

平成 21 年 12 月 27 日

上告提起事件番号 平成 21 年（ネオ）第 810 号

上告人 安 井 幸 一

被上告人 国

上告理由書

最高裁判所 御中

上告人 安 井 幸 一

上告人安井幸一の上告理由書

1. 憲法第 19 条「思想及び良心の自由」の観点から

憲法 19 条は「思想及び良心の自由はこれを侵してはならない」と定めている。上告人は、タクシー車内はたばこ臭および受動喫煙のない快適空間が、安全運行への向上及び乗客への接客サービスに不可欠との価値観、すなわち「思想及び良心」を抱いていた。タバコ煙は人体に急性症状として眼・喉・鼻及び頭痛を引き起こし集中力の減退は言うに及ばず眼の腫れなどは前方不注意の原因ともなり危険運転を誘発する。これらの原因で事故を起こしたり、「あわや事故」の危険を経験したことにより、車内禁煙が安全運行への「思想及び良心」となった。被上告人は「喫煙乗客の喫煙容認はタクシーサービスの基本」「タクシー車内でのお客様の喫煙を、断ることはできません」と断言〔甲 2 号証〕した。「運転手は客の喫煙を断れない〔甲 1 号証〕」として、上告人の思想および良心は侵害されたのである。よって憲法第 19 条に違反する。

上告人の「タクシーは受動喫煙のない快適空間およびたばこの悪臭のない清潔さが保たれることにより妊婦や幼児などが安心して乗れることがサービスの基本」および「乗客の人命を守る安全運行の義務そして上告人自身の健康を守る権利への思想および良心の自由」の保証は「絶対的保証」である。

被上告人は、上告人の思想及び良心への「絶対的保証」を侵す権限はない。

2. 憲法第 14 条「法の下での平等」の観点から

憲法第 14 条は国民の法の下での平等について定めている。

被上告人は何ら法的根拠がないのに。上告人の「禁煙で営業することが乗客に対するサービスという思想と良心」を否定し、乗客の喫煙は断れないと規制したが、上告人が苦痛と労力を費やして勝ち取った禁煙タクシーについては、その後も事業者認可申請を義務付け、運転手および乗客に受動喫煙の被害を与える喫煙タクシーには何らの制約も設けなかった。これは法の下での平等性を侵

し、差別を強行したに他ならない。この結果、認可申請の煩雑さで禁煙タクシーの普及が阻害され、長年に渡り上告人の営業上の損害を与え、認可制廃止に向けての上告人の労力も費やされる結果となった（甲9号証）。

3. 憲法解釈の誤り

原判決には、次の通り、明らかな憲法解釈上の誤りがある。

① 個人の尊重・幸福追求権(憲法第13条)は、『かつて、最高裁が、「生命は尊貴である。一人の命は、全地球より重い」（最大判昭和23・3・12刑集2巻3号191頁）と生命の重要性に言及したごとく生命は個人そのものであり、これが失われることによって自由も幸福の保障も意味をなさないものとなる。（略）憲法は個人の生命、そのものを国家が恣意的に剥奪することを禁止したのである（憲法Ⅱ基本的人権 佐藤幸治編著 成文堂 96～97頁）。』とある。この憲法解釈からすると、「受動喫煙」に対して、被害者は受忍すべきものとはどうも言えない。にもかかわらず原審及び控訴審は、受動喫煙を強いているのであるから解釈上の誤りがある。

② 生存権(憲法第25条)規定として『国民—実質的には社会・経済的弱者の地位に置かれた国民の「生存権」を保障し、他方でそれに対応して、国家に対して「生存権」を実現・確保するための積極的施策を講ずべきことを義務づけたものであるが（憲法Ⅱ基本的人権 佐藤幸治編著 成文堂 382頁）。』とある）、受動喫煙の被害を受けないことも生存権を構成する重要な要素であるから、国民、被害者に対して被上告人は、被害発生を防止する責任がある。そして、上告人は、「受動喫煙」によって健康を害されないことを要求する権利がある。したがって、被害を受けたら、その損害に対する補償を受けられる。原、控訴審判決では、被上告人の喫煙対策（禁煙車認可を受けなければ喫煙を断れない）に、落ち度があることを看過しているのであり、上告人および一般の非喫煙者の「自由権」を侵害しているから、憲法上の解釈に誤りがある。

③ 生命と健康は、すべての人が享有すべきものであり、生命・健康権(憲法第13条、25条)は、国民の基本的人権となっている。これはあらゆるものに優先して保護されなければならない。心身共に健康であること、生命を大切にすることは、人間尊厳の原点である。しかるに原判決及び控訴審判決は、この憲法上の権利を一顧だにせず、固定観念のみに基づいて判断を下した。憲法上の権利が侵害された者は、裁判所の救済が受けられなければならない。

タバコの煙による健康被害への未然防止を定めた健康増進法はその具体的法律の一つである。同法第 25 条は、受動喫煙の害から守られる権利を明言している。

被上告人の長年にわたる行政施策において、喫煙の容認が接客の基本であるとして受動喫煙の受忍を強いてきた。上告人の権利を侵害したこの行為は、少なくとも公務員の「重大な過失」に基づくものと言える。よって被上告人はこれに対して損害を賠償する義務があるというべきである。

そもそも、判決の誤りは、基本的な人権についての、喫煙者の立場と、非喫煙者の立場を誤って判断している。その異なる立場について、次の文献内容を引用する。

『このように一人の人に 2 つの立場がいつも存在していると思うんですね。一般人でもそうです。役人だって、役人だからスト権はやらんとかいうのは人権を奪われているし、だからといって役人はおれは役人だぞと、といって身分的に権限をどうかというの、これは特権ですね。この特権と人権の論理というのは非常にわかりやすくものを明らかにする。(略) 人権などは絶対制限できるものではない。制限できるとしても一時期の制限であってそういうものを原則として制限することはできないもので、制限できる者は特権、私権ですね(思想・科学・哲学 武谷三男現代評論集 4 勁草書房 291 頁)』

つまり、「受動喫煙を強いる喫煙は特権である」ということである。同様の観点を表した文献をさらに以下に示す。

『他方、煙草は生活必需品とまでは断じがたく、あくまである程度普及率の高い嗜好品にすぎず、喫煙の禁止は、煙草の愛好家に対して相当の精神的苦痛を感ぜしめるとしても、それが人体に直接障害を与えるものでないのであり、かかる観点よりすれば、喫煙の自由は、憲法第 13 条の保障する基本的人権の一に含まれるものとしても、あらゆる時、所において保障されなければならないものではない(憲法判例第 4 版 戸松秀典 初宿正典 有斐閣 131 頁)』

『最高裁は喫煙の自由について「喫煙の自由は憲法 13 条の保障する基本的人権の一に含まれるものとしても、あらゆる時、所において保障されなければならないものではない」として未決拘禁者に対する喫煙禁止処分を合憲と判断した(最大判 1970・9・16 民集 24 卷 10 号 1410 頁 憲法 辻村みよ子著 日本評論社 196 頁)』(甲 112 号証)。

『受忍限度の範囲であるところを、非喫煙者に対して、受忍の範囲内だから煙の害を我慢しなさいと言うのは、まるつきり受忍限度論が逆倒しているのである。タバコ訴訟の法社会学 棚瀬孝雄編 世界思想社 203 頁』

前記判例判旨等では、喫煙者の喫煙を「人権」の一部であることを前提にしている。しかしながら、被上告人が事実上管理する施設（タクシー）で、喫煙者が、非喫煙者に受動喫煙を結果的に強いているその権利は特権であり、その特権を規制することなく容認している被上告人は、非喫煙者に対する人権侵害の責任が問われるべきである。タバコの煙と、非喫煙者の立場は次の文献に存する譬えと同じである。

『(苦い良薬 1974・10・17) 私が、森山科学技術庁長官のホッペタをひっぱたいとする。長官は激怒するだろう。そのとき私が、「この程度では、健康にまったく害がない、問題にするのはおかしい」と言っておさまるだろうか(王様は裸の論理 武谷三男著 勁草書房 -107 頁)』

まさに裁判所(原審・控訴審判決)は、ほっぺたをたたいた、特権の立場に立った判断をしていることが明らかである。「密閉車内で煙が溜まると次のお客に迷惑となるので窓を開けて下さい」と依頼しても黙殺、タバコを吸い終わったら窓を開けたとの苦情に対し「接客不良」と断定、**「運転手は客に禁煙を求めるは出来ない」と被上告人は明言している**(甲1号証)。狭い密閉車内でタバコ1本(時には何本も)吸い始めてから吸い終わるまで、そして吸い終わっても長時間「毒ガス」と言われる煙が充満しているのである。生命を守るために一刻も早く煙を排出する権利が上告人にはあるはずである。つまり、原判決は基本的人権を侵した判決であり、憲法解釈上の誤りがある。裁判に対する信頼を高めるためにも、人権を擁護する立場にたった判断を求めるものである。

- ④被上告人は、道路運送法及び運送約款にも根拠がない喫煙の容認(喫煙車)を接客サービスの基本として行政指導をしてきたことは歴然である。すなわち、ことさら“懇切な取り扱い”とは乗客の喫煙行為の容認をも含むものとしてきた。“懇切な取り扱い”とは、悪臭・有害物質付着のない快適な車内空間の提供であるべきである。それは運転手や乗客の健康を害する恐れがないばかりか、喫煙が抑制されて喫煙本数が減るから喫煙乗客の健康増進にも裨益することとなる。

務理(。運輸省関東陸運局旅客
二課も「運転手は客に禁煙を求め
る」とは言っていない」との判断だ。

4. 控訴審自体の憲法 25 条違反 (民事訴訟法第 312 条 1 項)について

原判決は、「すべての国民は、健康で文化的な最低限の生活を営む権利を有する。」と定めた憲法 25 条〔生存権、国の生存権保障義務〕1 項に違反するものと考えられる。

(1) 控訴審判決では、東京タクシー近代化センター（現、東京タクシーセンター・以下「タクセン」と言う）は、被上告人が認可し代々被上告人が要職（常務理事と専務理事）を独占しているのであるから別団体には当たらず一体としての連携組織である。「タクセン」の指導に従わない場合は事業免許の取消し等や所属タクシー事業者からの解雇（甲 2 号証）等のタクシー事業者及びタクシー運転者にとって不利益な処分につながる可能性が事実上高いと推認される。そうとすれば、そのような不利益処分の端緒となるタクシー事業者及びタクシー運転者に対する指導・研修は、タクシー事業者及びタクシー運転者にとっては、それに従わなければ不利益な処分を受ける可能性が高いという意味において、事実上の強制力があるものといえることができ、もし、被上告人が法律に抵触して違法な又はその趣旨に照らして不当な指導・研修を行い、それによってその指導・研修に従うことを余儀なくされたタクシー事業者及びタクシー運転者に対して、不法行為に基づく損害賠償責任を負うものと解するのが相当である。」と判決に至る前提の認識を判示する。

(2) しかし、判決では、タクセンは別団体であるとの被上告人の詭弁を採用し、上告人の請求を不当にも排斥した。事実誤認もはなはだしいと言わざるを得ない。被上告人は、個人タクシー事業者講習会などにおいて、タクシー運転者に対して乗客の喫煙を断ることは絶対に許されないという不当な指導・研修(甲 2 号証・特選街)を行ってきた。また、タクシー利用者に対しても「タクシー運転者は乗客の車内喫煙を断れない」旨の認識をあらゆる機会を利用して得せしめ、被上告人の道路運送法運送約款においても根拠のない行政指導で“懇切な取り扱い”の一つには「喫煙者へのサービスとしての車内での自由な喫煙」が含まれるとしたことは明らかである。その結果、上告人は受動喫煙を原因とする狭心症並びに喉頭癌(甲 1 2 号証・1 3 号証・90 号松崎意見書)に罹患するに至ったのである。すべての国民の健康を擁護する憲法の趣旨に照らせば、タクシー車内では「禁煙が基本」とすべき行政上の責任があったことは明らかである。

よって、被上告人の一連の行為を正当視し、上告人の請求を排斥した控訴審判決は、国民の最も基本的権利である上告人の生存権(憲法 25 条)を侵害してきた事実を看過し、被上告人の違法行為を追認するものであるから、控訴審判決自体に憲法同条違反があると言わざるを得ない。

4、控訴審の審理不盡、理由不備(民事訴訟法第 312 条 2 項 6 号)について

控訴審判決は、被上告人の意見をそのまま鵜呑みにしたものと解される。最も大切な価値というべき人命にかかわる受動喫煙の害に関しては、ほとんど知識のない一般人及び被上告人の意見でもって判断されるべき問題ではなく、科学的、医学的知識を有する専門家の意見を得て判断されるべきである。

被上告人は、禁煙のお願いをすることはもとより、窓を開けることを願うこと、乗務員の意味で禁煙表示をすることなどは「接客不良」として、一切禁止してきたのであり、その不法行為責任は免れない。上告人の苦痛、健康被害にもなんら触れずこの点に反する認定をした原審、控訴審判決には審理不尽と理由不備がある。

5. 人権侵害の事実(憲法11条<基本的人権の享有>及び同13条<個人の尊重>違反)について

- ① 狭くかつ密閉状態の車内で喫煙されれば運転手の逃げ場はない。乗客が吸い終わったのであるから、もう窓を開けてもよかろうと僅かに窓を開けただけでも、「接客不良」として処分したことは憲法11条の人権侵害及び13条の幸福追求の自己決定権侵害に該当する。
- ② 「タクセン」は別団体との詭弁は成り立たない。被上告人が認可し創設以来その要職を被上告人側が占め(甲117号証)、サンケイ新聞報道に「運転手は客に禁煙を求めることは出来ない(甲1号証)」と関東運局旅客課が明言している事実は、被上告人がこれを容認していたことの確証である。
- ③ 上告人は公権力によって一定の思想を持つように強制されないことも憲法は保障している。上告人がどのような考え方(受動喫煙は健康・安全運行を阻害する)をもっていようと、そのことを理由(煙の排出のために窓を開けた)として公権力によって不利益(「接客不良」として処分した措置)を課し得るとい根拠はない。

6. 規制のあり方と非上告人の権限等について

- ① 社会、経済的目的の規制とは、労働者や社会的弱者の生存と生活が保障される規制でなければならない。受動喫煙は生存を脅かす第一級のものである。WHOの2001年における発表によれば、日本では受動喫煙のために年間2万人から3万人が死亡していると推計され、大気中の石綿により中皮腫で死ぬと推定される人の、実に200～300倍である(甲113号証)ということである。
- ② たばこの煙を規制できる権限は被上告人にもあったと言うべきである。労働者や社会的弱者の生存と生活の保障のための規制は被上告人に権限があるのに、権限がないと放置したのは明らかな怠慢である。これは不作為を詭弁で逃れようとするものであり、原、控訴審判決は憲法精神を愚弄するものである。

受動喫煙の被害も大きい。
WHOの01年の発表によると、日本では受動喫煙のせいで年間2万人から3万人が亡くなる推計されている。大気中の石綿により中皮腫で死ぬと推定される人の、実に200～300倍だ。

- ③ その上、「懇切な取り扱い」を理由に喫煙容認が接客だとしての指導は、自分の吐き出す煙が他人の健康を脅かすと知りながら傲慢に喫煙する者を保護するかのよ
うな喫煙車が基本であるとして、タバコ臭のない禁煙車を運輸大臣の認可がなければ
導入できないとしていたことは、明確な憲法違反である。すなわち、禁煙タクシー
認可制自体が差別であり営業の自由を制限する不当な規制であることは明確である。
- ④ 「平成元年法律第83号による改正前の道路運送法32条3項は、『一般自動車運
送業者は、特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取り扱いをしてはならな
い。』と規定していた。「不当な差別的取り扱い」という文言の解釈に当たっては「喫
煙を断ることが含まれる」としていた。すなわち、非喫煙旅客は、タバコ臭にまみれ
た不快な車両で我慢させても構わないとしてきた事実は明確である。その確証は、
禁煙タクシー認可制である。認可制を創設したこと自体が被上告人の不法行為そ
のものを立証している。
- ⑤ 統計によると喫煙者の4割は他人のタバコ残煙を嫌う。「他人が吸った後の臭いは
不快」と言いつつ、「こんな狭い車内で吸いたくないが、悪いが吸わせて貰うよ」と
の状況は数え切れない。また特に、禁煙に成功した非喫煙乗客は極度にタバコ臭
を嫌う。
- ⑥ 国民の利便性、さらに、健康と安全運行を徹底させ、その実現に向けて職務を遂
行することが全体の奉仕者である被上告人の絶対的な責務である被上告人が、こ
れを怠った事実は明白である。
- ⑦ 被上告人は、公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない（憲法第25
条）にもかかわらず、努力を怠った。1970年代には、タバコ煙には40
00種類の化学物質が含まれ、うち200種類は発癌物質を含む有害物質が
含まれていることが明らかになり、受動喫煙での健康被害、その残煙粉じん
の付着でも有害性が認められていた。上告人はこの事実を熟知し再三、被上
告人にタクシー車内の禁煙化を要請してきた。これらの要請を一切省みるこ
となく、喫煙を“懇切な取り扱い”の一部としてきた。

以上のことから、非上告人は、車内における喫煙を規制できる権限があるに
もかわらず、それを怠り、喫煙の容認を義務付けたために、上告人は精神的
苦痛を味わわされただけでなく重篤な健康被害を被ることとなった。この点に
反する認定をした控訴審、原判決には審理不尽と理由不備がある。

7. 提出しなかった「証拠」について

禁煙タクシーについては、運輸大臣の認可事項とし、認可を受けない車両では喫煙
を断ることができないとした事実は、上告人が、被上告人の「喫煙できない車両を求め

るような認可申請者の営業免許などは取り消してしまえばいい」との脅しにも屈せずに行動を開始する以前においては、喫煙を断れないという強制指導が行なわれていたことを示すものであり、提出はしなかったもののこの事実は「証拠」といえる。

- ① 禁煙タクシーの申請は容易に出来たとする被上告人の言い分は、真っ赤な嘘である。受動喫煙から逃げ場のない職場環境において、運輸大臣の認可を受けなければ喫煙を断ることが出来ない(認可された禁煙車は喫煙を断ることが出来るもの・関東運輸局旅客課小堤係長)とした事実は、認可申請の権利のない被用者たる乗務員(上告人は20年間被用者たる乗務員である)に奴隷的拘束及び苦役(甲2号証)を強いる結果となる。運輸大臣の認可を受けなければ事業者が禁煙タクシーとすることが出来ない。すなわち、被用者たる乗務員は認可申請の権限がないのであるから、現に雇用されている運転手には禁煙車を選択できる余地が事実上無く、個人の尊重・幸福追求を侵害する悪質な憲法違反である。
- ② 被上告人が「運転手は客に禁煙を求めることは出来ない(甲1号証)」として喫煙を容認した事実は、上告人を奴隷的拘束状態においたものであり、生命・健康、自由の追求と個人の尊厳及び人格権を侵害した証左であり、原審、控訴審判決はこの憲法の精神を踏みにじり、事実を故意に見逃している不当なものである。

8、最後に、喫煙を断ることの出来る営業(禁煙タクシー)を運輸大臣の認可を受けなければならない規制事態が憲法違反であることは明白であるのに、控訴審判決は、“権限行使については国土交通大臣に広範な裁量が認められる”として、憲法第11条・12条・13条・14条・15条②・18条・19条・25条②を無視し被上告人を擁護した違憲判決であることは明白である。禁煙問題を口出しする権限がない国土交通大臣の広範な裁量が憲法に反した不当なため、上告人は長年の苦痛と喉頭がん・狭心症の受動喫煙病に侵されているのであり、この上告人主張の審理が行われていない。

受動喫煙防止を目的とした営業は、公衆衛生向上および増進となり、すべての国民の利益となるものである。判決文(6ページ)“タクシー事業者の中には、..乗客の喫煙を許容した上での事業活動を希望する者がいる...このような事業者の営業上の利益をも考慮する必要が無いとは言えない。”と他の国民を犠牲とした営業で利益を得てもよい。そのような者への配慮が必要としている。このことは被上告人の「タクシー全車禁煙化“不適當”(甲110号証)」と示唆し喫煙タクシー存続を命じる行政姿勢を幫助するものであり、健康増進法第25条・受動喫煙防止義務の法令を無視させて良いとの暗示で被上告人を擁護するものである。法令を無視し喫煙容認タクシーを存続させる方針は、上告人が「接客不良」処分で禁煙車申請を断行するまでは“禁煙を求められない”との強制であったことが証明される。

神奈川県条例では、タクシーは「禁煙が義務付けられる第1種施設の公共交通機関」として、喫煙した個人2千円、禁煙としない車両2万円との罰則が適用される。