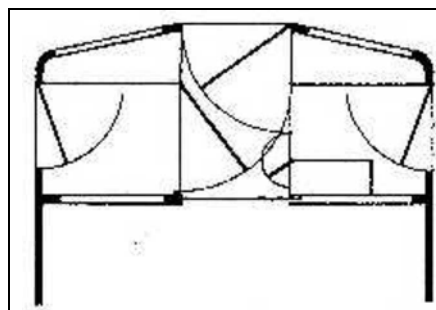


## 序章 “迷惑喫煙乗り入れ” 問題前史 迷惑喫煙をめぐる問題とその本質

## 貫通路の欠陥構造を悪用した

東武鉄道では、利用者数が大きく異なる区間（都心寄りと末端部）をなるべく乗り換えなしで利用できるようにする一方、駅の設備（ホームの長さ）や車両の効率的な運用などのため、2両、4両、6両、8両、10両（東上線のみ）と様々な長さの編成（「固定編成車両」と呼びます）を用意し、これらを組み合わせて列車を運転しています。そして、2本以上の編成をつないだときでも車両間の行き来ができるよう、先頭の乗務員室部分に通り抜け用の通路（「貫通路」と呼びます）を設けられる構造としています。

ここで問題なのは、この貫通路部分の構造です。この構造は鉄道会社ごとに様々で、中には貫通路を設けることを想定していない車両もありますが（17～20ページを参照）、東武鉄道の車両には、他の鉄道会社のものには見られない特徴というか欠陥があります。それは、通常は客室と乗務員室との出入り口に当たる扉が、貫通路を設けたときに客室と貫通路との仕切り扉としてそのまま使用されるということと、この扉をロックする錠やカーテン（夜間やトンネル内で客室の明かりが運転席前面のガラスに反射して運転中に前方確認の妨げとなるのを防ぐためのもので、「遮光幕」と呼びます）など運転室として使用するときに必要なものが、貫通路を設けたときにもそのままの状態のため、乗客が自由に操作できてしまうということです。このため、勝手に知った一部の乗客が、主に朝晩の混雑時間帯などにこの貫通路内に入り、貫通路内から扉を施錠して遮光幕を下げ、客室から貫通路の中の様子を確かめたり入っていきたりできない“個室”にしてしまっただけで喫煙するというのが、かなり昔から、少なくとも私が電車通学を始めた1978年ごろにはすでに日常化していました。



東武鉄道8000系車両の運転室・貫通路構造の平面図。30000系、10000系、6050系、5000系も、同一構造。  
（『鉄道ピクトリアル』2000年8月号  
（電気車研究会・刊）105ページより）

当然、たばこの煙は扉の隙間から客室に漏れ出てきます。このため、貫通路近くの乗客は、自らの意思にかかわらず他人のたばこの煙を吸わされる、いわゆる「受動喫煙」を強要されることとなります。しかも、たばこがきれいな乗客がそれに気づいても、上記のように扉が施錠されているためやめさせることができず、受動喫煙による健康被害を受けても抗議できず、泣き寝入りせざるを得ない状況となっています。（一部に「だったらたばこがきれいな人は貫通路から離れた場所に乗車すればよいではないか」と主張する向きがありますが、何の非もない利用者が迷惑喫煙者に譲歩するのを当然視する、すなわち迷惑喫煙の肯定・容認を正当化することになるため、おかしいと言わざるを得ません。）

ちなみに東武鉄道では、貫通路部分の欠陥構造が原因で、人身事故が発生したことがあります。私が高校生か予備校生のときのことだったので、1978年から1982年の間の、たぶん冬ではなかったかと思うのですが、伊勢崎線北千住～牛田間の急カーブ区間で、乗客が走行中の電車の乗務員用乗降扉から線路上に転落死する事故が発生したという記事

が『読売新聞』の江東ローカル面（縮刷版未収録）が社会面かに掲載されていたのと、その直後暫くの間「乗務員室への立ち入りは禁止されています。」という中吊りポスターが電車内に掲出されていたのを、私は見た記憶があります。これは、当時まだ残っていた7300系・7800系という旧型車両において、貫通路と助士席（乗務員室で運転席の反対側の部分）との仕切り壁がなく、しかも助士席側の乗務員用の乗降扉を施錠状態でロックする装置が取り付けられていなかったため、乗客でも乗務員用乗降扉の開閉ができてしまうという構造になっていたのが、原因であったと思われます。そしてこの欠陥構造は、7300・7800系が全廃（7800系は現在の5000系に車体更新）されるまで、改善されることはありませんでした。（東武伊勢崎線東向島駅高架下の「東武博物館」に前頭部のみ保存展示されている5700系車両が、7300・7800系と同じ貫通路構造を採用しています。また2004年時点で現存する車両で例えると、南海電気鉄道7000系車両の初期更新車（20ページを参照）から乗務員用乗降扉の施錠装置と助士席の折り畳み座席を撤去し、助士席背後の窓に遮光幕を取り付ければ、かつての東武7300・7800系のこの部分の構造そのものとなります。）

そして1982年の春、私は毎朝通学で乗る地元の竹ノ塚駅始発の電車で、この貫通路内で喫煙する常習者がいることに気づきました。暫く観察するうち、それは男子高校生の3人組で、しかも8000系車両の併結編成が来た日には、どこで入手したのか業務用の鍵を使って貫通路と助士席との仕切り壁を開け、助士席に入り込んで喫煙していました。

私は我慢がなくなくなって、6月ごろのある日、彼らより先に貫通路内に入り込み、彼らが扉を閉め内鍵をかけようとするのを体を張って阻止しながら「あなた達が吸うたばこの煙で迷惑している」と抗議したところ、口論の末、他の乗客の目の前で殴る蹴るの暴行を受けました。しかし、まわりの乗客は誰も止めに入ってくれず、私は見殺しにされたも同然でした。たぶん皆「止めに入ってくれず巻き添えを食ってはかなわない」とでも思っていたのでしょ。

電車が乗り換えターミナルの北千住駅に着くと、高校生達は大勢の乗り換え客の雑踏に紛れて逃げてしまいました。幸い私が受けたケガはたいしたことはありませんでしたが、警察に被害届を出すことにはためらいを感じました。というのは、相手が高校生ということを見ると、この事件が高校生の非行一般の問題にすりかえられてしまうことによって、彼らに喫煙習慣を植えつけてしまった社会病理についてもそうですが、電車内での喫煙を助長する欠陥構造の車両を走らせている東武鉄道の責任が問われることなく片付けられてしまい、問題の根本的な解決になるとは思えないと、当時は考えてしまったためです。（しかし今となっては、警察に被害届を出さなかったことを後悔しています。）そこで私は、東武北千住駅の駅長室に口頭で被害を届け出たときに、電車内での迷惑喫煙の温床となっている貫通路構造の欠陥こそが、今回の暴力被害を誘発した根本原因であると抗議し、再発防止のため、この欠陥構造をなくす車両改造を講じるよう訴えるにとどめました。ちなみにこのときの対応者が誰だったかは、当時東武鉄道では駅長以下全員が名札を着用しないこととされていたため、不明のままです。

その後、鉄道の駅構内や列車内に限らない社会全体の治安悪化が進み、マナー違反や迷惑行為を注意した人が、注意された人から腹いせの暴行を受けて負傷や死亡するという事件の報道が相次ぐようになりました。このため「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」という恐怖心から迷惑行為に注意したくてもできない社会風潮が広まり、それが迷惑行為者の増長ひいては迷惑行為の拡大再生産を招く結果となってしまいました。

鉄道施設内での、喫煙に限らない迷惑行為の問題については、昔から何か事件が起こるたびに、どの鉄道事業者も「利用者にマナー向上への協力を呼びかけることで問題解決に努めたい」という意味のことを、判で捺したように繰り返し主張し続けています。しかし、何十年も前から鉄道事業者によって「マナー向上の呼びかけ」が続けられているはずにもかかわらず、様々な迷惑行為は未だに後を絶ちません。つまり、この事実によって、「マナー向上を呼びかけるだけ（で他に何もしないの）では、迷惑行為の再発を防ぐ効果がない」ということが証明されていると言えます。

このような状況のもとで、ではもしそれが「マナー向上の呼びかけ」に係る鉄道事業者の努力が足りないためだとしたら、一体どの位まで「マナー向上の呼びかけ」を強化すれば迷惑行為をなくせるのか、また鉄道事業者が呼びかける「マナー向上」への協力を拒否して迷惑行為を繰り返す悪質な利用者への対応はどのようにするのか、という疑問が生じてきます。しかしこの疑問に対しては、東武鉄道だけでなく、どの鉄道事業者に質問をぶつけても答えが返ってきません。つまり、東武鉄道に限らない鉄道事業者は皆「マナー向上の呼びかけ」だけでは迷惑行為をなくせないことや、喫煙に限らない迷惑行為者の中にはマナーでの解決を拒むだけでなく自らの迷惑行為の正当化のため暴力に訴える者も存在するという事などをわかっているのに、しかしその一方で「迷惑行為（者）を取り締まろうとするとそのための人手（人件費）がかかったり、取り締まりを行う係員が腹いせの暴行を受けるかもしれないなど割に合わないから、取り締まりをやらずに済ませたい」と考えていると見られることから、説明に困って回答を避け続けているのだと思われます。

そして、「マナー向上の呼びかけ」に耳を貸さない悪質な迷惑行為者を取り締まらず、事実上無策を決め込むという鉄道事業者の姿勢は、仮に鉄道事業者にそのような意図がなかったとしても、「迷惑行為を繰り返しても（口頭注意だけで）罰しません」という暗黙の意思表示となってしまいます。このことが、「注意されてからやめれば後は何もされないのなら、（禁煙の指示やマナーの呼びかけを無視して、注意されるまで）好きなだけ喫煙したほうが勝ちだ」という、他人の迷惑を顧みない利己的な価値観を喫煙者に植えつける結果となり、問題をさらに深刻化させる原因となってしまっています。

一方で、私は1998（平成10）年度「とーぶ鉄道モニター」での会議の席上やレポート提出など、機会あるたびに再三にわたり、この貫通路の欠陥構造を原因とする迷惑喫煙の問題を指摘し、対応を促し続けてきました。しかし、東武鉄道は何ひとつ対策らしい対策を講じることなく、私が暴力被害を受けてからだけでも実に20年以上にわたり、まったく同じ欠陥構造を持つ車両を作り続けてしまいました。その結果、問題の貫通路内での迷惑喫煙は後を絶たず、その証拠に、貫通路部分の床にはたばこを踏み消したときに来たとしか考えられない焼け焦げ跡が増える一方、という状態が今日まで続いています。

もっとも、地下鉄半蔵門線乗り入れ用として1997年から走り始めた（製作は1996年から）30000系という車両では、貫通路を設けるときだけ仕切り扉を施錠できなくする装置を付け加える設計変更が行われています。そして東武鉄道は、これが上記の迷惑喫煙を防止するために取った対策であるかのような説明をしています（49ページの後半9行を参照）。しかし、そうだとしたら扉の施錠だけではなく、遮光幕の操作についても防止策を講じなければおかしいのに、現実にはそうしていなかったこととの矛盾を説明することができません。

東武鉄道がこの扉の施錠を防止する対策を講じたのは、この30000系が地下鉄乗り入れ用車両であることを考えると、乗客による施錠が可能な従来の構造のままでは、トン

ネル内での火災その他の非常時のために避難・脱出用の貫通路設置を義務づけた当時の運輸省令（注1）に違反することになってしまう可能性があるため、と考えるのが自然です。つまり、地下鉄用車両としての安全基準に適合させる対策を施した結果、貫通路内での迷惑喫煙の防止にも多少は効果が期待できる、というのが実際のところでしょう。

しかし東武鉄道は、余得のほうの主目的であるかのような、本末転倒の主張をしています。現実にはこの30000系車両の貫通路の床にも、たばこを踏み消した焼け焦げ跡が見られる（14ページの写真7を参照）ことから、扉の施錠を防止するだけでは貫通路内での迷惑喫煙の防止が不可能であることが、事実によって証明されています。このことを考えると、東武鉄道には、この問題に対して何も対策を講じていないわけではないということ強調することによって、結果的に貫通路内での迷惑喫煙の防止を怠っていることへの責任追及を逃れようとする思惑があるのだろう、ということが推察できます。

電車内での迷惑喫煙の温床となっている、車両構造の欠陥が存在している事実を認識しながら、その欠陥構造を改善せずこれを放置し続けるというのは、この欠陥構造を悪用した迷惑喫煙が繰り返されるのを防止するのを怠るということであり、つまり他の利用者が受動喫煙による健康被害を受けることについても、その未然防止を怠るということでもあります。そして、喫煙に限らない迷惑行為に抗議した利用者が、暴力で報復されるといった事件がいつ再発してもおかしくない社会状況になってしまったことを合わせて考えると、このことは東武鉄道が「迷惑喫煙による受動喫煙被害だけでなく、時にはそれに抗議したことへの報復としての暴力被害も、利用者が受けてしまったとしてもやむを得ない」と認識しているとしか、他に考えようがないことを意味しています。このような認識は「未必の故意（みひつのこい）」と呼ばれるもので、積極的にそうしようとしたわけではないが結果的にそうなるも構わない、またはしかたがないと考えてその回避を怠った不作為（ふさくい、本来行うべきことをあえて行わないこと）について、刑法上故意犯とするというものです。言い換えれば、東武鉄道は車両の欠陥構造の放置と、迷惑行為者の取り締まりを怠るという二つの不作為によって、貫通路内での迷惑喫煙を行いやすくするという、迷惑喫煙（者）への幫助（ほうじょ、他人の犯罪の遂行に便宜を与えること。刑法では従犯扱い）の予備（準備）行為をしていることになります。

以上のことをまとめると、

東武鉄道は公共の秩序と治安を乱す、すなわち利用者の安全を脅かす迷惑喫煙者に問題の責任を転嫁する一方で、彼らを取り締まらず野放しにしている

利用者から運賃だけは徴収する一方で、利用者に対して利用中の公衆衛生上および治安上の安全（受動喫煙を強要されることによる健康被害と、それに抗議した相手からの暴力被害との未然回避）を保障するべき責任の所在を否定している、すなわち運送契約上の債務不履行を一方的に正当化している

の2点を指摘できます。要するに一言で言えば、

**「東武鉄道は利用者の安全よりも利益を優先させている」**

というのが問題の本質だということです。

（注1） 「普通鉄道構造規則」（昭和62年3月2日運輸省令第14号）第193条2項「...地下鉄等旅客車には、貫通口及び貫通路をそれぞれ二個（中略）設けなければならない。...」。ただしこの省令は2002年に廃止され、同様の趣旨の規定は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成13年12月25日国土交通省令第151号）第75条2項に引き継がれています。