

RA2023-3

鉄 道 事 故 調 査 報 告 書

I 日本貨物鉄道株式会社 山陽線 瀬野駅～八本松駅間
列車脱線事故

II 福島交通株式会社 飯坂線 平野駅～医王寺前駅間
踏切障害事故

III 天竜浜名湖鉄道株式会社 天竜浜名湖線 宮口駅～岩水寺駅間
踏切障害事故

令和5年3月30日



運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

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」

Ⅲ 天竜浜名湖鉄道株式会社 天竜浜名湖線
宮口駅～岩水寺駅間
踏切障害事故

鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：天竜浜名湖鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：令和4年4月5日 8時18分ごろ

発生場所：静岡県浜松市

天竜浜名湖線 宮口駅～岩水寺駅間（単線）

久保田踏切道（第4種踏切道：踏切遮断機及び踏切警報機なし）

掛川駅起点30k920m付近

令和5年3月13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 早田久子

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	天竜浜名湖鉄道株式会社の天竜浜名湖線新所原駅発掛川駅行きの上り普通第116列車の運転士は、令和4年4月5日（火）、宮口駅～岩水寺駅間を速度約70km/hで走行中、久保田踏切道（第4種踏切道）にいる通行者を認めたため、気笛を吹鳴し非常ブレーキを使用した。この事故により、同通行者が死亡した。
1.2 調査の概要	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、航空法施行規則等の一部を改正する省令（令和4年国土交通省令第56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2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。 運輸安全委員会は、令和4年4月5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。 中部運輸局は、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。

2 事実情報

2.1 運行の経過	(1) 列車の概要 天竜浜名湖線 新所原駅発 掛川駅行き 上り普通第116列車 1両編成 ワンマン運転 (2) 運行の経過 天竜浜名湖鉄道株式会社（以下「同社」という。）の上り普通第116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。）の口述によると、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、宮口駅（掛川駅起点32k360m、以下「掛川駅起点」
-----------	---

は省略する。)を定刻(8時17分)に出発した。宮口駅を出発して徐々に加速し、速度約70km/hでノッチオフとした。惰行運転中、久保田踏切道(30k920m、以下「本件踏切」という。)に対する気笛吹鳴標識(31k020m)が見えてくるころだと思っていたところ、本件踏切内に人(以下「本件通行者」という。)の存在を確認したため、「パパパパ」と短く数回気笛を吹鳴するとともに非常ブレーキを使用し、それに続き「パー」と長い気笛を吹鳴したが、本件通行者の様子は変わらず、本件通行者と衝突し本件踏切を行き過ぎて停止した。

本件通行者を発見したとき、本件列車の位置は気笛吹鳴標識の50mくらい手前(本件踏切の約150m手前)だったと思う。また、本件通行者を発見したときには、既に本件踏切の真ん中に立っており、体の正面は踏切の右側(以下、前後左右は列車の進行方向を基準とする。)に、顔は本件列車の方に向けて、右手を挙げて振っているような様子であった。なお、本件通行者がある場から動こうとしているようにも見えたが、衝突までの様子は変わらなかった。

列車停止後、運転指令に本件踏切で人と接触したこと及びこれから現場を確認することを列車無線で報告し、乗客にもその旨の放送を入れた。列車を降りて本件踏切まで行って確認したところ、本件通行者が線路右側の草むらの中に倒れていたため、本件踏切付近にある工場敷地内で様子を見ていた公衆に救急車の手配を依頼した。

(3) 運転状況の記録

本件列車には、運転状況記録装置が設置されており、時刻、列車の速度、走行距離、ブレーキ操作等の情報が記録されていた。その記録によれば、本事故発生前後の運転状況は表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 [時:分: 秒]	速度 [km/h]	走行 距離 [m]	常用 ブレーキ	非常 ブレーキ	キロ程	備考
8:17:01.2	0	34,333	0	OFF	32k308m	宮口駅出発
8:18:41.0	72	35,582	3	OFF	31k059m	常用ブレーキ操作
8:18:42.4	70	35,612	8	OFF	31k029m	常用ブレーキ最大
8:18:43.0	68	35,624	8	OFF	31k017m	気笛吹鳴標識通過
8:18:44.2	64	35,644	0	ON	30k997m	非常ブレーキ操作
8:18:49.4	47	35,721	0	ON	30k920m	本件踏切通過
8:19:03.2	0	35,805	0	ON	30k836m	列車停止

※1 時刻は日本標準時に補正されている。

※2 走行距離は本件列車が新所原駅を出発した位置からの距離である。

※3 常用ブレーキ欄はブレーキハンドルの操作された位置を示す。(0～8ノッチ)

※4 非常ブレーキ欄の「ON」はブレーキハンドルが非常ブレーキ位置であることを示し、「OFF」はブレーキハンドルが非常ブレーキ位置でないことを示す。

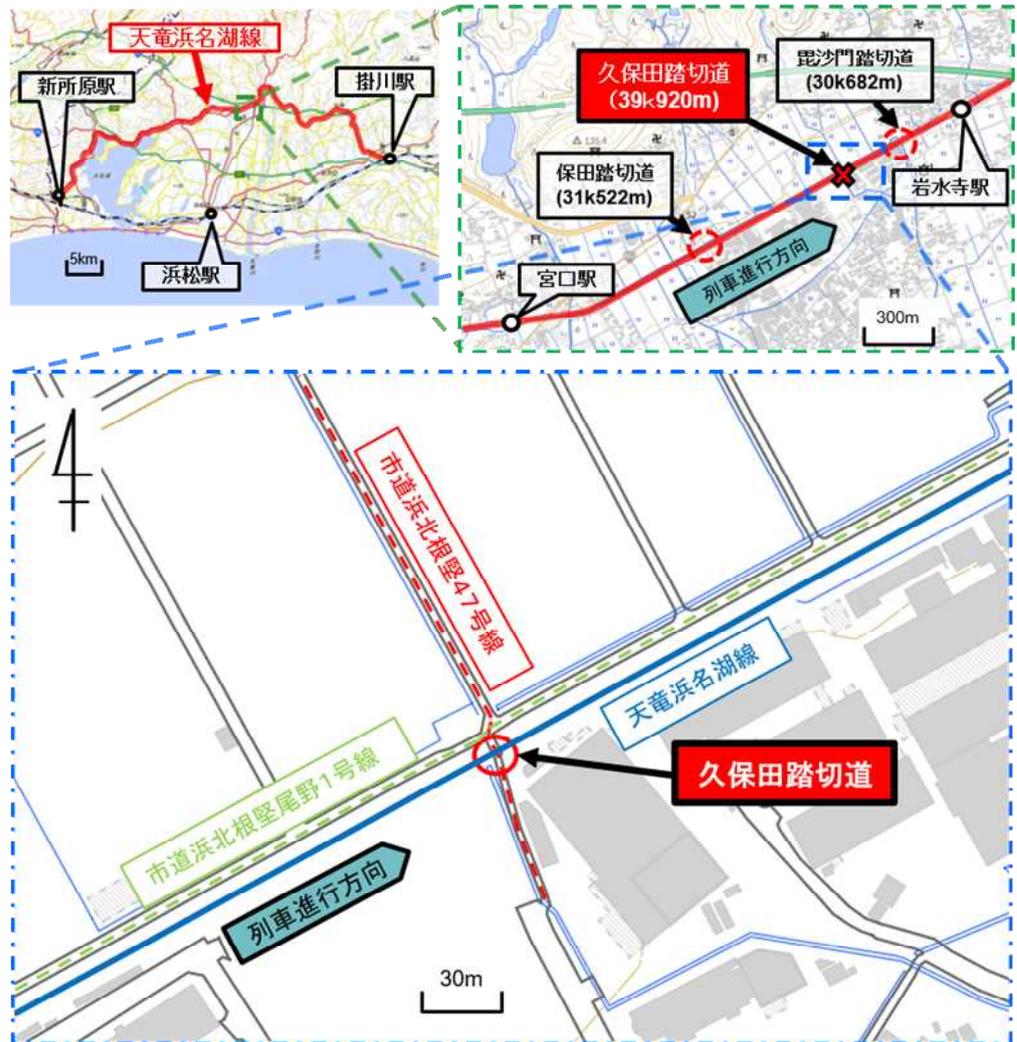
※5 キロ程欄は走行距離及び列車停止位置のキロ程から算出した。

	<p>※6 同装置は0.2秒ごとに情報を記録する仕様となっている。</p> <p>※7 同装置は気笛吹鳴を記録する機能は有していない。</p> <p>※8 速度と走行距離には若干の誤差が内在している可能性がある。</p> <p>なお、本件列車の運転台に映像や音声を記録する装置は設置されていない。</p>																																						
2.2 人の死亡、負傷の状況	<p>死亡：1名（本件通行者 48歳）</p> <p>（本件列車：乗客10名、運転士1名が乗車）</p>																																						
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令和元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> <table border="0"> <tr> <td>① 踏切長</td> <td>6.0m</td> </tr> <tr> <td>② 踏切幅員</td> <td>3.0m</td> </tr> <tr> <td>③ 踏切交角</td> <td>90°</td> </tr> <tr> <td>④ 道路勾配（左側）</td> <td>上り7%（踏切に向かって上り勾配）</td> </tr> <tr> <td>⑤ 道路勾配（右側）</td> <td>上り6%（踏切に向かって上り勾配）</td> </tr> <tr> <td>⑥ 踏切見通距離*1</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 上り列車から踏切</td> <td>370m</td> </tr> <tr> <td>⑦ 列車見通距離*2</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 踏切左側から上り列車</td> <td>370m</td> </tr> <tr> <td> 踏切右側から上り列車</td> <td>370m</td> </tr> <tr> <td>⑦ 踏切の舗装</td> <td>アスファルト</td> </tr> <tr> <td>⑧ 道路交通量*3</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 三輪以上の自動車</td> <td>0台/日</td> </tr> <tr> <td> 二輪</td> <td>7台/日</td> </tr> <tr> <td> 軽車両</td> <td>15台/日</td> </tr> <tr> <td> 歩行者</td> <td>81人/日</td> </tr> <tr> <td>⑨ 交通規制</td> <td>二輪の自動車以外の自動車通行止め（小型特殊自動車を除く）</td> </tr> <tr> <td>⑩ 鉄道交通量</td> <td>48本/日（1時間最大4本）</td> </tr> <tr> <td>⑪ 事故歴</td> <td>なし</td> </tr> </table>	① 踏切長	6.0m	② 踏切幅員	3.0m	③ 踏切交角	90°	④ 道路勾配（左側）	上り7%（踏切に向かって上り勾配）	⑤ 道路勾配（右側）	上り6%（踏切に向かって上り勾配）	⑥ 踏切見通距離*1		上り列車から踏切	370m	⑦ 列車見通距離*2		踏切左側から上り列車	370m	踏切右側から上り列車	370m	⑦ 踏切の舗装	アスファルト	⑧ 道路交通量*3		三輪以上の自動車	0台/日	二輪	7台/日	軽車両	15台/日	歩行者	81人/日	⑨ 交通規制	二輪の自動車以外の自動車通行止め（小型特殊自動車を除く）	⑩ 鉄道交通量	48本/日（1時間最大4本）	⑪ 事故歴	なし
① 踏切長	6.0m																																						
② 踏切幅員	3.0m																																						
③ 踏切交角	90°																																						
④ 道路勾配（左側）	上り7%（踏切に向かって上り勾配）																																						
⑤ 道路勾配（右側）	上り6%（踏切に向かって上り勾配）																																						
⑥ 踏切見通距離*1																																							
上り列車から踏切	370m																																						
⑦ 列車見通距離*2																																							
踏切左側から上り列車	370m																																						
踏切右側から上り列車	370m																																						
⑦ 踏切の舗装	アスファルト																																						
⑧ 道路交通量*3																																							
三輪以上の自動車	0台/日																																						
二輪	7台/日																																						
軽車両	15台/日																																						
歩行者	81人/日																																						
⑨ 交通規制	二輪の自動車以外の自動車通行止め（小型特殊自動車を除く）																																						
⑩ 鉄道交通量	48本/日（1時間最大4本）																																						
⑪ 事故歴	なし																																						

*1 「踏切見通距離」とは、列車の運転席より当該軌道の踏切道を見通し得る最大距離をいう。

*2 「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。

*3 「道路交通量」について、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、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。

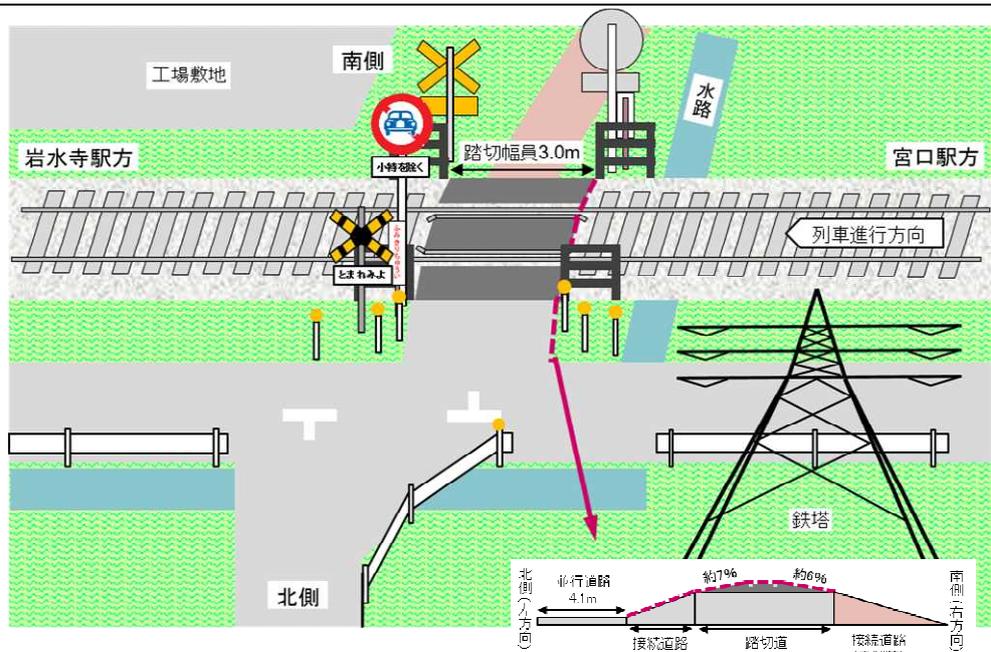
図1 本事故発生場所周辺図

(2) 本件踏切と交差する道路等の状況（図1、図2参照）

本件踏切と交差する道路は、浜松市が管理する市道浜北根堅^{はまきたねがた}47号線である。道路の北側は本件踏切直近では幅員3.6mでアスファルト舗装されており、道路の南側は幅員2.1mで未舗装である。

また、本件踏切の北側には線路に並行して市道浜北根堅尾野^{はまきたねがたの}1号線があり、本件踏切付近では幅員4.1mでアスファルト舗装されている。

本件踏切から線路に並行する道路までの距離は約3mで、本件踏切に向かって上り勾配となっている。



※ この図は、事故時点の状況を基に主な設備及び標識等について、線路、道路に対する大まかな配置を示したものであり、正確な縮尺、大小、位置関係になっていない。

図2 本件踏切付近の概略図

(3) 道路から見た本件踏切の状況

道路から見た本件踏切の状況を図3に示す。踏切の両側ともに、踏切警標（クロスマーク）及び「とまれみよ」と表記された補助板、「二輪の自動車以外の自動車通行止め」の規制標識及び「小特を除く」の補助標識、並びに「ふみきりちゅうい」の表示板が設置されていた。



図3 道路から見た本件踏切の状況

(4) 本件踏切内の路面の状況

本件踏切内はアスファルト舗装されており、その状況を図4に示す。踏切内の路面は凹凸^{おうち}やひび割れはあるものの、段差や欠損は見られなかった。



図4 本件踏切内の路面の状況

(5) 本件踏切付近の線形等

本件踏切付近の線形は、31k931mから30k579mまでが直線である。上り列車に対する勾配は、31k255mから30k855mまで7%の下り勾配である。なお、天竜浜名湖線の最高運転速度は80km/hであり、本件踏切付近には運転速度が制限される曲線や勾配等はない。

(6) 気笛吹鳴標識の設置状況

本件踏切の上り列車に対する気笛吹鳴標識は31k020mに設置されている。

(7) 列車から本件踏切の見通し状況

上り列車の先頭車両運転台からの本件踏切の見通し状況について、気笛吹鳴標識の約50m手前（本件踏切の約150m手前）からの状況を図5に示す。本件踏切を遮るような障害物は認められなかった。



図5 上り列車からの本件踏切の見通し状況（本件踏切の約150m手前）

(8) 通行者から見た列車の見通し状況

本件踏切の北側の踏切防護柵付近から列車の見通し状況を図6に示す。接近する上り列車の見通しを遮るような障害物は認められなかった。

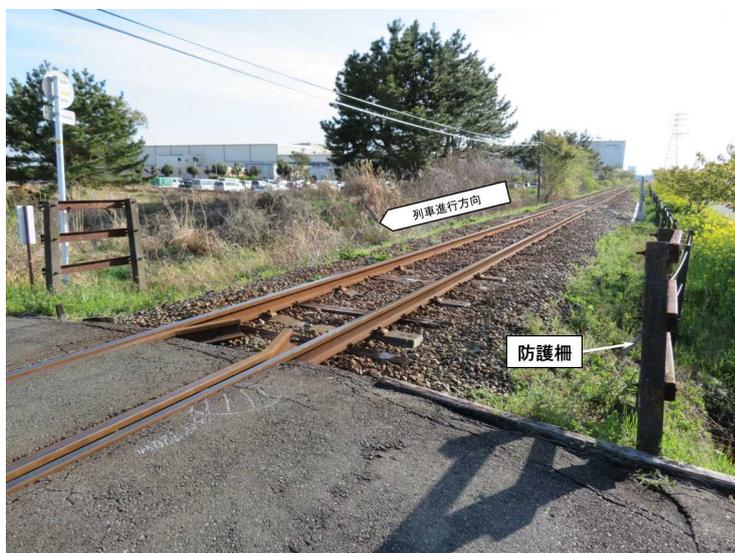


図6 本件踏切の北側の防護柵付近からの上り列車の見通し状況

(9) 本件踏切に隣接する踏切道の概要等

本件踏切の岩水寺駅方約238mの位置には^{びしやもん}毘沙門踏切道（第1種踏切道）があり、宮口駅方約602mの位置には^{やすだ}保田踏切道（第1種踏切道）がある。各踏切道の概要は、表2のとおりである。

表2 本件踏切に隣接する踏切道の概要

踏切道名		毘沙門	保田
キロ程		30k682m	31k522m
踏切種別		第1種	第1種
踏切幅員		5.5m	6.5m
踏切長		6.0m	6.0m
踏切の舗装		アスファルト	アスファルト
交通規制		規制なし	規制なし
（1日） 道路 交通量	三輪以上の自動車	353台	3,331台
	二輪	12台	133台
	軽車両	35台	169台
	歩行者	81人	44人



※ 同社から提出された踏切道実態調査表（令和元年度）等による。

(10) 鉄道車両の概要

本件列車は1両編成であり、車両の主な諸元は次のとおりである。

車種	内燃動車（TH2100形）
記号番号	TH2107号
定員	120人（座席定員52人）
車両重量（空車）	30.0t
最大車両寸法	長さ 18,500mm
	幅 3,188mm
	高さ 4,070mm

同社によると、同車両の非常ブレーキ使用時の平均減速度は4km/h/s、空走時間は2.3秒とのことである。

また、本事故発生前直近の同車両の検査結果に異常は認められなかった。

2.4 鉄道施設等の
損傷状況

(1) 鉄道施設の主な損傷状況

鉄道施設に損傷は認められなかった。

なお、本件踏切の約15m岩水寺駅方の線路右側の雑草に1～2mほどの範

圃で上から押しつぶされた痕跡があり、本件運転士によるとこの場所に本件通行者が倒れていたとのことである。(図7参照)



図7 線路右側にあった雑草の押しつぶされた痕跡

(2) 鉄道車両の主な損傷状況
車両に損傷は認められなかった。

2.5 乗務員等に関する情報

- (1) 本件運転士 48歳
甲種内燃車運転免許 平成16年12月13日
- (2) 本件通行者 48歳
静岡県浜北警察署によると、本件通行者は作業着を着ており、通勤の途中であったとみられる。また、本事故発生時の目撃者はいなかったとのことである。本件通行者の親族によると、本件通行者に関する情報は概略次のとおりであった。
- 本件通行者は、浜松市内の本件踏切の北側に位置する自宅に住んでおり、本件踏切の南側に位置する勤務先へ、毎朝7時20分くらいに自宅を出て徒歩で通勤していた。本事故当日もいつもと変わらずに自宅を出て行った。なお、眼鏡や補聴器は使用しておらず、日頃から喫煙や飲酒もしていなかった。
- また、本件通行者の勤務先によると、本件通行者に関する情報は概略次のとおりであった。
- 本件通行者は、2年くらい前までは自転車で通勤していたが、自転車で転倒して股関節を痛めてしまい、その後は徒歩通勤をするようになった。歩行は少しずつしか進めないため、自宅から健常者が15～20分くらいで歩ける距離を1時間くらい掛けて通勤しているような状況であり、その状態が日に日に悪くなっていた。会社の階段を上るときは壁を伝いながら時間を掛けて上っており、最近では外にある10cmくらいの段差でも壁に手を着けて歩いていた。

2.6 気象

晴れ

2.7 その他の情報

- (1) 本件列車の停止位置に関する情報
本事故発生後の本件列車の停止位置は、先頭が30k836m付近(本件踏切から約84m岩水寺駅方)であった。
- (2) 同社の運転取扱いに関する情報
同社におけるブレーキ及び気笛による合図の取扱いについては、「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）」に基づき同社が定めた「天竜浜名湖鉄道運転取扱実施基準」で以下のとおり規定されている。

(列車を停止させるときのブレーキ扱い)

第44条 列車を停止させるときは、常用ブレーキによるものとする。ただし、次に掲げる場合は、非常ブレーキによらなければならない。

(1) (2) (略)

(3) 急きょ列車を停止しなければならない事態が生じたとき。

(気笛合図の方式)

第182条 気笛合図の方式は、次のとおりとする。

(1) (2) (略)

(3) 危険を警告するとき 短急気笛数声

(4) 非常事故が生じたとき 短急気笛数声、長緩気笛1声

(5) (略)

(気笛吹鳴標識による取扱い)

第229条 運転士は、気笛吹鳴標識が設けてある箇所では、長緩気笛1声の気笛合図を行うものとする。

(3) 同社の第3種及び第4種踏切道安全に関する協議等の状況

同社によると、平成30年12月に沿線市町の道路管理者等を対象に「第3種、第4種踏切の廃止又は改良に向けた勉強会」を開催したとのことであった。

(4) 藤ノ木坂踏切道において発生した踏切障害事故

令和元年12月2日に、同社天竜浜名湖線西鹿島駅構内の藤ノ木坂踏切道（第3種踏切道）において、列車と通行者が衝突して通行者が死亡する事故が発生しており、浜松市等の関係各者との協議の上、同踏切道は令和2年12月に第1種踏切道に格上げされた。

3 分析

(1) 本件列車と本件通行者との衝突に関する分析

2.1(2)に記述した本件運転士の口述及び2.4(1)に記述した雑草にあった痕跡から、本件踏切内で本件通行者と本件列車が衝突したと考えられる。

また、2.1(3)に記述した運転状況記録装置の記録から、30k920mにある本件踏切付近を通過した時刻は8時18分ごろであり、その時の速度は約47km/hであったと推定される。

(2) 本件運転士の運転操作に関する分析

2.1(3)に記述した運転状況記録装置の記録から、本件踏切の約139m手前（気笛吹鳴標識の約39m手前）で常用ブレーキ（3ノッチ）が操作され、その1.4秒後に常用最大ブレーキ（8ノッチ）、さらに1.8秒後に非常ブレーキが操作されていた。このことから、本件運転士が気笛吹鳴標識の約39m以上手前で本件通行者を発見したと考えられるものの、ブレーキ操作開始から非常ブレーキが操作されるまで約3.2秒を要していた。

2.3(5)に記述したように、この付近の勾配は下り7‰である。また、2.1(3)に記述した運転状況記録装置の記録から、ブレーキ操作を開始した時の速度は約72km/hであった。これらの条件で2.3(10)に記述した平均減速度4km/h/s及び空走時間2.3秒を用いて、非常ブレーキが操作されてから本件列車が停止するまでの走行距離を算出すると236.7mとなることから、ブレーキ操作を開始した31k059m（本件踏切の約139m手前）で仮に非常ブレーキが操作されたとしても本件踏切の手前に停止することはできなかったものと考えられる。

(3) 本件通行者が本件踏切にいたことに関する分析

本件通行者が本件踏切に進入してきた方向については、

- ① 2.5(2)に記述したように、本件通行者は本件踏切の北側に位置する自宅から本件踏切の南側に位置する勤務先へ通勤のために、本事故当日もいつもと変わらずに自宅を出たこと
- ② 2.1(2)に記述したように、運転士は本件通行者が体の正面が踏切の右側（南側）に向いて立っているのを確認していること

これらのことから、通勤のため本件踏切の左側（北側）から進入し本件踏切を横断しようとしていたものと考えられる。また、2.5(2)に記述したように、本件通行者の歩行速度が遅かったことから、本件通行者が本件踏切の横断を開始したのは、本件列車が本件踏切から視認できる位置に到達するより前であった可能性がある。さらに、本件運転士が本件歩行者を発見してから衝突までその様子が変わらなかったことについては、本件通行者が本件踏切内で何らかの原因により停滞していた、又は歩行速度が遅かったことから本件運転士からは停滞しているように見えた可能性が考えられる。加えて、本件通行者が顔を本件列車の方に向けて、右手を挙げて振っているような様子であったことについては、本件踏切内に自身がいることを運転士に伝えようとしていた可能性が考えられるものの、本件通行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。

(4) 本件通行者の歩行速度に関する分析

本件通行者の通勤時の歩行の様子（通勤経路、歩行速度や途中での休息の有無等）は不明であるが、2.5(2)に記述したように、本件通行者は、健常者が15～20分くらいで歩ける距離を1時間くらい掛けて通勤していたとのことである。このことから、本件通行者の歩行速度は健常者の1/4～1/3倍程度であった可能性が考えられる。仮にこの速度で長さ6mの本件踏切を横断した場合、歩行速度5km/h^{*4}の健常者が約4.3秒で渡り終えるところを13～17秒程度要した可能性がある。

(5) 踏切道の安全性向上に関する分析

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して安全性を向上させるべきものである。

同社においては、2.7(3)に記述したように、平成30年12月に沿線市町と「第3種、第4種踏切の廃止又は改良に向けた勉強会」を開催するなど、第3種踏切道や第4種踏切道の廃止や安全性の向上に向けた取組を進めてきたところであるが、令和元年12月に第3種踏切道である藤ノ木坂踏切道において死亡事故が発生していることから、第3種踏切道や第4種踏切道の廃止や安全性の向上に向けた取組を更に推進していくことが望まれる。

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種踏切道である久保田踏切道において、通行者と列車が衝突したことにより発生したものと考えられる。

同通行者が同踏切道内にいた理由については、通勤のため同踏切道を横断しようとしていたものと考えられるものの、同通行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。同社では、平成30年12月以降、第3種踏切道や第4種踏切道の廃止や安全性の向上に向けた取組を進めてきたところであるが、このような取組を更に推進していくことが望まれる。

*4 「解説 鉄道に関する技術基準（電気編）第四版」（国土交通省鉄道局監修、一般社団法人 日本鉄道電気技術協会、平成30年、P.459）

6 事故後に講じられた措置

同社及び浜松市は、本件踏切に対して以下の取組を実施した。

- ① 令和4年4月12日に同社と浜松市は現地を確認し、同社は4月16日に踏切の見通し確保のため、線路沿線の樹木の伐採を実施し、浜松市は6月16日に本件踏切の利用者への注意喚起として、車止め及び路面への注意喚起シールの設置を実施した。（図8参照）
- ② 同社と浜松市は、本件踏切を含む浜松市内の第3種及び第4種踏切道14か所の安全対策及び今後の取組方針について、9月14日及び11月2日に協議を実施した。
- ③ 浜松市は、本件踏切の地元自治会役員に対して11月17日に説明を行い、同社及び市として廃止に向けた住民説明会を行う意向を伝え、令和5年3月16日に住民説明会を開催する予定である。

また、同社は、天竜浜名湖線にあるその他の第3種及び第4種踏切道27か所（浜松市内の踏切道を含む。）についても、各踏切道の廃止や安全性の向上について沿線6市町と協議を行い、各自治体等と協力して地元住民等に対して説明会等を行っていくこととしている。



図8 本事故後の本件踏切の対策状況

なお、第3種、第4種踏切事故に関する事項については、運輸安全委員会資料も参照ください。

- (1) 運輸安全委員会ダイジェスト第31号（平成31年2月）鉄道事故分析集「遮断機のない踏切は危険 廃止や遮断機・警報機の整備など、早急な対策が必要」
(https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No31.html)
- (2) 運輸安全委員会ホームページ「踏切事故を起こさないために」
(<https://www.mlit.go.jp/jtsb/guide/fumikiri.html>)