

2022(令和4)年3月31日

最高裁判所 御中

上告人 半澤一宣

### 上告理由書

#### 当事者の氏名または名称

上告人(原告、控訴人)

半澤一宣(はんざわ かずのり)

被上告人(被告、被控訴人)

1. 西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)  
代表取締役 長谷川 一明
2. 東海旅客鉄道株式会社(JR東海)  
代表取締役 金子 慎
3. 九州旅客鉄道株式会社(JR九州)  
代表取締役 青柳 俊彦

#### 事件の表示

令和4年(ネオ)第101号、令和4年(ネ受)第111号  
(東京地方裁判所 令和元年(ワ)第33338号)  
(東京高等裁判所 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

上記の事件について、上告人は以下のとおり上告理由を提出します。

#### 当事者の呼称の記載方について

この書面では、第1審または控訴審での出来事については、上告人のことを当時の呼称である「原告」または「控訴人」と記載している箇所があります。  
被上告人についても同様(「被告」または「被控訴人」)です。

#### 年号の記載方について

この書面では、他の書面(書証など)で元号標記だけの物と西暦標記だけの物とが混在しているため、事件の全体像を時系列で理解する妨げとなる問題への対応として、原則として両者を併記(引用の際は一方を追記)しています。  
第1審と控訴審で提出済みの書面についても同様です。

## 目次

1 . 下級審判決で、受動喫煙による健康被害の加害者である喫煙者の人格権のほうを優遇し、その被害者である非喫煙者（望まない受動喫煙を避けたい者）の人格権を格下扱いしているのは、憲法違反です .....	3
(1) 下級審判決で憲法違反が疑われる箇所の指摘 .....	3
(2) 被上告人らが新幹線列車内の喫煙ルームを廃止すべき憲法上の根拠 .....	4
(3) 非喫煙者の人格権と喫煙者の人格権とが競合する問題点の整理と、その解決方法 .....	5
(4) 下級審判決が、社会で喫煙専用室などを廃止し完全禁煙化する公共施設が増加し続けている現実と矛盾・乖離している問題点の指摘 .....	6
ア . JRグループが、喫煙ルームを設置している新幹線列車よりも所要時間が長い在来線特急列車で、喫煙ルーム等を廃止し完全禁煙化している事実との矛盾 .....	7
イ . 裁判所自身が、庁舎内・敷地内を完全禁煙化している事実との矛盾 .....	8
(5) 「のぞみ138号」に乗務していた■車掌の対応方の、憲法上の問題点 .....	8
(6) まとめ .....	10
(7) 付記：喫煙ルームの存在が暴力行為などの犯罪をも誘発させるおそれがあるリスクについて .....	12
2 . 下級審判決が、上告人と被上告人JR西日本との間で締結した運送契約において、被上告人JR西日本の権利（運賃等の收受）だけを認め、これと表裏一体の関係にある義務（受動喫煙の防止）を認めなかったのは、憲法違反です .....	13
3 . 第1審の担当裁判官が、被告らが原告からの求釈明への回答を拒否する旨を宣言したとき、原告がその理由を尋ねた質問を無視し、かつ被告らへ回答を促すこともしないまま、被告らを全面勝訴させる判決を出したのは、必要な審理を尽くさなかった適正手続違反です（これを支持した控訴審判決も同様です） .....	14
(1) 求釈明の概要と、下級審での事実経過 .....	14
(2) 求釈明への回答拒否が意味するもの .....	15
(3) 第1審で手続違反が疑われる箇所の指摘と、その違法・違憲性について .....	16
(4) まとめ .....	17
4 . 求釈明 .....	18
5 . 結び（被上告人らと裁判所への要望） .....	19
附属書類 .....	19

1. 下級審判決で、受動喫煙による健康被害の加害者である喫煙者の人格権のほうを優遇し、その被害者である非喫煙者（望まない受動喫煙を避けたい者）の人格権を格下扱いしているのは、憲法違反です

以下に詳細を記す上告理由を先に一言で要約するならば、

「被上告人らと裁判所は、いずれも、

『なぜ新幹線では、喫煙者は禁煙を我慢しなくてよくて、  
非喫煙者のほうが受動喫煙を我慢しなければならないのか？』

と言う根源的な疑問に対する合理的な答えを示していない」

と言うことです。

#### (1) 下級審判決で憲法違反が疑われる箇所の指摘

1 審判決では、非喫煙者であり新幹線列車内でも望まない受動喫煙を避けたいと考える原告の主張に対して、

「新幹線内に限らず、日常生活においても、三次喫煙の可能性が残されている現状などを考慮すれば、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。」

と記しています（1 審判決書の10頁13～15行目）。

しかし、ならば逆に喫煙者に対して、

「新幹線内に限らず、日常生活においても、喫煙専用室さえ設けず完全禁煙とする施設が増えてきた現状を考慮すれば、新幹線での喫煙ルームの廃止（完全禁煙化）が、喫煙者の受忍限度を超えるものとは認められない。」

旨の、喫煙者に禁煙の受忍を求める考え方も成り立ちうるはずです。

ところが現実には、被上告人JR西日本、被上告人JR東海、被上告人JR九州の3社（以下「被上告人ら」と言います）は、後者の考え方ではなく前者の考え方に基づいて、新幹線列車内に喫煙ルームを設置しており、1 審判決も被上告人らの主張に沿った判決を出しています。

そして控訴審判決では、喫煙ルームで喫煙を終えたばかりの人が自分の席に戻ってから肺の中に残っているタバコ煙を吐き出し続けることで、周囲の人に受動喫煙（以下「残留タバコ煙に起因する受動喫煙」と言います。【甲66号証】の1～3頁）を強要する問題について、

「周囲の者に対する健康影響が生ずる可能性があることは否定できないとしても、同法（健康増進法）においては特段の対策は講じられていないのであるから...許容すべきものとして社会的に容認されているものというべきである。」

と記しています（控訴審判決書の6頁18行目～7頁2行目）。

しかし、上で引用した1 審判決と控訴審判決（以下、両者をまとめて「下級審判決」と言います）はいずれも、以下に記す理由から、新幹線列車内でも望まない受動喫煙を避けたい国民の人格権（たばこの煙に汚染されていないきれいな空気のもとで目的地まで移動

できる権利。注1)を差別的に制限する、憲法違反の考え方であると指摘せざるを得ないのです。

(2) 被上告人らが新幹線列車内の喫煙ルームを廃止すべき憲法上の根拠

被上告人らを含むJRグループは、現在は民間企業の形態を取っていますが、その前身は日本国有鉄道と言う公共企業体です。

特に新幹線は、その速達性と輸送力の大きさから老若男女を問わない不特定多数の国民に利用されており、地震などの災害で不通になった際に社会が混乱するさまが報道されるたびに、その存在価値の大きさ(大切さ)が再認識されるのを繰り返しています。

つまりJRグループは、公共企業体から私企業へと形を変えても、極めて高い公共性・公益性を有しているわけで、正に「社会の公器」と呼ぶべき存在なのです。

新幹線が社会(国民)から必要とされる度合いが高まるほど、その運営に当たるJRグループ(被上告人ら)には、より高い倫理観と法令遵守(コンプライアンス)意識が求められることは、言うまでもありません。

ここで、上に記した「老若男女」には、乳幼児や病弱者(喘息などの基礎疾患を有する人)など、受動喫煙の害から特に保護されるべき人々も含まれます。

したがって、新幹線を運営する被上告人らには、健康増進法の第26条に基づき、このような利用者が望まない受動喫煙の害に晒されるのを未然に防ぐべき、新幹線の管理権原者としての安全配慮義務が存在していることとなります。

言い換えれば、社会の公器である新幹線を運営する被上告人らが、日本国憲法をはじめとする我が国の法令に違反して、新幹線の利用者を望まない受動喫煙の害に晒すことは、あってはならないのです。

更に言えば、健康増進法第33条では鉄道車両等に喫煙ルーム(喫煙専用室)を「設置することができる」、すなわち「設置してもよい」旨の定め方をしています。

つまり喫煙ルームを「設置しなければならない」と義務づけているわけではないことにも、留意する必要があると言えます。

しかし現実には、被上告人らは、東海道～山陽～九州新幹線の多くの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ます。

そして被上告人らは、そこで喫煙を終えた人が自分の席へ戻ってから、残留タバコ煙に起因する受動喫煙を発生させてしまう事象を防ぐための対策を、何も講じていません。

これは被上告人らが、健康増進法第26条で定めた受動喫煙防止に係る努力義務に違反している(努力を怠っている)不作為の事実があることを示しています。

このことについて、先に引用した控訴審判決では、

**「健康増進法では、残留タバコ煙に起因する受動喫煙の防止について特段の定めをしていないのだから、容認すべきである」**

旨を記しています。

これは要するに、残留タバコ煙に起因する受動喫煙の防止について、

---

注1) 有害な受動喫煙を拒み自らの健康を守る権利＝「嫌煙権」と、必要なときに目的地へ移動することを妨げられない権利＝「交通権」(移動の自由)とを組み合わせた概念。第1審での2020(令和2)年2月14日付【準備書面】の1～2頁「喫煙ルーム廃止請求の具体的な法令上の根拠、権利の内容について」を参照。  
この概念については1審判決でも(原告側全面敗訴の内容でありながらも)人格権の一形態として正当なものであると認めています(1審判決書の8頁15～17行目)。

**「健康増進法が何も規制していないのだから、被控訴人らが何も対策を講じなくても問題は無い」**

と云うことです。

しかし、何も対策を講じないことが、残留タバコ煙に起因する受動喫煙を強要される者（望まない受動喫煙を避けたい者）の人格権が侵害されるという憲法第13条に違反した状況を引き起こしている事実に鑑みれば、控訴審判決の考え方は憲法違反の間違った判断であることは明らかです。

なぜなら、健康増進法に限らないあらゆる法令で、特段の定めが無い事項については、我が国の法体系で最上位の法として位置づけられている日本国憲法に照らして判断されるべきだからです（日本国憲法前文「われらは、これに反する一切の憲法、法令及び詔勅を排除する」）。

更に、健康増進法の第28条の3における「受動喫煙」の定義では

**残留タバコ煙に起因する受動喫煙や三次喫煙などは除外する**

旨の文言は無いのに、控訴審判決ではこれを除外する判断をしているのは、同法の誤った解釈に基づいて、望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を矮小化させる（憲法13条で言う「最大の尊重」に反する）憲法違反の不当な判断だと言わざるを得ないのです。

望まない受動喫煙を避けたい新幹線の利用者が、自らの意思に反して一方的に、自分の近くの席に来た喫煙者から、上に記した残留タバコ煙に起因する受動喫煙の害に晒されるのは、

**理不尽な受動喫煙の強要 = 「煙の暴力」**

を受けた以外の何物でもなく、望まない受動喫煙を避けたい国民の人格権の侵害に当たることは、明らかです。

つまり、上に記した被上告人らの不作為（新幹線列車内での（残留タバコ煙に起因する）望まない受動喫煙の防止のため廃止すべき喫煙ルームを廃止しないこと）が、望まない受動喫煙を避けたい国民の人格権を不当に侵害する憲法違反の状態を（更に言えば、上に記した安全配慮義務違反の状態も）引き起こしているのです。

そして、このことは、

**「被上告人らは（新幹線に乗車中も望まない受動喫煙を避けたいと言う）非喫煙者の人格権よりも（新幹線に乗車中も喫煙したいと言う）喫煙者の人格権のほうを優先させている」**

と云う事実があることも、示しているのです。

(3) 非喫煙者の人格権と喫煙者の人格権とが競合する問題点の整理と、その解決方法

既に記したとおり、すべての国民は、

**「たばこの煙に汚染されていないきれいな空気のもとで目的地まで移動できる権利」**

と云う人格権を有しています。

一方、喫煙習慣がある人は、

**「いつでもどこでも自由に喫煙できる権利」**

と云う、喫煙者にとっての人格権（幸福追求権）を主張します。

多くの自治体が、受動喫煙の防止を目的として街中での歩きタバコを禁止しているにもかかわらず、それが一向に無くならないのは、多くの喫煙者が周囲の人に及ぼす受動喫煙の害を顧みず、上に記した喫煙者にとっての人格権を（健康増進法第27条の定め違反して）行使しているからです。

しかし上に記した、残留タバコ煙に起因する受動喫煙ひいてはそれに起因する健康被害

を防ぐ術が無い以上（注2）喫煙行為を規制しないと、言い換えれば喫煙者の人格権を制限しないと、望まない受動喫煙を避けたい国民の人格権を守ることができません。

つまり、受動喫煙を望まない国民の人格権と喫煙者の人格権とは、同時に同じ空間で共存させることができない、二律背反の関係にあるわけです。

だとすると、どのような理由でどちらを優先するべきかという話になります。

ここで留意すべきなのは、日本国憲法でしばしば登場する「公共の福祉」と、民主主義の基本原則である「最大多数の最大幸福」との、2つの概念です。

言うまでもなく、受動喫煙（に起因する健康被害）が発生する場面においては、喫煙者は常にその加害者であり、その周囲にいる受動喫煙を望まない者は常にその被害者です。

このことを踏まえて、冒頭で引用した1審判決を読み直すと、非喫煙者であり望まない受動喫煙を避けたい原告に対して（新幹線列車内に限らない、あらゆる公共の場で）受動喫煙の受忍（我慢すること）を命じた1審判決は、望まない受動喫煙によって健康被害を受ける被害者すなわち原告の人格権よりも、その加害者である喫煙者の人格権のほうに、優越権を与えていることになります。

なぜなら、1審判決では、

**「喫煙者のほうが（新幹線列車内での）禁煙を受忍すべき」**

旨のことは書かれていないからです。

そして控訴審判決も、1審判決を支持しています、

これは、被上告人らだけでなく裁判所も、望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を、喫煙者の人格権よりも格下に位置づけていることの反映に他なりません。

下級審判決のこのような判断は、被上告人らも裁判所も、喫煙者すなわち（望まない受動喫煙を避けたい人に健康被害を強要する）加害者の味方をしていると言う点で、公序良俗との乖離（かいり、かけ離れているさま）が甚だしい考え方であり、現在および将来の国民からの非難を免れることができないものです。

一方、我が国の成人の喫煙率は減少の一途を辿っており、厚生労働省は2019（令和元）年で16.7%と言う調査結果を発表しています（甲67号証）。

これは成人、すなわち20歳以上の国民を対象とした統計ですから、乳幼児をはじめとする未成年者を含めた国民全体の喫煙率が更に低い数値を示すはずであることは、容易に推認できます。

この調査結果に照らしても、下級審判決が、民主主義社会の「最大多数の最大幸福」の基本原則にも反していることは明らかです。

(4) 下級審判決が、社会で喫煙専用室などを廃止し完全禁煙化する公共施設が増加し続けている現実と矛盾・乖離している問題点の指摘

上記「(1) 下級審判決で憲法違反が疑われる箇所の指摘」で記した、

**「喫煙専用室さえ設けず完全禁煙とする施設」**

としては、対象を本件訴訟の関係者に限定しても、以下の例を挙げることができます。

---

注2) 喫煙を終えたばかりの人が、残留タバコ煙に起因する受動喫煙を発生させないためには、呼吸を止める以外に方法が無く、それでは死んでしまうからです。

ア．ＪＲグループが、喫煙ルームを設置している新幹線列車よりも所要時間が長い在来線特急列車で、喫煙ルーム等を廃止し完全禁煙化している事実との矛盾

上告人が本件訴訟で喫煙ルームの廃止を求めている新幹線列車の中で、始発駅から終着駅までの所要時間が最も長いのは、博多～新大阪間を運行する「こだま８５０号」の５時間１０分で、次いで東京～博多間を運行する「のぞみ１１号」などの５時間００分です。

ところが、被上告人らを含むＪＲグループでは、この「こだま８５０号」などよりも更に長い時間を運転する在来線特急列車（注３）で、列車内に喫煙ルームを設けない完全禁煙を実施しています（甲68～70号証）。

このことは、ＪＲグループが、【甲68号証】に記載した列車をはじめとするすべての在来線特急列車で、最大５時間４９分の禁煙を受忍（我慢）するよう喫煙者の利用者に求めることについて、合理性がある（受動喫煙防止のため必要だ）と考えていることを示唆しています。

このうち被上告人ＪＲ西日本は、「スーパーおき号」で使用するキハ１８７系ディーゼルカーで、２００１（平成１３）年に営業運転を開始した当初は喫煙コーナー（通路などと隔てる壁を設けない形での喫煙専用区画）を設置していましたが、２０１０（平成２２）年３月１３日のダイヤ改正で喫煙コーナーを廃止し（携帯電話通話用などの多目的スペースに用途変更）列車内を完全禁煙化しています（注４）。

また被上告人ＪＲ九州も、２０２１（令和３）年３月１２日まで「にちりんシーガイア号」で使用していた７８３系電車で、１９８８（昭和６３）年の営業運転開始当初は座席で喫煙できるいわゆる喫煙車両を設置し、後に全席禁煙（灰皿を設置した一部の車両のデッキのみ喫煙できる方式）としていましたが、２００９（平成２１）年３月１４日のダイヤ改正で灰皿を撤去し列車内を完全禁煙化しており、２０２１年３月１３日から同列車で使用する車両を７８７系電車に変更してからも完全禁煙を継続しています（注５）。

被上告人らが、乗車時間が最大５時間４９分にも及ぶ「にちりんシーガイア号」の利用者に対しては喫煙者に禁煙を受忍するよう求める一方で、逆に同５時間１０分の「こだま８５０号」や同５時間００分の「のぞみ１１号」などの利用者に対しては喫煙者に禁煙の受忍を求めない（喫煙ルームを設置している、ひいては望まない受動喫煙を避けたい乗客に対して残留タバコ煙に起因する受動喫煙の受忍を求めている）ことについては、整合性が無く矛盾しており、合理性が認められないことは明らかです。

なぜなら、喫煙者は、在来線特急列車における最大５時間４９分の禁煙を我慢できるのであれば、新幹線列車における５時間１０分のそれを我慢できないはずがないからです。

そして被上告人らは、この矛盾（不合理）を放置し続けていることによって、新幹線に乗車中も望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を不当に（合理的理由無しに）侵害する憲法違反の状態をも、放置し続けているのです。

なおＪＲグループの旅客６社のうち、被上告人ら以外の３社（北海道、東日本、四国）

---

注３） ＪＲ北海道が運行する「オホーツク３号」（札幌17:30発 網走23:00着、所要５時間３０分）、被上告人ＪＲ西日本が運行する「スーパーおき５号」（鳥取13:06発 新山口18:35着、同５時間２９分）、被上告人ＪＲ九州が運行する「にちりんシーガイア５号」（博多7:30発 宮崎空港13:19着、同５時間４９分）など。

なお在来線とは新幹線以外の線区のことです。

注４） 【甲34号証】４頁の表の下から５段目「スーパーおき」の欄を参照。

注５） 【甲34号証】６頁の脚注「禁煙化の動き」の２００９年３月１４日の欄を参照。

では、東京～高松・出雲市間を運行する夜行の個室寝台列車1往復を唯一の例外として、既に新幹線・在来線とも全線・全列車で完全禁煙化を実施しています（甲71～73号証）。

このことも、この項目の見出しとした、

**「喫煙専用室などを廃止し完全禁煙化する公共施設が増加し続けている」**

事実があること具体例として挙げることができます。

イ．裁判所自身が、庁舎内・敷地内を完全禁煙化している事実との矛盾

最高裁判所では、2019（令和元）年8月1日から、庁舎内および敷地内の喫煙場所を全廃し、完全禁煙としています。

また全国の高等裁判所（多くは管内の支部、地方裁判所、家庭裁判所、簡易裁判所なども含む）でも同様に、2019（令和元）年から2020（令和2）年にかけて、庁舎内外の喫煙所を全廃し、施設内完全禁煙化を実施しています（甲74号証）。

これは全国各地の裁判所が、喫煙習慣がある来庁者に対して禁煙の受忍を（喫煙を我慢するよう）求めている事実があることを示しています。

裁判所が、喫煙者に対しては裁判所施設内での完全禁煙の受忍を求める（喫煙者の人格権を制限する）一方で、上告人を含む望まない受動喫煙を避けたい者に対しては新幹線列車内での受動喫煙の受忍を命じる（望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を制限する）判決を出すと言うのは、明らかに整合性が無く矛盾しており、おかしい（合理性が無い）と言わざるを得ません。

この事実に照らしても、下級審判決が不当であることは、明白です。

もしも本件訴訟における下級審判決がこのまま確定してしまった場合、喫煙習慣がある国民が、裁判所に対して、

**「裁判所の庁舎内で完全禁煙を実施しているのは、喫煙者の人格権を侵害しており憲法違反だから、望まない受動喫煙を避けたい者の人格権のほうを優越させることを認めなかった新幹線の訴訟の判例に従って、喫煙専用施設を設置せよ」**

旨の訴訟を提起したら、どのような判決を出しても問題が生じることになってしまいます。

つまり喫煙専用施設を設置を認めれば健康増進法の趣旨を踏まえた裁判所の判断を自己否定することになってしまいますし、逆に認めなければ本件訴訟の下級審判決との矛盾を合理的に説明することができなくなってしまうからです。

これでは裁判所が自ら、我が国の法秩序を混乱させることになってしまいます。

そういう事態を回避するためにも、下級審判決は破棄されなければなりません。

(5) 「のぞみ138号」に乗務していた■■■車掌の対応方の、憲法上の問題点

ここで本件訴訟の発端となった、2019（令和元）年8月6日の「のぞみ138号」での事実経過を再確認します。

「のぞみ138号」が岡山駅を発車した数分後に上告人の隣の席へ来た客（以下「喫煙客」と言います）は、当初からタバコ臭い息を吐き続けていました。

上告人は20～30秒で息苦しさを我慢できなくなり、

**「いったい何本くらいタバコを吸ってくると、息がそれほどタバコ臭くなるのですか？」**

と、喫煙客へ尋ねました。

すると喫煙客は、

**「喫煙ルームで喫煙してきて何が悪い！ 文句があるなら2席変え！ 俺を不快にさせたお前の方が悪いのだから、お前が他の席へ行け！」**



などと威圧的な口調で上告人を恫喝してから、上告人の席を変えさせるため車掌室へ向かいました。

暫くして上告人の元へ来た、被上告人JR西日本の社員である■■■車掌は、  
「相手の方（喫煙客のこと）は激高しており説得が難しい、ここは穏便に済ませるため、お客様（上告人のこと）に席の移動をお願いしたい」  
旨を、上告人へ指示しました。

車掌の職務には「車内の秩序保持」が含まれています（鉄道係員職制（1987（昭和62）年運輸省令第13号）第11条）。

ここで言う「秩序」には、法律上の秩序、すなわち日本国憲法が保障する「基本的人権の尊重」をはじめとする様々な法令を遵守した車内環境作りも含まれると考えることに、異論を挟む人はいないでしょう。

だとすれば、一般論として、車掌の職務には、望まない受動喫煙を避けたい乗客が車内で受動喫煙の害に晒されたり、現に受動喫煙の害に晒されたことに抗議した乗客が喫煙者から恫喝されることで更なる人格権の侵害（喫煙者から格下扱いされるなどの二次被害）を受けたりするのを防ぐ、すなわち乗客の基本的人権を保護することも、含まれると言うことができます。

ですから、車掌が乗客同士のトラブルを仲裁するに当たっては、当事者の双方の主張を踏まえた上で、憲法その他の法令に違反せず、かつ当事者の基本的人権を侵害しない解決策を導き出すべき、客観的な配慮と判断とが求められるわけです。

このことを踏まえて、上記「のぞみ138号」での事案を詳しく検討してみます。

そもそも本件トラブルが発生した根本的な原因は、被上告人らが、残留タバコ煙に起因する望まない受動喫煙の発生を防止できない（すなわち望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を合理的理由無く侵害する）憲法違反の問題を誘発する構造の喫煙ルームを（その設置が法令で義務づけられているわけでもないのに）新幹線列車内に設置していたことにあります。

つまり、被上告人らが、乗客が（残留タバコ煙に起因する）望まない受動喫煙によって健康被害を受けてしまうのを回避できない状況を作り出していたことが、■■■車掌の失行（受動喫煙の加害者である喫煙者ではなく、受動喫煙の被害者である上告人のほうに、席の移動の手間と言う不利益（二次被害）を強いると言う、誤った判断をした）をも、誘発してしまっただけです。

このことは、上に記した、

「被上告人らは（新幹線に乗車中も望まない受動喫煙を避けたいと言う）非喫煙者の人格権よりも（新幹線に乗車中も喫煙したいと言う）喫煙者の人格権のほうを優先させている」

と言う問題の本質が、実は、

「被上告人らは（受動喫煙の**被害者**である）非喫煙者の人格権よりも（受動喫煙の**加害者**である）喫煙者の人格権のほうを優先させている」

と言うものでもあることを、意味しているのです。

なぜなら、受動喫煙による健康被害が発生する場面においては、喫煙者は常にその加害者であり、その周囲で受動喫煙を強要される人は常にその被害者だからです。

受動喫煙の問題に限らない一般論として、何らかの不法行為（何らかの権利を侵害する行為もしくは不作為と言い換えることもできます）によって私人間のトラブルが発生した

とき、その仲裁に入った者が、被害者側の利益よりも加害者側の利益のほうを優先させる裁定をするのは、被害者側の人格権を踏みにじり公序良俗に著しく反する結果を招く行為なのであって、決してあってはならないことです。

このことを踏まえると、**車掌**には、いくら喫煙客が激高していたからと言っても、列車内の法秩序の保持と言う車掌の職務に鑑み、(残留タバコ煙に起因する受動喫煙の害を蒙った) 上告人の基本的人権を守ることができる合理的な解決策(例えば喫煙客のほうへ席の移動を指示するなど)を導き出すべき責務があったはずで

す。しかし実際には、**車掌**は、不法行為(残留タバコ煙に起因する受動喫煙の強要 = 「煙の暴力」)の被害者である上告人のほうに不利益(席の移動)を強いる、言い換えれば、

#### **受動喫煙の加害者である喫煙客のほうを利する**

と言う誤った対応方によって、上告人の人格権(たばこの煙に汚染されていないきれいな空気のもとで目的地まで移動できる権利)を否定し侵害する、憲法違反の解決方をしてしまったわけです。

つまり**車掌**には、車内の(法)秩序の保持と言う車掌の職務にもとる失行があったのです。

上告人は、このことの違法・違憲性を、**車掌**の雇用主である被上告人 JR 西日本へ指摘しているのです。

#### (6) まとめ

以上のことから、下級審判決は、国民の少数派かつ受動喫煙(に起因する健康被害)の加害者である喫煙者的人格権のほうを優遇(格上扱い)し、国民の多数派かつ受動喫煙の被害者である非喫煙者(望まない受動喫煙を避けたい者)的人格権のほうを軽視(格下扱い)することによって、理不尽な受動喫煙の強要 = 「煙の暴力」を受ける国民が、生命・身体・健康という憲法上もっとも保護されるべき基本的人権を侵害されていると言う現実に対して、被害者の救済を行おうとしない点で、日本国憲法の第 13 条で言う、

**「…幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、最大の尊重を必要とする。」**

に違反した、不当な判断であると結論づけざるを得ないのです。

なぜなら、上告人を含む、望まない受動喫煙を避けたい国民が、上に記した、

**「たばこの煙に汚染されていないきれいな空気のもとで目的地まで移動できる権利」**を主張し実現させることについては、公共の福祉に反する要素が何ひとつとして無いからです。

この考え方に対して、もしかしたら被上告人らは、

**「それを言うなら、新幹線列車内で喫煙したい利用者的人格権はどうなるのか？」**と反論するかもしれません。

しかし憲法 13 条には、上に引用したとおり「公共の福祉に反しない限り」との文言があります。

新幹線列車内で喫煙する旅客は、残留タバコ煙に起因する受動喫煙(健康被害)を自分の周囲の乗客に強要するという、公共の福祉に反する加害行為を行っているのです。

そもそも、理不尽な受動喫煙の強要 = 「煙の暴力」が公共の福祉に反しないのだとしたら(上告人の主張が間違っているのだとしたら)、国が健康増進法で受動喫煙防止について色々定める必要など、初めから無いはずで

す。ですから、喫煙者的人格権(新幹線に乗車中も喫煙したいという、喫煙者にとっての幸福追求権)が、憲法 13 条に基づき保護されるべき対象には当てはまらないことは、憲法

上も明らかなことです。

上告人が本件訴訟を提起したのは、被上告人らが今なお新幹線列車内に喫煙ルームを存置し続けていることによって、上に記した、

**「たばこの煙に汚染されていないきれいな空気のもとで目的地まで移動できる権利」**  
と言う非喫煙者の人格権が侵害され続けている状況を改善したいと考えたからでした。

しかし被上告人らは、日本国憲法第13条と健康増進法第26条とに違反して、(上告人を含む)望まない受動喫煙を避けたい新幹線利用者の人格権を侵害する状況を引き起こし、その是正を怠っている(と言うよりは、本件訴訟を通して是正を拒む姿勢を明らかにし、自らの憲法違反の行為(不作為)を正当化しようとしている)のが現実なのです。

もしも裁判所が、これらの主張を踏まえてもなお下級審判決を支持し、本件上告を棄却すると言うのであれば、裁判所は、上に記した、望まない受動喫煙を避けたい者の人格権よりも、喫煙者の人格権のほうを優越的に保護すべきだと判断する理由、すなわち冒頭で記した、

**「なぜ新幹線では、喫煙者は禁煙を我慢しなくてよくて、非喫煙者のほうが受動喫煙を我慢しなければならないのか？」**

と言う根源的な疑問に係る合理的な(誰もが納得できる)理由・根拠を、上告人に限らない、受動喫煙を望まないすべての国民に対して説明すべき責務(説明責任)が生じます。

もしも裁判所が、この説明なしに本件上告を棄却するようなことがあれば、それは我が国の司法史に汚点を残す無責任な判決として、私たちの子孫から非難を免れないことを覚悟すべきですし、第1審から本件訴訟を担当してきた裁判官の皆様の名誉(裁判官としての社会的評価)にも影響することになると思われます。

(7) 付記：喫煙ルームの存在が暴力行為などの犯罪をも誘発させるおそれがあるリスクについて

喫煙者が、鉄道施設内に限らない禁煙の場所での喫煙を注意されたことに腹を立て（いわゆる「逆ギレ」して）注意してきた相手に暴力を振るったと言う事件が、しばしば報道されています（注6）。

そのことが、報復の暴力行為への恐怖から、

**「迷惑喫煙を注意したくてもできない」**

と望まない受動喫煙を強要される国民を萎縮させ、喫煙者が誰からも注意されないことで更に迷惑喫煙を繰り返すと言う悪循環をも引き起こしています。

つまり、被上告人らが今なお新幹線列車内に喫煙ルームを存置し続けている現状は、上に記した残留タバコ煙に起因する受動喫煙が発生したとき、受動喫煙を望まない者（受動喫煙の被害者）が、報復の暴力行為を恐れて喫煙者に抗議したくてもできず、受動喫煙の受忍を強要される（泣き寝入りを強いられる）ケースを発生させていることでもあるわけです。

また喫煙ルームが存在することで、上告人のように残留タバコ煙に起因する受動喫煙を強要された者が喫煙者に抗議した際、逆ギレした喫煙者による暴力行為（犯罪）を誘発するリスクも抱えていることとなります。

本件訴訟の発端となった、2019（令和元）年8月6日の「のぞみ138号」で上告人とトラブルになった喫煙客も、

**「文句があるなら（お前の隣に誰も来ないように）2席買え！」**

などと上告人を恫喝する威圧的・脅迫的・粗暴な言動を行っていたのですから、上告人の対応方次第では、この喫煙客が、自らの残留タバコ煙に起因する受動喫煙の強要を正当化するため、暴力に訴える手段に出ていたかもしれない可能性を、否定することはできません。

これが傷害致死もしくは殺人事件に発展してしまえば、受動喫煙を望まない者は自らの命を奪われることになってしまうのですから、被上告人らが新幹線列車内に喫煙ルームを存置し続けている現状は、喫煙者と受動喫煙を望まない者とのトラブルを誘発することを通して、望まない受動喫煙を避けたい者の命さえ奪うリスクを孕んでいるとも言えるわけです。

ですから、喫煙に起因する暴力行為などの犯罪を未然に防止するためにも、新幹線列車内の喫煙ルームはすみやかに廃止すべき必要があると言えるのです。

---

注6) 最近では2022（令和4）年1月24日にJR東日本・宇都宮線の列車内で発生した事件が大きく報道されました。

また上告人も、2006（平成18）年12月22日に、名古屋鉄道・神宮前駅の豊橋・常滑方面行きホームで、喫煙していた男性が注意しても喫煙をやめなかったため駅員を連れてきたところ、この男性から「なんで駅員を呼ぶんだよ、てめえに関係あんのかよ、どこに住んでんだよ、仕返しに行くぞこの野郎」などと脅迫されながら、私の肩や胸を数回小突かれると言う暴力行為を受けたことがあります。本件に係る愛知県熱田警察署神宮前交番での被害届受理番号は「平成18年2174号」。翌年、上告人が愛知県熱田警察署に対して行った刑事告訴が名古屋地方検察庁に送致された際の事件番号は「熱田署263号」。

2. 下級審判決が、上告人と被上告人JR西日本との間で締結した運送契約において、被上告人JR西日本の権利（運賃等の收受）だけを認め、これと表裏一体の関係にある義務（受動喫煙の防止）を認めなかったのは、憲法違反です

上告人が、2019（令和元）年8月6日の「のぞみ138号」に乗車した際に支払った運賃および新幹線特急料金（以下「運賃等」といいます）の払い戻しを請求したのは、被上告人JR西日本と同JR東海が、健康増進法で定められた受動喫煙（既に記したとおり残留タバコ煙に起因する受動喫煙や三次喫煙も含みます）の防止を怠った状態の新幹線列車を運行し、その利用者から運賃等を徴収する行為が、運送契約上の債務不履行（利用者を途中で病気や怪我に遭わせないで目的地まで運ぶべき、事業者としての責務を果たさなかった）ひいては不当利得の取得（運送契約上の債務を履行しなかった一方で、債権の取得のみを行った）に当たると考えたからでした。

これは以下に記す理由に基づきます。

日本国憲法では、第3章で「国民の権利及び義務」という項目の立て方をしています。

これは憲法が、我が国の社会契約においては権利と義務とが表裏一体で、不可分の関係にあるものと位置づける考え方を採用していることを意味しています。

被上告人JR西日本が、上告人と結んだ運送契約（上告人を「のぞみ138号」で広島駅から東京駅まで運ぶという輸送サービスを提供し、その輸送サービス商品の対価として運賃等を收受する）において、上告人から運賃等を徴収（債権＝権利を行使）した一方で、上告人の受動喫煙の防止（上告人を途中で病気や怪我に遭わせないで東京駅まで運ぶべき債務＝義務の履行）を怠っていたのは、国と国民との関係で例えて言えば、

**「国は国民から税金だけ徴収しておいて、国民への社会保障を行わない」**  
状態に相当する、不当な行為（不作為）に当たるわけです。

これは被上告人JR西日本が、上に記した日本国憲法の理念に違背して、上告人の財産（金銭）を不当に取り上げた、つまり日本国憲法第29条で定める上告人の財産権を侵害した行為に当たります。

よって、これを容認した下級審判決は、破棄されなければなりません。

3. 第1審の担当裁判官が、被告らが原告からの求釈明への回答を拒否する旨を宣言したとき、原告がその理由を尋ねた質問を無視し、かつ被告らへ回答を促すこともしないまま、被告らを全面勝訴させる判決を出したのは、必要な審理を尽くさなかった適正手続違反です（これを支持した控訴審判決も同様です）

(1) 求釈明の概要と、下級審での事実経過

原告は、第1審で被告らに対して、以下の求釈明を行っていました。

2020（令和2）年2月14日付【準備書面】の4頁に記載

「被告らが、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います。JR西日本を含む被告らは、それでもよいと考えているのでしょうか？」などについて

これらの求釈明に対して、被告ら（の代理人弁護士）は、2020（令和2）年11月26日に開かれた弁論準備手続の席で、

**「（求釈明には）応じる必要は無い」**

旨を、担当裁判官の目の前で明言しました。

つまり被告らは、原告だけでなく裁判所に対しても、当該求釈明に係る回答を拒否することを宣言したわけです。

原告は、その場で被告らへ、

**「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、被告らは質問に答えず、また担当裁判官も原告の質問を無視して（被告らが原告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（注7）。

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

これに対して控訴人は、控訴審で、被控訴人らが第1審で上記の求釈明への回答を拒否したことと、裁判所がそれを咎めず（容認して）被控訴人らを勝訴とする判決を出したの

---

注7) このことについては、当該弁論準備手続が開かれた法廷にTASCAM社製のICレコーダー（録音機）が設置されていたことから、当日の録音を聴き返せば、上告人の主張が虚偽ではないことが明らかになるはずですが、また被上告人らがこれまでに提出してきたすべての準備書面などを再点検すれば、被上告人らが上記～の求釈明に回答していない事実も明らかになるはずですが。

は、いずれもおかしい(不当である)旨を主張し、再度求釈明を行いました(2021(令和3)年7月1日付【控訴理由書】の8頁、および同年8月19日付【準備書面(その13)】の8頁)。

しかし控訴審判決では、この求釈明拒否の問題についてはまったく触れず、1審判決を支持し被控訴人らを全面勝訴とする判決を出しています。

## (2) 求釈明への回答拒否が意味するもの

そもそも求釈明とは、相手方の行為・不作為や主張について何らかの疑義が生じた際、相手方へ当該の疑義に係る見解を明らかにするよう、求める手続きのことです。

本件訴訟の場合、原告は、

「(上の ~ として列挙した)被告らの施策や対応方には合理性が無く、おかしい(話全体の辻褃が合わない)ではないか。

被告らは、これら ~ の疑問について、一体どう考えているのか？

合理性があると言うなら、その詳細を説明して欲しい。

その合理性を説明できないのであれば、被告らは自らの非(不合理、不当性)を認め、喫煙ルームの廃止に応じるべきではないのか？」

と、被告らに問うたわけです。

これに対して、被告らが当該求釈明への回答を拒絶したのは、被告らが原告に反論する権利(機会)を自ら放棄した、すなわち原告の主張には反論しない旨の意思表示だと解釈すべきものです。

なぜなら、被告らが上記 ~ について何らかの合理的な理由があると考えているのであれば、それを法廷で堂々と説明(回答)すれば済むだけの話だからです。

ですから被告らが、法廷でその説明をしなかった(拒んだ)のは、原告が指摘した疑義について合理的な理由を説明できない、すなわち上記 ~ には合理性が無いことの証左であると考えなければ、被告らが求釈明への回答を拒絶した理由を説明することができません。

したがって、被告らが求釈明への回答を拒絶したのは、上記 ~ として指摘された被告らの施策や対応方には合理性が無い(不当である)、すなわち原告の主張は正しいと言うことを、被告らが自ら暗に認めたことでもあるわけです。

つまり被告らは、原告を含む、望まない受動喫煙を避けたい者の人格権(たばこの煙に汚染されていないきれいな空気のもとで目的地まで移動できる権利)を合理的理由無しに(不当に)侵害していることを、自ら認めているわけです。

にもかかわらず、第1審では原告の請求をすべて棄却する判決を下しており、控訴審でもこれを支持しています。

もしも被告らが、原告からの求釈明に回答し、その回答内容を踏まえた上で、裁判所が被告らの主張には合理性があると判断し、原告の請求を棄却したと言うのであれば、まだ原告にも納得できる余地はあります。

しかし現実には、被告らは、求釈明に回答しなかったのです。

これは下級審判決が、被告らの上記 ~ の施策には合理性が無く、不当なものである可能性がきわめて高いことを認識した上で、被告らがこれらの施策によって望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を不当に侵害し続けるのを、容認したことを意味しています。

ですから、被告らの合理性が無い行為(不作為)や主張を是とした下級審判決もまた、望まない受動喫煙を避けたい者の人格権を合理的理由無く不当に侵害するのを追認する、憲法違反の判断であると指摘せざるを得ないのです。

別の見方をすれば、被告らが原告からの求釈明への回答を拒否したと言う行為は、原告が指摘した被告らの不作為(受動喫煙防止のため廃止すべき喫煙ルームを廃止しないこと)に係る疑義について、何も主張をしなかったということでもあります。

つまり被告らは、上記 ~ の疑義について、合理性があり正当であることの立証を行わなかったわけです。

にもかかわらず1審判決では、上記 ~ の疑義(被告らの不作為)について不合理・不当であるとは認定せず、原告側全面敗訴としています。

これは裏返せば、裁判所は1審判決で、被告らがその合理性を立証しなかった(立証を拒んだ)被告らの不作為について、合理的かつ正当なものだと認定したと言うことです。

そして控訴審判決も、このような1審判決を支持しています。

このような下級審判決が、合理性を欠いた不当なものであることは、明らかです。

### (3) 第1審で手続違反が疑われる箇所の指摘と、その違法・違憲性について

一方、第1審の担当裁判官が、被告らが弁論準備手続の席で求釈明への回答を拒絶する旨の答弁をした際、これを咎めず(回答するよう促さず)かつ原告からの質問を無視して審理を先に進めてしまったのは、担当裁判官が民事訴訟法の第149条に基づく釈明権の行使を怠ったものです。

つまり、第1審の担当裁判官は、原告が上記 ~ として指摘した疑義について、その合理性を立証するよう被告らへ促すべき、職務上の手続を取るのを怠っていたわけです。

一般論として、裁判所が被告側の主張に沿って被告側を勝訴とする判決を出そうとする場合で、かつ原告側が被告側の主張について何らかの疑義を指摘し求釈明を行っている場合には、裁判所は、被告側に対して当該の疑義について合理性があることの立証を求め、その合理性を認定する手続を踏まえる必要があるはずです。

そうしなければ、その合理性が証明されていない事柄を合理的だと認定すると言う、不合理な結論に達してしまうからです。

これは逆に、裁判所が原告側を勝訴とする判決を出そうとする場合でも同様です。

ですから、本件訴訟における1審判決は、上に記した必要かつ適正な手続を飛ばして、言わば被告らが法廷で主張していない内容(上記 ~ の施策には合理性があり、正当である旨)に沿った判決を下した形になっているわけです。

第1審の担当裁判官が、本来行うべき「釈明権の行使」を行わないまま、被告らを勝訴させる判決を出したのは、その合理性が立証されなかった被告らの不作為(受動喫煙防止のため廃止すべき喫煙ルームを、新幹線でだけ廃止せず存置し続けていること)を合理的だと認定すると言う、合理性を欠いた不当な判断に基づくものです。

これは同時に、裁判所が、被告らの求釈明拒否に関して、

**「ずるいが勝ち」もしくは「逃げるが勝ち」**

と言う不誠実かつ卑劣な対応方を容認する、悪しき前例を作ってしまったものでもあります。

上に記した、第1審の担当裁判官の不作為(釈明権の不行使)が、訴訟進行の上で必要な手続を取るのを怠った、適正手続違反に当たることは、明らかです。



#### (4) まとめ

以上のことから、第1審の担当裁判官が、民事訴訟法第149条に基づく適正な手続を踏まなかった（被告らの回答拒否と、これに対する原告の質問とを置き去りにした）ことが、必要な審理を尽くさなかった適正手続違反に当たることは明らかです。

更に第1審の担当裁判官が、上に記した適正手続違反（審理不尽の不作為）に基づいて原告の請求をすべて退ける判決を出したことが、原告の（公正な）裁判を受ける権利（注8）を保障した日本国憲法第32条に違反するものであることも、また明らかです。

よって1審判決と、これを支持した控訴審判決とは、共に無効として破棄されなければなりません。

---

注8) 日本国憲法第32条には「公正な」という文言は含まれていませんが、  
「必要な審理を尽くさないなど、公正とは言えない、形式的・恣意的な裁判であっても、判決さえ出せば、裁判所は国民に対して裁判を受ける権利を保障したことになる」  
と言う考え方が許されてはならないことは、議論する余地の無い、自明のことです。

#### 4. 求釈明

上に記したとおり、被上告人らは第1審で、上告人が行った求釈明への回答を拒絶し、更に控訴審でも再度の求釈明に応じていません。

よって上告人は、この上告理由書の14頁で ~ として列挙した3項目の疑義について、再度、被上告人らへ釈明を求めます。

更に上告人は、この上告理由書の7～8頁で記した、

**「JRグループが、喫煙ルームを設置している新幹線列車よりも所要時間が長い在来線特急列車で、喫煙ルーム等を廃止し完全禁煙化している事実との矛盾」**

の項目で指摘した疑義に関連して、以下のとおり追加の釈明を求めます。

被上告人らが、乗車時間が最長5時間49分に及ぶ在来線の特急列車では列車内を完全禁煙としている（喫煙者に禁煙の受忍（我慢）を求めている）ことと、乗車時間がそれより短い最長5時間10分に留まる新幹線列車では列車内に喫煙ルームを設置している（喫煙者に禁煙の受忍を求めないでいる）こととの整合性が取れていない現状について、被上告人らがこうした自らの施策に合理性があると考え理由を明らかにしてください。更に被上告人らは、上に記した不整合には合理性が無いことを自ら認める（反論しない）のであれば、そのような不合理的を放置したまま、なお新幹線列車内に喫煙ルームを存置し続けることについて、一体どのような合理性があると考えているのかを、明らかにしてください。

被上告人らにおかれましては、これら ~ の4項目に係る見解を、答弁書で明らかにしてください。

また裁判所におかれましては、民事訴訟法第149条に基づき、被上告人らに対して、これら ~ の4項目の疑義に係る釈明を行うよう（期限を設けて回答するよう）命じてください。

それでも被上告人らが回答しなかったり、再び回答を拒んだりした場合には、裁判所におかれましては、被上告人らがこれら ~ の疑義について自らの合理性を立証できない（立証する機会・権利を放棄した）ものとみなし、原判決を取り消す（破棄する）決定をしてください。

## 5．結び（被上告人らと裁判所への要望）

上告人は、鉄道を愛するレールファンの1人として、過去に月刊『鉄道ジャーナル』誌の「タブレット・読者論壇」欄で、鉄道が国民からより愛され、社会からより高く評価される交通機関となるための、建設的な提言を行ってきたつもりです（注9）。

被上告人らにおかれましては、本来は自分たちの応援団であるはずのレールファンから本件訴訟を提起されてしまったことの原因と意味を、今一度冷静に考え反省していただきたく存じます。

その上で、被上告人らにおかれましては、新幹線がより愛されより高く評価される交通機関となるためには、法令遵守（新幹線の利用者の基本的人権を侵害するという憲法違反の状況を引き起こす根本原因となっている喫煙ルームの廃止）が必要不可欠であることを素直に認め、すみやかに喫煙ルームの全廃に向けた作業に着手されますことを、切に要望致します。

また裁判所におかれましては、上告人に限らない、望まない受動喫煙を避けたい国民の基本的人権が、喫煙者による理不尽な受動喫煙の強要＝「煙の暴力」によって侵害され続けている現状と、被上告人らとその防止を今なお怠り続けている不作為とをいずれも許さない、司法の歴史に汚点を残さない（私たちの子孫から非難されない、本件訴訟に関わった裁判官の皆様の名誉に傷が付いてしまうことのない）判決を出してくださいますよう、切に要望いたします。

## 付属書類

甲67～74号証  
証拠説明書（その8）

以上

---

注9) 1992(平成4)年10月号164頁「喫煙者の禁煙車乗車は禁止すべき」、1995(平成7)年10月号171頁「クルマに打ち勝つローカル列車を」、1996(平成8)年12月号154頁「新幹線の『多目的室』の有効活用を」、1999(平成11)年6月号154頁「特急・急行料金制度の見直しを」など。