

踏切道の評価結果

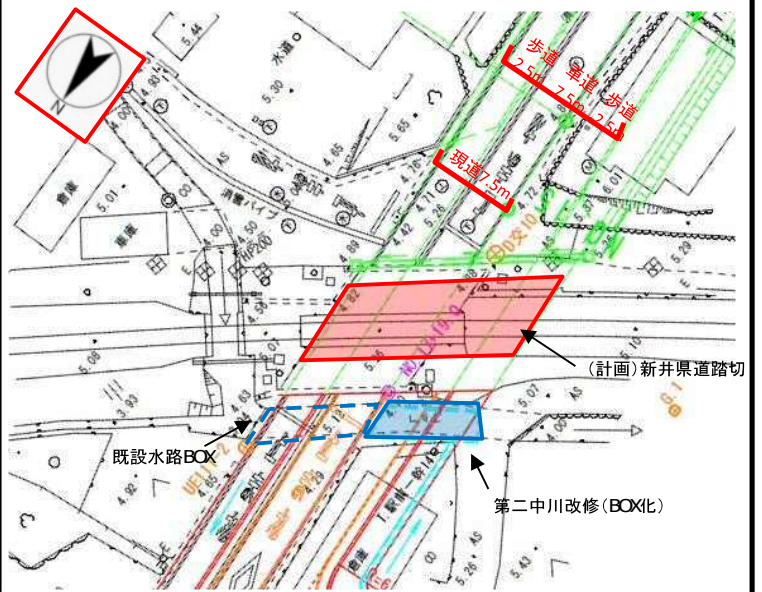
指定年月日	平成29年1月27日	評価年月日	令和4年10月19日	事業主体	鳥取県					
踏切道諸元	鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 長谷川 一明								
	道路管理者	鳥取県知事 平井 伸治								
	踏切道の名称	新井県道								
	位置	鳥取県岩美郡岩美町376-3	(岩美駅～大岩駅)							
	鉄道の線区名	西日本旅客鉄道 山陰線								
	道路の路線名	一般県道岩美停車場河崎線	道路種別	都道府県道						
踏切道の改良の方法	特定改良	改良方法	改良の概要	延長(km)又は設置数(式)	幅員(m)	期間 着手 完了	実施主体	改良の具体的内容		
		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		
	第二号	踏切歩行者等交通遮断量(人・時/日)						改良後		
		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。		
	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	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)					第十二号			
		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		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		・ 岩美町教育委員会を通じ、通学路の安全性が高まったとの好評を得ている。							

位置図・見取り図・写真

位置図

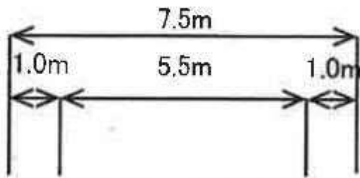


改良計画



断面図

現況断面W=5.5(7.5)m



計画断面W=6.0(12.5)m



写真

【着手前】



【完成】



踏切道の評価結果

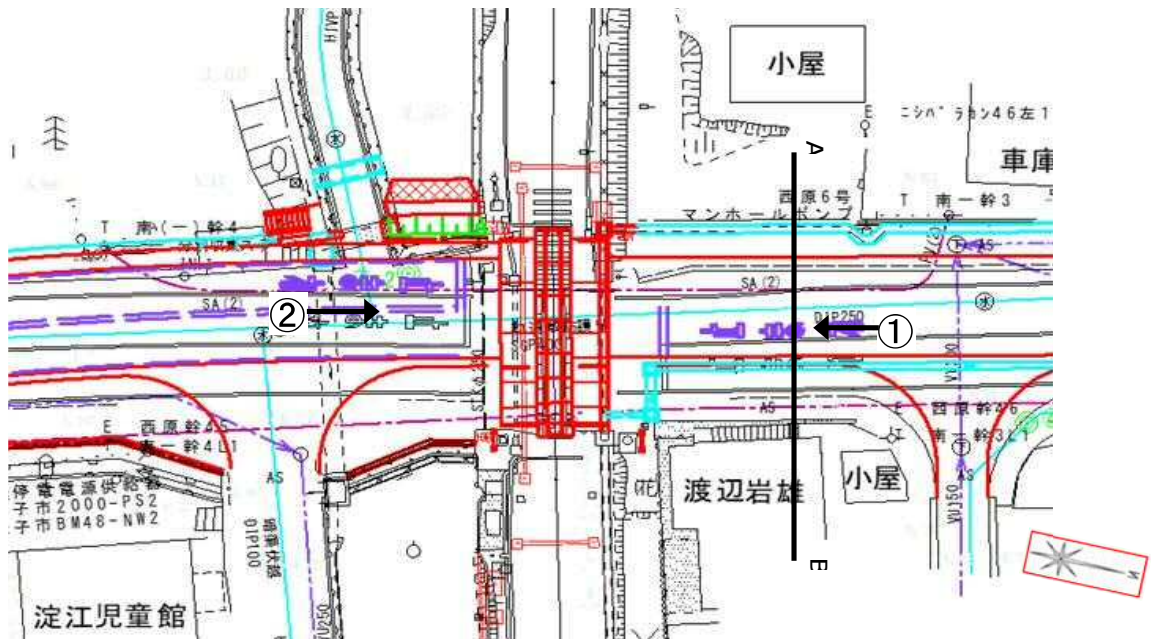
指定年月日	平成29年1月27日	評価年月日	令和4年12月27日	事業主体	鳥取県							
踏切道諸元	鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 長谷川 一明										
	道路管理者	鳥取県知事 平井 伸治										
	踏切道の名称	浜第1										
	位置	鳥取県米子市淀江町西原321-2	(淀江駅～伯耆大山駅)									
	鉄道の線区名	西日本旅客鉄道 山陰線										
	道路の路線名	一般県道赤松淀江線			道路種別	都道府県道						
踏切道の改良の方法	特定改良	改良方法	改良の概要	延長(km)又は設置数(式)	幅員(m)	期間 着手 完了	実施主体	改良の具体的内容				
		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
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) 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。
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) 幅員差(m)	全幅	車道	歩道		全幅	車道	歩道		第十一号	
			踏切道		起点寄	終点寄			起点寄	終点寄		
			左道路									
			右道路									
			(踏切道→左道路)									
		(踏切道→右道路)										
		自動車交通量(台/日)									第十二号	
		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		<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。 									
	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		・米子市教育委員会を通じて、通学時の安全性が高まったとの好評を得ている。									

位置図・見取り図・写真

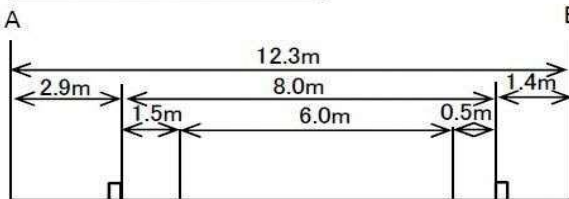
位置図



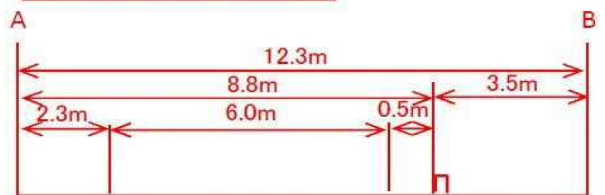
見取り図



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】

