

## 参加者からの主なご意見

### 第1回意見交換会（令和7年5月20日）

1	今回の整備対象は東武東上線から新高橋のうち、東林橋のアンダーパスも含まれていますか。かなりの速度で自転車がアンダーパスを下流に向かって通行するため危険。なるべく堤防上の陸側（管理用通路）へ誘導した方がよいのでは。
2	東林橋から新高橋の区間はジョギングや歩行の利用者も多いため、柔らかな舗装材を使用するのが良いと思う。また歩行者と自転車を分離するため、川側と陸側で舗装素材を分けることはできないか。
3	桜の老朽化や枝張により通行に支障があり、剪定や今後の適切な管理について検討してもらいたい。地元住民・団体が管理している事例もある。

### 意見交換会に係る小会議（令和7年6月13日）

1	設置されているベンチが高すぎて利用しにくい。東武東上線から東林橋までは特に利用者も多く、もう少しベンチがあった方が良い。
2	東林橋のアンダー部分の幅員を拡げられないか。また路面が土であり河川増水時に削られるため舗装した方がよいのでは。ただし、舗装すると自転車の通行も増えるため対策もしてほしい。
3	陸側（畠側）の側溝に土砂が堆積し機能していないので撤去してほしい。雨水管に土砂がたまりフラップゲート（樋管吐口）が閉まらず大雨時に逆流する恐れがある。また樋管に転落防止柵が設置されていないので危険。

### 第2回意見交換会（令和7年7月18日）

※第1回意見交換会の際に舗装についてのアンケートを実施し、その結果を踏まえた素案を事務局から提示

1	川側（遊歩道）を土系、陸側（管理用通路）をアスファルト舗装で概ね問題ないと思うが、土系舗装の耐用年数を考慮すると土系に限らず高炉スラグ舗装も候補として残してほしい。
2	高炉スラグ舗装は有害物質の検査など安全性が確保されているのか。
3	高炉スラグとアスファルトは経済性、耐用性など長期間で考えると高炉スラグの方が有利になるのでは。コストにあまり差が出ないのであれば耐久性は重要。
4	耐久性は大切だがアスファルト舗装になり生物が減少した例もあるため環境に配慮した舗装にしてほしい。

## 参加者からの主なご意見

意見交換会に係る小会議（令和7年8月6日）	
1	舗装工事の際に桜の根を切ることはあるか。またアンダーパスから陸側（管理用通路）へ接続する際、桜の木を1本切る必要はあるのか。
2	自転車が遊歩道（川側）に入らないよう路面標示などで誘導を考えているか。

第3回意見交換会（令和7年8月20日）	
※事務局から川側をクレイ舗装、陸側とアンダーパスを高炉スラグ（ライトグレー）、右岸上流はアスファルト舗装で提案	
※高炉スラグのカラーサンプルを提示（5色）	
1	ライトグレーはコンクリートのような色で好ましくない。目にも刺激があり緑地の中では目立ってしまう。サンドベージュの方がよいのでは。
2	アンダーパスは歩行者優先という考え方ならクレイ舗装にした方がよいのでは。
3	左岸上流の桜がない区間は、アスファルト舗装で人工物感を強く感じ目立ってしまう。景観重点地域でもあり高炉スラグにできないか。

## 結 果

1	舗装の種類は川側のクレイ舗装、陸側及び桜のない区間とアンダーパス部分を高炉スラグ舗装とし、朝霞市景観条例で使用可能な色の中からアンケート結果に基づき次のように決定しました。	
	遊歩道部（川側）	クレイ舗装（土系舗装）
	管理用通路（陸側及び桜のない区間）	ライトブラウン（高炉スラグ舗装）
	アンダーパス（スロープ）	サンドベージュ（高炉スラグ舗装）
2	自転車への誘導は、高炉スラグの舗装端部にコンクリートブロックを設置することで視認性を確保し、さらに看板を設置し利用者へ注意喚起を行います。	
3	遊歩道計画上、あらかじめ支障となる桜については計画伐採します。また、工事の際に重機が干渉及び民地へ越境している枝は事前に剪定し、倒木の恐れがある桜の木が確認された場合には事前に伐採します。	
4	今後の桜の維持管理については、引き続き遊歩道と併せて市と調整を図っていきます。	
5	樋管吐け口の土砂及び転落防止は朝霞市で対応します。	