

本報告書は、[令和2年10月29日に公表した報告書](#)を、[令和5年12月21日に公表した正誤表](#)により訂正したものです。

鉄道事故調査報告書

鉄道事業者名：WILLER TRAINS株式会社

事故種類：踏切障害事故

発生日時：令和2年1月29日 14時53分ごろ

発生場所：京都府舞鶴市

宮津線 東雲駅^{しののめ}～丹後神崎駅間^{たんごかんざき}（単線）

上油江踏切道^{かみゆごう}（第3種踏切道：踏切遮断機なし、踏切警報機あり）

西舞鶴駅起点12k428m付近

令和2年9月28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	WILLER TRAINS株式会社の宮津線西舞鶴駅発豊岡駅行き下り普通第237D列車の運転士は、令和2年1月29日（水）、東雲駅～丹後神崎駅間を速度約55km/hで惰行運転中、上油江踏切道（第3種踏切道）の手前で右側から同踏切道に進入してくる軽自動車を認めたため、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軽自動車と衝突して停止した。停止後、運転指令へ事故の報告をするとともに、軽自動車の運転者の状況を確認し警察への通報及び救急車の手配を依頼した。 この事故により、同運転者が死亡し、乗客2名が軽傷を負った。
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。 運輸安全委員会は、令和2年1月29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。 近畿運輸局は、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
-----------	-----------

	<p>宮津線 西舞鶴駅発 豊岡駅行き 普通第237D列車 1両編成 ワンマン運転</p> <p>(2) 運行の経過</p> <p>WILLER TRAINS 株式会社（以下「同社」という。）の普通第237D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> <p>本件列車は、東雲駅（西舞鶴駅起点9k050m、以下「西舞鶴駅起点」は省略する。）を定刻（14時49分）に出発した。上油江踏切道（12k428m。以下「本件踏切」という。）は、下和田踏切道（11k946m）を通過した後の右曲線（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。）を抜けた先にあるため、この曲線に入る前では本件踏切は見え、曲線の出口付近で本件踏切が見えた。</p> <p>本件踏切が見えたので、下和田踏切道を過ぎてからは制限標識により速度を75km/h以下にする必要があることから、速度を調整しながら約55km/hで本件踏切に入ろうとした。本件踏切の10m手前辺りで右側から軽自動車が見えたので危ないと思って、非常ブレーキを掛け、気笛を吹鳴したが、本件列車は軽自動車と衝突して本件踏切を走り過ぎて停止した。</p> <p>乗客が無事かどうか確認して14時53分ごろ運転指令に列車無線で連絡したところ、雑音が多く聞き取れなかったため、業務用携帯電話で本件踏切において軽自動車と衝突したことの報告と警察への通報及び救急車の手配を依頼した。運転指令から乗客及び軽自動車の運転者（以下「運転者」という。）の確認と本件列車の損傷状況を確認するよう指示を受けたので、再度、乗客の怪我の確認を行い、転動防止手配をして、本件列車を降り、衝突した軽自動車へ向かった。</p> <p>軽自動車を確認したところ、助手席側の窓ガラスが割れていた。運転者に声をかけたところ、意識があるようなので、救急車を呼んだので直ぐに来ることを伝えるとともに、本件列車の損傷状況を確認して、改めて業務用携帯電話で運転指令に運転者及び乗客の状況並びに車両の状況を報告した。</p> <p>なお、軽自動車には、運転者1名のみ乗車していた。</p> <p>(3) 運転状況の記録</p> <p>本件列車には、運転状況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（運転者 男性 82歳） 負傷：2名（乗客） （本件列車：乗客5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平成26年度に作成された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>2.5m</td> </tr> <tr> <td>③ 踏切交角</td> <td>90°</td> </tr> <tr> <td>④ 踏切通過速度*1</td> <td>60～65km/h</td> </tr> <tr> <td>⑤ 道路勾配</td> <td></td> </tr> <tr> <td>列車から右</td> <td>4/100（踏切に向かって上り勾配）</td> </tr> </table>	① 踏切長	6.0m	② 踏切幅員	2.5m	③ 踏切交角	90°	④ 踏切通過速度*1	60～65km/h	⑤ 道路勾配		列車から右	4/100（踏切に向かって上り勾配）
① 踏切長	6.0m												
② 踏切幅員	2.5m												
③ 踏切交角	90°												
④ 踏切通過速度*1	60～65km/h												
⑤ 道路勾配													
列車から右	4/100（踏切に向かって上り勾配）												

*1 「踏切通過速度」とは、当該踏切道における列車又は車両の運転曲線における標準的な通過速度をいう。

	<p>⑥ 踏切見通距離*2</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 70%;">列車（西舞鶴駅方）から踏切</td> <td style="text-align: right;">180m</td> </tr> <tr> <td>軽自動車進入側から踏切</td> <td style="text-align: right;">30m</td> </tr> </table> <p>列車見通距離*3</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 70%;">軽自動車進入側から列車（西舞鶴駅方）</td> <td style="text-align: right;">180m</td> </tr> </table> <p>⑦ 鉄道交通量 41本/日（4本/1時間最大）</p> <p>⑧ 道路交通量*4</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 70%;">三輪以上の自動車</td> <td style="text-align: right;">30台/日</td> </tr> <tr> <td>二輪</td> <td style="text-align: right;">19台/日</td> </tr> <tr> <td>軽車両</td> <td style="text-align: right;">53台/日</td> </tr> <tr> <td>歩行者</td> <td style="text-align: right;">55人/日</td> </tr> </table> <p>⑨ 交通規制 大型貨物自動車等及び大型乗用自動車通行止め（マイクロを除く）</p> <p>⑩ 事故履歴 平成13年6月以降なし</p> <p>本件踏切の右側には、民家が複数あり、左側には府道571号が並行している。本件踏切は、この府道と民家から続いている舞鶴市道と交差している。</p> <p>なお、本件踏切の482m西舞鶴駅方（東雲駅方）には、下和田踏切道（第1種踏切道、11k946m）が、218m豊岡駅方（丹後神崎駅方）には、下油江踏切道（第1種踏切道、12k646m）があるものの、下和田踏切道は、本件踏切と道路で繋がっていない（図1、表1 参照）。また、下油江踏切道周辺の集落を通る道路は、軽自動車でも通行が困難な道路幅である。</p> <p>また、北近畿タンゴ鉄道株式会社（以下「タンゴ鉄道」という。）が第三種鉄道事業者*5として宮津線、宮福線の鉄道施設を保有し管理しており、運行を第二種鉄道事業者*6である同社が行っている。</p>	列車（西舞鶴駅方）から踏切	180m	軽自動車進入側から踏切	30m	軽自動車進入側から列車（西舞鶴駅方）	180m	三輪以上の自動車	30台/日	二輪	19台/日	軽車両	53台/日	歩行者	55人/日
列車（西舞鶴駅方）から踏切	180m														
軽自動車進入側から踏切	30m														
軽自動車進入側から列車（西舞鶴駅方）	180m														
三輪以上の自動車	30台/日														
二輪	19台/日														
軽車両	53台/日														
歩行者	55人/日														

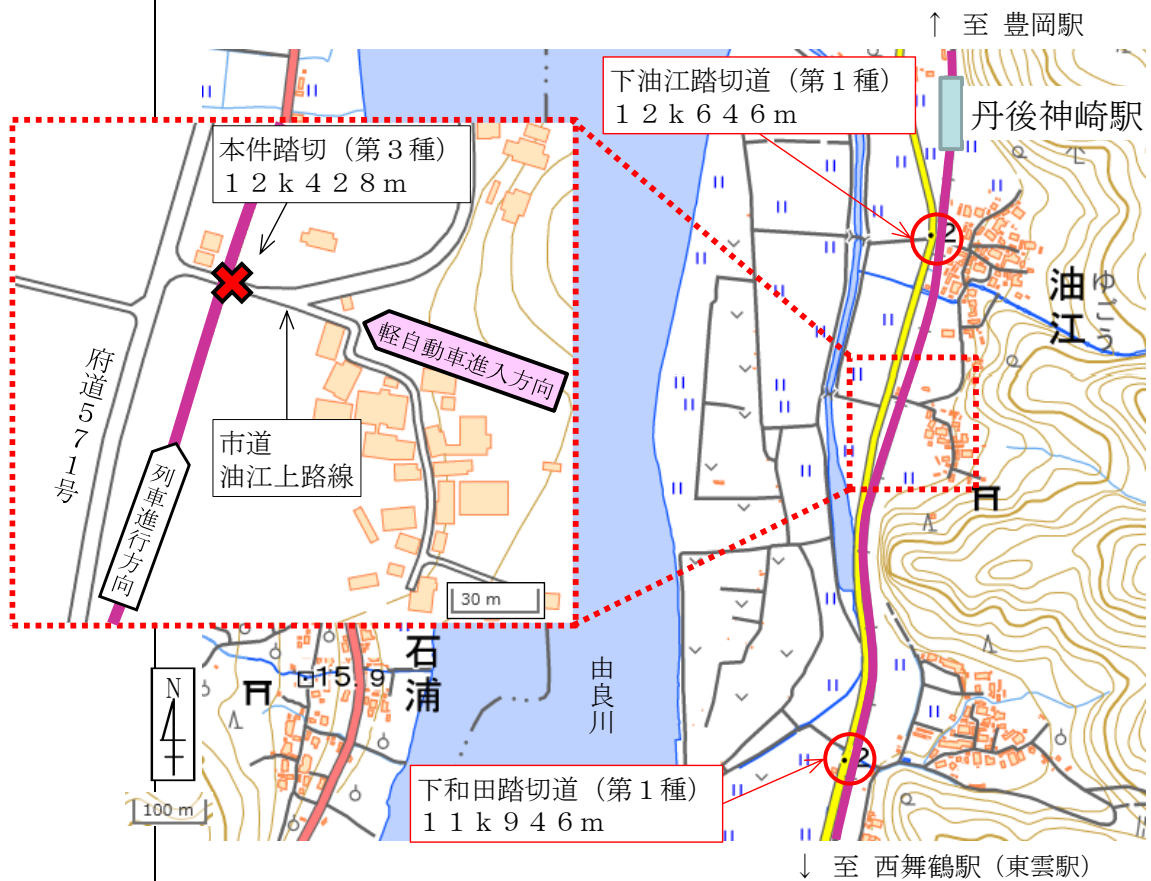
*2 ここでいう「踏切見通距離 列車（西舞鶴駅方）から踏切」とは、西舞鶴駅側から本件踏切に接近する列車の運転席から踏切道を見通し得る最大距離をいう。

*3 ここでいう「列車見通距離 軽自動車進入側から列車（西舞鶴駅方）」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右側の地点における1.2mの高さにおいて見通すことができる列車の位置（西舞鶴駅方）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。

*4 「道路交通量」は、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。

*5 「第三種鉄道事業者」とは、自らが敷設する鉄道路線を使用して旅客又は貨物の運送を行う第二種鉄道事業者に使用させる事業者をいう。

*6 「第二種鉄道事業者」とは、自らが敷設する鉄道路線以外の鉄道路線を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業者をいう。



※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1 本件踏切付近の踏切道の概要

踏切道名		下和田踏切道	下油江踏切道
キロ程		11k946m	12k646m
踏切種別		第1種	第1種
踏切幅員		4.0m	2.5m
踏切長		6.2m	6.0m
道路種別		市道	市道
道路 交 通 量	三輪以上の 自動車 (台/日)	17	35
	二輪 (台/日)	24	19
	軽車両 (台/日)	137	50
	歩行者 (人/日)	63	55
交通規制		なし	二輪自動車、農耕用車両、 軽自動車以外の自動車の 通行禁止

※ 平成26年11月に作成した踏切道実態調査による。

※ 下油江踏切道の交通規制は、同社が独自に定めた自主規制のため、交通規制標識を設置していない。

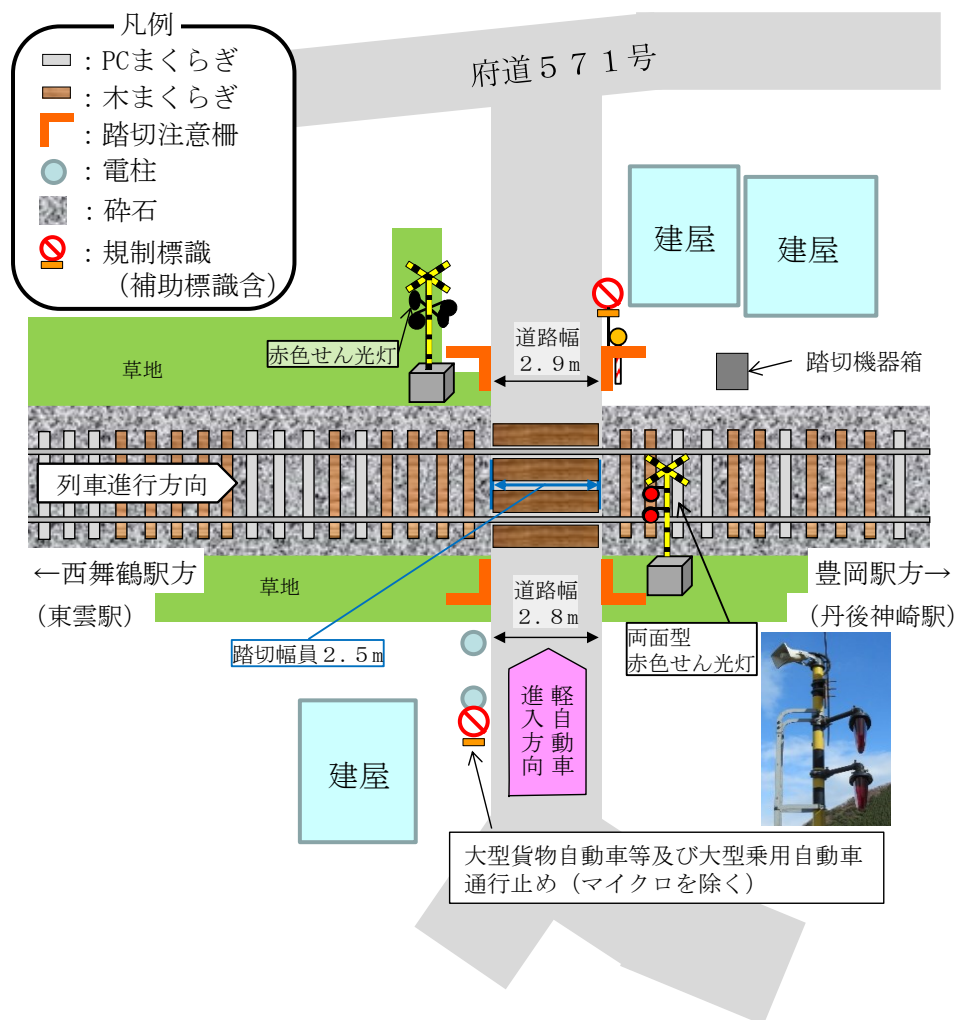
(2) 本件踏切の状況

軽自動車が進出した側の本件踏切の両側に踏切注意柵が設置されており、そこから軌道中心線までの距離は約2.8mであった。また、豊岡駅方（丹後神崎駅方、軽自動車の進入側の右側）には、両面型の赤色せん光灯（2灯）が設けられた踏切警報機が設置されており、西舞鶴駅方（東雲駅方）には大型貨物自動車等及び大型乗用自動車通行止め（マイクロを除く）を示す交通規制標識が設置されていた。

また、軽自動車の進出側の西舞鶴駅方（東雲駅方）には、赤色せん光灯（4灯）が設けられた踏切警報機が設置されており、豊岡駅方（丹後神崎駅方）にも軽自動車の進入側と同様に交通規制標識が設置されていた。

なお、軽自動車の進入方向の西舞鶴駅方（東雲駅方）には建屋があり、列車の接近が見にくい状況であった。

本件踏切に接続する市道に道路標示（道路交通法第2条第16号 道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路^{びょう}線、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。以下「停止線」という。）は設けられていなかった（図2、図3 参照）。



※この図は、事故調査時点の状況を基に線路、道路に対する主な設備の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 本件踏切の状況

	<p>(5) 本件踏切付近の線形等 西舞鶴駅方（東雲駅方）からの本件踏切付近の線路線形は、12k191mから12k286mまで半径300mの右曲線となっており、この曲線から本件踏切（12k428m）を越えた12k488mまでの間は、平坦な直線区間である。</p> <p>(6) 本件踏切の踏切警報機の動作状況 本件踏切の踏切警報機の動作を現地調査時に確認したところ、踏切警報機は列車が本件踏切に到達する約40秒前に鳴動を開始していた。同社の運転保安設備実施基準によると、第3種踏切道における警報の開始から列車等の到達までの時間は、20秒以上（標準は30秒）と定められている。 なお、タンゴ鉄道による本件踏切の警報機の動作等の確認は、直近では令和元年9月13日の検査において実施しており、その検査結果の記録に異常は認められなかった。また、建屋付近においても列車の接近により、赤色せん光灯及び踏切警報機が動作することが視認でき、警報音が明瞭に聞こえる状況であった。 さらに、負傷した乗客2名の口述によれば、事故時の踏切警報機は動作していたように覚えているが、軽自動車が入ってきた状況は見えないとのことであった。</p> <p>(7) 鉄道車両の概要 車種 内燃自動車（ディーゼルカー） 記号番号 KTR706 車両長 20,500mm 車両幅 2,800mm 本件列車の本事故発生前直近の検査結果の記録に、異常は認められなかった。</p> <p>(8) 軽自動車の概要 全長 3,395mm 全幅 1,475mm 全高 1,620mm 軸距 2,430mm 排気量 0.65L 定員 4人</p>
<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) 鉄道車両の損傷状況 先頭車両の前面貫通扉取付部、ブレーキ管、連結器、スカートに軽自動車と衝突した際に生じたと見られる痕跡が認められた（図5 参照）。</p>

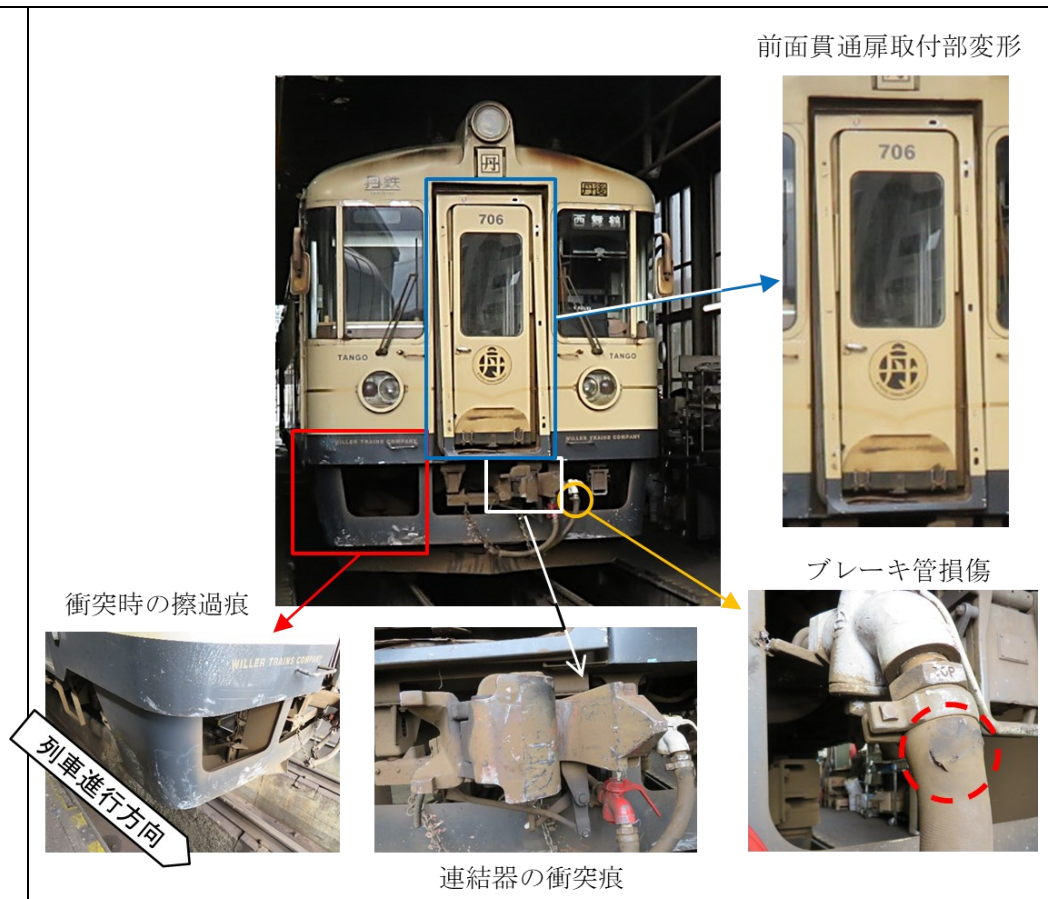


図5 鉄道車両の損傷状況

(3) 軽自動車の主な損傷状況

軽自動車は、本件列車の連結器が助手席ドア付近に衝突した痕跡があり、運転席側の前輪タイヤのタイヤホイールが変形するとともにタイヤが破損していた。また、助手席ドア及び窓ガラスも破損していた。なお、運転席側の窓ガラスは、閉まったままで、破損していなかった。

2.5 乗務員等に関する情報

(1) 本件運転士 男性 31歳

甲種内燃車運転免許 平成29年6月9日

(2) 運転者 男性 82歳

運転者の親族によれば、運転者及び本件踏切の通行に関する情報は概略次のとおりであった。

運転者の視力、聴力は、日常生活に支障が出るようなことはなく健康状態に問題はなかった。さらに、重大な持病はないとのことであった。

本件踏切の通行に関しては、自宅から出掛ける際に日常的に利用しており、注意して通行していたが、列車が通るときは常に踏切警報機の音が自宅でも聞こえるため、警報機の音に慣れて注意する意識が薄れていた可能性があるかもしれない。

また、暖かくなると本件踏切の周囲は、草木が生い茂り列車の接近が確認しづらくなり、本件踏切を通行しようとした際、列車の接近に余裕があると思っていたら、急に列車が目の前に来て驚いたこともあった。

なお、集落の道路を通り、豊岡駅方（丹後神崎駅方）から本件踏切を通過する際は、進入側の踏切警報機の赤色せん光灯が右側にしかないので、踏切警報機の動作状況に気付きにくいところがあった。

2.6 気象	曇り
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 本件列車の停止位置は、先頭が1 2 k 5 3 1 m付近（本件踏切から約1 0 3 m丹後神崎駅方）であった。</p> <p>(2) 最高運転速度及び運転指令に連絡した時間に関する情報 宮津線（西舞鶴駅から豊岡駅間）の最高運転速度は、8 5 km/hであり、半径3 0 0 mの曲線における制限速度は6 5 km/hとなっている。2.1(3)に記述したように、運転状況記録装置が本件列車にないことから、調査時に本件列車とは別の列車に乗り本件踏切通過時の運転速度を確認したところ、約5 5 km/hであった。また、同社で宮津線の運行を担当している複数の運転士に本件踏切通過時の速度を聞き取ったところ、ほぼ全員の運転士が、約5 5～6 0 km/hで通過しているとの回答であった。 また、本件運転士から運転指令に連絡した時間が運転指令の業務連絡等書留簿に1 4時5 3分と記載されていた。</p> <p>(3) 本件踏切の安全対策や管理状況等に関する情報 同社の宮津線には1 0 5箇所の踏切道があり、そのうち第3種踏切道が1 3箇所、第4種踏切道が1 8箇所となっている。同社及びタンゴ鉄道（以下「同社等」という。）によれば、本事故前に本件踏切道を含め、第3種踏切道及び第4種踏切道の第1種化又は廃止等について、警察及び道路管理者等の関係者と協議していないとのことであった。</p> <p>(4) 同社等における踏切事故防止のための啓発活動等について 同社等によれば、踏切事故防止の取組として、春・秋の交通安全運動及び毎年行われる踏切事故防止キャンペーン時に、駅における事故防止パンフレットの駅配布及び踏切通行ドライバーへ事故防止パンフレットの配布を行っている。</p>

3 分析

<p>(1) 本件列車と軽自動車との衝突に関する分析 2.4(2)に記述したように、本件列車の前面には衝突した際に生じたと思われる痕跡が認められること、2.4(3)に記述したように、軽自動車には、本件列車の連結器が助手席ドア付近に衝突した痕跡があり、運転席側の前輪タイヤ及びタイヤホールが変形するとともにタイヤが破損していることから、軽自動車が本件踏切の右側から進入したため、本件列車の連結器が突き刺さり、助手席側を持ち上げた状態で運転席側の前輪タイヤを軌道（レール）に押し付けたものと推定される。 また、2.1(2)に記述したように、本件運転士が1 4時5 3分ごろに運転指令へ事故の報告をしていること、2.7(2)に記述したように、本件運転士から連絡を受けた時間が運転指令の業務連絡等書留簿に残っていることから、本事故の発生時刻は、1 4時5 3分ごろであったものと推定される。</p> <p>(2) 本件踏切の見通しに関する分析 本件踏切付近の線路線形は、2.3(5)に記述したように、1 2 k 1 9 1 mから半径3 0 0 mの右曲線となっており、2.3(4)に記述したように、西舞鶴駅方（東雲駅方）からは、線路に沿って草が生えており見通しはあまり良くないこと、また、2.3(2)に記述したように、本件踏切の西舞鶴駅方（東雲駅方）には、建屋があることから、本件列車が右曲線を通過した際、本件運転士は自動車等の通行者の存在に気付きにくい状況であったものと考えられる。また、自動車等の通行者についても、この建屋によって列車の接近に気付きにくいものと考えられる。</p> <p>(3) 本件運転士の運転操作等に関する分析 2.1(2)に記述したように、運転速度7 5 km/h以下にする必要があることから速度を調整しながら約</p>

5 5 km/h で本件踏切に入ろうとしたと本件運転士が口述していること、2.7(2)に記述したように、同社で宮津線の運行を担当している複数の運転士の口述によれば、本件踏切をほぼ全員が5 5～6 0 km/hで通過しているとのことから軽自動車と衝突した速度は、約5 5 km/hであったものと考えられる。

また、本件踏切は、2.3(4)に記述したように、西舞鶴駅方（東雲駅方）からは、線路に沿って草が生えており見通しはあまり良くなく、本件踏切の手前に建屋もあり本件踏切の視認性は低く、自動車等の通行者は分かりにくい状況であること、2.1(2)に記述したように、本件運転士は、本件踏切の1 0 m手前辺りで軽自動車が見えたので非常ブレーキを掛け、気笛を吹鳴したと口述していることから、本件運転士は本件踏切に接近するまで軽自動車の存在に気付いていなかった可能性が考えられる。

2.1(2)に記述したように、本件運転士が1 0 m手前辺りで非常ブレーキを扱ったことから、本件列車の速度が落ちる前に軽自動車と衝突し、2.7(1)に記述したように、本件列車は、本件踏切から丹後神崎駅方に約1 0 3 mの位置に停止したものと考えられる。

(4) 本件踏切の踏切警報機の動作状況等に関する分析

2.3(6)に記述したように、本件踏切の踏切警報機は列車が本件踏切に到達する約4 0秒前から鳴動しており、同社による直近の検査及び事故後の現地調査においても踏切警報機に異常がなかったこと、また、乗客2名の口述によれば、踏切警報機が動作していたように覚えているとのことから、正常に動作していたものと推定される。

しかしながら、2.5(2)に記述したように、運転者の親族が「集落の道路を通り豊岡駅方（丹後神崎駅方）から本件踏切を通過する際は、進入側の踏切警報機の赤色せん光灯が右側にしかないので、踏切警報機の動作状況に気付きにくいところがあった。」「列車が通るときは踏切警報機の音が自宅でも聞こえるため、警報機の音に慣れて注意する意識が薄れていた可能性があるかもしれない。」と口述している。このため、自動車の運転者に対して、より踏切警報機の視認性を向上するため、左側にも踏切警報機を増設すること、府道5 7 1号線側の赤色せん光灯を全方位型に変更することなどが望まれる。さらに、本件踏切は、2.3(1)に記述したように、本件踏切に隣接する下油江踏切道を利用するには、集落を通る道路の幅は狭く、軽自動車でも通行が困難であること、及び下和田踏切道と本件踏切は道路が繋がっていないことから、いずれの隣接する踏切道も迂回路として適していないため、本件踏切に遮断装置を設置することが望ましい。

(5) 運転者が本件踏切に進入したことに関する分析

(4)に記述したように、本件踏切の踏切警報機は正常に動作していたと推定されること、2.5(2)に記述したように、運転者の親族によれば、運転者の視力、聴力は日常生活に支障が出るようなことはなく健康状態に問題はなかったとのことであり、踏切警報機の動作で本件列車の接近に気付くことができる状況であったものと考えられる。

しかしながら、運転者は本件踏切に本件列車が接近している状況において本件踏切に進入していることから、本件列車の接近に気付かなかった可能性が考えられるが、運転者が本件列車の接近に気付かなかった理由については、運転者が死亡していることから、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に関する分析

踏切遮断機や踏切警報機が設けられていない踏切道は、踏切道を通行する際の安全性を確保するために踏切保安設備を整備することや廃止を検討すべきである。

同社等によれば、本件踏切は、2.3(1)⑩に記述したように、平成1 3年6月以降事故がないとのことであった。また、宮津線には、2.7(3)に記述したように、第3種踏切道が1 3箇所、第4種踏切道が1 8箇所あるものの、本件踏切道を含め、踏切道の改良・廃止（統合含む）等について、警察及び道路管理者等の関係者と協議していないとのことであった。

このため、同社等及び道路管理者等の関係者は、本件踏切の安全性を向上させるために、踏切利

用者及び地域住民等の理解や協力が得られるよう努め、踏切遮断機設置の協議を行うとともに、遮断機を設置するまでは、踏切通行者に注意を喚起するため、注意看板を設置したり停止線を設ける等の安全対策を実施していくことが望ましい。

なお、2.7(4)に記述したように、同社等は、交通安全運動時に踏切通行者に対してパンフレットを配布するなど踏切事故防止活動を行っていたとのことであるが、事故防止のため、宮津線内の踏切道に対して警察及び道路管理者等の関係者ととも踏切道の統廃合、第1種化などの協議を行い、安全対策を講ずることが望まれる。

4 原因

本事故は、踏切警報機が設けられている第3種踏切道である上油江踏切道において、列車が接近して踏切警報機が動作している状況で軽自動車が同踏切道に右側から進入したため、列車と衝突したことにより発生したものと考えられる。

列車が接近し、踏切警報機が動作している状況で軽自動車が同踏切道に進入した理由については、軽自動車の運転者が列車の接近に気付かなかった可能性が考えられるが、運転者が死亡していることから、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

本件踏切の安全性向上を図るために同社等は、本件踏切へ踏切遮断機を整備することが望ましい。また、同社等は、踏切遮断機に向け踏切利用者及び地域住民等の理解や協力が得られるよう努めるとともに、列車の見通しを確保するよう線路に沿って生えている草木の伐採、踏切警報機の視認性を向上するための赤色せん光灯の改良、踏切通行者に注意を喚起するための注意看板の設置等を行うことや、道路管理者は停止線を設ける等の安全対策を講ずることが望まれる。

6 事故後に講じられた措置

(1) 本件踏切において同社等が講じた措置は以下のとおりである。

暫定対策

- ① 踏切防護柵に「とまれ」表示の看板を踏切の両側に設置した。その後、自動車の運転手の目線へ位置を変更した。
- ② 列車運転士及び自動車等通行者からの列車見通しをより向上させるため、草刈りを実施した。
- ③ 踏切防護柵の再塗装を実施した。
- ④ 地元住民への踏切事故防止（一旦停止）の啓発を警察と協議した。また、踏切道の通行注意喚起策として、ドット状の黄線（一旦停止を注視させるためのもの）を道路上へ設け、踏切の幅員が分かるように黄線を設けた。
- ⑤ 令和2年度中に府道側の踏切警報機の赤色せん光灯を全方位型に交換する予定。



府道571号線側
(令和2年4月27日鉄道事業者撮影)



軽自動車進入方向側
(令和2年7月17日鉄道事業者撮影)



草刈り前（列車進行方向から）



草刈り後（列車進行方向から）

（令和2年2月3日鉄道事業者撮影）

恒久対策

⑥ 同社は、本件踏切の第1種化をタンゴ鉄道及び関係者等へ継続的に要請していくこととした。

(2) 道路管理者である舞鶴市の措置

鉄道施設を保有・管理しているタンゴ鉄道に安全対策の実施を働きかける他、同社、警察、地域住民等、関係者と連携して注意喚起のチラシ配布をするなど、安全確保に努めることとした。