

**竹ノ塚踏切事故に関する  
安全対策の推進について**

**平成 17 年 7 月 27 日**

**東武鉄道株式会社**

# 目 次

安全への取組み	取締役社長 根津嘉澄	1
1	事故概要と原因	
(1)	事故概要	2
(2)	原因	2
(3)	現場略図	3
2	現状総括と問題点	
(1)	踏切保安係の業務	4
	作業の専門性・閉鎖性	4
	踏切道を取り巻く環境	4
	相番者の業務分担	4
(2)	本社・現業の教育・指導関係	5
	運輸部運転課の教育内容	5
	営業部所属駅管理者の教育内容	5
	駅業務の二重管理構造と不十分な本社の安全認識	5
	点呼の実情	5
(3)	インシデント処理体制と現業からの報告	6
(4)	組織的な安全対策	6
3	安全推進対策	
(1)	教育・指導関係	7
	踏切保安係に対する管理・教育体制の強化	7
	教育体制の見直しと意思疎通の強化	7
(2)	組織関係	8
	安全対策推進部門の設置	8
	現業・本社間の情報伝達・問題意識共有の体制確立	8
(3)	踏切道関係	8
	事故後の緊急対策	8
	踏切道通行の円滑化対策	8
	踏切道の設備改良と中長期的展望	9
4	関係者の処分	10

## 安全への取組み

平成 17 年 3 月 15 日、伊勢崎線竹ノ塚駅構内第 37 号踏切道において、2 名の方が亡くなられ、2 名の方が負傷するという極めて重大な事故を惹き起こしました。

亡くなられた方と負傷された方およびそのご家族の皆様には、心より深くお詫び申し上げますとともに、言葉では言い尽くせぬほどの責任を痛感しております。また多くの近隣地域の皆様、ご利用のお客様、その他関係各位にも、多大なるご迷惑とご心配をお掛けしましたことを、お詫び申し上げます。

事故後、基準作業の厳守、配置要員の増員など、当面の安全対策や踏切道の利便性の向上などの緊急対策を推進中ではありますが、さらに踏切の遮断開閉に人的判断が係わらないよう、従前より設備の充実をはかった踏切設備の自動化も実施してまいります。

また、不十分な安全への認識、不徹底な教育指導、各部門間の意思の疎通不足などがありましたので、教育体制の強化、見直しをはじめ、安全対策について各部を総括指導する専任の統括部署を新設し、鉄道の安全を最優先するための組織体制を構築してまいります。

なお、踏切事故防止にとって、鉄道と道路の立体化が究極の安全対策であります。今般、国、東京都、足立区、東京地下鉄株、当社などで構成された「竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」が関係各位のご尽力をいただいて設置されましたので、当社といたしましては抜本的な対策達成に向け、今後最大の努力を傾注いたす所存でございます。

当社として私以下経営陣はもとより全社員が、今後事故は二度と起こさないという認識のもと、事故対策、意識改革、組織改革を実施し、安全を最優先する体制を再構築すべく、全社全力を挙げて信頼回復に向けて努力していく所存でございます。

亡くなられた方と負傷された方およびそのご家族の皆様に、重ねて深くお詫び申し上げますとともに、輸送の安全確保に万全を期することをここにお誓い申し上げます。

取締役社長

根 津 嘉 澄

## 1 事故概要と原因

### (1) 事故概要

日 時 平成 17 年 3 月 15 日 ( 火 ) 天候 晴 発生 16 時 50 分

発生場所 竹ノ塚駅構内 第 37 号踏切道・第 1 種(乙)  
幅員 14.0m 踏切長 33.2m

列車番号 第 2416 列車 準急太田発浅草行き 6 両編成

#### 概 況

竹ノ塚駅第 37 号踏切道は、第 1 種乙手動踏切道であり、遮断機の操作は踏切保安係が担当していたが、急行線の太田発浅草行き準急列車の接近を失念し、早上げ防止鎖錠装置を解錠して遮断機を上昇させたため、通行者が当該踏切道内に立ち入りました。

一方、準急列車の運転士は、当該踏切道約 50m 手前に差しかかったところで、通行者が立ち込んだのを発見し、非常ブレーキ手配を執ったが及ばず、通行者を撥ね、約 225m 行き過ぎ停車しました。この事故により、2 名の方が死亡、2 名の方が負傷しました。

### (2) 原 因

今回の事故原因は、当該踏切保安係が社内規程として定められている駅務運転作業基準および踏切作業内規を遵守せず、厳正に取扱いを行わなかったためと考えられ、次に示す人的取扱要因により発生したものであります。

#### 遮断機取扱時の基本動作である安全確認の失念

踏切保安係が遮断機を上昇させる場合、踏切保安係詰所内に設置してある列車接近表示灯の滅灯により接近中の列車がないことを確認して上昇させることが、基本的な基準作業でありながらこの確認を失念し、遮断機を上昇させました。

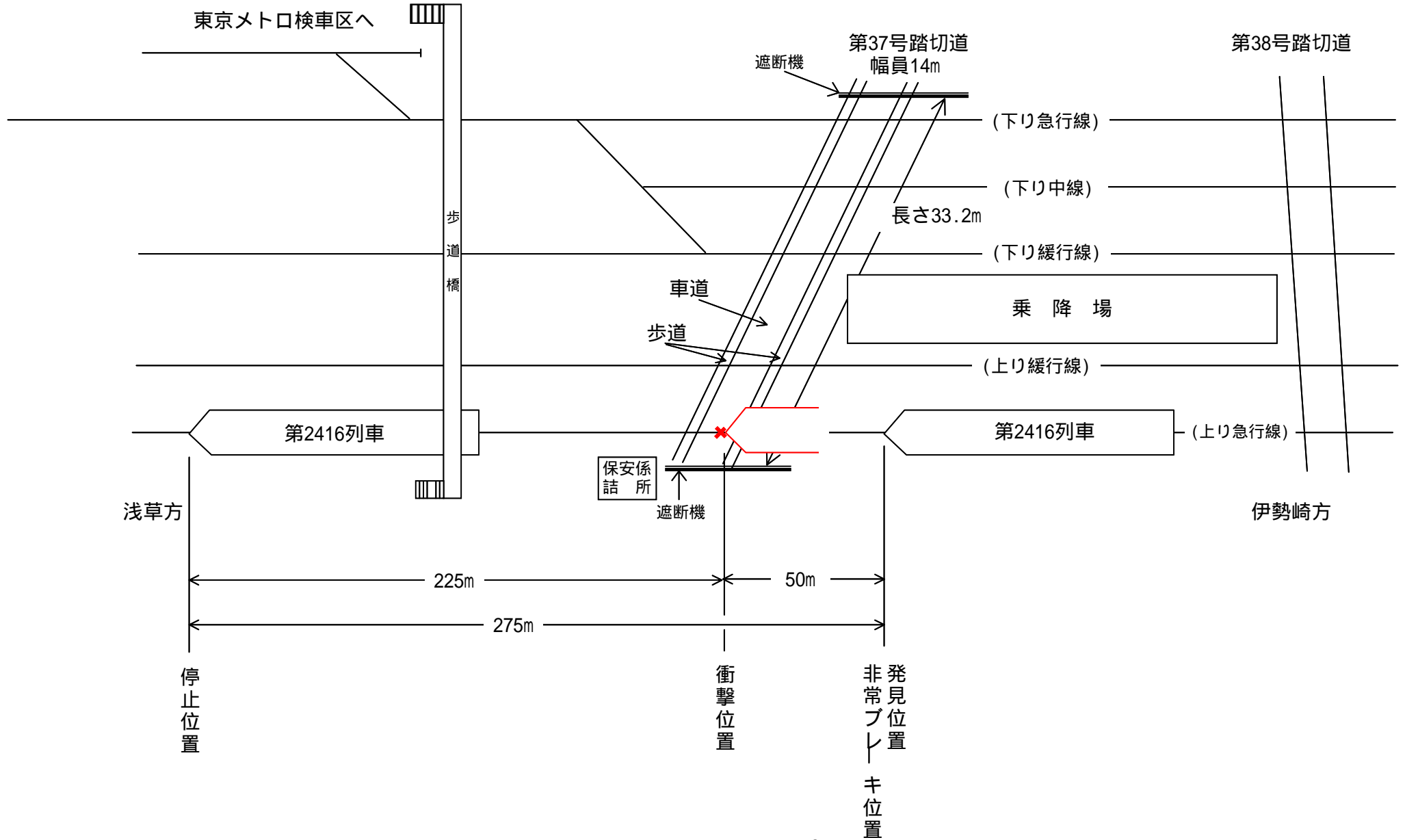
#### 「早上げ防止鎖錠装置」の取扱い違反

早上げ防止鎖錠装置とは、列車接近にともない遮断機を降下した時に電氣的に鎖錠を行い、上昇誤扱いを防止するための装置であり、当該装置の取扱いについては作業基準および踏切作業内規に明確に規定されており、その中でも特に同装置の解錠については最も厳正・厳格に取扱うべきところ、これら規程に違反し踏切保安係の判断により早上げ防止鎖錠装置を解錠し、遮断機を上昇させました。

なお、当該踏切保安係は逮捕拘留後、東京地検より起訴され、現在公判中です。

(3) 現場略図

竹ノ塚駅構内 第37号踏切道 現場略図



## 2 現状総括と問題点

今回の事故の直接的原因は、踏切保安係が準急列車の接近を失念し、早上げ防止鎖錠装置を解錠して、遮断機を上昇させるという鉄道従事員として遵守すべき各種規程に違反した重大な人的取扱要因により発生したものであります。

安全の確保が輸送の生命である私ども鉄道事業者として、今回のような重大事故を発生させた事実を真摯に受け止め、その遠因として考えられる現業業務の実態把握、安全意識、教育・指導体制、現業・本社間の意思疎通、組織等について検証し、その問題点の抽出を行いました。

### (1) 踏切保安係の業務

#### 作業の専門性・閉鎖性

当社の1種乙手動踏切は近時4箇所ありましたが、平成15年3月19日に業平橋構内第2号踏切道を、平成17年3月26日には北千住構内第22号踏切道をそれぞれ1種甲自動踏切に変更し、残る踏切は竹ノ塚構内第37号・第38号踏切道の2箇所であります。

1種乙踏切道の勤務体制は3交替制で1踏切あたり8名の要員を配置して業務を遂行しておりますが、平成9年を最後に新規採用は行っておらず、要員配置的に極めて固定的な専門性・閉鎖性の高い職場であったため、その作業内容の実態、作業環境について現業管理者および本社による把握は十分ではありませんでした。

#### 踏切道を取り巻く環境

今回の事故原因の一つに早上げ防止鎖錠装置の解錠がありますが、事故後全踏切保安係より本装置の実際の取扱いについて調査したところ、当該行為が極めて危険な規程違反行為であることは全員が認識しておりました。しかし限られた時間の中で遮断機を上昇させ通行者等を横断させなければ踏切周辺に通行者・自動車・自転車等が滞留し混乱が生じ、特に第37号踏切道での深夜時間帯の遮断時には、通行者からのプレッシャーを感じることもあったことが確認できました。さらにこうした状況から駅管理者は、厳密な業務指導の徹底が図れず、本社に報告せず、また本社もそうした実情を把握すべきところ、その体制が執れておりませんでした。

#### 相番者の業務分担

踏切保安係の業務は通常2名1組の交替制勤務となっており、1名は遮断機ハンドル操作、他1名は監視業務を主業務として、作業ダイヤでその業務分担が明確に規定されていますが、事故当時、監視業務を担当していた踏切保安係は、作業内規により当該時間帯は踏切道内に立ち、通行者の誘導・整理を行う「立番」業務を行うべきところ、これを怠っていたという事実も判明しました。

## (2) 本社・現業の教育・指導関係

踏切保安係に対する教育は、新入社員時の能力開発センターによる養成教育と入社1年後の基本課程が採用当初の教育ですが、前述したように平成9年を最後に踏切保安係の新規採用は行っておりません。

### 運輸部運転課の教育内容

踏切保安係の教育は本来駅長が行うことになっていますが、運輸部運転課により、年2回の集合教育と踏切巡回指導が実施されており、駅務運転作業基準マニュアルを教本として基準作業の手順および説明、基準作業の遵守、四段指差呼称による基本動作の励行を主に教育を実施してきましたが、今回の事故の原因の一つである早上げ防止鎖錠装置の具体的解錠取扱いについては、駅務運転作業基準に記載されている内容のみで作業手順そのものには触れられておりませんでした。

### 営業部所属駅管理者の教育内容

竹ノ塚駅における駅長・助役による職場内教育としては、年2回全駅務係および全踏切保安係合同での駅異常時総合訓練を実施していますが、これは専ら列車運行に関わる集合教育でありました。踏切保安係に対する特定教育は、点呼指導および業間指導の中で行われていましたが、踏切作業内規に基づく実作業の教育は、作業手順が基準作業どおり行われているかをチェックし教育・指導すべきところ、これらの教育は実務経験の長い踏切保安係に任せており、早上げ防止鎖錠装置の取扱いを含めて遮断機操作等の実務指導が不足していました。

### 駅業務の二重管理構造と不十分な本社の安全認識

営業部所属の駅長は、通常業務については営業部長の指揮権、但し運転関係については運輸部長の指揮権と二重管理構造になっております。営業部所属の踏切保安係の教育については、本来は駅長が運輸部運転課から教育を受け、自らが踏切保安係に直接教育すべきところ、実際には運輸部運転課が、直接教育を実施している状況でありました。

これらのことから営業部および駅管理者は、踏切保安係への教育に直接関わるべき意識が希薄となり、一方で運輸部は、実作業に関する指導に具体性を欠く結果を招き、ともに本社としての安全に関する認識が十分ではありませんでした。

### 点呼の実情

踏切保安係は3交替制で勤務しておりますが、明番および中番の点呼は管理者から行われていましたが、遅番は踏切保安係間での引継として実行されており、直接管理者からの点呼は行われておりませんでした。

### (3) インシデント処理体制と現業からの報告

鉄道事業本部においては、平成 15 年 1 月 1 日の「コンプライアンス基本方針」の社内制定を受け、平成 15 年 9 月 12 日付 鉄道事業本部長名で「鉄道業務遂行におけるコンプライアンス体制の確立および服務規律の厳守と運転事故防止の徹底について」を通達し、鉄道で発生した事故およびインシデントの全事象の調査を行い、本社において全ての発生事象を把握する組織的な体制を執りました。

本報告については月例で開催している連絡会議(鉄道事業本部長以下、全鉄道関係部課長で出席構成)で報告を行うとともに、原因と対策を協議し全組織的に同種類似事故の防止、安全対策を機器・人的のそれぞれの要因から分析、速やかな情報の水平展開(各部・現業との情報の共有化)を図ってまいりました。

しかし、コンプライアンス体制を執った以降の平成 16 年 4 月 9 日、竹ノ塚駅第 37 号踏切道において、今回の踏切事故と同一の踏切保安係に起因する事故事象が発生していたにも拘わらず、当該事象が事実とは異なる内容で駅長から本社に報告されたことが判明いたしました。このことから、コンプライアンス基本方針にそって実施されてきた鉄道事業本部内の事故およびインシデント処理が果たす機能、つまり発生事象の正確かつ速やかな事実報告、発生原因の根本的な追求、効果的な対策検討、教育指導後の効果確認、作業実態の再確認、再発防止への真摯な取り組み等、総合的に安全対策を追求することで同種類似事故を完全に防止するという、本来の機能が鉄道事業本部内に十分に浸透していなかったといえます。

### (4) 組織的な安全対策

現在鉄道事業本部は、7 部体制で組織化されており、列車運行の安全に係る部分については、運輸部運転課が、その事故処理・対策・教育・判断等の業務を職掌しています。しかし鉄道事業全般に亘る安全については、各部が所属現業と協議し個別に判断しており、各発生事象は、月例で開催している連絡会議(鉄道事業本部長以下、全鉄道関係部課長で出席構成)や、鉄道事故防止対策委員会(委員長・鉄道事業本部長)で個々の対策を協議し講じているものの、本来全組織を挙げて追求すべき安全対策について、総合的に掌る専門部門はありませんでした。



### 3 安全推進対策

鉄道事業者として、今回のような重大事故を発生させたことを重く受け止め、事故に至った背景、素因、遠因をあらゆる角度から検証し、公共輸送機関として失った信頼を1日も早く回復すべく、安全対策を構築し、会社総力を挙げて取り組んでまいります。

#### (1) 教育・指導関係

踏切保安係に対する管理・教育体制の強化

踏切保安係に対しての管理体制の強化を図るため、次の項目を実施します。

##### ア) 点呼方法の改善

交代勤務時に点呼執行が統一的行われていなかったことから、勤務者は必ず就業前に管理者からの対面点呼を受け、指示伝達事項の統一を図るとともに、組織管理体制の強化を図ります。

##### イ) 職場内教育の充実

踏切保安係の職務の特殊性を考慮し、一般駅務係とは区別した個別の職場内教育を実施し、各規程類、実作業における基本動作の理解と遵守、事例研究等について充実した教育を実施します。

##### ウ) 本社関係部課による定期的巡回の実施

従来の定期的な本社関係部課の巡回に加え、10日に1回は適時巡回を実施し、監察の強化を図ります。

教育体制の見直しと意思疎通の強化

今後は、運輸部運転課が行う教育の対象者は、当該係員ではなく係員の所属する職場の管理者とします。教育を受けた管理者は当該係員に実務教育を行うこととし、これまで不足していた管理者と踏切保安係との意思疎通を図ります。

また本社の営業部・運輸部は、教育の内容と職場作業の実情について、相互に情報交換をして、必要な見直しを図ることとします。

## (2) 組織関係

### 安全対策推進部門の設置

今回の事故を踏まえ、鉄道事業の根幹をなす安全を究極的に追求する部門、鉄道の安全輸送確保を最優先する安全性向上施策を実施するとともに、鉄道全般に亘る事故、災害、テロ、その他の全ての危機管理対応に対し、鉄道事業本部内各部を指導統括する部門を新設いたします。

### 現業・本社間の情報伝達・問題意識共有の体制確立

希薄であった駅・本社関係部門間の情報伝達そして問題意識の共有化を体制化するとともに、この機会に現業主義を徹底し、役員をはじめ本社担当部は月に1回以上現業管理者と直接業務上の問題とその対策、あるいは職場環境の変化等について、現業に出向き話し合う場を設置し、月例で開催している連絡会議(鉄道事業本部長以下、全鉄道関係部課長で出席構成)において問題解決に係る他部門とともに、具体的方策・検討結果について報告し現業・本社間、本社各部門間の連携緊密化を図る体制を構築いたします。

## (3) 踏切道関係

### 事故後の緊急対策

#### ア) 手動踏切道の監視体制の強化

手動踏切道については、通常踏切保安係詰所に係員を2名体制で配置していましたが、さらに誘導要員各2名を増配置し、踏切道にて車・通行者の誘導および緊急時の列車防護を主任務として監視体制を強化しております。

#### イ) 手動踏切道の踏切保安係詰所への管理者の配置

作業実態の把握と指導の完全徹底を図るとともに、基準作業の指導ならびに管理者への連絡の厳正、迅速化を図るため、管理者(助役)を配置しております。

### 踏切道通行の円滑化対策

関係機関とともに、当該踏切道の通行の円滑化を図る目的で、次の設備対策を講じることとしております。

#### ア) 第37号踏切道直近への歩道橋の設置(自転車対応斜路・エレベーター併設)

[平成18年3月竣工目途]

#### イ) 竹ノ塚駅西口にエレベーターの設置

[平成17年9月竣工目途]

#### ウ) 第37号踏切道の自転車・通行者通行帯の拡幅

[平成17年6月竣工済]

#### エ) 第38号踏切道の幅員拡幅

[平成17年6月竣工済]

## 踏切道の設備改良と中長期的展望

第 37 号踏切道については、鉄道と道路の立体交差化による踏切道の廃止が究極の安全対策目標であります。事故後の平成 17 年 3 月 30 日に第八回「竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」が開催されましたが、それまでオブザーバー参加であった当社もその正式メンバーとして参画することとなりました。さらに平成 17 年 6 月 22 日には、国、東京都、足立区、東京地下鉄(株)および当社が参画した、「竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」が正式に設立され、従来の検討会からさらに具体的な実施方策を探ることとなり、立体交差化の実現に向けた具体的取り組みに着手しているところであり、今後とも関係機関と積極的に協議し、解決を図ってまいります。

しかしながら、立体交差化による踏切道の廃止には相当の年月を要することが考えられること、また当該踏切道については、その踏切環境から手動式とし、従前よりその取扱いを行ってききましたが、今回の事故の直接原因が、列車接近中の遮断機上昇という行為にあったことを踏まえ、踏切の遮断開閉に人的判断が係わらないよう当該踏切設備の自動化を先行して行うことといたします。

なお、自動化に際しては自動式踏切支障報知装置の設置、非常通報ボタンの設置、線路別列車接近方向灯の設置、踏切遮断時の通行者への案内放送設備等、設備上の充実を図るほか、当面の間、主要時間帯については当該踏切道の誘導要員を併せて配置し対応することといたします。

また、潜り抜け等による事故防止に向け、今後とも関係者との連携を図り通行者への啓蒙活動を強化していくことといたします。

#### 4 関係者の処分

関係者の処分については、内部調査の結果、次のとおりといたします。

[ 処分日：平成 17 年 7 月 27 日付 ]

##### 役員

取締役社長	月額報酬	20%カット	3ヶ月
取締役副社長	月額報酬	20%カット	3ヶ月
常務取締役 鉄道事業本部長	月額報酬	20%カット	3ヶ月
取締役 鉄道事業本部副本部長	月額報酬	20%カット	3ヶ月

[ 処分日：平成 17 年 7 月 26 日付 ]

##### 従業員

営業部長		過怠金（減給）
運輸部長		過怠金（減給）
営業部管理課長		けん責
運輸部運転課長		過怠金（減給）
営業部管理課課長補佐		厳重注意
営業部勤務 (事故当時竹ノ塚駅長)		降職
運輸部運転課課員	3名	厳重注意
竹ノ塚駅助役	6名	厳重注意
竹ノ塚駅踏切保安係（事故当事者）		懲戒解雇
竹ノ塚駅踏切保安係（相番者）		けん責
竹ノ塚駅踏切保安係	14名	厳重注意

- 1 平成 16 年度決算にともなう役員賞与につきましては、既に全額返上いたしております。
- 2 運輸部運転課課長補佐 1 名の処分については、現在入院療養中のため、保留といたします。
- 3 職名は平成 17 年 7 月 1 日現在としております。

以上

(追記) 上記 2 の運輸部運転課課長補佐 1 名の処分については、平成 17 年 10 月 11 日付で、停職 3 日としております。