

2007年9月23日：名古屋地方検察庁あて上申書  
「私が本件告訴を行った理由と、告訴を通して特に訴えたいこと」

2007年9月23日

〒460-8523 愛知県名古屋市中区三の丸4-3-1  
名古屋地方検察庁 刑事部 御中

〒 東京都足立区  
半澤一宣（自筆署名・捺印）

「熱田署263号」事件に係る上申書  
私が本件告訴を行った理由と、告訴を通して特に訴えたいこと

標記の件について、以下に記します。

## 1. 告訴を行った理由

私は、近年、鉄道だけでない公共施設の治安が日々悪化する一方の社会状況の中で、鉄道事業者とその従業員が、鉄道施設内の治安確保、言い換えれば鉄道利用者の（治安上の）安全確保について無責任を決め込み、それを一方的に正当化していることについて、本件告訴の発端となった脅迫・暴行事件（被害受理番号：愛知県熱田警察署・平成18年2174号。以下「今回の脅迫・暴行事件」と記します）に関係した名古屋鉄道株式会社（以下「同社」と記します）に対して抗議し、また鉄道利用時に犯罪被害を受けた者としての立場から、社会に問題提起をしたいと考えました。

これが、私が本件告訴を行った最大の理由です。

## 2. 告訴に至る心情

### (1) 私が過去に受けた、迷惑喫煙者による暴行事件への鉄道事業者の対応方

私は、1982年と1999年の2回、地元の東武鉄道伊勢崎線の電車に乗車中に、電車内での迷惑喫煙を注意した相手に逆ギレされ、腹いせの暴行を受けるという被害を経験しています。

このうち1982年のほうは、車両構造の欠陥を悪用し、列車の中間の乗務員室部分に設置される貫通路のドアの鍵を中からかけ、黒いカーテンを降ろし、貫通路部分を密室状態にしてその中で喫煙を毎日繰り返すという常習者に抗議して、暴行被害を受けたものです。

また、1999年のほうは、私が、電車が次に停まった駅で迷惑喫煙者を駅員に突き出したところ、駅員が見ている目の前で暴行被害を受けたのにもかかわらず、駅員は、暴行を働いた迷惑喫煙者を取り押さえようとしなかっただけでなく、迷惑喫煙者から問われるままに乗換え列車を案内し、迷惑喫煙者が逃亡するのを幫助しました。

私は、これら2回の暴行被害のとき、いずれも東武鉄道株式会社に対して抗議すると共に、再発防止を求めました。

ところが、東武鉄道からの回答は、2回とも、要旨、

「喫煙などの迷惑行為はお客様のマナーの問題、その取締りは警察の仕事」

というものでした。

すなわち東武鉄道は、

「悪いのは車両構造の欠陥を悪用する『お客様』のほうである」

「(暴行を受けたことで気が動転していた)半澤様が駅員に助けを求めなかったのだから、駅員には非はない」

と、他者に責任を転嫁することで、鉄道という公共施設の秩序と治安を保持すべき、施設管理者としての責任の所在を一方的に否定し、被害者である私に泣き寝入りを強要する

形で幕引きとするのを繰り返しています。

事実、東武鉄道は、問題の車両構造の欠陥を、暴行事件発生から20年以上も経過した今日に至ってもなお放置しているどころか、同じ欠陥構造を有する車両を延々と製造し続けています。

このため、私は、鉄道利用時に暴力被害を受けたことへの謝罪と、その再発防止とを東武鉄道から拒絶されたことによって、あらゆる事故や事件の被害者や遺族に共通する、

「自分と同じ理不尽な被害に遭う人を二度と出さないでほしい」

という当然の感情を踏みにじられ、東武鉄道からの「人道的暴力」とでも呼ぶべき精神的苦痛＝二次被害に、今なお苦しめられ続けています。

これら2回の暴力被害に係る東武鉄道への質問状（内容証明郵便）や、それに対する東武鉄道からの回答書などの関係資料一式は、それぞれ『東武鉄道のたばこ問題』『東武鉄道のたばこ問題2003 - 2004』と題する資料集として自費出版し、東武鉄道沿線を中心とした図書館などに寄贈しております。

## (2) なる駅員の犯情の悪質さ

ひるがえって、今回の脅迫・暴行事件に対する同社の社員と本社の対応方は、上に記した東武鉄道の例と何ら変わりない、無責任極まりないものです。

すなわち、なる駅員は、自分の目の前で利用者（私）が迷惑喫煙者から脅迫され、更に私が暴行を受けた瞬間を目撃し、しかも私から「警察を呼んでください」と繰り返し助けを求められたにもかかわらず、脅迫・暴行犯が電車に乗って逃亡するまで、無言で私の傍らに立っただけでした。

すなわち、なる駅員は、私が脅迫・暴行被害を受け犯人に逃げられてしまうまでの間、傍観者に終始していました。

なる駅員のこのような態度は、脅迫・暴行被害を受けた私を、見殺しにしたに等しいものです。

なる駅員が、このような行動を取った理由については、自分が関わりを持つことで巻き添えの暴力被害を受けるのを避けたかったか、そうでなければ脅迫・暴行犯が自分の知り合いで警察に引き渡したくなかったかのいずれかであったと考えなければ、合理的に説明することが難しいのではないかと思います。

いずれにしても、なる駅員が、自分の目の前で脅迫・暴行という犯罪が発生したのに対して傍観者を決め込んだという不作為が、鉄道という公共施設の秩序と治安を保持すべき、施設管理者たる鉄道事業者の従業員として当然の責務を怠ったものであることに、議論の余地はありません。

## (3) 名鉄本社の対応方の無責任さ

私は、今回の脅迫・暴行事件の発生後に明らかになった、名鉄本社の無責任ぶりにも、怒りを覚えます。

名鉄本社は、私が昨年12月27日付けで送付した「暴力事件に関する被害届と質問状」に対する本年1月16日付け回答書の中で、

「鉄道事業者には駅構内や列車内の秩序を維持する義務が課せられております」

と、利用者の治安上の安全の保持に係る施設管理者責任の所在を認めている一方で、今回の脅迫・暴行事件における、なる駅員などの対応方については、

「弊社係員の対応に落ち度はなかったものと考えております」

と、その理由を明らかにしないまま、責任逃れを一方的に正当化しています。

また、同社は、駅構内への防犯カメラ設置に係る点についても、利用者の治安上の安全

の保持に係る無責任を正当化しています。

すなわち、愛知県熱田警察署員の話によれば、神宮前駅では以前から利用者同士のトラブルに起因する事件が何回か発生しており、警察はそのつど防犯カメラの記録映像の有無について照会したものの、同社は、毎回、

「録画した映像はない」

旨を警察に回答していたとされています。

この話が事実であるとすれば、同社は、自社の鉄道施設内で発生した犯罪の捜査、及びその事実の立証のためには、防犯カメラによる映像の記録が必要であることを、警察から繰り返し照会されることによって、以前から認識していなければおかしいはずにもかかわらず、今日に至るまでその設置を作為的に怠っていることを意味しています。

このことをもってしても、同社が、自社鉄道線を利用中に犯罪被害を受けた利用者の救済、ひいては利用者の治安上の安全の確保について、消極的な姿勢を取っていることは明らかです。

また、同社が、実際には防犯カメラによる記録映像があるのに、過去の例のように、

「録画した映像はない」

と言っているのだとすれば、それは今回の脅迫・暴行事件に際して、なる駅員の犯人隠避という犯罪の立証を妨げるため、すなわち身内をかばい不祥事を隠ぺいする目的で、嘘をついていることは明らかです。

真実が上の2つのいずれであったとしても、同社が、自社鉄道施設内の秩序と治安の保持、すなわち鉄道利用者の治安上の安全の確保について、自らの責任逃れを正当化しようとしている事実があることに、変わりはありません。

私は、この問題については、適用可能な法令（罪名）さえ見つければ、神宮前駅長や金山幹事区長など同社の職掌責任者を、追加で告訴したいと考えています。

#### (4) 国土交通省中部運輸局の対応方の無責任さ

私は、今回の脅迫・暴行事件におけるなる駅員の対応方の問題と、その後の同社の姿勢について、本年2月1日付けで、同社を監督・指導する立場にある国土交通省の中部運輸局（以下「同局」と記します）に通報し、なる駅員など関係者への処分を行うことと、事件発生の実態とその再発防止策を公表することなどを、同社に対して指導するよう求める要請書を送付し、更に同月8日には同局の職掌担当者である鉄道部監理課課長補佐の加藤新太郎氏と面会し、重ねて同社に対する厳しい指導を行うよう要請しました。

ところが、後日同局から鉄道部監理課長名で届いた回答書によれば、同局が同社に対して行った指導とは、要旨、

「利用者へのマナーの呼びかけの強化によって再発防止に努めるよう、名鉄に対して指導を行ったので、御理解をお願いしたい」

というものでした。

これは、同局自らが、鉄道従事者の犯罪の問題を鉄道利用者のマナーの問題にすりかえることによって、責任逃れと不祥事の隠ぺいを目論む同社にくみする立場を取ったことを意味しています。

そうでなくても、利用者へのマナー向上の呼びかけだけでは暴力事件を誘発する迷惑行為の撲滅を実現できないことは、同社だけでない多くの鉄道事業者が、これまで長年にわたり利用者へのマナー向上の呼びかけを強化し続けてきているにもかかわらず、迷惑行為ひいてはこれに起因する暴力事件が今なお根絶できていない（現に今回の脅迫・暴行事件が発生している）事実が証明しています。

同局のこのような対応方は、鉄道施設内での暴力事件の再発を防ぐよう求めた被害者が

らの当然の要求を、事実上拒絶したに等しいものです。

それは同時に、同局が、鉄道事業者の不適切な行為（不作為）に対してそれを改めるよう監督・指導することを通して、鉄道施設内における犯罪被害の防止ひいては人権擁護など、公共の福祉を推進すべき自らの使命を放棄した、余りにも無責任な対応方であるとした、他に言いようがありません。

私は、同局のこのような対応方の不当性を指摘し、再三にわたり同社への厳しい指導を行うよう要請しましたが、同局からの回答は同じでした。

すなわち、同局は、同社とグルになったも同然で、私に犯罪被害の受忍すなわち泣き寝入りを強要する形で、問題を一方的に幕引きとしてしまいました。

私は、同社だけでなく同局からも責任逃れを正当化されたことによって、

「自分と同じ理不尽な被害に遭う人を二度と出さないでほしい」

という、当然の被害者感情を踏みにじられたことに起因する精神的苦痛を、今なお受け続けています。

私は、鉄道部監理課長をはじめとする同局の関係者についても、適用可能な法令（罪名）さえ見つければ、同様に追加で告訴したいと考えています。

### 3. 運送契約論から考えた、名鉄の対応方の不当性

一般に、誰かがA駅からB駅まで鉄道を利用しようとするとき、利用者は、あらかじめ鉄道事業者から代金（運賃）を支払って、乗車券を購入します（ICカードや磁気プリペイドカードによる乗車システムも、根本的な意味は同じです）。

このことによって、利用者と鉄道事業者との間には、利用者をA駅からB駅まで運ぶことに係る運送契約が締結されたこととなります。

このとき、利用者は、運賃を支払うという債務と引換えに、自分の目的地（B駅）まで「安全に」運んでもらう債権を獲得したことになります。

これを鉄道事業者の側から見れば、鉄道事業者は、運賃を徴収するという債権を行使したことによって、利用者をその目的地（B駅）まで「安全に」運ぶという債務を負ったこととなります。

ここで重要なのは、利用者は、鉄道事業者に対して、A駅からB駅まで「安全に」運んでもらえるのを、当然のこととして期待しているということです。

ここで言う「安全」が、列車の衝突や脱線といった運転上のそれだけでなく、公衆衛生上や治安上や防災上などのそれを含めた総合的なものであるべきなのは、当然のことです。

なぜなら、

「A駅からB駅までの間の駅構内や列車内で、衛生状態が悪いせいで何らかの病気にかからされたり、誰かからの暴力行為によって怪我をさせられたりしても、とにかくB駅まで運んでさえもらえれば誰にも文句は言わない」

という考えで鉄道を利用する人など、いるはずがないからです。

これについては、当然の常識として、社会的合意が形成されているはずであることもまた明らかです。

しかるに、今回の脅迫・暴行事件に係る同社の対応方を、利用者（私）との運送契約という面から見ると、同社は、運賃を徴収するという債権だけは行使した一方で、利用者をその目的地まで治安上「安全に」運ぶという債務を履行しなかったことに係る責任逃れを、一方的に正当化したこととなります。

これは、同社が、

「いただくもの（運賃）はいただきますが、利用者の危害の防止については一切責任を負いません」

と言っているのと同じであり、公序良俗に著しく反する違法行為であることは明白です。

なる駅員の犯人隠避という社員の犯罪をかばい、そのことによって運送契約上の債務の不履行さえ正当化し、更には社会的体面のため今回の一連の事実を隠ぺいして幕引きを図ろうとする同社の姿勢については、無責任という以外に言葉がなく、同社に対する利用者の信頼を裏切った背信行為かつ不法行為であると、断罪せざるを得ません。

#### 4. 結論 - なる駅員などに対する起訴が必要であるとする理由

同社に限らない多くの鉄道事業者は、利用者に対して、日頃から、

「迷惑行為を見かけたときは、駅員や車掌など係員にお知らせください」

という主旨の呼びかけを行っています。

私は、神宮前駅のホーム上で注意しても喫煙を止めない迷惑行為者に遭遇したとき、この呼びかけどおりに、なる駅員に通報し、その結果として今回の脅迫・暴行事件に巻き込まれました。

しかし、なる駅員は、私が脅迫・暴行被害を受け、犯人が電車に乗って逃亡するまでの間、傍観者に終始し、すなわち私を見殺しにしたも同然でした。

同社が、迷惑行為を通報した利用者に対して、なる駅員のような対応方を正当化したことは、普段は、

「迷惑行為を見かけたときには係員にお知らせください」

と呼びかけていながら、それで何か問題が発生したときには、

「迷惑行為（者）への注意は自己責任で行ってください」

と被害者を突き放す責任逃れを正当化する、御都合主義以外の何物でもありません。

このことは、同社が、多くの利用者に対して、

「何かあっても係員が助けてくれないのでは、迷惑行為（者）に注意したくてもできない」

という恐怖感と不信感をより強く植え付けることを通して、鉄道という公共施設の秩序と治安の更なる悪化を誘発、すなわち拡大再生産させることにもつながります。

私は、

「迷惑行為（者）に注意しても、腹いせの暴力被害に遭って馬鹿を見るだけ」

という、社会正義に著しく反した風潮がこれ以上広がることは、国民の、

「（安全に、安心して目的地まで移動できる）移動の自由」= 交通権

が侵害されることでもあると考えます。

私は、このような人権侵害がこれ以上深刻化するのを防ぐためには、同社の責任逃れを許さない、毅然とした対応を取ることが、必要不可欠であると考えます。

私は、そのためには、なる駅員など今回の脅迫・暴行事件に関与した者を起訴し、その公判を通して、鉄道施設内の秩序や治安の保持に係る、鉄道事業者やその従業員の無責任な対応方が引き起こす問題点を白日のもとに晒し、法に基づき厳重な刑罰を科すことによって、全国の鉄道事業者及びその従業員への警鐘とする以外、他に方法がないと考えます。

貴庁におかれましては、これらの問題の社会的影響の大きさを御賢察のうえ、本件告訴について公訴を提起くださいますよう、どうかよろしくお願い申し上げます。

以上

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693-61-62132-4号

平成19(2007)年9月25日 名古屋中郵便局にて配達完了