

～第4種踏切において発生した、列車と歩行者との衝突による死亡事故～

鉄道事業者名：秩父鉄道株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：平成30年12月19日 16時52分ごろ

発生場所：埼玉県羽生市

秩父本線 新郷駅構内

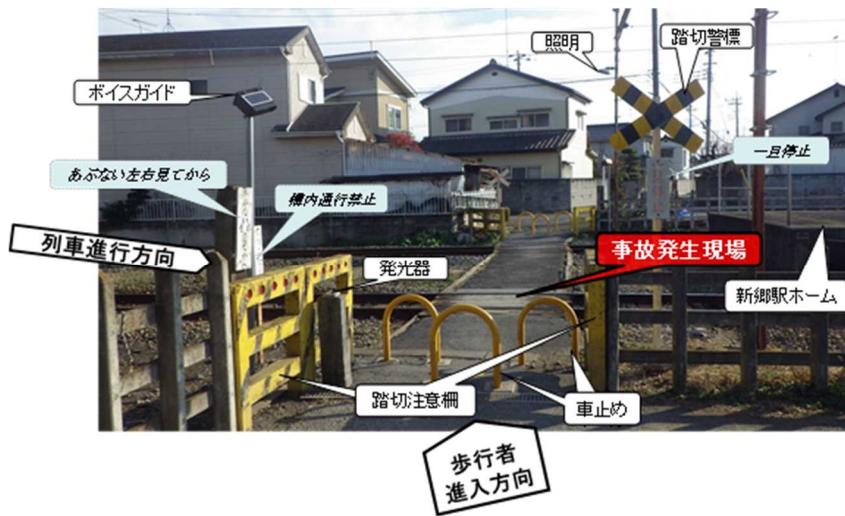
羽生No. 22踏切道（第4種踏切道：遮断機及び警報機なし）

<概要>

秩父本線羽生駅発影森駅行きの下り第1545列車の運転士は、新郷駅構内を速度約43km/hで走行中、羽生No. 22踏切道に進入してくる歩行者を認め、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。列車は同歩行者と衝突した。

この事故により、同歩行者が死亡した。

<羽生No. 22踏切道の状況（歩行者進入側から撮影）>



<事故現場周辺図>



<踏切注意柵付近からの列車の見通し状況> (事故発生日の翌日の事故発生時刻に撮影)



<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種踏切道である羽生No. 2 2踏切道に列車が接近している状況において、歩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。
- ・列車が接近している状況において、歩行者が同踏切道に進入した理由については、歩行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。

<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。
- ・羽生 No. 2 2踏切道は、上下線の2本の線路を横断しており、踏切長が19.0mと長いこと、小学校の通学路に指定されていること、及び秩父鉄道株式会社のヒヤリハット報告において歩行者の直前横断が報告されていることから、本事故の発生も踏まえ、事故の再発防止を図る観点から、秩父鉄道株式会社、羽生市、地域住民等の関係者は、同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。
- ・羽生 No. 2 2踏切道が通学路に指定されていることについては、新たな事故の発生に対する危険要因の一つと考えられる。子供は知的能力、運動能力の発達過程にあり、踏切における危険予測が難しい場合があると考えられることから、第4種踏切道を通学路に指定することは可能な限り避けるべきである。
- ・羽生 No. 2 2踏切道に隣接する第1種踏切道は、歩道がないことや交通量が多いこと等の理由から交通事故の危険性が高いと判断されている状況にある。このため、羽生 No. 2 2踏切道に関する協議の長期化が見込まれる場合や、羽生 No. 2 2踏切道を廃止する方針とした場合には、隣接する第1種踏切道及びその接続道路における歩道の整備等も含め、通学路の安全を確保する観点から、秩父鉄道株式会社及び関係する踏切に係る道路管理者（埼玉県、羽生市）等の関係者は、周辺の交通環境の改善について検討を行い、対策を講じることが必要であると考えられる。

詳細は、[運輸安全委員会ホームページ \(http://www.mlit.go.jp/jtsb\)](http://www.mlit.go.jp/jtsb) より、[鉄道事故調査報告書](#)をご覧ください。