

3. 道路特定事業計画

3.1 特定経路等について

基本構想において、駅から駅周辺の目的施設までの移動円滑化が望ましい経路について、特定経路もしくは準特定経路が位置づけられている。

本事業計画においては、現地確認、検討を踏まえ構造的な事業実施の可否について判断するものとした。そのため、駅から駅周辺の施設までの最低1経路を移動円滑化するために、基本構想で位置づけられた経路とともに、迂回できる経路も検討対象に含めた。

検討の結果、表 3.1に示すとおり、特定経路及び準特定経路を位置づけた。

表 3.1 特定経路・準特定経路の別

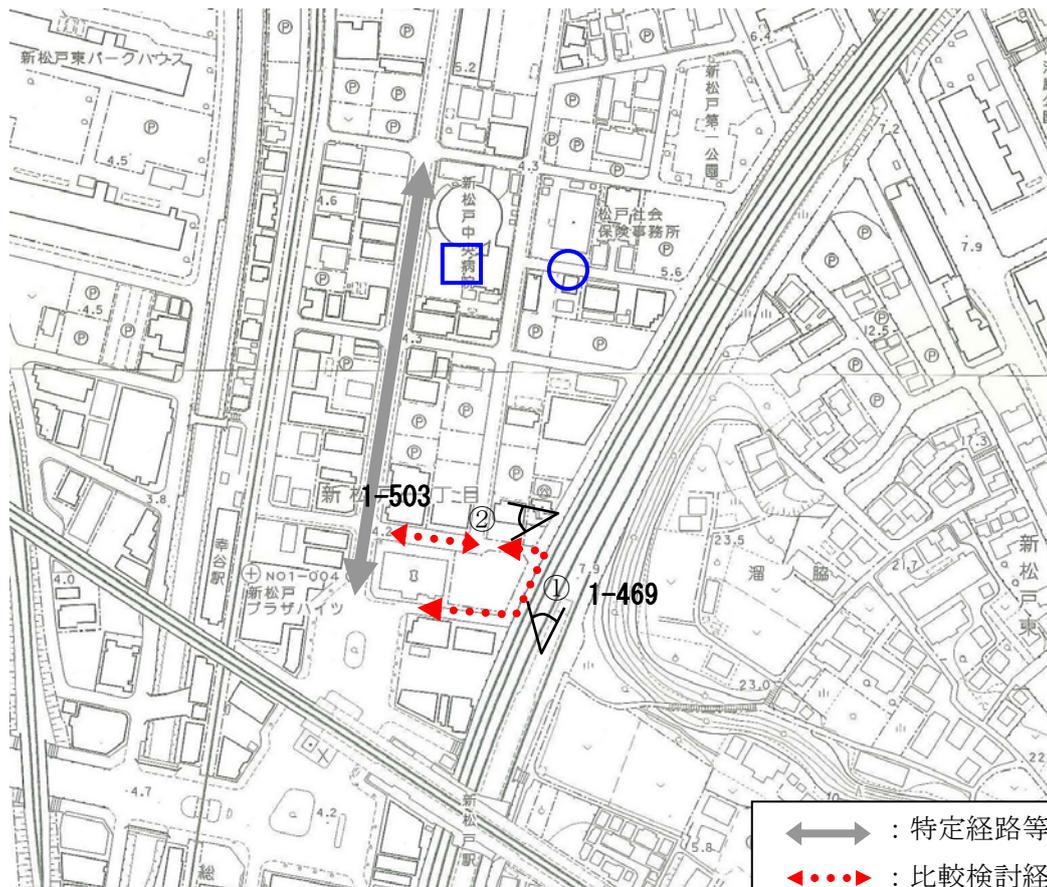
	病院・社会保険事務所方面	支所方面
特定経路	主 2-8 新松戸駅前広場、1-504	主 2-7
準特定経路	1-498	1-685

- ・ 移動円滑化の基準に対応可能な経路は、新松戸駅から病院側の経路については、構想書のルートと同様、主 2-8 を特定経路として位置づけ、さらに歩車分離が困難であるが、歩行者用路側帯などの設置による歩行者導線を確認する準特定経路として市道 1-498 号を位置づける。
- ・ 支所方面については、構想書のルートと同様、主 2-7 を特定経路として位置づけ、市道 1-685 号については、移動円滑化の基準を満たす歩道の有効幅員を確保できないため、準特定経路とする。
- ・ 新松戸駅から幸谷駅間については、特定経路として位置づける。ただし、踏切によって完全に段差を解消できない部分が存在する。

歩道改良設計検討（検討履歴チェックシート）

（様式1）

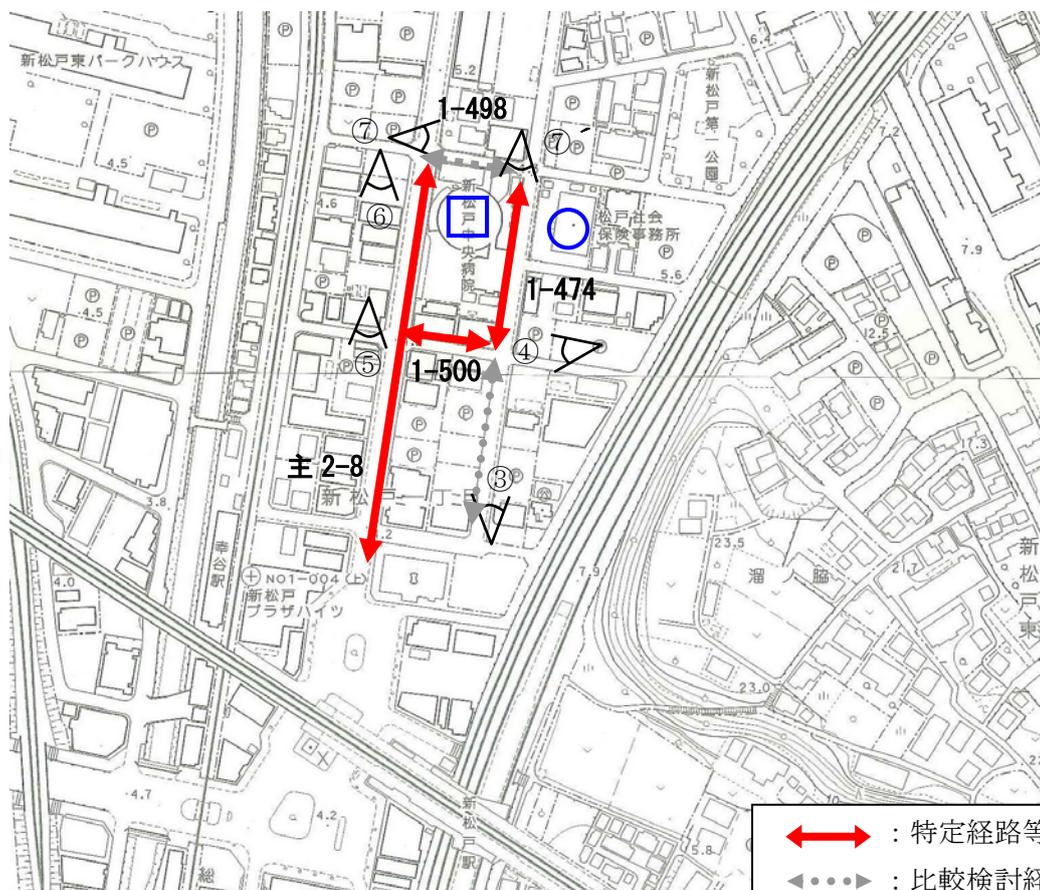
No.1-1	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
経路名称	1-503、1-469
経路の特徴	<p>【交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通量は少ない <p>【バリアフリー化の概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね平坦であるが、歩道が設置されていない <p>【沿道施設の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路用地内に駐輪場が整備されている ・ 商店やビジネスホテルの出入口に面している <p>【比較検討の対象経路の概況】（図中、点線標記）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路上に駐輪場が設置されている ・ 駅前広場からの迂回経路としては分かりづらく、また距離も長くなるため移動円滑化を図る移動経路としては位置づけにくい。



No.1-2	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		①：市道 1-469 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道がない ・ 道路用地内に駐輪場が整備済 ・ 自動車交通は少ない ・ 沿道の土地は駐車場として利用され、建物等は駅側のみ立地している
改良(案)整備イメージ		(現在の道路用地内で検討する場合) <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者用路側帯の設置 (沿道用地を含め検討する場合) <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道の設置 ・ 縁石による歩車分離 ・ 一方通行化 ・ 駐輪場撤去
現 状		②：市道 1-503 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道がない ・ 道路用地内に駐輪場が整備済 ・ 自動車交通は少ない ・ 商店やビジネスホテルの出入口に面している
改良(案)整備イメージ		(現在の道路用地内で検討する場合) <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行用路側帯の設置 (沿道用地を含め検討する場合) <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道の設置 ・ 縁石による歩車分離 ・ 一方通行化 ・ 駐輪場撤去

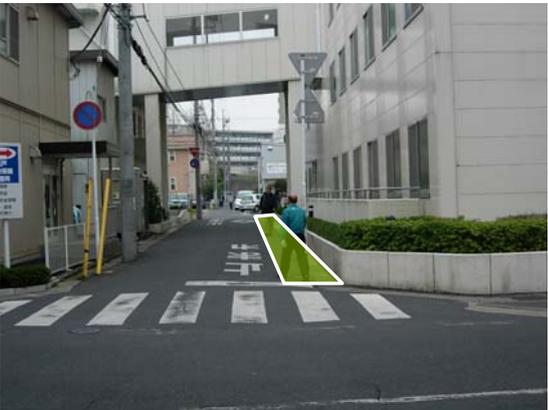
No.1-3	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
チェック項目	移動円滑化に係わる整備現況
A：高さ（縦断勾配）	<input checked="" type="checkbox"/> 土地形状上の縦断勾配に問題なし <input type="checkbox"/> 坂、階段等の段差があり基準適合が困難
B：歩道幅員	<input type="checkbox"/> 現在、有効幅員が十分にある <input type="checkbox"/> 現在、基準に満たない有効幅員2m以下の歩道がある <input checked="" type="checkbox"/> 現在、歩道がない
C：歩車分離	<input type="checkbox"/> 分離済（縁石・車止め等による） <input checked="" type="checkbox"/> 未分離
D：歩道舗装	<input type="checkbox"/> 排水性、透水性舗装 <input type="checkbox"/> インターロッキング <input checked="" type="checkbox"/> 通常アスファルト舗装
E：交差点部の切り下げ	<input type="checkbox"/> 基準（2cm）で整備済 <input type="checkbox"/> 2cm以上の段差あり
F：車乗り入れ部	<input type="checkbox"/> 平坦性は確保されているが、幅員は基準に満たない <input type="checkbox"/> 横断勾配がきつい
G：枝道との交差点部	<input checked="" type="checkbox"/> フラット、基準内勾配 <input type="checkbox"/> 波打ち形状
H：視覚障害者誘導用ブロック	<input type="checkbox"/> 経路全線整備済 <input type="checkbox"/> 交差点部整備済 <input checked="" type="checkbox"/> 未整備
I：その他	<input type="checkbox"/> （ ） ※E, Fについては、歩道がある場合にのみ記入
チェック（総括）	
事業実施の状況	<input type="checkbox"/> 移動円滑化の基準を満たす経路として事業実施 <input type="checkbox"/> 一部、幅員等の基準を満たさないが、平坦性が確保され安全性の高い準特定経路として推奨ルートとして整備を実施 <input checked="" type="checkbox"/> 未実施（理由：検討の結果、基本構想ルートを特定経路に確定）
移動円滑化整備ができなかった理由	<input checked="" type="checkbox"/> 歩道確保のための、道路断面構成の変更ができない <input type="checkbox"/> 縦断勾配の改善が土地形状上、不可 （ <input type="checkbox"/> 勾配の基準を満たすスロープを設置する場所がない） （ <input type="checkbox"/> エレベーターなどの段差解消施設の設置場所がない） <input checked="" type="checkbox"/> 整備には沿道建築物や地権者との調整が必要で、事業の長期化が予想される <input type="checkbox"/> 近年、整備が行われたばかりで事業優先順位が低い <input type="checkbox"/> 予算の確保ができなかった
長期での対応方針	<input type="checkbox"/> 歩道確保のため、車道幅員の縮小に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 歩道確保のため、一方通行化に向けて継続的に検討、協議を進める <input checked="" type="checkbox"/> 沿道建築物の建替え時にセットバックや通路として開放の協力を要請する <input checked="" type="checkbox"/> 駅周辺の土地区画整理事業、市街地再開発事業、その他の市街地開発事業の気運の高まりに合わせて検討を進める
その他特記事項	一方通行規制の実施にあたっては、安全と円滑が保たれる道路形状と地域の合意形成が前提となり、総合的見地から公安委員会との協議が必要。

No.2-1	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
経路名称	主 2-8、1-498、1-474、1-500
経路の特徴	<p>【交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none">主 2-8 は、自動車交通、歩行者、自転車交通ともに他の路線と比較して多い。 <p>【バリアフリー化の概況】</p> <ul style="list-style-type: none">主 2-8 の歩道幅員は概ね 2.0m であるが、歩道内の電柱により、部分的に狭隘になる、沿道の駐車場等で切り下げられた部分で横断勾配がきついで、歩行空間の平坦な部分が連続していない。 <p>【沿道施設の状況】</p> <ul style="list-style-type: none">小規模な商店が張り付いている。駐車場が多く、歩道が切り下げられている。 <p>【比較検討の対象経路の概況】（図中、点線標記）</p> <ul style="list-style-type: none">比較検討した経路の自動車交通量は比較的少ない一方で、違法駐車車両が目立つ。1-474 は歩道があるが、幅員が 2.0m 以下で切り下げ部等が多く波打ち状態である。その他の経路は歩道が設置されていない。



No.2-2	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		<p>③：市道 1-474</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅より社保事務所方面の右側のみ歩道あり ・ 歩道幅員は、最低基準 2.0mを満たしていない ・ 歩道内のグレーチングや溝蓋等の穴が大きい ・ また、社保事務所への来訪者等の歩道上へ乗り上げた違法駐車がある
改良（案） 整備 イメージ		<p>移動円滑化された経路を最低 1 経路、整備する場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路構成の変更による現道路用地内での歩道の設置 <p>さらに安全性、利便性を向上させる場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一方通行化と併用した両側歩道の設置 ・ 新松戸駅周辺の主な目的施設となっていないが、経路途中にある医院へのアクセスも向上する
現 状		<p>④：市道 1-500</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道がない ・ 自動車交通は少ない ・ センターラインのない車道で幅員が狭い
改良（案） 整備 イメージ		<p>移動円滑化された経路を最低 1 経路、整備する場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行空間の確保のためには、沿道施設の建替え時のセットバックなどの協力が必要 ・ さらに、一方通行化等の車両流入規制の併用によって交通流の正常化が必要

No.2-3	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		⑤：主 2-8 <ul style="list-style-type: none">・ 歩道幅員は、U字溝を含め概ね 2.0m であるが、溝蓋の穴が大きく、溝蓋部は歩行空間として適さない。・ 電線類により部分的に歩道が狭隘となっている。
改良（案） 整備 イメージ		(特定経路として整備する場合) <ul style="list-style-type: none">・ 電線類の移設による基準を満たす幅員を連続して確保する。・ U字溝蓋をスリット型へ改良し、歩行空間としての利用を可能とする。・ 視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
現 状		⑥：主 2-8 <ul style="list-style-type: none">・ 歩道幅員は、U字溝を含め概ね 2.0m であるが、溝蓋の穴が大きく、溝蓋部は歩行空間として適さない。・ 特に、駐車場等の出入口部は歩道の切り下げにより、横断勾配がきつく、排水のためのグレーチング蓋の目も大きい。
改良（案） 整備 イメージ		(特定経路として整備する場合) <ul style="list-style-type: none">・ 電線類の移設による基準を満たす幅員を連続して確保する。・ スリット型U字溝蓋、細目グレーチングへ改良し、歩行空間としての利用を可能とする。・ 病院出入口と連続して、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

No.2-4	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		⑦：市道 1-498 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道がない ・ 自動車交通は少ない ・ センターラインのない車道で幅員が狭い
改良（案） 整備 イメージ		（特定経路として整備する場合） <ul style="list-style-type: none"> ・ 一方通行化により、歩車分離した平坦な歩行空間を確保する。 ・ 沿道施設の建替え時などにセットバックの協力を得て歩行空間を確保する。 （現在の道路用地内で検討する場合（準特定）） <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動の障害となる電柱類をできるだけ移設し、歩行者用路側帯を示す塗装を施す。
現 状		⑦：市道 1-474 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路上駐車が多い。 ・ 横断歩道がない。 ・ 社会保険事務所側のみ歩道がついているが、幅員が狭い。
改良（案） 整備 イメージ		<ul style="list-style-type: none"> ・ 横断歩道を設置する。 ・ 交差点部の歩道を切り下げる。 ・ 電柱等に移設し、歩行空間を広げる。

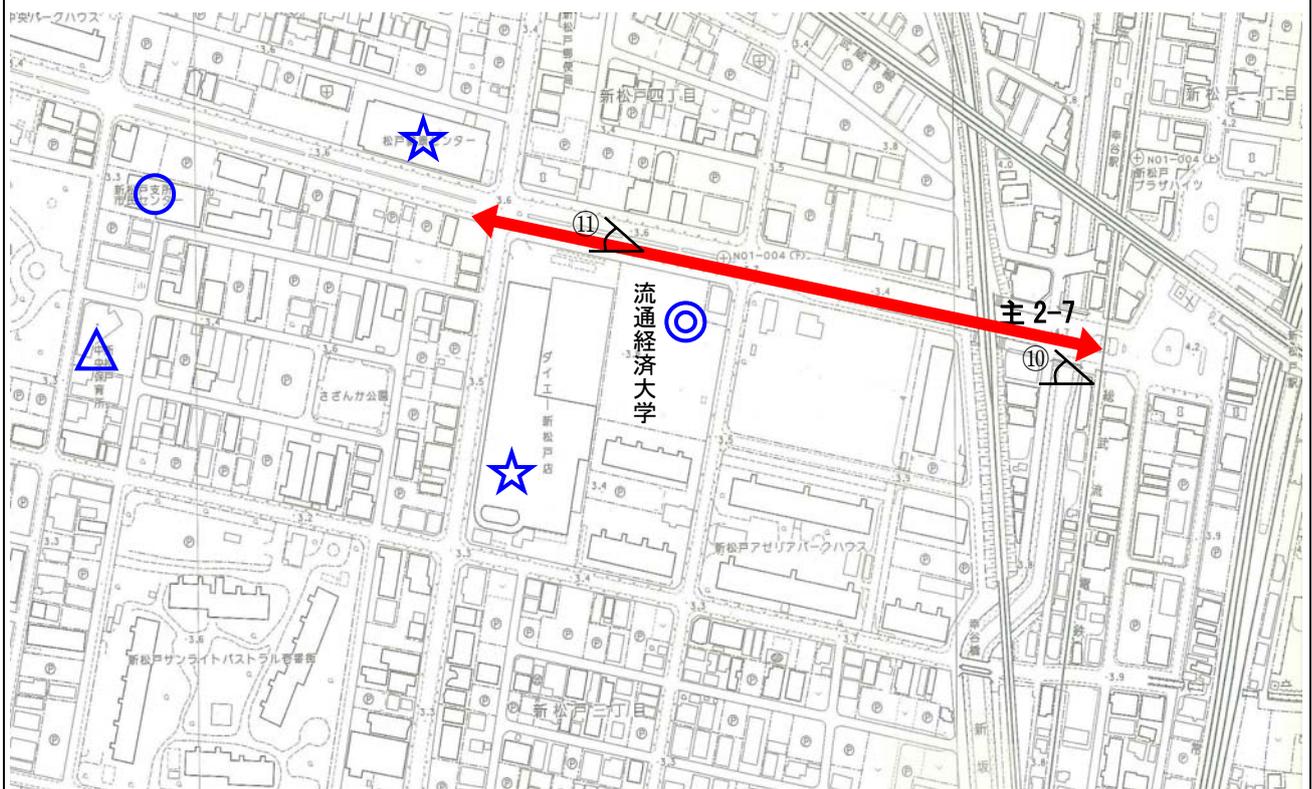
No.2-5	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
チェック項目	移動円滑化に係わる整備現況
A：高さ（縦断勾配）	<input checked="" type="checkbox"/> 土地形状上の縦断勾配に問題なし <input type="checkbox"/> 坂、階段等の段差があり基準適合が困難
B：歩道幅員	<input type="checkbox"/> 現在、有効幅員が十分にある <input checked="" type="checkbox"/> 現在、基準に満たない有効幅員2m未満の歩道がある <input type="checkbox"/> 現在、歩道がない
C：歩車分離	<input checked="" type="checkbox"/> 分離済（縁石・車止め等による） <input type="checkbox"/> 未分離
D：歩道舗装	<input type="checkbox"/> 排水性、透水性舗装 <input type="checkbox"/> インターロッキング <input checked="" type="checkbox"/> 通常アスファルト舗装
E：交差点部の切り下げ	<input type="checkbox"/> 基準（2cm）で整備済 <input checked="" type="checkbox"/> 2cm以上の段差あり
F：車乗り入れ部	<input type="checkbox"/> 平坦性は確保されているが、幅員は基準に満たない <input checked="" type="checkbox"/> 横断勾配がきつい
G：枝道との交差部	<input checked="" type="checkbox"/> フラット、基準内勾配 <input type="checkbox"/> 波打ち形状
H：視覚障害者誘導用ブロック	<input type="checkbox"/> 経路全線整備済 <input type="checkbox"/> 交差点部整備済 <input checked="" type="checkbox"/> 未整備
I：その他	<input type="checkbox"/> （ ）
チェック（総括）	
事業実施の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 移動円滑化の基準を満たす経路として事業実施（適応路線名：主2-8） <input checked="" type="checkbox"/> 一部、幅員等の基準を満たさないが、平坦性が確保され安全性の高い準特定経路として推奨ルートとして整備を実施（適応路線名：1-498） <input type="checkbox"/> 未実施
移動円滑化整備ができなかった理由	<input type="checkbox"/> 歩道確保のための、道路断面構成の変更ができない <input type="checkbox"/> 縦断勾配の改善が土地形状上、不可 （ <input type="checkbox"/> 勾配の基準を満たすスロープを設置する場所がない） （ <input type="checkbox"/> エレベーターなどの段差解消施設の設置場所がない） <input type="checkbox"/> 整備には沿道建築物や地権者との調整が必要で、事業の長期化が予想される <input type="checkbox"/> 近年、整備が行われたばかりで事業優先順位が低い <input type="checkbox"/> 予算の確保ができなかった
長期での対応方針	<input type="checkbox"/> 歩道確保のため、車道幅員の縮小に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 歩道確保のため、一方通行化に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 沿道建築物の建替え時にセットバックや通路として開放の協力を要請する <input type="checkbox"/> 駅周辺の土地区画整理事業、市街地再開発事業、その他の市街地開発事業の気運の高まりに合わせて検討を進める
その他特記事項	一方通行規制の実施にあたっては、安全と円滑が保たれる道路形状と地域の合意形成が前提となり、総合的見地から公安委員会との協議が必要。

No.3-1	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
経路名称	新松戸駅前広場、1-504
経路の特徴	<p>【交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点であり、バス、タクシー、自家用車の往来が多い ・ また、歩行者、自転車交通量も多い <p>【バリアフリー化の概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成14年度に道路改良事業で駅前広場を含む一定の区域が整備され、基本的にバリアフリー対応となっている <p>【沿道施設の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場周辺には、飲食店、銀行等が立地している ・ バス停、タクシー乗り場、一般乗降所は分離している <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車対策として、駅前広場に面する歩道内に駐輪場が確保されている
<p>Map showing the location of the route 1-504 (highlighted in red hatching) near Shinagaya Station. The map includes labels for '新松戸駅前広場' (Shinagaya Station Front Plaza), '新松戸プラザ' (Shinagaya Plaza), and '新松戸駅' (Shinagaya Station). A legend at the bottom right indicates that the red hatched area represents '特定経路等' (Specific routes, etc.).</p>	

No.3-2	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		<p>⑧：新松戸駅前広場</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 放置自転車や店舗の商品などの陳列によって視覚障害者誘導用ブロックが有効に使えない場合がある。
改良(案) 整備 イメージ		<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般的な基準では、建物から 60cm 離せば良いこととなっているが、歩行空間に余裕のある場合においては、150cm 程度離すことで、放置自転車等があった場合にも影響を受けにくくする。
現 状		<p>⑨：市道 1-504</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誘導用ブロックが設置されていない。 ・ 案内サインがない。 ・ 荷捌き車両の一次駐車がが多い
改良(案) 整備 イメージ		<ul style="list-style-type: none"> ・ 新松戸駅、幸谷駅の乗り換え動線は、特定経路として誘導用ブロックを連続して整備する。 ・ 初めて訪れる人にも乗り換えが分かりやすいようにサインを設置する。 ・ 違法駐車については、公安委員会とともに対応方策を検討する必要がある。

No.3-3	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
チェック項目	移動円滑化に係わる整備現況
A：高さ（縦断勾配）	<input checked="" type="checkbox"/> 土地形状上の縦断勾配に問題なし <input type="checkbox"/> 坂、階段等の段差があり基準適合が困難
B：歩道幅員	<input checked="" type="checkbox"/> 現在、有効幅員が十分にある <input type="checkbox"/> 現在、基準に満たない有効幅員2m以下の歩道がある <input type="checkbox"/> 現在、歩道がない
C：歩車分離	<input checked="" type="checkbox"/> 分離済（縁石・車止め等による） <input type="checkbox"/> 未分離
D：歩道舗装	<input type="checkbox"/> 排水性、透水性舗装 <input checked="" type="checkbox"/> 平板ブロック、インターロッキング <input type="checkbox"/> 通常アスファルト舗装
E：交差点部の切り下げ	<input checked="" type="checkbox"/> 基準（2cm）で整備済 <input type="checkbox"/> 2cm以上の段差あり
F：車乗り入れ部	<input type="checkbox"/> 平坦性は確保されているが、幅員は基準に満たない <input type="checkbox"/> 横断勾配がきつい
G：枝道との交差部	<input checked="" type="checkbox"/> フラット、基準内勾配 <input type="checkbox"/> 波打ち形状
H：視覚障害者誘導用ブロック	<input checked="" type="checkbox"/> 経路全線整備済 <input type="checkbox"/> 交差点部整備済 <input checked="" type="checkbox"/> 未整備
I：その他	<input type="checkbox"/> （ ）
チェック（総括）	
事業実施の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 移動円滑化の基準を満たす経路として事業実施 <input type="checkbox"/> 一部、幅員等の基準を満たさないが、平坦性が確保され安全性の高い準特定経路として推奨ルートとして整備を実施 <input type="checkbox"/> 未実施
移動円滑化整備ができなかった理由	<input type="checkbox"/> 歩道確保のための、道路断面構成の変更ができない <input type="checkbox"/> 縦断勾配の改善が土地形状上、不可 （ <input type="checkbox"/> 勾配の基準を満たすスロープを設置する場所がない） （ <input type="checkbox"/> エレベーターなどの段差解消施設の設置場所がない） <input type="checkbox"/> 整備には沿道建築物や地権者との調整が必要で、事業の長期化が予想される <input type="checkbox"/> 近年、整備が行われたばかりで事業優先順位が低い <input type="checkbox"/> 予算の確保ができなかった
長期での対応方針	<input type="checkbox"/> 歩道確保のため、車道幅員の縮小に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 歩道確保のため、一方通行化に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 沿道建築物の建替え時にセットバックや通路として開放の協力を要請する <input type="checkbox"/> 駅周辺の土地区画整理事業、市街地再開発事業、その他の市街地開発事業の気運の高まりに合わせて検討を進める
その他特記事項	移動円滑化整備ができなかった理由、長期での対応方針なし

No.4-1	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
経路名称	主 2-7
経路の特徴	<p>【交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスルートである ・ 自転車、歩行者交通量が比較的多い <p>【バリアフリー化の概況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総武流山線の踏切部に解消しきれない段差を残すが、その他は基本的にバリアフリー化されている ・ JR のアンダー部は、スロープによって段差解消が図られている <p>【沿道施設の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ダイエー、流通経済大学、マンションなどの出入口に接する。施設の前は十分なセットバックにより歩道以上の歩行空間が存在する <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並木が大きく生育し、野鳥のふん公害が出ているため、実質的な歩行空間は、全歩道幅員よりも狭い

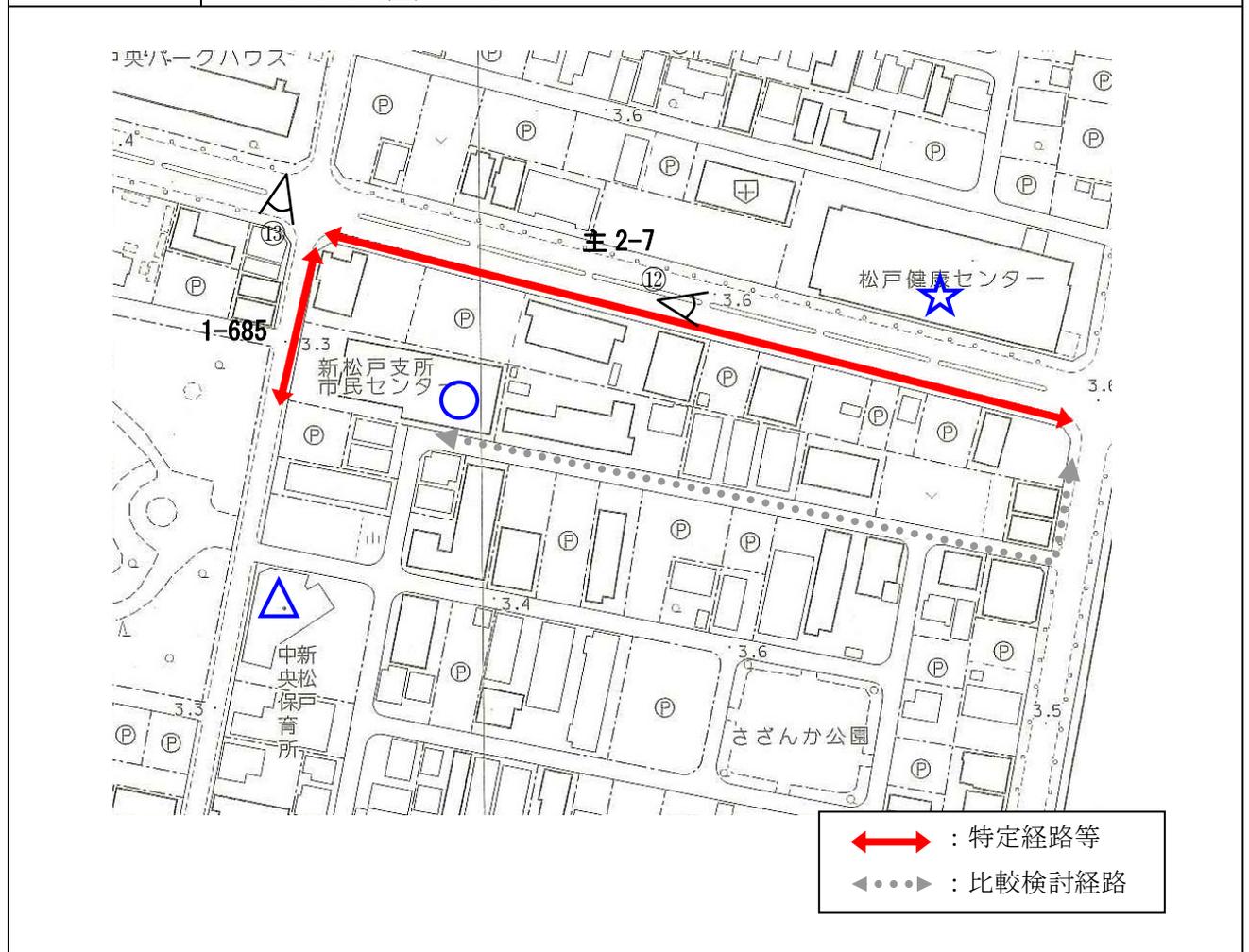


↔ : 特定経路等

No.4-2	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		⑩：主 2-7 ・ 誘導用ブロックが設置されていない ・ 学習塾などの前に一時駐輪が目立つ
改良（案） 整備 イメージ		・ 特定経路として、誘導用ブロックを連続して整備する ・ 駐輪に対する注意喚起のため、誘導用ブロック上に注意書きを明示する
現 状		⑪主 2-7 ・ バリアフリー化が図られている ・ バス停にベンチ、サイン等がない
改良（案） 整備 イメージ		(さらに利便性を向上させるための整備) ・ バス停にベンチを設置する。 ・ 乗り場を認識しやすいようにサインを設置する。 ※上記は、交通事業者との調整が必要。

No.4-3	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
チェック項目	移動円滑化に係わる整備現況
A：高さ（縦断勾配）	<input checked="" type="checkbox"/> 土地形状上の縦断勾配に問題なし <input type="checkbox"/> 坂、階段等の段差があり基準適合が困難
B：歩道幅員	<input checked="" type="checkbox"/> 現在、有効幅員が十分にある <input type="checkbox"/> 現在、基準に満たない有効幅員2m以下の歩道がある <input type="checkbox"/> 現在、歩道がない
C：歩車分離	<input checked="" type="checkbox"/> 分離済（縁石・車止め等による） <input type="checkbox"/> 未分離
D：歩道舗装	<input type="checkbox"/> 排水性、透水性舗装 <input checked="" type="checkbox"/> 平板ブロック、インターロッキング <input type="checkbox"/> 通常アスファルト舗装
E：交差点部の切り下げ	<input checked="" type="checkbox"/> 基準（2cm）で整備済 <input type="checkbox"/> 2cm以上の段差あり
F：車乗り入れ部	<input type="checkbox"/> 平坦性は確保されているが、幅員は基準に満たない <input type="checkbox"/> 横断勾配がきつい
G：枝道との交差部	<input checked="" type="checkbox"/> フラット、基準内勾配 <input type="checkbox"/> 波打ち形状
H：視覚障害者誘導用ブロック	<input checked="" type="checkbox"/> 経路全線整備済 <input checked="" type="checkbox"/> 交差点部整備済 <input type="checkbox"/> 未整備
I：その他	<input type="checkbox"/> （ ）
チェック（総括）	
事業実施の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 移動円滑化の基準を満たす経路として事業実施 <input type="checkbox"/> 一部、幅員等の基準を満たさないが、平坦性が確保され安全性の高い準特定経路として推奨ルートとして整備を実施 <input type="checkbox"/> 未実施
移動円滑化整備ができなかった理由	<input type="checkbox"/> 歩道確保のための、道路断面構成の変更ができない <input type="checkbox"/> 縦断勾配の改善が土地形状上、不可 （ <input type="checkbox"/> 勾配の基準を満たすスロープを設置する場所がない） （ <input type="checkbox"/> エレベーターなどの段差解消施設の設置場所がない） <input type="checkbox"/> 整備には沿道建築物や地権者との調整が必要で、事業の長期化が予想される <input type="checkbox"/> 近年、整備が行われたばかりで事業優先順位が低い <input type="checkbox"/> 予算の確保ができなかった
長期での対応方針	<input type="checkbox"/> 歩道確保のため、車道幅員の縮小に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 歩道確保のため、一方通行化に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 沿道建築物の建替え時にセットバックや通路として開放の協力を要請する <input type="checkbox"/> 駅周辺の土地区画整理事業、市街地再開発事業、その他の市街地開発事業の気運の高まりに合わせて検討を進める
その他特記事項	移動円滑化整備ができなかった理由、長期での対応方針なし

No.5-1	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
経路名称	主 2-7、1-685
経路の特徴	<p>【交通特性】</p> <ul style="list-style-type: none">・ バスルートである・ 自転車、歩行者交通量が比較的多い <p>【バリアフリー化の概況】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 一部、交差点部での待機スペースでの勾配がきついが、基本的に平坦で歩道幅員もあり、移動円滑化が図られている・ 誘導用ブロックについては、交差点部にのみ設置されている <p>【沿道施設の状況】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 小規模な店舗、駐車場等の出入口が存在する <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 並木が大きく生育し、根の成長により歩道に不陸を生じている <p>【比較検討の対象経路の概況】（図中、点線標記）</p> <ul style="list-style-type: none">・ 自動車交通は少ないが、歩道が設置されていない・ 構想ルートと比較して、移動経路として分かりづらく、移動円滑化を図る移動経路としては位置づけにくい



No.5-2	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）	
現 状		<p>⑫：主 2-7</p> <ul style="list-style-type: none">・ 歩道の有効幅員は 2.0m以上ある。・ 並木の成長により根が張り出し、歩道に不陸を生じている。・ 誘導用ブロックが設置されていない。
改良(案) 整備 イメージ		<ul style="list-style-type: none">・ 歩道舗装を打ち替え、平坦性を確保する。・ 誘導用ブロックを連続して設置する。
現 状		<p>⑬：1-685</p> <ul style="list-style-type: none">・ 歩道の有効幅員が 2.0m未満である。・ 誘導用ブロックが設置されていない。・ 照明柱等により歩道が部分的に狭隘となっている。
改良(案) 整備 イメージ		<ul style="list-style-type: none">・ 照明柱等の統合、移設によって歩行空間を可能な限り確保する。・ ガードパイプを撤去し、ブロックにより歩車を分離し、歩行空間を可能な限り確保する。・ 誘導用ブロックを設置する。

No.5-3	移動円滑化整備の検討及び対応方針について（検討履歴チェックシート）
チェック項目	移動円滑化に係わる整備現況
A：高さ（縦断勾配）	<input checked="" type="checkbox"/> 土地形状上の縦断勾配に問題なし <input type="checkbox"/> 坂、階段等の段差があり基準適合が困難
B：歩道幅員	<input checked="" type="checkbox"/> 現在、有効幅員が十分にある <input checked="" type="checkbox"/> 現在、基準に満たない有効幅員 2 m以下の歩道がある <input type="checkbox"/> 現在、歩道がない
C：歩車分離	<input checked="" type="checkbox"/> 分離済（縁石・車止め等による） <input type="checkbox"/> 未分離
D：歩道舗装	<input type="checkbox"/> 排水性、透水性舗装 <input type="checkbox"/> インターロッキング <input checked="" type="checkbox"/> 通常アスファルト舗装
E：交差点部の切り下げ	<input checked="" type="checkbox"/> 基準（2cm）で整備済 <input type="checkbox"/> 2cm以上の段差あり
F：車乗り入れ部	<input type="checkbox"/> 平坦性は確保されているが、幅員は基準に満たない <input type="checkbox"/> 横断勾配がきつい
G：枝道との交差点部	<input checked="" type="checkbox"/> フラット、基準内勾配 <input type="checkbox"/> 波打ち形状
H：視覚障害者誘導用ブロック	<input type="checkbox"/> 経路全線整備済 <input checked="" type="checkbox"/> 交差点部整備済 <input type="checkbox"/> 未整備
I：その他	<input type="checkbox"/> （ ）
チェック（総括）	
事業実施の状況	<input checked="" type="checkbox"/> 移動円滑化の基準を満たす経路として事業実施 <input type="checkbox"/> 一部、幅員等の基準を満たさないが、平坦性が確保され安全性の高い準特定経路として推奨ルートとして整備を実施 <input type="checkbox"/> 未実施
移動円滑化整備ができなかった理由	<input type="checkbox"/> 歩道確保のための、道路断面構成の変更ができない <input type="checkbox"/> 縦断勾配の改善が土地形状上、不可 （ <input type="checkbox"/> 勾配の基準を満たすスロープを設置する場所がない） （ <input type="checkbox"/> エレベーターなどの段差解消施設の設置場所がない） <input type="checkbox"/> 整備には沿道建築物や地権者との調整が必要で、事業の長期化が予想される <input type="checkbox"/> 近年、整備が行われたばかりで事業優先順位が低い <input type="checkbox"/> 予算の確保ができなかった
長期での対応方針	<input type="checkbox"/> 歩道確保のため、車道幅員の縮小に向けて継続的に検討、協議を進める <input type="checkbox"/> 歩道確保のため、一方通行化に向けて継続的に検討、協議を進める <input checked="" type="checkbox"/> 沿道建築物の建替え時にセットバックや通路として開放の協力を要請する <input type="checkbox"/> 駅周辺の土地区画整理事業、市街地再開発事業、その他の市街地開発事業の気運の高まりに合わせて検討を進める
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> 市道 1-685 については、車道縮小、沿道建物のセットバックいずれも不可能であり、歩道の有効幅員を確保できない。そのため、長期的に移動円滑化に取り組む課題とし、今回の整備対象としない。 交差点部の電柱、電灯柱によって歩道が狭あいとなっている課題については、各管理者と継続的に協議を進め、できるだけ早い段階で移設し、可能な限りの幅員を確保するものとする。