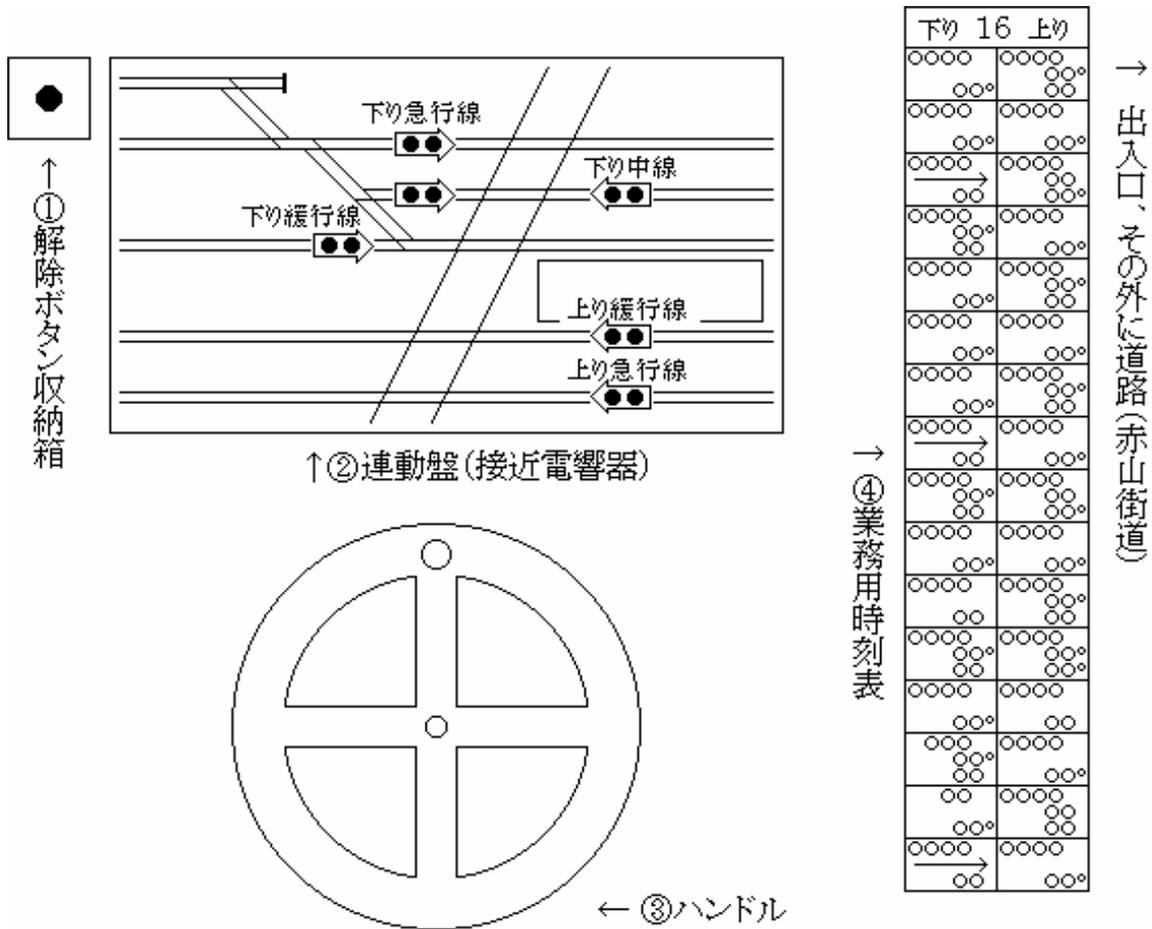


伊勢崎線第37号踏切の詰所（番舎）内の遮断機操作席付近の機器配置図



上の図は、遮断機操作席に座った踏切保安係の目線から、関係する機器類の配置を略図に示したものです。線路は機器類の向こう側に位置しています。席から見て右側に出入口があり、その上半分の窓ガラス越しに道路（赤山街道）と上り線路、竹ノ塚駅ホームなどが見通せます。

伊勢崎線第38号踏切の詰所内の機器配置も、ほぼ同じでした。

解除ボタン収納箱

遮断機早上げ防止装置による遮断機の自動ロックを解除するためのボタンです。

ふたの部分に通称「黒ボタン」（上り緩行線列車と下り中線列車に対してのみ有効）が、黒ボタンがついているふたを開けると（四角形の下辺部分に蝶番があります）その中に通称「赤ボタン」（上下急行線などすべての列車に対して有効）があります。

これらのボタンは、本来は停電や車両故障など異常時に列車が踏切の手前で長時間停車することが明らかな場合に道路交通を確保するためのものであり、2種類とも駅長の許可なく使用してはならないと、内規で定められていたとされています。しかし、そうだとしたら「赤ボタン」1種類だけ設置すれば事足りるはずであり、「黒ボタン」が遮断機操作席から手の届く場所に、容易に操作できる構造で設置されていたのは、明らかにおかしいはずで、ましてや、東武鉄道が「黒ボタン」がついているふたに鍵をかけるなどの措置を何も講じず、踏切保安係がみだりに「赤ボタン」を操作できてしまう状況を放置していたのは、踏切施設の管理者としての決定的な過失であったと言わざるを得ま

せん。

「黒ボタン」は、竹ノ塚駅始発の上り緩行線列車が乗客を乗せて発車時刻になるのを待つ場合や、東京メトロ竹ノ塚検車区に入庫する下り中線列車が下り急行線列車との平面交差支障待ちで長時間停車する場合などに、その間合いを活用して踏切を開放する目的で設置されていたと考えるべきでしょう。

第38号踏切の「黒ボタン」も、対象が下り緩行線列車と東京メトロ竹ノ塚検車区からの出庫列車に変わるだけで、同じ機能を果たしていたと考えられます。

連動盤（正式名称は「接近電響器」）

踏切付近の線路図が描かれており、列車の接近を検知すると、その運転線路に対応した赤ランプ2個（矢印部分）が点灯するようになっています。

東京メトロ竹ノ塚検車区からの出庫列車では進路が2種類ありますが（竹ノ塚駅始発の上り列車は下り中線を経て引上線に進みますが、同じく下り列車は直接下りホームに据え付けます）下り中線への進路を示す赤ランプしか設置されていません。また、竹ノ塚駅終着の下り緩行線列車には、引上線に入らず直接下りホームで折り返して検車区に入庫する列車が深夜に若干ありますが、このような入換運転に対応した赤ランプも設置されていませんでした。

ハンドル

ワイヤーでつながっている遮断機を上げ下げするためのものです。反時計方向に回すと遮断機が下がり、時計方向に回すと上がります。

業務用時刻表

列車番号と、急行線列車では通過時刻、緩行線列車では着発時刻が、マジックペンで手書きされたものが吊るされています。東京メトロ竹ノ塚検車区へ（から）の入出庫列車も、その入換運転のタイミングがわかる形で記載されています。

1時間分で1枚になっていて、現在時刻（次に通過する列車）の目印として洗濯ばさみをつけておく方法が採られていました。

以上