

第3部 踏切道における交通

第1章 踏切道の現況

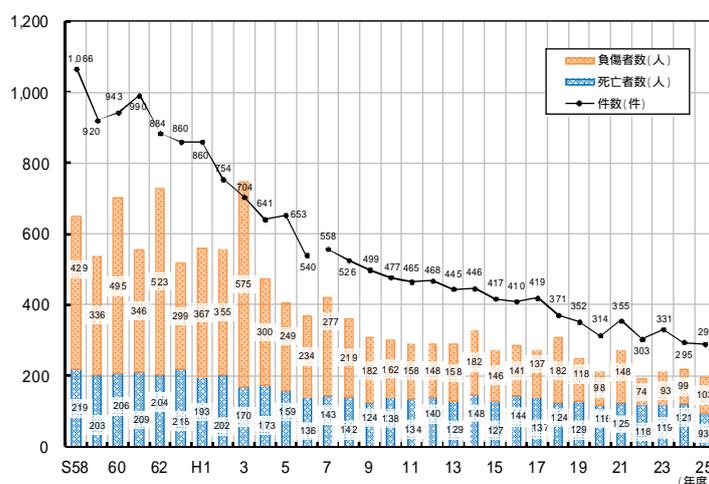
第1項 踏切事故の発生状況

1. 踏切事故の件数及び死傷者数の推移

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、平成23年度331件、平成24年度295件、平成25年度290件であった。死傷者数は、平成23年度212人、平成24年度220人、平成25年度196人、死者数は平成23年度119人、平成24年度121人、平成25年度93人であった。

平成25年度は、身体障害者の方が死傷した踏切事故は1件（肢体不自由の方が第1種踏切道で1件）であった。

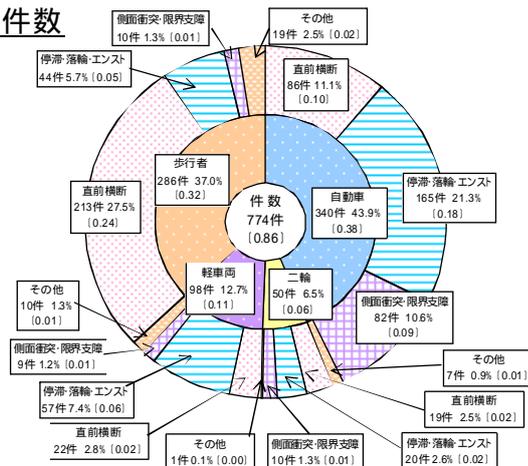
踏切事故の件数及び死傷者数の推移



2. 踏切種別別¹・衝撃物別・原因別及び関係者年齢別の踏切事故件数

平成23年度～平成25年度に発生した踏切事故の件数は、第1種踏切道774件、第3種踏切道26件、第4種踏切道116件となっている。

第1種踏切道での事故件数

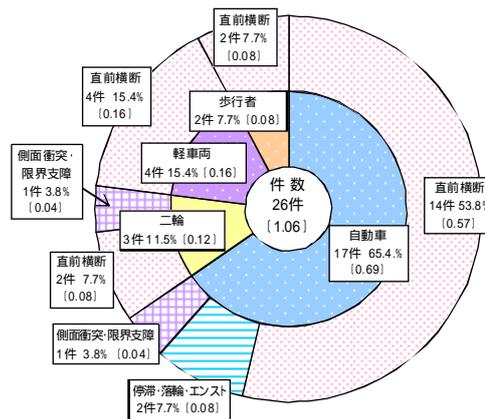


¹第1種踏切道：自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、踏切道を通するすべての列車又は車両に対し、遮断機を閉じ道路を遮断する踏切道（終発の列車から始発の列車までの時間内に踏切道を通する車両に対し、遮断しない場合があるものを含む。）

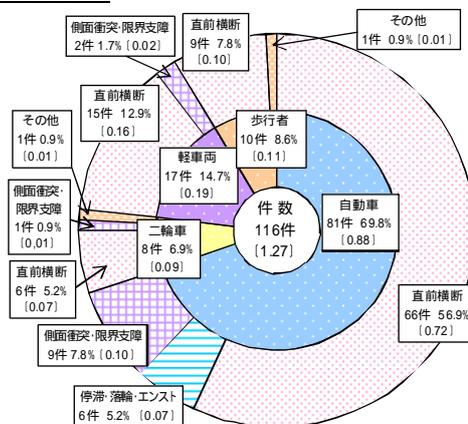
第3種踏切道：警報機が設置されているが、遮断機が設置されていない踏切道

第4種踏切道：遮断機も警報機も設置されていない踏切道

第3種踏切道での事故件数



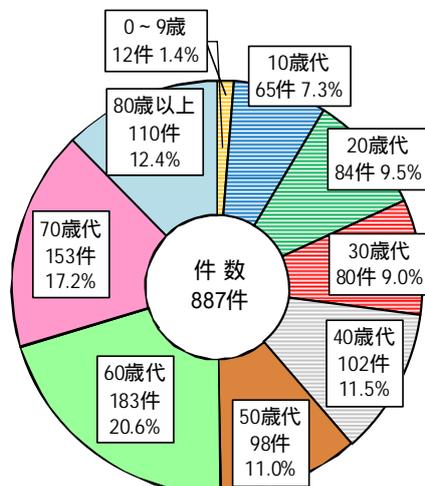
第4種踏切道での事故件数



側面衝撃・限界支障：自動車等が通過中の列車等の側面に衝突したものと及び自動車等が列車等と接触する限界を誤って支障し停止していたため、列車等が接触したもの

停滞・落輪・エンスト：自動車等が落輪、エンスト、交通渋滞、自動車の運転操作の誤り等により、踏切道から進退が不可能となったため列車等と衝突したもの

年齢別の踏切事故件数



平成 23～25 年度に発生した踏切事故（踏切障害事故、その他踏切道で発生した運転事故を含む）の合計

年齢を把握できなかった場合の件数は除いている

第2項 踏切の状況

平成25年度において、踏切事故は運転事故の36.7%を、また踏切事故による死者は運転事故による死者の33.7%をそれぞれ占めており、踏切事故防止は鉄道の安全確保上、極めて重要なものとなっている。

踏切事故件数は、立体交差化や統廃合による踏切道数の減少や第1種踏切道への改良等の踏切保安設備の整備等により、年々減少している。

現在では踏切道の88%が第1種踏切道となっている。また、踏切遮断機のない第3種踏切道及び第4種踏切道は年々減少しているが、平成25年度末においてそれぞれ794箇所及び2,981箇所残っており、同年度に踏切事故がそれぞれ6件及び38件発生している。

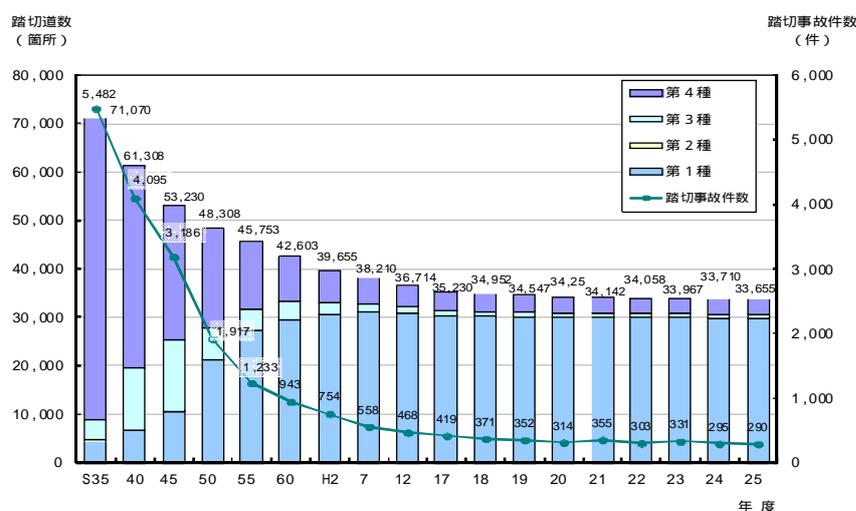
踏切道の立体交差化や構造改良、また踏切遮断機や踏切警報機などの踏切保安設備の整備等の安全対策が進められている。

立体交差化等を行った踏切道数の推移

年 度	立体交差化	構造改良	遮断機・警報機
平成21年度	37	289	101
平成22年度	29	325	79
平成23年度	42	195	74
平成24年度	98	191	77
平成25年度	34	204	57

- 1 立体交差化：連続立体交差化又は単独立体交差化により除却された踏切道数
- 2 構造改良：踏切道における道路幅員の拡幅や、歩道の設置などの整備を行った踏切道数
- 3 遮断機・警報機：第3種、第4種踏切道に踏切遮断機や踏切警報機を設置した踏切道数

踏切道数と踏切事故件数の推移



横軸について：H17以降は1年間隔であるが、S35～H17は5年間隔である。

第2章 第9次交通安全基本計画本体の評価

評価の考え方および計画全体としての評価結果を示す。

第1項 評価の考え方

1. 評価の考え方

第9次交通安全基本計画の評価においては、上位目標と個別施策の間をつなぐ論理的構造を様々な視点で整理・再構築しつつ多面的な評価を行うために、『施策群』の概念を導入し、上位目標～『施策群』～個別施策という政策体系・評価体系を構築して評価を実施することとした。

そこで、次の考え方に従って評価指標・施策群の体系的整理を行い、施策群毎に総括を進めていくこととした。

- ・交通安全対策の効果分析を効率的かつ総合的に行うために体系的整理を行うにあたり、第9次交通安全基本計画の大きな2つの軸である「1つの視点」と「4つの柱」を基本とする。
- ・交通安全対策が影響を与える構成要素との対応関係を整理し、施策意図の整理を行う。

体系的整理の考え方を基に、具体的には次のように整理を行った。

- ・施策の柱による4つの分類により、施策と評価指標の体系的整理を行った。
- ・評価指標はアウトプット指標、アウトカム指標の2つに分類した。

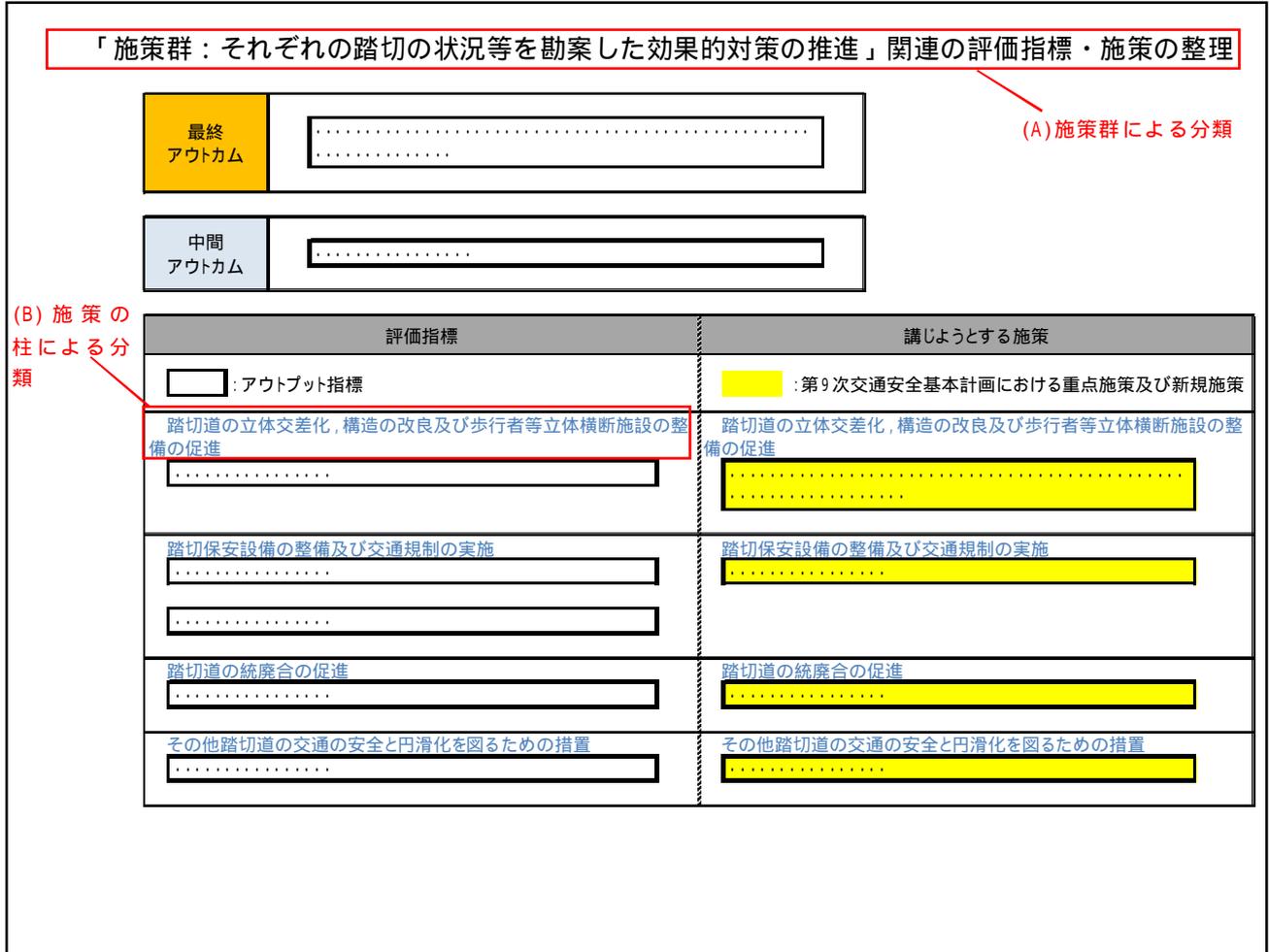
表 評価指標・施策群の体系的整理の分類の考え方と項目

視点		
それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進		
分類	考え方	項目
施策の柱による分類	第9次交通安全基本計画の踏切道における交通安全対策の中で、講じるべき施策として取り組まれている「4つの柱」に応じて、分類する。	踏切道の立体交差化，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 踏切道の統廃合の促進 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

2. 評価指標・施策群の体系的整理

第1項で示した考え方に従って、第9次交通安全基本計画の評価指標・施策の体系的整理を行い、第9次交通安全基本計画の施策と評価指標の施策分野ごとの対応関係を明らかにした。

図 体系的整理の表の見方



「施策群：それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」関連の評価指標・施策の整理

最終 アウトカム	平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを旨とする
-------------	---

中間 アウトカム	踏切事故件数の推移
-------------	-----------

評価指標	講じようとする施策
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 15px; background-color: #FFFFFF;"></div> : アウトプット指標	<div style="background-color: #FFD700; width: 20px; height: 15px; display: inline-block;"></div> : 第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策
踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFFFFF;"></div>	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFD700;"></div>
踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFFFFF;"></div> <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFFFFF;"></div>	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFD700;"></div>
踏切道の統廃合の促進 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFFFFF;"></div>	踏切道の統廃合の促進 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFD700;"></div>
その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFFFFF;"></div>	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 300px; height: 15px; background-color: #FFD700;"></div>

第2項 計画本体の評価

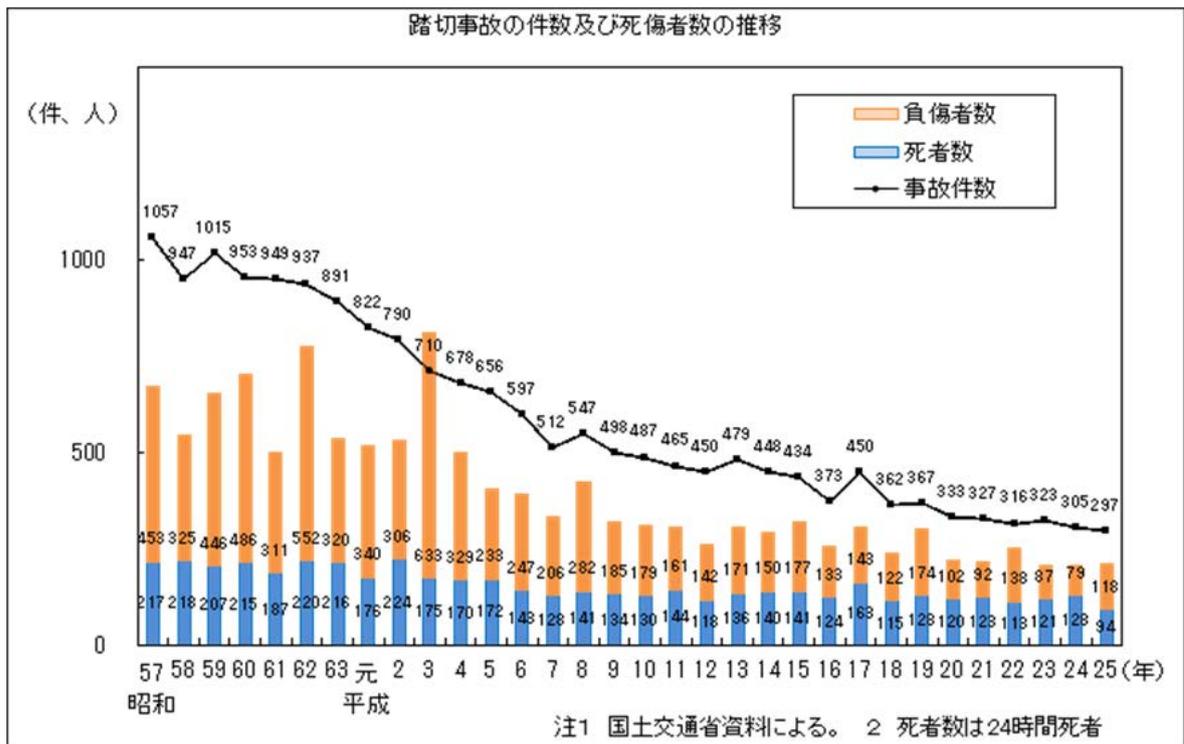
踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものである。また、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にある。

こうした背景から、第9次交通安全基本計画において、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進した。

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者数ともに減少傾向にあり、当該計画は効果があったと言えるのではないかと考える。しかし、当該計画の目標である「平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。」には平成25年までの期間においては達成できていない状況である。

参考：第9次交通安全基本計画の目標

平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。



第3章 第9次交通安全基本計画本体の詳細分析

詳細な評価として、踏切道における交通の安全に係る施策を「施策の柱」ごとに分類して行った評価を示す。

- ・第9次交通安全基本計画の最終アウトカム指標及び現時点における評価を中間アウトカム指標を用いて整理する。
- ・施策毎にアウトプット指標を用いて整理する。

1. それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

最終アウトカム指標、中間アウトカム指標
踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
アウトプット指標
踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
アウトプット指標
踏切道の統廃合の促進
アウトプット指標
その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置
アウトプット指標

第1項 それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

第9次交通安全基本計画 「今後の鉄道交通安全対策を考える視点」

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第8次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」について、施策群としての全体評価、及び下記の重点施策・新規施策を対象とした施策別評価を実施する。

評価対象重点施策及び新規施策

踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進（1）

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（2）

踏切道の統廃合の促進（3）

その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置(情報技術を活用した踏切事故の防止)（4）

1. 全体評価（最終アウトカム指標、中間アウトカム指標）

【考え方】

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、国民の理解と協力の下、第9次交通安全基本計画に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。

【評価】

直近の平成25年の踏切事故件数は297件であり、平成22年の316件と比較すると約0.6割削減されている。

【評価指標（最終アウトカム）】

・平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。

平成22年と平成27年の踏切事故件数の比較（暦年）

平成22年	平成27年
316件	

出典：国土交通省資料

【評価指標（中間アウトカム）】

・踏切事故件数の推移

踏切事故件数の推移は近年横ばいとなっているが、長期的には減少傾向にある。

踏切事故件数の推移（暦年）

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
316件	323件	305件	297件

2. 施策別評価（アウトプット指標）

（1）踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

考え方	「開かずの踏切」等について、効果の早期発現を図るための構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備等を促進する。また、抜本的な交通安全対策である立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。																		
評価	立体交差化や統廃合により踏切道数は減少している。また、踏切事故件数は年々減少傾向にあり、これらの施策が寄与していると考えられる。																		
アウトプット	<p><u>立体交差化等を行った踏切道数の推移</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>立体交差化</td> <td>42 箇所</td> <td>98 箇所</td> <td>34 箇所</td> </tr> <tr> <td>構造改良</td> <td>195 箇所</td> <td>191 箇所</td> <td>204 箇所</td> </tr> <tr> <td>歩行者等立体横断施設の整備</td> <td>5 箇所</td> <td>2 箇所</td> <td>2 箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>				平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	立体交差化	42 箇所	98 箇所	34 箇所	構造改良	195 箇所	191 箇所	204 箇所	歩行者等立体横断施設の整備	5 箇所	2 箇所	2 箇所
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度																
立体交差化	42 箇所	98 箇所	34 箇所																
構造改良	195 箇所	191 箇所	204 箇所																
歩行者等立体横断施設の整備	5 箇所	2 箇所	2 箇所																

（2）踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

考え方	踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的とする。																														
評価	踏切遮断機、踏切警報機の整備、障害物検知装置の設置等により、踏切道の事故件数減少に寄与していると考えられる。																														
アウトプット	<p><u>踏切種別別の踏切道数の推移</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>(全踏切道に対する割合)</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第 1 種</td> <td>29,988 箇所 (88%)</td> <td>29,860 箇所 (88%)</td> <td>29,880 箇所 (88%)</td> </tr> <tr> <td>第 3 種</td> <td>841 箇所 (2%)</td> <td>816 箇所 (2%)</td> <td>794 箇所 (2%)</td> </tr> <tr> <td>第 4 種</td> <td>3,138 箇所 (9%)</td> <td>3,034 箇所 (9%)</td> <td>2,981 箇所 (9%)</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>33,967 箇所</td> <td>33,710</td> <td>33,665 箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p> <p><u>踏切遮断機・踏切警報機の整備箇所数</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>74 箇所</td> <td>77 箇所</td> <td>57 箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>			(全踏切道に対する割合)	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	第 1 種	29,988 箇所 (88%)	29,860 箇所 (88%)	29,880 箇所 (88%)	第 3 種	841 箇所 (2%)	816 箇所 (2%)	794 箇所 (2%)	第 4 種	3,138 箇所 (9%)	3,034 箇所 (9%)	2,981 箇所 (9%)	合計	33,967 箇所	33,710	33,665 箇所		平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度		74 箇所	77 箇所	57 箇所
(全踏切道に対する割合)	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度																												
第 1 種	29,988 箇所 (88%)	29,860 箇所 (88%)	29,880 箇所 (88%)																												
第 3 種	841 箇所 (2%)	816 箇所 (2%)	794 箇所 (2%)																												
第 4 種	3,138 箇所 (9%)	3,034 箇所 (9%)	2,981 箇所 (9%)																												
合計	33,967 箇所	33,710	33,665 箇所																												
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度																												
	74 箇所	77 箇所	57 箇所																												

	<u>踏切保安設備の整備箇所数</u>		
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	273 箇所	245 箇所	196 箇所
踏切保安設備：踏切遮断機、踏切警報機、踏切警報時間制御装置、二段型遮断装置、大型遮断装置、オーバーハング型警報装置、踏切支障検知装置（障害物検知装置に限る。）のいずれかが設置されたもの。			
出典：国土交通省資料			

(3) 踏切道の統廃合の促進

考え方	踏切事故の防止及び道路交通の円滑化のため、統廃合により、除却に努める。		
評価	立体交差化や統廃合により踏切道数は減少している。また、踏切事故件数は年々減少傾向にあり、これらの施策が寄与していると考えられる。		
アウト プット	<u>踏切道数の推移</u>		
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	33,967 箇所	33,710 箇所	33,665 箇所
出典：国土交通省資料			

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

考え方	踏切道における交通の安全と円滑化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。 また、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。
評価	利用者等の関係する事故の防止に向けて、「鉄道利用者等の理解促進による安全性向上に関する調査」を実施し、平成 22 年 3 月には、その結果に基づく報告書及び鉄道の安全利用に関する手引きをとりまとめた。また、平成 23 年 3 月には「児童を対象とする鉄道利用に係る安全教育の調査」を実施し、その結果に基づく報告書を取りまとめ、鉄道事業者、学校等に公表・周知することにより、鉄道の安全利用のための知識の普及を図ることができた。
アウト プット	<u>鉄道交通の安全に関する知識の普及状況</u> 平成 22 年 3 月に「鉄道利用者等の理解促進による安全性向上に関する調査 報告書」及び「鉄道の安全利用に関する手引き」をとりまとめ、関係機関等へ周知。 平成 23 年 3 月に「児童を対象とする鉄道利用に係る安全教育の調査 報告書」をとりまとめ、関係機関等へ周知。また、児童用教材を作成し、平成 23 年 4 月以降、関係者等に配布及びHP等で公表。

第4章 個別施策毎の評価

第1項 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

<p>踏切道の立体交差化</p>	<p>立体交差化による踏切除却など抜本的な対策を検討すべき踏切道を抽出・公表し、その整備促進に努め、これまでの2倍以上のペースで除却を行った。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>立体交差化を実施すべき踏切道については踏切道改良促進法に基づく指定を行い、その整備促進に努めた。</p> <p>・立体交差化により除却された踏切道数 174箇所 (H23～25年度)</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
<p>踏切道の構造の改良</p>	<p>立体交差化までに時間を要する「開かずの踏切」等については、速効対策を検討すべき踏切道として抽出・公表し、構造の改良などの整備促進に努めた。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>構造の改良を実施すべき踏切道については踏切道改良促進法に基づく指定を行い、その整備促進に努めた。</p> <p>・構造の改良を行った踏切道数 590箇所 (H23～25年度)</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
<p>歩行者等立体横断施設の整備</p>	<p>歩行者等立体横断施設の整備を実施すべき踏切道については、踏切道改良促進法に基づく指定を行い、その整備促進に努めた。</p> <p>・歩行者等立体横断施設を整備した踏切道数 9箇所 (H23～25年度)</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>

第2項 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

	<p>踏切道の利用状況、事故発生状況、交通規制の実施状況等を勘案して踏切遮断機の整備促進に努めた。</p> <p>・遮断機のない踏切道数</p> <table border="1" data-bbox="520 1451 1155 1550"> <thead> <tr> <th>H23年度末</th> <th>H24年度末</th> <th>H25年度末</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,979箇所</td> <td>3,850箇所</td> <td>3,775箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについて、警報時間制御装置の整備促進に努めた。</p> <p>・警報時間制御装置を整備した踏切道数 55箇所 (H23～25年度)</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、門型警報装置、大型遮断装置を設置する等により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備促進に努めた。</p>	H23年度末	H24年度末	H25年度末	3,979箇所	3,850箇所	3,775箇所
H23年度末	H24年度末	H25年度末					
3,979箇所	3,850箇所	3,775箇所					

・障害物検知装置の設置状況

H23 年度末	H24 年度末	H25 年度末
9,774 箇所	9,825 箇所	9,896 箇所

(国土交通省)

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況を勘案し、必要な交通規制を実施している。併せて、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図った。

・踏切道における主な交通規制の実施状況

	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末
大型車等通行止め	5,555 箇所	5,396 箇所	5,382 箇所
二輪の自動車以外の自動車通行止め	3,497 箇所	3,450 箇所	3,430 箇所
車両通行止め	1,971 箇所	1,820 箇所	1,821 箇所
その他の通行止め	2,105 箇所	2,139 箇所	2,118 箇所
一方通行	436 箇所	414 箇所	414 箇所
合 計	13,564 箇所	13,219 箇所	13,165 箇所

(警察庁)

第 3 項 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これらの近接踏切道以外の踏切道についても、同様に統廃合の促進に努めた。

・踏切道数

平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末
33,967 箇所	33,710 箇所	33,665 箇所

(国土交通省)

第 4 項 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切システムの高度化や踏切道に近接する駅構内通路の利活用について、有識者委員会による検討を行うとともに実証実験を行い、踏切道の交通の安全と円滑化に向けた研究開発に努めた。

(国土交通省)

踏切道の現状や対策実施への理解を促すため自治体等による HP の作成・公開を支援し、利用者の理解や安全意識の向上に努めた。

(国土交通省)

踏切事故防止について、ポスターの掲示、チラシ類の配布等によるキャンペーンを実施し、学校、沿線住民、道路運送事業者等に対し、踏切道の安全

通行や鉄道事故防止に関する知識の普及及び意識の高揚を図った。

(国土交通省)

踏切道を含む道路の拡幅計画について鉄道事業者と事前に連絡・調整を図ること等を定めた「踏切道の拡幅に係る指針」を踏切道調整連絡会議等で周知徹底することにより、道路の幅員差が新たに生じないよう努めた。

(国土交通省)

第5章 まとめ

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指すことが重要である。

このような考え方の下、第9次交通安全基本計画の目標である、「平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。」については、平成25年までの時点においては到達できていない状況にあるが、踏切事故件数は長期的には減少傾向にあり、当該計画は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備促進、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施、踏切道の統廃合の促進、その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置といった諸対策が効果を発揮したものと考えられる。

以下に第9次交通安全基本計画の踏切道における交通の安全分野における計画本体および施策毎の評価結果を整理する。

項目	概要
計画本体の評価	踏切事故件数は平成22年と比較して平成25年時点においては約1割削減には到達していない状況であるが、踏切事故件数は長期的には減少傾向にあり、引き続き、約1割削減に向けての対策を継続、促進していく。
詳細分析（施策群毎の評価）	平成25年度に発生した踏切事故は、運転事故全体の36.7%に当たる290件、踏切事故における死者数は93人、死傷者数は196人となっており、長期的には減少傾向にあり、それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的な対策が寄与しているといえる。