

2007年6月1日

足立区議会議長 加藤和明様

〒 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)

東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内「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

陳情の主旨

竹ノ塚駅北側の標記の踏切(以下「この踏切」と記します)で、歩行者や自転車など(以下「歩行者等」と記します)と自動車との接触事故が発生するのを未然に防ぐため、車両通行規制を実施するよう、警視庁など関係機関に意見書を提出してください。

陳情の理由

この踏切は、2005年3月15日に竹ノ塚駅構内南側の「伊勢崎線第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、同年9月24日から自動化されました。

ところが、自動化に伴い、この踏切が閉まっている時間が、手動時代よりも長くなってしまいました(添付資料)。そのため、歩行者等や自動車の滞留がより激しくなり、しかも短時間に集中して踏切を渡らなければならない状況が、自動化によってより一層顕著になっています。

事実、私は、2006年3月15日夕方、第37号踏切での死傷惨事1周年に合わせて発行された『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』号外をこの踏切の西側で街頭配布していたとき、この踏切の両側に滞留していた大勢の歩行者等が、踏切が開いた僅かの時間内に全員が渡りきれず、かなりの人数が踏切道内に取り残されていたにもかかわらず、上り準急列車が通常どおりの高速で通過していったというインシデント(事故にならなかった事故)が発生した現場に居合わせています(添付資料)。

このような状況では、歩行者等も自動車も、一度踏切が開いたら誰もが我先にと渡ろうとし、その焦りが接触事故を誘発するのは目に見えています。

このような状況のもとで、歩行者等と自動車との通行帯が分離されていない、幅5m程度のこの踏切で、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。

私が以前、本件と同主旨の陳情を提出していたとき、区の土木部の担当者は「この踏切を横切る道路沿いの商店街が『納品車の通行を規制されるのは死活問題だ』として、車両通行規制の実施に難色を示している」旨の報告をされていました。

しかし、車両通行規制を実施するのは踏切道部分だけに留め、前後の道路は現状どおりとすれば、2トン車(宅配便の集配車)程度までの車両は、多少の迂回が必要になるものの、踏切の東側でも西側でも、商店街全域への乗り入れができます。すなわち、安全確保と商業活動との両立が可能です。

何よりも、商業活動優先で交通安全を二の次とし、それで事故が発生してしまったら、

2007年6月1日：足立区議会あて「東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内『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」

「足立区は区民の安全よりも店舗の利益を優先している」と、世間の非難を浴びることになってしまうのではないのでしょうか。

よって私は、この踏切を通行する地域住民の安全を確保するためには、東武伊勢崎線の高架化による踏切廃止が実現するまでの間、この踏切を通行できるのを歩行者等と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、関係資料を添えて再度陳情いたします。

添付資料（いずれも両面印刷）

竹ノ塚の踏切の遮断時間が自動化によって延びた理由の解説（全1頁）

自動化前後の踏切遮断時間の比較表（全1頁、2005年10月14日付け『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』（足立区立中央図書館に寄贈済み）p.15の表を加筆修正したもの）

2006年3月26日付け 国土交通省航空・鉄道事故調査委員会あて「重大踏切事故につながりかねないインシデント発生の通報及び東武鉄道株式会社の踏切保安体制に関する調査を求める要請書」（全4頁。この日の午前11時ごろ、ほぼ同じ内容の文書を竹ノ塚警察署にも持参し対応を求めましたが、当直の刑事から「具体的な人的被害が発生していない現時点では捜査できない、国土交通省など専門機関に通報してほしい」と言われ、受理を拒絶されました）

以上

記事 本状は2007年6月1日に、足立区議会事務局議事係職員に直接手渡し。

(添付資料)

竹ノ塚の踏切の遮断時間が自動化によって延びた理由の解説

東武鉄道が、列車のブレーキ性能の向上に対応したATSの改良を怠っている問題

東武鉄道は、竹ノ塚の踏切を自動化した際、竹ノ塚駅に停車する列車が何らかの理由で前方の踏切へオーバーランしてしまうのと、踏切歩行者が遮断機をくぐり抜けるのが重なった場合に事故が発生してしまうのを防ぐため、列車が到着するときに出発信号機（ホーム前方の、踏切の手前に建てた信号機）を赤にしておくことで、ATS（自動列車停止装置）を活用してオーバーランを防止する信号制御方式を導入しました。

ところが、この影響で、竹ノ塚駅に停車する列車は駅への進入速度が遅くなり、これが竹ノ塚の踏切の遮断時間を延ばす原因になっています。

東武鉄道が現在使用しているATSは、1960年代に開発されたものです。このATSでは、赤信号の約180m手前から、時速15km以下の速度制限が発生します。この制限速度とその開始地点は、ブレーキ性能が劣る、当時まだ走っていた貨物列車に合わせて設定されたものです。

このため、ブレーキ性能が向上した今日の電車は、実際にはもっと短い距離で停まれるところを、必要以上に手前から徐行運転を強いられています。つまり、赤信号の手前で安全確保上の必要がない、無駄な（過剰な）速度制限を受けていることになるわけです。

出発信号機が赤であっても、そうでない場合と大差ない速度で列車が駅に到着できるATSは、京成電鉄高砂駅（駅ホームに近接している「高砂1号踏切」が2006年9月まで手動式でした）や名古屋鉄道神宮前駅（同じく「神宮前1号踏切」が現在でも手動式）をはじめ、全国各地に実例があります。

つまり、東武鉄道が、電車のブレーキ性能の向上に合わせる形でのATSの改良を怠っていることが、必要以上の無駄な速度制限、ひいては竹ノ塚の踏切の遮断時間をいわずらに延ばしている現状を誘発しているわけです。

東武鉄道が、出発信号機と連動する踏切制御方式の導入を怠っている問題

東武鉄道は、北千住駅構内の「伊勢崎線第22号踏切」や東上線中板橋駅構内の「東上本線第21号踏切」などにおいて、始発列車の発車時刻待ちや通過列車の待ち合わせなどで列車の長時間停車が発生する場合、当該列車の発車時刻が近づいて信号係員が出発信号機を黄色又は青に切り替えるのに連動して、前方の踏切遮断が始まるようにするシステムを導入しています。

ところが、竹ノ塚の踏切では、この方式ではなく、列車が決められた地点を通過すると踏切遮断が始まるシステムとされています。この決められた地点は、上下緩行線ではいずれも駅ホームの手前に設置されています。

このため、に記した駅到着時の速度制限に起因する踏切遮断時間の延びを誘発しているだけでなく、始発列車が乗客を乗せて発車時刻を待ち合わせるときには、他に接近中の列車がない場合でも、踏切が無意味に遮断され続けるという現象を引き起こしています。

以上

(添付資料) 自動化前後の踏切遮断時間の比較表(2005年7月及び10月に調査)

* 急行線については各列車種別ごとの比較は省略し、全列車平均についてのみ比較。

* 「警報が鳴り始めてからの時間の平均値」の欄の数值は「分・秒」と記載。差の欄は秒で記載し、+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。

* 調査はいずれも日中に実施したため、乗客の乗り降りに時間がかかるラッシュ時には、踏切遮断時間が下表よりも更に長くなっているとみられます。

踏切名	運転線路	区分	警報が鳴り始めてからの時間の平均値				
			列車が駅に到着(停止)するまで	列車が駅を発車するまで	列車の先頭が踏切に到達するまで	列車の最後尾が踏切を抜けるまで	警報が鳴り止むまで
第37号踏切	上り急行線	自動化前	-	-	1.25	1.32	1.32
		自動化後	-	-	1.07	1.13	1.17
		差			-18	-19	-15
	上り緩行線	自動化前	1.12	1.39	1.47	1.59	1.59
		自動化後	1.12	1.43	1.52	2.05	2.10
		差	0	+4	+5	+6	+11
	下り緩行線	自動化前	-	-	1.16	1.32	1.32
		自動化後	-	-	1.05	1.31	1.34
		差			-11	-1	+2
	下り急行線	自動化前	-	-	1.07	1.17	1.17
		自動化後	-	-	1.07	1.13	1.16
		差			0	-4	-1
第38号踏切	上り急行線	自動化前	-	-	1.17	1.24	1.24
		自動化後	-	-	1.02	1.08	1.11
		差			-15	-16	-13
	上り緩行線	自動化前	-	-	1.15	1.29	1.29
		自動化後	-	-	1.11	1.36	1.39
		差			-4	+7	+10
	下り緩行線	自動化前	0.44	1.09	1.14	1.32	1.32
		自動化後	1.07	1.37	1.44	2.01	2.05
		差	+23	+28	+30	+29	+33
	下り急行線	自動化前	-	-	1.19	1.26	1.26
		自動化後	-	-	1.07	1.14	1.17
		差			-12	-12	-9

総括表(1個列車あたりの踏切遮断時間の平均値の、自動化前後での差)

踏切名	区分	上り急行線	上り緩行線	下り緩行線	下り急行線
第37号踏切	自動化前	1分32秒	1分59秒	1分32秒	1分17秒
	自動化後	1分17秒	2分10秒	1分34秒	1分16秒
	差	-15秒	+11秒	+2秒	-1秒
第38号踏切	自動化前	1分24秒	1分29秒	1分32秒	1分26秒
	自動化後	1分11秒	1分39秒	2分05秒	1分17秒
	差	-13秒	+10秒	+33秒	-9秒

以上