

2021(令和3)年7月1日

東京高等裁判所 御中

控訴人 半澤一宣

令和3年(ネ)第2603号事件

控訴理由書

控訴人 半澤一宣
被控訴人 西日本旅客鉄道株式会社 他2名

上記当事者間の、
令和3年(ネ)第2603号
(東京地方裁判所 令和元年(ワ)第33338号)
(同 令和3年(ワネ)第1107号)
新幹線列車内喫煙ルーム廃止等請求事件
について、控訴人は以下のとおり控訴理由を提出します。

目次

・控訴状の「控訴の趣旨」の2(喫煙ルーム廃止請求)関係	2
1. 原判決が、新幹線列車内で現に発生している、三次喫煙を含む受動喫煙に関して、被控訴人らに危害防止・安全配慮義務違反の事実があることを認めなかったため	2
2. 原判決が書証の意味を正しく理解せず、事実誤認に基づいて控訴人の請求を棄却したため	5
3. 被控訴人らが控訴人からの求釈明への回答を拒んでいたにもかかわらず、被控訴人らの主張に沿う判決を出したため	8
4. 原判決が医学的知見を無視した、かつ明らかな科学的間違いに基づいたものであるため	9
5. 原判決が健康増進法の趣旨を形骸化させようとしているため	10
・控訴状の「控訴の趣旨」の3(損害賠償請求)関係	11
6. 第1審の担当裁判官が、控訴人が請求していた証人尋問を行わず、真相解明を行わない(審理を尽くさない)まま判決を出したため	11

・控訴状の「控訴の趣旨」の2（喫煙ルーム廃止請求）関係

1．原判決が、新幹線列車内で現に発生している、三次喫煙を含む受動喫煙に関して、被控訴人らに危害防止・安全配慮義務違反の事実があることを認めなかったため

控訴人は、2019（令和元）年8月6日の「のぞみ138号」に乗車中、岡山駅発車数分後に隣の席へ来た客（以下「喫煙客」といいます）が吐き出すタバコ臭い息を吸わされたこと（受動喫煙）により呼吸困難になる健康被害を受けました。

この受動喫煙が発生したのは、喫煙客が、隣の車両に設置されていた喫煙ルームで喫煙してきた直後に（まだ喫煙客の肺の中にタバコ煙が残っているうちに）、控訴人の隣の席へ来たからです。

つまり控訴人が望まない受動喫煙を強要されたのは、被控訴人らが列車内に喫煙ルームを設置し、乗客にそこでの喫煙を認めていた結果、喫煙客がそこで喫煙してきたからです。

これに対して被控訴人らは、

「新幹線列車内の喫煙ルームは法令が定める設置要件を満たす適法なものだから、廃止すべき義務は無い」

旨を主張しています。

しかし、この喫煙ルームは、実際の営業列車（乗客を輸送中の列車のこと）内では法令が定める設置要件を満たしていない、すなわち違法な施設である可能性があります。

なぜなら、被控訴人らは、以下に記す点の立証を行っていないからです。

営業列車では、乗客が喫煙ルームに出入りする際に喫煙ルームのドア付近で気流の乱れが発生する（人が喫煙ルームから退出する際には、人が動く向きに合わせて、喫煙ルームの中から外へと向かう空気の流れが発生する）ことは、容易に理解できます。

これは列車が駅のホームを高速で通過する際に人がホームの端に立っていると、列車に連れて行かれるような風を感じたり、帽子などが列車の進行方向と同じ側へ飛ばされたりするのと、同じ原理です。

しかし被控訴人らが【乙2～4号証】で示した測定実験のデータ（注1）では、

「人が喫煙ルームに出入りする（特に喫煙ルームから退出する）ときでも、空気が常に喫煙ルームの外から中に向かって流れている」

ことを証明していません。

なぜなら【乙2～4号証】の測定実験は車両基地で、つまり乗客（喫煙ルームに出入りする人）が1人もいない状態で行っているからです。

注1で列挙した【乙2～4号証】で示されているのは、例えば回送列車などの無人状態では気流がどうなっているかの測定結果だけです。

実際に重要なのは、営業列車と同じ環境での気流の状態、すなわち、

「人が喫煙ルームに出入りするときの気流の向きや強さはどうなのか？」

です。

しかし【乙2～4号証】では人が喫煙ルームに出入りするときの測定を行っておらず、したがって営業列車での実態を反映したデータではありません。

注1) 被控訴人JR西日本が提出した【乙2号証】の2頁「(3) 測定結果」のすべて、被控訴人JR東海が提出した【乙3号証】の2頁「測定結果」の【表1】及び被控訴人JR九州が提出した【乙4号証】の2頁「測定結果を以下に示す。」として示した表。

このことは、列車内の喫煙ルームが、【甲37号証】17頁（書証としての頁番号）下4～3行目で定められた、

「扉を開放した状態の開口面において喫煙専用室内に向かう気流0.2メートル毎秒以上が確保されていること。」

と言う設置要件を、人が喫煙ルームに出入りする際、特に退出する際であっても満たしていることの証明にはなっていないことを意味しています。

要するに【乙2～4号証】のデータは、比較実験を行う場合の大前提である「条件統一」を欠いた状態で行っている（喫煙ルームへの人の出入りの有無が営業列車と車両基地での実験とで異なっている）点で、科学的に間違っているわけです。

したがって【乙2～4号証】のうち、営業列車の実態とは異なる（喫煙ルームへの人の出入りが無い）条件で測定したデータ（注1で列挙した部分）については、証拠として無効とされなければなりません。

よって、科学的に間違っているデータを証拠として採用し、間違った証拠に基づいた原判決書の9頁15～21行目の記述は、非科学的で間違った判断として破棄されなければなりません。

また喫煙ルームで喫煙した人の肺の中には、喫煙終了後も数分間はタバコ煙が残っており、喫煙者が呼吸をするたびにそれが排出され、それを周囲の人が否応なしに吸わされる現象（受動喫煙）が発生します。

更に、その後も、口腔から気管支にかけて付着したタバコ成分から有害なガス状物質が約45分間にわたって呼気に混じって排出される現象（三次喫煙）が続きます（注2）。

にもかかわらず、被控訴人らは、喫煙者が喫煙ルームで喫煙を終えてすぐ客席へ戻ったとき、その周囲で上に記した受動喫煙や三次喫煙が発生していないことを証明するデータを、何も示していません。

一方、一般社団法人・禁煙推進学術ネットワークは、被控訴人らを含むJR旅客6社に対して、鉄道施設内の全面禁煙化を求める要望活動を、繰り返し行ってきました。

このうち2008（平成20）年に被控訴人らへ送った要望書では、以下の2つの事実があることを、測定データを添えて指摘しています（注3）。

注2) 喫煙終了後も数分間は喫煙者の肺の中にタバコ煙が残っていることを示すデータは、次の注3で記す「喫煙終了後にも呼出されるタバコ煙の粒子状成分」、及び「喫煙後の呼気に含まれるガス状物質」として、被控訴人らに指摘済みです。

また喫煙を終えた人の呼気に含まれるタバコ由来のガス状物質の濃度が喫煙する前の濃度に戻る（三次喫煙が生じないようになる）までには約45分の時間を要することが、実験により確かめられています（【甲29号証】の【図10】を参照）。

注3) 被控訴人JR西日本に対しては【甲1号証】の4頁「新型のぞみ、N700喫煙室からの漏れの証明」及び「喫煙終了後にも呼出されるタバコ煙の粒子状成分」。同じデータは被控訴人JR東海宛【甲11号証】の3～4頁にも掲載。

同趣旨のデータは、2008（平成20）年の要望書で、被控訴人JR西日本宛【甲3号証】の2頁「図3．N700系新幹線、喫煙室からデッキ、客席に拡散するタバコ煙」と3頁「図4．喫煙後の呼気に含まれるガス状物質」としても掲載。同じ物を、被控訴人JR東海宛【甲13号証】の2～3頁、被控訴人JR九州宛【甲21号証】の2～3頁にも掲載。

N700系(「のぞみ」用16両編成)の営業列車の喫煙ルームでは、人が出入りする、特に退出するのに合わせて、喫煙ルーム内に浮遊しているタバコ煙がデッキへ漏れ出ていること

喫煙を終えたばかりの人は、その後も数分間は、肺の中に残っているタバコ煙を、呼気と共に吐き出し続けること

(これが喫煙ルーム外で三次喫煙を含む受動喫煙が発生するメカニズムです)

そして被控訴人らは、2020(令和2)年1月20日付の答弁書で、これらの指摘を記載した要望書を受領していた旨を認めています。

さらに被控訴人らは、これらの要望書に対する回答書で、上に記した指摘には何らかの科学的な誤りがある旨の反論を、一度も行っておりません(注4)。

つまり、被控訴人JR西日本とJR東海は遅くとも2008(平成20)年までに、被控訴人JR九州は遅くとも2010(平成22)年までに、喫煙ルームを設置した新幹線列車内では、三次喫煙を含む受動喫煙(に起因する乗客の健康被害)が発生するのは科学的事実だと認めていたこととなります。

このことは、被控訴人JR西日本とJR東海は遅くとも2008(平成20)年に、被控訴人JR九州は遅くとも2010(平成22)年までに、乗客が上記の受動喫煙や三次喫煙に起因する健康被害を受ける可能性があるのを予見できていたことを意味しています。

それは被控訴人らに、当該受動喫煙や三次喫煙を未然に防ぐべき責務(危害防止・安全配慮義務)が生じていたことをも意味しています。

被控訴人らが、上に記した認識がありながら、喫煙ルームに起因する、三次喫煙を含む受動喫煙(及びこれに起因する健康被害)の発生を未然に防止すべき責務を今日なお怠り続けている不作為が、控訴人を含むすべての新幹線利用者に対する、現在進行形の危害防止・安全配慮義務違反に当たることは、明らかです。

原判決は、被控訴人らに上記の危害防止・安全配慮義務違反の事実があることを認めていない点においても不当であり、したがって破棄されなければなりません。

注4) 【甲1号証】として示した要望書に対する被控訴人JR西日本からの回答は【甲2号証】です。同様に、要望書の書証番号に1を加えたものが、当該要望書に対する被控訴人らからの回答書です。

2. 原判決が書証の意味を正しく理解せず、事実誤認に基づいて控訴人の請求を棄却したため

判決書の10頁13～14行目には、【甲40号証】に基づいて、

「(新幹線の利用者が)乗車券を購入する際には、喫煙ルームに近い席を避けることができるシステムが導入されている」

との記述があります。

しかし、これは喫煙者が喫煙ルームに近い席を利用できるための、喫煙者の利便を図るための措置であって、非喫煙者が喫煙ルーム近くの席を避ける(三次喫煙を含む受動喫煙を避ける)ための措置ではありません。

このことは【甲40号証】8頁の下の写真の白枠で囲んだ部分に、

「喫煙ルーム付近席(を)ご希望の方はこちら」

との案内表記方がされているのを見れば明らかであり、原判決は事実関係の誤認に基づく不当な判断をしています。

控訴人が【甲40号証】を提出した元々の趣旨は、喫煙ルームと喫煙ルーム付近席の位置関係を示すためでした。

それは「のぞみ138号」で控訴人とトラブルになった喫煙客が10号車(グリーン車)の設備(喫煙ルーム)を不正に(グリーン料金を支払わずに)利用していたこと、ひいては■車掌がそういう喫煙客の味方についた(言いなりになった)ことの不当性を指摘するためでした。

しかし【甲40号証】が示している事実は、もう1つあります。それは、

「現行の座席予約システムでは、三次喫煙を含む受動喫煙を避けたい人が、喫煙者と近くの席に乗り合わせてしまうのを防ぐ術が無い」

と言うことです。

つまり、自分が購入した近くの席を喫煙者が後から購入してしまうのを防いだり(注5)、

注5) 控訴人が2019(令和元)年8月6日の朝5時30分頃に「のぞみ138号」の11号車13番A席を購入した際には、隣のB席は空席でした。つまり控訴人とトラブルになった喫煙客は、私よりも後からB席を購入したわけです。このことについての詳細は【甲9号証】1頁の「事実経過」の冒頭部分を参照願います。

なお「のぞみ138号」で控訴人とトラブルになった喫煙客は、控訴人に「文句があるなら(隣に喫煙者が来ないように)2席買え」と言っていました。それでは三次喫煙を含む受動喫煙を避けたい利用者だけが無用の高額な特急料金を支払わなければならない上、年末年始等の繁忙期には席を取れない人が今まで以上に増える一方で空席を残したまま運行する列車が増えることになってしまい、明らかに不合理です。この点を考えても、「のぞみ138号」の■車掌が、不当な主張を展開した喫煙客の言いなりになって控訴人に席の移動を指示したことが、不当なものであったことは明らかです。

ちなみに控訴人が「のぞみ138号」で11号車13番A席を選んだのは、2019(令和元)年当時は11号車の12・13番A B席の4席は車いすをご使用の方とその同伴者向けに別枠で管理されている席で、車いすの方からの予約が無い場合は当日朝から健常者にも発売することを知っていたからです(現在は取り扱いが変更され、12番A B席については健常者へは発売しない一方、13番A B席については「車いすご利用の方等のための席」との注記があるものの健常者でも購入できるようになっています)。

自分がこれから購入しようとする席の近くを購入済みなのが喫煙者か否かを把握したりすることは、システム上、不可能なのだとすることです。

その一方で喫煙者は、喫煙ルーム付近席ではない一般の禁煙席を、何の障害も無く自由に購入・利用できてしまいます。

喫煙直後の人の肺の中に残っている、いわゆる残留タバコ煙に起因する受動喫煙（三次喫煙）の問題を踏まえれば、現状では被控訴人らが、

「列車内（の喫煙ルーム）で喫煙する方は喫煙ルーム付近席をご利用ください。

それ以外の席をご利用の方は、喫煙ルームの利用（喫煙）はご遠慮ください。」

旨を利用者へ周知し徹底させない限り、三次喫煙を含む受動喫煙を望まない利用者は、それを避けて新幹線を利用することができません。

しかし現実には【甲42～48号証】を見ればわかるように、被控訴人らは、新幹線の利用者に対して、上に記したことの周知をまったく行っていません。

その結果、被控訴人らは、

「喫煙者が、喫煙ルーム付近席ではない（三次喫煙を含む受動喫煙を望まない人も利用する）一般の禁煙席を購入した上で、乗車中に列車内の喫煙ルームで喫煙し、喫煙終了直後に自席で肺の中に残っているタバコ煙を呼気と共に吐き出すことで、周囲の客に三次喫煙を含む受動喫煙を強要し、場合によってはそれに起因する乗客同士のトラブルをも誘発する」

と言う問題の未然防止を怠る形になっているわけです。

つまり、

「喫煙ルーム付近席を避ければ三次喫煙を含む受動喫煙を避けて新幹線を利用できるというわけではない」

のが現実なのです。

原判決は、この事実をまったく理解していない点でも、不当だと言わざるを得ません。

ましてや被控訴人らは、これから指定席を購入しようとする客に喫煙者か否かを尋ね、それによって乗車する車両（号車）を振り分けることを行っていません。

このことは【甲40号証】で、客に喫煙者か否かを尋ねる画面がどこにも出てこないことが証明しています（注6）。

列車内の喫煙ルームで喫煙する乗客が禁煙席を利用するのは、当該喫煙者の周囲の乗客に望まない受動喫煙（三次喫煙を含む）を強要すると言う本質的な意味において、かつて座席で喫煙できる、いわゆる喫煙車両が運行されていた時代の禁煙車で喫煙することと、何ら変わるところがありません（注7）。

つまり原判決は、

「喫煙者と近くの席に乗り合わせて、望まない受動喫煙や三次喫煙を強要されたとしても、運が悪かったと思って我慢せよ」

と言っているのと同じなのです。

注6) 仮に喫煙者か否かを尋ねたとしても、喫煙者が非喫煙者だと偽って一般の禁煙席を購入してしまうのを防ぐ術はありませんから、根本的な解決にはなりません。

注7) 仮にすべての喫煙者が喫煙ルーム付近席を利用するようになったとしても、喫煙ルーム付近席に近い一般の禁煙席で三次喫煙を含む受動喫煙が発生してしまうのを防ぐことはできません。ですから控訴人は、根本的な解決策として、喫煙ルームの全廃を求めているのです。

以上のことから、原判決は【甲40号証】の意味を誤解しており、原判決が上記の、

「(新幹線の利用者が)乗車券を購入する際には、喫煙ルームに近い席を避けることができるシステムが導入されている(から、三次喫煙を含む受動喫煙を避けて新幹線を利用することは可能である)」

との間違った判断に基づいて控訴人の請求を棄却したことが、事実誤認に基づく不当なものであることは明らかです。

よって、原判決は破棄されなければなりません。

3. 被控訴人らが控訴人からの求釈明への回答を拒んでいたにもかかわらず、被控訴人らの主張に沿う判決を出したため

被控訴人らは、2020（令和2）年11月26日に開かれた弁論準備手続の席で、控訴人が回答を再三にわたり催促していた求釈明（注8）には応じない旨を、担当裁判官の目の前で明言しました。

つまり被控訴人らは、控訴人だけでなく裁判所に対しても、当該求釈明に係る疑問点への説明責任を果たさなかったわけです。

控訴人は、その場で被控訴人ら（の代理人弁護士）へ、

「求釈明に応じる必要は無いと考える理由は何ですか？」

と質問しましたが、被控訴人らは質問に回答せず、また担当裁判官も控訴人の質問を無視して（被控訴人らが控訴人からの質問に答えないことを咎めず）審理を先に進めてしまいました。

その上で、第1審の担当裁判官は、原判決で被控訴人らの主張に沿う判断を下し、控訴人の請求をすべて棄却しています。

一般に口頭弁論で原告または被告の当事者どちらかが、交通機関のタイヤが乱れたなどやむを得ないと認められる理由が無く欠席した場合、欠席した者は相手方の主張を全面的に認めたとみなし、相手方の主張を全面的に認める判決を出すのが通例とされています。

相手方からの求釈明に対する回答を拒否すると言う行為も、争点に係る自らの主張を示さないと言う意味では口頭弁論を欠席するのと同じであり、相手方の主張を全面的に認める旨の意思表示であると解釈すべきものです。

にもかかわらず、原判決が、控訴人からの求釈明への回答を拒絶した被控訴人らの主張に沿った判断を下しているのは、この通例に反するものです。

また、上に記した弁論準備手続の席での審理進行方（担当裁判官が控訴人の質問を無視した訴訟指揮方）については、訴訟手続上の瑕疵がある疑いがあります。

説明責任を果たさない、無責任で不誠実な被控訴人側の主張に沿った原判決は、破棄されなければなりません。

注8) 以下の3項目のことです。

2020(令和2)年2月14日付【準備書面】の4頁に記載

「被告ら（被控訴人ら）が、今後も新幹線列車内に喫煙ルームを存置し続けても、三次喫煙を含む受動喫煙の防止に係る努力義務を定めた健康増進法第25条には違反しないと考える理由について」

同年3月23日付【準備書面（追加分）】の1頁に記載

「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」

同年7月13日付【準備書面（その5）】の7頁に記載

「車掌が激昂した側（喫煙客）に従うのであれば、原告（控訴人）も次からは冷静に振る舞うのを止め声の大きさを競わなければ損をするという話になり、列車内の秩序（静穏）を保てなくなってしまう。」R西日本を含む被告ら（被控訴人ら）は、それでもよいと考えているのでしょうか？」などについて

4．原判決が医学的知見を無視した、かつ明らかな科学的間違いに基づいたものであるため

判決書の10頁15行目には、

「新幹線での喫煙ルームの設置が、受忍限度を超えるものとは認められない」

と、控訴人が新幹線列車内で受けた受動喫煙（三次喫煙）はいわゆる受忍限度の範囲内である旨の記述があります。

しかし、これは【甲38号証】の1頁の下から6行目及び14頁の上半分の最終行に記載がある、

「受動喫煙に安全なレベル（閾値）は存在しない」（注9）

と言う医学上の知見を無視して、

「人体に危険な受動喫煙（三次喫煙）であっても受忍（我慢）せよ」

とする見解であり、明らかに科学的に間違っています。

また控訴人は、実際の営業列車内で現にタバコ煙が喫煙ルームからデッキや客室へ漏れ出ている（＝受動喫煙が発生している）事実があることを示す科学的な測定データ（この控訴理由書の3頁【注3】で列挙した書証）を提出しています。

にもかかわらず原判決は、控訴人が提出した科学的な証拠を証拠として採用しなかった一方、被控訴人らが提出した科学的に間違っている証拠（同じく2頁【注1】で列挙した書証）を証拠として採用し、これに基づき被控訴人らの主張に沿った判断を下しています。

証拠の取捨選択（科学的な吟味）を誤り、科学的に間違った判断に基づいて下された判決は、破棄されなければなりません。

注9) 閾値（いきち）とは限度、限界値のことです。つまり「受動喫煙には『このくらいまでの軽微な受動喫煙であれば人体には安全』と言うラインは存在しない」、言い換えれば「ごく微量の受動喫煙であっても人体には危険である」と言うことを、【甲38号証】の報告書は指摘しているのです。

5 . 原判決が健康増進法の趣旨を形骸化させようとしているため

被控訴人らは、2020（令和2）年6月1日付【準備書面(1)（被告ら共通）】で、

「健康増進法では、新幹線車両では適法な喫煙ルームを設置していれば、現に列車内で三次喫煙を含む受動喫煙が発生していたとしても、それ以上の対策を講じるべき法的な責務は無いことになっている、だから喫煙ルームの廃止には応じられない」

旨の主張をしており、原判決もこの主張に沿った判断を下しています。

しかし、それでは、

「被控訴人らが、新幹線列車内で現に発生している、三次喫煙を含む受動喫煙を、健康増進法第26条の定め に反して放置し続けても（法律を守らなくても）問題ないとするのは、おかしいのではないか？」

という疑問が生じてしまいます。

そして、原判決は、この疑問に答えていません。

法律の条文を字面どおりに解釈したとき明らかに違反していると言える行為（不作為）が違法ではないとされてしまうようでは、法律が形骸化し法秩序が崩壊してしまいます。

原判決は、望まない受動喫煙（三次喫煙を含む）の防止という健康増進法の根本目的に違背している点からも、破棄されなければなりません。

・控訴状の「控訴の趣旨」の3（損害賠償請求）関係

6．第1審の担当裁判官が、控訴人が請求していた証人尋問を行わず、真相解明を行わない（審理を尽くさない）まま判決を出したため

控訴人は、2021（令和3）年3月1日に開かれた第1審の第3回口頭弁論の席で、「のぞみ138号」の■■■■車掌への尋問はどうなるのかについて、担当裁判官へ質問しました。

これに対して、担当裁判官は、

「被告は事実関係については原告と争わないと言っているので尋問の必要は無いと考えます」

旨を回答しました。

控訴人は、「被告は事実関係については原告と争わない」旨については初耳であり、意味がわからず混乱しました。

なぜなら、被控訴人JR西日本は、2020（令和2）年1月20日付の答弁書の2頁「第2 『紛争の要点（請求の原因）』に対する認否」で、原告と争う旨の意思表示を明らかにしていたからです。

一般に裁判で「争わない」とは、相手方の主張を全面的に認めるときに使う用語のほうです。

この2つの矛盾を一体どう考えればよいのかが、控訴人には咄嗟に判断できなくなってしまったのです。

そこで控訴人は、尋問の実施を促すため、担当裁判官へ、

「しかし尋問を行わないと、事実関係や車掌の過失の程度、ひいては慰謝料の適正額の算定ができないのではありませんか？」

旨を質問し直しました。

これに対して担当裁判官は、

「ですから被告は事実関係については原告と争わないと言っているので尋問の必要は無いと考えます」

旨を繰り返すだけでした。

控訴人は担当裁判官の説明の意味を理解できませんでしたが、上に記した「争わない」の一般的な意味から、被控訴人は控訴人の主張を全面的に認める方針に転換したのであると推察し「わかりました」と答えました。

ところが原判決は、控訴人の請求をすべて棄却し、すべて被控訴人の主張に沿う判断を下したわけです。

これでは控訴人は、担当裁判官から「騙し討ち」にされた印象しか残りません。

上に記した、口頭弁論の席での控訴人と担当裁判官との質疑内容については、裁判所が当該口頭弁論を行った法廷にTASCAM社製のICレコーダー（録音機）を置いていたことから、口頭弁論の録音内容を調べれば明らかになるはずですが。

また原判決では、11頁の21～22行目で、

「原告が本件喫煙客から三次喫煙による健康被害を受けたことを認めるに足る証拠もない。」

と記しています。

しかし、仮に控訴人が実際には三次喫煙を含む受動喫煙による健康被害を受けていなかったのだとしたら（控訴人が嘘をついているのだとしたら）控訴人は隣席の喫煙客とトラ

ブルになるはずがなく、また■■■■車掌が仲介に入るべき必要も理由も無かったはずです。

つまり、被控訴人JR西日本が【甲10号証】の1頁17行目で、■■■■車掌が控訴人と喫煙客との間に発生したトラブルの仲介に入った旨を書き記していることこそ、控訴人が望まない受動喫煙（三次喫煙）の強要＝「煙の暴力」による健康被害を受けた事実があったことを、背理法の考え方によって証明していると言えるわけです。

これ以外にも、控訴人が「のぞみ138号」で巻き込まれたトラブルに係る■■■■車掌の対応方については、例えば、

「なぜ■■■■車掌は、激高した喫煙客の言い分だけを聞き、もう一方の当事者である控訴人の言い分を聞こうとさえしなかった（喫煙客の言い分を控訴人へ一方的に押しつけた）のか？」

「一般に受動喫煙を巡るトラブルとは、いつでもどこでも自由に喫煙したいと思う喫煙者（受動喫煙の加害者）の利害と、受動喫煙を拒み自らの健康を守りたいと考える非喫煙者（受動喫煙の被害者）の利害とが対立することによって生じるものなのに、なぜ■■■■車掌は、喫煙客（加害者）の利益（理不尽な受動喫煙の強要＝「煙の暴力」に抗議する者の排除）を優先させるという、公序良俗（人の道）に反する判断をしたのか？」

などの疑問点が、未説明のまま置き去りにされてしまっています。

原判決が、これらの真相を解明しないまま、■■■■車掌の対応方には落ち度が無かったと決めつけたのは、必要な審理を尽くしていない、片手落ちの判断だと言わざるを得ません。

よって、■■■■車掌への証人尋問を行わないまま出した原判決は、破棄されなければなりません。

以上