

第4章 健康増進法施行と『鉄道ジャーナル』誌での記事化を受け、“迷惑喫煙乗り入れ”問題を交通権学会に報告

2003年4月22日(火曜日)の朝刊各紙に、前年8月2日に公布された「健康増進法」が翌5月1日から施行されるのに合わせて、関東の私鉄10社が同日から喫煙所を廃止し駅構内完全禁煙に踏み切ることになった、という記事が掲載されました。

この法律では「受動喫煙の防止」について、第25条で次のように定めています。

「学校、体育館、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、事務所、官公庁施設、飲食店、その他多数の者が利用する施設を管理する者は、これらを利用する者について、受動喫煙(室内又はこれに準ずる環境において、他人のたばこの煙を吸わされることをいう。)を防止するために必要な措置を講ずるように努めなければならない。」

この条文は「努力義務規定」と呼ばれるもので、違反しても罰則があるわけではありません。しかし、施設管理者が必要な措置を怠った結果、その施設の利用者や従業員が受動喫煙による被害を受けた場合には、民事訴訟で損害賠償を請求される可能性がある、と指摘する弁護士もいます。

そして、鉄道の駅構内や列車内がこの条文で言う「多数の者が利用する施設」に該当することは明らかです。もっとも、この条文では受動喫煙を原因としてこれから派生する健康以外の被害(本書で私が問題としている暴力被害など)の問題については定めていません。しかし、だからといって、公共施設の管理者がその防止に努めなくてもよいということになるとしたら、常識的に考えておかしいと言うべきでしょう。

注目すべきは、『読売新聞』のこの記事の中で、鉄道会社の今後の迷惑喫煙者対策について東急と東武のコメントが紹介されており、どちらも「喫煙者にマナーの向上を呼びかけることを通して協力をお願いしていきたい」という意味の見解を出していることです。同紙が鉄道会社のコメントを紹介するにあたって東急と東武を選んだのは偶然でしょうが、しかし一方で、では鉄道会社がマナー向上を呼びかけてもそれに応じない悪質な迷惑喫煙者にはどう対応するのか、という点についての言及がされていない点が気になります。今日の、鉄道などの公共の場における喫煙に限らない様々な迷惑行為の問題は、まさにこの「マナー向上を呼びかけてもそれに応じない悪質な迷惑行為者」の問題だからであり、この核心を突かなければ問題の解決策を見出すことはできないはずだからです。鉄道会社は、迷惑行為(者)問題への対策として「マナー向上の呼びかけ」のみに固執する限り、利用者のこの疑問に対して説明責任を果たす義務があるのではないのでしょうか。そして、そのことを国民に代わって鉄道会社に追及し、問題の本質を国民に知らせるのが、社会の公器としての報道機関の、本来為すべき使命もしくは責務というものでしょう。

そして5月の大型連休明けに、私が学生時代からおつきあいのあるレイルウェイ・ライターの種村直樹氏から、今回の“迷惑喫煙乗り入れ”問題について、同月21日発売の『鉄道ジャーナル』7月号の連載コラム「レイルウェイ・レビュー」に書いておいた、という連絡が届きました。

種村氏は鉄道と鉄道旅行をテーマにしたフリージャーナリストの第一人者で、私が中学1年のときに担任だった先生がアトリエを構えていた、同じマンションに種村氏が作業場を構えていたという個人的な縁もあって、昔から鉄道に関する情報提供などを通して活動

を支援する「種村直樹レイルウェイ・ライター友の会」にも参加していました（個人的な事情により1999年3月限りで退会）。

今回の“迷惑喫煙乗り入れ”問題について、種村氏には2月21日付けの質問状までは資料を届けていたのですが、その後交通事故（ひき逃げ）にあたり、そのころから文書作成が繁忙を極めたりで、種村氏への続報の連絡に手が回らなくなり、そのままとなってしまっていました。このため、このコラムの内容に不安を感じながら掲載誌の発売日を待ち、その前日に銀座の某鉄道模型店で掲載誌を入手しました。

「関東10民鉄完全禁煙は守れるのか」というタイトルの記事は、まず5月1日から関東の私鉄10社が駅構内完全禁煙を実施することを決めたことを伝える4月22日付け『毎日新聞』の記事を引用し、「完全禁煙でも分煙でもいいけれど、法律が施行されるからという発想は気に入らない。あまりにも極端なのも嫌だ。暴力団員でも有権者だと言ったとかで物議を醸しかけた大臣がいたけれど、スモーカーだって、きつぷを買っている乗客であることは間違いない。サービス業として、『いっさい吸うな、いやなら乗るな』でいいものか疑わしい。」と所感を述べ、つづいて2000年秋にくも膜下出血で倒れたのを機にたばこをやめた種村氏自身の体験を記した後、「...関東大手民鉄各社が、“健康増進法施行”などということではなく、もっと他の理由もあげていけば、別の感想をもったに違いない。」として、1982年から2003年2月21日現在までの私の行動の概略を、おもに2003年1月24日付け内容証明郵便（22～27ページに掲載）を要約した形で紹介したうえで、次のように結んでいます。（（ ）内は編著者の補足）

「今度の5月からの各社全面禁煙と半沢の主張とは直接関係がない。そもそも通勤通学電車内は従来から全面禁煙なのだから、喫煙が行なわれていたこと自体が無法なのである。駅も全面禁煙と宣言するのはいいとして、無法が駅にも広まる憂いはないのか。もし不心得者がホームやコンコースですばすばやり出したら、だれが注意するのか。駅員の仕事と（鉄道会社が）約束できるのか心配である。半沢のような正義感あふれる人物が、注意しなぐられ、けがをしていては、たまったものではあるまい。」

私は「スモーカーだって客だ、喫煙を全面禁止するのはサービス業としていかなものか」という種村氏の意見については、個人的には鉄道会社が迷惑喫煙者（私は喫煙者のすべてがそうだと言っているのではありません。種村氏が言うスモーカーも公衆マナーをわきまえた喫煙者の意でしょう）の取り締まりを怠る口実に利用されるおそれがあるのと、それによって鉄道会社が、鉄道という自ら管理する公共施設内の公衆衛生や治安が悪化するのを放置することこそ、サービス業としていかなものかと思いましたが、結びについてはまさに「我が意を得たり」と溜飲が下がる思いがしました。

この記事を読んで、私はこの年7月に開催される「交通権学会」の定期研究大会で、今回の“迷惑喫煙乗り入れ”問題を中心として、鉄道事業者の企業倫理の退廃について事例報告を行うことを決めました。そしてその資料とするため、今のまま何も対策を講じることなく“迷惑喫煙乗り入れ”を続けていて、営団線内か東急線内でこれを原因とする何らかの事件が発生してしまった場合の責任の所在と、健康増進法施行に伴い迷惑喫煙者を法的に取り締まることの是非とについての認識を明らかにするよう求める質問状を、改めて当事者である5社省庁に出すことにしました。

しかし、直通運転が既成事実となった今から対応を取ると、利用者の安全にかかわる対

策が不十分なまま直通運転開始を見切り発車させてしまったことを認めることになり、その責任を追及されかねないという、新たな責任問題が発生する可能性があると考えられます。そのためか、東武だけでなく営団、東急、そして国土交通省までが、指定期日を過ぎても回答をしませんでした。私一人だけがこれ以上何を言っても、無視したところで痛くもかゆくもならないと当事者が開き直っているのかどうかは、知る由もありません。ただ、私はこのような利用者の安全にかかわることについて責任ある対応をしない当事者の姿勢を目の当たりにさせられたことで、東武鉄道だけでなく、営団、東急、そして国も“迷惑喫煙乗り入れ”問題の共犯者だと思わずにはいませんでした。

東京消防庁だけは、指定期日を過ぎてから回答書を出してきました。しかしその内容も、この事案への対応をせずに済ませたいという、自らの不作為を何とか正当化しようとする思惑がにじみ出ているものでした。

私が気になったのは、まず「消防法第3条第1項の規定は屋外についてのものである（から地下鉄車両に対しては適用できない）」としている点です。しかし地下鉄用の車両でも、直通運転によって地上すなわち屋外も走行します。このわかりきったことを無視しているのは、釈然としません。

つぎに、消防法第3条に出てくる「舟車」「物件」と鉄道車両との関係の解釈です。この2語だけで考えれば、回答書に示された東京消防庁の見解は、一見もっともらしく思えます。しかし、第5条に「防火対象物」という語があり、他の法令と組み合わせて解釈すると、鉄道車両がこれに該当することがわかります（183ページの「編著者注」を参照）。したがって、東武鉄道に対して同法第5条に基づく改善命令を出すことは可能と考えられますが、回答書では「防火対象物」の解釈については言及を避けています。

私はこの2点について再質問することも考えないではありませんでしたが、東武鉄道でなく直接の当事者ではない東京消防庁に追及の重きを置くのは、自分で問題点をすりかえることになるようでどうかと思い、見合わせることにしました。

東武鉄道などから回答それ自体を拒絶されたのは想定外でしたが、交通権学会で予定していた研究発表には影響がありませんでした。80～85ページに掲載した、4月時点での中間総括をもとに提言した「交通権110番」構想が司会者から高く評価され、心強く感じました。もっともその一方で、別の参加者からは「幅広い交通問題の中ではたばこ問題はマイナーな分野であることを自覚したほうがよいのではないか？」という厳しい意見も出されました。

なお「交通権学会」とは、交通というものを、国民が生存や生活するための様々な活動（通勤、通学、通院、買い物、スポーツ、文化活動など）を実現するために欠かせない基本的人権のひとつと位置づけ、この視点から様々な交通問題の研究と社会への提言を行っている学術団体です。