

公調委平成23年（セ）第9号 名古屋市における鉄道等からの騒音被害責任裁定
申請事件

裁 定

当事者の表示

別紙「当事者目録」記載のとおり

主 文

- 1 被申請人名古屋高速道路公社は、申請人 a に対し5万円及びこれに対する平成21年6月10日から支払済みまで年5分の割合による金員，その余の申請人らに対し各3万円及びこれに対する平成21年6月10日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 申請人らの被申請人名古屋高速道路公社に対するその余の申請並びに被申請人名古屋市，同 b 鉄道株式会社，同 c 鉄道株式会社及び同 d 鉄道株式会社に対する申請をいずれも棄却する。

事 実 及 び 理 由

第1 当事者の求める裁定

1 申請人ら

被申請人らは，各申請人らに対し，連帯して，各500万円及びこれに対する平成21年6月1日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え，との裁定を求める。

2 被申請人ら

申請人らの本件裁定申請をいずれも棄却する，との裁定を求める。

第2 事案の概要

本件は，名古屋市内のガソリンスタンドに勤務する申請人らが，被申請人名古屋高速道路公社（以下「被申請人公社」という。）が市道○線上に高架型の

高速道路を建設したことに伴い、それと立体交差する鉄橋を電車が通過する際の音や、市道○線を自動車が走行する音が反射・増幅され、それらの騒音により精神的苦痛を受けたと主張して、共同不法行為（民法719条1項前段。なお、個々の不法行為としては、被申請人公社及び被申請人名古屋市〔以下「被申請人市」という。〕につき、国家賠償法2条、被申請人b鉄道株式会社〔以下「被申請人b」という。〕、同c鉄道株式会社〔以下「被申請人c」という。〕及び同d鉄道株式会社〔以下「被申請人d」という。〕につき、民法717条1項、709条〕に基づき、被申請人らに対し、連帯して、慰謝料各500万円及びこれに対する平成21年6月1日から支払済みまで民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

1 前提事実（当事者間に争いのない事実のほか、文中掲記の証拠及び審問の全趣旨により容易に認められる事実）

(1) 当事者等

ア e株式会社（以下「e」という。）は、石油及び油類の販売等を業とする株式会社であり、市道○線沿道の名古屋市○○（敷地の地番は、名古屋市●●）に、同社が運営するガソリンスタンド（以下「本件事業所」という。）が存在する。

申請人a（以下「申請人a」という。）は、eの代表取締役であり、同f（以下「申請人f」という。）は同aの妻、同g（以下「申請人g」という。）は同aの実母、同h（以下「申請人h」という。）は同aの実妹である。

申請人らは、いずれも本件事業所に勤務している。

イ 被申請人市は、市道○線を管理する地方公共団体である。

ウ 被申請人公社は、名古屋市の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設等の事業を行う公社であり、都市高速道路「名古屋高速道路○線」（以下

「本件高速道路」という。)を設置管理している。

エ 被申請人 b は、旅客鉄道事業等を営む株式会社であり、●線及び■線の軌道を設置管理し、これらを用いて旅客列車を運行している。

●線は、i 駅から j 駅までを結ぶ鉄道路線であり、このうち k 駅から l 駅までの区間を被申請人 b が運営している。

■線は、i 駅から n 駅、o 駅を經由して名古屋駅までを結ぶ鉄道路線であり、このうち o 駅から名古屋駅までの区間を被申請人 b が運営している。

オ 被申請人 c は、鉄道事業法 3 条所定の「第二種事業者」に該当する株式会社であり、●線及び■線の軌道施設を使用して、貨物列車を運行している。

カ 被申請人 d は、鉄道事業法による鉄道事業等を営む株式会社であり、d △線の軌道を設置管理し、これを用いて旅客列車を運行している。

d △線は、p 駅から q 駅までを結ぶ鉄道路線である。

(以下、被申請人 b、同 c 及び同 d をまとめて「鉄道三社」という場合がある。)

(2) 各施設等の位置関係

ア 本件事業所の敷地東側を通る南北方向の道路は、県道▲線及び市道○線として道路法 7 条又は 8 条に基づき認定されており(以下、県道▲線及び市道○線のうち本件事業所に近接する区間を「本件市道」という。)、本件市道の上には本件高速道路が設置されている。

イ 本件事業所の南側には、■線、●線及び d △線の各軌道が本件市道と立体交差するための▽橋(以下「本件鉄橋」という。)が存在する。

すなわち、本件事業所付近では、本件市道の上に本件鉄橋が交差し、さらにその上に本件高速道路が交差するという形で、道路及び軌道が三層になって立体交差する状況にある(別紙 1「位置図」及び別紙 2「現地写真」参照)。

なお、本件鉄橋の北西方向には、平成7年3月に開業した r 駅（●線の列車のみ停車）が設置されている。

(3) 各施設の概要

ア 本件事業所

本件事業所の建物は、昭和42年に建てられた鉄骨陸屋根2階建て（床面積は、1・2階とも41㎡）であり、eは、昭和50年9月4日に、同建物をその敷地（183.67㎡）とともに取得した（乙ロ12の1、13の1）。

イ 本件市道

市道○線は、名古屋市□□からs区、t区、u区を経て■■に至る、名古屋市を南北に貫く道路である。

被申請人市は、昭和21年6月27日、復興都市計画街路(幹線)計画決定（戦災復興院告示第45号）を行い、これにより現在の市道○線に当たる区間の幅員を50mとすることが決定された。そして、復興都市計画街路の整備は、同年から順次実施され、本件市道も、昭和30年ころまでには、本件鉄橋部分を除いて幅員50mに拡幅されていた。

被申請人市は、昭和40年3月2日、市道○線のうち△△から▲▲までの区間の幅員を24.54mから50mとして供用を開始する告示を行っているところ、この時点で、本件市道は、本件鉄橋部分も含めて50mの幅員を有していた。

本件市道は、現在、密粒度アスファルト舗装がされた車線6車線（1車線当たりの幅員3.25m）、両側の歩道（幅員各6.25m）、中央分離帯（幅員6m）で構成されている。（乙イ6、17、18、20、22、事実調査の結果）

ウ 本件鉄橋

本件鉄橋のうち、■線下り線部分については昭和35年12月に、●線

上下線部分については昭和38年4月に、d△線上下線部分については同年5月に、昭和39年2月に■線上下線部分については昭和39年2月に、それぞれ軌道が敷設された。なお、本件鉄橋の下路板桁はいずれも鋼製であり、軌道は、レール、ガードレール、まくらぎ、継材などで構成されている。

本件鉄橋の幅員は、各線とも上下線併せて8.2m（3線合計24.6m）、長さは、最も長い部分が■線下りの72.40m、最も短い部分が●線上下線の58.46mであり、桁下空頭（本件市道路面から桁下までの高さ）は、約4.5mである。

各路線の本件鉄橋上の位置関係は、■線が北側（本件事業所寄り）、d△線が中間、●線が南側である。（事実調査の結果）

エ 本件高速道路

本件高速道路は、名古屋市▽▽を起点とし、▼▼を終点とする高速道路である（一部未開通部分がある。）。

本件高速道路のうち、本件鉄橋をまたぐ部分（以下「本件高架部分」という。）は平成21年6月10日に完成し、平成23年1月ころ、その橋桁の底面部分に裏面吸音板が取り付けられた。

本件高架部分は、橋脚及び橋桁が鋼製、橋脚基礎が鉄筋コンクリートの鋼製単柱式橋脚で構成されており、本件市道路面から桁下までの高さは16.427m、上部路面の西側壁から東側壁までの全幅員は25mである。（乙ロ6、事実調査の結果）

(4) 鉄道騒音・自動車騒音に関する行政上の基準等

ア 騒音に係る環境基準

環境基本法16条1項は、騒音等に係る環境上の条件について、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものと規定するところ、「騒音に係る環境基準について」（平成

10年環告64号。以下「環境基準」という。)によって定められた基準及び測定方法等は、おおむね別紙3「環境基準」のとおりである。

なお、環境基準は、航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用されない。

イ 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

環境庁(現環境省)大気保全局長は、在来鉄道の新設区間又は大規模改良区間における列車の走行に伴う騒音について、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上で目標となる当面の方針として、平成7年12月20日、「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年環大1-174号。以下「在来鉄道騒音指針」という。)を発出した。

在来鉄道騒音指針によって定められた指針値及び測定方法等は、おおむね別紙4「在来鉄道騒音指針」のとおりである。

なお、在来鉄道騒音指針は、本件鉄橋を通過するいずれの路線についても適用されない。

ウ 新幹線鉄道騒音に係る環境基準

環境庁(現環境省)は、公害対策基本法9条に基づき、騒音に係る環境上の条件のうち、新幹線鉄道騒音に係る基準として、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」(昭和50年環告46号。以下「新幹線環境基準」という。)を告示し、平成5年に同法が廃止され環境基本法が制定された後も、同法16条1項に基づく環境基準として同様の告示を行った(平成5年環告91号)。

新幹線環境基準によって定められた基準値及び測定方法等は、おおむね別紙5「新幹線環境基準」のとおりである。

エ 騒音規制法17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度

騒音規制法 17 条 1 項は、市町村長が同法 21 条の 2 に基づく騒音測定を行った場合において、指定地域内における自動車騒音が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺的生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものと定めているところ、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成 12 年総理府令 15 号）によって定められた騒音の限度値及び測定方法等は、おおむね別紙 6 「法 17 条 1 項に基づく自動車騒音限度」のとおりである。

2 当事者の主張

(1) 本件事業所における騒音被害が受忍限度を超えるか否か

【申請人らの主張】

ア 判断基準

国道 43 号線訴訟上告審判決（最高裁平成 7 年 7 月 7 日第二小法廷判決・民集 49 卷 7 号 1870 頁・2599 頁。以下「国道 43 号線最判」という。）は、「営造物の供用が第三者に対する関係において違法な権利侵害ないし法益侵害となり、営造物の設置・管理者において賠償義務を負うかどうかを判断するに当たっては、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為の持つ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これを決すべきものである」としている。

イ 侵害行為の態様と侵害の程度

(ア) 国道 43 号線最判は、「生活妨害によって被る精神的苦痛の程度は侵害行為の中心である騒音の屋外騒音レベルに相応するものというこ

とができる」として、上記アの諸要素を考慮した上、公害対策基本法9条に基づく環境基準及び騒音規制法17条1項にいう指定地域内における自動車騒音の限度の各値をも勘案して、受忍限度を超えるか否かの判断基準を設定している。すなわち、同判決は、受忍限度を超える被害を受けた者とそうでない者とを識別するため、居住地における屋外等価騒音レベルを主要な基準とし、道路端と居住地との距離を補助的な基準とした上で、①居住地における屋外等価騒音レベルが65dB以上の騒音に暴露された者は、道路端と居住地との距離の長短にかかわらず受忍限度を超える被害を受けた、②道路端と居住地との距離が20メートル以内の者のうち、屋外等価騒音レベルが60dBを超える騒音に暴露された者が受忍限度を超える被害を受けたと判断している。

本件でこれを見るに、「騒音測定調査報告書」（職6。以下「専門委員報告書」という。）によれば、本件騒音は測定場所A（屋外）において等価騒音レベルが72dBにも達しており、国道43号線最判が受忍限度を超えるか否かの基準とした65dBを優に超えている。

- (イ) 在来鉄道騒音指針は、在来鉄道の新設又は大規模改良に際して、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上で目標となる当面の指針として、新線について「等価騒音レベル(LAeq)として、昼間（7時～22時）については60dB(A)以下、夜間（22時～翌日7時）については55dB(A)以下とする。」と定めている。

被申請人公社は、在来鉄道騒音指針は本件鉄道騒音が受忍限度の範囲内であるか否かを判断する基準となるものではないと主張するが、小田急線鉄道騒音事件判決（東京地裁平成22年8月31日判決。以下「小田急線判決」という。）は、「在来鉄道騒音指針を定めるに当たって、学識経験者等から成る検討会がその専門的知見に基づき検討

を行ったところであって、・・・鉄道騒音による原告らの被害が受忍限度を超えるものであるかどうかを判断するに当たり、その検討結果を考慮することは当然に許容される」として、同検討会の報告の内容等を踏まえて、「LAeq（7時から22時まで）で65dB(A)、LAeq（22時から7時まで）で60dB(A)のいずれかを超える屋外騒音に暴露されている原告らの被害は一般社会通念上受忍すべき限度を超えるものと認め、被告によって違法な利益侵害を受けたと考えるのが相当である。」と判断している。

上記のとおり、本件騒音は、測定場所A（屋外）において等価騒音レベルが72dBにも達しており、本件騒音は上記判決が受忍限度を超えるか否かの基準とした65dBを優に超えている。

なお、上記判決においては、騒音被害発生場所に居住せず勤務しているにすぎない原告についても損害賠償請求が認められている。

- (ウ) 上記のとおり、本件騒音は、測定場所A（屋外）において等価騒音レベルが72dBにも達しており、従来の裁判例において受忍限度を超えるか否かの基準とされてきた65dBを優に超えている。かかる騒音レベルは、環境基準において「幹線交通を担う道路に近接する空間」について特例として設定された騒音レベル70dBをも超えるものである。

そして、本件騒音のうちの1つである鉄道騒音は、不規則かつ間欠的に発生しており、申請人らの営む本件事業所の営業時間である6時30分から20時までの間、単発暴露騒音レベル（LAE）において85～95dBもの騒音が1分間に2～3回程度の頻度で不規則に発生し続けている。90dBの騒音の例として、「建設工事現場」「地下鉄電車内」「騒々しい工場の中」「カラオケ（営業所内）」などが挙げられる。本件事業所においては、それと同程度もしくはそれを超える程度の騒

音が、営業時間の間、1分間に2～3回程度の頻度で不規則に発生し続けているのである。

さらに、本件事業所付近で線路が緩くカーブしていることから、電車の車輪とレールとが擦れて不快な軋み音も発生している。本件騒音は騒音レベルが高いだけでなく、その音の性質からしても不快なものである。

ウ 被侵害利益の性質と内容

(ア) 上記のとおり、本件事業所においては、「建設工事現場」「地下鉄電車内」「騒々しい工場の中」「カラオケ（営業所内）」などと同程度もしくはそれを超える程度の騒音が、営業時間の間、1分間に2～3回程度の頻度で不規則に発生し続けている。申請人らは日常のほとんどを職場で過ごすため、その間かかる騒音にさらされ続けている。かかる騒音によって、会話ができない、電話音が分からない、窓を閉め切らなければならないなどの日常生活の制約が生じている。申請人らは日常のほとんどを職場で過ごすため、これらの障害は単に仕事上の障害にとどまらず、日常生活上の被害となって現れている。

(イ) そのため、申請人らは騒音によるイライラ、頭痛、めまいなどに悩まされている。これらのイライラなどにより、申請人らは自宅に帰ってからも精神が落ち着かない状態となっている。睡眠障害も起こっている。申請人らは電車が通行するたびに心臓がどきっとするなどのストレスがあり、常にイライラする、怒りっぽくなる、神経過敏となる、集中力がなくなるなどの症状に悩まされている。

申請人 f は、本件騒音により平成22年11月1日からめまい発作が出現し、聴力検査でも両側低音障害感音難聴が認められた。めまいに伴う嘔気、頭痛、睡眠障害が生じており、平成23年2月3日にメニエール病と診断されている。

申請人gは、本件騒音により平成21年10月22日にv病院耳鼻咽喉科を受診し、平成23年1月19日に耳鳴症、軽度感音難聴、不眠症と診断されている。

このように、申請人らが本件騒音により受ける精神的苦痛は甚大かつ耐え難いものであり、申請人らの身体、健康に具体的な被害が生じている。

- (ウ) この点、被申請人市は、申請人らは市道○線より利益を受けているのだから、市道○線の騒音被害をもって損害賠償請求はできないと主張する。かかる主張は、国道43号線最判で問題となった彼此相補関係があるとの主張と考えられる。同最判は「本件道路は、産業政策等の各種政策上の要請に基づき設置されたいわゆる幹線道路であって、地域住民の日常生活の維持存続に不可欠とまではいうことができないものであり、被上告人らの一部を含む周辺住民が本件道路の存在によってある程度の利益を受けているとしても、その利益とこれによって被る前記の被害との間に、後者の増大に必然的に前者の増大が伴うというような彼此相補の関係はな」として、損害賠償請求を認めている。

本件事業所の利用者の多くは、周辺で居住する者等の常連客であり、その常連客と事業所内で談話するなど、申請人らは地域に根ざした経営を行っている。ところが、本件騒音により本件事業所周辺の地域環境が悪化すれば、周辺の住民が減少したり、常連客の利用が減少し、その経営が悪化するのである。したがって、本件道路の存在によって申請人らが受ける利益と騒音被害との間に、後者の増大が必然的に前者の増大を伴うというような彼此相補関係はない。

また、本件騒音は市道○線の自動車騒音だけでなく、鉄道騒音も含むものであり、後述するように、このような市道や高速道路、鉄道を

管理する被申請人らは共同不法行為の関係にある。そして、申請人らは、鉄道や高速道路の存在によって何ら利益を受けていないのであり、被申請人らが管理する市道、高速道路及び鉄道の存在によって申請人らが受ける利益と本件騒音被害との間に、後者の増大が必然的に前者の増大を伴うというような彼此相補関係はない。

エ 被申請人らの対応及び被害防止策

(ア) 被申請人公社

平成19年ころから本件高速道路の工事が開始され、平成20年ころに被申請人公社から本件高速道路の建設に係る説明会が開催された。この説明会において、被申請人公社担当者は「本件高速道路ができて、騒音は悪化しません。」と説明していた。

平成21年7月から8月にかけて、高速道路が鉄道をまたぐ工事の土台部分が完成した。この工事の完成により、橋梁の下部に鉄道騒音が反射するようになり、騒音は耐え難いものとなった。電車が鉄橋を通過している時は、客と会話をする事ができないような状況となった。

騒音に耐えきれず、申請人aは、平成21年9月、被申請人公社に対し、本件騒音について対応を求めた。しかし、被申請人公社担当者は本件事業所を訪れ、「確かにうるさいですね。」と本件騒音の実態を確認したにもかかわらず、申請人aに対し「我慢してください。」と発言するだけであった。

その後、申請人aは、被申請人公社の本社を訪れ、理事長との面会を求めたものの理事長は現れず、担当者が、裏面吸音板を付けたら音が元に戻ることを、それまで我慢してほしいことを伝えてきた。

その後も騒音が耐え難いものであったことから、申請人aは何度も被申請人公社の本社に足を運び、担当者に「早く何とかしてくれ。生

活上やりきれないし、もはや仕事にならない。いっそのことスタンドを買い取ってくれ。」等と言って本件騒音の対策を必死の思いで懇願し、このようなやり取りを被申請人公社担当者と何度も繰り返した結果、裏面吸音板ができるまでの期間、できることをやるということで被申請人公社がようやく騒音対策をしてくれることとなった。

そして、平成22年1月、被申請人公社は、暫定的な措置として、本件市道上に防音膜を作った。しかし、かかる防音膜によっても本件騒音の程度は一向に改善しなかった。

平成23年3月ころ、ようやく高速道路下部に裏面吸音板が設置された。しかし、その効果は小さく、依然として本件騒音は耐え難いままである。

その後、被申請人公社に対し本件騒音の対策を求めても、被申請人公社は「裏面吸音板を設置したのだから、これ以上は何もしようがない。訴訟でも何でもどうぞ。」という対応であり、何らの対策を講じようとしなない。

(イ) 鉄道三社

申請人 a は、平成21年11月ころから、被申請人 b 及び同 d に対し本件騒音についての対応を求めた。これに対し、被申請人 d はロングレール化をすれば騒音が減ると説明した。他方、被申請人 b は申請人 a の求めに一切応じようとしなかった。

平成23年ころ、被申請人 b、同 c 及び同 d はロングレール化等の措置を行ったが、それによって本件騒音が改善することはなく、依然として本件騒音は耐え難いままであった。

なお、本件鉄橋南側（本件事業所と反対側の線路沿い）にはコンクリート製の防音壁が設置されている。鉄道三社はこのような防音対策を行うことが可能であるにもかかわらず、本件事業所側に対してはそ

のような対策を行っていない。

(ウ) 被申請人市

被申請人市は、「当初から名古屋市は関係ない。法律に沿ってやっている。問題ない。」として、本件騒音に対し何らの対応策を採ろうとしていない。

オ 危険への接近の法理について

被申請人公社は、申請人らは本件騒音が発生していることを認識しながら本件事業所において経営開始したのだから、本件騒音被害をもって損害賠償請求はできない旨主張する。

かかる主張はいわゆる危険への接近の法理に基づくものと考えられるところ、大阪空港訴訟上告審判決（最高裁昭和56年12月16日大法廷判決・民集35巻10号1369）は、「航空機騒音の存在についての認識を有しながらそれによる被害を容認して居住したものであり、かつ、その被害が騒音による精神的苦痛ないし生活妨害のごときもので直接生命、身体に関わるものでない場合」であることを同法理の適用の前提とし、同法理の適用を厳格に解している。また、かかる場合であっても「被上告人の入居後に実際に被った被害の程度が入居の際同被上告人がその存在を認識した騒音から推測される被害の程度を越えるものであったとか、入居後に騒音の程度が格段に増大したとかいうような」事情が認められる場合にも同法理の適用を否定している。

申請人らにおいては、そもそも、本件事業所において経営を開始した昭和45年ころは、騒音の程度は現在におけるそれと比べて低く、その後に騒音の程度が増大していったのである。したがって、申請人らが本件騒音被害を容認した上で本件事業所で経営を開始したということとはできない。

また、騒音被害は、一定期間居住または勤務し、それなりの時間にわたって騒音に暴露されることによって初めてその実情やそれに伴う被害の程

度を体験することができるものであって、申請人らが本件騒音被害を容認した上で本件事業所で経営を開始したということは到底いえない。

したがって、本件においていわゆる危険への接近の法理を適用することはできない。

カ まとめ

以上より、本件騒音により申請人らが受けている被害は、一般社会通念上受忍すべき限度を超えるものというべきである。

【被申請人市の主張】

ア 本件市道の交通量

平成11年、17年、22年度の道路交通センサスによると、本件市道における自動車交通量は、以下のとおりである

年 度	平日昼間12時間 自動車類交通量 上下合計（台）	平日昼間24時間 自動車類交通量 上下合計（台）	大型車混入率 昼間12時間 （%）
11	25,982	—	10.6
17	24,483	—	7.4
22	19,012	25,476	8.4

なお、平成17年度及び平成22年度の交通量観測位置は、○○○（上り（南行き）車線）及び同●●●（下り（北行き）車線）である。

このように、交通量は減少傾向にあるところ、平成22年度調査においては、平成17年度調査時より約22%も減少している。

イ 自動車騒音の測定結果

本件事業所付近における本件市道の自動車騒音の測定結果は以下のとおりである（いずれも昼間の等価騒音レベル）。なお、(イ)(ウ)は同一の場所で測定しており、いずれの場所にも本件高速道路が建設されている。

(ア) 平成15年12月17日から同月18日まで実施 68dB

- | | | |
|-----|-----------------------|-------|
| (イ) | 平成20年1月23日から同月24日まで実施 | 68 dB |
| (ウ) | 平成22年7月20日から同月23日まで実施 | 68 dB |
| (エ) | 平成23年7月13日から同月14日まで実施 | 65 dB |
| (オ) | 平成24年3月27日から同月28日まで実施 | 63 dB |

これらの測定結果は、いずれも環境基本法に基づく環境基準値（昼間70 dB以下）を満たしている。

なお、申請人らは、本件市道の自動車騒音についても、本件高架部分の反射音のため2～4 dB増加した旨述べるが、本件高速道路建設前の平成15年の測定結果と、建設後の平成20年の測定結果とでは、ともに昼間の等価騒音レベルが68 dBであり、増幅は認められない。また、被申請人公社が実施した鉄道騒音の測定結果によっても本件高架部分の設置前後の比較で3 dB低減しており、増幅は認められない。

これらの調査結果からすると、本件事業所付近において道路騒音の増幅は認められないと考えるのが妥当であり、仮に増幅していたとしても、その騒音レベルは環境基準値以下である。

また、申請人らは、本件市道の自動車騒音が鉄道騒音と本件高架部分の反射音も含めて重なり合って増幅すると主張するが、鉄道騒音の測定は、列車通過時の騒音のうち暗騒音や妨害音との差が10 dB以上確認できたものを対象として等価騒音レベルを算出したものであり、道路騒音を含む暗騒音の影響を排している。そして、鉄道騒音のピークレベルは96 dBであるのに対し、道路騒音については5%時間率騒音レベル(L5)が72.5 dBであるから、鉄道通過時の騒音に対して道路騒音はほとんど影響していないか極めて小さいものと推認される。したがって、申請人らの主張には理由がない。

ウ 申請人らの被侵害利益の性質と内容

一般的にガソリンスタンド自体が洗車機や自動車のエンジン音などの騒

音が発生する施設である。申請人らの主張する健康被害や生活妨害については本件事業所から発せられる騒音の影響も考慮に入れる必要がある。また、申請人らは本件事業所に居住しているわけではなく、あくまで同所で勤務しているにすぎない。さらに、交通需要と申請人らの利益とは密接に関連しており、申請人らは本件市道から特別の便益を得ているから、彼此相補の関係にある。

エ 公共性ないし公益上の必要性

市道○線は、現在の名古屋市□□を起点として同市■■を終点とする路線であり、国道□□□号から国道■●■号までを結ぶ名古屋市南北の交通の幹線道路としての役割を果たすとともに、沿道で居住又は営業する者を中心とした日常生活又は商業活動の維持存続に不可欠な役割を果たしている。

県道△△△線は、現在の名古屋市▲▲▲を起点として同市▽▽▽を終点とし、▼▼▼と県道○○○○線を連絡する路線の一つである。地方的な幹線道路網を構成する路線として愛知県が認定し、被申請人市が管理している。

したがって、本件市道は、名古屋市域内の道路交通網における重要性が高く、地域住民らの社会活動を支える公共性の高い路線の一部であり、公共性ないし公益性が存することは明らかである。

オ 騒音防止の措置

本件市道は密粒度アスファルト舗装である。昭和63年2月に舗装の全層打ち替えを行っている。また、平成18年2月に表層切削オーバーレイ（表層舗装を切削し取り除いた上にアスファルト舗装を施工するもの）を行っている。

t 区内の本件市道については被申請人市が管理し、日常的な維持管理業務は被申請人市中川土木事務所が行っており、週1回程度道路パトロール

を実施して道路の損傷等の異常がないか確認している。

市道○線の現況の騒音は環境基準を満たしており、特段騒音対策等の必要性がないところ、被申請人市は、本件高速道路建設に伴う騒音の将来的な予測値に基づき、本件高速道路建設工事の進捗に合わせ着工が可能となった区間から、順次環境対策工事として低層遮音壁の設置及び低騒音舗装を進めているところである。

なお、申請人らは、上記低層遮音壁を本件事業所付近に設置するという騒音対策を拒否している。

カ まとめ

以上の事情に照らせば、本件市道の自動車騒音が、申請人らに対する関係において、その受忍限度を超えているとはいえない。

【被申請人公社の主張】

ア 騒音の程度

被申請人公社において、本件鉄橋付近の五つの調査地点における鉄道騒音を測定した結果によると、本件高速道路建設前では、等価騒音レベルが6.5 dBないし7.5 dBであり、建設後では、6.3 dBないし7.2 dBであった。また、すべての調査地点において、本件高速道路建設後の方が低い数値を示していた。さらに、この調査のうち、本件事業所付近の調査地点では、本件高架部分建設前の等価騒音レベルが7.2 dBであったのに対し、建設後は6.9 dBとなっている。

なお、「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」において、市道○線及び本件高速道路等の「幹線交通を担う道路に近接する区域」における自動車騒音の要請限度は、昼間で7.5 dB、夜間で7.0 dBとされている。また、本件事務所は商業地域に存するため、同省令第2条別表三の「c区域」に該当し、かかる点からしても、同区域における自動車騒音の要請限度は、昼間で7.5 dB、夜

間で70 dBである。

イ 裏面吸音板の性能

被申請人公社は、本件高架部分による鉄道騒音の反射を抑制すべく、本件高架部分（桁）の下底面部分に裏面吸音板を取り付けているところ、その性能は次のとおりである。なお、被申請人公社は、この裏面吸音板の設置が完了するまでの間、暫定的な騒音対策として、道路側に防音シートを設置している。

(ア) メーカーの示す吸音性能

平均斜入射吸音率 (α_{RA}) 0.96

(イ) 模型実験による鉄道騒音予測

低減効果 -1 dB (本件事業所の所在場所につき)

(ウ) 事前及び事後の測定結果の対比

事前 72 dB

事後 69 dB

ウ 危険への接近

また、eは、少なくとも本件鉄橋が設置された後の、本件市道の幅員が50mとなっている状態において、本件鉄橋の間近に存在する本件事業所の建物とその敷地にてガソリンスタンドの営業を開始しているのであり、しかも、本件高速道路に係る都市計画道路の変更決定及びその告示の約5年後に、上記建物及び敷地を買い取っている。すなわち、eは、本件事業所付近において、鉄道騒音等が発生している状態にあるとの認識を有しながら、あえて本件事業所を経営し、かつ、その建物と敷地を買い取ったものである。

エ まとめ

以上の事情に照らせば、本件高架部分が鉄道騒音や自動車騒音を増幅させていることは認められないし、鉄道騒音等が申請人らの受忍限度を超え

るものであるともいえない。

【被申請人bの主張】

ア 判断基準

在来鉄道の騒音に関しては、基準となり得る環境基準や閣議了解、勧告はもとより、指針も存在していない（本件鉄橋を通過する●線、■線は、平成7年よりはるか以前に開通した路線であり、大規模改良も行っていないことから、在来鉄道騒音指針の適用もない。）。

そこで、被申請人bが運行する車両の走行音が受忍限度を超えた違法なものであるか否かは、①侵害行為の態様、侵害の程度、②被侵害利益の性質と内容、③侵害行為の持つ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度、④侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況、その間に取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、⑤それまでの交渉の経緯等の諸般の事情を総合的に考察して認定すべきである。

イ 侵害行為の態様及び程度について

そもそも申請人らは、本件事業所において居住しているわけではなく、同所において活動している時間は午前6時半から午後8時までに限られているところ、このように、居住者でない者についての騒音に関する受忍限度は、居住者におけるそれとは異なる。すなわち、広島地裁平成22年5月20日判決は、付近住民39名及び付近勤務者38名が国などに対して騒音被害を被ったと主張して損害賠償の支払などを求めた事案について、「本件道路の沿道に居住せず、又は営業しているにすぎない原告らが本件道路から被っている被害の程度は上記のとおり軽微な生活妨害にとどまることも考慮」するとした上で、勤務者38名については国などの責任を否定してその訴えを全て棄却しているのである。なお、上記判決の事案は、等価騒音レベルで、夜間であっても65dBを優に超えていたことはもとより、時期及び場所によっては85dBを超えるような騒音が生じていたこと

もあるという事案である。また、小田急線判決は、居住でない勤務者についても慰謝料の支払を認めたが、沿線居住者に対する慰謝料額が1日当たり3000円であるのに対し、勤務者については1800円としたのであり、少なくとも居住者か勤務者かによって、生活妨害の程度及び質・内容、並びに受忍限度の程度が異なることは認めている。

この点、専門委員報告書によれば、被申請人bが発生させている騒音は、■線と●線の合計値で、屋外68dB、屋内48dBであり、自動車騒音も含めた合計値は、屋外72dB、屋内52dBであるから、申請人らに受忍限度を超えた騒音被害が生じていないことは明らかである。

また、申請人らは、在来鉄道騒音指針に示された騒音レベルを根拠として受忍限度を超えていると主張するが、同指針は、在来鉄道の新設又は大規模改良がなされる場合の指針であり、■線や●線には適用がない。したがって、申請人らの主張は失当である。

さらに、労働安全衛生法・同規則においては、使用者に対して、等価騒音レベルが85dBを超える可能性が高いものとして定めた52種類の作業場で勤務する労働者について、騒音健康診断を実施する等の措置をとることを求めている。すなわち、法は、非居住区域においては85dBを超える騒音が発生する場合に健康被害が生じる可能性が高いと判断しているのである。

そうすると、本件事業所において生活しているわけではなく、かつ、本件事業所に滞在する時間の半分以上を屋内で過ごしている申請人らに、被申請人bの運行する列車の走行音によって受忍限度を超える騒音被害が生じていないことは明らかである。

ウ 被侵害利益の性質と内容について

本件事業所付近は、大きな幹線道路に面しており、かつ、ガソリンスタンドという事業の性質上、道路騒音はもとより、給油機等のコンプレッサ

一音，給油待ちの自動車のエンジン音等の発生が前提となっているのであって，本来的に静謐が要求される住宅・居宅ではないのであるから，もともと騒音なるものに起因する被害についても要保護利益が低い場所なのである。また，本件事業所は昭和45年以前から営業されていたとのことであるが，少なくとも本件高架部分が設置されるまでは，申請人らは騒音被害を訴え出ること是一切なかった。なおかつ，申請人らが本件事業所の屋外で過ごす時間は，ガソリンスタンドの営業時間の半分にも満たない短時間にとどまっている。

また，「常にいらいらする，怒りっぽくなる，神経過敏となる，集中力がなくなる」等の状況は，もともとの性格等，様々の理由により生じる可能性が認められるものであり，騒音の存在を前提としても，因果関係が認められるものではない。

したがって，申請人らが主張する騒音被害は，仮にそれが存在しているとしても軽微なものに過ぎない。

エ 公共性ないし公益上の必要性について

被申請人bが運行する●線は，w県，愛知県，x県y地方，z県の主要都市を結ぶ東海地方の大動脈であり，また■線もa a県，x県b b地方，愛知県の主要都市を結ぶi i地方と東海地方の架け橋となる路線である。

これらの地域には，通勤，通学，商用，買物等の多種多様な目的を持つ利用者が多数存在しているところ，上記各路線はそれらの利用者を安全かつ迅速に，しかも大量に輸送することができるものであり，地域の社会経済の発展及び沿線住民の日常生活の維持存続に必要不可欠の存在なのである。特に，定期券を使用して日常的に鉄道を利用する旅客にとっては，それによってその家族の生計を立てたり，才能や職能を発揮したり，教養・人格形成に不可欠な教育を受けるなど，人格的生存に深く関わる非常に重要度の高い目的のために鉄道を利用しているのであって，それを実現する

在来鉄道の使命はことさら大きいといわなければならない

オ 被害の防止に関する措置について

被申請人 b は、鉄道施設の騒音対策として、①車体のステンレス化による軽量化、②おおむね 3～6 か月周期での車輪転削、③ロングレール化（●線上市は平成 6 年以前、同下りは平成 7 年、■線上市は平成 16 年、同下りは平成 23 年に実施）、④橋梁の木製枕木の合成枕木への交換（●線上市の橋梁部分は平成 6 年、同下りは平成 7 年、■線の橋梁部分は上下ともに平成 8 年に交換を実施）、⑤おおむね 1 年に 1、2 回のバラストつき固め、⑥橋梁構造物の修繕（部材の締結部分の緩み解消、クラック等の修繕）等を実施している。

なお、申請人らは、r 駅東側に高欄が設置されていることを指摘して、本件事業所側にも同様の措置を取るべきであるのに、被申請人 b がこれを怠っているかのような主張している。

しかしながら、上記高欄は、r 駅の開設に伴い、●線下り線を従来より南寄りに移設した結果、近隣住民からプライバシー保護のための目隠しの設置を要望されたために設置したものであって、鉄道騒音対策として設置したものではない（なお、設置費用の大部分は、r 駅設置を要請した j j 等が負担した。）。

したがって、申請人らの主張は失当である。

カ 交渉の経緯等について

申請人らと被申請人 b との交渉経過は次のとおりである。

(ア) 平成 21 年 10 月初旬ころ、申請人 a から、b サービス相談室に r 付近の騒音について電話での問い合わせがあった。

これを受けて、被申請人 b は、同月 13 日、申請人 a に対し、列車の軽量化、レールの継ぎ目対策等の騒音低減化を進めていることを説明したところ、申請人 a からは、本件高架ができてから騒音が大きく

なり、接客が困難になったなどの訴えがあり、被申請人公社にもその旨伝えておくよう要望があった。

(イ) 平成22年8月11日、被申請人公社から、申請人aが鉄道騒音について苦情を訴えている旨の連絡があったことから、被申請人bは、申請人aに電話をかけ、日々のメンテナンスや、平成22年5月のレール交換、ロングレール化の検討について説明し、申請人aの納得を得ていた。

(ウ) その後、申請人らは、突如として平成23年7月に本件裁定申請を行い、その手続の中で、被申請人bの対応に不満を述べているが、交渉経過は上記のとおりであり、被申請人bは、申請人らの苦情に対して誠実に対応していたものである。

キ 危険への接近の法理について

被申請人公社の主張ウに係る、いわゆる危険への接近への法理については、被申請人bに有利に援用する。

ク まとめ

以上の事情を総合的に考慮すれば、申請人らに受忍限度を超える騒音被害は生じていないというべきである。

【被申請人cの主張】

ア 受忍限度に関する被申請人cの主張は、以下に述べる点の他は、被申請人bと同様である。

イ 侵害行為の態様及び侵害の程度について

専門委員報告書によれば、被申請人cが発生させている騒音のレベルは、屋外で58dB、屋内で40dBであり、本件事業所付近の騒音全体に占めるエネルギー寄与率は、屋外で3.9%、屋内で4.4%にとどまっているのであるから、被申請人cに不法行為が成立する余地などないことは明らかである。

申請人らは、このような被申請人 c の車両の走行音の程度や質を全く無視し、被申請人 c がたまたま本件事業所付近において列車を運行しているという一事のみをもって本件の被申請人としているのであり、およそ失当である。

ウ 公共性ないし公益上の必要性について

被申請人 c により輸送されている物資は、生活必需品である食料・燃料を始め、産業経済活動に不可欠な工業製品等、さらに国民の多くが利用している宅配便など多岐にわたっているが、申請人らを含む一般消費者は、輸送されるこれらの製品等を購入又は宅配便などのサービスを受けることを通じて鉄道貨物輸送による便益を得ているのである。

また、在来線による鉄道貨物輸送は、トラック輸送と比較した場合、CO₂排出量が6分の1程度であり、環境への負荷が少ないことから、その有用性・公共性が高いことは明らかである。さらに高速かつ大量に物が運べるという点においても船舶輸送とともに優位性があり、輸送効率では労働者一人当たり年間貨物輸送量はトラックの10倍以上に達する。このため、近年、政府は物流をトラックから鉄道や船舶輸送にシフトする施策（モーダルシフト）を打ち出すまでに至っており、鉄道貨物輸送が国民生活基盤の中で受け持つ役割は日増しに高まってきている。

先般の東日本大震災の際に被災地は深刻な燃料不足に陥ったが、貨物列車が他の輸送機関に先駆けて燃料類を輸送することができたという事実からも明らかのように、貨物輸送手段としての鉄道は国民生活の維持に必要不可欠なライフラインとして認識されている。

その中でも●線は、●●●●●である○○○○○を直結し、さらに北海道から九州までを結ぶ全国ネットワークの中核を占める物流の大動脈であり、■線も中京圏から a a 地区を直結する重要な路線であることから、両線はいずれも当該地域のみならず日本全体の経済活動ひいては国民生活を

支える重要な社会的使命を帯びている。

エ 被申請人 c は、鉄道施設の騒音対策として、①車両の車輪転削、②制輪子の材質変更を実施している。

なお、被申請人 c は、鉄道事業法 3 条所定の「第 2 種事業者」に該当し、被申請人 c が敷設していない鉄道線路を使用して鉄道による貨物の運送を行う事業者であるため、鉄道レールや枕木、更には橋梁構造物の修繕等については、そもそもこれを行う立場にはない。

オ 危険への接近の法理について

被申請人公社の主張ウに係る、いわゆる危険への接近への法理については、被申請人 c に有利に援用する。

【被申請人 d の主張】

ア 申請人らは、本件高架部分建設前の騒音については受忍限度の範囲内であったが、本件高架が設置されたことにより鉄道騒音等が増幅され、受忍限度を超える騒音となったと主張している。

しかしながら、騒音レベルは、本件高架部分建設前より建設後の方が下がっているものであり、この点は被申請人公社の主張を援用する。なお、専門委員報告書によっても、本件事業所における屋外騒音レベルは 72 dB であり、本件高架部分建設前と同じであるから、増幅されているという事実はない。

イ また、被申請人 d は、申請人らから直接苦情を申し立てられたことは一度もなく、被申請人公社から依頼を受けて本件事業所に赴いたことはあったが、その時にも申請人らから被申請人 d に対する苦情と理解されるような発言はなかった。

ウ 本件事業所付近は d △線のほか■線及び●線が通り、かつ、市道○線、本件高速道路が通る交通の要所である。そして、被申請人 d は、年間約 3 億 5000 万人（平成 24 年度）の乗客を輸送している。

エ さらに、被申請人 d は、鉄道施設の騒音対策として、①ロングレール化（昭和 60 年に本件鉄橋部分を含む d △線上下線において、新規にロングレール区間とし、平成 19 年、20 年及び 23 年に延伸措置）、②補修作業（大型マルチ作業、中型マルチ作業、手搦き、通り整正、レール交換、レール削正、毀損レール補強、碎石取卸及び碎石整理）を実施している。

オ 被申請人公社の主張ウ、並びに被申請人 b の主張ア及びイの記載については、被申請人 d に有利に援用する。

カ 以上の事情を総合的に考慮すれば、申請人らに受忍限度を超える騒音被害は生じていないというべきである。

(2) 被申請人らの共同不法行為の成否

【申請人らの主張】

国道 43 号事件控訴審判決（大阪高裁平成 4 年 2 月 20 日判決）は、「被告らの責任の態様であるが、本件県道が開設されるまでは、一応、被告国の単独責任であると解するのが相当であるが、その設置後においては、原判決も説示するように、本件国道と本件県道の各供用行為が関連・共同し、両者が一体となって被害を与えていると解して妨げないというべきであるから、被告両名は、民法 719 条の規定に基づき共同不法行為者として不真正連帯責任を負うと解すべきである。」と判示している。

上述のように、本件事業所付近で本件鉄橋、本件高架部分及び本件市道が交差している。交差部分では本件市道の上に本件鉄橋、さらにその上に本件高架部分があるという構造になって、道路騒音、鉄道騒音が増幅される構造になっている。このような構造の下、被申請人らの各供用行為が密接に関わり合っただけで申請人らに対し本件騒音被害を与えているのである。

すなわち、鉄道三社は、本件鉄橋等の施設を共有し、結果として間断のない騒音を発生させることにより、申請人らに対して受忍限度を超える騒音被

害を与えている。被申請人公社は、本件高架部分を建設することにより、上記鉄道騒音や本件市道を走る自動車の騒音を反射させ、申請人らに対する騒音被害を増幅させている。被申請人市は、市道〇線を管理し、自動車騒音を発生させている。また、被申請人市は、市道〇線の拡幅に際して、被申請人公社とともに本件高速道路の事業進捗を図るなど、本件高速道路の完成にも寄与している。

このように、被申請人らは相互にそれぞれの事業活動を配慮し合い、寄与し合った結果、本件のような高架構造が作り出されているのであり、被申請人らが管理している各施設が密接に関わり合っただけで本件騒音が発生しているのである。

また、被申請人らはそのような状況を認識しながら各施設の供用を継続し、十分な対策も足らずに放置しており、申請人らは現在に至るまで本件騒音被害を受け続けている。

以上の事情からすれば、被申請人らの各供用行為が関連・共同し、それらが一体となって被害を与えており、被申請人らは共同不法行為者として不真正連帯責任を負うというべきである。

【被申請人市の主張】

ア 公害に係る共同不法行為に関する判例について

公害に関し、道路の管理者とその他の事業者らが共同不法行為に問われた事案として、工場排煙によって形成された二酸化硫黄による大気汚染と国道23号線の自動車排ガスによる大気汚染が住民の健康被害を引き起こしたとして損害賠償請求がなされた事件がある。その事件において、名古屋地方裁判所は、二酸化硫黄による大気汚染に関して、その他の事業者らの共同不法行為を認めたものの、道路を走行する自動車から排出されたガス中の硫黄酸化物の寄与度はわずかであるとして、道路の管理者との共同不法行為を否定している。

イ 道路騒音の性質と鉄道騒音の性質が異なること

道路騒音と鉄道騒音とを比較すると、道路騒音は、一定の交通量の変動はあるものの恒常的に車の通行があるため、騒音についても恒常的に発生するものである。これに対して鉄道騒音は、列車が通過する毎に騒音が発生するものであり、また、1本の列車の通過時には、騒音は徐々に大きくなっていき、通過後に徐々に小さくなっていくものである。さらに、鉄道通過時には、鉄道騒音は道路騒音を上回る大きさの音を発しており、道路騒音をかき消すことになる。

したがって、道路騒音と鉄道騒音が相まって巨大な騒音となるといった事実はなく、道路騒音と鉄道騒音は、その性質が明らかに異なるものといえる。

ウ 道路の利用者と鉄道の利用者との関連性がないこと

本件市道の利用者は、自動車での移動を目的としており、また、本件市道は幹線道路であるから、通過交通などが主である一方、鉄道の利用者は、当然鉄道による移動を主としている。

本件事業所の最寄り駅である r 駅付近には大規模な駐車場は存在せず、本件市道と鉄道を乗り継ぐといった利用形態はほとんどないため、本件市道の利用者と鉄道の利用者との関連性はほとんどないものである。

また、一方の利用者が増加すれば他方の利用者も増加するといった関係に立つこともなく、したがって、一方の騒音の増加が他方の騒音の増加に繋がるといったことも考えられない。

エ まとめ

したがって、本件市道から発生する騒音と鉄道から発生する騒音の間には社会通念上客観的な一体性、共同性の存在が認められないから、共同不法行為は成立しない。

【被申請人公社の主張】

前記のとおり，本件高架部分が鉄道騒音や自動車騒音を増幅させていることは認められないし，鉄道騒音等が申請人らの受忍限度を超えるものであるともいえないから，被申請人公社による本件高架部分の建設・管理について国家賠償法2条の責任は発生せず，したがって，他の被申請人らとの共同不法行為も成立しない。

【被申請人 b の主張】

本件事業所付近における鉄道騒音等は，受忍限度を超えるものではないから，被申請人 b による本件鉄橋の設置・管理について民法717条1項の責任は発生せず，列車の運行について民法709条の責任も発生しない。したがって，他の被申請人らとの共同不法行為も成立しない。

【被申請人 c の主張】

本件事業所付近における鉄道騒音等は，受忍限度を超えるものではないから，被申請人 c による列車の運行について民法709条の責任は発生せず，したがって，他の被申請人らとの共同不法行為も成立しない。

【被申請人 d の主張】

本件事業所付近における鉄道騒音等は，受忍限度を超えるものではないから，被申請人 d による本件鉄橋の設置・管理について民法717条1項の責任は発生せず，列車の運行について民法709条の責任も発生しない。したがって，他の被申請人らとの共同不法行為も成立しない。

(3) 被害及び損害額

【申請人らの主張】

ア 本件事業所は，申請人らのみで運営されており，営業時間は，午前6時30分から午後8時までである。申請人らの本件事業所における勤務時間は，申請人 a が営業時間全部，同 f 及び同 g は午前10時から午後8時まで，同 h は午前8時30分から午後5時までであり，いずれも昼食時間を含めてほとんどの時間を本件事業所で過ごしている。

イ 本件鉄橋には断続的に列車が走行し、申請人らは、そのたびに異常な騒音、振動に悩まされている。また、会話ができない、電話音が聞き取れない、窓を閉め切らなければならないなどの日常生活上の支障が生じており、これらは単に仕事上の支障にとどまらない。

このため、申請人らは、帰宅した後も精神が落ち着かない状態になっており、イライラ、頭痛、めまい、睡眠障害、神経過敏、集中力減退などの症状に悩まされている。

ウ これらの被害による精神的苦痛を慰謝するには、申請人1人につき1日当たり1万円を下らないから、本件高架部分が完成した平成21年6月1日からの慰謝料額は、申請人1人当たり500万円を下らない。

【被申請人市の主張】

申請人らに生じたという被害及び損害については、知らないし争う。

【被申請人公社の主張】

申請人らに生じたという被害及び損害については、否認ないし不知。

【被申請人bの主張】

申請人らに生じたという被害及び損害については、知らないし争う。

【被申請人cの主張】

申請人らに生じたという被害及び損害については、知らないし争う。

【被申請人dの主張】

申請人らに生じたという被害及び損害については、知らないし争う。

第3 当裁定委員会の判断

1 認定事実

前記前提事実、各項末尾掲記の証拠及び審問の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 本件事業所における営業態様

申請人aの父・ccは、昭和43年ころeを設立した。そして、eは、昭

和45年ころ、前主がガソリンスタンドとして使用していた本件事業所を賃借し、前主同様ガソリンスタンドの経営を始め、昭和50年には本件事業所の建物を敷地とともに買い取った。

申請人 a は、小学生のころから学生時代を通じて本件事業所の手伝いをしていたが、c c が昭和60年6月に死亡したことに伴い、e の代表者となり事業を承継した。

本件事業所の営業時間は、午前6時30分ころから午後8時ころまでであり（日曜日は午前8時ころから午後5時ころまで）、申請人 a は、基本的に毎日、この営業時間中、業務に従事している。申請人 g 及び同 f は、昭和60年（c c の死亡後）から勤務するようになり、現在は両名とも月曜日から土曜日まで、申請人 g は午前9時30分から午後6時30分まで、申請人 f は午前9時30分から午後8時まで勤務している。また、申請人 h は、平成4年ころから勤務を始め、現在は月曜日から土曜日まで、午前8時30分から午後5時まで勤務している。

本件事業所における業務の中心は、給油、整備等のサービスのほか、灯油の配達などであり、給油等については、おおむね1日20台から150台にサービスを提供している。

なお、申請人らが1日のうち屋外で業務に従事するのは、おおむね全体の3分の1から2分の1程度の時間である。

（甲5，23，26ないし28，申請人 a 本人，同 g 本人）

(2) 本件市道の交通量及び各鉄道の運行本数の推移

ア 本件市道の交通量

本件市道（名古屋市●●●●地点）における平日昼間12時間（7時から19時まで）の自動車類交通量は、平成11年度において2万5982台（大型車混入率10.6%）、平成17年度において2万4483台（大型車混入率7.4%）、平成22年度において1万9012台（大型

車混入率 8.4%) であり、近年は徐々に減少傾向にある (乙イ 23 ないし 25 [枝番号も含む。]) 。

イ 各鉄道の運行状況

(ア) ●線

●線の平日午前 6 時 30 分から午後 8 時までの基準ダイヤに基づく運行本数 (ここでいう「運行本数」とは、本件鉄橋を通過する本数を指す。以下同じ。) は、昭和 60 年 6 月の時点で、下り 54 本、上り 56 本、平成 7 年 4 月の時点で、下り 110 本、上り 112 本、平成 13 年 4 月の時点で、下り 127 本、上り 122 本、平成 17 年 4 月の時点で、下り 128 本、上り 124、本裁定委員会による事実調査の時点 (平成 24 年 3 月 1 日) で、下り 138 本、上り 139 本である。

(イ) ■線

■線の平日午前 6 時 30 分から午後 8 時までの基準ダイヤに基づく運行本数は、昭和 60 年 6 月の時点で、下り 71 本、上り 75 本、平成 7 年 4 月の時点で、下り 117 本、上り 118 本、平成 13 年 4 月の時点で下り 126 本、上り 134 本、平成 17 年 4 月の時点で、下り 141 本、上り 140 本、事実調査の時点で、下り 141 本、上り 145 本である。

(ウ) 被申請人 c

被申請人 c の平日午前 6 時 30 分から午後 8 時までの基準ダイヤに基づく運行本数は、●線と■線を合わせて、昭和 60 年 3 月の時点で、下り 32 本、上り 41 本、平成 6 年 12 月の時点で、下り 32 本、上り 37 本、平成 13 年 3 月の時点で、下り 30 本、上り 38 本、平成 17 年 3 月の時点で、下り 25 本、上り 36 本、事実調査の時点で、下り 23 本、上り 24 本である。

(エ) d△線

d△線の平日の運行本数（終日の本数）は、昭和60年3月の時点で、上り411本、下り411本、平成7年4月の時点で、上り471本、下り466本、平成13年10月の時点で、上り464本、下り468本、平成17年2月の時点で、上り468本、下り470本、事実調査の時点で、上り461本、下り458本である。

なお、時刻表（甲12）からすると、平日午前6時30分から午後8時までの運行本数は、事実調査の時点で、上下線とも約380本と推測される。

(3) 本件事業所及びその周辺における騒音の状況

ア 自動車騒音

(7) 被申請人市は、騒音規制法18条及び市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例10条に基づき、市内の自動車騒音の状況を把握するとともに、環境基準の達成状況を明らかにすることを目的として、実態監視（おおむね5年ごとに調査）及び定期監視（毎年度同一地点・同一時期に調査）を実施している。

これらの測定は、いずれも「騒音に係る環境基準の評価マニュアル（平成12年4月環境庁）」に準拠して行われている。すなわち、騒音計のマイクロホンの高さは地上1.2m～5.0mの範囲で設定、周波数補正回路はA特性、時間重み特性はFAST、観測時間は原則として1時間とし、1日24時間の観測結果により、基準時間帯（昼：午前6時～午後10時、夜：午後10時～翌午前6時）の等価騒音レベルを算出したものである。

平成15年度及び平成19年度の実態監視の結果によれば、本件事業所の北約300mの位置にある□□□□の調査地点（別紙1「位置図」の測定場所4）における自動車騒音は、いずれも昼間の時間帯で68d

Bであった（以下「平成15年度名古屋市監視結果」，「平成19年度名古屋市監視結果」という。）。また，平成19年度については時間率騒音レベルも示されているところ，昼間の時間帯におけるL5値（90%レンジの上端値）は72.5dBであった。

なお，上記測定場所における本件高速道路の建設状況は，平成15年度の測定時は建設前であり，平成19年度の測定時は建設中であった。

（乙イ26ないし29）

- (イ) 被申請人公社は，平成22年7月，本件高速道路のkkジャンクションから六番北出入口までの区間における沿道5か所（別紙7「平成22年道路騒音測定箇所」参照）において，高速道路開通前に騒音測定を実施した（以下「平成22年公社道路騒音調査」という。）。上記5か所の測定点のうち，□□□□測定点は本件鉄橋の北約300m，■ ■ ■ ■測定点は本件鉄橋の南約200mに位置する。騒音計のマイクロホンの高さは，地上1.2mから40mまで9段階に分けて設定されているが，本件の評価対象としては1.2mのものを用いた。

調査の結果として示された等価騒音レベルは，平日3日間の平均値であり，エネルギー平均によって算出されたものである。その昼間のレベルは，□□□□測定点において66dB（ただし，環境アセスメント調査として実施された測定結果は68dBである。），■ ■ ■ ■測定点において65dBであった。（乙イ5）

- (ウ) 被申請人市は，「都計3・1・29〇線街路築造工事（r工区）」の施工に伴い，平成23年7月及平成24年3月に，それぞれ本件事業所の北約500m付近の市道〇線沿道1箇所（別紙1「位置図」の測定場所5）において，自動車騒音測定を実施した（以下，平成23年実施分を「平成23年名古屋市騒音調査」，平成24年実施分を「平成24年名古屋市騒音調査」という。）。

これらの測定は、いずれも「騒音に係る環境基準の評価マニュアル（平成12年4月環境庁）」に準拠して行われているところ（なお、平成23年名古屋市騒音調査における観測時間・実測時間はともに24時間〔10分ごとに積分値を算出〕であるが、平成24年名古屋市騒音調査においては、観測時間は原則として1時間とし、実測時間10分で24時間連続測定を行っている。）、昼間の時間帯の騒音レベルは、平成23年名古屋市騒音調査において65dB、平成24年名古屋市騒音調査において63dBであった。（乙イ4，36）

イ 鉄道騒音

(ア) 被申請人市（中川保健所）は、申請人aや近隣住民の要望を受け、平成18年3月22日、平成21年5月20日、同年9月28日、同月30日及び同年11月10日の5回にわたり、本件事業所及び本件事業所から本件市道を挟んで向かい側に位置するマンション（以下「dd」という。）において、■線、●線及びd△線を対象とした騒音測定を実施し（以下「保健所鉄道騒音調査」という。）、各路線毎のピーク騒音レベル上位半数パワー平均及び全数パワー平均を算出した（なお、ここでいう「ピーク騒音レベル」は新幹線環境基準を意識して用いた評価指標と思われるが、そもそも同基準のいうピークレベルとは「最大騒音レベル」を意味するので〔新幹線鉄道騒音測定・評価マニュアル 平成22年5月環境省〕、以下では、「ピークレベル」や「ピーク騒音レベル」を「最大騒音レベル」と統一表記する。）。その結果は次のとおりである（乙イ3の1ないし5）。

① 平成18年3月22日実施分

本測定日は、本件高架部分建設前である。測定時間は、午前9時40分から同日午前10時55分まで、測定場所は、ddA棟8階北側通路である（別紙1「位置図」の測定場所1）。

最大騒音レベル上位半数パワー平均の値（括弧内は全数パワー平均の値。以下同じ。）は、■線が84 dB（82 dB）、●線が76 dB（75 dB）、d△線が78 dB（77 dB）であった。

② 平成21年5月20日実施分

本測定日は、本件高架部分の建設中である（時期的に見て、ほぼ完成していると推測される。）。測定時間は、午後1時50分から午後2時50分まで、測定場所は、d d A棟5階南側ベランダである（別紙1「位置図」の測定場所2）。

最大騒音レベル上位半数パワー平均の値は、■線が93 dB（91 dB）、●線が82 dB（80 dB）、d△線が87 dB（85 dB）であった。

③ 平成21年9月28日実施分

本測定日は、本件高架部分建設後であるが、裏面吸音板の取付前である。測定時間は、午前10時30分からであり（終了時刻は不明）、測定場所は、本件事業所敷地南側境界付近（別紙1「位置図」の測定場所3）である。

最大騒音レベル上位半数パワー平均の値は、■線が96 dB（94 dB）、●線が80 dB（79 dB）、d△線が85 dB（83 dB）であった。

④ 平成21年9月30日実施分

本測定日も、本件高架部分建設後であるが、裏面吸音板の取付前である。測定時間は、午前7時45分からであり（終了時刻は不明）、測定場所は、本件事業所敷地南側境界付近（上記③と同じ）である。

最大騒音レベル上位半数パワー平均の値は、■線が95 dB（92 dB）、●線が80 dB（79 dB）、d△線が84 dB（82 dB）であった。

⑤ 平成21年11月10日実施分

本測定日も、本件高架部分建設後であるが、裏面吸音板の取付前である。測定時間は、午後1時20分から午後2時20分まで、測定場

所は、d d A棟5階ベランダ（上記②と同じ）である。

最大騒音レベル上位半数パワー平均の値は、■線が96 dB（93 dB）、●線が84 dB（82 dB）、d△線が91 dB（88 dB）であった。

- (イ) 被申請人公社は、平成21年1月及び平成23年2月に、名古屋市□□□から△△△△までの区域内の7か所（別紙8「公社鉄道騒音測定箇所」参照。なお、測定箇所⑤は本件事業所南側境界付近である。）において、本件高架部分の建設に伴う鉄道騒音の状況を確認するための委託調査を実施した（以下、平成21年1月実施分を「平成20年度公社鉄道騒音調査」、平成23年2月実施分を「平成22年度公社鉄道騒音調査」という。）。なお、平成20年度の調査は、本件高架部分建設前に行われているが、平成22年度の調査は、本件高架部分建設後で、裏面吸音板も取り付けられた後に行われたものである。また、測定箇所のうち、別紙8「公社鉄道騒音測定箇所」の①及び⑥は、本件高架部分の影響を受けない基準点として設定されたものであり、これらの場所での騒音レベルの違いは、本件高架部分の影響によるものではなく、それ以外の事情（鉄道側の変化等）が反映されたものと推測される。

測定方法は、いずれも在来鉄道騒音指針に準拠しており、騒音計のマイクロホンを地上1.2mの高さに設定、周波数補正回路はA特性、時間重み特性はSLOWとし、24時間連続測定で得られた鉄道騒音のうち、鉄道騒音の最大騒音レベルと暗騒音の騒音レベルとの差が10dB以上確認できたものを対象とし、路線毎に単発騒音暴露レベル（LAE）のエネルギー平均値及び全路線を合成した等価騒音レベルを算出している。

平成20年度公社鉄道騒音調査における●線、■線及びd△線の3路線合成値は、測定箇所①で63dB、測定箇所②で69dB、測定箇所③で65dB、測定箇所④で65dB、測定箇所⑤で72dB、測定箇所⑥で66dB、測定箇所⑦の高さ5mの位置で73dB、高さ25mの位置で75dB

Bであった。また、同調査結果に添付されている「騒音測定結果」のうち、測定箇所⑤における路線毎の最大騒音レベルをレベルの高い順に整理したものが別紙9「平成20年度最大騒音レベル一覧表」である。

平成22年度公社鉄道騒音調査における3路線の合成値は、測定箇所①で63dB、測定箇所②で68dB、測定箇所③で64dB、測定箇所④で63dB、測定箇所⑤で69dB、測定箇所⑥で64dB、測定箇所⑦の高さ5mの位置で71dB、高さ25mの位置で72dBであった。また、平成20年度分と同様、測定箇所⑤における路線毎の最大騒音レベルを整理したものが別紙10「平成22年度最大騒音レベル一覧表」である。

平成20年度と平成22年度の基準点における測定結果を比較すると、測定箇所①では増減がないのに対し、測定箇所⑥では2dBの低減が認められた。また、測定箇所①と同じ本件鉄橋の南側に位置する測定箇所では1dBの低減にとどまるのに対し、測定箇所⑥と同じ本件鉄橋の北側では2～3dBの低減が認められた。こうした結果に加え、裏面吸音板は高架部分の反射による騒音レベル増加を抑制するものであり、高架建設前の騒音レベルよりも低減する効果までは得られないことを考慮すると、平成20年度の調査と平成22年度の調査との間に、■線で騒音低減効果のある何らかの作業がなされたものと推察される。（乙口3，4）

ウ 専門委員による騒音測定調査

本件の専門委員である愛知工業大学佐野泰之講師は、平成24年5月9日午後4時から同月10日午後4時にかけて、以下のとおり、本件事業所の内外で騒音測定を実施するとともに、本件高架部分に取り付けられた裏面吸音板の効果を検証するための測定を実施し（以下、この測定調査を「公調委調査」という。）、それらの結果を騒音測定調査報告書（職6）としてまとめた。その概要は次のとおりである。

(ア) 騒音測定

騒音測定の実施場所は、本件事業所敷地南側境界付近（以下「測定場所A」という。別紙1「位置図」の測定場所3とほぼ同じ位置。）と、本件事業所2階の休憩室（以下「測定場所B」という。なお、下記のC特性音圧レベル測定時を除き、測定場所Bの窓は閉めた状態とした。）である。

測定内容は、各調査場所においてA特性音圧レベルを24時間連続測定（分析対象は午前6時30分から午後8時まで。以下、この時間を「分析対象時間」という。）するとともに、特定の時間帯（午後6時34分から午後7時30分まで）でC特性音圧レベルを測定するというものである。なお、C特性音圧レベル測定中、測定場所Bにおいては、午後6時34分から午後7時8分まで窓を閉めた状態とし、午後7時8分から午後7時30分までは窓を開けた状態として測定した。

測定方法は、基本的に在来線鉄道騒音測定マニュアルに準じて行い、騒音計の記録から単発暴露騒音レベル（LAE）と最大騒音レベル（L_{Amax}）を求め、等価騒音レベル（L_{Aeq}）を算出した。なお、騒音計の時間重み特性はSLOWである。

その結果、分析対象時間を通じた鉄道騒音、自動車騒音を含む複合騒音の等価騒音レベルは、測定場所Aで72 dB、測定場所Bで54 dBであった。これを音源別に見ると、測定場所Aでは、被申請人bが68 dB（■線67 dB、●線62 dB）、被申請人dが68 dB、被申請人cが58 dB（■線54 dB、●線56 dB）、鉄道を除く騒音が66 dBであり、こうした音源別のエネルギーの寄与率を分析したところ、■線が26.6%、●線が8.8%、d△線が34.7%、cが3.9%、鉄道騒音を除く騒音が26.0%となった。

また、測地場所Aにおける鉄道路線毎の最大騒音レベル算術平均値

(通過車両全体)は、■線の南行が81dB、北行が78dB、●線の南行が76dB、北行が73dB、d△線の南行が78dB、北行が79dB、c■線の南行が82dB、北行が81dB、同●線の南行が73dB、北行が76dBである。

さらに、測定したC特性音圧を用いて周波数分析を行い、NR数を求めたところ、測定場所Aでは、■線とd△線が80(普通の声による日常会話が了解可能な距離が0.07m、大声による日常会話が了解可能な距離が0.14mとされる数値)となり、測定場所Bでは60(上記距離がそれぞれ0.7m、1.4mとされる数値)となった。

(イ) 裏面吸音板効果測定

裏面吸音板の効果測定は、5月10日午後1時20分から10分間、別紙「測定場所」中の「C」の位置に設置されている歩道橋の床板上に6面体スピーカーを置き、別紙「効果測定配置図」に記載した位置関係で実施した。測定方法はTSP法(Time-Stretched-Pulse method)を採用し、インパルスレスポンスを測定して裏面吸音板の吸音率を算出した。

その結果、吸音率は、1000Hzで0.9以上、500Hzで0.77以上となり、騒音対策として設定した吸音性能は持ち合わせているものと考えられた。なお、1回反射音による音圧上昇の程度は、計算上、吸音率0.9で0.4dBの上昇、吸音率0.7で1.1dBの上昇となる。

(4) 申請人らによる苦情の経過

ア 申請人aは、本件高架部分が建設された後の平成21年9月17日、被申請人公社に対し、電話で騒音に関する苦情を述べた。これに対し、被申請人公社の担当者が同月25日に本件事業所を訪問したが、具体的な対策案を示さなかったことから、被申請人aは、同月28日、被申請人公社の本社を訪れ、理事長との面会を求めた。その際、理事長との面会はできな

かったものの、対応した担当者が、騒音対策として裏面吸音板を取り付けることを提示した。しかし、その後も裏面吸音板の取付工事がなかなか実施されないことから、申請人 a は何度も被申請人公社の本社に足を運び、早期に裏面吸音板を取り付けるよう催促していた。（甲 5，申請人 a 本人）

イ 申請人 a は、被申請人公社にだけ苦情を述べていても事態が進展しないと考え、平成 21 年 10 月ころ、被申請人 b の「b サービス相談室」に電話をかけ、担当者からの説明を求めた。これに対し、被申請人 b の担当者が同月 13 日に申請人 a に電話をかけ、ロングレール化や列車の軽量化等の騒音低減対策について説明をしたところ、申請人 a から、■線の下り線側に防音壁を作れないかといった質問や、裏面吸音板の設置を被申請人公社に促すようにといった要望がなされた。

また、申請人 a は、そのころ、被申請人公社を通じて被申請人 d に対しても苦情を述べていたところ、その後被申請人 d の担当者が本件事業所を訪れ、ロングレール化等の騒音低減対策案を提示した。（甲 5，乙ハ 1）

ウ 上記のような経緯を経て、被申請人公社は、平成 22 年 1 月ころ、裏面吸音板を取り付けるまでの暫定的な対策として、本件事業所付近の本件市道上に防音膜を設置した（なお、この防音膜については、当初、本件鉄橋部分を覆う形での設置を計画していたようであるが、被申請人 b との調整ができなかったことから、本件事業所市道上の設置となったことが窺える。）

（甲 5，乙ハ 1，申請人 a 本人）

エ 申請人 a は、平成 22 年 7 月ころ、被申請人公社を通じて被申請人 b に苦情を述べたところ、同年 8 月 11 日、被申請人 b の担当者が申請人 a に対して電話をかけ、騒音対策としての保守管理やレール交換等を実施していることを説明した。（乙ハ 2）

オ 被申請人公社は、平成 23 年 1 月ころ、本件高架部分に裏面吸音板を取

り付ける工事を実施した。その後も申請人 a からは騒音低減効果がないとして苦情が述べられたが，被申請人公社の対応は，それ以上の対策を講じることはないというものであった。（甲 2 3）

カ また，申請人 a は，同年 7 月 1 2 日，被申請人市に対し，「e e」の代表として，「市道○線の歩道工事について」と題する質問及び要望書を提出した。

同書面の中には，被申請人市が市道○線沿いに設置することを計画していた低層遮音壁について，「私有地の出入り口と歩道と市道の間の見通しが悪くなり，歩行者や自転車及び走行中の自動車との事故に繋がるので，設置してほしくない。」との記載がある。（乙イ 2，申請人 a 本人）

(5) 被申請人らによる騒音対策

ア 被申請人市

被申請人市は，市道○線の街路整備工事の一環として，車道に低騒音舗装を施工すること，歩道に低層遮音壁を設置することを計画し，これらを実施している。

ただし，低層遮音壁については，前記(4)カのとおり，申請人 a が代表者となる「e e」からその設置を拒否する意見が提出されており，本件事業所付近には設置されていない。（乙イ 1，2，事実調査の結果）

イ 被申請人公社

被申請人公社は，本件高架による鉄道騒音等の反射を抑制するため，平成 2 3 年 1 月ころまでに，本件高架部分の下底面部分に裏面吸音板を設置した。

この裏面吸音板は，1 枚の長さが約 2 m，幅 6 0 ～ 7 0 cm，厚さ約 1 2 cm の箱状に組み立てられた金属製のパネルで，音源側の板には直径 1 cm 程度の孔が千鳥状に開けられ，不織布などの保護材で包み込まれたポリエステル繊維等の吸音材が内装されている。

その吸音性能は、メーカー側の報告書では、平均斜入射吸音率0.96とされており、財団法人 f f において実施された模型実験による騒音予測においては、本件事業所付近での高架の反射による騒音レベルの上昇が、裏面吸音板設置前は2 dBとされたのに対し、設置後は1 dBに抑えられるとの予測結果が出ている。（乙ロ6, 7の1・2, 8, 事実調査の結果）

なお、被申請人公社は、こうした裏面吸音板の取付けまでの暫定的な騒音対策として、平成22年1月ころ、本件事業所付近の本件市道上に防音膜を設置していた。

ウ 被申請人 b

被申請人 b は、騒音対策として、鉄道車両のステンレス化（軽量化）、3か月ないし6か月周期での車輪転削、ロングレール化、枕木の材質変更、1年ないし2年周期でのバラストつき固め、2年周期での橋梁部材の点検などを実施しており、このうち、本件鉄橋付近のロングレール化については、●線の上りは平成6年以前、下りは平成7年、■線の上りは平成16年、下りは平成23年7月に実施した。なお、■線下りについては、ロングレール化に先立つ平成22年に通常の長さのレール交換を実施している（乙ハ2, 事実調査の結果）。

エ 被申請人 c

被申請人 c は、騒音対策として、おおむね72時間ないし96時間毎の仕業検査の際、又は6年ないし8年周期での全般検査の際の車輪転削を実施しており、平成21年9月以降は制輪子の材質を変更した。

オ 被申請人 d

被申請人 d は、騒音対策として、ロングレール化、大型・中型マルチ作業、手搦き（つき固め）、通り整正（手作業によるレールの歪み修正）、レール交換、レール削正、毀損レール補強（交換までの一時的措置として毀損部分を継目板で補強）、砕石整理等を実施しており、このうちロング

レール化については、昭和60年に本件鉄橋部分を含む上下線において新規にロングレール区間とし、その後、平成19年に上り線のレール交換をするとともに、本件鉄橋の西端付近にあった伸縮継目を撤去してその420m先のロングレールと一体化し、平成20年には上下線の伸縮継目を東側へ30m程度延伸し、平成23年には下り線のレール交換をするとともに、本件鉄橋の西端付近にあった伸縮継目を撤去してその420m先のロングレールと一体化した（事実調査の結果）。

2 争点(1)（本件事業所における騒音被害が受忍限度を超えるか否か）について

(1) 判断基準

騒音被害が一般社会生活上受忍すべき程度を超えるか否かは、被侵害利益の性質と内容、侵害行為の態様と侵害の程度、侵害行為のもつ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、効果等の諸般の事情を総合的に考察してこれを判断するのが相当である。

もっとも、騒音被害を訴える者が、当該騒音の存在について認識しながらそれによる被害の可能性を容認して当該場所での居住又は営業活動を開始し、かつ、その被害が騒音による精神的苦痛ないし生活妨害のようなもので直接生命、身体に関わるものでない場合においては、その入居等の後に騒音の程度が格段に増大したなどの特段の事情があるときを除き、存在が認識された騒音から想定される被害はその者において受忍すべきものというべきである。

以下、本件に関するこれらの事情を検討する。

(2) 被侵害利益の性質と内容

ア 地域性

本件事業所は名古屋市の中心部にあり、その所在地付近には、本件事業所の開設前から、同市を南北に貫く市道○線をはじめとして、被申請人b

と被申請人dが設置した本件鉄橋が存在しており、さらに近年になって本件高速道路が建設されるに至ったという、まさに交通の要衝ともいえる地域であるから、鉄道運行本数や自動車交通量の多さ、及びそれらに伴う騒音レベルの高さは、こうした地域性に基づく必然的なものといわなければならない（都市計画上の用途地域は「商業地域」である。乙ロ2）、こうした地域性は、騒音規制法17条に係る自動車騒音の要請限度として適用される数値が、昼間75dBという高い値であることにも表れている。

イ 彼此相補の関係

eは、申請人らの家族的経営によって運営されており、申請人らが強調する被害は、本件高架部分の建設後、本件鉄橋を列車が通過する際の騒音が増幅され、客の声が聞き取れないなど業務に支障が生じていることにある。ところで、ガソリンスタンドは、通常沿道に店舗を開設し、道路を通行する自動車等に給油等のサービスを提供して利益を得る事業形態であるから、申請人らの業務は、その性質上当然に、頻繁かつ近接した位置での自動車騒音への暴露が想定されており、さらに、店舗に接する道路が交通量の多い幹線道路であれば、その分営業機会が増加し、利益の増加にも結びつくことになる。そうすると、周辺の交通利便性の向上は営業機会の増加に寄与するということができ、少なくとも自動車交通量と正の相関にあると見込まれる自動車騒音については、申請人らの騒音被害の増加が、その経済的利益の増加に結びつくという明確な彼此相補の関係が認められる。この点、申請人らは、本件事業所の常連客は近隣住民であり、本件市道を通行する一見的な客の比率は低く、彼此相補の関係はないと述べるが、近隣住民を常連客とすることは、本件市道を通行する自動車を営業の対象とすることと相容れないものではなく、かつ、ガソリンスタンドとしての営業機会の確保という観点からは、店舗に接する道路の交通量が多い方が望ましいから、彼此相補の関係を否定することはできない。

ウ 危険への接近

上記のとおり、c cが本件事業所を開設した時点及び申請人らがそれぞれ業務に就いた時点では、本件市道だけでなく、本件鉄橋も既に現状と同様の状態で存在し、被申請人b、同c及び同dの運行する列車が本件鉄橋を通過し、騒音を発生させていたのであるから、c cだけでなく申請人らも、こうした立地条件を認識した上で、それを容認して本件事業所を開設し、あるいは就業したということが出来る（この点、申請人aも、かかる事情をふまえ、少なくとも本件高架部分建設前は「我慢していた」、「許容範囲だった」と述べている。）。

エ 小括

これらの事情からすると、そもそも鉄道騒音等の複合騒音から保護される利益を申請人らが有しているとしても、その範囲は、上記各事情により受忍すべき限度を超える部分というべきである。

なお、上記説示は、eの営業の実態に即したものであるが、法的には、上記の彼此相補又は危険への接近は、本件事業所（ガソリンスタンド）の営業主体であるeについて論じられるべきである。もっとも、この場合、eは、その受忍すべき騒音の限度で、就業者に対して就業環境の配慮義務を負うことになるから、就業者である申請人らが被申請人らに対して騒音の違法性を主張し得る範囲は、上記限度を超える部分というべきであって、上記説示は同様に妥当する。

(3) 侵害行為の態様と侵害の程度

ア 騒音の評価方法

本件事業所における各騒音の性質を見ると、一般に自動車騒音は定常音に近く、自動車が走行している間はおおむね一定レベルの騒音が発生するものと考えられるのに対し、鉄道騒音は間欠的であり、しかも、本件事業所のような鉄橋付近では、列車が鉄橋を通過する際の騒音レベルは自動車

騒音に比べて格段に高いと考えられる。また、前記のとおり申請人らは、本件高架部分の建設後、本件鉄橋を列車が通過する際の騒音が増幅され、客の声が聞き取れないなど業務に支障が生じていることを強調しているところ（特に、屋外で繰り返し発生する被害が問題と思われる。）、こうした被侵害利益との関係では、列車が鉄橋を通過する際の騒音レベル及びそれによる会話妨害の程度を適切に評価する必要がある。

ところで、騒音に係る環境基準の評価マニュアルや、在来鉄道騒音測定マニュアルにおいては、騒音の評価指標として等価騒音レベルが用いられている。これは、等価騒音レベルが、異なる音源からの騒音を合成したり、逆に特定の音源の寄与割合を求めたりといった演算の合理性に富み、予測計算方法も単純化されるとともに、睡眠影響やアノイアンス（人に感じられる感覚的なうるささ）との対応にも優れているとされるためである（乙31）。しかしながら、等価騒音レベルが人の感覚と対応しているといっても、一定時間中の平均値的な意味合いを持つ指標である以上、これをもって間欠的に発生する大きな騒音の発生時のうるささや活動妨害の程度を正確に評価することは困難といわざるを得ない。すなわち、等価騒音レベルは、一定の時間中に継続して騒音に晒される場合の全体的なうるささや騒音被害の評価指標として合理性を有しているものの、列車通過時（数秒から十秒程度と思われる。）のうるささやその時の会話妨害の程度については必ずしも評価指標として十分とはいえず、これについては最大騒音レベルやその発生頻度、さらには当該騒音の周波数特性を踏まえた評価指標も用いることによって適切な評価をすることが可能となると考えられる。

そこで、本件で侵害行為の態様や程度を検討するに当たっては、等価騒音レベルによる複合騒音の全体的評価を行うとともに、鉄道騒音については最大騒音レベルや騒音の発生頻度、周波数分析をふまえたNR数等を総合的に考慮することとする（なお、自動車騒音については、その性質上、

等価騒音レベルによる評価で足りると解される。))。

イ 各時期の騒音レベル

騒音レベルについては、①本件高架部分建設前、②同建設後・裏面吸音板取付前、③裏面吸音板取付後の各時期によって状況が異なるところ、前記認定時事実から認められるそれぞれの時期の騒音レベルは次の(ア)ないし(ウ)のとおりである。なお、前記のとおり、平成20年度と平成22年度の公社鉄道騒音調査の比較から、これらの調査の間に、■線において何らかの騒音低減効果を伴う作業が行われたと推察されるが、その他には、本件高架部分の建設と裏面吸音板の取付け以外に、大きなレベル変動を生じさせる事情は見当たらない。したがって、各時期によって騒音レベルに変動が見られるとすれば、本件高架部分の建設と裏面吸音板の取付けが大きな要因となったものと推認することができる。

(ア) 本件高架部分建設前

等価騒音レベルによる測定値は、自動車騒音が68dB(平成15年度名古屋市監視結果)、鉄道騒音(■線、●線及びd△線の合成値)が72dB(平成20年度公社鉄道騒音調査)である。そして、これらの合成値(複合騒音のレベル)は74dB(精密値では73.5dB)となる。

他方、鉄道騒音の最大騒音レベルは、平成20年公社鉄道騒音調査における路線毎の最大騒音レベル(別紙9「平成20年度最大騒音レベル一覧表」)から全数パワー平均を算出することによって求めることとする(パワー平均の計算式は乙イ32に記載がある。))。これによると、■線が89dB、●線が78dB、d△線が79dBとなる(なお、上位半数パワー平均ではなく、全数パワー平均としたのは、列車によって最大騒音レベルにも差があることから、できるだけその平均を求める趣旨である。))。

(イ) 本件高架部分建設後・裏面吸音板取付前

等価騒音レベルの測定値は、自動車騒音が65～68dB（平成22年公社道路騒音調査）であるが、鉄道騒音についてはこの時期の測定結果は存在せず、したがって、複合騒音のレベルも求めることができない。ただし、模型による鉄道騒音予測では、本件高架部分の建設により2dB増加することが見込まれており、これによれば、鉄道騒音が74dBとなり（上記(ア)の72dBに2dBを加算）、自動車騒音との合成値は75dB〔精密値では74.5～75.0dB〕となる。

他方、鉄道騒音の最大騒音レベルは、平成21年9月28日及び同月30日に実施された保健所鉄道騒音調査の結果中の全数パワー平均によると、■線が92～94dB、●線が79dB、d△線が82～83dBである。

(ウ) 裏面吸音板取付後

等価騒音レベルの測定値は、自動車騒音が66dB（公調委調査）、鉄道騒音が69dB（平成22年度公社鉄道騒音調査。公調委調査では71dB）であり、これらの合成値は71dB（公調委調査では72dB）である。

他方、鉄道騒音の最大騒音レベルは、平成22年公社鉄道騒音調査における路線毎の最大騒音レベル（別紙10「平成22年度最大騒音レベル一覧表」）から全数パワー平均を算出することによって求めることとする。これによると、■線が85.2dB、●線が80.5dB、d△線が80.4dBとなる。

ウ 鉄道騒音の発生頻度等

次に、鉄道騒音の発生頻度を見ると、前記1(2)イによれば、本件事業所の営業時間中の運行本数は、鉄道三社の合計で約1400本と推測されるから、申請人aについていえば、平均（13時間30分／1400本）

すると約35秒に1回、列車が鉄橋を通過する音に晒されることになる。なお、本件高架部分建設後に最大騒音レベルが増加した■線（貨物列車運行分も含む。）とd△線の運行本数は、全体本数の8割程度になると考えられる。そして、列車の運行本数は、本件高架部分の建設前後で急激に増加したものではないが、申請人a、同g及び同fが業務に就いた昭和60年の時点と比較すると、■線が約2倍、●線が約2.5倍、d△線が約1.1倍となっている。

さらに、こうした鉄道騒音が申請人らの接客上の支障となる程度について、専門委員報告書に示されているNR数を評価指標としてみると、公調委調査の時点（すなわち裏面吸音板取付後）でさえ、■線とd△線のNR数（屋外）はいずれも80に達しており、これらの列車が通過する際には、本件事業所では大声によっても客との会話が困難であることが認められる。したがって、最大騒音レベルが増加していた裏面吸音板取付前の状態であれば、会話妨害の程度は一層著しいものであったと推認される。

エ 小括

これらの事情からすると、裏面吸音板取付後は、複合騒音全体が本件高架部分建設前と同程度かそれ以下となっているため、侵害の程度もその限度にとどまるといえるが、裏面吸音板取付前の鉄道騒音の最大騒音レベルは、本件高架部分建設前より、■線において3～5dB、d△線においても3～4dB増加しているから、侵害の程度はその分増悪しているといえる。しかも、最大騒音レベルは、騒音制御技術の進歩に伴って低減するのが通常であるから、これが以前より増加すること自体、申請人らにとっては予測し難い被害状況の悪化である。こうした事態が、もともと鉄道騒音の発生頻度やNR数が非常に高かったことと相まって、申請人らの会話妨害の程度や感覚的なうるささを著しく増大させたものと推察される。

(4) 侵害行為のもつ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度

市道○線及び県道△△△線は、戦後早くから名古屋市の南北を結ぶ幹線道路として市民の日常生活や商業活動の維持発展に寄与している。

被申請人bが運行する2路線は、その軌道を利用した被申請人cによる貨物列車の運行とともに、市民の日常生活の維持存続に不可欠であるだけでなく、各地方や各都市との間で、大量の乗客や物資を迅速に移動させる手段として重要な役割を果たしており、被申請人dが運行するd△線も、●線と並行する区間が多いながら、その運行本数の多さ等から、独自の利便性と存在意義を有しており、特に愛知県民の生活に不可欠の役割を果たしているものと推察される。そして、本件鉄橋は、これら各路線と本件市道の交差点において、双方の交通を安全かつ円滑に行うべく、昭和30年代後半に設置された施設である。

本件高速道路は、一部未開通であるものの、名古屋市中心部と同市南部地域及びg g市を始めとしたh h方面を結び、他の自動車専用道路と接続し、効率的な自動車交通網を形成する施設である。

したがって、本件で騒音の発生源となる施設等は、いずれも高い公共性を有しているといえることができる。

(5) 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

ア 被申請人市について

申請人らが被申請人市に対して自動車騒音に関する苦情を述べたという事実はなく（平成23年に提出した「市道○線の歩道工事について」と題する文書〔乙イ2〕にも、自動車騒音に関する記載は一切ない。）、その供述内容を見ても、自動車騒音による被害について具体的な訴えはないから、そもそも申請人らが本件市道の自動車騒音を侵害行為として認識しているのか疑わしいといわざるを得ない。しかも、被申請人市においては、本件市道沿いに低層遮音壁の設置を計画したものの、申請人らにおいてそ

れを設置することを拒否したことが認められるから、被申請人市の対応に非難されるべき点はないと考えられる。

イ 被申請人公社について

本件高架部分は、それ自体が音を発生させるものではなく（申請人らは、本件高速道路を走行する自動車騒音については問題としていない。）、その底面部分の反射による騒音は、本件市道や各鉄道路線から発生する騒音の大きさに左右される。そして、これらの音源からの音の反射を抑制するためには、技術的には裏面吸音板の取付けが最も有効と考えられ、その実際の効果についても、前記認定によれば、専門委員によりその吸音性能が確認されていることに加え、騒音レベルも本件高架部分建設前と同程度にまで抑制されている。

したがって、被申請人公社としては、騒音低減のためになしうる措置を既に講じているということが出来る。

もともと、本件高架部分に裏面吸音板が取り付けられた時期は、平成23年1月ころであるところ、これは本件高架部分が建設されてから1年7か月程度経過した後のことである。これに対し、前記認定のとおり、申請人aは平成21年9月から被申請人公社に直接苦情を述べていたのであるし、被申請人公社としては、本件鉄橋付近で反射音が問題となり得ることは、本件高架部分の施工前から認識することができたから、上記のように裏面吸音板取付けまでに長時間を要したことは受忍限度の判断においても考慮せざるを得ない。なお、被申請人公社は、より早い時期での取付けができなかったことについて特に説明をしておらず、技術的には早期の取付けに特段支障があったとは認められない。

ウ 鉄道三社について

鉄道三社は、申請人aから苦情を受けて特段の措置を講じたということはないものの、前記1(5)ウないしオのとおり、各社とも定期的な保守点

検のほか、ロングレール化等の騒音低減対策を実施していることが認められ、これらが通常実施されるべき対策として明らかに不足しているとはいえず、その実施時期が不相当に遅いという事情も認められない。

なお、申請人らは本件事業所南側の線路沿いに防音壁を設置することを要求するが、本件事業所における騒音レベルの高さは、おおむね本件鉄橋を列車が通過する際の音に起因するものであり、線路沿いに防音壁を設置することによる低減効果は限定的なものにとどまると考えられるから、それをしていないことが直ちに懈怠という判断に結びつくものではない。

(6) 総合評価

ア 受忍限度を超えない時期

本件高架部分の建設前については、本件申請上も不法行為として主張されていないことに加え、当時の騒音が許容範囲であったと申請人 a が述べていることや、危険への接近の考え方が当てはまることなどから、一定の騒音被害があったとしても受忍限度の範囲内であったということが出来る。そうすると、騒音レベルがその時期と同程度ないしそれ以下に抑えられている裏面吸音板取付後についても、受忍限度を超える騒音被害があると認めるに足りる事情はないというべきである。

したがって、以下では、これらの時期を除く、本件高架部分建設後・裏面吸音板取付前の騒音について評価を加える。なお、申請人らの感覚としては、裏面吸音板取付後も騒音低減効果は感じられないようであるが、客観的な数値は前記のとおり明らかに低減している。

イ 裏面吸音板取付前の騒音の評価

(7) 複合騒音の評価

本件高架部分建設後・裏面吸音板取付前の時期における複合騒音のレベルは、予測を踏まえた計算により 74.5 dBとなるが、この数値は本件高架建設前のレベルから 1 dB増加したにとどまるものであり、

専門委員報告書では，人の聴覚で弁別できるレベル差は1 dBが限度であるとの指摘もあることからすれば，この等価騒音レベルの違いだけで複合騒音全体が受忍限度を超えたとは評価することはできない。

(イ) 自動車騒音の除外

自動車騒音に関しては，申請人らから具体的な被害主張がないことに加え，前記のとおり，ガソリンスタンドの営業との間に彼此相補の関係が認められること，自動車騒音と鉄道騒音とのレベル差は6～9 dBもあり，騒音レベルを合成するに当たって自動車騒音はほとんど影響していないこと，各騒音の性質上，最大騒音レベルにはさらに差があると考えられ，申請人らが苦痛を感じる鉄道騒音の最大騒音レベルに自動車騒音が影響を及ぼすとは考えられないこと，近年の自動車騒音については，交通量の減少・騒音レベルの低下といった傾向も認められること，被申請人市の提案した低層遮音壁の設置を申請人らが拒否したという事情もあることなどを考慮すると，申請人らが受忍限度を超えると主張する複合騒音の中に自動車騒音を含めることは不適切といわざるを得ず，裏面吸音板取付前の状況にあっても，自動車騒音は加害原因の判断対象から除外するのが相当である。

(ロ) 鉄道騒音の評価

裏面吸音板取付前の状況における鉄道騒音について検討すると，本件高架部分による反射が影響したと考えられる最大騒音レベルの増加は，少なくとも申請人らが本件事業所の業務に就いた時点では予測し得ない騒音被害の悪化であり，その発生頻度の高さと相まって，もともと鉄道騒音によって生じていた会話妨害や業務上の支障が一層著しいものとなったと認められる。なお，この時期の■線の最大騒音レベルは92～94 dBであるが，これは，商工業の用に供される地域等であって通常の生活を保全する必要がある地域について適用される新幹

線環境基準（75 dB）や、環境庁在来鉄道騒音指針検討会が指針の検討に当たり、在来鉄道（ロングレールを使用し、高欄又は防音壁が存在するもの）の最大騒音レベルの調査結果をふまえて算定した水準値（75 dB程度）を大きく超えるレベルである（本件ではこれらの基準や指針の適用がないが、被害の程度を推認する指標とすることはできる。）。そして、この被害の増大に対しては、裏面吸音板が取り付けられるまで約1年7か月にわたって実効的な対策が講じられず、対策に要した期間も不相当に長かったと評価せざるを得ない。この点、被申請人公社は、平成22年1月に本件市道上に防音膜を設置したようであるが、その効果は明らかでなく、鉄道騒音との関係ではほとんど意味はないと考えられる。

ところで、本件においてかかる騒音被害を回避するために必要とされる措置としては、鉄道三社による上記期間内の列車の徐行運転や減便も考えられるが、鉄道三社の公共性及び実施の現実性に加え、各社とも通常実施されるべき騒音低減対策は実施していることをも考慮すると、社会通念上合理的に期待される措置は被申請人公社による早急な裏面吸音板の取付けというべきであり、鉄道三社においてそのことを期待することが不当ということとはできない。

したがって、申請人らにとって、上記期間の騒音被害は一般社会生活上受忍すべき程度を超えるものと認められるが、それはあくまで当該状況を作出した被申請人公社との関係においてであって、鉄道三社との関係ではなお受忍限度を超えない（鉄道三社には結果回避義務違反がなく、違法性がない）ものとするのが相当である。

なお、鉄道三社との関係でのこうした判断は、前記の地域性や危険への接近という本件における事情を考慮したことに基づくものであり、一般的にみれば、本件鉄橋を列車が通過する際の騒音は、本件高架部

分の影響を除いても著しいものであるから、鉄道三社は騒音低減のためにさらなる努力をなすべき社会的責務を負っているというべきである。

3 争点(2) (被申請人らの共同不法行為の成否) について

争点(1)についての判断のとおり、本件で受忍限度を超えると認められるのは、本件高架部分の反射により鉄道騒音が増大した時期の被害であり、かつ、その責任は、被申請人公社について国家賠償法2条1項(いわゆる供用関連瑕疵)に基づく賠償責任が発生するにとどまる。

したがって、共同不法行為の成否については判断の余地がない。

4 争点(3) (被害及び損害額) について

本件で受忍限度を超えると認められる鉄道騒音のレベルや被害の内容(申請人らが精神的苦痛の事情として主張する、頭痛、めまい、睡眠障害などが本件騒音によるものと認めるに足りる証拠はない。)、被害発生時間帯及び期間、申請人らの業務内容や騒音との関係、本件事業所所在地の地域性等、本件に顕れた一切の事情を考慮すると、その騒音被害に対する慰謝料として、申請人aについては5万円、その余の申請人については各3万円を認めるのが相当である。

なお、遅延損害金の起算点(不法行為の開始時点)は、本件高架部分が完成した平成21年6月10日とする。

5 結論

以上のとおり、申請人らの本件申請のうち、被申請人公社に対する申請については上記の限度で理由があるからその限度で認容し、その余の申請についてはいずれも理由がないから棄却することとし、主文のとおり裁定する。

平成25年11月5日

公害等調整委員会裁定委員会

裁定委員長 富 越 和 厚

裁定委員 柴 山 秀 雄

裁定委員 高 橋 滋

(当事者目録省略)

(別紙一部省略)

1 環境基準

環境基準は、地域の類型及び時間の区分ごとに表1の基準値の欄に掲げるとおりとし、各類型を当てはめる地域は、都道府県知事が指定する。

(表1)

地域の種類	基準値	
	昼間	夜間
A A	50 dB 以下	40 dB 以下
A 及び B	55 dB 以下	45 dB 以下
C	60 dB 以下	50 dB 以下

- ※1 時間の区分は、昼間を午前6時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前6時までの間とする。
- ※2 A Aを当てはめる地域は、療養施設、社会福祉施設等が集合して湿地される地域など特に静穏を要する地域とする。
- ※3 Aを当てはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。
- ※4 Bを当てはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。
- ※5 Cを当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。

ただし、表1に掲げる地域に該当する地域（以下「道路に面する地域」という。）については、表1によらず表2の基準値の欄に掲げるとおりとする。

(表2)

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60 dB 以下	55 dB 以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65 dB 以下	60 dB 以下

この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、表2にかかわらず、特例として表3の基準値の欄に掲げるとおりとする。

(表3)

基準値	
昼間	夜間
70 dB 以下	65 dB 以下
備考 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあつては45 dB 以下、夜間にあつては40 dB 以下）によることができる。	

2 測定方法及び評価

- (1) 評価は、個別の住居等が影響を受ける騒音レベルによることを基本とし、住居等の用に供される建物の騒音の影響を受けやすい面における騒音レベルによって評価するものとする。

この場合において屋内へ透過する騒音に係る基準については、建物の騒音の影響を受けやすい面における騒音レベルから当該建物の防音性能値を差し引いて評価するものとする。

- (2) 騒音の評価手法は、等価騒音レベルによるものとし、時間の区分ごとの全時間を通じた等価騒音レベルによって評価することを原則とする。
- (3) 評価の時期は、騒音が1年間を通じて平均的な状況を呈する日を選定するものとする。
- (4) 騒音の測定は、計量法（平成4年法律第51号）第71条の条件に合格した騒音計を用いて行うものとする。この場合において、周波数補正回路はA特性を用いることとする。

1 指針

在来鉄道の新設又は大規模改良に際して、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上で目標となる当面の指針を次表のとおりとする。

	指 針 値	
	昼 間	夜 間
新 線	6 0 dB 以下	5 5 dB 以下
	なお、住居専用地域等住居環境を保護すべき地域にあっては、一層の低減に努めること。	
大規模改良線	騒音レベルの状況を改良前より改善すること。	

※ 時間の区分は、昼間を午前7時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前7時までの間とする。

2 測定方法及び評価

- (1) 測定方法は、原則として、当該路線を通過する全列車（上下とも）を対象とし、周波数補正回路をA区域特性に合わせ、通過列車ごとの騒音の単発騒音暴露レベル（ L_{AE} ）を測定することとする。ただし、通行線路（上下等）、列車種別、車両型式、走行時間帯（混雑時には列車速度が低くなる場合がある）等による騒音レベルの変動に注意しつつ、測定を行う列車の本数を適宜減じて加重計算しても良い。
- (2) L_{AE} から等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）の算出は次式によるものとする。

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left[\left(\sum_{i=1}^n 10^{L_{AEi}/10} \right) / T \right]$$

T： L_{Aeq} の対象としている時間（秒）。

7時から22時は $T = 54000$ ，22時～翌日7時は $T = 32400$

- (3) 測定に当たっては、列車騒音以外の暗騒音との差が10 dB以上となるような間を測定すること。なお、暗騒音との差が十分確保できない場合は、近似式である次式により、騒音計のslow動特性を用いて測定したピーク騒音レベル(L_{Amax})からL_{AE}を算出することが適当である。

$$L_{AE} \doteq L_{Amax} + 10 \log_{10} t$$

t : 列車の通過時間(秒)

ただし貨物列車の場合には、先頭車両(機関車)に対応して大きなピークが計測されるため、この式で算出したL_{AE}より実際のL_{AE}は小さくなる。

- (4) 測定点は、鉄道(軌道を含む)用地の外部であって、なるべく地域の騒音を代表すると思われる屋外の地点のうち、以下の条件を満たす場所を測定点として選定するものとする。

- ① 近接側軌道中心線からの水平距離が12.5mの地点を選定する。なお、鉄道用地の外部に測定点を確保できない場合は、鉄道用地の外部であって、できるだけ線路に近接した位置を測定点とする。
- ② 高さは地上1.2mとする。
- ③ 窓又は外壁から原則として3.5m以上離れた地点を選定する。なお、窓や外壁の近くで測定した場合、その反射の影響により、3dB程度数値が高くなることがある。

1 環境基準

環境基準は、地域の類型ごとに次表の基準値の欄に掲げるとおりとし、各類型をあてはめる地域は、都道府県知事が指定する。

なお、この環境基準は、午前6時から午後12時までの間の新幹線鉄道騒音に適用するものとする。

地域の類型	基準値
I	70 dB 以下
II	75 dB 以下

※ I をあてはめる地域は主として住居の用に供される地域とし、II をあてはめる地域は商工業の用に供される地域等 I 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域とする。

2 測定方法及び評価

- (1) 測定は、新幹線鉄道の上り及び下りの列車を合わせて、原則として連続して通過する20本の列車について、当該通過列車ごとの騒音のピークレベルを読み取って行うものとする。
- (2) 測定は、屋外において原則として地上1.2mの高さで行うものとし、その測定点としては、当該地域の新幹線鉄道騒音を代表すると認められる地点のほか新幹線鉄道騒音が問題となる地点を選定するものとする。
- (3) 測定時期は、特殊な気象条件にある時期及び列車速度が通常時より低いと認められる時期を避けて選定するものとする。
- (4) 評価は、(1)のピークレベルのうちレベルの大きさが上位半数のものをパワー平均して行うものとする。
- (5) 測定は、計量法（平成4年法律第51号）第71条の条件に合格した騒音計を用いて行うものとする。この場合において、周波数補正回路はA特性を、動特性は遅い動特性（SLOW）を用いることとする。

1 騒音限度

騒音規制法 17 条 1 項の環境省令で定める限度は、次表のとおりとする。

地域の区分	限 度	
	昼 間	夜 間
a 区域及び b 区域のうち 1 車線を有する道路に面する区域	65 dB	55 dB
a 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域	70 dB	65 dB
b 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	75 dB	70 dB

※ 1 a 区域，b 区域及び c 区域とは，それぞれ次の各号に掲げる区域として都道府県知事が定めた区域をいう。

- ① a 区域 専ら住居の用に供される区域
- ② b 区域 主として住居の用に供される区域
- ③ c 区域 相当数の住居と併せて商業，工業等の用に供される区域

※ 2 時間の区分は，昼間を午前 6 時から午後 10 時までの間とし，夜間を午後 10 時から翌日の午前 6 時までの間とする。

ただし，上表に掲げる区域のうち幹線交通を担う道路に近接する区域（2 車線以下の車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 15 m，2 車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 20 m までの範囲をいう。）に係る限度は，前条の規定にかかわらず，昼間においては 75 dB，夜間においては 70 dB とする。

2 測定方法及び評価

- (1) 騒音の測定は，道路に接して住居，病院，学校等の用に供される建築物（以

下「住居等」という。)が存している場合には道路の敷地の境界線において行い、道路に沿って住居等以外の用途の土地利用が行われているため道路から距離をおいて住居等が存している場合には住居等に到達する騒音の大きさを測定できる地点において行うものとする。これらの場合において、測定を行う高さは、当該地点の鉛直方向において生活環境の保全上騒音が最も問題となる位置とする。

- (2) 騒音の測定は、当該道路のうち原則として交差点を除く部分に係る自動車騒音を対象とし、連続する7日間のうち当該自動車騒音の状況を代表すると認められる3日間について行うものとする。
- (3) 騒音の評価手法は、等価騒音レベルによるものとする。
- (4) 騒音の大きさは、測定した値を時間の区分ごとに3日間の原則として全時間を通じてエネルギー平均した値とする。

別紙9

平成20年度最大騒音レベル一覧表

	■線	●線	d△線
1	93.6	90.8	83.5
2	93.5	81.4	83.1
3	93.4	81.0	81.9
4	92.8	80.6	81.8
5	92.8	78.4	81.6
6	92.6	78.1	81.6
7	92.6	77.7	81.6
8	92.6	77.7	81.5
9	92.5	77.4	81.5
10	92.5	77.2	81.4
11	92.5	77.1	81.4
12	92.4	77.0	81.3
13	92.4	76.9	81.3
14	92.4	76.8	81.2
15	92.4	76.7	81.2
16	92.3	76.5	81.1
17	92.2	76.0	81.1
18	92.2	76.0	81.1
19	92.2	75.9	81.1
20	92.2	75.6	81.1
21	92.2	75.6	81.1
22	92.2	75.5	81.0
23	92.2	75.2	81.0
24	92.1	74.8	81.0
25	92.1	74.7	81.0
26	92.1	74.7	80.9
27	92.0	74.6	80.9
28	92.0	74.6	80.9
29	92.0	74.5	80.9
30	91.9	74.4	80.8
31	91.9	74.3	80.8
32	91.9	74.1	80.8
33	91.9	74.1	80.8
34	91.9	73.5	80.8
35	91.9	73.2	80.8
36	91.9	72.2	80.8
37	91.9	71.4	80.8
38	91.8	70.8	80.8
39	91.8	68.8	80.8
40	91.8	66.2	80.8
41	91.8		80.7
42	91.8		80.7
43	91.8		80.7
44	91.8		80.7
45	91.8		80.7
46	91.7		80.7
47	91.7		80.6
48	91.7		80.6
49	91.7		80.6
50	91.6		80.6
51	91.6		80.6
52	91.6		80.6
53	91.6		80.6
54	91.6		80.6
55	91.6		80.5

56	91.6		80.5
57	91.5		80.5
58	91.5		80.5
59	91.5		80.5
60	91.5		80.5
61	91.5		80.5
62	91.5		80.5
63	91.5		80.4
64	91.4		80.4
65	91.4		80.4
66	91.4		80.4
67	91.4		80.4
68	91.4		80.4
69	91.4		80.3
70	91.4		80.3
71	91.4		80.3
72	91.3		80.3
73	91.2		80.3
74	91.2		80.3
75	91.2		80.3
76	91.2		80.3
77	91.2		80.3
78	91.2		80.3
79	91.1		80.3
80	91.1		80.3
81	91.1		80.2
82	91.1		80.2
83	91.1		80.2
84	91.0		80.2
85	91.0		80.2
86	91.0		80.2
87	90.9		80.2
88	90.9		80.2
89	90.8		80.2
90	90.8		80.2
91	90.8		80.1
92	90.6		80.1
93	90.6		80.1
94	90.6		80.1
95	90.6		80.1
96	90.5		80.1
97	90.5		80.1
98	90.4		80.1
99	90.3		80.1
100	90.3		80.1
101	90.3		80.1
102	90.3		80.1
103	90.1		80.1
104	90.1		80.0
105	90.1		80.0
106	90.1		80.0
107	90.1		80.0
108	90.1		80.0
109	89.9		80.0
110	89.9		80.0
111	89.8		80.0
112	89.7		80.0
113	89.6		80.0
114	89.5		80.0

115	89.5		80.0
116	89.4		80.0
117	89.4		80.0
118	89.4		79.9
119	89.4		79.9
120	89.2		79.9
121	89.2		79.9
122	89.1		79.9
123	89.0		79.9
124	89.0		79.9
125	89.0		79.8
126	88.9		79.8
127	88.8		79.8
128	88.6		79.8
129	88.4		79.8
130	88.3		79.8
131	87.9		79.8
132	87.8		79.8
133	87.2		79.7
134	87.0		79.7
135	84.5		79.7
136	83.4		79.7
137	83.0		79.7
138	82.5		79.7
139	82.1		79.7
140	81.7		79.7
141	81.6		79.7
142	81.4		79.6
143	81.2		79.6
144	81.1		79.6
145	81.1		79.6
146	80.9		79.6
147	80.9		79.6
148	80.9		79.6
149	80.6		79.6
150	80.6		79.6
151	80.5		79.6
152	80.4		79.5
153	80.3		79.5
154	80.2		79.5
155	80.2		79.5
156	80.1		79.5
157	80.1		79.5
158	80.0		79.5
159	80.0		79.5
160	79.8		79.5
161	79.8		79.5
162	79.7		79.5
163	79.6		79.5
164	79.2		79.5
165	79.2		79.4
166	78.8		79.4
167	78.8		79.4
168	78.8		79.4
169	78.5		79.4
170	78.4		79.4
171	78.3		79.4
172	78.3		79.4
173	78.3		79.3

174	78.2		79.3
175	78.2		79.3
176	78.1		79.3
177	78.1		79.3
178	78.0		79.3
179	77.8		79.3
180	77.8		79.3
181	77.8		79.3
182	77.7		79.2
183	77.7		79.2
184	77.6		79.2
185	77.6		79.2
186	77.6		79.2
187	77.6		79.2
188	77.6		79.1
189	77.5		79.1
190	77.5		79.1
191	77.5		79.1
192	77.5		79.1
193	77.3		79.1
194	77.3		79.1
195	77.2		79.1
196	77.1		79.1
197	77.0		79.1
198	77.0		79.1
199	77.0		79.1
200	76.3		79.1
201	76.3		79.1
202	76.1		79.1
203	76.0		79.0
204			79.0
205			78.9
206			78.9
207			78.9
208			78.9
209			78.9
210			78.9
211			78.8
212			78.8
213			78.8
214			78.8
215			78.7
216			78.7
217			78.6
218			78.6
219			78.5
220			78.5
221			78.5
222			78.5
223			78.5
224			78.5
225			78.5
226			78.5
227			78.4
228			78.4
229			78.3
230			78.3
231			78.3
232			78.1

233			78.1
234			78.1
235			78.1
236			78.1
237			78.1
238			78.0
239			77.9
240			77.9
241			77.8
242			77.8
243			77.8
244			77.8
245			77.8
246			77.7
247			77.7
248			77.6
249			77.5
250			77.1
251			77.0
252			76.8
253			76.8
254			76.6
255			76.6
256			76.5
257			76.4
258			76.2
259			76.2
260			76.2
261			76.0
262			75.9
263			75.8
264			75.7
265			75.6
266			75.6
267			75.6
268			75.5
269			75.5
270			75.3
271			75.3
272			75.2
273			75.1
274			75.0
275			75.0
276			75.0
277			74.9
278			74.9
279			74.7
280			74.7
281			74.5
282			74.4
283			74.3
284			74.3
285			74.3
286			74.3
287			74.2
288			74.2
289			74.2
290			74.1
291			74.1

292			73.9
293			73.8
294			73.8
295			73.7
296			73.7
297			73.6
298			73.6
299			73.6
300			73.6
301			73.5
302			73.4
303			73.2
304			73.2
305			73.2
306			72.7
307			72.7
308			72.6
309			72.6
310			72.3
311			72.2
312			72.2
313			72.1
314			71.4
315			71.4
316			71.2
317			70.8
318			70.0
319			65.8

平成22年度最大騒音レベル一覧表

	■線	●線	d△線
1	91.4	88.6	90.3
2	91.1	88.2	89.1
3	90.2	88.1	88.8
4	89.9	87.9	87.9
5	88.9	87.6	87.3
6	88.8	87.4	87.3
7	88.7	86.9	87.2
8	88.5	86.8	87.2
9	88.4	85.6	87.2
10	88.4	84.8	87.2
11	88.4	83.9	87.2
12	88.2	82.8	87.0
13	88.2	82.6	87.0
14	88.1	82.3	86.9
15	88.0	82.2	86.7
16	87.9	82.1	86.4
17	87.9	82.1	86.3
18	87.9	82.1	86.2
19	87.9	81.6	86.2
20	87.9	81.2	86.0
21	87.8	80.8	85.4
22	87.8	80.7	85.1
23	87.8	80.7	84.6
24	87.7	80.3	84.6
25	87.7	80.2	83.9
26	87.7	79.9	82.7
27	87.6	79.9	82.7
28	87.6	79.9	81.9
29	87.6	79.6	81.5
30	87.5	79.3	80.8
31	87.5	79.3	80.5
32	87.4	79.2	80.5
33	87.4	79.1	80.4
34	87.4	78.9	80.4
35	87.4	78.8	80.1
36	87.3	78.7	80.0
37	87.3	78.6	79.9
38	87.1	78.6	79.8
39	87.1	78.6	79.7
40	87.1	78.5	79.4
41	87.1	78.5	79.4
42	87.0	78.3	79.3
43	87.0	78.3	79.2
44	86.9	78.3	79.2
45	86.9	78.1	79.2
46	86.7	78.1	79.0
47	86.6	78.0	78.8
48	86.6	78.0	78.8
49	86.5	77.9	78.8
50	86.4	77.8	78.7
51	86.4	77.8	78.6
52	86.4	77.6	78.5
53	86.4	77.5	78.5
54	86.3	77.4	78.4
55	86.3	77.2	78.3

56	86.2	77.0	78.2
57	86.1	77.0	78.2
58	86.0	76.8	78.2
59	86.0	76.8	78.1
60	85.9	76.7	78.1
61	85.7	76.6	78.0
62	85.7	76.5	78.0
63	85.7	76.4	78.0
64	85.6	76.3	77.8
65	85.3	76.2	77.8
66	85.2	76.1	77.8
67	85.1	76.1	77.8
68	85.1	76.0	77.7
69	85.1	75.9	77.7
70	85.0	75.8	77.7
71	84.9	75.7	77.6
72	84.9	75.6	77.6
73	84.9	75.5	77.5
74	84.7	75.5	77.4
75	84.7	75.3	77.4
76	84.6	75.3	77.4
77	84.4	75.2	77.3
78	84.4	75.2	77.3
79	84.3	75.1	77.3
80	84.3	75.0	77.2
81	84.2	74.8	77.2
82	84.2	74.8	77.2
83	84.1	74.8	77.2
84	83.9	74.6	77.2
85	83.8	74.6	77.2
86	83.8	74.5	77.1
87	83.7	74.4	77.1
88	83.5	74.4	77.1
89	83.5	74.2	77.1
90	83.5	73.5	77.1
91	83.3	73.3	77.1
92	83.3	73.2	77.1
93	83.1	73.2	77.0
94	83.1	73.1	77.0
95	82.9	73.0	77.0
96	82.9	72.8	77.0
97	82.7	72.8	77.0
98	82.5	72.4	77.0
99	82.4	72.2	77.0
100	82.3	71.9	77.0
101	82.2	71.5	77.0
102	82.1		76.9
103	82.1		76.9
104	82.1		76.9
105	81.9		76.9
106	81.9		76.9
107	81.9		76.9
108	81.9		76.8
109	81.8		76.8
110	81.8		76.7
111	81.8		76.7
112	81.5		76.7
113	81.5		76.5
114	81.5		76.5

115	81.4		76.5
116	81.4		76.5
117	81.4		76.5
118	81.3		76.4
119	80.5		76.3
120	80.5		76.3
121	80.2		76.2
122	80.1		76.2
123	80.0		76.2
124	79.9		76.2
125	79.7		76.2
126	79.7		76.1
127	79.7		76.0
128	79.6		76.0
129	79.6		75.9
130	79.6		75.9
131	79.6		75.9
132	79.5		75.9
133	79.3		75.8
134	79.3		75.8
135	79.2		75.8
136	79.2		75.7
137	79.1		75.7
138	79.0		75.6
139	79.0		75.6
140	78.9		75.6
141	78.9		75.6
142	78.9		75.6
143	78.8		75.6
144	78.7		75.6
145	78.7		75.6
146	78.6		75.6
147	78.5		75.5
148	78.0		75.5
149	77.3		75.5
150	77.0		75.4
151	77.0		75.3
152	76.4		75.3
153	76.1		75.2
154	75.6		75.2
155	74.8		75.1
156	74.8		75.0
157	73.3		75.0
158	72.5		75.0
159			75.0
160			74.9
161			74.9
162			74.8
163			74.8
164			74.8
165			74.8
166			74.8
167			74.7
168			74.6
169			74.5
170			74.3
171			74.3
172			74.2
173			74.2

174			74.2
175			74.1
176			74.1
177			74.1
178			73.9
179			73.9
180			73.9
181			73.8
182			73.8
183			73.7
184			73.6
185			73.6
186			73.5
187			73.2
188			72.4
189			72.2
190			71.7
191			71.1
192			70.4
193			63.3