

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 | | |
| | | | | | | | (車両進入防護柵等) | | 設置なし | | |
| | 踏切長(m) | 19.5 | 左道路 | 2.8 | 7.0 | 2.8 | 歩車道分離方法 | | 白線 | | |
| | | | | | | | 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) | 3 | 右道路 | 2.5 | 7.0 | 4.8 | | | | | |
| 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 | | |
| | | | | | | | | | 両方共なし | | |
| | | | 直近のBF化 迂回路 | | 距離(m) | | BF化状況 | | 距離(m) | | |
| 道路 線形 | 左道路 | 直線 | | | | | 通学路指定状況 | | なし | | |
| | | 右道路 | | | | | | | | | |
| 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 | | - | | |
| | 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 | | | | |
| | | | | | 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-ハング 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 ^(※) | | | | | | |
| | | | 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。