

IV 議題

1 工事中断区間の現状

工事中断区間の現状 通勤時間帯の混雑状況

南進方向の混雑時の状況

- 4車線から2車線に絞り込むため車両が減速して進入
- 電車通り交差点 ① において、右折車両が交差点内に滞留
- 交差点が狭い（右折車線がない）ため、直進車両が右折車両の間をさらに減速して走行
- 青信号で後続車両が交差点を行き抜けられない

渋滞が発生

抜け道として周辺の道路へ

- 南進西方向を通行する車両は市道北街1号線を経由（信号のない交差点を右折）
 - 南進東方向を通行する車両は、追手筋弥生町線を左折
- これらは、混雑状況を見て進路変更している模様

生活道をスピードを上げて通過する交通が発生し安全上の問題が発生

常時混雑

- 駐車場間の橋などからの右折進入など時には滞留する車両間を無理に進ませざるを得なくなり、危険な状態
- 東西交通は南北の混雑になれているせいか、基本的に東西方向のみ通行



混雑中に進入しようとする車両



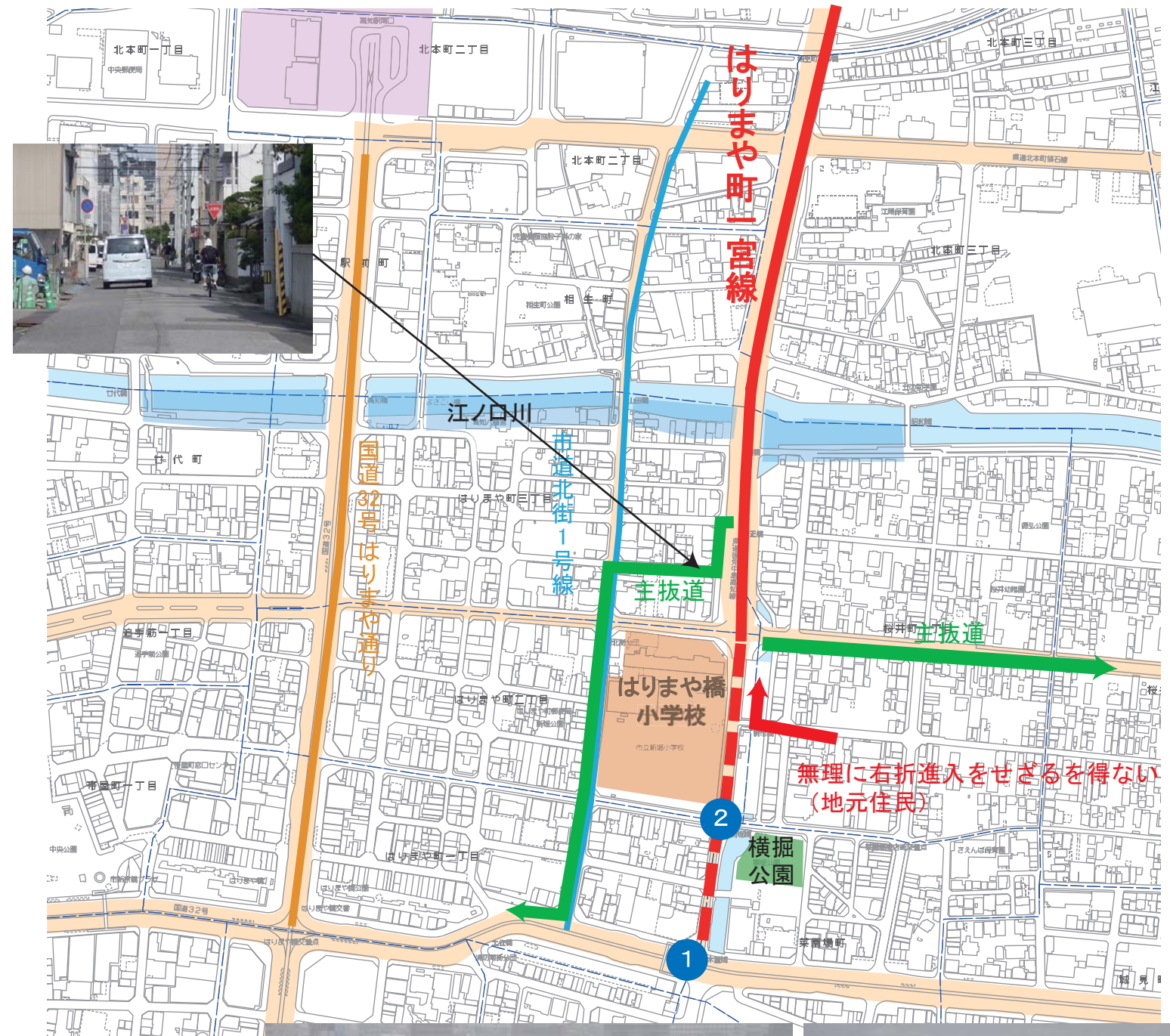
交差点内で滞留する車両



②の信号で止まる北進の列はかろうじてR32の東西交通に支障を与えない範囲に収まっている。



左折進入する大型バスは信号待ちの車両すれすれを通る



至 棧橋通



朝の混雑状況



朝の混雑状況

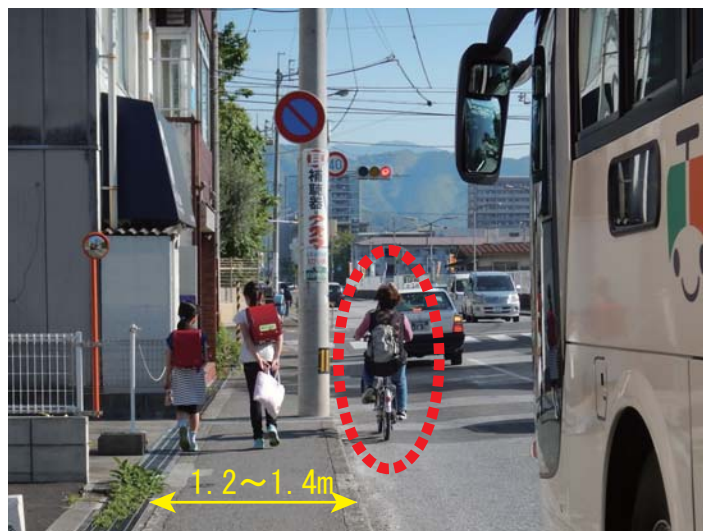
(2) 交通量増加に伴う安全性の低下 (3) 合同現地調査の実施

工事中断区間の交通量増加に伴う安全性の低下

部分的に4車線化され利便性が向上したことから、高速バス等の経路となったため、バス交通量が整備前の1.4倍となり大幅に増加。普通貨物（ダンプや大型貨物車）の交通量も2倍に増加している。

	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	合計	備考
H22.1	1883	8	521	79	2,491	(台/12h)
H28.2	6739	113	1318	186	8,356	(台/12h)
倍率	3.6	14.1	2.5	2.4	3.4	

一方で工事中断区間では、従来より通学路や通勤経路として利用されていたが、歩道幅員が1.2~1.4m程度しかなく、歩行者と自転車が離合できないことから、自転車は交通量が多く幅員の狭い車道をすり抜けて通行するなど、危険性が高まっている。



混雑の発生

交通量の増加に伴い、はりまや橋小学校南側交差点で市道からの流入車両が交差点内に滞留するなど日常的に混雑が発生

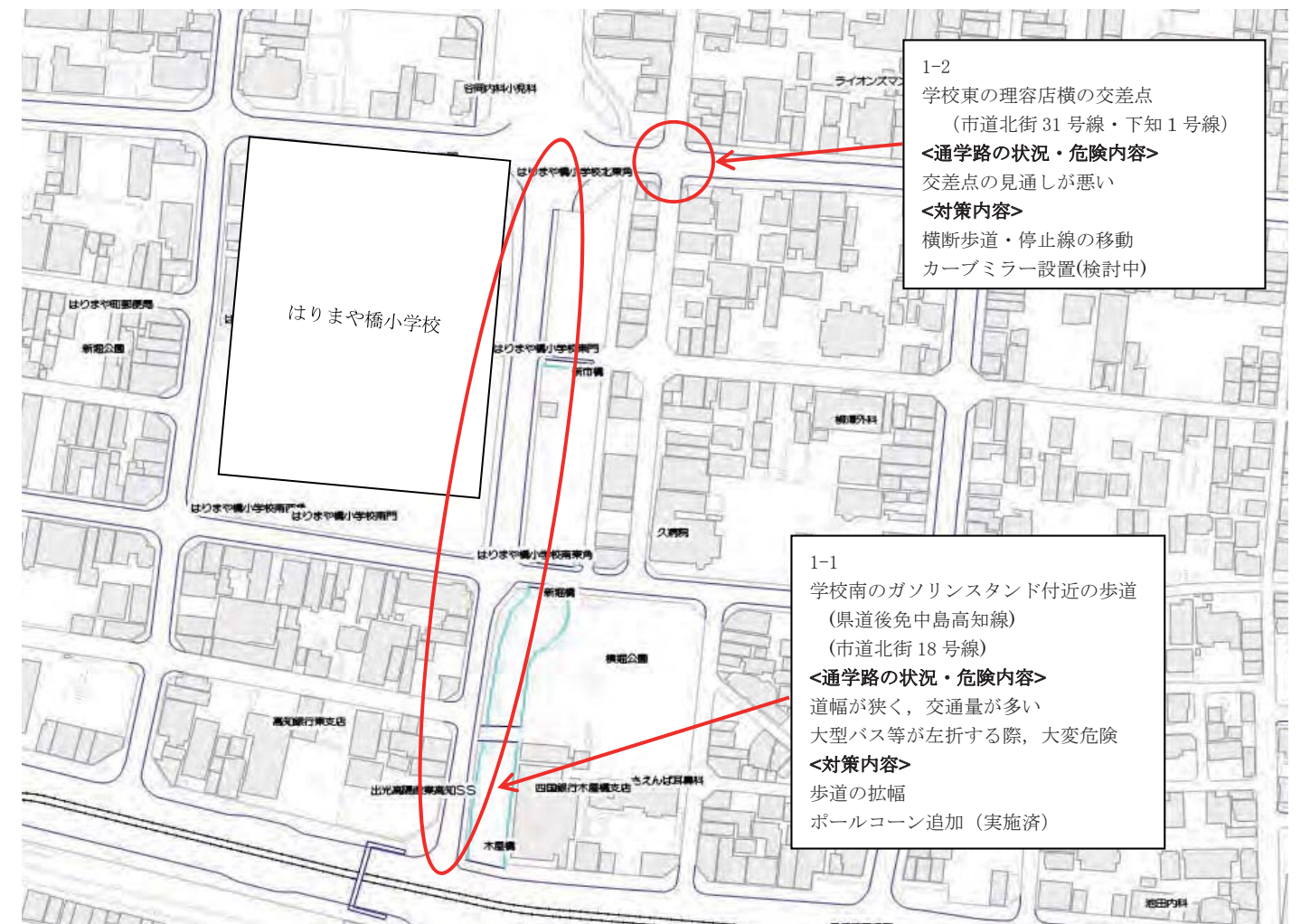


道路管理者、警察、PTA等による合同現地調査の実施

平成24年4月以降、登下校中の児童の列に自動車が突入し、死傷者が多数発生する痛ましい事故が全国で相次いで発生しました。このような状況を踏まえ、教育委員会、PTA、学校、警察署、道路管理者が合同で小学校通学路の緊急合同点検を実施しています。

平成28年度 通学路における危険箇所状況（はりまや橋小学校）

合同点検実施日 H28.7.6



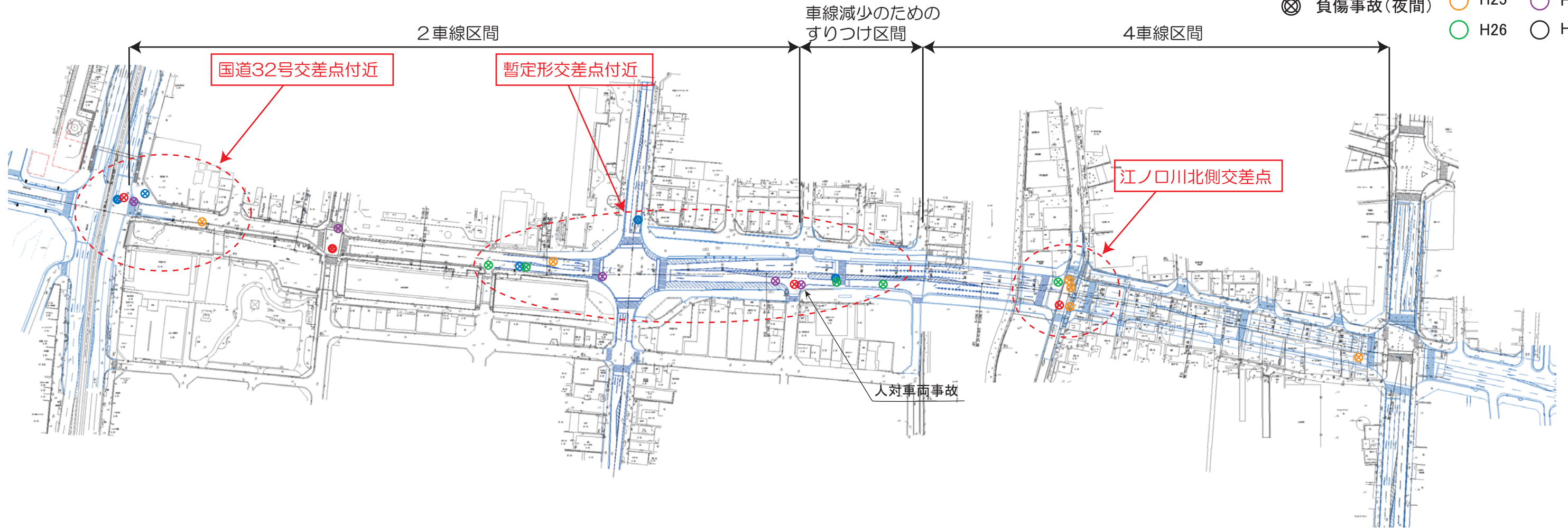
平成28年度 通学路における危険箇所状況（はりまや橋小学校）

番号	箇所名・住所	通学路の状況・危険内容	対策内容	事業主体
1-1	学校南のガソリンスタンド付近の歩道 (県道後免中島高知線) (市道北街18号線)	道幅が狭く、交通量が多い 大型バス等が左折する際、大変危険	歩道の拡幅	道路管理者(高知県)
			ポールコーン追加(実施済)	道路管理者(高知市)
1-2	学校東の理容店横の交差点 (市道北街31号線・下知1号線)	交差点の見通しが悪い	横断歩道・停止線の移動	警察・公安委員会
			カーブミラー設置(検討中)	道路管理者(高知市)

事故発生状況

- はりまや工区では毎年4～6件の負傷事故が発生している（今年は現時点で未発生）。
- 事故は国道32号との交差点付近、暫定形交差点付近、江ノ口川北側交差点付近で発生している。
- 車両同士の事故が全体の9割を占め、追突事故が多くなっている。
- 人对車両事故は、原動機付自転車と歩行者との接触事故が1件発生しており、自動車と歩行者との事故は発生していない。

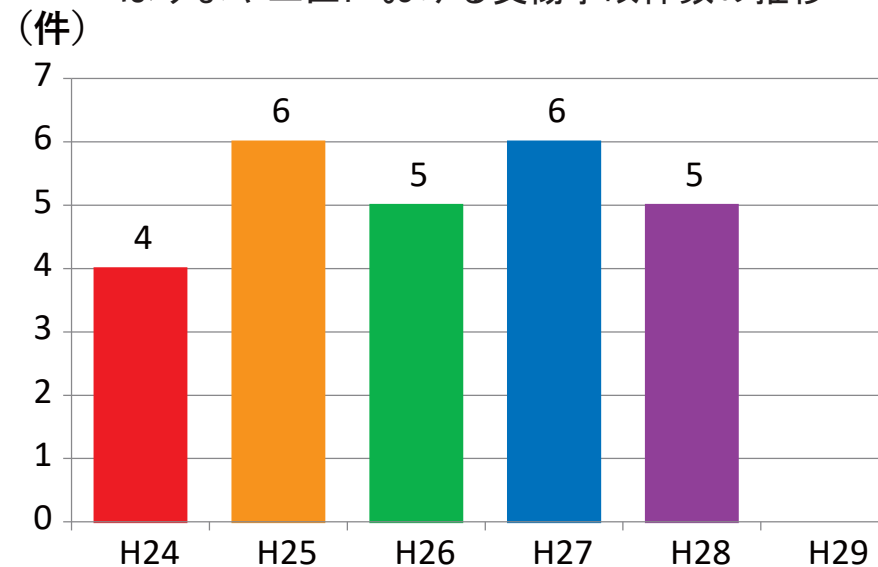
- ⊗ 負傷事故(昼間)
- ⊗ 負傷事故(夜間)
- H24
- H25
- H26
- H27
- H28
- H29



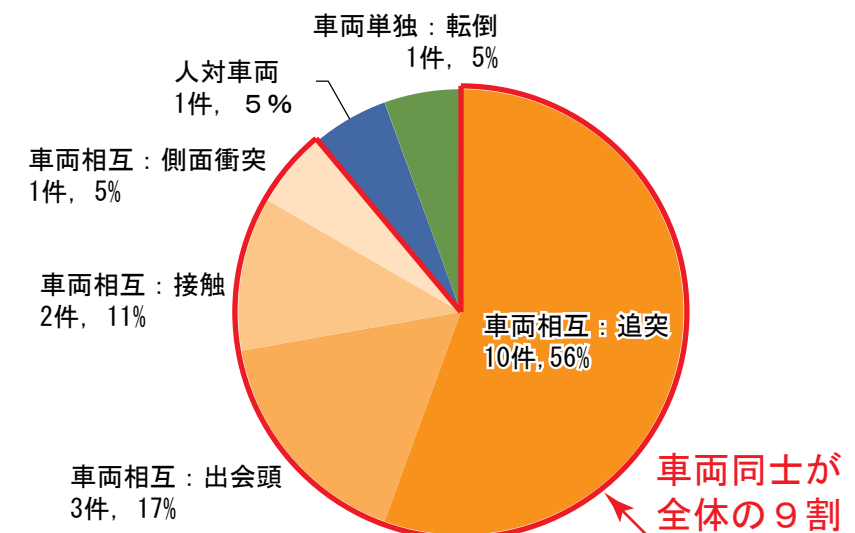
はりまや工区における負傷事故発生日と事故の内訳

事故発生日	事故の内訳	事故発生日	事故の内訳
H24/01/03	車両相互・出合頭衝突(普乗×普乗)	H26/07/24	車両相互・追突(普乗×軽四乗)
H24/02/20	車両相互・出合頭衝突(軽四乗×自転車)	H26/07/24	車両相互・出合頭衝突(軽四貨×一種原)
H24/07/03	車両相互・追突(普乗×普貨)	H27/01/05	車両相互・追突(普乗×普乗)
H24/09/30	車両相互・その他(軽四乗×一種原)	H27/02/14	車両相互・その他(普乗×普自二)
H25/04/30	車両相互・追突(普乗×軽四乗)	H27/03/24	車両相互・その他(普乗×自転車)
H25/06/26	車両相互・接触(軽四乗×二種原)	H27/05/21	車両相互・追突(普自二×大自二)
H25/07/17	車両相互・その他(普貨×一種原)	H27/07/28	車両相互・追突(普乗×軽四乗)
H25/08/03	車両相互・接触(軽四乗×一種原)	H27/10/16	車両相互・その他(警乗×自転車)
H25/08/23	車両相互・追突(普乗×軽四乗)	H28/02/03	車両相互・その他(軽四貨×自転車)
H25/11/03	車両相互・その他(軽四乗×一種原)	H28/02/07	人对車両(二種原×歩行)
H26/02/06	車両相互・追突(普乗×普乗)	H28/04/02	車両相互・側面衝突(軽四貨×一種原)
H26/03/26	車両単独・転倒(二種原)	H28/10/15	車両相互・その他(×自転車)
H26/04/11	車両相互・追突(軽四乗×普乗)	H28/01/28	車両相互・追突(軽四貨×軽四乗)

はりまや工区における負傷事故件数の推移

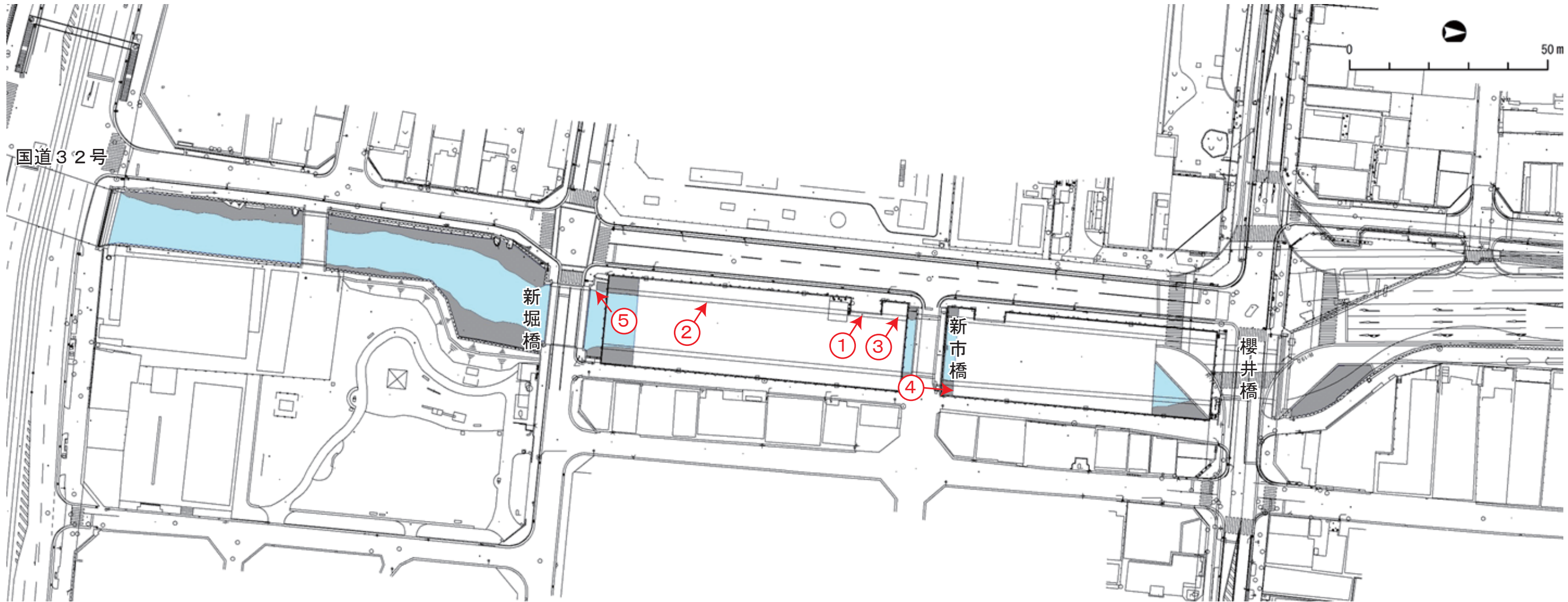


負傷事故の内訳



駐車場区間における石積護岸の老朽化

- 駐車場西側の護岸ははらみだしや、一部崩壊しており、このまま放置すると危険な状態に。
- 駐車場東側の護岸はコンクリートで覆われ石積護岸が消失している。
- 新堀橋付近では石積にコンクリートを充填させて補強している箇所も存在する。



写真①石積護岸のはらみ状況



写真②石積護岸の崩壊状況



写真③石積護岸のはらみ状況



写真④コンクリート護岸区間



写真⑤コンクリート充填された石垣

