事件概要	電車による振動と騒音に対して鉄道事業者の不法行為が認められた事件
事件分類	損害賠償請求控訴事件
判決日付	平成１４年６月４日

主　　文

一　原判決を次のとおり変更する。

（１）　被控訴人は、控訴人及び別紙選定者目録記載の選定者らに対し、それぞれ二二万八〇〇〇円反びこれに対する平成九年五月二〇日から支払済みに至るまで年五分の金員を支払え。

（２）　控訴人のその余の請求を棄却する。

二　訴訟費用は第一、二審を通じ一〇〇分し、その九九を控訴人の負担とし、その余を被控訴人の負担とする。

三　この判決は一項（１）に限り仮に執行することができる。

事実及び理由

第一　当事者の求めた裁判

一　控訴の趣旨

（１）　原判決を取り消す。

（２）　被控訴人は、控訴人及び別紙選定者目録記載の選定者ら（以下「控訴人ら」という。）に対し、それぞれ金一四一四万七四〇〇円及びこれに対する平成九年五月二〇日から支払済みに至るまで年五分の金員を支払え。

（３）　訴訟費用は、第一、二審とも被控訴人の負担とする。

（４）　（２）及び（３）項につき仮執行宣言

二　控訴の趣旨に対する答弁

（１）　本件控訴を棄却する。

（２）　控訴費用は控訴人の負担とする。

第二　事案の概要

一　被控訴人は電車を運行する鉄道会社であり、控訴人らは軌道敷地に面した居宅に居住する住民である。本件は、控訴人らが、被控訴人が電車を運行することにより生じた騒音・振動を原因として、安眠妨害、静穏の破壊、頭痛、十二指腸潰瘍、ストレス等の精神

的肉体的被害を被ったとして、被控訴人に対し、不法行為に基づき、昭和五三年五月二〇日から平成九年五月一九日までの間の慰謝料一人一日当たり二〇四〇円（騒音に対する慰謝料一日一六八〇円、振動に対する慰謝料一日三六〇円）の支払を求めた事案である。

第一審は、被控訴人の電車運行によって生じる騒音・振動が、違法な権利侵害ないし法益侵害行為となるかどうかを、当該行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、当該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、当該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、効果等の事情を総合的に考察した上で、受忍限度の範囲内にあると判断し、控訴人らの請求は理由がないとしていずれも棄却した。

二　争いのない事実等

（1）　当事者

控訴人らは、京成本線（京成上野駅－成田空港駅）沿線の《住所略》に居住する者、被控訴人は、同線等を運行する鉄道会社である。

（2）　控訴人ら居住地付近の状況

控訴人らの居住地は、京成本線の京成船橋駅（東方）と大神宮下駅（西方）との間、上野起点二五・六七キロメートル付近（以下「本件地点」という。）に位置し、京成本線の軌道に接してその南西側にある。

すなわち、控訴人は、原判決別紙物件目録一記載の土地（以下「本件土地」という。）、同土地上の同目録二記載の建物（以下「控訴人ら居宅」という。）、同目録三記載の建物（以下「共同住宅」という。）を所有しているところ、本件土地の北東側の一辺は、曲線を描く京成本線の軌道敷地（上り線側）の南西側と接しており、本件土地は、曲線半径二〇〇メートルのカーブを描く鉄道敷地のカーブの内側となっている。控訴人ら居宅は、本件土地の軌道敷地に面した部分に建っており、南東側が二階建て、北西側が平屋建てとなっている。京成本線上り線軌道中心線と控訴人ら居宅との間隔は、軌道側の壁面の最短部分で三メートル六三センチ八ミリである（《証拠略》）。共同住宅は、本件土地の南西寄りの、京成本線との間に控訴人ら居宅を挟んだ位置に建っている。〈編注・以下証拠の表示は省略ないし割愛します〉

三　争点

被控訴人の電車運行によって控訴人らに及ぼす騒音・振動が受忍限度を超えるものか否か

四　当事者の主張

（控訴人）

（1）　被控訴人は、戦前から戦後の長い間、軌道も狭く車両も小さい路面電車を少ない台数連結して走行させており、その間は静かであったが、沿線の居住環境に配慮せず、昭和三四年一一月に軌道の拡幅工事を完成させ、昭和四〇年ころからは車両の大型化、走行速度の上昇、車両の多数連結を行い、突然騒音及び振動を増大させ、現在では京成本線

上下線で一日当たり約四八〇本の電車を運行するようになったが、騒音及び振動を防止する適切な措置をとらないできた。

電車通過時における控訴人ら居宅敷地における騒音・振動の測定結果は、昭和五三年五月一八日において、最高九六デシベル、最低七八デシベル（測定個所が壁際窓下のため反射音などにより測定値が実際より三デシベル程高くなるため、実際の測定値から三デシベルを差し引いた値）であり、両者を平均すると八七デシベルの騒音が生じたというものであり、平成四年四月二〇日において、上位一〇本の電車で平均九四デシベルの騒音、平均七五デシベルの振動が生じたというものであって、これらは受忍限度であると一般的に定められており、法律実務で一般的に認められている受忍限度基準の騒音値七三デシベル、振動値六四デシベルを超えるものである（なお、控訴人は、昭和五三年五月一八日の測定値については、平成一一年四月二〇日に初めて知ったものである。）

（２）　控訴人らは、長年にわたる電車運行によって生じる騒音及び振動により、静謐を破壊され、頭痛、めまい、息苦しさ、パーキンソン氏病、胃痛、神経性胃炎、胃潰瘍、十二指腸潰瘍、睡眠不足、いらいらなどの症状が生じ、会話、電話、テレビ視聴妨害、勉強、思考等の妨害、家屋の損壊等の被害を受けた。これらの損害は、少なくとも昭和五三年五月二〇日から平成九年五月一九日までの間、発生し続けているものであり、その明細は、原判決別紙「目録被害額損害賠償請求明細書」記載のとおりである。

（３）　被控訴人は、電車運行の公共性（以下、電車を含めて「列車」ということがある。）について主張するが、京成本線は、東日本旅客鉄道（ＪＲ）に比べると、輸送時間や料金、利便性において劣り、控訴人らはほとんど利用することがないから、公共性はないというべきである。

また、被控訴人は、危険への接近論を主張するが、控訴人が控訴人ら居宅に居住を始めたのは、昭和一九年四月であるところ、騒音公害問題が発生したのは、被控訴人が軌道拡幅工事を完了させた昭和三四年一一月以降のことであって、それまでは、騒音・振動のことは予想できなかった。本件土地の購入は昭和四五年であるが、これは地主からの賃料の値上げ要請を拒絶したところ、本件土地の買取りか、立退きかの選択を迫られたため、本件土地での居住の必要上、購入したものである。

（被控訴人）

（１）　京成本線の公共性、在来線としての特殊性

京成本線は、東京のベッドタウンとして人口が増加している千葉県北西部と都心を結ぶ通勤・通学の重要な交通手段であり、新東京国際空港へのアクセス鉄道としても機能している。鉄道は、人や物を大量に、廉価・高速で、しかも安全・快適に輸送する、生活や経済活動に不可欠の存在である。

経済成長期以降、物や人の輸送力強化が社会的に重要な課題となり、とりわけ首都圏の在来線は沿線人口の増加、東京周辺の市町村のベッドタウン化等による輸送力増強、混雑緩和が緊急の課題となり、被控訴人も車両連結数の増加、運転間隔の短縮、スピードアッ

プ等をはかってきた。在来線は新幹線や幹線国道と異なり、地域と密着しており、これにより、沿線住民は多大な恩恵利便を受けている。

（２）　侵害行為の程度

控訴人ら居宅付近での騒音は、他の在来線の騒音と比べても同程度の騒音レベルの範囲内にあり、京成本線のみが特に著しい騒音を発生させているわけではない。また、近年京成線沿線で騒音に関する苦情は殆ど発生しておらず、控訴人ら居宅付近でも他の住民からは苦情がないことからしても、現在の控訴人ら居宅付近の騒音レベルは、周辺環境に著しい影響を及ぼす程度に至っていない。

（３）　法規則の不存在

騒音についても振動についても在来線に関する法的規制はない。平成七年一二月二〇日「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針」が制定されたが、同月一九日以前に既に新線又は大規模改良線として工事が認可申請されている区間や、急曲線区間等は対象外である。

（４）　被害防止に関する措置

被控訴人は、電車の運行による騒音・振動等の防止等のため、車両の軽量化、ブレーキの改善、防音車輪、ロングレール、高速型ポイント及びコンクリート枕木の設置等を行うとともに、定期的なレール交換、レールの削正、塗油によるレール整備、道床の砕石の均一化（搗固め)、道床の交換などの一般的・日常的対策を講じてきた。

さらに、被控訴人は、控訴人らに対しては、控訴人ら居宅前のレール継ぎ目による騒音を減少させるためのレール溶接工事、通常より短い周期でのレール交換、道床厚の増加工事、控訴人ら居宅付近の道床の搗固め等を行った。また、控訴人ら居宅付近を含む海神駅から船橋競馬場駅間では、昭和五八年五月一七日に都市計画決定に基づき昭和五九年三月一九日に認可された京成本線連続立体交差事業が実施されており、被控訴人は、事業主体である千葉県との協定に基づき、工事施工等を行っている。

（５）　危険への接近

控訴人の先代である甲野松太郎は、京成線開通の後である昭和一九年から控訴人住所地に住み始め、控訴人は、昭和二〇年にこれを相続し、控訴人が被控訴人に対して電車の騒音・振動について苦情を申し出るようになった昭和四〇年代になってから、控訴人ら居宅の新築・改築をし（ただし、最初の増築を除く。)、本件土地の所有権を取得している。
すなわち、控訴人らは京成線運行開始後居住を開始し、その後電車の騒音・振動により居住環境も次第に変化していくことを熟知し、昭和四〇年代から苦情を申し出ながら、自らは何らの自己防衛的な減音・減振対策をとらずに控訴人ら居宅の増築・建増し・新築を行い、さらには本件土地を買い受けて居住を継続している。したがって、既に存在する危険を自ら進んで任意に引き受けたものとして、控訴人の損害賠償請求権の行使は制約されるべきである。

（６）　控訴人が主張する被害は、情緒被害・睡眠妨害・生活妨害に止まるものである。

また、明らかに本件とは因果関係がないもの（パーキンソン症候群）、控訴人の年齢に基因すると考えられるもの（脳動脈硬化・高脂血症など）、控訴人の職業（長年音響関係の仕事に携わってきている）に基因すると考えられるもの（難聴）があり、京成本線の電車運行に基因すると考えられるものは特に存在しない。

（７）　以上の点にかんがみれば、本件の騒音、振動は、受忍限度の範囲内にあるというべきである。

第三　当裁判所の判断

一　被控訴人の鉄道事業の発展等

被控訴人は、明治四二年六月、東京の成田を結ぶ成田不動尊参りのための鉄道を敷設する計画のもとに設立された。大正元年一一月、押上－市川（現江戸川）間、曲金（現京成高砂）－柴又間が開通し、大正五年に船橋まで、大正一〇年に千葉（現千葉中央）まで、大正一五年に津田沼から成田までの各延長がされ、昭和八年一二月、京成上野－京成成田間が開通し、現在の京成本線がほぼ完成した。現在、京成上野駅から成田空港駅までの京成本線の他、本線には東成田線、押上線、金町線、千葉線が接続している。

戦後、東京のベッドタウンとして沿線の開発が進み、沿線人口が増加の一途を辿る中、輸送力増強のため電車の連結車両数の増加や高速化に取り組んだ。昭和三五年一二月には都営浅草線の開通に伴う都心部への乗入れが実現し、この乗入れのため全線、全車両の軌道幅を広げる改軌工事を行ったほか、乗入用車両を新造し、一層の沿線人口の増加に対処するため昭和三六年から朝夕ラッシュ時の混雑緩和を目的とした輸送力増強等を図り車両新造、線路の高架化、複々線化、ホーム延長、軌道強化等の工事を行う長期計画に取り組んだ。昭和四七年一一月に空港線が完成し昭和四八年末から新造特急車両が京成上野－京成成田間を運行するようになり、昭和五三年五月には、新東京国際空港への乗入れが開始された。また、昭和四三年六月に京浜急行線、平成三年三月に北総開発鉄道線、平成四年四月に千葉急行線との相互乗入れが開始された。

平成七年度における被控訴人の全営業キロ数は九一・五キロメートル、輸送人員は年間二億八〇九九万六〇〇〇人（一日平均七六万八〇〇〇人）である。また、国際空港である新東京国際空港と都心部との連絡を念頭におき、京成上野駅と成田空港駅との間に途中の停車駅が極端に少ない特急京成スカイライナーを運行しているが、同年度の利用者は、一日平均一万一八四三人である。さらに、同年度における京成般橋駅及び大神宮下駅間の一日平均通過人員は二五万九〇〇〇人にのぼり、一日平均の乗降人員数は、それぞれ一三万四八六七人、四六八九人である。

京成本線は、周辺住民の通勤、通学、行楽等の日常的な移動手段として利用されており、また、京成各線は千葉県北西部の重要な交通基盤となっているのみならず、千葉県北西部から東京方面へのアクセスを容易ならしめている。

ところで、船橋市においては、昭和五一年を除く、昭和三〇年代後半から昭和五〇年代前半までの間、毎年一万一〇〇〇人から二万三〇〇〇人のペースで人口が増加しているが、

かかる急激な人口増加は、戦後の経済発展と産業の成長による首都圏全体の人口増を背景とするものであるが、京成各線によって、都心部への交通の便が確保されていたことも同市における人口増加の具体的な要因の一つとして推認される。

このように、京成線は、大正元年の運行開始以来、長い時間をかけて路線を整備・拡張してきたが、その背景には、鉄道敷設による利便性の向上、それに伴う人口の集中・増加、さらにその増加した人口の下に生ずる輸送力強化の必要性があり、鉄道整備及び輸送力の強化は、地元の発展、沿線住民の利便性の向上と密接に結びついたものであった。

以上によれば、被控訴人の電車運行は高度の公共性を有しているものというべきである。

二　本件地点の電車の運行状況

本件地点を通過する電車数は、一日当たり、平成九年度は上下各二四〇本の合計四八〇本、平成一〇年度及び一一年度は、上下各二三八本の合計四七六本であり、車両の連結数は、六両から八両である（争いがない。）。京成船橋発の上り方面に向かう電車は、始発が平成九年は四時三八分、平成一〇、一一年は四時四八分、終発はいずれも二三時三一分であり、同駅発下り方面に向かう電車は、平成九年から平成一一年まで、始発が五時二二分、終発が二四時四一分である。

本件地点は、半径二〇〇メートルの急曲線区間であり、電車の走行速度は毎時五五キロメートルに制限されている（争いがない。）。

三　騒音及び振動の法的規制と評価方式

（１）　法的規制について

ア　工場及び事業場並びに自動車の騒音及び振動については、騒音規制法及び振動規制法が制定され規制されているが、在来鉄道の騒音及び振動に対する法的な規制は存在しない。

イ　鉄道騒音について、環境庁（現環境省）が定めるものに次のものがある。

（ア）　在来鉄道について、環境庁（現環境省）は、平成七年一二月二〇日、「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」を定めた。これには、新規に共用される区間（新線）においては、軌道中心から一二・五メートル、高さ一・二メートルの地点において、原則として、当該路線を通過する全列車（上下とも）を対象として（ただし、通行線路〔上下等〕、列車種別、車両型式、走行時間帯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。）、通過列車ごとの騒音の単発騒音レベル（ＬＡＥ）を測定し、一定の数式により算出した等価騒音レベルを昼間（七時から二二時まで）六〇デシベル以下、夜間（二二時から翌日七時まで）五五デシベル以下とする、大規模な改良（高架化、複線化等）を行った後共用される区間（大規模改良線）においては、騒音レベルの状況を改良前より改善する旨の指針を設けたが、平成七年一二月一九日以前に既に新線又は大規模改良線として工事が認可申請されている区間、急曲線区間等ロングレール化が困難な区間等には適用されないことが定められ

ている。なお、控訴人らの居住地に接する京成本線軌道における本件地点が急曲線区間にあることは前記二記載のとおりである。

（イ）　新幹線鉄道について、環境庁（現環境省）は、昭和五〇年七月二九日、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」を定めた。これには、屋外において原則として一・二メートルの高さで、当該地域の新幹線騒音を代表すると認められる地点等を選定した地点において、新幹線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した二〇本の列車について、当該通過列車ごとの騒音のピークレベルを読み取り、上位半数のものをパワー平均した数値により新幹線騒音を評価することとし、都道府県知事は、この数値が、七〇デシベル以下となるべき住居の用に供される地域、七五デシベル以下となるべきこれ以外の商工業の用に供される地域等で通常の生活を保全する地域を指定すること、この環境基準を達成すべき目標期間が定められている。（公知の事実）

ウ　鉄道振動については、新幹線の振動について、環境庁長官は、昭和五一年三月一二日、運輸大臣宛に「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和五一年三月一二日運輸大臣宛環境庁長官勧告）を勧告したものがある。これは、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した二〇本の列車について、当該通過列車ごとの振動のピークレベルを読み取り、上位半数のものを算術平均した数値により振動を評価し、この数値が七〇デシベルを超える地域について緊急に振動源及び障害防止対策等を講ずることを勧告している。

（２）　騒音の評価方式について

ア　騒音の評価方式には、騒音の種類、間欠性や変動の有無、態様等により様々な評価方法があるが、在来線鉄道の騒音を測定する方式には、現状では、一定時間の範囲内において変動する騒音の全エネルギーと等しいエネルギーを持ち、レベルが一定で変動しない騒音に置き換えた場合の等価騒音レベル（通常、ＬＡｅｑと表記）として表示した評価量を示す等価騒音レベル方式と、調査対象となる一列車が通過する際に発生する騒音レベルの最大値であるピークレベル（通常、ＬＡｍａｘと表記）を測定したものを評価量として用いるピーク騒音レベル方式が確立し、利用されている。ピーク騒音レベル方式は、睡眠妨害防止の観点からは有用な指標となり得るが、騒音の発生頻度や継続時間を反映しない欠点があるのに対し、等価騒音レベル方式は、騒音の発生頻度や継続時間を含めて評価することが可能である。

イ　前記「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」は、ピーク騒音レベル方式によるもので、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した二〇本の列車について、当該通過列車ごとの騒音のピークレベルを読み取り、上位半数のものをパワー平均した数値により評価するものとしている（以下、この方式を「新幹線騒音方式」という。）。これに対し、前記「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」は等価騒音レベル方式によるもので、軌道中心から一二・五メートル、高さ一・二メートルで、窓又は外壁から原則として三・五メートル以上離れた地点を選定して測定した等価

騒音レベルにより、昼間（七時から二二時まで）と夜間（二二時から翌日七時まで）を区分した指針値が設定されている（以下、この方式を「在来線騒音方式」という。）。なお、窓又は外壁から原則として三・五メートル以上離れた地点を選定するのは、窓又は外壁の近くで測定した場合、その反射の影響により三デシベル程度数値が高くなることがあるからと説明されている。

（３）　振動の評価方式について

ア　騒音の評価方式には、振動の種類、変動や間欠性の有無、態様等により様々な評価方法があるが、在来線鉄道の振動を測定する方式は、現状では、これを的確に評価する方式が確立されていないとされる。

イ　前記「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」はピーク騒音レベル方式の騒音を振動に置き換えたピーク騒音レベル方式であり、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した二〇本の列車について、当該通過列車ごとの振動のピークレベルを読み取り、上位半数のものを算術平均した数値により評価するものとしている（以下、この方法を「新幹線振動方式」という。）。

四　控訴人ら居宅付近の騒音及び振動の測定結果

（１）　昭和五三年五月一八日

船橋市役所環境部大気保全課騒音振動係は、昭和五三年五月一八日午前九時から翌一九日午前五時までの間、控訴人宅玄関及び軌道側の窓下において、午前一〇時三二分から翌日午前四時三八分までの京成本線上下線通過列車数三一九本の騒音及び振動についてピークレベルと継続時間を測定した。

窓下における騒音レベルのピークレベルは、最低八一ホンから最高一〇二ホンまでの間に八〇ホン台が九七回、一〇〇ホン台が一〇回、それ以外は九〇ホン台であり、六〇ホン以上の騒音の継続時間は、三〇秒間が一回あったほかは、ほとんどが一〇秒台から二〇秒台である。

また、窓下における振動のピークレベルは、最低六九デシベルから最高八五デシベルまでの間であり、五五デシベル以上の振動の継続時間は、最低六秒から最高二一秒の間でほとんどが八秒から一五秒の範囲にある。そして、玄関における振動のピークレベルは、最低五九デシベルから最高七五デシベルまでの間であり、五五デシベル以上の振動の継続時間は、最低四秒から最高二一秒の間でほとんどが六秒から一〇秒の範囲にある。

（２）　平成四年四月二〇日

船橋市環境部環境保全課は、平成四年四月二〇日午前七時から午前九時までの間、窓を開放した控訴人ら居宅二階、控訴人ら居宅付近の京成本線軌道から〇メートルの地点（軌道端。なお、軌道中心からは約三メートルである。）及び京成本線軌道端から二〇メートル離れた地点において、通過電車四〇本の騒音、振動のピークレベルを測定した。その結果は、原判決別紙「平成四年四月二〇日調査（甲野宅）」記載のとおりである。

騒音については、軌道端において、ピーク騒音レベルは最低七九デシベル（一回）から

最高九八デシベル（一回）の間に八〇デシベル台が二二回、九〇デシベル台が一七回であり、連続して通過した二〇本の電車の騒音のピークレベルのうち上位一〇本のものの平均（以下、この項において「平均」という。）は九一デシベルと九四デシベルである。また、二〇メートル地点において、ピーク騒音レベルは最低六九デシベル（五回）から最高七八デシベル（一回）の間に七〇デシベル台が三五回であり、平均は七四デシベルである。さらに、控訴人ら居宅二階室内において、ピーク騒音レベルは最低八〇デシベル（一回）から最高九二デシベル（一回）の間に八〇デシベル台が三四回、九〇デシベル台が六回であり、平均は八七デシベルと八九デシベルである。

振動については、軌道端において、ピーク振動レベルは最低六〇デシベル（一回）から最高七八デシベル（二回）の間に六〇デシベル台が一八回、七〇デシベル台が二二回であり、平均は七五デシベルである。また、二〇メートル地点において、ピーク振動レベルは最低四七デシベル（一回）から最高五四デシベル（二回）の間に四〇デシベル台が九回、五〇デシベル台が三一回であり、平均は五三デシベルである。

（３）　平成一一年六月一日及び同年一〇月四日

前記環境保全課は、平成一一年六月一日午前一〇時二〇分から午後二時四五分までの間、控訴人ら居宅付近の高さ一・二メートル、軌道中心線から水平距離で一二・五メートルの地点において、新幹線騒音方式及び在来線騒音方式（なお、通過線路〔上下〕、電車編成、車両形式で区分）に準じて騒音を測定し、同年一〇月四日午前一〇時から午後二時までの間、同地点において、新幹線振動方式に準じて振動を測定した。その結果は、前者が原判決別紙「京成本線電車騒音、振動調査結果」（ただし、振動計測値を除く。）、後者が原判決別紙「京成本線電車振動調査結果（有効測定結果）」記載のとおりである。なお、測定開始にあたり測定地点において測定した暗騒音は、四三デシベルであった。

有効測定結果が得られた九五本のピーク騒音レベル（Ｌｍａｘ）は、八〇・〇デシベルから八九・〇デシベルの範囲内にある。この数値を新幹線騒音方式に準じて求めた七五個の測定結果の平均は八五・五デシベル、最大八六・二デシベル、最小八四・七デシベルである。また、通過線路（上下）、電車編成、車両形式で区分した上で、在来線騒音方式に準じて求めた等価騒音レベルは、昼間（七時から二二時）七一・〇デシベル、夜間（二二時から翌日七時）六四・〇デシベルである。

有効測定結果が得られた九五本のピーク振動レベル（Ｌｍａｘ）は、五三・三デシベルから六二・六デシベルの範囲内にあり、新幹線騒音方式に準じて算出した数値のうち、最大のものは六〇・八デシベルである。（調査嘱託の結果）

（４）　株式会社復建エンジニヤリングは、平成四年八月七日午前八時五四分から午前一一時五七分までの間、本件地点と近接した京成本線上野起点二五・六〇三キロメートルの高さ一・二メートル、軌道中心線から水平距離で六・二五メートル、一二・五メートル、二五メートル、五〇メートル、九〇メートルの各地点で騒音及び振動を測定した。その結果は、原判決別紙「鉄道騒音・振動測定結果一覧表」記載のとおりである。

五　他の在来鉄道の運行による騒音レベル等

（１）　東京都環境保全局が実施した平成八年度在来線鉄道騒音調査によれば、東日本旅客鉄道株式会社が運行する東海道本線（準工業地域）におけるピーク騒音レベルの平均値は八四デシベル、最大値は九〇デシベル、西武鉄道株式会社が運行する西武池袋線（第一種低層住居専用地域）の同数値の平均値は八〇デシベル、最大値は八六デシベル、東武鉄道株式会社が運行する伊勢崎線（近隣商業地域）における同数値の平均値は八五デシベル、最大値は九〇デシベル（いずれも軌道中心から一二・五メートル）、平成七年度在来線鉄道騒音調査によれば、東日本旅客鉄道株式会社が運行する横須賀線（第一種住専地域）における同数値の最大値は七八デシベル、中央線（同地域）における同数値の最大値は七九デシベル、京浜急行電鉄株式会社が運行する京急本線（準工業地域）における同数値の最大値は八五デシベル（いずれも軌道中心から二五メートル）、平成六年度在来線鉄道騒音調査によれば、東武鉄道株式会社が運行する東上線（第二種住専地域）における同数値の最大値は八一デシベル（軌道中心から二五メートル）である。

（２）　東京都が、京浜急行電鉄本線（平和島駅－六郷土手駅間）及び同空港線（京急蒲田駅－大鳥居駅間）の連続立体交差化事業のために行った環境影響評価（平成一一年一月）によれば、京浜急行本線の軌道中心から一二・五メートル、地上一・二メートルの五地点において測定した等価騒音レベル（ある定められた時間における騒音エネルギーを総計して、時間平均した騒音レベル）は、昼間（午前七時から午後一〇時まで）六八又は六九デシベル、夜間（午後一〇時から午前七時まで）六二ないし六四デシベルであり、京浜急行空港線の軌道中心から一二・五メートル、地上一・二メートルの二地点において測定した等価騒音レベルは、昼間六二又は五七デシベル、夜間五八又は五三デシベルである。

六　被害の防止に関する措置

（１）　被控訴人は、騒音、振動等の防止のため、一般的に次のような対策を講じている。

ア　車両関係

（ア）　車両の軽量化

昭和四七年ころから、ステンレス製の軽量化した車両を導入した。

（イ）　防音車輪の採用

平成元年ころから、丸リング付防音車輪を取り付け減音効果をあげている。なお、丸リング付防音車輪は丸リング付きでない車輪に比べ概ね三ないし九デシベルの減音効果があり、また、きしみ音が発生しない効果がある。丸リング付防音車輪への進捗率は、平成一二年四月ころにおいて九八パーセントである。

イ　軌道関係

（ア）　レール継ぎ目の減少・調整

昭和五五年ころから、ロングレール（二〇〇メートル以上）を導入し、通常のレール（二五メートル）の継ぎ目から出る音の減少に努めている。ロングレールの敷設が困難な

場所では、二五メートルレール二本を溶接して五〇メートルレールにしている。また、継ぎ目の遊間調整作業も行っている。

（イ）　レール交換・削正

一八年ないし二三年周期でレール交換を行っている。車輪とレール頭面の接触面積を減らすことにより、減音の効果をもたらすものである。同様の趣旨で、レール表面が摩耗し、凹凸が生じた場合には、レール頭面を削り、元の形状に戻している。

ウ　道床関係

（ア）　道床厚の増加

昭和六二年から平成二年にかけて行われた海老名川河川改修と合わせ、道床厚を約八四センチメートル嵩上げをした。これにより、振動の伝達が減少して、減振効果が上がるものである。

（イ）　道床搗固め

バネの役割を果たす道床の砕石の不均一を搗固めにより是正し、車輪とレールの接触を均一化するとともにレール頭面の変化による騒音を防止することができる。現場の計測値をもとに適宜行っている。

（ウ）　道床砕石の交換

搗固めによっても道床のバネの役割が回復できなくなった場合には、道床の古くなった砕石を交換する。

エ　枕木関係

昭和三六年ころから、枕木を木製からコンクリート製に換えている。これによりレールと枕木との一体性を高め、剛性を強化し、軌道の狂いを少なくして減音の効果をあげるものである。

（２）　被控訴人は、控訴人らのためにも次のような対応をしている。

ア　昭和四〇年ころ、控訴人ら居宅直近部の二五メートルレールを溶接して五〇メートルレールとした。

イ　通常のレール交換より早い周期で、上り線については昭和五二年、平成元年、平成一一年に、下り線については昭和六一年、平成元年から二年にかけて、平成九年に、それぞれレール交換を行った。

ウ　前記海老名川は、控訴人ら居宅付近を流れるもので、その改修に伴う道床厚増加がされている。

エ　前記レール削正、塗油、道床の搗固め、コンクリート枕木の敷設は、控訴人ら居宅付近の軌道においても行われているが、急曲線部であることを考慮した防音壁等は設置されていない。

オ　なお、本件訴訟の経緯の中で、被控訴人において控訴人に対し控訴人ら居宅の防音工事等に協力する意向を示したが、控訴人がこれを拒絶する意思を示してきた。

（３）　控訴人ら居宅付近を含む海神駅から船橋競馬場駅までの間について、京成本線

連続立体交差事業（昭和五八年五月一七日都市計画決定、昭和五九年三月一九日事業認可、事業主体千葉県、事業施行者千葉県、船橋市、被控訴人）が進められている。同事業は、前記区間の高架化をはかるものであり、環境影響評価対象事業と同様の対策が実施され、防音壁（高さ一・五メートル）、コンクリート枕木、バラスト及びバラストマットの敷設等がされるとともに、車輪の整備・車両の整備及びレールの研磨等の保守作業が高架後にも十分行われることになっている。これにより、控訴人ら居宅付近において二〇デシベル程度の騒音低減が見込める旨の報告がある。

七　以上の点を踏まえ、被控訴人の運行する電車が控訴人らに対して及ぼしている騒音・振動が受忍限度を超えるものか否かについて検討する。

（１）　被控訴人の電車運行によって生じる騒音・振動が、控訴人らに対する違法な権利侵害ないし法益侵害行為となるかどうかを判断するにあたっては、在来線である京成本線の電車運行についての騒音・振動を規制する法令は存在しないが、当該行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、当該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、当該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、効果等の事情を考慮し、これらを総合的に考察して、受忍限度を超えるか否かにより判断すべきである。

なお、控訴人は、損害賠償請求における受忍限度が、騒音七三デシベル、振動六四デシベルであると一般的に定められており、法律実務で一般的に認められている受忍限度基準である旨主張する。そして、名古屋高等裁判所昭和五五年（ネ）第四八七号、第四九二号、昭和五七年（ネ）第八八号事件昭和六〇年四月一二日判決（いわゆる東海道新幹線騒音振動侵入禁止等請求控訴事件、下級裁判所民事裁判例集三四巻一～四号四六一頁）は、新幹線の運行により生ずる騒音を原因として当該事件の原告らの精神的被害を是認し得る下限の値として七二ないし七三ホンを採用するのが相当である旨を、また、新幹線の運行により生ずる振動を原因として精神的被害というに値するものが発現するのは地表値で六五デシベルを超えるあたりからであると認められる旨を判示しているところ、控訴人らの主張は、この判示を根拠とすることが、その主張から明らかである。しかし、電車の運行による騒音・振動の受忍限度については、具体的事案の下において前記の諸事情を総合的に考察して個別に判断すべきものであって、前記判示も当該事件における諸事情を前提とした判断にすぎず、この判示をもとにして、いかなる場合も一律に同数値により判断すべきとする控訴人の主張は独自の見解であり、採用することができない。

（２）　行為の態様と侵害の程度

ア　行為の態様

本件において、騒音・振動の原因となる行為は、被控訴人による在来線鉄道の運行行為であり、日常的、継続的、反復的なものである。前記認定によれば、上下線を合わせて午前四時三五分ころから午前〇時四五分ころまでの約二〇時間の間に約四八〇本の電車が通過するから、単純計算で約二分三〇秒に一回、早朝から深夜までの間、電車が通過するこ

とになる。

イ　侵害の評価方法と程度

（ア）　騒音の評価方法と程度

在来線鉄道の騒音を測定する方式には、等価騒音レベル方式とピーク騒音レベル方式が確立し、利用されている。鉄道の騒音は間欠的かつ変動するものであり発生頻度や継続時間が日常の聴取妨害などの騒音感により多く影響するとみられるから、基本的にはこの発生頻度や継続時間を含めて評価することが可能な、控訴人らの生活時間帯（《証拠略》によれば、午前六時ころから午後一二時ころまでの間と推認される。）における等価騒音レベルを重視すべきであるが、夜間の睡眠妨害防止の観点からはピーク騒音レベル方式がより有用な指標となり得るから、ピーク騒音レベルも重視されるべきであり、両者を総合検討すべきである。そして、騒音は、控訴人らの静穏生活を妨害するものであるから、本来、控訴人ら居宅内において測定すべきものではあるが、控訴人ら居宅周辺で測定した数値によっても控訴人ら居宅内における生活妨害の程度を容易に推認することができるから、これを用いて評価することもできるというべきである。

本件地点、控訴人ら居宅内及びその周辺における騒音測定の結果は、前記四に認定したとおり、必ずしも統一的な方法で測定がされているわけではないが、①昭和五三年五月一八日には、控訴人ら居宅の軌道側の窓下において、ピークレベル八一ホンから一〇二ホンまでの間で九〇ホン台を中心とし、また、六〇ホン以上の騒音の継続時間が一〇秒台から二〇秒台を中心とした騒音、②平成四年四月二〇日には、軌道端（軌道中心から約三メートル）において、ピークレベル七九デシベルから九八デシベル、新幹線騒音方式と同様の連続して通過した二〇本の電車の騒音のピークレベルのうち上位一〇本のものの平均による数値九一デシベル、九四デシベルの騒音、控訴人ら居宅二階部分で、ピークレベル八〇デシベルから九二デシベル、同平均八七デシベル、八九デシベルの騒音、③平成一一年六月一日及び同年一〇月四日には、軌道中心から高さ一・二メートル、距離一二・五メートルの地点において、ピークレベル八〇デシベルから八九デシベル、新幹線騒音方式による平均が八五・五デシベル、在来鉄道騒音方式による等価騒音レベル昼七一デシベル、夜六四デシベルの騒音、がそれぞれ測定されている。また、平成四年四月二〇日には、本件地点と近接した地点において、前記②と同一条件でされた測定においては、ピークレベル八〇デシベルから九二デシベル、新幹線騒音方式と同様の連続して通過した二〇本の電車の騒音のピークレベルのうち上位一〇本のものの平均による数値八七デシベルの騒音が測定されている。

これらの測定された騒音は、「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」に定める騒音等価レベルや「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に定めるピーク騒音レベルの基準を遙かに超えるものであり、その騒音の程度は客観的には相当高いものであることが明らかである。

ところで、京成本線についての前記の数値を、前記五で認定した他の在来鉄道の騒音の

数値と比較してみる。この比較は、それぞれの測定条件に異なるものもあって必ずしも容易ではないが、上記③と同一条件で行われたものに、東京都環境保全局の平成八年度の騒音測定と東京都が京浜急行電鉄本線についてした騒音測定があり、前者はピークレベルの平均値において八〇デシベル（西武池袋線）、八四デシベル（東海道本線）、八五デシベル（東武伊勢崎線）の騒音が測定され、後者は在来線騒音方式による等価騒音レベルにつき昼間六八ないし六九デシベル、夜間六二ないし六四デシベルが測定されている。そして、《証拠略》によれば、前記五認定の在来鉄道の騒音の数値と前記四認定の控訴人ら居宅内及びその周辺における京成本線の騒音の数値を測定位置が異なることによる距離等を補正して比較検討すると、後者の京成本線の騒音は前者の他の在来線の騒音の中位程度といえる。そうすると、京成本線についての本件地点における騒音の程度は、他の在来線の騒音の程度に比べて相対的に高いものではない。

（イ）　振動の評価方法と程度

在来線鉄道の振動を測定する方式は、現状では、これを的確に評価する方式が確立されていないとされるから、新幹線振動方式にあるように、ピーク振動レベル方式により、騒音同様に控訴人ら居宅内及び周辺で測定した数値によって評価することもできるというべきである。

本件地点、控訴人ら居宅内及びその周辺における騒音測定の結果としては、いずれもピー

ク振動レベルにおいて、昭和五三年には控訴人ら居宅の軌道側の窓下において七〇デシベルから八五デシベル、玄関において六〇デシベルから七五デシベルの振動が、平成四年には軌道端で六〇デシベルから七八デシベルの振動が、平成一一年には軌道中心からの距離一二・五メートルの地点で五三・三デシベルから六二・六デシベルの振動が、それぞれ測定されているが、他の在来線鉄道と比較してどのレベルにあるのかは、不明である。

（３）　被侵害利益の性質と内容

控訴人は、騒音及び振動により、種々の身体的症状が生じたとして診断書を提出するが、被控訴人の電車運行による騒音・振動と同診断書記載の脳動脈硬化症、高脂血症、十二指腸潰瘍、パーキンソン症候群、慢性中耳炎後遺症による難聴との因果関係を認めるに足る証拠はなく、また、その他控訴人らが主張するような、頭痛、めまい、胃痛、家屋損傷等の事実を認めるに足りる証拠もない。

しかしながら、電車の運行による騒音・振動が生じ、これによって睡眠、会話、思考等が妨害される可能性は経験則上否定できず、静謐が破壊されることによる不快感を抱くであろうことも容易に想像できる。

結局、控訴人らにおいて、身体や健康に対する直接の被害を認めることはできないが、騒音・振動による不快、迷惑などの情緒的影響を受けているということができる。これらは個人の生命、身体、精神及び生活に関する利益の総体の侵害は人格権の侵害の一態様というべきである。

（４）　公共性ないし公益上の必要性の内容と程度

被控訴人は、大正元年の鉄道運行開始以来、徐々にその路線を延長するほか輸送力を増強してきたが、昭和五三年には既に、京成上野駅から成田空港駅までの京成本線には京成各線のほか都営地下鉄浅草線や私鉄各線とも接続して相互乗り入れが行われ、京成線利用客は平成七年当時一日平均七六万人に、京成船橋駅及び大神宮下駅間の一日平均通過人員も二六万人弱にのぼるなどしていることは前記一認定のとおりであり、この事実によれば、昭和五三年から現在に至るまで京成本線の電車運行が高度の公共性を有していることは明らかである。

（５）　被害の防止に関する措置

京成本線が輸送力増強等を図るため電車の連結車両数の増加、高速化、軌道幅の拡幅、車両新造などを行ったことは前記一認定のとおりであり、このため、電車の運行による騒音及び振動が増大したことは容易に推認されるところである。被控訴人は、この騒音及び振動による被害の防止のため、前記六認定のとおりの諸対策を講じており、一定の減音及び減振効果を上げているところである。

（６）　以上によれは、被控訴人による京成本線の電車運行により生じた騒音が控訴人ら居宅に来す騒音の程度は客観的には相当高く、受忍限度を超えるものであって、これにより控訴人らが日常の聴取妨害などの騒音感や夜間の睡眠妨害を受けて法的に保護すべき静穏な生活を送る人格的利益を違法に侵害され精神的苦痛を被っていることが認められる。京成本線の電車運行が高度の公共性を有し、騒音も他の在来線と比較して高いとはいえない上、被控訴人は、騒音・振動の影響を軽減するための対策に昭和四〇年代ころから着手し、一定の効果が上がっており、その後もこれを継続していることも認められるが、このことは違法性の程度を減少させる考慮事項となるものではあっても、本件土地付近で京成本線が急曲線となっていることが騒音を高くする一因と推認され、被控訴人において線路敷の端に沿って部分的に防音壁等を設けることも可能であるのに、それらの対策を講じていないとが認められるから、控訴人らをして受忍すべき範囲の騒音として違法性がないとまではいえない。上記電車の運行により生じた振動が控訴人らに及ぼす程度は低いものではないが、これにより控訴人らが具体的にどのような被害を被ったかを認定するに足りる的確な証拠はないが、ある程度生活の平穏を侵害されているであろうことは推認される。

八　危険への接近

被控訴人は、京成線の騒音・振動により居住環境も次第に変化していくことを熟知しながら、控訴人が昭和四〇年代になってから控訴人ら居宅の新築・改築をし、本件土地の所有権を取得しているなどしていて、既に存在する危険を自ら進んで任意に引き受けたものであるから、損害賠償請求権の行使は制約されるべきであると主張する。しかし、《証拠略》によれば、控訴人の先代である甲野松太郎は、京成線開通の後ではあるが、当時は高速ではなく連結車両も少ない路面電車であるなど、騒音・振動とも低かった昭和一九年から被控訴人住所地に住み始め、控訴人は、昭和二〇年にこれを相続した者であり、騒音・

振動が増大し居住環境が大きく変化したのは昭和四〇年代ころと推認されるから、そのころ控訴人が昭和四〇年代になってから控訴人ら居宅の新築・改築をし、本件土地の所有権を取得したとしても、既に存在する危険を自ら進んで任意に引き受けたものということはできない。

九　損害

控訴人らが被った被害に対する慰謝料額は、前記の侵害行為の態様とその程度、被侵害利益の性質とその内容のほか、《証拠略》によれは、控訴人らは、昭和四〇年代から被控訴人に対し電車運行により生じる騒音に対し苦情を申し出ながら、控訴人ら居宅を防音壁や二重窓にするなどの自己防衛的な減音対策を採っていないこと、本件訴訟中も被控訴人において控訴人に対し控訴人ら居宅の防音工事等に協力する意向を示しているのに、控訴人がこれを受け容れなかったことが認められることなど諸般の事情を考慮すると、一人当たり月額一〇〇〇円が相当であり、昭和五三年五月二〇日から平成九年五月一九日まで一九年間の合計額はそれぞれ二二万八〇〇〇円となる。

一〇　結論

以上によれば、控訴人及び別紙選定者目録記載の選定者らの本訴請求は、それぞれ損害賠償金二二万八〇〇〇円及びこれに対する不法行為の後である平成九年五月二〇日から支払済みに至るまで民法所定年五分の遅延損害金を求める限度で理由があるから認容し、その余は理由がないから棄却すべきである。

よって、本件控訴は前記の限度で一部理由があるから、その限度で原判決を変更することとして、主文のとおり判決する。

（裁判長裁判官　鬼頭季郎　裁判官　慶田康男　納谷　肇）

別紙　選定者目録《略》