



ステートメント

小田急騒音判決の控訴にあたって

2010年9月14日

小田急騒音等複合汚染阻止訴訟弁護団
団長 弁護士 斉藤 驍

本件の特長は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連続立体交差事業による被害にどう向き合うかということである。

本判決は、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、35年前に設定されているのである。

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。高架複々線連続立体交差事業は、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。

今回の判決は、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一般的なものとして初めて設定した。新幹線環境基準（53デシベル）から名古屋高裁が導いた受忍限度基準56デシベルより緩いこと、WHOの最近の科学的知見が充分考慮されていないこと等の問題を残してはいるが、一応是認できる。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、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。

けれども判決を詳細に読めば、時効の主張を認め被害期間を著しく短縮する等、本来する必要のない配慮、遠慮を小田急側鉄道事業者に対してしているこ

とが分かる。また、賠償額1人一月あたり僅か3000円というのも、全体として騒音訴訟の賠償金が一月1万円台（今年7月の普天間爆音訴訟控訴審判決）になりつつある時期からすればいかにも安い。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、小田急は判決を不服として昨日控訴したのである。その所以は何か。

騒音に対する法的拘束を嫌悪して、今までの「野放しの自由」を求めているとすれば、愚拳という他はない。まさに「歴史的喜劇」ということになるろう。しかし、騒音等の複合被害に日々直面している我々は、かかる「喜劇」を到底許容することは出来ない。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、最後までやり抜くことになるろう。

以 上