

フラタニティ

友愛を心に活憲を！

季刊 **Fraternity**

No.31 2023.9

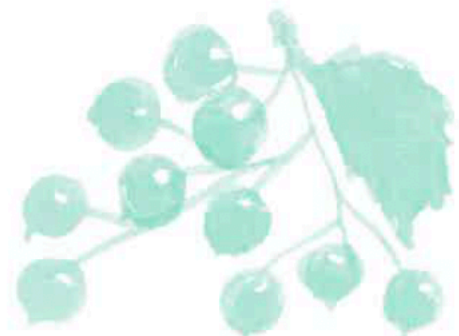
特集：行き詰まる日本社会の現状

少子化が提起している課題は何か
次つぎに頻発する環境破壊
「コロナ禍」と新型コロナワクチン

村岡 到
吉田健二
牧本 樹

「一つのレンガを置く方がより正しい」
社会主義社会での農業と中国の評価
文化大革命と習近平時代 ③
自由と民主主義の将来を考える ③
韓国における音楽と状況 ⑫

西川伸一
村岡 到
荒井利明
碓井敏正
波津博明



「一つのレンガを置く方がより正しい」

鉄道における原則喫煙から原則禁煙までの五〇年

西川伸一
Nishikawa Shin-ich

はじめに

まだ北陸新幹線がなかった四〇年以上前のことだ。私は高校生で、新潟県上越市の実家から信越線特急「あさま」で戻ってくる父親を上野駅に迎えに行った。私たち家族は小田急線沿線に住んでいたもので、山手線に乗り換えて新宿駅に出る必要があった。特急は上野駅の「低いホーム」に着く。そこから山手線が発着する「高いホーム」へと歩くことになる。こうして山手線のホームに立つと、父親はたばこを取り出して火をつけた。すぐに電車は来る。待ち時間はせいぜい数分にすぎない。電車の到着を知らせるアナウンスが流れた。それを聞いた父親は吸いかけのたばこを線路に投げ捨てたのである。当時、ホームから線路をみると、吸い殻のポイ捨てがあちこちにみられた。一九七五年七月七日付『読売新聞』「編集手帳」は、国電渋谷駅で毎日ホームや線路にポイ捨てされる吸い殻は三万二千本にもなると紹介している。父親にも「罪」の意識などなかっただろう。

一九七四年七月一日に新宿、渋谷など東京の国電五駅で朝方ラッシュ時(四ツ谷駅は夕方も)に「禁煙タイム」への協力呼びかけが一齐にはじめられた。あれからまもなく五〇年になろうとしている。この間の「禁煙革命」(Revolution Smoke-Free: 世界保健機関)は日本社会の通念を大きく変えた。本稿では鉄道を中心にこの過程を振り返ることにする。

1 「禁煙タイム」の導入・拡大と

新幹線禁煙車両の新設

一九七四年度の成人男性の平均喫煙率は七八・八%で、成人女性は一六・七%だった(「JT全国喫煙者率調査」)。六〇歳以上の成人男性のそれは六九・七%と下がるので、通勤電車を利用する成人男性の約八割は喫煙者だったと考えられる。もちろん国電車内は禁煙だったが、むしろそれだけに駅に降りれば多くの乗客はたばこを吸い出した。その結果、「階段などで火

いる」(一九七四年七月二日付『朝日新聞』)ほどの事態となっていた。客同士のトラブルも頻発していた。

そこで国鉄は上記の「禁煙タイム」を「あくまでみなさんをお願いするだけ」(新宿駅長)と恐る恐るはじめた。この試みは上々の成果をあげる。実施二か月で「禁煙タイム」にホームや階段で喫煙する人は一〇分の一へと激減した。「婦人客ら」からも好評だった。これらを受けて、九月一日以降「禁煙タイム」の実施駅は池袋などさらに一一駅へと拡大されることになる。それでも国鉄幹部は「お客さんをあまりしばってしまうのも考えものなので(略)へリースモーカーのお客さんのことも考慮に入れたい」と慎重な姿勢を崩さなかった(一九七四年九月一〇日付『朝日新聞』)。

旅客列車はどうだったのか。新幹線でみると、一九七六年八月から「こだま号」の自由席車両の一六号車が禁煙車両となった。国鉄本社は続いて「ひかり号」への導入も検討するが、こと

終到達ポストは横浜家裁所長に代わっていた。「受動喫煙者(略)の被害は一過性の刺激、不快感の域を出ず受忍限度を超えない」と原告敗訴の判決だった。ただし、「喫煙者には自らが加害者であることを自覚し、喫煙場所や方法について十分な自制が望まれる」と述べて、裁判所として受動喫煙の害をはじめて認めた。原告側は「実質的な勝訴」とみなして「控訴はしない」とした(同日付『読売新聞』夕刊)。

この読売記事は「たばこの点火部から出る青みがかつた煙(副流煙)」には「喫煙者の吸う主流煙より一酸化炭素で五倍、ニコチンで三倍、一部の発がん物質は百倍も含まれているという」と解説している。後述の受動喫煙による死者数推計が示すとおり、受動喫煙の被害は一過性どころではなく、被害者の「受忍限度」をはるかに超える。今ならこんな判決にはならないはずだ。

3 「二〇年前と比べれば 隔世の感がある」

一九八七年七月一日からJR東京駅地下ホームが終日禁煙になった。さらに同日から、山手線全駅終日禁煙のテストケースとして、原宿、目白の二駅が終日禁煙となった。「R東日本運

行本部は「火災防止や利用者への迷惑防止の観点から禁煙タイムを実施してきたが、最近の禁煙に対する社会的要請に十分応えているとはいえない」としてこの方針を固めた(一九八七年六月二五日付『毎日新聞』)。同年九月一日からは旧国電の主要駅で行われてきた禁煙タイムの実施駅が同区間の全二五九駅へと拡大された。それまでの取り組みに「愛煙家」からの強い抗議が少なかったことが追い風となった(一九八七年八月二一日付『朝日新聞』)。山手線全駅が喫煙コーナー以外で終日禁煙となるのは、一九九二年八月一日のことである。同時に、禁煙タイムを実施している首都圏の六六二駅についてその時間帯が延長された(一九九二年六月二四日付『毎日新聞』)。

これらが「お客様から好評だった」ことから、JR東日本は一九九三年三月一日から首都圏全駅での全面禁煙に踏み切る。具体的には東京から七〇キロ圏内の三八二駅とそれ以遠の主要二四駅が対象となった(同日付『毎日新聞』夕刊)。翌年三月一日からは東海道・山陽新幹線の全駅のホームが原則終日禁煙とされた(一九九四年二月二二日付『毎日新聞』)。その代わりに、いずれもホームに喫煙コーナーが設置された。

新幹線車両は一九九四年一〇月時点で約五〇%が禁煙車になった。この拡大について、「禁煙席の方が先に売り切れる状況も考慮した」とのJR東日本営業部の談話も紹介されている(一九九四年一〇月六日付『朝日新聞』夕刊)。一九九八年一月二九日付『毎日新聞』は「嫌煙権運動二〇年の採点」という記事を掲げた。JRの採点は七〇点であり、「新幹線・特急・急行の六〇%以上が禁煙車」と採点根拠が付されている。前出の「嫌煙権確立をめざす人びとの会」の代表世話人の渡辺は「二〇年前と比べれば隔世の感がある」との感慨を寄せた。モクモク列車がわずか二〇年でここまで変わったのだ。

その後もJR各社はこの点数をより高める努力を続ける。たとえば、東海道・山陽新幹線とJR東日本の禁煙政策は、二一世紀に入ってから次頁の表のとおり拡充されていった。

長野新幹線は一九九七年一〇月一日に開業した。このときJR長野駅長だった大沢宗俊は乗客の要望を受けて、JR東日本本社に全車禁煙を提案した。二〇〇五年一二月になって、その提案はついに実現する(二〇二二年九月三〇日付『朝日新聞』長野県版)。実はこれがJR東日本にとって新幹線全車禁煙化に向けての試行

東海道・山陽新幹線とJR東日本の禁煙政策の拡充（2001～2022）

年月日	禁煙政策
2001/10/1	東海道・山陽新幹線の禁煙車を10両から11両に拡大。
2002/12/1	東北・上越・山形の一部編成で、喫煙車1両を禁煙車に変更。
2004/3/13	首都圏のすべての駅で禁煙タイムを実施。御茶ノ水など13駅は終日全面禁煙に。
2005/1 上旬	東海道・山陽新幹線の禁煙車に接するデッキから灰皿を一部を除いて撤去。「禁煙車に煙が流れ込む」との苦情に対応。
2005/12/10	長野新幹線（北陸新幹線・東京―長野間）の全車両が禁煙に。
2006/3/18	東海道・山陽新幹線の禁煙車を11両から12両に拡大。
2007/3/18	JR東日本の東北・上越・秋田・山形新幹線と特急が全面禁煙に。
2007/7/1	東海道・山陽新幹線で新型車両・全席禁煙の「N700系」が運用開始。
2009/4/1	都心から約50キロ圏内にある計226駅を終日禁煙に。
2009/10/1	首都圏の144駅を新たに全面禁煙に。
2011/3/12	「のぞみ」と「ひかり」の3号車自由席を禁煙に。これで「のぞみ」と「ひかり」の自由席はすべて禁煙車に。一方で、東京、名古屋両駅の新幹線ホームに喫煙コーナーを開設。
2011/6/1	北関東を中心とした159駅を全面禁煙に。
2020/3/8	喫煙席のある700系新幹線車両が最終走行。700系車両がすべて引退したことで、東海道・山陽新幹線は全列車禁煙に。
2022/3/12	東海道・山陽新幹線の車内喫煙ルームが4か所から3か所へ。

新聞各紙を参照して筆者作成。

陽新幹線の競争力を喫煙可の「サービス」で維持するねらいがあったのである。東海道・山陽新幹線にはビジネス客が多いため、その喫煙需要に応じて利用をつなぎ止めようとした。全列車禁煙となつたいまでも、東海道・山陽新幹線の一六両編成のうち三か所に喫煙ルームが設けられている。ただ、この車内分煙は逆効果にな

る。R東日本は他の新幹線も全車禁煙へと移行させる。R東日本は他の新幹線も全車禁煙へと移行させる。R東日本は他の新幹線も全車禁煙へと移行させる。R東日本は他の新幹線も全車禁煙へと移行させる。

一方、東海道・山陽新幹線が全列車禁煙になるのは、ようやく二〇二〇年三月である。遅れた理由は航空機との競争にあった。すでに日本航空と日本エアシステムは一九九八年九月一日から、全日空は同年一〇月一日から国内線を全面禁煙にしていた。乗車時間の長い東海道・山

りかねないとの指摘もある。喫煙者と非喫煙者が車両ごとに別々に座らず同じ車内に混在する。喫煙者が喫煙ルームから戻ってくると服には有害物質が染み付き、肺にも吸い込まれている。「肺や服からじわじわ出る有害物質に、隣席の人は何時間もさらされる」（二〇〇七年六月一二日付『朝日新聞』掲載の産業医大・大和浩教授のコメント）。

片やホームの喫煙所を撤去して全面禁煙としたことは、受動喫煙防止の観点から評価されよう。二〇一一年五月二五日付『朝日新聞』群馬県版は、「喫煙スペースの前を通る時には息を止めていた」との女子高校生の声を紹介している。だがこのときも高崎駅新幹線ホームの囲い付き喫煙所は残された。

4 受動喫煙対策の強化を定めた改正健康増進法の成立

この間に健康増進法が二〇〇二年七月二六日の参議院本会議で与党三党の賛成多数で可決・成立し、二〇〇三年五月一日に施行された。同法の「第五章 特定給食施設等」に「第二節 受動喫煙の防止」が設けられ次の第二五条が置かれた。

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、飲食店その他の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努めなければならない。

受動喫煙防止についての条文はこのわずかに条しかなく、努力義務のみで罰則は設けられなかった。それでも関東の私鉄一〇社はすぐに対応した。同法施行に先立つ二〇〇三年四月二一日に、五月一日から全七三〇駅を禁煙にすると発表したのである。対照的に、JR東日本は「移動時間が長い路線が多く、現段階では喫煙者の要望も無視できない」（二〇〇三年四月三〇日付『読売新聞』夕刊）として乗り出せずにいた。これに対して、二〇〇七年一月二二日付『朝日新聞』「声」欄には「JR駅ホーム、禁煙にすべき」との投書が掲載された。

JR東日本の言い分もわからないではないが、受動喫煙が甚大な健康被害をもたらすことは強く指摘しておきたい。厚労省科研費補助金による研究事業として実施された「たばこ対策の健康影響および経済影響の包括的評価に関する研究」の「平成二七年度 総括・分担

研究報告書」（二〇一六年八月）は、「年間約一万五千人が受動喫煙で死亡していると推計された」と報告している (<https://mlhw.grants.nih.gov/jip/project/25303>)。二〇二一年の交通事故死者数は二六三六人である。受動喫煙を原因とする死者数の多さに驚くばかりだ。

二〇〇九年九月に発足した鳩山由紀夫内閣は禁煙政策に積極的だった。加えて、日本も批准し二〇〇五年に発効した「たばこ規制枠組み条約」は受動喫煙防止対策を各国に要請しており、二〇一〇年二月末がその期限とされていた。長妻昭厚労相は二月一九日の閣議後の記者会見で、海外並みの対策強化を表明した（二〇一〇年二月二〇日付『朝日新聞』）。厚労省は公共の場を全面禁煙にすることを求める通知を出すなどした。二〇一一年一月二二日には、野田佳彦内閣が職場の受動喫煙防止を事業者に義務づける規定を盛り込んだ、改正労働安全衛生法案を国会に提出する。しかし、ねじれ国会の状況下、成立させるには自民党の協力が必要だった。二〇一二年八月二日に民主、自民両党は努力規定へと修正することで合意した（二〇一二年八月三日付『朝日新聞』）。結局、この改正法案は同年十一月一六日の解散により審議未了・廃案となる。

その後、受動喫煙対策強化を後押ししたイベントが、二〇二〇年開催と決まった東京五輪・パラリンピックである。すでに国際標準となっていた「たばこのないオリパラ」を実現するため、健康増進法の改正が不可避の政策課題となった。同法改正案は自民党の「たばこ議員連盟」などの強い反対から国会提出が遅れていたが、二〇一八年三月九日ようやく国会に提出された。しかも衆議院での審議入りは同年六月八日までずれこんだ。とはいえ同年七月一八日に改正健康増進法は、参議院本会議で与党などの賛成多数で可決・成立した。東京オリパラに間に合わせるために、二〇二〇年四月に全面施行にこぎつけたという時間の圧力が強く働いたのである。受動喫煙対策強化という観点からだけ見れば、東京オリパラを招致した意味はあった。「オリリンピックという外圧がなければ、日本では受動喫煙防止の法改正が進展しなかった可能性も考えられる」（岡本光樹（二〇一八）「東京都受動喫煙防止条例と健康増進法改正の成立」『日本禁煙学会雑誌』第一三巻第四号、五〇頁）。

改正健康増進法は受動喫煙防止に関する記述を大幅に拡充した。「第六章 受動喫煙防止」という章が新たに立てられ、それ以降の改正を経ていまや第二五条から第四二条までがこの

第六章を構成しているのだ。一七年前の旧法には受動喫煙防止についてはわずか一条のみだった。前掲の渡辺の言葉を借りれば、これまたまさに「隔世の感」である。

5 私の勤務先での

「たった一人の革命」

私の勤務する大学での禁煙事情も経験に即して記しておこう。

一九九〇年に就職したとき、教授会はじめ会議を行う会議室のテーブルには灰皿が置かれていた。モクモク状態の部屋に二時間も三時間も閉じ込められていたことになる。それでもなんの違和感も抱かなかつた。己の鈍感さにあきれ

る。当時の学部長は非喫煙者だったが、教授会を禁煙にという提案がなされたことはなかった。発言力のある有力教授はみな喫煙者だったためか。ちなみにその学部長は学長まで務めて定年退職後、六年して肺がんのため亡くなった。諸会議での受動喫煙の犠牲者だったのかもしれない。神様は意外に意地悪だ。

モクモク会議室の中で、たった一人勇氣ある中堅教員がいた。そのY先生は教授会の際に必ず後方の窓際の席に座って、いつも鞆に入れてある「禁煙席（たばこには発がん性物質が含ま

れています）」と書かれた三角席札をテーブルに置いていたのだ。煙に我慢ができなくなると、季節かまわず窓を開けた。Y先生の「たった一人の革命」には脱帽する。

一九九八年三月末から私は大学から在外研究を命じられて渡英した。翌年一月に帰ってくるに教授会の会議室は、前年秋に使用開始したりバテイタワーとよばれる新校舎の最上階に移されていた。そしてテーブルの上には灰皿はなかった。議場の移転を機に禁煙にしたのだった。この急な変化には驚いた。私の不在中に教授会でどのような議論があったのだろうか。教授会以外の会議は以前と同じ会議室で行われたが、ここも禁煙に変わっていた。

二〇一七年三月に教授会でY先生が定年退職のあいさつをしたあと、学部長がY先生の「たった一人の革命」に言及して、その偉業を讃えたのはよかつた。

いまでは各校舎内は完全禁煙である。それを無視して吸っている学生をみたことがない。学生の間でも喫煙はもはや「カッコいい」ことではないのだ。これぞ文化革命である。

おわりに

私の父親に話を戻そう。彼は六〇歳のときに

食道がんの手術を受けた。手術後に私と母親は執刀医から余命一年から一年半と宣告された。ところが、父親は幸いにも七年を生きた。がんは膀胱に転移していた。肺がんが死因であれば「ポイ捨てした自業自得だ」と悪態をつけたのだが。神様は父親には優しくかつた。

最後に「禁煙革命」が成功した理由をまとめれば、第一に漸進的変革に徹したことが挙げられよう。旧国鉄・JRは「愛煙家」を含む乗客の反応や「社会的要請」を瀬踏みしながら、漸進的に禁煙政策を拡大・強化していった。第二にそれにかみ合うように市民の嫌煙権運動が起こされ広範な支持を得ていった。裁判でも事実上の勝利をつかんだ。第三に「外圧」の存在である。東京オリパラなど壮大なムダとしか私は考えてこなかつた。ただし、健康増進法改正への「外圧」にはなつたことに気づかされた。

戯曲「ロボット（R・U・R）」を著したチエコの作家カレル・チャペックは、その中で次の台詞を登場人物に言わせる。「一つのレンガを置く方があんまりにも大きなプランをたてるより正しいような気がします」（千野栄一訳、岩波文庫、八一頁）。「禁煙革命」は日本社会に一つのレンガを確実に置いた。

（にしかわ・しんいち／明治大学教授）