

2007年3月15日

東武東上線ときわ台踏切惨事は、事故ではなく事件です！
踏切支障報知装置の欠陥を放置し続けた東武鉄道と事故調にこそ
ときわ台惨事発生の根本原因があります！

文責 竹ノ塚駅西口在住・半沢一宣

2007年2月6日（火曜日）夜、東武東上線ときわ台駅構内の「東上本線第22号踏切」で、自殺志願と見られる女性を助けようとして踏切道内に飛び込んだ警察官が下り急行電車にはねられ、2月12日に死亡するという惨事が発生しました。

この惨事は、踏切道内の支障物を検知し列車を非常停止させる「踏切支障報知装置」（東武鉄道での呼称。名称は各鉄道事業者ごとに異なります）が作動していれば、回避できた可能性があります。

しかし、東武鉄道の本社や国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会（事故調）には、この装置が踏切道内の歩行者等の存在を危険として察知せず非常停止信号を発報しないという欠陥があることを認識していながら、これを放置し続けていた疑いがあります。

東武鉄道の池田直人・元鉄道事業本部運輸部運転課長は、竹ノ塚踏切惨事の事故当事者である元踏切保安係の刑事裁判に証人として出廷した際、自動化後の竹ノ塚の踏切の状況について質問されたときに「踏切支障報知装置は赤外線信号が6秒間遮断されることによって非常信号を発報する仕組みになっている」ことを証言しています（2005年10月7日、於・東京地方裁判所第506号法廷。事件番号・平成17年刑（わ）第1481号）。これは裏返せば、踏切支障報知装置の前を6秒もかからずに通り過ぎてしまう歩行者等に関しては、接近中の列車に危険を知らせることができないということです。

事実、私は、2006年3月15日（水曜日）17時20分ごろ、当地の「伊勢崎線第38号踏切」（竹ノ塚駅ホーム北側）で、踏切が10分くらい遮断され続けた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いたのに、上り準急列車が通常どおりの高速で通過していった＝踏切支障報知装置が作動してい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。これは、移動する歩行者等の群れの隙間から断続的に赤外線信号が届くため、信号が6秒も連続して遮断されることが生じにくいからとしか他に理解のしようがありません。

私は、このインシデントが発生した事実と踏切支障報知装置の欠陥について、2006年3月26日（日曜日）に竹ノ塚警察署と事故調に通報しましたが、どちらも取り合ってくれませんでした。

その事実を隠して、今回のときわ台惨事を偶発的な事故として処理しようとしている警察や事故調は、東武鉄道共々、自分たちの立場（メンツ）を守るのを優先させるために、再発防止＝沿線住民の安全の確保を怠っていることになるのではないのでしょうか。

東武鉄道や事故調などによるこれらの不作為の継続は、今この瞬間にも再び、竹ノ塚をはじめとする東武鉄道沿線の住民の命を奪うかもしれない危険の放置として、沿線住民への危害を醸し続けています（鉄道営業法第25条違反）。

この問題の詳細は、半沢のホームページ

<http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm>

にて紹介しておりますので、ご覧のうえ問題提起いただければ幸いです。

以上

私は、利益とメンツ優先のために危険を放置する東武鉄道を告発し続けます！