

2005年9月5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3回公判の傍聴記録

半沢一宣

日時 2005年9月5日(月曜日)10時00分～12時00分
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(前回と同じ、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 27席(先着順で傍聴券を交付)
半沢は8時30分ごろ東京地方裁判所に到着し、傍聴券交付待ちの列の7番目。
傍聴券交付の9時45分時点では定員に達せず。公判中の記者席にも空席があった。

弁護側の証人尋問

証人：「ひらがまさひこ」さん(1987年2月に東武鉄道入社、同3月から竹ノ塚駅踏切保安係)

人定質問と宣誓文読み上げの後、被告人弁護士「うみの」さんからの尋問

*以下の「 」は証人の発言、【 】は半沢の補足です。

弁護人からの尋問

1. 踏切保安係の勤務実態の概要について

- ・あなたは事故当日、9時20分～17時35分の日勤でしたか?
「はい」
- ・第37号踏切の線路は何本ですか?
「5本です」
- ・(第46号証の図を見せて)4本しか線路が描かれていませんが?
「(図を見てから)下り中線が抜けています」
- ・その場所は?
「下り急行線と下り緩行線の間です」
- ・下り中線とはどんな線路ですか?
「メトロの車庫と、駅の北側にある引上線と言って、始発列車が折り返すための線路と行き来するための線路です」
- ・第37号踏切を通過する1日の列車本数は、どのくらいですか?平日の本数でいいです。
「900本近いと思います」
【半沢調べでは979本】
- ・16時台の本数は?
「...」
- ・資料では上下合わせて52本とありますが、そのくらいですか?

「はい」

- ・(第37号証(現場見取り図)を見せて)番舎はどこですか?
「西新井寄りの、赤山街道際です」
【番舎＝踏切保安係の詰所。公判では「赤山街道」のことを「せきやまかいどう」と呼んでいたが、地元では「あかやまかいどう」と呼ばれている】
- ・赤山街道の状況は?
「社内では海側と呼んでいますが、上り列車の進行方向に向かって左側に飲み屋が多いです」
【「海側」は東側。反対に西側は「山側」と通称されている】
- ・これからお聞きすることについては、すべてあなたの認識で結構なんですけど、第37号踏切が手動になっている理由は何だと思えますか?
「あそこはメトロの車庫への引込線の関係で、高架にできない場所だと聞いたことがあります」
- ・技術的に難しいということですか?
「行政の関係で高架化が無理だと聞いています。費用的な問題だと思います」
- ・第37号踏切が自動化されていない理由は何だと思えますか?
「列車本数が多くて一度閉まったらなかなか開かないため、開けられるところは極力開けるためだと思います」
- ・今回の事故は、鎖錠解除が原因でした。「開けられるところは極力開ける」というのは、鎖錠解除で人を通すのが目的ということですか?
「そういう部分が強いと思います」
【鎖錠＝遮断機を下ろしたときに、その状態で自動的にロックがかかること】
- ・踏切保安係の勤務は2人1組で、内番と外番を交互に交代することになっていますね。事故当時は小松被告が内番で、小池証人が外番でした。外番とはどんな役目ですか?
「要注時間帯は外に出て通行人の監視、それ以外は詰所の中から外の様子を監視し、何かあったら出て行けるようにしています」
【内番＝遮断機操作担当。小池証人は次回公判で証言予定とされていたが、実際には証言をしなかった】
- ・外番は内番の後ろで指差呼称(しさこしょう)をすることになっていると調書にありますが?
「トイレなどがあるため、ずっとというのは難しいです」
- ・内番と外番は1時間毎に交代しますよね。外番の仕事は現実には十分には行っていなかったのですか?
「ずっとというのは不可能です」
- ・作業内規では、立番時間帯は7時～8時30分と15時30分～19時30分が指定されていますね。朝は45分間で、夕方は1時間毎に、内番と外番を交代するわけですよね。事故発生時刻は、この立番の時間帯に入っていますよね。事故当時、小池証人は立番をしていなかったのですか?
「はい」
【立番時間帯＝先に出てきた「要注時間帯」】
- ・立番はふだんから励行されていたか?
「だいたい立つようにしていました。人によって数分程度、立つ時間がずれることはありますが」
- ・指差呼称とは、どんなことですか?
「連動盤に列車接近を知らせるランプがついたら、それを指で差しながら声を出して確

認することです」

【連動盤＝遮断機操作席前の表示盤】

・それは実際には励行されていなかったか？

「人によってまちまちです。やる人よりはやらない人のほうが多かったです」

・資料を見ると、16時台の時刻表では一番上に2245とあって、その右に01⁵とありますね。右肩の小さい5は50秒の意味で、つまり第2245列車は16時01分50秒に通過するということですね。これはどこを通過する時刻のことですか？

「踏切上を通過する時刻です」

【16時台の時刻表＝遮断機操作席の右斜め前、連動盤の右側に吊るされているもの。尋問では言及されていないが、緩行線列車と東京メトロ竹ノ塚検車区へ（から）の入換列車は黒、急行線列車は赤で記載されている。また列車の通過時刻は、踏切上ではなく、列車の先頭が出発信号機建植地点（下り列車の場合は、第37号踏切ではなく第38号踏切の5～15m北側）を通過したときの時刻が正当】

・その右にA1509Tとあって、さらにその右に時刻が上下2段書きになっていますね。上に01⁴、下に02とありますが、これも駅ではなく踏切を通過する時刻ですか？

「はい」

【駅発着時刻が正当。この場合01分40秒着、02分00秒発】

2. 解除ボタンの取扱方について

・ここからは、鎖錠解除の問題についてお聞きします。解除ボタンはどこにありますか？

「（提示された資料の図を見て）連動盤の左の、矢印で示されているのがそうです」

・解除ボタンには、通称「赤ボタン」と「黒ボタン」の2種類があるそうですが、それぞれどこにあるのですか？

「ふたの部分に黒ボタンがあって、ふたを開けると中に赤ボタンがあります」

【このあたりで検察官が証人席に歩み寄り、証人席の後ろから弁護人が提示した図を覗き込み、暫くして自席に戻る。裁判長の制止は無し】

・赤ボタンと黒ボタンは、どう違うのですか？

「黒ボタンは、上り緩行線列車が竹ノ塚駅停車中に押すと（遮断機が）開きます。急行線列車が接近中に黒ボタンを押しても開きません。それに対して赤ボタンは、急行線と緩行線のすべての列車に対して開けることができます」

・黒ボタンと赤ボタンのどちらを使うことが多かったですか？

「黒ボタンは人によって使う人もいましたが、実際には赤ボタンの使用頻度のほうが高かったです。その関係で、常時ふたを開けた状態にしていることが多かったです」

・赤ボタンを使っていたのは何人くらいですか？

「ほぼ全員です」

・あなたが赴任した1987年当時、赤ボタンは使われていましたか？

「はい」

・赴任前いつごろから使われていたかわかりますか？

「遮断機が巻き上げ式になったときからと聞いています。昭和50年代からと聞いています」

【遅くとも1962（昭和37）年には現在の手動式になっていたとの新聞報道あり。

1962年生まれ半沢が物心ついたころには、すでに現在の姿になっていた】

・あなた自身が赤ボタンを使い始めたのは、いつごろからですか？

「赴任して2～3ヶ月後ごろからです」

・その理由は何ですか？

「そうしないと、ラッシュ時には1時間くらい開かないからです。先輩から教えられた

わけではなく、私自身も赤ボタンを使うのは怖いと思いましたが、渋滞緩和のためには便宜的に使わざるを得ませんでした」

- ・ 駅長や先輩から、赤ボタンを使うよう指示されたのではなくてですか？
「はい、誰からも指示されていません」
- ・ 赴任当初、赤ボタンを使わなかったことについて、先輩から何か言われたことはありましたか？
「それはありませんでしたが、閉まりっぱなしのために通行人からの苦情が度重なり、詰所のドアを蹴飛ばされたり、罵声を浴びせられたりといったトラブルが発生して、それで先輩の見よう見まねで使い始めました」
- ・ 赤ボタンを使うタイミングについて、先輩から教えられたことはありましたか？
「ありません」
- ・ 先輩に「ここで赤ボタンを使ったほうがいいですか？」と聞いたことはありましたか？
「ありましたが、聞いても教えてくれませんでした。もし教えたら、何かあったときに責任問題になるからだと思います」
- ・ この（赤ボタンを使う）状態が（赴任から事故発生までの）18年間ずっと続いていたのですか？
「はい」
- ・ 赤ボタンを使うのは、どんなときが多かったですか？
「日中は使う必要はありませんが、朝夕は列車だけでなく人や車も増えるので、そういうときです」
- ・ ラッシュ時には、1時間あたり何回くらい赤ボタンを押しましたか？
「数回です」
- ・ 調書には10回くらいとありますが？
「そのくらいのこともあります」
- ・ 踏切保安係の間では、赤ボタンを使うことを「勝負をかける」という言い方をしていたそうですね？
「はい、かなりの人が使っていました」
- ・ それはどんな意味で使っていたのですか？
「『一つ間違えば悲惨なことになる』という意味を込めていました」
- ・（再び16時台の時刻表を見せて）丸数字で...と書き込みがあるのは何ですか？
「踏切を開けられる場所です。たとえば では02分20秒に上り2250列車が通過した後、06分00秒にA1618S列車が発車するまで、他に列車が通過しません。このA1618Sは始発列車で、02分00秒に前の列車が発車したらすぐホームに入れて、お客さんを乗せて発車時刻を待ちます。実際に踏切を閉めるのは05分のちょっと前くらいですから、それまでの1分ちょっとの間は開けられるわけです」
【この時間帯の下り列車は、01分50秒通過の2245列車から、08分40秒着のB1514S列車まで途切れている。東武鉄道が打ち出した第37号踏切の自動化が行われると、発車時刻待ちの始発列車しか接近中の列車がないケースでも閉まりっぱなしになるため、開かずの踏切のより一層の深刻化が、嫌でも誘発されることになる】
- ・ では 印の書き込みの意味は？
「自分ならここで赤ボタンを使うだろうと思う場所です。私の場合は、たとえば16時台なら16時台の1時間分の時刻表にざっと目を通して、何もしなくても開きそうな場所と、赤ボタンを使えば開けられそうなところを先にチェックしておきます。しかし電車は生き物で、実際の通過時刻はダイヤとは微妙に変わります。地震などで大幅にダイヤが乱れることだってあります。そういうときは自分の思うようには行きませんが、た

例えば今話したような、始発列車の発車待ちで他に列車が来ないときには、たいてい赤ボタンを使います」

- ・それはいつもですか？

「はい」

- ・あなたは赤ボタンの使い方を間違えて、間一髪事故を免れた「ハット、ヒヤット」の経験はありますか？

「何度もあります。たとえば、赤ボタンを使って開けたとき予想以上に早く列車が接近してきて、ギリギリ閉めるのが間に合ったことは数え切れません。それは急行線でも緩行線でも、どちらの場合でもそうです。事故にはなりませんでしたが、閉めるのが間に合わなくて、運転士の判断で電車が急停車したことも、何回かありました」

- ・そういうときに、駅長から注意されたことはなかったのですか？

「私はありませんでしたが、他の人はあります」

- ・他の人が「ハット、ヒヤット」を起こしたとき、「赤ボタンを使うな」と駅長から注意されたことはありましたか？

「ありません」

3. 踏切保安係にかかる精神的重圧と、改善のための取り組みなどについて

- ・ここからは、先ほど話が出た「通行人とのトラブル」についてお聞きします。具体的に、どのようなトラブルがあったのですか？

「詰所の中に入ってきて『早く開ける』と暴力的なこと、たとえば包丁などの刃物を突きつけられたりされたことがありました」

- ・詰所のドアは簡単に開けられるのですか？

「はい、鍵はかけていません」

- ・ドアを蹴られるようなことはあったのですか？

「はい、日常茶飯事です」

- ・通行人から名指しで「あの人（踏切保安係）は意地悪だから開けてくれない」と陰口を言われたことがあったというのは本当ですか？

「はい、本当です。普段なら開く時間帯にたまたまダイヤが乱れていると、開けるに開けられないことがあります。そういうときに『あの人は意地悪をしている』と言われます。毎日踏切を通る地元の方は、だいたい何時何分ごろに開くかを経験的に知っていて、その時刻に合わせて踏切にやってきます。それで、たとえばある同じ時刻に5日間続けて踏切が開いていて、6日目に自分が担当だったときに地震でダイヤが乱れていて開けられなかったときに、陰口を言われました」

- ・一般の通行人は、あなた方が赤ボタンを使って踏切を開けていることを知っているのですか？

「知らないと思います」

- ・あなた方が赤ボタンを常用していることを、駅長は知っていたのですか？

「たぶん知っていたはずです」

- ・駅長や助役が、踏切の詰所に巡回してくることはありましたか？

「毎日1回は来ていました。人によっては、2～3回来ることもありました」

- ・そのとき解除ボタンのふたは、どうなっていましたか？

「開いていました」

- ・駅長が見ている目の前で、赤ボタンを使ったことはありましたか？

「ありました。でも『使ってはダメだ』と注意を受けたことはありませんでした」

- ・赤ボタンを使うにあたっての、精神的な負担はどのくらいですか？

「とても大きいです」

- ・ 駅側に改善を求めたことはなかったのですか？
「あります。赤ボタンを使い続けるのは危ないじゃないかという声が出て、その当時の踏切保安係14名の全員で、赤ボタンの使用をやめるのに賛成か反対かの投票をして、上に提出しようという話が出たことがあります」
- ・ それは小松被告が転任してきてからのことですか？
「いえ、その前ですから、3年くらい前の話です」
- ・ 投票結果はどうだったのですか？
「賛成のほうが多かったです。11名くらいが賛成でした」
【この投票の話は、4月1日のNHK総合テレビ「特報首都圏」で紹介されていた】
- ・ 投票結果の扱いはどうだったのですか？
「当時の班長さんが上に持っていったと思いますが、詳しいことはわかりません」
- ・ 投票結果についての、駅側の対応はどのようなものでしたか？
「具体的なことは何もありませんでした。個人的には、何も反応がないなんてどうなってるんだろうと思いましたが、一方で、どうにもならないと思う部分もありました。私が赴任する前、赤ボタンのふたに鍵をかけて使えないようにするテストをしたことがあったと聞いています。そのときには踏切の海側で、車の渋滞の列が4号線までつながって、パニックになったと聞いています」
- ・ 第37号踏切から4号線までの距離はどのくらいですか？
「2～3キロはあると思います」
【(国道)4号線=日光街道。第37号踏切から4号線(竹の塚三丁目交差点)までの距離は、2万5千分の1地形図「草加」で計ったところ、約1.3km】
- ・ それはいつごろのことかわかりますか？
「昭和40年代だと聞いたことがあります。そんな話を聞いたことがあったので、個人的には赤ボタンを使いたくなくても、使わないと大変なことになるから使わざるを得ないと考えていました」
【北千住～竹ノ塚間が複々線化された1974(昭和49)年より以前には、踏切を迂回するための周辺の道路(栗六陸橋など)はまったく整備されていなかった】
- ・ 小松被告は2年前まで業平橋の踏切に勤務していました。業平橋の踏切と竹ノ塚の踏切との状態は、どのくらい違うのですか？
「まったく違います」
- ・ 業平橋の踏切で赤ボタンを使うことはあったのでしょうか？
「ほとんどなかったのではないのでしょうか」
【業平橋の踏切(伊勢崎線第2号踏切)が近年まで手動式だったのは、かつて同駅構内(同踏切の浅草寄り)に貨物ヤードがあった時代に踏切を跨いで貨車入換が行われていた(曳舟駅方向にも引上線が延びていた)のと、1993年に貨物ヤードが廃止された後も朝ラッシュ時に業平橋折り返し列車が多数設定されていたため。2003年3月19日のダイヤ改正で、地下鉄半蔵門線への直通運転が開始されたのと引き換えに、業平橋折り返し列車が全廃されたのに合わせて、同踏切は自動化された】
- ・ 2年前に業平橋の踏切から小松被告を含む6名が竹ノ塚に転任してきたとき、業平橋の踏切と竹ノ塚の踏切との違いを教える指導係のような人はいなかったのですか？
「いませんでした」
- ・ ではその6名はどのようにして、赤ボタンを使うことを覚えたのだと思いますか？
「業平橋の踏切にも赤ボタンはあったのですが、使う必要はほとんどなかったのではないのでしょうか。しかし竹ノ塚では、必要に迫られて赤ボタンを使わざるを得ないのが現実です。ただ、転任組の6名も赴任当時の自分と同じで、見よう見まねで赤ボタン

の使い方を覚えるしかなかったはずで、誰かが赤ボタンの使い方を教えれば、さっきも話したように、何かあったときに責任問題になるからです」

- ・ 昨年4月、小松被告が始発でない上り緩行線列車を始発列車だと勘違いして、踏切を開けてしまったことがあったのは知っていますか？
「はい」
- ・ その直後に、その事故についての説明や赤ボタンの使用禁止について、駅長から指導を受けたことはありましたか？
「少なくとも私はありません。他の人はわかりません」
- ・ 小松被告の働きぶりはどうでしたか？
「年齢的にも踏切保安係としても先輩にあたる方なので、自分から教えることは何もないかなと思っていました。勤務態度はまじめで、指差呼称も必ず行うまじめな方でした」
【小松被告が東武鉄道に入社し、業平橋の踏切に配属されたのは1986年8月】
- ・ あなた自身、今回の事故の原因は何だと考えていますか？
「小松さんも人間ですから、体調が悪かったり、悩み事で気が集中できなかったりすることもあるでしょう。機械だって、油が切れれば動かなくなるのと同じです。それが今回、何らかの理由で表に出てしまったのではないのでしょうか。それと、赤ボタンを使う必要がない程度の列車本数であれば、今回のような事故は起きなかったと思います。小松さんでなくても、誰がやってもおかしくなかった事故で、明日は我が身かとも思いました」
- ・ では、今回の事故は被告人1人の責任ではないと思っているわけですか？
「はい」
- ・ 今回の事故が発生した後に、現場はどのように変わりましたか？
「それまで2人勤務体制だったのが、5人体制に変わりました。詰所の中には踏切保安係2人と駅助役の合わせて3人、外には本社勤務の課員が海側と山側に1人ずつです」

検察側からの反対尋問

- ・ 事故発生後のことだけど、今は赤ボタンは使っていないわけ？
「はい。それと、通行人からの苦情には助役さんが対応するようになったのと、本社の方が駅構内にエレベーター・エスカレーターがあることや、近くの歩道橋などの案内をしています」
- ・ 本来なら事故が起きる前に、そういう対応ができていればよかったのにね。さっき「包丁で脅された」って言っていたけれど、警察さんにはしなかったの？
「はい」
【駅から警察に被害届を出してマスコミ報道されれば、その背景にある開かずの踏切問題や、従業員（踏切保安係）に対する労務管理の問題などを長年放置し続けていることについて、逆に会社が世論から批判される可能性がある。東武鉄道はこれらの問題を隠すために、届け出ないことにしていたのではないのか？】
- ・ それはあなた自身の話？
「包丁は別の人です。私はカッター（ナイフ）を突きつけられたことがあります」
【新聞報道では、この種のトラブルは夕方から夜間に多いとされている。踏切近くの飲み屋からの帰りの通行人に多いということか？】
- ・ すると、会社はいろいろな問題が踏切にあることを認識していながら、赤ボタンの使用を黙認してお茶を濁していた？
「行政の問題などのためだと思います」
- ・ 誰かがミスをしたときに、他の誰かがそれをカバーするような体制は取っていなかった

の？

「いずれ大変なことが起きても不思議ではないとは思っていましたが...」

- ・ さっき「自分にはどうすることもできないというあきらめの境地だった」と言っていたけれど、それでは事故で命を落とした人は浮かばれないんじゃないの？

「...」

- ・ 「せめて指差呼称くらいはきちんとやろう」みたいな話は、仲間内で出なかったの？

「...」

- ・ 内番が終わってから外番に出るのに数分かかるといのは、どういうこと？

「内番は神経をすり減らす仕事で、1時間でも精神的にもものすごく疲れるんです。だから、たばこを吸う人は一服するとか、お茶を飲んだりしてからでないと、ぐったりしていてもじゃありませんが外番に出ることはできません。それに何分くらい必要かは個人差がありますが、それがだいたい5分から7分だという意味です」

- ・ 内番が終わってすぐに外番に出られないのなら、それに代わる方法を考えられなかったの？

「残念ながら、適当な案が思いつきませんでした」

- ・ あなた達だけでもできる範囲のことは何かなかったの？ たとえば相互監視する発想とか。

「そこまでしなくても、小松さんのような人がミスをするはずはないと、先輩を信頼していました」

- ・ 被告人が業平橋から転任してきたときに、あなたは赤ボタンのことを何も説明しなかったの？

「私自身、かつて右も左もわからない状態に入ってきて、赤ボタンのことを先輩に聞いてみても『ここでこうしろとは言えない』と言われました。繰り返しになりますが、責任問題になるからです。だから、赤ボタンの使い方については先輩の技を見て、盗んで覚えるしかありませんでした。転任当時の小松さんも、赴任当初の私と似たような心境だったと思います。仮に私が小松さんの指導係を任されたとして、(下ろすのが遅れているときに)『早く下ろせ』とは言えても『(赤ボタンを使って)上げろ』とは言えなかったに違いありません」

- ・ 今回の事故のとき、なぜ誰も小松さんの監視をできなかったの？ 小池さんはどこにいたの？ あなた達と雑談していたんでしょ？ どうして小池さんに「小松さんのそばについていてあげなさい」と注意しなかったの？

「...」

- ・ (事故が発生した) 平日の16時台には、赤ボタンを使うケースはどのくらいあるの？

「そんなに何回も使う必要はありません。使っても2、3回だと思います」

- ・ 赤ボタンを使うことがある時間帯に、外番の人が内番の人を監視することはできなかったの？

「当時はそういう発想はありませんでした」

- ・ あなたはさっき「被告人を信頼していた」と言ったよね。でも信頼していても、人間は必ずミスをするものでしょう？

「でも、まさか小松さんのような先輩が事故を起こすなどとは、思ってもみませんでした」

- ・ そんな考え方をされていたのでは、事故で命を亡くした人は浮かばれませんよ！そうは思わないの？

「...」

奥田裁判官からの尋問

- ・被告人が事故発生時に指差呼称をしていたかどうかについては、どのように認識されていますか？
「そのときに私がいた場所からは小松さんが見えなかったので、わかりません。いつも必ずしていたとは限らないと思います」
- ・赤ボタンをまったく使わない人は、いなかったわけですか？
「はい。昔はいましたが、最近はいませんでした」

入江裁判長からの尋問

- ・事故当日、被告人は外番の勤務はどうしていましたか？
「これから外番に出る矢先に、事故が起きました」
- ・外番の人が、その勤務時間中に食事の買い物や準備をすることはあるのですか？
「はい。その時間を利用しないと、食事ができないからです」
【竹ノ塚駅踏切保安係の配置が第38号踏切を含めて16名体制では、食事などのための休憩時間や、その間の代替要員が確保されている勤務割になっていたとは考えにくい。内番を終えて交代で外番に出る前に体力回復のため数分間の休憩が必要で、その間は事実上内番1人だけしか踏切保安要員がいなくなるという問題も、同じ理由からではないのか】
- ・内番終了後、外番に出るまでに何分か休むというのは、全員がそうなのですか？
「はい」
- ・3年前の投票結果を、当時の班長さんが上に持っていったというのは、どのようにして知ったのですか？
「班長さんのことだから、たぶん間違いなく上に報告したのだろうと思ったということです」

弁護人からの再尋問

- ・班長さんから、投票結果とその後の駅側の対応などについて、報告を聞かされたことはありましたか？
「私はありません。他の人はわかりません」
(尋問終了)

弁護側から証人申請されている、小池証人と池田証人の取り調べは次回に予定。

次回公判は、10月7日(金曜日)13時15分～15時45分。

次々回は、10月31日(月曜日)13時15分～15時30分。

傍聴していて気になったこと

反対尋問の検察官が、会社経営陣の安全管理体制を再確認する質問をせず、被告人の同僚である証人をも責める尋問ばかりをしていたのは、いったいどういうことなのか？自分が担当する目の前の被告人に厳罰を科すことが目的で、その達成のためには背後の黒幕の存在はどうでもいいということなのか？

以上