

公調委令和6年（セ）第12号 小林市における国道から振動・地盤沈下による財産被害責任裁定申請事件

裁 定

（当事者省略）

主 文

申請人の本件裁定申請を棄却する。

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、1070万円を支払え。

2 被申請人

主文同旨

第2 事案の概要

本件は、申請人が、被申請人が管理する道路を自動車が通行することで振動が発生し、それにより自宅建物が損傷したほか、精神的苦痛等を受けたなどと主張して、被申請人に対して、1070万円の損害賠償の支払を求める責任裁定の事案である。

1 前提事実

以下の各事実は、当事者間に争いがないか、掲記の各証拠（特記のない限り、枝番号を含む。）及び審問の全趣旨により容易に認められる。

(1) 当事者

ア 申請人は、別紙1 物件目録記載の土地（以下「本件土地」という。）及び建物（以下「申請人宅」という。）を所有している（審問の全趣旨）。

イ 被申請人は、国道221号線（以下「本件道路」という。）を管理する地方公共団体である（審問の全趣旨）。

(2) 申請人宅等について

ア 申請人宅は、昭和60年6月に本件土地上に建築された木・鉄骨造亜鉛メッ

キ鋼板葺^{ぶき} 2階建ての建物（床面積：1階119.13㎡、2階122.52㎡）である。本件土地は盛土がされており、西側及び南側には高さ数十cmから1m程度のL字型の擁壁（以下「本件擁壁」という。）があつて、申請人宅の西側の本件擁壁上には電柱（以下「本件電柱」という。）が立っている。申請人は、平成27年5月に相続により本件土地及び申請人宅の所有権を取得し、令和3年8月に申請人宅に転居し、これ以降、申請人宅で居住している。（甲4-4、4-5、職1、審問の全趣旨）

イ 申請人宅の間取りは、別紙2のとおりである。申請人宅の1階については、北東側は事務所として使用されているが、中央から西側部分までは間仕切り壁を除き、外側に構造体として機能している壁がなく、吹き抜け状になっており、駐車場として利用されている。申請人宅の2階のうち中央から西側部分については、合計8本（中央4本、西側4本）の鉄骨柱で支えられており、東側部分については、木造の壁や柱で支えられている。中央の鉄骨柱と西側の鉄骨柱間の距離は約5.7mである。また、申請人宅の2階は居室として利用されている。（甲3、4-3～4-6、職1）

ウ 申請人宅の北側には片側1車線の本件道路があり、本件土地の敷地境界から本件道路の路側帯の白線までの水平距離は約3mである。申請人宅の西側には通路があり、その地下には本件道路を横断するように用水路（以下「本件用水路」という。）が通っている。申請人宅の東隣には、a氏が居住する家屋（母屋及び離れ）があり、このうち離れは申請人宅と同様に本件道路と接するように建っている。（甲4-1～4-5、職1）

申請人宅が所在する地域は、準住居地域に指定されており、道路交通振動の要請限度における第1種区域（良好な住居の環境を保全するため、特に静穏の保持を必要とする区域及び住居の用に供されているため、静穏の保持を必要とする区域）に該当する（甲2）。

(3) 振動に関する基準

ア 振動規制法施行規則（昭和５１年総理府令第５８号）等によれば、第１種区域における道路交通振動の振動レベルの要請限度は、昼間（午前８時から午後７時まで）が６５ｄＢ以下、夜間（午後７時から翌午前８時まで）が６０ｄＢ以下であり、振動レベルは、５秒間隔、１００個又はこれに準ずる間隔、個数の測定値の８０％レンジの上端の数値を、昼間及び夜間の区分ごとに平均した数値とされている（甲２）。

イ 気象庁震度階級と振動レベルとの対応関係は以下のとおりである。なお、振動の感覚閾値^{いさ}は５５ｄＢとされている。（甲２）

- （ア） 震度５ ９５ｄＢから１０５ｄＢまで
- （イ） 震度４ ８５ｄＢから９５ｄＢまで
- （ウ） 震度３ ７５ｄＢから８５ｄＢまで
- （エ） 震度２ ６５ｄＢから７５ｄＢまで
- （オ） 震度１ ５５ｄＢから６５ｄＢまで
- （カ） 震度０ ５５ｄＢ以下

（４） 公害等調整委員会による調査等

裁定委員会は、日本大学短期大学部建築・生活デザイン学科の教授であり、構造工学、地盤工学、建築構造及び地盤基礎構造を専門とする酒匂教明を専門委員に選任し、その後、公害等調整委員会（以下「公調委」という。）の事務局は、令和７年８月５日、専門委員を立ち会わせた上で、申請人宅及び周辺の状況を調査するために現地調査（以下「本件調査」という。）を実施した。専門委員は、同年１１月４日、本件調査の結果に基づき意見書（以下「本件意見書」という。）を当裁定委員会に提出した。（職１、２、審問の全趣旨）

２ 当事者の主張

（１） 申請人の主張

ア 申請人が令和３年８月に申請人宅に移住してから本件道路を大型車が通行するたびに激しい振動が生じていたが、令和４年１０月頃に本件用水路上にある

本件道路の表面に亀裂（以下「本件亀裂」という。）が生じ、それ以降、振動は徐々に激しくなり、その結果、１年以上にわたり、８５ｄＢ以上の振動が１日６０回以上も生じるようになった。その後、本件亀裂の補修工事が複数回行われ、令和５年１２月頃に本件亀裂は修復されたが、それに伴い申請人宅の北東側にある本件道路の表面に道路をつなぐためのジョイント（以下「本件ジョイント」という。）が移設され、その結果、本件ジョイント上を大型車が通過するたびに大きな振動が生じるようになった。令和６年１１月１０日頃に本件ジョイントの改修工事が終了し、新たなジョイントが本件道路上の申請人宅から北西へ約１５ｍ離れた場所に移設されるまで、大きな振動が続いた。

イ 令和３年８月から令和６年１１月１０日頃までの間に、本件道路から発生した振動により申請人宅の基礎部分に亀裂が生じたり、支柱がくの字に曲がったりした。

また、申請人は、１年以上もの間に振動を受け続けたことにより精神的苦痛等を受けた。

ウ 損害額 合計１０７０万円

(ア) 建物補修費用 ７７０万円

a 共通仮設工事 ８万６０００円

b レベル調整工事 ５９９万３４６０円

c 運搬諸経費 ９２万０５４０円

d 消費税相当額 ７０万円

(イ) 慰謝料 ３００万円

(2) 被申請人の主張

ア 令和６年６月に申請人宅が所在する地域において本件道路からの振動の振動レベルを調査した結果、昼間の時間帯で４７ｄＢ、夜間の時間帯で３８ｄＢであることが確認された。この値は、道路交通振動の要請限度として定められた数値を大きく下回り、人間の感覚レベルでは「人は揺れを感じない」程度のも

のであるから、そもそも受忍限度を超えて違法と評価されるレベルの振動は発生していない。

イ 本件道路から発生する振動のレベルは上記アのとおりであり、これに加え、本件土地が軟弱地盤であるとはいえないことも踏まえると、本件道路からの振動により本件土地において地盤沈下が生じたとは考え難い。

ウ 本件道路の振動等により申請人が主張するような損害が発生したことは否認する。

第3 当裁定委員会の判断

1 認定事実

前提事実、文中掲記の証拠及び審問の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 本件土地の周辺の地盤の状況について

平成30年10月に申請人宅の近隣の複数の地点においてボーリング調査が実施された。このうち申請人宅から最も近接する東側に数百m離れた地点では、深度5m付近までの地層の大部分が黒ボク、ローム、火山灰土等の粘着性の強い土質で構成されていた。（甲7、15、21）

(2) 本件道路の交通量について

令和3年当時、申請人宅付近の本件道路では、1日当たり約1万2000台の自動車（このうち大型車両は約2000台）が通行しており、それより前も同様の交通量があった（甲16、乙7、8、10、職1[a氏の指示説明]、審問の全趣旨）。

(3) 本件道路の補修工事等について

ア 申請人は、令和3年9月又は同年10月頃、被申請人の出先機関である宮崎県県土整備部土木事務所（以下「小林土木事務所」という。）に対して、本件道路を通行する自動車による振動と騒音の対策を講じるよう求めた（審問の全趣旨）。

イ 令和4年10月頃に申請人宅の北西側の本件道路の表面上（本件用水路があ

る部分の上部)に亀裂(本件亀裂)が生じた。この頃から、申請人は、申請人宅において、本件道路を自動車が行き交うたびに激しい振動を感じるようになったため、令和5年1月頃に小林土木事務所に連絡した。

被申請人は、申請人宅の前方にある本件道路について、同年11月21日から同月24日にかけて、道路表面を機材で削り取り、その上に新しい舗装材(乳剤)を重ねる道路補修工事である切削オーバーレイ工を実施し、同月27日及び同月28日は、区画線工を実施した。これにより本件亀裂は修復したが、申請人宅の北東側(a氏の離れの前)にある本件道路上に新しく舗装された面と既存の面とのつなぎ目(本件ジョイント)ができた。

(以上につき、甲4-1、4-2、17、乙3~6[枝番を含む。以下、断りのない限り同じ。]、審問の全趣旨)

ウ その後、申請人は、小林土木事務所に対し、本件道路を通行する自動車による振動、特に自動車が本件ジョイントを通行する際の振動を訴え、本件ジョイントを申請人宅から離れた場所に移設することを求めたため、被申請人は、令和6年9月21日、本件ジョイントを補修するために本件ジョイント部分のアスファルトの表面を切削し、そこを再度アスファルトで舗装する工事を実施し(甲18)、さらに、令和6年11月10日から同月12日頃にかけて、上記イと同様の工事を実施するとともに、ジョイントを、申請人宅から北西へ約15m離れた場所にある本件道路上に移設した。これ以降、申請人は、大型車両が本件道路の申請人宅の付近の部分を通行する場合を除き、本件道路から振動を感じることはなくなった。(甲19、20、乙3、職1、審問の全趣旨)

(4) 申請人宅の損傷状況

ア 令和4年10月頃、申請人宅の鉄骨柱の柱脚部分のコンクリート基礎のうち中央2か所及び西側4か所(合計6か所)に亀裂が生じたほか、申請人宅の駐車場のコンクリート床の表面に複数か所にわたり亀裂やひび割れが生じた(甲4-8、22、職1、審問の全趣旨)。

イ 申請人は、令和５年９月頃、申請人宅の２階及び駐車場の西側に傾斜していることを認識した。また、同月頃、申請人宅の壁に隙間や膨らみが生じたり、駐車場のコンクリート床の表面にひび割れが生じた。（甲２３、２４、２８－４、２８－５、２８－７、２８－１５、審問の全趣旨）

ウ 申請人は、令和６年初頭に申請人宅の中央にある鉄骨柱の一部が傾いていることを認識した。また、申請人は、同年８月頃、申請人宅の西側にある南北の鉄骨柱がくの字に変形していること、申請人宅の２階の床を支える^{はり}梁のひびが拡大していることを認識した。（甲４－５～４－７、２５、２７、職１、審問の全趣旨）

エ 申請人は、令和７年２月から同年４月頃にかけて、申請人宅内や駐車場のコンクリート床・壁の表面、２階ボイラー室の床に亀裂やひび割れが生じていることを認識した。（甲２８－３、２８－６、２８－８～２８－１４、２８－１６、職１、審問の全趣旨）

(5) 本件道路の振動の測定結果について

ア 申請人は、令和６年３月１９日から同年６月１４日にわたり、スマートフォンのアプリを利用して、本件道路から発生する振動の改正メルカリ震度階における震度階級を測定した。スマートフォンのアプリによる振動の測定については、センサーの精度やその設置方法等の問題もあるので、必ずしも正確なものとして扱うことはできないが、上記測定結果によると、平均値は震度階級１（無感。ほとんどの人は揺れを感じない。）未満であり、概ね震度階級２（弱い。高い建物の上層階におり、安静にしている状態の人が揺れを感じる。）以下に収まっており、時折震度階級３（少し弱い。高い建物の上層階にいる多くの人が揺れを感じる。駐車されている自動車がわずかに揺れる。）に達することはあったが、震度階級４（軽度。屋内にいる人の多くが揺れを感じる。眠っている人の一部が目覚ます。食器棚がカタカタと揺れる。）に達することはなかった。（甲８、１１）

イ 専門業者は、小林市役所からの委託を受け、令和6年6月13日から翌14日にかけて、申請人宅の前方にある本件道路において、車両が通行することに伴い発生する道路交通振動について、振動レベル(L_{10} 〔80%レンジ上端値〕、 L_{50} 〔中央値〕、 L_{max} 〔最大値〕、 L_{min} 〔最小値〕)及び地盤卓越振動数をそれぞれ測定した(以下「委託調査」という。)。その結果、昼間の時間帯(午前8時から午後7時まで)については、振動レベルのうち L_{10} が47dB、 L_{50} が34dBであり、夜間の時間帯(午後7時から翌午前8時まで)については、 L_{10} が38dB、 L_{50} が30dB未満であり、瞬間的に発生する振動レベルの最大値(L_{max})は昼間及び夜間の時間帯ともに73dBであった。また、地盤卓越振動数の平均値は21Hzであり、15Hz以下のものが軟弱地盤であるとされていることからすれば、今回の測定地点は軟弱地盤ではないと考えられると結論付けられた。(甲2)

(6) 本件調査の結果の一部(職1)

ア 公調委の事務局職員が申請人宅の西側にある本件電柱や本件用水路、本件擁壁をそれぞれ確認したところ、いずれも変状は生じていなかった。また、申請人宅の駐車場のコンクリート床等の表面に亀裂やひび割れを確認できるものの、地盤沈下の際に生じるような大きな亀裂等は生じておらず、コンクリート床全体が大きく傾斜している様子もうかがえなかった。

イ a氏は、道路と隣接していない母屋に住んでおり、母屋に傾き等は生じておらず、離れについては、傾き等が生じているか分からない、過去に大きな地震があったが、液状化や地盤沈下などは生じていないと説明した。

(7) 専門委員の意見(職2)

専門委員は、当事者から提出された証拠及び本件調査の結果を踏まえ、本件意見書を作成した。本件意見書の概要は、以下のとおりである。

ア 申請人宅の傾きの原因について

申請人宅には、鉄骨柱の曲がり、床の傾き、ひび割れなどがみられる。柱脚

部分のコンクリートひび割れは、柱脚の浮きによるものであり、鉄骨柱の曲がりは柱頭に曲げモーメントが作用したものと思われ、申請人宅は北西方向に向かって傾いたと考えられる。

本件擁壁においては、目測では目地のずれ、亀裂、壁面のはらみ出し等はみられない。前記(1)の本件土地の地盤の構成を踏まえると、本件土地の液状化の可能性は認められない。さらに、申請人宅が新築された昭和60年から申請人が仮住まいを開始した令和3年までには35年程度経過しており、この時点で何かしらの不具合がないのであれば、建物直下の地盤が急に圧密沈下を起こしたとは考えにくい。仮に申請人宅を傾かせるような地盤変状が起きたとすれば、本件電柱にも目視で傾きが確認されることが考えられるが、本件電柱には傾きが確認できないから、申請人宅に傾きを与えるようなレベルの地盤変状はなかったと判断される。

また、道路に接する土地が道路の交通振動を近接して受けたとしても、そのレベルは地震の震度5弱に達することはない。申請人宅が昭和60年に設計されたとすれば、震度5弱で家屋が傾くようなものではないから、何回も交通振動を受けたとしても、それによって申請人宅が傾いたとは考えにくい。

他方で、申請人宅は、1階の開いた空間を駐車場などに利用されるピロティ形式と呼ばれるものであり、申請人宅1階の骨組みは、別紙3の図1の配置であって、鉄骨柱部分には、外側の間仕切り壁はあるものの構造体として機能している壁は見当たらない。申請人宅では、2階以上の重さを図1の2及び3の鉄骨柱が支えることになる。申請人宅は、新築当時、鉄骨柱が鉛直性を保っており、申請人宅を問題なく支えていたと考えられるが、経年劣化により柱・梁・壁の伸長・収縮、柱と梁のかみ合わせは微妙に変化する。特に申請人宅の鉄骨と木造の境界部分は、元々一体性が保ちにくく、温熱の変化による伸張性は大きく異なるため、申請人宅の中央より西側部分（図1の右側）を支えていた鉄骨柱の鉛直性に徐々に問題が生じたものと考えられる。鉄骨柱が支える部分は、

東側（図 1 の左側）には家屋があるが、西側（同右側）には支えるものがなく、また、中央の鉄骨柱と西側の鉄骨柱間の距離（図 1 の 2 と 3 のスパン間距離）は 5.7 m と非常に長く安定性に欠け、一度西側（図 1 の右側）に少しでも傾けば別紙 3 の図 2 に示すような転倒モーメントが働き続けることになり、その結果、図 1 の 3 の鉄骨柱の曲がり及び図 2 の柱脚の浮き上がりが現れたと考えられる。そして、これらと同時に本件調査で確認された隙間、膨らみ、壁の傾き及び亀裂が生じたものと考えられる。

以上によれば、申請人宅の傾きの原因は、潜在的に有していた建物の構造の特性だったと判断される。

イ 申請人が受けた振動被害について

道路に少しでも段差があると、重量のある車両が通過するときに大きな振動及び衝撃音が発生することがある。これらの振動及び衝撃音については、人間にとって揺れを感じさせやすいものであり、特に申請人宅は、駐車場が反響する空間となっているため、揺れを感じやすい環境にあったと考えられる。また、家屋の骨組みが安定しない場合は、家屋自体の揺れが増幅されやすいが、令和 3 年 10 月の時点では、既に申請人宅の構造に異変が生じ始めていたと思われ、そのため申請人はこの頃から強く振動を意識するようになったと思われる。

2 判断

(1) 本件道路を自動車が通行することで発生した振動と申請人宅の損傷との因果関係

ア 認定事実(4)のとおり、申請人宅の鉄骨柱の柱脚部分には合計 6 か所の亀裂が見られ、西側にある南北の鉄骨柱がくの字に湾曲していたことが認められるほか、申請人宅内の壁の隙間、膨らみ、梁のひび割れ、2 階のボイラー室の床の亀裂やひび割れ、駐車場のコンクリート床・壁の亀裂、ひび割れ等が生じていたことが認められる。

これらの申請人宅の損傷について、本件意見書は、①本件擁壁について目地

のずれ、亀裂、壁面のはらみ出し等が認められないこと、申請人宅が新築されてから申請人が転居するまでの35年もの間に申請人宅において不具合がなかったこと、本件電柱にも傾きが認められないことに加え、本件土地の地盤の土質等を踏まえ、本件土地において申請人宅が傾くほどの地盤の液状化や地盤変状の可能性はない、②道路に面する敷地が受ける道路の交通振動については、そのレベルが震度5弱に達することではなく、申請人宅の建築時期を根拠に申請人宅が震度5弱で傾く設計ではないとして、交通振動によって申請人宅が傾いたとは考えにくい、③経年劣化により申請人宅の柱・梁・壁は伸長・収縮し、柱と梁のかみ合わせは微妙に変化すること、特に鉄骨造と木造の境界部分は一団性が保ちにくく、境界部分より西側の鉄骨柱の鉛直性に徐々に問題が起きたと考えられること、鉄骨柱の西側は柱の他に支えるものがなく、中央と西側の鉄骨柱の間の距離は5.7mであり、安定性に欠けることから、転倒モーメントが働き続けることにより、中央部の鉄骨柱の柱脚部の浮きや西側の鉄骨柱の曲がりが生じたとし、同時にそれ以外の損傷も生じたと考えられるとし、申請人宅の傾きの原因について、潜在的に有していた建物構造の特性であったと判断した。

専門委員は、構造工学、地盤工学、建築構造及び地盤基礎構造の専門家であり、地盤振動やそれが建物に与える影響等に関して専門的な知見を有しており、本件意見書の内容は、そのような専門的知見に基づくものであって、特段不合理な点は認められない。本件意見書の本件土地の地盤についての判断は、申請人宅前の本件道路の振動を測定した委託調査において、地盤卓越振動数の値から本件土地は軟弱地盤ではないとされていることから裏付けられ、また、本件意見書の申請人宅の傾きの原因が本件道路を自動車が通行することで発生する振動ではないとの結論は本件ジョイントからより近接した場所にあったa氏の自宅が本件道路からの振動により損傷したり、その土地の地盤が沈下した様子がうかがえないこととも整合する（なお、申請人は、過去には委託調査時よ

りも大きな振動が生じていたと主張するが、委託調査における最大振動レベルの値（73 dB）に照らすと、申請人が主張する振動の振動レベルが震度5弱相当の95 dBに達していたとは考えにくいから、申請人の主張を踏まえても、上記結論は左右されない。）。

以上によれば、本件意見書は採用することができ、本件道路を自動車が通行することで発生した振動により、申請人宅が損傷したと認めることはできない。

イ 申請人の主張について

(7) 申請人は、申請人宅の基礎及び駐車場の亀裂やひび割れについて、申請人宅に転居する令和3年8月以前はほとんど見られず、本件亀裂が生じ道路振動が激しくなって以降に生じたものであるから、道路振動が原因である旨主張する。

しかし、前記アのとおり、申請人宅の損傷の原因が申請人宅の構造の特性等を原因とする上記判断は、令和3年8月以降に申請人宅が損傷したことで矛盾するものではない。むしろ、申請人宅の駐車場では、本件亀裂が修復され、ジョイントが本件ジョイントから移設され、申請人は、大型車両が本件道路の申請人宅付近の部分を通行する場合を除き、本件道路からの振動を感じる事がなくなった令和6年11月以降も、新たな亀裂やひび割れを認識しており（認定事実(4)エ）、申請人が主張する振動と申請人宅における損傷の発生時期が必ずしも整合していない。

よって、申請人の上記主張は採用することができない。

(イ) また、申請人は、申請人宅の駐車場が北方向に沈み込んでいたことなどから、本件土地の地盤は沈下している旨主張する。

しかし、認定事実(6)アのとおり、申請人宅の駐車場のコンクリート床等の表面に亀裂やひび割れを確認できるものの、地盤沈下の際に生じるような大きな亀裂等は生じておらず、コンクリート床全体が大きく傾斜している様子もうかがえない。加えて、申請人宅の傾斜を伴うほどの地盤沈下が生じてい

るのであれば、申請人宅だけでなく本件擁壁や申請人宅の周囲にある本件電柱にも地盤沈下の徴^{ひょう}憑がないと不自然であるが、本件擁壁や本件電柱に変状が認められなかったことは認定事実(6)アのとおりである。

したがって、申請人宅の駐車場に地盤沈下は認められず、申請人の上記主張は採用することができない。

(ウ) このほか申請人は、自身が提出する証拠(甲5)等に基づき、震度3以上の振動を多数受けているのに申請人宅に何も異変が生じないのは不自然である旨主張する。

しかし、申請人が提出する証拠(甲5)は、振動と地盤の液状化の関係や、液状化地盤における沈下被害の原因等を明らかにした論文であり、本件土地において地盤の液状化が認められないことは前記アのとおりであるから、上記証拠をもって、申請人宅の損傷の原因が本件道路からの振動であるということとはできない。また、申請人は、国土交通省作成の資料(甲33)も提出するが、この資料は大型車両の通行が道路舗装や橋梁に与える影響を示したものであり、道路近隣に所在する家屋への影響を明らかにしたものではない。そのほか震度5弱程度の振動に耐え得る建造物について、地盤の変状や液状化もないのにこれよりも相当弱い震度3程度の交通振動を多数受けた場合に損傷が生じ得ることを裏付ける専門的科学的知見は認められない。

よって、申請人の上記主張は採用することができない。

(2) 受忍限度について

ア 本件道路からの振動の程度等

委託調査(認定事実(5)イ)によれば、本件ジョイントがあった令和6年6月時点の申請人宅付近の本件道路の振動を測定したところ、振動レベル(L_{10})は、昼間の時間帯で47dBであり、夜間の時間帯で38dBであった。これは、振動規制法施行規則で定められた要請限度(昼間65dB、夜間60dB)を20dB程度下回る値であるばかりか、気象庁震度階級における震度0に相

当し、振動の感覚閾値を下回る数値である（前提事実(3)）。また、振動レベルの最大値は73dBであるが、この値は震度2に相当するもので、屋内にいる多くの人が揺れを感じる程度であり（甲2）、また、 L_{10} や L_{50} の値を踏まえると、この程度の振動が、常時継続的に生じていたとまでは認められない。以上のことは、申請人自身が測定した結果（認定事実(5)ア）についても、同様のことがいえる。

申請人は、本件道路上に本件亀裂があったときはさらに大きな振動が発生したと主張するが、本件亀裂はアスファルトの道路上の表面にできた亀裂にすぎず、この上を大型車両が通過したからといって、委託調査で測定された振動レベルを大幅に超えるような振動が頻繁に発生していたと認めることはできない。

以上によれば、本件道路から振動が発生していたことは認められるものの、その程度は一般的にみて耐え難い程度であったとは認められない。

イ 本件道路からの振動による申請人の被害の性質及び内容

本件道路からの振動と申請人宅の損傷との間に因果関係が認められないことは前記(1)のとおりである。また、申請人が本件道路からの振動により具体的な健康被害が生じている様子もうかがえない（なお、申請人は、申請人宅で共に暮らしている同人の妻の診断書（甲10）を提出し、床が傾いているせいかめまいと吐き気の症状を訴えている旨主張するが、申請人宅の傾きの原因が本件道路からの振動でないことは前記(1)のとおりである。）。

申請人は、1年以上も振動を受け続けたことにより、不安や精神的苦痛を受けたと主張するが、本件意見書によれば、申請人宅は振動を増幅させたり、感じやすくさせたりするような不安定な構造であったといえるから（認定事実(7)イ）、申請人が感じていた振動については、必ずしも本件道路のみに起因するとまではいえない。

以上によれば、申請人が、本件道路から発生する振動により何らかの具体的な被害を受けていたとは認められない。

ウ 被申請人の対応

認定事実(3)のとおり、被申請人は、申請人からの希望等を踏まえ、本件亀裂及び本件ジョイントを修復するために、令和5年11月から令和6年11月までの間に合計3回にわたり、本件道路の表面を切削して舗装したり、ジョイントを移設するなどの相当規模の工事を実施し、その結果、本件亀裂がなくなり、ジョイントも移設され、申請人は、大型車両が本件道路の申請人宅の付近の部分を通行する場合を除き、本件道路から振動を感じることはなくなった。

以上のとおり、被申請人は、申請人の求めに可能な範囲で対応し、本件道路において自動車が通行することで発生する振動の低減に向けて、相当なコストをかけて有効な対策を講じたと評価することができる。

エ 先住関係

申請人が申請人宅に転居する以前から、本件道路では自動車の通行に伴い振動が生じていたと考えられるが（認定事実(2)）、申請人は、そのような振動があることを認識しつつ、申請人宅に転居したと考えられ、本件道路を自動車が通行することによる振動の発生との先後関係でいえば、申請人は後住者であるといえる。

オ 小括

以上の点を総合考慮すれば、令和3年8月から令和6年11月10日頃までの間に本件道路を自動車が通行することで発生した振動が申請人の受忍限度を超えたものとは認められない。

3 結論

以上によれば、その余の点を判断するまでもなく、申請人の本件裁定申請は理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり裁定する。

令和8年2月4日

公害等調整委員会裁定委員会

裁定委員長 中 村 也 寸 志

裁 定 委 員 若 生 俊 彦

裁定委員大橋洋一は、差支えがあるため署名押印することができない。

裁定委員長 中 村 也 寸 志

※裁定文中の別紙は省略