

県道鴻巣川島線 立体交差事業

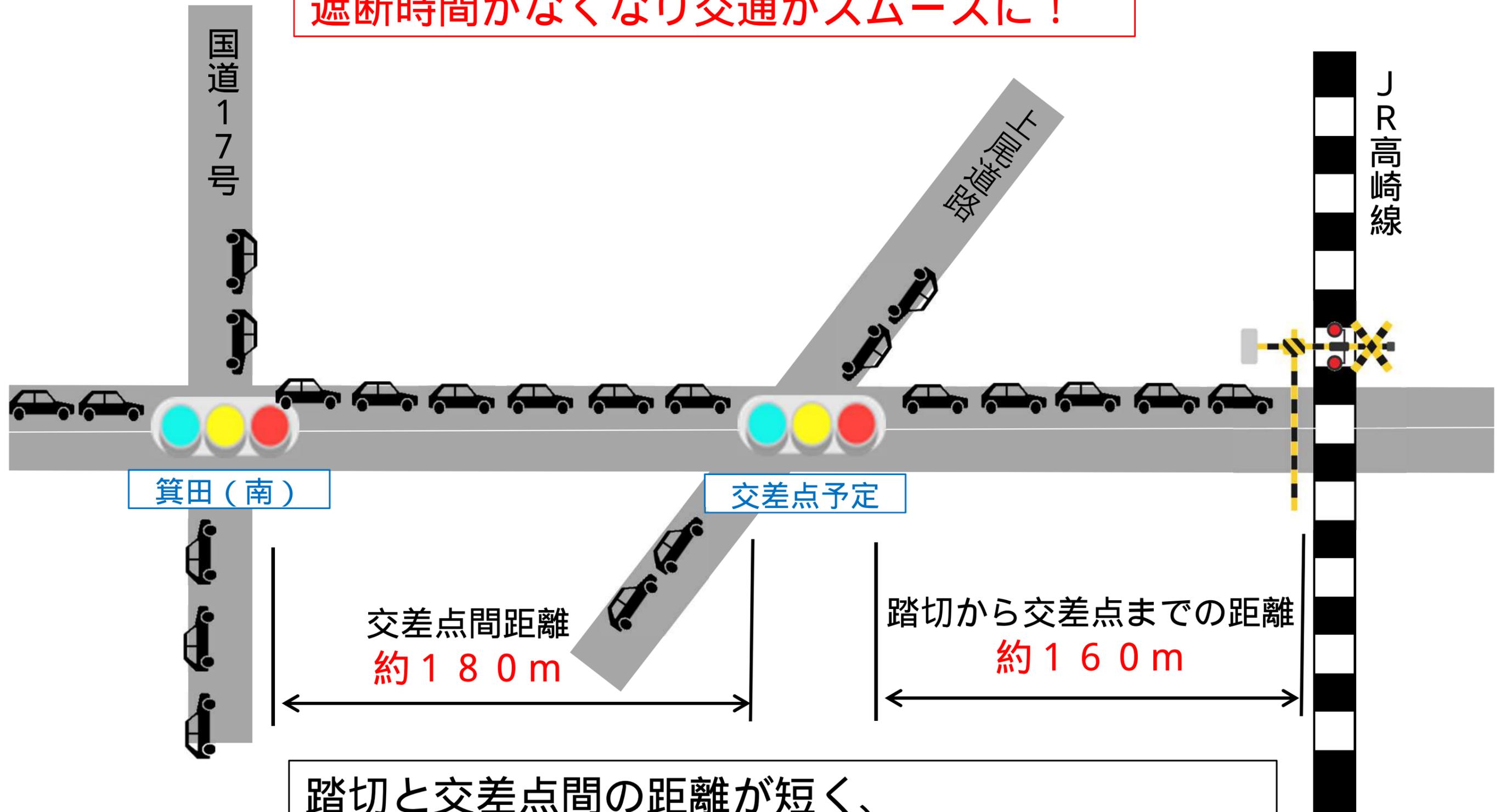


位置図



事業の必要性：交通の円滑化

踏切を立体交差化することにより、
遮断時間がなくなり交通がスムーズに！



踏切と交差点間の距離が短く、
また連続していることから交通渋滞を助長

本日の説明会の目的

上尾道路の整備が進んできたため、
県道鴻巣川島線とJR高崎線の立体交差方式について
アンダーパス案とオーバーパス案の比較検討を
再度実施しました。



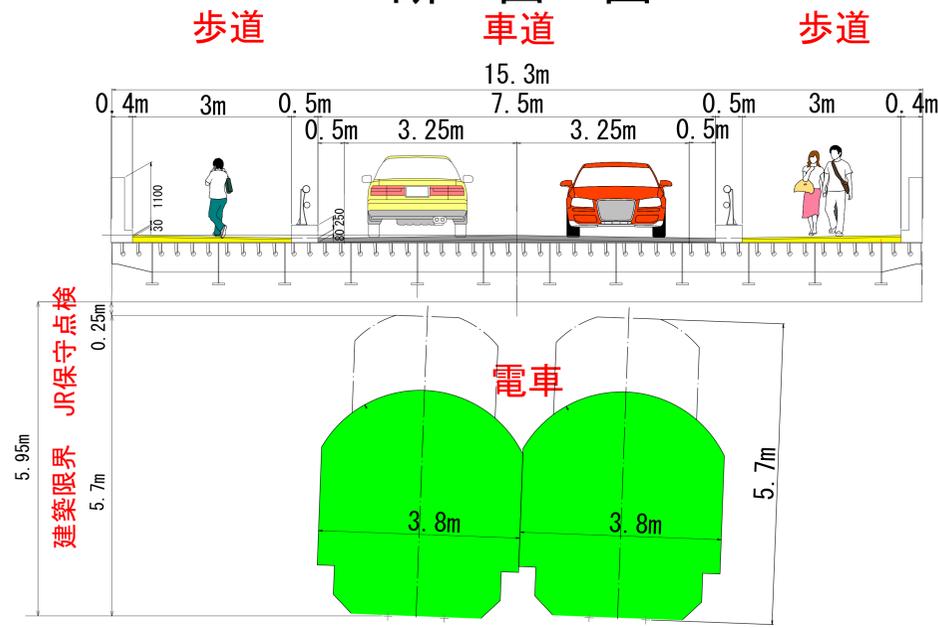
オーバーパス案が最適案となりました。



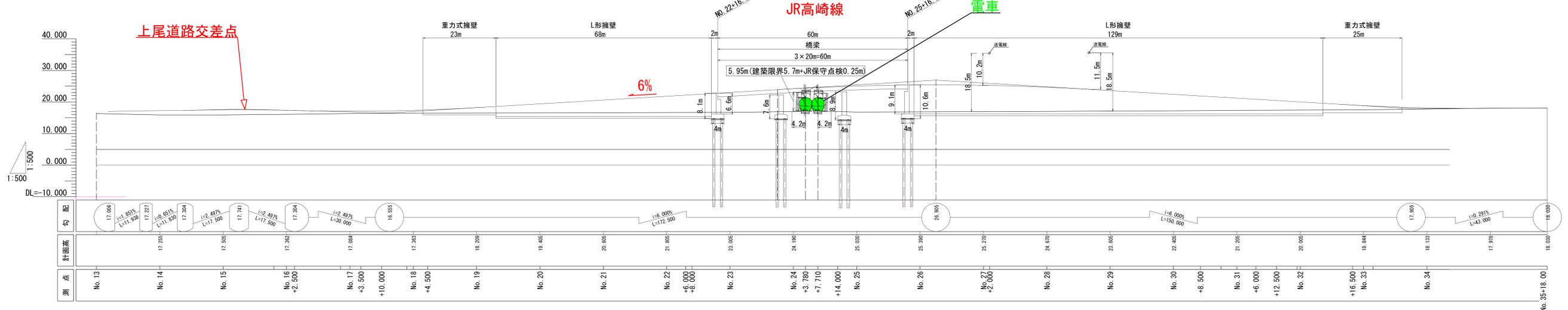
事業の必要性・比較検討結果・事業の進め方について、
地元の皆様にご説明しご意見を伺うものです。

オーバース案

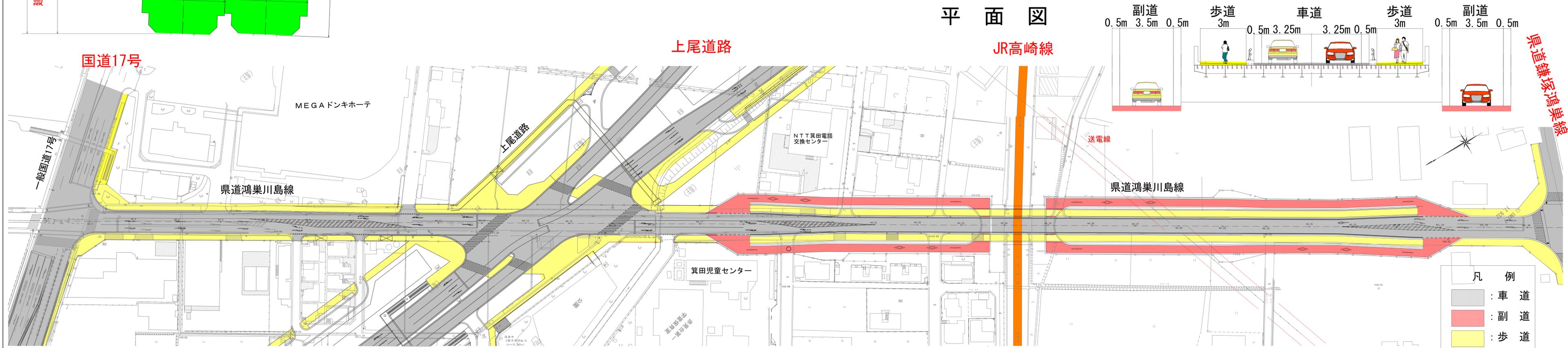
断面図



側面図



平面図

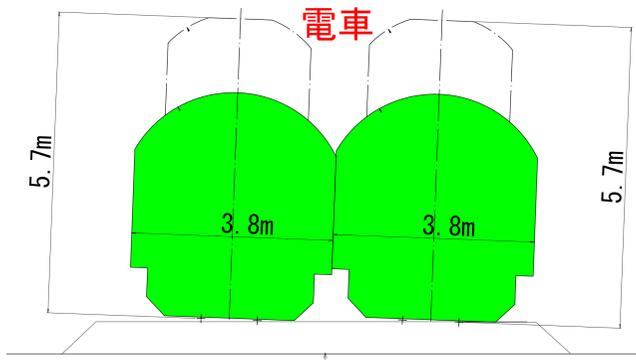


注) 上尾道路は令和2年7月時点の設計に基づく図面であり、今後の関係機関との協議により、変更・修正する場合があります。

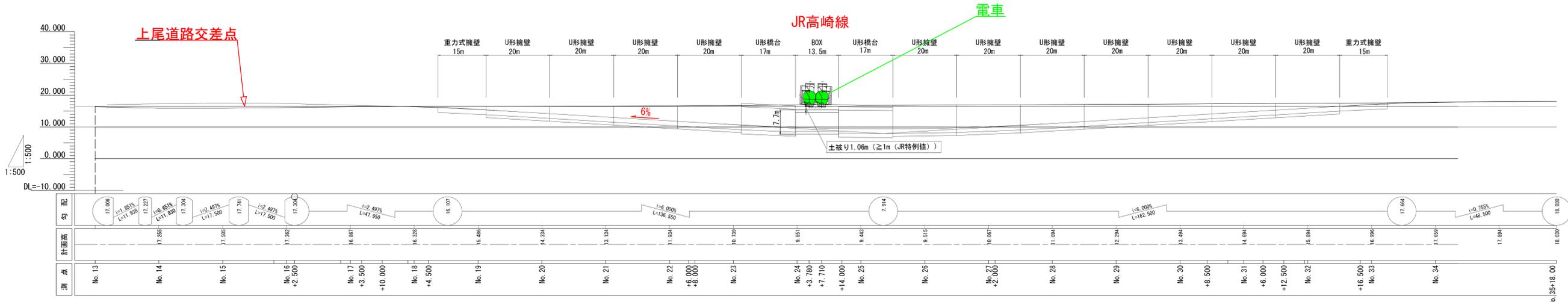
- 凡例
- ：車道
 - ：副道
 - ：歩道

アンダーパス案

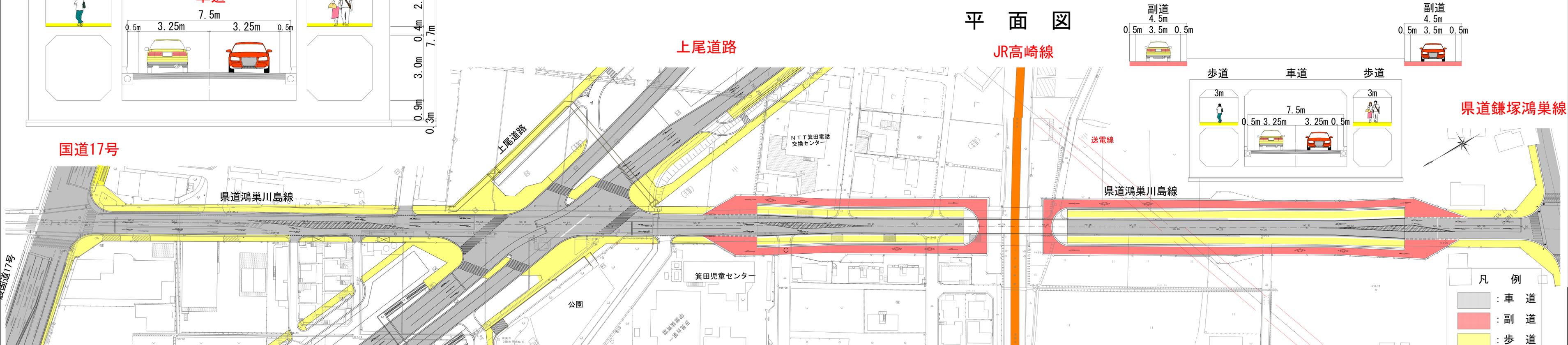
断面図



側面図



平面図



注) 上尾道路は令和2年7月時点の設計に基づく図面であり、今後の関係機関との協議により、変更・修正する場合があります。

- 凡 例
- : 車 道
 - : 副 道
 - : 歩 道

比較表

側面図・平面図・断面図		評価項目	評価の視点・所見	配点	評価点	総合評価	
オーバーパス案		走行性	騒音・振動 アンダー案に比べて騒音・振動の影響が大きい	5	△	2.5	
		通行	通行止めとなるリスクは低い	5	○	5	
		安全性	事故リスク	アンダー案に比べて事故リスクは低い	5	○	5
			氾濫リスク	周辺地域の内水氾濫のリスクは低い	5	○	5
		利用性	歩道勾配	JRに対する建築限界確保のため、車道と同等の勾配となる	5	△	2.5
			防犯	アンダー案と比較して死角が少ないため防犯性に優れる	5	○	5
		環境性	景観	擁壁高が高く圧迫感・閉塞感がある	5	△	2.5
			日照	高架となるため日照に対する懸念がある	5	△	2.5
		施工性	アンダー案に比べて施工期間が短い(5年程度)	10	○	10	
		維持管理	桁下空間での点検が可能である	10	○	10	
経済性	約6.5億円 ※道路改築、舗装工、排水工、踏切移設費は除く	40		40			
アンダーパス案		走行性	騒音・振動 オーバー案に比べて騒音・振動の影響は小さい	5	○	5	
		通行	頻発するゲリラ豪雨時の冠水による通行止めリスクがある	5	△	2.5	
		安全性	事故リスク	冠水時の事故リスクがある	5	△	2.5
			氾濫リスク	周辺地域の内水氾濫のリスクが高い	5	△	2.5
		利用性	歩道勾配	車道と分離して緩やかな勾配とすることが出来る	5	○	5
			防犯	歩道が地下となり死角が増えるため防犯性に劣る	5	△	2.5
		環境性	景観	地下構造のため圧迫感・閉塞感は少ない	5	○	5
			日照	地下構造のため日照に対する懸念はない	5	○	5
		施工性	オーバー案に比べて施工期間が長い(8~10年程度)	10	△	5	
		維持管理	ポンプ施設による排水処理を要する	10	△	5	
経済性	約37億円 ※道路改築、舗装工、排水工、踏切移設費は除く	40		7			

90

47