

3 - 5 整備プランの検討

これまでの検討をもとに、整備プランの案を検討します。整備プランの考え方として、北区間、南 区間では、3 - 4 (2) で検討した幅員構成を標準とします。

南 、 区間は幅員が広いので両側に歩道を設置し、車道幅員を相互通行の場合は5.5m、一方通行の場合は駐停車車両があっても、はしご車が通れることを前提に5mとしました。

A案 全線相互通行

北区間、南 区間では歩道は片側2.5mを標準とします。

B - 1案 全線一方通行

北区間、南 区間では歩道を片側に集約し、幅3.0mとします。

B - 2案 全線一方通行

北区間、南 区間では歩道を両側に設置します。歩道の幅は2.0m、1.5mとなります。

C - 1案 複合案

北区間は一方通行(B - 1案と同様)、南区間を相互通行とします。北区間の一方通行については北から南、南から北への2方向が考えられます。

C - 2案 複合案

北区間は一方通行(B - 2案と同様)、南区間を相互通行とします。北区間の一方通行についてはC - 1案同様に、北から南、南から北への2方向が考えられます。

A案 (1) 全線 相互通行 車道幅 5.5m

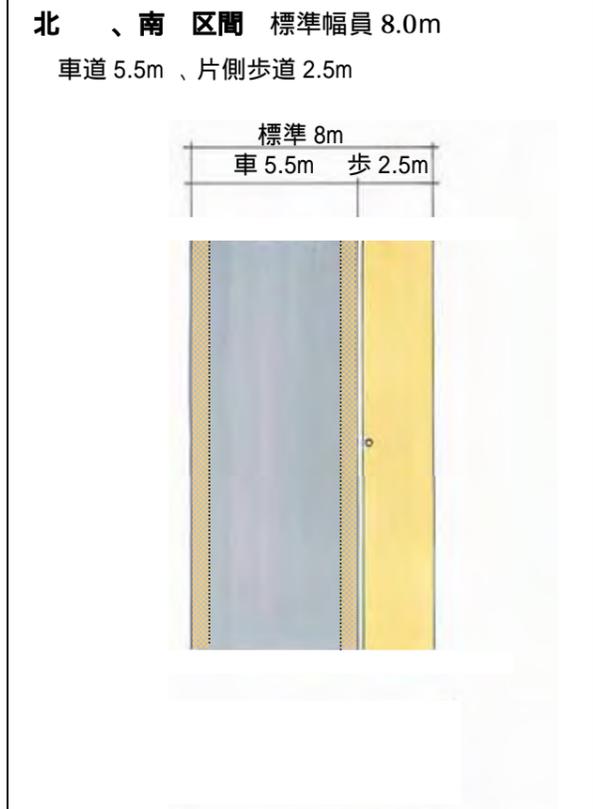
1:1000



特徴
 車道は、歩道幅員確保と車の速度低減のため、センターラインなしで標準幅員 5.5m。
 ・車道.....全区間相互通行 幅員 5.5m以上
 ・歩道.....北区間と南 区間は片側歩道
 南区間(南 区間除く)は両側歩道

歩道
 ・長所.....現状よりは歩道幅員は広がる。
 ・短所.....北区間及び南 区間について
 ・片側歩道となる。そのため、歩道のない側の宅地に不公平感が生じる。

車道
 ・長所.....生活道路として、現状どおりに利用できる。
 (ただし、現状より車道幅員が狭くなるため、走行速度は遅くなる。)
 緊急車の通行が可能である。
 ・短所.....(車の交通量は現状より少なくなるものの、) 一方通行案より、通過交通が多い。



北 現況 NO.1



北 相互通行・片側歩道 歩道/インターロッキング舗装、車道/アスファルト舗装案

北 区間
幅員 8.0m

北 区間
幅員 8.0m
一部法面含む 13.0m

A案(2) 全線 相互通行 車道幅 5.5m

1:1000



北 区間
幅員 8.0m
一部法面含む 13.0m

南 区間
幅員 8.0m

南 区間
幅員 10.0 ~ 11.2m

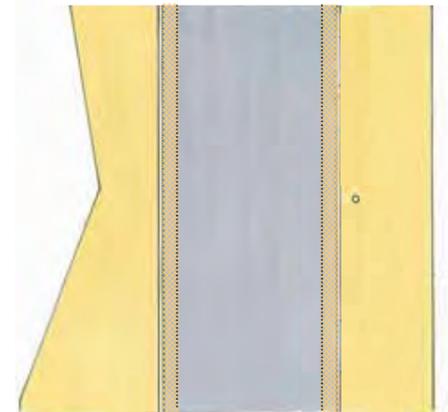
巾 10.0

巾 12.5

南 区間
幅員 12.5m

南 区間 車道 5.5m、両側歩道

総 10.0 ~ 12.5m
歩 1.5 ~ 4.0m 車 5.5m 歩 3.0m



南 現況 NO. 2



南 相互通行・両側歩道 歩道/インターロッキング舗装、車道/アスファルト舗装案