

意見書

2013年5月 8日

東京都世田谷区代官山14-20-802

園部逸夫

園部逸夫 

1. 私は、大阪国際空港事件に最高裁調査官として関与し、同事件の判決形成にいくらか関わった者として、また、平成17年12月7日言い渡された小田急都市計画事業認可取消請求事件大法廷判決の審理過程において私見を述べた者の一人として、本件に対し幾許かの意見を述べて裁判所の考察に資したいと思う。

2. 私は、研究者、裁判官、再び研究者を経て、最高裁判所判事を約10年務め、その後弁護士となり、現在に至っている。従って、その間、色々なところに居住したが、最高裁判所判事勤務の時期、世田谷の小田急沿線、赤堤に置かれていた公邸で過ごした。10年という時間は私にとって短いものではなく、小田急沿線の風景や状況は今でもよく思い出す。

私の住んでいた赤堤は、小田急線豪徳寺駅の北側になる。小田急沿線は、この事件の記録がよく示すとおり、多くの有識者や作家、芸術家が住んでおられる。その関係もあって、裁判官も少なくなかったのである。

これらの裁判官は、小田急沿線の騒音等の環境を目の当たりにしていたのではなかろうか。本件のみならず、小田急関連事件の基本訴訟というべき事業認可取消訴訟という行政訴訟が12年間という長期の訴訟となりながら、原告適格等において歴史的勝訴を得る大事件になったのは、もとよりこの事件が持つテーマの今日的な巨大性がその基礎にあるが、世田谷を中心とする小田急沿線の知的空間ともいうべきものが比較的落ち着いた低層住宅を中心に存在したからではないかと思われる。

3. 大阪空港訴訟では、航空行政権を制約するとして民事の差止請求が却下されたことが大きな問題となった。これらのことをめぐり、多数意見と4人の

少数意見が厳しく対立した。少数意見には團藤重光、中村治朗、環昌一氏等、いずれも優れた方がまわられたため奥行きが深い議論となっていた。10年以上学界等でも論争が続いた。この間国道43号線訴訟で、小法廷において、民事の差止が法律論としてではあるが認められ、平成17年4月施行の改正行政事件訴訟法により差止訴訟が新設されて、当時の問題は形の上では是正されつつあるように見えるが、ことはそう簡単ではなく、なお時間を要することになる。

しかし、このことのために看過されている別の大問題がある。大阪空港訴訟の大法廷においては、騒音被害を救済するという点においては大阪高裁の手法を全面的に認め、因果関係における蓋然性論、集団訴訟における共通被害の確認と個別立証責任の軽減等を確認していることである。この点についての詳細は、本件の淡路剛久立教大学名誉教授の意見書の通りである。大阪空港訴訟大法廷判決は、水俣病等四大公害訴訟以降確立した被害者救済の原則、すなわち疫学的証明に始まる因果関係等の立証責任の転換、軽減、損害論の変更・是正、受忍限度論の濫用の抑制等を初めて認容した大法廷判決である。この後、これを否定した大法廷判決はない。被害者救済（賠償）に関する限りは、確立した判例とあってよいのではないであろうか。

4. さらに注目すべき大法廷判決は、小田急大法廷判決である。これは、行政法上の論点はさて置き、本件騒音被害のような被害の特徴を初めて明確にしたということである。

従来、健康被害と生活環境被害とは次元の異なる異質なものとして位置づけられていた。「生活妨害」にとどまる限り差止は許されないかのような文脈にそれはよく現れていた。しかし、公衆衛生学等環境科学の分野は勿論社会通念、条理としても騒音の場合は分かり易いが、うるさいということが度重なればストレス過多になり、精神疾患に及んで行くことは明白である。同大法廷判決は、「生活環境の被害であっても継続、反復すれば、著しい被害になりかねない」として、健康と生活環境との有機的な関連を明確にした。この点は従前の環境公害訴訟判決に比べて大きな進歩であるばかりでなく、この判決の核心の一つというべきである。小田急大法廷判決は、行政訴訟におけ

るリーディングケースであるばかりでなく、本件のような環境公害訴訟のそれでもあることを特に留意すべきであろう。

5. 本件の損害は単なる鉄道公害ではなく、高架複々線連続立体交差事業の経過と結果による複合的なものである。しかしその指標は鉄道騒音とされている。騒音はまさにその被害が生活環境と健康に連なるものであることは、本件控訴審の田村、内山両名誉教授が紹介しているWHOの知見を見るだけで明らかである。騒音を損害の指標とする本件においてこそ、今述べた二つの大法廷判決において確認された原則、生活環境と健康は相連なる有機的関連を持つもので、これに係る被害者は救済されるべきこと、その際被害者に対しことさらな負担を求めないことを、裁判所は何よりもまず考えるべきであろう。

小田急沿線には騒音の被害者は大勢いることであろう。うるさい線路際に暮らす人々を私は何回も見ている。小田急は、被害者全員の戸別測定が必要であるかのように述べているが、田村明弘横浜国立大学名誉教授、内山巖雄京都大学名誉教授等、環境公害の代表的な専門家が述べている通り、戸別測定というものは所詮その時限りのデータであり、その騒音被害を代表して示すものではないことはすぐ分かる話である。のみならず、被害者一人一人にこのようなことを求めるのは、被害者救済等の法理からすれば、問題なしとは言えない。

いわずもがなであるが、原発問題も含め、環境問題は深刻で測りがたい。私見を真摯に受け止めて頂ければ幸いである。