

# 和解成立に係るステートメント

## — 高架騒音の抑止と「環境基準」の定立 —

2014年7月31日

小田急騒音等複合汚染阻止訴訟  
弁護団長 弁護士 斉藤 驍  
第一審原告団一同

### 第1 本件の特徴

騒音は大気汚染、水質汚濁等と並んで公害（環境汚染）の典型であることは、1967年の公害対策基本法制定以来法文のうえでも明示されている。公害そのものが近代科学技術文明と市場経済が生み出し、その極致が原子力発電ではあるが、これのみならず環境汚染は地球規模に及び、極めて深刻な状況に立ち至っている。

ここにおいて騒音は大気汚染と同様、近代社会の初期から問題になっていた古典的存在であり、その規模、程度等において公害の代表というべきものである。本件は第一審被告小田急電鉄（以下「小田急」という）の鉄道走行による騒音（振動、開かずの踏切等）による被害と1970年から約半世紀にわたり現在に至る高架式連続立体交差都市計画事業（以下「本件高架事業」という。）の経過と結果による工事騒音、大気汚染、高架鉄道のコンクリート構造物、新設される道路、再開発高層ビル等の日照被害とひかりの喪失、及びヒートアイランド現象等による熱被害、都市と街並みの崩壊等の複合した全面的環境被害の回復とさらなる保全を、損害賠償請求の形式で「騒音のレベル」を指標にして求めているのである。この意味で従前の公害訴訟と異なるものであるが、公害及び公害訴訟の歴史と伝統、これまでの公害・環境行政と科学の成果を充分ふまえて、訴訟は展開されてきた。

### 第2 第一審判決の意義と限界

本件の特徴は2つある。古典的公害とされる騒音被害（鉄道在来線）と、これまた古典的な公害とされる大気汚染、騒音さらにまた最も今日的な熱等の複合被害（これが現在の沿線の人々の状況である）をもたらす道路新設、高架鉄道の建設、再開発を三位一体として行う本件高架事業による被害をどう判断するかということである。

2010年8月31日の第一審判決は、後者には直接応えず、前者のみに対応した。これは、小田急のみならず全国の在来線と呼ばれる鉄道、特に都市部の深刻な被害を充分見していないという大きな欠陥を有する。

しかしながら、航空機、新幹線等と異なり、1967年公害対策基本法が制

定され、環境基準の設定が義務付けられてから43年も経過しているのに、環境基準すら制定されていない。新幹線は1975年、約40年前に設定されている。この理不尽は言をまたない。

騒音被害は首都圏等の膨張により通勤地獄と並んで1970年代から、特に小田急沿線ではすさまじくなってきた。本件高架事業は、これを解消するかのようにして登場したのであるが、その実態は全く反対である。ただ、鉄道建設に道路建設が絡んできたために、鉄道事業者のみならず産・官・学が結託して環境基準の設定をさらにサボタージュするようになった。すなわち、鉄道事業者は実に40年以上にわたり騒音を野放しにして、巨利を貪ることが出来たのである。

第一審判決は、受忍限度を昼65デシベル、夜60デシベルという具体的基準を初めて設定した。さらに、従前の識者が指摘していた通り、高架鉄道の騒音は高く遠く響くので、騒音の測定地点を屋外の最も生活に影響を受けやすいところとしてその高さ等を限定していない。高架騒音被害の救済と防止に貢献する初めての判断である。何よりも鉄道事業者に対してこのような規制基準を定めたこと自体が画期的と言わなければならない。この点について、第一審判決は日本全国のあらゆる在来線に影響する。小田急のみならず鉄道事業者、さらには国土交通省等この間の道路及び鉄道事業関係者の衝撃は少なからざるものがある。

また、認定された賠償額1人一月あたり僅か3000円、総額1100万円余りというのも、いかにも安い。しかも、現在の大都市、中都市の最大の公共事業である連続立体交差事業の被害を正視せず、鉄道騒音一般のレベルでしか把握していない。

それにもかかわらず、小田急は第一審判決を不服として控訴した。その所以は何か。騒音に対する法的拘束、とりわけ高架騒音に対するそれを嫌悪して、今までの「野放しの自由」を求めているという他はない。まさに「歴史的喜劇」ということになる。しかし、かかる「喜劇」を到底許容することは出来ない。第一審判決のレベルを質的にも量的にも高めることによって、これをうち破り、歴史的審判を導くために、我々も控訴し、最後までやり抜く決意をしたのである。

### 第3 本件和解の意義

第一審判決の翌年、2011年3月、福島原発事故が起こった。以降、環境汚染に対する社会の認識が格段に厳しくなったことはいままでもない。

そして第一審の12年に加え、控訴審では約3年の審理を重ねた。裁判所は少なくとも第一審が認定した通りの騒音被害があると見たのであろう。何回か和解による解決を小田急に打診したが、小田急はいずれも拒否した。理由は充分明らかではないが、高架騒音規制を具体的、法律的に定められることは、小田急のみならず私鉄経営者協会が許さないというものであった。

我々は小田急のこうした姿勢は分かっていたので、騒音の大家として知られ、直近の本年5月21日の厚木基地騒音訴訟判決においてもその証言が大きく援用されている田村明弘横浜国立大学名誉教授に1000件近い測定データを活用して本件原告ら沿線住民の被害分布を示すコンターを作成して頂いたうえ、鑑定証人として証言を頂いたり、また、本件等騒音訴訟のリーディングケースである大阪空港訴訟大法廷判決に上席調査官として役割を果たし、後に最高裁判所長官代行に就かれた園部逸夫氏の判例評価等についての意見書を提出した。さらに都市計画の実務に精通している運輸省元航空局長・元日本空港ビルディング社長高橋寿夫氏のヒアリングメモ等貴重な新しい証拠を提出して、判決を待っていた。

そのさなか、昨年6月、控訴審判決を目前にして裁判長が交替し、裁判所の構成が変わった。新しい裁判所は、7月に弁論を更新した後、和解による解決を双方に打診された。提訴以来16年が経ち、原告ら住民被害者の中には高齢や病気で亡くられる方も出てきていること等を考慮し、筋の通った和解になるならばと、3項目からなる「一審原告らの和解条項案」を提示した。

以来、半年以上難しい協議が続いたが、小田急側にも状況を理解する人が出てきたのであろう。①かねてから裁判所が提示し、我々が求めてきた本件高架事業及び今後の鉄道の高架騒音を第一審判決のレベルで測定方法を含めて具体的に規制し、義務付けるということ、すなわち本件地域における実質的環境基準の定立、②さらに本件高架事業による被害の相当な和解金（賠償）、具体的には第一審判決の認容した金額の約5倍に相当する5500万円を支払うことを小田急側が認めるに至り、本件和解に到達した。

この和解が、我々の訴えと底流において共通するものがあることは過言するまでもない。本件高架事業が都道府県及び政令指定都市のような大都市のみならず中都市を含め、全国六十余箇所、数十兆円の投資がなされる我が国の巨大な公共事業であることを思えば、この和解の意義は測り知れない。

以 上