

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 - -  
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

竹ノ塚駅構内の2ヶ所の踏切(以下「竹ノ塚の踏切」と記します)で、自動化後に安全確保上の必然性が認められない無駄な(過剰な)踏切遮断時間の存在が放置されている現状を是正し、踏切が開く回数を多く(時間を長く)するよう、東武鉄道株式会社に働きかけてください。

陳情の理由

竹ノ塚の踏切は、2005年3月15日に駅南側の「伊勢崎線第37号踏切」で通行人4名が死傷する惨事が発生したのを受けて、同年9月に相次いで自動化されました。

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日付け東京地方面)と発表し、地域住民に理解を求めていました。しかし、私が自動化の前と後にそれぞれ計測した遮断状況を比較したところ、自動化後に遮断時間が長くなっていることが判明しています(添付資料)。このため、竹ノ塚の踏切の周辺住民は、東武伊勢崎線の両側の地域を相互に行き来する自由=交通権の更なる侵害だけでなく、東武鉄道からウソの事前説明によって欺かれたことによる精神的苦痛という、二重の被害を受けています。

また、踏切が閉まっている時間が延びたことで、歩行者や自転車など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という状況が、自動化によってより一層顕著になっています。このため、踏切が開いた僅かの時間に渡りきれない歩行者等が踏切道内に取り残されるという危険な事態、ひいては警備員が列車を非常停止させるボタンを押さなければならない状況を、しばしば誘発する原因にもなっています。

これらはいずれも、東武鉄道が既存の技術を利用することで、安全を犠牲にしない形で踏切遮断時間の短縮を実現できるにもかかわらず、それを作為的に怠っていることにより生じているものです(添付資料)。

この結果、竹ノ塚の踏切の周辺住民は、踏切が必要以上に長い時間遮断されていることによって、様々な人権侵害を受けています。しかし「開かずの踏切」問題を根本的に解決するための鉄道高架化が実現するまでには、まだ相当の年数を必要とします。

よって、私は、踏切周辺の住民が東武鉄道から人権侵害を受け続けている事実に鑑み、こうした現状を是正するよう東武鉄道に働きかけていただきたく、ここに陳情いたします。

添付資料

自動化前後の踏切遮断時間の比較表(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)

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) 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。