

九州新幹線騒音被害等調停申請事件の 終結について

公害等調整委員会事務局

公害等調整委員会が平成14年10月4日に受け付けた本件について、同委員会調停委員会は、平成17年5月25日の第8回期日に、それまでの審理を踏まえて作成した調停案を当事者双方に対し提示しましたが、これに対する回答の状況から、調停成立の見込みがないと判断されたため、同年6月28日、調停委員会は調停を打ち切り、本件は終結しました。本来、調停手続は、公害紛争処理法37条により非公開とするのが原則ですが、本件は社会的関心の高い案件であり、調停委員会が作成・提示した調停案は、審理の結果を踏まえて到達した調停委員会の結論であることから、本件については事案の概要と調停案の概要を紹介することとします。

1 事案の概要

本件は、住居に近接して九州新幹線の高架橋が設けられた3家族10人が、国（代表者国土交通大臣）、日本鉄道建設公団（現独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）、熊本県、水俣市、八代市及び九州旅客鉄道株式会社を相手方（被申請人）として、高架橋の設置及び高速列車運行による居住環境の悪化を理由として、緩衝地帯設置のための移転補償の支払を求めたものです。

2 調停委員会が提示した調停案の概要

(1) 調停案前文の内容

調停案前文の内容は、次のとおりです。

申請人Aら及び申請人Bらの各住居は、水俣市郊外の緑豊かな水俣川の川沿いにあり、かつては、仰ぎ見れば遮るものなく広がる空があるという良好な田園的環境の下にあった。そこに、近

接する高さ25メートルの中空に、高架橋構造物が設けられ、大空はそれによって二分され、その上を、高速度の重量物である新幹線車両が早朝から深夜まで往来するに至り、その都度、騒音・振動としては受忍限度を超えるとまではいい難いものの、その通過音や振動が、上空から降りそそぎ、地面から伝わってくるようになった上、申請人Aら及び同Bら（以下「両申請人ら」という。）は、高架橋から、列車の通過等に伴う何らかの落下物がありはしないか等の不安や後記の圧迫感を抱きながら日々生活せざるを得ない状況となった。特に、申請人Aらの住居では、玄関の前にコンクリート製の橋脚がそびえ立ち、直近の高架橋の存在を常に意識させられ、圧迫感を受けている。そして、この状況は、期限もなく続くことが予想され、また、通過する列車の頻度は、増大こそすれ、減少することは期待し難い。

被申請人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、過去に他の新幹線で生じたコンクリート剥離等の落下は、九州新幹線では対策を講じて設計・施工されているため、具体的な危険性を想定し難いとしているが、想定外のことも生じうるのは経験の教えるところであり、両申請人らの抱く不安等は、住居と高架橋との位置関係や高架橋の高さに鑑み、杞憂としてこれを一概に排斥し去ることは相当でない。とりわけ、先般の新潟県中越地震における新幹線としては初めての脱線事故の発生は、両申請人らにとって大きな衝撃であり、抱く不安等を現実のものとして意識せざるを得なくなったことは想像に難くない。また、同機構は、高架橋の近くに住む人々の抱く上記のような不安等に対する補償の先例は存しないと主張するものの、

他方、これほど高い新幹線高架橋がこれほど住居の近くにある事例は他に見当たらないことも認識しているのであって、これまで本件のような事例に対する補償について十分に検討されて来たとはいいい難く、これに対する補償の先例の不存在をもって補償を要しない理由とすることはできない。

以上の各点及び本件に現れたその他一切の事情を勘案すると、当委員会は、両申請人らに生じている不安等は、かかる公共施設の設置に伴い通常受忍すべき範囲内に収まるものとは認め難く、両申請人らに対しては、相応の補償の措置が講じられて然るべきものとする。

当委員会は、当事者双方が、このような当委員会の判断を十分に理解して、本件を円満に解決することが、当事者双方にとって最善の選択であると考え、調停条項案を提示することとした。

(2) 調停条項案の内容

調停条項案は、「申請人Aら及び同Bらの各住居の近くにある新幹線鉄道の高架橋施設が両申請人らに対して生じさせている不安等に照らし、被申請人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、過去に先例のない事案への対処として、Aら・Bらに対し一定額の補償を行うこと」を骨子とするものです。これは、上記前文から明らかなように、申請人らの主張する移転補償を認める趣旨ではなく、これら2家族の住居と高架橋との位置関係の異常性ととも、その地域がもともと良好な田園的環境の下にあったことから、当該高架橋がこれら2家族に日々与える圧迫感や落下物についての不安感などの精神的負担が受忍限度を超え、このような精神的負担に対する補償を認めたものです。

このほか、調停条項案は、被申請人に対し、「今後とも、新幹線鉄道の沿線における住民の生活環境の維持・改善に努めることとし、また、被申請人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び被申請人九州旅客鉄道株式会社は、新幹線鉄道施設（車両を含む。）の点検・管理に細心の注意を払うとともに、地震その他の災害による脱線防止対策を充実・強化し、沿線に新幹線車両の脱線又は落下物等による危害の生じることのないよう努力すること」を求めています。

3 調停案を提示することの意義

調停当事者の主張や意見に隔たりが大きく、調停成立の見込みが乏しい場合でも、調停案を提示して当事者双方を説得することは、調停委員会の最後の努力として行う価値があると考えられます。仮に調停が不成立になったとしても、提示された調停案と説得の努力は、その後の紛争解決のために有益な効果を残すことが多いでしょう。公害等調整委員会では、このような認識から、なるべく調停案の提示を行うことを心がけています。

