

2005年8月4日

東京都墨田区押上一丁目1番2号

東武鉄道株式会社

鉄道事業本部営業部CSサービス課 気付

取締役社長 根津 嘉澄 様

鉄道事業本部長 角田 建一 様

東京都足立区

半澤 一宣（印）

公開第三質問状

貴社が先月27日にホームページで発表した「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」と題する報告書（以下「今回の報告書」と記します）において言及されていない、すなわち原因究明が尽くされていないと考えられる疑問点等について、改めて質問いたします。なお本状の全文と、これに対する貴社からの回答内容等につきましても、これまでと同様、関係各所及び私のホームページに公表することを、御承知お祈いします。

一、貴社が伊勢崎線第37号踏切（以下「第37号踏切」と略記します）において、1個列車あたりの踏切遮断時間が必要以上に

長すぎる状態を長年にわたり放置し続けてきた施設管理者としての不作為が、いわゆる「開かずの踏切」問題をいたずらに深刻化させ、ひいては踏切保安係の多くが赤山街道の交通マヒを少しでも緩和する目的で遮断機早上げ防止装置の解除ボタンを日常的に使用せざるを得ない状況を誘発した一因であると考えられる疑問について第37号踏切及び第38号踏切（以下一括して「当地の踏切」と記します）における1個列車あたりの踏切遮断時間は、他社ももちろん貴社の他の踏切と比較しても、明らかに突出して長く設定されています。そしてこれは、踏切の長さすなわち歩行者が踏切を渡り切るのに必要な時間との関係としてだけでは説明がつかないほどの長さとなつています。私は風が弱い日の日に、当地の踏切における踏切遮断開始時間（列車の先頭が踏切に到達する何分何秒前に警報鳴動が開始したかの時間のことを、以下このように記します）等を計測してみました。その結果、第37号踏切における各列車種別ごとの踏切遮断開始時間の平均は、下り優等列車（西新井駅を通過する列車）で1分09秒、上り急行列車では1分25秒、上り緩行線列車では1分47秒（警報鳴動開始から列車が竹ノ塚駅に到

着するまでの平均は1分12秒）でした。
 すなわち、上り急行線列車では下り優等列車における踏切遮断開始時間との差に相当する16秒が、安全確保上の必然性がない、無駄な踏切遮断時間であることは明白です。同様に、上り緩行線列車の場合でも、第38号踏切での下り緩行線列車接近時において警報鳴動開始から列車が竹ノ塚駅に到着するまでの平均時間である44秒との差に相当する28秒が、無駄な踏切遮断時間であることは明白です。したがって、貴社にはこれらの時間の分だけ第37号踏切を必要なく遮断し、その分赤山街道の交通マヒをより深刻化させた原因者責任が所在することになります。貴社は当地における開かずの踏切問題を以前から認識していた以上、貴社にはこの問題を少しでも改善するために、安全確保上不要な、無駄な踏切遮断時間を切り詰めるための信号改良工事を行うべき、施設管理者としての社会的責務が所在していたことは明白です。しかし貴社は、この信号改良工事の実施を長年にわたり怠り続け、すなわち開かずの踏切問題を放置し続けてきました。このことが、必要以上に待たされる通行人から現場の踏切保安係への（時には踏切詰所の窓ガラスを割るなどの暴力的な）苦情の増加、ひいて

はその精神的重圧に堪えかねた大多数の踏切保安係による遮断機早上げ防止装置の解除ボタン使用の常態化を誘発した一因であるところとは、当然に推認できるところです。これらことから、貴社には開かずの踏切問題の改善に必要な信号改良工事関係の費用を出し惜しみし続けたことによつて、大多数の踏切保安係による解除ボタンの常用を誘発した、すなわち「利益優先のために安全を犠牲にした」と事実が存在していたことが明白になつたと考えられます。しかし今回の報告書では、経営陣の不作為責任に係るこれらの問題については、全く言及されていません。別の見方をすれば、右に記した解除ボタンの使用の常態化は、貴社経営陣が現場の踏切保安係を通行人の苦情から守る、すなわち開かずの踏切問題を改善して苦情が出ないようにすべき、労務管理上の責務を怠つた不作為によつて誘発されたものであるという一面もあると考えられます。そのような経営陣の不作為責任の所在を認めないまま、問題を現場での解除ボタンの常用に係る内規違反にすりかえて、踏切保安係全員を一律にけん責や厳重注意処分の対象とするのは、処分のやり方として片手落ちと言わざるを得ません。二、遮断機降下完了後に警報音を止める取扱

方へをしなければならぬような音質の警報機を使用し続けていたことへの改善を怠り続けたという、施設管理者としての貴社経営陣の不作為が、踏切保安係が通過列車の接近を失念するという事故原因を誘発したと考えられる疑問について

当地の踏切では、遮断機降下完了後に警報音を止める取扱方が、以前から行われていません。このことが、踏切保安係が通過列車の接近を失念するという人的ミスを生じた一因になったこともまた、当然に推認できることです。なぜなら、仮に列車通過完了まで警報音が鳴り続けるシステムとされていれば、踏切保安係が通過列車の接近を失念して遮断機を上げてしまうという人的ミスに起因した今回の事故を防げたであろうことは、常識で理解できることだからです。

だいたい、仮に貴社に限らない鉄道事業者が、どこかの第1種甲（無人）踏切で遮断機降下完了後に音が止まる警報機を導入しようとしても、安全確保上問題があるとして認可されないに決まっています。これも、これまで常識で理解できることです。そうでなくとも、現に当地の踏切と同じ第1種乙踏切である京成電鉄の「高砂1号踏切」及び「高砂2号踏切」では、列車通過完了まで警報音を持続さ

せる取扱方をしています。

貴社が当地の踏切で遮断機降下完了後に警報音を止める取扱方をしている理由については「近隣の騒音問題に配慮するため」である旨がマスコミ報道されています。しかしそれならば、踏切詰所内だけ警報音を持続させるか、又は西武鉄道や阪急電鉄などが採用している、遮断機降下完了後に音量を下げる警報機を導入することも解決できるはずだと思います。

とところで、私は当地の踏切で使用されている警報音を録音し、グラフィック・イコライザ―でその周波数特性を解析してみました。すると、人間の耳が最も敏感で耳障り（うるさい）と感じやすい2〜3キロヘルツ付近の周波数成分を、特に多く含んでいることが判明しました。このような音質の警報機を使用していたからこそ、近隣の騒音問題への配慮すなわち遮断機降下完了後に警報音を止めるという取扱方が必要とされ、それが踏切保安係の通過列車接近の失念という人的ミスを誘発してしまっただけであらうこともまた、当然に推認されることです。言い換えれば、当地の踏切の警報音を2〜3キロヘルツ付近の周波数成分が少ない音質のものとしていけば、近隣の騒音問題対策として遮断機降下完了後に警報音を止めるなどという取扱方をしない

で済み、ひいては踏切保安係の通過列車失念
という人的ミスも未然に防げた可能性があつ
たという事です。事実、右に記した京成電
鉄の2ヶ所の踏切では、多くの第1種甲踏切
で使用されている一般的な音色の警報機を使
用しているのですから、当地の踏切で警報音
の変更ができなかったはずはありません。
貴社がこれらの対策を講じず、あえて踏切
保安係の人的ミスを誘発しやすい警報音の取
扱方を放置し続けていた自らの不作為責任に
は言及しないまま、「人的ミスを犯したほう
が悪い」として事故当事者の踏切保安係に懲
戒解雇という形で責めを負わせた今回の処分
方は、人間にはミスがつきものであるという
当たり前の事実を無視した、社会通念上極め
て非常識なものです。同時に、従業員の人的
ミスに起因する事故を未然に防止するため
の放棄を講ずるべき、経営者として当然の責務
の放棄を正当化した、不当な責任転嫁の経営
陣の責任逃れであるとし、ほかに理解のし
ようがありません。

私は、本年4月28日付けと同6月9日付
けの2通の公開質問状に対する貴社からの回
答書と今回の報告書とを拝見して、自らにと
つて都合の悪いことには回答を拒否したり無

視していることなどから、「くさいものにふ
た」を考えて「逃げるが勝ち」を正当化するこ
としか考えていない貴社経営陣の姿勢が、人
間として極めて卑劣なものであると理解せざ
るを得なくさせられています。
私の指摘や主張に誤解があるといふのであ
れば、「警察が捜査中だからコメントできな
い」などと逃げ隠れせず、堂々と反論すれば
よいのです。それをせずただ世間のほとぼり
が冷めるのを待つだけという貴社の対応方は
私の指摘や主張に誤解がない、すなわち自
らに過ちがあつたことを自身では認めながら
対外的には認めないで済ませようとしている
ものにはかなりません。それは中国の哲学者
孔子の教え「論語」に言う「過ちて改めざる
、是即ち過ちなり」そのものです。

右記の疑問点を踏まえ、以下の質問に御回
答くださいますよう、お願い申し上げます。
1. 今回の報告書には、当地の踏切を自動へ
第1種甲へ化する旨と、遮断機のくぐり抜
けに起因する事故の防止策として踏切通行
人へのマナー啓蒙を強化する旨が記されて
います。しかし、根本原因である開かずの
踏切問題を放置したまま「危険ですから列
車が通過するまでお待ちください」と地域

2

住民に一方的に不利益を強要するのは、地域住民に対する「移動の自由」すなわち交通権の侵害にほかなりません。貴社は、当地の開かずの踏切問題に係る原因者責任が所在することに鑑み、高架化による踏切除却が実現するまでの間、本年4月22日付けで発表済みの緊急対策以外にどのような対策を講じるお考えですか、それとも何も講じないお考えですか。少なくとも、本状の63頁69行目に記した「無駄な踏切遮断時間を切り詰めるための信号改良工事」を、今回の報告書で表明した当地の踏切の自動化に合わせ実施するの、かしないのかを、明らかにしてください。貴社は、右に記した2通の公開質問状の中で私が指摘した「踏切保安係の人的ミス」をバックアップする機械的保安装置の導入を怠り続けてきた「問題について、今回の報告書でその問題の検証をせず、またこの問題に係る責任の所在を明らかにしないまま、当地の踏切の自動化によって幕引きを図ろうとしています。」

また、本状の第二項目に記した「遮断機降下完了後に警報音を止める取扱方」の問題について、事故原因である踏切保安係の通過列車失念という人的ミスとの関連が

3

当然に疑われるものでありながら、今回の報告書では全く触れられていません。これら事実から、今回の報告書は貴社経営陣の安全管理体制の不作為に係る問題点を意図的に排除したものであり、安全体制の確立のためには、経営陣の責任逃れのための報告書であるとし、私には理解できません。当然ながら、事故を起こしたことへの反省と、遺族をはじめとする当地住民への誠意は伝わってきません。貴社は、右に記した安全管理体制の不作為に係る経営陣自らの問題点について調査をやり直し、自己批判を含めた報告書を作り直すことを約束しますか、確認しませんか。再調査を約束するのであれば、再報告の発表期限も明らかにしてください。本状に記した貴社経営陣の責任逃れ体制が相変わらず大手を振ってまかり通るようでは、今後も貴社従業員の人的ミスに起因する様々な事故や事件の芽を未然に摘み取ることなど、できるはずがありません。

一例を挙げれば、私が本年4月28日付け第102179052531262行証明确信による質問状の2431262行目などで以前から再三指摘している、貫通路構造の欠陥の問題について、貴社は5

月27日付け回答書で「作業係員への徹底を図る」旨を明らかにしています。これは貫通路構造の欠陥を悪用した迷惑喫煙に起因する暴力事件や列車爆破テロなどの未然防止を、連結作業員の人為に依存すること、を正當化しているものです。しかしこのよくな考え方は、踏切保安係の人為による事故の再発を防止するため当地の踏切を自動化するという、今回の報告書に明記された考え方は明らかに矛盾しています。これは貫通路構造の欠陥解消のために必要な、抜本的な車両改造工事の費用を出し惜しみし続けることによる無理な安全並びに危機管理体制に係る経営陣の不作為責任を、連結作業員の人的ミスに転嫁する、施設管理者たる貴社経営陣の責任逃れ体質の反映としか、ほかに理解のしようがありません。貴社がこのような横暴な経営姿勢を公然と押し通してはばからないのは、沿線住民にとつては代替交通手段がないため、輸送サービスという貴社の商品に品質（安全）上欠陥があるとわかつていてもそれを利用せざるを得ない、すなわち供給独占状態にあることにあぐらをかいていられるからではないのですか。貴社は自らのモラルハザード（企業倫理の欠如）についてどのような

に考えているのかを、御説明願います。右の3点の質問につきまして、今月31日（水曜日）まで必着にて、必ず書面にて御回答くださいますようお願い申し上げます。なお、本状で言及した「当地の踏切における1個列車あたりの踏切遮断時間の実測調査結果」及び「当地の踏切で使用されている警報音の周波数特性の解析結果」の詳細については記した文書等は、第10217932045号書留配達証明郵便にて別に送付いたしますので、御参照願います。また、本年6月9日付け貴社CSサービス課長様あて第10217932045号書留配達証明郵便にて貴社の見解を明らかにするよう求めた「竹ノ塚駅ホーム上の迷惑コーヒーション」に関する件「及び日光線特急「スピーシア」の春日部駅乗降口の問題に関する件」については、昨日現在いまだ回答が届いておりません。もしも貴社がこれらの問題について回答を拒絶されるのであれば、それによつて生じると予想される、貴社に対する利用者「沿線住民を中心とした社会全体からの信用低下については、私は一切責任を負いかねますことを念のため申し添えます。御承知おき願います。以上

記事

向島郵便局にて配達完了	平成17年8月5日	（内容証明郵便）	第10217932034号	および配達郵便局	書留郵便物引受番号と配達完了日
-------------	-----------	----------	---------------	----------	-----------------