

事件概要	新幹線の架線と高架橋の設置による被害への損害賠償請求が認めれた事件
事件分類	損害賠償請求事件
判決日付	平成19年4月25日

主 文

一 本件訴えのうち、平成一九年四月一日以降に生ずべき損害の賠償を求める部分を却下する。

二 被告は、別紙「請求認容額一覧表」の「原告」欄に記載の各原告に対し、同欄に対応する「合計」欄に記載の金員及びそのうち同表末尾の「内金」の部分に記載の金員に対する平成一九年一月一日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

三 原告らのその余の請求をいずれも棄却する。

四 訴訟費用は、これを一〇分し、その三を被告の、その余を原告らの各負担とする。

事実及び理由

第一 原告らの請求

被告は、次の原告に対し、それぞれ原告名の右側に記載の金員及びその内金である次の括弧内に記載の金員に対する平成一九年一月一日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

- (1) 原告甲野 二一二四万三〇〇〇円
(一五八四万八九二五円)
- (2) 原告乙山松夫一〇七六万七〇〇〇円 (六一八万七二〇〇円)
- (3) 原告丙川 一一二七万五〇〇〇円 (七九六万二四六七円)
- (4) 原告丁原 一一二六万八〇〇〇円 (七六九万六三二九円)
- (5) 原告戊田花子一〇四二万四〇〇〇円 (五七六万六六〇八円)
- (6) 原告甲田 二〇一六万二〇〇〇円 (一四六六万四八四四円)
- (7) 原告乙野 六四三万七〇〇〇円 (三四七万五一二九円)

第二 事案の概要

一 訴訟物等

本件は、平成一六年三月一三日に新八代駅と鹿児島中央駅を結ぶ区間で部分開業した九州新幹線（鹿児島ルート）の軌道、架線及び高架橋などの鉄道施設（以下「本件鉄道施設」

という。)の設置又は管理の瑕疵により損害を受けたと主張する原告らが、国家賠償法二条一項に基づいて損害賠償を求めた事案である。

ただし、原告らの各請求額は、後に摘示するとおり、いずれも(1)日照阻害による損害額、(2)騒音被害による損害額、(3)所有土地の地価の下落による損害額及び(4)弁護士費用で構成されているところ、そのうち(1)については平成一四年四月一日から、(2)については平成一六年四月一日から、それぞれ四〇年間分の損害が算定されているので、このうち本件口頭弁論終結日の翌日(平成一九年二月一五日)以降の分に係る請求は、いわゆる将来の損害の賠償を求めるものとなっている(なお、附帯請求は、上記(3)及び(4)の金額と(1)及び(2)のうち平成一八年一二月三十一日までの分の合計額に対する、その翌日からの、民法所定の割合による遅延損害金の請求である。)

なお、本件では、平成一二年九月二九日に訴状が提出されて以来、その当時から工事が行われていた上記鹿児島ルート建設に関する共同不法行為を理由に、日本鉄道建設公団(承継前被告。以下「鉄建公団」という。)と鹿児島県及び鹿児島市の三者に対し、原告甲田を除く原告ら六名と承継前原告の甲田梅子(以下、単に「梅子」という。)が日照阻害、騒音・振動の被害及び財産権侵害(地価の下落)による損害の内金として各自一〇〇〇万円の支払を求めるといふ請求について審理がされてきたが、まず「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法」の規定に基づき平成一五年一〇月一日をもって解散した鉄建公団の地位を被告が承継し、次いで、鹿児島県及び鹿児島市との間の訴訟が平成一八年七月に取下げで終了し、また、同年八月一二日に死亡した梅子の地位を原告甲田が承継した後の同年一二月二九日付けの書面により、上述のとおり国家賠償法に基づく損害賠償請求に訴えが変更されたものである(なお、これに伴って振動被害の主張は撤回された。)

二 基礎となる事実(編注・本誌では証拠の表示は一部を除き省略ないし割愛します)

(1) 原告らの土地所有状況等

ア 次の土地(以下、その番号により「本件(1)土地」のように表示する。)は、現在、その南端から南方に約5mないし一三mの位置に九州新幹線の高架橋(高さ約一四m)が存するという状況にあるところ、これらの土地については、後述のとおり鉄建公団が平成一二年二月二九日から同一四年三月二八日にかけて建設したものである上記高架橋(以下「本件高架橋」という。)が建設される以前から、それぞれ次の者がこれを所有してきている(ただし、梅子は平成一八年八月一二日に死亡し、長女である原告甲田がその地位を相続承継している。)

(1) 鹿児島市《番地略》

宅地三五〇・六二平方メートル……原告甲野

(2) 同所《番地略》

宅地一二四・〇〇平方メートル……原告乙山松夫

(3) 同所《番地略》

- 宅地一八三・五八平方メートル……原告丙川
- (4) 同所《番地略》
宅地五九・〇六平方メートル……原告丁原
- (5) 同所《番地略》
宅地五九・〇九平方メートル……原告丁原
- (6) 同所《番地略》
宅地五八・九四平方メートル……原告戊田花子
- (7) 同所《番地略》
宅地五八・九四平方メートル……原告戊田花子
- (8) 同所《番地略》
宅地一〇〇・六三平方メートル……梅子
- (9) 同所《番地略》
宅地二三八・三五平方メートル……梅子
- (10) 同所《番地略》
宅地六六・六八平方メートル……原告乙野

イ 原告甲田を除く原告らは、本件高架橋が建設される以前から現在に至るまで、それぞれ上記各所有地上に存する次の建物（所有者は、(5)のものが原告戊田花子の長男〔戊田春夫〕であるのを除き、当該原告自身である。）に居住してきている。

- (1) 原告甲野……同所《番地略》所在の木造瓦葺二階建居宅（家屋番号《略》。床面積一階一四一・一九平方メートル、二階五四・八七平方メートル）
- (2) 原告乙山松夫……同所《番地略》所在の木造亜鉛メッキ鋼板葺二階建共同住宅（家屋番号《略》。床面積一階六一・三七平方メートル、二階五八・二三平方メートル）
- (3) 原告丙川……同所《番地略》所在の木造セメント瓦葺二階建居宅（家屋番号《略》。床面積一階八〇・三二平方メートル、二階二五・二七平方メートル）
- (4) 原告丁原……同所《番地略》所在の木造セメント瓦葺平家建居宅（家屋番号《略》。床面積六七・九三平方メートル）
- (5) 原告戊田花子……同所《番地略》所在の木造スレート葺二階建居宅（家屋番号《略》。床面積一階五二・八七平方メートル、二階六四・六四平方メートル）
- (6) 原告乙野……同所《番地略》所在の木造瓦葺二階建居宅（家屋番号《略》。床面積一階四四・三三平方メートル、二階四〇・八九平方メートル）

ウ 梅子は、本件高架橋が建設される前から、本件(8)及び(9)土地上にある自己所有の建物（同所《番地略》所在の鉄筋コンクリート造陸屋根三階建共同住宅。家屋番号《略》。床面積一階九〇・九〇平方メートル、二階及び三階各八〇・一九平方メートル）に居住していたが、その後、遅くとも平成一五年一月までに指宿市所在の老人ホームに入所して、上記各土地には居住しなくなった（ただし、原告甲田は、それ以前から現在まで上記建物に居住してきている。）。

エ なお、以上の土地建物の位置関係等については、別紙図面に表示されているとおりである（同図面で物件一とあるのが本件（２）土地、物件二・三とあるのが本件（８）及び（９）土地、物件四とあるのが本件（１０）土地、物件五とあるのが本件（３）土地、物件六・七とあるのが本件（４）及び（５）土地、物件八・九とあるのが本件（６）及び（７）土地、物件一〇とあるのが本件（１）土地に相当する。）

（２） 本件鉄道施設が建設されるまでの経過等

平成一六年三月一三日に新八代駅と鹿児島中央駅とを結ぶ区間で部分開業した九州新幹線鹿児島ルートに係る鉄道施設（本件鉄道施設）が建設されるまでの主な経過は、次のとおりである。

ア 昭和四五年五月一八日に全国新幹線鉄道整備法が公布されたのに伴って、新幹線鉄道の建設業務が鉄建公団の業務に追加されたところ、国は、昭和四八年一月一三日、同法に基づいて、北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線のほか、福岡市・長崎市間の長崎ルート及び福岡市・鹿児島市間の鹿児島ルートからなる二つの九州新幹線という合計五つの新幹線整備計画を定めた上、当時の国鉄に対し、その建設を指示した。

イ 昭和五三年一〇月三日に開催された新幹線整備関係閣僚会議において「整備五新幹線の具体的実施計画」が了承されたのを受けて、昭和五四年一月二三日付けの文書で、当時の運輸大臣から国鉄及び鉄建公団に対し、次のような要領及び手順により「整備五新幹線に関する環境影響評価」を実施すべき旨の指示が行われた。

（１） 国鉄及び鉄建公団は、「整備五新幹線に関する環境影響評価指針」に基づき、整備五新幹線の建設が沿線の環境に及ぼす影響について、調査、予測及び評価を行い、環境影響評価報告書案を作成すること。

（２） 国鉄及び鉄建公団は、上記報告書案を関係道府県知事に送付し、関係市町村長及び関係地域の住民の意見を反映させた関係道府県知事の意見を求めること。

この場合、国鉄及び鉄建公団は、関係市町村長及び関係地域の住民への周知を図るため、関係道府県知事と協議して、上記報告書案の縦覧、説明会の開催等を行うこと。

（３） 国鉄及び鉄建公団は、関係道府県知事の意見について十分考慮の上、その意見に対する見解書及び環境影響評価報告書を作成し、これを公表すること。

（４） 国鉄及び鉄建公団は、以上を進めるに当たって、整備五新幹線の建設、利用の促進及び沿線の環境保全、その建設に関連する国鉄在来線の経営の合理化等に対する協力を、関係道府県知事に要請すること。

ウ 九州新幹線鹿児島ルートについて上記指示に基づく環境影響評価の手続が終了した後の昭和六一年八月二九日、国鉄から国に対し、本件鉄道施設に関する工事实施計画の認可申請がされ、具体的にその建設が進められる運びとなったところ、その後、同年一二月四日に公布された日本国有鉄道改革法及びその関連法の規定により、九州新幹線（長崎ル

ー
ト及び鹿児島ルート）の建設事業は国鉄から九州旅客鉄道株式会社に引き継がれたが、そ

の翌年の昭和六二年九月二六日に公布された「旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律」に基づき、鉄建公団が新幹線鉄道の建設を一元的に行うことになった。

エ その後、鉄建公団は、鹿児島ルートについて新八代駅から鹿児島中央駅までの区間の工事を先行して行うこととし、平成三年八月に本件鉄道施設の建設を開始したが、平成一四年一二月一八日に公布された独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の規定により、平成一五年一〇月一日をもって解散することとなり、鉄建公団に帰属していた一切の権利義務は、国が承継した一部の資産を除き、同法等に基づいて設立された法人である被告に承継された。

なお、その間の平成一二年二月二九日、当時の西鹿児島駅（現・鹿児島中央駅）と薩摩田上トンネルとを結ぶ線上に総延長約三五〇m、地上からの高さ約一四mの高架橋（本件高架橋）を設置する工事が開始され、平成一四年三月二八日に竣工した。

オ そして、新八代駅から鹿児島中央駅までの区間に係る本件鉄道施設全体の工事が完了した後の平成一六年三月一三日、部分開業がスタートした。

（３） 環境影響評価の内容等

なお、上記（２）のウで述べた環境影響評価の手続のうち本件と関連する部分の概略については、次のとおりである。

ア まず、昭和五九年一〇月一二日付けで、国鉄から鹿児島県知事に対し、「環境影響評価報告書案」が送付されたほか、同月二〇日ころ、鹿児島市武二丁目地区の住民らに対し、「環境影響評価報告書案の概要」と題するパンフレットに基づく説明会が行われたところ、このパンフレットには、騒音及び日照障害に関し、次のような趣旨の記述があった。

（１） 騒音

環境基準及びその達成目標期間に関しては、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和五〇年七月二九日環境庁告示第四六号。以下「本件告示」という。）が定めるところによる。

新幹線の駅を在来線の駅と併設するために市街化区域を通過することとなる西鹿児島駅周辺を含め、沿線地域の状況から音源対策（防音壁の設置、防振スラブ軌道の敷設、改良型パンタグラフの採用等）のみでは環境基準を達成できない地域もあるものと思われるが、このような地域については、地元において新幹線計画と整合した公共施設（道路、公園、緑地等）を配置するなどの土地利用施策を行うことが、良好な沿線環境を作る上で必要であるとともに、騒音等に対する沿線の環境対策としても最も有効なものである。

したがって、上述のような地域に対する対策としても、まず上記施策によることとし、その具体的場所、方策については関係地方公共団体と打合わせをしていくが、これらの具体的施策を行った後も、なお基準を満足できない地域については、家屋防音工事などの障害防止対策を行うこととする。

（２） 日照障害

高架橋等の構造物が設置される地域では、その構造物に近接する住宅において日照阻害が生じることがあり、鹿児島県内では、鹿児島市武町地区の、路線に近接する一部の住宅について日照阻害が懸念されるが、この地域の居住者が日照阻害を受けた場合には、暖房、照明等に要する費用を、既に定められている基準に従って支払うこととする。

イ 次に、昭和五九年一二月五日付けで、鹿児島市長職務代理人から鹿児島県知事に対し、上記報告書案について同市の意見を求められていたことに基づく意見書が提出されたところ、これには、騒音防止対策及び日照阻害対策に関し、次のような記述があった。

(1) 騒音防止対策

西鹿児島駅地区においては、列車速度が低速であることから、騒音はほとんど問題にならないと予測されているが、付近は住宅の密集地域であり、ルートに近接して病院、保育園などの静穏の保持を要する施設もあることから、当地区については、騒音対策に特段の配慮をされたい。

(2) 日照阻害対策

日陰により生じる損害等が考えられる場合は、関係機関と事前に十分協議を行い、地域住民に被害がないよう十分に配慮されたい。

なお、日照阻害のおそれのある場合には、所要の措置を講じられたい。

特に西鹿児島駅西口地区については、高架橋上にプラットホーム等の建設が予定されており、それによる日照阻害等が予測されるので、事前の協議、検討を密にされたい。

ウ 次いで、同月一七日付けで、鹿児島県知事から国鉄に対し、関係市町長及び関係住民から提出された意見を踏まえて総合的かつ詳細に検討をした結果、上記報告書案については概ね妥当であるとする旨の意見書が発出されたところ、これには、騒音防止対策及び日照阻害対策に関して、次のとおりの意見が付されていた。

(1) 騒音防止対策

沿線地域の生活環境を保全し、人の健康の保護に資するため、開業と同時に環境基準を達成することとし、騒音防止対策としては音源対策を優先して行うとともに、都市計画等と調整しつつ緩衝となる道路、緑地の配置等の土地利用についても十分な配慮を行うこと。

なお、学校、病院、社会福祉施設その他特に静穏の保持を要する施設がある地域については、更に騒音レベルを低減するよう、特段の配慮を行うこと。

また、トンネル坑口において空気圧音の発生が予想されるトンネルについては、緩衝工の設置等の適切な対策を講ずること。

(2) 日照阻害対策

沿線地域における日照阻害については、本県の気候及び地形等を十分考慮し、日照阻害による影響を極力少なくするとともに、工事実施計画認可後速やかに日陰時間を算出の上、日陰により生じる被害などが考えられる場合には、関係住民の十分な理解を得ながら、「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担に関する申し合せ」(昭和五一年三月三日中央用地対策連絡協議会。以下「本件申し合わせ」という。)に基

づく措置を的確に講ずること。

なお、構造物設置による日照障害及び風道により沿線における農作物等に被害が生じないよう設計、施工等の各段階において、県、関係市町及び地元関係者と協議の上、十分配慮するとともに適切な措置を講ずること。

エ そして、昭和六一年八月二二日付けで、国鉄から鹿児島県知事に対し、上記意見書に対する見解が示されたところ、そのうち騒音防止対策と日照障害対策に関するものの内容は次のとおりであった（なお、国鉄は、同日付けの文書で、工事实施計画の認可申請に当たっての協力方の要請をしたところ、鹿児島県知事は、同月二五日付けで、その件については同意するとの回答をした。）。

（１） 騒音防止対策

音源対策の技術開発については今後も強力に推進していく所存であり、施工時点で最も適切かつ有効な防止対策を採用し、環境基準を満足するよう努める。

しかし、音源対策のみでは環境基準が達成されない地域については、地元において新幹線計画と整合した公共施設（道路、公園、緑地等）の配置等の土地利用施策を実施することが、騒音を始め、振動、日照障害に対する沿線との環境対策としても最も有効なものであることから、特段の御配慮をお願いしたい。

なお、特に静穏の保持を要する施設については、路線選定上、可能な限り配慮しているが、対策が必要となる施設については、関係者と協議して対処する。

トンネル坑口における空気圧音の影響が予想される箇所については、所要の対策を講ずる。

（２） 日照障害対策

日照障害については路線沿線の地形、住宅の立地状況、構造物の高さ及び方位等により異なるが、調査の結果一部障害を受ける地域については、本件申し合わせに基づき対処する。

日陰の農作物等への影響は、構造物の高さ、当該地域の緯度等により変化するものと思われるが、構造物の高さを極力低くしていること及び緯度が低く日照が強いこと等から、影響は少ないものと考えている。

オ なお、国鉄が公表した「環境影響評価報告書」の内容は、概ね報告書案のとおりであり、西鹿児島駅周辺地区の騒音に関しては、「トンネル出口から五〇〇m程度で新幹線の駅に至るため速度も一〇〇km/H以下となり、騒音はほとんど問題にならないものと考えられる」などと記載されていた。

（４） 本件告示の趣旨等

本件告示は、「政府は、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準を定めるものとする」としていた公害対策基本法九条一項の規定を受けて、新幹線鉄道の騒音に係る環境基準とその達成目標期間を定めたものであり（なお、

同法は平成五年一月一九日限りで廃止されたが、同日に公布された環境基本法一六条に上記条項と同趣旨の規定が置かれている。)、それによれば、本件(1)ないし(10)土地が存する地域については、九州新幹線の開業時点で七〇ホン(デシベル)以下という基準が達成されるよう努めるべきことになっていた。

(5) 部分開業後の状況等

ア 鹿児島ルートは山陽新幹線(昭和五〇年三月開業)の終点である博多駅を起点として鹿児島中央駅に至る延長約二五七キロメートルの路線であり、前記部分開業後は、午前六時に鹿児島中央駅を発車する始発列車から午後一時四七分に同駅に到着する最終列車まで上下線合わせて六九本の九州新幹線が毎日運行しているところ、この開業により従前は約三時間四〇分であった同駅(西鹿児島駅)と博多駅間の最短所要時間は二時間二分となった(なお、平成二二年度末には全面開通する予定であり、その場合の最短所要時間は約一時間二〇分になるものと見込まれている。)

部分開業後の九州新幹線の利用客数は一年目は約三二三万人、二年目は約三三七万人であり、通勤・通学の定期券利用客数は一年目は五九三人であったが、平成一八年一月三一日現在では九〇四人に増加している。

イ 部分開業後二か月余りが経過した平成一六年五月二八日からの三日間、上記(1)のイ及びウで述べた計七棟の建物について騒音・振動の測定が被告によって行われ、それぞれ午前一時ころから午後四時ころまでの状況が調査されたところ(その間に本件高架橋を走行した新幹線の車両は上下線合わせて二〇本であった。)、その結果は、別紙「測定結果総括表一」に記載のとおりであり、屋外における騒音平均値は、いずれも、本件告示による環境基準値である七〇デシベルを上回っていた。

被告は、上記の結果について、本件高架橋の線路部分に設置されている分岐器の上を車両が通過する際に発生する音が想定していた値を上回ったことが原因であると考え、これに関する音源対策工事として、本件高架橋について防音壁嵩上げ工事及び桁下防音板取付工事を行うこととし、平成一六年一二月二〇日から平成一七年九月一九日にかけて、これを実施した。

ウ また、上記の計七棟の建物については、新幹線鉄道騒音・振動障害防止対策処理要綱及び同取扱要領に基づき、その所有者に対してそれぞれ次の金額の防音工事助成金が被告から支出されることになり、平成一七年六月一四日から同年七月二五日までの間に、この助成金による次のような内容の防音工事が実施された(なお、原告甲野については、防音アルミサッシへの取替費用の助成も可能であり、その旨の説明もされたが、同原告は、これを申請しなかった。)

(1) 原告甲野

(助成金額 一二一万八〇〇〇円)

エアコン二台新設

空調換気扇六箇所新設

(2) 原告乙山松夫
(助成金額 一三四万九二五〇円)

エアコン二台新設・一台取替え
空調換気扇四箇所新設
一般型換気扇二箇所取替え

(3) 原告丙川
(助成金額 五五万五四五〇円)

エアコン一台新設
空調換気扇二箇所新設

(4) 原告丁原
(助成金額 二二五万〇一五〇円)

防音アルミサッシ四窓取替え
エアコン一台新設・一台取替え
空調換気扇一箇所新設
一般型換気扇一箇所新設

(5) 戊田春夫
(助成金額 一〇一万八五〇〇円)

エアコン二台取替え
空調換気扇二箇所新設

(6) 梅子
(助成金額 二四六万七五〇〇円)

エアコン二台新設・五台取替え
空調換気扇三箇所新設

(7) 原告乙野
(助成金額 四五万八八五〇円)

エアコン一台新設
空調換気扇一箇所新設

エ 被告は、その後平成一七年一一月一五日からの三日間、再び上記各建物につき前同様の方法で騒音の状況を調査したところ、その測定結果は別紙「測定結果総括表二」に記載のとおりで、屋外の騒音平均値は、原告戊田花子の居宅（戊田春夫所有）がちょうど七〇デシベルであったのを除き、いずれも前記環境基準値（七〇デシベル）を上回っていた。

オ なお、被告は、冬至のころ（一二月二二日ころ）における上記各建物の日照状況を調査した結果を踏まえて、本件申し合わせによる費用負担額を「日陰に係る費用負担取扱要綱」及び「日陰に係る費用負担実施要領」に基づいて算出したものである次の金額を、それぞれ上記各建物の所有者である次の者に支払う用意があるとして、その旨の補償の提示をしたことがあり、現在においてもその姿勢を維持している。

- (1) 原告甲野 二七九万円
- (2) 原告乙山松夫 二一六万円
- (3) 原告丙川 一一八万円
- (4) 原告丁原 一三八万円
- (5) 戊田春夫 二二二万円
- (6) 梅子 二八七万円
- (7) 原告乙野 九〇万八〇〇〇円

三 争点

(1) 国家賠償法二条一項に基づく損害賠償責任の有無

(原告らの主張)

ア 国家賠償法二条一項の「公の营造物」とは、国又は公共団体により公の目的に供されている有体物ないし物的設備をいうものであり、結局は被告によって建設され運行の用に供されるようになった本件鉄道施設がこれに該当することは、改めていうまでもない。

イ 原告らの居住地はいずれも都市計画法上の第一種住居地域にあり、かつ、西郷隆盛屋敷や旧西鹿児島駅周辺の商業地域に隣接し、静謐で交通至便な地域として戸建て住宅や中規模マンション等が建ち並ぶ人気の高い地域であったところ、原告らは、本件高架橋が建設されて以来、深刻な日照障害に悩まされるようになったほか、九州新幹線の部分開業後は、受忍限度を超える騒音被害を絶え間なく受け続けるところとなり、また、このような事情から、その所有土地を処分するにしても従前と比べて著しく低い価格でしか処分できなくなるという経済的損害をも受けているものであって、これらの被害が、本件鉄道施設の設置・管理の瑕疵に起因するものであることは、明らかというべきである。

ウ したがって、被告には、上記各被害につき国家賠償法二条一項に基づく損害賠償責任がある。

(被告の認否及び主張)

上記主張はすべて争う。

なお、被告は、九州新幹線の営業主体ではないので、その営業との関係で本件鉄道施設を管理する立場にはないものである。

また、原告らの居住地点（乙イ三三のア、イ、ウの地点）と、それよりも本件高架橋から離れた地点（乙イ三三のカ、キ、クの地点）について、平成七年度の路線価と比べて平成一七年度のそれが減価した割合を見てみると、前者の平均が一二・四%であるのに対し、後者のそれは一七・八%となっており、このことから窺えたとおり、本件鉄道施設の存在等によって原告らの所有する土地の地価が下落した事実はないから、この関係で損害賠償責任が認められる余地はない。

(2) 将来の損害についての賠償請求の可否

(原告らの主張)

原告らは、本件において、日照障害による物理的・精神的損害については平成一四年四

月一日から、また、騒音被害による精神的損害については平成一六年四月一日から、それぞれ四〇年間分の損害賠償を求めているが、このうち口頭弁論終結後に生ずべき将来の損害の賠償を求める部分に関しては、その適法性が問題になるところ、これまでの裁判例によれば、過去分の損害賠償請求について判決が確定した場合、その後の損害分に関しては加害者側による任意の履行が期待できる上、将来の問題については不確定的な要因が多数存在することから、予め将来の損害の賠償を求めるべき必要性はないし、請求者側の権利内容も不明確であるから訴えの利益があるともいえないなどとして、そのような訴えは不適法であるとされている。

しかしながら、裁判所による過去の損害賠償請求に関する被害の認定は、環境被害住民の最小限度の被害の認定であり、そのような最小限度の被害の発生は、特別の事態が生じない限り、将来的にも当分の間は確実に継続するであろうことが、常識的に是認されるところであるから、このように被害が継続する蓋然性が極めて高い場合には、これを救済するのが、むしろ当然であって、加害者側の利益保護に関しては、被害継続期間を控えめに見てその期間内の損害についての賠償請求を認容した上で、当該期間内に特別の事態が生じた場合には、加害者側から請求異議の訴えを提起させれば足りるものというべきである。

なお、過去の損害賠償請求について判決が確定した場合に、その後の損害について任意の履行が期待できるというのは、余りにも楽観的かつ非現実的な見方である（そもそも加害者側が確信的に環境被害の事実を否定するからこそ、裁判にまで発展するのが通常であることからすると、過去分の損害についての判断が確定したからといって、加害者側がその後の損害分の賠償について任意に応じるとは考え難い。）。

また、確かに、判決を受けた加害者側が、被害を軽減する措置や抜本的な改善策を講ずるということもあり得なくはないが、一般的にはその可能性は低く（環境被害の性質上、そのような措置等が可能であれば、判決時までに行われているはずである。）、実際には被害が継続することが明白であるのに、そのような不確定要因の存在を理由に加害者側を優遇・保護することは、司法の公平性に反するものである。

加害者側の利益保護については上述の対策で十分であり、逆に将来の損害についての賠償請求を認めない場合、被害者側が損害賠償請求権の時効消滅を防ぐために三年ごとに裁判を提起しなければならないとなったり、二〇年を経過すれば除斥期間が満了して何らの請求もできなくなったりするという、極めて不都合な事態になるのを避けるためにも、上述のような方法で将来の損害を認定するのが至当である。

（被告の反論）

本件における騒音被害についても、近い将来、鉄道技術や資材の研究開発などにより騒音を低減する可能性が十分に考えられるところであって、現在の被害が継続することを前提に将来の損害を認定することはできないから、将来の損害分に関する原告らの請求は不適法である。

（３） 損害額

(原告らの主張)

ア 日照阻害による損害について

(1) 被告は、この損害に関し、本件申し合わせによる費用負担額の補償を行う用意があるとしているところ、この申し合わせを損害額の算定基準とすること自体については、原告らにも異論はない。

しかし、本件申し合わせにおいては、費用負担年数が三〇年とされているところ、これは、非堅固建物の借地権存続期間(旧借地法二条一項、借地借家法三条)などを考慮したものと思われるが、上記損害は、より永続的に生ずるものであるので、損害算定期間は四〇年とするのが相当である(なお、その始期については、本件高架橋の竣工日が平成一四年三月二八日であることから、便宜上、同年四月一日とする。)

(2) そこで、まず被告の申出に係る補償額を三六〇(=三〇年×一二月)で除して一か月当たりの損害額を求めた上、その金額に四八〇を乗じて平成一四年四月一日から四〇年間分の損害額を算定すると、次のとおりとなる(一円未満切捨て。なお、原告戊田花子が居住する建物に関しては、その所有者である戊田春夫に対して補償の申出があったものであるが、同人は、その母親である同原告が損害賠償請求権を行使することに同意している。)

- 1) 原告甲野 三七二万円
(=七七五〇円×四八〇)
- 2) 原告乙山松夫 二八八万円
(=六〇〇〇円×四八〇)
- 3) 原告丙川 一五七万二九六〇円
(=三七七七円×四八〇)
- 4) 原告丁原 一八三万九八四〇円
(=三八三三円×四八〇)
- 5) 原告戊田花子二九五万九六八〇円
(=六一六六円×四八〇)
- 6) 原告甲田 三八二万六五六〇円
(=七九七二円×四八〇)
- 7) 原告乙野 一二一万〇五六〇円
(=二五二二円×四八〇)

(3) また、原告らが上記の四〇年間にわたり日照阻害を受けることによる精神的苦痛に対する慰謝料としては、上記の物理的損害額の一割が相当であり、これを物理的損害額に加えて原告ら各自の損害額をまとめると、次のとおりとなる(ただし、百円の位での四捨五入方式による。括弧内の金額は、平成一八年一二月三十一日までの五七か月間の物理的損害額に、その一割に当たる、同日までの慰謝料額を加えた金額〔附帯請求の対象となる金額〕である。)

- 1) 原告甲野 四〇九万二〇〇〇円
(四八万五九二五円)
- 2) 原告乙山松夫
三一六万八〇〇〇円
(三七万六二〇〇円)
- 3) 原告丙川 一七三万円
(二〇万五四六七円)
- 4) 原告丁原 二〇二万四〇〇〇円
(二四万〇三二九円)
- 5) 原告戊田花子
三二五万六〇〇〇円
(三八万六六〇八円)
- 6) 原告甲田 四二〇万九〇〇〇円
(四九万九八四四円)
- 7) 原告乙野 一三三万二〇〇〇円
(一五万八一二九円)

イ 騒音被害による損害について

この騒音被害は、九州新幹線が部分開業した平成一六年三月一三日から毎日生じているもので、その後に被告が実施した音源対策工事によっても特に軽減は見られなかったことなどからして、今後も継続的に生ずるものと考えられるところ、その具体的な騒音レベルなどに照らすと、この騒音被害による原告らの精神的苦痛に対する慰謝料については、一か月当たり四〇〇〇円ずつとするのが相当である。

そこで、この金額に四八〇を乗じて平成一六年四月一日から四〇年間分の原告ら各自の慰謝料額を算定すると、一九二万円ずつとなる（そのうち平成一八年一二月三十一日までの三三か月分〔附帯請求の対象となる金額〕は一三三万二〇〇〇円ずつである。）。

ウ 土地価格の減損について

(1) 不動産鑑定士である柿原弘介を所長とする不動産鑑定業者の日本資産評価研究所は、本件(1)ないし(10)土地の価格について、別紙「鑑定評価」に記載のと通りの鑑定評価をしている。

(2) 上記鑑定によれば、本件(1)ないし(10)土地については、鉄道高架構造物(本件高架橋)に近接又は隣接するようになった結果として、それぞれ次の金額の減損を生じたことが明らかである。

- 1) 本件(1)土地(所有者は原告甲野)……………一三三〇万円
- 2) 本件(2)土地(所有者は原告乙山松夫)……………四七〇万円
- 3) 本件(3)土地(所有者は原告丙川)……………六六〇万円
- 4) 本件(4)及び(5)土地(所有者は原告丁原)……………六三〇万円

- 5) 本件(6)及び(7)土地(所有者は原告戊田花子)……………四三〇万円
- 6) 本件(8)及び(9)土地(所有者は原告甲田)……………一二二〇万円
- 7) 本件(10)土地(所有者は原告乙野)……………二六〇万円

エ 弁護士費用について

以上に述べた原告らの各損害額を小計すると次のとおりとなる。この小計額などに照らすと、それぞれその一割に当たる次の金額(ただし、百円の位での四捨五入方式によるもの)をもって、本件鉄道施設の設置・管理の瑕疵と相当因果関係のある弁護士費用とするのが相当である。

- (1) 原告甲野(小計額一九三一万二〇〇〇円)……………一九三万一〇〇〇円
- (2) 原告乙山松夫(同九七八万八〇〇〇円)……………九七万九〇〇〇円
- (3) 原告丙川(同一〇二五万円)……………一〇二万五〇〇〇円
- (4) 原告丁原(同一〇二四万四〇〇〇円)……………一〇二万四〇〇〇円
- (5) 原告戊田花子(同九四七万六〇〇〇円)……………九四万八〇〇〇円
- (6) 原告甲田(同一八三二万九〇〇〇円)……………一八三万三〇〇〇円
- (7) 原告乙野(同五八五万二〇〇〇円)……………五八万五〇〇〇円

(被告の認否)

上記損害額の主張はすべて争う。

第三 当裁判所の判断

一 争点(1)(損害賠償責任の有無)について

前記「基礎となる事実」(2)及び(5)のイで認定した事実を踏まえて判断すると、本件高架橋を含む本件鉄道施設については、国家賠償法二条一項所定の「公共団体」である被告を設置・管理の主体とする「公の営造物」に該当するものと認めるのが相当である。

そこで、その設置又は管理に瑕疵があったために他人(原告ら及び梅子)に損害が生じた事実があるか否かを検討するに、本件においては、本件高架橋が設置されたことにより、原告ら及び梅子が居住する建物について、被告が本件申し合わせに基づく費用負担額の補償を申し出るほどの日照阻害が生じたことが明らかであるところ、「基礎となる事実」

(3)で認定した事実によれば、本件高架橋は、そのような被害が発生することを半ば予想しながら設置されたものと判断されるところであって、その設置上の瑕疵により損害賠償を要する程度の日照阻害が生じたものといわざるを得ない(なお、原告戊田花子が居住する家屋は、同原告の長男である戊田春夫が所有しているものであるが、弁論の全趣旨によれば、同人は、同原告が上記家屋について生じた損害に係る賠償を請求することに同意していることが認められる。)

また、上記建物については、被告の助成による防音工事が実施された事実も存するところ、「基礎となる事実」(5)で認定した、その前後における上記建物に関する騒音の測定結果などに徴すると、原告ら及び梅子においては、本件高架橋を含む本件鉄道施設の設置・管理の瑕疵により、損害賠償を相当とする程度の騒音被害を受けたことが明らかとい

うべきである。もっとも、原告戊田花子が居住する建物に関しては、平成一七年九月までに実施された本件高架橋についての音源対策工事により、同月以降は本件告示による環境基準を満たす状況になったものと推認されるから、受忍限度を超えるものとして損害賠償を要する程度の被害は、同年八月までで止んだものというべきである。

そのほか、以上に述べたところによれば、原告らが所有する本件（１）ないし（１０）土地については、その所在場所自体が上記のような日照阻害や騒音被害を伴う地域となったことにより、賠償を相当とする程度の、地価の下落という経済的損害が生じたものと優に推認することができる。この損害についても、本件鉄道施設の設置・管理の瑕疵によるものであることが明らかというべきである。なお、この点に関し、被告は、その付近における路線価の下落状況からしても、上記土地について本件鉄道施設の存在等によって地価が下落した事実はなく、したがって、それとの関係で損害賠償責任が認められる余地はない旨主張するが、これは、上記説示に照らし、採用しない。

他に、以上の認定判断を左右するに足りる証拠はなく、そうすると、上記の各被害について被告に国家賠償法二条一項に基づく損害賠償責任があると主張する原告らの主張は、理由があることに帰する。

二 争点（２）（将来の損害についての賠償請求の可否）について

この争点に関する原告らの主張については、もっともであると考えられる点もあるが、いわゆる将来の損害は、賠償を相当とする程度の被害が実際に発生する状態で日時が経過して初めて発生するものであるところ、本件の日照阻害及び騒音被害による損害に関しても、例えば、原告らがその所有地を処分して本件鉄道施設から遠く離れた場所に転居することにより、たちまち損害の発生が否定される関係にあることなどに照らすと、そのような、発生するか否かも不確定な将来の損害について予め賠償を求める必要性はないものといわざるを得ないから、その賠償を求める訴えは不適法なものと解すべきである。

もっとも、本件の日照阻害及び騒音被害による損害については、少なくとも口頭弁論終結日の翌日（平成一九年二月一五日）から判決言渡し予定日（同年四月二五日）に至るまでの間、同年三月三十一日までの分に関する限り、それが発生することは間違いないものと考えられるから、同日までの損害に関する賠償請求は、適法なものと認めるのが相当である。

三 争点（３）（損害額）について

（１）日照阻害による損害について

ア 弁論の全趣旨に徴すると、この日照阻害による物理的損害については、被告がその補償を申し出た、本件申し合わせによる費用負担額をそれぞれ三六〇（＝三〇年×一二月）で除して得られる額をもって、一か月当たりの損害額とするのが相当であると認められる。

イ そこで、これを基に平成一四年四月から同一九年三月までの六〇か月分の損害額を算定すると、次のとおりとなる。

（１）原告甲野 四六万五〇〇〇円

- (=七七五〇円×六〇)
- (2) 原告乙山松夫 三六万円
(=六〇〇〇円×六〇)
- (3) 原告丙川 一九万六六二〇円
(=三二七七円×六〇)
- (4) 原告丁原 二二万九九八〇円
(=三八三三円×六〇)
- (5) 原告戊田花子 三六万九九六〇円
(=六一六六円×六〇)
- (6) 原告甲田 四七万八三二〇円
(=七九七二円×六〇)
- (7) 原告乙野 一五万一三二〇円
(=二五二二円×六〇)

ウ また、原告らが上記期間中に日照阻害を受けたことによる精神的苦痛に対する慰謝料としては、上記損害額の一割が相当であり、その金額を上記損害額に加算して、原告ら各自の損害額をまとめると、次のとおりとなる（括弧内の金額は、平成一八年一二月までの五七か月間の物理的損害額に、その一割に相当する、同月までの慰謝料額〔一元未満切捨て〕を加算した金額〔遅延損害金の対象となる金額〕である。）。

- (1) 原告甲野 五十一万一五〇〇円
(四八万五九二五円)
- (2) 原告乙山松夫 三九万六〇〇〇円
(三七万六二〇〇円)
- (3) 原告丙川 二一万六二八二円
(二〇万五四六七円)
- (4) 原告丁原 二五万二九七八円
(二四万〇三二九円)
- (5) 原告戊田花子 四〇万六九五六円
(三八万六六〇八円)
- (6) 原告甲田 五二万六一五二円
(四九万九八四四円)
- (7) 原告乙野 一六万六四五二円
(一五万八一二九円)

(2) 騒音被害による損害について

ア 前述の騒音被害（ただし、梅子と原告甲田については一体のものとし、また、原告戊田花子については、前述のように平成一七年九月以降の被害は受忍限度内のものと認められることから、同年八月までの分に限るものとする。）に関する慰謝料については、原

告らの主張するとおり、一か月当たり四〇〇〇円ずつとするのが相当であると認められる。

イ そこで、これを基に原告戊田花子について平成一六年四月から同一七年八月までの一七か月分の慰謝料額を算定すると、六万八〇〇〇円となる。

ウ また、同様にその他の原告らについて平成一六年四月から同一九年三月までの三六か月分の慰謝料額を算定すると、一四万四〇〇〇円ずつとなる（なお、このうち遅延損害金の対象となる平成一八年一二月までの損害額〔三三か月分〕は一三万二〇〇〇円ずつである。）。

（３） 土地価格の減損について

ア 《証拠略》によれば、争点（３）に関する「原告らの主張」ウ（１）に記載の事実が認められる。

イ しかし、この鑑定評価で採用されている「鉄道高架構造物に隣・近接」という要因による減価率（本件（４）及び（５）土地につき三〇％、その他の土地につき二〇％）は、同鑑定における他の要因による修正率（一％～五％）と比較して余りにも過大であり、その正当性には疑問を抱かざるを得ないところ、むしろ、本件における日照障害及び騒音被害の状況に照らすと、本件高架橋に隣・近接するという要因による減価率は五％にとどまるものと見るのが相当である。

ウ そこで、そのとおりに減価率を修正するほかは上記鑑定評価によることとして、土地価格の減損による損害額を算定すると、次のとおりとなる。

（１） 原告甲野～本件（１）土地

三五〇万円

（＝六八〇〇万円－六四五〇万円）

（２） 原告乙山松夫～本件（２）土地

一一〇万円

（＝二三三〇万円－二二二〇万円）

（３） 原告丙川～本件（３）土地

一七〇万円

（＝三三八〇万円－三二一〇万円）

（４） 原告丁原～本件（４）及び（５）土地

一一〇万円

（＝二一五〇万円－二〇四〇万円）

（５） 原告戊田花子～本件（６）及び（７）土地

一一〇万円

（＝二一五〇万円－二〇四〇万円）

（６） 原告甲田～本件（８）及び（９）土地

三一〇万円

（＝六二四〇万円－五九三〇万円）

(7) 原告乙野～本件(10)土地
六〇万円

(=一二九〇万円―一二三〇万円)

(4) 弁護士費用について

以上で認定した原告らの各損害額を小計すると次のとおりとなる。この小計額などに照らすと、それぞれその割に当たる次の金額(一円未満切捨て)をもって、本件鉄道施設の設置・管理の瑕疵と相当因果関係のある弁護士費用と認めるのが相当である。

- (1) 原告甲野(小計額四一五万五五〇〇円)……………四一万五五五〇円
- (2) 原告乙山松夫(同一六四万円)……………一六万四〇〇〇円
- (3) 原告丙川(同二〇六万〇二八二元)……………二〇万六〇二八円
- (4) 原告丁原(同一四九万六九七八円)……………一四万九六九七円
- (5) 原告戊田花子(同一五七万四九五六円)……………一五万七四九五円
- (6) 原告甲田(同三七七万〇一五二元)……………三七万七〇一五円
- (7) 原告乙野(同九一万〇四五二元)……………九万一〇四五円

四 結語

以上の次第で、本件訴えのうち、平成一九年四月一日以降に生ずべき損害の賠償を求める部分は不適法であるから、これを却下し、その余の部分に関する原告らの請求は、主文第二項に記載の限度で理由があるから、これを認容し、その余の請求は理由がないから、これをいずれも棄却することとして、主文のとおり判決する。

(裁判長裁判官 小田幸生 裁判官 秋本昌彦)

裁判官稲玉祐は、転補のため、署名押印することができない。

(裁判長裁判官 小田幸生)

別紙 請求認容額一覧表《略》

別紙 函面《略》

別紙 測定結果総括表一、二《略》

別紙 鑑定評価《略》