

平成25(2013)年2月6日

近畿日本鉄道株式会社  
代表取締役社長 小林 哲也 様

## 特急列車とホームを含む駅構内の全面禁煙化の要望書（2回目）

禁煙推進学術ネットワーク

日本癌学会	日本口腔衛生学会	日本口腔外科学会	日本公衆衛生学会
日本呼吸器学会	日本歯周病学会	日本循環器学会	日本小児科学会
日本心臓病学会	日本肺癌学会	日本麻酔科学会	日本人間ドック学会
日本口腔インプラント学会	日本頭頸部癌学会	日本歯科人間ドック学会	
日本動脈硬化学会	日本産業衛生学会		

謹啓

御社におかれましては、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

（以下、前回の要望書からの**変更点と重要な点を青文字**としております）

さて、私ども「禁煙推進学術ネットワーク」は、**2004年5月から2011年8月までの6回**にわたり、JR旅客6社へ、受動喫煙対策の改善に関する要望書を送らせていただきました。

この間、JR東日本が2007年3月に新幹線を含むすべての特急列車において喫煙車両や喫煙室を廃止したのを皮切りに、**昨年3月のダイヤ改正でJR四国の特急の喫煙室が廃止**されたことにより、JR6社の在来線は寝台列車を除き100%禁煙化されました。

民鉄においては、2006年10月に西武鉄道が、2007年3月に東武鉄道と小田急電鉄が、すべての有料特急列車を完全禁煙化しました。さらに、**京成電鉄では2010年7月から、南海電気鉄道では昨年9月から、新型車両投入を機に有料特急の全面禁煙化に踏み切り**しました。

これらの結果、**昨年9月以降に車内で喫煙可能な特急列車を運行する私鉄は御社のみ**という状況を迎えました。

こうした社会情勢を踏まえ、私どもは、御社におかれましても、さらなる受動喫煙防止の対策を推進していただきたく、昨年8月に1回目の要望書を送らせていただきました。しかし、その後も御社が今日に至るまで何の改善策も講じてくださらなかったのは、残念なことです。特に、16000系と16400系ではすべての車両で受動喫煙が発生している状況です。この状態では、吉野の桜や世界遺産を訪れるすべての観光客が受動喫煙を強要されてしまいます。

喫煙と受動喫煙による健康障害を防止するための**国際条約**である「たばこの規制に関する世界保健機関枠組条約」では、「**喫煙室や空気清浄機の使用では受動喫煙を防止することは出来ない**」として、2010年2月までに**公共の輸送機関を含む閉鎖空間の全面禁煙化**を求めていました。また、2010年2月25日に厚生労働省健康局長より通知された「受動喫煙防止対策について」（健発0225第2号）でも**公共交通機関の全面禁煙**、および、屋外であっても子どもが利用する空間では受動喫煙防止対策を求めています。

私どもは、さらなる受動喫煙防止の観点から、以下の3点について厚生労働省科学研究「わが国の今後の喫煙対策と受動喫煙対策の方向性とその推進に関する研究」に基づく根拠データを添えて、**再度**要望いたします。

- 要望1：特急列車を完全禁煙とすること
- 要望2：駅構内を全面禁煙とすること
- 要望3：駅ホームの喫煙室を廃止すること

なお、この要望への回答は書面にて、平成25(2013)年2月20日までに禁煙推進学術ネットワーク宛に返信用封筒でご返送くださいますようお願い致します。

また、回答についてはJR各社からのものと同様、禁煙推進学術ネットワークのホームページに掲載する予定です。

謹白

(ご回答先) 〒660-0828 兵庫県尼崎市東大物町1丁目1-1  
兵庫県立尼崎病院 院長 藤原 久義 宛  
禁煙推進学術ネットワーク委員長  
ホームページ：<http://tobacco-control-research-net.jp/>

## 要望 1：特急列車における喫煙車両および喫煙コーナー・喫煙ルームの廃止について

21000系「アーバンライナー」3号車のデッキには、通路の両側に喫煙コーナーがあります。図1左に示すように1台目の粉じん計を8時58分から9時58分まで喫煙コーナーに、9時58分から10時53分までは図1右に示すように通路に設置しました（10時53分に2号車へ移動）。さらに、図2に示すように2台目の粉じん計を最寄りの客席（3号車4番席）のテーブル上に設置しました。測定結果を図3に示しますが、喫煙コーナーと通路のタバコ煙濃度はほぼ同じであること、また、**タバコ煙は客席にまで拡散している**ことが判明しました。



図1. 喫煙コーナー(左、8:58～9:58)、通路(右、9:58～10:53)の粉じん濃度測定  
(青○部分に粉じん計)



図2. 客席テーブル上の粉じん濃度測定

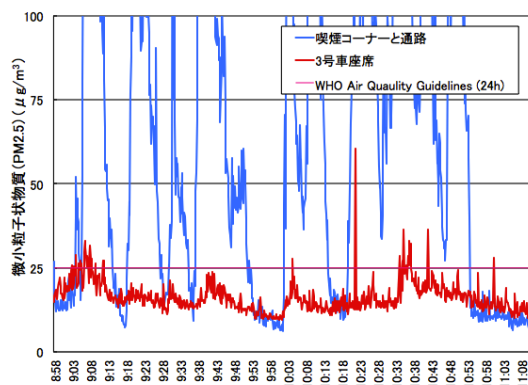


図3. 測定結果

26000系「さくらライナー」リニューアル車の喫煙室からデッキへの漏れの有無を確認するために、喫煙室内とデッキの粉じん濃度の測定風景とその結果を図4（次頁）に示します。**喫煙室からデッキにタバコ煙が漏れている**ことが認められました。



図4. 喫煙室とデッキのタバコ煙の測定

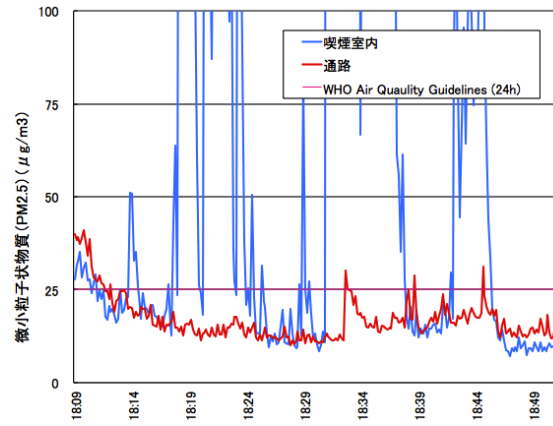


図5. 測定結果

東海道・山陽新幹線700系の喫煙車両、禁煙車両および各デッキの4カ所で同時に粉じん濃度を測定した結果を示します。喫煙車両内のタバコ煙はエアコンを通じてデッキへ、さらに禁煙車両のデッキ、禁煙車両内を汚染していることが認められました(図6)。

この測定結果は、御社の22000系「ACE」や12200系などの汎用型特急車両の2号車においても、喫煙車両である1号車から漏れ出てくる煙によって、受動喫煙が発生しているはずであることを示しています。

御社が来年春に就役させる新型観光特急「しまかぜ」でも、仮に1号車だけを喫煙車両とした場合でも、受動喫煙が発生するのは隣接する2号車を含めた2両となり、実際に受動喫煙の影響を受ける乗客数は、御社の想定の2倍以上になることになります。

喫煙車両が連結されている限り、隣接する禁煙車両における受動喫煙は解消されません。

また、車掌や車内販売に携わる乗務員が喫煙車両で曝露される受動喫煙は非常に高い濃度となること、隣接する禁煙車両も含めると乗務時間の8割に相当する長時間の受動喫煙に曝されていることも分かっています(図7)。

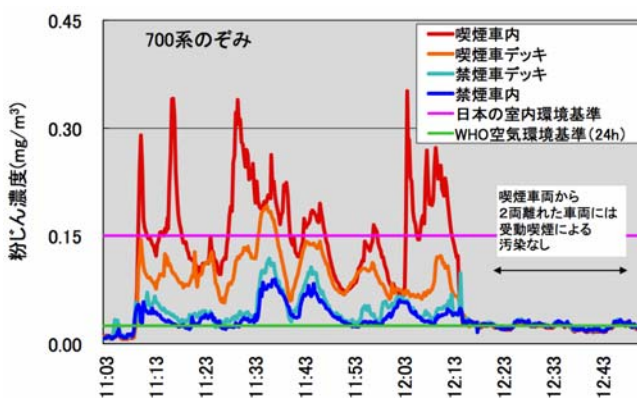


図6. 喫煙車両と隣接する禁煙車両の汚染

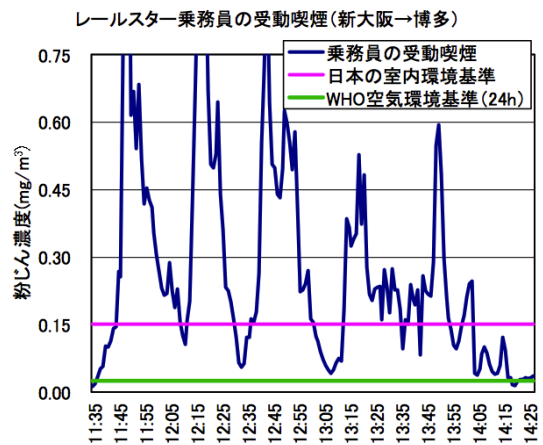


図7. 乗務員の受動喫煙曝露濃度  
(2005年に測定)

近鉄特急の喫煙車両と喫煙コーナー・喫煙ルーム等を全廃し、全列車を完全禁煙化することを要望します。

なお、完全禁煙化後の喫煙コーナーおよび喫煙ルームについては、内部を清掃のうえ、携帯電話の通話などを想定したフリースペースではなく、南海電気鉄道が新型特急「サザン・プレミアム」で設置し

たのと同様の、急病人の休憩や授乳などに使える多目的室に改装・転用することを、ご提案申し上げます。なぜなら、JRの在来線特急列車では、旧・喫煙コーナーや喫煙ルームを完全禁煙化に伴い転用した携帯電話利用スペースにおいて、当該フリースペースを引き続き喫煙室感覚で利用する乗客による違反喫煙が後を絶たず、受動喫煙の防止にならないからです（図8参照）。



図8. JR特急車両の旧・喫煙コーナーまたは喫煙ルームの床についての、ここで乗客がたばこを踏み消したためにできたとしか考えられない焼け焦げ跡。喫煙コーナー時代には灰皿が設置されていたため、吸殻を床で踏み消す必要は無かったはずであり、したがって全車禁煙化後の違反喫煙によってできたと考えなければ、ここに焼け焦げ跡がある理由を説明できない。

左：2008年8月7日にJR西日本の「スーパーいなば9号」（キハ187-1501）で撮影。

「スーパーいなば」では2007年3月から全車禁煙を実施。

右：2011年8月7日にJR四国の「南風7号」（土佐くろしお鉄道保有の2130号）で撮影。

「南風」では2011年3月から全車禁煙を実施。



## 要望 2 : ホームを含む駅構内の全面禁煙化について

図9は東海道新幹線の7号車（禁煙車両）に乗車するために並んだ場合に、ホームの喫煙コーナーが原因となって発生する受動喫煙の曝露濃度を評価する測定風景およびその結果です。屋外とはいえ、喫煙コーナーの風下側では高い濃度の受動喫煙が発生しています。

これまでに、首都圏、J R 西日本の主要251駅、J R 東海の在来線の全駅が全面禁煙となっています。また私鉄でも、健康増進法が施行された2003年5月1日からは関東の大手を中心とした10社が、**昨年4月1日からは南海電気鉄道が、9月1日からは阪神電鉄も全駅を完全禁煙化しています。**

しかし御社では、火災予防上禁煙とする必要がある地下駅（大阪難波、日本橋、近鉄奈良、近鉄名古屋など）以外では、駅のホームを禁煙化していません。

**駅ホームは、気管支喘息や化学物質過敏症の人、子どもや妊婦などタバコの煙に対する弱者も利用します。**また、「受動喫煙防止対策について」（健発0225第2号、平成22年2月25日）でも「**子どもの利用が想定される公共的な空間**」は**受動喫煙防止対策を行うべき場所**であることが取り上げられています。

御社においても、全駅のホームを完全禁煙化することを要望いたします。

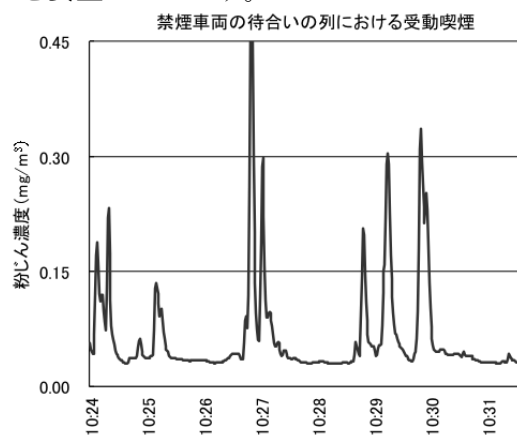


図9. 新幹線、禁煙車両の前に並んだ場合の受動喫煙曝露濃度

### 要望3：駅ホームの喫煙室の廃止について

喫煙後の口腔粘膜や洋服・髪の毛に付着したタバコ煙粒子からは、数時間にわたって有害なガス状成分が発生します。特に、N700系新幹線の喫煙室のように排気風量が不足する場合には喫煙室内のタバコ煙濃度は非常に高い濃度となるため、大量の粒子状物質（ヤニ）が付着し、この現象が顕著となります。

図10にシックハウス症候群の原因物質として知られているTVOCの濃度が、喫煙後の呼気に高い濃度で含まれていることを証明した実験結果を示します。喫煙者の呼気や洋服から発生するタバコ臭にはTVOC以外にも有害なガス状成分が多く含まれていることから**残留タバコ成分**（3次喫煙：Thirdhand smoke）と定義されるようになりました。**残留タバコ成分を発生させる喫煙者が近くに来た場合、臭いに敏感な妊婦などでは気分不良の原因となり、気管支喘息や化学物質過敏症の患者さんではその発作を誘発します。また、健常な人にとっても残留タバコ成分による不愉快な思いが移動や旅行の間中続くこととなります。**

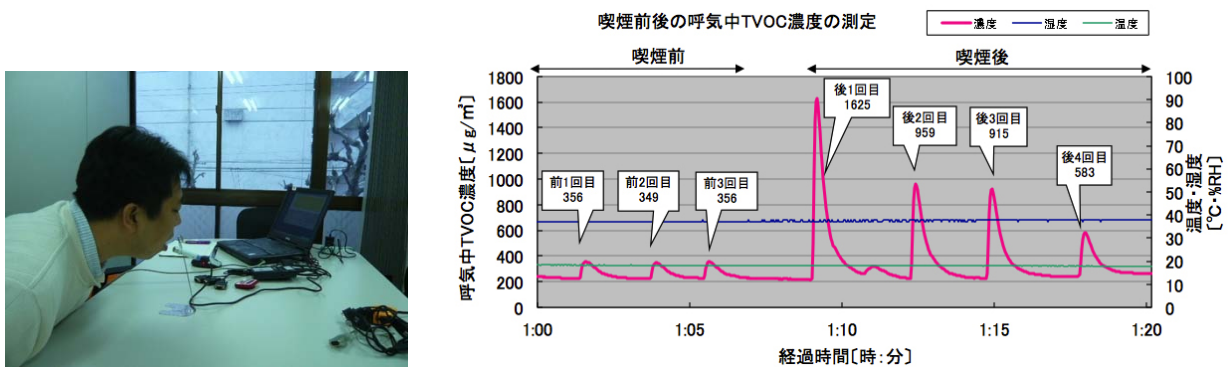


図10. 喫煙後の呼気に含まれるガス状物質

また、JR東日本の新幹線ホームには図11（次頁）のような喫煙室が設置されていますが、喫煙本数に見合った排気風量が設定されていないため、内部が劣悪な空気環境であることが確認されました。グラフの縦軸の一目盛りは厚労省の喫煙室の基準値（ $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ ）としています。駅ホームの喫煙室は、その基準値の30倍を超える高い濃度でした。このような喫煙室を利用した喫煙者の洋服や髪の毛にはタバコから発生する大量の粒子状成分（ヤニ）が付着し、車内に持ち込まれ、残留タバコ成分による被害の原因となります。

私どもの研究協力者が、御社の大阪上本町・鶴橋・京都の各駅の改札内にある喫煙室を調査に訪れた際に、居合わせた喫煙者の人数は少なかつたにもかかわらず、室内が強烈にタバコ臭く、帰宅するまで衣服に染み付いた臭いが取れなかったことを報告しています。

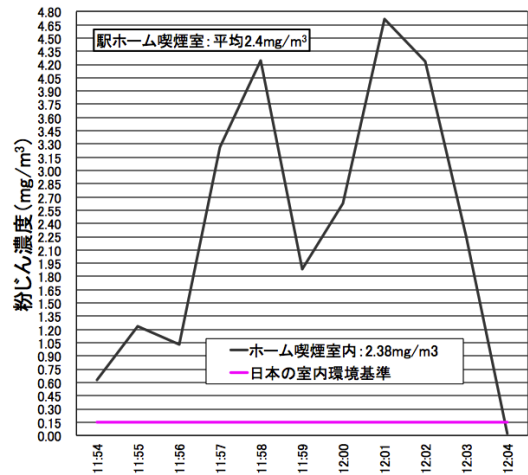


図11. 東京駅 東北・上越新幹線ホームの喫煙室とその内部のタバコ煙濃度

さらに、このような喫煙室の灰皿を清掃する人達にとっては、職業的な受動喫煙の原因ともなります(図12)。

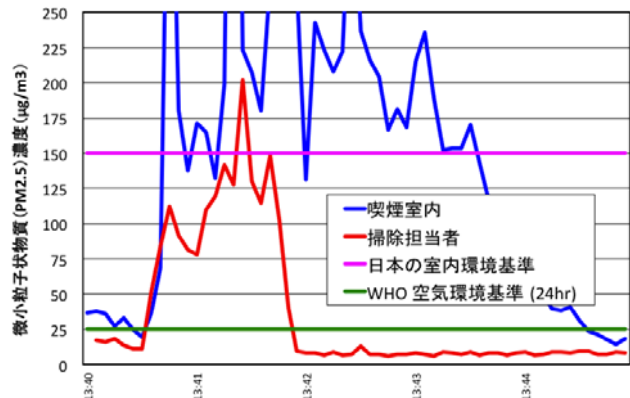


図12 胸元に粉じん計をつけて清掃作業をする担当者の受動喫煙 (右、赤いグラフ)

電車内や整列乗車時の3次喫煙、および職業的な受動喫煙などの原因となる喫煙室を作らないこと、また、現在使用されている喫煙室は内部を清掃の上、禁煙の待合室として使用目的を変更することを要望いたします。

以上