

交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第30号
(2007年12月10日・発行)掲載記事

鉄道の治安はどこへ行く?

- 健全経営の鉄道事業者におけるワンマン運転の拡大に思うこと -

半沢一宣

近年、路面電車ではないいわゆる普通鉄道において、ワンマン運転を行う線区・列車が急速に増加している。

以前は、ワンマン列車が走るのは、絶えず存廃問題がささやかれる零細ローカル私鉄や、国鉄特定地方交通線を引き継いだ第三セクター鉄道くらいのものであった。つまり、鉄道を存続させるための経費削減策としての、やむを得ない選択であるケースばかりであった。ところが近年は、JRの幹線系線区や大手私鉄・地下鉄にまで、ワンマン運転が拡大している。

ちなみに、筆者が住む東京都足立区で2005年に開業した「つくばエクスプレス」(TX)も開業当初から全列車ワンマン運転であり、同じく2008年開業予定の新交通システム「日暮里・舎人ライナー」(につぼり・とねりらいなー、当地では「日舎線(にっとせん)」と呼ぶことも多い)に至っては完全無人運転である。

JR本州3社や大手私鉄のほとんどは、経常黒字を計上し株式配当も実施している。つまり、これらの事業者は、経営的に追い詰められているわけではなく、輸送コストの削減すなわち更なる利潤追求だけのために、ワンマン化を推進していることになる(注1)。TXや日舎線の場合は、建設費の償還に伴う運賃水準の高騰を抑制する目的もあろうが、営業経費の削減という意味では同じである。

ところで、筆者が各地のワンマン運転開始(拡大)のお知らせを見聞きするたびに疑問に思うのは、「ワンマン列車内で利用者同士のトラブル(喫煙その他の迷惑行為に起因する暴力事件など)が発生した場合、どのようにして利用者の身の安全を守るのか」に係る説明に、寡聞にして接しないことである。

筆者は昨年(2006年)足立区役所の担当者にこの疑問をぶつけ、TXと日舎線(東京都交通局)へ車内の治安対策について照会するよう、お願いしたことがある。

このうちTXからは、対話式の非常通報装置を設置していることを紹介した車両のパンフレットが送られてきたと、パンフレットが足立区役所から転送されてきただけであった。TXは「そういう事態が発生したら、非常通報装置で乗務員にお知らせください」と回答したつもりなのであろう。しかし、いくらTXはATO(Automatic Train Operation=自動列車運転装置)導入路線だといっても、乗務員には前方の安全を監視する役目がある以上、列車が次の駅に到着するまでは、運転席を離れて事件現場に駆けつけられるわけがない。せいぜい、輸送指令に通報して警察に出動を要請するのが精一杯であろう。その間に事件が殺人に発展したり、列車が次の駅に到着したと同時に犯人が逃亡してしまったりするおそれは、十分に考えられる。ましてや、ATOを導入していない圧倒的多数の線区では、なおさらである。

なお、東京都交通局からの回答は、問題解決の先送りを意味する「今後検討して行く」というものだった由である。

一方、鉄道事業者がワンマン運転の実施(拡大)を告知する際には、必ずと言っていいほど「お客様のご理解とご協力をお願いします」という一文が含まれている(注2)。

筆者は、この文言を見ると、鉄道事業者が「今後は車内でのトラブルに対応する要員(車掌)がいないのを承知のうえでご利用いただくわけですから、お客様ご自身の身の安全は自己責任で確保すべきことを『ご理解』いただいておりますとみなします」と、ワンマン列車の治安の切り捨てに係る責任逃れへの「ご協力」を強要する、アリバイ作りを行っているとし解釈できない。

仮に今後、どこかのワンマン列車内で迷惑行為に起因する暴力事件が発生し、その被害者や遺族が「列車内の治安の保持がワンマン化によって切り捨てられたことが被害を誘発した」として鉄道事業者を訴えたとしても、訴えられた事業者は、上に記したような反論をして、施設管理者としての責任の所在を否定する可能性が、きわめて高いのではないだろうか。そうなれば、被害者や遺族は、迷惑行為者からの暴力被害だけでなく、鉄道事業者の責任逃れによる精神的苦痛という二次被害によっても、二重に苦しめられることになるのは明らかである。

ところで、「鉄道係員職制」(昭和62年3月2日運輸省令第13号)では、第11条に「車掌の職務」の1つとして「車内の秩序保持の業務」が明示されている(注3)。

社会全体の治安が日々悪化する一方の今日にあって、鉄道事業者や国土交通省は、車内の秩序保持の要員でもある車掌がワンマン化で消えた列車内での治安保持をどうするかについて、これまでに何らかの対策を検討し、また鉄道利用者=国民に対して説明責任を果たしてきたであろうか。ただ、ワンマン列車に限らない鉄道施設内の治安保持に係る責任を他者に転嫁したいがために「迷惑行為は利用者のマナーの問題、その取り締まりは警察の仕事」と主張し続けてきただけではないのか(注4)。

うがった見方をすれば、その裏には、鉄道事業者が、従業員が腹いせや巻き添えの暴力被害に遭うのを避けるため、直接迷惑行為を取り締まったり暴力行為に関わりを持ったりしないよう、従業員に自らの保身を優先するよう指導・教育している実態があるのではないだろうか。そう考えなければ、ホーム上の駅員が、自分のすぐ近くで喫煙その他の迷惑行為が行われていても、近くの利用者から指摘されるまで見て見ぬふりを続けたり、利用者から通報を受けても放送による注意だけで、現場に出向こうとしなかったりする傾向が強まっている現状の理由を、合理的に説明することが難しいからである。

その結果、迷惑行為(者)に直接注意した利用者が逆ギレした相手から暴力行為を受けるのでは、被害者は鉄道事業者にお金(運賃)を取られたうえ、更にその従業員の身代わりとして犯罪被害に遭う形になるわけで、理不尽の上なく、たまったものではない(注5)。

ワンマン列車内の治安保持対策を置き去りにする自らの不作為を正当化したまま、それを実施(拡大)する近年のJR・大手私鉄の姿勢については「利用者の(治安上の)安全を犠牲にして利益を優先させている」反社会的なものとして、国土交通省の監督責任共々、社会全体で問題視して行く必要がある。それは言うまでもなく、本来は国民の交通権を保障・拡大するのが社会的使命であるはずの鉄道事業者自らが、国民の「安全に、安心して目的地まで移動できる自由」=交通権を踏みにじる動きに他ならないからである。

注1 東武鉄道が2007年9月27日付けでHP <http://www.tobu.co.jp/> に掲載した「栃木～東武宇都宮間でワンマン運転を実施」には、「近年、鉄道輸送人員の減少が続く中で、輸送コストを勘案し…」という記述がある。

注2 注1に記した東武鉄道HPでのお知らせには「お客様のご理解とご協力」云々の文言は出てこないが、同じ内容を伝える各駅掲出のポスターには記載されている。

注3 国土交通省鉄道局監修『注解鉄道六法』(年刊、第一法規出版)。

注4 具体例は、筆者の知人提供のHP <http://www.geocities.jp/mgm1kos/hnzw/>

交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第30号（2007年12月10日・発行）掲載記事
「鉄道の治安はどこへ行く？ - 健全経営の鉄道事業者におけるワンマン運転の拡大に思うこと」

index.htm に掲載中の「東武鉄道のたばこ問題 2003 2004」「名古屋鉄道の治安問題」を参照されたい。

注5 社団法人日本民営鉄道協会は、2007年7月10日付けで「鉄道係員に対する暴力行為の件数・発生状況について」をHP <http://www.mintetsu.or.jp/> に掲載しているが、利用者が受けた暴力被害の件数や発生状況などについては、まったく触れていない。

（2007.10.27.記）