

2012年5月22日

〒131-8634 東京都墨田区押上1-1-2
東京スカイツリーイーストタワー11階
東武タワースカイツリー株式会社
代表取締役社長 鈴木 道明 様

〒 東京都足立区
半澤一宣（自筆署名・捺印）

東京スカイツリーグランドオープンにあたってのごあいさつ

ごぶさたしております。

1998年度の「と～ぶ鉄道モニター」でお世話になりました、半沢です。

本日の東京スカイツリーグランドオープンに当たり、7年前の竹ノ塚踏切死傷事件（敢えて「事故」とは記しません）に関わった地元住民として、どうしても一言申し上げておきたいことがあり、失礼なのを百も承知で、お便りを差し上げることにしました。

鈴木様には、東京スカイツリーのグランドオープンと竹ノ塚踏切死傷事件とが一体どう関係あるのかと、疑問に感じられるかもしれません。

しかし、あの踏切死傷事件が発生した後に、東武鉄道が、東京タワーに代わるワンセグ放送対応用の新しい電波塔の建設主体として名乗りを上げ、その建設を推進してきた今日までの経過を知る者にとっては、

「東京スカイツリーは東武鉄道の拝金主義（安全より利益優先）の象徴にしか見えない」という問題があるのです。

今日、世間では、お膝元の墨田区を中心に、東京スカイツリーの完成・開業を、慶祝的な出来事として位置づける動きばかりが報道されています。

しかしそれは、足立区以外の世間で、竹ノ塚踏切死傷事件の記憶が失われてきたからでしかないはずです。

以下に列挙する、竹ノ塚踏切死傷事件を巡る様々な客観的事実を総合的に考慮すれば、東武鉄道が事業主体となって進めてきた東京スカイツリーの完成・開業を無批判に祝い、東武グループ自身を含めてお祭り騒ぎに浮かれることについては、竹ノ塚の地域住民以外であっても、疑問かつ不快に感じる部分が生じてくるはずではないかと思うのです。

私は、東京スカイツリーの建設費については、正確な金額は存じ上げませんが、少なくとも500億円は下回らないと伝え聞いております。

一方、本年3月30日に足立区と東武鉄道が締結した、竹ノ塚駅付近鉄道高架化事業の施行協定では、東武鉄道の負担額は総事業費の16%（約544億円×0.16＝約88億円）とされています。

この16%という費用分担比率は、国土交通省が定めた補助制度に基づくものであり、総事業費が変わっても比率に変更は生じません。

つまり、仮に将来、高架化の総事業費が1000億円にまで膨らんだとした場合でも、東武鉄道の負担額は160億円にとどまるわけです。

東京スカイツリーの建設に500億円以上も投入できるほどの資金力を有する会社が、なぜ踏切死傷事件が発生する前に、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化に必要な100億円前後の

資金を投入できなかったのか、否、しなかったのかが、私には理解に苦しむわけです。

東京スカイツリーは、観光客が様々な形でお金を落として行く施設ですから、収益性がきわめて高い事業であることは、私にも理解できます。

一方で鉄道高架化は、踏切除却によって運転保安の向上につながるとはいえ、そのこと自体が鉄道利用者ひいては運輸収入の増加を誘発する効果がほとんど見込まれない事業であることも、また理解できます。

しかし、だからといって、東武鉄道が「大幅な観光収入が期待できる東京スカイツリーには積極的に投資するが、運輸収入の増加につながらない鉄道高架化への投資は控える」という経営判断をしていたようでは、

「東武鉄道が『安全第一』と言っているのは口先だけのお題目に過ぎない」

「東武鉄道は利益優先で安全を二の次と考えている会社だ」

などと世間から責められてもしかたがないのではないかとということ、私は申し上げたいのです。

そういう非難をされることが不本意だというのであれば、東武鉄道は、竹ノ塚踏切死傷事件が発生した時点で、新しい電波塔の建設主体として立候補するのを、撤回する必要があったはずです。

しかし、現実には撤回せず、本日までスカイツリー関連の事業を継続してきたということは、結局のところ、それが東武鉄道の社会的企業倫理観の反映だったのではないかと、理解せざるを得ないわけです。

このことは、かつて私が「と～ぶ鉄道モニター」で指摘した、東武鉄道の通勤形車両の中間乗務員室部分の貫通路内での違法かつ迷惑な喫煙が常態化していて、それに起因する乗客同士のトラブル（暴力行為）さえ発生しているという問題を認識していながら、東武鉄道が、根本的な再発防止に必要な貫通路構造の改良を今なお行っていない問題とも、根が1つであるはずです。

東武鉄道が、竹ノ塚の「開かずの踏切」問題について、「安全より利益優先」の考え方に基づいて、鉄道高架化を先延ばしにしてきた疑いがあることを示す客観的証拠は、まだ他にもあります。

かつて、竹ノ塚の地域住民同士で「開かずの踏切」や高架化の話をしたときに必ず出てきたのが、「地下鉄の車庫（東京メトロ竹ノ塚検車区）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」という話でした。

竹ノ塚の地域住民の間にこういう話が広がっていた事実があったことは、『竹の塚百景』（2007年夏号から『あだち百景』に改題）というタウン誌の記事が証明しています。

【添付資料1】

1985年4月に発行された『竹の塚百景』第9号の16～19ページには、当時東武鉄道の専務取締役だった尾形健次郎氏が、ご自身の肩書を明記のうえ寄稿されています。この記事の中で、尾形氏は、竹ノ塚の「開かずの踏切」問題について、18ページ下段9～18行目で、次のように記述しています。

「もう一つの課題は、赤山街道の大踏切（半沢注：伊勢崎線第37号踏切）と駅北側の小踏切（同：第38号踏切）の立体交差化です。特に赤山街道の立体交差化は緊急課題といえますが、鉄道を高架化することは、物理的に不可能に近いことです。というのは、西新井車庫に近いため急勾配になってしまうこと、環七が上を通っているため高架化はムリなこと、などが理由です。従って赤山街道をアンダーパスさせるか上を通すかの選択を迫られています。」

【添付資料2】

2011年4月に発行された『あだち百景』第105号では、伊興東町会第3代会長の田中威氏が、「伊興東町会40年の歩みが語る足立あの頃」と題する寄稿記事中、12ページ下段5～21行目で、次のように記述しています。

「竹ノ塚駅がやっと高架になるということです。私がここに来た時はちゃちな建物だった清掃工場が、昭和54年の9月に建て直されて暫定操業を始めました。それに合わせて東武伊勢崎線と266号線（半沢注：区道補助262号線の誤り）が交差していた危険な踏切が、線路の高架によってなくなりました。その際、2年前から清掃工場の運営委員をしていた私を含め、竹ノ塚駅も高架にするよう要望したことがありました。その時の説明では、勾配を作ると前沼（同：字名は前沼でなく大境が正当）にある日比谷線の車庫から竹ノ塚駅まで、電車が上がらなくなるということでした。当時はモーターの性能が低かったのでしょうね。そんなことも含め当時のことはどれもこれも感慨深い思い出です。」

私は、大学生のときに上掲・尾形氏の記事を読み、その影響で、だから竹ノ塚駅付近の鉄道高架化は無理なのだと、無批判に受け入れ信じ込んでしまっていました。

ところが、竹ノ塚踏切死傷事件の発生後、私は、鉄道高架化を求める住民集会の発起人様から基調講演を依頼され、その一環で、高架化は本当に不可能なのかどうかの検証を行ってみました。

すなわち、東京メトロ日比谷線の南千住～三ノ輪間の本線上に存在する39%、もしくは同線南千住駅北方にある千住検車区の入庫線上に存在する33%の勾配率までを許容する条件で、竹ノ塚では高架線の設計が可能か否かを、作図して確かめてみました。

すると、竹ノ塚検車区の入庫線の勾配率を、千住検車区のそれと同じ33%に設定すれば、高架化の配線設計が十分に可能であるとの結論を得ることができました。

こうして作成した図は、2005年5月20日に開かれた住民集会の資料に収録され、報道機関などを含む参加者全員に配布されました（【添付資料3】の4ページを参照）。

これらの事実をまとめると、以下のようになります。

1. 東武鉄道が、西新井電車区（現在の竹ノ塚検車区）を営団地下鉄（当時）へ譲渡したのは、1966年です。
2. つまり、1966年以降に竹ノ塚検車区へ出入りする車両は、営団地下鉄が日比谷線用として当時使用していた3000系電車だけとなっていました。
3. その3000系電車は、1961年に日比谷線の南千住～仲御徒町間が部分開業した当初から、南千住～三ノ輪間の39%、および千住検車区の入庫線にある33%の勾配を、何の問題も無く行き来していました。
4. 竹ノ塚では、本線を高架化した場合でも検車区の入庫線を33%で設置できるだけの用地（距離）が、1966年以前から既に確保されていました。

これらの客観的事実を総合すれば、竹ノ塚では「地下鉄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」という話が、鉄道工学上の合理的根拠を欠いた、虚偽の風説（嘘）であったことは明らかです。

ここで問題視しなければならないのは、尾形氏自らが、上掲『竹の塚百景』に、虚偽の風説を流す記事を寄稿していた点です。

尾形氏が、寄稿に際して東武鉄道専務の肩書を明記していた点については、その内容が

東武鉄道の公式見解であると読者に理解されて差し支えないということ、意味しているはずです。

つまり東武鉄道は、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化について、実際には1966年に西新井電車区を営団地下鉄に譲渡した時点から鉄道工学的に可能であったにもかかわらず、地域住民には「高架化は不可能」と嘘をつき、高架化を先延ばしし続けた結果として、7年前の踏切死傷事件を発生させ、住民の命を奪ったことになる理屈です。

こうしてみると、「嘘つきは泥棒の始まり」という諺は、正に竹ノ塚踏切死傷事件を引き起こした東武鉄道のためにあるのではないかと、私は思わずにいられないわけです。

私は、「と～ぶ鉄道モニター」で鈴木様にお世話になった1998年頃までは、東武鉄道を含む鉄道界全体の復権を支援する立場から、建設的な提言に努めてきたつもりです。

しかし、私は、東武鉄道が、

1. 1999年10月13日午前6時47分頃、伊勢崎線館林駅の駅員が、私が下り準急列車内で注意しても喫煙を止めなかった客を突き出した際、逆ギレした喫煙者が私に暴力を振るったのを目撃しながら、犯人を取り押さえようとせず、犯人が乗った列車をそのまま出発させてしまった犯人隠避事件について、「(暴行を受けたことで気が動転して)助けを求めなかった半沢が悪い」として、当該駅員および鉄道事業者としての責任の所在を否定し続けた問題
2. 2003年3月19日から地下鉄半蔵門線～東急田園都市線への直通運転を開始する際の、30000系車両の中間乗務員室部分の貫通路内での喫煙に起因する、利用者同士のトラブル(暴力行為)や地下鉄線内での列車火災事故などを防止するための取り組みが、喫煙者のマナーに依存する域を出ない不十分なものであったことにより、理不尽な暴力被害の再発防止を求めた私の期待を裏切ったこと
3. 2005年3月15日の竹ノ塚踏切死傷事件では、
 - (1) 安全確保上の必然性が認められない、必要以上に早い踏切警報開始制御によって「開かずの踏切」状態をいたずらに深刻化させていた事実があったことが、長時間待たされる踏切通行人からの踏切保安係に対する暴力的行為を誘発し、更には人為ミス対策としての遮断機早上げ防止装置を解除するための通称「赤ボタン」の常用につながった可能性が極めて高いこと
(【添付資料4】の96～100ページ(- 1)を参照)
 - (2) 上記「赤ボタン」はみだりに使用してはならないとしていた一方で、「赤ボタン」を遮断機操作席から手の届く場所に、それも機器箱のふたに鍵もかけない状態で設置し続けていた、すなわちみだりに使用可能な状況を放置していた
など、ずさんな安全管理体制が次々と明るみに出たことについて、私がこれらの点に関する見解を明らかにするよう求めた、内容証明郵便による公開質問に対して「警察などの捜査に影響するため回答できない」と、説明責任の放棄を一方向的に正当化したこと

など、様々な犯罪被害や精神的苦痛を利用者・沿線住民に及ぼし続けるのを次々と見せつけられたことによって、東武鉄道への愛情を喪失させられてしまいました。

上に列挙した問題に共通しているのは、東武鉄道が、運転保安は言うに及ばず、駅構内や列車内の秩序や治安の保持などを含む、鉄道施設の管理者として当然に負っているはずの社会的・道義的責任を果たそうとせず、むしろ責任逃れに走っているとしか見えない点です。

私は、こういう無責任な会社が運営する鉄道を利用するために運賃を払うのは、違法・

不法行為の手助けにつながるという意味で、暴力団に資金を提供するのと本質的に大差が無い、反社会的な行為であるように思われてならなくなってきました。

そのため、私は現在、都心へ出かけるときには、北千住駅まで自転車か都営バスを利用したり、日暮里・舎人ライナーの谷在家駅まで歩いたりしています。

最後に東武鉄道や東武バスを利用したのが一体いつだったかは、すぐには思い出せないほど昔のことになってしまいました。

日光・鬼怒川方面へ行く予定は当分ございませんが、その際には国際興業バスで赤羽駅まで出て、JRを利用するつもりです。

東武鉄道の沿線に生まれ育ち、鉄道を愛する人生を送っていたはずが、東武鉄道の安全意识や社会的モラルを信用できなくなり、東武鉄道の利用を忌避せざるを得ないことが、どれほど不本意で悲しいことか、鈴木様にはご理解いただけますでしょうか。

残念ながら、私が東武鉄道を利用することは、もう二度と無いでしょう。

東武鉄道には、竹ノ塚踏切死傷事件を発生させて以降も、東京スカイツリー関連の事業を今日まで継続してきたことにより、竹ノ塚の地域住民に「東武鉄道は安全確保を後回しにしてまで利益追求を優先させる会社だ」という負のイメージを植え付け、自ら信頼関係を破壊するという、沿線住民に対する道義的な十字架を背負ってしまった一面があるわけです。

鈴木様は、今後その十字架を背負い続けながら、東京スカイツリー関連の様々な事業を統括していかなければならない立場にあるわけです。

鈴木様におかれましては、東武グループの要職にある者として、その十字架を背負っていることを忘れることなく、ご自身の立場から竹ノ塚の住民への償いとして何ができるかを常に考えながら、今後の業務を進めていただきたいということを申し上げたく、失礼を承知で長い手紙を書かせていただきました。

私は、東武鉄道株式会社は今後何があっても絶対に許せませんが、鈴木様個人には何の恨みもございません。

その点だけは、くれぐれも誤解なさいませぬよう、お願い申し上げます。

末筆となりましたが、鈴木様とご家族の皆様のご健康とご多幸をお祈りし、ごあいさつとさせていただきます。

敬具

追伸

本状は、個人情報の部分など一部を修正した上で、竹ノ塚踏切死傷事件に関連する資料をまとめた自費出版の記録集『東武鉄道の踏切問題』（仮題）に、あとがきに代えて収録させていただく予定でありますので、ご承知おき願います。

記事 レターパック追跡番号と配達完了日および配達郵便局

第2262-2152-6473号

平成24(2012)年5月22日 向島郵便局にて配達完了