

第1章 関係各所への問題提起

2002年12月、かねてから工事が行われていた、営団地下鉄（2004年4月1日に「東京地下鉄株式会社（愛称「東京メトロ」）」と改称）半蔵門線の押上延伸開業と、東武伊勢崎線からこの開業区間を経て東京急行電鉄田園都市線への直通運転開始について、2003年3月19日（水曜日）に実施するという正式発表が、東武鉄道はじめ関係3社からありました。

この時点で、半蔵門線と田園都市線では全列車が10両編成で運転されており、営団・東急ともすべて10両固定編成車両を使用していました。ところが東武鉄道ではこの直通運転用の30000系車両を、6両固定編成と4両固定編成の2種類しか製作していませんでした。これは東武伊勢崎線では線路設備（起終点の浅草駅と、車両の定期検査を行う工場に出入りするのための西新井駅（注2）で、線路の長さが足りなくて10両編成列車が入れない）の関係や、朝夕のラッシュ時以外には利用者数に対して10両編成では長すぎるなどから、10両固定編成車両の使い勝手が悪いためです。このことから、東武鉄道が受け持つ半蔵門線～田園都市線直通列車はすべて30000系の6両編成と4両編成をつないだ編成（「併結編成」と呼びます）で運転されるはずだということは、かなり前からわかっていました。

したがって、この直通運転が開始されると、東武鉄道の併結編成列車が営団半蔵門線内と東急田園都市線内でも走り始めることとなります。このことは、東武線内で迷惑喫煙の温床となっている欠陥構造の貫通路のある列車が営団線内や東急線内でも走り始める、という意味でもあります。そうなれば、やがてこの欠陥構造に気づいた営団線や東急線の利用者が貫通路内での迷惑喫煙を始め、その結果受動喫煙による健康被害や、それに我慢できず抗議した利用者が迷惑喫煙者から腹いせの暴力行為を受けるといった、東武線内で現実に発生している理不尽な被害や事件が、営団線内や東急線内でもいつか必ず発生してしまうに違いないということは、きわめて高い確率で予想できます。

東武線内でそのようなトラブルを引き起こしている、欠陥構造の車両を使用して乗り入れ運転をされたのでは、営団半蔵門線や東急田園都市線の利用者にとっては、迷惑千万でたまったものではありません。そこで私はこの問題を営団線や東急線の利用者の立場から「“迷惑喫煙乗り入れ”問題」と勝手に名づけ、営団線や東急線の利用者が、かつて私が受けたのと同じ被害に遭ってしまうのを何とか未然に防ぎたいと考え、関係各所に問題提起の行動を起こすことにしました。

問題提起の対象は、当初は関係する鉄道3社のほか、鉄道事業者を監督・指導する立場にある国土交通省鉄道局、営団半蔵門線と東急田園都市線の沿線自治体（正確には両線の駅が所在するか、または今回の直通運転開始に合わせて駅が新設される市と区の首長あて。東武線側から順に、墨田区、江東区、中央区、千代田区、港区、渋谷区、世田谷区、川崎市、横浜市、町田市、大和市、および東京都と神奈川県全13都県市区）としました。その後、防災の観点から消防当局（東京消防庁）と、世論への喚起を狙って報道機関（朝日、産経、毎日、読売の全国紙4紙のそれぞれ本社社会部と（今回半蔵門線が延伸開業する地域にあたる）東京23区東部を担当する支局、およびNHKの首都圏担当）にも順次通報を行うことにしました。

（注2） 西新井車両工場は2004年3月31日限りで閉鎖、翌日に南栗橋車両管理区に業務移転。