

第3章 竹ノ塚踏切死傷惨事発生後の、東武鉄道の対応

この章では、かつて東武鉄道がホームページに掲載していた竹ノ塚踏切死傷惨事関連の文書を、東武鉄道の見解を知るための資料として収録しておきます。

以下に、私が、竹ノ塚踏切死傷惨事に対する東武鉄道の姿勢について疑問に感じたことを、2点ほど書き留めておきたいと思います。

東武鉄道は竹ノ塚踏切死傷惨事について、全社を挙げてノーコメント

2005年5月20日に開催された「竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会・総決起集会」の準備段階でのことです。

私は、集会発起人の古庄孝夫様（淵江町会自治会連合会長）から「できれば東武鉄道の労働組合の代表にも出席していただいて、踏切保安係の業務の実態や、組合として踏切保安対策の強化や立体交差化などを要求してきた取り組みなどについて、話をしていただけませんか」と相談を受けました。そこで私は、学生時代に竹ノ塚駅でアルバイトをしていた時代からのなじみの駅員を訪ねて、この話をしてみました。しかし、その駅員の返事は、

「後で何を言われるかわからないから、現場の踏切保安係にしても組合の幹部にしても、出席することはできない」

というものでした。本人は否定していましたが、明らかに緘口令が出ているとわかる話しぶりでした。

会社が起こした事件や不祥事について、社員に処分をちらつかせてまで、改善のための発言や内部告発を妨げる東武鉄道の上層部に、はたして踏切惨事に限らない重大事故の再発防止＝安全管理体制を確立するための自浄能力が存在するものかどうか、私はこのとき大いに疑問に感じました。

その懸念は、2006年3月15日に竹ノ塚駅北側の「伊勢崎線第38号踏切」で発生した、踏切支障報知装置の欠陥を原因とするインシデント（ハットヒヤット、事故にならなかった事故）を経て、2007年2月6日に東上線ときわ台駅構内の「東上本線第22号踏切」で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列車にはねられ死亡する「事故」が発生したことによって、不幸にも現実のものとなってしまったのでした（この「事故」の詳細については「東武東上線ときわ台踏切『事故』への疑問符」をご参照ください）。

また私は、竹ノ塚踏切死傷惨事の発生後に、竹ノ塚の踏切の安全管理体制に関する疑問点などについての見解を明らかにするよう東武鉄道に求める公開質問状を、3回にわたり内容証明郵便で送りました。しかし、これに対する東武鉄道の回答は3回とも、回答責任者を明らかにせず職印も押捺しない礼節を欠いた様式で「警察が捜査中につきコメントを差し控えさせていただきます」と、回答拒否＝説明責任の放棄を正当化したものに過ぎませんでした（これらの質問状と回答書などは第7章に収録）。

東武鉄道による一方的な献花台移設は「くさいものにふた」的姿勢の反映

踏切惨事発生の日から第37号踏切詰所の入口付近には、犠牲者に手向けられた花束や千羽鶴が数多く置かれていました。その中には、踏切保安係を激励するメッセージが添えられているものもありました。

ところが、東武鉄道は2005年7月12日ごろ、踏切詰所の裏（西新井寄り）の線路脇へ献花台を設置し、花束などを一方的にそこへ移動させてしまいました。

東武鉄道が竹ノ塚駅長名でそのことを告知した掲示には「竹ノ塚駅緊急踏切対策として、歩道橋を設置する工事（中略）に伴い、踏切保安係の詰所に影響が出ることが考えられるため」と理由が説明されていました。しかし、赤山街道の南側にある踏切詰所が、赤山街道の北側だけで完結する歩道橋設置工事の影響を受けるという説明は不自然です。事実、2005年9月29日に第37号踏切が自動化された後、詰所の建物は2006年3月まで「東武ビル管理」（その後「東武ビルマネジメント」と社名変更）所属の警備員の休憩所として使用されており、その出入口の前には歩行者が線路内に立ち入るのを防止するためのガードレールが設置された程度でしかありませんでした。

東武鉄道のこのような対応方からは、踏切惨事を思い出させるものをいつまでも人目につく場所に置いておきたくないという「くさいものにふた」的な姿勢が感じられます。

こんなことから、私には、

「東武鉄道は、歩道橋設置など踏切惨事への事後対応を、面倒な『やっつけ仕事』くらいにしか考えていなかったのではないか？」

と思われてなりません。

追記

東武鉄道は、2006年9月上旬にホームページからこれらのコンテンツを一旦すべて削除しました。その後、2005年3月16日付け「伊勢崎線竹ノ塚駅構内第37号踏切道における死傷事故に関するお詫び」以外のコンテンツを「ニュースリリース 2005年度」から閲覧できるようにしています（2008年10月現在）。