤ 通行動線の結節点、歩道状況の変化地点、立体横断施設の昇降口、地下道の出入口、その他公共交通施設の出入口などに敷設する。
- ⑥ 平面的に車両等と混合交通になる箇所(横断歩道部、細街路の切り開き部等)の直前及び階段や急激に縦断勾配が変化する箇所の直前等に設置する。
- ⑦ 踏切道手前の歩道への敷設を標準とする。
- ⑧ その他、歩道上で特に視覚障害者の誘導を図る必要がある箇所、誘導用ブロックによってその効果があると認められる箇所に敷設する。
- ⑨ 敷設に当たっては、その他の歩道利用者の安全を阻害しないよう配慮する。



(横断歩道前の設置例)

(連続的に案内する設置例)



(バス停の設置例)

(危険物を回避させる場合の設置例)

図 4-8 視覚障害者誘導用ブロックの設置例

視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を原則とする。ただし、周辺の舗装の色彩との輝度比において対比効果が発揮できない場合には、他の色を使用することができる。この場合においては、輝度比が確保できる措置を講ずること。



図 4-9 輝度比を考慮した視覚障害者誘導用ブロックの設置例

踏切道内については、地元自治体や障害者団体等の意見を踏まえ、関係者等と調整を図り、鉄道事業者と施工や維持管理等の協議を行った上で、踏切道内誘導表示等の必要に応じたバリアフリー対策を実施する。

■踏切道手前の設置例

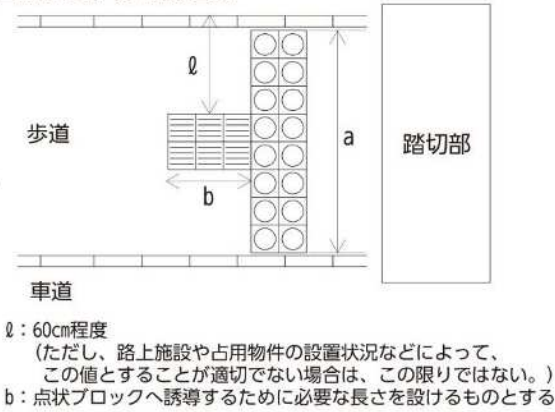


図 4-10 踏切道手前の視覚障害者誘導用ブロック設置例

図 4-11 踏切道手前の視覚障害者誘導用ブロックの設置例

(4) 歩道の連続化

自動車交通量の少ない細街路と交差する場合は、切下げ構造を基本とし、本線の歩道を連続させ、縁石の段差は 5cm を標準とする。なお、視覚障害者の利用等に考慮し、切り開き形式とする場合は歩道面と細街路の段差は 2cm を標準とする。

セミフラット形式の切下げ構造

マウントアップ形式の切り開き構造

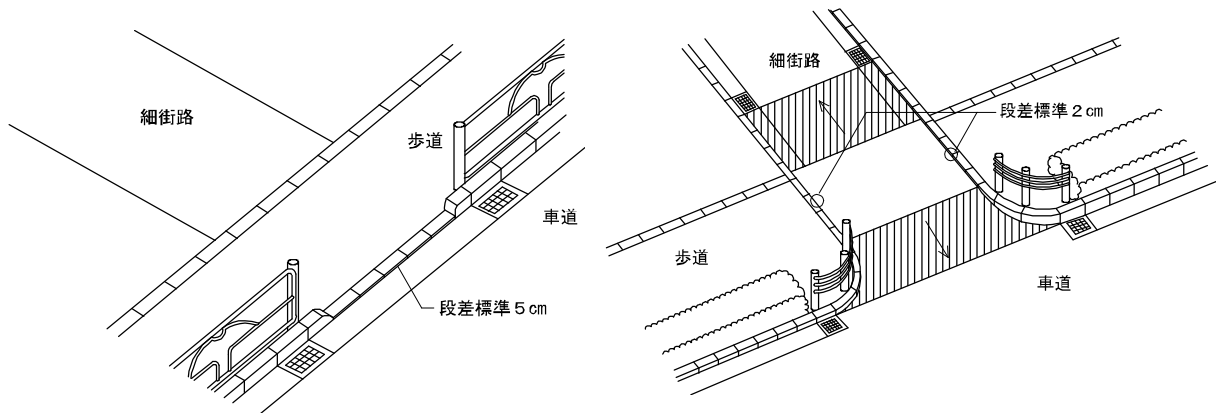


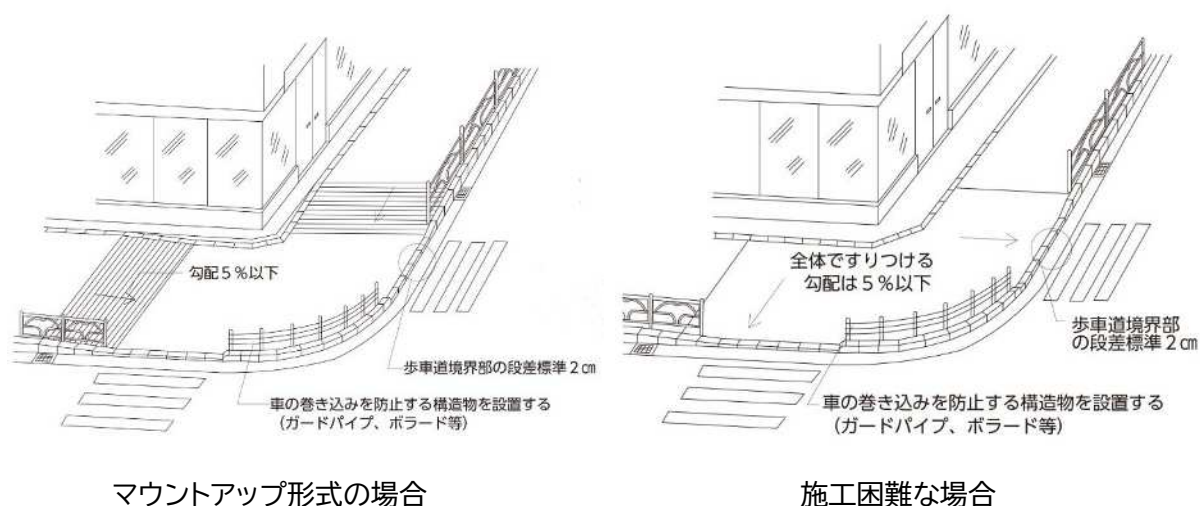
図 4-12 歩道の連続化

(5) 歩道の平坦性の確保

交差点部等の横断歩道に向けての切下げは、自動車に対する歩行者の安全、路面の排水などを考慮の上、高齢者、障害者等が円滑に通行でき、信号待ちの際に安心して滞留できる構造とする。

交差点部で双方向に横断歩道がある場合の切下げ構造は、沿道家屋への出入りに支障とならない箇所においては、歩道幅員に係わらず、交差点部全域にわたり切下げる構造とする。

なお、整備が困難な場合は、歩道全幅員において、5%以下の緩やかな勾配によりすりつけるものとする。



※ 沿道や地形状況等により、全ての基準を満たした整備が困難な場合、施工可能な対策を講じることとする。

図 4-13 歩道の平坦性の確保

5 整備計画

5.1 整備期間

整備計画期間は、令和 7 年度から令和 16 年度の 10 年間とする。

5.2 整備規模

整備計画規模は、下記のとおりとする。

表5-1 整備計画規模

	目標値
優先整備路線	約90km
継続的整備箇所	約30箇所

※ 区市町村の基本構想等の策定状況や利用者ニーズの変化等により、必要に応じて中間見直しを行う。

6 他事業者との連携

高齢者や障害者等の円滑な移動を実現するためには、誰もが使用する施設間を連続的にバリアフリー化することが重要である。そのため、都道と国道、区市町村道との連続性や、バスや鉄道等、公共交通機関との連携が求められる。

6.1 国、区市町村との連携

都は駅、生活関連施設(官公庁、福祉施設等)を結ぶ道路について、区市町村の策定する基本構想と整合を図りながら、国、区市町村と連携し、重点的にバリアフリー化を進めてきた。

今後、区市町村の基本構想で、都道が道路特定事業に位置付けられた場合は、整備を進めていく。

また、面的・一体的なバリアフリー化を進めるための連絡会議を開催するなど、連携した整備に取り組んでいく。

歩車道境界の縁端構造や、視覚障害者誘導用ブロックと ICT を活用した誘導等については、区市町村との連携を図り、整備の検討を行っていく。



図 6-1 区市道との連続的な整備事例 整備前・整備後

6.2 公共交通事業者との連携

駅につながる歩道に視覚障害者誘導用ブロックを連続設置する場合には、鉄道施設との接続について、鉄道事業者との調整を図る。

また、バス停の乗り口に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。



図6-2 地下鉄駅出入口との連続的な整備事例



図6-3 バス停乗り口の視覚障害者誘導用ブロック事例

7 優先整備路線図・継続的整備箇所図



図7-1 優先整備路線図・継続的整備箇所図