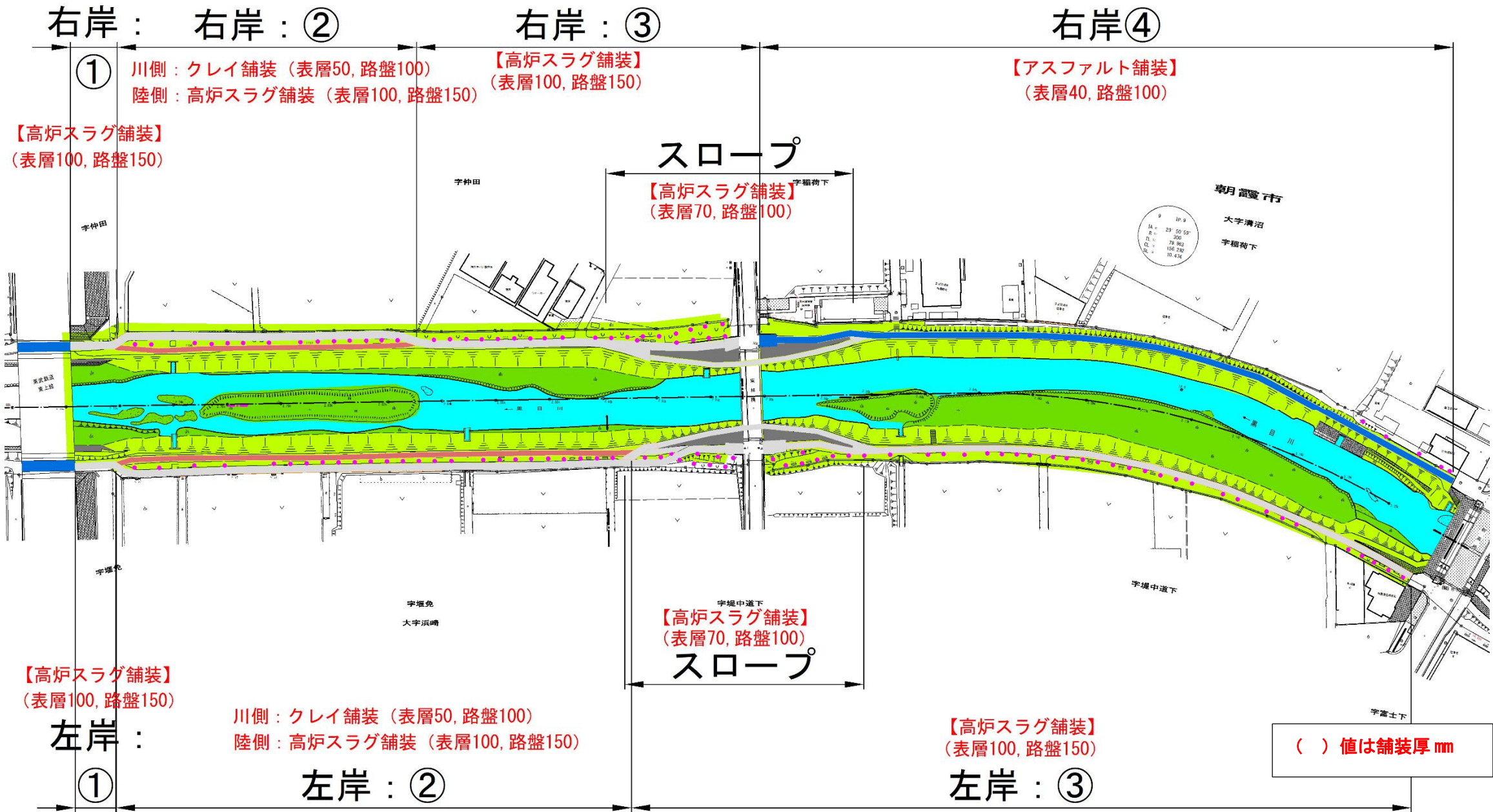


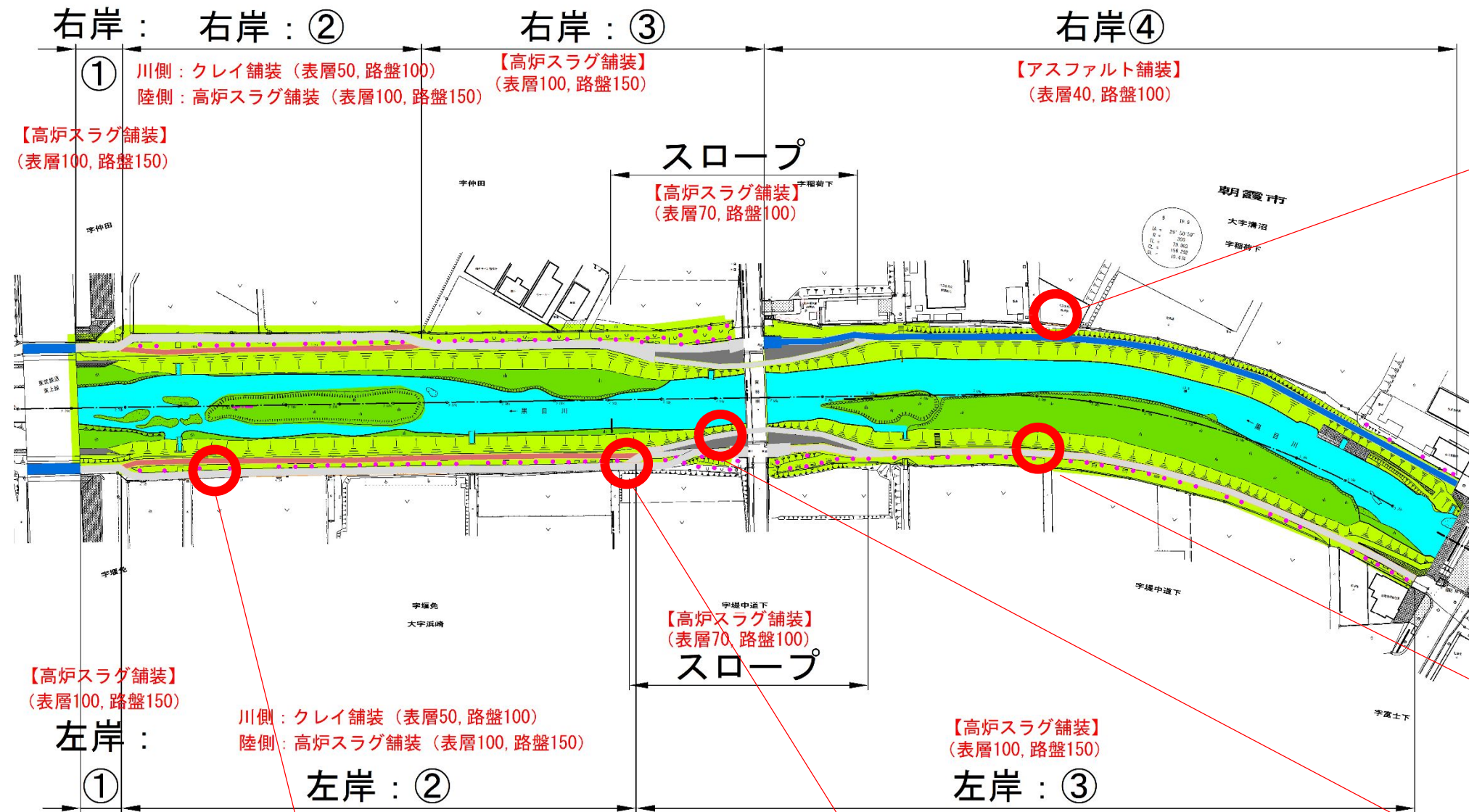
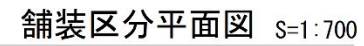
区 間	特 徴		舗装採用案
右岸①	東武東上線のボックスを抜けたところで特に景観等に配慮する必要性は低く、人が留まるような区間でもない。		舗装案：高炉スラグ舗装（桜堤の連続性と耐久性で決定）
右岸② 【桜 堤】	川側	川側の遊歩道は人が留まれてゆっくり過ごせる空間とする。	舗装案：土系（クレイ）舗装（現状に近い環境を保持でき、土としての景観と歩行性の高さ、耐久性から採用）【歩道用】
	陸側	陸側の管理用道路の機能を有する道路は、自転車や管理用車両を通すことを前提とする。	舗装案：高炉スラグ舗装（耐久性、透水性、保水性等の環境面に優れることから採用）
右岸③ 【桜 堤】	管理用道路と遊歩道を兼ねた道路としての機能が必要となる。管理用道路としての機能が必要となるため、車両が通過できる耐久性のある舗装が必要となる。		舗装案：高炉スラグ舗装（耐久性、透水性、保水性等の環境面に優れることから採用）
右岸④	主に管理用道路の機能が必要な道路である。ただし、堤防上を散歩、ジョギング、サイクリング等の利用者が多い。		舗 装 案：アスファルト舗装（歩行のしやすさ、耐久性、経済性から採用）

区 間	特 徴		舗装採用案
左岸①	東武東上線のボックスを抜けたところで特に景観等に配慮する必要性は低く、人が留まるような区間でもない。		舗装案：高炉スラグ舗装（桜堤の連続性と耐久性で決定）
左岸② 【桜 堤】	川側	川側の遊歩道は人が留まれてゆっくり過ごせる空間とする。	舗装案：土系（クレイ）舗装（現状に近い環境を保持でき、土としての景観と歩行性の高さ、耐久性から採用）【歩道用】
	陸側	陸側の管理用道路の機能を有する道路は、自転車や管理用車両を通すことを前提とする。	舗装案：高炉スラグ舗装（耐久性、透水性、保水性等の環境面に優れることから採用）
左岸③ 【桜 堤】	管理用道路と遊歩道を兼ねた道路としての機能が必要となる。管理用道路としての機能が必要となるため、車両が通過できる耐久性のある舗装が必要となる。		舗装案：高炉スラグ舗装（耐久性、透水性、保水性等の環境面に優れることから採用）

区 間	特 徴	舗装採用案
左岸 アンダーパス	管理用車両の通行はないが、現況の土羽の流出状況から耐久性が必要。	舗装案：高炉スラグ舗装（透水性、保水性等の環境面に優れることから採用）【歩道用】
右岸 アンダーパス	管理用車両の通行はないが、現況の土羽の流出状況から耐久性が必要。	舗装案：高炉スラグ舗装（透水性、保水性等の環境面に優れることから採用）【歩道用】



【舗装区分及び完成イメージ】



管理用道路
アスファルト舗装



管理用道路（桜堤）
高炉スラグ舗装



陸側：管理用道路（桜堤）
高炉スラグ舗装

川側：遊歩道
土系（クレイ）舗装



川側：遊歩道
土系（クレイ）舗装

アンダーパス
高炉スラグ舗装



アンダーパス
高炉スラグ舗装