

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15)(被控訴人ら共通)

2021(令和3)年8月30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(その15)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。

受動喫煙対策の専門家からの意見書の提出について

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。」

との記述がありました。

この点について、産業医科大学の教授で受動喫煙対策を専門とする大和浩氏が【甲66号証】の意見書を作成しました。

この意見書からわかるのは、以下のようなことです。

喫煙を終えたばかりの人の肺の中には、タバコ煙が充満している。

(【甲66号証】の1～2頁の写真＝【甲56号証】の動画から抜粋)

肺の中に残っているタバコ煙は、喫煙終了後に、呼気と共に、約150秒間(約2分30秒間)吐き出され続ける。この肺の中に残っていたタバコ煙を含む呼気が、受動喫煙の原因となる。

(【甲66号証】の3頁の2つのグラフ＝【甲1号証】および【甲11号証】のいずれも4頁に掲載の図と同じ物)

喫煙者の肺の中に残っていたタバコ煙が呼出され終わった後も、約45分間は口腔から気管支にかけて付着したタバコの粒子状成分(タールの微粒子)からガス状物質(残留たばこ成分、注1)を吐き出し続ける。これが三次喫煙の原因となる。

(【甲66号証】の4頁の下のグラフ＝【甲29号証】の【図10】と同じ物)

本件訴訟で問題となっている喫煙客が利用した10号車の喫煙ルーム(注2)から、控訴人が乗車していた隣の11号車13番B席までの距離は、約20メートルである。

(【甲64号証】および【甲65号証】)

問題の喫煙客が、この約20メートルを移動するのに要する時間は、列車内の通路が狭いため街中の道路を歩く場合よりも遅くなることを考慮しても、約30秒程度である。

したがって問題の喫煙客が11号車11番B席に来たときには、まだ肺の中にかなりの量のタバコ煙が残っていて、肺の中のタバコ煙を含んだ呼気を吐き出し続けていたと認められる。

よって控訴人が、問題の喫煙客からの、タバコ煙を含んだ呼気を吸わされることによる受動喫煙の被害を受けていたことが、強く推認される。

更に、もしも控訴人が■■■■車掌から指示された席の移動を拒み元の席に留まり続けたとした場合には、その後も更に約45分間にわたり、喫煙客の口腔～気管支粘膜、および、衣服等に付着したタバコの粒子状成分から揮発する残留たばこ成分、つまりガス状物質を吸わされる三次喫煙被害を、受け続けることになっていたはずである。

上に記したことから、控訴人が2019(令和元)年8月6日の「のぞみ138号」に

注1) 控訴人はこれまで「残留タバコ煙」「残留タバコ成分」のようにカタカナで表記してきましたが、上記の大和浩氏から「厚生労働省が定義した専門用語としては『残留たばこ煙』『残留たばこ成分』のようにひらがな表記である」旨の指摘がありましたので、今後はこの2つの用語についてのみ、ひらがなで表記することとします。

注2) 問題の喫煙客は、列車の進行方向に向かって後ろ側、つまり10号車側から、控訴人の隣の席へ来ました。問題の「のぞみ138号」は東京行きの上り列車で、16号車が先頭でした(【甲64号証】の図で右が進行方向)。

乗車中に、三次喫煙を含む受動喫煙の被害を受けた事実があったことについては、合理的な疑いを差し挟む余地が無い程度に確からしいと、専門家も認めたことになるわけです。

そして、この受動喫煙被害が発生したのは、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ていたからに他なりません。

つまり根本的に悪いのは、喫煙ルームで喫煙する乗客ではなく、乗客に喫煙場所を提供している被控訴人らなのです。

ですから、もしも被控訴人らが今後も新幹線列車内の喫煙ルームを廃止せず存置し続けるのだとしたら、それは健康増進法が定める受動喫煙の防止に係る努力義務を怠る、努力義務違反の違法な不作為に当たることは明白です。

よって裁判所は、被控訴人らに対して、新幹線列車内の喫煙ルームを全廃するよう命じる（喫煙ルームを存置し続けることを禁止する、すなわち訴状の4頁の で記した「違法な不作為を差し止める」）判決を出すべきです。

以上