

主 文

1 被告は各原告（ただし、原告番号75W1334、同2414、同2415、同2645、同2646及びその他638を除く。）に対し次の金員を支払え。

5 (1) 別紙14（損害賠償認容額一覧表）の「総計」欄記載の金員

(2) 同別紙の「遅延損害金元本」欄中の各欄記載の金員に対する各欄に対応する賠償期間の翌月1日からいずれも支払済みまで年5分の割合（ただし、賠償期間が令和2年4月以降のものについては年3分の割合）による金員

10 2 原告らのその余の請求をいずれも棄却する。

3 訴訟費用は、全事件を通じ、原告番号75W1334、同2414、同2415、同2645、同2646及びその他638の各原告に生じた費用については、同原告らの負担とし、その余の原告らに生じた費用については、これを5分し、その4を同原告らの、その余を被告の各負担とし、被告に生じた費用については、これを5分し、その4を原告ら
15 (原告番号75W1334、同2414、同2415、同2645、同2646及びその他638の各原告を含む。)の、その余を被告の各負担とする。

4 この判決は、第1項に限り、被告に送達された日から14日を経過したときは、仮に執行することができる。ただし、被告が主文第1項記載の各原告に対し、同各原告に対応する別紙14（損害賠償認容額一覧表）の「担保額」欄記載の各金員の担保を提供したときは、当該原告との関係でその執行を免れることができる。
20

事 実 及 び 理 由

25 第1章 請求及び事案の概要等

第1 請求

1 被告は、各原告に対し、別紙2（訴状等添付損害賠償額一覧表）の各D欄記載の金員及び同一覧表の各①ないし⑳の小計欄記載の金員に対する各①’ないし⑳’欄記載の各日からいずれも支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

5 2 被告は、各原告に対し、第1事件原告らにつき平成29年5月1日から、第2事件原告らにつき同年7月1日から、第3事件原告らにつき同年9月1日から、第4事件原告らにつき同年11月1日から、第5事件原告らにつき平成30年2月1日から、第6事件原告らにつき同年4月1日から、第7事件原告らにつき同年6月1日から、それぞれ事実審の口頭弁論終結日まで、毎月末日ごとに1か月につき別紙2（訴状等添付損害賠償額一覧表）の各㉑の小計欄記載の金員及びこれらに対する当該月の翌月1日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

15 本件は、海上自衛隊及びアメリカ合衆国海軍（以下「米海軍」という。）が使用する厚木海軍飛行場（以下では、通称名である「厚木基地」ということがある。）の周辺地域である神奈川県大和市、同綾瀬市、同相模原市、同座間市、同藤沢市、同海老名市、同茅ヶ崎市及び東京都町田市に居住している又は居住していた原告ら7984名（第1ないし第7事件の原告合計数）が、厚木基地を離着陸する航空機の騒音により身体的被害及び睡眠妨害、生活妨害等の精神的被害を受けているとして、被告に対し、国家賠償法（以下「国賠法」という。）
20 2条1項に基づき、厚木基地の一部に被告が設置した海上自衛隊の飛行場（以下「厚木飛行場」という。）の周辺地域での居住期間中に生じた損害（損害額は、原告らの居住地における、被告が防衛施設について用いている算定方式（以下「施設庁方式」という。）によるWECPNLの値（以下「W値」といい、具体的なW値を表す場合には「75W」などということがある。）に応じて1名につき1か月当たり慰謝料8000円ないし4万円及び弁護士費用として同慰謝料

額の15%)及び上記居住期間中の各月の損害賠償額に対する同月の翌月1日(不法行為の日より後の日)から支払済みまでそれぞれ民法(平成29年法律第44号による改正前のもの。)所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

5 なお、厚木基地の周辺住民は、昭和51年以降5次にわたり、厚木基地を離着陸する航空機による騒音等の被害を受けているとして、被告に対し損害賠償等を求める訴えを提起してきた(以下、これらの訴訟を総称して「厚木基地騒音訴訟」という。)。本件訴訟の原告には、平成19年12月17日に提起され、既に終局した第4次の損害賠償等請求事件(以下「4次民事訴訟」という。その事実審の口頭弁論終結の日は平成27年5月14日)の原告として損害賠償が一部認容された者も含まれている。

10 また、原告らが損害賠償請求の対象としている期間は、第1事件原告らについては平成26年5月1日以降、第2事件原告らについては同年7月1日以降、第3事件原告らについては同年9月1日以降、第4事件原告らについては同年11月1日以降、第5事件原告らについては平成27年2月1日以降、第6事件原告らについては同年4月1日以降、第7事件原告らについては同年6月1日以降(ただし、いずれの事件においても、4次民事訴訟の原告らであった者については、その事実審の口頭弁論終結日の翌日である平成27年5月15日以降)、いずれも口頭弁論終結日までのうち(以下、上記の原告らが損害賠償請求の対象とする平成26年5月1日以降口頭弁論終結日までの期間を「損害賠償請求期間」という。)、各原告が施設庁方式によるW値が7.5以上の地域に居住開始した以降の期間である。

第2章 前提事実(争いのない事実並びに後掲各証拠(枝番が付されていないものは枝番全てを含む趣旨である。以下同様。)及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実)

25

第1 厚木基地について

1 厚木基地の現況

(1) 厚木基地の施設等

厚木基地は、神奈川県大和市及び同綾瀬市に位置し、その面積は約505万6000㎡である。その主な施設として、長さ2438m、幅45m、オーバーラン南北各約300mの滑走路、延長6764m、幅22mの誘導路、面積約15万2680㎡のエプロン（駐機場）、格納庫施設、管制塔施設等がある。

厚木基地は、現在、以下の3つの部分から構成されている（このようになった経緯は、2で後述する。）。

① 「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6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」（昭和35年条約第7号。以下「日米地位協定」という。）2条1項（a）に基づき、アメリカ合衆国（以下「米国」という。）の使用する施設及び区域として米国に提供されていたが、使用転換され、海上自衛隊が管轄管理する施設及び区域であり、米国軍隊（以下「米軍」という。）が同条4項（b）に基づき一定の期間を限って使用を許される施設及び区域（別紙3（厚木基地図面）の赤斜線部分。263万9157㎡の土地及びその上の建物等。「厚木飛行場区域」という。）

② 同条1項（a）に基づき、米国の使用する施設及び区域として米国に提供されているものの、同条4項（a）に基づき、海上自衛隊の臨時的使用が認められた施設及び区域（別紙3（厚木基地図面）の黄色部分。117万8779㎡の土地及びその上の建物等。）

③ 同条1項（a）に基づき、米国の使用する施設及び区域として米国に提供され、米軍が使用する施設及び区域（別紙3（厚木基地図面）の青色部分（①及び②以外の部分））

なお、厚木飛行場区域には、滑走路及び管制塔施設が含まれており、ここに厚木飛行場が設置されている。(争いのない事実、甲全1～3、5、乙1、弁論の全趣旨)

5 (2) 自衛隊機及び米軍機の厚木基地の利用状況等

厚木基地の構造及び地理的な条件から、厚木基地を離着陸する航空機は、自衛隊の使用する航空機(以下「自衛隊機」という。)及び米軍の使用する航空機(以下「米軍機」という。)のいずれも、風向きによって厚木基地の北側又は南側を通過して離着陸するところ、離着陸の際の旋回のほか、訓練飛行のため
10 の旋回時に、その周辺住宅地の上空を飛行する(争いのない事実、甲全6、弁論の全趣旨)。

2 設置及び管理、基地の利用状況の経緯

(1) 設置及び管理の経緯

ア 昭和46年6月の日米合同委員会まで

15 厚木基地は、昭和16年頃から旧海軍省により航空基地として使用されていたが、太平洋戦争後の昭和20年9月2日に米国陸軍に接收され、昭和25年12月からは、米海軍が管理及び運用する航空基地として使用された。

20 厚木基地は、昭和27年4月28日以降は、同日に発効した「日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障条約」(昭和27年条約第6号)及び「日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障条約第3条に基づく行政協定」2条1項に基づき、昭和35年6月23日以降は、同日に発効した「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」(昭和35年条約第6号。以下「日米安保条約」という。)及び日米地位協定2条1項(a)
25 に基づき、米軍の使用する施設及び区域として米国に提供されることとなった。(争いのない事実、甲全1～3、5、6、弁論の全趣旨)

イ 昭和46年6月の日米合同委員会以後

日本政府と米国政府との協議機関である日米合同委員会において、昭和46年6月30日、政府間協定が締結され、厚木基地の一部について、海上自衛隊との共同使用及び使用転換が決定され、同年7月6日に告示され
5 (昭和46年防衛施設庁告示第7号)、厚木基地は、前記1(1)の①ないし③の各部分により構成されることとなった。

そして、防衛庁長官は、自衛隊法107条5項に基づく「飛行場及び航空保安施設の設置及び管理の基準に関する訓令」(昭和33年防衛庁訓令第105号)2条に基づき、厚木飛行場区域に自衛隊の飛行場施設(厚木
10 飛行場)を設置した。

これにより、海上自衛隊第4航空群が、千葉県下総基地より厚木基地に移駐し、同群の長が厚木飛行場を管理することとなり、昭和46年7月1日以降、海上自衛隊厚木航空基地分遣隊(現在の厚木航空基地隊)が航空交通管制業務のうち飛行場管制業務及び着陸誘導管制業務を行うこと
15 となった。(争いのない事実、甲全1～3、5、乙251の2、弁論の全趣旨)

(2) 米軍の利用状況

厚木基地は、昭和25年12月から、米海軍が管理及び運用する航空基地として使用されるようになり、米海軍第7艦隊その他の部隊から飛来する航空機の整備、修理、補給等の後方支援業務、同艦隊所属の空母艦載機の操縦
20 士の飛行訓練を行う基地として使用されるようになり、昭和48年10月には、米海軍第7艦隊の空母ミッドウェイが横須賀海軍施設を事実上の母港として初めて入港し、その後、空母インディペンデンス、キティホーク、ジョージ・ワシントン、ロナルド・レーガンが同施設を母港とし、これらの空母の艦載機が厚木基地に飛来して着艦訓練(Field Carrier Landing Practice。以下「FCLP」という。)等を行うようになった。昭和57年2月からは、
25 厚木基地において、空母艦載機のFCLPのうち夜間に実施するもの(Night

Landing Practice。以下「NLP」という。)を行うようになった。なお、FCLPは、滑走路の一部を空母の甲板に見立てて、通常より狭い飛行場の場周経路を巡回しながら何度もタッチアンドゴー（航空機の離着陸訓練の一つであり、滑走路へ進入降下し、着陸し、地上滑走した後、再びエンジン出力を上げて離陸するという一連の操作を繰り返すこと。）を行うものである。

厚木基地には、米海軍の厚木航空施設司令部及び第5空母航空団等が配置され、上記の各空母が横須賀に入港している間、その艦載機の拠点として使用されていたが、後記第2・4(1)イ（ウ）のとおり、平成29年8月から米海軍の第5空母航空団所属の固定翼機の岩国飛行場への移駐が開始され、平成30年3月30日に完了した。（争いのない事実、甲全1～3、6、乙91、103、252、弁論の全趣旨）

(3) 自衛隊の利用状況

海上自衛隊は、前記(1)イのとおり、昭和46年7月1日以降、厚木飛行場の管理に当たっており、厚木飛行場には、海上自衛隊の航空集団司令部が置かれるとともに、隷下の第4航空群、第51航空隊、第61航空隊及び航空管制隊等が置かれている。第4航空群は、日本の周辺海域における対潜航空活動を中心として、災害派遣等の民生協力活動等も行い、第51航空隊は、航空機の運用についての調査、研究、試験、教育等を、第61航空隊は、人員及び貨物の輸送業務を、航空管制隊は、海上自衛隊の航空機運航に必要な航空情報の通報、飛行計画の申請及び承認に関する連絡事務等をそれぞれ行っている。厚木飛行場には、P-1（哨戒機。ジェット機）、P-3C（哨戒機。プロペラ機）、SH-60J（哨戒機。ヘリコプター）、SH-60K（哨戒機。ヘリコプター）、USH-60K（多用途機。ヘリコプター）、UP-1、UP-3C（多用途機。プロペラ機）、C-130R（輸送機。プロペラ機）及びLC-90（連絡機。プロペラ機）等が配備されている。（争いのない事実、甲全1～3、6、乙70、71、弁論の全趣旨）

3 厚木基地における騒音問題

厚木基地は、昭和25年12月に米海軍が管理運用するようになってから、米海軍第7艦隊の後方支援業務等を行ってきたが、昭和30年代には滑走路の延長、かさ上げ等の整備・拡大がされ、ジェット戦闘機等が配備されるようになった。

大和市議会において、昭和35年8月に爆音対策委員会（のちの基地対策委員会）が設置され、神奈川県、同大和市及び同綾瀬町（当時）が国などに対して騒音軽減の要請を行ったり、同年7月には周辺住民が厚木基地爆音防止期成同盟を結成して被害救済を求めるなどしており、遅くともこの頃までには厚木基地周辺における航空機騒音が社会問題化していた。

そして、前記2(2)のとおり、昭和48年10月に米海軍の空母艦載機が飛来するようになってからは、厚木基地が市街地に位置することもある、同基地を離着陸する航空機による騒音が特に問題となっていた。さらに、昭和57年2月にNLPが実施されるようになると、夜間の騒音が激化し、問題が深刻化した。

厚木基地周辺は、都市化が進んでおり、被告が住宅防音工事の対象としている第一種区域内には、複数のJR及び私鉄の10を超える駅が存在し、東名高速道路や国道1号線といった幹線道路が走り、学校、保育園、幼稚園といった教育施設や病院、介護施設が多数存在する。（争いのない事実、甲全1～3、5、6、乙94、221）

第2 航空機騒音について

1 評価方法

(1) 音及び騒音に関する一般的説明（争いのない事実、甲全65、66、72、乙199～201、205、211、213、弁論の全趣旨）

ア 音の大きさを決めるのは、音の物理的側面である強弱（音波の振幅の程度）が基本であり、音の強弱は、音波によって空気中に生ずる大気圧の変

化である音圧（単位はマイクロパスカル）によって決まる。人間が聞くことのできる音圧の幅が非常に広く、また、人間の音の大きさの感覚は、音圧の対数に対応することから、音圧の対数を用いた尺度である音圧レベルを d B（デシベル）という単位を用いて表している（音圧が 10 倍になると音圧レベルは 20 d B 大きくなる関係にある。）。もともと、音圧が等しく物理的に同じ強さの音であっても、音の高さ（周波数）が異なれば、人間には異なった大きさの音に聞こえ、概ね 4000 Hz までは音圧レベルが同じ場合には周波数が小さいほど音が小さく聞こえる。そこで、騒音の測定においては、音圧を計測する際に人間の耳の感度に近くなるように周波数に応じた補正をすることにより、音の大きさのレベル（騒音レベル）を測定する方法が用いられている。周波数ごとの補正の相違により複数の特性があるところ、通常用いられているものは A 特性であり、単位としては d B（A）と表記されるが、単に d B とされることも多い。本判決においても、単に d B と表記する場合には d B（A）を意味する。

イ 一般に人が聞くことができる音の周波数範囲は、概ね 20 Hz から 2 万 Hz とされており、これを「可聴域」、この範囲の音を「可聴音」といい、環境省では、周波数が 20 Hz からおよそ 100 Hz までの低い周波数の音と、音としては通常聞こえない 20 Hz 以下の空気振動をまとめて「低周波音」と呼んでいる。そして、20 Hz 以下の低周波音に対する人の感度に近くなるような周波数に応じた補正をするものとして G 特性があり、d B（G）と表記される。周波数の比が 2 である二つの音の対数周波数間隔をオクターブ、これらの二つの音の間の周波数帯域をオクターブバンドといい、これを 3 分の 1 に分割したものを 1/3 オクターブバンドという。これらは、通常、上下の音の周波数の中心の周波数帯で表される。

ウ 騒音とは、「望ましくない音、例えば、音声、音楽などの聴取を妨害したり、生活に障害、苦痛を与えたりする音」と定義されることがあり、同じ

音でも受け止める者によって騒音になったりならなかったりする、人間の感覚が織り込まれた概念であるため、物理的な基準のみに基づいてある音が騒音か否かを判断することはできない。

そこで、騒音の評価においては、主観量との対応がよい物理量による評価が必要であるが、例えば、一定の期間内に発生した音のうちの最大の音圧レベルである $L A_{max}$ を尺度とする場合や一定の期間内に曝露された変動騒音の総エネルギー量を時間で平均（音圧レベルの一定な定常騒音に置き換えた場合の音圧レベルに変換）した等価騒音レベル $L A_{eq}$ 、 T （ T には「24 h」や「8 h」など総エネルギー量を平均する時間が記載されることがある。）を尺度とする場合などがある。 $L A_{eq}$ 、 T のうち、特に日中の等価騒音レベルについて L_{day} 、夜間について L_{night} などと表現されることもある。

(2) 航空機騒音に関する各評価方法・評価尺度

航空機騒音については、広い周波数帯の雑音に周期的な音が重なった間欠的な音であるなどの特性があり、航空機騒音にさらされる者の感じる特有のうるさを加味する観点から、種々の評価方法が考案されており、本件訴訟に関連するものとして以下のものがある（争いのない事実、甲全9、22、139、乙7、18、19、203、204、213、弁論の全趣旨）。

ア WECPNL

WECPNLは「Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level」（加重等価継続感覚騒音レベル）のことであり、国際連合の専門機関の一つである国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization。以下「ICAO」という。）によって昭和46年に提案された航空機騒音に特化した評価指標である。騒音に対して感じるやかましさを基礎に音の大きさのレベルを示すPNL（Perceived Noise Level。感覚騒音レベル。A特性とは異なる感覚尺度である。）に継続時間補正及び

純音補正を加えて求めた航空機1機ごとのE P N L (Effective Perceived Noise Level。実効感覚騒音レベル) をもとに1日当たりの全機の騒音を累積し、これに騒音発生時間帯により5 d B又は10 d Bを加える重み付けを行った上で、1日当たりの総騒音量の時間平均を求めるものである。

5 (ア) 環境基準方式

I C A Oの提案したW値の算定方法は複雑なものであるが、日本においては、昭和48年中央公害対策審議会の答申に基づいて「航空機騒音に係る環境基準について」(乙7。平成19年環境省告示第114号による改正前のもの。以下「昭和48年環境基準」という。また、同改正後の環境基準を「現行環境基準」といい、これらを併せて「環境基準」
10 ということがある。)が策定され、航空機騒音の評価尺度としてその算定方法を簡略化した方法(以下「環境基準方式」という。)が採用された。

環境基準方式においては、原則として連続7日間航空機騒音の測定を行い、暗騒音より10 d B以上大きい航空機騒音のピークレベル(単位
15 はd B。ある指定された時間内に生じる最大の瞬時レベル)及び航空機の機数を記録し、これらをもとに年間のW値を求めるが、主に、①ジェット機から発生する騒音のE P N Lは、一般的な騒音計により測定される騒音レベル(A特性)に13を加えるものに近似するので、騒音計の測定結果に13を加えたもので代替する点、②離着陸において最大値から10 d B低いレベルを超える騒音の継続時間を一律に20秒とする
20 点、③夕方及び夜間の補正において、5 d B又は10 d B加算するのではなくそれぞれ機数を3倍又は10倍する点などでI C A Oの提案したW値の算定方法と異なる。その具体的な計算式は、次のとおりである。

25
$$W E C P N L = d B (A) + 1 0 \log _ { 1 0 } N - 2 7$$

ここでいう d B (A) は、1 日の全てのピークレベルをパワー平均したものの (1 日当たりの航空機騒音について、1 機ごとに対数である d B (A) を一旦エネルギー量に戻し、全機分のエネルギー量を合算してから、1 機当たりのエネルギー量に平均し、再び対数化することによって算出したもの) である。また、N は、飛行機数 (騒音発生回数) であるが、環境基準方式においては、飛行機数 (騒音発生回数) の重み付けとして、午後 7 時から午後 10 時までの時間帯は、昼間の時間帯 (午前 7 時から午後 7 時まで) の 3 倍、午前 0 時から午前 7 時まで及び午後 10 時から午後 12 時までの時間帯は昼間の時間帯の 10 倍に加重される。

民間空港の場合には、環境基準方式によっても I C A O 提案の方法による W 値とほぼ一致するとされている。

(イ) 施設庁方式

防衛施設庁 (現防衛省) は、防衛施設周辺の整備等に関する法律 (昭和 49 年法律第 101 号により廃止。以下「旧周辺整備法」という。現在の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。)) 所定の住宅防音工事等の各対策の対象区域を定めるために、旧周辺整備法施行規則 (現在の生活環境整備法施行規則) において、環境基準方式を修正した W 値の計算方法である施設庁方式を採用した。

自衛隊等の利用する防衛施設である空港においては、民間空港と比べて機種、飛行回数や経路が複雑であり、騒音のピークレベルと継続時間の変化が大きく、環境基準方式によって W 値を求めても I C A O 提案の方法による値と大きく異なる。その結果、環境基準方式による W 値が同じだとしても、防衛施設である空港の周辺住民による航空機騒音に対する反応は、民間空港の周辺住民のそれとは異なる場合がある。そこで、民間空港と防衛施設である空港との間で、W 値が同じであれば同じ住民

反応が示されるといえるようにするために、施設庁方式によるW値の算定方法が考案された。

施設庁方式は、環境基準方式と比べて、次の点が異なっており、一般に環境基準方式よりも施設庁方式の方が、W値が3ないし5高くなるとされている。

なお、以後、本判決で記載するW値については、特段の記載のない場合は、施設庁方式によるW値を示す。

① 最近1年間の、飛行しない日も含めた1日の総飛行回数の少ない方からの累積度数曲線を求め、累積度数90%に相当する値をその防衛施設における1日の標準総飛行回数とすること。

② 継続時間補正について、最大値から10dB低いレベルを超える騒音の継続時間を一律に20秒とするのではなく、実際の継続時間をもとに補正するなどすること。

③ 着陸音補正として、ジェット機の着陸音に2dBを加えること。

イ Lden（時間帯補正等価騒音レベル）

Ldenという騒音評価尺度は、一定の時間内に変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値として表した等価騒音レベル L_{Aeq} について、昼間（午前7時から午後7時まで）、夕方（午後7時から午後10時まで）、夜間（午前0時から午前7時まで及び午後10時から午後12時まで）の時間帯別に重み付けをして求めた1日の等価騒音レベルであり、単位はdBである。WECPNLと同様に、夕方の騒音には5dB、夜間の騒音には10dBをそれぞれ加える形で、時間帯による重み付けをしている。

等価騒音レベルを基本とした評価指標には、ほかに、 $L_{Aeq, 24h}$ （時間帯の重み付けをしないもの）などがある。

以下、本判決では、L d e nの値を「L d e n 5 7 d B」などと表記することがある。

2 環境基準等

(1) 昭和48年環境基準

5 環境基準は、騒音に係る環境上の条件について、人の健康を保護し生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められているものである（環境基本法16条1項）。

10 昭和48年環境基準は、当時の公害対策基本法9条1項に基づき、飛行場周辺の環境基準について、専ら住居の用に供される地域（地域類型Ⅰ）においてW値（環境基準方式。以下本項で同様。）70以下、地域類型Ⅰ以外の地域で通常の生活を保全する必要がある地域（地域類型Ⅱ）においてW値75以下とした。

15 厚木基地は、昭和48年環境基準の第一種空港に相当するものとして扱われ、環境基準の達成期間を「10年をこえる期間内に可及的速やかに」としつつ、中間的な改善目標として、①5年以内にW値を85未満とすること又はW値85以上の地域において屋内でW値65以下とすること、②10年以内にW値を75未満とすること又はW値75以上の地域において屋内でW値60以下とすることを達成しつつ、段階的に環境基準が達成されるようにするものとされている。平成5年に環境基本法が公布、施行されたことに伴って公害対策基本法は廃止されたが、昭和48年環境基準は、環境基本法16
20 条1項に基づく環境基準とみなすこととされた。（争いのない事実、乙7、8、208）

(2) 現行環境基準

25 昭和48年環境基準は、平成19年環境省告示114号により改正され、平成25年4月1日から現行環境基準が施行された。その主な改正内容は次のとおりである。

- ① 評価指標をWECPNLに代えてLdenに変更すること。
- ② 地域類型Ⅰ（専ら住居の用に供される地域）の基準値をLden57dB以下、地域類型Ⅱ（地域類型Ⅰ以外の地域で通常の生活を保全する必要がある地域）の基準値をLden62dB以下とすること。
- ③ 中間的な改善目標につき、従前85WとされていたものをLden70dB、65WとされていたものをLden50dB、75WとされていたものをLden62dB、60WとされていたものをLden47dBにそれぞれ変更すること。

10

上記②及び③については、従来のW値をLden値に近似的に置き換えたもので、基準を実質的に変更するものではない。上記のとおり、従来のW値で評価した騒音と同じ大きさの騒音をLdenで評価した場合の値との関係は、W値から概ね13ないし15を引いたものがLden値になるとされているが、W値から計算したこれらのLden値は推定値であるため、一定の範囲内ではばらつきが生じ得るものである。

15

評価指標がWECPNLからLdenに変更された背景には、騒音測定機器の技術的進歩に伴って高度な測定を簡易に行うことが可能となったことが挙げられる。すなわち、WECPNLにおいては、騒音の最大値と、仮定した騒音の継続時間(20秒)から近似的に騒音の曝露量を推計するのに対し、Lden（等価騒音レベルLAeqも同様）においては、実際に連続的に測定された騒音値と実継続時間をもとに積分演算により騒音の曝露量を計算することから、Ldenを用いるには、より高度で正確な測定が必要であったことがその背景にある。そのほかに、国際的にLden又はこれに類似した評価指標が主流となっていたことなども挙げられる。(争いのない事実、甲全2、10～12、乙4、弁論の全趣旨)

25

3 厚木飛行場周辺における騒音コンターの作成及び区域指定等

(1) 騒音コンター及び告示コンター

ア 平成18年まで

被告は、後記4(2)のとおり、厚木基地周辺地域において複数の周辺対策事業を実施しているが、そのうち、生活環境整備法（同法制定前は、旧周辺整備法）に基づく周辺対策事業等に関し、その対象区域等を指定してきた。

これらの指定に当たっては、厚木基地周辺の航空機騒音の各測定点における測定結果をもとに施設庁方式によりW値を算定し、その値に基づいて、W値が70又は75以上となる地域について5Wごとに同一のW値を結んだ線を騒音コンターとした上で、騒音コンター上の分類、道路や河川の位置等が考慮されている。

現在の指定区域等の指定に至るまでの主な経緯は、次のとおりである。

昭和54年9月5日 (同年防衛施設庁告示第18号)	第一種区域（85W以上）の指定
昭和56年10月31日 (同年防衛施設庁告示第19号)	第一種区域の拡大（80W以上）に伴って80W以上の地域の指定 第二種区域（90W以上）の指定
昭和59年5月31日 (同年防衛施設庁告示第9号)	第一種区域の拡大（75W以上）に伴って75W以上の地域の指定 新たな第二種区域（90W以上）及び第三種区域（95W以上）の指定
昭和61年9月10日 (同年防衛施設庁告示第9号)	新たな第一種区域（75W）の指定

また、被告は、昭和63年7月、第一種区域中、後記4(2)イの第I工法による防音工事の対象地域であるW値が80以上となる地域と、第I工法を簡略化した第II工法による防音工事の対象地域であるW値が80未満となる地域を分ける工法区分線を定めた。(争いのない事実、甲全16～19、

5

イ 本件告示コンター図

被告は、平成15年度から平成16年度にかけて実施した81箇所の航空機騒音度調査の結果及び予測手法に基づく予測結果を用いて各地点で施設庁方式により算定したW値に基づいて、75Wから95Wまでの騒音コンターを設定し、これを示した騒音コンター図(別紙4(平成16年度騒音コンター図)。以下「平成16年度騒音コンター図」という。)を作成した。同別紙上の黒実線が75Wから95Wまでの各騒音コンターである。これを踏まえ、被告は、平成18年1月17日、騒音コンターと重なる住宅の所在状況を勘案し、騒音コンターに沿って存在する街区、道路、河川等の位置に則した最小限の修正を加えて、前記アの区域指定を改定し、これを告示した(平成18年防衛施設庁告示第1号)。同告示後の第一種区域の面積は約1万0500ha、同区域内の世帯数は約24万4000である。また、被告は、同月31日、後記4(2)イの外郭防音工事の対象地域であるW値が85以上となる地域とそれ以外の地域とを画する工法区分線を定めるとともに、前記アの第I工法と第II工法との工法区分線を見直した。これ以後、新たな区域指定等はされていない。

10

15

20

これらの結果、厚木基地周辺については、平成18年1月末日時点において、以下のとおり、W値の大きさに従って地域を区分する線が引かれたことになる。

25

- ① 75W以上の第一種区域とそれ以外を区分する線

- ② 80Wの第Ⅰ工法と第Ⅱ工法との工法区分線
- ③ 85Wの外郭防音工事に係る工法区分線
- ④ 90W以上の第二種区域とそれ以外を区分する線
- ⑤ 95W以上の第三種区域とそれ以外を区分する線

5

これらの線により第一種区域等の範囲を示したものが別紙5（本件告示コンター図）であり、以下、同図面を「本件告示コンター図」という。同別紙上の赤、青、緑、黄、薄緑の各実線が上記①ないし⑤の各線である。

10

本判決では、本件告示コンター図などにおける5Wごとの線で区分された各区域について、例えば、75W以上80W未満の区域は「75Wの区域」、80W以上85W未満の区域は「80Wの区域」などといい、75W以上の区域全体（すなわち第一種区域全体）を表す場合には特に「75W以上の区域」などという。特段の記載がない場合には、本件告示コンター図による区分を意味する。

15

なお、前記2(2)の環境基準の改正を受けて、区域指定に係る騒音の評価指標としてLdenが採用され、第一種区域はLden62dB以上、第二種区域はLden73dB以上、第三種区域はLden76dB以上とされた（平成25年防衛省令第5号による生活環境整備法施行規則の改正）が、Ldenを評価指標とする区域指定は、同改正の施行日である平成25年4月1日以後の生活環境整備法による新たな区域指定の時から適用することとされた。厚木基地について、同日以後、生活環境整備法による新たな区域指定はなく、現在においてもW値を基にした本件告示コンター図による区域指定等がされている。（争いのない事実、甲全15、20、乙5、17、19、20、185、187、189、190、193～198）

20

25

(2) みなし区域

生活環境整備法に基づく90W以上の第二種区域及び95W以上の第三種

区域以外に、みなし第二種区域及びみなし第三種区域（以下、併せて「みなし区域」という。）がある。みなし第二種区域は、厚木基地の滑走路の進入表面及び転移表面の投影面と一致する区域のうち着陸帯の短辺の端（南北端）から滑走路延長上1000mの地点までに挟まれた長方形の区域（指定区域）であり、みなし第三種区域は、みなし第二種区域のうち転移表面の投影面と一致する区域以外の区域である。

これらは旧周辺整備法制定前である昭和35年度から予算措置として移転補償等が行われ始めた区域であり、みなし第二種区域については、生活環境整備法5条1項の規定により指定された区域とみなされ、後記4(2)ウの移転等の補償の対象となり（同法制定附則4項）、みなし第三種区域については、移転等の補償及び買入れの対象物件に関して同法6条1項に規定する第三種区域とみなされる（同法施行令制定附則3項）。

なお、進入表面とは、着陸帯の短辺に接続し、かつ、水平面に対し上方へ50分の1の勾配を有する平面であって、その投影面が進入区域と一致するものである（航空法2条8項）。ここでいう進入区域とは、着陸帯の短辺の両端及びこれと同じ側における着陸帯の中心線の延長3000mの点において中心線と直角をなす一直線上におけるこの点から600mの距離を有する2点を結んで得た平面をいう（同条7項）。また、転移表面とは、着陸帯の長辺及び進入表面の斜辺に接し、水平面に対し着陸帯の外側上方へ7分の1の勾配を有する平面で、その末端が水平表面との接線となるものをいう（同条10項参照）。（乙228、229）

4 厚木基地における騒音問題への対応状況

(1) 音源対策等

ア 自衛隊

厚木飛行場において、第4航空群所属の自衛隊機による騒音に関し、次のような自主規制がされている（乙14、15）。

(ア) 厚木飛行場規則（平成19年第4航空群達第2号）による規制

- ① 訓練飛行（タッチアンドゴー、ローアプローチ）及び地上試運転の規制時間は、原則として次の表のとおりとする。

区 分		曜 日	規制時間
訓練飛行	全ての航空機	日曜日	終 日
		月曜日～土曜日	午後10時～午前6時
地上	ジェット機	日曜日	終 日
		月曜日～土曜日	午後6時～午前8時
試運転	ジェット機以外	日曜日	終 日
		月曜日～土曜日	午後10時～午前6時

5

- ② 場周経路内における連続離着陸訓練機数及び連続離着陸訓練回数は制限する。

- ③ 厚木管制圏内での編隊飛行は、原則として実施しないものとする。

- ④ 飛行場及びその周辺空域における既定の飛行経路の高度よりも低い高度での飛行は、任務及び訓練上必要な場合を除き行わないものとする。

10

- ⑤ 離陸時のアフターバーナーの使用は、運航上必要な場合に限る。ただし、この場合、飛行場の境界線又は安全な高度及び速度に達したときは、使用を中止するものとする。

15

- ⑥ 着艦訓練（FCLP）は、許可しない。

(イ) 厚木航空基地における航空機騒音の軽減に関する規制措置について（平成28年4空群運第329号）による規制

- ① 同一時間に離着陸機が集中しないよう、曜日及び時間帯（午前9時から午後1時まで（午前）、午後1時から午後5時まで（午後）、午後

5時から午後9時30分まで（夜間）の3つ）別で、航空隊（飛行隊）ごとに離着陸訓練時間を定めている。

② 場周経路内の同時機数について、昼間は、固定翼機のみの場合は3機以内、回転翼機のみの場合は4機以内、両者が混在する場合はそれぞれ2機以内とし、夜間は、いずれかのみの場合はそれぞれ2機以内、両者が混在する場合はそれぞれ1機とする。

③ 連続離着陸訓練は、固定翼機については、昼間4回、夜間3回以内とし、更に訓練を実施する場合は、一度場周経路を離脱し、10分以上経過後に再度進入することとし、回転翼機については、昼間4回、夜間3回以内とし、更に訓練を実施する場合は、B1又は各ヘリパッドで10分以上のホバリング等を実施する。

④ 厚木管制圏内では、編隊飛行は実施しない。

イ 米軍

（ア）日米合同委員会による合意

日米合同委員会は、昭和38年9月19日、厚木基地周辺の米軍の活動に伴う騒音について合意し、昭和44年11月20日、同合意について一部改正した（以下、この合意を「騒音規制合意」という。）。同改正後の合意内容のうち、主なものは次のとおりである。（乙263）

① 午後10時から午前6時までの間、厚木基地における全ての活動（飛行及びグランド・ラン・アップ）は、運用上の必要に応じ、及び米軍の態勢を保持する上に緊要と認められる場合を除き、禁止する。

② 訓練飛行は、日曜日には最小限にとどめる。

③ アフターバーナー装備の航空機を操作する操縦士は全て、厚木基地空域内においてできるだけ速やかに離陸・上昇することが要求される。アフターバーナーは、安全飛行状態を持続するために継続して使用しなければならない場合又は運用上の必要による場合を除き、飛行場の

境界線に達する前に使用を停止しなければならない。

- ④ 離陸及び着陸の間を除き、航空機は、人口稠密地域の上空を低空で飛行しない。
- ⑤ 航空機は、運用上の必要がなければ、低空で、高音を発する飛行を行ったり、あるいは、他人に迷惑を及ぼすような方法で操縦しない。
- ⑥ 航空機は、厚木基地周辺の空域において曲技飛行及び空中戦闘訓練を実施しない。ただし、年間定期行事として計画された曲技飛行のデモンストレーションは、その限りではない。
- ⑦ 空母着艦訓練及び反射鏡利用による着艦訓練のための航空機は、場周経路にあつては2機に制限される。また、これらの訓練の巡航速度は、1マッハ以下にとどめる。さらに、これらの訓練のための航空機は、離陸及び着陸の間並びに特定のタイプの訓練を必要とする場合を除き、平均海面上1600ft以下で飛行しない。特殊の訓練は、訓練の必要に見合った必要最小限度にとどめるものとし、かつ、そのパターンは、平均海面800ft以下は通らない。
- ⑧ 運用能力又は態勢が損なわれる場合を除き、ジェットエンジンは、午後6時から午前8時までの間、試運転されない。
- ⑨ ジェットエンジンテストの実施に当たり、厚木基地は、実行可能なできるだけ早い時期に効果的な消音器を装備し、それを騒音減衰のために使用する。エンジンテストを行うためには、ジェットエンジンテストセル地区が使用される。テストセルに適合しないジェット機エンジンがテストされなければならないような場合はこの限りではないが、そのような状況下においては、騒音の持続時間とレベルを最小限に保つよう最大の注意が払われるものとする。

(イ) NLPの硫黄島での実施

厚木基地においては、昭和57年2月からNLPが行われていたが、

被告は、平成元年から硫黄島に米海軍空母艦載機の暫定的なNLP訓練施設の建設に着手し、平成5年3月に同施設が完成し、同年9月頃から、同施設においてNLPが行われるようになり、同年以降、NLPの通告日数が減少した（争いのない事実、甲全1）。

5 (ウ) 空母艦載機の岩国飛行場への移駐

被告は、平成18年5月1日、在日米軍再編に関する「再編実施のための日米のロードマップ」を発表し、厚木基地に所属する米海軍第5空母航空団を岩国飛行場に移駐（以下「岩国移駐」という。）することとした。米海軍は、平成29年8月から岩国移駐を開始し、平成30年3月
10 30日にこれを完了させた。移駐したのは、早期警戒機E-2D（5機）、戦闘攻撃機FA-18の4部隊（計約48機）、電子戦機EA-18G（約6機）、輸送機C-2（約2機）の各部隊とされている。（乙2、12、13、101、弁論の全趣旨）

(2) 周辺対策

15 被告は、当初は行政措置として、昭和41年以降は旧周辺整備法に基づき周辺対策を実施してきた。

そして、昭和49年に成立した生活環境整備法は、自衛隊又は日米安保条約に基づき日本にある米軍の行為又は防衛施設（自衛隊の施設又は日米地位協定2条1項の施設及び区域）の設置若しくは運用により生ずる障害の防止
20 等のため、防衛施設周辺地域の生活環境等の整備について必要な措置を講ずるとともに、自衛隊の特定の行為により生ずる損失を補償することにより、関係住民の生活の安定及び福祉の向上に寄与することを目的とし（同法1条）、種々の措置について定めている。

被告が同法に基づき実施している厚木基地周辺地域における周辺対策事業
25 の主なものは次のとおりである。（乙6、72、73、75、76、82、弁論の全趣旨）

ア 学校、病院等における騒音防止工事に対する助成（同法3条2項）

自衛隊等の航空機の離陸、着陸等のひん繁な実施等により生ずる音響で著しいものの防止・軽減のために地方公共団体等が行う学校、病院等の防音工事に対して助成をするものである。

5 イ 住宅防音工事の助成（同法4条）

自衛隊等の航空機の離陸、着陸等のひん繁な実施等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である第一種区域に所在する個人の住宅について、防衛省の定めた住宅防音工事標準仕方書（乙73、74）により行う防音工事に対して助成を
10 するもので、助成額は、原則、工事費の全額（一定の上限がある。）である。

対象は、同条によれば、第一種区域の指定の際に現に所在する住宅であるところ、前記3(1)アのとおり、第一種区域の指定基準が段階的に緩やかにされてきており（85Wから80W、75W）、また、第一種区域等の指定が新たに指定された範囲のみを指定する方法でされていることとの関係で、同時期に建てられた建物であっても、75Wの区域の建物は助成対象
15 対象であっても、85Wの区域の建物は助成対象外となってしまうことがあるが、このような場合には、予算措置として助成を行うなどして不利益が生じないようにされている。

住宅防音工事には、80W以上の区域に対して行う計画防音量を25dB以上とする第Ⅰ工法と、75Wの区域に対して行う計画防音量を20dB以上とする第Ⅱ工法がある。なお、住宅防音工事においては、計画防音量に達する防音効果を上げるためには、室内を密閉する必要があることから、防音工事済みの居室の環境を保持するために有効な換気設備及び冷暖房設備を設置している。

25 住宅防音工事には次の種類がある。

① 新規防音工事

未だ住宅防音工事が実施されていない住宅を対象とする工事であり、住宅の世帯人員にかかわらず2居室以内（ただし、平成11年12月10日までは、世帯人員4人以下の場合には1居室以内であった。）が対象である。なお、新規防音工事は平成21年度をもって廃止され、以後は、

5

② 一挙防音工事

未だ住宅防音工事が実施されていない住宅を対象とする工事であり、世帯人員に1を加えた居室数まで（5居室が上限）が対象である。

③ 追加防音工事

従前行われていた前記①の新規防音工事のみを実施した住宅を対象とする工事で、一挙防音工事による上限数から従前の新規防音工事で実施した居室数を除いた居室が対象である。

10

④ 防音区画改善工事

バリアフリー対応住宅や身体障害者などが居住する住宅等を対象に行うもので、台所、区画された玄関、廊下、浴室その他の居室以外の区画と居室とを合わせて一つの防音区画として、住宅防音工事を実施するものである。居室については世帯人員が4人以下の場合は5居室まで、5人以上の場合は世帯人員に1を加えた居室数まで（ただし、既に住宅防音工事が実施されたことがある場合には、当該工事を実施した居室数を減じた居室数まで）が対象である。ただし、一挙防音工事又は追加防音工事を実施した住宅については、原則として、これらの工事から10年を経過しなければ対象外である。

15

20

⑤ 外郭防音工事

平成14年度から実施されている工事で、世帯人員にかかわらず住宅全体を一つの区画として、その外郭について実施する住宅防音工事である。85W以上の区域に所在する住宅と、75Wの区域及び80Wの区

25

域に所在し、未だ住宅防音工事を行っていない鉄筋コンクリート造の集合住宅のうち一定の条件を満たした住宅が対象である。ただし、85W以上の区域に所在し、一挙防音工事又は追加防音工事を実施した住宅については、原則として、これらの工事から10年を経過しなければ対象外である。

5

⑥ その他の工事

機能復旧工事は、住宅防音工事により設置した空気調和機器の機能を復旧する工事で、住宅防音工事の完了後10年を経過し、その機能の全部又は一部を保持していない空気調和機器を対象とした工事であり、その補助率は9割である。

10

防音建具の機能復旧工事は、住宅防音工事により外部開口部に設置した防音建具の機能を復旧する工事で、住宅防音工事の完了後10年を経過し、その機能の全部又は一部を保持していない防音建具を対象とする工事であり、その補助率は10割である。

15

建替防音工事は、防音工事の助成を受けてから10年以上経過し、建て替え前の住宅との間に代替性、継続性が認められる建て替え後の住宅に対する工事である。

工法是正工事は、第Ⅱ工法により、住宅防音工事を実施したものの、その後、工法区分線の変更によって第Ⅰ工法の対象区域に所在することとなった場合に改めて第Ⅰ工法による工事を実施するものである。

20

ウ 移転等の補償（同法5条1項）及び土地の買入れ（同条2項）

第一種区域のうち航空機の離陸、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特に著しいと認めて防衛大臣が指定する区域である第二種区域（90W以上の区域）にその指定の際現に所在する建物等の所有者が、当該建物等を同区域外に移転し、又は除却するときに、当該建物等の所有者に対し、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償し、

25

第二種区域に所在する土地の所有者が当該土地の買入れを申し出るときに、当該土地の買入れ等をするもの（以下、これらの措置を「移転措置」という。）であり、周辺住民の生活環境の整備を図り、併せて厚木基地の安全確保に資することを目的とするものである。

5 移転措置の補償を受けるか否かは、対象区域に居住する者の選択に委ねられている。補償を受けない場合においても、同法4条に基づく住宅防音工事の助成を受けることができる。建物等の移転補償には、建物の移転費又は除却費、工作物・動産の移転費、仮住居等の使用に要する費用、営業
10 休止等の補償費等が含まれ、移転に伴う土地の買入れは、建物等の移転、除却に係る宅地及びその他の関連土地を対象としている。

なお、付随するものとして、移転先地において多数の移転者がいるなどにより、公共施設の整備が必要となった場合の地方公共団体等への助成（同法5条3項）、買入れた土地を地方公共団体が広場等の用に供する場合に無償で使用させること（同法7条）も定められている。

15 エ 緑地帯の整備（同法6条）

第二種区域のうち航空機の離陸、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新たに発生することを防止し、併せてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて防衛大臣が指定する区域である第三種区域（95Wの区域）に所在する土地で、移転等の補償によ
20 り買入れた土地についての緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるように必要な措置を採るものである。

第3 厚木基地における騒音訴訟の経緯

厚木基地の周辺住民は、昭和51年以降5次にわたり、厚木基地を離着陸する航空機による騒音等の被害を受けているとして、被告に対し、厚木基地騒音
25 訴訟を提起してきた。各訴訟における請求と判決の概要は次のとおりである。

（甲全1～3、5、6、弁論の全趣旨、当裁判所に顕著な事実）

1 1次訴訟

厚木基地の周辺住民92名は、昭和51年9月8日、被告に対し、過去及び将来の損害の賠償等を求める訴えを横浜地方裁判所に提起した。同裁判所は、昭和57年10月20日、将来の損害の賠償請求に係る訴え等を却下し、その
5 他の請求のうち過去の損害の賠償請求を一部認容する判決を言い渡した（判例時報1056号26頁）。

双方が控訴し、東京高等裁判所は、昭和61年4月9日、将来の損害の賠償請求に係る訴え等を却下すべきものとし、過去の損害の賠償請求を含む他の請求をいずれも棄却する判決を言い渡した（判例時報1192号1頁）。

10 周辺住民が上告し、最高裁判所は平成5年2月25日、過去の損害の賠償請求に係る部分について原判決を破棄し、東京高等裁判所に差し戻した（最高裁昭和62年（オ）第58号平成5年2月25日第一小法廷判決・民集47巻2号643頁。以下「厚木基地1次最判」という。）。

15 差戻審である東京高等裁判所は、平成7年12月26日、過去の損害の賠償請求を一部認容する判決を言い渡し、この判決は確定した（判例時報1555号9頁）。

2 2次訴訟

厚木基地の周辺住民161名は、昭和59年10月22日、被告に対し、過去及び将来の損害の賠償等を求める訴えを横浜地方裁判所に提起した。同裁判
20 所は、平成4年12月21日、将来の損害の賠償請求に係る訴え等を不適法として却下し、その他の請求のうち過去の損害の賠償請求を一部認容する判決を言い渡した（判例時報1448号42頁）。

双方が控訴し、東京高等裁判所は、平成11年7月23日、将来の損害の賠償請求に係る訴え等については原判決と同様に却下すべきものとし、その他の
25 請求のうち過去の損害の賠償請求については、その請求を一部認容する判決を言い渡し、この判決は確定した（訟務月報47巻3号381頁）。

3 3次訴訟

厚木基地の周辺住民2823名は、平成9年12月8日、被告に対し、過去及び将来の損害の賠償を求める訴えを横浜地方裁判所に提起した。その後の追加提訴があり、原告となった周辺住民の総数は5000名を超えた。同裁判所は、平成14年10月16日、将来の損害の賠償請求に係る訴えを不適法として却下し、周辺住民4935名について、過去の損害の賠償請求を一部認容する判決を言い渡した（判例時報1815号3頁）。

双方が控訴し、東京高等裁判所は、平成18年7月13日、将来の損害の賠償請求については訴えを却下すべきものとし、過去の損害の賠償請求については、その請求を一部認容する判決（公刊物未登載）を言い渡し、この判決は確定した。

4 4次訴訟

厚木基地の周辺住民6130名は、平成19年12月17日、過去及び将来の損害の賠償等を求める訴えを横浜地方裁判所に提起した。その後追加提訴があり、同訴訟の原告となった周辺住民は6993名となった。同裁判所は、平成26年5月21日、将来の損害の賠償請求に係る訴え等を不適法として却下し、その他の請求のうち過去の損害の賠償請求を一部認容する判決（判例時報2277号123頁）を言い渡した。

双方が控訴し、東京高等裁判所は、平成27年7月30日、将来の損害の賠償請求に係る訴えの一部等を却下すべきものとし、その他の請求のうち過去分だけでなく将来分のうち平成28年末までの損害賠償請求について一部認容する判決（判例時報2277号84頁）を言い渡した。

これに対し、周辺住民らが上告及び上告受理申立てを、被告が上告受理申立てをした。最高裁判所は、被告の上告受理申立ての理由中一部を排除してこれを受理した上、平成28年12月8日、周辺住民らの損害賠償請求権のうち事実審の口頭弁論終結の日の翌日以降の分は、将来の給付の訴えを提起すること

のできる請求権としての適格を有しないとして、将来の損害の賠償請求については訴えを却下すべきものとした（最高裁平成27年（受）第2309号同28年12月8日第一小法廷判決・集民254号35頁）。

5 5次訴訟

5 厚木基地の周辺住民らは、平成29年8月4日、過去及び将来の損害の賠償等を求める訴えを横浜地方裁判所に提起した。その後追加提訴があり、同訴訟の原告となった周辺住民は8738名（同事件の第1審判決時の人数）となった。同裁判所は、令和6年11月20日、将来の損害の賠償請求に係る訴え等を不適法として却下し、その他の請求のうち過去の損害の賠償請求を一部認容
10 する判決を言い渡し、同事件は、現在、控訴審（東京高等裁判所）に係属中である。

第3章 争点及び争点に関する当事者の主張

第1 争点

- 1 国賠法2条1項に基づく損害賠償責任の有無（争点1）
- 15 2 原告らの損害額（争点2）
- 3 相互保証の有無（争点3）

第2 争点1（国賠法2条1項に基づく損害賠償責任の有無）について

1 原告らの主張

20 原告らは、厚木基地を離着陸する自衛隊機及び米軍機の発する騒音や低周波音にさらされることにより身体的被害及び睡眠妨害、生活妨害等の精神的被害を受けているから、被告は、国賠法2条1項により、原告らに対して損害賠償責任を負う。

(1) 航空機騒音の特殊性等

ア 航空機騒音の特殊性

25 航空機騒音には、①音量が極めて大きい、②高周波成分が多く、金属的な音質を有する、③不安定な断続的、間欠的騒音である、④騒音レベルの

変動が不規則、複雑であり、周波数変動も大きい、⑤音源が絶えず移動し、頭上からの騒音であり、騒音の及ぶ面積が広大である、⑥鉄道騒音や道路騒音と異なり、住民にとっては基本的に不必要な交通手段からの騒音である、⑦予告なく突然発生する衝撃的な騒音である、⑧遮音や回避が困難であり、住民が対処することが難しいといった性質があり、これらの性質が原告らの被害を増大させている。

また、防衛施設である飛行場に離着陸する航空機、特にジェット機は騒音のピークレベルが極めて高い、飛行経路や飛行予定が公表されず、いつ、どこで騒音が生じるか予測できないなどの特徴もある。

イ 低周波音

航空機騒音には低周波音も多く含まれるところ、低周波音には、家屋によって遮断されにくい、屋内で共鳴すると屋外よりもレベルが高くなることがある、距離減衰しにくいなどの特徴がある。

そして、低周波音の影響としては、不快感や圧迫感などの人への影響（心身に係る影響）、窓や戸の揺れ、がたつきなどの建具等への影響（物的影響）がある。低周波音による生理的影響として、循環器系、呼吸器系、神経系への影響や睡眠深度の浅度化又は覚醒反応の出現等の睡眠への影響なども観察されている。また、世界保健機関（以下「WHO」という。）は、環境騒音のガイドラインにおいて、騒音に低周波音が含まれる場合は、不快より強い住民反応が報告されること、低周波騒音の場合には低い音圧レベルでも休息や睡眠を妨害する可能性があり、低周波音が含まれない場合よりも低いガイドライン値が望まれるなどと指摘している。なお、A特性では、低周波数音が小さく評価されるから、W値のみでは原告らの被害の全容を把握することができない。

したがって、原告らの被っている被害や慰謝料額を判断するに当たっては、原告らが低周波音による被害を被っており、それにより原告らの被害

が増大し、一層深刻化していることも考慮されなければならない。

(2) 騒音等の状況

ア 本件告示コンター図上のW値によって実勢騒音を認定すべきこと

厚木基地周辺の各地方自治体が設置している23か所の測定地点の自動
5 記録騒音計による、70dB以上かつ5秒以上の継続音に関する、最高音、
測定回数、騒音持続時間等の測定結果及びW値（環境基準方式）によれば、
賠償請求期間における航空機騒音の程度及び態様等については、4次民事
訴訟において認定された状況と変わっていない。また、各測定地点におけ
10 る年間平均W値（環境基準方式）に近似的に4を加えた数値は、本件告示
コンター図上のW値と概ね同程度ないしこれに近似した値となっており、
4次民事訴訟の前後を通じて厚木基地周辺の騒音被ばく量は高水準のま
まといえる。仮に、騒音データにおけるW値が平成30年度以降低下して
いるとしても、本件告示コンター図上のW値が原告らの居住地における実
勢騒音を示していないとはいえないため、岩国移駐後も、本件告示コンタ
15 ー図上のW値によって、原告らに対する侵害行為や被害を把握することが
できる。なお、被告は、平成29年8月の岩国移駐の開始時期以降は航空
機騒音が減少していると主張するが、平成29年度においても本件告示コ
ンター図上のW値と同程度のW値が測定されていること、岩国移駐は8か
月かけて行われていること、軍用機は運行の程度等が一定せず、少なくと
20 も1年以上の期間をもってW値の減少が認められるか判断する必要がある
ことからすれば、少なくとも、岩国移駐が完了するまでは、本件告示コ
ンター図上のW値が原告らの居住地における実勢騒音を示しているとい
うべきである。

軍用飛行場では航空機の運航態様が不定であるため騒音曝露量が一定せ
25 ず、期間ごとの変動幅が大きいことから、いかなる航空機騒音の評価指標
を用いようとも、当該飛行場周辺の騒音曝露量が当該指標を下回る時期が

あることは不可避である。そして、被告が岩国移駐完了による騒音の減少を主張する平成30年3月以降、一時的にW値が低下した測定地点もあるが、令和3年度には23測定点中、2地点を除いて前年度比でW値が上昇しているのであるから、令和元年度及び令和2年度に実施した騒音状況の調査に基づいて作成された厚木基地周辺地域における5WごとのW値の分布を示す図面（別紙6（令和2年度分布図）。以下「令和2年度分布図」という。）は岩国移駐後に一時的に騒音が減少した時点での状況を示しているにすぎない。

また、岩国移駐後も航空機騒音の測定回数は増減を繰り返すなど変動が生じているし、未だに深夜に航空機騒音が観測されたり、100dBを超えるような激甚な騒音も観測されているから、岩国移駐により航空機騒音の回数等が減少したとしても、原告らは未だに受忍限度を超える航空機騒音に曝されているといえることは明らかである。

したがって、少なくとも本件訴訟においては令和2年度分布図ではなく本件告示コンター図により原告らの騒音曝露状況等を認定すべきである。

なお、航空機騒音を対象とした環境基準は身体的健康影響への知見を考慮せずに定められており、環境基準を満たす地域においても健康被害が生じる可能性があること、健康被害を防ぐためには、環境基準を見直し、健康影響を引き起こす睡眠妨害を適切に評価できる指標の採用が必要で、W値では不適切であると指摘されている。このことを裏付けるように、平成30年にWHO欧州事務局が公表した欧州地域向けの環境騒音ガイドライン（以下「平成30年ガイドライン」という。）においても航空機の騒音により身体的健康影響が生じることが示されているところ、原告らのうち少なくとも84名の者については、平成30年ガイドラインで指定されている症状と同様の健康被害を実際に被っており、その中には厚木基地を離着陸する航空機の発する騒音が原因として指摘されている者もいる。

5 このように75W以上の区域内に居住する原告らでさえも身体的健康被害を被っているにもかかわらず、更にそれよりも範囲を狭めた令和2年度分布図を用いて原告らの騒音曝露状況や被害状況を認定することは、実際に健康被害を被っていることを見落とすことになるにとどまらず、今後も航空機騒音による健康被害が継続的に発生し続けることを容認することになるので到底認められるべきではない。

10 したがって、昭和48年環境基準、本件告示コンター図及び令和2年度分布図ではいずれも原告らの身体的被害については適切に評価されておらず、原告らの被害を過小評価するものであるが、少なくとも本件告示コンター図が最も原告らの被害を広範囲に反映するものであるから、原告らの航空機騒音の状況については本件告示コンター図に基づき認定すべきである。

イ 少なくとも岩国移駐後の実勢騒音は令和2年度分布図によって認定すべきこと

15 仮に、岩国移駐完了後の平成30年4月以降については、原告らの居住地における実勢騒音が本件告示コンター図上のW値と同程度であるといえないとしても、令和2年度分布図のもととなった騒音状況の調査が行われた令和元年度及び令和2年度と比較して、平成30年以降のW値に大きな変動はないといえるから、令和2年度分布図は、平成30年4月以降の原告らの居住地における実勢騒音を示すものといえる。

(3) 原告らが被っている被害

ア 共通被害

25 WHOが公表した環境騒音のガイドライン実務的抄録（甲全23。以下「WHOガイドライン」という。）や平成30年ガイドライン、環境基準等は、いずれも航空機騒音については、その影響・被害の現れ方が人によって異なり得るとしても、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った考え方に基づいて、基準等を定めている。

そして、原告らは、航空機騒音等により身体に対する侵害、睡眠妨害、静ひつな日常生活の営みに対する妨害等の被害を受けているところ、その被害には全員に同一に存在が認められるものだけでなく、具体的内容において若干の差異はあっても精神的苦痛の性質及び程度において差異がないと認められるものもあり、このような観点から同一と認められる性質・程度の被害を原告ら全員に共通する損害と捉えて、各自につき一律にその賠償を求めることも許される（最高裁昭和51年（オ）第395号同56年12月16日大法廷判決・民集35巻10号1369頁（以下「大阪空港最判」という。))。

そうである以上、被害を受ける時間帯、被害項目等が共通か否かは問題とはならないし、飛行場の使用ないし供用が違法性を有するか否かの判断においては住民の一部にのみ生じている特別な被害も含めて考慮することができる。

イ 原告らが被っている具体的な被害

原告らは以下の各種被害を受けており、これはWHOガイドラインなど多くの科学的知見等によっても裏付けられている。

(ア) 生活妨害

a 聴取妨害

原告らは、会話及び電話の妨害、テレビ視聴等を妨害されている。

b 精神的作業等の妨害

原告らは、学習、読書、思考などの知的作業ないし精神的活動を妨害されているほか、仕事の中断を余儀なくされたり、集中力が途切れミスが生じるなど仕事を妨害されている。

(イ) 睡眠妨害

原告らは、入眠を妨げられたり、中途覚醒、早期覚醒を余儀なくされるなど、睡眠を妨害されている。なお、原告らの中には、昼間に睡眠を取る必要がある者、病気療養中の者などもおり、睡眠妨害は必ずしも夜間の騒音のみにより惹起されるものではない。

(ウ) 精神的被害

a アノイアンスの惹起

原告らは、騒音レベルが極めて高く、高周波成分を含む航空機騒音に、予告なく突然に、間欠的にさらされること自体により、アノイアンス（いら立ち、悩み、腹立ちといった被害感）を惹起させられている。

b 健康被害の不安

航空機騒音が健康被害につながり得ることに加え、子供の発育等に影響を与える旨の科学的知見もあるから、子供の発育への影響を含む健康被害に対する不安も、航空機騒音による精神的被害の1つともいえる。

c 交通事故の危険への不安

原告らは、航空機騒音により周囲の音がかき消され、近づく自動車に気づかず事故が発生し又は発生しかかることがあったり、航空機騒音に気を取られ、交通事故が発生することがある。このように原告らは、航空機騒音により交通事故が発生するのではないかという不安感をも生じさせられている。

d 航空機事故等の危険への不安

これまで厚木基地の米軍機の墜落事故が複数発生し、厚木基地を離着陸する航空機の部品落下の事故も多数発生している。原告らは、日常的に、いつまた事故が起こるか、自分や家族が被害に遭うのではな

いかという不安にさいなまれている。

(エ) 身体的被害

原告らには、耳鳴りなどの聴覚に関する被害、頭痛その他の身体症状が生じている。航空機騒音が聴力その他の身体機能等に影響を及ぼすことに関する科学的知見があることからすれば、原告らは、厚木基地に離着陸する航空機の騒音によって様々な身体的被害を被っているといえる。

(オ) 身体的被害、生活妨害、睡眠妨害等に伴う精神的苦痛

原告らは、生活妨害や睡眠妨害を受けることにより、これらの妨害を受けることそれ自体とは別に、精神的苦痛を被っている。また、現在まだ身体的被害を受けていない者であっても、発症の危険にさらされており、そのような危険がある状態で生活しなければならないことによる精神的苦痛を被っている。

(カ) 低周波音による被害

環境省により、「低周波音問題対応の手引書」（甲全68、乙211。以下「低周波音手引書」という。平成16年6月公表。）において、苦情が低周波音に起因するか否かを判断するための、物的苦情に関する参照値と心身に係る苦情に関する参照値（以下、併せて「参照値」という。）が設定されている。また、中村俊一らによる「低周波音に対する感覚と評価に関する基礎研究」において、「気になる一気にならない曲線」の評価値、「圧迫感・振動感の閾値曲線」の評価値が提唱されている。これらは、航空機騒音を発生源とする場合にも評価指標となり得る。

そして、厚木基地を離着陸する航空機によって生じる低周波音圧レベルの測定結果によれば、ヘリコプター等の航空機が飛行時に発生させる低周波音の最大値（G特性）が騒音の最大値（A特性）を上回っており、ヘリコプター等の飛行によって生じる音響振動は、その性質上、低周波数成分を多く含んでいるといえる。また、参照値、「気になる一気にな

らない曲線」や「圧迫感・振動感の閾値曲線」の評価値を超える低周波音が多く測定されており、厚木基地周辺に居住する原告らは共通して低周波音により物的影響及び心理的影響を受けている。また、睡眠に影響を及ぼすとされる100dB（G）を超える低周波音も多く測定されており、原告らは低周波音によって睡眠への影響もを受けているといえる。

4次民事訴訟においても、厚木基地に離着陸する航空機が苦情発生の原因になり得る高いレベルの低周波音の発生源となっている旨の判示がされており、原告らは4次民事訴訟以降、現在まで変わらず高いレベルの低周波音に曝露され続けている。

さらに、厚木基地周辺住民から南関東防衛局に対し、明確に米軍航空機の低周波音に関するものといえる苦情が多数寄せられているほか、原告らの多くが低周波音による振動や圧迫感等に関する被害を受けている旨を述べている。

これらからすれば、厚木基地周辺では日夜ヘリコプターやプロペラ機等から低周波音が発生し、これにより原告らが航空機騒音による被害を超えた更なる被害を被っていることは明らかである。また、このような被害を75W以上の区域の原告らが共通して訴えていることからすれば、低周波音による被害が原告らに共通する損害であるといえる。そうである以上、原告らの被っている被害や慰謝料額を判断するにあたっては、W値やその他騒音に関する測定結果のみならず、原告らが低周波音による被害をも被っており、それにより原告らが被っている被害が増大し、一層深刻化していることも考慮されなければならない。

仮に、低周波音による被害を航空機騒音による被害とは別に取り上げて検討することが相当ではないとしても、違法性判断や慰謝料額の判断において、上記の事情が考慮されるべきである。

ウ 小括

原告らは、睡眠妨害、生活妨害、アノイアンスの惹起や健康被害への不安を始めとする精神的苦痛を中核として、厚木基地を離着陸する航空機の発する騒音により、それぞれの身体条件や生活条件によって現れ方の異なる様々な被害を受けている。

そして、航空機騒音にさらされる場所が原告の日常生活の場であることから、前記イの個々の被害は、相互に関連して有機的に結びついて、生活の質を全体として損なわせているというべきである。

また、前記イの被害は、航空機騒音に対する感受性の違いによって異なり得るものであり、個人差はあり得るものの、W値が高くなればなるほど被害の程度が大きくなる関係にあるといえる。

(4) 航空機騒音が違法であること

ア 直ちに違法と評価されるべきこと

厚木基地を離着陸する航空機騒音により被害を被っている原告らの権利は、生命身体権を中核とする人格権という憲法（13条、25条）に依拠した絶対的権利である。この生命身体権には現に生命・身体に侵害を受けないという権利に加え、将来にわたって侵害を受ける危険にさらされない権利をも含むものと解すべきである。また、人が健康被害等の発生に対する不安と危惧をもって生活を強いられている場合にあっては、このような生活を余儀なくされること自体が平穏で安全な生活を営む権利を侵害されているというべきで、これは生命身体権の侵害に匹敵する重大な権利侵害である。これは平穏生活権として、人格権に含まれる重要な権利であるとともに人格権の中核たる生命身体権に接着した重要な権利である。

原告らは、これらの重要な権利が侵害されているから、厚木飛行場の使用及び供用は、直ちに国賠法2条1項上、違法と評価されるべきである。

イ 受忍限度論によるとしても違法と評価されるべきもの

仮に、厚木飛行場の使用及び供用が周辺住民に対する関係において違法な権利侵害ないし法益侵害となり、設置・管理者である被告において賠償義務を負うかどうかを判断するに当たって、侵害行為の態様と侵害の程度、
5 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等を比較検討するほか、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、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察して決すべきものであるとしても、原告らに対する関係で上記使用及び供用は違法であると評価されるべきである。

すなわち、前記(2)のとおり、平成26年5月1日以降における航空機騒音の程度をみると、75W以上の各区域において、それぞれ本件告示コンター図上のW値を上回るかそれと近接したW値が測定されているところ、
15 W値から13をマイナスしたものがLdenであることを参考にすると、これはWHOガイドラインのガイドライン値と比較してもかなり高いものであるし、昭和48年環境基準を踏まえても、厚木基地の周辺住民がさらされている航空機騒音の程度が相当高いものであることは明らかである。

また、原告の被侵害利益の性質及び内容は前記アのとおり、健康又は生活環境に関わる重要な利益の侵害であり、仮に生命、身体に直接危険をもたらすとはいえないとしても、当然に受忍しなければならないような軽度の被害とは到底いえない。そして、75W以上の区域は、面積にして約1万0500haであり、そこに存在する世帯数は約24万4000にのぼることからすれば、被害を受けている住民の数は極めて多数に上る。

さらに、厚木飛行場に公共性はないし、あるとしても厚木飛行場の存在によって原告らを含む周辺住民が受ける利益は国民全体が等しく享受す

る性格を有する公共的利益の範囲に留まるものであり、米軍機及び自衛隊機の発する騒音によって被る被害の増大に必然的にその利益が伴うというような彼此相補の関係が成り立っているとはいえないから、厚木飛行場における米軍機及び自衛隊機の運航活動の公共性によってその使用及び供用の違法性が否定されることはない。

加えて、原告らの権利侵害は、被告は有効な対策をせず、長期間にわたり侵害の状況を漫然と放置してきた。

以上の事情に加え、生活環境整備法等がいずれも75Wという水準をもって政策措置を行う最低の水準と定め、かつ、この水準は長年変更されていないこと、昭和48年環境基準の定めなども総合的に考察すれば、平成26年5月1日以降現在までの被告による厚木飛行場の使用及び供用は、少なくとも75W以上の区域に居住する住民に社会生活上受忍すべき限度を超える被害を生じさせるものとして違法な権利侵害ないし法益侵害である。

2 被告の主張

(1) 違法性の判断基準

国賠法2条1項にいう「公の営造物」の設置又は管理に瑕疵があったとは、当該営造物が通常有すべき安全性を欠く状態、すなわち、当該営造物又は物件を構成する物的施設自体に存する物理的、外形的な欠陥ないし不備によって他人に危害を生ぜしめる危険性がある場合のみならず、その物件が供用目的に沿って利用されることとの関連性において、他人に危害を生ぜしめる危険性がある場合をも含み、また、その危害は、当該物件の利用者以外の第三者に対するそれをも含むと解される。

すなわち、供用目的に沿って利用されることとの関連において営造物の設置、管理の瑕疵が認められるためには、その営造物を利用に供した結果、利用者以外の第三者の権利ないし法益を侵害し、同侵害が社会生活上受忍すべ

5 き限度を超え違法であると判断されることが必要である。そして、この違法性の存否は、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為のもつ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、侵害行為の開始とその後の継続の経過及び状況、その間にとられた被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察して決すべきである（大阪空港最判）。

したがって、平穏で安全な生活を営む権利の侵害があれば直ちに違法と評価されるべきであるとする原告らの主張は大阪空港最判に反する独自の見解である。

10 また、大阪空港最判の判断枠組みによれば、原告らは、損害賠償請求権が発生したと主張する正にその時点における、現実に曝露された騒音の内容や程度を明らかにしたうえで、睡眠妨害等の各種被害が実際に発生していることを具体的に主張立証すべきである。また、共通被害を主張立証しようとする場合においても、原告らの一部にそのような被害が発生していることでは
15 ならず、当該被害が、現に他の原告らにも共通して生じていると認められるような性質、内容及び程度のものであることを具体的に主張立証する必要がある。そして、その立証された騒音の内容と程度に基づいて受忍限度についての判断がされるべきである。

(2) 航空機騒音による侵害の有無及び程度

20 ア 航空機騒音の特殊性

航空機騒音は、音源である航空機が高速度で移動するものであることから、常時又は頻繁に発生するものではなく、1回当たりの発生持続時間が短く、一過性のもので間欠的である。また、騒音がピークレベル値を示すのは瞬時にすぎないため、仮にある航空機の発する騒音により飛行場周辺
25 住民の生活に何らかの影響があるとしても、その影響は短時間の後には消失し、生活上の平穏は直ちに回復する。

また、飛行場から同一の距離であっても、離着陸の別、その方向、飛行経路、風向き等によっても騒音の程度は全く異なるから、航空機騒音の程度を判断するに際して、航空機の離着陸回数、1機当たりの騒音量、飛行場からの距離だけを基準にすることは正当ではない。

5 さらに、厚木基地のような防衛施設としての飛行場については、民間機が使用する飛行場とは異なり、航空機が比較的多く飛行する日もあればほとんど飛行しない日もあり、原告らが受忍限度を超えると主張する75W以上の騒音が1年中発生していることはあり得ない。

10 加えて、屋内、とりわけ住宅防音工事が施された建物においては、建物の遮音効果により騒音の影響は相当程度緩和される。

したがって、原告らが航空機騒音による違法な権利侵害を受けていたか否かを判断するにあたっては、このような事情も考慮する必要がある。

イ 原告らが現実に暴露した航空機騒音の内容及び程度

15 原告らは、本件告示コンター図における75W以上の区域に居住している事実から直ちに75W以上に相当する航空機騒音への曝露及びこれによる被害及び違法な権利侵害がある旨を主張すると解されるが、本件告示コンター図は、防衛施設周辺住民の生活の安定及び福祉の向上に寄与することを目的とする政策的補償措置の実施基準として、周辺対策を実施する区域を画するために作成されたもので、環境基準方式よりもW値が高くなる傾向にある施設庁方式が採用されているほか、周辺対策の実施範囲を広くするよう配慮して各種の補正が行われたものである。そうすると、違法性判断における受忍限度を意味する実勢騒音を示したものでないことは明らかである。

25 しかも、本件告示コンター図は、NLPが厚木基地で実施されていた平成15年及び平成16年を含む騒音調査に基づくものであり、調査の対象となった時期が本件の損害賠償請求期間とは異なるばかりでなく、平成30年に

岩国移駐が完了し、平成30年以降は一度もFCLP(NLP)が厚木基地では実施されていないことなど、本件の損害賠償請求期間については、本件告示コンター図の基礎となる調査がされた当時とは前提が大きく異なる。

したがって、上記の原告らの主張には理由がなく、原告らが実際に曝露されている実勢騒音に基づいて、受忍限度の判断がされるべきである。

ウ 岩国移駐後

少なくとも岩国移駐後の実勢騒音は、令和元年度及び令和2年度に実施した騒音状況の調査に基づいて作成された令和2年度分布図により認定されるべきである。そして、令和2年度分布図によれば、岩国移駐後には、75W以上の区域が、本件告示コンター図や平成16年度騒音コンター図における75W以上の区域よりも厚木基地に相当近い位置まで縮小し、90W以上の区域が厚木基地内に収まるなど、第一種区域に相当する程度の航空機騒音が生じている範囲は著しく小さくなり、原告らの居住場所のうち半数以上が、令和2年度分布図上の75W以上の区域の外となるなど、航空機騒音が著しく低減した。

また、国が設置している自動測定装置23箇所についてみると、W値(環境基準方式)は、移駐の開始により、1箇所を除いて減少しており、移駐完了後は、全ての地点でさらに減少している。騒音発生回数は、移駐開始後の平成29年度から令和5年度まで、移駐開始前の年度である平成28年度の騒音発生回数を一度も上回ったことがない。そして、厚木基地周辺自治体が岩国移駐完了後の騒音低減を認めている。これらによれば、岩国移駐により騒音が大きく低減し、それが一時的なものでないことも明らかである。

そうすると、令和2年度分布図において75W以上の区域外に居住する原告らについては、第一種区域に相当する航空機騒音への曝露が認められず、その他航空機騒音の曝露の内容及び程度等について個別具体的な立証

をせず、それに基づく被害についても同様に十分な立証をしないから、岩国移駐後について、同区域外に居住する原告らの航空機騒音の違法性は認められない。

エ みなし区域の扱いについて

5 みなし区域は、防衛施設の設置、運用とその周辺地域社会との調和という政策的観点から、旧周辺整備法等の廃止に伴う経過措置により、第二種区域又は第三種区域と同等の移転補償を行うことを目的として定められたもので、航空機騒音の測定結果に基づいて指定されたものではない。航空機騒音による原告らの被害の程度は、個々の原告が損害賠償請求期間に
10 実際に曝露した実勢騒音を前提とされるべきであるから、実際の騒音量に沿ったものではないみなし区域は、違法性の判断及び損害の認定に用いるべきではない。

(3) 原告らの主張する被害の不存在

ア 騒音被害

15 原告らは、大阪空港最判等を引用して、共通損害について、実際に原告ら全員が共通して曝露したということできる最小限度の騒音の内容・程度の主張・立証は不要であり、原告らの一部に被害が発生しているという主張・立証で足りるとしているが、これは、前記(1)のとおり、大阪空港最判の理解を誤るものである。

20 特に、身体的被害は、各人に特有の事実であり、共通被害として認められる余地はないし、これまで実施された国内外における国際的な調査・研究によれば、航空機騒音を受けることにより、肉体的、精神的に直接的かつ深刻な影響を受けることを示すものはなく、むしろそのような影響を及ぼすことは一般的に否定されている。

25 また、原告らの主張する生活妨害について、一般的に航空機騒音が各種の生活妨害、不快感等の日常生活に望ましくない影響を与える可能性がある

5
10
15
20
25
30
35
40
45
50
55
60
65
70
75
80
85
90
95
100
105
110
115
120
125
130
135
140
145
150
155
160
165
170
175
180
185
190
195
200
205
210
215
220
225
230
235
240
245
250
255
260
265
270
275
280
285
290
295
300
305
310
315
320
325
330
335
340
345
350
355
360
365
370
375
380
385
390
395
400
405
410
415
420
425
430
435
440
445
450
455
460
465
470
475
480
485
490
495
500

ることは否定できないが、本件で問題とされるのは一般的な影響ではなく、具体的な被害としての航空機騒音の内容・程度である。そして、航空機の離着陸に際して常にある程度の騒音が生じることは避けられないところ、厚木飛行場の供用による社会的効用が多大であること、被告は住宅防音工事等の対策によって被害の軽減に努めていることからすれば、ある程度の航空機騒音については不可避的なものとして受忍限度を超えないものといわざるを得ず、騒音による生活妨害等が社会生活上耐え難い程度の被害として厚木基地周辺の大部分の居住者に発生することが認められるのは、騒音レベルが相当程度に高い場合に限られるべきである。そして、厚木基地周辺の実際の騒音の程度や住宅防音工事による減音効果なども考慮すれば、原告らが何らかの生活妨害を被っているとしても、いずれも受忍限度内のものというべきである。

さらに、原告らは上記生活妨害を受けていることを前提に、これらに伴う精神的苦痛を受けていると主張する。しかし、そもそもうるさは、騒音被害として述べられているものに対する人間の主観的な反応であって、個人差が顕著なものであること、航空機騒音と人の精神症状との間に明確な関係性は認められないとの調査研究結果があることからすれば、航空機騒音による精神的損害は、原告らの共通損害になり得るものではなく、各原告の個別の主張立証なしに認めることはできない。

そして、原告らが証拠提出する陳述書及び診断書等は、被害の存在について否定的な内容なものがあつたり、騒音との因果関係について十分な説明がないなど、いずれも原告らが受けたとする各種被害の立証として不十分である。

このほか、原告らは、各ガイドラインに照らして航空機騒音による生活妨害、アノイアンス、睡眠妨害等の被害を主張する。しかし、これらのガイドラインは、騒音による健康影響を防ぐために健康影響を生じる可能性

がある一定の値を示したものにすぎず、同水準の騒音を受けた者が同様の健康影響を受けることを示すものではないし、被害の発生を推認させる基準や受忍限度を超える程度の共通損害が生じている基準になるものでもない。

5 イ 墜落事故等の危険

そもそも航空機の墜落事故は極めてまれにしか発生せず、厚木基地は、航空法の基準を満たし、航空管制に関する設備等も十分に具備され、米軍においても自ら安全性の確保に努めているのであるから、原告らの主張する航空機墜落の危険は抽象的なものにすぎない。そして、このような最善の措置がとられているにもかかわらず発生するような希少性の高い事故という抽象的な危険性に対する危惧感や不安感があることをもって、違法な権利利益の侵害が存するとは到底認められない。

ウ 低周波音

原告らが高レベルの低周波音に曝露していたことの客観的な証拠はない。また、低周波音については、家屋による防音効果、距離減衰等についても考慮する必要があるほか、その被害の認定においては、低周波音苦情の分類に応じた知見を考慮する必要がある、一般住環境にも低周波音が存在したり、被害感個人差が大きいなど、苦情の存在から直ちに具体的な被害の存在が認められたり、その原因が航空機による低周波音にあると認められたりするものではない。そして、原告らの引用する苦情の内容を検討しても、当該苦情の原因となった諸要因は明確ではなく、低周波音による被害が客観的に根拠付けられるものではない。

また、短時間のみ曝露する航空機騒音に含まれる低周波音については、現時点において十分な調査研究が行われているわけではなく、その評価方法も定まっていないから、何らかの基準をもって航空機による低周波音の影響があるということもできない。そして、原告らの主張する被害は、主

張の根拠が明確でなく、これが厚木基地における航空機から発生する低周波音に起因するものと認めるに足る証拠はない。

(4) 公共性ないし公益性等

5 違法性判断の諸要素の比較衡量においては、公共性ないし公益性が高ければ、それに応じて受忍限度も高くなるべきものである。

ア 厚木基地の重要性

10 厚木基地は、日本周辺のいずれの海域にも迅速に進出できる位置にあるなど、海上からの侵攻に対する防衛を主たる任務とする海上自衛隊にとって、関東地方において最も重要な飛行場である。このような観点から、厚木基地には、海上自衛隊航空集団司令部及び隷下の第4航空群等が配置されている。

15 第4航空群は、主に、周辺海域における警戒監視・情報収集として対潜航空活動等を行っているほか、災害派遣等の民生協力活動、防災活動における地方自治体との連携、国際貢献及びこれらに必要な教育訓練を行っており、これらの活動には、固定翼哨戒機をはじめとする各航空機の運航が欠かせない。そして、自衛隊において航空機を安全かつ効率的に飛行させ、その任務を遂行するために常日頃からの飛行訓練が必要不可欠であることは明らかである。

20 また、厚木基地は、米軍の飛行場としても重要である。すなわち、厚木基地に所在する主要部隊のひとつである米海軍第5空母航空団は、我が国の安全並びに極東における国際の平和及び安全の維持に寄与するため、母艦が配備されている横須賀海軍施設近傍の厚木基地を使用していた。そして、同航空団固定翼機の岩国移駐後においても、依然として米軍の部隊が配備されていること、厚木基地は多種多様な航空機の離着陸が可能であること、西太平洋とインド洋を担当する米海軍第7艦隊が、その配備される
25 横須賀海軍施設から近距離区域内にある厚木基地を利用することで我が

国の平和並びに極東における国際の平和及び安全の維持が図られることからして、米軍の飛行場としても極めて重要な施設である。

イ 周辺住民が厚木基地の設置により利益を受けていること

自衛隊及び米軍の活動範囲には厚木基地周辺地域も含まれているから、
5 災害派遣等により周辺住民が利益を受けていることは明白である。そして、
外部からの攻撃や災害等には平素から備える必要があるため、周辺住民ら
が受けている上記利益は日常的なものである。

また、米軍を含む厚木基地の所属部隊等は、基地周辺地域の市民生活に
10 において、社会貢献活動等を行っており、このような観点からも周辺住民ら
は厚木基地の設置により利益を受けているといえる。

(5) 騒音対策

被告は、以下のとおり、航空機騒音の軽減に向けた種々の対策をしており、
これは、受忍限度の判断において、十分に斟酌されるべきである。

ア FCLPの実施場所の移転及び低騒音機の導入等

15 被告は、NLPを含むFCLPによる騒音の軽減を図るため、FCLP
の実施場所が移転されるよう、米国に対し、硫黄島の使用を含むあらゆる
暫定措置の検討を申し入れ、平成元年から硫黄島を暫定的に使用すること
について米側の基本的了解を得て、平成5年3月末に、硫黄島に必要な施
20 設を完成させた。米軍は、同年9月以降、天候不良等のやむをえない事情
がない限り、FCLPを硫黄島で実施するようになった。これにより、最
近10年間で厚木基地においてFCLPが実施されたのは、平成24年の
3日間のみであり、空母艦載機の移駐が完了した平成30年以降は一度も
実施されていない。

25 また、被告は、海上自衛隊第3航空隊に配備されていたP-3C哨戒機
について、平成25年3月以降、民間航空機に対する規制であるICAO
騒音基準値を満たす、より静寂性と安全性に優れたP-1哨戒機に順次更

新したり、厚木基地内の3か所に自衛隊機及び米軍機の消音装置を設置するなどして、航空機騒音の静粛化を図った。

さらに、被告は、騒音規制合意及び自衛隊の自主規制によって、運航時間帯の規制、離着陸の方法、滑走路の使い方、飛行経路、航空交通管制の方法等を変更し、累次にわたって米軍に対して騒音軽減に努めるよう申入れをしている。

イ 岩国移駐

被告は、深刻化する厚木基地の騒音問題について、米軍の抑止力を維持しつつ、騒音等の地元の負担を軽減するため、米国政府と検討を重ね、厚木基地に所属する米海軍第5空母航空団を岩国飛行場へ移駐することを計画した。移駐は、平成29年8月に開始し、平成30年3月30日に約60機の固定翼機の移駐が完了した。この結果、移駐開始後から騒音が大きく低減し、移駐完了後は更に騒音が低減した。環境基準におけるW値の基準値（専ら居住用の地域ではW値70以下）は行政上の理想値にすぎないが、平成30年度の騒音の計測結果では、75Wの区域においては概ねこの基準値さえも満たしている。

したがって、岩国移駐に関して被告が努力した経緯や騒音の低減を考慮すべきである。

ウ 周辺対策等

被告は、厚木基地の存続によってもたらされる公益の重大性とこれを維持するために影響を受ける住民の生活上の利益との調和を図るために種々の周辺対策等を実施しており、これにより、周辺住民への不利益ないし影響は、既に相当程度防止又は軽減されている。

(ア) 移転措置は、航空機騒音の影響を抜本的に解決する手段であり、実際に居住者が利用するか否かにかかわらず、移転措置の対象区域に居住する者の受忍限度、損害額の認定に当たって十分に考慮されるべきである。

(イ) 住宅防音工事は、80W以上の区域に所在する住宅については25dB以上の、75Wの区域に所在する住宅については20dB以上の計画防音量を目標とした住宅防音仕方書に従った図面どおりに施工されたことが担保されている。したがって、住宅防音工事は、75W以上の区域において屋内でW値60以下に維持することが望ましいとされる行政上の理想値である環境基準を達成するよう実施されているといえる。

そして、被告は、令和5年度までに、住宅防音工事を延べ35万9134世帯に実施しているのであるから、違法性の判断において、被害の防止に関する措置の有無及びその内容、効果等に関する事情として、住宅防音工事が考慮されるべきである。

(ウ) その他の防音工事として、被告は、学校等、病院等に対する防音工事助成及び民生安定に係る施設の防音工事助成をしており、それぞれ十分な防音効果が生じているといえるから、これも違法性の判断において考慮されるべきである。

(エ) 被告は、騒音対策以外にも各種の周辺対策を実施し、厚木基地の存在によって周辺住民に生活上の支障が生じないように配慮しているところ、これらは直接的に騒音値を低下させるものではないが、騒音による精神的不快感を解消又は軽減させるものであるため、受忍限度の存否及び程度の判断において考慮されるべきである。

(6) 総合的な評価

令和2年度分布図において75W以上の区域外に居住する原告らだけでなく、それ以外の原告らについても、岩国移駐により、騒音の曝露量が著しく減少し被害の程度が大幅に軽減したと認められることに加え、岩国移駐開始前を含めて、原告らの被侵害利益が認められないこと、厚木基地に高度の公共性ないし公益性が認められること、被告が岩国移駐を達成し、巨額の費用を投じて住宅防音工事等の周辺対策事業を実施してきたこと、航空機騒音の

著しい減少が被告の外交努力等の結果であることも併せて考慮すれば、本件の損害賠償請求期間を通じて、厚木飛行場の使用及び供用の違法性は認められないというべきである。

また、少なくとも、岩国移駐開始後である平成29年8月以降は、航空機騒音の著しい減少が認められるから、令和2年度分布図上、75W以上の区域に居住する原告らを含めて、厚木飛行場の使用及び供用の違法性は認められないというべきである。

第3 争点2（原告らの損害額）について

1 原告らの主張

(1) 原告らの被害

原告らは、厚木基地を離着陸する航空機による騒音等により、健康又は生活環境に関わる重要な権利利益の侵害を受けており、特に睡眠妨害は健康被害に直接結びつき得る深刻な被害である。

(2) 損害額

原告らは、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、原告ら全員が最小限度この程度までは等しく被っていると認められる被害を原告らに共通する損害として、各自につきその限度で慰謝料として賠償を求める。

厚木基地周辺における被害実態を適正に評価すれば、4次民事訴訟で認定された75Wの区域における月額4000円という慰謝料額で補填されないことは明らかである。また、厚木基地騒音訴訟で被告の賠償責任を認める判決が既に4度確定しているにもかかわらず、違法な騒音状況が漫然と放置されているから、被告の態度は故意と同視すべきである。これらの事情からすれば、原告らの月額の慰謝料額は、75Wの区域にあっては8000円、80Wの区域にあっては1万6000円、85Wの区域にあっては2万4000円、90Wの区域にあっては3万2000円、95Wの区域にあっては4

万円を下回ることはない。

また、本件のような訴訟は高度の専門的知識と技術を要するものであり、弁護士に委任しなければこれを追行することは事実上不可能であるから、上記慰謝料額の15%相当の弁護士費用も相当因果関係があるというべきである。

5

(3) みなし区域の扱いについて

みなし区域は、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、又は航空機の離陸、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新たに発生することを防止し、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると判断されたことを示しているから、被告においてみなし区域に居住する者の受ける被害実態が90W又は95Wの区域に居住する者と同様であるとの判断をしているといえる。

10

したがって、みなし第二種区域に居住する原告らについては90Wの区域に居住する者と同様に、みなし第三種区域の区域に居住する原告らについては95Wの区域に居住する者と同様に慰謝料額の算定において取り扱うべきである。

15

(4) 防音工事等による減額は許されないこと

適切な住宅防音工事を施した場合に得られる遮音性能が、現実の同工事実施家屋においても実現しているとはいえないこと、そもそも建物自体にも防音効果があること、生活実態としても常に窓を閉め切っているわけではないことなどからすれば、住宅防音仕方書のとおり住宅防音工事が施工されているとしても、一律に防音効果が生じているということとはできないし、住宅防音工事に伴って、有形無形の弊害・不都合が生じる。したがって、住宅防音工事が原告らの被害の緩和に寄与することはないから、住宅防音工事の実施を理由に慰謝料額を減額することは許されない。

20

25

また、原告らの住居の具体的な室数ないし環境の多様性、住宅防音工事の

内容等に鑑みれば、必ずしも工事実施室数の増加に伴って共通損害の原因となる航空機騒音の程度が比例的に減少する関係にはないから、仮に慰謝料額を減額するとしても、住宅防音工事を実施した居室の数や工事の種別にかかわらず、一律にすべきで上限はせいぜい10%に留めるべきである。

5 2 被告の主張

争う。

住宅防音工事の実績は、損害額の減額要素として適切に判断されるべきである。

第4 争点3（相互保証の有無）について

10 1 外国人である原告らの主張

(1) 相互保証の主張立証責任及び判断基準

「相互の保証がある」（国賠法6条）とは、当該外国人の本国で、日本人が被害者として当該事案と同種の損害賠償請求をした場合に、国賠法所定の要件と重要な点で異なる要件の下にその請求が認められることをいう。

15 そして、相互の保証の有無については、憲法や国賠法の規定や構造に加え、法律の現実の運用を含む請求要件等について原告において調査し、我が国との比較をすることが必ずしも容易でない一方で、国においては比較的容易であること、外国法の調査等の負担を私人たる外国人に負わせることは、国際協調主義を採用している憲法の要請を受けて立法された国賠法の解釈として
20 合理的ではないこと、外国法において相互の保証を問題とすることによって損害賠償責任を免れるという利益は国側に帰属することなどを考慮すれば、被告がその不存在について主張・立証責任を負うべきである。

仮に、相互の保証の存在についての立証責任が外国人である原告ら（以下
25 「外国人原告ら」という。）にあるとしても、外国人原告らにおいて当該外国人の本国において何らかの法規定又は判例により国家賠償を得られる可能性があることを指摘すれば足り、この場合には被告が当該外国法の運用におい

て国の賠償責任が認められないことを反証しない限り、相互の保証が認められるべきである。また、外国人原告らの国籍国については、後記(2)のとおり、いずれについても相互の保証があると認められる。

(2) 外国人原告らについて相互の保証が認められること

5 ア 大韓民国

大韓民国(以下「韓国」という。)には我が国同様の国家賠償法が存在し、同法は相互保証により日本人にも適用される。また、同法では、営造物の設置又は管理に瑕疵があるために損害が生じた場合の国家の責任を定めている。

10 イ フィリピン共和国

フィリピン共和国(以下「フィリピン」という。)では、国家無答責の法理が採用されているが、その適用範囲は国の同意や裁判所の判断により限定される場合もある。国の責任については民法等が適用され、民法では物に欠陥のある場合の所有者の賠償責任が規定されているほか、過失により
15 他人に損害を与えた場合、作為不作為を問わず賠償責任を負うとされており、また、公的生活妨害については私人が特に被害を受けている場合には訴訟提起が可能であるとされており、条文上、航空機騒音によって環境汚染が生じた場合にこれが排除されているとはいえない。さらに、精神的損害も賠償の対象となっており、相互保証の条件はない。

20 ウ ブラジル連邦共和国

ブラジル連邦共和国(以下「ブラジル」という。)においては、国家賠償に関して、憲法及び民法の規定があり、国が公務員を通じて他者を加害した場合に賠償責任が認められ、損害には精神的苦痛も含まれるとされているほか、外国人にも憲法上の権利が保障されているほか、相互保証があるとされている。
25

エ モンゴル国

5 モンゴル国（以下「モンゴル」という。）の憲法上、外国人も原則としてモンゴル国民と同様の権利を有し、民事訴訟法は外国人にも提訴する権限を与えている。そして、行政基本法によれば、国民は、行政機関の権限関係から生じた不法行為による損害を賠償する権利を有するとされているほか、公共施設の故障・損壊等により損害を被った場合には国家に対して損害賠償請求が可能である。

オ ドイツ連邦共和国

10 ドイツ連邦共和国（以下「ドイツ」という。）基本法は、国家賠償制度を採用しており、その損害の範囲については民法が参照されるところ、同法では各不法行為類型における責任が定められている。また、被害者が日本国民である場合、ドイツの賠償責任について日本の立法により相互保証があることを明言する告示がある。

カ 中華人民共和国

15 中華人民共和国（以下「中国」という。）には国家賠償法があるが、仮に同法が列記する同国に対する賠償請求に本件のような被害が該当しないとしても、同国の権利侵害責任法第8章が環境汚染責任を定め、人身権益を侵害し、重大な精神的損害を生じさせた場合にはその賠償請求が可能であると定められている。

20 キ ペルー共和国

ペルー共和国（以下「ペルー」という。）の民法上、故意又は過失により他人に損害を与えた場合及び危険の惹起又は危険な活動の試行によって他人に損害を与えた場合の賠償責任が定められており、国がこの責任を免れる旨の規定及び外国人による請求が認められない旨の規定は存在しない。

25 ク 中華民国（台湾）

台湾の国家賠償法は、国が設置又は管理する公共施設の設置又は管理の

不備により、人民の生命、身体、財産又は人身の自由の損害を受けた場合には、慰謝料を含めた損害賠償請求を認めている。また、相互保証主義を採用している。

ケ タイ王国

5 タイ王国（以下「タイ」という。）のタイ当局関係者の不法行為責任に関する法律は、タイ当局は、職務の遂行中に当局関係者が行った不法行為の結果について、被害者に対して責任を負うと定めており、同法に基づいて、責任を負う当局に申請することができるほか、行政裁判所に対して訴訟提起することもできる。行政裁判所の決定する賠償に特定の制限はない。そ
10 して国がこの責任を免れる旨の規定及び外国人による請求が認められない旨の規定は存在しない。

コ 米国

 米国法上、同国は基本的に私人と同様の不法行為責任を負う旨が包括的に規定されている上、連邦政府の被用者がその職務の範囲内でした行為によ
15 って生じた損害の賠償を求める訴えについて、連邦地方裁判所の包括的な管理権が定められていることが認められ、かつ、日本人を適用除外とする旨の規定は見当たらない。

サ ウクライナ

 ウクライナの憲法上、外国人も原則としてウクライナ国民と同等の権利
20 が認められている。また、国家賠償に関する法令では、国家権力機関等がその権限を遂行するに際しての不法な決定や行為、不作為により個人間に対して与えた損害について国家賠償が認められ、これらの規定は外国人にも適用される。

シ カナダ

25 カナダには国家賠償責任を定めた法律が存在し、コモンロー又は制定法上の不法行為法に従い、公務員の不法行為又は所有物の支配に付随する義

務違反等に基づいて国は私人に対する賠償義務を負う。慰謝料請求も認められると解される。また、相互保証主義は採用されていない。

ス パキスタン・イスラム共和国

5 パキスタン・イスラム共和国（以下「パキスタン」という。）では、国家賠償に関する法制度は不法行為法に含まれ、公の営造物の設置・管理の瑕疵により私人に生じた損害に対して国は賠償責任を負い、精神的損害も賠償の対象となる。また、相互保証主義は採用されていない。

セ カンボジア王国

10 カンボジア王国（以下「カンボジア」という。）の民法典においては、公務員の不法行為につき、我が国の国賠法と同旨の規定があるほか、危険物の所有・管理者にその危険物によって生じた損害を賠償する責任を認めた規定がある。外国人に対してこれらを制限する規定は見当たらず、相互保証主義は採用されていない。

ソ ベトナム社会主義共和国

15 ベトナム社会主義共和国（以下「ベトナム」という。）には国家賠償法が存在するが、仮に同法が列記する同国に対する賠償請求に本件のような被害が該当しないとしても、同国の民法上、高度危険源の所有者はこれによって生じた損害の賠償が義務付けられ、環境を汚染し損害を起こした主体にも損害の賠償が義務付けられている。また、損害賠償の範囲には精神的
20 損害も含まれる。

タ ラオス人民民主共和国

25 ラオス人民民主共和国（以下「ラオス」という。）民法典は国家機関にも適用され、外国人もラオス人と同様の権利能力を有する。また、危険物から生じる損害についてはその所有者又は管理者が損害賠償責任を負うとされ、不法行為の賠償の対象には精神的損害も含まれる。

2 被告の主張

(1) 相互保証の要件の主張立証責任等

外国人原告らに対して国賠法を適用するには、国賠法6条所定の相互保証の要件を充足していることが必要であるところ、その主張立証責任は外国人原告らが負う。

5 本件に即せば、①公の営造物の設置又は管理の瑕疵から発生した、②生命、身体、財産に直接の影響を与えない生活妨害等の精神的被害に基づく慰謝料請求が、③加害者の故意、過失を要せずに認められること、又はこれらよりも嚴重でない要件の下に、当該外国人の国籍国が日本人の被害者に対して賠償責任を負うことについて主張立証しなければならない。

10 (2) 各国の法制度が相互保証の要件を満たさないこと

各国について相互保証の要件を満たす旨の原告らの主張は不知。

フィリピン、ブラジル、ドイツ、中国、ペルー、タイ、ウクライナ、カナダ、カンボジア、ベトナム及びラオスについては、原告らが指摘する法律等を見て、本件のような空港の設置又は管理の瑕疵から発生した、生命、身体、財産に直接の影響を与えない生活妨害等の精神的被害に基づく慰謝料を
15 請求する場合は損害賠償の対象に含まれることは明らかではないか、そもそも国が設置又は管理する公の営造物に関して生じた損害についての国の賠償責任に関する規定はないものと考えられる。

また、外国人原告らは、ドイツ、ウクライナ、カナダ及びパキスタンについては、相互保証の要件を満たすとして我が国の裁判例がある旨の主張をするが、これらの裁判例は、本件と事案が異なるか、その説示を踏まえても上記のような場合に当該国が責任を負うか、その要件などが明らかではない。
20

さらに、フィリピンについては、上記のような場合において、国家無答責の原則が適用されない（少なくとも適用されない可能性が高い）ことについての立証はない。
25

第1 認定事実

前記前提事実並びに掲記の各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

1 原告らの居住関係

5 原告らは、別紙14（損害賠償認容額一覧表）の各原告に対応する「居住期間」欄の「始期」欄記載の日から「終期」欄記載の日までの期間について、対応する「居住地」欄の「住所」欄記載の住所地に居住していた。

そして、原告らの当該住所地に対応する本件告示コンター図（平成30年3月31日まで）及び令和2年度分布図（平成30年4月1日以降）上のW値の
10 区分は、同別紙の「居住地」欄の「W値」欄記載のとおり（みなし第二種区域について「m90」、みなし第三種区域については「m95」とそれぞれ表記している。）である。なお、居住していた期間・場所を全く認定できない原告については、同別紙の「始期」欄、「終期」欄及び「住所」欄に「不明」と記載している。（争いのない事実、乙221、弁論の全趣旨）。

15 2 騒音被害に関する国際的なガイドライン等

(1) WHOガイドライン

WHOが平成7年までの知見に基づいて公表したWHOガイドラインでは、騒音による健康影響や特定の環境におけるガイドライン値等について、以下の点が指摘されている（甲全23、乙218、弁論の全趣旨）。

20 ア 評価指標等について

LAeqは連続音の評価に適している。航空機騒音や鉄道騒音のように、一つ一つが明確に区別できる音がある場合には、LAeq, Tだけでなく、A特性音圧レベルの最大値(LAmax)や単発騒音曝露レベル(LAE)のような個々の発生騒音の指標も用いるべきである。

25 LAeq, T以外の騒音評価指標を使用する明確な理由がない場合、事実上連続音とみなせる騒音の評価にはLAeq, Tの使用が望ましい。発

生回数が少ない散発的な騒音が問題となる場所では、 $L A e q, T$ に加えて、 $L A m a x$ や $L A E$ の使用が望ましい。

現在、実務的には、ほとんどの騒音で等エネルギー原理（複合音の影響は、それらの騒音のエネルギーの和と関係があるという原理）が成立し、 $L A e q, T$ と騒音影響の対応は概ね良いという考え方が一般的だが、発生回数の少ない音の場合や、睡眠妨害やその他の生活妨害の評価にはA特性音圧レベルの最大値（ $L A m a x$ ）がより適している。 $L A e q$ について夜間の重み付けをする場合があるが、これは夜間に不快感の感受性が増大することを反映するためのものであり、これにより住民の睡眠を保護するものではない。

騒音対策や騒音規制を行う際は、住民の中の高感受性群（特定の疾患や高血圧などの健康問題を有する人、入院患者や自宅療養中の人、乳児、小児、高齢者など）に注目すべきである。

各国政府は、長期的な達成目標として本ガイドライン値を採用すべきである。

イ 騒音による健康への影響

騒音の特異的健康影響として、会話聴取妨害、聴力障害、睡眠妨害、読解能力の習得への影響、アノイアンス、社会的行動への影響等が挙げられており、それぞれの内容は、以下のとおりである。

(ア) 聴力障害

環境騒音の $L A e q, 24 h$ が $70 d B$ 以下であれば生涯にわたって曝露されても大多数の人には聴力障害は生じないと期待される。聴力保護の観点からすれば、衝撃音のピーク音圧は、成人に対して $140 d B$ 、小児に対して $120 d B$ 以下にとどめることが絶対的に必要である。

(イ) 会話妨害

正常な聴力を有する人が複雑な内容（学校での会話、電話の声など）

を正確に理解するためには、信号－雑音（S N）比（例えば、会話音と妨害音のレベル差）は少なくとも15 dBは必要であり、通常、話者が1 m離れて会話する場合は50 dB程度であるため、暗騒音を35 dB以下にとどめるべきである。

5 (ウ) 睡眠妨害

睡眠妨害は、環境騒音の主要な影響のひとつである。騒音により睡眠中に生じる一次影響として、入眠困難、覚醒や睡眠深度の変化、血圧・心拍数等の上昇、血管収縮、呼吸の変化、不整脈、体動の増加などがあり、また、騒音曝露を受けた翌朝又はその後の数日間に現れる二次影響として、不眠感、疲労感、憂うつ、作業能率の低下がある。騒音レベルよりも、暗騒音とのレベル差が反応確率に關与し、騒音によって覚醒する確率は、一晩当たりの騒音発生回数の増加とともに高くなる。

10 L A e q で30 dB程度の騒音から測定可能な睡眠影響が現れるため、快適な睡眠のためには、夜間の連続的な暗騒音のL A e q は30 dB以下にとどめるべき（低周波音が多く含まれている騒音に対してはより低いレベルが推奨される。）で、暗騒音のレベルが低い場合、可能な限り、L A m a x が45 dBを超えるような騒音を制限すべきである。高感受性群の人のためにはさらに低い値が望ましい。通常就寝時間帯の騒音対策は、入眠を確保する上で効果的であると考えられている。

20 間欠音による睡眠妨害は、最大騒音レベルとともに増加し、たとえ全体的な等価騒音レベルがかなり低くても、高い最大騒音レベルの騒音が少しでも発生すれば睡眠に影響が生じる。そのため、睡眠妨害を防ぐためには、環境騒音のガイドラインは、等価騒音レベルだけでなく、最大騒音レベルや騒音の発生回数によっても定められるべきである。

25 低周波騒音の場合には、低い音圧レベルでも休息や睡眠を妨害する可能性がある。

(エ) 生理的機能への影響

騒音が空港等の近傍の住民に対して生理的機能に急性的・慢性的な影響を及ぼしている可能性がある。長期曝露により高感受性群が高血圧や虚血性心疾患などの永続的な影響を発現することになると考えられる。

5 心循環器系への影響は、 $L A e q, 24 h$ が65～70 dB (A)の航空機騒音の長期曝露地域においても明らかにされている。騒音と高血圧や心疾患の発症率との関連は必ずしも強いものではないが、高血圧よりも虚血性心疾患の方が騒音との関連がいくぶん強いとされている。騒音に曝露されている人員の多さに鑑みると、わずかなリスク上昇であっても

10 も重大である。

(オ) 作業・学習への影響

主に労働者や小児に対して、騒音が認知作業の成績に悪影響を及ぼし得ることが明らかにされている。特に影響を受けるのは、読解力、集中力、問題を解く力、記憶力などであり、騒音によって集中力が賦活されて単純作業の能率を短期間上昇させることもあるが、複雑な作業の場合、

15 認知作業の成績は大幅に低下する。騒音への曝露は、曝露終了後の成績にも悪影響が生じると考えられ、慢性的に航空機騒音に曝露されている空港周辺の学校の生徒は、詳細な読解力、難問に取り組む際の持続力等が標準よりも低く、航空機騒音に順応しようと試みるなど相当の代償を

20 払っていることを認識する必要がある。

(カ) 行動への影響、不快感（アノイアンス）

騒音は、不快感だけでなく、社会的影響を及ぼすとともに行動へも影響を及ぼすが、これらの影響は、複合的、潜在的、かつ間接的であるため、多くの非聴覚的要因の交互作用の結果として生じると考えられる。

25 環境騒音に対する不快感は質問紙調査や生活妨害の程度を調査することにより評価できる。しかし、同じ曝露量であっても、別の交通騒音等で

は不快感の程度が異なることを認識する必要がある。これは、不快感は、騒音の特性（騒音源の情報も含む。）だけでなく、音以外の社会的、心理的、経済的な要因の影響も受けるからである。騒音曝露量と不快感との関連については、個人レベルよりも集団レベルにおいてより高い相関関係が得られる。騒音に振動を伴う場合や低周波音が含まれる場合、衝撃音が含まれる場合には、より強い住民反応が報告される。

騒音を不快に感じるかどうかは、音圧レベルや周波数特性及びこれらの時間変動といった騒音の物理的特性によって決まる。昼間は $L A e q$ が55 dB未満なら高度に不快と感じる人は少なく、50 dB未満なら少し不快と感じる人はほとんどいない。夕方と夜間の騒音レベルは昼間より5～10 dB低い値にとどめるべきである。低周波音を含む騒音についてはさらに低いガイドライン値が望まれる。間欠音については最大騒音レベルと発生回数の両方を考慮に入れる必要がある。

ウ 環境騒音についてのガイドライン値

WHOガイドラインは、これらの知見に基づき、特定の環境と重要な健康影響ごとにガイドライン値を設定している。このうち居住地域一般に関わるものは次のとおりである。この表のガイドライン値は、対応する「重要な健康影響」が生ずる最低のレベルであるとされる。

なお、低周波音を多く含む騒音の場合は、さらに低いガイドライン値が適用されるべきであり、低周波成分が卓越している場合、A特性による評価は不適切である。騒音に低周波音が多く含まれていると健康影響が増悪する可能性がある。

$L A e q$ の値は、その時間区分、すなわち昼間と夕方であればその時間帯の合計16時間における等価騒音レベルを、夜間であればその時間帯8時間における等価騒音レベルを示す。また、 $L A m a x f a s t$ の値は、夜間における最大の騒音レベル（ $f a s t$ の動特性）を示す。なお、窓を

開けた状態での睡眠妨害については、窓を開けた場合の屋外から屋内への騒音レベルの減衰を15 dBと仮定して定められたものである。

環境条件	重要な健康影響	LAeq (dB)	時間区 分 (時 間)	LAmx fast (dB)
居住地域（屋外）	高度に不快（昼間と夕方）	55	16	—
	少し不快（昼間と夕方）	50	16	—
居住地域（屋内）	会話妨害（昼間と夕方）	35	16	—
	少し不快（昼間と夕方）			
寝室（屋内）	睡眠妨害（夜間）	30	8	45
寝室（屋外）	窓を開けた状態での睡眠妨害	45	8	60

5 (2) 「欧州夜間騒音ガイドライン（実務的概要）」

WHOの欧州地域事務局は、WHOガイドラインが公表された後の研究成果を踏まえ、平成21年に「欧州夜間騒音ガイドライン（実務的概要）」（甲全33。以下「夜間騒音ガイドライン」という。）を公表した。その主な内容は次のとおりである。（甲全33、弁論の全趣旨）

10 ア 睡眠時間帯について

平成18年の調査結果によれば、成人が床についている平均時間は約7.5時間で実際の平均睡眠時間はこれよりも若干短い。24時間の中で8時間の睡眠時間帯を確保することは、睡眠保護のための最低限度の選択である。国ごとに結果は異なるものの、調査結果によれば、固定された8時間では50%の住民の睡眠しか保護できず、80%の住民の睡眠を確保するには10時間の睡眠時間帯が必要である。

イ 夜間騒音曝露と健康影響に関する知見について

①睡眠は生物学的に必要であり、睡眠の妨害は多数の健康影響と関連している。②睡眠中の騒音が生物学的に影響を与えることに関する十分な知見（夜間騒音曝露と健康影響との因果関係が立証されている、偶然の一致、バイアス、歪みなどが十分に排除されていると考えられる研究において、その関係を確認するもの、騒音が健康影響をもたらす生物学的妥当性も十分に立証されているものをいう。）がある。心拍数の増大、覚醒状態、睡眠深度の変化、ホルモンレベルの変化、覚醒反応である。③夜間騒音曝露が、自己申告による睡眠妨害、（環境要因による）不眠症の原因となることを示す十分な知見がある。④騒音によって引き起こされる睡眠妨害は、それ自体が健康問題であるとみなされる（環境要因による不眠症）が、それは健康及び生活満足度に更なる悪影響を引き起こすものである。⑤睡眠妨害によって疲労、事故、能力の低下を引き起こされるという限定的な知見（騒音と健康影響の関連性は直接的には観測されていないが、因果関係を支持するに足る良質の知見が利用可能であるもの、騒音曝露と健康影響を引き起こす生理学的影響とを結び付ける間接的知見は多くの場合十分に存在するものをいう。）がある。⑥夜間騒音が、心臓血管疾患、うつ、その他精神的な疾患といった症状を引き起こすという限定的な知見がある。これについては、因果連鎖の要素について十分な知見があり、妥当性のある生物学的モデルが利用可能であることが強調されるべきである。

ウ 夜間騒音と健康影響の関係

L n i g h t , o u t s i d e が 3 0 d B 未満では、個々の感受性や環境には差異があるものの、生物学的な実質影響は認められない。

3 0 d B 以上 4 0 d B 未満では、体動、覚醒反応、自己申告による睡眠妨害、覚醒状態といった多くの影響の増加が認められ、影響の程度は音源の特性と騒音発生回数に依存するが、最悪の場合でも影響はそれほど大き

くないと考えられる。高感受性群がある程度の影響を受けることは無視できない。

40 dB以上55 dB未満では、健康影響が急激に上昇し、この段階で曝露人口の多くが影響を受け、騒音に適応するために生活を変えなければならなくなる。高感受性群は重度に影響を受ける。

55 dB以上では、公衆衛生上ますます危険であると考えられ、健康影響は頻繁に生じ、高い確率で高度なうるささを訴える。循環器系がストレス状態になる、との限定的な知見が存在する。

エ ガイドライン値の提案

以上を踏まえて、最終的な目標である夜間騒音ガイドライン値として、Ln ight, outside 30 dBとしつつ、種々の理由によって同ガイドラインを早期に達成できず、政策立案者が国の部分あるいは全体に適用する騒音レベルを段階的に設定することができるように2つの中間目標を定め、全ての国に対し、同中間目標である同55 dBあるいは同40 dBを超える騒音レベルに曝露される人口を可及的効果的に漸減させるよう奨励している。

なお、大多数の人々が窓を少し開けて眠りたいと考えていることを考慮して、家屋による遮音量として21 dBを見込んだ値となっている。

(3) 平成30年ガイドライン

WHO欧州事務局は、人の健康を道路交通、鉄道及び航空機の交通騒音、風車騒音、娯楽騒音による環境騒音曝露から住民の健康を保護するための勧告の策定を主たる目的として、平成30年ガイドラインを策定、公表した。

平成30年ガイドラインにおいては、上記の音源別にそれぞれ勧告が策定され、強い勧告か条件付きの勧告として評価されている。

そして、平成30年ガイドラインにおいては、航空機騒音について、航空機騒音による健康への悪影響に関するエビデンスに基づき、平均的な騒音曝

露に関する騒音の勧告値として、高度の不快感の反応率に基づき、L d e n 4 5 d Bを設定し、勧告の強さを「強い」とした。また、夜間の騒音曝露に関する騒音の勧告値として、睡眠妨害に関するエビデンスに基づき、夜間等価騒音レベル（L n i g h t）4 0 d Bを設定し、勧告の強さを「強い」とした。なお、「強い」勧告とは、たいていの場合、政策としてそのまま採用できるもので、この勧告を遵守することによる望ましい影響が望ましくない影響よりも重要であるという確実性に基づくものである。（甲全32、乙209）

3 騒音被害に関する一般的な知見

(1) 航空機騒音の特徴

ア 音のうるささについて

音のうるささの物理的な要素として、音のレベル、音の高さ、音の時間的変動、音の局在性が挙げられる。そして、広帯域騒音よりも純音成分を含む場合、より高い音の場合、騒音の強さや周波数構成が絶えず変化する場合、騒音源が局在する場合、聞く者にとって不必要な音の場合、騒音の発生が突発的である場合の方がそれぞれそうでない場合と比べて不快感が増すといわれている。（甲全38、41）

イ 防衛施設である飛行場の周辺における航空機騒音の特徴

軍用機を含む航空機の騒音は、他の騒音との比較において、発生が間欠的で、発生持続時間は1機のみであれば数十秒程度であるが、その音量が極めて大きく、特にジェット機について高周波成分を含む金属性の音質を有し、時に衝撃的であり、発生場所が上空で騒音の及ぶ範囲が広大で、家屋構造による遮音が難しい、気象条件による飛行方向や音の伝搬特性の変化により地上で聞こえる騒音の性状やレベルが大きく変化するなどの特徴がある。そのため、飛行場から同一の距離であっても、騒音の程度は全く異なるし、同一の場所であっても、気象条件その他によって、騒音の程度には日によって大きなばらつきがある。

また、軍用機は、民間機と異なって、その特殊性から、離着陸する航空機の飛行経路や飛行予定が原則として公表されず、飛行経路等も一定しないことから、原告らを含む周辺住民がこれをあらかじめ予測することは困難である。

5 このほか、ジェット機が離陸する場合、ジェット機を地上で高出力で試運転する場合などにおいて、高速で流れるジェット流が原因となって超低周波音を発生することがある。(甲全9、65、乙16、238、弁論の全趣旨)

(2) 低周波音について

10 ア 低周波音とA特性

W値の基礎となるA特性による騒音レベルは、人の耳の感度に合わせて補正されるどころ、人の耳には概ね4000Hzまでは周波数が小さいほど音が小さく聞こえるから、およそ100Hz以下の低周波音は、A特性では相対的に小さく評価される(前提事実第2・1(1))。

15 イ 低周波音と評価指標

低周波音については、環境基準やガイドラインは存在しない。一般環境で観測されるような低周波音の領域(周波数範囲と音圧レベル)では、人間に対する生理的な影響は明確には認めることができないが、影響がないと言い切ることもできず、低周波音による影響や評価指標に関する科学的な知見が確立しているとはいえない状況にある(甲全68、70、乙202、211、弁論の全趣旨)。

ウ 低周波音とその影響

低周波音は、高い周波数の音と比べて地表面吸収及び空気吸収が極めて小さく、長距離伝搬の場合、高い周波数の音の方が減衰が大きく、伝搬距離が長くなるにしたがって低周波側の成分が卓越するのが一般的である。そのため、音は直接的に感知されないが、建具のがたつきで間接的に低周

波音の存在が感知されることもある。

低周波音の心理的影響としては、圧迫感や不快感があり、人間の感覚受容器を通じて大脳辺縁系、自律神経系等を媒介して生理反応を引き起こすことがあるとされる。

5 低周波音の苦情として、気分のいらいら、胸や腹の圧迫感といった心理的影響、頭痛、耳鳴り、吐き気といった生理的影響、睡眠影響、家具の振動等の物的影響があるが、人体に関する苦情は低周波音との因果関係がはっきりしない場合もある。

10 G特性音圧レベルで平均の人では約100 dBを超えると超低周波音を感じ、120 dBを超えると強く感じる。浅い眠りの場合10 Hzで100 dB、20 Hzで95 dBあたりから影響が現れ始めるところ、これはG特性音圧レベルではそれぞれ100 dB、104 dBであるとされている。揺れやすい建具ではおよそ5 Hzで70 dB、10 Hzで73 dB、
15 20 Hzで80 dBあたりからがたつき始めるとされている。(甲全65、66、68、72、乙199、200、211、213、弁論の全趣旨)

エ 低周波音に関する各種参考値

20 低周波音手引書は、ある時間連続的に固定された音源から発生する低周波音について苦情が発生した場合に、苦情内容の把握・測定を行い、低周波音問題対応の評価指針に基づき評価することにより、低周波音問題の解決に至る道筋を示すものであり、1/3オクターブバンドで測定された音圧レベルと比較して、当該苦情が低周波音に起因するか否かのひとつの判断要素とするための参照値を設定した。

25 また、中村俊一らによる「低周波音に対する感覚と評価に関する基礎研究」において、24名の被験者に対して特定の試験音を聞かせ、音が気になるかといった5つの項目に対して、それぞれ「気にならない」、「気になる」、「非常に気になる」といった3段階の回答をさせる実験を行い、周波

数ごとに被験者の50%が「全く気にならない」と回答する音圧レベルの推定値を結んだ曲線として、「気になる—気にならない曲線」が示されている。

さらに、同論文において、中村俊一らは、28名の被験者に対し、特定の試験音を聞かせ、「わからない」、「わかる」、「気になる」、「やかましい」、「圧迫感がある」、「振動感がある」、「痛みを感じる」、「音のにごりがある」との選択肢の中から、最も優位と判断される項目を一つ選択して回答させるという実験を行い、回答を①「わかる」、②「気になる」、③「圧迫感がある」又は「振動感がある」、④「やかましい」、⑤「痛みを感じる」に分類した場合に、最も得票数の多い分類を試験音の周波数及び音圧レベルごとに分布させ、このうち③「圧迫感がある」又は「振動感がある」という分類が分布される領域を区画する曲線として「圧迫感・振動感の閾値曲線」を示している。

これらの参照値及び各曲線の評価値の1/3オクターブバンド中心周波数ごとの音圧レベル(dB)は次表のとおりである。(甲全68、137、乙211、弁論の全趣旨)

	1/3オクターブバンド中心周波数(Hz)												
	5	6.3	8	10	12.5	16	20	25	31.5	40	50	63	80
物的苦情に関する参照値	70	71	72	73	75	77	80	83	87	93	99	-	-
心身に係る苦情に関する参照値	-	-	-	92	88	83	76	70	64	57	52	47	41
気になる—気にならない曲線の評価値	-	-	-	100	95	90	85	77	71.5	65	59.5	53.5	48
圧迫感・振動感の閾値曲線の評価値	115	111	108	105	101	97	93	88	83	78	78	80	84

4 原告らに生じている具体的な被害の例（甲ア2、甲イ2、甲ウ2、甲エ2、甲オ2、甲カ2、甲全123、原告ら本人尋問の結果）

(1) 睡眠妨害

原告らの多くが、夜間、早朝の航空機騒音によって、入眠を妨げられたり、中途覚醒を余儀なくされたり、眠りが浅くなるなどして、睡眠不足に陥ることをしばしば経験するなどしている。翌日に疲労感や眠気等が残り、仕事等

に支障をきたしていると感じる者も多い。

また、原告らの中には、夜勤に従事しているなどの理由により、昼間に就寝する必要があるにもかかわらず、昼間の航空機騒音により、睡眠を妨害されている者もいる。

5 (2) 生活妨害

ア 聴取妨害

原告らのほとんどが、航空機騒音により声をかき消されるなどして、電話や対面での会話を妨げられたり、テレビやラジオの音が聞こえなくなるなどの妨害を受けている。

10 イ 精神的作業の妨害

原告らのほとんどが、航空機騒音により集中力が途切れるなどして、仕事、学習、読書、趣味などの知的作業や精神的活動を妨害されている。

(3) その他の精神的苦痛

ア アノイアンス

15 騒音は「騒がしい」、「気分がいらいらする」、「腹が立つ」、「不快になる」等の情緒的な不快感をもたらすとされている（甲全38、41）ところ、原告らのほとんどが、航空機騒音によって睡眠や各種の活動が妨害されることでいら立ちや不快感を生じさせられているだけでなく、航空機騒音にさらされること自体によってもイライラなどの不快感を惹起させられて
20 いる。

イ 健康被害等に対する不安

原告らの多くの者が、航空機騒音やそれに伴うストレスにより、自ら又は家族等の健康や聴力に悪影響が生じないか不安を感じたり、持病の悪化等を懸念したりしている。

25 また、原告らの中には、学齢期の子らの授業や自宅学習等が航空機騒音により中断されるなどして妨害されたり、未就学児が航空機騒音に動揺し

る様子を目にするなどし、子どもの成育に悪影響が出ることについて不安を覚えている者が一定数いる。

ウ 航空機事故に対する不安

原告らの多くの者が、航空機の墜落や不時着、航空機からの落下物等の事故の報道等を見聞きしており、これらの事故が身近で生じることに對する不安を感じている。その中には、航空機が低空で飛行したり、間近を飛行している様子を見たりすることでその不安を掻き立てられる者が多い。

エ 交通事故に対する不安

原告らの多くの者が、航空機騒音により周囲の音がかき消されたり、気を取られるなどして、自動車等の存在に気付かずに事故の危険を感じるなどの出来事を体験しており、航空機騒音によって交通事故の危険が高まるのではないかという不安を抱いている。

(4) 圧迫感等

原告らの中には、航空機の飛行等に伴って、窓ガラス等の振動や圧迫感を感じている者が一定数いる。

5 騒音の状況等

(1) 被告測定データの推移（乙21の2、105、222、223の2）

被告は、別紙7（被告騒音測定点）1枚目のとおり、厚木基地周辺の23か所に航空機騒音自動測定装置を設置し、継続的に航空機騒音を測定している（なお、これらの測定点のおおよその位置は、同別紙2枚目の図面の番号（同別紙1枚目の「No.」の列記載の番号と対応している。）のとおり。ただし、No. 11は、同別紙1枚目の「No. 11-2」の「中村自治会館」の位置である。）。

これらの測定結果のうち、第一種区域内の測定地点における平成15年度から平成19年度及び平成24年度から令和5年度までのW値（環境基準方式）を集計したものが別紙8（被告騒音測定結果）である。

(2) 自治体騒音測定データの推移

ア 厚木基地の周辺自治体は、別紙 9（自治体騒音測定点）のとおり、厚木基地周辺に年間を通して 24 時間連続で稼働する自動記録騒音計を設置し、70 dB 以上かつ 5 秒以上の継続音について、継続的に最高音（L A m a x。以下同じ。）、測定回数等を測定している（以下、自治体の騒音データの測定点については、同別紙の通し番号を用いて「No. 1 の地点」などという。）。これらの測定点は、本件告示コンター図においては、同別紙の「コンター」欄記載の区域に位置しており、令和 2 年度分布図上も 75 W 以上の区域となっているのは、No. 1～3、5、11、12 の 6 地点である。

これらの測定結果のうち、平成 26 年 5 月から令和 6 年 3 月まで、各月に測定された、最高音及び 70 dB 以上の騒音測定回数、1 日当たりで騒音が測定された回数のうち最高のもので及び 1 日当たりの平均測定回数、音量別（80 dB 以上、90 dB 以上、100 dB 以上の 3 区分）の騒音測定回数並びに日曜日及び深夜（午前 0 時から午前 6 時まで及び午後 10 時から午後 12 時まで）についての最高音、騒音測定回数及び当該曜日又は時間帯における 1 日当たりで騒音が測定された回数のうち最高のもを集計したものが、別紙 10（騒音集計表）である（なお、騒音の測定がされていないなどの理由でデータがない日及び月が存在する。また、データの根拠が証拠上不なるものには斜線を付してある。）。また、損害賠償請求期間を含む平成 26 年度以降の騒音の測定回数の推移についてまとめたものが、別紙 11（騒音測定回数推移）である。（甲全 99～122、173、乙 221、弁論の全趣旨）

イ 厚木基地の周辺自治体が設置する航空機騒音自動観測装置のうち、平成 15 年度以降の年間 W 値（環境基準方式）又は L d e n 値の比較が可能な富士見台小学校及び滝の沢小学校を測定地点とする W 値（環境基準方式）

又はL d e n値の推移は次のとおりである。

なお、滝の沢小学校については、平成25年度よりも前はW値（環境基準方式）が実測値であるが、平成25年度以降は環境基準の改正により、評価指標がL d e n値とされたことにより、L d e n値のみが実測値であるため、前記前提事実第2・2(2)のとおり、W値（環境基準方式）とL d e nの推計値との差が、概ね13ないし15であることを踏まえ、ここではL d e n値に13ないし15を加えた推計値をW値（環境基準方式）欄に記載している。（甲全98の1、乙106の5）

5

	富士見台小学校		滝の沢小学校	
	L d e n値	W値	L d e n値	W値
平成15年度		77.8		66.2
平成16年度		78.0		65.4
平成26年度	62.6	76.0	54.7	67.7～69.7
平成27年度	62.1	75.4	54.3	67.3～69.3
平成28年度	62.5	75.7	53.5	66.5～68.5
平成29年度	62.3	74.9	52.3	65.3～67.3
平成30年度	49.7	63.6	42.0	55.0～57.0
令和元年度		62.2		
令和2年度		59.9		
令和3年度		60.9		

10

ウ 厚木基地の周辺自治体が第一種区域内に設置した自動記録騒音計のデータのうち、証拠上、岩国移駐前後を通じて年間のW値（環境基準方式）又はL d e n値が判明するもののデータを平成26年度以降について集計

すると、別紙12（自治体測定W値等推移）のとおりである。なお、計測地点によって、W値（環境基準方式）である場合とL d e n値である場合など、評価指標が異なっている。（甲全98、173の9、乙106の2の2、106の3・5・6、221）

5 (3) 原告らによる低周波音の測定結果（甲全97、乙221、弁論の全趣旨）

原告らから委託を受けた日本音響エンジニアリング株式会社（以下「日本音響」という。）は、令和4年7月29日、同年8月5日、同月25日及び同年9月21日、厚木基地の滑走路オーバーランの北端から北に約1.4kmの緑の広場44号（神奈川県大和市上草柳8-3。ただし、上記日程のうち
10 同年8月25日を除く日程で実施）、厚木基地の西側約200mで80Wの区域に位置するさくら公園（神奈川県綾瀬市蓼川1-26。ただし、上記日程のうち同月5日を除く日程で実施）、厚木基地の滑走路オーバーランの南端から南に約150mで95Wの区域に位置する大和ゆとりの森（神奈川県大和市福田4112。ただし、上記日程のうち同月25日を除く日程で実施）
15 において、それぞれ低周波音を含む航空機騒音（最大騒音レベル、G特性音圧レベル、1/3オクターブバンド中心周波数ごとの音圧レベル）を測定した（ただし、測定場所によって実際に測定した時間帯は異なる。）。

その結果、飛来した全ての航空機に係る騒音について、特定の周波数帯で低周波音手引書における心身に係る苦情に関する参照値を超える値が測定され、ほとんど全ての航空機騒音について、特定の周波数帯で「気になる一気にならない曲線」の評価値を超える値が測定され、特に31.5～80Hzの周波数帯でこれらの参照値及び評価値を超える値が多く測定された。また、多くのプロペラ機及びヘリコプターで、一部の周波数帯において低周波音手引書における物的苦情に関する参照値又は「圧迫感・振動感の閾値曲線」の
20 評価値を超える値が測定された。
25

(4) その他の公表値等

ア 自治体による公表値等

神奈川県は、厚木基地の滑走路の北端から約1 kmの測定地点（別紙9（自治体騒音測定点）の「No. 1」の測定地点）における、100 dB以上の5秒以上継続する騒音の測定回数について、次のように公表している。

年間（年度）の測定回数は、平成26年度から平成28年度までは各年度2000～2400回程度だったが、平成30年度から令和4年度は各年度30～100回程度であった。

また、県内11か所に設置している騒音計の各地点における平成28年4月から令和4年9月までのLden値の推移を移駐前後で比較（ただし、移駐が平成29年8月から平成30年3月にかけて実施されたことから平成29年度は全期間を比較対象から除いている。）すると、各地点で10から15 dBほど減少している。（乙113の2）

イ 苦情件数

航空機騒音に関する電話やメール等で寄せられた苦情件数は、平成21年度に約3700件、平成22年度に約2100件であった後は、平成24年度をピークに平成29年度までは4000件以上で推移していたが、平成30年度以降令和4年度までは1000件前後にとどまっている（乙116）。

苦情には、低周波音に言及するものも一定数ある（甲全74）。

ウ 米海軍の空母の寄港状況

米海軍の空母は、平成26年以降、11月下旬頃から翌年5月中旬頃までを中心に、毎年概ね180日から210日間、横須賀海軍施設に寄港しており、平成29年及び平成30年も同様である。また、令和元年以降も概ね11月頃から翌年5月中旬頃まで横須賀海軍施設に寄港している。

（乙102、113の2）

6 厚木基地周辺における航空機事故

神奈川県内で昭和27年4月から平成26年1月までに発生した米軍機又は自衛隊機の墜落、不時着、部品の落下等の事故は、242件であり、うち63件が墜落事故である。特に、昭和33年、同35年、同36年、同39年、同40年及び同52年には、それぞれ乗員又は周辺住民が死亡する墜落事故が発生している。同年を最後に民間人に死者が出る事故は発生していないが、平成20年以降も、厚木基地周辺において、不時着や落下物の事故等がしばしば発生し、周辺住民の物的損害が生じている。(甲全1、2、3、6、136)

7 令和2年度分布図

被告は、岩国移駐の完了により厚木基地周辺の航空機騒音について、具体的にどの程度の範囲でどの程度低減しているのかを把握するため、騒音測定などの調査を公益財団法人防衛基盤整備協会に業務委託し、同協会は、令和元年度及び令和2年度に騒音状況の調査を行い、その結果を図で示した令和2年度分布図を作成した。この調査及び令和2年度分布図の作成に当たっては、本件告示コンター図作成時の騒音状況との比較を容易にするため、可能な限り平成15年度及び平成16年度に実施した騒音度調査における調査方法及び施設庁方式によるW値の算定方法を踏襲することとし、騒音の測定地点の数や測定方法、W値の評価方法を同じくした。具体的には、対象機種として岩国移駐後に厚木基地で主に運用されている海上自衛隊のP-1、P-3C、C-130、SH-60及びLC-90を設定し、米軍機のFA-18、FA-18E/F、E-2C及びC-40については、平成15年度及び平成16年度に実施した騒音度調査の基礎データをそのまま使用した。また、自衛隊機については、海上自衛隊厚木基地に確認して機種、飛行方向、飛行態様ごとの飛行経路を設定し、米軍機については平成16年度に実施した騒音度調査において設定された飛行経路をそのまま使用し、1日の標準飛行回数は、平成30年4月1日から平成31年3月31日までの1年間の管制記録を基に決定するなどした。そして、

このように測定されたデータを基に、滑走路の中心を基準に設定した等間隔(250m)の格子点において、最大騒音レベル、航空機騒音の継続時間及び1日の標準飛行回数を踏まえてW値を算出し、75W以上を示す点について、5Wごとに同一の点を線で結ぶメッシュ法を用いてコンター図を作成した。

5 これらの調査及び令和2年度分布図の作成に当たっては、騒音評価等の学識経験を有する者で構成される検討委員会を設置し、同委員会の意見を受けた。

令和2年度分布図は別紙6(令和2年度分布図)のとおりであり、75Wないし95Wの各区域の分布は同別紙の黒実線のとおりである。(乙183、186、188～198、弁論の全趣旨)

10 8 被告による騒音への対応

(1) 岩国移駐

ア 移駐に至る経緯

被告は、米国との間で在日米軍再編に関する協議を進め、平成18年5月1日、再編案を最終的に取りまとめた「再編実施のための日米のロードマップ」を公表し、米海軍第5空母航空団を厚木飛行場から岩国飛行場へ
15 移駐することとした。この移駐は、FA-18、EA-6B(EA-18Gに換装)、E-2C(E-2Dに換装)及びC-2航空機から構成されること、必要な施設が完成し、訓練空域及び岩国レーダー進入管制空域の調整が行われた後、平成26年までに完了することとされた。その後、岩国
20 飛行場の施設整備の全体の工程の見直しを踏まえ、平成25年10月3日の日米安全保障協議委員会「2+2」において、岩国移駐が平成29年頃までに完了することを認識した旨を共同発表した。

そして、平成29年8月9日、E-2Dの1部隊を皮切りに、岩国飛行場への移駐が開始し、その後、同年11月にFA-18の2部隊及びEA-18Gの1部隊、同年12月にC-2の1部隊の移駐が順次実施され、
25 最終的にFA-18の残余部隊の移駐により、平成30年3月30日に移

駐が完了した。(乙2、3、12、13、弁論の全趣旨)

イ 移駐に要した経費等

被告は、移駐先の岩国飛行場において、空母艦載機のための駐機場、整備格納庫、第5空母航空団等の施設をそれぞれ整備するとともに、移駐に伴う軍人、軍属及びこれらの家族の住宅の建設のために岩国飛行場近傍の不動産を購入し、家族住宅や学校施設等を整備するなどした。

これらの移駐等に要した経費の平成18年度から平成30年度までの予算額は、契約ベースで約5520億円であり、平成18年度から平成28年度までの支出済歳出額で約3981億9298万7000円であった。

(乙103、104)

(2) 防音工事の実施状況

ア 実施件数等

被告は、住宅防音工事について、昭和50年度から令和5年度までの間に、延べ35万9134世帯に対して、合計9189億9345万4885円を助成した。このうち、外郭工事については、延べ5万5713世帯に対して、合計2165億5811万7266円、防音区画改善工事については、延べ4868世帯に対して、合計208億7721万9730円をそれぞれ助成した。

また、被告は、昭和29年度から令和5年度までの間、学校、幼稚園及び保育所並びに病院、老人ホーム等の防音工事について、合計646施設に対し、合計839億9723万5602円を助成した。(乙22の3)

イ 原告らの住宅に対する防音工事の状況

原告らは、別紙14(損害賠償認容額一覧表)の「居住期間」欄の「始期」欄の日から「終期」欄の日まで、それぞれ対応する「防音工事」欄の「室数・種類」欄記載の住宅防音工事(数字が記載されている場合には、当該数字の室数の新規防音工事、一挙防音工事又は追加防音工事、「外」が

記載されている場合には外郭防音工事、「区」が記載されている場合には防音区画改善工事）が施された、「居住地」欄の「住所」欄記載の住所に所在する建物に居住していた（争いのない事実、乙234、弁論の全趣旨）。

(3) 移転措置

5 被告は、厚木基地周辺地域において、生活環境整備法制定前である昭和35年度の予算措置をもって、厚木基地に近接し、航空機の運航上好ましくなく、また、航空機の離着陸等の頻繁な実施に伴う航空機騒音等の影響によって居住等の環境として適切でないと思われる区域に建物等を所有する者について、移転措置の実施を開始した。移転措置は、昭和41年までは行政措置
10 に基づき、同年から昭和49年までは旧周辺整備法5条に基づき、同年以降は生活環境整備法5条に基づいて実施されている。

移転措置の令和5年度までの補助金交付実績は、移転戸数が618戸で移転補償額計99億2939万2848円、買入土地面積が合計83万8528㎡で買入額計155億1275万2730円である。（乙22の3、弁論の
15 全趣旨）

(4) 被告によるその他の対策等

ア NLPを含むFCLPの移転

FCLPは、米海軍の空母ミッドウェイが横須賀海軍施設に入港した昭和48年10月頃から、三沢及び岩国両飛行場において開始されたが、昭和
20 57年2月16日より、厚木基地においてNLPを含めたFCLPが実施されるようになった。

厚木基地周辺は都市化が進んでいたところ、昭和61年に米海軍の空母艦載機が騒音レベルの高いFA-18へ変更されたこともあり、周辺住民や関係地方公共団体等からの苦情や訓練中止要請が著しく増えた。

25 そこで、被告は、昭和63年4月、米国に対し、三宅島に代替施設が設置されるまでの間、硫黄島の使用を含むあらゆる暫定措置を検討するよう

申入れ、平成元年1月、硫黄島を暫定的に使用することについて、米国と基本合意をした。

その後、平成3年8月、硫黄島においてはじめてのFCLPが行われ、平成5年3月末に硫黄島にFCLPに必要な施設を完成させ、同年9月以降は、硫黄島において本格的にFCLPが行われるようになった。その結果、硫黄島における天候不良時の代替として使用される以外には、原則として厚木基地においてFCLPは行われなかったこととなった。また、「再編実施のための日米のロードマップ」においては、恒常的なFCLP施設について検討を行うための日米二国間の枠組みを設け、恒常的な施設を平成21年7月又はその後のできるだけ早い時期に選定することが目標とされた。

平成3年以降のNLPの訓練の状況の推移は次のとおりである。

平成3年から平成5年までは、年間30日前後、回数にして年間1550回から1760回のNLPが厚木基地において実施されていたが、平成6年から平成19年までは、年間概ね数日程度で多くとも11日、回数にして年間概ね200回から450回程度で、多くとも620回であった。平成20年以降令和4年6月まで、平成24年に3日間計100回実施されたことを除いて、厚木基地においてNLPが実施されることはなく、硫黄島において概ね1000回以上のNLPが実施されていた。なお、平成19年頃におけるNLPが硫黄島で実施された割合は、概ね95%である。

また、FCLPについては、NLPを除くと、平成16年から平成23年までの間は厚木基地における実施はなく、平成24年以降は、同年5月に3日間、平成29年9月に4日間それぞれ実施された以外には、令和4年6月まで厚木基地においては実施されていない。これらのFCLPの実施の際には、滑走路北約1kmの住宅地で70dB以上かつ5秒以上継続する騒音がFCLP実施時間帯に、平成24年5月には合計728回、平

成 29 年 9 月には合計 549 回それぞれ測定されている。(乙 2、91、93、94、224、225、240、弁論の全趣旨)

イ P-1 哨戒機の導入

被告は、平成 25 年 3 月から、固定翼哨戒機 P-3C の後継機として I
CAO の騒音基準値を満たすよう低騒音化設計されたとされる P-1 の
配備を開始し、平成 29 年 8 月 29 日には第 3 航空隊で運用していた P-
3C が全て P-1 へ移行し、厚木基地において P-3C を保有するのは第
51 航空隊のみとなった(乙 95、97、99、100、230、231、
260～262、弁論の全趣旨)。

ウ 消音装置の設置

被告は、厚木基地における航空機の騒音対策として、消音装置を設置し、稼働させている。自衛隊機については、昭和 50 年 11 月に、エンジンに不具合が生じた場合の試運転を実施する建物に建物外へ漏れる音を減じる消音機を設置している。

また、米軍機に関しては、エンジンテストの際の騒音防止のため、昭和 55 年度から昭和 57 年度にかけて機体用の消音装置を 1 基、平成 9 年度から平成 12 年度にかけてエンジン用の消音装置を 1 基、それぞれ整備した。(弁論の全趣旨)

9 厚木基地の果たす役割等

(1) 自衛隊の使用する飛行場としての役割

厚木基地は、固定翼哨戒機がオホーツク海、日本海、東シナ海など我が国周辺のいずれの方面の海域にも進出できる位置にある。

厚木基地を離着陸する自衛隊機の大部分は、第 4 航空群所属のものである。そして、厚木基地所属の第 4 航空群は、周辺海域の防衛や海上交通の安全確保、各国等との安全保障協力等を機動的に実施し得るよう、平素から、哨戒機等によって洋上における情報収集・警戒監視を周辺海域で広域にわたり実

施するとともに、即時に各種事態に対応できるような態勢を維持している。

また、厚木基地は、東日本大震災や平成28年熊本地震の際に物資等の輸送の経由地として利用されたほか、第4航空群において行方不明の船舶等の捜索、患者の輸送、救助活動等を多数行うなど、災害派遣をはじめとした民生協力活動も担っている。(乙24、25、34～37、47、49、51、52、55、230、245、弁論の全趣旨)

(2) 米海軍の使用する飛行場としての役割

厚木基地に所在する米海軍の主要部隊は、厚木海軍航空施設司令部及び第5空母航空団(同航空団所属の固定翼機は平成30年3月30日までに岩国飛行場への移駐が完了した。)である。厚木基地は、第7艦隊が配備されている横須賀海軍施設から近距離区域内にある地上の飛行場であるところ、同艦隊は侵略を思いとどまらせ、海上交通路の安全を確保することなどを任務とし、西太平洋からインド洋にかけての約1万3500㎢にわたる海域をその作戦行動範囲としている。そのため、同艦隊が同基地を使用することにより、我が国及びその周辺におけるプレゼンスが維持され、平和及び安全の維持が図られるほか、防災活動における地方自治体との連携や災害救援に資するなど、同基地は、米海軍にとっても重要な施設である。(甲全2、3、乙53、56、57、弁論の全趣旨)

第2 死亡した原告らの訴えについて

1 弁論の全趣旨によれば、原告番号75W11、同971、85W227、同713、同945及びその他916については、それぞれ訴え提起の時点で既に死亡していたことが認められる。

被告は、上記の原告らに係る訴えについて、不適法であるので却下されるべきであると主張する。

記録によれば、上記原告らは、その死亡前、原告ら訴訟代理人弁護士らに適法に訴訟委任をしたこと、原告ら訴訟代理人弁護士らは当該原告の死亡の事実

を知らずに当該原告の訴えに係る訴状を当裁判所に提出し、これが被告に送達され、審理が進められてきたことが認められる。そして、原告が代理人への委任後死亡し、後に当該原告が訴えの提起前に死亡していたことが判明したとしても、当該原告を原告とした訴訟は不適法とはいえず、実質上その相続人のために受任した代理人により提起・追行されたものと解すべきであり、民事訴訟法58条1項1号、124条1項1号、2項の類推適用により、これらの原告の相続人が訴訟承継をしたものと解すべきである（最高裁昭和24年（オ）第112号同28年4月23日第一小法廷判決・民集7巻4号396頁及び最高裁昭和50年（オ）第1167号同51年3月15日第二小法廷判決・判時814号114頁参照）から、これらの原告の訴えは適法である。

したがって、被告の上記主張は採用することができない。

2 被告は、訴訟係属後、口頭弁論終結日までに死亡した原告らについても訴訟承継の手続がされるべきであると主張する。

このような原告らについては、相続人の存否及びその特定ができないものの、当該原告らの相続人らが手続を承継していることは明らかであるところ、民事訴訟法124条2項が、訴訟代理人がある間は同条1項の適用を除外している趣旨に鑑み、死亡した提訴時の原告らの氏名を表示して判決することとする。

したがって、訴訟承継の手続がされていないことは判決に何ら支障がなく、被告の上記主張は採用することができない。

第3 争点1（国賠法2条1項に基づく損害賠償責任の有無）について

1 判断枠組み

前記前提事実第1・2(1)のとおり、厚木飛行場は、防衛大臣が設置・管理している飛行場であり、国賠法2条1項にいう「公の営造物」に当たるところ、原告らは、厚木飛行場に離着陸する航空機により生じる騒音等により被害を受けていることをもって、厚木飛行場の設置又は管理に瑕疵があると主張する。

同項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性

を欠いている状態、すなわち他人に危害を及ぼす危険性のある状態をいうが、これには営造物が使用目的又は供用目的に沿って利用されることとの関連においてその利用者以外の第三者に対して危害を生じさせる危険性がある場合をも含むものと解すべきであり、当該営造物の設置・管理者においてこのような危険性のある営造物を使用及び利用に供し、その結果第三者に社会生活上受忍すべき限度を超える被害が生じた場合、すなわちその使用及び供用の違法性が肯定される場合には、原則として同項の規定に基づく責任を免れることができないと解すべきである。

そして、営造物の使用及び供用が第三者に対する関係において違法な権利侵害ないし法益侵害となり、営造物の設置・管理者において賠償義務を負うかどうかを判断するに当たっては、侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為のもつ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、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、効果等の事情をも考慮し、これらを総合的に考察して判断すべきものである（大阪空港最判、厚木基地1次最判参照）。

なお、原告らは、厚木基地を離着陸する航空機騒音によって、原告らの生命身体権又は平穏で安全な生活を営む権利という重要な権利が侵害されているから、厚木飛行場の使用及び供用は、直ちに国賠法2条1項上、違法と評価されるべきであると主張するが、上記各判例に反する見解であって採用することができない。

2 航空機騒音の曝露状況等

原告らは、本件告示コンター図上の75W以上の区域に居住している又は居住していた者であり、同区域における騒音は違法であると主張して損害賠償請求をする。しかし、本件告示コンター図は、前記前提事実第2・3(1)のとおり、平成15年度及び平成16年度にかけて実施した調査結果及び予測手法に基づ

く予測結果を用いて作成された平成16年度騒音コンター図を基に作成されたものであり、これが直ちに損害賠償請求期間である平成26年5月以降の同区域における航空機騒音の実状を示すものということとはできない。そこで、同区域での上記期間における航空機騒音の実状及びこれによって原告らが受けているとする被害の実態を検討する必要がある。

この点に関し、被告は、岩国移駐により騒音が相当程度減少した旨を主張するので、ここでは、岩国移駐前と岩国移駐後に分けて検討する。

(1) 岩国移駐前

ア 前記第1・5(1)の被告の設置する航空機騒音自動測定装置の測定データにおけるW値のうち、平成15年度及び平成16年度と本件の損害賠償請求期間を含む平成26年度以降を比較すると、平成29年度まではほぼ横ばいであるが、平成30年度以降は、W値が大きく低下し、平成15年度及び平成16年度とのW値の差は、8～19程度になっている。

また、前記第1・5(2)イのとおり、神奈川県藤沢市内の富士見台小学校及び滝の沢小学校における航空機騒音自動観測装置の測定データによれば、平成15年度及び平成16年度におけるW値の実測値と、平成26年度以降のW値の実測値又は実測のL d e n値から推計したW値を比較すると、平成29年度まではほぼ横ばいであるが、平成30年度以降は、W値が大きく低下し、平成15年度及び平成16年度とのW値の差は、10～18程度になっている。

なお、上記のW値は、いずれも環境基準方式によるものであるが、W値の推移の比較としては、同じ方式によるW値である以上問題はない。

このように、少なくとも平成29年度までは、平成15年度及び平成16年度のW値と同水準のW値が継続して測定されているといえる。

イ そして、本件告示コンター図における区域ごとに、前記第1・5(1)及び同(2)ウで認定した航空機騒音自動測定装置の測定データにおける環境基

準方式のW値又はL d e n値を近似的に施設庁方式によるW値に換算した上、本件告示コンター図上のW値（施設庁方式）と比較したものが、別紙13（区域ごとのW値の推移）のグラフであり、平成29年度までは、本件告示コンター図上のW値（施設庁方式）と同程度かそれ以上のW値（施設庁方式）が測定されているといえる。

なお、同測定データのうち、L d e n値については、前記前提事実第2・2(2)で示したL d e n値とW値（環境基準方式）との関係から、L d e n値に13を加えて近似的なW値（環境基準方式）に換算している。その上で、W値（環境基準方式。上記のとおりL d e n値から換算したものを含む。）については、前記前提事実第2・1(2)ア（イ）のとおり、施設庁方式は環境基準方式よりも一般にW値が3～5高くなるのであるから、近似的に環境基準方式に4を加えて本件告示コンター図上のW値（施設庁方式）と比較している。W値（環境基準方式）とL d e n値の双方が認定できる測定点については、W値（環境基準方式）のデータを使用してグラフを作成している。また、岩国移駐前後のW値（環境基準方式）又はL d e n値データを比較できない上鶴間中学校、南消防署東林分署、鶴園小学校及び栗原中学校についてはグラフに加えていない。

ウ また、平成15年度及び平成16年度以降、岩国移駐までに厚木基地周辺の騒音状況を大きく変動させるような事情はうかがわれない。

なお、前記第1・8(4)イのとおり、被告は、平成25年3月から低騒音化設計がされたというP-1の配備を開始しているが、これは段階的に行われ、平成29年8月29日に第3航空隊について完了したにとどまり、令和4年に実施した原告らによる低周波音の測定日においてもP-3Cの飛行が複数確認されている（甲全97）ほか、自衛隊機の一部の機種について低騒音化が進められたとしても、騒音状況を大きく変動させるものとはいい難い。

エ 以上のとおり、損害賠償請求期間のうち、岩国移駐完了時である平成30年3月までは、原告らの居住地における実勢騒音は、本件告示コンター図上のW値と同程度であったと評価することができる。

オ 被告は、岩国移駐の開始時から騒音状況が改善している旨を主張する。

5 確かに、前記第1・5(1)のとおり、平成29年度からW値がやや減少していることをみてとることができる。しかし、①前記イのとおり、平成29年度においても、未だ本件告示コンター図上のW値と同水準のW値が測定されていること、②軍用機は、年間を通じて運航の程度にばらつきがあり、前記第1・5(2)アのとおり、月ごとの騒音発生回数等も相当のばらつきがあるだけでなく、同(4)ウのとおり、米海軍空母の横須賀海軍施設への寄港は1年間のうち特定の期間に集中しており、少なくとも1年以上の期間をもって、W値の減少等が認められるか否かを判断するのが相当であるところ、岩国移駐が行われた平成29年8月から平成30年3月までの8
10 か月間のみでW値の減少等の有無を評価すべきではないこと、③岩国移駐は順次行われ、移駐開始によって直ちに空母艦載機のほとんどが移駐した
15 事実が認められるわけでもないことからすれば、岩国移駐が完了するまでは、本件告示コンター図上のW値が原告らの居住地における実勢騒音を示しているというべきであり、被告の上記主張は採用することができない。

(2) 岩国移駐後

20 ア 前記(1)アのとおり、平成30年度以降、被告の設置する航空機騒音自動測定装置の測定データにおけるW値（環境基準方式）は大きく低下し、平成15年度及び平成16年度の水準とは大きく異なっている。

また、前記第1・5(1)及び同(2)ウで認定した測定データにおけるW値（ただし、前記(1)イと同様に環境基準方式のW値又はL d e n値から推計したもの）について、本件告示コンター図上のW値と比較すると、別紙13（区域ごとのW値の推移）のグラフのとおり、平成30年度以降は、ほとんど
25

の地点で5以上低い値となり、多くの測定点で10以上低い値となっている。

さらに、前記第1・5(2)イ及びウのとおり、厚木基地の周辺自治体の設置する騒音計における平成26年度以降のW値（環境基準方式）やL d e
5 n値の推移をみても、多くの地点で平成30年度以降は、平成28年度以前と比較して10以上低下している。

イ 前記第1・8(1)のとおり、平成29年8月9日から平成30年3月30日にかけて、厚木基地に所属する米海軍第5空母航空団の固定翼機が岩国飛行場に移駐したところ、移駐の対象には米軍のジェット戦闘機であり、
10 空母艦載機であるFA-18などがある。もともと、厚木基地における航空機の騒音問題については、前記前提事実第1・3のとおり、米海軍の空母艦載機の離着陸に伴う騒音が特に問題であったところ、空母艦載機が岩国飛行場に移駐すれば、必然的に空母艦載機の厚木基地での離着陸回数が減少し、これに伴って騒音が軽減すると考えられる。

そして、前記第1・5(2)ア及び同(4)アのとおり、現に、騒音の発生状況をみると、平成30年度以降は、100dB以上のものも含めて、騒音（測定地点により70dB以上又は100dB以上で、かつ、5秒以上継続するもの）の測定回数が大きく減少している。同イのとおり、航空機騒音に関する苦情件数が平成30年度以降半数以下にとどまっていることも、苦
20 情につながるような特に大きな騒音が相対的に減少したことを示すものであるといえる。

これらの騒音状況の変化の結果として、前記アで示したとおり、W値（環境基準方式）やL d e n値は相当程度低下しており、前記第1・7のとおり、令和2年度分布図によれば、本件告示コンター図と比べて、75W以上の区域の範囲は、相当狭まったといえる。
25

そうすると、岩国移駐によって、本件告示コンター図作成時とは騒音の

前提が大きく変わり、実際に騒音の曝露状況にも大きな変化があったとい
うべきであるから、岩国移駐が完了した後においては、本件告示コンター
図上のW値が、原告らの居住地における実勢騒音を示しているということ
はできない。

5 ウ 以上のとおり、損害賠償請求期間のうち、岩国移駐完了後である平成3
 0年4月以降については、本件告示コンター図を根拠に原告らの居住地に
 における実勢騒音が本件告示コンター図上のW値と同程度であったと評価
 することはできない。

 エ もともと、前記第1・5(1)並びに(2)イ及びウのとおり、令和2年度分布
10 図の作成のもととなった騒音状況の調査が行われた令和元年度及び令和
 2年度と比較して、平成30年度以降のW値又はL d e n値に大きな変動
 がみられないことからすれば、令和2年度分布図は、平成30年4月以降
 の原告らの居住地における実勢騒音を示すものであるといえるから、同月
 以降の原告らの居住地における実勢騒音は、これにより評価することがで
15 きる。

(3) 小括

 平成26年5月から平成30年3月までの原告らの居住地における実勢騒
 音は、本件告示コンター図上のW値と同等程度であるといえることができる。

 また、同年4月以降の原告らの居住地における実勢騒音は、令和2年度分
20 布図上のW値と同等程度であるといえることができる。なお、岩国移駐の完了
 は同年3月30日であるが、本件では原告らが基本的に月単位で損害賠償請
 求をしていることも踏まえ、同月末日をもって期間を区切るのが相当である。

 この他に原告らの居住地における実勢騒音を認めるに足る証拠は見当たら
 ない。

25 (4) みなし区域の取扱いについて

 みなし区域に居住する原告らについて、原告は、みなし第二種区域は90

W、みなし第三種区域は95Wとして扱うべきであると主張し、被告は、みなし区域の指定は航空機騒音の測定結果に基づくものではないこと、特に岩国移駐後は、90W以上の地域については、厚木基地内に収まっていることなどから、みなし区域を第二種区域等と同列に扱うべきではない旨を主張するので検討する。

厚木基地を離着陸する航空機による被害は、その騒音によるものが主たるものであるとしても、決してこれのみに限られるものではなく、間近を航空機が飛行することによる航空機事故の不安なども含まれる。そして、みなし区域は、被告自身が、飛行場に近接して航空機の運航上好ましくなく、航空機騒音等の影響により居住等の環境として適切でないと思われる区域であるとして、生活環境整備法の制定時に経過措置として定められた後において、騒音度の調査結果に基づいて実勢騒音に即して区域を指定し直す機会が何度もあったにもかかわらず、実勢騒音と切り離して、移転措置を含めた補償の対象とし続けていた地域である（前記前提事実第2・3、前記第1・8(3)）。

また、みなし区域は、航空法に基づく一定の制限表面の投影面の一部であるところ、同法が制限表面を設けるのは、航空機の離着陸時の安全を確保する趣旨に出たものであると解され(航空法49条参照)、このことからすれば、そのような方法で安全を確保する必要がある程度に事故を含めた不測の事態が生じる危険性がある区域であるということができるのであって、このような観点からも、居住等の環境として不適切であることは明らかである。

そうすると、本件における損害賠償請求に関しては、みなし区域については、岩国移駐の前後を問わず、騒音の測定結果に基づいて分類することが適切であるとはいえず、みなし区域が定められた趣旨に従って、みなし第二種区域については90Wの区域に、みなし第三種区域については95Wの区域にそれぞれ相当するものとして取り扱うのが相当である。

(5) 原告らの主張について

ア 原告らは、令和2年度分布図は岩国移駐後に一時的に騒音が減少した時点での状況を示しているにすぎないと主張する。

しかし、別紙13（区域ごとのW値の推移）のとおり、令和3年度以降に若干W値が上昇している測定地点が見受けられるものの、岩国移駐前である平成28年度以前程度の水準にまで上昇しているものではなく、本件告示コンター図上のW値と乖離があることは明らかであって、岩国移駐後の原告らの居住地における実勢騒音が本件告示コンター図上のW値と同程度であったと評価することができないことは前記(2)イで説示したとおりである。

また、前記(2)イで説示したとおり、特に問題となっていた米海軍の空母艦載機の固定翼機の岩国移駐の時期と一致してW値等が減少しているのであり、岩国移駐がこのW値の減少の主たる理由であると考えるのが自然であるところ、岩国移駐が一時的な事象ではない以上、一時的な理由による騒音の減少ということはできない。

さらに、空母艦載機の厚木基地の離着陸回数に大きな影響を及ぼすと考えられる米海軍空母の横須賀海軍施設への寄港状況が、前記第1・5(4)ウのとおり、岩国移駐前後で大きく変化していないにもかかわらずW値が減少していることも、W値の減少が一時的な要因によるものではないということを示しているといえる。

したがって、原告らの上記主張は採用することができない。

イ 原告らは、令和2年度分布図が令和3年12月22日までの調査結果に基づいて作成されたものであることを理由に、それ以前の騒音曝露量を認定することはできないと主張し、また、環境基準を満たす地域においても健康被害が生じる可能性があるなど環境基準の見直しが必要であること、平成30年ガイドラインにおいて指摘されているように75W以上の区域内に居住する原告らの中には実際に航空機騒音により健康被害を被ってい

る者がいることなどを指摘して、本件告示コンター図よりも範囲を狭めた令和2年度分布図を用いて原告らの騒音曝露状況や被害状況を認定すべきではないと主張する。

しかし、岩国移駐後のW値（推計による施設庁方式）が本件告示コンター図上のW値と乖離しており、同W値をもって、岩国移駐後の実勢騒音を認定することはできないこと、平成30年度以降のW値（環境基準方式）に大きな変動がみられず、岩国移駐後の実勢騒音は令和2年度分布図上のW値により評価することが相当であることは既に説示したとおりである。また、後記3(2)アで説示するとおり、原告らの身体的被害について航空機騒音が原因であるとは認められず、原告らの主張はその前提を欠くし、そもそも身体的被害の有無と原告らの騒音曝露状況の認定とは別個の問題である。

したがって、原告らの上記主張はいずれも採用することができない。

ウ 原告らは、岩国移駐後においても、岩国移駐前と変わらない程度の騒音の被害を受けていると主張する。

しかしながら、前記第1・5(2)のとおり、騒音の測定回数は平成30年度以降明らかに低下しており、騒音の発生回数に顕著な変化はないとの原告らの主張はその前提を欠く。また、最高音や騒音の発生回数を比較しても、原告らの居住地における騒音の総曝露量を比較することにはならず、岩国移駐前後の騒音の曝露状況の比較には適切ではない。一方で、前記前提事実第2・1(2)ア及びイのとおり、W値やLden値が一定期間に発生した総騒音量の時間平均をもとにした指標であり、原告らの居住地における騒音の総曝露量を反映するものといえるから、これらを基準に岩国移駐前後の騒音曝露状況の変化を比較するのが適切であるといえる。

したがって、原告らの上記主張は採用することができない。

(6) 被告の主張について

被告は、本件告示コンター図は、被告による政策的補償措置の実施基準として周辺対策を実施する区域を画するために設定されたもので、施設庁方式が採用されているほか各種の補正が行われたものであり、実勢騒音を示したものであると主張する。

5 本件告示コンター図のもととなった平成16年度騒音コンター図は、施設庁方式により作成されたものであって、環境基準方式とは異なるものの、施設庁方式は、前記前提事実第2・1(2)ア(イ)のとおり、防衛施設周辺における各種の補償措置の実施基準を定めるために考案されたもので、自衛隊機等の利用する空港で環境基準方式によるW値を求めてもICAO提案の方法
10 による値と大きく異なることや防衛施設である空港の周辺住民の航空機騒音に対する住民反応が民間空港周辺住民のそれと異なることを考慮している。そうすると、防衛施設である厚木基地周辺の航空機騒音について、その住民に対する悪影響の程度を適切に評価するためには、施設庁方式によってW値を求めることが必要で、それこそが被告のいうところの実勢騒音を示した
15 ものであるというべきであり、環境基準方式によるW値ではむしろ住民反応を無視した結果になり、不適切であるといわざるを得ない。

また、本件告示コンター図上の第一種区域の境界線等は、騒音コンターに補正をしたものであるが、前記前提事実第2・3(1)イのとおり、この補正の内容は、騒音コンターに沿って存在する街区、道路、河川等の位置に即して
20 最小限の修正をするというものであるから、騒音コンターと本件告示コンター図上の境界線等は、概ね一致するものと認められる。そして、厚木基地を離着陸する航空機による周辺住民の騒音被害は、厚木基地からの距離等に応じて連続的に減衰していくものであり、騒音の大きさを画する騒音コンターを引くことができるとしても、その両側で騒音が断続的に減衰するものではないことに加え、本件における違法性判断は、原告らの個別的な事情を直接
25 考慮することなく、第一種区域線等によって画された一定の区域内に居住す

ることで受ける騒音被害の程度を考慮して行うもので、当該区域での居住という実態に着目するものであることからすれば、騒音にさらされる地域の街区、道路、河川等といった生活圏等を区分し得る地理的状况に即して最小限の修正を行った本件告示コンター図上の境界線の方が、騒音コンターよりも実態に即した合理的な区分であるといえることができる。

したがって、損害賠償請求期間のうち平成30年3月までについては、原告らは、本件告示コンター図に引かれた境界線に従ったレベルの騒音に曝露されているものと認めるのが相当であり、被告の上記主張は、採用することはできない。

(7) 令和2年度分布図におけるW値を画する線上の住所地に居住する原告らの居住地のW値の認定について

原告らの中には、令和2年度分布図におけるW値を画する線上の住所地に居住している者がいる。

本件告示コンター図上の境界線の設定に当たっては、前記前提事実第2・3(1)イのとおり、騒音コンターに沿って存在する街区、道路、河川等の位置に即した最小限の修正が施されており、騒音コンターをまたがる住所地は予定されていなかったといえる。そして、被告の主張によれば、同境界線は、街区等に即して騒音コンターよりも外側方向に修正されて引かれたというのであるから、少なくとも、令和2年度分布図におけるW値を画する線上の住所地については、大きい方のW値に相当するレベルの騒音に曝露されていると認めるのが相当である。W値を画する線をまたがる住所地について、このような区分として扱う方が合理的であることは前記(6)で説示したとおりである。

3 原告らの被害について

(1) 原告らの主張する共通被害について

ア 原告らは、航空機による騒音被害の性質上、騒音に曝露される全員が等

しく被っていると認められる程度の被害があり、原告らに生じる被害のうち、原告全員に同一に存在が認められるものや具体的内容に差異があっても原告らにとっておよそ同一と認められる性質・程度の被害を全員に共通する損害として捉えて、一律に最低限の賠償を求めている。

5 これに対し、被告は、原告らには、最小限度で共通する被害が原告らに等しく生じていることの主張立証責任があり、原告ら各人が被ったとする生活妨害等の被害について、共通被害としての性質、程度を明らかにし、どのような部分ないし範囲において共通損害として主張する趣旨であるのかを明確にし、社会生活上耐え難い程度の障害が生じていることを客観的
10 な証拠をもって明らかにしなければならないと主張する。

イ 原告らは、各自の被っている被害について、それぞれ固有の権利として損害賠償を請求しているのであるから、各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。

 もともと、原告らは、各自が受けた具体的被害の全部について賠償を求
15 めるのではなく、各自が受けた具体的被害の中には厚木基地を離着陸する航空機の騒音によって周辺住民である原告ら全員が最小限度この程度までは等しく被っていると認められるものがあり、本件においては、このような被害について、原告らのそれぞれが、その限度で慰謝料としてその賠償を求めているのであり、これは、原告らの身体に対する被害、睡眠妨害、
20 静穏な日常生活の営みに対する妨害等の被害及びこれに伴う精神的苦痛を一定の限度で原告らに共通するものとしてとらえ、その賠償を請求するものと理解することができる。

 このような被害についても、原告ら各自の生活条件、身体的条件等の相違に応じてその内容及び程度を異にし得るものではあるが、他方、そこには、全員について同一に存在が認められるものや、また、例えば生活妨害
25 の場合についていえば、その具体的内容において若干の差異はあっても、

静穏な日常生活の享受が妨げられるという点においては同様であって、これに伴う精神的苦痛の性質及び程度について差異がないと認められるものも存在し得るのであり、このような観点から同一と認められる性質・程度の被害を、原告らを含む周辺住民に共通する損害として捉えて、これを主張立証することによって、原告らが一律にその賠償を求めることも許されないではないというべきである（大阪空港最判参照）。

また、厚木飛行場周辺の航空機騒音がどのような被害を生じさせるのかという違法性に係る判断に際し、原告らのうち少なくとも者が被った個別の被害を広く考慮することは許容され、その場合の判断において、一部の者に生じた損害が原告らのどの範囲にまで生じたものであるか、あるいは現に他の原告らにも共通に生じると認められる性質のものであるかといった点をあえて個別に問題にする必要はないというべきである。

ウ そして、前記第1・2のとおり、WHOガイドラインや夜間騒音ガイドラインは、環境騒音の影響としては、聴力障害、会話妨害、睡眠妨害、生理的機能への影響、作業・学習への影響、社会的影響、行動への影響、不快感（アノイアンス）など種々のものを挙げ、健康影響が生じる最低レベルとしての騒音限度をもとに等価騒音レベルを指標としたガイドラインを設定するなどしている。

また、前記前提事実第2・2のとおり、我が国においても、人の健康を保護し生活環境を保全する上で維持することが望ましい航空機騒音に係る基準として、現行環境基準において、L d e n値をもって一定の騒音の水準を設定し、同4(2)のとおり、生活環境整備法は、一定の騒音の水準（75Wなど）を定めて、住宅防音工事に対する助成等の措置を実施すべき最低基準としている。

これらは、いずれも、航空機騒音やこれを含む環境騒音については、その被害の現れ方が人によって一様なものではないにしても、一定の地域に

おける一定の騒音の水準（等価騒音レベルを指標とするものが多い）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いえることができる。このような考え方によれば、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

5

共通する被害が生じているといえることができる。原告らが主張する共通損害は、このような考え方からも、裏付けられているといえることができる。

エ 以下では、原告らが曝露されている航空機騒音等の性質及び程度を踏まえて、原告らが主張する共通被害の存否及び程度について検討する。

(2) 原告らに生じている共通被害

10

原告らは、航空機騒音等に起因する被害として、多様な被害を主張するところ、前記第1・2(1)で示したWHOガイドラインを参考に①聴力障害や生理的機能への影響等の身体的被害、②睡眠妨害、③聴取妨害等の生活妨害、④その他の精神的苦痛に分類し、それぞれについて検討する。

ア 身体的被害

15

(ア) 原告らは、耳鳴りなどの聴覚に関する被害、頭痛その他の身体症状が生じるなど、航空機騒音により身体的被害が発生していると主張し、これに沿う陳述書を提出し、供述をするほか、84名の原告は、これらの疾病にかかる診断書（甲全140）を提出する。

20

航空機騒音を理由として疾病が発症し、又は持病が悪化したといえるためには、医学的知見に基づいて、航空機騒音との間に因果関係が存在することが認められる必要がある。そして、これら原告らの主張する身体的被害については、個別性が高く、その発症に至る機序は、個々人の生活条件や身体的条件等に大きく左右されると考えられるため、個別的な立証を要するといえるべきである。

25

しかし、原告らの提出する陳述書や本人尋問の結果のみでは、因果関係を認めるに足りる医学的根拠があるといえることはできない。また、原

5 告らから提出された診断書は、上記の因果関係について触れないか、その存在について不明とするか、因果関係がある可能性を指摘するにとどまるものがほとんどであるほか、因果関係を肯定する趣旨の記載があっても、結論の記載にとどまりその医学的根拠は示されておらず、航空機騒音との因果関係は認め難い。したがって、航空機騒音によって身体的被害が発生しているとする原告らの主張を採用することはできない。

10 (イ) もっとも、前記第1・2(1)イ(エ)のとおり、WHOガイドラインによれば、騒音の長期曝露により高感受性群が高血圧や虚血性心疾患などの永続的影響を発現すると考えられていて、心循環器系への影響が明らかにされているのであるから、航空機騒音によって身体的被害が生じ得ることは医学的に根拠のないこととはいえない。

15 したがって、陳述書や本人尋問において身体的被害について言及する原告らは、航空機騒音にさらされ続けることによる健康への影響に対して強い不安を覚えているのであって、それには相応の根拠があるから、これらの不安感を航空機騒音に起因する精神的苦痛の一環として捉えることは妨げられるべきではない。

(ウ) 原告らは、航空機騒音が身体へ及ぼす影響に関する知見等を示した上で、原告らの一部が実際に航空機騒音によって身体的被害を被っている旨を主張する。

20 しかし、前記(ア)で説示したとおり、疾病等の発症に至る機序は、個々人の生活条件や身体的条件等に大きく左右されると考えられ、一般的に関連性が認められるからといって、個別立証が不要ということではできず、原告らの上記主張は採用することができない。

イ 睡眠妨害

25 前記第1・4(1)のとおり、原告らのうち、多くの者が入眠を妨げられたり、中途覚醒を余儀なくされたり、睡眠が浅くなったり、翌日の疲労感や

眠気等の睡眠への悪影響を訴えているが、その内容は、同2(1)イ（ウ）及び同(2)イのとおり、WHOガイドライン及び夜間騒音ガイドラインで指摘されている騒音により生じる一次影響及び二次影響等と一致している。

前記第1・2(1)及び(2)のとおり、WHOガイドラインでは、睡眠妨害に関するガイドライン値として、屋外における夜間の等価騒音レベルについて45dB、屋外における最大の騒音レベルについて60dBが設定され、また、暗騒音のレベルが低い場合、可能な限りL_{Amax}が45dBを超える騒音を制限すべきであるとされている。さらに、夜間騒音ガイドラインでは、睡眠中の騒音が生物学的に影響を与えることに関する十分な知見があり、心拍数の増大、脳幹の反応、睡眠深度の変化及び覚醒反応といった悪影響があることが指摘されるとともに、夜間騒音のガイドライン値として、家屋による遮音量21dBを見込んで、L_{night, outside} 40dBを提案している。

これらの指標はWECPNLやL_{den}とは異なるから、前記第1・5で認定した厚木飛行場周辺における騒音の大きさと単純に比較することはできない。

しかし、前記第1・5(2)アのとおり、自治体騒音測定データによれば、70dB以上かつ5秒以上継続する騒音が、岩国移駐前は、午後7時から午後10時までの夜間においては、少ない年度、地点でも年間100回近く測定され、ほとんどの年度、地点では年間500回から1000回以上測定され、午後10時から翌午前6時までの深夜においては、地点によっては、年間を通じて数回にとどまる年度もあるが、多くの年度、地点で年間十数回以上が測定されている。また、岩国移駐後は、令和2年度分布図上も75W以上の区域にあるNo. 1ないし3、5、11、12の6地点についてみると、午後7時から午後10時までの夜間においては、少ない年度、地点でも年間800回近く測定され、多くの年度、地点では年間1

000回以上測定され、午後10時から翌午前6時までの深夜においては、少ない年度、地点でも年間20回程度測定され、多くの年度、地点で年間30回から50回程度以上が測定されている。

この点、前記第1・2(2)アのとおり、夜間騒音ガイドラインが、8時間の睡眠時間帯を確保することが必要であり、固定された8時間では約50%の住民の睡眠しか保護できず、80%の住民の睡眠を確保するには10時間の睡眠時間帯が必要であるとしていることも踏まえれば、確保すべき睡眠時間帯といえる午後10時から翌午前6時までの前後の時間を含めて、岩国移駐前後を通じ、70dB以上の最高音が75W以上の区域（平成30年4月以降については、令和2年度分布図上の75W以上の区域。以下同じ。）全般に相当数発生しているというべきである。

そして、前記のとおり、WHOガイドラインにおいて、60dBが睡眠妨害に関するガイドライン値とされ、LAmax45dBを超える騒音を可能な限り制限することが望ましいとされているが、70dBという騒音レベルは、これらを大きく超えるものである。

以上によれば、本件告示コンター図上の75W以上の区域においては、睡眠妨害が生じる程度の航空機騒音にさらされていたと認めるのが相当である。なお、前記第1・4(1)のとおり、原告らの中には、夜勤等のために昼間に就寝する必要のある者がいるが、昼間の方が夜間よりも騒音の発生が多数であることからすれば、これらの原告らに生じる睡眠妨害の程度は更に大きいというべきである。

そして、前記第1・2(2)イのとおり、夜間騒音ガイドラインにおいて、睡眠は生物学的に必要であり、睡眠妨害が健康に係わる様々な悪影響と関連していること、睡眠中の騒音が生物学的に影響を与えることについての十分な知見があること、夜間騒音曝露が、不眠症の原因となることを示す十分な知見があること、騒音による睡眠妨害が健康及び生活満足度にさら

なる悪影響を引き起こすことなどを指摘していることを踏まえれば、騒音に起因する睡眠妨害は、人にとって不可欠な休息である睡眠それ自体に対する悪影響を及ぼすにとどまらず、健康及び生活の質に対する悪影響や健康に対する不安を引き起こすものであり、原告らの多くが受けている睡眠妨害の被害の程度は深刻なものというべきである。

ウ 生活妨害

(ア) 聴取妨害

前記第1・4(2)アのとおり、原告らのほとんどが、航空機騒音によって会話の声や、テレビなどの音声がかき消されるなどの聴取妨害を受けている。

確かに、航空機騒音は間欠的であり、その継続時間は、必ずしも長くなく、一過性のものであるため、聴取妨害についても時間にすれば短時間の影響であることが多いと考えられる。

しかしながら、聴取が妨害される対象やその内容によっては、その聴取を逸したことにより、後に聞き返したりすることが無意味であったり、聞き返すことが状況的に困難になることも想定され、支障が生じ得るし、円滑なコミュニケーションがとれなくなること自体による不利益も想定できる。また、軍用機の騒音は、事前にその発生を予期することが難しいから、突然聴取を妨害されることによる精神的負担も大きいといえる。さらに、ヘリコプターによる騒音など、騒音が一定時間継続する場合や、航空機が連続して飛来した際などには、その妨害の程度も大きくなり、それに伴う精神的負担も大きくなるといえる。

したがって、原告らのほとんどが受けている聴取妨害の被害は決して小さいものとはいえない。

(イ) 精神的作業の妨害

前記第1・4(2)イのとおり、原告らのほとんどが、航空機騒音によっ

て集中力が途切れるなどして、仕事や学習、読書、趣味等の精神的作業を妨害されている。

精神的作業の妨害の程度は、前記（ア）と同様、時間にすれば短時間の影響であることが多いと考えられる。

5 しかしながら、特に集中することが求められる精神的作業においては、集中力が一度途切れると、再度集中するために相当な労力を要し、集中できないことでミスが発生するおそれが大きくなるなど、その精神的負担は大きいといえる。また、軍用機騒音は、事前にその発生を予期することが難しいから、突然作業を妨害されることによる精神的負担も大きいといえる。さらに、騒音が一定時間継続したり、たびたび騒音が発生したりすれば、作業の妨害の程度が大きくなり、精神的負担が大きくなるだけでなく、そのような作業を行う意欲すら失われる可能性もあるといえる。

10 したがって、原告らのほとんどが受けている精神的作業の妨害に関する被害は決して小さいものとはいえない。

エ その他の精神的苦痛

（ア）アノイアンス

前記第1・4(3)アのとおり、原告らのほとんどが航空機騒音によりいら立ちや不快感を生じさせられている。

20 このようなアノイアンスについては、前記第1・2(1)イのとおり、WHOガイドラインがアノイアンスを騒音の特異的健康影響に掲げていることも踏まえれば、単なる主観的な感情にとどまらず、比較的深刻な被害感であり、れっきとした精神的苦痛を生じさせるものであるというべきであり、その被害も小さいものとはいえない。

（イ）健康被害等に対する不安

25 前記第1・4(3)イのとおり、原告らの多くの者が航空機騒音により、

自身の健康に悪影響が生じることに対する不安等を抱いている。

前記アで説示したとおり、航空機騒音にさらされ続けることによる健康への影響に対する不安感は航空機騒音に起因する精神的苦痛の一環として捉えることができる。

5 75Wという水準は、前記前提事実第2・2(2)のとおり、現行環境基準において、人の健康を保護し生活環境を保全する上で維持されることが望ましいとされる基準値に匹敵するレベルの騒音曝露量であるから、
75W以上の騒音にさらされている周辺住民については、将来的に健康影響が生じるとの懸念を生じ、それ自体に精神的苦痛を感じるのも理由
10 があるというべきである。

また、原告らの中には子供の発育等に対する不安を抱いている者も認められる。前記第1・2(1)アのとおり、乳児や小児は、高感受性群に含まれ、航空機騒音に対する反応が一般に高いと認められ、また、子供は義務教育を受けるなど精神的作業である学習の機会が多く、その学習の
15 充実度が発育に影響し得る。これらによれば、周囲の大人が子供について航空機騒音により心身に影響を受けるなどして健全に発育できないのではないかという不安感を覚えることにも相応の根拠があるというべきである。したがって、周囲の子供の発育に関する不安も航空機騒音に起因する精神的苦痛のひとつであるというべきである。

20 以上のとおり、原告らが受けている健康被害や子供の発育等に対する不安感に関する被害は決して小さいものとはいえない。

(ウ) 航空機事故に対する不安

前記第1・4(3)ウのとおり、原告らの多くの者が、厚木基地周辺を飛行する航空機の墜落や不時着、航空機からの落下物等により自己の生命・
25 身体・財産に危害が及ぶことに対する不安を抱いている。

前記第1・6のとおり、神奈川県内では、昭和27年4月から平成2

6年1月までに軍用機に関わる事故が多数発生し、墜落事故も63件発生し、そのうち乗員や周辺住民が死亡する事故も複数回発生しており、近時においても部品の落下等の事故が発生している。

5 そして、これらの事故については、各種報道機関等によって報道されており、原告ら厚木基地周辺住民はこれをよく知り得る立場にある。また、実際に過去に事故が多数発生し、かつ、現在も軍用機が頻繁に離着陸する厚木基地周辺に居住する住民らは、他の地域に居住する住民らと比べて航空機事故に巻き込まれる危険性は高いというべきである。

10 このような立場にある原告らを含む厚木基地周辺住民が、航空機事故の不安を感じるのはもっともであり、これを単なる抽象的な不安であると評価することはできない。そして、この不安は、間近に軍用機を見たり、あるいはその騒音を聞いたりすることにより、事故の危険を感じさせ、過去の事故を想起させられることで掻き立てられる性質のものであるといえるから、航空機騒音に関連する精神的苦痛のひとつとして評価
15 すべきである。

 部品の落下等の事故を含め、ひとたび軍用機事故に巻き込まれれば、自身の生命・身体・財産に重大な危害が及ぶことは明らかであるから、このような航空機事故に対する不安に係る原告らの被害は小さいものとはいえない。

20 (エ) 交通事故に対する不安

 前記第1・4(3)エのとおり、原告らの多くの者が航空機騒音により、周囲の音がかき消されるなどして、交通事故の危険が高まるのではないかという不安を抱いている。

 前記第1・5(2)のとおり、岩国移駐前後を通じて多くの地点で100
25 dB以上、地点によっては110dB以上の航空機の最高音が発生することもあることからすれば、実際に航空機騒音により、周囲の音がかき

消されることなどもあると考えられ、これによって事故の危険が高まるという不安を感じることに合理的な根拠があるというべきであり、航空機騒音に関連する精神的苦痛のひとつとして評価すべきである。

(オ) 生活妨害、睡眠妨害等に伴う精神的苦痛について

5 原告らは、航空機騒音により、生活妨害や睡眠妨害等を受けることにより、同時に精神的苦痛を被っており、これは、生活妨害や睡眠妨害等を受けることそれ自体とは別の被害であると主張する。

しかし、生活妨害等自体と異なる精神的苦痛がいかなる内容のものかは判然としないし、生活妨害等を受けることにより精神の平穏を害されるという点を指摘するのだとしても、前記（ア）のアノイアンスとして
10 評価すれば足り、別個にこのような精神的苦痛が生じているとして、その被害を考慮する必要はない。

したがって、原告らの上記主張は採用することができない。

オ 低周波音による被害について

15 (ア) 原告らは、低周波音の測定結果によれば、参照値、「気になる一気にならない曲線」や「圧迫感・振動感の閾値曲線」の各評価値を超える高レベルの低周波音が測定されていることなどから、原告らは高レベルの低周波音にさらされていることによる被害を受けていると主張する。

20 (イ) 前記第1・5(3)のとおり、原告らの行った低周波音の測定結果によれば、厚木基地を離着陸する航空機から、上記の参照値や各評価値を超える低周波音が発生していることは明らかである。

もともと、原告らの行った低周波音の測定は、測定が特定の4日間に行われ、測定地点は3か所につき各3日ずつ測定したというものである。このように、低周波音の測定は、回数や測定地点が限定的であり、この
25 測定結果から、厚木基地周辺の75W以上の区域において、広くこれらの測定結果と同様の低周波音に曝露されているということは困難である。

(ウ) この点を措いても、確かに、前記第1・4(4)のとおり、原告らの中には、航空機の飛行等に伴って、振動感や圧迫感を感じる者がいるところ、同3(2)ウのとおり、これらは、低周波音の苦情として、一般に挙げられているものではある。しかし、同イのとおり、低周波音による人間に対する生理的な影響の有無については、その評価指標を含めて科学的な知見が定まっている状況にはない。

また、同エのとおり、低周波音手引書は、苦情が発生した際に、参照値と測定値を比較することで当該苦情が低周波音に起因するか否かのひとつの判断要素としようとするものであるが、参照値は、低周波音についての環境アセスメントの環境保全目標値、作業環境のガイドラインなどとして定められたものではない上、航空機を含む交通機関等の移動音源、一過性・間欠性の音源からの低周波音苦情には適用しないものとされているほか、特に心身に係る苦情に関する参照値は大部分の被験者が許容できる音圧レベルとして設定されたものである（甲全68、乙211）。そうすると、そもそも航空機騒音のような移動する発生源について、上記参照値を用いることは適切ではない上、これを超える低周波音が測定されているとしても、直ちに原告らの訴える被害が低周波音に起因するものと評価できるともいえない。

さらに、「気になる一気にならない曲線」の評価値や「圧迫感・振動感の閾値曲線」の評価値は、被験者に対して固定発生源からの試験音を聞かせた実験の結果に基づく分析として学術的価値があることは否定できないとしても、低周波音を原因とする心身への影響について、その機序や低周波音の程度との関係を航空機騒音のような移動する発生源を含めて一般的に解明した基準として確立、定着したものであるとはいえない。これらの評価値を用いて低周波音に関わる問題が解決された事例があったとしても、上記判断を左右するものとはいえない。

(エ) さらに、前記(イ)で説示したとおり、厚木飛行場周辺での低周波音の測定結果は限定的なものである。そして、前記第1・3(2)ウのとおり、低周波音は高い周波数の音と比べて地表面吸収及び空気吸収が極めて小さいことを考慮しても、陳述書で低周波音による被害を受けていると訴える原告らが実際にどの程度の低周波音に曝露されているかが立証されているとはいえず、参照値及び評価値と比較するなどして、当該原告らの訴える被害が低周波音に起因するか否かを判断することはできず、原告ら全体(あるいは特定の区域に分類された原告ら)が広く低周波音による被害を受けていると評価することはできない。

その他、低周波音に係る規制の基準やガイドライン値等が定められる状況にもないことも考慮すると、上記の参照値や評価値との比較をもって、厚木基地周辺において、広く低周波音による被害が発生しているということはできず、低周波音による被害を特に取り上げて検討することはできない。

(オ) もっとも、前記第1・2(1)のとおり、WHOガイドラインにおいては、低周波音が含まれる騒音の場合には、より強い住民反応が報告され、より低いレベルのガイドライン値が望ましいことや、低周波騒音の場合には低い音圧レベルでも睡眠を妨害する可能性があることなどが指摘されているところ、前記(イ)のとおり、厚木基地を離着陸する航空機からは高いレベルの低周波音が発せられているといえるなど、厚木基地の周辺住民に低周波音による生理的な影響がないとも言い切れない状況にある。また、原告らによる測定結果によれば、少なくとも測定点付近においては、相当量の低周波音が生じているところ、他の航空機騒音とは異なる振動感や圧迫感といった独特の被害を訴える原告らがいる。これらの事情も考慮すれば、原告らが低周波音に起因すると主張する被害についても、広い意味では航空機騒音に起因するものということができ

るから、航空機騒音により現れる被害の一環として、受忍限度を判断する上で考慮すべきであるといえる。

カ 小括

5 以上のとおり、原告らは、その生活の本拠である住居地において、睡眠妨害、聴取妨害及び精神的作業の妨害を含む生活妨害、アノイアンスや健康被害、航空機事故、交通事故に対する不安といった精神的苦痛を受けている。これらは、厚木基地を離着陸する航空機から発せられる騒音に起因するものであるということができ、原告らそれぞれの生活状況や身体状況等に応じて様々な現れ方をするものであるが、日常的にこれらの被害を受け
10 けることで、各種被害が相互に関連して有機的に結びついて、その生活の質を全体として損なわせているというべきである。

そして、これらの被害の程度は、高感受性群に属するか否かや個々人の感受性の程度に左右されるものではあるが、一般により多くの騒音にさらされるほど、すなわち、その居住地のW値が高いほど、大きくなるものといえることは明らかである。
15

(3) 被告の主張について

被告は、航空機騒音が人の身体又は精神面に影響を及ぼすことは一般的に否定されていると主張して、関連する証拠（乙152～166、168～173、176～177）を提出するが、いずれも上記の平成7年までの知見
20 に基づくWHOガイドラインよりも前の文献であるか、同ガイドラインに示された知見と必ずしも矛盾しないものがほとんどであり、上記で認定した知見を否定するものとはまではいえない。

4 違法性の判断

前記第1で認定し、また、前記2及び3で検討を加えた事実を踏まえ、前記
25 1で示した判断枠組みに沿って、厚木飛行場の使用及び供用が周辺住民に対する違法な権利侵害ないし法益侵害となり、その設置・管理をする被告において

損害賠償責任を負うかどうかを判断する。

(1) 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等の比較検討

5 ア 被告による侵害行為の態様は、厚木基地周辺に居住する原告らを含む住民に対して、厚木飛行場の使用及び供用により、これを離着陸する航空機の騒音を曝露させるというものである。航空機騒音は、その性質上、上空から広範囲に影響を及ぼすものであり、その程度によっては、極めて多数人に被害を生じさせ得るものである。

10 そして、前記2で検討したとおり、原告らが損害賠償を求める平成26年5月以降、岩国移駐完了前の平成30年3月までは、本件告示コンター図上の75W以上の区域に居住する原告らは、75W以上の航空機騒音にさらされていたといえる。また、岩国移駐完了後である同年4月以降は、令和2年度分布図上の75W以上の区域に居住する原告らについては、75W以上の航空機騒音にさらされていたといえるものの、令和2年度分布
15 図において75W以上の区域外に居住する原告らについては、同程度以上の航空機騒音にさらされていたということはできず、ほかに同原告らの騒音曝露状況を認定するに足る証拠はない。

20 前記第1・2(1)ウのとおり、WHOガイドラインは、昼間と夕方の16時間の等価騒音レベル(LAeq)を指標として、居住地域(屋外)において高度に不快という影響が生じる最低レベルとしての騒音限度をもとに55dB、少し不快という影響が生じる最低レベルとしての騒音限度をもとに50dBというガイドライン値を設定している。また、同(3)のとおり、平成30年ガイドラインは、航空機騒音による健康への悪影響に関するエビデンスに基づき、Lden45dB未満にするよう強く勧告している。
25 これらは、航空機騒音に特化して各種補正等を施すW値とは異なる指標であるが、前記前提事実第2・2(2)で示したLdenの推計値とW値との関

5 係からすれば、75Wという水準は、上記の各ガイドライン値と比較して、
相当に高い水準の騒音であるということが出来る。さらに、前記前提事実
第2・2(2)及び同4(2)のとおり、現行環境基準は、航空機騒音に係る環境
基準を、地域類型Ⅰ（専ら住居の用に供される地域）についてLden5
7dB、地域類型Ⅱ（それ以外の地域）についてLden62dBと定め
ていること、生活環境整備法及びその関連法令が75WないしLden6
2dBという水準をもって住宅防音工事を行う最低の基準と定めており、
かつ、この水準は長年にわたって変更されていないものであることなどに
10 照らしても、75W以上の航空機騒音は相当に高い水準のものであるとい
うべきであるから、75W以上の騒音にさらされる周辺住民の受ける被害
の程度はかなり大きいというべきである。

イ そして、原告らの受ける被害の性質及び内容は、①睡眠妨害、②聴取妨
害及び精神的作業の妨害を含む生活妨害、③アノイアンスや健康被害、航
空機事故、交通事故に対する不安といった精神的苦痛を中心とするもので
15 あり、75W以上の騒音にさらされる周辺住民は、これらの被害の全部又
は一部を共通して被っているといえる。

これらの被害のうち、睡眠妨害は、前記第1・2(2)のとおり、健康被害
に直接結び付き得るもので、深刻な被害であるといえる。また、これらの
被害はそれぞれ単体での被害にとどまるものではなく、相互に有機的に関
20 連し、影響しあうことで、単体で被害を受ける場合よりも大きく、生活の
質を全体として損なわせるものであるというべきである。

これらの被害は、生命又は身体に対する直接の侵害とまではいえないも
のの、睡眠を含めた、人として当然に享受すべき平穏な生活を害されてい
る点で、健康又は生活環境に関わる重要な法的利益に対する侵害というべ
25 きであり、原告らを含む厚木基地周辺の住民らの受けている被害は、当然
に受忍すべき軽度な被害であるとはいえない。

そして、厚木基地周辺の75W以上の区域に居住していたことのある原告らは、岩国移駐完了前において約8000名、岩国移駐完了後においても1400名以上いること、原告らの居住する厚木基地周辺の8市（神奈川県綾瀬市、同海老名市、同相模原市、同座間市、同茅ヶ崎市、同藤沢市、同大和市及び東京都町田市）の令和7年8月1日時点の人口が、約240万人であり（公知の事実）、厚木基地周辺は、都市化が進んでいて、原告ら以外にも多数の周辺住民がいることに照らせば、被害を受けている住民の数は極めて多数に上るといえる。

ウ 一方、本件における侵害行為である厚木飛行場における自衛隊機及び米軍機の運航の持つ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等をみると、前記第1・9のとおり、厚木基地は、海上自衛隊の飛行場としても、米海軍が我が国において使用する飛行場としても、極めて重要な位置付けを与えられており、厚木飛行場を離着陸する自衛隊機及び米軍機の運航活動は、我が国の安全にも、極東における国際の平和と安全の維持にも資するものであって、国民全体の利益にもつながる公共性を有する。

しかし、厚木飛行場における航空機の離着陸によって原告らを含むその周辺住民が受ける利益は、国民全体が等しく享受する性格を有する上記の公共的利益の範囲にとどまるというべきであり、自衛隊機及び米軍機の発する騒音によって被る被害の増大に必然的にその利益が伴うような彼此相補の関係が成り立っているとはいえない。このような公共的利益の実現は、原告らを含む厚木基地周辺住民という限られた一部少数者の特別の犠牲の上で成り立っているものであり、その点に看過することのできない不公平が存在しているといえる。

したがって、厚木飛行場における自衛隊機及び米軍機の運航活動は、公共性を有し、その必要性は認められるものの、これによって厚木飛行場の使用及び供用の違法性が直ちに否定されるものではない。

(2) 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

ア 前記前提事実第1・3のとおり、厚木基地における航空機騒音は、遅くとも昭和35年頃から既に社会問題化しており、その後昭和46年7月に厚木飛行場が設置されてから現在に至るまで、特に昭和48年に米海軍の空母艦載機が飛来するようになってからは、厚木飛行場を離着陸する航空機の発する騒音は、継続的に厚木基地周辺住民に前記3で示したような被害を与え続けてきた。

そして、前記前提事実第3のとおり、昭和51年9月、昭和59年10月、平成9年12月、平成19年12月、平成29年8月の5次にわたって、厚木基地騒音訴訟が提起され、4次訴訟までについては、いずれも厚木飛行場の使用及び供用の違法性を認め、周辺住民による損害賠償請求を一部認容する判決が確定した（5次訴訟は控訴審に係属中）。確定した直近の訴訟である4次民事訴訟の事実審の口頭弁論終結日は平成27年5月14日であるところ、これ以降も航空機騒音による被害が継続していることは、前記2及び3で説示したとおりである。

このように、厚木基地を離着陸する航空機騒音による被害は、4度の確定した違法判断にもかかわらず、相当長期間継続している。

イ 前記前提事実第2・4(2)のとおり、被告は、当初は、行政措置として、昭和41年以降は旧周辺整備法に基づき、昭和49年以降は生活環境整備法に基づき、各種の周辺対策を実施している。

(ア) このうち、住宅防音工事の助成及び学校、病院等における騒音防音工事に対する助成については、これらの防音工事を施すことにより一定の遮音効果が期待できることから、室内における航空機騒音の軽減に資するものであり、防音工事を実施した周辺住民や防音工事の施された学校や病院等を利用する周辺住民に対しては被害への対策として効果がある

ものと評価することができる。

そして、前記第1・8(2)アのとおり、住宅防音工事の助成については、昭和50年度から令和5年度までの間に、延べ35万9134世帯に対して実施され、学校、幼稚園及び保育所並びに病院、老人ホーム等の防音工事の助成については、昭和29年度から令和5年度までの間に、合計646施設に対して実施されており、一定の実績もあるといえる。

もともと、前記前提事実第2・4(2)イのとおり、住宅防音工事には計画防音量が定められており、住宅防音工事仕方書に従って防音工事を実施した場合、計画防音量が達成されることが見込まれているが、実際の工事の効果は、個々の住宅の状況や工事の状況によって必ずしも一様とはいえず、計画防音量が必ず達成できるとは認められない。現に4次民事訴訟の第一審第40回進行協議期日における測定結果によれば、わずかではあるが計画防音量が達成できていない例があり(乙79)、限られた測定実績でこのような結果があったことからすれば、計画防音量が達成されない場合が稀であるとはいえない。また、工事の種類によっては、限られた一部の居室のみに工事が行われ、玄関や廊下、風呂場などが工事の対象とされない場合もあり、そのような場合には、対象となった居室以外では防音効果を得られない。さらに、例えば窓などを開けた際には当然ながら防音効果が薄れることになり、だからといって、航空機騒音に備えて窓や扉など全ての開口部を常時閉め切った生活をするとなれば、通常的生活では感じる事のない閉塞感のある生活を強いることになる。このように、住宅防音工事には、被害の防止という観点から自ずと限界がある上、住宅防音工事による設計上の防音効果を得るためには、窓を開けることができないため、気温が高いときには冷房等を利用せざるを得なくなり、電気料金の負担増につながる可能性があるなどの弊害も存在する。

(イ) また、移転措置は、区域外に住居を移転し又は建物を除却することに伴う損失の補償や土地の買入れ等をするものであり、住居の移転等によって航空機騒音から逃れられるという面では、航空機騒音による被害を抜本的に解決する措置であるといえる。

5 しかし、移転措置の対象は第二種区域である本件告示コンター図上の90W以上の区域に限定されていること、望ましい移転先が容易に見つかるとは限らないこと、移転措置を受けるためには、それまで住んでいた土地を離れなければならない、そのことによる負担を軽視することはできないことを考え併せれば、必ずしも有効な被害の防止措置であるとはいえない。

10

(ウ) 次に、被告は、前記前提事実第2・4(1)並びに前記第1・8(1)及び(4)のとおり、音源対策として、岩国移駐、NLPを含むFCLPの移転、P-1哨戒機の導入、消音装置の設置等を行っている。

 確かに、岩国移駐は、前記2で説示したとおり、厚木基地周辺の航空機騒音の状況を相当程度緩和したことが認められ、厚木基地周辺の航空機騒音を軽減させる効果があったといえる。

15

 NLPを含むFCLPの移転については、夜間の騒音を緩和する効果があったと推認されるものの、前記3(2)イで検討したとおり、依然として、夜間の70dB以上かつ5秒以上継続する騒音も少なくない回数測定されていることなどからすると、その効果は限定的であるというべきである。

20

 その他、P-1哨戒機の導入や消音装置の設置等についても、前記2(1)ウで説示したとおり、P-3C哨戒機が依然として運用されているなど、具体的な騒音被害の軽減に結びついている程度は不明である。

(エ) このほか、被告は、前記前提事実第2・4(1)のとおり、第4航空群所属の自衛隊機については自主規制、米軍機については騒音規制合意によ

25

り、それぞれ午後10時から翌午前6時までの運航や日曜日の運航に一定の制約を設けるなどしている。しかし、そもそも、いずれの制約も平日日中の騒音の軽減に資する程度は極めて小さいものである。また、例えば自衛隊機については、制限時間を設けているのが訓練飛行や地上試験
5 運転に限られており、米軍機については、具体的な規制の在り方を定めるものではない上、運用上の必要がある場合や及び米軍の態勢を保持する上に緊要と認められる場合が例外とされていて、例外が広く許容される余地があり、規制の実効性があるとは認め難いものであるし、現に、前記第1・5(2)アのとおり、夜間においても70dB以上かつ5秒以上
10 継続する騒音が少なくない回数が測定されていることも踏まえると、これらの規制の効果は相当限定的であるといわざるを得ない。

(3) まとめ

原告らは、本件告示コンター図上の75W以上の区域における騒音は違法であると主張して損害賠償請求をする。そして、前記(1)ア及びイのとおり、
15 被告による侵害行為の程度はかなり大きく、重要な利益に対する侵害であることを考慮すれば、侵害行為の持つ公共性及び公益上の必要性の内容と程度等が優越するとはいい難い。このことに加え、侵害行為が相当長期にわたりながらも、被害防止措置は岩国移駐を除いて効果の限られたものにとどまっているなどの事情を考慮すれば、周辺住民に対して厚木飛行場を離着陸する
20 航空機により75W以上の騒音を曝露させるという侵害行為が、社会通念上受忍すべき限度にとどまっていると評価することはできない。

したがって、被告による厚木飛行場の使用及び供用は、75W以上の実勢騒音にさらされる地域に居住する原告らに社会生活上受忍すべき限度を超える被害を生じさせるものとして、違法な権利侵害ないし法益侵害に当たる
25 ものというべきである。これは、公の営造物の設置又は管理に瑕疵があったために他人に損害を与えたときに当たるから、厚木飛行場の設置・管理者で

ある被告は、75W以上の実勢騒音にさらされる地域に居住する原告らに対する賠償責任を免れないというべきである。

そして、前記2(1)のとおり、損害賠償請求期間のうち、岩国移駐が完了した平成30年3月までは、本件告示コンター図上の75W以上の区域における実勢騒音は、75Wを上回る程度であったと評価することができ、同期間に同区域に居住していた原告らは、75W以上の航空機騒音にさらされていたとすることができる。したがって、この期間においては、被告は、本件告示コンター図上の75W以上の区域に居住する原告らに対する損害賠償責任を免れない。

一方で、前記2(2)のとおり、岩国移駐完了後である平成30年4月以降については、厚木飛行場の周辺の騒音の状況は変化しており、実勢騒音の状況は、令和2年度分布図により認定すべきであり、同図上の75W以上の区域については、実勢騒音が75Wを上回る程度であったと評価することができ、同期間に同区域に居住していた原告らは、75W以上の航空機騒音にさらされていたとすることができる。したがって、この期間においては、被告は、令和2年度分布図上の75W以上の区域に居住する原告らに対する損害賠償責任を免れないが、令和2年度分布図において75W以上の区域外に居住する原告らに対しては、損害賠償責任を負わないことになる。

(4) 被告の主張について

被告は、被告の努力により岩国移駐が実現し、騒音が大きく低減されたから、岩国移駐前の違法性も否定されるべきであり、また、少なくとも岩国移駐開始後については、令和2年度分布図上の75W以上の区域に居住する原告らとの関係でも違法性が否定されるべきであると主張する。

しかし、前記2ないし3で説示したとおり、75W以上の騒音にさらされていた原告らは、重要な利益に対する侵害を受けていたのであるから、岩国移駐が結果として騒音の軽減に寄与したとしても、その結果が現れるまでの

過去の分についてまで受忍限度の範囲にとどまると評価することはできない。

また、前記2ないし3で説示したとおり、令和2年度分布図上の7.5W以上の区域に居住する原告らは、岩国移駐後においても、相当に高いレベルの騒音に曝露され、重要な利益に対する侵害を受けており、本件訴訟における原告らに限ってもそのような被害を受けている者が1,400名以上はいるのであり、航空機騒音の問題は依然として重大である。岩国移駐の前後で7.5W以上の騒音に曝露される原告らの範囲が狭まったからといって、令和2年度分布図上の7.5W以上の区域に居住する原告らとの関係でも受忍限度の範囲にとどまるとは評価し難い。

したがって、被告の上記主張は採用することができない。

第4 争点2（原告らの損害額）について

1 共通被害としての慰謝料請求

原告らは、本件訴訟において、原告らに生じている被害のうち、原告ら全員に同一に存在が認められるものやおよそ具体的内容について差異があっても、原告らにとって同一と認められる性質・程度の被害を全員に共通する損害として捉え、一律に最低限の賠償を求めている。

前記第3・3(2)で説示したとおり、原告らには、睡眠妨害、聴取妨害及び精神的作業の妨害を含む生活妨害並びにアノイアンス、健康被害・航空機事故・交通事故に対する不安を含むその他の精神的苦痛の被害が生じている。これらは、原告らの一部の者にのみ発生するにとどまらず、他の多くの原告らにも共通して生じると認められるような性質、内容及び程度のものであることは、航空機騒音の曝露状況に関する認定事実、騒音被害に関する知見等から明らかであり、前記第3・3(1)で説示した共通被害ということが出来る。そして、これらの被害は、その現れ方には原告らによって差異があるものの、平穏な生活を害されているという側面においては原告ら全員に共通して発生しているといえ、

このことに伴う精神的苦痛が発生していると認めることができる。

2 損害の評価

これらの共通被害については、前記第3・3(2)カで説示したとおり、原告らの居住地と厚木基地との位置関係で騒音の曝露状況に差が生じ、その居住地のW値が高いほど上記の意味での共通被害及び精神的苦痛の程度が大きくなることは明らかであるから、原告らの居住地を騒音の曝露状況で区分された地域類型に分け、それぞれの共通被害として認められる慰謝料額を算定することも可能である。

騒音の曝露状況は、日によって一様ではなく、月によっても一様ではないが、原告らが月を単位として損害賠償を請求していること、前記第1・5(2)アのとおり月によって騒音の発生状況に一定の傾向があることまでは見出し難く、月によって損害額を変えるほどの事情は見当たらないことなどを踏まえれば、月当たりの損害額を算定することが相当である。

そして、慰謝料額は、裁判所がその事件に関する一切の事情を斟酌して自由な心証をもって決定すべきものである。本件について認められる侵害行為の態様と侵害の程度、被侵害利益の性質と内容、侵害行為のもつ公共性ないし公益上の必要性の内容と程度等を比較検討するほか、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、効果等の事情に加えて、昨今においては静かな生活環境に関する人格的利益の重要性が高まっているといえること、本件訴訟が提起されるまでに厚木基地騒音訴訟が4次にわたって繰り返され、その都度、周辺住民に相当額の損害賠償が認められながら、抜本的な対策がとられないまま（岩国移駐により一定程度の騒音の減少はあったものの、それでも75W以上の区域に居住する原告らがなお多数であることは前記認定のとおりである。）、この度、本件訴訟が提起されたという経過等を考慮し、原告らそれぞれの居住する地域における騒音の大きさに応じて、本件告示コンター図又は令和2年度分布図上のW値の区

域ごとに分類し、原告らの被っている精神的苦痛に対する慰謝料を1か月当たり次のとおりとするのが相当である。なお、前記第3・2(4)のとおり、みなし第二種区域については90Wの区域、みなし第三種区域については95Wの区域として扱う。

5	75Wの区域	5000円
	80Wの区域	1万円
	85Wの区域	1万5000円
	90Wの区域	2万円
	95Wの区域	2万5000円

10 また、相当因果関係の認められる弁護士費用は、慰謝料額の1割が相当である。

そして、原告らが月の途中で75W以上の区域外へ転出した場合などには、騒音にさらされる期間は居住期間に必ずものであるから、適切な損害額の評価という観点から、このような場合には日割り計算とするのが相当である。

15 居住期間については、原告らが各提訴日の3年前からの損害についてその賠償を請求する理由が消滅時効期間を考慮したものであると考えられること、4次民事訴訟の原告らは4次民事訴訟で認容された期間の終期である平成27年5月14日の翌日以降の損害について賠償を請求していることを踏まえ、第1事件ないし第7事件の各提訴日の3年前である平成26年5月1日、同年7月
20 1日、同年9月1日、同年11月1日、平成27年2月1日、同年4月1日及び同年6月1日及び4次民事訴訟の事実審の口頭弁論終結日の翌日である同年5月15日を始期とする期間については、初日を居住期間に含めるものとする。それ以外の場合については、各原告が損害賠償を求める期間の初日を居住期間に含めない取扱いとする。

25 なお、原告らは、一人1か月当たり慰謝料として、75Wの区域にあつては8000円、80Wの区域にあつては1万6000円、85Wの区域にあつて

は2万4000円、90Wの区域にあつては3万2000円、95Wの区域にあつては4万円を、また、弁護士費用としてこれらの15%相当の額を請求し、従来の基地訴訟における裁判例で認容されてきた賠償額では、損害は填補されないと主張する。しかし、前記のとおり、慰謝料額は、裁判所がその事件に関する一切の事情を斟酌して自由な心証をもって決定すべきものであるところ、前記1のとおり、原告らが共通被害について損害として請求する以上、原告らが等しく最低限被っているといえる損害についての慰謝料額を認定することになることを考慮すれば、慰謝料額は前記の額とするのが相当であり、原告らの上記主張は採用することができない。

3 防音工事による損害額の減額の可否及び程度

前記前提事実第2・4(2)イのとおり、住宅防音工事は、所定の防音効果が得られるように考慮された住宅防音工事仕方書に基づき実施されるものであるから、騒音被害を一定程度軽減させる効果を有するものであるといえる。

そうすると、その住宅について住宅防音工事を受けた原告らについては、被告の負担において、騒音被害を軽減させるという利益を得ているというべきであるから、損害の公平な分担という見地からすれば、損害額を一定の割合で減額すべきである。

もっとも、前記第3・4(2)イ(ア)で説示した住宅防音工事の限界や弊害に鑑みれば、住宅防音工事の実施をもって損害額を大きく減額することは相当ではない。

そして、減額の方法についてであるが、居住する住宅に住宅防音工事を施工した原告らの当該住宅における居室の利用状況は、その家族構成や生活スタイル等に応じて多様であることが想定される。また、前記前提事実第2・4(2)イのとおり、一挙防音工事、追加防音工事及び防音区画改善工事においては、世帯人員に応じて工事の対象となる居室数が決定される所、これは、世帯人員が増えれば防音工事をすべき居室数が増える関係にあること、すなわち、世

帯人員が増えれば防音工事をする居室数を増やさなければ騒音被害の防止に繋がらない関係にあることを前提にしていると考えられる。これらのことを考慮すると、住宅防音工事の施された住宅に住む原告ら全員について、必ずしも、工事実施室数の増加に伴って共通被害の原因となる航空機騒音の程度が比例的に減少する関係にあるとはいえない。そこで、住宅防音工事による慰謝料の減額は、住宅防音工事を実施した部屋数に関わりなく、一律に10%を減額することを相当とする。ただし、外郭防音工事においては、特定の居室のみならず、廊下や風呂場等を含めた建物全体について、防音区画改善工事については、世帯人員に応じた居室数に加え廊下や風呂場等の区画について、それぞれ防音工事が施されるのであるから、その他の工事と比べて騒音の程度が軽減される割合が大きくなるだけでなく、例えば居室と廊下の中の扉を開放しても防音効果に影響はなく、その他の工事に比べて防音工事による弊害もやや小さくなることといったことが考えられるから、これらの工事が施工された住宅に居住する原告らについては、一律に20%を減額することを相当とする。

4 遅延損害金について

原告らは、月毎に、当該月の翌月1日を起算点として当該月の慰謝料等に係る遅延損害金を請求している。したがって、これらの遅延損害金については、原告らの請求内容を踏まえ、所定の1か月間の慰謝料等について、それぞれ当該月の翌月1日から算定することとする。

ただし、遅延損害金の利率については、損害賠償請求期間内である令和2年4月1日に、平成29年法律第44号による改正後の民法が施行されたため、同期間のうち、令和2年3月までの各月に発生する慰謝料等に対しては同改正前の民法所定の年5分の割合による割合、令和2年4月以降の各月に発生する慰謝料等に対しては同改正後の民法所定の年3分の割合を適用する。

5 被告の主張について

(1) 被告は、4次民事訴訟における現地進行協議等において実施された、住宅

防音工事の施された建物内外で測定された騒音の比較結果をもとに、住宅防音工事について十分な遮音効果が得られている旨を主張する。しかし、そもそも建物自体による遮音効果があることは明らかであり、住宅防音工事による効果が実際上どの程度であるのかは不明であるといわざるを得ないから、
5 被告の上記主張は、採用することができない。

(2) 被告は、移転措置について、実際に居住者が利用するか否かにかかわらず、損害額の認定に当たって十分に考慮すべき旨を主張する。しかし、前記第3・4(2)イ(イ)で説示したとおり、移転措置は被害の防止措置として必ずしも有効なものではなく、移転措置を受けるか否かはその対象となる者の意思に
10 委ねられているのであるから、移転措置を受けなかった原告らについて、移転措置の制度があることを理由にその損害額を減額すべき理由はなく、被告の上記主張は採用することができない。

6 結論

以上のとおり、原告らの慰謝料額は、平成26年5月から平成30年3月までは本件告示コンター図上のW値の区域の分類に従い、同年4月以降口頭弁論
15 終結日である令和7年9月9日までは令和2年度分布図上のW値の区域の分類に従い、それぞれ75Wの区域に居住していた原告らについては5000円、80Wの区域に居住していた原告らについては1万円、85Wの区域に居住していた原告らについては1万5000円、90Wの区域に居住していた原告ら
20 については2万円、95Wの区域に居住していた原告らについては2万5000円が、それぞれ居住期間1か月当たりの額(慰謝料基準月額)であり、このうち、外郭防音工事及び防音区画工事以外の工事を行った住宅に居住していた期間については10%を、外郭防音工事又は防音区画工事を行った住宅に居住
25 していた期間については20%を上記慰謝料基準月額からそれぞれ減額した額が各月の具体的な慰謝料額となる。そして、居住期間が1か月に満たない分については日割り計算を行った額が慰謝料額となる。

そして、上記の各月又は日割り計算後の具体的な慰謝料額の1割が弁護士費用相当額の損害として認められる。

なお、計算の結果1円未満の端数が生じた部分については、国等の債権債務等の金額の端数計算に関する法律2条1項に基づき、これを切り捨てるものとする。

また、弁論の全趣旨によれば、原告番号85W30（その他15）は、その被相続人の有する損害賠償請求権を4分の3の割合で相続したこと、原告番号80W1353（その他530）は、その被相続人の有する損害賠償請求権を2分の1の割合で相続したことがそれぞれ認められる。

10 第5 争点3（相互保証の有無）について

1 外国人原告らの国籍等

原告らのうち次に掲げる原告番号の各原告は、その右側に掲げた国又は地域の国籍等を有する外国人であることが認められる（争いのない事実、弁論の全趣旨）。

15 75W4～7・121・123・707・713～715・900・130
2・1711・1712・2580・2687・2688・2941・294
3・2944・、80W82・2026・2027、85W151～154・
881、その他146・249・250・508・662・700・861・
884・885・917・918・933・934

20 韓国

75W896・1876・2209・2210、85W1003・1508、
90W503、その他143・708・709・714・860・969～9
72・988

フィリピン

25 85W27、その他26

ブラジル

85W28

モンゴル

80W202

ドイツ

5 75W601・1158・2942・2956、80W1406・1407・
1720、85W848・1501、90W288・981～983

中国

80W738

ペルー

10 80W1537、85W294・1471、90W483

台湾

75W2742～2744、85W564、90W341・386、その他
116・519

タイ

15 75W221・1432、80W1348、90W586、その他836

米国

75W1522

ウクライナ

その他334

20

カナダ

75W1901

パキスタン

その他758

カンボジア

25

その他800

ベトナム

2 外国人原告らについての相互保証の有無

5 国賠法2条1項は、特段の限定を付することなく単に「他人」に損害を生じたときに国が賠償責任を負う旨を定め、同法6条は、「外国人が被害者である場合」には、「相互の保証があるときに限り」同法を適用する旨を定めている。これらの規定の文言からは、同法2条1項が国に対する損害賠償請求権の発生要件を規定し、同法6条がその適用を除外する例外を定めたと解する余地もあるし、同条が同法の適用の大前提を定めているとして、外国人については、相互
10 の保証が存在することが同法2条1項の定める損害賠償請求権の発生要件であると解する余地もある。

もともと、憲法17条は、「何人も」と規定しており、同条の性質上、日本国民のみを対象とするものとはいえない。また、各国の法制度は様々で国家に対する賠償請求の要件、効果、手続等について日本と比較するには当該国の法令
15 だけでなく裁判例を含む現実の解釈や運用も問題になり得、損害賠償を求める当該国の外国人であっても容易ではなく、むしろ被告の方が在外公館を通じた調査等により資料を入手しやすい立場にあるといえるだけでなく、相互の保証を問題とすることにより損害賠償責任を免れる利益は被告にある。

20 以上のような憲法の定め、立証の難易及び衡平の観点を考慮すれば、国際協調主義を採用している憲法の要請を受けて立法された国賠法の解釈としては、当該外国法につき相互の保証がないことを被告において抗弁として主張立証すべきと解するのが相当である。

そして、国賠法6条は、日本国民に国家賠償による救済を与えない国の国民に我が国が積極的に保護を与える必要がないという衡平の観念に基づくものであると解されること、国によって法制度の在り方に差異があり、民事上の請求
25 に関する要件、効果、手続等について、我が国の場合と比較することが困難で

あることを考え併せれば、被告において、日本人が被害者として外国において当該事案と同種の損害賠償請求をすることがそもそもできないか、できる場合においても、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異なり、上記のような衡平の観念に反することについて立証を要すると解すべきである。

5 そこで、以上の観点から、外国人原告らについて、相互の保証が認められないといえるか判断する。

(1) 韓国

10 韓国においては、国家賠償法5条1項が、道路・河川、その他の公共の営造物の設置や管理に瑕疵があるために他人に損害を発生させたときは、国家や地方自治体はその損害を賠償しなければならないと定めており、韓国大法院の判例上、営造物が公共の目的に利用されるに際し、その利用状態及び程度が一定の限度を超過し、第三者が社会通念上我慢できない被害を受ける場合も「営造物の設置や管理に瑕疵」がある場合に当たるとされている。また、韓国大法院は、国家賠償が慰謝料請求権を排除するものではないと解釈して
15 いる。さらに、韓国の国家賠償法7条は相互保証主義を採用している。(甲全154)

 そうすると、韓国で日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

20 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(2) フィリピン

 フィリピンにおいては、憲法16条3項において、国はその同意がなければ訴えられることはない旨が定められ、国家無答責の法理が妥当している。しかし、国家無答責の法理の適用は、無条件、無限定ではなく、国が明示的
25 又は黙示的に訴訟への同意をすることが可能であるほか、個別の事案において裁判所が同法理の適用を制限的に適用又は解釈することもある。フィリピ

ン最高裁判所は、政府そのものが法律に違反する場合には公務員が国の事前の同意なしに訴えられてもよいとの判断を示しており、私人が自己の財産の回復等を公務員に対して求める裁判上の請求が成立した裁判例が存在する。また、国は合法的な訴えをしている当事者に対しては免責を主張しないことがよくあり、国が訴訟に同意を与えるという例外が今日では一般的な方針となり、その結果、国に対する裁判の提訴が以前より困難でなくなってきたとの見方もされている。(弁論の全趣旨)

このように、フィリピンにおいては、国家無答責の法理が規定されているものの、その適用範囲は限定される場合もあり、これを絶対視することは相当ではない。

そして、フィリピン民法においては、他人の健康又は安全に危険を生じさせる行為、不作為等を生活妨害とし、地域、近隣又は多数の人に影響を与える生活妨害を公的生活妨害と定め(同法694条、695条)、公的生活妨害に対する救済措置として民事訴訟を定め、私人にも訴訟提起の余地を認めている(同法699条、703条)。(甲全156)

また、損害賠償の対象となる損害に慰謝料が含まれないとか、外国人に損害賠償請求権が認められないといった事情はうかがえない。

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、フィリピンで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(3) ブラジル

ブラジルにおいては、ブラジル国内における公法主体が公務員を通じて他者を害した場合、当該損害について賠償する責めを負う旨(民法43条)、自発的な作為又は不作為、過失又は不注意により、権利を侵害し、他人に損害

を与えた者は、たとえそれが専ら道徳的なものであっても、不法行為をしたことになる旨（同法186条）が規定され、憲法において精神的損害の補償の権利が保障される旨（憲法5条1項5号）が規定されている。

5 そして、ブラジルにおいては、日本人にも国の賠償に関する法律の適用があるとされている。（甲全83、157、弁論の全趣旨）

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、ブラジルで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

10 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(4) モンゴル

15 モンゴルにおいては、行政機関、国家公務員による過失、不法行為によって外国人が被害を被った場合、行政基本法の規定に従って、当該国家公務員が所属する行政機関が責任を負うとされ、行政基本法は、行政機関の権限関係から生じた不法行為、不作為による損害賠償請求権を定めている。また、民法は、行政機関の過失による損害に関して国家が責任を負う旨を定めている（同法498条2）。

また、モンゴルにおいては、外国人は、法律による制限される場合を除き、モンゴル国民と同様の権利を有するとされる。（甲全158）

20 そして、損害賠償請求の対象となる損害に慰謝料が含まれないといった事情はうかがえない。

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、モンゴルで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

25 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(5) ドイツ

ドイツ連邦共和国基本法 34 条は、国家賠償責任制度を採用することを明示し、また、「日本国民に対するドイツ連邦共和国の責任についての告示」において、被害者が日本国民である場合、ドイツの賠償責任につき日本の法律

5

によって相互保証があることが明言されている(甲全 159、弁論の全趣旨)。そして、損害賠償の対象となる損害に慰謝料が含まれないといった事情はうかがえない。

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、ドイツで日本人が被害

10

者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(6) 中国

中国においては、権利侵害責任法の「第 8 章環境汚染責任」において、環境の汚染により他人に損害をもたらした場合には、権利侵害者は権利侵害責

15

任を負わなければならないとされ(65条)、損害賠償の範囲については、他人の人身権益を侵害して重大な精神的損害を生じさせた場合には、被権利侵害者は、精神的損害を請求する権利を有するとされている(22条)(甲全 161)。これらの規定からすれば、環境の汚染について、権利侵害者は責

20

任を負うものとされているから、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、同法に基づく損害賠償請求が可能であると考え得る。

そして、当該請求に関して外国人について何らかの制限があるとは認められない。

以上によれば、中国で日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

25

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(7) ペルー

ペルーの行政手続一般法 260 条 1 項は、一般法及び特別法で定められる責任とは別に、行政機関により直接的に供された行政行為若しくは公的サービスが直接の原因となる行政客体への損害について、各機関は経済的な責任を負う旨を定め、同 5 項は、補償の範囲について、直接的な損害の他に、身体的・精神的ダメージなどその損害を起こした作為や不作為から生じたその他の結果にも及ぶ旨を定めている。その他、ペルーにおいては、外国人が損害賠償を請求する際の取扱いについての法令等はなく、その要件や賠償される損害の範囲に、外国人とペルー人との間に差異はなく、相互の保証を条件としていない。(甲全 162)

また、ペルー民法上、故意又は過失により他人に損害を与えた場合及び危険の惹起又は危険な活動の試行によって他人に損害を与えた場合の損害賠償責任が定められ(同法 1969 条、1970 条)、国がこの責任を免れる旨の規定又は外国人の請求が認められない旨の規定は見当たらない(弁論の全趣旨)。

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、ペルーで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(8) 中華民国(台湾)

台湾の国家賠償法 3 条 1 項は、公有の公共施設の設置又は管理の不備により、人民の生命、身体、人身の自由又は財産が損害を受けた場合についても、国家は損害賠償責任を負うべきである旨を定めており、慰謝料の請求も可能であるとされている。また、同法 15 条は、相互保証主義を採用している。

(甲全163、164)

以上によれば、台湾で日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

5 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(9) タイ

タイにおいては「当局関係者の不法行為責任に関する法律」において、政府機関の公務員又は被用者が公務を遂行する過程で行った不法行為について、民間人が政府機関に損害賠償を請求することが認められている。民間人は、
10 行政裁判所に対して政府機関を訴えることもでき、その場合には賠償額に制限はなく、不法行為の状況と重大性に基づいて賠償の方法と範囲が決定される。また、タイにおいては、外国人が被害者である場合の特別な法律はない。

(甲全165)

15 以上のとおり、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、タイで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

20 なお、タイ行政裁判所事務総局外務局は、我が国の在タイ大使館からの、民間人が、日本国の国家賠償法などの公共施設の設置又は管理の瑕疵に起因する損害賠償の請求ができる法令の有無等に関する各国の状況調査に係る照会に対し、我が国における国賠法2条の規定の例に関連する法令における賠償の法的根拠の概要及び賠償制度の要件のデータについて、該当なしと回答している(甲全165)。しかし、この回答の趣旨は、同条に対応する法令等が見当たらないという趣旨である可能性も否定することができず、この回答
25 をもって、必ずしも、タイで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならない

で賠償を受けることができないことを示すものとはいえず、上記の判断を左右するものではない。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(10) 米国

5 米国においては、不法行為の主体が連邦政府職員である場合には、連邦不法行為請求権法に基づき、国家賠償責任を負うとされている。この国家賠償責任には、施設所有者・管理者賠償責任も定められており、連邦政府は、連邦政府職員が所有し、占有し、又はそれに対して管理を及ぼしている不動産上に存在している危険な状況又は活動によって生じた損害について賠償責任
10 を負い得る。この賠償責任は過失責任であり、その具体的要件として、加害行為がされた地の法に照らし、仮に合衆国が私人であったならば、請求人に対して損害賠償義務を負うといえることが定められている。損害の範囲は、当該不法行為が発生した地の州法によるが、一般的には財産的損害のみならず、精神的苦痛も賠償の対象に含まれる。外国人が原告となる場合についての特段の規定は存在せず、相互の保証を条件としていない。(甲全166)

15

以上のおり、米国で日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

20

(11) ウクライナ

25

ウクライナにおいては市民保護に関する法律(ウクライナ民法)において、国家当局又はその職員若しくは被用者による権限行使の際の不法な決定、行為又は不作為によって、個人に生じた損害は、その過失の有無にかかわらず、国家が補償する旨を定めており(同法1173条1項、1174条1項)、また、設備の使用に関連する活動で、この活動を行う者その他の者に危険を増大させるもの(危険を増大させる原因)によって生じた損害は、その設備を

所有し、その使用、保管、維持を行っている者が弁償する旨、損害が不可抗力又は被害者の故意によって生じたことを証明しない限り、生じた損害について賠償責任を負う旨を定める（同法1187条2項、5項）などしている（甲全31）。

5 また、ウクライナ憲法においては、憲法や法律、国際合意によって定められた例外を除き、ウクライナに滞在する外国人は、ウクライナ国民と同等の権利が認められる旨が定められており（同法26条。甲全167）、上記の損害賠償等について外国人の権利を制限する法的根拠は見当たらない。

10 そして、上記の損害賠償において、損害賠償の対象となる損害に慰謝料が含まれないといった事情はうかがえない。

 以上によれば、ウクライナで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

15 (12) カナダ

 カナダにおいては、国家は、一般人と同じように、過失（不注意な行為又は合理的に予見できた損害の危険を生じる行為）に基づく不法行為責任を負うとされている（国家責任手続法3条）。なお、判例法上、国家は、政策上の決定について責任を負わないが、運営上の決定については責任を負うとされている。（甲全168）。

20 そして、損害賠償の対象となる損害に慰謝料が含まれないとか、外国人に損害賠償請求権が認められないといった事情はうかがえない。

 以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、カナダで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、
25 国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(13) パキスタン

5 パキスタンにおいては、国家賠償に関する法制度は、不法行為法に含まれているところ、同法により、公務員の職務執行の違法又は公の営造物の設置・管理の瑕疵により私人に生じた損害に対し、国は賠償責任を負い、精神的損害も賠償の対象となる。また、相互保証主義は存在せず、その他外国人による損害賠償請求権を制限する規定は見当たらない。(甲全169)

10 以上によれば、パキスタンで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(14) カンボジア

15 カンボジア民法749条1項は、国の公権力の行使に当たる公務員が、その職務を行うにつき故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国がこれを賠償する責任を負う旨を定めている。また、同民法753条1項は、土地に接着した工作物の設置又は管理に瑕疵があり、それによって他人に損害が生じたときは、当該工作物の管理者及び所有者は、連帯して損害を賠償すべき責任を負う旨を定めている。さらに、同法744条は、賠償の範囲について、財産以外の損害を含める旨を定めている。相互保証その他外国人による損害賠償請求権を制限する規定は見当たらない。(甲全60、171)

20 以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、カンボジアで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

25 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(15) ベトナム

ベトナムの国家賠償責任法が存在するが、公の営造物の設置・管理の瑕疵によって私人に生じた損害の賠償は民法に従い、設置・管理をする法人が民法に基づき賠償責任を負うとされている。そして、民法においては、高度危険源（機械化された交通輸送手段、送電システム、稼働している製造工場等）の所有者は、高度危険源によって生じた損害を賠償しなければならないとされ（同法601条）、また、環境を汚染し、損害を起こした主体は、賠償をしなければならないとされ（同法602条）、損害賠償の範囲には精神的損害が含まれる（同法590条2項、592条2項）。さらに、ベトナムに相互保証主義は存在せず、外国人による損害賠償請求権を制限する規定はない。（甲全62、172）

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、ベトナムで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

したがって、相互保証が認められないとはいえない。

(16) ラオス

ラオス民法においては、法令に抵触する、故意又は不注意による行為又は懈怠（不法行為）をした者は、それによる損害賠償責任を負う旨（同法472条）、エンジンで走る乗り物、送電システム、産業分野の製造工場その他の危険物の所有者又は管理者は、自身の落ち度から生じたものを除いて、これから生じた損害賠償責任を負う旨（同法494条）、汚染を引き起こし、環境、人等に損害をもたらす組織は、生じた損害の賠償責任を負う旨（同法495条）が定められ、これらの損害には精神損害も含むとされている（同法475条）。（甲全64）

また、外国人による損害賠償請求権を制限しているといった事情はうかがわれぬ。

さらに、ラオス民法は、ラオス国民、外国人等、国内外の法人及び組織同士の間の民事関係に適用されると定められているところ（同法7条）、同法1条においては、法文上、「組織」と「国家」がかき分けられており、「組織」に「国家」が含まれるかは定かではないものの、特に民法上の責任について
5 国家を除外する趣旨であることはうかがえない。

以上によれば、本件のような飛行場の供用に関連した権利侵害についても、国家に対する損害賠償請求が可能であると考えられ、ラオスで日本人が被害者として本件と同種の損害賠償請求をした場合、要件及び効果の点からみて、国賠法と重要な点で異ならないで賠償を受け得ると考えられる。

10 したがって、相互保証が認められないとはいえない。

3 小括

よって、外国人原告らについては、いずれの国についても相互の保証がないとはいえず、相互の保証がないとして外国人原告らの請求を棄却すべきとの被告の主張は採用することができない。

15 第5章 結論

よって、原告らの請求のうち、原告番号75W1334、同2414、同2415、同2645、同2646及びその他638の請求は、別紙14（損害賠償認容額一覧表）のとおり、損害賠償請求期間において75W以上の区域に居住していた事実を認めることができないことからこれらの全部を棄却し、その余の原告らの請求は、同別紙の「総計」欄記載の金額及びその一部である同別紙の「遅延損害金元本」欄記載の各金額に対する遅延損害金の限度で理由があるから、これらを認容することとし（ただし、同別紙の「原告番号」欄記載の原告番号が灰色に着色された各原告については、前記第4章第4で認定した損害額が請求額を超えるから、その請求額の限度で認容することとする。）、同
20 原告らのその余の請求には理由がないから、これらを棄却することとする。
25

なお、上記認容部分については、仮執行宣言を付した上で、仮執行免脱の宣

言をするのが相当である。また、仮執行宣言の開始時期については、本判決正本が被告に送達された日から14日を経過したときと定めるのが相当である。

横浜地方裁判所第1民事部

5

裁判長裁判官 _____
岡 田 伸 太

10

裁判官 _____
向 井 敬 二

15

裁判官 _____
野 田 翼

略語一覧表

略語	説明等
4次民事訴訟	平成19年12月17日に提起された第4次の厚木基地騒音訴訟のうちの民事訴訟
75W以上の区域	75W以上の区域全体
75Wの区域	75W以上80W未満の区域
FCLP	空母艦載機の着艦訓練 (Field Carrier Landing Practice)
ICAO	国際民間航空機関 (International Civil Aviation Organization)
NLP	FCLPのうち夜間に実施するもの (Night Landing Practice)
WHO	世界保健機関
WHOガイドライン	環境騒音のガイドライン実務的抄録
W値	WECPNLの値
厚木基地	厚木海軍飛行場の通称名
厚木基地騒音訴訟	厚木基地周辺住民が昭和51年以降5次にわたり、厚木基地に離着陸する航空機による騒音等の被害を理由に被告に対して損害賠償等を求めて提訴してきた訴訟の総称
厚木基地1次最判	最高裁昭和62年(オ)第58号平成5年2月25日第一小法廷判決・民集47巻2号643頁
厚木飛行場	厚木基地の一部に被告が設置した海上自衛隊の飛行場
厚木飛行場区域	別紙3(厚木基地図面)の赤斜線部分。263万9157㎡の土地及びその上の建物等
移転措置	生活環境整備法5条1項、2項に基づく、第二種区域にその指

	<p>定の際現に所在する建物等の所有者が当該建物等を同区域外に移転し、又は除却するときに、当該建物等の所有者に対し、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償し、第二種区域に所在する土地の所有者が当該土地の買入れを申し出るときに、当該土地の買入れ等をするもの</p>
岩国移駐	<p>厚木基地に所属する米海軍第5空母航空団を岩国飛行場へ移駐すること</p>
大阪空港最判	<p>最高裁昭和51年(オ)第395号同56年12月16日大法廷判決・民集35巻10号1369頁</p>
外国人原告ら	<p>外国人である原告ら</p>
環境基準	<p>昭和48年環境基準及び現行環境基準の総称</p>
環境基準方式	<p>ICAO提案のW値の算定方式を修正した、環境基準におけるW値の算定方式</p>
現行環境基準	<p>平成19年環境省告示第114号による改正後の「航空機騒音に係る環境基準について」</p>
国賠法	<p>国家賠償法</p>
参照値	<p>低周波音手引書における物的苦情に関する参照値と心身に係る苦情に関する参照値</p>
自衛隊機	<p>自衛隊の使用する航空機</p>
施設庁方式	<p>環境基準方式を修正した、被告が防衛施設について用いているW値の算定方式</p>
昭和48年環境基準	<p>平成19年環境省告示第114号による改正前の「航空機騒音に係る環境基準について」</p>
生活環境整備法	<p>防衛施設周辺的生活環境の整備等に関する法律</p>
騒音規制合意	<p>昭和38年9月19日の日米合同委員会における厚木基地周</p>

	辺の米軍の活動に伴う騒音についての合意（昭和44年の改正を含む）
損害賠償請求期間	本件訴訟において損害賠償請求の対象とされた期間。平成26年5月1日以降口頭弁論終結日までの期間。
低周波音手引書	低周波音問題対応の手引書
平成16年度騒音コンター図	平成15年度から平成16年度にかけて実施した調査等に基づいて作成された騒音コンターを示した図面
平成30年ガイドライン	平成30年にWHO欧州事務局が公表した「欧州地域向けの環境騒音ガイドライン」
本件告示コンター図	平成18年告示等に基づき、平成18年1月末日時点で第一種区域等の範囲が示された図面
みなし区域	みなし第二種区域及びみなし第三種区域の総称
夜間騒音ガイドライン	欧州夜間騒音ガイドライン（実務的概要）
令和2年度分布図	令和元年度及び令和2年度に実施した騒音状況の調査に基づいて作成された厚木基地周辺地域における5WごとのW値の分布を示す図面

以上