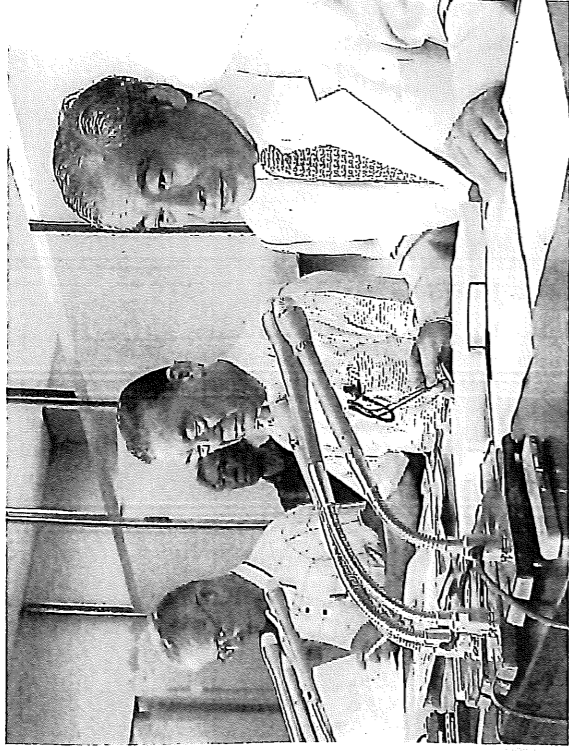




小田急騒音に賠償命令

東京地裁 沿線42人に1100万円



記者会見する原告・弁護団ら＝31日午前11時9分、東京・霞が関の司法記者クラブ、葛谷晋吾撮影

東京都世田谷区を走る小田急線の騒音をめぐり、沿線の沿線住民ら118人が騒音の差し止めや計7億8千万円余の損害賠償を求めた訴訟で、東京地裁(村上正敏裁判長)は31日、原告の請求を一部認め、42人に計1152万円余を支払うよう小田急電鉄(本社・東京)に命じる判決を言い渡した。(浦野真樹) 13面に関係記事

判決は、走行に伴う騒音によって一部の住民は会話妨害、睡眠妨害やこれに伴う精神的苦痛を受けたと指摘。「一般社会生活上、我慢すべき限度(受忍限度)を超えた」と判断。一方で、騒音の差し止め請求については「住民の日常生活への影響が重大になる」と認めなかった。

小田急線は東京都の新宿駅と神奈川県の小田原駅を結ぶ私鉄。今回、問題となったのは



は同線の喜多見駅～代々木上原駅の区間の騒音で、1998年に沿線住民が提訴した。判決は、環境庁が95年に在

来鉄道についての「騒音指針」を定めた際に、有識者らが検討した内容から、「小田急側の技術水準からすれば、対象区間の屋外騒音を昼間は65分、深夜から早朝は60分以下にすることが可能だった」と指摘した。

88年から今年の間、この

水準を上回る騒音があった原告住民について「受忍限度を超えている」と判断。小田急が騒音対策を十分とらなかつたことについて違法と結論づけた。損害額については、住民については1カ月あたり3千円、勤務していた人については1カ月あたり1800円

とし、計22年分を認めた。原告らは、工事による騒音や振動、大気汚染などの被害も受けていると訴えたが、判決はこれを退けた。小田急線をめぐっては、国の公算調整委員会が98年、騒音が70分以上だった住民ら34人の賠償を命じる裁定を

下した。04年には、今回別グループが起こした訴訟で小田急側が騒音対策と解金支払いに応じる和解が成立。一方、地下化を望む住民らが高架化事業の認可取り消しを求めた行政訴訟では06年、「認可は違法だった」とする判決が最高裁で確定した。

一層の騒音対策求める

小田急訴訟判決 住民ら「長かった」

住宅密集地を走る小田急線の沿線住民が起した訴訟で、東京地裁は「騒音対策が不十分」と判断した。差し止め請求は認められず、損害賠償請求が認められた住民も一部だったため、喜びと不満が入り交じった。親の代からこの問題を訴えてきた住民らは「長かった」と振り返った。

11面参照

原告の弁護士を務める斎藤誠弁護士は判決後の記者会見で、「在来線の騒音の環境基準の確立を目指してこの裁判を進めてきた。国の公害等調整委員会の基準より厳しい数値を示した今回の判決には意義がある」と評価した。

一方で、米軍普天間飛行場の騒音をめぐる訴訟と比べて認容された賠償額が少なかつたことから「厳しく検討して対応を決めたい」と述べた。

在来線の基準 議論を

《解説》在来線の鉄道の騒音については、環境基本法に基づき「環境基準」が定められており、1995年に当時の環境庁の局長が出した「新設または大規模改良時の指針」がもたらされている。だがこの指針は、すでに開通していた小田急線の今回の訴訟の区間(代々木上原-喜多

見駅間)には適用されず、判決がどのような基準を示すかが注目されていた。

東京地裁は、環境庁が92年に設置した検討会や専門家が検討した結果をもとに、「昼間は65デシベル、夜間は60デシベル以下に騒音を抑えることが技術的にできたのに、それを怠った小田急の対

策は不十分と判断。住民らに健康被害は出ていないものの、「我慢の限度を超えている」と賠償を求めた。

他方で、小田急もそれなりの対策はとってきたため、

「鉄道の公共性」も重視。ただちに騒音の低減策を求める沿線住民の生活に重大な影響が出るため、騒音の差し止めは認めなかった。

今回の判決は、中長期的には小田急電鉄をはじめとする鉄道事業者による騒音対策を迫ったこととなる。国としても在来線の騒音対策の基準を早急に議論していく必要がある。

(浦野直樹)

踏み込んだ騒音基準

小田急訴訟判決 鉄道他社に驚きも

小田急電鉄(本社・東京)に沿線住民の一部への損害賠償支払いを命じた31日の東京地裁判決は、騒音の具体的な数値を示して損害賠償額を算定したことが特徴だった。原告だけでなく、国交省の担当者もこの点に注目している。

一方、小田急の騒音対策はほかの鉄道会社から見ても進んでいるとされ、鉄道関係者からは驚きの声も上がった。

地裁判決が損害を認めたのは「昼間は65デシベル、深夜から早朝は60デシベル」を上回る騒音。1

判決理由(要旨)

●鉄道騒音による被害
原告らは小田急線の鉄道騒音により会話妨害、テレビの視聴妨害、睡眠妨害及びこれに伴う精神的苦痛、さらには騒音に暴露されることから直接生じる精神的苦痛を受けている。他方、原告らが疾病に罹患ひかした事実や身体に被害が生じる危険にさらされている事実は認められない。

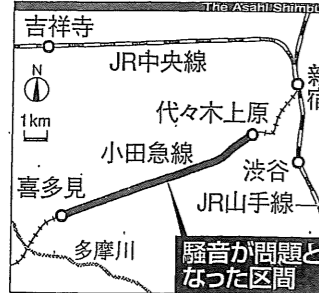
●行政上の基準
在来鉄道の騒音について環

境基準は定められていない。環境庁により1995年に「新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針」が定められたが、訴訟の対象となっている代々木上原駅-喜多見駅の区間は適用されない。

●差し止め請求の可否
小田急線は沿線住民にとって不可欠な交通手段で、公共性は極めて大きい。騒音の更なる低減を求めた場合は運行に大きな影響を及ぼす可能性が否定できず、沿線住民への影響は重大なものとなる。差し止め請求を認めるほどの違法性があるとは言えない。

●小田急の違法性の有無
環境庁は92年に検討会を設置し、新しい路線では7〜22時で60デシベル、22〜7時で55デシベルの水準を達成することが可能であること、大規模に改良する路線では5デシベル程度高くなることを報告した。技術水準から考えると小田急は騒音を7〜22時で65デシベル、22〜7時で60デシベル以下にすることは可能だったと推定するのが相当だ。

小田急は、沿線住民に騒音



騒音が問題となった区間

は1996年、車輪のロックによる騒音を防ぐシステムを導入。2009年度末現在で約64%の車両で採用している。防音車輪の装着率も04年度末に100%になった。その結果、今回問題となった代々木上原-喜多見間にある調査地点では複々線化・立体交差化以前のピーク騒音85デシベルが、66デシベルになったという。

原告からは、立体交差化された線路と部屋の高さが同じになることによる騒音も問題視されたが、小田急だけでなく、多くの鉄道会社が「開かずの踏切」対策として立体交差化に取り組んでおり、大半が国や都道府県の事業。ある社の担当者は「規制する法的仕組みをつくってこなかったのは国なのに、小田急が詰め腹を切らされた」と語った。

(小林誠一、歌野清一郎)

を及ぼしている事態を放置してはならないが、この水準を達成していない場合は違法との評価を免れない。7〜22時で65デシベル、22〜7時で60デシベルの騒音に暴露されている原告らの被害は、受忍すべき限度を超える。この基準を当てはめると、45人の原告が損害賠償を請求する期間(88年8月〜今年3月)の全部または一部において、基準値を超える騒音に暴露されていた。

●危険への接近
原告らは騒音被害を容認する賠償額は1カ月当たり3千円とするのが相当。ただし、沿線に勤務していたに過ぎない原告3人は、1カ月当たり1800円とするのが相当。

小田急騒音 一部勝訴

原告住民ら複雑

「測定値に疑問」

世田谷区内を走る小田急線の騒音をめぐり沿線住民らが騒音の差し止めや損害賠償を求めた訴訟で、東京地裁は31日、原告の請求を一部認め、42人に計1152万円余を支払うよう命じた。提訴から12年経て出た判決にも、原告たちは「将来への不安は消えない」と複雑な表情だった。

判決は「鉄道の公共性」は認めながらも、42人の一部住民については「受忍限度を超えていた」と認定した。問題の区間では午前5時で

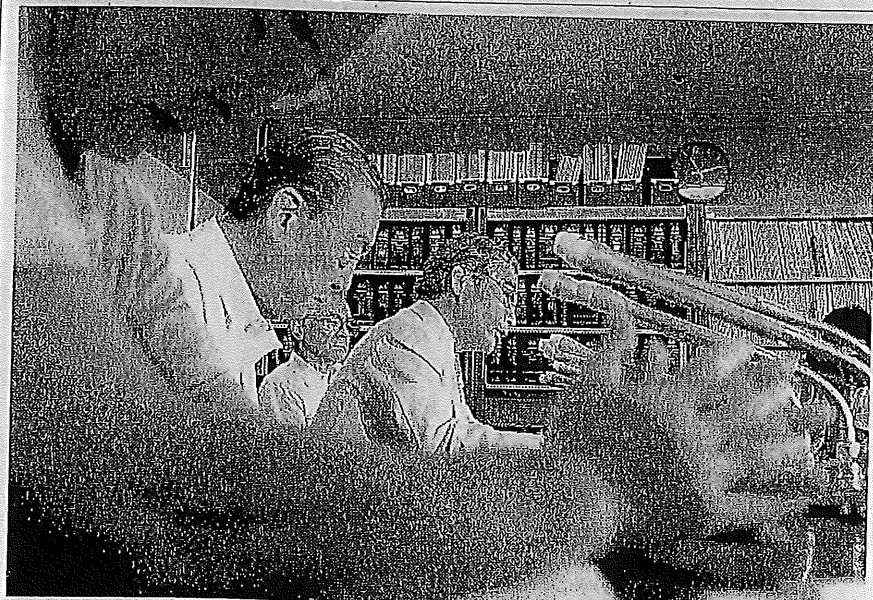
るの始発から午前1時ごろの終電まで、平日で約760本の電車が往来する。小田急は「低騒音のモーターを使った電車を導入したり、レールの継ぎ目で起きる音を減らすロングレールの敷設を進めたり、可能な限りの対策に力を注いでいる」と説明する。

下北沢駅近くに住む男性(71)は判決で賠償金の支払いが認められたが、「まだ判決の全体像が分からないし、騒音がなくなるわけでもない。今後のことは原告団でよく検

討したい」と慎重だった。

一方、成城学園前駅―喜多

見駅間の線路沿いに住む本間一義さん(77)は賠償が認めら



記者会見する原告・弁護団ら＝31日午前、千代田区、葛谷晋吾撮影

れなかった。

自宅は5階建てのマンション。高架化された線路と同じ高さに自宅がある。「窓を開けるとテレビの音も聞こえない。裁判所はいつの、どの測定値を採用したのか。マンションのみんなに何と報告すればいいのか」。強い口調で憤り、判決後に原告団が開いた集会場を後にした。

東京

新宿北谷 品川世田谷 中央大田 川野板橋 田代目黒 谷津島 港目黒 豊島

小田急線騒音訴訟

東京都世田谷区の小田急線沿線住民ら118人が小田急電鉄(新宿区)を相手取り、騒音や振動で生活環境を悪化させられたとして、計約7億8400万円の賠償を求めた訴訟の判決で東京地裁は31日、42人に対して計約1億5200万円を支払うよう命じた。村上正敏裁判長は「受忍限度を超える騒音で会話やテレビ視聴、睡眠を妨害され、精神的苦痛を受けた」と述べた。【和武武士、伊藤直孝】

原告側は、東北沢―多摩川駅間の騒音を日中平均60分、夜間平均50分以下に抑え、一人につき88年以降月額3万円を支払うよう求めた。新幹線や航空機などと異なり、在来鉄道の騒音について国の基準はないが、旧環境庁は

小田急線複々線化事業
混雑緩和や所要時間短縮を旨とし、上下線の線路をいすれも2本にする事業。交差解消などを目的に踏切と線路を立体で交差させる東京都の「連続立体交差事業」と一体的に行われている。区間は東北沢(世田谷区)―和泉多摩川(狛江市)の約10.4キロ。89年に着工し、梅ヶ丘(世田谷区)―和泉多摩川間は04年11月までに高架化が完了。残る東北沢―世田谷代田間(約1.6キロ)は地下化に向けた工事が進んでおり、13年度中の完成を予定している。

95年に新設路線などを対象にした指針(日中平均60分、夜間平均55分)を定めている。判決はこの指針を基に、小田急線の運行本数や技術水準などを加味して「日中65分、夜間60分以下にするのは可能で、達していない場合は違法との評価を免れない」と指摘した。そのうえで、基準を超える騒音にさらされている42人の被害は「受忍限度を超えている」と判断、沿線住

民に1カ月3000円、沿線勤務者に1カ月1800円の賠償を認め、原告側は騒音の差し止めも求めたが「生命や身体に被害が生じるおそれがある」とは認められない」としたうえで「更なる騒音低減を求めた場合には運行のあり方に大きな影響を及ぼし、沿線住民の生活に重大な影響を与える可能性がある」として退けた。

小田急線の騒音問題では、国の公害等調整委員会が88年、屋外の騒音レベルが平均70分を超えた場合を生活被害と認め、裁定を不服とした住民らが89年に提訴。原告側の主張に時間がかかり、

65ベル超に賠償命令

判東京地裁 42人に計1億5200万円

気が騒音を1日平均65分以下に抑え、住民側に4200万円を支払う条件で04年に和解に達している。

住民らが国の事業認可取り消しを求めた訴訟では原告敗訴が確定したものの、最高裁大法官が05年に地権者以外の周辺住民にも訴訟を起こす資格(原告適格)を認める判決を言い渡した。



入廷する小田急線騒音訴訟の原告と弁護士
―東京地裁前で31日午前9時47分、堀入正夫撮影

「大変残念な判決」
小田急電鉄の話 類
似訴訟で住民と和解が

成立したことから、今回の訴訟でも基本的に話し合いを通じた解決を目指して努力してきた。判決は大変残念と遺憾。内容を十分検討し対応を決める。

「救済極めて不十分」

原告、弁護士 表情厳しく

「騒音の受忍限度の基準を(国の公害等調整委員会よりも)厳しくしたことは前進。将来にどうなる判決

なのか、弁護士の話を聞いてよく考えたい」。東京都世田谷区北沢に住む原告の藤重一郎さん(71)は判決後の会見で、厳しい表情を崩さずに語った。

自らの目と鼻の先を小田急線が駆け抜ける。1953年、当時中学生だった藤重さん一家は便宜を求め東京・八王子から移り住

んだ。家の造りが「正等じゃなかった」といふ、列車通過の度、揺れのひどさに閉口した。高層ビルが立ち並ぶ。列車の本数は増加した。モーターのうるささやブレーキの金属音。「飼い猫が驚いて逃げ出すほどだった」。複々線化工事の着工から約9年たった88年、他の沿線住民らと

提訴した。「賠償額は問題じゃない。企業や行政に対応を促す判決内容であってほしい」と願ってきた。住み続けて約半世紀。「私にとってはあるさど。隣なら引越せよ」と言われてもさうはいかない。判決後、斎藤麟・原告側弁護士は「判決は騒音の受忍限度を公害等調整委員会の基準から3〜10倍厳しくしたもので、積極的な意義があると評価している。ただ損害賠償額が低く被害救済の点は極めて不十分。控訴も含めて厳しく検討したい」と話した。

小田急線騒音に賠償命令

事業者の対策影響も

解説

小田急線の騒音を巡る訴訟で、東京地裁は31日、

受忍限度を「日中平均65分、夜間60分」と明示し、118人の原告

のうち42人に計約1億52万円を賠償するよう小田急電鉄(東京都新宿区)に命じた。在来線の騒音に対する環境基準がない現状で、具体的数値を示して「水準に達しない場合は違法」と指摘しており、大都市圏を中心とした鉄道事業者の騒音対策に影響を与える可能性がある。

新幹線や航空機などの騒音については、国が具体的な環境基準を設けている。しかし、在来線の場合は運行本数や沿線環境などに地域差もあることから「一律の基準をつくるのは難しい(環境省)」という。

このため、在来線の騒音を巡る訴訟や紛争では、新設路線などを対象に旧環境庁が95年に定めた指針が一つの目安とされてきた。京成線の騒音・振動被害を巡って京成電鉄に賠償を命じた東京高裁判決(02年)もその一例だ。

89年に複々線化工事が始まった小田急線は本来、指針の対象外だが、地裁は「今回の訴訟で考慮することも当然許容される」との解釈を示し、一部の住民が受けている騒音被害は「受忍限度」を超えているとの結論を導き出した。

一方で判決は、小田急線の公共性の高さや原告側の被害程度をほかにかけ、原告側が求めた「騒音差し止め」を退けた。運行への影響に配慮しながら小田急側に努力を迫ることで、バランスを取ったと言えるだろう。

【和田武士】

夕刊

読賣新聞

2010年(平成22年)

8月31日 火曜日

小田急騒音に賠償命令

沿線42人に計1100万円

東京地裁

東京都内の小田急線沿線住民ら118人が電車の騒音などで健康被害を受けたとして、小田急電鉄(新宿区)に7億8486万円の損害賠償などを求めた騒音公害訴訟の判決が31日、東京地裁であった。村上正敏裁判長は住民が我慢するべき騒音の限度(受忍限度)を「昼間(午前7時〜午後10時)は平均65デシベル(午後10時〜翌午前7時)は平均60デシベル」とする基準を初めて示した上で、原告42人に計約1100万円を賠償するよう命じた。在来線の騒音区(付近の約9・2キロ。原

告側は騒音被害への損害賠償と、騒音を「昼間は60デシベル以下、夜間は50デシベル以下」にするよう求めていた。

判決は、同線の年間輸送人員が約6億8300万人に上ることなどから、「公共性が極めて高い」と認定したが、「会話妨害、テレビの視聴妨害などの騒音による被害は軽微とは言えず、受忍限度を超える」との判断を示した。今回の訴訟は、公害等調整委員会の裁定を不服とする一部住民ら計352人が98年8月と99年7月に提訴。このうち203人は2004年8月、騒音レベルを1日の平均で65デシベル以下にすることや同社が総額4200万円を支払うことなどで和解していた。〈関連記事13面〉

騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

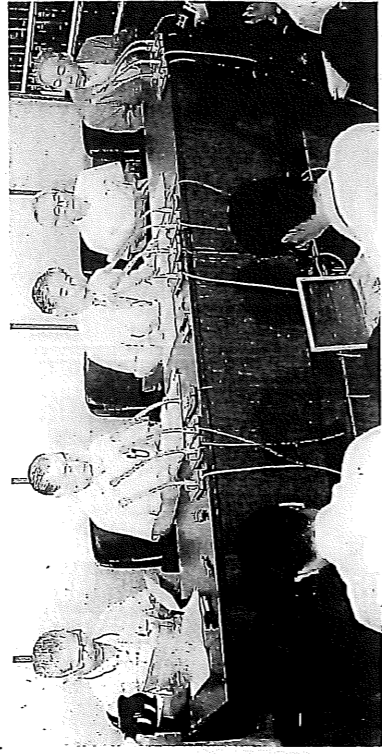
騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

騒音公害 騒音に関する国の環境基準は、居住地域は午前6時〜午後10時、55デシベル以下が「望ましい」としている。60デシベルは「静かな乗用車」「普通の会話」程度。道路沿線の騒音を巡っては「国道43号線訴訟」で65デシベル以上の騒音被害を受けた住民への賠償命令が、1995年に最高裁で確定している。

提訴12年「救済拡大」



判決後、記者会見する小田急騒音訴訟の原告団(右中前、東京・霞が関区)

小田急騒音訴訟

線引き不満の声も

国交省「かなり厳しい」

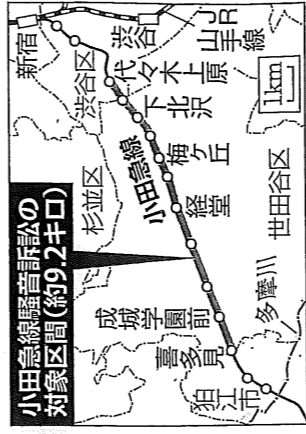
小田急騒音訴訟で、東京地裁は31日、小田急側の責任を認め、騒音被害を受けている住民を幅広く救済する判断を示した。提訴からすでに12年が経過しており、平穏な日常生活を求めて争ってきた原告側は「救済の基準が広がり、意義がある」と判決を評価したが、救済の線引きや賠償額については不満の声も上がった。(本文記事1面)

午前10時、東京地裁103号法廷には、原告住民のうち約30人が訪れ、判決に耳を傾けた。村上正敏裁判長が、一部の住民に対する小田急側の賠償責任を認める主文を読み上げると、原告らが静かにならずに姿が見られた。

閉廷後、東京・霞が関の司法記者クラブで記者会見した弁護団長の斎藤慶弁護士は「原告の4割近くが勝訴しており、この種の訴訟としては悪くはない」とかみしめるように話した。ただ原告が求めた「夜間55デシベル以下」と、判決が示した基準とは開きがあり、原告118人のうち76人の請求は認められなかったため「救済の線引きの仕方の問題がある」と指摘し、控訴を検討する考えを明らかにした。

訴えが認められた男性は「基準が広がり、請求が認められたことは前進だ」と評価。一方、救済の対象外とされた男性は、「小田急電鉄には今後も、騒音レベルを低くする努力を続けてほしい」と訴えた。

1995年に環境庁(当時)が示した鉄道の騒音を巡る指針では、在来線で新しく路線を敷設する場合、騒音を日中で60デシベル、夜間で55デシベル以下とするようになっている。だが国土



交通省鉄道局施設課環境対策室によると、この指針ができる以前に敷設された路線については特に騒音についての基準はないという。

同室は判決について「かなり厳しい判決という印象。また詳しい判決の内容は把握していないが、在来線については正確な調査もなされており、他の事業者にも影響が出てくる可能性がある」としている。

性もある」としている。

小田急線の騒音を巡っては、今回の訴訟の提訴に先立ち1994年6月、今回の原告の一部を含む沿線住民が東京都世田谷区内の高架化事業について「騒音への配慮を欠いている」として国に事業認可取り消しを求め行政訴訟を起こし

今回の訴訟は、日常生活の足となる在来線の騒音が司法の場で本格的に争われた初めてのケースだった。

騒音訴訟では、住民が騒音を我慢すべき程度を超えた場合に限り事業者側に賠償責任を認める判断が定

た。この訴訟では、1審・東京地裁が「騒音が広範囲に発生する可能性を見逃した」とし、事業認可を取り消す判断を示したが、最高裁は06年11月、住民側の請求を棄却している。

この区間については、02年に高架化事業が完了。騒音訴訟の対象区間のうち残る区間は現在、地下化の

着している。大阪港訴訟の最高裁判決(1981年)は①被害の程度②公共性③その後の被害防止措置などを総合考慮して決めるべきなどの基準を示した。

今回の判決も、小田急線の年間輸送人員が6億8000万人を超えることなどから公共性は極めて高いと認めた。小田急側は「騒音対策で、現在はほぼ60デシベルを下回る騒音レベルになっている」としており、判決も「騒音を放置したものでない」と同社の対策に一定の評価を与えている。

しかし、環境庁が199

5年、在来線の騒音について「昼間は60デシベル以下」とした指針などを踏まえ、提訴の時点で、技術的には騒音を防止することが可能だったのに措置が十分ではなく、沿線住民に被害を与えた場合は賠償責任が生じるとの判断を示した。

いかに公益性の高い事業であっても、沿線住民の生活環境保護には十分に配慮しなければならないとした今回の判決は、他の鉄道事業者に対しても、騒音対策への不断の努力を求めたものといえるだろう。

(吉良敦哉)

公共性高くても騒音対策必要

小田急騒音で賠償命令

「受忍限度超す」一部住民に1100万円

東京都世田谷区などの住宅地を通る小田急線の高架複々線化で騒音被害を受けたとして沿線住民らが小田急電鉄に対し、騒音の差し止めと総額約7億8千万円の損害賠償を求めた訴訟の判決が31日、東京地裁であった。村上正敏裁判長は「騒音被害は受忍限度を超えている」などと述べ、原告118人のうち42人を対象に総額約1152万円の支払いを小田急電鉄に命じた。



記者会見する原告ら。31日午前、東京・霞が関の国技館で

差し止めは棄却

騒音被害を明確に認め、た司法判断は今後、大都市圏沿線の騒音問題の解決に影響を与えそうだ。訴訟では路線の公共性などに照らし、騒音が住民が我慢すべき限度(受忍限度)の範囲内かどうかを主な争点とした。判決理由で村上裁判長

基準提示は前進 騒音低減努力を原告が会見

小田急線騒音訴訟の原告・弁護団は判決後、東京・霞が関の司法クラブで記者会見し、賠償が認められた原告の藤重一郎さん(71)は「騒音基準が新たに示されたことは前進。小田急は将来に向けても騒音を少しでも減らす努力をしてほしい」と訴えた。一方、敗訴した大橋秀雄さんは「騒音は継続してみないと分からない。住民の素直な実

東京地裁

考に、受忍限度の基準値を示した。この基準を超える屋外騒音にさらされている42人については「違法な利益侵害を受けたと考えるのが相当」と判断。その上で「小田急は様々な騒音軽減対策をとってきたが、なお隣家に低減が達成されていないのは違法との評価は免れない」とし、1人当たり10万、50万円の賠償

は、旧環境庁が1995年に在来線の騒音の目安として規定した指針を参

旧環境庁基準に準拠

騒音規制、法的仕組みなく

小田急線騒音訴訟で焦点となった在来線の騒音は、規制する法的仕組みがなく被害に悩まされる住民は少なくない。提訴から12年。訴訟は都市開発を巡る住民との合意形成の重要性だけではなく、騒音を巡る法の不備も浮き彫りにしており、司法が騒音の受忍限度の基準を明確に示したことで、鉄道事業者は騒音対策を迫られた。旧環境庁は1995年に「在来鉄道騒音指針」を規定。鉄道新設・大規模改良する場合、運行騒音を午前7時～午後10時は60デシベル、午後10時～午前7時は55デシベル以下に抑えるとの内容だが、強制力はなくあくまで目安とされた。今回の判決は、同指針を参考にすることは「当然訴訟される」と指摘。指針を基に、小田急線で複々線化の大規模改良が進

ていた。これに対し小田急側は「小田急線は公共性が高く一定の騒音低減策も講じている」と反論していた。原告は、小田急線の代々木上原～多摩川駅間の世田谷区や渋谷区に自宅や勤務先がある人ら計118人。98年から99年にかけて起こされた4件の同種訴訟が併合審理された。小田急を相手取った損害請求訴訟では別の住民

グループが2004年、総額4200万円の和解金支払いや、騒音を1日平均65デシベル以下に抑えるなどの内容で和解している。残念で遺憾 小田急電鉄の話 騒音対策について原告や裁判所に理解を求めたことで残念で遺憾。判決内容を十分検討し、今後の対応を決定していく。

騒音指摘する声もある。今後の訴訟の推移では国が騒音基準設置の判断を迫られる可能性もある。国土交通省の担当者は「今回の複々線化と同規模の工事は都市圏では珍しくない。一審判決はあるが、旧環境庁基準の大規模改良に準じた扱いが認められたことで他の工事区間でも騒音への配慮を巡り議論になる可能性もある」とみている。

めた訴訟では60～70デシベルの騒音について2002年に東京地裁が「受忍限度を超える」として住民側勝訴を言い渡したが、同時に「受忍限度は個別に判断すべきだ」とも指摘、一定基準を定めて被害を認定することには否定的な見方を示した。今回の東京地裁判決は「65デシベル・60デシベル」と明確な基準を示し損害を認定。鉄道事業者には厳しい判断ともいえるが、新幹線では環境基準に「住宅地で1ヶ所に70デシベル以下」などの定めがあり、在来線との間で住民の不公平

騒音小田急に賠償命令

東京地裁「深夜60デシは違法」

小田急線沿線の代々木上原(東京都渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で受忍限度を超える騒音被害を受けたとして、沿線住民ら百十八人が小田急電鉄(東京都新宿区)に、総額約

七億八千四百万円(損害賠償などを求めた訴訟)の判決が三十一日、東京地裁(村上正敏裁判長)であった。村上裁判長は「昼間六五デシ、深夜六〇デシ以上の騒音は、一般社会生活上の受忍限度を超え違法」

として、住民四十二人に総額約千五百五十万円の支払いを命じた。村上裁判長は判決で、「会話妨害、睡眠妨害とこれらに伴う精神的苦痛は軽微ではない。一方で小田急線は公共性が極めて高く、

原告らの日常生活に不可欠で、両者間の調整が必要」と指摘した。その上で「小田急電鉄の技術水準から考える限り、騒音を午前七時から午後十時までは六五デシ以下、その他の時間は六〇デシ以下にす

ることは可能。それを超える騒音で、住民に被害を及ぼすことは許されない」とした。住民らは騒音の差し止めも求めていたが、住民らは一九九二年、政府の公害等調整委員会(公調委)に調停を申請。公調委は「七〇デシ以上の騒音を違法」とする裁定を出したが、住民らはこれを不服として、九八年に集団提訴していた。

小田急線の騒音をめぐっては、別の住民グループも同様の訴えを起していたが、小田急電鉄が住民側に総額四千二百万円を支払い、騒音レベルを二日平均で六五デシ以下に抑えることなどで、二〇〇四年七月に和解した。

環境庁(当時)は九五年、新線開設時には昼間六〇デシ、夜間五五デシ以下に抑えるよう騒音レベルの指針を策定。既存路線の改良工事の場合は、以前よりも改善するだけ定め

ている。

基準なき現状に一石

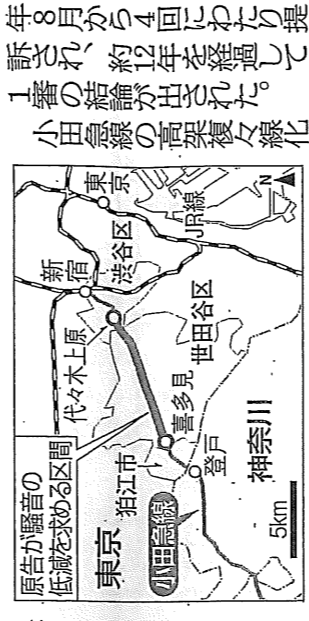
大都市圏の在来線沿線ではどこも抱える騒音問題。これまでも騒音被害を訴えた住民訴訟がいくつか提起されてきたが、千葉県京成本線の沿線住民が京成電鉄に求めた損害賠償を認め、東京高裁判決があるくらいで、住民側の訴えを認めたケースは極めて異例といえる。今回の地裁判決が今後、同様の訴訟に与える影響は少なくないと思われる。そもそも、法律に基づく国の環境基準により、場所によって75〜70デシベル以下とされる新幹線などと違って、在来線についての線引きは法律により明確に決められていない。

在来線に関しては平成7年に環境庁(当時)が指針を策定している。指針によると、午前7時〜午後10時が「普通の会話」程度とされる60デシベル、それ以外を55デシベルを目安とされた。しかし、あくまで指針にとどまり、法的裏付けがあるものではない。それとともに路線の新設や大規模改修に対する努力目標にとどまっており、今回の訴訟で問題となった小田急線など既存の路線には適用されていない。

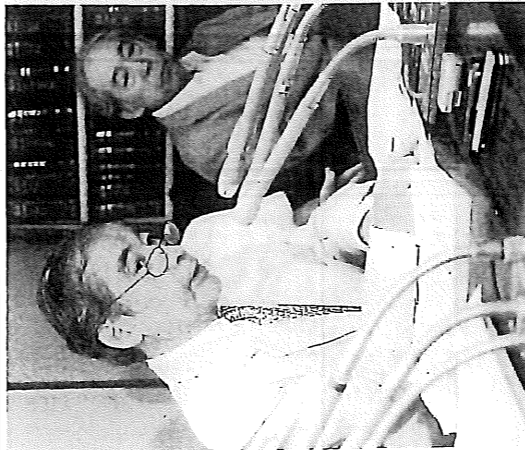
今回の判決で地裁は「騒音対策に対して既存のままでも十分な技術があり、騒音をさらに抑えることは可能だった」と指摘。その不作為を断している。明確な規制がないことと安堵としてきた鉄道事業者側の姿勢に一石を投じている。

小田急騒音 42人へ150万円支払い命令

東京都内と神奈川県をつなぐ小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)の高架複々線化事業をめぐり、受忍限度を超える騒音被害を受けたとして周辺住民ら118人が小田急電鉄に計約7億8千万円の損害賠償などを求めた訴訟の判決が31日、東京地裁であった。村上正敏裁判長は「一部で受忍限度を超える騒音被害があったと認め、原告42人を対象に計約1150万円の支払いを命じた。今回の訴訟は平成10



原告が騒音の低減を求める区間
小田急線の高架複々線化



判決後に記者会見する、小田急線騒音訴訟原告団の斎藤義典弁護士(左)ら(31日午前、東京・霞が関の司法記者クラブ)

住民ら「被害者救済には不十分」

「騒音被害をきちんと判断していない。被害者を救済するには不十分だ」。小田急電鉄の騒音被害を一部認め、周辺住民への損害賠償を命じた東京地裁判決だったが、住民らの表情は厳しかった。

開廷後に東京・霞が関の司法記者クラブで会見した斎藤義典弁護士は「これだけの原告が勝訴したことは悪くない結果。(受忍限度にあたる)騒音基準を引き下げた」という意味でも意義

がある」と評価する一方、「騒音被害に苦しんできた被害者の線引き方法に不合理がある。控訴も含めて検討したい」と話した。

賠償が認められなかった男性住民は「今も部屋の窓を閉める。テレビの音が全く聞えない。判決は誠に遺憾」。また別の男性住民も「敗訴には『なんで』という思い。騒音問題は当事者にならないと分かってもらえないのか…」と悔しさをにやませた。

は蒸着緩和などを目的として国が6年に一部の区間を認可。周辺住民の一部は認可取り消しを求める訴訟を提起したが、18年に最高裁で敗訴が確定している。

村上裁判長は「技術的な水準からいえば、騒音の低減は可能だった。被告側はさまざまな騒音対策を行っているが、午前7時〜午後10時に65デシベル、それ以外を60デシベルを超える騒音にさらされている住民の被害は社会生活上受忍すべき限度を超えている」と判断。これにお

てはまる地域の住民1人当たりの被害を1カ月3000円、勤務していた人を1800円として算定した。

小田急電鉄の話「環境対策や騒音低減実績について理解を求めてきたので判決は遺憾。内容を十分に検討し、今後の対応方針を決定する」