

(3) 大谷～山陽電鉄区間

《共通》

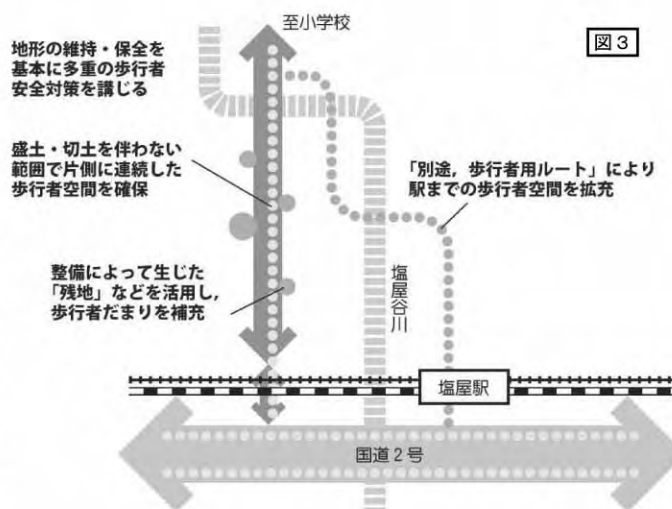
- 「人」のための空間を原則とし、歩行者の全方向への自由かつ安全な移動を保障する。
- 「車」のための空間は、その確保に際し、歩行者最優先の原則にわずかとも抵触してはならない。その前提のもと、最低小型バスの行き違いができるようにし（必ずしも2車線の区画を要しない）、災害時には緊急車両の通行が可能な構造とする。
- 自動車の速度を抑えるため、構造的・視覚的な工夫を行う。現在、枝道と接続している部分（約20箇所）の安全には特に配慮する。
- 沿道の乱開発を防止し、緑を回復・育成していくため、地域としてルールづくりを進める。

《大谷～学校橋》

- 沿道に小学校、幼稚園があり、塩屋中学への通学路にもなっているため、歩車道分離を図る。
- 小学校前、幼稚園前の安全性を保つため、敷地と車道の間をできるだけ離すように、児童・園児らのたまり空間を確保する。
- あわせて、現道沿いの災害対策（土砂崩れ等）を行う。

《学校橋～山陽電鉄》

- 地形の維持・保全を基本とし、通学路としての多重の歩行者安全対策を講じる。
- 安全対策として、以下3点を行う。(図3)
 - ①盛土・切土を伴わない範囲で片側に連続した歩行者空間を確保する。
 - ②上記の整備によって生じた「残地」などを積極的に活用し、歩行者だまりを補充していく。
 - ③「別途、歩行者用ルート」により、駅までの歩行者空間の拡充を図る。この実現性を高めるため、市条例等に基づく事業制度の対象地区指定を要望する。



(4) 高架下

- 拡幅もしくは現道より駅側の用地を確保し、歩行者用の通路（トンネル）を設ける。(図4)
- 整備まで長期を要する場合は、暫定的に片側通行規制（時間規制）を検討するなど多少とも歩行者の安全を高める対策を行う。
- 駅までのアクセスについても、地域として別途検討を進める。



拡幅もしくは現道より駅側の用地を確保し、歩行者用の通路を設ける