

## 小田急線騒音被害等責任裁定申請事件

(平成4年(セ)第1号・第2号・第3号・平成5年(セ)第1号・平成6年(セ)第1号・第2号・第3号・平成8年(セ)第2号・平成9年(セ)第1号・第2号・第3号・第4号・第5号・第6号事件・平成10年(調)第1号事件)

### (1) 事件の概要

平成4年5月7日、東京都世田谷区の住民ら325人から、小田急電鉄株式会社を相手方(被申請人)として、責任裁定を求める申請があった。

申請の内容は以下のとおりである。被申請人は、小田急小田原線において鉄道事業を営むものであるが、昭和32年頃から、車両のスピードアップ、増発、営業時間の延長などにより騒音、振動及び鉄粉じんによる被害を沿線住民に及ぼしてきており、このため、申請人らは睡眠を妨げられ、日常生活における会話や電話、テレビ・ラジオ等の聞き取りにも不自由し、不快感、不安感(いらいら)等を感じるほか、屋根瓦のずれ等の物的被害も生じており、これらは受忍限度の範囲を超えた違法なものである。これらを理由として、被申請人に対し、申請人1人につき、(1)平成元年5月8日(本裁定申請日の3年前)から4年5月7日(本裁定申請日)までの損害に対する賠償として、金50万円及びこれに対する裁定申請書送達の日(翌日)から支払完済の日まで年5%の割合による遅延損害金の支払、(2)4年5月8日(本裁定申請日の翌日)から本件公害による被害が解消されるまで、1日当たり金500円の割合による金員の支払を求めるというものである。

その後、同一原因による被害を主張する小田急小田原線沿線住民から、平成4年7月以後、13回にわたり計43名の参加の申立てがあり、裁定委員会はこれを許可した。なお、平成10年2月の審問終結までの間に、申請人59人及び参加人4人から申請の取下げがあり、申請人及び参加人は305人となった。

### (2) 事件処理の経過

公害等調整委員会は、本事件の責任裁定申請を受け付けた後、直ちに裁定委員会を設け、27回の審問期日及び2回の証拠調期日を開催し、平成10年2月24日、話し合いによる解決の余地を残しながら、審問を終結した。その間、申請人居宅等について6年5月

に騒音測定を、7年5月に振動測定を、その後の参加人居宅等について9年3月及び6月に騒音・振動測定をそれぞれ実施するとともに、6年11月には騒音に関する専門委員を、7年3月には振動に関する専門委員を選任して、それぞれの専門分野について意見を求めるなどし、裁定手続を進めてきた。

裁定委員会は、申請人らにとって生活環境の悪化を改善することが真の問題解決につながることを考慮し、審問終結後の平成10年4月6日、本事件を公害紛争処理法第42条の24第1項の規定により職権で調停に付し、小田急線騒音被害等職権調停事件(平成10年(調)第1号事件)として、自ら処理することとした。4月21日開催の第1回調停期日において両当事者に対して同法第34条第1項の規定に基づき、31日間の期間を指定し別記1の調停案の受諾を勧告した。

この結果、期間内に受諾しない旨の回答がなかった申請人ら78人と受諾する旨を回答した被申請人との間で、同法第34条第3項の規定により調停案と同一の内容の合意が成立したものとみなされ、同法第42条の24第2項の規定によりこれら申請人らの責任裁定の申請については取り下げられたものとみなされ、事件は一部終結した。

また、期間内に受諾しない旨の回答があった227人の申請人らについては同法第36条第2項の規定により調停が打ち切られたものとみなされ、裁定が行われることとなった。その後、申請人ら3人が責任裁定申請を取り下げたため、残る224人の申請人らについて、平成10年7月24日、これら申請人らの請求を一部認容し、その余の申請を却下あるいは棄却する裁定が行われ、本件は終結した。

裁定書の全文は別記2のとおりである。

## 別記1

### 調 停 条 項

1 被申請人小田急電鉄株式会社（以下「甲」という。）は、その公共交通機関たる使命を遂行するに当たり、平成4年（セ）第1号等小田急線騒音被害等責任裁定申請事件（以下「責任裁定」という。）の申請事由を真しに理解し、沿線住民の健康と環境保全のため、別紙1に掲げる各般の対策を講じる。

2 甲は、1により、責任裁定の申請区域について、梅ヶ丘駅から喜多見駅までの間にあっては平成16年度末までに、その他の区間にあっては今後の大規模改良工事の進捗に合わせ可及的速やかに、 $L A e q 24 h$ が65 dB以下とする目標値を設定し、その実現を。ただし、平成7年12月20日付け環境庁指針において同指針を適用しないとされる分岐器設置区間等については、この限りでない。

（注）当該値は、近接側軌道中心から水平距離12.5m、高さ地上1.2m地点での値とする。

3

(1) 甲は、本件申請人（参加人を含む。以下「乙」という。）のうち別紙2に掲げる者に対し、その居住地等における住戸対策につき環境保全協力費として、各居住地等ごとに一括してそれに対応する金額欄に

掲げる金員を支払う。

(2) (1)のほか、甲は、地域の環境保全協力費として2000万円を出捐するものとし、4に定める小田急線環境保全協議会がその用途の決定を含め、これを管理する。

(3) 上記の金員の支払方法については、別紙3に定めるとおりとする。

4

(1) 1から3までを担保し、その円滑な実施を図るとともに、甲の環境対策及び2のその他の区間に係る今後の事業計画につき沿線住民の声を聴するため、乙のうちから選定された者若干名及び甲並びに学識経験を有する第三者をもって構成する小田急線環境保全協議会を設置する。

(2) (1)の小田急線環境保全協議会の設置要綱は、別紙4のとおりとする。

5 本調停成立までの甲及び乙の責任裁定の手續に要した費用は、甲・乙各自の負担とする。

別紙1

#### 騒音・振動対策

1 本件申請区間における対策（梅ヶ丘駅～喜多見駅間にあっては大規模改良工事において2の対策を付加する。）

(1) 道床関係

振動苦情箇所のバラスト搦固め

(2) レール関係

ア ロングレール化の促進

イ 普通絶縁継目の接着絶縁継目への置換え

- ウ レール削正の適正化
- エ 接着絶縁継目部分における電蝕部分の補正
- オ 普通継目のより影響の少ない位置への配置調整
- カ 接着絶縁継目部分及び普通継目部分の接統剛性の改善（ボルト数を4本から6本へ）
- キ 改良型分岐器の導入
- ク 急曲線部でのきしみ音防止のためのレールへの塗油及び散水

### (3) 車輪関係

- ア 今後7年以内の期間に防音車輪への交換
- イ 車輪フラット早期発見のためのフラット検知装置の増設
- ウ 必要に応じ、床下型車輪旋盤の増設等
- エ 車輪踏面の劣化防止装置の導入

### (4) 車両関係

- ア 今後3年程度の期間に全編成の警笛の電子音式への交換
- イ 車両軽量化（一般車両のステンレス化、台車のボルスタレス化等）による低振動化
- ウ 車両搭載機器の改良（制御装置のIGBT・VVVF化、補助電源装置のIGBT・SIV装置化、スクロール式電動空気圧縮機の搭載、空気制動装置の低騒音化等）による低騒音化
- エ 新宿駅～成城学園前駅間において、午前0時以降の深夜時間帯の運行車両4本の内2本及び午前6時以前の早朝時間帯の同4本の内2本の旧型車両（4000型、5000型）から騒音振動の比較的低い車両（1000型、2000型、2600型、8000型、9000型）への置換え
- オ 新造車両導入時における上記時間帯の残りの旧型車両の削減

### (5) 運行関係

- ア 梅ヶ丘駅～喜多見駅間の大規模改良工事完成までの間、運転所要

時間や他社線接続を考慮の上、代々木上原駅～成城学園前駅間における午前0時以降午前6時以前の深夜・早朝時間帯の急行・準急列車の運転速度（現行95km/h）の最高85km/hへの抑制を計画

なお、代々木上原駅～梅ヶ丘駅間においては、他の方法により現状非悪化の原則が確保されない限りは、上記工事完成後も速度抑制の継続を計画

イ 午前0時以降の深夜時間帯における平常の列車ダイヤにつき、最終の下り列車（現行向ヶ丘遊園駅止まり、01:22着）の経堂駅止まり（01:09着）への変更及び下り準急列車1本の削減を計画

(6) 踏切警報音等関係

ア 踏切警報音及び駅自動放送の音量調整

イ 踏切警報音の遮断終了後音下げ

(7) その他

ア プラットフォーム下遮音板の設置

イ 分岐器設置箇所については、技術上・保安上可能な場合、隣接住民の了解を得た上で遮音板を設置

2 梅ヶ丘駅～喜多見駅間の大規模改良工事における対策

(1) 道床関係

ア 橋梁の有道床桁，鉄筋コンクリート化

イ 橋桁床版の重厚化

ウ バラスト道床の採用

エ バラストマットの設置

(2) レール関係

ア ロングレール化の促進

イ 分岐器介在型ロングレールの設置の検討

ウ 重量レール（60kg/m）の採用

エ 接着絶縁継目の採用

(3) 信号関係

無絶縁軌道回路の設置

(4) 防音壁関係

ア 防音壁（レールから1.5m以上）の設置

イ 防音壁への吸音材の装着

(5) 以上の対策を実施しても本項の区間において調停条項第2項の目標値が達成できない場合は、目標値達成のための対策について小田急線環境保全協議会において協議する。

3 以上の対策のほか、防音・防振効果のある新技術が開発された場合には、それを採用するよう努めるものとする。

4 小田急電鉄株式会社は、小田急電鉄線に乗り入れている帝都高速度交通営団の車両についても、騒音・振動対策上小田急電鉄の車両と同様の効果が上がる措置を講じるよう、帝都高速度交通営団に要請を行う。

(別紙2, 別紙3省略)

別紙4

#### 小田急線環境保全協議会設置要綱

第1 調停条項第4項の規定に基づき、同項に規定する事項を実施するため、小田急線環境保全協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

第2 協議会は、次の者をもって構成する。

- |               |    |
|---------------|----|
| ① 学識経験者       | 2名 |
| ② 調停を受諾した申請人側 | 3名 |
| ③ 小田急電鉄株式会社側  | 3名 |

2 学識経験者については、前項②及び③の者が各1名を推薦し相手方

の同意を得た上で協議会員に委嘱する。

第3 協議会に次の役員を置く。

① 会長 1名

② 会長代理 1名

2 会長及び会長代理は、学識経験者をもってあてる。

第4 会長は、会務を総理するとともに会議の議長となる。

2 会長代理は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

第5 協議会は、年2回開催するものとし、会長が招集する。

2 4名以上の協議会員の要求ある時は、会長は協議会を招集する。

3 前項の場合、開催を要求する協議会員は、あらかじめ協議会に提出する事項を書面で会長に通知しなければならない。

第6 協議会は、必要に応じ、学識経験者等の出席を求め意見を聴くことができる。

第7 会長、会長代理及び協議会に出席して意見を述べた学識経験者等には、調停条項第3項(2)の地域の環境保全協力費から旅費及び日当を支払う。

第8 協議会の庶務は、小田急電鉄株式会社が行う。

第9 この要綱に定めるもののほか、必要な事項については協議会において定める。

## 別記2

公調委平成4年(セ)第1号・第2号・第3号, 平成6年(セ)第1号・第2号・第3号, 平成8年(セ)第2号, 平成9年(セ)第1号・第2



裁 定

当事者の表示

申請人及び参加人の氏名及び住所は、別紙申請人参加人目録記載のとおりである。

申請人及び参加人全員の代理人

宮 川 輝 子

上記復代理人

師 勝 夫

牧 兼 之

野 澤 政 直

別紙申請人参加人目録記載の代理人1欄に丸印を付した申請人及び参加人代理人

山 崎 富美子

別紙申請人参加人目録記載の代理人2欄に丸印を付した申請人及び参加人代理人

久 米 光 男

別紙申請人参加人目録記載の代理人3欄に丸印を付した申請人及び参加人代理人

檀 松 英 二

別紙申請人参加人目録記載の代理人4欄に丸印を付した申請人及び参加人代理人

木 村 榮 治

河 野 周 孚

日 向 タカ子

別紙申請人参加人目録記載の代理人 5 欄に丸印を付した申請人及び参加人代理人弁護士

齊 藤 駿  
志 賀 剛  
朝 比 奈 秀 一

東京都渋谷区代々木二丁目28番12号

被 申 請 人  
上記代表者代表取締役  
上記代理人弁護士

小出急電鉄株式会社  
北 中 誠  
鈴木 孟 秋  
長谷川 拓 男  
縄 田 正 己  
上 田 栄 治

石 井 誠 一 郎

上 記 代 理 人

天 野 泉  
穴 戸 範 久

主 文

- 1 申請人及び参加人の平成10年2月25日以降の慰謝料請求にかかる申請を却下する。
- 2 被申請人は、別表第1氏名欄記載の申請人及び参加人に対し、それぞれ同表認容額(3)欄記載の金員及びそのうち同表認容額(1)欄記載の金員に対する同表起算日欄記載の日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 3 前項の申請人及び参加人のその余の請求にかかる申請並びにその他の申請人及び参加人の請求にかかる申請をいずれも棄却する。

## 事実及び理由

### 第一 当事者の求める裁定

#### 一 申請人ら

被申請人は、別紙申請人参加人目録記載の申請人及び参加人に対し、それぞれ次の1ないし3の金員を支払え。

1 50万円

2 1の金員に対する別表第2起算日欄記載の日から支払済みまで年5分の割合による金員

3 別表第3始期欄記載の日から被害が解消される日まで、日額500円の割合で算出した金員

#### 二 被申請人

1 申請人及び参加人の将来請求にかかる申請につき主文第1項と同一旨

2 申請人及び参加人のその余の申請を棄却する。

### 第二 事案の概要

本件は、東京都世田谷区の住民を中心とする申請人及び参加人（以下「申請人ら」という。）が、鉄道事業等を経営する被申請人の管理する小田急小田原線（以下「小田急線」という。）の列車から発生する騒音・振動等により、睡眠妨害・会話妨害を中心とする生活妨害の被害を受けたとして、民法第709条に基づき、裁定申請又は参加申立ての日までの3年間の被害について慰謝料50万円及びこれに対する法定の割合による遅延損害金並びに今後も同様の被害を受けるとして、被害が解消されるまで慰謝料として日額500円の支払を求めた事案である。

一 争いの前提となる事実（認定に用いた証拠は、関係する事実の箇所に記載する。以下同じ。）

1 申請人ら（甲第1号各証・第116号各証・第118号証・第119号

証、内第1号各証・第2号各証、職第7号各証・第8号各証並びに申請人本人A（第2回）及び同B）

申請人らは、いずれも小田急線の新宿から成城学園前までの沿線において現に居住し、営業し、若しくは勤務し、又はかつて居住し、営業し、若しくは勤務していたものであり、その①居住地、営業地又は勤務地（以下「居住地等」という。）、②居住地等の区分、③居住、営業又は勤務（以下「居住等」という。）の期間、④家屋の構造、⑤申請後の異動（死亡及び小田急線沿線外への転出の年月日）、⑥相続人の氏名は、別表第4当該欄記載のとおりである。

2 申請人（甲第69号証及び乙第119号証）

被申請人は、小田原急行鉄道株式会社が昭和2年に運行を開始した小田急線を、昭和23年に承継して以来、同線において列車を運行してきた。

3 小田急線における列車の運行状況（職第1号証の1ないし4・第2号証の2・第11号証、甲第56号証・第86号証、乙第8号証及び第35号証）

被申請人が小田急線において走行させている列車の1日当たりの運行本数（回送列車を含む。）は、日や区間により一定ではないが、本件手続において申請人らの居住地等における騒音を測定した平成6年5月16日、17日、19日、20日、23日、24日及び26日においては、次表のとおりおおむね790本前後であり、申請人らの居住地等の付近における運行時間は、おおむね午前5時ころから翌日午前1時過ぎころまでである（なお、深夜時間帯の列車本数は、場所により多少異なるが、午前零時台で十数本、午前1時台で数本であり、午前1時過ぎから午前5時前までの間は運行されていない。）。

測定日	駅 間	列車本数(本/日)
5月16日	経 堂～成城学園前	790
5月17日	東 北 沢～経 堂	790
	経 堂～成城学園前	794
5月19日	経 堂～成城学園前	790
5月20日	東 北 沢～経 堂	790
5月23日	経 堂～成城学園前	790
	成城学園前～向ヶ丘遊園	784
5月24日	経 堂～成城学園前	792
5月26日	新 宿～代々木上原	770
	代々木上原～経 堂	788

ちなみに、前記騒音測定日のうち、5月17日及び24日における列車種別ごとの列車本数は次表のとおりであった。

測定日	中線	列車種別					回送
		合計	普通	準急	急行	特急	
5月17日	上り	160	40	131	48	18	397
	下り	161	39	126	47	24	397
	合計	321	79	257	95	42	794
5月24日	上り	161	40	131	49	15	396
	下り	161	39	126	47	23	396
	合計	322	79	257	96	38	792

被申請人のこれまでの列車運行状況を、最混雑区間（昭和32年当時は参宮橋から南新宿までの間、その後は世田谷代田から下北沢までの間）についてみると、次表のとおりである（この列車本数は、営業列車の片道のものであるから、回送列車を加えた上下線の本数は、2倍を超えるものとする。）。この表から明らかなように、列車本数は、昭和32年以降増加の一途をたどり、本件申請のあった前年の平成3年には、約1.4倍になった。列車本数だけでなく、列車編成平均車両数も、昭和32年の3.0両から順次増加し、平成3年には8.1両、約2.7倍の増になった。さらに、列車本数に列車編成平均車両数を乗じて得られる通過車両数でみると、平成3年は、昭和32年の約3.7倍になる。

	列車本数(本)	昭和32年 =100	昭和40年 =100	昭和50年 =100	平成元年 =100
昭和32年(注)	270	100	94	80	74
昭和35年	281	104	98	83	74
昭和40年	288	107	100	85	79
昭和45年	322	119	112	96	88
昭和50年	337	125	117	100	92
昭和55年	350	130	122	104	96
昭和60年	355	131	123	105	97
平成元年	365	135	127	108	100
平成2年	368	136	128	109	101
平成3年	369	137	128	109	101

	列車編成平均 車両数(両)	昭和32年 =100	昭和40年 =100	昭和50年 =100	平成元年 =100
昭和32年(注)	3.0	100	61	48	37
昭和35年	3.6	120	73	57	44
昭和40年	4.9	163	100	78	60
昭和45年	6.0	200	122	95	74
昭和50年	6.3	210	129	100	78
昭和55年	7.6	253	155	121	94
昭和60年	8.1	270	165	129	100
平成元年	8.1	270	165	129	100
平成2年	8.1	270	165	129	100
平成3年	8.1	270	165	129	100

(注) 証拠上認められる最も古い年次

なお、平成4年以降も数次にわたるダイヤ改正の都度、増発が行われている。

## 二 争点

本件における争点は、①侵害行為（鉄道騒音・振動）、②被害及び因果関係、③違法性（受忍限度）、④危険への接近、⑤損害（将来請求の適法性の問題を含む。）である。

### 1 侵害行為

#### (1) 申請人らの主張

被申請人が小田急線の列車の運行により発生させている騒音の評価は、騒音の発生回数の累積的影響を的確に反映するLAeq（等価騒音レベル）方式<sup>21</sup>を用いるべきである。

被申請人が主張するLAm<sub>ax</sub>方式は、騒音の継続時間や発生回数

を無視するもので、小田急線のように列車本数の多い鉄道の騒音評価方法としては妥当でない。

## (2) 被申請人の主張

在来線の鉄道騒音の評価は、新幹線鉄道騒音の環境基準で用いられているLAmax（ピークレベル）方式を用いるべきである。

LAeqは、不規則かつ大幅に変動する騒音の評価量であり、間欠騒音である鉄道騒音に使用される例は外国においても少ない。我が国においては、鉄道騒音の評価方法としてLAeqを用いた例はほとんどなく、小田急線の騒音についてLAeqで評価しても、受忍限度の判断に役立たない。

また、在来線の鉄道振動の評価については、いまだ確立した方式がないから、現状においては新幹線鉄道の振動対策についての環境庁長官勧告で用いられている評価方式に準拠するほかはない。

注1：一定時間の範囲内において変動する騒音を、これとエネルギー的に等価の、変動しない騒音のレベルとして表示した評価量である。鉄道騒音でいえば、各通過列車の騒音のエネルギー平均値を加算して、観測時間（秒）で除して求める。

注2：原則として連続して通過する20本の列車について、通過列車ごとのピークレベルを測定し、そのうちの上位10本のピークレベルをパワー平均したものを評価量として用いる。

注3：原則として連続して通過する20本の列車について、通過列車ごとのピークレベルを測定し、そのうちの上位10本のピークレベルを算術平均したものを評価量として用いる。

## 2 被害及び因果関係

### (1) 申請人らの主張

申請人らは、睡眠が妨げられ、日常生活における会話や電話、テ



レビ、ラジオの聴き取りにも不自由し、不快、不安、いらいら等を感じる事が甚だしく、著しい生活妨害を受けている。その他屋根瓦のずれ、タイルのひび割れ、洗濯物や窓ガラス等の汚染、所有不動産の価格低下等の被害もある。

前記生活妨害等の被害が小田急線の騒音・振動によるものであることは、申請人らの居住地等における小田急線の騒音のレベルが環境騒音のレベル（近隣商業地域で昼間 $L_{50}$ 58デシベル<sup>注</sup>、夜間 $L_{50}$ 46デシベル）を大きく上回ることや線路からの距離に応じて建物被害等が減少する傾向が認められることなどから明らかである。

注： $L_{50}$ は、変動する騒音を一定時間内に一定の間隔で測定して得られた複数の騒音レベルの中央値である。

## (2) 被申請人の主張

申請人らの被害の有無・内容・程度は、申請人らについて個別に主張されるべきである。申請人らの中には、居住等の場所又は時期からみて睡眠妨害等の被害が生じるはずのない者がいる。また、騒音・振動による被害の程度については、居住等の家屋の構造等によって異なるはずである。

いずれにしても、申請人らの主張する心的被害（不快感、いらいら等）や物的被害等と本件騒音・振動との間に因果関係はない。

## 3 違法性（受忍限度）

### (1) 申請人らの主張

申請人らの前記被害が受忍限度を超えるものであり、小田急線の列車運行による騒音・振動による侵害行為が違法なものであることは明らかである。

### (2) 被申請人の主張

小田急線は沿線住民の日常生活に必要不可欠な交通手段であり、

小田急線の存在によって申請人らが受ける利益と申請人らが主張する被害との間には、後者の増大に必然的に前者の増大が伴うという関係があるから、受忍限度の判断に当たっては小田急線の公共性を重視すべきであり、申請人らの被害が受忍限度を超えているとの主張は認められない。

#### 4 危険への接近

##### (1) 申請人らの主張

申請人らは、小田急線の騒音・振動の状態を知らずに居住地等に転入してきたものである。

小田急線の平成3年における列車本数は、昭和50年当時の約1.1倍に、同じく列車編成平均車両数は、約1.3倍に増加しており、両者に乗じて得られる通過車両数でみると約1.4倍に増加しているから、それだけ騒音等の継続時間も増加していることになる。したがって、昭和50年ころに居住等を開始した申請人らにとって、平成3年当時の小田急線の騒音・振動の状況を予測することは不可能であった。

##### (2) 被申請人の主張

在来線鉄道沿線に騒音・振動などある程度の問題があり得ることは、一般に広く認識されているところであり、これを全く知らずに居住等を開始することは通常考えられない。ところで、昭和50年以降平成3年までに増加した1日当たりの列車本数は片道で約30本(1割)だけであるから、昭和50年以降に居住等を開始した申請人らが被った騒音・振動が特段に増加したとはいえない。これら後住申請人らは、小田急線の騒音・振動の存在を知らながら、あえて居住等を開始したものであり、騒音・振動の悪影響ないし被害をやむを得ないものと容認して居住等を開始したものである。

したがって、これらの後住申請人らについては、危険への接近者として損害賠償請求権が否定されるか、又は過失相殺による賠償額の減額がされるべきである。

## 5 損害

### (1) 申請人らの主張

裁定申請又は参加中立前の3年分の被害の慰謝料としては一律に50万円が相当であり、将来においても現在以上の被害の発生が予測されるから、将来の被害の慰謝料としては一律に1日500円が相当である。

### (2) 被申請人の主張

ア 騒音・振動による申請人らの被害は、極めて主観的・個別的なものであり、画一・均質なものではないのに、これを無視して一律の金額による損害賠償を請求することは不当である。

イ 申請人らの将来の損害の有無及び程度は、今後、被申請人が実施する諸方策の内容及び実施状況、申請人らに生じる種々の生活事情の変動等の複雑多様な因子により左右される性質のものであり、現時点において明確な基準により賠償されるべき損害額を把握することは極めて困難である。したがって、将来請求は、却下又は棄却されるべきである。

## 第三 当委員会の判断

### 一 侵害行為

#### 1 侵害行為の状況

小田急線における列車の運行状況は、前記第二の一の3において認定したとおりであり、1日に上下併せて800本近い列車が早朝5時ころから、深夜1時ころまでの約20時間にわたり、連日休むことなく運行され、騒音・振動を発生させている。そして、この騒音・

振動が沿線の相当範囲の地域に到達することは、自明の理である。

2 騒音及び振動の評価方式（職第3号証ないし第5号証）小田急線の騒音・振動が申請人らに及ぼす影響を評価するには、個々の申請人らの居住地等の屋外における騒音・振動のレベルを、個々の列車が発生させる騒音・振動のレベルそのものではなく、騒音については、24時間のLAeq（以下「LAeq24h」と表示する。）の値と後記新幹線鉄道騒音に係る環境基準で用いられているLAmax方式により得られる値とを用い、振動については、後記新幹線鉄道振動における振動評価方式により得られる値を用いるのが相当である。以下、その理由を述べる。

(1) 屋外値で評価することについて

申請人らが生活妨害等の被害として、申請人らに共通する最低限度の被害を主張しているものと解すべきこと後記二の1のとおりである。このように最低限度の共通被害を主張している場合には、申請人らが、居住等に用いる建物の内部において、個別に騒音・振動を測定する必要はなく、屋外における騒音・振動を測定し、これによりそのレベルを評価すれば足りるものというべきである。

(2) 騒音について

騒音規制法（昭和43年法律第98号）における規制基準や各種環境基準等においては、騒音の種類、変動や間欠性の有無、態様等により、様々な評価方法が用いられている。

鉄道騒音のうち、新幹線鉄道騒音については、LAmaxで環境基準が設定され、連続して通過する20本の列車について、その通過列車ごとの騒音のピークレベルを読み取り、そのうち上位半数のものをパワー平均した値で評価するものとしている（「新幹線

鉄道騒音に係る環境基準について」昭和50年環告第46号)。在来鉄道の新設線の騒音については、LAeqで昼（7時から22時まで）と夜（22時から翌日7時まで）の対策指針値が設定され、通過列車ごとのLAE（単発騒音レベル）注を測定し、一定の算式を用いて昼夜別に算出したLAeqの値で評価するものとしている（「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」平成7年12月20日付け環大―第174号）。

注：列車が1回通過する間の騒音レベルのエネルギー平均値である。

ところで、新幹線鉄道騒音の環境基準で用いられているLAmaxは、前記のとおり、ピーク騒音値から導かれるものであるから、睡眠妨害の指標としては有用である。しかし、この評価方式は、列車本数や騒音の継続時間を評価の要素としていないため、長時間にわたって生じる生活妨害との相関関係が低いといわざるを得ない（このような基準が設定されたのは、当時、列車本数が東海道新幹線で1日約200本、山陽新幹線で約80本程度であって、これらの要素を考慮しなくてもよいと考えられたことによるものと考えられる。）。

小田急線においては前記のとおり、1日約800本の列車が運行されているのであるから、LAmax方式だけで評価するのは相当でない。

他方、在来鉄道の新線の対策指針で用いられているLAeqは、変動騒音について国際的に広く用いられているものであり、実験室実験の結果によれば、騒音の大きさとの相関関係が高いほか、各種アンケート調査の結果によれば、聴取妨害、会話妨害などの騒音感との相関関係もLAmaxより高いことが認められるの

で、本件においては、基本的にはLAeq方式を用いるのが相当と考える。もっとも、前記対策指針は、就寝時間を考慮して昼（7時から22時まで）と夜（22時から翌日7時まで）の時間区分を設けているが、申請人らの生活パターンが証拠上明らかではない本件においては、この時間区分を用いるのは適当ではなく、LAeq24hを用いることとする。ただ、LAeq24hは、1日の騒音を単純にエネルギー平均する方式であるから、睡眠への影響が十分評価されない可能性を否定できない。

そこで、本件においては、LAeq24hによる評価と睡眠妨害の指標として有用な前記LAmaxによる評価を組み合わせる判断するのが相当であると考えます。

### (3) 振動について

振動規制法（昭和51年法律第64号）における規制基準等は、振動の種類、変動や間欠性の有無、態様等により数種類の評価方法を定めている。鉄道振動の評価方法については、新幹線鉄道振動について、環境庁長官の勧告（「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」昭和51年3月12日付け環大特第32号）が、連続して通過する20本の列車について、その通過列車ごとの振動のピークレベルを読み取り、そのうち上位半数のものを算術平均して算出した値で評価するものとしている。

在来鉄道振動については、これを的確に評価する方法が確立されていない。このような現状においては、前記の新幹線鉄道振動の評価方法を用いるほかはないと考える。

- 3 申請人らの居住地等の騒音・振動のレベル（職第1号証の1ないし4・第2号証の1及び2・第6号証・第9号証並びに第11号証）  
列車の走行により発生する騒音・振動は、その時々車両や軌道

の整備状態等によって変わり得るし、LAeq24hは、列車本数等を反映する指標であるだけに、特定の日に測定し、評価した結果をもって、相当の期間にわたる騒音・振動レベルを代表させてよいか疑問がないわけではない。しかし、LAmaxやLAeqによる数値は、その算定方式からみて、特定の車両の整備状況等の特異な現象をある程度排除できるものと考えられること、全期間を通じて測定しなければ騒音・振動のレベルを決定できないとするのは非現実的であること、本件裁定申請の3年前である平成元年5月以降本件の審問終結時までの間、前記第二の一の3において認めたとおり列車本数は若干増加したが、後記三の2の(2)において認めるように被申請人が騒音・振動対策を実施してきたことからすると、その間の騒音・振動のレベルに大きな変化はなかったと推認されること等を考慮すると、申請人らの居住地等における小田急線の騒音・振動レベルは、前記評価方法に、申請人らの居住地等における測定値を当てはめて算出するのが相当であるといえる。

この方式に従って、申請人らの居住地等における小田急線の騒音・振動のレベルを算出した結果は、別表第5各欄に記載したとおりである。

## 二 被害及び因果関係

### 1 被害の認定方法

申請人らは、睡眠妨害などの生活妨害等を被害として主張しているが、これらの被害は、その性質上本来個々の申請人ごとにその内容、程度等が異なるものであるから、その主張立証も申請人ごとに行う必要があるというべきである。

ところで、申請人らは、前記第二の二の5の(1)のとおり慰謝料として、一律に50万円及び日額500円の支払を求めている。このことか

ら、申請人らは、慰謝料請求を理由付ける被害については、申請人ら全員に共通する被害（最低限度の被害）を主張しているものと解せられる。したがって、一部の申請人についてのみ具体的な立証を行い、あるいは同じ事実関係の下にある申請人らについてアンケート調査の方法によるなど概括的な立証を行うことも許されるというべきである。

申請人らは、このような主張・立証を行っているのであるから、本件においては、申請人らに共通する最低限度の被害を認定判断すれば足りるものと解する。

- 2 被害と本件騒音・振動との関係（甲第1号各証・第7号証・第79号各証・第84号証・第85号証・第116号各証・第118号証・第119号証、丙第1号各証・第2号各証、職第3号証ないし第5号証並びに申請人本人C、同A（第1回及び第2回）及び同B）

睡眠妨害などの被害の原因として主張されている小田急線の騒音・振動が申請人らの居住地等に到達しており、そのレベルが別表第5記載のとおりであることは、前記一の3において認定したとおりである。そして、この認定事実によれば、申請人らが別表第6記載のとおり、生活妨害の被害を受けたことを容易に推認することができる。

しかし、建物被害等の物的被害の主張については、被害そのものの存在あるいは主張されている被害と小田急線の騒音・振動との関係を肯認するに足りる証拠はない。

### 三 違法性（受忍限度）

- 1 受忍限度の判断において考慮すべき事項

前記一の3において認定した小田急線の騒音・振動により申請人らが受けた睡眠妨害等の被害に対する被申請人の責任の有無は、その騒音・振動の程度が、社会生活上受忍するのが相当といえる限度を超え



ているかどうかによって決せられるものというべきである。そして、その判断をするに当たっては、①侵害行為の態様とその程度、②被侵害利益の性質とその内容、③侵害行為の公共性の内容と程度、④侵害行為の開始とその後の継続の状況、⑤その間に採られた被害防止に関する措置の有無、内容及び効果、⑥公法上の基準等諸般の事情を総合して考慮すべきものとする。

## 2 考慮すべき事項の考察

前記諸事情のうち、①及び②については、前記一及び二において、④については、前記第二の一の3において考察したので、以下その余の点について検討する。

### (1) 小田急線の公共性の内容と程度（乙第1号証ないし第9号証・第75号証の1ないし3・第76号証ないし第78号証・第98号証・第100号証・第116号証ないし第124号証並びに参考人D及び同E）

小田急線が申請人らを含む沿線住民にとって、その日常生活に不可欠な交通手段であり、公共性を有すること、また、前記第二の一の3において認定した列車本数や列車編成平均車両数の増加も、沿線人口の急激な増加とこれに伴う輸送を必要とする人員の著しい増加によるものであり、輸送力の増強が強い社会的要請に基づくものであったことは明らかである。もっとも、前記人口増加は、都心を離れた小田急線沿線地域の都市化によるところが大きいものと認められるから、小田急線の輸送力の増強がそのまま申請人らの利便の増大につながるものとはいえないが、このことの故に公共性の程度が低下することはないというべきである。

### (2) 被害防止に関する措置の有無及びその内容、効果等（乙第25号証・第30号証・第39号証ないし第41号証・第54号証・第55号証・第61号証・第62号証・第64号証・第65号証・第71号証・第74号証・第

75号証の1及び2・第86号証・第89号証・第91号証・第107号証・第114号証・第115号証・第125号証の1及び2並びに参考人F、同G、同H、同D、同I（第1回）、同J、同K、同L及び同M）

被申請人は、昭和25年ころからレールの重量化に着手したのをはじめ、昭和47年ころから継ぎ目を減らすロングレール化に着手、昭和59年ころから改良型分岐器の導入、昭和61年ころレール削正車の導入、平成元年ころ新型車輪旋盤の導入、平成5年ころ低騒音型マルチプルタイタンパーの導入、平成7年ころフラット検知装置の導入など走行中の車両の車輪とレールとの接触から生じる転動音、継ぎ目音等の騒音及び振動の減少を図ってきたほか、騒音・振動に関する沿線住民からの苦情に対し、その都度線路のつき固め、信号機の移設等の対策を採ってきたことが認められる。そして、これらの対策の中にはそれぞれ数デシベルから20デシベル前後の騒音・振動低減効果が認められるものもあるが、申請人らの居住地等付近において実際にどの程度の効果があったのか必ずしも判然としないものもあり、また、レールの削正、車輪の削正、道床のつき固めなどのように、放置しておけば増加する騒音・振動レベルを単に抑制するに過ぎないものもある。

(3) 公法上の基準（職第3号証ないし第5号証）

在来鉄道の騒音・振動については、公法上の規制基準はない。ただ、環境庁は、平成7年12月20日付けで発出した前記一の2の(2)の指針において、新設又は大規模改良の際の対策として、生活環境を保全し、騒音問題が生じることを未然に防止することを目標に当面の指針値を示した。この指針は、新設の際には、LAeqの昼（7時から22時まで）の値を60デシベル以下、夜（22時から翌日7時まで）の値を55デシベル以下とし、大規模改良の際には改良前の状況

より改善するものと定めている。この指針策定の際に検討された技術的対応可能性に関する資料によると、大規模改良線の指針値は、新線のそれと比較して5デシベル程度大きくならざるを得ないとしていることが認められる。

### 3 本件における受忍限度

申請人らが主張する被害のうち建物等の物的被害については、前記二の二のとおり、被害そのものの存在あるいは被害と小田急線の騒音・振動との間の因果関係を認めることができないこと、振動による被害を訴えない申請人もかなりいること、振動値が高いところは、おおむね騒音値も高いこと、申請人らが受けた被害の程度は、その性質上、屋外における騒音のレベルに相応するものといえることなどから考えると、本件における受忍限度は、屋外における騒音レベルにより画するのが相当であると考え。そして、前記①ないし⑥について認定判断したところを総合して考察すると、屋外騒音レベルでLAeq 24h70デシベル以上の騒音に暴露された申請人ら及びこの基準に該当しないが睡眠への影響を考慮してLAm<sub>ax</sub>の値が85デシベル以上の騒音に暴露された申請人ら（この基準の性質上、居住地等に居住していない申請人番号291N及び同296Oを除く。）が受忍限度を超える被害を受けたものと認めるのが相当である。

なお、交通騒音事件のリーディングケースともいべき国道43号線訴訟の最高裁平成7年7月7日判決が、道路騒音についてはあるが受忍限度について判示しているので、本件との関連について考えてみる。この判決は、道路からの距離に関係なく、屋外等価騒音レベルが65デシベル以上の騒音に暴露された者が受忍限度を超える被害を受けたものと判断した。このケースにおける騒音発生源は、幹線道路である国道43号線等を走行する多量の自動車であり、これらの自動車は排

気ガスを排出しながら24時間休みなく走行している。これに対し、本件における騒音発生源は、小田急線という鉄道上を走行する列車であり、この列車は時刻表に従って運行され、その本数は、午前零時台で十数本、午前1時台で数本であり、午前1時過ぎから午前5時前までの間は運行本数零という状況にある。したがって、国道43号線訴訟で示された受忍限度の基準をそのまま本件に当てはめることは適当でないというべきである。

#### 四 危険への接近

申請人らは、前記第二の一の1において認定したとおり、いずれも小田急線の運行開始後に居住等を開始した者であるが、その居住等を始める前に、下見などによって列車運行による騒音・振動を体験し、これを認識したであろうことは十分推認できるところである。しかし、前記第二の一の3において認定したように、昭和30年代以降の列車本数等の増加は著しく、また、本件のような騒音・振動は、一定期間継続して暴露されることによりはじめてその深刻さが分かるという性質のものであるから、居住等を始めた時点で騒音・振動等の実情を十分認識し得たとまで認定することはできない。また、申請人らは、いずれも小田急線の列車の運行により利便を受けているものであるが、その利便の故に、同線の騒音・振動等による被害を容認していたと認めることはできない。

しかし、本件申請のあった平成4年5月7日以降においては、小田急線の騒音・振動等の被害については、報道その他によりかなり周知されるようになっていたのであるから、そのころ以降に転入した者は、このような事情を知っていたか、知らなかったとすれば、過失があったものといわざるを得ない。したがって、これに該当する者については、居住等開始後、騒音・振動等の程度が格段に増加したとか、被害の実情を知りながらも入居せざるを得ない合理的な理由があったという特段の事情のない限り、危険に接近した者というべきである。

## 五 損 害

### 1 慰謝料について

#### (1) 基本額

本件における慰謝料額は、前記一及び二において認定した侵害行為の態様とその程度、被侵害利益の性質とその内容等諸般の事情を考慮し、月額3,000円が相当と認める。

そして、居住等の期間（始期は、裁定申請若しくは参加申立ての日から3年前の日又は転入の日のいずれか遅い方、終期は、審問終結の日又は転出等の日のいずれか早い方）に応じて算出した額を基本額とする。

申請人らは、申請後の慰謝料を日額で請求しているが、本件のような被害は、ある程度の期間継続してはじめて受忍限度を超えるかどうかの判断ができるものであるから、慰謝料額も月単位で計算するのが相当と考える（居住等の期間の計算は、上記のように月単位で行うが、月数の計算については、15日に満たない場合は、これを算入せず、15日以上の場合はこれを1月とする。）。

#### (2) 減額事由

ア 受忍限度を超える被害を受けた申請人らの中には被害場所を営業又は勤務の場所とするだけで、住居は、小田急線の騒音・振動が及ぶ地域の外、あるいは受忍限度を超えない地域に有する者がいる。これら申請人らについては、生活妨害を受ける程度が居住者に比べ低いものといえるから、これを斟酌し、基本額を4割減ずるのが相当と認める。

イ 受忍限度を超える被害を受けた申請人らのうち、平成4年5月7日以降に転入した者は、別表第4居住等の期間欄の記載から明らかなおり、申請人番号1031P及び同1032Qである。そこで、

この兩名について、前記四の特段の事情の有無について検討する。兩名は、同表居住等の期間欄記載のとおり、同表居住地等欄記載の地の集合住宅に以前から居住していたが、同住宅の建替えのため一時他に転居し、再び同住宅に居住するに至ったものであることが認められる。したがって、兩名については、前記特段の事情があるというべきであるから、減額をしないこととする。

## 2 将来請求

申請人らは、本件審問手続終結の日の翌日である平成10年2月25日以降に生ずべき被害についても、損害賠償を求めている。しかし、申請人らが将来小田急線から受ける被害の有無、程度は、被申請人が今後実施するであろう被害の防止、軽減のための諸方策の内容や実施状況及び申請人らの側に生ずるであろう種々の生活事情の変化等によって変動することを免れないものである。このように、侵害行為の基礎となる事実関係を確定することができない以上、受忍限度や損害額を定めることもできない。

よって、申請人らの本件申請のうち、本件審問手続終結の日である平成10年2月24日の翌日以降に生ずべき損害の賠償請求にかかる部分は、責任裁定の申請をすることができないものとして、却下を免れない。

## 六 結 論

以上のとおり、申請人らの本件申請のうち、①将来請求にかかる申請は不適法であるからこれを却下することとし、②申請前までの損害賠償請求にかかる申請については、別表第1氏名欄記載の申請人らが同表認容額(1)欄記載の金員及びこれに対する同表起算日欄記載の日から支払済みまで年5分の割合による金員の支払を求める限度で理由があるからこれを認容することとし、③申請の日の翌日から平成10年2

月24日までの損害賠償請求にかかる申請については、同表氏名欄記載の申請人らが同表認容額(2)欄記載の額の支払を求める限度で理由があるからこれを認容することとし、④その余の請求にかかる申請は、すべて理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり裁定する。

平成10年7月24日

公害等調整委員会裁定委員会

裁定委員長 川 寄 義 徳

裁定委員 文 田 久 雄

裁定委員 長 崎 護

(別紙申請人参加人目録, 別表第1から別表第6まで省略)