

タイトル：鉄道公害訴訟の実例報告

要旨：鉄道公害問題に関して小田急線連続立体高架化事業認可取消請求訴訟（最高裁判所）と阪神西大阪線工事施行認可取消請求訴訟（大阪地方裁判所）の二つが現在係属中である。

道路公害問題に対しては、早くから先進的な取り組みがされており、尼崎道路公害訴訟（大阪高等裁判所：和解）を先駆として、東京大気汚染訴訟（東京高等裁判所）や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）事業に関するいくつかの訴訟（東京高等裁判所など）が係属中である。

鉄道は、自動車よりも環境に対するインパクトが低い優れた公共交通機関であると評価されているが、その公共性を強調しすぎるあまり、通過地域の住民が被る騒音・振動等の被害は軽視されがちである。今回報告する阪神西大阪線は、都市間高速鉄道の既設線同士を接続する新設路線であり、総延長は短いものの、住宅密集地を急勾配・急カーブの高架構造で通過させる危険な設計である。また、同一小学校区（日本ではコミュニティの基礎的単位として機能している）の中央を完全に分断して通過するため、地域的一体性が損なわれ、防災上の危険性も大きく、沿線住民の生活環境が激変する結果を招くおそれがある。そもそも、この路線は1960年代にいったん建設に着手されたが、それらの理由から、反対運動により長年にわたって建設が中止されていた路線であった。

2001年に至って、建設工事開始が決まったが、沿線地域に対する説明会の開催は、単なる決定事項の事後報告のために行われたに過ぎず、事前に事業内容を告知し、予想される騒音・振動対策について説明をし、理解を得るという計画・準備段階での意見聴取は、ほとんど行われておらず、被害低減のために地下化を望んでいた沿線住民らの不満は非常に大きい。

我々弁護士有志は、住民参加の促進が公害環境問題解決のための一つの要点であると考えており、その観点からフランス・イギリス・ドイツなどの住民参画型の都市開発プロジェクトをいくつか視察してきた。日本では、環境影響評価や都市計画のシステムは法制度として整備されているが、その運用において随所に問題が生じていることを鉄道公害訴訟の事例報告を通じて明らかにする。

本文：

## 1 事案の紹介

### (1) 概要

日本では、鉄道公害問題に関して、二つの訴訟が係属中である。

一つは、小田急線事業認可取消請求訴訟（最高裁判所）で、もう一つが本稿で報告する阪神西大阪延伸線工事施行認可取消請求訴訟（大阪地方裁判所）である。

### (2) 小田急線事件

小田急線は、東京の都心と郊外を結ぶ私鉄線路の複々線化に伴って、東京都が連続立体高架化事業と付属街路事業を行ったところ、地下方式のほうが経済的・環境的優位性があるとして、沿線住民が反対運動を起こし、都市計画事業の認可取消を求めて提訴した事案である。同事件について、本稿では、簡単な経過説明にとどめるが、小田急線事案に関する東京地裁判決（藤山雅行裁判長）は、詳細な事実認定をもとに事業認可取消を認めた画期的なものであった（残念ながら東京高裁で原告適格なしとして取り消されており、原告適格の論点のみが最高裁判所に係属中である。原告適格は改正行政事件訴訟法の影響もあり、近時の重要論点であるが、本稿では言及しない）。



小田急線問題年表（もぐれ小田急線ホームページから抜粋）

1991（平成3）年8月21日～28日 都、高架複々線を前提に喜多見・梅丘間の都市計画素案説明会  
1992（平成4）年1月14日～22日 都、喜多見・梅丘間の都市計画案（素案と同一）とアセス案説明会

（赤線部分が高架化事業対象区間）

- 1993（平成5）年2月1日 都、喜多見・梅ヶ丘間を高架（成城付近のみ地下）で都市計画変更決定  
1994（平成6）年5月19日 喜多見・梅ヶ丘間事業、建設省認可  
6月30日 事業認可取消訴訟提訴  
1998（平成10）年7月24日 公害等調整委員会裁定、騒音・振動被害認める  
2000（平成12）年10月27日 地裁藤山裁判長、国と住民に対し、和解勧告  
11月16日 国が和解を拒絶  
2001（平成13）年10月3日 小田急事業認可取消訴訟で、東京地裁判決。原告全面勝利  
2003（平成15）年12月18日 事業認可取消訴訟、東京高裁で逆転判決。原告は上告  
2005（平成17）年9月15日 最高裁、上告審の大法廷での弁論開催を正式通知  
10月26日 最高裁判所大法廷にて弁論

（3）阪神西大阪線事件

阪神西大阪延伸線は、既存の私鉄路線（阪神電気鉄道西九条駅、近畿日本鉄道難波駅）同士を接続する新線で、総延長は短い（3.6 km）、高架構造部分が住宅・商店の密集市街地を急勾配（4%）・急カーブ（R400）で通過するため、騒音・振動被害等を被るとして沿

線住民らが工事施行認可取消を求めた裁判である（大阪地方裁判所平成15年（行ウ）第34号 阪神西大阪線工事施行認可処分取消請求 弁論中）。

高架の高欄外壁から既存建物外壁まで最近接位置ではわずか1m程度しかない部分もある。なお同工事施行認可に先立ち、都市計画決定と鉄道事業許可の各手続が先行しているが、提訴期間の制限（改正前行政事件訴訟法14条で3ヶ月、なお平成16年改正現行法では原則6ヶ月である）にかかったため、それらの取消請求はしていない。

この阪神西大阪延伸線は、昭和42年に阪神電鉄の単独事業として一度着工されたが、地域が分断されることなどを理由とした沿線住民の反対や、大阪市営地下鉄千日前線（野田阪神～難波～桜川）の開設等、諸般の事情により工事が中断された経緯がある。

このような路線が復活したのは、1989年の運輸政策審議会答申第10号で近畿圏のいくつかの開発プロジェクトに関連する優先整備路線と位置づけられたことと、2001年の同答申第19号に基づく補助金制度の改訂で資金調達が可能になったことによる。しかし、第10号答申は、関西圏のビッグプロジェクト（関西国際空港、大規模宅地開発、湾岸開発等）がすべて成功することを需要予測の前提としており、果たして着工時点でなお優先整備が必要かどうか疑問である。現に同答申で阪神西大阪延伸線と同格であった「なにわ筋線（新大阪と難波を結ぶ線路）」は、有力な事業者候補であるJR西日本が採算性の面で事業意欲を失っており、まったく開通の目処が立っていない。また、第三セクター方式による上下分離方式（第三セクターが第三種鉄道事業者として鉄道施設を建設し、管理・運行を第二種鉄道事業者の民間が行う方法）で多額の補助金を投入する予定であるが、第10号答申のような甘い需要予測に基づく収支計画で、果たして予定通り40年で投下資金を回収できるのかどうか（納税者に負担をかけないのかどうか）、かなり疑わしい。



赤線部分が問題の路線（これにより神戸・奈良の私鉄による直通が可能になる）

黄色が阪神本線・阪神西大阪線（西九条駅まで）、緑色が近鉄奈良線（難波駅から）

#### 西大阪線問題年表

1946（昭和21）年11月20日 千鳥橋・西九条間特許申請 昭和34年2月23日特許

1948（昭和23）年 大阪市の高速度鉄道網（地下鉄）計画策定

1964（昭和39）年5月 千鳥橋西九条間営業



1965 (昭和 40) 年 10 月 27 日 西九条・難波間工事施行認可

1967 (昭和 42) 年 8 月 西九条難波間工事開始するも、地元住民の大反対があり、その他の事情もあって約 1 ヶ月で中断

1969 (昭和 44) 年 大阪市交通局 地下鉄千日前線 (野田阪神～桜川) の部分開通

1989 (平成元) 年 運輸政策審議会答申 10 号、本路線が優先整備路線とされた

2001 (平成 13) 年 地下高速鉄道整備

事業費補助制度 運政審答申 19 号

7 月 10 日 西大阪高速鉄道株式会社設立

9 月 27 日 西大阪高速鉄道株式会社 (第三種鉄道事業)、阪神電気鉄道株式会社 (第二種鉄道事業) 各事業申請

11 月 16 日 上記各許可

(赤線部分が問題の高架・道路敷設部分)

2002 (平成 14) 年 1 月 11 日 阪神電気鉄道が認定鉄道事業者認定を受ける

3 月 8 日 鉄道に関する技術上の基準を定める省令 (以下「技術基準省令」という) の解釈基準通知

9 月 30 日 西大阪線設計完了

10 月 3 日 鉄道線路の道路への敷設の許可申請

10 月 9 日 府知事 市長 道路への敷設の許可申請について (照会)

10 月 10 日 工事施行認可申請 (近畿運輸局鉄技第 143 号)

11 月 8 日 道路への敷設の許可申請について大阪市長回答、同日府知事から国土交通大臣へ連絡

11 月 15 日 工事施行認可申請期限

12 月 19 日 鉄道事業法 61 条 1 項但書に基づく鉄道線路の道路敷設許可

12 月 20 日 都市計画決定変更 (九条中通線の幅員・線形)

2003 (平成 15) 年 1 月 23 日 工事施行認可

2009 (平成 21) 年 3 月 31 日 工事完成予定時期

## 2 鉄道公害の現状と対策 (自動車公害との異同)

### (1) 鉄道公害裁判の現状

上記以外の鉄道公害裁判事例としては、1974 (昭和 49) 年、当時の国鉄に対して新幹線列車の走行に伴う騒音と振動の差止及び慰謝料支払を求めて提訴した事案 (名古屋地方裁判所、同高等裁判所に係属、いずれの判決も慰謝料のみを認定し、差止請求は棄却した。上告審で和解終了) や、京成電鉄に対して騒音振動等の被害賠償を請求し、認容された事案 (一審棄

却，東京高裁にて一部認容）などがあるが，その他に公刊されたものは少ない。

鉄道は，自動車よりも環境に対するインパクトが低く，身近で非常に公共性が高い交通機関であると評価されており，通過地域の住民が騒音・振動等の被害を受忍し，あるいは看過しがちであることを示しているのかもしれない。例えば，鉄道を挟んだ向かい側に大型の中高層マンションが建築され，その反射効果により鉄道騒音が増幅したとして当該マンションの建設業者相手に裁判をした例（原審大津地裁は認容，大阪高裁で請求棄却となった）があり，鉄道騒音問題が潜在的にあることを示唆している（潜在性）。また，既存鉄道の近隣住戸は鉄道開通後に自ら接近して居住する機会が多いので，そのことも鉄道を発生源とする騒音・振動の訴訟が少ない原因かもしれない（危害への任意的接近）。

なお，前掲の小田急線事件では，訴訟の他に，公害等調整委員会（国の独立行政機関）に対して裁定申請があり，裁定委員会の裁定がなされている（1998（平成10）年7月24日）。

同裁定によれば，侵害行為の状況として，小田急小田原線においては1日に800本近くの列車が午前5時ころから翌日午前1時過ぎまで連日運行されており，これによる騒音・振動が沿線の相当範囲の地域に到達することは自明であるとし，申請人らが居住地等の屋外において暴露されている騒音は，24時間の等価騒音レベル方式の値（LAeq24h）で36デシベルから73デシベル，ピークレベル方式の値（LAmx）で51デシベルから90デシベルであり，振動は41デシベルから74デシベルであるとして，申請人ら各自について睡眠妨害等の生活妨害の被害を認定し，これらの被害と小田急線の列車から発生する騒音・振動との間の因果関係を認めている。

そして，騒音のレベルが24時間の等価騒音レベル方式の値で70デシベル以上の者及びこれに該当しないが睡眠への影響を考慮してピークレベル方式の値で85デシベル以上の者（ただし，非居住者は除く。）が受忍限度を超える被害を受けたものと認め，これによる損害の月額を3000円として居住等の期間に応じて算出した額を損害の基本額とし（ただし，非居住者についてはその4割を減じた額），審問終結時までの損害の賠償請求を一部認めた。

#### 鉄道公害裁判例

東京高等裁判所平成14年6月4日 平成14年（ネ）第463号 京成船橋駅事件 判例時報1794号48頁

基準数値を明示しないが，在来線評価方式での等価騒音レベル昼71デシベル，夜64デシベルの他ピーク81から102ホンなどの測定を参考にして，受忍限度を超えると認めたもの。

東京地方裁判所平成13年10月3日判決 平成6年（行ウ）第208号，同288号 小田急線連続立体交差事業認可処分取消等請求

都市計画事業認可の違法を認めたもの（控訴審で逆転）。

東京高等裁判所平成15年12月18日判決 平成13年（行コ）第234号 上記の控訴審 訟務月報50巻8号2332頁

大津地方裁判所平成9年8月21日判決 損害賠償等請求事件 平成6年（ワ）第615号

鉄道騒音被害とプライバシー侵害につき損害を認容

上記事件控訴審 大阪高等裁判所平成 11 年 3 月 24 日 損害賠償等請求控訴，同附帯控訴事件 平成 9 年（ネ）第 2 5 6 4 号，平成 1 0 年（ネ）第 8 6 号

上記の損害賠償全部棄却

反射による騒音増大の可能性は認めしたが，その増加が軽微であることと，さしたるプライバシー侵害のないことが棄却の理由である。

名古屋地方裁判所昭和 55 年 9 月 11 日判決 昭和 4 9 年（ワ）第 6 4 1 号 東海道新幹線騒音振動侵入禁止等請求事件

騒音 8 0 ホン以上又は振動 7 1 デシベル以上の原告は日額 5 0 0 円，騒音 7 5 ないし 7 9 ホン又は振動 6 6 ないし 7 0 デシベルの原告は日額 4 0 0 円，騒音 7 0 ないし 7 4 ホン又は振動 6 1 ないし 6 5 デシベルの原告は日額 3 0 0 円，騒音 6 9 ホン以下かつ振動 6 0 デシベル以下の原告は日額 2 0 0 円の各割合の損害を認めた

## （ 2 ） 道路公害裁判の現状と鉄道との対比

一方，自動車・道路公害問題に関しては，騒音・振動の他に深刻な大気汚染の被害も併存することから，早くから先進的な取り組みがされており，尼崎道路公害訴訟（大阪高等裁判所で和解）を先駆として，名古屋南部公害訴訟（和解），東京大気汚染訴訟（東京高等裁判所係属中）や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）事業に関するいくつかの訴訟が係属中である。

それぞれについて，多様な問題点が示されていて興味深いが，ここでは，問題状況の対比のために簡単に紹介するにとどめておく。

おおまかにいうと，自動車・道路の場合には，主要な汚染源（騒音，排気ガス）が規制法で押さえられているが，鉄道の場合には基本的に各事業者の広い裁量が認められており，国の規制は非常に緩やかである。また，鉄道に関しては，運行の安全を確保するための工学的技術の点で技術基準省令及びその解釈基準並びに各事業者の定める実施基準，施工基準などにおいて精緻な基準が示されており，環境配慮の欠如と好対照である。

### \* 自動車と鉄道の環境対応法規制についての対比

（おおまかな傾向を示すものであり，すべてを網羅したものではない）

	自動車・道路	鉄道車両・鉄道線路
個別車両の環境基準	保安基準による騒音・排出ガス規制あり	なし
交通路の環境基準	大気汚染物質の環境基準あり	新幹線の騒音のみ環境基準あり
上記を担保する制度	自動車・道路関連の諸法令による規制（車検制度，道路構造など）	原則として事業者の自主基準（国土交通省の技術基準が標準参考として示されている）
騒音規制	騒音規制法	新幹線のみ環境基準あり

	環境基準あり	在来線は環境庁指針のみ
振動規制	振動規制法 環境基準あり	なし (評価方法も未確立)

#### 自動車公害裁判例

東京地方裁判所平成 16 年 4 月 22 日判決 圏央あきる野 IC 事業認定・収用裁決取消訴訟第一審判決 平成 12 年(行ウ)第 349 号、平成 14 年(行ウ)第 421 号

土地収用法上の事業認定及び収用裁決が違法として取り消された例

東京地方裁判所平成 15 年 10 月 3 日決定 圏央道あきるの IC 代執行手段停止事件各執行停止申立事件 平成 14 年(行ク)第 197 号、平成 15 年(行ク)第 21 号

上記収用裁決に基づく代執行の執行停止を認めた例(高裁で逆転)

東京地方裁判所平成 14 年 10 月 29 日 損害賠償等請求事件(東京大気汚染公害差止等請求事件)平成 8 年(ワ)第 10131 号

対象道路から一定の範囲の住民について健康被害と道路公害との因果関係を認めた例

名古屋地方裁判所平成 12 年 11 月 27 日判決 名古屋南部大気汚染公害差止等請求事件〔名古屋南部大気汚染公害訴訟第一審判決〕平成元年(ワ)第 913 号

国道二三号線から排出される浮遊粒子状物質による沿道汚染と沿道住民の気管支喘息との因果関係を認め、国に対する損害賠償請求が認容された事例

浮遊粒子状物質の濃度が一時間値の一日平均値  $0.159 \text{ mg} / \text{立方メートル}$  の濃度を超える汚染となる排出をしてはならない旨を命じた事例

神戸地方裁判所平成 12 年 1 月 31 日判決 尼崎有害物質排出規制等請求事件 昭和 63 年(ワ)第 2217 号、平成 7 年(ワ)第 1766 号

尼崎市内の国道四三号線沿道 50 メートル以内の大気汚染と気管支喘息の発症及び増悪との間の因果関係が肯定され、国と阪神高速道路公団の賠償責任を認めた事例

国道四三号線沿道 50 メートル以内に居住する気管支喘息患者の居住地で一日平均値  $0.15 \text{ mg} / \text{立方メートル}$  以上の浮遊粒子状物質が測定される大気汚染を形成してはならないとの限度で認容された事例

### 3 鉄道事業と環境保護関連法

#### (1) 本件訴訟における騒音問題

日本では、鉄道は騒音・振動規制法の枠組みに入っておらず、在来線については環境基準されない。最近になってようやくなんらかの指標を示す必要性が認識されてきたが、未だ不十分である。

このような状況のなか、1995(平成7)年12月20日環境庁(当時)は「在来鉄道の

新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針(平成7年12月20日環大第174号 以下「環境庁指針」という)を示した。これは、昭和63年に新設開業した津軽海峡線、瀬戸大橋線について騒音の苦情が多発したことから、未然に騒音被害を防止することの必要が認識されたことをきっかけとして、運輸省(当時)や音響専門家、鉄道事業者らが検討会を構成し、平成4年9月から約3年間にわたって調査研究を重ねた上で指針として示したものである。

本件の訴訟では、騒音被害予測の他、この環境庁指針の法的意義と効力が重要争点になっている。

#### 基準値・指針値

新幹線鉄道騒音に係る環境基準(昭和50.7.29 環境庁告示第46号)改正平5環告91号

I 主として住居の用に供される地域 70 デシベル以下 (軌道中心から2.5m, 地上1.2m)

II 商工業の用に供される地域等 以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域 75 デシベル以下

在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針(平成7年12月20日 環大第174号)

等価騒音レベル(LAeq)として、昼間(7~22時)については60dB(A)以下、夜間(22時~翌日7時)については55dB(A)以下 (軌道中心から12.5m, 地上1.2m)。なお、住居専用地域等住居環境を保護すべき地域にあっては、一層の低減に努めること。

#### (2) 鉄道事業の手続

まず、前提として鉄道事業がどのようにして立案され開業・供用開始に至るのか、在来線を念頭に置いて説明しておく(新幹線(時速200km毎時以上で走行できる幹線鉄道)は全国新幹線鉄道整備法の特別な枠組みがあるので、本稿では説明を省略する)。

ア 現在の鉄道事業は、すべて民間又は地方公共団体・公営企業体の事業であり、国による直轄事業はない(新幹線も国が事業を行うのではない)。

イ 在来線の新設にあたっては、交通政策審議会(旧運輸政策審議会を含む審議会を統合)が答申した路線であることが整備の前提となる(答申に法的効果はないが、当該路線で鉄道営業を行おうとする者にとっては、公的に必要性が認められた路線であることが示されることにより、営業許可申請しやすくなる)。答申内容は、国の基礎調査等を参考にして審議会委員が合議して決める。阪神西大阪延伸線の整備の根拠となっているのは運輸政策審議会答申第10号(平成元年)である。

ウ 新線開業を望む事業者は、鉄道事業法に基づき、まず営業許可を申請・取得し(同法3条)、続いて工事施行認可を申請・取得して(同8条)、工事を完成させる。現行法制度上、鉄道と道路を完全に分離することが原則となっており、道路との平面交差にはやむを得ない理由が必要であるし(技術基準省令39条)、道路内に鉄道を敷設する場合には鉄道事業法61条1項による許可が別途必要である。工事完成後、国土交通省による完成検査(同法10条)を経て供用開始される。



エ この他、都市部の鉄道は、都市計画法上の都市施設に位置づけられることが多く、その場合には、事業許可申請に先立って、都市計画決定の手續も経ることになる。

### (3) 鉄道事業を規制する環境関連法

前述の通り、一定の規模以上の線路工事については、原則として事業者が環境影響評価を行うことが法的に義務づけられている。その区分は、鉄道に関しては次の通りである。

#### 事業規模に応じた環境アセスメント手続 (大阪市の場合)

環境影響評価法によるアセスメントの要否判定

第一種事業	事業延長 10 km 以上	事業者：法アセスメント
第二種事業	事業延長 7.5 km 以上	個別判定 (国土交通大臣)

上記以外

環境影響評価法によるアセスメント不要

(条例アセスメントの要否判定 大阪市の場合)

事業延長	3 km 以上	大阪市環境影響評価条例アセスメント (都市計画事業の場合は大阪市、その他の場合は事業者が行う)
事業延長	3 km 未満	アセスメント不要

### (4) 鉄道騒音公害とその未然防止策

当然ながら、本件裁判では、騒音の他に、振動、低周波、日照、電波障害、防災など、多くの問題点があがっているが、以下、本稿では、騒音の点に絞って説明する。

前述の通り、在来線騒音については、環境庁指針しかない(新幹線は環境基準(昭和50年7月29日環境庁告示第46号、改正平成5年環告第91号)がある)。

しかも、この環境庁指針の適用は、次に述べるようにやや複雑である。

ア まず、営業許可の審査段階では、経営能力と安全確保が主たる審査対象とされており、騒音対策については明示的に要求する項目はなく、審査もされない。

イ 新設鉄道事業にあたって、騒音の点が手続上最初に問題になるのは、工事施行認可の時点である。工事施行認可の要件を定めた鉄道事業8条2項は、鉄道営業法1条の省令(技術基準省令)に適合することを認可要件としている。

ウ 技術基準省令は、「鉄道事業者は、列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努めなければならない(同6条)」としか定めていないが、国土交通省によりその解釈基準が示されており((平成14年3月8日付国鉄技第157号別冊1)、一見すると、環境庁指針をそのまま引用しているかのように見える。

エ しかし、本件訴訟での国土交通大臣の主張は、「騒音の事前予測値が、解釈基準に示した環境庁指針値を超えないようにすることは、工事施行認可の要件ではない。したがって、工事施行認可段階では、無道床軌道の有無など、明らかに著しい騒音を発する構造がないかどうかを確認するのみであり、予測値が指針値を超えていても、それだけで不認可になるもの

ではない」というのである。

オ 国土交通省はその根拠として、騒音予測が不確実であることや、技術的に事後対応により被害防止できることを挙げているが、被害の「未然防止」を求めている環境アセスメントや環境庁指針の趣旨・目的からしてとうてい納得できる説明ではない。

カ 高欄から1mも離れていない住居近傍では、現に、LAmaxで100デシベル以上の騒音が予測されるのに、そこから受忍限度に近い70デシベルまで、30デシベル下げる対策が可能であるのかどうかについては全く検証されていないのである(国土交通省側証人の説明からすると、軌道中心から12.5m、地上1.2mの地点で測定して指針値以内であれば、仮に高架高欄近傍で受忍限度を超えていても、完成検査にまで合格してしまう可能性すらある)。

キ しかも、環境庁指針に含まれていた「なお、住居専用地域等住居環境を保護すべき地域にあっては、一層の低減に努めること。」という一文は、国土交通省の技術基準省令の解釈基準中では意図的に削除されているのである。

ク これらの国土交通省の態度は、単にタテ割り行政の弊害というにとどまらず、行政が膨大な調査研究を行った末に自ら定めた指針値を、全くないがしろにするものであり、とうてい許されるものではない。ちなみに、指針検討会には当時の運輸省も参加して、意見を述べているのである。

#### (5) 環境アセスメント内容の問題

その他にも、大阪市の行った環境影響評価のうち、騒音に関する部分には測定方法の誤りや、予測式への当てはめの誤りなどがあったので、その予測結果も恣意的に過小評価したのではないかという点も本件訴訟で指摘している。

なお、この指摘のためには、アセスメント内容の詳細な再検証が必要であったが、それが可能になったのは、環境アセスメントの騒音予測に関する部分の基礎資料(騒音測定器のデータレコーダー記録や表計算ソフトに記録されたデータなどのいわゆる「生データ」)について、アセスメント業者に対する文書提出命令の申立を行い、裁判所がこれを認めた結果、環境影響評価を請け負ったアセスメント業者がそれらを全部開示したためである。

従来は、アセスメントの原資料を入手するすべがなく、判断過程がブラックボックスとなっていて、再度の検証は非常に困難であった。今回のように文書提出命令が現に発令され、これにより原資料の開示がなされた事例は非常に珍しく、画期的な成果であったと考えている。

## 4 最後に

鉄道事業・都市計画事業・環境影響評価の各手続における問題について、私なりの考えを述べてまとめにしたい。

### (1) 計画立案前の段階からの全面的情報開示と積極的広報の必要

本件の西大阪延伸線鉄道事業は、約30年前にいったん頓挫した計画が、当該地域住民にほとんど周知されることなく、非常に短期間の内に亡霊のように復活したものであり、原告団住

民はその事実に驚きと怒りの気持ちを持っている。

もし、事業者が計画立案前の段階から全面的に情報開示をし、積極的に環境影響に関する周知を行い、環境対策を前もって行っていけば、恐らく本件のような100名に及ぶ大原告団からなる裁判が起こることもなかったであろう。

いかに公共性が高くとも、それによってなんらかの身体的・精神的被害を被る者があるならば、その者が被る犠牲に報いるのが公共社会の本来のあり方だと考える。

### (2) 一定規模以上の事業計画に環境優位性のある代替案との比較を義務づける必要

小田急線事件でもそうであったが、本件でも原告団は路線の地下化を求めている。

そして、小田急事件一審では、地下式等の合理的な代替案をなんら検討せずして都市計画決定・事業認定を行ったことが違法であると判断された。

地価の高い都心部では、経済合理性の観点のみからほとんどがシールド工法の地下式が採用されるが、小田急事件や本件のような都心周辺地で、用地取得ができていたような場合には、高架式となってしまうのが現状である。

しかし、高架方式にすれば、景観の悪化、騒音・振動・日照被害等の発生など、必ず環境負荷が生じ、それにより被害者を生み出す。

これからのあるべき社会は、経済合理性のみでなく、環境優位性に対する配慮も十分に行うべきであり、経済的優位性ある計画案に対しては、同様の目的を達成しうる環境優位性のある代替案を必ず策定し、その比較検討によって、よりよい計画案を策定するようにすべきである。

### (3) 利害関係人に対する直接の通知、手続参加への誘因の必要

前述のように、本件訴訟は、すべての設計が終了し、計画が認可確定して、鉄道工事の施行に至るまで、ほとんどそのプロセスに関与する機会を与えられなかった原告らの不満の気持ちから発生している。

もしも、環境影響を受ける利害関係者として、本件延伸線予定地の近隣住民や、都市計画専門家グループ、景観保護団体等、この種の問題に関心があることをあらかじめ表明している市民・団体に対して、最初の計画時点から直接告知を行い、手続参加を呼びかけて、積極的に計画策定・事業遂行プロセスへの参加・意見表明を誘引していれば、現在裁判で事後的に争っているような問題は、その都度質疑応答のなかで解決されていたであろう。

そして、そのような質疑応答を通じて、鉄道技術者や音響専門家などが、一般市民と接点を持ち、より地域環境に配慮した構造・対策を考えるようになることが期待できるはずである。

これまで、諸外国を含めていろいろな町作りをみてきたが、私が最も重要と感じるのは、人々のその町に対する「愛着」である。本件延伸線に反対する原告団の面々には、この町に対する愛がある。

その町・地域を愛する人が集まれば、自ずとその町・地域のためによりものができるはずだと思ふ。本件は不幸な経過をたどってしまったが、このようなことを繰り返さないためにも、前述のような方策をとる必要があると考えている。

以上