

(1) 歩行環境整備の実現化について

前ページで示した各箇所について実際に整備を行う際の留意点等について整理し整備方法について提案する。

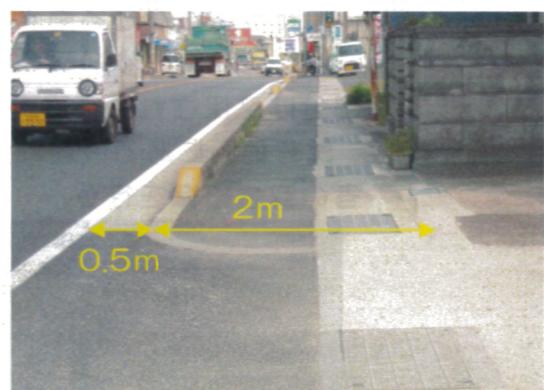
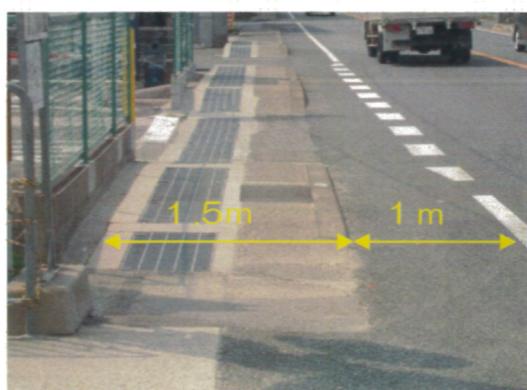
① 路肩の縮小・歩道整備（セミフラット化）

車道において、路肩幅員が現在 $W=1\text{ m}$ となっている（写真※1）が、この位置（バス停）より北側においては、すでにセミフラット化されており、路肩も $W=0.5\text{ m}$ となっている（写真※2）ため、同様に、歩道幅員を 0.5 m 広げて $W=2.0\text{ m}$ （道路構造令：最小歩道幅員）として路肩を $W=0.5\text{ m}$ に改築する。

さらに、マウンドアップ歩道と乗り入れ部の縦断的な波打ち状態を解消しセミフラット化を行う。（バス停より北側と同様に整備可能と考える。）

開水路部については、グレーチング蓋が波打ってかかっている状況であるが、これについても、バス停北側と同様に、一定間隔でグレーチング蓋をかける形式に整備を行う。なお、グレーチング蓋については、滑り止めを考慮し、目の細かいもの（幅 1 cm 以下）を使用する。また、開水路の暗渠化についても検討を行う。

車両乗り入れ部（出入口）については、歩道部と車道部の段差を $t=5\text{ cm}$ とする。



② 路肩の縮小・歩道整備（縦断勾配5%化）

車道において、路肩幅員は①と同様に $W=0.5\text{ m}$ とするが、歩道部については、現在のマウンドアップ型において民有地の出入口が整備（写真※3）されているため、縦断的な処理において5%以内の勾配処理を行い場合によっては、特殊縁石などを使用しマウンドアップ型で検討を行う。なお、歩道部については、現状 $W=1.4\text{ m}$ 程度であり（写真※4）、路肩を $W=0.5\text{ m}$ としても $W=2.0\text{ m}$ を確保することは難しい。（ $W=1.9\text{ m}$ 程度）



③ 路肩の縮小・歩道整備（セミフラット化）

部分的に民有地側が歩道より下がった状態であるが（写真※5）車道との高差も少ないのでセミフラット化として改築を行う。路肩も①と同様に $W=0.5m$ とする。

なお、開水路のグレーチング蓋（写真※6）についても①と同様の整備を行う。



写真※5



写真※6

④ 路肩の縮小・歩道整備（歩道溜まりスペース確保）

横断歩道にかかる雨水マス蓋も開水路と同様に取り替える。

また、前後の歩道幅員の拡幅整備同様に整備を行うことにより、若干の溜まり部分は確保される（写真※7）。

民有地側にある段差については、フェンス・転落防止柵などの設置を行い歩行者の安全確保を行う。



写真※7

⑤ 歩道整備（セミフラット化）

歩道が急激に盛り上がり縦断勾配がきつくなっているが（写真※8）、前後の開水路の状況をみると①と同様の整備を行うことは可能と考えられる。

車道路肩については、現状で $W=0.5m$ 程度となっているため、これ以上の歩道部拡幅は難しいと考えられる。



写真※8

⑥ 歩道整備（セミフラット化）

歩道が急激に盛り上がり縦断勾配がきつくなってしまっており、開水路の蓋は古いものとなっているが（写真※9）、⑤同様に前後の開水路の状況をみると①と同様の整備を行うことは可能と考えられる。

車道路肩については、⑤同様に現状で $W=0.5m$ 程度となっているため、これ以上の歩道部拡幅は難しいと考えられる。

また、現況では、視覚障害者ブロックが設置されていないが、端部については設置の検討を行う。



写真※9

（この段落は、写真※9の説明文です。）

