

# 訴 状

## はじめに

受動喫煙の被害は 50 年も前から報告されている。副流煙には 400 種類の有害物質が含まれている。喫煙者のそばにいる者は、たばこを吸わなくてもこれらの有害物質を強制的に吸わされている。これによる健康被害は、たばこを吸う人たちは、まわりの非喫煙者を年間 1000 人から 2000 人も殺している\_\_と国立がんセンター研究所が推計をまとめている（朝日新聞 2001.5.31）。肺がんだけの推計であるが、虚血性心臓病、呼吸器、動脈硬化など多くの疾患に影響していることが科学的に証明されている。

タクシー乗務員は乗客の喫煙の副流煙を、自己の意思に拘わらず受動喫煙を余儀なくされており、タクシーにおいては、接客サービスとして喫煙乗客の気分を害してはならないとの指導で、禁煙を求めることはもとより自己の意思による窓の開閉が許されていないため、きわめて高濃度の粉塵と有害物質、発がん物質が充満することになる。たばこの煙によってどれほど車内の空気が汚染されても、その空気を呼吸せざるを得ない。すなわち強制的に受動喫煙を義務付けられている。

副流煙は、主流煙（喫煙者が吸う）の 3 倍から 100 倍以上もの発がん性物質を含み、主流煙よりもはるかに有害である。乗務員は、これを意思に反して吸わされ、これによって身体にさまざまな影響を受けることとなる。

そして、受動喫煙が体に与える影響には、急性のものと慢性のものがある。

急性の影響には、煙による目及び鼻の刺激、頭痛、咳、喉の痛み、めまいなどの自覚症状が生ずることで、安全運転への集中力が散漫になる。

そして、たばこの煙には、一酸化炭素が含有されているので、喫煙乗客と乗務員が同乗すると、乗務員は受動喫煙によって一酸化炭素を吸入することにな

る。すると、その体内において、血液中のヘモグロビンと吸入した一酸化炭素とが結合して一酸化炭素ヘモグロビンを生じ、その血液中の濃度が上昇するにつれて心臓の機能に影響を及ぼし、虚血性心臓疾患を悪化させる危険を生ずると共に、内耳の血管が酸欠状態となりバランス感覚を狂わせ、脳中枢神経にも悪影響を与える。そのほか、心拍数の増加、呼気中の一酸化炭素の増加等の影響があり、最も重要視されるべき安全輸送確保の根本である安全運転を阻害する。

厚生労働省が編集した「喫煙と健康」には、喫煙者の遺伝子を調べたら遺伝子（ヌクレオチド）1億個につき平均4・5個の発がん物質が結びついていてたが、たばこを吸わない人でもまわりに喫煙者がいると、3・5個の発がん物質が遺伝子に結びついていたと書かれています。

吸入した極めて微量の発がん物質が遺伝子を傷つける。傷ついた遺伝子は20年から40年の歳月を経てがん化されると言われる。つまり、今日吸い込んだ発がん物質の影響が出るのが20年から40年後である。

**空気清浄機は臭いを取るだけで、たばこの有害物質は、ほとんど除去できない。**臭いが無いと安心して、残留する有害物質があっても、気づかずに吸い込むことになり健康被害が増大する。

さらに、消臭剤は有害物質を分解するものではなく、臭いだけを消すもので、かえって有害物質を吸い込む危険性がある。マット、シート、天井などの内張りに付着した有害物質は、徐々に揮発性となり人体に吸い込まれる。都市ガスなど有害性のあるものは、わざわざ、悪臭をつけている。

## **受動喫煙による「人格権」の侵害、及び「健康権の侵害」**

受動喫煙においては、たばこによる悪臭及び刺激により、人によっては、不

快感を覚えるに過ぎない場合もあるが、このような場合であっても、人格権としての健康の内容を前述のように解する限り健康についての被害があり、かつ、快適な職場についての利益が侵害されているのであって、人格権が侵害されているものというべきである。

さらに、受動喫煙には、前述のように、呼吸器や循環器等への害があるが、そのみならず、受動喫煙によって、呼吸器や循環器等の疾病に罹患し、もしくは、すでに罹患した疾病が悪化するのではないかとの不安を惹起すること自体が人格権の侵害である。

したがって、自己の意思に反してたばこの煙にさらされ、受動喫煙を強いられること自体が人格権に対する侵害である。

## **受動喫煙を強制することは犯罪**

たばこの煙で刺激を感じたら害を受けていることは化学的にも証明されている。タクシー車内での喫煙は、多くの実験で使用されている6畳間のデータの数倍の粉塵、一酸化酸素の濃度となる。

副流煙に含まれる有害物質の濃度は、発ガン作用の強いニトロソアミンの場合、喫煙者本人が吸い込む主流煙に比較して5.2倍、心臓機能に悪影響を与える一酸化炭素で4.7倍、発がん性の強いベンゾピレンは3.7倍、カドミウムは3.6倍、血管を収縮させ血流障害を引き起こすニコチンは2.8倍も高い。副流煙は主流煙よりも低温度で燃焼するために、喫煙空間では有害物質の濃度が一層高くなっている（産経新聞・平成15年2月22日）。

平成15年4月7日の日本テレビ「思いっきりテレビ」での新型肺炎 SARS の予防対策の特集で佐々木研究所付属杏雲堂病院副院長・呼吸器科部長林永信 医学博士が「喫煙、特に副流煙の受動喫煙により気道の繊毛上皮の運動を障害

し感染の危険が高まる。たばこの煙は避けるべきだ」と強く警告されていた。(録画)

その他、膨大な受動喫煙の害についての資料がある。しかも、未だ解明されていない有害性もある。このように人命に関わる危険性が明らかになっているにも拘らず、喫煙乗客の満足度を「優先」して、乗務員に『接客態度不良』なる脅しをかけて受動喫煙を強要することは傷害など犯罪にも及ぶものではないか。

## タクシー行政の問題点

**労働安全衛生法**は、職場における労働者の安全と健康を確保し、快適な作業環境の形成を促進することを目的として、昭和 47 年に制定された。

タクシー車内における乗客の喫煙は多量の有害物質を含む副流煙の発生となり、乗務員の健康を害することはもちろん、内耳の血管が酸欠状態となり血流を阻害し無自覚で判断力、集中力を低下させるばかりか、目に涙、呼吸器への影響、煙の行方が気になり視界を妨害するなど安全運行を阻害する重大な事態発生となる。乗客の喫煙を禁止して労働者の安全と健康の確保が最大の課題であるはずであるが、運輸行政は「乗客の喫煙を断れない」とし、乗客に喫煙の際、窓を開けるよう求めた運転手を「接客態度違反」として処分した(昭和 61 年 3 月 3 日)。これに対し意義を申し立てたところ、「われわれは、運転手の健康や煙害など聞きたくない。たばこ嫌いな運転手は迷惑だ」として始末書を提出させた。労働災害を未然に防止し、職場の安全衛生水準の維持向上と快適職場環境の形成を図るための自主的な行動を違反処分することは、乗客の喫煙が最優先で乗務員の健康、安全運行は軽んじてよいとの行政姿勢は労働安全衛生法に違反しないか。

運輸行政は長年にわたり、法律にもとづかないものを「乗客の喫煙を断れば違反」との乗務員教育をしている。業界は利潤につながることを、これを利用し「タクシーでタバコが吸えることがサービス」として喫煙者の満足のため空気清浄機を設置、喫煙を奨励している。運輸当局は全車両に有害物質の除去の出来ないことを承知で、喫煙室に設置する「空気清浄機設置義務」を指導、この方針を支援しているため、禁煙タクシー普及を阻害し、乗務員は、日々、受動喫煙強要で健康不安におののいている。

乗客の喫煙は乗務員の心臓発作の危険が2倍になる。運転者の集中力低下、目に傷害、ストレスの異常発生など安全運行の重大な阻害となる。この加害行為を制止することを禁じているのは(雇われ運転手が禁煙を求めれば違反だ。運輸省鎌倉氏)。運転者の健康状態に起因する事故防止について(自安第119号)「運転者に対し、運転中に身体の異常を感じた場合には、速やかに事故を回避するための措置を講ずるよう指導すること」とある。乗客の喫煙は身体に急激な異常を感じる。速やかに、事故を回避するための措置を講じさせねばならない。運輸行政は、この通達を無視し、安全運転義務違反を強要、安全輸送を軽んじる結果となる。労働安全衛生法をはなれて運輸行政においても重大な落ち度ではないか。

法人業界が数年前からタクシーサービスアドバイザーを集め意見を聞いているが毎回のように禁煙タクシーの要望が出され、大きく報道もされている。最近の報道によれば、タクシー禁煙化の強い要望意見に対し「路上喫煙禁止のうごきがあり、タクシーでタバコを吸いたいニーズにこたえる必要がある」と7割の利用者ニーズを無視して“走る喫煙室”を鮮明にしていることになんらの対応もしていない。すなわち、「禁煙を求めれば違反」で乗務員

の労働環境を無視して“走る喫煙室”を容認している。

完全禁煙タクシーとして利用者の安心を確保する禁煙タクシー事業者の努力に対し、あざけるように、その形骸化を推し進めている。すなわち、禁煙タクシーと宣伝しながら、判別できない、あいまいな表示で喫煙を容認することを乗務員に強要している事業者があることに対し「**禁煙車は喫煙を断ることが出来るもので乗客に喫煙を奨励しても経営者の勝手、違反ではない**」として禁煙タクシーの形骸化を望んでいる。

完全禁煙タクシーを妨害する現在の運輸行政姿勢は、**将来の悪質なタクシー営業の推奨となる**。禁煙車においても客によって喫煙を奨励、拒否する。近距離の客には禁煙を理由に乗車拒否、下車強要を、遠距離客、おいしい客(チップをくれる)には喫煙を容認することは、客選び行為につながることは分かりきった事柄。禁煙車で運転手が喫煙しても客が喫煙したから臭いのだととぼけられる。たとえば、新幹線の禁煙車両で、あの乗客には喫煙を認め、この乗客には禁煙を強要することが出来るとすれば、どんな混乱となるだろう。社会通念を踏みにじる行為を行政は容認し、**禁煙タクシーの形骸化を意図している**。(全車禁煙タクシーとのことで入社した乗務員が、会社からの乗客の喫煙を断ってはならないとの強力な通達で長年苦痛を受けていた)  
運輸行政が「タクシー車内で喫煙乗客の気分を害したら違反」との強力な指導で喫煙を奨励してきた経緯から、喫煙乗客にとってタクシーは“走る喫煙室”との認識が固定し、禁煙を求めたりした運転手を通報すれば処分されるとの知識が一般化している。いまさらマナーを求めても始まらない。ここにタクシー禁煙化の法制定が必要である。

労働安全衛生法第71条「**快適な職場環境を形成するよう努めなければならない**」とある。運輸当局の方針で「乗客の喫煙を断ってはならない」の規則

により、発ガン性有害物質満載の副流煙に満たされた車内が、「我が命を奪われるかもしれない」との不安が快適職場であろうか。乗務員は雇い主の奴隷であるから雇い主が、乗客の喫煙を容認せよと命じれば、乗務員は我が命を犠牲にせよとの行政命令となるのである。

労働安全衛生法第 22 条「事業者は、健康障害を防止するための必要な措置を講じなければならない」とある。たばこ副流煙は、健康障害を起因する最も有害なガス状物質を含んでいることは世界的常識である。運輸行政は健康障害の防止のため禁煙を求めた運転手を「接客態度違反」とし、雇い主事業者にはお咎め無しの方針は、タクシー乗務員には健康障害の防止に対する権利はないとするのか。運輸行政において事業者が喫煙車としていれば、有害物質の排除が全く出来ない空気清浄機設置で乗務員への受動喫煙の「健康障害防止対策」の必要なしとするのか。

労働安全衛生法では、職場における労働者に安全と健康を確保し、快適な作業環境の形成を促進することを目的としているが、運輸行政において、「われわれは、運転手の健康や煙害など聞きたくない」との方針を堅持し、これらのことは事業主の勝手であり、喫煙車として、喫煙乗客へのサービスを目的とするなら、乗務員が禁煙を求めれば違反として、事業者は正当であり安全衛生法には拘束されないとして支援する体制が許されるのか。「健康が害されたら、どうだ、こうだ、我々はそんな話しは聞きたくない。たばこに害があるとかないとか、我々に関係ないことだ。」健康を予防する前に、お客は金を払ってくれるのだ。お客さんの気分を害してもよいのか。」との運輸当局の言葉。これらはタクシー労働者の健康を軽視している証拠である。

非喫煙者にとって、「喫煙者と同じ部屋に1日に1時間いるとは、アスベストを含んでいるビルに20年いるより100倍以上も肺がんになる可能性

が高い。」とされ、「受動喫煙にさらされた非喫煙者の肺がんになるリスクは20から30%増加しており、心疾患のさらなるリスクは23%である。(WHO 資料・たばこアトラス・日本公衆衛生協会)。以上のように受動喫煙の害は証明されている。狭い閉鎖空間のタクシー車内での長時間の受動喫煙の実態となれば、この被害リスクの%はさらに大きくなるであろう。

**健康増進法第2条 (国民の責務)** 「国民は健康な生活習慣の重要性に対する関心と理解を深め、生涯にわたって、自らの健康状態を自覚するとともに、健康の増進に努めなければならない。」と明記されている。「雇われ運転手が禁煙を求めれば違反」(国土交通省交通局旅客課)との規則は、運輸行政は、この国民の責務を否定するものである。すなわち、雇われ運転手は、自らの健康状態を自覚するな。健康よりも喫煙乗客への良好な接客に努めよと命じている。

法人タクシー乗務員は1日約50組の乗客を乗せ、その3割程度が喫煙し受動喫煙にさらされている。運転者にとって受動喫煙による急性影響は安全運行に重大な障害となる。目の刺痛、流涙と頻繁なまばたき、煙による視界障害など。さらに、見逃せない重大なことは、近くでのたばこの煙を受けると内耳の血管が収縮して細胞が酸欠状態になり、バランス感覚がくずれ、集中力が低下すること。これらの症状は乗務員自身には自覚できないのである。このことは運輸当局にお知らせしてあるので十分に認識されているはずである。タクシー運行において一瞬の危機の連続は列車、飛行機の比ではない。タクシー労働者の運行時間は20時間に及ぶ。とっさの判断のゆるみが重大事故となる。しかし、本人には自覚できないのである。自動車運転は危険な業務である。同乗者は安全運転を阻害する行為をしてはならない。運転



手はその行為を制止する義務がある。「雇われ運転手が禁煙を求めれば違反」(交通局旅客課)は喫煙旅客の喫煙サービスを重要視し、安全運行を軽視し、安全運転義務違反を強要していると思う。

**受動喫煙に安全な基準はないとされている。**これほどの危険性のあるものを、タクシー乗務員に受動喫煙を拒否する権利はなしとし、違反を通告している。すなわち、乗客の喫煙を断れば接客態度不良なる汚名を着せられ違反とされるのである。乗務員には禁煙車の導入の権限が無い。雇われ運転手は経営者の奴隷であれとの思想の現れであろうか。乗務員は国民の1員である。行政といえども、国民の健康を剥奪する行為は糾弾されるべきである。

業界自らのアンケート調査でも、禁煙タクシーへのニーズは7割となっている事実は5年前のこと。(1999年、夏)タクシーサービスアドバイザー会議でも毎回のようにタクシー禁煙化の要望が強く出され、大きく報道もされている。ところが、業界は、禁煙タクシー導入を検討するどころか「路上喫煙禁止のうごきがあり、タクシーでたばこを吸いたいニーズにこたえる必要がある」として「走る喫煙室」を明確にし、営業収入増大を目論んでいる。この業界の組織的な行為(禁煙車導入拒否の申し合わせ)を当局は認めている。非喫煙利用者の禁煙タクシー普及要望には「タクシーは公共ではないので指導はしない。事業者の勝手である。化粧した女や腋臭<sup>わきが</sup>が乗れば臭いは付く。たばこがいやなら乗り換えればよい」として1%未満の普及率で、**禁煙タクシー希望利用者に対し、選択の機会を閉ざすことは、あまりにも、7割の利用者ニーズを蔑視、乗務員の健康被害を軽視するもので、これが行政施策の公平、正当なものであるといえようか。**

行政は「喫煙がサービス」との前時代的な思想、運転手の健康や煙害など聞

きたくないとする怠慢姿勢、たばこ嫌いな運転手は迷惑だとの差別思想をこっぴみじんに粉碎し、労働安全衛生法、健康増進法の目的を真摯に受け取り今までの誤りを正さねばならない。それとも、運輸行政においては、これらの法律はわれわれの管轄ではない。タクシー車内は国土交通省の管轄であり、あくまでも喫煙者への利便性、業界の利潤追求を優先する方針なのか。

禁煙車において喫煙乗客とのトラブルは当局に報告することを義務付けていることは、トラブルの可能性のある場合は喫煙を容認せよとの命令となる。経営者の中には運輸当局が喫煙優位主義（禁煙を求めれば違反との指導）なので、禁煙タクシーとしても喫煙者とのトラブルで訴えられれば不利な行政処分を受けるのではとの懸念で導入をためらっている。事実、禁煙車の認可を受けた事業者が吸うな、吸わせるとのトラブルで訴えられ、営業停止の処分となり、ナンバーの返納を命じられ、事業者はささやかな抵抗でナンバーを宅急便で当局に送りつけた。このことが、大きく報道されたため禁煙車の普及阻害となった。あくまで、タクシー禁煙化の法制度が不可欠であるが、過度的措置として、如何なる場合も禁煙車としたものは喫煙を禁じ、喫煙を強要した乗客、喫煙を容認した運転手に罰則を適用する法整備が必要である。

タクシー禁煙化は、乗務員の安全運行、健康維持に不可欠なばかりか、7割の快適利用を望まれる方々の利便性に大きく貢献する事柄である。過度的措置として喫煙を奨励する事業者は、喫煙車とハッキリ判別できる表示を義務付けさせる。喫煙車乗務員には、将来、受動喫煙が原因である疫病となった場合は補償する契約書を交わすことを義務付けする法規制が必要である。運輸行政は以上の事柄の労働安全衛生法を踏まえて真摯に検討する義務があ

るのではないか。

日生交通の乗務員が（禁煙マーク）を助手席の前に置いていただけで、乗客に通報され指導機関から呼び出しを受け、「接客態度違反だ。乗客の喫煙は我慢しなさい」との命令に、労働安全衛生週間のシンポジウムで壇上に上がり「受動喫煙は健康に有害とされている。乗務員の人権はないのだろうか」と涙を浮かべて訴えていた（平成9年10月）。私は用もないのに日生交通を利用し、エコーカードで禁煙車の要望をし、電話かけてみた。所長の言い分は「実は、当社の運転手が禁煙マークを使っている違反とされた。法人は個人と違って行政の締め付けがあるので禁煙車導入は出来ない」であった。このことから行政の態度が法人においては「禁煙車は好ましくない」との姿勢と方針にあると受け取られている。私は納得できず、このことを読売新聞に投稿、掲載された機に監督官庁の運輸省交通局旅客課・鎌倉氏に利用者として異議を唱え「禁煙車のニーズは多い。導入を指導すべきでは。運転手が禁煙マークを置いたら違反とは如何なものか」との趣旨を述べた。これに対し「タクシーは公共交通機関でないので指導はできない。たばこが嫌いなら乗り換えればいいではないか。化粧した女や腋臭<sup>わきが</sup>が乗れば臭いは付く。雇われ運転手が禁煙を求めれば違反だ」と強い姿勢で「禁煙運動ばかりで、喫煙運動はひとつもないではないか」と明言した。運輸行政のこの姿勢が法人事業者の禁煙車導入を大きく阻害している。

上記の姿勢は現在も「乗務員が喫煙を断れば接客態度違反」は堅持され、乗務員が「雨で視界が悪くなるので、我慢してくれませんか」とのお願いに「それなら降りる」と自分で降りた。この乗務員は呼び出しが来るのではないかと2ヶ月の間、不安におののいていたという。別の企業の乗務員が117人

の署名を添えて禁煙車導入要請の文書を提出したが、どこかで握りつぶされているとの訴えなどが、私の新聞投書を読んだ乗務員からの便りである。これらの事柄は運輸行政の態度が原因である。

受動喫煙の有害性は科学的に証明され、健康増進法も施行されている現在も消極的姿勢を崩さず、すべては業者の勝手として乗務員の健康障害、安全輸送確保の指導を怠り、人権を無視する運輸行政施策は、犯罪ともなるのではないか。

乗客の喫煙は明らかに、乗務員の安全運転を阻害するとともに健康障害ともなる。いわゆる、公序良俗に反する行為である。この行為を制止したら違反とは、行政によるタクシー労働者の健康を軽視、喫煙乗客への接客サービスを最優先させ、安全運行妨害による危険運転を強要することになる。

## 被告国土交通省の損害賠償責任

### 1、 債務不履行責任

憲法において、国民に健康で文化的な最低限度の生活を保障し（第25条第1項）生命、自由および幸福追求に対する国民の権利が国政上最大限に尊重されるべき旨（第13条）ならびに国がすべての生活部面において積極的に公衆衛生の向上及び増進に努めるべき旨（第25条第2項）を定められている。被告国土交通省は公衆衛生の向上及び増進に努めるべき責務を負っているものである。

被告国土交通省は公共輸送機関に対して、旅客に対し、運送契約に基づいて、旅客を快適に輸送すべき条理上の義務（以下『快適輸送義務』と言う。）を負っている。たばこの煙は、非喫煙者にとっては甚だしく不快なものであるがタクシー運行に際し、その車内は外界から閉鎖された環境にあるため、非

喫煙者が同乗、常に同乗する運転手は、同乗の喫煙者のたばこの煙を避けることは不可能である。したがって、被告国土交通省は受動喫煙防止のための適切な措置を講じるよう指導する義務があった。

被告国土交通省は公共運送機関として、旅客に対し、運送契約に基づいて、単に旅客を目的地に運送するだけでなく、同契約に付随する安全配慮義務として、旅客の生命身体、及び車両を運行する運転手の生命身体に危害が及ぶことのないように安全に輸送させるべく指導する義務を負っている。旅客が保健衛生上有害な行為及び他人に危害を及ぼすべき恐れのある行為をすることを禁止させる責務が、被告国土交通省は旅客による保健衛生上有害な行為、又は他人に危害を及ぼすべき虞のある行為により他の旅客及び車両を運行する運転手が被害を受けることを防止する義務があるものというべきである。ところで、たばこの煙が喫煙者の周囲にいる者に対して健康上の被害を及ぼすことであることは前述したとおりである。したがって、被告国土交通省は、タクシー車両内の禁煙化を推し進める施策等の措置を講ずることにより、タクシー車両内の旅客及び運転手の身体にたばこの煙による健康被害が生じないように配慮すべき旅客運送契約上の安全配慮義務があった。

## **安全輸送確保の義務**

タクシー車内の喫煙によるたばこの煙は安全運転の大きな障害となる。前述したようにたばこの煙が運転手の身体に及ぼす急性症状は重大事故につながるものである。安全運行に関わる危害行為は法令により防止させねばならない。

しかるに、被告国土交通省は、喫煙者へのサービス行為として、車両内の喫煙を奨励してきた。そして喫煙乗客とのトラブルは「接客態度違反」とし、安全輸送確保の原則を軽視してきた。

「自動車運転は本来危険な業務であるから、同乗者においても運転に集中できる様にする注意義務がある」との法的根拠を無視している。乗客のたばこの煙は乗務員の目を乾燥させ涙の誘発となり視界をさえぎり、喉を刺激して呼吸困難になる。咳き込みによるストレスは数時間続き運転への集中力を著しく阻害する。私自身も煙の行方に気を取られ、あわや重大事故の経験をしており、多くの運転者からもこのような経験を聞かされている。

「運行中に身体の異常を感じた場合には、速やかに事故を回避するための措置を講ずるよう指導すること」(自安第119号)とある。安全運転を阻害する乗客の喫煙を断れば違反とし、乗客の喫煙による危険運転を強要する姿勢は安全輸送確保の責務を放棄させている。

## 運輸行政の責任

運輸行政の施策で簡単にこれらの受動喫煙を防止することができた。遅くとも禁煙タクシー制度が発足した時点(昭和63年2月)で、タクシー労働者の健康に関心を持たねばならなかった。この制度申請に対し受動喫煙の害についての資料を提示してある。また、何故、この申請がなされたかの背景、理由も明確となっていたのだ。それにも拘らず、「接客態度違反」を掲げ受動喫煙を強制してきたことは、タクシー労働者の健康を軽視し、健康を守るための規制権限を行使しなかった行政の怠慢といわざるを得ない。それ故に、多くのタクシー労働者が健康被害を受け、幸福の追求を妨げられた。

## 受忍限度論について

人の健康は、侵害行為から絶対的に保護される必要があり、受忍限度論による利益衡量には親しまないものと言うべきであるから、たばこの煙による健康

被害が問題とされている本件においては、利益衡量をする余地が無い。

仮に、受忍限度論を適用するとしても、原告らが侵害されている利益は、身体健康という極めて重大なものであるのに対し、運輸行政が受動喫煙防止対策としタクシー車内禁煙とすることは社会的有用性及び公共性がある。一方、厚生労働省も「健康日本21」で国民の喫煙を減らそうとしている中で、タクシー乗客に喫煙をさせることには公益性が無い。

### **受動喫煙強要による健康被害(狭心症)賠償請求**

私(安井幸一)は、19歳(昭和27年)から54歳(昭和63年)まで35年間、タクシー(喫煙車)運転手をしていた。

「タクシーは乗客に気持ちよく喫煙してもらえることがサービス」との運輸行政の指導で受動喫煙を強要されてきた。「乗客の喫煙は断れない。喫煙を拒否して通報をされれば接客態度違反である」との行政方針なので健康被害を気にしながら受動喫煙を継続せねばならなかった。私は喫煙の経験はありません。昭和時代は乗客の6、7割が車内喫煙をしていた。指導機関は「タクシーではたばこが吸えるところ。喫煙を拒否されたら接客態度違反であるから通報があれば処分する」と宣伝していた。1日50人程度の乗客で約30人以上が喫煙、何本も喫煙する者も多く、平均1日約60本の受動喫煙を強要され続け、能動喫煙100本以上に匹敵する健康被害を受けさせられてきた。昭和63年に禁煙タクシー1号となり以後受動喫煙は皆無となった。しかしながら禁煙タクシーとして5年経過後に狭心症と診断され現在も治療を続けている。

狭心症と判明したのは偶然で、脳血管障害の疑いがあるとのことで入院検査を受けた際、「10数年来不眠症で夜中に胃が痛いので目が覚めて寝られないことがたびたびある。胃の検査を受けても異常なしの診断であるが、最近のみぞ

おちが押さえられるようで目が覚める。胃潰瘍ではあるまいか」と相談したところ、うちの病院の心臓専門家に紹介するからと勧められ診断を受けてみた。「心電図では異常ない。みぞおちが痛くなった時に、すぐに心電図を測ってみてくれ」とのことで数回測ったが異常は無い。しかし、胃の圧迫感が強く寝られないと訴えたところ、トレッドミル検査、24時間の心電図をとられ、「異常があるので、大きな病院で検査を受けてみませんか。心臓でしたら治ることはないが、進行を止めて心筋梗塞を防止できる。心臓でないなら安心ですから」と武蔵野赤十字病院を紹介され、カテーテル検査を受けて結果、狭心症と診断されたときは、ショックで呆然としてしまった。診断した医師は「タクシー運転手には実に多い。研究課題にしたい」といわれた。平成6年4月のことだが実際の罹患は10数年前であろう。

私の親族で祖父関係まで調べたが心臓病、狭心症の症例は一人もいない。もしや受動喫煙の影響ではあるまいかと思い、いろいろ文献をあさってみたら副流煙は肺がんだけでなく心臓関係にも悪影響を与えることを知り35年間の受動喫煙が原因との確信を持った。

受動喫煙の恐怖におののきながら、安全運転への阻害を受けながら必死に危険な業務に携わった精神的苦痛、完治の見込みのない健康被害に対し賠償を求めらる。

## 原告（安井幸一）の状況

私（安井幸一）は、昭和8年8月11日生まれ。15歳のとき結核と誤診されて1年間、国立愛媛結核療養所に入所した。患者は喫煙を固く禁止されていた。同室の患者に喫煙者がいた。その患者は私を人のいない裏庭に誘い、たばこを吸えと勧めた。興味を持っていた私は勧められるまま、たばこをくわえた。いい臭いである。幼少の頃、祖母がキセルたばこをしていて、「みのり」を買いに



行かされていたので、その臭いが好きでした。祖母は子供が吸うものではない  
とって私の前では吸いませんでしたが、遠くでおいしそうに吹かしているの  
を眺めて何時か吸ってみたいと思っていた。その祖母は私が小学 2 年生のとき  
死亡した。可愛がってくれていたのに、たばこを吸い始めたとき、懐かしい祖  
母を思い出した。それから毎日のように誘われるまま喫煙していた。ただし、  
吹かすだけで吸い込んだりはしませんでした。ところがまもなくその患者が喀  
血をして死亡した。医者は私を呼び「君はあの人と隠れてたばこを吸っていた  
と看護婦から聞いたぞ。あの人にはたばこさえ吸わなかったら死ななかったのだ。  
君は死にたくなかったらたばこを吸うな。人間にはきれいな空気が必要なんだ」  
と諭されて以後たばこを吸ったことはありません。

私は、昭和 28 年、19 歳でタクシー乗務員となった。乗客の喫煙は気持ちよ  
く受け止めサービスに努めよと教育をされていた。出庫時にマッチを 20 個渡さ  
れ「たばこを吸う客に渡せ」との指示にも従っていた。当時は乗客の 7、8 割ぐ  
らいが喫煙した。たばこの煙、臭いも嫌いではなかったので、さほど苦痛を感じ  
ていなかったが「人間にはきれいな空気が必要なのだ」との、あの医者の言葉  
を思い出し、寒い日でも窓を 1、2 センチほど常に開けていたが「寒いから窓を  
閉めてくれ」といったたばこを吸う客が大部分でした。一昼夜交代なので 24 時  
間たばこの煙にさらされていた。おそらく一日 40 本以上のたばこの煙を吸わさ  
れていたことになる。あの狭い車内での受動喫煙は、100 本以上の能動喫煙に匹  
敵するものであろう。

私は、『プロ意識を持って』タクシー運転手一筋に勤めてきた。20 歳代は、な  
んとも感じなかったたばこの煙が 30 歳ごろになると気になりだした。乗客の喫  
煙で目に涙、喉に不快感、煙の行方に気を取られ集中力が散漫となり、あわや

重大事故との経験から受動喫煙の害に関心を持ち、これに関する文献、新聞記事に目を向けるようになった。ちょうどそんな時、「非喫煙運転手に、車内にたばこの煙が充満する状態で運転させたら 1 時間で危険な状態となった」との WHO での実験結果の記事を東京タイムズ新聞（昭和 45 年ごろ）で読んだ。自動車運行には、安全性からも乗客の喫煙は危険、安全運転遂行には、たばこの煙は避けるべきだとの認識は持ったが、健康に及ぼす重大な危険リスクには、それほどの危機感を持たなかった。

私は、すこぶる健康で 15 歳のとき結核と誤診されて以来、30 歳前半まで医者にかかったことがなかった。故に、たばこの煙に有害性があるとの知識はあったが、自分は人以上に健康だから、その害に犯されることは無いと信じていた。しかしながら乗客に喫煙されると苦痛を感じるようになり、また、喫煙乗客が続くと胃のあたりが締め付けられる感じがあることもあり、また、次への乗客への配慮もこめて、短距離の客に限って「窓を開けて吸ってくれませんか」とお願いするようになった。

ところが行政の「タクシーでは喫煙は自由。運転手は断れない」との方針が浸透しているので「なにを！お前の会社に車をつける」と怒鳴られ、管理者には「タクシーでは、たばこは吸えることになっている。窓を開けるとの指示はしてはならない」と説教された。雇われの身では仕方がないと、それに従っていた。

しかし、冷暖房が設置されるようになり車内は密閉状態となるに従い、冷房中の喫煙は目が痛くなり、しばしば腫れることもあり、喉も痛むなどの症状に我慢の限界が来た。そこで東京近代化センター（現東京タクシーセンター）に利用客として「タクシーはたばこ臭い。煙が充満していることもある。乗務員もつらいだろうし、乗客サービスとして禁煙車を導入すべきでは」との要望を

電話でした。(昭和49年)それに対して「日本には嫌煙権はないので禁煙はできない。たばこを吸うのは客の自由となっている。女性など、たばこを吸うために乗る客は多い。運転手から目がはれて痛いから禁煙にしてくれと訴えてくるがどうにもならないのです」との弁明であった。昭和49年の夏、銀座で5人の客を乗せた。六本木との指示と同時に5人が一斉にたばこを取り出したので「申し訳ないですが冷房をしているのでたばこは遠慮してもらえませんか。目が痛くなるのでお吸いになるなら窓を開けてくれませんか」とお願いすると「なんだと！タクシーでは自由に吸っていいことになっているのだろう。この暑いのに窓なんか開けられるか。客に向かって生意気だぞ！」と後部座席の男が私の椅子を足蹴りにし始めた。全員が喫煙をしながら「あやまれ！謝れないなら運輸省に通報するぞ」と脅かしを受けた。私は暴行を受けたことで、よほど交番につけようと思ったが、個人タクシー申請を考えていたので、我慢のため震える体で涙を吞んで詫びを入れた。

乗客とのトラブルは「お金を払ってもらおう乗客の言い分が正しい。如何なる理由にせよ客の気分を害させた運転手が悪い」との運輸当局の方針であるため個人タクシー申請却下は免れない。個人タクシー事業者となるまでは我慢の極致であった。

個人事業者となれば、非喫煙乗客への配慮として基本料金程度の近距離は必ず窓を開けて喫煙するようにお願いしよう。すぐに次ぎの乗客がいる。少しでもたばこ臭を少なくするのがサービスとの信念を持っていた。

たびたび、「タクシーはたばこ臭い。運転手が吸うからだ」との苦情を受けていたので、私は吸わないのに、乗客の喫煙が不快を残すことに気づき、「近距離客には窓を開けてもらい、次ぎの客に少しでも快適性を」とのモラルを持つに至った。

## 昭和 61 年 2 月 26 日の事件。

この方針は事業者の経営方針として恥ずかしいものではない。事業者のプライドであると信じていた。昭和 61 年 2 月 26 日、寒い日の午後 11 時 50 分頃、西武池袋線桜台駅構内で基本料金の距離の乗客を乗せた。

乗客は「たばこ吸ってもいいな」とたばこを取り出した。「結構ですが、窓を開けていただけますか」と言ったが、無視されて喫煙を始めた。そこで「こちらの窓を開けさせてもらいます」と言って運転席の窓を 5 センチばかり開けた。

「この寒いのに窓を閉めろ！」と怒鳴りだした。「申し訳ありませんが締め切ったところで吸われると煙が溜まって、次ぎのお客さんに迷惑となるので少し我慢していただけますか」とさらにお願いと「この馬鹿野郎！俺は客だぞ。タクシーはたばこが吸えることは知っているぞ。近センに通報してやる！」との脅かしを受け、殴りかからんばかりの勢いで身を乗り出し「生意気に帽子なんかかぶって」と帽子を剥ぎ取り「早く占めろ！」と暴れだした。私は窓を閉めた。客はわざと私の耳元に煙を吐きかけながら「どこを走っているのだ。そこを曲がれ」との指示に曲がると「こっちじゃない。もどれ！」と言った調子でぐるぐる走らされ「ずいぶんと回り道したな。謝らなければ降りないぞ」と背中をどンドンと突付いてきた。

私は交番に突き出そうとも思ったが、近センに通報され呼び出しを受けるのを恐れ、煮え返る思いを押し殺し頭を下げた。

しかし、翌日呼び出しを受けた。事情を話し、出頭はできないと告げると「こないなら来なくてもいいですよ。運輸局に報告するまでですから」とのことであつた。

**組合に迷惑がかかることを恐れ、3月3日、近センに出頭した。**

係官との問答の一部を述べる。(テープ起こし)昭和 61 年 3 月 3 日 午後 3 時から 5 時。東京タクシー近代化センター苦情係宇都宮氏との抜粋語録の一部

(安井)「例えば映画館でタバコを吸う人がいますね、その人に注意して御覧なさい。映画館は法的にも禁じられていますね、なのになんだかんだと因縁をつけてくるでしょう。これと同じことだと思いますね。」

(宇都宮氏)「同じことかもしれませんね。タクシーは禁煙という札をつけただけで違反ですから、タクシーの乗務員さんが車内でタバコを吸うのは法律で違反ですから、もちろん吸えない訳です。だがお客さんがタバコを吸った分については何も法律がないから良いです。」

(安井)「では、法律がないから運転手の健康は肺がんで死んでもよいと貴方はおっしゃるんですね。」

(宇都宮氏)「誰が・・・・言わないよ」

(安井)「だけど現にそうでしょう」

(宇都宮氏)「タバコご遠慮くださいと言うのと、タバコ止めてくださいと言うのと・・・・」

(安井)「ご遠慮ください・・・・じゃないですよ。私はタバコを用意して、僕はタバコを貰いますから、捨てるのももったいないですから客席のポケットに置いているんです。お客さんがアッコのタバコ吸ってもよいかと言われると、どうぞ吸って下さい、ただし窓を開けて吸って下さいと、ここまでやっているんです。」

(宇都宮氏)「タクシー乗務員さんが他のお客さんも迷惑になるし、自分の健康

にも迷惑になる、ね、それは別に法律にも違反しないけど自分にも害がくるんだと、ね、他のお客さんでもこういうタバコ臭いタクシーに乗ると嫌がるお客さんがいるんだとね、確かにそういうこともあるでしょう。そういうことであれば 1 回タバコを吸ったお客さんが出て行ったら車の窓を全部開けてタバコの臭いがしないかなとか、ガススプレーをまく必要があるかもしれませんよ」

(安井)「ありますとも、お客さんが降りたらパーと煙や臭いがなくなることはありませんよ。降りてから 10 分や 20 分は残りますよ。吸っているときにある程度窓を開けていれば、ある程度の臭い、全部ではないが残る臭いも少ないですからね。」

(安井)「タバコを吸うんだったら窓を開けて吸って下さいと言って、そして窓を開けたんです。それからのことですね、そしたらいきなり窓を閉めるといわれるから、後のお客さんのためにも締め切ったところでタバコを吸われると次ぎのお客さんにも迷惑ですから、タバコを吸っている間は開けさせてくださいと言ったんです。私は正当だと思いますね」

(宇都宮氏)「正当であれば、ね、お客さんと裁判でもやってもらうしかないですけど、我々が何も口出すことはないですけど、でも、お客さんの側ではね、あなたの言っていること笑われるかもしれませんよ。私もタバコ止めているから、タバコ吸われるといやな感じ受けますよ。ですけど、自分は商売でやっているわけでしょう。第一にね、お客さんからお金を頂く商売ですから、もしお客さんをお願いするんであれば、お客さんこうなんでこのようにしてもらえませんかとかなるんですね。デパートでも何でも禁煙のところではタバコ吸ったって「お客さんタバコやめてください」とは言わないですね……。駅なんかでも放送しているんだってそうですね。「禁煙ですからタバコやめてくださ

い」とは言いませんね。外で吸って下さいとも言いませんよ。今は何時から何時まで禁煙タイムになっていますからタバコはご遠慮くださいと言うだけであって、タバコを吸っているからと言っても、係員がそれを見たって何もしませんよ。言うんであれば向こうに灰皿がありますんで……。こう言うだけです。もし、運転手さんがタバコ吸っていけないということなら他の車に乗らなければいけない……」

(安井)「そこじゃないと思いますけど、問題は、私はお願いしたわけですよ。吸ってよいけど窓を開けてくださいと、そしたら閉めると、だからちょっとタバコを吸っている間は開けさせてくださいとお願いしたわけです。そしたらいきなりこの馬鹿と、俺は客だぞと、怒鳴りだしてきたわけですよ。そこまで言われまして、僕は閉めましたけど。閉めなければ殴りかかる剣幕ですから、閉めましたけども……。タバコはどのタクシーでも断れないと言うお宅の指導方針を知っているからと思うんですね」

(宇都宮氏)「指導方針であるはずないでしょう」

(安井)「と言うことはあなた方が乗客の喫煙は断れない。タバコを吸わせよと指導なさっているわけですよ。冷房中にタバコを吸っていると運転手に拒否された……との苦情が非常に多い。タバコは気持ちよく吸わせなさい。絶対断ってはいけないということを講義なさっているわけです。我々の講習会に来て言っています」

(宇都宮氏)「そんなこと言わないですよ」

(安井)「いや私は聞いていますよ」

(宇都宮氏)「何時のことだ。」

(安井)「4,5年前のことで。先日も4人の男が乗り込んできて一斉にタバコを吸いだしたんで、「冷房中なのでタバコは遠慮してもらえませんか」とお願いしたら、「なにを！タクシーでは禁煙を求めたら運転手が処分を受けることは、友達が近センに勤めているので知っている。近センに通報するぞ!」と言って4人は喫煙を止めなかった。このようにお宅たちは職員総動員で宣伝している。」

(宇都宮氏)「タバコやめてください。やめてくれませんかといえど誰だつて気分の良いもんぢやない。ね、そうぢやないですか」

(安井)「タバコは吸わせなさいと私は聞きましたよ。たばこは断つてはいけませんと」

(宇都宮氏)「そりゃ、断つたらいけませんよ。ね、もちろん、そうですよ。断つて・・・それが、もちろん、たばこの害を、直接害を受けるのであるなら・・・」

(安井)「直接害を受けますよ」

(宇都宮氏)「そんなこと言つたら営業できないではないか」

(安井)「ですから、今、ここで申し上げたいんです。まず目が痛くなります。」

(宇都宮氏)「もちろん、そうですね」

(安井)「**安全運転を第一優先に**と言う陸運局の方針があるでしょう・・・しかし安全運転を・・・」

(宇都宮氏)「じゃ、排気ガスが多いところでは、あんたは運転できませんね」



(安井)「排気ガスは仕方がない・・・しかし、タバコの害は発生させなければとめられる。」

(宇都宮氏)「お客さんが気分を害したと言うことは、そのとき個人さんが悪かったと思うんですよ」

(安井)「私は丁寧に言っているんですよ」

(宇都宮氏)「丁寧にいったかどうか私はそこにいないから分からない・・・」

(安井)「あなたはタバコを吸わないお客さんのことはお考えにならないんですか。私も客になることもあるので、利用者として申し上げます・・・。私は何度も客としてタバコ臭さの苦情を近センに申し上げましたが何も対応しない。そして、タバコを吸わせないと苦情、喫煙者からのたばこの問題はすべて呼び出しがきますね。」

(宇都宮氏)「私が言いたいのは、よく聞いてくださいよ。そういう苦情が入ってきて、ね、苦情が入ってきたと言うお客さんが、ね、気分を害してタクシーに乗ってお金まで払ってね、他の第三者に言わなければいけないという気持ちにさせたのは、個人さんに原因があることです。」

(安井)「もちろん、原因と言うのはタバコを吸っているのに窓を開けたと言うことが原因です。それは常識と言うものではないですか・・・」

(宇都宮氏)「常識と言うもの言ったらお客さんは乗らなくなってしまう・・・常識なんて」

(安井)「その常識のないお客のいうことでも、我慢しろとおっしゃるんですね」

(宇都宮氏)「我慢しろとなんか言っていないよ」

(安井)「そうじゃないですか、お客さんの気に入るようにしろということは、例えば、たとえといたしますね、タバコを吸わせると、どうぞと、だけど窓を開けてくださいよ……。そして窓を開けたら、何だ！窓を閉めろ！と言われて、どうもと言って窓を閉めて、たばこの害を私が吸えばよいと、あなたはおっしゃるんですね。それがタクシー運転手だと、そうじゃないですか」

(宇都宮氏)「……………」

(安井)「原因はそこなんですよ」

(宇都宮氏)「原因はそこ……このお客さん、他の個人さんに、たばこの好きな個人タクシーさんに乗ったら何も問題ないでしょう。そうじゃないですか。タバコ吸っているような、ね、タバコ好きの個人さんに乗れば、何もなかったでしょう。おそらく……………」

(宇都宮氏)「**タクシーはサービス業だ。窓を開けないならタバコを吸わないでくださいと言えば客は気分を害する。」**

(宇都宮氏)「たばこの煙を気にしたら、外で運転も出来ないし、道を歩くことも出来ないでしょう」「**タバコを吸ったら肺がんになるんだったら道路を歩いて、排ガスを吸う人はいっぱいいるのだ。どうするんだ。そんなこと気にしたら道も歩けないだろう**」

(宇都宮氏)「車内でタバコを吸うときは窓を開けて吸うのが常識だと？そんな常識を誰が決めた。常識的な窓の開け方なんかどこにもないんだ。個人(安

井)さんの考え方がおかしい。お金を払う客が窓を開けなくてタバコを吸うと  
いえば、それが常識だ」

(宇都宮氏)「**タバコに害があるとかないとか、我々に関係ないことだ」**

(宇都宮氏)「健康が害されたら、どうだこうだ、個人さんが病気になったら  
どうだ、こうだ、なんてどうでもよい。我々はそんな話し聞きたくない」

(宇都宮氏)「自分の健康が大事だと?だからどうなんだ。客は金を払うんだぞ!この客が怒って当たり前だ」「健康を予防する前に、このお客は金を払って  
くれるんだぞ!お客さんの気分を害してもよいのか」

(宇都宮氏)「私は自分の健康が大事だから、そのお客に窓を開けなくてタバコを吸わせることが出来なかった?だからどうしたんだ!その後を聞かしてもらいたい。そのお客に当たり前だ、運が悪かったですね、タバコ嫌いな運転手の車に乗って運が悪かったですねと言うんですか。こんなこと、もし言えらしたら、お客はタクシーに乗らなくなる。」

**始末書を要求された。私は拒否した。**「そうですか。では運輸局に報告しますよ。そうすれば始末書ではすまないかもしれませんよ」との脅しを受けた。問答中に5時を打った。「もう時間となったから、始末書を書く気があるなら郵送してください」と追い出された。

運輸局に報告され、行政処分を受けるかもとの心配から始末書を郵送した。

後日、この件の取材に訪れた記者に、係官は「このように始末書を提出してきた」と誇らしげに見せたとのことを、その記者から聞いた。

## 運輸当局の語録集

**運転手は客に禁煙を求めることはできない。**（関東運輸局旅客2課。昭和61年3月7日。産経新聞）

私の抗議に対して「運転者の健康や煙害など、われわれは聞きたくない。人はみんな、排気ガスの中を歩いているのだ。たばこ嫌いな運転手は迷惑だ」（タクシー指導機関タクセン指導係宇都宮氏）

「たばこを吸うなら窓を開けるのが常識だと。それはあんたの常識でしょう。タクシーではお客が常識を決めるのだ」（タクセン指導係り宇都宮氏）

利用者の禁煙タクシー要望に対して「タクシーは公共ではないので指導は出来ない。化粧した女や腋臭が乗れば臭いは付く。たばこ臭が嫌なら乗り換えればよい。雇われ運転手が禁煙を求めれば違反だ。禁煙運動ばかりで喫煙運動はひとつもないではないか。」（国土交通省交通局旅客課・鎌倉氏。平成9年12月26日、平成10年1月7日）

法人タク運転手さんが受動喫煙防止のため運転席わきに小さな禁煙マークを付けていたところ、「接客態度違反だ。乗客の喫煙は我慢しなさい」（タクシー指導機関指導係り。平成9年、読売新聞に掲載）

**私が長年にわたり主張してきた禁煙タクシーの標準約款化に際し運輸省自動車交通局旅客課の高橋芳則氏は「これは需給調整規制が廃止されることに伴うもので、われわれは禁煙タクシーを促進する立場にない」と明言しています。そして喫煙運転手の言葉を借りて「タクシーを禁煙にする必要はないと訴える運転手もいる」として消極的姿勢、否、むしろ反対とも取れる発言（共同通信社取材、各紙に配信）**

**交通局旅客課の稲田氏は「当局は健康増進法の通達には関係なく指導はしない。努力義務なので業者の自主性にまかせる」と述べています。**（平

成15年、健康増進法施行に際し、氷飽氏の質問)

## 身体に変調が現れる。

30代半ば頃から居眠りが激しくなる。信号待ちでも居眠りをする。睡眠時間は充分に取っているが、睡眠は浅い気がする。よく夢を見るようになった。それも何かに押さえつけられているとか、追いかけて息苦しく逃げているとか、不愉快な夢である。その夢の最中に目が覚めると、胃の辺りが押さえられるような、息苦しい感じがする。胃が変調をきたしたのかと思い診断を受けてみたが異常は無いとのことで安心はするが、不愉快な夢で目覚めて寝付かれなくなることは、たびたび繰り返していた。その頃から車内の乗客のたばこの煙が非常に不快に感じてきた。乗客の喫煙が続いた日は、息苦しい不快な夢を見ることに気づいたが、そして居眠りも激しく運転中も危険な思いをすることもしばしばで、睡眠が足りないのだろうと思い、明け番には、一日中布団のなかにいるよう心がけた。このような状態はずーと続いていた。

毎年、胃の検査は受けていた。昭和49年にタクシー会社が加盟している柳橋病院で診断を受けたところ、胃潰瘍だ、すぐ手術をとすすめられた。やはり、夜中の胃の痛みや居眠りは胃潰瘍からくるものであったのかと思い、手術を決意したが、今まで健康で手術の経験はなく、怖くなり別の大原胃腸専門病院に診断を請うた。

その結果、「あなたの胃は教科書のように健全ですよ。手術の必要はありません」とのことで、ほっとした。しかし、胃の不快や居眠りは続いていた。

昭和50年5月から個人タクシー事業者となった。個人タクシーとなってからは、前述のように事業者のモラルとして、近距離の客に限って窓を開けてくれるようお願いするようになった。快く応じてくれる客もいたが、一センチ

ほどのおまじない程度がほとんどであった。

**居眠りについて**、その危険な体験をした。新宿大ガード手前の靖国道りで渋滞に巻き込まれた。ふと、バックミラーを見ると、後続のタクシー運転手が居眠りをしているのが確認された。寝ぼけて追突されなければよいかと心配した。やがて、徐々に前進し後続の車はと見ると、居眠りの最中で、私の車との車間は30メートルぐらい離れていた。すると、その居眠りタクシーの後の車がクラクションを鳴らした。運転手はびっくりしたのか、急発進をして私の車に激突した。幸いに、双方とも乗客はいなかったが、私の車は大破した。

新幹線の運転手が居眠りをして、その原因が睡眠時無呼吸症候群といわれ、喫煙、受動喫煙が危険リスクの一つであることを医学界の講演で知った。今思い出せば、あの頃の居眠りは受動喫煙であったとの確信を持ち、すでに狭心症に罹患していたのだ。タクシー業務は過労に陥りやすい。疲労時の副流煙の吸入は、平常時の受動喫煙より被害は大きいだろう。受動喫煙で血栓が作られやすい。血栓が肺に詰まるエコノミー症候群でタクシー運転手が複数名死亡している。

## 訴訟理由

行政の長年の受動喫煙強要により健康被害を受けた。(狭心症。椎間板ヘルニア。異常な動脈硬化。白内障) 喫煙車乗務35年。

私の親族で祖父関係まで調べたが心臓病、狭心症の症例は一人もない。もしや受動喫煙の影響ではあるまいかと思い、いろいろ文献をあさってみたら副流煙は肺がんだけでなく心臓関係にも悪影響を与えることを知り35年間の受動喫煙が原因との確信を持った。

受動喫煙の恐怖におののきながら、安全運転への阻害を受けながら必死に危

険な業務に携わった精神的苦痛の賠償も求める。

## 追求事項

「我々は、運転手の健康や煙害など聞きたくない。たばこが嫌いな運転手は迷惑だ」と始末書を要求（近セン）、「雇われ運転手が禁煙を求めれば違反だ」（運輸省交通局旅客課・鎌倉氏）

運転手の人権を踏みにじり、法の解釈をゆがめる行政姿勢。

「化粧した女や腋臭が乗れば臭いは付く。たばこが嫌いなら乗り換えればよい。禁煙運動ばかりで喫煙運動はひとつもないではないか」（鎌倉氏）喫煙運動がないからとして、タクシーだけは喫煙を基本とさせるとの政策と取れる。禁煙タクシー希望利用者に対する差別行政。禁煙タクシー普及妨害、形骸化。

## 事業者として不利益を受けた事実

### 禁煙タクシー1号として

個人タクシーとなり、長年の理想としてタクシーは病人、子供、非喫煙者が何時どこで乗車してもたばこの不快の無い快適な利用がタクシー本来のサービスであることを信念としていた。そのため喫煙する乗客には後のお客様に迷惑となるので窓を開けてくれるよう頼み、開けないときは運転席の窓を開けるようにしていた。しかるに、近代化センターでは窓を開けられたとの苦情に対し、窓を開ければ嫌がらせとなる。運転手の健康や煙害など我々は聞きたくない。たばこ嫌いな客に配慮するなら臭いが消えるまで営業しなければよい。喫煙時に窓を開けるのが常識とはあなたの常識だ。常識は運転手が決めるものではなく客が常識である。たばこ嫌いな運転手は迷惑であるとして始末書を要求した。

拒否すると、これは法律だから運輸局に報告すると始末書ではすまないよとの脅しで始末書を強制的に提出させた。このことは新聞等で大きく報道されていたが国土交通省は何の処置も取らず、これを容認し喫煙は乗客の自由で運転手が禁煙を求められないことを認めた。この一件は事業者としてのモラルを著しく傷つけられた。その後における行政姿勢は禁煙タクシーを差別するものである。

**利用者ニーズに対応せよ**として数々の行政指導をしてきた。ワゴンタクシーのニーズがあるとして特別枠で導入を指導した。夜間利用者が多いとして深夜タクシーを特別枠で多数導入させた。しかるに、禁煙タクシーのニーズは7割となっている。タクシーアドバイザー会議でも毎年のように禁煙車要望が強く出され、大きく報道もされている。この利用者ニーズに対しては、「業界の勝手である。われわれは禁煙タクシーを普及させる立場にない。禁煙車は必要ないという運転手もいる」と運転手の意向をたてに反対と取れる姿勢を示している。この行政姿勢が禁煙車導入拒否の根源となっている。

**最近、関東運輸局指導で女性優先タクの導入モデル実験、アンケート調査を行っている。**女性専用なれば禁煙タクシーが当然と思えるが何の処置も無い。ここで女性専用タクは禁煙車との指導があればたちどころに普及の要因となる。私が問題提起したとき近代化センターがアンケート調査をしたら、禁煙タクシーを希望する圧倒的多数であった。(近センニュース173号・「禁煙タクシーを希望しますか」の問いに対し「希望しない」はわずか25%なのに「希望する」38%にもなっている。)禁煙タクシー認可直後の全国世論調査では(毎日



新聞1988年10月5日朝刊)禁煙タクシーを利用したいが6割にもなっている結果。99年東旅協が実施した1万人アンケートでは禁煙車要望は7割に達している。利用者利便が重要とするなら行政が積極姿勢を示さなければならない。しかるに、行政の消極極まりない姿勢が禁煙タクシー普及を妨害している。

- 1、 禁煙タクシー普及を妨害した。(喫煙室との印象を与える空気清浄機設置義務を禁煙タクシーを含め全車両に指導した)
- 2、 禁煙タクシー形骸化により正規の禁煙タクシーの信頼性を奪い、営業損害を与えた。(禁煙車でも喫煙させている。車内は不快としてあえて禁煙タクシーを選ばない)
- 3、 認可制度の時代に禁煙タクシーとしながら禁煙車の表示灯を取り去り乗務員に乗客の喫煙を断ることを禁じ喫煙を奨励させている事実を体験、関東運輸局に指導を要請したがなんらの対応もしない。個人事業者には認可条件を守れとの強力な指導を続けていた差別行政。(業界は、MK が禁煙表示灯を取り外したことにより「禁煙車では営業にマイナス」との印象を与え、導入拒否を強めた)
- 4、 行政の長年の受動喫煙強要により健康被害を受けた。(狭心症。椎間板ヘルニア。異常な動脈硬化)喫煙車乗務32年。
- 5、 **法律に基づかないものを法律として乗客との喫煙に対するトラブルを「接客態度違反」として運転手に始末書を書かせた。**乗客の喫煙は、健康及び安全運行に重大な障害となる資料を提出したが無視、安全運行を軽視して乗客の喫煙は法律により断れないとの指導通達。

## 追求事項

「我々は、運転手の健康や煙害など聞きたくない。たばこが嫌いな運転手は迷惑だ」と始末書を要求（近セン）、「雇われ運転手が禁煙を求めれば違反だ」（運輸省交通局旅客課・鎌倉氏）

運転手の人権を踏みにじり、法の解釈をゆがめる行政姿勢。

「化粧した女や腋臭が乗れば臭いは付く。たばこが嫌いなら乗り換えればよい。禁煙運動ばかりで喫煙運動はひとつもないではないか」（鎌倉氏）喫煙運動がないからとして、タクシーだけは喫煙を基本とさせるとの政策と取れる。禁煙タクシー希望利用者に対する差別行政。禁煙タクシー普及妨害、形骸化。

**「企業への監督指導責任は、行政の範囲内である」との主張は成り**

**立たず、行政責任がある。**

旅客自動車運送業の監督官庁国土交通省は、タクシー労働者の健康を守るための規制権限を行使しなかった。**行政上の作為義務を怠った。**

法律に明記されていない事項を、乗客の喫煙は自由、タクシー車内でのお客様の喫煙を、乗務員が断ることはできない。**あたかも法律であるかのような指導を行った。**

企業は、この指導を受けて、車内でたばこを吸うのは、乗ってくださっているお客様の自由だと宣伝し、禁煙を求めた乗務員に、退職勧告し、始末書を書かせている。

行政が、タクシー労働者の健康を守るための作為義務を怠るばかりか、喫煙者とのトラブルは『接客態度違反』との強権を用いるため、乗務員は自己の意思に反して、多量の受動喫煙をせざるを得なく、多くの健康被害者を出した。