

2007年2月15日

足立区議会鉄道高架化促進議員連盟

会長 白石正輝様

事務局長 鯨井光治様

半沢一宣

ときわ台踏切惨事の再発防止 = 竹ノ塚などの踏切の安全確保を求める行動のお願い
前略失礼いたします。

皆様ご承知のように、今月6日に東武東上線ときわ台駅構内の踏切で発生した惨事は、自殺志願と見られる女性を助けようとした警察官が命を落とすという事態に発展しました。

この惨事では、踏切道内へ歩行者などが取り残されたり侵入したときなどに接近中の列車へ危険を知らせるべき「踏切支障報知装置」が作動しなかった問題が指摘されています（『読売新聞』2月7日朝刊社会面）。これは「踏切道内の障害物を検知する赤外線信号が連続して6秒間遮断されないと、この装置は踏切道内に支障物が存在していることを認識せず、非常停止信号を発しない」という同装置の欠陥が表面化したことによるものです。

私は、昨年3月15日に竹ノ塚踏切惨事1周忌の慰霊式の後『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース・号外』を配布していたとき、第38号踏切が長時間遮断される間に滞留した大勢の歩行者等が、踏切が開いたわずかの時間内に全員が渡り切れず、かなりの人数が踏切道内に取り残されても支障報知装置が作動しなかったというインシデント（事故にならなかった事故）が発生した現場に居合わせています。

第38号踏切でのインシデントも、支障報知装置の上記の欠陥に起因するものでした。これは、移動する歩行者等の群れの隙間から断続的に信号が届くため、赤外線信号が6秒以上も連続して遮断されることが生じにくいからです。

私は、このインシデント発生の実態と、踏切支障報知装置に上記の欠陥が存在していることとを、竹ノ塚警察署と国土交通省航空・鉄道事故調査委員会に通報し、重大踏切事故の未然防止策を講じるよう求めましたが、どちらも取り合ってくれませんでした（詳細は区議会に提出中の「東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の踏切の遮断時間短縮を求める陳情」の添付資料「重大踏切事故につながりかねないインシデント発生の通報及び東武鉄道株式会社の踏切保安体制に関する調査を求める要請書」をご参照願います）。

踏切支障報知装置の上記の欠陥が今後も放置されれば、竹ノ塚だけでなく全国のどこかの踏切で、今回のときわ台と同様の惨事が、いつ再発してもおかしくありません。

私は、竹ノ塚や北千住の踏切を渡らなければならない足立区民が、踏切支障報知装置の上記の欠陥によって今この瞬間も危険にさらされている事実に対して、黙って指をくわえて見ているだけではいられません。しかし、あいにく現在開会中の区議会定例会期間中の陳情・請願の締め切り日を過ぎてしまっているため、私は陳情という形で意思表示をすることができません。

そこで、交通網・都市基盤整備調査特別委員会あたりからの議員提出議案という形で、東武鉄道をはじめとする全国の鉄道事業者に対して踏切支障報知装置の欠陥の是正を指示するよう求める意見書を国土交通大臣に提出する動議を区議会に提案することをお願いしたく、お便りさしあげた次第です。新年度予算案の審議などでご多忙中のところ誠に恐縮ですが、区民の人命にかかわる事案の重大性をご賢察のうえ、格別のご配慮を賜りますよう、どうかよろしくお願い申し上げます。

なお、私が（締め切り日を過ぎていたのを失念していたため）今月14日付けで区議会に提出しようとしてできなかった陳情を添付いたしますので、ご参考までにご一読いただければ幸いです。

草々

2007年2月14日

足立区議会議長 しのはら守宏様

〒 東京都足立区

自宅電話

(家庭の事情によりつながりにくい、伝言不可)

(留守電、携帯、FAX、メールアドレスは無)

半澤一宣(印)(はんざわ・かずのり)

踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情

陳情の主旨

1. 列車接近時の踏切道内に歩行者や自転車など(以下「歩行者等」と記します)がいても列車を緊急停止させることができない、現行の踏切支障報知装置の欠陥を是正するよう、東武鉄道株式会社に働きかけてください。
2. 踏切支障報知装置の上記の欠陥に起因する事故の再発を未然に防止するため、全国の鉄道事業者と同装置の欠陥の是正を義務づける法令の制定、若しくは通達の発令等を求める意見書を、国土交通省ほか関係先に提出してください。

陳情の理由

2007年2月6日、東武東上線ときわ台駅構内の「東上本線第22号踏切」で、踏切道内に入り込んだ自殺志願と見られる女性と、この女性を止めようとした警察官が、接近してきた列車にはねられ、この警察官が12日に死亡するという惨事が発生しました。

報道によれば、この惨事が発生した理由の1つとして、踏切支障報知装置が作動しなかった問題が指摘されています。

この装置は、列車が踏切に接近してきたときに2個1組の装置間で赤外線などの信号を送受し、これが遮断されることによって自動車等の支障物が踏切道内に取り残されたことを検知し、列車を自動的に停車させるものです。

ところが、この装置には、信号遮断が6秒以上連続しないと障害物として検知できないという欠陥があります。このことは、2005年3月15日に竹ノ塚駅構内の「伊勢崎線第37号踏切」で発生した死傷惨事に関連して、同年10月7日に開かれた踏切保安係の刑事裁判に証人として出廷した、東武鉄道本社の池田直人・運輸部運転課長(竹ノ塚踏切惨事発生当時)が、事実上認めています。

現に、同じ竹ノ塚駅構内にある「伊勢崎線第38号踏切」では、自動化後の2006年3月15日に、滞留していた大勢の歩行者等が、踏切が開いた僅かの時間内に全員が渡りきれず、かなりの人数が踏切道内に取り残されてもこの装置が作動しなかったというインシデント(事故にならなかった事故)が発生しています。これは、移動する歩行者等の群れの隙間から断続的に信号が届くため、6秒も連続して信号が遮断される事態がめったに生じないからです。

このような欠陥を今後も放置し続けるならば、竹ノ塚だけでない全国の踏切で、今回のときわ台の踏切と同様の惨事が、いつ再発してもおかしくありません。

以上の理由から、私は区議会に、東武伊勢崎線の踏切を渡らなければならない足立区民等、及び全国の踏切を渡らなければならない各地の住民等にこれ以上の危害が及ぶのを未然に防ぐため、今回の惨事の当事者である東武鉄道株式会社と、全国の鉄道事業者を監督する立場にある国土交通省に対し、再発防止策を講じるよう求めていただきたく、ここに

陳情いたします。

添付資料（いずれも両面印刷）

2005年10月7日付け「東武鉄道『伊勢崎線第37号踏切』での死傷惨事に係る踏切保安係の第4回公判の傍聴記録」（全11ページ。問題の、踏切支障報知装置の欠陥に係る証言は、4ページ目の中ほどに出てきます）

2006年3月26日付け 国土交通省航空・鉄道事故調査委員会あて「重大踏切事故につながりかねないインシデント発生の通報及び東武鉄道株式会社の踏切保安体制に関する調査を求める要請書」（全4ページ。同じ日に、ほぼ同じ内容の文書を竹の塚警察署にも持参し対応を求めましたが「具体的な人的被害が発生していない現時点では捜査できない」として受理されませんでした）

以上

記事 本状は2007年2月14日に足立区議会事務局へ直接持参したが、当時開会中の区議会定例会に係る請願・陳情の締め切り日を過ぎていたことなどのため受理されなかった。