

横田訴訟原告団 NEWS 号外 24-02

連絡先：〒196-0003 東京都昭島市松原町4-10-24-100 E-mail: yokota9th@yahoo.co.jp
Web サイト <http://yokota-nakusukai.sakura.ne.jp/> 発行：横田基地公害訴訟原告団

横田基地公害訴訟第4回弁論

裁判内容は〇〇〇

以下は、弁護団の馬場先生にお書きいただきました。
…本日陳述する内容です。

1 はじめに

(1) 被告(国)は、現在のコンターが告示された平成17(2005)年以降、W値を基準として、航空機騒音の状況が改善している旨主張する。

(2) しかし、以下の4点から、被告の主張は不合理であり、到底、騒音が低減しているとは言えない。

2 環境庁方式W値と施設庁方式W値について

(1) 昭和51年から昭和53年にかけて、防衛施設庁の委託研究として、防衛施設周辺騒音コンター作成基準委員会及び防衛施設周辺騒音調査研究委員会が策定したものが施設庁方式W値である。

これは、「航空機騒音に係る環境基準」を民間飛行場ではなく軍用飛行場に適用するにあたって、適切な方法を検討するという目的で策定されたものである。

(2) 環境庁方式W値との大きな違いは、施設庁方式が、1年間の日ごとの重み付き飛行回数を整理して累積度数曲線を求め、累積度数90%の回数を年間代表値として用いることである。

累積度数90%を用いるのは、軍用飛行場のように飛行回数が日によって大きく変動する場合、住民としては、多く飛んだ日の印象が強く残るということもあり、住民の感じるうるささ(迷惑や被害感)としては、累積度数90%の飛行回数の日に代表されると考えられたからである。

このことは、同時期に民間飛行場周辺と軍用飛行場周辺において会話や不快感等を調査して比較分析するという大規模な社会調査で、民間飛行場の平均1日飛行回数から求めたW値と軍用飛行場における累積度数90%の飛行回数から求めたW値が同程度になることが実証されたことに基づく。

(3) 以上のような算定方法の相違の結果、環境庁方式W値と施設庁方式W値とでは、環境庁方式W値の方が施設庁方式W値より、3～5程度低くなるとされている。

本日の行動予定

- ① 13時15分：事前集会
東京地裁立川支部前
- ② 13時40分：地裁建物に入場(1階で荷物検査があります。)～エレベーターに乗って4階へ
- ③ 13時50分：4階404号法廷に入廷
携帯電話の電源は切るかマナーモードにしてください。
※裁判所から事前に渡された傍聴券約20枚を配布しますが、足りない場合でも法廷には入れますのでご安心ください。
- ④ 14時00分：弁論(20分程度か?)
- ⑤ 退廷後～報告集会(裁判所前)～解散
※弁護団と原告団代表は法廷に留まり、今後の進行について協議予定

この点、被告は、「施設庁方式のW値は、年間を通して騒音値の高い日のW値(中略)であって、このようなW値に相当する騒音が多くの日を生ずることを意味するものではない」と主張して、環境方式W値を用いて主張しているが、自らが委託して行かせた調査結果、自らが防音工事対象区域を指定するに当たって用いている指標である施設庁方式W値、その策定経過を無視するものであり、背理である。

(4) 被告は、環境庁方式W値を用いることで、軍用飛行場である本件飛行場の騒音を過小評価しているものである。

3 本件飛行場における運用の変化について

(1) 繰り返しになるが、本件飛行場は軍用飛行場であり、民間飛行場と異なり、日々の飛行回数や飛行経路は不規則であり、常駐機の訓練状況、他基地からの飛来状況等によって騒音発生回数には大きく変動がある。

この変動は基本的には一時的な変動であり、他方、飛行規制、滑走路の変更、常駐機の移転などがあれば、それら

(ウラ面に続く)

(オモテ面からの続き)

は恒常的な変動の要因となり得る。

(2) 被告は、硫黄島での夜間着陸訓練や夜間訓練飛行活動の制限等の日米合同委員会合意などを主張しているが、それらはいずれも平成17(2005)年より前のことである。

平成17(2005)年以降のことでは、平成29(2017)年3月から平成30(2018)年4月までの間に、常駐の輸送機C130-HがC130-Jに更新されたというのがそれに当たり得るが、C130-Jは、C130-Hより大型になり、全長も乗員数も増加し、最大速度もプロペラ数も増加したものである。実際の乗員数や実際の飛行経路(特に高度)においても、また、飛行騒音においても騒音が軽減されるのかは不明である。

他方、平成30(2018)年10月にCV-22 オスプレイ5機が正式配備されている。これは常駐機の単純な追加である。令和3(2021)年には6機目が配備され、さらに計10機まで配備される予定である。

後述するとおり、実際に令和元(2019)年以降、W値は低減しているどころか、増加傾向にあると言え、今後、残り4機のオスプレイが配備された場合には更なる増加も予想されることである。

(3) そして、前回訴訟では、令和元(2019)年9月17日に東京高等裁判所での弁論が終結し、当該時点までの騒音が受忍限度を超える違法なものと認定されており、本件訴訟で、原告らは、原告によって多少異なるが、令和元(2019)年10月以降の損害賠償を求めている。

前回東京高等裁判所の判決において、被告に対しては、「最高裁判所において告示コンター内地域(75W以上の地域)における騒音被害につき受忍限度を超えて違法である旨の判断が示されて久しいにもかかわらず、基地の整理・縮小・返還など同被害を根本的に解消する対策については実現の目途がなく、同被害に対する補償のための制度すら未だに設けられておらず、一審原告らの中には救済を求めて再度の提訴を余儀なくされた者もいる」などと指摘されている。

(4) 前述のとおり、平成17(2005)年以降、違法な騒音状況を抜本的に改善する施策はなされておらず、故に、被告は区域指定の見直しも行っていない。

しかるに、被告自らが「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」(生活環境整備法4条)として指定・告示した「第一種区域内」(75Wコンター)において受忍限度を超える騒音被害を認めないなどと主張するのは、これまた背理である。

また、前回訴訟の判決も軽視するものである。

4 北関東防衛局や自治体の騒音測定データについて

(1) 北関東防衛局や昭島市、瑞穂町、福生市の騒音測定データを取りまとめたものが別表である。

全体的に、平成29(2017)年頃まで低下傾向に見えるが、令和元(2019)年以降は増加傾向にあり、特に令和4(2022)年度は高い値を示している。

W値だけを見ても、米軍の運航次第で値は変化し、令和4(2022)年度の値などがその代表と言えるが、平成17(2005)年に近い水準となること分かる。

(2) また、W値は万能ではなく、違法な騒音被害を推認させる一定程度の合理性は有するものの、全ての騒音被害を把握できるものではない。

その一例を示すものが騒音発生回数である。

騒音発生回数を見れば、全体的に、平成29(2017)年頃までは横ばいで平成30(2018)年以降増加傾向にあり、令和2(2020)年は特に回数が多い。

特に瑞穂町測定に係る騒音発生回数で言えば、平成30(2018)年以降の増加は著しく、以降はいずれも平成17(2005)年より多い

(3) うるささ(迷惑や被害感)の評価の仕方として、騒音量や時間帯などを加味するW値自体を一指標として否定はしないが、騒音発生回数が増える程、生活妨害やうるささを感じる機会が増えること自体は自明である。

さらに、騒音発生回数からは、米軍が、騒音に配慮して、飛行回数を制限しているなどしていないことも分かる。

被告自身、「本件飛行場周辺地域の航空機騒音の防止、軽減のために、直接に米軍の航空機の運航方式に規制を加える権限がない」とも述べており、結局は米軍の運航次第というところである。

このような状況では、到底、騒音が低減しているなどとは言えない。

(4) なお、W値と騒音発生回数にずれが生じることは、別表を見ても分かるが、旋回訓練等の飛行経路が南北方向の滑走路に対して東西を旋回するのに対し、告示コンター(区域指定)が南北に広がっていることから分かるものである。

5 環境基準について

(1) 環境基準は、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準」として定められ、改善目標(中間目標)として「10年以内に、75WECPNL未滿とすること又は75WECPNL以上の地域において屋内で60WECPNL以下とすること」、最終的に「10年をこえる期間内に可及的速やかに」70WECPNL未滿を達成することを義務付けている。

(2) 環境基準における70WECPNLというのも、「航空機騒音については、その影響が広範囲に及ぶこと、技術的に騒音を低減することが困難であることその他輸送の国際性、安全性等の事情があるので、これらの点を総合的に勘案」し、本来あるべき基準値よりも緩和して設定されているものであり、「新空港の建設、住宅団地の造成等を行う場合には、上記指針値よりさらに低い値以下となるよう十分配慮し、その対策を事前に講ずることが必要である」と報告されているものである。

環境基準は、それより低い値が達成されなければ、周辺住民の生活に支障・障害を及ぼす基準である。

(3) しかるに、被告は、既に昭和48(1973)年の環境基準の告示から50年以上が経過しているにも関わらず、抜本的な解決を図らない上に、未だに中間目標たる改善目標を掲げて、日ごとの達成状況云々を主張しているのであって、不合理である。

(4) また、環境基準は、環境庁方式によるW値が前提とされているが、施設庁方式W値が、社会的調査に基づき、民間飛行場における環境庁方式によるW値と整合性を保って策定されたものであることは前述したとおりであり、環境基準にも適用して考えられるものであることも再度付言しておく。

以上

◇次回の裁判は9月2日、12月2日までが決まっています。時刻と場所は同じですが、NEWS等で事前連絡します。