２００７年2月２３日

〒173-8501　東京都板橋区板橋2-66-1
　板橋区役所　総務課　御中

〒●●●-●●●●　東京都足立区●●●●●●●●●●●
自宅電話　●●－●●●●－●●●●
半沢一宣（はんざわ・かずのり）
http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm

件名：東武東上線ときわ台踏切惨事が、事故ではなく
事件である疑いが強いことに関する問題提起

　前略失礼いたします。
　私は、一昨年３月に当地の東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の手動式踏切（当時）で発生した死傷惨事について、鉄道関係の専門知識を持った地元住民としての立場から、原因究明や再発防止策の提言などを行っている者です。
　私が、今月６日のときわ台惨事の発生を知ったのは、翌７日の『読売新聞』朝刊ででした。この、読売の社会面の記事には「非常通報装置　作動せず」という見出しがありました。私は、この見出しを見て「これは事故ではなく事件だ」と直感しました。なぜなら、私は１年前に当地の踏切で、踏切支障報知装置（東武鉄道での呼称。名称は鉄道事業者によって異なります）の欠陥に一因があった疑いが強いインシデント（事故にならなかった事故）が発生した現場に居合わせており、このままではいつか重大事故が発生してしまう危険があることを地元の警察署や国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会などに通報していたのに、どこも取り合ってくれなかったという経験があるからです。
　この事実経過の詳細を貴区にお知らせしておくことが、貴区が今後、今回の惨事の再発防止や東武東上線立体化を求めていく取り組みなどに何らかのお役に立てばと考え、問題提起のお便りを差し上げることにしました。ただ、貴区のＨＰを拝見しても貴区における本件の担当部局が不明でしたので、ひとまず総務課あてで送らせていただきます。本状を東武東上線立体化の担当者様へお取次ぎくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

東武鉄道における踏切支障報知装置の概要と、その欠陥
　東武鉄道の場合、踏切支障報知装置は、列車接近時に２個１組の装置間で送受される赤外線信号の遮断が６秒間続くことによって、踏切道内の支障物を検知し列車を緊急停止させる非常信号を発報する仕組みになっているそうです。この（当地の踏切の自動化に伴い新たに設置した）踏切支障報知装置の作動に６秒間を要するという話は、東武鉄道本社の池田直人・元鉄道事業本部運輸部運転課長が、一昨年の当地での踏切惨事に係る元踏切保安係の刑事裁判に証人として出廷したとき、法廷すなわち公の場で証言しています（２００５年１０月７日、於・東京地方裁判所５０６号法廷。半沢も傍聴）。
　これは裏返せば、赤外線信号の遮断が６秒間連続しなければ、支障報知装置は踏切道内に障害物（危険）があると認識せず、装置が作動しないということです。
　私は、当地の第３８号踏切（竹ノ塚駅ホームから見て、一昨年の惨事が発生した第３７号踏切とは反対側のほう）で、自動化後の２００６年3月１５日に、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も踏切支障報知装置が作動しなかったというインシデント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。

竹ノ塚でのインシデントに係る、関係機関の対応

私は、上記のインシデント発生を目撃したことを、２００６年3月２６日（日曜日）付けで、地元の竹の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、その際、踏切支障報知装置に上記の欠陥がある問題についても指摘しました。

しかし、竹の塚警察署では刑事係の当直者２名から「具体的な人的・物的被害が発生していない現時点では捜査できない、国土交通省など専門機関に通報してほしい」と言われ、持参した文書を受け取ってもらえませんでした。

また、事故調からも「事実関係に不明点があるから詳細を教えてほしい」のような問い合わせその他の連絡は、何もありませんでした。

困り果てた私は、２００６年６月２日付けで当地の足立区議会に「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」を提出し、その中で上記のインシデントにも言及することで、この問題への対応を区及び区議会に求めました。この陳情が初めて審査された区議会の交通網・都市基盤整備調査特別委員会（日時失念、半沢も傍聴）で、区の担当者は、東武鉄道に事実関係を照会した結果として「混雑が激しく全員の横断に時間を要する場合などに、警備員が下りてくる遮断機を手で支えるという状態も生じていることは、東武鉄道本社でも把握しているそうです」と報告していました。

これらの事実経過から、東武鉄道や事故調が、踏切支障報知装置に「列車接近時の踏切道内に歩行者等がいても支障物（危険）として認識できない」という問題点があることを把握していながら、それへの対応を怠り続けていたことが、今回のときわ台惨事を未然に防げなかった（誘発してしまった）一因である疑いが極めて強いと、私は考えています。

ときわ台惨事についての、私の所感

私は「ときわ台惨事で亡くなった警察官は、半ば（踏切支障報知装置に欠陥があることを知っていながらこれを放置し続けていた）東武鉄道や国土交通省に殺されたようなものではないか？」と考えています。

ときわ台惨事の再発を防止するためには、根本的には立体化による踏切の廃止が必要なのは当然です。しかしそれまでの間は、障害物検知時間を現行の６秒よりも大幅に短くする以外にないと思われます。もっとも、余り短くすると、例えば鳥が飛び交うたびに列車が止まり、ダイヤの乱れが頻発するという問題も起こり得ます。東武鉄道は、それを嫌って障害物検知時間を６秒に設定していたのかもしれません。しかし、東武鉄道が定時運転を優先させるために安全確保を二の次にしているとしたら、それは余裕時分を切り詰め過ぎた無理なダイヤが一因で福知山線尼崎惨事を誘発してしまったＪＲ西日本と、同じ穴のむじなではないでしょうか。

私は、ときわ台惨事に関する主要全国紙（朝日、産経、東京、日経、毎日、読売の６紙）の記事を図書館ですべてチェックしてみましたが、踏切支障報知装置が作動していなかったことを指摘していたのは読売だけでした。マスコミだけでなく、警察からも事故調からも、踏切支障報知装置が作動しなかったことを問題視するコメントは、これまでのところ全く聞こえてきません。これは一体どういうことでしょうか。踏切支障報知装置は、東武鉄道が「開かずの踏切の安全確保に配慮しています」というポーズを示すためだけの、単なる飾りでしかないのでしょうか。

このままでは、全国のどこかの踏切で、今回のときわ台と同様の惨事が、いつ再発してしまってもおかしくありません。

私は、東武鉄道だけでなく警察や事故調までが、かつて沿線住民（私）から踏切支障報

知装置の欠陥について通報を受けていながらこれまで対応を怠っていたことを隠して、今回のときわ台惨事を偶発的な事故としか位置づけようとしていないことに、重大な疑問を抱いています。これでは、自殺志願と見られる女性を助けようとして命を落とした警察官は犬死にでしかありません。また、当地の踏切惨事で犠牲になった天国のお二人も、東武鉄道の安全軽視の体質が何も変わっていないことに腸が煮えくり返る思いをされているのではないかと思うと、不憫でなりません。

我々東武鉄道沿線の住民は、踏切保安装置に欠陥があるとわかっていても、また東武鉄道や国土交通省などがその危険を知りながら放置し続けているとわかっていても、日々の生活の中で危険な踏切を渡り続けなければなりません。しかし、東武鉄道や国土交通省などの関係者は、何の権限もない私達沿線住民が何を言っても聞く耳を貸さず、再発防止のために重い腰を上げようとはしません。これは明らかに、住民に対する「移動の自由」＝交通権の侵害以外の何物でもありません。

一般に、１件の重大事故の裏には２９件のインシデントがあり、更にその影には３００件のヒヤリハットがあると、経験則で言われています（ハインリッヒの法則)。１年前に、今回のときわ台惨事の前兆と考えられるインシデントが当地で発生していたことを貴区に通報しておくことが、貴区が東武鉄道など関係各所に踏切惨事の再発防止、ひいては東武東上線立体化を求める地域住民の声を高めることに何らかのお役に立てばと考え、お便りさせていただきました。

添付資料（すべて両面印刷）

①２００６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頁、同じ日に竹の塚警察署へもほぼ同一内容の文書を提出しようとしましたが、受け取っていただけませんでした）

②２００６年6月２日付け　足立区議会あて「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」（全２頁、足立区議会のＨＰ http://www.gikai-adachi.jp/ にも掲載中）

③鉄道各社における「非常ボタン」の案内表示に関する調査（全２頁、元々は別の事件に関連して調査したものですが、２月１９日の『読売新聞』に「駅の非常通報器　緊急時使用促せ」という投書が載ったのを見て、御参考までに添付いたします）

④交通権学会誌『交通権』第２３号（２００６年７月発行）所収論文「東武鉄道『伊勢崎線第３７号踏切』での死傷事件はなぜ起きたか」の抜刷

これ以外の、一昨年に当地で発生した踏切惨事関連の情報、及び今回のときわ台惨事に関連する情報は、インターネットに接続していない私に代わり、知人提供のＨＰ（ＵＲＬは本状の冒頭に記載）に掲載中ですので、御参照いただければ幸いです。

御不明な点がございましたら、上記半沢までお問い合わせください（２４～２７日は、取材旅行のため不在となります。２８日以降にお願いします)。

なお、貴区の担当者様が、昨年の当地の踏切でのインシデントなどに係る詳細な御説明を御希望でしたら、私が貴区の担当部局に出向く用意がございますことを申し添えます。

また、本状に記した当地の踏切でのインシデントほか当地の踏切問題に関して私が作成した資料は、すべて足立区役所の都市整備部市街地整備・立体化推進室（電話　３８８０－５４８４、担当・岡野賢二様、三宮隆様）にも随時提供しておりますので、合わせて申し添えます。

以上

記事　クロネコメール便による配達記録
荷物番号　９６０３－９４７５－０５５６
２００７年2月２６日　板橋２丁目メール便センターにて配達完了