

本件マンションの南側に敷設された本件路線において列車を運行させている。本件路線は、明治△△年に開業され、昭和△△年▲月からB線との相互直通運転を開始し、平成△△年▲月からC線・D線との相互直通運転を開始した。

本件マンションに近接するE駅では、B・C、D線、Fも乗り入れる主要ターミナル駅として1日平均約45万人の乗降人員が、G駅では1日平均約2万人の乗降人員が記録されている。(以上、審問の全趣旨)

- (3) 本件マンションと本件路線の線路との位置関係は、別紙図面1記載のとおりである。本件マンションは、本件路線のG駅とE駅の間に位置しており、この付近の線路には曲線半径約300mのカーブがあり、また、上り線(□□□□方面行き)と下り線(■●■●■●■●方面行き)(以下、本件路線の上り線と下り線を合わせて「上下線」ともいう。)の間に、平成9年に敷設された引上線(以下「引上線」という。)が3本存在する。

本件マンションの敷地境界沿いの塀から最も近接している本件路線の上り線までの距離は約6mである。(甲2、乙2、3、審問の全趣旨)

- (4) 本件路線の列車が本件マンション付近を走行する際、「ガタンゴトン」という通常の列車走行音(転動音)のほか、「キューー」又は「キー」という長く高い音や、「キュッ」又は「キッ」という短く高い音が発生することがある。(甲4～7、乙18の1～3、20の1・2、平成21年1月28日の裁定委員会による事実調査の結果(以下「事実調査の結果」という。)), 審問の全趣旨)

- (5) 本件マンションの南側には本件路線を挟んでF通りがあり、F通りの南側には道路に沿ってG線が敷設されている。(甲2、乙2、3、審問の全趣旨)

2 争点及び争点に対する当事者の主張

- (1) 本件路線の列車が本件マンション付近を走行する際に発生する騒音の違法性

【申請人の主張】

本件路線の列車が本件マンション付近を走行する際に発生させる「キューー」又は「キー」という長く高い音（以下「本件騒音」という。）は、受忍限度を超えるものであり、違法である。その根拠となる事情は次のとおりである。（なお、本件では、列車騒音の中でも、本件騒音以外の転動音や短く高い「キュッ」、「キッ」という音については争点ではない。）

ア 本件路線の列車が本件マンション付近を走行する際に、頻繁に本件騒音を発生させる。本件路線の列車運行ダイヤは過密であり、申請人は、申請人居宅に入居以降、年間を通じて本件騒音にさらされている。本件騒音は、毎日午前5時台から翌日午前0時台まで絶え間なく発生し、幾分変動はあるものの、本件マンション付近を走行する列車の約5割から9割が本件騒音を発生させる。雨天のときや、運転士が急ブレーキをかける回数が少ないときは本件騒音の発生は少なくなるが、発生が少ない日でも、本件マンション付近を走行する列車の約1割から2割は本件騒音を発生させる。

本件騒音は、運転士が列車を速い速度で走行させ、駅や踏切の直前で急ブレーキをかけるために発生するものであり、運転士が運転操作に当たって注意を払えば軽減できる騒音である。

イ 申請人は、平成20年6月23日（雨天）及び同月24日（晴天）、申請人居宅のベランダ（別紙図面3の図の位置で、高さはスタンド固定面より1.2m）において、騒音計（NA-27Aリオン社製）を使用し、1日を午前6時から午前8時（朝）、午前8時から午後7時（昼）、午後7時から午後11時（夕）、午後11時から翌日午前6時（夜）に区分し、各区分の始まりから3分間、1秒間隔で180個の騒音レベル（中心周波数1/1オクターブバンド）を騒音計の内部メモリーに記憶させ、その数値をパソコンで分析して平均値、中央値、最大値、最小値、等価騒音レベルを求める方法で、騒音測定を行った。その結果は、平均値70dBであ

り、晴天下で列車が通過する際の瞬間最大値は105dBであった。

環境庁（現環境省）大気保全局長が発出した平成7年12月20日付け「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」（環大―第174号）によれば、騒音問題が生じることを未然に防止する上で目標となる当面の指針として、等価騒音レベルで昼間（午前7時から午後10時）については60dB（A）以下、夜間（午後10時から翌日午後7時）については55dB（A）以下とされており、上記の測定値はこれを上回るものである。

ウ 申請人は、申請人居宅への入居時以降、毎日午前5時台から翌日午前0時台まで在宅中絶え間なく本件騒音にさらされたことから、心理的不快感、いらいら、精神集中の困難、不安感を生じるようになり、夜間の睡眠を妨害されて疲労も増大した。また、列車が走行する時間帯には窓を開けることができず、閉じこもった生活を強いられている。これらにより、申請人は、多大な精神的被害を受けている。

エ 申請人は、何度も被申請人に対し、騒音対策及びブレーキを控えめにした低騒音運転をするよう依頼したが、被申請人は何ら対策を講じなかった。

【被申請人の認否・主張】

本件騒音は、社会通念上、受忍限度の範囲内にあるというべきであり、その違法性は争う。

ア(ア) 本件騒音の発生頻度は否認する。

雨天でない日に、本件マンション付近を走行する本件路線の列車の約5割から9割が本件騒音を発生させるという事実は確認できない。

(イ) 本件騒音は、本件マンション付近において運転士が列車を速い速度で走行させ、駅や踏切の直前で急ブレーキをかけるために発生するものであり、運転操作に当たって注意を払えば軽減できる、との点は否認する。

本件騒音は、軋り音又はきしみ音と呼ばれる音（以下「軋り音」とい

う。)であり、その発生のメカニズムは、列車が急曲線区間を走行する場合に、外側レールの車輪が内側レールの車輪よりも走行距離が若干長くなるため外側の車輪が内側の車輪よりも早く回転する必要があるところ、列車の車輪が車軸に固定され左右一体で回転することから、レールと車輪がすれて車輪が振動することにより発生するというものである。このような軋り音の発生は、線路の曲線半径、台車軸距、車輪・レール間の摩擦・クリープ特性、台車種別、車輪種別等の条件に依存するのであり、列車の運転操作とは関係がない。

一方、ブレーキ音は、列車が空気ブレーキ（電動空気圧縮機で圧縮された圧力空気をブレーキシリンダに送り、そのピストンに加わる圧力をてこを介して制輪子へ伝え、制輪子が車輪を圧着することでブレーキがかかるもの。）を作動させた場合に発生する可能性は否定できないが、本件マンション付近を走行する列車については、最高速度を毎時43～48kmとするなどの速度節制を行っていることから、信号の現示条件や運転士が異常を認めた場合の対応を除き、列車長を考慮しても、G駅に停車するためのブレーキ操作が本件マンション付近で騒音の影響を与える可能性は低いと考えられる。

イ 申請人の主張する騒音測定値、測定方法については不知である。

本件路線の本件マンション付近における列車の騒音状況は、他の在来線に比べて特別大きいものではないと考えられる。

また、環境庁（現環境省）大気保全局長が発出した平成7年12月20日付け「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」（環大―第174号）の存在及び内容については認めるが、上記指針は本件路線には適用されないものである。すなわち、上記指針が適用される対象は、鉄道事業法2条1項の適用を受ける普通鉄道（ただし、新幹線鉄道を除く。）又は軌道法の適用を受ける軌道のうち線路構造が普通鉄道

と同様であり鉄道運転規則が準用される軌道であって、新規に供用される区間（以下「新線」という。）及び大規模な改良を行った後供用される区間（以下「大規模改良線」という。）における列車の走行に伴う騒音とされている。新線とは、鉄道事業法8条又は軌道法5条の認可を受けて工事を行う区間をいい、大規模改良線とは、複線化、複々線化、道路との連続立体交差化又はこれに準ずる立体交差化を行うため、鉄道事業法12条の鉄道施設の変更認可又は軌道法施行規則11条の線路及び工事方法書の記載事項変更認可を受けて工事を行う区間をいうとされる。したがって、上記指針は、平成7年12月20日当時既に存在していた区間については適用がなく、本件路線についても適用されないものである。

なお、在来鉄道の騒音及び振動に対する法的規制は他に存在しない。

ウ 申請人の被害については否認又は不知である。

エ(ア) 申請人から被申請人に対し、列車騒音に関する苦情の申入れがあった事実は認めるが、被申請人が何ら対策を講じていないとの点は否認する。被申請人は、申請人からの苦情の申入れに対し、以下のとおり、対応している。

平成16年7月21日、足立区役所環境指導課担当者より被申請人営業部CSサービス課に電話があり、申請人が騒音について意見があるとのことなので申請人に連絡して欲しいということであった。被申請人担当者が申請人に電話したところ、本件路線のG駅到着前に激しい摩擦音がするとのことであった。

平成17年3月30日、東京都環境局総務部企画調整課担当者より、申請人から鉄道騒音についての問い合わせがあるとのことなので申請人に直接連絡して欲しいとの連絡があった。被申請人担当者が申請人に連絡したところ、同年4月1日、申請人から電話があった。申請人からは前記と同様の申入れがあったため、被申請人は、本件マンション付近の

本件路線の線路敷地内にレール塗油器（レールと車輪の接触面に適度な潤滑性を保持することによって、軋み音を低減させる装置）を設置することにした。

同年6月24日、足立区役所環境保全課担当者より、申請人に連絡して欲しい旨求められ、被申請人担当者が申請人に連絡したところ、それまでと同様の申入れがあった。

(イ) また、被申請人は、本件マンション付近を含む本件路線の沿線における騒音等の軽減のため、以下のa～f記載の対策を講じている。

特に、軋り音の減音対策としては、レール・車輪への塗油、防音車輪の採用等が効果的とされており、被申請人が行っている対策は、現在の鉄道騒音対策として採用しうる技術上最適なものの1つであると考えられる。ただし、塗油については、塗油量を多くしすぎると車輪の滑走及び空転につながることもあり、安全運行の点から限界がある。

a 塗油器の設置

被申請人は、平成17年9月から平成18年2月にかけて、本件マンション付近の本件路線の線路敷地内に6台のレール塗油器を設置した。その設置場所は、別紙図面2の①～⑥の地点である。設置場所付近での騒音測定は行っていないが、過去の実験データからすると、レール塗油器を設置した場合には、およそ15dB程度の騒音低減効果があることが確認されている。

被申請人が本件マンション付近に設置したレール塗油器には、1台当たり2個のタイマーが設置されており、これによって1回に塗液を吐出する量、吐出させる頻度を調整する。1回当たりの塗液の吐出量は、1秒間で約3.5cc、塗液を貯留するタンクの容量は300L（リットル）である。被申請人は概ね1か月に1回程度レール塗油器の保守点検を実施しており、その内容は、塗液の残量確認、塗液の吐

出状態の目視確認，ノズルとレールを取り付けているボルト類のゆるみ及び損傷の有無の目視確認，ノズル部の清掃，塗液の補充である。

b レールの削正

レールの削正とは，レール表面を研磨することにより，レール表面に生じた微妙なきずや凹凸を砥石を使用して修正し，レールと車輪との摩擦を軽減させ，レールと車輪との軋り音を低減させるものである。被申請人において，レール削正前後の騒音を試験的に測定したところ，レール削正を行った場合には，およそ2～3 dBの騒音低減効果があることが確認された。

本件路線の本件マンション付近において実施したレール削正の時期は，下り線につき平成13年12月7日，平成16年2月16日，同月17日，上り線につき平成17年2月9日，平成18年2月9日である。

c 車両の軽量化

被申請人は，より軽量のステンレス車体（アルミ車体を含む。以下同様である。）の導入により，レールと車輪との摩擦を軽減させ，騒音の低減を図っている。

本件路線のE駅・G駅間を走行する車両に関する車両軽量化の経過は次のとおりである。

| | 走行車両 | 鋼板車両 | ステンレス車両 |
|--------|------|------|-----------|
| 平成15年度 | 758両 | 304両 | 454両（60%） |
| 平成16年度 | 768両 | 314両 | 454両（59%） |
| 平成17年度 | 765両 | 291両 | 474両（62%） |
| 平成18年度 | 778両 | 284両 | 494両（63%） |
| 平成19年度 | 760両 | 250両 | 510両（67%） |

d 防音車輪の導入

防音車輪とは、ステンレス製リングやゴム付きのステンレス製リングなどの防音部材を装着することにより、曲線通過時に車輪が振動することで発生する騒音を抑制する機能を持つ車輪である。

被申請人は、平成2年ころから順次防音車輪を導入しており、本件路線を走行する車両が属するH車両管理区においては、所属車両1046両中772両に防音車輪を導入済みである。すなわち、全ての車輪を防音車輪としている新型の通勤車両（◆◆◆◆◆系）については、平成20年11月末時点までで合計100両を導入している。既存の特急車両（◆◆◆・◆◆◆・◆◆◆系）については、平成2年ころから順次防音車輪への切替えを行うことにより、全て防音車輪となっており（合計114両）、既存の通勤車両についても平成17年度から防音車輪への切替えを順次行い、平成20年末時点において合計558両について導入済みである。

e マルタイ作業

マルタイ作業とは、大型保線用機械マルチプルタイタンパーを用いて線路上を列車が走行することで生じた線路の凹凸や左右のずれを修正し、列車が走行する際の騒音を軽減させるものである。

本件路線の本件マンション付近においては、下り線につき平成13年3月15日、平成14年10月29日、平成15年7月16日、平成17年1月12日、同年12月7日に実施し、上り線につき平成13年5月10日、平成14年3月4日、平成15年3月5日、平成16年12月22日、平成17年11月11日に実施している。

f 本件マンションの建築業者との協議

被申請人は、本件マンションの建築の際、その建築業者と協議を行い、鉄道営業による騒音等について入居者から苦情を持ち込まれないよう、建築業者において騒音等の防止対策を施すこと等を合意した。

また、本件マンションを販売するに当たっては、建築業者から入居者に対して周囲の状況について説明が行われている。

オ 鉄道は、人・物を大量、廉価、高速で輸送するものであり、生活や経済活動に不可欠の存在であるところ、本件路線は、I 駅及びJ 方面と、東京のベッドタウンとして人口が増加しているK 県東部を経てL 県M 地域を結ぶ路線で、通勤・通学のほか関東近郊の行楽地に向かうための関東地方における主要幹線の1 つであって、重要な交通手段であり、公共性が極めて高い。

カ 申請人は、平成13年3月31日から申請人居宅に居住しているが、本件路線は、そのはるか以前から既に現在と同様の敷設状況で列車が運行されており、当時と現在の騒音の状況は大差がない。したがって、申請人は、このような居住環境を前提として、申請人居宅での生活を開始したのであり、既に存在する騒音等の危険を自ら進んで任意に引き受けたというべきである。

(2) 本件騒音による申請人の損害及びその額

【申請人の主張】

ア 申請人は、上記(1)【申請人の主張】ウのとおり、本件騒音により、多大な精神的苦痛を感じている。

イ 前記アの申請人の精神的苦痛を慰謝する金額は、申請人が申請人居宅に入居した翌日である平成13年4月1日から平成20年6月30日まで1日当たり400円として、合計107万円（1万円未満切り捨て）を下回らない。

【被申請人の認否・反論】

ア 申請人の主張する損害については否認又は不知である。

イ 申請人の主張する損害額は争う。

第3 当裁定委員会の判断

1 争点(1) (本件路線の列車が本件マンション付近を走行する際に発生する騒音の違法性) について

(1) 本件騒音が違法な権利侵害ないし法益侵害といえるかどうかの判断に当たっては、申請人が本件騒音によって被っていると主張する被害が、社会生活を営む上で受忍すべきものと考えられる程度すなわち受忍限度を超えているかどうかによって決せられるのが相当である。そして、受忍限度を超えているかについては、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為の公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況、その間に採られた被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察して判断すべきであると考えられる。

(2) そこで、以下、本件について、上記の各判断要素となる事情を検討する。

ア 侵害行為の態様と侵害の程度

(ア) 本件騒音は、「キューー」、「キー」という金属的な高音であり、一般に不快と感じられやすい音である。(甲4～7、審問の全趣旨)

ただし、本件マンションは準工業地域に存在し、付近では、複数の鉄道路線が開設され、F通りにも近い位置にあって、本件路線以外の列車の転動音や陸橋上を走行する音、鉄道の踏切警報音、自動車の走行音やブレーキ音、ヘリコプター音等の騒音も頻繁に発生しており、本件騒音以外にも不快に感じられる音は多数存在する状況である。(甲2、7、乙3、18の2・3、20の2、事実調査の結果)

(イ) 申請人は、本件騒音は、運転士が列車を速い速度で走行させ、駅や踏切の直前で急ブレーキをかけることにより発生し、運転士が運転操作に当たって注意を払えば軽減できる旨主張する。

申請人主張にいうような、列車の走行時に発生する「キューー」又は「キー」という長い高音は、軋り音とブレーキ音が考えられる。軋り音

は、急曲線区間では外側レールの走行距離が、内側レールの走行距離よりも若干長くなるため外側の車輪が内側の車輪よりも早く回転する必要があるが、列車の車輪が車軸に固定され左右一体で回転するため、レールと車輪がすれて車輪が大きく振動すること、あるいは、車輪に働く横方向のクリープ力で車輪が大きく振動することが原因で発生すると説明されており、列車の運転操作とは関係なく発生し、意図的に音の発生を防止したり軽減したりすることは困難であると考えられる。一方、ブレーキ音は、列車のブレーキをかけることにより、車輪踏面と制輪子摺動面の摩擦振動等により発生すると考えられる。

このようにその騒音の発生に係るメカニズムが異なることから、軋り音とブレーキ音は、発生する状況や音色によって、概ね判別することができる。すなわち、第7回審問期日において示された専門委員の意見（以下「専門委員の意見」という。）によれば、軋り音とブレーキノイズの違いがよくわかる例として、乙第20号証の2（列車走行の状況を録画した結果を収録したDVDであり、音と映像が記録されている。）の映像で、低速走行中の午後11時23分36秒から38秒ころと示される時間帯に発生しているのが軋り音、停止直前の同分39秒から42秒ころと示される時間帯に発生しているのがブレーキノイズである可能性が高いとしている（審問の全趣旨）。上記の例は、軋り音とブレーキ音の特徴を比較的良好に表しており、これらを参考とすることにより、列車走行の際に発生する音が軋り音であるか、ブレーキ音であるか、それ以外の音であるかを概ね判別することができる。

そこで、専門委員の意見で例として指摘された音を参考にして、本件マンション付近の列車の音を収録した証拠（甲4～7、乙18の2・3、20の2）及び事実調査の結果について検討したところ、これらの証拠等において、少なくとも上下線を通過する列車について、ブレーキ音の

発生は確認されなかった（後記(ウ)）。また、本件マンション付近で上下線を列車が通過する際に空気ブレーキを作動させればブレーキ音が発生する可能性が全くないとは言えないものの、記録を精査しても、本件騒音が発生する場合に上下線を通る列車が明らかに減速しているなどの状況を示す証拠はなく、本件マンション付近はG駅とE駅の駅間の中ほどにあって上下線の通常走行における駅停車のためにブレーキをかける場所でもないことから、通常の状態では、上下線を通る列車のブレーキ操作によって本件騒音が発生しているとは認め難い。むしろ、専門委員の意見を参考に、前記証拠等に収録された音を判別した結果、軋り音と考えられる音の発生は認められたこと（後記(ウ)）、本件マンション付近の線路が曲線半径約300mのカーブであり、上下線を通る列車から軋り音が発生し得る地形的条件にあることからしても、本件路線の上下線を走行する列車から発生する本件騒音は、そのほとんどが列車の運転操作とは関係なく発生する軋り音であると認定される。

なお、列車が引上線で停止する直前ではブレーキ音と考えられる音が発生することがあるが（乙20の2）、この場合は停止のために低速走行してブレーキを操作しているのであるから、運転士の運転操作に問題があるということとはできない。

したがって、「本件騒音は、運転士が列車を速い速度で走行させ、駅や踏切の直前で急ブレーキをかけることにより発生し、運転士が運転操作に当たって注意を払えば軽減できる」との申請人の上記主張は採用できない。（以上、甲4～7、乙18の2・3、19、20の2、21、参考人〇、専門委員の意見、審問の全趣旨）

(ウ) 本件騒音の発生頻度

- a 本件路線の列車は、本件マンション付近で、毎日、上下線とも午前5時台から翌日午前0時台まで概ね1～5分程度の間隔で運行し、朝

夕のラッシュ時には特に本数が多い。また、そのほかに引上線への列車の入線と出線があるが、その本数は少ない。(甲3, 乙20の2)

本件路線において、本件マンション付近を通過する列車の1日当たりの本数(申請人が申請人居宅に入居した平成13年度から平成20年度まで)は、別紙通過列車本数のとおりであり、上下線を通過する列車は平成18年度以降は上下線が各290本前後、引上線に出入りする本数は平成18年度以降は平日が入線24本、出線21本、休日が入線・出線各14本である。(乙13)

b 本件路線において、本件マンション付近を走行する列車から本件騒音が発生する状況は、以下のとおりである。

(a) 甲第4号証(申請人が申請人居宅のベランダにカセットレコーダーを設置し、録音したもの)と同第5号証のファイルA1からA3まで(申請人が同所にICレコーダーを設置し、申請人が本件騒音が発生したと感じた都度、レコーダーのスイッチを押して録音したもの。)によれば、平成21年4月6日午前6時30分ころから同年6月8日午前7時ころから、本件マンション付近で本件騒音が発生していることが認められる。しかし、これは、申請人が本件騒音と考える音のみを選別して録音したものであり、これらの証拠から本件騒音の発生頻度を認定することはできない。

甲第5号証のファイルA4(申請人が申請人居宅ベランダにICレコーダーを設置し、連続して録音したもの)によれば、平成21年6月8日午前7時ころから約34分間の録音中、5～10秒程度継続する軋り音と考えられる音が約3回発生していることが認められる。しかし、ブレーキ音と考えられる音は聴取できない。

甲第6号証(申請人が申請人居宅の窓を閉めた状態でカセットレコーダーを設置し、列車の走行音を録音したものは、録音状態が

悪く雑音も多いため、本件騒音の有無、頻度を判断することはできない。

甲第7号証（申請人が申請人居宅の窓をほぼ閉めた状態で洋室（別紙図面3の「設置場所テーブルの上」と書かれた部分）にICレコーダーを設置し、連続して録音したもの）によれば、平成21年6月14日午後9時45分ころから約31分間の録音中、軋り音と考えられる音で、1～4秒程度継続するものが4回、10～16秒程度継続するものが3回、30秒程度継続するものが1回発生していることが認められる。しかし、ブレーキ音と考えられる音は聴取できない。（甲3、審問の全趣旨）

なお、甲第5号証のファイルA4及び同第7号証における列車から発生したと考えられる音には、明らかに本件路線を走行する列車以外の列車から発生した音も含まれている上、録音中における本件路線の列車の走行状況を映した映像など、録音時における列車の走行状況を示すものがないことから、軋り音と考えられる音を含め、録音された音が本件路線を走行する列車から発生したかどうかを確認することができず、また、録音中に本件路線を何本の列車が走行したかも明らかでない。したがって、これらの証拠から、本件騒音の発生頻度を正確に把握することは困難である。

(b) 乙第18号証の2・3、同第20号証の2（いずれも本件マンション前の本件路線の線路敷地内において、G駅方面からE駅方面に向けて上り線脇にビデオカメラレコーダーを設置し、連続的に列車走行の状況を録画した結果を収録したDVD）によれば、次の状況が認められる。

平成21年5月18日午後1時45分から午後3時51分までの間、5～8秒程度継続する軋り音と考えられる音が約3回発生した

ほかは、短く高い「キュッ」、「キッ」という音や「シュー」、「ヒュー」という音が時折発生しているのみで、それ以外に軋り音やブレーキ音と考えられる音は聴取できない。この間、上下線を約65本の列車が通過している。(乙18の2)

同月19日午前9時56分から午後0時02分までの間、午前10時28分ころから列車が引上線に入線する際に17秒程度継続する軋り音と考えられる音や停止直前のブレーキ音と考えられる音が発生しているが、上下線を通過する列車からは、短く高い「キュッ」、「キッ」という音や「シュー」、「ヒュー」という音が時折発生しているのみで、それ以外に軋り音やブレーキ音と考えられる音は聴取できない。この間、上下線を約67本の列車が通過し、引上線に1本の列車が入線している。(乙18の3)

同年9月1日午後9時28分から午後11時30分までの間、午後11時20分過ぎころから午後11時30分ころにかけて3本の引上線に順次列車が入線する際に、それぞれ6秒、21秒、43秒程度継続する軋り音と考えられる音や停止直前のブレーキ音と考えられる音が発生した。一方、上下線を通過する列車からは、3秒程度継続する軋り音と考えられる音が約1回発生したほかは、短く高い「キュッ」、「キッ」という音や「シュー」、「ヒュー」という音が時折発生しているのみであり、ブレーキ音と考えられる音は聴取できない。この間、上下線を約51本の列車が通過し、引上線に3本の列車が入線している。(乙20の2)

(c) 平成21年1月28日、裁定委員会は、本件マンション及びその周辺において事実調査を実施した際、まず、同日午後2時ころから10分程度、本件マンションと本件路線との境界付近において列車の通過時に発生する騒音の状況を確認、次に、同日午後2時11分

ころから23分程度、申請人居宅内において列車の通過時に発生する騒音の状況を確認、さらに、同日午後2時38分ころから10分程度、本件マンションの西側踏切付近において列車の通過時に発生する騒音の状況を確認したところ、申請人居宅内を調査中の同日午後2時25分ころ、上下線を通過した列車から、本件マンション前を通過直後にその転動音に混じって「キッ」という軋り音と考えられる音が瞬間的に聞こえたが、それ以外に軋り音やブレーキ音と考えられる音は聴取できなかった。(事実調査の結果)

(d) ところで、申請人は、乙第18号証の2・3で録画された状況や、事実調査の際の状況について、被申請人の運転士が録画や事実調査を意識して列車を走行させた結果であって、実態を反映していない旨主張する。

しかし、本件マンション付近で発生する本件騒音の大部分を占めると考えられる軋り音は、上記(イ)認定のとおり、列車の運転操作とは関係なく発生する音であり、被申請人の運転士が録画や事実調査を意識したとしても、軋り音を運転操作によって意図的に低減することは困難であると考えられる。

したがって、申請人の上記主張は認めることができない。

c 以上を総合すると、本件マンション付近の上下線を通過する列車については、本数が1日当たり上下線各290本前後であるところ、甲第5号証のファイルA4及び同第7号証には、軋り音と考えられる音が約30分間に3～8回も録音されているが、録音中の列車の走行状況等を示す映像がないため、それら全部が本件路線を走行する列車からの軋り音であるとまでは認定できず、録音中の列車の走行状況等を確認することができる乙第18号証の2・3、同第20号証の2及び事実調査の結果によれば、本件騒音と評価し得る程度の長さの軋り音

が発生する頻度は数時間に1回程度であること、本件騒音と評価し得る音であってもその継続時間は概ね5秒前後と比較的短いこと、ブレーキ音と考えられる音は発生していないことが認められる。このことに照らすと、上下線を通過する列車から本件騒音が頻繁に発生している状況は認定できないと言わざるを得ない。

一方、本件マンション付近の引上線を走行する列車については、入線時を中心に本件騒音がかなり高い頻度で発生し、その継続時間が比較的長く、数十秒間に及ぶこともある上、列車が引上線で停止する直前にはブレーキ音と考えられる音が発生する場合もあるが、引上線を走行する列車の本数は、1日当たり平日は入線24本、出線21本、休日は入線・出線各14本であって、上下線を通過する列車の本数と比較すれば極めて少ないことが認められる。

そうすると、本件騒音を発生させる列車の多くは本件マンション付近の引上線を走行する列車であるが、その本数は、本件マンション付近を走行する本件路線の列車全体の本数と比較すれば極めて少ないものであり、上下線を通過する列車が数時間に1回程度、本件騒音を発生させる可能性があることを加味しても、本件騒音の発生頻度は低く、本件路線の本件マンション付近を通過する列車全体の1割未満であると考えられるところである。

申請人は、約5割から9割の列車が本件騒音を発生させる旨主張し、本人尋問において同旨の供述をするが、これを裏付ける客観的証拠はなく、申請人の上記主張を是認することはできない。

(エ) 本件騒音の程度

- a 本件騒音の騒音レベルについて、申請人は、平成20年6月23日及び同月24日に、申請人居宅ベランダに騒音計（リオン社製NA-27A）を設置して騒音測定を行った結果（甲1）を提出する。しか

し、申請人居宅ベランダは、本件騒音以外の騒音も多数存在するところ（前記ア）、甲第1号証のデータは、その中のどの騒音の測定値かが不明であり、本件騒音の正しい測定値であるとは判断できない。

一方、事実調査の結果（DVD）によれば、申請人居宅内で窓を開けた状態で「キッ」という短い軋り音と考えられる音が発生した際、本件路線に面したリビング・ダイニングに申請人が設置した騒音計（リオン社製NA-28）の数値が高い周波数領域でわずかに上昇したものの、オールパスでは音発生時にほとんど変化がなかったことから、本件騒音の騒音レベルは列車の転動音を著しく上回るものではないことが推認される。

また、列車の転動音については、専門委員が手許の騒音計測器（リオン社製NA-28）で簡易に測定したところ、窓を開けて、列車が通過している状態の室内では騒音レベルの最大値で55～60 dB程度、申請人居宅ベランダでは同76～77 dB程度であった。他の在来線の列車走行に伴う騒音をみると、多くの路線で、線路から12.5 mの地点において騒音レベルの最大値は70～79 dB程度であり（乙12）、測定地点、分析方法が同一でないため単純な比較はできないものの、申請人居宅ベランダで計測された数値は、他の在来線の騒音の測定値と大きく異なるものではないことが推認される。

さらに、申請人居宅を含む本件マンションの住戸には、被申請人と本件マンションの建築業者との合意により騒音・振動等の防止対策を施すこととされており、全ての窓に日本板硝子製防音用ソノグラスが設置されているため（乙11、審問の全趣旨）、窓を閉めると列車の転動音等の外部の騒音は12～15 dB程度低減し、室内は非常に静かになることから（窓を閉めて、列車が通過している状態で43～45 dB）、本件騒音も相当程度低減することが推認できる。（事実調

査の結果)

- b 公的規制については、在来鉄道の騒音及び振動に関し、環境庁（現環境省）大気保全局長が発出した平成7年12月20日付け「在来鉄道の 신설又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（環大―第174号）があり、これによれば、等価騒音レベルで昼間（7時～22時）は60dB（A）以下、夜間（22時～翌日7時）は55dB（A）以下とする指針が定められている。（乙1）

しかし、上記指針が適用される対象は、鉄道事業法2条1項の適用を受ける普通鉄道（ただし、新幹線鉄道を除く。）又は軌道法の適用を受ける軌道のうち線路構造が普通鉄道と同様であり鉄道運転規則が準用される軌道であって、新線及び大規模改良線における列車の走行に伴う騒音とされている。新線とは、鉄道事業法8条又は軌道法5条の認可を受けて工事を行う区間をいい、大規模改良線とは、複線化、複々線化、道路との連続立体交差化又はこれに準ずる立体交差化を行うため、鉄道事業法12条の鉄道施設の変更認可又は軌道法施行規則11条の線路及び工事方法書の記載事項変更認可を受けて工事を行う区間をいうとされる。

したがって、上記指針は、平成7年12月20日当時既に存在していた区間については適用がなく、同日に既に存在していた本件路線について適用されない。また、在来鉄道の騒音及び振動に対する規制は他に存在しない。すなわち、本件騒音が公的規制基準に違反するということとはできない。

イ 被侵害利益の性質と内容

申請人は、長期にわたり、本件騒音による心理的不快感、いらいら、精神集中の困難、不安感を生じ、夜間の睡眠を妨害されて疲労が増大したこと、列車が走行する時間帯には窓を開けられないことなどにより、多大な

精神的苦痛を感じていると主張しており、その被侵害利益は必ずしも軽視できない。

しかしながら、申請人は、平日午前8時ころから午後8時ころまでは外出している上（申請人本人）、上記ア(エ) aのとおり、申請人居宅には全ての窓に防音用ガラスが設置されており、窓を閉めることにより、全体的な騒音の測定値は大幅に低減するから、本件騒音による申請人の被害があったとしてもその程度は相当に軽減されるものと考えられる。申請人は、窓を閉めること自体が苦痛であると主張するが、本件マンションの敷地境界の塀が最も近接している上り線まで約6mであることのほか、本件マンションが、上記ア(ア)の認定のとおり本件騒音以外にも不快に感じられる音が多数存在する立地条件にあること、申請人居宅購入の際、売主から防音タイプの窓ガラス装備を強調された（申請人本人）ことからすれば、申請人は、当初から日常的に窓を閉めた状態で生活することを想定していたというべきである。

したがって、申請人が被害を受ける時間は限られており、被害の程度を容易に軽減する手段はあると言える。

ウ 侵害行為の公共性ないし公益上の必要性の内容と程度

本件路線は、東京都N区のI駅からK県東部を経てL県M地域を結ぶ路線で、関東地方における主要幹線の1つであり、昭和△△年からB線、平成△△年からC線・D線との相互直通運転が開始されたこともあり、K県東部及びL県M地域と都心、さらにはJ地域を結ぶ交通手段となっていることが認められる。また、E駅は主要なターミナルであり列車の発着数が多く、本件マンション付近を走行する本件路線の列車の本数も増加傾向にあって、本件マンションに近接するE駅では1日平均約45万人、G駅では1日平均約2万人の乗降人員を記録している。（甲3、乙13、審問の全趣旨）

したがって、本件路線は公共性の高い交通機関ということができる。

エ 侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況

申請人は、平成13年3月31日から申請人居宅に入居したところ、当時、本件マンション付近に本件路線は既に開設されており、引上線の本数も現在と同じであった。（審問の全趣旨）

本件騒音の発生状況は、被申請人が施した後記オの対策により改善した可能性があるが、当事者双方は、平成13年3月から現在までの間に特段の変化はない旨主張しており、その変化の有無、程度は不明である。

オ 被害防止措置

本件騒音の大部分を占めると考えられる軋り音の発生原因は上記ア(イ)認定のとおりであり、その減音対策は、レールや車輪フランジへの塗油、防音車輪の採用等が効果的であると考えられている。

被申請人は、軋り音の減音対策として、以下のとおり、本件マンション付近の本件路線の線路敷地内にレール塗油器6台を設置したほか、本件路線を走行する車両に防音車輪を順次導入するなどの措置を実施していることが認められ、これらは、現時点において、本件騒音に対する被害防止措置として技術上相当なものと評価できる。（以上、乙19、22、審問の全趣旨）

(ア) レール塗油器の設置

平成16年7月以降、申請人から「激しい摩擦音がしてうるさい。」、「キーキーと音がしてうるさい。」などの苦情が数回あった後、被申請人は、平成17年9月から平成18年2月にかけて、本件マンション付近の本件路線の線路敷地内（別紙図面2の①～⑥の地点）に6台のレール塗油器を設置した。安全運行の観点からの限界はあるものの、過去の実験データからすると、レール塗油器の設置によって、およそ15dB程度の騒音低減効果があるとされる。

被申請人が本件マンション付近に設置したレール塗油器は、自動的に列車を検知して塗液を吐出させることができ、タイマーによって塗液を吐出する量、頻度を調整する。1回当たりの塗液の吐出量は、1秒間で約3.5cc、塗液を貯留するタンクの容量は300Lである。

被申請人は、平均すると1か月か2か月に1回程度レール塗油器の保守点検を実施し、塗液の残量確認、塗液の吐出状態の目視確認、ノズルとレールを取り付けているボルト類のゆるみ及び損傷の有無の目視確認、ノズル部の清掃、塗液の補充を行っている。(以上、乙5、6、7、8、14、15、16、22、参考人〇、審問の全趣旨)

(イ) 防音車輪の導入

被申請人は、平成2年ころから順次防音車輪を導入し、本件路線を走行する車両が属するH車両管理区においては、所属車両1046両中772両に防音車輪を導入した。すなわち、全ての車輪を防音車輪としている新型の通勤車両(◆◆◆◆◆系)については、平成20年11月末時点までで合計100両が導入され、既存の特急車両(◆◆◆・◆◆◆・◆◆◆系)については、平成2年ころから順次防音車輪への切替えが行われて現在は全て防音車輪であり(合計114両)、既存の通勤車両についても平成17年度から防音車輪への切替えが順次行われ、平成20年末時点において合計558両について導入されている。(乙10、22、参考人〇)

(ウ) このほか、被申請人は、レールと車輪との摩擦を軽減したり、列車走行時の騒音を軽減するため、次のとおり、レールの削正、車両の軽量化、マルチ作業も実施している。(乙9、10、22、参考人〇)

a レールの削正

被申請人は、本件路線の本件マンション付近において、下り線につき平成13年12月7日、平成16年2月16日、同月17日、上り

線につき平成17年2月9日、平成18年2月9日にレール削正を実施した。

b 車両の軽量化

被申請人は、本件路線のE駅・G駅間を走行する車両に関し、次のとおり、より軽量のステンレス車体の導入により車両の軽量化を図っている。

| | 走行車両 | 鋼板車両 | ステンレス車両 |
|--------|------|------|-----------|
| 平成15年度 | 758両 | 304両 | 454両(60%) |
| 平成16年度 | 768両 | 314両 | 454両(59%) |
| 平成17年度 | 765両 | 291両 | 474両(62%) |
| 平成18年度 | 778両 | 284両 | 494両(63%) |
| 平成19年度 | 760両 | 250両 | 510両(67%) |

c マルタイ作業

被申請人は、本件路線の本件マンション付近において、下り線につき平成13年3月15日、平成14年10月29日、平成15年7月16日、平成17年1月12日、同年12月7日に実施し、上り線につき平成13年5月10日、平成14年3月4日、平成15年3月5日、平成16年12月22日、平成17年11月11日に実施した。

カ その他の事情

被申請人は、「申請人は、平成13年3月31日から申請人居宅に居住しているが、本件路線は、そのはるか以前から既に現在と同様の敷設状況で列車が運行されており、当時と現在の騒音の状況は大差がない。したがって、申請人は、このような居住環境を前提として、申請人居宅での生活を開始したのであり、既に存在する騒音等の危険を自ら進んで任意に引き受けたというべきである。」として、いわゆる「危険への接近」に相当する事情があるかのように主張する。しかし、申請人は、申請人居宅購入に

先立ち、本件マンションが本件路線に近接して立地し、申請人居宅において上下線を通過する列車から発生する転動音が聞こえることについては認識、認容していたものの、本件騒音に関しては、2回の現地視察を行った際には確認できなかったというのであり、本件騒音発生の危険を自ら進んで任意に引き受けて居住を開始した、すなわち「危険への接近」に相当する事情があるとまでは認められない。(申請人本人、審問の全趣旨)

しかしながら、上記のとおり、申請人は、申請人居宅購入に先立ち、本件マンションが、本件路線に近接して立地していることを認識していたほか、上記ア(7)認定のとおり各種の騒音が多く存在する環境に立地していることをも認識していたと推認できるのであり、申請人としても、申請人居宅購入に際し、列車の転動音以外の騒音を含め、特に本件路線を走行する列車から発生する騒音について、相応に甘受する意図であったことはいかがえる。

(3) 判断

上記(2)の諸事情を総合して考察する。

本件騒音は一般に不快と感じられやすい音ではあるが、本件マンション付近で発生する本件騒音の大部分を占めると考えられる軋り音は列車の運転操作いかんによって意図的に増減できるものではなく、本件騒音の発生頻度も必ずしも高いとは認められないこと、本件騒音の音圧の程度が列車の転動音と比較して大きく異なるものではなく、申請人居宅の窓(防音ガラスが設置されている。)を閉めると相当程度低減すると考えられること、本件騒音は申請人が申請人居宅に入居する前から発生しているところ、被申請人が、申請人からの苦情申入れ後、本件マンション付近の本件路線の線路敷地内に6台のレール塗油器を設置するなどの措置を行っており、それらの措置は現時点での軋り音の低減対策としては技術上相当なものとして評価できること、申請人が申請人居宅を購入する前から本件路線は開設されており、本件マンショ

ンの立地条件等にかんがみれば、いわゆる「危険への接近」に相当する事情があったとまでは言えないものの、申請人としても申請人居宅の購入に際し、列車の転動音以外のものを含め、相応に騒音を甘受する意図であったとうかがわれることなどから、申請人主張の本件騒音による被害は未だ社会生活を営む上で受忍すべきものと考えられる程度を超えるとは言えず、本件騒音の発生について違法性は認められないと判断すべきである。

2 以上のとおりであるから、その余の争点について判断するまでもなく、申請人の本件申請は理由がない。

第4 結論

よって、本件申請を棄却することとして、主文のとおり裁定する。

平成22年4月2日

公害等調整委員会裁定委員会

裁定委員長 杉 野 翔 子

裁定委員 辻 通 明

裁定委員 小 玉 喜 三 郎

別紙 省略