

2003年4月16日

警視庁保安課 1 係

尾崎 強 様

山崎卓也 様

半沢一宣

冠省 過日は竹の塚警察署にて長時間にわたり、東武鉄道の告発に係る事情説明に応じてください、ありがとうございました。その際、東武沿線在住の同僚に通勤時に問題の貫通路部分の状況について観察を頼んでいただけるようなことをおっしゃっていたと記憶しており、東急田園都市線沿線在住の方々にも同じことをお願いできる場合のために、田園都市線～半蔵門線内の東武車両使用列車の時刻表を作成しましたので、お送りいたします。切り貼りの跡が見苦しくて恐縮です。土休日ダイヤ分についてはまだ作成していませんが、取り急ぎ平日分のみ送ります。田園都市線から半蔵門線・東武線方面へ（東・北行）の場合は、前から4両めと5両めの間に問題の貫通路があります。東武線内のみの列車の場合は、浅草側から6両めと7両めの間に問題の貫通路があります。（一部の列車では、4両めと5両めの間、8両めと9両めの間にもあります）同じ東武でも東上線の場合は、池袋側から6両めと7両めの間か、8両めと9両めの間のどちらかのことが多いようです。

それと、過日の事情説明の後に気づいたことを補足として以下に記します。

山崎様のご質問の「東武鉄道に対する容疑（どんな法律に違反しているか）は何だと思えますか？」については、鉄道営業法と東京都火災予防条例以外では、傷害幫助（電車内で喫煙しやすい空間を放置することによって乗客の喫煙を誘発し、その結果他の乗客への受動喫煙被害の強要に加担している）か、少なくともこれらの予備には該当すると考えられます。（刑法を全部読んだわけではないので読み抜けがありそうなのが自分でも気がかりです）また「最近あなたが直接自分でこの貫通路内で乗客が喫煙している場面に出くわしたのはいつですか？」について、私は「少なくともこの1年くらいの間はない」と答えましたが、だからといって最近この貫通路内での喫煙が減ってきているとは必ずしも言えないと思います。私はここ数年東武鉄道に乗車する機会が減っているのと、ダイヤが変わって（複々線区間の各駅停車はほとんどが日比谷線直通列車になって）問題の貫通路付きの列車に乗りあわせる機会そのものがなくなってきたからです。私が問題にしている貫通路のある列車は、ほとんどがラッシュ時の8両または10両編成の列車です。日中の6両

編成の準急列車にも一部ありますが、全体の割合からすればあまり多くありません。

鉄道営業法 25 条と都火災予防条例 23 条だけで立件（起訴）しても、これらが定める刑はせいぜい数万円の罰金であり、取るに足らない額かもしれません。少なくとも東武鉄道にとっては、その程度の罰金で済むのなら何百両もの車両改造費用よりも安上がり、と考えていたとしてもおかしくありません。しかし、わずかな額の罰金刑であったとしても、そのような法的処分を下すことにこそ意味があると私は考えます。問題の貫通路部分の車両構造が、違法な喫煙（鉄道営業法 34 条違反行為）による健康被害や私のような暴力被害を誘発する原因になっていることを認識していて、そのような構造を改めないまま 20 年以上も同じ構造の車両を作り続けておいてから「今さら構造を変えろと言われても経費その他の点で困難」と開き直るのは、理不尽な被害の再発の未然防止を願う被害者感情を踏みにじる行為です。そのような東武鉄道の不作為（再発防止義務違反）が罪にあたることを確認することが、今回の告発の最大の目的です。

どうか、よろしくお取り計らいのほど、お願い申し上げます。

ご不明な点がございましたらご連絡ください。（17 日（木）と 18 日（金）は不在です。

19 日（土）以降に）

乱筆乱文お許しください。

敬具