

3. 踏切道の改良後の評価について

踏切道の評価結果

指定年月日		平成29年1月27日		評価年月日		令和4年10月19日		事業主体		鳥取県	
-------	--	------------	--	-------	--	------------	--	------	--	-----	--

踏切道諸元	鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 長谷川 一明										
	道路管理者	鳥取県知事 平井 伸治										
	踏切道の名称	新井県道										
	位置	鳥取県岩美郡岩美町376-3									(岩美駅～大岩駅)	
	鉄道の線区名	西日本旅客鉄道 山陰線										
	道路の路線名	一般県道岩美停車場河崎線									道路種別	都道府県道

踏切道の改良の方法	特定改良	改良方法	改良の概要	延長(km) 又は設置数 (式)	幅員 (m)	期間		実施主体	改良の具体的内容
						着手	完了		
		構造の改良	歩道設置	1	6.0 (12.5)	R2	R3	鳥取県/西日本旅客鉄道	改良前は歩道がなかったが、改良により両側2.5mの歩道が設置され、安全が確保された。
									幅員：5.5 (7.5) m→6.0 (12.5) m
	一体改良	構造の改良	道路改良工事	0.36	6.0 (12.5)	H30	R4	鳥取県	
	備考								

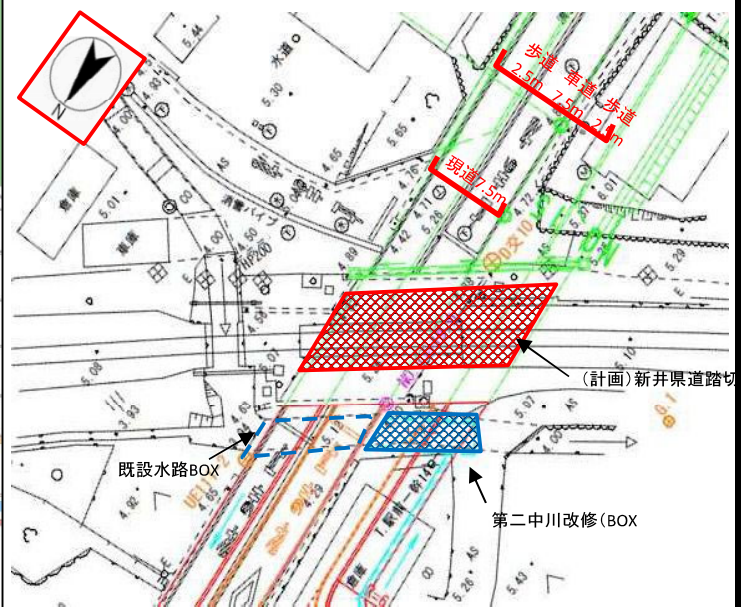
評価の結果	特定指定要因基準		改良前				改良後				特定指定要因基準	改良後	
	第一号	踏切自動車交通遮断量 (台・時/日)									第八号	改良前	
												改良後	
	第二号	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時/日)									第九号	構造改良（歩道設置）をおこなうことにより、歩道と車道を分離することで、通学路の通行の安全を確保した。	
		踏切自動車交通遮断量と 踏切歩行者等交通遮断量 の和(台人・時/日)											
	第三号	一時間の踏切遮断時間(分/時)									第十号		
	第四号・第五号		全幅	車道	歩道		全幅	車道	歩道		第十一号		
			起点寄	終点寄	起点寄	終点寄	起点寄	終点寄					
		幅員 (m)	踏切道										
			左道路										
		幅員差 (m)	(踏切道～左道路)										
			(踏切道～右道路)										
	自動車交通量(台/日)									第十二号			
	第六号	踏切遮断機の設置											
		踏切支障報知装置の設置											
当該踏切道の安全かつ円滑な交通の確保に重大な関係を有する事項		当該事業の実施に伴う、整理統廃合はない。											
評価の概要 (安全かつ円滑な交通の確保に関する状況の調査及び分析)	改良の効果の発現状況		・改良前は踏切道の幅員も十分ではなく、歩道幅員も確保されていなかったことから、朝晩の通学時間帯は交通量も多く大変危険な状況にあった。 ・今回の改良工事で踏切道の拡幅及び歩道幅員の確保により、通学路の通行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。										
	地方踏切協議会の意見		-										
	改善措置の必要性		・改良の効果は発現されており、改善措置をおこなう必要性はない。										
	特記事項												

位置図・見取り図・写真

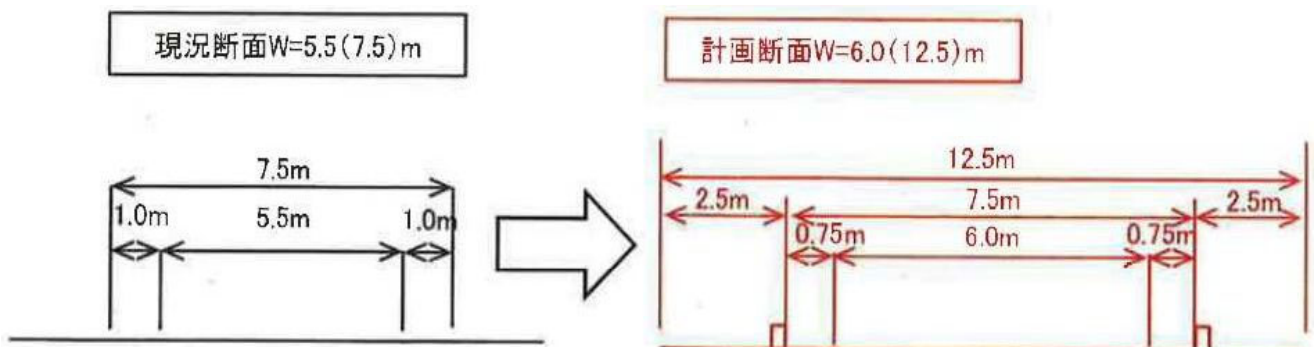
位置図



改良計画



断面図



写真

【着手前】



【完成】



踏切道の評価結果

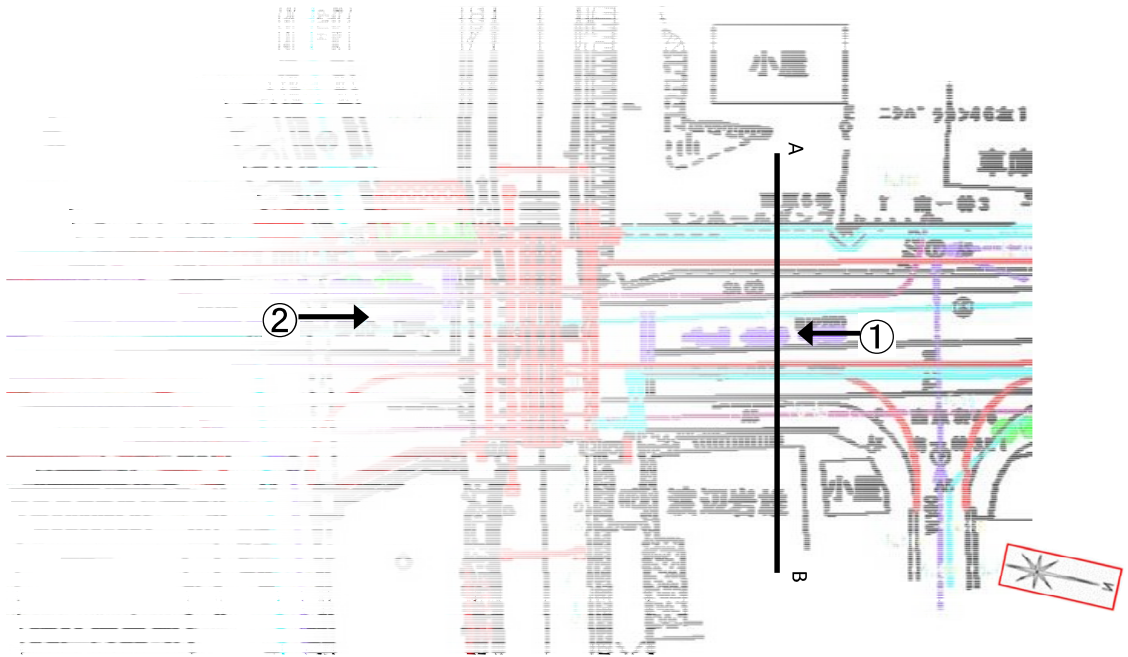
指定年月日		平成29年1月27日		評価年月日		令和4年12月27日		事業主体		鳥取県			
踏切道諸元	鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 長谷川 一明											
	道路管理者	鳥取県知事 平井 伸治											
	踏切道の名称	浜第1											
	位置	鳥取県米子市淀江町西原321-2								(淀江駅～伯耆大山駅)			
	鉄道の線区名	西日本旅客鉄道 山陰線											
	道路の路線名	一般県道赤松淀江線								道路種別	都道府県道		
踏切道の改良の方法	特定改良	改良方法	改良の概要	延長(km) 又は設置数 (式)	幅員 (m)	期間		実施主体	改良の具体的内容				
						着手	完了						
		構造の改良	歩道設置	1	6.0 (12.3)	R1	R3	鳥取県/西日本旅客鉄道	改良前は狭小な歩道幅員であったが、改良により片側歩道3.5mに拡幅し、安全性が向上した。				
									幅員：6.0 (12.3) m→6.0 (12.3) m				
	一体改良	構造の改良	道路改良工事	0.14	6.0 (12.3)	H29	R3	鳥取県					
	備考												
評価の結果	特定指定要因基準			改良前			改良後			特定指定要因基準	改良後		
	第一号	踏切自動車交通遮断量 (台・時/日)								第八号	改良前		
											改良後		
	第二号	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時/日)								第九号	構造改良（歩道設置）をおこなうことにより、歩道幅員が適正に確保され、通学路の安全性が向上した。		
		踏切自動車交通遮断量と 踏切歩行者等交通遮断量 の和(台人・時/日)											
	第三号	一時間の踏切遮断時間(分/時)								第十号			
	第四号・第五号	幅員 (m)	踏切道	全幅	車道	歩道		全幅	車道	歩道		第十一号	
			左道路			起点寄	終点寄			起点寄	終点寄		
		右道路											
		幅員差 (m)	(踏切道～左道路)										
			(踏切道～右道路)										
		自動車交通量(台/日)											
	歩行者交通量(人/日)												
	通学路指定の有無												
	第六号	踏切遮断機の設置											
	第七号	踏切支障報知装置の設置											
当該踏切道の安全かつ円滑な交通の確保に重大な関係を有する事項			当該事業の実施に伴う、整理統廃合はない。										
評価の概要 (安全かつ円滑な交通の確保に関する状況の調査及び分析)	改良の効果の発現状況			・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。									
	地方踏切協議会の意見			-									
	改善措置の必要性			・改良の効果は発現されており、改善措置をおこなう必要性はない。									
	特記事項												

位置図・見取り図・写真

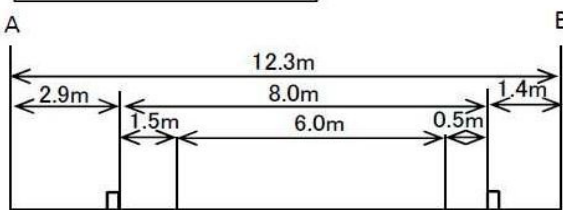
位置図



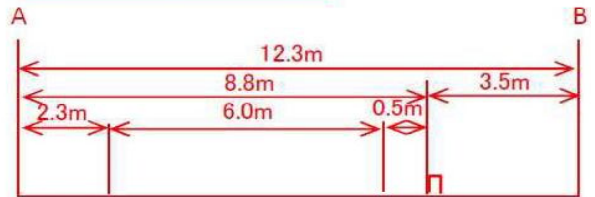
見取り図



現況断面W=6.0(12.3)m



計画断面W=6.0(12.3)m



写真【着手前】



【完成】



踏切道安全通行カルテ

更新日：令和8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			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 状況	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次元レーザ方式)		高齢者等の事故 防止対策設備		連絡軌道化	
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				R8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		
	対策完了	○	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～R7.3）						
	事業完了年度	対策の効果等					
	R6	歩車分離が図られ、歩行者の安全な通行が確保されていることを確認した。また、教育委員会を通じて、歩道が整備され通学時の安全性が高まったとの好評を得ている。					
除却年度							
-							