

トピックス

小田急線騒音被害等責任裁定申請事件について

1 はじめに

当委員会は、平成 10 年 7 月 24 日、小田急線騒音被害等責任裁定申請事件について、裁定を行いました。この事件は、後に紹介しますように在来線の列車走行による騒音・振動等について、不法行為責任が問われたはじめての事件でした。航空機騒音、道路騒音、新幹線騒音については、不法行為責任を認めた裁判例がありますが、在来線の騒音については裁判例もなかったのです。このようなことから、この事件は、社会的な注目を集めました。既に新聞テレビ等により報道されていますが、各方面からの問合せもあり、実務上参考になる点を中心に、紹介することとします。

2 事件の概要

平成 4 年 5 月 7 日、世田谷区の住民を中心とする 325 名（以下、後に参加した者も含め「X ら」といいます。）から、小田急電鉄株式会社（以下「Y」といいます。）を相手方として責任裁定を求める申請がありました。申請内容は、おおむね次のとおりでした。

Y は、列車のスピードアップ、増発、営業時間の延長などにより、騒音、振動、鉄粉じんによる被害を沿線住民らに及ぼしてきており、このため、X 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・ラジオ等の聴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、屋根瓦のずれ等物的被害も生じており、これらは受忍限度を超える違法なものである、そこで、Y に対し、X ら 1 人につき、平成元年 5 月 8 日（裁定申請日の 3 年前の日）から裁定申請日までの被害に対する慰謝料として 50 万円及びこれに対する年 5 パーセントの割合による遅延損害金並びに裁定申請の日の翌日から本件公害による被害が解消されるまでの被害に係る慰謝料として 1 日当たり 500 円の割合による金員の支払いを求めるというものでした。

3 裁定手続の経過

当委員会は、本件の責任裁定申請を受け付けた後、直ちに 3 人の裁定委員からなる裁定委員会を設け、27 回の審問期日と 2 回の証拠調べ期日を開き、平成 10 年 2 月 24 日、審問を終結しました。

その間、当委員会は、騒音・振動に関する専門委員を置き、また、研究機関に委託して、X らの居宅等について騒音測定（161 か所）及び振動測定（79 か所）をそれぞれ 6 年 5 月及び 7 年 5 月（その後参加した X らの関係は 9 年 3 月及び 6 月）に実施するとともに、それらの結果についての分析評価の調査を行いました。これらの調査の結果を記載した報告書は、裁定判断の資料となっています。

本件申請後、審問終結までの間に、43 人の参加申立てがあり、いずれも許可されています。他方、63 人が申請を取り下げましたので、審問終結時には、X らは計 305 人でした。

4 職権調停及び受諾勧告

裁定委員会は、審問終結後の平成 10 年 4 月 6 日、本件を職権で調停に付し、同月 21 日、第 1 回調停期日において、調停案を提示するとともにその受諾を勧告しました。

裁定委員会が受諾を勧告した調停案の概要は次のとおりです。

- (1) Y は、沿線住民の健康と環境保全のため、振動苦情個所のバラスト搗(つ)き固め、ロングレール化の促進、改良型分岐器の導入、車両の軽量化、深夜時間帯の列車運転速度の抑制及び列車本数の削減、遮音板の設置等のほか、大規模改良工事の区間においては、さらに、バラストマットの設置、重量レール(60kg/m)の採用、吸音材を装着した防音壁の設置等の対策を講じる。
- (2) Y は、複々線化の大規模改良工事が行われている梅ヶ丘駅から喜多見駅までの間においては、工事完成予定の平成 16 年度末までに、その他の区間にあつ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、分岐器設置区間等を除き、 L_{Aeq24h} が 65 デシベル以下とする目標値を設定する。
- (3) Y は、騒音・振動の測定値の高い X ら 77 名に対し、各住居等ごとに算定した額(1戸当たり 30 万円から 100 万円、総額 3,050 万円)を、住戸対策に資するための環境保全協力費として支払うほか、地域の環境保全協力費として 2,000 万円を支出する。
- (4) (1)ないし(3)の騒音・振動対策等を担保し、その円滑な実施を図るとともに、Y の環境対策等につき、沿線住民の声を聴するため、別に定める設置要綱に従い、X らのうちから選定された者 3 名、Y (3 名) 及び学識経験者 2 名からなる小田急線環境保全協議会を設置する。

5 調停の成立及び裁定

回答期限である平成 10 年 5 月 22 日までに受諾しない旨の回答がなかった 78 名の X らと受諾する旨の回答をした Y との間においては、調停案と同一内容の合意が成立したものとみなされました。その結果、この X らの裁定申請は取り下げられたものとみなされました。他方、回答期限までに受諾しない旨の回答をした 227 名の X らについては、調停が打切られたものとみなされましたが、その後 3 人の X らが裁定申請を取り下げました(Y との間で調停案と同一内容の和解が成立)。その結果、224 名の X らについて裁定が行われました。

6 裁定の概要

裁定は、判断の前提となる事実を認定し、争点を指摘したうえ、各争点ごとに判断を示し、結論を出しています。各争点についての判断及び結論の概要は、以下のとおりです。

(1) 侵害行為

Y は、X らの居住地等において、1 日に 800 本近くの列車を連日午前 5 時ころから翌日午前 1 時過ぎまで運行し、これによる騒音・振動が沿線の相当範囲の地域に到達している。このような騒音・振動が申請人に及ぼす影響を評価するには、X らの居住地等の屋外にお

ける騒音・振動レベルを、騒音については、 L_{Aeq24h} の値と L_{Amax} の値を用い、振動についてはピークレベルの値を用いるのが相当である。Xらの居住地等の屋外における騒音は、 L_{Aeq24h} の値で 36 から 73 デシベル、 L_{Amax} の値で 51 から 90 デシベル、振動は、41 から 74 デシベルであった。

(2) 被害及び因果関係

Xらは、一律の慰謝料請求を理由付ける被害について、Xら全員に共通する最低限度の被害を主張し、それに見合う立証を行っているのであるから、本件においては、Xらに共通する最低限度の被害を認定判断すれば足りる。Xらの居住地等に到達している前記騒音・振動のレベルによれば、Yの侵害行為によりXらが睡眠妨害等の生活妨害の被害を受けたことは容易に推認できるが、建物被害等の物的被害については、被害の存在あるいは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。

(3) 受忍限度

Xらが受けた被害に対するY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、⑥公法上の基準等諸般の事情を総合考慮すべきものとする。

Xらの主張する建物被害については振動との因果関係が認められないこと、振動被害を訴えないXらもかなりいること、振動値が高いところはおおむね騒音値も高いこと、Xらの受けた被害の程度は屋外騒音のレベルに相応すること等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。

そして、上記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 L_{Aeq24h} の値が 70 デシベル以上の騒音に暴露されたXら及びこの基準に該当しないが L_{Amax} の値が 85 デシベル以上の騒音に暴露されたXら（居住者に限る。）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。

(4) 損 害

本件における慰謝料額は、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、これに居住等の期間に応じて算出した額を基本額とする。なお、受忍限度を超える被害を受けた場所が営業又は勤務の場所であって、Yの騒音が及ぶ地域の外に居住する者については、この基本額を4割減ずる。

(5) 結 論

以上のことから、Yは、Xのうち 34 人に対し、1人当たり 14 万 4000 円から 31 万 8000 円（合計 956 万 3400 円）を支払うよう裁定する。なお、本件審問手続終結の翌日である

平成 10 年 2 月 25 日以降に係るいわゆる将来請求部分については、責任裁定の申請をすることができないものとして却下する。

7 裁定後の状況について

Y は、8 月 19 日に裁定を不服とする訴えを提起しない旨を表明しましたが、9 月 24 日までに、X らのうち 116 名が訴えを提起しました。その結果、X らのうち 108 名と Y との間において、裁定と同一内容の合意が成立したものとみなされました。したがって、本件は、この裁定の 108 名と先の調停の 78 名及び別途和解の 3 名を加えた計 189 名 (X ら 305 名の約 62 パーセント) の方が責任裁定制度により解決をみたことになります。

注: 本件裁定で認定された騒音レベルの算出方法について

騒音レベルは、原則として、X らの住戸において騒音レベルが最も高いと思われる外壁の壁面から 1 メートル、地上から 1.2 メートルの、当事者双方が合意した測定点で測定した値を基礎としています。測定は、午前又は午後のいずれかの時間帯 (2 か所では、始発から終電まで) に、上下合わせて少なくとも 100 本以上の列車を対象に 161 か所で行っています。

L_{Aeq24h} は、1 日の間に間欠的に受ける騒音を定常騒音の騒音レベルで表示するものです。1 日の間に個々の列車から受ける騒音の L_{AE} (単発騒音暴露レベル) を測定すれば算出することができますが、本件では、全列車を測定した 2 か所を除き、測定した時間内における個々の列車の L_{AE} (本件では、積分型騒音計を用いた箇所は、これにより直接測定しましたが、普通騒音計を用いた箇所は、測定したピークレベルから L_{AE} を推定しました。) から、列車種別ごとの L_{AE} の平均値を算出し、これと 1 日の列車種別ごとの列車本数を基にして算出しています。全列車を測定した地点においては、騒音レベルの時間帯による変動を調査しましたが、比較的安定した値を示すと評価されています。

L_{Amax} は、いわゆる新幹線方式 (連続する 20 本の列車のピークレベルを測定し、その上位 10 本の値をパワー平均する。) により算出した値です。100 本の列車のピークレベルを測定できたとしますと、連続する 20 本の列車を連続して変化させることにより 81 個のパワー平均値が求められますが、本件では、そのうちの最大値を採用しています。

(公害等調整委員会事務局)