

公調委平成27年（セ）第2号

横浜市における鉄道騒音による財産被害責任裁定申請事件

裁 定

(当事者省略)

主 文

- 1 申請人の鉄道騒音の防止対策を求め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

- (1) 被申請人は、申請人に対し、鉄道騒音の防止対策を行え。
- (2) 被申請人は、申請人に対し、130万3000円を支払え。

2 被申請人

主文同旨

第2 事案の概要

本件は、別紙物件目録記載の建物（以下「本件建物」という。）を所有して貸室業を営んでいる申請人が、被申請人の運行管理する鉄道の列車が本件建物の近傍の線路を走行する際に発生させる鉄道騒音（以下「本件騒音」という。）により、本件建物に空室が発生する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、130万3000円の支払等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

- (1) 申請人は、不動産の賃貸、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る。

(2) 被申請人は、鉄道事業等を営む株式会社である。被申請人は、本件建物近傍の線路等の施設を管理しており、昭和51年4月、a線の営業を開始し、現在も運行している。

a線につき、平成26年4月にb駅を通過する特急列車の運行開始に伴うダイヤ改正があり、平成27年6月1日にもダイヤ改正があった。

## 2 本件建物について

(1) 本件建物は、昭和63年に新築し、申請人代表者cが所有権を取得し、以降、同人が賃貸用の建物「d」として管理してきた。cは、平成24年4月2日、申請人を設立し、本件土地を申請人に譲渡した。

(2) 本件建物の所在地は、都市計画上、第1種住居地域に指定されている。

(3) 本件建物と線路等との位置関係は、別紙図面のとおりである。本件建物敷地と被申請人線路との間には約4m幅の市道と約1.7mの植栽・フェンスが存在している（甲10）。

## 第4 争点及びこれに関する当事者の主張

### 1 鉄道騒音の防止対策について

#### 【申請人】

申請人は、被申請人に対し、軌道改良対策（ロングレール化、レール頭面の平準化、きしり音対策）、車両対策（車輪のフラット研削、滑走防止システム導入、車両の軽量化、内扇型モーターファン）、伝播経路対策（新型防音壁の設置、軌道面の吸音処理）を求め、以上の騒音対策を行うことで昼間（7時から22時）60dB、夜間（22時から7時）55dBに鉄道騒音を改善することを求める。

#### 【被申請人の主張】

本件裁定申請は、公害紛争処理法第42条の12第1項に基づき、責任裁定の申請をしているが、同法に基づく責任裁定の対象となるのは損害賠償請求のみであって、申請人が求めている鉄道騒音の防止対策は裁定の対象となり得な

い。したがって、鉄道騒音の防止対策を求める裁定申請は不適法である。

## 2 不法行為に基づく損害賠償請求権の有無

### 【申請人の主張】

#### (1) 騒音の程度及び違法性について

ア 本件建物における現在の騒音値が小田急線責任裁定値70dB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、平成10年の横浜市環境保全局の鉄道騒音の測定（甲5の1）では騒音レベル80dBを超えており、平成13年の被申請人からの鉄道騒音対策に関する実施報告（甲7）における測定結果でも騒音レベル80dBを超えており、平成25年9月の横浜市環境創造局による測定結果（甲10）でも騒音レベル80dBを超えているから、上記の小田急線責任裁定値を超える騒音が発生している。平成26年4月からは特急電車の運行に伴うダイヤ改正があり、騒音レベルがさらに上昇をしているものと思われる。

イ 本件建物と鉄道軌道の中心地点との距離は14mしか離れておらず、騒音を遮るものは何もないため、本件騒音により、本件建物の入居者は、日常生活における会話や睡眠を妨害され、度々申請人に対し苦情を述べた。

申請人代表者は被申請人に対し、平成9年頃騒音対策の要望書（甲3）を提出したが、具体的な解決策は提示されず（甲4）、平成13年頃再度要望した（甲6）が、レールの繋目の削正をする程度で根本的な解決策を提示せず、平成20年頃に再々度の要望（甲8）をしたが、今日まで具体的な改善はされていない（甲9）。

ウ 被申請人は、申請人がa線から恩恵を受けていること、申請人が本件建物の新築以来10年余り騒音に対する指摘をしなかったこと、本件建物が都市計画上少々煩雑な環境であり受忍すべき場所にあること、鉄道事業が公共性のあることを主張しているが、これらの主張は被申請人の沿線住民に対する日頃の騒音公害に対する関心の低さを表しているものであり、大

資本が一般庶民の要望を抑え込む常套手段の手法である。

地方鉄道の廃線が続く中で、人口増大する大都市周辺における乗客鉄道は在来線の増発や増結、新線の延伸などで発展してきた。鉄道は、都市の人口過密、ダイヤの過密、車両の増結と重量化の結果、騒音公害をまき散らしているが、定時に乗客の大量輸送が可能であることから都市では歓迎される唯一の交通手段であるため、被申請人は鉄道騒音が容認されるものと安易に考えてきた姿勢がうかがわれる。

エ 被申請人が行った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。

(2) 損害及び相当因果関係の有無について

ア 平成24年度以降の空室状況は以下のとおりであり、これらは本件騒音と因果関係のある損害である。

平成24年度 空室なし

平成25年度 204号室 空室2か月（2月、3月） 18万円

302号室 空室10か月（4月～1月） 85万円

平成26年度 303号室 空室3か月（1月～3月） 27.3万円

平成27年度においても303号室は空室状態である。

イ 長期の空き室の状況が続くことが、本件鉄道騒音の影響がすべてであると言い切れないことは自認している。最近の賃貸市況も大きな原因でもあるが、申請人は新入居者の更新の度に、常に入居者の要望に沿うように居住内の改善に努めているが、鉄道騒音については被申請人の力を借りなければ低減することが困難である。

【被申請人の主張】

(1) 騒音の程度及び違法性について

ア 騒音の程度について

被申請人は、平成27年5月21日、同月26日及び同年6月5日に、

環境省水・大気環境局大気生活環境室が平成22年5月に作成した「在来鉄道騒音測定マニュアル」を参考にして、本件建物と線路とに挟まれた申請人土地部分及び市道部分において、通過列車の騒音測定を行った（乙1ないし3）。

上記測定結果によれば、等価騒音レベルの最大値は、昼間で68.1dB、夜間で64.2dBであり（乙11）、各測定の間にはレール溶接部の削正やマルチプルタイタンパーによるレールのゆがみや高さ狂いの矯正が行われ、騒音は減少する傾向にあると評価でき、被申請人の騒音対策の効果が表れている。これらのことからすると、本件における鉄道騒音は、一般社会通念上受忍すべき程度を超えるものではない。

申請人の主張は、等価騒音レベルとピーク騒音レベル（なお、一般にピーク騒音レベルと最大騒音レベルは同義であることから、以下「最大騒音レベル」という。）を混同しているように見受けられるなど、その前提に誤解がある。

#### イ 被申請人が実施している騒音対策について

以下に述べるとおり、被申請人は、騒音の低減を図るため、様々な騒音対策を講じているのであり、今後にも必要に応じて適切な対応を講じる考えであって、これらの事情は受忍限度の判断にしんしゃくすべきである。

##### (ア) 速度制限

a線は、最高速度を100km/hと定めているが、e駅からb駅の区間は最高速度を70km/hとするなど、本件建物前の区間では、他の区間に比べて低い速度で運転を実施している。

##### (イ) ロングレール及び有道床構造の採用

a線では、昭和51年の開業当初からロングレール及び有道床構造を採用しており、継ぎ目が少なく、安定的な道床構造は騒音対策上効

果を發揮している。

(ウ) 重軌条化及び道床交換

a線では、開業時、50キロレールを採用していたが、平成8年10月から11月にかけて下り線、平成10年10月に上り線を60キロレールに変更した（重軌条化）。また、平成8年9月から10月にかけて下り線、平成11年1月に上り線の道床交換を実施した。これらにより、騒音が低減している。

(エ) 車両の改良等

被申請人は、7000系車両以降はアルミ軽合金製の車体を、10000系車両以降は軽量ステンレス製の車体を導入しており、現在、運行に用いている車両は、全てこれらの軽量化された車両である。

また、きしり音対策として防音車輪を採用し、車輪について走行距離に応じた予定削正を実施するとともに、車輪にフラット（空転・滑走等により生じた損傷）等が発生したときには、臨時削正を実施しているほか、10000系車両以降に導入した車両においては、滑走防止システムを導入した。

(オ) 軌道の保守、整備

レールの局部摩耗、欠損、軌道狂い等が生じていないかについて定期的に軌道点検を実施し、レール溶接部の高低狂い等があった場合には、マルチプルタイタンパーによる道床突き固めを、レール溶接部の落ち込みがあった場合にはレール削正機による削正を実施し、必要な軌道の整備作業を実施している。

ウ 本件建物所在地の地域性

本件建物は、b駅より徒歩2、3分程度の交通至便な場所に所在し、同地域は都市計画上の第一種住居地域に指定されている（甲10）。

すなわち、同地域は住居専用地域ではなく、店舗や事業所、病院、学

校等の用途で用いられることが予定されており、現に本件建物の1階には、理容店、司法書士事務所、工務店等の事務所が入居している。

また、本件建物の北側70～80mほど先には、f新幹線の線路及び橋梁が東西に走っており、f新幹線が、a線をはるかに上回る高速度で頻繁に往来している（甲1）。

したがって、申請人所有建物の所在地は、被申請人の運営するa線の騒音を除いても、相当程度の環境騒音にさらされており、静ひつな環境を求められる地域性にあるとはいえない。

#### エ 被侵害利益の性質等

- (ア) 本件建物は、a線が開業（昭和51年）してから相当期間経過後の昭和63年8月に新築され、cが所有権を取得し、申請人は、平成24年4月、本件建物の所有権をcから取得している。すなわち、本件建物はa線による鉄道騒音を所与のものとして建築されたものであり、また、申請人はかかる鉄道騒音の存在を認識、容認して、本件建物の所有権を取得し、当該場所での営業を開始しており、その後にa線の鉄道騒音が増大したという事情はない。
- (イ) 申請人は、本件建物を本件賃貸マンションとして第三者に貸し出すことを事業内容としているが、同建物を賃貸するうえでの最大のセールスポイントは、b駅から徒歩2、3分という交通至便な地域に所在することである。現に、本件建物の広告資料（甲11のA）でも、「a線b駅徒歩3分」「g駅まで15分 何処へ行くにも便利です。」と記載され、交通至便な点が強調されている。すなわち、申請人は、a線によって恩恵を受けているのであり、申請人の賃貸マンション経営において交通至便であることに付随する騒音は所与のものである。
- (ウ) cは、被申請人に対し、平成9年11月7日、騒音対策を求める文書を通知している（甲3）が、昭和63年の申請人所有建物の新築以

降，10年余りは鉄道騒音に関する指摘をしたことはなかった。すなわち，cは，長期にわたり，鉄道騒音を容認していた。また，被申請人は，a線の運行に関し，申請人以外の者から，騒音被害を訴える申し出を受けたことはない。

オ 被申請人の鉄道事業の公共性

被申請人は，h線及びa線を運行しているが，これらの鉄道路線は，神奈川県及び東京都を中心とする通勤通学その他の移動のために不可欠な交通手段であり，沿線住民及び事業者の日常生活や経済活動の基盤となるものであるから，公共性が高い。

カ 小括

上記のアないしオの各事情を考慮すれば，被申請人鉄道施設による騒音は，一般社会通念上受忍すべき程度を超えるものではない。

(2) 損害及び相当因果関係の有無について

申請人の主張する損害賠償は，本件建物の空室による賃料収入減を理由とするものであるが，賃貸住宅の入居状況は，当該地域における新築賃貸住居を含む賃貸住宅の供給状況，建物の築年数，設備・仕様，家賃，少子高齢化・人口減少等の社会情勢，入居者のニーズの変化など，様々な要因が関わって決まるものであり，空室による損害と鉄道騒音との間に相当因果関係が存在しないことは明らかである。

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。

(1) 本件建物について

ア 本件建物から鉄道軌道敷までの距離は，上り線については軌道中心までで17m程度，下り線については13m程度であって，市道の道路面とレ



ールとの間には高さの差があり1.9m程度市道のほうが高くなっている（甲7, 10, 乙1）。本件建物から線路を挟んだ対岸側にも道路があるが、本件建物前の市道の道路面よりも高い位置に道路があるため、線路と対岸の道路面との間の法面は壁になっている（甲7, 10, 乙1）。

イ 本件建物1階は店舗となっており、2階及び3階が居室部分となっている。居室部分はAタイプ（3DKで専有面積51.97㎡）とBタイプ（3DKで専有面積52.79㎡）の居室があり、建物北側の端がBタイプで、部屋番号は2階が201号室、3階が301号室であって、建物南側の端もBタイプで、部屋番号は2階が204号室、3階が304号室である。建物中央の部屋はAタイプであり、2階が北側から202号室と203号室、3階が北側から302号室と303号室である。各タイプの賃貸条件は、募集チラシ（甲11-A）によれば、Aタイプが賃料月8万5000円、管理費月6000円、敷金が2か月分の賃料となっており、Bタイプが賃料月8万9000円、管理費月6000円、敷金2か月分の賃料となっている。募集チラシ（甲11-A）には、「a線b駅徒歩3分」「g駅まで15分 何処に行くにも便利です。」という記載がされており、本件建物からb駅は徒歩3分の位置関係にある。

## (2) 申請人からの苦情等

ア 本件建物の所有者であったcは、平成9年11月7日頃、被申請人に対し、騒音対策の要望書を提出した（甲3）。これに対し、被申請人は、申請人代表者cに対し、回答文書を送付した（甲4）。

その後もcは、被申請人に対し、平成13年7月頃や平成20年2月頃（甲6, 8）に、騒音対策の要望書を提出し、被申請人は、それぞれ回答文書を送付した（甲7, 9）。

イ 申請人は、平成20年4月以降も数回、被申請人に対し騒音の解消策を依頼したことがあった。

(3) 申請人の依頼による騒音測定の結果

ア 平成10年6月23日、横浜市環境保全局は、申請人の依頼により、本件建物の303号室ベランダにおいて騒音測定を実施した（甲5-1）。その内容は、午前10時から午前11時30分までの間のa線の列車の通過時の騒音レベルを「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について（昭和50年7月29日付環大特第46号）」に定められた方法に準じて測定するものであり、上り線と下り線をそれぞれ10本計測した。その結果は、上り線の騒音レベルの最大値のパワー平均レベル（以下「パワー平均値」という。）が86dB、下り線のパワー平均値が78dB、上り線と下り線の列車騒音のうち上位半数におけるパワー平均値が86dBであった。

イ 平成25年8月7日、申請人は横浜市に対し騒音測定を依頼し、横浜市環境創造局の依頼を受けたi株式会社は騒音測定を行った（甲10）。その内容は、午後1時30分から午後3時50分までの間、本件建物2階（下り側軌道中心から約12.9mの位置）において、合計25本の列車通過時の騒音を測定するものであった（このうち上り線と下り線が交差した2本は欠測扱いとした）。その結果は、上り線12本の最大騒音レベルの最大値が83.7dB、上り線のパワー平均値は80.6dB、下り線11本の最大騒音レベルの最大値は81.2dB、下り線のパワー平均値は79.0dBであり（なお、上下線の各パワー平均値は証拠に基づき当委員会で計算した結果である）、上位10本のパワー平均値は81.2dBであった。

(4) 被申請人による騒音測定の結果

ア 被申請人は、平成13年8月2日及び同年11月13日、線路近傍道路路上において騒音測定を行った（甲7）。同年8月2日午後4時30分頃から午後5時10分間の騒音測定の結果は、上り線6本の最大騒音

レベルの最大値が84 dB, 上り線のパワー平均値が83 dB, 下り線6本の最大騒音レベルの最大値が87 dB, 下り線のパワー平均値が86 dBであった。その後にされた軌道補修実施後の同年11月13日午前10時40分頃から午後0時20分間の騒音測定の結果は, 上り線10本の最大騒音レベルの最大値が83 dB, 上り線のパワー平均値が81 dB, 下り線10本の最大騒音レベルの最大値が86 dB, 下り線のパワー平均値が84 dBであった。

イ 被申請人は, 平成27年5月21日, 同月26日及び同年6月5日, 上り線及び下り線の各軌道中心線より水平距離12.5mの位置(上り線は線路近傍道路上, 下り線は本件建物駐車場)において上り線20本の通過列車, 下り線20本の通過列車の騒音測定を行い, 上下線ごとに通過列車20本及び上位10本のパワー平均値を算出した(乙1ないし3)。

同年5月21日の午前9時50分頃から午後0時24分頃までの間の騒音測定の結果は, 上り線の最大騒音レベルの最大値が83.2 dB, 上り線のパワー平均値が81.7 dB, 下り線の最大騒音レベルの最大値が82.1 dB, 下り線のパワー平均値が80.1 dBであった。

その後にされたレール溶接部削正後の同月26日午前9時09分頃から午前11時54分頃までの間の騒音測定の結果は, 上り線の最大騒音レベルの最大値が81.4 dB, 上り線のパワー平均値が79.8 dB, 下り線の最大騒音レベルの最大値が78.0 dB, 下り線のパワー平均値が77.0 dBであった。

その後にされたマルチプルタイタンパーによる軌道整備の実施後の同年6月5日午前9時50分頃から午後0時37分頃までの間の騒音測定の結果は, 上り線の最大騒音レベルの最大値が81.2 dB, 上り線のパワー平均値が80.1 dB, 下り線の最大騒音レベルの最大値が81.5 d

B, 下り線のパワー平均値が78.5dBであった。

ウ 上記イの各測定結果をもとに等価騒音レベルを算出すると、本件建物近傍における本件騒音の等価騒音レベルは別紙表1記載のとおりであり（なお、被申請人が提出した計算結果（乙11）は、上り線と下り線の各測定日の等価騒音レベルの計算に当たり、上下線の合計数を通過列車本数としているが、通過列車本数を上り線と下り線で分けた上で、上り線と下り線の各測定日の等価騒音レベルを算出すべきものである。）、平成27年5月21日の下り線が昼間で62.8dB、夜間で59.1dB、同日の上り線が昼間で65.1dB、夜間で61.0dBであり、同月26日の下り線が昼間で60.4dB、夜間で56.7dB、同日の上り線が昼間で63.1dB、夜間で59.1dBであって、同年6月5日の下り線が昼間で61.2dB、夜間で57.6dB、同日の上り線が昼間で63.0dB、夜間で59.2dBであった。

## 2 争点1（鉄道騒音の防止対策請求の適法性）について

申請人は、本件責任裁定申請において、損害賠償のほかに、鉄道騒音の防止対策を求めているが、責任裁定の対象となる紛争は、公害に係る被害についての損害賠償に関する紛争であり（公害紛争処理法42条の12第1項参照）、作為請求に関するものはその対象になり得ない。

したがって、本件責任裁定申請に係る裁定を求める事項のうち、鉄道騒音の防止対策を求める部分は、不適法な申請であって、その不備を補正することができないものであるから、却下を免れない。

## 3 争点2（損害賠償請求権の有無）について

(1) 申請人が主張する損害は、本件騒音によ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ため、その損害及び相当因果関係についてまず検討する。

この点、申請人は空室であったことを示す証拠として甲第12号証を提出

するが、同証拠は各部屋の特定の賃借人との間の賃料入金の経過を示すものにすぎず、申請人が空室があったと主張する期間に実際に空室があったのかどうかは証拠上明らかとはいえない。また、申請人の主張する本件建物への入居状況によれば、既に騒音にさらされていたという平成24年度には空室がなく、平成25年度も8室のうち6室は入居した状態であり、空室が見られた2室も未入居の期間は一時的なものであったこと、平成26年度においても9か月間は全室入居の状態であったこと、損害を主張する平成25年度以前と以後とで、騒音の程度が著しく増大したという状況は見受けられないことなどからすると、鉄道騒音によって旧入居者が退去を余儀なくされる状態であるとも、新たな入居者との賃貸借契約が阻害されているという状態であるともいえないこと、申請人が主張する賃借人からの苦情は時期や内容が曖昧であり、本件で主張する損害との関連性も明らかでないこと、本件建物が建築されてから25年余り経過しており、建物や設備等の経年による変化や劣化は否定できず、これらに基づく他の競合する物件との相対的な賃貸物件としての魅力の低下なども考えられるところであること、空室が生じている原因として賃貸市況の影響も否定できないことなどを踏まえると、本件建物の空室の発生が本件騒音によって生じた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うかがわせる証拠もない。

したがって、申請人の主張する損害を認めるに足りる証拠はなく、騒音と申請人の主張する損害との間の相当因果関係も認められない。

- (2) そうすると、申請人の不法行為に基づく損害賠償請求権は存在しないことになることから、申請人の請求は棄却すべきこととなるが、双方から騒音データ等が提出されているため、なお念のため受忍限度に関して判断をする。

#### ア 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。

#### イ 本件騒音の程度

前記1(4)ウのとおり，本件建物近傍における本件騒音の等価騒音レベルは，概ね60dB前後，最大でも65.1dB（平成27年5月21日の上り線の昼間）であったことが認められる。また，列車騒音の最大騒音レベルやパワー平均値の測定結果は上記1(3)及び(4)のとおりであり，パワー平均値の各結果を整理したものは別紙表2のとおりとなる。これらの結果によれば，騒音を測定した場所及び測定本数に違いはあるものの，各測定日で計測された上下線のパワー平均値及び上位半数のパワー平均値を比較すると騒音レベルは低減傾向にあるといえる。

#### ウ 本件建物所在地の地域性

本件建物所在地は，都市計画上，第1種住居地域に指定されているが，a線b駅から徒歩3分の位置関係にあり，鉄道による騒音がある程度予測される場所にあることに加え，cが本件建物を取得する以前からa線は開業しており，本件騒音（鉄道騒音）の状態は，申請人が本件建物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，本件建物所在地は，静ひつな住環境が認められる地域性にあるとはいえない。

## エ 被申請人の鉄道事業の公共性

被申請人は、a線を運行しており、同線は、神奈川県を中心とす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、沿線住民及び事業者の日常生活や経済活動の基盤となるものであるから、公共性は高いといえる。

## オ 被侵害利益の性質等

申請人が賠償を請求しているのは、本件建物における賃貸業の営業損失ということになるが、cは、a線開業後に本件建物を建築しており、cが本件建物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って、申請人が本件建物の賃貸業を営むに当たっても、その事情を前提にしていたものといえることができる。

## カ 総合判断

- (ア) 上記認定事実によれば、本件建物は、a線が営業を開始した約12年後に建築したものであり、貸室業を営む時点で鉄道からの騒音は生じており、本件建物を建築したcは、申請人代表者としても、その状態を認識していたものと認められる。そして、申請人が主張する被害は、本件建物の賃貸マンション経営に係る営業損失であるところ、前記のとおり、申請人の依頼に基づく各測定又は被申請人の各測定結果によれば、申請人が損害を主張する平成25年度以前と以後とで、騒音の程度が著しく増大したという状況は見受けられず、平成10年以降の横浜市及び被申請人による騒音測定結果からは、騒音の程度はむしろ低減傾向にあるものといえる。また、本件建物の募集チラシ（甲11-A）には、「b駅徒歩3分」との記載もあり、本件建物の交通至便性を顧客誘因要素としていることは明らかであって、本件における鉄道騒音も申請人が本件建物を取得する当時において所与のものというべく、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、本件建物の所在地の地域性、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とどまるものというべきである。

- (イ) この点、申請人は、本件における騒音レベルが小田急責任裁定事件において基準とされた騒音レベルを超えていると主張するが、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することから、小田急線責任裁定の判断が本件における受忍限度判断の基準となるわけではない。そもそも、申請人が小田急線責任裁定値とする70 dBは、等価騒音レベル（不規則かつ大幅に騒音レベルが変動している場合に、ある時間内で変動する騒音レベルのエネルギーに着目して時間平均値を算出したもの）の値であるのに対し、申請人の依頼により測定された測定データは最大騒音レベル（一定時間内で測定された騒音レベルの中の最大値）であって、単純な比較をすることはできないものであって、この点からも申請人の主張は採用できない。

- 4 よって、申請人の本件裁定申請のうち、鉄道騒音の防音対策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、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27年12月21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 野 中 智 子

(別紙省略)