

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16)(被控訴人JR西日本)

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16)では、控訴状に記した控訴の趣旨の3(損害賠償請求)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2(喫煙ルーム廃止請求)に係る内容について言及した箇所もあります。

目次

控訴人が請求している2種類の損害賠償には、いずれも合理性があることの証明	2
(1) 控訴状の「控訴の趣旨」の3の(運賃及び新幹線特急料金の払い戻し請求)関係	2
そもそも新幹線への乗車中に健康被害(三次喫煙を含む受動喫煙)を受ける事実があるのか否かについて	2
人が公共交通機関を利用することは、交通事業者から輸送サービス商品を購入することである	2
公共交通の事業者が旅客に提供すべき輸送サービスの品質について	3
乗車中に受動喫煙被害を受ける新幹線が輸送サービス商品としては欠陥商品である理由について	4
被控訴人JR西日本には控訴人が請求している「のぞみ138号」の運賃等の払い戻しに応じるべき義務がある理由について	5
被控訴人JR西日本が控訴人からの払戻請求に応じないことが不当である理由について	6
まとめ	7
(2) 控訴状の「控訴の趣旨」の3の(慰謝料請求)関係	8

控訴人が請求している 2 種類の損害賠償には、いずれも合理性があることの証明

(1) 控訴状の「控訴の趣旨」の 3 の (運賃及び新幹線特急料金の払い戻し請求) 関係
1 審判決書の 1 1 頁 2 3 ~ 2 4 行目には、

「原告の被告」R 西日本に対する債務不履行に基づく損害賠償請求は、理由がない。」
との記述がありました。

しかし控訴人は、本件請求には合理的な (正当な) 理由があると考えます。

それを一言で言うならば、

「乗車中に健康被害 (三次喫煙を含む受動喫煙) を受けるような新幹線は、輸送サービス商品としては欠陥商品であるから、当該欠陥商品を販売することによって不当利得を得た被控訴人らには、その代金 (運賃等) を購入者 (控訴人) に返金すべき義務がある」

とすることです。

その詳細な理由を、以下に記します。

そもそも新幹線への乗車中に健康被害 (三次喫煙を含む受動喫煙) を受ける事実があるのか否かについて

これについては【甲66号証】のとおり、合理的な疑いを差し挟む余地が無い程度の確からしさで、三次喫煙を含む受動喫煙が発生することを、専門家が認めています。

もっとも新幹線に乗れば毎回必ず健康被害を受けると言う訳ではありません。

それは自分の席の近くに喫煙習慣のある人が乗り合わせるかどうかの偶然に左右されるからです。

しかし被控訴人らは、指定券を発売するにあたり、三次喫煙を含む受動喫煙を望まない非喫煙者が乗車する車両 (号車) と、喫煙習慣がある人が乗車する車両とを分ける配慮を行っていません (【準備書面 (その 1 3)】7 頁)。

ですから、新幹線列車内の喫煙ルームで喫煙するつもりの人が、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てしまった場合、その喫煙者と近くの席に乗り合わせてしまった人は、ほぼ間違いなく、三次喫煙を含む受動喫煙の健康被害 = 「煙の暴力」を強要されることになってしまうわけです。

しかし、だからといって、

「そういうときは運が悪かったと思って受動喫煙を我慢してください」

と言う筋合いの話ではありません。

【甲38号証】1 3 頁の下の表に記載されているとおり、

「受動喫煙に安全なレベル (閾値) は存在しない (= ごく微量の受動喫煙であっても危険である) 」

ことが、既に医学的・科学的な事実として世界中で認知されているからです。

したがって被控訴人らには、ごく微量の受動喫煙や三次喫煙であっても、健康増進法の定めに基づき、その防止に努めるべき責務があると考えする必要があります。

それは上に記した、偶然に左右される受動喫煙や三次喫煙の発生についても、同様でなければなりません。

人が公共交通機関を利用することは、交通事業者から輸送サービス商品を購入することである

鉄道、バス、航空機、船舶などの公共交通機関とは、

「不特定多数の旅客を出発地から目的地まで輸送するサービスを提供し、そのサービスを利用する旅客からその対価（運賃など）を得る事業を営む者」

のことだと定義することができます。

これは宅配便などの貨物輸送でも同様です。

そして、公共交通機関を利用しようとする人（旅客）は、当該交通機関へ運賃（必要に応じて特急料金なども）を支払うことによって、当該交通機関と運送契約を結びます。

このとき旅客が交通機関から渡される乗車券（切符）は、旅客が交通機関に運賃などを支払ったことの証明（証書）であるだけでなく、旅客と交通機関とが当該運送契約を締結したことの証明でもあるわけです（注1）。

つまり経済学的に考えれば、

「旅客が公共交通機関を利用して移動するという行為は、公共交通機関が提供する『輸送サービス』と言う商品の売買と言う商取引である」

と言えるわけです。

公共交通の事業者が旅客に提供すべき輸送サービスの品質について

ここで、上に記した「輸送サービス」や「運送契約」の中身について考えてみます。

旅客は、交通機関に対して、どのような輸送サービスを求めているのでしょうか？

言い換えれば、交通機関は、旅客に対してどのような輸送サービスを提供することが、社会から求められているのでしょうか？

つまり「輸送サービス」と言う商品の品質の話です。

）出発地から目的地まで運んでもらう

これは最低限、当然のことです。

）ダイヤの時刻どおりに目的地へ到着できる

これもほとんどの人が期待していることでしょう。

中には時間を気にしない気まぐれな旅行を楽しむ人もいますが、出勤時間や会議などに遅刻しては困る人のほうが圧倒的に多いはずだからです（注2）。

）無事故で目的地へ到着できる

旅客が乗車中の列車が途中で、例えば踏切で自動車と衝突したり、急カーブでスピードを出しすぎて曲がりきれず脱線転覆したりすれば、乗客は怪我をしたり、場合によっては命を落としたりしてしまいます。

そうなれば、たとえ目的地まで運んでもらえたとしても、目的地から病院へ直行しなければならず、出勤や会議への出席と言う本来の目的を達成できなくなり、困ってしまいます。

）病気に罹らない健康なまま目的地へ到着できる

これもと同じで、仮に病院へ行かずに済んだとしても、勤務中や会議中に体調が優れず本来の能力を発揮できない事態に陥るようでは、困ってしまいます。

注1) JR東日本の「Suica」などのICカード式乗車券については、ここでは横に置きます。

注2) JRグループが「旅客営業規則」第289条で、特急・急行列車が2時間以上遅れて目的地に到着した場合には特急・急行料金の全額を無手数料で払い戻す旨を定めているのは、この「時刻どおりに目的地へ到着できる」点に係る運送契約上の債務不履行を償う趣旨であると考えられます。

上に列挙した事項が、国民が公共交通機関に期待する当然のサービスだと認識していることについて、異論を挟む人はいないでしょう。

つまり我が国の社会では、

「公共交通機関とは、旅客に対して、上記 から として列挙した品質の輸送サービス商品を提供すべきもの」

と言う暗黙の了解事項（不文律）が存在していると認められるわけです。

言い換えれば、

「旅客と公共交通機関（交通事業者）とが締結する運送契約には、公共交通機関側が負うべき運送契約上の債務として、上記 から として列挙した内容が含まれる」

と言えるわけです。

これが的外れな指摘ではないことは、逆のことを考えれば容易に理解できます。

すなわち、

「乗車中に病気に罹ったり怪我をしたりしても構わないから、とにかく目的地まで運んでくれさえすれば文句は言わない」

と言う考え方で公共交通機関を利用する人が果たして存在するか？ と言うことです。

そういうことを言う人がいるとしたら、それは警察の追跡から逃れようとする指名手配の容疑者くらいのものでしょうか。

ですから、

「公共交通の事業を営む者には、法令で明文化されていたり、旅客から特段の意思表示をされたりしなくても、上記 から として列挙した水準の輸送サービスを提供すべき責務（運送契約上の債務）がある」

と考える必要があることは明らかです。

そして、これを裏返せば、

「上記 から として列挙した水準を満たさない公共交通機関は、輸送サービス商品としては（その品質に問題がある）欠陥商品である」

と言うことも、容易に理解できることでしょう。

乗車中に受動喫煙被害を受ける新幹線が輸送サービス商品としては欠陥商品である理由について

ここで、本件訴訟に関係してくるのは、上記の です。

三次喫煙を含む受動喫煙を避けたい非喫煙者が、喫煙ルーム付近席ではない一般の禁煙席を購入して新幹線に乗車しても、喫煙ルームで喫煙するつもりの人が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い、その席が当該非喫煙者の近くだった場合、当該非喫煙者がほぼ間違いなく三次喫煙を含む受動喫煙の被害に遭ってしまう事実があることは、控訴理由書の5～7頁「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」での説明と【甲66号証】によって、既に証明されています。

上に記した非喫煙者は、乗車中に三次喫煙を含む受動喫煙に晒されれば、体調を損ね、人によっては喘息の発作のような重篤な症状を誘発させられます。

当該非喫煙者は、そういう体調悪化を招いても構わないと言う考え方で、新幹線を利用しているのでしょ

うのでしょうか？

そんなはずなど無いことは、上に記した指名手配の容疑者の例え話から明らかでしょう。

だとしたら被控訴人は、誰かが新幹線列車内の喫煙ルームで喫煙したことが原因で、非喫煙者が乗車中に上に記したような体調不良に陥った場合でも、自分たちにはその責任

は無いと考えているのでしょうか？

被控訴人らは、

「三次喫煙を含む受動喫煙に晒されることによって体調不良に陥るリスクがあるのを承知の上で新幹線を利用する非喫煙者のほうが悪い、不満があるなら他の交通機関を利用すればよい」

とでも主張したいのでしょうか？

もしも被控訴人らが本気でそのように主張するのだとしたら、前半の、受動喫煙の被害が発生した責任を非喫煙者に転嫁することについては、鉄道営業法第25条および罰金等臨時措置法第2条により3ヶ月以下の懲役または2万円以下の罰金を定めた、

「鉄道係員職務上ノ義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リ旅客若ハ公衆ニ危害ヲ醸スノ虞アル所為アリタルトキ」

に該当する疑いさえ生じます。

すなわち本件事案には刑事事件としての要素も生じ得ることになります。

また、後半の「嫌なら乗るな」とする姿勢については、鉄道事業者に運送引受の拒絶を禁止した、鉄道営業法第6条の に違反する疑いが生じます。

これは被控訴人らが、国民の「必要なときに必要な場所へ移動することを妨げられない権利」すなわち「移動の自由」=交通権を侵害すると言う、交通事業者としての社会的使命を自ら否定・放棄することを意味します。

三次喫煙を含む受動喫煙に晒されると体調を損ねてしまう非喫煙者が、乗車中に受動喫煙に晒されるのを自らの意思で避けることができないような新幹線は、当該非喫煙者の「移動の自由」、言い換えれば、

「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」を侵害している点において、輸送サービス商品としては欠陥商品であると言わざるを得ないのです。

それが日本国憲法第13条が保障する「幸福追求権」(1審判決書の8頁12行目では「人格権」と記載)の侵害であることは明らかです。

被控訴人JR西日本には控訴人が請求している「のぞみ138号」の運賃等の払い戻しに応じるべき義務がある理由について

ここで、旅客が公共交通機関を利用することとは、運送契約、すなわち法律的にはどうということなのかについて、考えてみます。

旅客は、交通事業者に対して、希望する2地点間の輸送を申し込みます。

そして交通事業者は、所定の運賃等を収受するのと引き換えに乗車券類を発行することで、運送契約の締結が成立します。

ここで旅客が支払う運賃等とは、交通事業者が販売する「輸送サービス」という商品の対価に当たります。

そして旅客は、当該運送契約の成立によって、交通事業者から「自分を目的地まで運んでもらえる権利」すなわち債権を取得したことになります。

また交通事業者は、当該運送契約の成立によって「旅客を目的地まで運ぶ義務」すなわち債務を負ったことになります。

つまり上記の債権と債務とは、両者で一体の不可分な関係にあるわけです。

ここで問題なのは、

「交通事業者は、旅客を途中で病気に罹らせたり怪我を負わせたりしても、旅客を目的地まで運びさえすれば、運送契約上の債務を履行した(義務もしくは責任を果たした)ことになるのか？」

とすることです。

そんな話にはならないことは、上の と で記したことに照らして考えれば明白です。

そもそも、仮に交通事業者が上に記したようなことを公の場で主張したとしても、社会が「公共の福祉に反する」としてそれを認めないことは、常識で明らかでしょう。

それが公序良俗と言うものだからです。

ですから被控訴人らが、控訴人に限らない非喫煙者を、新幹線列車内で三次喫煙を含む受動喫煙に晒すのは、上の で記した、

「旅客を病気に罹らせない健康なまま目的地まで輸送する」

べき運送契約上の債務の履行を怠っている状態であるわけです。

被控訴人らが、運送契約上の債務を履行しないまま、債権の行使（運賃等の収受）のみを行うのが、契約違反（いわゆる「約束と違う」状態）で不当なものであることは、ここで論じるまでもなく明らかなことです。

ですから、被控訴人JR西日本と被控訴人JR東海の、債務を履行せずに行使した債権に基づく運賃等の収入が、不当利得に当たることは明らかです。

被控訴人JR西日本が控訴人からの払戻請求に応じないことが不当である理由について控訴人は、上に列挙してきた考え方に基づき、被控訴人JR西日本に対して、2019（令和元）年8月6日の「のぞみ138号」の乗車に係る運賃等の払い戻しを請求しました【甲9号証】（注3）。

しかし被控訴人JR西日本は、この請求に応じるのを拒絶しました【甲10号証】。

これは被控訴人JR西日本が、上に記した、

「旅客を病気に罹らせない健康なまま目的地まで輸送する」

と言う運送契約上の債務不履行（契約違反）の事実があったにもかかわらず、一方的に免責を宣言したことを意味しています。

被控訴人JR西日本のこのような態様が、消費者契約法第8条の1で無効と定める、

「事業者の債務不履行により消費者に生じた損害を賠償する責任の全部を免除し、又は当該事業者はその責任の有無を決定する権限を付与する条項」

に該当するものであることは明らかです。

これが被控訴人JR西日本の運送約款で明文化されていなかったとしても、実態としてそのような運用（一方的な免責）を現に行った事実がある以上、裁判所はこれを禁止し、無効であると宣告しなければなりません。

控訴人は、被控訴人JR西日本およびJR東海と「のぞみ138号」の利用に係る運送契約を締結していたのですから、この運送契約も消費者契約の一形態として同法の適用を受け、消費者すなわち控訴人の利益が保護されなければならないからです。

注3) 当該「のぞみ138号」は、被控訴人JR西日本が運営する山陽新幹線と、被控訴人JR東海が運営する東海道新幹線とにまたがって運行しており、運賃等の収入は山陽新幹線区間（広島～新大阪間、営業キロ341.6キロ）と東海道新幹線区間（新大阪～東京間、同552.6キロ）との営業キロ比率で按分することになっています。ですから厳密には、控訴人は上記の被控訴人2名に対して、当該「のぞみ138号」への乗車に係る運賃等を上記の営業キロ比率で按分した金額を、それぞれに請求すべきものと考えられます。しかしそれは判決確定後に上記の被控訴人2名の間で清算を行えば済む話であるため、控訴人は本件訴訟の複雑化を避けるため、当該「のぞみ138号」の運賃等の全額を、被控訴人JR西日本へ一括請求したのです。

まとめ

以上の理由により、裁判所は、控訴人の損害賠償請求を棄却した1審判決を破棄し、被控訴人JR西日本に対して、控訴人が請求する当該「のぞみ138号」の運賃等（被控訴人JR西日本と被控訴人JR東海の不当利得）の払い戻しを命じる判決を出すべきです。

(2) 控訴状の「控訴の趣旨」の3の (慰謝料請求) 関係

1 審判決書の11頁1～5行目には、

「本件トラブルが更に大きいトラブルにならないように協力してもらえるのは原告であるとの判断の下、原告に席を移動してもらったものといえるから、席の移動という負担を原告にかけたとしても、本件トラブルを仲裁するための一つの方法として社会通念上許容される対応であったというべきであって、不法行為に該当する違法な行為であるとは認められない。」

との記述があります。

しかし、それは■■■■車掌が、問題の喫煙客が、

「声を荒げて相手を恫喝し困らせたほうが得をする」

と言う、反道徳的な無理を押し通すのを許してしまったことを、裁判所が追認してしまった以外の何物でもありません。

そしてそれは、■■■■車掌が、鉄道係員職制(昭和62年運輸省令第13号)第11条で定める車掌としての職務に違背して新幹線列車内の秩序を乱し、公序良俗に反する悪しき前例を作ってしまったことをも、裁判所が追認してしまったことを意味しています。

要するに、1審判決は、

「(周囲の乗客の迷惑に配慮して大声を出すのを我慢していた)正直者が馬鹿を見る」と言う、誰がどう考えてもおかしい(その合理性を説明できない)前例を作ってしまった点で、人の道に反した不当判決であると言わざるを得ないわけです。

こんなことでは控訴人は、将来再び、喫煙ルームで喫煙してきた直後に三次喫煙を含む受動喫煙を強いてきた相手の乗客とトラブルになった場合、周囲の乗客に迷惑をかけてしまうのは不本意だとわかっているにもかかわらず、相手を上回る大声で応酬せざるを得ません。

それがけしからんと言うのであれば、裁判所は、1審判決を破棄した上で、■■■■車掌の行為は鉄道営業法第24条で罰金刑を定める失行に該当すると認め、■■■■車掌の使用者である被控訴人JR西日本に対して、慰謝料の支払いを命じる判決を出すべきです。

以上