

2004年3月23日

東京都千代田区霞が関二丁目1番2号

警察庁長官 佐藤 英彦 様

同 列車爆破テロ警備担当 御中

東京都千代田区霞が関一丁目1番1号

東京都足立区

半澤 一宣

列車爆破テロに悪用され得る車両の欠陥構造を放置し続ける鉄道事業者に対する告発状

標記の件につきまして、東武鉄道株式会社（東京都墨田区押上一丁目1番2号）代表取締役社長・根津嘉澄。本状では以下「同社」と記しますが、私が以前からその危険を指摘し続けているにもかかわらず本格的な対策を怠り続けているため、告発致します。同社の一般用車両は、2本以上の編成を連結したときに乗務員室部分に貫通路を設置でき、このとき、客室と乗務員室との仕切り扉がそのまま客室と貫通路との仕切り扉として使用

される構造となっており、この仕切り扉のガラス窓の寸法が十分に大きいとは言えないことなどのため、この仕切り扉の近くに立難しい、すり貫通路の様子を窺い知ることがなりやすい構造となっており、客室から死角となり営団地下鉄半蔵門線乗り入れ用3000系車両では、この仕切り扉に内蔵されている遮光幕を乗客がみだりに操作するのを防止する対策が不十分である。扉に取り付けられていない幕下げ防止装置がその機能を果たしていない。貫通路内から遮光幕を下げることによつて、貫通路内を客室からの監視を遮る個室状態とする。貫通路構成時に運転席と貫通路と加えて、貫通路構成時に運転席と貫通路との仕切り壁として使用する回転扉を、その必要がない乗務時に閉め切り、この扉により、付けられない乗務時に監視できないことにより、運転席を客室から監視できない個室状態にでき、このため、一部の乗客並びに乗務員がこの喫煙する悪用し、貫通路内若しくは運転席客室に流出し、他の乗客が受動的喫煙ひいてはこれに起因する健康被害や精神的苦痛のため八

ンドルから頻繁に手を放す危険運転を可能な  
らしめることによつて運転事故の温床にさえ  
なりかねないという問題が引き起こされてい  
ます。その証拠に、この貫通路部分及び運  
席部分の床には、ここであらば踏み消した  
ときにできたとしか考えられない焼け焦げ跡  
を、容易に見つけることができません。  
私は1982年に、この欠陥構造を悪用し  
て貫通路内で迷惑喫煙を繰り返す乗客に抗議  
して腹いせの暴力行為を受けるといふ被害に  
遭つたのをきっかけに、1998(平成10  
)年度「とくぶ鉄道モーター」など機会ある  
ごとに、この貫通路構造の欠陥を是正するよ  
う同社への要請を重ねてきました。同社は  
「今後の検討課題とさせていただきます」と  
いう先送り回答を繰り返すだけでした。  
そして同社が帝都高速鉄道営団半蔵門線  
への直通運転を開始する直前の昨年2月に、  
大韓民国大邱(テグ)市地下鉄放火惨事が  
発生したことから、私は同社とこの直通運  
に關係する帝都高速鉄道営団及び東京急行  
電鉄株式会社、並びに国土交通省鉄道局と東  
京消防庁に、同社車両のこの貫通路構造の欠  
陥を悪用した地下鉄線内の喫煙を原因とす  
る火災及びガス爆発等、更には

われかねない危険にいつたテロ工作さえ行  
われこの通報を受けてようやく同社は、右記3  
000系車両について、同年3月に右に記  
した幕下げ防止装置を、それ以外の車両には  
昨年暮れごろから、それまで乗客がみだりに  
行うことが可能だった仕切り扉の施錠と遮光  
幕操作とを防止する装置を、それぞれ取り付  
け始めました。しかし右に記したとおり、3  
000系車両に取り付けられなかった幕下げ防  
000系車両を為しておらず、また3000  
装置はその用を為しておらず、また3000  
0系の寸法の問題が放置されたままであるた  
め、右に記したようなテロ工作が行われ得る  
危険が除去されるには至つていません。  
私は今年に入つてからは、現行の車両構造の  
存置を前提としたこのような対応方では、そ  
の欠陥に起因する諸問題の根本的解決は困難  
ではないかとして、同社に見解を問う質問状  
を送付しました。  
その回答を待つていた最中の今月11日に  
スペイン・マドリッド市で通勤列車同時爆  
テロ事件が発生しました。これは爆発物を仕  
掛ける手段が異なるとはいへ、その後海外の  
テロ組織から日本に對するテロの予告が出さ  
れていることを合わせて考えると、私が同社

に對して指摘し続けてきたテロの危険が現実  
に起り得ることを、事実をもつて証明する  
ものとなつてしまいました。  
しかし同社は、私がその必要性を指摘した  
抜本的な車両改造の実施を確約しませんでした  
た。このことは、同社が、私が発生を危険を  
指摘し続けている、車両構造の欠陥を悪用し  
た乗客の迷惑喫煙に起因する暴力事件や列車  
火災事故、並びに乗務員の喫煙に起因する運  
転事故、更にはテロ事件などが発生しても構  
われない若しくはやむを得ないという、いわゆ  
る未必の故意に基づいて沿線住民をはじめとす  
る利用者への危害をも放置し続けているとし  
か、ほかに理解のしようがないものでです。  
このように、本状に記した問題を抱える車  
両の欠陥構造を故意に放置し続ける同社の不  
作為が、鉄道営業法第25条で罰則を定める  
「職務上ノ義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リ旅客  
若ハ公衆ニ危害ヲ醸スノ虞アル所為」に該当  
することには明白です。同時に、これによつて  
地下鉄乗り入れ列車の貫通路内で喫煙を行う  
ことを容易ならしめている同社の不作為は、  
東京都火災予防条例第23条で定められた「  
火災が発生した場合に人命に危険を生ずる  
おそれのある場所」(1項5号)の関係者は

、当該個所で喫煙(中略)しようとしている  
者があるときは、これを制止しなければならない  
ない。L(5項)義務に違反する(同条例  
第67条の2第1号で罰則が定められている  
)状態であることもまた明白です。  
更に言えば、同社のこの不作為は、この車  
両構造の欠陥が、一部の乗客がこの貫通路内  
で喫煙することによつて受動喫煙の強要とい  
う形で他の乗客の健康を強制的に損なう傷害  
的行為及びこれに抗議する乗客の暴力被害と  
を引き起こす温床となつている事実、及び乗  
務員の喫煙による運転事故や右に記したテロ  
工場の温床ともなり得る事実があることを認  
識していながら、その(再発の)未然防止を  
敢えて怠つている、つまり同社は、一部の乗客及  
び乗務員に貫通路内や運転席での喫煙とテロ  
工作等を容易ならしめる環境を提供するとい  
う形でこれに便宜を与え、もつて他の乗客に  
受動喫煙という傷害的被害や暴力被害及びテ  
ロなどへの恐怖を強要していることになりま  
す。これは刑法199条又は204条及び6  
2条並びに201条により、殺人又は傷害の  
幫助の予備の罪に当たると考えられます。  
解決のためには必要なら、同社が問題の根本的変更

のための改造費用を出し惜しみする結果利用  
 者の危害を放置する、すなわち利用者の安全  
 を犠牲にして利益追求を優先させている結果  
 を生じているものであり、社会の公器としての  
 良識を欠き公共の利益を著しく損なう悪質な  
 反社会的行為であると言わざるを得ません。  
 同時に、同社に対して何らかの懲罰を科さな  
 い限り、同社がこの問題の根本的な解決に取  
 り組むことが期待できないことは、これまで  
 の事実経過により明白です。  
 以上を理由により、東武鉄道株式会社を告  
 発致しますので、すみやかに捜査並びに送検  
 若しくは起訴手続をお取りいただきたく、お  
 願ひ申しあげます。  
 いは、警察庁には第12451  
 65号、東京地方検察庁には第12451  
 5451号、送付致しますので、御参照願ひ  
 ます。また、同社に対しての処分が決定され、  
 その内容（不起訴又は起訴猶予と決定され、  
 場合にはその理由も）をすみやかに私に書面  
 にて御通知下さりたく、刑事訴訟法第260  
 条及び第261条により、あらかじめ請求致し  
 ますことを付記致します。

以上

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

警察庁宛て 第12451634号

東京地方検察庁宛て 第12451645号

いづれも平成16（2004）年3月23日  
に東京中央郵便局にて配達完了

本状に対する警察庁からの回答は無し。