

つくばみらい市 歩道整備基本計画（案）

【パブリックコメント版】

平成26年1月

つくばみらい市 都市建設部 建設課

目 次

第 1 章 計画概要	1
1.1 計画の目的	1
1.2 対象範囲	1
第 2 章 つくばみらい市の歩道整備の考え方	2
2.1 歩道整備の必要性	2
2.2 整備優先度の考え方	18
2.3 整備方針	20
第 3 章 歩道整備基本計画	22
3.1 計画検討の流れ	22
3.2 対策メニュー	23
3.3 事業スケジュール	25
3.4 歩道整備基本計画（案）	25
3.5 全体概算工事費	46

第1章 計画概要

1.1 計画の目的

本計画は、子どもや高齢者等の立場から、歩行者が安全に移動できる道路の実現を目指し、歩道整備を効果的に進めることを目的として策定する。なお、本計画の歩道整備とは、道路構造令で定められる「歩道」（専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分）の設置に加え、「路側帯のカラー舗装や拡幅」「自動車交通の抑制」等も含めて「歩道整備」と表現した。

1.2 対象範囲

本計画の対象範囲は「茨城県つくばみらい市」全域とする。

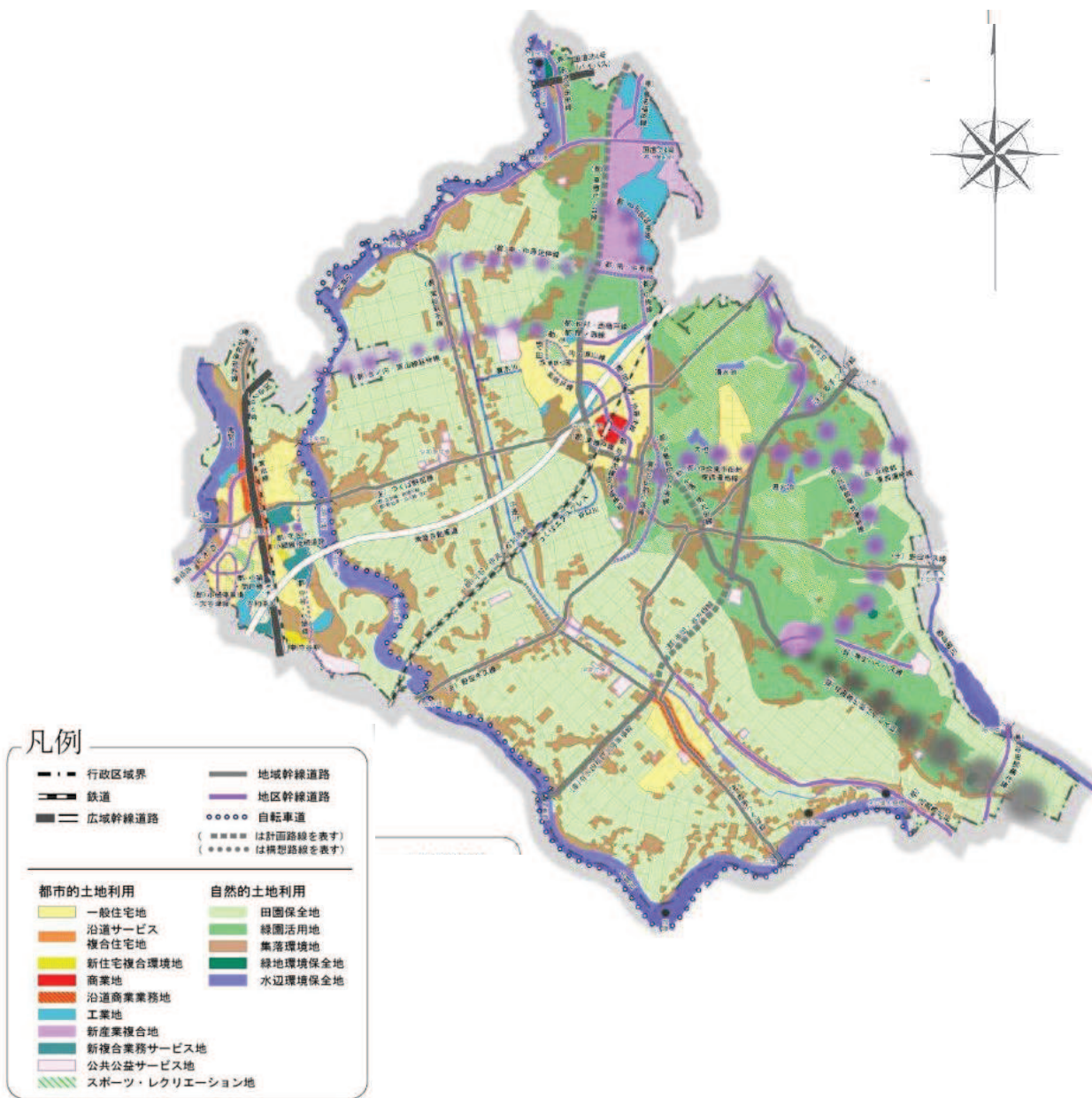


図 1 本計画の対象範囲

出典：つくばみらい市都市計画マスタープラン(平成 22 年 3 月)

第2章 つくばみらい市の歩道整備の考え方

2.1 歩道整備の必要性

2.1.1 必要性の視点

本市の歩道整備状況は、駅周辺の新市街地と既成市街地の格差が大きく、市道全体の歩道整備率（一級・二級市道合計）は約2割と低い。

2.1節では、歩道整備が必要な箇所として、以下の要素に着目し、その状況を整理した。

<歩道整備が必要な箇所>

1) 交通弱者の利用が多いと想定される区間

- ・ 通学ピーク時に歩行者交通量が増加すると考えられる、学校に近接する通学路

2) 多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所定な危険区間

- ・ 死傷事故発生箇所や、小中学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所
- ・ 自動車交通量の多い1級・2級市道等
- ・ 渡河部における自動車交通が集中する区間

3) 沿道利用者が多いと想定される区間

- ・ 沿道の人口が多い区間

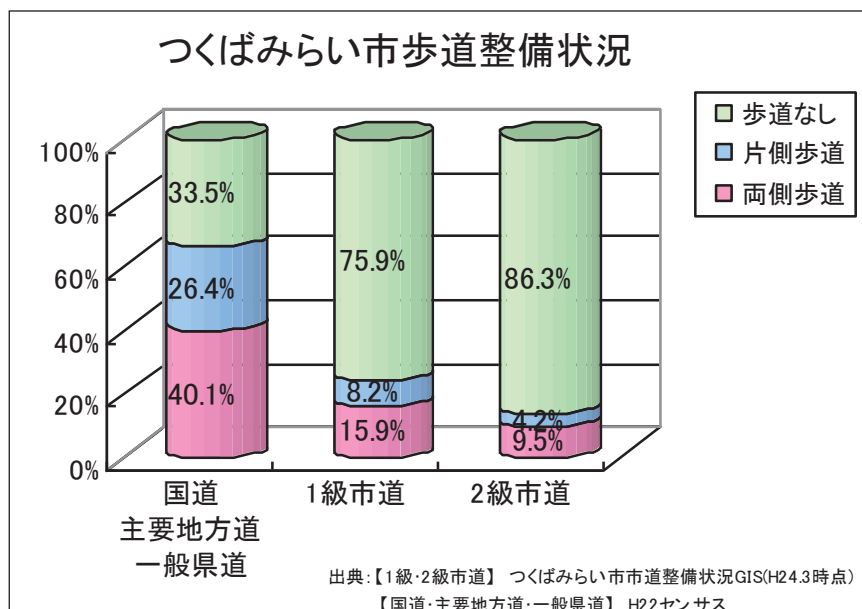


図 2 市内道路の歩道整備率

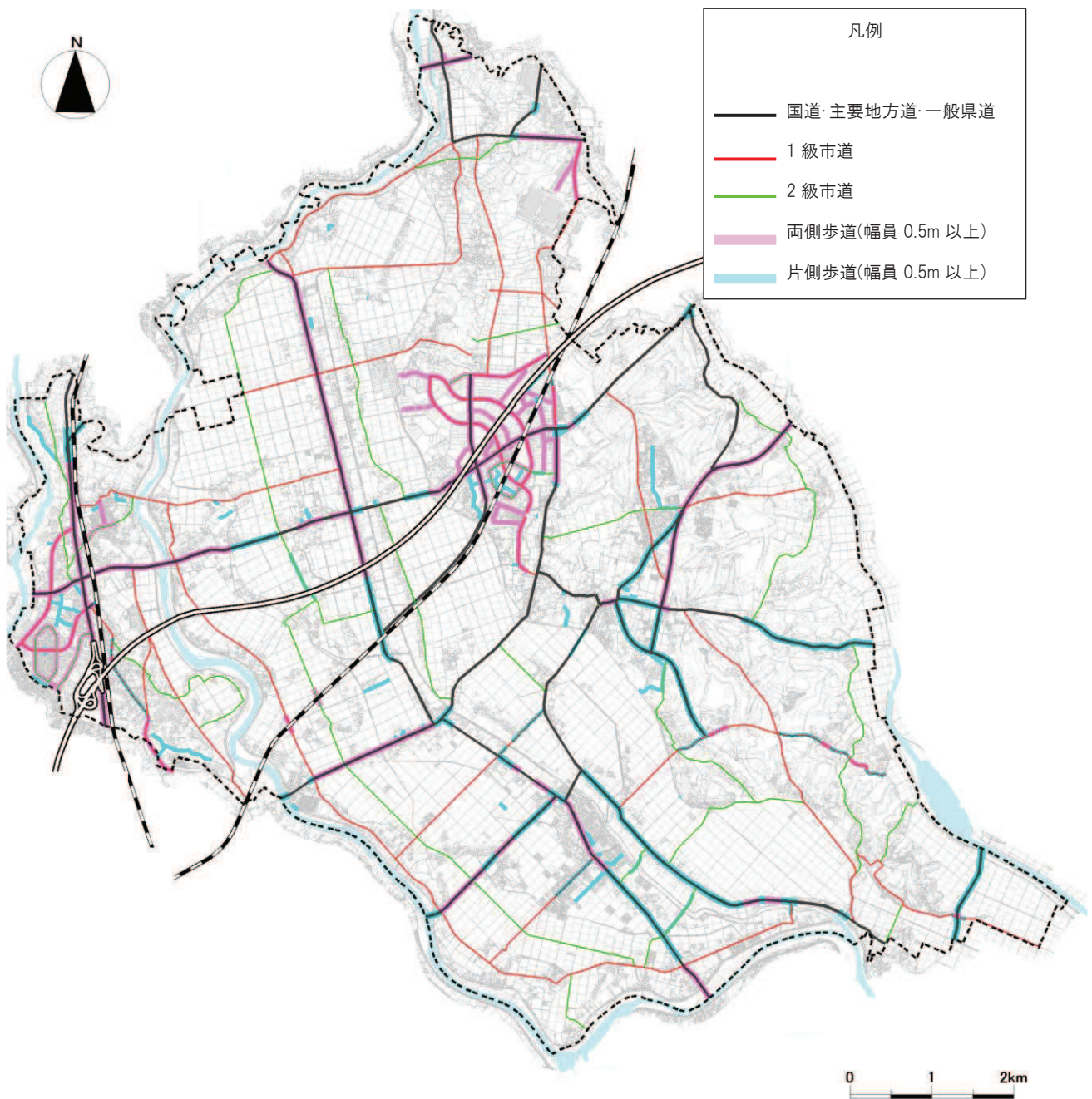


図 3 市内道路網の歩道整備状況

出典：【市道】つくばみらい市市道整備状況 GIS (H24.3 時点)

【国道・主要地方道・一般県道】H22 道路交通センサス

2.1.2 交通弱者の利用が多いと想定される区間

(1) 小学校通学路

つくばみらい市内には10校の小学校が存在する。通学路は、市道を通行する箇所が多いが、中には交通量の多い県道以上の一般道を通行しているルートもある。

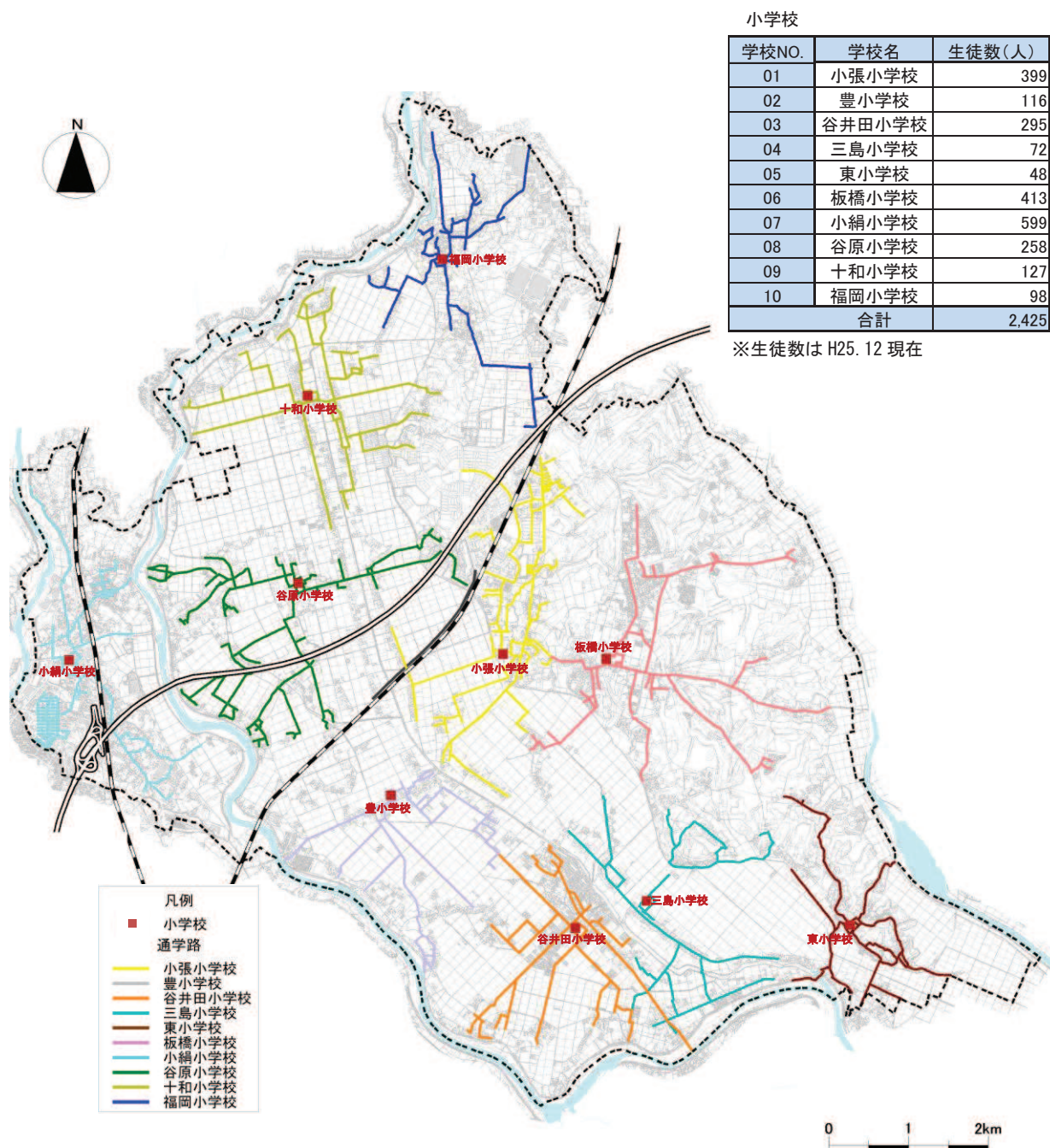
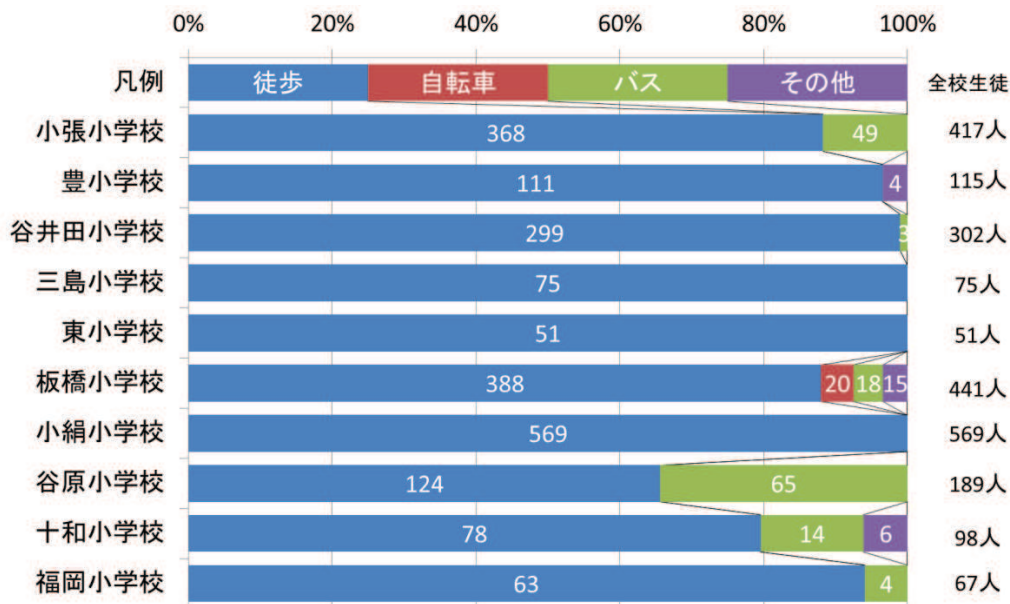


図 4 市内の小学校と通学路

<アンケート結果>

①小学校の通学手段

小学生は、徒歩による通学を基本としている。

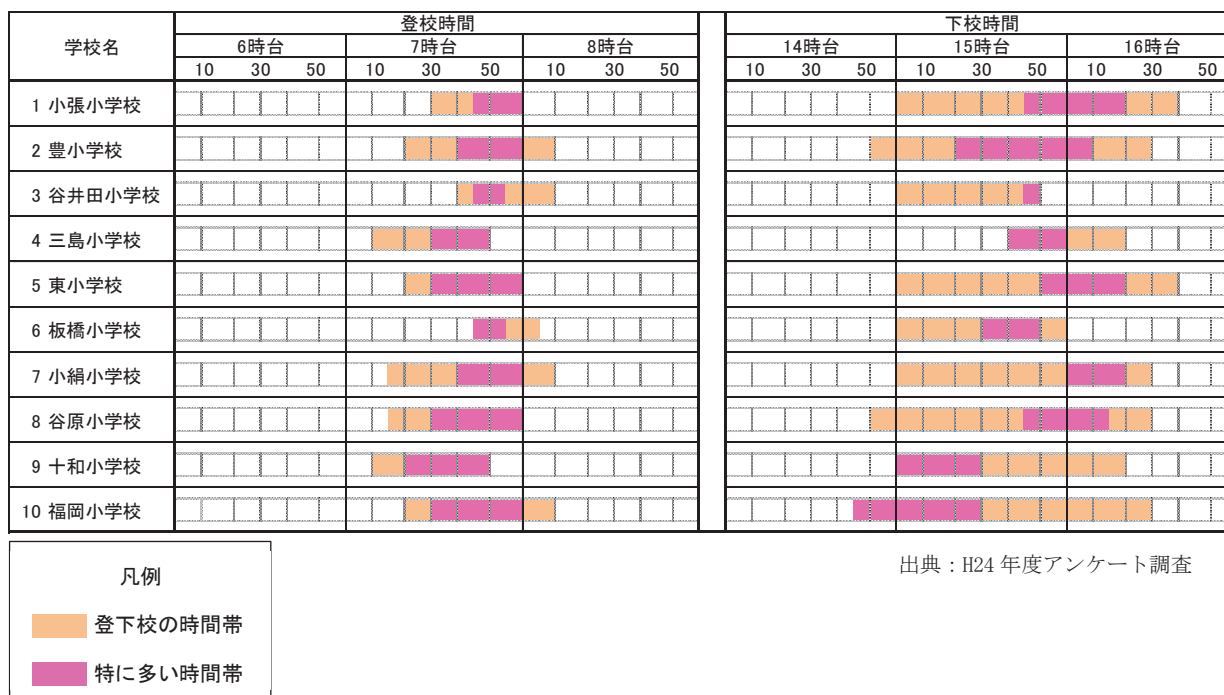


出典：H24 年度アンケート調査

図 5 小学校の通学手段の割合

②小学校の通学時間帯

主な通学時間帯は、登校時間が 7:00～8:15（7:30～8:00 が特に多い）、下校時間が 15:00～16:30 である。



出典：H24 年度アンケート調査

図 6 小学校の通学時間帯

(2) 中学校通学路

つくばみらい市内には4校の中学校が存在する。通学路の範囲は、小学校よりも広く、5km以上かけて通学している生徒もいる。

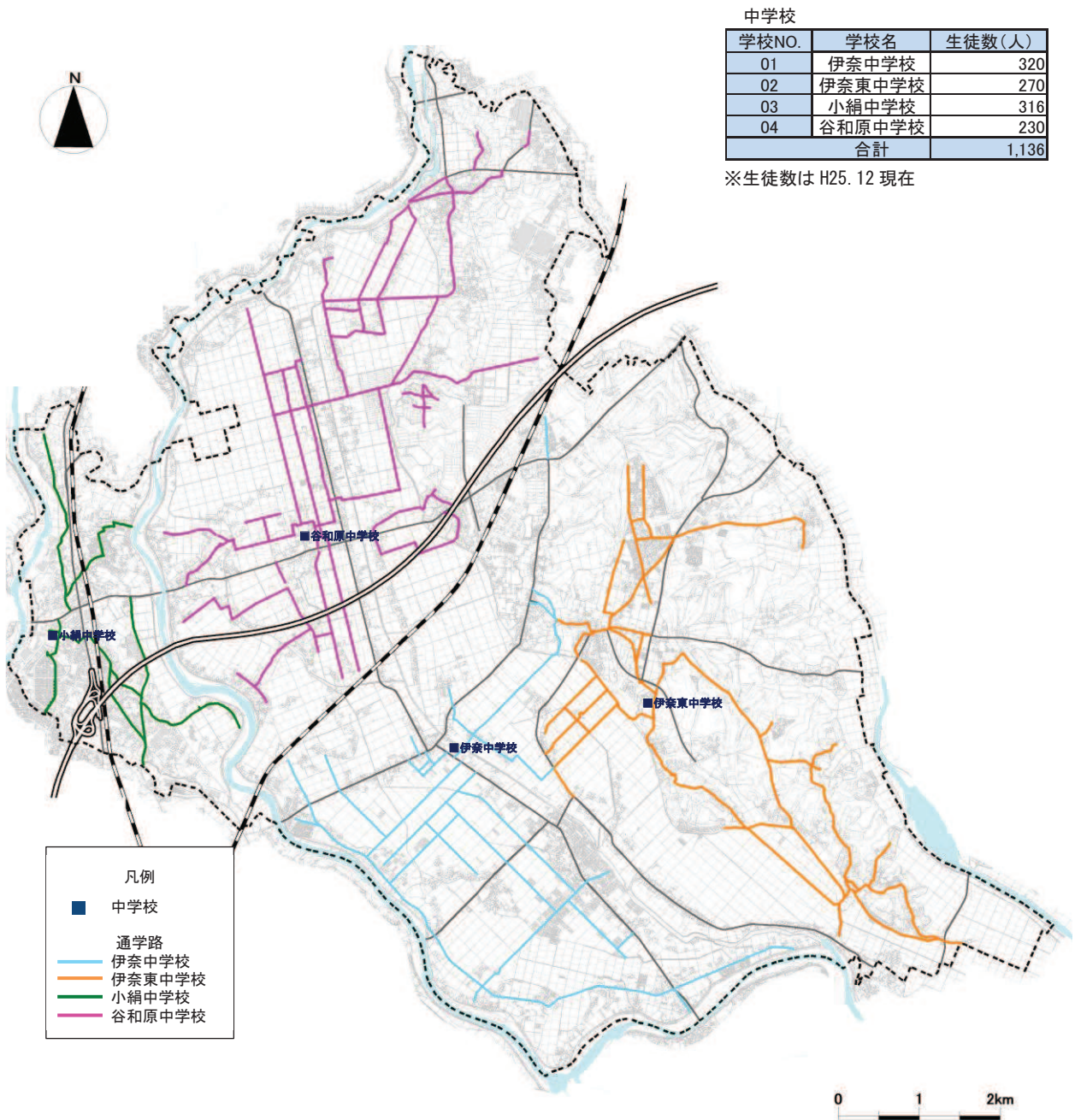
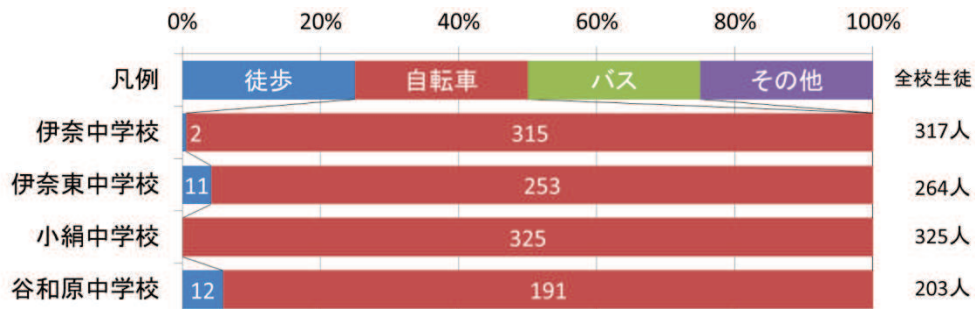


図 7 市内の中学校と通学路

<アンケート結果>

①中学校の通学手段

中学生は、自転車による通学を基本としている。

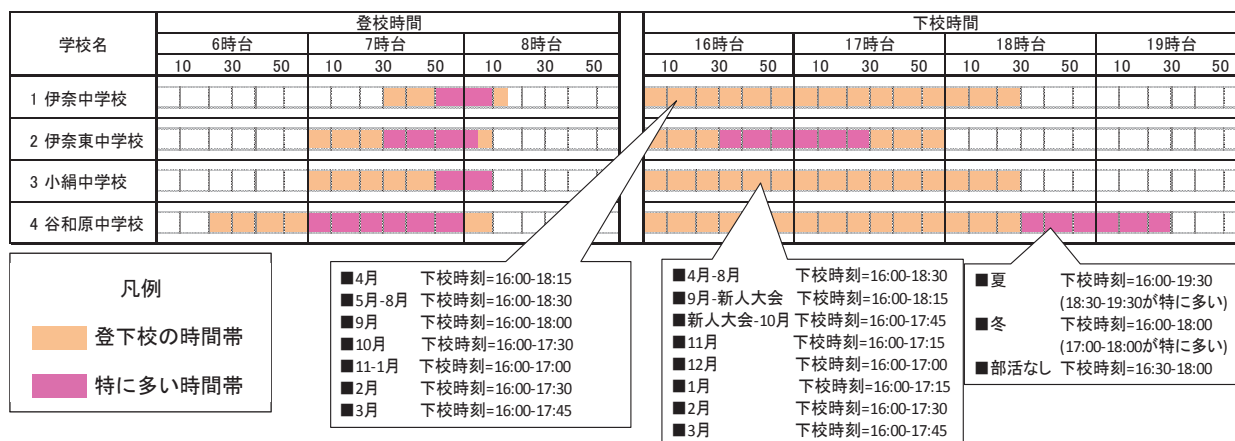


出典：H24 年度アンケート調査

図 8 中学校の通学手段の割合

②中学校の通学時間帯

主な通学時間帯は、登校時間が 7:00～8:15（7:30～8:15 が特に多い）、下校時間が 16:00～19:30 である。



出典：H24 年度アンケート調査

図 9 小学校の通学時間帯

2.1.3 多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所的な危険区間

(1) 死傷事故の発生箇所

市内の一般道路においてH23.12～H25.5に発生した死傷事故の発生状況を整理した。

- ◆国道や県道、及び1級・2級市道といった自動車交通量の多い路線において多くの死傷事故が発生している。【図 10】
- ◆一般道路で発生した死傷事故（262件）のうち、100件（約4割）が市道で発生している。また市道で発生した死傷事故（100件）のうち、約8割（76件）は「歩道なし」区間で発生している。【図 11】
- ◆市道の「歩道なし」区間で発生した死傷事故（76件）のうち、89%（68件）は「車両相互事故」であり、「人対車両事故」（7件）は9%を占める。【図 12】
- ◆市道の「歩道なし」区間で発生した死傷事故（76件）のうち、約6割（47件）は通学路において発生している。【図 13】

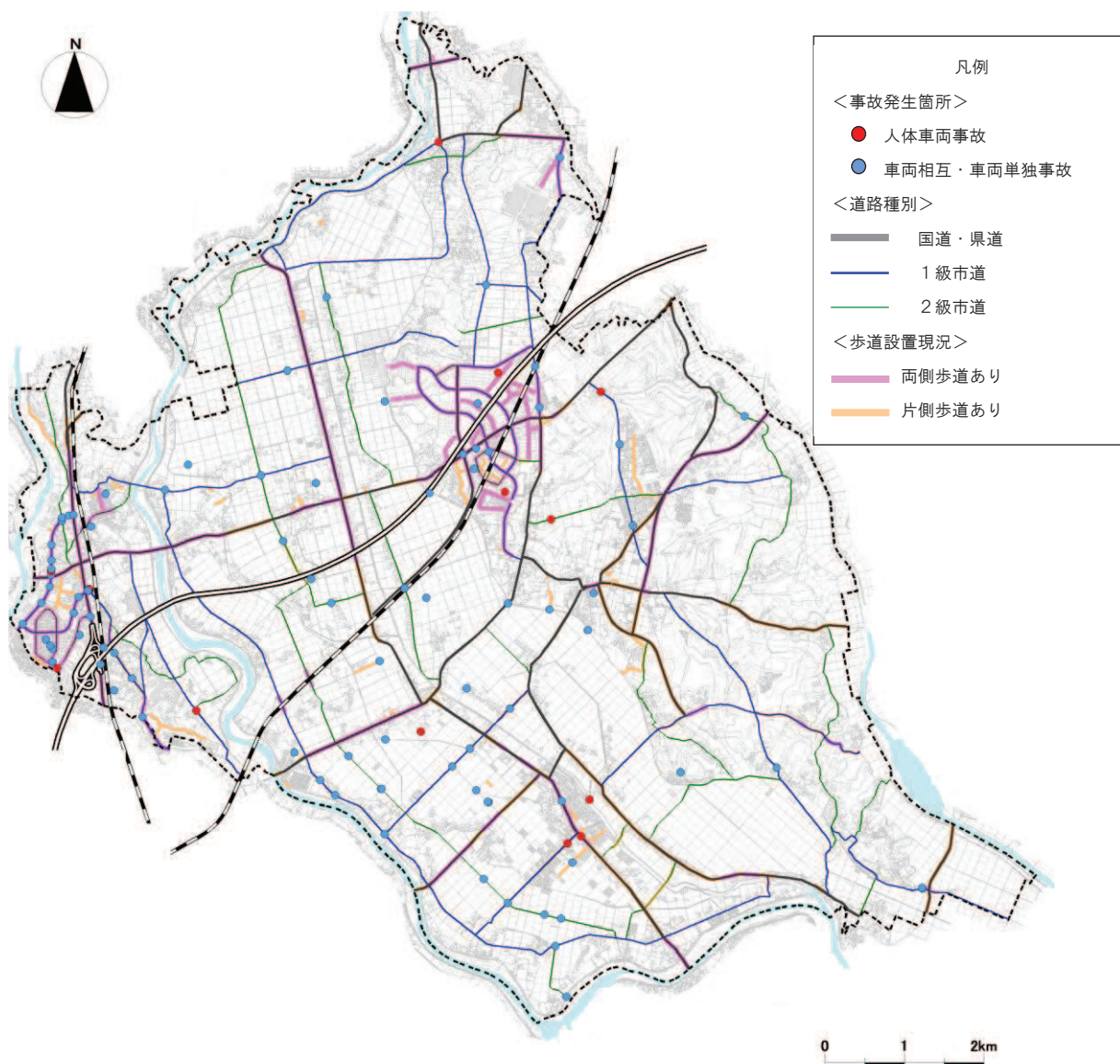


図 10 死傷事故の分布状況

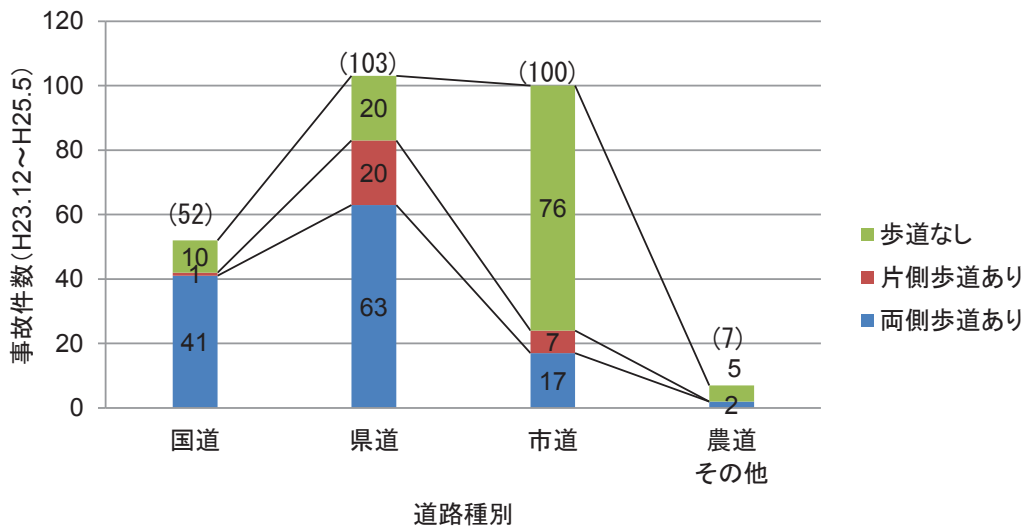


図 11 一般道路で発生した死傷事故（262 件）の道路種別内訳

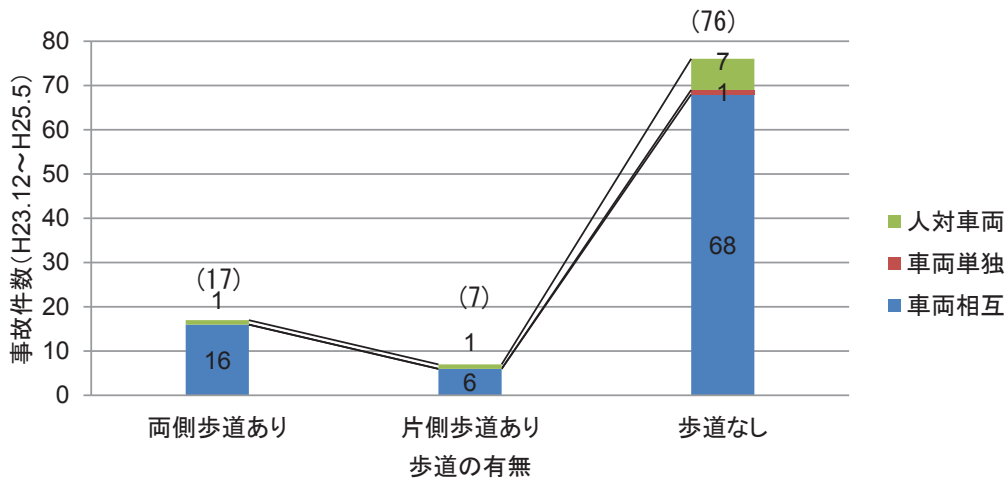


図 12 市道で発生した死傷事故（100 件）の事故類型別内訳

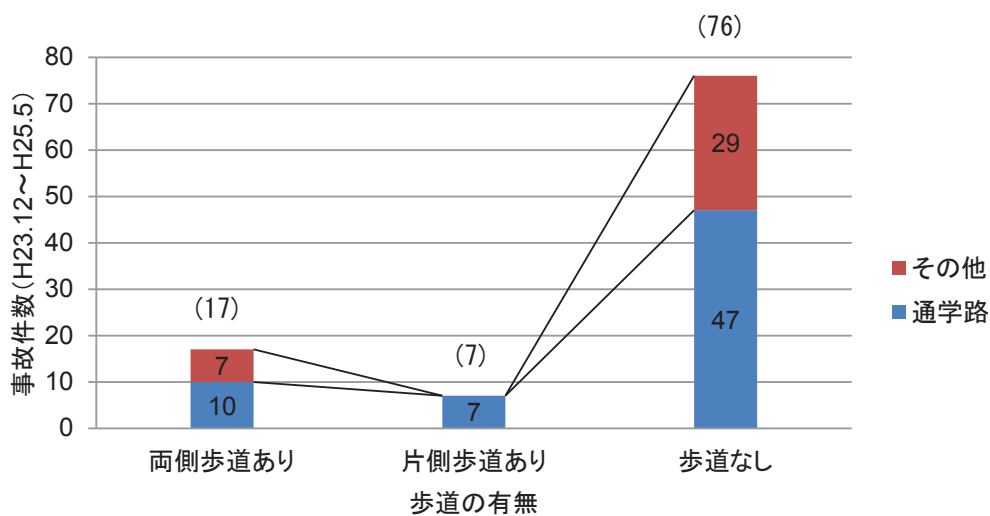


図 13 市道で発生した死傷事故（100 件）の内訳（通学路上か否か）

出典：「交通事故発生マップ（いばらきデジタルまっぷ）」ホームページ
 (H23.12~H25.5 に発生した死傷事故)

(2) 小学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

平成 24 年に実施した小学校へのアンケート調査結果を基に、通学路上の危険箇所を以下のとおり抽出した。

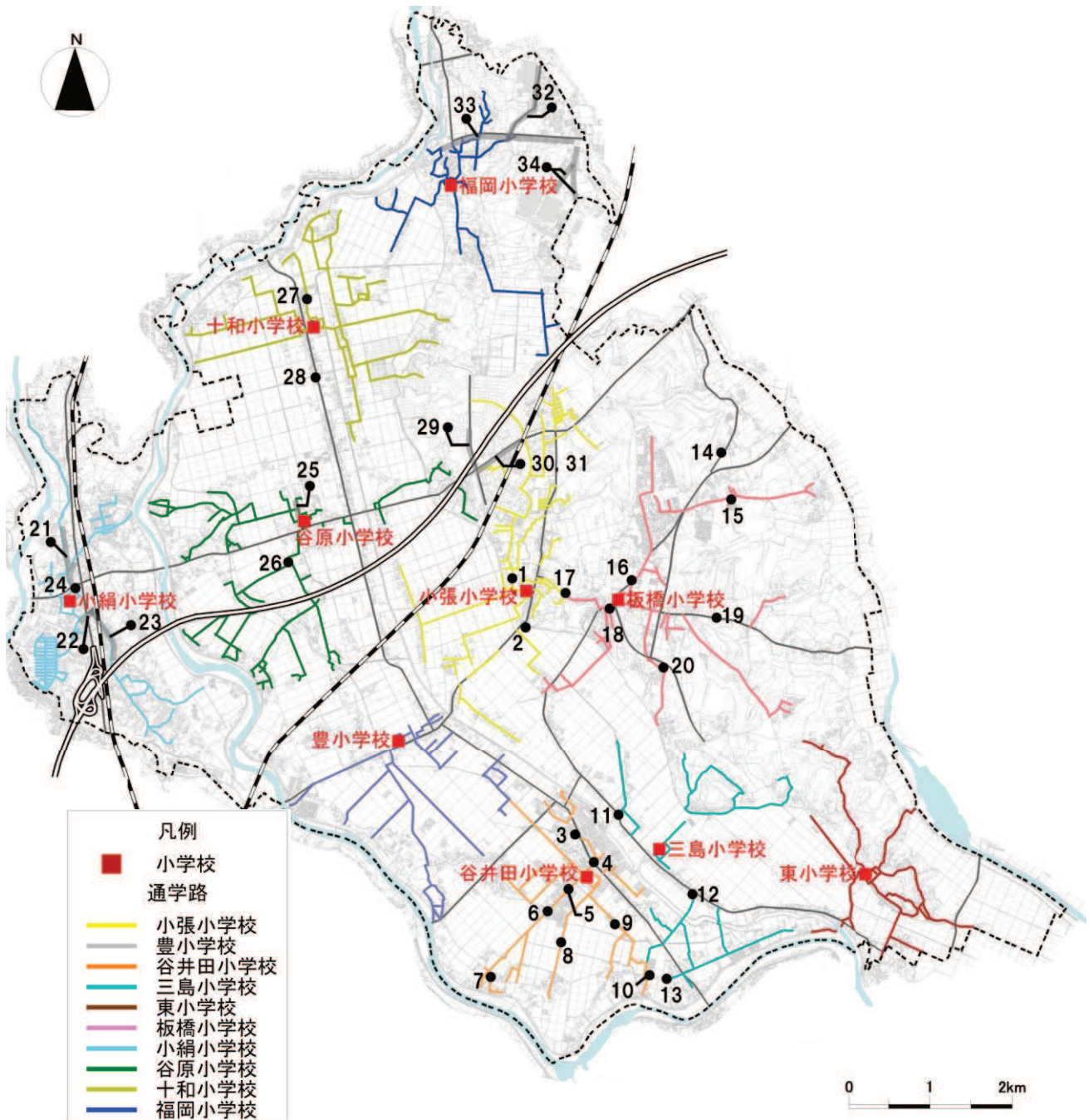


図 14 小学校通学路における危険箇所

表 1 平成24年度小学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

学校名	No	内容※
小張小	1	学校前の道路、交通量の割に狭いため、車と児童が錯綜する。
	2	交通量が多い。
谷井田小	3	①
	4	②
	5	②
	6	①
	7	①
	8	①
	9	①
	10	①
三島小	11	朝スピードを出す車が多い。
	12	朝・夕、左折する車が多く、巻き込み事故が心配。ガードレールを設置してほしい。
	13	交通量が多く、車がスピードを出して走ってくる。
板橋小	14	①
	15	①
	16	①
	17	①
	18	①
	19	①
	20	①
小絹小	21	①
	22	②
	23	①
	24	②
谷原小	25	①
	26	①
十和小	27	トラックの出入りあり
	28	事故の多い交差点
	29	二車線（交通量が多い路線）
	30	二車線（交通量が多い路線）
	31	交通量が多い道路
福岡小	32	交通量が多い。
	33	交通量が多い。
	34	交通量が多い。

※①は「通学時間帯に自動車の交通量が増加する（または抜け道のため速度超過の自動車が多い）通学路であり、歩道が整備されておらず、自動車と歩行者の接触事故の懸念がある危険な区間」である。

②は「通学路において、歩道上に自転車が多く走行しており、自転車と歩行者の錯綜が認められる危険な区間」である。

※上記の危険箇所は、アンケートで回答された意見のうち「車両の交通量、抜け道利用、スピードの出しすぎが危険」等に該当するものを抽出した。

(3) 中学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

平成24年に実施した中学校へのアンケート調査結果を基に、通学路上の危険箇所を以下のとおり抽出した。

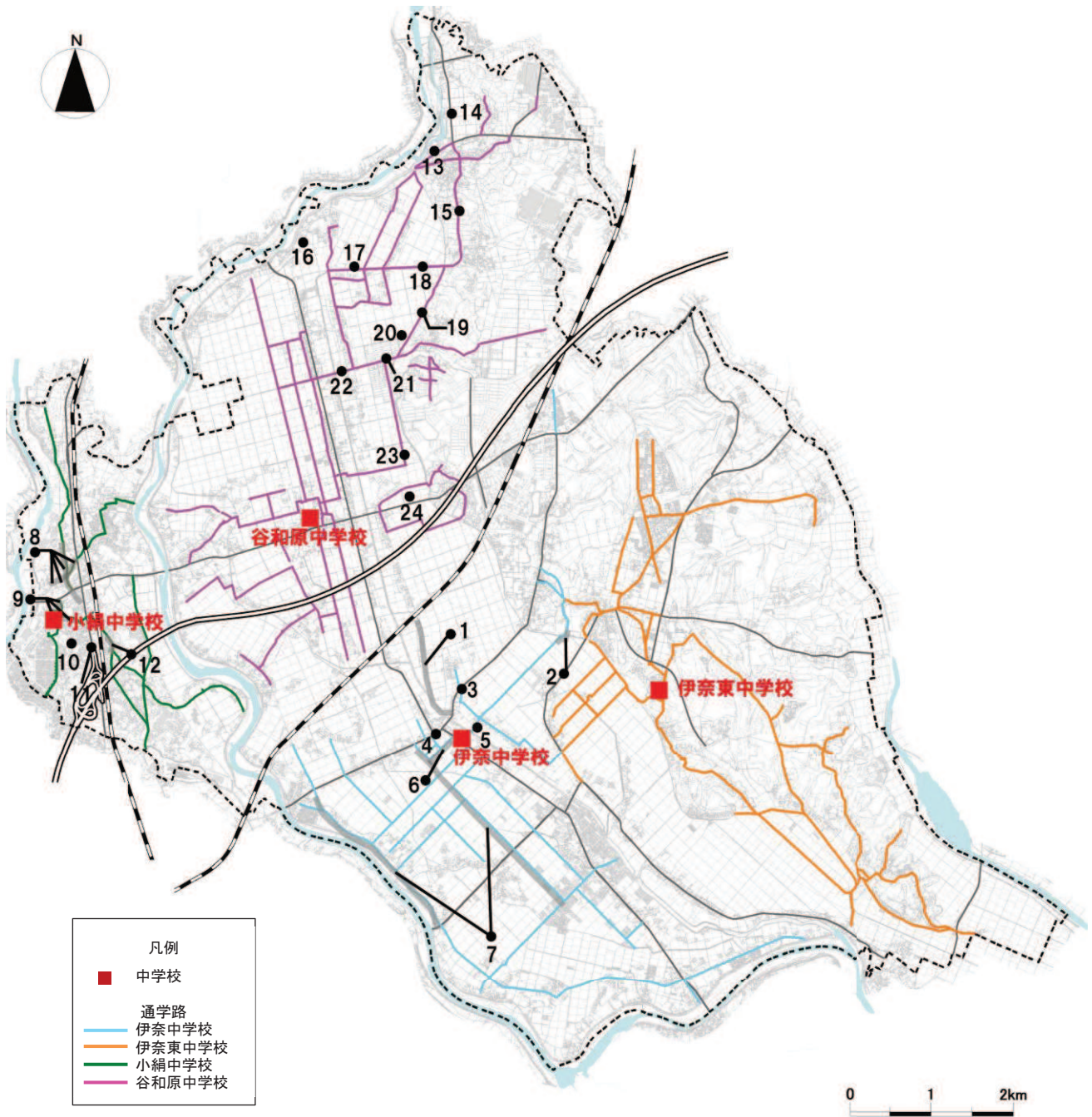


図 15 中学校通学路における危険箇所

表 2 平成 24 年度 中学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所

学校名	No	内容
伊奈中	1	県道の抜け道。朝夕は交通量多い。
	2	抜け道で朝夕は交通量多い。
	3	朝夕は交通量が多い。
	4	大型車が多く、大変危険。
	5	工事用車両が通るとき、自転車が危険。
	6	抜け道になっており、狭く危険。
	7	県道と県道間の抜け道なので、朝夕の交通量が多い。
小絹中	8	①
	9	①
	10	過去中学生が事故を起こした
	11	過去中学生が事故を起こした
	12	路地からの飛び出し (①)
谷和原中	13	①
	14	①
	15	②
	16	②
	17	②
	18	②
	19	②
	20	①
	21	①
	22	②
	23	①
	24	①

※①は「通学時間帯に自動車の交通量が増加する（または抜け道のため速度超過の自動車が多い）通学路であり、歩道が整備されておらず、自動車と歩行者の接触事故の懸念がある危険な区間」である。

②は「通学路において、歩道上に自転車が多く走行しており、自転車と歩行者の錯綜が認められる危険な区間」である。

※上記の危険箇所は、アンケートで回答された意見のうち「車両の交通量、抜け道利用、スピードの出しすぎが危険」等に該当するものを抽出した。

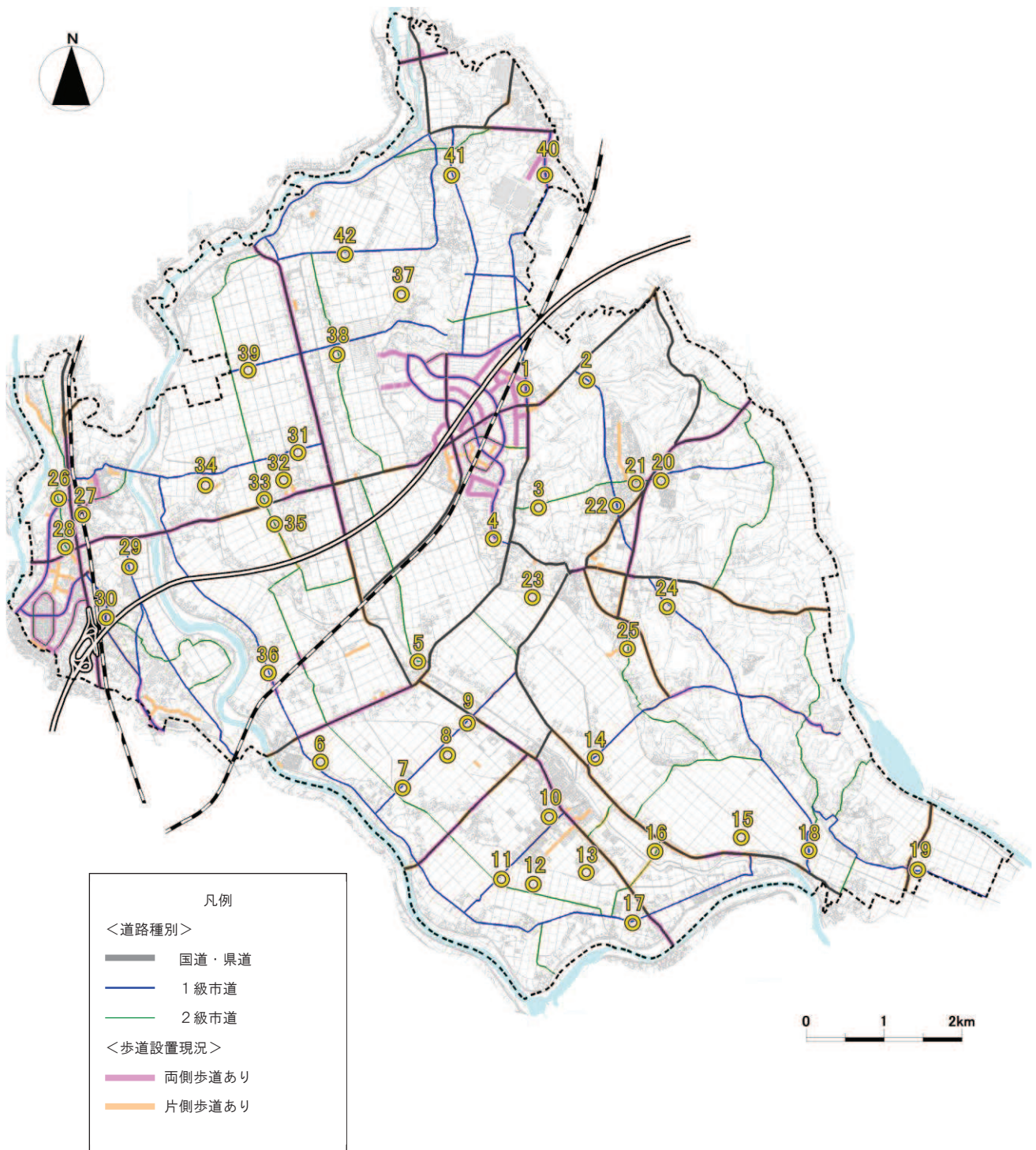
(4) 自動車交通量の多い1級・2級市道等における歩道未整備区間

通学時間帯(※)に実施した交通量調査の結果より、自動車交通量ピーク時の交通量(1時間あたり)を以下に示す。表中に着色した箇所は、ピーク時自動車交通量が100台/時以上の箇所である。(ピーク率10%と想定した場合、日交通量1,000台/日に相当)

表3 自動車ピーク時の交通量

No	小学校区	ピーク時間	自動車			バイク	自転車			歩行者		
			総数	大型	普通車		総数	学生	学生以外	総数	学生	学生以外
1	小張小	7:00~8:00	728	26	702	7	9	5	4	19	8	11
2		18:00~19:00	326	0	326	2	5	2	3	0	0	0
3		18:00~19:00	53	0	53	1	4	3	1	0	0	0
4		8:00~9:00	135	0	135	1	1	1	0	2	0	2
5		7:00~8:00	80	0	80	1	3	3	0	0	0	0
6	豊小	7:00~8:00	679	0	679	5	3	2	1	2	0	2
7		7:00~8:00	298	0	298	2	1	0	1	0	0	0
8		7:00~8:00	138	0	138	1	5	5	0	0	0	0
9		8:00~9:00	512	16	496	1	1	0	1	1	0	1
10	谷井田小	17:00~18:00	85	0	85	5	47	44	3	3	1	2
11		17:00~18:00	72	0	72	1	2	1	1	1	0	1
12		18:00~19:00	17	0	17	0	0	0	0	1	0	1
13		15:00~16:00	19	0	19	4	2	2	0	6	3	3
14	三島小	7:00~8:00	583	47	536	6	6	5	1	0	0	0
15		17:00~18:00	33	5	28	0	2	2	0	0	0	0
16		7:00~8:00	589	38	551	4	5	5	0	11	11	0
17		7:00~8:00	448	3	445	4	8	6	2	2	2	0
18	東小	8:00~9:00	73	10	63	3	19	18	1	0	0	0
19		7:00~8:00	664	35	629	1	2	0	2	1	1	0
20	板橋小	17:00~18:00	273	1	272	1	28	21	7	9	3	6
21		7:00~8:00	333	11	322	5	37	29	8	54	49	5
22		15:00~16:00	90	0	90	8	8	2	6	91	81	10
23		7:00~8:00	140	6	134	3	14	13	1	0	0	0
24		8:00~9:00	112	2	110	0	15	11	4	0	0	0
25		7:00~8:00	250	5	245	1	24	21	3	5	5	0
26	小絹小	17:00~18:00	246	0	246	11	22	11	11	0	0	0
27		8:00~9:00	279	14	265	4	34	21	13	10	0	10
28		17:00~18:00	103	1	102	3	49	38	11	6	3	3
29		8:00~9:00	244	6	238	2	0	0	0	0	0	0
30		8:00~9:00	455	32	423	3	5	2	3	30	2	28
31	谷原小	8:00~9:00	88	0	88	0	4	4	0	1	0	1
32		8:00~9:00	57	0	57	0	2	2	0	7	0	7
33		8:00~9:00	68	3	65	0	1	0	1	1	0	1
34		8:00~9:00	122	6	116	0	1	0	1	1	0	1
35		8:00~9:00	97	1	96	2	0	0	0	0	0	0
36		7:00~8:00	155	0	155	3	1	1	0	3	0	3
37		16:00~17:00	13	0	13	0	1	1	0	3	2	1
38	十和小	7:00~8:00	46	1	45	2	4	4	0	0	0	0
39		8:00~9:00	53	0	53	0	5	3	2	0	0	0
40	福岡小	8:00~9:00	428	108	320	4	0	0	0	1	0	1
41		7:00~8:00	379	4	375	3	3	2	1	0	0	0
42		8:00~9:00	164	0	164	1	0	0	0	0	0	0

※平成24年2月・平日の朝(7時~9時)、夕(15時~19時)に実施



※旗揚げの数字は左表の「No」と対応する。

図 16 交通量調査箇所

(5) 自動車交通が集中する渡河部

渡河部のため自動車交通が集中しやすいと想定される区間を以下に示す。こうした区間に歩道が整備されていない場合、交通事故の危険が高まる可能性がある。

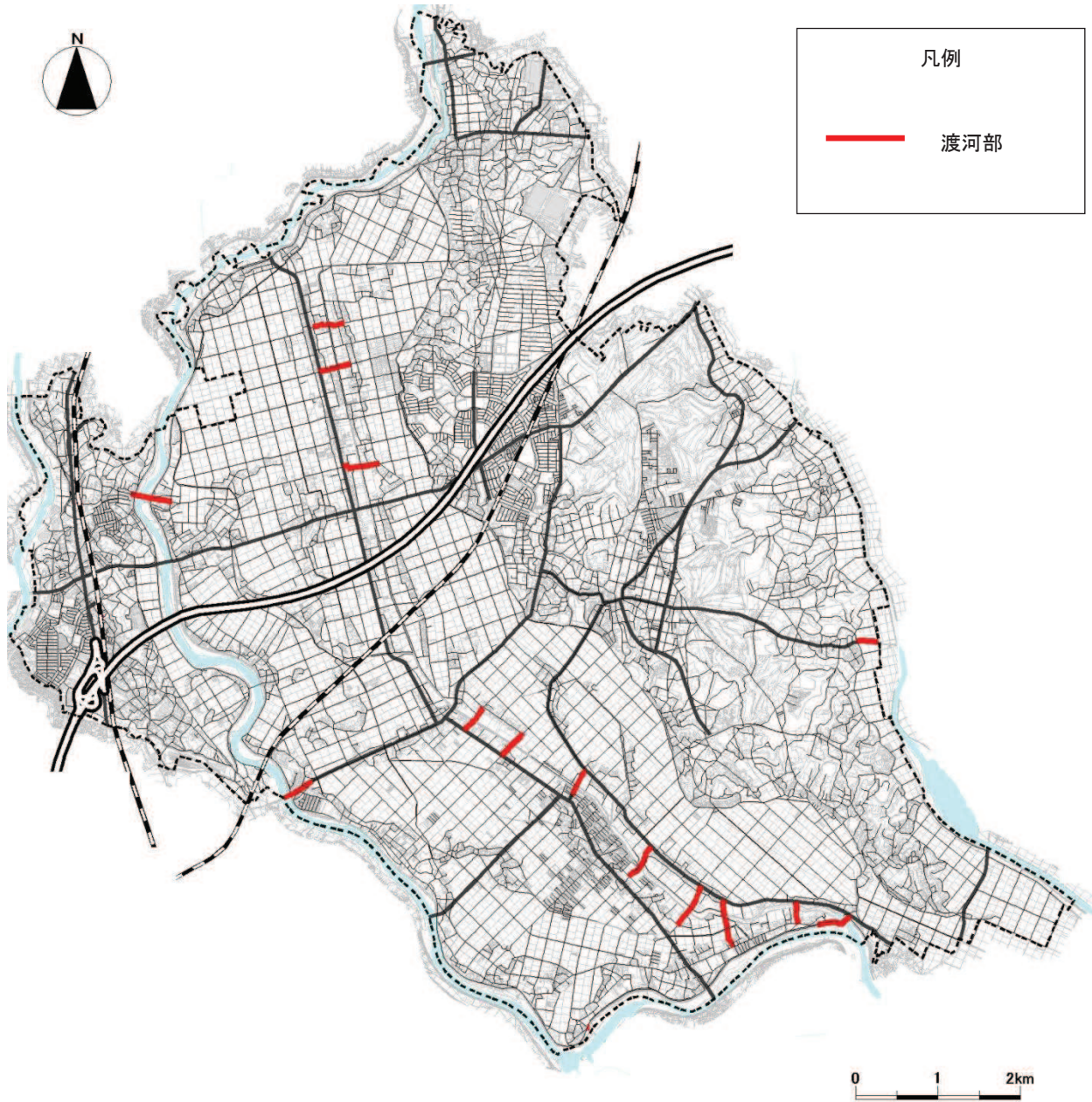
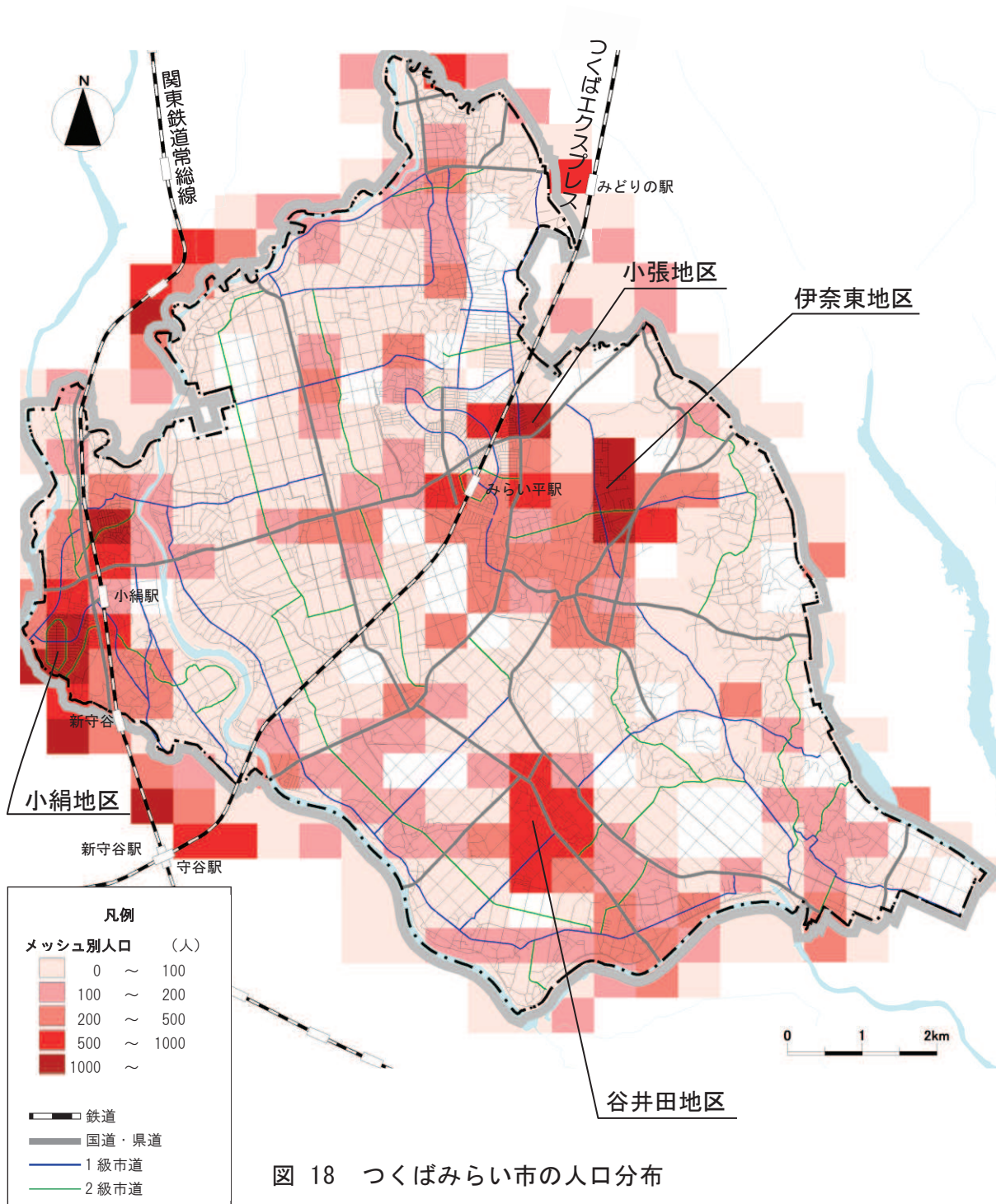


図 17 つくばみらい市の渡河部

2.1.4 沿道利用者が多いと想定される区間

鉄道駅周辺や、一部地区（小絹・谷井田・伊奈東・小張等）では、比較的人口密度が高くなっている。



出典：メッシュ別推計年齢階級別人口付き人口・世帯数データ 2011年版

2.2 整備優先度の考え方

2.2.1 評価の考え方

本計画を検討する際の目安として、2.1 節の「歩道整備が必要な箇所」の状況に基づき、歩道の整備優先度を評価することとした。

表 4 歩道整備が必要な箇所（再掲）※P2

◆交通弱者の利用が多いと想定される区間	・通学ピーク時に歩行者交通量が増加すると考えられる、学校に近接する通学路
◆多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所的な危険区間	・死傷事故発生箇所や、小学校アンケートから抽出した通学路の危険箇所 ・自動車交通量の多い1級・2級市道等 ・渡河部における自動車交通が集中する区間
◆沿道利用者が多いと想定される区間	・沿道の人口が多い区間

※複数の要素に該当する区間は整備の優先度がより高いものと判断した。

2.2.2 整備優先度の評価

(1) 整備優先度の評価手法

歩道の整備優先度は、下式に基づき、評価単位最小区間ごとに点数化することで評価した。

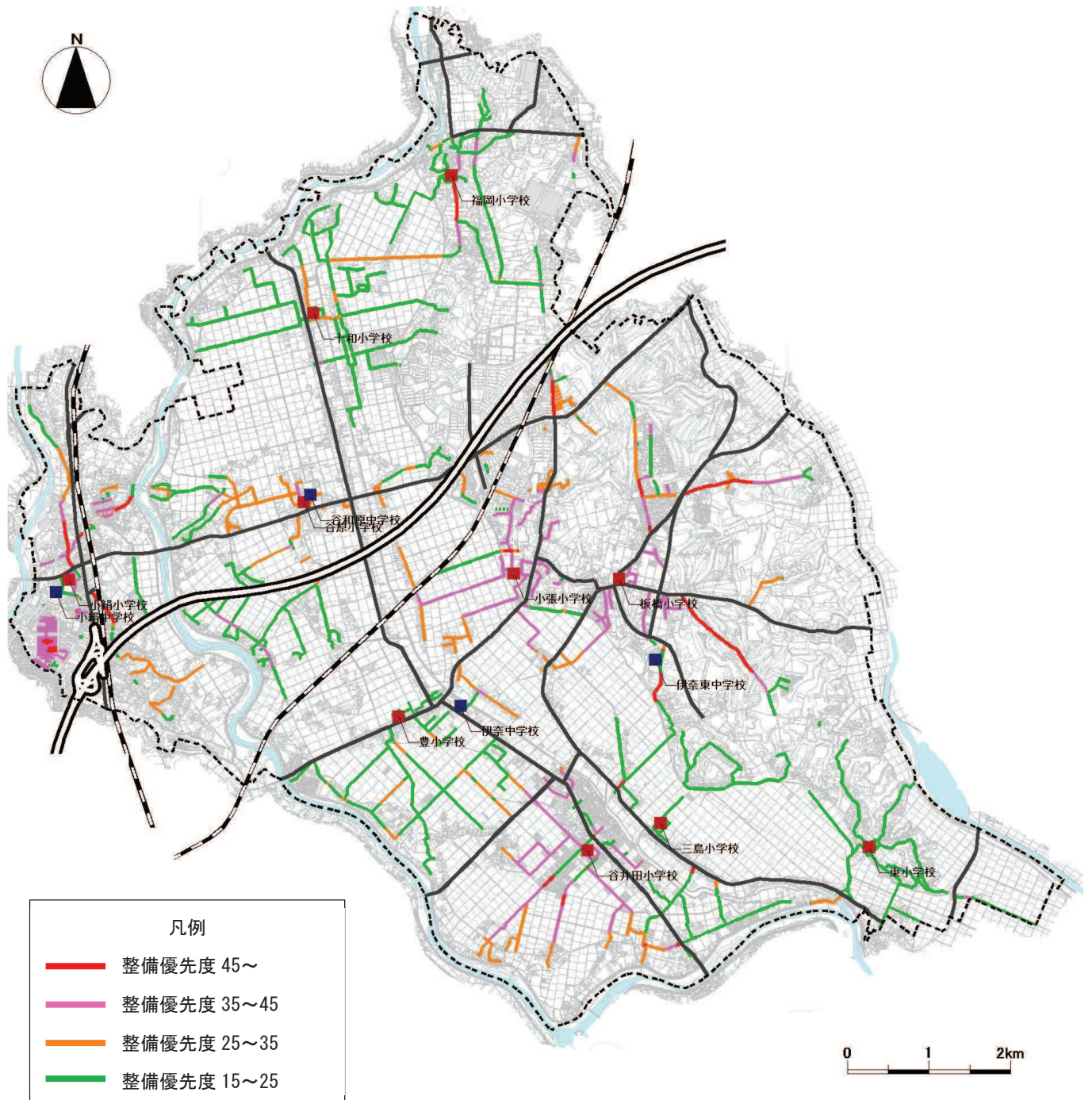
$$\text{（整備優先度の点数）} = \text{①} \times \text{（②+③+④）}$$

表 5 評点の基準

		加点方法	参考データ
①歩道の有無		4.0 歩道なし 2.0 片側歩道あり 0.0 両側歩道あり	つくばみらい市道路台帳 ※P3
②交通弱者の利用が多いと想定される区間 (A×B)	A) 小学校までの直線距離	4.0 0~1km 3.0 1~2km 2.0 2~3km 1.0 3km~	図上計測
	B) 就学児童数	2.0 300人~ 1.5 150~300人 1.0 ~150人	通学路アンケート (小学校) ※P5 (図5)
③多様な交通が集中・交錯し交通事故の可能性のある局所的な危険区間 (A+B+C+D)	A) 死傷事故発生箇所	2.0 該当 0.0 非該当	交通事故発生マップ ※P8 (いばらきデジタルまっぷ)
	B) 通学路における危険箇所	2.0 該当 0.0 非該当	小中学校 通学路アンケート (H24.1 つくばみらい市) ※P10,12
	C) 自動車交通量の多い1級・2級市道等	5.0 該当 0.0 非該当	交通量調査 ※P14~15 (ピーク時 100台/h以上) (H24.2 つくばみらい市)
	D) 渡河部、踏切部	2.0 該当 0.0 非該当	※P16
④沿道利用者が多いと想定される区間		3.0 1000人~ 2.0 500~1000人 1.0 ~500人	メッシュ別推計年齢階級別人口付き人口・世帯数データ 2011年版 ※P17

(2) 整備優先度の評価結果

表 5 の評価手法により、整備優先度の高さを区間別に示す。



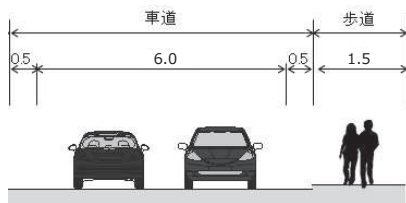



上図に示す整備優先度は、市が計画素案を策定する際の判断材料として用いた。

図 19 整備優先度の評価結果

2.3 整備方針

2.3.1 整備方針の分類

つくばみらい市市道の歩道の整備方針として、区間別に「歩道設置」「注意喚起」のいずれかに分けて分類整理した。

<p>歩道設置</p>		<p>【歩道に必要な幅員】</p> <ul style="list-style-type: none"> 有効幅員 1.5m 以上 ※歩行者の交通量が多い場合は、有効幅員 3.5m 以上
<p>注意喚起</p>	<p>○ソフト分離</p> <ul style="list-style-type: none"> 路側帯の「カラー舗装」や「拡幅」により、歩行者の安全性を高める。  <p>※道路交通法による路側帯の幅員は 0.75m 以上（道路又は交通状況によりやむを得ないときは 0.5m 以上）</p>	<p>○自動車交通の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> 狭さく（道路幅員を狭める）等による速度抑制  <ul style="list-style-type: none"> 路面標示による注意喚起 

※上表に示す幅員構成は一例であり、現地状況によって実際の幅員構成は異なる。

2.3.2 整備方針の設定

(1) 望ましい幅員構成の選定フロー

つくばみらい市市道の基礎情報（歩道有無・幅員構成・交通量等）から、上記 2 種類の整備方針を区間別に選定した。

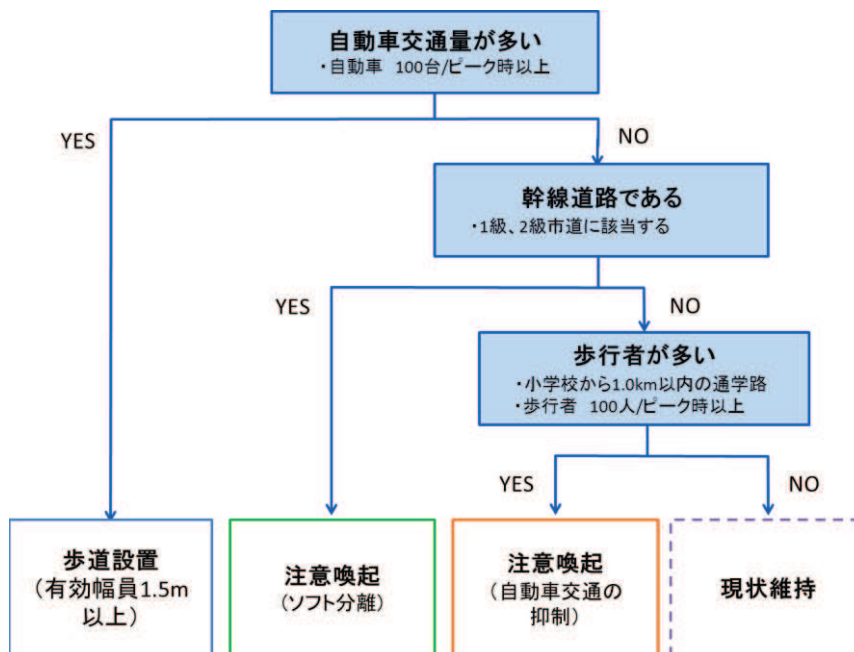
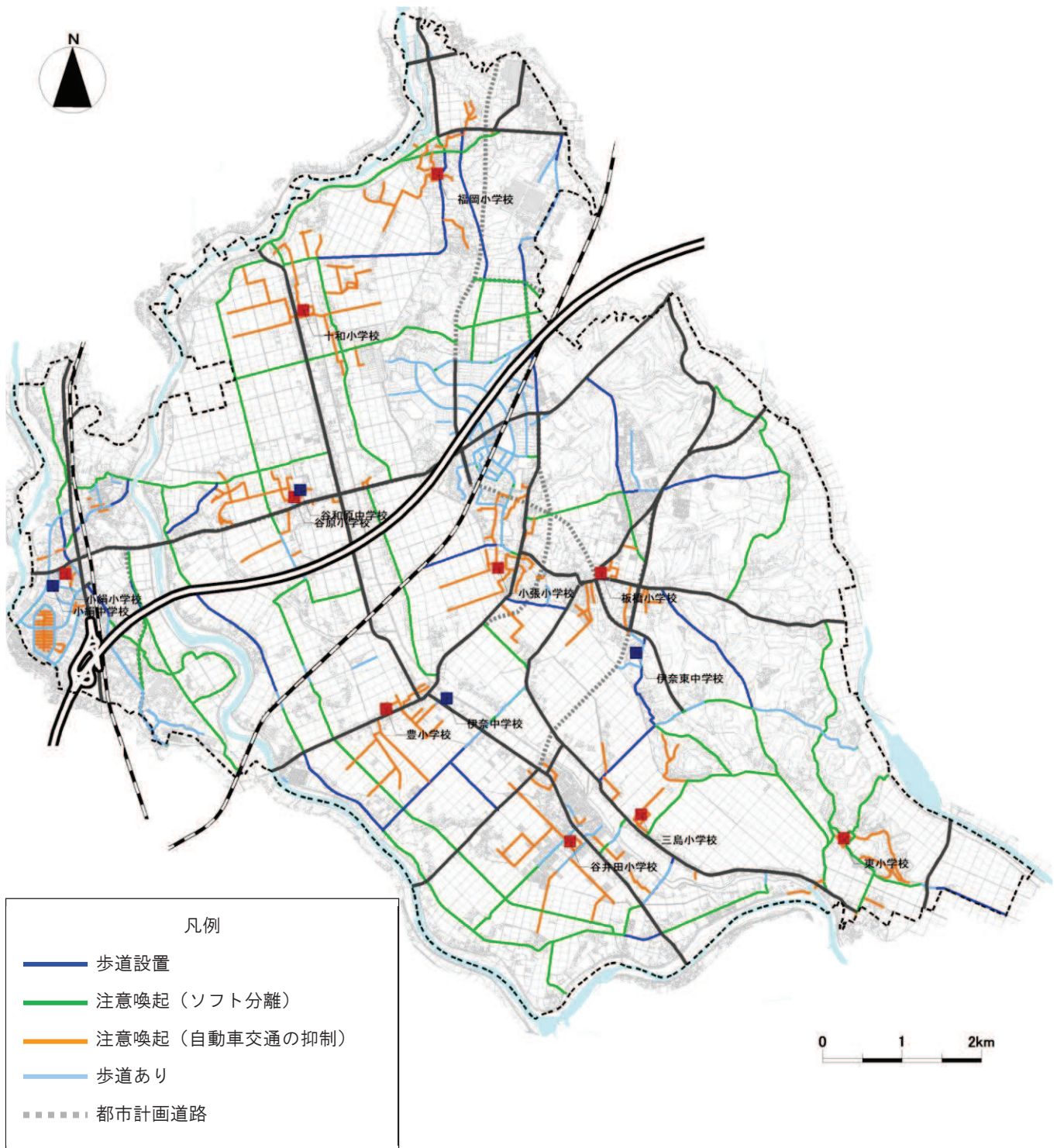


図 20 整備方針の選定フロー

(2) 設定結果

図 20 の評価手法により、つくばみらい市市道の歩道の整備方針を以下の通り設定した。



上図に示す整備方針は、市が計画素案を策定する際の判断材料として用いたものであり、最終的な計画 (案) とは異なる。

図 21 整備方針

第3章 歩道整備基本計画

3.1 計画検討の流れ

歩道整備基本計画の検討にあたって、まず市が前章の整備優先度や整備方針を踏まえて『計画素案』を作成した。これを基に、市内小中学校毎の代表者がワークショップ形式で意見交換し、市民目線を取り入れた『ワークショップ案』として修正した。

この『ワークショップ案』を受け、市は事業投資余力等を考慮した整備時期の調整や、実現性を考慮した対策の代替案検討を行い『歩道整備基本計画(案)』としてとりまとめた。

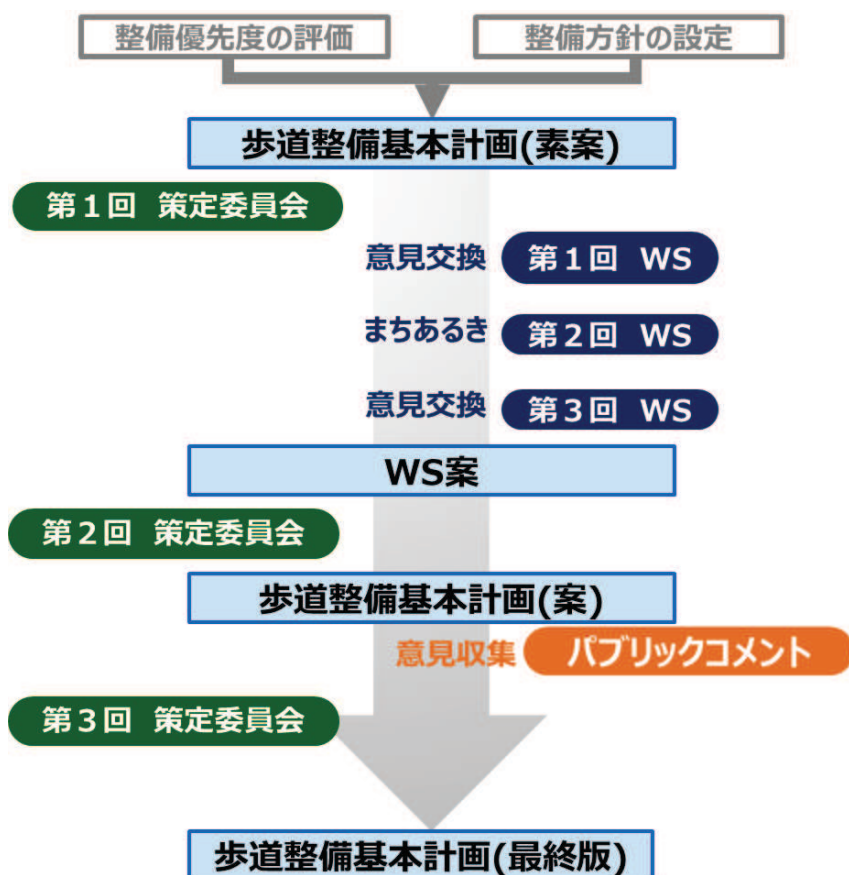


図 22 計画検討の流れ

<つくばみらい市歩道整備基本計画の検討経緯>

	検討内容	開催概要
第1回策定委員会	・事務局から歩道整備基本計画（素案）※を提示し議論 ※自動車交通量、通学路の指定状況、小中学校から抽出した通学路の危険箇所等による「整備優先度」と、現地状況等を踏まえた「実現性」を考慮して作成。	H25.8.23
第1回ワークショップ	・歩道整備基本計画（素案）の整備メニューについて意見交換	H25.9.17～9.20 （参加者 67名）
第2回ワークショップ	・第1回 WS をふまえ、まちあるきを実施し現地の状況を確認	H25.10.1～10.9 （参加者 65名）
第3回ワークショップ	・整備優先度について意見交換し、歩道整備基本計画（WS案）を作成	H25.11.11～11.18 （参加者 63名）
第2回策定委員会	・歩道整備基本計画（案）について審議（承認）	H25.12.11
第3回策定委員会	・パブリックコメントの結果を審議予定	

3.2 対策メニュー

3.1 節に示した検討経緯により、本計画の対策メニューを以下のとおりとした。





CASE1 歩道整備計画の対策メニュー（道路を拡幅する等して歩車分離）

対策名	対策の概要	幅員構成、事例
歩道設置	<ul style="list-style-type: none"> 縁石、段差などで物理的に車道と分離された歩道を整備 既存幅員で歩道が確保できない場合は、沿道の用地買収のほか、水路部に蓋かけする等の空間の有効利用を図る 	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■ 対面通行の場合</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>■ 一方通行の場合</p> </div> </div> <p>【歩道に必要な幅員】</p> <ul style="list-style-type: none"> 有効幅員 1.5m 以上 ※歩行者の交通量が多い場合は、有効幅員 3.5m 以上 ※歩道の幅等は現地状況により検討する事とする。

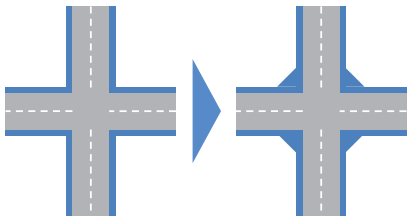

CASE2 歩道整備計画の対策メニュー（ソフト分離）

対策名	対策の概要	幅員構成、事例
カラー舗装	<ul style="list-style-type: none"> 現在、歩行空間として使用している路側帯をカラー舗装 自動車の運転者に対し、路側帯が歩行空間であることを認識させて、安全性の向上を図る 	<p>■ 一方通行の場合</p> <p>(長野県飯田市)</p>
幅員再配分	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員を再配分し、歩行空間として使用できる路側帯を創出する 既存幅員で路側帯が確保できない場合は、沿道の用地買収のほか、水路部に蓋かけする等の空間の有効利用を図る カラー舗装と組み合わせ、さらなる安全性の向上を図る事も可能 	<p>■ 再配分のイメージ(4種4級の場合)</p> <p>※路側帯の幅等は現地状況により検討する事とする。</p> <p>※一方通行の車道部幅員：駐停車追い越しのため 4.0m 以上を確保。</p> <p>(各側が路側帯の場合、0.75m までは上記の車道部に含めない)</p>

CASE3 歩道整備計画の対策メニュー（自動車交通の速度や交通量を抑制）

対策名	対策の概要	幅員構成、事例	
狭さく	<ul style="list-style-type: none"> ポール設置等により車道幅を狭くすることで、車両の低速走行を促す 	■狭さく  (東京都文京区)	■イメージハンプ  (千葉県千葉市)
イメージハンプ	<ul style="list-style-type: none"> 車道路面に路面表示等を施し、車両の速度低減を図る 	■「スクールゾーン」  (神奈川県横浜市)	■「学童注意」  (京都府亀岡市)
路面表示	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間が通学路やスクールゾーン等であることを路面に表示し、ドライバーに注意喚起する。 		

CASE4 歩道整備計画の対策メニュー（その他）

対策	対策の概要	事例	
歩道だまり	<ul style="list-style-type: none"> 交差点において、横断待ちの歩行者の安全・安心を確保する 	■歩道だまりのイメージ 	■水路の歩道橋  (神奈川県茅ヶ崎市)
水路の歩道橋	<ul style="list-style-type: none"> 危険区間を回避する、安全な歩行ルートを形成する。 		

3.3 事業スケジュール

整備計画における「短・中期」は概ね10年以内、「長期」は10年以降を目標とし、対策の効果をみて事業期間及び計画の見直しを行う予定である。

計画スケジュール

	事業期間	事業年度	事業内容
計画策定	準備期間	H24	素案作成 住民参加議論 計画の公表 整備計画
		H26	

整備スケジュール

整備計画の事業期間	短期 (5年以内)	H27	短期	中期	長期	5年以内の完成を目標とするもの 施工期間が短く早期に効果が発揮できるもの (例)：路面表示・イメージハンプ・カラー舗装
		H31				
		中期 (10年以内)	H36			
長期 (10年以降)	H36以降		10年以降の完成を目標とするもの 用地買収等が必要であり、施工期間も長期となるもの (例)：幅員再配分・歩道設置			

※通学路における緊急合同点検の対策箇所については、平成24年度より対策工事を実施している
(平成24年度：3箇所・平成25年度：1箇所・平成26年度：2箇所予定)

図 23 望ましい歩行環境の実現に向けた事業スケジュール

3.4 歩道整備基本計画(案)

各校区について、ワークショップで議論された「対策(案)」や「整備優先度」の検討結果を踏まえ、歩道整備基本計画(案)を作成した。

市全体で計画されている対策(案)の整備箇所数は以下の通りである。

表 6 整備箇所数

	短期	中期	長期	合計
小張小	9	5	3	17
豊小	4	4	3	11
谷井田小	14	11	3	28
三島小	4	2	3	9
東小	6	3	2	11
板橋小	7	5	3	15
小絹小	8	6	1	15
谷原小	8	6	1	15
十和小	6	6	1	13
福岡小	5	4	3	12
市全体	71	52	23	146

(1) 小張小学校区（伊奈中学校区）

- 小張小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間は「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間では「カラー舗装」や「路面表示」で対応した。
- 部分的に歩道が連続していない箇所について、「カラー舗装」を計画し、歩道の連続性確保を図った。（陽光台地区等）
- 農地内の通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい区間において「イメージハンプ」「路面表示」等を計画した。

表 7 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（事業中）	小張-10、小張-11、小張-12
	■路面表示	小張-2、小張-3、小張-6、伊奈中-3
	■路面表示、イメージハンプ	小張-4-1、小張-4-2、小張-5-1、小張-5-2
	■カラー舗装	小張-17
中期	■幅員再配分	小張-15
	■カラー舗装	小張-1、小張-7、小張-8、小張-9
長期	■歩道設置	小張-13、小張-14、小張-16

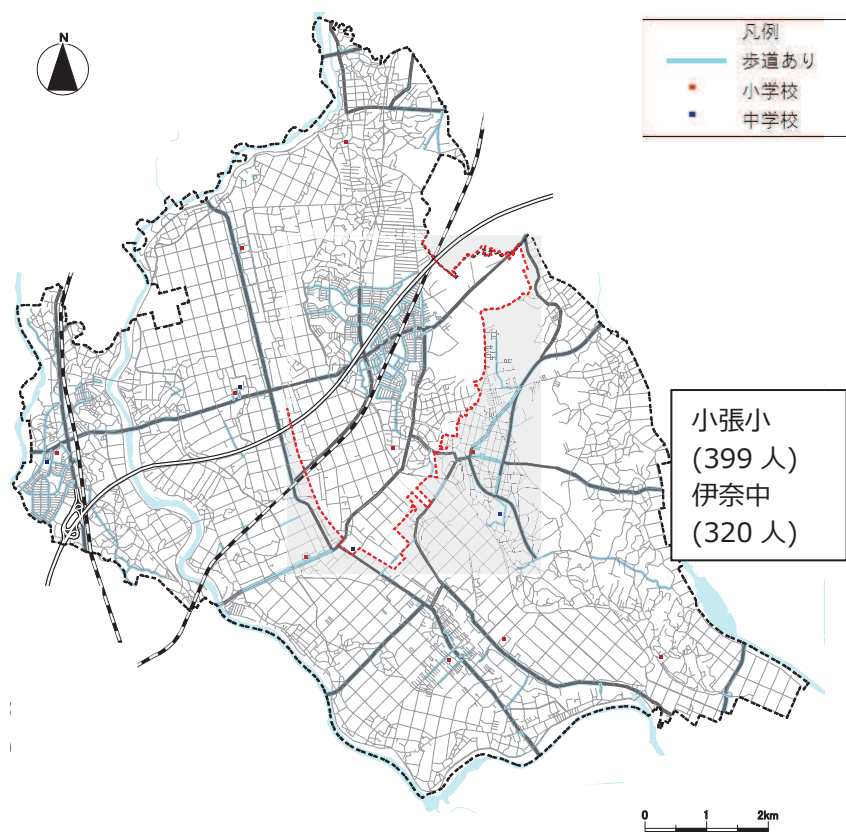
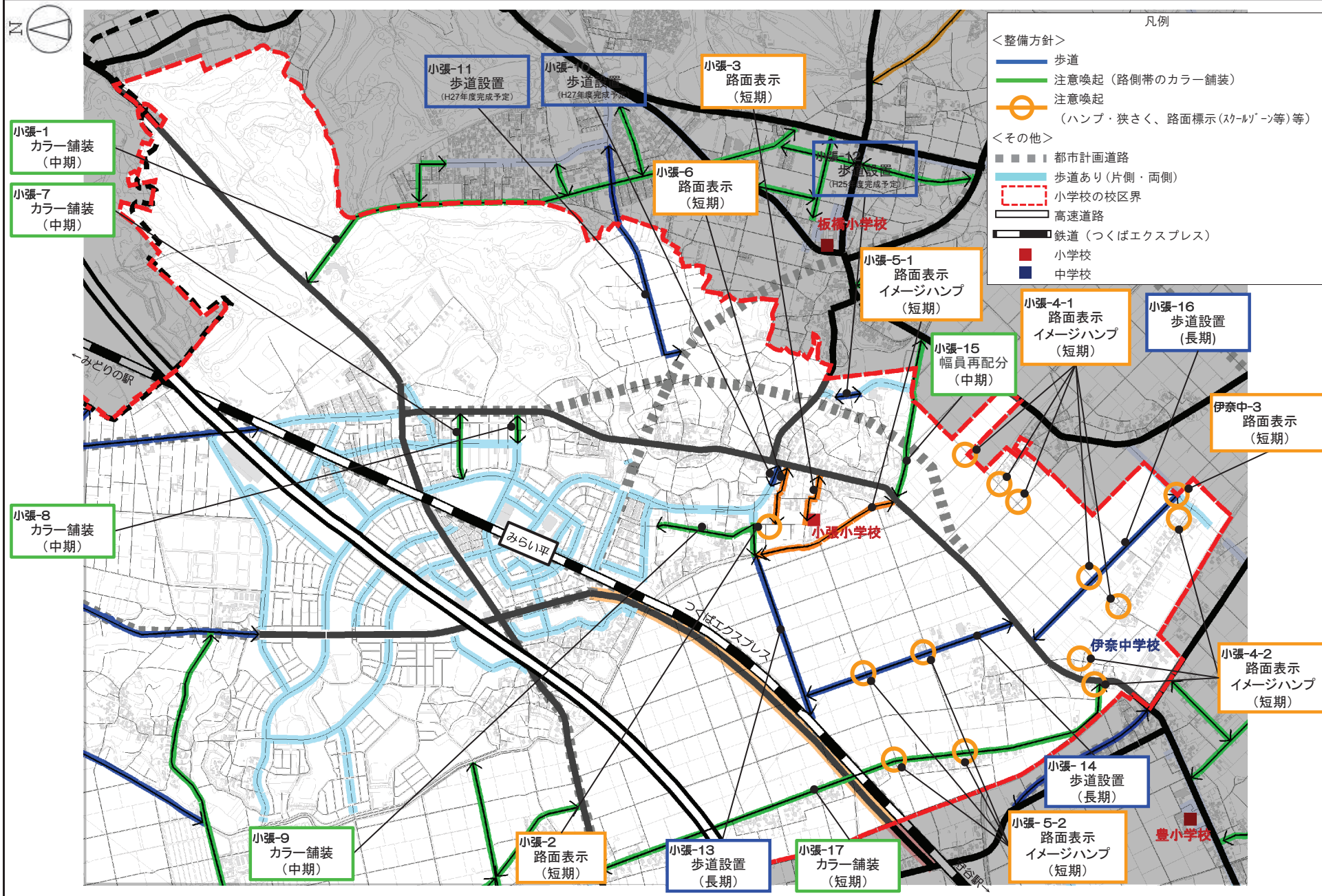


図 24 小張小学校区の位置

小張小学校-歩道整備基本計画(案)



(2) 豊小学校区（伊奈中学校区）

- 豊小から南方へ通学路が広がっているため、このエリアに縦横の軸となる「歩道設置」及び「カラー舗装」「幅員再配分」を計画した。
- 道路幅員が十分でない区間においては「路面表示」を短期整備として計画した。
- 通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい1級市道や、農地内の交差点において「イメージハンプ」「狭さく」等を計画した。

表 8 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 歩道設置（事業中）	豊-7
	■ カラー舗装（事業中）	豊-12
	■ 路面表示	伊奈中-1
	■ イメージハンプ、路面表示	豊-2
	■ イメージハンプ、路面表示、狭さく	豊-10
	■ 狭さく	豊-3
中期	■ 幅員再配分	豊-1
	■ 幅員再配分、カラー舗装	豊-4
	■ カラー舗装	豊-8、豊-11
長期	■ 歩道設置	豊-5、豊-6
	■ イメージハンプ、狭さく、カラー舗装	豊-9

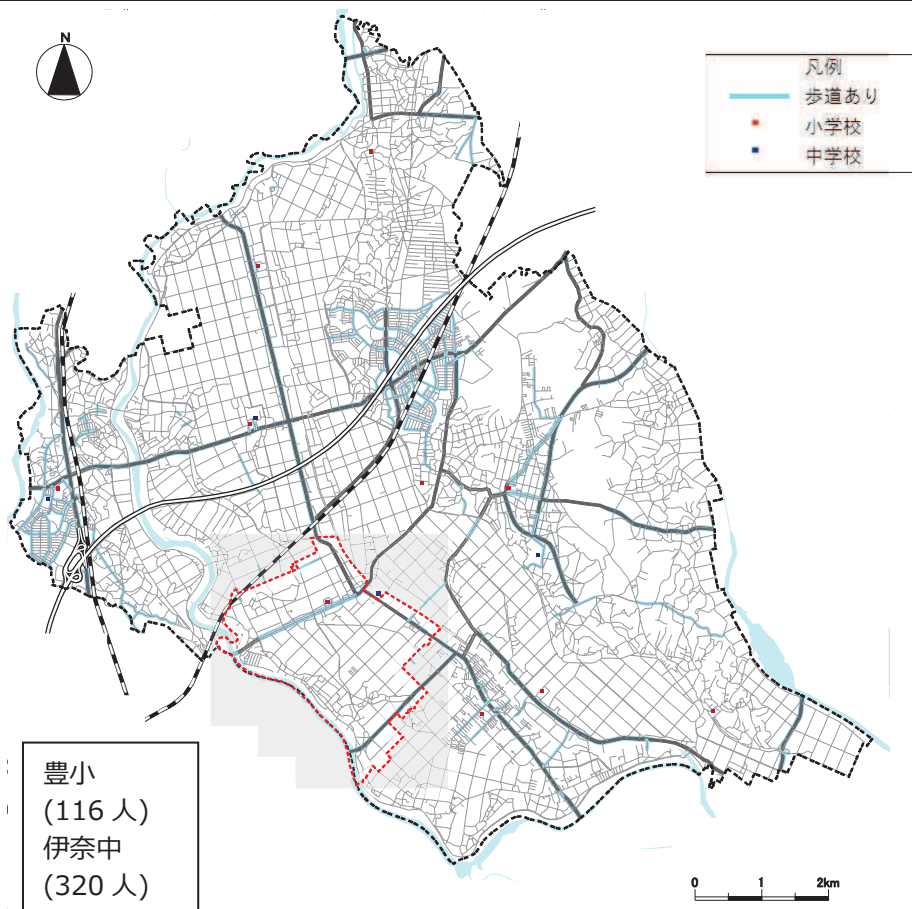
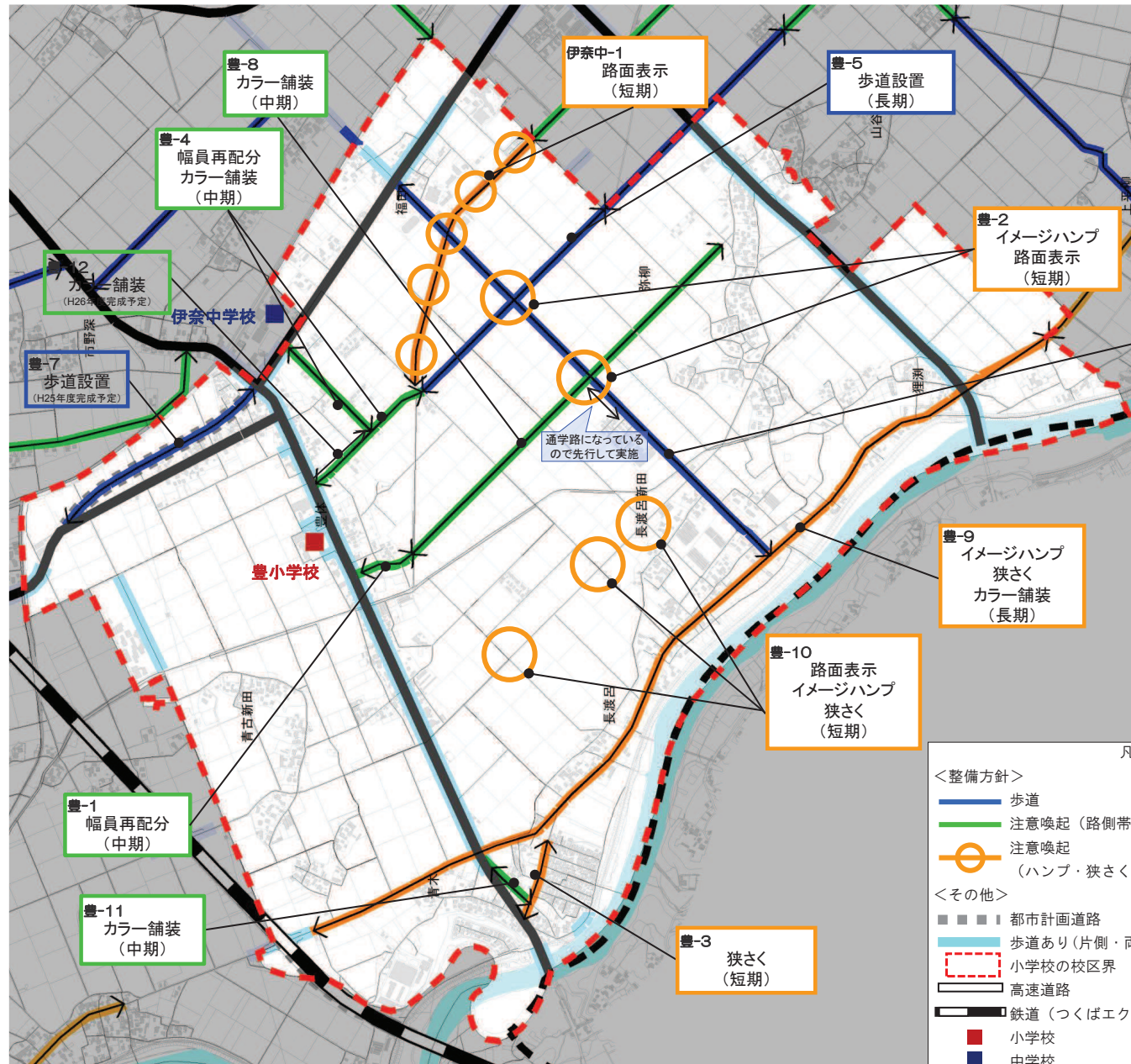
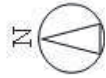


図 25 豊小学校区の位置

豊小学校-歩道整備基本計画（案）



凡例

- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起（路側帯のカラー舗装）
 - 注意喚起（ハンプ・狭さく、路面標示（スケルトン等）等）
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり（片側・両側）
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道（つくばエクスプレス）
 - 小学校
 - 中学校

(3) 谷井田小学校区（伊奈中学校区）

- 谷井田小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間は「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間では「カラー舗装」で対応した。
- 「水路の歩道橋」を計画し、安全な通学ルートの形成を図った。（WS 発案）
- 「歩道だまり」を2箇所計画し、通学路と県道との交差点における、横断待ちの歩行者の安全・安心の確保を図った。（WS 発案）
- 通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい1級市道において「路面表示」「イメージハンプ」「狭さく」等を計画した。

表 9 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■水路の歩道橋	谷井田-9
	■歩道だまり	谷井田-1、谷井田-6
	■幅員再配分	谷井田-3、谷井田-25、谷井田-26
	■狭さく	谷井田-14、谷井田-15
	■路面表示、イメージハンプ	谷井田-2-1、谷井田-7、谷井田-5
	■イメージハンプ	谷井田-4、谷井田-8、谷井田-2-2
中期	■歩道設置	谷井田-18、谷井田-17
	■カラー舗装	伊奈中-2、谷井田-24、谷井田-21、谷井田-22、谷井田-12、谷井田-20、谷井田-13、谷井田-11、谷井田-23
長期	■歩道設置	谷井田-10、谷井田-16
	■イメージハンプ、狭さく、カラー舗装	谷井田-19

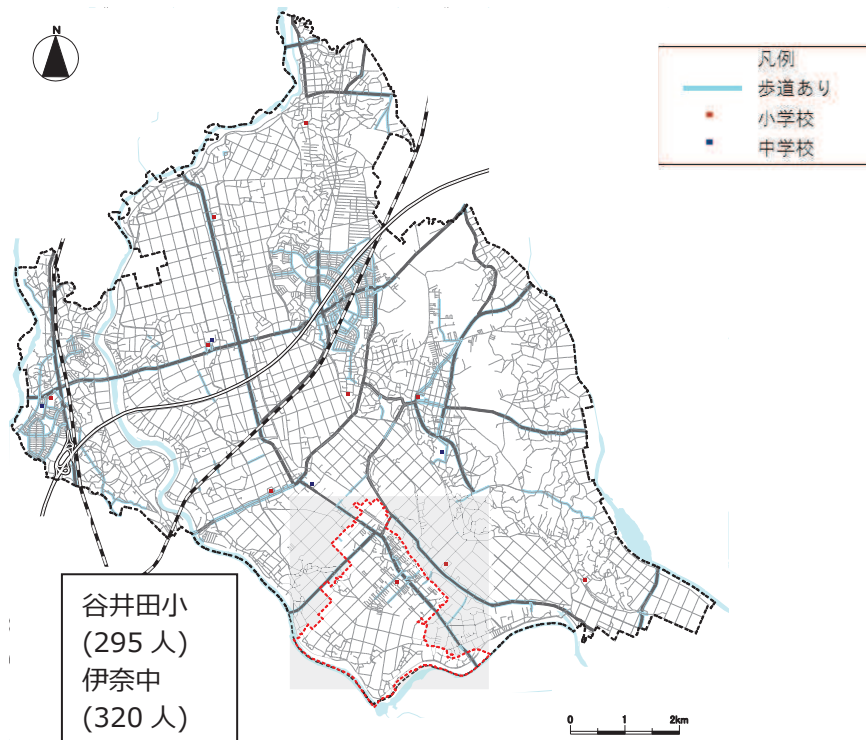
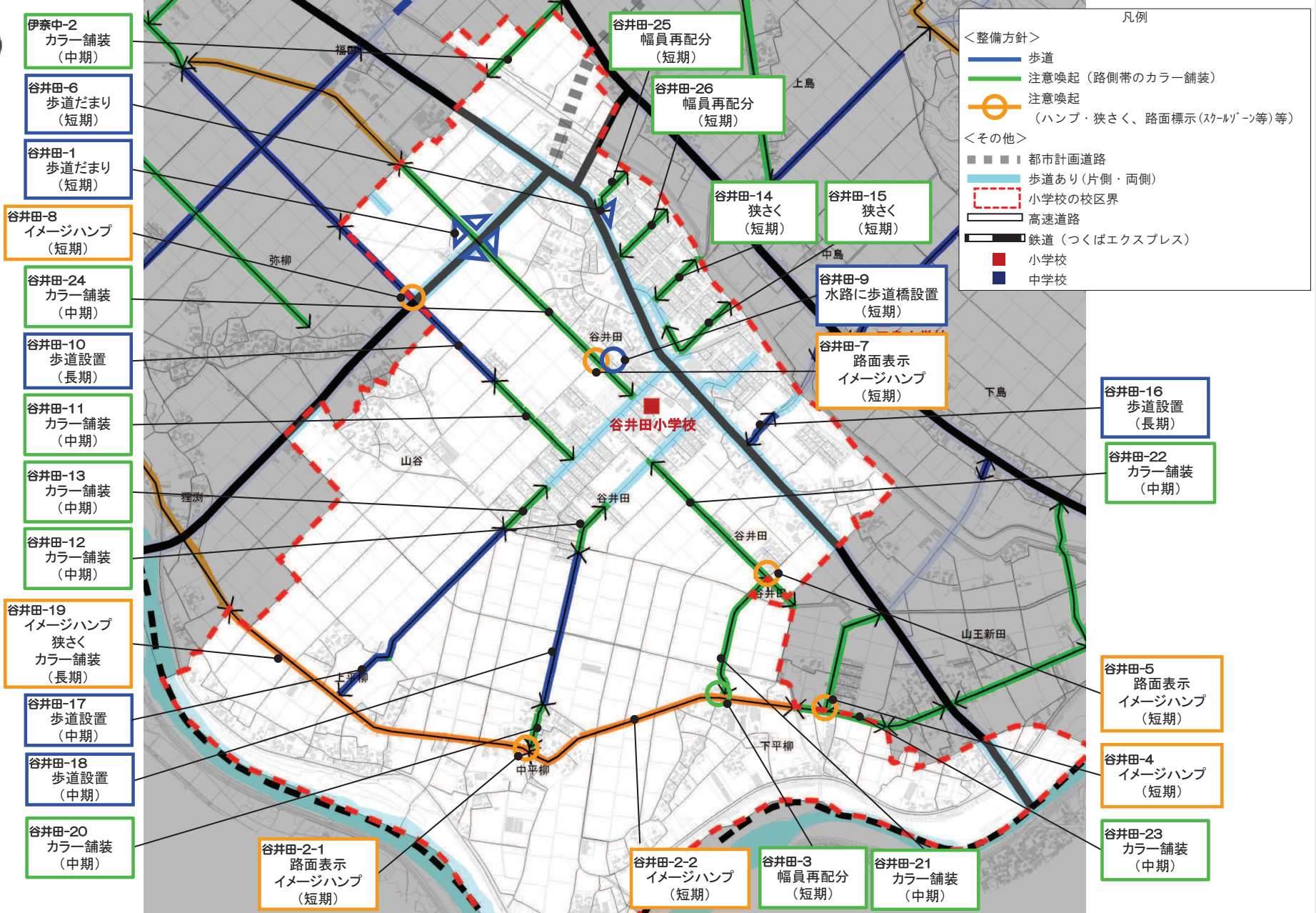
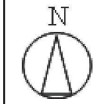


図 26 谷井田小学校区の位置

谷井田小学校-歩道整備基本計画（案）



伊奈中-2
カラー舗装
(中期)

谷井田-6
歩道だまり
(短期)

谷井田-1
歩道だまり
(短期)

谷井田-8
イメージハンプ
(短期)

谷井田-24
カラー舗装
(中期)

谷井田-10
歩道設置
(長期)

谷井田-11
カラー舗装
(中期)

谷井田-13
カラー舗装
(中期)

谷井田-12
カラー舗装
(中期)

谷井田-19
イメージハンプ
狭さく
カラー舗装
(長期)

谷井田-17
歩道設置
(中期)

谷井田-18
歩道設置
(中期)

谷井田-20
カラー舗装
(中期)

谷井田-2-1
路面表示
イメージハンプ
(短期)

谷井田-25
幅員再配分
(短期)

谷井田-26
幅員再配分
(短期)

谷井田-14
狭さく
(短期)

谷井田-15
狭さく
(短期)

谷井田-9
水路に歩道橋設置
(短期)

谷井田-7
路面表示
イメージハンプ
(短期)

谷井田-16
歩道設置
(長期)

谷井田-22
カラー舗装
(中期)

谷井田-5
路面表示
イメージハンプ
(短期)

谷井田-4
イメージハンプ
(短期)

谷井田-23
カラー舗装
(中期)

谷井田-2-2
イメージハンプ
(短期)

谷井田-3
幅員再配分
(短期)

谷井田-21
カラー舗装
(中期)

- 凡例
- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起 (路側帯のカラー舗装)
 - 注意喚起 (ハンプ・狭さく、路面標示(スクールゾーン等)等)
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり(片側・両側)
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道(つくばエクスプレス)
 - 小学校
 - 中学校

(4) 三島小学校区（伊奈中学校区）

- 三島小周辺の通学路では、沿道農地区間や歩道不連続箇所において「歩道設置」を計画した。
- 通学路のうち沿道に建物が立地している区間は「カラー舗装」を計画した。
- 通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい区間において「イメージハンプ」や「路面表示」等を計画した。

表 10 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■カラー舗装（事業中）	三島-8-1、三島-9
	■カラー舗装	三島-10、三島-4、三島-8-2
	■路面表示、イメージハンプ	三島-3、伊奈東中-1
	■路面表示	三島-2
中期	■歩道設置	三島-6、三島-7
長期	■歩道設置	三島-1、三島-5、三島-11

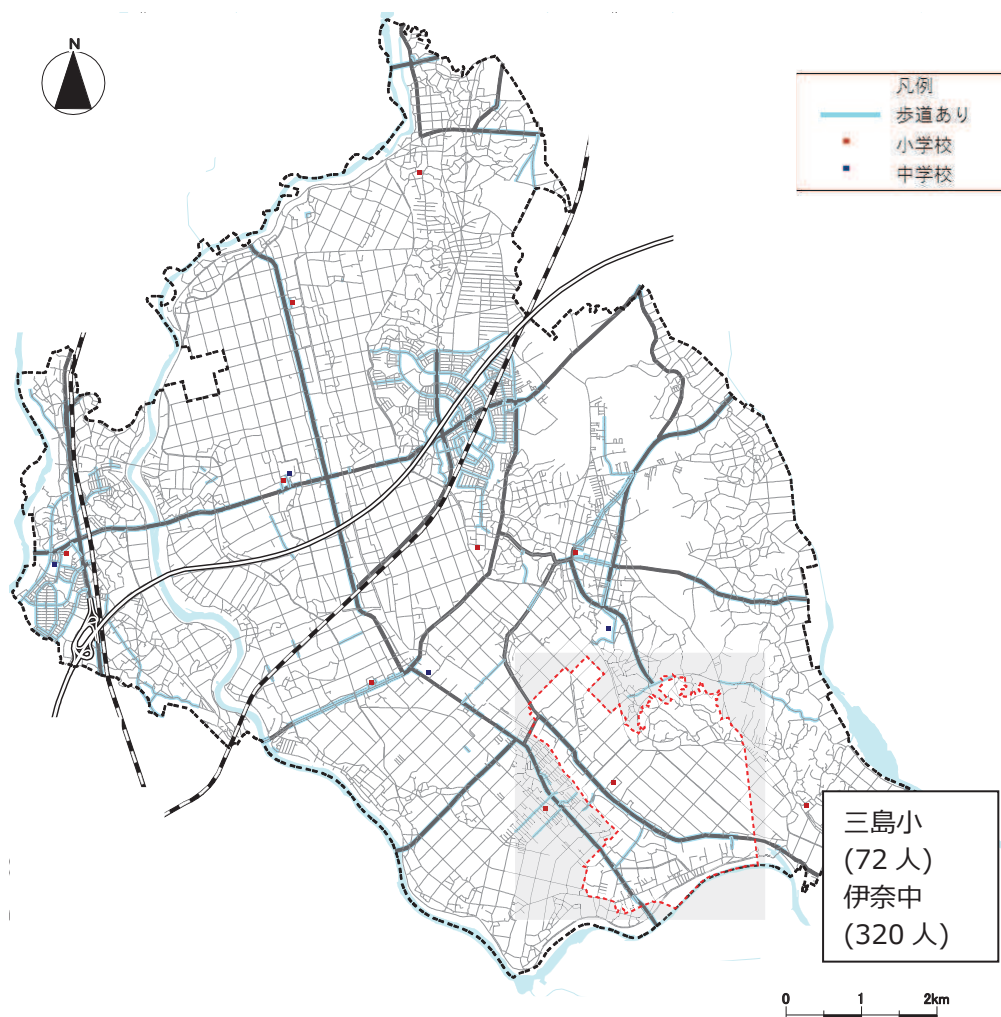
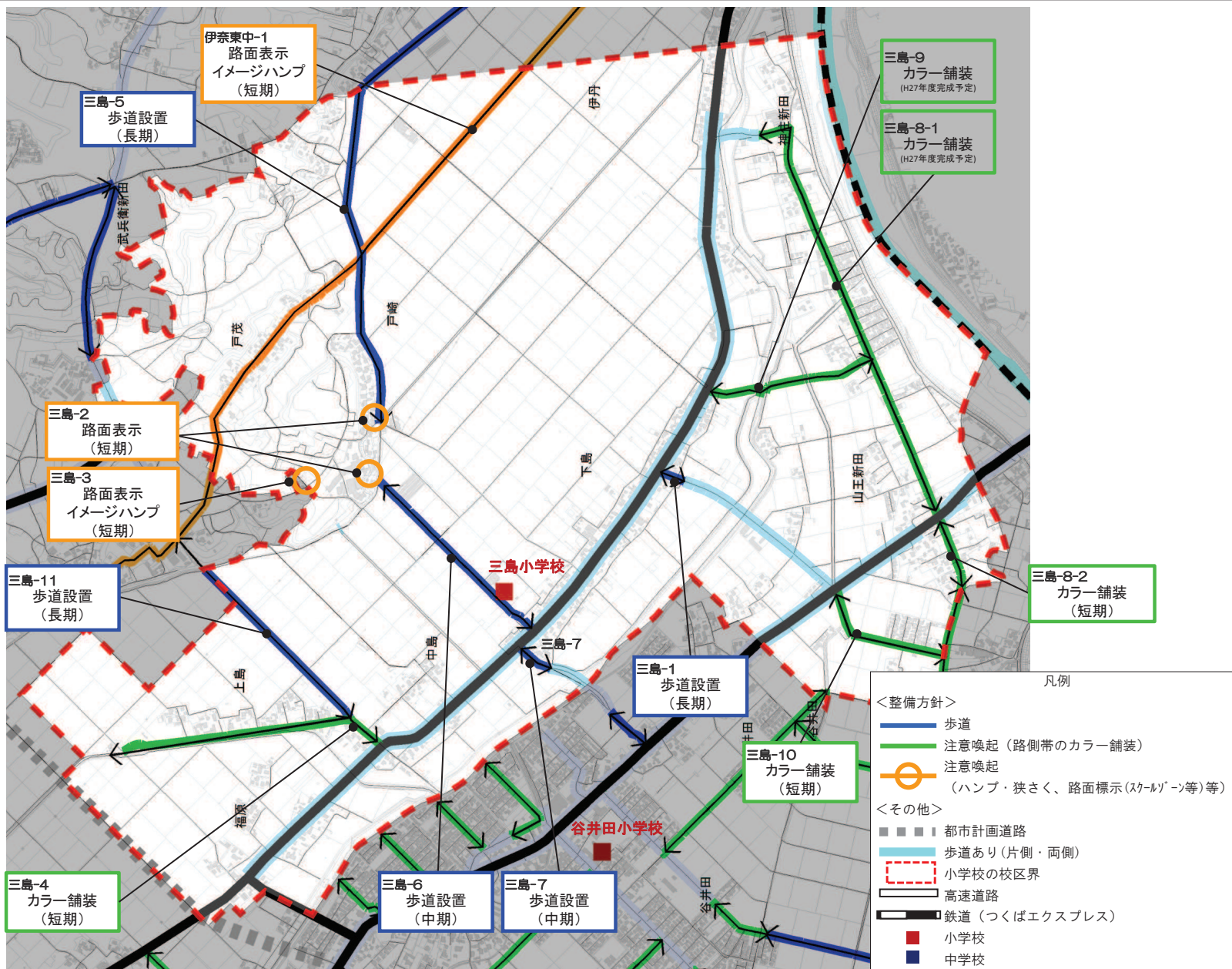
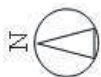


図 27 三島小学校区の位置

三島小学校-歩道整備基本計画（案）



(5) 東小学校区 (伊奈東中学校区)

- 東小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間は「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間は「カラー舗装」で対応した。
- 伊奈東の通学路のうち、自動車交通の速度抑制を図りたい区間において「イメージハンプ」を計画した。

表 11 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ カラー舗装 (事業中)	東-3、東-10
	■ カラー舗装、路面表示	東-1、東-5
	■ 路面表示	東-6、東-7、東-8
	■ 路面表示、イメージハンプ	伊奈東中-1
	■ イメージハンプ	東-4
中期	■ 歩道設置	東-2
	■ カラー舗装	東-13、東-9
長期	■ 歩道設置	東-12、東-11

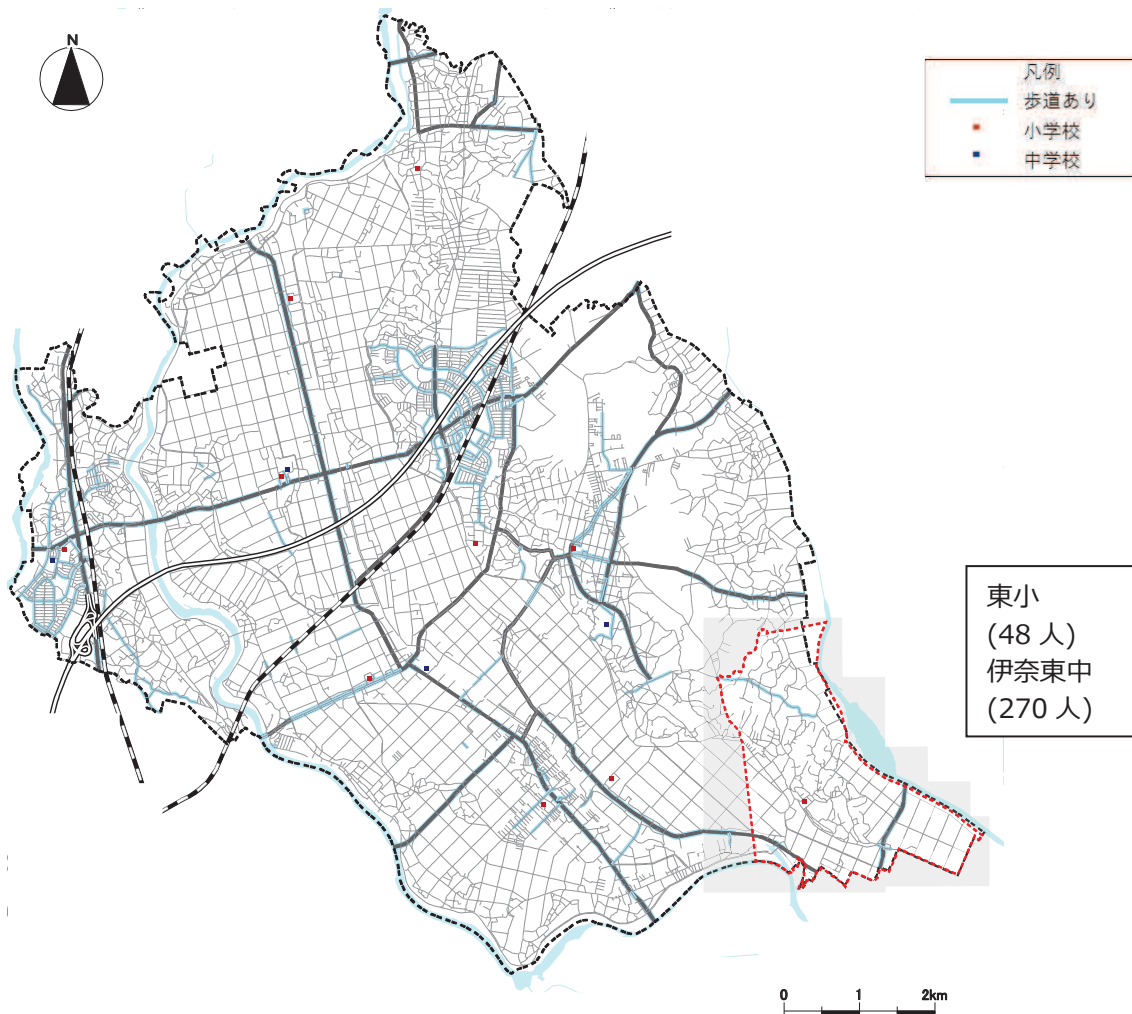
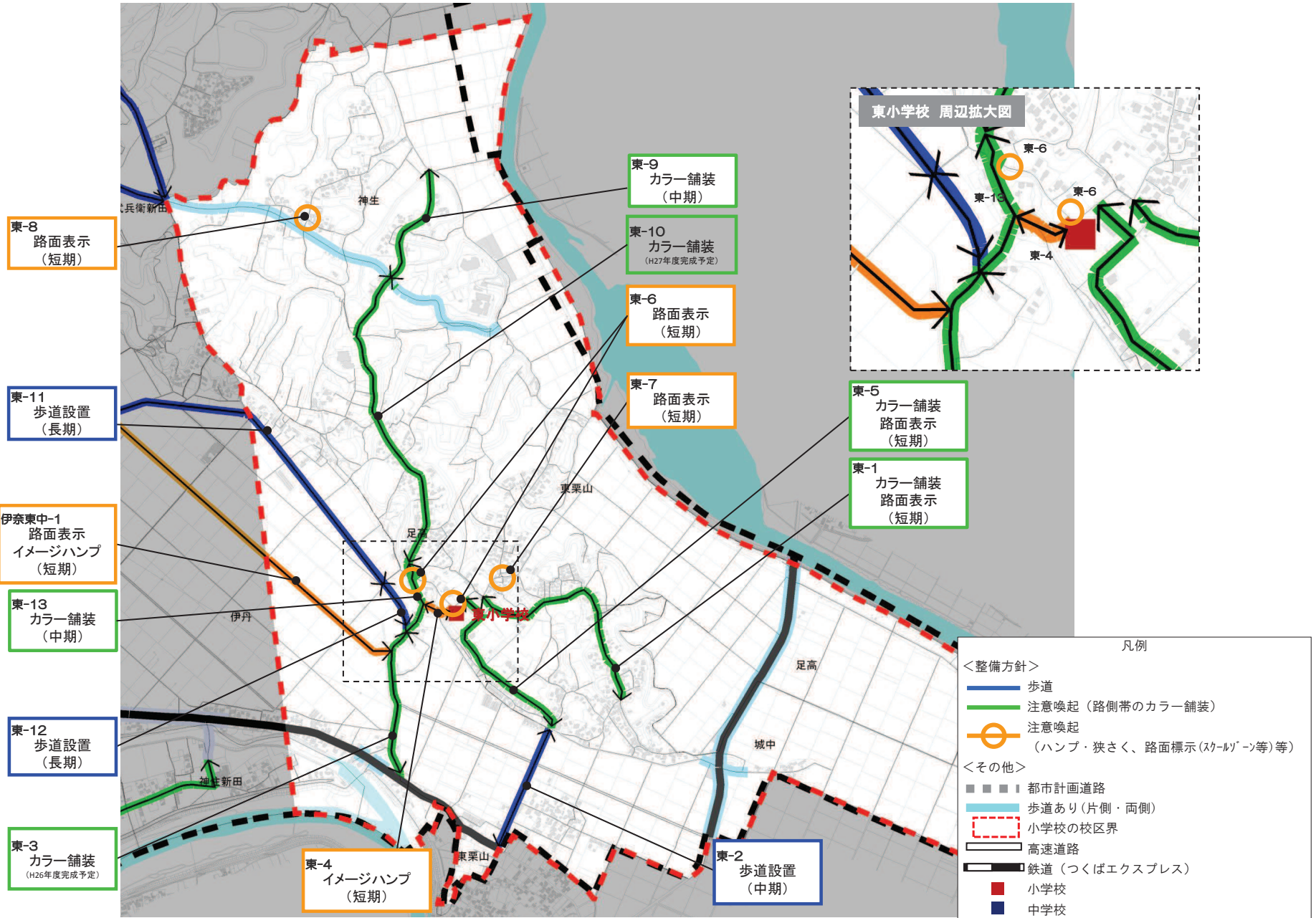


図 28 東小学校区の位置

東小学校-歩道整備基本計画(案)



(6) 板橋小学校区（伊奈東中学校区）

- 板橋小周辺の通学路では、沿道に建物が立地している区間が多く「カラー舗装」を中心に計画した。（事業中の「歩道設置」もあり）
- 沿道がゴルフ場の通学路で、幅員が狭く自動車交通の速度抑制を図りたい区間については、「イメージハンプ」や「路面表示」等を計画した。
- 「歩道だまり」を1箇所計画し、通学路と県道との交差点において、横断待ちの歩行者の安全・安心の確保を図った。（WS 発案）

表 12 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■歩道設置（事業中）	板橋-14、板橋-8
	■カラー舗装（事業中）	板橋-15
	■カラー舗装、路面表示（事業中）	板橋-1
	■歩道だまり	板橋-19
	■カラー舗装	板橋-2、板橋-12、板橋-11、板橋-13
	■路面表示、イメージハンプ	板橋-9、伊奈東中-1
中期	■歩道設置	板橋-6、板橋-10
	■カラー舗装	板橋-17
	■カラー舗装、幅員再配分	板橋-7
	■カラー舗装、路面表示	板橋-16
長期	■カラー舗装、幅員再配分	板橋-3、板橋-5、板橋-4

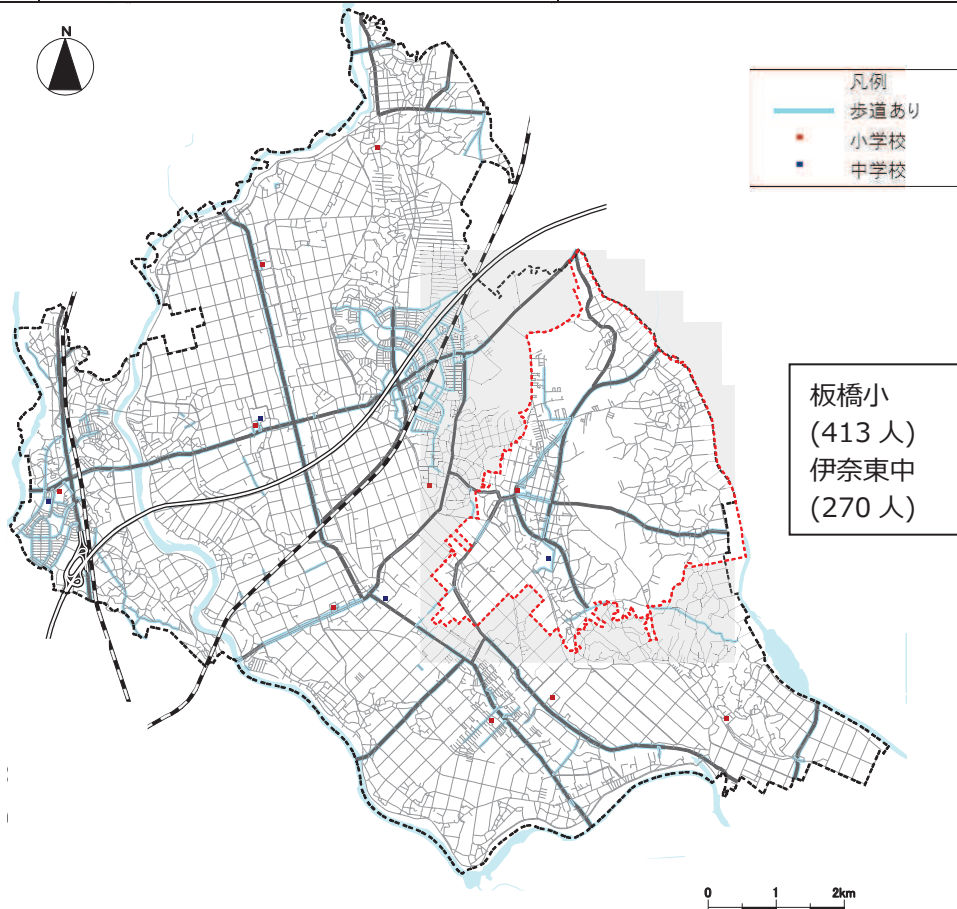
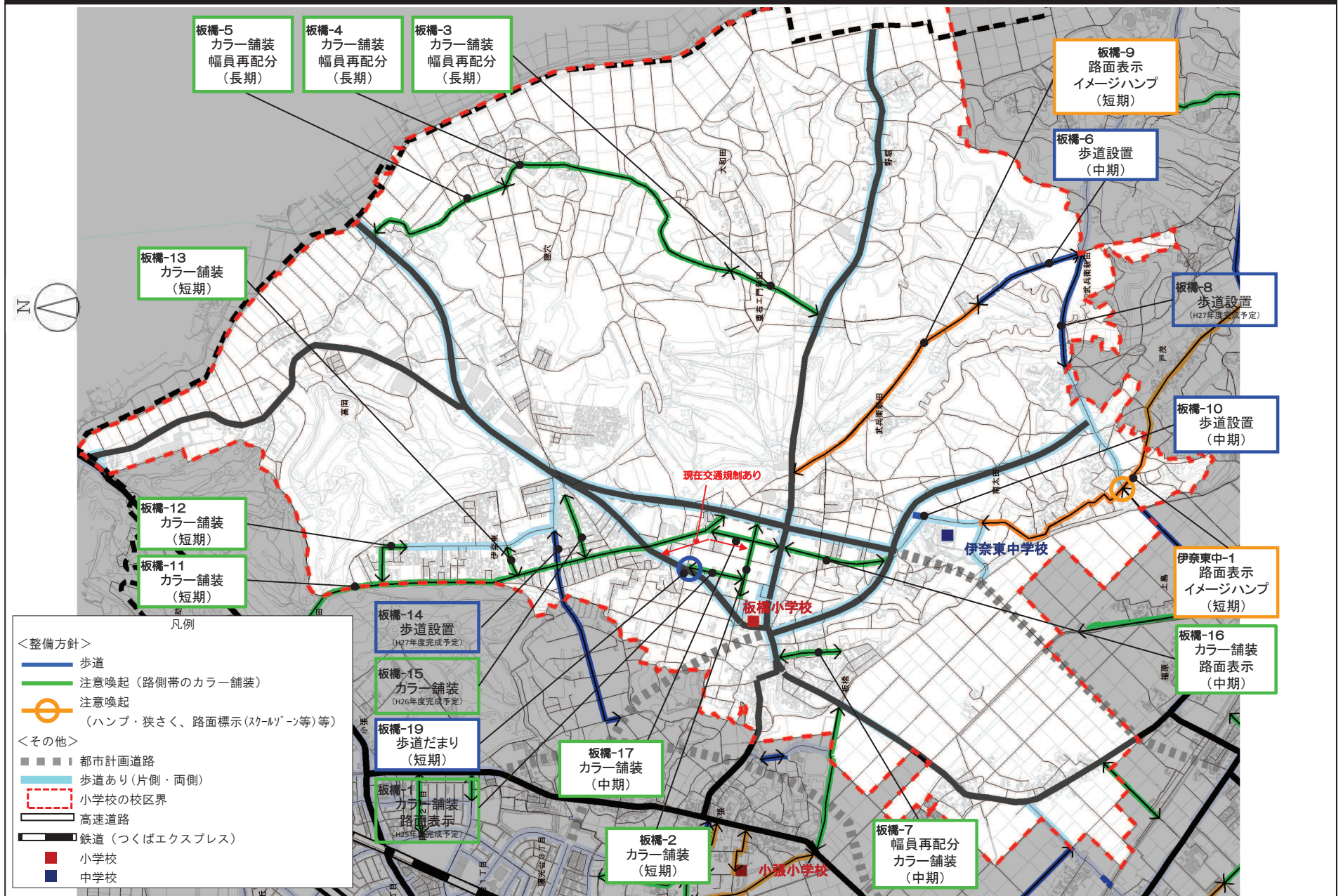


図 29 板橋小学校区の位置

板橋小学校-歩道整備基本計画(案)



(7) 小絹小学校区 (小絹中学校区)

- 小絹小及び小絹中周辺の通学路は住宅地の中にあり、街区を形成する外周道路の歩道は整備済みであるが、国道・県道等の渋滞回避のため生活道路へ通過交通が流入する等の問題があり、H26年度より警察等が「ゾーン30」に着手する。
- 歩道未整備の通学路がある状況を踏まえ、沿道に建物が立地している区間において「カラー舗装」や「イメージハンプ」「狭さく」等を計画した。
- 「歩道だまり」を1箇所計画し、通学路と1級市道との交差部において、横断待ちの歩行者の安全・安心の確保を図った。(WS発案)

表 13 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 歩道設置 (事業中)	小絹-8
	■ カラー舗装、路面表示 (事業中)	小絹-4
	■ カラー舗装	小絹-2
	■ 路面表示、カラー舗装	小絹-3
	■ 路面表示	小絹-1、小絹-19
	■ イメージハンプ、路面表示	小絹-6
	■ 狭さく	小絹-15、小絹-14
	■ イメージハンプ	小絹-17
中期	■ 歩道設置	小絹-12
	■ 歩道だまり	小絹-16
	■ カラー舗装	小絹-10、小絹-11、小絹-9、小絹-13
長期	■ 歩道設置	小絹-7

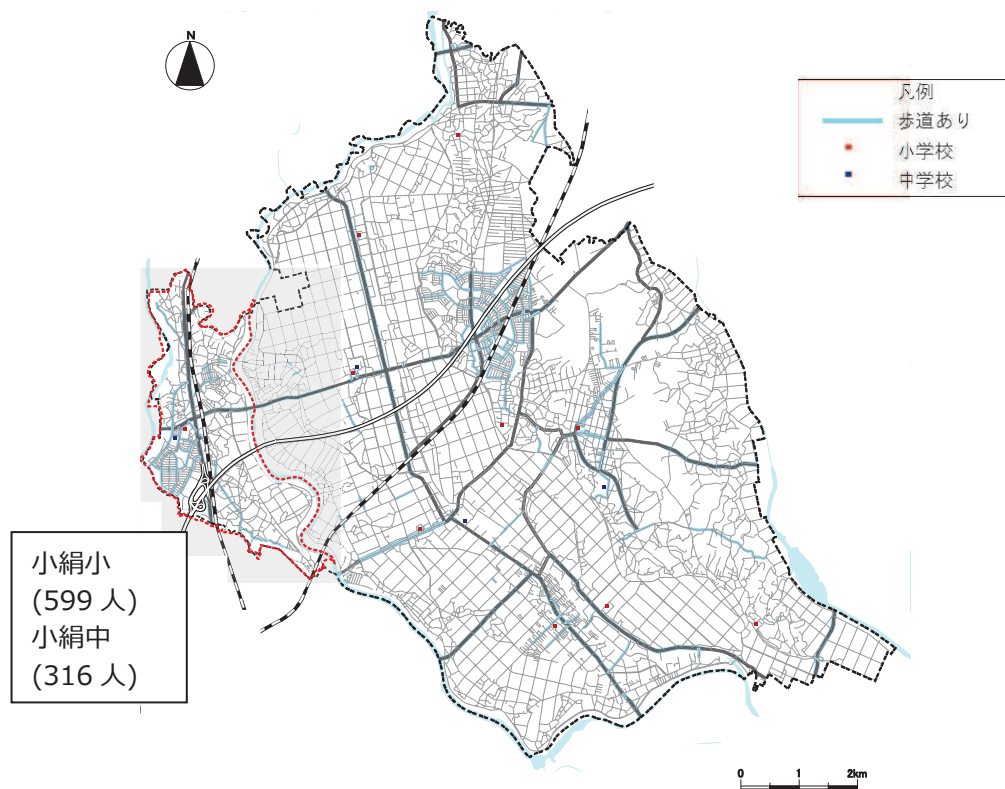
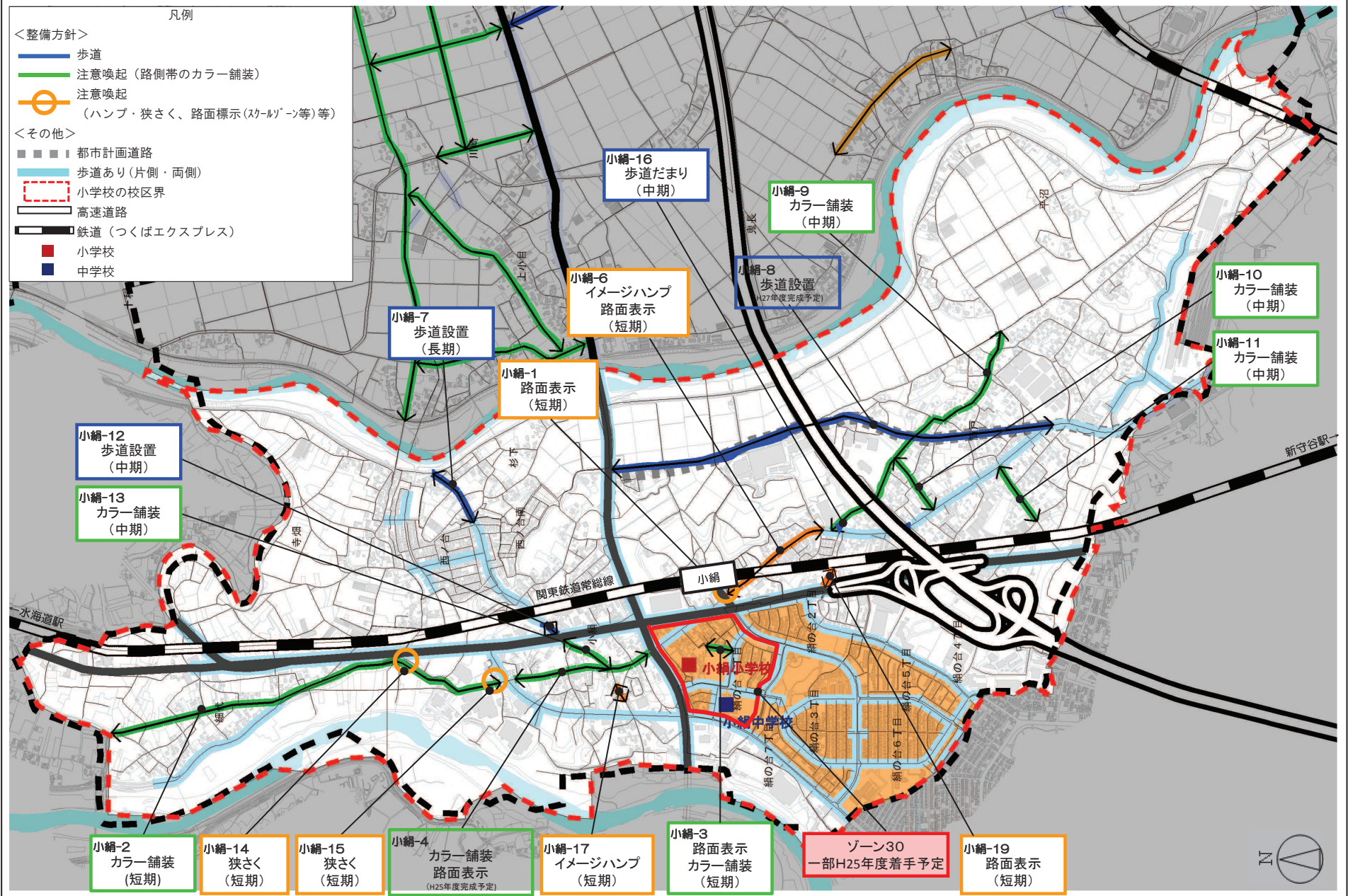


図 30 小絹小学校区の位置

小絹小学校-歩道整備基本計画（案）



(8) 谷原小学校区 (谷和原中学校区)

- 谷原小周辺の通学路の指定状況を踏まえ、沿道農地区間で「歩道設置」を計画し、沿道に建物が立地している区間は「カラー舗装」「路面表示」や「イメージハンプ」「狭さく」で対応した。
- 沿道農地の通学路のうち、水路に蓋掛けして歩道空間を生み出すことが可能な区間において「幅員再配分」を計画した。

表 14 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 幅員再配分	谷和原中-2
	■ カラー舗装	谷原-1、谷原-11、谷原-3、谷原-6、 谷原-7、谷原-10
	■ 路面表示	谷和原中-4
中期	■ カラー舗装	谷和原中-3、谷原-2、谷原-5
	■ 幅員再配分	谷和原中-1-1
	■ 幅員再配分、カラー舗装	谷原-4
	■ カラー舗装、イメージハンプ、狭さく	谷原-8
長期	■ 歩道設置	谷原-9

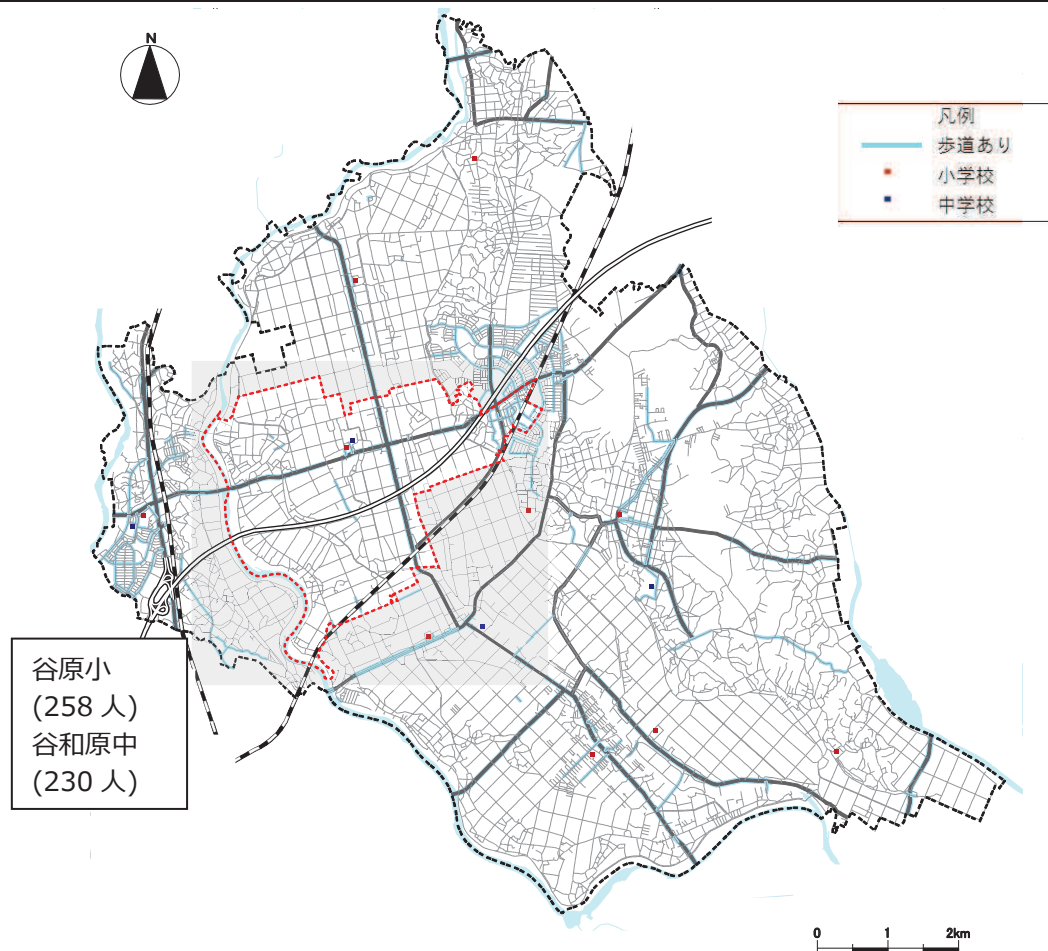
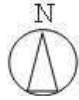


図 31 谷原小学校区の位置

谷原小学校-歩道整備基本計画（案）



谷原-5
カラー舗装
(中期)

谷原-2
カラー舗装
(中期)

谷原-8
カラー舗装
イメージハンブ
狭さく
(中期)

谷原-6
カラー舗装
(短期)

谷原-3
カラー舗装
(短期)

谷原-1
カラー舗装
(短期)

谷原-9
歩道設置
(長期)

谷原-7
カラー舗装
(短期)

谷和原中-3
カラー舗装
(中期)

谷和原中-2
幅員再配分
(短期)

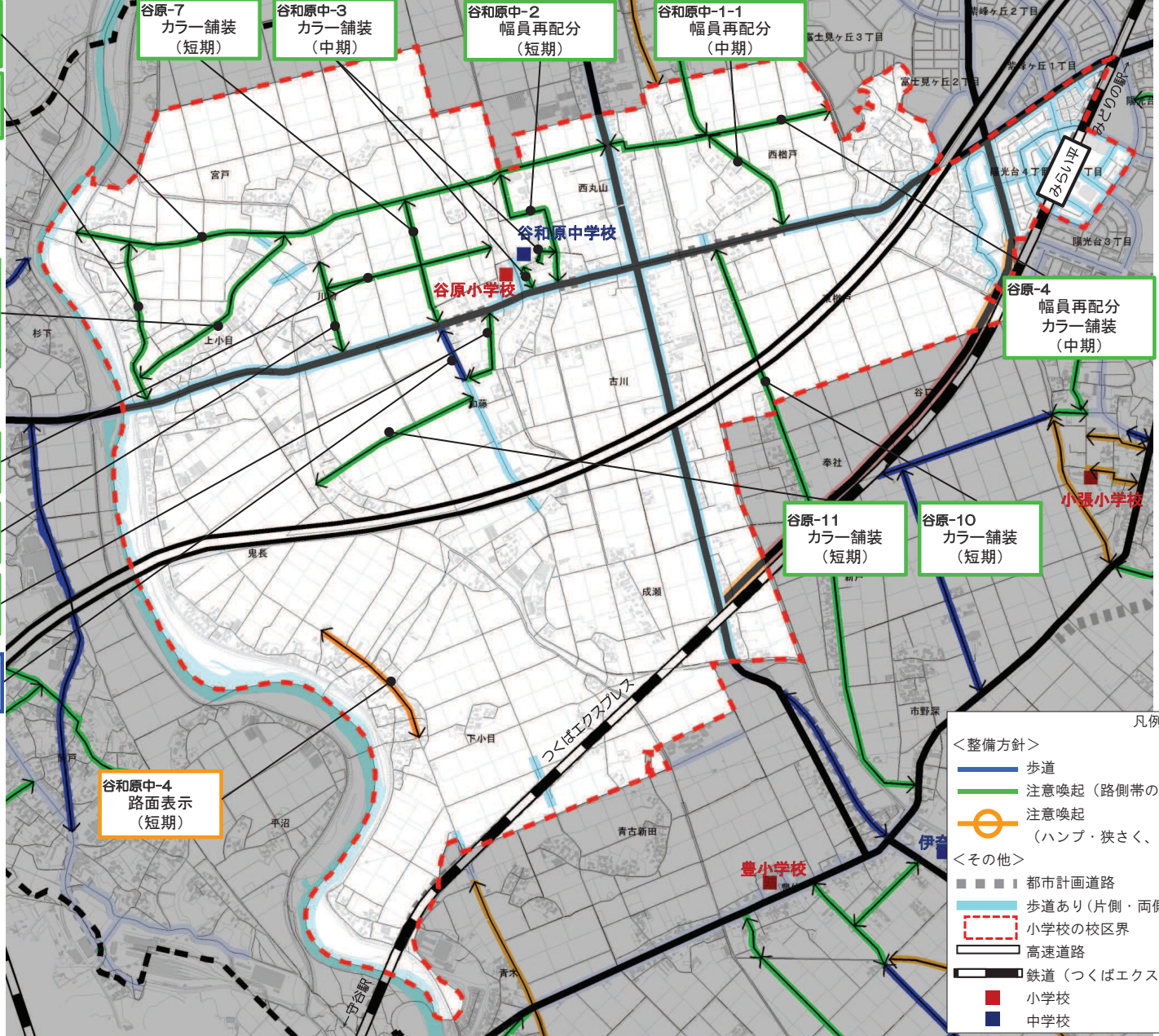
谷和原中-1-1
幅員再配分
(中期)

谷和原中-4
路面表示
(短期)

谷原-11
カラー舗装
(短期)

谷原-10
カラー舗装
(短期)

谷原-4
幅員再配分
カラー舗装
(中期)



- 凡例
- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起（路側帯のカラー舗装）
 - ⊕ 注意喚起
（ハンブ・狭さく、路面標示(スクールゾーン等)等)
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり(片側・両側)
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道(つくばエクスプレス)
 - 小学校
 - 中学校

(9) 十和小学区 (谷和原中学校区)

- 十和小東側通学路のうち、主に幹線道路として利用される部分に関して「歩道設置」「カラー舗装」を計画した。また交通量の少ない路線に関しては「路面表示」を計画した。
- 十和小西側通学路では、「イメージハンプ」や「路面表示」を計画し速度抑制を図った。

表 15 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 歩道設置 (事業中)	十和-10
	■ カラー舗装、路面表示	十和-5
	■ 路面表示	十和-4、十和-1、十和-2
	■ イメージハンプ	十和-6、十和-8
中期	■ 歩道設置	十和-7-1、十和-7-2、十和-13
	■ カラー舗装	十和-12、十和-9、十和-11
	■ 幅員再配分、カラー舗装、狭さく	十和-3
長期	■ 幅員再配分	谷和原中-1-2

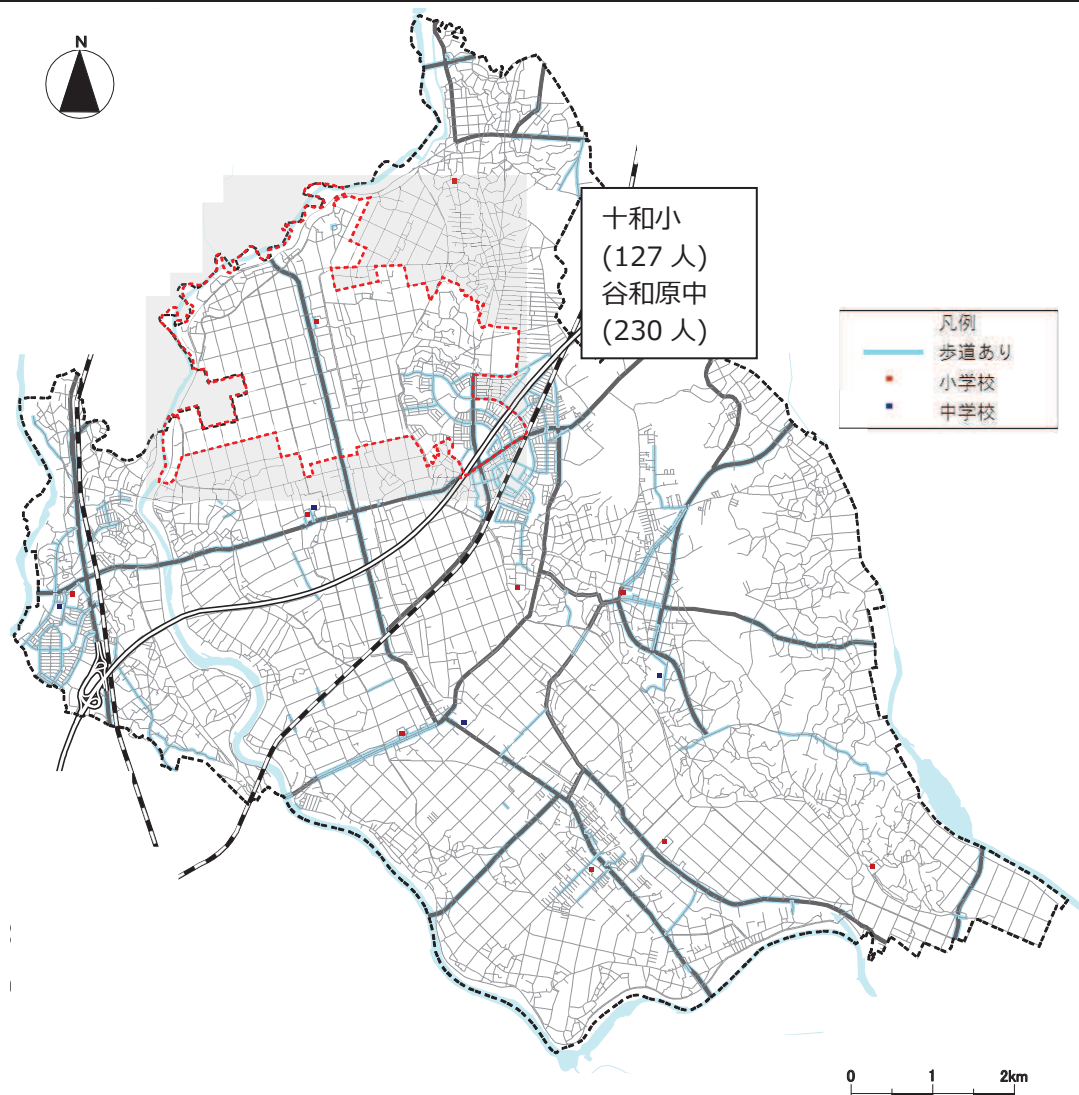
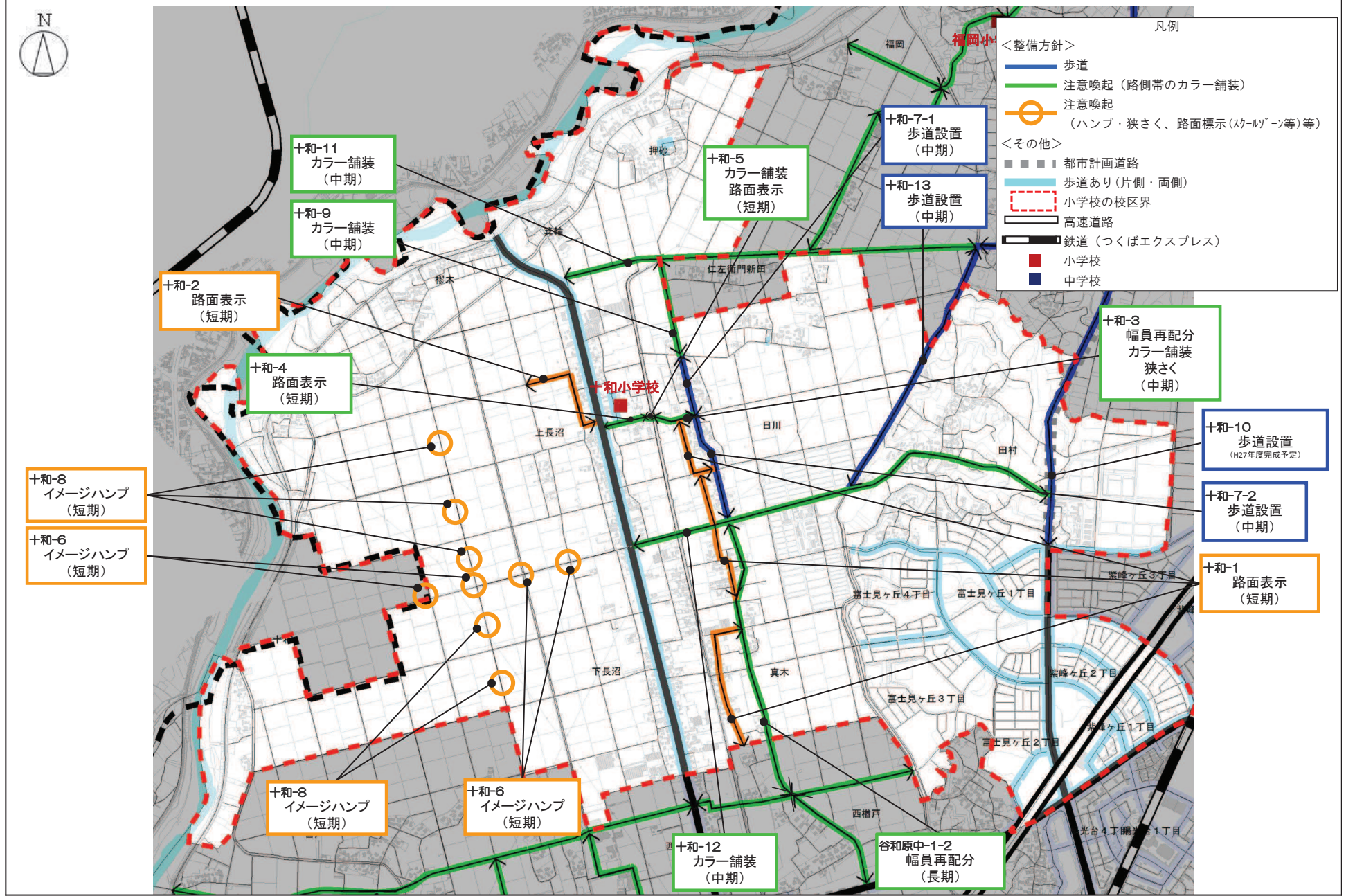


図 32 十和小学区の位置

十和小学校-歩道整備基本計画（案）



(10) 福岡小学校区（谷和原中学校区）

- 福岡小より北側の通学路は住宅地の中にあり沿道に建物が立地しているため、「カラー舗装」や「路面表示」を中心に計画した。
- 福岡小より南側の通学路では、1級市道と重複する区間は「歩道設置」や「幅員再配分」「カラー舗装」を計画した。

表 16 対策概要

	対策案	対策番号
短期	■ 歩道設置（事業中）	福岡-9
	■ 路面表示（事業中）	福岡-11
	■ 路面表示、イメージハンプ	福岡-10
	■ カラー舗装、路面表示、イメージハンプ	福岡-1-2
	■ カラー舗装、狭さく、路面表示	福岡-3
	■ カラー舗装、路面表示	福岡-2、福岡-6
中期	■ カラー舗装	福岡-5
	■ 幅員再配分、カラー舗装	福岡-4-1、福岡-4-2、福岡-4-3
長期	■ 歩道設置	福岡-1-1、福岡-8、福岡-7

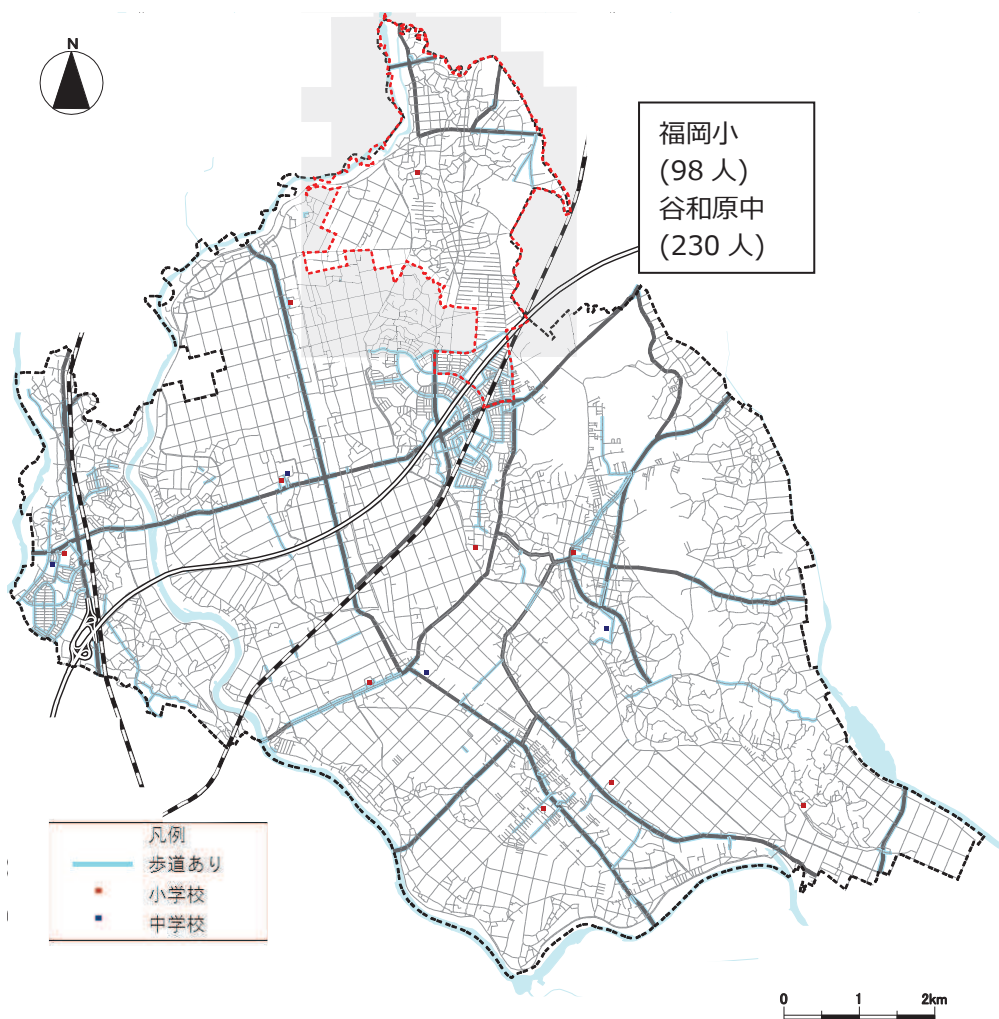
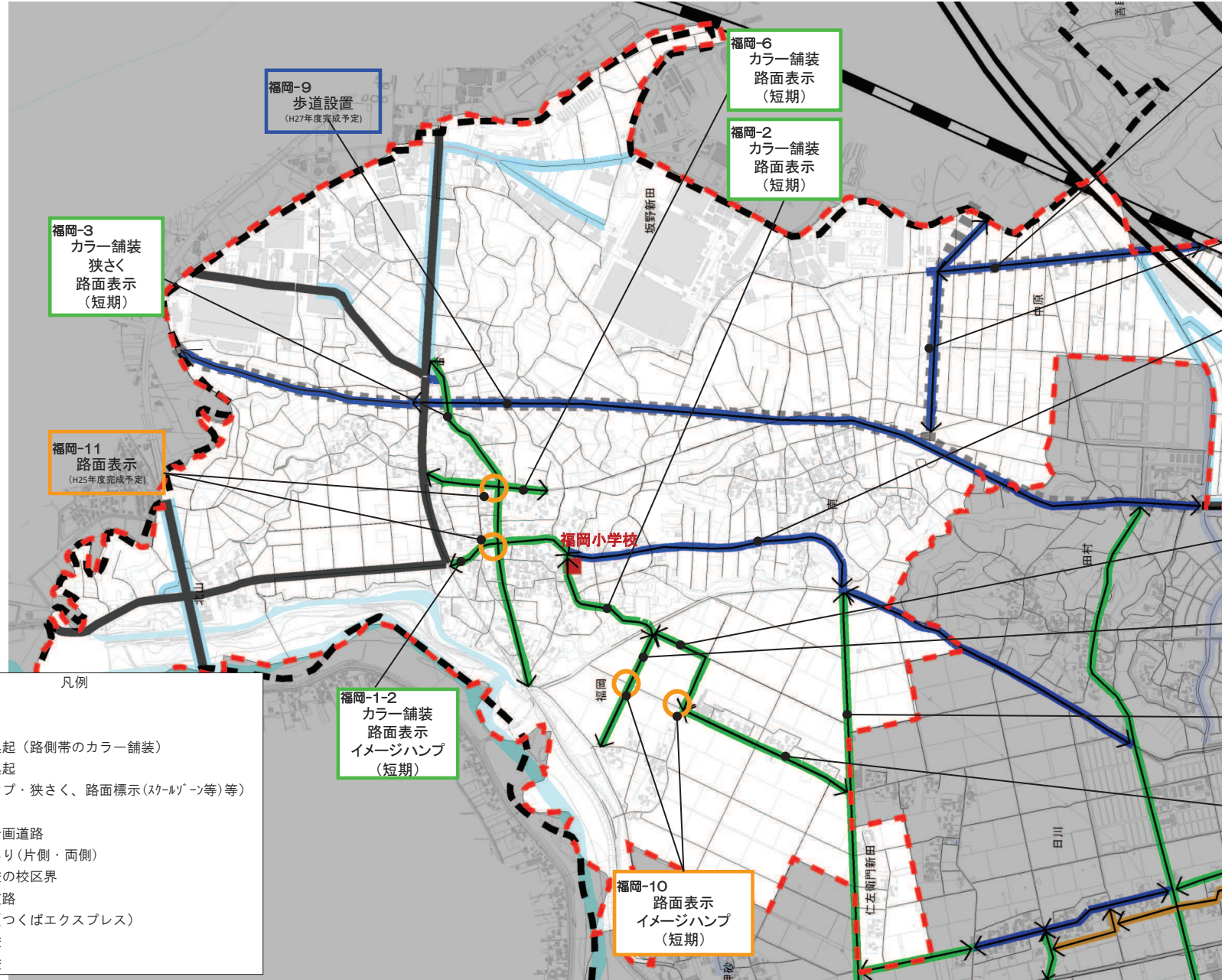


図 33 福岡小学校区の位置

福岡小学校-歩道整備基本計画（案）



福岡-9
歩道設置
(H27年度完成予定)

福岡-6
カラー舗装
路面表示
(短期)

福岡-7
歩道設置
(長期)

福岡-2
カラー舗装
路面表示
(短期)

福岡-8
歩道設置
(長期)

福岡-3
カラー舗装
狭さく
路面表示
(短期)

福岡-1-1
歩道設置
(長期)

福岡-11
路面表示
(H25年度完成予定)

福岡-4-1
幅員再配分
カラー舗装
(中期)

福岡-4-2
幅員再配分
カラー舗装
(中期)

福岡-1-2
カラー舗装
路面表示
イメージハンプ
(短期)

福岡-5
カラー舗装
(中期)

福岡-4-3
幅員再配分
カラー舗装
(中期)

福岡-10
路面表示
イメージハンプ
(短期)

- 凡例
- <整備方針>
- 歩道
 - 注意喚起（路側帯のカラー舗装）
 - 注意喚起
（ハンプ・狭さく、路面標示（スケルゲーン等）等）
- <その他>
- 都市計画道路
 - 歩道あり（片側・両側）
 - 小学校の校区界
 - 高速道路
 - 鉄道（つくばエクスプレス）
 - 小学校
 - 中学校

3.5 全体概算工事費

本計画の対策をすべて実施した場合の概算工事費を以下に示す。

表 17 概算工事費

(百万円)

	短期		中期		長期		合計	
	工事費	箇所数	工事費	箇所数	工事費	箇所数	工事費	箇所数
小張小	29	9	74	5	248	3	351	17
豊小	13	4	75	4	339	3	427	11
谷井田小	76	14	186	11	182	3	444	28
三島小	14	4	73	2	129	3	216	9
伊奈中エリア合計	132	31	408	22	898	12	1,438	65
東小	17	6	51	3	83	2	151	11
板橋小	36	7	98	5	278	3	412	15
伊奈東中エリア合計	53	13	149	8	361	5	563	26
小絹小	21	8	39	6	23	1	83	15
小絹中エリア合計	21	8	39	6	23	1	83	15
谷原小	88	8	174	6	21	1	283	15
十和小	17	6	175	6	113	1	305	13
福岡小	29	5	153	4	269	3	451	12
谷和原中エリア合計	134	19	502	16	403	5	1,039	40
期間合計	340	71	1,098	52	1,685	23	3,123	146

※概算工事費の算出においては、測量費・設計費・用地費等は含まれず、工事に係る費用となる。