公調委平成２３年（セ）第１号

千代田区における鉄道等からの騒音被害責任裁定申請事件

裁　　定

（当事者省略）

主　　文

１　申請人の平成２５年１１月８日以降の損害賠償請求に係る裁定申請を却下する。

２　申請人のその余の請求に係る裁定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

⑴　被申請人は，申請人に対し，平成２３年２月２１日から別紙図面のＴＺ－５地点における測定値がピーク騒音レベル（$L_{A,max}$）８５dB以下・全日等価騒音レベル（$L_{Aeq,24h}$）７０dB以下に低減されるまでの間，日額９０００円を支払え。

⑵　被申請人は，申請人に対し，２５８万４８００円を支払え。

２　被申請人

主文同旨

第２　事案の概要

本件は，別紙物件目録１記載の建物（以下「本件賃貸マンション」という。）を所有する申請人が，被申請人の管理する在来線・新幹線の高架線を走行する列車から発生する鉄道騒音（以下「本件騒音」という。）により，賃借人において睡眠妨害・会話妨害という生活妨害の被害を受けており，申請人においても空室の発生・賃料の減額・賃借人の苦情等の被害を受けているとして，被申請人に対し，不法行為による損害賠償請求権に基づき，本件裁定申請の日である平成２３年２月２１日から別紙図面のＴＺ－５地点における測定値がピ

ーク騒音レベル（$L_{A,max}$）８５dB以下・全日等価騒音レベル（$L_{Aeq,24h}$）７０dB以下に低減されるまでの間，賃料減収相当損害金として日額９０００円の支払を求め，さらに二重防音サッシ設置費用２５８万４８００円の支払を求める事案である。

第３　前提事実（文中掲記の各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

⑴　申請人は，土地，建物の売買，賃貸，管理並びに取引の仲介に関する業務等を営む株式会社であり，東京都知事から宅地建物取引業者の免許を取得している（甲１９）。

⑵　被申請人は，旅客鉄道事業等を営む株式会社である。被申請人は，本件賃貸マンション近傍において，在来線・新幹線の高架線を管理しており，それらの高架線（以下「被申請人施設」という。）において，ａ線，ｂ線，ｃ新幹線を運行している。

２　本件賃貸マンション建築の経緯等

⑴　申請人は，平成１０年１０月１４日，別紙物件目録２記載の土地（以下「本件土地」という。）を競落した。申請人は，平成１４年９月２５日，本件賃貸マンションを新築した（以下本件土地と本件賃貸マンションを併せて「本件不動産」という。）。（乙４の１・２）

⑵　本件不動産の所在地は，都市計画上，商業地域に指定されている。

⑶　本件賃貸マンションと被申請人施設との位置関係は，別紙図面のとおりである。本件賃貸マンション東側に被申請人施設があり，本件賃貸マンション西側に被申請人においてｄ線を運行している高架線がある。

本件賃貸マンションは幅約４ないし５ｍの道路に面しており，この道路は東京都道○号ｅ線（通称ｆ通り）に通じている。本件賃貸マンション北側に１０階建てビルがあるので，本件賃貸マンションはｆ通りに直接面していな

い。（甲７，事実調査の結果）

３　被申請人のｇ線整備事業

⑴　ｇ線整備事業とは，ｈ駅からｉ駅間の約３．８㎞にｊ・ｋ線及びｌ線とｎ線の相互直通運転ルート（以下「ｇ線」という。）を整備するものである。これにより，ｊ・ｋ線及びｌ線の各方面からｎ線のｏ方面への直通運転が可能となり，ａ線，ｂ線の混雑率が緩和されるほか，目的地までの所要時間の短縮などの利便性の向上が見込まれる。（乙２の１・１頁，乙５）

⑵　被申請人は，ｇ線整備事業の工事施工中や工事完了後の騒音・振動などが環境に及ぼす影響について，予測・評価を実施した（乙２の１・２。以下「環境影響評価」という。）。

⑶　本件審問終結日（平成２５年１１月７日）の時点で，ｇ線は開業していない。

４　騒音に関する行政上の基準等

⑴　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「騒音環境基準」という。）によって定められた基準等の内容は概ね以下のとおりである（甲２７）。

ア　地域の類型をＡＡ，Ａ，Ｂ，Ｃに分けた上で，ＡＡについては昼間（午前６時から午後１０時までの間）を５０dB以下，夜間（午後１０時から翌日の午前６時までの間）を４０dB以下，Ａ及びＢについては昼間を５５dB以下，夜間を４５dB以下，Ｃについては昼間を６０dB以下，夜間を５０dB以下とそれぞれ定め，各類型を当てはめる地域は，都道府県知事において指定する。ＡＡ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設置される地域など特に静穏を要する地域，Ａを当てはめる地域は専ら住

居の用に供される地域，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，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，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については昼間を６０dB以下，夜間を５５dB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については昼間を６５dB以下，夜間を６０dB以下とする。

なお，幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例として，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，屋内に透過する騒音に係る基準（昼間にあっては４５dB以下，夜間にあっては４０dB以下）によることができるとされている。

イ　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。

ウ　騒音環境基準は，航空機騒音，鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないものとする。

⑵　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「新幹線騒音環境基準」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）。

新幹線騒音環境基準によって定められた基準等の内容は概ね以下のとおりである。（甲１０）

ア　地域の類型をⅠ（主として住居の用に供される地域）とⅡ（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）に分け，Ⅰの地域については７０dB以下，Ⅱの地域については７５dB以下とする。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，東京都では，ｃ新幹線につき，本線及び測線の軌道中心線から両側にそれぞれ２００ｍ以内の距離にある地域のうち，Ⅰの地域は第一種低層住居専用地域などが，Ⅱの地域は商業地域などが指定されている。（甲１１）

イ　上記アの基準値は，次の方法により測定・評価した場合における値とする。

（ア）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。

（イ）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。

（ウ）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。

（エ）評価は，（ア）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。

（オ）測定は，計量法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。

ウ　新幹線騒音環境基準は，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。

⑶　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

在来鉄道の鉄道騒音について，環境基本法に基づく環境基準は定められて

いないところ，環境庁大気保全局長は，在来鉄道の新設又は大規模改良に伴い生じる騒音問題を未然に防止する上で目標となる当面の指針として，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年環大一１７４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等の内容は概ね以下のとおりである。（甲１４，乙１）

ア　対象

鉄道事業法２条１項の適用を受ける鉄道のうち普通鉄道（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を対象とする。

なお，新線とは，鉄道事業法８条又は軌道法５条の工事の施行認可を受けて工事を施行する区間をいい，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の変更認可を受けて工事を施行する区間をいう。

イ　指針

（ア）新線については，等価騒音レベル（L_{Aeq}）として，昼間（午前７時から午後１０時までの間）については６０dB以下，夜間（午後１０時から翌日午前７時までの間）については５５dB以下とする。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とする。

大規模改良線については，騒音レベルの状況を改良前より改善するこ

ととする。

（イ）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}）を測定し，これに一定の計算式を当てはめて等価騒音レベル（L_{Aeq}）を算出することとする。

ただし，通行線路（上下等），列車種別，車両形式，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よい。

測定点は，鉄道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，原則として，近接側軌道中心線からの水平距離が１２．５ｍ，高さが地上１．２ｍ，窓又は外壁から３．５ｍ以上離れた地点を測定点として選定するものとする。

（ウ）この指針は許容限度や受忍限度とは異なることに注意する必要がある。

第４　争点及びこれに関する当事者の主張

１　将来請求の適法性

【被申請人の主張】

本件裁定申請のうち，本件審問終結日の翌日以降の将来請求に係る部分については，およそ侵害行為の基礎となる事実関係を確定し得ない以上，申請人の受忍限度や損害額を定めることもできず，責任裁定の申請をすることができないのであるから，不適法というべきである。

【申請人の主張】

本件賃貸マンションに隣接するＴＺ－５地点における騒音値が小田急線騒音被害等責任裁定申請事件における裁定で示されたピーク騒音レベル（$L_{A,max}$）８５dB・全日等価騒音レベル（$L_{Aeq,24h}$）７０dB（以下「小田急線責任裁定値」という。）以上であれば，受忍限度を超える騒音として，直ちに是正されるべきであるから，是正がされるまでは損害の賠償を請求することができる。

２　被申請人施設からの騒音が受忍限度の範囲を超えるものか否か

【申請人の主張】

⑴　本件騒音の程度

ア　本件賃貸マンションの各住戸における現在の騒音値が小田急線責任裁定値以上であれば受忍限度を超えた違法なものであるところ，環境影響評価によれば，ＴＺ－５地点では，ピーク騒音レベル最大値９０．１dB，昼間等価騒音レベル７９dB，夜間等価騒音レベル７４dB，全日等価騒音レベル７８dBであり，小田急線責任裁定値を大幅に超える騒音が発生している。

在来鉄道騒音指針によれば，ｇ線整備事業において，新線基準により騒音低減対策をすべきであるが，大規模改良基準でさえ「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」とされている。ｇ線が運行を開始すれば，運行本数が著しく増加し，騒音が拡大することが明らかである。にもかかわらず，環境影響評価の事後予測の数値は全く改善の予定がない。

申請人は，小田急線責任裁定値を「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」の基準として責任裁定を求めている。

イ　申請人は，株式会社ｐに対して騒音測定を委託したところ，平成２３年８月３日の同測定結果（以下「ｐ測定結果」という。甲９）によれば，本件賃貸マンション７０２号室の午後１０時台においてピーク騒音レベル９５．４dBが測定されている。夜間等価騒音レベルが７４dBであるのは，運行しない時間を含む平均値であるからであって，運行している時間すなわち朝４時過ぎから夜中の１時過ぎまでの間，頻繁に９０dBを超える騒音を発生させている。

⑵　被申請人の鉄道事業の公共性

被申請人は，営利を目的とする株式会社であり，ｇ線整備事業も当然に営利を目的とした事業である。周辺環境等を考慮すれば，地下に建設すべきである。地下の建設には莫大なコストがかかるため，利益追求のために地上に

建設したにすぎず，現状の騒音に対する問題意識が欠如している。

⑶　本件不動産所在地の地域性

本件不動産所在地は，商業地域であり，住宅を建てることが認められた地域である。現状として駅近くの大多数のマンションは商業地域に存在していることから，通常住民の生活が考えられない地域ではない。また，本件不動産所在地の環境騒音は，環境影響評価によると，昼間等価騒音レベル６４dB，夜間等価騒音レベル５９dBであり，本件騒音以外に環境基準を上回るような騒音を発生させるものはない。

本件不動産所在地は繁華街ではなく，ｆ通りの騒音は無視できるレベルである。

⑷　被侵害利益の性質等

ア　本件騒音により，本件賃貸マンションの入居者の睡眠が妨げられ，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不自由し，不快，いらいら等を感じるなど，著しい生活妨害を受けて転居してしまう。これにより，申請人は賃料の減収・空室の増加等の損害を被っている。人間が生活する環境として，ピーク騒音レベル最大値９０．１dBという状況は極めて過酷である。

さらに，現在建設中の高架橋による反射音のため，騒音が一層悪化し，空室が著しく増加している。

イ　被申請人の騒音対策については，騒音低減効果がどの程度あったのか不明である。

⑸　危険への接近の法理

ア　小田急線における騒音が社会問題となり，鉄道会社は，騒音対策を行っているとの宣伝を盛んに行ってきた。その後のダイヤ改正による増発・ｂ線の快速運転の導入を行う前にも，被申請人は環境に配慮しているかのようなアピールを繰り返してきた。

小田急線における騒音が社会問題となり，事業認可の取消しなど大騒ぎになっていたことを考えると，９０dBを超えるような騒音を規制する騒音基準がないことなどは通常考えられないことである。

イ　いわゆる危険への接近の法理については，これまで多くの判決があるが，大阪国際空港訴訟判決（最高裁大法廷昭和５６年１２月１６日判決・民集３５巻１０号１３６９頁）についての免責は，その後の裁判例において実際にはほとんど適用されていない。

被申請人の主張する大阪国際空港訴訟判決には免責要件があるが，本件では，①申請人が騒音被害を受忍したことなどあり得ないこと，②本件騒音は身体に危害を及ぼしかねないレベルであること，③鉄道騒音について基準があいまいで，実際に機能していないことなど通常考えられないこと，④ｇ線高架橋建設前の環境影響評価と比べて，ｐ測定結果ではピーク騒音レベルが格段に増加していることにより，大阪国際空港訴訟判決の免責要件に該当しない。

【被申請人の主張】

⑴　本件騒音の程度

ア　被申請人作成のｇ線整備事業に係る環境影響評価書に，申請人の指摘するピーク騒音レベル及び等価騒音レベルの各数値，ｇ線供用後の列車本数の増加に伴う等価騒音レベルの予測値が記載されていることは認めるが，その余は否認する。

ｇ線整備事業は，鉄道本線の増設工事であり，鉄道事業法１２条に基づく鉄道施設の変更認可を受けているものであるから，在来鉄道騒音指針のうちの「大規模改良線」に該当する。被申請人は，東京都環境影響評価技術指針及び在来鉄道騒音指針等に基づいて，ｇ線供用後の騒音レベルの予測値を測定したところ，同予測値は，在来鉄道騒音指針のうちの「大規模改良線」に係る指針を満足することが確認された。

被申請人は，所定の基準は定められていないものの，特に周辺の環境に配慮しており，高さ方向の鉄道騒音対策についても，周辺の土地利用状況を勘案して在来鉄道騒音指針に定められた手法を準用して騒音レベルを測定及び予測した結果，予測値が概ね現況値と同程度又は下回る結果となることを確認した。

イ　ｐ測定結果については，騒音環境基準の測定方法及び測定評価を参考にしたものと思料されるが，これらは鉄道騒音には適用しない旨が明記されているのであるから，これを鉄道騒音の評価に用いるのは適当ではない。

⑵　被申請人の鉄道事業の公共性

被申請人は，被申請人施設において，ｂ線，ａ線及びｃ新幹線を運行しており，ｇ線整備事業の完成後は，さらにｇ線の運行を予定しているところ，このような鉄道事業は，国民一般に対し，首都圏のみならず，広く東日本全域における移動手段を提供し，日常生活及び経済活動の基礎をなす公共的な役割を担っている。

⑶　本件不動産所在地の地域性

本件不動産所在地は，都市計画上，商業地域とされており，喧噪が絶えない日本有数の繁華街を有するｑ駅とｒ駅の間に位置し，また，本件賃貸マンションから建物一つ挟んだ所には，昼夜を問わず，自動車の往来が絶えないｆ通りが敷設されているのである。そして，このような本件不動産所在地の地域性ゆえに，本件不動産所在地付近には，相当程度の騒音を発する騒音源が多数存在し，本件賃貸マンションは，その影響を強く受けている。そもそも，本件不動産所在地付近には，静謐な居住環境は存在せず，被申請人施設とｆ通りに囲まれた地域には，多くの商業用ビルが林立しているのであり，人が静謐な環境において，日常生活を営む用途には馴染まない地域なのである。

⑷　被侵害利益の性質等

ア　本件賃貸マンション所在地付近の被申請人の在来鉄道の多くは，大正，昭和初期には高架化され，最も新しく敷設されたｃ新幹線についても，平成３年に敷設される際には高架化されていたところ，不動産賃貸業を営み，不動産取引の専門的知見を有する宅地建物取引業者である申請人は，新聞報道等により鉄道騒音が広く社会に周知されていた平成１０年１０月１６日ころ，自らの意思に基づいて，競売により本件土地の所有権をあえて取得し，その後，平成１４年９月２５日ころ，本件土地上に本件賃貸マンションを建設したのである。申請人は，本件土地の競落時及び本件賃貸マンション建設時のいずれにおいても，これら不動産所在地付近に現在と同程度の現況鉄道騒音が生じていたことを当然承知し，容認していたのであるから，被申請人の経済的利益等の要保護性が劣位に評価されるべきである。

イ　被申請人は，本件賃貸マンション付近において，列車がレールの継ぎ目を通過する際に生じる騒音を減少させるため，レールの繋ぎ目が溶接されたロングレールを採用しており，さらに，列車が走行することにより生じる波状摩耗を平らにし，レールの振動を抑えることにより騒音を減少させるために，ａ線については約１，２年に１回，ｂ線については約２，３年に１回の頻度でレールを削正しているのである。

⑸　危険への接近の法理

申請人は，人が静謐な環境において日常生活を営む用途には馴染まない地域内に，その状況を十分に承知しながらあえて本件賃貸マンションを新築し，居住用マンションの賃貸事業を開始したものであるから，まさに既に存在する鉄道騒音等という危険に自ら接近し，その危険を任意に引き受けたことにほかならないのである。

３　損害

【申請人の主張】

申請人は，被申請人に対し，賃料減収相当損害金として，ＴＺ－５地点の測定値が小田急線責任裁定値以下に低減されるまでの間，小田急線騒音被害等責任裁定申請事件の責任裁定の金額，日額９０００円（日額５００円×１８室分）の支払，二重防音サッシ設置費用として２５８万４８００円（１室当たり１４万３６００円×１８室）の支払を求める。

【被申請人の主張】

被申請人の現況鉄道騒音と申請人の賃料減収相当損害金等の経済的損失との間には因果関係は認められない。

第５　当裁定委員会の判断

１　認定事実

前提事実，文中掲記の各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。

⑴　高架橋の敷設状況等

ア　ｑ駅は，明治２３年１１月ころに，ｒ駅は，大正８年３月ころにそれぞれ駅舎が開業された。ｄ線に係るｓ高架橋は，大正８年１月ころに，同線ｔ架道橋は，昭和４年１月ころに，ｂ線，ａ線に係るｕ高架橋及びｖ架道橋は，同年７月ころに敷設されており，最も新しいｃ新幹線に係るｗ架道橋は，平成３年６月ころには敷設されていた。

すなわち，被申請人施設は，昭和４年ころにはｃ新幹線の高架を除くほとんどの高架が敷設されており，平成３年６月ころにはｇ線整備事業工事着工前の形状になっていた。

イ　本件賃貸マンションから各鉄道軌道敷までの距離は，ｂ線北行きについては１０ｍ，ａ線内回りについては１３．５ｍ，ａ線外回りについては１７．３ｍ，ｂ線南行きについては２１．１ｍ，新幹線下りについては３３．９ｍ，新幹線上りについては３８．１ｍである（職１・４頁）。

⑵　本件賃貸マンション建築の経緯等

ア　申請人は，平成１０年１０月１４日，本件土地を競落した。申請人は，平成１４年９月２５日，本件賃貸マンションを新築した。

本件賃貸マンション１階には駐輪場，風除室等があり，２階から１０階までＡタイプ（各階の２号室），Ｂタイプ（各階の１号室）の居室がある。

サッシ施工図（甲２８）によれば，本件賃貸マンションのサッシは，新日軽株式会社のＲＭＴ－７０ＥＡＴであり，遮音性がＴ－１あるいはＴ－２であると認められるが，Ａタイプ，Ｂタイプの居室に設置されたサッシの遮音性がＴ－１又はＴ－２のいずれなのか明らかではない。

なお，本件賃貸マンション西側に隣接する建物も賃貸マンションである。（甲７，２０，乙６，事実調査の結果）

イ　申請人は，本件賃貸マンション建築後，３０１，３０２，４０１，６０２，７０２，８０１，８０２，１００１の各居室については，二重サッシとした。二重サッシの設置時期，設置費用の負担者については，３０２号室は，平成２３年１月下旬ころに申請人の負担で設置されており，他の居室についても申請人は自らの負担で設置したと述べるが，裏付けとなる証拠の提出はなく，申請人は設置時期を明らかにしていない。（甲２，２８，事実調査の結果）

⑶　本件賃貸マンションの入居状況等

本件賃貸マンションの入居者募集広告（甲１９）によれば，平成１７年５月１９日から平成２３年９月５日までの情報公開日における入居状況，空室時の募集賃料は別表１のとおりである（別表１の居室のうち黄色部分は二重サッシの設置されていることを示す。）。

上記入居者募集広告には，賃貸条件として，敷金１か月，礼金１か月（平成１７年５月１９日分のみ２か月），共益費７０００円，契約期間２年（更新可）などと記載されており，さらに「ｘ線ｙ駅より徒歩２分」「ｒ駅より徒歩４分」「ｑ駅より徒歩３分」など，広告により徒歩時間に差があるもの

の，交通至便性を掲げている。

平成２５年９月１３日における空室は６０２号室，７０２号室であり，３０２号室の入居者は，平成２３年９月２９日に入居し，賃貸借期間を更新することなく，平成２５年９月２８日に退去する予定である。なお，上記各居室はいずれも二重サッシが施されている。

⑷　被申請人による環境影響評価

ア　被申請人は，最寄り軌道中心から両側約５０ｍの地点において，鉄道騒音を除外した環境騒音の調査を実施した。

本件賃貸マンションに近い測定点は，Ｅ－４地点（東京都千代田区○○）とＥ－５地点（東京都千代田区●●）である。調査日時は，平日がＥ－４地点及びＥ－５地点とも平成１８年６月５日午後１時から同月６日午後１時までの間であり，休日がＥ－４地点では同年７月２９日午後６時から同月３０日午後６時までの間，Ｅ－５地点では同月２９日午前１２時から同月３０日午前１２時までの間である。

Ｅ－４地点における平日の昼間（午前６時から午後１０時まで）等価騒音レベルは６７dB，夜間（午後１０時から翌日の午前６時まで）等価騒音レベルが６２dB，休日の昼間等価騒音レベルは６７dB，夜間等価騒音レベルが６１dBであり，騒音環境基準（昼間６５dB，夜間６０dB）をやや上回っていた。最大値は，平日が７６dBから９０dB，休日が７０dBから８６dBであった（ここでいう最大値は，最大騒音レベルと同じである。Ｅ－５地点についても同様である。）。

Ｅ－５地点における平日の昼間等価騒音レベルは６４dB，夜間等価騒音レベルが５９dB，休日の昼間等価騒音レベルは６５dB，夜間等価騒音レベルが５９dBであり，騒音環境基準（昼間６５dB，夜間６０dB）と同程度であった。最大値は，平日が７１dBから８５dB，休日が７３dBから８６dBであった。（乙２の１・４７頁以下・６０頁，乙２の２・３０頁以下）

イ　被申請人は，被申請人施設沿線の建物の踊り場等において，各階ごとに鉄道騒音の測定を行った。

本件賃貸マンションに隣接する建物（別紙図面のＴＺ－５地点）の調査日は，平成１８年６月５日午後１２時から同月６日午後１２時までの間である。等価騒音レベルは，単発騒音暴露レベルから算出しており，各路線で２０本程度の単発騒音暴露レベルの測定結果を基に，時間帯ごとの列車本数を乗じて算出した。測定対象の列車に関しては，通過時刻，車両数，型式，列車種別，列車速度についても観測を行い，列車速度は，測定点付近において通過列車の先頭から最後尾までの通過所要時間を計測し，列車長より算出した。

ａ線内回り・外回り，ｂ線南行き・北行き，新幹線上り・下りのピーク騒音レベル・単発騒音暴露レベルは，それぞれ別表２－１ないし６のとおりであり，ピーク騒音レベルは，午後６時５４分に通過したａ線外回りの９０．１dBが最も数値が大きかった（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，以下では「ピーク騒音レベル」を「最大騒音レベル」と統一して表記する。）。また，等価騒音レベル（昼間は午前７時から午後１０時まで，夜間は午後１０時から翌日の午前７時まで）の調査結果は，別表３のとおりである。（乙２の１・５１頁以下，乙２の２・１２７頁以下）

ウ　被申請人は，工事完了後における高さ方向の鉄道騒音を予測したところ，ＴＺ－５地点については以下のとおりであった（乙２の１・１１７頁）。

単位dB

測定高さ		3.9m	7.8m	11.7m	15.6m	19.5m	23.4m	27.3m
現況値	昼間	73	75	79	79	79	79	78
	夜間	68	70	74	74	74	74	73
予測値	昼間	73	75	79	79	79	79	78
	夜間	68	70	74	74	74	74	73

⑸　ｐ測定結果

申請人は，株式会社ｐに騒音測定を委託し，平成２３年８月３日午前９時３０分から同月４日午前１０時１５分までの間，本件賃貸マンション７０２号室室内中央とバルコニーにマイクロホンを設置し，騒音計を用いて全日・昼間（午前６時から午後１０時まで）・夜間（午後１０時から翌日の午前６時まで）の等価騒音レベル，最大騒音レベル，時間率騒音レベル（L_5，L_{50}，L_{95}）をそれぞれ測定した（ｐ測定結果）。なお，測定時，７０２号室には二重サッシが設置されていた。

株式会社ｐは，１秒ごとの等価騒音レベルを２４時間自動で測定し，その測定データから対象外の異音を排除し，各時間帯の等価騒音レベルを算出した。測定時の騒音計の動特性は遅い動特性（ＳＬＯＷ）であり，マイクロホンの高さは，床面から１．２ｍ，敷地から約１９ｍである。

測定結果は別表４記載のとおりである。最大騒音レベル９５．４dBは，午後８時５０分ころに測定され，最大騒音レベル９５．０dBは，午後１１時５８分ころに測定された。（甲９，２０）

⑹　職権調査

ア　調査の内容

裁定委員会は，職権により，株式会社ｚに騒音測定を委託し，平成２４年７月２５日午前４時３０分から同月２６日午前５時までの間，本件賃貸マンション６０２号室室内とバルコニー，３０２号室バルコニーにおいて，

本件騒音について本件賃貸マンションの受音状況を客観的に把握するため，以下のとおり在来鉄道騒音調査，新幹線鉄道騒音調査を行った（職１・１頁以下）。

（ア）在来鉄道騒音調査

６０２号室室内とバルコニー，３０２号室バルコニーにマイクロホンを設置し，騒音計を用いて２４時間連続して鉄道騒音をメモリーカードに記録し，並行してデータレコーダに録音した。同時にレベルレコーダによりモニタリングを行い，通過列車の種類，上下線別を記録した。また，観測員がストップウォッチを用いて通過時間，列車速度を計測した。

メモリーカードに記載された騒音レベル波形により，在来鉄道の列車通過時の最大騒音レベル（$L_{A,Smax}$），単発騒音暴露レベル（L_{AE}）を求めた。

測定は「在来鉄道騒音測定マニュアル」に従い，実施した。なお，同マニュアルは，既設の在来鉄道に在来鉄道騒音指針が適用されないため，既設の在来鉄道からの騒音の測定を行う場合の標準的な方法を示したものである。

（イ）新幹線鉄道騒音調査

メモリーカードに記録された騒音レベル時系列データにより，新幹線の列車通過時の最大騒音レベル（$L_{A,Smax}$）を求めた。また，観測員がストップウォッチを用いて通過時間，列車速度を計測し，車両の種類，車両編成を記録した。

測定は，新幹線騒音環境基準に従い，実施した。

（ウ）測定位置

マイクロホンは，３０２号室と６０２号室の各バルコニー，６０２号室内に，それぞれ二重サッシから１ｍ離れた地点に設置し，その高さは，バルコニーの床面から１．３５ｍ，室内の床面から１．２ｍである。

３０２号室バルコニー設置のマイクロホンの高さは，敷地から約７．５ｍであり，６０２号室バルコニー設置のマイクロホンの高さは，敷地から約１６ｍである。（甲２０）

イ　現地における鉄道騒音の概要

測定当日（平成２４年７月２４日午前４時３０分から翌２５日午前５時までの間）は，在来鉄道１１８４本，新幹線４４０本の列車の通過があった。本件賃貸マンション付近の通過時刻は，在来鉄道が午前４時３８分ころから翌日午前１時８分ころまでであり，新幹線鉄道が午前５時４５分ころから午後１１時５７分ころまでである。

在来鉄道が運行し始め，朝夕の運行時間が最も多くなる時には１０分間に２０本から２２本の列車の通過があり，その間，本件賃貸マンションはほぼ絶え間なく鉄道騒音に暴露される状況にあった。

在来鉄道通過時の最大騒音レベルは，６０２号室バルコニーで７２dBから９２dB，３０２号室バルコニーで７０dBから８７dB，６０２号室室内で４４dBから５８dB，新幹線通過時の最大騒音レベルは６０２号室バルコニーで７１dBから７８dB，３０２号室バルコニーで７０dBから７７dB，６０２号室室内で４０dBから５１dBであった。

最大騒音レベルが最も高かったのはａ線内回りであった。（職１・５頁，職１「測定データ資料」２頁以下）

ウ　在来鉄道の等価騒音レベル，最大騒音レベル

在来鉄道騒音測定マニュアルの単発騒音暴露レベル算出方法に従い，最大騒音レベルと暗騒音のレベルとの差が１５dB以上の場合と１０dBから１５dBの場合に分けて単発騒音暴露レベルを求め，１０dB以下の場合には欠測とした。そして，欠測となった列車を含め実測データが得られていない列車の単発騒音暴露レベルは，測定された全ての列車の単発騒音暴露レベルについてパワー平均値を取った値とし，一定の計算式より，単発騒音暴

露レベルを用いて等価騒音レベルを算出した。在来鉄道の等価騒音レベルは，別表５－１のとおりである。

また，在来鉄道の最大騒音レベルの高い上位１０本のパワー平均値は，別表５－２のとおりである。（職１・７頁以下，職３）

エ　新幹線騒音の等価騒音レベル，最大騒音レベル

上記ウと同様の方法により算出された新幹線の等価騒音レベルは，別表６－１のとおりである。

また，新幹線の最大騒音レベルの高い上位１０本のパワー平均値は，別表６－２のとおりである。（職１・１８頁以下，職３）

オ　環境騒音

各測定点における鉄道騒音，道路交通騒音を含む環境騒音の等価騒音レベルは，別表７－１のとおりである。

各測定点における鉄道騒音を除外した環境騒音の等価騒音レベルは，別表７－２のとおりである。

なお，クラクション，サイレン音等の異常音は除外されている。（職１・３４頁以下，職３）

カ　調査結果の評価

鉄道騒音全体の影響は，３０２号室バルコニーが昼間等価騒音レベル７４dB，夜間等価騒音レベル６９dB，６０２号室バルコニーが昼間等価騒音レベル７７dB，夜間等価騒音レベル７２dB，６０２号室室内昼間等価騒音レベル４４dB，夜間等価騒音レベル３９dBであった。

本件賃貸マンション３０２号室と６０２号室の各バルコニーのいずれの測定地点においても，在来鉄道騒音が新幹線鉄道騒音より９dB以上高く，鉄道騒音は在来鉄道が主たる要因であり，その測定地点における騒音レベルは在来鉄道騒音でほぼ決定づけられているといえる。（職２）

２　争点１（将来請求の適法性）について

⑴　申請人は，本件審問終結日の翌日である平成２５年１１月８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，申請人が将来本件騒音により受ける被害の有無，程度は，将来変動の可能性があり，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ができない。また，将来発生するおそれのある損害の賠償請求は責任裁定申請における「公害に係る被害」（公害紛争処理法４２条の１２第１項）に含まれない。

⑵　申請人は，ｇ線整備事業による運転本数の増加を問題としており，ｇ線運行開始後の騒音の悪化を懸念しているようであるが，これも上記⑴と同様の理由で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ができない。もともと，申請人は，本件裁定申請時におけるＴＺ－５地点で既に発生している騒音レベルの改善を求めていたのであるから，ｇ線運行開始後に騒音レベルが増大するというのであれば，それは本件裁定申請とは別個の新たな紛争として，異なる観点からの調査検討を要するものである。ｇ線運行開始後，騒音レベルの悪化が現実に生じたときは，その騒音被害について紛争の解決を求めるべきものであり，本件裁定の存在がこれを妨げるものではない。

⑶　以上によれば，申請人の本件裁定申請のうち，本件審問終結日である平成２５年１１月７日の翌日以降に生ずべき損害の賠償請求に係る部分は，責任裁定の対象とすることができないものとして，却下を免れない。

３　争点２（被申請人施設からの騒音が受忍限度の範囲を超えるものか否か）について

⑴　判断基準

騒音被害が一般社会通念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，被害の程度，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，状況等の諸般の事情を総合的に考察して，これを判断することが相当である。この判断に当たり，騒音被害を訴える者が，当該騒音の存在又は被害の可能性を認識又は容認して当該場所での営業又は入居を開始した場合において，その被害が騒音による精神的苦痛ないし生活妨害として直接生命，身体に関わるものでないときは，その営業等を開始した後に騒音の程度が著しく増大したなど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して考慮されるべきものである。

以下，これらの事情を検討する。

⑵　本件騒音の程度

ア　本件騒音は既設の在来鉄道及び新幹線による騒音からなるが，新幹線騒音は既設の在来鉄道騒音に隠れ，騒音の主体は在来鉄道騒音となるところ（１⑹カ），既設の在来鉄道の運行による騒音には騒音環境基準及び在来鉄道騒音指針は適用がない。しかし，これらの基準等を騒音の程度を考慮する際の参考とすることは妨げない。

イ　騒音レベルの測定結果として，被申請人による環境影響評価のほか，ｐ測定結果，職権調査の結果が存在する。これらは，いずれも本件賃貸マンションの騒音レベルを把握するための直接証拠である。すなわち，環境影響評価については，本件賃貸マンションに隣接するマンションで測定されたものであるから，本件賃貸マンションが曝されている騒音レベルを推認させるものといえる。被申請人は，ｐ測定結果の測定方法が適当でない旨を主張するが，ｐ測定結果の測定方法が在来鉄道騒音測定マニュアルに準拠していないとしても，その測定結果の信用性が直ちに否定されるわけではない。また，申請人は，職権調査の測定時に二重サッシを閉めてクレセントをかけ，吸気口を完全に閉めたばかりでなく，室内のドアを閉めきっていた旨を指摘しているが，それは鉄道騒音を客観的に把握するための措

置として不当なものではない。

ウ　まず，外部空間における騒音レベルを検討する。職権調査の結果及び専門委員の意見書（職２）によれば，鉄道騒音全体の騒音レベルは，本件賃貸マンション３０２号室においては，昼間等価騒音レベルが７４dB，夜間等価騒音レベルが６９dB，６０２号室においては，昼間等価騒音レベルが７７dB，夜間等価騒音レベルが７２dBである（１⑹カ）。これは，環境騒音基準の騒音値を１０dB以上超えるものであって，喧噪感が非常に高いレベルにあると認められる。

エ　次に，室内空間における騒音レベルを検討する。職権調査の結果及び専門委員の意見書（職２）によれば，鉄道騒音全体の騒音レベルは，６０２号室での室内においては，昼間等価騒音レベルが４４dBほど，夜間等価騒音レベルが３９dBほどである（１⑹カ）。この値は，騒音環境基準における幹線道路近傍の騒音空間に関する屋内に透過する騒音に係る基準と対比しても，それを下回り，生活感においても喧噪感をそれほど感じない程度の環境にとどまっているものと認められる。ｐ測定結果によっても，７０２号室での昼間等価騒音レベルが４６．０dB，夜間等価騒音レベルが３５．０dBであるから（１⑸），ほぼ同程度であるといえる。

なお，二重サッシが施された６０２号室の外部騒音と室内騒音との差は３３dB（ｐ測定結果による７０２号室にあっては３０dB）であり，他方，建築当初の窓サッシの透過損失は，申請人の主張に従えば６０２号室の窓サッシはＴ２であるから，５００Hz以上の騒音につき３０dBである。もっとも，５００Hz未満の騒音の影響や騒音測定時の誤差，室内の残響等を考慮し，二重サッシによる騒音の減少を概ね１０dBとしても，シングルサッシ室内での騒音は昼間５４dB，夜間４９dBとなり，会話が可能な静かな事務室程度の環境と推測される。

オ　申請人が本件賃貸マンションを建築した当時においては，環境影響調査

時点と同様の状態になっていたことは前記のとおりであるところ（１⑴ア），環境影響評価の結果，ｐ測定結果及び職権調査の結果を比較すると，別表８のとおりであり，ｐ測定結果の時間区分が違う点を考慮しても，外部騒音レベルはほぼ変化がないから，平成１８年６月ころから平成２４年７月ころまでの間に騒音レベルが悪化しているということはできない。

なお，外部騒音の最大騒音レベルをみると，職権調査の結果及びｐ測定結果のいずれも９０dBを超えているものがある（職権調査の結果によれば，９０dBを超えている在来鉄道の本数は少なく，午後１０時以降は在来鉄道の１本にすぎない。）。しかし，具体的な居住者の睡眠妨害などの個別被害を検討する場合と異なり，本件賃貸マンションの一般的な騒音環境の検討には，変動騒音について生活実感との対応関係が高いとされている等価騒音レベルの比較が妥当と解される。

カ　以上によれば，申請人が本件土地を取得したころから職権調査の時点まで，外部空間における騒音は喧噪感が非常に高いレベルにあり，日常生活において窓を開けたときには，この喧噪に曝される状態にあるということができる。

キ　申請人は，ｇ線整備事業により建築された工作物による反射音を問題とし，最大騒音レベルが悪化している旨を主張している。

しかし，環境影響評価，ｐ測定結果，職権調査の結果における最大騒音レベルを比較すれば，最大騒音レベルが悪化しているとまでは認められず，他にこれを証する証拠の提出はない。本件審問終結日までに取り調べられた証拠（測定結果）に現実化している限度，すなわち，職権調査の結果に現実化している限度で考慮しても，反射音による騒音の有意な増加を認めるに足りないことは，既に説示したとおりである。また，環境影響評価におけるｇ線整備事業の工事完了後における鉄道騒音の予測では，工事前とほぼ同様の結果となっており（１⑷ウ），このことからも上記反射音によ

る有意な騒音増加は認め難く，この認定を覆すに足りる証拠はない。

⑶　本件不動産所在地の地域性

本件不動産所在地は，ｑ駅とｒ駅との間にあって，都市計画上の商業地域に指定されており，本件賃貸マンションはｆ通りにも近く，交通至便の地である。環境影響評価によれば，本件賃貸マンション付近の鉄道騒音を除く環境騒音は，Ｅ－４地点では環境騒音基準をやや上回り，Ｅ－５地点では環境騒音基準と同程度であって，いずれの地点でも最大騒音レベルが８０dBを超えているから（１⑷ア），鉄道騒音を除いても本件賃貸マンションが相当程度の環境騒音に曝されていると認められる。そして，職権調査の結果によれば，本件賃貸マンションにおける鉄道騒音を除く環境騒音は，６０２号室バルコニーでは昼間等価騒音レベルで６１．０dB，夜間等価騒音レベルで５８．９dB，３０２号室バルコニーでは昼間等価騒音レベルで６２．７dB，夜間等価騒音レベルで６０．４dBである（別表７－２）。また，本件騒音（鉄道騒音）の状態は，申請人が本件土地を取得した当時には既に存したものと認められる。そうすると，本件不動産所在地は，静謐な住環境が認められる地域性にあるとはいえない。

⑷　被申請人の鉄道事業の公共性

被申請人は，被申請人施設において，ｂ線，ａ線，ｃ新幹線を運行しているところ，ｂ線，ａ線は，首都圏における通勤通学その他の移動のために不可欠の交通手段であり，また，ｃ新幹線は，東日本における高速かつ安全な交通手段として利用されているものであり，ともに経済活動や国民生活の基盤をなすものであるから，これらの公共性は高いといえる。

⑸　被侵害利益の性質等

ア　申請人は，本件騒音により，本件賃貸マンションの賃借人において睡眠が妨げられ，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不自由し，不快，いらいら等を感じるなど，著しい生活妨害を受けること

により，賃借人が転居し，あるいは空室が生ずるとして，賃料減収相当額及び騒音対策としての二重サッシ設置費用相当額の各損害の賠償を請求する。

ところで，賃借人が感ずるとされる上記の不快，生活妨害による人的損害は各賃借人が請求主体であって，申請人が賠償を請求することができるのは，本件賃貸マンション経営に係る営業損失ということになる。

イ　なお，賃借人が賃借を決断するに当たっては，各自の生活スタイルに応じ，居室に求める利便も異なるところ，前記地域性及び本件賃貸マンションの広告の内容に照らしても，最大の利便は，△△，▲▲といった繁華街近くの交通至便という地の利にあることが推認される。このことは，二重サッシの有無と入居状態との間に対応関係が見られないこと（別表１）と符合するものであり，また，申請人が主張する二重サッシによって実現しようとする騒音の緩和と入居者が減ることによる営業損失との関連をも疑わせるものである。

そうすると，申請人の本件賃貸マンション経営という観点からは，上記地域性における交通至便であることに付随する騒音は所与のものということができる。

ウ　申請人は，平成１０年１０月に本件土地を取得し，平成１４年９月に本件賃貸マンションを建築しているところ，申請人が本件土地を取得する際の価額（不動産競売手続における評価額を前提とする入札額）は，当時の地域性を反映していたものというべきであり，申請人が本件賃貸マンションを建築するに当たっては，その時点での地域性，地域環境を所与のものとして，想定される賃借人のニーズを考えて，建築物の仕様を定めたものというべきである。そして，平成１０年の時点で，既に被申請人の鉄道運行はｇ整備事業工事の着手前の状態となっており，また，その後の環境影響評価，ｐ測定結果，職権調査の結果において有意な騒音の増加は認めら

れないから，申請人の本件土地の取得，本件賃貸マンション経営の開始から職権調査の時までに当初予想できなかったような騒音の増加があったとは認められない。

⑹　総合判断

ア　申請人は，小田急線責任裁定値を騒音レベルを改善すべき受忍限度の基準として主張する。

しかし，小田急線騒音被害等責任裁定申請事件は，小田急線沿線に発達した居住地域の住民が，自らの人格的利益の侵害に対する賠償を請求した事案であるところ，本件は静謐な環境を期待できない地域においてマンション経営に係る営業損失の賠償を求める事案であって，両者は受忍限度を判断すべき要素を異にし，小田急線責任裁定値を本件における受忍限度判断の基準とすることはできない。

イ　そこで，更に受忍限度を超える損害の有無について検討する。

本件騒音は，形式的には，前記各騒音基準（第３の４⑴ないし⑶）を参考にすると，外部騒音は喧噪感が非常に高いレベルにあり，窓を閉めない状態では相当の騒音に曝されるということができる。しかし，この状態は，申請人が本件賃貸マンションを建築する当時において所与のものというべく，申請人は，このような状態で本件不動産所在地の交通至便性を顧客誘因要素として，本件賃貸マンションを建築し，賃貸経営を開始したものであり，その後に予想を超えて騒音が増大したなどの事情を認めることはできない。

そうすると，本件騒音の程度，本件不動産の所在地の地域性，申請人の主張する損害の性質，内容等を総合しても，申請人の主張する営業損害との関係では，本件騒音は受忍限度の範囲内に止まるものというべきである。

４　争点３（損害）について

上記のとおり，申請人が主張する損害は，本件騒音による賃借人の生活妨害

等に起因する賃料収入の減少等のマンションの経営に係る利益の喪失である。

しかし，別紙図面のＴＺ－５地点における騒音測定値が小田急線責任裁定値を超えることが賃料収入の減少を当然に推認させるものではなく，賃借人の本件騒音による被害状況を証するに足りる証拠はない。

確かに，本件賃貸マンション建築後，居室の一部には二重サッシが設置されているところ，これは入居者の騒音に関する苦情を契機に設置されたものと推認される。

しかし，本件証拠上，本件賃貸マンションの入居者の生活実態や二重サッシの設置時期が明らかではないから，あくまで一時点の入居者が騒音に苦情を訴えていたことが推認されるにすぎない。実際にも，本件賃貸マンションにおいて，建築当初の窓サッシのまま居住している入居者も少なくない（この事実は，室内騒音に関する推測（第５の３⑵エ）とも符合する。）。そして，本件賃貸マンションの入居状況によれば，平成２３年９月５日情報公開日の時点では６室の空室があるものの，それ以前は概ね１室から３室ほどであり，しかもＡタイプの空室が目立っている。そして，現時点における３室の空室は，すべて二重サッシにしたＡタイプの居室である。このように，同一階のＢタイプに入居者がある一方，Ａタイプの空室が多いということからすれば，ＡタイプとＢタイプとの使い勝手の良否が入居状態の差を生じさせていると解されるのであって，本件騒音が本件賃貸マンションの空室の発生に影響していると認めることはできない。他に，入居者が鉄道騒音により著しい生活妨害を受けていることを理由に転居していることを窺わせる証拠もない。

そうすると，在来線や新幹線の運行が早朝から深夜まで及ぶとしても，本件賃貸マンションの居住者は，鉄道騒音をある程度まで甘受した上で賃貸借契約を締結しているというほかなく，本件騒音により本件賃貸マンションの空室が生じたとまではいえないのであるから，本件騒音と賃料収入の減少との間に相当因果関係を認めることはできず，また，二重サッシの設置が空室発生の有意

義な対策とみることもできない。

したがって，本件騒音と申請人の主張する損害との間には相当因果関係が認められない。

5　よって，申請人の本件裁定申請のうち，将来請求に係る裁定申請は不適法であるから却下し，その余の請求に係る裁定申請は，本件騒音が受忍限度を超えず，本件騒音による損害の立証もなく，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。

裁定手続について（付言）

本件裁定申請に対する責任裁定は，すでに説示したところに尽きるが，申請人は，審問終結後，上申書や陳述書を提出して，本件の審理の疑問点や審問終結の不当性を指摘している。これらは，いずれも裁定手続に対する誤解や無理解に基づくものと解されるので，以下に主要な点について説明を付言する。

1　職権調査の結果について

⑴　責任裁定においても，不法行為による損害賠償の原則に従い，損害賠償を求める者に基本的な立証責任（言い分を裏付ける証拠を出す責任）がある。そして，職権調査は，当事者の提出した証拠に加え，裁定委員会が行う証拠収集の一方法であるが，これによって得られた結果は，当事者が提出した証拠と同様に認定判断の資料となるものであり，職権調査の結果が直ちに裁定委員会の見解となるものではない。なお，職権調査であっても，予算，時間の制約のもとで当事者の協力を得て行うものであって，必ずしも万全でない場合があるが，当事者が提出した証拠の場合と同様，その限界を含んだものとして認定判断の資料とすることができるのであって，万全でないことから，証拠としての適格性が否定されるものではない。

⑵　申請人は，職権調査の結果について，在来鉄道騒音測定マニュアルによると本来記載されるべき気象条件（職１資料）が記載されていないと指摘する。

確かに，騒音の測定に当たっては，特殊な気象条件にある時期（甲１０）

や雨天その他の特殊な天候の日（甲１４）を避けるべきであり，測定結果に影響を与えるような風向きであれば，それを明らかにすべきである。

しかし，職権調査には申請人も測定に立ち会っており，その際，気象条件に関する指摘はなく，証拠（職１・２０６頁以下）の写真からは通常の夏の曇り日であるというほかに，雨天，強風といった特殊な気象条件はうかがえない。なお，ｐ測定においても，バルコニーの測定について「１１：３０～１３：００頃に降雨がありました」との記載があるにとどまり，それ以上の具体的な気象の記載はない。気象条件の記載がないことで，本件裁定申請に対する認定判断を左右するに足りる事情は認められない。

⑶　申請人は，ａ線の外回りと内回りに関する最大騒音レベルの大小が環境影響評価と職権調査とで齟齬すると指摘する。しかし，このような事実があったとしても，すでに説示した判断を行うに当たり，いずれかの証拠としての適格性が否定されるものではなく，本件裁定申請に対して既にした説示を左右するものでもない。

２　専門委員の意見書について

専門委員の意見書も，職権調査の結果と同様に，当事者の提出する証拠と同様の証拠として認定判断の資料の一つになるものにすぎない。職号証を証拠として採用する際には，不意打ちを防ぐために，当事者に対して反論の機会を与えなければならないが，それ以上に証拠とするために当事者の同意を要するものではない。また，職号証に対する当事者からの意見や反論は職号証の証明力を判断する際に考慮されることになるが，当事者が専門委員に対して自己の意見への応答を求めることが当然に予定されているものではない。

３　審問期日調書について

⑴　審問期日調書には，「審問及び証拠調べの要領」「その他裁定委員会が必要と認める事項」（公害紛争の処理手続等に関する規則５４条２項６，７号参照）を記載すべきものとされており，手続事項のうち法律上の効果をとも

なう事項や裁定委員から当事者に対する質問（求釈明）における「問い」に対応した応答を記載するが，審問期日におけるすべての経過や当事者との応答のすべてを記載するものではない。

⑵　申請人は，第３回審問期日調書における「『ＡＷ－１Ａの遮音性（等級）はＴ－１・ＡＷ－２Ａの遮音性（等級）はＴ－２である』という記載を裏付けるような証拠は提出していない。」との記載について，審問の際，申請人は，口頭で耐風圧性の問題から高い所に耐風圧性の高いサッシが使用されていると回答しており，ＪＩＳ等級対応表における耐風圧性と遮音性（等級）を考慮すれば，ＡＷ－１Ａの遮音性（等級）がＴ－１，ＡＷ－２Ａの遮音性（等級）がＴ－２であることは明らかであるという。しかし，上記の調書の記載は，甲２８号証の窓サッシの符号ＡＷ－１Ａ，ＡＷ－２Ａにつき遮音性能を示す証拠の有無を質問したことに対する応答を記載したものであり，「問い」に対応しない申請人の推測根拠を記載しないことが調書の正確性を害したり，申請人の発言が記載されていないことをもって恣意的な措置であるということはできない。

⑶　申請人は，審問の終結の記載について，「審問終結」との記載ではなく，「職権による審問終結，申請人に異議あり」と訂正することを求めるという。しかし，裁定委員会が当該事件につき責任裁定をするのに熟したと判断したときは，審問を終結しなければならないものであり（公害紛争の処理手続等に関する規則５２条１項），この判断は裁定委員会の独立した判断であり，当事者の同意がなくとも責任裁定をするのに熟したと判断したときは終結しなければならないのである。したがって，申請人に異議申立権もなく，この点を審問期日調書に記載することも不要である。上記の調書の記載が調書の正確性を損なうものではない。

⑷　なお，この「責任裁定をするのに熟したとき」とは「取り調べた証拠により責任裁定申請に対する判断を示すことができる状態」をいい，終結後に，

裁定委員会において，この判断を示せる状態でないと認めたときは，審問を再開することができる。しかし，審問終結後に提出された主張，証拠を検討しても，裁定に熟したとの裁定委員会の判断は変わらなかった（本件では，受忍限度もさることながら，そもそも本件騒音による損害の立証がない。）。本件において，「取り調べた証拠により責任裁定申請に対する判断を示すことができる状態」にあることは本件裁定申請について既に説示したとおりであり，審問を再開すべき事情がないことは明らかである。

平成２６年１月１５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　　吉　村　英　子

（別紙一部省略）

（別紙）物件目録

1	所　　在	千代田区□□□　■■，◇◇
	家屋番号	◆◆◆
	種　　類	共同住宅
	構　　造	鉄骨鉄筋コンクリート・鉄筋コンクリート造・陸屋根１０階建
	床 面 積	１階　４８．８８㎡
		２階　５７．０７㎡
		３階　５７．０７㎡
		４階　５７．０７㎡
		５階　５７．０７㎡
		６階　５７．０７㎡
		７階　５７．０７㎡
		８階　５７．０７㎡
		９階　５７．０７㎡
		１０階　５７．０７㎡
2	所　　在	千代田区□□□
	地　　番	△△△
	地　　目	宅地
	地　　積	５９．６０㎡

別表1

情報公開日	H17.5.19	H19.9.5	H20.5.12	H21.1.9	H21.8.26	H22.1.20	H22.4.10	H23.8.2	H23.9.5
居室									
1002	入居	空室（9万8000円）	入居	入居	入居	空室（9万8000円）	空室（9万2000円）	入居	入居
1001	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	空室（9万円）	空室（8万8000円）
902	空室（9万円）	入居	入居	空室（9万円）	入居	入居	入居	入居	入居
901	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
802	入居	空室（9万6000円）	入居	入居	入居	入居	入居	空室（8万7000円）	空室（8万5000円）
801	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
702	空室（9万円）	入居	空室（9万円）	入居	入居	入居	空室（9万円）	空室（8万7000円）	空室（8万5000円）
701	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
602	入居	入居	空室（9万円）	入居	入居	入居	入居	入居	空室（8万5000円）
601	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
502	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
501	空室（9万円）	入居	空室（9万円）	入居	入居	入居	入居	入居	入居
402	入居	空室（9万円）	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
401	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	空室(8万4000円)
302	入居	入居	入居	入居	空室（9万円）	空室（9万円）	空室（8万9000円）	空室（8万2000円）	空室（8万円）
301	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
202	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
201	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居	入居
Aタイプ空室	2	3	2	1	1	2	3	3	4
Bタイプ空室	1	0	1	0	0	0	0	1	2

各階の2号室がAタイプであり，1号室がBタイプである。
黄色のセルは2重サッシ

別表２－１鉄道騒音（a線内回り）調査結果（TZ-5)

列車番号	通過時刻	上下	車両形式	両数（両）	列車長さ（m）	列車速度(Km/h)	騒音レベル(dB)													
							測定回数及びマイクロホン位置(m)													
							2階		3階		4階		5階		6階		7階		8階	
							3.9		7.8		11.7		15.6		19.5		23.4		27.3	
							ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル
1	19:12	a－内	E231	11	220	62.1	79.0	90.1	81.5	92.6	85.1	96.2	85.9	97.8	86.2	97.3	85.8	96.8	83.3	94.6
2	19:15	a－内	E231	11	220	60.5	79.7	90.4	82.7	93.0	86.5	96.7	87.2	97.5	87.6	97.8	86.7	97.4	83.7	94.8
3	19:24	a－内	E231	11	220	65.2	80.4	90.5	83.4	93.2	87.5	97.1	88.1	97.8	88.7	98.2	87.8	97.6	84.7	95.1
4	19:27	a－内	E231	11	220	61.1	80.1	90.6	82.1	93.0	85.8	96.5	86.2	97.1	86.6	97.5	86.3	97.1	83.5	94.7
5	19:30	a－内	E231	11	220	65.1	79.1	90.2	81.8	92.9	85.5	96.5	86.1	97.2	86.6	97.4	85.8	96.9	83.3	94.6
6	19:40	a－内	E231	11	220	60.3	79.3	90.5	82.2	93.0	85.5	96.6	86.6	97.3	86.8	97.6	86.2	97.1	83.6	94.7
7	19:55	a－内	E231	11	220	59.8	79.0	90.2	81.4	92.6	85.5	96.3	86.1	97.2	86.4	97.3	85.6	96.8	83.2	94.6
8	20:02	a－内	E231	11	220	67.1	79.0	90.3	81.7	92.6	85.3	96.2	86.0	96.9	86.6	97.3	86.4	96.9	83.3	94.5
9	20:47	a－内	E231	11	220	61.6	78.7	90.1	81.4	92.5	84.9	96.1	85.7	96.9	86.2	97.2	85.7	96.8	83.2	94.4
10	20:50	a－内	E231	11	220	59.9	78.7	89.7	81.4	92.4	84.9	96.0	85.8	96.8	85.7	96.9	86.1	96.9	83.0	94.3
11	21:01	a－内	E231	11	220	60.6	79.1	90.9	81.8	92.8	85.6	96.6	86.3	97.3	86.7	97.4	85.8	96.8	83.4	94.7
12	21:04	a－内	E231	11	220	61.5	79.2	89.9	81.8	92.6	85.3	96.3	86.2	97.0	86.6	97.4	86.7	96.9	83.7	94.6
13	21:08	a－内	E231	11	220	61.1	79.1	90.1	81.8	92.6	85.8	96.2	86.6	96.9	86.7	97.2	86.3	96.9	83.4	94.4
14	21:11	a－内	E231	11	220	61.5	79.3	90.3	82.0	92.8	85.3	96.3	86.3	97.1	86.6	97.5	86.4	97.0	83.5	94.6
15	21:15	a－内	E231	11	220	61.9	79.4	90.1	82.2	92.7	85.6	96.4	86.5	97.2	86.6	97.4	86.3	97.0	83.7	94.6
16	21:27	a－内	E231	11	220	60.8	79.1	90.2	81.7	92.6	85.0	96.2	85.9	96.9	86.0	97.0	85.9	96.7	83.0	94.4
17	21:33	a－内	E231	11	220	61.7	79.7	90.4	82.2	92.9	86.3	96.7	86.9	97.3	87.4	97.8	86.4	97.1	84.3	95.0
18	21:37	a－内	E231	11	220	62.0	79.2	90.2	81.8	92.8	85.5	96.4	86.1	97.1	86.5	97.4	86.0	96.9	83.3	94.5
19	21:47	a－内	E231	11	220	57.6	78.7	89.9	81.2	92.4	84.7	96.0	85.5	96.7	85.6	96.9	85.7	96.7	82.9	94.2
20	22:02	a－内	E231	11	220	56.6	78.9	90.0	81.5	92.5	85.2	96.2	85.9	96.9	86.4	97.3	85.7	96.7	83.2	94.4
21	0:41	a－内	E231	11	220	53.0	76.9	88.4	79.6	90.9	82.9	94.4	83.5	95.1	84.1	95.5	83.0	94.6	80.6	82.6
単発騒音暴露レベル平均値							-	90.2	-	92.7	-	96.3	-	97.1	-	97.3	-	96.9	-	94.4

別表２－２鉄道騒音（a線外回り）調査結果（TZ-5)

列車番号	通過時刻	上下	車両形式	両数（両）	列車長さ（m）	列車速度 (Km/h)	騒音レベル(dB)													
							測定回数及びマイクロホン位置(m)													
							2階		3階		4階		5階		6階		7階		8階	
							3.9		7.8		11.7		15.6		19.5		23.4		27.3	
							ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル
1	18:06	a－外	E231	11	220	64.1	80.4	91.4	83.4	94.1	88.4	99.1	88.4	99.3	88.8	99.4	89.4	100.1	88.8	99.0
2	18:15	a－外	E231	11	220	64.0	81.7	92.2	83.6	94.5	88.9	99.5	89.4	100.1	89.6	100.2	89.9	100.8	89.3	99.4
3	18:21	a－外	E231	11	220	62.4	80.1	90.8	82.4	93.2	87.7	98.2	88.0	98.6	88.4	98.7	88.6	99.4	89.0	98.2
4	18:36	a－外	E231	11	220	57.2	77.7	89.0	80.0	91.2	85.8	96.5	85.8	96.6	86.3	97.0	86.2	97.4	85.5	96.2
5	18:45	a－外	E231	11	220	62.2	80.6	91.5	82.7	93.3	88.0	98.8	88.3	99.2	88.5	99.2	90.0	99.9	89.3	98.7
6	18:54	a－外	E231	11	220	62.1	81.2	91.7	83.6	94.1	89.3	99.3	89.4	99.8	89.5	99.7	90.1	100.3	90.0	99.4
7	19:03	a－外	E231	11	220	63.6	80.7	91.5	83.5	93.4	88.7	99.2	89.4	99.8	88.9	99.3	89.5	100.0	87.9	98.4
8	19:06	a－外	E231	11	220	62.8	81.3	91.9	83.4	94.2	88.6	99.4	88.7	99.5	88.9	99.5	89.5	100.3	88.8	99.1
9	19:13	a－外	E231	11	220	63.4	81.0	91.5	83.0	93.9	88.7	99.1	88.7	99.5	88.7	99.5	89.5	100.2	89.5	98.8
10	19:24	a－外	E231	11	220	62.6	80.1	90.9	82.6	93.2	87.6	98.1	87.8	98.5	88.2	98.5	88.4	99.2	87.6	97.9
11	19:30	a－外	E231	11	220	54.1	76.4	87.9	78.7	90.2	83.4	94.8	84.1	95.3	84.7	95.8	84.6	96.1	83.2	94.7
12	19:51	a－外	E231	11	220	62.6	80.9	91.5	82.9	93.8	88.1	98.9	88.7	99.2	88.6	99.1	89.1	99.8	88.1	98.4
13	20:03	a－外	E231	11	220	-	78.7	89.7	81.2	92.2	86.7	97.4	87.4	97.9	87.4	97.8	88.2	98.4	88.2	97.3
14	20:12	a－外	E231	11	220	50.0	74.5	86.4	77.1	88.8	81.7	93.2	82.1	93.9	82.5	94.3	83.0	94.5	81.1	93.0
15	20:16	a－外	E231	11	220	62.5	80.1	91.2	82.5	93.4	87.8	98.6	87.6	98.6	88.1	98.7	88.8	99.5	87.9	98.0
16	20:43	a－外	E231	11	220	60.6	79.8	90.7	82.2	93.0	87.6	98.1	88.2	98.7	87.9	98.5	88.9	99.0	88.6	98.2
17	20:51	a－外	E231	11	220	62.9	80.7	91.2	82.8	93.5	88.0	98.6	88.5	99.1	88.6	99.2	89.6	99.8	88.9	98.4
18	20:55	a－外	E231	11	220	50.2	74.6	86.2	77.3	88.7	82.1	93.2	82.4	93.8	82.7	94.1	83.2	94.3	81.4	92.8
19	20:58	a－外	E231	11	220	63.0	80.4	91.0	82.2	91.2	87.9	98.4	87.8	98.5	88.0	98.6	88.7	99.2	88.0	97.9
20	21:02	a－外	E231	11	220	55.3	77.3	88.0	80.0	90.4	84.8	95.1	85.1	95.6	85.9	96.1	86.2	96.7	84.8	95.2
単発騒音暴露レベル平均値							-	90.6	-	92.8	-	98.0	-	98.4	-	98.5	-	99.1	-	97.8

別表２－３鉄道騒音（b線南行き）調査結果（TZ-5)

列車番号	通過時刻	上下	車両形式	両数（両）	列車長さ（m）	列車速度(Km/h)	騒音レベル(dB)													
							測定回数及びマイクロホン位置(m)													
							2階		3階		4階		5階		6階		7階		8階	
							3.9		7.8		11.7		15.6		19.5		23.4		27.3	
							ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル
1	18:35	b－南	209	10	200	66.2	74.3	84.2	77.0	86.8	82.4	92.0	82.6	92.4	83.1	92.9	83.1	92.9	82.6	92.5
2	18:56	b－南	209	10	220	62.0	74.7	85.3	77.3	88.0	82.3	92.8	82.8	93.2	83.6	93.8	83.3	93.8	83.1	93.3
3	19:03	b－南	209	10	220	68.6	76.1	86.0	78.6	88.3	84.1	93.6	84.2	93.8	85.0	94.4	85.2	94.5	84.4	93.9
4	19:10	b－南	209	10	220	56.6	72.2	83.3	75.1	85.8	79.8	90.4	80.0	90.8	80.7	91.4	81.1	91.7	80.5	91.1
5	19:14	b－南	209	10	220	66.9	76.0	86.0	79.0	88.7	84.1	93.7	84.5	94.0	85.1	94.5	85.2	94.7	84.3	94.1
6	19:29	b－南	209	10	220	62.8	75.4	86.1	78.1	88.4	82.8	93.1	82.9	93.2	83.6	93.7	83.7	93.9	83.2	93.3
7	19:34	b－南	209	10	220	63.4	73.8	84.5	76.8	87.1	81.8	91.9	82.0	92.3	82.6	93.1	82.5	93.1	82.3	92.6
8	19:46	b－南	209	10	220	65.6	73.4	83.8	77.8	86.8	81.3	91.1	81.4	91.7	82.4	92.3	82.5	92.6	82.6	92.4
9	20:26	b－南	209	10	220	65.8	74.2	84.2	76.7	86.7	81.5	91.6	82.3	92.2	82.8	92.6	83.0	92.7	82.6	92.5
10	20:30	b－南	209	10	220	66.5	78.4	86.9	80.1	89.3	85.3	94.4	85.5	94.7	85.9	95.3	86.0	95.4	85.6	95.0
11	20:53	b－南	209	10	220	68.3	75.0	85.2	77.7	87.8	83.2	93.0	83.7	93.4	83.9	93.9	84.2	94.0	83.9	93.5
12	21:02	b－南	209	10	220	58.3	72.4	83.4	76.8	86.4	80.1	90.9	80.6	91.4	81.2	92.1	81.2	92.2	80.9	91.6
13	21:31	b－南	209	10	220	64.0	74.6	85.5	77.1	87.6	81.9	92.2	82.0	92.4	82.7	93.2	82.9	93.2	82.6	92.9
14	21:45	b－南	209	10	220	63.4	74.9	85.8	79.2	88.5	83.1	88.3	83.7	93.3	84.5	93.9	83.8	93.8	83.3	93.4
15	21:50	b－南	209	10	220	61.7	72.1	83.0	74.8	85.5	79.7	90.3	79.9	90.6	80.7	91.3	80.8	91.3	80.9	91.0
16	22:35	b－南	209	10	220	65.0	76.4	85.8	79.5	88.9	84.4	93.8	84.7	94.1	85.0	94.6	85.1	94.7	84.6	94.3
17	23:26	b－南	209	10	220	62.6	74.1	84.2	76.8	86.8	81.9	92.0	82.1	92.4	82.7	93.0	83.0	93.2	82.5	92.7
18	0:03	b－南	209	10	220	68.1	76.6	85.7	79.9	88.5	86.0	96.3	85.2	94.1	85.7	94.6	85.7	94.6	85.7	94.2
19	0:13	b－南	209	10	220	61.3	74.4	84.6	76.9	87.2	82.0	92.1	82.7	92.7	83.5	93.4	83.6	93.5	83.4	93.1
20	0:23	b－南	209	10	220	62.2	74.5	85.1	77.3	87.7	82.6	93.0	83.0	93.3	83.9	94.0	83.9	94.0	83.7	93.5
単発騒音暴露レベル平均値							-	85.1	-	87.7	-	92.6	-	92.9	-	93.5	-	93.6	-	93.2

別表２－４鉄道騒音（b線北行き）調査結果（TZ-5)

列車番号	通過時刻	上下	車両形式	両数（両）	列車長さ（m）	列車速度(Km/h)	騒音レベル(dB)													
							測定回数及びマイクロホン位置(m)													
							2階		3階		4階		5階		6階		7階		8階	
							3.9		7.8		11.7		15.6		19.5		23.4		27.3	
							ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル
1	18:25	b－北	209	10	220	62.0	80.2	90.0	82.0	93.2	84.9	95.0	84.2	94.6	82.8	93.3	80.7	91.6	78.8	90.0
2	18:28	b－北	209	10	220	62.8	79.6	90.5	82.0	92.1	83.8	94.3	83.3	93.8	82.2	92.6	80.5	91.2	78.6	89.5
3	18:40	b－北	209	10	220	61.5	82.4	91.5	84.3	93.3	86.5	95.5	85.2	95.1	85.0	94.0	83.0	92.3	80.8	90.6
4	18:52	b－北	209	10	220	64.3	82.3	92.1	84.1	93.9	87.2	96.4	86.8	96.2	85.1	94.7	82.9	92.8	80.9	91.0
5	19:13	b－北	209	10	220	61.3	81.0	91.1	83.1	93.1	85.6	95.4	85.2	94.9	83.7	93.6	81.7	92.0	79.9	90.2
6	19:16	b－北	209	10	220	65.1	81.7	91.3	83.8	93.2	86.1	95.5	85.9	95.3	84.2	93.8	82.4	92.3	80.5	90.6
7	19:19	b－北	209	10	220	60.7	80.7	90.5	82.8	92.3	85.5	94.7	85.2	94.5	83.2	93.0	81.0	91.2	79.0	89.4
8	19:23	b－北	209	10	220	67.0	84.5	91.5	86.6	93.4	89.0	95.6	88.1	95.1	85.9	93.5	84.9	92.4	82.4	90.4
9	19:31	b－北	209	10	220	63.5	80.2	90.5	82.1	92.1	84.0	94.3	83.7	94.0	82.4	92.6	80.6	91.2	78.8	89.6
10	19:44	b－北	209	10	220	56.9	80.8	91.4	82.6	93.3	85.4	95.7	85.0	95.3	83.3	94.0	81.1	92.2	79.2	90.4
11	19:59	b－北	209	10	220	53.9	77.9	89.1	79.8	90.7	81.9	92.6	81.4	92.2	80.1	91.2	78.4	89.9	76.6	83.3
12	20:18	b－北	209	10	220	59.0	81.8	91.5	83.5	93.2	85.8	95.6	85.7	95.6	84.2	93.9	82.0	92.2	80.1	90.4
13	20:40	b－北	209	10	220	66.9	82.9	92.0	84.3	93.8	86.9	96.0	86.6	95.9	85.1	94.3	83.5	92.9	81.1	91.0
14	20:45	b－北	209	10	220	62.0	82.8	91.1	84.0	92.7	86.2	95.0	86.1	94.8	84.2	93.5	82.4	91.8	80.5	90.1
15	20:50	b－北	209	10	220	54.8	80.7	90.0	82.7	92.6	85.2	95.1	84.8	94.8	83.1	93.3	81.0	91.4	79.0	89.5
16	21:32	b－北	209	10	220	63.8	81.2	90.1	82.9	92.0	85.0	93.9	84.3	93.5	83.2	92.3	81.6	91.0	79.4	89.2
17	21:44	b－北	209	10	220	60.6	79.9	89.5	82.0	91.3	84.7	93.6	84.4	93.3	82.6	92.0	80.3	90.2	78.2	88.4
18	22:31	b－北	209	10	220	60.4	81.9	91.9	83.7	93.6	85.9	96.1	85.6	95.6	84.3	94.3	82.2	92.5	80.2	90.6
19	22:51	b－北	209	10	220	56.7	81.7	90.5	83.9	92.4	85.4	94.3	84.9	93.8	83.8	92.7	82.1	91.2	80.0	89.4
20	22:55	b－北	209	10	220	71.2	80.7	90.3	82.5	92.1	84.4	94.1	83.9	93.6	82.5	92.4	81.2	91.0	79.2	89.3
単発騒音暴露レベル平均値							-	90.9	-	92.8	-	95.0	-	94.7	-	93.3	-	91.7	-	89.9

別表２－５鉄道騒音（新幹線上り）調査結果（TZ-5)

列車番号	通過時刻	上下	車両形式	両数（両）	列車長さ（m）	列車速度(Km/h)	騒音レベル(dB)														備考
							測定回数及びマイクロホン位置(m)														
							2階		3階		4階		5階		6階		7階		8階		
							3.9		7.8		11.7		15.6		19.5		23.4		27.3		
							ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	
1	15:09	新幹線ー上	200	10	250	60.3	65.6	77.6	69.1	80.8	71.8	83.5	72.7	84.5	75.1	86.8	76.0	88.0	76.4	88.3	
2	15:13	新幹線ー上	200	10	250	63.0	66.9	78.8	70.3	81.4	73.2	83.9	73.9	84.6	76.5	86.8	78.8	88.4	78.0	88.5	回送
3	15:17	新幹線ー上	200	10	250	53.8	68.0	78.4	70.6	79.2	73.2	82.3	74.5	84.0	76.8	87.9	78.6	89.3	78.6	89.4	
4	19:41	新幹線ー上	200	10	250	63.7	69.1	81.4	69.8	82.8	71.4	84.6	72.9	85.3	75.8	87.4	77.5	88.9	77.5	89.0	
5	20:13	新幹線ー上	200	10	250	62.1	68.3	80.1	70.8	82.3	73.6	84.9	74.3	85.0	76.6	87.7	77.9	89.1	78.5	89.5	
6	21:25	新幹線ー上	200	10	250	58.7	66.3	78.9	68.2	80.8	71.4	83.1	72.1	84.1	74.6	86.2	75.4	87.6	75.7	87.7	回送
7	23:01	新幹線ー上	200	10	250	65.0	66.9	78.7	69.8	81.5	72.3	83.8	73.5	85.1	75.9	87.6	77.5	89.1	77.8	89.2	
8	23:25	新幹線ー上	400	7	148	56.5	65.1	76.3	68.2	78.9	70.5	81.0	71.6	82.3	74.1	84.8	76.0	86.4	76.4	86.7	
9	20:17	新幹線ー上	E2	8	201	53.0	67.5	77.6	70.7	80.9	72.5	82.3	73.2	83.6	76.3	86.1	78.1	87.8	77.8	87.7	
10	20:49	新幹線ー上	E2	8	201	68.7	68.7	80.2	69.7	80.7	71.0	82.2	71.9	82.8	74.3	85.3	76.3	86.7	77.0	87.3	回送
11	22:09	新幹線ー上	E2	8	201	67.8	65.9	75.9	69.0	79.2	71.9	81.6	72.1	82.5	74.6	84.8	77.4	87.2	77.8	87.4	
12	19:33	新幹線ー上	E2	10	251	63.2	67.8	78.7	69.9	80.9	72.3	83.4	73.4	84.3	76.9	87.1	78.1	88.7	78.6	89.2	
13	20:41	新幹線ー上	E2	10	251	65.8	66.3	76.9	68.3	79.3	70.4	81.3	71.3	82.4	73.6	84.7	75.2	86.5	75.6	86.7	
14	22:57	新幹線ー上	E2	10	251	-	63.7	76.0	66.1	78.3	68.5	90.3	69.3	81.4	71.1	83.8	73.4	85.5	73.8	85.9	
15	19:43	新幹線ー上	E2+E3	16	380	65.0	67.1	78.5	70.3	81.6	72.7	84.1	74.4	85.4	76.9	88.0	79.1	90.1	79.5	90.3	回送
16	11:05	新幹線ー上	E2+E3	16	380	67.5	69.7	82.6	71.5	84.5	73.7	86.4	75.2	87.7	77.9	90.0	80.1	92.2	80.8	92.8	
17	17:17	新幹線ー上	E4	8	201	63.7	69.8	81.9	71.0	82.8	73.0	84.2	74.1	85.3	76.1	87.7	77.7	89.0	77.9	89.4	
18	10:36	新幹線ー上	E4	8	201	63.0	68.9	79.1	71.2	82.0	73.8	84.5	75.1	86.0	77.2	88.1	78.2	89.5	78.6	89.8	
19	12:37	新幹線ー上	E4	8	201	60.7	67.0	77.2	70.1	80.5	72.6	83.0	74.2	84.5	75.7	86.4	77.1	88.0	77.6	88.5	
20	14:53	新幹線ー上	E4+400	15	350	63.4	67.5	80.7	71.0	83.7	73.5	86.0	74.8	87.2	76.8	89.5	78.6	91.2	78.8	91.5	
21	19:01	新幹線ー上	E4+400	15	350	63.7	67.1	79.9	70.2	82.9	72.6	85.0	73.9	86.5	76.2	88.9	77.8	90.7	78.1	90.8	
22	20:25	新幹線ー上	E4+400	15	350	57.8	67.6	80.9	69.5	83.1	71.1	84.9	73.1	86.1	75.8	88.4	77.0	89.9	76.7	90.0	回送
23	20:53	新幹線ー上	E4+400	15	350	59.2	70.8	81.9	71.8	83.7	73.0	85.5	74.3	86.6	76.5	88.8	77.6	90.2	77.9	90.6	
24	22:17	新幹線ー上	E4+400	15	350	63.9	66.1	79.3	69.1	81.9	72.3	84.4	72.8	85.4	75.3	87.9	77.2	89.5	77.5	89.0	
単発騒音暴露レベル平均値							-	79.5	-	81.7	-	84.5	-	85.0	-	87.4	-	89.0	-	89.3	

別表２－６鉄道騒音（新幹線下り）調査結果（TZ-5)

列車番号	通過時刻	上下	車両形式	両数（両）	列車長さ（m）	列車速度 (Km/h)	騒音レベル(dB)														備考
							測定回数及びマイクロホン位置(m)														
							2階		3階		4階		5階		6階		7階		8階		
							3.9		7.8		11.7		15.6		19.5		23.4		27.3		
							ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	ピーク騒音レベル	単発騒音暴露レベル	
1	15:22	新幹線ー下	200	10	250	62.0	69.6	80.8	72.9	84.4	75.6	87.0	76.6	88.0	77.7	89.1	78.2	89.8	78.3	89.7	
2	16:34	新幹線ー下	200	10	250	64.1	70.8	81.2	74.0	84.7	77.0	87.6	77.9	88.6	78.8	89.6	79.4	90.3	79.4	90.4	
3	20:46	新幹線ー下	200	10	250	67.1	71.0	82.2	74.8	86.0	77.8	88.8	79.0	89.8	79.8	90.7	80.2	91.4	80.3	91.4	
4	21:46	新幹線ー下	200	10	250	68.1	69.8	81.4	73.8	85.2	76.8	88.3	77.8	89.1	78.8	90.2	79.2	90.7	79.3	90.8	
5	23:22	新幹線ー下	200	10	250	61.1	69.7	81.0	73.3	84.4	75.9	87.1	76.7	87.8	78.0	89.1	78.6	89.8	78.6	89.8	回送
6	20:34	新幹線ー下	E2	8	201	54.4	67.2	78.8	70.3	81.3	72.7	83.4	73.4	84.2	74.6	85.3	75.6	86.2	75.2	86.0	
7	21:30	新幹線ー下	E2	8	201	67.8	67.1	77.5	71.1	81.4	72.9	83.6	73.7	84.3	75.0	85.6	75.6	86.4	75.5	86.4	
8	23:34	新幹線ー下	E2	8	201	64.6	68.0	78.9	71.6	82.3	73.4	84.8	74.3	85.2	75.8	86.7	76.5	87.5	76.5	87.6	回送
9	14:22	新幹線ー下	E2	10	251	62.9	68.5	79.9	71.1	82.2	72.7	84.1	73.3	84.9	74.5	86.0	75.2	86.7	75.0	86.6	
10	17:38	新幹線ー下	E2	10	251	67.5	67.8	79.0	71.2	82.5	73.3	84.7	74.2	85.6	75.8	86.9	76.6	87.7	76.5	87.8	
11	20:58	新幹線ー下	E2	10	251	67.3	68.9	79.9	72.5	83.0	74.9	84.8	75.7	85.7	77.3	87.1	78.0	87.9	78.0	87.9	
12	13:58	新幹線ー下	E2+E3	16	380	66.0	71.5	83.5	75.4	86.7	77.2	86.4	78.0	89.0	78.5	89.9	79.2	90.6	79.1	90.6	
13	17:50	新幹線ー下	E2+E3	16	380	67.6	72.0	83.6	75.5	86.5	77.5	88.2	77.3	88.6	78.9	89.6	79.3	90.2	79.4	90.3	
14	18:22	新幹線ー下	E2+E3	16	380	67.4	67.7	79.7	71.9	83.5	73.4	85.7	74.4	86.4	75.4	87.5	75.7	88.1	75.5	88.0	
15	18:37	新幹線ー下	E2+E3	16	380	67.0	71.5	82.1	76.0	86.2	77.8	88.1	78.4	89.0	79.5	90.1	79.8	90.7	80.1	90.9	回送
16	19:00	新幹線ー下	E2+E3	16	380	67.0	72.1	84.2	75.3	87.2	77.0	88.9	77.4	89.7	78.3	90.9	79.1	91.8	78.9	91.8	
17	19:04	新幹線ー下	E2+E3	16	380	67.1	71.8	84.5	74.7	87.6	76.9	89.6	77.8	90.3	79.0	91.5	80.1	92.4	79.9	92.4	
18	19:22	新幹線ー下	E2+E3	16	380	61.7	72.4	84.1	73.4	86.6	75.4	88.5	76.2	89.2	77.6	90.4	78.4	91.3	78.2	91.3	
19	22:21	新幹線ー下	E2+E3	16	380	59.7	69.9	80.7	74.0	84.5	75.6	86.5	76.3	87.1	77.4	88.4	78.0	89.0	78.2	89.2	回送
20	14:54	新幹線ー下	E4	8	201	63.8	71.0	82.1	74.6	85.3	76.8	87.0	77.3	87.9	78.5	89.0	79.6	90.0	79.8	90.1	
21	16:50	新幹線ー下	E4	8	201	68.1	72.2	83.0	75.9	86.0	78.2	88.1	79.0	89.0	80.1	90.1	81.2	91.2	81.5	91.4	回送
22	18:10	新幹線ー下	E4+400	15	350	59.9	72.6	84.7	75.0	87.7	77.2	89.8	78.2	90.6	79.6	91.9	80.4	92.8	80.8	92.9	
23	21:22	新幹線ー下	E4+400	15	350	64.8	71.3	84.0	75.4	87.8	77.4	90.3	77.9	90.7	79.8	92.2	80.4	92.9	80.6	93.0	
24	22:10	新幹線ー下	E4+400	15	350	63.0	71.4	84.2	75.0	87.4	76.7	89.1	71.4	89.8	78.6	91.0	79.5	92.0	79.8	92.1	
25	22:34	新幹線ー下	E4+400	15	350	36.9	67.8	79.8	71.8	83.6	73.4	85.4	74.0	86.1	75.0	87.3	75.8	88.1	76.3	88.3	回送
26	18:52	新幹線ー下	E4+E4	16	403	66.2	74.1	84.1	76.1	87.2	78.1	89.5	79.2	90.5	80.5	92.0	81.3	92.8	81.5	92.9	回送
単発騒音暴露レベル平均値							-	82.2	-	88.5	-	87.6	-	88.4	-	89.6	-	90.4	-	90.4	

別表3　鉄道騒音 レベル（ 等価騒音 レベル ）　集計結果（ TZ-5）　　単位：dB

地点	列車名	上下線		単発騒音暴露レベル	本数			等価騒音レベル					
					昼間	夜間	全日	昼間		夜間		全日	
3.9m	a線	内回り(i方面)		90.2	271	50	321	73	73	67	68	71	71
		外回り(h方面)		90.6	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	85.1	172	45	217						
			快速	85.1	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	90.9	177	42	219						
			快速	90.9	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		79.5	155	18	173	59		51		57	
		新幹線下り		82.2	164	15	179						
7.8m	a線	内回り(i方面)		92.7	271	50	321	75	75	70	70	73	74
		外回り(h方面)		92.8	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	87.7	172	45	217						
			快速	87.7	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	92.8	177	42	219						
			快速	92.8	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		81.7	155	18	173	62		54		60	
		新幹線下り		85.5	164	15	179						
11.7m	a線	内回り(i方面)		96.3	271	50	321	79	79	74	74	77	78
		外回り(h方面)		98.0	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	92.6	172	45	217						
			快速	92.6	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	95.0	177	42	219						
			快速	95.0	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		84.5	155	18	173	64		56		62	
		新幹線下り		87.6	164	15	179						
15.6m	a線	内回り(i方面)		97.1	271	50	321	79	79	74	74	78	78
		外回り(h方面)		98.4	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	92.9	172	45	217						
			快速	92.9	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	94.7	177	42	219						
			快速	94.7	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		85.0	155	18	173	65		57		63	
		新幹線下り		88.4	164	15	179						
19.5m	a線	内回り(i方面)		97.3	271	50	321	79	79	74	74	78	78
		外回り(h方面)		98.5	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	93.5	172	45	217						
			快速	93.5	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	93.3	177	42	219						
			快速	93.3	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		87.4	155	18	173	66		59		65	
		新幹線下り		89.6	164	15	179						
23.4m	a線	内回り(i方面)		96.9	271	50	321	79	79	74	74	78	78
		外回り(h方面)		99.1	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	93.6	172	45	217						
			快速	93.6	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	91.7	177	42	219						
			快速	91.7	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		89.0	155	18	173	67		60		66	
		新幹線下り		90.4	164	15	179						
27.3m	a線	内回り(i方面)		94.4	271	50	321	78	78	73	73	76	77
		外回り(h方面)		97.8	269	54	323						
	b線	aa方面(南)	各駅	93.2	172	45	217						
			快速	93.2	63	0	63						
		bb方面(北)	各駅	89.9	177	42	219						
			快速	89.9	61	0	61						
	新幹線	新幹線上り		89.3	155	18	173	68		60		66	
		新幹線下り		90.4	164	15	179						

別表４　p 測定結果

単位：dB

	L_{Aeq}	L_5	L_{50}	L_{95}	L_{Amax}
昼間（6～22時）の測定結果					
702号室室内	46.0	57.6	36.4	27.5	64.4
702号室バルコニー	76.6	88.6	65.3	54.6	95.4
夜間（22時～6時）の測定結果					
702号室室内	35.0	49.8	27.7	23.9	64.0
702号室バルコニー	64.9	80.4	55.2	48.0	95.0
全日（24時間）の測定結果					
702号室室内	43.9	56.3	34.3	24.6	64.4
702号室バルコニー	74.5	87.3	63.1	49.4	95.4

別表５－１　在来鉄道による等価騒音レベル（全てのパワー平均値より算出）

単位：dB

時間帯区分	６０２号室 バルコニー	３０２号室 バルコニー	６０２号室 室内
$L_{Aeq,d}$　昼間（7～22時）	77.2	73.4	44.2
$L_{Aeq,n}$　夜間（22～7時）	72.1	68.5	39.0
$L_{Aeq,24h}$　全日	75.9	72.1	42.9

別表５－２　在来鉄道の最大騒音レベル

単位：dB

測定地点	b 線		a 線	
	南行き	北行き	外回り	内回り
602号室バルコニー	82.4	84.2	87.9	91.3
302号室バルコニー	76.7	83.6	82.7	86.6
602号室室内	51.4	50.8	55.6	57.7

最大騒音レベルが高かった上位１０本のパワー平均値を示す。

別表６－１　新幹線鉄道による等価騒音レベル

単位：dB

時間帯区分	６０２号室 バルコニー	３０２号室 バルコニー	６０２号室 室内
$L_{Aeq,d}$　昼間（7～22時）	64.9	63.6	33.4
$L_{Aeq,n}$　夜間（22～7時）	58.6	57.4	27.1
$L_{Aeq,24h}$　全日	63.4	62.1	31.9

別表６－２　新幹線鉄道の最大騒音レベル

単位：dB

測定地点	c 新幹線		c c 新幹線		d d 新幹線	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り
602号室バルコニー	74.5	76.4	75.6	74.5	73.9	74.1
302号室バルコニー	72.3	75.7	73.3	73.3	73.5	72.7
602号室室内	41.8	45.1	44.8	43.6	41.9	41.6

最大騒音レベルが高かった上位１０本のパワー平均値を示す。１０本に満たないものはその本数のパワー平均値を示す。

別表７－１　鉄道騒音を含む環境騒音（等価騒音レベル）

単位：dB

時間帯区分	６０２号室 バルコニー	３０２号室 バルコニー	６０２号室 室内
昼間(7時～22時)	77.4	73.8	44.6
夜間（22～7時）	72.5	69.2	39.8
全日	76.1	72.6	43.3

別表７－２　鉄道騒音を除外した環境騒音（等価騒音レベル）

単位：dB

時間帯区分	６０２号室 バルコニー	３０２号室 バルコニー	６０２号室 室内
昼間(7時～22時)	61.0	62.7	31.9
夜間（22～7時）	58.9	60.4	30.1
全日	60.3	62.0	31.3

別表８　各測定結果一覧表

単位：dB

調査の種別等	等価騒音レベル			最大騒音レベル
	昼間	夜間	全日	
環境影響評価7.8m地点（３０２号室バルコニーの高さに相当）	75	70	74	90.1
環境影響評価15.6m地点（６０２号室バルコニーの高さに相当）	79	74	78	
環境影響評価19.5m地点（７０２号室バルコニーの高さに相当）	79	74	78	
ｐ測定結果（７０２号室バルコニー）	76.6	64.9	74.5	95.4
ｐ測定結果（７０２号室室内）	46.0	35.0	43.9	
職権調査の結果（在来鉄道による騒音レベル６０２号室バルコニー）	77.2	72.1	75.9	91.9
職権調査の結果（在来鉄道による騒音レベル３０２号室バルコニー）	73.4	68.5	72.1	
職権調査の結果（在来鉄道による騒音レベル６０２号室室内）	44.2	39.0	42.9	