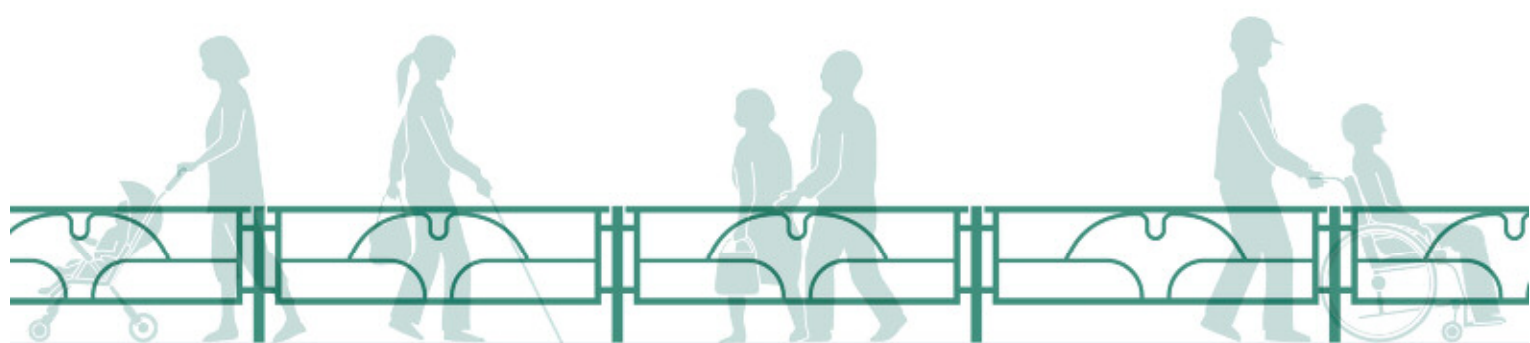



# 東京都道路バリアフリー推進計画



平成 28 年 3 月

 東京都建設局

## 「東京都道路バリアフリー推進計画」の策定にあたって

東京都における高齢者人口は年々増加しており、平成 37 年には都民のおよそ 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になると予測されるなど、急速な高齢化が進んでいる。

これまで東京都は、高齢者や障害者等が日常生活で利用する主要駅を中心に、駅、生活関連施設（官公庁、福祉施設等）を結ぶ都道について、歩道の段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、平成 27 年度までに対象延長 327 k m のバリアフリー化の整備を進めてきた。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴い、国内外から多くの人々が東京を訪れることが予想されることなどから、高齢者や障害者を含めた全ての人々が、安全で円滑に移動できる環境を確保するため、道路のバリアフリー化を一層進めていくことが重要である。

本計画は、こうした状況を踏まえ、競技会場や観光施設周辺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、今後 10 年間で、延長約 180 k m の具体的な整備計画として策定したものである。

本計画に基づき、都道のバリアフリー化を積極的に進め、誰もが安全・安心、快適に利用できる道路空間の創出に取り組んでいく。

平成 28 年 3 月

東京都建設局長 佐野 克彦

# 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	4
3.1 整備対象道路	4
3.2 バリアフリー化整備方針	5
3.3 優先整備路線の設定	6
3.3.1 東京 2020 大会に向けた重点整備	7
(1) 競技会場周辺道路	7
(2) 観光施設周辺道路	9
3.3.2 緊急時における対策	11
(1) 避難道路	11
3.3.3 日常生活におけるバリアフリー環境の整備	13
(1) 駅、生活関連施設を結ぶ道路	13
(2) 無電柱化事業に伴うバリアフリー化	15
3.4 他事業との一体的な整備	15
(1) 都市計画道路等の新設・拡幅に伴うバリアフリー化	15
(2) 無電柱化事業に伴うバリアフリー化	15
4. 整備内容	16
(1) 段差の解消	16
(2) 勾配の改善	17
(3) 視覚障害者誘導用ブロックの設置	20
(4) 歩道の連続化	22
(5) 歩道の平坦性の確保	23

---

5. 整備計画	24
(1) 整備期間	24
(2) 整備延長	25
6. 他事業者との連携	26
(1) 国、区市町村との連携について	26
(2) 公共交通事業者との連携について	27
7. 優先整備路線図	28
7.1 優先整備路線図（区部）	28
7.2 優先整備路線図（多摩地域）	29

## 1. 背景・目的

東京都では、従来、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 12 年には、「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（以下「交通バリアフリー法」という。）」が制定されたことにより、道路におけるバリアフリー化の枠組みが定められ、区市町村が任意に策定する「移動等円滑化基本構想（以下「基本構想」という。）」に基づき、高齢者や障害者等が日常生活又は社会生活で利用する駅、生活関連施設（官公庁、福祉施設等）を結ぶ道路について、重点的に整備を推進することとなった。

平成 18 年には、「交通バリアフリー法」と「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（以下「ハートビル法」という。）」が統合し、「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」という。）」が施行された。これに基づき、基本構想にて設定された「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。

また、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”となり、一層のバリアフリー化が求められている。

都では、こうした経緯を踏まえ、これまで駅、生活関連施設を結ぶ「特定道路」に位置付けられた道路において、重点的にバリアフリー化を進めてきた。さらに、基本構想が未策定であっても、将来、区市町村が基本構想を策定した場合は、特定道路に指定されるべき道路を「想定特定道路」と位置付け、順次、バリアフリー化を進めてきている。

今後は、急速に進む高齢化や東京 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。）の開催、首都直下地震等の震災時における避難なども見据え、更なるバリアフリー化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、東京 2020 大会開催までに、競技会場や観光施設周辺の都道のバリアフリー化を完了させるとともに、これまで対象としてきた駅、生活関連施設を結ぶ道路において、新たに文化施設やスポーツ施設周辺等の道路も加え、都道のバリアフリー化を推進していく。

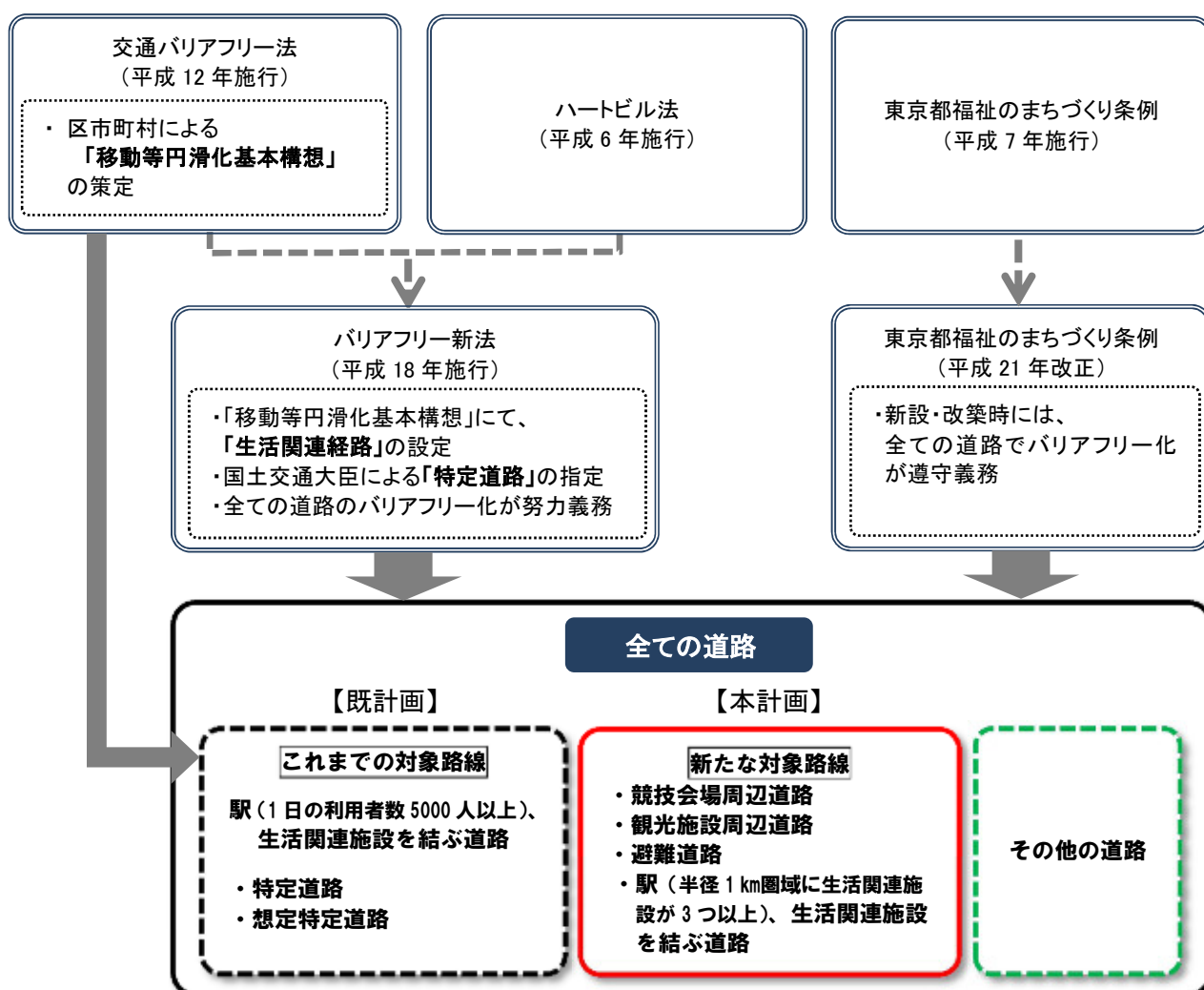


図 1-1 道路のバリアフリー化の背景

## 2. これまでの整備実績

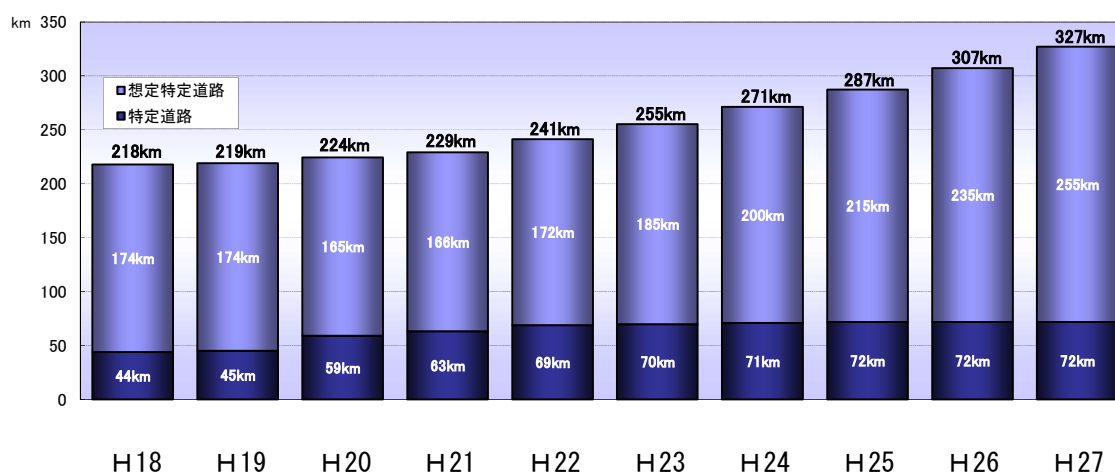
東京都ではこれまで、駅、生活関連施設（官公庁、福祉施設等）を結ぶ特定道路及び想定特定道路について、区市町村の基本構想と整合を図りながら、重点的にバリアフリー化を推進してきた。

### (1) 特定道路

特定道路については、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 年度末時点で整備が完了した。

### (2) 想定特定道路

想定特定道路については、東京都が設定した延長 255km の整備を平成 27 年度で完了する。



年度別内訳(道路延長)		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
特定道路 (72km)	バリアフリー化事業	2.0	1.3	1.4	1.0	2.9	1.0	0.0	0.0	-	-
	その他の事業	0.0	0.0	2.6	3.0	2.9	0.0	1.0	1.0	-	-
	整備延長	2.0	1.3	4.0	4.0	5.8	1.0	1.0	1.0	-	-
	(累計)	(43.8)	(45.1)	(59.1)	(63.1)	(68.9)	(69.9)	(70.9)	(71.9)	(71.9)	(71.9)
想定特定道路 (255km)	バリアフリー化事業	0.0	0.0	0.0	0.6	2.3	8.1	12.0	12.0	13.0	13.0
	その他の事業	0.0	0.0	1.4	0.0	4.1	4.9	3.0	2.9	7.0	7.0
	整備延長	0.0	0.0	1.4	0.6	6.4	13.0	15.0	14.9	20.0	20.0
	(累計)	(173.9)	(173.9)	(165.3)	(165.9)	(172.3)	(185.3)	(200.3)	(215.2)	(235.2)	(255.2)
総計 (累計)		2.0	1.3	5.4	4.6	12.2	14.0	16.0	15.9	20.0	20.0
		(217.7)	(219.0)	(224.4)	(229.0)	(241.2)	(255.2)	(271.2)	(287.1)	(307.1)	(327.1)

図 2-1 特定道路及び想定特定道路の整備実績

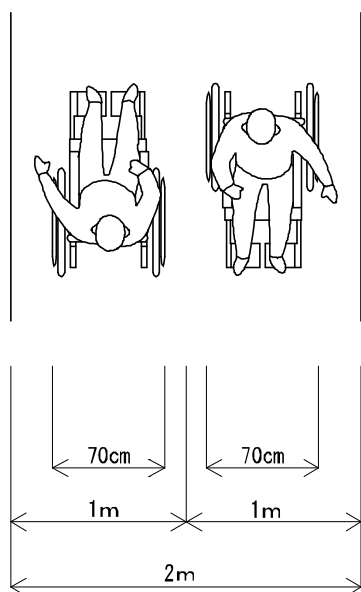
### 3. バリアフリー化整備方針

#### 3.1 整備対象道路

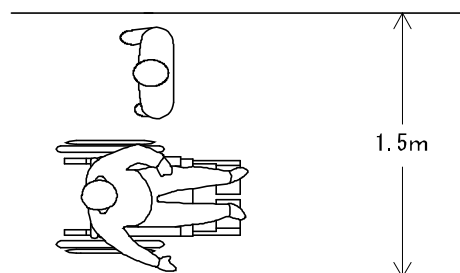
高齢者や障害者等の移動の円滑化を図るため、車いす使用者がいつでも転回やすれ違いができる幅員を確保する必要がある。

車いす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。

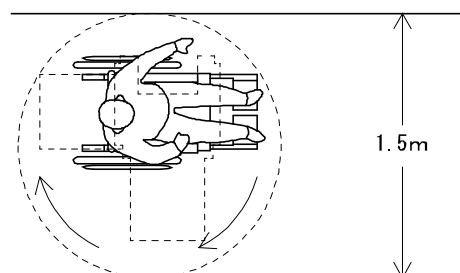
##### ■車いす同士のすれちがい



##### ■車いすと人とのすれちがい



##### ■車いすの転回



※ 出典) 東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル

図 3-1 整備対象道路における歩道有効幅員の考え方



## 3.2 バリアフリー化整備方針

今後、東京 2020 大会開催を契機に、大会観戦や観光等で国内外より多くの人々が東京を訪れることが見込まれる。そのため、高齢者や障害者を含む全ての人々が安心して競技会場や観光地に足を運べる環境が求められている。

また、東日本大震災や過去の震災を教訓に、避難誘導の強化については、移動に制約のある高齢者や障害者に対しての十分な対応が必要である。

さらに、高齢化が急速に進む中、高齢者をはじめとして障害者、子育て世代等を含めた全ての人々が、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必要があり、これまで取り組んできた駅、生活関連施設（官公庁、福祉施設等）を結ぶ道路についても、整備を拡充する必要がある。

こうした様々なニーズに配慮した整備を着実に進めるため、①東京 2020 大会に向けた重点整備、②緊急時における対策、③日常生活におけるバリアフリー環境の整備の3つを整備方針とし、重点的に整備を進める。

### 《整備方針》

① 東京 2020 大会に向けた重点整備

② 緊急時における対策

③ 日常生活におけるバリアフリー環境の整備

### 3.3 優先整備路線の設定

これまで、駅、生活関連施設（官公庁、福祉施設等）を結ぶ特定道路及び想定特定道路のバリアフリー化を推進してきた。

今後は、整備方針を踏まえ、特定道路及び想定特定道路以外の都道のうち、① 競技会場周辺道路、② 観光施設周辺道路、③ 避難道路、④ 駅、生活関連施設を結ぶ道路を優先整備路線に設定し、都道のバリアフリー化を推進していく。

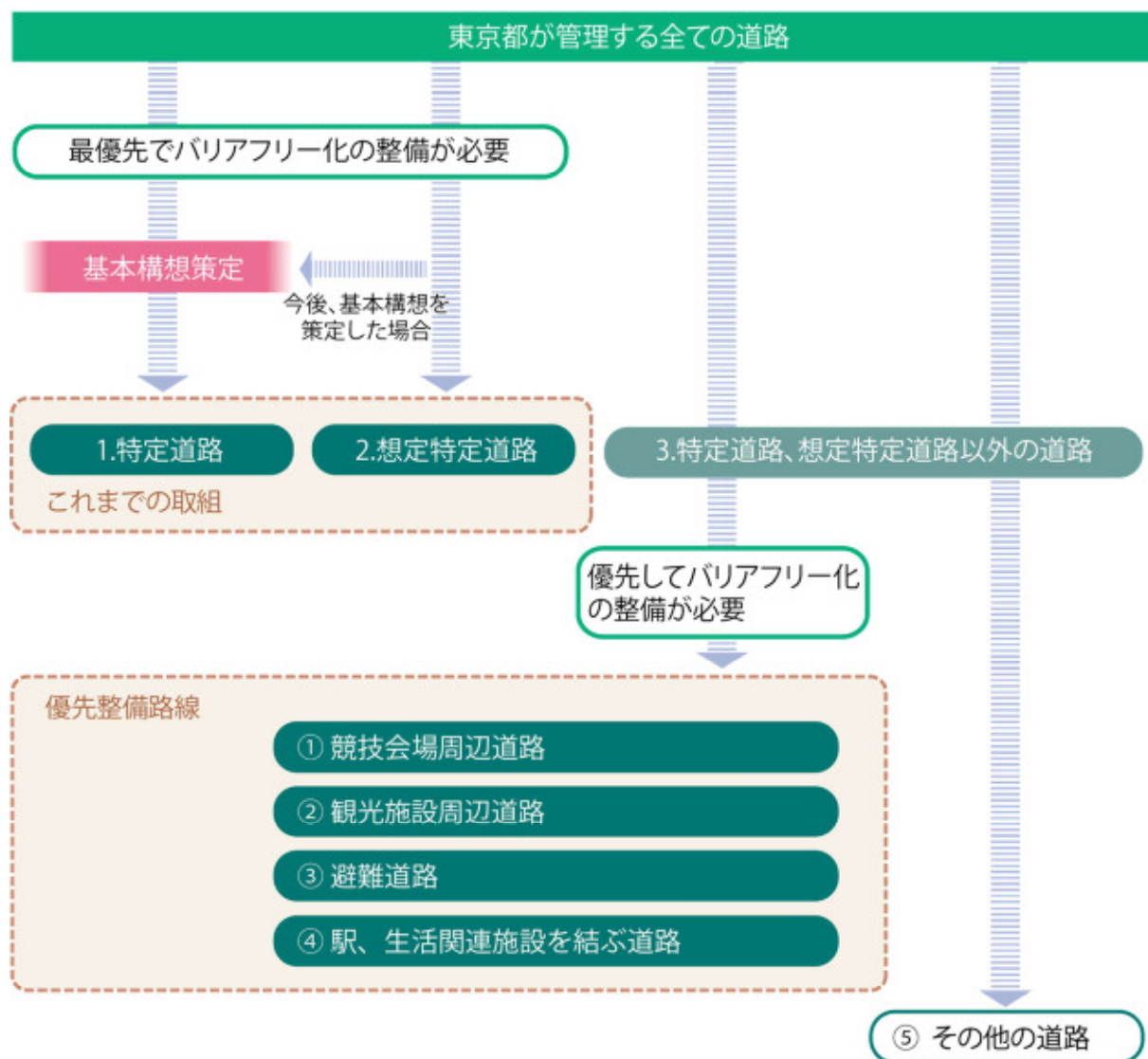


図 3-2 優先整備路線の位置づけ

※ 具体的な優先整備路線は、「P28、7. 優先整備路線図」を参照

### 3.3.1 東京 2020 大会に向けた重点整備

#### (1) 競技会場周辺道路

東京 2020 大会の開催に伴い、高齢者や障害者を含め、国内外から訪れる全ての人々が安心して競技会場に足を運べる環境の整備が求められている。

そのため、東京 2020 大会の各競技会場等を中心におおむね半径 1 km 圏域、競技会場と観光施設<sup>※1</sup>を結ぶ道路など、下記の a～d に該当する道路を対象とする。

- a) 東京 2020 大会の競技会場から鉄道駅を結ぶ道路
- b) 東京 2020 大会の競技会場間を結ぶ道路
- c) 競技会場と観光施設を結ぶ道路
- d) その他、ネットワークを形成する道路

※1 観光施設については、「P9、(2) 観光施設周辺道路」を参照

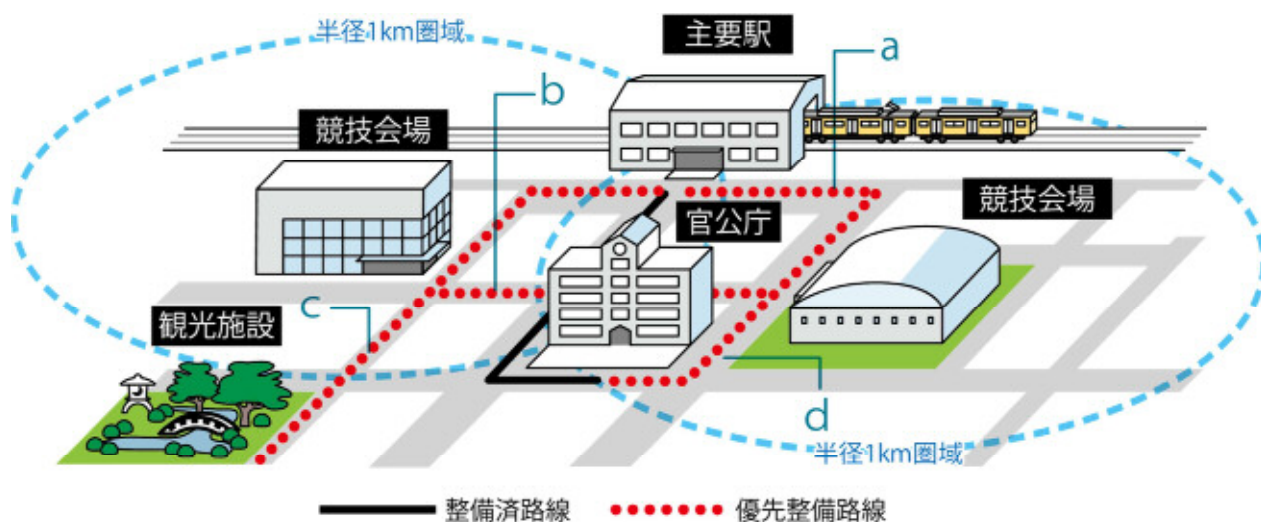


図 3-3 競技会場周辺道路の設定 (イメージ)

表 3-1 都内の東京 2020 大会競技会場一覧

会 場	競 技	
	オリンピック	パラリンピック
1. 新国立競技場 (オリンピックスタジアム)	陸上競技 サッカー	陸上競技
2. 東京体育館	卓球	卓球
3. 国立代々木競技場	ハンドボール	バドミントン ウィルチェアーラグビー
4. 日本武道館	柔道	柔道
5. 皇居外苑	自転車競技(ロード・レース)	—
6. 東京国際フォーラム	ウエイトリフティング	—
7. 国技館	ボクシング	—
8. 有明アリーナ	バレーボール(インドア)	車椅子バスケットボール
9. 有明体操競技場	体操	ボッチャ
10. 有明BMXコース	自転車競技(BMX)	—
11. 有明テニスの森	テニス	車いすテニス
12. お台場海浜公園	トライアスロン 水泳(マラソン10km)	トライアスロン
13. 潮風公園	バレーボール(ビーチバレーボール)	—
14. 大井ホッケー競技場	ホッケー	—
15. 海の森クロスカントリーコース	馬術(総合馬術:クロスカントリー)	—
16. 海の森水上競技場	ボート カヌー(スプリント)	ボート カヌー
17. カヌー・スラローム会場	カヌー(スラローム)	—
18. アーチェリー会場(夢の島公園)	アーチェリー	アーチェリー
19. オリンピックアクアティクスセンター	水泳(競泳、飛込、シンクロナイズドスイミング)	水泳
20. 東京辰巳国際水泳場	水泳(水球)	—
21. 馬事公苑	馬術(障害馬術、馬場馬術、総合馬術)	馬術
22. 武蔵野の森総合スポーツ施設	近代五種(フェンシング) バドミントン	車椅子バスケットボール
23. 東京スタジアム	近代五種(水泳、馬術、ランニング、射撃) サッカー 7人制ラグビー	—

※ 優先整備路線は、平成 27 年 12 月時点で決定している競技会場を対象に設定している。

※ 今後、競技会場や観客輸送ルートの変更、追加により、対象路線が追加となった場合は、平成 30 年度までに整備する。

## (2) 観光施設周辺道路

東京 2020 大会開催時には、大会観戦のほか、観光も目的として、国内外より多くの観光客が東京を訪れることが予想される。

そのため、観光施設を中心におおむね半径 1 km 圏域にある都道のうち、下記の a～c に該当する道路を対象とする。

なお、観光施設については、日本政府観光局(JNTO)の「訪日外客訪問地調査(全国) 2010」における「都市・観光地別訪問率」のうち上位 30 位以内に位置付けられている都内の都市及び観光地 18 地域に含まれる観光施設<sup>※1</sup>を対象とする。

※1 観光施設：観光施設は、下記に掲載されているものを対象とする。

- ① 東京ハンディガイド(公益財団法人 東京観光財団)
- ② 東京の観光公式サイト Go Tokyo
- ③ 各区市町村の観光公式サイト

- a) 観光施設から鉄道駅を結ぶ道路  
b) 観光施設間を結ぶ道路  
c) その他、ネットワークを形成する道路

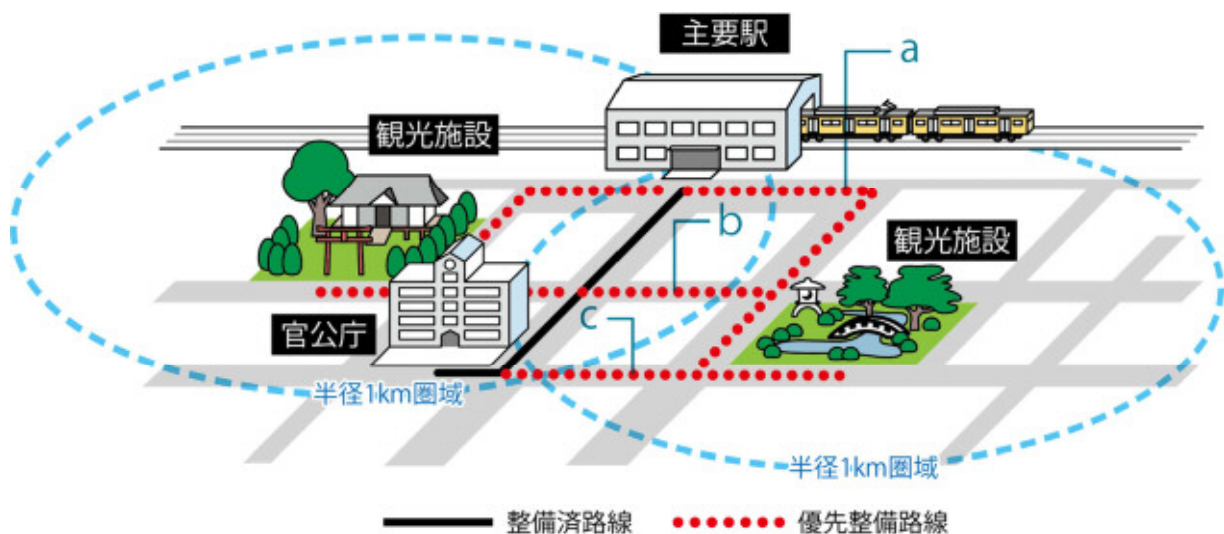


図 3-4 観光施設周辺道路の設定 (イメージ)

表 3-2 都市・観光地別訪問率の上位 30 位以内のうち都内 18 地域

都市・観光地名	
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

### 3.3.2 緊急時における対策

#### (1) 避難道路

東日本大震災や過去の震災において、緊急時における避難誘導の強化が、より一層必要であることが改めて認識され、また、首都直下地震が発生した場合は、甚大な被害が想定されることなどから、災害時、緊急時の避難環境の向上が求められている。

災害時、緊急時の避難等について、移動に制約のある高齢者、障害者等が安全に避難できるようにするため、震災時に避難場所へ移動する経路として指定された避難道路（震災対策条例に基づき東京都都市整備局が指定する道路）を対象とする。

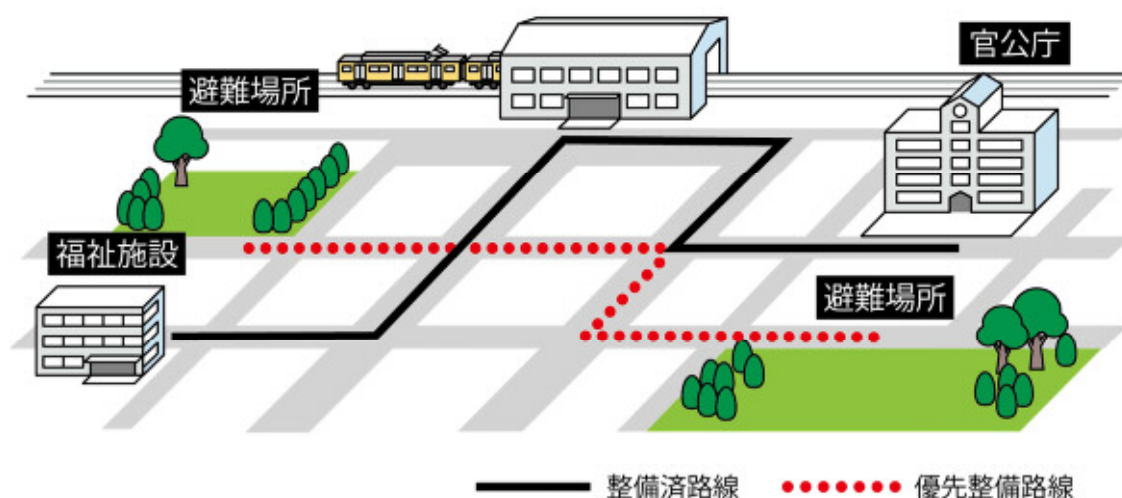


図 3-5 避難道路の設定（イメージ）

表3-3 避難道路に指定されている都道等の一覧

番号	避難場所	利用区	該当都道等
1	新宿中央公園・高層ビル群一帯	中野、新宿	東京・所沢線
2	上野公園一帯	台東	上野尾竹線
			環状3号
			神田白山線
			御徒町小岩線
3	平和島地区	大田	上野月島線
			東品川下丸子線
4	多摩川河川敷・ガス橋一帯	大田	環状7号
			環状7号
			東品川下丸子線
			大田調布線
5	明治神宮・代々木公園一帯	渋谷	大田神奈川線
			鮫洲大山線
6	明大和泉校舎一帯	杉並	環状7号
7	桐ヶ丘・赤羽台・西が丘地区	板橋	環状6号
		北	環状7号
			本郷赤羽線
8	大泉中央公園一帯	練馬	東京朝霧線
9	篠崎公園・江戸川緑地一帯	江戸川	一般国道14号
10	都立尾久の原公園一帯	荒川	王子千住南砂町線
			台東川口線

出典) 東京都都市整備局「震災時火災における避難場所及び避難道路等の指定  
(平成25年改定)」



### 3.3.3 日常生活におけるバリアフリー環境の整備

#### (1) 駅、生活関連施設を結ぶ道路

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、これまで取り組んできた駅、生活関連施設（官公庁、福祉施設など）を結ぶ道路について、整備対象を拡充する必要がある。

このため、路線選定の対象に新たに文化施設やスポーツ施設等を加えるなど対象を拡充し、各駅を中心におおむね半径1km圏域において、駅を含めた生活関連施設が3つ以上所在する地区内の都道のうち、駅、生活関連施設を結ぶ道路を対象とする。

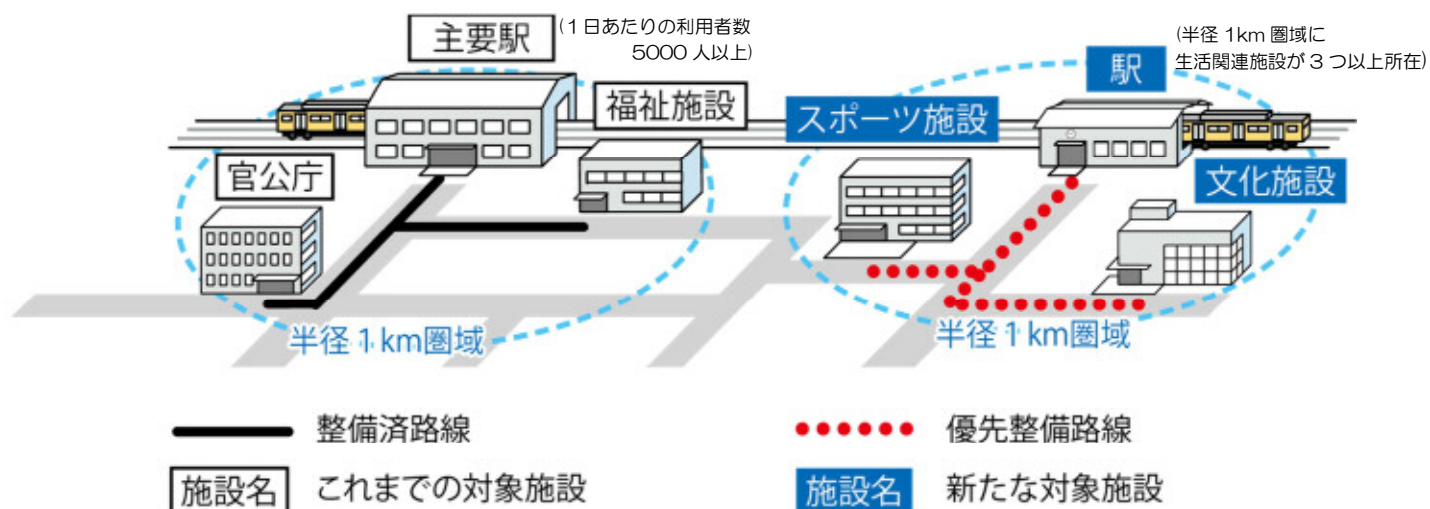


図 3-6 駅、生活関連施設を結ぶ道路の設定 (イメージ)

表3-4 生活関連施設一覧

これまでの生活関連施設

旅客施設	駅 (1日当たりの利用者数5000人以上)
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
公園	
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



新たな生活関連施設

旅客施設	駅 (半径1km圏域に生活関連施設が3つ以上所在)
	水上バス乗り場
公共施設	郵便局
	警察署
文化施設	美術館
	資料館
	記念館
	博物館
スポーツ施設	科学館
	スタジアム
	体育館等

### 3.4 他事業との一体的な整備

#### (1) 都市計画道路等の新設・拡幅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、都市計画道路等の拡幅事業を行う場合は、拡幅事業の工事に併せて、バリアフリー化の整備を実施する。

なお、本計画の優先整備路線以外の路線についても、新設・拡幅事業を実施する場合は、バリアフリー新法に基づき、バリアフリー化の整備を実施する。

#### (2) 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く路線において、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。

なお、本計画の優先整備路線以外の路線についても、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。

[整備前]



[整備後]



図 3-7 無電柱化事業に伴う整備事例（川崎街道〈高幡不動駅周辺〉）

## 4. 整備内容

整備に当たっては、「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」を遵守し整備を進めていく。



図 4-1 バリアフリー化の整備事例（尾久橋通り<扇大橋駅周辺>）

### (1) 段差の解消

高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用者にとっては、通行性の面から歩道はできる限り段差がない方が望ましい。一方で、視覚障害者の安全かつ円滑な通行を確保するためには、歩車道境界を明確に示さなければならない。

よって、両者の通行に配慮して、歩道と車道の境界には、車いす使用者が困難なく通行でき、かつ視覚障害者が歩車道境界部を白杖や足により容易に認知できるよう高さ 2 cm の段差を設けることを標準とする。

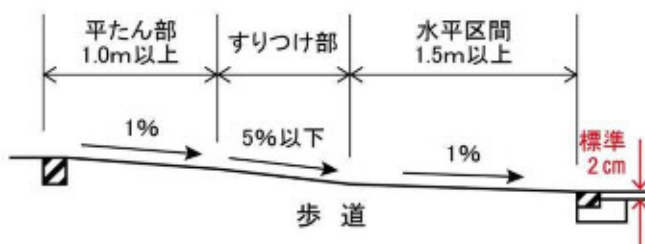


図 4-2 横断歩道部の段差

## (2) 勾配の改善

高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用者にとっては、縦断勾配（進行方向の勾配）が急になるほど登坂・降坂が困難になる。また、横断勾配（歩道を横切る方向の勾配）は、車いすの走行において蛇行や進行方向のずれの原因となり、移動の円滑化を妨げる大きな要因となる。

そのため、原則、縦断勾配を5%以下に、横断勾配は透水性舗装<sup>※1</sup>を前提として1%にすることを基本とする。

また、横断歩道部については、車道に逸脱せず安全に停止できる滞留スペースを確保するため、原則として1.0m以上の平坦部を連続して設ける。

※ ただし、地形や沿道の状況、透水性舗装としない場合、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、縦断勾配を8%以下に、横断勾配を2%以下とする。

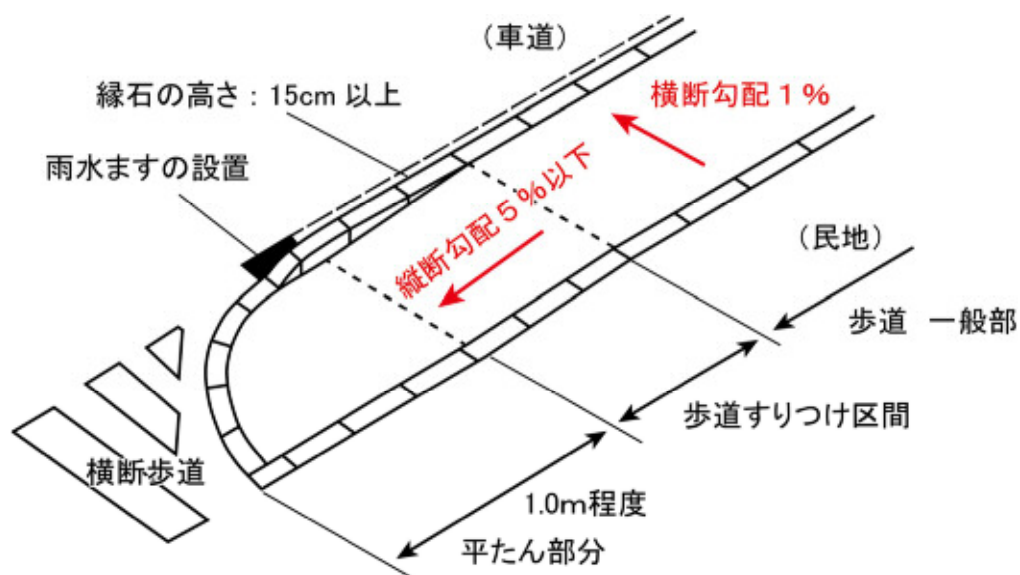
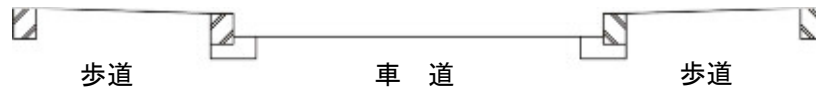


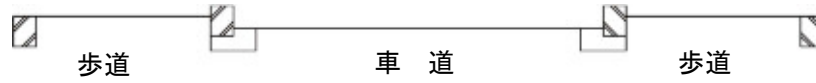
図 4-3 歩道の勾配

※ 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。

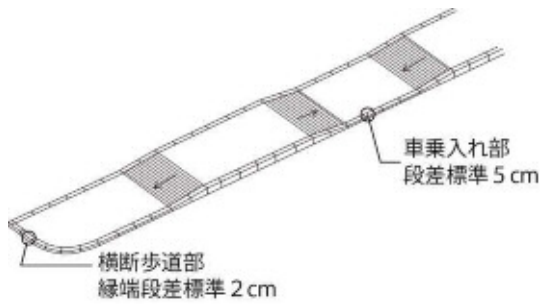
マウントアップ形式



セミフラット形式



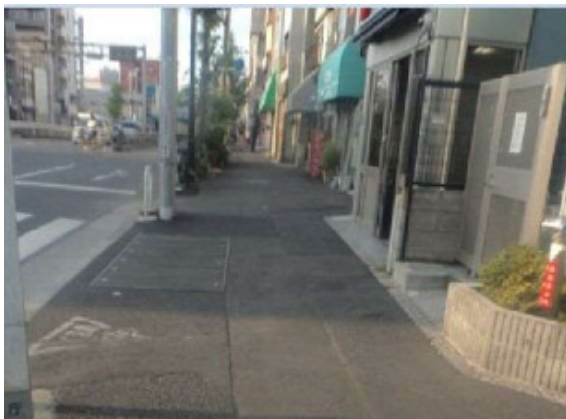
マウントアップ形式



セミフラット形式



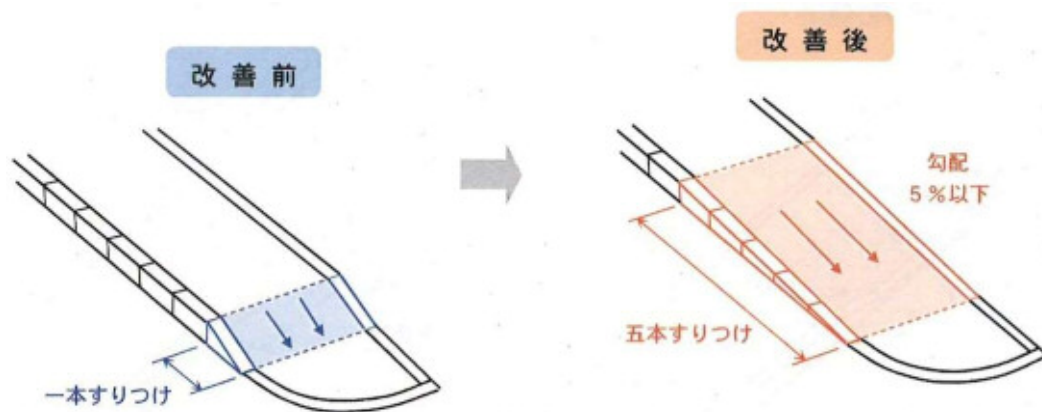
マウントアップ形式



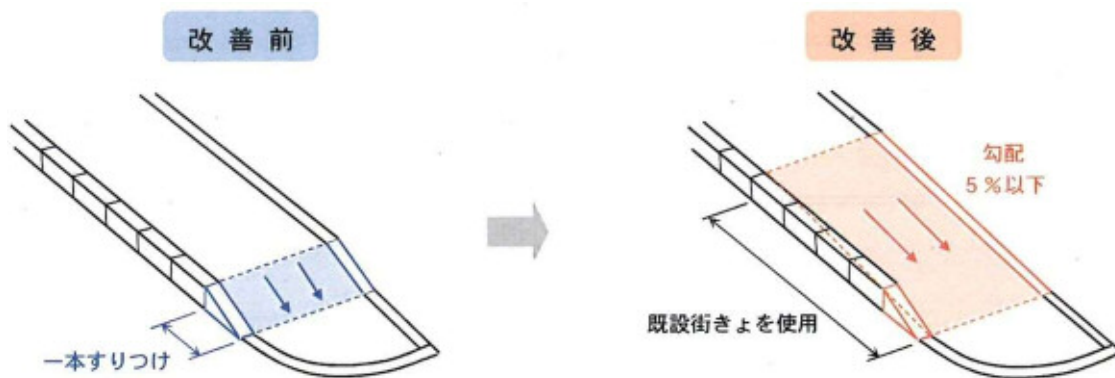
セミフラット形式



図 4-4 セミフラット形式による勾配の改善の施工例 (<南千住駅周辺>)

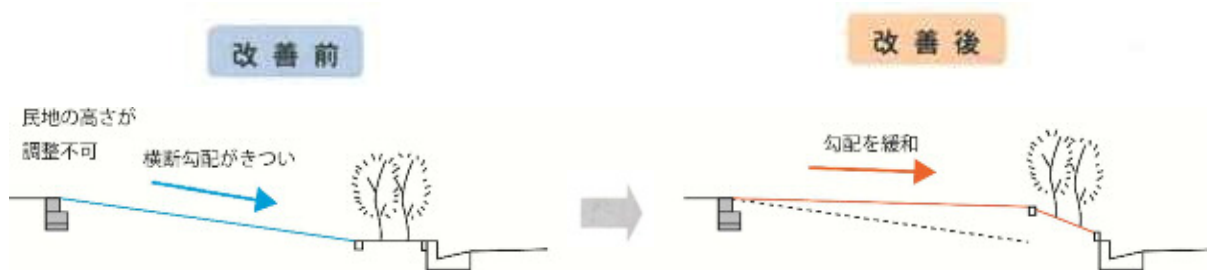


(すりつけブロックを増やし、歩道面を適切な勾配にする)



(歩道舗装高さを変更し、歩道面を適切な勾配にする)

図 4-5 縦断勾配の改善の施工例



(植栽帯を利用し、歩道面を適切な勾配にする)

図 4-6 横断勾配の改善の施工例

### (3) 視覚障害者誘導用ブロックの設置

視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者に正確な歩行位置と歩行方向を案内するためのものであり、安全な歩行を確保するための重要な施設である。

視覚障害者誘導用ブロックは、主に平面的に車両等と混合交通になる箇所（横断歩道部、細街路の取付け部等）、公共交通施設の出入口、危険物を回避させる場合などに敷設する。

また、視覚障害者が頻繁に利用する経路には、連続的に設置し歩行方向を誘導する。東京 2020 大会における競技会場と公共交通機関を結ぶ経路については、多くの視覚障害者の通行が想定されるため、原則として、連続設置するものとする。

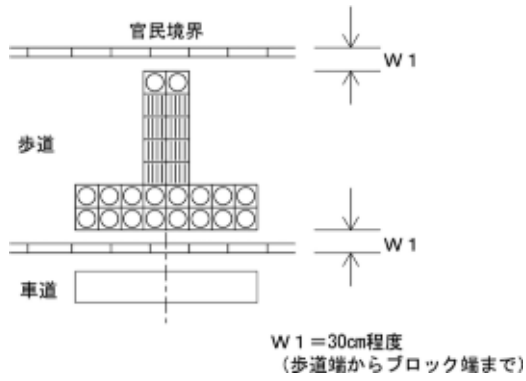
視覚障害者誘導用ブロックと官民境界の間は、塀や建物などに衝突することを防ぐため、ある程度空けておくことが望ましい。（図 4-7 参照）

一方で、この部分が空きすぎていると、塀や建物に沿って歩いてくる視覚障害者が、視覚障害者誘導用ブロックを踏みはずしてしまうおそれがあるため、点状ブロック（警告ブロック）については、30 cm程度（W1）空けるものとする。連続的に案内する場合は、線状ブロック（誘導用）を 60 cm程度（W2）空けて設置する。

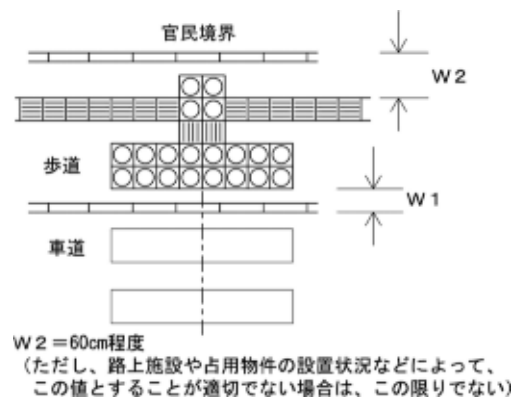
また、視覚障害者誘導用ブロックと歩車道境界の間は、車道への逸脱や通行車両との接触を防ぐため、30 cm程度（W1）空けるものとする。

視覚障害者誘導用ブロックの色は原則黄色とし、弱視者が区別しやすいよう、舗装の色を変えるなど、輝度比（差）をつける。

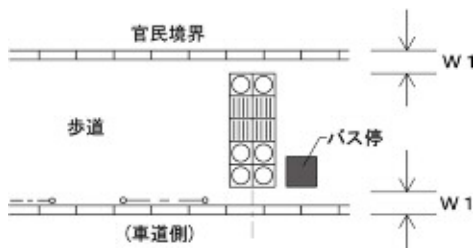




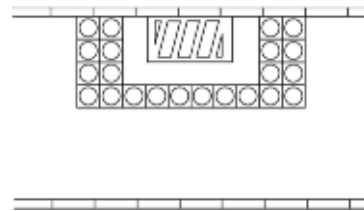
(横断歩道前の設置例)



(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 4-7 視覚障害者誘導用ブロックの設置例



(輝度比が小さい不適切な設置事例)



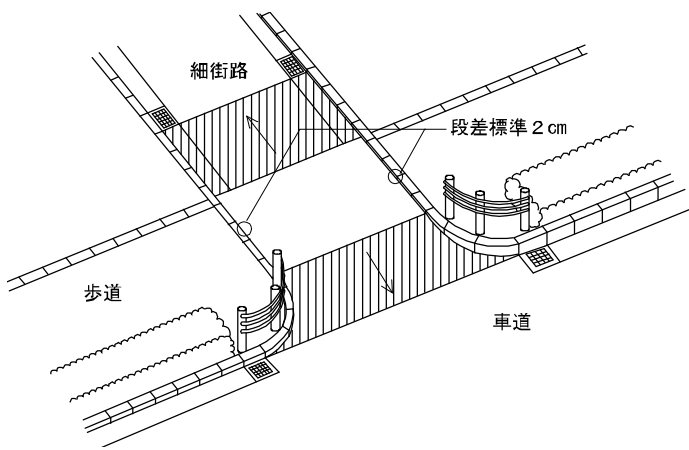
(輝度比を考慮した良い設置事例)

図 4-8 視覚障害者誘導用ブロックの輝度比の事例

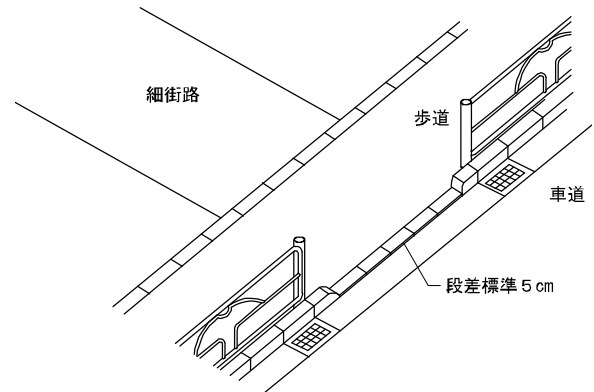
#### (4) 歩道の連続化

連続かつ平坦な歩行空間を確保するため、支道取付部の構造は、原則として切下げ構造とし、本線の歩道を連続させる。ただし、支道の幅員が広い場合や自動車交通量が多い場合など切下げ構造での整備が適切でない場合には、切開き構造とすることができる。その場合、支道の路面を歩道の高さまで持ち上げる構造とすることを原則とする。

##### 切開き構造

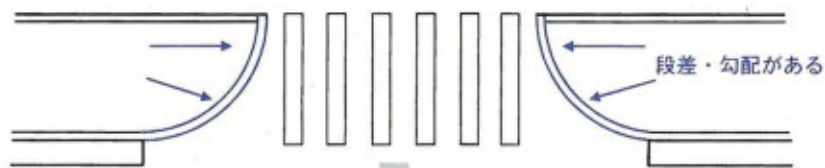


##### 切下げ構造



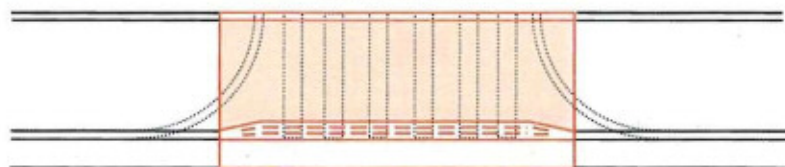
##### 改善前

##### (切開き構造)



##### 改善後

##### (切下げ構造)



(切開き構造から切下げ構造にすることで、段差や勾配を解消する)

図 4-9 歩道の連続化の施工例

## (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。

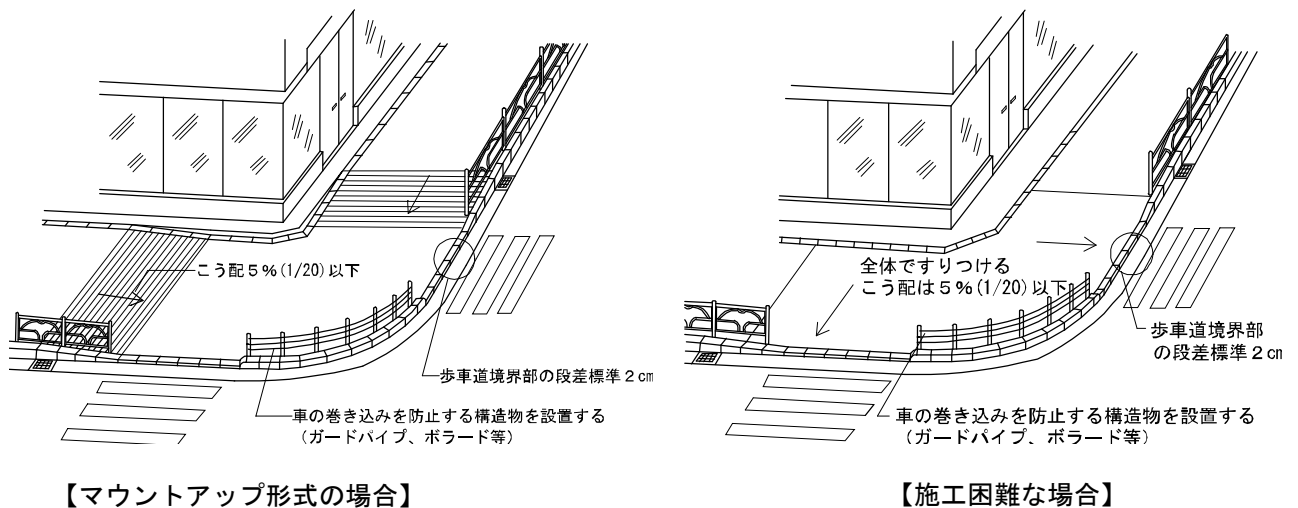


図 4-10 歩道の平坦性の確保

※ 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。

## 5. 整備計画

### (1) 整備期間

計画的にバリアフリー化を推進していくため、東京都長期ビジョンの目標年次に基づき、「3. バリアフリー化整備方針」で示した優先整備路線について、次のように整備の目標年次を定める。

#### ① 競技会場周辺道路

競技会場周辺道路については、東京 2020 大会開催（平成 32 年）の前年に、東京 2020 大会テストイベントの開催が予定されているため、開催前の平成 30 年度を目標年次とする。

#### ② 観光施設周辺道路

観光施設周辺道路については、東京 2020 大会による観光客の増加を考慮し、東京 2020 大会開催前の平成 31 年度を目標年次とする。

#### ③ 避難道路

避難道路については、逼迫する首都直下地震に対応するため、緊急時における避難誘導の強化として、速やかにバリアフリー化の整備を進める必要がある。特に、東京 2020 大会開催時には、国内外から多くの人が東京を訪れることが予測されるため、東京 2020 大会開催前の平成 31 年度を目標年次とする。

#### ④ 駅、生活関連施設を結ぶ道路

駅、生活関連施設を結ぶ道路については、東京都長期ビジョンの目標年次に合わせるとともに、都民のおよそ 4 人に 1 人が高齢者となる平成 37 年を念頭に平成 36 年度を目標年次とする。

## (2) 整備延長

各バリアフリー化対象路線の目標年次までの整備延長は、下記のとおりとする。

表 5-1 バリアフリー化対象路線の整備延長

	目標年次	目標値
東京2020オリンピック・パラリンピック 競技大会までの整備		約 90 km
競技会場周辺道路	平成30年度	約 60 km
観光施設周辺道路	平成31年度	約 22 km
避難道路	平成31年度	約 8 km
駅、生活関連施設を結ぶ道路	平成36年度	約 90 km
合計		約180 km

※ 道路の拡幅事業等で用地の取得状況等により、やむを得ず、目標年次を超える場合は、部分的な勾配改善や簡易な視覚障害者誘導用ブロック等を目標年次までに整備する。また目標年次に、工事を実施している場合は、工事の安全対策として視覚障害者誘導用ブロック等を整備する。

## 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、自宅から最終目的地まで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、官公庁や福祉施設などの生活関連施設において、エレベーターを設置するなどのバリアフリー化を進めると同時に、施設間を接続する道路や公共交通機関などを、面的・一体的にバリアフリー化することが重要である。

そのため、バリアフリー新法では、区市町村が、駅を中心とした徒歩圏地区や主要な施設が密集する地区において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための基本構想を作成することとしている。

### (1) 国、区市町村との連携について

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。さらに、基本構想が策定されていない区市町村についても、想定特定道路を設定し、都が先行的にバリアフリー化することで区市町村の整備を促してきた。

今後は、東京 2020 大会の開催に向け、公共交通機関と競技会場を結ぶ経路等について、面的・一体的なバリアフリー化を進めるため、連絡会議を開催するなど、国や区市と連携した整備に取り組んでいく。



図 6-1 区市との連続的な整備事例《高田馬場》

## (2) 公共交通事業者との連携について

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、鉄道駅側の誘導に接続するなど、公共交通事業者との調整を図る。

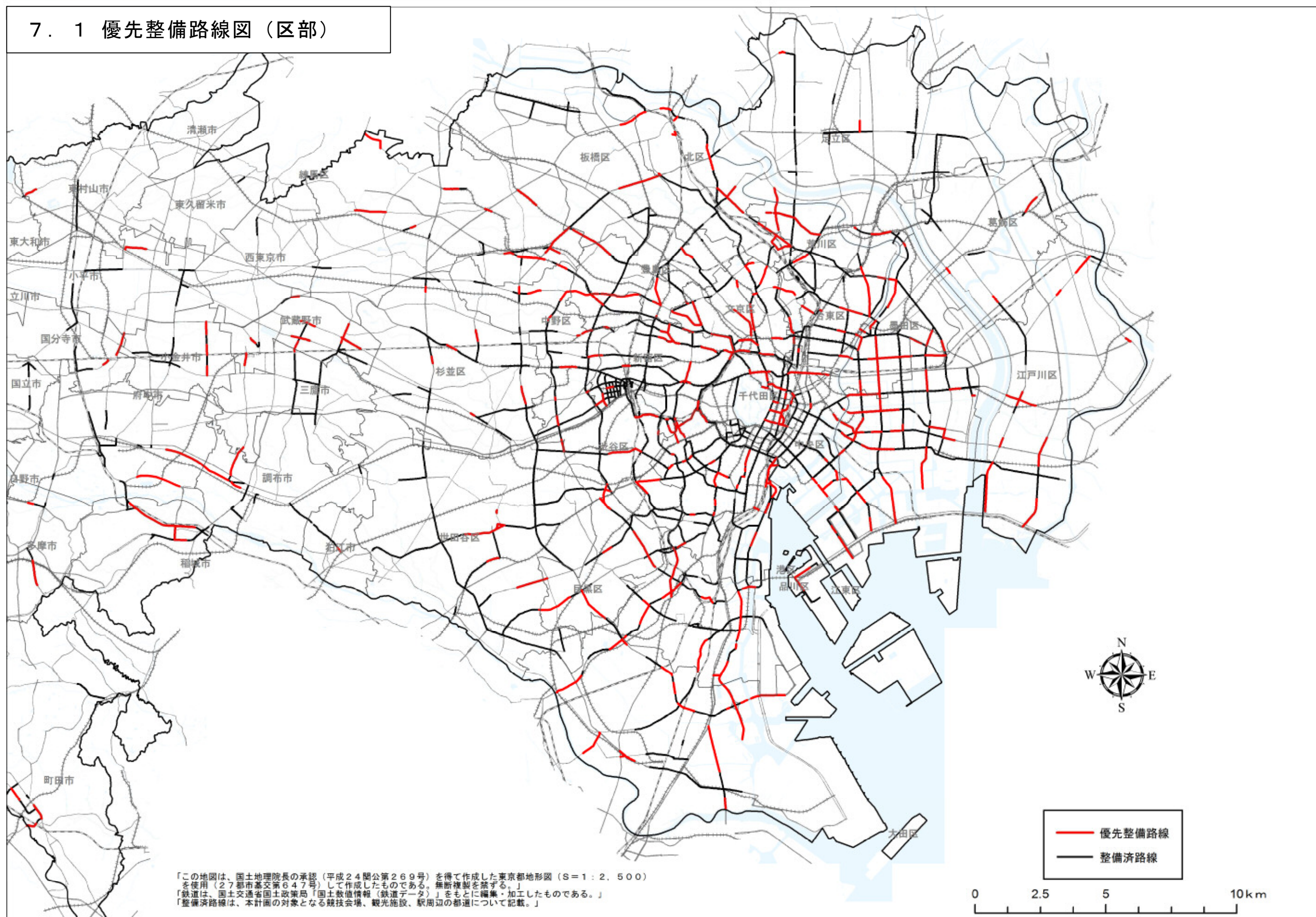
また、地下道への出入口やバス停の乗り口に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。



図 6-2 公共交通機関との連続的な整備事例《西早稲田駅前》

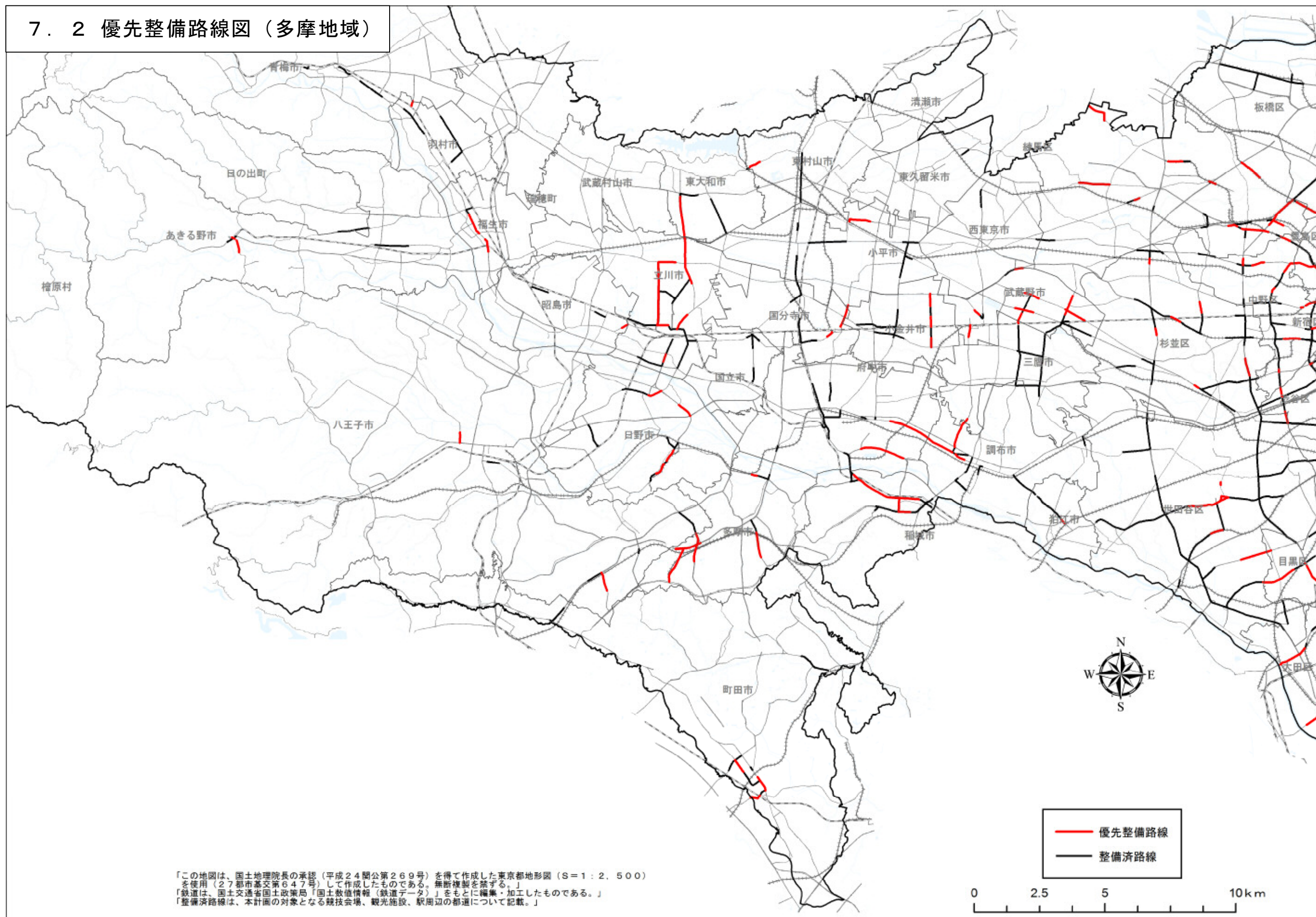
## 7. 優先整備路線図

### 7. 1 優先整備路線図（区部）





## 7. 2 優先整備路線図（多摩地域）



東京都道路バリアフリー推進計画

登録番号(27)114号

平成28年3月 発行

編集・発行 東京都建設局道路管理部

〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

電話 (03) 5320-5302 (ダイヤルイン)

FAX (03) 5388-1528

印刷会社