

2007年12月21日

足立区区民相談課 行政相談委員気付  
総務省東京行政評価事務所 行政相談課 御中  
(担当・甲能様)

〒 東京都足立区  
半澤一宣(印)(はんざわ・かずのり)

## 竹ノ塚の踏切問題に対する、国土交通省関東運輸局の 対応方に係る調査のお願い

冠省 いつもお世話になっております。

標記の件について、国土交通省関東運輸局鉄道部(以下「関東運輸局」と略記)に誠意ある対応を取るよう促していただきたく、以下のとおりお願い申し上げます。

### 事実経過

東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の2ヶ所の踏切は、2005年3月15日に南側の「伊勢崎線第37号踏切」で踏切保安係の遮断機操作ミス(正確には遮断機早上げ防止装置による遮断機の自動ロックを解除するためのボタンの操作ミス)によって踏切通行者4名が死傷する事故が発生したことを受け、同年9月下旬に相次いで自動化されました。

これについて東武鉄道は、地元住民に対する事前説明会などで「踏切を自動化しても、閉まっている時間は手動時代と変わらない」として理解を求めていました(『毎日新聞』2005年9月14日付け東京ローカル面)。

ところが実際には、自動化によって1個列車あたりの踏切遮断時間が長くなったケースが多発していることが、私が自動化の前後に実施した実測調査結果の比較によって、明らかになっています。また、東武鉄道が自動化後の踏切において、安全確保上の必然性が認められないほど過剰な(必要以上の、無駄な)踏切遮断を行っている疑いが強い=安全の確保を犠牲にしない範囲内で遮断時間を短くすることが可能であるのにそのような改善を怠っていることも、踏切の設備に係る信号機器の配置状況などに係る調査によって、それを裏づける証拠が見つかっています。

私はこれらの問題について、踏切周辺の住民がその両側にまたがる地域間相互を円滑に行き来できる「移動の自由」=交通権を侵害されている人権侵害の問題であると考え、足立区議会に「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切の遮断時間短縮を求める陳情」(添付資料)を提出しました。

この陳情が区議会内の付託委員会で審査された際、出席議員から「この問題は鉄道工学の専門知識がないと判断が難しい、東武鉄道だけでなく第三者的立場にある国土交通省にも見解を問い合わせてほしい」旨の要望が出されました。これを受けて、足立区役所の担当者様が関東運輸局まで直接足を運んでくださり、その際に示された関東運輸局の見解は後日の委員会で報告されました。しかし、区の担当者様には申し訳ないのですが、担当者様御自身も鉄道工学の専門知識が十分とは言えない御様子で、私が区議会の委員会で担当者様からの御報告を傍聴していた限り、私が指摘した一連の疑問を氷解させるには至らない説明しか、報告がありませんでした。

そこで私は、自分が感じている疑問点を直接関東運輸局にぶつけ、東武鉄道の踏切遮断時間の制御方は鉄道工学の専門分野から見てどうなのか、その見解を求める問い合わせ状を送りました(添付資料)。

ところが、これに対する関東運輸局からの回答書には、私が求めていた鉄道工学面からの説明は一切なく、ただ「技術基準を定めた省令を遵守するよう指導している」旨の一言しか記されていませんでした（添付資料）。

#### 関東運輸局の対応方の問題点

一言で言えば、鉄道事業者に対する指導・監督責任を自ら放棄している点にあります。

私が指摘している竹ノ塚の踏切問題は、東武鉄道による地域住民への人権侵害の問題でもあります。しかし、鉄道事業者を指導・監督するべき立場にある関東運輸局(国)は、私が求めている鉄道工学上からの問題検証を意図的に避け、鉄道工学の問題をコンプライアンス(法令遵守)の問題へと、一方的にすりかえています。つまり、関東運輸局は「法に触れなければ何をしても(しなくても=不作為があっても)構わない」と考えているとしか、今回の回答書からは他に理解のしようがないわけです。つまり関東運輸局は、竹ノ塚の踏切問題について、

「東武鉄道に『開かずの踏切』問題を必要以上に深刻化させていることによって、地域住民の『移動の自由』=交通権を不当に侵害している)人権侵害をやめる対策を講じるべき責務を怠る不作為を継続するという道義的問題があったとしても、法令に抵触していなければ構わない」

と、その是正を働きかけない=傍観者の立場を取る姿勢を明らかにしたのと同じです。

関東運輸局(の担当者)のこのような姿勢は、その職務を通して国民の人権の擁護や公共の福祉の更なる拡大に奉仕するべき、国(国家公務員)の使命に反するものではないでしょうか。

#### 東京行政評価事務所をお願いしたいこと

1. 私が関東運輸局に出した問い合わせ状の5～6ページ目に「 . 関東運輸局の見解を御教示いただきたい点」として記した3項目の疑問点について、鉄道工学上の問い合わせに対しては鉄道工学面での見解を明らかにするという形で国民への誠意を示すよう、関東運輸局に働きかけてください。  
また、再回答はその内容に係る責任の所在がわかるよう担当者名を明記した書面にて、2008年1月31日(木曜日)までに行うよう、合わせて申し入れてください。
2. 関東運輸局(の責任者)が、今回の私からの問い合わせについて、鉄道工学の問題を法令遵守の問題に一方的にすりかえた理由や、それによって問題の本質を自らはぐらかそうとしたことを一体どう考えているのか(国民に対して悪いことをしたと考えているのかどうかなど)を調査のうえ、その結果を私に報告してください。

添付資料( は本文のみ、それぞれの添付資料は省略。必要でしたら御一報下さい)

- 2007年6月1日付け 足立区議会あて「東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切の遮断時間短縮を求める陳情」(全1頁、足立区議会のホームページでも全文を掲載中)
- 2007年11月7日付け 国土交通省関東運輸局鉄道部長あて問い合わせ状(全6頁)
- 2007年11月29日付け 国土交通省関東運輸局鉄道部からの回答書(全1頁)

以上

記事 本状は2007年12月21日に開かれた足立区行政相談の席で、担当の行政相談委員に直接手渡し。