

決議と声明

小田急線騒音訴訟 「環境基準」の確立へ

1998年に私たちが提訴した小田急線騒音等損害賠償訴訟は、去る7月31日に東京高裁（菊池洋一裁判長）より和解案が示されて、原告・被告双方合意に至りました。

2010年の第一審判決では118名の私たち原告のうち、昼間平均65デシベル、夜間平均60デシベルの騒音にさらされていると認定された42名に1152万円の損害賠償を命じましたが、今回の高裁の和解勧告は1995年の環境庁の騒音対策の指針の質を高め、「環境基準」というべきものに発展させました。すなわち、高架線路の真下から12.5m地点・地上高1.2mの測定地点で昼間65デシベル、夜間60デシベルに規制することに加え、同地点の高架基盤面から1.2m高い地点での昼間平均65デシベル、夜間平均60デシベルを2年の内に実現することを小田急電鉄に裁判上の合意をさせ、私たち全員を被害者として認め、和解金（賠償）として第一審判決の5倍に相当する総額5500万円を弁護団に支払い、私たち原告に弁護団が配分するというものです。

今回の和解は、環境基準をつくらず長期にわたり放置されてきた在来線の鉄道騒音を1998年の国の責任裁定（日平均70デシベル）を10倍厳しく規制する（夜間）ものとなりました。とりわけ中高層建物への影響を考慮しての高架基盤面から1.2メートル高い地点での測定による規制を昼間平均65デシベル、夜間平均60デシベルとしたことは、これまでの平面での測定地点での規制値に換算すれば昼間平均60デシベル、夜間平均55デシベルの厳しい基準を達成することになります。この規制はもとより我が国で初めて実現する、在来線のみならず新幹線、高速道路にも影響を及ぼす画期的なものです。

2～3年のうちに小田急高架複々線連続立体交差事業（本件高架事業と略称します）の東京区間は完了し、すなわち代々木上原から喜多見までの私たち沿線住民の生活空間は、一部地下区間を除いて、ほとんど高架複々線となります。そうすると、列車の速度だけでも現在は一応平均時速80キロに抑えられているものが、100キロを超す可能性が優にあり、今でもひどい高架騒音が激烈なものになることを、私たちはとても心配しておりました。

今回、この高架騒音に環境庁の制定した指針のうち、新線をつくる時にしか求められないもっとも厳しい規制（昼60デシベル、夜55デシベル）がなされるようになったことは、私たちにとって極めて喜ばしいことであ

るばかりでなく、都市部の高架鉄道、新幹線、高速道路の傍に居住し生活する人々に与える影響も測り知れないものがあると思います。私たちはこのようにして都市高速鉄道を初めて「差し止めた」ということになりました。

私たちは裁判の出発点から（それは本件高架事業のさなかでした）、過去のことだけではなくこれからのこと、すなわち高架事業の抜本の見直しを求めてきました。これが全部ではないとしても、基本的にかつ全国で初めて実現したことは、とても嬉しいことです。ここまで至るには、平成 2 年（1990 年）から積み重ねてきた情報公開行政訴訟、本件事業認可取消訴訟（平成 17 年最高裁大法廷で住民が法を創る権利があること等の歴史的勝利）等、25 年を超える裁判の蓄積、今までの（50 年近い）高架反対・地下要求の歴史があったことを忘れることは出来ません。

最後に、公共事業や都市計画等ほとんどあらゆる分野の専門家の方々の多大な御協力、関係市民の方々の親身あふれるご足労やご協力、弁護団の多年にわたる御尽力に衷心からのお礼と、心からの敬愛を捧げます。

また、私たちの裁判の意義を広く社会に伝えて頂いたマスコミの皆様、ご声援を頂き、全国の世論を形成して頂いた多くの国民の方々に深く感謝いたします。

本当にありがとうございました。

以上決議し、声明といたします。

2014 年 8 月 12 日 世田谷区砧総合支所成城ホールにおいて
小田急線騒音訴訟原告一同