

出津橋周辺の円滑な道路横断手法

これまでに検討した素案であり、新たに検討したものではありません

案1 横断歩道橋を利用して道路を横断



[概要]

- スロープにより、**車いすや自転車利用者也横断可能**。
- 冠水や渋滞の発生可能性が低く、**道路利用者や沿道利用への影響が少ない**。
- 車いすや自転車利用者はスロープで横断するため**現状よりも距離が長くなる**。

案2 道路を半地下構造にして道路上を直線的に横断



[概要]

- 歩行者と自転車利用者は、**現状と概ね変わらない直線的なルートで横断可能**。
- スロープが設置されていないため、**車いす利用者は前後の横断歩道へ迂回して横断する必要がある**。
- 車道が大雨時に冠水する可能性があり**、道路利用者への影響が大きい。

案4 元荒川に新設橋梁を設置し、河川横断箇所を増やす



[概要]

- 元荒川を渡る利用者が2橋に分散されるため、**歩道の混雑緩和が期待される**。
- 新設橋梁と道路との段差は比較的小さいため、**歩行者と自転車利用者は利用しやすい**。
- 車いす利用者は、新設の橋から直線的に横断できない**。
- 出津橋利用者は、**前後の横断歩道へ迂回して横断する必要がある**。
- 近接して2橋を架橋することは、**関係機関との協議に課題があり、実現は困難である**。

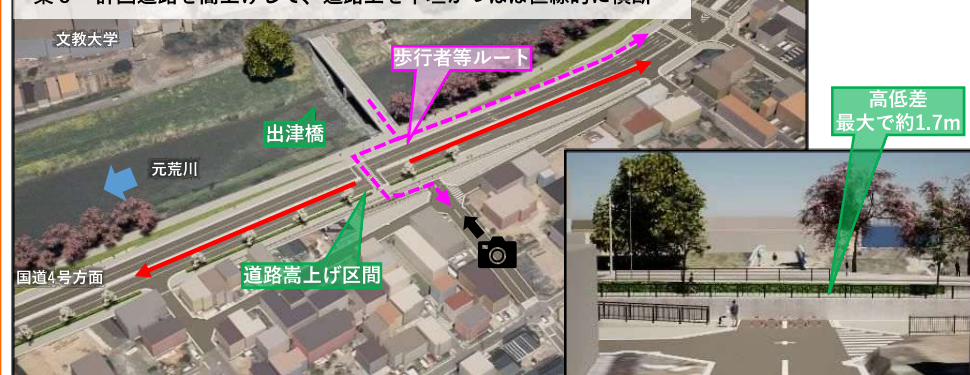
案5 案4のうち、下流の1橋のみ設置



[概要]

- 案4の課題を解消するために架橋位置を変更した案。
- 現在の出津橋よりも幅員を拡張できれば、**歩行者、自転車及び車いす利用者の通行は良好**となる。
- 隣接信号機との距離が150m以上となる位置に横断歩道を移動し、北越谷駅方面へ向かうルートを改善。
- 出津橋から直線的な横断はできない**。
- 出津橋の架橋位置を変更するにあたって、**関係機関との調整や地元との合意形成が必要となる**。

案6 計画道路を嵩上げて、道路上を平坦かつほぼ直線的に横断



[概要]

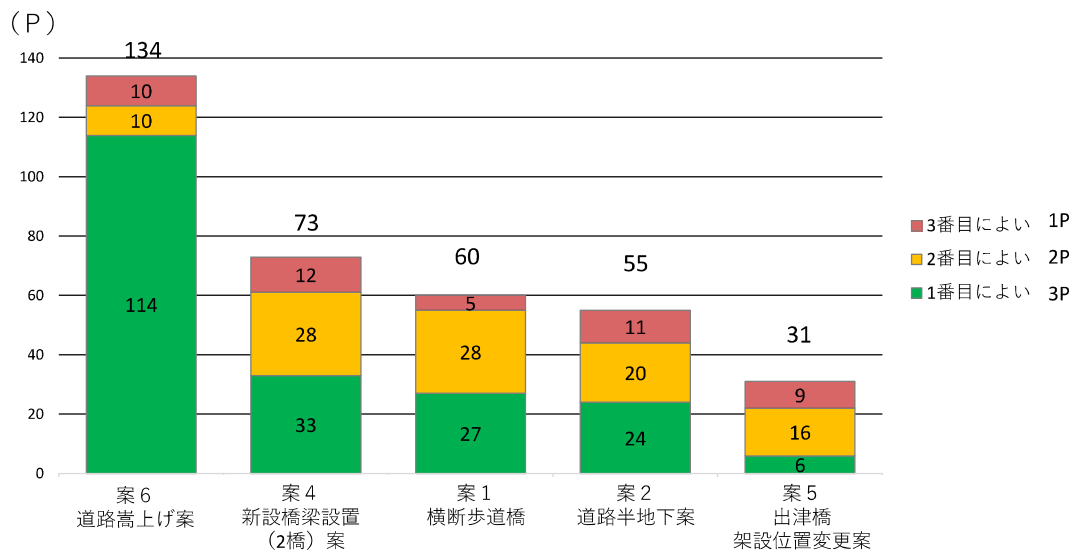
- 歩行者、自転車及び車いす利用者は、**出津橋から平坦かつほぼ直線的なルートで横断可能**
- 計画道路進行方向の勾配は緩やか**であるため、通行車両や歩行者等は高低差を感じにくい
- 計画道路と北越谷地区側で段差が生じるため、**スロープや階段による移動が必要となり、市道50408号線から車両の出入りはできない**(案1(横断歩道橋)と比較してスロープや階段の高低差は半分以下)

※表示している内容は検討案であり、実際には実施しない又は実施が困難なものも含まれている。なお、案3は交通安全上実施しないため、掲載していない。

道路嵩上げ案における騒音予測結果

出津橋周辺における円滑な道路横断手法に関するアンケート結果では、案6の投票ポイントが最も多かった。

第3回オープンハウス型説明会 アンケート結果（抜粋）



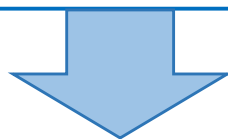
※アンケートに回答いただいた方だけの意見であり、参加者全員の意見が反映されているものではない。

(回答数 65件)

案6（道路嵩上げ案）への投票ポイントは多かったが、以下のような御意見をいただいた。

案6（道路嵩上げ案）に対する御意見の概要（抜粋）

- 第3回オープンハウス型説明会
 - ・ 嵩上げ案はよいと思うが、スロープの線形を直線かL字にした方が通行しやすい。
 - ・ 車イス、高齢者等交通弱者には勾配がきつく距離も長くなり厳しいため、改善を求める。
 - ・ 歩道橋もよいが、毎日利用することを考えると案6がよいと感じた。
 - ・ 他の案との比較（移動距離（時間）、維持費、人流の分散 等）をしてほしい。
- 第9回意見交換会
 - ・ スロープを直線的にすると着地点が東側に行き過ぎるため、途中で西側に折り返す箇所を追加してはどうか。
 - ・ 横断歩道から直線的かつ横断歩道と同程度の幅員とした階段を設けると良いと思う。



令和8年度検討内容

- ① 最も投票数の多かった案6（道路嵩上げ案）について、第9回意見交換会等の意見も踏まえ、より利便性等に配慮したスロープの形状及び階段の位置を検討した。
- ② 投票ポイント上位の対策素案について、比較検討を実施。

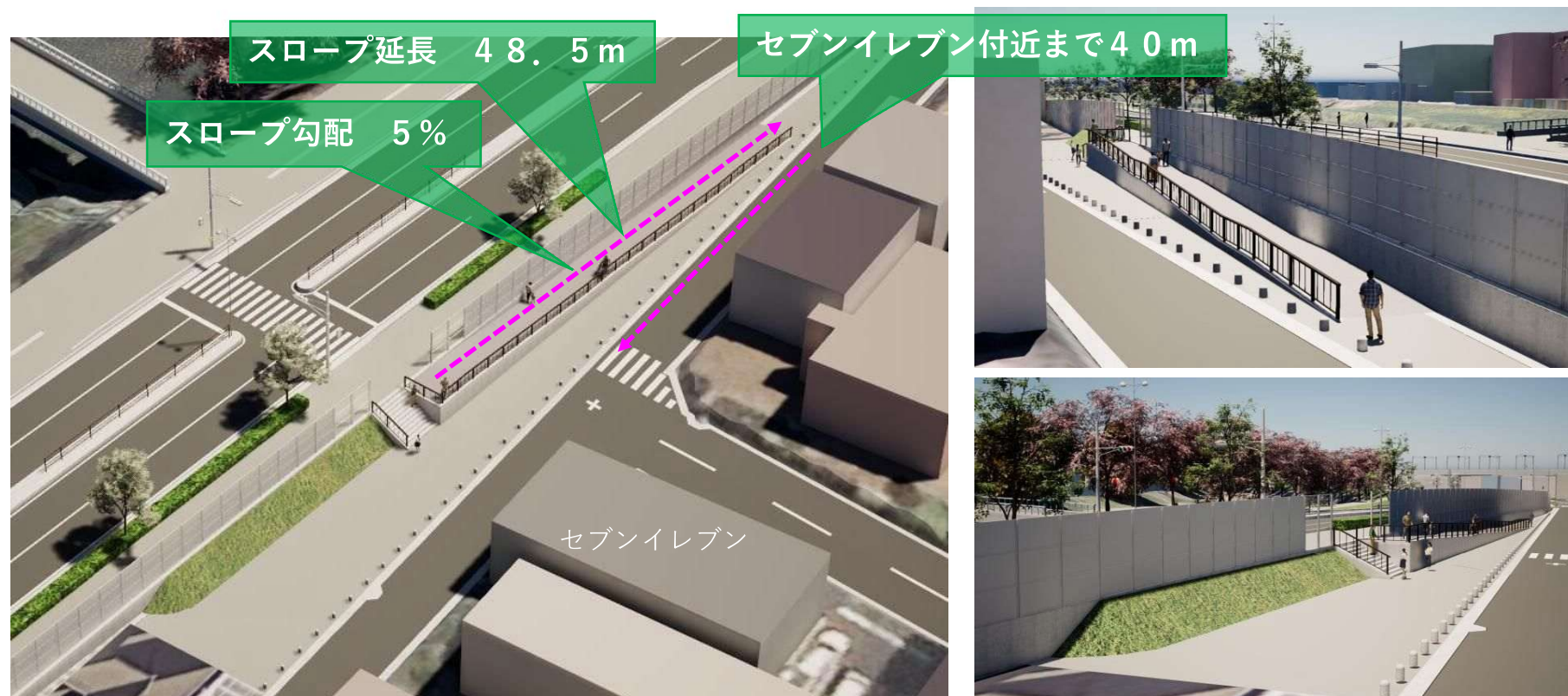
出津橋周辺の円滑な道路横断手法

検討結果①

案6-1（直線的なスロープ形状）

※仮に高さ3mの遮音壁を官民境界に設置した場合のイメージ

- ・ 階段利用時、横断歩道から**直線的に移動が可能**
- ・ スロープ及び階段の幅員は**3.5m**（前は2m）とし、**通行しやすさに配慮**
- ・ スロープに折り返しがないため、**ほかの検討素案よりも通行しやすい**
- ・ **スロープを利用してセブンイレブン方面に向かう場合、ほかのスロープ形状よりも距離が長い**
- ・ スロープの勾配は、**現状の出津橋に向かう勾配（約4%）よりもやや急**



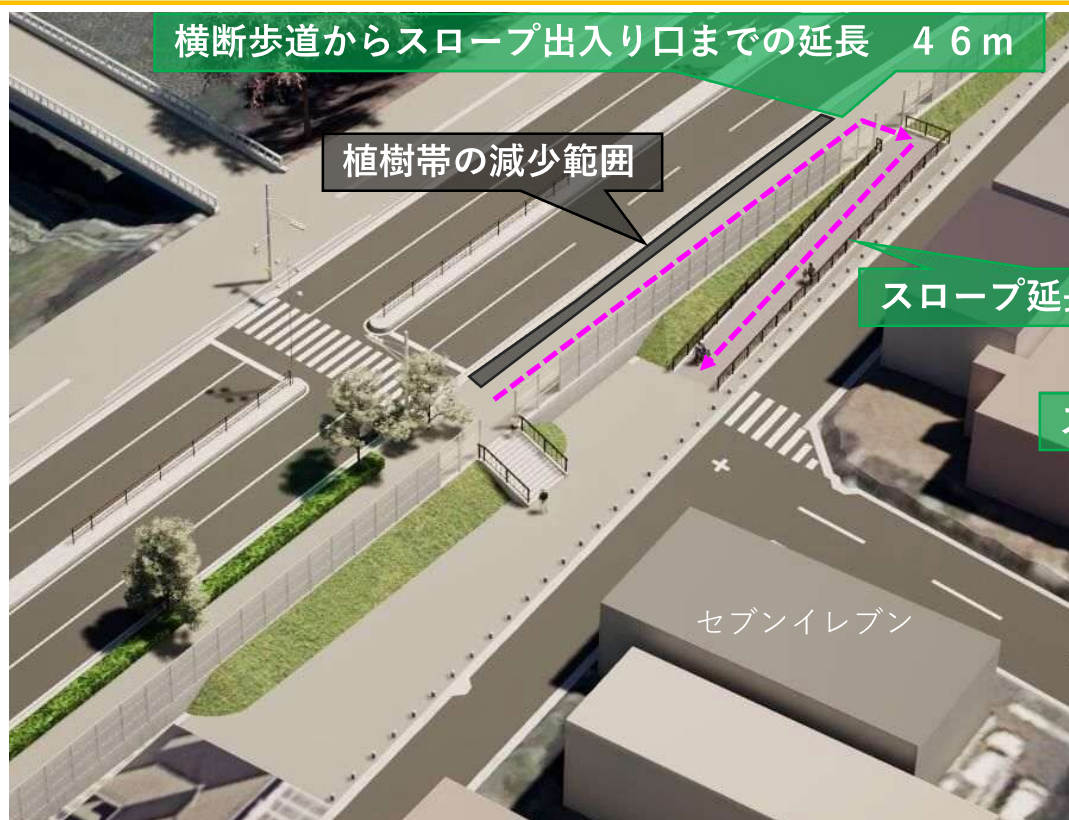
表示している内容は素案であり、確定していることではない

出津橋周辺の円滑な道路横断手法

案 6－2（直線的な形状かつ延長を短縮）

※仮に高さ 3 m の遮音壁を官民境界に設置した場合のイメージ

- 階段利用時、横断歩道から直線的に移動が可能
- スロープ及び階段の幅員は 3.5 m（前は 2 m）とし、通行しやすさに配慮
- 歩道をスロープとして活用することで、ほかの検討素案よりもスロープ単体の延長が短い
- スロープを利用してセブンイレブン方面に向かう場合、案 6－3 よりも距離が長い
- スロープの勾配は、現状の出津橋に向かう勾配（約 4 %）よりもやや急
- 計画道路南側歩道において、歩道利用者とスロープ利用者の錯綜を避けるため、ほかの検討素案よりも植樹帯の設置範囲が減少



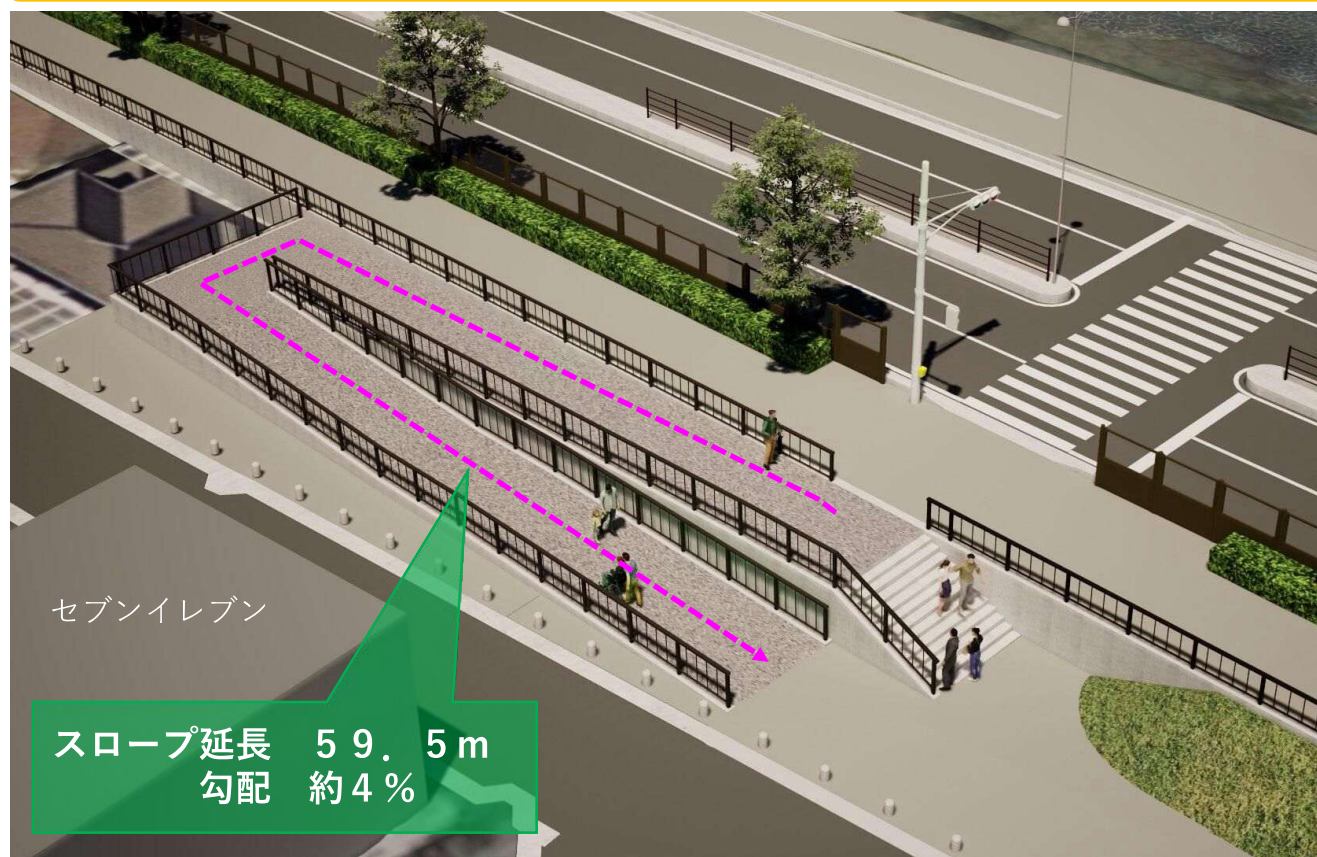
表示している内容は素案であり、確定していることではない

出津橋周辺の円滑な道路横断手法

案6-3（折り返しを1箇所設置）

※仮に高さ2mの遮音壁を歩車道境界に設置した場合のイメージ

- ・ 階段利用時、横断歩道から **ほぼ直線的に移動が可能**
- ・ スロープ及び階段の幅員は **3.5m**（前回**は2m**）とし、**通行しやすさに配慮**
- ・ スロープを利用してセブンイレブン方面に向かう場合、**ほかの検討素案よりも距離が短い**
- ・ スロープの勾配は、**現状の出津橋に向かう勾配と同程度**
- ・ 構造上、踊り場を広くすることが可能



表示している内容は素案であり、確定していることではない

出津橋周辺の円滑な道路横断手法

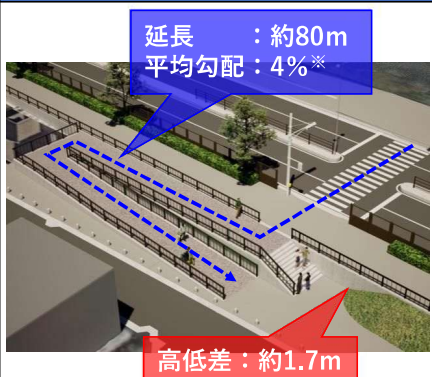
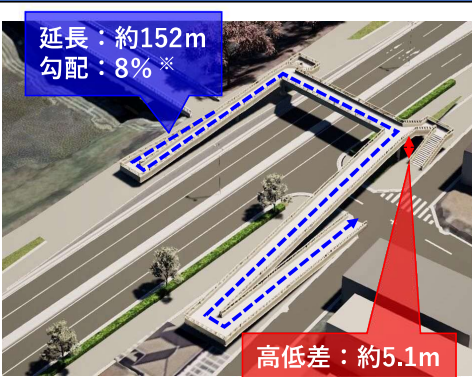
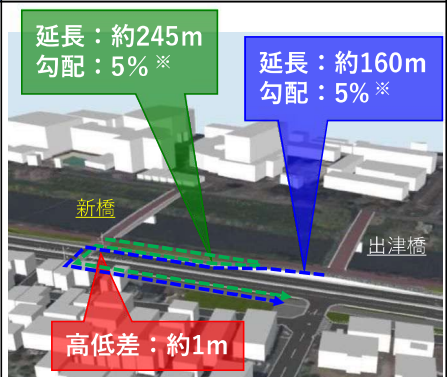
道路横断手法に関する検討結果②

- アンケート結果で上位だった案6と案1を中心に、複数の目線から比較を行った。
- なお、道路横断手法の検討において、出津橋は1橋を基本として考えているため、案4は参考比較とする。
- 比較結果等を踏まえて、対策案の選定をしていく。

分類		項目		案6(道路嵩上げ案)		案1(横断歩道橋案)		【参考】案4(新設橋梁設置(2橋)案)			
				イメージ図		イメージ図		イメージ図			
歩行者 自転車 車いす利用者 など	スロープを利用して浦和野田線を横断するの距離(勾配)	◎	約80m (平均約4%)	△	約152m (8%)	△	約160m (5%)	△	約245m (5%)	△	約90m
											浦和野田線と新橋の 高低差(最大約1m)
安全	浦和野田線走行車両との交錯	◎	あり (横断歩道)	◎	なし (歩行者等と車両の通行位置分離)	◎	あり (横断歩道)	◎	出津橋と新橋の2橋で横断	◎	出津橋と新橋の2橋で横断
環境 景観	住宅側(騒音・振動)・河川環境への影響	◎	住宅側：道路嵩上げにより他案と比較しやや有利 河川環境：影響なし(河川内に構造物は設置されない)	◎	住宅側：道路嵩上げ案と比較しやや不利 河川環境：影響なし(河川内に構造物は設置されない)	◎	住宅側：道路嵩上げ案と比較しやや不利 河川環境：影響なし(河川内に構造物は設置されない)	△	住宅側：道路嵩上げ案と比較しやや不利 河川環境：橋梁建設に伴う河川環境への影響あり	△	架設位置によっては影響あり
自動車	視認性	◎	進行方向の勾配は緩やかであり、比較的見通しが良い	◎	上り方面の市道接続部で歩道橋によって死角ができる	◎	遮るものがないので見通しが良い	◎	遮るものがないので見通しが良い	◎	平坦なため速度低下は発生しにくい

歩行者・自転車・車いす利用者など

	案6(道路嵩上げ案)		案1(横断歩道橋案)		【参考】案4(新設橋梁設置(2橋)案)			
					新橋		出津橋	
歩行距離 (スロープ)	◎	約80m※ ¹	△	約152m※ ¹	△	約245m	△	約160m
勾配	◎	平均約4%※ ²	△	8%※ ²	△	5%	△	5%

案6(道路嵩上げ案)	案1(横断歩道橋案)	【参考】案4(新設橋梁設置(2橋)案)
		

※：歩道やスロープの勾配はバリアフリー基準では5%以下（特例：8%）と規定

出津橋周辺の円滑な道路横断手法

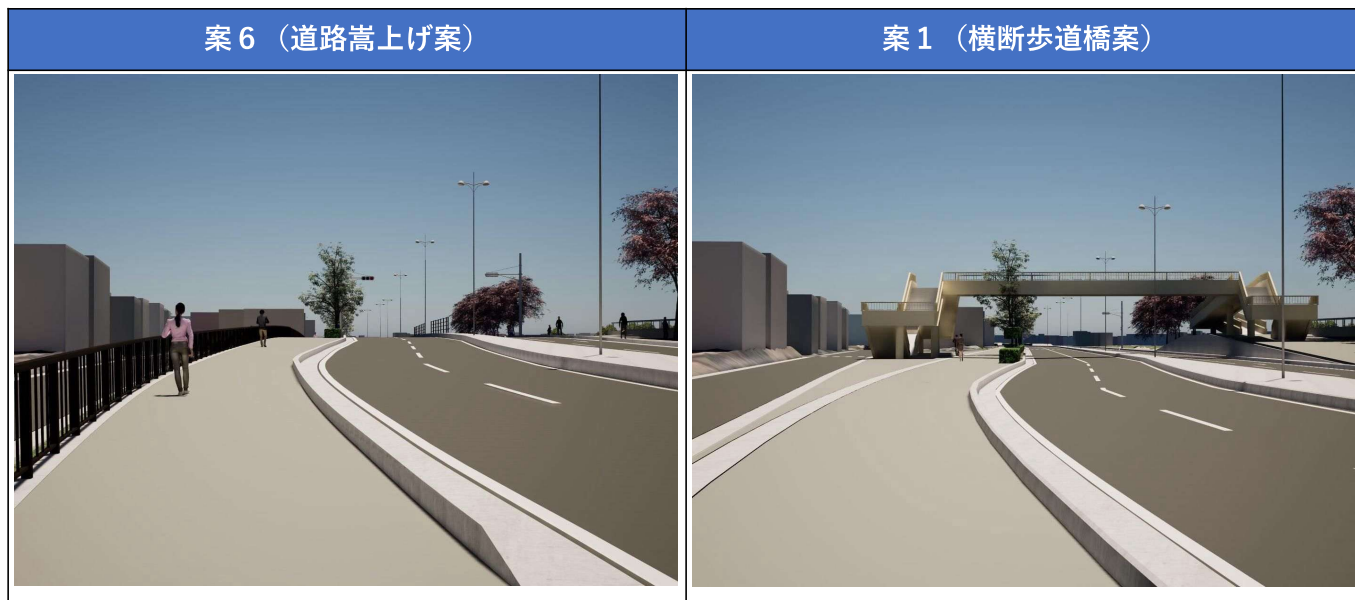
歩行者・自転車・車いす利用者など

	案 6（道路嵩上げ案）		案 1（横断歩道橋案）		【参考】案 4（新設橋梁設置（2 橋）案）			
					出津橋		新橋	
歩行距離（階段）	◎	約33m※1	△	約95m※1	△	約160m	△	約90m
高低差	○	浦和野田線と民地側の高低差（最大約1.7m）	△	浦和野田線と歩道橋の高低差（最大約5.1m）	○	浦和野田線と出津橋の高低差（最大約1.7m）	◎	浦和野田線と新橋の高低差（最大約1m）



自動車

	案 6（道路嵩上げ案）		案 1（横断歩道橋案）		【参考】案 4（新設橋梁設置（2 橋）案）	
視認性	○	進行方向の勾配は緩やかであり、比較の見通しが良い	△	上り方面の市道接続部で歩道橋によって死角ができる	◎	遮るものがないので見通しが良い
走行性	○	勾配が緩やかなため速度低下は軽微	◎	平坦なため速度低下は発生しにくい	◎	平坦なため速度低下は発生しにくい



※案 4 は案 1 と同じ道路構造のため、掲載は割愛する。