



# 小田急に賠償命令

## 騒音訴訟で 東京地裁 住民ら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)―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 賠償を命じた司法判断は、これまで集団訴訟で賠償を命じた事例は、大都市圏の各沿線に深刻化する騒音問題に影を与えそう

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

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65デシベル、それ以外の深夜、早期で60デシベルのいずれかを超える屋外騒音に

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。

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60デシベル、それ以外の深夜、早期では50デシベル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」と反論していた。

### 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

# 小田急に1152万円賠償命令

## 騒音訴訟 「受忍限度超える」 東京地裁判決

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い場合は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そうだ。小田急線の騒音をめぐっては、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整委員会の裁定を契機に起こされた。原告数は約3200人上ったが、うち約2000人は2004

年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝利、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告適格についてのみ、大法廷に論点回付され、原告のほとんどに認められる初判断が示された。

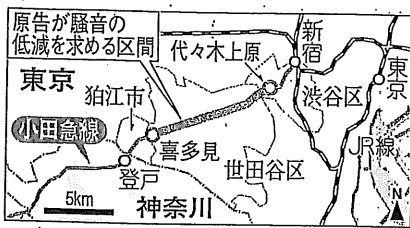
高架構造や横断道路の渋滞緩和などが目的で、国が一部区間を94年に認可。住民の一部が認可取り消しを求めた行政訴訟を起こした。2006年に最高裁で敗訴が確定している。

住民側は、騒音に関する世界保健機関(WHO)の基準や95年に環境庁(当時)が新設の在来線について打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と主張。1人当たり11万円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60分、それ以外の深夜、早朝は50分を下回るよう騒音の低減も求めている。

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行政訴訟を起したのに続き、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人を補償対象と認定した国の公害等調整委員会の裁定を契機に起こされた。原告数は約3200人上ったが、うち約2000人は2004

年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝利、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告適格についてのみ、大法廷に論点回付され、原告のほとんどに認められる初判断が示された。



原告が騒音の低減を求める区間

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行政訴訟を起したのに続き、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人を補償対象と認定した国の公害等調整委員会の裁定を契機に起こされた。原告数は約3200人上ったが、うち約2000人は2004

年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝利、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告適格についてのみ、大法廷に論点回付され、原告のほとんどに認められる初判断が示された。

# 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)―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。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行政訴訟を起したが、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

## 12提訴から住民ら42人に1152万円

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)―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人に計約1152万円の支払いを命じた。騒音差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、と

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い場合は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65㇫、それ以外の深夜、早朝で60㇫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。

賠償額は沿線居住の原告について1人当たり1カ月3万円、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㇫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

**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 ▶ 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42人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る
- 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

長期模の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年に認可。住民の一部が認可取り消しを求め行政訴訟を起したが、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8時〜午後10時で60㇫、それ以外の深夜、早朝では50㇫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」と反論していた。

### 解説

小田急騒音訴訟で、小田急電鉄に一部賠償を命じた31日の東京地裁判決は、在来線から発生する騒音に明確な法的根拠が掛けられていない現状に鉄道事業者が甘え、対策を十分講じてこなかった姿勢を批判する内容となった。

判決は、1995年に環境庁(当時)が路線新設などを対象に設けた騒音の指針を重視。指針では小田急線など既存路線を対象外としている

### 鉄道事業者の「甘え」批判

「専門的知見に基づき、今回の訴訟で考慮することも当然許容される」との見解を示した。

その上で、小田急について「騒音が沿線住民の生活に大きな影響を与えている一方で、地域住民にとっては不可欠な交通手段もあり、二つの側面をどう調和させるか課題も少なくない。

今回の判決を契機に、新幹線などと異なり騒音の法規制のない在来線に目を向け、鉄道事業者や国、周辺自治体が一体となって、沿線住民らの安心・安全な生活を実現するための環境づくりを急ぐべきだ。

騒音が沿線住民の生活に大きな影響を与えている一方で、地域住民にとっては不可欠な交通手段もあり、二つの側面をどう調和させるか課題も少なくない。

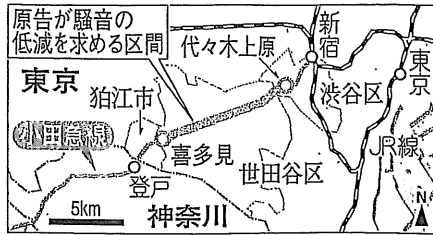
今回の判決を契機に、新幹線などと異なり騒音の法規制のない在来線に目を向け、鉄道事業者や国、周辺自治体が一体となって、沿線住民らの安心・安全な生活を実現するための環境づくりを急ぐべきだ。

# 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)―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い」と認定

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デシベル以上の住民を対象に

午後10時で65デシベル、それ以外の深夜、早朝で60デシベルを超えないようにす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

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行政訴訟を起したが、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60デシベル、それ以外の深夜、早朝では50デシベル以下に低減するよう求めていた。

# 騒音 小田急に賠償命令

## 東京地裁 住民らに計152万円

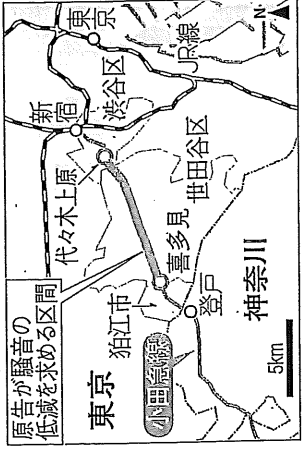
東京都心から神奈川県に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)～喜多見(世田谷区)間の高架複々線化で騒音被害を受けたとして、沿線の住民ら計118人が小田急電鉄に計約7億8千万円の損害賠償などを求めた訴訟の判決で、東京地裁は31日、うち42人について計約152万円の支払いを命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

### 「受忍限度を超える」

在来鉄道の騒音被害をめぐり法判断は異例。大都市圏の各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



高架複々線となった小田急線。右半は梅ヶ丘駅～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1994年、高架複々線化事業を認可した国に取り消しを求め行政訴訟を起したの続き、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5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

でも、低減が実際に達成されていない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65分

#### 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	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、認可取り消し
03・12	行政訴訟の二番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る
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152万円の賠償命令

それ以外の深夜・早朝で60分を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。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異例な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年に認可。住民の一部が認可取り消しを求め行政訴訟を起したが、2006年に最高裁で敗訴が確定した。住民側は、騒音に関する世保健康機関(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、地中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「事業は公共性が強く、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。賠償額 非常に低い 住民側の斎藤昇弁護士は「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ない」と指摘している。

### 在来線の騒音 環境基準なし

在来線の騒音は、環境基本法に基づき国の環境基準で規制されている航空機や新幹線と異なり、法的な裏支えのない「指針」が一部示されているにとどまり、沿線の住民が被害を訴えた訴訟の多くは受忍限度をどう判断するか大きな争点となってきた。指針は1995年、環境庁(当時)が策定。踏襲の新たな敷設や大規模改修で「適応するよう計画、検証するが」との本音も漏れる。

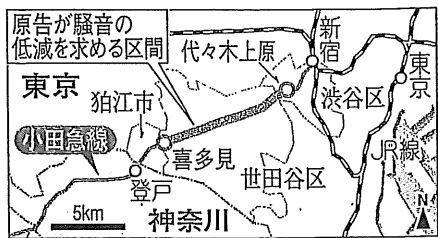
す、控訴を含めて徹しい検討を始めた。大受残念で遺憾 小田急電鉄のコメント 騒音の大幅な低減効果について住民や裁判所に説明し理解を求めたので、大受残念で遺憾。今後の対応や方針は判決内容を十分に検討して決めたい。これからも沿線の方々やお客様の理解を深めつつ、騒音を低減させる各種環境対策に力を注ぎ、快適な輸送サービスの提供と住民の暮らしに努めている。



# 小田急線騒音で賠償命令

## 「受忍限度を超える」42人に1152万円

### 東京地裁判決



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いなら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。

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っては、国の公害等調整委員会が98年7月、小田

大受残念で遺憾  
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ので、大受残念で遺憾。今後の対応や方針は判決内容をもとに検討して決めます。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提供と住みやすい街づくりに努めていきます。

賠償額は前進せず  
住民側の斎藤睦井護団長の話、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。

急に対し、騒音レベルが70分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年に認可。住民の一部が認可取り消しを求め行政訴訟を起したが、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60分、それ以外の深夜、早朝では50分以下に低減す

### 高架複々線化騒音

# 小田急に賠償命令

## 東京地裁判決「受忍限度超える」

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「昼間六五デシベル、深夜六〇デシベルの騒音は、一般社会生活上の受忍限度を超え違法」として、うち四十二人に総額約千五百五十万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そつた。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だ」と指摘した。

認定した。賠償額は沿線住民一人当たり一カ月三千円。沿線に勤務していた人は同千八百円。住民らは騒音の差し止めも求めていたが、退けられた。

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では六五デシベル以下、その他の時間は六〇デシベル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住民は受忍限度を超えた被害を受けていること

委員会(公調委)に調停を申請。公調委は「平均七〇デシベル以上の騒音を違法」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、騒音レベルを一日平均で六五デシベル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

受忍限度では前進しない。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が、損害賠償の金額の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る。

今後に対処していきたい。住環境の向上認識

小田急電鉄のコメント 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

原告弁護団の斉藤勝弁護士のコメント 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が、損害賠償の金額の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る。

今後に対処していきたい。住環境の向上認識

小田急電鉄のコメント 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

原告弁護団の斉藤勝弁護士のコメント 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が、損害賠償の金額の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る。

今後に対処していきたい。住環境の向上認識

小田急電鉄のコメント 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

原告弁護団の斉藤勝弁護士のコメント 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が、損害賠償の金額の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る。

今後に対処していきたい。住環境の向上認識

小田急電鉄のコメント 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

原告弁護団の斉藤勝弁護士のコメント 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が、損害賠償の金額の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る。

今後に対処していきたい。住環境の向上認識

小田急電鉄のコメント 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



# 小田急騒音で賠償命令

## 住民42人に152万円

### 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係属中の民事裁判では最長規模の12年。

高架復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行政訴訟を起したが、2006年に最

音レベルが70デシベル以上で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

としても、低減が実際に達成されていない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65

デシベル、それ以外の深夜、早朝で60デシベル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。

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

東京都心から神奈川に延びる小田急線の代々木上原(渋谷区)―喜多見(世田谷区)間の高架復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

調整委員会の裁定を契機に起された。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利、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告適格についてのみ、大法廷に論点回付され、原告のほとんどに認める初判断が示された。

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。対策を取ってきた

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、高架復々線化事業を認可した国に

取り消しを求め行政訴訟を起したのに続き、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人を補償対象と認定した国の公害等

調整委員会が98年7月、小田急に対し、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そう

だ。

小田急電鉄は、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

調整委員会の裁定を契機に起された。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利、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告適格についてのみ、大法廷に論点回付され、原告のほとんどに認める初判断が示された。

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。対策を取ってきた

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

# 小田急線騒音で賠償命令

## 沿線42人に「受忍限度超える」 賠償1万円

東京地裁

東京都心から神奈川  
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  
11552万円の支払い  
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、低減が実際  
に達成されていなか  
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65㉾、それ  
以外の深夜、早朝で60  
㉾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。  
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。

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  
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(W  
HO)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60㉾、  
それ以外の深夜、早朝  
では50㉾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」  
と反論していた。

賠償額は前進せず

住民側の齋藤驍弁護  
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  
を始めたい。

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、騒音をば  
じめとする各種環境対  
策に力を注ぎ、最適な  
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。

線急訴  
小田騒音

# 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原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そうだ。

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65デシベル以上の深夜、早朝で60デシベル以上を超過す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。

小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調整

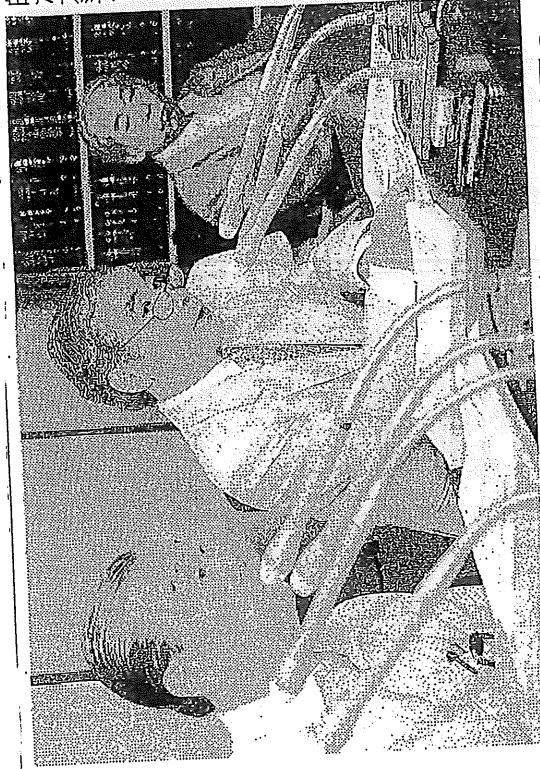
委員会が98年7月、小田急に対し、騒音レベルが70デシベル以上の住民を対象に賠償を命じる裁定を出したが、基準などを不服とする住民側が98年8月から計4回にわたり提訴。審理期間は東京地裁に所属中の民事裁判では最長規模の12年。

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。

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

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行政訴訟を起したのに続き、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人を補償対象と認定した国の公害等調整委員会

の裁定を契機に起こされた。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、二審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告側格についてのみ大法廷に論旨回付され、原告のほとんどに認める初判断が示された。



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

村上正敏裁判長は賠償の責低減は十分可能だった。対象とした住民について対策を取ってきたとして「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、騒音は免れないと指摘した。

在来鉄道の騒音被害をめぐり集団訴訟で賠償を命じた司法判断は異例。大都市圏沿線に深刻化する騒音問題に影響を与えそうだ。

小田急線の騒音をめぐっては、国の公害等調整委員会が1998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行政訴訟を起したが、2006年に最高裁で敗訴が確定している。

# 小田急線騒音で賠償命令

## 東京地裁 住民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七原(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人を対象に152万円の支払いを命じた。

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

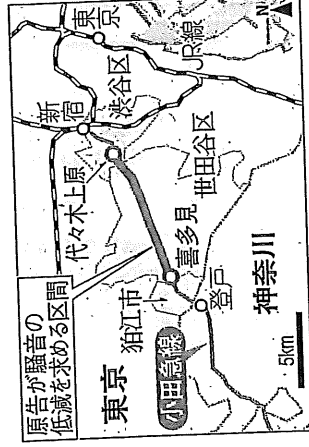
ち出した指針を参考に、受忍限度を超える被害を受けていると主張。

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〜午後10時は60デシベル、それ以外の深夜、早朝は50デシベルを下回るよう騒音の低減も求めた。

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から」と反論していた。

# 小田急騒音に賠償命令

## 東京地裁 沿線42人に1152万円



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年に旧環状線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「受忍限度を越

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分を以上の住民を対象に賠償を命

東京部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、この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。(17面に関連記事)

る裁定を出したが、基準など不眠とする住民側が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所属中の民事裁判では最大規模の12年。

小田急線騒音 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消しを求め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84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契機に起こされた。原告数は約320人に上ったが、この約200人は2004年に和解した。行政訴訟は住民側が一審で勝訴、一審で逆転敗訴し06年の最高裁判決で確定。上告審では原告適格についての女大庭に論議回付され、原告のほとんどに認める初判断が示された。

る裁定を出したが、基準など不眠とする住民側が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所属中の民事裁判では最大規模の12年。

小田急線騒音 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消しを求め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

# 小田急騒音に賠償命令

## 沿線42人へ1152万円

### 東京地裁判決

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。

東京地裁は沿線居住の原告について1人当たり1万1千5百20円、沿線計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り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ようがない」と判断。その上で、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」と認め

に勤務していただけの係属中の民事裁判では、原告3人は18000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。審理期間は東京地裁にH0の基準や旧環境庁の指針を参考に、1人当たり1万1千5百20円、沿線計42人について計約1152万円の賠償を命じた。騒音差し止め請求は棄却した。

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	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認める
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





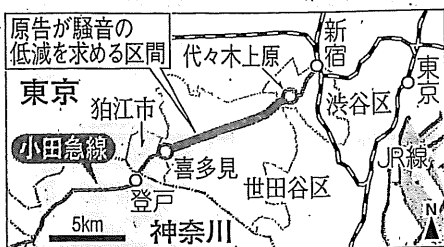
夕刊

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/>



# 118人中42人へ1152万円

## 小田急騒音に賠償命令

東京地裁

東京都心から神奈川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1.152万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そうだ。

(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65㍃、それ以外の深夜、早朝で60㍃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。

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のは、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㍃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年に認可。住民の一部が認可取り消しを求めた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㍃、それ以外の深夜、早朝では50㍃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」と反論していた。

原告が騒音の低減を求める区間

東京 代々木上原 新宿 渋谷区 世田谷区 喜多見 登戸 神奈川

小田急線 JR線

5km