

## 第2章 竹ノ塚踏切死傷惨事発生当時の、第37号踏切を取り巻く状況

この章には、竹ノ塚踏切死傷惨事が一体どのような客観的環境のもとで発生したのかを知るための資料をまとめました。

資料は以下の2種類に大別できます。

### 1. 実地調査によるもの

これらの調査は、一部を除き、2005年9月下旬に竹ノ塚の踏切が自動化されるまでの間に行いました。

竹ノ塚駅構内略図および信号機建植位置表

竹ノ塚駅構内の概念図に、に関連する信号機器のデータを追記したものです。

伊勢崎線第37号踏切付近の信号機器等の設置地点一覧表

手動時代に「列車接近時の踏切遮断開始が必要以上に早すぎる問題」があったことを、遮断時間の実測調査(第4章に収録)だけでなく信号機器の配置状況からも証明する目的で作成しました。

伊勢崎線第37号踏切の詰所(番舎)内の遮断機操作席付近の機器配置図

私は、死傷惨事が発生する以前から、踏切待ちをするときには詰所内の業務用時刻表を覗き込み、あとどのくらいで踏切が開くかを予想しながら待つのを習慣としていました。その体験を基に作成した表です。

ちなみに私はこのとき、まだ開かないだろうと思っていたときに(踏切保安係が解除ボタンを使用して)踏切が開き「ラッキー!」と思いながら渡ったことが何度となくありました。

### 2. 文献調査によるもの

これらはいずれも、過去に様々な経路で入手していた業務用の『列車運行図表』を基に作成しました。

『列車運行図表』には、市販の時刻表ではわからない回送列車の時刻や、各列車の発着線路などの情報も記載されています。

伊勢崎線第37号踏切の通過列車本数の変遷

北千住からの複々線区間が段階的に北越谷まで延伸されたのに合わせて、列車本数も増え続けてきた経過を示したものです。

列車回数の増加が、東武伊勢崎線の利用者にとっては混雑緩和とサービス改善につながった一方で、竹ノ塚の地域住民にとっては「開かずの踏切」問題の更なる深刻化を招いてきたことが、この表からは一目瞭然でわかります。

伊勢崎線第37号踏切の列車通過時刻表

平日朝ラッシュ時(7~9時)と死傷惨事が発生した16時台の時刻表を、踏切詰所で実際に使用していた業務用時刻表のスタイルで作成したものです。

東京メトロ竹ノ塚検車区から出庫する列車の入換運転時刻(タイミング)については、踏切詰所内の時刻表の実物を参考としました。

竹ノ塚駅で時間調整する長時間停車列車の一覧表

竹ノ塚駅での長時間停車が、踏切の遮断時間をどのくらい長くしているかを明らかにする目的で作成しました。

平日の朝ラッシュ時に40秒以上停車する上り列車が多いのは、乗降客が多すぎて、東武鉄道が標準的な停車時分として定めている30秒では停車時間が足りない(乗降が終わらない)ためと思われます。