２００５年１０月７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４回公判の傍聴記録

半沢一宣

日時　２００５年１０月７日（金曜日）１３時１５分～１５時４５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
（実際は縦書き。裁判官が１名交代した）

裁判長	入江猛
裁判官	奥田洋平、坂田正史
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１０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２番目。傍聴券交付の１３時００分時点では定員に達せず。公判中の記者席・一般席にも空席があった。

弁護側から追加の証拠申請があり、検察側も同意
①弁１号証　平成１７年７月２７日付け「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」
②弁２号証　平成１７年９月１３日付け「伊勢崎線竹ノ塚駅構内踏切道の自動化および西口エレベーターの使用開始について」
（いずれも、東武鉄道がホームページで公表した文書２通）

弁護側証人尋問（前回のつづき）
池田直人さん（東武鉄道能力開発センター課長）への証人尋問
　後から証言する「小松きよか」さん（被告人の妻）と一緒に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。

１．踏切保安係への指導監督体制の概要
・あなたは、平成１６（２００４）年４月１日から平成１７（２００５）年９月３０日までの間、東武鉄道の鉄道事業本部運輸部運転課長に在職していたわけですね？
　「はい」
・運転課長は、踏切保安係を所管する統括責任者でもあるわけですね？
　「はい。今回の事故で何の罪もない４名の方を…、全国の鉄道事業者の信用を傷つけたことへの責任は重いと、反省しています」
・遺族の調書は読みましたか？
　「はい。『事故の真相を明らかにしてほしい』『事実をありのまま、真実を隠さず話してほしい』などの叫びが伝わってきました」
・運転課の日常業務は、どのようなものですか？

「大きく分けて２つあります。１つは列車ダイヤの作成です。もう１つは運転関係従業員の指導監督、つまり踏切保安係や信号係は営業部の所属となっているのですが、その営業部から委託されている、運転関係の業務です」

・踏切保安係に遮断機の操作方法を指導するのも、運転課の担当ですか？
「はい」

・誰をどの踏切に配置するかの人事は、どこで決めているのですか？
「営業部です。運転関係の取り扱いに関することは、そちらの管轄になっています」
【踏切保安や信号扱いは、営業というより運転関係、つまり運輸部の業務と考えるのが自然なように思われるが、東武鉄道ではなぜかこのような組織になっているようだ】

・東武鉄道に入社した社員には、どのような研修を行っているのですか？
「踏切保安係として採用した社員の場合、３０日間の養成期間を設けています。その間に、東武鉄道の社員としての心構えを能力開発センターで教育するのと並行して、社内では『ＯＪＴ』と呼んでいますが、現場での職場内教育も行います」

・その、「ＯＪＴ」と言うのですか、現場での教育日数は、どのくらいですか？
「１日７時間で、それを４回行うのが標準です。その際はマンツーマン体制で、先輩が新人の指導にあたることになっています」

・どの先輩がどの新人を担当するかは、誰が決めていたのですか？
「研修のカリキュラムの日程と現場の勤務割との組み合わせで決まるので、一定していませんでした」

・東武鉄道が最後に踏切保安係を採用したのはいつですか？
「平成９（１９９７）年に３名を採用し、竹ノ塚の踏切に配属したのが最後です」

・採用後の研修・指導の内容は、どうなっていましたか？
「配属先の事情によって異なりますが、竹ノ塚の踏切の場合、日勤を２日と泊まり勤務を４日経験したら独り立ちし、勤務シフトに組み入れるようにしていました」

・被告人は最初業平橋の踏切に勤務していて、平成１５（２００３）年に竹ノ塚に異動してきました。異動者には再教育を行っていましたか？
「同一職種内での異動の場合は、行っていません」

・駅での指導は行っていましたか？
「竹ノ塚では行っていなかったと聞いています」

・しかし、業平橋は複線ですが、竹ノ塚は複々線とさらにもう１本の線路があります。業平橋と竹ノ塚では、作業内容はかなり違うのではありませんか？
「遮断機の上げ下げという基本的なことは同じなので、（再教育は）必要ないと考えています」

・新規採用時以外に、毎年定期的に研修を行うことはありましたか？
「毎年２回、春と秋の全国交通安全運動に合わせて教育を行っています。
春は、過去の踏切事故の事例を紹介した小冊子を運転課で作り、作業基準を読み上げるなどの集合教育を、運転課員が現場に出向いて実施します。
秋も運転課員が現場に出向き、基準作業が励行されているかと備品の確認などを、巡回指導しています。
基準作業とは、部内では『４段チェック』と言っていますが、①列車接近の確認、②遮断機下げ、③列車の通過、④遮断機上げ、の４つの段階ごとに、指差呼称をして確認することです」
【このあたりで入江裁判長が池田証人に「さっきから下を向いてしゃべっていますけど、用意してきたメモを読み上げているのではないでしょうね？」と確かめ、前を向いて答えるよう注意を促す】

・運転課員が、番舎内でチェックをする時間は、どのくらいでしたか？
「１５分から３０分くらいでした」
・丸１日いないと、ラッシュ時などの状況が確認できないのではありませんか？
「列車回数が多いので、基準作業を励行しているかどうかは、短時間でも確認は容易だと考えていました。しかし、それが結果的にこのような事故を招いてしまい、申し開きはできないと考えています」
・結局、本社による巡回指導は、形式的なものに過ぎなかったのではありませんか？
「申し訳ありません」

２．第３７号踏切付近の立体化計画について

・第３７号踏切の立体化が検討されたことは、ありましたか？
「行政の検討会に参加したと聞いています」
・具体的には？
「東京都と足立区が当初のメンバーで、当社はオブザーバーとして参加していました。ただ事故発生後には、当社とメトロも正式メンバーとして参加するようになりました」
【メトロ＝東京地下鉄。第３７号踏切の南西に所在する竹ノ塚検車区の所有者】
・当初、東武鉄道が立体化検討会の正式なメンバーでなかった理由は何ですか？
「詳しくはわかりませんが、鉄道の連続立体交差化事業は行政が主体となって行われるものなので、行政の枠組みの中で参加していたのだと思います。
昭和６３（１９８８）年に竹ノ塚駅西口再開発計画の話が持ち上がったとき、当社では赤山街道をアンダーパスさせることで第３７号踏切を廃止する図面を作成し、提案したことがあります。しかし、行政から『連続立体交差化が望ましい』と鉄道の高架化を逆に提案され、そこで話がストップしてしまいました」
【この証言の言外には「第３７号踏切を廃止する計画が進まなかったのは、当社の案に行政が反対したためだ」と、行政に責任を転嫁したいかのようなニュアンスが感じられる。さらに、１９９８年に東武鉄道が編集・発行した『東武鉄道百年史』の７２５頁には、１９６５（昭和３０）年ごろに当時の建設省から、五反野～梅島間の国道４号線（日光街道）跨線橋の改築計画が持ち込まれた際のこととして「…鉄道自体を高架化し、跨線橋も側道の踏切も、ともに廃止するのがもっとも望ましい。また、都市部の道路と鉄道の在り方から見てもそれが正論である、と考えられた。しかし、当社から高架化を提案すれば、工事費用の負担割合がまったく変わってくる。…」との記述がある。つまり東武鉄道は、第３７号踏切の「開かずの踏切」対策でも正論を捨て道路側の立体化で解決させたい、自社の持ち出し額が相対的に多くなる鉄道高架化には応じたくない、というのが本音だったのではないか】
・昭和６３年から今回の事故が発生するまで、高架化が実現しなかったのはなぜですか？
「費用の問題です」
・高架化の費用分担は、どのようになっているのですか？
「都市部とそれ以外とで異なりますが、竹ノ塚が該当する都市部の場合、１４％を東武鉄道が、残りの半分【４３％】を国が、さらにその残りを東京都と足立区とで折半【各２１．５％】することになっています」
【その後、東京２３区内での高架化事業における鉄道事業者の分担率は、１５％に変更されている。また、現在の枠組みでは、他の要因は考慮されず、一律にこの割合が適用される。つまり東武鉄道は、第３７号踏切の安全管理に係る重大な過失、というよりは犯罪があった疑いがきわめて高いにもかかわらず、まっとうな鉄道事業者と同率の高架化補助を受けられるわけである。これでは結果的に、安全対策に手抜きをする事業者のほうが得をする理屈になり、倫理上問題があるのではないか】

・竹ノ塚駅付近の高架化に必要な費用の見込み額は、どのくらいなのですか？
「行政の試算では３００億だと聞いています」
・東武鉄道の試算でも、そのくらいですか？
「列車が走らない深夜にしかできない作業が多いので、もっと多額になるだろうと予想しています」

３．東武鉄道の踏切保安対策の概要と、現場の実態の把握状況について

・東武鉄道では、かつては手動の踏切が多かったのが、徐々に自動化されました。これはなぜですか？
「事故防止のためです。昭和４０（１９６５）年ごろ、モータリゼーションが進んだことで踏切事故が多発したのがきっかけです」
・手動でなく自動にしたのは、踏切保安係の人為ミスによる事故を防止するためではなかったのですか？
「竹ノ塚の踏切には、歩行者が非常に多いという特徴があります。あれだけの歩行者がいる踏切だと、自動化すると歩行者が踏切内に取り残されるおそれがあります。ですから、遮断機を下ろすのに融通を利かせて滞留を防ぐため、手動にしていました」
・第３７号踏切がいわゆる「開かずの踏切」だという認識はありましたか？
「ありました」
・では、踏切保安係が通行人から「開かずの踏切」であることについて苦情を受け続けていたことは、認識していましたか？
「今回の事故が起きる前には、私の耳には入ってきていませんでした」
・第３７号踏切を手動にしていたのは、遮断機の鎖錠を解除するための通称「赤ボタン」を使用して、踏切を空ける時間を少しでも確保するためではなかったのですか？
「違法行為を前提としての手動化は、想定していません」
【この理屈だと、上り緩行線列車（第３８号踏切では下り緩行線列車）の停車中に踏切を開けるための「黒ボタン」を「赤ボタン」とは別に設置していた理由や、「黒ボタン」を「赤ボタン」の収納箱のふたの部分に（踏切保安係が容易に操作できる形で）設置していたことなどの説明がつかなくなってしまう。それに、黒ボタンさえ使用してはいけないのだとしたら、踏切が開く時間は自動化した場合と同じになってしまう理屈で、この点でも池田氏の証言内容には疑問がある】
・第３７号踏切は、先月自動化されました。自動化後の安全対策はどうなっていますか？
「ガードマンを配置したことで、以前と同じ滞留防止が図れていると考えています。
また、車対策としては発報信号を設置しました。これは踏切内に６秒以上滞留している支障物を検知すると、自動的に作動するものです。ただ、車対策としては手動式のほうが安全だと考えていました。６秒の分だけ、素早く対応できるからです。事実、第３７号踏切では、自動車による事故は過去にも発生したことがありませんでした」
・もう一度聞きますが、踏切保安係と通行人とのトラブルについての認識は、本当になかったのですか？
「ありませんでした」
・そういう苦情や現場の実態が、竹ノ塚駅からは本社に上がっていなかったのですか？
「ありませんでした。ただ、お客様とのトラブルについては営業部が担当なので、そちらでどうだったかまではわかりません。ただし、たとえば酔っ払いが遮断機のワイヤーを外したようなときには、運輸部の担当になります」
・では、踏切保安係と通行人とのトラブルは、駅限りで対応していたわけですか？
「はい。それと、遮断機のくぐり抜けにまつわるトラブルは、竹ノ塚に限らずよくある話です。それにはマナーの啓発でしか、対応のしようがありません」

・前回の公判で「ひらが」踏切保安係は「通行人からカッター（ナイフ）を突きつけられて『早く踏切を開けろ』と迫られたことがある」と証言していました。現場のこういう実態について、本社での認識はどうだったのですか？
「そのようなトラブルがあったことは、把握していませんでした」
・では巡回指導のとき、踏切保安係が指差呼称をしていたかどうかは、確認していましたか？
「確認していました」
・それが巡回のときだけで、ふだんは指差呼称をやっていなかったことについては、どうですか？
「申し訳ないことですが、把握していませんでした」

４．外番の役割について

・つぎに、外番のことについて伺います。外番の役割とは、どのようなものですか？
「番舎の反対側に立ち、監視にあたることです」
・では外番とは、立番のことですか？
「そうです」
・しかし「ひらが」証言では「外番とは、内番の後ろで指差呼称を共に行うのが役目だ」ということでしたが？
「『ひらが』証言は間違いです。内番は、誰かと話をして気が散ったりすることがないよう、１人で集中して行うものです」
・（甲４２号証・資料７「踏切作業内規」を見せ）
内規には「外係員は、内係員の呼称を復唱する」とありますが？
「この作業内規は、竹ノ塚だけでない、すべての踏切を対象にした作業基準です。以前は単線や複線が主体でしたから、この条文は、外番が立つ場所が、内番の声が十分聞こえる距離しか離れていないことを、念頭においているわけです」
・実態と異なる条文を残していたのは、なぜですか？
「外番とは、必ず外に立つのがその役割です。番舎内で復唱するものではありません」
・だとしたら、そのことの教育をしていなかったことになるのではありませんか？　きちんと研修ができていたとしたら、どうして「外番とは内番と共に指差呼称を行うのが役目」だという「ひらが」証言が出てくるのですか？
「申し訳ありません」

５．鎖錠解除の問題について

・つぎに、遮断機の鎖錠解除の問題について伺います。
この鎖錠装置は、いつごろ設置されたのですか？
「昭和４０年代の前半です」
・鎖錠装置を設置した理由は何ですか？
「さっきお話ししたように、昭和４０年ごろに踏切保安係の確認不十分による事故が多発したため、その防止策として設置しました。それ以降は今回の竹ノ塚の事故まで、事故は起きていませんでした」
・第３７号踏切で、赤ボタンの使用が日常化していたことは、把握していましたか？
「把握していませんでした」
・あなたが平成１６（２００４）年の４月に運転課長になる前の、前任者はどうでしたか？
「やはり把握していませんでした」
・しかし「ひらが」証言では、赤ボタンの使用は、遅くとも昭和５０年代には日常化していたとあります。そのことは竹ノ塚駅でも認識していなかったのですか？
「社内調査によれば、歴代の駅長と助役は、程度の差はあれ認識していたようです。こ

のうち前任者の『まつやま』駅長は、その前任者から赤ボタンのことで引き継ぎを受けており、その使用をやめるよう制止する措置を取っていました。また、事故発生当時の毛塚駅長は運転課の出身ですから、安全にかかわることについては、しっかり指導していたのではないかと思います」

・「ひらが」証言では「駅長が巡回してきたときに赤ボタンのふたが開いていた」とありますが、駅長はそれを注意しなかったのですか？
「『まつやま』と毛塚の、どちらの駅長のことを言っているのかがわからないので、答えようがありません」

・赤ボタンの日常的な使用については、社内調査の結果はどうだったのですか？
「程度の差はあれ、全員が行っていたことが確認できました」

・（甲５０号証・「まつやま」前駅長から毛塚駅長への駅長事務引き継ぎ書の１１ページ目から１２ページ目を示し）
項目５に「踏切関係」として、鎖錠解除のことが記されています。つまり、「まつやま」駅長は鎖錠解除が日常化している事実を把握していたことを、この引継文書は物語っています。また、ここには「鎖錠解除が原因で事故が発生しても、会社は責任を取らない」とも明記されています。この引継文書は、本社には届いていなかったのですか？
「届いていませんでした」

・「ひらが」証言によれば、今回の事故の３年くらい前に、踏切保安係全員で赤ボタンの使用を禁止することの是非を問う投票をしたところ、１４人中１１人が賛成し、当時の「かんだ」班長がその結果を上申したとされています。このアンケート結果は、本社には伝わっていましたか？
「伝わっていませんでした」

・私には、どうもそこのところがわからないのです。第３７号踏切の現場で何十年も危険行為が続けられていて、それがどこからも本社に伝わっていないというのは、おかしいのではありませんか？
「これは私の推測ですが、竹ノ塚駅長が本社に報告すれば、違法行為ですから処罰されるのは必至です。それがきっかけで違法行為をやめるよう本社から指示されて、それで現場の踏切保安係にかかるプレッシャーが増幅されてしまうのを、避けたい意図が働いたのではないでしょうか」

・弁１号証「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」の６頁の頭に「インシデント」とありますが、これはどういう意味ですか？
「事故にならなかった『ハット、ヒヤット』のことです。従業員に順法精神の徹底を呼びかけるためのものです」

・遮断機の鎖錠解除は、インシデントに該当しますか？
「インシデントを越えて、処罰の対象です」

・竹ノ塚駅からは、鎖錠解除という内規違反の報告が上がっていなかったのですか？
「はい」

・被告人は、今回の事故の１年前にも、赤ボタンの操作が原因で上り緩行線列車を非常停止させる事故を起こしていました。しかし、このときには「踏切内に歩行者がいたため遮断機を下ろせなかった」と、事実と異なる内容が本社に報告されていました。これはいったいどういうことですか？
「運転事故にもかかわらず、運輸部でなく営業部に報告が上がっていました」
【この事実も、踏切保安係や信号係に関する事項が営業部と運輸部との二重管理になっていて、それぞれの責任の範囲があいまいという、組織上の問題があることを示している】

・どうして鎖錠解除の実態が、正しく報告されないのですか？
「申し訳ありません」
・集合教育のときに現場の踏切保安係から、鎖錠解除のことで何とかしてほしいみたいなことを言われたことは、なかったのですか？
「ありませんでした。私以外の担当者にも、聞いたという者はいませんでした」
・本社が現場の実態をまったく知らないなんておかしいですよ。あなたはさっきから「知らない、知らない」しか言ってないじゃありませんか。仮に本当に何も知らなかったのだとしたら、東武鉄道の組織それ自体があまりにいい加減で、安全管理体制に問題があったことになるのではありませんか？
「おっしゃるとおりです。申し訳ありません」
・もう１回聞きます。鎖錠解除のことにしても、踏切保安係と通行人とのトラブルのことにしても、会社は問題をすべて現場に押しつけて「知らぬ存ぜぬ」で通そうとしていたのではありませんか？
「信号関係と踏切関係への指導は、現場でマンツーマンで行うことにしていました。しかし、そのときも意志の疎通が不十分で、結果としてこのような事態を招いてしまったことを、申し訳なく思っています」
・しかし、鎖錠解除という内規違反は、小松被告を含む踏切保安係の全員が行っていたわけです。そして、これは元を正せば踏切がなかなか開かない、開けられないことで、通行人からプレッシャーを受けることによって引き起こされたものです。この事実について、あなた自身はどう考えていますか？
「違法行為は言語道断です。しかし、私たちが踏切を取り巻く環境について知ろうとしなかったことが、今回の事故の遠因になってしまったことについては、申し訳なく思っています」
【百歩譲って、仮に東武鉄道の上層部が「踏切を取り巻く状況について知ろうとしなかった」という池田証言が真実であったとした場合でも、小松被告の「懲戒解雇」に対して社長などの役員が「減給２０％×３ヶ月」という処分の重さのバランスに、はたして合理性があると言えるのか。結局のところ、東武鉄道の上層部は「他人（従業員）に厳しく自分に甘い」だけで、利用者や沿線住民の命を預かる仕事をしているという自覚に欠けているとしか映らない。自分たちのメンツと保身しか考えない上層部が、今回の踏切惨事について、部外者抜きでまとめた社内調査報告書だけで一方的に幕引きとしてしまったようでは、彼らには利益優先のために安全を軽視し続けてきた企業体質の膿を出し切り、事故防止の礎を築く自浄能力があるとは、とても信用することができない】
・東武鉄道は、今回の事故が起きてしまってからはじめて、踏切を自動化したり歩道橋を建設したりといった対策を取り始めました。東武鉄道としては、被害者に対しては今回の事故のことをどのように考えているのですか？
「本当に申し訳ないことをしてしまったと思っています。部門の長として、責任を感じています。謝って済む話ではありません。でも、具体的にどうしたらいいのかもわかりません。とにかく、事故を起こさないようにすることが、自分たちの務めなのだろうと思っています」

検察側からの反対尋問
・２００４（平成１６）年４月９日の事故のことだけど、なんで事実と異なる内容の報告が本社に上げられたの？　大変な問題でしょ？　その理由の解明は重要でしょ？
「なぜかと言われても…。ただ、私の推測では…」

・推測はいいよ。
（甲５０号証・駅長事務引き継ぎ書を示し）
「赤ボタンの使用が常態化している件は『よしわら』課長が駅長だった時代から上申している」とあるけど、あなたはこの引き継ぎ書の報告は受けていないと、さっき言ったよね。あなたの前任者は、上申がなくてあなたに引き継げなかったのか、あったけど引き継がなかったのか、どっちなの？
「わかりません」
・では、「よしわら」駅長がいつの時代の駅長だったかは、調べましたか？
「調べましたが、正確には覚えていません。だいたい８～１０年くらい前の駅長です」
・その当時の運転課長は誰ですか？
「『ほりこし』さんです」
・じゃあ、さっきのあなたの推測というのを聞かせてもらいましょうか。あなたは、過去の事故の報告内容が事実と異なるものだった理由は、何だと思っているわけ？
「小松さんをかばったのではないでしょうか」
・どうしてそう思うの？
「この事故の場合、事実のとおりを報告すれば、懲戒処分が避けられません。実際、過去に北千住の踏切で遮断機の下げ忘れ事故が起きたときには、当事者の踏切保安係が配置転換を受けたという前例がありました。駅長も、そのことは当然知っていたはずです」
・だとしたら、駅長が小松さんをかばったのは、トカゲのシッポ切りになるのが見え見えだったからじゃないの？
「わかりません」
・ところで、第３７号踏切と第３８号踏切が自動化されなかった理由は何だったの？
「この２ヶ所の踏切では、手動のほうがベターだと考えたからです。それは先ほども言いましたが、歩行者の滞留を防止するためです」
・なんで踏切の真ん中で滞留が起こるの？
「開いている時間が短いのと、踏切が長いからです。それで、滞留を防ぐため立番が声を出したりして、歩行者を誘導していたわけです」
・会社は、第３７号踏切と第３８号踏切が歩行者の滞留が起きやすい踏切だということを把握していたの？
「はい」
・だったら会社は、踏切保安係が警報が鳴ってても遮断機を上げ下げしていたことを、知っていたはずでしょう？
「知りませんでした」
【第３７号踏切と第３８号踏切では、いずれも遮断機を下ろしたら近隣への騒音対策として警報音を完全に止めてしまっていた。「踏切作業内規」でもそのように定められているとの報道もある】
・定期巡回のときには、踏切保安係が赤ボタンを使っているのを誰も目撃したことがなかったの？
「ありませんでした。しかし今にして思えば、それは警察官の前で赤信号を無視する人がいないのと同じだったのだと思います。運転関係は、違反行為に対してはもっとも厳しく対処する部門ですから、巡回のときだけは皆規則を守っていたのだと思います」
・前回の公判で「ひらが」証人は「先輩から自分が着任する前の出来事として『赤ボタンをまったく使わないテストをしてみたら、車の渋滞の列が２～３キロ先までつながって一帯がパニック状態になった』という体験談を聞かされて、それで自分もパニックを防ぐには赤ボタンを使わなければならないと考えた」と証言していたけれど、そういう話

も本社には上がってなかったの？
「私はこの証言に驚きました。そのような事実はありません。今回の事故が起きてから赤ボタンの使用を禁止し、そのうえで渋滞状況の調査もしましたが、渋滞がそれほどにまで延びたことはありませんでした。『ひらが』証言は迷信です」
【池田証人は、「ひらが」証言の話がまだ第３７号踏切を迂回するための道路がまったくない昭和４０年代の出来事で、その後第３７号踏切の「開かずの踏切」対策として栗六陸橋などのバイパス道路が整備され今日に至っている、という事実経過を無視している。周辺環境の変化を考慮せず「今日渋滞が発生していないのだから、過去にも今以上の渋滞が発生していたことはあり得ない」とする池田証人の主張は、科学的な合理性を欠き不当である。詳細は半沢が作成した「第３７号踏切を迂回するための周辺道路等の整備経過」を参照】
・あなたも会社人だから、口が裂けても言えないことがいろいろとあるのでしょう。そんなあなたが、会社を代表して証言台に立つことになった理由は何なの？
「ある日上司から『証言に出てくれ』と言われたからです。なぜ他の人でなく自分だったのかはわかりません」
・今回の事故について、東武鉄道には責任があると思っていますか？
「はい。捜査が進むにつれて、私たちの知らないことが次々と出てきたこと、私たちが何も知らなかったことへの責任を感じています」
・あなたの証言を聞いて、傍聴席にいる遺族はどう感じていると思いますか？
「『会社は逃げている』と思われてしまうのが恐いです。ただ、事故が発生してからの報道が一面的なので、そうでない事実があることが伝わればと思っています」
・伝わらないよ！　東武鉄道の認識がこんなものでは、遺族は小松さんを許すことがあったとしても、東武鉄道を許すことは絶対にありませんよ！　会社に戻って上司に報告するとき、このことをはっきりと伝えておきなさい。いいですね！

（５分間休憩）

「小松きよか」さんへの証人尋問
・被告人は、どのような性格ですか？
「まじめで几帳面で、思いやりがあるほうです。人の話や意見は聞いてくれるほうです。率先して物事をやってくれるほうで、私たちの家は路地の奥なのですが、その入り口のカーブミラーが壊れていたとき、落ちていたミラーを自分で取りつけたりしていました。夫とは××××という会社で知り合って結婚しました。夫はその会社で経理を担当していました。それで、うちの家計も夫がつけていました」
・被告人が東武鉄道に入社したきっかけは何ですか？
「電車内で駅務係募集の中吊りを見て、応募したのがきっかけです。面接のとき『年齢の関係で駅務係での採用は難しいが、踏切保安係なら欠員があるので採用できる』と言われたそうです。それで夫は『１日考えさせてください』と返事を保留し、家で１晩悩んだすえ、入社を決心しました。夫はそのとき『将来業平橋の踏切が自動化されれば、駅務係に移れるかもしれない』と、担当者から口頭で聞かされていたそうです。
夫が業平橋から竹ノ塚の踏切に異動したのは、業平橋の踏切が自動化されたためです」
・被告人が竹ノ塚の踏切に異動してから、仕事のことで悩んでいると聞かされたことはありましたか？
「『業平橋よりも大変だあ』とこぼしていたことがあります。
列車本数が多くてなかなか踏切を開けられないため『通行人から暴動が起きるのではな

いか』と心配していました。番舎への嫌がらせも、いろいろとあったそうです。
竹ノ塚の踏切に異動してから『辞めたい』と言い出したこともありました。緊張で口の中が渇いて歯石がつき、歯医者に通うようになりました。業平橋にいた時代には、そんなことはありませんでした。
夫の公判を傍聴していて、こんな危険な踏切なら辞めさせてあげたほうがよかったと思いました。しかし夫は『踏切の仕事は、いい加減な気持ちでできる仕事ではない』と言い、辛抱して続けていました」

・事故当日の言動で、何か覚えていることはありませんか？
「当日【３月１５日】は、定期人事異動の内示がある日でした。お昼になっても電話がないので『今年も異動はないんだな』と言って、出勤していったのを覚えています」

・事故のことは、どのようにして知りましたか？
「夕方６時のニュースで事故が起きたことを知り、さらに８時ごろ駅からの電話で、夫が事故を起こしたことを知りました」

・被告人は事故を起こしてから２０日間以上、竹の塚警察署に拘置されていました。その間の生活は、どのようにしていたのですか？
「身の回りのものを運ぶため、毎日私が竹の塚警察署に通いました。また岩手から義父と実母が出てきてくれて、生活を支えてくれました」

・事故が起きてから、ご近所の反応はどんな感じですか？
「気を遣ってあいさつしてくれたり『がんばってね』と声をかけてくれています」

・事故の状況などは、どのようにして知りましたか？
「主に報道で、赤ボタンの話などを徐々に知りました」

・被告人は、ふだんから何かをうっかり忘れてしまうようなことは、あるほうですか？
「ありません」

・被告人が、仕事をいい加減に考えていたような部分はありましたか？
「そうは思いません。１日に９００本もの電車が通る踏切が手動では、限界を超えていたのではないでしょうか。東武鉄道はダイヤ改正ごとに電車を増やしても、人を増やすなどの安全強化策を取らなかったということが、私にはショックでした。
１年前の事故にしても、どうして虚偽の報告が本社に上げられてしまったのでしょうか。そのときにきちんと対策が取られていれば、今回の事故は起きずに済んだのではないかと思うと、とても悔しいです」

・あなたは被告人に代わって、事故で亡くなったＭさんと、Ｔさんの葬儀に参列されましたね。そのときは、どんな心境でしたか？
「ただただ、申し訳ないという気持ちで一杯でした」

・被告人は事故発生当時、手取りで２４～２５万の月収があったのが、事故がきっかけで東武鉄道を解雇され、収入を失いました。現在の生活はどうされているのですか？
「今までの蓄えと、退職金を取り崩してやりくりしています」

・あなたが今回の事故の後に、仕事を辞めたのはなぜですか？
「夫を支えてゆくことと仕事との両立が、できないと考えたからです。
私も今回の事故が起きてから体調を崩し、安定剤を飲み続けている状況ですが、身体が落ち着いたら再び働きに出たいと思っています。離婚や別居の予定はありません」

検察側からの反対尋問

・懲戒解雇だと退職金は出ないのが普通じゃないの？　いくらくらい出たの？
「夫が家計をつけているので、詳しい金額は…。（しばらく考え込み）３００万円台でしょうか」

・被告人、つまりご主人が逮捕されて保釈されるまでの間、あなたは毎日のように、拘置

先の竹の塚警察署に通っていたという話でしたね。ご主人が保釈されてから、あなたは事故のことで、ご主人とどんな話をしましたか？
「１年前の事故のとき、駅長はどうしてあんな虚偽の報告をしたんだろう？という話をしました」
・１年前でなく、今回の事故についてはどうですか？
「…」
・遺族への言葉は、ご主人からは何かありましたか？
「保釈され帰宅してからは毎日のように、線香を立てて拝んでいました。最近は毎日ではありませんが、毎月１５日の月命日には、必ずお線香を上げています。言葉ではなく行動で、気持ちを表しているようでした」
・第３７号踏切に転任してからのことで「暴動が起きるんじゃないか」とか「辞めたい」といった話をご主人から聞かされたのは、何回くらいありましたか？
「口に出したのは、３回くらいです。最後に聞いたのは、１年くらい前でした」
（終了）

・次回公判期日を、１０月３１日（月曜日）１３時１５分からと指定して閉廷。

傍聴していて気になったこと
・池田証人が東武鉄道を代表しての証言者であると考えるならば、今回の踏切惨事に対する東武鉄道の公式見解が「（踏切保安係が赤ボタンを常用せざるを得ない実態を放置し続けるという）落とし穴を掘ったほうよりも、落とし穴にはまったほう（赤ボタンの操作ミスによって死傷事故を起こしてしまった踏切保安係）が悪い」という、原因者責任の否定＝開き直りであることを意味しているのではないのか。
・３名いる裁判官は、前回までの証人には必ず何点か質問をしていたが、今回の池田証人には誰も何も質問をしなかったことは、はたして何を意味しているのか。

以上