

2009年11月12日

〒453-8520
名古屋市中村区名駅一丁目3番4号
JR東海太閤ビル
東海旅客鉄道株式会社（JR東海）
東海鉄道事業本部長様

〒530-8341
大阪市北区芝田二丁目4番24号
西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）
鉄道本部長様

〒
東京都足立区

半沢一宣（印）

寝台列車「サンライズエクスプレス」の改善に関する要望書

前略失礼いたします。

私は、東京発10月29日（木曜日）の「サンライズ瀬戸」の号車（ノビノビ座席）7番B席に乗車した者です。

このとき、以下の2点について疑問を感じましたので、改善をお願いしたく要望させていただきます。

1. 非常通報器に関する案内掲示文の是正について

私が今回乗車した車両は、モハネ285-3202（JR東海所有車）でした。

この車両の通路部（7番B席のそば）には、インターホン式の非常通報器が設置されていました。

ところが、その非常通報器の横には、次ページの写真のように、「このボタンを押すと列車が止まります。緊急の場合以外は使用しないでください。」と記されたステッカーが貼付されていました。

私はこの警告文を見て「これでは車内で暴力行為やレイプといった犯罪が発生し車掌を呼ぶ必要が生じた場合でも、この非常通報器を本当に使ってよいのかどうか、乗客を戸惑わせることにならないか？」と疑問に感じました。

なぜなら、「列車が止まります」という文言を明示するのは、各駅のホームに設置されている「非常停止ボタン」の説明文に「緊急時以外は扱わないでください。みだりに取り扱うと法律により罰せられます。」とあるのと合わせて考えると、乗客にその使用を戒めるのが目的であると、誤解を招くことになる可能性が、極めて高いと考えられるからです。

また、ここで言う「緊急の場合」に、車内での犯罪の発生が含まれるのかどうかは明示されておらず曖昧なままであることも、乗客にこの装置を使用するのを躊躇させる方向に作用してしまう一因になると考えられます。

そこで私は、車内改札で回ってきた車掌（JR西日本岡山車掌区所属・吉本様）に、「列車内で暴力行為などの犯罪が発生したときには、この装置を使ってよいのですか？」と質問しました。



モハネ285-3202の通路部の非常通報器そばの警告文。「このボタンを押すと列車が止まります。緊急の場合以外は使用しないでください。」と記されている。
(東京発2009年10月29日の「サンライズ瀬戸」号車で撮影)



JR東海静岡駅3番線ホームの非常停止ボタン。「緊急時以外は触れないでください。みだりに取り扱おうと法律により罰せられます。」と記されている。
(2008年3月29日撮影)

すると吉本様は、即座に、
「使って結構です。」
と返答しました。
そこで私は、
「火災などと違って列車を止めることまで必要としないケースでも、本当に使用して構わないのですか？」
と念を押しました。
すると吉本様は、
「犯罪発生時は非常事態なのですから、列車が止まることになっても構いません。」
と返答しました。
そこで私は、
「だとしたら、こういう案内文は不適切ではありませんか？ 言外に『列車が止まると他のお客様のご迷惑になります』的なことを匂わせる文言を出しておく、本当に使用すべき場面であっても、乗客に使用をためらわせることになりませんか？」
と疑問をぶつけました。
すると吉本様は、説明に困ったらしく、
「詳しいことは本社へお問い合わせいただけませんか。私もお客様のご意見については、帰区後に上司へ報告しておきますので」
と返答していました。

私は、以上の事実経過を踏まえ、以下の改善を要望いたします。

(1) 緊急的な対策として、

「このボタンを押すと列車が止まります。緊急の場合以外は使用しないでください。」と記載された、ピンクのステッカーを撤去すること。

「車内で暴力行為などの犯罪が発生した場合には、ためらわずにこのボタンを押して乗務員にお知らせください。」旨を明示すること。

(2) 抜本的な対策として、現行の（列車非常停止装置と連動している）非常通報器とは別の連絡装置（東京急行電鉄が「非常停止ボタン」とは別に「防犯ボタン」の名称で各駅に設置している類の設備）を設置すること。

なぜなら、犯罪発生時に不用意に列車を止めると、犯人が非常用ドアロックを操作して車外へ逃走してしまうのを、結果的に手助けすることになりかねないからです。



東京急行電鉄東横線元住吉駅構内の「防犯ボタン」。「このボタンでは電車は止まりません。」と明記されている。（2008年5月3日撮影）



相模鉄道本線横浜駅構内の「列車非常停止ボタン」(上)と「駅事務室連絡用インターホン」(下)。後者には「このボタンを押しても列車は止まりません。」と記されたシールが貼ってある。（2008年4月3日撮影）

2. 号車デッキの喫煙コーナーの廃止について

私が今回乗車した号車（ノビノビ座席）は禁煙車ですが、実際には受動喫煙が発生しており、快適性に難があると言わざるを得ない状態でした。すなわち、各座席のスポット空調から、たばこ臭い空気が断続的に吹き出していたからです。

不審に思い観察していたところ、他の乗客が私の席の前の通路を号車から号車方向へ歩いて行くタイミングとほぼ連動して、スポット空調からたばこ臭い空気が吹き出してくるのがわかりました。このことから、号車間の連結部の自動ドアが開くと、号車

のデッキから濃密なたばこ煙が号車側に流れ出し、これが空調装置に吸い込まれ号車の各座席へと拡散していることが推定されました。

また、号車の喫煙コーナーとされているデッキの天井にも、空調装置の吸気口と思われるものが確認できました。このことから、号車の各個室内においても（禁煙の個室の指定券が満席で取れなかった非喫煙者が乗車していれば）受動喫煙が発生しているであろうことが、類推できました。

これは明らかに、健康増進法第25条に違反した状態であると、指摘せざるを得ません。



号車の空調吸気口（赤い楕円）と号車喫煙所の位置関係（号車間の連結部の自動ドアを一時的に手動状態として撮影）

号車デッキ天井の空調吸気口と思われる部分（赤丸）。写真ではわかりにくいですが、ここへたばこ煙が吸い込まれて行く。

一般に夜行列車では、新幹線などの昼行列車よりも、乗車時間が長くなるものです。そういう列車内で受動喫煙が発生していれば、乗客は長時間にわたり、健康への悪影響を受けることになります。すなわち、昼行列車よりも夜行列車のほうが、受動喫煙防止の必要性は、より高いと言えるわけです。

私は、以上の問題点を踏まえ、以下の改善を要望いたします。

- (1) 号車デッキの灰皿を封鎖し、喫煙コーナーを廃止すること。
- (2) すべての個室内を含め、列車内を完全禁煙とすること。

なぜなら、一部の個室内での喫煙を認めたままでは、空調装置を介して、または個室のドアを開閉する際に通路へ漏れ出すことで、たばこ煙が拡散し受動喫煙が発生してしまうのを、防ぐことが難しいと考えられるからです。

上に記した要望事項についての貴社の見解を、今月末日までに書面にてご回答くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。なお家庭の事情により、拙宅の電話はつながりにくく、貴社にもご迷惑をおかけしてしまうおそれがございますので、電話でのご回答は

2009年11月12日付け：JR東海およびJR西日本あて
「寝台列車『サンライズエクスプレス』の改善に関する要望書」

ご遠慮くださいますよう、合わせてお願い申し上げます。

また、この要望書と貴社からの回答内容につきましては、交通問題を取り扱う学術団体
およびインターネット等で、必要に応じて公開させていただく場合がございますことを、
あらかじめご承知おき願います。

以上

記事 簡易書留郵便物引受番号と配達完了日および配達支店名

JR東海あて

第406-34-40766-0号

平成21(2009)年11月16日 中村支店にて配達完了

JR西日本あて

第406-34-40767-1号

平成21(2009)年11月16日 大阪支店にて配達完了