

●論壇

交通公害解決のルールづくりを

山本雄二郎*

Suggestions about the Rules for Traffic Pollution Settlement

Yujiro YAMAMOTO*

新幹線、道路、空港に起因する騒音など、交通公害の解決を急ぐべきだという声を聞くようになって久しい。現在のところ、訴訟に持ち込まれるケースが多いが、果たして訴訟という方法が事態収拾のための最善の手段かどうか、疑問があるのは事実だろう。ここで、交通公害問題を解決するための新しいルールづくりをすすめる必要があるように思われる。

その意味で、最近の目立ったケースといえば、名古屋新幹線公害訴訟であった。これは沿線住民が国鉄にたいして、スピードダウンによる騒音・振動の軽減、過去および将来の損害賠償を求めたものである。

この訴えにたいし、名古屋地裁は過去の損害賠償だけを認め、スピードダウンは必要ないとの判決を下した。この判決は「新幹線は国民生活に密着した必須交通機関となっている」との判断を示したが、新幹線の公共性を明確に認めた点で、注目すべき判決だったといえよう。

しかし、これで裁判は落着いたのではなく、原告、被告ともに控訴したために、裁判は今後も延々とつづくことになる。ということは、最終的な決着は何年か先に持ち越されるわけで、1日も早い事態の収拾という点からいえば、訴訟という方法には限界があるといわざるをえない。

訴訟の場合、ほかにも問題がある。かつて大阪空港公害訴訟の大阪高裁判決が下された際、元内閣法制局長官の林修三氏が「裁判所はある時点で固定的に問題をとらえ、法律に照らして問題の正否、違法適法を判断するところであって、新しい施策を適時適切に打ち出し、実施していく機能を持っていない」と指摘したが、訴訟には、そういう一面があることを見逃してはならない。

交通公害問題の解決にあたって、大切なことは1日も早く被害を軽減することである。そのためには、「実行可能な最善の手段」をとることが要請されるのは当然だろう。大阪空港の場合を例にとると、騒音禍を軽減するために、これまで音源対策、運用対策、周辺対策など、さまざまな対策が可能ながざり実施された。たとえば、音源対策の1つとして大型低騒音機が導入されたが、これは何回もテストフライトを行い、慎重に効果を確認したうえ、実施されたものである。そのほか、離陸に際して急上昇をつづけて騒音を減らす方法や、一定の高速に達したあと、エンジンの推力を絞って低騒音で飛行するカット・バック方式などが採用された。周辺対策としては、民家防音工事、緩衝緑地整備などが行われている。

交通公害問題の解決に必要なのは、こうした対策の積み重ねであろう。一挙に問題を解決できないとすれば、1つ1つ地道に有効な措置を積み重ねていくしかない。大阪空港の場合でも、こうした措置の積み重ねによって、最悪の状態からみれば、現在はかなり改善されたはずである。

こういう状況をみるにつけ、ある時点で固定的に問題をとらえ、法的な正否を問う訴訟という方法は交通公害問題の解決にとって、最善のものとは考えにくい。訴訟も1つの方法であることを否定しないが、もっと問題を動的にとらえ、柔軟に対処して、事態を収拾する方法の確立をめざすべきだろう。交通公害問題を解決するための新しいルールづくりが必要だというのは、その意味である。

*サンケイ新聞論説委員

Editorial Writer, Sankei Shinbun

原稿受理 昭和55年9月25日