

第8章 東武鉄道以外の各鉄道事業者における、踏切保安対策の概要

竹ノ塚の踏切の安全対策を検証する一環として、東武鉄道以外の主な鉄道事業者の踏切保安対策について調査・集計した資料を、この章に収録しておきます。

「踏切保安対策に関するアンケート調査」で浮かび上がった、手動時代の竹ノ塚の踏切の異常な実態

「踏切保安対策に関する（アンケート）調査」に寄せられた回答を集計して判明したのは、手動時代の竹ノ塚の踏切が、2つの点で他社の踏切には見られない、異常な特徴を有していた事実です。

1つ目は、遮断機を下ろした後で警報音を（小さくするのではなく完全に）止めてしまうことです。手動踏切で同様の取り扱いをしていると回答したのは、JR東海（東海道本線熱田駅構内・御田（みた）踏切）だけです。もっともこの踏切では、北千住駅構内の「伊勢崎線第22号踏切」のように、並走する名鉄の手動踏切（神宮前駅構内・神宮前1号踏切）と隣接する（1本の道路がJR・名鉄と続けて交差する）位置関係にあることが関係している可能性があります。

いずれにせよ、警報音を完全に止めてしまうという竹ノ塚の踏切での取扱いが、通過列車の接近を忘れてしまうという踏切保安係の人為ミスを生じやすい、危険な方式であったことだけは間違いのないでしょう。東武鉄道が言う近所迷惑対策としてであれば、多くの私鉄に見られる「遮断機が下りたら音量が小さくなる警報機」か、または詰所内だけ警報音を持続させる装置を導入する方法もあったはずですが、東武鉄道はなぜそのような警報装置を導入して踏切保安係の人為ミスを防止するべき対策を講じなかったのか、施設管理者としての責任が問われるべき要素がここにも所在していると考えられます。

2つ目は、踏切遮断開始時間の早さです。手動時代の竹ノ塚の踏切では、列車種別にもよりますが、平均して列車が踏切に到達する1分30秒くらい前には警報が鳴り始め、遮断機を下ろし始めていました。ところが、アンケートの回答では、30秒を切っていた私鉄さえ見受けられます。

ここで、このアンケートへの回答が寄せられなかった事業者の例を、1つ記します。

踏切保安係の初公判があった2005年5月24日（火曜日）私は別の用事で出かけた先から東京地方裁判所に向かう途中で、京浜急行電鉄八丁畷（はっちょうなわて）駅前の「京急川崎第1踏切」を通りかかりました。このとき私は何気なく「快特」列車（かつては「快速特急」列車と呼ばれていましたが、現在はこれが正式名称になっています）の通過を観察していて、警報機が鳴り始めてから列車が踏切に到達するまでの時間が、竹ノ塚の踏切よりも相当短いことに気づきました。

京急では品川～横浜間で、快特列車が全国の私鉄でもっとも速い120km/h運転を行っています。このスピードで踏切を閉め始めるのがこんなに遅くて、安全確保上の問題がないのだろうか？と疑問を感じたことが「関東大手私鉄各社における踏切遮断時間などの実地調査」に取り掛かり、その調査結果報告書を作成する動機となったわけです。ちなみに、第4章に収録した「第37号踏切と第38号踏切において、安全上必要のない無駄な踏切遮断時間が存在していた事実を検証した計算結果」の冒頭に記した「一般に適切と考えられる、第1種踏切における踏切遮断開始時間（列車の先頭が踏切に到達する何分何秒前に警報が鳴り始めるかの時間のこと）」の算出式も「京急川崎第1踏切」での測定結果を基に導き出したものです。なお、私はその後「京急川崎第1踏切」での実測調査をやり直し、この算出式の考え方に誤りがないことを確認できた結果を「京浜急行電鉄八丁畷駅

構内『京急川崎第1踏切』における遮断状況の測定調査結果と、この調査結果からわかる、踏切の安全性を確保しながら遮断時間を最少とする計算式」と題する報告書としてまとめ直しました。

複々線化の際に西新井～竹ノ塚間を「慎重な検討の結果」（『東武鉄道百年史』822ページ）地平線のまま残した、当時の東武鉄道の上層部の「見識」は、その後繰り返された列車増発によって当地の踏切を全国的にも有数の「開かずの踏切」状態にし、それが住民の人命を奪う踏切惨事をもたらしたものとして、歴史の末代まで語り継がれるべきであると、私は一連の調査・集計作業を通して感じました。

「開かずの手動式踏切」の調査で浮かび上がった、国の踏切保安基準制度の不備

「全国の『開かずの手動式踏切』の概況報告書」は、竹ノ塚の踏切と同じ悲劇を全国の手動式踏切で繰り返させてはならないとの思いから、2005年8月9日付けで足立区議会に提出した陳情の関連資料として作成したものです。該当するそれぞれの踏切を取り巻く状況や、保安対策の実情およびその問題点などを、現地調査と文献調査を基にまとめました。

この調査で明らかになったのは、以下の2点です。

1つ目は、当該踏切ではいずれも歩行者の交通量が多く、これに対応して歩道橋が整備されていたことです。その一方で、類似の条件にある竹ノ塚の踏切には、今回の惨事が発生するまで歩道橋が整備されていませんでした。このことは、歩行者交通の分断という「開かずの踏切」問題に対する関係者の認識が、少なくとも他地域に比べて低かったことを意味していると考えられます。

2つ目は、事故防止策すなわち踏切保安係の人為ミスへの対策が、踏切ごとにバラバラだということです。しかも、それらは必ずしも各踏切ごとの固有の事情に適したものとすためではなく、各社がそれぞれ手探り状態で考案した保安方式であると見られることです。そして、その中には、人為ミスによる事故の防止＝フェイルセーフの観点からは、明らかに問題があるものも含まれています。

これらは、鉄道事業者の監督機関である国土交通省が、手動式踏切における人為ミス対策としての保安基準を定めず、各鉄道事業者任せにしてきたことに、その根本的な原因があると考えられます。

私は、国（旧運輸省～国土交通省）が手動式踏切に関する保安基準（とくに踏切保安係の人為ミスへの対策方）を定めるべき、鉄道事業者の監督機関としての責務を怠り続けてきた長年の不作為が、東武鉄道が竹ノ塚の踏切に係る安全管理を怠り続けた不作為、ひいては今回の踏切惨事を誘発した一因である疑いがあることが、この調査結果によって明らかになったのではないかと考えています。