

第3部 踏切道における交通

第1章 踏切道の現況

第1項 平成30年度中の踏切事故分析

(1) 踏切事故の発生件数及び死傷者数

- 踏切事故発生件数は、228件、前年から22件（8.8%）減少した。
- 死傷者数は、149人、前年から20人（11.8%）減少した。
- 死亡者数は、89人、前年から22人（19.8%）減少した。

図表 1-1-1 踏切事故の発生件数及び死負傷者数

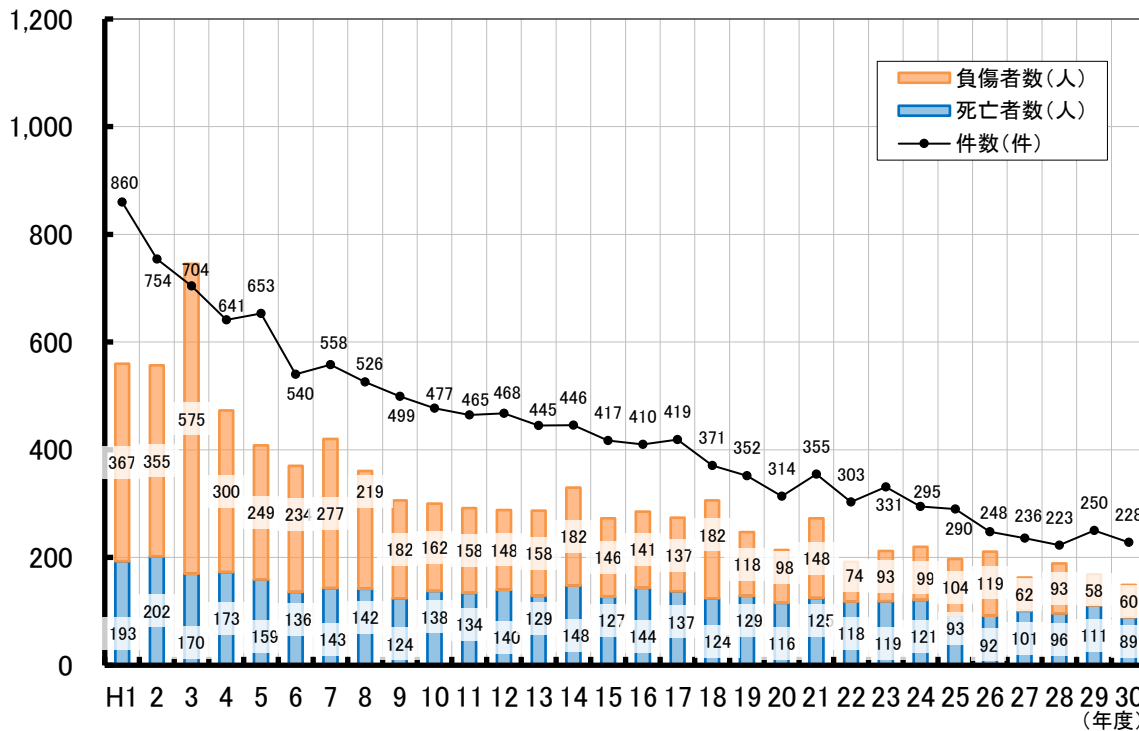
	平成30年度	前年度比	
発生件数	228件	－22件	－8.8%
死傷者数	149人	－20人	－11.8%
死亡者数	89人	－22人	－19.8%

第2項 踏切事故の長期的推移

(1) 踏切事故の発生件数及び死傷者数の推移

- 踏切事故の発生件数は、減少傾向にあり、平成24年度から200件台で推移している。
- 踏切事故による死傷者数についても踏切事故の発生件数と同様に減少傾向である。
- 踏切事故による死亡者数についても同様に減少傾向であるが、近年は100人前後で推移している。

図表 1-2-1 踏切事故の発生件数及び死傷者数の推移



第3項 踏切道の安全対策関係予算の長期的推移

踏切道の安全対策に関する当初予算については、以下のとおり推移している。

(百万円)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度
踏切保安設備の整備	149	107	107	107	107	3,632 の内数	4,172 の内数	3,982 の内数	6,608 の内数	4,631 の内数

注) 上記予算は、鉄道局分のみである。

出典：国土交通省資料

第2章 第10次計画の評価の考え方

第11次交通安全基本計画（以下「11次計画」）の作成に向けて、第10次計画の評価を以下の通り実施した。

第10次計画では、令和2年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目標とし、さらに、「踏切道における交通の安全についての対策」として「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」という視点から、「横断的な評価（第3章）」を実施した。

また、「重点施策及び新規施策の評価（第4章）」として、施策の「資源」、「実績」及び「効果」について関係を論理的に組み立てたうえで評価を実施するとともに、「重点施策及び新規施策」と交通安全対策を考える「目標」の関係性を整理した。

第3章 第10次計画の横断的な評価

第1項 第10次計画の横断的な評価の考え方

(1) 第10次計画の概要

- 第10次計画では、踏切事故のない社会を目指し、「踏切道における交通の安全についての目標」として「令和2年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。」と設定している。
- 踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。
- しかしながら、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良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、第10次計画では、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とし、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進するため、「踏切道における交通の安全についての対策」として「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」という視点を設定している。
- また、「講じようとする施策」（以下、「施策」という。）は、次の「4つの柱」に沿って整理している。

第10次計画における4つの柱

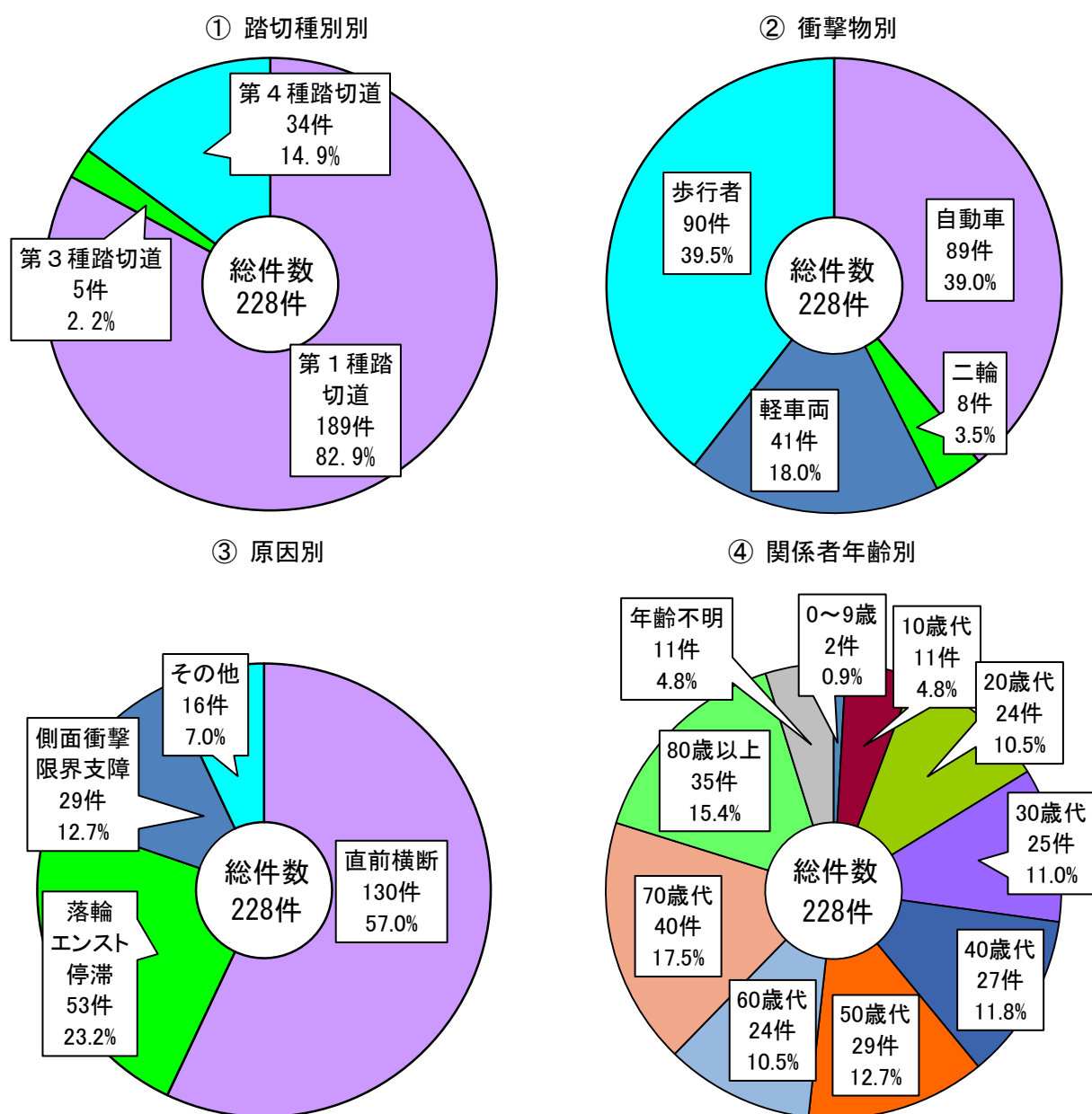
(Ⅰ)踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の推進 (Ⅱ)踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (Ⅲ)踏切道の統廃合の促進 (Ⅳ)その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第2項 第10次計画の横断的な評価結果

(1) 踏切事故の踏切種別別、衝撃物別及び原因別の発生件数

- 平成30年度に発生した踏切事故の踏切種別別の内訳は、第1種踏切道189件(82.9%)、第3種踏切道5件(2.2%)、第4種踏切道34件(14.9%)であった。
- 衝撃物別の内訳は、自動車89件(39.0%)、二輪8件(3.5%)、自転車などの軽車両41件(18.0%)、歩行者90件(39.5%)であった。
- 原因別の内訳は、直前横断130件(57.0%)、落輪・エンスト・停滞53件(23.2%)、側面衝撃・限界支障29件(12.7%)、その他16件(7.0%)であった。

図表 3-2-1 踏切事故の踏切種別別、衝撃物別、原因別及び関係者年齢別の発生件数（平成 30 年度）



※高齢者（65 歳以上）の件数は、84 件

- 第 1 項 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
- 第 2 項 落輪・エンスト・停滞：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
- 第 3 項 関係者年齢：関係者年齢とは歩行者等の年齢（自動車にあっては、運転者の年齢）

（2）踏切の現況

- 平成 30 年度において、踏切事故は運転事故の 35.7%を、また踏切事故による死亡者は運転事故による死亡者の 35.3%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90%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30年度末においてそれぞれ696箇所及び2,617箇所残っており、同年度に踏切事故がそれぞれ5件及び34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。

図表 3-2-2 立体交差化等を行った踏切道数の推移

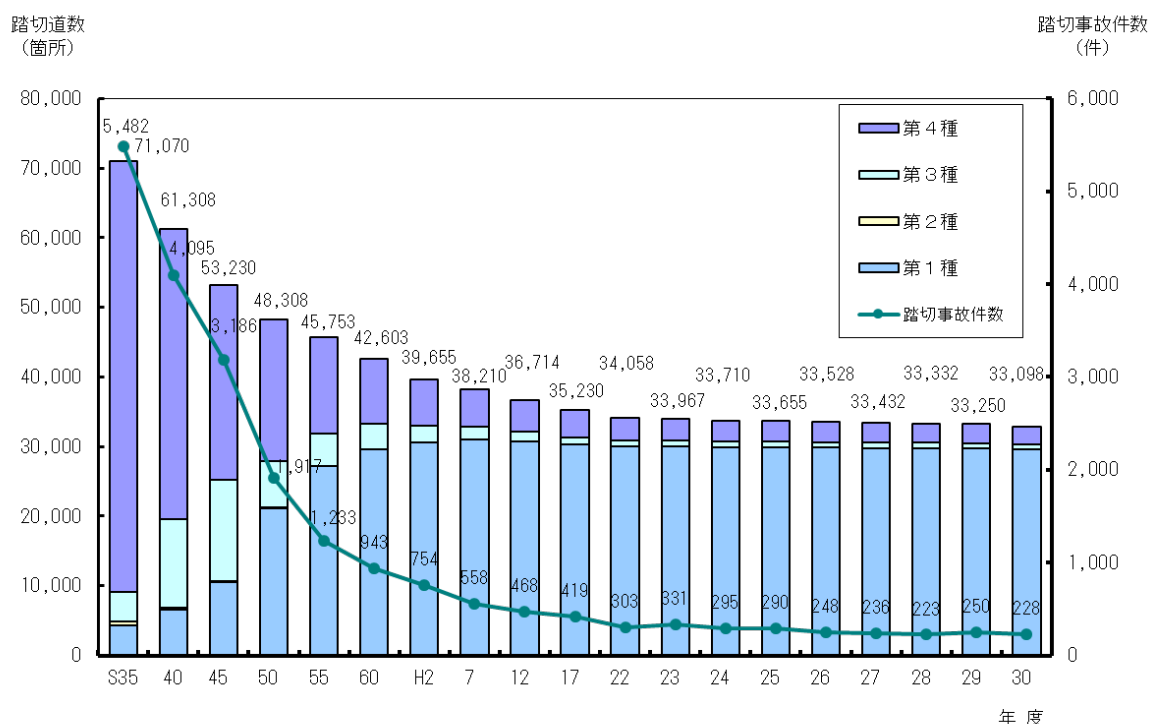
年 度	立 体 交 差 化	構 造 改 良	遮断機・警報機
平成 26 年度	26	203	35
平成 27 年度	40	230	40
平成 28 年度	25	245	47
平成 29 年度	14	211	23
平成 30 年度	11	238	39

※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

図表 3-2-3 踏切道数と踏切事故の発生件数の推移



(3) 施策群（目標）に対する評価

踏切事故の発生件数は、長期的には減少傾向であるが、近年はほぼ横ばいであり、第10次計画の目標である「令和2年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。」については達成が困難な見通しである。

ただし、踏切事故の発生件数及び踏切事故による死傷者数は、第10次計画期間においても減少傾向であることから、実施している施策は踏切事故の減少に寄与していると言える。

図表 3-2-4 踏切事故の発生件数及び死傷者数

(人)

	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
踏切事故件数	236	223	250	228	—	—
死傷者数	163	189	169	149	—	—
死亡者数	101	96	111	89		

出典：国土交通省資料

第4章 重点施策及び新規施策の評価

第1項 重点施策及び新規施策の評価の考え方

(1) 評価指標・評価方法

(Ⅰ) 評価指標の考え方

- 第2章第1項(1)に記載のとおり、目標に対し、「それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進」という視点を設定し、「4つの柱」である個別の施策を施策毎に整理することで、「目標」～「施策」の評価体系を構築している。
- 鉄道交通安全分野の EBPM を推進すべく、施策の「資源を測る評価指標」として「インプット」、「施策の実績を測る評価指標」として「アウトプット」、施策の「成果を測る指標」として「中間アウトカム」、施策群の「成果を測る指標」として「最終アウトカム」をそれぞれ設定の上、ロジックモデルを構築し、評価を実施する。なお、評価指標に関するデータは客観的に評価するため、定量的に収集することになっているが、難しい場合には、定性的に把握する。

(Ⅱ) 資源を測る評価指標

- 資源を測る評価指標である「インプット」は施策毎に設定する。

(Ⅲ) 実績・成果を測る評価指標

- 目標に対する実績・成果を測る評価指標として、各施策の効果を包含する「最終アウトカム」を設定する。

- 施策の実績・成果を測る評価指標として、実績を表す「アウトプット」と、成果を表す「中間アウトカム」を設定する。

図表 4-1-1 実績・成果を測る評価指標の定義・例

対 象	種 類	定 義	例：重大な列車事故の未然防止
目標	最終アウトカム	施策群での事故の推移	・踏切事故の発生件数(↘)
施策	アウトプット	施策の実施量に関する状況	・踏切道の立体交差化などの進捗率(↗) ・踏切道における交通の安全に関する知識の普及状況(↗)
	中間アウトカム	施策の実施による安全性の向上度合	・踏切道の安全性の向上(↗)

注：(↗)・(↘)は、増減の方向性の目安を表す。

(Ⅳ) 評価方法

i) 目標に対する評価

- 目標に対する評価は、以下のように行う。
 - ・直近のデータに基づいて、各施策の結果の把握
 - ・第 10 次計画期間前から直近のデータの推移の把握
 - ・計画期間中に踏切事故件数の削減等に寄与した主な施策の分析
 - ・特にどのような観点の事故の削減の必要があるかの分析

ii) 施策

- 施策の評価は、施策毎に以下のように行う。
 - ・計画期間中にどのような取組みを行ったのか把握
 - ・その取組みを行った結果、どのような効果が現れたのか分析
 - ・さらなる踏切事故の削減等に向けて、どのような課題があるのか抽出

(Ⅴ) 各施策と目標の対応関係

施策を評価するにあたり、第 10 次計画の各施策と「目標（令和 2 年までに踏切事故件数を平成 27 年と比較して約 1 割削減することを目指す。」との対応をまとめた。

第 10 次計画施策一覧表

	施策群	重点及び新規（注）	その他の施策	担当府省庁	インプット	アウトプット	中間アウトカム	実績データを用いた評価
	5 年間で踏切交通事故件数を 1 割削減							
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	○	○		国土交通省	○	○	○	
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	○	○		警察庁、国土交通省	○	○	○	○
3 踏切道の統廃合の促進	○	○		国土交通省	○	○	○	○
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	○	○		警察庁、国土交通省	○	○	○	
注：重点及び新規は「重点施策及び新規施策」、その他の施策は「重点施策及び新規施策以外の施策」を指す								

第 2 項 重点施策及び新規施策の評価結果

以下に、踏切道の安全性の向上に寄与していると考えられる主な施策を示す。

- ・ 遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、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は、極力立体交差化を図った。平成 27 年度から 30 年度にかけて、90 か所の踏切道を立体交差化により除去するとともに、924 か所の踏切道の構造改良を行っている。（施策 1）
- ・ 自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めた。平成 27 年度から 30 年度にかけて、2,054 か所の踏切保安設備の整備を行っている。（施策 2）

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

施策名

計画に記載されている概要

- ・遮断時間が特に長い踏切道(開かずの踏切)や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、連続立体交差化等により除却を促進するとともに、道路の新設・改良及鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る
- ・立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進
- ・歩道が狭隘な踏切については、踏切道において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう事故防止効果の高い構造への改良を促進

第10次 計画に おける 位置付け	施策群 数切5 を事年 減1事間 割合で 削減件	評価指標		実績データ(平成)							増減率(%)		年 ・ 年度	備 考	担当 府省庁
		種類・名称	単位	23	24	25	26	27	28	29	30	27→ 30 (注)	25→ 27→ 28→ 30 (注)		
1	○	インブット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費)	150	110	110	110	110	130	160	180	63.6%	42.4%	国土交通省	予算の内 年度 数
			立体交差化により除却された踏 切道(フロー)	42	98	34	26	40	25	14	11	-72.5%	-50.0%	国土交通省	
		アウトプット	構造改良を行った踏切道(フ ロー)	195	191	204	203	230	245	211	238	3.5%	8.9%	国土交通省	
		中間アウト カム	歩行者等立体横断施設を整備 した踏切道(フロー)	5	2	2	2	0	2	1	3	300.0%	50.0%	国土交通省	
			踏切事故の発生件数	331	295	290	248	236	223	250	228	-3.4%	-9.4%	国土交通省	

注:「27→30」は平成27年(度)に対する平成30年(度)の増減割合、「25→27→28→30」は平成25～27年(度)の平均に対する平成28～30年(度)の増減割合。

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点		
種 類	該 当	内 容 (事 例 等)
それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	○	鉄道の連続立体高架化による踏切道の除却、歩道拡幅等の構造改良
平成28年度から令和元年度までに行った施策を踏まえた評価		
○ 次の取組みにより、踏切道の安全性の向上等が図られた。 ・ 遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、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は、極力立体交差化を図った。（国土交通省） ・ 立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進した。（国土交通省） ・ 歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車とが錯綜することがないよう事故防止効果の高い構造への改良を促進した。（国土交通省） 第10次交通安全基本計画で掲げた施策は、計画どおりに推進されており、踏切事故の発生件数が長期的に減少傾向であることを踏まえると、本施策による安全性向上の取組みが事故防止に寄与したものと考えられる。（国土交通省）		

施策名		2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施														
計画に記載されている概要																
・踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備 ・大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、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は、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする ・自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備 ・高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進 ・道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、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																
第10次計画における位置付け	施策群	評価指標		実績データ(平成)							増減率(%)		年・年度	備考	担当府省庁	
		種類・名称	単位	23	24	25	26	27	28	29	30	27→30 (注)				25→27→28→30 (注)
	インプット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費)	百万円	150	110	110	110	110	130	160	180	63.6%	42.4%	予算の内 年度数		国土交通省
		第1種踏切道(ストック)	箇所	29,988	29,860	29,880	29,836	29,811	29,800	29,801	29,748	-0.2%	-0.2%			国土交通省
		第3種踏切道(ストック)	箇所	841	816	794	775	757	737	723	698	-7.8%	-7.2%			国土交通省
		第4種踏切道(ストック)	箇所	3,138	3,034	2,981	2,917	2,864	2,795	2,726	2,652	-7.4%	-6.7%			国土交通省
		踏切道数(総数)(ストック)	箇所	33,967	33,710	33,665	33,528	33,432	33,332	33,250	33,098	-1.0%	-0.9%			国土交通省
		踏切遮断機及び踏切警報機の 整備(フロー)	箇所 (踏切)	74	77	57	35	40	47	23	39	-2.5%	-17.4%			国土交通省
		踏切警報時間制御装置の整備 (フロー)	箇所 (踏切)	41	9	5	12	57	3	4	15	-73.7%	-70.3%			国土交通省
		踏切保安設備の整備(フロー)	箇所 (踏切)	521	472	521	661	730	505	413	406	-44.4%	-30.8%			国土交通省
		高齢者等の歩行者対策(全方位型警報装置)の整備(フロー)	箇所 (踏切)	-	-	-	-	-	-	-	-	10,603	-	-		国土交通省
		高齢者等の歩行者対策(非常押しボタンの整備)の整備(フロー)	箇所 (踏切)	-	-	-	-	-	-	-	-	22,310	-	-		国土交通省
	高齢者等の歩行者対策(障害物検知装置の高規格化)の整備(フロー)	箇所 (踏切)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,579	-	-		国土交通省	

3 踏切道の統廃合の促進																
施策名																
計画に記載されている概要																
踏切道の立体交差化、構造の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、第3、4種踏切道など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、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進																
第10次計画における位置付け	施策群	評価指標	実績データ(平成)							増減率(%)		年・年度	備考	担当府省庁		
	数切5を事年減1事故で削減件踏	種類・名称	単位	23	24	25	26	27	28	29	30	27→30(注)	25→27→28→30(注)	年度		
3	○	インブット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費)	150	110	110	110	110	130	160	180	63.6%	42.4%	年度	予算の内数	国土交通省
		アウトブット	踏切道数(ストック)	33,967	33,710	33,665	33,528	33,432	33,332	33,250	33,098	-1.0%	-0.9%	年度		国土交通省
		中間アウトカム	踏切事故の発生件数	331	295	290	248	236	223	250	228	-3.4%	-9.4%	年度		国土交通省

注:「27→30」は平成27年(度)に対する平成30年(度)の増減割合、「25→27→28→30」は平成25～27年(度)の平均に対する平成28～30年(度)の増減割合。

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点		
種 類	該 当	内 容(事例等)
それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	○	近接踏切道の統廃合
平成28年度から令和元年度までに行った施策を踏まえた評価		
○ 次の取組みにより、踏切道の安全性の向上等が図られた。 ・ 踏切道の立体交差化、構造の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、第3、4種踏切道など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、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進した。(国土交通省) 第10次交通安全基本計画で掲げた施策は、計画どおりに推進されており、踏切事故の発生件数が長期的に減少傾向であることを踏まえると、本施策による安全性向上の取組みが事故防止に寄与したものと考えられる。(国土交通省)		

4 その他の踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

施策名

計画に記載されている概要

- ・緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進
- ・踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度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
- ・自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進
- ・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とともに、高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進
- ・踏切事故による被害者への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応する
- ・踏切道に接続する道路の幅員については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする

第10次 計画に おける 位置付け	施策群 数切5 を事年 減1事間 割故 削件踏	評価指標		実績データ(平成)						増減率(%)		年 ・ 年度	備 考	担当 府省庁
		種類・名称	単位	23	24	25	26	27	28	29	30	27→ 30 (注)	25→ 27→ 28→ 30 (注)	
4	○	インプット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費)	150	110	110	110	110	130	160	180	63.6%	42.4%	国土交通省
			踏切安全通行カルテの公表(ス トック)	-	-	-	-	1,479	1,479	1,479	1,479	0.0%	0.0%	国土交通省
		アウトプット	踏切事故防止キャンペーンの 実施	○	○	○	○	○	○	○	○			国土交通省
		中間アウト カム	踏切事故防止の啓蒙活動 踏切事故の発生件数	○	○	○	○	○	○	○	○			国土交通省
				331	295	290	248	236	223	250	228	-3.4%	-9.4%	国土交通省

注:「27→30」は平成27年(度)に対する平成30年(度)の増減割合、「25→27→28→30」は平成25～27年(度)の平均に対する平成28～30年(度)の増減割合。

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点		
種 類	該 当	内 容 (事 例 等)
それぞれの踏切の状態等を勘案した効果的対策の推進	○	踏切通行者のモラル向上、見守り員の配置に関する仕組み作り、駅構内通路を活用した迂回路など既存施設を有効に活用した踏切安全対策の検討
平成28年度から令和元年度までに行った施策を踏まえた評価		
○ 次の取組みにより、踏切道の安全性の向上等が図られた。 ・ 緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進した。(国土交通省) ・ 踏切事故防止キャンペーンを実施することにより、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図った。(国土交通省、警察庁) ・ 鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進した。(国土交通省) 第10次交通安全基本計画で掲げた施策は、計画どおりに推進されており、踏切事故の発生件数が長期的に減少傾向であることを踏まえると、本施策による安全性向上の取組みが事故防止に寄与したものと考えられる。(国土交通省)		

第5章 まとめ

本章では、評価を踏まえた課題、次期計画への反映方法や目標設定の方向性について整理する。

【計画全体の評価を踏まえた課題】

- 第10次交通安全基本計画の目標は、「令和2年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。」である。
- 踏切事故の発生件数は、減少傾向であるが、同計画期間の踏切事故の発生件数は平成27年の同事故の発生件数と比較し、ほぼ横ばいである。
- このため、第10次交通安全基本計画の目標は、達成が難しいと思われる。
- しかしながら、踏切事故の発生件数は、前述のとおり減少傾向であり、かつ同事故による死傷者数も減少傾向であることを踏まえると、当該計画は一定の効果があつたと認められる。
- 一方、令和元年9月に京浜急行電鉄神奈川新町第一踏切道で列車がトラックと衝突、脱線し、トラックの運転手1名が死亡、列車の乗客77名が負傷する事故も発生している。
- 踏切事故は、鉄道運転事故の約4割を占め、改良すべき踏切道もまだ残されていることから、こうした現状を踏まえると、引き続き、「踏切事故のない社会」を目指し、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していく必要がある。

【計画全体の評価を踏まえた次期計画への反映方法・計画全体の目標設定の方向性】

- 第10次交通安全基本計画における踏切事故は、目標の達成が難しい状況にあるが、減少傾向であることから、これまで取り組んできた施策には一定の効果が認められる。
- 一方、第10次計画以後の5年間には、社会を取り巻く環境について、例えば以下のような変化が見込まれている。
 - －総人口が減少していく一方での高齢者人口の増加
 - －情報通信技術の発展や5Gの普及
 - －人々のライフスタイルの変化
- このため、一層安全で安定した鉄道輸送を目指すためには、より効果的な対策を講ずるべく、これまでの施策を持続させつつ、総合的な視点から施策を推進する必要がある。