

2003年2月28日

東京都墨田区押上一丁目1番2号
東武鉄道株式会社
代表取締役社長 根津 嘉澄 様

東京都千代田区霞が関二丁目1番3号
国土交通省鉄道局気付 扇 千景 様

東京都足立区

半澤 一宣

東武伊勢崎線から営団半蔵門線へ東急田園都市線への直通運転の開始の延期と車両改造工事の実施、およびこれを命ずる事業改善命令の発令を求める要請書（補足）

先月24日付および今月21日付書留内容証明郵便にて要請・質問した件について、問題点を整理し私のため本状を送付いたしました。そのため、補足のため韓国テグ市で発生した地下鉄火災は、乗客が電車で発生した地上で放火するとう、常識では想定し難い行為が原因で発生しました。日本の地下鉄車両はテ

グ市の場合と異なり不燃性および難燃性の材料のみで製作され、燃えませんが、この火災の例のように何か想定外のこととたばこの火とが複合要因となつて、火災やガス爆発などの惨事が発生する危険性までゼロだと断言することは、誰にもできません。すくは、喫煙された危険の芽を確実に潰すためには、喫煙されなくても火災が起きない車をつくるか、喫煙しやうと思つてもできない、人解されかねない受け身の姿勢だけでは十分で、喫煙しようと思つてもできない、人目から隠れての悪さがないという喫煙それ自体を許さない姿勢も必要はなはず。検入用、営団半蔵門線へ東急田園都市線乗り入れ、3000系、6050系（野岩鉄道00系、8000系）の先頭車、中間貫通路構成時に、および津鉄道に在籍分を含む、5000系、そ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客室側から伺い知るのを阻むことが可能な構造となつて、貫通路と客室との仕切扉を貫通路側から施

錠でき、貫通路内で喫煙その他の迷惑行為や
テロ工作などを行うのを客室側から制止する
のを阻むことさえ可能となつています。
このような構造の車両を走らせるのは（地
下鉄線内でなくても）、この貫通路内での喫
煙等に起因する火災などの重大事故の原因と
なりかねないだけでなく、昨今の社会情勢を
考えると、この貫通路内での喫煙をやめさせ
よう、と注意した乗客が暴力で報復されると
いう、私が1982年に受けたのと同様の事
件の原因にもなりかねないという、2種類の
危険の放置であると言わざるを得ません。
認識しながらこれをあえて放置する東武鉄道
の不作為（火災等の事故や暴力事件などの）
再発の未然防止という作為義務の違反が
鉄道の事業法23条に言う「利用者の利便その
他の公共の利益を阻害して」いる事実「または
鉄道営業法25条に言う「旅客若八公衆二危
害ヲ醸スノ虞アル所為」に該当しないと見え
るでしようか。
右に記した危険を回避するためには、
（1）右に列挙した東武鉄道の各形式のすべ
ての先頭車について客室と貫通路との仕切扉
がない構造（例として東京急行電鉄1000の
系車両（東横線）営団日比谷線直通用）の一

部やJR各社の113系、415系など旧国
鉄近郊形電車等）に乗務員室付近を改造する
（2）営団半蔵門線、東急田園都市線乗り入
れ列車について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
（3）右記（1）または（2）の対策が完了
するまで東武車両の営団半蔵門線、東急田園
都市線への乗り入れの開始を延期する
の3つの対策を講じる必要がありません。直通
運転開始により利用者の利便が向上しても、
列車火災等の重大事故や暴力事件などによつ
て利用者には危害や犠牲を生ぜしめる事態が発
生してしまつてはなりません、また
そうなつてしまつてはなりません、また
右の対策を東武鉄道が自主的に講じるか
ついては、私が東武鉄道利用中に過去2回受
けた暴力被害の再発防止策要求への対応姿勢
を見る限り、疑問と言わざるを得ません。
このような現状においては、国民の「安全
に交通する権利」を保護するためには、唯一
鉄道事業者への監督権限を有する国土交通大
臣が、鉄道事業法23条1項3号および6号
に基づき、東武鉄道に対しては右記（1）お
よび（2）を、帝都高速交通営団と東京急
行電鉄（2）を含めた3事業者に対しては右記（3
）を、それぞれ命ずる事業改善命令を発令す

