

小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決 における違法性判断の問題点

須加 憲子

1 はじめに

鉄道騒音に関しては、名古屋新幹線訴訟控訴審判決（名古屋高裁昭和60年4月12日下民集34巻1～4号461頁）が公共性など重要な問題を含む判決であるが、より生活に密着した在来鉄道騒音に関する訴訟として、JR西日本快速電車運行禁止仮処分事件（大阪地決昭和63年4月22日判時1293号145頁）、損害賠償請求を一部認容した京成本線騒音・振動被害事件控訴審判決（東京高判平成14年6月4日判時1794号48頁）、小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決（東京地判平成22年8月31日判タ1333号49頁）がある。特に、小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決は、在来鉄道騒音について初めて抽象的差止を請求しその適法性が認められた点と、損害賠償を認めた点で、実務上参考になる裁判例である。

ここで、現在の公害環境判例において、受忍限度論において差止要件としての違法性が認定されれば、差止が認容されると一般に解釈されている。しかし、実際の公害環境に関する差止訴訟をみると、差止違法が認定されることは困難であり、請求が棄却されることが少なくない¹⁾。受忍限度に基づく「違法性」は、その考慮要素選択・ウェイトのおき方によって、違法認定・適法認定いかようにも振れる可能性を有している非常に危うい判断基準であるともいえる。なぜなら、鉄道騒音について本判決を例にとれば、「差止とは何か」=「差止の具体的内容」が不明確であり、また公共性を理由に差止請求を退ける裁判例は少なくないからである。そこで、小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決を紹介し、第一点として、受忍限度論による違法性判断において、差止の具体的内容（被告が採

1) 「差止冬の時代」と呼ばれてきたことについて、吉村良一『環境法の現代的課題』（有斐閣、2011年）193頁。この点で、道路の全面供用禁止が求められるわけではないとして尼崎公害訴訟判決（神戸地判平成12年1月31日判時1726号20頁）と名古屋南部公害訴訟判決（名古屋地判平成12年11月27日判時1746号3頁）が差止を認容した意義は大きい。

るべき具体的措置)を明らかにして審理しているか、第二点として、公共性がどのように扱われたか、について検討してみたい。

2 小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決の事案の概要

(1) 小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決

ここで、あらかじめ、在来線騒音指針検討会による騒音指針、調停、責任裁定、本判決で受忍限度を超えるとされた基準を比較表にして確認しておこう。

騒音違法レベル比較表

年月日		昼 (7時から22時)	夜 (22時から7時)
H 7.12.20	在来線騒音指針検討会 騒音指針	60 dB(A)	55 dB(A)
H 10.4.21	調停	65 dB(A)	
H 10.7.24	責任裁定	70 dB(A) (LAmax で 85 dB(A))	
H 22.8.31	本判決	65 dB(A)	60 dB(A)

(表中の騒音レベルは等価騒音レベル (LAeq) である)

原告らは、被告鉄道会社の管理・運行する小田急小田原線の代々木上原駅から喜多見駅までの区間の沿線に居住若しくは勤務し、又はかつて居住し若しくは勤務していた者ら合計 118 名である。

本訴訟に先立ち、原告らの一部を含む者らは、平成 4 年 5 月 7 日に、鉄道騒音や振動などにより睡眠妨害及び会話妨害などの被害を受けたとして、公害等調整委員会に責任裁定の申請をしている (最終的には申請人・参加人 305 人)。

責任裁定を行う裁定委員会は、平成 10 年 4 月 21 日、騒音の目標値を LAeq24h で 65 dB(A) とし、被告が騒音・振動対策を執るほか、住居等の対策費として 77 名に総額 3050 万円、地域の環境保全協力費 2000 万円を支払うことを内容とする調停を、78 名と被告との間で成立させた。本件責任裁定においては、この調停を受諾しなかった 227 人のうち申請を取下げた 3 名を除く 224 名について、責任裁定をした²⁾。同責任裁定では、屋外騒音レベルで LAeq24h で 70 dB(A) 以上の者及びこれには該当しないが睡眠への影響を考慮して LAmax の値で 85 dB(A) 以上の者 (ただし、非居住者を除く) が受忍限度を超

2) 公調委裁平成 10 年 7 月 24 日判時 1647 号 77 頁。

える被害を受けた者と認められた。慰謝料額は月額 3000 円として居住等の期間に応じて算出した額が基本額とされた。そして、責任裁定の内容に不服のある申請人らが本訴訟を提起した。

原告らは、小田急小田原線を走行する列車によって生じる騒音、振動、粉じんや、踏切で停車する自動車の排気ガスを原因とする大気汚染、鉄道を高架化式に変更するための工事の騒音などによる損害を主張し、現在も上記沿線に居住し又は勤務する原告らは、小田急小田原線を管理・運行する被告に対し、人格権に基づき、鉄道騒音を一定限度以下にすることを求める差止請求をし、同原告らも含むすべての原告らは、被告に対し、不法行為に基づき昭和 63 年 8 月 5 日（本件の第 1 事件の訴え提起の日の 10 年前の日）から平成 22 年 3 月 9 日（口頭弁論の終結の日）まで 1 か月 3 万円の割合による金員の支払（合計 7 億 8486 万円）を求めた。

本判決においては、抽象的差止請求の適法性は認められたが公共性を理由に差止請求は棄却された。損害賠償請求については、受忍限度を超える被害が認定され、42 名の原告らの損害賠償請求が一部認容された（認容額の合計は 1152 万 8400 円）。

なお、在来線騒音に関する行政上の基準などに関しては、次のとおりとなっていた。

(i) 在来鉄道騒音指針検討会の設置：環境庁は、在来鉄道の新設または大規模改良に伴い生じる騒音問題を未然に防止するため、平成 4 年 9 月 17 日に、在来鉄道騒音指針検討会（以下「検討会」という。）を発足させた。検討会は、騒音指針には等価騒音レベル (LAeq) による評価を基本とすることが適当であると報告したうえで、騒音対策として水準の高い技術を採用している在来鉄道路線（いずれもロングレールを使用し、高欄又は防音壁が存在するもの）における騒音の平均水準を調査し、ピーク騒音レベル (LAmx) で 75 dB(A) 程度以下を技術的目標とした。さらに新線³⁾及び大規模改良線⁴⁾の運行本数と列車速度の調査結果を踏まえると、新線では LAeq（7 時から 22 時まで）は 60 dB(A) 程度以下、LAeq（22 時から 7 時まで）は 55 dB(A) 程度以下にすることが可能と考えられること、また、喜多見駅と和泉多摩川駅との間の区間を含む大規模改良線については、新線と比較して 5 dB 程度大きくなってしまいう状況もあることが報告された。なお、調査

3) 新規に共用される区間のこと。

4) 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工規則 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施工する区間をいう。

対象の大規模改良線には、喜多見駅と和泉多摩川駅間の区間も含まれていた。

(ii) 在来線指針：在来鉄道騒音について、環境基本法に基づく環境基準は定められていない。環境庁大気保全局長によって、平成7年12月20日付で、在来鉄道の新設また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、在来鉄道騒音指針が定められた。この指針によると、新線については、 L_{Aeq} として、昼間（7時から22時まで）では60 dB(A)以下、夜間（22時から翌日7時まで）では55 dB(A)以下とする。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。ただし、本件区間は在来鉄道騒音指針が示された時点で既に新線又は大規模改良線として工事認可されているため、本指針の対象外である。

(2) 小田急高架化事業認可取消訴訟

なお、本訴訟の途中、次のような都市計画事業の認可の取消しを請求する行政訴訟（最判平成18年11月2日民集60巻9号3249頁⁵⁾）も提起されている。

建設大臣は、平成6年に、都市計画法（平成11年法律第160号による改正前のもの。以下同じ）59条2項に基づき、小田急小田原線の一部である東京都世田谷区内の喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間を高架式（一部掘割式）により連続立体交差化することを内容とする都市計画事業の認可と、上記区間に沿って付属街路（側道）を設置することを内容とする6つの都市計画事業の認可をした。これに対し、沿線に居住する原告らが事業の前提となる都市計画が同区間の鉄道の構造として環境面、事業面において優れた地下式を採用せず、周辺住民に騒音等で多大な被害を与える本件高架式を採用したこと等による違法があるとして、建設大臣の事務継承者である関東地方整備局長に対して、その取り消しを求めた。これに対し、最高裁は、裁量権の逸脱・濫用を否定し鉄道事業認可等に違法はないとして、原告らの請求を棄却した。

3 本判決において差止とは何か

小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟における被告は、差止とは侵害行為そのものの禁止であるので差止は認められない、すなわち、「差止請求は、侵害行為そのものを根本的に

5) 本件の原告適格に関する大法廷判決は、最大判平成17年12月7日民集59巻10号2645頁。

禁止する性格を有するから、被告の侵害行為によって生じた原告の損害を回復するかどうかという訴訟当事者間の実質的な利害調整を超えて、第三者に対しても影響を及ぼす。」と主張していた（本判決における第4当事者の主張 2 被告の主張、「差止請求における公共性の意味」（判タ 1333号 69頁）を参照）。

では、最近の民法学説では差止とはどのようなものと考えられているだろうか。この点、従来、原状回復と差止の区別について詳しく論じられてきた。しかし、具体的な差止請求の内容（例えば、騒音の場合、加害行為そのものの禁止か防音壁や吸音パネルの設置などなのか）について、最近の学説でも詳しく論じたものは少ない⁶⁾。

古くは、我妻栄博士が、差止請求は企業の経営自体を禁遏することに至るものとしている。「その不可避に生ずる損害の発生を排除又は豫防すべきことを請求し得るものとするときは、結局この種の企業の経営を絶対に禁遏するの他なきに至るを保し難いであらう。」⁷⁾、とこのように、差止は all or nothing で捉えられていた面がある。しかし、加藤一郎博士が「ここで差止というのは、企業の操業停止ばかりでなく、改善までの一時停止要求などを含む広い意味である。」⁸⁾というように、all or nothing ではなく、例えば騒音などでは防音壁の設置など、多様な方法が念頭におかれているといつてよいので、具体的方法を念頭に受忍限度違法を判断すべきであろう。

この点、民事訴訟法学説が、抽象的差止請求の問題として、執行段階まで含めて差止請求権の内容を具体化しようと努める一連の流れがある⁹⁾。例えば、多くの学説は松浦警教

6) 差止と原状回復の区別についての文献として、浜田稔「不法行為の効果に関する一考察——不法行為の効果としての原状回復について」私法 15 号 91 頁（1956 年）。最近の差止に関する文献では、根本尚徳『差止請求権の理論』（有斐閣、2011 年）があるが、「物権的請求権と差止請求権とは、どちらもある法益に対する現在の侵害を排除しあるいは将来の侵害を予防することを目的としており、その本質において同様の請求権である」と物権的請求権と差止請求権を同質なものとし（12 頁）、「差止」と「原状回復」との異同については、機能・目的の相違から異質なものとする（52-60 頁、345-6 頁）。最近の藤岡康宏『民法講義 不法行為法』（信山社、2013 年）においては、差止についての独立した部として「第 6 部 損害賠償と差止め」が設けられているが、「差止めとは、このように権利侵害（法益侵害）のおそれまたは権利侵害が現に継続しているとき、違法な行為を差し止め、被害者の権利保護をはかる制度である」（499 頁）という定義立てをするにとどまり、具体的な中身にまでは踏み込んでいない。

7) 我妻栄『事務管理・不当利得・不法行為』（日本評論社、1937 年、本稿では 1988 年の復刻版を参照した）198 頁。

8) 加藤一郎「『環境権』の概念をめぐって」（『民法における理論と利益衡量』（有斐閣、1974 年、本稿では 1997 年の復刻版を参照した））125 頁注（一五）。

9) 民事執行・保全判例百選 [第 2 版] 68 事件（田頭章一）の解説や、川嶋四郎「差止請求訴訟の今日的課題」『民事訴訟法の争点（第 3 版）』（有斐閣、1998 年）28 頁以下が、この流れを簡潔にまとめられている。また、各学説とドイツ法の詳細な検討について、金炳学「生活妨害における抽象的差止請求に関する訴訟物の特定と執行方法について（1）～（3・完）」早大法研論集 99 号 117 頁以下、100 号 75 頁以下、101 号 51 頁以下がある。

授のように「実体法上の差止請求権を一般的に定義しようとするれば、権利もしくは利益を現に侵害されまたは侵害される恐れのある者が、その相手方に対し侵害行為をしないことを求める権利である」としたうえで、提訴時に抽象的不作為請求を認め、執行手続きの段階で具体的作為・不作為義務（具体的防止措置）が特定されるとする立場を採る¹⁰⁾。これに対し、上村明広教授は、「差止請求の本質は不作為請求である」としつつ、そのうえで、基本となる不作為と併せ、それを実現する手段としての作為を包括した給付を目的とする統一的不作為請求権を提唱する立場もある。この統一的不作為請求を主張する段階（提訴時）では、侵害防止手段たる作為の範囲は、保護範囲に含まれる具体的事項に対する侵害を防止する適切な措置をとることというように、包括的に限界づけるだけで足りると解すべきであるとする。そして、統一的不作為請求を認容する判決は、保護範囲を基準にしてその範囲が限界づけられる包括的な侵害行為の禁止と、そうした侵害行為を防止する措置をとることを包括的に命ずるものになり、執行手続きにおいて不作為請求権が実現されるまで、具体的な侵害防止措置を繰り返し命ずる方法も認められる、と指摘されている¹¹⁾。

4 請求の特定性について

(1) 本判決における抽象的差止請求の請求の趣旨について

本件における原告の請求は、次のごとく、一見、作為の具体的内容を特定した形で請求するものであった。

「被告は、原告ら（ただし、別紙請求一覧表の「差止請求」欄に丸印のある原告ら九〇名に限る。）のために、高架複々線事業及びその計画を地下式二線二層シールド方式に改めるなどして、小田急小田原線の代々木上原駅から喜多見駅までの区間の騒音につき、各原告の利用建物敷地の被告線路に最も近い地点（戸建て住宅については地上高さ一・二mの地点で被告線路に最も近い点、マンションについては原告宅ベランダ上端の被告線路に最も近い点）において、六時から二二時までの間は六〇dB(A)を、二二時から終電までと翌朝始発から六時までの間は五〇dB(A)（いずれも時間内等価騒音レベル（LAeq））

10) 松浦馨「差止請求権の強制執行」『新版 民事訴訟法演習 2 [判決手続(2)・民事執行]』(有斐閣、1983年) 274頁。

11) 上村明広「差止請求訴訟の機能」『講座 民事訴訟 訴訟の提起』(弘文堂、1984年) 275、290頁以下。

を、両時間帯とも騒音レベルの最大値（LAmax）では六五 dB(A) を、それぞれ上回る騒音を発生させてはならない。

ここで、原告らの提示する低減目標値は具体的に何の基準を参考としたものか、確認しておこう。これは、西武池袋線に関する環境影響評価の数値に依拠した数値である。西武池袋線の練馬高野台駅と大泉学園駅との間の連続立体交差化事業について、高架化完了後の鉄道騒音予測値が地上 1.2m 地点で昼間は LAeq51 から 61 dB(A)、夜間は LAeq46 から 56 dB(A) であることから、高架式であっても現在の技術水準の下では請求の趣旨の程度まで低減可能であると主張しているのである。

（２） 特定と変更可能性

では、本件のような抽象的差止請求方式で請求した場合、訴訟物が特定され、他の方法での差止が認められなくなるのであろうか。

上記（１）のような原告の請求については、本判決は、次のように請求の特定性を認め、本請求を抽象的不作為請求と解している。

被告は、「各原告の利用建物敷地の被告線路に最も近い地点（戸建て住宅については地上高さ一・二mの地点で被告線路に最も近い点、マンションについては原告宅ベランダ上端の被告線路に最も近い点）」という記載が曖昧であり、どの地点での騒音を指しているかを特定することができないから、請求の内容が不特定であって差止請求は不適法な訴えとして却下されるべきである、と主張していた。これに対し、本判決は、原告らの請求の内容等を考慮すると、どの地点での騒音差止を求めているか特定できるから、現在の請求の趣旨であっても、請求の特定を欠くということとはできない、と判断した。

そのうえで、さらに、原告の主張のように、原告が挙げた騒音低減方法（高架複々線事業及びその計画を地下式二線二層シールド方式に改める）は例示であり、原告の請求を不作為請求であると解している。すなわち、「差止請求の趣旨には、『高架複々線事業及びその計画を地下式二線二層シールド方式に改めるなどして』との部分があるところ、原告らは、この部分は騒音を低減するための方策を例示したものであると述べているから、この請求は、被告に対し、このような作為を求める内容の請求であると見るべきではなく、請求の趣旨に掲げられた騒音レベル以上の騒音を及ぼさないとの不作為を求める請求ととらえるべきである。」とする。ここで、判例では、横田第 1～2 次訴訟上告審判決（最判平成 5 年 2 月 25 日判時 1456 号 53 頁）は「抽象的不作為の命令を求める訴えも、請求の特

定性に欠けるものということとはできない」と明言する。国道 43 号線訴訟上告審判決（最判平成 7 年 7 月 7 日民集 49 巻 7 号 2599 頁）については、抽象的不作為請求不適法論を採用することなく実体審査に入っていることから、黙示的にこの請求の適法性を認めたものと評価されている。学説は、抽象的差止請求の適法性を肯定する見解が多数を占めており、学説の大勢は、請求特定の基準に関して緩やかに解する傾向にある。

しかしながら、このような抽象的不作為請求は、実体法上何を求めているのかがはっきりせず、具体的措置の主張・立証責任、審理の範囲が明確ではない点が問題となる¹²⁾。抽象的不作為請求とは、侵害行為を発生させないためには、いかなる方法（例えば、操業停止）をもとるべき作為義務を求めるものか、それとも単数もしくは複数のある特定範囲の行為をすべき作為義務を求めるものか、必ずしも明らかではない¹³⁾。

仮に であると考えのなら、実質的には被告にとって最も過酷な措置（例えば、操業停止）を求める作為請求に近くなるため、右措置が主張されれば、原・被告の攻撃防御方法の範囲も特定できる。

これに対し、多くの学説は、一定の結果侵害を生ぜしめないという目的達成のための手段である具体的救済方法には多様なものがあると考えているので、 が抽象的不作為の内容であると考えられているようである。しかし、 については、富田判事によると次のような問題があると指摘されている。

「特に生活妨害の受忍限度の判断においては、被告がとるべき措置の内容が大きな考慮要素となるのでこれを特定する必要があるが、右被告の作為の内容の主張・立証責任がどちらにあるのかがはっきりしない。仮にこれを被告側にあるとした場合、それが具体的に主張できない場合どうするかもはっきりしていない。さらに、受忍限度は、被告の具体的作為との関係で決まるとすれば、それはむしろ選択可能な複数の方法を挙げて作為義務を課すことになっても、必ずしも一定量の音量の騒音の発生禁止とはならず、抽象的不作為判決は不必要もしくは不適當ということになる」。

このように、 と のいずれにしる、受忍限度論を採る限り、被告が採るべき具体的作為は、審理の過程で明らかにされなければならない、侵害の結果防止が可能でかつ受忍限度論の枠内に入る具体的措置が明らかになって初めて請求の可否が判断できることにな

12) 上掲・川嶋「差止請求訴訟の今日的課題」28 頁。

13) 富田善範「不作為執行」大石忠生・岡田潤・黒田直行編『裁判実務体系第 7 巻 民事執行訴訟法』（青林書院、1986 年）497 頁。

ると言い、判決手続きで具体的措置が明らかにされているはずだとする¹⁴⁾。

これに対し、多くの学説は執行段階で被告に具体的措置の選択をさせようとしている。例えば、上村教授も、「侵害発生源がその支配領域内にあり、侵害防止措置についても最も検討しやすい立場にある被告のほうで、具体的な侵害防止措置を検討し、かつ、当該措置によって原告の権利や法益に対する侵害危険を除去し得ることを明らかにすべきである。」と言う¹⁵⁾。

それでは、小田急騒音差止・損害賠償請求訴訟第一審判決では、受忍限度判断において、被告が採るべき具体的措置が明らかにされているのだろうか。以下の5において受忍限度の判断要素とされたものを確認しよう。

5 受忍限度論と被告の採るべき具体的措置

(1) 違法性判断基準について

まず、公害の差止・損害賠償における違法性判断基準について、判例の立場を確認しておこう。判例は受忍限度論を採用したうえで、従来、両者の違法性の関係について、差止めの場合には損害賠償よりも高い違法性が要求されるとする違法性段階説を採用してきたと解されている。ところが、国道43号線訴訟上告審判決を契機に、ファクター（の重みづけ）相違説を採用しているとする見方がある¹⁶⁾。これについて、本判決は、次のように差止請求と損害賠償請求の違法性の関係性について、国道43号線訴訟最高裁判決の立場を踏襲する。重みづけを変えると指摘されるところは、下記の下線部分である。

「なお、鉄道騒音を理由とする不法行為に基づく損害賠償請求がされた場合に同請求を認容すべき違法性があるかどうかを判断するにつき考慮すべき要素は、人格権に基づく同騒音の差止めの請求を認容すべき違法性があるかどうかを判断するにつき考慮すべき要素とほぼ共通するが、金銭による賠償か、一定限度以上の騒音が及ぶことの差止めかという

14) 上掲・富田 498-9 頁。猪俣孝史「差止請求・執行論の素描」中川他編『日本民法学の形成と課題 下』（有斐閣、1996）974、981、984 頁。大塚直「生活妨害の差止に関する裁判例の分析（4・完）」判夕 650 号 38 頁。

15) 上掲・上村「差止請求訴訟の機能」299 頁。

16) 国道43号線訴訟上告審判決（最判平成7年7月7日民集49巻7号1870頁）。大塚直「国道四三号線訴訟上告審判決」判夕918号62頁以下。大塚直『環境法 第3版』（有斐閣、2010）682頁。この上告審判決が違法性段階説を採用したのか、ファクター相違説を採用したのか、学説の判断は分かれている。

請求内容の相違に対応して、違法性の判断において各要素の重要性をどの程度のものとして考慮するかには、おのずから相違があるから、違法性の有無の判断に差異が生じることがあり得るといふべきである（最高裁判所平成7年7月7日判決・民集49巻7号2599頁参照）。

したがって、上記第2のとおり、原告らの差止請求はいずれも棄却すべきであるが、このことから直ちに、原告らの不法行為に基づく損害賠償請求をもすべて棄却すべきことになるとはいえない。」

本件では、損害賠償に関する違法性の判断としては、「侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質及び内容」、「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」、行政上の基準、騒音低減の技術的対応可能性等の3点を比較衡量している。

差止については、「侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質及び内容」、「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」、「侵害行為の開始とその後の経過及び状況」、被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果、の3点を比較衡量している。以下で、比較表にしてみよう。（後述の（2）で採り上げる部分に下線を引き、また、一部削除し注意書きを（*）の形で入れ原文を変更している）

	差止	損害賠償
「侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質及び内容」	被告は、別紙騒音レベル一覧表記載のとおり <u>の騒音を原告らの居宅等に及ぼしている</u> と認定することができる。そのレベルは、 <u>L_{Aeq} 24h</u> で七〇dB(A)に及んでいる地点もある。騒音環境基準において、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として、主として住居の用に供される地域においては、昼間（午前六時から午後一〇時まで）の等価騒音レベルが五五dB(A)以下、夜間（午後一〇時から翌日の午前六時まで）の等価騒音レベルが四五dB(A)と定められていること……に照らすと、原告らは、かなりの騒音に暴露されているといわざるを得ず、これによって生じている……各被害（*会話・テレビ視聴・読書・睡眠妨害等の生活妨害、それに伴う精神的苦痛のこと）も、軽微なものとはいえない。 他方、小田急小田原線の鉄道騒音によって、原告らに生命及び身体についての被害が生じる具体的なおそれがあると認定することができない	原告らの居宅等に及ぶ騒音のレベルは <u>かなりのものであること</u> 、これによって、原告らに、会話妨害、テレビ視聴の妨害、読書の妨害、睡眠妨害とこれらに伴う精神的苦痛、さらに、騒音に暴露されることから直接に生じる精神的苦痛といった被害が生じており、その被害は日常生活における不可欠な活動の阻害であって、その程度も軽微であるとはいえない

<p>「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」</p>	<p>ア 平成一〇年度の小田急線（小田原線、江ノ島線及び多摩線等の全線）の年間輸送人員が六億八三〇〇万人であり、そのうち通勤定期券又は通学定期券を利用する旅客の割合は六五％であって、この点も、現在に至るまで状況に大きな変化はないとみられること……、小田急小田原線が新宿駅から東京都の中西部を抜けて、神奈川県西部にまで至る路線であり、これらの地域において同様の役割を果たす在来鉄道は存在しないこと（弁論の全趣旨）を併せて考慮すると、小田急小田原線は、沿線住民の生活にとって不可欠な交通手段であって、その公共性は極めて高いといわなければならない。</p> <p>イ これに対し、原告らは、被告が本件区間の沿線の土地を買い占め、ベッドタウンを開発し、人々がこれらの土地に居住するよう誘導しながら、輸送力の強化を怠って、通勤ラッシュの激化や、踏切が長時間遮断されることによる大気汚染等を招いたこと、さらに、地下化を要求する住民の声を無視して、高層マンションの建築や販売等の不動産事業による利益を得ることを目的に高架化を推進したこと等を挙げて、被告は、私益を図ったものであるから、被告の行う鉄道事業に公共性は認められないと主張する。</p> <p>しかし、ここでいう公共性とは、多数の者に対し交通手段を提供していることをいうのであって、このような公共性は、仮に原告らの主張するような事情が存在したとしても、これを否定することはできない。したがって、原告らの上記主張を採用することはできない。</p> <p>ウ また、原告らは、環境に対する影響の面でも、事業費の面でも、地下化が合理的であり、しかも、住民が地下化を要望していたにもかかわらず、高架化を選択した点で、<u>本件都市計画変更決定は違法であり、これに基づく都市計画事業の認可も違法であるから、結局、本件連続立体交差事業は公法上違法であって、そのような事業によって建設された高架橋を利用して行う被告の鉄道事業には公共性が認められないと主張する。</u></p> <p>しかし、まず本件連続立体交差事業については、平成6年5月19日付けで、建設大臣によって都市計画事業の認可がされ……この認可は、行政庁の処分にあたると考えられるところ、行政庁の処分は、たとえ違法であっても、その違法が重大かつ明白で当該処分を当然に無効にするものであると認められる場</p>	<p>イ 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については、小田急小田原線が沿線住民の生活にとって不可欠な交通手段であって、その公共性が極めて高いことは、（*左欄）の説示のとおりである。</p> <p>そして、原告ら自身も、本件区間の沿線に居住し、又は勤務しているから、日常的に小田急小田原線を利用してその便益を享受していると考えられるのであり、かつ、その便益は原告らの日常生活にとって不可欠のものであるといふべきである。</p> <p>ウ このように、本件においては、沿線住民の日常生活において不可欠な活動相互が衝突していると見るべきである。そして、被告が鉄道事業を行うことは営業の自由として当然許されるべきものであることも考えると、両者のいずれか一方が当然に他方に優先するということは考えられず、両者の間で調整を図ることが求められているといふべきである。</p> <p>原告は、生活妨害が生じれば、健康を害されているのであるから、直ちに受忍限度を超える被害が生じていると考えるべきであると主張し、他方、被告は、原告らの主張する被害の実質は、騒音に対する不快感ないしは精神的情緒的な影響であるのに対し、小田急小田原線は、地域住民の日常生活の維持存続に必要な不可欠であるから、その公共性は著しく、絶対的ともいふべき優先順位を主張し得ると主張するが、いずれの主張も、極端にすぎるものであって、採用することができない。</p>
<p>・「侵害行為の開始とその後の経過及び状況」</p> <p>* について は、差止のみにある要素で、損害賠償にはない要素である</p>		

	<p>合を除いては、適法に取り消されない限り、完全にその効力を有するものと解すべきである（最高裁判所昭和30年12月26日判決・民集9巻14号2070頁）。そして、原告らが上記認可が違法であると主張する事由は、当該認可を当然に無効にするような重大かつ明白なものであるということとはできない。なお、証拠……及び弁論の全趣旨によれば、このような違法の事由については、原告らの一部も原告となっている別件認可取消訴訟において主張されたこと、その上で上記認可の取消請求を棄却する判決が確定したことが認められるから、同原告らについては、重ねて上記認可の取消しを求めることができないのであって、当該認可が違法であると主張することはできないものといわなければならない。</p> <p>したがって、本件連続立体交差事業は、有効な都市計画事業の認可に基づいて行われており、公法上違法であるとはいえない。よって、本件区間について連続立体交差化を行うに当たり、高架化よりも地下化が合理的であるかどうかにかかわらず、原告らの上記主張を採用することはできない。</p> <p>エ そうすると、小田急小田原線において被告が行う鉄道事業は、極めて高い公共性を有するということが妨げられないから、これによって提供されるサービスの内容に大きな影響を与える可能性のある差止請求を認めることについては、慎重でなければならない。</p>	
<p>被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果</p>	<p>被告は、小田急小田原線によって生じる騒音を低減するために様々な方策を講じているというべきである。そうすると、小田急小田原線の騒音によって沿線住民に被害を及ぼしている事態を被告が放置しているということとはできないし、にもかかわらず、差止請求が認められることになると、被告において、本件区間の運行本数を減らしたり、走行速度を落とすなど、小田急小田原線の利用者の日常生活に大きな影響を及ぼす方策を探らざるを得なくなる可能性も否定できない。</p>	<p>対応なし</p>
<p>行政上の基準、騒音低減の技術的対応可能性等</p>	<p>対応なし</p>	<p>ア このような場合に、行政によって一般的に調整が図られているのであれば、不法行為としての違法性の判断に当たり、これを考慮するのが相当であるが、在来鉄道による騒音については、環境基本法に基づく環境基準は定められておらず、在来鉄道騒音指針が存するのみであり、しかも、在来鉄道騒音指針が本件区間における小田急小田原線の鉄道騒音に適用されるものでない……。</p>

.....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、本件において、小田急小田原線の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。

(イ) 検討会は、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を定めるに当たっては、 L_{Aeq} による評価を基本とすることが適当であるとの前提の下、騒音対策として水準の高い技術を採用している在来鉄道路線における騒音の平均的水準によれば、 $L_{Amax75dB(A)}$ 以下に騒音を低減することが可能であるとした上で、さらに、その当時既に供用された又は供用される予定であった新線及び大規模改良線の運行本数と列車速度の調査結果を踏まえると、新線では、 L_{Aeq} (7時から22時まで) で $60dB(A)$ 、 L_{Aeq} (22時から7時まで) で $55dB(A)$ の水準を達成することが技術的に可能であること、大規模改良線では、運行本数が多いこと等から、 $5dB(A)$ 程度高くなってしまいう状況もあることを報告した。

検討会による調査の対象路線が、平成4年度及び平成5年度に通勤に用いられた在来鉄道であって、いずれもロングレールを使用し、高欄又は防音壁が存在するものであること.....からすると、ここでいう騒音対策として水準の高い技術を採用している在来鉄道路線とは、ロングレールを使用し、高欄又は防音壁が設置されていることを中心とするものと考えられる。そして、被告は、昭和47年から、ロングレールを採用し始めていたし.....、防音壁を設置することに技術的な困難があるとも考え難い。そうすると、本件請求期間を通じて、被告は、少なくとも技術水準においては、上記調査の対象となった路線と同程度の騒音低減対策を施すことが可能であって、 $L_{Amax75dB(A)}$ 以下に騒音を抑えることができたと見るべきである。

さらに、検討会によって運行本数及び列車速度の調査がされた大規模改良線の中に小田急小田原線の喜多見駅と和泉多摩川駅との間の区間が含まれていたこと.....をも併せて考えると、技術水準から考える限り、本件区間においても、鉄道騒音を L_{Aeq} (7時から22時まで) で $65dB(A)$ 、 L_{Aeq} (22時から7時まで) で $60dB(A)$ 以下にすることは可能であったと推認するのが相当である。

(ウ) そして、現に実用可能な技術を採用し

	<p>ている路線での騒音の平均的水準が達成されていない場合、その騒音によって、沿線住民に被害を及ぼすことは許されないというべきであって、その騒音によって生じる被害は、受忍限度を超えるといわなければならない。……の各説示のとおり、被告は、様々な騒音低減対策を採っており、沿線住民に鉄道騒音を及ぼしている事態を放置しているものではないが、それでもなお、上記水準を達成していない場合には、違法との評価を免れないというべきである。</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(2) 各考慮要素の検討

「侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質及び内容」

第一に、「侵害行為の態様、侵害の程度」についてである。「騒音のレベルはかなりのものであること」とする損害賠償と比較すると、差止要素に関しては、「別紙騒音レベル一覧表記載のとおり騒音を」や「 L_{Aeq24h} で七〇dB(A)に及んでいる地点」と具体的数値に照らして「軽微なものとはいえない」被害の程度を認定している。これは、差止請求方法が具体的数値以下にすることを請求する方式を採用していることとの関係であると思われる。

第二に、「被侵害利益」についてである。まず、名古屋新幹線事件の控訴審判決（名古屋高裁昭和60年4月12日下民集34巻1～4号461頁）が、差止請求の法的根拠を人格権侵害としたうえで、「騒音振動による身体の侵襲」と限定して、身体に関する法益（「身体権といってもよい」という）の範囲でのみ人格権侵害による差止を認めなかったことに鑑みると、本判決は、会話・テレビ視聴・読書・睡眠妨害等の生活妨害、それに伴う精神的苦痛、さらに騒音に暴露されることから直接生じる精神的苦痛という被害は、「原告らの人格的な利益を損なうものであると評価することができ」、「これらの利益侵害を理由として、一定の騒音レベル以上の騒音が及ばないようにすることを請求できる余地があるというべきである」としたうえで、実際に差止請求が認められるためには受忍限度論による違法性判断を行うべしと主張しているので、人格的利益に対する差止の可能性を認めうる¹⁰と積極的に評価することができるかもしれない。

しかし、「これまでの公害差止請求訴訟の中で、差止を認めた尼崎公害訴訟判決（神戸地判平一二・一・三一）と名古屋南部公害訴訟判決（名古屋地判平一二・一一・二七）と実体審理に入りつつ差止請求を棄却した他の判決の分かれ目は、健康被害が認定されたか

どうかにあった」¹⁷⁾との指摘がある。これに鑑みると、本判決では、上記「侵害行為の態様・侵害の程度」で指摘したように、具体的数値に照らして被害は「軽微なものとはいえない」とすると同時に、鉄道騒音によって「生命及び身体についての被害が生じる具体的なおそれがあると認定することができない」程度の被害であるとしているので、こうした判例分析に従うと、被侵害利益の性質および内容面では、差止請求が棄却される類型に分類されるといえよう。

「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、侵害行為の開始とその後の経過及び状況」

第一に、公共性の取扱いについてである。差止請求においては、「小田急小田原線は、沿線住民の生活にとって必要不可欠な交通手段であって、その公共性は極めて高いこと」のみを説示し、これと衝突する利益に触れていないように、公共性が非常に重視されている。

これに対して、損害賠償請求においては、公共性という考慮要素を別の観点から扱っている。多くの公害環境判決は、賠償違法の判断において公共性を考慮するが、それほどは重視せず、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、被害の防止に関する措置の内容等とともに総合的に考察する立場を採っていると考えられている。また、学説においても、公共性を考慮するが、重視はしないという判例の立場を支持する有力説と賠償違法においても公共性は考慮すべきでないとする説（公共性考慮否定説）があるが、今日、生命・身体・健康などの絶対権侵害の場合には公共性を考慮しないことが通説的地位を占め、この説に立ったうえで精神的不快などの場合には考慮する立場があると解される¹⁸⁾。そこで本判決も、「沿線住民の生活にとって不可欠な」鉄道事業と「被侵害利益の性質と内容」として挙げた住民らの会話・テレビ視聴・読書・睡眠等の「日常生活における不可欠な活動」との「相互衝突」と考え、差止違法と比較して公共性へのウェイトを変え、両者の調整を図っているのである。

第二に、地下化の適否について、本判決においては実質的判断を行っていない。本判決は、第一点として、公定力に関する最判昭和 30 年 12 月 26 日民集 9 卷 14 号 2070 頁¹⁹⁾を

17) 上掲・吉村 241 頁。

18) 澤井裕「公害裁判における公共性」平成法学第 4・5 号（2000 年）1 頁以下。上掲・大塚『環境法 第 3 版』667 頁。

19) 行政判例百選 [第 5 版] 66 事件（宮崎良夫）。行政判例百選 [第 6 版] 71 事件（人見剛）。

引用し、本件立体交差化事業は公法上違法であるとは言えないとする。第二点として、小田急高架化事業認可取消訴訟上告審判決（最判平成 18 年 11 月 2 日民集 60 卷 9 号 3249 頁）が本件連続立体交差化事業に関する都市計画事業を建設大臣が認可したことに対する取消請求を棄却したことを理由に、「高架化よりも地下化が合理的であるかどうかに立ち入るまでもなく」高架橋を利用して行う鉄道事業には公共性が認められないとする主張を採用することができないとしている。確かに、この上告審判決は、公害等調整委員会の裁定結果や環境影響評価書の内容を十分配慮したものであり、裁量権濫用型審査において実質的考慮要素審査を行ったものと解されている²⁰⁾。

まず第一点として「公定力」について、確かに、今日、行政処分の法効果の覆滅を求めためには原則として行政訴訟の手段によらなければならないとする取消訴訟手続きの排他性の反射的效果であると理解されている（排他的管轄説）。しかし、許認可に基づく私人の行う行為が私法上も適法となるものではない。したがって、許認可を受けて行う私人の行為に対し、他人が差止などの民事訴訟を提起することは何ら妨げられず、原発施設に関する民事差止を認める裁判例や、廃棄物処理施設に関する民事建設差止訴訟を認める事例は少なくない²¹⁾。認可時に公法上適法であったことと、認可後に工事がなされ現に鉄道が運行され被害が生じている場合の民事責任については分けて考えなければならないのではないだろうか²²⁾。本件では賠償違法が認められ損害賠償の支払いが命ぜられたことから考えると、「適法行為による損害賠償」の議論を再考する必要性を筆者は考えさせられてしまう²³⁾。

第二点として、小田急高架化事業認可取消訴訟上告審判決が比較的密度の高い司法審査を行っているが、しかし、後述の損害賠償における「騒音低減の技術的対応可能性」において、鉄道騒音を LAeq（7 時から 22 時まで）で 65 dB(a)、LAeq（22 時から 7 時まで）で 60 dB(A) 以下にすることは技術的に可能であったと推認しているため、このレベルに達するまで被告に騒音防止措置を採らせることを命じるべきではないか、筆者には差

20) 角松生史・平成 19 年度重判解（ジュリ 1354 号）38 頁、森英明・時の判例・ジュリ 1337 号 103 頁、村上裕章「小田急高架化事業認可取消訴訟」環境判例百選 [第 2 版] 43 事件。

21) 志賀原発 2 号機建設差止事件判決（金沢地判平成 18 年 3 月 24 日判時 1930 号 25 頁）。原発施設について、塩野宏『行政法 行政法総論 [第 5 版補訂版]』（有斐閣、2013 年）149 頁、同『行政法 行政救済法 [第 5 版補訂版]』（有斐閣、2013 年）223 頁注（3）。廃棄物処理施設について、丸森町廃棄物処分場事件（仙台地判平成 4 年 2 月 28 日判時 1429 号 109 頁）をはじめとして多数挙げられる。

22) 上掲・塩野『行政法 行政法総論 [第 5 版補訂版]』144 頁以下。

23) 末弘厳太郎『適法行為による『不法行為』』『民法雑記帳（下）』（日本評論新社、1953 年）。

止が否定されていることについてどうしても矛盾を感じざるを得ない。抽象的差止請求の請求について、実体法としての差止請求の内容の明確化と、その内容と対応する一義的な判決主文の検討が急務であろう²⁴⁾。

「被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果」

本判決では、被告が採った「騒音低減対策」として、次の5対策、(1)転動音の低減対策、(2)レール継ぎ目音の低減対策(ロングレール敷設率100%)、(3)車両搭載機器音の低減対策、(4)騒音の伝播防止対策(吸音パネル・防音壁の設置)、(5)高架構造物から発生する音の低減対策、を挙げ、これら対策を講じていることから、「騒音によって沿線住民に被害を及ぼしている事態を被告が放置しているということとはできない」と評価している。しかしながら、防止措置の適切性に関する立証は被告側によるものである。専門知識等のない原告側がこれを不適切であると立証したり、また、裁判官がその措置の適切・不適切性を独自判断することができるか、という問題があることを指摘しておきたい。

「行政上の基準、騒音低減の技術的対応可能性等」

損害賠償については、判決は、「騒音対策としての水準の高い技術とは、ロングレールの採用と防音壁又は高欄の設置が中心」と評価し、「被告は、昭和47年から、ロングレールを採用し始めていたし、防音壁を設置することに技術的な困難があるとも考え難く、「本件請求期間を通じて……少なくとも技術水準においては……LAmaxで75dB(A)以下に騒音を抑えることができたと見るべきである」とした。

そして、「検討会によって運行本数及び列車速度の調査がされた大規模改良線の中に小田急小田原線の喜多見駅と和泉多摩川駅との間の区間が含まれていたこと……をも併せて考えると、技術水準から考える限り、本件区間においても、鉄道騒音をLAeqで(7時から22時まで)で65dB(A)、LAeq(22時から7時まで)で60dB(A)以下にすることは可能であったと推認するのが相当」とし、この水準を達成していない場合には、違法との評価を免れないと断じている。

さらに、同じ騒音低減対策を施すにしても、既設線は、大規模改良線より多くの費用がかかるが、そのような鉄道事業者の経済的な都合は、被告の行為の違法性を否定する根拠

24) 上掲・富田499頁。

とはならないとしている点も、大切な指摘であると考える。

6 おわりに (他、危険への接近について)

最後に、5までの検討をもとに、「1 はじめに」で問題提起した2点についてまとめを述べておきたい。第一点として、受忍限度との関係で、被告が採りうる又は採るべき具体的措置を明らかにし、その措置について相当程度まで審理・検討されたうえで差止の許否が判断されているとまでは言えないのではなかと考える。また、第二点として、受忍限度判断において、ある具体的措置を採った場合に鉄道事業の公共性がどれだけ阻害されるか、という判断は全くなされていない²⁵⁾。加えて公定力概念を持ち出して、地下化の適否の判断自体を回避してしまっている。したがって、鉄道騒音のような裁判においては、受忍限度論に基づく違法性判断において被告が採りうる差止の具体的内容を今まで以上に明らかにしてその適切性を審理し、その措置と公共性との兼ね合いを探ることが必要なのではないかと考える。

なお本判決では、いわゆる後住者の損害賠償請求の可否も一論点になったが、被告は、大阪国際空港訴訟最高裁判決（最判昭和56年12月16日民集35巻10号1369頁）に照らし、危険への接近者として損害賠償を求めることは許されないとしたが、本判決は、危険への接近の主張を退けた。その理由として、各被害は、小田急小田原線の沿線に一定期間居住し、それなりの時間にわたって鉄道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、被害を認容したということとはできない、ということを挙げている。これは、「認容した」という要件に絞りをかけるもの（基準を具体化するもの）として注目すべきである。ただし、3名については、本件責任裁定申請事件の申請後に、小田急小田原線から本件区間に移転したとして、危険への接近法理をあてはめ請求が棄却されている。

*本文中の下線・傍点は筆者によるものであることをお断りしておく。

(すか のりこ：専修大学法学部准教授)

25) 上掲・澤井「公害裁判における公共性」22頁注23には、最高裁判所民事判例研究・法協115巻7号1017頁（前田智彦）の判例評釈に対して、公共性を「どの程度損なうか」の立証とは何か、その立証は不可能である旨の指摘がある。