

第3章 “迷惑喫煙乗り入れ” 開始初日に東武鉄道を刑事告発

これまでの経過から、東武鉄道が自社車両の貫通路構造の欠陥を原因として発生させている、利用者への受動喫煙その他の様々な危害について、その再発を未然に防止すべき責任をその理由や正当性を説明しないまま、一方的に放棄しようとしていることが明らかになったと考えられます。このことから、この問題を原因とする何らかの事件そして被害者が再発してしまう前に東武鉄道に対策を講じさせるためには、私はもはやこれまでの東武鉄道との友好関係と訣別し敵対する立場となるのもやむを得ないという結論に達し、不本意ながら刑事告発という法的手段を取ることにしました。

営団半蔵門線への直通運転が開始された2003年3月19日（水曜日）早朝、私は警視庁本庁宛ての告発状を用意して、直通初列車に乗車しました。報道機関の関心をひくため、直通運転開始初日の当日中に告発状を警視庁に送達させるべく、警視庁本庁を管轄する東京中央郵便局まで差し出しに行く足で、その前に東武鉄道がどのような対策を講じたのかを確かめておく必要を感じたからです。

乗車してさっそく問題の貫通路に入って見たところ、貫通路内での喫煙や立ち止まりを禁止する旨を記したステッカーが、客室との仕切り扉の内側（貫通路側）と助手席との仕切り壁に新たに貼付されていました。また、仕切り扉の窓の上部に、扉に内蔵されている遮光幕を下げるのを防止する装置が取り付けられていました。

最初の問題提起から2ヶ月足らずという短期間でこれだけの対策を講じたことには一定の評価をするべきかもしれないと、私は初めは思いました。しかし、そのような考えが誤りであることに気づくのに、さほど時間はかかりませんでした。というのは、この程度の装置で本当に遮光幕を下げるのを防げるのかどうか不審に思い、幕下げ防止器のレバーを手前にこじるようにして、窓ガラスとの隙間を広げながら遮光幕を引っ張ってみたところ、ほんの数秒で簡単に遮光幕を下げる事ができてしまったからです。

一見幕下げ防止器を取り付けたことで、対策は十分であるかのように見えても、実はそれが役立たずということがわかれば、貫通路内での迷惑喫煙の常習者が無理にでも遮光幕を下げられないか試そうとするのは、喫煙したい欲求を満たそうとする喫煙者の心理（注5）としてきわめて自然な行為でしょう。ましてや、その工作のための短時間だけ、他の乗客からの目隠しができればよいテロリストであれば、幕下げ防止器の欠陥を悪用しようとするのはなおさらです。

私は幕下げ防止器の欠陥を示す証拠写真を撮影しながら、告発状の文面を手直しする必要はないと判断して予定通り告発状を速達で差し出し、帰宅後にこの写真を追加の証拠資料として警視庁本庁に郵送しました。合わせて、営団、東急、国土交通省、東京消防庁にも「皆さんが東武鉄道から検討中と説明されていた対応策は、子供だましに過ぎないもので、危害の未然防止になっていません、このまま何も手を打たずにいて利用者が被害を受ける事件が起きてしまったら、どうするつもりなのですか」と更なる対応を促す要請書を、この証拠写真と共に送っておきました。しかし、この四者からの返事はありませんでした。

警視庁にしても、4月になってから事情聴取を一度行っただけで告発不受理の決定をし、「告発を受理したことになるから」という理由で、告発状を含む証拠資料一式をすべて私に還付してしまいました。このとき私は、これでは将来この貫通路構造の欠陥を原因とする事件が発生してしまったときに、「前に警察に訴えていたのに警察は何もしてくれなかった」と告発しても、警察が「告発を受けた記録（証拠）がない」と、犯罪の摘

発を怠った自らの不作為について責任逃れをされてしまう可能性があるという心配を感じました。しかしその後、告発状を内容証明郵便で差し出し、その配達証明書もあることから、その心配はない（告発状原本が私の手元にあっても、一度警視庁に送達完了されたものであることの証明ができる）ことに気づき、金銭的負担が大きかったものの内容証明郵便にしておいてよかったと思っています。本書で内容証明文書だけでなくその配達証明書の写しも一緒に収録してあるのは、このためです。

告発不受理の理由については、暴行事件の時効成立はしかたがないとしても、「東武鉄道は、私からの質問状には必ず回答をしていると説明しており、対応に落ち度があるとは認められない」とされたことには疑問が残りました。この説明から、警視庁が東武鉄道にも事情聴取を行ったらしいことはわかりましたが、しかし東武鉄道が私に回答したり実際に講じた対応策の内容をよく調べれば、「対応に落ち度があるとは認められない」などという結論が出てくるとは思えません。警視庁の論理だと、形式的にだけでも対応していればその内容や実質は問わない、言い換えれば事件の再発の未然防止効果がないとわかっている対応策しか講じなくてもそれで責任を問わない（つまり「未必の故意」による犯罪の幫助の予備を黙認する）ことになってしまい、おかしいのではないのでしょうか。しかもそのうえで警視庁の担当者からは「（告発不受理）決定に対する不服申し立ては受け付けません、これは上司とも話し合ったうえでの決定です」と、これ以上の対応はしませんよと一方的に幕引きを宣告されてしまったのです。

ついでに記せば、この事情聴取のとき、警視庁の担当巡査は「なぜ（地元の警察署でなく）本庁に告発したのですか？」と私に質問してきました。このとき私は「東武鉄道の本社は墨田区ですし、営団や東急にも関係してくる事案ですから、どこ（の警察署）が担当かわからなかったからです」と答え、巡査もそれ以上は何も言いませんでした。しかし、このできごとを今になって顧みると、巡査のこの質問の言外には「なんで自分たちがこの事案を担当しなければならないんだ」という不満が隠されていたようにも感じ取れます。つまり、後に触れる（160ページおよび164ページ右段を参照）、捜査機関が新たな捜査を引き受けるのを面倒くさがる“司法不作為”の現実が、実はこんなところで垣間見えていたのではないか、と思われてなりません。刑事犯罪（者）に対して処罰を求めるために捜査・起訴できる権限を有しているのは警察と検察だけであるという事実と、このために国民に代わって国民を犯罪被害から守るべき使命との自覚が、果たして捜査当局の関係者にはあるのだろうか、という疑問さえ抱かせるものと言える気がします。

“迷惑喫煙乗り入れ”をされる被害者としての面も併せ持つ営団と東急およびその沿線自治体には無視され、国（国土交通省＝行政）と警察（司法）からも突き放され、また民事で東武鉄道と訴訟を争うだけの時間的、経済的、そして精神的負担に耐える力もなく、個人の立場でこの問題に取り組むには万策尽きた感がありました。そこで、この問題に関心を寄せて下さっていた大学教授、弁護士、NGO（非政府機関）などに向けて、今回の一連の行動を通して感じたことを記した中間総括を発表し、一旦この運動に区切りをつけることにしました。この中間総括に記した内容が、次章で取り上げる「交通権学会」で陽の目を見ることとなります。

（注5） 喫煙者の多くが、「健康への悪影響などを理由にたばこをやめたいと思っても、なかなかやめられない」と言うのは、たばこに含まれるニコチンという成分の強い依存性が喫煙欲を促すためであるということが、これまでの研究で明らかになっています。