

RA2020-3

# 鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

I 西日本旅客鉄道株式会社 境線 弓ヶ浜駅～和田浜駅間  
踏切障害事故

II 東日本旅客鉄道株式会社 上越線 渋川駅～敷島駅間  
列車脱線事故

令和2年7月30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」

I 西日本旅客鉄道株式会社 境線  
弓ヶ浜駅～和田浜駅間  
踏切障害事故

# 鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：西日本旅客鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：令和元年6月7日 12時52分ごろ

発生場所：鳥取県米子市

境線 弓ヶ浜駅～和田浜駅間（単線）

富益第5踏切道（第4種踏切道：踏切遮断機及び踏切警報機なし）

米子駅起点8k281m付近

令和2年6月22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 鈴木美緒

委員 新妻実保子

## 1 調査の経過

1.1 事故の概要	<p>西日本旅客鉄道株式会社の境線境港駅発米子駅行きの上り第1648D列車の運転士は、令和元年6月7日（金）、弓ヶ浜駅～和田浜駅間を速度約79km/hで走行中、富益第5踏切道（第4種踏切道）の約50m手前で、進行方向左側から同踏切道に進入してくる軽自動車を認め、直ちに気笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを使用した。列車は同軽自動車と衝突した。</p> <p>この事故により、同軽自動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号の「踏切障害事故」に該当し、かつ、航空法施行規則及び運輸安全委員会設置法施行規則の一部を改正する省令（令和2年国土交通省令第1号）第2条の規定による改正前の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、令和元年6月7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>中国運輸局は、本事故調査の支援のため、職員を事故現場等に派遣した。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 境線 境港駅発 米子駅行き 上り第1648D列車 2両編成</p> <p>(2) 運行の経過 西日本旅客鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り第1648D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。）の口述</p>
-----------	--

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。

本件列車は、和田浜駅を定時に出発し、速度をおよそ80km/hまで上げてから惰行運転に移った。事故現場付近は見通しが良かったため、幾つもの踏切が続いて見えていた。

富益第6踏切道（米子駅起点8k420m。以下「米子駅起点」は省略する。）を50mほど過ぎたとき、進行方向左側（以下、前後左右は特に断りがない限り列車の進行方向を基準とする。）に自動車（以下「本件軽自動車」という。）が見えた。

本件軽自動車は、富益第5踏切道（第4種踏切道。8k281m。以下「本件踏切」という。）の左手にあるビニールハウスの奥から本件踏切の方向に向かって、ゆっくりとした速度で走ってきた。

本件軽自動車が走ってくる道路（以下「本件道路」という。）と線路の左側に並行する道路（市道富益国鉄東線）が交差する交差点（以下「本件交差点」という。）で、本件軽自動車が速度を緩めていたので、本件踏切の手前で止まるだろうと思った途端に速度を速めて、本件踏切の手前で一旦停止せずに進入してきた。このため、気笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを扱ったが、直後に衝撃音が聞こえた。

停止後、防護無線を発報し、踏切事故発生の第一報を無線で指令に入れた後、旅客案内等を行い、指令の指示に従って車両の点検等を行った。しばらくすると支援の社員が到着した。

(3) 運転状況の記録

運転状況記録装置から得た記録データを取りまとめると、表1のとおりであった。

表1 運転状況関係記録

時刻	距離	速度	備考
12時51分57.4秒	1287m	79km/h	ノッチオフ
12時52分04.8秒	1449m	78km/h	ブレーキ扱い
12時52分05.6秒	1466m	77km/h	ブレーキ動作
12時52分06.0秒	1475m	77km/h	本件踏切（8k281m）付近
12時52分25.6秒	1706m	0km/h	速度が0km/hになったとき

※ 時刻情報は、人工衛星からの情報に基づき補正されている。

※ 距離は、直前の停車位置（和田浜駅）からの距離を示している。

※ 運転状況記録装置は、0.2秒ごとに速度や距離の情報を記録する仕様となっている。

※ 距離と速度には、誤差等が内在している可能性がある。

2.2 人の死亡、負傷の状況

死亡：1名（軽自動車運転者（以下「本件運転者」という。） 男性 75歳）  
 負傷：なし  
 （本件列車：乗客52名、運転士1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

同社の情報等を基に整理すると、本件踏切の概要は次のとおりであった。

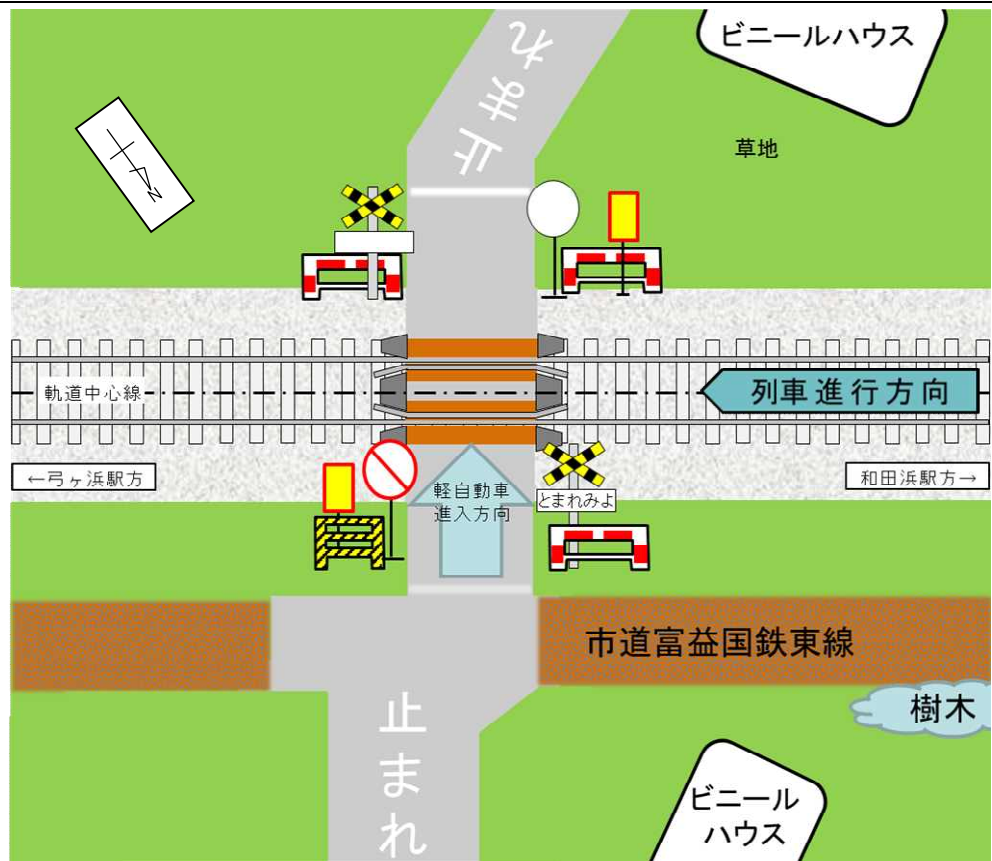
- ① 踏切長 6.0m
- ② 踏切幅員 1.5m
- ③ 踏切交角 90°

- ④ 道路勾配 列車から見て左 0% (勾配なし)
- ⑤ 踏切見通距離\*1  
列車 (和田浜駅方) から本件踏切 300m
- ⑥ 列車見通距離\*2  
本件軽自動車進入側から列車 (和田浜駅方) 500m
- ⑦ 踏切の舗装 木
- ⑧ 道路交通量\*3 (令和元年6月時点)  
三輪以上の自動車 18台/日  
二輪 0台/日  
軽車両 5台/日  
歩行者 4人/日
- ⑨ 交通規制  
二輪の自動車以外の自動車通行止め (軽自動車、小型特殊自動車を除く)
- ⑩ 鉄道交通量 44本/日 (1時間最大3本)
- ⑪ 事故歴 昭和62年4月の同社発足以降、本事故発生までなし
- ⑫ 本件踏切の状況  
本件軽自動車進入側から見た本件踏切の状況については、図2に示すように、踏切に向かって右側に踏切警標 (‘とまれみよ’ と記載された注意札がついたもの) と車止めが、向かって左側に踏切注意柵と“踏切とまれ” と表示された「注意看板」 (歩行者の体温を検出して音声で注意を促す装置付き)、及び「二輪の自動車以外の自動車通行止め (軽自動車、小型特殊自動車を除く)」の交通の規制標識が設置されていた。



※この図は、国土院の地理院地図 (電子国土Web) を使用して作成した。  
図1 本事故現場周辺図

\*1 ここでいう「踏切見通距離 列車 (和田浜駅方) から本件踏切」とは、和田浜駅側から本件踏切に接近する列車の運転席から踏切道を見通し得る最大距離をいう。  
\*2 ここでいう「列車見通距離 本件軽自動車進入側から列車 (和田浜駅方)」とは、当該踏切道における軌道中心線と道路の中心線との交点から道路の中心線上5m左側の地点における1.2mの高さにおいて見通すことができる列車の位置 (和田浜駅方) から軌道中心線と踏切道の中心線との交点までの距離をいう。  
\*3 「道路交通量」について、軽自動車は「三輪以上の自動車」に含まれる。また、原動機付自転車は「二輪」に、自転車は「軽車両」にそれぞれ含まれる。



※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2 本件踏切略図



図3 本件踏切の状況  
(本件軽自動車進入側から撮影)

(2) 本件踏切の定期検査

同社によれば、本件踏切の定期検査は、軌道構造整備準則に基づいて1回/年実施しているとのことであり、本件踏切については、直近では平成30年12月26日に実施した検査の結果に‘良’と記録されていた。

本事故調査時において、踏切警標(注意札付き)、踏切注意柵に特段の破損・



汚損等は見られなかった。また、本件軽自動車進入側からこれらを確認したところ数十メートル離れても識別できた。

(3) 本件踏切付近の線形等

本件踏切付近の線形は、9 k 4 9 5 m～7 k 3 2 9 mが直線であり、9 k 8 7 3 m～5 k 2 4 6 mの勾配は0‰（平坦）で、本件踏切（8 k 2 8 1 m）は平坦な直線区間にある。

なお、境線米子駅～境港駅間における列車の最高運転速度については、同社「運転取扱実施規程」の第66条（列車の最高速度）に規定されており、事故現場付近の数値は、「列車運転速度表」に85km/hと定められている。

(4) 気笛吹鳴標識の設置状況

本件踏切は、同社によれば、踏切通行者が一時停止位置から上り列車を見たときに必要な見通し距離が確保されているため、上り列車に対する気笛吹鳴標識は設置していないとのことであった。

(5) 本件道路の概要

本件道路は、米子市の法定外道路であり、その本件軽自動車進入側は、線路と並行している米子市の「市道富益国鉄東線」と交差している。

本件道路は、図3に示すように、本件交差点の後におよそ道半分ほど和田浜駅方にずれて、本件踏切に接続する屈折路（クランク状）となっている。本件道路の本件踏切の約100m手前辺りから本件列車接近方向を見た場合、人の背丈よりも高いビニールハウスが設置されていた。（図4参照）



図4 本件道路からの見通し状況  
（本件踏切から約100m離れたところから撮影）

また、市道富益国鉄東線の北側（本件軽自動車進入側）の私有地には鉄道車両より高い樹木が植えられている。（図5（右上）参照）

この樹木のため、本件交差点付近に来るまでの間、本件踏切に接近してくる上り列車が見えにくい状況である。なお、本件道路の路面に停止線と止まれるの文字が記されていたが、停止線は薄れて見えにくくなっていた。（図3参照）



図5 本件交差点付近（本件軽自動車進入側）からの見通し状況（左上：約10m離れて本件踏切を撮影 右上：約10m離れて列車接近方向を撮影 下：交差点内で列車接近方向を撮影（市道の轍の上空まで樹木が達している））

(6) 本件踏切の見通し状況に関する情報

① 列車から本件踏切の見通し状況

上り列車から本件踏切の見通し距離は、(1)に記述したとおり300mであり、本件踏切の139m手前にある富益第6踏切道から確認したところ、本件踏切を視認することができた。

② 本件軽自動車進入側の列車の見通し状況

本件軽自動車進入側からの上り列車の見通し距離は、(1)に記述したとおり500mである。現場を確認したところ、接近する列車を見えにくくする構造物は同社の電柱以外にはなく、沿線の雑草は、本件列車の接近に気付かなくなるほどの高さ・量はなかった。(図6参照)



図6 本件軽自動車進入側からの列車の見通し

(7) 本件踏切の周辺にある踏切道の概要

米子市から境港市に伸びる弓ヶ浜半島は、幅3～4km、長さ約1.6～1.7kmに及ぶ長大な砂州で、長手方向のほぼ中央に境線があり、線路を挟んだ北側には通称「外浜産業道路」、南側には通称「内浜産業道路」があり、それらは本件踏切付近では並行している。

本件踏切に隣接する富益第4踏切道は内浜産業道路と外浜産業道路を接続する道路の途中に設けられている。

本件踏切の北側の線路沿いの道は、概ね弓ヶ浜駅～和田浜駅間（駅間約2.5km）に沿って設けられており、その間には踏切道が14箇所（第1種が10箇所、第3種が2箇所、第4種が2箇所）（事故発生時点）あるものの、内浜産業道路と外浜産業道路を直線をつなぐ道路の途中にあるのは富益第4踏切道のみである。富益第4踏切道、本件踏切及び富益第6踏切道の北側、南側はいずれも閉そくしていない一般道に接続しており、相互に迂回路として利用できる。

また米子市内では境線を跨ぐ跨線橋が複数設けられ、隣接する和田浜駅～おおしのづちょう大篠津町駅間で現在工事中であるほか、同社と米子市との間で踏切の統廃合等についても協議が行われている。

同社では、踏切の廃止や踏切保安設備の整備について、踏切障害事故の事故歴、道路交通量、及びその他現地の特情などを勘案して、事故防止に有効と考えられる踏切から優先的に協議の実施や工事計画の検討を進めている。そのため、本件踏切の位置する弓ヶ浜駅（米子市）～和田浜駅（米子市）間については、工事計画に基づいて、2箇所の3種踏切が1種化された。（富益第6踏切道：平成31年4月使用開始、富益第10踏切道：令和2年2月使用開始）

さらに米子市内では境線を跨ぐ跨線橋が複数設けられ、隣接する和田浜駅～大篠津町駅間で現在工事中である。

表2 本件踏切の前後にある踏切道の概要

踏切道名	富益第6	富益第4
キロ程	8 k 4 2 0 m	8 k 1 5 4 m
種別	第1種	第1種
本件踏切との距離	1 3 9 m	1 2 7 m
踏切幅員	2. 2 m	8. 0 m
踏切長	6. 1 m	6. 5 m
踏切道の舗装	木	アスファルト
道路種別	市道	市道
道路交通量 (三輪以上の自動車)	(令和元年6月時点) 4 1 台/日	(平成16年9月時点) 7 7 1 8 台/日
(二輪)	1 台/日	6 8 台/日
(軽車両)	6 台/日	6 4 台/日
(歩行者)	7 人/日	3 4 人/日
交通規制	「大型・大特 特定中型」 の車両通行禁止	なし

※ 同社から提出された踏切道台帳による。

(8) 鉄道車両の概要

車種 内燃動車  
 記号番号 キハ40-2115号車  
 車両重量 35.8 t (空車時)  
 車両長 20,800mm  
 車両幅 2,900mm

本事故発生前直近の検査記録に異常は認められなかった。

(9) 本件軽自動車の概要

種別 軽自動車  
 車両重量 760kg  
 全長 339cm  
 全幅 147cm  
 全高 142cm

2.4 鉄道施設等の  
損傷状況

(1) 鉄道施設

本件踏切の弓ヶ浜駅方に設置されている標識（踏切名表示柱）が傾斜していた他、それと本件踏切を結ぶ延長線上の軌道に本件軽自動車によるものと見られる痕跡があった。

(2) 本件列車

先頭車両の車体前面下方下にある空気配管その他、乗務員室脇の梯子等に、本件軽自動車との衝突によるものとみられる折損・曲損、凹み傷等が認められた。



図7 列車前面（車両基地で撮影。点線枠は、何らかの損傷が認められた大まかな範囲）

(3) 本件軽自動車

本事故発生後、本件軽自動車は横転し大破していた。特に本件軽自動車右側の運転席から後部にかけてドア及び屋根が大きく凹んでいた。

2.5 乗務員等に関する情報

(1) 本件運転士 男性 32歳

甲種内燃車運転免許 平成25年7月31日

(2) 本件運転者 男性 75歳

中型自動車免許（中型車は中型車（8t）に限る）

昭和39年11月10日

親族から得られた本件運転者及び本件踏切に関する情報は次のとおりであった。

本件運転者は手足の不自由はなく、知る限りにおいて特段の異常はなかった。

本件運転者は幾つかの病気で医師の治療を受けているが、医師からは普通の生活をして良いといわれており、また、現在、薬を処方されているが、自動車等の運転を控える等の指示などは受けてはいない。

本件運転者は、趣味の農作業をするために以前より自宅から離れた本件踏切近くに農地を借りて、本件軽自動車を使って通っていた。

自宅と農地を行き来する際には、本件踏切を渡る必要はなかった。

本件運転者は本件踏切があることは知っていたようだが、実際に本件踏切を通っていたか、事故当日にどこに行こうとしたのかは聞いていないため分からない。

本件運転者からは、現場近くの踏切で事故があつて運転者が亡くなったことを聞いたり、「本件踏切は危ないので、脇の大きな踏切（富益第4踏切道）を通るように」と言われたことがあるとのことであった。

2.6 気象

晴れ。

2.7 その他の情報

(1) 本件踏切の協議状況


同社によれば、道路管理者である米子市との間で廃止又は踏切保安設備の整

備に関する協議は行われていなかった。ただし、本事故の発生後、2.3(7)に記述した同社の廃止又は踏切保安設備の整備の方針に基づき、同市と協議を行っている。

(2) 本件列車の映像記録装置

先頭車両の運転台に設置された映像記録装置のデータを確認したところ、表3に示す状況が読み取れた。

表3 運転及び列車前方の状況（本件列車の映像記録）

時刻	列車前方の状況
12時52分01.6秒	線路左側の交差点において、樹木の陰に白いものが現れる。(続く映像から本件軽自動車の前端と判明する。)
12時52分02.2秒～12時52分02.6秒	本件軽自動車のフロント部分が交差点直前に見え、それほど動いていないように見える。 
12時52分02.8秒	車のフロント部分が交差点内に入っている。
12時52分03.4秒	本件軽自動車が踏切道内を走行し、そのフロント部分が線路左側の交通規制標識柱の箇所まで到達している。
12時52分03.4秒ないし03.6秒のコマの辺り	気笛の音が聞こえ始める。
12時52分05.0秒	本件軽自動車の先端が線路中心を越えている。
12時52分05.4秒	線路内に入っていた本件軽自動車が運転台前面カメラの下方撮影範囲外に消える。
12時52分05.6秒	映像がにじむ。 (本件軽自動車が本件列車に衝突し、車体に発生した強い振動によってカメラが振れたために発生したものとみられる。)
12時52分25.2秒	本件列車が停止したとみられる。 (次の時刻の映像と比較して映像下端に写る枕木の位置がほとんど変わらない状態になっている。)

※ 映像記録装置は、0.2秒ごとに静止画像を記録する仕様となっているが、音声は連続して記録されている。

なお、上記の時刻については、映像記録装置内の計測装置の誤差等により、表1の運転状況記録装置の時刻とは一致しない。

※ 気笛の音が聞こえ始めた時刻については、スピーカーからの音を聞いて確認したものであるため、誤差が含まれる。

※ 12時52分02.8秒以降、本件軽自動車は速度を上げて本件踏切方向に進んでおり、本件踏切に進入するまでの間、停止していない。

### 3 分析

#### (1) 本件列車と本件軽自動車衝突したに関する分析

2.1(2)に記述した本件運転士の口述及び2.4(2)に記述した車両の損傷状況から、本件軽自動車は、本件踏切の左側から進入し、本件列車の車体前面下部と衝突したものと推定される。

また、2.1(3)に記述したように、本件列車が本件踏切付近を通過した時刻は12時52分6.0秒であることから、本事故の発生時刻は12時52分ごろであったと考えられる。

#### (2) 本件軽自動車が本件踏切に進入したに関する分析

2.1(2)に記述したように、「本件軽自動車が速度を緩めていたので、本件踏切の手前で止まるだろうと思った途端に速度を速めて、本件踏切の手前で一旦停止せずに進入してきた」と本件運転士は口述しており、2.7(2)の映像記録において同様の状況であった。

このことから、本件軽自動車が本件交差点の付近で速度を緩めた後、速度を速めて一旦停止をせずに本件踏切に進入したと考えられるが、詳細については本件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。

#### (3) 本件踏切と本件道路の位置などが運転操作に与える影響に関する分析

本件道路を通行して本件交差点付近に来るまでの間は、2.3(5)に記述したように上り列車が見えにくい状況であったことから、本件運転者は本件列車の接近を認識していなかった可能性があると考えられる。

本件交差点付近から本件踏切までの本件道路の形状は、2.3(5)に記述したように、屈折路（クランク状）であり、連続したハンドル操作を行う必要がある。また、2.3(1)及び2.3(9)に記述したように、本件踏切の踏切幅員1.5mに対して、本件軽自動車の全幅が147cmとほぼ同じ幅のため踏切に進入する前に自動車の向きを正す必要がある。

このような本件踏切の状況によって、本件運転者が運転操作に意識を集中し本件列車の接近に気付きにくくなっていたことが、本事故が発生した要因の一つとなっている可能性があると考えられる。

#### (4) 事故直前の状況

2.7(2)に記述したように、本件列車の映像記録装置に本件軽自動車のフロント部分が本件交差点付近に映ってから、本件列車と本件軽自動車が衝突して映像がにじむまでの時間が約3秒であったことから、本件軽自動車が本件交差点付近を通行してから本件列車に衝突するまでの時間は約3秒であったと推定される。

#### (5) 本件踏切の安全性向上等に関する分析

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。本件踏切に関しては、2.7(1)に記述したように、廃止又は踏切保安設備の整備に関する具体的な協議は行われていなかった。このことから、鉄道事業者、米子市、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と考えられる。

また、本件交差点から本件踏切までの道路の形状が屈折路（クランク状）で、踏切幅員が軽自動車の全幅と同程度となっており、軽自動車運転者が運転操作に意識を集中して列車の接近に気付きにくくなっていたことが、本事故が発生した要因の一つとなっている可能性があると考えられることから、自動車運転者に対して、踏切直前で一旦停止し、安全を確認することを促すために停止線を引きなおすなどの対策を講じることが望ましい。

### 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種踏切道である富益第5踏切道に列車が接近している状況において、軽自動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認められる。

列車が接近している状況において、軽自動車が同踏切道に進入した理由については、軽自動車運転者が運転操作に意識を集中し、列車の接近に気付くことができなかった可能性が考えられるが、軽自動車運転者が死亡しているため、その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、米子市、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と考えられる。

また、直前の交差点から踏切までの道路の形状が屈折路（クランク状）で、踏切幅員が軽自動車の全幅と同程度となっており、軽自動車運転者が運転操作に意識を集中して列車の接近に気付きにくくなっていたことが、本事故が発生した要因の一つとなっている可能性があると考えられることから、自動車運転者に対して、踏切直前で一旦停止し、安全を確認することを促すために停止線を引きなおすなどの対策を講じることが望ましい。

## 6 事故後に講じられた措置

同社は、本事故発生を踏まえ、米子市に対し、本件踏切の廃止に向けた協議及び直ちに実施できる安全対策の実施を申し入れた。これを受けて、同市は、地元関係者と協議に向けた調整を行っている。その他、同社及び同市が講じた措置は次のとおりである。

### (1) 同社が講じた措置

- ① 自動車運転者からの列車見通しを確保するため、本件踏切周辺の同社所有地内の草刈りをした。
- ② 踏切内での脱輪防止のために、本件踏切の端部を塗装した。
- ③ 令和元年11月、踏切事故防止キャンペーン（1年に2回実施）の一環として、富益第4踏切道において踏切事故防止グッズ及びチラシを自動車運転者に配布し、踏切事故防止の啓発活動を行った。
- ④ 踏切以外での啓発活動として、沿線の自治会を訪問しての啓発活動、駅でのポスター掲出、駅構内に設置されたディスプレイでの映像放映、列車内での吊広告、同社ホームページ上の「踏切事故防止コンテンツ」の掲載、テレビCMの放映を実施した。

### (2) 同市が講じた措置

本件踏切の手前での一旦停止を促すため、薄くなっていた停止線の引きなおしを交通管理者に要請し、令和元年7月29日に施工された。