

東海日本旅客鉄道株式会社（J R 東海）
代表取締役社長 松本 正之 様

平成17年2月10日

新幹線等のJ Rの車内および駅構内全面禁煙化の再度のお願い

9学会合同禁煙指導のガイドライン委員会

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 日本産科婦人科学会、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

昨年5月31日にお送りさせていただいた9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会からの「新幹線等のJRの車内および駅構内全面禁煙化のお願い」に対して、御回答をいただきありがとうございました。御回答はすでに日本循環器学会等のホームページにて公表させていただいております。

御回答にありますように、J R 東海におかれましても種々の喫煙対策の努力をなされていることは理解いたします。しかし、私どもで調査させていただいた以下のデータを含めて9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会で検討した結果、再度禁煙について要望書をお送りすることになりました。

2月27日にはWHO「たばこ規制枠組み条約」が発効することになり、国民の健康を守るためますますタバコ規制対策推進が求められています。飛行機内は長距離の国際線を含め全面禁煙になっており、また、ヨーロッパの新幹線はすでに2004年秋全車禁煙となっている現状を踏まえて、乗客のみならずJ R 社員の健康と快適な環境作りのため、すべてのJ R 車内、および、ホームを含め駅構内の全面禁煙化を御英断いただきますようお願い致します。

【資料1（新幹線）】、【資料2（在来線）】は、喫煙車両内、喫煙車両に隣接する禁煙車両での粉じん濃度の環境測定結果です。このデータは以下の点で【資料3】に示す厚生労働省の定めた分煙効果の判定基準を明らかに満たしておらず、健康増進法25条に違反していることを示しています。

1. 喫煙場所と非喫煙場所との境界において、デジタル粉じん計を用いて経時的に浮遊粉じん濃度の変化を測定し漏れ状態を確認した場合に粉じん濃度が喫煙によって増加しないこと、非喫煙場所から喫煙場所方向に毎秒0.2m以上の一定の空気の流れがあることとの基準ですが、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられます。また、

禁煙区域であるにもかかわらず、ピーク値では $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 以上を示し、平均濃度で $0.18\text{mg}/\text{m}^3$ という喫煙場所の基準を超える値も測定され劣悪な環境であることも判明しました【資料1】。

2. 昨年12月に一部新幹線の禁煙車両に接するデッキは禁煙にする処置をとられましたが、その後の測定でも【資料4】に示しますように、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられ、デッキを禁煙にするだけでは禁煙車両内で受動喫煙を受け、喫煙対策として不十分であることが判明しました。また、空気清浄機ではタバコ煙中の粒子成分の一部は取り除くことはできても、一酸化炭素、ニトロソアミン、シアン化水素などのガス成分を取り除ける装置は存在しません。
3. 喫煙場所において粉じん濃度が $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ 以下という基準も全く満たしていませんでした。新幹線では6種類の異なる車両タイプで合計7回の粉じん濃度測定を行いました。乗車率の多少もありますが、時間平均 $0.08\sim 0.79\text{mg}/\text{m}^3$ ($0.37\pm 0.24\text{ mg}/\text{m}^3$ 、平均±標準偏差) でした【資料1】。喫煙車両内を移動する乗客、喫煙車両に乗車する非喫煙者(家族、特に子ども)のみならず、乗務員も受動喫煙を受けること、また、禁煙車両に乗車していても受動喫煙を受けることは大きな問題であり、全車両禁煙車にする以外にこれを解決する方法はありません。
4. 在来線特急におきましても、【資料2】に示しますように、新幹線と同様禁煙車両内へのタバコ粉じんの流入と喫煙車両内の粉じん濃度の高値 $0.47\pm 0.26\text{ mg}/\text{m}^3$ (7回測定、平均±標準偏差) が測定されております。
5. また、ホームにおける喫煙コーナーは、屋外といっても多くの非喫煙者が通行するホーム中央部に設置され、【資料5】に示しますように、禁煙車両への乗車を待つ乗客が受動喫煙を受ける不適切な状況です。

昨年、職場での受動喫煙訴訟において、「江戸川区は受動喫煙の危険性から原告の生命、健康を保護するよう配慮する義務を怠った」として賠償を命じる判決がされ、江戸川区の敗訴が確定しました。この判例で示されたように受動喫煙対策義務は、多くの人が利用する交通機関としての公共性から乗客はもちろんのこと、JR職員に対しても特に厳重に行っていく使命があると考えられます。

なお、この要望への回答を具体的に書面にて、2月27日までに9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会(下記)までいただけますようお願い致します。またご回答については学会のホームページ等に掲載したく思いますのでよ

ろしくお願いたします。

〒501-1194 岐阜市柳戸1-1

岐阜大学大学院医学研究科再生医科学循環・呼吸病態学

9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会委員長

藤原 久義 宛

TEL: (058)230-6520、

E-mail: gifuim-gif@umin.ac.jp

東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）

代表取締役社長 大塚 陸毅 様

平成17年2月10日

新幹線等のJRの車内および駅構内全面禁煙化の再度のお願い

9学会合同禁煙指導のガイドライン委員会

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 日本産科婦人科学会、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

昨年5月31日にお送りさせていただいた9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会からの「新幹線等のJRの車内および駅構内全面禁煙化のお願い」に対して、御回答をいただきありがとうございました。御回答はすでに日本循環器学会等のホームページにて公表させていただいております。

御回答にありますように、JR東日本におかれましても種々の喫煙対策の努力をなされていることは理解いたします。しかし、私どもで調査させていただいた以下のデータを含めて9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会で検討した結果、再度禁煙について要望書をお送りすることになりました。

2月27日にはWHO「たばこ規制枠組み条約」が発効することになり、国民の健康を守るためますますタバコ規制対策推進が求められています。飛行機内は長距離の国際線を含め全面禁煙になっており、また、ヨーロッパの新幹線はすでに2004年秋全車禁煙となっている現状を踏まえて、乗客のみならずJR社員の健康と快適な環境作りのため、すべてのJR車内、および、ホームを含め駅構内の全面禁煙化を御英断いただきますようお願い致します。

【資料1（新幹線）】、【資料2（在来線）】は、喫煙車両内、喫煙車両に隣接する禁煙車両での粉じん濃度の環境測定結果です。このデータは以下の点で【資料3】に示す厚生労働省の定めた分煙効果の判定基準を明らかに満たしておらず、健康増進法25条に違反していることを示しています。

1. 喫煙場所と非喫煙場所との境界において、デジタル粉じん計を用いて経時的に浮遊粉じん濃度の変化を測定し漏れ状態を確認した場合に粉じん濃度が喫煙によって増加しないこと、非喫煙場所から喫煙場所方向に毎秒0.2m以上の一定の空気の流れがあることとの基準ですが、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられます。また、

禁煙区域であるにもかかわらず、ピーク値では $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 以上を示し、平均濃度で $0.18\text{mg}/\text{m}^3$ という喫煙場所の基準を超える値も測定され劣悪な環境であることも判明しました【資料1】。

2. 昨年12月に一部新幹線の禁煙車両に接するデッキは禁煙にする処置をとられましたが、その後の測定でも【資料4】に示しますように、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられ、デッキを禁煙にするだけでは禁煙車両内で受動喫煙を受け、喫煙対策として不十分であることが判明しました。また、空気清浄機ではタバコ煙中の粒子成分の一部は取り除くことはできても、一酸化炭素、ニトロソアミン、シアン化水素などのガス成分を取り除ける装置は存在しません。
3. 喫煙場所において粉じん濃度が $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ 以下という基準も全く満たしていませんでした。新幹線では6種類の異なる車両タイプで合計7回の粉じん濃度測定を行いました。乗車率の多少もありますが、時間平均 $0.08\sim 0.79\text{mg}/\text{m}^3$ ($0.37\pm 0.24\text{ mg}/\text{m}^3$ 、平均±標準偏差) でした【資料1】。喫煙車両内を移動する乗客、喫煙車両に乗車する非喫煙者(家族、特に子ども)のみならず、乗務員も受動喫煙を受けること、また、禁煙車両に乗車していても受動喫煙を受けることは大きな問題であり、全車両禁煙車にする以外にこれを解決する方法はありません。
4. 在来線特急におきましても、【資料2】に示しますように、新幹線と同様禁煙車両内へのタバコ粉じんの流入と喫煙車両内の粉じん濃度の高値 $0.47\pm 0.26\text{ mg}/\text{m}^3$ (7回測定、平均±標準偏差) が測定されております。
5. また、ホームにおける喫煙コーナーは、屋外といっても多くの非喫煙者が通行するホーム中央部に設置され、【資料5】に示しますように、禁煙車両への乗車を待つ乗客が受動喫煙を受ける不適切な状況です。

昨年、職場での受動喫煙訴訟において、「江戸川区は受動喫煙の危険性から原告の生命、健康を保護するよう配慮する義務を怠った」として賠償を命じる判決がされ、江戸川区の敗訴が確定しました。この判例で示されたように受動喫煙対策義務は、多くの人が利用する交通機関としての公共性から乗客はもちろんのこと、JR職員に対しても特に厳重に行っていく使命があると考えられます。

なお、この要望への回答を具体的に書面にて、2月27日までに9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会(下記)までいただけますようお願い致します。またご回答については学会のホームページ等に掲載したく思いますのでよ

ろしくお願いたします。

〒501-1194 岐阜市柳戸1-1

岐阜大学大学院医学研究科再生医科学循環・呼吸病態学

9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会委員長

藤原 久義 宛

TEL: (058)230-6520、

E-mail: gifuim-gif@umin.ac.jp

西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）

代表取締役社長 垣内 剛 様

平成17年2月10日

新幹線等のJRの車内および駅構内全面禁煙化の再度のお願い

9学会合同禁煙指導のガイドライン委員会

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 日本産科婦人科学会、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

昨年5月31日にお送りさせていただいた9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会からの「新幹線等のJRの車内および駅構内全面禁煙化のお願い」に対して、御回答をいただきありがとうございました。御回答はすでに日本循環器学会等のホームページにて公表させていただいております。

御回答にありますように、JR西日本におかれましても種々の喫煙対策の努力をなされていることは理解いたします。しかし、私どもで調査させていただいた以下のデータを含めて9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会で検討した結果、再度禁煙について要望書をお送りすることになりました。

2月27日にはWHO「たばこ規制枠組み条約」が発効することになり、国民の健康を守るためますますタバコ規制対策推進が求められています。飛行機内は長距離の国際線を含め全面禁煙になっており、また、ヨーロッパの新幹線はすでに2004年秋全車禁煙となっている現状を踏まえて、乗客のみならずJR社員の健康と快適な環境作りのため、すべてのJR車内、および、ホームを含め駅構内の全面禁煙化を御英断いただきますようお願い致します。

【資料1（新幹線）】、【資料2（在来線）】は、喫煙車両内、喫煙車両に隣接する禁煙車両での粉じん濃度の環境測定結果です。このデータは以下の点で【資料3】に示す厚生労働省の定めた分煙効果の判定基準を明らかに満たしておらず、健康増進法25条に違反していることを示しています。

1. 喫煙場所と非喫煙場所との境界において、デジタル粉じん計を用いて経時的に浮遊粉じん濃度の変化を測定し漏れ状態を確認した場合に粉じん濃度が喫煙によって増加しないこと、非喫煙場所から喫煙場所方向に毎秒0.2m以上の一定の空気の流れがあることとの基準ですが、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられます。また、

禁煙区域であるにもかかわらず、ピーク値では $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 以上を示し、平均濃度で $0.18\text{mg}/\text{m}^3$ という喫煙場所の基準を超える値も測定され劣悪な環境であることも判明しました【資料1】。

2. 昨年12月に一部新幹線の禁煙車両に接するデッキは禁煙にする処置をとられましたが、その後の測定でも【資料4】に示しますように、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられ、デッキを禁煙にするだけでは禁煙車両内で受動喫煙を受け、喫煙対策として不十分であることが判明しました。また、空気清浄機ではタバコ煙中の粒子成分の一部は取り除くことはできても、一酸化炭素、ニトロソアミン、シアン化水素などのガス成分を取り除ける装置は存在しません。
3. 喫煙場所において粉じん濃度が $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ 以下という基準も全く満たしていませんでした。新幹線では6種類の異なる車両タイプで合計7回の粉じん濃度測定を行いました。乗車率の多少もありますが、時間平均 $0.08\sim 0.79\text{mg}/\text{m}^3$ ($0.37\pm 0.24\text{ mg}/\text{m}^3$ 、平均±標準偏差) でした【資料1】。喫煙車両内を移動する乗客、喫煙車両に乗車する非喫煙者(家族、特に子ども)のみならず、乗務員も受動喫煙を受けること、また、禁煙車両に乗車していても受動喫煙を受けることは大きな問題であり、全車両禁煙車にする以外にこれを解決する方法はありません。
4. 在来線特急におきましても、【資料2】に示しますように、新幹線と同様禁煙車両内へのタバコ粉じんの流入と喫煙車両内の粉じん濃度の高値 $0.47\pm 0.26\text{ mg}/\text{m}^3$ (7回測定、平均±標準偏差) が測定されております。
5. また、ホームにおける喫煙コーナーは、屋外といっても多くの非喫煙者が通行するホーム中央部に設置され、【資料5】に示しますように、禁煙車両への乗車を待つ乗客が受動喫煙を受ける不適切な状況です。

昨年、職場での受動喫煙訴訟において、「江戸川区は受動喫煙の危険性から原告の生命、健康を保護するよう配慮する義務を怠った」として賠償を命じる判決がされ、江戸川区の敗訴が確定しました。この判例で示されたように受動喫煙対策義務は、多くの人が利用する交通機関としての公共性から乗客はもちろんのこと、JR職員に対しても特に厳重に行っていく使命があると考えられます。

なお、この要望への回答を具体的に書面にて、2月27日までに9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会(下記)までいただけますようお願い致します。またご回答については学会のホームページ等に掲載したく思いますのでよ

ろしくお願いたします。

〒501-1194 岐阜市柳戸1-1

岐阜大学大学院医学研究科再生医科学循環・呼吸病態学

9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会委員長

藤原 久義 宛

TEL: (058)230-6520、

E-mail: gifuim-gif@umin.ac.jp

北海道旅客鉄道株式会社（J R北海道）

代表取締役社長 小池 明夫 様

平成17年2月10日

特急列車等のJ R車内および駅構内全面禁煙化の再度のお願い

9学会合同禁煙指導のガイドライン委員会

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 日本産科婦人科学会、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

昨年5月31日にお送りさせていただいた9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会からの「特急列車等の車内および駅構内全面禁煙化のお願い」に対して、御回答をいただきありがとうございました。御回答はすでに日本循環器学会等のホームページにて公表させていただいております。

御回答にありますように、J R北海道におかれましても種々の喫煙対策の努力をなされていることは理解いたします。しかし、私どもで調査させていただいた以下のデータを含めて9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会で検討した結果、再度禁煙について要望書をお送りすることになりました。

2月27日にはWHO「たばこ規制枠組み条約」が発効することになり、国民の健康を守るためますますタバコ規制対策推進が求められています。飛行機内は長距離の国際線を含め全面禁煙になっており、また、ヨーロッパの新幹線はすでに2004年秋全車禁煙となっている現状を踏まえて、乗客のみならずJ R社員の健康と快適な環境作りのため、すべてのJ R車内、および、ホームを含め駅構内の全面禁煙化を御英断いただきますようお願い致します。

【資料1（新幹線）】、【資料2（在来線）】は、喫煙車両内、喫煙車両に隣接する禁煙車両での粉じん濃度の環境測定結果です。このデータは以下の点で【資料3】に示す厚生労働省の定めた分煙効果の判定基準を明らかに満たしておらず、健康増進法25条に違反していることを示しています。

1. 喫煙場所と非喫煙場所との境界において、デジタル粉じん計を用いて経時的に浮遊粉じん濃度の変化を測定し漏れ状態を確認した場合に粉じん濃度が喫煙によって増加しないこと、非喫煙場所から喫煙場所方向に毎秒0.2m以上の一定の空気の流れがあることとの基準ですが、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられます。また、

禁煙区域であるにもかかわらず、ピーク値では $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 以上を示し、平均濃度で $0.18\text{mg}/\text{m}^3$ という喫煙場所の基準を超える値も測定され劣悪な環境であることも判明しました【資料1】。

2. 昨年12月に一部新幹線の禁煙車両に接するデッキは禁煙にする処置をとられましたが、その後の測定でも【資料4】に示しますように、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられ、デッキを禁煙にするだけでは禁煙車両内で受動喫煙を受け、喫煙対策として不十分であることが判明しました。また、空気清浄機ではタバコ煙中の粒子成分の一部は取り除くことはできても、一酸化炭素、ニトロソアミン、シアン化水素などのガス成分を取り除ける装置は存在しません。
3. 喫煙場所において粉じん濃度が $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ 以下という基準も全く満たしていませんでした。新幹線では6種類の異なる車両タイプで合計7回の粉じん濃度測定を行いました。乗車率の多少もありますが、時間平均 $0.08\sim 0.79\text{mg}/\text{m}^3$ ($0.37\pm 0.24\text{ mg}/\text{m}^3$ 、平均±標準偏差) でした【資料1】。喫煙車両内を移動する乗客、喫煙車両に乗車する非喫煙者(家族、特に子ども)のみならず、乗務員も受動喫煙を受けること、また、禁煙車両に乗車していても受動喫煙を受けることは大きな問題であり、全車両禁煙車にする以外にこれを解決する方法はありません。
4. 在来線特急におきましても、【資料2】に示しますように、新幹線と同様禁煙車両内へのタバコ粉じんの流入と喫煙車両内の粉じん濃度の高値 $0.47\pm 0.26\text{ mg}/\text{m}^3$ (7回測定、平均±標準偏差) が測定されております。
5. また、ホームにおける喫煙コーナーは、屋外といっても多くの非喫煙者が通行するホーム中央部に設置され、【資料5】に示しますように、禁煙車両への乗車を待つ乗客が受動喫煙を受ける不適切な状況です。

昨年、職場での受動喫煙訴訟において、「江戸川区は受動喫煙の危険性から原告の生命、健康を保護するよう配慮する義務を怠った」として賠償を命じる判決がされ、江戸川区の敗訴が確定しました。この判例で示されたように受動喫煙対策義務は、多くの人が利用する交通機関としての公共性から乗客はもちろんのこと、JR職員に対しても特に厳重に行っていく使命があると考えられます。

なお、この要望への回答を具体的に書面にて、2月27日までに9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会(下記)までいただけますようお願い致します。またご回答については学会のホームページ等に掲載したく思いますのでよ

ろしくお願いたします。

〒501-1194 岐阜市柳戸1-1

岐阜大学大学院医学研究科再生医科学循環・呼吸病態学

9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会委員長

藤原 久義 宛

TEL: (058)230-6520、

E-mail: gifuim-gif@umin.ac.jp

四国旅客鉄道株式会社（J R 四国）

代表取締役社長 松田 清宏 様

平成17年2月10日

特急列車等の J R 車内および駅構内全面禁煙化の再度のお願い

9 学会合同禁煙指導のガイドライン委員会

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 日本産科婦人科学会、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

昨年5月31日にお送りさせていただいた9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会からの「特急列車等の車内および駅構内全面禁煙化のお願い」に対して、御回答をいただきありがとうございました。御回答はすでに日本循環器学会等のホームページにて公表させていただいております。

御回答にありますように、J R 四国におかれましても種々の喫煙対策の努力をなされていることは理解いたします。しかし、私どもで調査させていただいた以下のデータを含めて9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会で検討した結果、再度禁煙について要望書をお送りすることになりました。

2月27日にはWHO「たばこ規制枠組み条約」が発効することになり、国民の健康を守るためますますタバコ規制対策推進が求められています。飛行機内は長距離の国際線を含め全面禁煙になっており、また、ヨーロッパの新幹線はすでに2004年秋全車禁煙となっている現状を踏まえて、乗客のみならず J R 社員の健康と快適な環境作りのため、すべての J R 車内、および、ホームを含め駅構内の全面禁煙化を御英断いただきますようお願い致します。

【資料1（新幹線）】、【資料2（在来線）】は、喫煙車両内、喫煙車両に隣接する禁煙車両での粉じん濃度の環境測定結果です。このデータは以下の点で【資料3】に示す厚生労働省の定めた分煙効果の判定基準を明らかに満たしておらず、健康増進法25条に違反していることを示しています。

1. 喫煙場所と非喫煙場所との境界において、デジタル粉じん計を用いて経時的に浮遊粉じん濃度の変化を測定し漏れ状態を確認した場合に粉じん濃度が喫煙によって増加しないこと、非喫煙場所から喫煙場所方向に毎秒0.2m以上の一定の空気の流れがあることとの基準ですが、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられます。また、

禁煙区域であるにもかかわらず、ピーク値では $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 以上を示し、平均濃度で $0.18\text{mg}/\text{m}^3$ という喫煙場所の基準を超える値も測定され劣悪な環境であることも判明しました【資料1】。

2. 昨年12月に一部新幹線の禁煙車両に接するデッキは禁煙にする処置をとられましたが、その後の測定でも【資料4】に示しますように、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられ、デッキを禁煙にするだけでは禁煙車両内で受動喫煙を受け、喫煙対策として不十分であることが判明しました。また、空気清浄機ではタバコ煙中の粒子成分の一部は取り除くことはできても、一酸化炭素、ニトロソアミン、シアン化水素などのガス成分を取り除ける装置は存在しません。
3. 喫煙場所において粉じん濃度が $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ 以下という基準も全く満たしていませんでした。新幹線では6種類の異なる車両タイプで合計7回の粉じん濃度測定を行いました。乗車率の多少もありますが、時間平均 $0.08\sim 0.79\text{mg}/\text{m}^3$ ($0.37\pm 0.24\text{ mg}/\text{m}^3$ 、平均±標準偏差) でした【資料1】。喫煙車両内を移動する乗客、喫煙車両に乗車する非喫煙者(家族、特に子ども)のみならず、乗務員も受動喫煙を受けること、また、禁煙車両に乗車していても受動喫煙を受けることは大きな問題であり、全車両禁煙車にする以外にこれを解決する方法はありません。
4. 在来線特急におきましても、【資料2】に示しますように、新幹線と同様禁煙車両内へのタバコ粉じんの流入と喫煙車両内の粉じん濃度の高値 $0.47\pm 0.26\text{ mg}/\text{m}^3$ (7回測定、平均±標準偏差) が測定されております。
5. また、ホームにおける喫煙コーナーは、屋外といっても多くの非喫煙者が通行するホーム中央部に設置され、【資料5】に示しますように、禁煙車両への乗車を待つ乗客が受動喫煙を受ける不適切な状況です。

昨年、職場での受動喫煙訴訟において、「江戸川区は受動喫煙の危険性から原告の生命、健康を保護するよう配慮する義務を怠った」として賠償を命じる判決がされ、江戸川区の敗訴が確定しました。この判例で示されたように受動喫煙対策義務は、多くの人が利用する交通機関としての公共性から乗客はもちろんのこと、JR職員に対しても特に厳重に行っていく使命があると考えられます。

なお、この要望への回答を具体的に書面にて、2月27日までに9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会(下記)までいただけますようお願い致します。またご回答については学会のホームページ等に掲載したく思いますのでよ

ろしくお願いたします。

〒501-1194 岐阜市柳戸1-1

岐阜大学大学院医学研究科再生医科学循環・呼吸病態学

9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会委員長

藤原 久義 宛

TEL: (058)230-6520、

E-mail: gifuim-gif@umin.ac.jp

九州旅客鉄道株式会社（J R 九州）
代表取締役社長 石原 進 様

平成17年2月10日

特急列車等のJ R 車内および駅構内全面禁煙化の再度のお願い

9学会合同禁煙指導のガイドライン委員会

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 日本産科婦人科学会、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

昨年5月31日にお送りさせていただいた9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会からの「特急列車等の車内および駅構内全面禁煙化のお願い」に対して、御回答をいただきありがとうございました。御回答はすでに日本循環器学会等のホームページにて公表させていただいております。

御回答にありますように、J R 九州におかれましても種々の喫煙対策の努力をなされていることは理解いたします。しかし、私どもで調査させていただいた以下のデータを含めて9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会で検討した結果、再度禁煙について要望書をお送りすることになりました。

2月27日にはWHO「たばこ規制枠組み条約」が発効することになり、国民の健康を守るためますますタバコ規制対策推進が求められています。飛行機内は長距離の国際線を含め全面禁煙になっており、また、ヨーロッパの新幹線はすでに2004年秋全車禁煙となっている現状を踏まえて、乗客のみならずJ R 社員の健康と快適な環境作りのため、すべてのJ R 車内、および、ホームを含め駅構内の全面禁煙化を御英断いただきますようお願い致します。

【資料1（新幹線）】、【資料2（在来線）】は、喫煙車両内、喫煙車両に隣接する禁煙車両での粉じん濃度の環境測定結果です。このデータは以下の点で【資料3】に示す厚生労働省の定めた分煙効果の判定基準を明らかに満たしておらず、健康増進法25条に違反していることを示しています。

1. 喫煙場所と非喫煙場所との境界において、デジタル粉じん計を用いて経時的に浮遊粉じん濃度の変化を測定し漏れ状態を確認した場合に粉じん濃度が喫煙によって増加しないこと、非喫煙場所から喫煙場所方向に毎秒0.2m以上の一定の空気の流れがあることとの基準ですが、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられます。また、

禁煙区域であるにもかかわらず、ピーク値では $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 以上を示し、平均濃度で $0.18\text{mg}/\text{m}^3$ という喫煙場所の基準を超える値も測定され劣悪な環境であることも判明しました【資料1】。

2. 昨年12月に一部新幹線の禁煙車両に接するデッキは禁煙にする処置をとられましたが、その後の測定でも【資料4】に示しますように、禁煙車両内のデッキ及び禁煙車両内にタバコ煙の流入があることによる粉じん濃度の上昇が緑のラインで示すように明らかにみとめられ、デッキを禁煙にするだけでは禁煙車両内で受動喫煙を受け、喫煙対策として不十分であることが判明しました。また、空気清浄機ではタバコ煙中の粒子成分の一部は取り除くことはできても、一酸化炭素、ニトロソアミン、シアン化水素などのガス成分を取り除ける装置は存在しません。
3. 喫煙場所において粉じん濃度が $0.15\text{mg}/\text{m}^3$ 以下という基準も全く満たしていませんでした。新幹線では6種類の異なる車両タイプで合計7回の粉じん濃度測定を行いました。乗車率の多少もありますが、時間平均 $0.08\sim 0.79\text{mg}/\text{m}^3$ ($0.37\pm 0.24\text{ mg}/\text{m}^3$ 、平均±標準偏差) でした【資料1】。喫煙車両内を移動する乗客、喫煙車両に乗車する非喫煙者(家族、特に子ども)のみならず、乗務員も受動喫煙を受けること、また、禁煙車両に乗車していても受動喫煙を受けることは大きな問題であり、全車両禁煙車にする以外にこれを解決する方法はありません。
4. 在来線特急におきましても、【資料2】に示しますように、新幹線と同様禁煙車両内へのタバコ粉じんの流入と喫煙車両内の粉じん濃度の高値 $0.47\pm 0.26\text{ mg}/\text{m}^3$ (7回測定、平均±標準偏差) が測定されております。
5. また、ホームにおける喫煙コーナーは、屋外といっても多くの非喫煙者が通行するホーム中央部に設置され、【資料5】に示しますように、禁煙車両への乗車を待つ乗客が受動喫煙を受ける不適切な状況です。

昨年、職場での受動喫煙訴訟において、「江戸川区は受動喫煙の危険性から原告の生命、健康を保護するよう配慮する義務を怠った」として賠償を命じる判決がされ、江戸川区の敗訴が確定しました。この判例で示されたように受動喫煙対策義務は、多くの人々が利用する交通機関としての公共性から乗客はもちろんのこと、JR職員に対しても特に厳重に行っていく使命があると考えられます。

なお、この要望への回答を具体的に書面にて、2月27日までに9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会(下記)までいただけますようお願い致します。またご回答については学会のホームページ等に掲載したく思いますのでよ

ろしくお願いたします。

〒501-1194 岐阜市柳戸1-1

岐阜大学大学院医学研究科再生医科学循環・呼吸病態学

9学会合同禁煙指導ガイドライン委員会委員長

藤原 久義 宛

TEL: (058)230-6520、

E-mail: gifuim-gif@umin.ac.jp