

2005年6月26日

〒100-8903 東京都千代田区霞が関一丁目1番1号
電話03-3592-5611(代)
東京地方検察庁 御中

〒 東京都足立区
自宅電話 - -
(家庭の事情により、つながりにくい)
(留守電、携帯、FAX、メールアドレスは無)
半澤一宣(印)(はんざわ・かずのり)

東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅踏切死傷事故に係る要請書

前略失礼致します。

今年3月15日に当地で発生した標記の事故に関連して、毛塚満・元竹ノ塚駅長と大芦和夫・東武鉄道本社運転課課長補佐の2名が、今月24日に業務上過失致死傷容疑で書類送検されました。

標記の事故が発生した「伊勢崎線第37号踏切」は、当地では幹線道路に準ずる機能を果たしている道路にありながら、全国的にもまれな、複々線区間における手動式踏切として存置され続けてきた踏切です。

この踏切では、ラッシュ時の混雑緩和やサービス向上などのために相次いで列車増発が行われた結果、いわゆる「開かずの踏切」問題が深刻化の一途をたどってきました。その結果、既に業務上過失致死傷罪で起訴されている小松完治被告(事件番号「平成17年刑(わ)第1481号」、担当裁判長・入江猛様)をはじめとする踏切保安係の多くが、長時間待たされる通行人から「早く踏切を開けろ」と、時には踏切詰所の窓ガラスを割られてまで苦情が繰り返される状況に堪えかねて、踏切開放時間を少しでも長く確保する目的で、遮断機のロックを解除するボタンを恒常的に使用せざるを得ない状況が生み出されてきました。

その一方で、「開かずの踏切」問題の原因者である東武鉄道株式会社(以下「同社」と記します)は、現場責任者である歴代の竹ノ塚駅長が上に記した解除ボタン常用の事実を把握しながら、踏切保安係の人的ミスが発生してしまったときにこれをバックアップして安全を確保する機械的保安装置の導入、すなわち列車ダイヤの過密化に見合った安全強化策を講じることを、怠り続けてきました。

ところで、今年4月25日に兵庫県尼崎市のJR西日本福知山線で発生した列車転覆脱線事故では、並行する阪急電鉄宝塚線との旅客獲得競争のために、最高速度の引上げと無理な駅停車時間の切り詰めとを進めた一方で、急カーブなどでの制限速度超過防止機能を有した新型のATS-P(自動列車停止装置)の整備、すなわち運転士の人的ミスに対応するバックアップシステムの強化を後回しにしていたことが、事故を未然に防止できなかった一因として指摘されています。

ひるがえって、東武鉄道では1965(昭和40)年前後に、踏切保安係の人的ミスによる踏切死傷事故が続発していたことを、1998年に自ら出版した『東武鉄道百年史』で明らかにしています。しかし同社は、そのときの「人間とは間違いをゼロにすることができないもの、人間の注意力のみに安全確保を依存するのは危険」という教訓を省みず、その後も踏切保安係の人的ミス対策としてのバックアップシステムの整備を怠り続けてきました。このような、例えて言えばATS無しで列車を走らせるのと同様の、無理な安全管理体制を取り続けてきた同社の不作為こそ、今回の踏切惨事の根本原因であることは明

白です。

よって、私は貴庁に次の2点を要請致します。

1. 毛塚元駅長と大芦課長補佐に対する殺人及び傷害罪での起訴と、厳刑の求刑
(刑事訴訟法第239条に基づく告発)

同社は、過去に踏切保安係の人的ミスの原因とする踏切死傷事故を何度も経験し、その教訓である「人間の注意力のみに安全確保を依存することの危険性」を認識していながら、根本的な再発防止策すなわち「踏切保安係の人的ミスをバックアップする、機械的保安装置の整備」を怠り続けてきました。

私は、同社が列車運転士の人的ミス対策として1968(昭和43)年からATSすなわち機械的保安装置を整備してきた一方で、踏切保安係の人的ミス対策としての同様の装置を整備してこなかった事実との科学的矛盾について、今年4月28日と6月9日の2回にわたり、内容証明郵便による質問状を送付しました。しかし同社は、5月27日付け回答書において、踏切保安係の人的ミス対策としての機械的保安装置を整備しなくとも踏切の安全が確保できるという同社の見解の科学的根拠が何であるかについての説明責任を回避しました。このことは、その説明が不可能であることによって、自らの不作為に罪があることを事実上自白したものであることを意味していると考えられます。

この事実は、同社に「踏切保安係の人的ミスの原因とする踏切事故が再発して、新たな死傷者を出してしまうのを未然に防止できなくてもやむを得ない」という未必の故意若しくは未必の殺意の認識が存在していたことの、動かぬ証拠です。したがって、今回の惨事は事故ではなく、上に記した同社の未必の故意(殺意)によって誘発された、殺人及び傷害事件であると考えする必要があります。

同時に、今回の惨事が発生するまで「伊勢崎線第37号踏切」の安全管理上の問題点を放置し続けていた同社の不作為が、鉄道営業法第25条で罰則を定める「鉄道係員職務上ノ義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リ旅客若ハ公衆ニ危害ヲ醸スノ虞アル所為アリタルトキ」に該当するものであることもまた明白です。

以上の事実から私は、毛塚満・元竹ノ塚駅長と大芦和夫・同社運転課課長補佐の2名には、「伊勢崎線第37号踏切」において踏切保安係が遮断機のロックを解除するボタンを人的ミスにより誤って操作してしまう可能性を予見していながら、「その危険を放置することによって公衆(踏切通行人)を死亡若しくは負傷させる重大事故を誘発してしまうことを、未然に防止できなくてもやむを得ない」という未必の故意(未必の殺意)によって、事故発生当時「伊勢崎線第37号踏切」を通行していた高橋俊枝さんと宮崎季萍さんを死亡させ、且つ別の踏切通行人2名を負傷させた、殺人及び傷害罪並びに鉄道営業法第25条違反の疑いがあると思料します。

よって私は、毛塚満氏と大芦和夫氏の2名を、当地住民の人命に危害が及ぶおそれを認識していながらこれを放置し続けた悪質さに鑑み、過失犯に適用される業務上過失致死傷罪ではなく、故意犯として殺人及び傷害と鉄道営業法第25条違反との併合罪で公訴を提起し、厳刑を求刑することを求めたく、ここに告発致します。

なお、この件につきましては、処分が決定しだい、その内容(不起訴又は起訴猶予と決定された場合にはその理由も)をすみやかに私に書面にて御通知下さりたく、刑事訴訟法第260条及び第261条によりあらかじめ請求致しますことを付記致します。

また、後日この事故に関連して、根津嘉澄・取締役社長、角田建一・鉄道事業本部長その他の同社管理職が追加の形で送検されることがございましたら、同様に故意犯としての起訴並びに厳刑の求刑を要請したく存じますので、よろしくお願い申し上げます。

2. 小松完治被告に対する無罪の求刑、若しくは公訴の取り消し

上に記したように、今回の踏切惨事は、同社が踏切保安係の人的ミスに起因する重大事故の発生を予見できていながら、その未然防止策を講ずるべきことを怠り続けた、施設管理者責任に係る不作為によって誘発されたものであることは明白です。

この事実を合わせて思料すると、事故発生当時に遮断機操作を担当していた小松被告の人的ミスが今回の惨事の直接的な引き金になったとはいえ、(小松被告の使用者である同社によってそれに起因する事故の未然防止策が講じられなかった)人的ミスに対して刑事責任を問うことが、社会正義に照らして著しく不当なものであることもまた明白です。

よって私は、小松完治被告については無罪を求刑するか若しくは公訴を取り消すよう、要請致します。

添付資料目録

資源節約のため、 と は両面印刷とさせていただきますことを、御了承願います。
万一不足等がございましたら、御一報願います。

『東武鉄道百年史』749～750ページの写し 全2ページ
同社において1965年前後に踏切死傷事故が多発していた事実(749ページ下9～下3行目) そのほとんどが踏切保安係の人的ミスに起因するものであった事実(750ページ3～4行目) 及び再発防止策として確認喚呼の励行すなわち人間(踏切保安係)の注意力の強化しか掲げていない事実(750ページ5～7行目)の証拠として。

東武鉄道「伊勢崎線第37号踏切」の通過列車本数の変遷 全5ページ
相次ぐ列車増発により、時代が下るほどいわゆる「開かずの踏切」問題が深刻化し続けた事実が存在することの証拠として。

東武鉄道「伊勢崎線第37号踏切」の列車通過時刻表 全5ページ
(平日ダイヤから朝ラッシュ時間帯(7～9時)のみ抜粋)
踏切遮断時間が余りにも長いことによって、踏切保安係が踏切開放(道路交通)時間の確保のために遮断機のロックを解除するボタンを常用せざるを得ない状況が誘発された事実が存在することの証拠として。

東武鉄道以外の、関東の大手私鉄における踏切遮断時間の実地調査結果 全1ページ
「伊勢崎線第37号踏切」における1個列車当たりの踏切遮断時間が、他社の鉄道路線のそれと比較して異常に長い事実と、このことがいわゆる「開かずの踏切」問題のより一層の深刻化、ひいては踏切保安係が踏切開放(道路交通)時間確保のために遮断機のロックを解除するボタンを常用せざるを得ない状況が誘発された事実が存在することの証拠として。

2005年4月28日付け質問状(内容証明郵便)の写し 全12ページ

平成17年5月27日付け回答書の写し(回答者の署名及び職印押捺無し)全2ページ

2005年6月9日付け質問状(内容証明郵便)の写し 全6ページ

以上、よろしくお取り計らいのほどお願い申し上げます。

御不明な点がございましたら、上記半澤までお問い合わせ下さい。

草々

記事 普通小包郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局

第13-1184-55453号

平成17(2005)年6月27日 東京中央郵便局にて配達完了