

スパイクタイヤ粉じん被害等調停申請事件について

弁護士(元公害等調整委員会事務局審査官)
大和 陽一郎

スパイクタイヤ粉じん被害等調停申請事件(概要)

昭和 62 年 4 月、長野県在住の弁護士 62 人が、長野県知事に対し、スパイクタイヤメーカー 7 社を相手方として、スパイクタイヤの使用によって生ずる粉じんの被害の発生を防止するため、スパイクタイヤの販売停止（後に製造・販売停止に申請内容を変更）を求める調停を申請しました。

その後、本事件は公害等調整委員会に引き継がれるとともに、東北 6 県及び北海道の弁護士等 207 人が参加人として加わり、調停が進められた結果、昭和 63 年 6 月に、一定期間後にスパイクタイヤの製造・販売を中止する等を内容とする調停が成立しました。

この調停成立を契機として、昭和 63 年 8 月に環境庁長官がスパイクタイヤの使用禁止を法制化する方針を明らかにするなど、スパイクタイヤ問題への対応が進み、平成 2 年 6 月にスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律が国会で成立しました。

はじめに

この事件は、多数の弁護士が自ら申請人となり、国内の大手メーカー 7 社を相手として調停を申請した事件で、その内容の与える衝撃と、申請人の数の多さや地理的広がりもあって(申請の第 1 陣は長野県在住の 62 人の弁護士ら、第 2 陣は東北 6 県の 57 人の弁護士ら、第 3 陣は北海道在住の 150 人の弁護士らが加わりました。)、当初から社会の注目を集めていました。

昭和 62 年 4 月に最初の申請があって以降、約 1 年後の昭和 63 年 6 月 2 日成立したこの調停には、全国紙、キーテレビ局はもとより、地元の新聞社や全国の週刊誌等、合計 40 社を優に超える報道陣が当時の総理府(以下、全て当時の名称で述べます。)の広い会議室に押し掛けました。

記者会見には当時の稲橋事務局長が応対し、担当審査官である私も同席しました。おびたしい数のフラッシュを浴びたことは、後にも先にもない貴重な経験でした。

記者からの質問は極めて好意的な内容であり、例えば合意形成に至る経過等について質問が及べば、裁判経験のある私が、訴訟と調停手続の違いや調停の本旨を説明して「そのような御質問にはお答えできない。」と回答する予定でしたが、



著者(大和陽一郎氏)

記者たちも心得ていて、そのような質問は一切ありませんでした。

この事件の特徴は、次の 3 点にあります。

1. 「民事上の紛争」への柔軟な対応

第 1 は、そもそもスパイクタイヤによる粉じん被害を理由に、スパイクタイヤそのものの製造・販売の全面禁止を求める請求権があるか、という問題をクリアしたことです。

自動車の騒音を理由に、自動車の製造・販売の全面禁止を求めることができるのでしょうか。まして、スパイクタイヤによる粉じんによって、どのような健康被害が発現するかについては、当時は未だ医学的証明ができていない状況でした。

一般に民事裁判では「請求権の存否」が厳しく問われますが、調停手続では、当事者が円満に話し合いをする機運さえあれば、請求権の存否は措いておいて、まずは話し合いの手続を進めることが可能です。まして公調委は、裁判所とは異なり、公益的で広範囲に社会的影響が及ぶ案件について、行政機関としての柔軟な対応をすることができます。

そこで、公調委も本案件を受理し、合意の成立に向け、鋭意、手続を進めました。

ただ、健康被害との因果関係は証明されていませんでしたので、調停条項の第1項でも「健康への影響も憂慮され」という慎重な文章表現にしています。

調停条項

1 当事者双方及び参加人らは、スパイクタイヤの使用による粉じんの発生が、地域住民の生活環境を悪化させるのみならず健康への影響も憂慮され、さらには道路施設の摩耗及び道路標示の消失を招くなど、社会的に極めて重要な問題を引き起こしているため、これを解決するために、国及び地方公共団体、タイヤメーカー、ドライバー、住民などが一体となって取り組むことが必要であるとの共通認識に立ち、

被申請人は、昭和65年12月末日限り、スパイクタイヤの製造を中止し、昭和66年3月末日限り、同タイヤの販売を中止するものとする。

2 申請人及び参加人らは、国や地方公共団体に働きかけ、スパイクタイヤの使用禁止に関する法制化及び行政施策が図られるよう最善の努力をするものとする。

3 被申請人は、スタッドレスタイヤ等の開発・普及を図るとともに、タイヤ性能等に関する資料を申請人及び参加人らに提供する。

2. 紛争処理機関による情報収集

第2の特徴は、スパイクタイヤの製造・販売に関わる所轄官庁（当時6省庁ありました。）の取組状況を把握した上で、調停案の作成に取り掛かったことです。

私は、本調停手続を進めるに当たって、当時の勝見委員長から、真っ先に関係6省庁の取組状況を見てくるようにとの指示がありました。さっそく私は関係6省庁を回り、各本省の担当課長と直接会合して多方面にわたる様々な話を伺ってきました。このこと一つをとっても、裁判所の調停手続とはずいぶん様相が違います。裁判所では、調停期日において双方当事者の面前で現れた資料が全てであって、当事者の意向とは関係ないところで、事前に裁判所が資料集めをするなどあり得ないことです。裁判所には、常に「裁判の公正・中立」が求められているからです。この点も、行政機関の一つである公調委の大きな特性を生かした対応でした。

関係6省庁の中で、本調停の申立てに基本的に賛成したのは環境庁ですが、従来から交通安全のためにスパイクタイヤの装着を推奨してきた警察庁はもとより、バス・トラック等大型自動車については未だスパイクタイヤに代わるスタッドレスタイヤの開発が十分に行われていないことを懸念する運輸省、消防自動車やパトカー・救急車のような緊急自動車には例外措置が設けられないかという自治省、スパイクタイヤによって削り取られる道路施設や道路標識（センターラインや交差点の停止線等）の補修工事を担当する建設省、国内タイヤメーカーの保護と輸入タイヤの量的規制のバランスを常に念頭に置いている通産省というように、公害予防という総論には賛成でも、具体的方策となるとその実施は容易ではないとの意見が多々あることが分かりました。

本調停条項第1項の「健康への影響も憂慮され」の後に「さらには道路施設の摩耗及び道路標

スパイクタイヤ粉じん被害等調停申請事件

示の消失を招くなど、社会的に極めて重要な問題を引き起こしている」と表記されているのも、関係6省庁の取組状況を見た上での意見表明です。

そして、調停委員会は、以上のような諸事情を十分に参酌した上で、将来の公害発生の予防と環境保全を前面に打ち出す形で、3年間の猶予期間を設けてスパイクタイヤの製造・販売を中止するという調停案を作成し、当事者双方に提示しました。

事件の主な経過	
S62.4	長野県在住の弁護士 62 人が長野県知事に対し、スパイクタイヤメーカー7社を相手方として、長野県内におけるスパイクタイヤの販売停止を求める調停を申請
S62.5 ～ S62.10	長野県知事は8回に及ぶ調停期日を開催したが、申請人・被申請人双方から公調委への事件の引継ぎの要望があった。
S62.10	長野県知事から公調委に対し、事件の引継ぎの要望し、公調委は引継ぎを決定
S62.12	第1回調停期日を開催 申請人から調停申請の変更申請書が提出され、スパイクタイヤの全国的な製造・販売停止という内容に申請を変更
S62.12	東北6県在住の弁護士等 57 人が事件への参加申立て（⇒S63.1 許可）
S63.2	北海道在住の弁護士等 150 人が事件への参加申立て（⇒S63.3 許可）
S63.2	長野県内での現地調査を実施
S63.6	第5回調停期日を開催 ①申請人及び参加人ら並びに被申請人スパイクタイヤメーカーに調停案を提示 ②当事者双方及び参加人らの合意により、平成2年12月末日限りスパイクタイヤの製造を中止し、平成3年3月末日限り同タイヤの販売を中止する等を内容とする調停が成立

3. スパイクタイヤの製造・販売の一律全面的中止

第3に、本調停条項の特徴は、何といたっても、一切の例外なしにスパイクタイヤの製造・販売を一律全面的に中止することをうたったことです。大型自動車や緊急自動車についても例外とはしませんでした。

他方で、交通安全をいかに守るかという問題は、個々のドライバーへの安全運転の啓発や、国及び各地方公共団体の取組に委ねることとし、公害発生の予防と環境保全の実現を優先させる調停条項に仕上げました。本調停条項第1項に、国、地方公共団体、タイヤメーカーと並んで「ドライバー」を掲げているのも、この問題を意識した内容なのです。

当委員会の調停案を双方当事者に示したとき、真っ先に驚嘆の声を上げたのは、申請人側の弁護士でした。後日、その弁護士の一人が私のところに面会に来て、「よもや国の一機関である公害等調整委員会が、このような画期的な調停案を示されるとは予想もしていませんでした。本当にありがとうございました。」と満面笑みを浮かべて話してくださいました。

6月11日付けの朝日新聞「天声人語」は、本調停を「歴史的な四大公害訴訟の苦い例にみるように、これまでの公害病の対策はたいてい後追いだった……ともすると車優先の世の中で、その便利さにブレーキをかけても守るべきものがあることをはっきりさせた」と評価していました。

この調停は、公調委に携わる私たちにとって誠に貴重な経験をさせていただくものでした。いつまでも記憶に残る調停です。

(追記)

スパイクタイヤをめぐる調停事件は、その後、平成元年に入り、国を相手とする「スパイクタイヤ使用禁止等」に係る適切な措置を講ずることを

求める調停申請がなされ、平成2年6月に「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」の成立を見た後、平成3年3月調停申請取下げに至るまで続きました。そして、現実には、国内タイヤメーカー7社によるスパイクタイヤの製造は平成2年12月31日に、その販売は平成3年3月31日にそれぞれ全面中止されました。



【スパイクタイヤにより削られた舗装道路の粉じんが舞い上がる町並み】写真提供：朝日新聞社

スパイクタイヤ使用禁止の法制化の経過	
S63.8	環境庁長官はスパイクタイヤの使用禁止を法制化する方針を表明
H1.8	長野県の弁護士グループ73人が公調委に対し、国（環境庁長官ほか関係大臣）を相手方として、スパイクタイヤの製造、輸入、販売及び使用を全面的に禁止する等の適切な措置を講ずることを求める調停を申請
H2.4	環境庁長官が中央環境審議会に対し、「スパイクタイヤ粉塵の発生防止のための制度の基本的な在り方」について諮問
	同日、同審議会は、本問題の抜本的解決のためには、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止するための法制化が必要であること等を答申
H2.5	環境庁は「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案」を国会に提出
H2.6	第118回国会においてスパイクタイヤの使用規制に関する法律が可決・成立（H2.6.27公布・施行）
H3.3	法律の成立を受けて、長野県及び北海道の申請人らは、調停申請を取下げ
※国内7メーカーは、平成2年12月31日までに製造を中止し、平成3年4月1日以降の販売を中止した。	

【参考資料】

スパイクタイヤ粉じん被害等調停申請事件については、以下の公害等調整委員会ホームページを御参照ください。

- ・ 事件の概要等

<https://www.soumu.go.jp/kouchoi/activity/spiketire.html>



- ・ 平成30年度公害等調整委員会年次報告

<https://www.soumu.go.jp/main/content/000624184.pdf>

