

2003年1月24日

東京都墨田区押上一丁目1番2号

代表取締役社長 根津 嘉澄 様

東京都台東区東上野三丁目19番6号

帝都高速交通営団 土坂 泰敏 様

東京都渋谷区南平台町5番6号

代表取締役社長 上條 清文 様

東京都千代田区霞ヶ関二丁目1番3号

国土交通省鉄道局気付 扇 千景 様

東京都足立区 半澤 一宣

東武伊勢崎線(営団半蔵門線)東急田園都市線の相互直通運転開始の延期を求める要請書

私は1982年と1999年の2回、地の東武鉄道伊勢崎線を利用中に、電車内での

迷惑かつ違法な喫煙に抗議した相手から暴力で報復されるという被害を受けた者です。迷惑このうち1回目の暴力被害の発端となった迷惑喫煙の温床と化している欠陥構造を有したた車両が、本年3月19日開始予定の標記の相互直通運転にも使用を予定されていることから、同様の電車内での喫煙さらにはこれに起因する暴力事件が営団または東急線内においてても発生してしまふ可能性を否定できないため、その未然防止策が完了するまで標記の相互直通運転の開始を見合わせる必要があると考え、関係3社とその監督官庁である国土交通省に通報するものであります。

東武鉄道の通勤形車両(500系、60系、50系(野岩鉄道および会津鉄道に籍分を含む)、800系、1000系)では、2編成以上を併結した場合でも中間の乗務員室部分に貫通路を設置できる構造を採用していません。ところが、このとき客室と貫通路とを仕切る扉の錠と扉部分の遮光幕が露出したまま乗客が任意にこれらの操作できる構造となつていて、一部の乗客が貫通路内から扉を施錠して遮光幕を下げ、客室からの制止や監視ができない個室状態としています。その証煙するというのが常態化していません。

掘に、この貫通路部分の床にはたばこを踏み
消した時にできたところか考えられない焦
げ跡を容易に見つけることができませんし、実
際に踏み消された吸殻が貫通路内に残されて
いることも珍しくありません。
この結果、たばこ煙が扉のすき間から客室
に流出し、他の乗客が受動喫煙ひいてはこれ
に起因する健康被害や精神的苦痛を強要され
るといふ問題がひき起こされています。
1982年春、私は地元竹ノ塚駅始発電
車のこの貫通路内で喫煙する常習者の存在に
気づき、6月ごろのある日彼らより先に貫通
路内に入り、彼らが扉を施錠しようとするの
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、口論の末彼らから他の乗客の目の前で
殴る蹴るのメツタ打ちにされまし。近く
乗客からは悲鳴が上がりました。かきし、暴
つかり関わりを持つたらどんな巻き添えへ暴
力行為にあらうかわからぬと考えた人ば
かりだつたらしく、誰も車掌や途中駅の職員
に通報しようとはしてくれませんでした。
この暴行犯は電車がターミナルの北千住駅
に着いた時に大勢の乗客の雑踏にまぎ
れて下車、逃亡しました。そこで私は同駅
長室を訪れて被害を届け、その時に乗客が

扉の施設や遮光幕の操作を自由にできてしま
うとなつていたことを指摘し、再発防止のた
線となつた。この構造上の欠陥をなくすよう求
め速やかにこの構造上の欠陥をなくすよう求
めました。しかし東武鉄道は、その後この欠
陥をなくすための欠陥構造を有する車両を今日
どころか、この欠陥構造を有する車両を今日
に至るまで新造増備し続けてしまひました。
この間、私は1998(平成10)年度、
と、この間、私は1998(平成10)年度、
その第1回会議(同年7月30日、於・東武
博物館ホール)の席上でこの暴力被害の体験
談を話し、この車両構造の欠陥をなくすため
の車両改造工事の実施を求めて求めました。
しかし、これに対する東武鉄道の回答は、鉄道
事業本部運輸課と課長の鈴木邦夫氏が、
「今後、この検査課題とさせていただきます。問題解決
を事実上先送りするものでした。」
画がその後どうなつていくのか、総務部広報
センター内、と、ぶ鉄道モーター事務局長に
モーター専用機、モーター通信と題され
た書式の文書で照会しました。しかしこれに
対する回答も、同センターの石田氏から電
話で「改造工事の対象となる車両が多すぎる

へため経費上の問題が大きいので引き続き
今後の検討課題とさせていただきます。と、
な。おもに対策を先送りするものでした。後の
2000年春に、この車両改造工事の着手ま
たは完了の期限の明言を伴う形でその実施を
確約してほしい旨、内容を証明郵便による質問
状を送りました。しかし東武鉄道はこの期限
の明言を含めて回答を避けた、すなわちこの
車両改造工事の実施を避けた、すなわちこの
を事実上拒絶しました。このことは、東武鉄
道はこの車両構造の欠陥を悪用した喫煙その
他の迷惑行為や、それに抗議した乗客が暴力
で報復されるという理不尽な事件が再発して
もしかたがないと認識している、すなわちこ
うした事件の再発の危険性をい、ゆゑに未
の故意の形で放置していることを意味して
いるとしたか、理解のしようがない。せん。
団、東急線乗り入れ用の新形式車として30
00系車両を就役させました。営団半蔵門
線および東急田園都市線では全列車が10
編成での運転であるのに対して、この300
0系は6両編成と4両編成の2種類の製作され
ないため、東武鉄道受け持ちの営団、東急
線乗り入れ列車は300系の6両+4両

の併結編成で運転されるはずで、そうなら
ば、喫煙その他の迷惑行為の温床となつてい
る欠陥構造を有する列車が営団、東急線に乘
り入れる、すなわち車両構造の欠陥を悪用し
た迷惑喫煙が営団、東急線にも持ち込まれる
ことになるのは必至です。このことは、私が
先に記した迷惑喫煙被害の強要さらには暴力
被害の危険が営団、東急線の利用者にも拡大
され、先での利用者をも健康と命の危
険にさらす、まさに「迷惑乗り入れ」とも
呼ぶべき行為です。更に言えば、地下トンネ
ル内での列車火災の予防の見地からも、迷惑
喫煙の温床を抱えたままの列車の地下鉄線乗
り入れには疑問を感じずにはいられませぬ。
私が指摘しているこの車両構造の欠陥の問
題については、東武鉄道は「3000系車両に
では乗務員室が編成中間に組み込まれる時
は客室と貫通路との仕切扉を（錠受の穴の奥
の壁が手前にせり出してきて）施錠できなく
する機構を付加する改良の主目的が地下ト
ンネル内での非常脱路の確保にあつて迷惑
行為の阻止を意識したものでないのである
いうことは、貫通路の目隠しとして悪用されて
いる遮光幕が仕切扉への内蔵式に変更されて

ているものゝ相変わらず乗客が任意に操作
可能なままであることとの整合性の欠如を根
拠に推察できます。実際3000系車両に
おいても貫通路の床にたばこの焼け焦げ跡が
目立つものが存在しては迷惑喫煙が、錠
受装置の改良だけでは迷惑喫煙を抑止できな
いことを証明してはと言えはす。錠
を加えて東武鉄道は、暴力事件の誘因でもあ
る喫煙その他の迷惑行為の防止策についての
私の質問に対して、いわけ「マナー」の呼び
かけ以外への対策を示していません。しかし
駅構内や列車内での迷惑行為については過去
長年にわたり社会問題であり続け、それに呼
応して鉄道各社も利用者により「マナー」の呼
け「を」続けてきてはいるはずですが、それでも
今日迷惑行為が未だ絶えず、それという
現実には、それ自体が「マナー」の呼びかけ
し「か」しないのでは迷惑行為を抑止できない
と「いう」ことを実証してはいます。にもか
ず東武鉄道が「マナー」の呼びかけ「のみ」を再
発防止策として「マナー」の呼びかけ「のみ」を再
後「も」引き続き「マナー」の呼びかけ「のみ」を再
防「止」は可能「と主張する」は、それ自体論理
が矛盾「して」おり「不当」と言わざるを得な
営業法第34条と第42条によつて罰金刑や

乗車拒否の対象であることが定められていま
す。内や列車内での喫煙しても実際に指定され
の場限り返されれば、やがて喫煙者が「注意さ
れた時」だけ「やめれば」後は何もされないなら
禁煙の指示を無視して好きなだけ喫煙した方
が勝ち「と」考えようになるのは当たり前前
です。喫煙する迷惑行為に法が定める懲罰を課
さ「ない」すなわち「マナー」の呼びかけ以外
の「こと」をしないという東武鉄道の不作為は実
は「鉄道施設内での迷惑喫煙を容易ならしめて
いる」すなわち「実質的に」これを幫助する行為
になつてしまつて「います」。しかしこのよう
私の「批判」に對しても「東武鉄道」は「積明」を避け
続「け」「迷惑喫煙」を「実質的に」放任し「続ける」自
の「責任」を「利用者」の「マナー」の問題に「すりか
え」姿勢を「頑として」改めようとしません。
運「転」が「開始」されたら「このまま」標記の「相互直
に」乗車「した」営団「または」東武「線」の「利用者」も「車
両」の「欠陥」構造を「悪用」した「迷惑喫煙」による「被害
を」強「要」される「こと」になる「のは」確「実」です。そ
んな「仕返し」(「暴力行為」)を「さ」される「か」わ「か
ら」な

い「という恐怖心のため迷惑喫煙者に抗議し
たくてもできず、受動喫煙による健康被害や
精神的苦痛の強要を受忍しなれば利用でき
ないことになつてしまひます。そしてこのよ
うな迷惑行為を受忍できないとしたら、利用
者は報復の暴力行為へすなわち最悪の場合殺
されてしまうかもしれないこと」を覚悟の上
で迷惑喫煙者に抗議するか、東武「営団」東
急線の利用を忌避するへすなわち通勤その他
の交通手段をマイカーなどの自動車交通に依
存せざるを得ず、その結果自らの社会的良心
にかかわらずエネルギーや地球環境など自動
車の増加に起因する社会問題の深刻化に否応
なく加担させられることになつてしまふ」か
のどちらかしか選択肢がないことになつてし
まいます。
よく「鉄道の最大の使命は安全輸送なり」と
言われます。しかし、利用中に受動喫煙に
よつて病氣やストレスを強要されたり、その
原因者たる迷惑喫煙者の暴力によつて負傷も
しくは殺害させられる可能性のある鉄道が、
どうして安全と言へるでしょうか？もしも
「利用者」を目的の地まで事故なく送り届けさ
すればその途中で病氣やケガが発生しても関
係ない」ということになれば、例えて言えば
宅配便の荷物が運送中に汚損や破損しても運

送会社はその賠償をしなくてよいといふのと
同じことになり、その不当性は明白です。
同じ鉄道の安全とは、単に運転事故を起こさな
いと鉄道の安全の保持が伴わなければ、実現さ
衆衛生や治安の保持が伴わなければ、実現さ
れ得ないものです。鉄道会社は利用者から運
賃を徴収してはいる以上、利用者の運送にあつ
つてはこうした公衆衛生や治安の上のそれを
包含した安全を確保する義務があるはずで
。欠陥の存在の事実を認識しながらその対策を
拒み続ける東武鉄道の不作為は、利用者
衆衛生上および治安上の安全を確保する義務
の不履行状態です。そしてこの問題への対策
を怠つたまま標記の相互直通運転が開始され
れば、この安全確保義務の不履行に起因する
被害が営団や東急線の利用者にも拡大される
ことになります。これは明らかに国民とくに
東武「営団」東急沿線の住民の「安全に」
交通する権利」を侵害する行為です。
私は東武鉄道に、本状に記した構造上の欠
陥をなくすための当該全車両の改造工事の速
やかな実施とその完了期限の確約を求めま
す。また営団と東急には、貴社線利用者への
危害防止のため、東武鉄道の車両改造工事が

完了するまで同社車両の乗り入れを拒絶することをお勧めしたいと思ひます。また国土交通大臣には、国民の「交通する権利」の保護のため、この問題の解決のための適切な指導や命令の關係各社への発令を要請します。もしもこれら対策が講じられないまま相互直通運輸が開始され、営団または東急線内において私と同様の暴力被害が発生してしまつたら、東武鉄道はもちろんな営団または東急も事件再発の未然防止を怠つた不作為責任を、また国土交通省は關係各社への適切な指導を怠つた監督責任を、それぞれ問われることになつてもやむをえないと思われまふ。以上、各社に、東武鉄道からは、回答者名を明記し、職印を押捺した回答書を、営団・東急および国土交通大臣から見解を、それぞれ来月末日まで必着にてお寄せいただきたく存じます。なお誠に勝手ながら家庭の事情により、電話または拙宅訪問によるご返事は遠慮をお願いいたします。

また本状に記した東武鉄道の車両の欠陥構造を示す写真や、内容証明郵便による東武鉄道あて質問状ほか關係文書のコピーなどは、ご一報いただければ速やか提供させていただきます。ご用意がございましたら速やかを付記致します。

以上。

記事 書留郵便物引受番号と配達完了日

東武鉄道株式会社宛て	平成12年1月6日	第120533159	向島郵便局にて配達完了	平成12年1月7日	第120533159	帝都高速交通営団宛て	平成12年1月7日	第120533159	上野郵便局にて配達完了	平成12年1月8日	第120533159	東京急行電鉄株式会社宛て	平成12年1月8日	第120533159	渋谷郵便局にて配達完了	平成12年1月9日	第120533159	国土交通省宛て	平成12年1月9日	第120533159	東京中央郵便局にて配達完了
------------	-----------	------------	-------------	-----------	------------	------------	-----------	------------	-------------	-----------	------------	--------------	-----------	------------	-------------	-----------	------------	---------	-----------	------------	---------------