

まえがき

2005（平成17）年3月15日（火曜日）夕方、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅南側の「伊勢崎線第37号踏切」（地元での通称「大踏切」）で、踏切保安係の遮断機操作ミスにより踏切道内に進入した歩行者4名が上り準急電車にはねられ、2名が死亡、2名が重傷を負うという惨事が発生してしまいました。

私は、学生時代から鉄道を中心とした交通問題の研究に関わりを持ち続けてきた地元民としての立場から、また学生時代の東武鉄道本社旅客サービス課（当時、現在は営業企画課、開発宣伝課、CSサービス課に分割）や竹ノ塚駅でのアルバイト、および1998年度の「と～ぶ鉄道モニター」などの経験から東武鉄道の内部事情をある程度知っている者としての立場から、ただちにこの踏切死傷惨事の真相究明＝根にある問題点の洗い出しに着手しました。

私は、警察官でも検察官でも、ましてや国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会（通称「事故調」、2008年10月1日から「運輸安全委員会」へと改編）の調査官でもありません。個人の立場で探偵まがいのことをするのは、一步間違えれば捜査当局をはじめとする関係者を混乱させるおそれがあります。現実にも自分で気づいていないだけで、もしかしたら関係者の方々とんでもない迷惑をかけてしまっていたのかもしれないかもしれません。実際、ご遺族から「今さら半沢が何をしたところで妻（母）は帰ってこない」と言われれば、私には返す言葉がありません。

しかし、それでも私が竹ノ塚踏切死傷惨事の真相究明に取り組み続けたのは、以下の2つの理由からです。

1つ目の理由は、私自身も、東武鉄道に対して被害者の立場にあることです。

私は、1982年と1999年の2回、東武伊勢崎線の電車内での迷惑喫煙に抗議した相手から、腹いせの暴力被害を受けたことがあります。

このうち1回目のほうは、電車内での迷惑喫煙の温床となっている、中間乗務員室部分の貫通路構造の欠陥を悪用した常習者とトラブルになって被害を受けたものです。

また2回目のほうは、私が問題の喫煙者を次の停車駅のホームにいた係員に突き出した際、駅員の目の前で暴力行為を受けたにもかかわらず、駅員が犯人の身柄を確保しようとせず、犯人が乗った電車をそのまま発車させてしまったというものでした。

私は、この2回とも東武鉄道に抗議し、再発防止のための車両構造の是正と迷惑行為の取り締まり、および利用者を暴力被害に遭わせてしまったことへの謝罪とを求めました。ところが東武鉄道は、2回とも「たばこを吸う方もお客様、（喫煙その他の）迷惑行為はお客様のマナーの問題、その取り締まりは警察の仕事」の一点張りで、再発防止どころか謝罪にさえ応じませんでした。

つまり結果的に、私は東武鉄道から、わかりやすく言えば「利用者が自分たちの鉄道の施設内で犯罪被害に遭っても知りませんよ」という、鉄道の秩序と治安の保持、すなわち治安上の安全確保に関する責任逃れをされてしまったわけです。

私にとってこの出来事は、東武鉄道が、あらゆる事件や事故の被害者に共通する「自分と同じ理不尽な被害に遭う人を二度と出さないで欲しい」という当然の気持ちを踏みにじる「人道的暴力」とでも呼ぶべき不法行為を公然と正当化してはばからない、自分たちの社会的立場（メンツ）と利益のためには平気で安全を犠牲にするという、無責任な企業であることを思い知らされた結果になりました。この2件のトラブルの詳細は、2001年と2004年に発行した2冊の資料集『東武鉄道のたばこ問題』と『東武鉄道のたばこ問

題2003 - 2004』にまとめました。

私は、これらの経験から明らかになった東武鉄道の企業体質に照らしたとき、同社の上層部（経営陣）が、今回の踏切死傷惨事についても、踏切の安全管理の問題に関して責任逃れに走る可能性が高いと考えていました。

事実、東武鉄道は、竹ノ塚踏切死傷惨事発生約4ヶ月後に発表した社内調査報告書で、今回の惨事の責任は踏切保安係や竹ノ塚駅長など現場にあったとする公式見解を明らかにしました。この報告書では、踏切の安全管理の見地から明らかに問題であったとしか考えようがない、踏切施設の管理者＝上層部にとって都合の悪い幾つかの事柄には、まったく触れられていませんでした。つまり、東武鉄道（の上層部）は今回もまた、他者への責任転嫁＝自らの責任逃れの正当化を繰り返したわけです。

自分たちのメンツ（保身）を第一に考える上層部が、部外者を交えずにまとめた報告書では、利用者や沿線住民に危害が及ぶのを防ぐための投資を出し惜しみし続けてきた、すなわちメンツと利益を優先させるため安全をないがしろにし続けてきた企業体質の問題点が、明らかにされるわけがありません。これは上に記した、私が過去に2回も暴力被害を受けたことの再発防止を求めたときの同社の対応方と、根を1つにするものです。

そこで私は、これまでに（十分とは言えないながらも）蓄積してきた鉄道の専門知識と、東武鉄道の内部事情に関する知識とを併せ持った地元民として、自分でなければ語れない情報を捜査当局や地域社会に発信していくことが、今回の踏切死傷惨事における私の使命ではないかと考えるようになりました。

もう1つの理由は、事故調が、竹ノ塚踏切死傷惨事の真相解明に消極的だったことです。

2005年7月19日（火曜日）午後、竹ノ塚踏切死傷惨事の遺族と、その代理人を務める弁護士が事故調を訪れ、竹ノ塚踏切死傷惨事について、法が定める鉄道事故としての調査を行うよう求める要請を行いました。このとき私は、遺族のご厚意で、その場に同席させていただいていました。その席で、応対した事故調の担当者（氏名確認は失念）が、

「私たちは今、宿毛の事故や尼崎の事故の調査を抱えていて忙しいんです」

と、遺族を突き放すような心無い口調で話していたのが、今でも私の耳から離れません。

（注：「宿毛の事故」＝2005年3月3日に土佐くろしお鉄道の宿毛（すくも）駅で、特急列車が線路終端の車止めに激突した事故。「尼崎の事故」＝同年4月25日にJR西日本福知山線尼崎駅付近の急カーブで、快速列車が転覆脱線した事故）

このとき私は、鉄道事故調査の専門家集団である事故調が、多忙にかまけて竹ノ塚踏切死傷惨事を顧みようとしないのであれば、なおのこと自分がしっかりした調査を行い記録を残さなければ、竹ノ塚踏切死傷惨事の真相ひいては東武鉄道の責任について、未来に語り継ぐことができなくなってしまうという危機感を抱きました。現実にも事故調は、この要請からたった4日後に、竹ノ塚踏切死傷惨事に関する鉄道調査は行わないことを、遺族に通知しています。

また東武鉄道も、2006年3月に「伊勢崎線第37号踏切」の詰所を取り壊しているため、今から調査（現場検証）を行おうとしてもできない状況となってしまっています。

そこで私は、東武鉄道が竹ノ塚踏切死傷惨事を誘発した原因と考えられ、しかし同社が公式記録で抹殺し闇に葬り去ろうとしている「伊勢崎線第37号踏切」の安全管理体制の問題点について、本書にまとめ記録に残さなければと決意したわけです。

竹ノ塚踏切死傷惨事の被害者・遺族と私とでは、東武鉄道から受けた被害は、重みも質もまったく異なります。「自分と同じ理不尽な被害に遭う人を二度と出さないで欲しい」という被害者感情に共通するものはあっても、それを共有するところまで達することができ

たかどうかとなると、自信はありません。しかし、それでも私は「東武鉄道が今回も責任逃れを正当化することで、竹ノ塚踏切死傷惨事の遺族や被害者に理不尽な思い（精神的苦痛という二次被害）を強いるのは許せない」という気持ちから、私なりの真相究明と情報発信活動を続けてきたつもりです。

在野の1地元民としての立場からでは、知り得る情報には限界があって当然です。私が把握できていない真実は他にもあるはずで、その内容によっては、本書にまとめた結論が変わってきた可能性は十分あります。ですから、私には「本書にまとめた内容こそ竹ノ塚踏切死傷惨事の真相・真実である」と豪語する資格はありません。ただ、不十分とはいえそれなりに鉄道関係の専門知識を持った地元民が、これまでに蓄積してきた知識を駆使して調査・情報収集を行った調査の範囲内でさえ、竹ノ塚踏切死傷惨事の背景には余りにも多くの疑問・問題点があったという事実と、再発防止の手がかりとを未来に伝えることで、被害者や遺族の無念を少しでも晴らすことができればと、私は考えています。

私は、こういう不十分な調査であっても、合理的な疑いを差しはさむ余地がない程度の説得力を持たせる形で、竹ノ塚踏切死傷惨事に係る東武鉄道の責任を明らかにすることができたのではないかと考えています。なぜなら、仮に本書にまとめた事実経過や実地調査結果が誤りであると仮定した場合、私は、その仮定によって生じる様々な矛盾をどう説明すればよいのかを、見出すことができなくなってしまうからです。

このことへの反論などご意見やご質問がございましたら、返信用切手同封で奥付に記載の筆者自宅までお手紙をいただければ、可能な限りご返事を差し上げたいと考えています。

本書の構成は『東武鉄道のたばこ問題』『東武鉄道のたばこ問題2003 - 2004』と同様、各章冒頭の書き下ろし解説でそれぞれの要点をまとめ、その根拠とした証拠資料を以下に列挙する方式を採用しています。そこで、まず各章冒頭の解説をご一読のうえ、それからそれぞれの詳細な資料へと読み進むことをお勧めします。

なお本書では、竹ノ塚踏切死傷惨事は偶発的に発生したものととは考えにくい、起こるべくして起きてしまったものとの判断から、一部の対外的文書を除き意識して「事故」の語を用いないこととしました。また、東武伊勢崎線では2006年3月18日のダイヤ改正で列車種別の名称が全面的に変更されていますが、本書では2005年当時の列車種別のままとしておきました。

巻末には「追録」として、2007年2月6日に東武東上線のときわ台駅構内の踏切で発生した、遮断機をくぐり抜けて踏切内に侵入した自殺志願とみられる女性を助けようとした警察官が急行電車にはねられ殉職した「事故」の背景に、東武鉄道や事故調が、踏切道内の障害物を検知し接近中の列車を緊急停止させる装置に欠陥があることを認識しながら、その是正を怠っていた疑いがある問題に関する資料を収録しました。

東武鉄道や関係機関は、竹ノ塚踏切死傷惨事発生を契機として、ようやく竹ノ塚駅付近の東武伊勢崎線高架化に向けて本格的に動き始めました。

鉄道工学の分野には、犠牲者が出てからでないと改良が行われないという風潮が、以前からあります。このため、専門家の間では、鉄道工学のことを「人柱工学」と呼ぶこともあるそうです。

地域住民が人柱を立てるまで竹ノ塚の「開かずの踏切」を漫然と放置し、鉄道立体化に向けて重い腰を上げようとしなかった東武鉄道とは、一体何なのでしょう。

全国の鉄道界から「人柱工学」などという嫌な言葉が1日も早くなくなることを、私は願わずにいられません。

2008年10月9日 編著・文責 半沢一宣