

公調委平成25年(セ)第17号 千葉市における鉄道騒音・振動による健康被害
等責任裁定申請事件

裁 定

(当事者省略)

主 文

申請人の本件裁定申請を棄却する。

事 実 及 び 理 由

第1 当事者の求める裁定

1 申請人

被申請人は、申請人に対し、金461万円を支払え。

2 被申請人

主文同旨

第2 事案の概要

本件は、申請人が、貨物鉄道事業を営む被申請人の機関区における電気機関車の入出区時に発生する騒音・振動により、生活妨害等を受け、騒音・振動を軽減するために申請人宅を建て替えたとして、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、慰謝料、申請人宅の建て替えに係る解体費用及び建て替え前の申請人宅時価相当額の支払を求める事案である。

1 前提事実(当事者間に争いが無い事実、文中掲記の各証拠及び審問の全趣旨により認められる事実)

(1) 申請人宅と被申請人のA機関区との位置関係等

ア 申請人は、昭和52年10月ころから肩書地に居住している。

申請人宅所在地は第一種住居地域に指定されている。

イ 被申請人は、貨物鉄道事業を業とする株式会社であり、〇〇所在のA機関区を管理している。同所には、遅くとも昭和50年ころには、A機関区

の前身であるB機関区C派出が存在していた。(乙12)

ウ 申請人宅とA機関区との位置関係は別紙図面のとおりであり、申請人宅とA機関区との距離は最短で10m程度である。A機関区には、4本の線路(別紙図面①ないし④)と待機場所(別紙図面⑤)があり、その東側にはD鉄道(単線)とE線(複線)の線路がある。

(2) A機関区の入出区の状況

A機関区における電気機関車の入出区時刻は、別表のとおり、午前4時38分から午後11時59分までであり、入出区本数は合計26本である。1時間当たり1本から2本ほどの電気機関車が入区又は出区している。(乙1)

(3) 本件裁定申請に至る経緯

ア 申請人は、平成24年9月13日付けで、千葉県公害審査会に対し、被申請人を相手方として、A機関区の電気機関車の入出区時に発生する騒音・振動によって生活妨害を受けたことによる慰謝料の支払等を求める調停の申請をした。

千葉県公害審査会は、平成25年1月16日から同月17日までの間、申請人宅敷地内及び申請人宅内において、騒音・振動レベルの測定を実施するなどしたが(以下「千葉県測定結果」という。)、同年6月25日、調停は不成立に終わった。

イ 申請人は、平成25年7月18日、本件裁定申請をした。

(4) 本件で参照され得る基準

ア 新幹線鉄道騒音に係る環境基準

新幹線鉄道騒音に係る環境基準(以下「新幹線鉄道騒音環境基準」という。)の内容は概ね以下のとおりである(乙4)。

(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的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70 dB以下, IIの地域については75 dB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。

(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。

a 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(ここでいうピークレベルは最大騒音レベル($L_{A, Smax}$)を意味する。)を読み取って行うものとする。

b 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。

c 評価は, aのピークレベル(最大騒音レベル)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。

(ウ) 新幹線鉄道騒音環境基準は, 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。

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

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(以下「在来鉄道騒音対策指針」という。)の内容は概ね以下のとおりである(乙4)。

(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。

(イ) 指針

- a 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60 dB以下、夜間（午後10時から翌午前7時までの間）については55 dB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つては、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。

- b 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、周波数重み付け特性を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を算出することとする。

測定点は、鉄道用地の外部であつて、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12.5 m、高さが地上1.2 m、窓又は外壁から3.5 m以上離れた地点を測定点として選定するものとする。

- c 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。

ウ WHO環境騒音ガイドライン値

WHOの睡眠妨害に関する環境騒音ガイドライン値（以下「WHO環境騒音ガイドライン値」という。）は、屋内の等価騒音レベル (L_{Aeq}) が30 dB以下、最大騒音レベル (L_{Amax}) が45 dB以下とされている（乙3、4）。

2 争点及びこれに関する当事者の主張

- (1) A機関区における電気機関車の入出区時の騒音・振動による被害が受忍限

度を超えるか（違法性の有無）

【申請人の主張】

ア(ア) A機関区における電気機関車の入出区時に起こるアイドリングの音、走行中でのエンジン音、線路と車輪との接触音などの騒音により、日常生活における会話や電話・テレビ・ラジオの聞き取りに影響を受け、不自由を感じている。

(イ) 申請人は、特にA機関区の操業が深夜、早朝時にも及んでいることにより、安眠が妨げられ、不快、イライラ等を感じることも甚だしく、生活妨害を受けている。申請人は、深夜・早朝における間欠的な騒音・振動により目を覚ましてしまう。特に夏場は窓を開けて寝るので、騒音の影響が大きい。

(ウ) 千葉県測定結果によれば、最大騒音レベルは、新幹線鉄道騒音環境基準及びWHO環境騒音ガイドライン値を上回っている。また、在来鉄道騒音対策指針によれば、騒音レベルを昼間（午前7時から午後10時まで）60dB以下、夜間（午後10時から翌午前7時まで）55dB以下にするよう努力すべきところ、これを怠っている。

イ 入出区時の走行中における振動により、申請人宅にゆれ・きしみが生じ、地震時と同様の恐怖を感じるなど、精神的苦痛を受けている。また、これにより申請人宅の壁にひび割れが生じた。

ウ A機関区における電気機関車の入出区時に発生する騒音・振動による申請人の被害は、社会通念上受忍しなければならない限度をはるかに超えており、違法であることは明白である。

エ 被申請人は、A機関区における電気機関車の入出区時に発生する騒音・振動による被害が発生することを予見することができたはずであり、被申請人には少なくとも過失があるというべきである。

【被申請人の認否・反論】

ア 申請人の主張のうち、アイは否認ないし不知。ウエは争う。

イ 千葉県測定結果によれば、騒音の発生回数は33回、振動は30回であり（これらは入出区本数である26本よりも多いが、これは電気機関車の構内移動等に伴うものである。）、これらの累積継続時間は、屋外においては騒音が18分23秒間、振動が3分20秒間、屋内においては騒音が19分19秒間、振動が55秒間であったが、1日に占める時間はいずれもわずかである。

本件には環境基準等の適用はないが、在来鉄道騒音対策指針との比較でも、屋外の等価騒音レベル (L_{Aeq}) は50dBであって、同指針値をはるかに下回っている。

なお、A機関区にはディーゼル機関車は現在入出区していないことから、申請人の主張するところのアイドリング音やエンジン音は、電気機関車のブロー（機器を冷却する送風機）やモーターが発する音を指すと思われる。

ウ 申請人の主張する被害のうち、生活妨害については申請人の主観的なものであり、仮にA機関区での機関車の運行の影響もあるとしても申請人が騒音に暴露されている時間は極めて短いため、影響は軽微である。また、精神的な被害についても、A機関区で発生する騒音・振動との相当因果関係が認められるものではなく、そもそも何らの立証もない。

さらに、申請人宅の被害についても、その具体的な立証はない。

エ 被申請人が営む鉄道貨物輸送は、物を大量に廉価・高速で、しかも安全・安定に輸送するもので、我が国の経済活動や国民生活に欠かせない極めて高い公共性を有する事業である。A機関区は、被申請人が全国20か所に設けた機関区の一つでその乗務線区は、F線、G線、H線を始め、I線、J線、K線、L線、M線、N線と1都4県の広範囲に及んでおり、O方面から日本各地への貨物輸送に欠かせない機関車基地である。

オ 申請人は、これまで被申請人に対して騒音・振動に関する苦情を申し立

て、被申請人は、その度に対策を行うなどして真摯に対応してきた。

また、千葉県測定結果によれば、最大騒音レベルは屋外で70 dBから75 dBの分布が多いが、その原因の多くは汽笛であって、これを受けて被申請人は、汽笛吹鳴を全面的に取り止める対策を新たにとっている。

カ 申請人は、A機関区の前身であるB機関区C派出の設置後である昭和52年10月から現在地に居住しており、昭和61年10月には現在地に申請人宅を新築したのである。

すなわち、申請人は、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、あえて現在地に居住し、かつ家屋を新築していることになる。

キ 以上の事情、特に被申請人の運営する貨物鉄道事業の公共性が極めて高いことはもとより、被申請人が騒音・振動の軽減のために可能な限りの措置を講じている事情、A機関区で現実に発生している騒音・振動の数値等を総合的に考慮すれば、申請人に受忍限度を超えるような騒音・振動による被害は生じていないというべきである。

(2) 損害額

【申請人の主張】

申請人の受けた騒音・振動による肉体的精神的苦痛を慰謝するには100万円が相当である。

また、申請人宅は、騒音・振動を軽減するため平成25年7月に建て替えたが、そのときの申請人宅の解体費用が154万円であり、申請人宅の建て替え時の時価は207万円であった。

【被申請人の主張】

争う。

第3 当裁定委員会の判断

1 認定事実

前提事実、文中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) 申請人の苦情の申入れと被申請人の対応等

ア 申請人は、昭和52年10月から肩書地に居住し、昭和61年10月30日、申請人宅（2階建て）を新築した。その際、寝室を線路から離れた位置にした。（乙6の1）

イ 申請人は、昭和62年ころ、千葉市の市民意識調査において、B機関区C派出やE線の騒音・振動について意見を述べた。これに対し、千葉市長は、B機関区C派出におけるディーゼル機関車の運行は昭和61年11月より昼間のみに限っていることやアイドリングを極力やめていることなどを回答した。（甲3）

ウ 申請人は、平成17年8月12日、被申請人に対し、機関車の騒音について苦情を申し入れた。これに対し、被申請人は、同月16日以降、午後11時以降における機関車の留置箇所を変更し、申請人宅から約30m遠ざけ、運転士には出区時の汽笛を控えるよう指示した。（乙7）

エ 申請人は、平成22年1月9日、被申請人に対し、機関車の走行に伴う振動が大きく感じる、夜間零時過ぎに到着した機関車の音がいつまでもうるさいとの苦情を申し入れた。これに対し、被申請人は、振動対策として申請人宅前のポイントの点検を実施し、さらに午前零時3分P着の電気機関車について留置場所を申請人宅前の線路上から離れた別の線路上に変更することとした。（乙8）

オ 被申請人は、申請人からの騒音・振動に関する苦情を受け、平成23年12月19日、A機関区構内における機関車の運転速度を時速15km以下としていたところ、夜間（午後9時から翌午前6時）については時速10km以下とした。（乙9）

カ 被申請人は、平成24年1月13日、騒音・振動を低減するためにバラスト突き固めを実施した（乙10）。

キ 被申請人は、千葉県公害審査会に対する調停係属中に実施された千葉県測定結果を受け、平成25年5月14日、同年6月1日午前零時から、出区点検に伴う汽笛合図及び入出区の起動開始時の汽笛合図について、安全上その他やむを得ない場合を除き、省略することとした（乙2，11）。

ク 申請人は、申請人宅を解体し、平成25年7月ころ、新築した。申請人は、新築された建物については、二重サッシ、地盤強化といった騒音・振動対策を実施しており、従前よりも室内における騒音・振動レベルが小さくなった。

(2) 千葉県測定結果（乙3）

ア 調査の概要

千葉県公害審査会は、平成25年1月16日午前11時から翌17日午前11時までの間、解体前の申請人宅の屋外（申請人宅敷地内）及び屋内（申請人宅2階寝室）において、鉄道騒音・振動の測定を実施した。A機関区における電気機関車の騒音・振動の測定結果は、別紙▲▲A機関区騒音振動集計表のとおりである。

イ 騒音測定結果の概要

(ア) 測定条件

マイクロホンの高さは、屋外が地上から1.5m、屋内が床面から1.5mである。屋内の窓は閉めた状態であった。

周波数重み付け特性はA特性、時間重み付け特性はSLOWとした。

データ管理ソフトを用いて、最大騒音レベル、単発騒音暴露レベル及び継続時間を集計した。なお、単発騒音暴露レベルの算定範囲は、最大値から10dB下がった範囲を原則とし、その開始から終了時間までを継続時間とした。

(イ) 騒音発生回数

調査実施期間中における電気機関車による騒音発生回数は33回であ

り、そのうち夜間（午後10時から翌午前7時まで）における騒音発生回数は9回であった。

なお、A機関区の運行回数は1日26本であるが、騒音発生回数は、発着前後のブロー音や電気機関車の構内移動があるため、運行本数より多かった。

(ウ) 最大騒音レベル ($L_{A,Smax}$)

33回の騒音発生回数のうち、屋外における最大騒音レベルは、最小59.6 dB、最大86.4 dBであった。屋内における最大騒音レベルは、最小39.3 dB、最大62.0 dBであった。屋外と屋内での最大間における騒音レベルの差は、最大24.4 dBであった。

33回の騒音発生回数のうち、最大騒音レベルの最大値は汽笛の音によるものであった。また、ブレーキ音が最大騒音レベルを記録することもあり、汽笛やブレーキ音が耳障りな音として確認された。そのほか、ブレーキのエア抜き音や線路のポイント切替え作業音も確認された。

(エ) 累積継続時間

電気機関車による騒音が卓越している時間を1日当たりで累積すると、屋外では18分11秒間、屋内では19分19秒間であった。

昼間（午前7時から午後10時までの間）の累積継続時間は、屋外が12分26秒間、屋内が14分2秒間であり、音の種類としてはブロー音が比較的長く継続しており、屋内の最も長い継続時間は1分48秒間であった。ブロー音のみの最大騒音レベル ($L_{A,Smax}$) は最も長い継続時間中に確認された48.5 dBであった。

夜間（午後10時から翌午前7時までの間）の累積継続時間は、屋外が5分45秒間、屋内が5分17秒間であって、音の種類としてはブロー音が最も長く継続しており、屋内の最も長い継続時間は2分15秒間であった。その間の最大騒音レベルは41.9 dBであった。

(オ) 等価騒音レベル (L_{Aeq})

単発騒音暴露レベル (L_{AE}) から算出した等価騒音レベルは、屋外では昼間（午前7時から午後10時までの間）51 dB、夜間（午後10時から翌午前7時までの間）50 dB、屋内では昼間27 dB、夜間25 dBであった。

また、24時間等価騒音レベル ($L_{Aeq,24h}$) は、屋外では50 dB、屋内では26 dBであった。

(カ) 最大騒音レベル ($L_{A,Smax}$) のパワー平均

連続して通過する20本のうち上位半数の最大騒音レベル ($L_{A,Smax}$) をパワー平均すると82 dBであった。

ウ 振動測定結果の概要

(ア) 測定条件

振動レベル計の振動感覚補正特性（鉛直）は L_v （振動レベル）特性とした。

データ管理ソフトを用いて、最大振動レベル（Z：鉛直方向）と50 dB以上の継続時間を集計した（なお、屋内ではX、Y：水平方向も測定しているが、別紙▲▲A機関区騒音振動集計表には、Z：鉛直方向のみを記載した。）。

(イ) 振動発生回数

調査実施期間中における電気機関車による振動発生回数は30回、そのうち夜間（午後10時から翌午前7時まで）における振動発生回数は8回であった。電気機関車がA機関区から出区する前のブロアの稼働では、暗振動より10 dB以上大きい振動が発生していないため、振動発生回数は、騒音発生回数よりもやや少なかった。

(ウ) 最大振動レベル (L_{Vmax})

屋外における最大振動レベルは、最小50.7 dB、最大62.4 dBであ

った。屋内における最大振動レベルは、最小45.0 dB、最大57.6 dBであった。

(エ) 累積継続時間

振動の感覚閾値は一般的に55 dB程度といわれており、50 dBを超える継続時間を集計したところ、屋外では206秒間、屋内では55秒間であった。

2 争点(1) (A機関区における電気機関車の入出区時の騒音・振動による被害が受忍限度を超えるか(違法性の有無))について

(1) 判断基準

騒音・振動による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、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、その間にと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。

(2) 騒音の程度

ア A機関区の電気機関車による騒音については、これに直接適用される環境基準等は存在しない。

しかし、受忍限度を判断するに当たって、参考となる環境基準等を考慮することは否定されないところ、新幹線鉄道騒音環境基準は、新幹線の高速走行によって発生する騒音を念頭に定められたものであるから、本件の参考にすることは適切でないが、在来鉄道騒音対策指針やWHO環境騒音ガイドライン値を参考とすることは妨げられない。

もっとも、在来鉄道騒音対策指針は、在来線の走行に伴う騒音に関するものであるところ、千葉県測定結果には、走行に伴う音だけでなく、汽笛、ブレーキ音及び電気機関車停止中のブロー音も含まれていることが認めら

れるから、その点に留意することが必要である。また、WHO環境騒音ガイドライン値は、ほとんどの人が影響を受けないという意味で最も厳しい値であって、環境基準は、この値を目標としつつ、技術的、経済的側面も考慮しながら地域類型ごとの基準値を設定していることに留意すべきである。

イ(ア) 千葉県測定結果を検討すると、音の種類としては、機関車のブロー音、ブレーキ音、汽笛などがあるところ、特に汽笛は、最大騒音レベルが屋外で86.4 dB、屋内で62.0 dBほどとなることがあるから、他の音と比較して騒音レベルが高いといえる。

イ(イ) 千葉県公害審査会の測定が実施された日における騒音の累積継続時間は、屋外が18分11秒間、屋内が19分19秒間であるから、1日に占める割合は少ない。音の種類としてはブロー音の継続時間が他の音と比較して長いといえる。

昼間（午前7時から午後10時までの間）、夜間（午後10時から翌午前7時までの間）で区別して検討すると、昼間では、屋外が12分26秒間、屋内が14分2秒間である。昼間に確認されたブロー音は、屋内で最長1分48秒間継続していたものの、その最大騒音レベルが48.5 dBであり、睡眠妨害に関するWHO環境騒音ガイドライン値をわずかに上回る程度である。

夜間では、屋外が5分45秒間、屋内が5分17秒間であって、昼間と比較しても累積継続時間は屋外が2分の1程度で屋内が3分の1程度である。そのうち、通過時刻午前4時17分の機関車によるブロー音が2分以上継続していたものの、その最大騒音レベルは、屋内で41.9 dBであって、WHO環境騒音ガイドライン値よりも低い。

イ(ウ) 等価騒音レベルについてみると、屋外では昼間51 dB、夜間50 dBであって、走行に伴う音だけではないにもかかわらず、在来鉄道騒音対

策指針を超えていない。また、屋内では昼間 27 dB、夜間 25 dB であつて、WHO 環境騒音ガイドライン値との関係では夜間等価騒音レベルはこれを超えていない。

もつとも、千葉県測定結果は、窓を閉めた状態で測定したものであるから、窓の遮音性能を考慮すると、窓を開けた状態では 10 dB ほど騒音レベルが高くなる可能性があり（乙 4・13 頁参照）、昼間 37 dB、夜間 35 dB ほどになると推測される。そうすると、WHO 環境騒音ガイドライン値（等価騒音レベルが 30 dB）との関係では、夜間等価騒音レベルがこれを 5 dB ほど超えるものと推認されるが、同ガイドライン値に比べ、騒音の感覚的な変化は小さいといえる。

(エ) 最大騒音レベルについてみると、屋内の最大騒音レベルは、午前 7 時から午後 10 時までの間に発生した 24 回のうち、午後 3 時 44 分 27 秒から午後 3 時 44 分 37 秒の間に記録された 58.6 dB が最も高い値である。午後 10 時から翌午前 7 時までの間に発生した 9 回のうち、WHO 環境騒音ガイドライン値を超えている場合は 6 回であり、午後 11 時 17 分 1 秒から午後 11 時 17 分 8 秒の間に記録された汽笛の 62.0 dB が最も大きいものの、それ以外は 49.0 dB から 52.0 dB の範囲であつて、10 dB も下回っている。

そして、最大騒音レベルが屋内で 50 dB を超えているものは汽笛によるものが多いと認められる。

(3) 振動の程度

最大振動レベルは屋外では 62.4 dB であり、屋内では 57.6 dB である。屋内で計測された振動 30 回のうち、振動の感覚閾値である 55 dB を超えたものは 5 回であつて、ほとんどが 55 dB を超えていない。屋内で 50 dB を超える累積継続時間は 55 秒間である。

(4) 被侵害利益の性質と内容

ア 騒音による被害

(ア) 申請人は、電気機関車からの騒音により日常生活における会話や電話・テレビ・ラジオの聞き取りに影響を受けていると主張する。

しかし、申請人宅2階と1階の騒音レベルは同程度であると推認されるところ、千葉県測定結果によれば、窓を閉めた状態であれば、屋内の昼間等価騒音レベルは27dBであって低いといえる上、最大騒音レベルや騒音の累積継続時間をも考慮すれば会話妨害等が発生するような騒音レベルではない。他方、窓を開けた状態であれば、屋内の昼間等価騒音レベルは37dBほどであり、最大騒音レベルは10dB程度高くなるといえるが（乙4・13頁参照）、騒音の累積継続時間をも考慮すれば、会話や電話の聞き取り等への影響は軽度といえる。

(イ) また、申請人は、電気機関車からの騒音により睡眠妨害を受けていると主張する。

確かに、夜間（午後10時から翌午前7時までの間）に発生した騒音9回のうち、6回については最大騒音レベルがWHO環境騒音ガイドライン値を超えている。

しかし、WHO環境騒音ガイドライン値は、ほとんどの人が影響を受けないという意味で最も厳しい基準であるところ、申請人が不眠症などで通院した事実はうかがわれない。千葉県測定結果によれば、窓を閉めた状態であれば、屋内の夜間等価騒音レベルは25dBであってかなり小さい上、騒音の累積継続時間をも考慮すれば睡眠妨害が発生するとしても、その被害は軽微といえる。

もっとも、窓を開けた状態であれば、屋内の夜間等価騒音レベルは35dBほどであって、WHO環境騒音ガイドライン値を超えている上、最大騒音レベルも10dB程度高くなるから（乙4・13頁）、睡眠への影響は否定できないが、騒音発生の頻度や騒音の累積継続時間を考慮すれ

ば、睡眠への影響があったとしても、その程度は軽度といえる。

なお、平成25年6月以降、A機関区における機関車の騒音の中で最大騒音レベルを記録することが多かった汽笛合図が減少したことは後記(6)のとおりである。

(ウ) 以上によれば、窓を閉めた状態であっても、申請人の睡眠への影響が発生する可能性は否定できないが、その程度は軽微であり、窓を開けた状態であれば、電気機関車からの騒音により申請人宅で会話や睡眠等への影響が発生する可能性も否定できないが、その程度は軽度であるといえる。

イ 振動による被害

申請人は、電気機関車からの振動により申請人宅の壁にひび割れが生じ、申請人が精神的苦痛を被ったなどと主張する。

しかし、申請人宅の損傷についてはこれを認めるに足りる証拠はない。上記(3)の最大振動レベルに照らすと、電気機関車からの振動により申請人宅に損傷が生じるとは考えられない（なお、X、Y方向の最大振動レベルはそれぞれ61.4dB、59.5dBであって、同様に申請人宅に損傷が生じるとは考えられない。）。

また、申請人宅1階の振動レベルは申請人宅2階のそれを超えることはないものと推認されることから、電気機関車からの振動は申請人宅内において感覚閾値をほとんど超えておらず、超えているとしてもわずかである。屋内で50dBを超える累積継続時間は55秒間であり、感覚閾値55dBを超える累積時間がさらに短くなることにも照らすと、申請人が体感する限度で不快に感じる場合があるとしても、その被害の程度は軽微といえる。

(5) 被申請人の鉄道貨物事業の公共性

鉄道貨物輸送は、大量輸送、長距離輸送の特性を持つもので、自動車輸送のシェア増大に伴って、そのシェアが減少してはきたが、近年、地球温暖化

の原因の一つとされるCO₂の排出量が少ない点が注目されており、その重要性が増しているといえる。

A機関区は、被申請人が全国20か所に設けた機関区の一つで、その乗務区間はF線、G線、H線、K線、N線など1都4県に及んでいる。

このように、被申請人がA機関区で営む貨物鉄道事業は、国民生活や経済活動の基盤であって公共性を有している。

(6) 被害の防止に関する措置の内容及びその効果

被申請人は、前記1(1)ウないしキ記載のとおり、申請人からの苦情などに対し、電気機関車の留置場所の変更、A機関区構内における機関車の運転速度を昼間に比べて減速することし、夜間時速を10kmとすること、平成25年6月以降A機関区構内における汽笛合図を原則として省略することなどの対策を実施してきた。

特に汽笛合図の省略は、汽笛が騒音発生回数の中で最大騒音レベルを記録したことが多いことからすると、最大騒音レベルの低減に相当程度効果があるものと認められる。

(7) 先住性等

申請人が肩書地に居住したときには、既にA機関区の前身であるB機関区C派出が存在したところ、A機関区における機関車の騒音のうち最大騒音レベルが大きいと見込まれる汽笛は、申請人が居住を始めたころと現在を比較してみても同程度の最大騒音レベルで発生していたものと推認される。他方、申請人が居住を始めたころに比べてA機関区における入出区数が増加し、これが増加している可能性は否定できない。

しかし、申請人は、少なくとも居住を始める時点で汽笛による騒音すなわち最大騒音レベルについては同程度のものを認識し得たといえる。

(8) 総合判断

ア 騒音による被害について検討すると、A機関区における電気機関車によ

る騒音の等価騒音レベルが低いこと、申請人の主張する会話や睡眠等への影響は軽度なものとどまっていることに加え、最大騒音レベルが高いと見込まれる汽笛については、申請人が居住し始めたころより悪化したとまではいえないこと、A機関区からの騒音の最大騒音レベルは汽笛によるものが多いところ、被申請人が行った防音対策として汽笛合図の取り止めが、最大騒音レベルの低減に相当程度効果があるといえること、被申請人がA機関区で営む貨物鉄道事業が公共性を有することからすれば、A機関区における電気機関車による騒音による被害は受忍限度の範囲内にとどまるものというべきである。

イ 振動による被害について検討すると、A機関区における電気機関車による振動の程度が小さいこと、被侵害利益が客観的に判断できる健康被害に至らない不快感といった主観的なものとどまっており、その程度も軽微といえること、その一方で、被申請人がA機関区で営む貨物鉄道事業が公共性を有することからすれば、A機関区における電気機関車による振動による被害は受忍限度の範囲内にとどまるものというべきである。

ウ そして、騒音・振動被害を一体として考えたとしても、振動被害が軽微であることなど上記ア、イに説示したところによれば、A機関区における電気機関車による騒音・振動による被害は受忍限度の範囲内にあるといえる。

3 結論

以上によれば、その余の争点を検討するまでもなく、申請人の本件裁定申請は理由がないから、棄却することとし、主文のとおり裁定する。

平成27年5月29日

公害等調整委員会裁定委員会

裁定委員長 松 森 宏

裁定委員 杉 野 翔 子

裁定委員 柴 山 秀 雄

(別紙および別表省略)