

2005年5月20日

竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会総決起集会・講演記録（要旨）

危害防止のための投資を出し惜しみする、東武鉄道の企業体質を糾弾する

半沢一宣

\* 斜字部分は、話す予定で準備していながら、時間切れで話せなかった内容を示します。  
また、集会当日に話した部分についても、一部補足修正してあります。

## 1. はじめに - 半沢と東武鉄道との関わり

私は営団地下鉄（現・東京メトロ）竹ノ塚検車区の近所に生まれ育ち、竹ノ塚検車区を子供時代の遊び場としていました。電車好きの子供がそのまま大人になったような人間です。数年前までは、鉄道の発展を支援するサポーターとして、先に講演された種村直樹様の活動を支援する「種村直樹レイルウェイ・ライター友の会」に参加するなど、様々な活動を行ってきました。

そんな私の人生が一変した原因の一つは、東武線利用中に、電車内での迷惑行為を注意した相手から腹いせの暴力行為を受けるといふ被害を2回も受け、それについての東武鉄道の対応方があまりにもずさんだったためです。

私は1982年に、列車の中間乗務員室部分に設けられる貫通路の構造上の欠陥を悪用した迷惑喫煙の常習者に抗議して、腹いせの暴力行為を受けたことがありました。

1982年の5月から6月ごろ、竹ノ塚駅7時35分発の始発浅草ゆき電車の、4両目と5両目の連結部付近（改札を入れて草加寄りの階段を降りたあたり）に乗っていた方、この会場の中にいらっしゃいませんか？

しかし東武鉄道は、私が1998年度の「とーぶ鉄道モニター」などで再三にわたり、貫通路の欠陥構造を改めるよう主張しても、何の対策も取ろうとしませんでした。そして一昨年、東武鉄道が地下鉄半蔵門線への乗り入れを始めるにあたって、同じ貫通路構造の欠陥を抱えたままの車両を使用し始めたときに、「これでは私と同じ、迷惑行為に抗議して腹いせの暴力行為を受けるといふ被害が再発してしまう危険が、半蔵門線や東急田園都市線の利用者にも拡大されてしまうことになって、おかしいではないか」と問題提起をしたときも、東武鉄道は不十分な対応しか取らずに「迷惑行為はお客様のマナーの問題」として、一方的に対応を打ち切ってしまいました。

このような東武鉄道の対応方から、私は「東武鉄道は、『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、被害者として当たり前の感情を平気で踏みにじる、『人道的暴力』を正当化する会社なんだな」「東武鉄道は、『過去に自らの鉄道施設内で起きたのと同じ事件を繰り返し誘発して、利用者や沿線住民から新たな被害者が出てしまうのを、未然に防止できなくても構わない』と考えている会社なんだな」と理解せざるを得なくさせられてしまいました。

そうした中で、私は今回の踏切惨事のニュースに接しました。そして、この踏切惨事が起きてしまった背景について調べれば調べるほど、東武鉄道が「利用者や沿線住民に危害が及ぶのを未然に防止するための投資を出し惜しみしている」事実を示す証拠が、次々と見つかってきました。このことは、かつて私が暴力被害を受けたときのそれと根が共通する、同じ構図が存在することを意味しています。

そのあたりのことを、これからお話しさせていただきたいと思います。

2. 東武鉄道が長年にわたり「営団地下鉄～東京メトロ竹ノ塚検車区との連絡線の勾配が急になりすぎるため高架化ができない」と主張してきたのはウソではなかったのか？

このことはほとんどの人が、一度は耳にしていることだと思います。ところが、今回の踏切惨事が発生した直後に、「踏切付近の鉄道高架化には約10年の時間と約300億円の経費が必要」というマスコミ報道がありました。もしも高架化が物理的に不可能なのだとしたら、このような数字が存在すること自体がおかしい、矛盾しています。

そこで私は、この矛盾を検証するため、既存の設備配置と勾配率を前提とした高架化の図面が、本当に作成できないのかどうかを試してみました。すると、配布資料に「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近高架化案のイメージ」として掲載したとおりの略図を作成することができました。つまり、高架化が可能であることが確認できました。

高架化が物理的に可能なのであれば、なぜ東武鉄道は、これまで長年にわたって「高架化はできない」と嘘をついてきたのでしょうか？ 私は以下に紹介する文献資料から、「東武鉄道は、高架化に必要な経費の支出を免れるため、可能なものを不可能だと嘘をついて、地域住民の高架化要請を諦めさせようとする“マインドコントロール”を行っていたのではないか？」という疑惑を抱くようになりました。

かつて私は、当地在住で当時東武鉄道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（1985年4月発行、16～19頁）に「東武鉄道専務」の肩書きで投稿した記事を読んだことがあります。この記事の中で尾形氏は、踏切問題について言及した部分で、鉄道高架化が不可能な理由の一つとして、やはり竹ノ塚検車区の存在を挙げていました。私はこの記事を読んだ影響で、竹ノ塚付近の鉄道高架化は将来にわたっても実現できないものと“マインドコントロール”されてしまっていたのだなど、今回の踏切惨事をきっかけに気づかされました。

そもそも高架化は、鉄道事業者にも多大なメリットをもたらします。踏切事故の原因である踏切がなくなるのですから、運転保安度の向上が実現できます。また、いわゆる「高架下ビジネス」による収入増も期待できます。

ところが、東武鉄道が踏切立体化について、状況に応じて二枚舌を使い分けていることを示す記述が、『東武鉄道百年史』に見つかります。

一つは、1931（昭和6）年に曳舟付近で都市計画道路（現在の水戸街道と明治通り）を建設する際、当時の東京府から暫定的に平面交差にしたいと申し入れがあったとき、東武鉄道が「踏切を残すべきではない。立体交差にすべきだ」と主張していることです（720頁）。

もう一つは、1963（昭和38）年に建設省から、五反野～梅島間にある日光街道の跨線橋を拡幅したいという申し入れがあったとき、本当は複々線化計画との関連で鉄道を高架にしたい、しかし自分たちから鉄道高架化を提案すれば事業費負担の割合が変わってくる（増える）ため回答方に困った、という担当者の証言が記録されていることです（725頁）。

このことからわかるのは、東武鉄道は、事業費負担が比較的軽くて済む道路側の立体化には積極的に推進を主張する一方で、事業費負担が重くなる鉄道側の立体化には消極的であるということです。つまり、自らの持ち出し額が大きくなるのを露骨に嫌う東武鉄道の企業体質が存在していることが、これらの記述から明らかだと言えます。

（ここで「あと5分くらいで」のメモが渡される）

物理的・技術的な問題がないとすれば、東武鉄道が高架化に消極的な理由としては、金銭的な問題以外にはあり得ません。したがって今回の踏切惨事は、東武鉄道が高架化工事に必要な経費を出し渋って高架化を先送りし続けてきたことに根本的な原因が所在する、起こるべくして起きた人災であるとしたら、ほかに考えようがありません。したがって、東

武鉄道にはその道義的責任を取らせる懲罰的な意味で、高架化工事に係る費用負担割合を、その工事費を利用者に転嫁させる運賃値上げを許さない形で高くさせることも、検討されるべきではないでしょうか（実際に費用負担割合を変更するのは、法令上不可能なのではないか）

3．東武鉄道の上層部は、踏切保安係の人的ミス（ヒューマンエラー）をバックアップして踏切の安全を確保するために、これまでに何らかの対策を講じていたというのか？ 今回の惨事が発生した直後に、現場でマスコミから取材を受けていた地元住民の複数が、「前にも列車が接近しているのに遮断機が上がったことがあった」と証言していました。実は私にも、同じような目撃経験があります。

正確な日時は失念してしまいましたが、たぶん1994年ごろ、私は「第38号踏切」を西から東へ渡ろうとして、踏切小屋の横に立っていました。ちなみに私が踏切を渡るときには、踏切小屋の窓際に吊るされている業務用の時刻表を覗き込んで、あとどのくらいで踏切が開くかを予想しながら待つのを、昔からの習慣としていました。

すると、遮断機操作席の前にある表示盤にはまだ上り急行線の接近を示すランプがついていたのに、遮断機が上がり始めたことがありました。私は「えっ!？」と思って谷塚方面の上り線に目をやると、準急列車か快速列車か忘れましたが、警笛を鳴らしながら踏切に向かってるのが見えました。私は驚きのあまり絶句してしまい、「危ない!」と叫ぶことさえできませんでした。幸い非常ブレーキが間に合って、列車は踏切の数10m手前で停まり、事無きを得ました。

ただ、私はこのときの目撃経験を、その場限りにしてしまいました。つまり、東武鉄道の本社や当時の運輸省などに通報して、再発防止を促すことをしなかったわけです。

私は今回の踏切惨事が発生してから、当時の自分が「事故にならなかった事故」の目撃経験について、記録に残る形での対応を取らずに済ませてしまったことを、今更ながら後悔しています。

すでにお話ししたとおり、高架化工事には約10年の歳月とが必要とされています。このことは、今後少なくとも10年は、二つの踏切が引き続き存置されることを意味しています。その間の踏切の安全確保は、どうあるべきなのでしょう。

東武鉄道では、1965（昭和40）年ごろに野田市や久喜などで、踏切保安係の人的ミスによる踏切死傷事故が続発したことが、先に紹介した『東武鉄道百年史』の749頁以降に記されています。ところが、たとえば赤信号の見落としのような、運転士の人的ミス対策としてATSを整備してきたことについては記述している一方で、踏切保安係の人的ミス対策として何らかの保安装置を整備したという記述は、どこにも出てきません。

このことは、東武鉄道は現に踏切保安係の人的ミスに起因する踏切死傷事故が続発した以降も、引き続き踏切保安係の注意力のみに踏切の安全確保を依存するという、例えて言えばATS無しで列車を運転させるのに匹敵する、無理な踏切保安体制を取り続けてきたことを意味しています。言い換えれば、東武鉄道は過去の事故の教訓であるはずの、「人間は必ず間違えるもの、人間に完ぺきを求めるのは無理」という事実を無視してきたことが、このことから明らかであると言えます。

「第37号踏切」と「第38号踏切」では、いわゆる「開かずの踏切」問題が深刻化した結果、本来は遮断機の誤操作を防止するための、遮断機のロックを解除するボタンを、踏切通行時間を1秒でも長く確保するため、係員がこれを常用せざるを得ない状況にまでなっていました。つまり、本来は安全弁であるはずのものが、安全弁でなくなっていました。この事実については、現場責任者である竹ノ塚駅長が把握していながらそれを黙認していたことが、今回の踏切惨事が発生してからの複数のマスコミ報

道によって、明らかとなっています。

踏切保安係が人的ミスをしてしまったときでもこれをバックアップして安全を確保する装置としては、

踏切から一定距離（非常ブレーキによる停止距離の限界を定めた国土交通省令に準ずるとすれば600m）手前の地点に第二の列車接近検知器を設置し、急行線列車がここを通過したときにまだ遮断機が開いていたときには、ATSと連動して列車を非常停止させる装置

急行線列車がと同じ第二の列車接近検知器を設置した地点を通過した後は、遮断機のロックを解除するボタンが作動しないようにする装置（停電などで列車が踏切の近くに長時間停車するような場合への対策としては、駅長室など踏切小屋以外の場所に第二の解除ボタンを設置することとする）

などが考えられます。しかし、東武鉄道は過去の踏切事故の教訓を生かさず、今回の惨事が発生するまでこれらの踏切保安装置を整備してこなかったことは、今回の踏切惨事が発生したときの状況から明白です。

ところで、旧運輸省～国土交通省は、第1種乙（手動）踏切における人的ミス対策としての保安装置の整備基準について、省令で定めず各鉄道会社任せにし、現に指導も行ってきませんでした。このことは、鉄道事業者が踏切保安係の人的ミス対策としての保安装置を整備すべきことを怠る不作為を、結果的にほう助し続けた「監督不作為」とでも呼ぶべき監督責任が、国土交通省に存在する疑惑が生じることを意味しています。

しかし、踏切保安装置の整備について、国土交通省から何も指導されなかったからといって、そのことが、東武鉄道が過去の踏切事故の教訓を無視することを正当化する根拠になど、してよいわけがありません。

また、本日の集会を準備する打ち合わせの段階で、私は集会発起人の古庄孝夫様から「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。組織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内部告発や改善のための発言を妨げる組織に、はたして再発防止のための自浄能力が存在するのでしょうか？

踏切保安係の労務管理という視点から見れば、東武鉄道は、度重なる列車増発によって踏切保安係の列車取り扱い回数を増やし続けた、労働強化を引き起こした原因者でもあります。同時にその一方で、列車増発により踏切遮断時間を延ばすことで、踏切保安係を、内部規程違反と知りつつ解除ボタンを常用せざるを得ない心理状態に追い込んだ（遮断機ロックの解除ボタンを常用しなければ赤山街道の交通を確保できない状況を生み出した）原因者でもあるわけです。したがって、今回の踏切惨事は、踏切保安係に対する労働強化の一方で、踏切保安係の人的ミス対策としての保安装置を整備するのを怠ってきた、東武鉄道の無理な労務管理が誘発したものであるという見方もできると考えられます。

このことから、今回の踏切惨事は、「踏切保安係の人的ミスに起因する死傷事故が将来再発してしまうかもしれないのを、未然に防止できなくてもやむを得ない」という、東武鉄道の「未必の故意（殺意）」によって誘発された、事故ではなく殺人事件であると考えべきではないでしょうか。

#### 4．立体化による踏切除去が完成するまでの間の、踏切保安対策の必要性

今回の踏切惨事を受けて行われている緊急対策の問題点について、お話ししたいと思います。

まず、東武鉄道は踏切惨事発生の日から、「第37号踏切」と「第38号踏切」に監視要員を増員しました。これは本社勤務要員を、それぞれの踏切に各2名ずつ（交代で休憩するための要員を考慮すれば、2ヶ所の合計で5人と思われまゝ）交代で派遣しているものです。ところが、私が踏切を渡る際に観察している限りでも、この監視要員には、遮断機が上がり始めたとき、本当に接近してくる列車が他にないかどうか、自ら指差し声を出して確認する「確認喚呼」を行う人が、ほとんどいません。これはすでに紹介した、1965（昭和40）年前後に確認不十分という人的ミスの原因として踏切事故が頻発したときの教訓を、社員が認識していないことの証左です。このことは、複数の人的ミスが重なったときに事故が再発してしまう危険性が、引き続き残されていることを意味しています。

つぎに、東武鉄道と足立区は4月22日に、「第37号踏切」横に車いすと自転車にも対応する、エレベーター付きの歩道橋を新設すると発表しました。この歩道橋が完成すると、これまでやむを得ず十四中そばの歩道橋や、比較的通行可能時間が長い「第38号踏切」に迂回していた人の相当数が、新設される歩道橋に集中し、当初見込み以上に込み合う可能性があります。そうなると、混雑時間帯に「どうしてこんな込んでいるところに自転車で入って来るんだ！」のような通行人同士のトラブル、ひいてはこれに起因する暴力事件さえ誘発する可能性も否定できません。したがって、自転車やバイクでは、引き続き踏切を通行せざるを得ない状況が続くことが予想されます。

これらのことから、根本的な解決策は立体化による踏切除去以外にはあり得ないことが理解できます。また、高架化が完成するまでの間に踏切事故が再発してしまうのを未然に防止するためには、踏切保安係の人的ミスをバックアップする保安装置を整備する必要があることも、ご理解いただけるのではないのでしょうか。

#### 5．まとめ

東武鉄道は、複々線化区間の延伸と、それによって可能となった列車増発によって、ラッシュ時の混雑緩和やサービスの向上を実現させてきました。このこと自体は高く評価されるべきものです。

しかし、そのような輸送改善の影で、「開かずの踏切」問題が深刻化の一途をたどり続けてきた竹の塚・伊興地域の犠牲については、これまで顧みられることがありませんでした。

今回の踏切惨事は、列車ダイヤの過密化やスピードアップに見合った安全強化策を講じないまま列車増発などを行ってきた、東武鉄道の踏切安全管理に係る不作為が誘発したものであると考えざるを得ません。すなわち、これまでに紹介してきた数々の状況証拠から、東武鉄道には「踏切保安係の人的ミスによる死傷事故が将来再発してしまうかもしれないのを、未然に防止できなくてもやむを得ない」という「未必の故意（殺意）」の認識が今なお存在していることが、明白になっていると言えるのではないのでしょうか。

したがって、東武鉄道に、これまでの踏切保安対策に係る不作為責任の所在を認めさせ、鉄道の高架化と、それまでのつなぎとしての保安装置設置とを期限付きで確約させることが、今後の住民運動の課題であろうと思われまゝ。

最後に、一つ提案がございます。

今回の踏切惨事が発生したときに遮断機操作を担当していて、業務上過失致死傷罪で逮捕・起訴された踏切保安係の初公判が、近く東京地裁で行われます。

今回の踏切惨事を引き起こした根本的な原因者・加害者は、東武鉄道という会社であって、起訴された踏切保安係ではありません。東武鉄道という会社の原因者責任を棚に上げ

て、起訴された踏切保安係のみに重い刑事罰が科されるとしたら、社会正義に反すると思います。そこで、これはご遺族のご同意が得られることが前提になるのですが、起訴された踏切保安係の減刑を求める嘆願の署名活動を行うことを、提案したいと思います。

話の途中ですが、時間切れとなってしまいましたので、これで終わらせていただきます。ありがとうございました。