

まえがき

私が2001年10月に、資料集『東武鉄道のたばこ問題』（非売品、主に東武鉄道沿線の公共施設に寄贈済み。但し、廃棄処分または所在不明となってしまった箇所多数）を自費出版してからも、東武鉄道の駅構内および列車内における喫煙その他の迷惑行為は、かつて東武鉄道が「利用者へのマナー向上の呼びかけを強化することによって再発防止に努める」と主張していたにもかかわらず、一向に減る様子がありませんでした。

そんな中、東武鉄道は2003年3月19日（水曜日）から、営団地下鉄（当時、現・東京地下鉄株式会社）半蔵門線を経て、東京急行電鉄田園都市線への直通運転を開始する準備を進めていました。そしてこの直通運転に、東武鉄道は私が1982年に電車内で暴力被害を受けた原因になった、電車内での迷惑喫煙の温床となっている欠陥構造を抱えたままの車両を使用しようとしていました。そこで私は、この欠陥構造を悪用した迷惑喫煙や、それに抗議した利用者が喫煙者から腹いせの暴力行為を受けるという、かつて私が受けたのと同じ被害が営団半蔵門線や東急田園都市線で再発してしまうのを何とか未然に防ぎたいと考え、2003年1月から7月までの間、関係機関に危険の通報を行い続けました。さらにその後、“迷惑喫煙乗り入れ”に限らない、同じ車両構造の欠陥を原因とするという点で根を一つにする他の問題についても、2004年2月から6月にかけて、東武鉄道への追及を試みました。

ところが、これに対する関係者、とくに原因者である東武鉄道の上層部（本社管理部門の責任者たち）の反応は皆、自分たちの立場と社会的体面（メンツ）を守るために、沿線住民が「うっかり注意したらどんな仕返しをされるかわからないから迷惑行為（者）に注意したくてもできない」という恐怖と不快感を強要され、それでも生活のために鉄道を利用せざるを得ないという、利用者に対する人権侵害の問題を放置し続けている道義的責任から、また実際に迷惑行為（者）に抗議した相手から腹いせの暴力行為を受けるという事件が再発してしまったときに、それを未然に防止するのを怠り、その結果利用者に危害を及ぼす事件を誘発した加害責任から、それぞれ逃れることしか考えていないものばかりでした。

私は、過去に東武鉄道を利用中に2回も、現実に電車内での迷惑喫煙に抗議した相手から腹いせの暴力行為を受けているという被害者の立場から、その再発防止のために何ができるか、何をする必要があるかを考え、本書に記した一連の行動を起こしてきました。しかし、私一人の力だけでは、東武鉄道や国（国土交通省や警察など）を動かすことはできませんでした。そして、そのために失った時間とお金も、ばかにならないものがありました。

結局のところ、東武鉄道の責任を追及するには、将来不幸にして新たな同様の事件が再発してしまったときに、過去に東武鉄道が事件の再発の可能性を知りながらその未然防止を怠って怠ってきた事実、言い換えれば東武鉄道がそのような事件の再発を未然に防止できなくてもしかたがないという認識のもとで対応を怠り続けた、いわゆる「未必の故意」によって誘発されたものであることを、新たな事件の被害者が自ら証明できるようにしておくしかない、そしてそのためには、自分が起こしてきた一連の行動をしっかりと記録に残しておくかなければならないと、私は考えました。こうして、『東武鉄道のたばこ問題』の続編にあたる本書を、製作することにしました。

“迷惑喫煙乗り入れ”というのは、もちろん私の造語です。これがどのようなものであるかについて説明し、関係機関に対応を求めた文書をまとめたのが、2003年1月から

7月までの行動の記録となる1～4章です。また、2004年2月から6月までの記録を後半の5～6章として、そしてこれらの総括を第7章にまとめてあります。

これらはいずれも、送り先が異なる文書に表現を変えただけで同じ内容を繰り返し記している部分が多いため、本書では各章ごとにその概要を冒頭の書き下ろし文書にまとめ、ここだけで問題の全体像を理解できるように工夫しました。私が東武鉄道などに差し出した、または東武鉄道などから受け取った文書は、時間の経過と合致するよう、原則として私が送付し、または受け取った順に並べてあります。一部に文書の配列が日付順となっていない箇所があるのは、このためです。

また責任の所在を明確にするため、関係者についてはすべて実名掲載とし、合わせて巻末の「東武鉄道の“迷惑喫煙乗り入れ”問題等に関係する会社・省庁等のリスト」(190ページに掲載)にも、利用者の被害が再発してしまったときに責任を問われるべき役職者の氏名を明記しておきました。

本書が鉄道という公共施設の秩序や治安、言い換えれば利用者への安全の保障に関する東武鉄道ほか関係機関の不作為責任の証明と、その被害者の救済がどうあるべきかを考える手がかりとなれば幸いです。

本書を編集集中の2004年春、三菱自動車株式会社が、自社が製造した大型車に様々な構造上の欠陥があることを認識していながら、会社が長年にわたりリコールを怠り欠陥を隠し続けたため、その結果運転手の死亡につながる交通事故を誘発したとして、会社の上層部の責任者数名が、業務上過失致死容疑で逮捕・起訴されました。私はこの報道に触れて、同社の上層部には、欠陥を放置し続ければいつかユーザーが犠牲になる事故が起きてしまってもおかしくないという認識がなかったはずがない、つまり犠牲者が出てしまってもやむを得ないという「未必の殺意」があったことは明白なのに、なぜ捜査当局は殺人罪を適用しなかったのかという、疑問というよりは怒りを感じました。同時に、捜査当局の認識がこのようなものでは、東武鉄道に対する私の刑事告発(本書の第6章を参照)が門前払いとされてしまったのもある意味当然ではなかったかと、おかしな納得をさせられたことでした。三菱自動車に対する国の責任追及がこの程度のものでは、鉄道施設内での迷惑行為(者)に見て見ぬふりをして事実上野放しにし、その結果利用者同士のトラブルひいてはこれに起因する暴力事件を実際に誘発している、東武鉄道に限らない鉄道事業者への責任追及を期待するのは、きわめて困難と思われれます。だとしたら、このような暴力事件の被害者が救済されるには、どうすればよいのでしょうか。三菱自動車の事件は、私にとっても無関係ではなく、重い問題を突きつけるものとなりました。

2004年9月
半沢一宣