

2004年4月2日

東京都千代田区霞が関一丁目1番1号  
東京地方検察庁  
特別捜査部直告班 御中

〒 -  
東京都足立区  
自宅電話 - -  
(留守電、携帯、FAX、メールアドレスはなし)  
半澤 一宣 (はんざわ・かずのり)

前略 先月30日付け第424-19-83997-6号簡易書留郵便により送付されました「東地特捜第289号」文書の件につきまして、不明点の問い合わせと補足説明のため、御連絡さしあげます。

まず、上記第289号文書と共に、先月23日付け第124-54-45164-5号書留内容証明郵便による告発状及びこれに関連する証拠資料一式が返戻されてきましたが、これはひょっとすると本件告発を不受理若しくは不起訴とすると決定されたことを意味するのでしょうか？ 上記第289号文書には、本件告発について不受理若しくは不起訴と決定したとは明記されていませんので、単なる手続(形式)上の不備による不受理すなわち再提出要請と解釈してよいということでしょうか？ だとしたら、以下に記す補足説明に関する点以外に不備な点はございませんでしたでしょうか？ この点につきまして、折り返し御教示いただきたく存じます。

つぎに、「告発の対象となる犯罪事実が特定されているとは認められません」及び「だれが、だれと、いつ、何処で、何を又はだれに対し、どんな方法で、何をしたか、それがいかなる犯罪に該当するかなどについて、できる限り特定する必要がありますが、上記書面には具体的な犯罪事実の記載がありません」という御指摘について、上記の理由により本件告発がまだ正式に不受理若しくは不起訴と決定されたわけではないのであろうという前提で、上記の御指摘の項目順に、本件告発にかかわる犯罪事実(があると私が考える点)について補足説明致します。

#### 1. だれが、だれと

法人としての東武鉄道株式会社(以下、単に「東武鉄道株式会社」又は「同社」と記します)が会社として、すなわち組織ぐるみで行っている不作為犯罪です。

会社として行っている不作為犯罪であることから、必ずしも個人を特定する必要はないと考えますが、捜査上(事情聴取等)の便のため、以下に列挙する担当責任者6名を指定致します。(順不同、肩書はいずれも当時のもので、その後異動若しくは退社している可能性もあります)

根津嘉澄(ねづ・かすみ。代表取締役社長。2003年1月以降に私が東武鉄道株式会社宛てに差し出した一連の要請書・質問状等のすべての受取人)

氏名不詳(鉄道事業本部長、鉄道事業全体についての統括責任者)

鈴木邦夫(すずき・くにお。1998(平成10)年度「とーぶ鉄道モニター」

当時の、鉄道事業本部運転車両部車両課長)

綾部光明(あやべ・みつあき。1998(平成10)年度「とーぶ鉄道モニター」当時の、鉄道事業本部営業部旅客サービス課(現・営業部CSサービス課)長、及び2003(平成15)年2月27日付け第120-55-35409-1号書留内容証明郵便による回答書における、鉄道事業本部営業部旅客サービス課長としての回答責任者)

倉持英一(くらもち・えいいち。2003(平成15)年2月27日付け第120-55-35409-1号書留内容証明郵便による回答書における、鉄道事業本部運転車両部車両課長としての回答責任者)

氏名不詳(現・鉄道事業本部営業部CSサービス課長。2004(平成16)年3月19日付け回答書において、私が前月29日付け第120-58-74611-4号書留内容証明郵便による質問状等において言及した、本件告発にかかわる不作為犯罪の責任の所在についての質問をことごとく無視し、その所在を否定したことによります)

なお、本件告発にかかわる不作為犯罪の責任は、上に列挙した6名のみには所在するのではなく、東武鉄道株式会社全体に所在するものであると私は認識しておりますことを、念のため付記致します。

## 2. いつ

遅くとも1982(昭和57)年以降(それ以前からですが、証拠不足のため、開始時期の断定はできません。ただ、本件告発で問題としている構造上の欠陥が存在する車両で最も古いのは、1963(昭和38)年使用開始の8000系車両であることから、遅くとも1963年時点で、本件告発で指摘しているさまざまな危険が発生していたと考えられます)から今日までに至る、現在進行形の(当該不作為が未だ完結していない)犯罪です。

## 3. どこで

東武鉄道株式会社の鉄道線の全線(にわたる列車内)において行われています。このうち、

伊勢崎線 浅草～伊勢崎間

日光線 東武動物公園～東武日光間

鬼怒川線 下今市～新藤原間

野田線 大宮～船橋間

東上線 池袋～小川町間

及び直通運転先の

東京地下鉄株式会社(旧・帝都高速度交通営団)半蔵門線押上～渋谷間を経て東京急行電鉄株式会社田園都市線渋谷～中央林間間

野岩鉄道株式会社会津鬼怒川線新藤原～会津高原間を経て会津鉄道株式会社会津線会津高原～会津田島間

においては、下記4(「何を」の項目)に列挙したうちの とにかかわる不作為犯罪が、上に列挙した以外の線区を含む全線においては同じく が、それぞれ恒常的に行われています。

## 4. 何を

以下に列挙する3種類すべての、乗客の生命に危険が生じる事故・事件が発生して

しまう可能性がある車両構造上の欠陥を除去しない、すなわちこれを放置するという不作為を。

列車爆破テロ（無差別大量殺人）に悪用されてしまう

列車乗務員が乗務中に喫煙することに悪用されている

（その結果、ブレーキ操作が間に合わなくなって運転死傷事故が発生してしまう）

乗客が列車内で喫煙することに悪用されている

（その結果、（１）喫煙を注意した別の乗客の、喫煙者からの腹いせの暴行による死傷事件、及び（２）直通運転先の地下鉄線内における場合を含む列車火災事故の２つのいずれか又は両方が発生してしまう）

5. だれに対し

東武鉄道株式会社の鉄道線のすべての利用者に対して。

6. どんな方法で

東武鉄道株式会社が、沿線住民すなわち利用者から上記4（「何を」の項目）に列挙した危険が存在する事実について指摘されているにもかかわらず、このような危険について心配する必要はないという証明をしない、すなわちこのような危険が存在している事実を自ら認めている一方で、危険を根本的に除去するための対策を講じることを確約しない、すなわち根本的な対策を講じることを事実上拒絶することによって発生した、上記4に列挙した事故・事件が発生してもやむを得ないという、いわゆる未必の故意、若しくは未必の殺意によって。

7. 何をしたか

上記4（「何を」の項目）のうち、の（1）に記した事件を過去に現実に誘発したほか、この項目に列挙したすべての事故又は事件がいつ発生するかわからないという危害への恐怖を、同社鉄道線のすべての利用者、今なお強要し続けています。

8. なぜ

恐らく、上記4（「何を」の項目）に列挙した危険を根本的に除去するために必要な、車両構造を変更するための改造工事費用を出し惜しみして、経営上の利潤が減少するのを避けるため。言い換えれば、利用者の安全を犠牲にしてでも利益追求を優先させるという、反社会的経営姿勢のため。

9. それがいかなる犯罪に該当するか

上記4（「何を」の項目）に列挙したうち、

については、殺人幫助予備容疑（刑法199条、62条、及び201条による）

理由：客室から死角になりやすいという貫通路構造の欠陥を悪用し、

無差別大量殺人（テロ）が行

われる可能性があるという危険について、東武鉄道株式会社はこれを沿線住民すなわち利用者からの通報により認識しているにもかかわらず、この危険を根本的に除去するための対策、すなわち貫通路部分の車両構造を根本的に変更する車両改造工事を実施することを確約しない、すなわちこれを事実上拒絶しています。このことは、同社に、結果的にこのようなテロが発生してしまうのを幫助することになってやむを得ないという、いわゆる未必の故意若しくは未必の殺意の認識が存在している証拠です。したがって、このような同社の不作為は、テロという（主犯被疑者不詳の）殺人を（従犯として）幫助することの予備であると考えなければなりません。

については、鉄道営業法25条違反容疑

理由：喫煙のためにハンドルから手を放す瞬間が頻繁に発生している運転が、本条に言う「鉄道係員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」に該当することは明白です。更にこれについては、東武鉄道株式会社が、このような危険運転が日常的に行われていることを示す証拠（運転席の床に残る、ここでたばこを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）が存在する事実を認識している一方で、その再発防止のために必要な車両構造の変更を講じることを確約しない、すなわち事実上これを拒絶しているのですから、一部の「鉄道係員」（恐らく複数の）正犯、被疑者不詳）だけでなく、東武鉄道株式会社（正犯を幫助する従犯）が、会社ぐるみで本条に抵触する不作為を行っていると考えする必要があります。

なお、本件告発にかかわる同社のすべての不作為が、本条に言う「～旅客若ハ公衆ニ危害ヲ醸スノ虞アル所為」に該当するものであることは明白です。したがって、本条は上記4（「何を」の項目）に列挙したうちの だけでなくすべてに適用する必要があると考えられます。

及び の(1)については、殺人若しくは傷害の幫助予備容疑

理由：運転事故又は暴力事件に発展しなかったとしても、東武鉄道株式会社は、運転席及び貫通路内で人目から隠れて喫煙することを容易ならしめている車両構造を放置するという形で、一部の乗務員及び乗客に対して列車内で喫煙することに便宜を与え（幫助し）続けています。したがって、同社は、運転席及び貫通路内で喫煙することを容易ならしめている車両構造を放置するという形で、一部の乗務員及び乗客が他の乗客に対して受動喫煙による健康被害を強要するという傷害的行為を行うことを幫助することの予備をも行っていると考えする必要があります。

の(2)については、東京都火災予防条例23条5項違反容疑

理由：直通運転先の地下鉄線内（東京地下鉄株式会社半蔵門線全線と、東京急行電鉄株式会社田園都市線渋谷～二子玉川間が地下区間）が、本条1項5号に言う「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」に該当することは、昨年2月18日に大韓民国大邱（テグ）市で発生した地下鉄放火惨事により明白です。このことから、東武鉄道株式会社は、一部の乗客が地下鉄線内を運転中の列車の貫通路内で人目から隠れて喫煙することを容易ならしめたままこれを放置しているという形で、地下鉄線内における列車火災事故の原因となりかねない列車内での喫煙について、本条5項に言う「当該場所で喫煙（中略）しようとしている者がいるときは、これを制止しなければならない」義務とは逆に、地下鉄の列車内での喫煙を幫助する不作為を行っていると考えする必要があります。これは、本条例67条の2により、罰金刑の対象となる不作為犯罪であることは明白です。

これらの併合罪として、東武鉄道株式会社には可能な限り加重刑罰を科す必要があると私は考えます。

最後に、私が本件告発について公訴を提起する必要があると考える理由について記します。

私は、過去長年にわたり、東武鉄道株式会社に対して、本件告発にかかわるさまざまな危険が存在する事実について通報を続け、その（再発の）未然防止対策を講じるよう、要請を繰り返してきました。ここで言う「さまざまな危険」には、上記9（「それがいかなる犯罪に該当するか」の項目）の の項目の「理由」に記した、テロの危険にかかわるものも含まれています。しかし同社は、これらの「さまざまな危険」をもたらしている根本的な原因である車両構造の欠陥をなくすことについての確約を一貫して回避、すなわち事実上拒絶し続けているため、この問題を話し合いで解決するのは困難であることが、年月を経るにつれて明白なものとなってきました。

このような中で、先月11日にスペイン・マドリード市で通勤列車同時爆破テロ事件が発生し、またその後海外のテロ組織から日本に対するテロの予告が出されたと報道されました。このことから、私が以前から東武鉄道株式会社に指摘している、車両構造の欠陥を悪用したテロが発生してしまう危険が、一気に現実味を帯びたものになってしまったと考えなければなりません。にもかかわらず同社は、私がスペインでのテロ発生直前に送付していた同社宛て質問状の中で指摘していたテロの危険について、テロ発生直後に送付してきた私宛て回答書では言及を避け、すなわちこれを無視しました。

東武鉄道株式会社が、利用者との話し合いだけでは、差し迫ったテロの危険を含む「さまざまな危険」への対策を講じないことが明白となった現状においては、利用者すなわち沿線住民を中心とする国民の「さまざまな危険」を取り除くのは、同社の不作為犯罪に対して法の裁きを受けさせない限り、もはや不可能であると考えられます。なぜなら、「悪いこと（利用者に「さまざまな危険」を強要し続けること）を止めない相手（東武鉄道株式会社）には、痛い目（刑罰）にあわせないとわからない」からです。

以上の理由により、東武鉄道株式会社を告発致しますので、よろしくお願い致します。

なお、本状だけでは立件の可否についての判断等に支障があると思われるため、今回返戻された関係資料一式を再度送付致しますので、御査収下さい。

また、書面のみでは説明が不十分で立件の可否について判断できないというようなことがあるようでしたら、私が貴庁に出向いての事情説明に応じる用意がございますので、御都合のよろしい日時と場所、担当者様の御名前と電話（内線）番号などを御連絡下さい。なお拙宅の電話は母の部屋に取り込まれているため、呼び出し音に気付かないことがしばしばございます。お手数をおかけ致しますが、御連絡はなるべく郵便にてお願い致します。

書類不備その他御不明な点がございましたら、上記半澤まで御連絡下さい。

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

第15 - 0807 - 54603号（書留配達証明小包郵便）

2004（平成16）年4月5日 東京中央郵便局にて配達完了