

2007年5月7日

〒460-8528 名古屋市中区三の丸2-2-1  
名古屋合同庁舎1号館10階  
国土交通省 中部運輸局  
鉄道部監理課課長補佐 加藤新太郎様  
(加藤様異動の場合は監理課長様が御覧ください)

〒 東京都足立区

半澤一宣(印)

<http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm>

冠省 4月20日付けの回答書(以下「今回の回答書」と記します)を拝見して感じた、更なる疑問・不明点について御教示願いたく、お便りさしあげます。

#### 1. 暴力事件の再発防止策に係る件

私が、今回の回答書で最も疑問に感じているのは、当事者である名鉄だけでなく、鉄道事業者を監督する立場にある貴局までが(駅員が自分の目の前で発生した暴力行為に対して、傍観者に終始するのを正当化したという)鉄道施設内の秩序と治安の保持=司法警察権に係る不作為の責任問題を、迷惑行為に係る利用者へのマナー向上の呼びかけの強化の問題にすりかえている点です。

名鉄に限らない多くの鉄道事業者は、喫煙その他の迷惑行為に起因する暴力事件が問題となるたびに「利用者にマナー向上への協力の呼びかけを強化することで問題解決に努めたい」という意味の見解を、昔から判で捺したように繰り返しています。しかし、鉄道事業者が「マナー向上の呼びかけ」を幾ら強化しても、それへの協力を拒絶し迷惑行為を繰り返す不心得者は、現実には後を絶ちません。つまり「マナー向上を呼びかけるだけ(で他に何もしないの)では、幾らそれを強化しても迷惑行為を抑止する実効力とはならない」ことは、過去の歴史的事実が証明しているわけです。

仮に「迷惑行為に起因する暴力事件の再発防止は『マナー向上の呼びかけ』によって可能」だとした場合、多くの鉄道事業者が過去長年にわたり「マナー向上の呼びかけ」を強化し続けているにもかかわらず、迷惑行為(及びそれに起因する暴力事件)がいつまでもたつてなくなるという現実との矛盾を、一体どう考えればよいのでしょうか? また、それが「マナー向上の呼びかけ」に係る鉄道事業者のこれまでの努力が足りないせいだとしたら、一体どのくらいまで「マナー向上の呼びかけ」を強化すれば迷惑行為に起因する暴力事件を根絶できるというのか? という疑問も生じます。

私は、1982年と1999年の2回、当地の東武鉄道伊勢崎線を利用中に、電車内での迷惑喫煙に起因する暴力被害を経験しています。東武鉄道は、そのいずれのときも、再発防止策として「マナー向上の呼びかけ」しか示しませんでした。そのとき、私は東武鉄道に、上に記した矛盾や疑問についての説明を求めました。しかし東武鉄道は、これへの回答を避けすなわち説明責任を放棄し、鉄道施設内の秩序と治安を保持すべき施設管理者としての謝罪をしないまま、一方的に対応を打ち切ってしまっています(詳細は、上記半澤のホームページに『東武鉄道のたばこ問題2003-2004』の題で関係全文書を公開しておりますので、御参照願います)。

今回の神宮前駅での暴行事件に係る名鉄の姿勢は、上に記した東武鉄道のそれと、根本的に何も変わるところがありません。

鉄道事業者のこのような対応方のどこが問題かといえ、効果がないことがわかってい

る対策しか約束しない、すなわち再発防止を事実上拒絶することによって、私に限らないあらゆる犯罪被害者に共通する「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」という当然の被害者感情を踏みにじることで、モラルハラスメント（人道的暴力）による精神的苦痛を、被害者へ一生にわたり強要し続ける点にあります。つまり、鉄道という公共施設の治安保持に係る鉄道事業者の無責任さが、暴力事件の被害者に精神的苦痛という二次被害を強要する、すなわち鉄道事業者が加害者になってしまうところに、最大の問題があるわけです。

そのことが、鉄道に対する利用者＝国民からの信頼を損ない、鉄道の安全（治安）に見切りをつけた国民のマイカーへの「逆モーダルシフト」、ひいては地球環境問題の更なる悪化を誘発するなど、様々な社会的悪影響をも引き起こすことは、これまでに繰り返し指摘しているとおりです。

それでも貴局が、今回の事件で名鉄を擁護するかのよう「利用者マナーの向上に向けた啓発を行い、申し出の事象が発生しないよう改めて指導させていただきましたのでご理解をお願いしたい」と、何の落ち度もない被害者に我慢＝泣き寝入りを強いる立場を取るのであれば、本状の25～31行目に記した矛盾・疑問について名鉄に説明を求め、合わせてこの矛盾・疑問に係る貴局の見解も御説明願えませんかでしょうか。

そのうえで、私は貴局に、今回の事件の本質であるところの、鉄道施設内の秩序と治安の保持（司法警察権）に係る不作為について、当事者である神宮前駅駅員とその監督者を厳重に処分し、また事実経過を社会に公表することで反省の意思を明らかにするよう、名鉄に指示することによって、鉄道事業者の監督機関としての責務を果たされることを、重ねてお願いしたく存じます。

そうでなければ、神宮前駅駅員ほかの関係者は、悪いことをした（自らの不作為が、暴力行為という一次的な犯罪被害だけでなく、精神的苦痛という二次被害をも、被害者である鉄道利用者に強要することになってしまった）と自覚する機会を得ることがなく、したがって彼らが将来同様の不作為犯罪を繰り返す芽を残し、新たな犯罪被害者を生み出すことにつながってしまうからです。

## 2．神宮前1号踏切の保安対策に係る件

神宮前駅は乗務員交代がある駅ですから、運転士の全員が、全列車が必ず停車する駅であることを熟知していて、ブレーキをかけ忘れるとは考えにくいのは当然でしょう。

私が言っているのはそのことではなく、運転士が神宮前駅到着直前に急病で意識を失ったり、着雪その他何らかの理由で突然ブレーキが効かなくなったりするなど、不測の事態が発生したときのフェイルセーフに問題があるのではないかとということです。

私が神宮前1号踏切を観察していた限りでは、名古屋本線下り線専用の遮断機は、名古屋本線下り線の列車が神宮前駅に到着（停止）するまでは、ほとんどの場合上昇したままでした。つまり、列車到着（停止）後しばらくしてから（発車時刻が近づいたら）でないと、遮断機を下げないケースが大半だったわけです。

名古屋本線下り線でも、常滑線下り線のように、出発信号機を列車到着時まで赤にしておく（ATSを活用したオーバーラン防止対策を講じている）なら、それで問題ないかもしれません。しかし、名古屋本線下り線の出発信号機の現示を緑を定位としている現状では、運転士の急病やブレーキ異常などの際に、遮断機が上がったままの踏切に列車が冒進してしまう事故を、未然に防止できないと考えられます。

今回の回答書に記されていた名鉄からの報告を拝見した限り、名鉄は「運転士が神宮前駅での停車を失念することはあり得ない」という、運転士の人為のみに依存した保安体制を取っているように、私には理解できます。このような体制で、運転士の急病やブレーキ

操作ミス（人為的要因以外のブレーキ異常も含む）といった突発的な事態が発生した場合の踏切事故防止策を名鉄がどのように考えているのかが、今回の回答書からは伝わってきません。

もしも名鉄が、このような事態を想定外のことと位置づけ「このような事態が発生した場合には、踏切歩行者を死傷させてしまう事故を未然に防止できなくともしかたがない、やむを得ない」と考えているとしたら、安全の確保に万全を期すべき鉄道事業者の姿勢としてあるまじき、踏切歩行者の死傷に係る未必の故意（未必の殺意）を疑われて当然ではないでしょうか。

名鉄が、この問題についてどのように考えているのかを、再度調査のうえ御報告くださいますよう、担当部署へのお取り次ぎをお願い申し上げます。

なお私は、一般の踏切には必ずと言っていいほど設置されている、列車が接近してくる方向を赤色の矢印の灯火で公衆に知らせる標識が、神宮前1号踏切と、隣接しているJR東海道本線の御田（みた）踏切のいずれにも設置されていない点も気になっています。その理由と、未設置のまま事故防止上本当に問題ないと言えるのかどうかについても、名鉄とJR東海に対して調査・御報告くださいますよう、合わせてお願い申し上げます。

ちなみに当地の東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内「伊勢崎線第37・38号踏切」（急緩分離の複々線）では、運転線路ごとに4個の矢印の灯火で列車の接近を公衆に知らせる標識が設置されています（下り中線を通過する出入庫列車では上下緩行線の灯火を使用）ですから、神宮前1号踏切と御田踏切の場合でも、最大6個（名鉄4個＋JR2個）の矢印の標識を設置することに技術上の問題はなく、また公衆の混乱を招く事態も生じないと思われま

なお誠に勝手ながら、本状での問い合わせに対する回答期限を、本年6月10日（日曜日）まで必着とさせていただきますので、悪しからず御了承願います。

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 - 62116 - 2号  
平成18（2007）年5月9日 名古屋中郵便局にて配達完了