

事件概要	電車の音をマンションが反射することによる騒音の被害で損害賠償が認められなかった事件
事件分類	損害賠償等請求控訴、同附帯控訴事件
判決日付	平成11年3月24日

主 文

- 一 原判決主文一項を取り消す。
- 二 右取消部分にかかる被控訴人らの請求を棄却する。 爛
- 三 本件附帯控訴を棄却する。
- 四 訴訟費用は、第一、第二審を通じ、全て被控訴人らの負担とする。

理 由

第一 当事者の求めた裁判

一 控訴人

主文と同旨

二 被控訴人ら（附帯控訴の趣旨）

1 原判決を次のとおり変更する。

2 控訴人は、被控訴人橋本に対し、金三五〇万円、被控訴人野崎に対し、金一五〇万円、及びこれらに対する平成七年一月七日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

3 仮執行宣言

第二 事案の概要及び争点

事案の概要、争いのない事実、争点にかかる当事者双方の主張は、次のように当審における当事者双方の主張を

付加するほか、原判決の事実及び理由

の「第二 事案の概要」欄に記載のとおりであるから（ただし、大都工業株式会社に関する部分を除き、原判決五頁九行目の「土地計画法上の」を「都市計画法上の」に改める。）
、これを引用する。

一 控訴人

1 被控訴人両名の騒音被害について

被控訴人ら両名が主張する騒音被害については、そもそも騒音の根本的な原因をなす電鉄会社ないし高架道路を管理する行政に対し、その責任追及がされるべきである。

2 橋本宅の騒音の増加について

(一) 原判決は、甲八及び二〇における原判決添付別紙第3図面のNo.5地点（被控訴人橋本宅前の地点。以下同図面表示の地点は単に「5地点」のようにいう。なお、乙二一における控訴人の測定地点は「M(3)地点」のようにいう。）とA地点との騒音レベルの差の原因を、「本件マンションが騒音を反射するためである。」と認定したが、以下のとおり誤りである。

(1) 本件マンションの一階は駐車場スペースの空間となっており、電車の路面とほぼ同じ高さであるから、電車からの騒音は反射されることなく抜ける形態となっている。電車からの騒音が本件マンションに反射することはあり得ないか、あり得ても微々たるものである。

控訴人が甲八及び二〇の測定結果に基づき、反射音の計算をすると、全体音が九四デシベル、反射音が八二・二デシベルとなり、計算上の合成音は、九四・三デシベルで、反射による影響があり得るとしても、その影響はわずか〇・三デシベルに過ぎない（乙二五）。

(2) 本件マンションの存在により従来の騒音レベルが上昇したといえるためには、本件マンションの建築の前後において、同一地点の騒音レベルの測定結果を対比して初めて明らかになる事柄である。甲八、二〇は、本件マンションの建築後における測定値であるから、これのみによって、騒音の増大を認定することは不可能である。

(3) A地点と5地点との騒音の差は、もともと、電車の速度の差に起因する。すなわち、京阪電車浜大津線は、A地点よりも5地点のほうが速いのであり、このことは、No.(3)地点における騒音測定値（下り六回の騒音平均値は九六・二デシベル）が5地点における電車通過時の測定値を上回っていること（乙二一）からも明かである。

(二) 仮に、本件マンションの反射音が影響しているとしても、右の程度の騒音の増加は受忍限度の範囲内にある。

甲八、二〇によっても、A地点の電車通過時における騒音は八二ないし八三デシベルであるから、5地点における電車通過時の八五ないし九一デシベルとの差は、三ないし九デシベルであり、被控訴人橋本宅はもともと騒音の高い環境下にあったものである。

(三) 仮に、電車の騒音が本件マンションに反射し、被控訴人橋本宅における騒音の増大があったとしても、控訴人には、右増大の事実及び増大の範囲について予見することは不可能であった。したがって、控訴人には過失がなく、これによる損害は相当因果関係のある損害とはいえない。

(四) 原判決は、損害算定の根拠として、二重窓に改装する方法が相当としている。しかし、現状でも八〇デシベルを超える騒音があるのに、右の方法による改善をすると、三〇ないし三五デシベルの騒音の低減となり、その改善は控訴人の賠償すべき範囲を超える。これを超える部分は被控訴人橋本の過失相殺事由として考慮すべきであり、過失割合は、控訴人一方被控訴人橋本八とすべきである。

3 被控訴人野崎宅の騒音について

(一) 原判決は、3地点(被控訴人野崎宅前の地点)における誤った測定値を前提として、被控訴人野崎宅における騒音がこのような高い数値となった原因について、明らかではないとしながら、東からの風が吹くとその西側に吹き下ろしの風の流れが生じ、高架の国道の騒音を下方へ導くことが推測できるとしているが、以下のとおり誤りである。

(1) 甲二〇の七月八日の測定は寺村によって行われたが、七月一日ないし一二日の測定は控訴人野崎自身が行っているところ(甲八)、両書証の騒音の波長形状及び変化の中は全く異なり、同一場所における測定結果とは到底考えられない。原判決は3地点における騒音の中央値が七〇ホンであると認定するが、信用できない書証に基づくもので、その認定も信用できない。

(2) 本件マンションの建築前後の比較でなく、建築後の一回のみの測定数値である甲八、二〇が信用性に乏しいことは、2の(一)の(2)と同様である。

(3) 原判決は、この誤った数値を前提として、(1)東からの風が吹くとその西側に吹き下ろしの風の流れが生じ、(2)高架の国道の騒音を下方へ導くことが推測できるとしている。しかし、(1)のような吹き下ろしの現象が生じること自体が証拠によって認定できることではない。甲二三には、現段階では専門家でも予測が難しい場合があると指摘されているのであって、原判決のこの認定は何らの証拠に基づかない判断である。

(4) 仮に、吹き下ろしの現象が生じることがあり得ても、騒音が風によって流されることが考え難い以上、(2)の風の流れが高架の国道の騒音を下方に導くことは、何の立証もされていない。なお、測定結果には、(3)地点における風向、強さにつき何らの記載がなく、高架の国道の騒音を下方に導く前提としての風の存在、風向及びその強さを認定することはできない。

(二) 仮に、道路騒音が本件マンションに反射することがあり得るとしても、国道からの距離がほぼ同一のNo.(1)地点における控訴人の測定結果を前提に、本件マンションの反射音の計算をすると、直接音六〇デシベル、反射音五七・二デシベル、合成音六一・八デシベルとなり(乙二一)、より厳密に計算すると、反射音五三・五デシベル、直接音五九・一デシベル、合成音六〇・一デシベル(乙二八)となつて、元来の直接音とほとんど同一レベルとなるから、その増大は僅かであり、受忍限度の範囲内にある。

さらに、甲八、二〇によつても、増大の程度は一〇デシベル程度であつて、受忍限度の範囲内にある。

(三) また、吹き下ろしの風による騒音レベルの増大があるとしても、そのような事実はビルの存在による風の影響、その大きさの予測が困難であるから、控訴人に予見し得ない事項であり、控訴人には過失がなく、かつ、右による損害は本件マンション建築と相当因果関係にある損害とはいえない

(四) 原判決は、被控訴人野崎宅の損害算定の根拠として、二重窓の設置を要するとするが、被控訴人野崎宅では、既に六〇デシベル近い騒音被害があり、二重窓の設置によって三〇ないし三五デシベルの騒音減少があるから、その損害賠償の範囲は控訴人の責に帰す

べき範囲を超えている。控訴人に損害賠償義務があるとしても、その算定に当たっては、被控訴人野崎六、控訴人一の割合による過失相殺がされるべきである。

4 被控訴人橋本宅に対するプライバシー侵害について

本件マンションの被控訴人橋本宅側の形状はベランダとなっており、本件マンションから被控訴人橋本宅が見えるのは、ベランダに出ているときだけで、かつ、通常は積極的に覗き見をすることはあり得ない。また、被控訴人橋本宅の本件マンション側の窓は、全てガラスが設置されており、既に防御がされている。ベランダに出ているときに隣が見えるのは一般の住宅環境事情においても存在する状況であり、被控訴人橋本宅は、都市計画法上の商業地域にあることから優先的な住居の平穏を主張することはできず、本件マンションからの眺望を防止することは自らの努力で解決すべきである。したがって、仮に被控訴人橋本宅にプライバシー侵害の事実があるとしても、受忍限度の範囲内にある。

二 被控訴人ら

1 工事中の被害について

本件マンションの建築工事中にも明らかに受忍限度を超える騒音被害があったから、少なくとも被控訴人らには、工事中の生活利益の侵害として、各二〇万円程度の慰謝料は認容されるべきである。

また、被控訴人橋本宅の柴犬の半狂乱状態による格子戸等の破損及び柴犬自身の価値損壊に対する財産的損害として、少なくとも二〇万円程度が認容されるべきである。

2 被控訴人橋本宅の騒音被害について

一階及び二階南面と西面の改装工事に一六五万円が必要であり、右の金額が損害額として認容されるべきである。

3 被控訴人野崎宅の風害について

平成六年五月八日ビル風による瓦の損壊があり、これは本件マンションのビル風によるものである。その補修費二万九千九百七十三円は損害と認められるべきである。

4 プライバシー侵害について

プライバシー侵害に対するブラインド設置費用は、被控訴人橋本宅につき一九八万二千五百円、被控訴人野崎につき五〇万円が認容されるべきである。

5 弁護士費用について

社会的弱者である被控訴人らが、頑なに責任を認めようとしない建設業者を相手とする損害賠償事件については、訴訟進行に要する困難は一般事件に比較して著しく多大であるから、弁護士費用としては、認容額の三割が認められるべきである。

6 控訴人の主張に対する反論

(一) 被控訴人橋本宅の騒音被害について

(1) A地点より5地点の方が電車の速度が速いことを前提とする主張は誤りである。すなわち、京阪石山駅を発車した電車は、唐橋方面へ向けて一旦速度を上げるが、A地点と5地点の間のガード下には踏切があり、電車は、同踏切前のカーブで減速してA地点を通

過し、5地点を超えた時点で再びスピードを上げる。また、唐橋から京阪石山駅方面へ向かう電車は、ガード下の一つ手前の踏切付近からスピードを緩めて5地点を通過し、ガード下踏切及びカーブに入り、A地点を通過後少しスピードを上げて駅手前に達する。したがって、A地点と5地点とにおける電車のスピードはほぼ同じで約三〇キロメートル毎時である。

(2) 控訴人は、本件マンションは、電車の騒音を反射することなくそのまま抜ける構造となっていると主張するが、誤りである。第一に、本件マンションの一階部分には玄関ホー

ル手前に壁があり、反対側に抜ける構造ではなく、これによる反射がある。第二に、被控訴人らの測定は四メートルの高さでされており、一階の空間部分は二・一八メートルしかなく、電車の高さも約四メートルあるため、空間の部分は殆ど影響がない。第三に測定当時は入居者がなく自動車もなかったが、現状は夜間にはほぼ満車であり、控訴人の主張を前提としても音が抜けるような状況ではない。

(3) 控訴人は、本件マンション建築前のデータがないことを証明不十分の根拠とするが、控訴人が建築前の騒音調査をしていない状況において、本件マンションの建築前の測定値を求める控訴人の主張は、因果関係の立証を全て不可能とするもので許容し難い。

(4) 控訴人は、従来から相当程度の騒音があったことをもってその増大が受忍限度の範囲内であると主張するが、誤りである。もとも受忍限度ぎりぎりの状況に置かれていた中で、最大で九デシベルの増大は極めて深刻で重大な問題であり、これを微々たるものとする控訴人の神経を疑う。

(5) 控訴人は被害増大について予見可能性を否定するが、建築の素人であればともかく、建築業界ではビルによる騒音の反射の可能性は常識的であり、高層マンションを数十棟建築している業者として、このような主張は許されない。

(6) 控訴人は、二重窓にすることによって、三〇ないし三五デシベルの騒音低下があると主張するが、コンクリートビルであれば格別、木造建築物では、二重窓にしても騒音値は大幅に下がるものではない。控訴人は、過失相殺を主張するが、本件では、被控訴人橋本の積極的行為はなく、過失が問題となる事案ではない。

(二) 被控訴人野崎宅の騒音被害について

(1) 控訴人は、夜間の測定者が被控訴人野崎自身であることをもって測定値の信用性を争うが、西日本技術コンサルタントの寺村の指導により、機材は予めセットされ、自動的にデータが出てくるものであったから、作為は全くない。その評価は環境計量士に委ねている。

(2) 控訴人は、本件マンション付近で東から風が吹くとその西側に吹き下ろしの流れが生ずるとの事実が立証されていないと主張するが、高層ビルの建設によるビル風の発生は建設業界では常識であり、一般論としても認知されている。

本件で、3地点での測定値が高くなったのは、夜間の自動車のスピードが格段に違うこ

と及び測定した平成六年七月一日の夜間は風が強く吹いていたから（甲四二）、これにより高架道路からの騒音が下方に導かれたことが容易に推認できる。

控訴人の主張によれば、被控訴人らにおいて右の点につき数百万円をかけて具体的に立証しなければ立証不能とするもので、到底認められない。

（３）控訴人は六〇デシベルの騒音が七〇デシベルになっても受忍限度の範囲内であると主張するが、もともと受忍限度ぎりぎりの状況に置かれていた中で最大一〇デシベルの騒音増大は、深刻かつ重大であり、これを微々たるものという控訴人の神経を疑う。

（４）控訴人は、ビル風の影響は予見不可能であると主張するが、建築の素人であればともかく、建築業界ではビル風の影響は常識的なことであり、高層マンションを数十棟も建築している業者として、このような主張は許されない。

（５）控訴人は、二重窓にすることによって、三〇ないし三五デシベルの騒音低下があると主張するが、コンクリートビルであれば格別、木造建築物では二重窓にしても大幅な騒音の低下はない。

（三）被控訴人橋本宅のプライバシー侵害について

原審裁判官は、本件マンション及び被控訴人橋本宅を現場検分してプライバシー侵害の状況を事実上検証したうえで認定しているため、控訴人の主張は机上の空論である。本件マンションの室内から被控訴人橋本宅内部を覗き込むことは十分可能であり、また、ベランダはマンション住民が物干しや日光浴等に日常的に利用する部分であるから、ベランダからの覗き込みをプライバシー侵害の保護対象に含めないという主張は失当である。

また、プライバシー侵害が問題となるのは、夜間や窓を開けたときであり、夜間は、点灯されていると内部が丸見えとなる。控訴人は、相隣関係の受忍限度であると主張するが、本件マンションは高層で、被控訴人橋本側に多数の窓があり、多数人の視線が入り込むのであるから、プライバシー侵害が発生していることは明白である。

（四）控訴人提出の乙二一の信用性について

（１）控訴人が被控訴人橋本宅の騒音の関係で計測地点としたNo.（３）地点は、電車のスピードが上がっている地点であり、その際には踏切の警笛音が鳴っているから、このような計測位置での比較は意味がない。５地点における電車の通過音の波形がNo.（３）のそれより膨らんでいるのは、本件マンションによる反射の影響を示している。

また、変動騒音の測定のうち、ピークレベル測定の方法は動特性をFAST（A）としなければならないのに、控訴人はSLOW（A）で測定している。控訴人は、新幹線の方法を用いて評価値としているが、これは、新幹線の建設や複々線化等の大規模な改良工事の場合に適用される指針であり、本件のような地方の民営鉄道とは状況を異にし、参考にならない（甲五二）。

更に、国道一号線の幅員は一〇・二メートルであるのに、七・〇メートルとして全く違う数値を前提としている。

（２）被控訴人野崎宅の対照地点として控訴人が選択したNo.（１）地点は、本件マンショ

ンからの距離が五六メートルもあって、被控訴人野崎宅と本件マンションの距離二七・一六メートルの約二倍も離れているから、本件マンションの影響の度合は格段に小さい。また、被控訴人野崎宅の南側には高さ約八メートルの京都信用金庫があるのにNo. (1) 地点には遮蔽物がない。被控訴人野崎の測定の高さは、騒音レベルが高くなる四メートルであるが、控訴人は一・二メートルの高さで測定している。以上から控訴人の被控訴人野崎宅の騒音の対照地点は、全く対照地点としての意味を持たない。

(3) 控訴人はNo. (3) 地点及びNo. (1) 地点における測定値を前提にして、直接音、反射音、合成音の騒音値を計算し、これに基づく主張をするが、(1)、(2) のとおり、前提数値が意味を持たないうえ、計算式は机上の一般的、概念的数値に過ぎず、何ら本件マンションによる騒音増大の具体的実態を示したものではない。

理 由

一 本件工事による被害、日照通風の遮断による被害について

これらの点についての判断は、原判決の事実及び理由の「第三 判断」のうち、「一 本件工事による被害」、「二 日照、通風の遮断による被害」欄に説示のとおりであるからこれを引用する。

二 騒音被害について

1 控訴人に対する請求について

控訴人は、被控訴人ら兩名が主張する騒音被害については、そもそも騒音の根本的な原因をなす電鉄会社ないし高架道路を管理する行政に対し、その責任追及がされるべきであると主張する。しかし、被控訴人らの請求の原因は、本件マンションが壁となり、これへの反射により、従前の騒音レベルを上回る電車騒音及び自動車騒音が発生し、これらが受忍限度を超える、というにあり、電車騒音及び自動車騒音がこれまでもあったことを前提として、その騒音増大が控訴人の不法行為に該当するというものである。この場合、被控訴人らの主張が肯定されれば、控訴人は、直接の騒音発生源が電車又は自動車であっても、損害賠償責任を免れることはできないと解されるから、控訴人のこの点にかかる主張は理由がない。

2 本件マンション付近の状況及び各測定地点について

被控訴人橋本本人尋問の結果、甲一、四九の1、2、五〇、六一、六二、乙二二、二三、二九、検甲二〇、二一及び前記各証拠並びに弁論の全趣旨によれば、以下の事実を認めることができる。

(一) 本件マンションと被控訴人ら宅との位置関係、付近にある高架道路、京阪石山線の線路等の状況は、本判決添付の別紙図面1のとおりである。

すなわち、本件マンションを含む関係土地は、琵琶湖の南端が瀬田川となって南に流れ出る川の最上流の西側一帯にあり、付近には、概ね東西に走る国道一号線の高架道路と、これと高架下のガードで交差する京阪電鉄石山坂本線の線路があり、被控訴人橋本宅は、右国道直下の道路の南側で右京阪線の線路際東側に、本件マンションは、右国道直下の道

路の南側で右京阪線の線路際西側に位置し、被控訴人野崎宅は、本件マンションの更に西側約二七メートルの地点に位置する。

関係土地付近の用途地域は、前記のとおり商業地域で、住宅、ビル等が比較的密集して建築されており、付近建物の位置と階数は、同図面の色分けのとおりである。

前記京阪線の線路は、南南東にある唐橋前駅から北北西に向けて直進北上したのち、国道一号線と前記ガードで交叉した直後に北西にカーブして向きを変え、付近の京阪石山駅に至る。線路は複線で、本件マンション側が下り（浜大津行き）、被控訴人橋本宅側が上り（石山寺行き）である（甲四九の1、2中にある「上り」、「下り」の図示は、乙二三、二九によれば誤りである。）。

また、前記国道一号線は、巾約一〇・二メートルの二車線道路で、高架の高さは、本件マンション付近で五・〇ないし六・六メートル、道路側壁の高さは〇・六メートル、道路部分の高さは本件マンションのほぼ四階床面に相当する。この国道は、真東より僅かに北側から被控訴人橋本宅及び本件マンションのすぐ北側を通過して東西に延びているが、本件マンションを通過した付近から、僅かに西北西にカーブして京都方面に至る。

(二) 各測定地点について

甲八、二〇及び乙二一の各騒音測定地点は、本判決別紙図面2に表示のとおりである。すなわち、5地点は、被控訴人橋本宅外壁から一・一メートル前記線路側（線路と被控訴人橋本宅とを隔てるフェンスの線路内側、ただし、南北位置は特定できない。）の地点で、測定高さは地上四メートルである。この地点の線路を隔てて向かい側に本件マンションがある。

A地点は、5地点から約二五メートル北北西の国道一号線の北側（5地点と国道の反対側）、京阪線線路のフェンス東側の地点で、線路の反対側には二階建以下の滝岡商店の建物がある。測定高さは地上四メートルである。

3地点は、被控訴人野崎宅の居宅南側軒先の地点で、測定高さは地上四メートルである。なお、被控訴人野崎宅の南側には、高さ約八メートルの京都信用金庫石山支店の建物がある。

No. (1) 地点は、被控訴人橋本宅の更に東側（京阪線線路から四四メートル）にある公園のほぼ南西端、国道一号線から二四・一メートルの地点で、測定高さは地上一・二メートルである。

No. (2) 地点は、本件マンションの西側で、国道一号線から一一・五メートルの地点、測定高さは地上一・二メートルである。

No. (3) 地点は、京阪線の線路東際、5地点から更に南に下った踏切の南西端で、国道一号線から五二・八メートルの地点、測定高さは地上一・二メートルである。この地点は踏切際道路で、踏切の反対側も道路となっているため反射物は存在しないが、道路の両側には建物が建っている。

3 被控訴人橋本の騒音被害について

(一) 5地点での騒音値(甲八、二〇。聴感補正A、動特性FAST、測定高さ四メートル)

(1) 電車が通過しないとき(中央値)六二デシベル五九デシベル

(2) 上り電車(石山寺行き、被控訴人橋本宅側)通過時八六デシベル九〇デシベル八九デシベル九二デシベル(以上平均八九デシベル)

(3) 下り電車(浜大津行き、本件マンション側)通過時八六デシベル九〇デシベル(以上平均八八デシベル)

(4) この地点の電車通過速度(甲六二の目視平均による。)上り 二九・三キロメートル毎時下り 三一キロメートル毎時

(二) A地点での騒音(甲八、二〇、測定条件(一)と同じ)

(1) 電車が通過しないとき(中央値)六二デシベル五八デシベル

(2) 上り電車通過時八二デシベル八三デシベル

(3) 下り電車通過時八二デシベル

(4) この地点の電車通過速度(甲六二の目視平均による。)上り 二八三キロメートル毎時下り 二八キロメートル毎時

(三) No.(3)地点での騒音(乙二一、聴感補正A、動特性SLOW、測定高さ一・二メートル)

(1) 電車が通過しないとき(中央値)五三デシベル

(2) 上り電車通過時八二デシベル、八九デシベル、八九デシベル、九二デシベル、九〇デシベル、八八デシベル(六回平均八九・五デシベル)

(3) 下り電車通過時九八デシベル、九六デシベル、九四デシベル、九六デシベル、九六デシベル、九六デシベル(六回平均九六・二デシベル)

(4) この地点の電車通過速度(甲六二の目視平均による。)上り 三〇・七キロメートル毎時下り 三六キロメートル毎時

(四) 上記測定値の評価

A地点下り電車通過時の測定は一回に過ぎず、また5地点における下り電車通過時の測定も二回しかされていないところ、5地点での上り電車通過時、No.(3)地点での上り下り電車通過時の多数回の測定では五デシベルもの差があるから、右一、二回の測定でその地点での平均値とするのには躊躇を感じる。

(五) 測定値からの判断

(1) 電車が通過しない時の騒音

5地点での測定平均値六〇・五デシベルは、A地点での測定平均値六〇デシベル、後記No.(1)地点の測定値六〇デシベル及びNo.(2)地点の測定値五八デシベルとほぼ同様の値を示している。このことからすれば、道路からの騒音を含む一般環境騒音には、本件マンションの影響は全くないと判断される。

(2) 上り電車通過時の騒音A地点 5地点 M3地点騒音値(デシベル) 八二・五
八九 八九・五電車速度(キロメートル) 二八 二九・三 三〇・七

乙二一、二六と弁論の全趣旨によれば、電車の通過速度が大きければ、電車通過の際に発生する騒音も増大すると認められる。5地点の騒音は、A地点の騒音に比較して六・五デシベル高くなっているが、電車速度も大きくなっているから、その影響が関与している部分があることを否定できない。

(3) 下り電車通過時の騒音A地点 5地点 M3地点騒音値(デシベル) 八二
八八 九六・二電車速度(キロメートル) 二八 三一 三六

A地点より5地点は六デシベル、No.(3)地点は更に八・二デシベル騒音が高くなっているが、電車速度も相関的に大きくなっていて、相互の値は矛盾なく説明可能である。なお、5地点の右の値は、No.(3)地点上り電車通過時(三〇・七キロメートル)の八九・五デシベルに近似することも考慮すると、騒音値は概ね電車速度に依存することが認められる。

右各測定値からすると、5地点における騒音値がA地点における騒音値より大きい原因は、通過電車の速度にあると認められるが、この測定値からは、本件マンションによる反射の程度がどの程度であるかは明らかにすることはできない。

(4) 音の反射についての知見

次の知見は当裁判所に顕著である(社団法人日本音響材料協会編「騒音・振動対策ハンドブック」一〇頁、一九八頁以下、特に二〇三、二〇四頁)。

(1) 音は光と同様の角度で反射し、直進する。

(2) 音は障害物に一部吸収され、一部は反射する。

(3) 点音源からの音の大きさは、距離の二乗に反比例する。

(4) ある地点における音の大きさは、直接音と反射音とを加えた(合成した)ものである。

(5) 騒音は、あらゆる周波数を含み、その位相もでたらめであると考えられるから、単一周波数の純音が反射した場合に起こる干渉現象(直接音と反射音とが、時間のずれにより波形を合成されて、音が大きくなったり小さくなったりする現象)を考慮する必要はなく、(4)は、別紙の図-2. 3. 17により簡易に求めることができる(前記ハンドブック)。

(6) 同図によると、直接音と反射音とが同一レベルでこれらが完全に合成されたとしても、最大限三デシベルしか騒音は増大しない。

また、乙二六によれば、電車騒音はいくつかの音源から発生した騒音が複合したものであるが、そのうちの主要なものは転動音であって、通常電車騒音の測定は、この音源が車輪とレールの接触位置にあると仮定してされていることが認められる。

以上の知見から、以下の事項が導かれる。

(あ) 5地点における測定値は、京阪電車の騒音の直接音と本件マンションからの反射音

の合成値である。

(い) 電車騒音の主要なものは転動音であって、レールの高さで測定したときが直接音の最大値を示す。したがって、二階建ての被控訴人橋本宅への電車音の反射の殆どは本件マンション一階壁面から生じ、三階以上の壁面の反射の影響はない。

(う) 乙二一、二六によると、5地点における本件マンションからの反射による騒音増大は、0・三デシベル程度に過ぎないと認められる(乙二一、二五)。

なお、これは、京阪電車の線路の下り線中心から五メートル離れた位置に5地点があり、同中心線から線路反対側五メートルの位置に無限に続く壁(本件マンションの壁を想定)が存在したと仮定して計算された数値である(乙二一、二五)。この値は、前記ハンドブックの記載する簡便な方法(別紙図-2. 3. 17によれば、直接音と反射音の差が一・八デシベルのとき、直接音に加算すべき値は0・五デシベルを下回る。)にも合致する。

なお、右乙二一、二五と同一の条件に立って、別紙の二つの式で計算してみると、直接音が5地点の測定値に近い八八デシベルのとき、音源の騒音レベルは一一二・九デシベル、反射音は七八・四デシベルと計算され、合成音は同図によっても0・五デシベル程度しか増大しない。

そして、現実には、本件マンション線路側(壁面のあるべきところ)はその四割程度に壁と柱があるだけで、残りは開放され、その約一〇メートル奥に壁がある構造である(甲四一)から、本件マンションからの反射音は右計算よりもはるかに小さくなる筈である。

(5) まとめ

以上の測定値と通過電車の速度の関係、(4)の知見を総合すると、5地点における電車騒音のうち、本件マンションの壁からの反射音の影響は0・五デシベルを下回る。そして、電車通過時の騒音はその時々によりデシベルもの差がある(前記3(二))ことをも考えると、右程度の騒音の増加は僅かなものであって、既存レベルを前提としても受忍の限度内に属すると判断される。

被控訴人橋本は、5地点とA地点との二回の測定の際、それぞれ電車通過時に認められた七ないし八デシベルの差は、本件マンションによる電車騒音の反射によるものと主張する。しかし、本件マンションの壁面が音源のすぐそばにあつて、全ての騒音が吸収されることなく、反射すると仮定したとしても、七ないし八デシベルの差とならないことは前記知見により明らかである。

また、本件マンションが鉄筋コンクリート造二階建建物であつたと仮定しても、5地点における測定値は本件と異同がないが、二階建建物による反射騒音につき賠償を要することは、社会通念上相当とは解されない。

結局、本件マンションの建築により、損害賠償の原因とすべきような電車騒音の増大があつたとは認められない。

4 被控訴人野崎宅の騒音増大について

(一) 測定結果について

甲八、二〇、乙二一によれば、各地点における測定日時、測定結果は以下のとおりである。

3地点（あ）測定日時 平成六年七月八日一六時五九分から一七時一〇分測定条件 聴感補正A、動特性FAST、測定対象は環境騒音と道路騒音、無風、風速〇メートル中央値五八ホン

（い）測定日時 平成六年七月一二日〇時二二分から〇時三五分測定条件 同右中央値七〇ホンNo.（1）地点 測定日時 平成九年一月一〇日二時一五分から二四時まで四回測定条件 聴感補正A、動特性FAST、測定対象は環境騒音と道路騒音中央値平均値六〇デシベルNo.（2）地点 測定日時 平成九年一月一〇日二時四五分から二四時三〇分まで四回測定条件 同右、測定対象同右中央値平均値五八デシベル控訴人は、3地点（い）における測定値が誤っていると主張する。

前記認定によれば、被控訴人橋本の測定にかかる夜中の測定値が七〇ホンとなって、昼間の測定値を大幅に超えることが認められるが、弁論の全趣旨によれば、使用された測定機器は、所定の測定条件のもとに自動的にサンプリングをし、その結果を自動的に記録していくものであって、甲八の計測結果、チャートの波形の記録に作為が可能なものとは判断されない。甲二〇の専門家（寺村）の計測と、甲八の騒音値及び波形が全く異なるのは、国道上を通行する車輛の種類、走行頻度、速度の違いという主として音源の差に起因するものと推測される。すなわち、甲八の波形のチャートには、レベルが高くなった部位に、「ガード上トラック」との書込が何カ所かされており、測定の際、大型トラックのガード上の通行が比較的頻繁にあったと認められ、合理的説明は可能である。ちなみに、甲八の5地点のチャートにも、京阪電車の通過事実のほかにも国道一号線上の具体的な通行車輛等の記載があり、トラックの通行の際にはレベルが上がっている事実が示されている。

以上のとおり、甲八の3地点（い）の測定結果につき特段の疑いを容れるべき事情はない。

（二）騒音増大の有無と本件マンションとの因果関係について

（1）しかし、3地点（い）については、本件マンションの影響がない地点での比較対照の測定結果はないし、接着した時点における測定結果は、A地点と5地点の測定しかされていないところ、後二者の測定値は、それぞれ五八ホン、五九ホンと、3地点の数値と一〇ホン以上の開きがある。また、昼間の測定結果である甲二〇によれば、右の三つの地点の測定結果のほかにも他の三つの地点での測定が行われているが、六つの地点での測定結果は五七ないし六三ホンであって、3地点（あ）の測定値五八ホンは、むしろ低い値である。

そして、道路騒音が、道路の車輛の通行状況、速度、走行車輛の種類等によって、常時一定していないこと（非定常走行）は公知の事実であり、電車通過時のピークレベルの測定のように、定点における速度と音源の大きさがほぼ一定していて、測定の時間により測定結果に大きな開きが現われないような測定対象ではない。このように、常時音源の状況

が変動する道路騒音の測定においては、同一の音源を、3地点（い）と同時に、本件マンションの影響を受けないと解される測定地点で測定し、その数値との比較をする以外、騒音の本件マンションへの反射の有無を検証する方法はないといわざるを得ない。

別紙図面2における本件マンションと国道一号線の形状、位置関係、被控訴人野崎宅の位置と京都信用金庫の建物の存在から、主として上り方面に向かう（本件マンションに向けて西側から進行してくる）自動車騒音が、本件マンションに反射する可能性は否定できないが、結局、一回のみの測定数値である甲八の3地点（い）の結果だけでは、本件マンションへの反射による騒音の増大の有無及びその程度を認めるに足りない（仮に、他の測定地点で同一時間帯に測定したとすれば、同様に七〇ホン程度の数値が記録された可能性が高い。）。

更に、前記3（五）（4）の知見をも考慮すると、被控訴人野崎につき損害賠償をすべき騒音の増加があったとは認められない。

（三）その他の原因について

被控訴人野崎は、3地点（い）の数値が高くなった原因として、（1）東からの風が吹くとその西側に吹き下ろしの風の流れが生じ、（2）高架の国道の騒音を下方へ導くことが考えられるとする。しかし、甲四二の1によれば、3地点（い）の計測当時の風向及び風速は南東ないし南南東の風一・六ないし二メートルと認められるから、甲二三によっても、この程度の風速で（1）の吹き下ろしの風の流れが生じ得るか否かは明らかでなく、（2）の事実の発生を推認することも困難である。

なお、前記ハンドブックによれば、風向、大気の種類、地表の影響等により、音の伝播が不規則になるとの事実が知られているが、3地点（い）の測定結果が、これらの不規則な音の伝播によるものとは認められない。

以上から、被控訴人野崎の騒音増大に基づく請求は理由がない。

三 プライバシー侵害による損害賠償請求等について

1 甲一ないし四、一一、三四ないし四二によれば、本件マンションの東側の二階以上の階は居室で、その最も東端にはベランダがあり、それに接してガラス戸があること、マンションの西側は階段室、廊下などであり、廊下から外を見渡せること、被控訴人橋本宅は二階建てで二階三室、一階二室は西側に窓があること、被控訴人野崎宅は二階建てで東に玄関があり、一階一室、二階二室は東に窓があること、本件マンション東端から被控訴人橋本宅西端まで地上直線距離で約一二メートル、本件マンション西端（階段室を除く）から被控訴人野崎宅東端までは地上直線距離で約二七メートルであることが認められる。

2 本件マンションから被控訴人橋本宅の窓を見ることが出来るから、同被控訴人の室内が見える場合もあると認められる。しかしながら、次の点を考慮すると、そのために控訴人に損害賠償を命じることは相当ではない。

まず、被控訴人らの建物は二階建てであるから、ここから近隣の建物の一階（被控訴人建物より一階分低い）や二階を見ることが出来る。このことは少な一とも、被控訴人らは

二階建や三階建（被控訴人側が一階分低い）の建物があるからといって、それに損害賠償を求められないことを意味している。この点では本件マンションの三階から被控訴人橋本宅が見えることを理由として、損害賠償を命じた原判決の部分は明らかに誤っている。

現実にも、数メートル、場合によっては二、三メートルしか離れていない隣家が一階分高い例は極めて多い。これに比べれば、被控訴人橋本の場合には間に一二メートルもの距離がある点で、右の例よりはプライバシー被害は少ないといえる。民法二三五条も距離を問題にしている。

被控訴人ら宅を含む地域は、都市計画法上で商業地域であって（もっとも本件マンションのように一〇階建てもの建物は近隣には少ない。）、住宅専用地域ではないし、近隣に農地、森林が広がるような地域ではない（甲六一）。

被控訴人橋本としては、外から覗かれることを防ぐためには、窓にレースのカーテンをつけ、夜には厚いカーテンを用いれば充分である。このことは困難なこととは考えられないし、このようなことは多くの人が行っていることである。

3被控訴人野崎については、本件マンションからの距離は被控訴人橋本宅よりも更に大きいのであって、被控訴人橋本以上に、そのプライバシー侵害の損害賠償請求が認められない場合である。

四 風害について

被控訴人野崎の主張する風害についての判断は、原判決の事実及び理由の「第三 判断」の二の4に記載のとおりであるからこれを引用する。

五 慰籍料、被控訴人野崎の測定費用、弁護士費用について

前記の請求が全て認められない以上、これらの損害賠償請求も理由がない。

六 結語

以上判断のとおり被控訴人らの請求は全て理由がないから、これを一部認容した部分の原判決を取り消して、その部分の請求を棄却し、本件附帯控訴も棄却することとし、主文のとおり判決する。

（裁判長裁判官井関正裕 裁判官前坂光雄 裁判官三代川俊一郎）