

東武東上線ときわ台踏切「事故」への疑問符

鉄道の定時性 = 東武鉄道の社会的メンツを守るためには、
救える命を見殺しにするのもやむを得ないのか？

半沢一宣

もくじ

・はじめに	1
・踏切支障報知装置の概要と、その欠陥	2
・東武鉄道が踏切支障報知装置の欠陥について以前から認識していたことを示す、 数多くの証拠・証言	2
1．東武鉄道本社の元運転課長が、公の場（法廷）で欠陥を事実上認める証言を している	2
2．足立区議会の委員会で、足立区の担当者が東武鉄道に照会した結果として、 法廷でのI氏の証言と同じ内容の報告をしている	3
・ときわ台惨事の1年前に竹ノ塚で発生していた、踏切支障報知装置の欠陥に起因 したインシデント（ハット・ヒヤット、事故にならなかった事故）について	3
1．インシデントの概要	3
2．関係機関の対応	4
・なぜ踏切支障報知装置の作動時間を短縮できないのか	4
・他社と比べても遅れている、東武鉄道の踏切保安装置整備状況	4
・ときわ台での「事故」に係る刑事告発の顛末	5
・おわりに	5
【注】	6
追記（2008年6月25日）	6
東上本線第22号踏切における踏切支障報知装置設置状況の略図	7
参考写真	8

・はじめに

2007年2月6日（火曜日）夜、東武鉄道東上線ときわ台駅構内の「東上本線第22号踏切」で、踏切道内に侵入した自殺志願とみられる女性と、この女性を助けようとした警視庁板橋警察署の宮本邦彦警部（注1）が下り急行列車にはねられ、12日になって宮本警部が死亡するという「事故」が発生した。

この「事故」については、マスコミはもとより警視庁や地元住民も「自らの危険を顧みず市民を救った勇氣ある行動」と宮本警部を讃える美談としてしか総括していない。

しかし、本当にそれでいいのか。

東上本線第22号踏切には、踏切道内に何らかの支障物が存在しているとき、これを検知して接近中の列車を緊急停止させる信号を発報する「踏切支障報知装置」（注2）が設置されていた。ところが、この「事故」が発生したときには、この装置が作動していなかったという報道がある（注3）。更に、筆者がこれまでに見聞してきた様々な情報を総合すると、今回のときわ台での「事故」は、東武鉄道や国土交通省が、踏切支障報知装置に以下に記す欠陥があることを認識していながらその是正を怠り続けた不作為によって誘発され

た(未然に防げなかった)事件である疑いが極めて濃厚であると結論づけざるを得ないのである。

本稿では、筆者が居住する竹ノ塚に続いてときわ台でも再び犠牲者を出した、東武鉄道の踏切保安体制ひいては企業体質の問題点と共に、全国の踏切でこれ以上同じような悲劇が繰り返されるのを防ぐにはどうするべきかについて、考察してみたい。

・踏切支障報知装置の概要と、その欠陥

踏切支障報知装置の原理は、宝石店や美術館などの防犯装置と同じである。列車が踏切に接近してきて遮断機が下りるのに合わせて、高さ約70cmの2個1組の装置の間で赤外線信号を送受し、それが遮断されることで踏切道内に障害物が存在することを検知し、接近中の列車を緊急停止させる信号を発報する仕掛けである。

問題は、その作動条件である。宝石店などの防犯装置では、赤外線信号が一瞬でも遮断されれば直ちに防犯装置が作動する。ところが、東武鉄道の踏切支障報知装置では、赤外線が6秒以上続けて遮断されないと、接近中の列車を緊急停止させる信号を発報しない。

このことから、東武鉄道の踏切支障報知装置には、

「その前を6秒もかからずに通り過ぎてしまう歩行者や自転車など(以下「歩行者等」と記す)が踏切道内にいても、それを踏切道内の異常(危険)として認識しない、したがって接近中の列車を緊急停止させることができない」

という欠陥があることが指摘できる。

・東武鉄道が踏切支障報知装置の欠陥について以前から認識していたことを示す、数多くの証拠・証言

1. 東武鉄道本社の元運転課長が、公の場(法廷)で欠陥を事実上認める証言をしている
2005年10月7日、東京地方裁判所で竹ノ塚踏切惨事の事故当事者であった元踏切保安係(懲戒解雇)の第4回公判(注4)が開かれたとき、踏切惨事発生当時東武鉄道本社の運輸部運転課長だったI氏が、弁護側証人として出廷した(筆者も傍聴)。

このとき弁護側は、踏切惨事発生現場である「伊勢崎線第37号踏切」が同年9月29日に自動化された後の踏切の安全管理体制について、I氏に尋問した。そのときI氏は、
「車対策としては発報信号を設置しました。これは踏切内に6秒以上滞留している支障物を検知すると、自動的に作動するものです。ただ、車対策としては手動式のほうが安全だと考えていました。6秒の分だけ素早く対応できるからです。事実、第37号踏切では、自動車による事故は過去にも発生したことはありませんでした」(要旨)と証言していた。

もしもI氏が、筆者が指摘する踏切支障報知装置の欠陥について認識していなかったとすると、I氏は「6秒以上滞留している支障物を検知すると」とか「6秒の分だけ素早く対応できる」のように「6秒云々」と証言できたはずがない。

つまり、法廷でのI氏の証言は、I氏自身ひいては東武鉄道が、

「踏切支障報知装置が踏切道内の障害物=危険を検知し緊急停止信号を発報するには、自動車その他の支障物が装置の前に6秒以上滞留し続けることが必要であること」

言い換えれば、

「踏切支障報知装置には『その前を6秒以内に通り過ぎてしまう歩行者等が踏切道内にいても、これを踏切道内の異常(危険)として認識せず、接近中の列車を緊急停止させる信号を発報しない』という欠陥がある」

ことを認識していたことの裏返しに他ならない。

なお筆者は、踏切支障報知装置が作動するのに必要な赤外線信号の遮断時間が6秒であることは、自動化後の踏切に配置されている、東武鉄道のグループ会社に所属する複数の踏切警備員からも証言を得ている。踏切警備員にしても、東武鉄道がそのことをあらかじめ警備員に説明していなければ、踏切通行人に6秒云々の案内はできないはずである。

2. 足立区議会の委員会で、足立区の担当者が東武鉄道に照会した結果として、法廷でのI氏の証言と同じ内容の報告をしている

筆者は2007年6月、ときわ台での「事故」の再発防止を求める目的で、地元の足立区議会に「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」(注5)を提出した。

8月29日に、この陳情が付託された交通網・都市基盤整備調査特別委員会が開かれ、陳情の審査が行われた。そのとき、足立区都市整備部市街地整備・立体化推進室の担当者から、踏切支障報知装置について東武鉄道に照会した結果が報告された。それによれば、東武鉄道は、

「踏切支障報知装置は、自動車のエンストなどを想定した装置として、作動時間を6秒に設定している。歩行者等が踏切道内に取り残されたなどの異常を検知する装置については、現在研究開発中である」(要旨)

と回答しているとされている。

この回答も、東武鉄道が「現行の踏切支障報知装置では、踏切道内の歩行者等の存在を検知できない」という欠陥の存在を認識していることの証左である。東武鉄道にそういう認識がないのであれば、東武鉄道から「歩行者等が踏切道内に取り残されたなどの異常を検知する装置は現在研究開発中である」などという回答が出てくるはずがない。言い換えれば、東武鉄道がそういう装置の研究開発を行う必要性を認識している理由を、説明できなくなってしまうからである。

・ときわ台惨事の1年前に竹ノ塚で発生していた、踏切支障報知装置の欠陥に起因したインシデント(ハット・ヒヤット、事故にならなかった事故)について

1. インシデントの概要

筆者は、2006年3月15日(水曜日)夕方、竹ノ塚駅構内北側の「伊勢崎線第38号踏切」の西側で、竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会(足立区、足立区議会、地元住民団体などで構成)が「伊勢崎線第37号踏切」での死傷惨事1周年に合わせて発行した『竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会ニュース』号外を街頭配布していた。

このとき、長時間の踏切遮断により滞留していた大勢の歩行者等が、踏切が開いた僅かの時間内に渡り切れず、かなりの人数が踏切道内に取り残される事態が発生した。筆者は取り残された歩行者等の脱出を助けるため、かなりの間、下りてくる遮断機を手で支え続けなければならなかった。全員が踏切道外に脱出し終えたときには、もう上り準急列車が第38号踏切から見えるところまで接近していた。しかし、上り準急列車は減速もせず警笛も鳴らさず、何もなかったかのように通常どおりの速度で通過していった。

このとき、第38号踏切にも設置されていた踏切支障報知装置が作動していたのであれば、上り準急列車は緊急停止していなければおかしい。すなわち、踏切支障報知装置は、このとき作動していなかったわけである。

この原因については、踏切道内を移動する歩行者等の群れの隙間から断続的に赤外線信号が届くため、上に記した、

「踏切支障報知装置の前を6秒もかからないで通り過ぎてしまう歩行者等が踏切道内にいても、それを踏切道内の異常(危険)として認識しない」

という装置の欠陥が露呈したことによるものとし、他に説明のしようがない。

更に言えば、このとき筆者が遮断機を手で支え続けていたことで、遮断機が完全に降下しない異常な事態が発生していたにもかかわらず、そうした異常を接近中の列車に知らせ緊急停止させる装置が設置されていなかった問題も、明らかになったと言える(注6)。

2. 関係機関の対応

筆者は、このインシデントが発生した事実と、踏切支障報知装置の欠陥ひいてはそれが重大事故を誘発する危険がある問題を通報するため、同月26日(日曜日)に警視庁竹の塚警察署へ出向き、また同日付けで国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会(以下「事故調」と略)へ対応を求める要請書(注7)を送付した。

ところが、対応に出た竹の塚警察署の当直刑事2名は、いずれも「具体的な人的被害が発生していない現時点では捜査できない、国土交通省など専門機関に通報してほしい」と言い、筆者が持参した文書(事故調あて要請書とほぼ同じもの)の受け取りを拒絶した。

また事故調からも、事実関係の詳細の問い合わせその他の連絡は、一切ナシのつづてであった。すなわち事故調は、このインシデントひいては踏切支障報知装置の欠陥についての調査を全く行わず、筆者からの通報は無視されうち捨てられたまま終わっていた可能性が、極めて高い。

・なぜ踏切支障報知装置の作動時間を短縮できないのか

ときわ台での「事故」は、踏切支障報知装置が踏切道内の歩行者等も検知できるよう、その作動時間を6秒よりももっと短く設定していれば、未然に回避できた可能性がある。

しかし、現実にはそうでないのは、以下のような理由からと推察される。

踏切支障報知装置の作動時間を短くすればするほど、例えば鳥が装置の前を飛び回ったり、いわゆる「開かずの踏切」にしびれを切らせた歩行者が遮断機をくぐり抜けたりするたびに、電車が緊急停止を強いられる回数も増える。そうなると、ダイヤが乱れる頻度も高くなり、鉄道事業者はそのことで利用者や社会から、より強く批判されるようになる。本来は立体化によって踏切それ自体をなくするのが解決策の正論であっても、それは費用や工期の問題から、一朝一夕には難しい。

つまり、東武鉄道の踏切支障報知装置の作動時間が、歩行者等の検知には無効な6秒という時間に設定されているのは、東武鉄道が踏切事故の防止=安全よりも、定時運転確保ひいては社会的体面(メンツ)のほうを優先させている経営姿勢の反映である、とも言えるわけである。

・他社と比べても遅れている、東武鉄道の踏切保安装置整備状況

自動式(無人)踏切の保安装置としては、踏切支障報知装置のほかに「非常ボタン」がある。これは警報機付近に設置されていることが多く、ボタンを押せば直ちに接近中の列車を緊急停止させる信号を発報するものである。

JRや全国の大手私鉄では、特急が走らないローカル線であっても、2車線(片側1車線)程度の道路の踏切であれば、踏切支障報知装置と非常ボタンの両方を設置するのが、半ば常識となっている。

ところが東武鉄道では、この両方を設置している踏切は竹ノ塚の2ヶ所と北千住の1ヶ所の計3ヶ所(注8)のみで、他の踏切ではこのどちらか片方だけしか設置していない。

東上本線第22号踏切でも、設置されていたのは踏切支障報知装置だけで、非常ボタンは「事故」後も設置されていない(2007年12月2日現在)。それでいて東武鉄道は、

「当社線の踏切で踏切支障報知装置と非常ボタンの両方を設置しているのは竹ノ塚だけである、竹ノ塚ではそれだけ安全の確保に万全を期している」

と説明している(注9)。東武鉄道の上層部における安全管理意識のレベルの低さには、沿線住民の1人として、嘆かわしさと不信感とを覚えずにはいられない。

・ときわ台での「事故」に係る刑事告発の顛末

筆者は2007年8月、東武鉄道のI元運転課長とその後任者、及び事故調の責任者らが、踏切支障報知装置の欠陥を認識していながらそれを放置し続けた不作為によって、宮本警部を死亡させた「事故」を引き起こしたとする、業務上過失致死傷容疑での告発状を板橋警察署長あてに郵送した。

ところが同署は「郵送での告発等は受け付けていない、また直接持参されたとしても立件は難しいと考えるので、受理する考えはない」として、関係書類一式を返戻してきた(注10)。同署が告発の受理を拒絶したのは、捜査の過程で、1年前に竹の塚警察署が伊勢崎線第38号踏切でのインシデント発生に係る筆者からの通報を門前払いしていた問題を避けて通るのが難しく、したがって自らの不祥事の自己暴露により警察のメンツが潰れるのを避けたい思惑もあったためではないかという疑いを、筆者は否定することができない。

その後、筆者は同年9月に同趣旨の告発状(注11)を、今度は東京地検特捜部直告班に郵送した。しかしこれについても、東京地検の町田啓治検事(注12)が、同年12月5日の筆者との面接の席で不受理とする旨を通告した。その理由は、要旨以下のようなものであった。

「根本的には、遮断機をくぐり抜けて踏切道内に侵入した自殺志願?の女性が悪い。仮に将来、踏切道内に迷い込んだ子供を助けようとした母親や踏切警備員がはねられる事故が起きたとしても、悪いのは子供から目を離した母親の監督不行届であって、東武鉄道ではない。半沢が求めるように踏切支障報知装置の作動時間を短くすると、野良犬のせいで頻繁に電車が停まることになってしまう。その社会的影響の大きさを考えると、亡くなった警察官にはお気の毒だったが、安全のためだからといって鉄道の定時性を犠牲にしてよいとは認められない。国土交通省もそのあたりのことを考慮して技術基準を定めているのだから、素人でも常識で判断できる。踏切支障報知装置以外に非常ボタンも設置するかどうかは、東武鉄道の経営判断の問題。『踏切支障報知装置の作動時間が他の鉄道事業者ではもっと短いのに、東武鉄道でだけ6秒に設定されている』のような事実があることを半沢が自ら調べ立証できない限り、我々が捜査に着手する(東武鉄道の責任を問う)ことはできない。」

町田検事のこのような考え方は、突き詰めれば「安全(人命)よりも定時運転のほうが大事」と言っているのと同じであり、交通権に対する重大な挑戦であると批判せざるを得ない。更に言えば、東武鉄道が安全への投資と利益の確保(安全への投資の出し惜しみ)とを天秤にかける「経営判断」をするのを容認したり、捜査機関が事件(犯罪)の立証に必要な(ましてや鉄道事業者が一般市民に公表するとは考えにくい事案に関する)捜査を行うべき責任の所在を市民に丸投げするのを正当化しているという点でも、疑問がある。

・おわりに

ときわ台での「事故」が問題提起したのは、東武鉄道や関係当局(行政・司法)の、

「鉄道の定時性ひいては鉄道事業者のメンツを優先させるためには、今後も踏切支障報知装置の作動条件を現状の緩いままとし続けることで、第二第三の宮本警部のような犠牲者を出すことになってもやむを得ない」

という考え方を、国民が受け容れてよいのか?ということである。

歩行者等に対しては機能しない踏切支障報知装置を設置しているだけで事足りりとして

いる東武鉄道の姿勢は、踏切保安対策に取り組んでいるポーズを示すためだけのアリバイ作りに過ぎないと非難したら、言い過ぎであろうか。

結果として、竹ノ塚で発生したインシデントがときわ台での「事故」の予兆であったことを考えると、筆者は「竹ノ塚でインシデントが発生したときに関係機関が必要な対応を取っていてくれれば、宮本警部はときわ台での『事故』で命を落とさずに済んだかもしれないのに」と、やりきれない気持ちを押さえることができないのである。

【注】

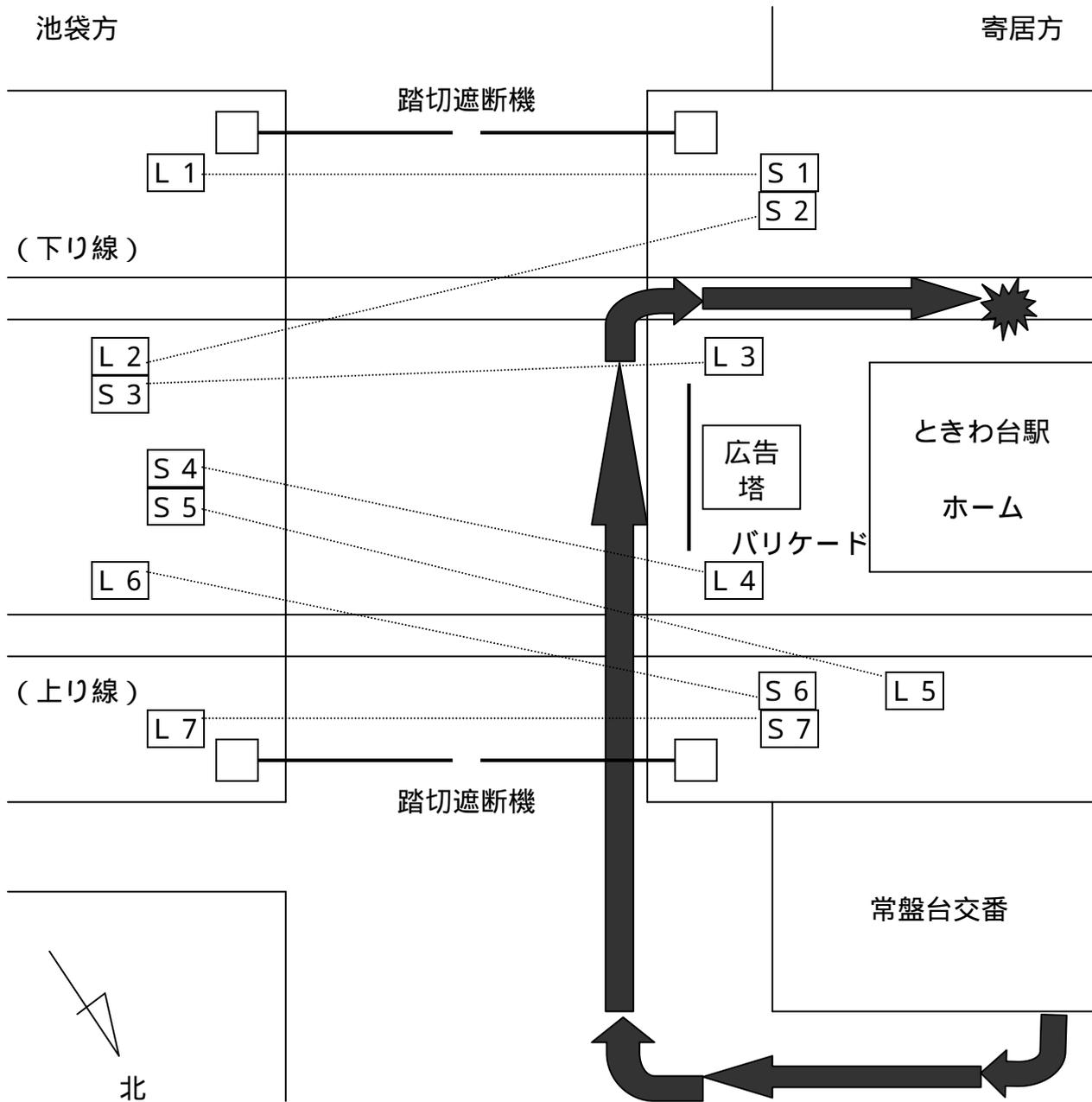
- 注1 宮本邦彦警部は、殉職後に生前の巡查部長から二階級特進。
- 注2 「踏切支障報知装置」は、一般には「障害物検知装置」と呼ばれることのほうが多いようであるが、本稿では東武鉄道での呼称に従い「踏切支障報知装置」と記す。
- 注3 『読売新聞』2007年2月7日朝刊社会面。
- 注4 事件番号「平成17年刑(わ)第1481号」。
- 注5 足立区議会における陳情の受理番号は「19第16号」。陳情の全文は足立区議会のHP <http://www.gikai-adachi.jp/> に掲載中。
- 注6 このインシデントとは別に「竹ノ塚の踏切では、通行人が踏切道内に取り残されそうになったときに、踏切警備員が下りてくる遮断機を手で支えている実態が日常化している」ことについては、東武鉄道本社でも把握しているとされている(2006年8月30日に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告された、足立区都市整備部市街地整備・立体化推進室の担当者が東武鉄道に照会した際の東武鉄道の回答)。
- 注7 筆者の知人提供のHP <http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm> に掲載中。
- 注8 いずれも足立区内に所在し、2005年まで手動式だった踏切。
- 注9 2007年7月5日に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告された、足立区都市整備部市街地整備・立体化推進室の担当者が東武鉄道に照会した際の東武鉄道の回答。
- 注10 刑事訴訟法には、告訴や告発を郵送で行うことはできない(書面を直接持参しなければならない)とする定めは見当たらないが、板橋警察署から筆者へはこの点に係る説明は何もなかった。
- 注11 注7に同じ。
- 注12 本稿では、誰が本件告発を不受理とする処分を決定したのかという「知る権利」に応えるためと、検察官が名指しでの批判に堪えられない無責任な仕事しかしていないようでは公共の福祉に反するという考えから、当該検察官の実名を公表した。

(本稿は、交通権学会が2007年11月10日に開催した「公共交通の安全を考えるシンポジウム」向けに寄稿したものを、2008年3月27日に加筆修正したものです)

追記(2008年6月25日)

1. 東上本線第22号踏切には、2008年2月の宮本警部殉職一周忌のころ、非常ボタンが設置されました(2008年5月に常盤台交番勤務の警察官から聴取)。
2. 「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」は、2008年6月25日に開かれた足立区議会の本会議で、不採択と議決されました。

東上本線第22号踏切における踏切支障報知装置設置状況の略図
 (2007年4月20日と5月3日に筆者が現地調査)



- ・点線は、踏切道内に張り巡らされた「踏切支障報知装置」の赤外線センサーの位置。「S1」と「L1」のように数字が同じ2個で、1組のセンサーを構成している。
- ・「S1」「L1」などは、「踏切支障報知装置」の赤外線センサーに実際に記載されている装置番号。
- ・太い矢印は、自殺志願と見られる女性と宮本警部がたどったと思われる、大まかな経路。

東武東上線ときわ台踏切「事故」への疑問符
(交通権学会「公共交通の安全を考えるシンポジウム」向け資料)
(足立区議会あて「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」関連資料)

参考写真

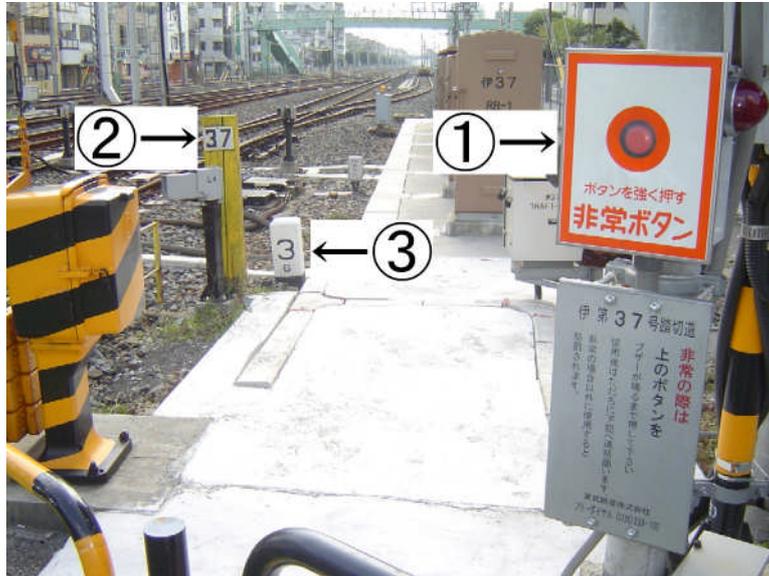


【写真】 「東上本線第22号踏切」の全景。右端にときわ台駅のホームと、常盤台交番の建物が、僅かに写っている。

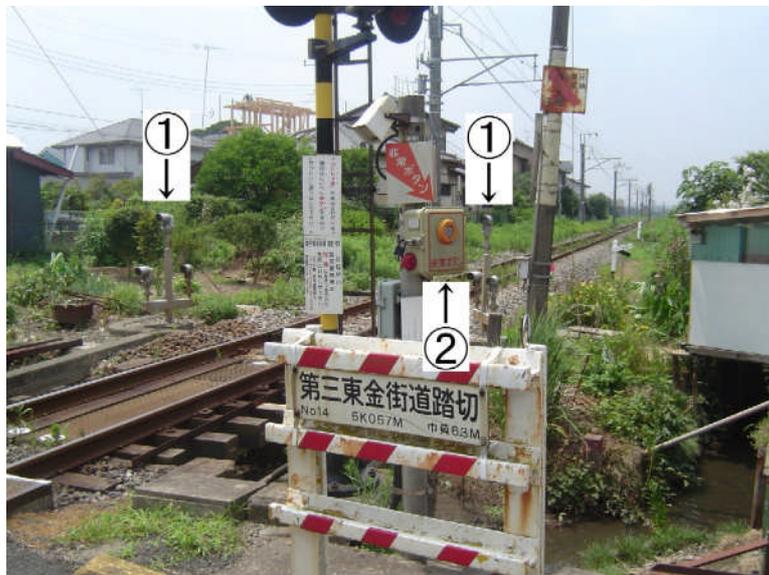


【写真】 「東上本線第22号踏切」に設置されている踏切支障報知装置。

東武東上線ときわ台踏切「事故」への疑問符
(交通権学会「公共交通の安全を考えるシンポジウム」向け資料)
(足立区議会あて「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」関連資料)



【写真】 自動化後の「伊勢崎線第37号踏切」に設置された非常ボタン(矢印)。踏切番号標識(矢印)や北千住駅構内の起点(0キロポスト)から6K300M地点であることを示す距離標(矢印)も見える。



【写真】 踏切支障報知装置(矢印)と非常ボタン(矢印)の両方が設置されているローカル線の踏切の例。(千葉県東金(とうがね)市・JR東日本東金線「第三東金街道踏切」。東金線は、普通列車だけが1時間に1本程度走る単線電化路線)