

## 新幹線公害訴訟と環境権・人格権、公共性

——判決を傍聴して——

松 本 昌 悦

### 一、新幹線公害訴訟の論点

九月十一日午前九時半から、新幹線公害訴訟判決が名古屋地裁で言い渡されたが、筆者も予め弁護団の配慮により傍聴券を入手し、傍聴の機会を得ることができた。訴訟の根幹は、民事上の差し止めと損害賠償を求めるものであるが、しかしこの判決は、大阪空港公害訴訟と同様、環境権・人格権、それに公共性にかかわる内容に亘るものであるため、憲法学の立場からでも、提訴以来関心を持ち続けてきたものである。

判決主文は次のようなものであった。

「一、原告らの被告に対する過去の損害賠償請求に関する部分は、全原告らにつきこれを一部認容する。二、将来の慰謝料請求についてはあらかじめその請求をする必要が認められず、訴えを却下する。三、差し止め請求についてはいまだ受忍限度を超えるものと認め難いから棄却する。」とされた。

原告らの請求内容は、(一)差し止めを求めるものとして、新幹線の走行によって発生する騒音・振動を午前七時から午後九時までは騒音六五ホン、振動毎秒〇・五ミリ、午前六時から同七時までと午後九時から午前零時までは騒音五五ホン、振動毎秒〇・三ミリを超えて原告らの居住敷地内に侵入させてはならない、とするものである。(二)損害賠償については、(1)差し止めと損害賠償を求める原告三百十九人については、一律百万円の慰謝料と弁護士費用三十万円を支払え、また、結審の日の翌日から差し止めが達成されるまで毎月二万円を支払え。(2)損害賠償のみを求める百九人の原告には一律百万円の慰謝料と弁護士費用十万円を支払え、というものであった。これら原告の請求について、判決主文で示されるように、過去の損害賠償を認めてきたのであったが、将来の慰謝料請求については、しりぞけているのである。本裁判の最も関心のある減速による騒音・振動についての差し止めについては、原告住民の主張は、全く認められなかったことである。差し止め請求の棄却理由は、騒音防止対策として一地域で減速することは他地区における減速につながることが予想され、本件七キロ区間のみの減速、列車の遅延にとどまらなくなることは必定である。かくては、被告ないし一般大衆に及ぼす影響が重大であり、減速という差し止め方法を認めることは相当でない、という原告側にとっては、その主張は全く認められない厳しいものであった。

さて、本判決についての争点は、極めて様々な点に及ぶが、その主な点についていえば、「被害」について裁判所がどのように認定するか、「差し止め」の判断を行うかどうか、「公共性」、「公害防止対策」、「損害賠償」、更に「差し止め」を判断し、「損害賠償」を考える場合の法的根拠として、原告側の求める「人格権」「環境権」の判断についてはどうか、など様々な問題を含むものである。

「被害」についてであるが、原告最終準備書面で詳しく明示してきているのであるが、その被害を生み出してくる原因については、騒音及び振動が中心となる。その他には、日照通風阻害、落水・粉じん等の被害、保線工事被害、

建設工事被害など原告側の訴えるところである。騒音、振動による被害について共通にいえることは、その被害現象が類似していることである。すなわち、日常生活妨害、睡眠妨害、精神被害（情緒妨害）、それに身体的被害についてである。

まず騒音による被害現象についてであるが、日常生活妨害であるが、会話妨害、テレビ・ラジオ・ステレオ妨害、電話の通話妨害、勉強・読書・思考妨害、に亘って広範に被害現象は広がっている。名古屋市の委託による名古屋大学医学部の調査によると「本を読んでも頭に入らない」、「勉強や仕事がいやになる」、「物事に打払めない」などの訴えは、被害者の住居が新幹線に近づく程多く存在するという現象が報告されている。会話等の聴取妨害については、普通の話し声で、日常会話が了解される距離は、五五ホンで二・二メートル、六〇ホンで一・三メートル、六五ホンで〇・七メートルとなり、この六五ホン位から、電話の聴取はやや困難となってくるといわれる。精神的被害（情緒妨害）については、暴露される者にとっては、「いらいらする」とか、「怒りっぽくなる」、「物忘れがひどい」、「ドキッとする」、「いたたまれない気持ちになる」等の不快感が与えられるといわれる。そもそも騒音は、「望ましくない音」と定義されるのであり、耳にする者にとっては不快であり、かつ仕事や安眠を妨害されることになる。これらの不快感の具体的現われが、「いらいらする」、「怒りっぽくなる」、「ドキッとする」という具体的な訴えになってくる。つぎに身体的被害についてであるが、騒音の生理的機能に及ぼす影響について環境庁の報告によれば次の如く述べられてきた。五〇ホン以上で人の呼吸運動は促進することとなる。動物に騒音を長期にわたってきかせると、全身消耗とともに血圧も低下することとなる。また、反対に血圧が上昇するという報告もある。末梢血管の収縮反応がおこったり、血管収縮も確認されているのである。動物の脾臓が収縮をみたといわれる実験結果も報告された。また動物実験においては、胃液分泌の低下、胃収縮回数の減少がみられており、長期の騒音暴露で全身の消

耗がおこってくると、胃液酸度低下や肝機能低下がみられるといわれる。このような騒音は、自律神経を介して身体に影響を与えてくるのであるが、騒音を聴くことによって、視床下部に影響を与えることになり、音がストレス源となって精神的緊張をよぶ結果、自律神経のうち交感神経が強く働くようになり、ために心臓の働きが激しくなったり、どきどきしたり、血管が細くなったり顔が青くなったり、冷や汗が出たり、胃腸の働きが抑えられたり、唾液の分泌量が減ったりする（証人長田泰公第一〇回公判証言）ということとなる。したがって、騒音がストレス源となって、体の内部にひずみがおこってくることとなり、これに抵抗できず、疲弊期に、リユーマチ、心臓病、高血圧、胃潰瘍といった病気を引き起こすこととなる。

振動についても、新幹線の及ぼす影響は、騒音の場合と同様重大である。振動を人体の側において感受する受容器は指先、手のひら、足指、足底、関節、骨膜、骨筋肉、血管、腸間膜、腹膜、胸膜等に広く分布しているパチニ小体と呼ばれる神経終末組織である。また、内耳の中の前庭器官や筋肉、腱にある筋紡錘ゴルジ装置と呼ばれる部分でも振動を感受する。このように、大脳皮質のうち、本能と情動を支配する中枢のある旧皮質に振動刺激が伝わり不快、苛立ち、怒りなど精神心理的影響が出てくることとなる。また、大脳皮質を覚醒させる機能をもつ脳間網様体等睡眠に関係のある中枢に振動刺激が伝わりと睡眠妨害が生じることとなる。また視床から視下部に伝えられた振動刺激は自律神経系に影響を与え血管収縮、血圧上昇等が生じ、視床から下垂体へ振動刺激が伝わりと全身の内分泌系に影響が生ずる（証人岡田晃第一二回公判証言）といわれる。振動については、感受する受容器の点を別にすれば騒音の場合とほとんど同じであるといわれる。したがって、新幹線公害の場合は、騒音と振動が同時に人体に暴露されるものであるから、騒音のみや振動のみのそれぞれ別々に暴露される場合よりも、人体の受ける精神的生理的影響が一層強められてくるものといわれる。振動による被害の場合では、日常生活妨害、睡眠妨害、精神心理的影響、身体生

理的影響等広範囲に影響が生ずるものであることが明らかになっている。日常生活妨害については、「読書や思考が妨害される」「仕事の能率低下」のように振動による精神的心理的影響に関連して生ずるものと、「戸、ドアの開閉困難」「壁のひび割れ」のように振動の物理的作用で家屋に損傷を生じそれとの関連で日常生活に不都合をきたすものがあるが、これらいづれにおいても、新幹線列車が毎日早朝から深夜に至るまで二〇〇回以上も原告らの住居に震度二（軽震）から震度三（弱震）に相当する振動を暴露しているのであるから、原告住民らの蒙る日常生活妨害は極めて著しいものであることが容易に理解されるのである。精神心理的影響については、振動に対して、人々は不安感や恐怖心を抱くこととなり、安息と休養の場所である住居の基本的な機能に反する住居振動に対して不快感を覚えるものである。そして不快な刺激に繰り返し曝されれば気分がいらいらして落ち着けなかったり、怒りっぽくなったりすることとなり、思考力や注意力が低下してくることとなるといわれる。その結果、「いらいらする」、「感違い」、「物忘れ」、「気が散る」、「顔がほてり冷汗が出る」、「肩や首すじのこり」、「手足が冷える」、「乗物酔する」、「寝つきが悪い」などの影響が現われてくるといわれる。同時に、身体生理的影響については、「頭が重くなる」、「頭が痛くなる」、「めまいがする」、「胃の具合が悪くなる」、「胸がどきどきする」、「新聞の字や物がよく見えなくなる」、「全身がだるく疲れやすい」、「御飯がまずかったり食欲がすすまない」などの影響が報告されている。

このように、騒音・振動による沿線住民への被害は、多様でありかつ深刻な状況にあるが、住民側の主張を要約すれば、原告の大多数が八〇ホンを超える騒音、六五デシベルを超える振動を受けている。住民の健康と生活に被害を与えることは日常の経験、科学的研究によって明らかである。被害は原告らに共通であって、個別立証の必要はない。被害の認定には原告本人尋問の結果や陳述書が最大限に重視されなければならない、との主張がなされてきた。

これに対して、被告・国鉄側の主張においては、生活被害、精神的、身体的被害のいずれも診断書や鑑定などによる個別の立証がされていない。抽象的な被害の発生可能性や原告本人の訴えだけでは、被害の存在や新幹線との因果関係が客観的に立証されたとはいえない。新幹線の騒音の持続時間はわずか七秒であり、健康被害には影響はない。これらの原告・住民側の主張と被告・国鉄側の主張は完全に対立してきているが、これに対して裁判所は次のように判決を行った。その要点は、原告らの被害は、不快感などの心理的被害、生活妨害を通じて深刻である。騒音、振動値の大小により被害や程度に広がりがある。しかし、身体的被害については、胃腸障害などの一因となるストレスと、騒音、振動量との関係を定量的に掌握するのは困難で、疾病との因果関係は明確にできない、というものである。この点の判決理由要旨について、当日報道された新聞等によると（まだ本稿執筆の現時点では判例集等には収録されていない）、被害の点については、「本件における原告らの陳述書の内容は、個々的には若干誇張された表現がないわけではない、また、心証薄弱の陳述書がないわけでもない。しかしながら、騒音・振動による被害は精神的・心理的被害、各種の日常生活妨害を中心にするところ、このような被害はその性質上、まず、原告自身の体験を通した主訴に耳を傾けることが重要であり、そのうえで、原告らに暴露される騒音・振動値、位置関係、各種アンケート調査の結果、専門家の調査研究所見、本人尋問の結果、検証の結果等を総合して被害の有無、程度を判断すべきである。騒音・振動の生理的機能に対する影響は、非特異的反応であり、かつ、間接的な作用であるうえ、現代の社会生活においては、騒音・振動以外の物理的刺激、精神的心理的状态など多様なストレス要因が存在するのであるから、頭痛、胃腸障害、食欲不振、血圧変動、自律神経失調症などの身体的変化が騒音・振動に起因して発生したのかどうか判定することは極めて困難である。また、身体的影響が発現したとする実験等においても、騒音については九〇ホン以上、振動については九〇デシベル以上という極めて強いレベルの騒音・振動の負荷によってなされたものであるうえ、このような

激烈な騒音・振動により自律神経系の緊張、内分泌系のホルモン分泌量の変化等に基づく特徴的な生理的・身体的影響が生じて、これがどの程度の期間、どの程度継続して暴露されることによって、個別的具体的にどのような疾患に結びつくのか定かではない。すなわち、騒音・振動がストレスの一因になりうることは明らかであるが、ストレスと騒音・振動量との相関関係を定量的には握することは困難であり、さらに騒音・振動と疾病との因果関係はとうてい明確にすることができないのである。」（朝日新聞昭和五五年九月十一日付夕刊）として、極めて原告住民側には厳しい判断を下してきたのである。すなわち、被害の認定は、差し止めや損害賠償認容の前提条件になるものであり、本判決の判断のあらゆる前提となってくるので極めて重大な部分といえることができる。差し止め認容の直接の前提となる身体的被害は認められなかったのであった。

つぎの論点として、差し止めについてであるが、原告・住民側の主張によると、人格権・環境権は絶対的な権利であり、これを侵す行為は直ちに差し止めが認められることとなる。公共性などとの比較考量はなさるべきではない。差し止めの具体的な方法は国鉄が選ぶべきであろうが、七〇キロ減速と防音壁などを組み合わせれば請求値は達成できることとなる。減速による遅れは六分程度に過ぎない。これに対して被告・国鉄側の主張は、人格権・環境権は実定法上認められておらず、差し止めの根拠にはならない。差し止めにあたっては、公共性など社会的利益をも考慮する必要がある。請求は抽象的で差し止めの方法が特定されていない。東京から新大阪間には、住宅密集地は五十カ所もあるのであり、名古屋の区間を減速すれば、すべての区間を減速しなければならず、名古屋だけで減速できないとする。これに対して裁判所は、原告らの請求は、人格権に基づく妨害排除などの請求として根拠づけられる。しかし、差し止めには、原告らの被害と被害回避の可能性、公共性などと利益考量しなければならない。原告居住地区の減速は、東海道、山陽新幹線の他地区に影響を及ぼす、などとしてつぎのように述べてきた。差し止めの適法性につ

いてであるが、「1、原告らが、本件差し止め請求の勝訴判決により達成しようとする被告の給付は、騒音・振動の侵入禁止という不作為自体であるが、一般に不作為請求は一定の不作為の給付を求めようとする権利義務関係であるから、その請求権の識別のためには、義務づけられる給付を特定しなければならないことは当然で、しかも、その特定の契機は、当該不作為義務違反の抑止のために、いかなる執行方法が予定されているかの問題と不可欠に関連しているものと解される。2、(一)原告らの本件差し止め請求は被告に対し、原告らの居住敷地内に一定量以上の騒音・振動の侵入禁止を求めるものであるから、右は、反復的な不作為義務の履行を求めるものである。(二)原告らの請求は、右の不作為を達するための個々の具体的措置を求めるものでない点でいわゆる抽象的不作為命令を求めるものである。(三)原告らが本件抽象的不作為判決を得た場合の執行方法は間接強制によるべきである。このことは、本件のような差し止め訴訟において、債権者の意図するところに必ずしも背離することにならないばかりでなく、不作為義務の履行方法につき、債務者側に選択を委ねることの相当性という観点からしても、十分首肯し得る結論であると考えらる。なお、間接強制の執行の要件としての不作為義務の内容の特定については、本件において欠けるところはないものと解する。3、以上の如く原告らの差し止め請求は特定しているのであり、その不特定なることを理由として、差し止め請求の却下を求める被告の主張は採用できない。」(前掲新聞昭和五五年九月十一日付夕刊)と述べてきた。ここにおいて述べられている差し止めを求めた適法性については、原告の主張を裁判所は認めてきた。すなわち、具体的防音防振措置を求めるものでなくとも、抽象的な不作為命令を求めることを認めたのである。騒音を「昼間は六十五ホンにせよ」「夜間は五十五ホン以下にせよ」との主張は、「防音壁をどこに取りつけよ」とか「スピードを何キロメートルにダウンせよ」との求めとは違って、抽象的な不作為を求めるものである。裁判所はもとより学界においても、これまで、本件の如き具体的な内容を含まない請求については認めないという見解が有力であったところ



からいわば、被害者住民側に有利となった抽象的不作為命令方式を採用したのは評価されるところである。しかしながら、原告住民側の求めた差し止め請求は、全面棄却されてきたのであったから、このような裁判所の判断は、本判決の結論には関係のない理論説明となってきたのである。

差し止めについての前提である違法性判断についてであるが、判決理由要旨では次の様に述べてきているのである。「1、本件差し止めを求める原告ら（以下単に原告らという）がこうむっている新幹線騒音・振動の前記被害につき、被告に差し止めを求めうるためには、原告らの各敷地に対する騒音・振動の侵入が違法であることを要するが、その違法判断は、後述する利益衡量要素による衡量により、差し止めを認めない場合の原告らの不利益と、右侵害を将来にわたって差し止めることによって生ずる被告の犠牲の程度ないし当事者以外の一般大衆に及ぼす影響とを比較検討し、本件侵害行為が違法であるかどうかを判断すべきである。2、本件における原告らの被害は、精神的被害及び生活妨害を中心とするものであって、その被害利益は人間の精神的、日常生活の自由、平等の快適な生活上の利益である。このような生活上の利益を内容とする人格権は他の利益と衝突した場合、右人格権の内容、限界を一義的に確定するためには、他の利益との衡量は不可欠である。すなわち、右被害法益は人間の快適な生活そのものであるから、これに対する侵害の態様、程度、社会的価値等さまざまに一律に決しえないのであり、勢い相対的評価が可能となるのであるから、諸事情の総合的考慮による利益衡量を回避することはできないものといわねばならない。3、本件で利益衡量すべき要素は、侵害行為の態様・程度、被害利益の性質・内容、侵害行為の公共性、加害回避の可能性及び防止措置、行政指針のあり方、障害防止対策等被害回避の可能性、当事者の折衝経過、地域性等である。4、本件差し止めを認めないことにより、侵害は継続的かつ反覆的に発生し、原告らの被害は依然継続することとなるが、前記23で説示したところをかれこれ対比し、かつ、後述の如く原告らの損害賠償請求を認容すること

を併せ考察すると、本件差し止めを認めることによって生ずべき被告の損害及び社会的損失は差し止めを認めないことにより原告らに生ずる損害、不利益より重しとしなければならない。以上のとおりであって、原告ら敷地に対する新幹線騒音・振動の侵入は、差し止めの関係では受忍限度を超えるものと認めがたく、その違法性を肯認しがたいものといわねばならない。」（前掲新聞昭和五五年九月十一日付夕刊）との判断を下して、差し止めについての全面否定を行ってきたのである。この差し止め全面否定で、現状追認の判決を行ってきた背景には、被害、殊に身体被害についての明確な否認と、一方で新幹線の高度の公共性、必要性を認めてきたことである。すなわち差し止めに当たって、新幹線の騒音・振動の侵入が違法の判断をなし得ないのは、被告の行っている新幹線の運行とそれを利用している一般大衆に与える影響について、被害住民の生活妨害の程度を比較衡量すれば、新幹線のスピード・ダウンによって、こうむる被害の方がはるかに大きいものであるから、被害住民はそれらの侵害行為を受忍せよというものである。ここには、旧来の民事法上の理論としての受忍限度論が展開されてきているのであり、せっかく、人格権論については、その理論的には、大阪空港公害訴訟控訴審判決で示された判断に近い展開がなされているかの如くであっても、実質的には、憲法十三条に展開される個人の尊重を踏えた人権レベルの思想展開は、その背景には感じとれないものといわなければならない。すなわち人権としての人格権論であり、環境権の展開は、ここでは示されていないということである。この意味から、大阪空港訴訟の控訴審判決と対比して、基本的な差異を感じるものである。この点、大阪空港訴訟控訴審判決の人格権・環境権、公共性の判断を念頭に置いて、本判決についてのそれらについて若干検討しておこう。

## 二、環境権・人格権、公共性について

先ず、公共性の判断についてであるが、この点についての被告国鉄側の主張は、新幹線は、開業以来十四年間に十三億人以上の客を運び、文字通り国民の足となってきた。主要都市間の時間短縮や地域開発にも大きな役割を果たしてきており、その効用は明らかである。国民生活の現実の需要に応じるためには、現在の速度と列車本数による輸送力が必要である。国民に利用を強要はしていない、とするものである。被害を受けてきた原告・住民の主張は、この点については、客の増加は、在来線の切り捨てなど国鉄の営業政策による「つくられた需要」である。客の半数近くは観光客で、二〇〇キロの速度は、国民生活に不可欠ではない。住民の意思を無視し、公共事業として当然の公害防止責任を果たしていない新幹線に公共性はなく、あるのは「便利性」だけである、との主張を行ってきた。このような、原告、被告の正面からの対立的な主張に対して、裁判所は、新幹線は高度の公共性を有し、その必要性、高速運転の社会的経済的要求は強い。中長距離都市間の定型輸送の中核として、高速性による時間短縮効果、地域開発、在来線の有効利用などの効用は著しい。安全で経済的な大量輸送機関として国民生活に密着しており、その社会的必要性は明らかなものである。更に、減速については、原告の主張する七キロ区間のみではなく、もし認めれば、ほかの新幹線沿線にも波及するものであることが予想され、利用者に重大な影響を与えることとなる。国鉄の障害防止対策にも難点はあるが、一応被害回避の可能性はあるのであるから差し止めは認められない、としてきたのである。このように「公共性」を最重要視した判断がなされてきたものである。この公共性こそ、環境権・人格権に対立する概念であって、如何に言葉の上で、人格権を認め、又環境権概念を是認してきたとしても、その実質的な内容において、被害住民にこれらの被害を受忍限度内のものとして強要するものであって、判断の根底には被害者救済の思想及び人権尊重、人権優位の思想は読みとることができないのである。ただ本判決では、このような人格権・環境権に相對峙

し、正面から対立する「公共性」を最重視して差し止めを全面否認してきたものであったが、一方においては、公共性といえども住民に被害の受忍を限りなく強いるものではないとして、原告側主張の損害賠償については、ほぼ要求通り認めてきたのである。前述した様に、いわゆる抽象的不作為請求を認めてきたこととあわせて、この点については注目されなければならない点である。もっともこの点については、すでに大阪空港訴訟において、その一審、控訴審とも程度の差は認められるが、損害賠償に関しては、差し止めの場合と異って、「公共性」の主張に対しては厳しい判断が下され、むしろ定着してきているように思われるのである。

つぎに「公共性」と基本的に対立する位置づけとして一般にはとらえられてきている人格権・環境権についてであるが、判決では、次の如き趣旨で判示された。人格権については、人間個人の人格的屬性ないし人格的価値は、人として存在するため、第三者の侵害に対し保護されねばならない利益であり、このような人間の尊厳、人格の自由の発展のために本質的、基本的な諸利益はこれを法的保護の対象として人格権と構成することができる。ところで、個人の存在自体にかかわる生命、身体の安全、精神生活の保護、人間の行為、行動の自由の保障などは、個人の生存のためにできる限り尊重されなければならないのであり、これら諸利益は、人格価値を保護するうえでの基本的な要素である点において、人格権の本質的な一内容を構成し、第三者に対してもその効力を及ぼす点において絶対性を有するものといわねばならず、したがって、第三者よりの侵害に対しては人格そのものに対する侵害として、これを排除しうるものと解することができるものとする。このように、生命、身体、安全、精神生活についての法的保護をはっきり認めたことは、すでに大阪空港訴訟一審控訴審とも明示してきたところであって、本判決も、基本的にこれに従うものである。ただ、大阪空港訴訟の場合、一審及び控訴審の場合では、人格権の説明の内容は異ってくるのであり、殊に控訴審では直接憲法十三条、二十五条の条項の解釈を通じて、人権レベルからとらえてくるが、一審

判決では、私法上の諸権利と同レベルで説明するものである。もっとも民事上の差し止めや損害賠償の具体的根拠としての権利である以上、もとより民事上の単なる権利のレベルとして基本的にはとらえる結果となることは首肯しうるが、しかしこの権利から、憲法条項に立却した説明と展開が望まれてくるのである。このようにみても、本判決における説明は、人格権に関しては、大阪空港訴訟の第一審判決に近い内容となっているように思われる。しかし大阪空港訴訟第一審における判示よりも、よりはっきりと民事上の権利としてすでに定着していることを前提としている如き明確な説明となっている。この点は、公害・環境裁判のみでなくすでに民事上の諸分野で人格権が判例上認められてきており、学説においてはこれを否定する者は今日ではみあたらないことが前提となっているものである。このような前提から、必然的に環境権への評価も、この判決では強く打ち出されることがなく、差し止め請求の根拠とはならないとの判断に至ったものと思われる。なお原告側及び被告側の人格権・環境権の主張については以下の「参考資料」の内容を参照願うこととしたい。

〔参考資料〕

名古屋地方裁判所昭和四九年(ワ)第六四一号  
東海道新幹線騒音振動侵入禁止等請求事件

資 料

原告(住民側)最終準備書面(抄)  
被告(国鉄側)最終準備書面(抄)

原告 田口亮太郎外四二七名  
被告 日本国有鉄道

(注)

筆者は原告が提訴以来本訴訟の公判段階での傍聴を行い、昨年の本判決の結審を迎えるに当たっての最終準備書面作成段階で、原告側弁護団の合宿（豊橋・名古屋）に参加し、討論・意見の交換等行ってきた。

これらを通じて、終始沿線被害者住民の痛みを自らの痛みとして弁護活動が続けられてこられた山本弁護団長、高木弁護団事務局長はじめ多くの弁護士諸先生に敬意を申し上げたいと思う。

## 原告（住民側）最終準備書面

（第一章第一から第五章第四まで省略）

## 第五 公共性について

一、はじめに——被告の公共性の主張と原告の反論の視点  
 被告は、「新幹線走行に起因する騒音等が原告らの日常生活に対する違法な加害行為であるというためには、それが単にある程度以上の騒音量等にあるという一事をもって判断すべきではなく、騒音等が不可避的に随伴する現代の都市生活の実態を前提として、受忍せざるを得ない限度を考えるべきである。とくに本件においては、鉄道騒音等の特殊性、新幹線の設置運行の公益、公共性、騒音防止技術の可能性・経済性・騒音防止対策およびその努力を総合的に考慮して、健全な社会通念に照してその違法性の限界を判断しなければならない」（被告準備書面（一）14頁）とし、なかでも、新幹線の「公共性」をとりわけ強く主張し、これをもって原告らに被害の受忍を強いる最大のよりどころとしてきた。

被告の公共性の主張を要約すれば、以下のとおりである。  
 「国民生活において交通機関の果している役割は、きわめて重要であり、国鉄は、わが国における交通機関の中核として重要な地位を占めている。中でも新幹線は、国鉄事業の中軸として都市間旅客輸送という重要な役割を担っている。新幹線は、開業以来、利用者は増加の一途を辿り、日本国民にとって必要欠

くべからざるものとなっており、時間短縮効果、地域開発効果、在来線の有効利用など新幹線の効用は大きい。全国新幹線鉄道整備法によって新幹線は将来ますます整備され、その重要性を増しつつある。よって新幹線の走行によって騒音振動の被害が発生するとしても、新幹線のもつ高度の公共性を考えれば、その被害は、原告において受忍すべきである。」

われわれは、本項において、右の被告の主張に対し、大きく分けて二つの観点からその不当性を明らかにしたいと考える。その第一は、「公共性」を主張することによって原告らに被害の受忍を強いることの不当性である。すなわち原告らが長年にわたって被り続けている深刻な被害の質と量、新幹線の施設そのものの欠陥性、建設、運営にあたっての民主的手続の欠如、国鉄の公害防止責務等、いずれの点からも、国鉄が公共性を主張して被害を放置し、原告らに受忍を強いることは決して許されるものではないのである。

第二は、被告の主張する公共性の具体的内容に対する徹底的な分析と批判である。われわれ被告の主張する公共性のあいまいさを排除し、原告らの被害を回復するために阻害される公共性が、果してあるのか、あるとすれば、それは何か、その質と量と価値を徹底的に追及しなければならないと考える。

二、被告は「公共性」を主張して原告らに被害の受忍を強いることは許されない



## (二) 被害の重大性

生命健康に関する権利は、人間の最も基本的・根本的な権利であって、いかなる名目によっても侵すことの出来ない絶対的なものである。何人も、他人のいかなる利益、たとえそれが公共の利益とよばれるものであったとしても、その利益のために、自らの生命健康を侵害されるいわれはなく、また何人も他人の生命・健康を犠牲にして自己の利益を追及することは許されない。これは異論を差しはさむ余地のない自明の理であり、人間社会の基本である。この原理は、民事訴訟においても正しく貫かれ、これまで多くの裁判例において、生命・健康そのものに対する侵害は勿論のこと、生命・健康の維持に深くかわる重大な生活上の被害がある場合には、侵害行為の公共性がいかに高くても、損害賠償請求が認められ、侵害行為の差止が認められてきた。

四日市公害訴訟の判決（津地裁四日市支部判昭和四七・七・二四判時六七二号30頁）は、「行為の公共性については、本件の被侵害利益が人の生命身体というかけがえない重大なものであることを考えると、到底違法性を阻却するものでない」と明言した。また広島県吉田町し尿処理場建設禁止仮処分申請事件第一審判決（広島地判昭和四六・五・二〇判時六三一号24頁）では、「多数の被害者が健康にも影響を及ぼす程度の被害を受け、居住地・住居を生活活動の場として利用することが困難となる蓋然性が高い場合には、その被害は、金銭的補償によ

って回復し得る性質のものでないから、たとえ公害発生原因となる施設が公共性の高いものであっても、他に特別の事情のない限り、受忍の限度をこえるものとして差止請求が許されるべきである」とし、この判決は、控訴審判決（広島高判昭和四八・二・一判時六九三号27頁）においても支持された。さらに、大阪国際空港控訴審判決（大阪高判昭和五〇・一二・八判時七九七号）は、「航空および本件空港の公共性を考えるにあたっては、そのもたらす社会的・経済的利益のみでなく、その反面に生ずる損失面をも考慮することを要するものと解すべきである」として、被害の存在を無視したところでの公共性の主張を排斥し、「この見地に立つとき、本件空港に発着する航空機の騒音等による影響は（中略）広範囲にわたり、原告らを含む多数の住民に重大な被害を及ぼしているものと認められ」「このような状況のもとにおいて、なお被害の発生を継続しつつ公共性を主張することには限度があるとみななければならず、被害軽減のためには、空港の利用制限により、ある程度の不便が生ずることもやむをえない」と明言した。この判決は、公共性に関して、きわめて正しい考え方に立っており、一方で重大な被害を発生させている場合には、その施設の運用が、いかに公共性が高くても、その公共性を理由に被害の発生を継続させることが許されないものであることを訴訟の中で確立したと言える。

本件における原告らの被害も、第三章「被害」の項で詳述したとおり、大阪空港訴訟の原告らの被害と同質の被害であつ

て、原告ら沿線住民は、一五年もの長い間、新幹線のすさまじい騒音振動にさらされつづけ、静穏な生活の場を奪われつづけたために、徐々にしかし確実にその健康をむしばまれてきた。その被害は、目にみえる疾病の形を呈していない場合においても、原告らの身体、精神、日常生活に対して、異常な影響を与えていることは、何人も否定出来ず、健康にかかわる重大な被害がそこに発生していることは、明らかである。

新幹線走行により、かかる重大な被害が発生している以上、国鉄は、その被害を放置し原告らに受忍を強いる理由として公共性を主張することは許されないであって、「公共性」はその内容如何にかかわらず、被害を発生させている被告の行為の違法性をいささかも減殺させるものではないのである。

## (二) 新幹線の欠陥性

右に述べたことは、かかる重大な被害を発生させた根本的原因を明らかにすることによって、より一層明白になる。

われわれは、東海道新幹線が、高速鉄道の在るべき姿から遠くはずれた欠陥鉄道であることを原告準備書面(四)および本準備書面本章第二の二において明らかにした。すなわち、エネルギーが石炭から石油に変わり、飛行機がプロペラ機からジェット機に変わり、鉄道が時速一〇〇キロを超えるという交通機関が大型化、高速化、高エネルギー化する転換期において、わが国の交通機関の担い手は、交通機関の環境に与える影響が質的に変化することを看過し、施設の建設に当り、経済性のみを追及し

て、沿線環境の保全のために当然支出すべき費用の支出を怠り、環境に対する配慮を欠落した欠陥施設をつくり出した。たとえば、人家の屋根を敷地がわりにするような狭い面積の空港や、緩衝地帯の全くない国道などがつくられ、騒音、振動、排気ガスなどの交通公害を日本列島の至るところにまき散らす結果をひき起こした。

東海道新幹線も、かつて例をみない時速二〇〇キロという高速列車を走らせるのであれば、当然に在来線とは異質の騒音振動等の発生を予想して沿線環境の保全のために必要な配慮をした施設、たとえば、農村地帯は十分な緩衝地帯をとり、人家の密集する都市部においては、駅を郊外に立地して市街地を貫通させないルートを選定するとか、市街地の貫通がやむを得ない場合は、地下方式を採用するとか、時速二〇〇キロという高速鉄道にふさわしい施設をつくるべきであったにもかかわらず、全くそれらの配慮を欠き、原告ら居住地域に典型的にみられるように人家密集地帯を高架構造で、しかも人家と軒を接して軌道を敷設した。

このように国鉄は、東海道新幹線の建設の根本において重大な過誤をおかしており、その必然的な結果として、沿線に深刻な公害を発生させているのであるから、国鉄はその過誤の責を負うべきであり、その過誤を是正する義務があること当然である。もともと時速二〇〇キロにふさわしい施設がつくられていない以上、時速二〇〇キロの速度にふさわしい施設につくり直

すべきであり、それまでは、時速二〇〇キロの速度を出すことは許されないのである。すなわち国鉄は、施設の欠陥性をまずは正してから、その機能を追及すべきであって、施設の欠陥性を放置し、ひいては沿線に深刻な被害を撒散らしながら高速走行の便益のみを追及し、それを公共性という名で正当化しようとすることは、許されないことであると言わねばならない。

(三) 設置・運営についての民主的手続の欠如

原告準備書面(三)53頁以下で明らかにしたとおり、かつて公共事業は、共同社会的条件として、地域性をもち、地元住民の日常生活や営業活動に多様な便益を与え、その利益に直接結びつく機能を有していた。しかし、近時、港湾、空港、道路、鉄道などの公共施設は、著しく大規模化し、地域住民の利益と直接結びつかなくなったばかりか、公害という損失のみを地域に負担させる結果になり、公共施設は、いわゆる公共の利益の名のもとに地域住民の一方的な犠牲において設置運営される傾向が強まった。そこで地域住民の犠牲を最少限度にとどめ、その設置運営が地域住民の納得の上で行われるように、公共施設の設置運営についての住民参加、すなわち、公共施設の設置にあたっては、地域に与える影響を十分に調査し、その資料を公開し、住民に説明を尽くし、同意を求め、建設、運営にあたっては、住民の意思を十分に反映させる民主的手続が履踐されねばならないことが指摘されるようになり、裁判所においてもすでに確認されているところである(広島地判四六・五・二〇判時

六三一号24頁、大阪地裁岸和田支部決定昭四七・四・一判時六六三号80頁、熊本地判昭五〇・二・二七判時七七二号22頁)。

また環境に影響をおよぼす事業を始める場合、事業者は、いわゆる「環境アセスメント手続」を経なければならないという考え方はほとんど定着し、各地方自治体毎に、条例あるいは指導要綱により、右手続を具体化し(東京・川崎・名古屋・北海道等)、あるいは具体化しつつあることは公知の事実である。こうした事実はそれらの民主的手続を経ることによってはじめて事業は、その正しい在り方を見失うことなく、現代社会で機能しうるものであることが認識されるに至ったからである。従ってそれらの民主的手続を履踐しない事業者は、いかなる意味においても公共性を主張しえないものであり、たとえ「公共性」を主張したとしても、それをもって、沿線住民に被害の受忍を強いることは出来ないことが明らかにされた。

国鉄は、東海道新幹線の建設にあたって、世界に類のない時速二〇〇キロという高速列車を走らせるにもかかわらず、事前に沿線環境に与える影響調査を全く行わなかったばかりか、その高速性から当然に高レベルの騒音振動が発生することを予見しながら、それを沿線住民が知ることをおそれ、何らの説明もせず、かえって「ひかりの如くアツという間に通る過ぎるから何の迷惑をかけることもありません」などと偽りの説明で住民を偽瞞して建設を強行した。またその運営にあたっては、被害の救済を求め続けてきた住民の意思を無視して、長年にわたつ

て被害を放置したばかりか、収益の追及のみにひた走って列車本数をどんどん増加させ、かえって被害を激化増大させた。

これらの経過をみるに、沿線住民の意思は、事業に反映されるどころか常に無視され、むしろその設置運営は常に沿線住民の意志に背いて遂行されてきたことが明らかである。このように事業のいかなる段階においても、住民意志を反映させるための民主的手続を履践していない国鉄が、沿線住民の犠牲の上に成り立った機能や便益を強調し、それを公共性と称して、被害の受忍を強いようとするのが、いかに不当であるかはもはや多言を要しないのである。

#### (四) 国鉄の公害防止責務

被告が公益事業の主体として高度の公害防止責務、環境保全義務を負うべきことは言うまでもない。被告は、自らが「公共の福祉の増進」を目的として設立され、事業の経営に関して種々国の規制監督下にあることを理由に、その公共性を権威づけようとしているが、このように被告が、一面で国の監督を受けつつ、他面、国の財政的援助を受けて運営をはかっていることは、とりもなおさず、被告国鉄が住民の福祉の向上を目的とする事業として位置づけられていることであり、そのような事業であればこそ、住民の福祉に背馳する公害を発生させたり、住民の健康や生活環境を害することは到底許されないことなのである。また、そのように国から特別の援助を受けて大規模な事業を営んでいる被告であればこそ、公害防止技術の研究開発も

容易に行いうる立場にあり、被害回復のための経済的負担にも対処しうる地位にあると言わねばならない。

しかるに、そのような公益事業として最も基本的に違反し、長年にわたり公害を発生、放置してきた国鉄は、「公共性」その他のいかなる理由を付そうとも、それら被害を放置継続させることを正当化することが出来ないこと明らかである。

#### (五) おわりに——国鉄の行為の違法性と「公共性」

以上述べたとおり、被告は、住民の福祉の向上を第一義とすべき公益事業でありながら、時速二〇〇キロという世界に類のない高速鉄道である東海道新幹線の建設にあたり、沿線における住民の生活を一顧だにせず、地域に与える影響調査や住民に対する説明など、住民の納得を得る民主的手続を全く行わずに、単に経済的にしかも早期に鉄道を貫通させることだけを考えて建設を行い、その結果、沿線に対して無配慮な欠陥施設、すなわち、公害に対して全く無防備な既成の市街地のまんな中を高架構造で割り込んで来るといって無謀な鉄道をつくり出した。そして、その必然的な結果として、沿線住民の健康にかかわる重大な被害が発生した。しかも、被害の発生が明らかになってすでに十数年の長い歳月を経ながら、抜本的な対策は何一つ行わず、かえって列車本数をどんどん増加させて被害を増大させてきたのである。かかる東海道新幹線の建設から現在に至る二〇余年の経過をみると、現在の重大な被害に対する被告の責任はきわめて重く、「公共性」その他いかなる名目

を付しても、その被害を放置し、被害者に受忍を強いることの許される余地はないのである。思うに、被告において東海道新幹線が真に時速二〇〇キロの速度を必要とし、それが「公共性」であると考えらるならば、もともと時速二〇〇キロにふさわしい施設をつくるべきであった。また、たとえ建設時に誤って欠陥施設をつくってしまったとしても五年もあれば高架構造を地下式につくりかえることも可能であり、現在までに被告は十分に被害をなくし、かつ時速二〇〇キロを維持しうる対策がとれたはずである。被告がそのような抜本的対策をとらなかったために現在東海道新幹線はスピードダウンが求められているのであるから、ここに至って、時速二〇〇キロの公共性を主張して、被害を放置しようとすることは、許されないことである。

言いかえれば、被告の東海道新幹線建設から現在に至るまでの一切の行為ならびにその結果である被害の重大さを考えれば、その違法性はあまりにも強く、たとえ新幹線に一定の便益や有用性があつてそれに「公共性」という名を冠したとしても、それが侵害行為の違法性を阻却または減殺する余地はいささかもないのであり、また、被告にはそれを主張する資格は全く無いと言わなければならない。

### 三、被告の主張する「公共性」の実態

#### (一) 本件訴訟における「公共性」

「公共性」という概念は、政治経済的にも社会的にも歴史的

相対的なものである。従って「公共性」という言葉は極めて多義的不確定的に用いられてきた。一般に公共事業や公益事業は公共性が高いと言われている。しかし経済の高度成長に伴い公共的事業の種類が増えまたその規模も拡大してくると、本来利潤採算にあわなかったはずの公共事業の企業化が可能となってきた。そして高度経済成長、公共事業の規模の拡大とその企業化は、自づと公共事業による国民の人権侵害・環境破壊という事態をもたらしに至った。ここにおいて本来、公衆の用途に供し、採算性を度外視し、国または地方公共団体が建設し管理する公共施設に付されたはずの公共性という言葉は、逆に人権を侵害し、環境を汚染する口実として利用され、国民を抑圧する論理として機能するに至ったのである。正に「公共性」は時の権力者及びそれにまつわる支配階層の有力な支配の論理になったのである（宮本憲一・世界・一九七四・五、中西健一・ジュリスト五五九号）。

このように概念のあいまいさ故に、また抑圧の論理としても巧みに機能した「公共性」を行政当局あるいは加害者企業は恥らひもなくふりまわし、自らの加害行為の違法性を隠ぺいしようとした。その結果多くの国民がいわれのない被害を被ってきたことも歴史的事実である。裁判の場においても例外ではない。信玄公旗掛松事件（大判大正八年三月三日民録二五輯三五六頁）以来権利の侵害と公共性の論議は後をたたない。そして司法の場においても「公共性」という言葉のもつあいまいさと

その權威のヴェールにより裁判所がとかくまどわされ易かった事実に関し、とくに裁判所の注意を喚起したいと思う。大阪国際空港公害訴訟事件の第一審において、原告のきめこまかい公共性分析と、説得力のある公共性否定論に対して、裁判所が「かかる見解は物事の一面のみを強調し過ぎるもので到底左祖しがたい」（大阪地判昭和42・2・27判七二九号66頁）と、一蹴していることはその典型である。もちろんこれは「被害の発生を継続しつつ公共性を主張することには限度があるもの」とみなければならず被害軽減のためには空港の利用制限によりある程度の不便が生ずることもやむをえないものとしなければならぬ」（大阪高判昭和50・11・27判時七九七号69頁）との控訴審の判断により正しく是正されている（川井健判時七九九号3頁）。

加害者は、現実の裁判のなかにおいて「公共性」という言葉のもつあいまいさと權威を利用して、あえて「公共性」の内容を具体的に主張することなくして、被害者に対し被害の受忍を迫ろうとしてきた。このような「公共性」に敢然と立ち向い權威のヴェールをひきはぎ、あいまいな公共性の実態を徹底的に追及し、「公共性とは何か」を問いつづけてきたのは、公害訴訟における原告達であった。われわれもまたこのような立場から本件訴訟の中で「公共性とは何か」という問題を追及してきたのであるが、今一度何故本件訴訟において「公共性」が問題になるのかという原点に立ちかえって、「公共性」の意味を問

い直す必要がある。

われわれは、「昼間六五ホン、早朝夜間五五ホンをこえる騒音、昼間〇・五ミリ、早朝夜間〇・三ミリをこえる振動を侵入させてはならない」という請求をしている。そこにおいて「公共性」の問題は、原告らの請求を実現した場合、新幹線の機能が低下するかどうか、社会的に大きな影響が生じるかどうかという問題として立ち現れてくる。「それが重大であり新幹線の公共性を害する」というのが被告の主張であり、「公共性」はこの一点のみにおいて本件訴訟と関わりをもつにすぎない。原告の請求が認容された場合に、阻害される新幹線の機能、それによって生ずる社会的影響、それが、本件訴訟における公共性の問題に他ならない。従って、「公共性」とは、原告らの請求が認容された場合に、阻害される新幹線の機能あるいは新幹線の社会的有用性という把えることが出来、それをもって足りるのである。

前項で述べたとおり、本件訴訟において、「公共性」は、たとえその内容が如何なるものであっても、被害の受忍を強いる根拠でありえないのであるが、被告が、「公共性」と称して、新幹線の社会的有用性を誇大に主張している本件訴訟の現実にかんがみ、本項においては、新幹線の社会的有用性と言われるものの実態を明らかにし、被告主張の不当性を糾弾するものである。

(第五章第五の(二)から第六章第一の二まで省略)

三、差止請求の法的根拠

(一) はじめに

今日、平穩にして健康な生活と環境を享受すべき利益は、本質的かつ基本的な価値として「人格権」および「環境権」と把握され、他に優越する絶対的権利として確立している。

公害の激化は環境の広汎かつ深刻な破壊をもたらし、その結果、一定の経済的な利益を断念しても人間の生存のために良好な環境を維持することに絶対の価値を認めることが急務となったが、伝統的な法理論はこのような事態に必ずしも適切に機能し得なかった。そもそも、近代法は、対等平等な市民の財貨に関する利益調整を基本理念とし、騒音、煤煙、臭気等は対等な隣人の財貨関係の利害調整という観点から不動産所有権の問題として処理されてきた。そして、ここでは対等平等な隣人間の相互受忍の概念が強く支配していた。しかし、公害被害の特質は、(1)公害の被害者は終始被害者の立場にどどまり加害者の地位に立つことは絶対でないこと―非互換性、(2)公害の被害者は自らは被害を回避することが不可能であること―回避不能性、(3)公害の被害者は公害の原因行為により直接に利益を受けないこと―非受益性、(4)公害の被害者は共通の原因により共通の被害を受けること―共通性(5)公害による被害は広範囲にわたり社会的な影響が大きく損害は莫大になること―社会性、といわれ

るように、公害問題は対等平等な市民間の問題ではなく、また財貨に関する利害調整という観点から処理すべきものでもなく、さらに隣人間の相互受忍の概念を排斥するものである。

このように公害の特質は、相隣関係の被害の問題とは質的に異なるもので、伝統的な法理論では適切な解決が困難であり、公害の実態に適した法理が要求された。そして公害の実態に即した法理として人格権および環境権が展開されることとなったのである。

(二) 人格権について

1. 人格権と差止請求

人格権は、歴史的には自然権概念と結びついて、人間の根源的な権利であり、あらゆる権利の派生する源であると解されていた。今日では、氏名権、肖像権、名誉権のようにかなり限定された構成要件を持つ個別的人格権と、まだ十分に限定されるに至らない人格的利益、すなわち一般的人格利益を保護する点に主要な機能を持つ一般的人格権とに分けることができる(加藤一郎編注民法(9)五十嵐清著一八〇頁)。

人格権の概念は多岐にわたるが、人の身体的側面(生命、身体、健康、自由)、精神的側面(氏名、肖像、名誉、プライバシー)、経済的側面(営業)などが人格権の対象として論ぜられてきた。わが国においては、社会関係の複雑化や出版放送等のマスコミの発達などによって、主として人格の精神的側面を中心として人格権が発展してきた。そしてさら

に、公害問題の激化や人間の尊厳性への社会的自覚のたかまりなどによって、生命、身体、健康など人の身体的側面についても後述の如く学説判例の発展がみられ、人格権による公害の差止請求権が確立されている。

今日における人格権の最大の課題は人の生命や健康をむしばむ公害からいかにして人間存在そのものを保護し、人間の尊厳を守る機能をはたすかという点にある。世界保健憲章は、「健康とは単に疾病や虚弱ではないということではなく肉体的精神的社会的に完全に良好な状態にあることをいう。到達し得る限り最高度の健康水準を享受することは、すべての人間の基本的権利の一つ」であると宣言している。正しい健康観の再認識と健康の価値の絶対的評価の重要性は、今日ますます高まっており、人格権はこのような健康観と健康に対する絶対的価値観を内包させたものとして発展しつつある。

ところが、被告は、原告らの被害が「生活上の利益」への侵害に止まるかの如き誤った前提をとり、人格権について「生活上の利益まで包含するものではない」旨主張しているが、「生活上の利益」をことさら人格権から排除しようとする右主張は、根拠のない独断である。後述する如く、既に多くの判例が「生活上の利益」を人格権の内容として認めていることは周知の事実である。例えばこの点につき大阪空港第一審判決は「個人の生命、自由、名誉その他人間としての生

活上の利益」を人格権とし、さらに、同第二審判決は「個人の生命、身体および生活に関する利益」を人格権として承認し、本件と同様な被告の反論に対し「従来人格権の語をもって名誉、肖像、プライバシーあるいは著作権等の保護が論ぜられることが多かったとしても、それは人格的利益のそのような反面について、他人の行為との抵触およびその調整がとくに問題とされることが多かったことを意味するにすぎず、より根源的な人格的利益をも総合して、人格権を構成することには何ら支障とはならないものと解される」と適確に指摘している。

人格権の規定は明文上存在しないが、人格権が認められることは学説判例上異論のないところであり、また、人格権に基づく公害の差止請求は、学説判例上確立されている（ジュリスト四七三号公害訴訟研究会での野崎判事、沢井教授の発言）。

## 2. 学説の支持

人格権による公害の差止請求を支持する学説は、加藤一郎・不法行為法一二六頁をはじめとして、谷口知平、植林弘・損害賠償法概説二八六頁、好美清光「日照権の法的構造・中」ジュリスト四九三号一一二頁、篠塚昭次「転機に立つ公害法」論争民法学一五八頁、沢井裕「差止請求と利益較量」法律時報43巻8号10頁、星野英一・民法概論Ⅰ物権21頁、牛山積「大阪空港控訴審判決と人格権・環境権」法律時



報48巻2号44頁、石田喜久夫「人格権」判例時報七七九号21頁、藤岡康宏「環境法の基本構造」判例時報八七四号一三〇頁など極めて多数にのぼり、わが法学上確固たる地位を占めている。

### 3. 判例の確立

判例においても、人格権による公害等の差止を認める判決が積み重ねられてきた。それらの概略を示せば次のとおりである。

(1) 合資会社清水板金製作所事件第一審判決（名古屋地判昭42・9・30下民集18巻9・10号九六四頁）

騒音被害に対し「生活享受権に基づく生活妨害排除権」を認め差止を容認したものである。これは、実質的にみて人格権とみることができる。

(2) 荻窪ローヤルコーポ事件決定（東京地決昭47・2・28判例時報六六〇号32頁）

日照妨害被害を理由とする建築差止につき、物権的請求権と人格権の複合を被保全権利として差止を容認した。

(3) 千葉産婦人科医兼看護婦寮事件決定（千葉地決昭48・11・10判例時報七三九号一一〇頁）

日照阻害による人格権の著しい侵害を根拠として医院の建築続行の差止を容認したものである。

(4) 仙台・北日本信用販売事件決定（仙台地決昭49・3・28判例時報七七八号90頁）

日照等の阻害による生活妨害は土地建物の所有権、利用権または占有権の侵害と解する余地もないではないが、その実質はむしろ、人格権の侵害とみるのが妥当であるとし、日照等の利益が他人によって阻害されるときは、人格権の侵害としてその排除または差止を請求し得るとし、塔屋部分の設計変更、六階部分の一戸の工事禁止等を容認した。

(5) 大阪空港事件第一審判決（大阪地判昭49・2・27判例時報七二九号3頁）

右判決は、被告国の人格権についての反論を正面から排斥し人格権による差止請求を明確に承認し、午後一〇時から翌朝午前七時までの飛行機の発着禁止を決めた。

(6) 右第二審判決（大阪高判昭50・11・27判例時報七九七号36頁）

右判決は、第一審判決をさらに前進させ「およそ個人の生命、身体の安全、精神的自由は、人間の存在に最も基本的なことがらであって法律上絶対的に保護されるべきものであることは疑いがなく、また人間として生存する以上、平穏自由で人間たる尊厳にふさわしい生活を営むことも最大限尊重されるべきものであって、憲法一三条はその趣旨に立脚するものであり、同二五条も反面からこれを裏付けているものと解することができる。このような個人の生命、身体、精神および生活に関する利益は、各人の人格に

本質的なものであってその総体を人格権といふことができる。このような人格権は、みだりにこれを侵害することは許されず、その侵害に対してはこれを排除する権能が認められなければならない。すなわち人は疾病のもたらす等の身体侵害行為に対してはもとより、著しい精神的苦痛を被らせ、あるいは著しい生活上の妨害を来たす行為に対してもその侵害行為の排除を求めることができ、またその被害が現実化していなくともその危険が切迫している場合には、あらかじめ侵害行為の禁止を求めることができるものと解すべきであつて、このような人格権に基づく妨害排除および妨害予防請求権が私法上の差止請求権の根拠となりうるものといふことができる」と判示し、人格権による差止請求を適確かつ明確に認め、原告らの差止請求を全面的に認容し、午後九時から翌朝七時までの飛行機の発着を禁止した。

(7) 徳島市ごみ焼却場事件(徳島地判昭52・10・7判例時報八六四号38頁)

ごみ焼却場の建設により健康上、財産上の被害を受け、公害発生の蓋然性が高く、事前調査、住民との交渉も不十分であることなどを理由として人格権その他の権利に基づき建設差止を認容した。

(8) 居宅立入架電等による生活妨害差止事件(横浜地判昭53・4・19判例時報九〇五号87頁)

「人は平穩に日常生活を営むことができるのであつて、その利益は人格権ないし人格的利益の一つであつて固有の排他的性質を有し、これが何人かによつて侵害されている場合には、人格権ないし人格的利益に基づき直接侵害行為の差止を請求しうる」として居宅等への立入、架電などによる生活妨害の差止を認めた。

(9) 宇和島市ごみ焼却場事件(松山地宇和島支判昭54・3・22判例時報九一九号3頁)

ごみ焼却場の建設により、健康上・財産上の損害を受ける蓋然性が高い一方、環境アセスメントを実施したことが認められず、住民の心配する公害に対する説明資料も持合せておらず、納得のいく説明も行なわれていないことなどから特に例外的に建設を許容する様な事情もないとして人格権その他の権利に基づいてごみ焼却場の建設工事の差止を認めた。

以上人格権による公害の差止請求権を認める判例の流れを概観したが、前記大阪空港判決によつて公害差止の根拠としての人格権は裁判例のうえで完全に定着したといふことができるのである(沢井裕・公害差止の法理14頁)。

### (三) 環境権について

#### 1. 環境権の意義と展開

環境権は、人間が健康な生活を維持し、快適な生活を求めるため良き環境を享受し、かつ、これを支配しうる権利とい

うことができる。

環境権の内容は多岐にわたるが、基本的人権ないし公法上の権利としての側面とともに、民事訴訟においては、差止、損害賠償を求めることのできる私法上の排他的支配権としての側面を持ち、次の様にすぐれた意義を有している。

まず、人類が生態学的な危険状態にある今日、環境自体を直接守ることなしには人間の生命・健康・快適な生活を守ることが困難であるが、環境権は住民に直接的な被害が発生する前に環境汚染行為の違法性を追及することを理論上可能とし、直面する環境汚染問題に正しく対処することを可能とする。

さらに、環境権は、個々の住民が自己の権利侵害と同時に、広汎な地域的被害を直接自己の権利侵害の内容として主張するものであるから、公害被害の特徴である広汎性を端的に反映する権利といえることができる（大阪弁護士会環境権研究会・環境権参照）。

ところで、被告は環境権について実定法上認められていないと主張し、大阪空港一審判決を援用する（被告準備書面（2頁））。しかし、この点は権利を否定する直接の理由とはなり得ない。

私法上の権利の生成発展は、法的保護に値する社会的利益につき、これを権利として確立する社会的法意識の承認があれば可能であり、特に明文の根拠を必要とするものではない

のであって、このことは前述した人格権の確立と発展の経過からみても明らかである。

公害が危機的な状況にある今日においては、環境侵害の広汎さを考慮し、生態学的見地から被害の未然防止を認めなければ個人の法益を守ることはできない。

大阪空港二審判決は人格権に基づく差止が認められる以上環境権については判断するまでもないとしたが、この判決は「単なる個人的個別的な人格権ではなくて、環境享受をその内容として取り込んだものであり、環境権への足掛りを十分に備えた、いわば環境権的人格権であることが指摘されよう」（清水誠「大阪空港判決と人格権・環境権」法律時報48巻2号44頁）と評価され「『環境権』には『環境権』の出番があることを間接的に認めたもの」（篠塚昭次「人格権と環境権—大阪空港公害裁判控訴審判決総評」法学セミナー昭和五十一年一月号8頁）と評価されることである。

環境権の提唱は、昭和四五年三月国際社会科学評議会主催公害シンポジウムの結論としてなされた決議の中で「人たるもの誰もが健康や福祉を侵す要因にわざわいされない環境を享受する権利と、将来の世代への現在の世代が残すべき遺産であるところの自然美を含めた自然資源にあずかる権利とを基本的人権の一種としてもつという原則を、法体系の中に確立するようわれわれが要請する……」と述べられたことに始るといえる。次いで同年一〇月、日本弁護士連合会人権擁護

大会の公害シンポジウムにおいて明確に法理論として「環境権」が提唱された。この提唱は、広く社会に報道され大きな反響を各方面に与えてきた。国際的にも、昭和四七年ストックホルムで開催された国連人間環境会議で採択された「人間環境宣言」において、次のように環境権の思想が展開されている。すなわち「人は尊厳と福祉を保つに足る環境で自由、平等および十分な生活水準を享受する基本的権利を有するとともに、現在および将来の世代のため環境を保護し改善する厳粛な責任を負う」のである。

かくして環境権論は、公害被害に苦しむ住民を中心として急速に社会的承認を受け、公害反対運動を支える社会的意識として定着し、多数の環境権訴訟が提起されるに至っている（沢井裕「公害差止の法理」19頁、64頁参照）。

## 2. 学説の支持

環境権論は、法学会においても論争を呼び起こした。こうした論争においても、環境権を支える基本的な思想についてはこれを否定する論者は見出し得ない。

基本的人権としての環境権が憲法一三条や二五条などを根拠として成立し得ることはすでに多くの学説が承認している（小林直樹「憲法と環境権」ジュリスト四九二号二二二頁、阿部照哉「現代人権論の一側面―公害と人権」公法研究34号94頁、原田尚彦「環境権と裁判所の役割」判例タイムズ二六五号2頁、原田尚彦 野村好弘 淡路剛久「公害訴訟と環境

権」ジュリスト四九二号二三五頁、松本昌悦「環境破壊と基本的人権」、影山日出弥「公害と憲法(5)」法律時報44巻一〇号一三九頁等）。

すなわち、憲法一三条は幸福追求権を明示し、同二五条は「健康で文化的な生活」を保障し、国に対し『公衆衛生の向上及び増進』を保障し国に対し「公衆衛生の向上及び増進」を義務づけているが、公害による環境破壊の危機的状況はこうした憲法の認める基本的人権を危くするに至っており、今日においては、右規定は新たな基本的人権としての環境権を根拠づけるものとなっている。

今日の公害状況は、基本的人権としての環境権とともに私法上の権利としての環境権を必要不可欠のものとしている。今日環境を守る最大の源動力が公害反対運動を展開しつつある被害住民にあることは否定しようのない現実である。被害住民が直接自らうけた環境侵害の差止めを求めることを可能とする私法上の環境権の重要性は極めて大である。こうした私法上の環境権こそ被害住民を救済し、環境を保護する最大の法的手段であると言って過言ではない。

民事訴訟における差止、損害賠償を求める法的根拠としての環境権についても多数の学説の支持するところとなっている。

大阪弁護士会環境権研究会・「環境権」、牛山積「環境破壊のメカニズムと住民の権利」法学セミナー昭四八年二月号

九三頁、甲斐道太郎「環境権と差止請求」法律時報増刊公害裁判第四集一七頁、篠塚昭次「『環境権』否定判決への疑問」法律時報四六卷五号一八頁、小林健男・「日照紛争と環境権」、清水誠「大阪空港控訴審判決の意義と課題」法律時報四八卷二号八頁、原島重義「わが国における権利論の推移」法の科学四号五四頁以下、などを指摘することができる。

### 3. 判例の動向

環境権は、提唱されてから、その歴史の新しいこともあって判例において正面から環境権を明示してこれを認めたものは今までのところはない。しかし、環境権ないし環境権的発想に立つと評価しうるものとして代表的なものを示せば次の様な例をあげることができる。

(1) 吉田町屎尿・ごみ処理場事件第一審判決（広島地判昭46・5・20判例時報六三一号24頁）「公害はその及ぶ範囲が広く、それによる被害も多数人が予想されるという特異性を有するところから、個人・個人のうける被害の程度を個々に判断することは容易ではなく一応地域的な判断をもってかえざるをえない」として申請人適格を認めて差止を認容した。

(2) 右第二審判決（広島高判昭48・2・14判例時報六九三号27頁）

「原告ら各個が本件各施設のうちのいずれの施設によって

どの程度の影響を受ける可能性があるかの点はこれを明らかにすることができないが……原告らは本件予定地からほぼ二、五キロメートル以内土地、建物所有し居住しているものであるから、程度の差はあるにしても「悪影響を受ける蓋然性があることなどを理由に差止を支持した」。

(3) 和泉市火葬場建設事件（大阪地岸和田支決昭47・4・1判例時報六六三号80頁）

「本件申請は将来の被害を予測してその差止を求めるものであり、かつその被害の及ぶ範囲が広くそれによる被害者も多数人が予想されるのであるから個人、個人のうける被害の程度を個々に判断することは容易ではなく一応地域的な判断をもってかえざるをえない」として申請人に適格性をみとめ、建設、使用、操業を一年間禁止した。

右の裁判例の外、利川製鋼事件判決（名古屋地判昭47・10・19判例時報六八三号21頁）、藤井寺球場ナイター工事事件決定（大阪地決昭48・10・12判例時報七一七号22頁）、牛深市屎尿処理場事件（熊本地判昭50・2・27判例時報七七二号22頁）などが差止請求を認容しており、環境権的発想の面で注目されるものである。環境権は既に社会的法意識として定着しており、学説の支持も拡大しているのであって、今や裁判所がこれを正面から認めてしかるべき段階である。

(四) 本件新幹線公害被害と人格権、環境権の侵害

原告ら新幹線住民が受けている被害は精神的被害はもとより、日常生活のすみずみにまで及んでおり、さらには身体的被害さえ存在し、そのうえ、こうした多種多様な被害が相互に影響しあつて複雑かつ深刻なものとなっている。しかも、こうした複雑かつ深刻な被害は広範囲にわたり、原告らの居住地域に限ってみても、その範囲は沿線約七キロメートル、線路両側各約一〇〇メートルに及び、こうした地域が「病める地域」として全体的な環境汚染を受け、そこに居住する約五、〇〇〇世帯のすべての住民が原告らと同様の被害を受けている。この様な深刻かつ広範囲な被害を原告らに与えている被告の侵害行為は、人格権、環境権を著しく侵害するものである。

人格権、環境権の内容をなす要素は、人間として持つ本質的かつ基本的な絶対的価値であり、それ故に人格権、環境権として不可侵性を持つ。前記大阪空港二審判決が述べているように「個人の生命、身体、安全、精神的自由は、人間の存在に最も基本的なことがらであつて法律上絶対的に保護されるべきものであることは疑いがな」いのである。

人格権、環境権を侵害する加害行為については、その侵害それ自体によつて違法と評価され、加害行為の態様や性質、とりわけ被告の主張するような「公共性」などの要素を、違法性の存否の判断につき、考慮するなどといった、加害者の利益との無原則的な衡量論をまさしく排斥するものである。

原告ら新幹線沿線住民が受けている被害は、深刻かつ重大であり、そして、それは広範囲にわたっているのであつて、利益衡量の余地はないものであり、本件差止請求が認められるべきは当然である。

#### 四、被告主張の不当性

##### (一) 抽象的不作為請求について

1. 抽象的不作為請求の問題が詳しく論じられるようになったのは近々一〇年程度のことである。これはまさに時代の反映である。経済の高度成長は、人間生活を脅かし、各種の生活妨害あるいは公害現象を惹起し、各地で差止訴訟が提起された。ところが、加害のメカニズムは複雑で、しかもすべて加害者の独占的支配領域内にあり、被害者においては、その原因も防止方法も容易には知ることができない。他方、加害者は侵害行為の防止手段も最も良く知っているか知りうる立場にあり、加害者自身が、自らの選択によつて防止手段をとる余地があれば加害者にとつても有利である。こうしたことから最も合理的かつ妥当な方法として採用されたのが抽象的不作為請求または抽象的不作為請求である。

抽象的不作為請求は、強制執行の方法との関係において問題とされるが、何ら適法性に欠けるものではなく、抽象的不作為請求を認める考えが支配的となつていたのである（沢井裕「公害の私法的研究」四三七頁、竹下守夫「生活妨害の差

止と強制執行」立教法学二三号、谷口知平外編「公害の法律相談」九七頁（宮原守男筆）、大阪弁護士会環境権研究会「環境権」二〇九頁以下）。

2. 被告は、原告らの請求の趣旨第一項が特定性を欠き不適性であると主張しているが、この主張は誤っている。請求の趣旨第一項は一定量以上の騒音振動を侵入させることの禁止を求めるもので、その趣旨は一義的で明快なものであり、執行方法は間接強制または将来のための適當の処分の方法を執行手続内で決定すればよいのである。

また、本訴請求の趣旨と同様の判決主文によって不作為を命じた判例も多数存在することは、原告準備書面(三)四五頁において指摘したとおりである。

3. また、原告は請求の趣旨第一項の達成方法として時速六五キロメートルに減速することを主張し、あわせて発生源伝播対策を実施すべきことを主張した。これらの措置が実施されるならば請求の趣旨第一項の達成が可能であることも述べた。

被告が減速と発生源伝播対策を適宜実施すれば、この請求の趣旨第一項の実現は容易であり、被告がとるべき措置の内容も明確であって不特定かつ曖昧といわれるすじあいではない。

4. とくに留意すべきことは、新幹線のように高度な技術により運行がなされている場合である、その公害防止対策は専

門的かつ複雑にならざるをえない。門外漢である原告らが、新幹線の公害防止技術を自ら発明研究し、あるいは最適な対策を選択することは容易ではない。このような事情の下にあって、原告らのなすべきことは、一般的な科学的知見や例証、あるいは、被告国鉄が発明した技術をもって、可能性を主張し立証すれば足りるものというべきである。原告らに右以上に仕様書までも含む何らかの具体的措置の特定まで求められても、被告国鉄が怠慢でありかつ秘匿性を持つほど、原告らは有効な手段提示の困難に陥り救済を求めえなくなる。このようなことは、「公害」事件においては極めて不公平かつ理不尽な結果であること明らかである。

また、本件のように広汎かつ多様な被害者を生ぜしめるとき、被告国鉄に対し課せられる公害防止措置は、被告国鉄において任意最も適切な対策を採用し選択しうる状況にあることが、被告の利益でもある。原告らは、防止技術の未經験者であつて、その未經験者が技術を専ら占有し活用しうる被告の行為にことごまかな制約を課すことは、かえって、有効な防止措置を見落す可能性もあるからである。

このように、被告国鉄のみが把握する専門的技術が課題となるとき、本件の抽象的不作為請求の趣旨形式こそ最も合理的でかつ有効な形式にならざるを得ないのである。名高判昭和四三年五月二三日（下民一九卷三三四頁）は、抽象的作為請求を不適法と排斥している。この事件は、従業員五、六人

の町工場の事例であり、発生源数も少なく容易にかつ最も有効な公害防止措置を作為命令として求めうる相隣的な事案であった。他方、名地判昭和四七年一〇月一九日（判時六八三号二三頁）は、ばいじんの差止を認めたものであるが、従業員数三四〇名という大工場的事例であり、被害者は広汎で原告数でも二七七名に達し、ばいじん防除には種々の方法がありうる事案につき、抽象的不作為請求を認容している。これは、公害防止技術の解明能力の難易やその方法の多様性の有無により、とくに後者事例の場合に抽象的不作為請求を認容すべきことを示しているに他ならない。

被告は、執行手続段階は、判決手続段階で特定された措置を機械的に命令実現するにすぎないという。本件の場合、防止措置に多様性あるものの、その外延は発生源伝播対策、減速走行と明瞭であり、被告国鉄が任意実行しない場合、この示された対策中最適の具体的対策が間接強制ないし代替執行によって実現されるものであって、執行段階でことさらに判決手続と同様の手続がなされる必要はない。

以上の理由から、被告の趣旨に対する主張は誤りであり、本件の抽象的不作為請求は適法であり、かつ適切有効な方式というべきである。

## (二) 受忍限度論について

1. 無原則な利益衡量は許されない。

(1) 被告は、「公共性」等を主張し、新幹線の騒音振動その

他による原告らの被害が受忍限度内にあり、被告による加害行為は違法性がない旨強調している。被告主張のかつての受忍限度論は違法性の存否の判断のために、被害の性質、程度のみならず、加害行為の態様、被害回避措置、差止めによる双方の利害得失、地域性などあらゆる事情を考慮すべきだとして、文字どおりありとあらゆる利益衡量をしていた。もとより、ごく軽微な被害でもって加害行為の差止を求めるような場合、その適否をめぐって、被害の性質、程度の観点から利益衡量がなされるのは、ある意味ではやむをえないところであるが、加害者側の事情を考慮した利益衡量は受忍限度論のいう「公平」の結果とは裏腹に被害者抑圧の論理であって、到底あるべき公平の見地からは許さるべきではない。

(2) 元来、この受忍限度論が提唱されたゆえんは、民法七〇九条の「権利侵害」の解釈をめぐるものであった。すなわち、同条を文字どおり解釈すれば、加害行為があっても、権利として認められる利益を侵害する場合でなければ不法行為が成立しないこととなり、この結果、不法行為による救済を不当に制限してしまう弊害が生じていた。そこで、判例、学説の努力によって、不法行為に基づく救済を与えることを必要とする利益の侵害があれば同条を適用することとし、ここに被害者救済がはかられるようになった。そして、技術的にはその利益の侵害の判断を違法性の有無の



判断に転化し、その有無の判断の要素として被侵害利益と侵害行為の態様との相関々係が考慮されることになった。このように、いわゆる「権利侵害から違法性へ」という解釈の変遷はあくまでも被害者救済の目的をもってなされたものであった。

しかるに受忍限度論は、その真の目的を離れて一人歩きをはじめ、違法性の判断の諸要素を無原則に羅列し、当初の目的とは全く相反した加害者救済という逆転した機能を生果すこととなった。その結果、被害者らにおいて侵害される利益が権利といえない程度の場合はもちろんのこと、環境権または人格権その他の明確な権利を有している場合においてすら、この受忍限度論の介在のため歯止めなき被害の抑圧がなされることとなってしまったのである。

このような受忍限度論の無原則な利益衡量は、その後、多くの批判をあびることとなった。

(3) 前記(2)の「権利侵害から違法性へ」という転化がはかられた当時は、加害・被害の規模も比較的小さく、その当事者間における法的解決も相互受忍の考慮を働かすことによつて、公平な解決をはかることがむしろ適切であったといえる。このような、いわば小市民的、相隣関係的な侵害行為にあっては、加害者側と被害者側がともに平等対等な立場にあってともに互換性があり、双方の事情を比較衡量することが、市民法的な解釈としては当然要請されていたと

ころである。このことは、現代においても、市民どうしの相隣関係的な比較的軽微な生活妨害とか交通事故等にあつてはそのまま妥当し、相互受忍の観念を取り入れることによつて公平が担保されることとなるといえる。

ところが、大規模な公害等の分野においては、加害者、被害者は対等平等性も喪失し、前者は大企業、公共団体等常に強大であり、後者は周辺の住民で常に弱者である。そして、それぞれの立場に互換性はなく、前者は常に加害者であり、後者は常に被害者である。前者は強大な資本力と技術力によつて諸活動を営む結果として公害を生じさせているのに対し、後者はなす術もなく公害に常に暴され続けているのである。このような領域において、単純に市民法的な利益衡量が無原則になされることは、公平の見地から、社会正義の見地からも決して適切でないことはもはや明らかである。

(4) 受忍限度論における利益衡量は、無原則さに加えて、何が違法たるのかの判断基準が存在しない。従つて判断者は、ありとあらゆる事情を総合評価して、「なんとなく」結論を下さねばならない。平たくいえばドンブリ勘定をするのである。この総合評価の結論の冒頭に「健全な社会通念に従つて」とか「一般の社会常識により」とかの枕詞を冠したところで結局は同じことである。その結果は、絶対的価値をもっている生命、健康までもが経済的価値比較衡

量されることとなってしまふのである。このように、全く判断基準をもたないまま、ただ単に羅列的に概算評価し、そこから結論を下すことは何ら論理性のない極めて恣意的なものとなる危険がある。違法性判断基準を全く提示しえない受忍限度論は破綻せざるをえないものというべきである。

(5) 人間の生命と健康はかけがえないものである。これらを権利の内容とする人格権、環境権は他のすべてのものに優越する権利であり、比較衡量はありえない。しかるに受忍限度論を徹底すれば、これらも比較衡量の一要素に供され、いわば生命とひきかえに経済性が優先する可能性も生じることとなり、極めてゆゆしい事態を招来してしまふ。そして、加害者、就中、公害企業は被害はあつても「公共性」が強く、被害防止措置をも講じた以上受忍限度内だとして免責をはかろうとする。このことは、先の四日市公害訴訟の中における被告各社の態度にその典型をみることができる。このような発想は、生命、健康の軽視と公害企業の擁護を目的とするものであり、また、これが受忍限度論が強調されるゆえんであり、かつそのような機能を果しているのが受忍限度論の実態なのである。

## 2. 受忍限度論的利益衡量に対する反省

(1) 右にみたように、受忍限度論は破綻をきたし、かつ現実的にも公害法の分野においては妥当性に欠けるものであつ

た。この点に関する解釈論上の反省と近時増々激しくなっている環境破壊の現状に対する危機認識から、受忍限度論にも手直しが必要とされるに至つた。公害企業の過保護に対する反省と同時に公害被害者の生命、健康に対する再認識がなされたのである。

同様の思想的な流れは、公害対策基本法にもみられる。同法は昭和四二年に制定されたが、当初は環境保全は経済発展との調和を損わないことが前提とされていた。しかし、環境悪化の社会的状況に直面して、環境保全の世論、運動は高まり、遂に昭和四五年、悪評の高かった調和条項が公害対策基本法から削除され、ここに、環境保全の必要性が再認識されるに至つた。これは、その思想的根底において受忍限度論の反省の軌跡と同一の発想に基づくものとみることができると。

(2) 受忍限度論の変容は被害の立証責任とか、被害が重大であり被侵害利益の権利性が強ければ、違法性減殺要素との衡量をすることなく侵害行為を違法と評価すべきだという面にみられる。受忍限度論においても、健康等の侵害に至るような場合には比較衡量は許されないのである。本件においても原告らの被害は生活妨害、睡眠妨害、精神的被害にとどまらず、身体被害にまで至り、なかには病気の療養ができなかったり、死期を早めたりして、病人、老幼者よりもより一般通常人においてすら生命、健康に重大な侵害

が加えられているのであって、比較衡量の余地なく被告の侵害行為は違法であり、被告の責任は免れないことは明白である。被告の主張する「受忍限度論」は既に否定し去られた議論であって、到底現在継続進行中の本件公害被害に関する判断基準たりうるべきものはないのである。

もとより、受忍限度論は、右の如く従来に比せば、かなりの内容的変遷を示しているのであるが、なお判断基準が依然として不明確だとの批判は避けえようがない。この点、原告らの主張する環境権、人格権にあっては、右のような意味における欠陥はなく、本件被告の侵害行為は一切の比較衡量を経ることなく、当然に違法なのである。

(3) 被告は、公害企業擁護論として過去に葬り去られた古い受忍限度論に固執して臆面も無く種々独善的な議論を展開している。それらが解釈法学的にも具体的内容においても不当であることは前に述べてきたとおりであるが、被告が、米国において公共企業の差止が認められていないという例も引用し、もって本件においても同様の結論に結びつけようとしているので一言すれば、右の例はわが国とは法体系、社会構造等を異にするものであって、参考たりうべきものではないのであるが、ちなみに、米国においても差止の必要性が近時強調され、環境保全の重大性が次第に認識を深めてきつつある点を指摘しておきたい（乙第三五六号証参照）。

### (三) 後住者について

1. 被告は、昭和三十九年一〇月、新幹線が開通した後に本件沿線地域に居住を開始した原告を目して、被害を認識して接近したものであるから、差止請求権も損害賠償請求権も有しない旨主張している。

しかし、右主張は、本件においては全く妥当性を有しないものである。

2. 被告の主張は、いわゆる「危険への接近」あるいは「先住性」の理論によるものであるが、この理論そのものが、本件のような場合には何んら正当性を有しないのである。すなわち、公害加害者たる被告は、そもそも自己が所有権、賃借権などの権原を有する土地を越えて、有害エネルギーや有害物質を放出、排出する権利を有しないのである。もし、原告らの差止請求権、損害請求権を認めないとするならば、侵害者が先に侵害行為を始めたが故に、他人の土地までも支配する権能を認めるというおかしい結果になってしまうのである。

もちろん、特別の法律などに基づいて居住してはならない義務を負う場合は別であるが、本件のように何んらの義務違反のない場合に、後から来たという理由で、請求権を否認されるいわれはないのである（同旨、山口和男「騒音の規制と被害者の救済」法曹時報24巻10号50頁）

なお、何んの利益もなしに、差止と賠償を請求する目的の

ためにのみ居住を開始した者があるとすれば（現実にはそのような者は一人もいないが）、それは権利乱用とか信義則というような一般的な問題で処理でき、いわゆる先住性の問題とはレベルが異なるのである。

3. つぎに、仮りに居住の先後関係を違法性判断の一つの資料と考える見解を採用するにしても、被害が重大な場合には適用されてはならないのである（加藤一郎編・公害法の生成と展開（加藤一郎筆）34頁、同（野村好弘筆）四一〇頁、淡路剛久「大阪国際空港公害判決の問題点」ジュリスト五五九号43頁）。

本件における原告らの被害は、先に述べてのように、日常生活妨害、睡眠妨害、精神的被害から身体的被害に至る多様かつ重大なものであって、まさに適用されてはならない場合なのである。

4. さらに「被害の状況を認識しながら居住を開始した」というが、そのような原告は一人として存在していない。騒音振動による被害の实情は、単に一回暴された程度のことと認識できるものではない。原告らがこもこも述べているように、住んでみて始めて実感されるものなのである。来る日も来る日も、早朝から深夜まで暴されることによって、その苦しみが広く、深く、なっているのである。

原告らのなかのある者は、居住開始に先立って現地を一度や二度訪れた者があるかも知れない。また新幹線についての

一般的なイメージを持っていたであろう。しかし、騒音振動公害の特色を考慮するとき、どうして被害を認識していたなどと言えようか。また土地の売主や貸家の持主が、新幹線公害を説明する道理がないのである。

5. ちなみに、居住開始の理由について見ると、出生によるもの、結婚によるもの、扶養上の必要によるものなどは、いわば止むを得ざる事情によるものであるから、後住性を問題とする論者にとっても考慮外となる。

また、妻の実家に家を建てたとか、親族の事業引継のためとか、社宅の移転のためとかの経済的理由のある場合においても、現在における住宅事情からすれば、住宅選択の自由は一般庶民には望むべくもなく、後住性を問題とする余地はないのである。

もちろん、原告のなかには、そこを選ばねばならないという特別の理由のない者も居ないではない。しかし、これらの者は、何んらかの事情、例えば資金的に合っていたとか、通勤に便利とかがあつて、限られた条件のなかで、選んだものなのである。今日、住宅は自由に選べるものではない。「他の土地を選びえた」というのは、しよせん論理の遊びというものである（なお、これらの者の誰一人として、新幹線公害の深刻さを認識していた者はいないことは言うまでもない）。

6. 右のとおりであつて、本件においては居住の先後は全く問題とすべきでなく、差止請求権の存否の判断に当たっても、

また損害賠償請求権の有無ならびにその金額の算定に当たっても、一切考慮してはならないのである（もちろん、居住の期間が、慰籍料算定の一つの資料たることまで否定するものではないことは言うまでもない）。

## 五 五 五

以上、われわれ本件において原告らの差止請求が当然認められるべき筋合のものであることを明らかにした。新幹線列車の走行に伴う騒音振動の暴露は、原告らの人格権、環境権を侵害するものであり、原告らの受けている被害は重大かつ継続的である。

われわれは、ここで再びわれわれの差止請求値が、平穩にして健康な生活と環境を保持するためのギリギリの値であること、従って、この請求値は少しも値切られてはならないことを確認する必要がある。すでに、人間の正常な生活や健康を維持するうえで、最少限度どの程度まで騒音振動を抑えなければならぬかという問題については、第三章第五で論じた。そして、この請求値を実現する合理的かつ現実的方法が存在することとも詳述したところである。原告らの生活と健康は今も刻々と侵され続けている。一刻も早くこの騒音振動地獄が解消されなければならぬのである。誰しも、いわれなき公害のつぼの中で苦しんでいるものに対し「あきらめよ」という権利はもたない。原告らの被害が、その苦しみが正しく認識されるとき、

原告らをこの被害から救済する必要性が痛感され、原告らの差止請求が値切られることなく肯定される結果が導びかれる。

新幹線の沿線で苦しんでいるのは生身の人間である、病気をすることもあれば、仕事に疲れ切っていることもある。老人もいれば赤ん坊もいる。交代勤務で日中の睡眠を要するものもある。受験勉強に四苦八苦しているものもある。どこにでもいるごくありふれた人々が、沿線でも同じように一生懸命、自分のそして家族の生活を守り、営んでいるのである。一体、被告国鉄にこのような沿線住民の生活を土足で踏みにじる権利があると言うのであろうか。

（第六章第二より第七章終まで省略）

## 被告（国鉄側）最終準備書面

（第一より第一一まで省略）

### 第二 新幹線鉄道の公共性

#### 一 国鉄の公共性

##### （一）国鉄の性格

日本国有鉄道（以下「国鉄」という）は、従前国がその行政機関である運輸省を通じて直接に経営してきた鉄道事業を中心とする事業をそのまま引継いで経営し、その能率的な運営により、これを発展させ、もって公共の福祉を増進することを目的

として設立された公法上の法人であり（国鉄法第一条・第二条）、その資本金は全額政府が出資している（同法第五条）。そのため、国鉄は、事業の経営、役員任免、予算、会計等に関して国の機関から種々の法律上の規制を受けている。例えば、国鉄の事業経営に関しては、運輸大臣の一般的、総括的監督に服し（同法第五二条）、実際上も重要施策の決定については、運輸大臣の指示を受けて行っており（山口真人証人の証言）、その予算は、運輸大臣を通じて国の予算と同様に国会の議決を要するのであり（同法三九条の九、山口真人証人の証言）、決算については国の会計に準じ会計検査院の検査に服する（同法第五〇条）。運賃の設定、変更についても、財政法第三条の特別に関する法律、国有鉄道運賃法の適用を受け、原則的には、国会の議決に基づいて、各線区のコストと無関係に全国一律の運賃が強制され、また通学定期旅客に対する高率割引や貨物運賃の等級等本来国が負担すべき公共事業的政策による割引をも国鉄の負担において行っているのである。このため、運賃が国の政策として低く抑えられ、また適切な値上げができなかったことも、国鉄の赤字経営の要因をなしていることは、後に述べるとおりである（乙第一六七号証）。

その事業の規模は、ここ数年経済不況の影響を受けて、縮少しているとはいえ、昭和五二年度末における営業線区二四五線、営業キロは二一、三〇六・五キロメートル、駅の数は一五、二九三駅、旅客輸送量は年間七〇億六、八〇〇万人（一日平均

一、九三六万人）、貨物輸送量は年間一億三、二〇〇万トン（一日平均三六万トン）に及び、一日平均二万八千本の列車を運転しており、輸送人キロ（輸送人員に乗車距離を乗じた数）は一、九九七億人キロ、輸送トンキロ（輸送貨物重量に輸送距離を乗じた数）は四〇六億トンキロに達し、国内輸送機関別の割合では、旅客は二八パーセント、貨物は一一パーセントを占めている（乙第五五七号証）。

国鉄は、全国すみずみにいたるまで張りめぐらされた大規模な輸送網を有し、これによって大量の客貨の輸送を担当することによって、全国民の生活に深く密着しているのであるが、特に中長距離輸送の面においては、他の輸送機関には到底期待できない最も便利なサービスを全国民に提供しているのであって、国の大動脈としての国鉄の輸送業務の興廃は、国民生活で社会経済に重大な影響を及ぼすことは明らかである。

このように、国鉄は、その組織、業務内容の両面からみて、それ自体「極めて高度の公共性を有する」のである（最高裁判昭和四九年二月二八日民集二八巻一号六六頁）。

#### (二) 国鉄が果たしてきた役割

わが国における交通機関の中核として国鉄が果たしてきた役割は、わが国の発展の原動力であった。明治五年に、はじめてわが国に鉄道が敷設されてから、その地理的条件と風土が鉄道に適したこともあって、急速に全国に鉄道網が張りめぐらされ、当時はほとんど唯一の陸上交通機関として、近代の統一国家の

形成と日本経済の発展のため大いなる貢献をしたことは周知の事実である（清水証人の証言）。戦時においても、戦争中に荒廃した運輸施設と石炭その他主要資材が絶対的に不足するという多くの悪条件のもとに終戦直後における復員輸送、進駐軍輸送という特別の需要を充たしながら、食糧品輸送の確保、復興資材の優先輸送、産業基礎物資である石炭輸送の増強等わが国の再建、民生の安定のため重責を果たしてきたのである。

昭和二十四年、国鉄が公共企業体として発足してから後も同様に、折から進行していたインフレという悪条件のもとに、荒廃した施設の改善をはかるとともに、電化等の近代化への努力を続け、徐々に復元をはじめた産業界の活動に対応すべく輸送力の確保に努め（乙第一六六号証）、昭和三〇年代に入ってから日本経済が急速に著しく成長を遂げ、これに伴って輸送需要が急激に増加するようになると、国鉄では数次にわたる長期計画を樹てて輸送力を増強し、新幹線を建設し、輸送面において経済成長を支えてきたことは、後に述べるとおりである。

### （三） 国の経済政策と国鉄の長期計画

乙第一六七号証及び星野証人の証言によれば、以下の事実が明らかである。

1 現代の社会生活において交通機関の果たしている役割の重要性は、今さら多言を要しないであろう。交通の発達による経済的・社会的諸活動の広がりや能率の向上が国民の経済、文化、福祉の発展の原動力であり、これら経済等の発展は、ま

た交通の発展を促進する関係にもあり、従って、わが国の交通政策がその政策と密接不可分の関係にあることは、むしろ当然であるといわなければならない。

2 敗戦により壊滅的打撃を受けたわが国の産業界は、昭和二年六月におきた朝鮮戦争を契機として、復活をはじめ昭和三〇年頃から著しく拡大発展を見せ始めた（「もはや戦後ではない」とのキャッチフレーズが想起される）。政府は、貿易収支の改善を目指し、右のように急激な発展をはじめた経済の長期的指標として、昭和三十一年からはじまる経済自立五箇年計画を発表し、五箇年間の公共投資として三、一三〇億円の投資計画を示したが、この計画では急成長する経済に即応できないため、途中で改訂し、昭和三十三年からはじまる新長期経済計画を策定し、投資規模を拡大するとともに、輸送需要の増大に応じて、主要幹線を重点的に整備するとともに、輸送の近代化をはかるため電化・ディーゼル化を促進することとしたが、右計画も実情に合わなくなり、昭和三十六年からの一〇年間の期間とする国民所得倍增計画を定めた。この計画は、周知のように、一〇年間で国民所得を倍にしようとするもので、昭和三五年の価額で一六兆円の行政投資を行うとするものであって、国鉄に対しても、工業地帯を結ぶ重要幹線の新設及び複線化のための新規投資を、計画前半期に重点的に行うことを要請していた。昭和三九年には、同年からの五年間の計画として、住宅生活環境の充実、交通通信体系の

整備等を重点とする中期経済計画が策定され、国鉄に対して、主要幹線の複線化、複々線化による輸送力の増強を要請したが、この計画も、昭和四二年からは、より規模を拡大した経済社会発展計画に改訂され、最新技術による太平洋幹線の拡充及びこれに直結する主要幹線の複線化・電化の促進が唱えられた。昭和四五年には、右計画の規模を二倍とする新経済社会発展計画に改められ、充実した国民生活の場の確保、交通通信体系の整備等を重点項目とし、新幹線鉄道など主要幹線鉄道網の体系的整備の促進が強調された。更に、昭和四八年には、同年からはじまる五年間の計画として、経済社会基本計画が前の計画の投資額の倍額に近い規模で定められ、安全で公害のない豊かな生活環境の創造等を重点に、全国幹線交通網の整備がもり込まれたが、石油ショックによる経済事情の変動をうけて、昭和五一年には、昭和五〇年代前期経済計画に改められ生活環境施設の整備、国民生活の基礎の強化を重点とされることとなった。

これらの政府の長期経済計画は、昭和五〇年代前期経済計画を除いては、予測をこえる経済成長に追いつかず、その都度改訂されたものであるが、いずれの計画においても、交通通信体系の整備拡充が重点項目とされており、日本経済の成長の隘路として交通問題が取り上げられていること、及び中期経済計画以後の計画においては、いずれも住宅生活環境施設の充実、安全で公害のない豊かな生活環境の創造等国民生

活の安定が重点項目にあげられていることに注目しなければならぬ。

3 政府は、昭和三七年、前述の長期経済計画とならんで、将来一〇年にわたる国土開発というより具体的な社会資本整備計画である全国総合計画を策定したが、昭和四四年には、これを新全国総合開発計画に改め、二〇年間に約一三〇兆円ないし一七〇兆円の投資による計画を定めたが、そのなかには、幹線空港の整備とならんで札幌・福岡間約二、〇〇〇キロメートルについて高速道路と新幹線鉄道の建設を計画、施工する方針が定められた。しかし、右計画は、石油ショック後の経済の停滞を考慮し、見直されており、昭和五二年一月第三次全国総合開発計画として修正された（星野証人の証言参照）。

4 国鉄は、戦災と戦時中の酷使のため輸送施設は荒廃しきっていたので、昭和三三年度から復興五箇年計画を策定し、昭和二八年度からも再度五箇年計画がたてられたが、資金面の裏付けがなされず、復旧は充分に進展していなかったが、前述のように国の経済の急速に立ち直りをみせ、これに伴い輸送需要は急激に増加したため、政府においては、経済自立五箇年計画を策定していた。そこで国鉄は、輸送需要の増加に対応するため、昭和三二年からはじまる第一次五箇年計画を策定した。この計画は、老朽資産の取替、輸送力の増強、動力近代化を内容とし、総額六、〇〇〇億円の資金を予定して



施行され、昭和三五年度までの四年間に四、三一九億円が投入されたが、輸送需要の急増に追いつかず、資金事情の悪化もあって、四年で打ち切られたが、右投入資金のうち二、四一六億円は諸改良、取替、車両にあてられた。

日本経済は、その後も急成長を遂げたが、国鉄の主要幹線は、ほとんど増強されておらず輸送量を増加させることは困難であった。昭和三三年からはじまった新長期経済計画においても、輸送需要の増大に応じて主要幹線を重点的に整備するとともに、輸送の近代化をはかるため、電化・ディーゼル化を行うことを計画目標に掲げていたし、昭和三四年には東海道新幹線の建設も決定されていたので、国鉄では昭和三六年からの五年間の計画として第二次五箇年計画を発足させた。

この計画は、東海道新幹線の建設、主要幹線の複線化を主とする輸送力の増強及び輸送方式の近代化を目標に掲げ、投資計画額一兆三、五〇〇億円であったが、この計画も、国鉄の輸送量が計画量を上回り、特に大都市圏での輸送力の不足が著しくなったので、昭和四〇年度で打ち切ったが、この間の投資額は、九、四九八億円に達した。そして、国鉄は、昭和四〇年度からの七年間について、第三次長期計画を第二次五箇年計画のほぼ二倍の規模で策定した。すなわち、計画投資額は、二兆七〇〇億円で通勤輸送の改善、幹線輸送力の増強、保安設備の強化等を内容とするものであった。この計画

の実施により、国鉄が第二の建設期に入ったといわれるほど活発な建設が行われ、昭和四二年度までに一兆四、一五二億円が投資されたが、この頃になると、国内道路網が整備され、これに伴ってモータリゼーションが急速に進み、自動車輸送が国鉄の競争相手としてあらわれ、国鉄の陸上交通における独占性は急速に崩れ、一方、政府の物価抑制策による運賃値上げの遅れもあって、国鉄の財政収支は急速に悪化したため、第三次長期計画は、昭和四四年度から財政再建計画に引継がれた。この計画は、国鉄の重点的役割として、都市間旅客輸送、大都市通勤通学輸送、中長距離大量貨物輸送と規定し、これに應ずる近代的な経営体制を確立しつつ財政の健全化を回復することを目的とし、従来の計画が投資計画的色彩が強かったのに比べ、国の補助問題を含め財政再建の要素が加わったもので、一〇年間の計画投資額として三兆七、〇〇〇億円が予定されていたが、昭和四七年度までに一兆六、〇九二億円を投資した段階で、昭和四八年からは前財政再建計画に改定された。この計画では、投資の必要性が再び強調され、一〇年間の投資総額は一〇兆五、〇〇〇億円が予定されていたが、石油ショック後の経済変動により、国鉄の財政収支も再建計画と大きくかい離するにいたり、昭和五一年度から新計画として改定されることになった。新計画では、独立採算制を指向した自立経営、責任ある経営体制の確立、昭和五四年度収支均衡が目標として掲げられている（乙第一六七

号証四五頁以下、星野証人の証言及び同証人説明資料1)。

5 前述のように、国鉄の長期計画は、国の長期計画と符合するよう策定されており、国鉄が国の財産である鉄道事業を中心とする事業を引継いで、これを能率的に運営することによって公共の福祉を増進することを目的とするものである以上、限りある資金を随時国民経済上の最も必要とする輸送上の隘路の打開のために投資することは国鉄の責務であり、しかも国鉄の長期計画は政府と充分協議のうえ策定される(星野証人の証言)ものであるから、その計画が国の長期経済計画に依拠することはむしろ、当然のことであり、だからこそ、国鉄の事業が高度の公共性を有すると言いうるのである。なお、国の長期経済計画が国民の利益を無視し、大資本に奉仕するものであるという原告らの主張については、右各計画において国民生活の安定を重点目標としていることは前述のとおりであって、それが独断ないし、偏見に属することは明白である。

6 また原告らは、国鉄の長期計画の実施に要する財源を借入金をもって充てたことから、「国鉄が経済政策に直接結びつかない一般国民の日常的な生活利便や地方的地域的な要請に耳をかさず、むしろこれを冷視し、犠牲にする鉄道政策が生み出されることが当然である」と主張するが、国の経済政策において国民生活の安定が重視されていることは、前述のとおりであるから、右主張はその前提を欠くのみならず、その

論理は飛躍にすぎ、到底首肯することができない。国鉄のような運輸機関にあつては、その事業の性質上、膨大な先行投資的な資金を必要とするものであるが、制度上、独立採算制を求められており、しかも国民経済上要請される輸送力を確保し、公共の福祉を増進する責任のある国鉄としては、借入金をもってしても、国民生活に支障を生じないよう投資することは当然である。これらの資金を出資の増額等による自己資金で賄うことは望ましいことではあるが、出資を増額するかどうかは国の決定すべき事項であり、国鉄で左右できるものではなく、国鉄は、終始、出資の増額を政府に求めているのである(山口真弘証人の証言)。そして、政府も国鉄の財政状態の悪化に伴い、借入金の子補給、工事助成金、出資の増額等国鉄財政の助成を強めているのである(星野証人の証言及び同証人説明資料3参照)。

なお、日常生活の利便や地方的、地域的要請と関連ある通勤、通学輸送及び地方交通線問題については後述する。

#### (四) 国鉄の経営政策

1 国鉄は、国鉄法上独立採算制を求められ、大きな収入源を占める運賃については、コストにかかわらず全国一律に定められ、しかも原則として国会の議決を要することは前述のとおりであり、国鉄運賃は、政府の物価抑制政策の一環として低く抑えられているのである(乙第一六七号証、星野証人の証言及び同証人説明資料4参照)が、更に適切な運賃値上げが

適時に実施されなかったため、国鉄の収支を予想以上に悪化させ、特に昭和四七年度の値上げについては、長らく認められず、その結果昭和五十一年に大幅に値上げせざるをえなくなると、旅客、貨物の国鉄離れを生じさせる(甲第五五二号証)という悪循環に陥っているのである。このようにして定められる運賃値上げによって投資財源を得ているからといって、特に非難に値するものではないし、また「収益源となる路線の建設と最大限の列車増発によって収益の獲得をしている」との主張が意味のないことは、需要のないところに新線を建設し、あるいは列車を増発しても赤字を増大させることになるにすぎないという単純な道理によっても明らかである(なお、第四、一、(一)及び後記二、(一)、(二)参照)。国鉄の出資は全額政府にかかるものであり、仮に収益を挙げたとしても配当する余地はないのであるから、国鉄としては収益を問題にする余地はなく、独立採算制の建前上コストと見合う収入がありさえすればよい訳であるが、現在はコストに見合う収入が得られない実情にある(星野証人の証言)。

## 2 地方交通線

地方交通線は、営業キロで全体の四〇パーセントを占めるが、収入では約三パーセントに過ぎず、昭和五二年度の損失は、二、三六四億円で前年度より五八億円増加している(甲第五五二号証)。地方交通線の輸送量は、産業構造の変革、過疎現象、モータリゼーションの進展等により著しく減少

し、今後増加するとは考えられない(乙第二七四号証の一)。このような線区については、もはや大量の客貨輸送を目的とする鉄道の使命は終わったものとみるべきである。なるほど地方閑散線といえども存在することは、沿線住民にとって無いよりは便利であるかも知れないが、国民の財産は、有効適切に利用されなければならないのであるから、極く一部の住民のためのみ非常に高い金をかけて不便な輸送をするよりは、これを整理し、抜本的な対策を考慮することが望ましいことは明らかであるが、地方住民に直接影響する問題であるので、その廃止は地元の同意を得て行うこととなっている(乙第二七四号証の一、二)。このように地方交通線を抜本的に解決しなければならないことについては、多くの識者の意見が一致するところである(乙第二七四号証の二、山口真弘及び星野各証人の証言)。従って、このような地方交通線を廃止したからといって、その廃止が国鉄の収益性的経営体質に由来するなどということができない。また、普通列車の削減についても乗客の減少によるのであって、収益性の有無とは関係はない。ちなみに、廃止された線区については、代替する交通機関の整備によって住民に迷惑をかけないよう配慮がなされている(乙第一六七号証)。

## 3 通勤、通学輸送対策

国鉄は、通勤・通学輸送対策を重視している。後述するように、総合交通体系においては、国鉄の重要な役割として、

大都市における通勤・通学輸送をあげている。

戦後の産業構造により、大都市への過度ともいえる人口集中の現象が生じ、このような事態の中で、国鉄は、通勤・通学輸送対策を積極的に進め、多くの線区で従来に比べ混雑の緩和をみるにいたっている。また、この対策が大都市の人口密集地域において、しかも営業中の路線についてなされる関係上、莫大な建設費を要するほか、その施工が技術的、社会的に困難な中で工事が遂行されたことを特筆しなければならぬ。この結果、例えば昭和四〇年から施工された中央線（中野・三鷹間）の複々線工事は、両側に住宅等の密集した市街地のなかを、ラッシュ時には二分間隔で電車、列車が走行している場所で、列車を停止することなく高架にし、かつ複々線化しようとしたものであるから、鉄道の土木工事としては、最も難しいものであったが、その完成後は従来の混雑は大幅に緩和されている。しかし、同じ頃着手した東海道線の複々線工事のように沿線の一部住民の反対のためいまだに開通に至っていない線区もある（乙第一六七号証七二頁以下）。このように国鉄では通勤・通学輸送対策として第一次五箇年計画時には二九八億円、第二次五箇年計画時には四二七億円、第三次長期計画時には二、二五三億円、旧財政再建計画には一、七三三億円にもかかわらず、一部の線区を除いて混雑率はかなり緩和している（乙第二七五号証、星野証人の証言及び同証人説明資料2）。

## (五) 国鉄の今後の役割

戦前・戦後における国鉄の陸上交通における独占性は、一方では、航空機の発達により、他方では道路の整備に伴うモータリゼーションの進展により失われ、その輸送分野が漸次低下しつつあることは事実であるが、経営の合理化・近代化をはかるとともに、大量定型輸送という鉄道の特性を生かすならば、巨大都市が細長い国土に連鎖状に分布していて鉄道の立地として恵まれた条件にあり、また、輸送機関のなかでは、鉄道が最も省資源型であることを考慮すると、その将来は決して暗いものではない（乙第二七四号証の一及び清水証人の証言）。

昭和四六年に答申された総合交通体系では、国鉄の使命として、国土開発の可能性を全国土に拡大するための戦略的中核施設として、全国主要都市を結ぶ全国新幹線鉄道網を整備し、中長距離用の大量貨物輸送と大都市における通勤・通学輸送が規定されているが（乙第二六八号証）、このことは、社会万人の承認するところであろう。

## 二 新幹線が果しつつある役割

### (一) 運行状況

新幹線の運行状況と利用状況との関係においてその概要を指摘すれば、昭和三九年一〇月一日開業の当初は、車両数、線路状況などを考慮し、東京・新大阪間一二両編成で列車本数は、下り、上り各三〇本合計六〇本、所要時間はひかり四時間、こだま五時間で発足したが、昭和四〇年十一月一日から当初の計

画どおり、東京・新大阪間ひかりが三時間一〇分、こだまが四時間で運転され、更に列車本数は、下り五五本、上り五五本、合計一一〇本となり、その後の列車本数は徐々に増加した。昭和四四年一月八日から、ひかりが一六両編成となり（こだまが一六両編成となったのは昭和四七年六月二十九日）、昭和四五年一月ダイヤ改正で、列車本数は、平日で上下各一一〇一本合計二二〇二本、休日下り一〇六本、上り一〇七本合計二一三本となった。そして昭和四七年三月一五日には新大阪・岡山間が営業を開始し、列車本数は、平日で下り一〇五本、上り一〇六本合計二一一本、休日下り一〇九本、上り一一〇本合計二一九本となった。更に昭和五〇年三月一〇日岡山・博多間が開通し、その後昭和五一年七月一日の時刻改正の結果、平日で上下各一二六本合計二五二本、休日下り一三八本、上り一三七本合計二七五本となった。

右列車本数には東京―三島・静岡等の区間列車で本件七キロ区間に関係のないものが昭和五一年七月一日現在で上り・下り合わせて五九本含まれており、全列車が本件七キロ区間を通過する訳ではない（同区間については第九、一参照）。

(二) 輸送人員・利用の一般化

1 開業時から輸送人員の推移は、次のとおりである。

昭和三九年（下期）	一、一〇一万八千人
昭和四〇年度	三、〇九六万七千人
昭和四一年度	四、三七八万三千人

昭和四二年度	五、五二五万人
昭和四三年度	六、五九〇万三千人
昭和四四年度	七、一五七万四千人
昭和四五年度	八、四六二万八千人
昭和四六年度	八、五三五万四千人
昭和四七年度（岡山開業）	一億〇、九八五万四千人
昭和四八年度	一億二、八〇八万人
昭和四九年度	一億三、三一九万五千人
昭和五〇年度（博多開業）	一億五、七二一万八千人
昭和五一年度	一億四、三四六万五千人
昭和五二年度	一億二、六七九万六千人
昭和五三年度	一億一、一九三万四千人
	（但し五四年二月まで）

旅客の数は、昭和五〇年度をピークとして、その後減少しているが、これは、昭和五一、五二年度におけるわが国経済の不況、国民の間における儉約ムードという一般的要素（旅客数の伸びは個人消費支出と関連があるといわれている。星野証人の証言）のほか、昭和五一年一月に大幅になされた運賃改定によるところが大きいと考えられ、いずれ再び増勢に転ずることが予想されるのである。ともあれ、新幹線は一日平均三四七、〇〇〇人（昭和五二年度）の旅客を運び開業以来昭和五四年二月までの異計は一三億五、九〇一万九千人に達しているのであって、これら莫大な旅客を輸送するこ

とができたのは、まさに新幹線の大量性、高速性によるのであり、在来線を含め他の輸送機関では到底不可能であり、現在のわが国では、新幹線鉄道を抜きしては、わが国の交通問題は考えられない実状にあることを如実に物語っているのである。

2 この旅客の旅行目的を昭和五〇年度に行った旅客質的調査についてみると、平日においては、用務四二・七パーセント、観光三九・七パーセント、家事私用一三・六パーセント、その他四パーセントの割合であり、日曜日においては、観光五三・四パーセント、用務一八・五パーセント、家事私用二四・六パーセント、その他三・五パーセントとなっており、近年観光客の占める割合が漸次高くなっているが、観光客のなかでは、職場の旅行が平日三九・七パーセント、日曜日で五二・三パーセントと多くの割合を占めている（乙第三〇六号証）。従前の調査に比べ、用務の比率が減少し、観光客が増加している。これからも国民所得の上昇や週休二日制の実施などで、余暇時間が増加するに当たって、私用観光旅行の需要が増すことは必至であり、現在でも、夏季休暇期間、年末年始、週末などに輸送量が急増しているが、益々その傾向が強くなり、いずれは限度に達することになる。そしてこの傾向は、国民生活の文化的、福祉的向上にそい、まさに国民の要請に依拠していることを示すものであって、これを公共的性格に反するという原告らの主張は独断といわなければ

ならない。

3 このように、新幹線は、開業以来一四年足らずの間に、おおよそ一三億人の乗客を輸送し、文字通り国民の足としての使命を果たしてきた。東京・大阪間の出張は日帰りが常識となり、東京・名古屋―九州が一日行動圏となり旅行範囲は大幅に拡大され、観光面でも関西方面から箱根・熱海へ、関東方面から京都・奈良への旅は容易となり、行動範囲は大いに広まった。これは、新幹線が極めて安全であるとともに、鉄道輸送のもつ大量輸送性、近代社会に対応できるだけの高速性を有することによってもたらされた成果にほきならない。前述のことから容易に分るように、新幹線は今や限られた一部の者が利用するせいたく交通機関ではなく、日本国民のほとんどすべての者がすでに利用し、また誰でもが手軽に利用しうる一般大衆の足として、その生活に深く密着し、今後とも大いにその利用が予測され、国民にとって必要欠くべからざるものとなっている。これら大量の旅客を他の交通機関で輸送するとすれば、膨大な新設備が必要となる（星野証人の証言）。

ちなみに、東京・大阪間の時間距離と経済距離を年代別に比較すると、次のようになり、新幹線の開通により、東京・大阪間が経済的にも安価にかつ速やかに往来できるようになったことが明らかである。

	時間・時分	料金(P)円	一人当り国民所得(Y)円	料金と所得との関係 $\frac{P}{Y}$ (日)
明治八年(一八七五)	三六〇・〇〇	一一・九六	一五・二九	二九〇・九
明治三二年(一八八九)	二〇・〇五	三・三五	二六・〇九	四四・六
大正二年(一九一三)	一三・〇七	四・二〇	八八・八〇	一七・二
昭和一五年(一九四〇)	九・一五	六・九五	四四〇・三六	五・八
昭和二五年(一九五〇)	九・〇〇	一〇〇・〇〇	四一、〇〇〇・〇〇	〇・七
昭和三五年(一九六〇)	七・一九	一、八三〇・〇〇	一三八、〇〇〇・〇〇	四・九
昭和四五年(一九七〇)	三・一〇	四、一三〇・〇〇	五五五、〇〇〇・〇〇	二・六
昭和五一年(一九七六)	三・一〇	八、三〇〇・〇〇	一、四九五、〇〇〇・〇〇	二・〇

(星野証人の証言及び同証人説明資料 14)

4 新幹線の旅客が後述するように予測を上回って増加した原因は、もともと在来の東海道線の輸送能力が限界に達するほど東海道線の輸送量が増加する傾向にあったうえに、昭和四〇年前後における日本経済の急激な成長という一般的環境のほか新幹線の高速性が周知され、便利な旅行ができるという認識が国民の間に行きわたり、東京・大阪間を従来一度の出張による商談ですませた取引が二度、三度と商談を重ねたり、あるいは土曜、日曜の行楽の目的地を遠く新幹線の沿線に求めたり、東京在住の友人が大阪での結婚式に出席したり

として、旅行の機会を増加させたことも大きな原因である(星野証人の証言)。また、新幹線の高速性の故に、他の交通機関の利用客が新幹線に移転してきたことも事実である。例えば名古屋・大阪間の旅行者は、新幹線開通前は、一日平均で、国鉄の特急・急行・準急を利用する者が二、四九〇人(四三・二パーセント)、近鉄利用客が三、二六九人(八・八パーセント)であったが、新幹線開通直後の昭和三九年十一月、新幹線利用者が一、五〇五人(二一・九パーセント)となり、この分だけ他の交通機関の利用者が減じ、昭和四〇年十一月には、新幹線利用者が二、四二八人(三二・七パーセント)と増加し、国鉄在来線の準急以上の利用客は二、四〇四人(三二・五パーセント)、近鉄利用客一、九三三人(二六・一パーセント)、名神バス利用者六四七人(八・七パーセント)となっていて、新幹線利用客は、国鉄在来線及び近鉄線から転移し

たことを示している（星野証人の証言及び同証人説明資料9）。

従って、被告が在来線の列車を減らし、その旅客を新幹線に誘引することによって、作為的に新幹線の旅客を増加させたという原告らの主張は当たらない。

東海道新幹線開業直前に国鉄が在来線の統計を基礎として予想した昭和三十九年度の乗車人員は、こだま五九九万人（二三億二〇〇万人キロ）ひかり四四五万人（一八億八、九〇〇万人キロ）であったが、開業後の実績は、こだま六〇六万人（一七億一、八〇〇万人キロ）ひかり四九六万人（二一億九、四〇〇万人キロ）に達した（佐々木証人の説明資料1の表(1)・(2)参照）。

一方、新幹線開業後における東海道在来線の利用状況についてみると、佐々木証人説明資料1の表(3)と(4)とを比較すると明らかのように、新幹線と在来線の特急・急行の利用状況はほぼ同程度であったのであって、被告が新幹線に旅客をふりむけるために東海道在来線の特急・急行を削減したものでないことは明らかである。東海道新幹線の建設の目的が東海道本線の輸送力の増強にあったことは、すでに述べたとおりであるが、新幹線開通後の輸送力は、佐々木証人説明資料1の表(5)に記載のとおり新幹線と在来線の特急・急行をあわせて五三本が六三本に増強されており、座席も開業前に比べて一三八パーセントとなり、かなり余裕ができ、楽に旅行がで

きるようになった。

その後の新幹線及び在来線の時刻改正の主なものは、佐々木証人説明資料3に記載したとおりである。

昭和三十九年一〇月の新幹線開通に伴う時刻改正では、東京・大阪間の特急列車あわせて一〇往復及び長距離の普通急行列車九往復を廃止したが、普通急行・準急行列車を下り片道二〇本残しており、また、従来東京から一本で運転されていた特急列車を熊本・大分行の二本に分離して一本増設した。

昭和四三年の時刻改正は、在来線を中心とした大改正であり、新幹線は二七本増加しただけであるが、在来線は全国で特急列車五九本、急行列車一〇〇本が増加されている。この時刻改正において、新幹線開業の際、存置された優等列車のうち、東京発大阪行の昼の急行列車が廃止となったが、これは佐々木証人説明資料5の表(1)により明らかのように、利用人員が著しく減少した結果によるものであって、原告らの主張するように、旅客を新幹線に乗車させるために意図的になされたものではない。

### (三) 新幹線の安全性

最初に特筆しなければならないことは、新幹線開業後一四年余一三億人の人を運び地球を一〇〇〇周する程の運転をしているが、いまだ旅客や乗務員の死亡事故はゼロであるという事実である（星野、清水各証人の証言）。これを昭和四〇年から昭和



和四九年までの間における他の交通機関と億人キロ当りの死亡者について対比すると、国鉄の在来線〇・〇〇三、私鉄〇・〇一五、自動車一・八三四、航空機〇・四九八であって、国鉄の在来線の安全率は自動車の六一一倍であるが（星野証人の証言及び、同証人説明資料13）、新幹線はゼロであるから比べようがない。

#### （四）新幹線の経済性

1 新幹線の輸送能力は、他の交通機関に比べると圧倒的に高い。各輸送機関について、その能力を十二分に活用して東京・大阪間の旅客輸送に充てたと仮定した理論値についてみると、一日当りの能力は、新幹線で二二万二、七七二人、在来線（一二両編成の特急電車）で一二五、五二六二人、高速バス（定員四〇人）で七三、六八〇人、航空機（B七四七—SR）で九七、六〇八人であって、新幹線がいかに大量輸送性が強いかを物語るものであるが、いま新幹線を他の輸送機で代替しようとするならば、在来線では新たに二本の新設を必要とし、高速バスの場合には更に三本の高速道路を新設する必要があり、航空機で代替しようとする更に東京・大阪に各空港の設置を要することになる（星野証人の証言、同証人説明資料10、なお乙第三〇号証の二、第二三三号証の二参照）。

2 建設費についてみて、新幹線の単位輸送力当りの建設費四九、〇〇〇円は、高速道路の七六、〇〇〇円の三分の二以下であって、新幹線はこの面でも経済性の高い輸送手段である。

るといえる（星野証人の証言及び乙第二三三号証の二）。

#### 3 新幹線は、また、運行に要するエネルギーの消費効率においても他の輸送機関に比べると卓越している。もともと、鉄道は、エネルギーの消費効率において自動車・航空機に比べて優れており、省エネルギーの必要性が強調された現在においては、鉄道斜陽論の強かった欧米においても、この面から

鉄道が見直されており、わが国においても鉄道による貨物輸送の将来に期待がもたれている状況にある。すなわち単位輸送量当りの消費エネルギーをみると、旅客輸送においては、国鉄に対しバスは一・五倍、乗用車は八・八倍、航空機は九・八倍であり、貨物輸送においても、国鉄に対し内航海運は一・七倍、トラックは六・四倍である（星野証人の証言及び同証人説明資料11）。

新幹線の人キロあたりの消費エネルギー（ひかり）は、七四キロカロリーであり、在来線は七六キロカロリー、高速バスは七三キロカロリー、航空機は五二〇キロカロリーであって、東京・大阪間を輸送するのに一人当りの消費量は、新幹線に対し在来線は四・二倍の、高速バスは一・九倍の、航空機は二二・九倍のエネルギーを消費しているのである（星野証人の証言及び同証人説明資料12）。

原告らは、東海道新幹線の営業キロが国鉄全電車区間の七・七パーセントであるのに、電力使用量は全国鉄の使用量の三二・五パーセントを占めると主張するが、誤りである。

もともと、電力消費量は、列車キロや輸送人員に比例して増加するものであるから、営業キロと対比してみても意味があるものでないのみならず、昭和四六年度の列車走行に使用した電力量は、全国鉄で毎時六二億キロワットであるが、このうち新幹線は毎時一二億キロワット（乙第二二号証）で一九・四パーセントにすぎない。

更に、原告らは時速を五〇キロメートルおとせば電力が二〇パーセントと節減できる旨主張しているが、時速を五〇キロメートル減速すると、ひかり、こだまとも所要時間が一時間延長することになり、輸送力（列車設定本数）が二五パーセント低下する。換言すると、二〇パーセント節減の電力量では、現行輸送量の七五パーセントを確保しうるにすぎないことになるから、高速輸送機関としての使命を減ずることはもとより電力の消費効率を悪化し、電力エネルギーの損失ともなるのである。

### 三 新幹線の効用

#### (一) 時間短縮効果

前述のように、昭和三九年一〇月開業当初は、東京・新大阪間四時間、昭和四〇年一月から三時間一〇分となり、更に昭和四七年三月新大阪・岡山間が、昭和五〇年三月には岡山・博多間が開業した。この結果、沿線各都市間の所要時間は大幅に短縮されたばかりか、北陸方面、四国方面、南九州方面への旅客も新幹線と在来線の乗り継ぎにより所要時間が短縮された。

この時間短縮効果を経済学者の用いる時間価値によると、昭和四二年度五二六億円、昭和四五年度一、二一四億円、昭和五〇年度二、四五二億円、昭和六〇年度四、八三七億円（乙第二四号証の二、五二頁）と推計され、また昭和三九年一〇月一日から昭和四七年九月二三日まで延べ旅客数五億人の時間生産効果は一一億五〇〇〇万時間八、七二九億円に達する（第四五一号証、一六頁）。

原告らは、このような評価方法について非難するけれども、時間節約効果を貨幣換算することは、鉄道建設の際の社会的便益計算などに利用されているのであって、なんら不当なものではない。

#### (二) 地域開発効果

1 地域開発における交通の役割は、交通投資による交通施設の整備を通じて交通の効率を向上させ、地域内、地域相互間の経済距離（運送費用時間距離）を縮小させることによって絶対的・相対的な立地条件を改善することにある。この立地条件の改善は、輸送費用の低下をもたらし、相対的に多くの輸送サービスを投入することによって、生産コストが引き下げられるとともに、輸送費用の低下による市場の拡大がもたらされるのである。

また交通条件の改善は、単に工業開発の効果をもつだけでなく、農業、観光産業にも影響を与え、地域住民の生活に関しても移動性の向上を通じて種々の便益をもたらししており、

この地域住民の厚生増大の効果を軽視してはならない。

交通条件の改善の地域開発に与える影響は、交通条件の改善がなかった場合に生ずる状態と交通条件の改善がなされた場合に生ずる状態を比較することによってとらえられる量的に把握することは容易でない。

京都大学の天野教授の推論においては、昭和四五年年度の東海地区の推定生産高第一次産業三、〇八九億円、第二次産業八兆一、二〇六億円、第三次産業二兆七、五四六億円のうち、第一次産業一一二億円（三・六パーセント）、第二次産業三、三四三億円（四・一パーセント）、第三次産業八六六億円（三・二パーセント）が新幹線による生産増額であるとされているのである（乙第二四号証の二、第二六九号証及び星野証人の証言）。

2 交通条件の改善が地域開発に及ぼす効果は、観光のように比較的早く影響が現われるものから、工業、農業などに対する影響のように時間の経過とともに徐々に現われるものである。これは、交通条件の改善が交通の効率向上として実現されるまでに、調整の時間がかかること及び人間の行動の調整、変化が直ちには現実の結果として現われないことによる。

名神高速道路が沿線地域に及ぼした影響のひとつとして、多数の工場の進出があげられるが、もし名神高速道路が建設されていなかったならば、これらの工場のかなりの部分は更

に阪神中京工業地帯に近接した地域に立地したであろう。特に両工業地帯から比較的離れている中間の地域では、工場の進出はたとえあったとしても、更に少なかったに違いない。名神高速道路は、工業の地域的分散を促進する役割を果し、それが建設されなかったならば工業化が進まなかったであろう地域の工業化に寄与すると同時に、更に工業が集中したであろう地域への集中を抑制したといわれている。

このことは、新幹線についても同様である。すなわち、新幹線の高速度性が、東京から東海道地帯への機能分散を誘発しはじめたことも事実である。本社首脳部は移転しないが、工場を東京と大阪との中間に配置し、本社から新幹線利用で出向くという実例が多いし、学校分散の例もある。更に中部圏開発構想のなかには、政府機関の一部を東海道地域に移転するとの提案もみられる。交通手段の設定により、集中と分散とが同時に進むのであり、賢明な政策がこの手段を適切に使い分けることが望ましい。

3 原告らは、新幹線が地域に与える弊害として、「産業が東海道ベルト地帯に集中し、人口の過疎過密を激化させ、地域住民に大気汚染、水質汚濁等の公害をもたらし、中枢管理機能の中央集中を促進し、中京圏・京阪神圏の地位を低下させる」という現象を生みだす要因となっている」と主張する。

しかし、乙第四五四号証でも明らかのように、東海三県は、もともと繊維産業、窯業、木材等の軽工業を中心として

発達してきた地域で、京浜工業地帯や阪神工業地帯のような臨海工業を基盤にもつ重化学工業地帯がなかったが、昭和三年に富士製鉄所（旧東海製鉄所）を誘致し、これとあい前後して四日市の石油化学コンビナート等伊勢湾臨海工業地帯の一角が形成され、重化学工業化が進んだのである。関東・関西の既成二大工業地帯がすでに飽和状態となったため、それぞれ資本は新天地を求め、既存の工業地帯との連係をはかるとともに、他方では、内陸部の加工部門との関連を配慮しながら拡大発展をめざしており、東海地方はまさに東西地域の新天地にあつたのである。事実、昭和三〇年から昭和四〇年にかけての東海地方の重化学工業化は高かったが、これは、同地方が日本の中央部に位置し、豊かな水、四方八方にのびている高速道路、広大な土地という立地条件に恵まれていたからである。従って、東海地方の重化学工業の発達とそれに伴って発生した大気汚染、水質汚濁等の公害の原因を新幹線に帰せしめようとする原告らの主張は不当である。

また、名古屋が中京圏における社会的、文化的、経済的地位を喪失したような事実もない。たしかに新幹線開通当時は、いわゆる「名古屋空中分解論」が一部の人々の間でささやかれたが、その誤りは、事実によって証明された。名古屋は着実に人口も増加し、今日二〇〇万人を突破しており、中部圏の中核都市にふさわしく中部圏を管轄する中枢管理機構が着々と育っている。本社を東京に移したり、名古屋に本社

があっても社長が東京に常駐している企業もみうけられるが、それにもかかわらず、名古屋の所得はますます向上し、二〇〇万都市にふさわしく各方面の活動はいよいよ隆盛をきわめている。

もともと、中枢管理機構が東京に集中するようになったのは、産業構造の変化によるものであって、新幹線の影響によるものではない。戦前わが国の工業が軽工業中心の時代には、中枢管理機能は、地方に分散していたが、戦争中の統制経済が進むにしたがい中枢管理機能は必然的に政府の所在する東京に集中するようになった。戦後再び自由主義経済に立脚した経済政策がとられたが、工業の中心は重化学工業に移り、事務機器の発達と相まって中枢管理機能の集中化が容易となる一方、企業の国際化時代を迎えて情報収集の必要性が加わり、本社機能が東京に集中する傾向が続いているのである。新幹線の開通が原因ではない。

全国的な範囲の中枢管理機能だけが中枢管理機能ではない。それぞれの都市が地域に応じた最も適した中枢管理機能を保有してその地域に対してきめ細かい万全のサービスをはかり、将来の日本列島一体化時代に処して、各都市が特色ある機能分担をはかり、そのための基盤づくりに最大の努力を払うことが必要なのである。東京は行政中心に、名古屋はビジネス中心に、そして大阪は商業中心にそれぞれなり、将来時間的距離がますます縮まる過程で主要各都市間の機能分担

関係が成立することは、均衡ある日本経済の発展をもたらすことになり、この三大中心を結ぶ大動脈として、東海道新幹線の果す役割はますます増大するのである。

なお、原告らは、新幹線が人口の過密過疎を助長し、国土の均衡的発展を阻害したとも主張するが、東京・大阪・名古屋への人口集中は、新幹線建設の議論がはじまる前の昭和三〇年頃より始まり、昭和三五年から昭和四〇年の五年間が最もその傾向が強かったが、昭和四〇年より昭和四五年までの五年間は、人口集中のテンポは純っており、現在では、逆に大都市周辺地域の人口の増加が目立っている。このように、人口の大都市への集中は、新幹線とは関係がなく、もっぱら昭和三〇年代からはじまったわが国の産業構造の変革によることは公知の事実である。

#### (三) 在来線の有効利用

1 従来、在来線はややもすると輸送力増強の要請に追われ、輸送の質的向上を顧みる余地がなかったが、新幹線が整備されて特急列車等の高速度列車群が新幹線に移行した結果、在来線の列車の速度が少なくなつて運営が単純化し、輸送力に余裕が生じた。このため在来線の客貨サービスについては、通勤、通学輸送の緩和やコンテナ、フレイトライナーの近代的貨物輸送等、その大幅な質的向上が可能となり、あわせて新幹線の補完的輸送を分担することができるとする。特に、在来線による貨物輸送は、弾力性を増し、速度正確をモットーとす

る貨物輸送システム化が進んでいる。

2 前述のように、新幹線開業後、数次にわたる列車ダイヤの改正を行い、県庁所在地などほとんどの主要都市に特急列車が運行され、全国高速列車網が一層整備され、首都圏・大阪圏と地方都市、主要観光地を結ぶ列車、地方都市相互を結ぶ列車、新幹線を結ぶ列車と、いくつかの性格の異なる列車の組み合わせによって国民の需要に応えているが、その基幹となるのが東京・博多間の新幹線列車の提供サービスであることはいうまでもない。

#### (四) 今後の新幹線

1 昭和三九年東京・大阪間の新幹線の開通以来数年を経ない間に、新幹線の高速度・大量性に由来する時間短縮効果、地域開発効果、文化、福祉上の利便等の長所が認識され、全国的にその建設要望を具体的に推進する機関が設置され、熱心な建設運動がすすめられている（星野証人説明資料6、山口真弘証人の証言及び乙第二七二号証）。

そして、昭和四五年五月には、「高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大に資することを目的とする」全国新幹線鉄道整備法が制定され、新幹線鉄道の建設手順等を定めているが、この法律で新幹線鉄道とは、その主たる区間を列車が二〇〇キロメートル毎時以上の高速度で走

行できる幹線鉄道という規定されている（乙第三一号証の一、二）。しかして現在にいたるまでに右法律でいう整備計画が決定されているものは、現在工事中の三線（東北、上越、成田）のほかに東北（盛岡～青森）、北海道（青森～札幌）、北陸（東京～大阪）、九州（福岡～鹿児島）、九州（福岡～長崎）の五線、基本計画の定められているもの一二線（北海道（札幌～旭川）、北海道南回り（長万部～札幌）、羽越（富山～青森）、奥羽（福島～秋田）、中央（東京～大阪）、北陸中央（敦賀～名古屋）、山陰（大阪～下関）、中国横断（岡山～松江）、四国（大阪～大分）、四国横断（岡山～高知）、東九州（福岡～鹿児島）、九州横断（大分～熊本））にのぼっており（星野証人の証言及び同証人説明資料6、7）、これらの新幹線鉄道の建設が予定されているのである。

2 昭和四四年を初年度として将来二〇年間にわたるわが国土の開発計画を定めた新全国総合開発計画においても、情報化・高速化という新たな観点から、国土利用の抜本的な再編成を図り、国土を有効に利用するため、新しいネットワークを整備し日本列島の主軸を形成する高速交通施設のひとつとして、空港の建設とならんで、札幌・福岡間約二、〇〇〇キロメートルについて、高速道路とともに、新幹線鉄道の建設を計画実施することとしており、運輸大臣から諮問を受けて運輸政策審議会が昭和四六年七月答申した総合交通体系においても、新幹線は、国土開発の可能性を全国土に拡大するた

めの戦略的中核施設として、全国主要都市を結ぶ全国新幹線網を整備する必要があるとされている。これらの計画は、その後における石油ショックを起因とする日本経済の安定成長への転換のため、その建設のスピードを落さなければならなかったが、その必要性については、いささかも変わらず、現に昭和五三年一〇月、運輸大臣は、前述1の整備計画五線について工事着工の指示をしているのであって、計画中の路線は、いずれ建設され日本経済の活動力となることが期待されているのである。

3 外国においても、わが国の新幹線の成功が刺激となり、鉄道による輸送を見直し、時速二〇〇キロメートル以上の速度で走行する列車の調査研究をすすめ、一部（イタリア）は既に工事をはじめている状況にある（星野証人の証言及び同証人説明資料16）。

#### 四 新幹線の減速運転とその影響の重大性

##### （一）新幹線の高速運転の必要性

新幹線がわが国陸上交通の基幹としての役割を果たしており、新幹線開通後一四年を経過した現在では、国民の経済的・文化的な生活は、新幹線の高速性、大量輸送能力を前提として組み立てられており、すでに新幹線は国民生活に定着しているのである。しかも、原告らが主張するように、新幹線は、国鉄の企業営利追求のためにのみ運行されているものでもなく、また一般国民にその利用を強要しているものでもない。戦後著しく遂

げた国民生活の現実の需要に応ずるためには、現在の速度と列車回数による輸送力を必要としているのである。新幹線の列車の利用状況を最も輸送密度の高い新横浜・小田原間下りの断面交通量でみると、昭和五〇年度一日平均の乗車効率は、「ひかり」「こだま」平均七〇パーセントであつて（乙第三〇七号証）これを仔細に検討すると、年間の繁忙期の週末の下りの乗車効率は九五パーセントとなつており、高速かつ大量に輸送する新幹線の能力をもつてしても、定員を超える列車は五割以上を占め、このうちかなりの列車は一五〇パーセントを超える混雑を示し、ゴールデンウィーク、盆、年末年始等の最繁忙期は、平均的にほとんどの日が一〇〇パーセントを超え、そのうち最も利用しやすい時間帯の列車は二五〇パーセントを超える混雑に陥っているものであつて、この数字をみると現在の速度及び運転回数をもつとしても、新幹線の輸送は、限界に近いことを物語っている。このことは、国民が東京・新大阪間を三時間一〇分で往来できるという新幹線の高速性、時間短縮効果の利便さを求め、かつ利用していることを示しているのであつて、このように利用されている新幹線の速度を減じその開業前の状態で運行するとすると、新幹線を中心となりたっている全国の陸上交通体系や各都市の経済活動、国民の旅行のパターンに対する影響は著しく、それによって惹起される社会的、経済的混乱はまさに大きいといわなければならない。

## (二) 列車走行速度と走行音の関係

列車走行音は、列車速度の増加とともに増加するが、ある程度以上の速度からはその増加率が逓減することは、検証時の測定、乙第一八六号証の測定結果及び坂証人の証言によつて明らかであり、一般に列車の走行音は、列車速度の二乗ないし三乗の対数に比例するといわれている（二村証人の証言、甲第三三三号証、乙第五〇号証）。このことは新幹線鉄道列車についても妥当する。そこで時速一九六キロメートルでの走行音が八〇ホンである地点における列車速度と走行音との関係を表にすると次のようになる。

時速	一九六	一六〇	一一〇	七〇	六五	三〇
二乗則	八〇(ホン)	七八	七五	七一	七〇	六四
三乗則	八〇(ホン)	七七	七二	六七	六六	五六

この表によつて明らかのように、一九六キロメートルの速度を一六〇キロメートルに減速しても、その走行音は、二ないし三ホンしか低下せず、一一〇キロメートルに減速しても五ないし八ホンしか下がらず、原告らが主張する時速六五ないし七〇キロメートル（昭和五三年二月二四日付釈明書及び原告準備書面四の三、（一）参照）に減速しても一〇ないし一四ホンしか下らず、減速による減音効果は予想外に少ないのである。

原告らは、本訴において走行音を昼間六五ホン、夜間五五ホ

ンを超えて騒音を侵入させてはならないと主張しているが、列車走行音が六五ホンになる場合の列車の走行速度は、軌道構造等によって異なるが、前述の時速一九六キロメートルの走行音が八〇ホンの地点で推定すると、二乗則の場合時速四〇キロメートル、三乗則の場合時速六〇キロメートル、五五ホンにするとなれば二乗則の場合時速一〇キロメートル、三乗則の場合時速三〇キロメートルという結果となる。

このような速度による運行によつては、もはや新幹線鉄道としての機能を全く失うことは明らかである。

### (三) 減速運転の影響の重大性

1 後に述べるように、本件七キロ区間における新幹線鉄道列車の走行による騒音・振動は、いずれも受忍限度の範囲に属し(後述第一三参照)、原告らが差止請求権を有しないと確信するものであるが、万一減速徐行運転を命ぜられると、その結果は、後に述べるように、最近では毎年一億人以上を輸送している新幹線の運行を事実上廃止したと同様な結果を生ずることになる。

2 原告らの請求する昼間六五ホン、夜間五五ホンを超える騒音量を原告らの居住家屋の敷地に侵入させてはならないとすると、本件七キロ区間は時速五〇キロメートル(昼間)、二〇キロメートル(夜間)で走行しなければならないこと前述のとおりであり、このような速度での運行が非現実的であることはいうまでもないが、仮に六五キロメートルに減速しな

ければならないとすると、その結果新幹線の運行はどうなるか考慮する必要がある。

なるほど本件七キロ区間のみを時速七〇キロメートルに減速しても、そのために必要となる運転時間の増加は、それほどではないが、そのためには列車ダイヤを改訂して現行のひかり三区間一〇分の運転時分を延長しなければならない。現行のひかり東京・新大阪間の三時間一〇分の運転時分一八六分は、基準運転時分一七二分四五秒と余裕運転時分一三一分五秒で構成(このほか停車時分四分)されているが、余裕時分を右区間の減速のために充てることが運転システム上からも、また実際の線路状態からも不可能である。東海道新幹線には、ひかりとこだまの二種類の列車が走行しており、ひかりは途中の各駅でこだまを追い越す関係上、予め各駅間に配分されている余裕時分を消化しないで名古屋駅付近で集中して使用することはできないし、線路等の保守のため、常に徐行区間が設けられ、現在では、余裕時分はその本来の目的のために使われているのが実状であるからである(小野証人の証言)。

そして原告らにこのような新幹線鉄道列車走行の一部差止めにあたる速度の規制をする権利が認められると、その結果は、本件七キロ区間にとどまらないことが必至である。

すなわち、東京・新大阪間の沿線のみについてみて、原告らの居住する本件七キロ区間と同じように、新幹線鉄道列



車の走行による騒音、振動を規制しなければならない地域が  
すくなくとも、五一箇所延長約二〇〇キロメートル存在する  
のであるが、国民全体の利益のために、その業務を公正平等  
に遂行する職責を有する被告としては、事情を同じくする地  
域については、安全の確保等の運転操作上特段の必要のない  
限り、公正平等な取扱いを配慮しなければならないし、東  
京・新大阪間だけで三〇数地区にわたって新幹線公害反対運  
動が提唱されて、新幹線公害反対全国連絡協議会が結成さ  
れ、原告らを含め相互に連絡をとっている事情（原告中野雄  
介本人尋問の結果）のもとにおいて、同一事情を理由に減速  
を求められる場合にこれを拒絶する事由がないからである。  
この結果、東京・新大阪間の到達時分はひかりが六時間五〇  
分、こだまが七時間五〇分となる。また時速六五キロメー  
トルで走行するとこの延長時間はさらに大きくなること  
は明らかである。

なお、原告らは、他の地区に比して本件七キロ区間におい  
ては人家が密集しているとして、同区間のみ減速を請求する  
ことが可能であるかのようにも主張するが、人家が密集して  
いる沿線区域は同区間に限られるわけではないし、又、そも  
そもかかる請求権は、被害者について各個別に発生するにす  
ぎないから、人家が密集しているか否かによつてはその取扱  
いに差等が設けられる余地はないのである。

3 被告が原告ら居住地域と同一の事情にある地域が沿線五一

箇所延長約二〇キロメートルであると選定した当時には、  
まだ昭和五〇年環境庁告示第四六号「新幹線鉄道騒音に係る  
環境基準について」（甲第五〇号証）の地域類型の指定方法  
についての通達が出されていなかったが、すでに公表されて  
いた中公審の特殊騒音専門委員会報告添付資料の「新幹線鉄  
道騒音に係る環境基準設定の基礎となる方針の根拠等につい  
て」（甲第三九号証の三）があり、これによれば、都市計画  
法に基づく用途地域のうち第一種及び第二種住居専用地域並  
びに住居地域が、環境庁告示の地域類型Ⅰに指定されること  
が確実に予想されたので、この第一種及び第二種住居専用地  
域と騒音規制法に基づく住居相当地域を主とし、これに被告  
の調査した沿線住居の実情、沿線住民の苦情の申出等を勘案  
し、また運転技術上の問題をも斟酌し、複数の個所を一箇所  
に統合するなどして選定したものである（従野証人の証言）。  
昭和五十一年一〇月三日、環境庁から各都道府県知事に対す  
る通達（乙第一九五号証）が出され、これに基づき各知事  
は、次のように地域類型の指定をしたが、右指定及び騒音規  
制法に基づく用途地域の指定がされた区間は、被告の提出し  
た昭和五二年一二月二二日付準備書面Ⅱ九別紙一のとおり  
である。

これらの指定の内容をみると、地域類型Ⅰに指定されてい  
るのは、前記被告の選定した五一箇所のほとんどを含み、都  
市計画法の用途地域の第一種、第二種住居専用地域及び住居

地域のみでなく、用途地域指定のない場所も相当含まれている。その結果、全沿線のⅠ類地域は二七〇箇所延長約三七〇キロメートルとなっている。この区間を時速七〇キロメートルで走行すると東京・新大阪間の到着時分はひかり八時間二〇分、こだま九時間二〇分となる。

4 現在の新幹線ダイヤは、初列車については始発駅を六時以降に発車し、終列車については終着駅に二四時以前に到着するように編成されているが、これは乗客が発地から始発駅までに、あるいは新幹線の終着駅から目的地までに利用する交通機関の状況等を勘案するとともに、新幹線鉄道列車の走行の安全をはかるために、夜間、線路などの保守点検時間を確保することを配慮したものであるが、到達時分が延びると終列車の始発駅発車時刻を遅くとも二四時までに終着駅に到来するよう繰上げる必要があり、その分だけ列車を設定する有効時間帯が減少する。

また、五一箇所延長約二〇〇キロメートルを時速七〇キロメートルで徐行すると、到達時分が三時間四〇分延びるため、車両の運用効率が低下することにより、車両編成数を現在のままとすれば、列車本数は東京・新大阪間直通列車は、現行ダイヤの五割以下となる（到達時分が五時間一〇分延びると現在の八割減となる。小野証人の証言）が、車両数を大幅に増加させるには、車両基地の拡張等、技術的、財政的に困難な問題が多く、実際的には不可能に近い。

5 前述のように、新幹線は、輸送能力の限度に近い輸送を行っているが、二〇〇キロの対象区間を時速七〇キロメートルで走行すると仮定すると、約五割の列車を削減しなければならず、昭和五〇年度の実績からみると乗車効率は年間平均で約一三〇パーセント、繁忙期の週末で約一八〇パーセントなり非常な混雑を呈し、正常な輸送が不可能となり、国民の社会、経済活動に大きな影響を与えることが明らかである。なお、前述の新幹線の輸送力の減少を東海道在来線で補うことも、在来線においてすでに線路容量一杯の列車が走行しているため不可能であり、航空機による代替輸送も空港設備等の関係から困難である。

6 このように、時速七〇キロメートルに減速することは、新幹線の特色である高速性を失わせ、さきに指摘した新幹線の高速走行による時間短縮効果、地域開発効果等、すでに現在のわが国の社会経済生活の基礎となっている事情に重大な影響を与えるのみならず、更に、その輸送力を激減させ都市間の大量の旅客を輸送するという使命を著しく阻害することは明らかであって、その影響は、新幹線の効果をできるだけ広域に及ぼすよう形成されている在来線とのネットワークまでが壊滅的打撃をこうむることになり、現在のわが国の国民生活を直視するかぎり、時速七〇キロメートル運転は不可能といわざるをえない。この趣旨は、環境基準の告示において、達成目標期間内に達成できない区域が生じた場合において

も、可及的すみやかに環境基準が達成されるよう努めるものとし、また、その課題において「音源対策とあわせて周辺対策を講じて環境基準を達成期間内に達成することができない場合は、環境基準が達成されるよう、運行方法の改善によって騒音の影響の軽減を図ること」と述べ、安易なスピードダウンをとらないこととしているところにもあらわれている。

### 第一三 受忍限度について

#### (一)三まで省略)

### 四 本件における受忍限度の判断事項

#### (一) 新幹線の社会的有用性ないし公共性

#### 1 本件において公共性の有する意味

この点については、すでに第一二(新幹線鉄道の公共性)において、国鉄の公共性、新幹線の果しつつある役割、新幹線によってもたらされる時間短縮効果、地域開発効果等の効用、新幹線が原告らの請求に従って減速されることとなる場合における影響の重大性等について詳細に論じたところであるが、いずれにしても、従来の多くのいわゆる公害訴訟と異なる本件訴訟の特質は、この点に存することを充分認識しなければならぬ。すなわち、騒音、振動等に関する社会的紛

争については、それが相隣関係ないし私権相互の間における場合でも、共同の社会生活を維持するために必要な受忍を要求されるに至っていることは、すでに詳論したとおりであるが、更に本件におけるように、その騒音等が、単なる私生活上のものないし建設、工場作業等に関するものと異なり、公共の輸送機関の使命を全うすることに伴って不可避免的に生ずるものである場合には、その主張する権利ないし利益の保護に関する受忍限度上の利益較量に際して、この公共性の要素を十分に考慮すべきことは当然である。

ところで、わが国においては、特に戦後の風潮として私権保護を回復するのに急なあまり、いずれの社会体制下にあるとを問わず、当然に要請される公共的制約ないし公益に対する法的配慮が充分でなかったことは否定しえないところである。従って、学説などにおいても、社会共同生活の中においていかに公益と個人の利益とを調和させるかということよりも、微視的に個人の利益の侵害を重視して、直ちに差止請求ないし損害賠償請求を認めることをもって当然とするような傾向すらなしとしない。

しかしながら、一方において、公共性に対しては相当な評価を与え、公益的なものについては、被害が相当ひどくとも、損害賠償について別途考慮の余地はあるにしても、差止めることは公益の実現を妨げることになるからこれを許すべきでないとする正当な見解も提示されているのであって(例

えば加藤・公害法の生成と展開(三二頁)、この見解は、すでに指摘したとおり、諸外国において公共の輸送機関等に対する差止請求について示される裁判例、立法措置等とも一致するのである。なお、わが国の下級審の裁判例のなかには、町で建設しようとするし尿処理施設の建設を差止めた事例(広島地判昭四六・五・二〇、広島高判昭四八・二・一四)や市の火葬場を一年間中止した事例(大阪地裁岸和田支部決昭四七・四・一)が存在するが、これらはいずれも将来の建設の中止を求めた事案であるのみでなく、右判決を仔細に検討すると、建設予定地の選定、住民に対する説得行動の不足、環境保全のための技術的に可能な措置の存在等が指摘され、市や町に再考を促している趣旨と解せられ、付近住民の利益のために、公共的性格の強い施設の建設を許さないとしているものではないのである。まして、原告らの主張するように、公共性が利益較量の対象とならないなどとしているものではない。

更に付言すれば、西ドイツ、アメリカ合衆国等では、差止請求について右のような見解が一般的にとられているのみでなく、鉄道輸送のような公共的事業に基因するイミシオンやニューサンスに関しては、一般的に民事訴訟上の請求の対象外とし、差止めはもろく不法行為による損害賠償責任からも解放しているのが通例であって、これらの取扱いは、イミシオンにせよ、ニューサンスにせよ、いずれも土地の権利者

間の利害調整の機能とされていること(このような考え方のもとにおいて土地収用制度に近づきやすい)、あるいは補償制度の存在(本件に関して相当な補償的施策が講ぜられていることは別に指摘するところである。)にもよるのであるが、その思想の根底には、私権は公共の福祉にしたがうとの観念があることが明らかである。

このように見てくると、原告らの本訴請求に関する受忍限度を判定するに当たっても、公共的輸送機関から発生する騒音、振動の公害問題については、通常の私人間の紛争に関するものと異なり、特に公共の福祉と私権との調和を充分に考慮することが必要である。全国的にみて、鉄道沿線に居住する数多くの国民のほとんどは、多かれ少なかれ騒音、振動による影響を長年にわたって受けているのであるが、それが自己を含む一般大衆の利用する公共輸送機関によるものであり、また騒音、振動の発生は不可避であると考えて損害賠償等を請求することなく経過していることは否定しえない実情であって、ここに通常人の公共性に対する意識を見出すことができるのである。

## 2 請求が認容されることによる結果の重大性

(1) 原告らの差止請求が、新幹線鉄道の公共性と矛盾し、理論上不当なものであることはすでに詳述したところであるが、更に、仮に原告らの主張するような本件七キロ区間を時速六五キロメートルに減速走行を命ぜられるとすると、

その波及するところは、本件七キロ区間にとどまらない結果、東海道新幹線は、高速性、大量輸送性という新幹線鉄道の特色を失い、国民すべての足として利便さをなくし、基幹輸送機関としての役割を果せず、わが国の輸送は大混乱に陥ることはすでに説明したとおりであるので（前記第一二、四、（三）参照）、ここで再論することは避けるが、いずれにしても、現在のわが国の社会経済生活の基礎的事情に重大な影響を与えるような結果の発生を容認しえないことはいうまでもない。

(2) 更に、差止請求を離れて、仮に原告らの主張するような身体的被害を伴わない情緒的、精神的被害又は軽微な生活妨害について、被告に損害賠償責任が課されるとすると、その波及するところは重大なものになることが明らかである。すなわち、原告らの場合に類する騒音、振動に暴露されている鉄道沿線住民の数は、全国にわたり極めて多数にのぼる（既設新幹線の沿線だけをとっても障害防止対策の対象戸数は約二万七千戸に達する（乙第四七七号証）が、この外に在来線の沿線を加えると更に膨大な数となる）が、本件原告らに損害賠償が認められると、これら沿線住民が黙視することは期待できず、その対応に追われるだけでなく、国鉄の財政負担も膨大になるから、その経営を圧迫することはもとより、終局的には国の財政上の負担、すなわち一般国民の負担に帰するのである。しかもわが国の

法制では損害賠償責任は将来にわたって発生するのであるからますます重大である。

このような事情を考えれば、受忍限度を検討するに際しては、原告らの主張する被害なるものに加えて、かかる公益、公共的要素を充分に考慮することは当然であるといわざるをえない。

#### (二) 騒音・振動の態様、程度

これらの実態については、別途第九（いわゆる加害行為の実態について）において、走行の実態及び標準速度との関係、原告らの主張するように画一的なものでないこと、騒音の特性として間欠的であり、衝撃性のないこと等を中心に詳述したが、その特徴として次のような点を指摘しうるであろう。

1 本件地域においては、約半数の列車が標準速度以下で走行しているのが実情であり、それによって生ずる騒音・振動が通常の状態であること。

2 午後一時三〇分頃から午前六時三〇分頃までは走行が休止し、しかも始終発の後又は前における列車の走行は間隔が大きく、朝夜間においては列車の走行が減少していること。

3 原告らの居住地における騒音量等は、高架等からの距離、遮蔽物の状態、地盤等によって区々であり画一性がなく、環境基準値以下の者、更には請求の趣旨以下の数値の者さえあること（別冊（一）の第7表）。

4 騒音は、間欠性、一過性を有し蓄積性がないこと。

5 騒音は、衝撃性を有せず、また顕著な純音成分は含まれていないこと。

6 原告らの主張する騒音等については、障害防止対策による個別的救済が可能であること。

(三) 被侵害利益の性質、内容

1 環境権及び人格権

原告らが援用する「人格権及び環境権」が、本訴差止請求の正当な論拠となりえないことはすでに指摘したとおりであり、またいわゆる環境権が、私法上の権利ないし利益として損害賠償請求の論拠たりえないことは、その性格に照らし当然であるし（東京高裁昭和五三年四月一日、静岡地裁昭和五三年一月二日各判決等）、また人格権については、その主張する内容が不明確であり、本訴請求との関係においてその法的保護に値しないことは、その被害なるものが後記のとおりであることからすれば、なおさらである。又、各原告について共通かつ同一の利益が侵害されているものでないことは、各原告の受けている騒音、振動の暴露量に著しい差異があることから明らかである。

2 特に賃借人、同居人等について

なお、更にここで指摘しておくべきことは、原告らは、右のように環境権又は人格権を基礎として、画一的な請求権を有するかのよう主張するが、同種の事案に関する法的保護の態様を比較法的に検討するならば、被害を主張する者が有

している土地に対する権限等が異なるのに応じて、その保護も異なることが認められるのであって、このような結論は、わが国においても当然考慮されなければならない。

すなわち、被害者の権利については、西ドイツ法では、その構造上土地の所有者及び占有者に限って保護されるのは当然としても、不法行為であるニューサンスにおいても、人格的な構成をとらず、土地利用に対する侵害という法律構成をとり、家族、被用者、下宿人等に独自のニューサンス訴権が認められていないのは、単なる情緒的苦痛よりも土地の使用可能性における利益に法的保護の中心がおかれているからに外ならない。

このように、受忍限度は被害者の権利いかんによっても差があることは、生活が土地ないし家屋の所有権その他の利用権を通じて保護されることが本来の所有権その他の利用権のあり方に即していることからしても当然のことであり、土地家屋の所有者が受忍しているのに、借家人や単なる同居者が加害行為の差止めないし損害賠償を請求するなどというのはきわめて不自然なことであって、被害者の権利の性質によって利益較量を異にするのは当然である（沢井前掲一五〇頁）。

ところで、この点については、原告らのうち、単なる同居人又は家屋の賃借権を有するにすぎない者は別冊(一)の第9表記載のとおりであり、また家屋の所有者等世帯主が提起していないのに同居者として本訴を提起している者は、別冊(一)の

第10表記載のとおりである。

3 いわゆる被害の内容

次に原告らの主張する被害なるものの内容については、すでに第一〇（原告らのいわゆる「被害」について）において、その実態が法的保護に値しないことを詳論したが、その要点を指摘すれば次のとおりである。

- (1) 原告らについて画一共通の被害は存在しえないし、またこれを認めるに足る立証は存在しない。
- (2) 原告らは、個別的にその被害なるものを立証せず、ただ本人尋問ないし陳述書を援用するのみであるが、身体的被害として指摘する内容はなんら客観性を有せず、本件地域外の居住者との間における有意の差の存在すら明らかにされてはいない。
- (3) 本件騒音の程度では、身体上の特異的影響として聴力劣化を生ずる余地は全くない。
- (4) ストレス学説によっても、原告らの主張する被害との因果関係は解明されない。
- (5) 睡眠妨害の主張との関係においては、新幹線は夜間走行しないうえ、始終発列車の後又は前は運転間隔が長いから現実の生活態様の妨げとなることは少ないし、また、睡眠に関する実験結果をそのまま現実の日常生活に援用することは誤りである（とくに原告ら援用の証人は、逆説睡眠を度外視する等実験上の誤りもおかしている）。

(6) 情緒的、精神的影響については、原告らの愁訴のほかなんら客観的判断資料を欠くのみならず、これを一率共通のものとして評価することは誤りであるし、また現代の都市生活には不可避的に随伴する現象である。

(7) 一部の特異な例外を除いては、思考妨害、日照妨害、営業妨害等生活妨害を生ずる余地はない。

(8) 本件地域の振動の程度では、通常の家屋について損傷が生ずる可能性はほとんどないが、いずれにしても、家屋損傷については、振動との因果関係が明らかでなくても申出があれば協議のうえ処理している。

(9) テレビの受信障害については、すでに完全に除去されている。

(10) 日常生活騒音については、「慣れ」の現象が存在するので、本件地域に常住する原告らについてその被害なるものを検討するに際しては、当然考慮するべきである。

(11) 本件地域における新幹線鉄道列車の走行による振動の程度では、身体的影響を生ずる余地はない。

(四) 発生源対策の努力及び技術開発の可能性、経済性

これらの実態については、すでに、第五（騒音・振動対策）を中心に、新幹線建設過程における対策と開業後に推進された対策、技術開発の現状と将来の可能性について言及したところであるが、いまここでその要点を摘記すれば、次のとおりである。

## 1 開業前の施策

(1) 新幹線の建設にあたって、被告は、当時社会問題とされておらず、社会的に許容されていると考えられた在来線並の騒音・振動を越えることがないよう、できるかぎりの対策を実施した。

(2) 軌道については、一メートル当り五三キログラムという重量レールの使用、ロングレール及び伸縮継目の採用、ノーズ可動式クロッシングという特殊改良分岐器の採用、重量の重いコンクリートマクラギ、二重弾性締結方式の採用、碎石バラストの道床を厚くするなどして騒音、振動を緩和した。

(3) 車両については、車体部分、パンタグラフ、車輪フラット防止等のすべての面において、騒音、振動の軽減に寄与する改良がなされている。

(4) 電気関係については、集電方式が改良され、スパーク防止のための対策が講ぜられ、騒音の軽減がはかられた。

(5) 構造物は、新幹線設計基準に基づいて設計されたが、この基準には、新幹線建設基準調査委員会において、高速運行に伴う安全性を確保するとともにそれによる騒音、振動を可能な限り、低減するための努力が結集されているのである。そして、本件地区の大部分を占める高架方式は、地域の発展、都市計画等を阻害しないように、地元民及び自治体の意向を考慮して決定されたものであり、また現在無

道床鉄桁となっていているところは、それぞれ別途摘記したような必然性が存在したのである。

(6) 高架橋の造構は、土木工学的に十分な支持力を確保し、又その工法は当時の技術水準に照らしなら不当なものではない。

(7) 本件地区を地下方式とすることなどは、建設当時これを考慮するような実情にはなく、もとよりかかる要望も存在せず（本件においてかかる主張があらわれたのも、服部証人の証言以後のことに属する。）、およそ現実性を欠く机上論に属する。

(8) 高架橋で人家のたてこんだ地域においては、高さ一メートルの高欄ブロックを設置して防音壁とした。

## 2 開業後の施策

(1) 新幹線開業後無道床鉄桁付近の騒音が高いことが判明し、その後の意識の変化とともに増加した住民の苦情に対処するため、被告は、更に発生源対策の研究、開発に努力した。そしてその効果的施策は、発生源の分析、新技術の開発等のため、短時間のうちに期待しえないことは当然のことであり、相当の時間と衆智の結集をまっして、ようやく可能となったが、その間可能なものから逐次実施した。

(2) 騒音、振動を減少させるため、バラストマットを開発し、所要箇所に敷設し、レールに発生する波状摩擦を研削し、レールも一メートル当り六〇キログラムと重量化する



とともに五〇メートルレールを使用してロングレール化して溶接部分をさらに減少させた。

(3) 車両についてもヒュー音を除去するため、パンタグラフ碍子ひだを改良し、また、電動送風機から生ずる騒音を低減するよう改良し、更に車輪踏面清掃装置も改良した。

(4) 電気関係においては、スパーク音を低減するため、トロリー線の平行区間を伸長して離線を防止した。

(5) 防音壁については、高さを二メートルとしたほか厚さ、材質等についても改善基準を設けて所要箇所の全部に設置し、無道床・有道床鉄桁にも防音工事を施し、騒音量の低減をはかった。

### 3 今後の発生源対策

(1) これまでの研究開発の結果、当初に比べ一〇ホン以上の減音成果をあげたが、新幹線鉄道列車のように、多種の音源から音が発生する場合には、一個の音源について減音しても、容易に全体の音量に変化が生じないから、今後更に効果的な音源対策を講ずることは相当な困難を伴っている。

(2) しかしながら、被告においては、総合的検討を継続するため、建設中の東北新幹線に総合試験線を設け、総合的テストを実施中である。

(3) たとえ原理的に可能であっても、いまだその効率性、安全性、経済性等に欠けるかぎり、対策としての実施可能性

を期待することは誤りであり、現実的配慮のもとに障害防止対策による補完を考えるべきである。

### (五) 障害防止対策に対する努力

被告が前記のような発生源対策に関する研究、開発、実施にその努力を傾注していることに加えて、障害防止対策等の諸施策を推進していることは、すでに第七(障害防止対策及び関連諸施策)において詳述したとおりであるが、受忍限度を検討するに際してその要点を摘記すれば、次のとおりである。

(1) 被告は、第一次処理要綱策定以来、環境庁長官の指示に即して、障害防止対策を実施するため最大限の努力を継続している。

(2) 特に本件地域については、第一次処理要綱の実施に伴い、いわゆる二〇メートル移転補償対策を策定し、他の地域よりも早く騒音及び振動に対する抜本的回避策を設けた。

(3) 防音工については、所定の実験調査を行ったうえ、三階級の防音工法を開発し、個別的屋内環境において騒音を防止するための手段を提供した。

(4) 右のような障害防止対策の策定、実施に対処するため、被告は、その機構、組織を拡充、強化した。

(5) 対策の実施は、施策対象範囲の確定、内容の周知徹底、地元自治体の協力の必要等のため、準備期間を必要としたが、本件地域以外においては、円滑に実施されつつある。

(6) 本件地域に関しては、第一次、第二次処理要綱による施策

に加えて、南方貨物線建設に伴う用地及び緩衝地帯の買上げが、実質上、原告らに対する移転補償の範囲を拡大したと同様に有利な結果をもたらしている。

(7) 家屋に関しては、申出に応じて補償され、テレビ受信障害はすべて解決されている。

(8) このような対策は、被害から住民の回避を促すものであり、実質上、西ドイツ、アメリカ合衆国における補償に相当するものとして提供されているのであるから、受忍限度の判定に際して特に考慮されるべきである。

(六) 発生源対策及び障害防止対策に対する原告らの態度(侵害の回避可能性)

一般に、被害者に損害を回避ないし防止する可能性が存在したか否かは、それが受忍限度の判断における重要な要素とされ(例えばステイトメント第八二八条は「侵害を防止又は回避することの不能性」を要件として規定する)、過失相殺によって損害額を減ずることができることはもとより、賠償請求自体が否定されることもありうる(公害法の生成と展開四〇八頁)。ましてかかる回避可能性がありながら、差止請求に固執するようなことは認められないことは当然である。

ところで原告ら及びその組織する同盟は、すでに指摘したように、防音壁の設置、バラストマットの敷設、重量レールの更換、レール削正等騒音・振動の低減に資する施策を実施しようとする、独自の見解を固執してこれを防止、遷延せしめ、み

ずから現状の改善を放棄した(第五、二、(一)5及び同(四)、4参照)ほか、障害防止対策に対しても、終始非協力、反対の態度を固守し、多くの原告らは本件訴訟の判決を待つとして対策の受入れを拒否し、みずからその主張する被害を回避することなく甘受している事情は、本件審理の結果に徴し極めて明らかである(特に第七、三、(四)及び第八参照)から、受忍限度の判定にあたって特に考慮されなければならない。

(七) 原告らの居住地域の特性(地域性)

1 騒音・振動による生活妨害が問題となる場合の受忍限度を考えるに当たっては、その場所の環境が重要である。西ドイツ民法において、受忍義務を定めるについては侵害の程度とともに場所的慣行上の利用であるかどうかの問題となることが明らかにされているほか、ニュースانسにおいても地域適合性が重視されていることは前述のとおりである。

ところで、現代の社会生活においては文明の発達とともに、種々の騒音にさらされている。大阪空港事件の判決が示すようなジェット機の騒音のような特殊なものを除いても、特に都市地においては、大きな音量の騒音の存在は不可避である。東京都が昭和四八年三月に発表した環状七号線沿線交通環境調査報告書(乙第四七号証)によると、環状七号線の道路端の各測定の騒音レベルは、大部分が七〇ないし八〇ホンあり、しかも深夜早朝でも七〇ホンより下ることがない(乙第四四号証の一、二)。

後に述べるように、かかる事情は、原告らの居住地域についても例外でなく、その大部分はⅠ類地域すなわち商工業地域であって商店街や工場の散在する都会地として高い暗騒音にさらされており、新幹線の騒音等の影響を評価するについては、都会地における暗騒音等の実態を前提としてされなければならない。

2 原告らの居住する本件七キロ区間の地域は、前述（第九、四参照）のように、もともと住宅地として形成されたのではなく、新幹線建設当時から六番町を中心とする商店街の外は、随所に多数の大工場、中小工場があり、その間に住宅、アパート、空地が散在するという土地であって、これを全体としてみると、主として商工業の用に供される地域であって、商店街の騒音、工場の作業騒音とともに、各工場間の物資を輸送するための大型トラックの通行も激しく（乙第四二五号証）通常の住宅地域に比し、作業騒音や交通騒音による暗騒音が異常に高い地域である（乙第三九四号証の一、二）。なお検証時の暗騒音についてみて、名古屋市中区明豊町二丁目一一番地渡辺務（取下前ト9）方前路上の昭和五一年九月二五日午後三時四五分から一分間に測定した暗騒音は最高七一ホン最低六一ホン中央値六八ホンであり、同市熱田区六番町三丁目九七番地服部惣一（フ36）前路上の同年一〇月二三日午後零時一五分から一五分間に測定した暗騒音は、最高八三ホン最低六二ホン中央値七四ホン、また同町三丁目三三

番地中村初子（フ32）方前路上で同時刻に測定した暗騒音は、最高八〇ホン最低六三ホン中央値七一ホンである（昭和五一年九月二五日検証調書その7及び同年一〇月二三日検証調書その3参照）。

また原告らのなかにも、鉄工業、木工業、冷凍倉庫業を営み、みずから相当高い作業騒音を発している者も少なくない（その詳細については、別冊（二）原告別一覽表の記載を参照）。

また本件七キロ区間の地域性について看過できないことは、昭和三九年一〇月の新幹線営業開始後においてもなお数多くの人がこの地域に転入しており（原告のなかにも別冊（一）の第1表記載の者は開業後に転入した）、新築家屋も続々と建設されている（乙第一八二号証、同一八三号証の四一、同三八八号証、同三八九号証の一七七）事実である。原告らのなかにも新幹線開通後である昭和四〇年以後に別冊（一）第8表（1）記載のとおり家屋を新築したものがあり、同第8表（2）の記載のとおり居室を増改築したものがあり、また同第8表（3）記載のように家屋を取得したものがいるのである。

また本件七キロ区間の沿線住民のうち、本訴を提起しているのは、五パーセントに達せず圧倒的多数が受忍していることは、新幹線鉄道列車の走行による被害なるものも現実の社会生活との関連においては、受忍しえないほどのものではなく、都市生活に伴う不可避の事情として受け取られていることを物語るとともに、新幹線鉄道列車の走行が特に右地域

の発展に支障となっており、一般には地域住民に認容受忍されている事実を示しているといえるのであって、新幹線鉄道列車の走行は「場所的慣行上の利用」であり、「地域適合性」を有しているといえるのである。

3 もっとも、本件七キロ区間の原告ら居住区域の一部には、都市計画法上の住居地域に指定され環境基準のI類に該当する地域が存在するが、受忍限度の要素として地域性を考慮する場合には、これを形式的に適用して考えるべきではなく、現実の利用状況によるべきであって、各原告の居住地の環境の実情については、別冊(二)原告別一覧表において特記するところであり、数次に及ぶ検証の結果に徴しても、それらがいわゆる住宅専用地区の様相から離れていることは明らかである。

#### (ハ) 後住原告の受忍限度

1 被害者がみずからの意志で現に騒音・振動による被害を生じている場所に住居を選定したときは、すでに存在する危険をみずからすすんで任意に引受けたものとして、被害者の権利行使が制約され、特に被告の活動が公共の利益にかなうものである場合には、差止請求権のみならず賠償請求権の行使も阻止されるとする(「危険の引受」又は「ニューサンスへの接近」の法理)のが、西ドイツ、アメリカ合衆国を含めて先例の大勢であるといえるのである(沢井前掲二五頁以下、Prosser Law of Torts, 4th ed P 611 et seq)。現にわが

国の判例も「……いずれもB滑走路の供用が開始され、ダグラスDC八―六一等の大型ジェット機の就航が始り、航空機騒音が激化した後にそれぞれの居住地に転入して来たことが明らかであり、右原告らは前記侵害行為の存在を知悉しながら転入して来たものと認められるから、同人らは本件航空機公害の被害地域内に敢てみずから進んで住居を選定したことになり、これは本件航空機騒音による被害の性質程度および本件空港のもつ高い公共性を考え併せると、右原告らの被害につき被告に慰謝料の支払義務を負わせることは妥当でなく、この種の損害については、被害者である右原告において受忍すべきものと解するのが相当である」(大阪地判昭四九・二・二七判例時報七二九号七四頁、同旨東京地判昭三九・六・二二判例時報三七五号四七頁)としているのであって、この考え方は常識にも合致している。

もっとも、右大阪空港事件の控訴審判決においては、原則としていわゆる後住関係を考慮する必要があるかのよう判示するが、このような論は、ことに公共的空港に関する事例であることを考えれば、特異な少数説に属するといわざるをえない。なぜならば、地域性、後住性あるいは危険への接近の理論は、その地域の抽象的類型ではなく現状を基準としてその適用を検討すべきことについて特に説明を加えるまでもないし、また衡平の見地からみても、居住地域の環境条件がしだいに悪化する場合に、かかる環境の変化を熟知して居住

を開始した者と然らざる者との間において異なった評価が加えられることこそ、合理的かつ自然であるからである。これを要するに、新幹線が鉄道列車走行を開始した後にその周辺地域において居住を開始した別冊(一)の第1表記載の原告らについては、差止請求権はもとより損害賠償請求権を認める余地はなく、換言すれば、同人等に関する限り、かかる事情を充分考慮したうえで別個に受忍限度の限界を考えるべきである(なお、後住者たる原告の中には、騒音等がその予想を上回っていたと主張する者もあるが、新幹線は常時公然と走行しているのであるから、その実体を充分に観察検討しなかったとすれば、同人らにおいて過失があったものといわざるをえない。むしろ、通常の場合、かかる環境事情を無視するに足る利便、経済性等が存在するからこそあえて居住を開始する事例が多いことは、経験上明らかである。)

#### (ウ) 環境基準・指針値と受忍限度

1 新幹線鉄道騒音についての環境基準が定める基準値すなわちⅠ類地域七〇ホンⅡ類地域七五ホンが、一般に受忍限度を推定せしめる規制値と全く性質を異にするものであることは前に詳論したとおりであって(第六、一参照)、右基準が告示された昭和五〇年七月から三年以上一〇年までの間(なお右期間内達成できない場合には可及的速やかに)に達成することを目標とした行政上の指標である。それゆえ、その数値が現実の社会生活における利害調整に関する裁判上の基準と

なる受忍限度を考えるにあたって直ちにその基準となりえないことはもとよりであるが、更に、その目標が音源対策によって一般的に達成されることの不可能が認識されているがゆえに、音源対策を講じても達成することが困難な地域については、防音工事、移転補償によって補完しうるものが認められているのである。従って、音源対策のほか防音工事、移転補償等の障害防止対策を強力に推進しつつある現時点で前記基準値に達していないからといって直ちに環境基準に適合しないとさえいえないことは明らかである。要するに右基準は、新幹線の高度の公共性、音源対策に関する技術開発の可能性、財源措置を考慮しつつ、健康の保護及び生活環境の保全をはかるために策定された行政上の指標であるから、これを受忍限度の判断要素とするにあたっては、公共の福祉と私権との調和をはかりつつ、現実的な検討考慮を加えなければならぬのである。

2 更に振動に関する指針値は、規制値とその性質を異にすることはもとより、行政目標である環境基準とも異なり、振動対策について当面の措置を講ずるに当たってのよりどころとなる勧告の性格を有するにすぎないが、右指針値が生理的影響、心理的影響、睡眠影響等に関する研究資料及び振動に対する住民反応調査資料等をもとに検討されたものであって、右指針値の範囲内では通常身体的影響はもろん生活妨害も生じないとされているのであるから、原告らが一方的に主張

する振動値に比べると受忍限度を考える基礎としては、より合理的である。そして、しかも右指針は、その達成の方策として振動源対策、防振対策、及び移転対策をも総合してその目標達成を期待しているのであるから、これらについて鋭意努力しつつある現在、指針の数値のみを取り出して、受忍限度の判断資料とする余地もないことに留意しなければならぬ。

#### (6) むすび

要するに、本件において原告らの受忍限度を判断するに当たっては、単に原告らの指摘する被害なるものに目を奪われることなく、前記のような諸事情を充分総合的に考慮し、各原告の事情に応じて個別に検討するべきである。

#### 第一四 結 語

以上論じたところから明らかなとおり、原告らの本訴請求は、差止請求はもとより慰謝料等損害賠償請求についても、法律上、不適法又は理由のないものであるから、排斥するべきであるが、弁論を終了するに当り、特に一、二の点を指摘したい。

一 原告らと同旨の請求は、新幹線鉄道列車の走行に伴い、その沿線において、およそ無限に生ずる可能性が存在するのみならず、更には、在来線について波及する可能性さえ存在するということである。社会生活において静けさが求められるといっても、従来、沿線居住者は、列車の走行に不可避的に随伴す

る騒音等に対しては、十分な理解を示し、相当程度まで、これを受忍してきていることは、周知の事実である。もし、このような事情に十分な考慮を払うことなく原告らのような請求について、請求者の立場のみを重視し、また主張される被害にのみ注目して、列車の走行に介入して速度の低減要求を認め、又は損害賠償請求を認容されることとなるならば、新幹線鉄道列車の正常な運行は随所において阻害され、また、被告の財政に不当かつ多大の悪影響を及ぼすことは明白であって、結果的には、一般利用者の利便が害され、また国民の財政負担が増大することは否定しえないところである。

公共の利便増大の要請に応じて、高速鉄道が敷設されると、一方においてそれに反対する住民運動が抬頭することは、しばしば見聞するところであるとはいえ、本件地区におけるように、みずからの主張のみに固執して、障害防止対策その他個別的被害回避策に対して評価を与えようとしない事態は、容易に理解しえないところであるし、また他に類似の例を見ないのである。公共の便益と個人的損害とは、共同社会生活において、高次元の見地から解決されなければならないのである。これを単純な被害者保護の立場において解決しようとすることは、決してこの種の紛争の本質を把握するものとはいえないのである。

このような見地は単に差止請求について主張しうるのみでなく、金銭賠償についても同様である。被告のような企業に關す

る住民運動について、納税者の立場からの批判ないし監視の必要が指摘されるのも（乙第一〇五号証参照）、右のような事情を反映しているのである。

二 次に指摘すべきことは、被告は、ただその事業の公共的性格に依拠して、原告らの被害に関する主張を無視しているわけではないという点である。高橋証人をはじめ各部門について関係証人及び書証により明らかにされているとおり、被告においては、常に新しい騒音等防止技術の開発に総力をあげて努力し、可能な限りこれを実施して来たのである。しかも、新幹線沿線居住者、特に本件七キロ区間居住者たる原告らに対しては、他地区に優るとも劣らない移転補償対策等を提供し、個別に被害の軽減をはかっているのである。このような解決方法が、決して、被告の独善的な施策と批判されるべきものでないことは、諸外国における同種の公共的事案の解決手法と比較対比すれば、容易に理解しうるはずであり、このことは、騒音等の低減に現実的可能性の限界があることを示しているのである。

三 裁判所においては、本件訴訟の本質及びその関連するところをよく見極められ、いたずらに公害訴訟の特殊性なる主張にわずらわされることなく、法律に従い公正な判断を下されるよう期待する。