

2003年7月12日

交通権学会2003年度研究大会（於：千葉市・東京情報大学）自由論題報告

「交通事業者の倫理の欠如に起因する交通権侵害と社会的影響について
東武鉄道から営団半蔵門線への“欠陥車両乗り入れ”問題を中心に」

半沢一宣

（〒 東京都足立区 ）

・「東武鉄道のたばこ問題」略史 “嫌煙交通権”提唱の原点

1. 1982年の1回めの暴力被害の概要

- ・ “個室”とすることが可能な乗務員室部分の貫通路の欠陥構造を悪用して喫煙する常習者（高校生3人組）に抗議して暴力で報復される、近くの乗客は見守るだけ
- ・ 被害を届け出た北千住駅長室の対応はその場限り
- ・ 東武は事件発生後もこの欠陥構造を有する車両の新製増備を今日まで続けている

2. 1998（平成10）年度「とーぶ鉄道モニター」での取り組み

- ・ モニター会議の席上で1982年の暴力被害の体験を話し、再発防止のため車内喫煙の温床となっている貫通路構造の改良を求める 回答は「今後の検討課題」
- ・ 西新井車両工場見学会の際、工場係員に上記貫通路構造の欠陥除去の可能性を質問しかけると、同行の本社車両課長が「その件はただいま検討中ですから」と工場係員との会話を阻止した
- ・ 自由記述式レポート「モニター通信」で、東武鉄道利用中に遭遇した迷惑喫煙の事例を複数回報告し、違法な喫煙者の取締りを求めたが、回答はなかった

3. 1999年の2回めの暴力被害の概要

- ・ 列車（客室）内での喫煙を注意してもやめない乗客（やくざ）を次の停車駅でホーム上の駅員に突き出したところやくざが逆上し、口論の末駅員の目の前で暴行を受ける
- ・ しかし駅員はやくざを取り押えようとはせず、やくざに尋ねられるままに乗りかえ列車を案内し、その列車を発車させてしまった（犯人隠避行為）
- ・ この駅員の対応（自分の保身を優先して？ 暴力行為者を見逃した）や会社としての迷惑喫煙者対策の甘さが今回の被害を招いたとして東武鉄道本社に抗議
- ・ 東武の回答（要旨）半沢様が、相手のお客様が現場から離れても追いかけてやめな

かったので、半沢様が納得されたものと理解した」 暴行で気が動転して一時的に無抵抗状態になってしまった被害者への責任転嫁、“犯罪者もお客様”

- ・再発防止策として東武は「喫煙者へのマナー向上の呼びかけの強化」以外の対応（鉄道営業法34条と42条に基づく罰金徴収や乗車拒否など）の確約を拒否した

・「東武鉄道のたばこ問題2003 営団地下鉄半蔵門線への“欠陥車両乗り入れ”反対運動の経過

1. 営団、東急とその沿線自治体、および国土交通省への問題提起
 - ・東武受け持ち列車には6両+4両の併結編成が使用されるため、上記の貫通路の欠陥構造を悪用した迷惑喫煙やそれに起因する暴力行為の被害の危険が営団～東急線の利用者にも拡大される“迷惑喫煙乗り入れ”問題を関係各所に通報
2. 2月18日の韓国大邱市の地下鉄放火惨事を受けて
 - ・迷惑喫煙者による暴力行為以外の、上記欠陥構造を悪用した行為に起因する様々な危険（火災、ガス爆発、テロ工作など）の可能性を指摘し、上記欠陥構造が除去されないままの東武車両の営団～東急線乗り入れ禁止を提言する質問状を送付（送付先に東京消防庁を追加）
3. 関係先からの回答（順不同、要旨）
 - ・東武「車両改造は諸事情により困難、喫煙者へのマナー向上の呼びかけで対応」
 - ・営団「東武で対応を検討中と聞いている」
 - ・東急「 ” ” 」
 - ・国土交通省「 ” ” ので暫く様子を見たい」
 - ・東京消防庁「都火災予防条例等では鉄道車両に対する喫煙規制の定めはない」
4. 直通運転開始初日（3月19日）に東武鉄道を警視庁に刑事告発
 - ・鉄道営業法25条および東京都火災予防条例23条違反容疑、のちに傷害（受動喫煙の強要）幫助容疑を追加
 - ・被害の再発防止（車両改造と迷惑喫煙者の取締り）と謝罪とを拒絶され続けることにより東武鉄道から受け続けている二次被害（関係各所への危険の通報に係る労力や経費の負担および精神的苦痛）からの救済を要請
 - ・約1ヶ月後に告発不受理決定（2件の暴力被害については時効成立、東武は半沢からの質問状には必ず回答しているなど対応に過失は認められないとの判断）
（半沢注：東武からの回答書が形式だけで説明責任を不履行＝放棄した不当な内容の

ものであることに対する考慮が警視庁にはない)

5. 5月1日からの健康増進法施行(25条で公共施設管理者にその利用者の受動喫煙被害を防止する努力義務を規定)を踏まえ、関係各所に再度質問状(内容証明郵便)を送付
 - ・東武の車両構造の欠陥を悪用した行為を原因とする暴力その他何らかの事件が再発した場合の施設管理者責任の所在に係る認識、および迷惑喫煙者に対する上記の法的取締りの是非に係る認識の問いかけ
(半沢注:法的取締りを行わないと迷惑喫煙の撲滅が困難なことを示す事例として、東京都千代田区の路上喫煙禁止条例(2002年10月1日施行)について質問状中で言及した)
 - ・国土交通省と東京消防庁には、東武鉄道等への適切な指導や命令を怠った結果上記の事件が再発した場合の監督不作為責任に係る認識、および鉄道事業法23条または消防法3条と5条に基づく命令の発令に係る認識の問いかけ
6. 再質問状への回答拒否(送付した5社省庁すべて指定期限日までに回答せず(下欄注)=利用者・国民の危害について見て見ぬふり)が意味するもの
 - ・リスク(人件費や社員が暴力被害を受ける危険)ばかりで増収にならない迷惑喫煙者の取り締まりを回避したいという事業者のホンネの自己暴露
「利用者の安全よりも利潤追求や社員の身の安全そして社会的メンツの方が大事」
 - ・利用者に対する“危害防止・安全運送義務”の不履行、およびそれに係る説明責任の不履行への批判や抗議を無視しても責任を問われないのを見越しての“逃げ得”の正当化
「臭いものにはふた」「運賃さえ取ってしまえば後は野となれ山となれ」
 - ・将来事故や事件が発生(再発)した時の関係者の管理者・監督者責任のなすり合いによる、被害者への2次被害の強要の懸念

参考:「東武鉄道のたばこ問題2003」関連の全文書等を公開中のホームページ

<http://www.geocities.co.jp/WallStreet-Bull/8008/hnzw/index.htm>

半沢の知人のホームページを知人の厚意により開放していただいているものです。

・**交通事業者による迷惑行為 = 交通権侵害の構図とその社会的影響**

1. 交通事業者を原因者とする迷惑行為・迷惑不作為の代表的事例(順不同)

- ・列車のワンマン化に伴う車内秩序や治安の悪化
- ・ローカル列車のロングシート化&編成短縮による詰め込み（立席）輸送やトイレ省略
- ・日中の線路保守工事のための列車運休の際の代替輸送手配省略
- ・「青春18きっぷ」シーズンの特定線区・列車の恒常的混雑の放置

共通点：利用者と交通事業者の利害が対立する事案において、事業者側の都合の優先を利用者が一方的に押しつけられる結果、交通権が侵害される（東武鉄道の場合は欠陥除去のための車両改造工事の経費の出し惜しみ＝利用者の安全よりも利益優先）

2. “マナー向上の呼びかけ”（迷惑行為対策としての交通事業者の常套句）論のウソ

- ・迷惑行為対策として“マナー向上の呼びかけ”だけしか掲げずにいるというのを反対解釈すると、“マナー向上の呼びかけ”だけでも迷惑行為撲滅は可能ということになる
- ・仮説の誤りの背理的証明：交通事業者側の主張通り「“マナー向上の呼びかけ”だけでも迷惑行為撲滅は可能」と仮定すると、過去長年にわたり“マナー向上の呼びかけ”が続けられてきている（例：営団地下鉄の“マナーポスター”）にもかかわらず、様々な迷惑行為が今日未だなくならずにいる現実との矛盾を説明できない
- ・しかし交通事業者は自らの主張が矛盾した不当なものであることを認めず、その主張を押し通し正当化する不法行為によって国民の交通権その他の人権を侵害している
- ・論理的議論を拒絶しての不当な主張の押しつけは、暴力行為その他の危害の再発防止責任の放棄であると同時に、「迷惑行為に起因する暴力その他の被害が再発しても構わない、やむをえない」という認識の存在を証明するもの　いわゆる“未必の故意”による従犯（被害の再発への非自発的な幫助）責任が所在

3. 交通事業者による交通権侵害の構図

- ・生活交通路線の沿線住民は事業者による迷惑行為・迷惑不作為に対する抵抗（利用のボイコットなど）が事実上不可能：利用者は事業者と対等の力関係を得ることが難しく、このため事業者に横暴を押し通されやすい
- ・交通事業者が利用者への交通権侵害や不法行為について責任逃れをしても利用者減や社会的制裁の心配がほとんどないという状況が、「責任を問われないなら結果的に国民の交通権を侵害する形になっても自分達（交通事業者）の都合をゴリ押しした方がトク」というモラルハラスメントの拡大再生産を助長
- ・交通事業者からの不当な論理や施策の強要によって利用者（国民）が交通権その他の人権を侵害されても、現在の社会制度では救済が極めて困難

4. 交通事業者のモラルハラスメントがもたらすもの

- ・ 交通事業者のホンネ「迷惑行為（原因者が他の利用者でも事業者自身でも）に目くじら立てるな、いやなら乗るな」が正当化されると...
 - (1) 公共交通利用の際には（乗り合わせた）迷惑行為者からの報復（最悪の場合死）を覚悟できなければ迷惑行為に抗議できず泣き寝入りするしかない
 - (2) それ（事業者の迷惑不作為 = 上記迷惑行為者の実質的放置）が嫌なら公共交通利用を忌避し個別交通（マイカー）を利用するしかない
- ・ その結果 交通事業者が代替交通手段を持たない国民の交通権をはく奪する
 - 交通事業者が国民に“逆モーダルシフト”（自動車問題の深度化）を促す
 - 利用者から交通事業者への報復としての、不正・無賃乗車や施設破壊行為等の誘発
 - 交通事業者が自らの管理施設内の秩序や治安を悪化させる自己矛盾
- ・ 時代の要請や社会正義に逆行する国民行動の種をまく交通事業者の反社会的行為に歯止めをかける制度を現行法に見出すのは困難（背景に国土交通省の、交通権侵害行為からの国民の救済機関としての機能不全の問題）

・ 交通基本法での対応の必要性

1. 交通事業者による利用者 = 国民への交通権侵害行為または不作為、およびこれに係る国土交通省ほか関係省庁の監督不作為に対する罰則（両罰）規定の明記
2. 交通事業監察機構（仮称）設置の提唱
 - ・ 交通事業者や国土交通省などから独立した“交通権110番”的機関
 - ・ 交通事業者と利用者との利害が対立する事案の調整役
 - ・ 必要に応じて、交通権侵害の疑いのある事案について、調査、公表、告発を行う
 - ・ 詳細は今後の交通基本法案策定作業の中での構築が望まれる

関連論文：「たばこがきれいな国民の交通権の現実」『交通権』第18号（2001年3月）所収

関連資料集：『東武鉄道のたばこ問題』 2001年、非売品