

2003年12月1日

〒231-8433

神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎
国土交通省 関東運輸局 交通環境部 消費者行政課 御中

〒 . 東京都足立区

(家庭の事情により電話番号省略)

半澤一宣

東武鉄道株式会社の“迷惑不作為”に対する
事業改善命令または行政指導についての要請書

前略失礼いたします。

私は1982年以降再三にわたり、東武鉄道株式会社(〒131-8522 東京都墨田区押上1-1-2、代表取締役社長・根津嘉澄)の鉄道線を利用中に、鉄道施設内での迷惑受動喫煙によって、暴力行為を含む被害を受け続けている者です。この件について再三抗議しても、同社は実効性のある対応を取ろうとしない(取ることを拒絶する)姿勢を崩そうとせずにいるため、鉄道事業法23条6号(一部3号)その他該当すると考えられる法令を根拠に、同社に対する事業改善命令または行政指導をお願いいたしたく、お便りさしあげるものです。

私がこれまでに東武鉄道を利用中に受けた迷惑受動喫煙、およびこれに起因する暴力被害は、主なものだけでも以下の3件があります。

1. 1982年の6月ごろ、列車の乗務員室部分に設けられる貫通路の欠陥構造を悪用して喫煙する常習者に抗議して暴力で報復され、東武鉄道に被害届を出したが、東武鉄道は欠陥を除去するための車両改造工事の実施を今日なお拒絶し続けている(2003年3月、帝都高速度交通営団半蔵門線～東京急行電鉄株式会社田園都市線への直通運転開始時点で、小手先の小改造だけで根本的な解決をしようとする)
2. 1999年10月13日、列車内での喫煙を注意しても止めない迷惑喫煙者を次の停車駅でホーム上の駅係員に突き出したとき、逆上した迷惑喫煙者から駅員の目の前で暴行を受けたが、迷惑喫煙者がやくざだと知った駅員は彼を取り押さえようとせず、彼に問われるままに乗り換え列車を案内し、彼が乗った列車を発車させてしまった。このことについて東武鉄道本社に抗議したところ、私が暴行により気が動転して一時的に無抵抗状態になってしまったことにつけこんで「半沢様が暴行を受けた後も男性のお客様(やくざのこと)を追いかけてやろうとしなかったので納得されたものと理解した、迷惑行為によるお客様同士のトラブルはお客様のマナーの問題」と、鉄道という公共施設内の秩序と治安を守るべき施設管理者としての責任の所在を否定した
3. 2003年11月14日、特急「りょうもう号」に乗車したとき、特定の間駅で乗降口を2箇所限定していることから、乗降の際に喫煙車のデッキを通らされて受動喫煙を強要されたことについて駅員(助役=当務駅長)に抗議したところ、助役は「上司に伝えておく」とした一方で問題を本質から外れた私の素行にすり替え、後日の事情(乗降口限定扱いの継続が、それに起因する受動喫煙被害の防止に優先されることの正当性)説明を約束しなかった。このことについて同駅駅長に抗議の手紙を出したが回答がなかった

まず1については、東武鉄道の一般車両では、客室と乗務員室との出入り口のドアが貫通路を設けるときに客室と貫通路との仕切りドアとしてそのまま使用されるのに、乗客がみだりにドアを施錠したり遮光幕を下げたりするのを防ぐ措置を取らずにいることに、その根本的な原因があります。この問題について、東武鉄道は営団半蔵門線乗り入れ用の30000系車両においては、地下鉄線内での非常用脱出路の確保を目的に、貫通路設置時にはドアを施錠できなくする装置を付加しています。ところがそれでも、この30000系車両の貫通路の床には、ここで喫煙した乗客がたばこを踏み消したときにできたとしか考えられない焼け焦げ跡が、無数にあります。

私はこのことについて、営団半蔵門線乗り入れ開始直前の今年1～2月に、この貫通路内での迷惑喫煙とそれに抗議した乗客の暴力被害が発生してしまう危険や、この欠陥構造を悪用したテロ工作などさえ行われかねない危険性について、関係3社に通報しました。これを受けての東武鉄道の対応は、30000系車両には仕切りドアに内蔵されている遮光幕を下げるのを防止する装置を、それ以外の車両には30000系と同様の仕切りドアの施錠防止装置を、それぞれ付加するというものでした。ところが、30000系車両の幕下げ防止装置は、少し工夫すればこの装置を突き抜いての幕下げができてしまう役立たずです。それ以外の車両では、幕下げ防止対策が何も講じられておらず、30000系新造当初の「仕切りドアの施錠はできないが幕下げは可能」と同じ（床に焼け焦げ跡が残っていることから貫通路内での迷惑喫煙を防止する効果がないことが明白な）状態でしかありません。

このような不完全な対応では貫通路内での迷惑喫煙やそれに起因するさまざまな危害の再発を防止することはできないのではないかと、私はなおも東武鉄道に問いただしたところ、東武鉄道はついに回答をせず、これ以上の対応を事実上拒絶するに至りました。

次に2については、東武鉄道は、

喫煙者（に限らない迷惑行為者）の中には過去長年にわたり続けられている「マナー向上への協力の呼びかけ」に応じず公共の場での迷惑喫煙を止めない者が存在することや、自らの迷惑喫煙を正当化するために暴力に訴える者も存在するということ

などを、事件発生の実事によって認識しているはずにもかかわらず、これもまた事実によってその効果がないことが証明されている「マナー向上への協力の呼びかけ」のみを再発防止策とする、すなわち事実上再発防止をしないことを、上記に記したような悪質な迷惑行為者にどう対応するのかという疑問に答えないまま、一方的に正当化し続けています。このことは、昨今の社会全体の治安悪化を考えると、東武鉄道は喫煙に限らない迷惑行為に抗議した利用者が暴力で仕返しされるという理不尽な事件がいつ再発しても構わない、または再発しても仕方がないと認識している、つまりこのような事件の発生（再発）をいわゆる未必の故意により幫助しているとしか、理解のしようがありません。

東武鉄道に限らず、鉄道会社は利用者から運賃を徴収することによって、利用者を目的地まで安全に運送する義務を負っているはずですが、運賃とは「輸送サービス」という商品の対価であって、この「輸送サービス」という商品の中身には輸送中の安全の確保が含まれるべきものはずだからです。そしてこの「安全」とは、運転上の安全（運転事故やそれによる死傷者を出さない）だけでなく、公衆衛生上（利用中に受動喫煙などを原因とする病気にかからされない）や治安上（暴力行為などにより負傷や殺害されない）の安全をも含まなければおかしいものであることも、言うまでもないことです。

ところが東武鉄道は、自ら運営＝管理する鉄道施設内において、ここに記したような危害＝利用者の被害が現実に発生しているにもかかわらず、法令（鉄道営業法34条1号および42条2号）に基づいて迷惑行為（喫煙）者を取り締まるように私が求めても、一貫

してその実施の確約をしない、すなわちこれを事実上拒絶し続けています。これは利用者の（公衆衛生上および治安上の）安全を守るべき、事業者および施設管理者としての責任の放棄と断ぜざるを得ません。

ついでに記せば、東武鉄道は上記2に記した暴力被害についての抗議に対する回答書の中で、暴行を働いたやくざを「(男性の)お客様」としています。公共の秩序と治安を乱す迷惑行為者(やくざでなくても)に対してまで(乗車拒否をせずに)「お客様」としてもてなす必要が、いったいどこにあるのでしょうか？ このような東武鉄道の姿勢からは、「迷惑行為者からも運賃収入を稼ぐためには鉄道施設内の秩序や治安の保持が二の次になってやむを得ない」、言い換えれば「利用者の安全よりも利益のほうが大事」というのが東武鉄道のホンネであると考えざるを得ず、社会の公器としての良識さえ疑われます。

そして3については、特定中間駅での乗降口限定扱いの理由が、たぶん特急料金不払いの防止ひいては特急料金を支払って利用している乗客との不公平の防止のためであろうことは理解できても、それが健康増進法25条に定める「受動喫煙の防止」を怠る理由としての正当性がどこにあるのかについて、説明責任を果たさずにいることに問題があります。苦情を受けた助役が「上司に報告しておく」と言っても、それが駅長から本社に伝えられてきちんと対応がなされ改善に結びつくか、それとも助役か駅長あたりで苦情が握り潰されるかについては、苦情を出した利用者には確める術はありません。この問題もまた、「利用者の（公衆衛生上の）安全よりも（特急料金の確実な徴収＝）利益のほうが大事」というのが東武鉄道のホンネではないかということをごわらせるものです。

それが誤解だと言うのであれば、東武鉄道はその誤解を解くためにきちんと説明をするべきものと思われませんが、その説明がないということは、このような批判に反論できない、つまり誤解ではないことを東武鉄道が自ら認めた一方で、「臭いものにふた」もしくは「逃げるが勝ち」という卑怯な態度によって、利用者に対する自らの迷惑行為を合理的根拠なく不当に正当化したものと言わざるを得ません。

私に限らず、利用者すなわち国民が、他の利用者ときには鉄道事業者自らの迷惑行為を放置し改善を怠るといふ、東武鉄道に限らない鉄道事業者の“迷惑不作為”が原因で、病気や暴力を含む何らかの不利益や被害を受けたとき、鉄道事業者に抗議し改善を求めても、鉄道事業者がそれに応じなければ、利用者は「自分と同じ理不尽な被害に遭う人を二度と出さないでほしい」といふ、被害者として当然の被害者感情を踏みにじられ、これによる精神的苦痛という二次被害を永久に鉄道事業者から強要されることとなります。

そうでなくても、鉄道事業者のこのような不誠実な対応が繰り返されれば、やがて国民の反感を買い、国民の鉄道離れ、すなわちマイカーなど自動車交通への依存に拍車をかけ、“逆モーダルシフト”とでも呼ぶべき時代の要請に逆行する国民行動を促すことにもつながります。

ところが、上に記したような“迷惑不作為”に対する利用者からの苦情や抗議に対して、それを無視して何ら対応を講じなかったとしても、利用者の生活に密着したものにボイコットされる心配がなく、また誰かから罰せられたり訴えられて責任を問われる心配もほとんどなく（訴訟の精神的経済的負担に耐えられる国民＝利用者は限られている）痛くもかゆくもならないことから、鉄道事業者はめったなことでは重い腰を上げないのが現実です。東武鉄道もこの例にもれず、私が根負けして何も言わなくなるまで無視し続け、一連の問題に対する責任を免れることしか考えていないのではないかと思います。

このような東武鉄道の“迷惑不作為”は、鉄道事業法23条にいう「利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実」であり、また同条6号にいう「旅客...の安全...な輸送

を確保するための措置を講ずる」べき義務に違反するものであることは明白ですし、そうでなくても公序良俗に背く反社会的行為であることは間違いありません。

以上の理由から、私は東武鉄道への監督権限を持つ貴省に、東武鉄道に対する標記の事業改善命令または行政指導の発令、さらに場合によっては刑事告発その他の法的懲罰の発動と、東武鉄道に対する処分の結果が決まりしだい、その概要を私あてお知らせくださることとを、要請いたします。

なお、本状に記した東武鉄道の問題に関わる資料として、以下の文書の写しおよび写真を同封いたしますので、ご査収ください。

ご不明な点がございましたら、上記半澤までお問い合わせください。

取り急ぎ用件のみにて失礼いたします。

草々

添付資料一覧

1の事案に関わるもの

2003年 1月24日付け 東武鉄道ほか3者あて要請書（書留内容証明郵便）

“ 2月21日付け 東武鉄道ほか4者あて質問状（書留内容証明郵便）

“ 2月27日付け 東武鉄道からの回答書（書留内容証明郵便）

東武鉄道の乗務員室部分の貫通路構造の欠陥を示す写真3枚

2の事案に関わるもの

1999年10月18日付け 東武鉄道あて被害届（書留内容証明郵便）

“ 11月17日付け 東武鉄道からの回答書

3の事案に関わるもの

2003年11月15日付け 東武動物公園駅長あて質問状

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114-29-33777-6号（書留配達証明郵便）

平成15（2003）年12月2日 横浜港郵便局にて配達完了

* 本状に対する関東運輸局からの回答は無し。