



1463

甲第 ~~1464~~ 号証

意見書

甲第 189 号証

平成22年(ネ)第7035号 損害賠償請求控訴事件
東京高等裁判所第7民事部裁判官御中

2013年2月18日

立教大学名誉教授

淡路剛久



一 平成22年(ネ)第7035号 損害賠償請求控訴事件(一審東京地方裁判所平成10年(ワ)第17869号、19024号、平成11年(ワ)第15339号損害賠償等請求事件、平成10年(ワ)第19103号騒音振動進入禁止等請求事件)以下、本意見書では、小田急騒音公害事件と呼ぶ)につき、一審原告より、次の点について意見を求められたので、意見を申し述べます。

意見書提出者・淡路剛久略歴

生年月日 昭和17年1月1日生まれ(現71歳)

現地位 立教大学名誉教授、前早稲田大学大学院法務研究科教授・現早稲田大学法務教育研究センター招聘研究員、パリ第12大学名誉博士、弁護士、日本学術会議前会員・現連携会員

経歴 昭和39年3月東京大学法学部卒業、同年4月同大同学部助手、昭和42年4月立教大学法学部専任講師、昭和44年4月同助教授、昭和49年～51年パリ第一大学留学、昭和52年立教大学法学部教授、同大法学部長歴任、平成16年4月立教大学大学院法務研究科教授・研究科委員長、平成19年3月立教大学定年退職、同年弁護士登録、同年4月早稲田大学大学院法務研究科教授、平成20年11月パリ12大学名誉博士、平成24年早稲田大学定年退職。同年4月早稲田大学法務教育研究センター招聘研究員。

学会役職 現環境法政策学会理事長、現日本環境会議理事長、その他いくつかの学会の理事歴任または現理事。

著書等 連帯債務の研究、公害賠償の理論、環境権の法理と裁判、企業の損害賠償と法律、スモン事件と法、不法行為法における権利保障と損害の評価、紛争と民法、債権総論、入門からの民法、その他共(編)著、論文多数。

意見を求められた事項

騒音公害(鉄道騒音公害)における「騒音値」の不法行為成立要件上の位置づけとその立証のあり方をどう考えるべきか。具体的には、次のような事項である。

一 騒音公害事件における騒音被害とは、生命・身体・精神に引き起こされる有害な影響(疾病や精神的被害などの健康負荷)をいうか、それとも、騒音に曝露されていること

(騒音曝露) か、

二 騒音被害の原因となる「騒音値」は、騒音被害を被っている被害者の屋内での騒音値か、それとも、屋外での騒音値か、

三 鉄道騒音被害を被っている者が多数存在する場合に、被害の認定のために、各被害者の測定点における騒音値を個別に測定すべきか、それとも、類似の地理的・地域的・居住的条件から類推したり、適切に作成された線量図等(コンター)の手法により間接的に認定することが認められるか、また、どのようにして騒音値から被害を推認することができるか。

意見

一 騒音公害事件における騒音被害とは、生命・身体・精神に引き起こされた有害な影響(疾病や精神的被害などの健康負荷)をいうか、それとも、騒音に曝露されていることか。

1. 騒音公害事件における不法行為責任の成否は、民法709条の適用により判断される。判例によれば、その成立要件は、「加害行為」(不法行為として同定される加害行為、侵害行為とも呼ばれる)があること、その侵害(騒音)が社会生活上一般に「受忍すべき限度(受忍限度)」を超えた「被害」を被害者に与えていること、である。この点につき、最判平成6年3月24日(判時1501号96頁)は、工場騒音、粉じん公害の事件において、「工場等の操業に伴う騒音、粉じんによる被害が、第三者に対する関係において、違法な権利侵害ないし利益侵害になるかどうかは、侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、当該工場等の所在地の地域環境、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、効果等の諸般の事情を総合的に考察して、被害が一般社会生活上受忍すべき程度を越えるものかどうかによって決すべきである」と述べて、このこと(被害が受忍限度を超えていること)を判示している。

受忍限度要件と709条の要件との関係については、判例は違法性要件と考えているようであるが、学説には、違法性要件にあたるという考え方、過失要件にあたるという考え方、その両方の要件を満たす要件である、という考え方がある。しかし、そのような法律構成上の違いがあるものの、被害が受忍限度を超えていることが709条の不法行為成立の要件と考える限り、結論的な違いはない。

2. ところで、これらの「加害行為」、「被害」および「受忍限度を超えていること」の要件との関係で、騒音値はどう位置づけられるであろうか。

(1) この点につき、本件小田急騒音公害事件の一審被告側(一審被告準備書面(10))は、「本件で騒音が損害賠償債権を発生させるための要件は、一審原告に到達した騒音が『受忍限度を超えること』という法的判断ないし評価が成立することであるとして、次の

ように主張している。すなわち、「受忍限度を超えること」は、規範的要件（評価）であり、「受忍限度を超えること」自体が主要事実ではなく、「当該評価を基礎づける個々の具体的事実（評価根拠事実つまり各一審原告が受けたという騒音の大きさ、すなわち「騒音値」）こそが、主要事実なのである」（したがって、一審原告が受けたという騒音の大きさについては、当該一審原告がこれを主張立証する責任を負うとともに、主要事実として裁判上の自白の対象ともなる、と主張する）。

(2) 一審被告はまた、騒音値は、加害行為でもあるとして、次のように主張している。すなわち、「各一審原告が受けたという騒音の大きさ、すなわち『騒音値』は、講学上の加害行為もしくは打撃行為の中心的要素をなすものであるから、不法行為法にいう『侵害』を組成する事実当たり、これが不法行為法上の主要事実となり、『騒音値』が攻撃防御方法の中核的命題となることは、本件の審理の経過に照らして明らかである」（したがって、各一審原告が受けたという「騒音値」は、違法性評価根拠事実としての具体的事実（主要事実）であるだけでなく、加害行為もしくは打撃行為の中心的要素であることによって主要事実であるから、「騒音値」について自白が成立した場合には、当該自白は拘束力を生じ、裁判所は他の証拠により異なる心証を得たとしても、当該自白を覆すことはゆるされない、と主張する）。

要するに、「加害行為」、「被害」および「受忍限度」判断についての一審被告側の法律構成は、「加害行為」については、特定の騒音値の騒音を個別被害者に曝露させたことであり、「被害」は、その表裏をなすものとして被害者側における特定の騒音値の騒音へ曝露させられたことであり、受忍限度判断は、その騒音値が「受忍限度を超えること」である、というのである。

このような法律論を出発点として、一審被告側は、次のように述べて、個別一審原告の屋内騒音曝露の個別的立証が必要（かつ、その自白があった）と主張している（一審判決の被告側についての事実摘示）。すなわち、「原告らは、屋外騒音値をもって受忍限度を超える被害が生じるかどうかの判断基準とすべきとするが、原告らは、自らの住居等における日常生活の妨害を主張しているのであるから、本来、日常生活が営まれる家屋の内部の騒音が問題とされるべきである。もっとも、…屋外の騒音値にも、屋内の騒音値を推測する指標としての意味はある。しかし、各家庭の遮音性や原告らのライフスタイル等による修正がされるべきであって、一律に屋外騒音値をもって受忍限度を超える被害であるかどうかを判断するのは相当でない。」

3. しかし、一審被告が主張する、以上のような、「騒音値」の民法709条の成立要件上の位置づけは適切ではない。

(1) 709条の不法行為における「加害行為」とは、不法行為責任の成否が判断される被告側の行為を同定することである。騒音公害事件でいえば、被告から発せられた暗騒

音から区別された音（「騒音」）が、原告側の支配領域内に侵入することであり、加害行為の同定に騒音値まで含めることは（含めて加害行為を主張することは構わないが）必要ではない。加害行為は、不法行為責任の成否の判断の対象となる加害者とその行為を同定する枠組みであり、かつそれに尽きるからである。

(2) それでは、騒音による「被害」はどうか捉えるべきであろうか。生命・身体・精神に引き起こされた有害な影響（疾病や精神的被害などの健康負荷）であろうか、それとも、騒音に曝露されていることであろうか。

この点が問題になったのは、大阪国際空港公害訴訟事件である。この事件において、原告側は、騒音への曝露が被害と主張した（「原告側最終準備書面」法律時報『大阪国際空港裁判—公害裁判第四集』165頁以下—もともと、この主張は、本件小田急騒音公害訴訟一審被告が主張するような議論ではなく、屋外騒音曝露自体を被害と解することによって、被害の認定を容易にしようとする主張であった）。しかし、一審判決は、身体的被害、精神的被害（情緒的被害—不快感やいらだち、墜落の恐怖、ノイローゼおよび性格への影響）、睡眠妨害、日常生活の妨害などを被害として捉えてそれぞれ認定し、二審判決も、おおむね同様に、精神的被害、身体的被害、睡眠妨害、日常生活の妨害、教育に対する影響などを被害として捉え、それぞれ被害認定をした。

同訴訟の上告審・最高裁大法廷判決（最判昭和56年12月16日、民集35巻10号1369頁）においては、生命・身体・精神に引き起こされた有害な影響を被害と捉えることを前提とした多数意見と、曝露を被害とみる少数意見（環裁判官の意見）との両者の意見が示された（なお、原審の被害認定に反対する4裁判官の反対意見があった）。

多数意見は、身体、精神に対する有害な影響を被害と捉えている。たとえば、次のような判示がある。原告側からの被害の一律的な主張と一律的な賠償請求を原判決が認めたことについては、「身体に対する侵害、睡眠妨害、静穏な日常生活の営みに対する妨害等の被害及びこれに伴う精神的苦痛を一定の限度で被上告人<一審原告すなわち被害者>らに共通するものとしてとらえ、その賠償を請求するものと理解することができる」とし、「被上告人らのすべてに共通して原判決のような不快感、いらだち等の精神的苦痛及び睡眠その他日常生活の広範な妨害を生ずるとした原審の認定判断は、原判決挙示の証拠関係に照らし、是認することができないものではなく、また身体的被害についても、本件のような航空機騒音の特質及びこれが人体に及ぼす影響の特殊性並びにこれに関する科学的解明が未だ十分に進んでいない状況に鑑みるときは、原審が、その挙示する証拠に基づき、前記のような航空機の騒音等の影響下にある被上告人らが訴える原判決の疾患ないし身体侵害につき右騒音等がその原因の一つとなっている可能性があるとした認定判断は、必ずしも経験則に違背する不合理な認定判断として排斥されるべきものとはいえず…」。

この論旨は、身体、精神に対する騒音の有害な影響を被害と捉えた上で、それらを共通被害として認定できることを判示したものである。

これに対して、環裁判官は、本件において被上告人らが被害としているものは、被上告人らが地域住民の集団の一員として平等にこうむっている環境汚染の危険そのものをいうものと解することができる、と判示して、環境汚染の危険、すなわち平等に被っている騒音曝露を被害と捉えた。しかし、環裁判官は、本件小田急騒音公害訴訟の一審被告が主張するような、個別曝露の騒音値の立証を要求しているわけではない。逆に、「被上告人らとしては、本件環境汚染の危険が被上告人らが平等にこうむるものであることを踏まえて、その危険の性質、態様、程度を明らかにするのに十分な具体的被害発生の事実を立証すれば足りる」として、「被上告人らのすべてについて個別的に具体的被害の立証を必要とするものではない」と述べているのである（以上については、淡路剛久「大阪空港公害事件における被害の認定と違法性の判断」ジュリスト761号55頁以下）。

同様の被害の捉え方は、東海道新幹線騒音公害訴訟についての名古屋高裁昭和60年4月12日判決（判時1150号30頁）でも示されている。

結論として、生命、身体、精神に対する悪影響（疾病や精神的被害などの健康負荷）が被害だとするのが、判例の考え方だといえよう。

(3) そこで、次に問題となるのは、このような被害をどのように認定するかである。

このことは、騒音による「被害」（騒音被害）と「騒音」（騒音値）との関係をどう捉えるか、という問題でもある。

騒音被害のうち、身体的被害の中には、騒音との直接的な因果関係を認定できる疾病等もあるが、そうでないものもある。精神的被害、睡眠妨害、日常生活の被害などは、直接的な因果関係を認定することは、通常不可能である。したがって、騒音の性質と程度（「騒音値」）から間接的に推認する方法がとられることになる。大阪国際空港公害訴訟の大法廷判決も、「本件空港に離着陸する航空機の被上告人らの居住する地域に及ぼす騒音等の性質、強度、頻度等が原判決において認定されたようなものである場合において、被上告人らのすべてに共通して原判決のような不快感、いらだち等の精神的苦痛及び睡眠その他日常生活の広範な妨害を生ずるとした原審の認定判断、原判決挙示の証拠関係に照らし、是認することができないものではなく」として、「騒音等の性質、強度、頻度等」（これが騒音値にあたる）から「不快感、いらだち等の精神的苦痛及び睡眠その他日常生活の広範な妨害」（これが被害にあたる）を認定した原判決を是認している。

つまり、「騒音値」は、被害の認定に対する関係では間接事実であるから、被害を認定する方法（逆に言えば、証明の方法）には、理論的に考えられやすい個別の直接的な騒音曝露だけでなく、他の方法もあり得ることになる。その方法は、騒音被害が基本的に非特異的被害であることを踏まえれば、騒音と被害との量-反応関係を基礎としつつ、騒音をどこで測定するべきか、騒音値から被害を推認する方法にはどのようなものがあるか、という次の問題となる。

二 騒音被害の原因となる「騒音値」は、騒音被害を被っている被害者の屋内での騒音値か、それとも、屋外での騒音値か

1. この点について、本件一審被告側は、先に引用したように、「本来、日常生活が営まれる家屋の内部の騒音が問題とされるべきである。もっとも、…屋外の騒音値にも、屋内の騒音値を推測する指標としての意味はある。しかし、各家庭の遮音性や原告らのライフスタイル等による修正がされるべきであって、一律に屋外騒音値をもって受忍限度を超える被害であるかどうかを判断するのは相当でない」と主張する。騒音被害とは騒音への曝露だと理解すると、このような主張も成り立つように見える。

2. しかし、騒音公害（あるいは生活妨害）という侵害のタイプは、他人の支配領域内に音のエネルギーを侵入させるものであり（積極的ニューサンスと呼ばれることもある）、敷地内への騒音の侵入だけで（したがって、測定点は加害騒音源と最も近い敷地境界）侵害行為があるともいえるが、先述した被害の態様（身体的被害、精神的被害、様々な生活上の障害）を考慮すると、被害者の生活領域の範囲内（屋内だけでなく屋外の生活領域）への騒音の侵入したことをもって、侵害行為ととらえるのが適切であろう。

この点について、前掲・東海道新幹線公害訴訟に関する名古屋高裁判決は、「本件における新幹線騒音の測定は、戸外においてなされるものではあるが、その終局の目的は人間生活に対する影響のいかに重要であることはいうまでもないから、当然居住敷地内において日常生活の中心となっている家屋を基準となすべきものである（このことは、居住敷地のうち住家の存在していない部分が広い部分を例にとって考えれば直ちに理解し得ることである）」と判示し、環境基準等の定めが新幹線に面している家屋の外壁から建物による反射音の影響を排除するに足る一定の距離（原則として1メートル）を置いた地点で測定するものとしていることは合理的である、とした。なお、本判決は、二階建ての建物で、二階における測定値が地上値より大なる場合には、右二階が日常生活において使用されていない等特段の事情の認められない限り、二階における測定に基づき代表値を定めるのが相当である、としている。

3. 以上のように考えると、騒音の測定点は、被害者の家屋の外で、かつ生活領域の範囲内（名古屋高裁では、新幹線に面している家屋の外壁から原則として1メートル、二階建ての建物で二階における騒音値が地上値よりも大の場合には、原則として二階の外壁より1メートル）のところということになる。

以上から、本件小田急騒音公害事件の一審被告が、原告の被害の認定のためには屋内騒音値の認定が必要だと主張しているとする、それは妥当でないということになる。

三 鉄道騒音被害を被っている者が多数存在する場合に、被害の認定のために、各被害

者の測定点における騒音値を個別に測定すべきか、それとも、類似の地域的・地理的条件から類推したり、等線量図（コンター）等の手法により間接的に認定することが認められるか。また、どのようにして騒音値から被害を推認することができるか。

1. それでは、被害者の生活領域内の騒音値は、被害者が個別に立証し、裁判所としては個別に認定しなければならないのであろうか。また、騒音値からどのようにして被害を推認することができるのであろうか。

(1) この点に関して、大阪国際空港公害事件は、航空機騒音であり、空港からの距離、方角により、騒音値（WECPNL）は地域的に類型的に把握することが可能であった（コンターによる騒音値の把握）から、騒音値の認定については大きな争いはなかった。

しかし、騒音値と被害との関係については、上告審においても争われた。上告人（被告）側からは、航空機騒音等によって、被害者各自についてそれぞれ被害発生、その内容、各被害と加害行為との間の因果関係の存在を個別かつ具体的に認定判断する必要があるにもかかわらず、それらの差異を一切捨象し、一律様の被害が生じていると認定判断したことや、身体的被害（耳鳴り、難聴など）について、主として本人の陳述やアンケート調査のような主観的な色彩の強い証拠資料に依拠し、医学的・客観的資料によらずに判断したことは違法である、などの主張がなされた。しかし、大法廷判決は、原告らの請求を最小限の共通被害の賠償を求めていると理解し、各被害者の被害について一律的な判断を示し、各人別の被害を認定等を示していないことは、あえて異とするに足りないと判示し、身体的被害についても、科学的解明が未だ十分に進んでいない状況にかんがみるときは、原審がその挙示する証拠に基づき航空機騒音等が原因の一つになっている可能性があるとした認定判断は、不合理とはいえない、と判示した。

以上、大法廷判決は、多数の被害者に共通に生じている被害を認定することを通じて、被害者から實際上不可能な個別立証の負担を取り除いている、と理解することができよう。

(2) これに対して、東海道新幹線騒音事件に関する前掲・名古屋高裁は次のように述べて、騒音値について個別的な（といっても、代表騒音値であるが）認定（「評定」）をしている。「新幹線騒音の暴露量は当該測定点までの距離、軌道構造の種類、列車速度、地形、建物の配置等の諸条件によって左右され、また同一場所においても測定される列車の近側・遠側の別、さらに同一編成列車においても乗員人員の多少、車両整備状況の良否等によっても異なるのである。従って、原告ら各居住敷地に到達する騒音を一個の数値をもって表現することは困難なことというべきであるが、本件のごとき事案の処理のためには右騒音の実体を表現する手段として原告ごとの代表騒音値を評定するのが便宜である。しかして、そのためには新幹線騒音の右特質上、等量線図に基づいて騒音値を推認するよりも各原告につきこれを個々に測定する方がより正確であること勿論であり、本件においては後記原、被告の各測定データが存在するのでそれらを検討し、代表値評定の目的に照らして個別的数値を決定するのが相当である」。

この判決は、新幹線騒音の特質から、「等線量図に基づいて騒音値を推認するよりも各原告につきこれを個々に測定する方がより正確である」と述べているが、そのことは、もちろん現実のある測定点におけるある時点の測定騒音値が代表騒音値となるということを行っているわけではない。仮に、原告各人の居住敷地における個別の騒音値の測定が必要だとしても、複数の測定データから代表騒音値を導き出すことになるわけであり、それならば、時点や場所において同種と評価できる騒音測定データから代表騒音値を認定することも許されるはずである。その場合のデータとして等線量図およびそれに準じる算定式等（以下「コンター」という）が使えるかどうかは、コンターがどれだけ細密に設計され、測定された上で作成されているかによる。

名古屋新幹線訴訟の一審判決、二審判決での判断において、看過してはならないことは、原告に対して個別に屋外騒音の実測値の証明を要求しているわけではなく、原、被告から提出されてすでに存在している騒音値のデータをもとにして、それぞれの原告の屋外騒音値の代表騒音値を認定している、ということである。当該事案では、原告が主張したコンターよりも原、被告から提出された測定データの方が原告が曝露している騒音値の認定のための証拠として妥当と裁判所が判断した結果であろう。コンターによる証明が一般的に否定されたわけではないし、原告に過大な立証の負担を負わせたわけでもない。

それでは、名古屋新幹線判決は、このようにして認定された騒音値からどのように被害を推認したであろうか。判決は、騒音値（代表騒音値）と各種の被害との関係については、様々な調査研究や証拠から推認できる騒音と各種被害との量－反応関係を基本にして、被害の認定を行っている。

2. それでは、本件小田急騒音公害事件では、騒音値の認定はどのようにされるべきであろうか。また、騒音値から被害（生命、身体、精神に対する悪影響、すなわち、疾病や精神的被害などの健康負荷）をどのように推認すべきであろうか。

本意見書で考察してきたところによると、本件・小田急騒音公害事件のように鉄道騒音の場合には（もっとも、航空機騒音についてもいえるが）個別的測定による証明も考えられるが、先に述べたように、コンターが、騒音被害地域の当該地域の線路からの距離・線路の構造・速度・地域的・居住的条件等を十分に反映したものであれば、それをを用いて各被害者の生活領域における代表騒音値を認定することは、認められるべきである。また、地域の多様な条件を反映できる多数の地点について、信頼できる騒音値の調査データがあれば、それらを同一、またはほぼ同一と判断できる被害者の代表騒音値としてあてはめて認定することもできる。

国道43号線訴訟に関する最高裁判決（平成7年7月7日民集49巻7号1870頁）も、次のように、コンターを適用したと類似の認定の仕方を妥当と認めている。「本件における騒音の発生源は本件道路を走行する自動車であって、その騒音はほぼ一日中続くも

のであるところ、原判決は、本件道路の周辺地域を、交通量によって三地域に、道路構造によって四区画に分類した上、さらに本件道路端からの遠近や本件道路への見通しの程度に基づき、本件道路の近隣に居住する被上告人らを合計19のグループに分け、原審における鑑定(略)の結果を基本にして、右のグループごとに上限と下限の等価騒音レベル(L_{eq})による数値を抽出し、その幅のある数値をもって同一のグループに属する各住民が日常暴露された原則的な屋外騒音レベルと推認するという方法によったものであるが、この方法は、原審の適法に確定した事実関係に照らし、合理的なものとして是認することができる。」

このような観点から、本件小田急騒音公害訴訟に考察の目を向けると、田村明弘横浜国立大学名誉教授から提出された「小田急小田原線(東北沢駅付近から和泉多摩川付近まで)沿線における複々線化事業前後の鉄道騒音分布(コンター)と被害の蓋然性」(甲1459の1乃至3)は、これまで当該地域について調査された21の報告書、657の騒音測定点のうち、1階または2階相当高さでの測定点573を統計解析に用いて、各地点の騒音値を示している。この報告は、本件地域の騒音測定に関わる公的な調査を中心に、昭和52年から20年以上の長期にわたる従来のほぼすべての調査データを集約し、統計解析したものであり、きわめて多くの地点の騒音値が示されている。したがって、各被害者の住居における代表騒音値を認定することができることはもちろん、原告のみならず沿線住民の被害の全貌を経時的、空間的に示すものとなっている。この地域は、在来線の環境基準設定のための調査及びこれと並行して複々線連続立体交差事業が遂行されていたために、沿線の環境が激変し、騒音被害もその態様が大きく変化し、それに応じて公的調査も頻繁になされて、データが経時的にも空間的にも蓄積されている。それゆえに科学的な統計的解析が可能であり、被害の経時的、空間的变化をとらえ、騒音被害の全貌を把握することも可能となっている。上記田村報告は、この点についても詳説しており、意義は大きい。

また、騒音値と各種被害との関係については、大阪国際空港公害訴訟の時代や東海道新幹線訴訟の時代以降(この時代においても、すでに騒音値と被害との量-反応関係の知見が用いられていた)、騒音値と被害との量-反応関係についての疫学的、科学的研究は進展しており(たとえば、WHO欧州地域事務局 欧州委員会共同研究センター「環境騒音による疾病負荷-欧州において失われている健康生存年の定量化」2011年)、さらに、各種アンケート調査などがあり、これらの知見を用いて各種被害を認定し、それに基づいて受忍限度判断をすることができる。この点においても、田村報告は傾聴されるべきである。

以上