

踏切安全通行カルテ

よみがな	しちく						道路名		市道 東4ー66号線		
踏切道名	紫竹						(道路管理者名)		新潟市		
							鉄道路線名		信越線		
所在地	新潟市東区紫竹6丁目						(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道		
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)		37.6	左道路	0.0	6.5	0.0	歩車道分離方法		コンクリートブロック	
	横断本数 (本)		6	踏切道	0.0	5.8	1.5	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
				右道路	0.0	6.0	2.0		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)	
					-	-			-	-	
	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	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	-	
					43						
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	-			
			61,189								
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)			
左道路	右道路	-	-	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	-				地域の一部分から立体交差化の要望あり			
	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	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	S54
		-			三次元レーザ レーダ式	-	-	-		対策状況 (完了年)	S60
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	-	・踏切支障報知装置の設置			完了 年度	・H21年	
今後の対策方針 対策推進上の課題	単立に向けた地元合意形成										
備考 (協議状況等)	H25 近隣企業の代表者と定期的に勉強会を開催 H26 近隣企業の代表者と定期的に勉強会を開催 H27 近隣企業の代表者と定期的に勉強会を開催										

※) 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	たかやま						市道東幹線13号線					
踏切道名	高山						(道路管理者名)		長岡市			
							鉄道路線名		上越線			
所在地	新潟県長岡市十日町宇島崎						(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道			
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)		12.2	左道路	2.5	5.5	0.0	歩車道分離方法		白線・黄線		
				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	3.0	7.8	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)	
					-	-			終点寄有り		125	
	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)	起点寄(右)	終点寄(右)						
			左道路	5.5	2.5	0.0					773	75
			右道路	7.8	3.0	0.0						
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	-				地域住民より歩道設置の要望がある。			
	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	-	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	小学校の通学路に指定されているが、踏切内のみ歩道が未設置であり、通学児童等歩行者の安全が確保されていないことから、踏切を拡幅改良し、歩道を設置することで、安心・安全な歩行空間の確保を図る。 現在進捗している殿町踏切拡幅事業の完了後、道路管理者と鉄道管理者にて協議を実施する。 ※『長岡市通学路交通安全プログラム』要対策箇所											
備考 (協議状況等)	H23に踏切改良(歩道設置)に関して拡幅指針に沿って道路管理者と鉄道管理者にて計画協議を行った。											

※)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	ながおかかいどう					道路名		市道越路435号線			
踏切道名	長岡街道					(道路管理者名)		長岡市			
						鉄道路線名		信越本線			
所在地	新潟県長岡市来迎寺					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道			
地図 (広域及び狭域)	詳細 広域 至 柏崎 至 長岡 「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		交通規制なし	
								(車両進入防護柵等)			
	踏切長 (m)		12.4	左道路	0.0	5.0	3.0	歩車道分離方法		白線・黄線	
				踏切道	0.0	6.3	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	5.0	3.0		歩道+車道2車までの拡幅の場合		
	交差角 (度)		68	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				
	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		-		-	-	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		-	
				-							
	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	5.0	0.0	3.0	1,989		620		
			右道路	5.0	0.0	3.0					
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	-			地元住民及びPTAから歩道設置要望有り。 長岡市通学路合同安全点検においても、危険箇所として抽出されている。			
	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	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	S54
		-			○	-	-	-		-	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	・交通実態の確認や地元要望内容等を精査し、対策の検討を行う。										
備考 (協議状況等)	・H27：対策内容等、JR東日本との協議は未実施。										

※) 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	にしな					道路名		市道支所土場線					
踏切道名	西中					(道路管理者名)		三条市					
						鉄道路線名		信越本線					
所在地	新潟県三条市五明字アラヤ					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道					
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)		設置していない			
	踏切長 (m)		10.8	左道路	0.0	5.5	2.3	歩車道分離方法		なし			
				踏切道	0.0	4.0	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	4.9	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)	
					-		-				起点寄有り	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		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		-				
			-										
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	5.5	0.0	2.3	2,361		213			
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:直前横断(自動車)			地元住民より車道拡幅及び歩道設置の要望がある。 (理由：通学路に指定されているが、踏切内のみ歩道が無い。児童の通学等に危険があるため。)					
	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	-	-		○	超音波式	-	-		-	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(事業中)				完了 年度	H31			
今後の対策方針 対策推進上の課題	踏切が狭隘で歩車分離もなされていないため、通学路として危険な状態となっている。前後道路は歩道+2車線が確保されており、道路管理者による歩道設置及び車道拡幅のH31の完成を目指す。												
備考 (協議状況等)	H23に鉄道事業者と計画協議を完了し、H26には踏切拡幅部の橋梁改修に係る詳細設計を鉄道事業者と協定を締結したうえで実施した。引き続き、踏切工事の実施時期について協議中。												

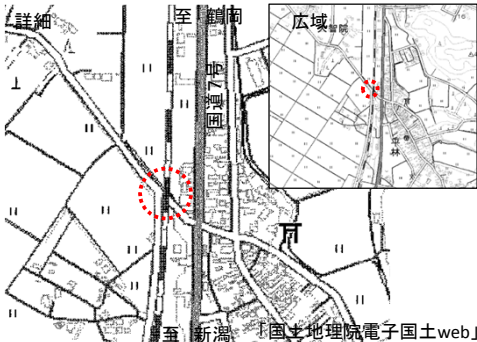
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いなりちよう					道路名		市道稲荷町線					
踏切道名	稲荷町					(道路管理者名)		十日町市					
						鉄道路線名		飯山線					
所在地	新潟県十日町市稲荷町3丁目					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道					
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		大型車両の通行禁止 (C規制)			
								(車両進入防護柵等)		設置していない			
	踏切長 (m)		8.2	左道路	0.0	4.8	0.0	歩車道分離方法		その他			
				踏切道	0.0	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)		1	右道路	0.0	4.9	0.0		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)			
						起点寄 (左) 終点寄 (左)							
				左道路 4.8		0.0 0.0							
				右道路 4.9		0.0 0.0		2,355		572			
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 (西部地区振興会) から踏切の拡幅要望あり				
	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	-		
	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	-	-			完了 年度	-			
今後の対策方針 対策推進上の課題	・踏切拡幅に向けて計画検討中。												
備考 (協議状況等)	【H26.1.24】 (市) 稲荷町踏切東側の道路幅員5.5mに合わせて、踏切道 (現況幅員4.4m) の拡幅を行い、踏切道内で車がすれ違えるようにしたい。 (JR) 現況では踏切東側の幅員が狭く、踏切を拡幅した場合に踏切内に車が滞留する恐れがある。東側の道路整備と同時に踏切の拡幅を行うことで進めたい。 【H27.10】 通学路点検を行い、要対策箇所位置づけられた。												

※) 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	いわはな					道路名		市道平林福田線			
踏切道名	岩鼻					(道路管理者名)		村上市			
						鉄道路線名		羽越本線			
所在地	新潟県村上市平林525-1					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道			
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		大型車の通行禁止	
	踏切長 (m)		13.0	左道路	0.0	5.0	0.0	(車両進入防護柵等)			
	横断本数 (本)		2	右道路	0.0	4.0	0.0	歩車道分離方法	その他		
	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)	歩道のみ拡幅の場合	
			-		-		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	歩道+車道2車までの 拡幅の場合	○
		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)					
					起点寄 (右)	終点寄 (右)					
	左道路	5.0	0.0	0.0	513	207					
	右道路	4.0	0.0	0.0							
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	-			青少年育成市民会議及び平林小学校PTAから通学路の危険箇所の改善要望として、毎年踏切拡幅と歩道新設の要望が有る。			
	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	踏切遮断機・踏切警報機
	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	S40
		-			○	-	-	-		-	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	取付道路（市道平林福田線）の道路改良予定は無し。市道の改良計画が確定した時点でJRと再度協議したい。										
備考 (協議状況等)	H12.8.8付けで『道路改修計画と踏切改修計画について』JR東日本と文書協議済み。 H12.10.2付け回答文にて『工事計画が確定した時点で協議する。』及び『社会情勢、交通事情の変化等により、道路整備事情に変更がある場合は、事前の協議をする。』との回答有り。 H14.11.18 岩鼻踏切拡幅JR下協議 H15.1 岩鼻踏切拡幅測量・調奪業務委託 H24.11.2通学路緊急合同点検実施。小中学校の通学路であり、踏切内の歩道が無いため踏切内歩道幅員の確保を協議。 新潟県鉄道整備促進協議会利便性向上に対する要望の中で毎年JR東日本へ踏切改修要望をしている。（平成23年度から）										

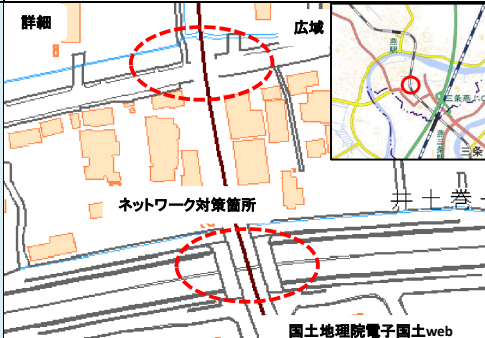
※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	だいにむらかみかいどう					道路名		市道今宿7号線				
踏切道名	第二村上街道					(道路管理者名)		村上市				
						鉄道路線名		羽越本線				
所在地	新潟県村上市九日市字砂子田81-16					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道				
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)		14.7	左道路	0.5	4.0	0.5	歩車道分離方法		その他		
				踏切道	0.0	5.3	0.0	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		○	
				右道路	0.5	4.0	0.5		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	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・バイク踏切		-	踏切自動車交通遮断量(台・時)				事故多発踏切	-				
			-									
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)		
				起点寄(左)	終点寄(左)	起点寄(右)	終点寄(右)					
	左道路	4.0	0.5	0.5								
	右道路	4.0	0.5	0.5								
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	-			青少年育成市民会議及び西神納小学校PTAから通学路の危険箇所の改善要望として、毎年歩道新設の要望有り。				
	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	踏切遮断機・踏切警報機		
	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	S40	
		-			○	大形ループ	-		-	-	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	取付道路(市道今宿7号線)の改良予定は無し、市道の改良計画が確定した時点で再度協議したい。											
備考 (協議状況等)	H12.8.8付け『道路改修計画と踏切改修計画について』JR東日本と文書協議済み。 H12.10.2付け回答文にて『道路の工事計画が確定した時点で協議する。』及び『社会情勢、交通事情の変化等により、道路整備事業に変更がある場合は、事前協議をする。』との回答有り。 H24.10.31通学路緊急合同点検実施済み。JR東日本も立会い。「市道改良計画内の踏切改良であれば協力する。」との回答。											

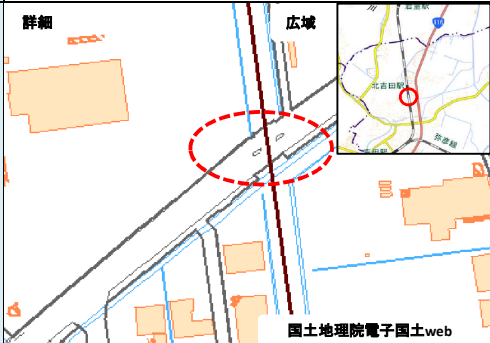
※)平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	いどまき				道路名		市道井土巻16号線				
踏切道名	井土巻				(道路管理者名)		燕市				
					鉄道路線名		弥彦線				
所在地	新潟県燕市井土巻				(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)		(対策前)				
											
								(現況) ネットワーク対策実施(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	
	踏切長 (m)		6.1	左道路	2.2	7.0	0.0	(車両進入防護柵等)			
	横断本数 (本)		1	踏切道	0.0	7.0	0.0	歩車道分離方法		その他	
	交差角 (度)		90	右道路	1.3	7.1	1.4	拡幅指針 の該当	歩道のみ拡幅の場合		-
	道路 線形		左道路	直線	迂回路 (歩行者)	距離 (m)			歩道+車道2車までの 拡幅の場合		-
			右道路	直線		直近の迂回路	BF化 迂回路		種類		距離 (m)
					-	-		迂回路 (自動車)		起点寄有り	370
					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		-		
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	7.0	2.2	0.0	2,952		72		
			右道路	7.1	1.3	1.4					
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	-				地域住民より歩道整備の要望がある。 (理由：通学路に指定されているが、歩道が狭小)		
	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	-	-		○	三次元レーザ レーダ式	-	-		-	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	H21	
今後の対策方針 対策推進上の課題	【歩道狭隘踏切】 踏切内に自転車や歩行者が安全に通行する場所がなく自動車との接触事故が予想され、非常に危険な状態である。 速攻対策として、踏切道の交通量軽減を図るネットワーク対策をH21年度までに燕市が工事を実施し供用開始。										
備考 (協議状況等)	H11年度より燕市とJR東日本㈱が協議を開始。 H12年度に計画協議書及び実施協議書をJR東日本㈱に提出し了承の回答を得る。 H12年度から詳細設計を行いH21年度までに工事が完了し供用開始。										

※) 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	このす					道路名		市道藤見線			
踏切道名	鴻ノ巣					(道路管理者名)		燕市			
						鉄道路線名		越後線			
所在地	新潟県燕市吉田字砂入4854-5					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道			
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(現況) カラー舗装実施(H22) 			
	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)		8.5	左道路	2.0	7.6	0.0	歩車道分離方法		カラー舗装	
				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)		1	右道路	2.7	7.6	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
		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		7.6	2.0	0.0	9,874		533	
			右道路		7.6	2.7	0.0				
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	-			・平成22年度まで地域住民より歩道整備の要望あり。 ・カラー舗装、路面標示の対策実施後 (H23年度以降) は、要望なし。			
	道路交通事故		1	0	H25:車両相互 (自動車×自動車)						
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	H22	
今後の対策方針 対策推進上の課題	【歩道狭隘踏切】 踏切内に自転車や歩行者が安全に通行する場所がなく自動車との接触事故が予想され、非常に危険な状態である。 速攻対策として、カラー舗装、路面標示をH22年度に燕市が実施。										
備考 (協議状況等)	H18年度より歩道狭隘踏切として、燕市とJR東日本が協議を開始した。 歩道拡幅にあたっては、踏切内に水路がある複雑な構造となっており、施工方法及び財政的に困難な面もあるため協議中断。 H22年度にカラー舗装、路面標示を実施した。										

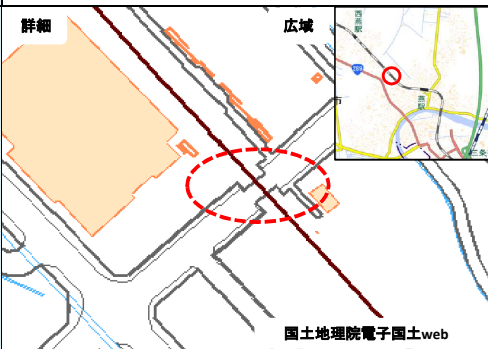
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	しょうがつこう				道路名		市道新堀新町線					
踏切道名	小学校				(道路管理者名)		燕市					
					鉄道路線名		越後線					
所在地	新潟県燕市上諏訪				(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道					
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)		8.5	左道路	0.0	6.7	2.5	歩車道分離方法		その他		
	横断本数 (本)		1	右道路	0.0	7.4	2.6	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	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	6.7	0.0	2.5	144		44			
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	-				地域住民より歩道整備の要望がある。 (理由：通学路に指定されているが、歩道が無い)			
	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	踏切内に自転車や歩行者が安全に通行する場所がなく自動車との接触事故が予想され、非常に危険な状態である。											
備考 (協議状況等)	H27：J R 東日本㈱との協議は未実施(今後、対策に向けた検討を行う)											

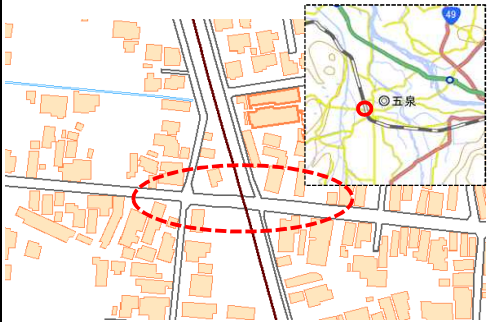
※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。

踏切安全通行カルテ

よみがな	のうぎようせんたー					道路名		市道廿六木中央通線				
踏切道名	農業センター					(道路管理者名)		燕市				
						鉄道路線名		弥彦線				
所在地	新潟県燕市白山町三丁目					(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道				
地図 (広域及び狭域)						写真 (現況及び対策後)		(現況) カラー舗装実施(H22)				
												
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)		6.4	左道路	2.0	8.0	2.0	歩車道分離方法		カラー舗装		
				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)		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)		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 [※] トラフィック踏切		-	踏切自動車交通遮断量 (台・時)				事故多発踏切		-			
			-									
歩行者 [※] トラフィック踏切		-	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	8.0	2.0	2.0						
			右道路	8.0	2.0	2.0						
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	-			地域住民より歩道整備の要望がある。 (理由：通学路に指定されているが、歩道が狭小)				
	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	-	カラー舗装、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	【歩道狭隘踏切】 踏切内の歩道が狭小で自転車や歩行者が安全に通行する場所がなく自動車との接触事故が予想され、非常に危険な状態である。 踏切内に歩道拡幅を燕市で検討し、H27年度よりＪＲ東日本㈱と歩道拡幅の協議を開始し、H29年度に工事を実施し、共用を目標とする。											
備考 (協議状況等)	H22年度にカラー舗装、路面標示を実施した。 H27年度より歩道狭隘踏切として、燕市とＪＲ東日本㈱が協議を開始し、H29年度に工事を実施予定。											

※) 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	かなづかいどう						道路名		(主) 白根安田線					
踏切道名	金津街道						(道路管理者名)		新潟県					
							鉄道路線名		磐越西線					
所在地	新潟県五泉市泉町1丁目						(鉄道事業者名)		東日本旅客鉄道					
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)		設置していない				
	踏切長 (m)		7.5	左道路	0.0	6.8	0.0	歩車道分離方法		その他				
				踏切道	0.0	6.4	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	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		○		
		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		-					
			-											
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)								
			左道路	6.8	0.0	0.0	6,137							
			右道路	8.0	0.0	0.0								
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	-				五泉小学校の通学路指定あり。踏切内の歩行空間や前後の道路幅員が狭く児童と車が輻輳し危険なので、地元PTA等から踏切拡幅ならびに歩道設置要望あり。					
	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－ハング [※] 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-			
										無	-	-	○	三次元レーザ レーダ式
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	-	踏切内路面表示				完了 年度	H28			
今後の対策方針 対策推進上の課題	・都市計画道路であり、計画された道路幅員 (W=12mの跨線橋) とするには沿道の家屋移転が伴うため、事業化は見合わせてきた。 ・現況幅員では、道路としての役割や機能を充足しているとはいえない。 ・H24通学路緊急合同点検に係る速効対策としての『踏切拡幅』ならびに『歩道設置』を検討 (応急対策でH28年度に踏切内路面標示を実施)。 ・都市計画道路の見直しを念頭に、早期に具現化したい。													
備考 (協議状況等)	・平成27年度に鉄道管理者と道路事業者にて、『踏切拡幅』と『歩道設置』の事業化へ向けた事前打ち合わせを実施。													

※) 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	かが					道路名	市道北本町春日山町線				
踏切道名	加賀					(道路管理者名)	上越市				
						鉄道路線名	妙高はねうまライン				
所在地	新潟県上越市藤新田					(鉄道事業者名)	えちごトキめき鉄道株式会社				
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)		6.5	左道路	0.0	5.6	2.0	歩車道分離方法		カラー舗装	
				踏切道	0.0	6.5	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	0.0	5.8	3.2		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	曲線		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)						
				起点寄 (右)	終点寄 (右)						
				左道路	5.6	0.0	2.0	2,601		119	
				右道路	5.8	0.0	3.2				
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	-			H18～H22年度まで、地元小学校から歩道設置要望あり。 カラー舗装、路面標示の対策実施後（H23年度以降）は、要望なし。			
	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－ハング 型警報装置	大型遮断 装置	二段型 遮断装置		指定年	-
			-			○	ループ コイル式	-		-	-
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		カラー舗装、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	小学校通学路であるが、歩道がないことから平成22年度にカラー舗装、路面標示を実施した。										
備考 (協議状況等)	H21.7：鉄道事業者と当該路線におけるカラー舗装、路面標示の設置についての計画協議。 H22.3：鉄道事業者と当該路線におけるカラー舗装、路面標示の設置についての実施協議。 H23.3：カラー舗装、路面標示の対策工事を実施。										

※) 平成28年度以降は、踏切周辺対策も記載。