

2007年9月16日

〒100-8903 東京都千代田区霞が関一丁目1番1号
電話03-3592-5611(代)
東京地方検察庁
特別捜査部直告班 御中

〒000-0000 東京都足立区・・・・・・・・・・
自宅電話 00-0000-0000
(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)
半澤一宣(自筆署名・捺印)
(はんざわ・かずのり)

告 発 状

本年2月6日(火曜日)に東武鉄道東上線ときわ台駅(所在地：東京都板橋区常盤台一丁目43番1号)構内の「東上本線第22号踏切」で発生した死傷事故に関連して、東武鉄道株式会社(以下「同社」と記します。本社所在地：東京都墨田区押上一丁目1番2号)と、その監督機関である国土交通省のそれぞれの職掌責任者への処罰を求めたく、下記のとおり告発いたしますので、捜査・立件方よろしくお取り計らいくださいますよう、お願い申し上げます。

記

1. 被告発人らの氏名等

- 甲 池田直人(いけだ・なおと、元・同社鉄道事業本部運輸部運転課長。現在の職名は不詳)
- 乙 手塚繁己(てづか・しげみ、元・同社鉄道事業本部工務部長、現在の職名は不詳。「工務部」は、同社において各種運転保安設備の設置・改良などの工事を担当する部署)
- 丙 佐藤淳造(さとう・じゅんぞう、前・国土交通省航空・鉄道事故調査委員会(以下「事故調」と記します)委員長)
- その他 上記甲、乙両名の後任の、現職(本状提出日現在。以下同じ)までの歴代の運転課長及び工務部長全員(氏名・人数不詳)

2. 被告発人らの罪名

業務上過失致死傷、鉄道営業法違反

3. 被告発人らの被疑事実

池田直人・手塚繁己の両名とその後任者らには、同社の踏切支障報知装置(「障害物検知装置」と呼ぶ場合もあり。以下「同装置」と記します)に、

「同装置の前を6秒未満で通り過ぎてしまう歩行者や自転車など(以下「歩行者等」と記します)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、接近中の列車を非常停止させる緊急信号を発報しない」

という欠陥(以下「同装置の欠陥」と記します)が存在することを認識していながら、その改善を怠り欠陥を放置し続けたことによって、2007年2月6日19時30分

ごろ「東上本線第22号踏切」において、遮断機をくぐり抜けて踏切道内に入り込んだ自殺志願と見られる女性（氏名等不詳）と、この女性を助けようとした警視庁板橋警察署常盤台交番勤務の宮本邦彦巡查部長（肩書は当時、以下同じ）の2名を、池袋19時24分発下り急行小川町行き第1093列車（10両編成）がはねた事故の未然防止を怠り、すなわち事実上これを誘発したことにより、宮本巡查部長を死亡させ女性を負傷させた、業務上過失致死傷の疑いがあります。

また、このうち現職の運転課長と工務部長には、この死傷事故の再発防止策を講じるのを今日なお怠り続けることによって、同社鉄道線沿線の住民に対して更なる死傷者を出すおそれがある状況を放置し続けている、鉄道営業法違反の疑いもあります。

佐藤淳造被疑者には、上の に記した同装置の欠陥について、2006年3月下旬の時点で告発人から通報を受けていたにもかかわらず、事実関係の調査や改善策の提言などを怠ったことによって、本件告発に係る踏切事故の発生を未然に防止すべき職責を怠り、もって宮本邦彦巡查部長を死亡させ女性を負傷させた、業務上過失致死傷の疑いがあります。

4. 被告発人らに罪があると考え理由

(1) 池田被疑者が、同装置の欠陥を公の場（法廷）で認める発言をしている

→ 本件告発に係る事故の予見可能性があった

2005年3月15日（火曜日）告発人の居住地に近い同社伊勢崎線竹ノ塚駅構内南側の「伊勢崎線第37号踏切」（当時は手動式）において、踏切保安係の遮断機操作ミス（正確には遮断機早上げ防止装置の解除ボタンの操作ミス）により、踏切通行人4名が死傷する事故が発生しました。

この事故に関連して、事故発生時に遮断機操作を担当していた同社踏切保安係の小松完治容疑者（当時、その後懲戒解雇）が、業務上過失致死傷罪で起訴されました（事件番号・平成17年刑（わ）第1481号、1審で禁錮刑が確定）。

2005年10月7日（金曜日）午後、小松完治被告の第4回公判が東京地方裁判所506号法廷で開かれたとき、池田直人被疑者が弁護側証人として出廷しました（告発人も傍聴）。

この証人尋問の中で、弁護側は、同年9月29日（木曜日）に「伊勢崎線第37号踏切」が自動化された後の踏切の安全管理体制について、池田被疑者に尋問しました。

そのとき池田被疑者は、要旨、

「車対策としては発光信号（告発人注：「発報信号」の聞き間違いである可能性あり）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」

と証言していました。

この証言の中で、池田被疑者が「発光（発報？）信号」と言っているのが、同装置が出す非常停止信号のことを指しているのは明らかです。

したがって、この池田証言は、

「同装置が踏切道内に支障物＝危険が存在していることを検知し非常停止信号を発報するには、自動車その他の支障物が同装置の前に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、

「池田被疑者は、同装置には『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、接近中の列車を非常停止させる緊急信号を発報しない』という欠陥があることを認識していた」

こと、ひいては本件告発に係る踏切事故が発生し得ることに係る予見可能性があったことの、動かぬ証拠です。

なぜなら、もしも池田被疑者が同装置の欠陥について認識していなかったとすると、池田被疑者は、小松完治被告の公判における証人尋問の際に「（同装置は）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」のように「6秒以上云々」と証言できたはずがない、言い換えれば、事実認識と証言内容との間に明白な矛盾が生じることになるからです。

事実、本件告発に係る「東上本線第22号踏切」での事故の発生を報じた『読売新聞』2007年2月7日付け朝刊は、同装置が作動していなかったことを報じています。

また、手塚被疑者は2005年9月現在、同社の工務部長として「伊勢崎線第37号踏切」の自動化工事を統括・指揮する立場にあったことから、上に記した同装置の欠陥については、当然認識していなければおかしいと考えられます。

(2) 同装置の欠陥に起因するインシデントが、実際に発生していた

告発人は、2006年3月15日（水曜日）17時20分ごろ、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」での死傷事故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ました。

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たにもかかわらず、上り急行線列車（ダイヤ上では竹ノ塚駅を17時21分00秒に通過する、伊勢崎発準急浅草行き第2336列車であった可能性が高いと思われます）が通常どおりの高速で通過していった、すなわち同装置が作動していなかったというインシデント（ハット・ヒヤット、事故にならなかった事故）が発生しました。

これは、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、

「同装置の前を6秒未満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」

という同装置の欠陥が露呈したことによるものとし、他に合理的な説明のしようがありません。

告発人は、このインシデントが発生した事実と、同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について、同月26日付けで、「伊勢崎線第38号踏切」が所在する竹ノ塚駅周辺を所轄する警視庁竹ノ塚警察署と、当時事故調の委員長であった佐藤淳造被疑者に通報しました（添付資料）。

告発人は、このうち事故調からは、当該インシデントの事実関係に係る詳細の問い合わせ、若しくは調査結果の報告等の連絡を、その後一切受けていません。

すなわち、事故調は、このインシデントや同装置の欠陥などについて、調査を行った様子が見られません。

(3) 同装置の概要

同装置の原理は、宝石店や美術館などの防犯装置と同じです。

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支障物が存在することを検知し、接近中の列車に非常停止信号を送る仕掛けになっています。

ただ、現実には、いわゆる「開かずの踏切」にしぶれを切らせた歩行者が遮断機をくぐり抜けたり、鳥が赤外線センサーの前を飛び回ったりすることなども、起こり得ます。

そのたびに電車が緊急停止すると、別の意味で（ダイヤの乱れが頻発することに対する）社会的批判が高まることは、容易に想像できます。

そこで同社では、上に記した池田証言にあるように、赤外線信号が6秒以上連続して遮断され続けたときに初めて非常停止信号を出すよう、同装置を調整しています。6秒というのは同社の場合で、装置自体は2～6秒の範囲内で調節でき、他の鉄道会社ではこの秒数の設定を変えているところもあるようです（斜字部分は伝聞、未確認）。

なお、同社の同装置が非常停止信号を発報するのに必要な赤外線遮断時間が6秒であることは、2007年7月22日（日曜日）18時00分ごろ、同社伊勢崎線北千住駅構内の「伊勢崎線第22号踏切」の東側に配置されていた、東武ビルマネジメント株式会社所属の踏切警備員（氏名不詳）も証言しています。

また、足立区役所の都市整備部市街地整備・立体化推進室の鉄道立体化担当副参事は、2007年8月29日（水曜日）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の席で、告発人が足立区議会に提出した「踏切支障報知装置の欠陥の是正を求める陳情」（添付資料）の審査に関連して、同装置について同社に照会した結果として、同社から、

「同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）

との回答があったことを報告しています。

この回答によっても、同社の職掌担当者が同装置の欠陥の存在を認識している事実があることが明らかになったと、告発人は考えます。

（4）「東上本線第22号踏切」の現場検証結果

告発人は、本年4月20日（金曜日）に「東上本線第22号踏切」の現場検証を行ってきました。

宮本巡查部長が勤務していた常盤台交番がある、ときわ台駅の北口側から踏切の前に立つと、手前が上り線（池袋方面行き）、奥が下り線（川越・寄居方面行き）です。

また、踏切に向かって右側に、ときわ台駅のホームがあります（上り線と下り線との間に島式のものが1本ある構造）。

この踏切には、同装置が全部で7組設置されています（設置地点は添付資料の略図を参照）。

自殺志願と見られる女性と宮本巡查部長の2名をはねたのは下り急行列車でしたから、この2名は上り線を横切ってから右折し、下り線のホーム下（事故発生地点）方向へと走っていったことになります。

同装置の設置状況と2名の推定移動経路とを照合すると、2名は踏切道内に全部で7本張り巡らされている赤外線センサーのうち、少なくとも「S1-L1」で示したのと「S2-L2」で示したのを除く5本のセンサーに引っかかっていなければ、おかしいはず（添付資料を参照）。

したがって、本件告発に係る死傷事故の際に同装置が作動しなかった（非常停止信号を発報しなかった）のは、本状に記した同装置の欠陥に起因するものであったとしか、

合理的な説明のしようがないことは明らかです。

5. 被告発人らに対する処罰が必要であるとする理由

(1) 池田直人・手塚繁己ほか同社職掌責任者らの罪状

同装置が、6秒よりももっと短い時間の赤外線遮断でも非常停止信号を発報するように設定されていれば、本件告発に係る死傷事故は未然に回避できていた可能性があります。

それが技術的に可能であることは、宝石店や美術館などに設置されている同じ原理の防犯装置が、センサーの赤外線が一瞬でも遮断されれば防犯ベルが鳴動する仕掛けになっている事実を考えれば明らかです。

また、同社では、歴代の職掌責任者のうち遅くとも池田・手塚の両被疑者の代には、本状に記した同装置の欠陥について認識していた事実があったことは、小松完治被告の公判における池田被疑者の証言が証明しています。

しかし現実には、池田・手塚の両被疑者とその後任者らは、同装置の欠陥、及び本件告発に係る踏切死傷事故が発生し得る危険が存在していることを認識していながら、本件告発に係る事故が発生するまで、何も事故防止策を講じていませんでした。

更に、本件告発に係る事故が発生した後も、同社が今日に至るまで何ら再発防止策を講じていないことは、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、同社からの回答が証明しています。

これらの不作為の事実、事故防止すなわち安全の確保に万全を期すべき、鉄道従事者（施設管理者）としての責務の怠慢以外の何物でもありません。

同社の現職の運転課長や工務部長が、この不作為を今日なお継続し、同社鉄道線沿線の住民がいつまた踏切死傷事故に巻き込まれてもおかしくない状況を放置している事実が、鉄道営業法第25条が罰則を定める「鉄道係員職務上ノ義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リ旅客若ハ公衆ニ危害ヲ醸スノ虞アル所為アリタルトキ」に抵触するものであることに、議論の余地はありません。

少なくとも確かなことは、もしも同社の上層部が、

「『開かずの踏切』問題に起因する通行人の遮断機くぐり抜けや鳥などによって、定時運転をたびたび乱されるのを避けるためには、同装置の作動条件を緩くする（赤外線信号がより長時間遮断されないと非常停止信号を発報しないようにする）ことで、本件告発に係る種類の踏切死傷事故が発生させることになってもしかたがない、やむを得ない」

などと考えていたとすれば、それは定時運転確保＝社会的体面の維持を優先させるために安全を犠牲にすること、言い換えれば、本件告発に係る死傷事故の発生に係る「未必の故意」（未必の殺意）を正当化していたことになる、ということです。

同社が、踏切障害の多発でダイヤが頻繁に乱れることによって社会的批判を受けるのを避けたいのであれば、ましてや多大な観光収入を当て込んで地上波デジタルテレビ放送用の新タワーを建設するための数百億円とも言われる資金を調達する能力があるのであれば、その資金によって鉄道立体化を進め「開かずの踏切」の廃止を急ぐのが、鉄道事業者として本来優先的に果たすべき、社会的責務というものでしょう。

にもかかわらず、同社が、作動条件をより緩く設定した同装置を設置しただけで踏切保安対策を事足りりとしている現状は、

「現場責任者である歴代の竹ノ塚駅長や同社本社の職掌担当者らが、手動時代の『伊勢崎線第37号踏切』において、『開かずの踏切』問題に起因する通行人とのトラブルの多さに堪えかねた踏切保安係の全員が、人為ミス対策としての遮断機早上げ防止装置による遮断機の自動ロックを解除するための通称『赤ボ

タン』を常用して踏切を開ける時間を確保していたことについて、一昨年の事故発生まで長年にわたり見て見ぬふりをし続けていた」

（この事実は、小松完治被告の公判で明らかにされています）

のと同様の、安全確保を犠牲にして社会的体面を取り繕おうとするもの以外の何物でもありません。

竹ノ塚の次にはときわ台と、死傷者を出す重大踏切事故を繰り返し発生させ続けてもなお社会的体面を守ることや、安全への投資を出し惜しみしてでも利益を追求することなどを優先している、すなわち事故の再発防止＝安全確保を二の次とし続けている同社の企業体質は、安全を輸送の生命とするべき鉄道事業者にあるまじき反社会的な姿勢として、厳しく糾弾かつ断罪されるべきです。

このような、「危害の垂れ流し」とでも呼ぶべき同社の企業体質が変わらない限り、例えば、

「踏切道内に迷い込んだ幼児が、助けに入った母親や踏切警備員共々、電車にはねられ死亡」

のような悲劇が、何度でも繰り返し発生してしまうに違いないことは、容易に想像できます。

それでは、本件告発に係る事故で殉職した宮本巡查部長の死が、無駄にされてしまいます。

それは同時に、

「自分たちと同じ理不尽な辛い思いをする人を、二度と出さないでほしい」という、あらゆる事故や事件の遺族や被害者に共通する当然の感情を、踏みにじることにものになってしまうのではないのでしょうか。

このままでは、池田・手塚の両被疑者を始めとする同社の職掌責任者らは、自分たちが沿線住民に危害を及ぼし続けてきた（現在も危害が及ぶおそれがある状態を放置し続けている）施設管理者としての責任の所在（罪の重さ）を自覚する機会がなく、したがって将来いつまた沿線住民に類似の危害を及ぼす（再犯に至る）かわからない、そうなるって何らおかしくない状態にあると考えられます。

告発人は、同社が死傷者を出す重大踏切事故を繰り返し発生させるその根底にある企業体質、すなわち経営陣の社会的体面の維持や利益追求のためには安全の確保を犠牲にしてはばからないという反社会的姿勢について、これを省みようとはせず、むしろ正当化し続けている同社上層部（職掌責任者）の犯情の悪質さに鑑みたとき、その無責任極まりない姿勢に反省を促し、合わせて全国の鉄道事業者を含めて類似の事故を決して再発させないための警鐘とするには、同社の職掌責任者らについて公訴を提起し、公判を通して同社の安全管理体制ひいては企業体質の問題点を白日のもとに晒し、法に基づき厳重な刑罰を科す以外、他に方法がないと考えます。

なお、もしも池田被疑者が、今になってから「同装置の欠陥については認識していなかった」と主張するようであれば、池田被疑者は、上に記したように、小松完治被告の公判で事実と異なる証言をしたことになります。

この場合は、池田被疑者を偽証罪で立件し、厳重に処罰するべきであると、告発人は考えます。

(2) 佐藤淳造被疑者の罪状

国土交通省には、全国の鉄道事業者を監督・指導する権限を持つ唯一の機関として、鉄道におけるあらゆる事故や事件を未然に防ぎ、安全の確保に万全を期すことを通して、国民の生命財産を守るべき責務が課せられていることは、論を待ちません。

事故調が設置されているのは、その一環として、すなわち、

「鉄道事故の兆候について鉄道事故を防止する観点から必要な調査を行うこと」(航空・鉄道事故調査委員会設置法第3条の6)

を目的の1つとしているためです。

本状に記した、2006年3月15日に「伊勢崎線第38号踏切」で発生したインシデントは、同装置の欠陥を露呈したものと、本件告発に係る「東上本線第22号踏切」での死傷事故の兆候であったことは明らかです。

しかし、佐藤被疑者は、このインシデント発生に係る告発人からの通報を放置し、事実関係の確認を含めた同装置の欠陥に係る調査を怠ったことで、本件告発に係る「東上本線第22号踏切」での死傷事故の未然防止を怠った結果を招きました。

この不作為の事実、その職務の遂行を通して国民の生命財産を守り、ひいては公共の福祉を推進することを通して国民に奉仕することを使命とする国家公務員としてあるまじき、重大な職務怠慢であることは明らかです。

自らの不作為が宮本巡查部長を死亡させる(人命を奪う)踏切事故を誘発した、佐藤被疑者の責任は、その職責に鑑みたとき、極めて重大です。

告発人は、国の機関の要職にある国家公務員の無責任な職務怠慢によって国民の生命財産が失われるという形で、理不尽な不作為犯罪がこれ以上繰り返されるのを防ぐには、多くの公務員への警鐘とするため、佐藤被疑者に対しても、法に基づく厳重な刑罰を科すことが、必要不可欠であると考えます。

以上の理由により、本件告発を行うものであります。

添付資料

「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

2006年3月26日付け 国土交通省航空・鉄道事故調査委員会あて「重大踏切事故につながりかねないインシデント発生の通報及び東武鉄道株式会社の踏切保安体制に関する調査を求める要請書」の控え(全4頁。この日の午前11時ごろ、これとほぼ同じ内容の文書を警視庁竹の塚警察署にも持参し対応を求めましたが、当直の刑事係2名(それぞれ「加藤」「高橋」と名乗っていました)から「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」と言われ、受け取りを拒絶されました)

上記の文書とその関連資料などを事故調へ郵送したときの小包郵便物受領証、及びその配達完了通知葉書の写し

2007年6月18日付け 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」(全2頁)

同社が平成17年9月13日付けでホームページに掲載した「伊勢崎線竹ノ塚駅構内踏切道の自動化および西口エレベーターの使用開始について」(全4頁。同装置については(別紙1)及び(別紙2)に「自動式踏切支障報知装置」という名称で言及・図示されています)

以上

記事 書留郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局

第103-53-43123-3号(配達証明郵便)

平成19(2007)年9月18日 東京中央郵便局にて配達完了