

歩道の整備・改善

くらしの中の「みち」

道路を快適に利用するために

人と環境に優しい道路をめざして

交通安全対策と渋滞の緩和

災害から道路を守る

これからの道路管理

歩道が無い又は狭い箇所を対象に、歩行者の安全確保や、車いすがすれ違うことのできる空間の確保等を目的として、幅員2m以上の歩道の整備を推進しています。

東京都の管理する道路延長 ▶ 約 **2,243** km

歩道整備の必要な延長 ▶ 約 **1,875** km

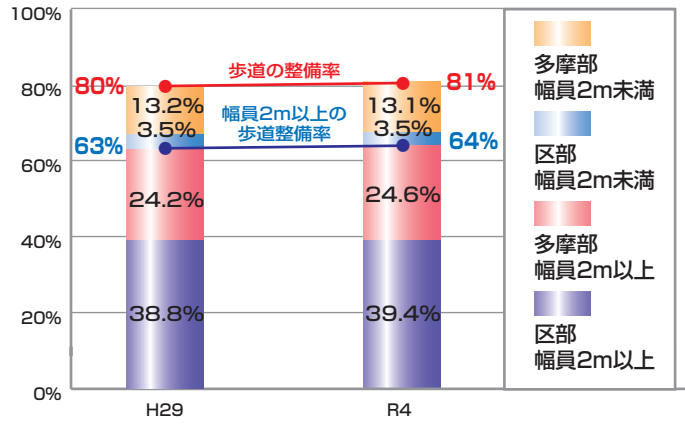
幅員2m以上の歩道整備済の延長 ▶ 約 **1,199** km

幅員2m以上の歩道の整備率 ▶ 約 **64** %

歩道の整備率 ▶ 約 **81** %

〈令和4年4月1日現在〉(島しょを除く)

歩道整備率



歩道の整備



大久保通り(中野区紅葉山)

歩行者が安全に通行できるように、幅員2m以上のバリアフリーに配慮した歩道を整備しています。



施工前

施工後

踏切道の整備



羽村東部踏切(羽村市川崎)

踏切内の歩道が狭隘な箇所については、前後の歩道にあわせて、踏切道の整備を行っています。



施工前

施工後

1

2

3

4

5

6

歩道の改善

現在、歩道が整備されている箇所でも、視覚障害者や車いす利用者等が安全に通行できるように、視覚障害者誘導用ブロックの整備や歩道の勾配の緩和、電柱の移設等による歩行空間の確保などを行い、だれもが安心して道路を利用できるような歩道の改善を進めています。



施工前



施工後

奥多摩街道(昭島市田中町)

道路の補修工事にあわせて、歩道の段差解消や電柱の移設等を行うことで、安心で安全な歩道へ改善しています。

新宿地下歩道の整備

新宿副都心地区では、地下歩道のネットワークを改善し、歩行者のアクセス向上と快適な歩行空間の確保を図るため、新宿歩行者専用道の整備を進めています。

供用中の第1号線の全区間と第2号線のI期区間及びII期区間に加えて、令和4年度には第2号線III期区間(1工区)の供用を開始し、E8出入口(新宿警察署前交差点付近)～E9出入口(新都心歩道橋下交差点付近)の通行が可能となりました。



第2号線III期区間(1工区)



E8出入口(エスカレーター)



E9出入口(エレベーター)

1 くらいつの中の「みち」

2 道路を快適に利用するために

3 人と環境に優しい道路をめざして

4 交通安全対策と渋滞の緩和

5 災害から道路を守る

6 これからの道路管理

自転車通行空間の整備

自転車は、誰もが気軽に利用でき、健康や環境にも優しく、コロナと共存する生活の中でも有効な交通手段です。

一方で、2021年度に発生した都内全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は4割を超え、全国と比べて高い状況になっています。

このため、都内において誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境の創出が一層重要となっており、東京都では「東京都自転車通行空間整備推進計画」(2021年5月)に基づき、自転車通行空間の整備に取り組んでいます。

自転車通行空間とは

自転車通行空間とは、限られた道路空間において歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行することを目的として整備した、自転車が通行する部分のことです。



施工前



施工後

普通自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備事例
牛込小石川線(文京区)

整備形態

自転車通行空間の整備は、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、「普通自転車専用通行帯(自転車レーン)」や「車道混在」等の車道を活用した整備形態を基本として実施しています。



普通自転車専用通行帯(自転車レーン)
明治通り(渋谷区)



車道混在(自転車ナビマーク・ナビライン)
六本木通り(千代田区)

これまでの整備

東京都では、2012年10月に策定した「東京都自転車走行空間整備推進計画」に基づき、自転車交通量が多く事故の危険性が高い区間等で整備を進めてきました。また、2015年4月には東京2020大会会場や主な観光地の周辺7地区において「自転車推奨ルート」を設定し、国や区市と連携した面的な整備も進め、その結果、2020年度末までに約320kmの自転車通行空間を確保しています。

くらしの中の「みち」

道路を快適に利用するために

人と環境に優しい道路をめざして

交通安全対策と渋滞の緩和

災害から道路を守る

これからの道路管理

2030年度に向けた整備

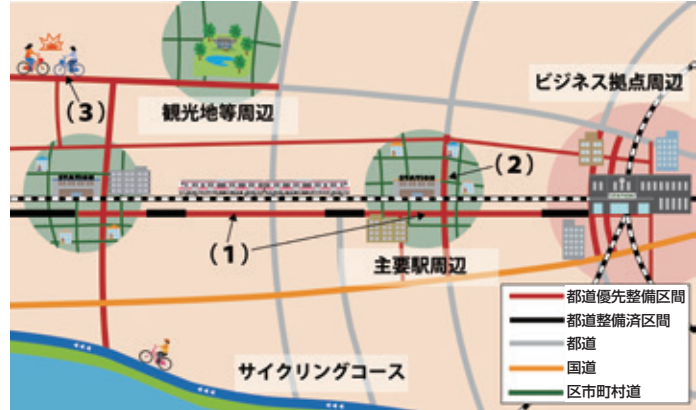
自転車利用環境の更なる充実を図るため、2021年5月には前計画に続く「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定しました。

本計画では、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を新たに提示するとともに、2030年度に向けて都道全体で新たに約600kmの自転車通行空間の整備に取り組むこととしています。

このうち、既設道路においては既存の自転車通行空間との連続性等の3つの視点に基づき、優先整備区間約250kmを選定し、自転車通行空間の整備を推進しています。

優先整備区間選定の3つの視点

- (1) 既存の自転車通行空間との連続性
- (2) 国道、区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性
- (3) 自転車交通量や事故の発生状況

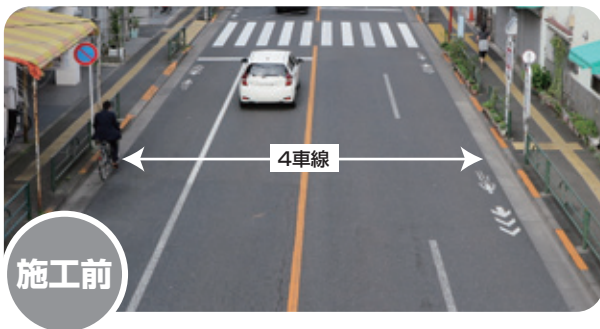


優先整備区間(イメージ)

整備にあたっての工夫

整備にあたっては、限られた道路幅員の中で、自転車等の交通量や沿道状況等を踏まえ、車線構成の見直し(道路空間の再編)による通行空間の確保や、駐車枠(時間制限駐車区間に設置されたパーキング・チケット式の指定駐車場所)との併設などの工夫に取り組んでいます。

車線構成の見直し(道路空間の再編)



井ノ頭通り(武蔵野市)

車線構成の見直し(道路空間の再編)により、自転車レーンを整備しました。

駐車枠との併設



白山通り(文京区)



牛込小石川線(文京区)

地域の道路事情に配慮し、自転車レーンと駐車枠を併設した整備としました。整備にあたっては、駐車枠を自転車レーンの車道側に設置し、自転車と自動車の通行を可能な限り分離する形態を採用しました。

道路の景観整備

快適な道路環境を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、道路の景観整備は重要です。東京都は、平成2年にシンボルロード整備事業を開始し、公共空間の良好な景観整備の先導役として、個性豊かで魅力的な整備を進めてきました。

近年、大丸有(大手町・丸の内・有楽町)地区や渋谷駅周辺でみられるような個性的で魅力的な街づくりが進められるなど、街並みと調和した道路の修景が求められるようになりました。

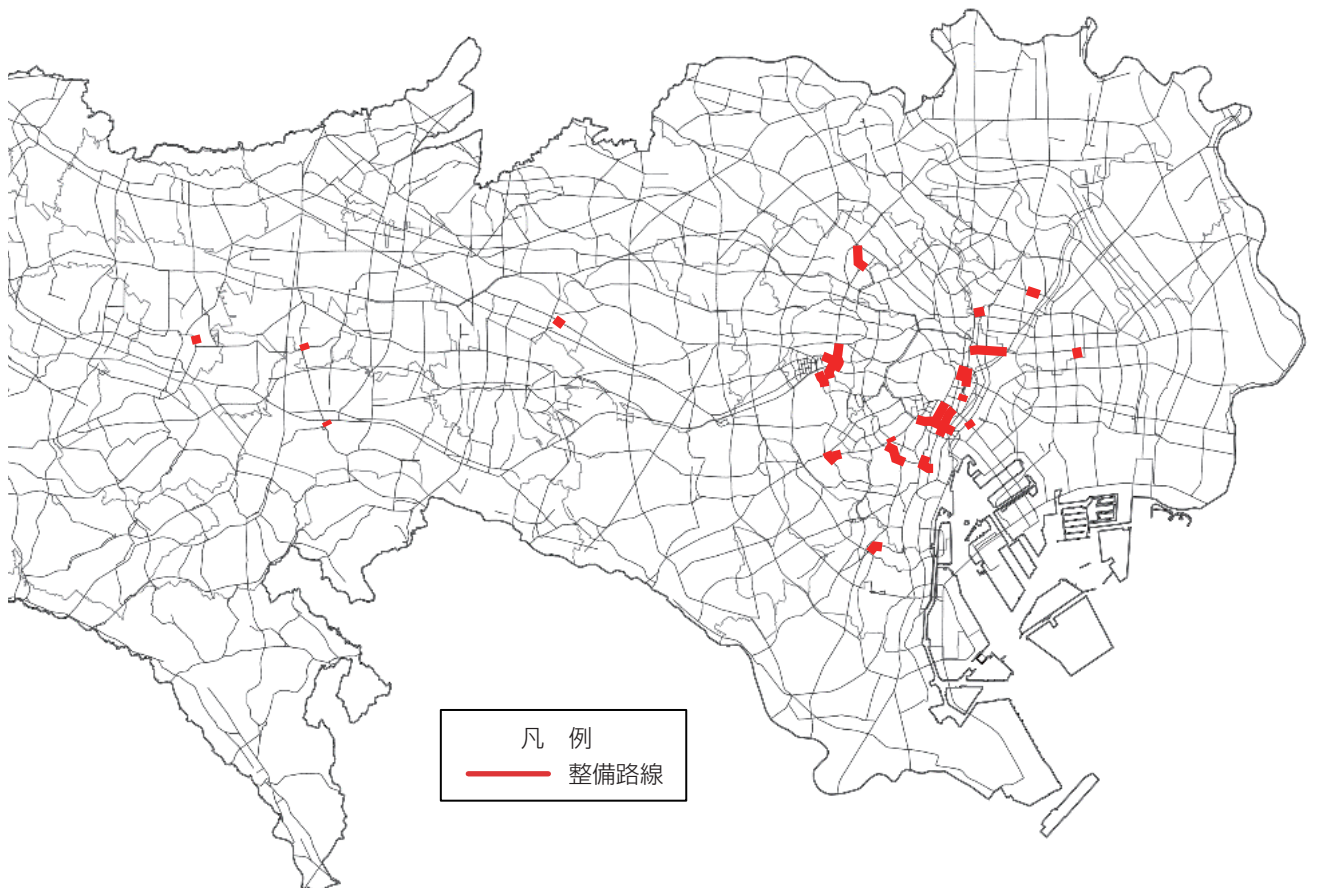
また、事業開始から約30年が経過し、人や物の流れが変化するなど地域の状況が大きく変化していることから、東京都は、令和3年1月に「東京ストリートヒューマン1st事業」の事業計画を策定し、引き続き道路の景観整備に取り組んでいます。

東京ストリートヒューマン1st事業

本事業は、「拠点形成するエリア」や「観光客で賑わうエリア」などの指標に基づき選定した、日比谷通りや明治通りなど19路線27箇所約18kmについて令和3年度から10ヵ年で整備を推進するものであり、事業計画に基づき、「多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間の創出」に取り組んでいます。

具体的には、歩道舗装・道路照明・横断抑止柵についてまちの景観と調和した整備を実施しており、これに合わせて歩道のバリアフリー化等にも取り組んでいます。

整備路線図



行幸通り周辺の道路景観整備

皇居周辺の行幸通り、永代通り及び皇居前鍛冶橋線では、首都にふさわしい美しい都市景観を創出し、格式ある皇居の歴史や文化・雰囲気と調和した道路の景観整備を行いました。

行幸通りの整備にあたっては、首都東京の玄関口にふさわしい品格のある道路空間を創出するため、4列イチョウ並木の復元や馬車道空間の修景整備等を行ったほか、ヒートアイランド対策など都市環境改善にも取り組みました。

行幸通り



永代通り



皇居前鍛冶橋線



くらしの中の「みず」

1

道路を快適に利用するために

2

人と環境に優しい道路をめざして

3

交通安全対策と渋滞の緩和

4

災害から道路を守る

5

これからの道路管理

6