

第6章 スペイン・マドリード市での通勤列車同時爆破テロ事件を受け、東武鉄道に対して再度刑事告発を試みるも不発

2月29日付けおよび3月4日付け質問状に対する東武鉄道からの回答待ちをしていた3月11日朝（木曜日、現地時間）に、スペインの首都マドリード市で3本の通勤列車がほぼ同時に爆破され、多数の死傷者を出すというテロ事件が発生しました。この事件では、時限爆弾を詰めたバッグが一般客の荷物を装って客室に仕掛けられていたのが原因と見られています。これは奇しくも、私が2月29日付け質問状の39～51行目（121～122ページを参照）で警鐘を鳴らしていた列車爆破テロが、爆弾を仕掛ける場所や方法などが異なるというだけで、現実のものとなってしまったことを物語るものでした。

さらに深刻なのは、この事件の犯行声明を出した国際テロ組織が次の標的として名指した幾つかの国の中に、日本が含まれていたことです。このことが報道されてから、国内の多くの鉄道事業者は駅構内のごみ箱の撤去または封鎖など、1995年3月に「地下鉄サリン事件」が発生した直後を思い出させる厳戒体制を再び敷くようになりました。

このような社会状況の中で、次の列車爆破テロの標的を探している国際テロ組織が東武鉄道車両の貫通路構造の欠陥に目をつけたら、当然これを悪用したテロを企てようとするでしょう。東武鉄道自身、このことは昨年来私から再三指摘され続けているのですから、その危険を認識していないはずがありません。

ところが東武鉄道は、マドリード市でのテロ事件の発生後に送付してきた、上記の質問状に対する私への回答書（132ページに掲載）において、私が指摘したテロの危険について一切言及せず、すなわちこれを無視しました。このことは、東武鉄道は自社車両の貫通路構造の欠陥を悪用した列車爆破テロの発生などあり得ないか、または特別な対策を講じなくてもそのようなテロの未然防止は可能であると認識している、ということの意味をしています。もしも東武鉄道がこのようなテロの危険を認識しているのであれば、どのような対策を講じる考えでいるのかを、利用者の不安を取り除くためにもきちんと説明しなければおかしいからです。

あるいは、東武鉄道がこの回答書において「これまで数回にわたりご説明申しあげたとおりでございます」としているところから察すると、2003年2月27日付け回答書において「...当社といたしましては、これらの問題が全てのお客様に周知されるよう、今後も引き続きマナーの向上と迷惑行為の防止について努力していく所存でございます」（52ページを参照）と、利用者のマナーに責任を転嫁したがってしていることから、欠陥構造を放置し続けた結果テロを誘発してしまったとしても「悪いのは欠陥構造を悪用したテロリストであって、結果的にそれを幫助する形になってしまったとしても当社に非はない」とテロリストにすべての責任を転嫁して、自らの不作為責任に対する追及を逃れればよいと考えている、ということなのかもしれません。ちなみに東武鉄道は、私が今年（2004年）3月4日付け追加連絡（127～129ページに掲載）で指摘した列車乗務員の喫煙の問題についても、それを容易にしている車両構造の欠陥を放置し続けている会社としての管理者責任を棚上げしたうえで、列車内で喫煙する乗務員に責任を転嫁することで事足りりとする考えを、132ページの回答書で明らかにしています。

このように、テロや運転事故その他の危害がいつ利用者にかかってしまうことになってもおかしくない問題について、それを未然に防止しようとする視点がまったく見られず、犠牲者が出るなど取り返しのつかない事態になってしまったときの責任を逃れることにしか神経を使おうとしない東武鉄道の姿勢を見せつけられたことで、私はもはや東武鉄

道は本書に記した一連の問題について、確信犯的に対応を拒絶し続けようとしているとしか、ほかに考えようがなくなってしまいました。このことは、今回の東武鉄道からの回答書に私がその明示を要求していた回答責任者名の記載がなかった、すなわち責任追及を逃れるためその所在を明らかにするのを拒んだことから、明らかになったと言えるでしょう。

このため、私は、「話し合っても悪いことを止めない者には、痛い目に遭わせないとわからない」と考え、法的処罰を求めて再び東武鉄道を刑事告発する必要を感じるようになりました。そこで私は、昨年警視庁本庁に告発して不受理とされたことを踏まえ、今回は警察庁（本庁）と東京地方検察庁に告発状を送付しました。ところが、警察庁からはまったく何の反応もなくすなわち無視され、東京地方検察庁にしても書式不備を理由に不受理を繰り返すばかりで、いずれも取りつく島がない状態でした。

そこで私は、以前からこの問題に関心を持ってくださっていた方の薦めを受け、自力で作成した告発状にどのような書式上の不備があるのかの確認と、一連の問題についての法律上の問題点の整理のため、東京・霞が関の弁護士会館で、東京弁護士会・第一東京弁護士会・第二東京弁護士会が合同で実施している法律相談を、利用することにしました。

ところが、相談担当の弁護士も、「これは東武鉄道の不作為にかかわる法律問題ではなく、国土交通省の監督責任すなわち行政の問題だ」という見解を示しました。しかも、「では東武鉄道の利用者が、車両構造の欠陥の放置という東武鉄道の不作為によって、これに起因する様々な危害への恐怖を抱きながらの利用を今なお現に強要されているという人権侵害から解放されるには、どうすればよいのか」という私の疑問については「住民運動によるしかない」と、それで解決できない（東武鉄道が話し合いでの解決に応じない）から困って相談に来ているのに、話を振り出しに戻されて終わってしまった形となりました。もっとも、これは相談担当弁護士のせいではなく（たまたま当たった弁護士が実は東武かどこかの鉄道会社の顧問弁護士だったというのであれば話は別ですが）、実際に現行の法制度では対応に限界がある事案だからなのかもしれません。

しかし、真実がそうであるとしたら、一連の問題の解決、すなわち被害の未然防止や被害者救済の道が閉ざされたまま、私の告発行動が手詰まりを迎えてしまうことを意味します。仮に、相談担当弁護士の話の通りに行政訴訟を起こしたとしても、それは東武鉄道の不作為から国土交通省のそれに、自ら問題をすりかえることとなります。つまり、責任追及の手を免れることができる東武鉄道に利する結果となり、問題の解決を遠ざけることになるだけとしか思えません。私はこの現実を前にして、

「利用者の安全を保障しない東武鉄道とは、そして国民の安全を保障してくれないこの国の行政そして法律とは一体何なのか」

という、置き去りにされた重大な疑問を抱えたまま、絶望感に打ちのめされて告発行動を終結させざるを得なくなりました。自分に妥協せず、自分にできることはすべてやり抜いたという意味では、私には後悔はありません。しかし、そのことよりも「まともに東武鉄道を相手にすればするほど馬鹿を見るだけでは、もう東武鉄道には何を言っても無駄なのか」という、東武鉄道への不信感と虚無感のほうが、私には強く残る結果となりました。

結局のところ、私はかつて東武鉄道を利用中に理不尽な暴力被害を受けながら、その再発防止を東武鉄道から事実上拒絶されるという精神的暴力＝人権侵害を受けて、そのことで東武鉄道や国（国土交通省や司法当局）を相手に正面から闘ってはみたものの、東武鉄道の上層部をはじめ誰も一連の問題についての責任を取らず、私一人だけが心の傷をより大きくさせられて終わる結果となってしまったのでした。