

竹ノ塚踏切事故に対する東武鉄道（本社上層部）の 責任逃れは許せない！

2010年3月15日
文責・半沢一宣
（竹ノ塚駅西口・在住）

本日、5年前の竹ノ塚踏切事故に関して立件された、事故発生当時の竹ノ塚駅長と東武鉄道本社鉄道事業本部運転部運転課課長補佐の2名について、業務上過失致死傷容疑での公訴時効（5年）が成立しました。

この事故では、事故発生時に遮断機操作を担当していた踏切保安係が、禁錮1年6ヶ月の実刑を受けました。しかし、踏切施設の管理者であった東武鉄道の本社上層部の人間たちが、今日に至るまで何の社会的責任も問われず、鉄道事業運営の中枢に居座り続けているという事実を、私たちは一体どう考えればよいのでしょうか？

そもそも、踏切事故が起きるのは、そこに踏切があるからです。

地元住民は「開かずの踏切」問題が深刻化してきた1970年代から、東武伊勢崎線の高架化を求める運動を、何度も繰り返してきました。しかし、そのたびに立ちはだかったのは「営団地下鉄（当時、現・東京メトロ）の車庫に出入りする線路の勾配が急になりすぎるから高架化できない」とする東武鉄道の説明でした。このことは、竹ノ塚在住で当時東武鉄道の専務取締役だった尾形健次郎氏が、タウン誌『竹の塚百景』通巻第9号（1980年発行）にも、自身の役職名を明記のうえ寄稿しています。

ところが実際には、1960年代に開業していた営団地下鉄日比谷線の南千住駅付近の勾配率を適用すれば、竹ノ塚駅付近でも高架化が可能であることが、踏切事故発生後の私の調査で判明しました。つまり、竹ノ塚駅付近の高架化はできないとする、踏切事故発生以前の東武鉄道の説明が、地元住民に高架化を諦めさせ、高架化費用の支出を免れるための、虚偽であった疑いがあることが明らかになっているわけです。

技術的に可能だった高架化を「できない」と嘘をついてまで「開かずの踏切」を漫然と放置し続けた挙げ句、踏切事故によって住民の命を奪った東武鉄道を「嘘つきは泥棒の始まり」と言わずして、他に何と言えればよいのでしょうか？

私は、上に記した疑惑などについて、2005年4月28日付、同6月9日付、および同8月4日付の書留内容証明郵便で、東武鉄道本社へ説明を求める質問状を送付しました（下記ホームページで公開中）。しかし東武鉄道は「警察の捜査に影響するのでコメントは差し控える」と、説明責任の放棄すなわち責任逃れを一方的に正当化しています。

東武鉄道が今日に至るもなお、これら一連の無責任な姿勢に関する自らの非を認めず、地域住民への自己批判と謝罪を行っていない現状では、地域住民が東武鉄道に自浄能力があると認めることも、東武鉄道が住民との信頼関係を取り戻すことも、いずれも難しいのではないのでしょうか。

私は、東武鉄道が「過ちて改めざる過ち」を続ける限り、竹ノ塚踏切死傷惨事に関する東武鉄道の責任を告発・糾弾し続けます。