

2005年4月16日

各鉄道事業者 踏切保安担当者 各位

〒 . 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)
半沢一宣(はんざわ・かずのり)

「踏切保安対策に関する調査」ご協力をお願い

拝啓 時下ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

さて、私は先月15日に東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内「伊勢崎線第37号踏切」で発生した踏切死亡事故について、日常生活でしばしばこの踏切を通行する地元民の立場から、その再発を懸念している者です。(地名は「竹の塚」ですが、駅名は「竹ノ塚」です。)

私は今回の事故の報に触れて、事故が起きてしまった(未然に防止できなかった)原因と再発防止策などについて、これを記録に残すべき必要性を感じ始めております。その一環として、東武鉄道以外の鉄道事業者では踏切保安対策の概況がどのようなものであるかについて、集約したく考えております。年度始めでご多忙のおり誠に恐縮ですが、別紙の調査票にご記入のうえ、5月20日(金曜日)ごろまでにご返送くださいますよう、お願い申し上げます。(同封の返信用切手をご利用ください。)

なお、この調査は一地元民の立場から半沢個人の責任で行うものですが、集計結果については、私が所属する、交通問題を研究する学術団体に報告する論文などに反映させていただきたく考えております。

ご不明な点がございましたら、上記半沢までお問い合わせください。

未筆ながら、貴社の無事故をお祈りしております。

敬具

* 本状は、下記の各鉄道事業者全20社(順不同、敬称略)宛てに送付致しました。

JR旅客6社

西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道

「踏切保安対策に関する調査」調査票（全4枚）

書ききれない場合は、裏面または別紙にもご記入ください。

返送先：〒 _____ 東京都足立区 _____ 半沢一宣 宛て

- Q1. 貴社名（差し支えなければ、今後詳細や更なる不明点について照会させていただきたい場合のために、担当部局名と担当者様のお名前、電話・FAX番号もご記入ください。社名以外は空欄のままでも結構です。）

社名 _____
担当部局名 _____ 電話 _____
担当者様ご芳名 _____ FAX _____

- Q2. 貴社鉄道線における踏切の概況について、お尋ねします。

第1種甲（無人・遮断機は自動操作） _____ヶ所
第1種乙（有人・遮断機は手動操作） _____ヶ所
第3種（警報機のみ・遮断機なし） _____ヶ所
第4種（上記以外） _____ヶ所 合計 _____ヶ所

- Q3. 貴社鉄道線の踏切全般（第1種乙以外も含む）の保安対策について、お尋ねします。

- (1) 保安設備の概況について、お尋ねします。

列車接近を踏切保安装置に知らせる検知器から踏切までの距離

通過（急行線）列車の場合 約 _____ m

停車（緩行線）列車の場合 約 _____ m

警報鳴動開始から列車通過までの標準時分 約 _____ 秒

警報の音量について、該当するものを次の中から1つだけお選びください。

イ. 鳴動開始から列車通過まで変わらない

ロ. 遮断機を下ろしたら音量を多少下げる

ハ. 遮断機を下ろしたら音量を多少下げるが、別の列車の接近を検知したら（または1個列車通過後にまだ別の列車が接近中である場合に）再び音量を上げる

ニ. 遮断機を下ろしたら警報音を止める

ホ. その他（ご自由にご記入ください）

- (2) 踏切に設置している地上側の防護設備があれば、次の中からすべてお選びください。

押せば外側に開く遮断機

発煙筒を点火させるスイッチ

あと何秒くらいで列車が通過するかを、文字または音声で通行人に知らせる装置

接近中の列車に非常ブレーキをかけさせる軌道短絡装置や無線装置など

最寄り駅などに直通する電話

その他（ご自由にご記入ください）

Q4．第1種乙踏切の状況等について、お尋ねします。

* Q4は、Q2で「第1種乙踏切がある」とお答えになった事業者様にのみお尋ねします。
Q2で「第1種乙踏切がない」とお答えになった事業者様は、Q5にお進みください。

(1) 第1種乙踏切すべての概要について、お尋ねします。

下表に(例)の要領でご記入ください。(別紙にまとめられても結構です。以下同じ)

踏切名称	所在地	長さ (m)	幅員 (m)
(例)伊勢崎線第37号踏切	伊勢崎線竹ノ塚駅構内(ホーム浅草方)	33	9.8

名称	線路の本数	列車回数(平日上下計)		記事
		朝ピーク1時間	終日計	
(例)伊勢崎線第37号踏切	複々線+1本	75	919+	検車区連絡線あり

* 上記「伊勢崎線第37号踏切」の例では、資料不足で終日計の回送列車と予定臨時列車の本数(+)が把握しきれれておりませんが、なるべく回送・予定臨時列車込みの列車回数をご教示ください。なお朝ピーク1時間(竹ノ塚駅7:30~8:30)については、下り回送列車2本を含んでいます。

(2) 第1種乙踏切の保安設備について、お尋ねします。

以下に列挙する設備の有無について、下表に(例)の要領でご記入ください。

下ろした遮断機を自動的にロックする装置

遮断機の自動ロックを解除する装置(日常的に使用しているか否かは問いません)

警報音の音量をを自動または手動で小さくする装置

警報音を自動または手動で止める装置(その設置理由も記事欄にご記入ください)

あと何秒くらいで列車が通過するかを、文字または音声で、踏切保安係または通行人に知らせる装置

(文字または音声の別と知らせる対象も、記事欄にご記入ください)

列車が踏切まで一定の距離まで接近してきた時点で遮断機が開いていた場合に、ATSと連動して列車を非常停止させる装置

列車が踏切まで一定の距離以内に接近しているときに、遮断機の自動ロックを解除する装置(上記)が働かないようにする装置

上記以外に設置している設備がございましたら、ご教示ください。

踏切名	設置状況							記事
(例)伊勢崎線第37号踏切	有	有	無	有	無	無	無	は手動(近所迷惑対策)

の自由記入欄

Q5.(現在第1種乙踏切を有さない事業者様は、近い将来第1種乙踏切を設置する必要に迫られた場合を想定してお答えください。)

(1) 第1種乙踏切の保安対策のあり方について、お尋ねします。

今回の東武鉄道での事故は、踏切保安係の人的(勘違い、うっかり)ミスで遮断機を誤操作してしまったことが直接の原因である可能性が高いと、現時点では考えられています。このような、踏切保安係の人的ミス対策として、貴社のお考えにもっとも近いものを、次の中から1つだけお選びください。

社員教育の強化で人的ミスの撲滅を目指す

配置要員を増やして、係員一人あたりの負担を減らす

人的ミスが発生したときにフェイルセーフが働く保安装置を整備する

特別な対策は必要ない

その他(ご自由にご記入ください)

(2) 第1種乙踏切における、警報機と遮断機以外の保安装置の整備基準について、お尋ねします。

これについては、現在国土交通省令には具体的な定めがなく、各鉄道事業者の裁量に委ねられています。このことについて、貴社のお考えにもっとも近いものを、次の中から1つだけお選びください。

警報機と遮断機のみで安全を確保できるので、現行のままで十分である

各社ごとの実情に合った対応ができるので、現行のままだがよい

どこまで整備するべきかで悩まずに済むので、全国统一の整備基準が定められているほうがよい

- Q7. 踏切除去のための立体化工事に必要な、費用の分担方についてお尋ねします。
この問題について貴社のお考えにもっとも近いものを、鉄道側を立体化する場合と道路側を立体化する場合のそれぞれについて、次の中から1つだけお選びください。
- 輸送障害要因がなくなることによる鉄道側の受益に鑑み、鉄道事業者が全額を負担すべきである
 - 道路交通の円滑化による地域の受益よりも、輸送障害要因がなくなることによる鉄道事業者の受益のほうが大きいことから、鉄道事業者側がより多額を負担すべきである
 - 地域と鉄道事業者の両方に同程度の受益が発生するのだから、国および地元自治体と鉄道事業者とが折半すべきである
 - 道路交通の円滑化による地域の受益のほうが、輸送障害要因がなくなることによる鉄道事業者の受益よりも大きいことから、国と地元自治体側がより多額を負担すべきである
 - 道路交通の円滑化による地域の受益に鑑み、国と地元自治体が全額を負担すべきである
 - その他（ご自由にご記入ください）

鉄道側を立体化する場合 ____番 道路側を立体化する場合 ____番

- Q8. 今回の東武鉄道での事故が発生して以降、貴社において何か新たな踏切保安対策を導入されていたら、その概要をご教示ください。

(1) 第1種乙踏切における対策

(2) 第1種乙以外の踏切における対策

- Q9. その他に、今回の東武鉄道での事故や踏切保安対策全般について、またはこの調査自体について、何かお気づきの点がございましたら、ご自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。5月20日ごろまでにご返送ください。(返信用切手)