

2004年2月29日

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

国土交通大臣 石原 伸晃 様

鉄道局長 丸山 博 様

同 業務課長 高田 順一 様

東京都足立区

半澤 一宣

東武鉄道株式会社の、安全確保対策にかかわる不作為に対する、
行政指導並びに事業改善命令発令についての要請書

前略失礼いたします。

私は昨年1月24日付け第120-55-33159-5号、及び同2月21日付け第120-55-35180-3号書留内容証明郵便にて、東武鉄道株式会社が、列車内での迷惑喫煙ひいてはこれに起因する暴力事件の温床となっている、更にはテロ工作にも悪用されかねない、欠陥構造を放置したままの車両を走らせ続けている問題につきまして、貴局に通報した者です。

この件について同社は、今年になってから、この欠陥をなくすためと思われる小改造、すなわち貫通路構成時に客室と貫通路（乗務員室）との仕切り扉の錠受け穴をふさぐことで施錠を防ぐ装置と、遮光幕を巻き上げた状態で固定する金具との取付けを行った車両を、走らせ始めています。

同社のこの対応方について、この貫通路構造の欠陥に起因する諸問題の防止という観点から、対策が不十分ではないかと思われる問題点が残されていると見られるため、再度通報するものであります。

まず、地下鉄半蔵門線乗り入れ用30000系車両については、昨年3月ごろに、乗客が右記仕切り扉に内蔵されている遮光幕を下げるのを防止するための装置が取り付けられましたが、この装置はその用をなしていません。つまり、私が試したところ、幕下げを防ぐはずのレバーを手前にこじり、窓ガラスとのすき間を広げながら遮光幕を強く引っ張ると、わずか2～3秒で、このレバーを突き抜いての幕下げができてしまうからです。これでは、この貫通路内での喫煙その他の迷惑行為ひいてはこれに起因する暴力事件、更には後述するテロ工作などの未然防止が十分に可能であると考えするには、疑問が残ります。

つぎに、上記30000系に加えて10000系・8000系・6050系（野岩鉄道及び会津鉄道への在籍分を含む）・5000系の各車両においては、この仕切り扉のガラス窓寸法が従来のままのため、この扉の近くに立たない限り貫通路内の様子を窺い知るのが難しい、すなわち貫通路内が客室から死角になりやすいという状況が、以前と変わっていません。このような状態では、閑散時間帯に、例えば貫通路内の連結部の渡り板の下あたりに、混雑時間帯に動作するように時限爆弾を仕掛ける、といったテロ工作が行われ得

る危険を、否定することができません。

右に記した問題の根本的解決のためには、

旧国鉄近郊形や京成電鉄・京王電鉄（都営新宿線乗り入れ列車）・阪急電鉄・西日本鉄道などの車両のように、貫通路構成時に客室と貫通路との仕切り扉を設けない構造とするよう、抜本的な構造変更を行う

この仕切り扉を存置するのであれば、仕切り扉のガラス窓を南海電気鉄道2000系車両のそれ程度に拡大するとともに、この部分の遮光幕を撤去する（現在でも、運転席と貫通路との仕切り壁となる回転扉に遮光幕が取り付けられているため、撤去しても運転上の支障はないはず）

のどちらかの対策を講じる必要があると考えられます。

私は、今回の同社の改造工事が、私が昨年貴局に通報し、これによって貴局から同社に事情聴取等がなされた結果行われたものであらうと、認識しております。（これについては、同年3月4日付けで、貴局業務課の荒木様と有馬様の連名による結果報告書をいただいておりますが、貴局が同社に行った指導、及び同社から貴局への回答等の具体的内容についての照会には御返事をいただけていないため、上記の認識については、推測の域を出るものではありません。）しかしこの改造工事は、恐らく工事費抑制のために、現行の車両構造を存置することを前提としたものであり、このため上に記したような、欠陥構造に由来する諸問題の根本的解決の実現には至っていません。

このような、利用者の安全確保にかかわる経費を出し惜しみして、不十分な安全水準のままの車両で今後も営業運転を続けようとしている同社の姿勢は、利用者の安全・安心を犠牲にして利益追求を優先しようとするものです。これは、恐らく貴局から行われていたと思われる指導の精神を骨抜きにただけでなく、利用者の生命を預かるという交通事業者としての自覚を欠き、公益サービス業としての社会倫理に背くものであり、公共の利益を著しく阻害する反社会的姿勢であると断ぜざるを得ません。

以上の理由により、私は貴局に、この問題の根本的解決のための車両再改造工事を実施することを東武鉄道に求める行政指導、若しくは可能であれば鉄道事業法第23条3号及び6号を根拠に事業改善命令を発令されることを、要請いたします。なお、これにつきましては、貴局から同社に行われた指導や命令等、及びそれに対する同社から貴局への回答等につきまして、なるべく詳しい具体的内容を私に御報告くださることを、合わせて要請いたします。

なお、この件につきまして東武鉄道に差し出した質問状（内容証明郵便）の写しと、本件改造工事の内容にかかわる写真を同封いたしますので、御査収ください。別紙の解説文に対応する写真番号は、各カラープリントの裏面に記入してあります。

御不明な点がございましたら、半澤までお問い合わせください。

取り急ぎ用件のみにて失礼いたします。

敬具

(別紙)

東武鉄道車両の貫通路部分の改造工事内容についての写真

営団地下鉄半蔵門線乗り入れ用30000系車両の、客室と貫通路との仕切り扉に取り付けられた、幕下げ防止器(矢印)。

幕下げ防止器のレバーを手前にこじりながら遮光幕を強く引下げ、レバーを突き抜いて遮光幕を下ろした状態。

から遮光幕を下げきった状態。矢印AとBのステッカー(矢印A = 「禁止/通路内での喫煙行為/仕切ドアの施錠行為/仕切ドアカーテンを下げる行為/迷惑行為は罰せられます」、矢印B = 「お願い/通路では立止らないで下さい/立止ると他のお客様にご迷惑となります」)は、貫通路構造の欠陥についての半沢の指摘をきっかけに、2003年3月に新たに貼付されたもの。矢印Cのプレート(「乗務員室立入禁止/危険ですので立入らないでください/立入ると鉄道営業法第33条によって罰せられます」)は車両新製時から取り付けられている。

日光線快速列車用6050系車両に取り付けられた、仕切り扉の施錠防止装置(矢印A)と、遮光幕固定装置(矢印B)。

の仕切り扉施錠防止装置。錠受け穴をふさぐ板を左右にスライドさせるようになっている。操作には業務用の鍵を使用する。

の遮光幕固定装置。金具の開閉には業務用の鍵が必要。

運転室と貫通路との仕切り壁となる回転扉に取り付けられている遮光幕(矢印)。乗務員室として使用するときには貫通口側に開かれているが、冬季には暖房の効きを良くする目的で、この扉を閉め切って乗務する運転士が少ない。

撮影データ

- ~ 2003年3月19日(水曜日)
北越谷5時15分発 区間準急中央林間ゆき 第C550T列車
車両番号 クハ36602号車(1997年東急車両製)
- ~ 2004年1月12日(月曜日、成人の日)
新栃木5時03分発 準急浅草ゆき 第2200列車
車両番号 クハ6272号車(1986年東急車両にて車体更新)
(データ失念、30000系車両)

記事 書留郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局

第120 58 74612 5号

平成16(2004)年3月1日 東京中央郵便局にて配達完了

本状に対する国土交通省からの回答は無し。