

地域分断対策について

目 次

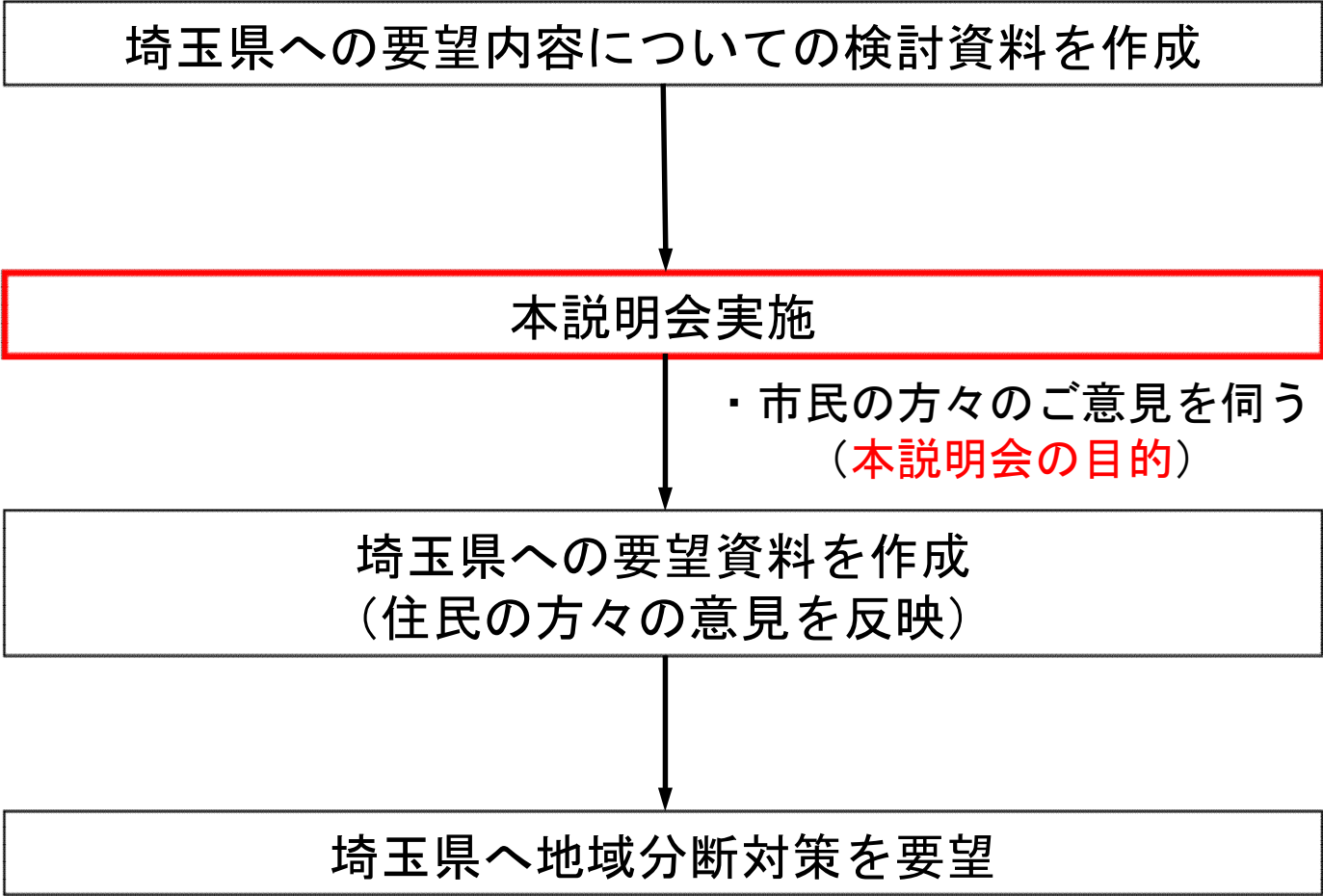
1. 本説明会の目的・位置づけ	・ ・ ・ ・ ・ P.	1
2. 分断対策の課題整理	・ ・ ・ ・ ・ P.	2
3. 地域分断対策検討フロー	・ ・ ・ ・ ・ P.	3
4. 検討【立体交差】	・ ・ ・ ・ ・ P.	4
5. 検討【横断歩道橋】	・ ・ ・ ・ ・ P.	2 1
6. 検討のまとめ	・ ・ ・ ・ ・ P.	2 4
7. 推奨案	・ ・ ・ ・ ・ P.	2 5

令和3年11月4日（木） ・ 11月7日（日）

今回の説明会で頂いた市民の意見をまとめて、埼玉県へ和光市としての要望書を提出することを目的としています。



要望までの流れ



※地域分断対策として、4 路線を検討します。

本日の説明会資料は和光市で作成したものです。今後、市民のご意見を踏まえて、埼玉県へ要望します。

分断対策の課題について整理します。

【課題について】

国道254号和光バイパス（国道298号～県道練馬川口線）の延伸計画により東西方向への利便性が向上する一方で、延伸区間の地域では、南北の地域の分断が懸念されます。

分断された地域の北側には病院や小学校などがあり、病院利用者等の利便性確保、児童の安全確保などを検討することとなります。

【課題の整理】

1. 病院利用者等への利便性 （下図参照－病院利用者等想定ルート）
2. 既存水道道路への通り抜け （生活動線の分断）
3. 児童の通学路の分断 （下図参照－下新倉小学校の通学路）
4. 既存水道道路、沿道施設 （生活利便施設） への影響

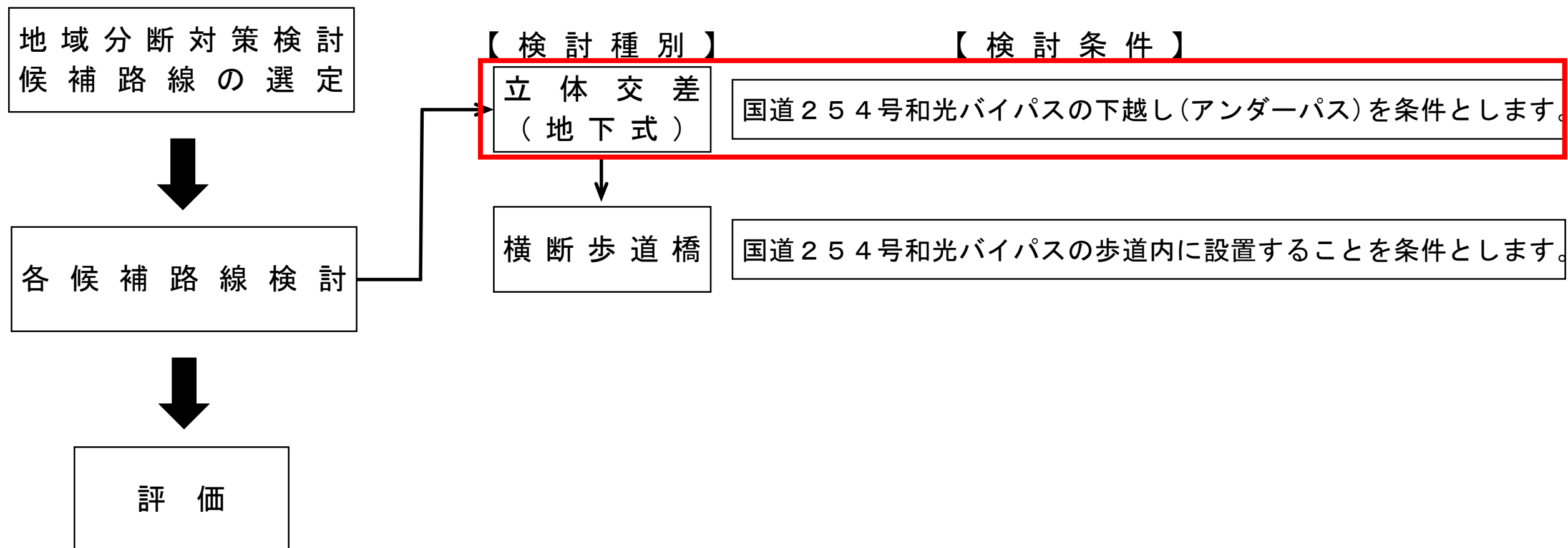
病院利用者等想定ルート



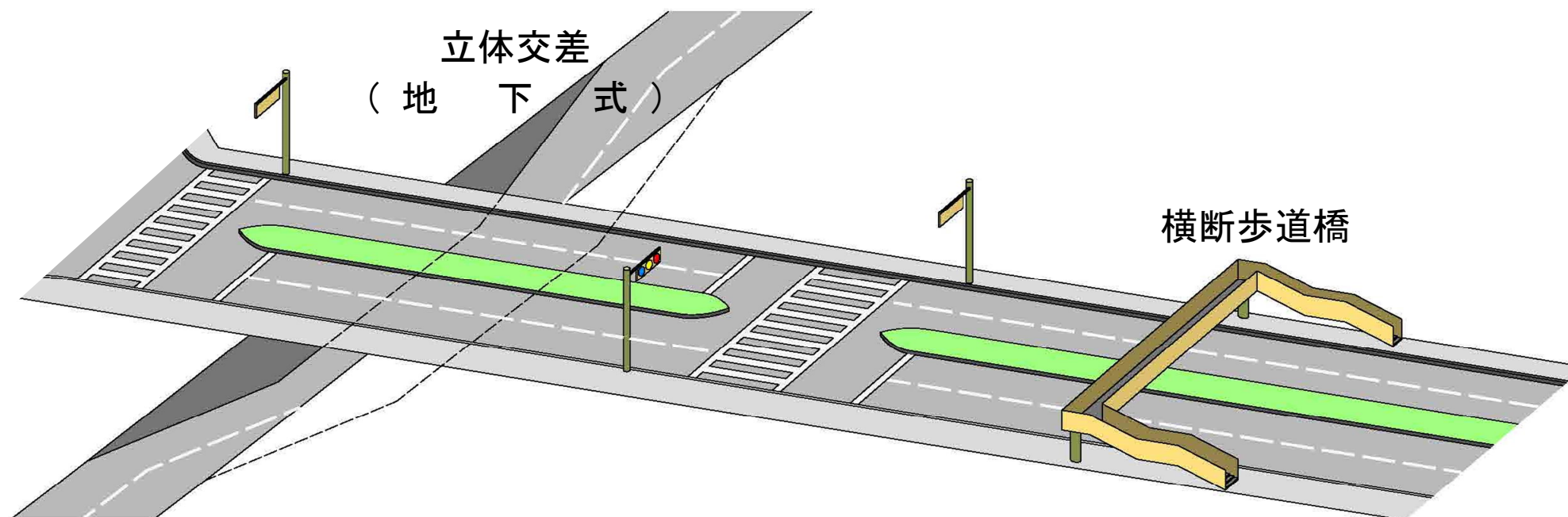
下新倉小学校の通学路（現在）



地域分断対策の検討は、以下の手順で行います。



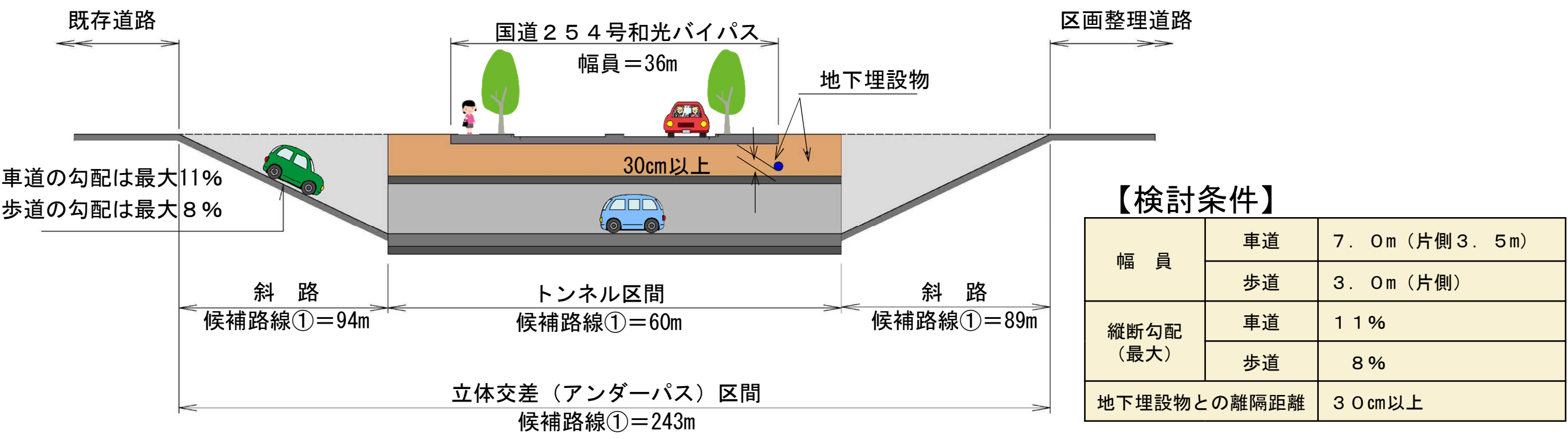
【検討種別のイメージ】



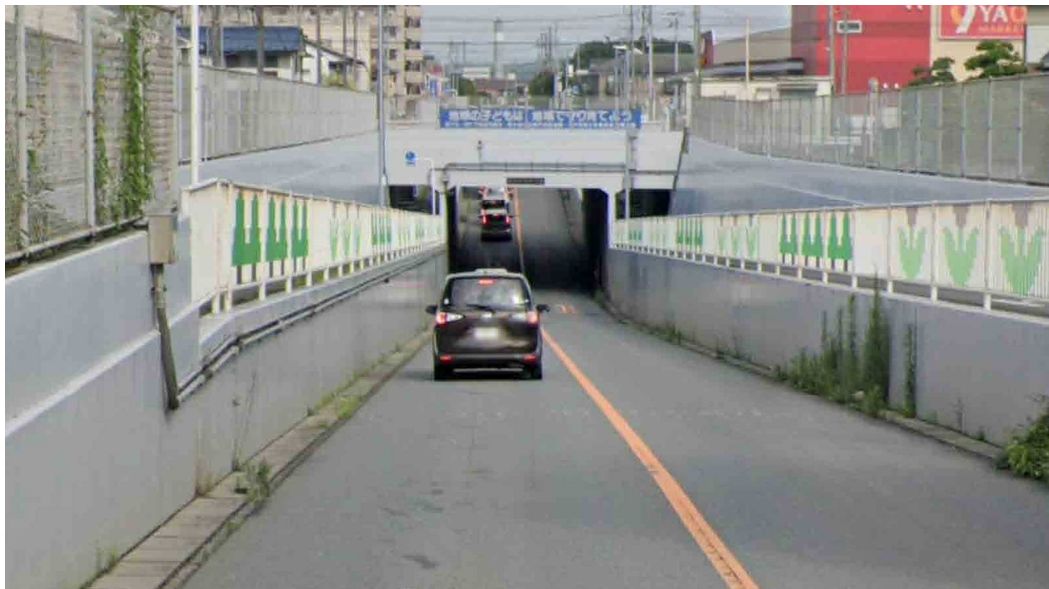
4-1 検討条件

立体交差は、国道254号和光バイパスを下越（アンダーパス）とすることを前提に検討しています。

【立体交差のイメージ図】

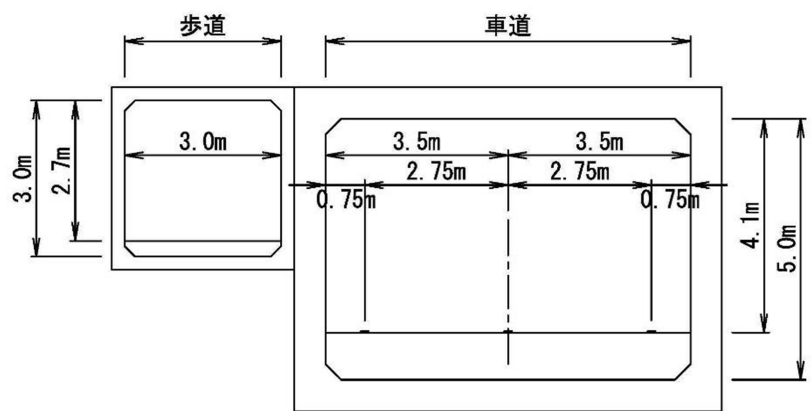


【立体交差の参考写真】



※信号機の設置が必要ないため、円滑に通行することができます。

【トンネル区間の標準断面図】



※今後、協議によって規格変更の可能性があります。

4-2 市内の立体交差（地下式）の様子（丸山台一丁目6付近）



※立体交差（地下式）には、周辺道路との接続を行うために、側道を設ける場合があります。
 この場合、周辺の既存家屋影響棟数が増加する可能性があり、周囲への影響が大きくなります。
 ※直接右折することができなくなる箇所が発生します。

4－3 道路の規格設定

計画する道路の規格は、検討の目的および既存道路の状況等を勘案して、以下のとおりとしました。
(※「和光市道路の構造の技術的基準等を定める条例」に準拠)

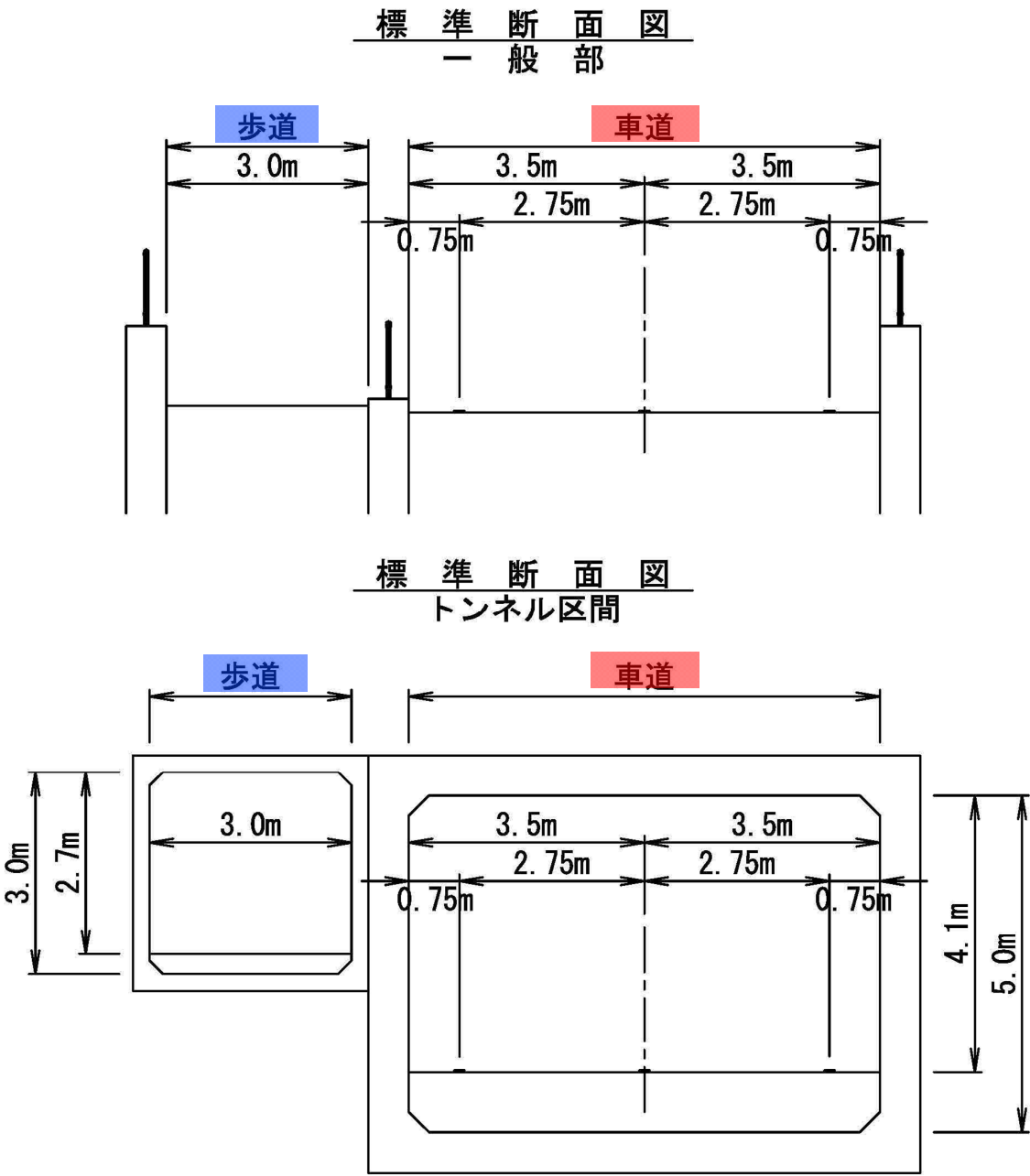
車道規格

道路区分	第4種 第3級（小型道路）
車道幅員	2.75m
路肩	0.75m
設計速度	30km/h
縦断勾配	（最大）11%
横断勾配	1.5%以上 2.0%以下
建築限界※	3.0m

歩道規格

自動車歩行者道	3.0m
縦断勾配	（最大）8%
横断勾配	1.0%
建築限界※	2.5m

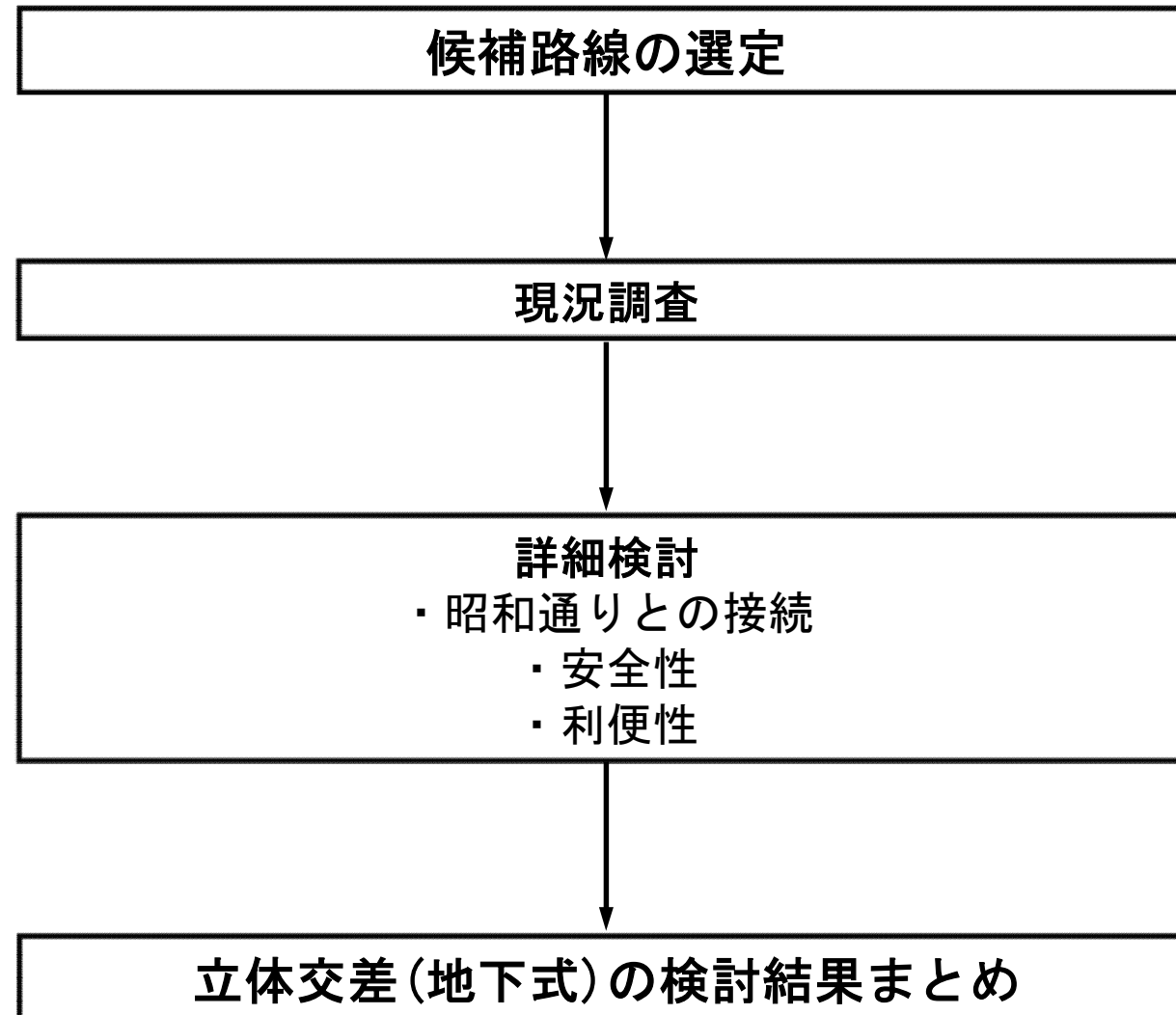
※建築限界：道路の安全な通行を確保するため構造物を配置してはいけない空間。



※今後、協議によって規格変更の可能性があります。

4-4 立体交差の検討フロー

立体交差(地下式)の検討は、以下の手順で行います。



4-5 候補路線の選定

立体交差の検討候補路線を3路線(候補路線①、②、③)にて選定します。

候補路線④については、下記の理由により、立体交差の検討対象から除きました。

【理由】国道254号和光バイパスから昭和通りまでの区間が短く立体交差に必要な延長が確保できない。



4－6 現況調査

候補路線①～③の現況調査は、以下の通りです。

項目		候補路線		
		①	②	③
1. 現況交通量	台数/日	約 1 1 0 0	約 4 0 0 0	約 5 0 0
2. バス路線として利用されている	状況	バス路線外	バス路線	バス路線外

現況交通量は候補路線②＞候補路線①＞候補路線③の順となりました。
また、候補路線②はバス路線として利用されています。

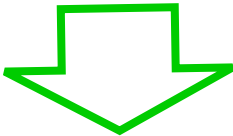
4-7 立体交差による詳細検討

詳細検討は下記項目と各候補路線の特徴をふまえて実施しました。

- 1. 昭和通りとの接続
- 2. 安全性（車両も歩行者も安全に通行することができるか）
- 3. 利便性（信号待ちせずに円滑に通行することができるか）

検討結果

項目		候補路線		
		①	②	③
1. 昭和通りとの接続	状況	できる	できる	できない
2. 安全性	状況	良い	良い	良い
3. 利便性	状況	良い	良い	良い



【結果】

候補路線①、候補路線②を立体交差（地下式）で提案することにしました。
立体交差にすることで、候補路線の安全性・利便性が良くなる結果が得られました。

4-8 候補路線①の情報



【主な目的】

- ・ 生活動線の確保
- ・ 病院への利便性確保

【特徴】

- ・ 交通量は1日1,100台程度
- ・ 和光病院があることから、病院利用者等の一定数の利用者がある路線

交通量が多いこと、病院利用者の利用が予想されることから、信号待ちせずに円滑に通行できることがポイントとなります。

4-9 候補路線①の検討結果(平面図)

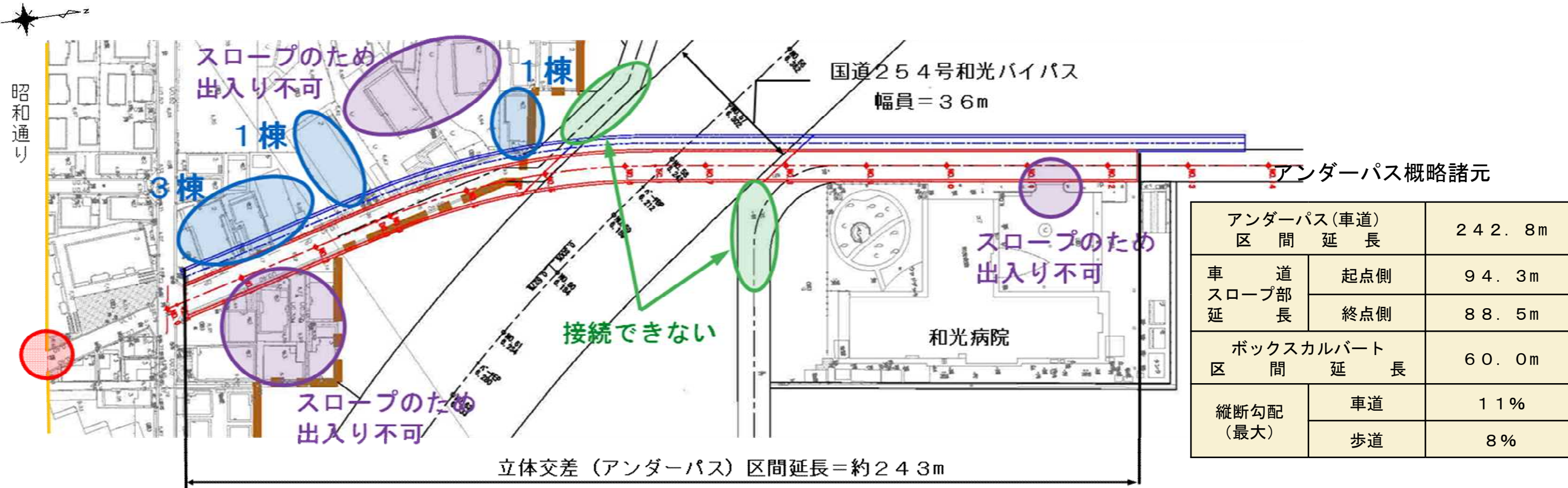
【検討項目・結果】

- 1. 昭和通りとの接続 ⇒ できる。(図より)
- 2. 安全性⇒良い。(交差が分離されることで、車両も歩行者も安全に通行することができるため)

【問題点】

周辺道路（昭和通り以外）との接続ができなくなる
側道を設けないと、既存家屋の出入りができなくなる
既存家屋影響棟数がある

※立体交差となった場合、和光病院への出入りが出来なくなります。和光病院への出入りを確保するために、側道整備が必要となり、多くの既存家屋に影響を及ぼす可能性があります。



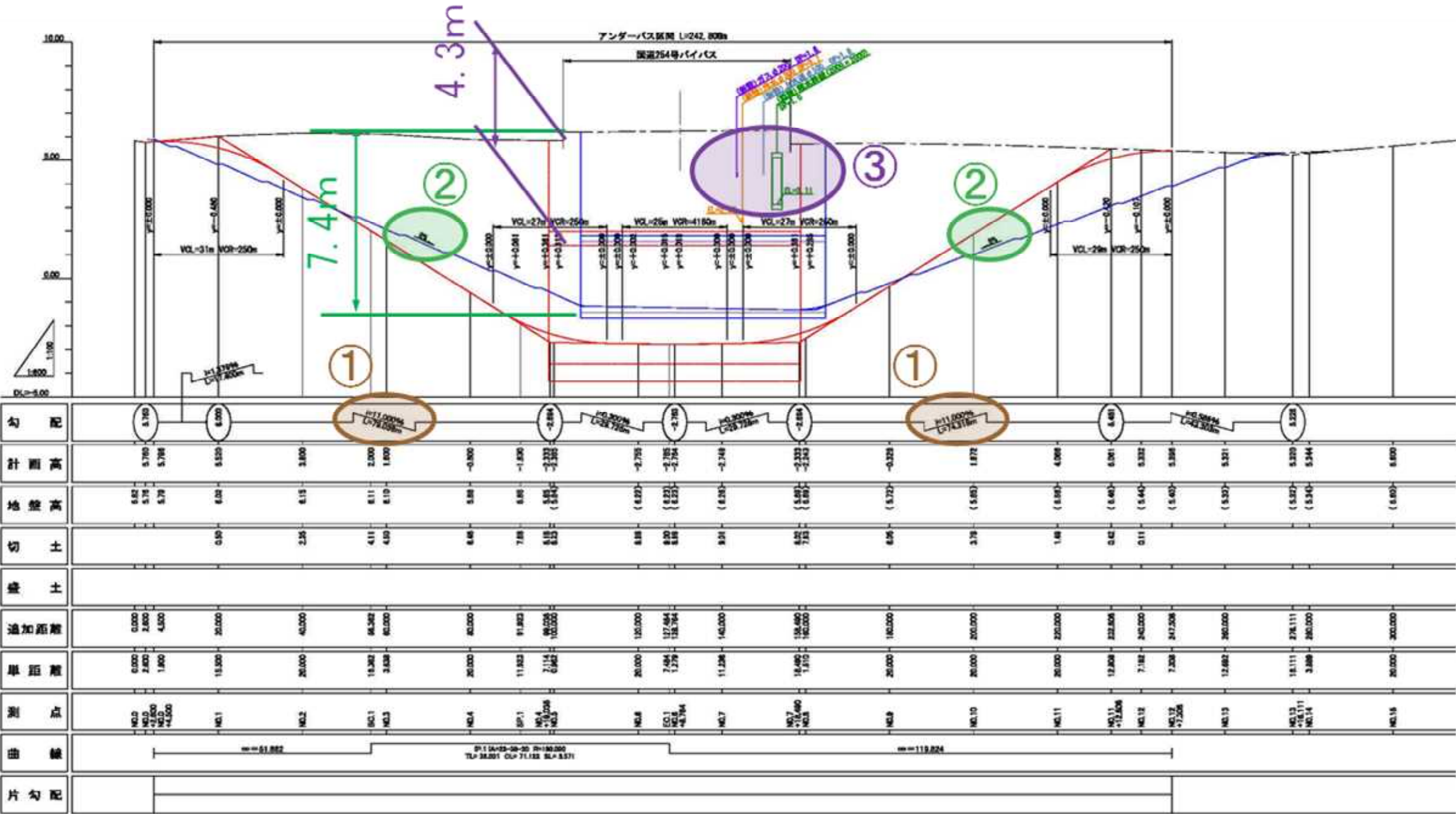
【評価結果】

- 昭和通りと接続できる路線となります。
- また、立体交差にすることで安全性が良くなる路線となります。

4-10 候補路線①の検討結果(断面図)

【検討項目・結果】 3. 利便性 ⇒ 良い。(信号機が必要ないことから、信号待ちせずに円滑に通行することができるため)

- 【問題点】
- ① 車道最大勾配 1.1% である。
 - ② 歩道最大勾配 8% であり、約7.4mの深さに対して下り、上りが必要
 - ③ 地下埋設物（既存）が多数埋設されており、立体交差が深くなる（最大土被り約4.3m）



4-1-1 候補路線②の情報



【主な目的】

- ・ 生活動線の確保
- ・ バス路線の確保

【特徴】

- ・ 交通量は1日4,000台程度
- ・ 対象路線の中で最も交通量が多くあることから、地域に大きな影響を与える路線

候補路線の中で最も交通量が多いことから、信号待ちせずに円滑に通行できることがポイントとなります。

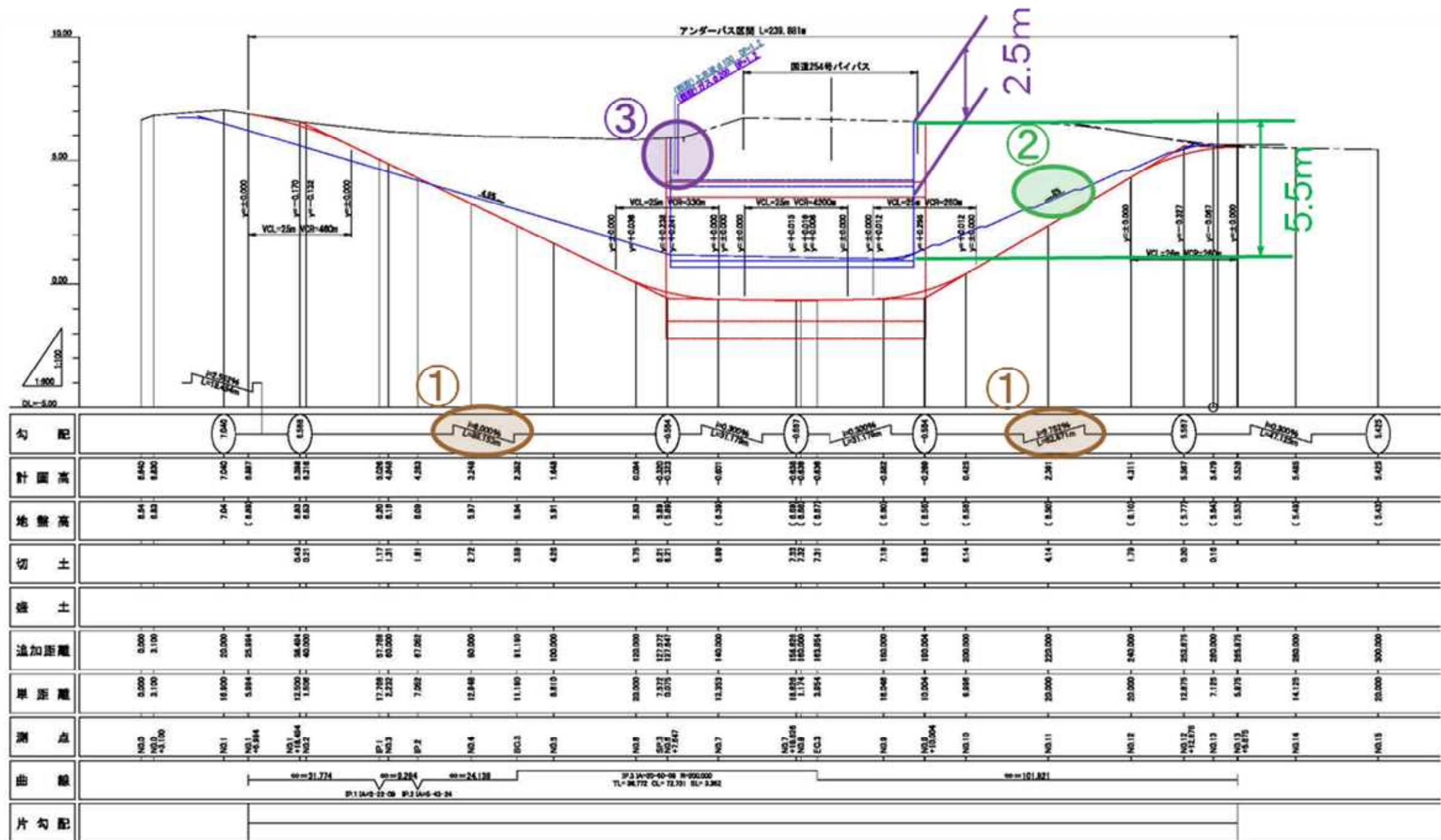
- 昭和通りと接続できる路線となります。
また、立体交差にすることで安全性が良くなる路線となります。

4-1-3 候補路線②の検討結果(断面図)

【検討項目・結果】 3. 利便性 ⇒ 良い。(信号機が必要ないことから、信号待ちせずに円滑に通行することができるため)

【問題点】

- ① 車道最大勾配 9.7% である。
- ② 歩道最大勾配 8% であり、約5.5mの深さに対して下り、上りが必要
- ③ 地下埋設物（既存）により立体交差の深さに制限がある（最大土被り約2.5m）



4-14 候補路線③の情報



【主な目的】

- ・ 生活動線の確保
- ・ 通学路の安全確保

【特徴】

- ・ 下新倉小学校の通学路として利用している路線で、安全に利用できることが求められる。
- ・ 図書館の利用者等も利用する路線

通学路として利用していることから、児童の安全確保がポイントとなります。

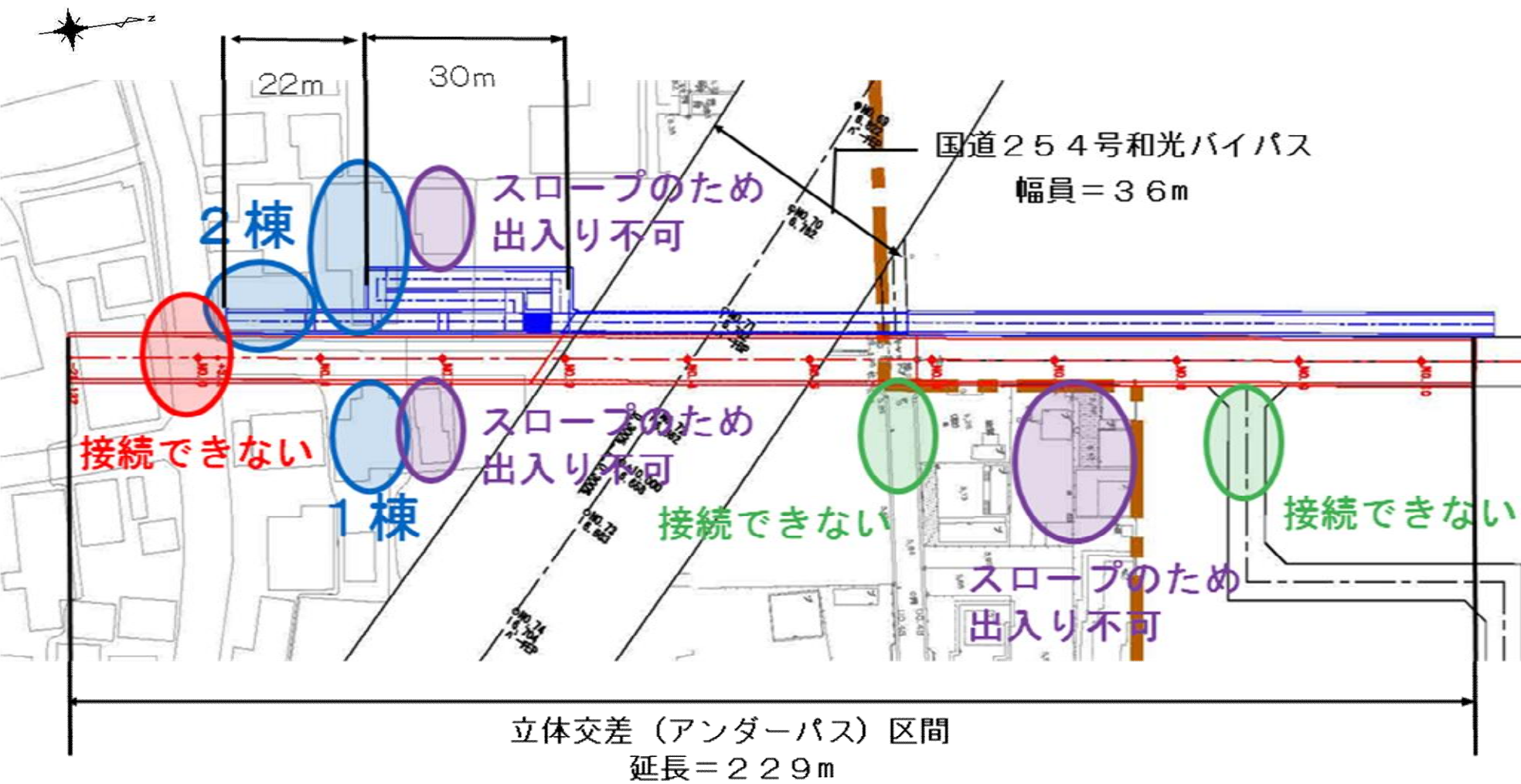
4-15 候補路線③の検討結果(平面図)

【検討項目・結果】

- 1. 昭和通りとの接続 ⇒ できない。(図より)
- 2. 安全性⇒良い。(交差が分離されることで、車両も歩行者も安全に通行することができるため)

【問題点】

周辺道路（昭和通り以外）との接続ができなくなる
側道を設けないと、既存家屋の出入りができなくなる
既存家屋影響棟数がある
※側道整備により、更に多くの既存家屋に影響を及ぼす可能性があります。



アンダーパス概略諸元

アンダーパス（車道） 区 間 延 長		228.7m
車 道 スロープ部 延 長	起点側	78.2m
	終点側	90.1m
ボックスカルバート 区 間 延 長		60.4m
縦断勾配 （最大）	車道	11%
	歩道	8%

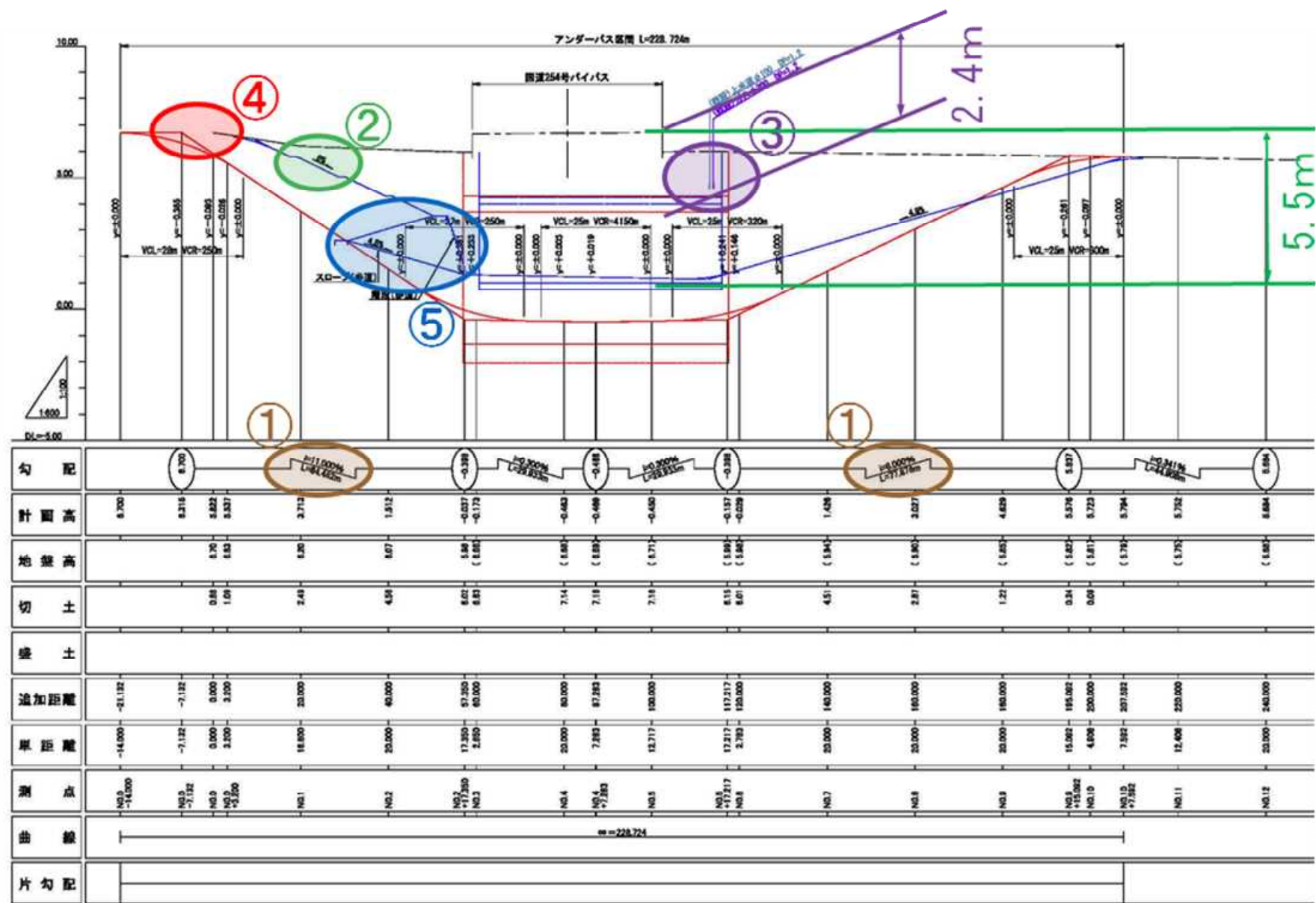
【評価結果】

- ・ 昭和通りと接続できない路線となります。

4-16 候補路線③の検討結果(断面図)

【検討項目・結果】1. 昭和通りとの接続⇒ できない（問題点④より）
3. 利便性 ⇒ 良い。（信号機が必要ないことから、信号待ちせずに円滑に通行することができるため）

- 【問題点】
- ① 車道最大勾配 11%である。
 - ② 歩道最大勾配 8%であり、約 5.5mの深さに対して下り、上りが必要
 - ③ 地下埋設物（既存）により立体交差の深さに制限がある（最大土被り約 2.4m）
 - ④ 車道最大勾配 11%でも、既存道路(昭和通り)にすり付かない
 - ⑤ 歩道に車道との勾配差処理のため、スロープなどの対策が必要



4-17 立体交差(地下式)の検討結果まとめ

立体交差（地下式）で提案する路線は、候補路線①、候補路線②となります。

理由

- ・ 現況の交通量が多い。
- ・ 昭和通りに接続できる。
- ・ 安全性が高い。
- ・ 利便性が良い。

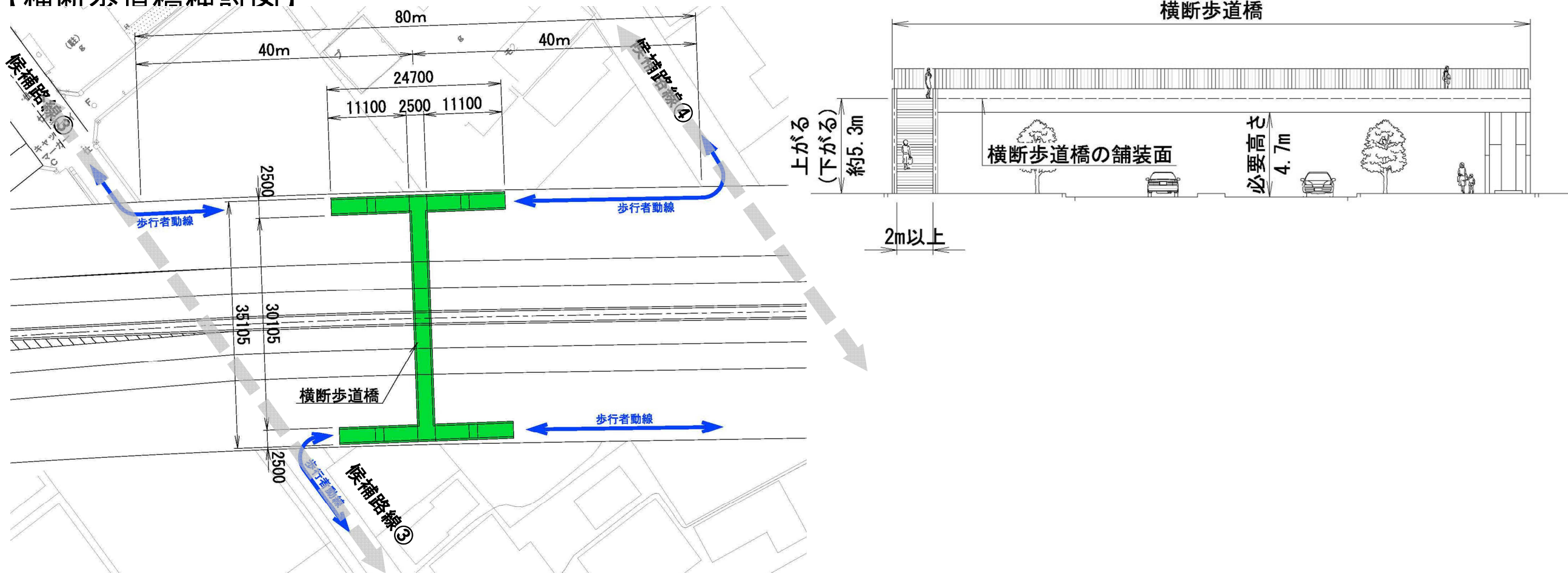
候補路線①、候補路線②に共通する問題点は以下の通りとなります。

- ・ 周辺道路との接続ができない箇所がある。
- ・ 既存家屋の出入りができない箇所が発生する。
- ・ 既存家屋影響棟数が存在する。
- ・ 車道・歩道共に、下り、上りが必要となる。

5-1 候補路線③、候補路線④の横断歩道橋の検討

候補路線③と候補路線④の利便性を考慮して、両側斜路式横断歩道橋を提案します。
 なお、国道254号和光バイパスにより通学路の見直しがある場合などは、横断歩道橋の設置だけでなく、通学路用の立体交差（地下式）設置等について関係機関と協議を行います。

【横断歩道橋検討図】



5-2 横断歩道橋の設計基準

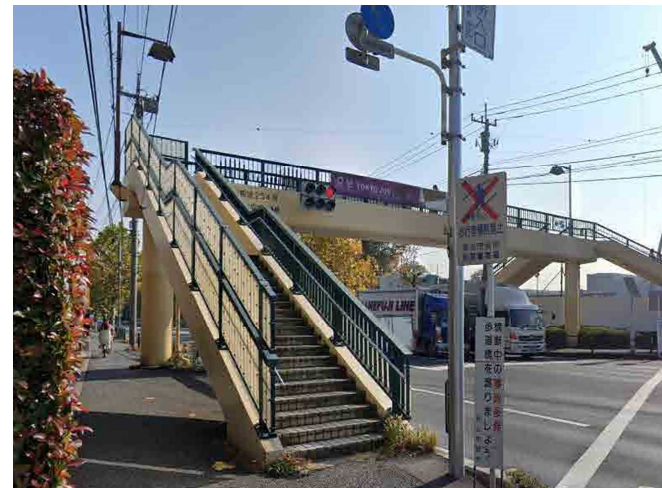
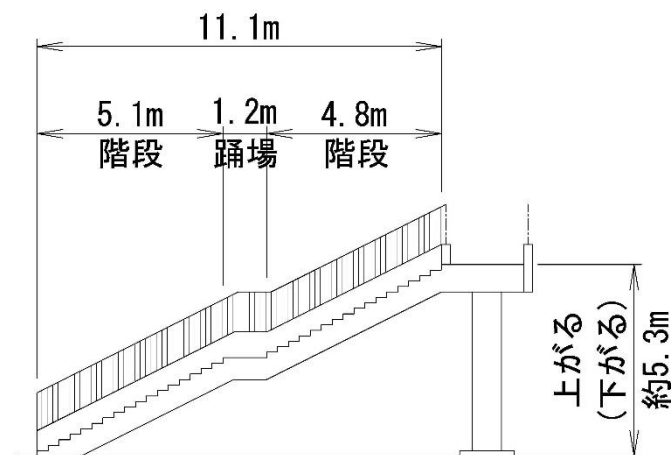
横断歩道橋の設計基準は、方法別で変わります。

【階段】

階段の場合は、勾配50%（2m進むと1m上がる）が標準です。

階段1段の高さは15cm、踏み板の幅は30cmです。（5.3mで35段必要となります）

また、階段の間には1.2mの踊り場を設けます。

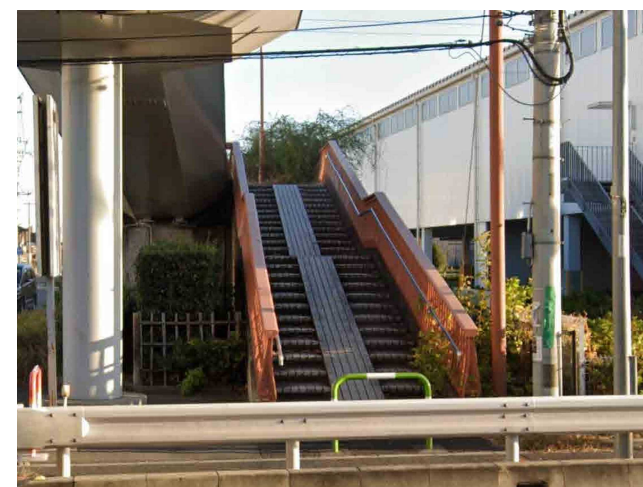
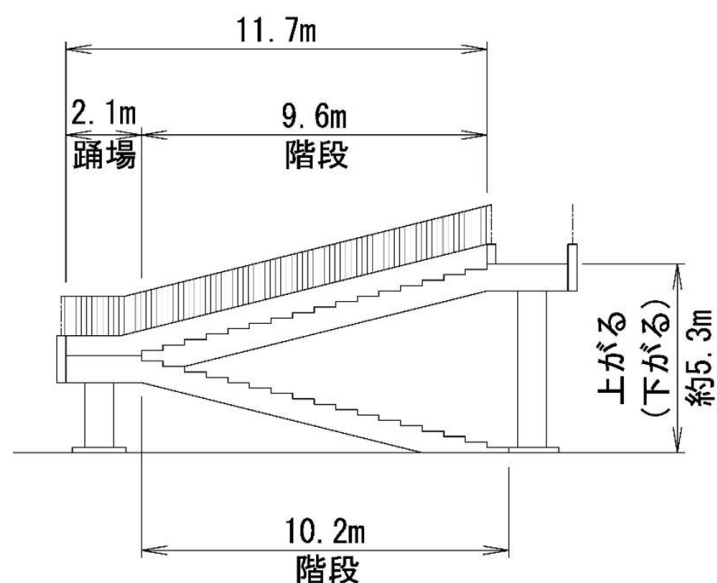


【横断歩道橋（階段）の参考図・参考写真】

【斜路付階段】

斜路付階段の場合は、25%（4m進むと1m上がる）以下の勾配となります。

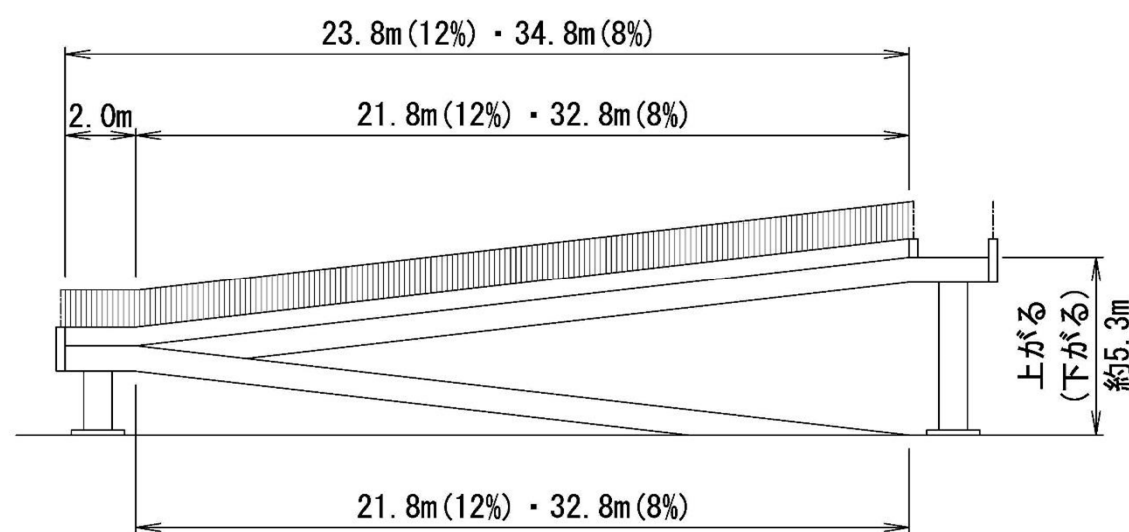
階段1段の高さは15cm、踏み板の幅は60cmです。（5.3mで35段必要となります）



【横断歩道橋（斜路付階段）の参考図・参考写真】

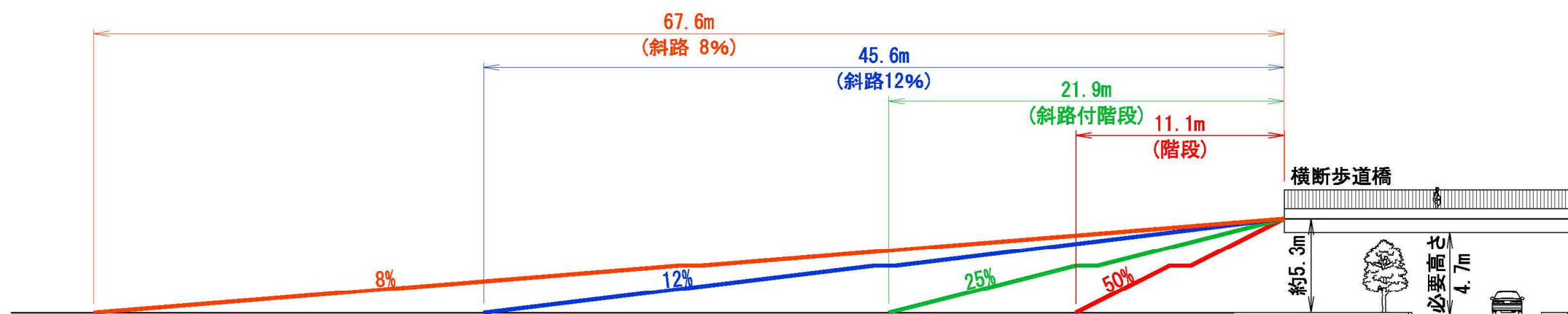
【斜路】

斜路の場合は、車いすでどのように上がるかにより勾配が違います。車いすが補助者に押し上げてもらうことで上がる勾配は、12%（8.3m進むと1m上がる）です。また、車いすが自力で上がる勾配は、8%（12.5m進むと1m上がる）となります。



【方法別距離まとめ】

直線距離で比較すると下図のとおりとなります。

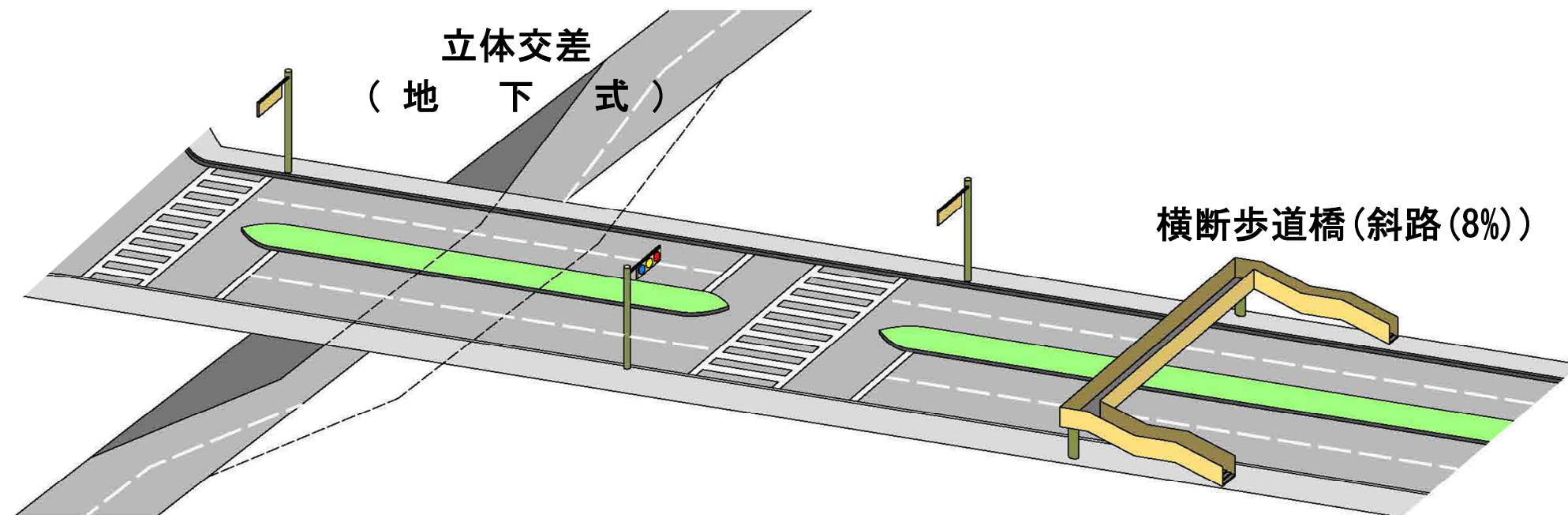


階段	= 11.1m	
斜路付き階段	= 21.9m	
斜路 (12%)	= 45.6m	(車いすが補助者によって押し上げてもらうことによって昇れる勾配)
斜路 (8%)	= 67.6m	(車いすが自力で昇れる勾配)

検討の結果、各候補路線は以下の通りとなります。

- 候補路線①・② ・ ・ ・ 立体交差（地下式）
（昭和通りと接続ができること・交通量が多いこと・安全性が高いこと・利便性が良いこと）
- 候補路線③・④ ・ ・ ・ 横断歩道橋（斜路（8%））
（小学校の通学路であることから、通学路の安全性を優先）

【提案のイメージ図】



※国道254号和光バイパスと接続させる場合、側道整備により、既存家屋影響棟数が増える可能性があります。

和光市の推奨案は以下の通りとなります。

● 立体交差（地下式）については候補路線②での整備とします。

【理由】：現況交通量が最も多く、バス路線であるため。

【課題】：周辺道路との接続ができなくなる。

既存家屋の出入りができなくなる。

既存家屋影響棟数がある。

【対応】：課題を解消する対策として側道整備が必要となります。しかし、更に多くの既存家屋に影響を及ぼす可能性があります。

● 横断歩道橋（斜路（8%））については候補路線③・④両方利用可能な位置への設置とします。

【理由】：候補路線③は通学路利用、候補路線④の生活動線利用も可能であるため。

【課題】：安全通行が必要。（通学路のため、安全利用が必要）

バリアフリー対応が必要。（車いすが自力で昇れる勾配の確保が必要）

横断歩道橋設置場所の確保。（周辺地域の影響確認が必要）

【対応】：国道254号和光バイパスにより通学路の見直し等がある場合は、横断歩道橋の設置だけでなく、通学路用として立体交差（地下式）設置等について、関係機関との協議を行います。

本日の説明会資料は和光市で作成したものです。今後については、本日の市民のご意見を踏まえて、埼玉県へ要望します。

●地域分断対策に関すること

和光市 建設部 都市整備課 計画担当

〒351-0192 和光市広沢1番5号

電話 048-464-1111（代表）

048-424-9145（直通）

【都市整備課メール：e0100@city.wako.lg.jp】

●土地区画整理事業に関すること

和光市 建設部 都市整備課 区画整理担当

〒351-0192 和光市広沢1番5号

電話 048-464-1111（代表）

048-424-9158（直通）

【都市整備課メール：e0100@city.wako.lg.jp】

●国道254号和光バイパス事業に関すること

埼玉県 朝霞県土整備事務所 国道254号バイパス整備担当

〒351-0033 朝霞市浜崎678番地

電話 048-471-4643（直通）