

序章 竹ノ塚の踏切問題に係る、東武鉄道の罪状

2005（平成17）年3月15日（火曜日）に「伊勢崎線第37号踏切」で発生した死傷惨事を頂点とする竹ノ塚の踏切問題については、東武鉄道には以下に記す責任が所在していることを裏付ける、様々な証拠が見つかっています。

この章では、報道や踏切保安係の刑事裁判などで明らかにされた事実と、私が独自に集めた証拠に基づいて、東武鉄道に一体どのような責任があるのか、その概要を記します。

文中の【 】は、その部分の記述を裏付ける証拠の文書名などを示します。

1. 「営団地下鉄～東京メトロの車庫があるから高架化できない」という嘘の情報を流し、地域住民に「高架化はできない」と諦めさせる世論操作（マインドコントロール）を行うことによって「開かずの踏切」問題を放置し続けた結果、2005年の死傷惨事を誘発した

竹ノ塚駅周辺地域の住民は、いわゆる「開かずの踏切」問題が深刻化してきた1970年代から、東武伊勢崎線の高架化を求める要望を繰り返してきました。しかし、そのたびに壁として立ちはだかったのが、

「営団地下鉄（当時、現・東京メトロ。以下同じ）の車庫の入出庫線（電車が車庫に出入りするのための線路）の勾配が急になり過ぎるから高架化できない」

とする、東武鉄道の説明でした。

竹ノ塚駅近くの町会が、1979年11月に【竹ノ塚踏切高架に関する請願】を足立区議会に提出し、1980年7月に採択されました。この請願理由にも「地下鉄の電車庫が問題解決のネックであると聞くところで」あることが明記されています。

一方、1985年4月には、竹ノ塚駅西口在住で当時東武鉄道の専務取締役だった尾形健次郎氏が、タウン誌【『竹ノ塚百景』第9号】に【輸送力増強に全力】の題で寄稿しています（足立区立竹ノ塚・伊興・保塚の各図書館に所蔵あり）。

この寄稿の中で、尾形氏は、竹ノ塚の「開かずの踏切」問題について、

「もう一つの課題は、赤山街道の大踏切と駅北側の小踏切の立体交差化です。特に赤山街道の立体交差化は緊急課題といえますが、鉄道を高架化することは、物理的に不可能に近いことです。というのは、西新井車庫に近いため急勾配になってしまうこと、環七が上を通っているため高架化はムリなこと、などが理由です。従って赤山街道をアンダーパスさせるか上を通すかの選択を迫られています。」

【18ページ下段9～18行目】

（引用者注：赤山街道の大踏切＝第37号踏切、駅北側の小踏切＝第38号踏切、西新井車庫＝営団地下鉄竹ノ塚検車区）

と記しています。尾形氏は「東武鉄道専務」の肩書を明記のうえ寄稿していることから、これが当時の東武鉄道の公式見解であったと考えて、問題はないはずです。

さらに、東武鉄道は、1998年9月に【『東武鉄道百年史』】を発行しました。この中には、1970年代前半の北千住～竹ノ塚間複々線化工事に関する記述の中に、

「西新井～竹ノ塚間2.1kmは平面線増方式としたが、これは西新井工場や営団竹ノ塚検車区への入出庫、それに環七通り跨線橋との整合を図ったものである。」

【728ページ下から3～2行目】

「いっぽう、西新井～竹ノ塚間は、慎重な検討の結果、平面線増方式が採用された。この区間を平面線増としたのは西新井工場への入出庫を行う必要があり、竹ノ塚には営団の竹ノ塚検車区（旧当社西新井電車区）もあったからである。高架にすると

これらとの整合が非常に困難であるため、平面方式を決定したものである。」

【 8 2 2 ページ下から 4 ~ 2 行目】

という記述があります。

ところが実際には、東武鉄道が問題にしていた「営団竹ノ塚検車区の入出庫線の勾配」については、この問題が持ち上がる以前の 1961 年 3 月に使用開始していた営団地下鉄千住検車区（日比谷線南千住駅北側）の入出庫線の勾配率（1000 分の 33）と同じとすれば設計できることが、私が死傷惨事発生後に作成した図面【「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近高架化案のイメージ」、2008 年 5 月 20 日に開かれた「竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会・総決起集会」配布資料の 4 ページ目】によって判明しています。

だとすると、

「東武鉄道は、実際には高架化が可能なのに『竹ノ塚検車区の入出庫線の勾配が急になり過ぎるから高架化はできない』というデマ（虚偽情報）を自ら流すことで、地域住民に高架化を諦めさせようとしていたのではないか？」

という疑惑が浮かび上がってきます。そうすれば、東武鉄道は、高架化に必要な巨額の費用の支出を免れることができるからです。

私は、死傷惨事発生後の【2005 年 4 月 28 日付けで東武鉄道に送った公開質問状】（内容証明郵便）の中で、この疑惑を指摘し見解を明らかにすることを求めました。しかし、東武鉄道は【2005 年 8 月 30 日付けの回答書】などで、当時は死傷惨事について警察が捜査中であったことを理由に、この疑惑についての回答を拒絶しました。すなわち、東武鉄道は、半沢の指摘には何らかの誤りがあるという指摘（反論）をしませんでした。

結局のところ、東武鉄道は「開かずの踏切」問題の解決（踏切事故の防止や地域住民の交通権の保障）よりも高架化費用の出し惜しみを優先させてきた、つまり、

「東武鉄道が、自ら嘘の噂を流してまで、地域住民の人権（交通権）や安全を犠牲にして利益を優先させてきたのが、竹ノ塚の『開かずの踏切』問題の本質だった」と考えなければ、話全体のつじつまが合わないのではないのでしょうか。

東武鉄道が、住民の命を奪う踏切惨事を引き起こしたのは「開かずの踏切」問題を解決するのに必要な鉄道高架化の費用を出し惜しみし続けたことが一因であることについて、今日まで未だにその非を認めていないのは「安全（人命）を犠牲にしてでも利益を優先させる」のを正当化するという、安全が最大の使命であるはずの鉄道事業者としてあるまじき、無責任かつ反社会的な姿勢であるとしたか、ほかに理解のしようがありません。

2. 「開かずの踏切」の遮断時間を安全確保上必要な最小限に抑えるべき対策や、踏切保安係の人為ミスによる事故が発生するのを未然に防ぐべき対策など、踏切施設の管理者として当然の責任を果たさない様々な不作為の結果、死傷惨事を誘発した

(1) 列車接近時の踏切遮断開始が必要以上に早すぎた問題

一般に「開かずの踏切」問題は、鉄道事業者だけに責任がある問題ではありません。大都市への人口集中が進み、通勤ラッシュの混雑を緩和するため、限界まで列車を増発したことによって生じるものだからです。つまり、国土や都市の計画にもかかわる問題だからです。

しかし、だからといって、

「東武鉄道に限らない鉄道事業者は、踏切の安全を確保するためにどうしても必要な最小限の範囲を超えた、必要以上に長い時間の踏切遮断を行っても構わない」という話が許されるはずがありません。それは「開かずの踏切」の周辺の住民が、踏切の両側にまたがる地域間相互を円滑に行き来できる「移動の自由」= 交通権を正当な理由な

しに奪う、人権侵害の問題になるからです。

列車が踏切のどのくらい手前まで接近してきたときに警報を鳴らし始めるのが適切かについては、運転士の視力（信号や前方の障害物をどのくらい手前で見分けることができるか）に関する旧国鉄での実験結果を踏まえ、その踏切の長さ（歩行者などが踏切を渡りきるのに必要な時間）と列車のスピードから求めることができます【京浜急行電鉄八丁畷駅構内「京急川崎第1踏切」における遮断状況の測定調査結果と、この調査結果からわかる、踏切の安全性を確保しながら遮断時間を最少とする計算式】。

ところが、この計算式から求められる、竹ノ塚の踏切における適切な踏切遮断開始時間（警報が鳴り始めてから、列車の先頭が踏切道にさしかかるまでの時間）を、手動時代と自動化後に2回行った実測調査【2005年10月14日付け「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内『伊勢崎線第37・38号踏切』自動化後の踏切遮断状況等の調査報告書」に収録、足立区立中央図書館に寄贈済み】での平均値のそれと比較すると、たとえば手動時代の伊勢崎線第37号踏切の上り急行線では、23秒も短かったことがわかります。

このことは、

「東武鉄道は、手動時代の竹ノ塚の踏切で、運転線路によっては20秒以上も、安全確保とは無関係に踏切を早く閉め始め、その分『開かずの踏切』状態をいたずらに（必要以上に）深刻化させていた」

事実があったことを意味しています。

ただし、私がここで「列車接近時の踏切遮断開始が必要以上に早すぎた問題があった」と指摘しているのは、2005年の踏切死傷惨事発生時点での話です。東武鉄道は、過去に何度か車両性能の向上に合わせて最高速度の引き上げを行っており、そのつど列車接近時に踏切の警報を鳴らし始めるタイミング（踏切制御子の設置地点）を変えていた可能性があるからです。私は、この点に関する昔の状況がどうだったかについては調査を行っていないため、語る資格がありません。しかし、少なくとも（2005年時点で東武伊勢崎線を走っていたすべての種類の車両が出揃い、2005年時点の運転速度が定められた）1994年8月以降には「列車接近時の踏切遮断開始が必要以上に早すぎた問題」が発生していたことだけは、間違いありません。

(2) 人為ミス対策としての「解除ボタン」の運用・管理が不適切な実態があることを認識しながら、その改善を怠り危険を放置し続けていた問題

昭和40年代に入り「開かずの踏切」状態が深刻化してくると、踏切を渡って通学する地元の足立区立第十四中学校の生徒が、踏切待ちのせいで毎朝遅刻するという問題が発生するようになりました。ところが東武鉄道は、十四中生が竹ノ塚駅構内（改札前）の東西自由通路を通り抜けて通学するのを「駅構内の混雑に拍車がかかる」として拒み続けました。このため、足立区は、1971（昭和46）年に区が費用の全額を負担して（東武鉄道はまったく負担しないで）通学用の歩道橋を建設しなければなりませんでした。第37号踏切の約200m南にある「竹ノ塚跨線人道橋」がそれです（当初は自転車用スロープ無し、1986年ごろスロープ付きに改良）。

これとは別に、踏切保安係が、長時間待たされる通行人から、時には詰所のドアを蹴り破られたり、カッターナイフなどの刃物を突き付けられたりして「早く踏切を開ける」と迫られるというトラブルが、しばしば発生するようになりました【2005年9月5日に開かれた、踏切保安係の刑事裁判における、同僚の踏切保安係の証言】。

踏切通行人（地域住民）が、踏切保安係に、時には暴力的に迫ったことについては、住民の側にも反省すべき点があるのは事実です。しかし、それを誘発した背景（要因）には、上に記した、

「列車接近時の踏切遮断開始が必要以上に早すぎた問題」もあったわけです。

やがて、繰り返される通行人からの苦情や脅迫に堪えかねた踏切保安係たちは、列車が接近中に誤って遮断機を上げてしまうミスを防ぐための機能（遮断機早上げ防止装置）を殺して、踏切を開ける時間（回数）を確保するようになりました。

この「遮断機早上げ防止装置」とは、東武鉄道が、1965年前後に踏切保安係の人為ミス（1本の列車が通過した後、実際には別の列車も接近しているのをうっかりして、遮断機を上げてしまった）による重大踏切事故が多発したことへの対策として、全線の手動式踏切に整備したものです。これは、最初の列車が踏切に接近してきて踏切保安係が遮断機を降ろしたら、その後すべての列車が通過し終わるまで遮断機を自動的にロックし、誤って遮断機を上げることができないようにしたものです。

ところが、停電や車両故障といった異常時に列車が踏切の手前で停車すると、踏切が長時間閉まりっぱなしになり、道路交通の混乱を引き起こしてしまいます。こうした場合のために、遮断機の自動ロックを手動で解除するための装置（解除ボタン）も合わせて設置されていました。竹ノ塚の踏切保安係は、この解除ボタンを使って、踏切を開ける時間を確保するようになった（確保せざるを得ないようになった）わけです。

しかし、この解除ボタンを常時使うようになると、遮断機早上げ防止装置の本来の目的である、踏切保安係の人為ミスによる事故を防止する機能（フェイルセーフ）が失われてしまいます。このため、東武鉄道は、この解除ボタンを使用するには駅長の許可を必要とする旨の内部規定を設けていました。

ところが、この解除ボタンは、踏切保安係が遮断機操作席に座った状態で手が届く場所に、しかもふたに鍵をかけない状態で設置されていました。つまり、踏切保安係がその気になれば、みだりに解除ボタンを使用できる状態だったわけです。このことが、踏切保安係が解除ボタンを常用する状況を引き起こした一因であったことは、明らかです。

しかも、竹ノ塚駅長や東武鉄道本社の担当者は、定期巡回で踏切の詰所を訪れたとき、踏切保安係がこの解除ボタンを使って遮断機を上げる場面に居合わせていたことが、何度もありました。このとき踏切保安係は、竹ノ塚駅長や本社の担当者からは、解除ボタンを操作したことについて、何も注意をされませんでした【上記、同僚の踏切保安係の証言、および2005年10月31日に開かれた、踏切保安係の刑事裁判における被告人質問】。

ところで、竹ノ塚踏切死傷惨事の当事者となったK踏切保安係は、惨事発生の2年前に当たる2003年3月に、業平橋の踏切から竹ノ塚へ異動してきました。このK踏切保安係は、同僚が解除ボタンを使用するのを見よう見まねで、また時には「こういう時は解除ボタンを使って（踏切を開けて）いいんだよ」と教えられて、自分も解除ボタンを常用するようになっていきました【上記、被告人質問】。

この年の春、踏切保安係全員を対象とした集合教育が行われたことがありました。そのとき、ある踏切保安係が、自分や同僚たちが解除ボタンを常用していることを告白し「今のまま解除ボタンを使い続けていいのか」と質問しました。これに対して、本社の運輸部運転課の担当者は「それで今まで何も問題が起きていないのなら、使い続けていいんじゃないか」と答えていました【上記、被告人質問】。

その後、K踏切保安係は、死傷惨事発生の1年前に当たる2004年4月に、上り緩行線列車を始発列車（発車までしばらく時間がある）と勘違いし、解除ボタンを使って遮断機を上げてしまうというインシデント（事故にならなかった事故）を発生させました。このときは、運転士が気づいてK踏切保安係に注意したため大事には至らないで済みましたが、この影響で列車の遅れを引き起こしました。

ところが、竹ノ塚駅長は、このインシデントについて本社へ報告した際、K踏切保安係

が解除ボタンを使用したためという本当の原因を伏せ「通行人が踏切道内に取り残されそうになったため遮断機を降ろせなかった」とする嘘の報告を行っていました【2005年10月7日に開かれた、踏切保安係の刑事裁判における東武鉄道本社の元・運輸部運転課長の証言、および上記、被告人質問】。これは竹ノ塚駅長が、K踏切保安係が処分されないよう、K踏切保安係のミスをかばうことでK踏切保安係との信頼関係を築くのと同時に、自分の評価が下がらないようにするために行ったことが明らかになっています【『産経新聞』『読売新聞』いずれも2005年6月25日】。

これらの話を総合すると、東武鉄道が、踏切の安全確保（遮断機操作）を人間の注意力のみに依存する、例えて言えばATS（自動列車停止装置）なしで列車を運転させるのに等しい、無理な安全管理体制を取り続けていた事実があったことは明らかです。つまり、東武鉄道本社の担当者も竹ノ塚駅長も、このままではいつか踏切保安係の解除ボタンの操作ミスに起因する重大事故が発生してしまう危険があることを当然予見できていながら、その事故を未然に防ぐ（事故の芽を摘む）対策を講じるべき責務を怠っていたわけです。要するに、

「東武鉄道には、踏切保安係がみだりに解除ボタンを使用できないようにする措置を講じることを通して、踏切保安係の人為ミスによる事故が発生してしまうのを未然に防ぐべき、踏切施設の管理者として当然の責務を怠った、不作為の事実があった」

ことに、疑いを差し挟む余地はありません。もっと簡単に言えば、

「東武鉄道（の上層部）は、人間にはミスが付きものということを見做し『ミスによる事故を防ぐ対策を講じなかった自分たちではなく、ミスをした従業員が悪い』という、社会通念上明らかに非常識かつ不当な安全管理体制に関する責任逃れを、一方的に正当化した」

事実があったことになるわけです。

(3) 遮断機を下ろした後に警報音を止める取扱方をしていた問題

踏切というものは、列車が通過し終わるまで、警報音が鳴り続けているのが普通です。列車が近づいている危険を知らせるのが警報音を鳴らす目的なのですから、それが当たり前のはずです。

ところが、竹ノ塚の踏切では、遮断機を下ろしたら警報音を完全に止めてしまうという取扱方が、少なくとも1970年代（私が物心ついたころ）以降の大半の期間に行われていました。

竹ノ塚の踏切の警報音は、当初はブザーでした。その後、一時期だけ一般的な音色のもの（自動化後の現行のものとも異なる）を経て、死傷惨事発生当時の金属的な音色（空の鍋の底をおたまでたたいたときの音をとくに甲高くした感じ）のものへと変わっていきましました（それぞれの変更時期は未確認）。

このうち、一般的な音色の時代には、遮断機が下りても警報音が鳴り続けていたのを、私は記憶しています。ただ、この警報音は、理由は不明ですが音量が比較的小さかったのが特徴でした。そのため、東武鉄道は、注意を促すという警報の本来の目的を考慮して、金属的な音色のものに更新したものと推察されます。

しかし、ブザーの時代と金属的な音色の時代には、遮断機を下ろしたら警報音を完全に止めてしまっていました。別の列車が接近してくると、再びブザーや警報音が鳴り始めるようになっていましたが、それもただちに（2～3秒で）止めてしまっていました。

遮断機を下ろしたら警報音を完全に止めるという取扱方をしていたことについて、東武鉄道は、開かずの踏切であることを踏まえ「近隣の騒音被害に配慮したため」だったと説

明しています【『朝日新聞』2005年3月18日付け社会面】。事実、金属的な音色の警報音には、人間の耳の感度がもっとも高い（＝うるさいと感じやすい）2 K H z（キロヘルツ、周波数の単位）付近の周波数成分をとくに多く含んでいたという特徴がありました【自動化前の第37号踏切と第38号踏切で使用されていた警報音についての考察と、その周波数特性の解析結果】。

しかし、このような警報音の取扱方は、通行人だけでなく踏切保安係に対しても、注意力を持続させるという点ではマイナスでしかなかったことは、常識で考えて明らかです。

列車接近への注意を促すのと騒音対策とを両立させるには、遮断機が下りてからは音量を下げて鳴らし続けるという方法があります。また、1本の列車が踏切を通過した後まだ別の列車が接近していることの注意を促すには、その前後で警報音の音色を変えるという方法があります。前者の方法は西武鉄道・京王電鉄・東京急行電鉄に、後者の方法は京成電鉄に、それぞれ実例があります【関東大手私鉄各社における踏切遮断時間などの実地調査結果報告書】。

つまり、東武鉄道には、

「遮断機を下ろしたら警報音を完全に止める（＝踏切保安係の注意力を持続させるうえで、すなわち安全確保上問題がある）取扱方の是正、すなわち上に記した関東大手私鉄他社の例に倣った改善を怠り続けたことによって、踏切保安係が上り準急列車の接近を失念して遮断機を上げてしまうという死傷惨事の原因を誘発した」

という意味でも、踏切施設の管理者としての不作為責任があったこととなります。

私は、この警報音の問題についても【2005年8月4日付けで東武鉄道に送った公開質問状】（内容証明郵便）の中で指摘し、見解を明らかにするよう求めました。しかし、東武鉄道は、この点についても【2005年8月30日付けの回答書】で、警察の捜査を理由に、回答を拒絶しています。

3．死傷惨事発生を受けて踏切を自動化する際、地域住民には「自動化しても閉まっている時間は手動時代と変わらない」と説明していたにもかかわらず、実際には安全確保とは無関係な、必要以上に長すぎる踏切遮断によって遮断時間をいたずらに延ばし、地域住民の「移動の自由」＝交通権を侵害している事実を認めずにいる

東武鉄道が、竹ノ塚の踏切を自動化する際、事前にそのような説明をしていたことについては、【『毎日新聞』2005年9月14日付け東京地方面】に益子香里記者の署名入りで、記事が掲載されています。

私が、竹ノ塚の踏切で手動時代と自動化後に遮断時間の実測調査を行い、自動化後のほうが明らかに遮断時間が長くなっていることを示したデータは、2005年10月14日に発行した【東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内「伊勢崎線第37・38号踏切」自動化後の踏切遮断状況等の調査報告書】に収録していますので、そちらをご参照ください（足立区立中央図書館および国立国会図書館に所蔵あり）。

また、東武鉄道が、自動化後の竹ノ塚の踏切において、安全確保上どうしても必要とは認められない、必要以上に長すぎる（無意味な）踏切遮断を行っている事実があることの裏付けを取った3本の調査報告書は、私が2008年7月15日に発行した【東武鉄道の踏切問題に関する調査報告書】に収録しています（同上）。