竹ノ塚踏切事故と
東武伊勢崎線高架化事業の
年表

第２版

── 2012年11月４日の工事着手までの経過 ──

半沢一宣　編著

第２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、昭和５０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「地下鉄の車庫（営団地下鉄（現・東京メトロ）竹ノ塚検車区）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」などとして、高架化に消極的な立場を取り続けてきました（この説明には、１９６１（昭和３６）年に開業していた営団地下鉄日比谷線の南千住～三ノ輪間に存在する「１０００分の３９」の勾配率を車庫線に適用すれば、竹ノ塚でも昭和５０年代から高架線の設計が可能だったなどの鉄道工学的な矛盾があり、したがって嘘であった可能性が極めて高いことが、踏切事故発生後の私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。

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。

その結果、２０１２年１１月４日（日曜日）、足立区は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ました。

踏切事故発生から工事着手まで７年８ヶ月とは、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。

私は、２００５年に踏切事故が発生した直後から、竹ノ塚の踏切問題に関する出来事を年表としてまとめる作業を続けてきました。

今回、この工事着手を１つの節目と考え、２０１２年の初版発行後に見つかった未収録事項の追記も含めた形で、第２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。

私は、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考えていません。

まだ私が把握していない史実や史料が、必ず色々とあるはずです。

それらについては、今後、皆様からのご指摘・ご教示を仰ぎながら、可能な限り改訂版を更新し続けていくことによって、未来の世代に伝える資料の正確さを高めてゆきたいと考えております。

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。

２０１３年３月１５日
編著者　　半沢一宣

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表

２０１２年１１月４日までのできごとを集計
作成・半沢一宣

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）各ダイヤ改正日のもの　東武鉄道株式会社
『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～トータルプランニングスズキ
（２００７年夏号から『あだち百景』と改題）
『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）および足立区議会事務局作成・提供の資料
足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会、同建設委員会、および足立区都市計画審議会での傍聴記録
足立区公式ホームページ　http://www.city.adachi.tokyo.jp/
足立区議会公式ホームページ　http://www.gikai-adachi.jp/
東京都公式ホームページ　http://www.metro.tokyo.jp/
国土交通省公式ホームページ　http://www.mlit.go.jp/

その１・踏切事故発生以前の経過

～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・業平橋）～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・東京メトロ竹ノ塚検車区所在地）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・南栗橋車両管理区春日部支所）の使用を開始したのに伴い、西新井電車区が営団地下鉄に譲渡され竹ノ塚検車区となる（『百年史』p. 730）
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）
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。この中で「鉄道を高架化することは…西新井車庫に近いため急勾配になってしまうこと」から「物理的に不可能に近い」と記述 （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半沢の解析によって判明する）
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(平元)～ 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～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』)
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）
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、半沢が現地で確認） 竹ノ塚踏切惨事の事故当事者となった元踏切保安係は、このとき第37号踏切に異動してきた
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	西新井工場閉鎖（南栗橋車両管理区に業務移転） （『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「踏切道内に通行人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・踏切惨事発生後のうごき

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『マンスリーとーぶ』『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

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)	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 （半沢も傍聴）
20日(金)	「竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会・総決起集会」開催。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（半沢も傍聴）
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）
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）

2005(平17)年 ６月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さんの夫と、高橋俊枝さんの次男が証言（半沢も傍聴） 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（半沢も同席）
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
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）

2005(平17)年 ８月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、竹の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（半沢も傍聴） 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（半沢も傍聴）
21日(金)	足立区議会で「足立区竹の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
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（半沢も傍聴） 東武鉄道が、病気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㈱所属の警備員による）

2005(平17)年11月下旬	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（半沢も傍聴）
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 この日内示された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
15日(水)	踏切惨事１周忌。 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）

2006（平18）年 ３月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」（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
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）
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）
９月28日（木） ※日付要確認	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

2006(平18)年10月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ら、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
11月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（半沢が現場で確認）
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
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査部長の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（宮本巡査部長は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、宮本巡査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、「足立区竹の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）

2007(平19)年 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、竹の塚・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・御巣鷹山への慰霊登山に初参加
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・足立区竹の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（こんどう・やよい）・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)	この日内示された東京都の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
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

2008(平20)年 ８月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)	「運輸安全委員会」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）
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28日に開催されるまちづくり説明会の案内）

2009(平21)年 ３月15日(日)	踏切惨事５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←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
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の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

2009(平21)年 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）
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

2010(平22)年 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
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
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

2010(平22)年 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。この中で「(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号草加バ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ね」と記述 （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。この事実と矛盾することから、「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」という説明がおかしいのは明らか。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）
10月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）
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

2012(平23)年 12月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、東武伊勢崎線業平橋～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（予定）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）
３月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）
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

2012(平24)年 ３月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？	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）
2012(平24)年 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、半沢が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）
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
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）

初版発行後の追記・訂正項目の一覧

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）
2006(平18)年 ９月28日(金)	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）
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査部長の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（宮本巡査部長は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、宮本巡査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）
2007(平19)年 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）
2011(平23)年 ~~８月４日(木)~~ ８月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
2011(平23)年 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~~国土交通省~~東京都に提出

間違っていたら、教えてください。今のうちに

竹ノ塚踏切事故と東武伊勢崎線高架化事業の年表
── ２０１２年１１月４日の工事着手までの経過 ──

第２版発行　２０１３年３月１５日　　/100

編著　半沢一宣（はんざわ・かずのり）

（非売品）

『東武鉄道の踏切問題』ウェブサイト
http://www.geocities.jp/hnzwkznr/FUMIKIRI/FUMIKIRI_index.html