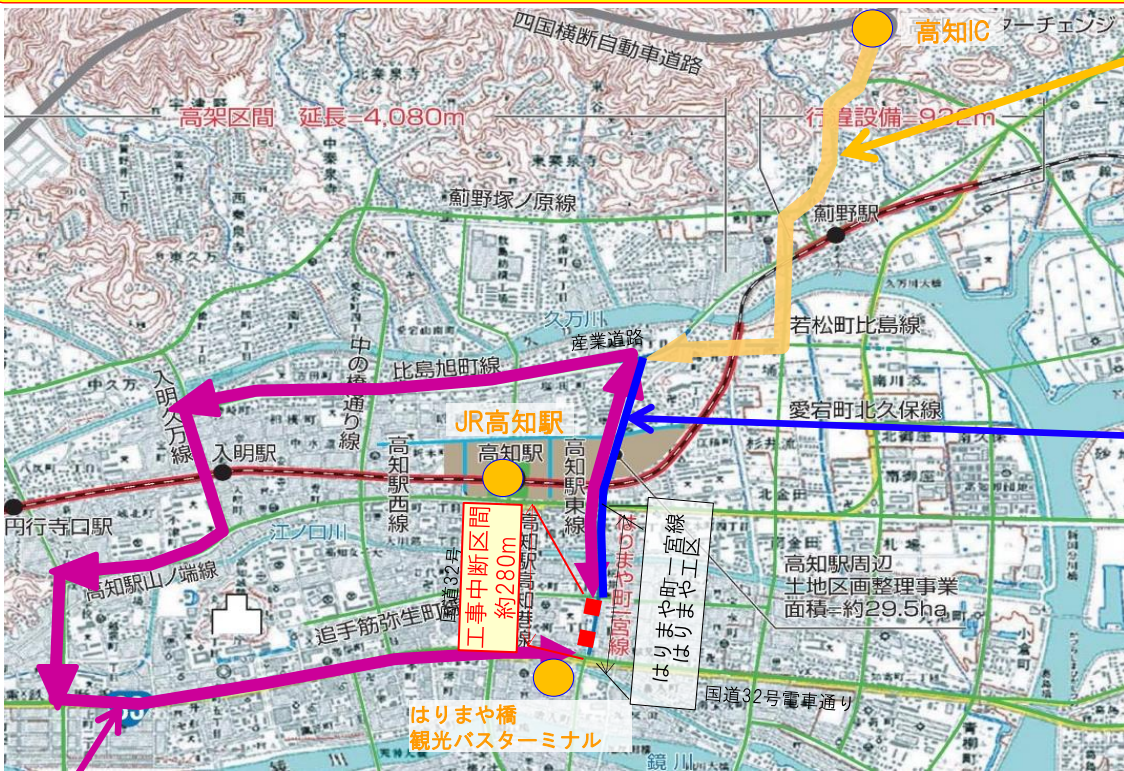


## (4) 安全で円滑な交通の確保



# 1. はりまや町一宮線の位置づけ

はりまや町一宮線は、高知市中心部の交通をスムーズにし、高知ICとのアクセス向上を図る重要な道路です。そのうち、はりまや工区において工事中断区間の約280mが未整備で2車線のままとなっています。



## 高知ICと高知市中心部とのアクセスが向上

- ・はりまや町一宮線は高知ICと「はりまや橋観光バスターミナル」等の高知市中心部を結ぶ重要な幹線道路の一部です。
- ・利便性の高さから工事中断区間も高速バスや観光バスの経路として利用されています。
- ・4車線整備を行うことで高知市中心部から高速道路までの利便性がさらに高まります。



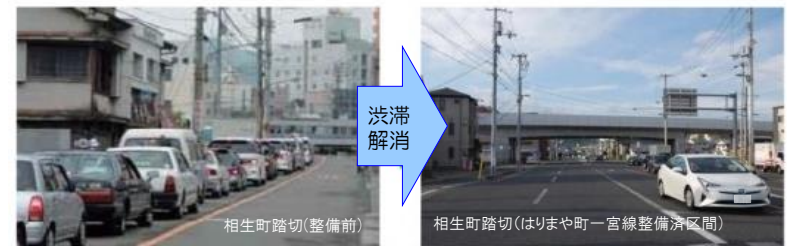
## 南北の交通をスムーズにし、渋滞を解消

- ・はりまや町一宮線は、高知駅周辺の慢性的な渋滞を解消し、南北の通行をスムーズにするため、JR土讃線の連続立体交差事業と一体となった街路事業です。
- ・工事中断区間の4車線整備を行うことで南北交通がスムーズになります。

- ① JR土讃線の連続立体交差事業
  - ・渋滞の原因であった11カ所の踏切が除去され渋滞が解消されました
- ② はりまや町一宮線の4車線整備事業
  - ・はりまや町一宮線は、連続立体交差事業によりスムーズになった南北の交通を受け持つ4車線道路です

## 市街地環状ネットワークを形成し市街地の混雑を改善

- ・はりまや町一宮線は、4車線道路である産業道路や国道32号(電車通り)などとあわせて、市街地を囲む環状ネットワークを形成します。
- ・ネットワークの完成により、市街地へ集中・通過する交通を分散し、道路混雑を改善します。



工事中断区間がネットワークのボトルネックとなっているため、交通の様々な問題が生じています



# 2. 工事中断区間の課題と改善策

工事中断区間の4車線整備を行うことで、渋滞を緩和し車の流れをスムーズにします。  
 広い歩道の整備により、児童や高齢者等全ての歩行者と自転車の安全を確保します。

## はりまや工区の工事中断区間の現状

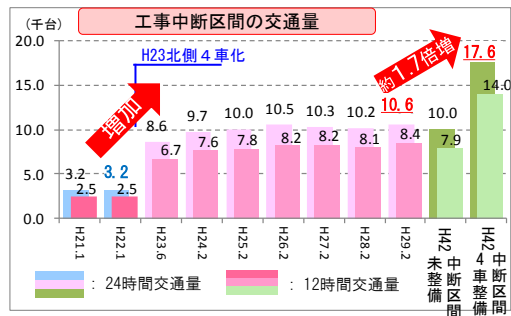
### ●工事中断区間の交通量

- 北側区間の4車線整備により、JRを交差する南北のアクセスが向上

交通量が増大(1日あたり10,600台)

- 2車線道路の交通容量である1日あたり9,600台を超える交通量
- 整備前の約3.3倍に増加

人口減少を考慮した将来においてもネットワークが構築され交通量が増大(平成42年の交通量;1日あたり17,600台)



### ■交通量の増加により渋滞が発生

- 2車線の交通容量を超える車の通行により、渋滞が発生
- 電車通りとの交差点では、渋滞により車が交差点内にはみ出て停車し危険な状態



### ■歩道が狭く、通学の児童等が危険

危険

- 歩道幅は狭いところで1.2~1.4m
- すれ違いの際は、交通量が多い車の間を自転車かすり抜けて通行



### ■車道が狭く大型バスの通行に支障

- 電車通りとの交差点では、車道幅が狭いため大型バスは停止車両のすれすれを進入



### ■生活道路が抜け道として利用され危険

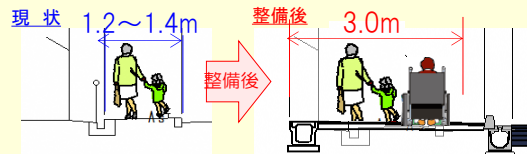
- はりまや工区の渋滞を避けた車が、歩道のない周辺的生活道路を通行



## 新たな道路計画案

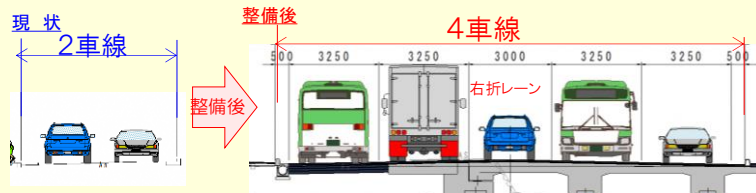
### ■広い歩道を整備して歩行者の安全を確保

- 車いすとのすれ違いも可能である幅3.0mの歩道を整備
- 現在よりも2m以上幅が広く安全



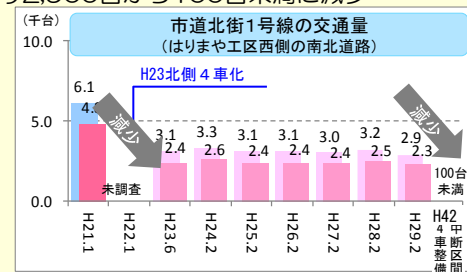
### ■4車線整備により渋滞を解消

- 交通量に十分対応可能な4車線に拡幅
- 交差点部には右折レーンを設置し混雑を抑制
- 広い車道の整備により大型車が通行しても安全



### ■抜け道利用をはりまや町一宮線に集約

- 例えば市道北街1号線に流れ込む車が1日あたり2,900台から100台未満に減少



## ①4車線の必要性

道路構造令 第5条（車線等）

道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線登坂車線屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。）の数は、2とする。

区分		設計基準交通量 (単位1日につき台)
第4種	第1級	12,000
	第2級	10,000
	第3級	9,000

交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。

### 【解説】

交差点が多い都市部の道路では、交通量が12,000台/日に0.8を乗じた値（9,600台/日）以下であれば2車線として整備することになります。

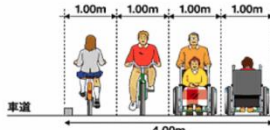
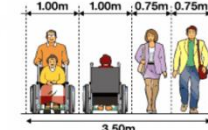
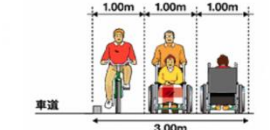
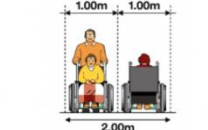
しかしながら、**工事中断区間の計画交通量は最大で17,000台/日想定**されているため、**4車線が必要**となります。

## ②自転車歩道の必要性と幅員

道路構造令 第10条の2（自転車歩行者道）

自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者道を**道路の各側に設けるものとする**。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車歩行車道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては**3メートル以上**とするものとする。

	自転車歩行者道	歩道
歩行者の多い第3種 または第4種道路	 <p>自転車@2+車椅子@2  <math>1.00 \times 2 + 1.00 \times 2 = 4\text{m}</math>以上</p>	 <p>歩行者@2+車椅子@2  <math>0.75 \times 2 + 1.00 \times 2 = 3.5\text{m}</math>以上</p>
その他の第3種 または第4種道路	 <p>自転車@1+車椅子@2  <math>1.00 + 1.00 \times 2 = 3\text{m}</math>以上</p>	 <p>車椅子@2  <math>1.00 \times 2 = 2\text{m}</math>以上</p>



# 4. パブリックコメントの結果

- 整備のあり方の検討にあたり、はりまや橋小学校沿いの区間について、道路の両側に歩道を設ける案(第1案(現計画))と、東側は道路沿いに歩道を設置せず、新堀川東側の市道を歩道する案(第2案)の2案を提案し、パブリックコメントによる意見集約を実施しました。

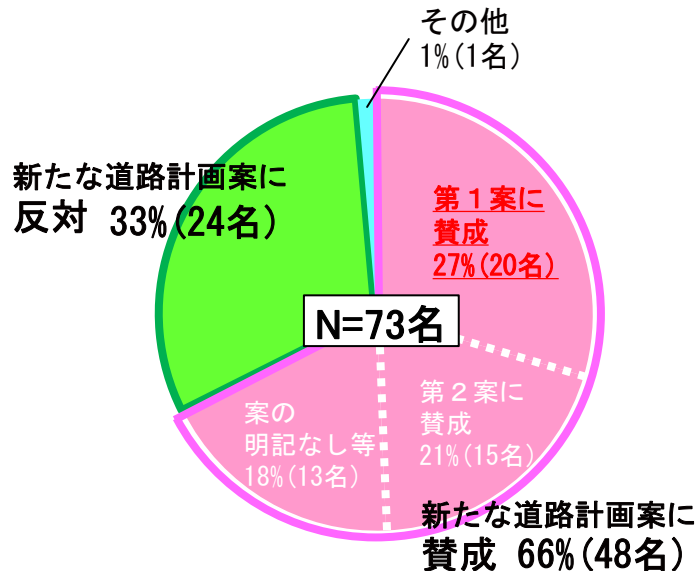
## 意見公募 (パブリックコメント) の結果

■意見公募期間 : H29.9.27~10.26

- 提出された意見の数 73名 (5団体含む)
- ・ 新たな道路計画案に賛成 48名 (1団体含む) : 66%
  - ・ " に反対 24名 (4団体含む) : 33%
  - ・ その他 1名 ( - ) : 1%

### ■第1案(両側歩道整備)に賛成の主な意見

- ・ 道路の両側に歩道がある方が、私のように車をやめて自転車が足となっている者は、安全・利便等から考えて、「道路両側を歩道」とする構造でお願いしたい。(桜井町 80代以上 男性)
- ・ 歩道を対岸市道に変更する第2案は、路肩1.5mを歩行者が通行してしまう場合があると思われるので、第1案の構造がよいと思う。



### 工事中断前の計画

川面オープンスペース面積 A=1,485m<sup>2</sup>

断面① (駐車場(廃棄)部) 川面の幅 5.6m

断面② (横堤公園前) 川面の幅 8.2m

- 道路構造の見直し
  - 道路を西側へ寄せる
  - 道路幅を縮小
- 歩道構造の創出
  - 横堤公園の水域化

### 新たな道路計画 第1案

川面オープンスペース面積 A=2,451m<sup>2</sup>

0案との比較 +966m<sup>2</sup>

断面① (駐車場(廃棄)部) 川面の幅 11.0m

断面② (横堤公園前) 川面の幅 18.3m

- 歩道の変更
  - 東側歩道の一部を対岸の市道に移動

### 新たな道路計画 第2案

川面オープンスペース面積 A=2,784m<sup>2</sup>

0案との比較 +1,299m<sup>2</sup>

断面① (駐車場(廃棄)部) 川面の幅 13.5m

断面② (横堤公園前) 川面の幅 18.3m

### 現状のまま 第3案

川面オープンスペース面積 A=2,044m<sup>2</sup>

断面① (駐車場(廃棄)部)

断面② (横堤公園前)