

2006年11月2日

〒553-8553 大阪市福島区海老江1-1-24  
阪神電気鉄道株式会社 広報室 御中

〒 -

東京都足立区

自宅電話 - -

(家庭の事情によりつながりにくい、伝言不可)  
(留守電、携帯、FAX、メールアドレスは無)  
半沢一宣(印)(はんざわ・かずのり)

### 西大阪延伸線～近鉄奈良線直通運転用1000系車両に関する問い合わせ

拝啓 時下ますますご盛業のこととお喜び申し上げます。

昨年は、当地で発生してしまった踏切死傷惨事に関連した「踏切保安対策に関するアンケート調査」にご協力くださり、ありがとうございます。重ねてお礼申し上げます。

さて、『鉄道ファン』2006年12月号「新車ガイド」に掲載された標記車両の紹介記事を拝見して、気になったことがございました。これについて事実関係をご教示いただきたいのと、改善のための提案を申し上げたく、お便りさしあげることになりました。本状を担当部署にお取り次ぎのうえ、折り返しご回答くださいますようお願い申し上げます。

なお、標記の車両について以下に記す内容に該当する事実がなく、私の取り越し苦労に過ぎないようでしたら、失礼をおわび申し上げますと共に、今後の車両設計に関する参考意見として、ご寛容いただければ幸いです。

私が同誌の記事で気になったこととは、中間乗務員室部分の貫通路構造に関する記述です。すなわち「併結時に編成中間に入る乗務員室は、運転席・助手席と貫通路とを仕切り、かつ客室と貫通路とも常時仕切れる構造とした」旨が記されていたことについてです。

中間乗務員室部分に貫通路を設置できる構造を採用したのは、併結時の実用上の利便性もさることながら、長大トンネル区間(西九条～難波～鶴橋間)を運転する車両に非常用通路を確保することを義務づけた国土交通省令のためでしょう。また、客室と貫通路との間に仕切り扉を設置したのは、連結部からの騒音や風の吹き抜けによる客室環境の悪化を防ぐためと推察されます。私は、原則論としては、これらの配慮を否定したくありません。

私が、このような貫通路構造に問題を感じるのは、喫煙など電車内での迷惑行為の温床になりやすく、現にこれに起因する乗客同士のトラブル(暴力被害)を経験しているからです。

この貫通路構造は、当地を走る東武鉄道の通勤用車両でも、以前から採用されています。東武鉄道の場合、客室と貫通路とを仕切る扉には、乗務員室と客室とを仕切る扉をそのまま使用する構造となっています。この仕切り扉は窓ガラスが小さいため客室から貫通路内の見通しがよくなく、その上部(貫通路内の「かもい」部分)に巻き上げ式の遮光幕が取り付けられています。このため、勝手に知った一部の乗客が、貫通路内から客室との仕切り扉を閉めて内鍵をかけ遮光幕も下ろし、客室から監視も制止もできない個室状態にして

喫煙するというのが、昔から常態化してしまっています。その証拠に、近年製作された車両（営団地下鉄～東京メトロ半蔵門線乗り入れ用3000系）でも、貫通路部分の床には、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の跡を、容易に見つけることができます。

私は、予備校生時代の1982年に毎朝乗っていた列車で、この貫通路内での喫煙を繰り返す常習者3人組に「あなた達が吸っているたばこの煙で迷惑している」と抗議して、多くの乗客の目の前で腹いせの暴力行為を受けたことがありました。私はそのとき以来、電車内での迷惑喫煙を助長する欠陥構造を抱えた車両を運転していた東武鉄道にこそ、暴力事件を誘発した原因者責任があるのではないかと、再三にわたり同社に抗議を繰り返してきました。しかし同社は「迷惑行為はお客様のマナーの問題、その取り締まりは警察の仕事」の一点張りで、鉄道施設内の秩序と治安を守るべき、施設管理者としての責任の所在を一貫して否定し続けたまま、今日に至っています。それは2003年、同社がこの欠陥貫通路構造を有した3000系車両を使用して東京メトロ半蔵門線～東急田園都市線への直通運転を開始しようとしたとき、私が「半蔵門線～田園都市線の利用者が貫通路内での迷惑喫煙に抗議した相手から暴力行為を受けたり、

などのテロ工作が行われたらどうするのか？」と関係先に危険を指摘して以降も、変わるところがありません。

東武鉄道の姿勢に疑問を感じた私は、2003～2004年に全国の手私鉄各社のターミナル駅に足を運び、中間乗務員室部分の貫通路構造がどうなっているかと、その部分の床に焼け焦げ跡があるかどうかを調べてみました。その結果、東武と同じ貫通路構造の問題を抱えた車両としては、近畿日本鉄道の通称「シリーズ21」と呼ばれる車両群、南海電気鉄道の南海線・高野線のほぼすべての車両、泉北高速鉄道の7000系（東武3000系とまったく同じ貫通路構造）などを確認しました。また、貫通路部分の床の焼け焦げ跡は、程度の差はあれ、これらの車両すべてのほか、近鉄の在来形式の車両などでも発見しました。つまり、近鉄や南海でも、中間乗務員室部分の貫通路内に入り込んで喫煙を繰り返す常習者が少なからず存在している可能性が、きわめて高いわけです。

南海の場合、比較的新しい2000系（最近まで高野線の極楽橋直通急行に使用されていた車両）では、客室と貫通路（乗務員室）との仕切り扉の窓ガラスを大きくして客室からの見通しをよくし、かつ遮光幕を運転席と貫通路との仕切り扉の内側（運転室内）に設置していました。ですから、貫通路構成時に客室との仕切り扉を施錠できなくする何らかの工夫をすれば、喫煙に起因する乗客同士のトラブルやテロ工作などのリスクを（ゼロにはできませんが、ある程度は）軽減できると感じました。一方、近鉄の「シリーズ21」では、客室から貫通路への入り口が助手席側に寄っているという構造上、客室から貫通路内が見通しが悪いため、問題があるという印象を受けました（奈良線朝ラッシュ時の10両編成列車で、貫通路構造を確認）。

今日、高齢化社会の進展や地球環境問題などを背景に、人や地球にやさしい鉄道を見直すという気運が広がりつつあります。一方で、日本社会全体の治安が悪化し、鉄道施設内での事件・犯罪も増加傾向にあります（近年、黒字経営の鉄道会社や新交通システムでさえ、人件費削減だけを目的にワンマン運転を拡大させたり、無人運転を導入する傾向があるのは、列車内の治安確保要員がいなくなるという点で、それを誘発した国土交通省の

規制緩和ともども、将来に禍根を残すのではないかと、私は懸念しています。また、2003年に健康増進法が施行され、鉄道を含む公共施設の管理者に、その利用者の受動喫煙を防止するよう努力するべき義務が定められたことも、ご高尚のとおりです。

そのような中で、東武鉄道が現に迷惑喫煙に起因する暴力事件さえ過去に誘発した車両構造の欠陥を放置し続けているようでは、東武だけでなく鉄道全体に対する国民の信頼や社会的評価は、低下するばかりでしょう。もしも東武鉄道でこのような暴力事件が再発して被害者が東武鉄道を訴えたら、常識的に考えて東武鉄道に勝ち目はないと思われます。利用者 沿線住民とのこの種のトラブルが、東武に限らないどこかの鉄道で繰り返されてしまったら、鉄道事業者とその利用者＝国民とのどちらにとっても、不幸なことです。

私は、暴力事件の被害者としての「自分と同じ理不尽な思いをする人を二度と出さないでほしい」という気持ちと、レールファンとしての「利用者と鉄道事業者との不毛の対立を生む問題が広がってほしくない」という気持ちの両方を併せ持っています。ですから、もしも貴社1000系車両に東武鉄道でのそれと類似の貫通路構造上の問題があれば、営業運転を開始する前に改善策を講じていただきたく、お便りさしあげた次第です。

『鉄道ファン』誌の記事からは不明な事実関係について、ご教示いただきたいこと

1. 乗務員室（貫通路）と客室との仕切り扉は、貫通路構成時には閉めた状態で施錠可能でしょうか？
2. この仕切り扉のガラス窓の大きさは、どのくらいでしょうか？
3. この部分の遮光幕は、貫通路構成時にはどこかに取り込まれるのでしょうか、それとも貫通路部分にむき出しのままでしょうか？

上記1と3に該当する事実がある場合の対応策について

4. 1に記した施錠が可能な場合、貫通路構成時に自動的に施錠できなくする装置（錠受け穴の奥の壁が手前にせり出してくるなど）が必要と思われます。「自動的に」というのは、これが手作業によるもの（たとえば、尼崎駅や車庫内での連結作業時に、係員が錠受け穴をふさぐ板をスライドさせ、これを鍵でロックする）だと、係員の失念（人為ミス）によって、乗客が仕切り扉を施錠できてしまう状態で営業運転が行われてしまうおそれがあるからです。
5. 3に記した遮光幕が貫通路構成時に貫通路内に取り残される構造となっている場合、南海の車両のように、これを運転席内などに取り込めるように改良する対策が必要と思われます。単に遮光幕を巻き上げた状態で固定・施錠する金具を取り付けるだけでは、仕切り扉の施錠防止と同様、連結作業員の人為ミスによって、乗客が遮光幕を自由に操作できてしまう状態で営業運転に供されてしまうのを、防ぐことができないからです。

\*上記中、下線を付して表現した部分の対策は、東武鉄道が2003年以降に実施しているものです。しかし、連結作業員の人為ミスが原因で、乗客による錠や遮光幕の不正操作を防げない状態で営業運転を行っている列車に、私は今日でもしばしば遭遇しています。

私は、個人的には、客室と貫通路との間に仕切り扉を設けない構造（阪急電鉄の新型車両（8000系以降）のように、助手席部分も貫通路と仕切れる構造）にすることが、客室の居住性を多少犠牲にしても、安全最優先の見地からはやむを得ないのではないかと考えています。

4と5に記した対策を1000系の営業運転を開始するまでに実施するのが間に合うかどうか、場合によっては営業運転への使用開始を遅らせるかどうかにつきましても、貴社の見解をご教示いただければ幸いです。基本6両編成については、近鉄への直通運転が始まるまでに対処すれば間に合いますが、増結用2両編成については、直通運転開始前に貴社線内で2×2の4両または2×3の6両で暫定運用する予定があるようでしたら、早急に対策を講じる必要があるからです。

何かとご多忙のおり誠に恐縮ですが、貴社線および近鉄線の利用者に危害が及ぶのを未然に防ぐため、しかるべき対応をどうかよろしくお願い申し上げます。

末筆ながら、貴社の安全運行と更なるご発展をお祈り申し上げます。

敬具

#### 添付資料

鉄道各社における乗務員室部分の貫通路構造の状況（全4ページ・両面印刷）

2003年1月24日付け 東武鉄道ほか関係3社局あて要請書（全11ページ）

2003年2月27日付け 東武鉄道からの回答書（全5ページ）

『鉄道ジャーナル』2003年7月号105ページ

種村直樹「レイルウェイ・レビュー 関東10民鉄完全禁煙は守れるのか」

（本状に記した私と東武鉄道とのトラブルの概略が、後半で紹介されています）

交通権学会誌『交通権』第21号（2004年5月20日発行）所収論文

半沢一宣「交通事業者を原因者とする交通権侵害の構図」

（第2章で、本状に記した私と東武鉄道とのトラブルを取り上げています。見にくいですが、東武鉄道車両の貫通路構造の写真も掲載してあります）

以上