

「第2次東京都道路バリアフリー推進計画(案)」に関する意見募集の結果

東京都は、令和7年1月31日(金曜日)に、「第2次東京都道路バリアフリー推進計画(案)」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民の皆様からご意見を募集しました。
貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。
ここでは、お寄せいただいたご意見と、都の対応方針を紹介させていただきます。

意見募集の概要

- (1) 実施期間 令和7年1月31日(金)～令和7年3月1日(土)
(2) 意見総数 11件(メール6名)

◆3. バリアフリー化整備方針

No.	ご意見	都の対応方針
1	継続的整備箇所という考え方は、画期的だと感じました。 東京の道路がバリアフリー化され、住みやすい街になるよう、引き続き頑張ってください。	ご意見を踏まえ、都道のバリアフリー化については、本計画に基づき推進し、誰もが安全・安心に利用できる道路空間の創出に取り組んでまいります。

◆4. 整備内容

No.	ご意見	都の対応方針
2	板橋区小茂根地域は「心身障害児総合医療療育センター」や「桐ヶ丘特別支援学校」など身体に障がいを持った方が多く来訪する地域ですが、駅前の都道(441号線)は勾配のきつい箇所や階段しかない箇所があり、安心して通行できない状況となっております。 資料中「整備内容4.2」の歩道の連続化や勾配の見直しは障がいを持った方でも歩きやすい歩道になると思いますので是非実施頂きたいです。	当該地域は、地形的に高低差があり、勾配の改善等は困難な状況です。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。 都道のバリアフリー化については、本計画に基づき推進し、誰もが安全・安心に利用できる道路空間の創出に取り組んでまいります。
3	視覚障害者用の点字ブロック設置方針について、都道は区市道に比べ規模が大きく、主要な道路となっている。そのため、視覚障害者用の点字ブロックの設置については、交差点のみの部分設置ではなく、全路線の設置を基本としてほしい。	視覚障害者誘導用ブロックの連続設置については、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により、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、連続的に敷設しております。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
4	交通バリアフリー法に基づいて、2017年(平成29年)末から、流しタクシーのUDタクシーが導入された。 同タクシーは、小型ノンステップバスと同じ車両構造で、床高30cmで、車いす使用者は、タクシー積載のスロープで乗降する。 都道の路線バスのバス停は、交通バリアフリー法のバス停の整備ガイドラインで求められているマウントアップ(15cmかさ上げ)化整備が大変多いので、日常的に大変に乗り降りしやすい。 上記のUDタクシー(ジャパンタクシー)は、2022年(令和4年)の時点で、都内タクシー総数約3万台のうち2万台を超えたそうです。 ところが、上記のUDタクシー(ジャパンタクシー)に適合した乗降場が大変少ない。 一般乗客は、どこでも乗降できるが、車いす使用者は、適合した乗降場でない大変乗り降りしづらい。 都道の様々なところで、上記のUDタクシーに乗降するのに、「UDタクシー適合構造のりば・おりば」を探すのに大変苦労している。 マウントアップ(15cmかさ上げ)化されているとこととされていないところでは、乗り降りのしやすさ、安全さ、運転手の車いす乗客乗降接遇のしやすさがまったく異なる。 そこで、都道に、「UDタクシー適合構造のりば・おりば」[UDタクシーマウントアップ(15cmかさ上げ)化整備・乗降場ゾーン(zone)表示]を、積極的に都内各地に整備してほしい。	タクシーの乗降場については、整備の際に公共交通事業者や地元自治体などと調整を行ってききました。今後は、公共交通事業者や障害者団体などから要望があった場合、地元自治体と連携し、乗降及び歩道の利用状況を踏まえて必要性を検討してまいります。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
5	視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)の整備を引き続き推進してください。点字ブロックが整備されてはじめて道は視覚障害者にその役割を享受します。	ご意見を踏まえ、都道のバリアフリー化については、本計画に基づき推進し、誰もが安全・安心に利用できる道路空間の創出に取り組んでまいります。
6	点字ブロックを原則、歩道の中央に敷設する対策を講じてください。民地から60センチとしている現行では、商店の看板や人にぶつかることが多くありますし、衝突を回避しようとして、電柱などにぶつかってしまう要因です。	視覚障害者誘導用ブロックの設置位置については、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により、民地から60cm程度としています。ただし、電柱などの道路占用物等の施設を避けるために、現場状況に応じて適切に配置しております。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
7	歩車道段差に曲線部分があるため、方向が分からなくなる。 また、手前の点字ブロックがジグザグに設置されているから、さらに分かりにくいため、設置方法を見直してください。	横断歩道部の視覚障害者誘導用ブロックの設置位置については、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により、歩道端から視覚障害者誘導用ブロック端まで30cm程度としております。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
8	都内の秋津駅のように、歩道がない道路にも点字ブロックを設置するなど対策を講じてください。	本計画では、都道において歩道の有効幅員2m以上を連続して確保できる経路を対象に優先整備路線を設定しております。 なお、秋津駅周辺では、道路構造や利用状況等を勘案し、障害者団体や関係機関と連携しながら、外側線上に特殊な形状の視覚障害者誘導用ブロックを設置しました。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

◆8. その他

No.	ご意見	都の対応方針
9	整備内容として階段しかない箇所の解消もご検討を頂けないでしょうか。 都道441号線上の歩道が階段しかない箇所がある原因は都道上に小学校が2校あるためだと思いますが、小学校は夫々廃校・改築の計画があると聞きます。 今回の計画期間で合わせてバリアフリー化を検討頂けないでしょうか。	都道441号線の一部区間については、これまでバリアフリー化整備に取り組んできた都道となります。 当該地域は、地形的に高低差があり、階段の解消等は困難な状況です。 今後は、継続的整備箇所として、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等があった場合、必要に応じて効果的なバリアフリー化を推進してまいります。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
10	経年劣化した点字ブロックを補修する対策を講じてください。	視覚障害者誘導用ブロックの取り替えについては、日常点検等で不具合が発見された場合は補修を行っております。また、路面補修工事などに合わせて、補修を実施しております。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
11	ボラードへの視覚障害者の衝突を防ぐ対策を強めてください。多くの視覚障害者が、歩車道・駅と道路の境界などに設置されたボラードにぶつかっての打撲・転倒などを経験しています。	車止め・ボラードは、歩道への車両の侵入防止、道路施設等への車両の衝突防止など、安全性の向上のため様々な用途で使用されております。 歩道上での設置にあたっては、視覚障害者誘導用ブロックの動線状においてボラードがあたらないような配置等、引き続き留意してまいります。頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

本計画の策定にあたり、下記の外部有識者から意見を聴取しました。(五十音順、敬称略)

・秋山 哲男 中央大学 研究開発機構教授 ・江守 央 日本大学 理工学部教授 ・佐藤 克志 日本女子大学 建築デザイン学部教授