

物部川・仁淀川（国管理区間）  
利用者危険箇所対策

令和4年2月1日

高知河川国道事務所

# 目 次

## 【対策に至る経緯】

対策に至る経緯・・・・・・・・・・・・・・ P1

## 【対策の考え方】

衝突対策・・・・・・・・・・・・・・ P7

落下対策・・・・・・・・・・・・・・ P10

## 【危険箇所対策結果】

危険箇所対策結果・・・・・・・・・・・・・・ P13

## 【対策に至る経緯】

令和3年2月7日18時30分頃、物部川右岸堤防上の管理用通路を下流側から上流側に向け走行していた三輪バイクが町田橋の橋桁に衝突し、三輪バイクの運転手（筒井敏博氏：当時25歳）がお亡くなりになるという大変痛ましい事故が発生しました。

ご遺族の皆様には心よりお悔やみ申し上げます。

事故現場は、物部川右岸堤防上の管理用通路と町田橋が交差する地点にあります。

物部川の堤防上を下流から上流方向に進行すると、事故現場の約80m手前で道が直進方向と左斜め下方向に分岐しております。

分岐点を直進すると町田橋橋桁（管理用通路とのクリアランスが1.2m）によって行き止まりとなっており、分岐点を左斜め下方向に進行すると町田橋の下を通行可能な構造となっております。

上記分岐点を通行しようとする車両は、日中の明るい時間帯であれば直進方向は通行不能であることを認識可能ですが、次頁以降に示すとおり、明るい時間帯以外では橋桁の下が通行不能であるかどうか、相当に接近しないと容易には認識できないと思われま

このような現場状況から、事故発生の要因としては以下が考えられます。

- 分岐点の直進方向は行き止まり（管理用通路と町田橋橋桁とのクリアランスが1.2mしかなく車両通行不能）であり、事故当時、分岐点には規制杭とカラーコーンを設置し規制していました。



事故現場手前の状況（規制杭＋カラーコーン）

事故当時に設置していた規制杭とカラーコーンには反射材を貼り付けており、バイクのライトでも規制に気付けるものでした。

しかし、バイク等の進入を物理的に阻止する柵等の措置や、通行不能であることを注意を促す標識はありませんでした。



事故現場手前の状況（規制杭＋カラーコーン）

（事故発生時と同じ日没の約50分後に撮影）

■事故が発生した時刻は、2月7日の18時30分頃であり、黒褐色の橋桁（耐候性鋼材）が背景の山と同化し、一度分岐点（規制杭部）を直進してしまうと橋桁に気付くことが難しくなります。さらに、バイク前照灯の照らす範囲では、橋桁がこれほど低く通行不能であることに、ブレーキの間に合う距離では気付けなかったと思われます。



分岐点直進後の状況（事故発生時と同じ日没の約50分後に撮影）

### 【対策に至る経緯まとめ】

事故の発生した町田橋下流側は規制杭とカラーコーンによる規制であり、バイク等の進入が物理的に可能な状態となっていました。

一方、町田橋上流側はバイク等の進入を物理的に阻止するバリケードを設置していました。



町田橋上流側（事故現場の反対側）の状況（バリケード）

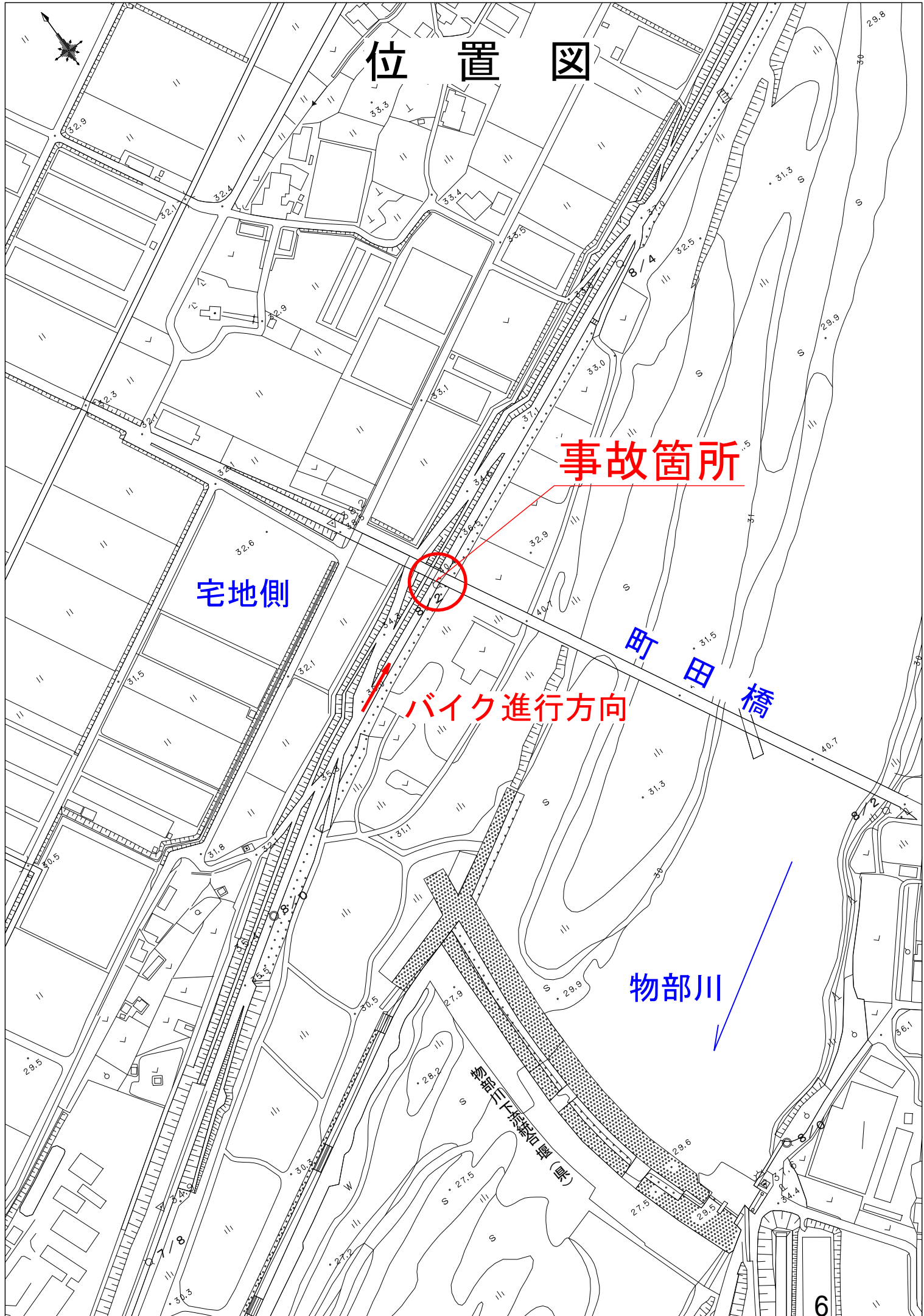
このことを受け、事故の発生した町田橋下流側において、車だけでなくバイク等の進入を物理的に阻止する安全対策を実施しました。

今般の事故は、管理用通路と町田橋とのクリアランスが1.2mしかなく車両通行不能であったこと、バイク等が進入できる状態であったこと、日没後で橋桁の視認が困難であったことなどが重なって発生したものであることから、高知河川国道事務所管内で日没後等の悪条件下で各利用形態（車、バイク、歩行等）を想定した時、安全対策を講じておくべき危険箇所を今回の現場以外に見逃していないか、改めて調査・洗い出しを行いました。

その結果、物部川及び仁淀川において、利用者が「衝突」や「落下」する恐れのある危険箇所があったことから、今後二度とこのような痛ましい事故が起こることのないよう、より確実な安全対策（進入防止・注意喚起措置）を実施しました。

また、このような危険箇所は、高知河川国道事務所管内に限らず存在すると考えられることから、注意喚起のため対策事例をとりまとめ、広く情報提供することとしました。

# 位置図



宅地側

事故箇所

バイク進行方向

町田橋

物部川

聖路王七条線加算(区)



## 【対策の考え方】

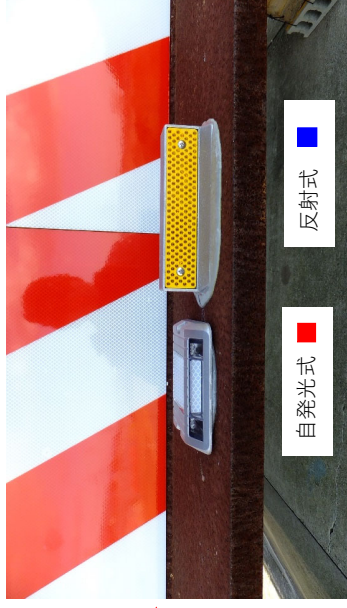
### 衝突対策

# 【衝突対策】

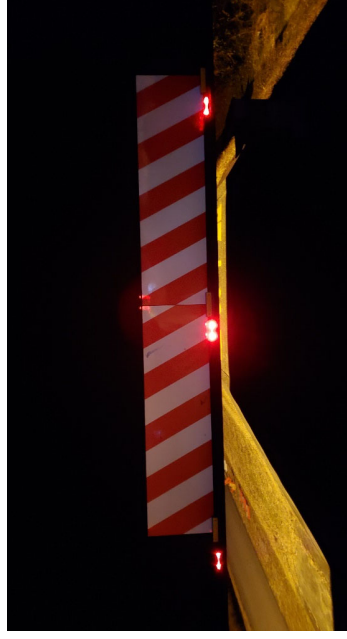
反射板にて表示(赤白)



視線誘導標(自発光式、反射式)



夜間時状況



門型車線分離標



注意喚起  
・反射板  
・視線誘導標  
(自発光式、反射式)

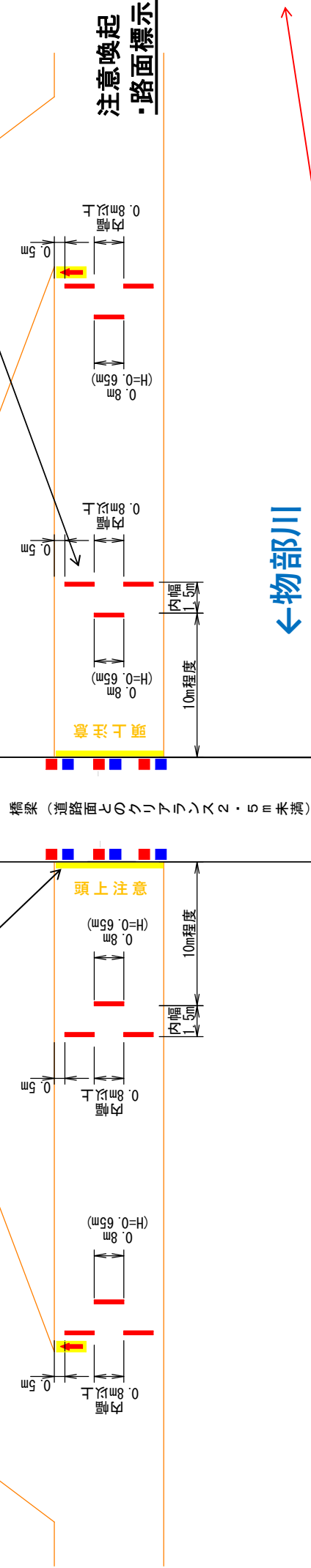
近景



門型車線分離標

宅地側

←物部川



対策イメージ図

## ◎衝突対策(行き止まり構造)

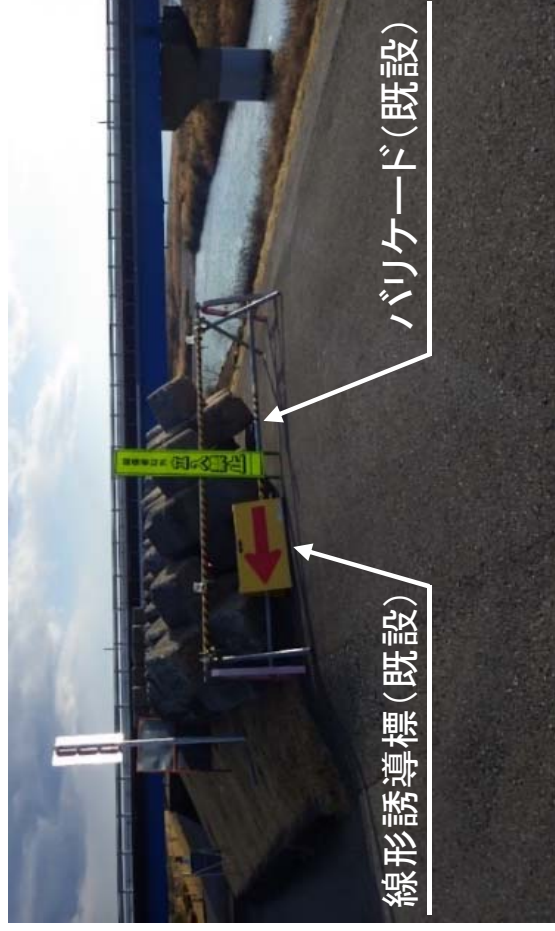
### 『対策方法』

- ① 分岐点には門型車線分離標と線形誘導標を設置して進入を防止。
- ② 橋桁の10m程度手前にも門型車線分離標を設置し、橋桁への衝突を防止。
- ③ 門型車線分離標は、直進で通過できないように設置。
- ④ 車椅子による進入を考慮し、図示のとおり間隔を確保。
- ⑤ 門型車線分離標は、気付かずに進入した車両等が衝突した際にも破損の少ない、柔らかな素材とする。
- ⑥ 橋桁部の路面に「頭上注意」の注意喚起表示を行うほか、視認性の悪い橋桁において、反射板、視線誘導標(自発光式、反射式)を設置。

※橋桁高や視認性などの一般通行者に対する安全性については、構造物の設計段階から配慮が必要。



## 【衝突対策】



### ◎衝突対策（行き止まり構造）

- 上の写真のように備蓄ブロック置き場として使用している箇所については、水防活動の支障とならないように、下記『対策方法』のとおり仮設で対応。
- ただし、備蓄ブロックなどの水防資材置き場として使用しなくなった際は、前ページに示した恒久的な対策を行う。

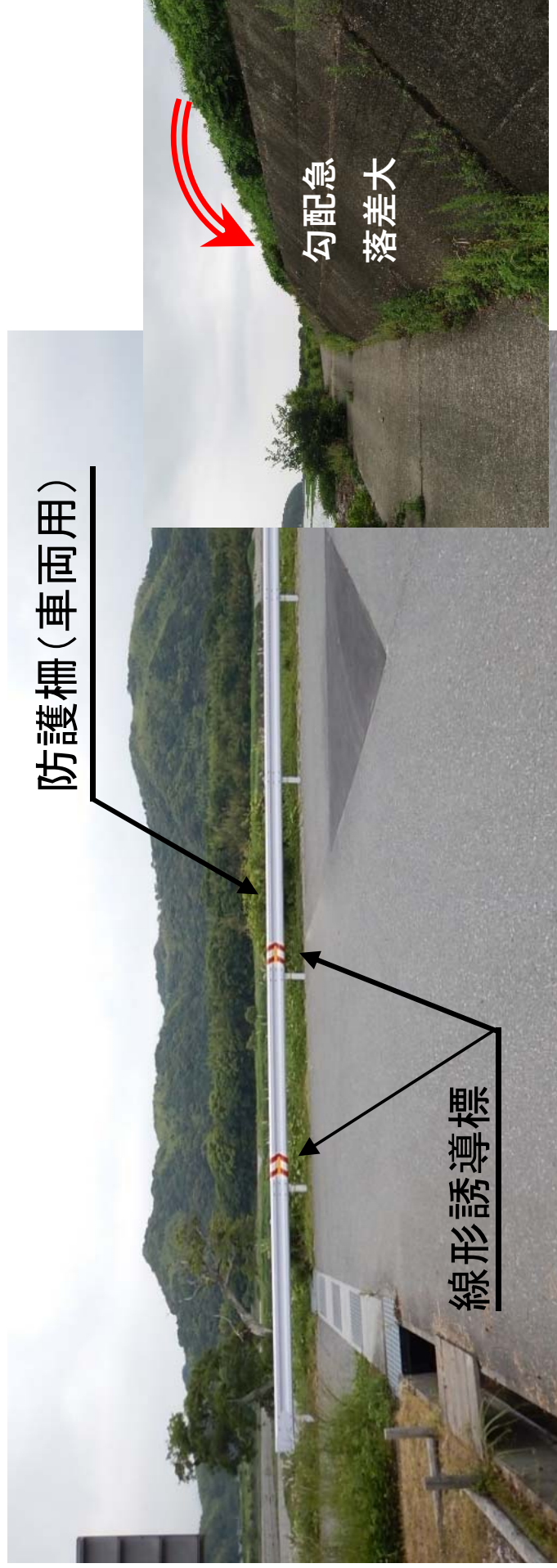
### 『対策方法』（仮設）

- ① バリケードなどにより、行き止まりであることを明示。
  - ② 線形誘導標により、進むべき方向を明示。
- ※ 資材搬出・搬入作業時に上記①・②を一時的に撤去した場合も、作業終了時には必ず復旧するよう作業者への指導を行うとともに、復旧状況について確認する。

## 【対策の考え方】

落下対策

## 【落下対策】



◎落下対策（落差が大きく勾配も急な箇所）

### 『対策方法』

- ① 「防護柵」を設置し、落下を直接的に防止。
- ② 「線形誘導標」により、進むべき方向を明示。

## 【落下対策】



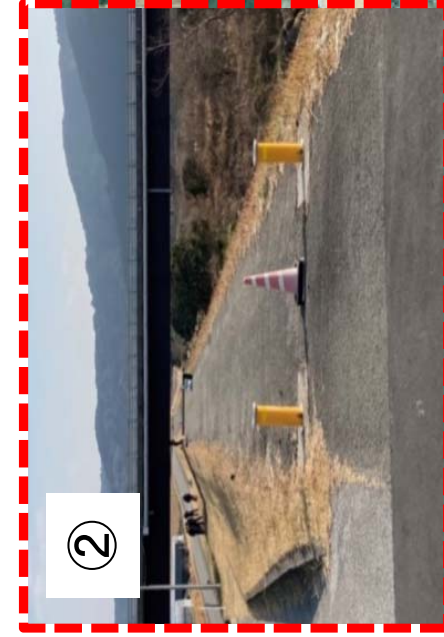
◎ 落差対策（落差が小さく勾配も緩い箇所）

### 『対策方法』

- ① 「車線分離標」や「門型車線分離標」などを用い、道路が無いことを示す。
- ② 「線形誘導標」により進むべき方向を明示。

## 【危険箇所対策結果】

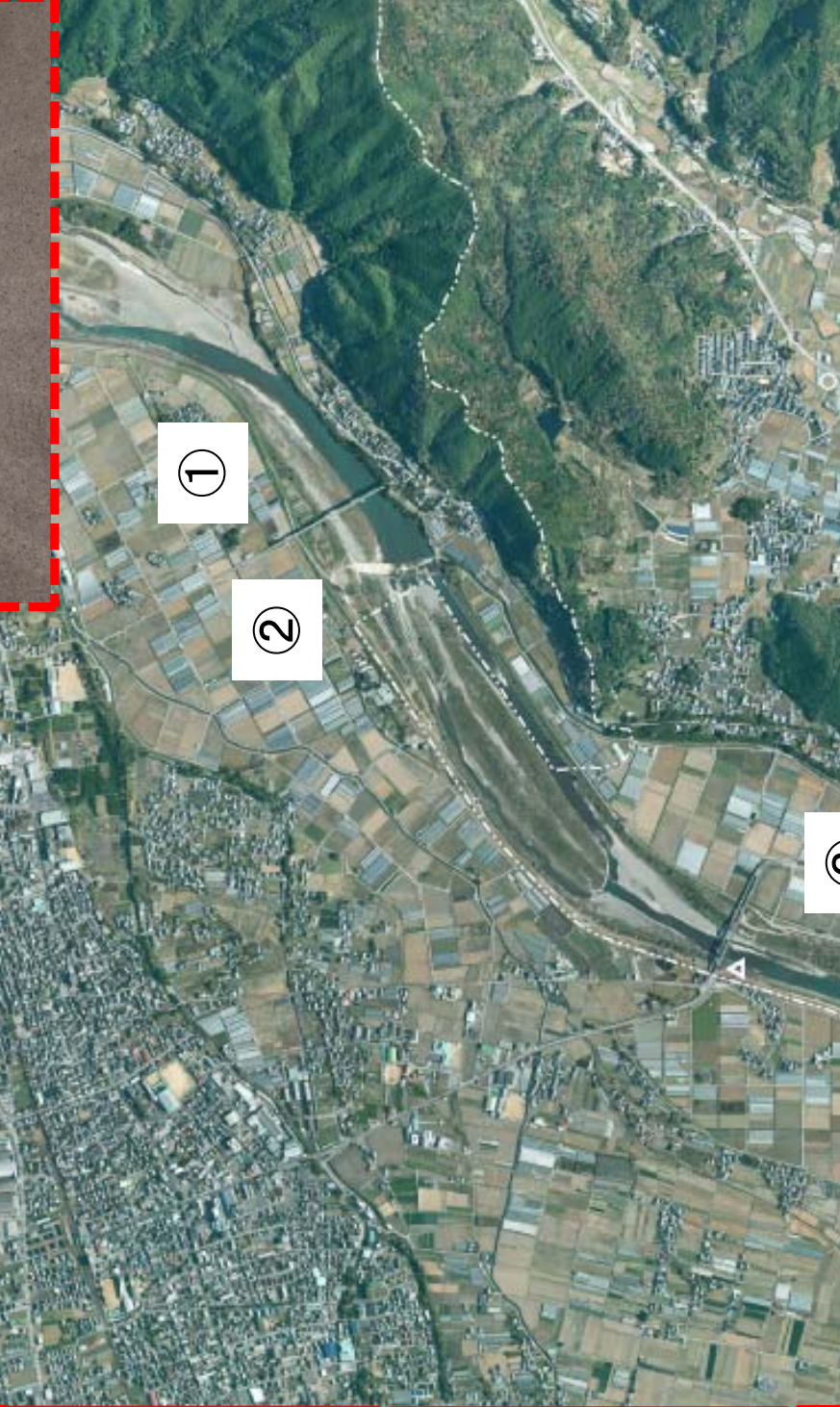
# 物部川危険箇所 対策結果



②



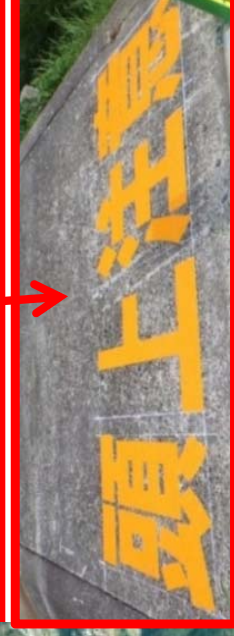
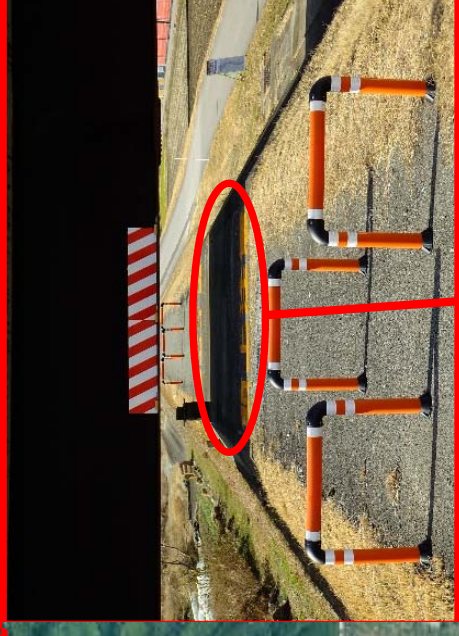
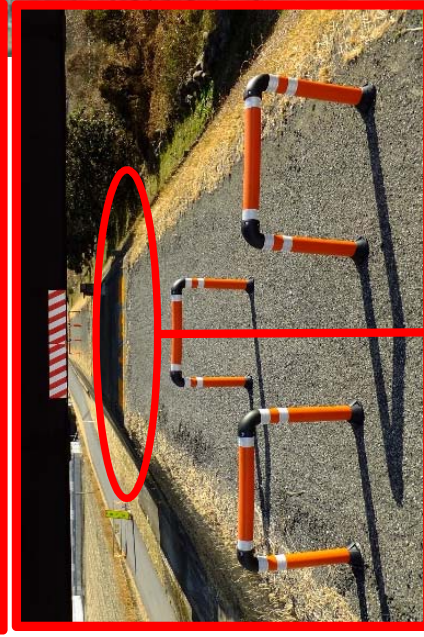
①



①

②

③

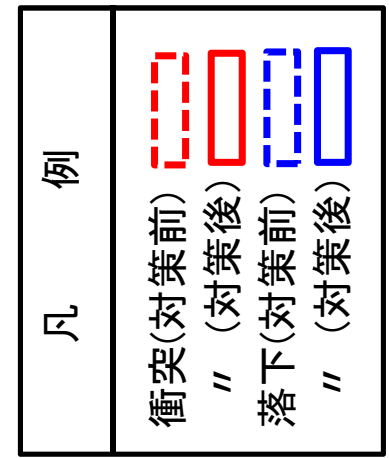
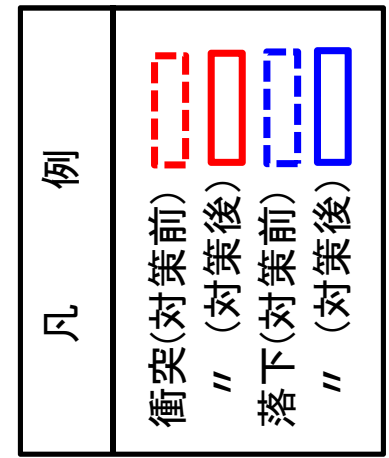
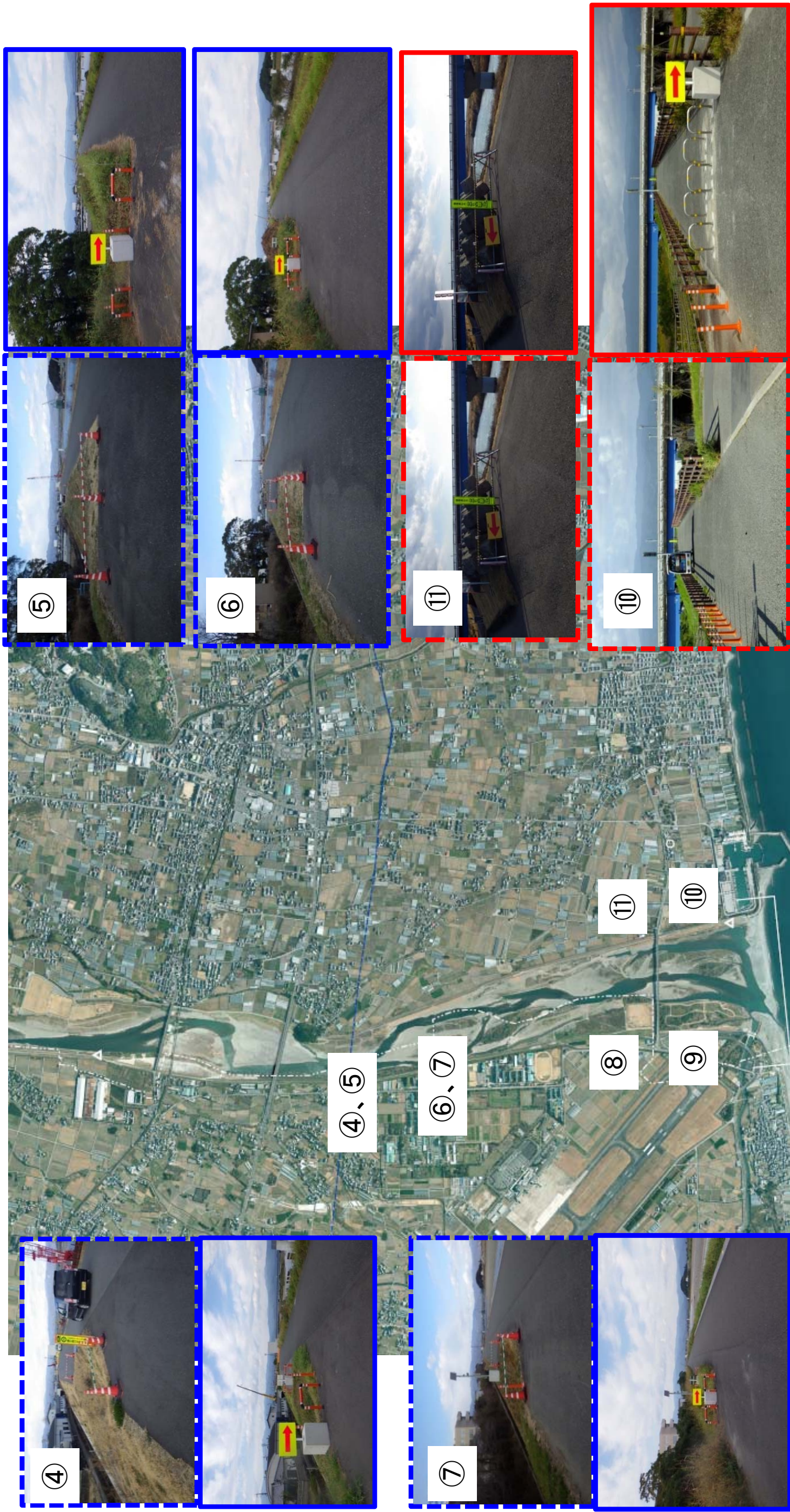


③

凡 例	
衝突(対策前)	
" (対策後)	
落下(対策前)	
" (対策後)	



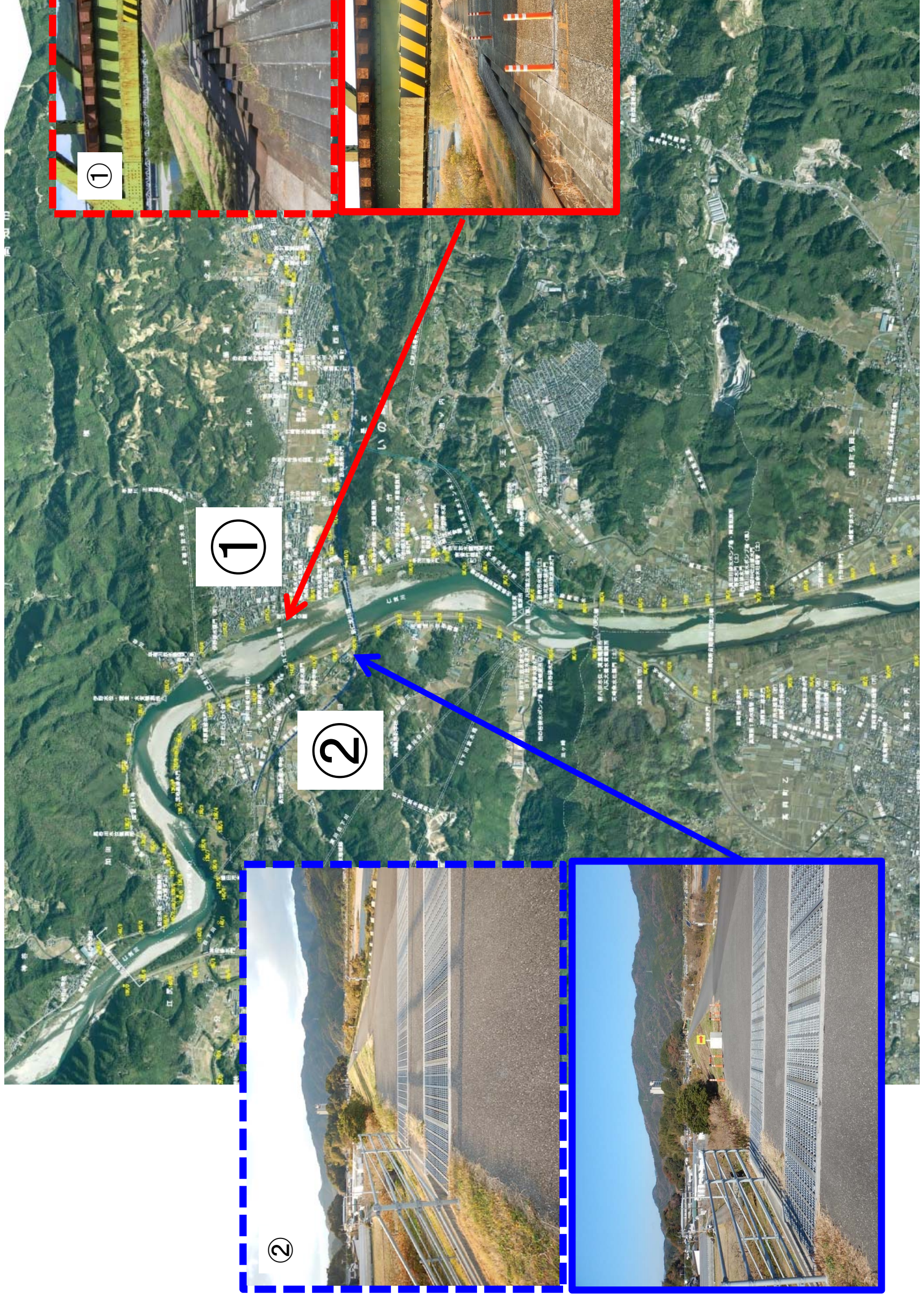
# 物部川危険箇所 対策結果



凡 例

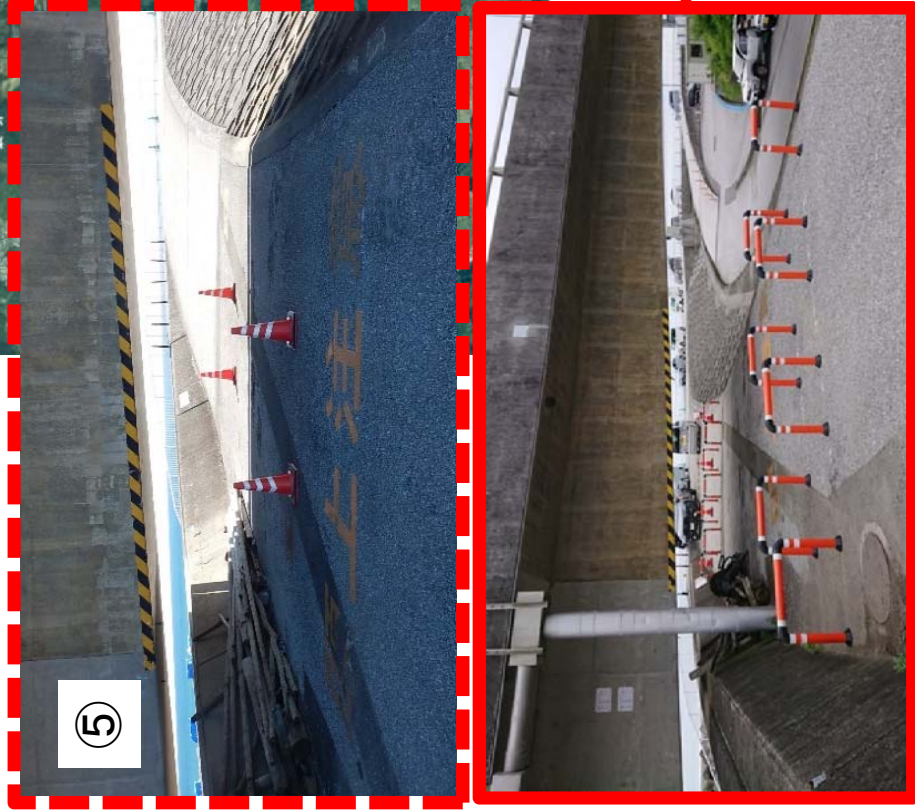
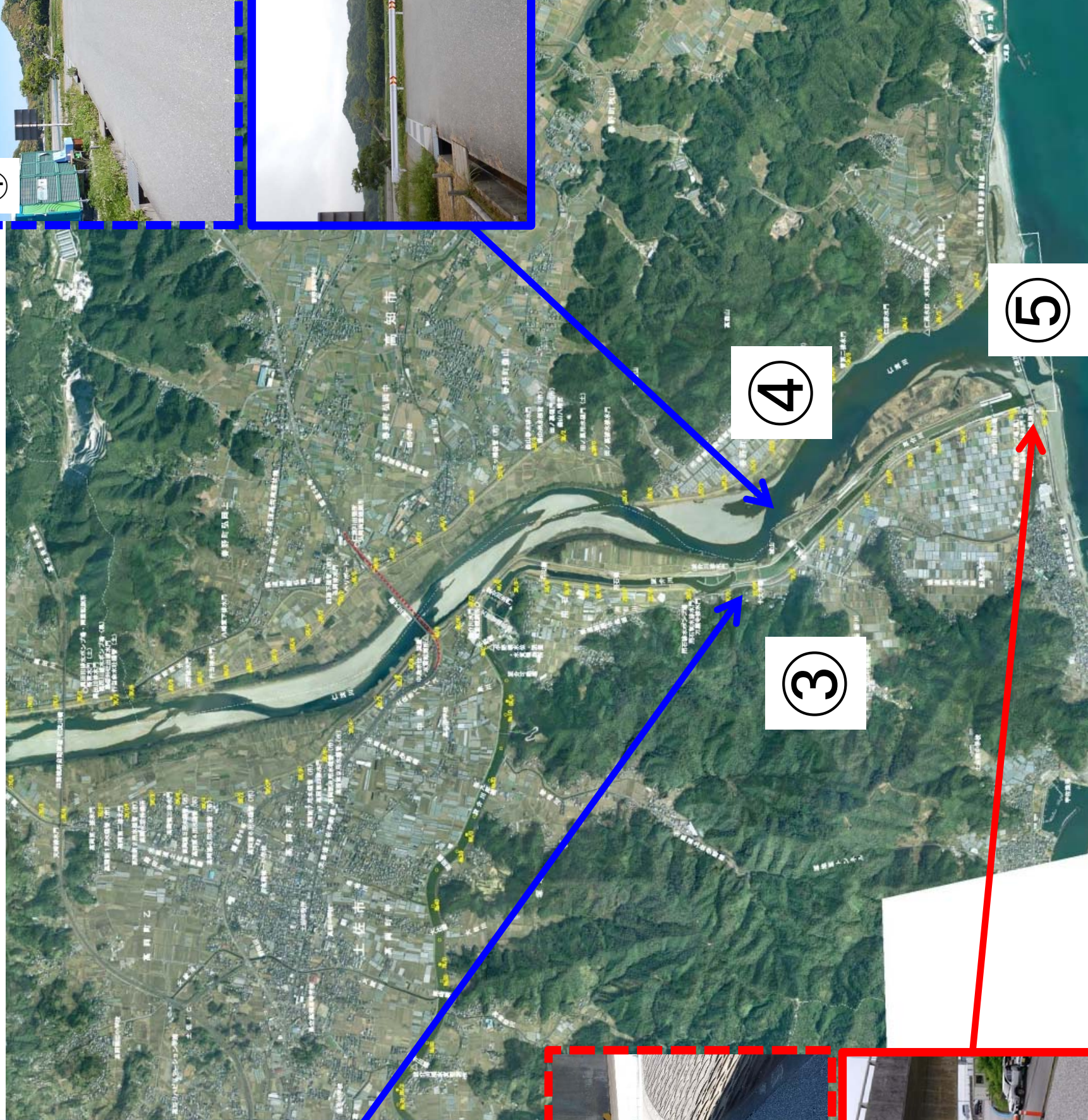
- 衝突(対策前)
- ” (対策後)
- 落下(対策前)
- ” (対策後)

# 仁淀川危険箇所 対策結果



凡 例	
衝突(対策前)	
" (対策後)	
落下(対策前)	
" (対策後)	

# 仁淀川危険箇所 対策結果



凡例	例
衝突(対策前)	
" (対策後)	
落下(対策前)	
" (対策後)	