

平成17年9月13日
東武鉄道株式会社

伊勢崎線竹ノ塚駅構内踏切道の自動化および 西口エレベーターの使用開始について

東武鉄道（本社：東京都墨田区、社長：根津嘉澄）では、伊勢崎線竹ノ塚駅構内の南北に1か所ずつある手動式踏切道について、北側・草加寄り（第38号踏切道）は9月24日（土）より、南側・西新井寄り（第37号踏切道）は9月29日（木）より、それぞれ始発列車から自動式踏切道に切り替えを実施します。また、5月より工事を進めておりました竹ノ塚駅西口エレベーターを9月24日（土）より使用を開始します。

第37号踏切道においては、さる平成17年3月15日に4名の方が死傷するという極めて重大な事故を惹き起こしました。亡くなられた方と負傷された方およびそのご家族の皆様には、心より深くお詫び申し上げます。

事故後、当面の安全対策や踏切道通行の円滑化対策などの緊急対策を推進するとともに、究極の目標である鉄道と道路の立体交差化の実現に向け、道路管理者をはじめとする関係機関と具体的取り組みにも着手しています。しかしながら、立体交差化による踏切道の廃止には相当の年月を要し、また今回の事故の直接原因が人的要因によるものであったことから、踏切の遮断開閉に人的判断が係わらないよう踏切道を自動化いたします。

踏切道の自動化にあたりましては、自動式踏切支障報知装置の設置、非常通報ボタンの設置、線路別列車接近方向灯の設置、踏切遮断時の通行者への案内放送設備等、設備上の充実を図り安全対策に十分配慮するとともに、当面の間、踏切道に誘導要員を配置いたします。

竹ノ塚駅西口エレベーターの設置については、4月22日に発表いたしました緊急踏切対策の一環として実施するもので、現在設置している東口エレベーター・エスカレーターおよび西口エスカレーターとともに、竹ノ塚駅自由通路を使用しての東西往来の円滑化を図ります。なお、緊急踏切対策については、第37号踏切道自転車・歩行者通行帯と第38号踏切道の拡幅はすでに完成しており、残る第37号踏切道付近の歩道橋設置についても、年度内完成に向けて準備を進めております。

概要は別紙のとおりです。

以上

竹ノ塚駅構内踏切道の自動化について

1 踏切概要

(1) 第37号踏切道(足立区竹の塚6-7)

ア 位置 竹ノ塚駅構内南側西新井寄り

イ 幅員 14.0m

ウ 踏切長 33.2m

(2) 第38号踏切道(足立区竹の塚1-28)

ア 位置 竹ノ塚駅構内北側草加寄り

イ 幅員 5.8m

ウ 踏切長 30.6m

2 自動化への切り替え実施時期

(1) 第37号踏切道 平成17年9月29日(木)始発列車より

(2) 第38号踏切道 平成17年9月24日(土)始発列車より

3 自動化に伴う設備

(1) 自動遮断機

列車接近に伴い自動で遮断桿を降下させ踏切道を閉鎖し、列車通過後、自動で遮断桿を上昇させ踏切道を開通させる機能を持つ装置。

(2) 警報機(オーバーハング型含む)

列車接近から通過し終わるまで、通行者に対し2個の赤色灯を交互点滅させるとともに警報音を発する装置。より視認性を向上させるため、踏切道路上部に大型の赤色灯を持つ警報機をオーバーハング型と呼ぶ。

(3) 自動式踏切支障報知装置

遮断桿が降下後、自動車等が踏切道内に取り残された場合に、これを検知して列車を自動的に停車させる装置。

(4) 非常通報ボタン

踏切道付近に設備し、踏切道に異常等が発生した場合に、通行者等が本装置のボタンを押下することにより、付近を走行する列車へ無線が発信され、受信した列車を停止させる機能を持つ装置。

(5) 線路別列車接近方向灯

踏切待ちしている通行者等に、どちらの方向から列車が通過するのかを表示する装置。

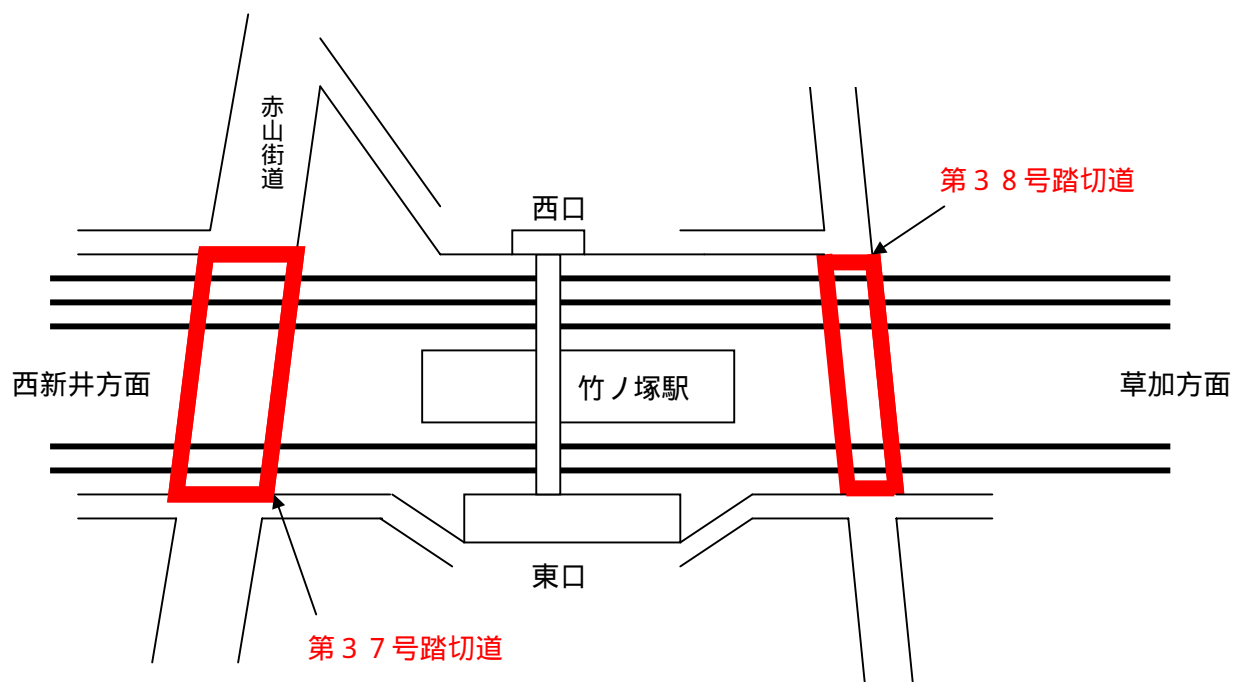
(6) 踏切遮断時の通行者への案内放送設備

踏切待ちしている通行者等に、くぐりぬけ防止等の呼びかけ放送を実施する装置。

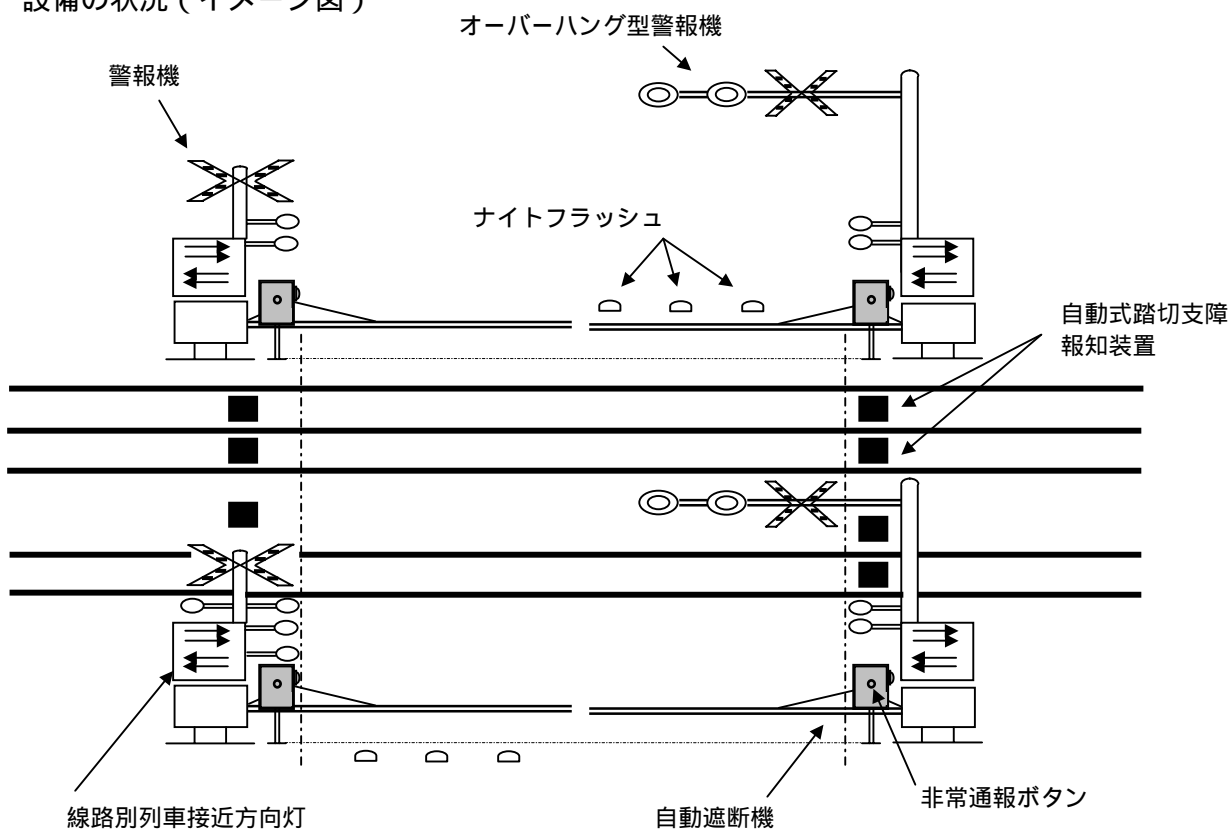
(7) ナイトフラッシュ

踏切道路面に埋め込み、自ら発光し夜間等の踏切視認性を向上させる装置。

4 踏切道配置図



5 設備の状況 (イメージ図)



竹ノ塚駅西口エレベーターについて

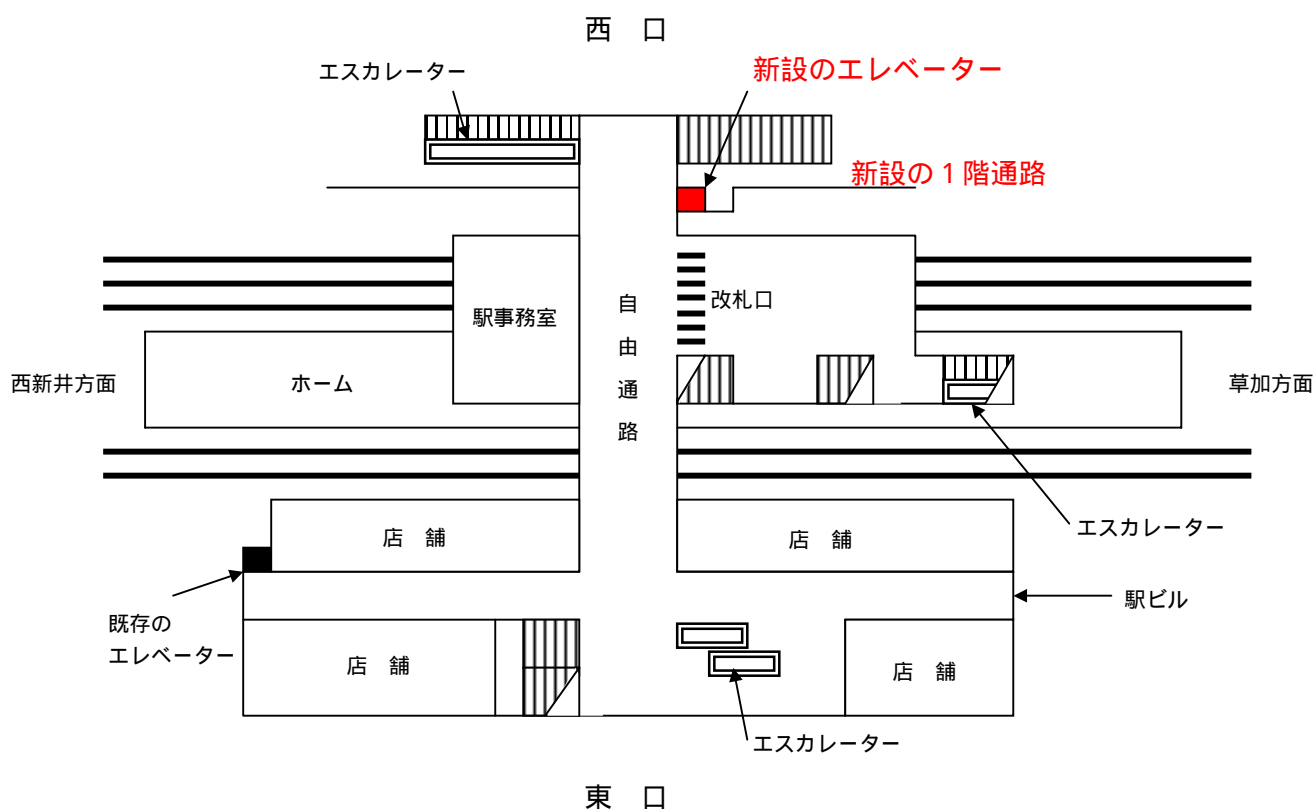
1 エレベーター概要

- (1) 設置数 1基
- (2) 形式 直進2方向型出入口、車椅子対応型(自転車は不可)
直進2方向型とは、乗る方向と降りる方向が異なり、出入口が前後にあるもので、車椅子をご利用のお客様が円滑に乗降できる構造です。
- (3) 定員 11名
- (4) 高低差 7m

2 使用開始 平成17年9月24日(土)

3 稼働時間 始発列車から終列車まで

4 配置図



以上