

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 - -

(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

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日付け東京地方版)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を鑑み、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

(添付資料) 自動化前後の踏切遮断時間の比較表(2005年7月及び10月に調査)

- * 急行線については各列車種別ごとの比較は省略し、全列車平均についてのみ比較。
- * 「警報が鳴り始めてからの時間の平均値」の欄の数値は「分・秒」と記載。差の欄は秒で記載し、+なら自動化前よりも延びたことを、-なら短くなったことを示します。
- * 調査はいずれも日中に実施したため、乗客の乗り降りに時間がかかるラッシュ時には、踏切遮断時間が下表よりも更に長くなっているとみられます。

踏切名	運転線路	区分	警報が鳴り始めてからの時間の平均値				
			列車が駅に到着(停止)するまで	列車が駅を発車するまで	列車の先頭が踏切に到達するまで	列車の最後尾が踏切を抜けるまで	警報が鳴り止むまで
第37号踏切	上り急行線	自動化前	-	-	1.25	1.32	1.32
		自動化後	-	-	1.07	1.13	1.17
		差			-18	-19	-15
	上り緩行線	自動化前	1.12	1.39	1.47	1.59	1.59
		自動化後	1.12	1.43	1.52	2.05	2.10
		差	0	+4	+5	+6	+11
	下り緩行線	自動化前	-	-	1.16	1.32	1.32
		自動化後	-	-	1.05	1.31	1.34
		差			-11	-1	+2
	下り急行線	自動化前	-	-	1.07	1.17	1.17
		自動化後	-	-	1.07	1.13	1.16
		差			0	-4	-1
第38号踏切	上り急行線	自動化前	-	-	1.17	1.24	1.24
		自動化後	-	-	1.02	1.08	1.11
		差			-15	-16	-13
	上り緩行線	自動化前	-	-	1.15	1.29	1.29
		自動化後	-	-	1.11	1.36	1.39
		差			-4	+7	+10
	下り緩行線	自動化前	0.44	1.09	1.14	1.32	1.32
		自動化後	1.07	1.37	1.44	2.01	2.05
		差	+23	+28	+30	+29	+33
	下り急行線	自動化前	-	-	1.19	1.26	1.26
		自動化後	-	-	1.07	1.14	1.17
		差			-12	-12	-9

総括表(1個列車あたりの踏切遮断時間の平均値の、自動化前後での差)

踏切名	区分	上り急行線	上り緩行線	下り緩行線	下り急行線
第37号踏切	自動化前	1分32秒	1分59秒	1分32秒	1分17秒
	自動化後	1分17秒	2分10秒	1分34秒	1分16秒
	差	-15秒	+11秒	+2秒	-1秒
第38号踏切	自動化前	1分24秒	1分29秒	1分32秒	1分26秒
	自動化後	1分11秒	1分39秒	2分05秒	1分17秒
	差	-13秒	+10秒	+33秒	-9秒

以上

(添付資料)

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

東武鉄道が、列車のブレーキ性能の向上に対応したATSの改良を怠っている問題

東武鉄道は、竹ノ塚の踏切を自動化した際、竹ノ塚駅に停車する列車が何らかの理由で前方の踏切へオーバーランしてしまうのと、踏切通行人が遮断機をくくり抜けるのが重なった場合に事故が発生してしまうのを防ぐため、列車が到着するときに出発信号機（ホーム前方の、踏切の手前に建てた信号機）を赤にしておくことで、ATS（自動列車停止装置）を活用してオーバーランを防止する信号制御方式を導入しました。

ところが、この影響で、竹ノ塚駅に停車する列車は駅への進入速度が遅くなり、これが竹ノ塚の踏切の遮断時間を延ばす原因になっています。

東武鉄道が現在使用しているATSは、1960年代に開発されたものです。このATSでは、赤信号の約180m手前から、時速15km以下の速度制限が発生します。この制限速度とその開始地点は、ブレーキ性能が劣る、当時まだ走っていた貨物列車に合わせて設定されたものです。

このため、ブレーキ性能が向上した今日の電車は、実際にはもっと短い距離で停まれるところを、必要以上に手前から徐行運転を強いられています。つまり、赤信号の手前で安全確保上の必要がない、無駄な（過剰な）速度制限を受けていることになるわけです。

出発信号機が赤であっても、そうでない場合と大差ない速度で列車が駅に到着できるATSは、京成電鉄高砂駅（駅ホームに近接している「高砂1号踏切」が2006年9月まで手動式でした）や名古屋鉄道神宮前駅（同じく「神宮前1号踏切」が現在でも手動式）をはじめ、全国各地に実例があります。

つまり、東武鉄道が、電車のブレーキ性能の向上に合わせる形でのATSの改良を怠っていることが、必要以上の無駄な速度制限、ひいては竹ノ塚の踏切の遮断時間をいたずらに延ばしている現状を誘発しているわけです。

東武鉄道が、出発信号機と連動する踏切制御方式の導入を怠っている問題

東武鉄道は、北千住駅構内の「伊勢崎線第22号踏切」や東上線中板橋駅構内の「東上本線第21号踏切」などにおいて、始発列車の発車時刻待ちや通過列車の待ち合わせなどで列車の長時間停車が発生する場合、当該列車の発車時刻が近づいて信号係員が出発信号機を黄色又は青に切り替えるのに連動して、前方の踏切遮断が始まるようにするシステムを導入しています。

ところが、竹ノ塚の踏切では、この方式ではなく、列車が決められた地点を通過すると踏切遮断が始まるシステムとされています。この決められた地点は、上下緩行線ではいずれも駅ホームの手前に設置されています。

このため、に記した駅到着時の速度制限に起因する踏切遮断時間の延びを誘発しているだけでなく、始発列車が乗客を乗せて発車時刻を待ち合わせるときには、他に接近中の列車がない場合でも、踏切が無意味に遮断され続けるという現象を引き起こしています。

以上