

令和3年(ネ)第2603号  
新幹線列車内喫煙ルーム廃止等請求事件

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

準備書面(その13)(被控訴人ら共通)

2021(令和3)年8月19日

東京高等裁判所 第4民事部 御中

控訴人 半澤一宣

この準備書面の表題を(その13)としたのは、第1審で(その12)までを提出済みのため、その続き番号としたものです。

この準備書面(その13)では、控訴状に記した控訴の趣旨の2(喫煙ルーム廃止請求)に係る内容について記します。ただし関連する範囲で控訴の趣旨の3(損害賠償請求)に係る内容について言及した部分もあります。

## 目次

1. 新幹線列車内の喫煙ルームが健康増進法第33条で定める設置要件を満たしていない違法な施設である疑いの検証結果について ..... 2
2. 喫煙ルームを廃止しない限り残留タバコ煙に起因する受動喫煙の防止は不可能であり、喫煙ルームの廃止を拒み続ける被控訴人らの不作為が健康増進法で定める努力義務に違反したものである問題について ..... 5
3. 控訴理由書の項番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」についての補足説明 ..... 7
4. 被控訴人らへの求釈明 ..... 8
5. 控訴人の意見：悪いのは受動喫煙の防止に努めない被控訴人らのほう ..... 9

1. 新幹線列車内の喫煙ルームが健康増進法第33条で定める設置要件を満たしていない違法な施設である疑いの検証結果について

被控訴人らは、第1審における2020(令和2)年6月1日付「準備書面(1)」の3頁「被告らが設置することのできる喫煙専用室の基準・要件について」で、

**「新幹線列車内の喫煙ルームは、健康増進法第33条で定める設置要件を満たした適法な施設だから、廃止すべき法的義務は無い」**

旨を主張していました。

その設置要件の中には、

**「出入口において、室外から室内に流入する空気の気流が、0.2メートル毎秒以上であること」**(上掲「準備書面(1)」の4頁1~2行目でとしている部分)

がありました。

そして被控訴人らは、その裏付けとして、新幹線車両内の喫煙ルームの出入口における気流の状態を測定した実験の結果を提出していました(注1)。

しかし被控訴人らが上記の測定実験を行ったのは、いずれも車両基地内における非営業の(乗客(喫煙ルームに出入りする人)が誰もいない)車内においてでした。

実際の営業列車内(乗客を輸送中の列車のこと)では不特定多数の乗客が代わる代わる喫煙ルームに出入りします。

この出入りの際、特に乗客が喫煙ルームから退出する際には、【甲51号証】2頁の【図2】および【甲57号証】の動画で示されているとおり、人に引きずられるような形で、喫煙ルームの中から外へと向かう気流が発生します。

つまり被控訴人らが、注1で列挙した【乙2~4号証】に掲載した測定結果をもって、新幹線列車内の喫煙ルームは健康増進法第33条で定める設置要件を満たしていると主張しているのは、現実の営業列車内では上記の、

**「人が喫煙ルームから退出する際には、喫煙ルームの中から外へ向かう気流が発生する」**

と言う、被控訴人らにとっての「不都合な真実」を隠蔽していることになるわけです。

したがって、実際の営業列車における喫煙ルームは、健康増進法第33条で定める設置要件(上に記した気流の数値)を満たしていない、不適法な(違法な)施設である疑いが生じます。

控訴人は、この疑惑を検証するため、複数の営業列車内で以下の実験を行いました。

控訴人自身を喫煙者に見立て、喫煙ルームに出入りします。

喫煙ルームのドアが閉まってから、タバコ煙に見立てた紙吹雪を控訴人の頭上から撒きます。

紙吹雪を撒いてから喫煙ルームのドアを開け、喫煙ルームから退出します。

退出後に喫煙ルームのドアが閉まってから振り向くと、紙吹雪が喫煙ルームの中だけでなく外(通路)の床にも散乱していることが確認できました。

---

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。

上記の実験の様子を撮影した動画が【甲58～63号証】で、これらの動画から紙吹雪が喫煙ルームの外（通路）の床に散乱した様子の場面を集めたのが【甲54号証】です。

仮に人が喫煙ルームに出入りする際も含めて常に、喫煙ルームの出入口では「室外から室内に流入する空気の気流が0.2メートル毎秒以上である」のだとしたら、紙吹雪はすべて喫煙ルームの中の床に落ちていなければおかしいはずですが。

しかし実際には、紙吹雪は喫煙ルームの外（通路）にも散乱していたわけです。

このことは、控訴人が喫煙ルームから退出するときには室内から室外へと向かう、すなわち健康増進法第33条で定めるのとは逆向きの（【甲51号証】に掲載のシミュレーション結果や【甲57号証】の動画と同様の）気流が発生していたことを意味しています。

つまり、喫煙ルームの排気装置の能力が追いつかないことで喫煙ルーム内に浮遊し続けているタバコ煙が、人が退出するのに合わせて喫煙ルーム外へ（通路や客室へ）漏れ出し受動喫煙を発生させる原因となるのが、この実験で裏付けられたわけです。

しかも、控訴人が無作為に抽出した、製造メーカーが異なる複数の車両で行った実験で同じ結果（紙吹雪が喫煙ルームの外にも散乱している）が出ているのですから、控訴人が実験を行った車両だけではなく、すべての車両の喫煙ルームで、同じように気流の乱れが発生している（一般性・普遍性がある）と考えるべきです。

健康増進法第33条で定めるのとは逆向きの気流が発生する喫煙ルームは、当該気流の風速の数値（風の強さ）にかかわらず、同法で定める設置要件を満たしていない、すなわち不適法な（違法な）施設であることは、明白です。

なお控訴人が行った実験のうち【甲61～63号証】の動画を撮影したのは、被控訴人JR西日本が「ハローキティ新幹線」の愛称で運行している、車両の内外にハローキティのキャラクターをデザインした車両です。

そして、この車両の編成番号は「V2」です（【甲53号証】を参照）。

これは被控訴人JR西日本が【乙2号証】に掲載した気流測定実験を行った当該編成に他なりません（注2）。

つまり、被控訴人JR西日本が車両基地での（無人の車内での）測定結果に基づき「喫煙ルームは健康増進法第33条が定める設置要件を満たしている」と主張していた車両でも、営業列車内での（有人の車内での）実験では「喫煙ルームは同法が定める設置要件を満たしていない」と言う、被控訴人らの主張を覆す実験結果が出たわけです。

ここで、新幹線の利用者が受動喫煙の害を被るのを防止するためには、喫煙ルームに人の出入りがある営業列車内においても常に「喫煙ルームの中から外へと向かう気流が発生しない」状態でなければ意味が無いことは、当然のことです。

この項目の冒頭で引用した、健康増進法第33条における喫煙専用室の設置要件も、当該施設の非営業時ではなく、営業中の受動喫煙の防止を目的として定められたものはずだからです。

したがって、新幹線列車内の喫煙ルームの出入口における気流の向きがどうであるかについては、被控訴人らが提出した【乙2～4号証】（非営業時の無人状態での測定データ）に基づいてではなく、控訴人が提出した【甲58～63号証】（乗客がいる営業列車内での実験

---

注2) 【乙2号証】2頁の「500系」の表中に編成番号「V2」の記載があります。なお同表ではV2編成の3号車での実験の測定日が2020年5月28日と記載されていますが、『JR時刻表』2020年3月号（【甲49号証】の出典）5頁には、当日は「ハローキティ新幹線」は運休（別の車両で運転）する旨の注記があり、【乙2号証】での記載内容と符合します。

データ)に基づいて判断されなければ、科学的な判断であるとは言えません。

以上のことから、新幹線列車内の喫煙ルームが健康増進法第33条で定める設置要件を満たしていない不適法な(違法な)施設であることが、明らかになったと言えます。

そして、被控訴人らの主張と、それを認めた1審判決(注3)とが、いずれも科学的に間違っただ当なものであることも、また明らかになったと言えます。

よって裁判所は、1審判決を破棄した上で、控訴人が提出した科学的データに基づき、被控訴人らに対して喫煙ルームの廃止を命じる判決を出さなければなりません。

そうでなければ、我が国の司法機関である裁判所自らが、

**「法が定めた設置要件を満たさない施設を放置しても構わない」**

すなわち、

**「国が定めた法律は守らなくても構わない」**

と言う、我が国の法秩序を破壊する悪しき前例を生み出すことになってしまうからです。

なお、もしも被控訴人らが、

**「非営業時の(無人の)車内で健康増進法が定める設置要件を満たしていれば、営業中の(乗客がいる)列車内では設置要件を満たしていなくても(喫煙ルームからのタバコ煙の漏れを放置し通路や客室で受動喫煙を発生させても)違法ではない」**

旨の反論をするのであれば、それは受動喫煙の防止を目的とする健康増進法の理念を踏みにじる反社会的な主張として、被控訴人らのコンプライアンス(法令遵守)精神ひいては企業倫理が疑われ、世論から「不誠実だ」と非難されたり企業イメージの悪化を招いたりしても自業自得でありやむを得ないことを、覚悟しておくべきでしょう。

被控訴人らは、新幹線列車内の喫煙ルームが不適法な(違法な)施設であることを素直に認め、裁判所が判決を出すのを待つことなく、すみやかに喫煙ルームを全廃(閉鎖)すべきです。

---

注3) 1審判決書の10頁2~3行目で「被告らが運行する新幹線の喫煙ルームは、健康増進法が定める要件・基準を全て充たした喫煙ルームであると認められる」と記している部分。

2.喫煙ルームを廃止しない限り残留タバコ煙に起因する受動喫煙の防止は不可能であり、喫煙ルームの廃止を拒み続ける被控訴人らの不作為が健康増進法で定める努力義務に違反したものである問題について

1 審判決書の11頁31～32行目には、

「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りる証拠もない。」

との記述があります。

しかし喫煙ルームで喫煙した人が自分の席へ戻った際、その周囲の人に三次喫煙を含む受動喫煙を必ず強要することになるのは、本件訴訟で問題となっている喫煙客に限らない一般的・普遍的な事実です。

そのことを示したのが【甲50号証】の報告書と【甲56号証】の動画です。

【甲50号証】では、原書の頁番号で48頁（書証としての頁番号で6頁）の右段30～32行目に、

「ニコチンが喫煙者の衣服等に付着し、非喫煙室へ持ち込まれた可能性が考えられた。」

との記載があります。

もしも喫煙者が、喫煙ルームで喫煙中にニコチンなどの有害物質が自分の衣服等へ付着してしまうのを防ごうとするならば、喫煙ルーム内に滞在している間だけ、専用の上着を羽織るようにするなどの対策が必要です（注4）。

しかし現実には被控訴人らは、そうした上着を喫煙ルームに用意することも、喫煙する乗客にそういう上着を着用するよう呼びかけることも、行っていません。

それは例えば【甲41号証】に掲載した喫煙ルームの写真や【甲58～63号証】の動画などのすべてで、それらしい上着がどこにも映っていないことを見れば明らかです。

また喫煙を終えて喫煙ルームから退出する人は、必ず肺の中にタバコ煙が充満したままの状態、自分の席へ戻ることになります。

つまり喫煙者は、自分の席へ戻ってから数分間は、自分の肺の中に残っているタバコ煙（以下「残留タバコ煙」といいます）を呼吸と共に吐き出し続け、それを周囲の客に否応なく吸わせると言う形での受動喫煙を、必ず発生させることになるわけです。

喫煙者は、残留タバコ煙を選び分け肺の中に残したまま呼吸することはできませんし、呼吸を止め続けていたら死んでしまうからです。

そのことを示したのが、以下の3つの証拠です。

【甲1号証】4頁の一番下に掲載されている2つのグラフ「喫煙終了後にも呼出されるタバコ煙の粒子状成分」「喫煙終了後の呼気からタバコ煙検出」（注5）

【甲3号証】3頁の「図4．喫煙後の呼気に含まれるガス状物質」（注6）

---

注4) 昔、控訴人が勤務していた某食品製造工場では、作業服に異物が付着するのを防ぐ目的で、一旦屋外に出て本館と別館との間を移動する際には専用の上着を着用することを義務づけていました。

注5) 【甲1号証】は被控訴人JR西日本宛に送付した文書ですが、これと同じ2つのグラフは被控訴人JR東海宛【甲11号証】の4頁にも掲載しています。

注6) 【甲3号証】は被控訴人JR西日本宛に送付した文書ですが、これと同じ図は被控訴人JR東海宛【甲13号証】の3頁および被控訴人JR九州宛【甲21号証】の2頁にも掲載しています。

## 【甲56号証】の動画

ここで、上に記した、喫煙を終えたばかりの人が呼気と共に吐き出す残留タバコ煙は、健康増進法第28条の3で「受動喫煙」とは何かを定義する際の、

「(他人の)喫煙によりたばこから発生した煙」

に該当するものであることは明らかです。

また、当該喫煙者の近くにいる人が、当該喫煙者の呼気に含まれる残留タバコ煙を吸わされると言う現象は、正に健康増進法第28条の3で「受動喫煙」を定義する際の、

「人が他人の喫煙によりたばこから発生した煙にさらされること」

そのものであるわけです。

したがって被控訴人らには、健康増進法第26条の定めにより、上に記した残留タバコ煙に起因する受動喫煙についても、その防止に努めるべき努力義務が生じる理屈です(注7)。

しかし被控訴人らは、残留タバコ煙に起因する受動喫煙や三次喫煙が発生する根本原因である喫煙ルームについて、その廃止に応じない姿勢を明らかにしているわけです(注8)。

これが健康増進法第26条で定める、受動喫煙の防止に係る努力義務に違反した態様でなくて、一体何だと言うのでしょうか？

なお、喫煙を終えた人の呼気から残留タバコ成分が検出されなくなる(呼気に含まれるTVOC濃度が喫煙前の水準に低下する)までには約45分を要するとの実験結果が出ています(【甲29号証】の【図10】)。

ですから、もしも被控訴人らが新幹線列車内に喫煙ルームを存置したまま、上に記した残留タバコ煙に起因する受動喫煙を防止しようとするならば、喫煙ルームで喫煙を終えた人が上に記した45分間を過ごすための場所を喫煙ルームとは別に用意したり、戦争映画に出てくるような防毒マスクの着用を義務づけたりする必要がある理屈です。

しかし新幹線の列車内でそのような場所を新たに確保することは困難ですし、仮に設置できたとしても、上記の45分を待たずすぐに自分の席へ戻ってしまう喫煙者が続出することは目に見えていますから、実効性が期待できないことは明らかです。

以上のことから、被控訴人らが、新幹線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続ける限り、上に記した、残留タバコ煙に起因する受動喫煙や三次喫煙の発生を防ぐことができないことは、科学的にも現実的にも明白です。

そして被控訴人らが、新幹線列車内の喫煙ルームの廃止に未だ応じないままでいることが、上に記した受動喫煙の防止に努めない、すなわち健康増進法が定める受動喫煙の防止に係る努力義務に違反しているものであることも、また明白です。

よって裁判所は、1審判決を破棄した上で、受動喫煙の防止に係る被控訴人らの努力義務違反を認定し、喫煙ルームの廃止を命じる判決を出すべきです。

---

注7) 同じ受動喫煙でも残留タバコ煙に起因するそれは防止すべき対象には含まない旨の定めは、健康増進法や関連する政令・通達等のどこを探しても見つかりません。

注8) 被控訴人JR西日本は、控訴人が喫煙ルームの廃止を求めた【甲9号証】の要望書に対する【甲10号証】の回答書で、喫煙ルームの廃止を拒絶しています。

同様に、被控訴人JR東海は控訴人からの【甲19号証】に対する【甲20号証】の回答書で、被控訴人JR九州は控訴人からの【甲27号証】に対する【甲28号証】の回答書で、それぞれ喫煙ルームの廃止を拒絶しています。

3. 控訴理由書の項番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」についての補足説明

控訴人は、上記の項目で、

**「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」**

と記しました。

その理由は、以下の2つです。

指定券を購入しようとする客に喫煙者か否かを尋ねる画面が表示されないため、列車内で喫煙ルームを利用するつもり喫煙者が、三次喫煙を含む受動喫煙を避けたい非喫煙者が購入済みの近くの席（喫煙ルーム付近席ではない一般の禁煙席）を購入してしまうのを、防ぐことができない

三次喫煙を含む受動喫煙を避けたい客が指定券を購入する際、席を選ぶ画面（いわゆるシートマップ）を表示させても、発売済みの（選べない）席を購入しているのが喫煙者なのか否かの情報が表示されないため、喫煙者の近くの席をそれとわからずに購入せざるを得ないリスクが、混雑時ほど高まってしまう

このうち については【甲42～48号証】で示したとおり、被控訴人らが、乗車中に列車内の喫煙ルームで喫煙する予定の客に対して、喫煙ルーム付近席以外の（三次喫煙を含む受動喫煙を避けたい非喫煙者が利用する）一般の禁煙席を購入することを禁止していないことから明らかです。

また については、【甲40号証】の17頁に掲載した11号車のシートマップの写真で1番A席が発売済みを示すグレー表示になっていますが、この席の購入者が喫煙者か否かの情報がどこにも表示されていないことを見れば明らかです。

これらの結果、被控訴人らは、控訴理由書の6頁に記したとおり、

**「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（残留タバコ煙）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今なお怠り続ける形になっているわけです。

ですから控訴人は、控訴理由書で、1審判決の、

**「（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）」**

旨の判断は事実誤認であり間違っている、と指摘したのです。

現状では、三次喫煙を含む受動喫煙を望まない非喫煙者が喫煙ルーム付近席から離れた一般の禁煙席を取っても、喫煙者が喫煙ルーム付近席ではない一般の禁煙席を取ってしまい、そこで残留タバコ煙を含んだ呼気を撒き散らし周囲の客に受動喫煙を強要すると言う問題を防ぐ対策を、被控訴人らは何も講じていないからです。

よって、上に記した事実誤認に基づく1審判決は、破棄されなければなりません。

#### 4．被控訴人らへの求釈明

控訴理由書の8頁に記したとおり、被控訴人らは第1審で、控訴人が指摘した疑問点に係る求釈明への回答を拒絶しています。

そして第1審の担当裁判官は、それを咎めることをせず、その上で、被控訴人らの主張に沿った判決を出しています。

これは裁判所自らが、被控訴人らの、

**「合理的な説明ができない、自分たちにとって『不都合な真実』に係る説明責任は放棄し逃れた者が勝ち」**

と言う、民法第1条の2で定める、いわゆる「信義誠実の原則」を踏みにじる不法行為を訴訟手続の中で行うことを容認してしまったものであり、断じて許されてはなりません。

よって控訴人は、被控訴人らに対して、以下の2項目について釈明するよう、再度求めます。

2020（令和2）年2月14日付【準備書面】の4頁に記載の求釈明

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頁に記載の求釈明

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

なお被控訴人らが、上記 について合理的な説明ができない、すなわち新幹線列車内に喫煙ルームを設置していることが合理性の無い不当な措置であると自ら認める場合には、その旨を準備書面または口頭弁論にて回答願います。

また控訴人は、裁判所に対しては、以下の2点を求めます。

被控訴人らが上記の2項目に係る釈明を再び拒絶した場合には、被控訴人らへ求釈明に応じるよう命じること。

それでも被控訴人らが求釈明に応じなかった場合には、被控訴人らは上記 について合理的な説明ができない、すなわち新幹線列車内に喫煙ルームを設置していることが合理性の無い不当な措置であると自ら認めたものとみなし、控訴人の主張に沿って喫煙ルームの廃止を命じる判決を出すこと。



## 5．控訴人の意見：悪いのは受動喫煙の防止に努めない被控訴人らのほう

控訴人が本件控訴を行ったのは、被控訴人らを憎んでいるからでも、ましてや貶めたいからでもありません。

被控訴人らが、新幹線列車内における三次喫煙を含む受動喫煙の防止について、いつまで経ってもその場しのぎの謝罪を繰り返すだけで再発防止策を何も講じず受動喫煙の被害者に我慢を強い続けると言う、自らの不作為の落ち度を認めず不誠実な態度を取り続けていることが、控訴人以外の、三次喫煙を含む理不尽な受動喫煙の強要＝「煙の暴力」を望まない新幹線利用者からも反感を買い、それが巡り巡って被控訴人らが自らの首を絞めることになる事態を案じているからなのです。

一般論として、鉄道の利用者が、受動喫煙の防止に限らない何らかの理不尽な仕打ちを鉄道事業者から受けた場合（注9）それは以下に列挙する報復行動を取る動機付けとなり得ます。

不正・無賃乗車

車両を含む鉄道施設の損傷・破壊

航空機・高速バス・マイカーなど他の交通手段の利用

このうち と は犯罪ですから、犯人が見つければ損害賠償を請求することで損失を補填・回復できるかもしれません。

しかし については鉄道利用者の減少に伴う減収分を補填する手段が無いのですから、従業員に支払うべき賃金などの原資の減少を招き、鉄道事業者自身にとっても不幸な結果にしかありません。

また鉄道は、エネルギー効率や温室効果ガス排出量などの環境面で、他の交通手段よりも優れていると言う特性を持っています。

その鉄道から利用者が逸走し、そのぶん環境負荷が鉄道よりも大きい航空機やマイカーなどの利用者が増加することになれば、結果的に鉄道事業者自身が地球環境問題の更なる悪化を引き起こす原因者にもなってしまうわけです（注10）。

---

注9) 禁煙の駅構内や列車内での喫煙を注意した相手に逆ギレされ腹いせの暴力行為を受けた人が鉄道事業者に再発防止を求めても、鉄道事業者は「喫煙は利用者のマナーの問題」として迷惑喫煙(者)の取り締まり(鉄道営業法第34条に基づく摘発など)に応じません。しかし現実には、鉄道事業者が幾らマナーの呼びかけを強化しても、禁煙の場所で喫煙する迷惑喫煙者は後を絶ちません。つまり鉄道事業者は、マナーの呼びかけには迷惑喫煙やそれに起因する暴力行為(犯罪)を抑止する効果が無いことを認識しているにもかかわらず、それ以外の再発防止策を講じることを拒絶することによって、暴力行為の被害者に二次被害(自分と同じ理不尽な思いをする人を二度と出さないで欲しいと言う、被害者として当然の感情を踏みにじられることによる精神的苦痛)をもたらすこととなります。これも鉄道に対する何らかの報復行動を誘発する原因になり得ます。詳細は下記【注10】の記事を参照願います。

注10) 半沢一宣「交通事業者を原因者とする交通権侵害の構図」、交通権学会誌『交通権』第21号(2004(平成16)年・発行)41～55頁所収。

書誌情報

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2004/21/2004\\_41/\\_article/-char/ja/](https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2004/21/2004_41/_article/-char/ja/)  
本文

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2004/21/2004\\_41/\\_pdf](https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2004/21/2004_41/_pdf)

控訴人は、鉄道を愛するレールファンの1人として、被控訴人らにはこれ以上、上に記したような過ちを犯す道を進み続けるのをやめてほしいから、本件訴訟を提起したのです。

そもそも、被控訴人らが新幹線列車内に喫煙ルームを設置するための費用の出所は、元を正せば利用者が支払う運賃や新幹線特急料金などです。

つまり被控訴人らは、三次喫煙を含む受動喫煙を望まない非喫煙者も含む利用者からの運賃収入を用いて、この書面の項番1で記したとおり、三次喫煙を含む受動喫煙の防止には役立たない喫煙ルームを設置しているわけです。

このことに合理的な理由を見出すのが不可能であることは、もはや議論の余地が無い、明白なことです。

1審の判決書では、10頁の15行目に、

**「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」**

すなわち、

**「三次喫煙を含む受動喫煙を我慢できないほう（原告＝控訴人）が悪い」**

旨の記述があります。

しかし控訴人は、本件訴訟で訴えたいことを突き詰めて一言で表現するならば、

**「悪いのは、受動喫煙を我慢できない控訴人（新幹線の利用者）のほうではなく、受動喫煙の防止に努めない＝法律を守らない被控訴人らのほうである」**

だということを、最後に強調しておきたいと思います。

被控訴人らが新幹線列車内に設置している喫煙ルームが、上に記した倫理面や経済面だけでなく、科学的にも法律的にもその存続が許されない施設であることは、控訴人が示した数々の証拠により、もはや合理的な疑いを差し挟む余地の無い、明白な事実です。

また三次喫煙を含む受動喫煙の防止に係る規制が今後ますます厳格になることは、世界的な流れです。

裁判所におかれましては、現在および未来の良識ある国民から「不当判決だ」と後々まで非難されることの無い、時代の要請と公共の福祉に適った公正な判決を出してくださいませよう、よろしくお願い申し上げます。

以上