２００７年6月１８日

足立区議会議長　加藤和明様

〒●●●-●●●●　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）
（留守電、携帯、ＦＡＸ、ﾒｰﾙｱﾄﾞﾚｽは無）
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、全国の鉄道事業者に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機関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、この女性を助けようとした警察官が、急行電車にはねられ、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（『読売新聞』２月７日付け朝刊）。

この装置は、列車が接近してきたときに２個１組の装置間で赤外線信号を送受し、赤外線信号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、列車を非常停止させる信号を出すものです。

ところが、この装置には、赤外線信号の遮断が６秒以上続かないと非常停止信号を出さ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日に開かれた元踏切保安係の刑事裁判に証人として出廷した、東武鉄道の元鉄道事業本部運輸部運転課長（竹ノ塚踏切惨事発生当時）が、法廷すなわち公の場で事実上認めています（添付資料①）。

現に、私は、２００６年3月１５日夕方、第３７号踏切での死傷惨事１周忌に合わせて発行された『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』号外を同駅北側の「伊勢崎線第３８号踏切」の西側で街頭配布していたとき、この踏切の両側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いたにもかかわらず、上り準急列車が通常どおりの高速で通過してい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、６秒以上連続して赤外線信号が遮断されることが生じなかったためとみられます（添付資料②）。

この欠陥を今後も放置し続けるならば、ときわ台や竹ノ塚だけでない全国の踏切で、例えば「踏切道内に迷い込んだ幼児を助けようとした母親が列車にはねられ死亡」のような惨事が、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、

及び全国の踏切を渡らなければならない各地の住民にこれ以上の危害が及ぶのを未然に防ぐため、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などに対し、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）

①２００５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頁。問題の、踏切支障報知装置の欠陥に係る証言は、４頁目の中ほどに出てきます）

②２００６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。この日の午前１１時ごろ、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、当直の刑事から「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、国土交通省など専門機関に通報してほしい」と言われ、受理を拒絶されました）

以上

記事　本状は２００７年6月１８日に、足立区議会事務局議事係職員に直接手渡し。