

平成19年6月22日

## 和解の骨子について（勧告）

東京高等裁判所第8民事部

### 1 はじめに

当裁判所は、昨年9月28日の口頭弁論の終結に際し、本件が判決のみでは解決できない種々の問題を含んでおりできる限り早い抜本的・最終的な解決が望まれる旨を述べて、以来、延べ約100回にわたって各当事者と個別に面談をし、各当事者から和解に関する意見ないしは要望を聴取してきた。その結果、全当事者から、本件訴訟（第1次訴訟）のほかに東京地裁に係属中の第2次訴訟ないし第6次訴訟をも含めて一括して解決することの希望が出され、また、和解内容に対する当事者の意向等も明らかとなってきた。そこで、本日、下記のとおり、和解の骨子を勧告することとした。

### 2 本件訴訟の概要等

本件訴訟（第1次訴訟）は、東京都内に居住し又は勤務していた原告らが気管支ぜん息等に罹患し又はその症状が増悪したのは自動車排出ガスによるものであるとして、被告国、被告旧・首都高速道路公団（現・首都高速道路㈱及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構）、被告東京都、被告トヨタ自動車㈱、被告日産自動車㈱、被告三菱自動車工業㈱、被告日野自動車㈱、被告いすゞ自動車㈱、被告日産ディーゼル工業㈱、被告マツダ㈱ら自動車メーカー7社に対し、大気汚染物質の排出差止めと損害賠償金の連帯支払を求めた事案である。本件訴訟（第1次訴訟）は、平成8年5月に訴えが提起され、平成14年10月に第1審判決が言い渡された。第1審判決は、①原告患者ら99名のうち7名につい

て気管支ぜん息の発症増悪と自動車排出ガスとの間の因果関係を認め、道路管理者である国、旧・首都高速道路公団及び東京都に対して、総額7920万円の損害賠償金の支払を命じ、②原告らの自動車メーカー7社に対する損害賠償請求をすべて棄却し、③大気汚染物質の排出差止請求も棄却した。これに対し、東京都は、第1審判決に従って、自己に支払を命じられた損害賠償金6054万7916円（遅延損害金を含む。）を支払ったが、国、旧・首都高速道路公団及び原告らが控訴したことから、本件訴訟が当裁判所に係属するに至り、前記のとおり平成18年9月28日に控訴審の口頭弁論が終結したものである。

なお、本件訴訟（第1次訴訟）の提起後、平成9年6月から平成18年2月まで、本件訴訟と同種の訴訟が東京地裁に提起され（第2次訴訟～第6次訴訟）、第1次訴訟ないし第6次訴訟の原告患者数は、現在、合計522名となっている（訴訟係属前又は係属後に亡くなった患者については、相続人の数にかかわらず1名とした。）。

### 3 勧告に当たって

(1) 現在、自動車は我々の生活に深く関係しており、もはやそれなくしては生活することができないといっても過言ではない状態に達しており、それによって国民が受ける利益も大きなものがある。しかし、一方で、自動車からの排出ガスが一つの要因となって大気が汚染され、環境に好ましからざる影響が生じていることも事実である。このことは、過去の大気汚染状況が示すとおり、過密都市である東京都において顕著であった。

このように我々の生活に欠くことのできない自動車の使用によってもたらされる大気汚染についてはこの大気汚染による健康や生活環境への影響については、自動車を製造・販売した自動車メーカー、自動車排出ガス基準を定める権限を有する国、更には道路を自動車の走行の用に供してきた道路管理者はもとより、自動車の使用によって有形無形の利益を受けてきた広く国民一般も、全

員が等しくその社会的責任を受け止めるべきものである。

本件訴訟は、民事訴訟であるために原告らが被告らに対して法的責任に基づく損害賠償金の支払を求める等の形式をとってはいるが、その提訴の意味は、上記のような大気汚染についての問題を広く国民一般に提起してその討議と解決を迫った点にあるものとも理解できるのであり、最近の東京都内における大気汚染状況の改善は、そのような問題提起を受けて、自動車メーカー、国、道路管理者、そして国民一般がそれぞれその社会的責任を自覚して改善に努力してきた中で実現してきたものとも考えられるのである。本件訴訟の提起を、ひとり原告らの個人的な利益のためのみになされたものと矮小化すべきではなく、その社会的な意味を軽視すべきではない。

いま、環境問題に対する国民の関心は極めて高く、国や地方自治体もこれに積極的に取り組んでおり、自動車メーカーにおいてもいわゆる環境にやさしい自動車の開発等に総力を挙げており、さらに、道路管理者も汚染物質の大気への拡散を減少させるべく道路状況の改善等に着手している。国民一般においても、自動車の使用走行には環境保護のためにそれなりの負担や負荷が伴うものであることを十分に理解し、そしてそれに協力することが必要である。

- (2) 以上のような基本的な認識のもと、また、過去における東京都内の大気汚染の状況が他地域と比べて極めて深刻なものであったことや、東京都内の自動車の走行量・保有台数もかなり多いことを基本的出発点として、当裁判所は、東京都内に居住し又は勤務していた原告らが提訴した第1次訴訟ないし第6次訴訟について、各当事者の社会的責任を反映するものとして、以下のとおり、和解の骨子を勧告するものである。関係当事者の大所高所からの決断を希望する。

#### 4 勧告する和解の骨子

##### (1) 原告らの要望

原告らは、本和解の主要な項目として、① 新たな医療費助成制度の創設、

② 公害対策の実施，③ 損害賠償金の支払，等を要望した。

(2) 医療費助成制度の創設について

ア 東京都は，当裁判所による意見聴取の早期の段階で，その社会的責任として，全当事者による和解が成立することを条件に，気管支ぜん息患者に対する医療費助成制度の創設を提案し，5年間で約200億円の医療費を要するものと見込み，そのうち，東京都が自ら3分の1を負担することを前提として，国に対して3分の1の負担を，首都高速道路㈱に対して6分の1の負担を，メーカー7社に対して6分の1の負担を，それぞれ要請した。

イ これに対し，東京都を除く被告らは，いずれも全当事者による和解が成立することを条件として，①自動車メーカー7社においては，当初の5年分の医療費見込額の約6分の1に相当する33億円の負担拠出に応じることを表明し，②国においては，上記の医療費を直接負担することを受諾するものではないものの，東京都に対して公害健康被害予防基金から予防事業として60億円を拠出することを表明し，③首都高速道路㈱は，5億円の負担拠出に応じることを表明した。

ウ この新たな医療費助成制度は，東京都全域を対象にして気管支ぜん息患者の医療費を助成するというこれまでに例をみない画期的なものである。当裁判所は，関係当事者の創意と決断に深い敬意を表するとともに，この制度の創設が本和解の一つの柱となるべきものとする。

(3) 公害対策について

ア 国は，当裁判所による意見聴取において，微小粒子状物質（PM2.5）の健康影響に関する評価についての専門的検討の開始と国設測定局におけるモニタリング体制の拡充，改正自動車NOx・PM法に基づく局地汚染対策及び流入車対策の着実な実施を表明している。

また、国及び首都高速道路圏は、① 都市部における深刻な交通渋滞の解消のため高速道路料金の割引の導入に向けた社会実験、② 交通流の円滑化のため交差点の改良・立体化やボトルネック対策等、③ 沿道環境改善のため道路緑化・植樹帯の整備、④ 大気常時観測局の増設、等の実施を提案している。

これらの公害対策の内容は従前の施策より更に一步踏み込んだものと評価でき、また、これに要する費用も過去の道路公害訴訟の和解において示された国等の公害対策の費用を大きく上回ることになるものと考えられる。

イ 東京都は、当裁判所による意見聴取において、公害対策として、道路拡幅部分への植樹帯や自転車歩行者道の整備、鉄道立体交差事業、大型貨物自動車の通行禁止規制の拡大、等の施策の検討を行う旨を述べている。

ウ 以上のような公害対策によって東京都内の大気汚染状況の一層の改善が期待されるところであり、当裁判所は、関係当事者の労を多とし、これらが本和解の一つの柱となるべきものとする。

#### (4) 解決金の支払について

ア 本件訴訟（第1次訴訟）は、提訴されて以来既に11年以上が経過しており、第1次訴訟ないし第6次訴訟の原告患者数は、現在、合計522名となっている。原告らが罹患した気管支ぜん息等の疾患は、人の生存にとって不可欠な呼吸機能を蝕むものであり、それが重篤化した場合には、職業に就いて収入を得ることはおろか日常生活にも重大な支障を来すものであり、ついには死に至ることさえあり、本件訴訟の係属中に亡くなった患者も多数に及んでいる。加えて、公害健康被害の補償等に関する法律に基づく認定を受けていない18歳以上の未認定患者（第1次訴訟ないし第6次訴訟で合計191名）は、同法に基づく給付を受けることもできない状態にある。日々発作の不安にさいなまれる原告らの長年にわたる辛苦は、これを十分に察するこ

とができるものである。

そして、原告らが提起した本件訴訟には、前記のとおり社会的意味が少なからず存するのであり、原告らがその訴訟追行のために多大な精神的・身体的・経済的な負担を余儀なくされてきたことも否定できないところである。また、原告らは、解決金の一部を環境改善事業等の公益的な目的にも充てることを表明している。

これらの事情を考慮すると、原告らが本和解において相当額の解決金の支払を求めることには十分首肯できるものがあるといえることができる。

イ 他方において、上記のとおり、東京都はこれまでに例のない画期的な医療費助成制度の創設を提案し、その医療費の予算額は5年間で約200億円と見込まれるところ、東京都の負担のほかに、国は東京都に対して公害健康被害予防基金から予防事業として60億円を拠出することを表明し、首都高速道路圏も5億円の負担拠出に応じることを表明し、自動車メーカー7社においては33億円の負担拠出に応じることを表明している。

さらに、公害対策についても、道路管理者である国、首都高速道路圏及び東京都は相当規模の費用を要する施策を実施しようとしている。

これらは、当裁判所が解決金の額を勧告するに当たって考慮しなければならない重要な事情である。

ウ なお、過去に他地域において工場等の固定排出源たる企業を被告として提起された大気汚染訴訟においては、工場等に比較的近接した地域に居住し勤務する患者が原告となり、昭和30年代から40年代の主として二酸化硫黄を原因とする大気汚染が問題とされて、その第1次訴訟の第1審判決においては、企業との間で7割以上の原告患者について個別的因果関係が認められ、これを受けてその後成立した原告患者らと企業との間の和解では、相当高額な解決金が合意されている。これに対して、本件では、原告らの居住地は東京都23区のほかに多摩地域を含んでかなり広範囲に及んでおり、大気

汚染の排出源やその汚染原因物質も異なり、気管支ぜん息等の発症増悪の時期も異なっている。そして、そもそも気管支ぜん息等は大気汚染以外にも様々な原因によって発症増悪する可能性のある疾患であることをも考慮すると、本件を他地域の大気汚染訴訟と同列に論じることはできないものである。

エ 当裁判所は、以上のような諸事情を総合考慮し、当審における審理の結果等をも踏まえて、本和解の一つの柱として、解決金の額を12億円と勧告する。そして、前記の医療費助成制度や公害対策における被告らの負担の内容等、特に国、首都高速道路圏及び東京都においては多額の費用を要するものと考えられる公害対策の実施を提案していることをも考慮して、この解決金の支払をメーカー7社に求めるものである。

この解決金の支払に関しては、原告らとメーカー7社との間に大きな隔たりがあり、当裁判所が勧告した上記の金額は原告ら及びメーカー7社に対して苦渋の選択を迫るものであろう。しかしながら、原告ら及びメーカー7社においては、本件において提起された問題が関係者の合意によって抜本的・最終的に解決することの意義を十分に評価し、本和解が成立することによって実現するものの大きさを総合的見地から判断して、これを受け入れるよう要望するものである。

## 5 おわりに

当裁判所の勧告する和解の骨子は以上のとおりである。各当事者においては、この骨子を前提として今後の和解協議を進めることに異存はないかを、7月12日（木）午後4時までに当部に書面をもって回答されたい。

(以上)