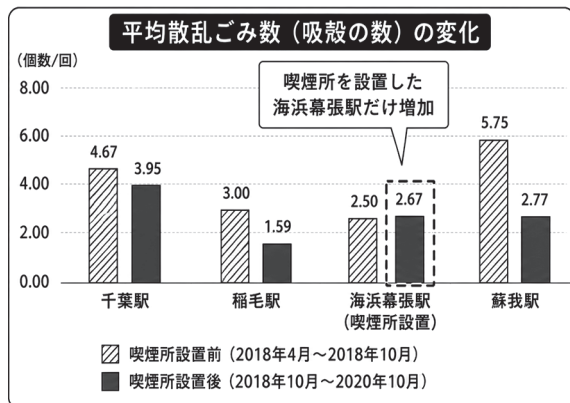
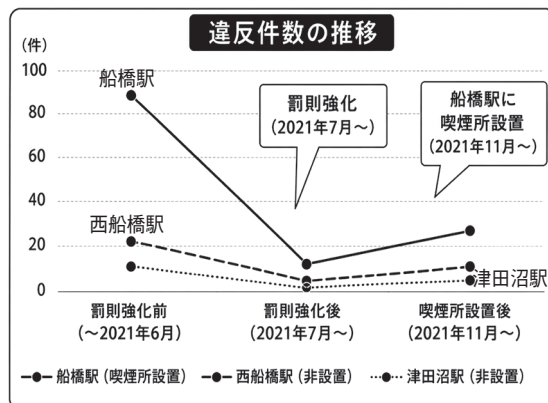




富士市で起きたこと

平成30年9月、富士市医師会は、JR新富士駅の富士山口と南口に設置されていた3カ所の屋外喫煙所を撤去するよう、市長に要望書を提出した（※1）。

いずれの喫煙所も歩道上にあり、駅舎や駐車場に近く、周囲への受動喫煙を防がない状態にあったためである。医師会・歯科医師会・薬剤師会の三師会による署名活動には、約7000人分の署名が集まったと報じられている。

要望を受けた市長も「受動喫煙の防

連載4〇霊峰富士に寄り添う未来志向の喫煙対策を！

富士市の経験とデータから考える

喫煙所の設置は路上喫煙・ポイ捨て

対策になるのか

鈴木隆宏

禁煙化推進オンライン研究会主宰、
ちようふタバコ対策ネットワーク副代表

止に向けては皆さんと同じ思いを持っている。吸い殻入れを寄贈したJ-T（日本たばこ産業株式会社）の意向を確認した上で、極力なくす方向で検討する」と応じたと報じられている（※1）。

ところが、完全撤去には至らず、喫煙所は今も駅前に残っている。市長も市の担当部署も、決して受動喫煙防止に後ろ向きだったわけではない。にもかかわらず撤去できなかったところに、この問題の構造的な根深さがある。

「喫煙所を設置すれば路上喫煙やポイ捨てが減る。吸う人の居場所も確保できる」という考えは根強い。全国の自

治体で、公費による喫煙所整備が今も進められている。だが、その前提は本当に正しいのだろうか。

実は、この問いに答えるためのデータが、千葉市と船橋市に存在する。両市が喫煙所を設置して行った「実証事業」「実証実験」のデータである。

なお、はじめに申し上げておきたい。本稿の目的は喫煙者を責めることではない。受動喫煙のない環境づくり（禁煙化）は、非喫煙者だけでなく、喫煙者自身をもタバコの害から守るための取り組みである。だからこそ、限られた公費は、本当に効果のある施策にこそ使われるべきなのである。

千葉市の実証事業――

喫煙所のない駅でも

違反は減っていた

千葉市はJR海浜幕張駅周辺に喫煙所を設置し、「設置後は平均過料件数、平均散乱ごみ数及び路上喫煙率の減少が見られ、喫煙所の設置が違反行為の防止に一定の効果をもたらした」とする最終報告書を公表した（※2）。

しかし、市への情報提供依頼により得たデータを分析した検証（※3）によれば、喫煙所を設置していない千葉駅・稲毛駅・蘇我駅でも過料件数は同時期に3／4割減少していた。路上喫煙率も、喫煙所のない稲毛駅で25.5％減少しており、喫煙所を設置した海浜幕張駅の減少幅（24.3％）とほぼ変わらない。減少は喫煙所の効果というより、社会状況の変化など他の要因による可能性が高い。

さらに注目すべきは、吸い殻ごみである。喫煙所のない3駅では吸い殻の散乱ごみが減少した一方、喫煙所を設置した海浜幕張駅だけは6.7％増加

していた。市の報告書が「散乱ごみが減った」とする集計には、缶、びん、弁当容器、新聞紙など、喫煙とは関係のないごみが含まれていた。

タバコ対策の効果は、吸い殻で測るのが筋である。そして吸い殻で測ると、結果は逆だったのである。

船橋市の実証実験――

効果の主役は

罰則強化だった

船橋市はJR船橋駅北口に指定喫煙所を開設し、「指定喫煙所の設置が公共の場所での喫煙やポイ捨ての防止に一定の効果をもたらした」とする報告書を公表した（※4）。

ここで見落とせないのは、喫煙所開設の約4カ月前、令和3年7月に市が条例を改正し、違反者に直ちに過料2000円を科す罰則強化を行っていたことである（※5）。

市から提供されたデータの分析（※6）によれば、この罰則強化の前後で、違反件数は船橋駅で86.3％、西船橋駅で72.7％、津田沼駅で75.0％と、

喫煙所の有無にかかわらず3駅すべてで大幅に減少していた。路上喫煙率も船橋駅で83・9%、津田沼駅で88・1%減少している。

効果の主役は明らかに罰則強化である。ところが、その後に喫煙所を開設した船橋駅では、開設前（罰則強化後）と比べて違反件数も路上喫煙率も、むしろ増加に転じていた。喫煙所は、路上喫煙を減らすどころか、喫煙者を呼び寄せて増やしてしまう可能性すら示唆されたのである。

共通する構造—— タバコ産業の関与

千葉市の実証事業にも、船橋市の実証実験にも、JTが協力していた（※2・※4）。そして冒頭で述べたとおり、新富士駅の喫煙所の灰皿もJTの寄贈だった。タバコの消費に利害を持つ主体が、「喫煙する場所を確保する政策」の検証や整備に関与すれば、結果の解釈や政策判断が特定の方向に偏る可能性は否定できない。

WHO（世界保健機関）タバコ規制

枠組条約第5条3項は、タバコ規制政策をタバコ産業の利益から保護するよう締約国に求めており、日本もその締約国である。自治体のタバコ対策も、この原則に照らして進められるべきである。

では、何が有効なのか

データが示す答えは明快である。最も大きな効果が確認されたのは、船橋市が実証した罰則の適切な運用である。違反すれば直ちに過料という明確なルールは、すべての人に公平に適用され、多額の施設費を必要としない。加えて、巡回指導の継続、路面表示や看板による周知も、費用を抑えつつ効果を下支えする。

一方の喫煙所はどうか。密閉されているように見えても、排気や出入口から煙は漏れ、受動喫煙を完全には防げない。喫煙所に入る喫煙者自身は、極めて高濃度の煙に曝露される。設置と維持には公費が継続的に投入され、そして富士市の経験が示すとおり、一度設置すれば撤去は極めて困難になる。

ルールを守る人はもともと配慮して

行動し、守らない人は喫煙所があっても利用しないことを考えれば、優先すべき施策は明らかである。

政策は、思い込みや業界の意向ではなく、客観的なデータに基づいて判断されるべきである。それが、吸う人も吸わない人も、タバコの害から守る道である。

（※1）富士ニュース 2018年9月「富士市医師会 JR新富士駅 屋外喫煙所の撤去を要望」

（※2）千葉市「JR海浜幕張駅周辺地区への喫煙所設置による路上喫煙・ポイ捨て防止効果を検証する実証事業」最終報告書

（※3）鈴木隆宏「千葉市「JR海浜幕張駅周辺地区への喫煙所設置による路上喫煙・ポイ捨て防止効果を検証する実証事業」に関する検証」日本禁煙医師連盟通信 2024年33巻3号

（※4）船橋市「指定喫煙所設置に伴う実証実験について（報告）」

（※5）船橋市路上喫煙及びポイ捨て防止条例（令和3年7月1日改正施行）

（※6）鈴木隆宏「船橋市における『指定喫煙所設置に伴う実証実験』の検証」日本禁煙医師連盟通信 2025年34巻2号