

鉄道公害訴訟の実例報告（要旨）

山之内 桂（弁護士）

鉄道公害問題に関して小田急線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工認可取消請求訴訟（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・振動等の被害が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、地域の一体性が損なわれ、防災上の危険性も大きく、沿線住民の生活環境を激変させ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たり、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る沿線住民らの不満は非常に大きい。

我々弁護士有志は、かねてから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。