

東武日光線の特急「スペース」のたばこ問題・書き下ろし解説
「あやま過ちて改めざる、あらた是すなわち過ちなり。」(論語)

私が東武動物公園駅における「りょうもう号」での迷惑受動喫煙のトラブルを経験してから1年余りを経過した2005年1月、東武鉄道は同年3月1日(火曜日)から、座席指定の特急・急行列車の禁煙車を拡大することを発表しました。

それによると、すべての特急・急行列車において、喫煙車を1両のみ残し、それ以外の3～5両を禁煙車とすることとされました。ただし、「スペース」では1両が個室車(号車、4人用×6室)となっている関係で、号車が喫煙車として存置されています。したがって、個室では引き続き喫煙可とされていることから、「スペース」では実質2両が喫煙車として存置される計算です。

列車名など	編成 両数	禁煙車		乗降口 (注2)
		2005/2/28まで	2005/3/01から	
伊勢崎線特急「りょうもう号」	6両	～号車	～号車	号車
日光線特急「スペースけごん・きぬ」	6両	～号車	～号車	号車
日光線急行「しもつけ」ほか(注1)	4両	・号車	～号車	号車
日光線臨時急行(注1)	6両	～号車	～号車	号車

(注1)「しもつけ」等の「急行」は、2006年にすべて「特急」に変更。

(注2)「りょうもう号」は東武動物公園駅、それ以外は春日部駅でのもの。

この結果どういうことになったかということ、東武動物公園駅での「りょうもう号」号車乗降口における迷惑受動喫煙問題が解消されることになった一方で、こんどは春日部駅での「スペース」号車乗降口において、まったく同じ迷惑受動喫煙問題が発生することになってしまいました。このことは、私が2004年秋に『東武鉄道のたばこ問題2003-2004』を自費出版したとき、「りょうもう号」の迷惑受動喫煙問題について解説した196ページで、同じ問題が近い将来に春日部駅の「スペース」でも発生することになる可能性がきわめて高いことを予言していた、正にそのとおりのことになってしまったわけです。

「スペース」の禁煙車を単純に1両拡大すれば「りょうもう号」の場合と同じ迷惑受動喫煙問題が発生することに、東武鉄道の本社、とくに私からの抗議への対応を担当した鉄道事業本部営業部CSサービス課(電話03-3621-5206、FAX03-3621-5227)が、気づいていないはずがありません。しかし、私が2005年3月上旬に春日部駅の実地調査を行ったところ、この迷惑受動喫煙を防止するための対策は何ひとつ講じられていませんでした(証拠写真はこちら)。このことは、東武鉄道の認識が「東武動物公園駅で『りょうもう号』利用者に対して引き起こしていたのと同じ迷惑受動喫煙問題を、春日部駅での『スペース』利用者に拡大させることになって構わない」というものであることを、自己暴露したことを意味していると考えられます。

私はこの問題について、一昨年「りょうもう号」のときの関係資料一式を添えて、三枝安茂・春日部市長様(当時)に問題提起をしました。その後同市長様(広報公聴課扱い)から届いたご報告によれば、「2月24日付け東武鉄道本社CSサービス課あて書面で改善を求める提案をしたところ、後日同課(担当者名不明)から電話で『4月からスペースの禁煙車を1両増やす』旨の連絡があった」とのことです。私はこの「4月」というのが「3月」の聞き間違いでないかどうか、念のため同市長様に再度問い合わせたところ、

「4月で間違いなし」とのことでした。しかし、実際の「スペース」の禁煙車は3月1日にそれまでの3両から4両に拡大された状態のままで今日に至っており、春日部市長様による説明と食い違いを見せています。

東武鉄道が春日部市の担当者にその場しのぎの嘘をついていた疑いがあることにも怒りを覚えますが、問題の本質はもっと別のところにあります。

禁煙車両を拡大することそれ自体は、禁煙車が満席でやむを得ず喫煙車に乗らされる利用者が不本意な受動喫煙被害を強要されるという事態を減らすためには、当然のことです。また、特急券を買わないで乗車しようとする不正利用を防止するために、春日部駅や東武動物公園駅で乗降口を限定するのがやむを得ないことも理解できます。私はこのこと自体を非難しているわけではありません。

しかし、東武鉄道が「限定乗降口を喫煙車に設定していることが原因で、利用者に迷惑受動喫煙被害をもたらしている」という、客扱い制度上の不備があることを「りょうもう号」の利用者から指摘され認識していながら、そのまったく同じ不備を故意に「スペース」にも繰り返し導入しているところに、この問題の本質があります。このような営業姿勢は利用者＝沿線住民に東武鉄道への反感を抱かせ、自ら利用者との信頼関係を損なうものでしかありません。

うがった見方をすれば、この問題を解決するために必要な経費を出し惜しみしているという東武鉄道の営業姿勢が、この問題の根本にあるのではないのでしょうか。

この問題を解決するには、

「スペース」の 号車乗降口を4号車に変更する

「スペース」の禁煙車を ~ 号車の5両とする(号車の個室のみ喫煙可とする)

「スペース」の 号車の利用者で、たばこがきれいな人は 号車から乗降するよう案内する掲示および放送を、春日部駅および「スペース」車内で実施する
のいずれかの対策を取る必要があります。

このうち、 については、喫煙席を全廃するのでは喫煙者の理解が得られないと東武鉄道が認識していると考えられることから、東武鉄道がこの解決策を採用することは考え難いと思われます(東武鉄道は、2003年7月に「たばこ問題情報センター」が差し出した『健康増進法』施行に伴う迷惑喫煙者対策についての公開質問状』に対する回答書の中で、「当社としては、煙草を吸われる方もお客様であるという認識に基づき、…」という見解を示しているくらいです)。

また については、「乗り降りの際に遠回りをさせて利用者に迷惑をかけるのはおかしい」という 号車利用者からの批判への説明が困難であると予想されることと、利用者が 号車乗降口に集中すると乗降に時間がかかり、とくに朝通勤時間帯の列車で遅れが出る原因になる(春日部8時12分発 北千住8時38分着の「きぬ100号」では、春日部駅での停車時間が1分30秒しか確保できていません)ことから、東武鉄道はこの解決策を採用するのにも消極的であろうと考えられます。

したがって、もっとも現実的な解決策は であろうと思われます。しかし、これには「スペース」の車両改造工事(現在 号車と 号車だけのドアを開けるためのスイッチを、 号車と 号車だけのドアが開くように回路を変更する)と、春日部駅ホームや「スペース」車内等の案内掲示の変更が必要となります。

結局のところ、東武鉄道は、この 関連の費用をかけたくないがために、この迷惑受動喫煙問題を放置し続けていると考えなければ、その理由の説明がつかないのではないのでしょうか。そして、東武鉄道がこのような営業姿勢を取り続ける間は、沿線住民から「東武鉄道は利用者の(公衆衛生上の)安全よりも利益を優先させている」と非難され、笑いにされるのを免れることができないように、私には思われます。

ところで、2003年5月1日に施行された「健康増進法」の第25条では、「学校、体育館、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、事務所、官公庁施設、飲食店、その他多数の者が利用する施設を管理する者は、これらを利用する者について、受動喫煙(室内又はこれに準ずる環境において、他人のたばこの煙を吸わされることをいう。)を防止するために必要な措置を講ずるように努めなければならない。」と定めています。これを受けて、東武鉄道を含む関東の大手私鉄各社は、同日から駅構内完全禁煙を実施しています。しかし、この「スペース」の問題への対応方を見る限り、東武鉄道に健康増進法第25条を順守しようとする姿勢は感じられません。

このような問題を意図的に放置し、利益優先のために自らの健康増進法第25条違反行為を正当化するという、コンプライアンス(法令順守)意識の欠如した東武鉄道が運行している特急「スペース」を、皆でボイコットしようではありませんか!

(以下は2008年8月に追記)

私は、この問題についてホームページに掲載した文書(この文書の、この追記以外の部分)を、2005年3月15日に当地で発生してしまった踏切死傷惨事に関連する、同社の安全管理体制に係る疑惑を指摘した文書と共に、2005年6月9日付け東武鉄道本社営業部CSサービス課長あて書留配達証明郵便で送り、同社の見解を求めました。しかし、同年8月30日付けによる同社からの回答書によれば、「2003年の『りょうもう号』についてのときと見解が同じですのでご理解いただきたい」旨を明らかにしています。これは要するに、自らの違法行為を容認せよと言っているのに他なりません。

ちなみに東武鉄道は、2005年7月27日付けで発表した上記の踏切惨事についての社内調査報告書「竹ノ塚踏切事故に関する安全対策の推進について」の6ページに、「平成15年1月1日の『コンプライアンス(筆者注・法令順守)基本方針』の社内制定」云々と記しています。しかし、上記の「スペース」の問題や、かつて私が『東武鉄道のたばこ問題2003-2004』で問題にした「迷惑喫煙乗り入れ問題」に対する一連の対応方などを見る限り、東武鉄道のコンプライアンス精神なるものが表向きだけの、実体のないものであることは明白です。

このことは、春日部保健所が2005年8月と10月の2回にわたり、春日部駅に対して是正を促していたにもかかわらず、東武鉄道は(相互乗り入れ相手のJR東日本の禁煙化に合わせる必要から)2007年3月18日に特急列車を完全禁煙化するまで、何の改善策も講じなかった事実によっても裏付けられています。

要するに、東武鉄道(の上層部)の体質は「無責任」の一語に尽きるということ、一連の問題は明らかにしたと言えるのではないのでしょうか。