

2003年4月30日

各位

半沢一宣

東武鉄道の刑事告発の告発不受理処分決定についての報告と中間総括

冠省 先にお知らせしていた、3月19日付で東武鉄道を刑事告発した件につきまして、このたび警視庁より告発を受理しない旨の通知を受けましたので、この間の経過についてご報告し、中間総括とさせていただきます。

1. 警視庁本庁に提出（郵送）した証拠資料

告発状（第124-54-08595-4号書留内容証明郵便による）の他、以下の文書の写しと写真を郵送しました。

- (1) 2003年1月24日付 第120-55-33156-2号ほか書留内容証明郵便の写し
- (2) " 2月21日付 第120-55-35177-0号ほか "
- (3) " 2月28日付 第120-55-35422-0号ほか "
- (4) 平成15年2月27日付 第120-55-35409-1号 "
- (5) 2003年3月3日付 第120-55-35536-2号 "
- (6) 平成15年3月14日付 第120-55-35984-2号書留配達証明郵便にて到着した文書の写し（A4判2枚のワープロ作成文書、自筆署名および捺印は無し。送達封筒の写しを添付）
- (7) 2003年3月16日付 第120-55-36028-4号書留内容証明郵便の写し  
上掲(1)(2)(3)(5)(7)については、郵便物配達証明書の写しも添付。
- (8) 写真11枚とその解説文 東武鉄道30000系車両（営団地下鉄半蔵門線乗り入れ用車両）において、乗務員室部分の貫通路と客室とを仕切る扉の部分の幕を乗客自身のみだりに操作できてしまう様子、この貫通路内で喫煙行為があったことを示す床の焼け焦げ跡、その後追設された幕下げ防止装置がその機能を果たさず相変わらず乗客の幕下げ操作が可能な状態のままである様子、などの証明のため。

写真の一部（写真番号8～11の4枚）は第114-29-32817-5号、それ以外は第130-56-29055-3号の、それぞれ書留配達証明郵便にて送付。

## 2. 4月10日、地元の竹の塚警察署にて事情聴取

4月7日の週になってから、本庁生活安全部保安課1係より、今回の告発について詳しい話を聞きたいので面会したい旨の電話連絡があり、10日の午後2時から3時20分ごろまで、竹の塚警察署にて、本庁同系の尾崎強氏と山崎卓也氏の2名と話をしました。

私からは、1999年10月13日(水)に東武鉄道館林駅構内で受けた2回目の暴力被害に対する抗議の中で、1982年に受けた1回目の暴力被害の誘因となった、今回の告発の対象とした貫通路構造についても対策を求めたが東武鉄道がこれに応じなかったことを話したり、この貫通路の床に実際に踏み消された吸殻が残っていた現場を撮影した写真を見せたり(吸殻を持ち込んで撮影した“自作自演”でないことの証明が難しいので証拠としての提出は見合わせました)、東武鉄道が暴力被害の再発防止のための対策を講じるよう求める私の再三の訴えに対して頑なに「マナー向上の呼びかけ」など実効性を有さないことが実証されていること以外の対策の実行の確約に応じない、すなわち実質的に再発防止のための取り組みを拒絶し続けることによって、精神的苦痛や経済的損失(内容証明郵便代など)など様々な形で2次被害を受け続けていることを訴えたりしました。(この時には話しませんでした。これら一連のできごとの末、東武鉄道に運賃を払うのを不愉快に感じるようになり、東武鉄道沿線に出かけるのに自転車を利用するようになり始めたところ、私は今年2月21日(金)午後、上掲証拠文書(2)の内容証明郵便を差し出した向島郵便局(東武曳舟駅そば)からの帰りに自動車にひき逃げされ、左手指骨折(全治1ヶ月強)の被害を受けました。この事故も東武鉄道に起因する「安全に交通する権利」の侵害が具現した例と言えるでしょう)

これに対する警視庁担当者の反応は、全体として真摯で、私の主張にも一定の理解を示しましたが、以下のような気になる発言も見られました。( )内は私の反論です。(順不同)

(1) 貫通路からもれ出てくるたばこの煙を吸わされるのがいやなら、貫通路のない位置や列車に乗るといっても解決策のひとつとして考えられるんじゃないですか?(貫通路内での喫煙の肯定・容認を前提とした本末転倒な考え方。喫煙者を威張らせて非喫煙者に「嫌なら逃げろ」と言うのはどう考えてもおかしいし、それで火災やガス爆発が起きたらどうするのか?)

(2) あなたが問題にしている貫通路の構造を欠陥構造だと考えているのは、あなただけかもしれないよ(受動喫煙の強要という形での健康被害や時には暴力被害に発展した実例がある、電車内での違法な喫煙を誘発する温床となっている車両構造について、

利用者に危害を及ぼし続けているそれが「欠陥」ではないとしたら何だというのか？  
そういう思考回路にも欠陥があるんじゃないの？ と言いたくなった）

(3) 送られてきた写真を見る限り、東武鉄道は幕下げ防止装置を取りつけたり、貫通路内禁煙のステッカーを新たに貼り出したりと、然るべき対策を講じているように思えます。それにあなたのように無理やり防止装置を突き抜いて幕下げをしようとする人なんていないですよ。(喫煙に限らず迷惑行為や犯罪行為というものは、制度や設備などの抜け穴や盲点について行われるもの。他人の迷惑や法を顧みずに喫煙しても滅多なことでは痛い目に合わない(罰せられない)という社会状況があるからこそ、喫煙者はステッカーやポスターによる掲示や放送による禁煙告知を無視し、すなわち鉄道営業法第 34 条に言う「制止を肯ぜずして」喫煙する。問題の貫通路内での喫煙常習者が、喫煙欲の充足のために目隠しをしようとして無理にでも幕下げできないかと試そうとするのは極めて自然な(社会心理学で言うところの)態度。「幕下げ防止装置にしても、掲示や放送による禁煙告知 = マナーの呼びかけにしても、実効性がないことが事実によって証明されていることを(公に認めないだけで)認識していてその上で『再発防止策を講じた』と言い張ったり認めたりするのはおかしい」と反論したが、2人ともそれには答えなかった)

これ以外では、「起訴するとした場合にはどの法律のどの条文に違反するかを明らかにする必要があるが、あなたは東武鉄道がどの法律に違反していると思いますか？」と質問されて、告発状にちゃんと書いておいたのになんで今さらそんなこと聞くんだろう？ と真意がわからなくて何も答えられなかったのが心残りでした。

しかし、「同僚に東武線で通勤している者がいますから、貫通路内での喫煙実態があるのかどうか暫く観察してもらうように頼んでみましょう」ということになりました。

### 3. 東武～営団～東急線での東武車両使用列車時刻表の作成

警察による実態調査の確約に意を強くした私は、東急田園都市線～営団半蔵門線内でも東武線内と同様の喫煙常習者が発生している可能性を考慮し、両線での実態調査の参考にしてもらう目的で、両線を東武車両で運転される全列車の時刻表を、急拠作成し、警視庁に郵送しました。(平日ダイヤ分のみ)

この送り状の中で、東武鉄道の犯罪容疑について、傷害幫助(電車内での喫煙は、鉄道営業法第 34 条違反行為であり、従って東武鉄道は結果的に違法行為の幫助行為を行っているの

に加え、電車内での喫煙は他の乗客に受動喫煙を通じて健康被害を強要する行為でもあるため、電車内で喫煙可能な状況を放置し続ける東武鉄道の行為（不作為）そのものが喫煙行為の補助行為であると同時に乗客への傷害行為への補助行為でもあったと考えられるため）を追加したい旨を書き添えておきました。

合わせて、今回の告発の目的について、（東京都千代田区の路上喫煙禁止条例までは引き合いに出しませんでしたが）違法かつ迷惑な喫煙者に対しては罰金徴収などの形で“痛い目”にあわせるシステムにしないと喫煙をやめようとしないと同じで、東武鉄道に対しても“痛い目”（それが数万円程度の罰金刑でしかなくても）に合わせなければ、問題の責任を喫煙者のマナーの悪さに転嫁するだけで逃げ得を続けるのを許すことになってしまい、被害者感情を踏みにじる理不尽をまかり通らせることになる、という趣旨の訴えも記しておきました。

#### 4．告発不受理の決定の通知と提出資料の返却を受ける

4月21日の週に入ってから警視庁より再び呼び出しを受け、24日（木）10時に本庁へ出向き、前回と同じ2名の警部・巡查と面会しました。

今回の呼び出しの目的は、今回の告発について受理しない（従って検察への送付をしない）ことに決定したことの通知と、「告発を受理したことになってしまうから」という理由で、私がこれまでに郵送および手渡しした資料すべてを返却するためでした。

告発不受理の理由については、（1）私が過去に受けた2回の暴力被害についてはいずれも時効（2年）が成立している、（2）貫通路内禁煙のステッカー貼付や幕下げ防止装置取り付けなどの対策が講じられており、また東武鉄道でもあなたからの質問状にはそのつど回答していると言っており対応に落ち度は認められない、というものでした。そして「あなたにも言い分はあるでしょうが、上司とも相談して決定したことです」と、決定に対する異議は聞き入れない姿勢をも明らかにしました。

#### 5．営団～東急線乗り入れ用以外の車両への扉施錠防止装置取り付け始まる

4月24日に警視庁本庁からの帰りに乗った電車（北千住11時15分発準急南栗橋ゆき第2609列車、81109編成ほか）で問題の貫通路部分を観察していたところ、営団～東急線乗り入れ用の30000系車両のそれと同様に、客室との仕切扉の施錠をできなくする錠受への改造が施工されていました。しかし遮光幕については何も防止策が講じられていませんでした。

このような、「扉の施錠はできないが遮光幕操作は自由に可能」という状況は、30000系車

両の新造当初のそれと全く同じです。しかしその 30000 系においても、貫通路の床にたばこを踏み消した時の焼け焦げ跡が多数存在していることを考えると、このような中途半端な車両改造工事で貫通路内での喫煙を抑止できるかについては、疑問と言わざるをえません。

喫煙行為を抑止できていないということは、喫煙に抗議した他の乗客が暴力で報復されるなどの様々な事件の再発の未然防止にもなっていないということです。それでもこれらをもって「対策を講じた」と東武鉄道が主張するならば、それは詭弁以外の何ものでもなく、また同時に喫煙者による暴力行為などの事件が再発しても構わないまたは仕方がないという、いわゆる「未必の故意」の認識が存在していることを自己暴露するものというべきでしょう。

## 6. 営団～東急沿線自治体の反応

今年 2 月 25 日付で、営団地下鉄半蔵門線～東急田園都市線の沿線 13 自治体に今回の問題を公表し、共同で対応を働きかける行動を提案したところ、4 月に入ってから神奈川県川崎市から回答がありました。要旨は、「東急電鉄に照会したところ、『今後の東武鉄道の対応に応じた方策を検討したい』と伺っており、本市としては東急電鉄を通して、ご指摘の点の改善を促していきたいと考えております」というものでした。

## 7. 告発不受理決定を受けての今後の対応と課題

今後の対応方については、まず検察への告発が考えられますが、警察に出したのと同じ内容では同様に却下されてしまうことが予想されます。今年 5 月 1 日に施行される健康増進法の第 25 条（受動喫煙の防止の努力を義務づけた規定）違反行為として告発することも考えられますが、同条には罰則規定がないため、刑事告発の根拠として主張するには難があります。

また、民事での提訴（車両改造工事の実施と慰謝料などの請求）も考えないではありませんが、必要とする時間や労力はともかく、費用の面から、訴訟は事実上不可能です。

これらのことから明らかなのは、東武鉄道が（未必の）故意に基づいて継続している利用者への不法行為（迷惑行為の域を越えた、人権侵害行為であり、かつ違法な行為）について、利用者の立場から止めさせることが極めて困難だということと、東武鉄道がそのような現実を見透かして再発の未然防止を怠るという不法行為（不作為）を公然と正当化しているということです。

いくら日本国憲法で裁判を受ける権利が保障されているとはいえ、現実にはそれを行わせるには障壁があまりに高すぎます。そのことが「訴えられさえないなら、法を冒して他者の

人権を侵しても構わない」といった倫理の退廃をひき起こし、結果として、「貫通路内での喫煙で利用者に迷惑がかかっている事実は認めるが、それを防止するための車両改造工事は経費がばかにならないから、それをしないで済ませるために喫煙者へのマナーの呼びかけだけは続けて『何も対策を講じていないわけではない』と言える逃げ道を作っておこう」という、利用者（国民）の安全（たばこの煙を吸わされずに、あるいは暴力行為その他の危害にさらされることなく交通できる権利の実現）よりも東武鉄道の利益追求（営業経費の抑制）を優先させ利用者に自らの都合を一方向的に押しつけるという東武鉄道の体質を許してしまっているのではないのでしょうか。だいたい、この貫通路構造が利用者の暴力被害の発端になっていたことを認識してからも 20 年以上にわたり同じ構造の電車を作り続けておいてから「対象車両が多すぎて経費上の問題があるので車両改造工事の実施は困難」と開き直ること自体、身勝手な責任放棄以外の何だというのでしょうか？

ところで、このような「鉄道事業者側の論理を優先させる結果として利用者の利便や権利が損われ侵害される」という構図の問題は、昔から各地で存在しています。つまり、今回私が問題にしている、東武鉄道の車両の貫通路構造の欠陥の放置の問題も、単発的に発生したのではなく、同じような構図を持つ様々な類例の改善を怠っても鉄道事業者が社会的に制裁を受けることはほとんどないという、悪しき前例の積み重ねの延長線上において発生したものと考えることができます。

こうした構図が続いて鉄道事業者の高圧的姿勢が一般化すると、利用者の反発感情を醸成し、報復としての不正・無賃乗車や施設破壊などの行為を誘発し、すなわち鉄道事業者自らが迷惑行為増加や治安悪化の種をまくこととなります。それだけでなく、利用者に「安全を無視する鉄道に運賃を払ってまで乗るのは嫌」と鉄道利用を忌避させ、すなわち鉄道離れを国民に促すことを通じて、自動車のはんらん起因する様々な社会問題の深刻化にも、鉄道事業者が結果的に加担することにもなります。

このような社会問題の解決と、国民の「(受動喫煙被害からの解放を含めた)安全に交通する権利」の実現のためには、交通事業者による利用者への権利侵害の全般について、利用者からの訴えを受けつけて事実関係を調査し、必要に応じて社会への公表や告発を行う、交通監察機構とでも呼ぶべき公的機関が必要と言えるのではないのでしょうか。

以上 .