

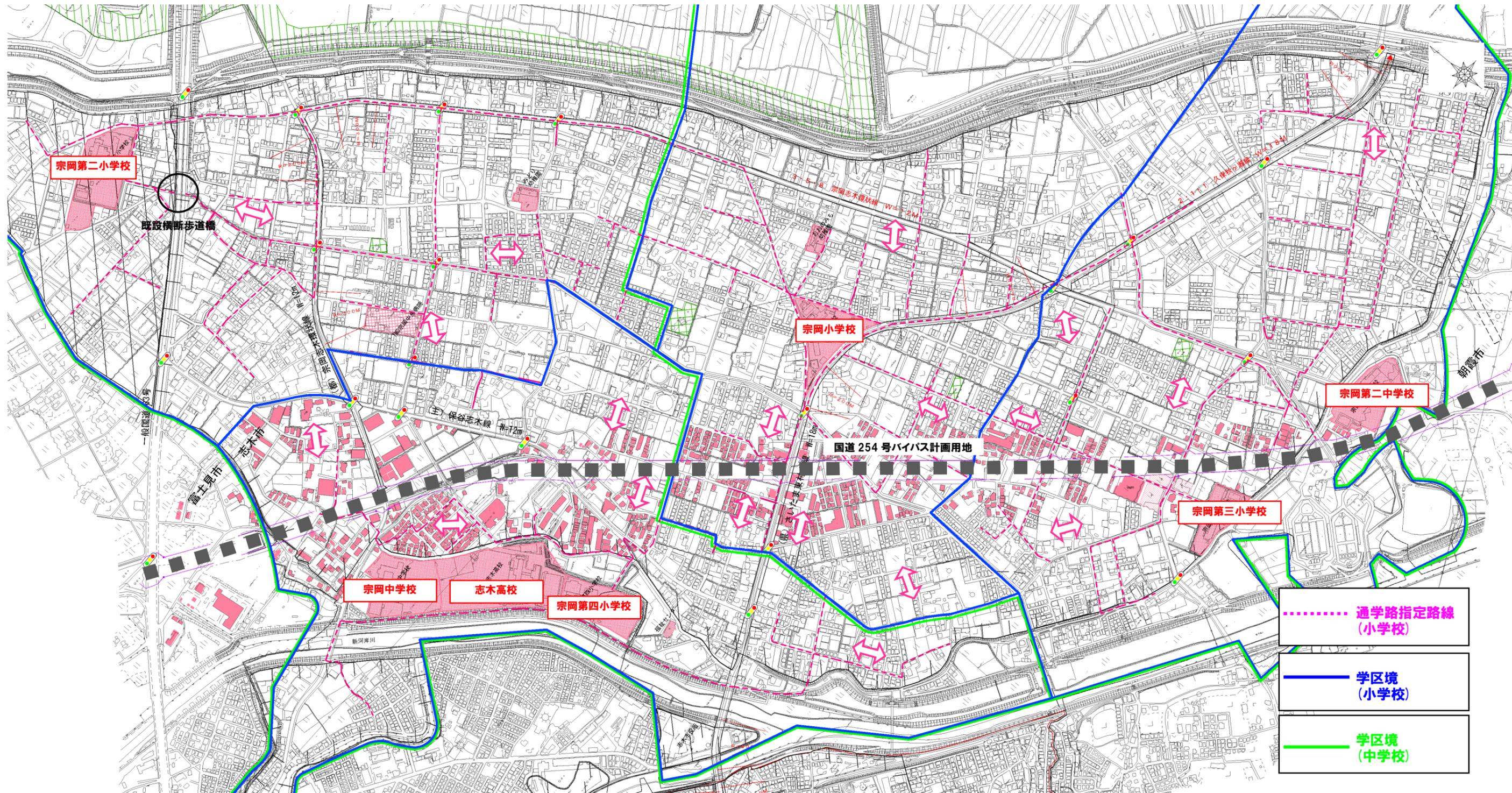
### 立体横断施設配置検討

#### 検討目的

国道 254 号 BP において立体横断施設が必要な箇所について検討した。  
本計画では、立体横断施設配置は児童の安全な通行を促進することを主目的として検討する。

#### 現況通学路、学区状況

現況の学区境と通学路指定状況は、下図の通りである。



### 立体横断施設配置検討

国道 254 号バイパスの整備によって既存学区に変更がないと仮定し、児童の通学動線の変更や、将来的な通学路の再編成を考慮して立体横断施設の配置検討を行った。提案箇所は下図の通り 5 地点である。

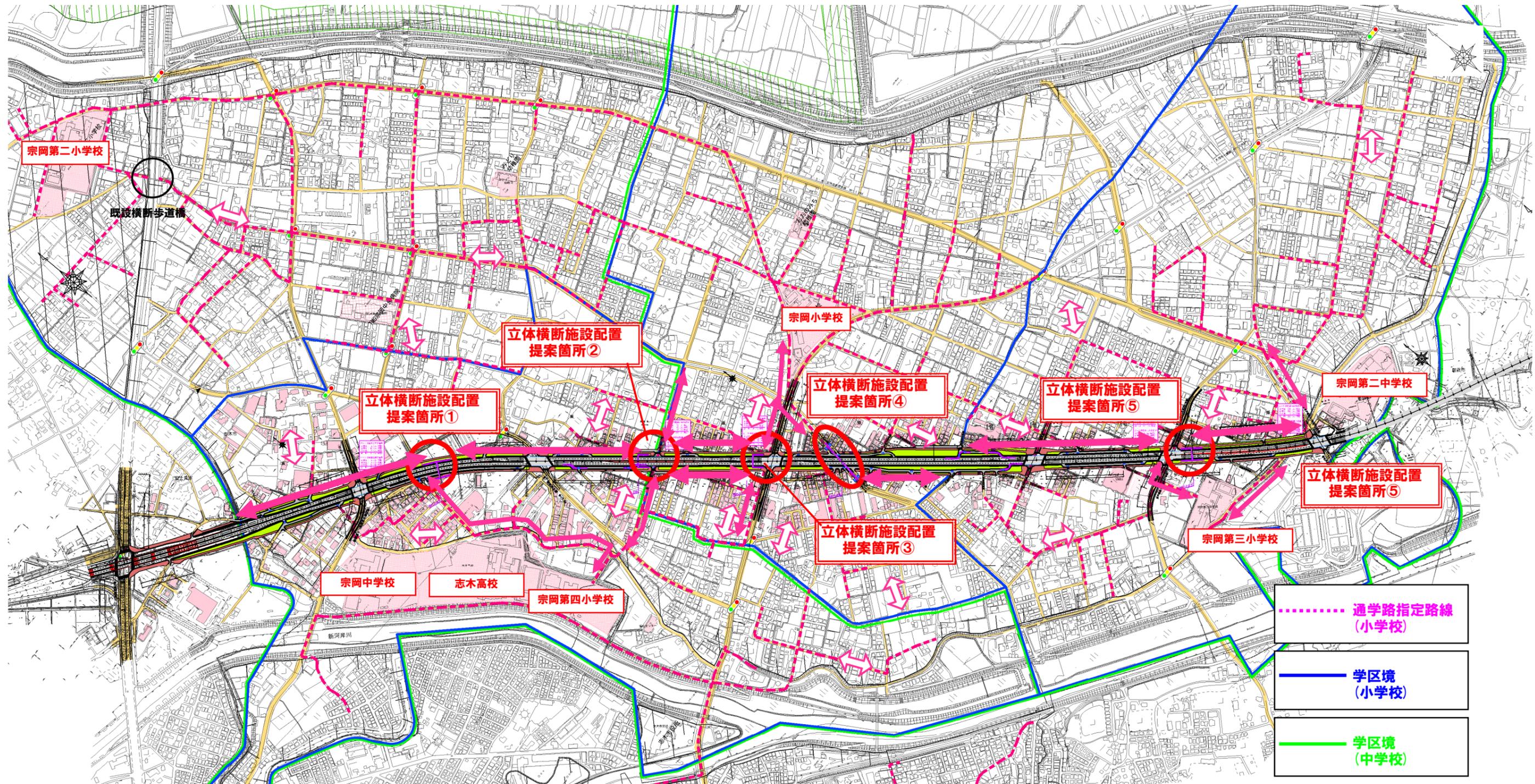
**提案箇所①：市道(歩行者専用)交差点(単路) ⇒ 宗岡第四小学校通学路として利用**

**提案箇所②：市道 2117 号線交差点(単路) ⇒ 宗岡第四小学校、宗岡小学校通学路として利用**

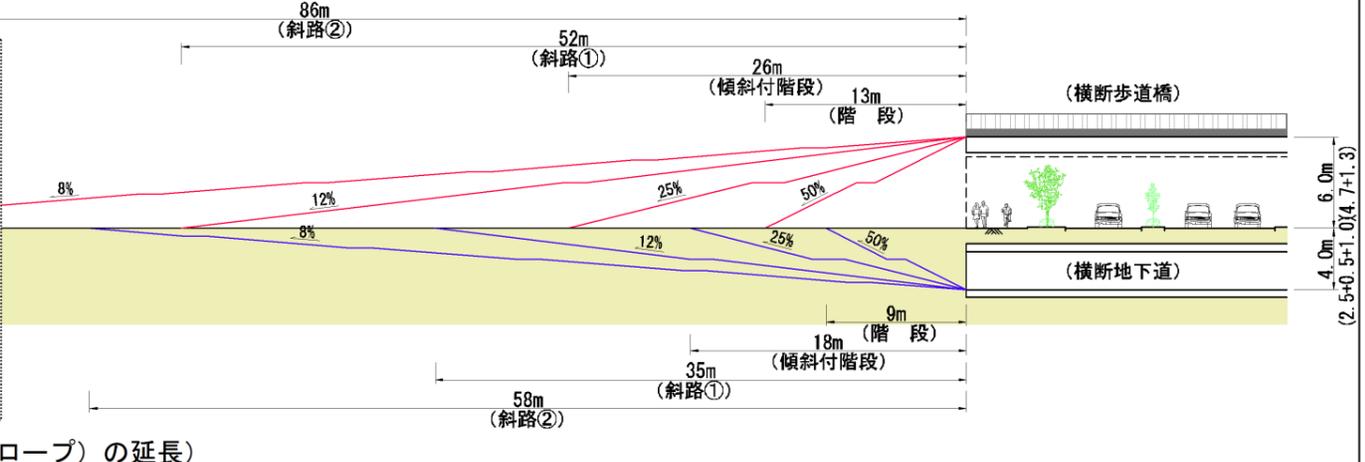
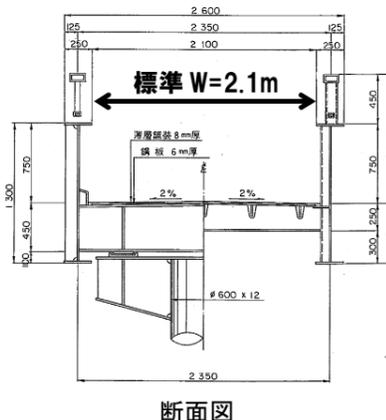
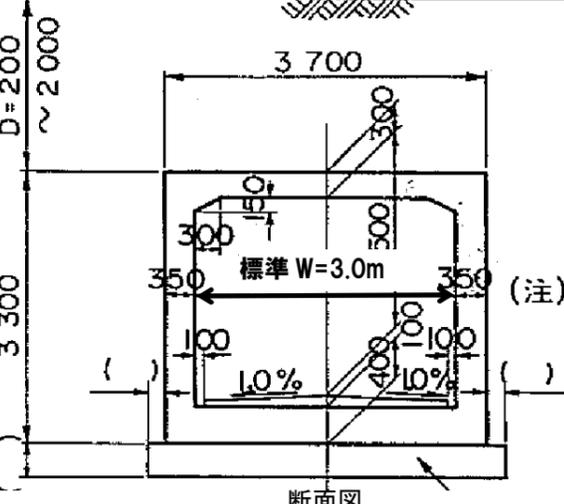
**提案箇所③：さいたま東村山線(交差点部) ⇒ 宗岡小学校通学路として利用**

**提案箇所④：せせらぎの小径交差点(単路) ⇒ 宗岡小学校通学路として利用**

**提案箇所⑤：宮戸橋通り交差点部(交差点) ⇒ 宗岡第三小学校通学路として利用**



# 国道 254 号バイパス 歩行者横断方法比較表 (参考例)

比較案	第 1 案：横断歩道橋案	第 2 案：横断地下道橋案
<p>設置イメージ図</p> 	<div data-bbox="727 283 1172 661"> <p><b>【昇降方式の勾配】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 階段：50% ( <math>\frac{1}{2}</math> )</li> <li>2. 斜路付き階段：25% ( <math>\frac{1}{4}</math> ) (自転車を押して昇れる勾配)</li> <li>3. 斜路①：12% ( <math>\frac{1}{8.3}</math> ) (車いすが補助者に押し上げてもらうことにより昇れる勾配)</li> <li>4. 斜路②：8% ( <math>\frac{1}{12.5}</math> ) (車いすが自力で昇れる勾配)</li> </ol> <p>(階段、斜路付き階段、斜路 (スロープ) の延長)</p> </div> <div data-bbox="1172 241 2537 703">  </div> <div data-bbox="1142 808 1528 1228">  <p>断面図</p> </div>	<div data-bbox="2329 724 2893 1228">  <p>断面図</p> </div>
<p>計画概要</p>	<p>国道の横断方法として、横断歩道橋を設置する案。</p>	<p>国道の横断方法として、横断地下道を設置する案。</p>
<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防犯面において第 2 案より優れる。</li> <li>・大雨洪水時でも浸水の心配がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昇降高さが小さく移動距離が短いため、利便性において第 1 案より優れる。</li> </ul>
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昇降高さが大きく移動距離が長いため、利便性において第 2 案より劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防犯面において第 1 案より劣る。(照明灯や防犯カメラの設置等の対策を行う必要がある。)</li> <li>・大雨洪水時に浸水の危険性がある。</li> </ul>
<p>評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に児童の通学路としての利用が想定されることから、防犯面により優れる横断歩道橋の設置を推奨する。</li> </ul>	

# 国道 254 号バイパス 歩行者横断方法比較表 (参考例)

比較案	第 1 案：横断歩道案	第 2 案：横断歩道、横断歩道橋 併設案	第 3 案：横断歩道橋案
設置イメージ図	<p>横断歩道 横断歩道 歩行者動線 平面図</p>	<p>横断歩道 横断歩道橋 歩行者動線 平面図</p> <p>縦断勾配25% 昇降約5m 縦断勾配25%</p> <p>車道 昇降イメージ</p> <p>昇降形式：斜路付階段 縦断勾配：I=25% 幅員：W=2.1m (斜路部 0.6m)</p>	<p>横断歩道橋 平面図 歩行者動線</p> <p>縦断勾配25% 昇降約5m 縦断勾配25%</p> <p>車道 昇降イメージ</p> <p>昇降形式：斜路付階段 縦断勾配：I=25% 幅員：W=2.1m (斜路部 0.6m)</p>
計画概要	国道の横断方法として、交差点部横断歩道のみ設置した案。	国道の横断方法として、横断歩道と横断歩道橋を併設した案。	国道の横断方法として、横断歩道橋のみ設置した案。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道を利用することで、スムーズに横断することができ、第 2・3 案と比べて歩行者の利便性に優れている。</li> <li>横断歩道橋を設置しないため、第 2・3 案と比べて、歩行者空間の有効活用や維持管理において優れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道と横断歩道橋を併設することから、横断方法の選択が可能。</li> <li>横断歩道橋を利用することにより、歩行者等が安全に国道を横断することができ、第 1 案と比べて安全性に優れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道橋の利用により児童等が安全に国道や従道路を横断することができ、第 1・2 案より安全性に優れている。</li> <li>横断歩道がないため、第 1・2 案よりと比べて自動車走行の円滑性に優れている。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>第 2・3 案と比べて歩行者等の安全性に劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道部建築限界により最低約 5m の昇降が必要なため、移動距離が長い。</li> <li>横断歩道橋が設置される場所には、横断歩道を設置することができないため、歩行者動線の迂回が大きくなることから、第 1 案より利便性に劣る。</li> <li>横断歩道橋を設置するため、歩行者空間の有効活用や維持管理において第 1 案より劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道部の建築限界により最低約 5m の昇降が必要なため、移動距離が長い。</li> <li>横断歩道橋が設置される場所には、横断歩道を設置することができないため、歩行者動線の迂回が大きくなることから、第 1・2 案より利便性に劣る。</li> <li>横断歩道橋を設置するため、歩行者空間の有効活用や維持管理において第 1 案より劣る。</li> </ul>

# 国道 254 号バイパス 横断歩道橋形式比較表（参考例）

比較案	第 1 案：斜路付き階段案	第 2 案：斜路案
設置イメージ図	<p style="text-align: center;">平面図 75.3 32.3</p> <p style="text-align: center;">車道 昇降イメージ</p> <p style="text-align: center;">昇降形式：斜路付階段、縦断勾配：I=25%、幅員：W=2.1m（斜路部 0.6m）</p>	<p style="text-align: center;">平面図 72.9+31.1+72.9=176.9m 31.1</p> <p style="text-align: center;">車道 昇降イメージ</p> <p style="text-align: center;">昇降形式：スロープ、縦断勾配：I=8%、 高低差 75cm につき踊り場 1.5m、幅員：W=2.1m（斜路部 0.6m）</p>
計画概要	横断歩道橋を斜路付き階段として計画した案。	横断歩道橋を斜路（スロープ）として計画した案。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道の横断に要する移動距離が第 2 案と比べ短く、利便性に優れている。</li> <li>・構造物の規模が小さいため、第 2 案と比べ施工性、維持管理面に優れる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スロープの縦断勾配が 8% と緩やかなため、車椅子の走行が可能となり、また、お年寄りの通行も第 1 案と比べ優れている。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・斜路付き階段で縦断勾配は 25% になるため、車椅子での走行が困難となる。また、お年寄りの通行については、第 2 案と比べ劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道の横断に要する移動距離が第 1 案と比べ長く（約 2.4 倍）、利便性に劣る。</li> <li>・構造物の規模が大きいため、第 2 案と比べ施工性、維持管理面に劣る。</li> </ul>