

2003年1月31日

東京消防庁長官様

〒 東京都足立区

半沢 一宣

地下鉄電車内での迷惑喫煙に起因する列車火災事故の
未然防止のための対応を求める要請書

前略失礼いたします。このたび、公共施設（地下鉄）での火災予防と言う見地から疑問のある事態の発生が懸念されるため、対応をお願いしたく通報するものです。

本年3月19日（予定）より、東武鉄道伊勢崎線～営団地下鉄半蔵門線～東京急行電鉄田園都市線の相互直通運転が開始されます。この直通運転が開始されると、以下に記す構造上の欠陥を有する東武鉄道の車両が地下トンネル内を走行することになります。これにより、この欠陥構造を悪用して、一部の乗客が地下トンネル内走行中の電車内で喫煙する事態が発生することが、当然に予想されるのに、東武鉄道がこの問題について実効性のある対応を取る様子が見られません。

東武鉄道の一般用車両の多くは、2本以上の編成を併結して運転する場合でも中間運転台部分に貫通路を設けられる構造を採用しています。ところがこの時、客室と貫通路とを仕切る扉の錠やこの扉部分の遮光幕が露出しているため、一部の乗客が貫通路内に入りこんで扉を施錠し遮光幕を下げ、客室から制止や監視ができない個室状態としてここで喫煙するというのが常態化しています。その証拠に、この貫通路部分の床にはたばこを踏み消したときにできたとしか考えられない焼け焦げ跡を容易に見つけることができますし、また実際に貫通路内に踏み消された吸殻が残されていることも、珍しくありません。

このことについて東武鉄道は、「営団半蔵門線に乗り入れる30000系車両では、運転台が編成中間に組み込まれる時には客室と貫通路との仕切り扉を施錠できなくする改良をした」と説明しています。しかし、この改良は地下トンネル内での非常時に脱出の妨げとなるのを防ぐのが目的と見られ、貫通路内での喫煙その他の迷惑行為の防止のためとは思えません。なぜなら、迷惑行為防止のためには仕切扉の錠とともに貫通路の目隠しとして悪用されている遮光幕についても乗客が操作できなくする必要があるのに、遮光幕の改良（移設など）はなされていないからです。そしてこの30000系車両においても、現

実に貫通路の床に上記の焼け焦げ跡が目立つ車両が存在し、錠受装置の改良だけでは貫通路内での喫煙その他の迷惑行為の防止ができないことが実証されています。

私は1982年に、この車両構造の欠陥を悪用した迷惑喫煙者に抗議して腹いせの暴力行為を受けた経験をもとに、これまで再三にわたり東武鉄道にこの欠陥構造を何とかするよう訴え続けてきましたが、東武鉄道は一貫してこの欠陥をなくすための車両改造工事の実施の確約に応じずにいます。

以上のことから、このまま上記の相互直通運転が開始されると、現在東武線内で頻発している車両構造の欠陥を悪用した迷惑喫煙が、営団半蔵門線と東急田園都市線にも持ち込まれる事態を招くことは、きわめて高い確率で予測できます。このような事態の発生は、迷惑行為としての問題もさることながら、地下鉄線内における火災予防という点からも問題があるのは明らかです。

以上により、私は貴庁に対し、地下鉄線内での列車火災事故の未然防止を目的として、東武鉄道ほか関係社局に適切な対応を取られることと、その結果を私あてご報告くださることとを、要請いたします。

なお参考資料として、私がこの問題について関係4社局に送付した要請書（内容証明郵便）の写しと、東武鉄道の車両の構造上の欠陥を示す写真（全13枚、解説は別紙）を同封致します。

ご不明な点がございましたら、上記半沢までお問い合わせください。なお家庭の事情により、電話または拙宅訪問によるご返事・お問い合わせは、ご遠慮いただければ幸いです。

以上。

記事 配達記録郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局

第606-10-16305-1号

平成15(2003)年2月3日

東京中央郵便局にて配達完了

東京消防庁の最高責任者の職名は、「長官」ではなく「消防総監」が正当。