

## 第1章 竹ノ塚踏切死傷惨事発生前の、第37号踏切立体化を求める 住民運動など

「交通権」をキーワードに考える、「開かずの踏切」問題・概論

今日、全国各地で「開かずの踏切」が社会問題化しているのは、かつて高度成長期（おおむね1960年代～1970年代前半）に都市部への人口集中が急激に進んだ際、鉄道事業者は目先の通勤ラッシュの混雑緩和に対応するのが精一杯で、行政ともども立体化にまで手が回らなかったことに始まっています。

そして、気がつけば立体化が必要な地域ほど、線路すれすれまでビルや人家が密集するようになり、費用だけでなく都市計画の面でも、立体化が困難な状況になっていました。その深刻さは、東京都世田谷区内の小田急電鉄沿線の住民が、騒音被害や日照権の問題を指摘し「地下化でなく高架化での事業認定をしたのは不当だ」と、東京都を相手取って行政訴訟を起こした問題（2006年11月に最高裁で住民側敗訴が確定）1つからも窺い知ることができます。

ところで、私は学生時代から「交通権学会」に所属しています。この「交通権」とは、交通というものを通勤通学・買い物など、人が日々の生活を営むうえで必要不可欠な基本的人権の1つと位置づけ、その視点から様々な交通問題を研究している学術団体です。

この「交通権」という視点で考えると、「開かずの踏切」問題とは、

「地域住民の利害（踏切の両側にまたがる地域間相互を円滑に行き来したい）と、鉄道事業者の利害（高架化には巨額の費用がかかる一方で増収にはつながらない）とが対立している状態において、鉄道事業者側の利益（高架化に必要な費用を支出しない）が一方的に優先され、それによって地域住民の『移動の自由』＝交通権が侵害されている」

現象であると考えることができます。私個人的には、何の落ち度もない大勢の地域住民が何十年も「移動の自由」を奪われる人権侵害を受け続けているというのに、その原因者である鉄道事業者が訴えられるなど何の責任も問われないで済まされているのは、一体どうということかと不思議でなりません。

ここで留意すべきは、利用者・沿線住民と鉄道事業者との利害が対立している問題は「開かずの踏切」以外にもたくさんあり、そのほとんどに、

「鉄道事業者側の利益が一方的に優先される結果、利用者・沿線住民側が不利益を強要される」

という「開かずの踏切」問題と共通した構図が存在していることです。わかりやすい例としては運賃値上げや、ワンマン化で車掌がいなくなった車内でトラブル（迷惑行為に起因する暴力事件など）が発生したとき助けを求めることができず被害が拡大してしまう問題などが挙げられるでしょう。

これらの問題には、いずれも利用者や沿線住民が、鉄道事業者と対等の立場で話し合うことができない力関係になっていることが、大きく影響しています。本来なら国土交通省あたりが、双方の利害関係の調整役として機能するべきなのでしょうが、そうでないのが現実です。

この背景には、公共交通（「輸送サービス」という商品）が多くの場合、供給独占状態にあることがあります。これは、「輸送サービス」という商品の消費者である公共交通の利用者の立場から見ると、公共交通の選択肢が他にないことを意味しています。そのため、沿線住民は、マイカーや自転車といった個別交通手段を持ち合わせていないか、その利用が道路渋滞などで困難であれば、たとえ「輸送サービス」という商品の品質（サービス水準

や、治安を含めた安全性)に何らかの不満を感じていたとしても、好むと好まざるとにかかわらず、その商品(公共交通)を購入(利用)せざるを得ないわけです。このことが、東武鉄道に限らない多くの鉄道事業者に、

「利用者が減る心配がないなら、サービス向上や安全対策の投資に手抜きをして、その分の経費を浮かせたほうが得だ」

と考えさせる動機付け、つまり「安全よりも利益優先」という反社会的な経営姿勢を生み出す温床になりがちなわけです。

以上の問題については、私が2004年発行の交通権学会誌『交通権』第21号で発表した論文「交通事業者を原因者とする交通権侵害の構図」の第3章で詳しく解説しています(この論文は拙著『東武鉄道のたばこ問題2003-2004』にも転載しています)。

全国の「開かずの踏切」が遅々として解消されない理由

全国の市街地で鉄道立体化が遅々として進まず、多くの「開かずの踏切」が漫然と放置され続けているのは、鉄道事業者を取り巻くこうした社会環境とも無関係ではないはずです。

ところで、全国各地の「開かずの踏切」問題に共通しているのは、踏切を廃止するための鉄道連続立体交差化事業にかかる費用が巨額にのぼるため、原因者である鉄道事業者がその推進に消極的であるということです。

竹ノ塚踏切死傷惨事が発生した2005年現在の制度では、東京23区内で連続立体交差化事業を行う場合、鉄道事業者はその事業費全体の14%(注1)を負担することと定められていました。つまり、総事業費が仮に300億円だとした場合、鉄道事業者は42億円を負担しなければならないわけです。これは、高架化によって生み出される高架下のスペース(地下化の場合は地表)を活用した事業によって収益が見込まれることを踏まえた、受益者負担の考え方によるものと見られます。

ただ、これはあくまでも国が政令で定める条件を満たし、連続立体交差化事業として採択された場合の話です。つまり、踏切を横切る道路の格付け(国道や都道府県道であるかどうか)や周辺の道路との位置関係、さらには踏切の自動車交通量などが政令の基準を満たさなければ、国からの補助金は出ません。つまり、連続立体交差化事業として採択されない場合には、鉄道事業者の負担額が大幅に増えることになるため、鉄道事業者は踏切を廃止するための立体化(高架化または地下化)にますます消極的になってしまうわけです。

竹ノ塚の踏切を廃止するための東武伊勢崎線高架化が、今回の踏切死傷惨事が発生するまでに実現できていなかった理由の1つは、竹ノ塚駅南側の「伊勢崎線第37号踏切」を横切る通称「赤山(あかやま)街道」が区道であるため、当時の連続立体交差化事業の採択条件を満たしていなかったためです(注2)。

一般論としては、路面電車のように線路も駅舎も地平にあって階段などでの垂直移動を必要としない構造(注3)であるほうが、施設の簡素化やバリアフリーの点から好ましいと言えます。しかし、今日の大都市圏の鉄道輸送の状況でそれを望むのは、残念ながら非現実的と言わざるを得ません。列車の高速化のため踏切に危険が伴ううえ「開かずの踏切」問題を避けることができないからです。つまり、踏切対策こそ連続立体交差化事業の最大の目的なのです。

東武鉄道でなくても「開かずの踏切」問題を引き起こすほどの過密ダイヤを組まないとラッシュ輸送をさばけないようになった場合には、立体化を行う必要があります。それは「開かずの踏切」問題だけのためではありません。鉄道の公共性が高まり利用者が増えるほど、ひとたび踏切事故が発生してダイヤが乱れれば、たとえ死傷者を出さずに済んだとしても、社会全体に及ぼす影響がより大きなものになってしまうからです。つまり、より

安定した輸送サービスを提供するためにも、踏切(事故)をなくすための立体化の必要性が高まってきたと言えるわけです。事実、東武鉄道も1998年に自ら編さんした『東武鉄道百年史』の725ページに、その必要性を自ら認める記述をしています。

#### 竹ノ塚での「開かずの踏切」問題・略史

1962年5月31日、東武伊勢崎線と営団地下鉄(当時、現・東京メトロ)日比谷線との相互直通運転が開始されました(当時は北越谷～人形町間、その後順次延伸)。これを機に、東武伊勢崎線の沿線では、花畑(はなはた、東京都足立区)、松原(まつばら、埼玉県草加市)、武里(たけさと、埼玉県春日部市)などの大規模団地の建設をはじめとする宅地開発が、急激に進みました。その結果、複線の東武伊勢崎線の輸送力が限界に達したため、東武鉄道は1970年に北千住～竹ノ塚間の複々線化工事に着手しました(その後、複々線区間は順次延伸され、2001年に北千住～北越谷間の複々線化が完成)。

1970年時点では、朝ピーク1時間の上り列車の運転本数が30本にも達していたことが『東武鉄道百年史』の728ページに記されています。上りだけでも2分間隔で列車が走るのですから、遅くともこのころには第37号踏切と、竹ノ塚駅北側の「伊勢崎線第38号踏切」(地元での通称「小踏切」)が、いずれも「開かずの踏切」状態になっていたことは、間違いありません。

事実、第37号踏切の西側に所在する足立区立第十四中学校(十四中)では、東武伊勢崎線の東側(竹ノ塚一丁目および六丁目)に住む生徒が、踏切待ちのため連日遅刻するようになってしまいました。このため足立区は、十四中からの要請で、1971年に第37号踏切の約120m南側に歩道橋を建設しました。この背景には、当時の東武鉄道が、十四中生が竹ノ塚駅構内(改札前)の東西自由通路を通り抜けて通学するのを「駅構内の混雑がより激しくなる」として認めなかったという話があったということ、私は小学生のときに聞いた記憶があります。

ちなみに、この歩道橋を含めて「伊勢崎線第37号踏切を迂回するための周辺道路等の整備経過」の表に掲げた道路や歩道橋は、すべて足立区などが単独で建設し、東武鉄道はこれらの建設費をまったく負担していなかったとされています。区道の一部には、東京都から補助金が出たものもあったようですが、その補助割合は景気動向に左右され一定していなかった模様です(注4)。つまり、

「東武鉄道は『開かずの踏切』問題の原因者として、地域住民全体の『移動の自由』  
= 交通権や、中学生の『教育を受ける権利』などの人権を侵害し続けていたにもかかわらず、一切その責任を取らなかった」

ことになるわけです。

複々線化などの設備改良によって列車増発や長編成化を可能とし、混雑を緩和させスピードアップなどのサービス向上を実現させてきた東武鉄道の努力それ自体は、高く評価されるべきものです。しかし、竹ノ塚駅付近での連続立体交差化を伴わなかった形でのそれは、そこを通過する利用者にとっては恩恵であっても、一方では竹ノ塚の住民にとっては「開かずの踏切」問題の更なる深刻化という、影の問題も生み出してしまったわけです。

このような、東武伊勢崎線の両側にまたがる東西交通の不便=交通権の侵害が年々ひどくなる一方の状況を背景に、当地では東武伊勢崎線の高架化による踏切の廃止=地域交通の分断の解消を求める住民運動が起こるようになりました。

私が確認できた限りでもっとも古いものは、複々線化工事中の1972年に、西新井地区の住民が足立区議会に提出した「東武鉄道・高架線を竹ノ塚駅まで延長要請に関する請願」です。竹ノ塚地域でなく西新井地域から出されているのが意外ですが、これは「1969年に開通した環七通りが、当初計画では東武伊勢崎線を高架化したうえで地平を通す



予定だったところ、東京都が計画変更を言い出し、環七をオーバークロスで先に開通させてしまった」(注5)ことと関係があるのかもしれませんが。

注目すべきは、1980年に出された「竹の塚踏切高架に関する請願」の中で、

「第37号踏切の近隣でだけ、踏切待ちで渋滞する自動車からの排気ガスとの関連が疑われる呼吸器疾患患者が、局地的に多発している」

問題が指摘されていることです。ちなみに、この請願に出てくる「見通り」と「前沼」は、いずれも竹ノ塚駅西側地域一帯での住居表示制度の実施に伴って消滅した旧町名です。前者は赤山街道の南側(現在の「西竹の塚一丁目11～19番」)、後者は同じく北側(「西竹の塚二丁目」「伊興本町一丁目」の全域と「東伊興三丁目1～3番」)です。

こうした状況の中で、序章でそれが嘘であることを指摘した「地下鉄の車庫があるから高架化できない」という、東武鉄道が自ら流していた可能性がきわめて高いデマのせいで、「開かずの踏切」に起因する様々な問題の解決が先送りされ続けてしまったわけです。

『東武鉄道百年史』に見る、竹ノ塚の踏切問題に対する東武鉄道の姿勢

東武鉄道は、1997年11月1日に創立百周年を迎えた記念事業の1つとして上記の『東武鉄道百年史』(以下『百年史』と略記)を編さんし、1998年に発行しました。

この『百年史』で竹ノ塚の踏切問題と関連がありそうな項目を探すと、以下の3ヶ所が見つかります。

724～729ページには、北千住～竹ノ塚間の複々線化工事が始まる直前の昭和40年代前半に、当時の建設省から、五反野～梅島間で交差していた国道4号線(日光街道)の跨線橋を拡幅したい旨の申し出があったのを受けて、鉄道側を高架化する立体交差化工事を行ったことについての記録があります。

この部分の記述で注目すべきは、725ページの下7～3行目に、

「...当社としては鉄道自体を高架化し、跨線橋も側道の踏切も、ともに廃止するのがもっとも望ましい。また、都市部の道路と鉄道の在り方からみてもそれが正論である、と考えられた。しかし、当社から高架化を提案すれば、工事費用の負担割合がまったく変わってくる。...」

と記されていることです。要するに「安全確保上からは高架にしたいが、言い出しっぺになって工事費の持ち出しが増えるのは嫌だ」というのが、少なくとも当時の東武鉄道の本音であったことが、この記述から読み取れます。

たしかに、連続立体交差化(高架化)には巨額の資金が必要で、簡単に「出し惜しみするな」とは言えない金額でしょう。しかし、この記述から、東武鉄道が長年にわたって竹ノ塚駅付近の高架化に消極的な理由として挙げていた、竹ノ塚検車区の存在など技術的な問題は実は建前で、金銭面の問題のほうが本音であった可能性がきわめて高いことが、この記述からも推察できます。

このことは、東武鉄道が、2011年から地上波テレビ放送がデジタル化されるのに合わせて必要な電波塔「東京スカイツリー」の建設費が数百億円に上ると試算されているにもかかわらず、業平橋駅構内の旧貨物ヤード跡地への誘致を成功させたことから見取れます。

2005年5月13日に足立区議会鉄道高架化促進議員連盟の総会が開かれ、東武鉄道の手塚重巳・鉄道事業本部工務部長が召喚されました。その席で、手塚氏は、連続立体交差化事業の費用分担について「現行スキームで定められている鉄道事業者の負担割合の14%(当時、注1を参照)は、当社としては過重である」旨の発言をし、出席議員から「1000億は必要と言われている第二東京タワー(当時は名称未定)の建設に出資する金があって、どうして安全のための鉄道高架化には金を出せないのか!」などの

怒りを買っていました(半沢も傍聴)。手塚氏の発言からは、東武鉄道がかつて複々線化のときに高架化を見送り、以来今日まで高架化を先送りし続けたことが今回の踏切死傷惨事を引き起こした原因となったことに対する反省が、まったく感じられませんでした。東武鉄道の辞書には「原因者責任」や「施設管理者責任」という文字は、載っていないのに違いありません。

同じ数百億単位の投資でも、観光収入の利益が見込める「東京スカイツリー」の推進には積極的な一方で、それ自体は直接は増収につながらない安全対策(鉄道立体化)には消極的という東武鉄道の経営姿勢が、竹ノ塚踏切死傷惨事の根にあったことだけは、間違いないと思われます。

749~757ページには、1965(昭和40)年前後に有責運転事故が頻発していたことについての記述があります。

この中で、750ページ3~7行目には、

「...踏切関係では列車行き違い時の反対列車不確認による遮断機早上げ事故が多かった。...確認喚呼を実行していればこうした事故はほとんど起こり得ないものであり、明快な信号確認喚呼など、基準作業の励行が強く望まれるところであった。」

と記されています。

東武鉄道ではこの対策として、1968年4月1日にATS(自動列車停止装置)の使用を開始し、また正確な時期は不明ですが手動式踏切には遮断機早上げ防止装置を整備しました。これらはいずれも、フェイルセーフ機能を持った機械によって人為ミスバックアップすることが、最終的な安全確保には必要との判断によるものでしょう。このことは、ATS導入のくだりで、

「万一、運転士が運転操作を誤り、制限速度を超えて停止信号を侵すようなおそれがあるときには...」(755ページ下から8行目)

と、運転士の人為ミスの可能性を指摘していることから容易に推察できます。

その一方で、東武鉄道は、竹ノ塚踏切死傷惨事の事故当事者であった踏切保安係の刑事裁判(第6章を参照)で明らかになったように、現場の踏切保安係が遮断機早上げ防止装置の自動ロックを手動で解除するボタンを常用することによって、人為ミス対策のフェイルセーフ機能が失われてしまっている実態を把握していながら、人為ミスに起因する踏切事故を防止するべき対策を講じるのを怠り続けていた、不作為の事実がありました。この事実と、

「保安対策に関しては投資を惜しまず、何より安全の確保を最優先するという当社の姿勢...」(751ページ最終行~752ページ1行目)

という『百年史』の記述とは、明らかに矛盾しています。

このように考えれば、今回の事故は踏切保安係による業務上過失致死傷事件ではなく、東武鉄道の経営陣の「踏切保安係の人為ミスを原因とする死傷事故の再発を、未然に防止できなくてもやむを得ない、構わない」という数十年来の認識、すなわち「未必の故意」(未必の殺意)によって誘発された、起こるべくして起きた殺人・傷害事件(事故ではない)人災だと考える必要があるのではないのでしょうか。

821~823ページには、728~729ページとも重複しますが、北千住~竹ノ塚間複々線化にあたって西新井~竹ノ塚間を高架とせず平面のまま残した理由についての記述があります。

複々線化工事を実施していた1970年代前半には、北関東の各地から業平橋までの貨物列車が、まだ多数運転されていました。一般に貨物列車は、列車の重さのわりに機関車の出力が小さく、したがって急勾配に弱いという欠点がありますから、本線上に急勾配を作るわけには行かなかったでしょう。しかし、竹ノ塚検車区も西新井工場も、出入

りするのは電車だけでした(電気機関車と貨車の定期検査は、東武動物公園駅構内にあった杉戸工場の担当でした)。

東京メトロ日比谷線南千住駅の北側にある「千住検車区」と高架の本線とを結ぶ連絡線の勾配は33‰(パーミル、1000分の33)ですし、南千住～三ノ輪間の本線上には40km/hの速度制限付きながら39‰の急勾配もあります。したがって、竹ノ塚駅付近の本線を高架にしても、竹ノ塚検車区と本線との連絡線だけを33～39‰とすることに、入換運転上の問題はまったくないはずですが、このことから、竹ノ塚検車区の存在を理由として高架化に難色を示し続けてきた東武鉄道の説明が、不自然なものであったことは明らかです。

ちなみに東武鉄道は、2006年3月19日に行われたダイヤ改正の前日まで、発電ブレーキ(注6)を持たない8000系車両(以前は5000系などの旧型車両も)を、下今市～東武日光間の連続25‰勾配区間(約7km)で毎日運転していましたが、それでもブレーキ力の不足(空気ブレーキの多用によるタイヤ弛緩など)が原因で事故が発生したなどの問題は、まったく起きていませんでした。

こうして『東武鉄道百年史』を紐解いてみても、かつての複々線化の際に西新井～竹ノ塚間を「慎重な検討の結果」(822ページ7行目)地平線のまま残した、当時の東武鉄道の上層部の「見識」については、竹ノ塚踏切死傷惨事を引き起こした=沿線住民の命を奪った根本原因として、歴史の末代まで語り継がれる必要があることが明らかだと言えるでしょう。

注1 その後、連続立体交差事業費の負担割合が変更され、東京23区内で行う事業の場合、鉄道事業者の負担割合は15%とされています。

注2 国土交通省は、竹ノ塚踏切惨事の発生を受け、連続立体交差化事業の採択基準を緩和することで、一定以上の歩行者・自転車交通量がある生活道路の「開かずの踏切」対策を重点的に実施していくことを、2006年度当初予算案内示で発表しました。

注3 2008年現在、京成電鉄の千葉線各駅など、同社の地平区間に多くの実例があります。

注4 足立区都市整備部鉄道立体化担当者の話。

注5 西新井地区在住の足立区議会議員の話。

東京都の計画変更は、東武鉄道が西新井工場(鉄道車両の定期検査や大規模修繕などを行う施設。西新井工場はその後、杉戸工場と共に2004年3月31日限りで廃止され、南栗橋車両管理区に業務移転)の存在を理由に伊勢崎線の高架化に消極的だったことから、自動車交通量の激増に対応する道路整備を急ぎたかった東京都が、東武伊勢崎線の高架化完成を待ち切れなかったのが原因と推察されます。この結果、西新井駅周辺では東武伊勢崎線による東西分断が固定され、今日では東西両地域を一体化させたまちづくりが事実上不可能な状況となってしまっています。

注6 自動車のエンジンブレーキに相当する、鉄道車両のブレーキ装置。電気回路をつなぎ変えてモーターを発電機として利用し、発生した電力を抵抗器に流し熱として放出することでブレーキ力を得る方式で、駅に停止するときだけ使用するものを単に「発電ブレーキ」、長い下り勾配で使用するものを「抑速発電ブレーキ」と呼び分けることもあります。また、発生した電力を架線に戻し他の電車で再利用する方式を「回生ブレーキ」と呼び、省エネルギーの社会的要請が高い今日では、こちらがブレーキ方式の主流となっています。