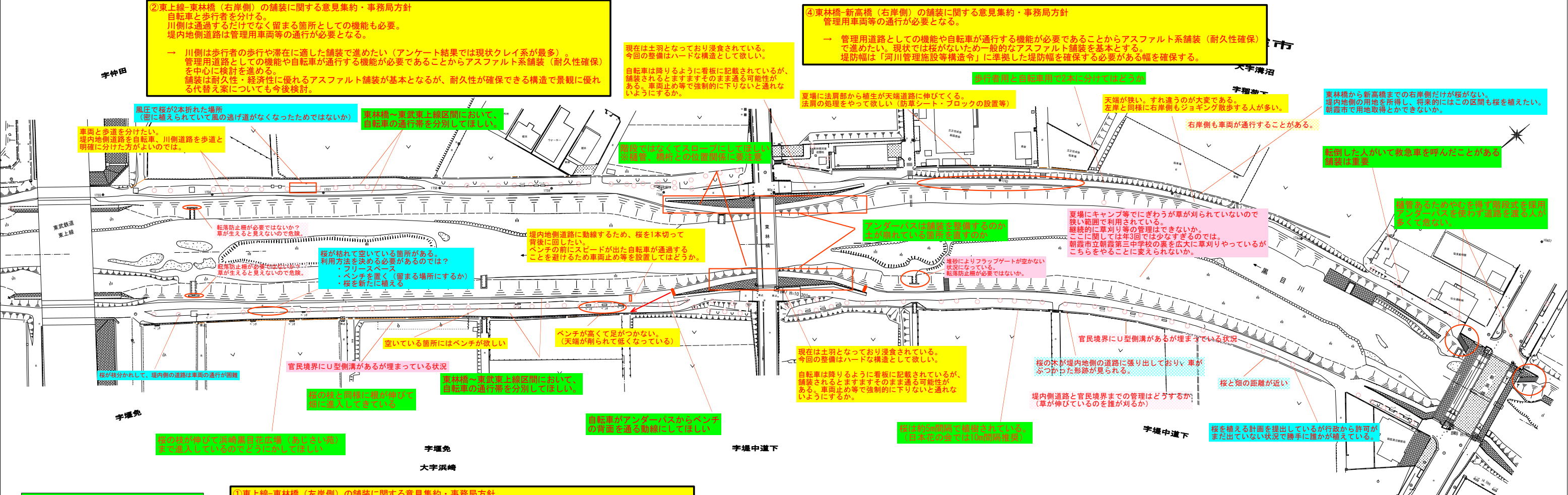


②東上線-東林橋（右岸側）の舗装に関する意見集約・事務局方針
自転車と歩行者を分ける。
川側は通過だけでなく留まる箇所としての機能も必要。
堤内地側道路は管理用車両等の通行が必要となる。

→ 川側は歩行者の歩行や滞在に適した舗装を進めたい（アンケート結果では現状クレイ系が最多）。
管理用道路としての機能や自転車が通行する機能が必要であることからアスファルト系舗装（耐久性確保）
を中心に検討を進める。
舗装は耐久性・経済性に優れたアスファルト舗装が基本となるが、耐久性が確保できる構造で景観に優れる
代替え案についても今後検討。

④東林橋-新高橋（右岸側）の舗装に関する意見集約・事務局方針
管理用車両等の通行が必要となる。

→ 管理用道路としての機能や自転車が通行する機能が必要であることからアスファルト系舗装（耐久性確保）
を進めたい。現状では桜がないため一般的なアスファルト舗装を基本とする。
堤防幅は「河川管理施設等構造令」に準拠した堤防幅を確保する必要がある幅を確保する。



5/20第1回意見交換会
舗装についての意見
・景観的に合わない色
・目の悪い方向に視線しやすい舗装
・歩道にならない歩きやすいもの
・景観、動物の移動性に配慮したもの

①東上線-東林橋（左岸側）の舗装に関する意見集約・事務局方針
自転車と歩行者を分ける。
川側は通過だけでなく留まる箇所としての機能も必要。
堤内地側道路は管理用車両等の通行が必要となる。

→ 川側は歩行者の歩行や滞在に適した舗装を進めたい（アンケート結果では現状クレイ系が最多）。
管理用道路としての機能や自転車が通行する機能が必要であることからアスファルト系舗装（耐久性確保）
を中心に検討を進める。
舗装は耐久性・経済性に優れたアスファルト舗装が基本となるが、耐久性が確保できる構造で景観に優れる
代替え案についても今後検討。

③東林橋-新高橋（左岸側）の舗装に関する意見集約・事務局方針
桜が植えられており優れた景観となっている。
管理用車両等の通行が必要となる。

→ 管理用道路としての機能や自転車が通行する機能が必要であることからアスファルト系舗装（耐久性確保）
を中心に検討を進める。
舗装は耐久性・経済性に優れたアスファルト舗装が基本となるが、耐久性が確保できる構造で景観に優れる
代替え案についても今後検討。

- 付箋色による凡例
- 5/20第1回意見交換会における主な意見
 - 6/13意見調整会議における主な意見：桜に関して
 - 6/13意見調整会議における主な意見：舗装に関して
 - 6/13意見調整会議における主な意見：その他、維持管理等