

2003年2月25日

関係自治体首長・知事各位

〒 東京都足立区

電話00-0000-0000 (ケータイ、FAX、Eメールはなし)

半沢 一宣 (はんざわ・かずのり)

東武鉄道伊勢崎線から営団地下鉄半蔵門線～東急田園都市線への
直通運転開始の延期を求めるための共同要請行動の呼びかけ

拝啓 向春の候 益々ご健勝のこととお喜び申し上げます。

さて、私は1ヶ月ほど前に、同封の『.....問題提起』と題する文書を送付した者でございます。この文書の送付後、今月18日に大韓民国の大邱(テグ)市の地下鉄で火災事件が発生して多数の乗客が犠牲になり、この事件をきっかけに日本国内でも各地の地下鉄で防災体制の緊急総点検が実施され、地下鉄の安全性に対する国民の関心が高まりを見せているのは、ご高承のことと存じます。

この韓国での事件は、乗客が電車内に油をまいた上で放火するという、一般常識からは通常想定し難いことが発端となって発生しました。また車両のあちこちに燃えやすい素材が使われていたことも、被害を大きくした一因として指摘されています。

これらのことを踏まえて、今回私が問題としている、欠陥構造の電車を使用しての東武鉄道からの営団～東急線への乗り入れ開始については、次のような問題点が指摘できます。

マスコミ報道の通り、日本の地下鉄車両は不燃性または難燃性の素材の使用が義務づけられており、たばこの火単独で火災が発生するとは思えません。しかし、通常は想定しえない何か不測の要因と組み合わせさせて、たとえば火災やガス爆発といった惨事が発生する危険性までゼロというわけではありません。そうした不測の事故の原因の芽を確実につぶすために必要なのは、「喫煙されても火災が起きない電車をつくる」という喫煙行為の肯定につながりかねない受け身的な姿勢だけでなく、「喫煙しようと思ってもできない死角(隠れて悪さをする場所)のない電車をつくる」という喫煙それ自体を許さない姿勢との両方であるはずで

そういう視点に立って、東武鉄道が営団～東急線への直通運転に使用する30000系車両(東武線内のみで使用する他形式車両の大半も同じですが)を見ると、中間乗務員室

部分の貫通路部分が客室から空間的に独立し、かつ遮光幕により貫通路内の様子を伺い知ることを阻むことが可能な構造となってしまうています。つまり、マナーのない一部の乗客がこの貫通路内で他の乗客の人目を避けて喫煙その他の迷惑行為（ときにはテロ工作も？）をしようと思えばできる構造となっているわけです。

このような状態を放置したまま、このような電車を地下鉄線内に走らせることは、火災その他の重大事故の原因になりかねないのはもちろん、昨今の社会情勢を考えると、この貫通路内での喫煙等の迷惑行為をやめさせようと注意した乗客が暴力行為で報復されるという事件の原因にもなりかねないという、2通りの意味での危険の放置であると言わざるをえません。

この危険を回避するためには、

(1) 編成中間に乗務員室つき車両のない10両固定編成車両を用意する

(2) 客室と貫通路との仕切り扉がない構造（一例として、東急1000系（東横線～営団日比谷線乗り入れ用車両）の一部など）に乗務員室付近を改造する

のいずれかの方法を取ることを東武鉄道に求め、またその対策が完了するまで東武鉄道から営団～東急線への直通運転を行わないよう営団、東急および国土交通省に働きかける必要があると思われます。

これらの要請行動を、営団半蔵門線～東急田園都市線の沿線自治体で共同で力を合わせて行うことを、改めて提案させていただきたいと思います。この趣旨にご賛同いただけます場合には、まず貴自治体から関係社局（別紙参照）に要請行動を起こしていただき、その概要を私あてご報告（関係社局あて要請書の写しを私あてご送付いただければ幸いです）いただければと考えております。各自治体からの要請状況を来月8日（土曜日）ごろまでに集約したものを私から改めて関係社局に届け、利用者（沿線住民）の安全確保に係る責任追及の力にさせていただければと考えております。

なお、今回の一連の問題に関係する文書その他の資料は、私の知人のホームページ（<http://www.geocities.co.jp/WallStreet-Bull/8008/hnzw/index.htm>）でご覧いただけますが、文字が読みずらく原本からの写しの入手を希望される場合、その他ご不明な点がございましたら、上記半沢までご連絡ください。

取り急ぎ用件のみにて失礼いたします。

敬具