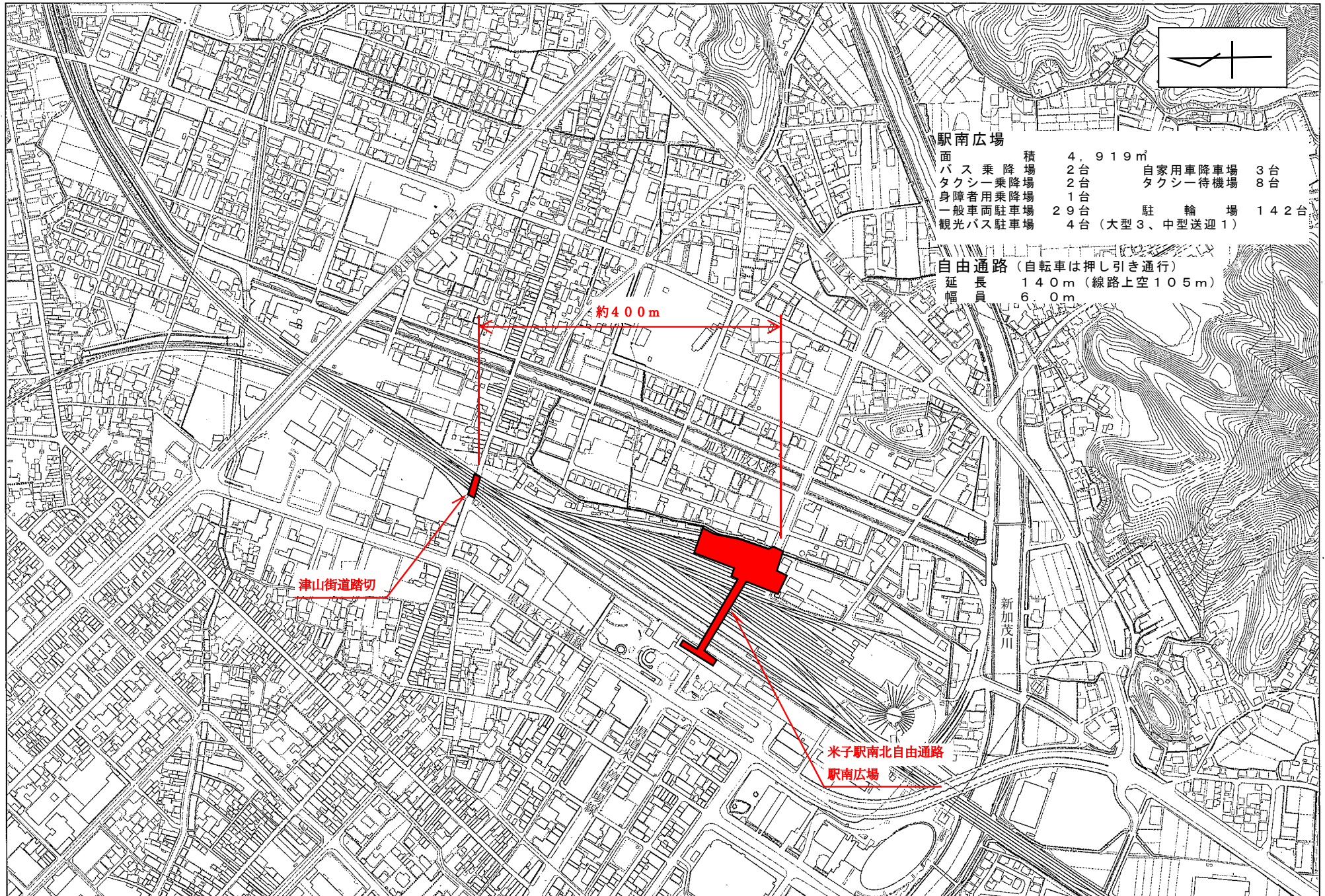


資料 3

3. 踏切道の改良の取組状況の確認について

位置図

資料 1



【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

○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)					②※旧加茂川放水路側から津山街道踏切へ						
【踏切遮断機】					交通方向		歩行者 (人)	自転車 (台)	バイク (台)	車 (台)	交通量 (人・台)
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	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、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7年1月末

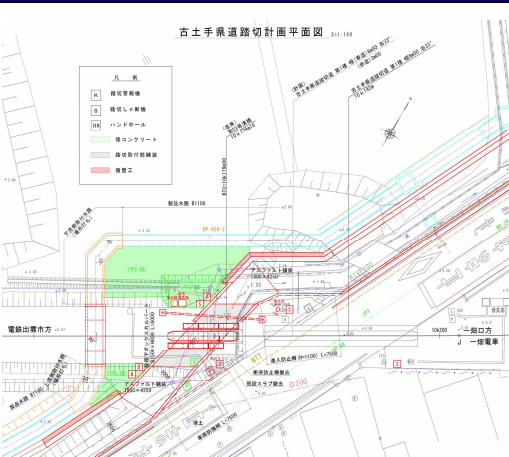
よみがな	ふるとでけんどう	所在地	島根県出雲市平田町1900-4		
踏切道名	古土手県道	道路名	一般県道出雲平田線	道路管理者名	島根県
		鉄道路線名	北松江線	鉄道事業者名	一畑電車

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	歩道狭路踏切	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					R7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				R7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7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



西揖屋

国土地理院電子国土web



諸元・構造等

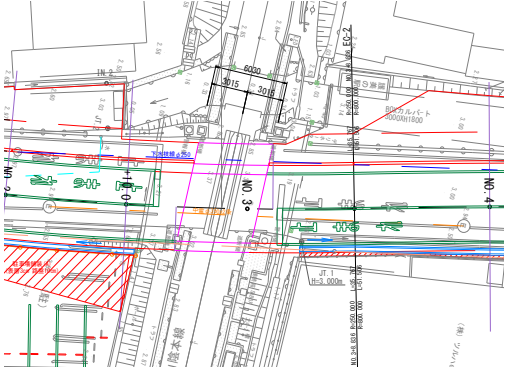
R3年9月末時点

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	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	連接軌道化	
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	歩道狭路踏切	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					
	・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7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



国土地理院電子国土web



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)	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) ・歩道整備（R8）					
	事業完了年度	対策の効果等				
	-	-				
	除却年度					
	-					