





## 踏切安全通行カルテ

よみがな	みやにしちょう				道路名	(市)味酒65号線					
踏切道名	宮西町				(道路管理者名)	松山市					
					鉄道路線名	高浜線					
所在地	愛媛県松山市宮西町一丁目6				(鉄道事業者名)	伊予鉄道(株)					
地図 (広域及び狭域)	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>詳細</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>広域</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">地理院地図(電子国土Web)</p>				写真 (現況及び対策後)	(現況)  (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)		19.5	左道路	2.8	7.0	2.8	(車両進入防護柵等)		設置なし	
	横断本数(本)		3	踏切道	2.5	7.0	2.5	歩車道分離方法		白線	
	交差角(度)		81	右道路	2.5	7.0	4.8	迂回路(自動車)	歩道のみ拡幅の場合	—	
	道路線形		左道路: 直線 右道路: 直線	迂回路(歩行者)	直近の迂回路	距離(m)			種類	距離(m)	
					直近のBF化迂回路	距離(m)	BF化状況	両方共なし		—	
							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				
				30,262		78,381					
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)	8,911		1,832				
	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	-			地域・利用者からの要望等については特に無し				
	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	構造の改良
	設置の必要性	有無	設置年度	障害物検知装置	オーバールンク型警報装置	大型遮断装置	二段型遮断装置	指定年		S58	
	無	-	-	○	光式	-	-	-		対策状況(完了年)	S59
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 <sup>(※)</sup>						
			除却年度	-				完了年度	-		
今後の対策方針 対策推進上の課題	・踏切の前後と同様に2車線で両歩道付きで改良済であること。また(県)松山港線との交差点が近接しており立体化も困難であることから、現時点で対策は不要と判断										
備考 (協議状況等)	・宮西踏切は、前後道路と踏切に幅員2.5m以上の歩道が連続して設置されており、踏切内と接続道路との歩道幅の差が1m以上あるのは、道路形状の余裕によるもので、歩道の狭隘な状態には該当しない。 ・踏切歩行者等交通遮断量は3万以上となっているが、交通の実態は午前9時頃から横ばいで夕方へのみピークという形であり、近接している大型商業施設への買い物客が目的と予想される。 ・東西方向には代替の道路が複数あり、交通量・遮断量とも余裕があることから、当面の対策は不要であると判断できる。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。