

2005年11月10日：竹ノ塚駅構内「伊勢崎線第38号踏切」における
車両通行規制の実施を求める陳情

2005年11月10日

足立区議会議長 新井ひでお様

〒 -
東京都足立区
自宅電話 - -
(家庭の事情により、つながりにくい)
(留守電、携帯、FAX、メールアドレスは無)
半澤一宣(印)(はんざわ・かずのり)

件名：竹ノ塚駅構内「伊勢崎線第38号踏切」における
車両通行規制の実施を求める陳情

陳情の趣旨

私は、東武伊勢崎線竹ノ塚駅北側に位置する標記の踏切道について、歩行者等と自動車との接触事故の発生を未然に防止するため、車両通行を規制するよう、警視庁に意見書を提出することを求めたく、本件陳情を行うものであります。

陳情の理由

第38号踏切は、本年3月15日(火曜日)に第37号踏切で死傷惨事が発生してしまったことを受けての緊急踏切対策の一環として、本年9月24日(土曜日)始発列車から自動化されました。

東武鉄道は、この踏切自動化に合わせて、上下緩行線列車が竹ノ塚駅に到着するときの信号扱方を変更しました。すなわち、列車到着時には出発信号機を赤にしておき、信号係員が列車の停止を確認してから出発信号機を手動で青に切り替えることで、ATS(自動列車停止装置)を活用したオーバーラン防止を行うこととしました。これは、歩行者等の踏切のくぐり抜けと列車のオーバーランとが重なったときに人身事故が発生してしまうのを、未然に防ぐのが目的であると見られます。

ところがこの結果、ATSに速度制限機能が付帯している関係で、上下緩行線列車が竹ノ塚駅に到着するときの進入速度が、大幅に制限されることになってしまいました。この影響で、緩行線列車が接近・通過する際の踏切遮断時間が、特に第38号踏切において大幅に延びていることが、私が行った実測調査(別紙)によって確認されています。

このため第38号踏切では、遮断時間が長くなったことによる歩行者等の滞留が、自動化前と比べて激しさを増しています。これは遮断機が上がったときの踏切道内の混雑、すなわち「歩行者等と自動車との接触事故が、いつ発生してもおかしくない状態」の激化をも、もたらす結果となっています。

第38号踏切のような、生活道路としての性格が濃い、狭い「開かずの踏切」において、東から西への一方通行とはいえ自動車の通行を認めている現状は、歩行者等と自動車との接触事故の発生に係る「未必の故意」を指摘されても、しかたがない状況であると考えられます。

よって私は、第38号踏切道内における通行人の触車事故の発生を未然に防止するためには、第38号踏切とこれにつながる前後の道路(区道舎人(とねり)282号線)において、東武伊勢崎線高架化による踏切廃止が実現するまでの間、通行できるのを歩行者と自転車及び原動機付自転車程度に制限することが、必要やむを得ないと考えます。

以上の理由から私は、第38号踏切を通行する地域住民の安全を確保するため、1日も早く車両通行規制を実施するよう警視庁に働きかけることを、区議会に要請いたします。

以上

2005年11月10日：竹ノ塚駅構内「伊勢崎線第38号踏切」における
車両通行規制の実施を求める陳情

(別紙)「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内『伊勢崎線第37・38号踏切』自動化後の踏切遮断状況等の調査報告書」(足立区都市整備部立体化担当者、及び足立区立中央図書館に寄贈済み) p.15からの抜粋

自動化前の遮断時間との比較

- ・表記時間はすべて「接近点灯時刻」からの経過時間で、表記方は「分・秒」としました。
- ・差の欄の単位は秒で、+なら自動化前よりも延びたことを、-なら短くなったことを示します。

表に用いた語の定義

接近点灯時刻 列車接近を示す表示灯(運転線路別)の矢印が点灯した時刻(他に接近列車がなければ警報鳴動が始まる時刻)

遮断開始時間 列車の先頭が踏切に到達する何分何秒前に踏切遮断が始まったか(列車接近表示が点灯したか)の意。

通過時刻 列車の最後尾が踏切から抜けた時刻。

通過完了時間 列車接近表示灯点灯から列車の最後尾が踏切から抜けたまでに要した時間。

滅灯時刻 列車通過後に列車接近表示灯が滅灯した時刻(他に接近列車がなければ警報鳴動が停止し、遮断機が上がる時刻)

踏切遮断時間 列車接近表示が点灯してから滅灯するまでに要した時間。

踏切名	運転線路	区分	接近点灯時刻	駅到着時刻	駅発車時刻	列車到達時刻 = 遮断開始時間	通過完了時間	滅灯時刻 = 踏切遮断時間
第37号踏切	上り急行線	自動化前	0.00	-	-	1.25		1.32
		自動化後	0.00	-	-	1.07	1.13	1.17
		差				-18		-15
	上り緩行線	自動化前	0.00	1.12	1.39	1.47		1.59
		自動化後	0.00	1.12	1.43	1.52	2.05	2.10
		差		0	+4	+5		+11
	下り緩行線	自動化前	0.00	-	-	1.16		1.32
		自動化後	0.00	-	-	1.05	1.31	1.34
		差				-11		+2
	下り急行線	自動化前	0.00	-	-	1.07		1.17
		自動化後	0.00	-	-	1.07	1.13	1.16
		差				0		-1
第38号踏切	上り急行線	自動化前	0.00	-	-	1.17		1.24
		自動化後	0.00	-	-	1.02	1.08	1.11
		差				-15		-13
	上り緩行線	自動化前	0.00	-	-	1.15		1.29
		自動化後	0.00	-	-	1.11	1.36	1.39
		差				-4		+10
	下り緩行線	自動化前	0.00	0.44	1.09	1.14		1.32
		自動化後	0.00	1.07	1.37	1.44	2.01	2.05
		差		+23	+28	+30		+33
	下り急行線	自動化前	0.00	-	-	1.19		1.26
		自動化後	0.00	-	-	1.07	1.14	1.17
		差				-12		-9

* 上表の数値はすべて実測データの平均値です。各測定結果の詳細は、上掲報告書を御参照ください。