

資料 4

4. 踏切道対策の状況について

踏切道安全通行カルテ

更新日：令和6年1月末

よみがな	つやまかいどう	所在地	鳥取県米子市道笑町二丁目67		
踏切道名	津山街道	道路名	道笑町通り線	道路管理者名	米子市
		鉄道路線名	山陰線	鉄道事業者名	西日本旅客鉄道

位置図・現況写真		諸元・構造等					R3年9月末時点	
<p>位置図・現況写真</p> <p>広域</p> <p>詳細</p> <p>道笑町二丁目</p> <p>米子駅</p> <p>国土地理院電子国土web</p> <p>(現況)</p> <p>(H25迂回路案内看板設置状況)</p> <p>拡大</p>	踏切種別	第1種	幅員 (m)	位置	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	
	踏切長(m)	20.8		左道路	0.0	5.5	0.0	
	横断本数(本)	4		踏切道	1.5	7.8	0.0	
	交差角(度)	70	右道路	0.0	5.6	0.0		
	道路線形	左道路	直線	迂回路	種類	有無等 距離(m)		
		右道路	直線		自動車	両方共なし -		
	交通規制	交通規制なし			歩行者	地下道	10	
	車両進入防護柵等	設置していない			バリアリ化	迂回路なし (200m以内)	-	
	歩車道分離方法	白線・黄線		バリアリ化状況	-	DID地区	○	
	踏切保安設備	賢い踏切	-		踏切支障報知装置(手動)	○		
高規格保安設備		オーバーハング型警報装置 障害物検知装置 (3次元レーザレーダ式)		高齢者等の事故防止対策設備	-			
特性	通学路指定状況 (学校指定)	○		通学路交通安全プログラム	-			
	バリアフリー法に基づく特定道路上	-		緊急輸送道路上重要物流道路上	-			
自動車交通量 (台/日)	601		歩行者等交通量 (人/日)	1,279	鉄道交通量 (本/日)	166		

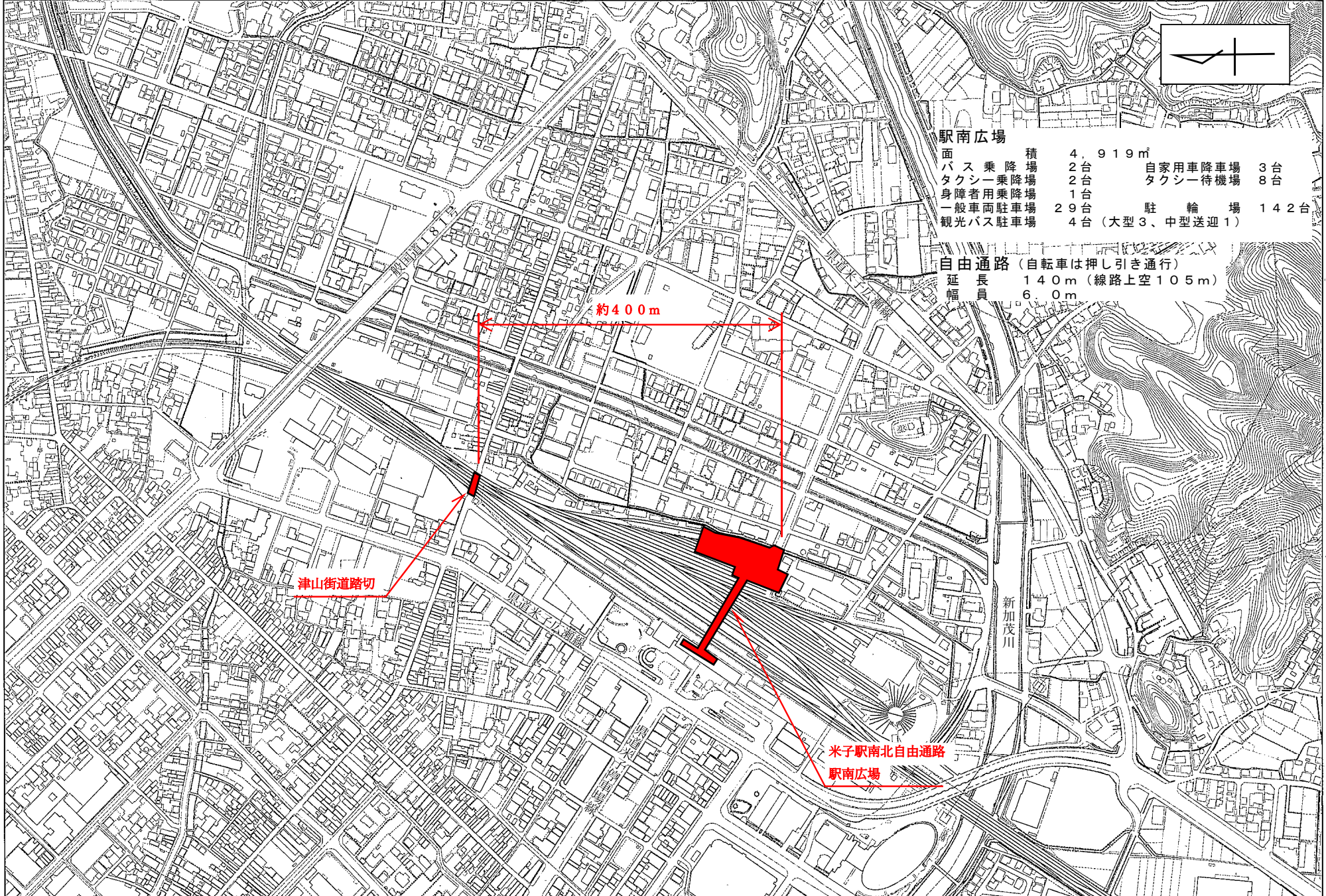
基準算定データ							R3年9月末時点	
ピーク時遮断時間(分)	42	前後歩道との幅員差(m)	1.5	踏切内の事故発生状況	事故別	件数	死者数	地域課題
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	6,010	AとBの和	18,800		踏切事故	0	0	
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	12,790				道路交通事故	0	0	

カルテ踏切の基準							R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化要対策踏切	
○	-	-	-	-	-	-	

法指定の状況						R6年1月末時点
法指定年月日	指定に係る基準 (踏切道改良促進法施行規則)					
-	-	-	-	-	-	

対策図・完了写真		対策実施の状況				R6年1月末時点
<p>対策図・完了写真</p> <p>米子駅南北自由通路等整備事業 計画概要平面図</p>	進捗	協議会の設置状況	改良計画書の作成年度	事業化年度	工事着手年度	
	指定前	○	-	-	-	
	対策内容					
	<ul style="list-style-type: none"> 踏切内外へ歩車道分離線表示(H23) 迂回路表示看板設置(H25) 米子駅南北自由通路及び駅南広場整備完了 (R5.7月) 					
	事業完了年度	対策の効果等				
-	-					
除却年度	-					
-	-					

位置図



【津山街道踏切】 交通量・交通流の調査

○調査実施日： 令和5年7月14日（金） ※南北自由通路開通前
 令和5年10月18日（水） ※南北自由通路開通後

【交通量】 ○ピーク時：8時～9時、17時～18時
 ○通常時：それ以外の時間帯

○調査時間：12時間（7時～19時）

○交通方向： ①※県道米子広瀬線側から津山街道踏切へ
 ②※旧加茂川放水路側から津山街道踏切へ

【交通量】 ○総括表：7時～19時 (12時間当り)					交通方向	歩行者 (人)	自転車 (台)	バイク (台)	車 (台)	交通量 (人・台)
【踏切遮断機】										
遮断回数	遮断時間									
	合計	平均	最長							
【南北自由通路開通前】 115回	345分	3分	10分	①	開通前	288	372	6	247	913
				開通後	224	373	12	235	844	
				差	-64	1	6	-12	-69	
【南北自由通路開通後】 119回	329分	2.8分	7分	②	開通前	370	455	12	285	1122
				開通後	253	379	12	232	876	
				差	-117	-76	0	-53	-246	
合計				合計	開通前	658	827	18	532	2035
				開通後	477	752	24	467	1720	
				差	-181	-75	6	-65	-315	

○考察 米子駅南北自由通路開通前後で全体交通量としては、約15%の減少となっている。個別の割合としては、歩行者が約28%、自転車が約9%、車が約12%それぞれ減となっている。このことから一定割合については、米子駅南北自由通路の完成により、歩行者、自転車はもとより、米子駅南側から米子駅構内にアクセスできるようになったことから、通勤、通学の送迎の車が減ったことによる津山街道踏切の通行量が減少したものと思われる。また、津山街道踏切には地下道が設置してあり、踏切遮断時の地下道利用率（開通後）は、歩行者約79%、自転車約34%で、通行に支障をきたしていない。併せて、調査時の踏切遮断時間は、平均3分程度で最長でも10分であり、法指定踏切（渋滞系）の判断基準となる踏切遮断時間40分以上を大幅に下回っていることに加え、踏切遮断時における踏切待ち車両（開通後）は平均1台程度で最大でも6台であったことから車両（自転車除く）の通行についても渋滞はなく、地元からの渋滞緩和対策の要望もない。





踏切道安全通行カルテ

更新日：令和6年1月末


よみがな	はまだい1	所在地	鳥取県米子市淀江町西原321-2		
踏切道名	浜第1	道路名	一般県道赤松淀江線	道路管理者名	鳥取県
		鉄道路線名	山陰線	鉄道事業者名	西日本旅客鉄道

位置図・現況写真		諸元・構造等						R3年9月末時点		
 <p>位置図・現況写真</p>	踏切種別	第1種	幅員 (m)	位置	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)			
	踏切長(m)	5.8		左道路	2.0	6.0	1.1			
	横断本数(本)	1		踏切道	2.0	5.7	0.0			
	交差角(度)	90	右道路	2.2	6.0	1.3				
	道路線形	左道路 直線 右道路 直線	迂回路	種類	有無等		距離(m)			
	交通規制	交通規制なし		自動車	両方共なし		-			
	車両進入防護柵等	設置していない		歩行者	迂回路なし (200m以内)		-			
	歩車道分離方法	白線・黄線		バリアフリ化	迂回路なし (200m以内)		-			
	踏切 保安 設備	賢い踏切	-	バリアフリ化 状況	-	DID地区	-			
		高規格保安設備	オーバ-ハング型警報装置 障害物検知装置(光式)	踏切支障報知 装置(手動)	-		○			
特性	通学路指定状況 (学校指定)	○	高齢者等の事故 防止対策設備	-		接続軌道化				
	バリアフリー法に 基づく特定道路上	-	通学路交通安全 プログラム	-		○				
自動車交通量 (台/日)	4,147	歩行者等交通量 (人/日)	810	鉄道交通量 (本/日)	67					

基準算定データ							R3年9月末時点		
ピーク時遮断時間(分)	8	前後歩道との 幅員差(m)	-1.3	踏切内の 事故発生 状況	事故別	件数	死者数	地域 課題	通学路指定されており歩道整備必要
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	6,635	AとBの和	7,931		踏切事故	0	0		
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	1,296				道路交通事故	0	0		

カルテ踏切の基準							R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化要対策踏切	
-	-	-	-	○	-	-	

法指定の状況					R6年1月末時点
法指定年月日	指定に係る基準（踏切道改良促進法施行規則）				
H29.1.27 (旧法)	第2条第8号 (通学路要対策踏切)	-	-	-	-

対策図・完了写真		対策実施の状況				R6年1月末時点
 <p>対策図・完了写真</p>	進捗	協議会の 設置状況	改良計画書の 作成年度	事業化年度	工事着手年度	
	対策完了	○	R2	H29	R1	
	対策内容					
	<ul style="list-style-type: none"> 歩道拡幅 (H29～) 車道移設 (H29～) 全方位警報灯(R2) 					
	事業完了年度	対策の効果等				
R3	<ul style="list-style-type: none"> 当該箇所は従前は踏切道を隔てて歩道の整備状況が異なる状況で、踏切の歩道幅員が狭小で多くの児童が錯綜し、大変危険な状況であった。 今回の改良工事で北側に整備されていた両側歩道を片側歩道に集約化し、踏切道部を含めて歩道幅員を確保したことで児童の安全が確保された。 整備完了後に踏切部での事故は発生していない。 					
除却年度						
-						

踏切道安全通行カルテ

更新日：令和6年1月末

よみがな	しんまち	所在地	島根県松江市東出雲町揖屋42-3		
踏切道名	新町	道路名	市道新町・須田線	道路管理者名	松江市
		鉄道路線名	山陰線	鉄道事業者名	西日本旅客鉄道

位置図・現況写真		諸元・構造等						R3年9月末時点		
 	踏切種別	第1種	幅員 (m)	位置	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)			
	踏切長(m)	8.4		左道路	2.5	7.0	0.0			
	横断本数(本)	1		踏切道	0.0	7.0	0.0			
	交差角(度)	79		右道路	2.5	7.0	0.0			
	道路線形	左道路 直線	交通規制 交通規制なし	迂回路	種類	有無等	距離(m)			
	右道路 直線	自動車			両方共なし	-				
	交通規制	交通規制なし	歩行者		迂回路なし (200m以内)	-				
	車両進入防護柵等	設置していない	バリアリ化		迂回路なし (200m以内)	-				
	歩車道分離方法	なし		バリアリ化 状況	-	DID地区	-			
	踏切 保安 設備	賢い踏切	-		踏切支障報知 装置(手動)	○				
	高規格保安設備	障害物検知装置 (3次元レーザ式)		高齢者等の事故 防止対策設備	接続軌道化					
特性	通学路指定状況 (学校指定)	○		通学路交通安全 プログラム	○					
	バリアフリー法に 基づく特定道路上	-		緊急輸送道路上 重要物流道路上	-					
自動車交通量 (台/日)	3,897	歩行者等交通量 (人/日)	152	鉄道交通量 (本/日)	102					

基準算定データ								R3年9月末時点	
ピーク時遮断時間(分)	9	前後歩道との 幅員差(m)	-2.5	踏切内の 事故発生 状況	事故別	件数	死者数	地域 課題	通学路指定されており、歩道整備必要。
A. 踏切自動車交通遮断 量(台・時)	8,184	AとBの和	8,503		踏切 事故	0	0		
B. 踏切歩行者等交通遮断 量(人・時)	319				道路交 通事故	0	0		

カルテ踏切の基準							R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化 要対策踏切	
-	-	-	-	○	-	-	

法指定の状況					R6年1月末時点
法指定年月日	指定に係る基準（踏切道改良促進法施行規則）				
H29.1.27 (旧法)	第2条第8号 (通学路要対策踏切)	-	-	-	-

対策図・完了写真		対策実施の状況				R6年1月末時点
進捗	協議会の 設置状況	改良計画書の 作成年度	事業化年度	工事着手年度		
事業中	○	R2	R3	R5		
対策内容						
<ul style="list-style-type: none"> ・全方位警報灯 (H26) ・3D障害物検知装置 (H23) ・歩道整備 (R5~) 						
事業完了年度	対策の効果等					
-						
除却年度						
-						

踏切道安全通行カルテ

更新日：令和6年1月末

よみがな	ふるどてけんどう	所在地	島根県出雲市平田町1900-4		
踏切道名	古土手県道	道路名	一般県道出雲平田線	道路管理者名	島根県
		鉄道路線名	北松江線	鉄道事業者名	一畑電車

位置図・現況写真		諸元・構造等					R3年9月末時点	
	踏切種別	第1種	幅員(m)	位置	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)	
	踏切長(m)	10		左道路	0.0	6.5	0.0	
	横断本数(本)	1		踏切道	0.0	6.5	0.0	
	交差角(度)	33	右道路	0.0	6.5	0.0		
	道路線形	左道路	直線	迂回路	種類	有無等 距離(m)		
		右道路	直線		自動車	両方共なし -		
	交通規制	交通規制なし			歩行者	迂回路なし(200m以内) -		
	車両進入防護柵等	設置していない			バリアリ化	迂回路なし(200m以内) -		
	歩車道分離方法	なし		バリアリ化状況	-	DID地区	○	
	踏切保安設備	賢い踏切	-		踏切支障報知装置(手動)	○		
高規格保安設備		-		高齢者等の事故防止対策設備	-			
特性	通学路指定状況(学校指定)	○		通学路交通安全プログラム	○			
	バリアフリー法に基づく特定道路上	-		緊急輸送道路上重要物流道路上	-			
自動車交通量(台/日)	2,926	歩行者等交通量(人/日)	877	鉄道交通量(本/日)	55			

基準算定データ				R3年9月末時点				
ピーク時遮断時間(分)	3	前後歩道との幅員差(m)	0.0	踏切内の事故発生状況	事故別	件数	死者数	地域課題 通学路交通安全プログラムにおいて歩道設置が必要な箇所として指定されている。
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	2,048	AとBの和	2,662		踏切事故	0	0	
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	614				道路交通事故	0	0	

カルテ踏切の基準						R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化要対策踏切
-	-	-	-	○	-	-

法指定の状況				R6年1月末時点
法指定年月日	指定に係る基準(踏切道改良促進法施行規則)			
H29.1.27(旧法)	第2条第8号(通学路要対策踏切)	-	-	-

対策図・完了写真		対策実施の状況			R6年1月末時点
	進捗	協議会の設置状況	改良計画書の作成年度	事業化年度	工事着手年度
	事業中	○	H29 R2, R4	H25	R5
	対策内容				
	・歩道設置(H25~)				
	事業完了年度	対策の効果等			
除却年度	-				

踏切道安全通行カルテ

更新日：令和6年1月末

よみがな	さかい	所在地	島根県江津市敬川町2919-2		
踏切道名	堺	道路名	市道神主敬川境線	道路管理者名	江津市
		鉄道路線名	山陰線	鉄道事業者名	西日本旅客鉄道

位置図・現況写真		諸元・構造等						R3年9月末時点			
 	踏切種別	第1種	幅員 (m)	位置	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)				
	踏切長(m)	6		左道路	0.0	6.0	0.0				
	横断本数(本)	1		踏切道	0.0	6.5	0.0				
	交差角(度)	90		右道路	0.0	6.0	0.0				
	道路線形	左道路	直線	迂回路	種類	有無等	距離(m)				
		右道路	直線		自動車	両方共なし	-				
	交通規制		交通規制なし		歩行者	迂回路なし (200m以内)	-				
	車両進入防護柵等		設置していない		バリアリ化	迂回路なし (200m以内)	-				
	歩車道分離方法		なし		バリアリ化 状況	-	DID地区	-			
	踏切 保安 設備	賢い踏切			-	踏切支障報知 装置(手動)		○			
高規格保安設備		障害物検知装置 (3次元レーザレーザ式)	高齢者等の事故 防止対策設備		-						
特性	通学路指定状況 (学校指定)		○	通学路交通安全 プログラム		○					
	バリアフリー法に 基づく特定道路上		-	緊急輸送道路上 重要物流道路上		-					
自動車交通量 (台/日)		1,557	歩行者等交通量 (人/日)		378	鉄道交通量 (本/日)		52			

基準算定データ								R3年9月末時点		
ピーク時遮断時間(分)	9	前後歩道との 幅員差(m)	0.0	踏切内の 事故発生 状況	事故別	件数	死者数	地域 課題	・通学路指定されており歩道整備が必要	
A. 踏切自動車交通遮断 量(台・時)	2,491	AとBの和	3,096		踏切 事故	0	0			
B. 踏切歩行者等交通遮断 量(人・時)	605				道路交 通事故	0	0			

カルテ踏切の基準							R3年9月末時点
開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化 要対策踏切	
-	-	-	-	○	-	-	

法指定の状況						R6年1月末時点
法指定年月日	指定に係る基準（踏切道改良促進法施行規則）					
R4.1.21（現法）	第2条第9号 (通学路要対策踏切)	-	-	-	-	-

対策図・完了写真		対策実施の状況				R6年1月末時点
	進捗	協議会の 設置状況	改良計画書の 作成年度	事業化年度	工事着手年度	
	事業中	○	-	R4	-	
	対策内容					
	・全方位型警報灯(H22、H23)					
	事業完了年度	対策の効果等				
-						
除却年度	-					
-						