

2005年11月10日：東京地方検察庁・担当検事あて
「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅踏切死傷事件に係る追加の資料送付と、これを証拠とする再告発ほか」

2005年11月10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
平成17年刑(わ)1481号事件担当検察官
星野様

〒 -
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)
URL <http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm>

件名：東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅踏切死傷事件に係る
追加の資料送付と、これを証拠とする再告発ほか

(本状及び添付資料は、資源節約のため一部を除き両面印刷とさせていただきましたことを、御了承願います。)

前略失礼いたします。

私は、標記の刑事裁判を、5月24日の初公判以来欠かさず傍聴している者です。また、本年6月26日付け第13-1184-55453号普通小包郵便、及び7月6日付け第605-11-07086-3号配達記録郵便にて、本件に関連して東武鉄道株式会社(以下「同社」と記します)本社関係者の立件(起訴)を求める要請書を送付した者です。

私は、本件が発生した「伊勢崎線第37号踏切」の状況に関する実地調査を、上記要請書の提出後も続けてまいりました。その結果、同社の経営陣が、小松完治被告をはじめとする踏切保安係の誰かがいつか今回のような事故を起こしてしまうのを、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」の認識を持っていたのではないかと強く推認される、以下に記す事実関係が浮き彫りになってまいりました。

ところが、小松被告の一連の公判においては、今のところ、以下の事実関係が問題にされる感じが感じられません。それどころか、10月31日の公判での裁判長の話し振りからは、次回の12月19日の公判では、論告求刑の手續に進むように受け取れました。

そこで、未送付の調査資料をお送りすると共に、これらの調査結果とこれまでの公判の傍聴内容から私が考えた同社経営陣の罪状について改めて告発し、またこれまでの公判で気づいたことなどについて、お便りさしあげることになりました。

今回お送りした資料について、今からでも小松被告の刑事裁判において証拠として採用される可能性があるようでしたら、その方向での御配慮をいただければと考えております。また、別途書類送検されております、毛塚満・前竹ノ塚駅長と大芦和夫・本社運転課課長補佐の2名の立件(起訴)にあたって、今回お送りした資料が何らかの形でお役に立てばとも考えております。

よろしくお取り計らいのほど、お願い申し上げます。

告発の主旨

1. 同社の鉄道事業本部電気部信号通信課長(氏名不詳)には、事故現場となった「伊勢

「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅踏切死傷事件に係る追加の資料送付と、これを証拠とする再告発ほか」

崎線第37号踏切」(以下「第37号踏切」と略記します)について、

- (1) 列車接近時の踏切遮断開始が安全確保上の必然性が認められないほど早すぎる状況を放置し続けた不作為によって、第37号踏切のいわゆる「開かずの踏切」状態をいたずらに(必要以上に)深刻化させ、もって第37号踏切に勤務する踏切保安係と通行人とのトラブルを誘発し、踏切保安係全員を(内規違反と知りながら)遮断機早上げ防止装置の鎖錠を解除するボタン(以下「解除ボタン」と略記します)を操作しての危険な遮断機扱いをせざるを得ない心理状態に追い詰めたことと、
- (2) 近隣への騒音対策として遮断機降下完了後に警報音を止める取扱方をしなければならぬような耳障りな音質(音色)の警報機を、そのような取扱方をしないで済む音質のものに取り替えるのを怠った不作為によって、小松被告が第2416列車の接近を失念して解除ボタンを操作し遮断機を上げてしまうという人為的ミス誘発したこと

の結果として今回の事故を誘発し、事故発生当時踏切を通行していた宮崎季萍さんと高橋俊枝さんを死亡させ、かつ別の2名(氏名不詳)に重傷を負わせた、殺人及び傷害と鉄道営業法第25条違反の疑いがあります。

2. 同社の「いけだなおと」(漢字不詳のため平仮名で標記。以下同様)・鉄道事業本部運輸部運転課長(当時)には、竹ノ塚駅で時間調整のために長時間停車する列車を多数設定する列車ダイヤを作成したことによって、第37号踏切の「開かずの踏切」状態をいたずらに深刻化させ、もって第37号踏切に勤務する踏切保安係全員を、解除ボタンを使用しての危険な遮断機扱いをせざるを得ない心理状態に追い詰めたことによって今回の事故を誘発した、殺人及び傷害と鉄道営業法第25条違反の疑いがあります。
3. 同社の根津嘉澄・取締役社長と角田建一・鉄道事業本部長には、同社従業員の人為的ミスに起因する事故が発生するのを未然に防止する対策を講じるべき、使用者として当然の責務の履行を怠り続けたことによって今回の事故を誘発した同社経営陣の不作為の事実を棚に上げ、事故当事者である小松被告の解除ボタン使用に係る内規違反と人為的ミスとに事故の責任を転嫁する形で懲戒解雇処分を下したという、殺人及び傷害と鉄道営業法第25条違反、並びに解雇権の濫用を禁止した「労働基準法第18条の2」違反の疑いがあります。

なおこれらについては、上に記したとおり、当該被疑者にいずれも「第37号踏切及び第38号踏切の保安体制の不備を放置し続けることによって人身事故を発生させてしまうのを、未然に防止できなくても構わない、やむを得ない」という「未必の故意(殺意)」の認識があったと強く推認される事案の悪質さに鑑み、業務上過失致死傷罪ではなく殺人及び傷害罪を適用し、かつ鉄道営業法並びに労働基準法違反との併合罪を適用することにより、厳罰に処することを求めるものであります。

証拠明細(不足等がございましたら御一報願います)

1. 上記「告発の主旨」1-(1)関連
 - 伊勢崎線第37号踏切における踏切遮断状況の実測調査 2頁
 - 伊勢崎線第37・38号踏切において、安全上必要のない無駄な踏切遮断時間の存在が放置され続けている事実を検証した計算結果 4頁
2. 上記「告発の主旨」1-(2)関連
 - 自動化前の「伊勢崎線第37・38号踏切」で使用されていた警報音についての考察と、その周波数特性の解析結果 2頁

「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅踏切死傷事件に係る追加の資料送付と、これを証拠とする再告発ほか」

- 伊勢崎線第37号踏切の自動化前の警報音を録音したオーディオCD 1枚
3. 上記「告発の主旨」2 関連
- 竹ノ塚駅で時間調整する長時間停車列車の一覧表 1頁
「平日用・伊勢崎線関係列車運行図表（平成16年10月16日現行）」の写し
（全列車の竹ノ塚駅の着発・通過時刻がわかる部分のみを縮小コピーし、貼り合わせたもの。列車番号と記号の説明部分のコピーを、別に添付）
4. その他
- 交通権学会誌『交通権』第23号（2006年春発行予定）向け投稿原稿
「東武鉄道『伊勢崎線第37号踏切』での死傷事件はなぜ起きたか」 12頁
*この論文の第 章で、上に記した同社経営陣の罪状について解説しています。
この論文をもって、本状の「告発の理由」に代えさせていただきます。
なお、この論文に付随した表のうち、【表2】は上記 と、【表3】は上記 と、それぞれ同一内容で重複するため、添付を省略いたします。
また、この論文は未発表の、原稿段階のもので、このため、上記会誌に掲載されるにあたっては加筆修正を求められたり、掲載自体が見送られる可能性もあることを、御了承願います。
- 足立区道路・施設図（『カラーマップあだち '02』12～15ページの写し）
伊勢崎線第37号踏切を迂回するための周辺道路等の整備経過 1頁

- *このほか、上記「告発の主旨」1 - (1)の容疑事実を裏付ける証拠としては、第37号踏切付近の信号通信設備の図面（図面の正式名称は不明）が挙げられます。
この図面については、本件捜査の指揮を担当されていた、警視庁捜査1課警視（当時）の 様から、東武鉄道本社の家宅捜索によって押収済みである旨を伺っております。
私は、この図面の現物を見たことはありませんが、第37号踏切や第38号踏切の保安装置と連動している踏切制御子（ふみきりせいぎょし、列車がここを通過すると踏切番舎内の連動盤に列車接近を知らせる赤ランプを点灯させたり、警報機の動作を開始させる装置の正式名称）の設置地点も書き込まれていなければ、おかしいはずで、第37号踏切や第38号踏切の保安装置と、この踏切制御子との配線がつながっているはずであることを念頭に探せば、必ず見つかるはずで、
- (1) この図面に書き込まれているはずの、踏切制御子の名称や記号は不明ですが、参考のため、踏切自動化後の調査で実物を確認できた、自動化後に新たに設置された踏切制御子機器箱の設置地点と、機器箱に記載されている踏切制御子名の表を掲げておきます。踏切自動化前の図面でも、対応する踏切制御子の名称が同じである可能性があるからです。

自動化後の踏切制御子設置地点の一覧表

踏切名	線路	機器箱に記載されている踏切制御子名	機器箱設置位置 (北千住起点からの距離)
伊勢崎線第37号踏切	下り急行線	伊37-1DC	4K795M
	下り緩行線	伊37-3DC	5K365M
	上り緩行線	伊37-6DC	7K060M
	上り急行線	伊37-2DC	7K965M
伊勢崎線第38号踏切	下り急行線	伊38-1DC	4K900M
	下り緩行線	*2RF(第1場内 信号機)と連動	5K965M
	上り緩行線	伊38-2DC	7K850M
	上り急行線	伊38-2DC	8K120M

* 警報音が鳴り始めたときの列車の位置からの推定。

- (2) 踏切制御子などの設置地点は、すべて上記のように北千住駅構内の起点(0キロポスト)からのキロ数=距離で、その位置が示されているはずですが、このキロ数同士を引き算することで、踏切制御子の設置地点と第37号踏切(6K300M)との間の距離を求めることができます。

ちなみに、私が上記の添付資料に記した調査結果を踏まえて、営業列車に乗り込んで主な地点から第37号踏切と第38号踏切までの所要時間を計測した結果とを照会したところ、自動化前の第37号踏切と第38号踏切の保安装置と連動していた踏切制御子は、おおよそ以下の地点付近に設置されていたものと考えられます。

自動化前の踏切制御子が設置されていたと見られる地点の一覧表

踏切名	線路	踏切制御子が設置されていたと見られるおおよその位置 (北千住起点からの距離)	踏切制御子が設置されていたと見られる位置の近くの目標物 (信号機等の記号)
第37号踏切	下り急行線	4K725M	第2閉そく信号機(急119)
	下り緩行線	4K725M	第2閉そく信号機(緩119)
	上り緩行線	7K420M	第2閉そく信号機(緩144)
	上り急行線	8K475M	下記「伊38-2DC」と共用?
第38号踏切	下り急行線	4K725M	第2閉そく信号機(急119)
	下り緩行線	5K965M	竹ノ塚駅第1場内信号機(2RF)
	上り緩行線	8K050M	第2閉そく信号機(緩150)
	上り急行線	8K475M	伊38-2DC

= 使用されなくなってビニールテープで×印が付けられているのを確認した、自動化前の踏切制御子の機器箱の設置地点。自動化前の第37号踏切と第38号踏切では、上下急行線列車が接近してきた際には両方の踏切の警報音が全く同時に鳴り始めていたことから、1個の踏切制御子を2ヶ所の踏切で共用していたものと考えられます。

- (3) 一方、竹ノ塚駅付近での(ダイヤ設定上の)列車の最高運転速度は、上下急行線では時速100km(秒速に換算すると約27.8m)、上下緩行線では時速85km(同23.6m)です。ただし、列車ダイヤには遅れを取り戻すための若干の余裕時間が加算されているため、列車が遅れていない限りは、実際には上下急行線では

時速90km(同25m)程度で運転されていることが多いはずです。

- (4) ここで、(2)で求めた「第37号踏切の保安装置と連動している踏切制御子の設置地点から第37号踏切までの距離」と(3)に記した運転速度とで割り算をすれば、「列車が第37号踏切の保安装置と連動している踏切制御子の設置地点を通過してから第37号踏切に到達するまでの時間」が求められます。これを上記の添付資料に記した計算方法で求められる、適切な(本来あるべき)遮断開始時間とを照合することで、列車が踏切制御子設置地点を通過してから第37号踏切に到達するまでの時間が長すぎる、すなわち踏切制御子の設置地点が不適切であること(第37号踏切から遠すぎる。第38号踏切についても同様)が、証明されるはずで

す。当該図面での踏切制御子の検索と上記の計算については、当該図面を貸し出しただけであれば(コピー可)私が代行するにやぶさかではありません。

- * 小松被告の公判を傍聴していて気づいたこと - 10月7日の公判において「いけだ」証人が「9月5日の公判で『ひらが』証人が、かつて先輩から聞かされたと言った『昭和40年代?に赤ボタンを全く使わないテストをしてみたら、車の渋滞が広がってパニックになったことがある』というのは迷信だ」と証言したことの不当性(非科学性)について

この「いけだ」証言は、以下に記す第37号踏切周辺の道路事情の変遷を無視している点において不当なものであるため、関係部分を証拠として採用しないよう裁判長に求めることを、要請いたします。

1965(昭和40)年に同社鉄道線の手動式踏切において、踏切保安係の反対列車不確認などの人為ミスの原因とする踏切死傷事故が多発したことが、『東武鉄道百年史』(東武鉄道株式会社・編、1998年発行)749~750頁に記されています。

これを受けて同社は、1966(昭和41)年ごろ、すべての手動式踏切に、人為ミス防止対策としての遮断機早上げ防止装置と、これに付随する「解除ボタン」とを整備したと見られます。このことは、「いけだ」証人の証言で言及されていた内容とも一致します。

1968(昭和43)年3月ごろ、国道4号線・草加バイパス(都県境付近で東武伊勢崎線をオーバークロスする道路)が開通しました。この草加バイパスが、第37号踏切周辺で東武伊勢崎線と立体交差する、初めての道路となりました。

これ以降、1974(昭和49)年10月ごろ開通した栗六(くりろく)陸橋をはじめ、1990(平成2)年3月に開通した栗原(くりはら)立体交差地下道(区道補助258号線)に至るまで、東武伊勢崎線と立体交差する道路が次々と整備されました。

(道路番号とその立地などの詳細は、添付資料「足立区道路・施設図」及び「伊勢崎線第37号踏切をう回するための周辺道路等の整備経過」を御参照ください。)

以上のことから、栗六陸橋が開通した1974(昭和49)年10月ごろまでは、東武伊勢崎線の東西を行き来する自動車は、第37号踏切を通過する赤山街道(「せきやまかいどう」ではなく「あかやまかいどう」と呼ばれています)に集中せざるを得ない道路環境だったと言えます。草加バイパスや環七の立体交差部分まで(から)の距離を考えれば、著しく遠回りになってしまうからです。

したがって、「ひらが」証人が先輩から聞かされた体験談として証言した「赤ボタンを全く使わないテストをしてみたところ、車の渋滞の列が国道4号線の向こうまでつながって一帯がパニック状態になった」という話を「昭和40年代のことだったらしい」としていたことは、添付資料に記した道路整備の経過と符合することになります。栗六陸橋などが開通した後であれば、第37号踏切への自動車の集中度が低下するため、これに起因する

「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅踏切死傷事件に係る追加の資料送付と、これを証拠とする再告発ほか」

交通渋滞が発生する可能性も低くなるからです。

この「ひらが」証言に対して「いけだ」証人は、「今回の事故が発生してから赤ボタンの使用を禁止し、そのうえで交通状況の調査も行ったが、4号線までつながるほどの渋滞は発生していない。『ひらが』証言は迷信だ」と反論していました。しかし、上に記した第37号踏切のう回路の有無を無視した「いけだ」証人の主張は、物事を科学的に比較するうえでの必要条件である（昭和40年代と今日との）「比較条件の統一」を無視しています。したがって、「今日渋滞が発生していないのだから、昔も渋滞が発生していたはずがない」旨の「いけだ」証言が、科学的合理性を欠いたものであることは明白です。よって私は、「いけだ」証言のこの部分を証拠採用してはならないと考えます。

上に記した、昭和40年代当時と現在との道路状況の違いについては、国土地理院発行の新旧の地形図を比較対照することで、容易に証明が可能です。旧版地図の閲覧若しくは謄本入手の方法については、「伊勢崎線第37号踏切を迂回するための周辺道路等の整備経過」を御参照ください。

また、上に記した「ひらが」証言の話が事実であるとすれば、所轄警察署の交通担当部署に、当時の交通混乱の記録が残されている可能性があります。昭和40年代には竹の塚警察署はまだ開設されておらず、東武伊勢崎線の東側は綾瀬警察署、西側は西新井警察署の管轄でした。ただ、残されているとしても、竹の塚警察署の開設に伴って関係書類の保管先が変更されている可能性も考えられます。

関係警察署の連絡先は、次のとおりです。

綾瀬警察署	〒120-0006	足立区谷中4-1-24	電話03-3620-0110(代)
西新井警察署	〒123-0843	足立区西新井栄町2-8-15	電話03-3852-0110(代)
竹の塚警察署	〒121-0064	足立区保木間1-16-4	電話03-3850-0110(代)

また「ひらが」証人は、第37号踏切から国道4号線までの距離を「2～3kmくらい」と証言していましたが、私が1996（平成8）年発行の「2万5千分の1地形図・草加」で計ったところ、約1.3kmでした。

本件踏切惨事関連の資料は、今回お送りした以外にも、冒頭にURLを記したホームページに多数掲載中ですので、御参照いただければ幸いです。

なお、今回送付した資料その他について不明点がございました場合には、必要に応じて追加の書面提出若しくは面接などにより、貴庁の捜査に全面的に協力する用意がございますことを、付記いたします。

以上

記事 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 - 55501号

平成17（2005）年11月11日 東京中央郵便局にて配達完了

追記 本状は、星野検察官から書類の引継ぎを受けた佐久間進検察官によって預かりとされた後、2006年4月14日の面接の際、半澤に手渡し返戻。（この間「預かり」として取り扱われていたことについて、半澤への連絡は一切なかった。）