

RA2019-5

# 鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

I 西日本旅客鉄道株式会社 福塩線 道上駅～万能倉駅間  
踏切障害事故

II 四国旅客鉄道株式会社 予讃線 伊予富田駅～伊予桜井駅間  
踏切障害事故

令和元年7月25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 武田展雄

## 《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」

II 四国旅客鉄道株式会社 予讃線  
伊予富田駅～伊予桜井駅間  
踏切障害事故

# 鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：四国旅客鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成30年12月12日 17時08分ごろ

発生場所：愛媛県今治市

予讃線 伊予富田駅～伊予桜井駅間（単線）

中土踏切道（第4種踏切道：踏切遮断機及び踏切警報機なし）

高松駅起点138k765m付近

令和元年7月8日

運輸安全委員会（鉄道部会）議決

委員長 武田展雄

委員 奥村文直（部会長）

委員 石田弘明

委員 柿嶋美子

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>四国旅客鉄道株式会社の松山駅発高松駅・岡山駅行きの上り特急電第26M列車の運転士は、平成30年12月12日（水）、伊予富田駅～伊予桜井駅間を速度約120km/hで走行中、中土踏切道（第4種踏切道）に進入してくる原動機付自転車を認め、直ちに非常ブレーキを使用するとともに気笛を吹鳴したが、列車は同原動機付自転車と衝突した。</p> <p>この事故により、同原動機付自転車の運転者が死亡した。</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12月13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>四国運輸局は、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>予讃線 松山駅発 高松駅・岡山駅行き<br/>上り特急電第26M列車 8両編成</p> <p>(2) 運行の経過</p> <p>四国旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り特急電第26M列車（以下「本件列車」という。）の運転士（以下「本件運転士」という。）及び車掌（以下「本件車掌」という。）の口述によれば、本件列車の運行の経過は、概略次のとおりであった。</p> |
|-----------|---|

① 本件運転士

本件列車は、今治駅（高松駅起点144k840m、以下「高松駅起点」は省略する。）を定刻（17時04分）に出発した。前部標識灯は点灯していた。速度約115km/hで惰行運転中に、中土踏切道（第4種踏切道\*1、138k765m、以下「本件踏切」という。）の約80m手前で、左側（以下、車両は前から数え、前後左右は特に断りが無い限り列車の進行方向を基準とする。）から本件踏切に向かってくる原動機付自転車（以下「本件原付」という。）を認めた。その後、本件原付が減速することなく本件踏切に進入してきたため、直ちに非常ブレーキを使用するとともに気笛を吹鳴したが、本件列車は本件原付と衝突した。

本件列車が停止した後、本件車掌に車内電話で本件踏切において本件原付と衝突し停止している旨を連絡するとともに車内放送を依頼し、高松CTC\*2指令室（以下「指令」という。）へ同内容を報告した。

指令から現場確認をするよう指示があったため、本件列車から線路に降りて現場の状況確認を行い、指令に報告するとともに警察と消防に通報した。

② 本件車掌

本件列車が今治駅を定刻に出発した後、4両目車両の車内巡視中に強いブレーキがかかり停止した。このため、列車最後部の乗務員室に戻ったところ、本件運転士から車内電話で、本件踏切において本件原付と衝突して停止している旨の連絡と車内放送の依頼があったことから、乗客に緊急停止したことのおわびと踏切事故の状況確認を行っている旨の車内放送を行った。その後、客室に入り、けがをした乗客がいないことを確認した後、降車して現場の状況確認を行った。

(3) 運転状況の記録

本件列車には、運転状況記録装置が搭載されており、時刻、速度、走行距離等の情報が記録されている。本事故発生前後の主な記録は表1のとおりであった。

表1 本事故発生前後の運転状況記録（主要な記録のみ抜粋）

| 時刻          | 速度<br>(km/h) | 走行距離<br>(m) | 非常<br>ブレーキ | 気笛 | 備考           |
|-------------|--------------|-------------|------------|----|--------------|
| 17時04分47.8秒 | 0            | 0           | 0          | 0  | 今治駅発車        |
| 17時08分20.8秒 | 121          | 5,456       | 0          | 0  | 惰行運転に切替え     |
| 17時08分37.4秒 | 120          | 6,014       | 1          | 1  | 非常ブレーキ及び気笛動作 |
| 17時08分37.8秒 | 120          | 6,027       | 1          | 1  | 本件踏切付近通過     |
| 17時09分01.4秒 | 0            | 6,417       | 1          | 1  | 停止           |

※ 時刻は、実際の時刻に基づき補正している。

※ 走行距離は、今治駅の本件列車停止位置からの積算距離を示している。

※ 非常ブレーキ及び気笛の値は指令の有無を表し、「1」は指令が出力されていることを示している。

※ 速度と走行距離は誤差が内在している可能性がある。

\*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 「CTC（Centralized Traffic Control）」とは、1地点（中央の制御所）から広範囲な区間の多数の信号設備（被制御所である各駅の信号機など）を遠隔制御することを可能とした列車の制御方式をいう。

|                |   |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
|----------------|---|----------------|-------|-------------|-------|----------|------|-------|------|-------------|-------|-----|------|
| 2.2 人の死亡、負傷の状況 | 死亡：1名（本件原付の運転者 男性 71歳） 負傷：なし<br>（本件列車：乗客約140名、運転士1名、車掌1名が乗車）  |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
| 2.3 鉄道施設等の概要   | <p>(1) 本件踏切の概要</p> <p>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。</p> <p>① 踏切長 6.0 m</p> <p>② 踏切幅員 2.0 m</p> <p>③ 踏切交角 90°</p> <p>④ 道路勾配 列車から見て左 1/100（踏切に対して上り勾配）</p> <p>⑤ 線路勾配 1/1000（本件列車の場合は下り勾配）</p> <p>⑥ 踏切見通距離<sup>*3</sup></p> <table border="0"> <tr> <td>列車（伊予富田駅方）から踏切</td> <td>990 m</td> </tr> <tr> <td>本件原付進入側から踏切</td> <td>200 m</td> </tr> </table> <p>⑦ 列車見通距離<sup>*4</sup></p> <p>本件原付進入側から列車（伊予富田駅方） 990 m</p> <p>⑧ 踏切道の舗装 敷板</p> <p>⑨ 道路種別 その他（農道）</p> <p>⑩ 道路交通量</p> <table border="0"> <tr> <td>三輪以上の自動車</td> <td>0台/日</td> </tr> <tr> <td>自動二輪車</td> <td>2台/日</td> </tr> <tr> <td>軽車両（自転車を含む）</td> <td>15台/日</td> </tr> <tr> <td>歩行者</td> <td>8人/日</td> </tr> </table> <p>⑪ 交通規制 二輪の自動車以外の自動車通行止め<br/>（軽、小型特殊自動車を除く）</p> <p>⑫ 鉄道交通量 76本/日（1時間最大6本）</p> <p>⑬ 事故履歴（昭和62年4月以降） 2件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成14年7月 列車が自転車と衝突し、自転車運転者が死亡</li> <li>・平成21年4月 列車が自転車と衝突し、自転車運転者が死亡</li> </ul> <p>なお、本件踏切の伊予富田駅方約320mの位置に<sup>たんぼら</sup>丹原踏切道（第1種踏切道）がある。また、伊予桜井駅方約383mの位置に<sup>べら</sup>郷第1踏切道（第1種踏切道）がある。（図1及び表2参照）</p> | 列車（伊予富田駅方）から踏切 | 990 m | 本件原付進入側から踏切 | 200 m | 三輪以上の自動車 | 0台/日 | 自動二輪車 | 2台/日 | 軽車両（自転車を含む） | 15台/日 | 歩行者 | 8人/日 |
| 列車（伊予富田駅方）から踏切 | 990 m   |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
| 本件原付進入側から踏切    | 200 m   |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
| 三輪以上の自動車       | 0台/日  |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
| 自動二輪車          | 2台/日  |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
| 軽車両（自転車を含む）    | 15台/日   |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |
| 歩行者            | 8人/日  |                |       |             |       |          |      |       |      |             |       |     |      |

\*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（本件原付進入側から）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見通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。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土Web）を使用して作成した。

図1 本事故発生場所周辺図

表2 本件踏切付近の踏切道の概要

| 踏切道名      | 丹原踏切道    | 郷第1踏切道             |
|-----------|----------|--------------------|
| キロ程       | 139k085m | 138k382m           |
| 種別        | 第1種      | 第1種                |
| 踏切幅員      | 4.0m     | 6.0m               |
| 踏切長       | 6.0m     | 6.4m               |
| 踏切道の舗装    | コンクリート   | 接続軌道 <sup>*5</sup> |
| 道路種別      | 市道       | 市道                 |
| 道路交通量     |          |                    |
| 自動車 (台/日) | 274      | 822                |
| 二輪 (台/日)  | 58       | 160                |
| 軽車両 (台/日) | 69       | 488                |
| 歩行者 (人/日) | 35       | 415                |
| 交通規制      | なし       | なし                 |

※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

本件原付進入側から見た本件踏切の状況は、次のとおりである。なお、ここでいう左右は、本件原付進入側から見た左右を示している。

- ① 左側に「踏切あり」を示す警戒標識及び「二輪の自動車以外の自動車通行止め（軽及び小型特殊自動車を除く）」を示す規制標識が設置されていた。
- ② 左側に踏切警標が設置されており、踏切警標の支柱に「ワッ！」と表記された注意看板が設置されていた。

\*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。

- ③ 踏切通行者に対して踏切手前で一時停止を促すための遮断棒\*6が設置されていた。
- ④ 右側に「あぶない！ ひだり みぎみよ」、「この踏切は自動車（軽自動車を除く）通行禁止です」と書かれた注意看板が設置されていた。  
(図2及び図3参照)



図2 本件原付進入側（本件踏切左側）から見た本件踏切の状況

\*6 「遮断棒」とは、同社が、自動車の通行がない第4種踏切道において、通行者への注意喚起を目的として設置している手動式の簡易な遮断装置であり、通行時は棒を押すと斜め上方に開き、離すと自重で元の位置に戻る。(参考図参照)



※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3 本事故発生場所平面図

同社では、本件踏切の定期検査を年1回、自主点検を年2回実施している。本事故発生前直近における定期検査は平成30年4月に、自主点検は同年7月と11月に実施しており、定期検査の際に遮断棒の根元をテープで補強しているが、本事故と関係する異常は認められなかった。なお、11月の自主点検と併せて本件踏切付近の除草作業を行っている。

(3) 本件踏切付近の線形等

本件踏切付近の線路の線形は、140k125mから138k431mまでが直線区間、138k431mから138k321mまでが半径800mの右曲線区間である。また、139k958mから138k882mまでが3.3%の下り勾配区間、138k882mから138k580mまでが1.3%の下り勾配区間となっている。本件踏切(138k765m)は下り勾配1.3%の直線区間に位置する。

なお、本件踏切を含む伊予富田駅～伊予桜井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130km/hと定められている。

(4) 本件原付進入側から見た列車見通し状況

本件踏切の本件原付進入側からの見通し状況は、遮断棒の手前付近から伊予富田駅方を見通した場合、図4に示すように、視界を遮るものは認められなかった。



図4 伊予富田駅方の見通し状況

(5) 本件列車側から見た本件踏切の見通し状況

本件列車側からの見通し状況は、本件踏切の1km以上手前から直線の線形であり、図5に示すように、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。

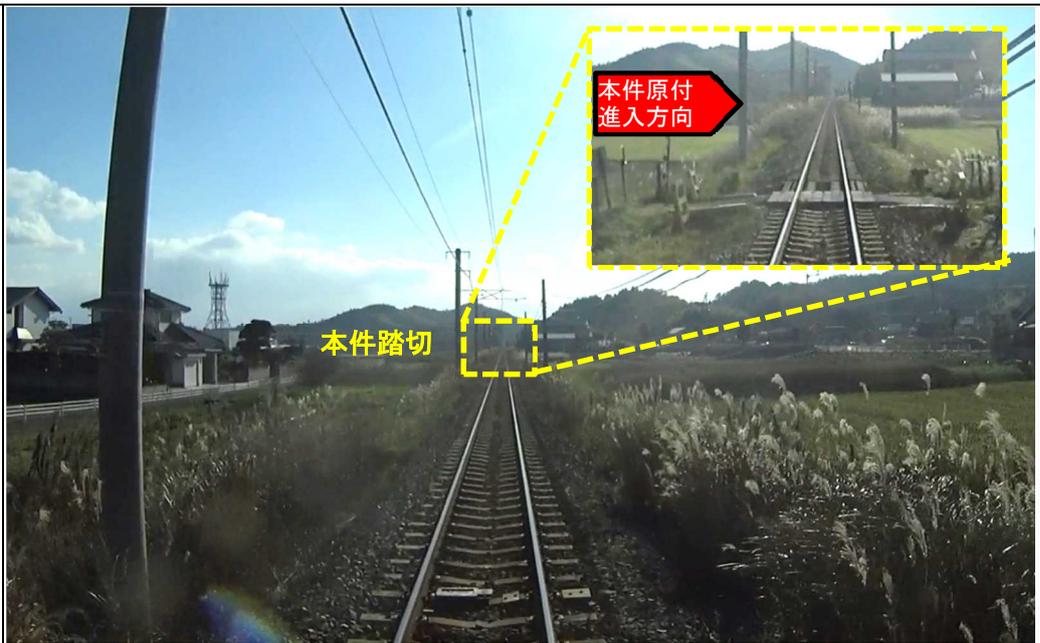


図5 本件列車側（上り列車）から見た本件踏切の見通し状況

(6) 鉄道車両の概要

車種 直流電車（DC 1,500V）  
 記号番号 クハ8504（1両目）  
 車両重量 37.5 t（空車時）  
 車両長 22.800 m  
 車両幅 2.820 m

本事故発生前直近の検査結果に、異常は認められなかった。

(7) 本件原付の概要

車両種別 原動機付自転車  
 総排気量 49 cc

2.4 鉄道施設等の  
損傷状況

(1) 鉄道施設の損傷状況

鉄道施設に損傷はなかった。

(2) 鉄道車両の主な損傷状況

1両目車両の前面のスカート\*7において、中央下部に破断が認められ、左側下部に大きなへこみ及び塗装の剥離が認められた。また、1両目車両の前面床下にある空気タンク\*8のドレンコック\*9が脱落し、前台車左側の排障器\*10及び軸ばね周辺に擦過痕が認められた。（図6参照）

\*7 「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、台枠の下方に設けた覆いをいう。

\*8 「空気タンク」とは、制御又は動力に用いる圧縮空気を蓄える装置をいう。

\*9 「ドレンコック」とは、空気タンクに蓄積した圧縮空気の凝結水を圧縮空気とともに排出するコックをいう。

\*10 「排障器」とは、走行安全上支障となる線路上の障害物を排除するため、列車先頭部の車輪の直前に取り付けられる機器をいう。

1 両目車両の前面 (写真は、前面中央下部のスカート取り外し後)



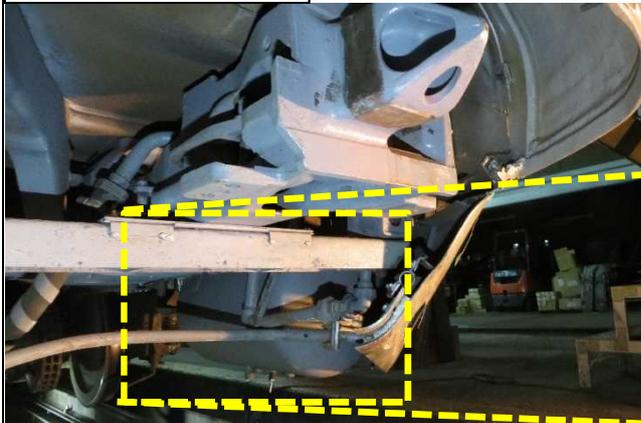
1 両目車両の前面左側



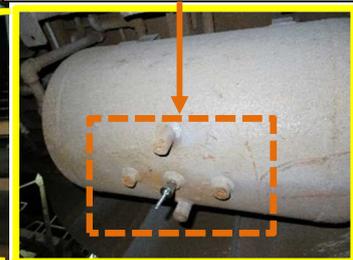
スカートの左側下部の損傷状況

スカートの中央下部の損傷状況

1 両目車両の前面床下



空気タンクのドレンコック脱落  
(写真は、漏気防止の応急処置後)



1 両目車両の前台車左側



台車左側の排障器及び  
軸ばね周辺の擦過痕



※正常な状態  
(同型式の別車両同箇所を撮影)

図6 鉄道車両の損傷状況

|                |   |
|----------------|---|
|                | <p>(3) 本件原付の主な損傷状況<br/>本件原付は、本件列車との衝突により大破し、フレーム全体が屈曲し、座席、後輪及びエンジンがフレームから外れた状態となっていた。</p>   |
| 2.5 乗務員等に関する情報 | <p>(1) 運転士 女性 26歳<br/>甲種内燃車運転免許 平成28年 2月 3日<br/>甲種電気車運転免許 平成30年11月20日</p> <p>(2) 車掌 男性 57歳</p> <p>(3) 本件原付の運転者 男性 71歳<br/>本件原付の運転者の親族によると、事故当日の状況は、概略次のとおりであった。<br/>本件原付の運転者は、本事故発生当日、郷第1踏切道付近の小学校に用事があり、本件原付で出かけたようであった。自動車の運転もするが、近場に行くときには本件原付を使っていた。出かける際は信号機の無い道を好んで通っていたが、本件踏切を通行したことがあるかわからない。<br/>健康状態は特に問題なく、耳の聞こえも悪くはなかった。当日の朝も日課である散歩をしており、本事故発生前の数日間で特に心身の不調を訴えていたこともなかった。</p>  |
| 2.6 気象         | <p>晴れ。<br/>また、国立天文台によると、本件踏切付近における事故当日の日の入り時刻は16時59分であり、本事故発生時刻の17時08分ごろは、日没直後の暗くなり始める時間帯であった。</p>  |
| 2.7 その他の情報     | <p>(1) 本件列車の停止位置に関する情報<br/>本件列車の停止位置は、138k373m付近（本件踏切から392m伊予桜井駅方）であった。</p> <p>(2) 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<br/>本件踏切については、平成14年に死亡事故が発生したことを踏まえ、同社が今治市に対し、本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備による第1種踏切道への格上げについて申し入れを行い、協議や意見交換を行ったが、廃止は近隣住民の同意が得られず困難であり、第1種踏切化については財政的な事由により継続協議となっていた。平成17年にも協議を行ったが、同様の事由により再度継続協議となっていた。<br/>その後、平成21年に2度目の死亡事故が発生したため、再度、同社及び同市で協議を行い、同市が地域住民に対し協議を行ったが、本件踏切の廃止については同意が得られず、踏切保安設備を整備することについては、踏切警報機が発する警報音に対し周辺住民の反対があることや、本件踏切に接続する道路の整備が困難であることから、協議自体が進まない状態となっていた。</p> <p>(3) 同社の第4種踏切道に対する安全対策について<br/>同社の第4種踏切道に対する安全対策については、同社の平成30年の安全報告書<sup>*11</sup>において次のように記載されている。<br/>4.1.4 踏切等の安全性向上対策<br/>■踏切道の整備等<br/>第3種踏切（警報機があり遮断機のない踏切）と第4種踏切（警報機・</p> |

\*11 「安全報告書」とは、鉄道事業法第19条の4において、鉄道事業者は、毎事業年度、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載し、作成・公表することを義務付けられた報告書である。

|  |  |
|--|--|
|  | <p>遮断機のない踏切)については、道路交通量、鉄道交通量、踏切環境等を勘案しながら、効果的かつ計画的に廃止又は第1種踏切(警報機・遮断機のある踏切)への改良等を進めています。</p> <p>同社の第4種踏切道は、昭和62年度には368か所あったものが、平成29年度には103か所に減少しているが、最近の5年間では3か所の減少にとどまっている。</p> <p>本件列車の運転区間のうち予讃線松山駅～高松駅間には、第4種踏切道が13か所ある。本件踏切のように列車が高速で通過する踏切も存在しており、同社によれば、関係自治体と継続して踏切の廃止又は踏切保安設備の整備に向けた協議を行っている。</p> |
|--|--|

### 3 分析

- (1) 本件原付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の口述、2.1(3)に記述した運転状況記録装置の記録及び2.4(2)に記述した車両の損傷状況から、本件踏切において、本件原付は、速度約120km/hで走行してきた本件列車の前面中央下部付近に衝突したものと推定される。
- (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記録装置の記録から、本事故の発生時刻は17時08分ごろであったと推定される。
- (3) 本件運転士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の口述及び2.1(3)に記述した運転状況記録装置の記録から、本件運転士は、本件踏切に進入してくる本件原付を認めて直ちに非常ブレーキを使用したものと認められるが、本件運転士が本件原付の本件踏切への進入を認めたのは衝突の直前であり、本件列車の速度は約120km/hであったことから、本件列車と本件原付の衝突を回避することはできなかったものと認められる。
- (4) 本件原付の運転者が本件踏切に進入したことに関する分析
- 2.3(4)に記述したように、本件踏切の本件原付進入側から見た伊予富田駅方の見通し状況は、視界を遮るものは認められなかったが、2.1(2)①に記述したように、本件原付は本件踏切の左側から遮断棒の手前で減速することなく本件踏切に進入していることから、本件原付の運転者は、本件列車の接近に気付かずに本件踏切に進入した可能性があると考えられる。
- しかし、本件踏切に列車が接近している状況において本件原付の運転者が本件踏切に進入した理由については、本件原付の運転者が死亡しているため明らかにすることはできなかった。
- (5) 本件踏切の安全性向上等に関する分析
- 2.7(2)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、同社及び今治市は平成14年に本件踏切で事故が発生したことを踏まえて協議や意見交換を行い、平成21年に2度目の事故が発生した後は、地域住民と具体的な協議を行ったが、合意に至らないまま協議が中断していた。
- 今回、3度目となる本事故が発生したことを踏まえ、同社、同市及び地域住民等の関係者は、本件踏切の廃止又は踏切保安設備の整備について協議を進め、早期に方針を定めて具体的な取組を進めることが必要であると考えられる。また、それが実施されるまでの間、踏切手前での一時停止及び列車の接近確認の励行等、踏切の安全な通行方法について啓発活動等により周知を図るとともに、各種の安全性向上策に継続して取り組むことが必要である。
- (6) 他の第4種踏切道の安全対策に関する分析
- 2.7(3)に記述したように、本件列車が運行されている予讃線松山駅～高松駅間には、本件踏切を含め13か所の第4種踏切道が存在している。

一般に列車が高い速度で通過する踏切については、踏切通行者が列車の接近を認めてから列車が踏切に到達するまでの時間が短いという危険要因を有していると考えられる。

このような危険要因を有する第4種踏切道は、早期に廃止又は踏切保安設備の整備を行うべきであると考えられることから、鉄道事業者、道路管理者及び地域住民等の関係者は、対策に向けた協議を進め、早期に方針を定めて、具体的な取組を実施することが必要である。

#### 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種踏切道である中土踏切道に列車が接近している状況において、原動機付自転車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。

列車が接近している状況において原動機付自転車が同踏切道に進入した理由については、原動機付自転車の運転者が死亡しているため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、本件踏切において繰り返し死亡事故が発生していることを重く受け止め、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、早期に方針を定めて具体的な取組を進めることが必要である。

また、本件踏切と同様に高速で列車が通過する第4種踏切道は、廃止又は踏切保安設備の整備を優先的に取り組むことが必要である。

#### 6 事故後に講じられた措置

同社、今治市及び今治警察署は、本事故の発生を踏まえ平成30年12月25日に本件踏切の安全対策について会議を行い、本件踏切を廃止する方向で地域住民との協議を再開することとした。

その後、同市は、地域住民の代表者と本件踏切の廃止について打合せを行い、令和元年5月に開催された地域住民の総会において、周辺の農道拡幅工事と併せて本件踏切を廃止することについて地域住民の同意が得られた。

参考図 遮断棒

