

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 歩道+車道2車までの 拡幅の場合		- -			
	横断本数(本)		1	右道路	1.4	8.1	2.5	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)		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)				
					起点寄(左)		終点寄(左)								
					起点寄(右)		終点寄(右)								
					左道路		6.3						0.7		2.2
				右道路		8.1		1.4		2.5		11,895		436	
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		-			
										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。