

2004年12月11日

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 北側 一雄 様

鉄道局長 梅田 春実 様

東京都足立区

半沢 一宣（印）

東武鉄道株式会社からの旅客運賃改定申請の
不認可（却下）を求める要請書

前略失礼致します。

標記の件につきまして、今月10日に東武鉄道株式会社から、旅客運賃改定（値上げ）を貴省に申請した旨が、マスコミ報道及び同社のホームページで発表されております。

このことについて、私は下記の理由により、本件値上げ申請は合理性を欠いた不当なものであると考えますので、これを不認可（却下）とされることを、貴省に要請致します。

何とぞ御賢察のうえ、よろしくお取り計らい下さいますよう、お願い申し上げます。

敬具

記

私が、東武鉄道株式会社（以下「同社」と記します）から今回申請された運賃改定に反対する理由を一言で言えば、もしも今回の運賃改定が認可されれば、「利用者の安全を犠牲にして利潤追求を優先させている」同社の反社会的姿勢を増長させ、同社鉄道線沿線住民の「安全に、安心して交通する権利」すなわち交通権の更なる侵害に拍車をかけることにつながるからです。

以下に「同社が利用者の安全を犠牲にして利潤追求を優先させている」、すなわち沿線住民の交通権を侵害している事実の概要について記します。

1．過去に自社鉄道施設内で発生した暴力事件に係る、東武鉄道株式会社の対応方の不当性

同社の鉄道施設内（駅構内及び列車内）では、これまでに判明しているだけでも、

1982年6月ごろ（日付不詳）午前7時40分ごろ、伊勢崎線竹ノ塚～北千住間を運転中の第912列車車内

1994年7月28日朝（発生時刻不詳）東上線川越駅構内

1999年10月13日午前6時50分ごろ、伊勢崎線館林駅構内

の少なくとも3回以上、禁煙に指定されている駅構内又は列車内で違法に喫煙していた旅客に対して喫煙を止めるように注意した別の旅客が、喫煙していた旅客から腹いせの暴力行為を受けるといった事件が発生しています。ちなみに私は、このうち と の事件における、暴力行為の被害者です。

これらの事件はいずれも、「喫煙者の中には、公共空間において受動喫煙という形で第三者に健康被害を強要する自らの喫煙行為を、暴力によって正当化する者も存在する」ということが、事実によって証明されたものであると言えます。

ところが、これらの事件発生後に同社が被害者に示した再発防止策は、いずれも「利用者へのマナー向上の呼びかけを強化する」というものでした。ところが、それに基づいて「マナー向上の呼びかけ」が強化されてきたはずの今日に至るもなお、同社の鉄道施設内における喫煙その他の迷惑行為は、現実には後を絶ちません。

この事実について同社からは、「それは私たちの『マナー向上の呼びかけ』についての努力が足りないためです」という自己批判の聲が聞こえてきません。また「仮に『マナー向上の呼びかけ』だけで迷惑行為を根絶できるのだとしたら、一体どのくらいまでそれを強化すればよいのか」の具体的な基準についての説明を求めても、同社はその説明に応じようとしません。

このことから、同社は「『マナー向上の呼びかけ』だけ（で他に何もしないの）では、喫煙その他の迷惑行為を根絶することができない」ということを、事実によって認識しながら、それでも敢えて「マナー向上の呼びかけ」以外の対策を講じずにいるということが、明白となっています。このことは、同社が、自社鉄道施設内における迷惑行為と、それを原因とする暴力事件との再発防止をも、怠っているということの意味しています。これは同時に「迷惑行為を発端とする暴力事件の再発を、未然に防止できなくてもやむを得ない」という、この種の事件を繰り返し誘発することに係る「未必の故意」の認識が同社に存在していることの、動かぬ証拠です。

2．迷惑行為者を取り締まらずにいる、同社の不作為の違法性と反社会性

(1) 司法警察権を行使する基準の不当性に係る問題

喫煙に限らない迷惑行為者による暴力行為が、多くの国民に「うっかり注意したらどんな返しをされるかわからない」という恐怖心を植付け、公共の場における迷惑行為者に抗議したくてもできない社会風潮を生み出していることは、周知の事実です。

このような、鉄道に限らない公共施設の秩序と治安を乱す迷惑行為者の問題について、迷惑行為者を取り締まることを利用者が再三にわたって求め続けても、同社はこれを頑なに拒絶し続けています。

すなわち、話を喫煙問題に絞れば、鉄道施設内が禁煙であることが既に社会的な常識と言えるまでに周知されている今日、そのことを知りながら鉄道施設内において喫煙する利用者については、それだけで「(鉄道事業者による、鉄道施設内での喫煙の)制止を肯ぜない」、すなわち鉄道営業法第34条1号違反が成立すると考えられるものです。これは同条による罰金(科料)刑、及び同法第42条2号による乗車拒否若しくは鉄道施設からの退去強制の対象となるべきものです。

しかし同社は、これらの法令に基づいて迷惑喫煙者を取り締まるよう、利用者が再三にわたって求めても、その確約を避け続ける、すなわちこれを事実上拒絶しています。このような同社の不作為が、自社鉄道施設内の秩序と治安を保持するために必要な司法警察権の発動を怠っているものであることは、明白です。

同社に限らない鉄道事業者は、よく「切符は目的地まで正しく買いましょう」とPRし、不正乗車をした旅客を摘発したときには、3倍の割増し運賃を請求しています。これは鉄

道事業者が鉄道施設内において司法警察権を有し、運送約款に明記した割増し運賃を徴収する権利を行使するからであると、私は理解しています。

ならば、同社はなぜその一方で、迷惑喫煙者を取り締まらないのでしょうか。迷惑喫煙に起因する暴力事件の再発を未然に防止する、すなわち鉄道施設内の秩序と治安を守るために必要な司法警察権の発動は、なぜ怠っても構わないのでしょうか。

不正旅客からの割増し運賃の徴収という権利を行使する一方で、施設内の秩序保持のために必要な迷惑喫煙者の取締りを実施すべき義務は否定するという、司法警察権についての同社の御都合主義的なダブルスタンダード（二重基準）は、「（人件費がかかったり、取締りの係員が暴力被害を受けるかもしれないなど）リスクばかりで増収にならないことはしたくない」という、同社のホンネ以外の何物でもないと、私の目には映ります。

(2) 利用者との運送契約上の債務不履行に係る問題

一般に、同社に限らない鉄道事業者には、利用者をその目的地まで運送する対価としての運賃を徴収（運送契約上の債権を行使）することによって、利用者を「安全に」目的地まで運送する責任（運送契約上の債務）が発生すると考えられます。ここで言う「安全に」というのは、鉄道事業というものは「利用者が途中で病気に罹ろうがケガをしようが、とにかく目的地まで運びさえすればよい」というものではない、ということの意味しています。つまり鉄道事業者には、利用者をその目的地まで「安全に」送り届けるという運送契約上の債務の履行を妨げる要因を、自らの責任で排除する義務があるはずで

このことは、鉄道事業者の過失に起因する運転事故が発生して乗客が死傷してしまったときに、鉄道事業者が損害賠償責任を免れないことを考えれば、明らかです。もしも「運転事故による被害者は損害賠償の対象だが、鉄道施設内の秩序や治安の悪さに起因する事件の被害者は損害賠償の対象としない」のだとしたら、そのような取決めは「法の下での平等」を定めた日本国憲法の精神を踏みにじる、人権侵害行為であることが明白だからです。

したがって、鉄道施設内の公衆衛生や火災予防対策の足を引っ張ったり、更には利用者同士のトラブルから暴力事件さえ起こしかねない迷惑喫煙者については、鉄道事業者がこれを取り締まる必要不可欠なことは、明白です。鉄道事業者が運賃徴収という運送契約上の権利を行使したいならば、権利と対になる義務も合わせて履行すべきなのが、社会通念上当然だからです。

かかるに同社の場合、このような運送契約上の債務であるところの「迷惑喫煙者の取り締まり」について、同社はこれを利用者から求められても、頑なに拒絶し続けています。このことは、利用者との運送契約に係る同社の姿勢が、「戴くもの（運賃）は戴きますが、御利用中に生じたお客様の（受動喫煙に起因する）健康被害や暴力被害、及びそれらに起因する精神的苦痛などについては、一切責任を負いません」というものであることを意味しているとしたら、他に理解のしようがありません。これはどう考えても、「事業者の債務不履行により消費者に生じた損害を賠償する責任...を免除する消費者契約の条項は、無効とする」ことを定めた、消費者契約法第8条に抵触する疑いを、否定できないものです。

3. 結論

以上のことから、同社の鉄道事業の基本姿勢は、「輸送サービス」という商品を利用者に販売するにあたって、その商品に「施設内の秩序や治安が悪い」という欠陥が存在することを自ら認識していながら、その品質上の欠陥を改善しないまま、公然とそのような欠陥

商品を販売し続けているものであると言えます。

同社がこのような姿勢を改めようとせずにいるのは、鉄道事業というものが供給独占の「売手市場」であるため、独占にあぐらをかいているからとしか、他に考えようがありません。つまり、沿線住民にとっては代替商品（他の交通手段）がない、すなわちそれが欠陥商品だとわかっていても否応なく購入せざるを得ないため、同社が自ら販売する商品の欠陥を放置し続けても、その商品が売れなくなる（利用者が減少し、ひいては経営が悪化する）心配がないからです。

このような、沿線住民すなわち利用者の足元を見た同社の経営姿勢は、欠陥商品の品質を改善するために必要な経費（迷惑喫煙者を取り締まるための人件費）の支出を免れる、言い換えれば利用者の安全を保障すべき運送契約上の責任を放棄するという不正な手段によって「濡れ手で粟」の不当な利益を貪るという、コンプライアンス（法令順守）精神に欠けた、公序良俗に反していることが明白なものです。このような同社の営業姿勢については、業績悪化を避けるために欠陥を隠し続けてリコールを届け出なかった、三菱自動車株式会社と同じ穴のむじなであると、断ぜざるを得ません。

以上のことから、「利用者の安全を犠牲にして利潤追求を優先させている」事実について、同社がこれを改める具体策をその期限と共に明示し、かつその実施について確約しないまま、貴省が同社から申請された今回の運賃値上げを認可した場合、それは同社が、上に記したような不正な手段によって同社が不当な利益を増やすことを、貴省が容認・ほう助する結果になってしまうと考えられます。それは国民の交通権と公共の利益を守り拡大するべき、貴省の社会的使命に背くものであると私は考えます。

以上の理由により、同社鉄道線の利用者すなわち国民に対する交通権の更なる侵害と、公共の利益が損なわれることを防止するべきことを第一に考えるならば、今回同社から申請された運賃改定については、これを不認可（却下）とするのが適当であると考えられます。

なお、本件要請、及び本状に記した東武鉄道株式会社に係る問題についての貴省の見解を、来年1月15日（土曜日）までに、書面にて御回答を賜りたく存じますので、よろしくお願い申し上げます。

また、本状に記した東武鉄道株式会社の「利用者の安全を犠牲にして利潤追求を優先させている」事実に係る証拠文書等については、御一報いただければすみやかに提出させていただき用意がございましたことを、付記致します。

以上

記事 書留郵便物引受番号と配達完了日および配達郵便局

第129-45-33183-6号（配達証明郵便）

平成16（2004）年12月13日 東京中央郵便局にて配達完了

* 本状に対する国土交通省からの回答は無し。