

2005年5月5日

〒100-8918 東京都千代田区霞が関二丁目1番3号

国土交通省

国土交通大臣 北側 一雄 様

鉄道局長 梅田 春実 様

同 技術企画課安全対策室、施設課 三島、村田様

航空・鉄道事故調査委員会鉄道部会長 佐藤 泰生 様

〒 東京都足立区

半沢一宣（印）

東武鉄道株式会社に対する、手動踏切用保安装置の整備に係る
事業改善命令の発令を求める要請書

前略失礼致します。

私は今年3月15日に発生した、東武鉄道「伊勢崎線第37号踏切」における死傷事故について、日常生活において頻繁にこの踏切を通行する地元住民の立場から、その再発を懸念している者です。

今回の事故は、踏切保安係の人的（勘違い、うっかり）ミスによって遮断機（及びそのロックを解除するボタン）を誤操作してしまったことが原因と見られています。

ところが、同社では過去（1965年前後）にも、踏切保安係の人的ミスに起因する有責運転事故が発生していた記録が残されています。すなわち、1998年に同社が出版した『東武鉄道百年史』の749ページ以降に、「踏切関係では列車行き違い時の反対列車不確認による遮断機早上げ事故が多かった。（中略）確認喚呼を実行していればこうした事故はほとんど起こり得ないものであり、明快な信号確認喚呼など、基準作業の励行が強く望まれるところであった。」（750ページ3～7行目）と記されているのがそれです。

この記述から明らかになるのは、同社は過去に踏切保安係の人的ミスに起因する事故を現に複数回発生させた以降も、引き続き人間（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なしで列車を運転させるのと同等の、無理な踏切安全管理を今日まで続けてきた事実が存在するということです。

一方、同社は先月22日現在、今回の事故発生後の緊急対策として、本社要員の派遣による監視員増員を実施すると共に、車いす・自転車対応の歩道橋を足立区（道路管理者）と共同で新設すると発表しています。しかし、「踏切保安係の人的ミスをバックアップする保安装置」を整備するべき必要性については、同社はいまだ公式に言及をしていません。

「踏切保安係の人的ミスをバックアップする保安装置」とは、『鉄道ジャーナル』2005年6月号163ページにも記しましたが、具体的には、

上下急行線では踏切から600メートル程度手前の地点に、上り緩行線では出発信号機の直下に、それぞれATS地上子を増設し、列車がここを通過した時点で遮断機が開いていた場合に、ATSと連動して列車を非常停止させる装置

主に急行線列車が踏切から600メートル程度以内に接近しているときは、遮断機のロックを解除するボタンが働かないようにする装置（停電その他の理由で列車が長時間停止する場合の対策としては、駅長室など踏切番舎以外の場所に第二の解除ボタンを設置する）

などが考えられます。

私がこれらの装置の導入が必要であるとする理由は、次のとおりです。

第一に、増員された本社派遣の監視員の中には、遮断機が開いたときに自らの目と手と口で確認喚呼を行わない人が、私が観察している限りでもしばしば見受けられることから、人的ミスによる事故が再発してしまう余地が引き続き残されているためです。

第二に、新設される歩道橋が車いすや自転車にも対応するものであったとしても、時間帯によっては歩行者の迷惑、ひいては通行人同士のトラブルに起因する暴行事件等が発生しかねない混雑となる可能性が否定できません。このことから、状況によっては自転車やバイクでは歩道橋を通行することがはばかられ、引き続き「第37号踏切」及び「第38号踏切」を通行せざるを得ない事態が続くと予想されるためです。

第三に、マスコミ報道によれば、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化には、10年程度の工期と300億円程度の工費が必要とされています。このことは、今後少なくとも10年程度は、「第37号踏切」及び「第38号踏切」が引き続き存置されることを意味しています。その間、これらの保安装置を整備しないままの状態で列車の運転を続けるのを是認することは、「高架化完成による踏切除去までの間に、踏切保安係の人的ミスによる死傷事故が再発して新たな犠牲者が出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」という未必の殺意を正当化することにつながるからです。

マスコミ報道によれば、北側大臣は今月2日、先月25日に兵庫県尼崎市のJR西日本福知山線で発生した転覆脱線事故に関連して「(速度超過防止機能を備えた)ATS-Pを整備しない限り同線の運転再開を認めない」旨発言されました。私鉄との競争のため、安全対策の強化抜きでスピードアップを先行させたJR西日本の経営姿勢をたしなめるものとして、適確な御賢察と敬意を表します。しかしその一方で、東武鉄道は、踏切保安係の人的ミスへの対策を講じないまま事故発生前と同様に列車運転を続け、地域住民に「いつ再び自分たちの人命に危害を加えられるかわからない」という恐怖を強要し続けています。この現実に対して、東武鉄道に踏切保安システムの改善を促す指導を何ら行っていない貴省の姿勢については、私は失礼ながら、国民を生命の危険から守るための、東武鉄道に対する監督権限の適切な行使に係る不作為、怠慢ではないかとの疑問を抱いております。

私は、東武鉄道が過去の教訓を生かさないう形で今回の事故を再発させた事実に鑑み、貴省が東武鉄道に対して、踏切保安係の人的ミスに備えた保安装置を整備するよう、鉄道事業法第23条3号及び6号に基づいて事業改善命令を発令されることを要請します。また、当地で発生してしまった悲惨な事故を二度と繰り返させないため、第1種乙踏切を有する他のすべての鉄道事業者に対しても同様の指導をなされますよう、合わせて要請致します。

本要請に係る貴省の御見解を、今末日までに書面にて御回答を賜りたく存じますので、よろしくお願い申し上げます。

なお、4月28日付けで東武鉄道あてに差し出した、再発防止策等についての公開質問状(内容証明郵便、貴省にはクロネコメール便(引受番号0709-3354-2153)で写しを送付済み)の中で引用した、上掲『東武鉄道百年史』の関係ページの写しを同封致しますので、御参照願います。

取り急ぎ用件のみにて失礼致します。

草々

記事 配達記録郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局

第693-61-62983-1号

平成17(2005)年5月6日 東京中央郵便局にて配達完了

*本状に対する国土交通省からの回答は無し。