

平成24年7月31日判決言渡 同日原本領收 裁判所書記官 阪本恵子
平成23年(ワ)第1094号 損害賠償請求控訴事件 (原審:東京地方裁判所平成2
1年(ワ)第1093号)
口頭弁論終結日 平成24年5月29日

判 決

控訴人 (1審原告)

控訴人 (1審原告)

上記両名訴訟代理人弁護士 佐藤 泉
同 前 川 晶

東京都新宿区西新宿三丁目19番2号

被控訴人 (1審被告) 東日本電信電話株式会社
同代表者代表取締役 江部 努
同訴訟代理人支配人 加賀谷 卓
同訴訟代理人弁護士 熊野 明夫

千葉県松戸市根本387番地の5

被控訴人 (1審被告) 松戸 市
同代表者市長 本郷谷 健次
同訴訟代理人弁護士 橋本 勇
同訴訟代理人復代理人 羽根 一成

主 文

- 1 本件控訴をいずれも棄却する。
- 2 控訴人らの当審における拡張請求をいずれも棄却する。
- 3 当審における訴訟費用はすべて控訴人らの負担とする。

事実及び理由

第1 控訴の趣旨

- 1 原判決を取り消す。
- 2 被控訴人らは、控訴人らに対し、連帶して、それぞれ341万2500円、うち164万2500円に対する平成21年1月28日（訴状送達の日の翌日）から、うち177万円に対する平成24年3月28日（訴え変更申立書送達の日の翌日）から各支払済みまで年5分の割合による金員を支払え（控訴人らは、当審において、原審における損害賠償請求（「被控訴人らは、控訴人らに対し、連帶して、それぞれ164万2500円及びこれに対する平成21年1月28日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。」というもの）を上記のとおり拡張した。）。

3(1) 主位的請求

被控訴人東日本電信電話株式会社は、原判決別紙物件目録記載1の道路に設置されている同目録記載2のマンホール及び地下の工作物又は施設を撤去せよ。

3(2) 予備的請求

被控訴人東日本電信電話株式会社は、原判決別紙物件目録記載1の道路に設置されている同目録記載2のマンホール及び地下の工作物又は施設の上を車両が通行する際に、同目録3記載の建物に生じる振動を除去するか、又は常時55デシベル（L_{max}）未満まで低減させる措置を施せ。

第2 事案の概要（用語の略称及び略称の意味は、原判決に従う。）

- 1 本件は、原判決別紙物件目録記載3の建物（本件建物）に居住している控訴人らが、自宅前面道路（本件道路）の車道面上に設置されたマンホール（本件マンホール）上を大型車両が通行するたびに、振動による被害を受けていると主張して、本件マンホールとその下に埋設された地下工作物等（本件工作物）を所有する被控訴人東日本電信電話株式会社（被控訴人NTT）と道路管理者である被控訴人松戸市に対し、不法行為（被控訴人松戸市については、選択的に

国家賠償法2条1項)に基づき、慰謝料341万2500円(1日当たり1500円として、平成21年1月16日までの1095日分及び翌17日から平成24年4月12日までの1180日分の合計)とこれに対する民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求めるほか、被控訴人NTTに対し、不法行為に基づいて、主位的に本件マンホール及び本件工作物の撤去、予備的にこれら施設から生じる振動を除去するか、常時55デシベル(L_{max})未満まで振動を低減させる措置をとることを求める事案である。

原判決が控訴人らの請求をいずれも棄却したので、控訴人らがこれを不服として控訴した。

2 前提事実、争点及びこれに対する当事者の主張は、原判決11頁15行目「1日500円」を「1日1500円」に改め、後記3のとおり付加するほかは、原判決「事実及び理由」中の第3及び第4記載のとおり(なお、「原告」は「控訴人」、「原告」は「控訴人」、「原告ら」は「控訴人ら」、「被告NTT」は「被控訴人NTT」、「被告松戸市」は「被控訴人松戸市」、「被告ら」は「被控訴人ら」、「別紙」は「原判決別紙」とそれぞれ読み替える。以下引用部分について同じ。)であるから、これらを引用する。

3 当審における当事者の主張

(1) 受忍限度について

(控訴人らの主張)

L_{10} は、上位10パーセントの振動値を無視するという問題点をはらんでおり、受忍限度を判断する上では採用できない。 L_{max} こそ被害の実態を反映するものであるから、この数値を基準に受忍限度を判断すべきである。また、受忍限度を判断する振動値としては、道路と敷地の境界線ではなく睡眠妨害が実際に起きている寝室で測定された数値によるべきである。

本件道路は、住宅地内の市道であるが、東京外環自動車道、国道6号線、県道市川松戸線などの幹線道路の抜け道として利用されている。交通量が多

く、大型車両も頻繁に通過している。本件道路は、信号手前で下り坂になつておる、信号が変わらないうちに通過しようとする車両が通常よりも速度を上げて通過する。そして、最も速度が上がると思われる場所に、本件マンションが設置されている。その結果、地面が大きく振動し、この振動が本件工作物やその空間により増幅され、本件建物に深刻な振動をもたらしている。昼間は交通量が多いため、体感できる振動と体感できない振動が共に相当数あるが、夜間は交通量が少なくなるため、体感できない振動が減る一方、大きな振動が間欠的に発生する。

(被控訴人松戸市の主張)

振動規制法は、道路交通振動に係る要請の措置を定めること等により、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することを目的とする。要請限度は、このような振動規制法の目的を達成するために、専門的知見に基づいて定められたものであるから、特段の事情もないのに、要請限度を超えていないにもかかわらず、受忍限度を超えているとすることはできない。本件で問題となっている振動についても、要請限度によるべきではないとする特段の事情はない。

また、建物内の振動は、発生源との距離、建物の構造、素材、その敷地の地質などにより増減する。そのような道路の敷地や構造と関係のない個別的原因は、生活妨害を受ける側の事情として考慮されるべき事柄ではないから、振動の測定場所としては、原則として、敷地と道路との境界線上とすべきである。なお、本件建物は、鉄骨造りで、木造ではないから、敷地と道路境界線上の振動値に、振動増幅量として5dBを加算する必要はない。

(被控訴人NTTの主張)

振動被害を認定するに当たっては、振動規制法及び同施行規則の定めを重視すべきである。控訴人らは、本件建物の振動で1日中精神的負担を受けていると主張しているから、測定場所を屋内の寝室に限定すべきでない。

本件マンホールは、電気通信サービスを提供する上で必要不可欠なものである。効率、経済性に加え、美観、維持管理の便宜を踏まえ最善の位置に設置しており、撤去・移設は困難である。

(2) 国家賠償法2条1項の成否について

(被控訴人松戸市の主張)

本件で問題となっている振動は、本件マンホールの蓋の上を大型貨物自動車等が通過する際に生じる。本件道路の設置・保存そのものに瑕疵があるものではない。被控訴人松戸市は、被控訴人NTTによる道路占用許可の申請に対し、道路法施行令15条に定める基準に適合する限り、許可すべきことを法令上義務づけられている。振動が発生することを理由に不許可にすることはできない。また、被控訴人NTTに対して、道路法71条に基づく監督処分をすることもできない。大型貨物自動車等の通行を取り締まることは、警察（千葉県公安委員会）の責任である。被控訴人松戸市に、本件で問題となっている騒音について責任を認めることは、同市に結果責任を負わせるものになるから失当である。

第3 当裁判所の判断

1 前記引用した前提事実、証拠（括弧内掲記のもの）及び弁論の全趣旨によれば以下の事実が認められる。

(1) 控訴人らは、昭和52年11月ころから昭和55年1月ころまで、本件土地上の従前建物に居住し、いったん転居した後、平成2年9月13日、同建物に戻り居住している（甲16、61）。

(2) 控訴人は、昭和56年9月5日売買により、本件土地を取得し（甲1、16）、平成4年8月27日、本件建物を建築した（甲2）。本件建物は、軽量鉄骨造陸屋根2階建である。1階道路側に店舗、奥に8.5帖の洋室があり、2階には、道路側に6.0帖の2つの洋室が配置され、奥に食堂と9.0帖の居間がある（甲9）。控訴人は1階奥の洋室に、控訴人は2階道路側

の洋室の一つで就寝している（控訴人 の原審本人調書8, 9頁）。

控訴人 が本件建物に建て替えたのは、本件マンホール及び本件工作物のため従前建物に振動が生じていたが、同建物の基礎や構造にも振動対策の観点から問題があると考えたからであった（甲25, 26, 61, 控訴人 の原審本人調書2, 14頁）。控訴人 は、平成4年3月2日付けて、被控訴人 NTTあてに「マンホール工事不備による振動発生の件」と題する書面を作成した（甲25）。これには、振動原因について「1. 近隣箇所の過度の地下水汲み上げによる地盤の変質、軟弱化。2. 道路に埋め込まれたNTTのマンホールが、地盤の変質により、自動車が通るたびに動き振動を増長している。3. マンホールの設置基礎工事が不完全である。」と推測していた。しかし、控訴人 は、本件建物に建て替えるに当たって、7メートル以上の長さの杭を打ち込む、道路からの振動を断ち切る措置を講じるなどの振動対策をとらなかつた（乙A9, 控訴人 の原審本人調書17, 19及び20頁）。

- (3) 被控訴人NTTは、控訴人 の苦情を受けて、平成12年12月以前に本件マンホールの補修工事を（甲27），平成13年6月ころには、樹脂の充填と鉄蓋交換等の補修工事を（乙A14），平成17年6月13日には、本件マンホールの蓋の位置を従前より約30センチメートル北側（本件建物から離れた方向）に移動させる工事をそれぞれ行った（乙A3, 15, 18）。
- (4) 本件建物が属する地域は、振動規制法施行規則別表第二でいう第一種区域に当たる。

振動規制法16条による要請限度は、午前8時から午後7時までの昼間が65dB，午後7時から翌日午前8時までの夜間が60dBである。騒音規制法施行規則別表第二備考5では「振動の測定場所は、道路の敷地の境界線とする。」，同6では「振動の測定は、当該道路に係る道路交通振動を対象とし、当該道路交通振動の状況を代表すると認められる一日について、昼間及び夜間の区分ごとに一時間当たり一回以上の測定を四時間以上行うものとする。」，

同8では「振動レベルは、五秒間隔、百個又はこれに準ずる間隔、個数の測定値の80パーセントレンジの上端の数値を、昼間及び夜間の区分ごとにすべてについて平均した数値とする。」とされている。

上記振動レベルの80パーセント上限値をL10ともいう。これに対し、L_{max}は文字通り最大値を示す。

- (5) 文献(乙B2の326頁)によると、振動による影響と振動レベル(地表換算値)の関係は、原判決別紙表-7のとおりである。

同表を作成するに当たり、家屋等の振動増幅量の目安を5dBと設定しているため、振動レベル(地表換算値)は、振動台上で行われた実験値から5dB低い値となっている(乙B2の320頁、322頁)。睡眠深度の分類は、睡眠心理生理学会の睡眠脳波アトラスによるものであり、浅い順に「覚醒」「1」「2」「3」となっており、全て睡眠脳波から判定したものである。平均睡眠パターンは、従来の実験例によれば、「覚醒」=5パーセント、「1」=11パーセント、「2」=45パーセント、「3」=17パーセント、「REM」=15パーセント、「体動」=6パーセントである(乙B2の322頁)。

- (6) 本件土地と本件道路との境界付近、本件建物2階部分において、平成13年3月から平成20年10月にかけて行われた振動測定の結果は、原判決別紙振動測定対照表のとおりである。番号6、7、8(以下、同表の各調査をこのように番号で表記する。)では、本件建物2階(洋室)部分に到達した振動が記録されている。

本件土地と本件道路の境界線を基準としたL10値を見ると、昼間、夜間とも騒音規制法の要請限度を満たしている。この数値は敷地の揺れを示すから、建物による増幅を想定した前記補正值5dB(木造家屋の板の間と地表面振動の関係について調べた環境庁の調査結果によるもので、建物内鉛直振動レベルは減衰するものから最高15dBくらい増幅されるものまであり、中央値が+5dBとなったことを踏まえて選択された。甲24の83頁)を加算しても、L

10値は、昼間、夜間とも騒音規制法の要請限度を満たしている。

また、番号1（平成13年3月21日）、番号2（平成16年12月8日）、番号3（平成17年7月20日）の各調査では、L₅の値（90パーセントレンジ上限値）も算出している（乙A4の6ないし10頁、同A5の6ないし9頁、同A6の23ないし26頁）。その値も最大で54dBを超えていない。上記5dBを加算しても、振動規制法の要請限度を下回る。

なお、後に詳述する番号7の調査では、本件建物2階の振動についても、L₁₀の値を算出しているが、その値も騒音規制法の要請限度を下回っている。

(7) 控訴人らが主張するL_{max}の結果は、原判決別紙振動測定対照表のとおりである。同対照表記載の調査のうち、最も高いL_{max}が計測されているのは番号5の夜間74dB、次いで高い計測値を示しているのは番号4の昼間及び番号5の夜間70dBである。いずれの測定も、測定者を配置しておらず、計測された振動と本件マンホールとの関係は不明である（乙B1）。

夜間に60dB以上の振動が記録された出現頻度を見ると、本件土地と本件建物の境界線において、番号1で13回、番号2で9回、番号3で9回になっている（控訴理由書添付振動測定対照表参照）。夜間65dB以上の振動の出現頻度を見ると、番号1で2回（65dBと68dB）、番号2で2回（68.9dBと65.9dB）、番号3で1回（65dB）となる（乙A4ないし6）。

60dBそのものは、振動台上の値であると「睡眠にほとんど影響は見られない。」ものであるが、前記家屋の振動増幅量として5dBを加算し、本件建物内では65dBになっていると想定するならば、「睡眠深度1の場合は過半数が覚醒するが、睡眠深度2以上の場合は影響が見られない。」ものとなる（乙B2の322頁）。ただし、後述する番号8の調査結果によれば、本件建物については、振動増幅が確認されていない。

(8) 本件マンホールと振動の関係については、番号1の調査では「マンホール上を車両が通過する場合の交通振動としては、ピーク値が一般部と比較して5d

B」程度大きくあらわれる結果となつた」とされ（乙A4の18頁），番号2の調査では，要旨「今回の調査結果は要請限度内であったが，ピーク値に着目すると，本件マンホールに最も近い道路の敷地境界線（クリーニング店の前）と本件建物前で，65dB以上の振動を示す場合もあった。本件マンホールの影響で本件建物前の振動が増大する傾向にはあるが，本件マンホールを踏まずに通過する時の振動レベルと同程度の場合もあり，本件マンホールだけが影響しているとは考えられない。」とされ（乙A5の17頁），番号3の調査では，要旨「マンホール通過時の振動レベルに着目すると，前回同様にマンホールを通過しない時に比べて，同程度あるいは増加する傾向には変化が見られなかつた。しかし，マンホール首の移設工事（歩道側に移設）を実施したことから，マンホールを通過する回数が大きく減少したため，マンホールによる振動レベルの増大する程度を減少することができた。マンホール通過時に振動レベルが増大する現象は，アスファルト塗装とマンホール蓋の剛性の相違によるものである。車両走行時の衝撃を吸収するアスファルト面から，衝撃を吸収できないマンホール蓋面を通過することで振動レベルが増大することもある。」とされている（乙A6の19頁）。

- (9) 原判決振動測定対照表記載の調査のうち，千葉県環境研究センターによる調査（番号7）では，控訴人らが訴える振動の実態と本件マンホールの影響を明らかにするために，本件土地と本件道路の境界線及び本件建物2階の双方について，3つのモード（車両が住宅側車線を通過した場合（Jモード），本件マンホール側車線を通過した場合で，本件マンホールを踏んだ場合（Mモード），本件マンホール側車線を通過した場合で，本件マンホールを踏まない場合（Xモード））に分けて，特に問題となる夜間の振動値（L₁₀とL_{max}）を求めた上，詳細な分析を行っている。

調査日時は平成19年3月16日午前4時から午前8時の4時間で，測定場所は，本件建物2階（No.5），本件建物側の道路との敷地境界（No.2），

本件建物と反対側の道路との敷地境界（N 0. 1）等である（甲38の9頁）。

この時間帯に通過した大型車両は280台（Jモード102台，Mモード8台，Xモード172台。対応が確認できない車があるため総数と整合しないとされている。）で、知覚閾値を55dBと設定すると、本件建物2階の鉛直方向の振動の測定結果では、88台が知覚域に及んでいる。そのうち、住宅側車線の通行数は10回で最大値は58dB、マンホール側車線の通行数は78回で最大値は65dB、マンホール側車線のうちマンホールを踏んだ場合に55dBを超えるものは4回で、最大値は65dBであった（甲38の6頁）。住宅側車線の通行数（Jモード）より、マンホール側車線の通行数（M，Xモード）が多い（Jモードが全体の36パーセント、M及びXモードが全体の64パーセント）が、通行数の差以上に、55dBを超える振動が、マンホール側車線を通行する車両によって発生していることになる。

同調査では、本件建物2階のZ方向（鉛直方向）のレベルレコーダに記録された振動レベル上位10とされるデータが表2としてまとめられている。これによれば、4時台が1回、5時台が5回、6時台が3回、7時台が1回で、チャート上の振動レベルは、60dBが3回、61dBが4回、65dBが2回、不明が1回となっている。それぞれ震度換算すると、震度Ⅱが2回、それ以外は震度Ⅰ相当であった（乙A6添付の参考資料—2によれば、震度Ⅰは「屋内にいる人の一部がわずかな揺れを感じる。」もの、震度Ⅱは「電灯などの吊り下げ物が、僅かに揺れる。」ものとされている。）。しかし、同じ10回のデータについて、録音波形をもとに全振幅を読み取り、同時にその波形の周波数も求め、人体の感覚補正を行って震度換算すると、震度Ⅱが4回、震度Ⅰが6回となり、調査者の体感にも整合する結果となったとされている。

また、同調査では、上記周波数分析の結果から、本件建物内では、水平動X及びY方向について、6Hzの周波数成分が卓越している反面、屋外では約10～20Hzの周波数成分が卓越しており、10Hz以下の成分が少ないか

ら、地質や建物に関係した共振などの現象は生じていないと判断されている（甲38の6頁）。表1（平成19（2007）年振動レベル最大値時系列データ）を見ても、測定地点No.2の振動結果が、測定地点No.5の振動結果を上回るものが多く、本件建物に関係した共振は確認できない。

本件道路は、本件土地が属する地域の主要道路の一つで、本件道路西側で、平成16年度に測定した際の車両走行台数は、昼夜平均10分間で72台（1時間432台）に達している（乙B1）。

(10) 被控訴人NTTは、二十世紀が丘萩町地区において、電気通信設備を利用する需要が高まったことから、通信設備の構築を行うことにした。被控訴人NTTは、基幹系ルート（地下ルート）を選定するに当たり、基点となるNTT松戸から既存設備を活用し、宮前町から上矢切方面へ向かう矢切線ルートと、宮前町から分岐して二十世紀が丘梨元町方面へ向かう宮前線～大橋線ルートを使用する案を検討した結果、二十世紀が丘萩町方面に向かうには、矢切線ルートの方が距離が近く、品質確保や経済性の面からみて適切であるから、このルートを選定した。その上で、上矢切から地下ルート川萩線を新設し、矢切線側にNo.1マンホールを置き、これを基点にNo.2からNo.6までマンホールの位置を定めた。本件マンホールは、そのうちNo.5に当たる。新規造成地の直線道路であり、考慮すべき施設（公共施設、人通りの多い出入り口、交差点）がないため、No.4とNo.5のマンホール間を最長となる250メートルの位置に本件マンホールを設置した。

本件マンホールを撤去するには、電気通信設備を①二十世紀が丘梨元町から引き込むか、②矢切線上の三矢小台から分岐することを要するが、①では引き込む距離が遠く、伝送路損失も大きく電話が使えなくなる可能性があり、②では道路が細く、一方通行も多いために、メンテナンス上の問題があり、故障修理時に通行止めになる不都合が生じる。③電気通信設備の引込みルートを変えずに、本件マンホールを移設するとなると、工事費が約4860万円と見込ま

れ、準備から施工まで1年を要し、振動被害を理由に移設することになるから、新たに設置されるマンホール付近の住民の理解を得る必要がある。

(1) 本件工作物は、地中に設置された電話ケーブルの点検のために設けられた。本件マンホールは、その点検孔に出入りするための入口となる。本件道路の北側歩道の中には直径400ミリメートルと200ミリメートルの下水道管が敷設されており（乙A3、19），その他、上水道管（乙A20）及びガス管（乙A21）が敷設されている。電話の管を民有地に引き込むことはなく、概ね電柱のある地点から400ないし500メートルに1か所、長いときには1キロメートルに1か所、ケーブルを地上に出し電柱に引き上げる。下水道管等と比較して、民有地に引き込む必要性が乏しいので、電話ケーブルの管が最も民有地から離れた場所となり、歩道の幅が5メートル程度ある場合を除いて、車道上に設置されることになる。

本件マンホールは、NTTグループが使用している規格品のうち直線型3号マンホールと呼ばれるものである（乙A30の1及び2）。マンホールは全国に68万余個あり、千葉県内には2万2411個ある（乙A31、ただし平成21年度データ）。

2(1) 控訴人らは、本件マンホール及び本件工作物の存在のため、本件道路を大型車両が通過するときに、本件建物内2階で受忍限度を超える振動被害を受けているとして、不法行為に基づいて、被控訴人NTTに対して、主位的に、本件マンホール及び本件工作物の撤去、予備的に、本件マンホール及び本件工作物の施設の上を車両が走行する際の振動の除去、あるいは常時55dB(L_{max})未満まで低減させることを求めるほか、被控訴人らに対して、1日当たり1500円とする慰謝料を請求している。

本件マンホール及び本件マンホールに起因して、振動が発生し、あるいは発生した振動が増幅され、本件土地建物に到達した場合において、それが控訴人ら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、当該施設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慮して、被害が一般社会生活上受忍すべき程度を超えるものかどうかによって決すべきである。

(2) このような見地に立って、本件について検討すると、前記認定したところによれば、本件マンホール及び本件工作物の存在が、大型自動車の走行により発生した振動の増幅に看過できない影響を及ぼしていることは否定できない。

ところで、控訴人らが主張する振動は、進入が禁止されている大型自動車が、特に夜間において、交通規制に反して本件道路に進入し、本件マンホール及び本件工作物が設置されている道路側を通行することによって生じているものであり、被控訴人らが積極的に振動を惹起しているものではない。

被控訴人N T Tは、本件道路に大型自動車が通行しないよう規制する権限を有さない。また、振動規制法16条によれば、指定地域内における道路交通振動が環境省令で定める限度を超えてことにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときには、道路管理者に対し、当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するとあるから、被控訴人松戸市も、原則として、千葉県公安委員会に対し、大型自動車の通行について、規制措置を強化するように要請する立場にあるにとどまる。

(3)ア 侵害の程度についてみると、振動規制法は、道路交通振動に係る要請の措置を定めること等により、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することを目的としている。本件土地が属する第1種区域の要請限度は、昼間65dB、夜間60dBとされるが、この騒音レベルの判定尺度としては、L10が用いられており、振動の測定場所は、道路の敷地の境界線である。上記認定

事実によれば、控訴人らが本訴で訴える振動は、騒音規制法で定める要請限度を超えるものではなく、L₁₀よりも更に厳しいL₅を用いても、騒音規制法で定める要請限度を超えないレベルにある。

イ 控訴人らは、睡眠妨害を起こす振動を考えた場合、振動の最大値が最も重要なとして、民事訴訟で差止めの可否や損害賠償の有無を判断するに当たっては、L_{max}の値を基準とすべきである旨主張して、本件建物の振動の程度を調査した中野環境クリニック所長 の見解を引用する。同人は、証人尋問で、道路交通振動は間欠振動であり、L₁₀が想定するような不規則かつ大幅に変動する振動ではないために、同値で振動の程度を評価するのは適切ではなく、L₁₀に代えて道路交通振動に応じた基準に法令を改正する動きもあったと指摘している（の原審証人調書5、12頁）。しかし、そのような見解と検討の動きがあったとしても、現時点で法令は改正されておらず、「横浜の環境（平成20年版）」（横浜市環境管理計画年次報告書）（甲39）によれば、振動については、「市民の住居を主とする地域においては、55dB以下とする」とある一方、「道路に面する地域における当面の指標は環境基準等とする」と注記されている。確かに、夜間就寝中に、振動で目を覚ますことは不快なことであり、さらに、振動に敏感になれば、振動の強さが気になるものであることは想像するに難くない。しかし、L_{max}による数値は、特定の時間に特殊な事象によって通常と異なる格段に高い値（異常値）が発生することもあり得るから、L_{max}の数値が一定値を超えると直ちに違法と評価することは相当であるということはできず、頻度という要因を考慮して検討するのが相当である。

ウ ところで、番号7の調査では、控訴人らの訴える振動の実情を把握するために、道路の敷地境界線に加えて、本件建物2階でも振動を測定している。測定場所は、受容限度を判断する基準とされるべき道路の敷地との境界線とは異なるが（当裁判所も、本件建物内の測定値で受容限度を判断すべきとす

る控訴人らの主張は採用しない。），本件建物の共振が認められないため測定場所の相違によって大きな影響を生じないから，この測定結果についても検討を加えることとする。同調査によれば，午前4時から8時の4時間で，合計11回60dBを超えており，そのうち，上位10回について，波形から振動レベルを求めるとき，震度1に相当する揺れが6回（補正後振動レベルは，59dBが1回，60dBが1回，64dBが4回），震度2に相当する揺れが4回（補正後振動レベルは，65dBが2回，67dBが1回，69dBが1回）認められる。震度1が「屋内にいる人の一部がわずかな揺れを感じる。」もの，震度2が「電灯などの吊り下げ物が，僅かに揺れる。」ものであり（乙A6添付の参考資料－2），補正加速度レベル（振動台上）65dBが「睡眠深度1の場合は過半数が覚醒するが，深度2以上の場合は影響が見られない。」もの，同69dBが「睡眠深度1の場合は全て覚醒し，深度2以上では影響は小さい。」ものであること（乙B23の22頁）を踏まえると，上記測定結果による数値は，睡眠にとって無視できない水準の数値ではあるといえるものの，当然に受忍限度を超えるものとは評価し難いというべきである。

- (4) 環境要因について検討すると，本件建物は本件道路の沿道に位置しており，本件道路は，自動車の運行の用に供せられるとともに，その地下には，電気，下水，水道，ガスのほか電気通信サービスなど様々な社会生活上必要なインフラを整備するための配管設備等が設置されている。電気通信サービス施設のために，道路の下を利用することは，特異なことではなく，市街化地域においては，通常の形態であるといえる。本件マンホール及び本件工作物は，本件建物に面する道路の反対車線側に設置されているが，沿道における電気通信サービスを提供するために必要な施設であり，沿道に建物を所有する者は，その便益を享受しているものである。

控訴人らは，平成4年8月27日に本件建物を建築した当時には，建物の振

動が本件マンホール及び本件工作物に起因するものではないかとの認識を持っていましたが、本件建物建築に当たり、道路からの振動に対処するための特段の対策を講じなかった。

他方で、控訴人らは、被控訴人NTTに対し、振動について苦情を申し入れており、被控訴人NTTは、2回、本件マンホールの補修工事を行い、さらに、平成17年6月13日には、本件マンホールの位置を従前から30センチ程北側に移設させた。その結果、もとより交通量、大型車両の通行頻度等の要因の影響はあるが、本件道路に進入する大型車両が直接本件マンホール上を走行した際の振動が軽減される効果が生じているものと認められる。

(5) 以上検討したところによれば、控訴人らが主張する振動による被害（上記認定した本件建物における振動（本件マンホール及び本件工作物に起因して本件道路を通行する車両から発生する振動）の状況）は、前示の振動規制における判定尺度とその数値等に照らすと、不法行為法上直ちに違法と評価される程度に至っているとは認めることはできないというべきである。L10を基準として用いる上記の判定尺度と数値等は、振動規制法の規定の趣旨等に照らすと、本件のような車両振動による侵害を検討する際の基準として合理性を備えているということができる。

確かに、控訴人らが主張する振動による被害の状況（睡眠時における振動による影響等）は、平穏に日常生活を送る上で無視できないものといえる。しかし、本件建物は交通量の多い市街地道路沿いにあり、車の通行に伴う振動による影響を完全に遮断することが極めて困難である上、本件道路に設置された本件マンホール及び本件工作物は、控訴人ら居住地域における電気通信サービスを提供する上で必要な設備であり、通常求められる態様で設置されているものである。また、控訴人らが主張する被控訴人らの振動発生に関わる侵害行為は、本件マンホール等が本件道路の走行車両の影響により振動を共振ないし増幅させるというものであって、本件マンホール等自体が振動の発生源となるもの

でなく積極的な侵害態様とはいえない上、これまで、被控訴人ＮＴＴにおいては、控訴人らの度重なる要請に応じて、本件マンホール及び本件工作物について振動軽減のための措置を講じてきたことも考慮する必要がある。

以上のような本件振動の態様と程度、控訴人ら及び被控訴人らにおける事情等を総合考慮すれば、被控訴人らの行為により、控訴人らに受忍限度を超える振動被害が生じ、被控訴人らの行為が違法であると認めることはできないといわざるを得ない。

(6) したがって、控訴人らが、不法行為に基づき、①被控訴人ＮＴＴに対し、本件マンホール及び本件工作物の撤去、予備的に本件マンホール及び本件工作物の施設の上を車両が走行する際の振動の除去、あるいは常時55デシベル(L_{max})未満まで振動を低減させることを求める各請求、②被控訴人らに対し、慰謝料の支払を求める請求は、いずれも認めることはできない。

第4 結論

以上によれば、控訴人らの本訴請求は理由がなく、これを棄却した原判決は相当であって、本件控訴は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第4民事部

裁判長裁判官 小 池 裕

裁判官 都 築 民 枝