
防衛施設である飛行場に係る騒音訴訟における騒音対策区域の取扱い

日本大学危機管理学部 教授 木原 淳

- I はじめに
- II 騒音訴訟が提起された防衛施設である飛行場における騒音対策区域の状況
- III 防衛施設である騒音訴訟における裁判所の判断の傾向と変遷
- IV おわりに

I はじめに

昭和 50 年 9 月に自衛隊の小松飛行場の騒音に曝されてきた周辺住民が自衛隊機等の昼休みと夜間飛行の差止並びに過去分及び将来分の損害賠償を求めて訴訟を提起した¹。この提訴を嚆矢として、米軍の横田飛行場、厚木飛行場、嘉手納飛行場、普天間飛行場と岩国飛行場の騒音公害に関しても累次の訴訟が提起され、多額の過去分の損害賠償請求が容認されている。下級審判決には、上告審で破棄・取消がなされたものの²、やむを得ないと認める場合を除き自衛隊機を夜間に運航させてはならないことを命じた判決も現われ³、航空機騒音は防衛施設である飛行場の安定的な使用の確保にとって看過し得ない問題となっている。

日米安保条約第 6 条に基づくわが国の在日米軍に対する施設・区域の提供は、第 5 条に基づく米国による日本の防衛義務とギブ・アンド・テイクの関係にあり、飛行場は港湾施設と並び在日米軍の重要施設であると考えられる。在日米軍の飛行場は、中国や北朝鮮の接近阻止・領域使用拒否（A2AD）能力の向上に伴って朝鮮戦争や台湾海峡危機当時のような絶対的な優位性を失ったものの⁴、平素からの米軍航空戦力のプレゼンス、情報収集・警戒監視・偵察（ISR）と訓練、緊急事態における増援戦力の集結や出撃さらに米軍航空戦力のグローバルなネットワークにおける中継や整備・補給の拠点として重要な役割を果たしていると考えられる。また、自衛隊の飛行場も、平素からの情報収集・警戒監視・偵察活動、領空侵犯対処措置、災害派遣、米軍機の移転訓練を含む訓練や整備・補給の拠点として機能し、緊急事態には各種の行動の拠点と返還が予定されている米軍普天間飛行場の機能代替の役割を果たすことになる。

このような役割を果たす防衛施設である飛行場⁵の安定的な使用の確保に資するために、国は防衛施設周辺環境の整備に関する法律（昭和 49 年 6 月 27 日法律第 105 号。以下、「環境整備法」という）に基づき飛行場周辺の第一種区域等における住宅防音工事に関する助成等の騒音対策を講じており、これらの措置を政策的な損失補償措置と位置付けている。これらの区域等の指定に際して、国は飛行場周辺の航空機騒音を評価して騒音コンター（等

騒音線)を作成する。騒音コンターとは、飛行場周辺の騒音等の実測手法又はこれにより得られた各種のデータに基づく予測手法によって飛行場と飛行経路の周囲に及ぶ騒音の程度を等高線のように表したもので、これを図表化したものが騒音コンター図である。環境整備法上の指定区域の外郭線は、住民の居住状況の実態に適合するように、騒音コンターを基に、合理的と認められる範囲で取り込んだ住宅の敷地の外縁、道路、河川等に即して引かれる⁶。なお、判例では環境整備法上の指定区域を単にコンターや告示コンター等と呼称するものもあり注意を要する。

これに対し、防衛施設である飛行場に係る騒音訴訟の大部分では、環境整備法上の指定区域等又はその基礎資料である騒音コンターが、国家賠償法又は日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定の実施に伴う民事特別法(昭和27年4月28日法律第121号)(以下、「民特法」という)に基づく飛行場の供用関連瑕疵に起因した損害賠償の対象となる違法な騒音被害を認定する基準として援用されている。換言すれば、国が政策的な損失補償の観点から環境整備法に基づきその裁量の範囲内で騒音対策区域を合理的に設定又は修正して補償の対象者を拡大すれば、裁判で認定され得る騒音被害と損害賠償額も増大していく構造が判例により成立したのである。

いわゆる基地騒音訴訟が提起された後も、国は住宅防音工事の助成の対象を画する区域指定の基準を段階的に緩和・拡大した。小松飛行場、厚木飛行場と岩国飛行場では、それぞれの飛行場固有の事情に基づいて環境整備法上の指定区域が追加拡大されている。他方、横田飛行場と厚木飛行場では、騒音状況の変化を踏まえて、拡大とともに解除を含む環境整備法上の指定区域の見直しが行われた。松島飛行場、小月飛行場、防府飛行場では、環境整備法上の指定区域の縮小が行われている。しかし、損失補償の対象者を大幅に縮減させる環境整備法上の指定区域の縮小には、常に地元自治体の理解が得られ、見直しが円滑に進む訳ではない。環境整備法上の指定区域の縮小に対して「長年航空機騒音に悩まされ続け、我慢の限度を超えている町民の苦しみを全く無視しているものであり、到底受け入れられるものではありません」との反応が示され⁷、予定された地域指定の告示の解除が見送られる事例も現れている⁸。

騒音訴訟が提起された飛行場における騒音対策区域の指定時期は、最新のものでも平成18年、古いものは昭和58年(さらにその根拠となった騒音調査は昭和52年)となっている。国は、区域の指定から長期間が経過し、配備機種の変更等⁹により、区域が必ずしも現状の騒音の状況を反映したものではなくなっているとして、全国的な区域指定の見直しを進めている¹⁰。また、住宅防音工事が希望世帯に行き渡るようになったことを踏まえて¹¹、訴訟での評価が賠償金額の減額事由に留まっている住宅防音工事に対する助成の在り方も問われるようになっている。

騒音対策区域の変更や縮小が行政課題として浮上する時代において、基地騒音訴訟の判決における損害の認定がどのようになされているのかというのが本稿執筆の問題意識であ

る。近年の判決において指定から長期間が経過した騒音対策区域が損害賠償を容認する期間の騒音の状況を体現すると認定されるのであれば、いかなる根拠と論理に基づいて行われているのであろうか。これらの情報を整理・吟味して、国による騒音状況の調査や区域指定の在り方に対する判決からの含意を抽出することが本稿の目的である。

Ⅱ 騒音訴訟が提起された防衛施設である飛行場における騒音対策区域の状況

1 防衛施設である飛行場周辺の騒音対策区域に関する法律等の枠組

昭和 28 年に制定された日本国に駐留するアメリカ合衆国軍隊等の行為による特別損失の補償に関する法律（昭和 28 年 8 月 25 日法律第 246 号）は、米軍の特定行為（水面利用阻害行為（防潜網その他の水中工作物の設置・維持と漁礁等の除去等）、農地利用阻害行為（防風・防砂・防災施設や農道等の除去等、農地の利用を著しく阻害する頻繁な射撃・航空機の離発着等）、学校教育施設・病院近傍での航空機・車両の使用及び射撃等）を原因とする特定事業の経営上に生ずる損失を国が補償することを定め、この補償には農地の利用を著しく阻害する頻繁な航空機の離発着に対する補償（いわゆる首振補償）が含まれている。このような特損的被害が自衛隊によって惹起されるようになると、その対策を講ずるため昭和 41 年に防衛施設周辺の整備等に関する法律（昭和 41 年 7 月 26 日法律第 135 号。以下、「周辺整備法」という）が制定され、特定飛行場周辺の指定区域に所在していた建物等の移転補償等も可能となった¹²。

昭和 40 年代の高度成長に伴う防衛施設周辺の都市化の進展や公害問題などで高揚した住民の生活環境保全意識に対応し得る基地対策を可能とするために、昭和 49 年には環境整備法が制定された。自衛隊等の航空機の離着陸等の頻繁な実施により生ずる音響に起因する障害が著しいと認められる飛行場の周辺対策が大幅に拡充され¹³、第一種区域においては住宅防音工事の助成が、第二種区域においては建物等の移転補償等や地方公共団体が広場等の緩衝地帯として使用する場合における国の買入地の無償使用が、第三種区域においては緩衝緑地帯の整備が可能となった。環境整備法の附則により周辺整備法は廃止されたが、その際、周辺整備法に基づき指定されていた移転補償等の対策区域は、環境整備法上の第二種区域とみなされることとなった（みなし第二種区域）。

2 騒音対策区域を画する騒音値の指標

環境整備法に基づいて指定される第三種区域の指定基準は WECPNL（以下、「W」という）値¹⁴で 95 以上、第二種区域が 90 以上である。第一種区域の W 値は当初 85 とされたが、昭和 54 年に 80 へ、昭和 56 年に 75 へと段階的に引き下げられた。わが国の W 値の基準では独自の簡便化された算定手順が定められていたことから、平成 14 年の成田空港の暫定平行滑走路供用開始後の同空港の W 値が従前の値を下回る現象が生じ、この基準の見直しの機運が高まった。平成 19 年には、騒音測定機器の技術的な進歩と普及や国際的

な航空機騒音の評価指標の動向を勘案し、新たな基準として L_{den}^{15} が採用され、平成 25 年から施行された。これに伴い、環境整備法に基づく区域指定も、平成 25 年度以降は第一種区域が $L_{den}62$ 、第二種区域が $L_{den}73$ 、第三種区域が $L_{den}76$ によることとされた。

第一種区域内で行われる住宅防音工事には、 $W80$ 以上の区域に所在する家屋を対象とする第 I 工法（防音壁、防音天井、防音サッシ、換気扇、冷暖房機）と $W75$ から 80 未満の区域を対象とする第 II 工法（防音サッシ、換気扇、冷暖房機）の区分がなされた。その後、家屋全体を一つの区画とする外郭防音工事の対象となる区域の外郭線も $W85$ を基準に設定された。住宅防音工事の助成対象家屋が多数に上った飛行場では、区域指定の基礎となった騒音調査とは別に実施された調査に基づいて、工法区分線、防音工事の募集区域や外郭線が定められた。

W 値の算定方法には環境庁方式と防衛施設庁方式が存在する。環境庁方式とは航空機騒音の環境基準で定められた算出方法で、日々の騒音が単純にパワー平均される。公共用飛行場（民間空港）では一日当たりの飛行回数の年較差が小さいのに対し、防衛施設である飛行場（航空基地）における一日当たりの飛行回数は、時期によって大きく変動する（例えば、実動演習中と年末年始休暇中）。防衛施設庁方式では、各騒音測定日の総飛行回数を求めて、飛行のない日も含めて少ない方からの累積度数が 90% に相当する日の飛行回数を標準飛行回数として騒音量を算定する。騒音曝露量も、環境庁方式では一律に騒音継続時間を 20 秒とみなしてピーク値から簡便に算出するのに対して、防衛施設庁方式では機種・飛行態様・飛行経路別に算出される騒音継続時間の平均値に基づく継続時間補正と、ジェット機の着陸時にはピーク騒音レベルのパワー平均値の算定に際して 2dB を加算する着陸音補正が行われた。このため、防衛施設庁方式の W 値は環境庁方式よりも 4 程度大きくなるとされている。

なお、航空機騒音の環境基準となる指標の W 値から L_{den} への変更は、簡便な計算式に依拠していた環境庁方式による騒音測定がより精緻な評価となることを意味し、従前からこうした要素を取り入れていた防衛省方式と環境庁方式の L_{den} による評価の差にも影響が及ぶ可能性も考えられる。しかし、これまでの判例では損害賠償請求の対象期間において効力を有する環境整備法上の区域指定の指標である W 値が用いられていることから、本稿でも専ら W 値を取り扱うこととする。評価指標の変更に伴う影響の分析は、今後の新指標での区域指定の実施と実測調査値の比較研究の進展に委ねることとしたい。

3 騒音訴訟が提起された防衛施設である飛行場における騒音対策区域の状況

各飛行場に係る諸判決の認定事実を筆者がとりまとめたところによれば、騒音訴訟が提起された飛行場での騒音対策区域の指定等の経緯は次表の通りである。

	暦年	指定等
横田	昭 42	防衛施設庁が周辺整備法に基づく移転補償等の区域を指定
	昭 48	日本音響材料協会が騒音を調査し、コンター図を作成（環境庁方式）
	昭 49	防衛施設庁が環境整備法に基づく第一種ないし第三種区域指定案を提示
	昭 50-53	日本音響材料協会が騒音を調査しコンター図を作成（防衛施設庁方式）
	昭 54	防衛施設庁が第一種区域（W85）と第二種区域（W90）を指定
	昭 55	防衛施設庁が第一種区域（W80）を追加指定
	昭 59	防衛施設庁が第一種区域（W75）を追加指定
	平 10	防衛施設周辺整備協会が騒音を調査しコンター図を作成
	平 12	防衛施設庁が騒音コンター図を住宅地図に転記
	平 15-16	防衛施設周辺整備協会が騒音を調査しコンター図を作成
	平 17	防衛施設庁が第一種区域の指定及び解除
厚木	昭 42	防衛施設庁が周辺整備法に基づく移転補償等の区域を指定
	昭 50-52	日本音響材料協会が騒音を調査し、コンター図を作成（防衛施設庁方式）
	昭 54	防衛施設庁が環境整備法に基づく第一種区域（W85）を指定
	昭 54-55	防衛施設周辺整備協会が騒音を調査し、コンター図を作成
	昭 56	防衛施設庁が第一種区域（W80）を追加指定、第二種区域（W90）を指定
	昭 57-58	NLP 実施と海自 P-3C 運航を考慮して騒音を調査し、コンター図を作成
	昭 59	防衛施設庁が第一種区域（W75）第二種区域（W90）第三種区域（W95）を指定
	昭 59	防衛施設庁が防音工事（第 I 工法）募集ライン（W80）を関係自治体に提示
	昭 61	防衛施設庁が常時騒音調査で告示を見直し第一種区域（W75）を追加指定
	昭 63	防衛施設庁が騒音調査、第 I II 工法を画する防音工事ライン（W80）を設定
	平 15	防衛施設庁が外郭線（W85）を設定
平 15-16	防衛施設庁が騒音を調査	
平 18	防衛施設庁が新たな第一種区域（W75）、第二種区域（W90）及び第三種区域（W95）を指定、それまでの第一種区域及び第二種区域の一部の指定を解除（南北に拡大、西側で縮小）、新たな工法区分線と外郭線を設定	
小松	昭 49	日本音響材料協会が北東方向離陸時の実測コンター図と南西方向への離着陸時の予測コンター図を作成
	昭 50	防衛施設庁が環境整備法による第一種ないし第三種区域指定案を提示。石川県等との折衝で「小松基地周辺の騒音対策に関する基本協定書」を締結
	昭 52-53	防衛施設庁が騒音調査を実施し、その結果（未公表）に基づき第一種区域（W85）、第二種区域（W90）、第三種区域（W95）を指定
	昭 55	防衛施設庁が昭 52 年調査に基づき第一種区域を拡大（W80）
	昭 57	防衛施設庁が昭 52 年調査に基づき第一種区域を拡大（W75）
	昭 57	基本協定書のコンター見直し条項を踏まえ、本格的な騒音調査を実施
昭 59	防衛施設庁が第一種ないし第三種区域（W75・90・95）を拡大	

嘉手納	昭 52	株式会社アコーテックが騒音調査を実施し、騒音コンター図を作成（防衛施設庁方式）
	昭 53	防衛施設庁が第一種区域（W85）を指定
	昭 56	防衛施設庁が第一種区域（W80）を指定（昭 52 年調査準拠）
	昭 58	防衛施設庁が第一種区域（W75）を指定（昭 52 年調査準拠）
	平 14	防衛施設庁が外郭線（W85）を設定
普天間	昭 52	株式会社アコーテックが騒音調査を実施し、騒音コンター図を作成（防衛施設庁方式）
	昭 56	防衛施設庁が第一種区域（W80）を指定（昭 52 年調査準拠）
	昭 58	防衛施設庁が第一種区域（W75）を指定（昭 52 年調査準拠）
岩国	昭 49	防衛施設庁が騒音を調査、騒音コンターを作成し、これに街区、道路、河川等の現況に即した修正を加えて告示コンターを作成
	昭 53	防衛施設庁が第一種区域（W85）、第二種区域（W90）、第三種区域（W95）を指定
	昭 55	防衛施設庁が第一種区域（W80）を指定
	昭 57	防衛施設庁が第一種区域（W75）を指定
	平 2	防衛施設庁が米軍配備機種の変更（AV-8）に伴い騒音を調査、騒音コンターを作成
	平 4	防衛施設庁が騒音コンターに街区、道路、河川等の現況に即した修正を加えて告示コンターに係る第一種区域（W75）を追加指定

III 防衛施設である騒音訴訟における裁判所の判断の傾向と変遷

筆者の管見では、環境整備法上の指定区域等の判例における取扱いは、大阪空港訴訟最高裁判決¹⁶を踏まえつつ、時々の訴訟における国の主張に対応して、(1)個別の原告居住地における騒音被害を近似的に代替し得るとするもの（近似的代替型）、(2)防衛施設である飛行場の類型的な被害認定の基準として転用するもの（防衛施設用特別基準転用型）、(3)環境整備法上の区域指定は騒音被害が著しいと国が認定したことに他ならないとするもの（国による地域被害認定型）への変遷が認められる。以下では、各類型に分類される個別の判例の要点を概観する¹⁷。

1 国の作成した騒音コンター又はその代替指標としての環境整備法上の指定区域等で個別の原告居住地における騒音被害を近似的に認定する判例（近似的代替型）

この類型の判例は、個別的被害を具体的に立証しない原告の一律の請求を失当又は不適法とする国の主張に対し、国家賠償法又は民特法に基づく損害賠償を認めるためには慰謝料発生の原因事実として個別の原告ごとに被害の発生と内容が確定されなければならないという損害賠償訴訟の原則を確認し又はそれを前提とした上で、個別の原告居住地における騒音被害の認定の基準として国の作成した騒音コンター（その近似的な代替指標と位置付けられた環境整備法上の指定区域等を含む）を援用している点が特徴である。基地騒音

訴訟における国の主張は、その後、防衛施設庁方式の W 値は政策的補償の観点から算出されたもので騒音の実態を反映していない（以下、「政策的補償措置論」という）、さらに、区域外への通勤・通学者を考慮すれば共通損害の認定基準としては昼間騒音を控除した後の W 値が適切との主張（以下、「昼間騒音控除論」という）へと変遷した。こうした主張に対する近年の判決はさまざま観点から把握し得るが、本稿では前述の特徴を具有する判決をこの区分に分類する。

(1) 第 1 次及び第 2 次横田基地訴訟一審、控訴審及び上告審

防衛施設である飛行場の騒音訴訟としては初の判決となった昭和 56 年 7 月の一審判決¹⁸では、個別的被害を明らかにしない一律請求をもって失当とする国の主張を退け、生活環境の悪化をもって独立の被害として把握する以上、同一環境下の地域住民の被害は共通であり、その限りで一律の損害賠償請求は理由があるとし（この論理構成については大阪空港訴訟最高裁判決に先立つ判決であることに留意）、昭和 48 年と昭和 53 年の W 値の新旧コンター図が原告居住地の地域別の騒音状況を包括的に明らかにする最も詳細な資料であり、他に替わるべき適切な資料がないとして、同図に基づいて被害の受忍限度が画された。

昭和 62 年 7 月の控訴審判決¹⁹では、厳密に言えば各原告の居住地の W 値を測定する必要があるが、その作業はなされておらず、環境整備法上の指定区域は騒音コンター図を政策的に修正し決定されたものであるから原告居住地の W 値の正確な決定のための資料とはなり難いとし、受忍限度を画する資料として昭和 48 年の環境庁方式のコンター図とこれに準ずると認めた昭和 53 年の防衛施設庁方式のコンター図を採用した。旧図の環境庁方式と新図の防衛施設庁方式の相違は一審判決と同様に論点とはなっていない。

平成 5 年 2 月の上告審²⁰では、過去の損害賠償請求の一部を容認した原判決に対する原告と被告の双方の上告が棄却され、原判決が確定した。

(2) 第 1 次厚木基地訴訟一審、控訴審、上告審及び差戻審

昭和 57 年 10 月の一審判決²¹では、受忍限度を超える地域を画する上で、航空機騒音の音量レベルだけでなく、飛行回数、時間帯の相違などの複雑な要素も考慮して算出された昭和 52 年騒音コンターが最も信頼できる適切な基準であるとされた。

昭和 61 年 4 月の控訴審判決²²では、騒音が受忍限度内とされたが、平成 5 年 2 月の上告審²³で破棄差戻となった。

平成 7 年 12 月の差戻審判決²⁴では、環境整備法上の指定区域、防音工事募集ライン及び工法区分線が居住地域の W 値の評価の近似値として採用された。また、滑走路改修工事のため航空機の離着陸がほとんど行われなかった昭和 54 年 10 月から 12 月までの損害賠償請求は容認されなかった。

(3) 第 3 次横田基地訴訟一審及び控訴審

平成元年3月の一審判決²⁵では、原告各自の個別具体的な被害を特定・立証しない一律の慰謝料額の請求が不適法であるとの国の主張を退け、原告の居住地域の騒音を基準にするのが合理的だが、騒音を個別に継続して測定した資料がなく、騒音コンター図に基づいて判断するほかはないとされた。また、横田飛行場の騒音発生回数は昭和40年代後半に急激に低下したが、昭和50年代以降は騒音発生回数、ピークレベルのパワー平均値、W値とも安定した傾向にあり、昭和52年に本調査をしたコンター図が騒音の実態をより正確に反映し、防衛施設庁方式のため信頼性も高いとされ、騒音認定の資料とされた。

平成6年3月の控訴審判決²⁶では、国の政策的補償措置論と原告ごとに騒音の程度を具体的に立証すべきとの主張を退け、コンター図を利用することによって具体的な騒音測定地点の騒音から各一審原告の居住地に到達する騒音の程度を認定することに特段の不合理があるとは考え難いとされ、国が原告居住地に到達する具体的な騒音の回数や程度を争うなら、信用するに足る具体的な反証を用意すべきとの説示がなされた。なお、騒音の状況の観察は滑走路補修により飛行回数が極端に少ない月を除いて行われた。

(4) 第1次及び第2次小松基地訴訟一審

平成3年3月の一審判決²⁷では、原告ごとに被害の内容と航空機騒音との因果関係を具体的に立証すべきとした国の主張を退け、騒音被害は個別に判断するのが原則であるが、各原告の居住区域以外に適切な手段は見出し難く、周辺対策において同様の障害が発生していると評価して同等の対策を施すべきものとされた以上、受忍限度の判断においても同等に扱うのが妥当と思われ、環境整備法上の区域指定のW値を参考に個々の被害の程度を判断するのが適切であるとされた。昭和59年から昭和62年までの騒音測定結果を基に、自衛隊機の運用形態に大きな変化がない昭和52年までの騒音状況と確たる資料のない時効完成時の昭和47年度までの騒音量がこれとほぼ同程度であったと推認され、F-15戦闘機の運用開始に伴い管制回数が増加した昭和63年以降についても騒音量の変化を示す確たる資料がないことから従前と同程度の騒音量と評価された。

(5) 第1次嘉手納基地訴訟一審

平成6年の一審判決²⁸では、国の政策的補償措置論を退け、原則的に原告ごとに個別に被害を主張立証する必要があるが、生活妨害等の被害は航空機騒音に関する評価単位を参考に推し量ることがもっとも現実的かつ合理的であるとされた。また、本来ならば環境整備法上の指定区域のW値ではなく騒音コンターを参考にすべきであるが、その詳細が明らかになっておらず、居住地に係る区域指定におけるW値をてがかりにして推認するほかないとされた。その際、地元自治体の騒音測定結果を中心に騒音の程度が認定され、昭和52年から平成3年までの期間の飛行場周辺の騒音量はほぼ横ばいとされた。

(6) 第5次ないし第7次横田基地訴訟控訴審

平成 17 年 11 月の第 5 次ないし第 7 次訴訟の控訴審判決²⁹では、地元自治体等の騒音測定結果に照らして昭和 52 年当時の騒音実態に変化がないと考えるのは困難とし、平成 10 年コンターが損害賠償請求期間の騒音の実態をより正確に反映するとされた。

(7) 第 4 次及び第 8 次横田基地訴訟控訴審

平成 20 年 7 月の第 4 次及び第 8 次訴訟の控訴審判決³⁰では、国の政策的補償措置論を退け、騒音の状況は、損害賠償請求期間の 15 年以上前の調査に基づく環境整備法上の指定区域ではなく、騒音の実態をより正確に反映する合理性の高い平成 10 年コンター（平成 4 年 1 月分から平成 16 年 3 月分）及び平成 15 年コンター（平成 16 年 4 月分から平成 19 年 6 月分）により判断すべきとされた。

(8) 第 2 次普天間基地訴訟一審

平成 28 年 11 月の一審判決³¹では、国の政策的補償措置論、昼間騒音控除論と昭和 52 年の騒音調査は近年の騒音状況を反映しないとする主張に対し、民特法 2 条に基づく損害賠償を認めるには原告についてそれぞれ被害の発生とその内容が確定されなければならないことは当然であるとの原則を確認した上で、屋外の騒音曝露量が原告の主張する共通損害の程度を最も適切に反映する指標となるとした。騒音コンター上の W 値と現在の騒音曝露状況との関係については、平成 9 年から平成 26 年までの期間全体をみわたせば乖離しているとはまではいえず、騒音曝露量の減少を示す航空機の運航や騒音対策の大きな変化が立証されておらず、騒音コンターが現在に至るまで周辺対策の基礎として用いられていることも考慮すれば、騒音コンターに基づいて現在の騒音曝露量を認定することが合理的であるとされた。

(9) 第 3 次嘉手納基地訴訟一審

平成 29 年 2 月の判決³²では、騒音コンターは騒音調査がされた昭和 52 年からすでに 30 年以上が経過し、同コンター上の W 値をもって原告の現在の騒音曝露量を認定することは相当でないとした。他方、沖縄県の「航空機騒音による健康影響に関する調査報告書」（平成 11 年）において騒音被害を判断する指標として同コンターが用いられたことに着眼し、同報告書の調査が行われた平成 7 年から平成 13 年の騒音曝露量と平成 20 年から平成 26 年の騒音測定結果の差が大きくないことから、同調査で用いられたコンター上の W 値を原告の被害を推認する際の指標として用いることは許されるとされた。

2 環境整備法上の指定区域等を防衛施設である飛行場の類型的な被害認定の基準として転用している判例（防衛施設用特別基準転用型）

この類型の判例は、国の政策的補償措置論を退け、損失補償の観点から国が防衛施設である飛行場について指定した区域を、損害賠償の観点での類型的な被害認定の特別基準と

して転用している点が特徴である。近年の判決はさまざまな観点から把握し得るが、本稿では前述の特徴を具有する判決をこの区分に分類する。

(1) 第2次厚木基地訴訟一審及び控訴審

平成4年12月の一審判決³³では、防衛施設庁方式で算出されるW値での区域指定は、環境庁方式よりも騒音曝露量が大きくなるが、防衛施設である飛行場に適する方法として選択されたもので、周辺対策を手厚くする趣旨で特別な考慮が払われているとしても、等質的な侵害行為ないし被害を受けている区域を画していることは明らかであって、環境整備法上の指定区域及びそれを画する騒音コンター（この判決では「騒音コンターの告示」という表現が使用されている）と工法区分線が、航空機騒音の実態を把握するために極めて有用であるとされた。

平成11年7月の控訴審判決³⁴では、環境整備法による区域指定は行政上の目標としての性格を有することは否定できないとする一方で、環境整備法に基づく同一の指定区域の中ではほぼ騒音の大きさ及び被害は近似するものと考えられるとし、受忍限度を超える被害を受けたと認められるW80以上の居住区域の区分は工法区分線をもって行うのが妥当とされた。

(2) 第1次及び第2次小松基地訴訟控訴審

平成6年12月の控訴審判決³⁵では、周辺対策の性格が損失補償的な行政上の措置であるとしても、騒音等によって被害が現実発生していることを前提とし、被害を類型にとらえ、これらに対応する対策として策定されたものであるとし、被害の程度は環境整備法上の区域指定されたW値によるのが相当であるとされた。

(3) 第1次嘉手納基地訴訟控訴審

平成10年5月の控訴審判決³⁶では、国が政策的補償措置論を主張したものの、上空から曝露される航空機騒音は地域ごとに同程度と推認しても不合理とはいえず、慰謝料額と同じ者を騒音量の違いによりある程度概括的にグループ分けできる合理的な証拠があるのであれば、それにより原告居住地域における騒音の程度を認定することも許されるべきであると、環境整備法上の区域指定におけるW値によって推認するほかないとされた。また、地元自治体等の騒音測定結果を補完的に検討し、騒音量は横這いかやや減少傾向にあるが大きな変動は認められないとして、環境整備法上の区域指定によるW値によることが不合理とは言えないとされた。

(4) 第3次厚木基地訴訟

平成14年10月の一審判決³⁷では、国の政策的補償措置論を退け、地元自治体等の騒音測定結果と一部に齟齬が生じているが、国が新資料を作成して提出していないこと等を考

慮して、環境整備法上の指定区域及びその区分線となるコンターや後方区分線の W 値をもって受忍限度を画する地域を判定するのが適切とされた。

平成 18 年 7 月の控訴審判決³⁸では、平成 13 から 16 年の騒音は受忍限度の評価に影響を与えるほど改善されておらず、環境整備法上の区域指定及びその区分線となるコンターや工法区分線が当時の騒音実態を反映して設定されたとされた。

(5) 第 2 次嘉手納基地訴訟一審及び控訴審

平成 17 年 2 月の一審判決³⁹では、原告の主張する身体的被害等の判断には現実に曝露される騒音の強さを無視できないとし、地元自治体等の騒音測定結果による環境整備法上の指定区域の実測騒音値が検討された。防衛施設庁方式での実測 W 値がこの区域指定値よりも低いことから、区域の指定が政策的補償措置としての性質を有することは否定できず、区域指定の W 値が現実の被害と必ずしも同一と認めることはできないとされた。受忍限度は現実の騒音の程度を踏まえて判断されるべきとされ、実測騒音値に基づいて環境整備法上の区域指定における W85 以上の区域のみが受忍限度を超えていると認定された。

平成 21 年 2 月の控訴審判決⁴⁰では、他の客観的な証拠によって騒音の状況が著しく乖離していると認められる場合を除いては環境整備法上の指定区域により騒音を推認することが相当であるとされた。実測騒音値の騒音発生回数、騒音累積時間、ピークレベルの年間平均値及び最大値、環境基準を超えた日数等によって「W 値では評価しつくせないうるささの程度」をも考慮した上で、受忍限度内とされた座喜味以北の W75 区域を除く W75 以上の地域が受忍限度を超えていると認定された。

(6) 第 1 次普天間基地訴訟一審及び控訴審

平成 20 年 6 月の一審判決⁴¹（この判決では環境整備法上の第一種区域を「コンター」と呼称）では、国の政策的補償措置論を退け、地元自治体等の騒音測定結果と環境整備法上の指定区域の W 値との間に著しい乖離と矛盾がみられない限り、同指定区域に基づいて騒音を把握することには合理性・相当性があるとされ、測定結果との間に著しい乖離と矛盾がみられないので、同指定区域に基づいて騒音の広がりと程度を把握することに合理性・相当性があるとされた。

平成 22 年 7 月の控訴審判決⁴²でも、国の政策的補償措置論が退けられ、真志喜測定局の測定結果が区域指定値を下回るが、最高音圧レベル等の数値を総合すると著しい乖離と矛盾はみられず、環境整備法上の指定区域に基づいて昭和 52 年以降の騒音の広がりと程度を把握することに合理性・相当性があるとされた。

(7) 第 1 次岩国基地訴訟一審

平成 27 年 10 月の一審判決⁴³では、国の政策的補償措置論を退け、滑走路の沖合移設による騒音の変化は、従前の飛行経路が東側に 1 km 平行移動されることに伴うものであり、

従前の騒音分布状況を全く変えてしまうようなものではなく、一定の限度で修正することとどまることから、環境整備法上の区域指定値と著しく乖離していない限りそれにより推認するのが相当であるとされた。騒音測定結果を検討した結果、平成 22 年 5 月の新滑走路運用前の騒音状況は同指定区域の W 値により推認することができ、新滑走路運用後は従前の W95 区域が W90 区域に、W90 区域が W85 区域に、W85 区域は W80 区域に、W80 区域は W75 区域に、W75 区域のうち東、通津、由宇地区は W75 区域に、川下、麻里布、今津・山手、愛宕、灘地区は受忍限度以内にあると認定された。

3 環境整備法上の区域指定とその不変更は騒音被害が著しいと国が認定したことに他ならないとする判例（国による地域被害認定型）

この類型の判例は、環境整備法上の指定区域は騒音被害が著しいと国が認定した地域に他ならないとし、又は、国が政策的補償措置論に加えて昼間騒音控除論を主張したことに對し、個々の騒音曝露量ではなく一定地域が一定水準の航空機騒音に曝されることに着眼している点が特徴である。近年の判決はさまざまな観点から把握し得るが、本稿では前述の特徴を具有する判決をこの区分に分類する。

(1) 第 3 次及び第 4 次小松基地訴訟

平成 14 年 3 月の一審判決⁴⁴では、近年の騒音曝露状況は、平日の訓練時間帯に関する限り第 1 次及び第 2 次訴訟当時と特に変わりはないとして、第一種区域(第二種区域を含む)内に住居を有する原告が各居住地においてひとしく被っている被害は看過し難い程度に達しているものと認められるとされ、このことは国が当該区域を「障害が著しい」(環境整備法 4 条)地域、つまりは騒音被害が著しい地域と認めていることとも符合するとされた。また、第一種区域は昭和 59 年の告示後に一切変動が生じておらず、同区域を騒音被害の著しい地域とみる国の認識は確立したものになっているとされた。

平成 19 年 4 月の控訴審判決⁴⁵では、国の昼間騒音控除論を退け、飛行騒音の程度には従前と比して受忍限度の判断に影響を与えるほどの大きな変化はないとし、原告のうち第一種区域内に居住する者については受忍限度を超える被害が生じているものと認めるのが相当であるとされた。

(2) 第 5 次ないし第 7 次並びに第 4 次及び第 8 次横田基地訴訟一審

同一の裁判官が担当した平成 14 年 5 月の判決⁴⁶及び平成 15 年 5 月⁴⁷の判決では、各居住地域の騒音を基準とするのが相当であるとしつつも、平成 10 年コンターは調査方法に問題があり採用できないとし、騒音の受忍限度は国が「障害が著しい」と認めた昭和 52 年の騒音コンターに基づいて指定された環境整備法上の指定区域に基づいて定めるとされた。なお、これらの事件の控訴審判決では、平成 10 年コンターと平成 15 年コンターが騒音の実態をより正確に反映するとされている。

(3) 第4次厚木基地訴訟

平成26年5月の一審判決⁴⁸では、国の政策的補償措置論と昼間騒音控除論を退け⁴⁹、一定の騒音に曝されている地域に居住する原告はその騒音を原因とする共通被害を損害と主張し、個々の原告の実騒音曝露量を根拠とする個別の騒音被害を主張している訳ではないとし、国の主張は環境整備法の趣旨に反するとした上で、環境整備法上の指定区域・工法区分・外郭線が指標として採用された。

平成27年7月の控訴審判決⁵⁰では、航空機騒音に係る環境基準や環境整備法等の趣旨を一定の地域における一定の騒音の水準をもって騒音被害の程度を画することができるという考え方に基づくものであると解し、一定の水準以上の航空機騒音にさらされている地域においては、そこに居住する住民全員に共通する損害が生じていると解して、個々の騒音曝露の具体的事情を直接考慮することなく、原告が第一種区域線等で画された地域に居住することでそれに相応する損害を受けているとして、各地域に居住する原告に共通する最小限度の被害に対する損害の賠償を認めた。その際に、生活の基礎となる居住の実態に注目する以上は、騒音にさらされる地域を一体的に取扱うべき範囲を合理的に画することには理由があり、騒音コンターを基礎としつつ街区等の生活圏を区分し得る客観的条件を理由に最小限の修正を行った指定区域を用いることが適切とされ、この修正ができる場合は合理的に限定されており、政策的理由によって騒音コンターと無関係に拡張されるようなことは予定されていないとされた。

なお、平成28年12月の上告審判決⁵¹では、厚木飛行場における自衛隊機の運航が行政事件訴訟法37条の4第1項の裁量権の逸脱又は濫用となる行政庁の処分当たらないとする根拠として、住宅防音工事等に対する助成、移転補償、買入れ等に係る措置等の周辺対策事業の実施など相応の対策措置が講じられていることが挙げられている。

(4) 第3次普天間基地訴訟

平成27年6月の一審判決⁵²では、国の政策的補償措置論と昼間騒音控除論を退け、防衛施設である飛行場に特有の航空機騒音の客観的事情に基づいて定められた防衛施設庁方式により算定された区域内に居住しているという観点から、最小限度等しく曝露している航空機騒音による侵害行為の程度と被害の程度を考慮して供用の違法性の判断をすれば足りるとされた。環境整備法上の区域指定値と騒音の現況との関係については、地元自治体等の騒音測定結果と同指定区域のW値との間には著しい乖離や矛盾はなく、現在に至る騒音曝露状況を同指定区域に基づいて推認することに合理性と相当性があるとされた。

平成28年12月の控訴審判決⁵³では、国の昼間騒音控除論を退け、地元自治体等の騒音測定結果と環境整備法上の区域指定W値との間には著しい乖離や矛盾はなく、平成21年以降の騒音を同指定区域に基づいて把握することに合理性と相当性があったとした。

(5) 第10次及び第11次横田基地訴訟一審

平成29年10月の一審判決⁵⁴では、国の政策的補償措置論と昼間騒音控除論を退け、W値は、影響が広範囲に及ぶ航空機騒音の特殊性を踏まえ、一定の地域ごとにその地域に居住する者がほぼ同程度の航空機騒音に曝されるという考え方にに基づき、一定の地域を一つの社会環境的な単位として、居住する住民の属性や生活のパターンを超越して影響がもたらされることを前提に、当該地域の戸外騒音を終日にわたり区別なく評価するものであり、地域における単なる物理的な騒音曝露量の総体を示すものではないとした。その上で、環境整備法上の指定区域と現状との食違いが顕著となっている場合には国において再見直しがなされるはずであり、乖離が顕著となっていることが認められない限りは同指定区域に基づいて騒音の状況を認定することが合理的・相当であるとし、国が乖離と認識しているのであれば新コンターを作成すれば足りるとした。

IV おわりに

1 基地騒音訴訟判決における国の主張と裁判所の損害の認定の考え方の変遷

大阪空港訴訟最高裁判決⁵⁵では被害の認定の考え方について、(1)個別的訴訟としての損害賠償訴訟本来の建前を維持しつつ、漠然とした内容の共通被害であっても慰謝料請求の根拠として足りるとする多数意見、(2)足りないとする反対意見、(3)騒音等によって地域的な汚染が現出し、かつ、地域住民の相当数の者に具体的、個別的な被害が現実生じたときは、このような環境汚染が不法行為法上の損害に当たり、個別的被害の立証を不要であるとする環裁判官の個別意見が示されたと指摘されている⁵⁶。

近似的代替型の判決は、大阪空港訴訟最高裁判決の多数意見を比較的忠実に踏襲したものである。一律の損害賠償請求を失当又は不適法とする国の主張を退け、騒音コンター（その近似的代替指標としての環境整備法上の区域指定等を含む）をもって損害を認定している。その多くは初期の判例である。国による地域被害認定型の判決からの揺れ戻しか否かは定かでないが、近年、この類型に回帰する判決もある。

防衛施設用特別基準転用型の判決では、環境整備法上の区域指定が政策補償的観点からなされたものであったとしても、防衛施設である飛行場の騒音被害を類型的に把握する上では合理的で有用な枠組であることが強調されている。区域指定後の期間の長期化に伴い、他の証拠との間に著しい乖離や矛盾が認められなければその指定区域により、また、著しい乖離や矛盾が認められる場合にあっても、地域を画する基準として同区域の枠組みを残し、その一部又は全部の指定値を低い値に読み替えることが行われている。この類型の判決は、防衛施設である飛行場にも環境庁方式の環境基準をいわば杓子定規に適用すべきとした国の主張に対する裁判所の回答として登場したと言うことができよう。

国による地域被害認定型の判決は、大阪空港訴訟最高裁判決の環裁判官の個別意見に近い要素が含まれている。この類型の判決が登場した要因としては、国の昼間騒音控除論に

対する裁判所の回答という意義に加えて、下級審が試みた将来分の損害賠償請求の容認との論理的な親和性が高いと考え得ることも指摘できるかもしれない。

2 区域等指定後の暴露騒音量の認定の方法、根拠と論理

(1) 騒音コンターや環境整備法上の区域等が新規に作成・指定される場合

国が騒音の現況を示す資料として騒音コンターや環境整備法上の区域等を新たに提示した場合、裁判所はおおむねこれを最新の騒音量の基準として採用すると考えて良いと思われる。平成14年5月の第5次ないし第7次横田基地訴訟の一審⁵⁷と平成15年5月の第4次及び第8次横田基地訴訟の一審の判決（同一の裁判官が担当）⁵⁸では、騒音コンター作成手法の発展が理解されず、予測手法に基づいて作成された平成10年コンターを調査方法に問題があるとして採用しなかったが、コンター作成手法の発展の過渡期における例外的な事例とみなし得る。これらの事件の平成17年11月⁵⁹と平成20年7月⁶⁰の控訴審判決では平成10年コンターや平成15年コンターが基準として採用されている。また、平成7年12月の第1次厚木基地訴訟の差戻審判決⁶¹、平成4年12月の第2次厚木基地訴訟の一審⁶²と平成11年7月の控訴審判決⁶³、平成18年7月の第3次厚木基地訴訟の控訴審⁶⁴や平成26年5月の第4次厚木基地訴訟の一審判決⁶⁵では、国が新たに指定した区域線や工法区分線等が最新の騒音の現況を反映した基準として採用されている。

(2) 区域指定から長期間が経過している場合

環境整備法上の区域指定等から長期間が経過した飛行場に係る訴訟では、同指定区域等を基礎として、国や地元自治体等による騒音測定結果を加味しながら、直近の騒音量が認定されている。

(a) 区域指定後の騒音量が低下したとする判例

第2次嘉手納基地訴訟では、直近の騒音量が区域指定値から低下していることが認定された。平成17年2月の一審⁶⁶と平成21年2月の控訴審⁶⁷の判決では、直近の騒音測定結果が区域指定時の騒音値と大きく乖離していることから、地域を画する基準としては環境整備法上の指定区域の枠組みを残しつつも、その一部又は全部の指定値が低い値に読み替えられた。一審判決は、防衛施設庁方式のW値を環境庁方式に簡易換算した上で算定した環境基準超過日数の比率を重視している。この指標は、各日の飛行回数の累積度90%値を標準飛行回数とする防衛施設庁方式を利用可能なデータで近似させて受忍限度を判断する試みとして興味深いと思われる⁶⁸。

滑走路の沖合移転後に新たな区域指定が行われていない岩国飛行場に係る平成27年10月の第1次訴訟一審判決でもこれに準ずる方法により騒音状況の認定が行われた⁶⁹。また、飛行場の滑走路工事が行われる場合には航空機の飛行にも制約が及ぶ。平成7年12月の第1次厚木基地訴訟の差戻審判決では、滑走路工事期間中の損害賠償は認められなかった⁷⁰。

他方、平成6年3月の第3次横田基地訴訟控訴審判決では、滑走路補修で飛行回数が少なくなった月を除外して騒音状況の観察が行われた⁷¹。

(b) 受忍限度の認定に影響を与える騒音量の変化はないとする判例とその根拠や論理

多くの判決では、地元自治体等の騒音測定結果に着目して、区域指定時と騒音量に変化がないという結論が導かれている。近時の判決の概要は以下の通りである。

平成21年2月の第2次嘉手納基控訴審判決は⁷²、W75区域の一部を引き続き受忍限度内としつつ、一審が実測騒音値が受忍限度内に留まるとした多くの地域で騒音が受忍限度を超えると再認定した。その根拠と論理は、W値では評価しつくせないうるささの程度も考慮すれば、騒音の現況は区域指定時と著しく乖離している訳ではないというものである。他方、W値は、昭和62年7月の第1次・第2次横田基地訴訟控訴審判決⁷³において、うるささに基づく不快感、睡眠妨害及びその他の生活妨害を評価するにはまことに相当な方式というべきであるとされた経緯がある。また、平成27年10月の第1次岩国基地訴訟の一審判決は、生活妨害とは切り離された健康被害の土俵の上で、睡眠妨害の評価には騒音のうるささよりも最大値が適しているとする近年の研究成果の存在を指摘しているが、同時に、騒音と健康影響との直接的な関連性が明確化されていないことから補充的な考慮の対象に留まるとの評価を下している⁷⁴。

平成28年11月の第2次普天間基地訴訟一審判決⁷⁵では、平成21年から平成28年の騒音に起因する損害賠償請求が容認された。しかし、その被害認定では、平成9年から平成26年までの期間全体をみわたせば地元自治体等の騒音測定結果が区域指定と乖離しているとまではいえないとされている。

平成29年2月の第3次嘉手納基地訴訟一審判決は⁷⁶、昭和52年の騒音コンターの現用性を否定しつつも、第2次訴訟のような騒音量の低下は認定しなかった。昭和52年の騒音コンターを指標として採用した平成11年の沖縄県健康影響調査を介在させ、同健康影響調査の実施時期を騒音量の比較対象とすることで現況の騒音測定結果と同健康影響調査との連続性を認定することを通じて、同健康影響調査で援用された昭和52年の騒音コンターを正当化するという論理構成を採った。

(c) 評価

区域指定から長期間が経過した飛行場に係る訴訟の判決では、数が限られているものの、区域指定後の騒音量の低下を認定した判例が存在する。しかし、多くの判例では、受忍限度の認定に影響を与えるまでの変化はないとされている。これらの結論を導くために裁判官が援用する根拠と論理は、区域指定後の期間の長期化に伴い、多種多彩なものとなっている。地元自治体等の騒音測定結果に基づき騒音の現況が改善されているとする国の主張の採否スコアに照らす限り、環境整備法上の指定区域等に対する裁判所の信認は依然としてかなり厚いものであるように見受けられる。

3 国による騒音状況の調査や環境整備法上の区域指定等に対して判例から導き出される含意

(1) 住宅防音工事等に対する助成の意義

基地騒音訴訟判決における住宅防音工事の助成の評価が高くないことを背景に、近年、多額の予算が投入されてきた防衛施設である飛行場の周辺地域における住宅防音工事の助成の意義が問われるようになってきている。しかし、航空機騒音に係る環境基準（昭和48年環境庁告示第154号）では、達成期間内で環境基準を達成することが困難な場合の措置として家屋の防音工事等が挙げられている。また、平成28年12月の第4次厚木基地訴訟の上告審判決⁷⁷では、厚木飛行場における自衛隊機の運航が裁量権の逸脱又は濫用となる行政庁の処分にあたらないとする根拠と条件の一つに住宅防音工事等に対する助成が挙げられた。これらの事情を踏まえると、新たな時代の地平に適合する形での住宅防音工事の助成を進めていく必要がある⁷⁸。

(2) 新たな騒音状況を現示する方法

平成6年3月の第3次横田基地訴訟の控訴審判決⁷⁹は、国が原告居住地に到達する具体的な騒音の回数や程度を争うならば、信用するに足りる具体的な反証を用意すべきと説示した。平成29年10月の第10次及び第11次横田基地訴訟の一審判決⁸⁰は、国が騒音状況の乖離を認識しているのであれば新コンターを作成すれば足りるとした。多くの判例では、国や地元自治体等の測定局による騒音測定結果に依拠する騒音状況の改善という国の主張は退けられている。他方、裁判所は、国が示した横田飛行場の平成10年騒音コンターと平成15年騒音コンターや厚木飛行場の新たな区域や工法区分線等を最新の曝露騒音量を反映した基準として採用している。

既存の環境整備法上の区域指定等から長期間が経過していることで、多くの判決では当該指定区域等の現用性を論証するために多種多彩な論理が展開されるようになってきている。平成10年代の横田飛行場のように国による公表騒音コンターの更新頻度が高まれば、訴訟においても飛行場周辺の騒音状況の現況がこれにより認定される公算が高いと思われる。近年、各地の飛行場では、在日米軍の再編や統合機動防衛力の構築に伴う航空機の移駐後の予測騒音コンターが示されるようになってきている⁸¹。飛行場の騒音状況を騒音コンターにより示すべき時期（騒音訴訟の提訴、航空機の移駐、訓練の分散、配備機種の変更と爾後の騒音現況の定期的な確認など）と政策的補償の観点から指定される区域の変更手続に関するルールをそれぞれ定めることを検討する余地が生まれているのではないかと思料される。

¹ 金沢地裁判決平成3年3月13日訴月37巻10号1789頁。

² 最高裁第一小法廷判決平成 28 年 12 月 8 日民集 70 卷 8 号 1833 頁。

³ 横浜地裁判決平成 26 年 5 月 21 日判時 2277 号 38 頁、東京高裁判決平成 27 年 7 月 30 日判時 2277 号 13 頁。

⁴ 例えば、北朝鮮が弾道ミサイルの発射を繰り返す中で、平成 29 年度には在日米軍の横田飛行場、岩国飛行場と三沢飛行場に弾道ミサイル迎撃能力を持つ航空自衛隊の地対空ミサイル PAC-3 の展開訓練が行われている。在日米軍の飛行場に対するミサイル攻撃は朝鮮戦争や台湾海峡危機では想定されなかった事態である。

⁵ 米軍や自衛隊が使用する飛行場は防衛施設に限られず、公共用飛行場が米軍の施設・区域として提供され（福岡空港・板付飛行場）、自衛隊が公共用飛行場を恒常的に使用している事例（那覇空港等）もある。逆に、米軍の飛行場を共用する空港（三沢空港、岩国錦帯橋空港）や自衛隊の飛行場を共用する空港（徳島空港等）もある。飛行場の周辺対策は空港の設置管理者が実施しているため、本稿では米軍と防衛省が管理する防衛施設である飛行場のみを取り扱うこととする。

⁶ 防衛省地方協力局長「第一種区域等の指定に関する細部要領について（通知）」防地防第 5183 号平成 25 年 4 月 9 日。

⁷ 新富町「新田原飛行場に係る騒音区域等縮小（案）の見直しについて」、広報しんとみ お知らせ版 臨時号（平成 28 年 12 月 6 日）

⁸ 深山延暁地方協力局長答弁（平成 29 年 2 月 20 日）、第 193 回国会衆議院予算委員会議録 13 号 4 頁。

⁹ ターボジェットエンジンを装備した第二・第三世代の戦闘機（F-104、F-4）からターボファンエンジンを装備して機動力が向上した第四世代の戦闘機（F-15、F-2）への機種の変更、在日米軍の再編に伴う航空機の移駐や訓練の分散、海上自衛隊の P-3C 哨戒機の P-1 哨戒機への機種変更、統合機動防衛力の構築に伴う航空自衛隊の戦闘機部隊等の体制移行（平成 27 年度に築城基地から那覇基地に F-15 装備の 1 個飛行隊を移動、平成 28 年度に三沢基地から築城基地に F-2 装備の 1 個飛行隊を移動、新田原基地から飛行教導群を小松基地へ移動、新田原基地の F-4 装備の 1 個飛行隊と百里基地の F-15 装備の 1 個飛行隊を入替、平成 30 年度に百里基地の F-4 装備 1 個飛行隊を整理し三沢基地に F-35A 装備 1 個飛行隊を新編）などを挙げることができよう。

¹⁰ 参議院議員伊波洋一君提出全国の軍用基地に関する質問に対する答弁書（内閣参質 193 第 41 号）平成 29 年 3 月 7 日。

¹¹ 住宅防音工事の助成は、当初、限りのある予算の中で、新規防音工事と追加防音工事に分けて順次進めざるを得なかった。しかし、長年にわたる努力の積み重ねによりようやく希望世帯に完全に行き渡るようになり、平成 22 年度からは新規防音工事が廃止されて、工事の種類は追加防音工事と一挙防音工事に整理されることになった。

¹² 本法は、昭和 42 年に制定された公共用飛行場を対象とする「航空機騒音防止法」に先立って、飛行場周辺での移転補償を可能とした。

¹³ 公共用飛行場でもジェット機の発着が増加し航空機騒音による被害の救済の必要が高まったため、昭和 48 年に制定された「航空機騒音障害防止法」が昭和 49 年に改正されて、住宅防音工事の助成、緩衝緑地帯の整備、空港周辺整備計画の策定や空港周辺整備機構の設立といった公共用飛行場周辺における周辺対策の充実が図られた。

¹⁴ わが国では、航空機騒音の評価指標として、昭和 48 年に加重等価継続感覚騒音レベル（Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level）が採用された。この指標は「うるささ指数」とも呼ばれ、「日中」「夕方」「夜間」の時間帯による騒音の感じ方の違いを加味して、夕方（19～22）と夜間（22～07）の騒音発生回数をそれぞれ 3 倍と 10 倍に評価した上で、

1日に発生した騒音の曝露量（騒音が持つエネルギーの総量）の平均値を求めるものである。わが国では、基準採用時の測定技術を前提に、騒音の継続時間を一律20秒と仮定して騒音強度のピーク値から曝露量を近似的に推計できるように簡略化された簡便な計算手順が定められた。

¹⁵ 時間帯補正等価騒音レベル Lden (Loudness, day, evening and night) とは、まず、夕方 (19～22) と夜間 (22～07) に発生した騒音の単発騒音曝露レベル (騒音の聞こえ始めから聞こえ終わりまでに人が曝露される騒音のエネルギー量と等しいエネルギー量となる継続時間1秒の定常音のレベル) にそれぞれ 5dB と 10dB の重み付けを行った上で、1日に発生したすべての騒音の曝露量 (騒音が持つエネルギーの総量) の合計と等しいエネルギー量となる継続時間1秒の定常音のレベルを求めて1日ごとの Lden を算出し、次に、1日ごとの Lden をパワー平均することで全測定日の Lden が算出される。環境庁方式の WECPNL では航空機の離発着に伴い発生する飛行騒音のみが評価の対象とされていたが、Lden では、航空機が誘導路上を移動する際の騒音等の地上騒音も評価の対象となる。

¹⁶ 最高裁大法廷判決昭和 56 年 12 月 16 日民集 35 卷 10 号 1369 頁。

¹⁷ 本稿では平成 29 年 10 月 11 日の第 10 次及び第 11 次横田基地訴訟の東京地裁立川支部判決までを取り上げる。なお、第 9 次及び第 12 次横田基地訴訟は東京地裁立川支部で審理継続中である。

¹⁸ 東京地裁八王子支部判決昭和 56 年 7 月 13 日訟月 27 卷 11 号 2005 頁。

¹⁹ 東京高裁判決昭和 62 年 7 月 15 日判タ 641 号 232 頁。

²⁰ 最高裁第一小法廷判決平成 5 年 2 月 25 日判タ 816 号 137 頁。

²¹ 横浜地裁判決昭和 57 年 10 月 20 日民集 47 卷 2 号 785 頁。

²² 東京高裁判決昭和 61 年 4 月 9 日民集 47 卷 2 号 1231 頁。

²³ 最高裁第一小法廷判決平成 5 年 2 月 25 日民集 47 卷 2 号 643 頁。

²⁴ 東京高裁判決平成 7 年 12 月 26 日判例時報 1555 号 9 頁。

²⁵ 東京地裁判決平成元年 3 月 15 日訟月 35 卷 10 号 1877 頁。

²⁶ 東京高裁判決平成 6 年 3 月 30 日訟月 41 卷 5 号 885 頁。

²⁷ 前掲 1

²⁸ 那覇地裁沖縄支部判決平成 6 年 2 月 24 日訟月 41 卷 9 号 2241 頁。

²⁹ 東京高裁判決平成 17 年 11 月 30 日訟月 52 卷 8 号 2399 頁。また、騒音被害に対する補償制度が設けられず立法府は適切な国防の維持の観点からも怠慢の誹りを免れないと判示し、原告の員数も念頭に置かれるべきで、住民の提起する訴訟によるまでもないように国による適切な措置が講じられるべき時期を迎えているのではあるまいかと説示している。

³⁰ 東京高裁判決平成 20 年 7 月 17 日 TKC 25450797。

³¹ 那覇地裁沖縄支部判決平成 28 年 11 月 17 日 LLI/DB 判例秘書 L07151046。

³² 那覇地裁沖縄支部判決平成 29 年 2 月 23 日 LLI/DB 判例秘書 L07250214。

³³ 横浜地裁判決平成 4 年 12 月 21 日判タ 808 号 82 頁。

³⁴ 東京高裁判決平成 11 年 7 月 23 日訟月 47 卷 3 号 381 頁。

³⁵ 名古屋高裁金沢支部判決平成 6 年 12 月 26 日訟務月報 42 卷 1 号 97 頁。

³⁶ 福岡高裁那覇支部判決平成 10 年 5 月 22 日訟務月報 45 卷 5 号 846 頁。

³⁷ 横浜地裁判決平成 14 年 10 月 16 日判タ 1115 号 86 頁。

³⁸ 東京高裁判決平成 18 年 7 月 13 日 2006WLJPCA07138001。

³⁹ 那覇地裁沖縄支部判決平成 17 年 2 月 17 日訟月 52 卷 1 号 1 頁。

⁴⁰ 福岡高裁那覇支部判決平成 21 年 2 月 27 日 LLI/DB 判例秘書 L06420155。

⁴¹ 那覇地裁判決平成 20 年 6 月 26 日判時 2018 号 33 頁。

- ⁴² 福岡高裁那覇支部判決平成 22 年 7 月 29 日判時 2091 号 162 頁。
- ⁴³ 山口地裁岩国支部判決平成 27 年 10 月 15 日 LLI/DB 判例秘書 L07050559.
- ⁴⁴ 金沢地裁判決平成 14 年 3 月 6 日訟月 49 卷 1 号 1 頁。
- ⁴⁵ 名古屋高裁金沢支部判決平成 19 年 4 月 16 日裁判所ウェブサイト http://www.courts.go.jp/app/hanrei_jp/detail4?id=34827 (平成 29 年 10 月 8 日アクセス)。
- ⁴⁶ 東京地裁八王子支部判決平成 14 年 5 月 30 日訟月 49 卷 5 号 1355 頁。
- ⁴⁷ 東京地裁八王子支部判決平成 15 年 5 月 13 日 TKC25450796.
- ⁴⁸ 横浜地裁判決平成 26 年 5 月 21 日裁判所ウェブサイト。 http://wwwcourts.go.jp/app/hanrei_jp/detail4?id=84214 (平成 30 年 1 月 5 日アクセス)。
- ⁴⁹ 判決は政策的考慮の余地を騒音コンターと区域線の関係として論じているように解されるが、国が主張する政策的考慮の最大のポイントは、各日の飛行回数（騒音発生回数）に大きな差のある飛行場の標準的な飛行回数の決定に際して、裁量の範囲で、航空機騒音に係る環境基準所定の算出方法を逸脱し、学術的研究の成果を踏まえて累積度 90%の飛行回数としたことにあると考えられる。
- ⁵⁰ 東京高裁判決平成 27 年 7 月 30 日 LLI/DB 判例秘書 L07020325.
- ⁵¹ 前掲 2
- ⁵² 那覇地裁沖縄支部判決平成 27 年 6 月 11 日判時 2273 号 9 頁。
- ⁵³ 福岡高裁那覇支部平成 28 年 12 月 1 日 LLI/DB 判例秘書 L07120592.
- ⁵⁴ 東京地裁立川支部判決平成 29 年 10 月 11 日裁判所ウェブサイト http://www.courts.go.jp/app/hanrei_jp/detail4?id=87151(平成 29 年 12 月 28 日アクセス)。
- ⁵⁵ 前掲 16
- ⁵⁶ 加茂紀久男「大阪空港訴訟大法廷判決」『ジュリスト』761 号 69 頁。
- ⁵⁷ 前掲 46
- ⁵⁸ 前掲 47
- ⁵⁹ 前掲 29
- ⁶⁰ 前掲 30
- ⁶¹ 前掲 24
- ⁶² 前掲 33
- ⁶³ 前掲 34
- ⁶⁴ 前掲 38
- ⁶⁵ 前掲 48
- ⁶⁶ 前掲 39
- ⁶⁷ 前掲 40
- ⁶⁸ 各日のW値と飛行回数が相関しているとみなし、各日W値の環境基準超過日数の比率が 10%未満であるならば、累積度 90%の標準飛行回数のW値は環境基準内に収まることになる。なお、岩国基地訴訟判決では、地元自治体等の環境庁方式によるW値に 4 を加算した「簡易・防衛施設庁方式」を用いつつ、環境基準超過日数比率についてはW値の算定方式が異なるとして指標としての高い有用性を認めていない。
- ⁶⁹ 前掲 43
- ⁷⁰ 前掲 24
- ⁷¹ 前掲 26
- ⁷² 前掲 40
- ⁷³ 前掲 19
- ⁷⁴ 前掲 43

⁷⁵ 前掲 31

⁷⁶ 前掲 32

⁷⁷ 前掲 51

⁷⁸ 防衛施設庁長官の私的懇談会である「飛行場周辺における環境整備の在り方に関する懇談会」が平成 14 年に公表した「飛行場周辺における幅広い周辺対策の在り方に関する報告」を踏まえて、防衛施設庁が住宅防音工事の一環として実施した太陽光発電システムの設置助成に関する検討を行うために平成 15 年度から開始したモニタリング事業は、住宅防音工事で設置された冷暖房機等の電気料金の負担の軽減や余剰電力発生時に電力会社への売電を企図したもので、バラマキや既得権益温存に対する社会的批判という行政や立法に固有のテストに耐え得るアイデアとして案出されたものであった。しかし、特定の飛行場の周辺という限られた地域で出力変動の激しい太陽光によって発電された大量の電力が限られた電力系統に連系された場合に電力の品質が劣化する懸念があるとされ、本事業化には至らなかった。

⁷⁹ 前掲 26

⁸⁰ 前掲 54

⁸¹ 防衛省「陸上自衛隊の佐賀空港利用について」平成 28 年 7 月。<http://www.mod.go.jp/rdb/kyushu/topics/159kawazoe/280729siryou.pdf> (平成 29 年 10 月 9 日アクセス)。防衛省「F-35B の岩国飛行場配備に係る航空機騒音予測コンターについて」平成 28 年 9 月 http://www.pref.yamaguchi.lg.jp/press/201609/035286_f2.pdf (平成 29 年 10 月 9 日アクセス)。防衛省「空母艦載機の移駐に係る航空機騒音予測コンターについて」平成 29 年 1 月。http://www.mod.go.jp/rdb/chushi/290203_kititai/kansaikikonter.pdf (平成 29 年 6 月 16 日アクセス)。