

第5章 2003年末から東武鉄道が貫通路構造の欠陥をなくすため(?) の車両改造工事を開始、一方でこの欠陥構造を悪用した列車乗務 員の乗務中の喫煙問題が発覚

2004年1月4日(日曜日)、私用で群馬県に出かけた帰りに乗った東武伊勢崎線の列車(伊勢崎19時29分発準急浅草ゆき第2354列車)で問題の貫通路構造をチェックしていたところ、一部の車両(モハ8547号車、モハ8556号車ほか)で仕切り扉の施錠と遮光幕の操作を防止する対策が講じられているのを発見しました。

仕切り扉の施錠防止については錠受け穴をふさぐ板を横にスライドさせる装置を、また遮光幕についてはこれを巻き上げた状態でロックする留め金具を、それぞれ取り付けました(119ページの写真を参照)。また、東上線の一部車両では遮光幕を巻き上げた状態で、ビニールのストラップで固定した車両も走り始めていることが報告されています。

これにより、業務用の鍵を使わないと、これらを解除して施錠や幕下げを行うことは難しくなりました。もっとも、どちらもネジで取り付けられた簡易なものなので、乗客がドライバーを持ち込んでこれらを取り外してしまうことまでは防げそうにありませんが、そこまでする乗客が出てくる可能性はかなり低いと思われます。

ただ問題なのは、このような装置を取り付けても、車両を連結する作業のときに、作業員がそれを本来あるべき状態にセットするのを忘れ、扉の施錠や遮光幕操作ができてしまう状態のままで運転されている列車が、しばしば見られることです(120ページの写真17・18を参照)。しかし、このことを東武鉄道に指摘したとしても、東武鉄道は連結作業員に責任を転嫁し、問題の根本である車両構造の欠陥を除去する対策を怠り続けている管理者責任を否定するに違いないであろうことは、これまでの東武鉄道の対応の仕方から容易に想像がつかます。

加えて、仕切り扉自体も相変わらず存置されており、その窓ガラスの大きさも従来のまま(床面から窓ガラスの下縁までの高さを巻尺で測ってみたところ、103.5センチメートル(6050系・10000系)~105センチメートル(5000系・8000系・30000系))であることから、その近くに立たない限り貫通路の中の様子を窺い知ることができない、つまり貫通路の近くの座席に座っていても、または乗降ドアひとつ分くらい離れたところに立っていると、そこからは貫通路内がよく見えないという状態については、まったく変わっていません。このため、立ち客のいない空いた列車では、通り抜けを装った乗客によって、この貫通路内でテロ工作などの犯罪が行われても誰も気づかないという危険性が引き続き残されており、完全な対策とは言えません。それでも、この対策によって、この貫通路内での迷惑喫煙、およびそれを原因とする暴力事件の発生などの未然防止については、一定の効果が期待できるものと思われます。

この改造工事は、2004年2月29日現在、8000系車両と6050系車両のそれぞれ一部で施工されていることを確認しています。車庫でも施工できそうな簡単なものなので、10000系車両などにも今後急速に施工が進むものと予想されます。ただし、老朽廃車が進んでいる5000系車両については、施工されない可能性も考えられます。また、半蔵門線乗り入れ用30000系車両については、2003年3月19日時点の状態のままで、幕下げ防止器の欠陥(15ページの写真9、および66ページの20~23行目を参照)の改良が行われている様子は見られません。

東武鉄道がこれらの改造を施工したのが、私の通報をもとに国土交通省から事実確認の

照会を受けたり（５８ページを参照）、警視庁から事情聴取を受けたり（６７ページの１２～１７行目を参照）、この問題が『鉄道ジャーナル』誌で取り上げられたり（８６ページ（下から６行目）～８７ページを参照）したことの影響かどうかは、確かめようがありません。しかし、私のこれら一連の関係各所への働きかけの結果かけられた東武鉄道への“外圧”がなければ、東武鉄道が今回の対応を行わなかったであろうことは、私がそれまで２０年以上にわたり直接東武鉄道に対応を求め続けていたにもかかわらず、東武鉄道がそれに応じてこなかったという不作為の事実から、容易に想像ができます。ですから、私の今回の行動によって、東武鉄道がようやく一定の対応をせざるを得なくさせることができたことについては、とりあえず喜ぶべきなのかもしれません。

しかし、私はこのことを素直に喜ぶことができません。なぜなら、このような改造工事を開始したことについての東武鉄道からの報告がないことや、この問題への対応をこれまで長年にわたり怠り続けたことによって私に精神的苦痛という二次被害を強要し続けてきたことについて、反省や謝罪の意思表示をしてほしいと私が質問状（１２３ページ上段１６行目～１２４ページ上段１４行目を参照）で求めても、東武鉄道は回答書（１３２ページに掲載）でこれを無視、すなわち謝罪を拒絶したからです。

東武鉄道がこのような改造工事を開始したのは、私が長年指摘し続けてきた、車両構造に欠陥が存在するという事実を、事実として認めたからにはほかなりません。もしそうでないのなら、今になってこのような改造工事に着手する理由など、他にあり得ないからです。つまりこのことは、東武鉄道は自身では自らの非を認めた一方で、それによる被害者や社会への謝罪をしない、すなわち対外的には自らの非を公式に認めることをしないまま、この問題への幕引きをしようと考えていることを意味しています。このような、「悪いことをしても（したと気づいても）謝らない」という、人間社会で当然のルールと被害者感情とを無視した卑劣な決着のつけかたをしようとしている東武鉄道の姿勢を見せつけられたことで、私は精神的苦痛という二次被害をさらに大きくさせられた思いがしています。

私が指摘し続けてきたこれら一連の問題とは別に、２００３年暮れに東武日光線の快速列車に乗り合わせた男性から、車掌が乗務中に運転席で喫煙している場面に遭遇したという情報が寄せられました。

この情報提供者によると、たばこの臭いを感じて不審に思い、車内を一巡して最後に乗務員室の様子を見に行ったところ、問題の車掌は貫通路を設置するときに運転席と貫通路との仕切り壁として使用される開き戸をその必要がない乗務中に閉め、さらにこの扉にも取り付けられている遮光幕を下げて、運転席を目隠しされた完全な個室状態にしていたそうです。そして、この男性が乗務員室をノックして車掌が出てきたときに、乗務員室から強烈なたばこの臭いがしたということです。ところが、この男性が東武鉄道の本社に抗議の手紙を出したところ、東武鉄道は「当該列車の車掌に事情を聞くなど調査をしたが、喫煙があった事実は確認できなかった」と回答してきたということでした。

私はこの情報提供を受けて、この話が事実なら貫通路部分だけでなく運転席部分の床にも、たばこを踏み消したときにできた焼け焦げ跡が残っているのではないかと考え、調査をしてみました。すると予想通り、運転席の床に焼け焦げ跡が残っている車両を発見しました（一例を１２０ページに写真１９として掲載）。これは東武鉄道の運転士および車掌が日常的に喫煙しながら乗務している事実があることの、動かぬ証拠であると言えます。

この事実が示す問題点としては、以下の４点を指摘できます。

第一に、乗務員が乗客に対して受動喫煙ひいてはこれに起因する健康被害を強要すると

いう傷害的行為を行っていることです。

第二に、利用者には終日全線での車内禁煙を呼びかけている一方で、乗務員が乗務中に喫煙していれば、当然一部の乗客に「乗務員が喫煙していいなら乗客だけが禁煙を守る必要などないではないか」と考えさせ、車内喫煙を誘発することになります。そうなれば、それを注意した別の乗客とトラブルになり、かつて私が被害に遭ったのと同様の暴力事件が再発することにさえなりかねません。つまり、乗務員自らが列車内の秩序と治安を悪化させる原因を作っていることになります。これは明らかに、鉄道係員職制（昭和62（1987）年3月2日運輸省令第13号）第11条「車掌は、車掌区長の命を受け、列車の運転取り扱い、旅客及び荷物の輸送並びに車内の秩序保持の業務に従事する。」に違反する行為であると言えます。

第三に、喫煙しているのが運転士である場合、喫煙のためにハンドルから手を放す瞬間が頻発していることになり、何かあったときにブレーキ操作が間に合わなくなるという運転事故の温床にもなりかねないという点です。

鉄道車両の運転では、一般に左手で主幹制御器（自動車のアクセルに相当）を、右手でブレーキ弁を操作します。（ただし最近の新形式車両では両者を一体化して片手で操作できるものが主流となりつつあり、東武鉄道では地下鉄半蔵門線乗り入れ用30000系車両がこれに該当します。）ところが、連続急勾配区間がある山岳線区で運用される車両では、主幹制御器に抑速ブレーキ（自動車のエンジンプレーキに相当）機能を付加したものが多く、東武鉄道では日光線快速列車用6050系車両と特急「スペーシア」用100系車両がこれに該当します。このような車両で長い下り坂を走行するときには、両手のブレーキを同時に操作しながら運転する必要が生じます。もしもこのときに喫煙していれば、少なくともどちらかのブレーキを操作できない瞬間が頻繁に発生していることになります。このような運転は、乗客の生命を預かる立場としての自覚に欠ける、言語道断の行為であると言わなければなりません。

そして最大の問題は、ここで指摘した様々な問題の温床となっている車両構造の欠陥について、東武鉄道が私への回答書（132ページに掲載）で欠陥構造の根本的改善を約束しない、すなわち事実上今後もこれを放置し続けると宣言したに等しいことです。つまり東武鉄道は、この欠陥構造を悪用して喫煙する（乗客だけでなく）乗務員に問題の責任を転嫁する一方で、この欠陥構造を事実上放置することを通して、これを悪用して喫煙しようとする乗務員に対して今後も便宜を与え続ける、すなわち今後も乗務員の喫煙を幫助し続けるということを意味しています。このことは、東武鉄道が、

利用者が乗務員からの受動喫煙によって強制的に健康を損なわされる被害

利用者同士のトラブルを原因とする暴力事件に巻き込まれてしまう被害

利用者が危険運転に伴う事故に巻き込まれて死なされたり負傷させられてしまう被害などについて、これらの未然防止ができなくても、つまり発生してしまってもやむを得ないという、いわゆる未必の故意もしくは未必の殺意に基づいて、確信犯的に事件や事故の発生に加担しているという意味でもあります。

このような東武鉄道の姿勢が、鉄道営業法第25条（181ページを参照）で罰則を定める「鉄道係員職務上の義務に違背し又は職務を怠り旅客若しくは公衆に危害を醸すおそれのある所為」に該当するものであることは明白です。同時に、このような事件や事故の温床となっている、車両構造の欠陥が存在する事実を認識していながら、これを改めようとせず故意に放置し続けるという東武鉄道の不作為は、これらの事件や事故を発生させてしまうことの予備（準備行為）であると言っても、決して過言ではないでしょう。