

— 静かな夜と空を返せ —

号外

原告団 NEWS

発行日：2017年5月25日 発行者：(団長) 福本道夫

連絡先：〒196-0001 東京都昭島市美堀町3-13-1 FAX(TEL)：042-542-5625

http://www.geocities.jp/yokota_nakusukai/

発行：第9次横田基地公害訴訟原告団 (E-mail：yokota9th@yahoo.co.jp)

— 本日の予定 —

10：15 事前集会 (緑町北公園)

10：50 入廷 (地裁 405 号法廷)

11：00 開廷

終了後 裁判所前で報告集会

.....

※集会～地裁敷地に入るまでは、幟を掲げ、原告団の方は、ゼッケンをつけますが、裁判所門前で、これを外します。ご協力ください。

第9次横田基地公害訴訟 第21回法廷の内容は…

本日の法廷では、当方（原告側）からは、周辺施設（小学校・保育園）に勤務している方々へのアンケートまとめを証拠として提出しました。

また、現地検証の進行案も提出しており、こちらは進行協議の場で詰めることになろうかと思いません。

また、裁判所から、4月で裁判長と左陪席が変わったので、これまでの主張の要約をして欲しいという要望がありました。

これに応じて、弁論では、主張のまとめを意見陳述する予定です。

なお、裁判所は国にも同じ要請をしているようですので、国も主張のまとめの意見陳述を行うことになります。

(以下は、弁護団の石井先生にお書きいただきました。)

◇原告らの主張についての説明

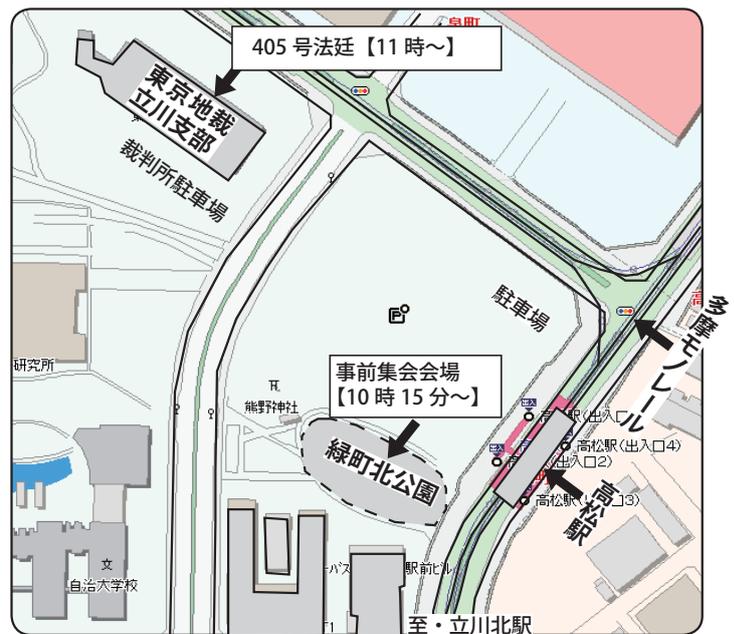
第1 原告の請求について

1 はじめに

横田基地は、東京都多摩地区西部に位置する広大な軍事基地で、福生市、瑞穂町、羽村市、武蔵村山市、立川市、昭島市の五市一町にまたがって存在します。

横田基地から離発着する航空機の進入路には、上記市長のほか、八王子市、日野市、埼玉県入間市、飯能市が位置しています。

本件訴訟では、横田基地を離発着する航空機の騒音被害にさらされている基地周辺住民が原告となっています。



2 被害の状況について

航空機の飛行回数や騒音状況は、東京都や基地周辺自治体により、測定をされています。

そのうちの一例を紹介しますと、福生市内で行われている固定測定の結果では、平成21年度の飛行回数が8597回、平成22年度の飛行回数が8,799回、平成23年度の飛行回数が8,686回、平成24年度の飛行回数が8,076回、平成25年度の飛行回数が11,137回、平成26年度の飛行回数が11,967回となっていて、近年では年間の飛行回数が1万回を超える地域も存在しています。

また、飛行回数も増加傾向にあると言えます。

***** (裏に続く)

***** (表から続く)

こうした航空機の騒音から、基地周辺住民は、生活妨害（会話・通話の妨害、テレビ・ラジオの視聴妨害、集中力の低下による仕事・学習・趣味の妨害、睡眠妨害、乳幼児・高齢者・療養者に対する悪影響、交通事故の危険、排気ガス・振動による被害）、身体的被害（聴覚障害、身体の変調）、精神的被害（不快感や苛立ち、事故の危険への恐怖、戦争への恐怖）といった被害を受けています。

3 原告らの請求（差止め・損害賠償）

原告らは、上述の航空機騒音被害が、人格権、環境権、平和的生存権を違法に侵害するものであるとして、①米軍機及び自衛隊機の飛行（エンジンの作動も含む）の差止め、②損害賠償として原告一人あたり過去分（訴訟の提起の前日まで）82万8000円、将来分として訴訟提起日である平成24年12月12日から月額2万3000円を請求しています。この将来請求に関することは後述いたします。

第2 各請求についての争点

1 差止め請求についての争点

(1) 米軍機の差止めに関する第三者行為論

被告は、米軍機の差止め請求については、被告の支配の及ばない第三者の行為の差止めを求めるものであって、主張自体失当である（いわゆる第三者行為論）を主張しています。

しかし、この第三者行為論は、領域内で発生した米軍による違法行為に対して、国家の管理権が及ばないとするのは国家主権の原則に反すること、国家が違法状態を除去し国民の権利を守る国家による国民に対する基本権保護義務に反すること、違法な侵害行為がなされた場合にその侵害行為は差止められなければならないという市民法の原則に反することから問題があると言えます。

また、米軍機の飛行差止めが認められなくなると、米軍機の飛行により、健康や生活上の被害といった金銭では換算することができない被害を被っている原告の救済が不可能になってしまいます。

被告に、米軍機の飛行差止めを請求することが可能であることの根拠として、日米地位協定18条5項を適用ないし準用すれば差止めができること、被告（国）自身にも加害責任を問うること、米軍の行為に国内法が適用されること、日本国は単なる第三者ではないことがあげられます。

(2) 自衛隊機の差止めについて

被告は、自衛隊機の運行は行政処分や公権力の行使に当たるとして、自衛隊機の飛行を民事訴訟で差し止めることについては不適法であると主張しています。

しかしながら、行政の関与の下で行われる事実行為に対する多くの民事差し止め訴訟において最高裁を含む現裁判所は、適法な請求であることを前提に審理をしています。航空機の運航のみを公権力の行使と捉え、民事訴訟での差し止めを認めないことについては論理的な整合性がないものと言えます。

また、防衛大臣が自衛隊機の運航に関する権限を行使することは、行政の内部命令であり、これを周辺住民に対する処分と捉えることはできないこと、自衛隊法を基地周辺住民に騒音の受忍義務を課す根拠となる法律とは考えることはできないことから、自衛隊機の運航が行政処分や公権力に当たらないと言えます。

したがって、自衛隊機の運航の差し止めを民事訴訟において求めることも適法であると言えます。

2 損害請求に関する

(1) 受忍限度論について

本訴訟において述べるコンターとは、W値の等高線です。

本件横田飛行場においては、平成15年度に騒音調査がなされ、それを基に平成17年にコンターが見直されました。以降、大規模な騒音調査はなされておらず、平成17年のコンターが最新のものとなっています。

防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律（以下「生活環境整備法」という）第4条で「政令で定めるところにより自衛隊等の航空機の離陸、着陸等のひん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て防衛大臣が指定する防衛施設の周辺の区域（第一種区域）」を住宅防音工事助成の対象（第4条1項）とするとされ、第一種区域の外郭線はW75コンターに沿って引かれています。W75コンター内すなわち第一種区域に指定されている区域内は、国自身が「音響に起因する障害が著しい」と認めている地域なのですから、それを本訴訟で国が受忍限度内であると主張するのは、自己矛盾です。

(2) 危険への接近法理について

被告は、昭和41年1月1日以降に横田基地周辺に転入した者等、航空機騒音の存在を認識して横田基地周辺に転入した者については、損害賠償は認められない、または、免責が認められないとしても損

害賠償の減額が認められると主張しています（いわゆる危険への接近の法理）。

しかし、危険への接近の法理は、基地航空機騒音訴訟における裁判例の動向を全く無視したものであり、民間航空機の用に供される公共飛行場の大阪空港最高裁判決の誤った理解に基づくものです。

大阪空港最高裁判決は、民間飛行場に関するもので、民間飛行場とは航空機騒音の実態が大きく異なる軍事基地における損害賠償請求においては適用するべきではないものと言えます。

（3）昼間控除論について

被告は、「原告ら全員が共通して平日の昼間に在宅しているものでない」から「昼間の騒音被害は共通損害から除かれる」べきであると主張し、受忍限度の判断にあたっては、平日の昼間の時間帯の騒音を排除して算出された「昼間騒音控除後 W 値」なるものを用いるべきであると主張しています。

しかし、原告らは、本訴において各自が受けた具体的被害の全部について賠償を求めるのではなく、原告らに共通する被害の最低限のものについて、一律にその限度で慰謝料を請求しています。このような考えを「共通損害」と言います。

「共通損害」の考え方は、大阪空港最高裁判決で採用され、その後の基地訴訟においても採用されています。

また、原告の中には、昼間、仕事や学校に行き、横田基地から離れた場所で過ごす者がいるのも事実ですが、そのような者でも仕事や学校が休日のときや体調が悪くて休んでいるときには自宅にいます。通学先や勤務先が横田基地周辺の原告もいます。退職者や専業主婦、幼児等は一日自宅で過ごすことが多いと言えます。夜間勤務の原告にとっては、昼間が睡眠時間です。そして、何より自宅は生活の本拠であって、その生活の本拠が昼間、航空機騒音に晒されているのは紛れもない事実です。

「原告全員が共通して平日の昼間に在宅しているものでない」として共通損害から除外するという考えは、不合理であることは一見して明らかであるものと言えます。

（4）防音工事について

被告は、いわゆる防音工事により、横田基地周辺住民にもたらされる航空機騒音による影響は相当程度防止又は軽減されていると主張しています。

しかしながら、住宅防音工事の対象区域や対象住宅は厳しい条件で限定されていて、横田基地の爆音

に日常的にさらされている住民全員が住宅防音工事の助成を受けられるわけではありません。さらに、対象住宅であったとしても、実施することができる工事内容には居室数等の制限があり、被告が主張するような横田基地の航空機騒音が相当程度防止又は軽減されている状況とはほど遠いものであると言えます。

また、被告の主張では、古いものでは昭和 50 年代に施行された防音工事も含まれています。現在と昭和 50 年当時の工法は、異なっていて一律の騒音軽減効果があるとは言い難いものです。また、防音工事を行ったとしても、施工箇所の経年劣化により遮音性の低下といった問題があるだけではなく、取り壊しや建て替えにより、そもそも防音工事済みと評価することができない建物も含まれています。

そして、多くの原告らが、防音工事の効果が実感できないと訴えています。

したがって、防音工事を理由に損害賠償を減額することは不合理なものと言えます。

（5）将来給付について

原告らは、請求の趣旨第 4 項において、訴訟提起以降毎月 2 万 3000 円の損害賠償を求めています。これは、口頭弁論終結時までに限るものではなく、請求の趣旨第 1 項記載の「午後 7 時から翌午前 8 時までの航空機離発着、エンジン作動」及び「午後 7 時から翌午前 8 時までの 70 デンベル（A）を超える航空機騒音」がなくなるまでの将来給付を求めるものです。

横田基地の航空機騒音をめぐる訴訟は、昭和 51 年の訴訟から、本訴提起まで計 9 回の判決で、航空機騒音発生の違法性が認められながら、騒音公害の抜本的解決が図られないまま約 40 年が経過しています。

このような現状を踏まえると、横田基地周辺住民は、騒音被害がなくなるまで延々と訴訟手続きを取らなければならないことになり、過大な負担が生じてしまいます。

このような実態を踏まえると、長年において受忍限度を超える騒音被害があること、騒音が近い将来なくなることから、将来請求の要件である「あらかじめ請求を必要」とするに該当すると言え、将来給付についても認められるべきものと言えます。



▶次回・第 22 回の法廷は、
6 月 29 日（木） 午前 11 時～です。