

## 『戦後日本公害史論』と東海道新幹線公害裁判

宮本憲一先生の大著『戦後日本公害史論』から学ぶことが多い。日本学士院賞受賞に象徴される学問的業績とともに、大学院時代からの「自分史」としても感慨深い。先生から半世紀にわたり学び、お世話になってきた不肖の弟子だが、長きにわたり公共事業と社会資本に関心を持ち続けてきた。それで本書のなかで第5章に注目して、感想めいたことを書いてみたい。

第5章「公共事業公害と裁判」は次の4節から構成されている。第1節 公共性と環境権、第2節 大阪空港公害裁判、第3節 国道43号線・阪神高速道路公害裁判、第4節 東海道新幹線公害裁判。第1節の最後で環境権について述べたあと、私は積極的に公共性の基準を示すことによって、公共事業・サービスの公共性を判定する道を示そうとした。その内容は項目的には次の4点である。(1)一般的共同社会的条件を保証するものであること、(2)利潤原理に結びつかないサービスを提供する事業であること、(3)周辺住民の基本的な人権を尊重すること、(4)建設・改造にあたって住民の同意などの民主主義的手続きをとること。この尺度からいって、2節以下の3大公共事業は公共性を絶対的に主張できず、低位にあると述べる。

3大公共事業公害裁判のなかで、ここでは東海道新幹線公害裁判をとりあげたい。それは名古屋に就職してまもなく1審判決が下され、裁判に関心があったからだ。それと現在問題になっている、リニア中央新幹線問題を考えるためでもある。本書の記述を追いつつ、新幹線沿線を歩いた感想も述べていこう。

「新幹線が生んだ社会問題で、最も深刻で長い紛争を生んだのは公害と環境破壊(とくに都市のアメニティとコミュニティの破壊)である。……私は大阪空港訴訟高裁に原告証人として出廷したが、同じく公共性について証言するために、新幹線訴訟名古屋高裁に出廷することになったが、その調査のために7キロ区間を歩いた。公害は現場に行かねば解らないが、原告の被害は想像以上であった。」

最近久しぶりに、東海道新幹線沿いを歩いた。写真上は「六番町鉄橋」あたり

だ。新幹線が走る鉄橋下の騒音は、当時は凄まじいものだった。いまは新幹線の騒音・振動はかなり改善されたようで、むしろ道路を走る車の騒音が気になった。鉄橋上で交差する、巨大な名古屋都市高速道路に圧倒される感じだ。

写真下左は名古屋新幹線公害訴訟弁護団『静かさを返せ! 物語・新幹線公害訴訟』の「名古屋市内の人家密集地帯を走る東海道新幹線」。右は「六番町鉄橋」から名古屋駅



方面に歩いたときの写真だ。新幹線に沿っていくと、マンションや駐車場も目につき、裁判の頃とは街の様子が一変している。沿線に住む住民の声を聞いてみたい。

名古屋新幹線公害訴訟は1974年3月に提訴され、二度の裁判を経て、国鉄との直接交渉による折衝を重ねて和解が成立した。今から30年前のことだ。

本書に戻ろう。1審判決は公共性を最優先し、減速要求をしりぞけ、差止めを棄却した。1審判決から2審判決まで5年の歳月がかかった。2審控訴審判決は差止めが棄却され、「全線波及論」が強調されるなど、1審以上に原告には衝撃的な判決であった。その後、国鉄との直接交渉を重ねて、1986年4月に和解が正式に調印された。「裁判で成果をとることができず、和解という加害者の法的責任を明確にしないで、実質的な成果を得る方法で決着をつける傾向がはじまり、それが続くこととなった。」

そして「公共事業公害の教訓は、予防こそが公害・環境政策の基本であり、それなしに進められた事業は多くの犠牲を払い、経済的にも大きな負担を生むことを明らかにした」と第5章を締めくくる。

その後、新幹線や空港、高速道路などで「予防こそが公害・環境政策の基本」という公共事業公害の教訓が生かされているとは、残念ながら言い難い。

\*2017年8月19日レポートを修正したものである。

(2021年12月16日)