

RA2019-1

鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

- I 北海道旅客鉄道株式会社 函館線 銭函駅構内
列車脱線事故
- II 南海電気鉄道株式会社 南海本線 樽井駅～尾崎駅間
列車脱線事故
- III 東日本旅客鉄道株式会社 内房線 館山駅～九重駅間
踏切障害事故
- IV 東日本旅客鉄道株式会社 両毛線 足利駅～山前駅間
踏切障害事故

平成31年1月31日

本報告書の調査は、本件鉄道事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、鉄道事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 中橋 和博

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

IV 東日本旅客鉄道株式会社 両毛線
足利駅～山前駅間
踏切障害事故

鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：東日本旅客鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成30年7月30日 11時03分ごろ

発生場所：栃木県足利市

両毛線 足利駅～山前駅間（単線）

第三太田踏切道（第4種踏切道：遮断機及び警報機なし）

小山駅起点39k809m付近

平成31年1月8日

運輸安全委員会（鉄道部会）議決

委員長 中橋和博

委員 奥村文直（部会長）

委員 石田弘明

委員 石川敏行

委員 岡村美好

委員 土井美和子

1 調査の経過

1.1 事故の概要	<p>東日本旅客鉄道株式会社の小山駅発高崎駅行きの上り普通第444M列車の運転士は、平成30年7月30日（月）、足利駅～山前駅間を速度約83km/hで走行中、第三太田踏切道（第4種踏切道）に自転車を押しながら進入してくる通行者を認めたため、気笛を吹鳴するとともに直ちに非常ブレーキを使用した。列車は同通行者と衝突した。</p> <p>この事故により、同通行者が死亡した。</p>
1.2 調査の概要	<p>本事故は、鉄道事故等報告規則（昭和62年運輸省令第8号）第3条第1項第4号に規定する踏切障害事故に該当し、かつ、運輸安全委員会設置法施行規則（平成13年国土交通省令第124号）第1条第2号ハに規定する‘踏切遮断機が設置されていない踏切道において発生したものであって、死亡者を生じたもの’に該当するものであることから、調査対象となった。</p> <p>運輸安全委員会は、平成30年7月30日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の鉄道事故調査官を指名した。</p> <p>関東運輸局は、本事故調査の支援のため、職員を事故現場等に派遣した。</p> <p>原因関係者から意見聴取を行った。</p>

2 事実情報

2.1 運行の経過	<p>(1) 列車の概要</p> <p>両毛線 小山駅発 上越線 高崎駅行き 上り普通第444M列車 6両編成</p> <p>(2) 運行の経過</p> <p>東日本旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り普通第444M列車（以下「本件列車」という。）は、運転士見習（以下「本件運転士見習」という。）が運転し、指導運転士（以下「本件指導運転士」という。）が隣に立って本件運転士見習を指導していた。事故に至るまでの経過は、本件運転士見習、本件指</p>
-----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

導運転士及び車掌（以下「本件車掌」という。）の口述によれば、概略次のとおりであった。

① 本件運転士見習

本件列車は、足利駅（小山駅起点38k150m、以下「小山駅起点」は省略する。）を定刻（11時02分）に出発後、速度約85km/hでノッチオフにして惰行運転中に、第三太田踏切道（第4種踏切道*1、39k809m、以下「本件踏切」という。）の気笛吹鳴標識（39k400m）が見えてきたため気笛を4秒程度吹鳴した。

その後、上り第2閉そく信号機*2（39k650m）付近で、本件踏切の左側（以下、車両は前から数え、前後左右は列車の進行方向を基準とする。）の線路に近い位置に立つ通行者（以下「本件通行者」という。）を認めたため、気笛を吹鳴したところ、直後に本件指導運転士から非常ブレーキを扱うよう指示があった。

直ちに非常ブレーキを使用したか、本件通行者は、自転車（以下「本件自転車」という。）を押しながら、列車と反対の方向に顔を向けたままの状態でも本件踏切に進入し、本件列車は本件通行者と衝突した。非常ブレーキを使用したのは、踏切の約100m手前であったと思う。

本件列車が停止した後、列車無線を使用して、輸送指令に対し、本件踏切で本件自転車を押した本件通行者と衝突する事故が発生したことを報告した。本件車掌にも車内電話を使用して同じ内容を連絡した。

その後、輸送指令の指示に従い、本件指導運転士とともに線路に降りて状況を確認したところ、本件自転車が本件列車の1両目の前車右側に巻き込まれており、本件通行者は本件列車の6両目付近の右側に倒れていた。

② 本件指導運転士

本件列車が速度約85km/hで走行中に、自転車を押した本件通行者が本件踏切に進入しそうになっていたため、本件運転士見習が気笛を吹鳴したところで非常ブレーキを扱うよう指示した。

しかし、本件通行者は、列車と反対の方向を向いたままの状態でも本件踏切に進入し、そのまま衝突した。

本件列車が停止した後、本件踏切における事故発生を本件運転士見習が本件車掌及び輸送指令に報告した後、輸送指令の指示により本件運転士見習とともに現場に向かい、状況を確認した。

③ 本件車掌

本件列車が足利駅を定刻に出発した後、案内放送を終了して乗務員室内の椅子に座っていると非常ブレーキが掛かったため、何か異常事態が発生したと思った。

その後、本件運転士見習から車内電話で、本件踏切において本件自転車を押した本件通行者と衝突したとの連絡があったため、乗客に緊急停止し

*1 「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成13年国土交通省令第151号）第40条（踏切道）の規定により、踏切道は、踏切保安設備（踏切遮断機及び踏切警報機）を設けたものでなければならないとされている。ただし、本件踏切のような「踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道」については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」（平成14年国土交通省令第19号）第3条（経過措置）の規定により、この省令の施行後最初に行う改築又は改造の工事が完成するまでの間は、「なお従前の例によることができる」とされている。

*2 「閉そく信号機」とは、閉そく区間（列車の衝突を防ぐために1列車のみが占有を許される区間）の入口に設置される信号機をいう。

たことのお詫びと状況確認を行っている旨の案内放送を行った。その後、業務用携帯電話を使用して、警察に事故の発生を通報し、付近の状況を確認しながら伝えた。

(3) 運転状況の記録

本件列車には、自動列車停止装置（ＡＴＳ）が装備されており、その記録装置には非常ブレーキ指令が出力された時とその前後の時刻、速度、力行指令、ブレーキ指令、停車検知及びＡＴＳ地上子からの距離等の情報が記録されている。その記録によれば、本事故発生前後の主な運転状況は表１のとおりであった。

表１ 本事故発生前後の運転状況（主要な記録のみ抜粋）

時刻	速度 (km/h)	キロ程 (km)	常用 ブレー キ	非常 ブレー キ	停車 検知	備考
11時03分36.5秒	85	39.433	・	・	・	惰行運転中
～			・	・	・	
11時03分45.8秒	83	39.650	・	・	・	上り第2閉そく信号機 付近（惰行運転中）
～			・	・	・	
11時03分49.8秒	82	39.739	1	・	・	常用ブレーキ指令検知
11時03分49.9秒	81	39.744	1	・	・	
11時03分50.0秒	81	39.745	1	1	・	非常ブレーキ指令検知
11時03分53.0秒	72	39.808	1	1	・	本件踏切(39k809m) 付近通過
11時03分53.5秒	69	39.818	1	1	・	
～			1	1	・	
11時04分06.0秒	0	39.949	1	1	1	停止

※1 記録装置は、非常ブレーキ指令の出力を検知すると、検知前の情報は0.1秒ごと、検知後の情報は0.5秒ごとのデータを記録に残す仕様となっている。

※2 時刻は、実際の時刻に基づき補正している。

※3 キロ程は小山駅からの走行距離を示す。

※4 キロ程は、自動列車停止装置のデータ及び本件列車の最終停止位置から算出した結果であり、「m」以下は四捨五入している。

※5 キロ程及び速度は誤差が内在している可能性がある。

※6 表中の「1」は各項目の制御が行われていることを示す。

2.2 人の死亡、負傷の状況

死亡：1名（通行者 男性 74歳） 負傷：なし
（本件列車：乗客91名、運転士2名、車掌1名が乗車）

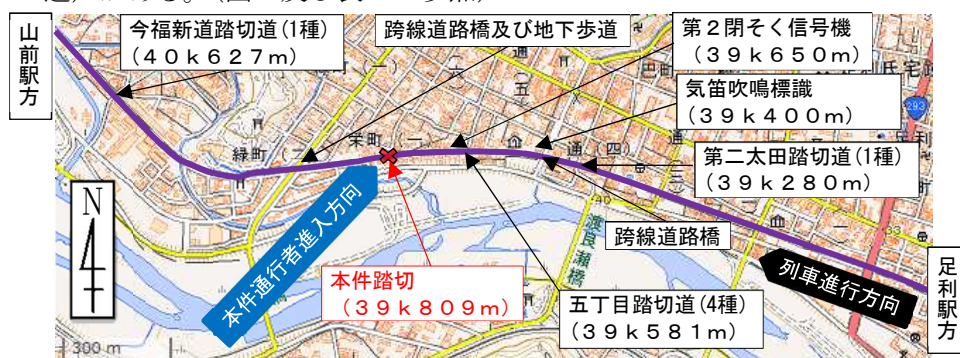
2.3 鉄道施設等の概要

(1) 本件踏切の概要

同社から提出された平成26年度の踏切道実態調査表等によると、本件踏切の概要は次のとおりであった。

- ① 踏切長 6.0 m
- ② 踏切幅員 1.2 m
- ③ 踏切交角 55°
- ④ 道路勾配
列車から見て左 -3/100 (踏切に対して下り勾配)
列車から見て右 2/100 (踏切に対して上り勾配)
- ⑤ 踏切見通距離*3
列車(足利駅方)から踏切 200 m
通行者(本件通行者進入側)から踏切 8 m
- ⑥ 列車見通距離*4
通行者(本件通行者進入側)から列車(足利駅方) 200 m
通行者(本件通行者進入側)から列車(山前駅方) 200 m
- ⑦ 踏切道の舗装 木(敷板)
- ⑧ 道路交通量 軽車両 0台/日
歩行者 28人/日
- ⑨ 交通規制 車両通行止め(自転車を除く)
- ⑩ 鉄道交通量 58本/日
- ⑪ 事故履歴(昭和62年4月以降) なし

なお、本件踏切の足利駅方約228mの位置に五丁目踏切道(第4種踏切道)が、同約420mの位置に跨線道路橋が、同約529mの位置に第二太田踏切道(第1種踏切道)がある。また、山前駅方約250mの位置に跨線道路橋及び地下歩道があり、同約818mの位置に今福新道踏切道(第1種踏切道)がある。(図1及び表2 参照)



※この図は、国土地理院の地理院地図(電子国土Web)を使用して作成

図1 本事故発生場所周辺図

*3 「踏切見通距離」とは、(列車から)列車の運転席から当該軌道の踏切道を見通し得る最大距離及び(通行者から)道路通行者が道路中心線上1.2mの高さにおいて踏切道を判別し得る最大距離をいう。

*4 「列車見通距離」とは、踏切道と線路の交点から踏切道外方の道路中心線上5m地点における1.2mの高さにおいて見通すことができる列車の位置を、踏切道の中心線から列車までの距離で表したものをいう。

表2 本件踏切付近の踏切道の概要

踏切道名称	今福新道踏切道	五丁目踏切道	第二太田踏切道
キロ程	40k627m	39k581m	39k280m
種別	第1種	第4種	第1種
踏切幅員	5.5m	1.0m	2.8m
踏切長	6.3m	6.0m	6.0m
踏切道の舗装	接続軌道*5	木(敷板)	木(敷板)
道路種別	市道	市道	市道
道路交通量 自動車(台/日)	1,513	—	—
二輪(台/日)	319	—	85
軽車両(台/日)	0	0	0
歩行者(人/日)	99	14	91
交通規制	なし	車両通行止め (自転車を 除く)	二輪の自動車 以外の自動車 通行止め

※平成26年度の踏切道実態調査表による。

(2) 本件踏切の状況

本件踏切には、本件通行者進入側(本件踏切左側)から見て左側(山前駅方)に踏切警標及び車両通行止め(自転車を除く)を示す交通規制標識が設置されていた。

また、同社が踏切通行者に対して踏切手前での一時停止を促すために設置した、「ふみきり注意 とまれ」と表記された踏切注意看板(以下「ストップサイン」という。)が交通規制標識の近傍に設置され、自動車の通行ができないことを示す注意看板が本件通行者進入側(本件踏切左側)から見て右側(足利駅方)に設置されていた。

さらに、本件踏切には、本件通行者進入側(本件踏切左側)から見て両側に踏切注意柵が設置されており、本件踏切右側には自動車の通行を抑止する目的で設置された進入防止柵が設置されていた。

本件踏切の舗装は、敷板によるものであった。(図2及び3 参照)。



図2 本件通行者進入側(本件踏切左側)から見た本件踏切の状況

*5 「接続軌道」とは、鉄筋コンクリート製ブロックを連続的に敷設し、プレストレストコンクリート鋼棒で連結した軌道構造をいう。



図3 本件踏切右側から見た本件踏切の状況

本件踏切から足利駅方及び本件通行者進入側（本件踏切左側）の道路右側には、同社の実施している列車見通距離の確保に関する安全対策として、防草シートが施工されていた。（図4 参照）

なお、同社によると防草シートが設置されていない箇所における除草及び除草薬散布については、1年に1回から2回実施し、直近では除草薬散布を平成30年4月に、除草を同年7月に実施したとのことであった。



図4 本件踏切周辺の防草シート設置状況

本事故発生前直近における本件踏切の巡視は、平成30年7月25日に徒歩により行われていた。同社によると、この巡視では踏切警標や踏切注意柵等設備の異常は認められなかったとのことであった。

(3) 本件踏切に接続している道路の概要

本件踏切の本件通行者進入側（本件踏切左側）は、足利市（以下「同市」という。）が管理する認定外道路*6（以下「本件道路」という。）に接続しており、その先は、市道栄町2丁目4号線に接続している。

市道栄町2丁目4号線から本件踏切に至る本件道路の状況は、次のとおりである。

- ① 市道栄町2丁目4号線と本件道路との接続箇所は、平坦でアスファルト

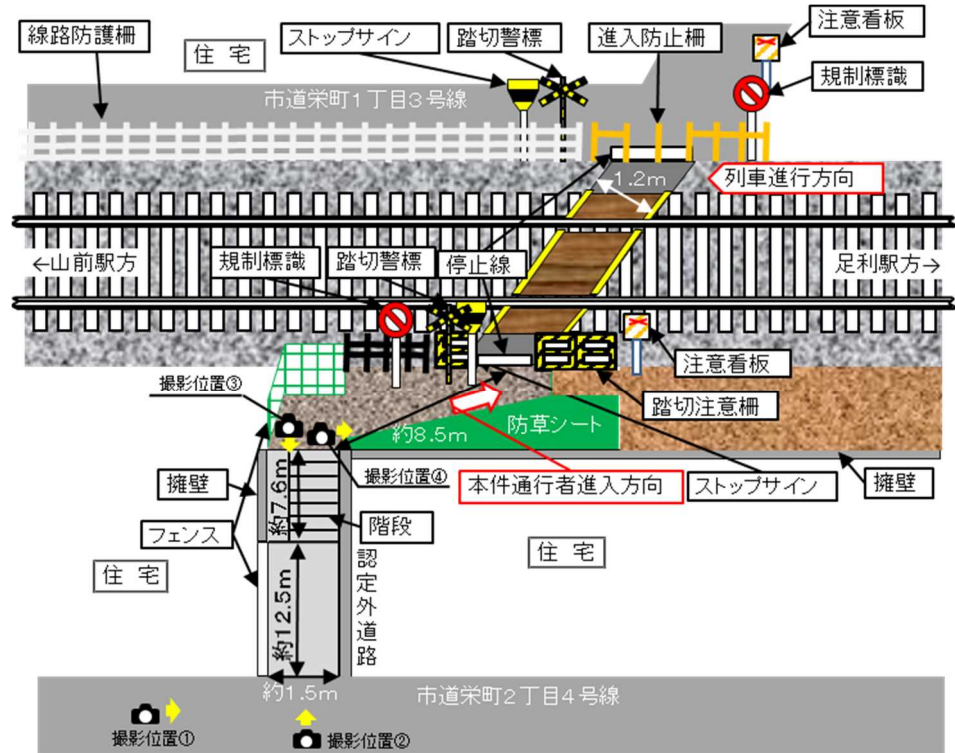
*6 「認定外道路」とは、市区町村等の自治体が所有・管理し、一般の交通の用に供しているが、道路法（昭和27年法律第180号）の適用を受けていない道路をいう。

舗装が施されており（長さ約12.5m、道幅約1.5m）、その先は本件踏切に向かって下り階段（長さ約7.6m、階段に併設された自転車用スロープを合わせた道幅約1.5m）となっている。

② 階段を下り終えた箇所から本件踏切までの距離は約8.5mであり、本件踏切に向かって下り勾配の未舗装道路となっている。（図5及び6参照）

本件踏切手前約8.5mの地点から本件踏切を見ると、視界を遮るものは認められず、本件踏切の存在を確認できた。（図6撮影位置④参照）

なお、本件道路と市道栄町2丁目4号線との接続位置から本件踏切の存在を確認することはできなかった。（図6撮影位置②参照）



※この図は、事故調査時点の状況を基に、主な設備及び標識等の線路、道路に対する大まかな配置を示した略図であり、正確な縮尺、大小・位置関係にはなっていない。

図5 本事故発生場所平面図



図6 本件踏切の接続道路の状況

同市によると、平成29年6月に市内の町南^{まちなみ}一号踏切道（第4種踏切道）において、列車と自転車に乗った通行者が接触し、通行者が負傷する事故が発生したことから、事故防止対策として、本件踏切を含む、市内の第4種踏切道の点検を実施し、車止めや停止線を整備した。本件踏切においては、平成30年1月に、本件踏切右側に停止線を整備したとのことであった。（図3 参照）

(4) 通行者から見た列車見通し状況

本件踏切の踏切注意柵付近から足利駅方を見通した場合、視界を遮るものは認められず、約200m離れた位置まで見通すことができた。（図7 参照）



図7 本件踏切の踏切注意柵付近から見た足利駅方の見通し状況

(5) 本件列車側から見た本件踏切付近の見通し状況

本件列車側からの見通しについては、本件踏切から約159m足利駅方に設置されている上り第2閉そく信号機付近で列車から本件踏切全体を確認することができ、その地点から本件踏切までの間に視界を遮るものは認められなかった。（図8 参照）



図8 本件列車側（上り列車）から見た本件踏切の見通し状況

(6) 本件踏切付近の線形等

本件踏切付近の線路の線形は、39k155mから39k765mまでが半径1,200mの左曲線区間、39k765mから40k135mまでが直線区間となっており、39k036mから39k800mまでが3.4%の上り勾配区間、39k800mから40k357mまでが5.2%の上り勾配区間となっている。本件踏切（39k809m）は上り勾配の直線区間に位置する。

なお、本件踏切を含む足利駅～山前駅間における列車の最高運転速度は、同社の列車運転速度表で95km/hと定められている。

(7) 気笛吹鳴標識の設置位置

本件踏切の通行者に列車の接近を知らせるために設けられた気笛吹鳴標識の設置位置（足利駅方）は、39k400m付近である。（図9 参照）



図9 本件踏切に対する気笛吹鳴標識


(8) 鉄道車両の概要

車種	211系直流電車	(直流1,500V)
記号番号	クハ210-3004	(1両目)
車両重量	27.3t	(空車時)
車両長	20.0m	
車両幅	2.97m	

車両の検査結果には、異常は認められなかった。

(9) 本件自転車の概要

自転車は大人用で26インチであった。

<p>2.4 鉄道施設等の 損傷状況</p>	<p>(1) 鉄道施設の損傷状況 鉄道施設に損傷はなかった。</p> <p>(2) 鉄道車両の主な損傷状況 1両目前面の貫通扉*7及び渡り板が変形したほか、スカート*8に擦過痕が認められた。(図10 参照)</p>  <p>(3) 自転車の主な損傷状況 列車との衝撃により、ハンドルが変形し、フレームが曲がった状態となり、タイヤがパンクしリムが外れていた。</p>
<p>2.5 乗務員等に関する情報</p>	<p>(1) 運転士見習 女性 27歳</p> <p>(2) 指導運転士 男性 37歳 甲種電気車運転免許 平成18年 9月22日</p> <p>(3) 車掌 女性 25歳</p> <p>(4) 通行者 男性 74歳</p>
<p>2.6 気象</p>	<p>晴れ</p>
<p>2.7 その他の情報</p>	<p>(1) 本件列車の停止位置に関する情報 本件列車の停止位置は、39k949m付近(本件踏切から約140m山前駅方)であった。</p> <p>(2) 本件通行者に関する情報 本件通行者の親族によると、事故当日の状況は概略次のとおりであった。 本件通行者は、本事故発生当日の午前9時30分ごろに家を出たようである。普段から自転車以外に出ることが多く、本件踏切付近によく行く店舗があり、本件踏切の存在は知っていたと思う。 本件通行者は左耳の聴力が低く、最近手術をした。ゆっくり大きな声で話をすれば聞き取ることのできる聴力はあった。また、左目の視力は眼鏡を使用した状態で0.7以下であった。右耳や右目は特に問題はなかったと思う。日常生活には支障はなかった。 本事故発生前の数日間に特に心身の不調を訴えていたことはなかった。</p> <p>(3) 本件踏切の廃止、踏切保安設備の整備等に関する協議状況 同社及び同市によると、平成13年に同社が同市に対し、本件踏切を含む、市内の第4種踏切道の廃止について申し入れ、それ以降、同社、同市及び地域住民との間で協議・意見交換を行っている。 その結果、平成13年当時、市内に5箇所あった第4種踏切道のうち、1箇所の踏切道が廃止され、1箇所の踏切道が第1種踏切道となった。 しかし、本件踏切を含む3箇所の踏切道については、合意には至っていないため、引き続き協議を継続するとのことであり、同社は、本事故の発生を受け</p>

*7 「貫通扉」とは、連結した車両間を旅客または乗務員が通行できるよう車両連結部に設置された扉をいう。

*8 「スカート」とは、機関車及び旅客車の床下の機器を保護するため又は形状を整えるため、前頭又は側に沿って、台枠の下部に設けた覆いをいう。

て、平成30年8月に同市に対し、本件踏切を含む、市内の第4種踏切道の廃止に関する申入れを行った。

3 分析

(1) 本件通行者と本件列車が衝突したことに関する分析

2.1(2)①に記述した本件運転士見習の口述、2.1(2)②に記述した本件指導運転士の口述、2.1(3)に記述した運転状況の記録及び2.4(2)に記述した車両の損傷状況から、本件踏切内において、本件通行者は速度約7.2 km/hで走行してきた本件列車の前面にある貫通扉下部及び渡り板に衝突したと推定される。

(2) 本事故の発生時刻に関する分析

2.1(3)に記述した運転状況の記録から、本事故の発生時刻は11時03分ごろであったと推定される。

(3) 本件運転士見習の運転操作に関する分析

2.1(2)①に記述した本件運転士見習の口述及び2.1(2)②に記述した本件指導運転士の口述から、本件運転士見習は、本件踏切手前に設置されている気笛吹鳴標識を確認し、気笛を4秒程度吹鳴していること、及び本件通行者が本件踏切に進入しようになっている状況で本件指導運転士から非常ブレーキを扱うよう指示され、直ちに非常ブレーキを使用していることから、本件運転士見習の運転操作に特に問題はなかったと考えられる。また、2.1(3)に記述したとおり、39k745m付近で非常ブレーキ指令が出力されてから停止するまでの本件列車の停止距離は204mであった。したがって、仮に第2閉そく信号機(39k650m)付近で本件通行者を認めてすぐに非常ブレーキを使用していたとしても、本件列車は、本件踏切(39k809m)までに停止することはできなかったと推定される。

(4) 本件通行者の本件踏切に対する認識に関する分析

2.7(2)に記述したように、本件通行者は本件踏切付近に行く機会があったこと、2.3(3)に記述した図6撮影位置②のとおり、同市道栄町2丁目4号線からは本件踏切を確認することはできず、日常的に本件踏切を利用していない人が本件踏切の存在を把握することは困難であると考えられることから、本件通行者は本件踏切の存在を知っていた可能性があると考えられる。

しかし、本件通行者が死亡していることから、その詳細を明らかにすることはできなかった。

(5) 本件通行者が本件踏切に進入したことに関する分析

2.3(1)及び2.3(4)に記述したように、本件踏切の本件通行者進入側(左側)から足利駅方の見通し距離については、おおむね200m以上確保できていた。しかし、2.1(2)①に記述したように、本件運転士見習は、気笛吹鳴標識を確認して気笛を吹鳴し、さらに、本件通行者が本件踏切の左側の線路に近い位置に立っているのを認め、改めて気笛を吹鳴したが、本件通行者は、自転車を押しながら、列車と反対の方向に顔を向けたままの状態の本件踏切に進入しており、本件列車の接近に気付かずに進入した可能性があると考えられる。

本件通行者が列車と反対の方向に顔を向けたままの状態の本件踏切に進入した理由については、2.7(2)に記述したように、左耳の聴力が低かったことが影響した可能性が考えられるが、本件通行者が死亡していることから、その詳細を明らかにすることはできなかった。

(6) 本件踏切の安全性向上等に関する分析

2.7(3)に記述したように、本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備について、同社、同市及び地域住民は平成13年から協議・意見交換を行っているが、本事故が発生したことを踏まえ、本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備に向けて協議を進め、できるだけ早く方針を定めて、具体的な取組を進めることが望ましい。

なお、同社では、2.3(1)及び2.3(2)に記述したように、本件踏切の敷板舗装の整備、踏切注意柵やストップサインの設置、防草シートの施工による列車見通距離の確保等の安全対策を講じてい

た。

また、同市では、2.3(3)に記述したように、平成29年6月に市内の第4種踏切道で事故が発生したことを受けて、本件踏切を含む、市内の第4種踏切道の点検を行い、本件踏切においては、停止線を明示して安全性向上を図っていた。

踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道は、廃止又は踏切保安設備を整備すべきものであるが、それが実施されるまでの間においては、各種の安全性向上策に継続して取り組んでいくことが望ましい。

4 原因

本事故は、踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道である第三太田踏切道に列車が接近している状況において、自転車を押した通行者が同踏切道に進入したため、列車と衝突したことにより発生したものと推定される。

列車が同踏切道に接近している状況において、同通行者が同踏切道に進入した理由については、列車の接近に気付かずに同踏切道に進入した可能性があると考えられるが、同通行者が死亡しているため詳細を明らかにすることはできなかった。

5 再発防止のために望まれる事項

踏切遮断機及び踏切警報機が設けられていない第4種踏切道は、廃止又は踏切保安設備を整備すべきものである。鉄道事業者、道路管理者及び地域住民等の関係者は、本事故が発生したこと及び踏切周辺の状況を踏まえ、本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備に向けた協議を進め、できるだけ早く方針を定めて、具体的な取組を進めることが望ましい。