

竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会 総 決 起 集 会

1 日 時 平成17年5月20日(金) 午後6時から

2 会 場 竹の塚地域学習センター 4階ホール
足立区竹の塚二丁目25番17号

3 次 第

黙とう

(1) 開会の辞

(2) 主催者挨拶

(3) 来賓挨拶

(4) 来賓紹介

(5) 識者解説

(6) 経過報告

(7) 今後の活動計画

(8) 閉会の辞

平成17年5月20日

竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会総決起集会

レイルウェイ・ライター
種村直樹

(仮題)「We Love ToBu」と、ささやきたい

プロフィール

昭和11年、滋賀県大津市生まれ。足立区在住。
京都大学法学部卒業。毎日新聞記者を経て、1973年からフリー。
レイルウェイ・ライターとして鉄道と汽車旅をテーマに著作を続ける。
(財)日本文藝家協会会員。(財)日本推理作家協会会員。

主な著書

「気まぐれ列車だ僕の旅 九州・南西諸島渡り鳥」(実業之日本社)
「東京ステーションホテル物語」(集英社)
『青春18きっぷ』の旅 傑作選、「追憶の夜行列車」、
「韓国気まぐれ列車」(以上、シグナル)
「種村直樹のレールウェイ・ビューー国鉄激動の15年」、
「鉄道を書く 種村直樹自選作品集I～VI」(以上、中央書院)

危害防止のための投資を出し惜しみする、東武鉄道の企業体質を糾弾する

文責：半沢一宣（はんざわ・かずのり）

略歴（東武鉄道との関わりを中心に）

- 1962年 伊興町大境（現・西竹の塚一丁目）生まれ
- 1982年 東武線車内で、列車の中間乗務員室部分に設けられる貫通路構造の欠陥を悪用した、迷惑喫煙の常習者に抗議して腹いせの暴力行為を受ける
- 1983～84年 東武鉄道本社鉄道事業本部営業部旅客サービス課（現・開発宣伝課）でアルバイト（主に駅貼りポスター、駅頭配布チラシ等の各駅あて発送作業）
- 1985～89年 竹ノ塚駅で朝ラッシュ時の乗客整理（尻押し）のアルバイト
- 1987～99年 「種村直樹レイルウェイ・ライター友の会」会員
- 1989年～現在 「交通権学会」会員
- 1992～99年 『鉄道ジャーナル』誌に、主に旅客営業サービスをテーマとした投稿活動（不定期）
- 1994年ごろ？ 第38号踏切で踏切保安係の遮断機誤操作による「事故にならなかった事故」を目撃
- 1998年 「とーぶ鉄道モニター」に参加
- 1999年 東武線電車内（客室内）で注意しても迷惑喫煙を止めない乗客を館林駅ホーム上の駅員に突き出したところ、駅員の目の前で腹いせの暴力行為を受けたにもかかわらず、駅員が犯人を取り押さえず、犯人が乗り換えた列車をそのまま発車させられてしまった（駅員による犯人隠避。東武鉄道からは今なお謝罪なし）という被害を受ける
- 2003年 地下鉄半蔵門線～東急田園都市線への直通運転開始の際、東武鉄道が、半沢が1982年に受けた暴力被害を誘発した原因となった、貫通路の欠陥構造を抱えたままの車両を使用し始めたことに対する問題提起と抗議行動

主な著書（いずれも足立区立中央図書館ほかへ寄贈済み）

- ・『東武鉄道のたばこ問題』（2001年発行、主に1999年の暴力被害についての記録）
- ・『東武鉄道のたばこ問題2003-2004』（2004年発行、主に2003年の「迷惑喫煙乗り入れ」問題についての記録）

今回の踏切惨事に関連する半沢の取り組み

- ・インターネットでの情報発信（<http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm>）
- ・竹の塚警察署および警視庁本庁への告発状提出（東武鉄道役員への殺人容疑）と捜査への協力
- ・『鉄道ジャーナル』誌（2005年6月号）および交通権学会会報で、再発防止策に関する提言
- ・東武鉄道への公開質問状提出（4月28日付け内容証明郵便、回答期限5月31日）
- ・国土交通省への、東武鉄道への踏切保安対策に係る事業改善命令の発令を求める要請書提出

1. かつて半沢が東武線利用中に受けた2回の暴力被害と今回の踏切惨事とに共通する、「利益優先のために安全を犠牲にしている」東武鉄道の企業体質

かつて半沢が東武鉄道から受けた被害と、今回の踏切惨事に共通している根本的な問題は、利用者や沿線住民に危害が及ぶのを未然に防止するための投資を出し惜しみするという、東武鉄道の企業体質である。乗務員室部分の貫通路構造の欠陥をなくすための車両改造も、後述する「踏切保安係の人的ミスバックアップする保安装置」を整備するのも、高架化に比べればはるかに短い期間と少ない費用でできるはず。それを「迷惑行為は利用者のマナーの問題」とか「規程に違反して遮断機ロック

の解除ボタンを操作した踏切保安係の責任」などとして、自らの施設管理者責任から逃れようとする東武鉄道の姿勢は、「利用者や沿線住民から将来新たな被害者や犠牲者が出てしまうのを、未然に防止できなくてもやむを得ない」という「未必の故意（殺意）」を正当化する以外の何物でもない。それは同時に、「自分と同じ理不尽な被害に遭う人を二度と出さないで欲しい」という、被害者や遺族として当然の感情を踏みにじる、被害者や遺族への「人道的暴力」とでも呼ぶべきものではないのか。

2. 今回の踏切惨事に関連する疑問点

①東武鉄道が長年にわたり「営団地下鉄～東京メトロ竹ノ塚検車区との取り付き線の勾配が急になりすぎるため高架化ができない」と主張してきたのはウソではなかったのか？

勾配率を他の区間に現存するそれ以下に抑える前提条件でも、検車区連絡線の建設は可能。物理的に不可能なのであれば、「高架化には10年の歳月と300億の費用が必要」という試算が存在することと矛盾する。したがって、東武鉄道には、可能なものを不可能だとウソをつくことで高架化を諦めさせる、地域住民へのマインドコントロールを行ってきたのではないかという疑惑が生じる。

（例：尾形健次郎氏（当時の「東武鉄道専務」の肩書きで投稿）「輸送力確保に全力」、『竹の塚百景』通巻第9号pp. 16～19所収、キヌタ企画、1985年4月発行）

②東武鉄道上層部は、踏切保安係の人的ミス（ヒューマンエラー）をバックアップして踏切の安全を確保するために、これまでに何らかの対策を講じていたというのか？

東武鉄道では、1965年ごろに踏切保安係の人的ミスに起因する踏切死傷事故が相次いだ後も、引き続き人間（踏切保安係）の注意力のみに安全確保を依存するという、無理な安全管理を続けてきた事実の記録がある（『東武鉄道百年史』pp. 749～750、東武鉄道株式会社、1998年発行）。東武鉄道が、運転士の人的ミス（赤信号の見落とし）対策としてATSを整備してきた一方で、踏切保安係のそれに対応するバックアップシステムを整備してこなかったのは、一貫性がなくおかしい。

東武鉄道が過去の踏切事故の教訓（人間に完ぺきを求めるのは無理）を無視してきた事実は、「踏切保安係の人的ミスに起因する死傷事故が将来再発してしまうかもしれないのを、未然に防止できなくてもやむを得ない」という「未必の故意（殺意）」の認識が東武鉄道に存在していたことを意味するとしか、ほかに理解のしようがない。したがって今回の惨事は事故ではなく、東武鉄道（の上層部）の「未必の故意（殺意）」によって誘発された、殺人事件であると考えなければならないのではないか。

*「踏切保安係の人的ミスをバックアップする保安装置」の例

①通過列車が非常ブレーキをかけて間に合う限界の距離まで接近してきたときにまだ遮断機が開いていた場合、ATSと連動して列車を非常停止させる装置

②通過列車が非常ブレーキをかけても間に合わない距離まで接近しているときには遮断機のロックを解除するボタンが作動しないようにする装置

3. 今後の住民運動の課題 —— 尊い犠牲を無駄にさせないために

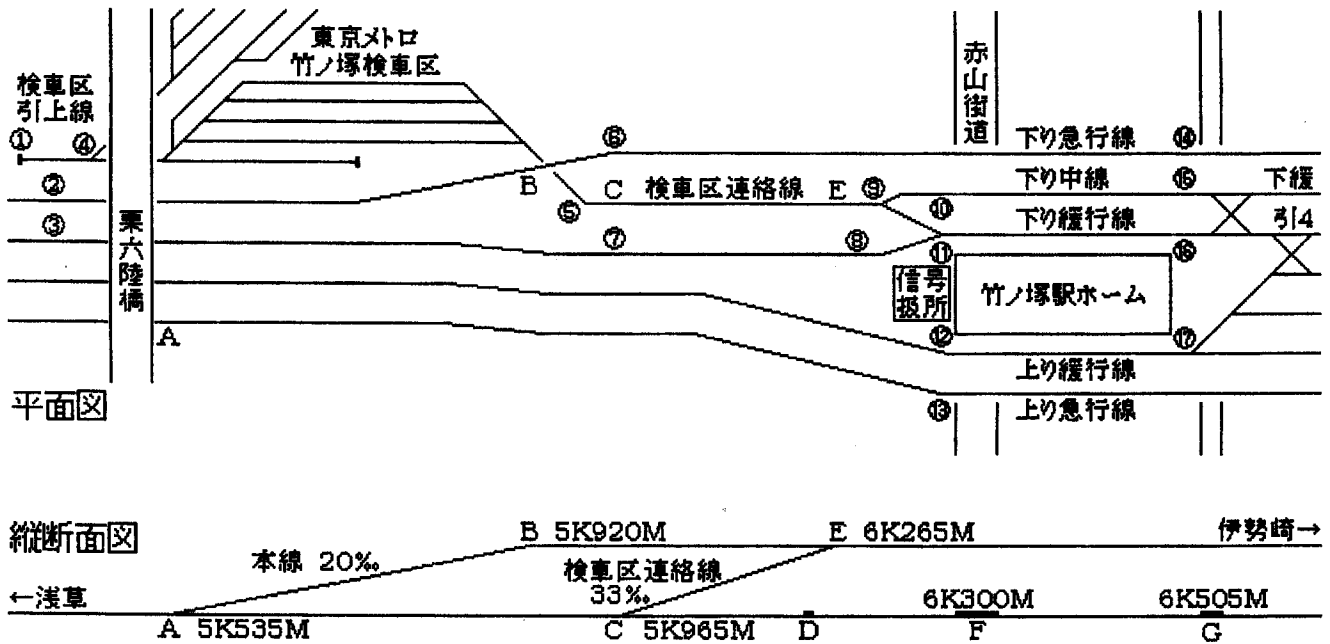
東武鉄道は、ラッシュ時の混雑緩和やサービス向上のためとはいえ、相次ぐ列車増発の結果、遮断機ロックの解除ボタンを常用しなければ赤山街道の交通を確保できない状況を生み出した（解除ボタンを常用せざるを得ない状況に踏切保安係を追い詰めた）原因者である。複々線化などによる輸送改善の影で、「開かずの踏切」問題が深刻化の一途をたどり続けた竹の塚地域の犠牲については、これまで顧みられる機会がなかった。今回の惨事は、列車ダイヤの過密化に見合った踏切保安対策の強化、さらには根本的な解決策である踏切立体化を後回しにして列車増発を先行させた、踏切保安管理に係る東武鉄道の不作為によって誘発されたものであると考えざるを得ない。

同じ惨事を二度と繰り返させないためには、これまでの自らの不作為に係る責任の所在を東武鉄道に認めさせ、高架化と、それまでのつなぎとしての踏切保安装置の整備とを期限つきで確約させることが、今後の住民運動に求められる課題であろう。

以上

東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近高架化案のイメージ

(この図は、地上設備の配置や既存の勾配率などを前提としての高架化の可否を検証するために、半沢が独自に作成したものであり、足立区や東武鉄道などで検討されているものではありません。)



- *丸数字は信号機の建植位置を示します(本資料では説明を省略)。
- *高架線の地平からの高さは7.5mと仮定(伊勢崎線曳舟～東向島間、国道6号線(水戸街道)との立体交差部分と同じ。『東武鉄道百年史』721ページ掲載の図から算出)。
- *本線A-B間の勾配率20‰(パーミル、千分率)は、伊勢崎線新越谷駅付近(JR武蔵野線をオーバークロスする前後)の25‰よりも緩やか。
- *検車区連絡線C-E間の勾配率33‰は、東京メトロ千住検車区(日比谷線南千住駅北側)から本線への連絡線と同じ。
- *参考・東京メトロ日比谷線南千住～三ノ輪間には、本線路上に39‰の急勾配区間があります(ただし最高速度40km/h制限)。
- *下り急行線については、東京メトロ竹ノ塚検車区連絡線との立体交差と、竹ノ塚駅ホームの幅に必要なスペースを確保するため、西側に線路1本分(約5m)程度移動させるものと仮定しました。この場合、下り急行線の移設スペースを捻出するために、東京メトロ竹ノ塚検車区の留置1番線の短縮(現行2編成縦列留置が可能な長さを1編成分に)が必要になりますが、同検車区の最大収容能力22編成(使用休止中の線路を整備し、車両洗浄線も活用した場合)に対して、現行の夜間滞泊編成は15本と余裕があるため、問題は生じないと考えられます。

勾配の始終点(数値は北千住駅構内の起点(0キロポスト)からの距離)

A	5K535M	栗六陸橋北縁(本線勾配始点)	
B	5K920M	本線勾配終点	A-B間 約385m
C	5K965M	検車区連絡線高架始点	
D	6K150M	跨線橋代替の東西連絡通路(主に十四中生通学用)	
E	6K265M	検車区連絡線勾配終点および出庫列車用入換信号機	C-E間 約300m
F	6K300M	旧「伊勢崎線第37号踏切」	
G	6K505M	旧「伊勢崎線第38号踏切」	

東武鉄道「伊勢崎線第37号踏切」の通過列車本数の変遷（総括表）

作成・半沢一宣

資料 『列車運行図表』（業務用）、『2004東武時刻表』

時刻\ダイヤ改正日	1974年7月23日	1988年8月9日	2000年3月16日	2003年3月19日
5	17	13	24	25
6	38	45	46	54
7	54	66	71	72
8	56	61	69	73
9	51	56	65	66
10	43	51	52	52
11	33	40	41	42
12	33	36	39	37
13	35	38	41	37
14	34	39	41	38
15	36	39	39	46
16	46	44	54	51
17	54	60	63	55
18	51	57	71	61
19	51	55	67	58
20	46	46	53	59
21	37	40	41	48
22	28	34	44	42
23	21	20	29	32
0	6	7	11	14
計	770	847	961	962 (注)
朝ラッシュ	60	68	73	74

記事

- 各改正日時点の平日ダイヤで、定期列車の本数を1時間単位でカウントしました。
あらかじめ運転日が定められている季節運転の特急列車等はカウントしましたが、必要のつど運転日を定める臨時列車や定期検査で西新井工場に出入りする列車など運転日が決まっていな
い列車は除外しました。
東京メトロ竹ノ塚検車区との出入庫に伴う入換列車もカウントしてあります。
- 2003年分のみ、資料の関係で回送列車を除外した列車回数を記載しています。
それ以外は、定期回送列車についてもカウントしてあります。
- 「朝ラッシュ」は、伊勢崎線の平日朝ラッシュの最ピーク時間帯である「北千住着7時30分～
8時30分」となる列車の竹ノ塚駅通過時刻に換算した、「竹ノ塚駅7時20分～8時20分」
の列車通過本数を示しました。
- 第38号踏切の列車通過回数は、東京メトロ竹ノ塚検車区に入庫または引上線留置となる、竹
ノ塚終着の上り回送列車が設定されている関係で、第37号踏切とは若干（数本）異なります。