

2003年5月23日

東京都墨田区押上一丁目1番2号

東京武蔵野鉄道株式会社

代表取締役社長 根津 嘉澄 様

鉄道事業本部営業部旅客サービス課長

綾部 光明 様

同 運輸車両部車両課長 倉持 英一 様

東京都台東区東上野三丁目19番6号

帝都高速交通営団

総務部広報課長 土坂 泰敏 様

肥後 謙一 様

東京都渋谷区南平台町5番6号

東京急行電鉄株式会社

代表取締役社長 上條 清文 様

鉄道事業部管理部総括課長 城石 文明 様

東京都千代田区霞が関二丁目1番3号

国土交通省

国土交通大臣 扇 千景 様

鉄道局業務課 荒木 様、有馬 様

東京都千代田区大手町一丁目3番5号

東京消防庁

消防総監 杉村 哲也 様

指導広報部広報課長 伊藤 克己 様

東京都足立区

半澤 一宣

東武鉄道伊勢崎線から営団地下鉄半蔵門線へ  
東急田園都市線への直通運転に伴い発生する  
危険の防止策等についての再質問状

本年2月21日付書留内容証明郵便にて送  
付した標記の質問状にかかわる件について、  
再度質問したく本状を送付いたします。  
この質問状で提起した問題が、今年2月1日  
発売の月刊誌「鉄道ジャーナル」2003年  
7月号（通巻441号）「関東10民鉄完全禁煙  
ルウエイ・レビュー」の記事で紹介されました。  
は守れるのかの記者の中で紹介されました。  
執筆者の種村直樹氏は記事の末尾を「もし不  
心得者が駅構内で喫煙を始めたら誰が注意す  
るのか。駅員の仕事と約束できるのかどうか  
心配だ。利用者が注意して殴られケガをさせ  
られてはたまつたものではないか」へ要旨  
と、私の心情を代弁する言葉で結んでいま

す。この記事については著作権法上写しを送付できませんので各自ご確認願います。今月1日の健康増進法施行により実施された関東大手私鉄完全禁煙化以降に、駅構内で喫煙する利用者への対策については、先月2日付『読売新聞』朝刊1面の記事に引用された東急と東武のコメントによれば、いずれも「マナー向上への協力を呼びかけ、旨のものでした。しかし、マナー向上の呼びかけに協力せずに喫煙をやめない利用者への対応方については、東急、東武とも記事ではコメントされていません。ましてや、全国の鉄道事業者（鉄道施設管理者）のこうした喫煙者への対応が不十分な結果、喫煙者に直接抗議した利用者が暴力被害を受けてしまった場合の責任の所在について、鉄道事業者が利用者（国民）にその説明責任を果たしたという話を、私は多聞にして知りません。このような問題は、駅構内での喫煙だけでなく、今回私が問題にしている標記の「欠陥車両乗り入れ」についても言えるはずで、東武鉄道は今回私が指摘した問題への対策として、営団半蔵門線、東急田園都市線乗り入れの3000系車両について、客室と貫通路との仕切扉に内蔵された遮光幕を下げ、

で運用する800系車両等については300系と同様の仕切扉施錠防止装置を、それが試したところ、多少力を加えれば数秒です。トツパーを突き抜いての幕下げが可能で、その用をなしていません。また後者は遮光幕操作の防止策がなされていません。また、300系0系新造当初の「扉の施錠はできないが、幕下げは可能で、人目を避けての喫煙その他の迷惑・破壊行為の実行が可能」という状態となつています。いずれも何もしないよりは多少はましだとはいえず、貫通路構造の欠陥がもたらす諸問題の根本的な解決にはなっていない。このような状況で、この貫通路内での喫煙その他の迷惑行為等に抗議した乗客が暴力行為その他の被害を受ける可能性を予見でき、いながら、その危険の除去を怠った施設管理者（鉄道事業者）や、危険除去を促す指導や命令を怠った監督省庁などの不作為責任は、きわめて重大と言わざるをえません。私は新線開業や直通運転拡大による混雑緩和やサービス向上を否定するものではありません。和やサービスクラス向上を否定するものではありません。ただ、これまでに記してきたような、

危害が発生しうる状況を放置したまま直通運

転を継続することが、利用者すなわち国民の  
 「安全に交通する権利」の保障という点から  
 考へておかしいのではないかと、このことを  
 申し上げたいのです。安全確保を怠つて利用  
 者に危害を生ぜしめる事故や事件が発生して  
 しまつては、直通運転等によるサービス向上  
 も帳消しとなつてしまひますし、何よりも利  
 用者が命を落とすことになつてしまつてから  
 では取り返しがつかないからです。  
 鉄道事業者による利用者への危害防止策が  
 十分でなく、また安全管理責任の所在につい  
 ての説明がなされないままでは、国民は身の  
 安全へ受動喫煙の強要に起因する健康被害か  
 らの回避を含みます。そのため鉄道利用を忌避  
 せざるをえなくなつてしまひます。今日の日  
 本では代替交通手段がマイカーなどの自動車  
 交通とほぼイコールであること、これを考へると、  
 結果として鉄道からクルマへの「逆モーダル  
 シフト」を鉄道事業者が国民に促す形になつ  
 てしまひます。地球環境問題など自動車の汜  
 濫に起因する様々な社会問題の解決が求めら  
 れる今日、「鉄道離れ」という時代の要請に  
 逆行する国民行動の種をまく結果となる東武  
 鉄道の反社会的行為（不作為の結果）を、私  
 は自らの社会的良心に基づいて、厳しく糾弾  
 するものであります。

右に記した内容を踏まえ、左の質問にお答  
 え、東武鉄道への質問  
 一、本年3月3日付第12055353  
 6 本 2 号 書 留 内 容 証 明 郵 便 による 再 質 問 状 を  
 はじめ、私はこれまで再三にわたり、貴社車  
 両の貫通路構造の欠陥に起因する何らかの被  
 害が再発してしまつた場合の施設管理者責任  
 について、および再発防止策として「マナー  
 向上の呼びかけ」だけしか掲げずにいること  
 の矛盾（すなわち、これは裏返して解釈され  
 ば「マナーの呼びかけ」だけで再発防止は可  
 能」と主張していること）になりませんが、これ  
 は何十年も昔から「マナーの呼びかけ」を続  
 けてきているはずにもかかわらず、今日の喫煙そ  
 の他の迷惑行為が未だなくならず、今日喫煙そ  
 との辻褄が合いません。もし「それは過去の  
 「マナーの呼びかけ」の力の入れ方が足りな  
 かつたからだと、この力の入れ方が足りな  
 9 9 年 の 私 の 2 回 目 の 暴 力 被 害 を 誘 発 し た 管  
 理者責任を貴社が認めることにならざるで  
 す。この旨を求め続けるので説明責任を果た  
 してほしい旨を求め続けるので説明責任を果た  
 してほしい旨を求め続けるので説明責任を果た  
 ついての解答を示していきません。この旨を  
 求めるので説明責任を果たす。

貴社鉄道線利用中に2回も暴力被害を受けたことについて未だに謝罪どころか見舞いの意思表示を伝えてきていません。このような、自らの主張の矛盾点や不法行為についての回答を避け続け説明責任を逃れるのを正当化しようとする貴社の行為は、暴力被害の再発防止を求める利用者に対して、その責任を否定することにより、事件が再発してもやむをえない、喫煙者に抗議して暴力で報復されても知りませんよ」と通告したに等しいものです。これにより私は貴社のモラルハラスメントへ精神的な暴力、嫌がらせによる精神的苦痛や、抗議のための一連の内容容証明郵便の作成労力や料金負担などの形で今なお貴社から二次被害を受け続けています。貴社はこの加害責任を認めますか、認めませんか。

二、東武鉄道、帝都高速交通営団、東京急行電鉄、および国土交通省への質問  
東武鉄道が本状の66〜83行めに記した不十分な対策しか講じず、かつ説明責任を果たさない現状のまま、営団または東急線内を走行中の東武車両使用列車でこの貫通路構造の欠陥に起因する何らかの事件が発生してしまつた場合、施設管理者責任はどこに所在すると考えるか、見解とその理由をご教示く

ださい。東武鉄道においては、事件発生現場が自社線内だった場合に管理者責任を認めるか否かについて回答願います。

また、駅構内および列車内が禁煙であることは以前から掲示や放送などにより告知、すなわち喫煙の制止が行われており、既に社会常識と言えるまでに周知されていると考えられます。このような状況下でそれでもあえて喫煙する利用者について、暴力行為や火災等の未然防止のため、その喫煙行為をへ掲示や放送による制止を肯ぜない行為とみなし、放送による34条1号および第42条2号を適用し発見時点でただちに罰金徴収（東京都千代田区の路上喫煙禁止条例のように）および鉄道施設の秩序保持のため乗車拒否とするこの可否についてもご教示ください。

三、国土交通省および東京消防庁への質問  
東武鉄道が本状の66〜83行めに記したような不十分な対策しか講じないままで、将来この貫通路構造の欠陥に起因する何らかの事件や事故（たばこの火からの延焼でなくとも、その近くで別の乗客が持ち込んだガスが洩れ出し、いけば、爆発事故につながる危険があり、電車内でのガス洩れは一般には想定し難いと。電車内での本年2月の大韓民国テグ市での地下鉄惨事は放火というまさに想定

