**第一次訴訟　控訴審差し戻し判決　(1995.12.26)**

平成五年(ネ)第931号航空機発着禁止等請求控訴事件、同附帯控訴事件

(原審・横浜地方裁判所昭和51年（ウ）第1411号)

判決要旨

一　当審における審判の対象は、当審口頭弁論終結日までに生じた一審原告らの損害の賠償請求、すなわち、上告審判決によって破棄差し戻しとなった過去の損害賠償請求部分及び当審における一審原告らの請求拡張部分である。

二1　国賠法二条一項の営造物の設置及び管理の瑕疵とは、営造物の供１日的に沿った利用の態様、程度が一定の限度を超えたため、安全性を欠くに至った場合を含み、本来の供用目的に従って利用される場合でも、利用の態様・程度が適切を欠き、これによって第三者の被った利益侵害が社会的に是認できない場合、すなわち違法に第三者の利益を侵害するような場合にも、右の瑕疵があるものというべきである。

　２　本件侵害行為は、本件飛行場の使用　及び供用によって発生する航空機騒音の周辺住民に対する有害な作用・影響が主要な部分を占めるところ、人々が社会生活を営む上で自ら騒音を発生させ、あるいは他からの騒音に曝されることは避けられない上、高速交通機関等の提供する利便を享受し、各種産業のもたらす諸財の供給を受けるためにも、その代償としてこれら社会的活動が発生させる騒音を相当程度甘受しなければならないことは　みやすい道理であるから、騒音を発生させること自体がただちに違法と評価されるものではもとよりなく、当該騒音が一般に社会生活を送る上で当然受忍すべき限度を超える被害を招来する場合に違法性が問題になり、その原因たる行為が社会的有益性、公共性を有する場合には、　この点を斟酌した上で、なおかつ被害が受忍限度を超えると判断される場合に違法と評価される。

　３　原審口頭弁論終結日（昭和56年6月17日）までの本件飛行場の騒音発生状況は、原審の認定したとおりである。

　その後の状況は、一審被告が厚木基地に大型対潜哨戒機Ｐ－３Ｃを配備し、昭和57年2月からミッドウェー艦載機による夜間離着陸訓練（ＮＬＰ）が本件飛行場で実施されるようになったこと等により急激に悪化した。

とくにＮＬＰは他に類のない激烈な騒音を発生させ、しかも、家族の団らん、休養、睡眠等の家庭生活の主要な時間帯に集中的かつ長時間にわたって訓練が行われることから、厚木基地周辺住民に大きな苦痛を与えている。

本件飛行場滑走路北側進入表面下約1キロメートルの測定地点における騒音発生状況の推移をみると、昭和48年から昭和54年ころまでの騒音測定回数は年間約1万回から約1万6000回（一日平均騒音測瓜回数は右の七年間で約38回）、昭和55年が約1万9000回、昭和56年に2万回を超えたが、昭和57年には約2万8000回となり、昭和58年以降は3万回を超え、昭和62年と平成2年には4万回を超えた。そして、昭和62年1月6日には、一日の総騒音測定回数として最高の627回を記録し、ＮＬＰ通告時間帯（午後5時30分から午後10時）における騒音測定回数は273回、単純平均して59秒に一回の割合であった。

右の航空機騒音は、最高音が120ホン前後にもなり、音量別割合では、80ホンが七割以上を占め、そのうち90ホンはほぼ二割を占めている上、100ホン以上という巨大な音量の騒音も10パーセント前後に及ぶ。

ところで、平成5年9月から硫黄鳥におけるＮＬＰの分散実施が本格化したので、従前に比べ改善は認められるものの、それでも平成6年の年間総騒音測定回数は3万832回であり、騒音持統時間は約25分であるから、今後とも楽観の許されない状況が続いている。

４　一審原告らは、被害として、環境権及び人格権の侵害を主張するところ、その具体的な内容としては、さまざまな健康被害（身体に対する被害）、睡眠妨害、生活妨害、情緒的被害等をいうのであり、ただ、このような各種被害が個別的に発生するのではなく、相互に関連し合うものであるから、これらを総合して一個の人格的な利益の侵害として把えるべきであるとし、また、本件のように同一の侵害行為が広汎な地域に及ぶ場合には、これに曝される地域の住民には、各個人の事情によって程度の差はあるにせよ、同様の被害が生ずるものであるとして、それら一審原告ら全員に共通する最小限度の損害について、その賠償を求めるものと解される。

およそ、人は、健康被害にいてはもとより、その余の右各被害に係る侵害行為に対しても、法的に保護されるべき利益を有することは疑いがなく、その時々の社会的、経済的な条件のもとにおいて、これら利益に対する侵害が受忍すべき限度を超える場合に、救済が認められるべきである。

そして、本件侵害行為による一審原告らの被害は、難聴や耳鳴り等の身体的被害を発現させ又は増悪させる危険性や可能性を有する身体的状態、いら立ち、航空機墜落等に対する不安等の情緒的障害、睡眠妨害その他の日常生活の妨害であるが、その程度は軽視しがたいものであり、かつ多数の住民に被害が及んでいる。

５　一審被告の実施した騒音対策のうち、騒音被害の軽減に効果があると認められるものは、住宅防音工事助成である。平成5年度末までにいわゆる新規工事については11万余の世帯について完了し、追加工事についても2万6400余の世帯について完了している。

これに要した助成の総額は約2766億8500万円である。しかし、右工事による防音効果はおおよそ10dB(A)前後であり、被害を完全に解消させるには程遠い。他の騒音対策については、みるべき効果が上がっていない。

６　本件飛行場が高度の政治的・外交的重要性を有することは疑いなく、その重要性は、東西の冷戦構造が終焉したといわれる現在の国際情勢においても変わりがない。しかしながら、他の行政諸部門の役割も社会にとって極めて重要であるほか、民間空港等の高速交通機関・施設等も国民生活に大きな貢献をしており、高度の公共性を有するものというべきであるから、国防の持つ重要性についてだけ特別高度の公共性を認めることは相当ではない。また、右の政治的・外交的重要性のため、本件飛行場周辺住民という一部の者だけが特別の犠牲を強いられることになれば、不公平というべきである。他方厚木基地の存在が地元の発展に格別寄与した事実はない。

７　以上の侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、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、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、効果等を総合考慮すると、原則としてＷ値80未満の騒音による被害については未だ受忍限度内にあるものというべきである。

三１　本件飛行場周辺地域が、軍用飛行場を包含し、その維持、運用のため利用されるという地域としての特殊性が形成され、社会的認識、承認を得たとの事実はこれを認めるに足りない。

　２　一審原告らについて、本件侵害行為及びこれに基づく被害を積極的に容認するような動機がないことなどに照らし、危険への接近の理論により一審被告の損害賠償責任自体を否定することはできない。

　３　昭和四九年以降本件飛行場周辺地域に転入した一審原告らについて、本件侵害行為やこれによる被害を認識していなかったとしても、過失があるものというべきである。

しかしながら、昭和57年2月以降本件飛行場で実施されるようになったＮＬＰによる航空機騒音の及ぼす影響は、他の航空機騒音とは格段の違いがあって、これに起因する精神的・情緒的被害、生活利益侵害の甚大さはそれまで予想もできなかったものであり、しかも、周辺住民や関係自治体の再三にわたる抗議、中止要請にもかかわらず、その後10年以上にわたって継続されてきたものであるから、右の一審原告らについても、危険への接近の理綸により損害賠償額を減額することは相当ではない。

四１　以上によると、一審被告は、国賠法二条一項に基づき、Ｗ値80以上の地域に居住する一審原告らに対し、その被害を賠償すべき義務がある。

２　本件の諸事情を総合考慮すると、一か月当たりの慰籍料額は次のとおりとするのが相当である。

Ｗ値80以上85未満の地域　5500円

Ｗ値85以上90未満の地域　9000円

Ｗ値90以上95未満の地城13500円

３　一審原告らのうち、住宅防音工事の助成を受けた者は、被害の一部が軽減されてるいこと及び補助金も相当な額であることを考慮して。施工室一室ごとに慰籍料額の一割を減ずることとする。

４　弁護士費用については、慰籍料認容額の一割をもって本件と相当因果関係のある損害と認めるのが相当である。

５　一審原告ら居住地域のＷＥＣＰＮＬ評価の基準は、原則として、昭和54年9月5日告示、昭和56年10月31日告示及び昭和59年5月31日告示の生活環境整備法四条ないし六条に。基づく第一種ないし第三種区域指定、昭和59年8月一審被告から関係自治体に示された防音工事募集ライン、昭和63年7月18日一審被告により定められた工法区分線による。

東京高等裁判所第一四民事部