

竹ノ塚踏切事故と 東武伊勢崎線高架化事業の 年表

第3版

— 2024年3月31日の鉄道高架化事業完了までの経過 —

半沢一宣 編著

第3版はしがき

東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の2ヶ所の踏切は、いずれも「開かずの踏切」として、長年にわたり地域住民を悩ませ続けてきました。

竹ノ塚の地域住民は、1970年代から鉄道高架化による踏切の除去を求め、足立区議会や東武鉄道などへの働きかけを行ってきました。

しかし東武鉄道は、1980（昭和55）年に竹ノ塚在住の同社専務取締役が、地元のタウン誌『竹の塚百景』に「地下鉄の車庫（現在の東京メトロ竹ノ塚車両基地）に出入りする線路の勾配が急になりすぎるから高架化できない」旨の記事を寄稿するなど、高架化に消極的な立場を取り続けてきました（しかし実際には1961（昭和36）年に開業した営団地下鉄（当時、現在の東京メトロ）日比谷線の南千住～三ノ輪間に存在する「1000分の39」の勾配率をこの車庫線に適用すれば竹ノ塚でも1970年代から高架線の設計が可能だったと言う鉄道工学上の矛盾があり（実際に高架化で建設された車庫線の勾配率は「1000分の35」）、したがって同社専務取締役の説明は嘘であったことが、2005年の踏切事故発生後の筆者の調査で明らかになっています）。

また鉄道連続立体交差化事業に関する国の許認可制度や補助金制度などの問題もあり、高架化の話はなかなか前に進みませんでした。

そうした中、2005（平成17）年3月15日（火曜日）の夕方、竹ノ塚駅南側の「伊勢崎線第37号踏切」（通称・大踏切）で、踏切保安係の遮断機操作ミスのため、踏切通行人2名が上り準急列車にはねられ死亡、別の2名が重傷を負うという事故が発生してしまいました。

この事故が全国規模で報道され、社会に大きな衝撃を与えたことで、地域では鉄道高架化の気運が一気に高まりました。また国（国土交通省）も鉄道連続立体交差化事業の採択基準を緩和するなど、制度面でのバックアップに努めました。

これらを受けて、足立区は2012（平成24）年11月4日（日曜日）に竹ノ塚駅付近の東武伊勢崎線連続立体交差化事業の工事に着手し、2022（令和4）年3月20日（日曜日）に複々線全線の高架化が完成しました。

踏切事故発生から工事着手まで7年8ヶ月、高架複々線化完成まで17年は、地域住民にとっては長く感じられますが、全国各地の鉄道連続立体交差化事業と比べると極めて異例の速さだとされています。

筆者は2005年に踏切事故が発生した直後から、この事故の発生原因について鉄道工学の視点から検証する作業と共に、竹ノ塚の踏切問題にまつわる歴史や出来事を年表としてまとめる作業も続けてきました。

今回、残工事も含めた鉄道高架化事業完了を竹ノ塚の踏切問題の大きな節目と考え、2012年の初版発行後に見つかった未収録事項も含めた形で、第3版を発行しました。

とはいえ、1人の足立区民としての立場からでは、情報収集には限度があります。

筆者は、この年表について、竹ノ塚の踏切問題に関するすべての情報を網羅した決定版ができたとは思っていません。

筆者が把握していない史実や史料が、必ず色々あるはずです。

不十分な年表ではありますが、竹ノ塚の踏切問題の歴史を未来に語り継ぐための資料として、本書を活用していただければ幸いです。

2024（令和6）年9月

編著者 半沢一宣

目次

その1・踏切事故発生までの経過（～2005年2月）	4
その2・踏切事故発生から鉄道高架化工事着手までの出来事 （2005年3月～2012年11月）	9
その3・鉄道高架化工事期間中の出来事（2012年11月～2022年3月）	27
その4・鉄道高架化完成後の出来事 （残工事・まちづくり関係、2022年3月～2024年4月）	43
編著者について	48
改版履歴	49

資料（順不同）

『東武鉄道百年史』東武鉄道株式会社、1998（同書から引用した項目では、書名を『百年史』と略記しました。「資」は同書資料編のページ数です）

「列車運行図表」（業務用列車ダイヤ）各ダイヤ改正日の物 東武鉄道株式会社（非売品）

『東武線時刻表』不定期刊、東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部旅客サービス課（当時）

『明治前期関東平野地誌図集成』地図資料編纂会・編集、柏書房、1989

『目で見る足立・荒川の百年』郷土出版社、2005

『伊興町自治会50年記念誌』

『昭和30年代・40年代の足立区』足立史談会・監修、三冬舎、2008

『竹の塚百景』（タウン誌）季刊、キヌタ企画

（2007年夏号から『あだち百景』と改題、トータルプランニングスズキ発行に変更）

『鉄道ジャーナル』月刊、鉄道ジャーナル社

『マンスリーと～ぶ』東武鉄道広報センター、月刊

新聞各紙の記事

足立区都市整備部～都市建設部（鉄道立体化担当課）作成・提供の資料

足立区議会事務局作成・提供の資料

足立区議会の建設委員会、交通網・都市基盤整備調査特別委員会、総合交通対策調査特別委員会、エリアデザイン調査特別委員会での傍聴記録

足立区の都市計画審議会での傍聴記録

足立区公式ホームページ <https://www.city.adachi.tokyo.jp/>

足立区議会公式ホームページ <https://www.gikai-adachi.jp/>

東京都公式ホームページ <https://www.metro.tokyo.lg.jp/>

国土交通省公式ホームページ <https://www.mlit.go.jp/>

その1・踏切事故発生までの経過（～2005年2月）

～江戸時代	赤山街道（あかやまかいどう、伊勢崎線第37号踏切を横切る道路）と流山道（別名・権現堂道、伊勢崎線第38号踏切を横切る道路）が整備される（『竹の塚百景』通巻第6号p.10、および同78号p.8）
1880(明13)年	この年に発行された『第一軍管地方迅速測図・川口町』（参謀本部陸軍部測量局・作成）初版に、赤山街道と流山道（権現堂道）が書き込まれる（『明治前期関東平野地誌図集成』p.128）
1899(明32)年 8月27日	伊勢崎線北千住～久喜間開業。このとき第37号踏切と第38号踏切が設置される（『百年史』資p.326。踏切番号は後年つけられたもの）
1900(明33)年 3月21日	竹ノ塚駅開業（『百年史』資p.201）
1920(大9)年 3月5日	西新井～草加間複線化により、浅草（現在のとうきょうスカイツリー駅の場所）～草加間が複線化（『百年史』資p.338）
1924(大13)年 10月1日	浅草～西新井間電化、西新井電車庫（西新井電車区の前身）および西新井第三工事科（西新井工場の前身）開設（『百年史』p.687、資p.342）
1925(大14)年 10月1日	西新井～越谷間電化延伸により、浅草（同上）～越谷間が電化（『百年史』資p.342）
1952(昭27)年 11月1日	西新井電車区が竹ノ塚（現・東京メトロ竹ノ塚車両基地の所在地）に移転してくる（『百年史』資p.364）
1955(昭30)年 ?月	西新井工場が浅草工場と合併、1963（昭38）年にかけて拡張工事が行われる（『百年史』p.687）
1961(昭36)年 11月7日	踏切道改良促進法施行（『百年史』資p.377）
1961(昭36)年	2008年に発行された『昭和30年代・40年代の足立区』p.39に、この年に撮影された第38号踏切の写真が掲載される。この写真では、第38号踏切は警報機も遮断機も設置されていない、今日で言う第4種踏切となっている
1962(昭37)年	遅くともこの年までに、第37号踏切と第38号踏切が手動式（第1種乙）踏切とされる（『読売新聞』2005年4月2日夕刊）
1962(昭37)年 ?月	竹ノ塚駅東口が開設、同時に橋上駅舎化される（『目で見る足立・荒川の百年』p.130）
1962(昭37)年 5月31日	営団地下鉄（当時、現・東京メトロ。以下同じ）日比谷線との相互直通運転開始（当初は北越谷～人形町間、その後順次直通運転区間を延伸。『百年史』資p.378）
1965(昭40)年 4月1日	赤山街道が都道から区道に変更される（都道の一括移管の一環。足立区土木部道路管理課道路認定係の資料による）
1965(昭40)年 8月?日	伊勢崎線五反野～梅島間「伊勢崎線第28号踏切」（国道4号線・日光街道）で死傷事故発生（『百年史』p.749）
1965(昭40)年 9月?日	野田線野田市～梅郷間「野田線第175号踏切」、および伊勢崎線久喜駅構内「伊勢崎線第175号踏切」で死傷事故発生（『百年史』p.749）
1966(昭41)年 9月1日	東武鉄道が春日部電車区（現・南栗橋車両管区春日部支所）の使用を開始したのに伴い、西新井電車区が営団地下鉄（現・東京メトロ）に譲渡され竹ノ塚検車区（当時、現・竹ノ塚車両基地）となる（『百年史』p.730）

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

1966(昭41)年 9月22日	伊勢崎線越谷駅構内「伊勢崎線第79号踏切」で特急列車と東武鉄道の乗合バスが衝突。この事故後、東京陸運局長から「東武鉄道運転事故に関する警告」が出される(『百年史』p.750)
1967(昭42)年 ?月	第37号踏切南側の歩道を拡幅(見沼代用水の暗渠化による。足立区土木部道路管理課道路認定係の資料による)
1968(昭43)年 3月?日	国道4号線草加バイパス開通(日光街道、竹ノ塚～谷塚間の都県界付近で東武伊勢崎線をオーバークロスする道路。年月は橋桁の銘板による)
1968(昭43)年 3月30日	五反野～梅島間高架化により、国道4号線(日光街道)との平面交差を解消(伊勢崎線第28号踏切の廃止。『百年史』pp.724～728)
1968(昭43)年 4月1日	伊勢崎・日光線浅草～新栃木間でATS(自動列車停止装置、点制御パターン式)の使用を開始(『百年史』p.755)
1969(昭44)年 8月?日	都道環状7号線開通(西新井駅北側で東武伊勢崎線をオーバークロスする道路。年月は橋桁の銘板による)
1970(昭45)年 3月?日	北千住～竹ノ塚間複々線化工事施工認可(『百年史』p.823)
1970(昭45)年 11月16日	東武鉄道本社に「踏切保安室」を設置(『百年史』p.753)
1971(昭46)年 12月?日	竹ノ塚跨線人道橋開通(この歩道橋の西側にある足立区立第十四中学校で、朝ラッシュ時の踏切待ちによる生徒の遅刻が常態化するようになったため、足立区が費用を全額負担する形で設置された。東武鉄道は当時、駅構内の混雑が激しくなることを理由に、十四中生の竹ノ塚駅構内東西自由通路の通り抜けを禁止していた。年月は橋桁の銘板による)
1972(昭47)年 4月4日	足立区議会交通対策特別委員会で「東武鉄道・高架線を竹の塚駅まで延長要請に関する請願」が採択される(足立区議会資料)
1972(昭47)年 11月11日	踏切集中監視装置を導入(無人踏切のみが対象。『百年史』p.756)
1973(昭48)年 8月17日	足立区議会議長が東武鉄道社長に「東武伊勢崎線西新井以遠区内全線立体交差化に関する要望書」を提出(『昭和48年度足立区議会概要』p.77)
1974(昭49)年 5月?日	小菅駅(荒川放水路橋梁北詰)～西新井駅南側間の連続高架化完成(『百年史』p.823)
1974(昭49)年 7月2日	北千住～竹ノ塚間複々線使用開始(22日まで旧ダイヤで運転、23日にダイヤ改正。『百年史』p.823およびp.827)
1974(昭49)年 10月?日	栗六陸橋開通(区道補助260号線。年月は橋桁の銘板による)
1979(昭54)年 2月28日	東武鉄道が、伊勢崎線杉戸(現・東武動物公園)以南のすべての踏切の第1種(警報機・遮断機付き)化を完了(『百年史』資p.406)
1979(昭54)年 8月30日	竹ノ塚駅北側～草加バイパス間高架化により、区道補助262号線との立体交差化(『百年史』資p.406)
1979(昭54)年 11月9日	竹の塚中町会が足立区議会に「竹の塚踏切高架に関する請願」を提出。署名人数8,088名。翌1980年6月28日に採択される(足立区議会資料。足立区都市整備部の資料では、署名提出日が1980(昭55)年7月7日となっている)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

1985(昭60)年 4月25日	この日発行されたタウン誌『竹の塚百景』第9号に、竹ノ塚駅西口在住の尾形健次郎氏が「東武鉄道専務」の肩書を明記のうえ「輸送力増強に全力」の題で寄稿。この記事のp. 18下段9～18行目に「鉄道を高架化することは…西新井車庫に近い急勾配になってしまうこと」から「物理的に不可能に近い」との記述がある (実際には、当時すでに存在していた勾配率(営団地下鉄日比谷線南千住～三ノ輪間の39%)の範囲内で高架線の設計が可能であること、すなわち尾形氏の「急勾配になってしまう」云々の説明が嘘であったことが、踏切死傷惨事発生後の筆者の解析によって判明する。‰(パーミル) = 千分率、1000メートル進んだ先との高低差を表す単位。西新井車庫は現在の東京メトロ竹ノ塚車両基地が東武鉄道所有だった時代の名称)
1986(昭61)年 ごろ	竹ノ塚跨線人道橋に自転車用スロープが設置される (足立区に残っている図面の記録と、隣接する都営アパートの完成銘板とを照合して時期を推定)
1987(昭62)年度	踏切改良整備計画調査(赤山街道・道路立体交差化調査)を実施 (足立区都市整備部資料)
1988(昭63)年度	区内鉄道沿線地区交通体系整備計画調査を実施 (鉄道高架化による立体交差化の概略検討。足立区都市整備部資料)
1988(昭63)年 8月9日	竹ノ塚～草加間高架複々線化完成に伴うダイヤ改正。日中の準急列車がそれまでの毎時片道4本から6本に増発される(『百年史』資p. 424)
1989(平成)～ 1990(平2)年度	足立区鉄道沿線地域整備計画調査を実施(連続立体交差事業の検討と沿線市街地整備調査。足立区都市整備部資料)
1990(平2)年 3月?日	栗原立体交差地下道開通 (区道補助258号線。年月は地下道西側の碑文による)
1991(平3)年度	竹ノ塚駅周辺鉄道沿線地域整備計画調査を実施(足立区都市整備部資料)
1993(平5)年 4月1日	業平橋(現・とうきょうスカイツリー)～東武動物公園間で貨物列車全廃 (『鉄道ジャーナル』1993年5月号p. 100)
1994(平6)年 8月2日	遅くともこの日のダイヤ改正までに、東武伊勢崎線浅草口での旧型車両(5000系)の運用が廃止され、一般列車の最高速度の引き上げが実施される(複々線区間の上下急行線列車は100km/h、上下緩行線列車は85km/hに。『列車運行図表』に掲載されている駅間標準運転時分の表が、このダイヤ改正の前後で異なっている)
1996(平8)年 7月23日	北千住駅改良工事一部完成に伴うダイヤ微修正 (東武線ホームと営団地下鉄日比谷線ホームとを立体化により分離し着発線を増加。『百年史』資p. 446)
1996(平8)年 ?月	第37号踏切北側の歩道を拡幅(見沼代用水の暗渠化。足立区土木部道路管理課道路認定係の資料による)
1997(平9)年 3月25日	草加～越谷間高架複々線化と北千住駅改良工事の完成に伴うダイヤ改正。区間準急列車を毎時片道2本新設(純増)、土曜・休日ダイヤを施行 (『百年史』資p. 448、『東武線時刻表』)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

1998(平10)年 9月30日	東武鉄道が『東武鉄道百年史』を発行。この中で、昭和40年代の北千住～竹ノ塚間複々線化の際に西新井～竹ノ塚間を高架化しなかった理由について「西新井工場や営団竹ノ塚検車区への入出庫…との整合を図ったものである」(p.728)、「竹ノ塚には営団の竹ノ塚検車区(旧当社西新井電車区)もあったからである」(p.822)と、東武鉄道側の都合が主因であったことが明記される
1999(平11)年 11月?日	第37号踏切で、踏切保安係が遮断機早上げ防止装置の解除ボタンを誤操作して遮断機を上げてしまったことによる列車非常停止事故が発生した(死傷者なし)が、竹ノ塚駅長は本社に「歩行者が踏切内に滞留しそうになったため遮断機を下ろせなかった」旨の虚偽の報告を行う。2000年11月にも同様の事故が発生し、同様の虚偽報告が行われていた (『読売新聞』2005年6月25日朝刊江東ローカル面)
2000(平12)年 7月7日	建設省(当時)都市局・道路局により、踏切道等総合対策事業が創設される(足立区都市整備部資料)
2000(平12)年 8月23日	足立区まちづくり推進本部に、鉄道立体交差化検討部会が設置される(足立区都市整備部資料)
2000(平12)年 11月～2001 (平13)年5月	地元関係者が、国・東京都・足立区へ鉄道高架化に係る働きかけ。足立区と東京都で調整の結果、事務レベルでの検討会を設置することになる(足立区都市整備部資料)
2001(平13)年 1月?日	東武鉄道役員が足立区長を訪問し、竹ノ塚駅ビルの耐震対策(従来の10階建てを3階建てに)・リニューアル実施を表明(足立区都市整備部資料)
2001(平13)年 2月27日	竹ノ塚駅西口のエスカレーターが供用開始される (2001年3月5日の足立区議会本会議録による)
2001(平13)年 3月28日	越谷～北越谷間高架複々線化完成に伴うダイヤ改正。越谷折り返し列車の北越谷延長が中心で、列車回数はほとんど変わらず(『東武線時刻表』)
2001(平13)年 6月14日	足立区まちづくり推進本部の鉄道立体交差化検討部会の分会として「竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」が設置される(足立区都市整備部資料)
2001(平13)年 7月10日	「第1回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (駅周辺地域の現状報告/検討の必要性の共有/検討会の設立承認) (足立区都市整備部資料)
2001(平13)年 11月12日	淵江町会自治会連合会と伊興区民事務所管内町会自治会連絡協議会が、東武線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化に関する要望書を足立区長に提出。署名人数53,929名(足立区都市整備部資料)
2001(平13)年 11月13日	「第2回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (駅周辺地域の現状/東武伊勢崎線の現状/駅周辺地域の将来構想/踏切対策の必要性の認識)(足立区都市整備部資料)
2002(平14)年 2月14日	「第3回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (駅周辺地域将来構想(細部)/今後検討すべき事項の抽出) (足立区都市整備部資料)
2002(平14)年 5月29、31日	「第4回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (今後検討すべき課題の整理)(足立区都市整備部資料)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2002(平14)年 11月18日～ 2003(平15)年 3月25日	竹ノ塚駅周辺地域鉄道高架化関連の基礎調査が委託実施される (主な調査内容 交通量調査(主な道路と踏切/現状と将来予測)/道路 立体案、鉄道立体案作成/道路立体案と鉄道立体案の比較検討/適用事業 制度の検討/今後検討すべき事項の抽出と整理) (足立区都市整備部資料)
2003(平15)年 3月19日	営団地下鉄半蔵門線との相互直通運転開始に伴うダイヤ改正。 区間準急を半蔵門線直通列車とし、それまでの毎時片道2本から3本に増 発したのと引き換えに、普通列車をそれまでの同8本から6本に削減 (『東武線時刻表』) 東武鉄道が、業平橋(現・とうきょうスカイツリー)駅構内「伊勢崎線第 2号踏切」を自動(第1種甲)化。これにより、東武鉄道における手動(第 1種乙)踏切は足立区内の3ヶ所のみとなる(2003年3月当時、筆者が現 地で確認) 竹ノ塚踏切惨事の事故当事者となった元踏切保安係は、このとき業平橋か ら竹ノ塚へ異動してきた
2003(平15)年 3月24日	「第5回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (交通量調査結果の報告/道路立体案と鉄道立体案の比較検討) (足立区都市整備部資料)
2003(平15)年 6月9日	地元住民の有志が、第37号踏切の実態調査を実施。朝7時30分から8時30 分までの1時間に踏切が開いたのは、最長50秒～最短10秒の12回、合計開 放時間は5分であった(2003年9月25日の足立区議会本会議録による)
2003(平15)年 10月30日	「第6回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (市街地の現状把握/今後検討すべき課題の抽出) (足立区都市整備部資料)
2004(平16)年 3月	竹ノ塚駅周辺地域鉄道高架化関連の基礎調査委託(その2)実施
2004(平16)年 3月31日	東武鉄道が西新井工場を閉鎖、南栗橋車両管理区へ車両検査業務を移転す る(『鉄道ジャーナル』2004年6月号p.95)
2004(平16)年 4月1日	帝都高速度交通営団(営団地下鉄)が民営化され、東京地下鉄株式会社(東 京メトロ)が発足
2004(平16)年 4月9日	2005年3月15日の死傷惨事の当事者となった踏切保安係が、竹ノ塚駅始発 ではない上り緩行線列車の接近時に(発車待ちの時間が比較的長い)始発 列車と勘違いし、赤ボタンを使って遮断機を上げてしまう事故を起こす (死傷者なし)。竹ノ塚駅長は、翌10日に本社へ提出した「運転事故報告 書」で「踏切道内に歩行者がしたため遮断機を下ろせなかった」旨の虚偽 の記載を行っていた(2005年10月31日に開かれた、踏切保安係の刑事裁判 の第5回公判による)
2004(平16)年 6月	東京都都市整備局が『踏切対策基本方針』を発表。この中で「鉄道立体化 の検討対象区間」として掲げられた20箇所の中に、東武伊勢崎線竹ノ塚駅 付近が盛り込まれる
2004(平16)年 7月14日	「第7回竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」開催 (竹ノ塚駅周辺道路整備に係る課題/鉄道立体化に伴う道路網整備案) (足立区都市整備部資料)

その2・踏切事故発生から鉄道高架化工事着手までの出来事（2005年3月～2012年11月）

2005(平17)年 3月15日(火)	16時50分、踏切惨事発生。2名死亡、2名重傷 (うち1名は一時重体に陥ったが、一命は取りとめる)
16日(水)	警視庁が、踏切惨事発生時に遮断機操作を担当していた踏切保安係を、業務上過失致死容疑で逮捕 東武鉄道が根津嘉澄(ねづ・よしずみ)・取締役社長名で「伊勢崎線竹ノ塚駅構内第37号踏切道における死傷事故に関するお詫び」の文書を発表。東上線系統を含む各駅改札口付近と「第37号踏切」「第38号踏切」および北千住駅構内「第22号踏切」の周辺に掲出のほか、同社ホームページ、駅頭配布広報誌『マンスリーと一歩』『情報NOW』『ゆあ東上』各2005年4月号に掲載。ただし主要全国紙への掲載は無し 東武鉄道が3ヶ所の手動式踏切(第37号踏切、第38号踏切、および第22号踏切)で監視員を増員(本社要員を各踏切に2名ずつ交代で派遣) 警視庁捜査1課が、業務上過失致死傷容疑で、東武鉄道本社と竹ノ塚駅駅長室などの家宅捜索を開始 鈴木恒年(すずき・つねとし)・足立区長が、足立区議会建設委員会で、立体交差化による踏切除去を国と東武鉄道に求めてゆくことを確約
17日(木)	「第1回竹ノ塚踏切対策会議」開催 (緊急踏切対策の検討に着手。足立区都市整備部資料) 警視庁が、事故当事者の踏切保安係を、東京地方検察庁に送致
18日(金)	このころ東武鉄道が、第37号踏切と第38号踏切に「電車が来ます 安全を確かめてから渡りましょう」と記した黄色い幟を立てる(数日後に撤去)
23日(水)	「第2回竹ノ塚踏切対策会議」開催(足立区都市整備部資料)
24日(木)	足立区議会が「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化を求める意見書」を全会一致で採択
27日(日)	東武鉄道が、北千住駅構内「伊勢崎線第22号踏切」を自動(第1種甲)化。これにより、東武鉄道における手動(第1種乙)踏切は竹ノ塚駅構内の第37号踏切と第38号踏切の2ヶ所のみとなる(日付は現地の看板による)
28日(月)	「第3回竹ノ塚踏切対策会議」開催(足立区都市整備部資料) 竹ノ塚駅東西の町会自治会連合会が、東武伊勢崎線の高架化を求める署名活動を開始(日付は署名用紙による)
30日(水)	足立区役所で「竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」(第8回)が踏切惨事発生後初めて開催される (足立区、東京都、東武鉄道が参加。足立区都市整備部資料)
4月1日(金)	根津嘉澄・東武鉄道社長が、鈴木恒年・足立区長を訪問。事故への陳謝と、安全対策の充実および立体交差化に関する検討への協力を約束 (足立区都市整備部資料)
5日(火)	「第4回竹ノ塚踏切対策会議」開催(足立区都市整備部資料) 東京地方検察庁が、事故当事者の踏切保安係を起訴
6日(水)	足立区長と足立区議会議長が「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道立体化を求める要望書」と「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化を求める意見書」を東京都知事(代理・都市整備局長)に提出 (7日には北側一雄(きたがわ・かずお)・国土交通大臣本人にも提出)
7日(木)	このころ、事故当事者の踏切保安係が保釈される

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2005(平17)年 4月11日(月)	「第5回竹ノ塚踏切対策会議」開催（足立区都市整備部資料）
13日(水)	警視庁が、東武鉄道本社を家宅捜索（通算3回目）
15日(金)	足立区議会が超党派の「足立区議会鉄道高架化促進議員連盟」を設立（会員数61名＝区議会議員と足立区選出の国会・都議会議員の全員。足立区議会資料）
18日(月)	「第6回竹ノ塚踏切対策会議」開催（足立区都市整備部資料）
21日(木)	「第7回竹ノ塚踏切対策会議」開催（足立区都市整備部資料）
22日(金)	足立区と東武鉄道が「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近における緊急踏切対策について」と題する文書を発表。第37号踏切の北側に歩行者と自転車専用の歩道橋を2005年度中に設置することと、第37号踏切および第38号踏切の歩道部分を拡幅することで合意
25日(月)	JR西日本福知山線の塚口～尼崎間で、上り快速列車が急カーブ進入時の大幅な速度超過により多数の死傷者を出す脱線事故が発生。これ以降、報道機関の関心は同事故に集中し、竹ノ塚踏切死傷惨事関連の報道が激減する 足立区まちづくり推進本部において「竹ノ塚駅構内踏切対策特別部会」が設置される（足立区都市整備部資料）
26日(火)	東武伊勢崎線の高架化を求める署名活動を、足立区内全域に拡大（発起人欄に足立区町会・自治会連合会長名が追記された署名用紙の日付が、この日になっている）
28日(木)	東武伊勢崎線の高架化を求める署名の第1回集計分が足立区長に提出される。署名人数76,185名（足立区都市整備部資料）
5月13日(金)	「足立区議会鉄道高架化促進議員連盟」の研修会に東武鉄道の手塚繁己・鉄道事業本部工務部長が召喚され、鉄道高架化関連の質疑が行われる（筆者も傍聴）
20日(金)	荏江町会自治会連合会の主催で「竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会・総決起集会」を竹の塚地域学習センター大ホールで開催。UR竹ノ塚第1団地在住のレイルウェイ・ライター種村直樹氏（故人）と筆者が基調講演を担当。東武伊勢崎線の高架化を求める署名活動が足立区全域に拡大され、署名人数が8万人を超えたことなどが報告される
24日(火)	起訴された踏切保安係の第1回公判が東京地方裁判所で開かれる。事件番号「平成17年刑（わ）1481号」、担当裁判長・入江猛（いりえ・たけし）。罪状認否と、検察側の冒頭陳述（筆者も傍聴）
31日(火)	このころ東武鉄道が、「竹ノ塚駅西口エレベーター新設工事について」と題するお知らせのポスターを各駅に掲出する。ただし「竹ノ塚駅自由通路のバリアフリー化を進めるため」とのみ説明され、緊急踏切対策によるものであることには言及せず
6月1日(水)	東武伊勢崎線の高架化を求める署名の第2回集計分が足立区長に提出される。署名人数の累計198,287名（足立区都市整備部資料）
16日(木)	第37号踏切の歩道部分が、両側合わせて0.7m程度拡幅される（4月22日に発表されていた緊急踏切対策の一環。踏切道全体の幅員は変更せず、車道部分を狭くすることで拡幅スペースを捻出）

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2005(平17)年 6月22日(水)	第1回「竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会」開催 (足立区、東京都、国土交通省、東武鉄道、東京メトロの部長級10名で構成。会長：角田公・足立区助役。足立区役所内に事務局と、検討会の下に課長級15名による幹事会を設置。足立区都市整備部資料)
24日(金)	警視庁捜査1課が、竹ノ塚駅長と本社鉄道事業本部運転部運転課課長補佐の2名を、業務上過失致死傷容疑で書類送検
25日(土)	第38号踏切道が約0.4m拡幅される(4月22日に発表されていた緊急踏切対策の一環)
27日(月)	東武伊勢崎線の高架化を求める署名の第3回集計分が足立区長に提出される。署名人数の累計208,075名(足立区都市整備部資料)
7月6日(水)	踏切惨事で死亡した高橋俊枝さんの遺族が、6月24日に書類送検された2名を起訴し事故原因を究明するよう求める要請書を東京地方検察庁に提出
11日(月)	東武鉄道が、竹ノ塚駅西口へのエレベーター新設工事に着工(西口への通路に仮囲いを設置)
12日(火)	このころ東武鉄道が「竹ノ塚駅緊急踏切対策として、歩道橋を設置する工事(中略)に伴い、踏切保安係の詰所に影響が出ることが考えられる」(現場の掲示)として、第37号踏切の詰所前に置かれていた花束や千羽鶴などを、約20m浅草寄りの線路際に設置した献花台に移動させる (実際には、歩道橋設置工事が始まったのは第37号踏切が自動化された後であり、上に記した現場の掲示が根拠のないものであったことは明らか)
13日(水)	第2回「竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会」開催。(仮称)竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会準備会に向けた打ち合わせ (足立区都市整備部資料)
14日(木)	このころ東武鉄道が「平成17年度事業計画」を発表。第37号踏切と第38号踏切の自動化を念頭に置いたと見られる踏切保安強化策が盛り込まれる
19日(火)	踏切保安係の第2回公判が開かれる。検察側証人として、踏切惨事で亡くなった宮崎季萍(きへい)さんの夫と高橋俊枝さんの次男が証言(筆者も傍聴)高橋俊枝さんの遺族が、原因究明と再発防止のため鉄道事故としての調査を開始するよう求める要請書を、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会に提出。しかし応対した調査官(氏名不詳)は「今、忙しいんですよ」と調査開始に消極的な回答をしていた(筆者も同席。調査官の発言は4月25日に発生した福知山線脱線事故への対応をを念頭に置いたものか)
22日(金)	国土交通省航空・鉄道事故調査委員会が、今回の踏切惨事については鉄道事故調査を行わないことを、高橋俊枝さんの遺族に通知
27日(水)	東武鉄道が「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」と題する社内調査報告書を、ホームページで発表。 原因として問題視されていた、踏切保安係全員による遮断機早上げ防止装置の解除ボタン操作が常態化していたことについては「事故発生後の社内調査によってはじめて把握した」とし、複数の現場の踏切保安係が「竹ノ塚駅長や本社の担当者が巡回してきたとき、自分が解除ボタンを使用した現場に居合わせていたことがある」と証言していたことには言及せず。 再発防止策としては、第37号踏切と第38号踏切の自動(第1種甲)化。 関係者の処分は、事故当事者の踏切保安係を懲戒解雇、他の踏切保安係全員をけん責または厳重注意、竹ノ塚駅長を降職、本社主要役員については減給20%×3ヶ月など

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2005(平17)年 8月1日(月)	東武鉄道が、3月16日付け「伊勢崎線竹ノ塚駅構内第37号踏切道における死傷事故に関するお詫び」に代えて「竹ノ塚駅構内踏切道における安全への取り組み」と題するポスターを会社名で掲出。ただし、掲出場所は第37号踏切および第38号踏切の周辺と竹ノ塚駅改札口付近のみで、他駅には掲出せず（これ以降のポスターも同様）
3日(水)	鈴木恒年・足立区長が東京都副知事を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道立体化の促進を要請する （8日(月)には国土交通省都市・地域整備局長を訪問し、同趣旨の要請）
12日(金)	東武伊勢崎線の高架化を求める署名の第4回集計分が足立区長に提出される。署名人数の累計216,993名（足立区都市整備部資料） 東武鉄道が、第37号踏切と第38号踏切踏切自動化についての住民説明会を、竹ノ塚地区住民を対象に開催（17日(水)には伊興地区住民を対象に開催）
23日(火)	第2回竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会・幹事会 （今年度調査計画について。足立区都市整備部資料）
30日(火)	（仮称）竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会準備会開催 （足立区都市整備部資料）
9月5日(月)	元踏切保安係の第3回公判が開かれる。弁護側証人として、被告の同僚の踏切保安係と被告の妻が証言（筆者も傍聴） このころ東武鉄道が、第37号踏切と第38号踏切の自動化関連工事（踏切支障報知装置設置の準備工事など）を活発化させる
13日(火)	足立区議会鉄道高架化促進議員連盟総会開催（足立区都市整備部資料） 東武鉄道が第37号踏切を29日(木)の始発から、第38号踏切を24日(土)の始発から、それぞれ自動（第1種甲）化することを発表
14日(水)	東武鉄道が、第38号踏切の自動化に関連して踏切付近の信号機等の移設を順次開始。この関連で、竹ノ塚駅での上下緩行線列車の停止位置を変更 （下り列車は従来より9m西新井寄りに、上り列車は日比谷線直通列車のみ草加寄りに3m、それぞれ移動）
24日(土)	東武鉄道が第38号踏切の自動化と、竹ノ塚駅コンコース西口のエレベーターの使用を開始（いずれも始発列車から）
29日(木)	東武鉄道が、第37号踏切を自動化（始発列車から）
30日(金)	足立区、足立区議会、地元町会自治会連合会が「竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会」の結成大会を開催
10月5日(水)	東武鉄道が、第37号踏切横への歩道橋設置工事の準備として、支障物移転工事を開始。この関係で、現場近くの歩道が仮囲いで閉鎖される（同日22時～2006年3月31日まで予定）
7日(金)	元踏切保安係の第4回公判が開かれる。弁護側証人として、踏切惨事発生当時の東武鉄道本社鉄道事業本部運輸部運転課長だった池田直人氏が証言（筆者も傍聴）
21日(金)	足立区議会で「足立区竹ノ塚鉄道立体化資金積立基金条例」と「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道立体化を求める意見書」が可決される
27日(木)	東武鉄道が、第37号踏切横への歩道橋設置工事の準備として、竹ノ塚駅ホームの屋根を一部撤去（31日には当該部分に仮囲いを設置）
28日(金)	足立区立第十四中学校の文化祭で、1年2組（武田教諭）が足立区の交通についての研究発表の中で、踏切惨事と関連するできごとについて発表

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2005(平17)年 10月31日(月)	元踏切保安係の第5回公判が開かれる。被告人質問(筆者も傍聴) 東武鉄道が、病氣療養中のため保留としていた、踏切保安係を統括する立場にあった運輸部運転課課長補佐(書類送検中)の処分について「10月11日付で停職3日とした」ことを、ホームページで発表
11月上旬	東武鉄道が、第38号踏切の番舎(詰所)を取り壊す
25日(金) ごろ?	このころ東武鉄道が、第37号踏切と第38号踏切の警報音を、遮断機が下りたら音量が下がるように変更する(遮断機降下完了前後の音量差は12dB程度。日付は東武ビル管理(株)所属の警備員による)
下旬	このころ東武鉄道が、歩道橋設置工事に関連して?、竹ノ塚駅構内の架線吊架方式を饋電線を直接吊架するタイプに変更する
30日(水)	鈴木恒年・足立区長(竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会会長)が東京都庁を訪問。区民約21万人分の署名簿を示し、東武伊勢崎線高架化早期実現への協力を求める要望書を手渡し
12月19日(月)	元踏切保安係の第6回公判が開かれる。検察側は禁固2年6ヶ月を求刑。弁護側は執行猶予を求め、結審(筆者も傍聴)
20日(火)	鈴木恒年・足立区長が、北側一雄・国土交通大臣を訪問。区民約21万人分の署名簿を示し、東武伊勢崎線高架化早期実現への協力を求める要望書を手渡し この日示された2006年度政府予算の財務省原案で、鉄道連続立体交差事業の採択要件の拡充が盛り込まれる。これにより、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の立体化が採択要件を満たすこととなる(同省ホームページによる)
2006(平18)年 2月3日(金)	東京地方裁判所(入江猛裁判長)が、事故当事者の元踏切保安係に禁固1年6ヶ月の実刑判決を下す。判決文では踏切の安全管理に係る東武鉄道の不作為責任も指摘
7日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会理事会開催 鈴木恒年・足立区長と地元住民代表が東武鉄道本社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化促進を要請
15日(水)	鈴木恒年・足立区長と地元住民代表が東京地下鉄株式会社(東京メトロ)本社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化促進を要請
17日(金)	事故当事者の元踏切保安係への判決について、被告・検察のいずれも控訴せず、1審の実刑判決が確定
28日(火)	足立区都市整備部が『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第1号を発行(発行部数3000部、竹の塚・伊興の両区民事務所管内で配布)
3月1日(水)	足立区と東武鉄道が、竹ノ塚跨線人道橋を耐震補強と塗装のため夜間通行止めとする(8日までは終電から初電までの間、9日からは終日。工期は当初3月31日までを予定、その後4月11日まで延長、12日に再供用開始)
9日(木)	第37号踏切の歩道橋が完成、使用が開始される(残工事は3月31日までを予定)。工事費用約4億2千万円の負担割合は、東武鉄道が約1億4千万(支障物移転工事費を含む)、足立区が約2億8千万円(うち55%は国からの補助。東京都からの補助は無し)。併設のエレベーターの供用時間は5時00分から翌日1時10分まで(竹ノ塚駅の始発電車は5時08分発、終電は平日ダイヤで0時50分着)、エレベーターの運転に係る電力費は東武鉄道が全額負担
13日(月)	東武鉄道が、第37号踏切の番舎(詰所)の取り壊しを開始

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2006(平18)年 3月15日(水)	踏切惨事1周年忌。 東武鉄道は、踏切惨事発生列車である第2416列車で、第37号踏切通過時に徐行運転を実施。 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の有志が、第2416列車の通過に合わせて黙祷を捧げ、献花。その後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』号外を、第37号踏切と第38号踏切の両側、および竹ノ塚駅東口・西口の両駅前広場で配布(発行部数8000部)
18日(土)	東武鉄道が伊勢崎線のダイヤ改正を実施。従来の浅草発着「準急」(改正後の「区間急行」、原則6両編成)主体のダイヤを東京メトロ半蔵門線直通の「急行」(全列車10両編成)主体のダイヤに変更。列車種別と停車駅の変更も実施。列車編成が長くなった分、列車が踏切道部分を通過するのに要する時間=1個列車あたりの踏切遮断時間も延びることとなる
27日(月)	東京地方検察庁の佐久間進検事が、昨年6月に書類送検されていた踏切惨事発生当時の竹ノ塚駅長と東武鉄道本社運転課課長補佐の2名について、嫌疑不十分として不起訴とする処分を決定
31日(金)	国土交通省が、竹ノ塚駅付近の東武伊勢崎線の連続立体交差事業を新規採択。2006年度における調査費約3900万円は3分の1を国、3分の2を足立区が負担
4月1日(土)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が、全国連続立体交差事業促進協議会に新規加入する 足立区の組織改正に伴い、鉄道立体化を担当する部署として、都市整備部内に「市街地整備・立体化推進室」が設置される踏切道改良促進法が改正・施行される。これにより、それまで鉄道連続立体交差事業は都道府県が事業主体となる必要があったものが、市区町村が事業主体となって実施することが可能になった。 この法改正を受けて、足立区が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道連続立体交差事業の事業主体となることを表明した
6月16日(金)	第3回竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会幹事会が開催される (平成17年度に実施した調査検討の報告と、今後検討すべき項目の整理。足立区都市整備部資料)
7月18日(火)	足立区および東京都の人事異動に伴い、鉄道立体化を担当する都市整備部市街地整備・立体化推進室長付副参事が交代(発令は16日(日)付け) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会理事会開催
8月1日(火)	踏切惨事で死亡した高橋俊枝さんの遺族が、当時の竹ノ塚駅長などに対する東京地方検察庁の不起訴処分の決定を不服とし、東京第1検察審査会に審査を申し立てる
29日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会理事会開催
9月4日(月)	足立区まちづくり推進本部で、竹ノ塚駅周辺地区まちづくり検討部会の設置が承認される(足立区都市整備部資料)
6日(水)	このころ東武鉄道のホームページから「伊勢崎線竹ノ塚駅構内第37号踏切道における死傷事故について」のコンテンツが削除される
20日(水)	「竹ノ塚駅周辺まちづくり連絡会」が設置される (町会自治会連合会や商店会などで組織し、鉄道高架化による駅東西のまちづくり構想の一体化を目指すもの)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2006(平18)年 9月26日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会第2回定期大会が開催される (於・足立区竹の塚地域教育センターホール)
28日(木)	京成電鉄が、竹ノ塚踏切死傷惨事を受けた安全性向上策として、高砂駅構内の手動式踏切「高砂1号踏切」を自動化。これにより、東京都内の本線上の手動式踏切が全廃される(近接する「高砂2号踏切」は同年3月30日に自動化。本線以外の引込線等においては、手動式踏切が引き続き残存する箇所がある)
10月14日(土)	桐蔭横浜大学法科大学院コンプライアンス研究センターが「安全・安心な社会をめざして事故防止のあり方を考えるシンポジウム」を開催。この中で、竹ノ塚踏切惨事で亡くなった高橋俊枝さんの長女が「被害者遺族への理解と支援を考えるワーキンググループ」からの発表を担当。他のワーキンググループからの発表でも、竹ノ塚踏切惨事に関する報告が相次ぐ
24日(火)	竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会の第2回検討会と、第4回幹事会が開かれる(道路を立体化する案と鉄道を立体化する案とが報告・比較検討され、更なるコスト縮減が必要なが、鉄道立体化が望ましいとの方向性を出す)
27日(金)	足立区立第十四中学校の文化祭で、1年生の合同有志が「十四中と竹の塚の60年」と題する研究発表の中で、踏切惨事と関連するできごとについて発表
11月9日(木)	足立区が、連続立体交差事業新規着工準備採択の要望書を国土交通省に提出
10日(金)	足立区が、竹ノ塚駅付近の東武伊勢崎線連続立体交差化事業の施行主体となることを発表
30日(木)	足立区議会が、国土交通大臣と東京都知事に「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化を求める要望書」を提出
12月19日(火)	10時過ぎ、第37号踏切の保安装置が故障(列車が踏切を通過した後、警報が鳴りやむまでに20秒もかかる状況が発生)し、点検修理のため第37号踏切付近で無閉そく運転(場内閉そく信号機を赤に固定し、駅員の手旗信号(代用手信号)により15km/h以下で徐行運転)を実施。この影響で列車が数珠つなぎになり、第37号踏切と第38号踏切が11時30分ごろまで1時間以上閉まり続け、交通整理のため竹の塚警察署の警察官が出動する騒ぎになる(筆者が現場で確認)
20日(水)	国の平成19年度(2007年度)予算財務省原案で、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業が新規着工準備箇所として内示される
2007(平19)年 1月11日(木)	東京第一検察審査会が、竹ノ塚駅長と本社運転課課長補佐の2名に対する東京地方検察庁の不起訴処分について、不起訴不当と議決 (19日付け各紙朝刊が報道)
23日(火)	足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、出席議員の1人が、前年12月19日に第37号踏切が信号機器故障のため長時間閉まりっぱなしになったトラブルを取り上げ「住民や警察に迷惑をかけておいて区には何の報告も謝罪もしてこない東武鉄道に対しては厳重に抗議すべきだ」と発言
26日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
2月1日(木)	鈴木恒年・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京都を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を要請
5日(月)	鈴木恒年・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省と東武鉄道本社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を要請

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2007(平19)年 2月6日(火)	19時30分頃、東武東上線ときわ台駅構内の「東上本線第22号踏切」で、自殺志願とみられる女性が遮断機をくぐり抜けて踏切道内に侵入し、この女性と、女性を救助するため後を追って踏切道内に侵入した警視庁板橋警察署の宮本邦彦巡查部長の2名が、池袋発急行小川町行き第1093列車にはねられる事故が発生（宮本巡查部長は12日に死亡、殉職に伴い警部へ2階級特進）。この事故が発生した際、踏切道に設置されていた踏切支障報知装置（障害物検知装置）は、宮本巡查部長らが踏切道内に侵入していたにもかかわらず、接近してくる列車を緊急停止させるための非常信号を発報していなかった（『読売新聞』2007年2月7日付朝刊）
8日(木)	足立区が、「足立区竹ノ塚鉄道立体化資金積立基金条例」に基づく東武伊勢崎線立体化基金を10億円上積みすることを含む2007年度当初予算案を発表（3月15日の区議会本会議で、原案通り可決）
2月26日(月)	鈴木恒年・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京地下鉄株式会社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を要請
28日(水)	足立区都市整備部が『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第3号を発行（2006年3月15日に発行した号外を第2号と位置づけ。発行部数3000部、竹ノ塚・伊興の両区民事務所管内で配布）
3月15日(木)	踏切惨事3回忌。 東武鉄道は、踏切惨事発生にもっとも近い時刻に第37号踏切を通過する中央林間行き上り急行列車（第1611K列車）を現場に約3分間臨時停車させる。竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の有志が、第1611K列車の通過に合わせて黙祷を捧げ、献花。その後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第4号を、第37号踏切と第38号踏切の両側、および竹ノ塚駅東口・西口の両駅前広場とその周辺で配布（発行部数5000部）
30日(金)	東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業が新規着工準備箇所として採択される
4月上旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』創刊号を発行（15000部、おおむね竹ノ塚駅から半径1km以内の全世帯に配布）
25日(水)	東京地方検察庁が、東京第一検察審査会が不起訴不当と議決していた竹ノ塚駅長と本社運転課課長補佐について、嫌疑不十分として再び不起訴処分と決定（5月2日付け各紙夕刊が報道）
5月下旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近鉄道立体化に合わせたまちづくり案の策定を目的に「竹ノ塚駅周辺地区まちづくりアンケート」を実施（全2回予定の1回目。おおむね竹ノ塚駅から半径1km以内の約15000世帯に2部ずつ、計30000部をポスティング。東武伊勢崎線の東西にまたがる東西往来の状況と、地域の問題点・要望の把握が目的。6月30日締切の郵送回答方式）
6月20日(水)	鈴木恒年・足立区長が任期満了に伴い退任、後任に近藤弥生（こんどう・やよい）氏が就任（竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会会長も近藤氏に交代）
8月3日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
12日(日)	高橋俊枝さんの遺族が、JR福知山線脱線事故や明石歩道橋事故などの遺族と共に日航ジャンボ機墜落事故現場の群馬・御巢鷹山への慰霊登山に初参加

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2007(平19)年 10月15日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会第3回定期大会が開催される (於・足立区竹ノ塚地域教育センターホール。報道機関の取材は皆無)
下旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第2号を発行(5月下旬に実施したアンケートの集計結果と、まちづくり連絡会の活動報告などを掲載)
31日(水)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京都を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を要請
12月中旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第3号を発行(竹ノ塚駅周辺地区の将来像の提案と、5月下旬に実施したアンケートの集計結果と、まちづくり連絡会の活動報告などを掲載)
2008(平20)年 1月16日(水)	第10回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (まちづくり構想案検討ワークショップのまとめ)
18日(金)	この日示された東京都の2008年度予算案で、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化に係る事業費の地元負担分のうち、都の負担割合を5割とすることとした足立区への補助額が盛り込まれる(残り5割を足立区が負担することになる) ※5割の根拠は、同じ都市計画事業である土地区画整理事業において、区が施行する場合の都の補助割合が5割であることに準じたためとされる (2008年2月21日の足立区議会本会議録による)
25日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
2月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が「竹ノ塚駅周辺地区まちづくりアンケート」を実施(全2回予定の2回目。竹ノ塚駅周辺地区を幾つかのブロックに分け、その各地域ごとにまちづくりのテーマを設定したうえで、その具体像を問うもの。2月29日締切の郵送回答方式)
18日(月)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京都を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を要請
3月3日(月)	足立区立第十四中学校最寄りの「竹ノ塚人道跨線橋」で、鉄道高架化関連の環境アセスメント調査(列車通過時の騒音測定)が実施される
15日(土)	踏切惨事4回忌。 東武鉄道は、この日のみマスコミ対策として第37号踏切の警備員を増員(通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に)したほか、踏切惨事発生にもっとも近い時刻に第37号踏切を通過する中央林間行き上り急行列車(第C1624K列車、東京メトロ08系車両)と久喜行き下り急行列車(第D1559S列車)で徐行運転を実施(13時ごろ梅島駅構内で発生した人身事故の余波で、上り列車に数分の遅れが出ていた) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の有志が、第1624K列車(東京メトロ08系車両)の通過に合わせて黙祷を捧げ、献花。その後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第5号を、第37号踏切と第38号踏切の両側、および竹ノ塚駅東口・西口の両駅前広場とその周辺で配布(発行部数2000部)
26日(水)	第11回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (平成19年度活動報告と今後の進め方)
4月1日(火)	足立区および東京都の人事異動に伴い、鉄道立体化を担当する都市整備部市街地整備・立体化推進室長付副参事が交代

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2008(平20)年 4月21日(月)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東武鉄道本社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
5月26日(月)	石川義夫・足立区都市整備部長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京地下鉄株式会社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
6月上旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第4号を発行(第2回まちづくりアンケートの集計結果を報告)
11日(水)	第12回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (第2回まちづくりアンケートの結果について)
8月8日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
26日(火)	第13回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (まちづくり構想案説明会について)
9月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第5号を発行(下記まちづくり構想案説明会の案内)
11日(木)	足立区が、竹ノ塚駅周辺地区まちづくり構想案についての住民説明会を開催 (13日(土)にも同一内容で実施) 国土交通省が、2008年10月に従来の「航空・鉄道事故調査委員会」に代えて新設する「運輸安全委員会」が調査対象とする鉄道事故の範囲を、従来よりも大幅に拡大することを決定。従来は5名以上の死傷者を出した事故を調査対象とする旨の基準があったため、死傷者が4名だったことから調査が行われなかった竹ノ塚踏切死傷惨事の遺族からの批判を受けた措置 (『神奈川新聞』2008年9月12日)
10月1日(水)	国土交通省で「運輸安全委員会」が発足
上旬	このころ東武鉄道が、それまで第38号踏切の西側に掲出していた「竹ノ塚駅構内踏切道における安全への取り組み」を撤去する (第37号踏切の東西(歩道橋付近)には引き続き掲出)
9日(木)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会第4回定期大会が開催される (於・足立区竹の塚地域教育センターホール。報道機関の取材は皆無)
29日(水)	第14回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (まちづくり構想について、小・中学生未来予想図の作品選定)
11月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第6号を発行 (9月に開催されたまちづくり構想案説明会での内容を掲載)
19日(水)	第15回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (鉄道連続立体化事業の先進事例として、西武池袋線練馬駅、JR中央線高円寺駅、小田急線経堂駅の各駅周辺を視察)
20日(木)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
12月3日(水)	第16回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (地区まちづくり計画案の検討について)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2009(平21)年 2月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第7号を発行(平成20年の活動状況、まちづくり構想の方針、地区まちづくり計画案などの紹介) このころ東武鉄道が、それまで第37号踏切の東西に掲出していた「竹ノ塚駅構内踏切道における安全への取り組み」を撤去する (竹ノ塚駅改札内に掲出の同様のポスターについては未確認)
3月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第8号を発行(3月27日に開催されるまちづくり説明会の案内)
3月15日(日)	踏切惨事5回忌。 東武鉄道は、この日のみマスクミ対策として第37号踏切の警備員を増員(通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に←通常18時からの夜勤者に15時からの早出を指示)したほか、踏切惨事発生にもっとも近い時刻に第37号踏切を通過する中央林間行き上り急行列車(第C1607K列車)で徐行運転を実施 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が、第C1607K列車の通過に合わせて黙祷を捧げ、献花。その後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第6号を、第37号踏切と第38号踏切の両側、および竹ノ塚駅東口・西口の両駅前広場とその周辺で配布(発行部数600部)
16日(月)	足立区立第十四中学校最寄りの「竹ノ塚人道跨線橋」で、鉄道高架化関連の環境アセスメント調査(列車通過時の騒音測定)が実施される
17日(火)	第17回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
27日(金)	足立区が、竹ノ塚駅周辺地区まちづくり計画(素案)についての住民説明会を開催(於・足立区竹の塚地域教育センターホール、参加人数・約90名)。参加した住民との質疑応答の中で、竹の塚鉄道立体化資金積立基金の現在高が約112億円であることが明らかにされる
4月1日(水)	足立区役所都市整備部の「市街地整備・立体化推進室 市街地整備課」の名称が「鉄道立体推進室 竹の塚整備推進課」と変更される
24日(金)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東武鉄道本社と東京都庁を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
5月15日(金)	第36回足立区都市計画審議会で、都市計画素案の概要が説明される
6月2日(火)	第20回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
12日(金)	足立区都市整備部長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京地下鉄を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
23日(火)	東京都・足立区・東武鉄道の3者が、竹ノ塚駅付近連続立体交差化計画と、関連する竹ノ塚駅付近都市計画の素案についての住民説明会を開催(於・足立区竹の塚地域教育センターホール、25日(木)にも同一内容で開催。参加人数は両日で約360名)。鉄道立体化の方法について、地下方式や堀割方式でなく高架方式とすることが、今回初めて明言される
7月7日(火)	東京都都市整備局が、竹ノ塚駅付近鉄道高架化に関する環境影響評価計画書を東京都知事に提出
9日(木)	高橋俊枝さんの遺族が、日本学術会議総合工学委員会が主催した「安全工学シンポジウム」で、鉄道事故防止に向けた取り組みについて講演

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2009(平21)年 7月31日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される (例年定期大会を開催している竹ノ塚地域教育センターが改修工事で半年間閉鎖される都合上、今年度の大会を延期することを決定)
8月4日(火)	第21回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
9月4日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第9号を発行
30日(水)	第22回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
10月23日(金)	足立区議会が、衆参両院議長、内閣総理大臣、総務・財務・および国土交通大臣に「東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業などを推進するための安定的な財源の確保を求める意見書」を提出
29日(木)	第23回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (東武野田線新鎌ヶ谷・鎌ヶ谷の両駅付近での連続立体化事業の視察)
11月4日(水)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース第7号が発行される
13日(金)	足立区が、竹ノ塚駅西口駅前広場再開発に関連して用地買収の対象となる地権者への意向調査(個別面接)を始める。土地は所有し続けたい(賃貸方式を希望)、買収なら代替地が欲しい、近隣数軒での共同再開発をしたい、夜間の治安を向上させて欲しい、などの要望が出されている
12月11日(金)	第24回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
14日(月)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、足立区の担当者が、補助261号線(第38号踏切の北側で東西に走る都市計画道路)と区画街路14号線(補助261号線から竹ノ塚駅西口広場へ出入りするための新設道路)の整備が遅れた場合に備え、工事期間中の路線バスの運行確保について東武バスと協議を始めたことが報告される
2010(平22)年 1月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第10号を発行
1月27日(水)	東京都連続立体交差事業促進協議会の設立総会が開催され、足立区も参加する(2008年まで開催されていた全国連続立体交差事業促進協議会が2009年は開催されなかったことを受け、東京都が関係区市に呼びかけて開催。連続立体交差事業の推進に必要な国庫補助の確保などを目的として活動)
2月22日(月)	東京都都市整備局が、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価書案を東京都知事(環境局)へ提出
25日(木)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
3月15日(月)	踏切惨事6回忌。 かつて竹ノ塚踏切死傷惨事関連で立件された、発生当時の竹ノ塚駅長と東武鉄道本社鉄道事業本部運転部運転課課長補佐の2名について、業務上過失致死傷罪での公訴時効(5年)が成立 東武鉄道の根津嘉澄社長が、未明に第37号踏切横の献花台を訪れる 東武鉄道は、この日のみ第37号踏切の警備員を増員(通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に←通常18時からの夜勤者に15時からの早出を指示)したほか、踏切惨事発生にもっとも近い時刻に第37号踏切を通過する中央林間行き上り急行列車(第C1609K列車)で徐行運転を実施 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が、第C1609K列車の通過に合わせて黙祷を捧げ、献花。その後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第8号を、竹ノ塚駅東口・西口の両駅前広場で配布(発行部数500部)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2010(平22)年 3月中旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第11号を発行(4月20日に開かれる都市計画案および環境影響評価書案説明会の告知と、2010年度の活動報告)
23日(火)	第24回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
30日(火)	第36回足立区都市計画審議会で、都市計画案の概要が説明される
4月1日(木)	足立区役所の組織変更と人事異動。 鉄道立体化を担当する「都市整備部」は土木部および建築部と統合し「都市建設部」となり、「鉄道立体推進室」と「竹の塚整備推進課」は同部の下部組織となる。 鉄道立体化を担当する市街地整備・立体化推進室長付副参事が交代 東京地下鉄株式会社(東京メトロ)の組織改正に伴い、竹ノ塚検車区の名称が千住検車区竹ノ塚分室に変更される
12日(月)	東京都と足立区が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業に係る「環境影響評価書案」と「都市計画案」の縦覧と意見書の募集を開始。 縦覧期間はいずれも4月26日まで。 意見書の募集は、環境影響評価書案に係る分は5月11日まで、都市計画案に係る分は4月26日まで
20日(火)	竹ノ塚駅付近連続立体交差化の都市計画案と環境影響評価書案の説明会が開催される(於・竹の塚小学校。21日には第十四中学校でも実施)
5月14日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
6月15日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会第5回定期大会が開催される(於・足立区竹の塚地域教育センターホール。報道機関の取材は皆無)
30日(水)	東京都都市整備局が、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価書案に係る見解書を、東京都知事(環境局)に提出
7月8日(木)	高橋俊枝さんの遺族が、事故防止について考える日本学術会議主催のシンポジウムに出席。鉄道会社や公的機関での調査が十分に行われておらず改善が図られていないことを指摘し、独立機関の設置による事故調査の徹底を提言
22日(木)	東京都環境局が、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業環境影響評価書案に係る見解書を公示し、縦覧を開始。縦覧は8月10日まで、足立区立中央・竹の塚・伊興の各図書館にて実施
29日(木)	東京都環境局が、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業環境影響評価書案及び評価書案に係る見解書の内容についての「都民の意見を聴く会」の開催と公述人の募集について公示
9月1日(水)	東京都環境局が、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業環境影響評価書案及び評価書案に係る見解書の内容についての「都民の意見を聴く会」を開催(於・足立区竹の塚複合施設竹の塚地域会議室)。公述人1名、傍聴人約20名。報道機関の取材は皆無
15日(水)	第27回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
29日(水)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
10月13日(水)	東京都環境局が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業に係る環境影響評価書案についての審査意見書を発表
20日(水)	第28回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される 鉄道立体化に関連したまちづくりの先進事例として品川区の西小山商店街を、鉄道高架化工事中の現場として京成押上線の曳舟駅付近を、それぞれ視察

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2010(平22)年 10月25日(月)	第39回足立区都市計画審議会で、都市計画案説明会の結果が報告される
11月25日(木)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省と東武鉄道本社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
12月22日(水)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京都庁を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
12月24日(金)	この日発表された東京都の2011年度当初予算案で、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業への補助金として5850万円が計上される (足立区が要望していた満額を計上)
28日(火)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が東京メトロ本社を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
2011(平23)年 1月25日(火)	東京都が、3月14日(月)に開催する第192回東京都都市計画審議会において、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差化の都市計画案を付議する予定と発表
2月4日(金)	第40回足立区都市計画審議会が開かれ、竹ノ塚駅付近の鉄道立体交差化計画および関連するまちづくり計画などの案が了承される
8日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
3月14日(月)	第192回東京都都市計画審議会において、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差化の都市計画案が了承される
15日(火)	踏切惨事7回忌。 東武鉄道は例年どおり、この日のみ第37号踏切の警備員を、通常両側に1名ずつ計2名のところを、2名ずつ計4名に増員。 ただし、同月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に起因する計画停電の影響による特別ダイヤのため、事故発生時刻の列車の徐行運転は実施せず。 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が、事故発生時刻の16時50分に黙祷を捧げ、献花。 ただし、震災の影響で駅前広場の混雑が見込まれるとして、『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第9号の配布は、慰霊式会場でのみ実施(発行部数500部)
3月下旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第12号を発行
31日(木)	東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の連続立体交差化に関連する計画について、都市計画決定される
4月8日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第13号を発行 国土交通省が、伊勢崎線第37号踏切と伊勢崎線第38号踏切を、踏切道改良促進法に基づく「立体化すべき踏切」に指定。立体化事業の進捗を遅らせる要因に対しては是正勧告の対象となることから、鉄道連続立体化事業に対する国土交通省のバックアップ体制が確立・強化されたことを意味する

2011(平23)年 4月15日(金)	この日発行されたタウン誌『あだち百景』第105号に、伊興東町会第3代会長の田中威(たけし)氏が「伊興東町会40年の歩みが語る足立あの頃」の題で寄稿。この記事のp.12下段16~19行目に「(昭和54年9月に清掃工場が暫定操業を始めたのに合わせて東武伊勢崎線の竹ノ塚駅北側~国道4号草加パイパス間が高架化された際)竹ノ塚駅も高架にするよう要望したことがありました。その時の説明では、勾配を作ると前沼にある日比谷線の車庫から竹ノ塚駅まで、電車が上がらなくなるということでした。当時はモーターの性能が低かったのでしょうか」との記述がある (実際には、昭和54年=1979年当時、営団地下鉄の竹ノ塚検車区に配置されていた3000系電車は、1961年の日比谷線開業当初から、同線南千住~三ノ輪間の39%の急勾配を、40km/h以下の速度制限付きながら営業運転していた。一方、竹ノ塚駅付近の高架化工事で実際に建設された車庫線の勾配率は35% (2012年10月29・30日の住民説明会で、この勾配率について筆者が質問した際の東武鉄道からの回答も同じ。この勾配率は東京メトロ千代田線荒川橋梁~北千住駅間のそれと同じ)。この事実と矛盾することから、昭和54年当時の「勾配を作ると…日比谷線の車庫から竹ノ塚駅まで電車が上がらなくなる」という東武鉄道の説明がおかしい(東武鉄道が田中氏はじめ住民に嘘をついていた)のは明らか。この年表の1985年4月25日の項目も参照。なお、日比谷線の車庫の所在地の旧字名は、前沼ではなく大境)
5月20日(金)	足立区が、竹ノ塚駅西口の関係住民を対象とした用地測量説明会を開催
31日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
6月	足立区が、竹ノ塚駅西口駅前広場整備に係る現地測量を開始
8月2日(火)	第30回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
8日(月)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第3回総会が開催され、足立区長が会長に選任される
9月28日(水)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
10月4日(火)	都市計画道路補助261号線(第38号踏切の北側に新設する道路)の整備についての住民説明会が開催される(於・伊興小学校)
25日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会第6回定期大会が開催される(於・足立区竹の塚地域教育センターホール。参加者約300名)
28日(金)	第31回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(鉄道高架化先進地区事例として、京王線芦花公園駅と東急田園都市線二子玉川駅の周辺を視察)
31日(月)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請(国が面会に応じたのは松原副大臣)
11月9日(水)	足立区が、竹ノ塚駅付近鉄道連続立体交差化と、関連する西口駅前広場整備について、事業認可申請書を東京都に提出
22日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第4回総会が開催される
29日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会が、都内各所における鉄道連続立体交差化事業の推進に関する要望書を、国土交通省に提出
30日(水)	第32回竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(竹ノ塚駅周辺の7ヶ所の小学校の5年生を対象に実施した「将来の『竹の塚のまち』絵画コンテスト」への応募作品の審査)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2011(平23)年 12月5日(月)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が、鉄道高架化の先進地区として、京王線府中駅とJR武蔵小金井駅の周辺を視察 元・国土交通大臣の冬柴鐵三氏が死去
14日(水)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、竹ノ塚駅付近鉄道高架化の総事業費が約537億円になる見込みであることと、総事業費に対する東武鉄道の負担割合が16%に変更となることとが報告される
20日(火)	東京都が、足立区に対し、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道連続立体交差化(高架化)事業を認可 竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第14号を発行(上記・事業認可取得について) 「将来の『竹の塚のまち』絵画コンテスト」の入賞作品が竹ノ塚駅東西駅前広場に展示される(2012年1月31日まで)
2012(平24)年 1月	東京都墨田区が、東武伊勢崎線の業平橋(現・とうきょうスカイツリー)～曳舟間の「伊勢崎線第2号踏切」の除却を目的として、同区間の鉄道高架化を区施行で実施する方針を固めたと報道される (2012年5月22日の東京スカイツリー開業後に、観光客の車の踏切待ちに伴う渋滞で周辺地域の交通マヒが予想されるための措置。伊勢崎線第2号踏切は、竹ノ塚踏切死傷惨事の事故当事者となった踏切保安係が2003年まで勤務していた場所。『読売新聞』2012年1月24日付朝刊江東ローカル面)
3月5日(月) ごろ	足立区が、かつて第37号踏切の番舎(詰所)があった場所と、竹ノ塚駅西口の路線バス回転場の東側に、東武伊勢崎線連続立体化事業の用地取得に係るお知らせの看板を掲出。バス回転場付近には、西口駅前広場整備の用地取得に係るお知らせの看板も掲出
上旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第15号を発行(将来の『竹の塚のまち』絵画コンテストの結果発表)
15日(木)	踏切惨事8回忌。 東武鉄道の根津嘉澄社長が、未明に第37号踏切を訪れ、献花。 東武鉄道は例年どおり、この日のみ第37号踏切の警備員を増員(通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に←通常18時からの夜勤者に15時からの早出を指示)したほか、踏切惨事発生に最も近い時刻(16時52分頃)に第37号踏切を通過する中央林間行き上り急行列車(第C1609K列車)で約15km/hの徐行運転を実施。 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が、第C1609K列車の通過に合わせて黙祷を捧げる。近藤弥生・足立区長が、昨年12月20日に鉄道高架化の事業認可を取得したことを報告。高橋俊枝さんの長女が、高架化が実現することで母の犠牲が報われると、協議会の活動に感謝の意を述べる。 参加者一同が献花の後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』第10号を、竹ノ塚駅東口・西口の両駅前広場で配布(発行部数500部) ※参加者が手向けた花は、3月末～4月初め頃に東武鉄道が撤去 (足立区は献花台に捧げられた花などの処理を東武鉄道に一任している) この日午前中に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が主催する形での慰霊・献花式は今年限りとすることが報告される(来年以降は有志での献花を想定)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2012(平24)年 3月27日(火)	足立区議会の本会議で、足立区が東武鉄道と東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近鉄道高架化事業の施行協定を結ぶことに係る議案が、全会一致で可決される
30日(金)	足立区と東武鉄道が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近鉄道高架化事業の施行協定を締結する。総事業費は約543億8200万円、うち東武鉄道が約87億、国が約240億、東京都が約100億、足立区が約110億円をそれぞれ負担。事業期間は2021(平成33)年3月末日までを予定
4月1日(日)	足立区都市建設部の鉄道立体化担当課長が交代
25日(水) 26日(木)	足立区が、区画街路14号線(竹ノ塚駅西口駅前広場と補助261号線をつなぐ道路)の建設に伴う用地補償についての住民説明会を実施 (25日は土地建物所有者向け、26日は借地借家人向け)
5月22日(火)	東京スカイツリーが開業(運営会社「東武タワースカイツリー株式会社」の初代代表取締役社長・鈴木道明氏は、筆者が1998年度の「と～ぶ鉄道モニター」へ参加した際に東武鉄道でモニターの事務局長をしていた人) 東武鉄道が、第37号踏切の踏切道部分の軌道修繕工事のため、夜間通行規制を実施(6月17日までの毎週水曜日(5月23日を除く)は23時から翌朝5時まで片側交互通行、毎週日曜日は同時間帯に完全通行止め。実施日は、かつて第37号踏切の番舎(詰所)があった場所へ工事期間中に設置された掲示板による)
6月4日(月)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第5回総会が開催される
21日(木)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
7月12日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
31日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化事業に係る用地費の決定を受けて、本年度分の交付が行われる
8月28日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化工事の施工業者が決まる (全体を4つの工区に分け、各工区ごとに選定) 【Ⅰ工区】東急・東武JV、北千住起点5K480M地点(栗六陸橋の南側)から同6K006M地点(UR竹の塚第2団地28号棟の玄関付近)まで 【Ⅱ工区】大成・東武JV、6K006M(UR竹の塚第2団地28号棟の玄関付近)から6K256M(エミエルタワーの住宅用地下駐車場出入口付近)まで 【Ⅲ工区】鹿島・東武谷内田(やちだ)・熊谷・東鉄JV、6K256M(エミエルタワーの住宅用地下駐車場出入口付近)から6K614M(区道補助261号線との交差予定地点)まで 【Ⅳ工区】大林・東武・鉄建・戸田JV、6K614M(区道補助261号線との交差予定地点)から7K234M(区道補助262号線との交差点の南)まで
31日(金)	石川副区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請(民主党の陳情・要請担当本部を通しての訪問) 竹ノ塚駅東口駅ビルの2階で営業していたTSUTAYA(レンタルビデオ店)が閉店
9月3日(月)	Ⅰ工区の仮現場事務所が伊興三丁目のマンションの1室に開設される

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2012(平24)年 9月中旬	竹ノ塚駅西口駅前広場の南端にあった東武鉄道所有の建物が取り壊される (コーヒーショップが入っていた平屋建てと銀行ATMコーナー。平屋建てにはかつて東武鉄道直営のレストランが入っていた。銀行ATMコーナーの営業は9月10日(月)限りで終了する旨の掲示あり)
20日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
10月1日(月)	Ⅱ工区の現場事務所が西竹の塚二丁目の竹の塚複合施設(旧・前沼保健所)跡地に開設される Ⅳ工区の現場事務所が西竹の塚二丁目のマンションの1室に開設される
3日(水)	足立区と東武鉄道が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の着手届を、東京都環境局に提出
12日(金)	Ⅲ工区の現場事務所が西竹の塚二丁目の竹の塚複合施設跡地(Ⅱ工区のそれと同じ敷地内)に開設される
22日(月)	東京都環境局が、足立区と東武鉄道による東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業への着手を公示
29日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道連続立体交差化工事についての住民向け説明会が開催される(於・第十四中学校。30日(火)には竹の塚小学校でも実施)
11月4日(日)	足立区が、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差化工事の起工式を開催(於・第十四中学校。約200名の招待者のみが参加、一般地元住民の参加は不可)

その3・鉄道高架化工事期間中の出来事（2012年11月～2022年3月）

2012(平24)年 11月6日(火)	東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室の出入庫線付近で、下り急行線の高架化工事のための測量が開始される（筆者が現地で目撃）
13日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会（会長は近藤弥生・足立区長）が、都議会に対して、都内で連続立体交差化事業を実施中の8ヶ所すべてについて、必要な予算を確保するよう求める要望活動を行う
27日(火)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
下旬	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第16号を発行（高架化工事に着手したことのお知らせ。発行部数15,000部を竹ノ塚駅周辺地区の全戸に配布）
?日	竹ノ塚駅西口駅前広場設置に伴い立ち退きが必要となる家屋の事前調査が実施される
12月21日(金)	竹ノ塚駅東口駅ビルの3階で営業していた東武トラベル竹ノ塚支店が閉店。以後、2013年1月14日（月）までの間に、同じフロアで営業していた飲食店3店もすべて閉店。閉店後は各店舗からの閉店のお知らせと共に「竹ノ塚駅高架化工事に伴い閉店しました 東武鉄道株式会社」という貼り紙も掲出された
26日(水)	安倍晋三内閣が発足し、衆議院東京12区（北区全域と足立区西部）選出の太田昭宏氏（公明党）が国土交通大臣として入閣 東京都連続立体交差事業促進協議会の関係者が国土交通省を訪問し、各地の連続立体交差事業に必要な予算を優先的に確保するためのスキームを構築することなどを求める要望書を提出
下旬	第37号踏切の西側（エミエルタワーの向かい）に今後高架化工事の進捗状況を告知するためのものと思われる掲示板が建てられる（足立区が作成したポスター「待った「なし」へ」「あがる はじまる 竹の塚」が掲出されている）
2013(平25)年 1月31日(木)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請
2月7日(木)	東京都連続立体交差事業促進協議会（会長は近藤弥生・足立区長）が、都内各所における鉄道連続立体交差化事業の推進に必要な財源の安定的な確保などに関する要望書を、国土交通省に提出
18日(月)	IV工区の地域住民向け広報掲示板が、都営竹の塚7丁目アパート旧6号棟前（自動車教習所の北端）と西竹の塚2丁目17番地先の2ヶ所に設置される
3月6日(水)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
?日	東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室構内（着発線沿い）の桜並木の撤去（伐採）を予告するお知らせが掲出される
12日(火) 又は13日(水)	第37号踏切の警報音が変更される（音程がやや低くなり、打音間隔が従来の2倍程度のゆっくりしたものになる。第38号踏切は変わらず）

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2013(平25)年 3月15日(金)	踏切惨事9回忌。 東武鉄道は、12時頃から14時頃まで第37号踏切の警備員を増員。 (通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に) 13時過ぎ、近藤弥生・足立区長と足立区役所都市建設部の職員数名、および高橋俊枝さんの遺族が、第37号踏切を訪れ献花。(報道機関の取材は皆無) 今年は惨事発生時刻(16時50分)に合わせた献花と「竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース」の発行・街頭配布は実施せず 東武鉄道は、惨事発生時刻前後の徐行運転を実施せず
16日(土)	東武鉄道が、野田線を除く全線のダイヤ改正を実施。改正前に浅草～久喜間で運転していた日中の区間準急がすべて浅草～竹ノ塚間運転の普通列車に変更される。この関係で第37号踏切と第38号踏切の遮断時間が延びることになった
21日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第17号を発行(まちづくり計画の検討状況などについて。発行部数15,000部を竹ノ塚駅周辺地区の全戸に配布)
?日	栗六公園の改修工事が行われる(高架化工事中の資材置場とする関連)
4月?日	東武鉄道が、エミエルタワーの向かいに設置していた保線作業用車両の留置線を撤去、および第38号踏切の北側の引上2番線と4番線を使用停止とする(保線作業車留置線は下り急行線の高架線建設に支障するため、引上線は下り緩行線の仮線用地を確保するため)
26日(金)	Ⅲ工区の地域住民向け広報掲示板が、竹ノ塚駅東口駅ビル入口付近と第38号踏切の西詰の2ヶ所に設置される
5月?日	東武鉄道が竹ノ塚駅東口駅ビル内の改修工事を行う(工事事務所および資材置場として使用するため)
6月4日(火)	I工区の現場事務所が六月三丁目の栗六少年野球場の一角(線路側)に移転し、その出入口横に地域住民向けの広報掲示板が設置される
10日(月)	下り急行線の高架線の建設用地を捻出するため、東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室の着発線に沿う区道を西へずらす工事が開始される(関連する測量は6月上旬から始まっていた)
12日(水)	高架化工事の施工業者が集まり「竹ノ塚駅付近鉄道連続立体交差事業暴力団等排除協議会」の設立総会を開催(於・竹ノ塚地域学習センター。過去に別の場所の高架化事業で暴力団が介入してきた事例があったことから、予防線を張る目的で設立。オブザーバーとして、足立区、東武鉄道、警視庁、公益財団法人暴力団追放運動推進都民センター、顧問弁護士も参加) 竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
17日(月)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第5回総会が開催される
7月5日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
24日(水)	Ⅱ工区の地域住民向け広報掲示板が、都営伊興町第2アパート4号棟前に設置される
9月20日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される ※従来、まちづくり連絡会の開催会場は区が所有する竹の塚複合施設(旧・前沼保健所)だったが、敷地を高架化工事の資材置場とするため同施設が取り壊されることになったため、今回から竹の塚地域学習センターに変更された

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

23日(月)	早朝、第37号踏切の西側に隣接する雑居ビル(下り急行線の高架化に支障するため立ち退き交渉中)で火災が発生。この影響で、踏切の歩道橋が夕方まで通行止めとされる(エレベーター共)
10月24日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (高架化先進地区事例として石神井公園と中野を視察)
11月5日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
13日(水)	近藤弥生・足立区長をはじめとする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現への協力を要請。応じた太田昭宏・国土交通大臣からは「自分の任期中は自分が(高架化の財源確保に)責任を持つ」旨の発言があった(太田氏は足立区の西部を含む衆議院東京12区での選出)
21日(木)	東京都連続立体交差事業促進協議会の役員(会長=近藤弥生・足立区長ほか)が国土交通省を訪問し、都内各地の連続立体交差事業に係る財源の安定的な確保を要望
28日(木)	竹ノ塚駅周辺(中央ブロック)地区まちづくり計画(案)の説明会が実施される(19:00～、於・竹ノ塚地域学習センター大ホール)
11月?日	足立西竹の塚郵便局が平日(月～金)のATMの営業時間を8:00～21:00に拡大する(竹ノ塚駅西口階段下にあった、ゆうちょ銀行のATMコーナーが高架化工事で廃止されたことに伴う措置。正確な日付は未確認。同局長の話)
12月9日(月)	第37号踏切の西側に隣接する雑居ビルで「解体工事のお知らせ」が掲出される(下り急行線の高架橋建設に支障するため。工事予定期間は2013年12月18日から2014年3月26日までとなっている)
12月10日(火)	18時51分頃、男性が第38号踏切の北側の金網をよじ登って線路内に侵入して上り急行列車にはねられ、約1時間半にわたり不通となる事故が発生(踏切警備員の情報)
2014(平26)年 1月20日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (まちづくり計画(案)の作成、建物建替えルールの検討など)
23日(木)	足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会に所属する議員全員が、竹ノ塚駅付近の高架化工事現場を視察する
2月4日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会(会長は近藤弥生・足立区長)、道路整備促進期成同盟会東京都協議会(同・青梅市長)、東京都街路事業促進協議会(同・荒川区長)の3団体が国土交通省関東地方整備局を訪問し、平成26年度の道路整備関係予算の配分に当たり東京に必要額を確実に措置するよう要望する
2月6日(木)	19時30分ごろ、東武伊勢崎線牛田～北千住間の「伊勢崎線第21号踏切」で、近くに住む76歳の女性が電車にはねられ死亡する事故が発生
2月27日(木)	東武鉄道との施行協定に基づく平成25年度の事業内容及び事業費の変更協議が行われる。総事業費が平成25年4月1日時点での5,021,543千円から4,990,976千円に減額される(主に路線バス迂回路整備費用の減による)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2014(平26)年 3月15日(土)	踏切惨事10回忌。 8時半ごろ、東武鉄道の関係者が第37号踏切を訪れ献花。 東武鉄道は、10時から12時まで第37号踏切の警備員を増員。 (通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に。下記・11時の献花式を意識してのことと思われる) 11時少し前、近藤弥生・足立区長と足立区役所都市建設部の職員数名および高橋俊枝さんの遺族が、第37号踏切を訪れ献花。 東武鉄道は惨事発生時刻前後の徐行運転を実施せず、報道機関の姿も皆無
17日(月)	竹ノ塚駅周辺(中央ブロック)地区まちづくり計画が正式に策定される 竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第18号を発行(上記・まちづくり計画の紹介と本年度の活動報告など)
4月1日(火)	足立区都市建設部の鉄道立体化担当課長が交代 足立区と東武鉄道が平成26年度の事業内容及び事業費の協議。当初事業費は38億9388万4000円、内訳は高架橋設計、仮設通路設置工事、仮線工事、下り急行線高架橋工事、駅施設工事など 足立区が東武鉄道に対し、旧・竹ノ塚複合施設跡地(行政財産)の高架化工事現場事務所などとしての使用を許可(2018年3月31日まで。工事事務所は5月23日(金、Ⅱ工区事務所)から順次転入)
6月12日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (建物建て替えルールの検討、高架化工事の情報提供、前沼交差点改修計画案の情報提供など)
24日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第6回総会が開かれる
7月7日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開かれる (鉄道高架化工事の進捗状況の報告、今年度の協議会活動計画の承認、工事現場の視察など)
8月14日(木)	10時08分頃、東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室への入庫列車が下り急行線との平面交差点で架線を切断しパンタグラフを破損する事故が発生。この影響で東武伊勢崎線は13時50分頃まで不通となったが、入庫列車が立ち往生した位置が第37号踏切の警報区間から外れていたため、踏切が長時間閉まり続ける事態には至らなかった(『読売新聞』2014年8月15日付江東地域面ほか)
22日(金)	足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会の議員団が伊興町前沼交差点の視察を行う(東武伊勢崎線の高架化に関連した区道補助261号線の延伸整備計画案で、261号線が前沼交差点で赤山街道を分断し、第37号踏切方面から舎人方面への通り抜けができなくなってしまう構造となっていることを問題視した議員の動議によるもの)
10月3日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (建物建替えルールの検討、先進事例視察、前沼交差点改修計画の説明状況、高架化工事の情報提供など)
22日(水)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が先進地区視察で茨城県大洗町を訪問する
11月4日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開かれる (鉄道高架化工事の進捗状況の報告、要請活動の方針)
6日(木)	舛添要一・東京都知事が竹ノ塚駅付近の高架化工事を視察に訪れる

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2014(平26)年 11月11日(火)	足立区が、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価(工事の施工中その1)を東京都環境局へ提出する 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業に係る財源(特に2016(平成28)年度から事業規模が拡大することに対応した予算規模)の安定的な確保を要望
18日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会の役員(会長=近藤弥生・足立区長ほか)が国土交通省を訪問し、平成27年度の道路整備関係予算の配分に当たり必要額を確実に措置するよう要望する
2015(平27)年 1月28日(水)	東京都連続立体交差事業促進協議会ほか2団体が国土交通省と関東地方整備局を訪問し、平成27年度の連続立体交差事業の推進に必要な予算の確保を求める要望活動を行う
2月3日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開かれる (高架化工事の進捗状況、3月15日の講演会・献花式について)
3月1日(日)	10時12分頃、第37号踏切で、南栗橋発中央林間行き急行電車(東京メトロ8008編成)と軽乗用車が衝突し、軽乗用車を運転していた足立区内の男性が死亡する事故が発生
2日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開かれる (3月18日の住民説明会についてなど)
15日(日)	踏切惨事11回忌。 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が、踏切事故発生10周年をテーマとした講演会を開催(14時~15時40分、於・竹の塚地域学習センター4階ホール)。講師はノンフィクション作家の柳田邦男氏。他に、近藤弥生・足立区長から高架化工事の進捗状況についての報告と、踏切事故遺族の会の代表者からのあいさつ 16時から第37号踏切の横で慰霊・献花式。16時12分に北千住駅構内の伊勢崎線第22号踏切で人身事故が発生した影響で、踏切事故発生時刻である16時50分前後には上下急行線列車の通過は無かった 東武鉄道は、15時から18時まで第37号踏切の警備員を、通常両側に1名ずつ計2名のところを2名ずつ計4名に増員(第38号踏切については増員なし。献花式の取材で集まる報道関係者に、通常の踏切警備が実際より厳重であるように誤認させるためとしか考えられない)
18日(水)	竹ノ塚駅周辺地区(中央ブロック)地区計画(素案)についての住民説明会が開催される(19時~20時、於・竹の塚地域学習センター4階ホール。区域内で家屋を建て替える際の建築基準法上の留意点についての解説が中心)
4月1日(水)	足立区役所都市建設部で竹ノ塚駅付近の鉄道立体化を担当する部署が、従来の「鉄道立体化担当課」から「鉄道関連事業担当課」に変更される
10日(金)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2015年度の事業内容及び事業費の協議が行われ、本年度の事業費が38億9326万1000円と決まる。下り急行線の高架化と竹ノ塚駅部分の仮設東西自由地下通路の建設が中心
5月28日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (3月18日の住民説明会の開催結果報告、高架化工事の情報提供など)
6月	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が『竹ノ塚駅周辺地区まちづくりニュース』第19号を発行(3月18日の住民説明会の開催結果報告と、地区計画(素案)に対する意見募集についてなど)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2015(平27)年 7月1日(水)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (高架化工事の進捗状況の説明と工事現場の視察) 足立西竹の塚郵便局が、A T Mの営業時間を土曜・休日についても平日と同じ8:00~21:00に拡大する(ゆうちょ銀行の竹ノ塚駅西口のA T Mコーナーが高架化工事に伴い廃止された関係)
22日(水)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第7回総会が開かれ、近藤弥生・足立区長が会長から退任する(同協議会の規則では会長の任期は連続2期まで)
8月?日 ~20日(金)	足立区役所本庁舎の1階ロビーで区内鉄道事業のパネル展示「変わる、つながる あだちの鉄道プロジェクト」が開催され、竹ノ塚駅付近連続立体交差事業についてのDVDの上映が行われる(このDVDでは高架化のきっかけが2005年の踏切事故であったことには触れていない。区の担当職員によれば、このDVDは足立区と東武鉄道の共同制作で、東武鉄道が踏切事故に触れる必要は無いと主張したためらしい)
9月9日(水)	足立区と東武鉄道が、施工協定に基づき平成26年度分の事業費変更について協議。事業費を38億8381万9000円に、工期を平成27年9月30日までに、それぞれ変更
24日(木)	この日の夜、筆者が竹ノ塚駅ホーム上にあった信号扱所が廃止されている(明かりがついていない)のに気づく。この影響で、東武動物公園方面からの回送列車が東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室へ入庫する際、列車が引上線に入る(竹ノ塚駅ホーム部分の閉塞区間から抜ける)まで第37号踏切が閉まり続けるようになってしまった
10月7日(水)	安倍晋三第3次改造内閣が発足し、国土交通大臣が石井啓一氏(公明党)に交代
15日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (補助261号線開通後の伊興町前沼交差点の交通処理、高架化工事の進捗状況、中央ブロック地区計画(素案)への意見募集結果、先進事例視察など)
23日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開かれる (高架化工事の進捗状況、11月12日の要請活動について)
26日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(J R中央線の東小金井・武蔵小金井駅付近での高架下利用について先進事例視察)
11月10日(火)	足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会が、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化工事の現場を視察(委員以外の議員有志も参加)
12日(木)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業に係る財源(特に2016(平成28)年度から事業規模が拡大することに対応した予算規模)の安定的な確保を要望
13日(金)	東京都連続立体交差事業促進協議会が国土交通省と関東地方整備局を訪問し、平成28年度の連続立体交差事業の推進に必要な予算の確保を求める要望活動を行う
12月10日(木)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が高架化工事現場を視察する
12日(土)	足立区が「光の祭典」会場(元淵江公園)内に特設された鉄道P Rブースで竹ノ塚駅付近の鉄道高架化について紹介。高架化完成後の高架下の活用方法などについて来場者から意見聴取を行う
21日(月)	足立区が、環境影響評価事後報告調査書を東京都環境局に提出
2016(平28)年 2月25日(木)	足立区が、下り急行線の高架線の供用開始前に高架線上を歩く「レールウォーク」(5月8日(日)実施予定)の参加者の募集を開始

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2016(平28)年 3月15日(火)	踏切惨事12回忌。 事故発生時刻の16時50分に合わせ、高橋俊枝さんの遺族と近藤弥生・足立区長、足立区役所都市建設部の幹部職員(課長級)が第37号踏切を訪れ献花。献花式には高架化工事を担当する各工区JVの代表者も参列。 東武鉄道は、上記・献花式が挙行される時間帯に合わせて第37号踏切の警備員を増員(通常は東詰と西詰に各1名ずつ計2名のところ、2名ずつ計4名に)、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず 報道機関は共同通信のみ取材に訪れた
23日(水)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(伊興町前沼交差点の計画の状況、鉄道高架化工事の進捗状況、先進事例視察報告など)
29日(火)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2015・2016年度の事業費の協議が行われる。2015・2016年度の事業費は38億6477万8千円に確定。2016年度事業費の当初予算として78億8605万2千円を計上。内訳は高架橋設計、竹ノ塚駅構内仮設地下通路設置工事、仮線工事、上り急行線高架橋工事、駅施設の工事など
5月8日(日)	足立区が「下り急行線レールウォーク」を開催 (2月25日の項を参照、約3,500名の応募者から抽選で約700名を招待)
9日(月)	足立区が澁江町会自治会連合会会長会議で、伊興町前沼交差点計画についての説明を行う (20日(金)には伊興区民事務所管内町会・自治会連絡協議会総会でも実施)
26日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (伊興町前沼交差点計画の取組み状況、地区計画の今後の予定、8日のレールウォークの報告及び29日の下り急行線の高架化についてなど)
29日(日)	この日の未明に下り急行線を高架に切り替え、始発列車から高架線を運転。この日のみ新しい高架区間では速度を落として運転
6月13日(月)	足立区役所中央本町本庁舎にて「下り急行線高架化記念・レールウォークと線路切替工事記録展」が開催される(17日(金)まで)
8月21日(日)	東武鉄道が竹ノ塚駅構内の下り中線と引上1番線を廃止(20日限り)
9月5日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (高架化工事の進捗状況、竹ノ塚駅周辺地区(中央ブロック)地区計画案、先進事例視察予定、補助第261号線の取組み状況などについて)
10月21日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開かれる (高架化工事の進捗状況、要請活動の方針など)
27日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (先進事例視察として新虎通りと京急蒲田駅付近を訪問)
11月7日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業と関連まちづくりに係る財源の安定的な確保を要望
30日(水)	竹ノ塚駅仮設地下自由通路の供用を開始
12月9日(金)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2016年度事業費の変更協議が行われる。変更後の事業費は8,127,488千円、高架橋工事の一部追加が理由
13日(火)	第37号踏切の歩道橋を閉鎖(12日(月)限り)
14日(水)	第38号踏切を谷塚方に移設 (仮設ホームが第38号踏切に支障するため。歩行者・自転車のみ通行可)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2017(平29)年 1月12日(木)	足立区が東京都環境局へ東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価事後調査報告書(工事の施行中その3)を提出
2月22日(水)	東京都施行補助第261号線(第38号踏切の北側で東武伊勢崎線を東西に横切る道路)の事業認可を取得
3月3日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (鉄道高架化工事の進捗状況、補助261号線の事業認可取得及び区画街路14号線の事業認可変更、3月22日に開かれる住民説明会などについて)
15日(水)	踏切惨事13回忌。 事故発生時刻の16時50分に合わせ、高橋俊枝さんの遺族と近藤弥生・足立区長、足立区役所都市建設部の幹部職員(課長級)が第37号踏切を訪れ献花。今年が高架化工事を担当する各工区JVの代表者の参列は無し。 東武鉄道は、上記・献花式が挙行される時間帯に合わせて第37号踏切の警備員を増員(通常は東詰と西詰に各1名ずつ計2名のところ、2名ずつ計4名に)、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず。報道機関の取材は皆無 足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2016年度事業費の第2回変更協議が行われる。事業費は8,127,488千円に変更無いが、工期を2017年9月29日まで延伸
21日(火)	この日開かれた足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、1980年代に建設された竹ノ塚駅北側の高架橋付近の土中から鋼矢板などの残材が見つかり、その撤去作業などが加わる影響を最小限に抑えるため、今月から日曜日でも工事を行う旨が報告される
22日(水)	竹ノ塚駅周辺地区(中央ブロック)地区計画(素案)についての2回目の住民説明会が開催される(19時~20時、於・竹の塚地域学習センター4階ホール。2015年3月18日に開かれた1回目の説明会の席で出された意見を踏まえて作成された修正案についての解説と質疑応答)
25日(土)	竹ノ塚跨線人道橋を閉鎖(24日(金)限り、1971年に区立第十四中学校の通学路として区立大境保育園の前に建設されたもの)
4月1日(土)	この頃から第37号踏切の警備員が増員される(2017年8月頃から第37号踏切を上下線別の構造に変更する計画に対応するための人員を先行配置)
7日(金)	足立区役所の鉄道関連事業担当課の新任職員が高架化工事現場を視察
5月19日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される
6月9日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される
7月5日(水)	竹ノ塚駅中央地区(旧名称:竹ノ塚駅周辺地区(中央ブロック))地区計画(原案)等説明会が開催される(19:00~、竹の塚地域学習センター4階ホール)
12日(水)	足立区役所の鉄道関連事業担当課の担当者約20名が鉄道高架化工事現場を視察
26日(水)	東京都連続立体交差事業促進協議会の第9回総会が開催される
8月23日(水)	足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会の議員団が、27日(日)から使用を開始する予定の竹ノ塚駅仮ホームや仮設改札口などの視察を行う 竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(竹ノ塚駅仮ホームや仮設改札口などの視察) ※区議会議員団の視察は午前、まちづくり連絡会の視察は午後

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2017(平29)年 8月26日(土)	東武鉄道が高架化工事の記録ビデオの撮影を実施（UR竹の塚第2団地28号棟の9階（屋上のことか？同棟は8階までしかない）にて撮影する旨を同棟の掲示板にて告知。撮影業務はパシフィックコンサルタンツ株式会社へ委託） この日限りで竹ノ塚駅橋上駅舎と東西自由通路の使用を終了
27日(日)	竹ノ塚駅の仮設地下改札と仮設ホームの使用を開始
9月29日(金)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2016年度事業費の変更協議が行われる。変更後の2016年度事業費は8,125,192千円で確定 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される（高架化工事の進捗状況の報告、国土交通省など関係先への要請活動の方針について） 竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される（地区計画の進捗状況、先進事例視察予定など）
11月7日(火)	東京都連続立体交差事業促進協議会の関係者が国土交通省と関東地方整備局を訪問し、平成30年度の連続立体交差事業の推進に必要な予算の確保を求める要望活動を行う
13日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される （高架下空間の有効活用策についてJR秋葉原駅付近と京成電鉄八広駅付近の先行事例を視察）
14日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業と関連まちづくりに係る財源の安定的な確保を要望
30日(木)	竹ノ塚駅中央地区地区計画が都市計画決定される
12月2日(土)	足立区が光の祭典会場（元淵江公園）で竹ノ塚駅付近の鉄道高架化事業についてのPR活動を行う。ブースへの来場者数は約600名
4日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される（高架化工事の進捗状況と竹ノ塚駅中央地区地区計画について）
2018(平30)年 1月31日(水)	足立区が、竹ノ塚駅付近の全線高架化の完成予定を2021年3月から2022年3月へ延期することを発表（1970年代後半の竹ノ塚駅～草加バイパス間高架化工事で使用した後も土中に放置されていた鋼矢板が、高架橋の基礎設置に支障することが判明したため）
2月6日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される （高架化工事完成目標延期についての報告など）
3月2日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される （高架化工事完成目標延期についての報告など）
15日(木)	踏切惨事14回忌。 事故発生時刻の16時50分に合わせ、高橋俊枝さんの遺族と近藤弥生・足立区長、足立区役所都市建設部の幹部職員（課長級以上）が第37号踏切を訪れ献花。 今年は高架化工事を担当する各工区JVの代表者の参列は無し。 東武鉄道は、第37号踏切の警備員の要員配置は通常どおり（上り線側と下り線側に各2名の計4名体制）、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず。 報道機関の取材は皆無 この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、出席議員から、高架化工事の総事業費のうち東武鉄道が負担する16%分が施工業者に支払われていない疑惑がある旨の発言があった

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2018(平30)年 3月29日(木)	足立区議会鉄道高架化促進議員連盟事務局長のくじらい正治氏が逝去。 事務局長職は当面空席のまま
30日(金)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2017年度事業費の変更協議が行われる。変更後の2017年度事業費は2,186,625千円で確定。2018年度の当初事業費は3,640,508千円
4月1日(日)	足立区役所都市建設部の鉄道関連事業担当課長が交代
6月29日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (鉄道高架化工事の進捗状況、竹ノ塚駅周辺地区まちづくりの取組みなど)
7月27日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される (役員の異動及び選任、鉄道高架化工事の進捗状況、今年度の予定など)
8月31日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される (鉄道高架化工事の進捗状況、高架下利用アンケートの実施、先進事例視察などについて)
9月28日(金) ～29日(土)	足立区が高架化完成後の高架下空間の利用方法についてのアンケート調査を実施する(於・竹ノ塚駅仮設地下東西自由通路内の情報コーナー。2日間で計749件の回答を得る。他に郵送での回答が332件で計1081件)
10月17日(水)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (獨協大学前駅と柏の葉キャンパス駅へ先進事例視察)
11月6日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業と関連まちづくりに係る財源の安定的な確保を要望(要望書を石井啓一・国土交通大臣へ直接手渡し)
16日(金)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、高架化工事の完成が2023年度末にずれ込む予定であることと、事業費の総額が約639億円に膨れ上がる見通しであることが報告される(上下緩行線高架化＝踏切除却が2021年度末、仮線撤去などの残工事終了が2023年度末を予定。事業費増額の主な要因は、人手不足に伴う人件費の上昇と、夜間工事での騒音防止対策の強化など)
12月1日(土)	足立区が「光の祭典2018」の会場(元渕江公園)で竹ノ塚駅付近連続立体交差事業のPR活動を行う。展示ブースへの来訪者は約700名
3日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (高架化工事の進捗状況と高架下利用アンケートについて)
20日(木)	東武鉄道本社の運輸部社員が竹ノ塚駅を訪問し、東武ビルマネジメント所属の踏切警備員と意見交換会を行う(踏切警備員からの情報)
?日	足立区が東京都都市整備局へ竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の事業認可(変更)申請を提出。変更後の総事業費は上記11月16日の報告から若干減少し約636億円、変更前からの増加分の約92億円のうち約80億円が人件費の増加分
2019(平31)年 1月7日(月)	足立区が竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の事業認可(変更)を告示。内容は2018年12月に東京都都市整備局へ申請したものと同一
23日(水)	都営伊興町見通アパート1号棟の東側の道路で列車通過時の騒音測定調査を実施。仮囲いの白いフェンスに向けて測定用のマイクを立てていたが、フェンスの向こう側が見えるよう小さな丸い穴を多数開けた部分ではなく、向こう側が見えない部分にマイクを設置していたため、測定結果が実際の騒音レベルよりも低い数値となって現れる可能性があるのが気になった(筆者が目撃)
29日(火)	竹ノ塚駅西口周辺まちづくり勉強会が開かれる

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2019(平31)年 2月4日(月)	竹ノ塚駅周辺エリア都市再生検討会が開かれる(足立区、UR都市機構、東武鉄道の3者で構成)
3月15日(金)	踏切惨事15回忌。 事故発生時刻の16時50分に合わせ、高橋俊枝さんの遺族と近藤弥生・足立区長、足立区役所都市建設部の幹部職員(課長級以上)が第37号踏切を訪れ献花。 東武鉄道は、第37号踏切の警備員の要員配置は通常どおり(ただし中州部分での工事車両出入りに備えた誘導要員は増員)、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず。 報道機関の取材は皆無
29日(金)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2018年度事業費の変更協議が行われる。2019年度の当初事業費は8,850,511千円で確定。2018年度の当初事業費は3,640,508千円
4月1日(月)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2019年度事業内容・事業費の協議が行われる。変更後の2018年度事業費は2,547,804千円
16日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開催される(事業認可の変更、高架化工事の進捗状況、今後の予定など)
2019(令和)年 6月	足立区議会鉄道高架化促進議員連盟の総会が開かれ、前年のくじらい正治氏の逝去以降空席となっていた同連盟の事務局長に、くじらい実氏が就任
29日(土)	28日(金)の終電後に上り急行線を仮線に切り替え。これにより竹ノ塚駅構内では工事着手前からの線路がすべて無くなる 東武鉄道は、この日から第37号踏切に配置する警備員を従来の4名から2名に減員。しかし従来の中州がある感覚で渡ろうとする車や歩行者が、遮断機が下りた踏切道内に閉じ込められる事態が頻発、非常ボタンを扱ったことによる列車遅延が、この日だけで24回も発生(第37号踏切で20回、第38号踏切で4回。踏切警備員からの情報)。このため東武鉄道は翌30日から再び踏切警備員を4名に戻す措置を取った(第38号踏切は従来の3名から2名に減員のまま)
8月9日(金)	足立区と東武鉄道が、竹ノ塚駅付近連続立体交差事業に関する変更施行協定を締結。工期は当初の2021年3月31日までから3年延伸し2024年3月31日まで、事業費は当初の543億8200万円から91億8400万円増の635億6600万円に、それぞれ変更。 2019年度の事業内容・事業費の変更協議も同時に実施。変更後の2019年度事業費は80億9418万円
23日(金)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、高架化後の竹ノ塚駅新駅舎のデザインと仕様が報告される。今後、細部の微修正が行われる可能性はあるが、事実上の確定案
9月11日(水)	安倍晋三第4次改造内閣が発足し、国土交通大臣が赤羽一嘉氏(公明党)に交代
19日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(高架化工事の進捗状況と新駅舎デザインについて)
10月25日(金)	足立区が東京都環境局へ東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価における事業計画の変更届を提出。過去の工事の後に第38号踏切北側の地中に放置されていた鋼矢板の撤去工事が必要となったことに伴う工期延長(2023年度まで)の手続き

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2019(令和)年 10月28日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業と関連まちづくりに係る財源の安定的な確保を要望(要望書を赤羽一嘉・国土交通大臣へ直接手渡し)
11月5日(火)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (先進事例視察として赤羽台団地と武蔵境駅を訪問)
14日(木)	第37号踏切で交通量調査を実施
15日(金)	足立区が、東京都環境局へ、東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価事後調査報告書(工事の施行中その5)を提出。12月20日(金)に開かれた東京都環境影響評価審議会では、工事に伴う騒音・振動について地域住民へより一層配慮するよう助言があった
12月14日(土)	都営伊興町見通アパート1号棟の東側の道路で列車通過時の騒音測定調査を実施。仮囲いの白いフェンスの前で上に向けて測定用のマイクを立てていた(本年1月23日に実施していたのと同じ場所。筆者が出勤時に目撃)
2020(令和2)年 1月10日(金)	この日発行された『あだち百景』(トータルプランニングスズキ発行・編集)第140号の8~13ページに「北千住~久喜間開業(明治32年)から令和元年(2019年)まで 東武鉄道120年のあゆみ」(同誌編集部編 監修:東武鉄道・花上嘉成)の第3回として1990(平成2)年から2019(令和元)年までの年表が掲載されたが、足立区のタウン誌でありながら、2005年に足立区で発生した竹ノ塚踏切死傷事故についての記述は無し。花上嘉成(はなうえ・よしなり)氏は浅草駅長などを歴任した東武鉄道のOBで、同誌のスポンサーでもある東武博物館の名誉館長 この理由について、筆者が2022年11月15日(火)に足立区役所本庁舎1階アトリウムで開かれた「足立のものづくり展」の会場で同誌副発行人の鈴木茂仁氏と会った際に尋ねたところ、鈴木氏は「あれ(竹ノ塚踏切事故)は東武の黒歴史ですから」と答えていた
1月23日(木)	竹ノ塚駅西口まちづくり勉強会が開催される。 竹ノ塚駅周辺地区まちづくりの現状と共同化の事例等について
2月21日(金)	第2回竹ノ塚駅周辺エリア都市再生検討会(トップ会談)が開かれる。足立区の正副区長、UR都市機構の東日本都市再生本部長、東武鉄道の生活サービス創造本部長専務執行役員が出席。URが竹ノ塚駅東口駅前で保有する団地の一部取り壊しによって捻出する用地を活用したまちづくりの取組みの方向性と、東口駅前広場の考え方について協議
28日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開かれる予定だったが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため中止される。参加予定者には電話連絡と配布予定だった資料の郵送で対応
3月15日(日)	踏切惨事16回忌。 筆者が14時過ぎに第37号踏切東詰の献花台を訪れたときには新しい花束が供えられていたが、15時前に竹ノ塚駅の助役が撤去したのを目撃。 事故発生時刻の16時50分に合わせ、高橋俊枝さんの遺族と近藤弥生・足立区長、足立区役所都市建設部の幹部職員(課長級以上)が第37号踏切を訪れ献花。東武鉄道は、第37号踏切の警備員の要員配置は通常どおり、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず。報道機関の取材は皆無
18日(水)	この日、筆者が第37号踏切東詰の献花台の前を通りがかったとき、15日の献花式の前に竹ノ塚駅の助役が撤去した花束が献花台に戻され、献花式で遺族や足立区長などが捧げたそれ以外の花束は献花台下の地面に置かれていた

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2020(令2)年 3月31日(火)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2019年度事業費の変更協議が行われる。2019年度の当初事業費は8,104,369千円で確定。2019年度の当初事業費は2,547,804千円。変更幅が大きいのは、年度当初の金額には含まれていなかった駅舎工事費などを後から反映させたため
4月1日(水)	足立区都市建設部の鉄道立体化担当課長が交代 足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2020年度事業内容・事業費の協議が行われる。2020年度事業費の当初金額は4,846,261千円、内訳は高架橋工事、仮線工事、駅部設計など
5月29日(金)	この日、東武鉄道が発表した「鉄道駅バリアフリーに関する整備計画」で、竹ノ塚駅へのホームドア整備事業期間が2021(令和3)年度と明記される。これにより、竹ノ塚駅では上下緩行線の高架化と同時にホームドアが整備される見通しであることが明らかになる
6月6日(土)	東武鉄道がダイヤ改正を実施。高架化工事の進捗に伴う竹ノ塚駅構内の引上線使用停止に伴い、日中の浅草～竹ノ塚間運転の普通列車が浅草～北千住間の運転に短縮される。竹ノ塚駅ホームでの停車時間が長い始発・終着列車が削減されたため、第37号踏切と第38号踏切の遮断時間も短縮された。ただし草加から回送されてきた始発列車が客を乗せて発車時刻を待つ間に第37号踏切を無駄に閉め続ける問題は引き続き放置されたまま
8月21日(金) 及び31日(月)	足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会の議員団が高架化工事現場の視察を行う(第37号踏切付近の上り急行線高架橋上が中心。31日には竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会の構成員も参加)
9月26日(土)	この日の未明に上り急行線を高架に切り替え、始発列車から高架線を運転。この日のみ新しい高架区間では速度を落として運転。第37号踏切道、第38号踏切道とも長さが短縮されたが、踏切警備員の人数は変更無し
10月1日(木)	東武ビルマネジメント株式会社が第37号踏切の警備員の人数を削減。従来は東西両側に2名ずつだったのを1名ずつに変更。第38号踏切は以前から東西各1名ずつで変更無し
11月10日(火)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業と関連まちづくりに係る財源の安定的な確保を要望(要望書を赤羽一嘉・国土交通大臣へ直接手渡し)
16日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (上り急行線高架化とまちづくりニュース発行の報告など)
26日(木)	第37号踏切、第38号踏切、竹ノ塚駅地下自由通路の3ヶ所で、交通量調査を実施(筆者が9時40分頃と17時40分頃の2回目撃)
2021(令3)年 3月15日(月)	踏切惨事17回忌。 事故発生時刻の16時50分に合わせ、高橋俊枝さんの遺族、近藤弥生・足立区長、足立区役所都市建設部の幹部職員(課長級以上)、東武鉄道株式会社の代表、および鉄道高架化工事の各工区現場事務所の代表が、第37号踏切を訪れ献花。第37号踏切の警備員の要員配置は通常どおり、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず。報道機関の取材は皆無、足立区議会議員の参列は1名のみ

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2021(令3)年 4月1日(木)	足立区役所の定期人事異動に伴い、鉄道立体推進室長は都市建設部長が兼任となる 足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2021年度事業内容・事業費の協議が行われる。2021年度事業費の当初金額は7,072,110千円、内訳は高架橋・軌道・駅舎工事、高架化完成後の仮線用地原状回復など残工事の設計費など
15日(木)	この日発行されたタウン誌『あだち百景』第145号で、連載記事「足立区B級こども文化 竹ノ塚『開かずの踏切』の思い出」が掲載される。この記事中、23ページの左上に掲載されている「手で遮断機を操作する保安係」の写真の左端に、2005年3月15日の死亡事故の直接的な原因となった、遮断機早上げ防止装置の自動ロックを解除するための通称「赤ボタン」を収納した機器箱の蓋が開いたままになっている様子が映っている。 遮断機早上げ防止装置とは、ある列車が通過した後に別の列車が接近中なのを失念して遮断機を上げてしまう人為ミスを防ぐための装置。ただし事故や災害などで列車が踏切の手前で長時間停車するのが明らかな場合、運転再開までの間、踏切を開ける必要が生じることがある。このときに遮断機の自動ロックを解除するための装置が赤ボタン。平常時に赤ボタンを常用するのは踏切保安係の人為ミスに対するフェイルセーフ機能を殺すことになり危険なため、東武鉄道では「赤ボタンはみだりに使用してはならない」旨を内規で定めていたとされている。しかし現実には、東武鉄道は赤ボタンを遮断機操作席から手が届く場所に、みだりに使用できてしまう状態で設置し続けていた事実があったこと、ひいては2005年の事故を発生させた責任が、事故当事者の踏切保安係だけでなく、東武鉄道本社の踏切保安設備の管理を担当する部門にも明らかに所在していたことを、この写真は示している
8月20日(金)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、高架化後の竹ノ塚駅ホームに設置されるホームドアの運用開始が、高架線に切り替えてから1～3週間後になる見込みであることが報告される。実際に列車を運行させて行く必要があるホームドアの動作確認・調整作業が、高架線に切り替えた後でなければできないため
9月30日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (書面開催、絵画コンクールの実施について)
10月4日(月)	岸田文雄内閣が発足し、国土交通大臣に公明党の斉藤鉄夫氏が就任
14日(木)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、高架化後の竹ノ塚駅ホームへのホームドアの設置が、世界的な半導体不足の影響で設置時期の見通しが立たなくなったことが報告される
11月8日(月)	足立区の副区長が東武鉄道本社を訪問し、高架化後の竹ノ塚駅新ホームへのホームドア早期整備に関する要望書を手交
30日(火)	東武鉄道が、竹ノ塚駅高架ホームへのホームドア設置について、ほぼ当初予定どおり2022年3月下旬に設置、同4月末に使用開始する旨を、足立区へ回答
12月8日(水)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の役員が国土交通省を訪問し、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業と関連まちづくりに係る財源の安定的な確保を要望(要望書を斉藤鉄夫・国土交通大臣へ直接手渡し)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2021(令3)年 12月14日(火)	この日開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会の配布資料に、東武鉄道の竹ノ塚工事事務所が作成した翌年(2022年)1～3月分の工事工程予定表が掲載される。この予定表では3月上旬の終わり頃から切替準備工事を、3月中旬の終わり頃から仮線撤去工事を、それぞれ行うように読み取れる記載がある。このことから、東武鉄道は竹ノ塚駅付近の上下緩行線の高架化＝伊勢崎線第37号踏切と第38号踏切の廃止を、2022年3月19日(土)～20日(日)の週末頃に予定していることが判明する また高架化後の竹ノ塚駅へのホームドア設置時期について、東武鉄道から当初予定どおり2022年4月頃に可能な見込みである旨の連絡があったことも報告される
22日(水)	足立区役所と東武鉄道が、竹ノ塚駅付近の上下緩行線の高架化＝伊勢崎線第37号踏切と第38号踏切の廃止を、2022年3月20日(日)初列車からとすることを発表
23日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (鉄道高架化工事の進捗状況、エリアデザイン計画の取組み状況、まちづくりの取組み状況、絵画コンテストなどについて)
2022(令4)年 2月4日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される (まちづくりの取組状況、まちづくりニュースの発行について)
3月1日(火)	竹ノ塚駅新駅舎見学会を開催。対象は足立区議会議員、足立区選出の国会議員および都議会議員、竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会会員、竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会会員、障がい者団体のみで、一般区民向けは新型コロナウイルス対策を理由として中止
10日(木)	東武鉄道が、竹ノ塚駅高架ホームでのホームドア使用開始を4月16日(土曜日)からと予定していることを発表。ホームドアの設置は上下緩行線高架化前に済ませておき、高架化後の3月20日以降の深夜に臨時回送列車を走らせて動作確認・調整作業を実施
12日(土)	東武鉄道が、竹ノ塚駅新駅舎を報道関係者に公開する
15日(火)	踏切惨事18回忌。 足立区が事故発生時刻の16時50分に合わせて献花・慰霊式を挙行。参列者一同が1分間の黙祷を捧げた後、加山圭子夫妻(高橋俊枝さんの遺族)、近藤弥生・足立区長、古性重則・足立区議会議長、淵上隆・同副議長、鈴木孝郎・東武鉄道執行役員の順に献花。 第37号踏切の警備員の要員配置は通常どおり東西1名ずつの2名、事故発生時刻前後の徐行運転は実施せず。 取材に訪れた報道機関は朝日新聞、NHK、共同通信、毎日新聞、読売新聞の5社局(五十音順)、15日付の朝日夕刊が20日の高架化完成の記事を、16日付の産経朝刊が献花式の記事を、それぞれ掲載(産経は共同通信の配信記事を掲載した模様) 献花・慰霊式の後、足立区役所の職員が、第37号踏切の東詰で赤山街道を南北に横断する歩行者・自転車向けに、横断が危険であることを周知する貼り紙を掲出する。20日から踏切が無くなることで、自動車が一時停止せず通過することになるのを踏まえた事故防止策

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

<p>2022(令4)年 3月19日(土) ～20日(日)</p>	<p>東武鉄道が、竹ノ塚駅付近の上下緩行線の高架化切替工事を実施。 作業時間確保のため、19日は北千住～草加間で上下緩行線の最終列車を繰り上げ、同区間の深夜帯の列車を運休。東武鉄道の南栗橋～草加間の普通列車は草加駅で、東京メトロ日比谷線の列車は北千住駅で、それぞれ折り返し運転を実施（上下急行線列車は通常どおり運行）。 上り緩行線の最終列車は（東武動物公園22時09分発～草加22時43分発～）竹ノ塚22時48分発の中目黒行き第A2234S列車。 下り緩行線の最終列車は（中目黒21時54分発～北千住22時40分発～）竹ノ塚22時52分発の北越谷行き第B2117T列車。 これ以降は代行バスを北千住～西新井間（小菅駅は通過）と西新井～草加間の2区間に分けて、いずれも完全3分間隔で運行。 下りは北千住発西新井行きが22時45分発から0時45分発まで、所要30分。 西新井発草加行きが22時45分発から0時42分発まで、所要35分。 上りは草加発西新井行きが22時45分発から0時42分発まで、所要35分。 西新井発北千住行きが22時45分発から0時39分発まで、所要30分。 これにより20日の初列車から竹ノ塚駅付近のすべての線路が高架化され、第37号踏切と第38号踏切が廃止される。 この工事に関連して東武鉄道は、いわゆる「撮り鉄」によるトラブルへの対策として、19日の22時40分以降、浅草～久喜・南栗橋間の全駅構内で、関係者以外の写真撮影を禁止する措置を取った。 20日の時点では高架ホームのホームドアは未稼働（開いたままの状態で固定）、東武ビルマネジメント株式会社の警備員が安全確保要員として利用者への案内と監視を担当 20日付または21日付の全国紙（朝日、産経、東京、日経、毎日、読売）朝刊で竹ノ塚駅高架化を取り上げた記事は1つも見当たらず</p>
---	---

その4・鉄道高架化完成後の出来事（残工事・まちづくり関係、2022年3月～2024年4月）

2022(令4)年 3月23日(水)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2021年度事業内容・事業費の変更協議が行われる。2021年度事業費を当初の7,072,110千円から7,069,419千円に変更
31日(木)	足立区、独立行政法人都市再生機構（UR）、東武鉄道の3者が、竹ノ塚駅周辺のみちづくりに関する協定を締結。東西の駅前広場、高架下、東口駅前通りを核とした再編によるまちの活性化を目指す。協定期間は2025年3月31日までの3年間
4月1日(金)	足立区役所の組織改正に伴い、竹の塚整備推進課と鉄道立体化担当課が鉄道関連事業課に統合される 足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2022年度事業内容・事業費の協議が行われる。2022年度事業費の当初金額は5,297,061千円。内訳は、引上線の高架橋工事、駅舎工事、交差道路工事など
13日(水)	この日の読売新聞朝刊江東ローカル面に竹ノ塚駅高架化の記事が掲載される
16日(土)	東武鉄道が、竹ノ塚駅でホームドアの使用を開始。 4月25日(月)までは、東武ビルマネジメント株式会社の警備員が、引き続き利用者への案内のためホームに常駐（踏切警備員の情報）
5月7日(土)	この日の毎日新聞夕刊に竹ノ塚駅高架化の記事が掲載される
11日(水)	この日の深夜（12日未明）に旧・第37号踏切の東詰で歩行者等が赤山街道を南北方向に横断できなくする柵が設置される
19日(木)	旧・第37号踏切の東詰と西詰の両方で交通量調査を実施 （26日(木)にも実施）
6月12日(日)	足立区が、竹ノ塚駅付近連続立体交差化記念式典を開催 （於：区立第十四中学校体育館。関係者約200名に招待状を送付、約160名が参列。新型コロナウイルス感染拡大防止を名目として一般住民の参列は不可とされた）
14日(火)	足立区が、旧・第37号踏切の東詰で赤山街道を横断しようとする歩行者などに向けて、横断歩道へ迂回するよう促す音声案内装置を設置
23日(水)	足立区が、旧・第37号踏切道の歩道部分と車道部分とを分離するための仮設型バリケードを設置。また旧・第37号踏切の東詰で歩行者が赤山街道を横断できないようにするため、歩道から車道へ出られなくするための柵も設置
7月1日(金)	足立区が、旧・第37号踏切の東詰で赤山街道を横断しようとする歩行者などに横断歩道へ迂回するよう呼びかけるための誘導員を配置 （平日の7～10時と16～19時）
11日(月)	足立区が、旧・第37号踏切道を通行する歩行者・自転車を対象として、踏切解消後の利便性の変化などを問うアンケート調査を実施
14日(木)	足立区が、旧・第37号踏切道付近で交通量調査を実施。旧・踏切道の東詰と西詰の他、東側は池亀歯科医院前の五差路と、西側では西友前の交差点でも実施。数えていたのは歩行者と自転車のみだった模様
15日(金)	足立区と東武鉄道が、竹ノ塚駅付近の高架下利用協定を締結。駅改札口付近から旧・第38号踏切道付近までを駅前広場用地に、区道補助261号線予定地の南側を公共利用用地にそれぞれ定め、足立区が東武鉄道へ公租公課相当額を支払う内容

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2022(令4)年 7月29日(金)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(コロナ対策として書面を郵送する形式で開催。竹ノ塚駅付近の道路整備状況と、まちづくりの取組み状況など)
10月13日(木)	この日開かれた足立区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会で、旧・第37号踏切道の「盤下げ」工事が翌年3月末までかかる見込みであることが報告される (盤下げ=踏切があった時代には踏切道(線路と道路が交差している部分)だけ路面がレールとその下の砕石の分だけ高くなっていたのを、踏切の前後の道路部分と同じ高さまで路盤を掘り下げること。これにより旧・踏切道部分の車両高さ制限が緩和される) この委員会の閉会后、旧・第37号踏切の東詰で歩行者などが赤山街道を横断するのを抑止する措置を取っている問題について、筆者が足立区役所の担当者へ質問したところ「当該箇所へ歩行者横断用の信号機を設置するのは、踏切解消による自動車交通の円滑化という鉄道高架化の目的と矛盾する上、区は現状の対策を取ることにについて既に警察(道路の管理権原者)との協定書に調印しているため、区としては本件についてこれ以上警察と話し合うことはできない」旨の回答があった
20日(木) 及び23日(日)	足立区が竹ノ塚駅周辺の利用実態(交通量)調査を実施。駅改札口の流動(駅及び23日(日)の東口・西口それぞれから(へ)の乗降客数)、路線バス・タクシーの乗降客数、自家用車・貨物車の発着台数や停車時間などを、24時間にわたり調査
26日(水)	足立区が東京都環境局へ竹ノ塚駅付近連続立体交差事業環境影響評価事後調査報告書(工事の施行中その6)を提出
11月14日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の理事会が開かれ、例年この時期に行っていた国土交通省への要望活動(事業費の財源確保への協力)を今年は見送ることが決定される
12月5日(月)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(高架化工事の進捗状況、駅周辺の道路整備状況、タウンマネジメントの取組み状況など)
2023(令5)年 3月8日(水)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(まちづくりの取組状況、高架化工事の進捗状況、竹ノ塚駅付近道路整備状況など)
9日(木)	東武鉄道が竹ノ塚駅の高架下(旧・第37号踏切道から旧・第38号踏切道までの区域)に商業施設を整備する計画を足立区へ通知する
15日(水)	踏切惨事19回忌。 足立区が事故発生時刻の16時50分に合わせて献花・慰霊式を挙行。 参列者一同が1分間の黙祷を捧げた後、加山圭子夫妻(高橋俊枝さんの遺族)、近藤弥生・足立区長、工藤哲也・足立区議会議長、たがた直昭・同副議長、中山康二・東武鉄道執行役員の順に献花。ほかに区議会議員4名も参列。 取材に訪れた報道機関は朝日新聞のみ
17日(金)	足立区と東武鉄道との施行協定に基づく2022年度事業内容・事業費の変更協議が行われる。事業費の精査と工期の延伸に基づくもので、変更後の2022年度事業費は5,293,883千円
27日(月)	竹ノ塚駅周辺のまちづくりに関係する、足立区、独立行政法人都市再生機構(UR)、東武鉄道の3者のトップ会談が行われる

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2023(令5)年 3月30日(木)	高架化工事着手前に第38号踏切道があった場所に整備された道路の供用を開始。自転車以外の車両は東から西への一方通行。 同じく区立第十四中学校への通学用として整備されていた跨線橋の代替となる高架下通路も供用を開始。こちらは歩行者と自転車のみ通行可能
6月5日(月)	足立区議会臨時会が開かれ、従来の「交通網・都市基盤整備調査特別委員会」を「総合交通対策調査特別委員会」と名称を変更する
23日(金)	東武鉄道が取締役異動(社長交代)の人事を行う。竹ノ塚踏切事故発生当時の取締役社長だった根津嘉澄(ねづ・よしずみ)氏が取締役会長に就任し、後任の取締役社長には都筑豊氏(元・常務執行役員鉄道事業本部長)が就任
7月3日(月)	この日開かれた足立区議会総合交通対策調査特別委員会で、区議会事務局長から「竹ノ塚駅付近鉄道高架化に関することは、本年度からはエリアデザイン調査特別委員会で取り扱うこととし、本委員会では審議しない」旨の発言があった
27日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(竹の塚エリアデザインの取組状況、竹ノ塚駅周辺地区まちづくり構想・計画変更素案について、高架化工事の進捗状況など)
9月	I工区の現場事務所が六月公園西側の仮設資材置場内から竹ノ塚駅東口の雑居ビルへ移転する(鉄道高架化事業完了に向けた撤収作業の始まり)
29日(金)	足立区が、竹ノ塚駅周辺地区まちづくり構想・計画説明会を開催する(於・竹の塚小学校。30日(土)にも開催)
10月1日(日) ～2日(月)	足立区が竹ノ塚駅前ミントポ(UＲ竹ノ塚第3団地3号棟102号室跡に設置したラボスペース)で、上記・9月29～30日の説明会と同一内容のオープンハウス型の説明会を実施する
11月30日(木)	竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会が開催される(第81回、地元町会自治会関係者等の9名が参加。竹ノ塚駅周辺地区まちづくり構想・計画の改訂や竹ノ塚駅周辺高架下商業施設プロジェクトなどについて)
12月?日	旧・竹の塚複合施設の跡地へ仮設していたⅢ工区の現場事務所(プレハブ造)が解体され、Ⅱ工区の現場事務所(同)と統合される
25日(月)	竹ノ塚駅改札口の東側に設置されていた高架化工事関係の情報コーナーが閉鎖(掲示物をすべて撤収)される
2024(令6)年 1月19日(金)	東京メトロ竹ノ塚車両基地正門付近のI工区掲示板が、高架化工事作業ヤード撤去に伴い新設した車両基地のフェンスの内側へ一時的に取り込まれ、掲示物の閲覧が困難な状態とされる。六月公園の西側(I工区現場事務所跡の前)のI工区掲示板も、同様に線路沿いの歩道復旧工事現場のバリケードの内側に取り込まれ、掲示物の閲覧が困難な状態とされる
1月?日	竹ノ塚駅東口の駅ビル(T-BOX)前に設置されていたⅢ工区の工事のお知らせの掲示板が撤去され、Ⅲ工区の掲示板は旧・第38号踏切西詰付近の1ヶ所のみとなる。月間予定表は1月分までで更新を終了、2月からは週間予定表のみ更新を継続
2月?日	Ⅳ工区の工事のお知らせの掲示板が東側・西側とも撤去される(西側では掲示板付近の工事関係者用出入口の扉に週間予定表のみ掲出を継続)
13日(火)	東京メトロ竹ノ塚車両基地正門付近のI工区掲示板が、UＲ竹ノ塚第2団地28号棟の向かいに当たる付近へ移設される

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2024(令6)年 2月18日(日)	この日までに、IV工区の西側の工事関係者用出入口の扉に掲出されていた週間工事予定表が撤去される(最後に掲出されていた週間予定表は2月11日(日)分まで)
20日(火)	足立区と東武鉄道が、I工区～III工区の掲示板に、鉄道高架化工事が2024年3月で完成することと掲示板を近日中に撤去する旨とを記したお知らせを、連名で掲出する
29日(木)	II工区の工事のお知らせの掲示板が東側・西側とも撤去される(最後に掲出されていた週間予定表は2月26日(月)分まで)
3月8日(金)	この日までに、旧・第38号踏切の西詰付近に掲出されていたIII工区の工事のお知らせの掲示板が撤去される(最後に掲出されていた週間予定表は2月11日(日)分まで)
14日(木)	東武鉄道が、旧・第37号踏切東詰の南側に設置していた献花台を月内に撤去すると共に、踏切事故の経緯や安全の誓いなどを記した銘板を設置することを発表(共同通信社の配信記事を全国各紙が15日付で報道)
15日(金)	踏切惨事20回忌。 足立区が事故発生時刻の16時50分に合わせて献花・慰霊式を挙行。参列者一同が1分間の黙祷を捧げた後、加山圭子夫妻(高橋俊枝さんの遺族)、近藤弥生・足立区長、中山康二・東武鉄道執行役員、長井昌則・足立区議会副議長(区議会文教委員会が長引いた影響で遅れて参列)の順に献花。他に足立区の歴代の幹部職員と区議会議員の参列も多数。 取材に訪れた報道機関はNHKと共同通信社の2社局のみ確認 この献花・慰霊式の開式前に筆者が東武鉄道の矢野氏(2012年10月29・30日の住民説明会で質疑応答の答弁に立っていた人)へ高架化工事の工事誌(工事の経過をまとめた記録文献)の製作について尋ねたところ、東武鉄道ではその予定は無いと答えていた この日までに旧・竹の塚複合施設の跡地へ仮設していたII工区とIII工区の現場事務所が閉鎖される(IV工区の資材置場を含めた敷地全体を閉鎖)
18日(月)	東武鉄道が、旧・第37号踏切の東詰の南側に設置していた献花台を撤去すると共に、手動式踏切時代に詰所があった場所の高架橋の柱へ安全への誓いを記した銘板を設置する I工区の東側(現場事務所前)の工事のお知らせの掲示板が撤去される(この日の朝、低気圧が急速に発達したことに伴う暴風による飛散事故防止のため取り外したまま掲出を終了。現場の交通誘導員の情報)
21日(木)	東武鉄道が、竹ノ塚駅高架下に建設中の商業施設「EQUiA(エキア)竹ノ塚」を5月23日(木)に開業させることを発表する
22日(金)	この日開かれた足立区議会エリアデザイン調査特別委員会で、竹ノ塚駅付近の高架区間に設置した高欄(高架橋側面の防音パネル)のメーカーからリコール(不良品の無償交換)の申し出があり、本年4月1日～2025(令和7)年9月30日の予定で交換工事を行う旨の報告があった (同じ高欄製品を使用したJR九州の高架区間で、気温の変化に伴い生じた高欄表面のひび割れから雨水が浸入し高欄が破損する事象が発生したため、竹ノ塚で使用した同一製造ロットの1654枚も交換。列車が走らない深夜に高架線の内側からボルトを外して交換できる構造のため、側道に足場を設ける必要は生じない見込みとされている。対象の1654枚が高架区間のどの場所に取り付けられているかや交換作業時の騒音レベルなどの詳細の報告は無し)

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

2024(令6)年 3月28日(木)	この日の夕方、東京メトロ千住検車区竹ノ塚分室正門の北寄りに設置されていたI工区の工事のお知らせの掲示板が撤去される。これによりI~IV工区のすべての掲示板が姿を消す(最後に掲出されていた週間予定表は2月25日(日)分まで)
29日(金)	足立区と東武鉄道が、竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の施行に伴う工事に起因する補償業務等の実施に関する協定を締結(家屋補償、環境影響評価事後調査などを2024~2026年の3年度で実施。事業費は301,180,000円)
31日(日)	東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近鉄道連続立体交差化(高架化)事業の事業期間が満了。すべての工事が当初計画のとおり完了する。ただし高架化に関連したまちづくり(駐輪場整備など)に引き続き取り組む関係で、仮囲いやフェンスなど仮設備の状態での完工した箇所が一部ある I~IV工区の各工区事務所が閉鎖され、各JVが解散する(実際にはこの日より前に工区事務所の建物が解体されるなど実質的に活動終了状態となっていた工区もあったが、書類上(事務手続き上)の閉鎖・解散日はすべてのJVでこの日とされた)
4月1日(月)	足立区役所の組織改正に伴い鉄道関連事業担当課が廃止され、鉄道以外を含む交通関係全般を所管する部署として交通対策担当部が設置される 足立区と東武鉄道が、竹ノ塚駅付近の高架線に設置した高欄のリコール(無償交換)作業に伴う資材置場として、高架下の足立区の用地を借用することの確認書を締結(2024年3月22日の項目を参照)
26日(金)	2005年に踏切事故が発生したのを契機に発足した「足立区議会鉄道高架化促進議員連盟」について、白石正輝会長の意向で現行議員の任期が満了する2027年5月に解散予定であることが、鯨井実事務局長への取材で判明する。ただし活動すべき事柄がほとんど無くなっているため事実上の休眠状態となる模様
7月29日(月)	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が齊藤鉄夫・国土交通大臣を訪問し、鉄道高架化事業完了の報告と、事業に必要な補助金を毎年満額交付されたことなどへのお礼の挨拶を行う。同協議会は高架化事業完了により目的を達成したことから、この日限りで解散とされた
8月23日(金)	この日開かれた足立区議会総合交通対策特別委員会で、白石正輝議員が上掲4月26日の項目に記載したのと同趣旨の発言を行う 閉会後に筆者が白石議員へ、上掲・3月31日付の項目に記載した、高架下のフェンスが一部仮設備のまま完工した件の理由について尋ねたところ、何も聞いていないと答えていた
9月13日(金)	竹ノ塚駅付近鉄道連続立体交差化事業の総事業費(2011年12月20日付の事業認可取得から2024年3月31日の事業完了までの分)が判明する。総事業費は603億6703万5477円。内訳は、東武鉄道の負担額が98億1644万1206円、国が263億6545万0000円、東京都が107億6313万8925円、足立区が134億2200万5346円

編著者について

略歴

1962（昭和37）年

足立区伊興町大境（現・西竹の塚一丁目）生まれ

1983（昭和58）年～1984（昭和59）年

東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部旅客サービス課（当時）にて駅貼りポスター・
駅頭配布パンフレットなどの発送作業のアルバイト

1985（昭和60）年～1989（平成元）年

竹ノ塚駅にて朝ラッシュ時の乗客整理のアルバイト

1986（昭和61）年～1999（平成11）年

種村直樹レイルウェイ・ライター友の会会員

1990（平成2）年～2023（令和5）年

交通権学会会員

主な著書（いずれも自費出版）

『広島電鉄ピースバーン号の伝記』1995年

『東武鉄道のたばこ問題 鉄道利用時の迷惑タバコによる暴力被害と、その再発防止要求
行動の記録』2001年

『東武鉄道のたばこ問題2003－2004 車両の欠陥構造を原因とする、地下鉄半蔵門線～東
急田園都市線への“迷惑喫煙乗り入れ”などに対する告発行動の記録』

2004年

『竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表 2024年3月31日の鉄道高架化事業完
了までの経過』2024年

『なぜ東武鉄道は竹ノ塚踏切事故を引き起こしたのか 開かずの踏切について地元に残る
風説と踏切事故の鉄道工学的検証の覚え書き』2024年

ホームページ <http://honzwkznr.g2.xrea.com/> に掲載中の主なコンテンツ

『東武鉄道の踏切問題』

『東武鉄道東上線ときわ台踏切事故への疑問符』

『名古屋鉄道（名鉄）の治安問題』

『特急列車の車内設備のバリアフリー化と受動喫煙防止状況の情報』

『新幹線の喫煙ルームの廃止を求めた訴訟について』

改版履歴

初版発行 2012（平成24）年3月15日
2011年12月20日の事業認可取得までの経過を収録
電子版（PDFファイル）のみ発行

第2版発行 2013（平成25）年3月15日
2012年11月4日の工事着手までの経過を収録
電子版（PDFファイル）のみ発行

第3版発行 2024（令和6）年9月30日
2024年3月31日の鉄道高架化事業完了までの経過と
2024年8月23日までの関連した出来事を収録
紙媒体と電子版（PDFファイル）の両方を発行

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

— 2024年3月31日の鉄道高架化事業完了までの経過 —

第3版発行 2024（令和6）年9月30日 /50

編著 半沢一宣（はんざわ・かずのり）
〒■■■■ 東京都足立区■■■■

（非売品）

半沢一宣『東武鉄道の踏切問題』ウェブサイト
http://hnzkwznr.g2.xrea.com/FUMIKIRI/FUMIKIRI_index.html