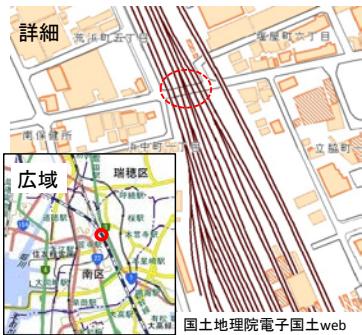


踏切安全通行カルテ

よみがな	かさでら						道路名		市道 道徳笠寺線			
踏切道名	笠寺						(道路管理者名)		名古屋市			
							鉄道路線名		東海道線・東海道支線			
所在地	名古屋市南区立脇町1丁目						(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道・日本貨物鉄道			
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)		(対策前)			
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		39.4	左道路	1.3	5.5	1.0	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	5.4	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○	
	横断本数 (本)		9	右道路	1.3	5.6	1.1		迂回路(自動車)	歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
	交差角 (度)		85	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		通学路指定状況		種類		距離 (m)
					跨線橋	17			両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況	-				
		右道路	直線		-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-		
42												
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	-				
			-									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-									
歩道狭隘踏切		○	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄 (左)	終点寄 (左)						
			左道路	5.5	1.3	1.0						
			右道路	5.6	1.3	1.1						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			歩道設置の要望				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
										対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	その他<注意喚起看板設置> (対策実施)			完了 年度	H22		
今後の対策方針 対策推進上の課題	H16.3に歩行者が渡りきれなかったことによる死亡事故が発生しており、踏切長が長いことが原因と考えられる。H18年度より踏切改良（歩道設置・踏切長短縮）の協議を行っているが、短縮できる可能性がある踏切長は1.5m程度しかないという結論に至っており、今後、既設跨線人道橋の活用も対策検討の中に含め、踏切対策について道路管理者と鉄道事業者にて協議を進めていく。ただし、既設跨線人道橋自体が古いため名古屋市にて定期点検を行い健全度の確認が必要。 また、開かずの踏切対策についても今後検討して行く。											
備考 (協議状況等)	H27～H28 既設跨線人道橋の定期点検（名古屋市で実施中）											

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おおがきかいどう					道路名		県道 一宮清須線					
踏切道名	大垣街道					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		東海道線・貨物側線					
所在地	愛知県稲沢市井ノ口町					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道・日本貨物鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		現況 					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		24.5	左道路	0.0	7.0	1.2	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	8.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		5	右道路	0.0	7.7	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		70	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-		-			終点寄有り		165	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし		
		右道路	直線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
-													
自動車 [※] ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-				
			74,371										
歩行者 [※] ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)	終点寄(左)							
			左道路	-	-	-							
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		1	0	H21：側面衝突(自動車)				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク [※] 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	-				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において公表された地域の主要渋滞箇所に位置づけられているため、対策方針については当協議会において検討を進めていく。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	くさかべ					道路名		県道 大里停車場清須線				
踏切道名	日下部					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		東海道線・貨物側線				
所在地	愛知県稲沢市日下部町					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道・日本貨物鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		27.2	左道路	0.0	5.8	0.0	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	6.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		6	右道路	0.0	5.7	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		81	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)	
			-		-		両方共なし			-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況	有り	
		右道路	直線		-	-		-				
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
				-								
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
				62,052								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
						起点寄 (左)	終点寄 (左)					
						起点寄 (右)	終点寄 (右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			地元地区住民から歩道設置要望あり				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	-	-		○	-	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	構造改良 (調整中)			完了 年度	未定		
今後の対策方針 対策推進上の課題	自転車及び歩行者と自動車の錯綜により危険な状態で地元住民からの要望があり、自転車及び歩行者の安全対策として踏切前後の県道については自歩道整備と踏切内の歩道設置を検討をする。 自動車ボトルネック対策としては、今後、周辺道路ネットワークや踏切設備の高度化等の検討を行う。											
備考 (協議状況等)	H27年7月より道路管理者と各鉄道事業者にて協議を開始した。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しじみばし				道路名		市道 古新町第1号線							
踏切道名	蜷橋				(道路管理者名)		名古屋市							
					鉄道路線名		東海道支線							
所在地	愛知県名古屋市熱田区古新町二丁目				(鉄道事業者名)		日本貨物鉄道							
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前)							
														
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし				
								(車両進入防護柵等)		-				
	踏切長(m)		6.0	左道路	1.9	6.0	1.9	歩車道分離方法		なし				
				踏切道	0.0	7.6	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○			
	横断本数(本)		1	右道路	2.2	5.6	2.2		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-			
	交差角(度)		80	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)		
			-		-		両方共なし			-				
	道路 線形	左道路	直線			直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況		-
		右道路	直線			-		-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-			
		-												
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-					
		-												
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和							
		-				-								
歩道狭隘踏切		○	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)					
		左道路	6.0	1.9	1.9									
		右道路	5.6	2.2	2.2	7,946		215						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0	0	-				-					
	道路交通事故		0	0	-									
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-			
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-			
										対策状況 (完了年)	-			
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}								
	-			除却 年度	-	その他<注意喚起看板設置>(対策実施)			完了 年度	H22				
今後の対策方針 対策推進上の課題	方針未定													
備考 (協議状況等)	未調整													

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	とよだ					道路名		市道菰口町・旭町1号線				
踏切道名	豊田					(道路管理者名)		豊橋市				
						鉄道路線名		東海道線、東海道支線				
所在地	豊橋市菰口町字雨田84					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道、日本貨物鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		29.7	左道路	0.5	8.0	0.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック・黄線		
				踏切道	1.2	5.6	1.2	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		7	右道路	4.8	9.0	4.8		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		60	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-	-			起点寄有り		400	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし			
		右道路	直線		-	-	-					
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-			
				-								
	自動車 [※] 1台 [※] 踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
				53,136								
	歩行者 [※] 1台 [※] 踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
		左道路	-	-	-	起点寄(左)	終点寄(左)					
		右道路	-	-	-	起点寄(右)	終点寄(右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング [※] 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	H8		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	-			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	近隣幹線道路（一般国道23号）の交通渋滞を迂回する車が、本踏切道へ流入しているため、幹線道路の渋滞緩和策が課題となっており、今後、周辺道路ネットワークについて愛知県をはじめ関係機関において検討を行う。											
備考 (協議状況等)	-											

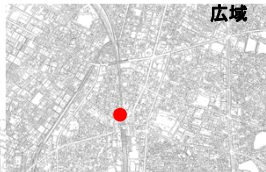
※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	へいさかかいどう					道路名		県道 小坂井御津線				
踏切道名	平坂街道					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		東海道線				
所在地	豊川市伊奈町正庵					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細  国土地理院電子国土web					写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		14.3	左道路	1.0	5.6	1.6	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	5.5	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○	
	横断本数 (本)		2	右道路	3.5	6.9	2.6		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		42	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)		
					-	-			両方共なし	-		
道路 線形	左道路	直線	直近のBF化 迂回路		距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	有り			
	右道路	直線	-	-	-							
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-			
				-								
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	-			
				58,359								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
	歩道狭隘踏切		○	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
	左道路	5.6	1.0	1.6								
	右道路	6.9	3.5	2.6								
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			大型車両の交通量が非常に多く、歩道の無い狭隘踏切であるため、地域から歩道設置（踏切改良）の要望がある。				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	S46	
	-	-	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	S62
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策※)						
	-			除却 年度	-	構造改良 (調整中)			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	狭小対策として、今後、事業用地取得を進めるとともに、道路管理者と鉄道事業者にて踏切拡幅の計画協議を進める。 自動車ボトルネック対策として、今後、関係機関と検討する。											
備考 (協議状況等)	・ H25年度 道路管理者と鉄道事業者にて事前協議済み。 ・ H26.03 道路管理者と公安にて協議済み。 ・ H26.07 地元説明会を実施。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	みなみかんち						道路名		(市) 羽根東ノ郷2号線				
踏切道名	南乾地						(道路管理者名)		岡崎市				
							鉄道路線名		東海道線、愛知環状鉄道線				
所在地	岡崎市羽根町字東ノ郷						(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道、愛知環状鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細  広域 						写真 (現況及び対策後)		現況(対策前)  				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		19.8	左道路	1.0	6.0	1.0	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	7.5	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		4	右道路	2.5	7.0	2.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		86	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類		距離 (m)	
					駅構内自由通路		200			終点寄有り		200	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		なし
右道路		直線	駅構内自由通路		200		両側にエレベータ等						
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-			
				-									
	自動車 [※] トルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
				58,720									
	歩行者 [※] トルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
				-				-					
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
						起点寄 (左)	終点寄 (左)						
起点寄 (右)				終点寄 (右)									
左道路				-	-	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
	踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
設置の 必要性		有無	設置 年度	障害物 検知装置		オーバ`-ハンク` 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		-		
									-		-	-	○
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	統廃合			除却 年度	-	-			完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	当踏切は、代替施設となる歩行者専用地下通路及び都市計画道路羽根町線の整備に伴い廃止する予定。												
備考 (協議状況等)	未実施												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おかざきかいどう						道路名			県道 岡崎西尾線					
踏切道名	岡崎街道						(道路管理者名)			愛知県					
							鉄道路線名			東海道線					
所在地	岡崎市大和町字家下125						(鉄道事業者名)			東海旅客鉄道					
地図 (広域及び狭域)	○広域地図 						○詳細地図 						写真 (現況及び対策後) 		
	国土地理院電子国土web														
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし					
								(車両進入防護柵等)		-					
	踏切長 (m)		12.4	左道路	1.8	7.2	2.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック					
				踏切道	1.8	6.0	1.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-				
	横断本数 (本)		2	右道路	2.1	7.2	2.1		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-				
	交差角 (度)		59	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)			
					-		-				-				
道路 線形	左道路	直線	直近のBF化迂 回路		距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		なし				
	右道路	直線		-		-									
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-					
				-											
	自動車 [※] トルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-					
				112,909											
	歩行者 [※] トルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和							
				-											
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)					
			左道路		起点寄 (左) 終点寄 (左)										
			右道路		起点寄 (右) 終点寄 (右)										
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等							
	踏切事故		0	0	-			-							
	道路交通事故		0	0	-										
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-				
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-				
	-	○	H8		○	光式	○	-		○	対策状況 (完了年)	-			
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}								
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策 実施)			完了 年度	H26					
今後の対策方針 対策推進上の課題	・平成26年度に当路線と並行する(都)矢作桜井線が開通したことにより、当踏切の交通量軽減を図るネットワーク対策を実施した。 ・より一層の交通量の軽減を図るため、当路線の西側でバイパスの計画策定を進めている。 ・バイパス事業を進めるに当たり、近隣踏切の廃止に対する地域の合意形成が図れていないことや、事業費が高額であることが課題。														
備考 (協議状況等)	-														

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	やはぎてんじん						県道 岡崎環状線					
踏切道名	矢作天神						(道路管理者名)		愛知県			
							鉄道路線名		東海道線			
所在地	岡崎市大和町西之坊						(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道			
地図 (広域及び狭域)	○広域地図 ○詳細地図 国土地理院電子国土web						写真 (現況及び対策後)		○現況(H27.8撮影)			
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		10.4	左道路	2.5	7.0	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.5	7.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-		
	横断本数(本)		2	右道路	2.5	7.0	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-		
	交差角(度)		75	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)		
					-	-			両方共なし	-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化迂 回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	なし		
		右道路	直線	-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
			-									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			85,512									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)					
				起点寄(左)	終点寄(左)							
				起点寄(右)	終点寄(右)							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)		事故別		件数	死者数				事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造改良	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	S46	
	-	○	H8		○	光式	○	-		○	対策状況 (完了年)	H3
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策(対策 実施)		完了 年度	H26			
今後の対策方針 対策推進上の課題	・平成26年度に当路線と並行する(都)矢作桜井線が開通したことにより、当踏切の交通量軽減を図るネットワーク対策を実施した。 ・より一層の交通量の軽減を図るため、当路線と並行するバイパスの計画策定を進めている。 ・バイパス事業を進めるに当たり、近隣踏切の廃止に対する地域の合意形成が図れていないことや、事業費が高額であることが課題。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ひがしいなり				道路名		市道明治本安城線					
踏切道名	東稲荷				(道路管理者名)		安城市					
					鉄道路線名		東海道線					
所在地	安城市明治本町				(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道					
地図 (広域及び狭域)	詳細 				写真 (現況及び対策後)		現況 					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし -		
	踏切長(m)		11.0	左道路	1.7	7.5	1.6	歩車道分離方法		黄線		
				踏切道	0.0	9.1	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
				右道路	1.5	7.3	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		85	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-	-			両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	なし		
		右道路	直線	-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
					-							
自動車・バイク踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			54,819									
歩行者・バイク踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
				起点寄(左)	終点寄(左)							
				起点寄(右)	終点寄(右)							
			左道路	-	-	-	-	-	-			
			右道路	-	-	-	-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	踏切警報時間制御装置	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H8	
	-	○	H8		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	H12
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策※)							
	-			除却 年度	-	路面標示(対策実施)			完了 年度	不明		
今後の対策方針 対策推進上の課題	安城市において周辺のまちづくり等、広域的に対策を考える必要がある。											
備考 (協議状況等)	踏切内歩車道を視覚的に分離するため路面表示を実施し、踏切通行時の安全性を確保した。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	だいいちにしおかいどう					道路名		市道明治本朝日線				
踏切道名	第1西尾街道					(道路管理者名)		安城市				
						鉄道路線名		東海道線				
所在地	安城市明治本町					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細 広域 					写真 (現況及び対策後)		現況				
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		大型車の通行禁止		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		22.0	左道路	2.5	6.0	2.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.3	7.0	2.3	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		3	右道路	2.5	6.0	2.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		83	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					駅構内自由通路	120			終点寄有り		490	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし	
		右道路	直線			-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
-												
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			53,090									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄(左)	終点寄(左)						
			左道路	-	-	-	-		-			
			右道路	-	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
										-	-	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	構造改良(対策実施)				完了 年度	H17	
今後の対策方針 対策推進上の課題	安城市において周辺のまちづくり等、広域的に対策を考える必要がある。											
備考 (協議状況等)	平成17年度に、踏切前後及び踏切内の歩車道を構造的に分離し、踏切付近における安全性を高めた。また、歩道用遮断機の設置により、より安全性の高い踏切とした。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	かりやかいどう						道路名		市道2ー217号線				
踏切道名	刈谷街道						(道路管理者名)		刈谷市				
							鉄道路線名		東海道線				
所在地	刈谷市桜町1丁目・桜町5丁目						(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)	広域 詳細 国土地理院電子国土web						写真 (現況及び対策後)		現況				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		一方通行			
								(車両進入防護柵等)		ポール類を設置している			
	踏切長(m)		25.5	左道路	3.7	5.5	4.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	3.1	4.0	3.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		4	右道路	3.4	5.5	3.3		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		49	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類	距離(m)	
					地下道		186				両方共有り		277
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし		
		右道路	直線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
-													
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-				
			-										
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			64,946				77,456						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)	終点寄(右)							
			左道路	-	-	-							
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバーハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
											無	-	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策※)						
	-			除却 年度	-	構造改良(対策実施)			完了 年度	17年度			
今後の対策方針 対策推進上の課題	平成17年度に歩道の拡幅・歩車分離を目的とした構造改良の対策を完了している。遮断機の影響で踏切前後において踏切内の幅員は減少しているが、一方通行の交通規制の中で4mの車道幅員及び3mの歩道幅員が確保されており、地元からの要望もないため、刈谷市として刈谷街道踏切を再整備する計画はない。周辺道路ネットワークや遮断設備の高度化等について関係機関と検討していく。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	みょうこうじ					道路名		県道 一宮西中野線					
踏切道名	妙興寺					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		東海道線					
所在地	一宮市大和町妙興寺字坊ヶ池・字千間堂					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		10.7	左道路	2.9	6.4	2.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	2.3	7.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	4.0	7.6	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		66	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類	距離(m)	
			架道橋(と交差する道路)		137				終点寄有り		230		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況		なし
		右道路	直線	-		-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
-													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-				
			55,090										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)	終点寄(左)							
					起点寄(右)	終点寄(右)							
		左道路	-	-	-	-		-					
		右道路	-	-	-	-		-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		1	0	H25:直前横断(自動車)				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)							
	統廃合(調整中)			除却 年度	-	-				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において公表された地域の主要渋滞箇所位置づけられているため、対策方針については当協議会において検討を進めていく。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	みやうしろみち	いちのみや7ごう	道路名		市道 0207号線						
踏切道名	宮後道(東海旅客鉄道) 一宮7号(名古屋鉄道)		(道路管理者名)		一宮市						
			鉄道路線名		東海道線 名古屋本線						
所在地	一宮市今伊勢町宮後字郷東		(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道 名古屋鉄道						
地図 (広域及び狭域)	詳細  広域		写真 (現況及び対策後)		対策前  対策後 (注意喚起看板設置) 						
	国土地理院電子国土web										
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)	交通規制なし		
	踏切長(m)		20.0	左道路	0.0	6.2	2.0	歩車道分離方法	コンクリートブロック		
	横断本数(本)		4	右道路	0.0	6.1	0.0	拡幅指針 の該当 歩道のみ拡幅の場合 歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-		
	交差角(度)		67	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)			迂回路(自動車)	種類	距離(m)
	道路線形		左道路 直線		-	-		通学路指定状況	-		
			右道路 直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		-		
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
		自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-	
		歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		
					35,989				60,337		
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	起点寄(左)	終点寄(左)	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-		除却 年度	-	注意喚起看板設置				完了 年度	H21	
今後の対策方針 対策推進上の課題	速攻対策として注意喚起看板を設置し、踏切内での事故もなく、また近接道路へ迂回していることもあり、著しい渋滞が発生していないが、開かずの踏切対策等のため、また車椅子の方が踏切内に取り残され、列車が緊急停止した事例があり、その対策のため、一度、鉄道事業者と現地での立会を検討中。										
備考 (協議状況等)	平成21年度に速攻対策として注意喚起看板を設置										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おくむらかいどう				いまいせ5ごう		道路名		市道 0150号線			
踏切道名	奥村街道(東海道旅客鉄道) 今伊勢5号(名古屋鉄道)					(道路管理者名)		一宮市				
						鉄道路線名		東海道線 名古屋本線				
所在地	一宮市今伊勢町馬寄字西切戸					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道 名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		対策前  対策後 (注意喚起看板設置) 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		20.6	左道路	2.2	6.5	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	1.5	5.5	1.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		4	右道路	1.5	7.2	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		65	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類	距離(m)
					-		-				終点寄有り	350
道路 線形	左道路	直線	直近のBF化 迂回路		距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし		
	右道路	直線	-	-	-							
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
				41								
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-		
				55,233								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
				左道路		-	-	起点寄(左)	終点寄(左)			
				右道路		-	-	起点寄(右)	終点寄(右)			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	H8		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	注意喚起看板設置			完了 年度	H21		
今後の対策方針 対策推進上の課題	速攻対策として注意喚起看板を設置し、踏切内での事故もなく、また近接道路へ迂回していることもあり、著しい渋滞が発生していないが、開かずの踏切対策等のため、一度、鉄道事業者と現地での立会を検討中。											
備考 (協議状況等)	平成21年度に速攻対策として注意喚起看板を設置											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	くろだみち				道路名		県道 江南木曽川線					
踏切道名	黒田道				(道路管理者名)		愛知県					
					鉄道路線名		東海道線					
所在地	一宮市木曽川町黒田字城東30-3				(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道					
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		11.0	左道路	1.0	5.5	0.9	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	7.8	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		2	右道路	0.9	5.5	1.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		67	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類	距離(m)
					-		-				両方共なし	-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		有り	
		右道路	直線		-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
-												
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			54,704									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄(左)	終点寄(左)						
			左道路	-	-	-	-	-				
			右道路	-	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	S45	
										対策状況 (完了年)	S62	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)						
	統廃合(調整中)			除却 年度	-	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において公表された地域の主要渋滞箇所位置づけられているため、対策方針については当協議会において検討を進めていく。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ぎふかいどう					道路名		県道 光明寺木曽川停車場線				
踏切道名	岐阜街道					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		東海道線				
所在地	一宮市木曽川町黒田字往還南・字西新田東ノ切					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし		
	踏切長 (m)		24.3	左道路	0.0	5.9	0.0	歩車道分離方法		なし		
	横断本数 (本)		4	右道路	0.0	6.1	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		69	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		種類		距離 (m)	
	道路 線形	左道路	直線		駅構内自由通路		161		迂回路 (自動車)		両方共なし	-
		右道路	曲線		直近のBF化 迂回路		距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況		なし	
					駅構内自由通路		180	両側にエレベータ等				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
		自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-	
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			起点寄 (左)	終点寄 (左)	起点寄 (右)	終点寄 (右)						
			左道路	-	-	-					-	-
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)		事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		1	1	停滞			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	-	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	統廃合 (調整中)			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策実施)			完了 年度	H20		
今後の対策方針 対策推進上の課題	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において公表された地域の主要渋滞箇所位置づけられているため、対策方針については当協議会において検討を進めていく。											
備考 (協議状況等)	JR木曽川駅周辺整備事業において、駅東側に改札を設置したことにより、当踏切の歩行者・自転車交通量の軽減が図られた。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いなりぐち9ごう		ひめかいどう		道路名		県道 国府馬場線				
踏切道名	稲荷口9号		姫街道		(道路管理者名)		愛知県				
					鉄道路線名		豊川線（軌）		飯田線		
所在地	豊川市豊川町伊呂通				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道		東海旅客鉄道		
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		－	
	踏切長 (m)		14.8	左道路	1.0	8.0	1.0	歩車道分離方法		なし	
				踏切道	0.0	10.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		－
	横断本数 (本)		3	右道路	1.0	8.0	1.0		歩道+車道2車までの拡幅の場合		－
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
					－	－				両方共なし	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		有り
		右道路	曲線	－	－	－					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		－	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		－
			－								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		－		
			69,118								
歩行者ボトルネック踏切		－	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			－				－				
歩道狭隘踏切		－	前後道路の 車道幅員 (m)	前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
				起点寄 (左)	終点寄 (左)						
				起点寄 (右)	終点寄 (右)						
				左道路	－					－	－
			右道路	－	－	－	－		－		
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴		地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	－		同踏切は交通量が非常に多く、周辺道路渋滞の原因となっているため、地域から改善要望がある。				
	道路交通事故		0	0	－						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	－
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	－
	－	－	－		○	光式	○	－		－	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	単立 (調整中)			除却 年度	－	その他 (対策実施)				完了 年度	H24
今後の対策方針 対策推進上の課題	抜本的な対策である単立（道路アンダー化）について、道路管理者と鉄道事業者（名古屋鉄道・東海旅客鉄道）等で継続して協議を進める。当面の間は、既に事業中である都市計画道路東三河環状線等の整備により、新たな道路ネットワークを構築し交通の分散を図る。										
備考 (協議状況等)	・ 抜本的な対策である単立（道路アンダー化）は道路管理者と鉄道事業者（名古屋鉄道・東海旅客鉄道）等で、調整し協議している。事業の実施にあたっては、現道交通の代替方法や、沿道で進めている区画整理事業とも調整しながら整理すべき課題も多く、豊川市も含めた関係機関との調整にはかなりの時間を要す。 ・ 現在、愛知県により事業中の都市計画道路東三河環状線等の整備を進めている。										

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	せきた				道路名		県道春日井長久手線				
踏切道名	関田				(道路管理者名)		愛知県				
					鉄道路線名		中央線				
所在地	春日井市林島町字長田				(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細			広域		写真 (現況及び対策後)		(対策前)  			
											
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		27.7	左道路	2.0	6.7	2.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.0	6.5	2.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数(本)		4	右道路	2.0	6.7	2.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角(度)		45	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	なし	
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			65,802								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切	-		前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄(左)	終点寄(左)					
					起点寄(右)	終点寄(右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切の南に位置する都市計画道路河北線の整備により新たな道路ネットワークを整備し、交通の分散を図る必要がある。										
備考 (協議状況等)	現在、熊野桜佐土地区画整理事業により都市計画道路河北線の整備を進めている。										

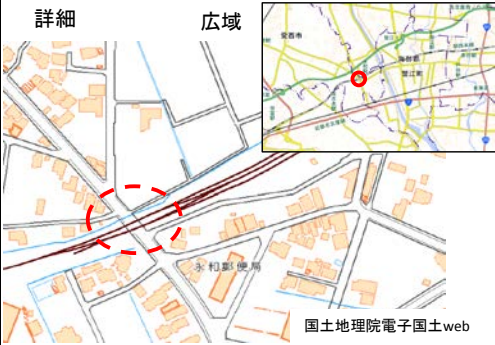
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	とうこうせん					道路名		町道東郊線			
踏切道名	東郊線					(道路管理者名)		蟹江町			
						鉄道路線名		関西線			
所在地	海部郡蟹江町大字今字四反田56－1					(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細		広域			写真 (現況及び対策後)		対策前			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		大型車の通行禁止	
								(車両進入防護柵等)		－	
	踏切長 (m)		6.3	左道路	0.7	6.3	2.2	歩車道分離方法		なし	
				踏切道	0.0	5.5	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	－	
	横断本数 (本)		1	右道路	1.4	8.1	2.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	－	
	交差角 (度)		78	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)	
					－	－			両方共なし	－	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	有り	
		右道路	直線		－	－	－				
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		－	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	－		
				－							
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	－		
				54,717							
	歩行者ボトルネック踏切		－	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
				－				－			
	歩道狭隘踏切		○	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
			左道路	6.3	0.7	2.2					
			右道路	8.1	1.4	2.5					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	－			踏切内での幅員が狭い為、道路の拡幅及び歩道設置を 要望			
	道路交通事故		3	0	平成24・25・26年						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	－
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	－
	－	－	－		○	光式	○	－		－	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	単立 (調整中)			除却 年度	未定	構造改良 (調整中)			完了 年度	未定	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切は都市計画決定された立体交差道路が整備されるまでの暫定で設けられた経緯があり、 ・鉄道事業者としては、自動車ボトルネック踏切の抜本対策として、当初の契約通り立体交差化が必要と考えている。また、速効対策として歩道設置を行う場合は、立体交差化までの暫定踏切という経緯もあり、統廃合により進めていくことをこれまで町と確認してきた。以上の状況を踏まえ道路管理者との協議を継続していきたいと考えている。 ・道路管理者としては、早期な立体交差化は困難な状況であり、速攻対策として、危険な踏切を解消するために踏切拡幅及び歩道設置に向け、地元と踏切の統廃合について調整を図ってきたが理解を得るのは困難な状況である。以上の状況を踏まえ鉄道事業者との協議を継続していきたいと考えている。										
備考 (協議状況等)	－										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな			さや			道路名		県道津島蟹江線					
踏切道名			佐屋			(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		関西線					
所在地			愛西市大井字姥弥八52-3			(鉄道事業者名)		東海旅客鉄道					
地図 (広域及び狭域)			詳細		広域		写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
									(対策後)				
諸元・構造等			踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制	交通規制なし		
											(車両進入防護柵等)	-	
			踏切長(m)		14.0	左道路	1.6	7.0	1.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
						踏切道	1.3	7.0	1.3	拡幅指針 の該当		歩道のみ拡幅の場合	-
			横断本数(本)		2	右道路	1.4	7.0	1.5	歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
			交差角(度)		71	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
							-	-			両方共なし	-	
			道路 線形		左道路		直線	直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況		有り
		右道路	直線	-	-	-							
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ			開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
						-							
			自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-	
						63,735							
			歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
						-				-			
			歩道狭路踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)	
						起点寄(左)	終点寄(左)						
左道路	-	-				-	-	-					
			右道路	-	-	-	-	-	-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)			事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
			踏切事故	0	0	-				-			
			道路交通事故	0	0	-				-			
踏切保安設備 設置状況			賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良
			設置の 必要性	有無	設置 年度	障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		S46	
			-	-	-	○	光式	○	-	-		対策状況 (完了年)	S62
対策実施状況 (H17年度以降)			当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
			-		除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題			現在、事業中の(一)平和蟹江線(国道1号～(主)弥富名古屋線)の整備供用により、当該踏切を通過している交通の軽減を図る。 将来的には、現在、事業中区間北側の(一)平和蟹江線(主)弥富名古屋線～(主)名古屋蟹江弥富線)を整備供用することにより、当該踏切を 通過している交通のさらなる軽減を図る。										
備考 (協議状況等)			-										

※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	さくら5ごう				道路名		(市) 宮崎通線					
踏切道名	桜5号				(道路管理者名)		名古屋市					
					鉄道路線名		名古屋本線					
所在地	名古屋市南区呼続2丁目				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前)					
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		10.0	左道路	2.4	8.0	2.5	歩車道分離方法		その他		
				踏切道	1.7	9.5	2.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		2	右道路	2.1	7.9	2.4		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		70	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
			-		-		-		両方共なし	-		
	道路 線形		左道路 直線 右道路 直線		直近のBF化 迂回路		距離 (m) BF化状況		通学路指定状況		-	
					-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
			-									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			72,244									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-	-		-			
			右道路	-	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		1	1	H22:直前横断 (歩行者)				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	連立 (調整中)			除却 年度	未定	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	連続立体交差事業により踏切除却を行う予定であるが、目標年度については未定。											
備考 (協議状況等)	事業化に向けて関係機関と調整中											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	さくら2ごう				道路名		主要地方道（市道）東海橋線					
踏切道名	桜2号				(道路管理者名)		名古屋市					
					鉄道路線名		名古屋本線					
所在地	名古屋市南区呼続4丁目19				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前) 					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)			歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし
	踏切長 (m)		9.5	左道路	2.3	14.0	2.3	(車両進入防護柵等)		-		
	横断本数 (本)		2	踏切道	2.7	14.6	2.8	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
	交差角 (度)		79	右道路	2.3	13.8	2.3	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-		
	道路線形		直線	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)			迂回路 (自動車)	歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	左道路		直線		-	-		両方共なし		種類	距離 (m)	
	右道路		直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	-		
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
		自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-	
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-	-		-			
			右道路	-	-	-	-		-			
事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
踏切事故		0	0	-				-				
道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	連立 (調整中)			除却 年度	未定	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	連続立体交差事業により踏切除却を行う予定であるが、目標年度については未定。											
備考 (協議状況等)	事業化に向けて関係機関と調整中											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ひがしびわじま2ごう					道路名		市道小田井南問屋線				
踏切道名	東枇杷島2号					(道路管理者名)		清須市				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	清須市西枇杷島町橋詰					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)  				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		12.0	左道路	0.0	5.8	0.0	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	5.8	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		4	右道路	0.0	5.8	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
					-		-		-		両方共なし	-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		なし	
		右道路	直線		-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
42												
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			-									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄 (左)	終点寄 (左)						
			左道路	-	-	-	-	-				
			右道路	-	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
										対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	その他 (対策実施・看板設置)			完了 年度	平成22年度		
今後の対策方針 対策推進上の課題	-											
備考 (協議状況等)	H22：踏切の前後に、通行者に対して通行注意喚起を促す看板を設置。 堤防道路及び流入してくる販路等の付近に、「開かずの踏切」のため通行回避を促す看板を設置。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	なるみ8ごう				道路名		主要地方道（県道）諸輪名古屋線				
踏切道名	鳴海8号				(道路管理者名)		名古屋市				
					鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	名古屋市南区阿原町				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
				 							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		9.5	左道路	2.9	11.6	2.9	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.8	14.0	2.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
	横断本数(本)		2	右道路	3.0	11.4	3.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
	交差角(度)		86	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)
					-	-			両方共なし		-
	道路 線形	左道路	直線			直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	-	
		右道路	直線	-		-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			157,630								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
				起点寄(左)	終点寄(左)						
				起点寄(右)	終点寄(右)						
				-	-	-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		1	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	連立(調整中)			除却 年度	未定	-				完了 年度	-
今後の対策方針 対策推進上の課題	連続立体交差事業により踏切除却を行う予定であるが、目標年度については未定。										
備考 (協議状況等)	早期の事業化に向けて関係機関と調整中										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんきよす1ごう					道路名		市道西清洲上条線			
踏切道名	新清洲1号					(道路管理者名)		清須市			
						鉄道路線名		名古屋本線			
所在地	清須市土田小中畑					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細  広域 					写真 (現況及び対策後)		(対策前)  			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		9.5	左道路	2.3	6.4	2.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.3	7.0	2.3	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数(本)		2	右道路	2.3	6.4	2.3		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角(度)		80	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	なし	
		右道路	曲線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-		
			67,546								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m) 起点寄(左) 終点寄(左) 起点寄(右) 終点寄(右)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-	-	-	-		
			右道路	-	-	-	-	-	-		
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	限度額(調整中)			除却 年度	未定	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	鉄道高架事業により踏切除却を行う予定ではあるが、目標年度については未定。										
備考 (協議状況等)	平成2年 清洲町から県へ、連続高架化の要望 平成4年 国、県、名鉄で覚書を締結(調査設計の費用負担等) 平成8年 国、県、清洲町で確認書を締結 第1回検討会 平成23年 第2回検討会→鉄道基本修正設計を実施 H25.3.27 第3回検討会 H25.11.8 第1回連絡会(清須会議、事業スキーム及び確認書の変更を承認) H25.12.9 国、県、名鉄でH4締結の覚書を変更 H25.12.20 国、県、清須市、稲沢市で確認書を締結 → 測量、地質調査を実施 H26-H27 鉄道概略設計、交差道路予備設計										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんきよす7ごう					道路名		(国) 302号				
踏切道名	新清洲7号					(道路管理者名)		国土交通省				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	清須市廻間3丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)  (現況) カラー舗装実施 (H21) 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		10.4	左道路	2.5	7.5	2.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.5	7.5	2.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		2	右道路	2.5	7.5	2.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		○	
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
					-		-				両方共なし	-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		あり	
		右道路	直線		-	-	-					
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
				-								
	自動車・バイク踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
				95,792								
	歩行者・バイク踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
						起点寄 (左) 終点寄 (左)						
						起点寄 (右) 終点寄 (右)						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			地元より、地域の一体化、国道302号と名鉄名古屋本線の踏切の渋滞、騒音、振動の解消、廃棄ガスなど大気環境の改善が期待されており、鉄道高架を早期に事業着手し、早期の完了を要望されている。				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	有	○	設置年度不明		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	限度額 (調整中)			除却 年度	未定	その他<カラー舗装> (対策実施)			完了 年度	H21		
今後の対策方針 対策推進上の課題	○現在、鉄道立体化工事着手に向けた設計及び関係機関協議中であり、今後、道路管理者と鉄道事業者で事業協定の早期締結を目指す。											
備考 (協議状況等)	○平成26年度より、鉄道立体に関する予備設計を実施しているところ。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんきよす9ごう					道路名		県道 名古屋祖父江線			
踏切道名	新清洲9号					(道路管理者名)		愛知県			
						鉄道路線名		名古屋本線			
所在地	稲沢市増田東町					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長 (m)		12.6	左道路	1.9	6.6	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.0	6.8	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
	横断本数 (本)		2	右道路	1.8	7.0	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
	交差角 (度)		45	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)
			-		-		両方共なし	-			
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況		なし	
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-
			-								
自動車 [※] ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
			81,337								
歩行者 [※] ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切				前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
				起点寄 (左)	終点寄 (左)						
				起点寄 (右)	終点寄 (右)						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)					
	限度額 (調整中)			除却 年度	-	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	新清洲駅付近鉄道高架化に向け協議中 (都計変更に向けた関係機関と協議中、H28都計変更予定)										
備考 (協議状況等)	-										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんきよす14ごう					道路名		県道 大里停車場清須線				
踏切道名	新清洲14号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	稲沢市奥田町三十番神					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		9.6	左道路	2.3	7.5	2.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.3	7.5	2.3	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		2	右道路	2.3	7.5	2.3		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		45	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
			-		-		両方共なし			-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし	
		右道路	直線		-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
			-									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			76,279									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-	-		-			
			右道路	-	-	-	-		-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバーハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H16	
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	H18
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	構造改良(対策実施)			完了 年度	H18		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当踏切の交通量軽減を図るため、当踏切の南側で事業予定の名鉄名古屋本線新清洲駅付近鉄道高架事業を推進する。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ありまつ1ごう						道路名		県道 新田名古屋線				
踏切道名	有松1号						(道路管理者名)		名古屋市				
							鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	名古屋市緑区鳴海町字有松裏						(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
													
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		9.7	左道路	3.5	6.6	4.4	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	4.8	6.8	4.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		2	右道路	4.4	6.5	4.5		迂回路 (自動車)	歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		88	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)			迂回路 (自動車)	種類		距離 (m)
					駅構内自由通路		90		両方共なし		-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況	-		
		右道路	直線			跨線橋		90	両側にエレベータ等				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)					通学路要対策踏切		-	
-													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)					事故多発踏切		-			
			78,092										
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			26,245					104,337					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄 (左)	終点寄 (左)							
					起点寄 (右)	終点寄 (右)							
					左道路	-					-	-	
			右道路	-	-	-	-	-	-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
											-	○	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (実施中)				完了 年度	未定		
今後の対策方針 対策推進上の課題	抜本対策：立体交差化の検討区間と位置づけているが、今後の予定については未定。 速効対策：H23.3に400m西側に国道302号（鉄道と立体交差）が開通しました。現在、その国道へアクセスする新設道路（踏切の北側）の事業中。それにより、交通量の分散を図りたい。												
備考 (協議状況等)	未調整												

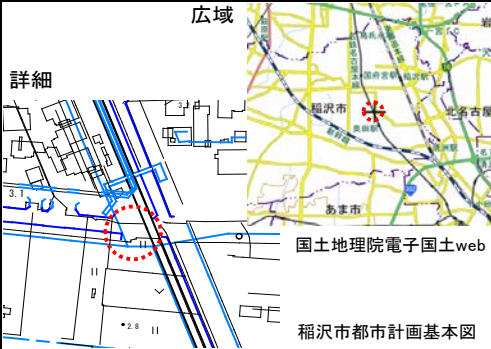
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おくだ1ごう					道路名		市道00-134号線			
踏切道名	奥田1号					(道路管理者名)		稲沢市			
						鉄道路線名		名古屋本線			
所在地	稲沢市奥田大門町					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		 			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		その他の交通規制(一方通行、車幅による通行禁止等)	
	踏切長(m)		9.1	左道路	0.0	9.8	0.0	(車両進入防護柵等)		設置していない	
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	9.8	0.0	歩車道分離方法		なし	
	交差角(度)		65	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)
			-		-		両方共なし	-			
	道路線形		左道路 右道路		曲線 曲線	直近のBF化迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況		なし
	緊急対策踏切の区分及び基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-
		自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		○
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		
					-				-		
歩道狭隘踏切		-	前後道路の車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-		-	-		
			右道路	-	-	-		-	-		
踏切内の事故発生状況 (過去5年)		事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		2	2	H21: 停滞(歩行者) H24: 直前横断(歩行者)			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	H8年		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	H26年度に踏切西側市道の北側を拡幅したため、その効果を観察し、今後の対策を検討していく。□										
備考 (協議状況等)	未実施										

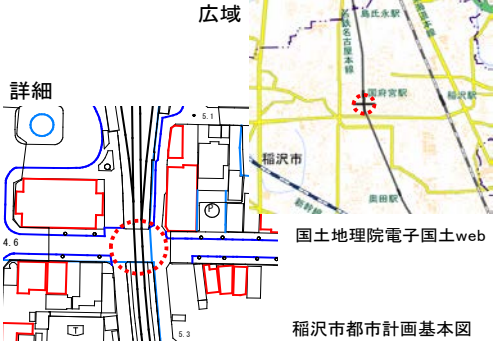
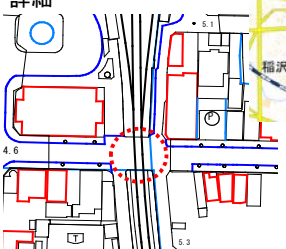
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おくだ5こう				道路名		市道00-016号線						
踏切道名	奥田5号				(道路管理者名)		稲沢市						
					鉄道路線名		名古屋本線						
所在地	稲沢市奥田天目寺町				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道						
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		 						
	(対策後)												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
	踏切長(m)		9.7	左道路	1.7	6.7	1.5	(車両進入防護柵等)		なし			
	横断本数(本)		2	踏切道	0.0	8.2	0.0	歩車道分離方法		なし			
	交差角(度)		70	右道路	0.0	7.6	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
							歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-				
	道路線形		左道路	直線	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
			右道路	直線		跨線橋		20			両方共なし	-	
						直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	
						-		-		-			
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-				
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	-	-	-	-	-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	○	H8年		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	今後、都市計画道路の整備に向け鉄道事業者と計画協議を進める。												
備考 (協議状況等)	未実施												

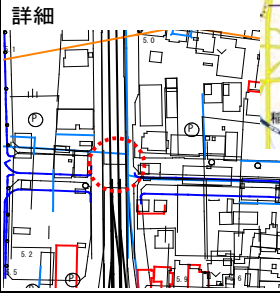
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おくだ13ごう					道路名		市道00-007号線				
踏切道名	奥田13号					(道路管理者名)		稲沢市				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	稲沢市高御堂1丁目1					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)	広域  詳細  国土地理院電子国土web 稲沢市都市計画基本図					写真 (現況及び対策後)		(現況)				
								 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		設置していない		
	踏切長(m)		9.5	左道路	2.9	9.1	2.9	歩車道分離方法		コンクリートブロック、白線		
				踏切道	2.8	9.1	2.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		2	右道路	3.1	8.1	2.8		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
				交差角(度)		85	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	
	地下道	50						起点寄有り	300			
	道路 線形	左道路	直線	直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし		
		右道路	直線	-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
-												
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			-									
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			21,138				56,794					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄(左)	終点寄(左)						
			左道路	-	-	-	-	-				
			右道路	-	-	-						
事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)		踏切事故	0	0	-				-			
		道路交通事故	0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
										-	○	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	都市計画道路としては整備完了しており、今後、駅に直結している地下道への歩行者交通を誘導する策を検討していく。											
備考 (協議状況等)	踏切設置当初より、コンクリートブロックにより歩車分離されており、両側約3mの歩道を整備済み。											

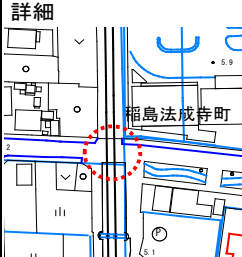
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	このみや2ごう				道路名		市道00-136号線								
踏切道名	国府宮2号				(道路管理者名)		稲沢市								
					鉄道路線名		名古屋本線								
所在地	稲沢市松下1丁目15				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道								
地図 (広域及び狭域)	広域  詳細  国土地理院電子国土web 稲沢市都市計画基本図				写真 (現況及び対策後)		(現況) (対策後) 路面標示実施(H20)								
															
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし					
								(車両進入防護柵等)		-					
	踏切長(m)		9.0	左道路	2.1	7.6	1.9	歩車道分離方法		コンクリートブロック、白線					
				踏切道	0.0	8.7	2.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-				
	横断本数(本)		2	右道路	1.5	7.6	1.6		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-				
	交差角(度)		87	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類		距離(m)		
					-		-				両方共なし		-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし				
		右道路	直線		-	-	-								
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-					
				-											
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-					
				56,937											
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和							
				-				-							
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)				自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)		終点寄(左)								
			左道路		-	-		-		-		-			
			右道路		-	-		-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等						
	踏切事故		0	0	-				-						
	道路交通事故		0	0	-										
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別		-			
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年		-			
										対策状況 (完了年)		-			
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}									
	-			除却 年度	-	路面標示(対策実施)				完了 年度	H20				
今後の対策方針 対策推進上の課題	検討中														
備考 (協議状況等)	H20 道路管理者と鉄道事業者にて協議後、路面標示(白ライン)による速効対策を実施完了。														

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	このみや4ごう					道路名		市道00-143号線					
踏切道名	国府宮4号					(道路管理者名)		稲沢市					
						鉄道路線名		名古屋本線					
所在地	稲沢市稲島東4丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	広域  詳細  国土地理院電子国土web 稲沢市都市計画基本図					写真 (現況及び対策後)		(現況)					
								 					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
	踏切長(m)		9.5	左道路	1.8	7.0	1.8	(車両進入防護柵等)		なし			
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	7.5	2.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
	交差角(度)		87	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
	道路線形		左道路		直線	-	-			両方共なし		-	
			右道路		直線	直近のBF化迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況		なし		
					-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
		自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-		
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		-		
		歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
					左道路	-	-	-	-	-			
					右道路	-	-	-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0	0	-			立体交差化を要望されている。					
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	○	-		光式	-	-	-		対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	今後、都市計画道路の整備に向け鉄道事業者と計画協議を進める。												
備考 (協議状況等)	未実施												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	うしだ6こう					道路名		(市)知立中央通線					
踏切道名	牛田6号					(道路管理者名)		知立市					
						鉄道路線名		名古屋本線					
所在地	知立市池端1丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
											国土地理院電子国土web		
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		9.5	左道路	0.0	10.0	0.0	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	10.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	10.0	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		85	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-		-			終点寄有り		400	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	なし		
		右道路	直線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-			
-													
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-					
			-										
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			57,335										
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)	終点寄(左)							
					起点寄(右)	終点寄(右)							
					左道路	-						-	-
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				連続立体事業の推進				
	道路交通事故		0	0	-								
	踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
設置の 必要性		有無	設置 年度	障害物 検知装置		オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		-		
											対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	連立(事業中)			除却 年度	H35(予定)	-				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	抜本的な対策として、H12より知立駅付近連続立体交差事業を行っており、H35完成予定。												
備考 (協議状況等)	H10都市計画決定 H12都市計画事業認可 H22工事基本協定締結 H27都市計画決定、事業認可の変更												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	うしだ4ごう				道路名		(県) 安城ハツ田知立線					
踏切道名	牛田4号				(道路管理者名)		愛知県					
					鉄道路線名		名古屋本線					
所在地	知立市東栄1丁目				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし -		
	踏切長 (m)		10.5	左道路	0.0	8.0	0.0	歩車道分離方法		なし		
	横断本数 (本)		2	踏切道	0.0	8.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
			右道路	0.0	8.0	0.0	歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-			
	交差角 (度)		70	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)	
			-		-		両方共なし			-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況		なし		
		右道路	直線	-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
					-							
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			70,686									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路		-	起点寄 (左)	終点寄 (左)					
			右道路		-	起点寄 (右)	終点寄 (右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				なし			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	-	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	知立駅付近連続立体交差事業による踏切除去の計画 (2期施行) あり。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんきそがわ1ごう					道路名		県道 江南木曽川線				
踏切道名	新木曽川1号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	一宮市木曽川町黒田字下市場南					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		現況 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		9.5	左道路	0.0	8.4	0.0	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	8.4	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	8.4	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		75	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
			-		-		両方共なし			-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	有り		
		右道路	直線		-	-	-					
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
				-								
	自動車 [※] 1本1回踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-		
				59,067								
	歩行者 [※] 1本1回踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				22,864				81,931				
	歩道狭路踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
			起点寄(左)		終点寄(左)							
			起点寄(右)		終点寄(右)							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数		事故発生年：事故履歴		地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0		-		-				
	道路交通事故		0	0		-						
	踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
設置の 必要性		有無	設置 年度	障害物 検知装置		オーバ・ハンク [※] 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		-	
-		○	-	○		光式	○	-	-		対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	統廃合(調整中)			除却 年度	-	-			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において公表された地域の主要渋滞箇所位置づけられているため、対策方針については当協議会において検討を進めていく。											
備考 (協議状況等)	-											

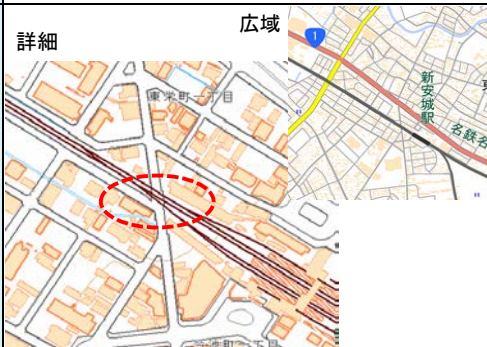
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな		しんあんじょう3ごう				道路名		市道今本篠目線					
踏切道名		新安城3号				(道路管理者名)		安城市					
						鉄道路線名		名古屋本線					
所在地		安城市今本町3丁目				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)		詳細				写真 (現況及び対策後)		現況 					
		広域 											
諸元・構造等		踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし		
		踏切長 (m)		9.5	左道路	2.0	7.0	2.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
					踏切道	1.9	7.1	2.0	拡幅指針 の該当		歩道のみ拡幅の場合	-	
		横断本数 (本)		2	右道路	2.1	6.8	2.1	歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
		交差角 (度)		89	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
		道路 線形		左道路		直線	-	-		通学路指定状況	終点寄有り		380
				右道路		直線	-	-			なし		
		緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ		開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-
自動車ボトルネック踏切				○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
					59,556								
歩行者ボトルネック踏切				-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
					-				-				
歩道狭隘踏切				-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
					左道路	-	起点寄 (左)	終点寄 (左)	-	-			
					右道路	-	起点寄 (右)	終点寄 (右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)		事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
		踏切事故		0	0	-			-				
		道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況		賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
		設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
		-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)		当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
		-			除却 年度	-	構造改良 (対策実施)			完了 年度	H19		
今後の対策方針 対策推進上の課題		周辺のまちづくり等、広域的に対策を考える必要がある。											
備考 (協議状況等)		H19：踏切前後及び踏切内の歩車道を構造的に分離し、踏切付近における安全性を高めた。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんあんじょう1ごう					道路名		市道東栄住吉線				
踏切道名	新安城1号					(道路管理者名)		安城市				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	安城市東栄町1丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細 					写真 (現況及び対策後)		現況 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
	踏切長(m)		11.6	左道路	0.0	9.7	0.0	(車両進入防護柵等)		-		
				踏切道	0.0	9.0	0.0	歩車道分離方法		白線		
	横断本数(本)		3	右道路	0.0	9.7	0.0	幅指針 の該当	歩道のみ幅指針の場合		-	
							歩道+車道2車までの 幅指針の場合		-			
	交差角(度)		50	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)		
					地下道	80			両方共なし	-		
	道路 線形		左道路		直線	直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし		
			右道路	直線	-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-		
			41									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-				
			70,624									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
			起点寄(左)	終点寄(左)								
			起点寄(右)	終点寄(右)								
			左道路	-	-	-	-	-				
			右道路	-	-	-	-	-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			開かずの踏切に指定されていることから、鉄道立体化に対する要望や、歩行者の安全確保に対する要望あり				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	構造改良(対策実施)			完了 年度	H23		
今後の対策方針 対策推進上の課題	周辺のまちづくり等、広域的に対策を考える必要がある。											
備考 (協議状況等)	H23：本踏切に流入する自動車通過交通を抑制するため、名鉄本線と立体交差する2路線（主要地報道豊田安城線バイパス、都市計画道路柿田公園線）を平成22年3月に供用開始した。また、踏切通行時の安全性を確保するため、遮断機の移設を行い路肩幅員を広げるとともに路面表示を実施し、踏切内の歩車道を視覚的に分離した。											

※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	くろだ9ごう					道路名		県道 里小牧北方江南線				
踏切道名	黒田9号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	一宮市北方町北方字東泉屋郷					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		12.0	左道路	2.4	7.1	2.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
	横断本数 (本)		2	踏切道	1.5	8.7	1.4	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
				右道路	2.2	7.0	2.4		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
					-		-				両方共なし	-
道路 線形		左道路 直線 右道路 直線	直近のBF化 迂回路		距離 (m) BF化状況		通学路指定状況		有り			
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
				71,009								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
				左道路 右道路	- -	起点寄 (左) 起点寄 (右)	終点寄 (左) 終点寄 (右)	- -	-	-		
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		1	1	H22:側面衝撃 (自動車)				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
		○			○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)						
	-			除却 年度	-	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において公表された地域の主要渋滞箇所位置づけられているため、対策方針については当協議会において検討を進めていく。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	うとう12ごう					道路名		(県) 豊田安城線				
踏切道名	宇頭12号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	安城市東栄町東大道山					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(現況) 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		9.5	左道路	1.2	7.6	1.2	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	8.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		2	右道路	0.0	7.7	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		75	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
			-		-				両方共なし	-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況		なし	
		右道路	直線	-		-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
			-									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			60,350									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-	-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		1	1	H22:側面衝撃(自動車)				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
										対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策実施)			完了 年度	H21		
今後の対策方針 対策推進上の課題	・平成21年度に当路線と並行する (一) 豊田安城線バイパス (尾崎跨線橋) が開通したことにより、当踏切の交通量軽減を図るネットワーク対策を実施した。 ・ (一) 豊田安城線バイパスの事業を更に推進し、尾崎跨線橋への交通転換を促進することで、より一層の当踏切の交通量軽減を図る。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	やはぎばし3ごう					道路名		(市) 矢作東本郷線					
踏切道名	矢作橋3号					(道路管理者名)		岡崎市					
						鉄道路線名		名古屋本線					
所在地	岡崎市矢作町小河原					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		8.9	左道路	0.0	6.0	0.0	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	5.6	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		2	右道路	0.0	5.8	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		69	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
			-		-				両方共なし	-			
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		なし
		右道路	直線		-		-		-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)					通学路要対策踏切		-	
			-										
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)					事故多発踏切		-			
			71, 191										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-					-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	-	起点寄 (左)	終点寄 (左)						
			右道路	-	-	起点寄 (右)	終点寄 (右)						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策実施)				完了 年度	H26		
今後の対策方針 対策推進上の課題	県道から市道へ降格した直後であり、具体的な対策の検討に至っていない。 今後現地調査を行い、課題を整理した後に対策を検討する予定である。												
備考 (協議状況等)	近くを走る都市計画道路矢作桜井線は、平成27年2月に牧内跨線橋が開通した。これにより、国道1号から主要地方道岡崎刈谷線までの約2.9kmを鉄道平面交差なく往来することが可能となり、自動車交通の分散が図られている。												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おとがわ5ごう						道路名		(市) 竜美丘4号線				
踏切道名	男川5号						(道路管理者名)		岡崎市				
							鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	岡崎市大西3丁目						(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細 広域						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		9.5	左道路	1.7	6.6	1.7	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	1.7	6.6	1.7	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	1.7	6.6	1.7		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)		
							両方共なし			-			
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況		有り
		右道路	直線										
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-		
自動車 [※] トルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-				
		66,847											
歩行者 [※] トルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
		左道路	-	-	-	-		-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ`-ハンク` 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (調整中)			完了 年度	未定			
今後の対策方針 対策推進上の課題	(都) 岡崎環状線の整備により、当踏切を利用する交通量を減少させる。 (都) 岡崎環状線の整備時期は未定												
備考 (協議状況等)	未実施												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	みあいごう					道路名		県道 本郷美合停車場線				
踏切道名	美合1号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	岡崎市美合町一ノ久保					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)	○広域地図					写真 (現況及び対策後)		○現況 (H27.8撮影)				
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
	踏切長 (m)		9.5	左道路	0.0	7.0	3.5	(車両進入防護柵等)		-		
	横断本数 (本)		2	踏切道	0.0	7.0	3.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	歩道のみ拡幅の場合	-	
	道路 線形		-		-		通学路指定状況	歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
			直近のBF化 迂回路		距離 (m)	BF化状況		種類	距離 (m)			
			-		-	-		両方共なし	-			
	左道路		直線	迂回路 (歩行者)	-		-		通学路指定状況	なし		
	右道路		直線		-		-					
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
				左道路		-	-				-	-
				右道路		-	-					
-				-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)						
	-			除却 年度	-	構造改良 (対策実施)			完了 年度	平成21年度		
今後の対策方針 対策推進上の課題	・都市計画道路美合線の整備および主要地方道岡崎刈谷線の4車線化の検討をすすめており、当踏切の交通量軽減を図るネットワーク対策を実施している。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いな9号				道路名		市道御津豊川線				
踏切道名	伊奈9号				(道路管理者名)		豊川市				
					鉄道路線名		名古屋本線				
所在地	豊川市小田渚町卯足				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)	 国土地理院電子国土Web				写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
											
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		9.6	左道路	0.0	8.1	0.0	歩車道分離方法		なし	
				踏切道	0.0	5.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	7.2	1.7		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角(度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	曲線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし		
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
-											
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			-								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切		○	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄(左)	終点寄(左)					
			左道路	8.1	0.0	0.0					
			右道路	6.2	0.0	1.7					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)					
	-			除却 年度	-	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	現在、鉄道事業者協議には至っていないが、今後拡幅に向けて検討していく。										
備考 (協議状況等)	-										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	みかわちりゅう10ごう					道路名		市道牛田町八橋1号線						
踏切道名	三河知立10号					(道路管理者名)		知立市						
						鉄道路線名		三河線						
所在地	知立市八橋町城下					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道						
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)								
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし				
								(車両進入防護柵等)		-				
	踏切長 (m)		5.4	左道路	0.0	2.6	0.0	歩車道分離方法		なし				
				踏切道	0.0	3.6	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-			
	横断本数 (本)		1	右道路	0.0	2.6	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-			
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類		距離 (m)	
					-		-				両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		有り		
		右道路	直線			-		-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		○			
-														
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-					
			-											
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和							
			-				-							
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)					
					起点寄 (左)	終点寄 (左)								
			左道路	-	-	-	-		-					
			右道路	-	-	-								
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0	0	-				通学路に指定されているため、学校及び地域関係者から 対策の要望がある。					
	道路交通事故		0	0	-									
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-			
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-			
										対策状況 (完了年)	-			
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}								
	-			除却 年度	-	カラー舗装、路面標示 (調整中)				完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	現状では自動車同士のすれ違いが不可能であり、踏切前後の用地協力が得られない状況であるため、速効対策として外側線及び路肩カラー舗装を描き直すことによって左右の道路との連続性をもたせ、H32までに踏切内の歩行者道を確保する方針である。													
備考 (協議状況等)	今後警察や鉄道業者及び地元との協議を進めていく。関係者との調整が終わり次第予算要求していく。													

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	みなみかぎや1イゴウ					道路名		市道 三ツ池線						
踏切道名	南加木屋1イ号					(道路管理者名)		東海市						
						鉄道路線名		河和線						
所在地	東海市加木屋町南平井					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道						
地図 (広域及び狭域)	 出典:東海市都市計画図					写真 (現況及び対策後)								
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし				
								(車両進入防護柵等)						
	踏切長(m)		8.4	左道路	0.9	6.8	2.1	歩車道分離方法		コンクリートブロック				
				踏切道	1.5	6.6	1.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合					
	横断本数(本)		2	右道路	1.0	6.6	1.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合					
	交差角(度)		88	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類	距離(m)		
					-		-		-		両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況		あり	
		右道路	直線		-		-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		○			
-														
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-					
			-											
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和							
			31,934				63,751							
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)					
					起点寄(左)	終点寄(左)								
					起点寄(右)	終点寄(右)								
			左道路	-	-	-	5,216		4,790					
			右道路	-	-	-								
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0	0	-				踏切の安全対策(歩道拡幅等)について要望あり					
	道路交通事故		0	0	-									
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-			
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-			
											○	○	光式	-
対策実施状況 (H17年度以降)	抜本対策 (当該踏切を除却する対策)					速効対策 (H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策)								
	-			除却 年度		踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策実施)				完了 年度	H21			
今後の対策方針 対策推進上の課題	自動車、自転車及び歩行者の交通量が多く、対策が必要な踏切である。 今後は、立体交差や歩道拡幅などの対策について、鉄道事業者等の関係者と協議・調整を行っていく。													
備考 (協議状況等)														

踏切安全通行カルテ

よみがな	みなみかぎや5ごう				道路名		(市) 加木屋大池線						
踏切道名	南加木屋5号				(道路管理者名)		東海市						
					鉄道路線名		河和線						
所在地	東海市加木屋町中平地				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道						
地図 (広域及び狭域)	 出典:東海市都市計画図				写真 (現況及び対策後)								
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		10.2	左道路	0.0	7.4	1.7	歩車道分離方法		その他			
				踏切道	0.0	9.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		2	右道路	0.0	7.1	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		60	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
					地下道		120				両方共有り		120
	道路 線形	左道路	曲線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		あり		
		右道路	曲線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		○		
-													
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-				
			-										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)	終点寄(左)							
			左道路	-	-	-	-	-					
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等					
	踏切事故	0	0	-				学校側から拡幅及び整備の要望あり					
	道路交通事故	0	0	-									
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}								
	-			除却 年度	-	構造改良 (調整中)			完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	踏切前後の歩道が整備された段階で、鉄道事業者と踏切内の歩道設置協議に入る予定だが、前後の用地買収が難航しているため、実現に時間を要する。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	はんだぐち1ごう					道路名		(一) 碧南半田常滑線			
踏切道名	半田口1号					(道路管理者名)		愛知県			
						鉄道路線名		河和線			
所在地	半田市岩滑中町2丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(現況)構造改良(歩道設置H20)			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		9.2	左道路	2.5	7.0	2.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.5	7.0	2.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数(本)		2	右道路	2.5	7.0	2.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角(度)		77	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線			直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	有り	
		右道路	直線	-		-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			60,967								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
				起点寄(左)	終点寄(左)	-	-				
				起点寄(右)	終点寄(右)						
				-	-						-
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H20
										対策状況 (完了年)	H20
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)					
	-			除却 年度	-	構造改良(対策実施)			完了 年度	H20	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当箇所は、関係機関から成る「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」において「地域の主要渋滞箇所」に位置付けられており、今後は当協議会で対策方針を検討していく予定である。										
備考 (協議状況等)	H20：道路管理者と鉄道事業者にて踏切道（前後含む）の構造改良（踏切部カラー舗装、歩道設置）を実施。										

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	すみよしちょう1ごう					道路名		(国) 247号			
踏切道名	住吉町1号					(道路管理者名)		愛知県			
						鉄道路線名		河和線			
所在地	半田市宮路町					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細 					写真 (現況及び対策後)		現況 			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		8.7	左道路	4.3	14.5	4.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	4.3	14.5	2.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
	横断本数(本)		2	右道路	4.3	14.5	4.3		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
	交差角(度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)
			-		-		両方共なし	-			
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	なし	
		右道路	直線	-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
		-									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
		118,686									
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
		24,837				143,523					
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
					起点寄(左) 終点寄(左) 起点寄(右) 終点寄(右)						
	左道路		-	-	-	-	-	-			
	右道路		-	-	-	-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			なし			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策実施)			完了 年度	H26年度	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当踏切は、関係機関から成る「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」において「地域の主要渋滞箇所」に位置付けられており、今後は当協議会で対策方針を検討していく予定である。										
備考 (協議状況等)	当踏切の交通量軽減を図るため、名鉄河和線青山駅付近鉄道高架事業を実施し、平成26年度に完了した。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	すみよしちょう6ごう					道路名		(市) 星崎本町線					
踏切道名	住吉町6号					(道路管理者名)		半田市					
						鉄道路線名		河和線					
所在地	半田市天王町1丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし -			
	踏切長 (m)		8.8	左道路	1.4	7.0	1.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
	横断本数 (本)		2	右道路	1.4	7.4	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
							歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-				
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
									両方共なし		-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		なし
		右道路	直線										
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-				
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			20,821				63,283						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	-	-	-		-				
			右道路	-	-	-	-		-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	構造改良 (調整中)			完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	道路管理者において、立体交差化や歩道の拡幅等の対策を検討し、愛知県及び鉄道事業者と協議を行っていきたい。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	やだ6こう				道路名		主要地方道（県道）関田名古屋線				
踏切道名	矢田6号				(道路管理者名)		名古屋市				
					鉄道路線名		瀬戸線				
所在地	名古屋市守山区廿軒家6				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前) 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		8.7	左道路	2.9	15.5	2.9	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	4.1	14.6	4.1	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
	横断本数(本)		2	右道路	3.8	13.1	4.2		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
	交差角(度)		86	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)
					-	-			両方共なし		-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	-	
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			74,598								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	-				-	
			右道路	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	立体交差化の検討区間と位置づけているが、今後の予定については未定。										
備考 (協議状況等)	未調整										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ひょうたんやま5ごう					道路名		市道 南島線			
踏切道名	瓢箪山5号					(道路管理者名)		名古屋市			
						鉄道路線名		瀬戸線			
所在地	名古屋市守山区中新8					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細 広域 国土地理院電子国土web					写真 (現況及び対策後)		(対策前)			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長 (m)		9.5	左道路	3.0	6.1	3.1	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	3.0	7.0	3.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数 (本)		2	右道路	3.0	6.6	3.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角 (度)		83	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	-	
		右道路	直線	-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	-			
			59,920								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	起点寄 (左)				終点寄 (左)	
			右道路	-	-	起点寄 (右)				終点寄 (右)	
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	カラー舗装、路面標示 (対策実施)			完了 年度	H19	
今後の対策方針 対策推進上の課題	立体交差化の検討区間と位置づけているが、今後の予定については未定。										
備考 (協議状況等)	未調整										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おばた5ごう					道路名		主要地方道（県道）名古屋瀬戸線			
踏切道名	小幡5号					(道路管理者名)		名古屋市			
						鉄道路線名		瀬戸線			
所在地	名古屋市守山区小幡5丁目14					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)  			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		14.3	左道路	1.7	7.1	1.7	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	1.1	9.0	1.1	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○
	横断本数(本)		2	右道路	1.7	7.1	1.6		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
	交差角(度)		45	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)
			-		-		両方共なし			-	
	道路 線形	左道路	直線			直近のBF化 迂回路		距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	-
右道路		直線	-			-	-				
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
				-							
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-	
				54,844							
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
				-				-			
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)	
						起点寄(左) 終点寄(左)					
				左道路		-	-	-	11,669		416
				右道路		-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		1	0	H23: 停滞(自動車)			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	立体交差化
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H6
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)					
	限度額(事業中)			除却 年度	H31	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	国・市・名鉄の3者で立体交差事業中										
備考 (協議状況等)	H26より仮線工事に着手										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	きたやま2ごう					道路名	(国) 302号							
踏切道名	喜多山2号					(道路管理者名)	国土交通省							
						鉄道路線名	瀬戸線							
所在地	名古屋市守山区喜多山2丁目39					(鉄道事業者名)	名古屋鉄道							
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)								
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし				
								(車両進入防護柵等)		-				
	踏切長(m)		9.6	左道路	1.8	10.0	1.8	歩車道分離方法		コンクリートブロック				
				踏切道	1.8	10.0	1.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-			
	横断本数(本)		2	右道路	1.8	10.0	1.8		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		○			
	交差角(度)		82	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)			
					-	-			両方共なし		-			
	道路 線形	左道路	曲線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況	なし				
		右道路	曲線		-	-	-							
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-					
				-										
	自動車・バイク踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-					
				87,394										
	歩行者・バイク踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
				-				-						
	歩道狭路踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴										
				-										
	道路交通事故	0	0	-										
				-										
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	立体交差化			
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H20			
	無	-	-		光式	-	-	-		対策状況 (完了年)	未定			
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}								
	限度額(事業中)			除却 年度	未定	-			完了 年度	-				
今後の対策方針 対策推進上の課題	○道路管理者と鉄道事業者が協定を締結したうえで事業推進しており、現在、早期完成に向けて鉄道立体化工事推進中。													
備考 (協議状況等)	○鉄道立体工事推進中。													

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	きたやま4ごう					道路名		主要地方道（県道）名古屋中環状線			
踏切道名	喜多山4号					(道路管理者名)		名古屋市			
						鉄道路線名		瀬戸線			
所在地	名古屋市守山区大森2丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前) 			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長 (m)		9.3	左道路	3.5	9.2	2.1	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	1.8	6.0	1.9	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数 (本)		2	右道路	2.2	6.6	2.6		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	-	
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-
			-								
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
			-								
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			38,308				70,906				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)	前後歩道との幅員差 (m)			自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
				起点寄 (左)	終点寄 (左)						
				起点寄 (右)	終点寄 (右)						
左道路		-	-	-	-	-	-	-			
右道路		-	-	-	-	-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中) ／その他<北改札新設> (対策実施)			完了 年度	H31／H18	
今後の対策方針 対策推進上の課題	速効対策として、500m西にある国道の立体交差化など、踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策を進めて行く。										
備考 (協議状況等)	H18には、踏切に隣接する駅の改札口は南側にあるのみでしたが、北側にも改札口を新設。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いんば1ごう				道路名		県道篠木尾張旭線					
踏切道名	印場1号				(道路管理者名)		愛知県					
					鉄道路線名		瀬戸線					
所在地	尾張旭市印場元町2丁目				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	詳細 				写真 (現況及び対策後)		(対策前)  					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		9.6	左道路	3.0	7.5	3.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.8	7.6	2.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		2	右道路	3.0	7.5	3.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		85	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
			地下道		150		両方共なし	-				
	道路 線形	左道路	直線			直近のBF化 迂回路		距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし	
		右道路	直線			地下道		150	両側にスロープ			
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-	
		-										
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
		65,502										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
		-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			起点寄(左)	終点寄(左)	起点寄(右)	終点寄(右)						
			左道路	-	-	-					-	-
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	踏切支障報知装置(障 検)	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H25	
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	H26
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切の北に位置する都市計画道路霞ヶ丘線の整備により新たな道路ネットワークを整備し、交通の分散を図る必要がある。											
備考 (協議状況等)	現在、尾張旭市により都市計画道路霞ヶ丘線の整備が進められている。											

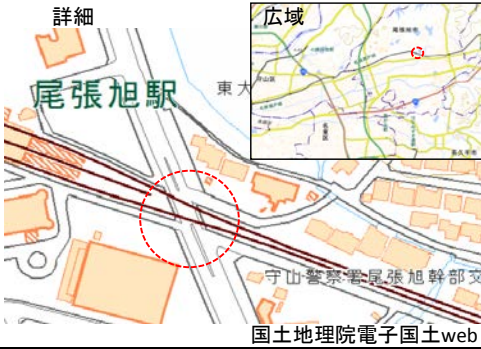
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いんば3ごう					道路名		(市道) 卓ヶ洞2号線			
踏切道名	印場3号					(道路管理者名)		尾張旭市			
						鉄道路線名		瀬戸線			
所在地	尾張旭市白鳳町2丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細 広域 国土地理院電子国土web					写真 (現況及び対策後)		(対策前)			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		8.4	左道路	2.5	5.7	2.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.3	7.0	2.3	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数(本)		2	右道路	2.5	5.8	2.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角(度)		86	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし		
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			51,643								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴	起点寄(左)				終点寄(左)		
					左道路				-	-	-
					右道路	-	-	-			
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	市道霞ヶ丘線 (H30年度整備完了予定) への誘導を行い、当該踏切の交通量の低減を図る。										
備考 (協議状況等)	未実施。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おわりあさひ1ごう					道路名		(市道) 巡検道線				
踏切道名	尾張旭1号					(道路管理者名)		尾張旭市				
						鉄道路線名		瀬戸線				
所在地	尾張旭市東大道町原田					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)  				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		12.4	左道路	2.0	6.8	2.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	1.8	7.0	1.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数(本)		2	右道路	2.0	6.4	2.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		48	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)
			駅構内自由通路		50		両方共なし			-		
	道路 線形	左道路	直線			直近のBF化 迂回路		距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし	
		右道路	直線			駅構内自由通路		50	両側にエレベータ等			
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)					通学路要対策踏切		-
			-									
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)					事故多発踏切		-		
			50,880									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-					-				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)			自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
			左道路	-	起点寄(左)	終点寄(左)						
			右道路	-	起点寄(右)	終点寄(右)						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		1	0	H22:側面衝撃(自動車)			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	市道霞ヶ丘線 (H30年度整備完了予定) への誘導を行い、当該踏切の交通量の低減を図る。											
備考 (協議状況等)	未実施。											

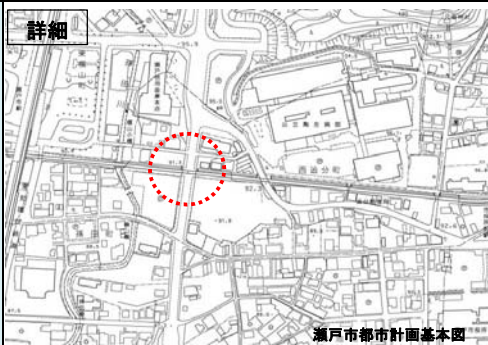
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	おわりあさひ12こう					道路名		県道春日井長久手線					
踏切道名	尾張旭12号					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		瀬戸線					
所在地	尾張旭市三郷町栄					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	詳細 				広域 		写真 (現況及び対策後)		(対策前) 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし			
	踏切長 (m)		8.2	左道路	2.2	10.3	2.2	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
	横断本数 (本)		2	右道路	2.2	11.0	2.2	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
	道路 線形	左道路	直線		-		-		-		両方共なし		-
		右道路	直線		直近のBF化 迂回路		距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況		なし		
		-			-		-		-		-		
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
		自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
		歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			27,927				76,732						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	-	-	-		-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0	0	-			-					
	道路交通事故		0	0	-			-					
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	-	-		○	-	-	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切の北に位置する都市計画道路瀬戸新居線の名古屋方面の先線である都市計画道路霞ヶ丘線の整備により、新たな道路ネットワークを整備し、交通の分散を図る必要がある。												
備考 (協議状況等)	現在、尾張旭市により都市計画道路霞ヶ丘線の整備が進められている。												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんせといちろうこう				道路名		(市道) 共栄追分線					
踏切道名	新瀬戸1口号				(道路管理者名)		瀬戸市					
					鉄道路線名		瀬戸線					
所在地	瀬戸市西追分町				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	詳細  瀬戸市都市計画基本図				写真 (現況及び対策後)		現況(全景)				(軌道(車道部))	
												
						(歩道部(起点側))		(歩道部(終点側))				
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		8.8	左道路	2.3	11.0	2.2	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.5	11.0	2.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
				右道路	2.3	11.0	2.2		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
			-		-		両方共なし			-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	なし	
		右道路	直線	-	-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-		
		-										
自動車 [※] 1台 [※] 踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-				
		51,268										
歩行者 [※] 1台 [※] 踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
		-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
				起点寄(左) 終点寄(左)								
		左道路		-	-	-	-	-				
		右道路		-	-	-						
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	未定		
今後の対策方針 対策推進上の課題	抜本対策：道路管理者において立体交差化等の検討を行い、鉄道事業者と協議を行う。 速効対策：H22年度から都市計画道路陣屋線等の整備により交通量軽減を図るネットワークの整備を進め、交通の分散を図る。											
備考 (協議状況等)	H19：鉄道管理者において軌道敷(車道部)のカラー舗装を実施。 H22～：道路事業者において、速効対策として都市計画道路陣屋線等の整備に着手し、交通量軽減を図るネットワーク対策を実施中。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しんせと2ごう						道路名	国道155号					
踏切道名	新瀬戸2号						(道路管理者名)	愛知県					
							鉄道路線名	瀬戸線					
所在地	瀬戸市西追分町						(鉄道事業者名)	名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	詳細 						写真 (現況及び対策後)	(対策前)					
													
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		9.6	左道路	0.0	7.3	1.5	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	7.5	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	8.0	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		60	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-		-			両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	なし		
		右道路	直線			-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-			
					-								
		自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
					53,394								
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
-					-								
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)					
					起点寄(左)	終点寄(左)							
					起点寄(右)	終点寄(右)							
					左道路	-					-	-	
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
	踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
設置の 必要性		有無	設置 年度	障害物 検知装置		オーバ・ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		-		
									対策状況 (完了年)		-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	都市計画道路陣屋線等の整備により交通量軽減を図るネットワークを整備し、交通の分散を図る。												
備考 (協議状況等)	H22～：瀬戸市において、都市計画道路陣屋線等の整備に着手し、交通量軽減を図るネットワーク対策を実施中。												

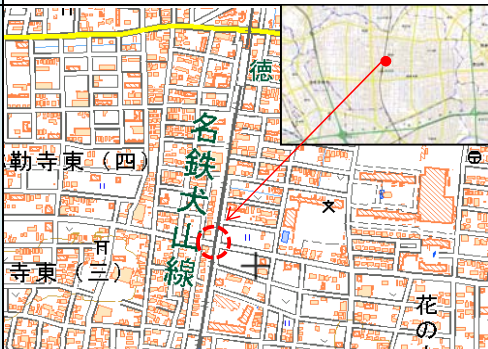
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	あじよし4こう					道路名		主要地方道春日井稲沢線			
踏切道名	味美4号					(道路管理者名)		愛知県			
						鉄道路線名		小牧線			
所在地	春日井市味美西本町					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細				広域		写真 (現況及び対策後)	(対策前)			
											
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長 (m)		9.5	左道路	2.6	9.6	2.9	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	3.0	8.3	3.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数 (本)		2	右道路	3.5	11.1	3.3		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角 (度)		77	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形		左道路 直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	なし	
			右道路 直線	-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	-			
			61,398								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
	踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別
設置の 必要性		有無	設置 年度	障害物 検知装置		オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		-
-		-	-	○		光式	○	-	-		対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切の北に位置する都市計画道路鷹来線の整備により、新たな道路ネットワークを整備し、交通の分散を図る必要がある。										
備考 (協議状況等)	現在、春日井西部（第一・第二）土地区画整理事業により都市計画道路鷹来線の整備を進めている。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	にしはる5ごう						道路名	市道C-14号線			
踏切道名	西春5号						(道路管理者名)	北名古屋市			
							鉄道路線名	犬山線			
所在地	北名古屋市鹿田清水						(鉄道事業者名)	名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)				
西春5号踏切(西向き)											
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし	
	踏切長(m)		9.8	左道路	2.5	7.0	2.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
	横断本数(本)		2	右道路	2.5	7.0	2.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	交差角(度)		87	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況		有り	
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-
					-						
		自動車 [※] 1台 [※] 踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-
					65,026						
歩行者 [※] 1台 [※] 踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
				起点寄(左)	終点寄(左)						
	左道路		-	-	-	-	-	-			
	右道路		-	-	-	-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				-		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		光式	-	-	-		対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	連立(調整中)			除却 年度	-	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	周辺のまちづくりと合わせて検討中。										
備考 (協議状況等)	今年度(平成28年度)は、道路管理者と鉄道事業者にて連立(施工方法等)の協議を進めるとともに、関連事業についても調整を進める。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	とくしげ1ごう					道路名		県道名古屋豊山稲沢線			
踏切道名	徳重1号					(道路管理者名)		愛知県			
						鉄道路線名		犬山線			
所在地	北名古屋市徳重広畑					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細  広域					写真 (現況及び対策後)		(対策前)			
								 			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長(m)		9.5	左道路	2.0	7.0	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
				踏切道	2.0	7.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	横断本数(本)		2	右道路	2.0	7.2	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	交差角(度)		84	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)	
					-	-			両方共なし	-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし		
		右道路	直線		-	-	-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-			
			83,287								
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			57,509				140,796				
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
				起点寄(左)	終点寄(左)						
				起点寄(右)	終点寄(右)						
		左道路	-	-	-	-	-				
		右道路	-	-	-	-	-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	連立(調整中)			除却 年度	-	-			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	連立事業及び関連事業に合わせて、県道名古屋豊山稲沢線の都市計画変更を進める必要がある。										
備考 (協議状況等)	今後は、道路管理者と鉄道事業者にて連立(施工方法等)の協議を進めるとともに、関連事業についても調整を進める。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いわくら1ごう					道路名		県道 浅野羽根岩倉線					
踏切道名	岩倉1号					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		犬山線					
所在地	岩倉市本町前田					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		13.0	左道路	1.4	6.6	0.9	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	1.3	9.4	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	1.4	6.9	0.9		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		53	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-		-			両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	曲線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況		通学路指定状況		なし		
		右道路	直線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)					通学路要対策踏切		-	
-													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)					事故多発踏切		-			
			61,619										
歩行者ボトルネック踏切		○	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			20,973					82,592					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)			自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄(左)	終点寄(左)							
					起点寄(右)	終点寄(右)							
			左道路	-	-	-	-	-	-	-			
			右道路	-	-	-	-	-	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)							
	単立(調整中)			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該道路と並行する(主)春日井ー宮線のバイパス事業を促進し、交通量の軽減を図る。												
備考 (協議状況等)	-												

※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いわくら14こう					道路名		国道 155号					
踏切道名	岩倉14号					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		犬山線					
所在地	岩倉市石仏町西浦					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		現況 					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし -			
	踏切長 (m)		9.5	左道路	1.7	7.0	1.7	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
	横断本数 (本)			2	右道路	1.7	7.0	1.7	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-		
	交差角 (度)		88	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)		
	道路 線形	左道路	直線		-	-			両方共なし	-			
		右道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況	なし				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-			
		自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)					事故多発踏切	-		
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
		歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
左道路		-	-	-									
右道路		-	-	-									
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)		事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
		踏切事故		1	1	H23:側面衝突 (自動車)				-			
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバーハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	単立 (調整中)			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)				完了 年度	H31		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当踏切については、道路と鉄道が立体交差化する都市計画決定がされているが、事業の予定は未定であるため、当踏切の北側で事業実施中の名鉄犬山線布袋駅付近鉄道高架事業を推進し、交通量の軽減を図る。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いしぼとけ7ごう						道路名				県道 小折一宮線							
踏切道名	石仏7号						(道路管理者名)				愛知県							
							鉄道路線名				犬山線							
所在地	江南市田代町南出						(鉄道事業者名)				名古屋鉄道							
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)				現況(速攻対策:構造改良後)							
																		
諸元・構造等	踏切種別		第1種		幅員(m)		歩道部 (起点寄)		車道		歩道部 (終点寄)		交通規制		交通規制なし			
													(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		9.7		左道路		4.0		8.0		4.0		歩車道分離方法		コンクリートブロック			
					踏切道		2.5		8.0		2.5		拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2		右道路		4.0		8.0		4.0			歩道+車道2車ま での拡幅の場合		-		
	交差角(度)		85		迂回路 (歩行者)		直近の迂回路		距離(m)				迂回路(自動車)		種類		距離(m)	
							-		-						両方共なし		-	
	道路 線形	左道路		直線			直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況		なし			
		右道路		直線		-		-		-								
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-		ピーク時遮断時間(分)						通学路要対策踏切		-				
				-														
自動車ボトルネック踏切		○		踏切自動車交通遮断量(台・時)						事故多発踏切		-						
				55,192														
歩行者ボトルネック踏切		-		踏切歩行者等交通遮断量(人・時)						踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和								
				-						-								
歩道狭隘踏切		-		前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)								
				左道路		-		-		-		-		-				
				右道路		-		-		-		-		-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数		死者数		事故発生年：事故履歴						地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0		0		-						-					
	道路交通事故		0		0		-											
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)		高規格保安設備				法指定 の状況		計画種別		-				
	設置の 必要性	有無	設置 年度			障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置			指定年	-					
	-	○	-			○	光式	○	-			-	対策状況 (完了年)	-				
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}											
	-			除却 年度		-		構造改良(対策実施)				完了 年度		H25				
今後の対策方針 対策推進上の課題	当踏切の交通量の軽減を図るため、当踏切の北側で事業実施中の名鉄犬山線布袋駅付近鉄道高架事業を推進する。																	
備考 (協議状況等)	-																	

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いしぼとけ13ごう					道路名		国道 155号				
踏切道名	石仏13号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		犬山線				
所在地	江南市布袋下山町東					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし -		
	踏切長(m)		9.5	左道路	2.3	8.0	2.8	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
	横断本数(本)			2	右道路	2.3	8.0	2.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	交差角(度)		84	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)			迂回路(自動車)	種類	距離(m)
									両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	あり	
		右道路	直線									
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		○	
		自動車 [※] トルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-	
				70,341								
歩行者 [※] トルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
		左道路	-	-	-	-		-				
		右道路	-	-	-	-		-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		1	0	H23:限界支障(自動車)				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	立体交差化	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク [※] 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	S63	
	-	○	-		光式	○	-	-		対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	限度額(事業中)			除却 年度	H31	-			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	自動車 [※] トルネック踏切の対策として、道路管理者及び鉄道管理者が互いに協力し鉄道立体化事業を行っており、平成31年度を完成(踏切除却まで)目標としている。											
備考 (協議状況等)	H21.3「名古屋鉄道犬山線布袋駅付近鉄道高架事業の覚書」及び「確認書」を締結 H21.9「名古屋鉄道犬山線布袋駅付近鉄道高架事業 平成21年度協定書」を締結し、工事に着手している。 以降毎年度、協定を締結し事業を推進中。											

※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ほてい9口ごう					道路名		(市) 江南池之内線					
踏切道名	布袋9口号					(道路管理者名)		江南市					
						鉄道路線名		犬山線					
所在地	江南市赤童子町福住234番地					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	 					写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		8.8	左道路	0.0	12.0	0.0	歩車道分離方法		白線			
				踏切道	0.0	12.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○		
	横断本数 (本)		2	右道路	1.6	8.4	1.6		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		71	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
					-		-				両方共なし		-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		なし	
		右道路	直線			-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
-													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-				
			67,650										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄 (左)	終点寄 (左)							
			左道路	-	-	-							
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	路面標示 (対策実施)				完了 年度	H20		
今後の対策方針 対策推進上の課題	都市計画道路の事業化により解消を図る。												
備考 (協議状況等)	速効対策として、平成20年度に、歩行者の通行部を確保するために、路面標示を実施済み。												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	こうなん5ごう					道路名		(市)東部第684号線					
踏切道名	江南5号					(道路管理者名)		江南市					
						鉄道路線名		犬山線					
所在地	江南市宮後町砂場西42番地					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		9.5	左道路	2.3	7.0	2.3	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	2.3	7.0	2.3	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	2.3	7.0	2.3		歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-			
	交差角(度)		72	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)			迂回路(自動車)	種類		距離(m)
					-		-		両方共なし		-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	-		
		右道路	直線			-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)					通学路要対策踏切	-		
-													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)					事故多発踏切	-				
			57,790										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-										
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)			自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄(左)	終点寄(左)							
			左道路	-	-	-							
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (調整中)				完了 年度	未定		
今後の対策方針 対策推進上の課題	周辺の都市計画道路の事業化により迂回路の整備がされ、今後交通の分散を図っていく。												
備考 (協議状況等)	未実施												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	こうなん18こう					道路名		町道江南扶桑線					
踏切道名	江南18号					(道路管理者名)		扶桑町					
						鉄道路線名		犬山線					
所在地	丹羽郡扶桑町柏森郷前					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	広域  詳細  柏森駅 余野 国土地理院電子国土web					写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		18.0	左道路	0.0	7.4	0.0	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	7.4	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		3	右道路	0.0	7.4	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		36	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類		距離 (m)	
					駅構内自由通路		80			両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況	なし		
右道路		直線	駅構内自由通路			80		両側にエレベータ等					
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)					通学路要対策踏切	-			
				-									
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)					事故多発踏切	-			
				59,137									
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-									
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
						起点寄 (左)	終点寄 (左)						
左道路				-	-	-							
右道路				-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (対策実施)				完了 年度	H18		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切は自動車交通量の多い箇所であるが、道路拡幅や立体交差化などの対策を実施するには困難である。しかし、当該箇所から東に柏森3号があり、迂回路として利用できるものであるため、そちらへの誘導を行い当該踏切の交通量の低減を図っていく。												
備考 (協議状況等)	H18：隣接する柏森駅の橋上駅化にあわせて自由通路を整備												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	かしわもり9ごう					道路名		県道 斉藤羽黒線					
踏切道名	柏森9号					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		犬山線					
所在地	丹羽郡扶桑町柏森御宇神					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)							
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		9.5	左道路	1.0	6.5	1.0	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	8.5	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		2	右道路	1.0	6.5	1.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		87	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
					-		-				両方共なし		-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		有り		
		右道路	直線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)					通学路要対策踏切		-	
-													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)					事故多発踏切		-			
			56,494										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-					-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄 (左)	終点寄 (左)							
			左道路	-	-	-	9,015	184					
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	単立 (調整中)			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該道路と並行する (一) 小口岩倉線の整備を促進し、交通量の軽減を図る。												
備考 (協議状況等)	-												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	かしわもり15ごう				道路名		町道南山名高雄線					
踏切道名	柏森15号				(道路管理者名)		扶桑町					
					鉄道路線名		犬山線					
所在地	丹羽郡扶桑町高雄天道				(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	広域 				写真 (現況及び対策後)							
	詳細 											
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		9.5	左道路	2.0	7.0	1.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.1	5.6	1.6	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		4	右道路	0.8	5.6	1.5		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		86	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)
					駅構内自由通路		100				起点寄有り	300
					直近のBF化 迂回路		距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況	
	道路 線形		左道路	曲線		-	-	-				
		右道路	直線									
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
				-								
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
				53,795								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
			左道路	-	-	起点寄 (左)	終点寄 (左)					
			右道路	-	-	起点寄 (右)	終点寄 (右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切は自動車交通量の多い箇所であるが、道路拡幅や立体交差化などの対策を実施するには困難である。しかし、当該箇所から南側に県道草井羽黒線（跨線橋）があり、迂回路として利用できるものであるため、そちらへの誘導を行い当該踏切の交通量の低減を図っていく。											
備考 (協議状況等)	-											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	じもくじ6ごう						道路名		(国) 302号				
踏切道名	甚目寺6号						(道路管理者名)		国土交通省				
							鉄道路線名		津島線				
所在地	あま市甚目寺稲荷						(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)		(現況)				
													
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長 (m)		9.5	左道路	1.8	9.0	1.8	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	1.8	9.0	1.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数 (本)		2	右道路	1.8	9.0	1.8		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		○		
	交差角 (度)		82	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類		距離 (m)	
			-		-		両方共なし			-			
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況	なし		
		右道路	直線		-	-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-			
		-											
自動車・バイク踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	-					
		52,980											
歩行者・バイク踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
		-				-							
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴									
				-									
	道路交通事故	0	0	-									
				-									
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
	有	○	設置年度不明		光式	○	-	-		対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	未定	その他＜カラー舗装＞(対策実施)				完了 年度	H21		
今後の対策方針 対策推進上の課題	○現在、踏切除却に向けた関係機関協議推進中であり、今後、事業スキームの早期決定に向けて検討していく。												
備考 (協議状況等)	○平成23年度より、関係機関にて鉄道立体による踏切除去に向けた勉強会を開催しているところ。												

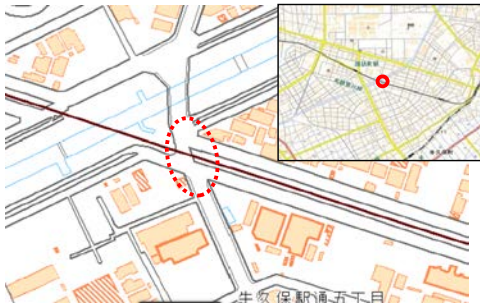
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	かりやすか1ごう					道路名		主要地方道 岐阜稲沢線				
踏切道名	荏安賀1号					(道路管理者名)		愛知県				
						鉄道路線名		尾西線				
所在地	一宮市大和町荏安賀字下火口					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし		
	踏切長(m)		6.2	左道路	0.0	11.2	0.0	歩車道分離方法		白線・黄線		
	横断本数(本)		1	踏切道	1.8	7.0	1.8	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	交差角(度)		84	右道路	0.0	7.6	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	道路 線形	左道路	直線	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)		
					-	-			両方共なし	-		
					右道路	直線	直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	なし	
	-	-	-									
	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)					通学路要対策踏切	-		
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)			
				左道路	-	-	起点寄(左)					終点寄(左)
			右道路	-	-	起点寄(右)	終点寄(右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-			-				
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ・ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	-	-	-		○	-	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	限度額(事業中)			除却 年度	-	-			完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	自動車ボトルネック踏切の対策として、道路管理者及び鉄道管理者が互いに協力し鉄道立体化事業を推進中。											
備考 (協議状況等)	H21.3「主要地方道岐阜稲沢線(都市計画道路西尾張中央道)と名古屋鉄道尾西線との立体交差事業の施工に関する確認書」締結 H25.1「平成24年度協定書」を締結し、以降毎年度協定書を締結し、事業を推進中。											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	すわちよう6ごう					道路名		市道城跡市役所線					
踏切道名	諏訪町6号					(道路管理者名)		豊川市					
						鉄道路線名		豊川線（軌）					
所在地	豊川市牛久保駅通5丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道					
地図 (広域及び狭域)	 国土地理院電子国土Web					写真 (現況及び対策後)		(対策前)					
													
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		－			
	踏切長 (m)		6.1	左道路	1.5	9.8	1.5	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	7.9	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○		
	横断本数 (本)		1	右道路	2.0	8.0	2.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		－		
	交差角 (度)		60	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
					－		－				両方共なし		－
	道路 線形	左道路	曲線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)		BF化状況		通学路指定状況		なし	
		右道路	直線			－		－					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		－	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		－		
－													
自動車ボトルネック踏切		－	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		－				
			－										
歩行者ボトルネック踏切		－	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			－				－						
歩道狭隘踏切		○	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
					起点寄 (左)	終点寄 (左)							
			左道路	6.0	2.5	2.5							
			右道路	6.8	2.0	2.0							
6,255		489											
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等					
	踏切事故	0	0	－				－					
	道路交通事故	0	0	－									
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	－		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	－		
										対策状況 (完了年)	－		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)							
	－			除却 年度	－	路面標示 (対策実施)			完了 年度	H22			
今後の対策方針 対策推進上の課題	現在、鉄道事業者協議には至っていないが、今後歩道設置に向けて検討していく。												
備考 (協議状況等)	・ H 2 2 速効対策として区画線を設置。												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	すわちよう10ごう					道路名		市道中通線（その1）			
踏切道名	諏訪町10号					(道路管理者名)		豊川市			
						鉄道路線名		豊川線（軌）			
所在地	豊川市千歳通1丁目					(鉄道事業者名)		名古屋鉄道			
地図 （広域及び狭域）	 国土地理院電子国土Web					写真 （現況及び対策後）		(対策前)  			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)		-	
	踏切長 (m)		6.3	左道路	3.5	9.0	3.5	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
	横断本数 (本)		1	右道路	3.0	10.0	3.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
							歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角 (度)		75	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)
					-		-			両方共なし	-
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		なし
		右道路	曲線	-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切	-	
			-								
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切	-			
			55,794								
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
			-				-				
歩道狭隘踏切	-		前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)			自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)		
					起点寄 (左)	終点寄 (左)					
					起点寄 (右)	終点寄 (右)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
										対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	未定	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 （事業中）			完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	都市計画道路として事業完了しており、他路線整備による交通量の振り分け等、整備方針を検討中。										
備考 （協議状況等）	-										

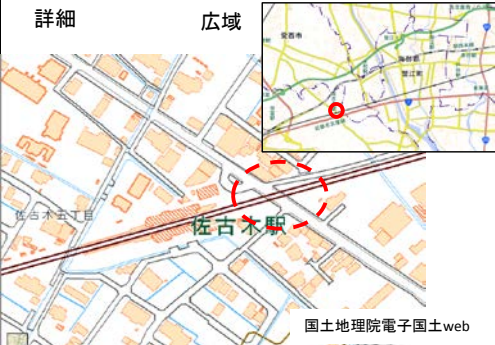
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	こいけ11ごう					道路名		南栄町・弥生町3号線				
踏切道名	小池11号					(道路管理者名)		豊橋市				
						鉄道路線名		渥美線				
所在地	愛知県豊橋市南栄町空池9の2					(鉄道事業者名)		豊橋鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		大型車の通行禁止		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長(m)		7.1	左道路	0.8	5.5	0.7	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	6.6	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○	
	横断本数(本)		1	右道路	0.0	6.7	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角(度)		90	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)		種類	距離(m)
					-		-		両方共なし		-	
	道路 線形		左道路 直線		直近のBF化 迂回路		距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	
			右道路 直線	-		-		-				
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		○	
			-									
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-			
			-									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切			-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
				左道路		-	-	起点寄(左)		終点寄(左)		
				右道路		-	-	起点寄(右)		終点寄(右)		
						-	-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				通学児童や鉄道利用者等多くの利用者がいるが、踏切に歩道が無く、車とのすれ違いが危険であるため、自治会等から、通学路の安全確保のため踏切拡幅の要望がある。			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-	
	無	-	-		-	-	-	-		対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)						
	-			除却 年度	-	構造改良(調整中)			完了 年度	未定		
今後の対策方針 対策推進上の課題	踏切に歩道が無く、通学児童等が車とのすれ違いで危険であるため、道路管理者が鉄道事業者等と協議するとともに、歩道設置の検討・実施を進めていく。											
備考 (協議状況等)	H27.7：道路管理者と鉄道事業者が歩道設置に向けた協議・協定を実施。											

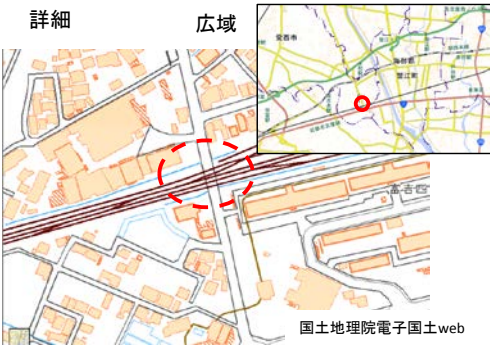
※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	さこぎだい1ごう				道路名		県道子宝愛西線				
踏切道名	佐古木第1号				(道路管理者名)		愛知県				
					鉄道路線名		名古屋線				
所在地	愛知県弥富市佐古木六丁目				(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道				
地図 (広域及び狭域)	詳細		広域		写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
			(対策後)								
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし	
	踏切長 (m)		11.5	左道路	2.2	6.0	0.0	(車両進入防護柵等)		-	
	横断本数 (本)		2	踏切道	2.0	6.5	2.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
	交差角 (度)		52	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	歩道のみ拡幅の場合	-	
	道路線形		左道路 直線		駅構内自由通路	87			歩道+車道2車までの 拡幅の場合	-	
	右道路 直線		直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況	通学路指定状況	なし		
	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
	自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-	
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		-	
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)	
事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
踏切事故		0	0	-				-			
道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		○	光式	○	-		-	対策状況 (完了年)
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	-		除却 年度	-	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	当該踏切は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所として位置づけられているため、同協議会による渋滞対策の方針に同調したい。										
備考 (協議状況等)	-										

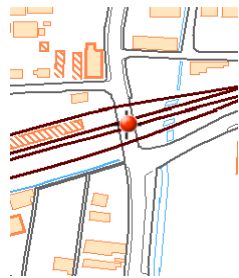
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	さこぎだい4ごう					道路名		県道大藤永和停車場線					
踏切道名	佐古木第4号					(道路管理者名)		愛知県					
						鉄道路線名		名古屋線					
所在地	愛知県海部郡蟹江町富吉四丁目					(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道					
地図 (広域及び狭域)	詳細		広域			写真 (現況及び対策後)		(対策前)					
								(対策後)					
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		18.7	左道路	1.2	6.0	1.0	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	8.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		5	右道路	1.3	6.0	1.2		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		87	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類		距離(m)	
					-		-			両方共なし		-	
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)		BF化状況		通学路指定状況	なし		
		右道路	直線			-		-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-			
42													
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-					
			53,900										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)					
					起点寄(左)	終点寄(左)							
			左道路	-	-	-							
			右道路	-	-	-							
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等				
	踏切事故		0	0	-				-				
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-		
										対策状況 (完了年)	-		
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	カラー舗装、路面標示(対策実施)				完了 年度	H19		
今後の対策方針 対策推進上の課題	現在、事業中の(一)平和蟹江線(国道1号～(主)弥富名古屋線)の整備供用により、当該踏切を通過している交通の軽減を図る。												
備考 (協議状況等)	-												

※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	かにえだい1ごう					道路名		町道東郊線			
踏切道名	蟹江第1号					(道路管理者名)		蟹江町			
						鉄道路線名		名古屋線			
所在地	愛知県海部郡蟹江町本町十一丁目					(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細  広域 					写真 (現況及び対策後)		対策後 			
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		交通規制なし	
	踏切長 (m)		24.0	左道路	1.6	6.7	1.6	歩車道分離方法		なし	
	横断本数 (本)		4	右道路	1.4	6.2	1.6	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	交差角 (度)		86	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)			迂回路 (自動車)	種類	距離 (m)
	道路 線形	左道路	曲線		-	-		通学路指定状況		両方共なし	-
		右道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		有り		
		開かずの踏切			○	ピーク時遮断時間 (分)					通学路要対策踏切
	自動車ボトルネック踏切		○		踏切自動車交通遮断量 (台・時)					事故多発踏切	-
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)					踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和	
					-					-	
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)	前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	-		-				
			右道路	-	-		-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-			-			
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		光式	-	-	-		対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	その他 (注意喚起看板を設置済み)			完了 年度	平成22年度	
今後の対策方針 対策推進上の課題	周辺の街づくりや計画等により、交通量の分散を図る。										
備考 (協議状況等)	-										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	かにえだい4ごう					道路名		市道戸田第37号線			
踏切道名	蟹江第4号					(道路管理者名)		名古屋市			
						鉄道路線名		名古屋線			
所在地	愛知県名古屋市中川区戸田五丁目					(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)			
											
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制 (車両進入防護柵等)		二輪自動車、農耕用車両、軽自動車以外 の自動車の通行禁止	
	踏切長(m)		9.0	左道路	0.0	3.8	0.0	歩車道分離方法		設置していない	
	横断本数(本)		2	右道路	0.0	4.5	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合	-	
	交差角(度)		70	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離(m)			迂回路(自動車)	種類	距離(m)
	道路 線形	左道路	直線		-	-		通学路指定状況	両方共なし		-
		右道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況				
		-	-		-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切		-
		自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切		-
		歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)		前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)		
			左道路	-	-	-	95		384		
			右道路	-	-	-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等		
	踏切事故		0	0	-				鉄道高架化の要望		
	道路交通事故		0	0	-						
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	-
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
	-	○	-		光式	-	-	-		対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	その他<注意喚起看板設置>(対策実施)			完了 年度	H22	
今後の対策方針 対策推進上の課題	立体交差化の検討区間と位置づけているが、今後の予定については未定。										
備考 (協議状況等)	未調整										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	とだだい1ごう				道路名		市道 戸田第42号線						
踏切道名	戸田第1号				(道路管理者名)		名古屋市						
					鉄道路線名		名古屋線						
所在地	愛知県名古屋市市中川区戸田五丁目				(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道						
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前)						
													
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員(m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		-			
	踏切長(m)		8.7	左道路	2.0	4.0	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック			
				踏切道	2.0	4.4	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-		
	横断本数(本)		2	右道路	2.2	4.4	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-		
	交差角(度)		74	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離(m)		迂回路(自動車)	種類	距離(m)		
			-		-		両方共なし	-					
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離(m)	BF化状況	通学路指定状況	-				
		右道路	直線		-	-	-						
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間(分)				通学路要対策踏切	-				
				41									
	自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多发踏切	-				
				-									
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
				-				-					
	歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)		自動車交通量 (台/日)	歩行者交通量 (人/日)					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	設置の 必要性	有無	設置 年度	踏切支障 報知装置 (手動)	障害物 検知装置	オーバーハング 型警報装置				大型遮断 装置	二段型 遮断装置		
					起点寄(左)	終点寄(左)							
					起点寄(右)	終点寄(右)							
-	○	-	○	光式	-	-	-	2,822	454				
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバーハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H22		
										対策状況 (完了年)	H25		
-	○					-				○	光式	-	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^(※)								
	-			除却 年度	-	構造改良(対策実施)			完了 年度	H25			
今後の対策方針 対策推進上の課題	立体交差化の検討区間と位置づけているが、今後の予定については未定。												
備考 (協議状況等)	H25 踏切内に歩道新設												

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	とだだい13ごう						道路名		主要地方道（県道）名古屋中環状線			
踏切道名	戸田第13号						(道路管理者名)		名古屋市			
							鉄道路線名		名古屋線			
所在地	愛知県名古屋市中川区富田町大字榎津						(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細  広域  国土地理院電子国土web						写真 (現況及び対策後)		(対策前)			
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし		
								(車両進入防護柵等)		-		
	踏切長 (m)		8.8	左道路	2.8	5.3	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック		
				踏切道	2.4	6.0	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		2	右道路	2.4	6.4	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
				交差角 (度)		81	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)	
	149		起点寄有り					235				
	道路 線形	左道路	直線	直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		-		
		右道路	直線	-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
40												
自動車ボトルネック踏切		○	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			53,532									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
					起点寄 (左)	終点寄 (左)						
					起点寄 (右)	終点寄 (右)						
					左道路	-					-	-
		右道路	-	-	-	-	-					
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造の改良	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	S45	
										対策状況 (完了年)	S45	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策						H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}					
	-			除却 年度	-	踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策 (事業中)			完了 年度	H29		
今後の対策方針 対策推進上の課題	抜本対策未定 速効対策として、当該踏切の500m東に都市計画道路新設の事業中（立体交差化）です。それにより交通の分散を図りたい											
備考 (協議状況等)	未調整											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ふしやだい1ごう					道路名		市道伏屋第64号線				
踏切道名	伏屋第1号					(道路管理者名)		名古屋市				
						鉄道路線名		名古屋線				
所在地	愛知県名古屋市中川区伏屋3丁目					(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(対策前)  				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		大型車の通行禁止		
								(車両進入防護柵等)		設置していない		
	踏切長 (m)		9.2	左道路	0.0	4.0	0.0	歩車道分離方法		なし		
	横断本数 (本)		2	右道路	0.0	4.1	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
							歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-			
	交差角 (度)		65	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)	
					-	-				両方共有り		325
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		-	
	右道路	直線	-	-	-							
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-		
				41								
	自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-		
				-								
	歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和				
				-				-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
	踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	立体交差化
設置の 必要性		有無	設置 年度	障害物 検知装置		オーバ－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置	指定年		H21	
-		○	-	○		光式	-	-	-		対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	限度額 (事業中)			除却 年度	H29	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	限度額立体交差事業の事業中で、平成27年11月に下り線を高架に切り替えた。平成29年度には上り線も高架に切替、踏切除却予定											
備考 (協議状況等)	H27.11 下り線の高架化 H29 上り線の高架化 (予定)											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	ふしやだい2ごう				道路名		市道伏屋第38号線					
踏切道名	伏屋第2号				(道路管理者名)		名古屋市					
					鉄道路線名		名古屋線					
所在地	愛知県名古屋市中川区伏屋3丁目				(鉄道事業者名)		近畿日本鉄道					
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前)					
												
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		二輪自動車、農耕用車両、軽自動車以外の自動車の通行禁止		
								(車両進入防護柵等)		設置していない		
	踏切長 (m)		11.3	左道路	0.0	4.0	0.0	歩車道分離方法		なし		
				踏切道	0.0	2.1	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-	
	横断本数 (本)		2	右道路	0.0	2.0	0.0		歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-	
	交差角 (度)		45	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路		距離 (m)		迂回路 (自動車)	種類		距離 (m)
					架道橋 (と交差する道路)		169			両方共有り		272
	道路 線形	左道路	曲線			直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況	○	
		右道路	直線		-	-	-					
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		○	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		-	
			40									
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			-									
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和					
			-				-					
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)			
			左道路	-	-	起点寄 (左)	終点寄 (左)	-	-			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴				地域・利用者からの要望等			
	踏切事故		0	0	-				-			
	道路交通事故		0	0	-							
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	立体交差化	
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ－ハンク 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	H21	
	-	○	-		○	光式	-	-		-	対策状況 (完了年)	-
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}						
	限度額 (事業中)			除却 年度	H29	-				完了 年度	-	
今後の対策方針 対策推進上の課題	限度額立体交差事業の事業中で、平成27年11月に下り線を高架に切り替えた。平成29年度には上り線も高架に切替、踏切除却予定											
備考 (協議状況等)	H27.11 下り線の高架化 H29 上り線の高架化 (予定)											

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	あじよし1ごう						道路名		市道2213号線（主要地方道名古屋中環状線）				
踏切道名	味美1号						(道路管理者名)		春日井市（愛知県）				
							鉄道路線名		小牧線				
所在地	春日井市西本町1丁目						(鉄道事業者名)		名古屋鉄道				
地図 (広域及び狭域)							写真 (現況及び対策後)		(現況) 				
諸元・構造等	踏切種別		第1種	幅員 (m)	歩道部 (起点寄)	車道	歩道部 (終点寄)	交通規制		交通規制なし			
								(車両進入防護柵等)		設置していない			
	踏切長 (m)		12.9	左道路	1.4	6.0	0.0	歩車道分離方法		白線			
				踏切道	1.2	5.2	0.6	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○		
	横断本数 (本)		2	右道路	2.1	5.6	1.5		歩道+車道2車までの拡幅の場合				
	交差角 (度)		75	迂回路 (歩行者)	直近の迂回路	距離 (m)		迂回路 (自動車)		種類	距離 (m)		
					-	-				両方共なし	-		
	道路 線形	左道路	直線		直近のBF化 迂回路	距離 (m)	BF化状況		通学路指定状況		有り		
		右道路	直線		-	-	-						
	緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切		-	ピーク時遮断時間 (分)				通学路要対策踏切		○		
			-										
自動車ボトルネック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-				
			-										
歩行者ボトルネック踏切		-	踏切歩行者等交通遮断量 (人・時)				踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和						
			-				-						
歩道狭隘踏切		-	前後道路の 車道幅員 (m)		前後歩道との幅員差 (m) 起点寄 (左) 終点寄 (左) 起点寄 (右) 終点寄 (右)		自動車交通量 (台/日)		歩行者交通量 (人/日)				
			左道路	-	-	-	-		-				
			右道路	-	-	-	-		-				
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別		件数	死者数	事故発生年：事故履歴			地域・利用者からの要望等					
	踏切事故		0	0	-			通学路でもある当該踏切は、自動車交通量が多く歩道幅員が狭いため、一刻も早く危険な状況を是正して欲しいと地元からの要望がある。					
	道路交通事故		0	0	-								
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切			踏切支障 報知装置 (手動)	高規格保安設備				法指定 の状況	計画種別	構造改良		
	設置の 必要性	有無	設置 年度		障害物 検知装置	オーバ-ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	S46		
	-	-	-		○	-	-	-		-	対策状況 (完了年)	-	
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を除却する対策					H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 ^{※)}							
	-			除却 年度	-	構造改良（調整中）				完了 年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	H23年度に整備した市道（歩道）から踏切までの歩道整備及び踏切拡幅を実施する予定												
備考 (協議状況等)	H19年度：市と鉄道事業者により踏切拡幅について（駅東側からのアクセスの確保及びバリアフリー化も含め）協議開始 H22年度：市より道路管理者に対し歩道拡幅の申入れを行ったが、事業の実施予定なしとの回答を受け、市が単独事業で主要地方道名古屋中環状線に並行して市道2213号線（歩道）を新設する方針を決定 駅東側用地を確保 H23年度：踏切前後の市道（歩道）を新設及び駅広整備により歩道の連続性を確保 H25年度：市と鉄道事業者との間で踏切拡幅及び東口新設について基本合意 H26年度：地元との意見交換会（現地視察含め5回）を実施 概略設計を実施（市から鉄道事業者へ委託）												

※）平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。