

## 終章 竹ノ塚の踏切問題から明らかになった、鉄道事業者としての東武鉄道の問題点

竹ノ塚の踏切問題から明らかになった、東武鉄道の企業体質の本質

本書に収録した様々な資料から、2005年3月15日の死傷惨事を頂点とする、一連の踏切問題を引き起こしてきた東武鉄道の問題点を総括しようとする、一言で言えば、

「安全より(経営陣=上層部の)メンツ優先」

という、鉄道事業者としてあるまじき、安全軽視かつ無責任な企業体質が根底にあることを、私は指摘せざるを得ません。

本書のまとめとして、竹ノ塚の踏切問題の核心を、もう一度ここで整理しておきます。

各項目の後の( )内は、本書に収録した、当該事実を裏づける資料名を示します。

1. 竹ノ塚踏切死傷惨事発生以前の「開かずの踏切」問題に関すること
  - (1) 東武鉄道は、列車が踏切に接近してきたとき警報を鳴らし始めるタイミングを、踏切の安全が確保できる必要十分な時間以上に早く設定していたことにより、踏切を必要以上に長く遮断する状況を、長年にわたり放置し続けていた。すなわち、東武鉄道は自ら「開かずの踏切」状態をいたずらに深刻化させる状況を引き起こしていた(第4章「手動時代の第37号踏切と第38号踏切において、安全確保上必要のない過剰な踏切遮断時間の存在が放置され続けていた事実を検証した計算結果」、および第8章「京浜急行電鉄八丁畷駅構内「京急川崎第1踏切」における遮断状況の測定調査結果と、この調査結果からわかる、踏切の安全性を確保しながら遮断時間を最少とする計算式」)
  - (2) 東武鉄道は、竹ノ塚の「開かずの踏切」状態をいたずらに深刻化させ続けた結果、踏切保安係が必要以上に長時間待たされる通行人から「早く踏切を開けろ」と、時には刃物を突き付けられて脅迫される事態を招いていた。このことについて、踏切保安係たちは折に触れて竹ノ塚駅長へ上申ししていたにもかかわらず、歴代の竹ノ塚駅長は、通行人からの苦情への対応を現場任せにし、対策を講じなかった。その一方で、東武鉄道は、現場でこのようなトラブルが多発していた実態について「死傷惨事発生後に踏切保安係の全員から聞き取り調査を行うまで把握していなかった」と管理者責任を否定している。すなわち、東武鉄道は、従業員(踏切保安係)を危害から守るべき、労務管理上の安全対策をも怠ってきたことについても責任逃れをしている(第6章「踏切保安係の第3回公判の傍聴記録」、および第3章「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」)
2. 竹ノ塚踏切死傷惨事に直接関係する、踏切の安全管理に関すること
  - (3) 歴代の竹ノ塚駅長や本社の職掌担当者たちは、定期巡回で踏切詰所を訪れた際、自分の目の前で踏切保安係が、人為ミス対策としての遮断機早上げ防止装置の機能を殺すための通称「赤ボタン」を使用して遮断機を上げる現場に居合わせていながら、それを防ぐ対策を講じるのを怠っていた。言い換えれば、「赤ボタン」を遮断機操作席から手が届かない場所へ移設したり、ふたに鍵をかけて異常時以外は使えないようにしたりするなどの改善策を講じるべき、踏切保安施設の管理者として当然の責務を怠っていた。にもかかわらず、東武鉄道は「赤ボタン」のこうした運用実態についても「死傷惨事発生後に聞き取り調査を行うまで把握していなかった」と責任を否定している。すなわち、東武鉄道は「人間にはミスがつきもの」という自明の事実を無視し、踏切保安係の人為のみに安全確保を依存するという、非常識な安全管理体制を取り続けていたことについての責任逃れをしている

(第2章「伊勢崎線第37号踏切の詰所(番舎)内の遮断機操作席付近の機器配置図」、および第6章「踏切保安係の第3回公判の傍聴記録」、および第3章「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」)

- (4) 歴代の竹ノ塚駅長は、踏切保安係が「赤ボタン」を使って遮断機を上げるのが日常化したことにより、列車が接近しているのに誤って遮断機を上げてしまうインシデント(ハットヒヤット、事故にならなかった事故)がしばしば発生するようになったにもかかわらず、そのつど本当の原因(踏切保安係が「赤ボタン」を使っていたこと)を隠して「通行人が踏切道内に取り残されそうになったため遮断機を下ろせなかった」などとする虚偽の報告を本社に上げ続け、日常的な「赤ボタン」の使用が重大事故を引き起こしてしまうのを未然に防ぐべき責務を怠り続けていた

(第6章「踏切保安係の第5回公判の傍聴記録」)

- (5) 東武鉄道は、遮断機を下ろしたら警報音を完全に止めてしまうこととする取扱方を定めていた(少なくとも現場の踏切保安係たちがそのような取扱方をしているのを容認していた)ことにより、踏切保安係が列車が接近中であることへの注意力を持続するための足を引っ張る役回りをしてしまっていた。にもかかわらず、東武鉄道は、踏切保安係が上り準急列車の接近を失念してしまったこととの因果関係が当然に疑われるべきこの問題について、調査報告書では触れないままで終わらせている

(第4章「手動時代の「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」、および第3章「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」)

3. 竹ノ塚踏切死傷惨事発生後に自動化されてからの「開かずの踏切」問題に関すること

- (6) 東武鉄道は、始発列車が客を乗せて発車時刻を待つ間も(他に接近中の列車がなくても)踏切を閉め続けたり、すべての列車でその最後尾が踏切道部分を抜けてから警報が鳴り止むまでに約4秒のタイムラグを設定したりする(この4秒の間に次の列車の接近を検知すれば引き続き踏切が閉まりっぱなしになってしまう)など、竹ノ塚以外の踏切では見られない踏切制御を行っている一方で、こうした踏切遮断が安全確保上なぜ必要なのかについての説明責任を果たしていない。すなわち、東武鉄道は、自動化後も、安全確保上の必然性が認められない過剰な(不必要な)踏切遮断を行うことによって「開かずの踏切」状態をいたずらに深刻化させ、周辺住民の「移動の自由」=交通権を侵害する不法行為を正当化している

(第4章「『伊勢崎線第37・38号踏切』自動化後の踏切遮断状況等の調査報告書」、第7章「東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の踏切の遮断時間短縮を求める陳情」、および2008年7月発行の別冊『東武鉄道の踏切問題に関する調査報告書』)

- (7) 東武鉄道は、自動化後の2006年3月15日に竹ノ塚駅北側の「伊勢崎線第38号踏切」で、踏切支障報知装置(障害物検知装置と呼ぶ場合もある)の、

「その前を6秒以内に通り過ぎてしまう歩行者や自転車などが踏切道内にいても、それを踏切道内の異常(危険)として認識しない、したがって接近中の列車を緊急停止させることができない」

という欠陥に起因するインシデントが発生した以降も、その欠陥を是正するのを怠った結果、2007年2月6日に東武東上線ときわ台駅構内の踏切で、遮断機をくぐり抜けて踏切道内に侵入した自殺志願とみられる女性を助けようとした警察官が、急行電車にはねられ死亡するという「事故」を誘発した。すなわち、東武鉄道は、竹ノ塚踏切死傷惨事発生後も、踏切保安上の明らかな問題を放置しているにもかかわらず、その責任を認めないままにいる

(第7章「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」、および追録「東武東上線と

きわ台踏切『事故』への疑問符」)

これらのことに共通しているのは、東武鉄道は、上層部の責任問題につながる不都合な事柄についてはことごとく「(事故が発生するまで)知らなかった」としたり「ノーコメント」と説明責任を放棄したりすることで、自らの責任逃れを正当化していることです。このことは、私が竹ノ塚踏切死傷惨事発生後に、上に列挙した疑問点について見解を明らかにするよう、内容証明郵便で東武鉄道に求めた質問状に対する回答書でも同じでした(質問状・回答書とも第7章に収録)。

とくに問題なのは、東武鉄道には、竹ノ塚の惨事で犠牲者を出した2年後に、ときわ台の「事故」で警察官が命を落とすという事態を繰り返し引き起こしたことに象徴される、再発防止を図らない「危害の垂れ流し」とでも呼ぶべき状況を改めようとする様子が、今なお見られないことです。

「迷惑喫煙乗り入れ問題」当時から垣間見えていた、東武鉄道の安全軽視体質

ところで、私は、竹ノ塚踏切死傷惨事が発生する以前から、東武鉄道の安全管理体制の問題点について、東武鉄道本社との間でトラブルに巻き込まれていました。その詳細は、2001年と2004年に発行した資料集『東武鉄道のたばこ問題』および『東武鉄道のたばこ問題2003 - 2004』にまとめ、東武鉄道沿線の図書館などへ寄贈しています。

このうち、後者のテーマであった、電車内での迷惑喫煙の温床となっている車両構造の欠陥の問題に対する東武鉄道の姿勢について、概略のみ簡単に記します。

東武鉄道の一般型車両は、2本以上の編成をつないで1本の列車として運転するとき、編成中間の乗務員室部分に貫通路を設置できる構造とされています。ところが、この貫通路には、勝手に知った一部の乗客が貫通路内から客室との間の扉に内鍵をかけて遮光幕を下ろし、貫通路部分を密室状態にしたうえで喫煙その他の迷惑行為に悪用できてしまうという、構造上の欠陥があります。

私は、1982年に、毎朝利用する列車でこの貫通路構造の欠陥を悪用して喫煙を繰り返していた3人組の常習者に「あなた達が吸っているたばこの煙で迷惑している」と抗議したところ、逆ギレした相手から、大勢の乗客の前で殴る蹴るのメッタ打ちにされる被害を経験したことがありました。

後に私は、1998年度の「と～ぶ鉄道モニター」に採用されたとき、モニター会議の席でこの暴力被害の体験を話し、暴力事件さえ誘発する車両構造の欠陥を是正するよう、東武鉄道の上層部に直接訴えました。ところが、そのときの車両課長からの回答は「今後の検討課題とさせていただきます」と、問題解決を先送りするものでしかありませんでした。

その一方で、東武鉄道は、地下鉄半蔵門線～東急田園都市線への直通運転用として当時増備を続けていた最新の30000系車両でも、従来の車両と同じ欠陥がある貫通路構造を採用していました。

そこで私は、直通運転が始まる直前の2003年1月に「このまま直通運転を開始すれば、乗り入れ先の地下鉄半蔵門線や東急田園都市線の利用者からも、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の被害者が出てしまうおそれがある」問題を、直通運転に係る3社(東武、営団地下鉄(当時、現・東京メトロ)、東急)と国土交通省に提起しました。

そうした中、同年2月18日に韓国の大邱(テグ)市で地下鉄放火惨事が発生しました。このため私は、貫通路部分での喫煙が地下鉄線内での列車火災事故につながる危険があることも指摘し、30000系車両を使用している直通運転を中止する必要性を、上記3社と

国土交通省および東京消防庁にも訴えました。

ところが、これに対して東武鉄道が同年3月14日付けで出した回答書には、「営団線と東急線への乗り入れにつきましては、新ルート開設による混雑緩和、アクセス改善等、輸送サービス改善に大きく寄与するものであり、鉄道事業者としての社会的責務として、当初の予定通り実施させていただく所存でございます」と記されていました。

(注：この回答書の全文は『東武鉄道のたばこ問題2003 - 2004』の63～64ページに収録しています。また、この問題の概要は『鉄道ジャーナル』2003年7月号105ページ「レイルウェイ・レビュー 関東10民鉄完全禁煙は守れるのか」(種村直樹)にも記述されています)

要するに、東武鉄道の上層部は、自分たちの社会的立場 = メンツを優先させるため危害防止すなわち安全確保を置き去りにする「見切り発車」を、一方的に正当化してしまったわけです。

東武鉄道の上層部が、竹ノ塚踏切死傷惨事が発生する以前から、自らのメンツを最優先し安全確保に無頓着な価値観に毒されていたことは、この回答書からも明らかだと言えるのではないのでしょうか。

結論・東武は鉄道界から退場せよ - 東武鉄道不信任宣言

かつて、旧・国鉄が制定し、後に運輸省令として公布された「安全綱領」というものがあります(現「運転の安全の確保に関する省令」(昭和26年7月2日運輸省令第55号)第2条)。それは、以下のようなものです。

- (1) 安全の確保は、輸送の生命である。
- (2) 規程の遵守は、安全の基礎である。
- (3) 執務の厳正は、安全の要件である。

わずか3項目に過ぎませんが、鉄道人が心構えとして肝に銘じるべき「安全」の概念を簡明に言い表していると言えるでしょう。

東武鉄道の上層部の面々は、竹ノ塚踏切死傷惨事に関連した自分たちの一連の言動が、この「安全綱領」に背いていないと、自らの良心に誓って言い切れるのでしょうか。

また、その昔、中国の哲学者孔子は『論語』で「過ちて改めざる、是即ち過ちなり」と説きました。

東武鉄道の上層部の面々も人間ですから、いつか何らかの過ちを犯してしまうことそれ自体は、防ぎようがありません。問題は、自らが犯した過ちを客観的に見つめ直し、同じ過ちを二度と繰り返さないよう、非を非と認めて悔い改める勇気を持てるかどうかです。しかし、彼らの一連の姿勢を見る限り、彼らは自分たちのメンツを守るため「過ちて改めざる過ち」を正当化することしか考えていないとしか、ほかに理解のしようがありません。

彼らが、鉄道人として以前に人としての道を踏み外していることに、もはや議論の余地はありません。

東武鉄道沿線の住民は、こういう彼らが、これからも沿線住民の命を預かる鉄道事業の中樞を担い続けることを、信任することができるのでしょうか。

東武鉄道沿線の住民にとって、鉄道は必要ですが、東武鉄道は要りません。