

2006年6月2日

足立区議会議長 しのはら守宏様

〒 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、伝言不可)

(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、歩道橋などのう回路が遠い第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。

2006年6月2日：足立区議会あて  
「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」

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5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5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

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。