

列車内で殺人未遂事件発生

「いのち」はどのように守れるのか

8月6日20時半ごろ、小田急小田原線成城学園前～祖師ヶ谷大蔵間走行中の快速急行列車内で刃物を持った男が乗客10名を切り付け逃走するという事件が発生した。

事件当時、列車には約400名の乗客が車内におり、犯人は乗客を切り付けたのち油を床に撒き放火を試みたが火が付かず、非常用コックにより開いていたドアから逃走した。

逮捕された犯人は警察の調べに対し「快速急行は乗客が途中で降りられない」「列車内は逃げ場もなく大量に殺せると思った」と供述している。

事件を受け、国土交通省は鉄道各社に警戒・監視の再徹底を求める通知を出した。

近年発生した列車内での事件

- 2014年 6月 東海道新幹線 新横浜～小田原間 乗客がガソリンを持ち込み焼身自殺
- 2016年 12月 山手線 品川～大崎間 乗客の足が切り付けられる
- 2018年 6月 東海道新幹線 新横浜～小田原間 乗客が刃物を振りまわし3名が死傷。
- 2020年 6月 東京メトロ有楽町線 千川～要町間 列車内で紙袋が燃やされる

JR東日本ではコスト削減・効率化により、列車は各路線でワンマン運転が実施され、駅も委託化・無人化が加速しています。

特に、東北本線・水戸線では中編成ワンマン運転が実施された上に、駅も無人化されるようなケースがあり、利用者が社員と接する機会は減少しているのです。

2018年に東海道新幹線で発生した殺傷事件を受けて、国土交通省は鉄道運輸規程の改正を行い、手回り品ルールでの刃物類を持ち込み禁止の対象としました。しかし、会社としてのさらなる対策はなく、それどころか「更なる効率化の推進」として営業職場での企画業務が追加されたことにより、「駅の改札口に改札係員が立っていない」こともあるのです。

今の会社による過度な効率化は「危険因子を未然に防ぐ」という防犯の観点があるとはとても考えにくい状況なのです。

今こそ、利用者が安心して利用できる鉄道を労使で構築していなければいけない！