

令和元年(ワ)第33338号
新幹線列車内喫煙ルーム廃止等請求事件

原告 半澤一宣
被告 西日本旅客鉄道株式会社 他2名

準備書面(その4)(被告ら共通)

2020(令和2)年7月13日

東京地方裁判所 民事第16部 御中

原告 半澤一宣

この準備書面の表題を(その4)としたのは、本年2月14日付で提出した分が(その1)に、同3月23日付で(追加分)として提出した分が(その2)に、同5月9日付で提出した分が(その3)に、それぞれ相当するため、その続き番号としたものです。この準備書面(その4)では、訴状に記した請求の趣旨の1(喫煙ルーム廃止請求)に係る、被告らへの求釈明や反論などについて記します。

請求の趣旨の2(損害賠償請求)に係る事項については準備書面(その5)に記します。

この準備書面(その4)では、以下の5項目について記します。

1. 被告らが提出した書証に係る求釈明(専門用語の意味について)
2. 被告らが本年6月1日付で提出した書証と準備書面への反論
3. 新幹線列車内での、三次喫煙を含む受動喫煙の防止に係る、再度の求釈明(回答の催促)
4. 原告の主張と結論
5. その他(【甲30号証】に係る問題について)

1. 被告らが提出した書証に係る求釈明（専門用語の意味について）

- ・被告JR西日本が提出した【乙2号証】の1頁目「(1) 車両・喫煙ルームの状態」
- ・被告JR東海が提出した【乙3号証】の1頁目「車両・喫煙ルームの状態」
- ・被告JR九州が提出した【乙4号証】の1頁目「車両・喫煙ルームの状態」

の各項目で「加圧」なる語が出てきますが、この「加圧」とは、

「編成のパンタグラフを上げて架線から電気を取り込む = 車両の電気機器に電圧を加える」(ひいては空調装置を稼働させる)

という意味でよいのかどうか、違うのであれば具体的にどのような意味で用いているのかを、明らかにしてください。

原告は『鉄道ジャーナル』などの専門雑誌の記事で「加圧」なる用語を目にしたことがあり、当該記事の前後の文脈から上に記したような意味であろうと推察しておりますが、鉄道業界関係者以外ではまず使うことが無いと思われる専門用語・用法を、部外者向けの書面でそのまま使用するの、読む人への配慮を欠いた不適切な行為であり、控えていただきたく存じます。

今後は鉄道関係の専門知識の無い部外者でも理解しやすい平易な表現で書面を作成するよう、被告らとその代理人に要望いたします。

2. 被告らが本年6月1日付で提出した書証と準備書面への反論

(1) 原告が主張する権利の合理性・正当性について

被告らが国民の基本的な人権の範囲を矮小化していることについての反論

被告らは、本年6月1日付「準備書面(1)(被告ら共通)」の「1 原告の主張する訴訟物には権利性が認められないこと」の項目で、原告が主張している、

「たばこの煙に汚染されていないきれいな空気の下で目的地まで移動できる権利」

「乗客を途中で病気や怪我に遭わせないという意味での『安全』に係る運送契約上の債務不履行」

について、いずれも、

「法律で明文化されておらず、判例でも確定していないから、そのような権利の主張は棄却されるのが当然である」

旨を主張しています。

しかし、この主張は、人権とは時代の流れと共にその姿・内容を変えてゆくものであるということを考慮せず無視している点で、子供の言い訳と何ら変わらない、不当な屁理屈であると言わざるを得ません。

例えば、過去には水俣病や四日市喘息などの公害が社会問題化したのを機に「環境権」の概念が生まれ、今日では社会に定着しています。

類似の例としては「日照権」「静穏権」「健康権」なども挙げられます。

これらと同様に、当初は明らかではなかった受動喫煙の害が、科学の進歩に伴い徐々に明らかになってきたから「嫌煙権」の概念も生まれてきたのです。

これらはいずれも、日本国憲法第13条の「幸福追求権」を根拠として、その合理性・正当性が説明されてきました。

しかし、被告らの論理だと、

「『環境権』なる文言は日本国憲法をはじめとするどの法令にも出てこないから、裁判所が『環境権』を判例で権利として認めたのは間違っており、したがって公害の

被害者には被害からの回復を主張する権利は無い」という話になってしまう理屈であり、更には上に列挙した類似の権利すべてをも否定することにつながります。

このような主張が、公序良俗に反し社会通念上認められないものであることは、原告が指摘するまでもなく明らかなことです。

被告らが時代の変化に合わせた受動喫煙対策を怠っていることへの反論

また鉄道事業とは輸送サービス産業であり、利用者が事業者に求めるサービスの水準・品質も、時代と共に変わります。

例えば、宅配便業者は、昔は無かった保冷輸送サービスや配達時間帯指定サービスなどを、利用者からの要望を受けて徐々に導入してきました。

鉄道事業者にも、これと同様の、時代のニーズに合わせた柔軟な営業姿勢が求められていることは、論を待ちません。

どのようなサービスを提供するかしないかは、基本的には鉄道事業者の裁量で決めることですが、本件訴訟で原告が求めている喫煙ルームの廃止は、三次喫煙を含む受動喫煙という、利用者（乗客）の生命財産に悪影響を及ぼす要素を含んだ事案であり、取捨選択を検討する余地の無い問題であることは明らかです。

受動喫煙の害が科学的に解明されていなかった、概ね1960年代頃までであれば、列車内完全禁煙を求める利用者の声は、ゼロではないものの、今日よりは格段に少なかったと思われる。

しかし、その後の科学研究で受動喫煙の害が広く社会に認知されるようになってきた結果、被告らの前身である旧・日本国有鉄道が1976（昭和51）年に東海道新幹線「こだま号」の16号車を禁煙車とした（注1）のを皮切りに、禁煙車両が徐々に拡大されてきたわけです。

その後も鉄道施設内に限らない公共空間の完全禁煙化を求める世論の声は強まり続け、21世紀に入ってからには新たに三次喫煙の害も科学的に解明され、今日ではその防止の必要性が指摘される時代になってきています。

原告が本件訴訟で喫煙ルームの全廃を求めているのは、被告らが時代の要請に合わせた三次喫煙の防止を怠り続けているために他ならないのです。

被告らが鉄道利用者の受動喫煙被害に対して責任逃れをし続けていることへの反論

本件訴訟における被告らの主張は、要するに、

「新幹線に乗車中に、近くの席の人から三次喫煙を強要されて体調不良や不快な気分になっても、JRにはその責めを負う義務は一切ありません（＝知りません）」というのですが、それは被告らが、

「利用者が乗車中に体調不良などの健康被害を受ける輸送サービス商品であっても、それが商品として不良品（欠陥商品）には当たらない」と主張しているのと同じです。

被告らは、このような、鉄道事業者としての良識が疑われる無責任なことを、裁判以外の公の場で、例えば社長が定例記者会見などで発言しても、その発言が、受動喫煙の害が広く認知されている今日の社会でも理解を得られると、本気で考えているのでしょうか？

被告らが、本件訴訟において、原告の請求の棄却を求める、すなわち上に記した趣旨の

注1 須田寛『東海道新幹線 その足取りとリニアへの展望』大正出版 1989（平成元）年、175～176頁。著者の須田氏は被告JR東海の初代代表取締役社長。

主張を行うのであれば、なぜ同じことを、例えば各社の公式ホームページで「よくあるご質問 禁煙・喫煙について」などとして、公開・主張しないのでしょうか？

それは被告ら自身が、そのような主張は世論の支持を得られないと、内心では理解しているからではないでしょうか。

原告は、被告らが、社会の支持を得られない＝社会に向けて主張できないことを、法廷でだけその正当性を主張する行為については、二枚舌を使い分ける詭弁以外の何ものでもなく、人としての道を踏み外した、信義誠実の原則に反する行為として、被告らを厳しく糾弾せざるを得ません。

よって原告は、被告らに対して、本年6月1日付「準備書面(1)(被告ら共通)」の「1原告の主張する訴訟物には権利性が認められないこと」の項目を取り下げるよう求めます。

(2) 喫煙ルームからのタバコ煙の漏れについて (被告らの主張の科学的誤り＝不合理点の指摘)

被告らが行った無人状態での測定実験が科学的に不合理である理由

原告は、被告らが本件提訴を受けて実際の車両で喫煙ルーム付近の風速を測定する実験などを行い、人手と時間と費用をかけて【乙2～4号証】の報告書を作成した真摯さに対しては、敬意を表します。

これらの書証に掲載されている風速測定実験は、いずれも、

ア．新幹線列車内の喫煙ルームが健康増進法施行令で定める技術的基準(注2)を満たしていること

イ．喫煙ルーム内を減圧しているから空気は常にデッキから喫煙ルーム内へ向かって流れ続けるためタバコ煙がデッキや客室へ漏れることは無いこと

を主張するのが目的だと思われます。

しかしこの実験は、人が喫煙ルームに出入りする際に気流の乱れが発生する事実を無視している点で、科学的合理性を欠いています。

例えば、列車が走行する際には、その最後尾で大気圧が低くなるため、そこへ向かって周囲の空気が流れ込む現象が発生します。

この流れ込む空気の風速は、列車から離れるほど(空気抵抗が存在するため)弱くなりますが、列車の最後尾の車体の表面では、その列車の速度に限りなく近づきます。

つまり、最高時速300kmで走行するN700系車両(16両編成、8両編成共)であれば、上に記した風速も時速300km近くになるわけです。

この猛烈な気流が、いわゆる「トンネル微気圧波」問題(注3)と共に騒音発生の主因となり、環境基準を満たすための技術開発(前頭形状の工夫)が必要であったことは、被告

注2 2019(平成31)年2月22日付・健発0222第1号として厚生労働省健康局長が発出した通知「「健康増進法の一部を改正する法律」の施行について(受動喫煙対策)」の7頁に列挙されている事項のことを言っているものと思われます。

<https://www.mhlw.go.jp/content/10900000/000483545.pdf>

注3 列車が高速でトンネルに進入したとき、トンネル内の空気が急激に圧縮されてトンネル内を伝わり、その圧縮された空気がトンネルの出口で拡散するときに爆発音のような騒音を発生させる現象のこと。

らは当然認識していることでしょう（注4）。

これと同じ現象が、人が歩行する際にも発生することを、被告らが【乙2～4号証】に掲載した実験では考慮していない点が、科学的に不合理であることを、原告は指摘せざるを得ないので。

一般に、成人が街中の道路を歩行するときの平均的な速度は、分速80mとされています（不動産の広告で「何々駅から徒歩何分」と表示する際の基準値がこれです）。

しかし通路やデッキが狭い列車内では、街中の道路と同じ速度で歩行するのは危険ですから、概ね街中の半分、分速40m程度で歩くものと考えるのが妥当と思われます。

つまり人が列車内で歩くとき、その人の後ろに発生する気流の速度も、最大で分速40m程度に達すると考えることができます。

分速40mを秒速に換算すると、1分は60秒ですから、 $(40 \div 60)$ 約0.67mです。

つまり、被告らが【乙2～4号証】で示した、無人状態における喫煙ルーム付近の風速0.2mの約3倍に相当する計算です。

ですから、喫煙を終えた人が喫煙ルームから退室する（ドアを開けデッキへ出る）ときには、まだ排気装置が吸い込みきれず喫煙ルーム内を漂っているタバコ煙が、退室する人と共にデッキへ漏れ出すことになってしまうわけです。

なぜなら、向きが異なる2つの風がぶつかったときには、風速が大きい（勢いが強い）ほうの風が勝ち、全体としては風速が大きいほうの向きに風が流れるものだからです。

このことは【甲36号証】の6頁に記載されているとおり、専門家も指摘しています。

ですから、仮に現状のまま新幹線列車内の喫煙ルームからタバコ煙が漏れるのを防ごうとするのであれば、喫煙を終えた人に対して、喫煙ルームから退室するには秒速0.2mよりも遅い速度で歩くよう、求める必要がある理屈です。

このことの必要性は、厚生労働省が、【甲37号証】の「（別紙）技術的基準を満たすための効果的な手法等の例」の「（3）喫煙専用室の使用法の周知」のウ（15頁）で、

「喫煙専用室からの入退出時はたばこの煙が漏れやすいため、可能な限りゆっくり入退出すること。」

として指摘しています。

しかし、これは退室に10秒近くをかける必要がある（実際には更にドアの開閉に要する時間を加算する必要がある）計算であり、大半の喫煙者は求められても従わないと思われる、非現実的な方法です。

また【乙2～4号証】に掲載された喫煙ルーム付近の掲示物の写真を見る限り、喫煙を終えた乗客に対して喫煙ルームからゆっくりと（具体的には秒速0.2m以下の速度で）退出するよう案内しているものは、何一つ見当たりません。

ましてや喫煙ルームには、客席で三次喫煙が発生するのを防ぐための機能は、何もありません。

以上のことから、被告らが【乙2～4号証】で示した測定実験結果が、健康増進法施行令で定める技術的基準に適合していることの証明にはなっても、たばこの煙や蒸気が喫煙

注4 被告らが、本書面の2～3頁「被告らが国民の基本的な人権の範囲を矮小化していることについての反論」の項目に記した論理で「環境権」の概念を否定するのであれば、被告らは列車走行時に発生する騒音のレベルを抑制するための対策を講じる必要など無くなり、騒音を撒き散らし放題で運転を行えばよい理屈になってしまいます。このことから、被告らが、原告が主張している「たばこの煙に汚染されていないきれいな空気の下で目的地まで移動できる権利」を否定する主張を行っていることが不当であることが、背理的に証明されます。

ルーム内からデッキや客室へ流出しない構造になっている、すなわち被告らが健康増進法第25・26条の趣旨を遵守していることの証明にはならないことは、明らかです。

これに対して、禁煙推進学術ネットワークが被告JR西日本へ送付した【甲1号証】の4頁などに掲載されている根拠データは（注5）実際の営業列車内で乗客が喫煙ルームに出入りし喫煙を行ったときの粉じん濃度を測定したものであり、人が喫煙ルームに出入りするタイミングに合わせて喫煙ルーム前のデッキや客室内で粉じん濃度が上昇する事実があることを示しています。

したがって、裁判所を含む第三者が、実際に乗客を乗せた営業列車内で喫煙ルームからのタバコ煙の漏れを防止できているのかどうかを科学的に判断する際には、被告らが提出した【乙2～4号証】ではなく、原告が提出した【甲1号証】や【甲36号証】などに基づいて判断すべきものであることは、明らかです。

被告らの実験結果が、被告らが健康増進法の趣旨を遵守していることの証明にはなっていない理由

原告には、被告らが、本年6月1日付【準備書面(1)】の「2 仮に原告の主張する訴訟物に権利性が認められたとしても、新幹線の車両に喫煙ルームを設置していることは当該権利を違法に侵害するものではないこと」の項目（2～6頁）で、新幹線列車内の喫煙ルームの構造が健康増進法施行令で定める技術的基準を満たしていることを理由として、

「現に発生しているタバコ煙の漏れを今後も放置し続けても、被告らに非は無い」旨の主張を展開しているとしたが、他に解釈のしようがありません。

しかしそのような主張は、健康増進法第26条の「多数の者が利用する施設...の関係者は、望まない受動喫煙が生じないように、受動喫煙を防止するための措置の総合的かつ効果的な推進を図る...するよう努めなければならない」との趣旨を踏みにじり同条に違背するものであり、かつ受動喫煙を望まない新幹線利用者に対して更なる肉体的・精神的苦痛を与える加害行為（民法第1条の2で定める「信義誠実の原則」に反する行為）を一方的に正当化する不法行為でもあるとして、厳しく非難・糾弾されるべきです。

一步譲って、仮に、

「健康増進法施行令で定める技術的基準では人が出入りする際の気流の測定までは求めていないから、だから【乙2～4号証】を根拠とした被告らの主張は合法」であったとしても、現に営業列車内での測定調査でタバコ煙の漏れが発生している事実が確認されている以上、被告らがその事実を認識しながら（【甲1号証】などに掲載したデータが科学的に誤りであるとする反証さえ行わないまま）何も対策を講じず現状を放置し続けている不作為が、健康増進法第25条および第26条の趣旨に違背したものであることに変わり無く、違法であることは明らかです。

まとめと補足

以上のことから、原告は、裁判所に対して、

- ・【乙2号証】のうち「第1 喫煙ルームの仕様・構造等について」の「1 室外から室内に流入する空気の気流について」の項目、および「2 壁・天井等の構造について」の項目（1～3頁）
- ・【乙3号証】のうち「第1 喫煙ルームの仕様・構造等について」の「1 室外から室内に流入する空気の気流について」の項目、および「2 壁・天井等の構造について」の

注5 同じデータは、被告JR西日本宛の【甲3・5・7号証】、被告JR東海宛の【甲11・13・15・17号証】、被告JR九州宛の【甲21・23・25号証】にも収録されています。

項目（１～２頁）

・【乙４号証】のうち「第１ 喫煙ルームの仕様・構造等について」の「１ 室外から室内に流入する空気の気流について」の項目、および「２ 壁・天井等の構造について」の項目（１～４頁）

の部分証拠として採用しないことと、これらの項目を根拠とする被告らのすべての主張を退けることを、求めます。

なお原告は、【乙２～４号証】のうち、上に列挙した、証拠として採用しないよう求めた項目以外の記載内容については、事実関係の確認に実車調査が必要な部分が含まれているため、本年８月中旬頃まで認否を留保することを、付記いたします。

３．新幹線列車内での、三次喫煙を含む受動喫煙の防止に係る、再度の求釈明 （回答の催促）

原告は、本年３月２３日付の準備書面で、被告ら３社それぞれに対して、

「在来線（新幹線以外の線区）では夜行寝台列車を除く全列車で完全禁煙を実施している一方で、なぜ東海道～山陽～九州新幹線だけは喫煙ルームを存置し、すなわち全面禁煙化に踏み切らなくても、三次喫煙を含む受動喫煙の防止に努めている（健康増進法第２５条に違反していない）と言えるのかについて、その医学的・科学的な合理性を明らかにしてください。」

との求釈明を行いました。

しかし、原告は本日現在、被告らから、この点に係る釈明を記した準備書面を、未だに受け取っていません。

念のためもう一度説明しますが、三次喫煙とは、以下に記す現象のことです。

喫煙を終えたばかりの人の肺の中に充満しているタバコ煙が、喫煙終了後の呼吸に伴い少しずつ吐き出され、そのタバコ煙を周囲の人が吸わされるという形態での受動喫煙（いわゆる「息がタバコ臭い」現象）

喫煙中に喫煙者の衣服や頭髮に染み込んだタバコ煙の有害成分（ガス状および粒子状の揮発性物質）が、喫煙終了後に衣服などから徐々に放出・拡散し、その有害物質を周囲の人が吸わされるという形態での受動喫煙（いわゆる「服がタバコ臭い」現象）

しかし被告らは、禁煙推進学術ネットワークや原告からの要望書に対する回答書（ＪＲ西日本からの【甲２・４・６・８・１０号証】、ＪＲ東海からの【甲１２・１４・１６・１８・２０号証】、並びにＪＲ九州からの【甲２２・２４・２６・２８号証】）や、本件訴訟における答弁書や準備書面などにおいて、上に記した形態での受動喫煙＝三次喫煙の防止についてどのように考え、またどのような対策を講じているのかについての具体的な説明を何も行っていない、すなわち未だに説明責任を果たしていません。

被告らは、原告が指摘している、新幹線列車内における三次喫煙の問題について、その防止が可能であり、ひいてはこれに努めている（健康増進法第２５条および第２６条の趣旨を遵守している）と合理的に説明できるだけの科学的な根拠を示すことができない、つまり列車内に喫煙ルームが存在する限り列車内での三次喫煙の防止は不可能であることを認識しているから、【乙２～４号証】によって論点を喫煙ルームの構造や掲示などのことにすりかえ、原告と裁判所をはぐらかそうとしているのではないのでしょうか。

よって原告は、被告らに対して、新幹線列車内での三次喫煙の防止に係る釈明を記した

準備書面をすみやかに提出するよう、求めます。

4．原告の主張と結論

被告らの主張には、この準備書面で解説したとおり、

- ・日本国憲法第13条が保障する国民の幸福追求権を否定する違憲なもの
- ・健康増進法第25・26条の趣旨に違背した違法なもの
- ・民法第1条が定める信義誠実の原則に反する不当なもの
- ・科学的な根拠を欠いた不合理なもの

などが数多く含まれており、被告らの主張に合理性を認めることができないのは明らかです。

よって原告は、裁判所に対しては法と証拠と正義に基づき被告らの主張をすべて退けるよう求めると共に、被告らに対しては新幹線列車内の喫煙ルームの全廃＝全列車完全禁煙化の実施を社会に向けてすみやかに公表することを求めます。

5．その他（【甲30号証】に係る問題について）

原告が本年3月23日付で【甲30号証】と【準備書面（追加分）】とを提出したのは、被告JR九州が新幹線の利用者に対する三次喫煙の防止を怠っている不作為の事実があることの証明とするためです。

【甲30号証】では、

「JR九州の全駅の構内を完全禁煙とするが、熊本駅と鹿児島中央駅の新幹線改札内だけは、例外として今後も喫煙ルームを存置する」

旨が記されています。

しかし、これらの喫煙ルームで喫煙した人が、喫煙を終えてすぐ新幹線に乗り込めば、列車内で三次喫煙を発生させることになるのは避けられません。

これは被告JR西日本と被告JR東海の各駅構内に設置されている喫煙ルームについても同様です。

原告は、本来であれば被告らの各駅構内に設置されている喫煙ルームの全廃（閉鎖）も本件訴訟の請求項目に含める必要性を感じています。

しかし訴訟の複雑化・長期化を避けるため、本件訴訟における請求項目の追加は敢えて見送り、各駅構内において喫煙ルームを存置し続けることが、新幹線列車内のそれと同様健康増進法第25条と第26条の趣旨に違背した、違法なものであることの指摘にのみ留めておくことを、念のため付記しておきます。

以上