

2005年7月19日

東武鉄道「伊勢崎線第37号踏切」での死傷惨事に係る  
踏切保安係の第2回公判の傍聴記録

半沢一宣

日時 2005年7月19日(火曜日)  
13時15分～15時05分(15時15分までの予定が約10分早く終了)  
場所 東京地方裁判所506号法廷(前回と同じ)  
法廷前の廊下に告示されていた、担当裁判官などの氏名(実際は縦書き)

裁判長	入江猛
裁判官	奥田洋平、森川佳奈
書記官	吉田、秀島、山田、山崎、中澤、清水、堤、福岡、大里
検察官	星野、井草、平野

報道関係者分を除いた一般傍聴席数 22席(先着順で傍聴券を交付)  
半沢は9時40分ごろ東京地方裁判所に到着し、傍聴券交付待ちの列の1番目。  
傍聴券交付待ちの列が22人に達したのは12時30分ごろ、交付は13時00分。

\*以下の「 」は発言などの内容、【 】は半沢の補足です。

公判の内容

1. 検察側から、前回の冒頭陳述の内容に一部誤りがあったとして、訂正の陳述。  
(事故で死亡したMさんの、当日の行動を一部訂正)
2. 証拠調べの続き
  - (1) 死亡したTさんの解剖鑑定(略)と、Tさんの夫の調書  
起訴されても妻は帰って来ない。4人の子供たちの手前、気丈に振る舞ってはいるが。  
買い物からの帰りが遅く心配になり、19時20分ごろ思い切って竹の塚警察署に電話して、踏切事故の発生を知った。その後遺体確認のため警察署に出向いたとき、余りの変わりように妻とは認めたくなかったが、指紋が一致したなどの事実を前に認めざるを得なかった。  
妻も生前「あの踏切は危ない」と日頃から言っていた。  
事故が発生する前から高架化を求める署名活動がされていたが、東武鉄道は何もしてくれなかった。小松被告一人だけの責任か? 内規違反の解除ボタン扱いが常態化していた事実を、竹ノ塚駅長は知っていたはず。事故が発生する前から要員強化などをしていていれば...。事故はなぜ起きたのか、なぜ未然に防げなかったのかを解明し、再発防止をすることが、妻の供養になると考えている。
  - (2) 死亡したMさんの解剖鑑定(略)と、Mさんの夫の調書  
小松さんはなぜ遮断機を上げたのか? 妻はなぜ死ななければならなかったのか? 小松さんだけに責任を取れと言ってもしかたがない。  
小松さんが責任を問われるのは当然だが、東武鉄道の責任も重大だ。踏切の安全確保は2人体制で行うはずだったのに、なぜ事故が発生したときは1人だったのか?

東武鉄道はこんな危険な踏切の安全管理をどう考えていたのか？

今回の事故が発生した後にも、野田線で似たような事故があったと聞いた。犠牲者が出て、東武鉄道は何も変わらない。

小松さんを裁いても、犠牲者の供養にはならない。本当の事故原因と、責任がどこにあるのかを解明してほしい。

踏切は誰のためにあるのか？ 列車は誰のために走るのか？

(3) 救急隊員の調書 (略)

### 3. 検察側の証人尋問

\* 証人の人定質問は、氏名と生年月日のみが口頭で、住所は筆記。

偽証をしない旨の宣誓書の読み上げ(2名同時に声を合わせて)の後、尋問を開始。

(1) M・Tさん(死亡したTさんの次男)

事故後の実家や父の様子、生前の母の暮らしぶり、事故の報せを聞いた経緯など(略)

竹の塚警察署で遺体と対面した後、帰宅するとき警察官に思わず「母は悪くないんですよ、どうしてこんなことになってしまったんですか？」と言ってしまった。

東大法医学教室で司法解剖した遺体は、事故による損傷が激しい分腐敗も早いということで自宅に安置することができず、火葬場に直行することになった。しかし葬儀屋さんのご厚意で、生きて家に帰れなかった母のために、自宅の前を通過して火葬場に向かった。

言葉は悪いかもしいないが、遮断機の上げ下げくらいのことで母が亡くなるなんてと思うと悔しい。腹が立つ。理不尽だ。母は無念だったろうと思う。

マスコミ報道を見る限り、東武鉄道は何といい加減な会社かと思う。最初に社長が一度謝りに来たが、本社幹部が立て続けに入院して捜査に支障を及ぼしていると知って、何をやってんだと感じた。竹ノ塚駅長同士の引き継ぎ文書に「踏切で何があっても会社は責任を取らない」と書かれていたと聞いて、誠実さのない会社だと思った。

今回の事故は、小松さんの人柄だけに帰着する問題ではないと思う。小松さん以外の踏切保安係でも、同じ事故を起こしていた可能性があるのだから。百歩譲って、もし小松さんがとても変わった人で、それでヘマをしたのだとしたら、東武鉄道はなぜそんな人を雇っていたのかと思う。小松さんは今回の事故の1年前にも遮断機操作のミスをしていたそうだが、そのときに本社へは虚偽の報告がなされ改善策が講じられなかったという企業体質も、今回の事故の原因ではないのか。

小松さんに言いたい。あなたがいくら泣いても母は帰って来ない。再発防止に協力する気があなたにあるのなら、真実を話すことで原因究明に協力してほしい。ただ泣いて謝るだけでなく、どうすれば再発防止ができるのかを、きちんと証言してほしい。

指差し確認もしないで遮断機を上げるなんて、何をやっているのか？ 安全装置はなかったのか？ 安全装置なしで作業をせざるを得ない状況に踏切保安係を追い込んだ東武鉄道の責任は重大だ。

「開かずの踏切」は「開かずの踏切」のままでいい。安全を優先させてほしい。よかれと思って遮断機を上げたというのは方便だ。これは自分一人だけでなく、遺族全員の意見。

(2) Z・Mさん(死亡したMさんの夫)

事故後の家庭の様子、Mさんの生前の健康状態・性格、事故を知った経緯など(略)  
中国では一人っ子政策で子供は1人しか作れないが、自分は日本で2人の子供を持

てて幸せだと、生前話していた。(Mさんは上海出身)

中国の遺族には、事故で妻を死なせたことに日本人として申し訳ない気持ち。妻を日本で預かっているという感じだったから。中国の遺族には、言葉の問題があって、事故の原因については説明できていない。ただただ悲しまれていた。

竹ノ塚警察署へ遺体を確認に行ったとき、事情聴取のため、すぐには確認させてもらえなかった。対面したときも、司法解剖の関係で、手を握ることさえ許されなかった。

中国には、親からもらった身体を傷つけるのはよくないことという文化性がある。長男の出産に備えて心臓病の手術をして、今回の事故で全身ひどい状態になって、さらに司法解剖で切り刻まれるのかと思うと、いたたまれない気持ちになった。普通の自動車事故と違って、鉄道は決まったところしか走らない。遮断機が上がれば、それは青信号と同じで踏切を渡ってよいということ。あり得ない事故としか言いようがない。

規則通りにやっていれば事故は起きなかったのでは、との思いはある。でも人間のやること、ミスはある。

踏切の現場にいた小松さんが、踏切の実態のすべてを話してくれなければ、何も改善されない。自分や会社など誰かをかばうことをせず、真実を洗いざらい話してほしい。早く対策を立てないと、同じ事故が再発してしまう可能性があるからだ。原因究明にあたっては、小松さんは上司や会社をかばうことをしないでほしい。もしそんなことをすれば、それこそ小松さんも会社の隠ぺい体質に加担することになる。真相が明らかにされないと、妻の霊前に報告することさえできない。

尼崎事故では国の機関(国土交通省航空・鉄道事故調査委員会)が調査に入っているのに、東武鉄道の事故ではそれがなかった。航空・鉄道事故調査委員会は、5人以上の被害者が出ないと調査をしない決まりになっているから。

【尼崎事故 = 2005年4月25日にJR西日本福知山線尼崎駅付近で発生した転覆脱線事故、運転士を含む107人が死亡。竹ノ塚踏切惨事での死傷者は4名】  
地元住民は、事故が起きても踏切を渡り続けなければならない。そのことを考えてほしい。

4. 弁護側の反対尋問「特にありません」

5. 次回は弁護側証人尋問2名(小松被告の同僚の踏切保安係と、東武鉄道本社で踏切関係全般を掌握する役職者。1時間程度)と、検察からの反対尋問(30分程度)を予定し、9月5日(月曜日)10時00分~12時00分、506号法廷と決めて閉廷。

以上