

座談会：小田急線騒音被害等責任裁定申請事件

出席者：井口 実（元公害等調整委員会事務局審査官）
永山 勝行（同 上）
田口 和也（同 上）
開催：平成 31 年 3 月 29 日

今年度は、元号が「平成」から「令和」に変わったことから、『平成の公害紛争事件を振り返る』をテーマとして、全 4 回にわたり特集記事を掲載します。

平成の時代に数多くある事件の中で、まず第 1 回として本号では、「小田急線騒音被害等責任裁定申請事件」を取り上げます。当時、平成 8～9 年の約 2 年間ご一緒にこの事件の担当審査官であった 3 名の方にお集まりいただき、座談会を開催しましたので、その概要を掲載します。

「小田急線騒音被害等責任裁定申請事件」概要

平成 4 年 5 月に、325 人（当初・のちの参加人を含めると 368 人）の沿線住民から、小田急電鉄（株）を相手方として騒音・振動等の被害に対する損害賠償を求める裁定申請がなされた。

裁定委員会は、27 回の審問期日と 2 回の証拠調べ期日を開催し、平成 10 年 2 月に話し合いによる解決の余地を残しながら審問を終結した。その後、委員会は申請人らにとって生活環境の悪化を改善することが真の問題解決につながることを考慮し、本件を職権で調停に付して、調停案の提示及び受諾を勧告したところ、同年 5 月、受諾した一部の申請人について調停が成立した。

調停条項の内容に、①小田急電鉄は、L_{Aeq} 24h（24 時間等価騒音レベル）を 65dB 以下とする目標値を設定し、その実現を図ること、②騒音・振動対策として、道床・レール・車輪・車両その他の発生源対策、運行関係では運転速度の抑制、列車ダイヤの変更などを行うことが盛り込まれた。

また、同年 7 月、その他の申請人については、申請を一部認容し、その余の申請を却下あるいは棄却する裁定が行われ、本件は終結した。本裁定では L_{Aeq} 24h が 70dB 以上又は L_{Amax}（騒音の最大値）が 85dB 以上の騒音に曝露（ばくろ）された申請人に対し、受忍限度を超える被害を受けたと認定した。



（はじめに）

◆司会 本日は、機関誌『ちょうせい』の座談会に御出席いただき、ありがとうございます。早速でございますが、お三方の、それぞれ当時の公調委での職務や、その後の経歴、現在などにつきまして簡単に御紹介いただけたらと思います。

◆井口 私が公害等調整委員会に審査官として来たのは、平成 7 年の 4 月でございます。そのときにはもう、今日のテーマになっております小田急線の事件は係属しておりましたけれども、担当した業務としましては、この小田急線の裁定事件のほかに、県際事件の裁定事件があった記憶があります。

小田急線の事件が平成 10 年 7 月に裁定を出しまして、翌年の 3 月に公調委から裁判所のほうに戻りました。その後は、主として刑事事件を担当して、平成 22 年に裁判所を退官しまして、現在まで札幌で公証人という仕事をしております。

◆永山 私は、平成 8 年 1 月に公害等調整委員会審査官に任じられまして、農林水産省に戻るまでの間、やはりこの小田急線の事件が一番記憶に残っております。ざっと手帳で、どんなことをやったかというのを調べてみたのですが、何と 80 回ぐらい、いろんなところに行ったり、いろんなことを聞いたりという記録が残っております。ほかの事件の場合は 10 回から 20 回で、20 回もやったら多いほうなんですけど、それに比べても非常に多かった事件なものですから、非常に印象に残っております。調停もいろいろ出た中で、これはなかなか役に立つのかなという感じがいたしました。

肝心な裁定のほうは、平成 10 年 7 月の初めに農水省に戻りましたので、私は残念ながら存じ上げないのですが、公表資料を見ると、ああ、なるほど、こんなふうになったんだというのが正直なところでした。

農水省に戻った後、水産総合研究センターの理事で現役を退官し、現在は、家裁の家事調停委員をしております。これは 1 年半前からの仕事ですが、実際に調停委員として働いてみると、やっぱり調停というのは役に立つんだというのが本当に今つくづく感じているところです。

◆田口 私は、平成 7 年の 8 月から 9 年の 7 月まで、公害等調整委員会審査官でありまして、就任の 8 月というのは中途半端な時期だったんですけど、入った途端に小田急の事件を担当しました。当時の公害等調整委員会は、全体の件数はあんまりないけれども、大きな事件としては、この小田急の責任裁定事件と、あと、豊島の調停事件と 2 つかかっている、後から中海の干拓反対という、

あれも確か調停申請で来たと思うんですけど、そういった大きな事件が 2 つ、3 つほどあって、そういう感じでございます。

小田急線の事件については、かなり申請人の代理人の人ともよく打合せを行ったり、話をしたり、時には、これはめったにないんですけど、2、3 回ぐらい申請人のお宅にお伺いして、話をしたりとかですね。そんなようなことをやったり、一方で、今度は小田急側のちょうど高架・複々線事業をやっていたということがこの事件の背景にありますので、工事現場の見学というのか、視察に行ったというのが大きな記憶でございます。

その後異動になって、公害等調整委員会を離れていたんですが、平成 23 年から 25 年に事務局長で戻って、これも 2 年弱やりました。その間には、茨城県神栖市のヒ素の責任裁定申請事件で裁定を出したときに記者会見をやって、私から記者発表しました。これは非常に印象深く残っております。

その後、日本学術会議に 2 年、転出していたんですけど、そこから平成 27 年に今の事務局に舞い戻ってまいりまして、その間、定年を迎えたんですけど、その後も公害紛争処理制度研究官という仕事を引き続き、もう 4 年ぐらいになりますかね。なので、全部で 8 年ぐらい公害等調整委員会の経験をさせていただいていると、こういうことでございます。

(当事者とのかわり、現地調査)

◆田口 さて、それでは、この小田急事件についてなんですけれども、事件の背景には、小田急線の高架・複々線化の事業の話があって、それに対する反対運動というのがいろいろ起きて、幾つかのグループがそれぞれ活動していたようですが、そのうちの一つのグループがこちらにやってきたという、そういう印象ですね。だから、表向きは、騒音に対する被害の損害賠償請求ということなの

特集「平成の公害紛争事件を振り返る」

だけど、その実態は小田急線の高架・複々線化事業に対する反対運動ということですね。

◆井口 そうでしたね。それも確か高架じゃなくて地下に。地下案というのを出してこられて。こっちのほうが安いというような主張もあったような気がするけど。

◆永山 出ていましたよね。

◆田口 この事件の場合は、調停だと東京都の管轄になりますが、申請人は、連続立体交差事業の事業主体が東京都なのに、東京都の公害審査会へ持っていくのは嫌だという感覚があったらしくてですね。それで、調停申請ではなくて、裁定申請だったら都ではなく国に申請ができるので、申請をしながら、その後、話し合いへ持っていけないかということも、初めから考えながらやっていたようですね。

◆永山 仮に裁定で認められても、損害賠償としてお金をもらうだけなので、これは意味がないでしょうからね。

◆田口 事件を進行していく上で期日（註：当事者出席の下で開催される審理）を何回も開いたり、いろいろ関連のところを調べてみたり、それから、申請人と打合せを重ねて、時には申請人のお宅にお伺いしたりしましたね。私が来たときには、大きな騒音の調査はもう終わっていたのですね。

◆井口 終わっていましたね。私が平成7年来て、すぐ振動の測定がありましたね。もう僕らの前任の人たちが、どこの会社に騒音・振動の測定を頼むか、スケジュールも含めて決まっていたのですね。やっぱり、ああいうデータがないと、この事件は処理できなかったと思うのですよね。その説得力がなくなってしまうのだな。

◆田口 実際に数字がなければ、詰めた話ができないのでということで、確か騒音と振動、それこそ申請人の住戸ごとにやったのですね。私が来たときはもう振動のほうも終わっていたので、後からの参加人で、平成9年3月に追加で何箇所か測定したのがあって。代々木上原に行ったのを覚えているのですけど。

◆永山 そうですね。2測点、4測点とか。それは記憶があるな。

◆井口 そうそう。ポイントがすぐ前にあるからうるさいのだという話でしたね。

◆田口 あの辺は古くに高架になっているので、住宅の軒先が高架のすぐ外にあるという状況だったのですね。その後、環境側道というのを高架と住宅の間に入れるようになってきていると思うのですが。

◆井口 高架化の事業で先行していた区間は確かに吸音材をつけた防音壁になっていたのですよ。僕が担当になったときにはもう多摩川と狛江の付近はもう高架・複々線が完成していたのですよね。

◆田口 はい。なっていたのですね。私も就任して少したったところで、実は事務局から騒音計を借り出して、申請人が多い区間は実際に沿線を1駅歩いてみて、途中、電車が通るたびに騒音計を見ていました。あと、狛江とか既に高架化ができ上がっているところにも行ってみたり。そっちだと、すぐ近くに高架の構造物が建っているのは、鬱陶しい感じはしましたが、一方電車が通るのは分からないぐらいで「ああ、なるほど」というのが一つ印象に残りました。

◆井口 他の事件でも騒音の体験に行っただけでしょう。国道43号線でしたっけ、確か国道の沿線住民と旧建設省との間の訴訟が最高裁で判決が出たということで。

◆永山 新幹線でも、長野新幹線を造っている途中でしたっけね。佐久のほうまで行きましたよね。

◆井口 騒音というのは一体何なのだろうかというふうに、ふだん個人的には接しているけども、よく事件になるような騒音というのは一体どんな騒音かなというのを、国道を見に行ったらときも体験したような記憶があるし、飛行機の騒音を羽田空港の滑走路の近くまで行かせてもらって体験したような記憶もありますね。この裁定書にも出てくるけれども、騒音にも種類があって、航空機のような騒音と道路の騒音と鉄道の騒音とでは違うと書いてあるから、なるほど、そうだなと。だから、そういうふうに見に行っただけでも少しは生きているのかなと思ったのですけど。

◆田口 実際に申請人のお宅に伺っている間に、外を急行電車が通過すると、確かにうるさいという感じはありました。また、小田急線というのは世田谷区では大体東西に伸びているのですが、申請人のお宅は北側に多くて、南側にはあまりないと。そうすると、やっぱり自宅の南側に高架のような大きな構造物ができるのが、それが鬱陶しいというのもあったと思いました。

◆永山 そうなのでしょうね。大体南側にベランダとかつくりますからね。そこから見えるのが鬱陶しいのでしょうか。今のお話で出ましたが、申請人のお宅に行って、そこから小田急線の駅が見えたのですよね。それで、プラットフォームの下が開いていたものだから、あそこから騒音が聞こえてくるとか言いましたね。それで、田口さんが、じゃあ、あそこに遮蔽板をつけてもらいましょうと、小田急に提案したでしょう。

◆井口 調停条項に載っていますよね。

◆田口 申請人のお宅がちょうど駅のホームの真ん前なのですよね。そうすると、急行電車が通過

するたびに騒音がホームの下から抜けてきて、直撃のような感じだったので、確かにあれはうるさいだろうなと思ってですね。



◆永山 小田急の人は、音量としてはそんなに変わらないと言っていましたけどね。いや、そんなこともないだろうと思うのだけど。

◆田口 もう一つは、その駅で利用できるのは各駅停車だけなので、利用できない急行電車が通過していきただけで音が聞こえるというのは我慢ならないと。それは専門委員の報告書に音のいろんな要素として、ラウドネス（註：騒音のやかましさ）とかアノイアンス（註：騒音の認知・情緒レベルの不快感）というのがあるって、じゃ、アノイアンスの話かなとかですね。

◆井口 あったね。確かに騒音とか振動というのは公害であるけども、心理的な要素ということも随分影響するような感じですよ。ラウドネスは音の大きさの問題ですが、アノイアンスというのは、嫌な音はみんな騒音なのだと。オーケストラなどの音楽は騒音じゃなくて、快適な音になる。

特集「平成の公害紛争事件を振り返る」

◆永山 同じ大きさの音なのだけど、全然受け取り方は違うのでしょうか。自分が利用できない急行電車が出す音だからうるさく感じるのでしょうか。それはそうだと思いますよ。

◆井口 だから、今言われたみたいに、その申請人のお宅に伺って、そのお話を直に聞くというのは、裁判所などではあまり考えられないのですが。でも、公害等調整委員会は大阪空港の事件のときも担当審査官がやっぱり申請人のお宅に出かけて行って、一種の信頼関係をつくるようなことも大事なのだよと、先輩の審査官から聞いたような気がしますね。

僕がこの事件を担当してから、もうかなりの年数がたっていたから、あなた、何してるのよという空気もない訳じゃなかったのですよ。3年もかかって、まだ結論も出せないのかというようなね。それで大阪空港の事件もすごく時間がかかったみたいだけど、そのときの担当した元審査官のところに行って、どういうふうに行ったのですかと尋ねたところ、やはり申請人宅に行っているいろいろ話したということだったのですよ。

そうすると壇上からだけで判断しているのじゃないよというかね、一緒に騒音だとか振動だとか体験してくれたじゃないかというのがやっぱりあるのかなと思って。紛争解決の一つの手法としてはあり得るのかなという気はしますけどね。裁判所はそんなこと、とてもできないし、そんなことは証明の問題だよと、立証しなさいと言っているだけだからね。

◆永山 裁判は原告、被告ですからね。

◆井口 そういう意味でも、本当に公害等調整委員会が行っている裁定あるいは調停の制度というのはいい紛争解決手段じゃないかなと思いますけどね。



◆永山 私も裁定よりは、やっぱりこの調停のほうが本来的な役目のような気がするのですよ。

（鉄道会社へのヒアリング）

◆田口 それから、いろんな鉄道会社を呼んでヒアリングをしましたね。高架・複々線事業をやっている会社、あるいはメトロみたいな地下鉄とか。

◆永山 申請人から地下トンネルの方が安上がりなのだという話があったので、じゃあ、実際にはどうなんだと。あの頃の最新技術のトンネル掘削の方法とか経費とか聞いてみようじゃないかというので、確か当時の営団地下鉄や北総鉄道の人を呼んで聞いたという記憶があります。

◆田口 シールド工法というのがちょうどもてはやされて。それまでは開削工法で、上から掘っていたのだけど。

◆永山 でも、シールド工法は高いのですよね。そうじゃない山岳工法というのがあるので、その工法を使用した北総鉄道から話を聞きましたね。それで、説明を聞いてみて、まあ、使える場所

などに制約があったようですし、それほど安くもなかったのかな。やっぱりトンネルは高いですよ。

◆田口 当時は小田急のほかに、首都圏にある主な鉄道で東武、西武、東急、当時は京王帝都と言っていたけど、京王があり、それぞれ高架や地下の工事をしていました。東武伊勢崎線、今のスカイツリーラインも同じ頃に高架・複々線になったのですね。

◆永山 中央線も高架にすることだったので、鉄建公団にも聞いていますよね。

◆田口 京王のほうは新宿のあたり、今の京王新線ですが、こちらは地下にしたので説明を聞いたのですね。京王新線はもともと玉川上水の跡があったので。

◆井口 河川敷ですね。

◆田口 それを利用して掘ったので、あんまり金はかからないという。最初から何もないところにトンネルを掘ると違いますが、だから、いろいろ聞いてみると、やっぱり地下はそんなに安くはできないかなと。

◆井口 あの当時はやっぱり地下のほうが高かったような印象でしたけどね。

◆永山 地下のほうが高いですよ。申請人の代表の人も、それは分かっただけで、地下にして上の土地をどこかに売れば、その分で儲かるのだと言っていましたよね。地下にして、上の土地を売ることにしても、そんなところ、買う人がいるのかねという話にもなりましたね。地下に鉄道を通すのも権利が設定されるので、所有権は制約されますから。

◆井口 だから、そういう話は、結局、裁定のためというよりは調停のためですよ。小田急がど

ういう方策をとるかによって話合いに応じる、応じないというのがあったのかなと思ったのですけどね。責任裁定の範囲ではなかったけれども、高架にすることによる日照被害というのも言っていましたよね。

◆田口 ああ、そうですね。だから、そこは申請人が小田急線の北側に集中しているということと平行だと思うのですが。ただ、公害紛争では、日照被害は典型7公害に入っていないので、制度の対象外なのですよ。でも、そういうのも含めて、もろもろあった申請なので、なかなか割り切るのは難しかったかなと。

◆井口 アノイアンス的な要素が強かったのかもしれないですけどね。要するに、高架が嫌だから、まあ、今あることが嫌だみたいな。

◆永山 目の前にあるのは鬱陶しいということなのでしょうね。

◆田口 現地調査だったと思いますけど、小田急線の工事現場を視察に行ったというのがあって、うちから事件担当者が何人かでヘルメットを被って成城学園駅などに行きました。これが平成8年の夏だったんですけど、その直後ぐらいに、両当事者に調停はどうでしょうかみたいな話を打診しましたね。

(調停案の検討)

◆田口 それで、そのときは申請人も検討ぐらいはするよという話だったのです。小田急のほうも結構、調停をやる気になって、案を作りますからということになりました。さっきの鉄道会社などからのヒアリングと同時並行で調停条項を作るのをやった訳です。調停の案を持ってこさせて、私と永山さんでそれをガンガン詰めてですね。

特集「平成の公害紛争事件を振り返る」

◆永山 もっとできないのかという感じで。

◆田口 確か調停条項案はかなり長文で数多くの条項を書いてきたのを、私の記憶にあるのは、永山さんと2人で法令協議の要領で細かく詰めたのですね。そういう調整は慣れていましたから。

◆永山 なるほどね。井口さんと役目を分担したのかもしれないですね。

◆井口 分担したのですね。

◆田口 こちらが案文の重複や矛盾点をどんどん突いて、詰めていったのですが、内容的にはこちらの言い分がほとんど通りましたが、ギリギリの真剣勝負でしたね。

◆永山 印象的なのは確か小田急から終電の時間を繰り上げるというのを出してきたことです。当時の経済状況というのもあったのですが、よく小田急が出してきたなと思います。

◆井口 それから小田急線環境保全協議会というのを設置したのですね。そのためのお金も小田急が出しているでしょう。

◆田口 小田急は結構思い切った案も出してきたのですけど。それで、一通りやったところで、調停条項を示してはいなかったはずですが、申請人の方に調停への移行はどうですかね、ともう一度聞いたら、まだそのときはちょっと調停に行く気にはならないという話になってですね。私はそこで異動になった。ただ、その後、私が異動になった翌年に実際に成立した調停条項を見たら、多分やっていた頃の案とそう変わらない案でまとまったみたいなので、少しはがんばったことが役に立ったのかなという感慨を覚えました。

◆井口 調停条項の内容は、すごいですよ。

◆永山 本当にそうですよ。

◆井口 これ 65dB を目標として設定しているのでしょうか。達成できたのかね。今の新しい鉄道は、つくばのTXってありますでしょう。あれなどは相当の技術を使っているから、騒音問題は起きていないのではないのでしょうか。全部高架になっていますよ。立体交差でしょう。新しい鉄道は、みんな立体交差にしなきゃいけないという法律になっているみたいですけどね。

この中でも、調停条項の中の踏切の警報音とか何とかというのでも出てくるけども、これはもう立体交差化したら完全になくなっていきますからね。

◆永山 そのとおりですね。それから、線路の継ぎ目をなくすロングレール化とか、信号の関係で無絶縁軌道回路とかの音量対策も行うことになっていました。

◆井口 こんなこと言っていましたよね。絶縁するのに、継ぎ目を斜めにやればいいではないとか言っていたでしょう。

◆田口 今のロングレールというのはレールを溶接して継ぎ目をなくして、先端のところは伸縮継目といって、ポイントの先みたいなので斜めに付かないでいます。

◆永山 ええ。何キロもそうなっている線路がありますね。

◆井口 永山さん、それでやれるだろうと一生懸命言っていたよね。

◆永山 ああ、そうでした。(笑)

◆井口 他にも車両など技術の進歩というのも影響していますよね。騒音とか振動というのは、余計なところにエネルギーを出している訳ですよ。エネルギーを全部走る方向に行かせればね。

◆田口 ステンレスの車両の軽量化というのは調停でも言っていましたけども。ちなみに今は鋼鉄

製の車両というのはローカル線向けにしか作っていないそうです。

◆永山 こういった新しい技術は、彼らの方から言ってきたような気がするのですよね。じゃあ、そうしろ、そうしろと言って調停案に入れましたね。

◆田口 レールの削正とか車輪の真円化とか、これも入っていましたね。

◆永山 車輪のフラット化、でこぼこの修正なんて言っていましたね。あれはいまだに時たまですけどね。電車が通ると車輪がガタガタガッと音のしているのがありますね。

◆田口 やっぱり使っていると、レールのほうは波形になるし、車輪のほうもでこぼこになるという。だからメンテナンスも重要ですね。これは脱線というか、余計な話ですけども、去年、WHOがヨーロッパ向けということで、騒音のガイドラインを直したそうです。Lden といって、昼と夕方と夜で重みを変えて、夕方はプラス 5 dB、夜はプラス 10 dB にして、それで 1 日 54 dB で、夜間は 44 dB とか。日本の感覚から言うとかかなり厳しい数値ですね。

◆永山 ということは、やっぱりまだ騒音の問題は全然片付いていないということですね。

◆井口 先ほどチラッと私言いましたけども、平成 4 年に申請があって、最終的な裁定が出たのが 10 年でしょう。そうすると 6 年 3 箇月、4 箇月近い。

このぐらい長く時間がかかるというのはどんなふうに使われたかとか伺ってみたいなど。裁判所だとある意味では当たり前みたいなどころがあるのですよ。だけど、行政側からすると、何をもちたやっているんだろうなという感じがするのかなと思って。この案件で、これだけ時間がかかった

というのは何なのですかね。証拠資料の収集の問題なのかしらね。

◆田口 基準がないところに新しい基準を立ててやっていかなきゃいけないというのがあるので、そこはやっぱり役人というのは何かこう、権威というかオーソライズされた基準なり根拠が必要ですね。(註：当時、在来鉄道の騒音について環境基準や受忍限度の裁判例もない状況であった。)

◆永山 あの人がこう言っているからそうなんだというやつですね。それで、例えば騒音とか振動とかで難波先生、時田先生(註：P10 の司会の発言内容を参照)を頼んで、報告書を書いてもらった訳ですけども。



(専門委員の報告書)

◆田口 当時、騒音では難波先生の報告書が作られていて、あと、自分でも勉強したりして、鉄道と道路の騒音を比べると外国では同じぐらいの騒音レベルでも、鉄道騒音のほうがより低く感じられる、アノイアンスが低いというような研究があ

特集「平成の公害紛争事件を振り返る」

って、でも、日本ではそういう話はないというので、鉄道に対するボーナスが諸外国ではあるけれども、日本ではないとかそんなような内容ですね。

◆井口 何かそんなのがありましたね。

◆田口 当時、そういうことを何かで読んだことがあって。日本だと、むしろ鉄道に対してのほうが厳しいのじゃないとか、その辺がいろいろと。普通に考えると、道路騒音のほうが音が大きくなったり、小さくなったり、不安定なので、アノイアンスが高くて、鉄道のほうがより規則的なので、あまり悪い影響はないはずなのだけれども云々という論文を読んだ記憶がありますね。

◆井口 道路のほうは音だけじゃなくて、排気ガスみたいな嫌なものを出すから、余計、音も嫌な感じで。

◆永山 そうなのでしょうね。最高裁の判例では、道路騒音では 65dB 以上の騒音というのを言っていますよね。だから、それよりちょっとボーナスをやったという感じになるのですかね。5 dB 程度。

◆井口 だから、さっき田口さんがおっしゃったようなボーナスなのかも分からないし、あるいはこれがどれだけ伝わったか分からないけども、実際その場に行ってみて、事務局の人が経験したというの、あるいは入っているかもわからないですね。

◆永山 だから、国道 43 号線訴訟で示された受忍限度の基準をそのまま当てはめることは適当じゃないと書いていますからね。

◆井口 ある程度納得できるような感じがするのですよね。道路と同じ値じゃちょっと低過ぎるのかなと。エネルギー値だけでは判断できない。やっぱりアノイアンスの要素が強いんじゃないかなと思いますよね。

◆永山 そうですよ。それと、ここにも書いていますように、1 日中走っている訳じゃないだろうと。

◆田口 難波先生と時田先生は、専門委員に発令されておりましたよね。

◆井口 難波先生には当時おられた大阪大学に、時田先生には勤められていた羽田空港の整備協会に行っているいろいろ教えていただいた記憶があります。ところで、専門委員という制度は、公調委だけですか。専門家は、事件ごとの選任ではないですよ。

◆田口 専門委員というのは、公調委の設置法で置かれていますね。

◆司会 設置法に専門委員が規定されておりまして、専門委員は委員会の申出に基づいて、総務大臣が任命（当時は、公調委が総理府所管だったため、内閣総理大臣が任命）します。また、専門委員は 30 人以内と定められています。

◆井口 選任して解任というのはあるのですか。

◆司会 事件が終わった場合、自動的に終了するというものではありません。別の事件で引き続きお願いする、ということがない限り解任の手続きをとります。

◆井口 例えば裁判手続で行われる鑑定だったら、鑑定した人を呼んで、尋問するというのもできる訳ですよ。だけど、公調委の専門委員については、僕がいたときはそんなこと、全然考えてなかったようですね。つまり、どうしてこういう意見になったのですかという質問をして、意見の正当性というか、適合性というか、適格性というか、何かそういうものを当事者に確認させる、あるいは弾劾させる。そういう手続を全然予定してなかったなと思って。

◆**田口** 別の事件で専門委員の意見書に対して、申請人が納得しないことがあって、この人呼んで尋問してくれみたいな話があったのを、確か断ったのですけど。それはもう違うと思うのであれば違うという意見を書面で出してくれと。専門委員の意見書は、公調委の見解でも何でもないので、意見書と申請者の主張する書面と両方を突き合わせて、どちらが正当かと判断するだけだからと言って、参考人として呼ぶということはしなかった。

ところで、専門委員による意見書は手続だけで使っていて、一般には公表してないという印象ですが、あれは一応公文書扱いということで、情報公開の対象にはなるという扱いですかね。このときの難波先生、時田先生の報告書というのは、騒音や振動に関してのその時点での知見についての集大成みたいになっているので、一般的に使えるようになっていると望ましいのかなという感じはするのですけど、やっぱり事件に関係あり過ぎるのでしょうか。

◆**井口** 裁定では、「騒音、振動の評価方式」と「公法上の基準」のところ、職第3号証ないし職第5号証と出ていますね。

◆**司会** 記録によれば、難波精一郎 宝塚造形芸術大学造形学部教授（前大阪大学人間科学部教授）による「小田急線騒音被害等に係る騒音実態調査結果の分析評価に関する調査報告書」（平成8年7月）は『公調委職第3号証』として、時田保夫（財）空港整備協会航空環境研究センター所長による「小田急線騒音被害等に係る振動実態調査の結果の分析評価に関する調査報告書」（平成9年6月）は『公調委職第5号証』として、それぞれ提出されています。

（職権調停）

◆**井口** 調停条項は、裁定で勝った人、負けた人も関係なく、みんなに均てんする内容ですし、協議会を作って将来にわたって、こういう対策をとりましょうというようなことが調停条項に入っていると、やっぱりフォローアップが続いていくはずですから。

◆**永山** ええ。本当にこれはよくできていて、このとおりやれば、かなり満足いく結果になるのじゃないかなと私なんかは思ったのですけどね。いや、何回も言うけど、何でこれで受け入れないのだという感じがしましたね。

◆**井口** やっぱりあれじゃないですか、高架化。

◆**永山** 高架化が嫌なのでしょうね。というより、これはやはりみんながその気になるかどうかということじゃないのですかね。要するに、話をどんどん詰めていって、それで、この辺だったら何とか辛抱できるかとか、この辺だったら何とかできるかというところまで話が行き着くかどうか。そこが大切だと思うのですけどね。

◆**田口** もともと一つの大きなプロジェクトに対する反対運動があって、申請もその一つの表れなので、そうすると、じゃあ、調停を受けてもいいかなとか、裁定が出たら、それに従うかみたいなところに気持ちがいかないと、公調委としては結論は出せても、それで問題が解決するかどうかという話があるのですね。

◆**永山** ええ。やっぱり機が熟すというのか。そういうのが必要じゃないかなという気がしています。

◆**田口** 相手方の小田急も調停でここまで出すというところに行くまでに、もうやっぱり2年、3年かかっている訳だし。

特集「平成の公害紛争事件を振り返る」

◆永山 幾らこっちがああしろ、こうしろ、それでは足りないじゃないかなんて言ったって、被申请人から、これ以上の対策を出す気はないとかできないものはできないとか言われてしまえばそこでおしまいなので。

◆井口 調停の場合にはもうそれでおしまいになるけど、裁定の場合はどうしても結論を出さなきゃいけないというところがあるでしょう。

◆永山 でも、この事件は、裁定を出したからって、それで片付くという話でもなかったような気がするんですけどね。要するに、両方が満足するようなそういう条件を探っていくという、そういう事件だったような気がするのですがね。

◆田口 職権調停で案を出して、それで、嫌と言わなかった人には調停成立で、嫌と言った人はもう裁定に行くという手順だったと思うのですが、その辺は私はいないものですから、その辺のいきさつを覚えていらっしゃれば。

◆永山 すみませんが、私は、なぜ受けないのだろうなという気がしたぐらいしか覚えてないのです。裁定でお金をもらったってしょうがない訳で、この調停案だったら受けて損はないだろうと思っていましたので。何で受けないかというのを聞いた記憶は全然ありませんが、ただ、申請人の代表的な方が何かものすごく固かったですよ。確か。

◆田口 調停案の内容としては、私らがいた頃からほとんど変わっていないということでもよろしいんですかね。

◆永山 そうなのですけどね。本当にこれだったら、いろいろ小田急にも将来にわたって注文がつけられる訳ですからね。

◆田口 そうですね。調停条項には環境保全協議会もできたし。

◆永山 協力金 2,000 万円。これは環境保全協議会で使うんですよ。

◆井口 こういうフォローアップの組織をつくろうという発想もどこから出たのか。何か事務方で考えたのではないのかな。

◆永山 ええ。小田急も沿線の住民とけんかはしたくはありませんからね。だから、何とかこれで仲直りと思っていたのでしょくね。環境保全協議会のために支出するお金のほかに申請人の一部に住戸対策としての環境保全協力費を支払うことになっています。

◆井口 結局、調停成立した者は 78 人。それから、手続外で和解して申請を取り下げた人が 3 人でしたね。

(裁定、受忍限度)

◆田口 それで、調停を受諾しなかった申請人が 224 人になって、その人たちに対しては裁定を出した訳ですが、裁定をされたときに、まず LAeq を使って、それで 70dB で区切って、それ以上は受忍限度を超えていると。もう一つ、L Amax を使って、85dB を超えているとやはり受忍限度を超えていると。その辺のメルクマールとかそういうのは何かどういうふうに決められたのでしょうか。

◆井口 どこで線を切るかなというのはね。まあ、同種の事案といっても、自動車の事案とか、航空機の事案ぐらいしかなくて、鉄道のはなかったですよ。だから、ある意味の決断ですよ。それまでの公害、それまでの騒音に関する判断というのは、例えば LAeq だったら LAeq だけで判断している例が多かったけど、この小田急線は、この 2 つの基準を使っているから、これはすごいなと思って。私が考え出したのではなくて、委員が考えたのです。

多分そのLAeq24hという考え方も、専門委員の先生方の意見を随分参考にしているのではないかと思いますのですけどね。何で70dBで切ったかというのが、実は記憶がないのですよ。だけど、認めるべきだろうというのが、まずあって、どこで切るかということになったのかなと思うのですけどね。道路のほうはLAeq24hで65dBという判決があるのですね。例えば、鉄道は夜休んでいるじゃないと、動かない時間があるじゃないと。だから、同じ値でなくてもいいということがあったと思うのですけどね。

◆永山 裁定書でもそんなことを書いていますよね。だから、「公法上の基準」のところ、大規模改良の場合は新線建設と比べて、5dB程度大きくなってもしょうがないじゃないかと書いていますけど。

◆井口 調停のほうの住戸対策で環境協力金を出す基準と、この裁定でお金を出す対象になる人の基準とのすり合わせというのはあったのかしらね。

◆永山 ええ、そのはずですよ。だから、多分70dBにするというのも大体決めていたのですよね。

◆井口 きっとそうでしょう。その調停条項をつくる時に。この地域のこのレベルの騒音・振動の地域の居住者には協力金を出そうという。何かそういうふうなことをしていたのではないかなと。

◆田口 だから、調停が65dBで、ただ、あれは小田急側の努力目標ですよ。そのために様々な対策をとりますよと。それで、裁定だと70dBで、これを超えたら損害賠償として払えと、端的に言えばそういうことになる訳なので、そこはやっぱり65dBで同じだとちょっと。

◆井口 それは65dBは努力目標だからね。技術的な水準の問題もあるし。

◆永山 受忍限度とは一線を画すべきだということもあったのかもしれない。

◆田口 あれは確かに私がいたときも何か70dBを超えたら駄目だよなぐらいな感覚というのは事務局の中にありましたかね。騒音測定をやって、住戸ごとに数字の結果が出ていますでしょう。それを見て何か、そういうのを見ながら、測定結果を見ながら、あと、騒音と振動の難波先生や時田先生の報告書を参考にしながらというのが。

かといって、75dBという訳にもいかないだろうと。確か75dBを超えとなるとかなり対象が激減するのではなかったでしたっけ。

◆永山 そうですよ。3戸くらいですよ。

◆田口 71dBとか72dBぐらいの住戸は結構あったような気がするのですね。

◆井口 ちなみに、この判断がやっぱり画期的なのは、さっき申し上げたように、2つの基準を使ったというのがね。やっぱり今までにない目新しい判断だろうなと思うのですけどもね。

◆田口 裁定書の原案は井口さんが書かれたのでしょうか。

◆井口 私、書いたはずですけどね。記憶にないのですよ。最終的には委員長が手を入れてくださったのですけどね。骨格は僕がつくったはずなのだけど。

◆井口 結局、被申請人は裁定で、払えという裁定が出たけども、提訴しない、訴えないという判断になったみたいですね。小田急も時間をかけて納得した。

◆永山 申請人のほうは全部じゃなかったでしょうけどね。

特集「平成の公害紛争事件を振り返る」

◆井口 全部じゃなかった。裁定を出した 224 人のうち、訴えを提起しなかった申請人が 107 人。調停成立や和解して申請を取り下げた人と合わせると 188 人。305 人の申請人の 6 割以上は結着しました。

◆田口 224 人のうち、34 人に対して払え、という裁定が出ていますね。

◆永山 そうですよ。その人たちの中にも提訴している人がいるんですね。

◆田口 だから、224 人に対して裁定を出して、そのうち、117 人が 4 グループに分かれて訴訟に行ったと。訴訟に行った 117 人のうち、認容になっている人は 25 人。提訴しなかったのは 107 人で、そのうち認容になっている人は 9 人と。両方合わせて 34 人になりますね。

◆井口 だから、提訴しなかった申請人のうち、認容された 9 人に対しては、被申請人の小田急はお金を払うことになったのですよね。

◆田口 後日談ですが、私が事務局長だった平成 23～25 年ぐらいですかね。その頃は小田急事件のフォローアップもほぼ収束していて、「協議会、どうなったの？」と公調委の事務局に聞いたら、もう申請人のほうで参加者がいなくなったので、終了すると言われました。私、協議会が続いているなら、出席してもいいかなと思っていたのですが、何となく寂しい思いがしましたね。

ただ、公調委の事件としては終息したのだなと感慨を覚えました。その後、しばらくして裁判のほうで判決が出たという新聞記事があって。ああ、裁判まだやっていたのだと思いました。

(まとめ)

◆田口 そろそろ、まとめに入りますか。私としてはこういう手続ですね。鉄道の、特に在来線の

鉄道というのはいまだに基準がないに等しいような状況ですし、難しい中でよく、一部調停成立、一部裁定というのができたなと思っています。そういう意義が大きかったのかなということが一つ。また、霞が関で役人をやっていると、一般の国民の方々と直接話をする機会というのがほとんどないものですから、非常にインパクトのある事件でございました。

すみません。先に私が申し上げちゃって。

◆井口 僕のほうは、裁判所から来てやっぱり新鮮だったのは、かなりの規模のあるチームでやるということが新鮮でした。事務局だけでも 10 人近くがメンバーになって、次の進行をどうするのかとか、それは短期的なものだけれども、最終的にどうするのかというようなことを打合せして、事務局の意見を持って、委員のところに行って説明するというようなやり方はね。しかも、このメンバーが入れ替わりしながらも粘り強く、よくやれたなという感想を持っています。

結果がこれで本当に良かったかどうかは、もう少し経たないと分からないかもしれない。今のところ、フォローアップもしていないので申し訳ないけど、見る限りではすばらしいなと思って、自画自賛じゃないけど。話合いというのはやっぱりこぎ粘り強くやらなきゃいけないのかなという感想を持ちました。

◆永山 私も田口さんと同じような話になるかもしれませんが、審査官に任命されるまでは、業界の代表といった人たちを相手の仕事だったものですから、国民一人一人の生の声というのは、偉そうな言い方になるかも分からないけど、そういうのを聞いたことはありませんでした。ですから、一般の方々と直接話をするというのは、大いに勉強になりました。

今は調停委員というのをやっていますので、それでやっぱり調停のすばらしさというのはよく分

かります。さっき井口さんがこれで良かったかどうかとおっしゃっていますが、私はこれはこういう片付き方をしたというのは大成功と思っています。たとえ全部の申請人がオーケーを言ってこなくたって、それはそれぞれの考えがあるから言ってこなかっただけで、この結果には多分満足しているのじゃないかと勝手に思っているのですけどね。

本当のところ、お金をもらったってしょうがない訳ですよ。だから、地下化はできないかもしれないけども、上を走っているうるさいのを何とか静かにさせるという意味で、これは非常に効果のあるやり方だったのじゃないかなという気がしています。そういう意味でも調停というのはなかなかすばらしい。今、振り返ってみるとではあるのですけど、すばらしいやり方だったのだなという気がしています。

◆田口 公調委の手続では、主に裁定と調停ですが、調停だと、そのものずばりの問題になっていることについて話し合いができる訳ですけど、それは相手方も応ずる義務もないし、まとまるかどうか分からないと。一方、裁定だと、とりあえず手続を進めていくことはできるけれども、しょせんは責任裁定だと金払えだし、原因裁定だと、原因が明らかになるというだけで、じゃあ、それでどうするというところまでは踏み込めない。それで裁定では、本当の問題からは少し外れていく場合もあるのを、手続を進めていく中で、じゃあ一体何が本当は問題なのかということを探って、明らかにし、それを解決するにはどうしたらいいかというところ（職権調停）に持っていけるとというのが特徴的なのかなという感じがします。

◆井口 この委員会もそういうふう考えたのでしよう。調停は職権でしかできないですからね。

◆田口 今日はお忙しいところ、わざわざお越しいただきまして、ありがとうございました。

◆司会 皆様お久しぶりにお会いして、話は尽きない訳ですが、予定の時間になりましたので、座談会を終了したいと思います。

この事件の申請がなされた当時は、小田急線の朝の混雑率は200%以上、世田谷区内の踏切は1時間のうち平均10分程度しか開かない状況でありました。そして、この事件が終結したのが、平成10年。それから20年の年月が経ちましたが、昨年、代々木上原から登戸、和泉多摩川間で輸送量強化のため、連続の立体交差化にされて、更に複々線化の事業が完成されたのであります。そういった利便性が図られた中、過去にはこのような小田急線騒音被害等申請事件があったことを公害紛争処理事件史の一つとして、しっかりとアーカイブ、記録を残していきたいと思えます。本日はありがとうございました。

(司会：事務局総務課 手塚 英明)