

2006年6月2日

足立区議会議長 しのはら守宏様

〒000-0000 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の 踏切の遮断時間短縮を求める陳情

陳情の主旨

私は、自動化後の「伊勢崎線第37号踏切」と「伊勢崎線第38号踏切」において、安全確保上の必然性が認められない過剰な踏切遮断時間の存在が放置されている現状に鑑み、これを是正し踏切が開く回数や時間を多く(長く)するよう、東武鉄道株式会社に働きかけるよう区(執行機関)に求めることを、区議会に求めます。

陳情の理由

竹ノ塚駅構内の上記2ヶ所の踏切は、昨年3月15日の第37号踏切における死傷惨事発生を受けて、同年9月下旬に自動化されました。その際、東武鉄道は、事前に「自動化しても、踏切が閉まっている時間は手動時代と変わらない」(『毎日新聞』2005年9月14日付け東京地方版)と発表し、地域住民に理解を求めていました。しかし現実には、自動化によって踏切が閉まっている時間が大幅に長くなっています(添付資料を参照)。このことにより、竹ノ塚の踏切周辺の住民は、東武鉄道からウソの事前説明によって欺かれただけでなく、その後もそのことに係る謝罪がないことによる精神的苦痛という、新たな被害を受け続けてもいます。

一方、今年3月9日には、第37号踏切横の歩道橋の供用が開始されました。この歩道橋では、平日朝夕のラッシュ時間帯には、踏切を渡ろうとする自転車の多くがスロープを昇らず、本来は車いす用のエレベーターに順番待ちの列を作ることがしばしばです。このため、車いすの人がエレベーターの順番待ちの自転車の列に巻き込まれ、踏切を渡るのに長時間を要するという問題が生じています。

また、歩道橋などの回路が遠い第38号踏切では、踏切が開く回数や時間が減ったことによって、歩行者等が短時間に集中して踏切を渡る傾向が、手動時代よりも強くなりました。このため、遮断機が上がってすぐに次の列車の接近を知らせる警報が鳴り始めたときには、限られた時間内に渡りきれない大勢の歩行者等が踏切道内に取り残されるのを防ぐため、警備員が(時には通過列車が踏切に到達する直前まで)下りてくる遮断機を手で支え続けなければならないという、危険な状況をも誘発しています(添付資料を参照)。

竹ノ塚の踏切で自動化後に遮断時間が長くなった原因は、東武鉄道が、安全確保に支障のない範囲内で更に踏切遮断時間を切り詰める技術を東上線の踏切で実用化させているにもかかわらず、竹ノ塚の踏切ではあえてそれを導入しない形で自動化したことにあります(添付資料及びを参照)。このことにより、東武鉄道は、自動化によって竹ノ塚における「開かずの踏切」問題をいたずらに(必要以上に)深刻化させ、地域住民の移動の自由(交通権)を奪う人権侵害をも深度化させているのが現実です。

以上の理由により、区議会におかれましては、竹ノ塚の踏切の周辺住民への人権侵害を

もたらししている過剰な踏切遮断時間の問題を可及的速やかに改善する誠意を示すことと、踏切自動化の際に地域住民を欺いたことについて謝罪することとを、東武鉄道に対して粘り強く要求し続けていくよう区に働きかけていただきたく、本件陳情により要望いたします。

添付資料

自動化前後の踏切遮断時間の比較表

(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からの抜粋)

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)

東武東上線中板橋駅構内「東上線第21号踏切」における踏切遮断状況の実測調査結果報告と、この調査結果からわかる自動化後の「伊勢崎線第37号踏切」の踏切制御の問題点(全4頁)

自動式踏切の制御方式と遮断時間との関係についての技術面の解説(全2頁)

以上

(東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の踏切の遮断時間短縮を求める陳情・添付資料)
自動式踏切の制御方式と遮断時間との関係についての技術面の解説

1．自動化後の竹ノ塚の踏切において、遮断時間が長くなった原因

緩行線列車に対する駅進入速度制限を無視した、列車接近検知装置（踏切制御子）の設置方をしている問題

竹ノ塚の踏切で自動化後に遮断時間が長くなった最大の原因は、東武鉄道が、上下緩行線列車が竹ノ塚駅ホームの一定距離手前の地点に到達した時点で踏切を閉め始める、従来どおりの踏切制御方式のままで、ATS（自動列車停止装置）を活用したオーバーラン防止対策を導入したことにあります。

このオーバーラン防止対策は、万一步行者等が遮断機をくぐり抜けて踏切道内に進入してしまった場合の事故を、未然に防ぐのが目的であると見られます。

しかし、ATSによって上下緩行線列車が竹ノ塚駅に進入するときの速度制限が厳しくなったため、第37号踏切と第38号踏切のいずれにおいても、上下緩行線列車が通過するのにかかる時間が、大幅に延びることになってしまいました。

これとは別に、竹ノ塚駅始発列車が乗客を乗せて発車時刻を待つとき、手動時代には踏切保安係が緩行線列車専用の遮断機早上げ防止装置の鎖錠解除ボタン（通称「黒ボタン」、下記注を参照）を操作して遮断機を上げることができたため、発車約1分前までは踏切を開けることができていました。しかし、自動化によってこのような融通が利かなくなってしまったため、始発列車がホームに停車中は他に接近中の列車がない場合でも踏切が閉まり続けるという、無意味な踏切遮断が頻繁に発生するようになってしまいました。

注：「黒ボタン」

去年の死傷惨事発生の原因となった急行線列車用の通称「赤ボタン」とは別物。「黒ボタン」は「赤ボタン」の収納箱のふたの部分に設置されており、かつこの機器箱は遮断機操作席から手の届く場所に設置されていました。したがって、東武鉄道が、踏切保安係が始発列車の発車時刻待ちなどのときに「黒ボタン」を常用することを想定していたのは明らかです。

列車通過完了を検知する装置の反応速度の問題

もうひとつの理由は、列車の最後尾が踏切を抜けてから、警報音が鳴りやみ遮断機が上がり始めるまでに、時間がかかるようになってしまったことです。

手動時代には、列車の最後尾が踏切を抜けるのとほぼ同時に遮断機を上げることができましたが、自動化後にはどの列車でも約4秒を要しています。しかも、この4秒の間に次の列車の接近を検知してしまい、手動時代なら一度開くはずだった場面で踏切が引き続き閉まり続けるということも、頻繁に発生しています。

2．東武東上線の踏切で実用化されている、無駄な踏切遮断時間をなくす技術

一方、東武鉄道では、竹ノ塚以外の自動式踏切において、竹ノ塚とは異なる踏切制御方式によって踏切遮断時間の短縮を実用化させている事例があります。

東上線の中板橋駅（複線区間）では、上下普通列車のほとんどが通過列車の待避を行うため、同駅での停車時間が2分以上に及びます。このとき、同駅構内の池袋寄りにある「東上線第21号踏切」では、上り普通列車が到着する時点では踏切を閉めず、通過列車が先行した後、普通列車に対する出発信号が黄色か青に変わった時点で踏切を閉め始める制御方式を導入しています。つまり、上り待避線の出発信号機と連動した踏切制御方式としているわけです。

この踏切制御方式を竹ノ塚の踏切にも導入すれば、踏切の安全を確保しながら、上下緩

行線1個列車あたりの遮断時間を、現状よりはもちろん、手動時代よりも大幅に短縮することが可能になります。竹ノ塚の踏切では、現在、信号係員が上下緩行線列車の駅停車を目視確認して手動で出発信号機を青に切り替える方式を導入していると見られるため、導入に技術的な問題があるとは考えられません。

また、東上線第21号踏切では、列車の最後尾が踏切を抜けてから、警報が鳴りやみ遮断機が上がり始めるまでの時間が、どの列車でも1秒あるかないかです。したがって、この技術も竹ノ塚の踏切に導入すれば、上記で指摘した問題が解決され、踏切が開く回数を増やすことが可能になるはずです。

もしも、東武鉄道がこれらの改良を「安全確保上問題があるから実施できない」と主張するとしたら、それは東武鉄道が、東上線第21号踏切で現に行っている踏切保安体制に安全上の欠陥があることを、自ら認める理屈になると考えられます。

以上

記事 本状は2006年6月2日に、足立区議会事務局議事係職員に直接手渡し。