

岩手日報

2010年(平成22年)9月1日(水曜日)

判決骨子		
◎沿線住民の騒音被害は受忍限度を超える		
◎小田急電鉄は原告42人について計約1152万円を支払え		
◎騒音差し止め請求は棄却		

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるそうだ。

村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能だった。対策を取ってきたとしても、低減が実際を超える屋外騒音にさ

年に旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音の指針を基に、午前7時～午後10時で65dB、それ以外の深夜、早朝で60dBのいすれか

として算出した。小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70dB以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)～高多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

賠償額は沿線居住の原告について1人当たり1万円3千円、沿線で勤務していただけの原告3人は1800円となり1方月3千円、沿線に勤務していただけの原告3人は1800円と定めた。

裁判で敗訴が確定した。住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や旧環境

騒音訴訟で
東京地裁

住民ら42人に
1152万円

小田急に賠償命令

基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。

審理期間は東京地裁に係属中の民事裁判では最長規模の12年。

これに対し小田急は「事業は公益性が高く、騒音低減の措置も講じおり違法性はない」と反論していた。

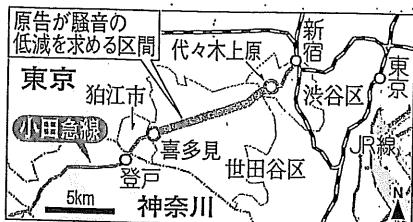
行政訴訟を起こしたが、2006年に最高裁判所が認可。住民の一部が認可取り消しを求め行政訴訟を起こしたが、2006年に最高裁判で敗訴が確定した。

住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や旧環境

府の指針を参考に、1人当たり1方月3万円の損害賠償のほか、地

下化方式への変更など

によって騒音を午前6時～午後10時で60dB、それ以外の深夜、早朝では50dB以下に低減するよう求めていた。



東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)・喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計18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

訟の判決で、東京地裁は31日、うち42人を対象に1152万円の支払いを命じた。

村上正敏裁判長は賠償の対象とした住民について「受忍限度を超える被害を受けてい

る」と認定。「技術的な水準から考えれば、騒音低減は十分可能だた。対策を取つて

騒音訴訟 東京地裁判決

「受忍限度超える」

小田急に1152万円賠償命令

原告が騒音の低減を求める区間 東京都世田谷区の沿線住民らが騒音被害を訴え1994年、高架複々線化事業を認可した国に取り消しを求めて行政訴訟を起こしたのに続き、原告の一部が小田急電鉄に損

きたとしても、低減が実際に達成されなければ違法との評価は免れない」と指摘した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えていた。

小田急線の騒音をめぐる住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や95年に

害賠などを求めて98年以降計4回にわたり提訴した。小田急相手の訴訟は、住民34人を補償対象と認定した国の公害等調査委員会の裁定を契機に最高裁判決で確定。上告審では原告適格についてのみ、大法庭に論点回付され、原告のほとんどに認められる初判断が示され

た。

行政訴訟を起こしたのが、2006年に最高裁判で敗訴が確定している。

裁判では最長規模の12

年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝訴、二審で逆転敗訴し06年の

審では原告適格についての認定を論点回付され、原告のほとんどに認められる初判断が示され

た。

1人当たり1カ月3

万円の損害賠償のほか、地下化方式への変

更などによって午前6時~午後10時は60dB、それ以外の深夜、早朝は50dBを下回るよう騒

音の低減も求めてい

年。

高架複々線化は乗客の大量輸送や横断道路の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間を94年に認可。住民の一部が認可取り消しを求め

2010年(平成22年)9月1日 水曜日

北本新聞

小田急騒音に賠償命令

東京地裁 沿線42人に計1152万円

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)一喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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决で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるそうだ。

村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能だつた。対策を取ってきたとしても、低減が実際に達成されないければ違法との評価を免れない」と判断。

の原告3人は1800円といして算出した。

東京地裁に係属中の民事裁判では最長規模の12年。

98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70デシベル以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は午前7時~午後10時で65分、それ以外の深夜、早朝で60分のいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「受忍限度を超える被害を受けている」と認定した。

訴訟を起こしたが、2006年に最高裁で敗訴が確定した。

輸送や横断道路の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間を94年に認可。住民の一部が認可取り消しを求めて行政訴訟を起こしたが、2006年に最高裁で敗訴が確定した。

98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70デシベル以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は午前7時~午後10時で65分、それ以外の深夜、早朝で60分のいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「受忍限度を超える被害を受けている」と認定した。

訴訟を起こしたが、2006年に最高裁で敗訴が確定した。

小田急線電音で貢献命令

提訴から年間で住民ら42人に152万円

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)一高多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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で、東京地裁は31日、うち4人にについて計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えてきた。村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能なこととしても、低減が実際に達成されていなければ違法との評価を免れない」と判断した。

その上で、1995年に旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音の指針を基に、午前7時~午後10時まで65dB、それ以外の深夜、早朝で60dBのいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「愛憎限度を超えて」騒音をうるさいと認定した。

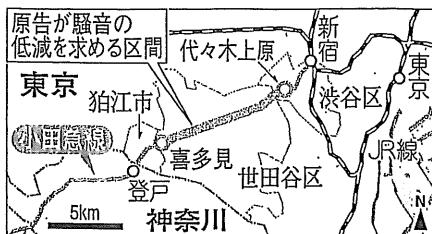
この結果、原告3人は1人当たり13千円、沿線に勤務しているだけの原告3人は10円として算出した。

小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調整会議が98年7月、小田急線の騒音レベルが70dBの住民を対象に賠償をする裁定を出したが、基準を不服とする住民側は、年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京に係属中の民事裁判で

小田急線訴訟の経過	
1993年 2月1日	東京都が世田谷区の小田急線(6.4キロ)高架化事業の都市計画決定告示
94・5 94・6	都の申請を受け、建設相(当時)が事業認可 沿線住民らが認可取り消しを求めて東京地裁に提訴
98・7	小田急電鉄委員会が住民34人への賠償を命じる裁定
8	裁定に不服の住民らが小田急電鉄に損害賠償などを求め、東京地裁に1次提訴
2001・10	行政訴訟の判決で東京地裁が一部住民の原告を認可取り消す
03・12	行政訴訟の二審東京高裁判決で住民側が逆転敗訴
04・8	騒音訴訟で原告の一部203人と小田急電鉄の和解成立
11	高架複々縦化完了
05・12	行政訴訟で最高裁大法廷が住民のほとんどに原告適格認めれる
06・11	行政訴訟で最高裁第1小法廷が住民上告を棄却、住民が原告が確定
10・8・31	騒音訴訟の判決で東京地裁

東京地裁	長規模の12年。 高架複々線化は乗客の 量輸送や横断道路の渋滞 和などを目的で、国が一 区間に94年に認可。住民 一部が認可取り消しを求 行政訴訟を起こしたが、 006年に最高裁で敗訴 確定した。
原告	住民側は、騒音に關す 世界保健機関(WHO)
被告	基礎や旧環境庁の指針を 考に、1人当たり工力目 下化方式への変更などを つて騒音を午前6時から午 10時で60dB、それ以外の 夜、星朝では55dB以下に 減らすよう求めていた。
原告委員会	これに対し小田急は 業は公共性が高く、騒音 減の措置も講じており、其 性はない」と反論してい た。
以上	
命じ	
な	
が98	
たち	
地裁	

解説 小田急電鉄は、1995年3月31日午前6時45分頃、東京地
区検察官の命で、東京地方法院に起訴された。この事件は、小田急電
鉄が運営する多摩川線の高架橋上に、車両の脱線事故が発生した
際、駕籠馬の死傷者を抱え、社会的問題となりました。



小田急騒音で賠償命令

住民42人に「受忍限度超える」
1152万円

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

在来鉄道の騒音被害を

めぐる集団訴訟で賠償を

免れない」と判断。

命じた司法判断は異例。その上で、1995年大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えた。

村上正敏裁判長は「小

田急の技術的な水準から考へれば、騒音の低減は

十分可能だった。対策を

取ってきたとしても、低減が実際に達成されてい

たが、基準などを不服と

する住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。

審理期間は東京地裁に係る民事裁判では最長規格の12年。高架複々線化は乗客の大容量輸送や横断道路の設立。住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や旧環境庁の指針を参考に、1人当たり1ヶ月3万円の損害賠償のほか、地下化方式への変更などによって騒音を午前6時、午後10時で60分、それ以外の深夜、早晨では50分以下に低減す

東京地裁

賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に係る民事裁判では最長規格の12年。高架複々線化は乗客の大容量輸送や横断道路の設立。住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や旧環境庁の指針を参考に、1人当たり1ヶ月3万円の損害賠償のほか、地下化方式への変更などによって騒音を午前6時、午後10時で60分、それ以外の深夜、早晨では50分以下に低減す

に最高裁で敗訴が確定した。

住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)

の基準や旧環境庁の指針を参考に、1人当たり1ヶ月3万円の損害賠償のほか、地下化方式への変更などによって騒音を午前6時、午後10時で60分、それ以外の深夜、早晨では50分以下に低減す

に最高裁で敗訴が確定した。

住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)

に旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音の指針を基に、午前7時午後10時で60分、それ以外の深夜、早晨では50分以下に低減す

とした。

小田急線の騒音をめぐ

つては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田急に対し、騒音レベルが

70分以上のお住民を対象に

馬音小田急に賠償命令

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)一戸多見(世田谷区)間の高架複々線にて騒音被害を受けたとして、沿線の住民計110人が小田急電鉄計約7億8千万円の賠償賃償などを求めた訴訟の原告が、東京地裁を20日、つづけたつて訴約1億2千万円の支拂を争ひた。騒音差し止め請求を棄却した。

「愛忍限度超える

在来鉄道の騒音被害をめぐる訴訟は毎年多く、大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題についた。対策を取ってきた



高架複々線となつた小田急線。右下
は梅ヶ丘駅。30日、東京都世田谷区

小田急線訴訟 東京都世田谷区の沿線住民らが騒音被害を訴え、94年、高架複々線化事業を認可した後に取り消しを求めて行政訴訟を起こしたのに続き、原告の一部が小田急電鉄に損害賠償などを求めて98年以降計4回にわたり提訴した。小田急相手の訴訟は、住民34人を補償対象とした国の公害等調整委員会の裁定を契機に起きた。原告数は約300人に上つたが、うち約200人は2004年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝訴、二審で逆転敗訴し、06年の最高裁判決で確定。原告側では原告適格についてのみ、大法廷に論告された。原告のほんとうに認める初判断が回付され、原告のほんとうに認める初判断がされた。

原告が騒音の低減を求める区間

影響を与えたうえで、
村上敏裁判長は「小
さな技術的な水準から考
えれば、騒音の低減は十分可
能だ。対策を取つてきただ
けで、JR線の騒音は問題にな
らなくなる」と述べた。

小田急線訴訟の経過

1993年 ▷ 東京都が世田谷区の小田急線（6.4キロ）高架化事業の都市計画決定告示

94・5 ▷ 都の申請を受け、建設相（当時）が事業認可

6 ▷ 沿線住民らが認可取り消しを求めて東京地裁に提訴

98・7 ▷ 小田急電鉄に対し、国の公害等調整委員会が住民34人への公害賠償を命じる裁定

8 ▷ 裁定に不服の住民らが小田急電鉄に損害賠償などを求め、東京地裁に1次提訴

2001・10 ▷ 行政訴訟の判決で東京地裁が一部住民の原告適格を認め、認可取り消す

03・12 ▷ 行政訴訟の二審東京高裁判決で住民側が逆転敗訴

04・8 ▷ 騒音訴訟で原告の一部署203人と小田急電鉄の和解成立。

11 ▷ 高架複々線化完了

05・12 ▷ 行政訴訟で最高裁大法廷が住民のほとんどに原告適格を認め、認可

06・11 ▷ 行政訴訟で最高裁第1小法廷が住民側上告を棄却、住民敗訴が確定

10・8・31 ▷ 騒音訴訟の判決で東京地裁が42人にに対する1152万円の賠償命令

見合戻

1152万円

それが外の深夜、早朝で60分のいずれかを超える屋外騒音に悩まされている住民が「受忍限度を超える被害を受けている」と認定した。

賠償額は沿線居住の原告について一人当たり1カ月3千円、沿線に勤務していただけの原告3人は1000円として算出した。

小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調査委員会が98年7月、小田急に対し騒音レベルが70dB以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に係属中の民事裁判では最長規模の2年。

高架複々線化は乗客の大増輸送や横断道路の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間を94年に認可。住民の一部が賠取取消しを求め行政訴訟を起こしたが、2006年に最高裁で敗訴が確定した。

住民側は、騒音に関する世界保健機関（WHO）の基準や日本環境庁の指針を参考に、一人当たり1カ月3万円の損害賠償のほか、地上化式への変更などによって騒音を7前6時～午後10時で60分、

<p>これまでの深夜、早朝では50dB 以下に低減するが求めてい た。</p> <p>これに対し小田急は「事業 は公共性が高く、騒音低減 措置も講じており違法性はな い」と反論してした。</p>	<p>在来線の騒音</p> <p>住民側の斎藤謙介議員長の 話によると騒音レベル基準について は公害等調整委員会の裁定よ りは前進しているが、賠償額 では前進してこない。金額は 非常に低くしかるべきを得</p>	<p>はず、控訴を含めて厳しく検討 を始めた。</p>	<p>大森発念で遺憾</p> <p>小田急電鉄のPME-H1ト 騒音の大幅な低減効果について 住民や裁判所に説明し理解を 求めてきたので、大森発念で 遺憾。今後の対応や方針は判 決内容を十分に検討して決め たい。これからも沿線の方々 やお客様のご理解を深めつ つ、騒音をはじめとする各種 環境対策に力を注ぎ、快適な 輸送サービスの提供を住みや すく街づくりに努めよう。</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

在来線の騒音
環境基準なし

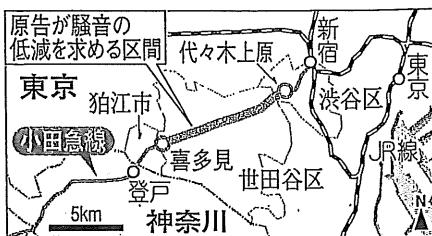
在来線の騒音は環境基本法に基づく国の環境基準で規制されている航洋機や新幹線と異なり、法定安寧度のない「指針」が一部示されていないのが現状。沿線の住民が被害を訴えた訴訟の多くは受容限度を以て判断するが大きめとなりました。

指針は一昨年の5月、環境省(当時)が策定。路線の新たに建設や大規模改修で「適合するもしくは、審査するものが

程度とするが、それをより深い深夜や早朝を中心とした日の目安が示されたゆえ、小田急線などは倉町既存路線には適用されず、明確な基準は設けていません。

騒音に対する沿線住民の受け止め方が複雑化。ある程度まで受け入れて doch に住もうとする人々は決して少くないなく、環境省内では「一轍の法律論を裏つく」の本音が響く。

卷之三



原告が騒音の低減を求める区間
東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区) - 壱多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区) - 壱多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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

大変残念で遺憾

小田急電鉄のコメント
騒音の大幅な低減効果について住民や裁判所に説明し理解を求めてきた

騒音の大幅な低減効果について住民や裁判所に説明し理解を求めてきた。これからも沿線の方々やお客様のご理解を深めつつ、騒音をはじめとする各種環境対策に力を注ぎ、快適な輸送サービスを

訴の判決で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払を命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。

大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えた。村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能だった。対策を取りついたとしても、低

減が実際に達成されなければ違法との評価を免れない」と判断。その上で、1995年に旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音の指針を

基に午前7時~午後10時で65dB、それ以外の深夜、夜、早朝で60dBのいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「受容限度を超える被害を受けている」と認定した。賠償額は、沿線居住の原告は1人当たり1カ月3千円、沿線に勤務しているが、賠償額では前進していない。金額は非常に低いと言わざるを得ず、控訴を含めて厳しい検討を始めた。

ビスの提供と住みやすい街づくりに努めていく。
賠償額は前進せず
住民側の斎藤駿弁護団長の話
騒音レベル基準については公害等調整委員会の裁定よりは前進しているが、賠償額では前進していない。金額は非常に低いと言わざるを得ず、控訴を含めて厳しい検討を始めた。

賠償額は、沿線居住の原告は1人当たり1カ月3千円、沿線に勤務していただけの原告3人は1800円として算出。小田急線の騒音をめぐらては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田

小田急線騒音で賠償命令

「受容限度超える」42人に1152万円

東京地裁判決

急に対し、騒音レベルが70dB以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に係る民事裁判では最長12年。

高架複々線化は乗客の減が実際に達成されなければならない違法との評価を免れない」と判断。その上で、1995年に旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音の指針を基に午前7時~午後10時で65dB、それ以外の深夜、夜、早朝で60dBのいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「受容限度を超える被害を受けている」と認定した。賠償額は、沿線居住の原告は1人当たり1カ月3千円、沿線に勤務していただけの原告3人は1800円として算出。小田急線の騒音をめぐらては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田

り消しを求める行政訴訟を起こしたが、2006年に最高裁で敗訴が確定。

住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や旧環境庁の指針を参考に、1人当たり1

カ月3万円の損害賠償のほか、地下化方式への変

更などによって騒音を午前6時~午後10時で60dB、それ以外の深夜、夜、早朝で50dB以下に低減す

可。住民の一部が認可取るよう求めていた。

高架複々線化騒音

小田急線沿線の代々

木上原（東京都渋谷区）—臺多見（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（百八人が小田急電鉄（東京都新宿区）に、総額約七億八千四百万円の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「昼間六五分、深夜六〇分超の騒音は、一般社会生活上の受忍限度を超えた違法」として、うち四十分に総額約千百五十万円の支払いを命じた。在来線の騒音被害訴訟で基準が示されたことで、大都市圏の同

様の騒音問題にも影響を与えた。

村上裁判長は判決で、住民らの騒音被害について「会話妨害、睡眠妨害ととも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、両者間に調整が必要だ」と指摘した。

その上で「小田急電鉄の技術水準から考えると、騒音を午前七時から午後十時までは限界、騒音を午前七時から午後十時までは六五分以下、その他他の時間は六〇分以下にすることは可能」とし、いずれかを超える屋外騒音にさらされていることは可能」とし、認容率は非常に低い。認容率は非常に低い。住民勝訴の判決だが、相当厳しい検討を加え

原告弁護団の斎藤駿弁護士のコメント。原告の四割が勝訴というのは、この種の訴訟では悪くはない。騒音の受忍限度は、公害等調整委員会の示した基準に比べ前進しているのが、損害賠償の金額の認容率は非常に低い。

九五年、新線開設時は昼間六〇分、夜間五五分以下に抑えるよう、騒音レベルを一日平均で六五分以下に抑えることなど)で、二〇〇四年八月に和解した。環境庁（当時）は認定した。

小田急に賠償命令

東京地裁判決「受忍限度超える」

起きていたが、小田急電鉄が住民側に総額四千二百万円を支払、騒音レベルを一日平均で六五分以下に抑えることなどが、二〇〇四年八月に和解した。環境庁（当時）は委員会（公調委）に調停を申請。公調委は「平人当たり一ヶ月三千円。沿線に勤務している「騒音の差し止め違法」とする裁定を出た人は同千八百円。住民らは騒音の差し止めも求めていたが、退けられた。小田急線の騒音をめぐらしては、別の住民グループも同様の訴えを提出していだ。

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提出していだ。

九五年、新線開設時は昼間六〇分、夜間五五分以下に抑えるよう、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ひだり定めている。

受忍限度では前進したい。

住環境の向上認識

小田急電鉄のコメント。ト判決は大変残念で、遺憾なこと。複々線化区間は各種騒音対策で住環境は飛躍的に向上していると認識している。判決の内容について十分検討し、今後の対応方針を決定す

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)と喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計18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で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音

小田急線訴訟
京都世田谷区の沿線住民らが騒音被害を訴え1994年、高架複々線化事業を認可した国に取り消しを求めて行政訴訟を起こしたのに続き、原告の一告が小田急電鉄に訴訟は、住民34人を補償対象と認定した国の公害等

調整委員会の裁定を裏方に起された。原告数は約320人に上ったが、うち約200人は2004年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝訴を受けていたが、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定した。

訴訟では原告適格についてのみ、大法廷に論点付され、原告のほとんどに認める初判断が示された。小田急相手の訴訟は、住民34人を補償対象と認定した国の公害等

音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる団体訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるそうだ。

村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能だった。対策を取ってきた

としても、低減が実際に達成されていなければ違法との評価を免れない」と判断。

その上で、1995年に旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音の指針を基に、午前7時~午後10時で65dB、それ以外の深夜、早朝で60dBのいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「受容限度を超える被害を受けている」と認定した。

賠償額は沿線居住の原告について1人当たり1カ月3千円、沿線に勤務していただけの原告3人は1800円として算出した。

小田急騒音で賠償命令

東京地裁判決

する住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に属する民事裁判では最長規模の12年。

高架複々線化は乗客の大量輸送や横断道路の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間に94年に認可。住民の一部が認可取り消しを命じる裁定を出したが、基準などを不服と

音レベルが70dB以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、2006年に最

高裁で敗訴が確定した。

小田急線騒音で賠償命令

沿線42人に「受忍限度超える」

東京地裁

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)・高多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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断で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鐵道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

を命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鐵道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

としても、低減が実際には達成されていなければ違法との評価を免れないと判断。その上で、1995年に旧環状線が開通して深刻化する騒音問題に影響を与えた。大都市圏の各沿線に影響を与えた。大都市圏の各沿線に影響を与えた。

に影響を与えた。大都市圏の各沿線に影響を与えた。

住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に係属中の民事裁判では最長規模の12年。

高架複々線化は乗客の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間を94年に認可。住民の一部が認可取り消しを求め行政訴訟を起こした

H.O.)の基準や旧環境庁の指針を参考に、1人当たり1カ月3万円の損害賠償のほか、地域化方式への変更などによって騒音を午前6時から午後10時まで60分、それ以外の深夜、早朝では50分以下に低減するよう求めていた。

これに対し小田急は小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70分以上の

が、2006年に最高裁判で敗訴が確定した。

住民側は、「騒音に関しており違法性はない」と反論していた。

「事業は公共性が高く、騒音低減の措置も講じておらず違法性はない」と反論していた。

調整委員会の裁定よりは前進しているが、賠償額では前進していない。金額は非常に低いと言わざるを得ず、控訴を含めて厳しい検討を始めた。

大変残念で遺憾

ト 騒音の大額な低減効果について住民や裁判所に説明し理解を求めてきたので、大変残念で遺憾。今後の対応や方針は判決内容を十分に検討して決めた。

い。これからも沿線の方々やお客様のご理解を深めつつ、騒音をはじめとする各種環境対策に力を注ぎ、快適な輸送サービスの提供と住みやすい街づくりに努めていく。

小田急線
騒音訴訟

1152万円の賠償命令

東京地裁、提訴から12年

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)一帯多く見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民計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で、東京地裁は31日、うち42人にについて計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えたようだ。

村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能だった。対策を取りってきたとしても、低減が実際に達成されない」ことと、「騒音レベルを超える被騒音にさらされている住民が『受容限度を超える被害を受けている』と認定した。

賠償額は沿線居住の原告について1人当たり1カ月3千円、沿線に勤務していただけの原告3人は1800円として算出した。

小田急線の騒音をめぐるに旧環境庁が示した新設路線などに関する騒音のについては、国の公害等調整

委員会が98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70dB以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に係属中の民事裁判では最大規模の12年。

指針を基に、午前7時、午後10時で65dB、それ以外の深夜、早朝で60dBのいずれかを超える屋外騒音にさらされている住民が「受容限度を超える被害を受けている」と認定した。

裁判所は、原告3人の訴訟請求を全部認め、被告の東京地裁に原状回復の命令を下すとともに、原告の訴訟費用を被告に負担させる判決を下した。

ハ田急泉馬鹿言で賛嘆合

東京地裁 住民42人に152万田

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)一帯多見(井田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計11人11人が小田急電鉄に計約1億8千万円の損害賠償などを求めた訴訟の判決で、京地裁は10日、うち4人を対象に1152万円の支払いを命じた。

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えてそうだ。
（日本鉄道の発音について）



小田急線騒音訴訟原告団の
ら=31日午前、東京・霞が
中央)決後に記者会見する、
藤驕弁護団長(中央)と聞の司法記者クラブ。

小田急線訴訟 東京都世田谷区の沿線住民らが騒音被害を訴え、1994年、高架複々線化事業を認可した国に取り消しを求めて行政訴訟を起こしたのに続き、原告の一部が小田急電鉄に損害賠償などを求めて88年以降計4回にわたり提訴した。小田急相手の訴訟は、住民34人を補償対象と認定した国の公害等調整委員会の裁定を裏方に起つた。原告数は320人に上つたが、うち約200人が2004年に和解した。行政訴訟は住側が1審で勝訴、1審で逆転敗訴し最高裁判決で確定。上告審では原告格についてのみ、大法廷に論点回付された。原告のほこどに認める初判断が示された。

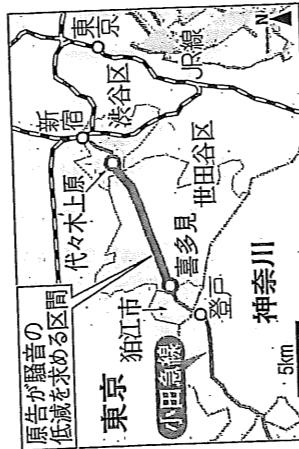
ち出した指針を参考に、受
忍限度を超える被害を受け
ていること主張。
1人当たり1カ月3万円
の損害賠償のほか、地下化
方式への変更などによって
午前6時から午後10時は60
分、それ以外の深夜、早朝
は50分をト回るよう騒音の
低減を求めていた。

住民側は、騒音に関する
世界保健機関（WHO）の
基準や95年に環境庁（当時）
が新設の在来線について打
小田急は「事業は公共性
が高く、騒音低減の措置も
講じており違法性はない」
と反論したが。

1

小田急電鉄
自由通票
定期券
定期券
定期券
定期券
定期券
定期券

東京地裁 沿線42人に1152万円



東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原（渋谷区）一帯多く（世田谷区）間の高架橋々縦化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら1110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が決で、東京地裁は20日、つる4人に勝てて計約4400万円の支払を命じた。騒音差し止め請求は棄却した。（竹内久義連記事）

在来鐵道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるようだ。

だった。対策を取つておらず、低減が実際に実現されなければ違法の評価を免れないと判断。その上で、1995年3月に景気萧条が示した新幹線建設がついでに聞する騒音の指針を基に、午前7時～午後10時で65dB未満の深夜、早朝で60dBのいずれかを超える屋外騒音により惹かれてこの住民が「受容限度を超

在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるそうだ。

小田急電鉄は、新設路線などに関する準から考へれば、騒音の低減は十分可能だ。しかし、沿線の住民ら計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で、東京地裁は31日、

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)・喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計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で、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

沿線42人へ1152万円

小田急騒音に賠償命令

定した。

賠償額は沿線居住の原告について1人当たり1カ月3千円、沿線

東京地裁判決

に勤務していただけの原告3人は1800円として算出した。

小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70dB以上の音を対象に賠償を命じた裁定を出したが、これに不服とする住民などを不平とする

住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に

係属中の民事裁判では最も規模の12年。高架複々線化は乗客の大量輸送や横断道路の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間を94年7月に認可。住民の一部音レベルが70dB以下に低減するよう求めていた。

これに対し小田急は「事業は公益性が高く、騒音低減の措置も講じており違法性はない」と反論していた。

行政訴訟を起こしたが、2006年に最高裁判で敗訴が確定した。住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や旧環境

小田急線訴訟の経過

- 1993年 ▶ 東京都が世田谷区の小田急線(6.4キロ)高架化事業の都市計画決定告示
- 94・5 ▶ 都の申請を受け、建設相(当時)が事業認可
- 6 ▶ 沿線住民らが認可取り消しを求めて東京地裁に提訴
- 98・7 ▶ 小田急電鉄に対し、国の公害等調整委員会が住民34人への賠償を命じる裁定
- 8 ▶ 裁定に不服の住民らが小田急電鉄に損害賠償などを求め、東京地裁に1次提訴
- 2001・10. ▶ 行政訴訟の判決で東京地裁が一部住民の原告適格を認め、認可取り消す
- 03・12 ▶ 行政訴訟の二審東京高裁判決で住民側が逆転敗訴
- 04・8 ▶ 騒音訴訟で原告の一部203人と小田急電鉄の和解成立
- 11 ▶ 高架複々線化完了
- 05・12 ▶ 行政訴訟で最高裁大法廷が住民のほとんどに原告適格を認め
- 06・11 ▶ 行政訴訟で最高裁第1小法廷が住民側上告を棄却、住民敗訴が確定
- 10・8・31 ▶ 騒音訴訟の判決で東京地裁が42人に対する1152万円の賠償命令

村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水

年の上で、1995年に旧環境庁が示した

「受忍限度を超える被害を受けている」と認

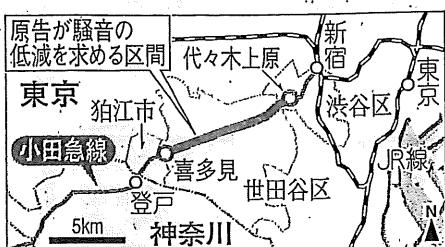
高知新聞

夕刊

8月31日(火)

発行所 高知新聞社
高知市本町3丁目2-15
088-822-2111～780-8572
© 高知新聞社 2010

高知新聞ホームページ
<http://www.kochinews.co.jp/>



原告が騒音の低減を求める区間 東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千円の損害賠償などを求めた訴訟の判決を、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるようだ。

(7面に関連記事)

村上正敏裁判長は「小田急の技術的な水準から考えれば、騒音の低減は十分可能だった。対策を取ってきたとしても、低減が実際には達成されていなければ違法との評価を免れない」と判断。

その上で、1995年

に旧環境庁が示した騒音の指針を基に、午前7時～午後10時で65dB、それ以外の深夜、早朝で60dBのいずれか

高架複々線化は乗客

の低減を求める区間

東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千円の損害賠償などを求めた訴訟の判決を、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

例。大都市圏の各沿線で深刻化する騒音問題に影響を与えるようだ。

(7面に関連記事)

原告が騒音の低減を求める区間 東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千円の損害賠償などを求めた訴訟の判決を、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

118人中42人へ1152万円

東京地裁

小田急騒音に賠償命令

原告が騒音の低減を求める区間 東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千円の損害賠償などを求めた訴訟の判決を、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

118人中42人へ1152万円

東京地裁

原告が騒音の低減を求める区間 東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千円の損害賠償などを求めた訴訟の判決を、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異

原告が騒音の低減を求める区間 東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千円の損害賠償などを求めた訴訟の判決を、東京地裁は31日、うち42人について計約1152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。在来鉄道の騒音被害をめぐる集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異