

第2章 韓国大邱市での地下鉄放火惨事を受けて東武鉄道を追及

関係各所への問題提起をし、回答待ちをしていた最中の2月18日（火曜日）、韓国の大邱（テグ）市の地下鉄で列車火災が発生し、多数の乗客が犠牲になる惨事が発生したというニュースが飛び込んできました。

事件の発端は一人の乗客が走行中の車内で油を撒いて放火したことで、加えて大邱市の地下鉄車両が燃えやすい材質を多用して作られていたこと、火災発生を知った後に運転司令担当者が対向列車を止める手配を怠り対向列車への延焼を招いたこと、停電後に運転士が避難するときにマスターキーを抜いてしまったため列車のすべてのドアがロックされてしまい、乗客の避難を妨げたことによっていたずらに被害を大きくしてしまったことなどが、これまでにわかっています。

日本の地下鉄では、不燃性および難燃性の素材のみで車両を製作することや、停電や火災その他の非常時でも乗客がドアの開閉に使用する圧縮空気や電源を開放して車外への脱出を可能にする装置（通称Dロック）の取り付けなどが、貫通路の設置と共に義務づけられているため、大邱市でのような惨事が発生する心配はまずありません。（もっとも、トンネル内では車両とトンネルの壁との間が狭くてドアからの脱出が難しいので、このため地下鉄用の車両では9ページ（下から2行目）～10ページ（4行目）で説明した貫通路の設置が義務づけられているわけです。）そして、乗客が車内に油を撒いて放火するというのは、一般的には常識では考えられない、想定外の事態でしょう。

しかし、1995年3月20日の地下鉄サリン事件（注3）や、2001年9月11日のアメリカでの同時多発テロ事件（注4）などの、誰も想定したことがなかったであろう事件が実際に発生していることを考えたとき、東武鉄道車両の貫通路構造の欠陥を悪用した（迷惑喫煙だけでなく）テロ事件さえ、絶対発生しないとはいき切れないのではないかと、という懸念を私は感じるようになりました。テロのヒントになりかねない具体例をここに記すのもどうかと思うのですが、連結部の渡り板の下にサリンや時限爆弾を仕掛けるようなことは、仕切り扉と遮光幕で客室からの死角となりやすい貫通路内であれば、より簡単にできてしまいそうです。そうでなくても、たばこの火単独で火災が発生することがなかったとしても、貫通路内での迷惑喫煙者の近くで別の乗客が持ち込むかまたは仕掛けたガスが漏れ出せば爆発事故が起きてしまうかもしれません。

営団地下鉄と都営地下鉄では、他の私鉄やJRに先がけて1988年1月1日から、全駅構内で喫煙所さえ設けない完全禁煙に踏み切っています。この両者がこの時期にこのような対策を講じたのは、後に知ったことですが、その前年にイギリス・ロンドン市の地下鉄で火災事故が発生したのがきっかけでした。（鉄道ジャーナル社・発行、季刊『旅と鉄道』2003年夏の号「鉄道旅行ニュース」を参照）つまり、営団地下鉄と都営地下鉄は、受動喫煙被害の防止という公衆衛生上の理由というよりは、火災予防という防災上の理由から、完全禁煙の必要性を認識していたこととなります。そう考えると、駅構内を禁煙とする一方で列車内での喫煙が行われやすい（東武線内では現に行われている）東武鉄道車両の欠陥構造を放置するとしたら、防災上の整合性を欠きおかしいことになってしまいます。

このような疑問から、私は東武鉄道車両の欠陥構造の問題が迷惑喫煙の問題だけではなく、防災や治安の問題でもあることを訴える目的で、すべての関係各所への働きかけをやり直すことにしました。

しかし残念ながら、反応はさっぱりでした。報道機関からの問い合わせや取材は一件もなく、自治体にしても直通運転開始後の4月になってから、川崎市から「(市内を運行する)東急に問い合わせしてみた」という報告があっただけでした。

一方、当事者の反応も、ずさんなものでした。それぞれが指定期日までに回答書を出したことでそれ自体はいいとして、その内容は一言で言えば、すべて自分以外の者に責任を転嫁することしか考えていないものばかりでした。営団と東急はどちらも「東武鉄道で対応を検討していると聞いている」という他人事のような見解で、自社の鉄道の利用者に危害が及ぼうとしていることへの危機感が伝わって来ないものでした。国土交通省にしても、「東武鉄道が対応を検討中だと言っているので暫く様子を見てほしい」と対応の先送り、すなわち指導監督を怠る自らの不作為に理解を求めるといった内容のもので、「様子を見て」いる間に何らかの事故や事件が起きてしまったらどうするつもりなのかと、国民の安全を守るべき国の責任感についての良識を疑わせるものでした。

そして一連の問題の原因者である東武鉄道はといえば、大邱市での惨事の直後に3000系車両に幕下げ防止装置を、それ以外では8000系車体修繕車の一部に仕切り扉施錠防止装置を、それぞれ取り付け始めました。ところが、3000系車両では幕下げ防止装置が役立たずだったり、3000系以外の車両では幕下げ防止対策が何もなかったりで(15~16ページの写真を参照)、根本的な解決にはなっていません。そしてこうした中途半端な対策しか講じないというので「貫通路内へのステッカー貼付など利用者にマナー向上を呼びかけることで対応する」というものでした。車両構造の欠陥を放置したままマナー論を持ち出すのは、東武鉄道が「悪いのは欠陥構造を悪用して喫煙などをする利用者であって、それを放置している当社ではない」と、問題の責任を一部の利用者に転嫁することによって、責任逃れと開き直りを図ったものと言えます。ましてや8ページ(下から8行目)~9ページ(23行目)で記したように、「マナーの呼びかけ」それ自体には喫煙その他の迷惑行為を抑止する力がないことを合わせて考えれば、これまでに記してきた様々な危害から利用者の安全を守るべき責任(運送契約上の債務)を東武鉄道が否定・放棄したものと断言しても、間違いではないでしょう。

私は東武以外の全国各地の大手私鉄のターミナル駅に足を運び、貫通路構造やその床の焼け焦げ跡の状況を実際に調べた(17~20ページを参照)経験から、貫通路構造を工夫すれば喫煙その他の迷惑行為やテロ工作などを未然に阻止することが可能と考えられるのに、なぜ欠陥構造をなくすための車両改造工事を実施しないのか、という疑問についても東武鉄道に指摘しました(46ページ上段左から4行目~下段2行目、および122ページ上段5~19行目を参照)。しかし東武鉄道はこの車両改造工事の実施について、2003年3月14日付けの回答書(63ページの最後の3行を参照)で「不確定な要因を抱えていることから実施および期限のお約束は難しい」という表現でこれを拒絶しています。ここで言う「不確定な要因」というのが「車両改造工事に必要な経費を捻出するのが難しい」の意味以外には考えにくいことは、少し考えれば容易に推察できるでしょう。つまり東武鉄道はここでも「利用者の安全よりも利益のほうが大事」という姿勢を貫いたのです。

(注3) 朝ラッシュ時の営団地下鉄の3路線で、ほぼ同時に猛毒のサリンを車内に撒き、多数の死傷者を出した事件。

(注4) 複数の航空機を同時に乗っ取り、超高層ビルや政府関連施設に突っ込み自爆した事件。