２００５年８月４日

東京都墨田区押上一丁目１番２号
　東武鉄道株式会社
　鉄道事業本部営業部ＣＳサービス課気付
　取締役社長　　根津嘉澄様
　鉄道事業本部長　　角田建一様

東京都足立区●●●●●●●●●●●●●
半澤一宣（印）

　前略失礼致します。本日、第１０２－１７－９３２０３－４号書留内容証明郵便にて送付した質問状に関連する文書等をお送りしますので、御査収願います。
　内訳は以下のとおりですので、不足等がございましたら御一報願います。なお資源節約と地球環境保護のため、すべて両面印刷とさせていただきましたことを御了承願います。
①「伊勢崎線第３７号踏切における踏切遮断状況の実測調査」　２頁
②「伊勢崎線第３８号踏切における踏切遮断状況の実測調査」　２頁
③「伊勢崎線第３７・３８号踏切において、安全上必要のない無駄な踏切遮断時間の存在が放置され続けている事実を検証した計算結果」　４頁
④「伊勢崎線第３７・３８号踏切で使用されている警報音についての考察」および
「伊勢崎線第３７・３８号踏切で使用されている警報音の解析結果」　計２頁
　なお④に関連して、警報音の周波数特性の解析結果を録音したオーディオＣＤを作成済みですので、必要がございましたら御連絡願います。

　上記のほか、「伊勢崎線第３７・３８号踏切における、踏切監視要員の『確認喚呼』の実行状況」と題する調査結果（２００５年６月１０日～７月３１日調査分、２頁）も同封しておきます。貴社は、私が本年４月２８日付け第１０２－１７－９０５２５－０号、および同６月９日付け第１０２－１７－９１７８６－１号の各書留内容証明郵便で送付した質問状において指摘した「踏切保安係の人的ミスをバックアップする機械的踏切保安装置」を整備することを確約しませんでした。つまり貴社は実質的に「そのような保安装置無しでも踏切の安全は確保できる」との姿勢に固執し続けました。しかし、現場での安全確認の実態がこの調査結果に示すとおりの状況において、言い換えれば貴社が『東武鉄道百年史』７５０頁５～７行目で総括している過去の重大運転事故の教訓が社員に周知徹底されていない状況において、どうして複数の係員の人的ミスが重なったときでも踏切の安全が確保できると言い切れるのでしょうか。私はこの疑問についても、貴社に合わせて御説明願いたいと考えております。
　取り急ぎ用件のみにて失礼致します。

草々

記事　書留郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局
　　第１０２－１７－９３２０４－５号（配達証明郵便）
　　平成１７（２００５）年８月５日　向島郵便局にて配達完了