

(添付資料)

2. ケーススタディ---写真リスト

◎ 標準評価となる good samle と 採点基準

上鶴間線（南文化センター～豊町区間一部）



《 採点基準 》

1. 傾いていない
2. 有効に広い
3. 車から守られる

の三大安全要素について各30%の配点として、その他美観・利用者感覚等の備考的综合点10%を加点し(100点満点)基準とする。

1. 歩道の横断勾配： ・ いかに傾きがないか → (「2%以下」福祉条例基準)	30点
2. 歩道の有効幅員： ・ いかに有効に広いか → 20点 (「2m以上」道路構造令) ・ いかに幅員を妨げないか → 10点 歩道内障害柱：(可能限界義務)	計 30点
3. 違法車乗り込み防止対策を備えているか → (歩道切下げ構造標準基準)	30点
4. その他ユーザ感覚総合加算	10点

合計	100点

(その他) 将来展望をしっかりと考えているか
→ (時代計画性は当然。もしなければ価値半減、ただ減点のみ -50点)

■ 東林間線改築工事 平成7年度工事



歩道の横断勾配	20点	一部既存側溝レベルの波うち路面状況を放置手抜き
歩道の有効幅員	30点	防護柵を縁石上に配置する有効幅員配慮設計
歩道内障害柱	0点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	30点	設計図で位置・長さ事前検討記載あり
その他の評価	0点	ポール設置部分の縁石を切り場当たりの仕様
合計	80点	

(添付資料)

■ 東林間線改築工事 平成 8 年度工事



歩道の横断勾配	20 点	一部接道民地レベルに単純に擦り付けたと思える箇所あり
歩道の有効幅員	15 点	一部歩道幅員 2.0m に 10 センチ足りない箇所の放置
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	0 点	構造基準を逸脱した箇所多数。結果著しい不法駐車を招いている
その他の評価	0 点	水溜り箇所複数、工事仕上げレベルも低級
合計	35 点	

■ 東林間線改築工事 平成 9 年度工事



歩道の横断勾配	0 点	歩道段差・傾きを解消する根本の検証・使命感性が極めて低質
歩道の有効幅員	5 点	防護柵設置位置まで有効幅員を狭めている。当初仕様と異質な旧態の再登場
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	0 点	不要不当な連続切り下げ箇所多数。結果著しい不法駐車の現状
その他の評価	0 点	水溜り箇所複数、工事仕上げレベルも低級
合計	5 点	歩道幅員を数字上 2m に広げただけに等しい、品質最低級

(添付資料)

■ 東林間線改築工事 平成 10 年度工事



歩道の横断勾配	25 点	前年度の轍を踏まないよう官民協力の再考・最善案が練られた
歩道の有効幅員	28 点	防護柵をつけないフラット歩道でほぼ有効幅員を生かしている
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	30 点	切り下げ箇所、位置、長さに妥当な理由と基準厳守が守られた
その他の評価	5 点	住民のチェックと要望に耳を傾けたパートナーシップがあった
合計	88 点	結果として車道計画高の根本から緻密な設計練り直しがあった

■ 南大野線 歩道整備 平成 12 年度工事



▲ 道路照明柱がもろに歩道内障害位置

歩道の横断勾配	30 点	既存道路・歩車道間に段差・傾きがなかったのに恵まれた
歩道の有効幅員	10 点	有効幅員を生かそうとする姿勢の欠如
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	25 点	各接道宅地入り口の切り下げ長さに合理性多。数値も明確。
その他の評価	5 点	歩道幅を 2.5m と広めにとれる既製の全幅員に恵まれた
合計	70 点	歩道幅 2.5m はあるが有効な幅や障害柱の考慮に欠ける

(添付資料)

■ 南大野線 歩道整備 平成 13 年度工事



▲ フラット歩道の副作用＝車が乗り込めること。
合理性を欠いた切り下げ延長箇所が目立つ

歩道の横断勾配	30 点	既存道路・歩車道間に段差・傾きがなかったのに恵まれた
歩道の有効幅員	10 点	有効幅員を生かそうとする姿勢の欠如
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	0 点	切り下げ長さ・連続切り下げ等基準疑問箇所多数。数値不明確
その他の評価	5 点	歩道幅を 2.5m と広めにとれる既製の全幅員に恵まれた
合計	45 点	歩道幅 2.5m に助長して有効な幅や障害柱の考慮に全く欠ける

■ 南大野線 歩道整備 平成 14 年度工事



▲ 歩道は傾いたまま・切り下げ延長も常識はずれの長さ。
歩行者の用に全く意識が向いていない。



▲ 有効幅 1.45m～1.5×のネック箇所多数（歩道全幅 2.5m の有効性に甘え障害柱に対する観念たるみ）

歩道の横断勾配	0 点	歩道段差・傾きを解消する努力姿勢根本の欠如
歩道の有効幅員	10 点	有効幅員を生かそうとする姿勢の欠如
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	0 点	切り下げ長さ・連続切り下げ等基準が無いごとき箇所多数。
その他の評価	5 点	歩道幅を 2.5m と広めにとれる既製の全幅員に恵まれた
合計	15 点	歩道幅 2.5m に助長して有効な幅や障害柱の考慮に全く欠ける

(添付資料)

■ 南大野線 歩道整備 平成 15 年度工事



歩道の横断勾配	30 点	交差点付近の民地・歩車道段差解消に最大限の努力が見える
歩道の有効幅員	10 点	有効幅員を生かそうとする姿勢の欠如
歩道内障害柱	0 点	電柱、照明柱、公安関係柱とも考慮全くなし
切り下げ・違法駐車対策	15 点	切り下げ延長部分の連続長さや、車止め対策に甘さ。
その他の評価	10 点	Y 字交差道路線形を T 字にした歩行者安全対策は最大功績
合計	65 点	設計段階・設計仕様にまだ未熟・不備が多く危うさは否めない



▲GOOD; 広く平らに線形変形されて安全になった Y 字交差点

● good samle ばかりでない 上鶴間線

Bad Sample (南文化センター～豊町・御園区間)

上鶴間線 改築工事 平成 6 年度工事



▲ 敷地側で擦り付け可能な未利用地に対して、歩道側の平坦性計画意識が後退

歩道の横断勾配	0 点	歩道の傾きを可能な限り解消する縁石の工夫や民地話し合いが不足
歩道の有効幅員	20 点	防護柵を縁石上に設置して有効幅員を生かしている
歩道内障害柱	8 点	電柱、照明柱を縁石上のラインに寄せた良好地点も多い。
切り下げ・違法駐車対策	15 点	切り下げ箇所、位置、長さに安易な旧態踏襲部分も目立つ
その他の評価	5 点	住民のチェックと要望に耳を傾けたパートナーシップがあった
合計	48 点	歩道平坦性意識が後退

(添付資料)

▼(既存)上鶴間線 南文化センター交差点
付近歩道(現状 1.5m)を 2mに拡幅可能
道路線形の工夫や、民地の買収協力を念頭に、
民地開発・建設には必ず将来計画情報を双方向
で協議する相談体制の確立が必要。



▼ 上鶴間線 東林小学校入口交差点



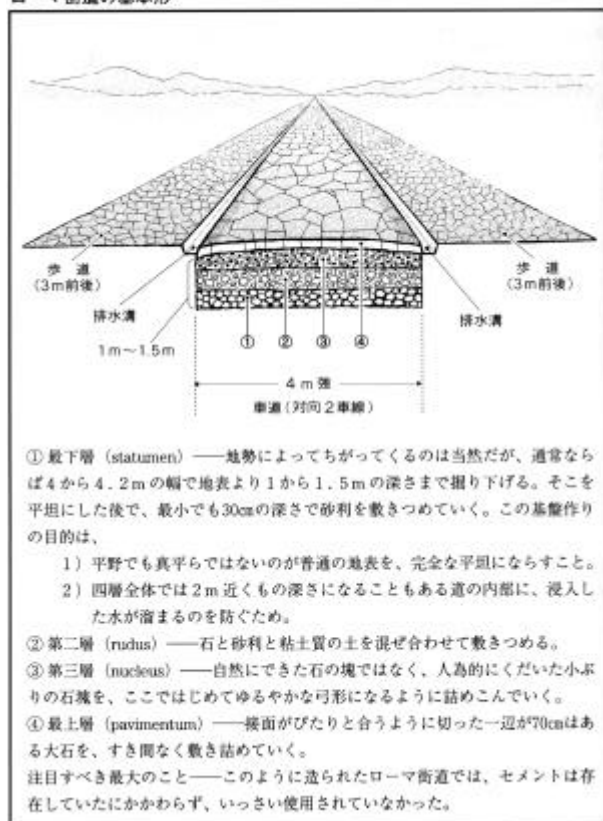
付近は、当初計画では(将来をにらんで右折
レーン含む)3車線の計画性をうたっていた。

(平成5年工事では、限られた全幅の中で住民
要望により歩道幅 2.0mの確保を優先した)

1 車線分の拡幅将来性を考えれば、交差点付近
民地の建設計画・開発協議時には、将来的買収
余地を含め必ず事前に双方向情報で相談し合う
行政の連携体制が必要である。

将来展望性・事前 協議一元体制	-50 点	
--------------------	-------	--

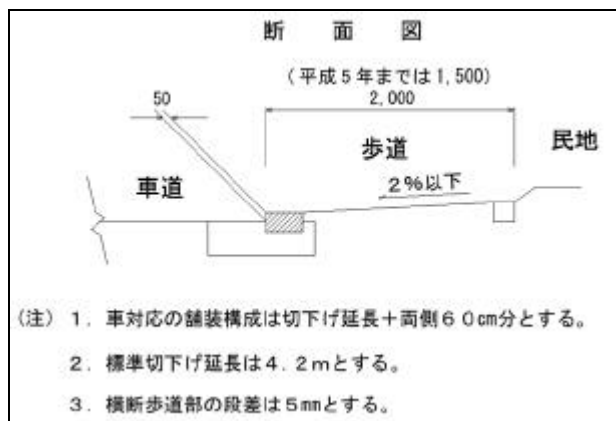
ローマ街道の基本形



<絵に描いた餅>

▼ 福祉の街づくり条例ほか求められる構造

(参照：相模原市歩道切り下げ標準図)



しかしすでにマウントアップされた歩道に合わせた民地の高さは 15cm 以上。2% 以下には数学上不可能。2% にすりついたなら町並みは ↓



(添付資料)

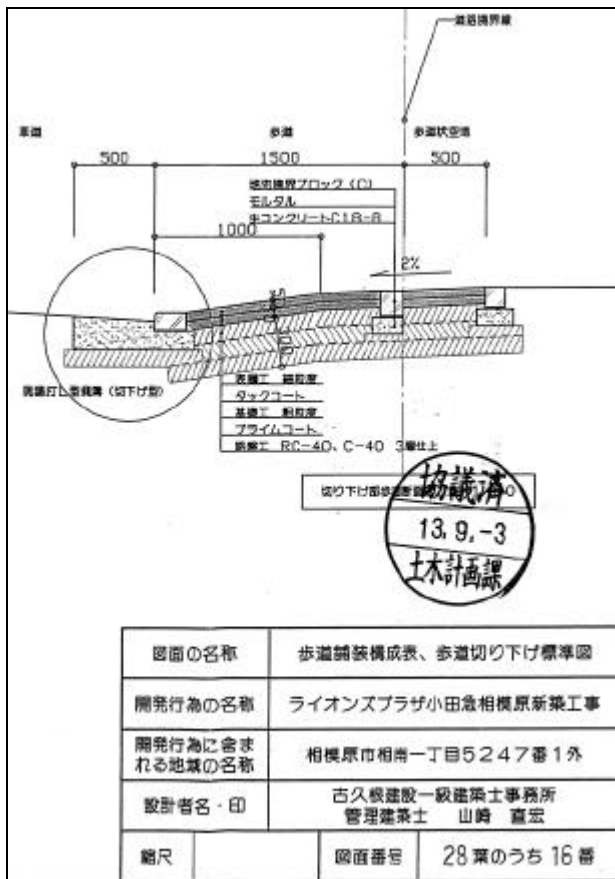
3. 評価が低得点の Bad Sample が依然として造り続けられる理由

(3) 検査・管理者側の設計基準の認識が不充分、および管轄縦割り・相互不干渉主義

▼ (添付事例資料)

ライオンズプラザ入り口歩道切り下げ例

申請図



▼ 完成写真 (完了検査 H15 年 1 月 24 日)



- 道路境界縁石を頂上に舗装面が山形。両方向に歩道が傾き、2%標準構造も守られない。このまま完了検査一発合格。一見してわかる欠陥構造に目が向かない感性。歩道に全く関心のない日常感覚が垣間見える。
- この後、乗り入れ口の舗装が山形になったこの縁石頂点で「車のボディが擦る」というクレームがマンション駐車場利用者から、市に寄せられる。



- 元は、マンション工事業者の欠陥工事。市の開発完了検査担当者が OK にしまう検査怠慢。
- このクレーム対処・手直し工事は、すべて公費・血税で行った。
- しかも結果は・・・ ▼手直し完了写真



傾斜が片側に寄っただけ。依然として傾斜全般5~6%。実質 2.0m幅の歩道空間でありながら、2%部分もつukれない“バリア”は、すべてそこに携わる「人間」と「仕事のシステム」に存在する。

(添付資料)

公安施設工事関係者の問題意識のなさ、道路管理者の指示・管理・検査能力のなさの現状実例

新たな道路標識公安柱が立った。(2004/04)

▼ (工事中写真)



あまりに歩道の真ん中寄り、障害になる位置に堂々と立てられた。

可能な限り車道縁石側に寄せて立てられるはずだがと、研究調査過程で、道路管理者に原因と改善の可能性を聞いた。(2004/04)

迅速に、管轄関係者と協議されて、柱の位置が改善された。まではよかったが、柱が立っていたところの舗装面を急勾配で擦り付けた。縁石1本分(60cm)で高低さ20cmの急傾斜路面を作り出して、改善されたと認識している感覚。人為バリアの根がいかにかいかに深いかわかり知らされる。

▼ (柱位置移設後写真)



● 歩道内障害物(柱など)は、路線ごとの新たな改良工事でも全く同じ手順で工事が行われる。設計図にどういう種類の柱が具体的にどの位置に立てられるか移設されるか、詳細が指示されないからである。

▼ 民地・市民の問題認識希薄さによるバリア

自動車の長さを承知しながら、店先に縦列駐車ゾーンを公然と取る設計感覚の人為バリア。

日常利用で違法行為にしかならざるを得ない所は、警察との取り締まり協議対象とする以外対処法を思いつかないところもある・・・



(添付資料)

会議等復命書

街路整備課

起案 決裁

部長	次長	課長	主幹	主幹	係長	担当	合 議
/	/	田中	田中	田中	田中	/	

会議等件名
東林間線 改築事業説明会の結果について 主管課

このことについて、次のとおり復命します。
街路整備課 建設 係
職名 主査 氏名 佐藤 弘之

会議開催日時 平成 7 年 4 月 / 日 (土) 開催場所 東林公民館大会議室
時間 12:00 ~ 14:00

会議出席課 出席者氏名

課長 前田 泰明	その他 別紙のとおり
係長 竹田 幹夫	(姓 名 氏 名)
東林間線係長 小山 豊	
東林間線係長 加藤 治雄	
副係長 大石 幸子	

経過及び結果等

別紙 次第にそって進められた。
加藤 連合会長 挨拶において、以下のよう経過説明があった。
平成 4 年の市政選において、現在の歩道が狭く、車の出入り口での勾配があるため、雨の時は危険であることから改良の要望を行っていた。

<質疑応答>
Q; 歩道に車いすを上げて駐車している車があるため、車いすを上げるように出来ないか。
市; 防護柵や車止め等を設置していきたい。また、車の出入り口については、出入り幅を 3m 位で協力してもらいたいと考えている。
Q; 広い道路にするのが車道を狭くすると、一方通行になるか。

(1)

市; 歩道を広く出来ないか。
市; 都市計画の整備もまだ段階のうちで、限られた財政とあっては、中では難しく、現在ある 11m の中で進めたい。
Q; 歩道中 2m というのは、今後他の路線についても改良していく考えなのか。
市; 当該路線がモデルケースとして、どのような問題点等があるのか見ていただき、担当課としては随時行っていくが、財政上すぐにとはいえないと考えている。
Q; 電柱の地中化は出来ないか。
市; 2m 中の歩道内では現在の段階では難しい。
Q; 電柱は民地側の全量同意がないと民地には入れないのか。
市; 全ての電柱が民地に入らないと難しいが、歩道へ入れる場合は、車道側にいっぺん寄せた位置とする。
Q; 今回の工事は構造令が変わったからなのか。
市; その要因もあるが、地域の要望もあったため行っている。
Q; 構造令が変わった経過や答申について職員は承知しているのか。
市; 構造令改正にあたっての改正内容や経緯等について説明している。
Q; 横水と交差する付近の駅側の空地部分で歩道の狭い所があるか。

(2)

加藤 会長; その部分はまちづくりの区域となっており、壁面後退もあり、建物が立てこまないと出来ないところである。
Q; 交通標識の設置位置についても縁石の並びにして欲しい。
市; 警察と調整し、電柱と同じ並びに移設していきたい。
Q; 車道を上げる、取り付道路側の排水が心配。
市; 取り付道路側についても測量を行い、排水や入り口の高低について配慮していきたい。これについては今後、個々に相談をさせていただきたい。
Q; 違法駐車についての市の対策は。
市; モデルの問題であり、主体的には警察が行っているものであり、市としては交通安全課が市民と一緒にモデルの向上を行うぐらいしかできない。
Q; 巻き込み防止柵は狭くならないように設置に欲しい。
市; 基準もあり、それらを参考に狭くならないようにしたい。
Q; 出入口は全て 3m 位にして欲しい。
市; 沿道での営業等利用状況により事情があり、一律 3m というのは難しく、今後個々に調整していく。
Q; 次回には図に新たに移設される電柱類の位置がわかるものを提示してほしい。
市; 承知しました。
Q; 歩道は透水性舗装にするのか。

市; 透水性舗装となります。
Q; 上鶴間線も今後 2.5m 歩道としていくのか。
市; 2.5m の歩道としていきたい。
<事業説明内容>
・延長約 800m、今年度より 3 年で実施
・今年度は測量と一部工事を行う
・歩道は現在 1.5m を 2.0m に広げ、車道部は 8.0m とする
・又、車道との段差(一般部)は 5cm とするフラット型とする
・このため、車道を上げてフラット型とする
・電柱類は車道いっぺんに寄せる。(民地に入らなかつた場合)
・出入口は基本的に 3m 程度として調整する。

その他
上鶴間線横水交差点で、駐車案内板設置のため歩道を設置した。新設歩道でもあることから、中身側 2.5m とし、その前後について掘削のため改良工事を行った。

以上