

裁 定

(当事者の表示省略)

主 文

本件裁定申請をいずれも棄却する。

事 実 及 び 理 由

第1 当事者の求める裁定

1 申請人

被申請人は、申請人に対し、1990万円を支払え。

2 被申請人

主文と同旨の裁定を求める。

第2 事案の概要

1 事案

本件は、申請人が、被申請人の設置・運行する東北新幹線の列車通行によって発生する振動（揺れ）により、申請人の経営するホテルにつき損害を受けたと主張して、被申請人に対し、民法709条及び717条1項に基づき、1990万円の損害賠償を求めた事案である。

2 当事者の主張

(1) 申請人の主張（請求原因）

ア 申請人のホテル経営、ホテル建物の所有（被侵害利益）

申請人は、昭和63年4月から申請人の本店所在地（埼玉県久喜市）に所在する別紙1物件目録の建物において、Aの名称でビジネスホテルを営業している（以下、上記建物を「本件ホテル」という。）。また、申請人は、平成14年8月27日、B社から、本件ホテルを買い受けた（甲1）。

イ 被申請人の加害行為

本件ホテルは、被申請人が設置・運行する東北新幹線の高架と側道を挟み、約10mほどの距離にある。本件ホテルの開業当初は、東北新幹線の新幹線車両（以下「本件新幹線」という。）通過の際の振動は比較的少なく、宿泊客からそのことについての苦情もなかった。しかし、平成8年ないし平成9年ころ、被申請人によって本件新幹線のスピードアップが行われ、それ以降、現在まで継続して、被申請人による本件新幹線の列車通行によって、宿泊客から苦情が出るほどまでに本件ホテルが揺れるようになった。

ウ 被申請人の過失

被申請人は、本件新幹線の列車通行に伴う本件ホテルの振動を受忍限度以下に抑えるべき義務があるのにこれを怠り、適切な振動対応策を採らないまま本件新幹線のスピードアップを図り、その後も継続して同程度の本件新幹線の通行を行った過失がある。

エ 被申請人の加害行為と申請人の損害との間の因果関係

被申請人が平成8年ないし平成9年ころ本件ホテル付近で本件新幹線のスピードアップを行ったことにより、それ以降現在まで継続して宿泊客から苦情が出るほどまでに本件ホテルが揺れるようになった結果、申請人は、後記カのと通りの損害を被った。

オ 違法性（本件新幹線による振動の測定結果）

申請人は、平成16年10月18日、本件ホテルの耐振補強工事（新幹線による振動を防ぐための工事）の基礎データを収集するため、Cに依頼して振動の測定を実施した（甲3）。この測定においては、鉛直方向（Z方向）だけでなく、横方向（X方向、Y方向）も含む測定を実施した。また、影響の大きい個所を特定するため、建物の北側及び南側並びに下層階及び上層階による比較と、振動の大きい方向を特定するため、通常の測定（X方向は、対象物（新幹線）に垂直に向けて測定を行う。）とピックアップ

ップ（振動計のセンサー部分）を時計回りに45度回転させた測定も実施した。

この測定結果においては、本件ホテル全体としては、北側よりも南側、下層階よりも上層階の方が振動加速度が大きくなる傾向が見られた。南側が大きい原因は、対象物となる新幹線までの距離が近いこと、また、上層階の振動が大きいのは、建築物の構造特質によるものと考えられる。また、ピックアップの角度を変えての測定では、屋外及び2階においてはほぼ変わらない結果であったが、屋上においては通常の測定で $X > Y > Z$ となるのに対して、 $Y > X > Z$ となった。この結果から、東西方向への振動が大きい傾向が見られ、建築物が斜め方向に振動しているものと認められる。

この測定中、個々の測定において、昭和51年3月12日の環境庁（当時）の「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」

（甲5）により定められた指針値（以下「新幹線振動の指針値」という。）である70dBを超える値が数回あり、これらはいずれも本件ホテル寄りの東北新幹線上り線通過時の上層階におけるX方向に見られた。

上記の被申請人による本件新幹線の通行により発生する振動の程度は、もはや社会生活上相当な受忍限度を超えたものであり、違法である。

カ 損害の発生及び数額

(ア) 本件ホテルは、建築当時においては、振動に対応できる構造であったが、被申請人の本件新幹線のスピードアップによって振動がひどくなったため、申請人は、上記振動による被害防止のため、本件ホテルの防振対策工事を行わざるを得なくなった。これに要する費用は、1990万円を下らない（甲6）。したがって、申請人は、現在、1990万円相当の支出を将来余儀なくされるという損害を被っている。

(イ) あるいは、平成8年ないし平成9年以降、現在まで継続して宿泊客から苦情が出るほどまでに本件ホテルが揺れるようになった結果、本件ホ

テルにおける宿泊客が減少した。ホテル売上高（主として宿泊利用金収入）は、平成１０年度（年度の期間は５月１日から翌年４月３０日までである。）ころから顕著に減少し、平成１１年度以降は平成５年度ないし平成７年度に比して、平均年１２００万円程度減少した。営業利益は、平成９年度までは平均２００万円程度の黒字であったが、平成１０年度以降は赤字になっている。赤字額は平均年１８０万円を超えており、その差額は年３８０万円を下るものではない。これらの営業上の損失は総額で１９９０万円を下らない。

キ まとめ

よって、申請人は、被申請人に対し、民法７０９条及び７１７条１項に基づき、損害賠償として１９９０万円の支払を求める。

(2) 被申請人の認否及び反論

(認否)

ア 申請人の主張アのうち、申請人が本件ホテルを経営していることは認める。

イ 同イのうち、本件ホテルが、被申請人の設置・運行する本件新幹線の高架と側道を挟み、約１０ｍほどの距離にあることは認め、その余は知らない。

ウ 同ウないしカは、いずれも争う。

(反論)

被申請人が、平成１２年３月２７日、平成１６年９月６日及び同月１７日の計３回、本件ホテル付近の地盤面において振動を測定した結果によると、新幹線振動の指針値（７０dB）を超える数値は測定されていない。

申請人のように、本件新幹線開業後、６年近く経た後に、本件ホテルを開業し、しかも、上記指針値を下回る振動値しか測定されないような振動についてまで、仮に、その振動によって損害が生じたとしても、被申請人

がその損害につき責任を負うものではない。

本件ホテルの振動は、本件ホテル自体の問題（例えば、構造上の欠陥、劣化）によるものとするのが合理的である。

第3 当委員会の判断

1 申請人の被侵害利益について

証拠（甲1，29，申請人代表者の供述）によれば，申請人の主張ア記載の事実が認められる（B社と申請人の代表取締役は同一である。）。

2 被申請人の加害行為について

- (1) 被申請人の加害行為に関する申請人の主張は、必ずしも明確ではないが、平成8年ないし平成9年ころ，本件新幹線のスピードアップが行われたことにより，宿泊客から苦情が出るほど本件ホテルが振動するようになった旨主張し，甲29（申請人代表者の陳述書）の記載及び申請人代表者の供述中には，これに沿う部分がある。しかしながら，被申請人は，本件新幹線のスピードアップの事実を否認して争っているところ，上記甲号証の記載部分及び供述部分は，スピードアップがされたとする時期及び認識した状況があいまいである上，これを裏付ける客観的な証拠がないことに照らすと，これらを直ちに採用することはできず，他にこれを認めるに足りる的確な証拠はない。

したがって，平成8年ないし平成9年ころに被申請人が本件新幹線のスピードアップをした事実，認めることができない。

- (2) 他方で，申請人の上記加害行為の主張は，被申請人が平成8年ないし平成9年ころから本件ホテルの付近において本件新幹線を通過させることに伴い本件ホテルの振動を継続的に発生させていることを加害行為としてとらえていると解することもできるので，以下，この点について検討する。

ア 後掲各証拠，平成19年4月3日付事実調査の結果及び審問の全趣旨によれば，以下の事実が認められる。

(ア) 本件ホテルの位置関係

本件ホテルは、本件新幹線の高架橋（〇〇起点〇〇k〇〇m付近上り線側）から、隣接する幅員約5.9mの側道を南東方向に挟んで対面する敷地内に所在している（乙5、平成19年4月3日付事実調査の結果、審問の全趣旨）。

(イ) 本件ホテル付近の振動測定の経過

申請人代表者は、平成8年ないし平成9年以降、本件新幹線の通過に伴う本件ホテルの振動に関し、被申請人に対して苦情を述べたところ、被申請人は、その苦情を受けて、平成12年3月27日、平成16年9月6日、同月17日にそれぞれ本件ホテルの周辺地盤において、振動測定を行った。その測定結果の概要は、それぞれ平成12年3月27日時点では、最低で60.1dB、最高で63.2dB（高架橋の中心地点から10mの地点で測定）、平成16年9月6日時点では、最低で56.2dB、最高で62.7dB（高架橋の上り線の中心地点から10mの地点で測定）、同月17日時点では、最低で52.0dB、最高で56.3dB（高架橋の上り線の中心地点から15mの地点で測定）であった（乙2の1ないし3、申請人代表者の供述）。

(ウ) 当委員会による事実調査時点における本件ホテルの振動の状況

平成19年4月3日午後2時30分に実施した当委員会による事実調査の結果によれば、同時点における本件ホテルの振動の状況は、次のとおりである。

a 本件ホテルの406号室における振動

- (a) 大宮駅午後3時02分発やまびこ57号（盛岡行き、下り、10両編成）の走行に伴う振動は体感するに至らなかった。
- (b) 大宮駅午後3時18分着なすの274号（東京行き、上り、10両編成）が本件ホテル付近の本件新幹線の高架橋を通過している数秒間、北西・南東間の水平方向の振動を体感した。鉛直方向（上

下)の振動は体感することができなかった。

体感した振動の性質は、細かい振動ではなく、地震の際の水平方向の振動に近い、グラグラといった感じの振幅の大きい振動であった。

振動の程度は、コップに入れた水を上から見ると、少し揺れているのが確認できる程度であった。

b 本件ホテルの屋上における振動

大宮駅午後3時30分着MAXやまびこ116号・つばさ116号(東京行き、上り、15両編成)が本件ホテル付近の本件新幹線の高架橋を通過している数秒間、北西・南東間の水平方向の振動を体感した。鉛直方向(上下)の振動は体感することができなかった。

体感した振動の性質や程度は、上記a(b)とほぼ同様であった。

c 本件ホテルの2階ロビーにおける振動

大宮駅午後3時42分着はやて16号・こまち16号(東京行き、上り、16両編成)が本件ホテル付近の本件新幹線の高架橋を通過している数秒間、前記a(b)及びbにおけるほど強くはないが、同じような性質の振動を体感することができた。

振動の程度は、コップに入れた水が揺れているのがわずかに確認できる程度であった。

d 本件ホテルの406号室、屋上南西角及び2階中央部にあるロビーのいずれにおいても、本件新幹線の高架橋の北西側に並行して敷設された東部伊勢崎線及び東北本線の運行に伴う振動または本件ホテルの敷地に接する側道を自動車が走行することに伴う振動をいずれも体感することはなかった。

イ 評価

以上の認定事実に加え、審問の全趣旨を総合考慮すれば、上記本件新幹

線の通過に伴う本件ホテルの振動は、少なくとも平成１２年３月以降、現在まで継続して発生していることが認められる。他方、申請人が加害行為として主張する、平成８年ないし平成９年ころから平成１２年３月までの振動については、本件新幹線の走行により一定程度の振動が生じていた可能性があることは否定できないものの、本件記録上、具体的かつ客観的な証拠はなく、結局、これを認めることはできない。

したがって、以下では、被申請人が、平成１２年３月以降、本件ホテルの付近において、本件新幹線を通過させることに伴い本件ホテルの振動を継続的に発生させていることを加害行為として、被申請人の不法行為の成否を検討する。

- ３ 申請人は、上記加害行為によって発生したとする損害の内容について、①防振対策工事を余儀なくされたことによるその費用相当額１９９０万円、②本件ホテルの売上高及び営業利益の減少による営業損失相当額１９９０万円と二通りの主張をしており、それぞれの関係があいまいであるため、以下では、①防振対策工事費用相当額を損害とする請求と②営業損失相当額を損害とする請求とに分けて、それぞれ検討することとする。

４ 防振対策工事費用相当額を損害とする請求について

前記２（２）で認定したとおり、少なくとも平成１２年３月以降、本件新幹線の通過に伴って本件ホテルに振動が生じていると認められるところ、かかる振動が一般社会生活上受忍すべき限度（受忍限度）を超えた違法なものといえるか否か（申請人の主張）を検討する。

- （１） 被申請人の本件新幹線の運行によって生じる振動が、申請人に対する違法な権利侵害ないし法益侵害行為となるかどうかを判断するにあたっては、侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質とその内容、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等を比較検討するほか、侵害行為の開始とその後の継続状況、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，受忍限度を超えるか否かにより判断するのが相当である（最判昭和５６年１２月１６日民集３５巻１０号１３６９頁参照）。

(2) 侵害行為の態様について

前記２の認定事実に加え，審問の全趣旨によれば，本件において，振動の原因となる行為は，被申請人による本件新幹線の運行行為であり，日常的，継続的かつ反復的なものである。前記２の認定事実に加え，審問の全趣旨によれば，本件新幹線は本件ホテル付近を，初電（上り）が午前６時１３分ころから終電（下り）が午後１１時１６分ころ（平成１８年１２月１日現在）までの間，上下線合わせて運行しており，本件ホテル付近における本件新幹線の通過にかかる継続時間はわずか数秒間にすぎず，深夜から早朝にかけては本件新幹線の運行がない。

また，後掲各証拠によれば，本件ホテル付近を通過する本件新幹線の上下線の運行の状況について，次のとおり認められる。

- ① 平成８年１０月１５日時点において，午後１時０２分から午後３時５２分までの間に通過する上下線の本数は，上り線が１０本，下り線が１０本であった（乙６の別紙１）。
- ② 平成８年１１月１７日時点において，午後２時１６分から午後４時５７分までの間に通過する上下線の本数は，上り線が１１本，下り線が９本であった（乙６の別紙２）。
- ③ 平成１２年３月２７日時点において，午後２時３７分から午後３時２２分までの間に通過する上下線の本数は，上り線が５本，下り線が４本であった（乙２の１）。
- ④ 平成１２年７月１９日時点において，午前１０時２９分から午後１時５４分までの間に通過する上下線の本数は，上り線が１５本，下り線が１５本であった（乙６の別紙３）。

- ⑤ 平成15年1月28日時点において、午前9時32分から午後2時17分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が14本、下り線が16本であった（乙6の別紙4）。
- ⑥ 平成16年9月6日時点において、午後2時20分から午後3時28分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が7本、下り線が3本であった（乙2の2）。
- ⑦ 平成16年9月17日時点において、午後2時01分から午後3時28分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が7本、下り線が6本であった（乙2の3）。
- ⑧ 平成16年10月18日時点において、午前10時34分から午後0時09分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が6本、下り線が7本であり、午後1時33分から午後1時50分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が2本、下り線が2本であり、午後2時25分から午後2時50分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が3本、下り線が2本であり、午後3時09分から午後3時50分までの間に通過する上下線は、上り線が4本、下り線が4本であった（甲3）。
- ⑨ 平成18年11月7日時点で、午前10時09分から午後0時22分までの間に通過する上下線は、上り線が11本、下り線が10本であり、午後2時08分から午後4時14分までの間に通過する上下線は、上り線が10本、下り線が11本であった（甲10）。
- ⑩ 平成19年1月10日時点において、午前9時29分から午後1時22分までの間に通過する上下線の本数は、上り線が16本、下り線が14本であった（乙6の別紙5）。

なお、前記2(2)ア(ウ)で認定したとおり、当委員会による平成19年4月3日時点の現地調査において、大宮駅午後3時02分発やまびこ57号（下り線）が本件ホテル付近を通過した際、本件ホテルの406号室内では、同

新幹線の走行に伴う振動は体感するに至らなかった。

(3) 侵害の程度について

ア 前記 2 (2) ア (イ) の被申請人による測定結果のほか、甲 3 によれば、C が、申請人からの委託を受け、平成 16 年 10 月 18 日（月曜日）、本件新幹線が通過する際の本件ホテルの敷地境界及び建物内部における振動を測定したところ（測定地点の詳細については、別紙 2 測定地点図 1 のとおり）、別紙 3 の測定結果が得られたことが認められる。また、甲 10 によれば、C が、申請人からの委託を受け、平成 18 年 11 月 7 日（火曜日）、上記と同様の方法で振動を測定したところ（測定地点の詳細については、別紙 4 測定地点図 2 のとおり）、別紙 5 の測定結果が得られたことが認められる。

イ 新幹線の振動について、その程度を評価するための行政上の指針としては、新幹線振動の指針値がある。これは、環境庁長官（当時）が昭和 51 年 3 月 12 日、運輸大臣（当時）宛に勧告したものであり、上り及び下りの列車を合わせて、原則として連続して通過する 20 本の列車について、当該通過列車ごとの振動のピークレベルを読み取り、上位半数のものを算術平均した数値により振動を評価し、この数値が 70 dB を超える地域について緊急に振動源及び障害防止対策等を講ずることを勧告している（乙 1）。なお、対象となる振動については、地表振動では鉛直振動の方が水平振動より大きいものが多く、また、その振動数帯域では人体が鉛直振動をより強く感ずるとされていることから、公害振動の把握を簡単にするためにも鉛直振動のみに着目したとされている（乙 7 の 2）。このような新幹線振動の指針値は、沿線地域の振動対策を講ずるに当たって依拠すべき行政上の指針であるから、本来、私法上の責任の有無を画する受忍限度とは直接の関係を有していない。しかし、乙 7 の 1、2 によれば、新幹線振動の指針値は、沿線地域の生活環境を保全し健康を保護することを目的と

して、沿線住民の生理的・心理的影響及び睡眠影響等に関する研究資料、振動に対する住民反応調査結果等に基づいて検討され、振動対策のための指針として設定された数値であると認められるところ、かかる指針値設定の目的、根拠に鑑みると、その指針値で示された基準は、申請人の後記(4)の被侵害利益の性質、内容においても妥当するといふべきであり、本件における受忍限度超過の判断に際し、重要な一要素となるものといふべきである。

ウ　そこで本件についてみると、前記2(2)ア(i)の被申請人による測定結果及び上記アの各測定のうち、平成16年10月18日の測定結果は、新幹線振動の指針値による測定方法とは異なるため、新幹線振動の指針値に従ってその測定値を評価することはできないが、少なくとも敷地境界線地表における鉛直振動（Z方向の振動）の個別の値は、いずれも70dBを超えてない。また、平成18年11月7日の測定では、新幹線振動の指針値に従った方法に基づき求めた算術平均値が66dBであり、やはり新幹線振動の指針値の70dBを超えていないといえる。

エ　なお、申請人は、別紙3及び別紙5の各測定結果において、新幹線振動の指針値を超える数値が何回かあった旨主張し、上記各測定結果のうち、本件ホテル内部での水平振動（X方向及びY方向の振動）について、個別の数値で70dBを超える振動が数回計測されているが、これらは新幹線振動の指針値の対象としての鉛直振動ではないから、新幹線振動の指針値と比較して評価することはできない。このような水平方向の振動をどう評価するかは、建物内部における水平振動が人に与える影響について、振動レベルによる定量的な評価値に関する資料がないため、困難な問題である。結局、平成19年4月3日付現地調査の結果に鑑みれば、上記各測定結果で確認された本件新幹線の通過に伴い発生する本件ホテルの水平振動は、せいぜい人によっては、不安感とか不快感といった心理的な影響を多少与

えることが認められるにとどまるといわざるを得ず，それだけでは受忍限度を超える違法な振動であると認めるに足りない。

(4) 被侵害利益の性質とその内容について

申請人の本件における被侵害利益は，本件ホテルの所有権であり，具体的には，本件新幹線の運行によって生じる振動により，宿泊客に不快感を与えるという意味で，宿泊サービスの提供を主たる営業とするホテルとしての建物の効用を害されたことを内容とするものであり，申請人の財産権の侵害といえることができる。

(5) 公共性ないし公益上の必要性の内容と程度

審問の全趣旨によれば，本件新幹線は，昭和５７年６月に開業して以来，東京と東北方面とを結ぶ主要な高速度交通機関として，その運行が高度の公共性を有していることは明らかである。

(6) 侵害行為の開始とその後の継続状況

ア 本件新幹線の通行に伴う本件ホテルの振動が現在の状況になるに至った原因及び時期は，証拠上明らかではない。

イ 他方で，証拠（甲１，甲３０，参考人Ｄの供述）及び審問の全趣旨によれば，本件ホテルの建築は昭和６２年４月７日に新築されたこと，その当時，既に高架橋が設置され，本件新幹線が運行されていたこと，本件ホテルを設計・施工するに当たって，特に新幹線の高架橋に接近した敷地であることにつき，設計・施工上，新幹線の運行によって生じる振動の対策等についての格別の考慮はされていなかったことがそれぞれ認められる。

ウ そして，平成１６年１０月１８日の測定結果（甲３）によれば，本件ホテルの敷地地表における測定値に対して，本件ホテルの建物における測定値をみると，鉛直振動（Ｚ方向の振動）は減衰するのに対し，水平振動（Ｘ方向の振動及びＹ方向の振動）は大きく増幅することがみてとれる。すなわち，別紙３の「現場通過時刻」欄１０：３４から１２：０９までの

本件新幹線の通過に伴う振動の平均値についてみると、Z方向の振動につき、屋外北西角が56 dBであるのに対し、屋上北西角が53 dB、2階北西角が54 dBと、それぞれ3 dB、2 dB減衰しているが、X方向の振動につき、屋外北西角が48 dBであるのに対し、屋上北西角が68 dB、2階北西角が61 dBと、それぞれ20 dB、13 dB増幅しており、Y方向の振動につき、屋外北西角50 dBであるのに対し、屋上北西角が59 dB、2階北西角が54 dBと、それぞれ9 dB、4 dB増幅している。同様に、「現場通過時刻」欄13:33から13:50までの本件新幹線の通過に伴う振動の平均値についてみると、屋外北西角と屋上北西角及び2階北西角とを対比すると、Z方向の振動がそれぞれ6 dB、4 dB減衰しているのに対し、X方向の振動がそれぞれ13 dB、8 dB増幅しており、Y方向の振動がそれぞれ17 dB、9 dB増幅している。また、「現場通過時刻」欄14:25から14:50までの本件新幹線の通過に伴う振動の平均値についてみると、屋外南西角と屋上南西角及び2階客室205号室とを対比すると、Z方向の振動がいずれも8 dB減衰しているのに対し、X方向の振動がそれぞれ18 dB、7 dB増幅しており、Y方向の振動がそれぞれ8 dB、1 dB増幅している。同様に、「現場通過時刻」欄15:09から15:50までの本件新幹線の通過に伴う振動の平均値についてみると、Z方向の振動が7 dB、8 dB減衰しているのに対し、X方向の振動がそれぞれ16 dB、13 dB増幅しており、Y方向の振動がそれぞれ6 dB、4 dB増幅している。

また、平成18年11月7日の測定結果（甲10）によっても、本件ホテルの敷地地表における測定値に対して、本件ホテルの建物における測定値をみると、鉛直振動は減衰するのに対し、水平振動は大きく増幅していることがみてとれる。すなわち、別紙4の「現場通過時刻」欄10:09から12:22までの本件新幹線の通過に伴う振動の評価値について、敷地境界線南西角と屋上南西角及び4階客室406号室とを対比すると、Z

方向の振動がいずれも 9 dB減衰しているのに対し、X方向の振動がそれぞれ 23 dB、21 dB増幅しており、Y方向の振動がそれぞれ 9 dB、8 dB増幅している。

エ 以上の認定事実によれば、本件ホテルの建物において測定された鉛直振動は、本件ホテル敷地地表における鉛直振動と比較していずれも減衰しているにもかかわらず、本件ホテルの建物において測定された水平振動は、本件ホテル敷地地表の水平振動と比較していずれも増幅しており、かつ、その増幅量は相当大きいといえることからすると、本件ホテルの構造自体が、水平振動の増幅につき、一定程度寄与していると推認することができる。

(7) 総合評価

以上検討した侵害行為の態様、侵害の程度、被侵害利益の性質とその内容、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継続状況を総合すると、本件ホテルが本件新幹線の運行によって生じる振動に曝される時間は、午前6時13分ころから午後11時16分ころ（平成18年12月1日現在）にかけて断続的なものであり、1回の新幹線の走行によって生じる振動の継続時間は数秒間であって、全体としてみれば振動に曝される時間はある程度限定的であり、本件新幹線の運行によって生じる振動については、これまで新幹線振動の指針値である70 dBを超える鉛直振動は測定されたことがなく、また、水平振動の程度については評価方法が確立されていない上、本件ホテルを設計・施工するに当たって、既に開業していた本件新幹線の振動対策は考慮されておらず、それ故本件ホテルの構造自体が水平振動の大幅な増幅に寄与していると推認されるのであるから、たとえ、本件新幹線の公共性をそれほど過大視することは相当でないとしても、結局、本件新幹線の運行によって生じる本件ホテルの振動は、いまだ受忍限度を超えるものとは認められず、被申請人の上記行為につき違法性を認めること

ができない。

5 営業損失相当額を損害とする請求について

- (1) 申請人は、本件ホテルが宿泊客から苦情が出るほど振動するようになった結果、本件ホテルの宿泊客が減少し、ホテル売上高が減少した旨主張し、甲 29（申請人代表者の陳述書）の記載及び申請人代表者の供述中には、これに沿う部分があり、証拠（甲 32 ないし 50, 56）によれば、本件ホテルのホテル売上高は、別紙 6 期別売上高表の「ホテル売上」欄記載のとおり（第 2 期以降は、5 月 1 日から翌年 4 月 30 日までを 1 期として算定している。）であって、第 9 期（平成 7 年 5 月 1 日から平成 8 年 4 月 30 日まで）をピークに、緩やかな減少傾向にあることが認められる。そして、申請人代表者の供述によれば、本件ホテルでは、開業（昭和 63 年 4 月）してすぐに宿泊料金を値上げして以来、宿泊料を現在まで据え置いてきたことが認められるから、ホテル売上高の推移は宿泊者数の推移とほぼ同様であると推認することができる。
- (2) しかし、前記 2 (2) ア (ウ) で認定したとおり、事実調査によって確認された本件ホテルの振動は、コップに入れた水が、上から見て少しないしわずかに揺れることが確認できる程度のものであること（平成 19 年 4 月 3 日付現地調査の結果）、その継続時間は数秒間にすぎないことに加え、深夜から早朝にかけては本件新幹線の通過がなく、振動も発生しないこと（審問の全趣旨）から、本件ホテルの振動が売上高に影響を与えたとは直ちには認められず、そもそも、宿泊客の減少の要因としては、ホテルの環境的な要因のほか、宿泊需要の減少、競合他社の存在、地域の経済状況、景気の動向など様々な事情が考えられるところであり、本件ホテルの宿泊客の推移についても、これらの事情による影響を受けた可能性を排除することはできないことに照らせば、上記 (1) の甲 29 の記載及び申請人代表者の供述を採用することができず、上記 (1) の各甲号証の記載及び認定事実もこれをもって、本件新幹線の通

過に伴って生じる振動と宿泊客ないしホテル売上高の減少との間の因果関係を直ちに認定することはできず、他にこれを認めるに足りる的確な証拠はない。

(3) そうすると、営業利益とは、ホテル売上以外の売上を含めた純売上高から売上原価を差し引いた売上総利益からさらに販売費及び一般管理費を差し引いたものであるから、前記のとおり本件ホテルの振動とホテル売上高の減少との間の因果関係を認めることができない上、営業利益の減少がみられるとしても、それには、レストラン売上やその他売上の減少や売上原価、販売費及び一般管理費の額等も影響していることがうかがわれること（甲41ないし52，56）も併せ考慮すると、本件ホテルの振動と申請人の営業利益の減少との間にも因果関係を認めることはできない。

(4) さらに、申請人の営業利益という財産権を被侵害利益として、その侵害を前提に受忍限度を検討すると、前記4で認定したのと同様に、本件新幹線の運行によって生じる本件ホテルの振動は、いまだ受忍限度を超えるものとは認められず、被申請人が本件新幹線の通過に伴い本件ホテルの振動を継続的に発生させていることには、違法性が認められない。

(5) 以上により、営業損失相当額を損害とする請求は、その余の点について判断するまでもなく、理由がない。

6 以上のとおり、加害行為につき、平成8年ないし平成9年ころの本件新幹線のスピードアップの事実を認めることができず、本件新幹線の通過に伴い本件ホテルの振動を継続的に発生させていることを加害行為としてとらえるとしても、防振対策工事費用相当額を損害とする請求については、上記加害行為によってもたらされる振動は受忍限度の範囲内というべきであって、上記加害行為に違法性が認められず、営業損失相当額を損害とする請求については、上記加害行為とホテル売上高ないし申請人の営業利益の減少との間の因果関係を認めることができず、またやはり上記加害行為に違法性が認められない。

したがって、申請人の民法709条に基づく損害賠償請求は、その余の点について判断するまでもなく、いずれも理由がない。

- 7 なお、申請人は、被申請人に対する損害賠償請求権の根拠として、既に検討した民法709条のほか、同法717条1項も挙げているところ、同項所定の「土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があること」について、何ら具体的な主張をしないから同項に基づく損害賠償請求は、主張自体失当であるといわざるを得ない。

第4 結論

以上の次第で、申請人の本件申請はいずれも理由がないから、これらを棄却することとして、主文のとおり裁定する。

平成20年7月22日

公害等調整委員会裁定委員会

裁定委員長 堺 宣 道

裁 定 委 員 磯 部 力

裁 定 委 員 大 坪 正 彦

(別紙 1 乃至 6 省略)

以 上