

# 訴 状

2023年3月31日

千葉地方裁判所民事部 御中

5 原告ら訴訟代理人弁護士 海 渡 雄 一  
同 弁護士 鬼 束 忠 則  
同 弁護士 秦 雅 子  
同 弁護士 只 野 靖  
同 弁護士 小 竹 広 子  
10 同 弁護士 木 下 徹 郎  
同 弁護士 中 川 亮  
同 弁護士 河 邊 優 子  
同 弁護士 海 渡 双 葉  
同 弁護士 小 川 隆 太 郎  
15 同 弁護士 河 潤 美  
同 弁護士 濱 本 凌 汰

原告ら 別紙原告目録記載のとおり

〒160-0022 東京都新宿区新宿1-15-9 さわだビル5階

20 東京共同法律事務所

上記原告ら訴訟代理人 弁護士 海渡 雄一

外 別紙訴訟代理人目録記載のとおり

〒282-8601 千葉県成田市古込字古込1-1

被告 成田国際空港株式会社

25 上記代表者代表取締役 田村 明比古

航空機の夜間飛行差止等請求事件

訴訟物価格 金2億9305万6000円

貼用印紙額 金90万2000円

5

### 請求の趣旨

- 1 被告は、成田国際空港において、別紙当事者目録記載の原告らに対し、毎日午後9時から翌日午前7時までの間、一切の航空機を離着陸させてはならず、かつ、一切の航空機のエンジンを作動させてはならない。
- 10 2 被告は、原告らに対し、
  - (1) それぞれ158万4000円を支払え。
  - (2) それぞれ上記(1)の金員の内金52万8000円に対する2021年4月1日から、内金52万8000円に対する2022年4月1日から、内金52万8000円にたいする2023年4月1日から、それぞれ支払い済み
- 15 まで年3分の割合による金員を支払え。
- 3 被告は、原告らに対し、2023年4月から、被告が、成田国際空港において、午後9時から翌日午前7時までの間の一切の航空機の離着陸を禁止するまで、それぞれ1カ月につき4万4000円を当該月の末日ごとに支払え。
- 4 訴訟費用は被告の負担とする。
- 20 との判決並びに第2項につき仮執行の宣言を求める。

## 請求の原因

### 内容

	<b>第1章 本訴訟の意義</b>	<b>7</b>
5	<b>第2章 当事者</b>	<b>8</b>
	第1 原告ら.....	8
	第2 被告.....	8
	<b>第3章 成田国際空港の概要</b>	<b>9</b>
	第1 成田国際空港の地理的状況.....	9
10	第2 成田国際空港の沿革.....	9
	1、成田国際空港の開港(A滑走路のみ).....	9
	2、B滑走路の拡張・供用開始.....	10
	第3 住民の意思を無視して「機能強化計画」が策定され、実施されていること.....	11
	1、「機能強化計画」(C滑走路新設、B滑走路拡張、夜間飛行増便)の内容と経緯.....	11
15	2、「機能強化計画」の具体的内容.....	12
	3、「機能強化計画」が騒音被害をさらに拡大し深刻化させていくこと.....	13
	第4 内陸にある空港のうち夜間飛行が大幅に許容されているのは成田空港だけである。.....	13
	1、内陸空港であるのに夜間飛行が大幅に許容されていること.....	13
	2、大阪国際空港における夜間飛行禁止をめぐる裁判の経緯.....	14
20	<b>第4章 原告らが受けている騒音被害の実態</b>	<b>15</b>
	第1 本件訴訟提起に至る経緯.....	15
	1、4地区と多古町の住民が共同したことの画期的な意義.....	15
	2、さらなる機能強化に驚き、地域で訴え始める.....	16

- 3、国及び被告との交渉も行ったが、前向きな回答はなく、裁判提起の流れに.....17
- 4、なぜ開港から45年経った今、成田空港を提訴するのか.....17

<b>第5章 差し止め請求</b>	<b>20</b>
-------------------	-----------

**第1 航空機騒音による重大な人権侵害が継続していること.....20**

**第2 激甚な航空機騒音の実態 .....20**

- 1、成田空港の周辺の住宅地上空での低空飛行・旋回.....20
- 2、コロナ前の2019年度(令和元年度。2019年4月～2020年3月まで)の飛行と騒音の実態.....20
- 3、コロナ感染拡大後の2021年度(令和3年度)の飛行と騒音の実態.....23
- 4、提訴時点(2023年3月時点)の飛行と騒音の実態 .....25

**第3 差し止めの対象となる Lnight40dB以上の騒音レベルについて .....27**

- 1、Lnight40dB以上の騒音レベルは WHO 基準等からあきらかに睡眠障害をもたらす騒音であること.....27
- 2、Lnight40dBの数値の算出方法.....39

**第4 差し止めの対象となるN60dBの騒音を生じる航空機運用について .....40**

- 1、騒音覚醒による睡眠妨害あるいは睡眠障害という短期的な騒音影響の評価にはは最大騒音レベル LAmax を用いるが適切である。.....40
- 2、睡眠妨害の閾値は単発最大騒音60dBである。.....41
- 3、原告らは夜間に単発最大騒音レベルが 60 dB以上の航空機騒音に多数回曝露されている.....42

**第5 夜間騒音による原告らの被害の実態.....43**

- 1、原告らの被害についての考え方 .....43
- 2、睡眠妨害・睡眠障害 .....44
- 3、身体的被害 .....48

- 4、乳幼児の発育に対する影響.....エラー! ブックマークが定義されていません。
- 5、療養の障害.....エラー! ブックマークが定義されていません。
- 6、重大な損害が拡大するおそれ.....49

	<b>第6章 損害賠償請求</b>	<b>50</b>
--	-------------------	-----------

- 5 **第1 権利侵害の基準となる騒音値** .....50
  - 1、Lnight40 が損害発生の基準となる騒音値であること .....50
  - 2、単発最大騒音レベル(LAmax)60 dBを超える夜間騒音が1日3回発生することが損害発生の基準となること.....50
  - 3、航空機騒音に係る環境基準(Lden57 dB)が損害発生の基準となること .....52
  - 10 4、騒防法による基準が損害賠償の基準とはなり得ないこと .....56

**第2 Lnight40・単発騒音レベル 60 dBの夜間騒音及び Lden57 を超える航空機騒音により発生している損害**.....57

- 1、基準値を超える騒音による最も深刻な被害である夜間における損害 .....57
- 15 2、その他の損害.....58
- 3、上記基準を超える騒音によって現に原告らに生じている損害の内容.....59

**第3 小括**.....59

	<b>第7章 被告の責任</b>	<b>59</b>
--	------------------	-----------

**第1 差止請求**.....59

- 20 1、差止請求の法的根拠.....59
- 2、過去の最高裁判決.....60
- 3、本件差止請求の内容.....61

**第2 損害賠償責任**.....62

	<b>第8章 結論</b>	<b>62</b>
--	---------------	-----------

第1 航空機の夜間運航等の差止 .....	62
第2 損害賠償.....	62
第3 弁護士費用.....	63
第4 遅延損害金.....	63

## 第1章 本訴訟の意義

1、 私たち成田国際空港周辺に暮らす住民138名の別紙原告目録記載の原告ら  
(以下、単に「原告ら」という。)は、静謐で平穏な夜間及び早朝の生活を取り戻  
5 し、この土地での生活・文化・伝統を将来の世代まで継承できるよう、航空機の  
飛行差止めを求めるとともに、航空機騒音による健康被害及び生活妨害に対する  
被害救済を求め、ここに成田国際空港騒音被害訴訟を提起する。

2、 この訴訟は、地域や世代を超えて、航空機騒音被害に苦しむ住民が自らの権利  
を守るために立ち上がり提起した。これまで何度となく住民は被告である成田国  
10 際空港株式会社に対して被害の救済を求めてきたが、被告はこれに真摯に耳を傾  
けることがなかった。

それにとどまらず、被告は空港の機能強化を図るとして、さらに空港の拡張と  
飛行便数の大幅な増加などを計画し、既に関係行政庁の認可等を受けるに至って  
いる。

15 しかしながら現状において、既に航空機騒音は夜間においてはもちろん昼間に  
おいても原告らの平穏な生活を著しく妨害しているだけでなく、睡眠妨害や睡眠  
障害による健康被害をもたらしている。仮に上記機能強化策が実現されると、原  
告らのこれら健康被害が更に深刻化し重篤な疾病をさらに発生させ、特に健康な  
発育のために静穏な環境を必要不可欠とする地域の子ども達が一生涯に影響し  
20 かねない重大な損害を受け、あるいはそうした損害を避けるために土地を去る親  
世代の若者が増加して地域コミュニティの破壊が進行してしまうといった危機感  
から、住民有志として、声を掛け合い、心を一にして本訴訟を提起するものであ  
る。

3、 裁判所及び被告においては、原告らの声に真摯に耳を傾け、その深刻な健康被  
25 害にも及ぶ騒音被害の実態に向き合い、原告らに対して、夜間飛行を差し止める  
等して効果的な救済を与え、原告ら及び地域社会を、この深刻な航空機騒音の被

害から速やかに解放するよう求める。

## 第2章 当事者

### 第1 原告ら

5 1、原告らは、成田国際空港に近接する地域に居住している周辺地域住民で、その居住地は、成田国際空港の周辺の、千葉県芝山町、多古町、成田市、横芝光町（50音順）および茨城県稲敷市に及んでいる。

10 2、別紙原告目録記載の原告らは、被告による夜間（早朝を含む）飛行がもたらす深刻な騒音 Lnight40 被害を受けている者で、被告に対して請求の趣旨第1項記載の夜間飛行の差止請求を求める者である。

加えて、同原告らは、被告による日中及び夜間における航空機の運航により深刻な騒音被害を受けている者でもあり、被告に対し請求の趣旨第2項及び第3項記載の損害賠償請求を行う者である。

15

### 第2 被告

被告は、成田国際空港の設置と管理運用を目的とする株式会社である（成田国際空港株式会社法第1条。以下同法を「成田空港法」という）。

20 被告は2004年4月1日に設立され、新東京国際空港公団から成田国際空港を継承した。被告は、資本金1197億3680万円及び社員数821名（2021年3月31日時点）を有する。

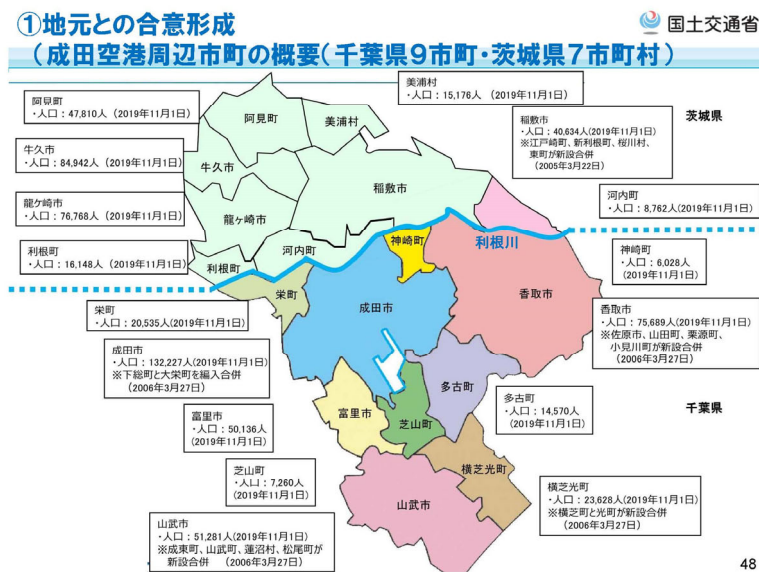
成田国際空港株式会社は成田空港法第1条及び第5条に基づき、独自に当該空港にかかわる飛行機の運行に関し管理及び運営権限を有しており、国からは法的に独立した民間企業であるため、国の公権力の行使権限としての航空行政権に服するも  
25 のではない。

コメントの追加 [利仁1]: 「深刻な被害」を受けているという科学的立証がなされていない点については、後述のコメントを参照のこと。



### 第3章 成田国際空港の概要

#### 第1 成田国際空港の地理的状況



48

成田国際空港は、上記図表のとおり、内陸に位置し、四方を住宅地で囲まれている。したがって同空港を離発着する航空機は必然的に住宅地の上空を飛行することになる。この点で、海上にある東京国際空港（羽田空港）、関西国際空港、中部国際空港とは異なる。

[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_Bf\\_000310.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_Bf_000310.html)

#### 10 第2 成田国際空港の沿革

##### 1、成田国際空港の開港(A滑走路のみ)

1966年7月、新東京国際空港公団が設立され、同年12月12日、国（当時運輸大臣大橋武夫）は、新東京国際空港公団に対して、新東京国際空港公団法第21条に基づき「基本計画」を指示した（空飛監第214号の3）。基本計画を踏まえ

て1967年1月に認可された成田空港工事実施計画は、主滑走路のA滑走路（4000m）、平行滑走路のB滑走路（2500m）および横風滑走路のC滑走路（3200m）からなっていた。1978年5月、用地問題を解決できないまま、A滑走路だけで成田国際空港は開港した。

5

## 2、B滑走路の拡張・供用開始

その後、新東京国際空港公団は、1999年9月、B滑走路南端を北側に800mずらし、またB滑走路予定地北端から480mを滑走路用地に加えた2180mをB暫定滑走路として工事実施計画の変更認可を申請した（同年12月認可）。新東京国際空港公団は、2002年4月にB暫定滑走路（2180m）とB誘路の供用を開始した。

10

2004年4月1日、成田国際空港株式会社法により被告が発足し、新東京国際空港公団は解散し、その一切の権利及び義務は同会社が承継した（成田国際空港株式会社法附則第12条1項）。

15

2002年4月の供用開始後、B暫定滑走路の年間離着陸回数は5万回から6万回（1日平均136回から164回）で推移していたが、成田国際空港の地盤沈下、羽田空港の国際化が進む中で、2007年以降、被告及び国は東アジアゲートウェイ構想の下、「首都圏空港の国際航空機能拡充」を打ち上げて、羽田・成田両空港の国際競争力を強化し、東アジアでのゲートウェイの地位の確保を策動してきた。

20

このため、羽田空港では、同年3月にD滑走路工事を着工し、他方、成田国際空港については、A滑走路・B暫定滑走路の同時離発着による年間離発着枠30万回化を国策として打ち出した。

25

すなわち、成田空港の年間離発着枠について、被告及び国は、2010年度中に22万回、2011年度中に25万回、2012年度中に27万回、そして2014年度中には30万回へ拡大するというものであった。そのためにB暫定滑走路の年間離着陸回数を15万回（1日平均410回）にするために、2006年にB暫

定滑走路を北側に320m延伸して2500mとし東側誘導路を新設し、またB暫定滑走路西側誘導路及び横掘地区誘導路の整備事業及び「への字誘導路」改良工事を行った。

2009年10月22日、被告は、2500mに拡張されたB滑走路及びB誘導路を供用開始した。これ以降、被告は、その広報誌である『成田空港～その役割と現状～』において、「B暫定滑走路」から「B滑走路」に表記を変更した。

### 第3 住民の意思を無視して「機能強化計画」が策定され、実施されていること

#### 1、「機能強化計画」(C滑走路新設、B滑走路拡張、夜間飛行増便)の内容と経緯

2016年9月、「成田空港に関する四者協議会」(以下、「四者協議会」という)で、①第3滑走路(3500m)新設、②B滑走路の北側1000m延長、③運航可能時間を午前5時から翌日午前1時とする夜間飛行増便等により、成田国際空港の年間離発着枠を年間50万回へ拡大するという計画が打ち出された(以下、「機能強化計画」という。)

四者協議会は、国土交通省、空港周辺9市町、千葉県、及び被告で構成されている。成田空港の機能充実と、地域との共生の推進に向けた課題について協議することを目的としているとされ、2001年5月に設立された。

機能強化計画の策定に伴い2019年11月、国交大臣が成田国際空港の基本計画を改訂し、①3本目の滑走路となる3500mのC滑走路を平行滑走路として新設し、②2500mのB滑走路を1000m延伸し、空港敷地の面積を1050ヘクタールから2600ヘクタールに約2.5倍拡大することを定めた。2020年1月には工事実施計画の変更が許可され、①C滑走路の新設、②B滑走路の1000m延伸、③夜間飛行制限の緩和が計画された。

## 2、「機能強化計画」の具体的内容

### 成田空港の機能強化について

別紙1 国土交通省

昨年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。2020年代の完成を目指して整備を進める。

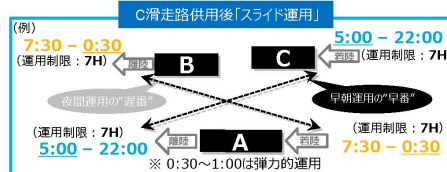
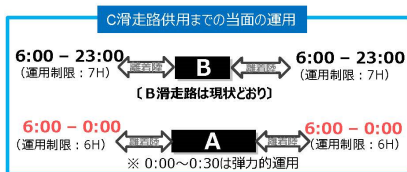
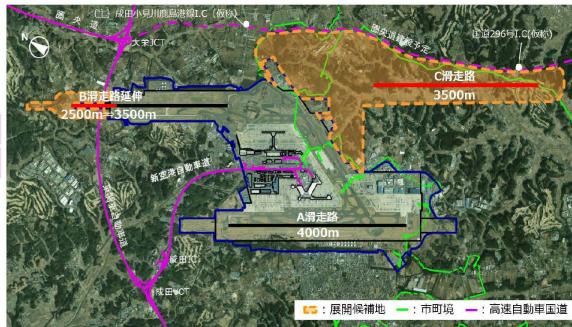
#### A滑走路の夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を、6-23時から6-24時に延長 \*新B・C滑走路の供用開始まで

#### B滑走路の延伸(2500m→3500m)

#### C滑走路の新設(3500m)

- 成田会社法に基づき国土交通大臣が定める基本計画を改定。
- 成田空港会社が、航空法に基づく空港等の変更許可を申請、許可後、整備を開始。
- 供用後は、「スライド運用」により、5時～0時半の運用時間を確保、年間発着容量50万回を実現。



機能強化策の具体的内容をその飛行時間についてのみ見ると、A、B及びC滑走路それぞれについては運用制限を7時間に限定するとしながら、実際には「スライド運用」をすることで、空港全体としては午前5時から午前0時30分まで航空機を飛ばし、さらにA滑走路は午前0時30分から午前1時までについては「弾力的運用」を許すとしているため、全体の飛行可能時間は午前5時から午前1時までとなる。そうなれば成田空港で飛行が制限されるのは午前1時から午前5時までのわずか4時間に過ぎないことになる。なお、この「スライド運用」、というのは同一の滑走路について常に午前5時から午前1時まで飛ばすことはないというだけであって、空港全体としてはこの時間帯に常に飛行をすることができるというのであり、それによる騒音がこの時間帯に常に発生していることになる。

このように現在の飛行制限時間さえ超える飛行が許され、かつその分、騒音発生

が増えることになる。とくにA滑走路とBあるいはC滑走路とに挟まれた地域（「谷間地域」と呼ばれる）では、3つの滑走路を使用する飛行機の騒音に午前5時から午前1時までの間、常に曝されることになる。欺瞞的であると言わなければならない。

5

### 3、「機能強化計画」が騒音被害をさらに拡大し深刻化させていくこと

後述のとおり現状でも重大な騒音被害が生じている。それに加え機能強化計画により便数が増え、深夜や早朝の飛行時間が延長されることになると、騒音被害、とくに深夜・早朝の騒音被害がさらに悪化することは確実である。この事態に対する原告らの危機感は非常に強い。

10

本件の審理においてはこの機能強化策が近い将来実際に実施されることを当然に念頭に置いてなければならない。

被告は、この成田空港拡張計画により、2029年には1日当たりの発着回数を1500回（年間発着回数50万回）にするという。コロナ禍前（2019年）の現行の実に2倍の回数である。

15

これにより被告はさらに周辺住民の騒音被害等を拡大し深刻化させようとしている。到底許されるものではない。

## 第4 内陸にある空港のうち夜間飛行が大幅に許容されているのは成田空港だけである。

20

### 1、内陸空港であるのに夜間飛行が大幅に許容されていること

成田空港は、内陸空港であるにもかかわらず、夜間飛行が大幅に許容されるといふ異常な飛行時間設定となっている。

民間の航空機が離着陸する空港で内陸にある空港の主なものは大坂国際空港（兵庫県伊丹市）、仙台空港、新潟空港福岡空港そして成田国際空港などである。

25

このうち仙台空港は午後9時30分から午前7時30分までの夜間飛行、新潟空

港は午後8時30分から午前7時30分までの夜間飛行、大阪国際空港は午後9時から午前7時までの夜間飛行、福岡空港は午後10時から午前7時までの夜間飛行がそれぞれ禁止されている（下記の表参照）。

5 東京国際空港（羽田空港）、中部国際空港、関西国際空港、北九州空港などは、夜間までの使用が認められているが、これらはいずれも海上に設置されている洋上空港であり、成田空港とは周囲の環境が大きく異なる。

しかし内陸空港の主な空港のうち成田空港だけが現在、午前0時（なお午前0時30分までは「弾力的運用」で飛行が可能）の飛行、そして午前6時からの飛行が可能とされている。この点で成田空港は極めて特異である。成田空港は内陸空港で  
10 唯一、夜間飛行が大幅に許容されているのである。

## 2、大阪国際空港における夜間飛行禁止をめぐる裁判の経緯

人口の密集する地域に設けられた内陸空港として成田空港に類似する大阪国際空港における、空港騒音訴訟の帰趨について説明しておく。

15 大阪国際空港の周辺住民28人が1969年12月、国に対し、午後9時以降午前7時までの飛行差止めと、過去・将来の損害賠償とを求めて大阪地裁に提訴した。1971年6月、新たに住民126人が〈環境権〉を前面に打ち出した第2次訴訟を提訴した。

1974年2月大阪地裁は、午後10時～翌日午前7時の飛行を禁止し、住民が  
20 騒音公害の発生を阻止する権利として人格権を認め、これを法的根拠とした差止めを認めた。また、過去の損害賠償だけを認めるという内容の判決を言い渡した。この判決は、人格権による差し止めを認めた点は評価できるが、当時、午後10時～翌日午前7時の飛行は禁止されており、現状追認の判決であった。原告側はこれを不十分として控訴した。

25 これに対して、1975年11月27日、大阪高裁は、空港周辺住民272人が国を相手に起こしていた訴えに対する控訴審の判決を言い渡し、沢井裁判長は「公

共性は、必ずしも絶対ではない」として夜9時以降の飛行差止請求を認め、さらに将来の損害賠償請求を認めた（甲A1，同2）。

国側は、この判決を受け、国内線については夜9時以降の発着を停止する措置を取ったが、判決には不服であるとして最高裁判所に上告した。

5 1981年12月16日、最高裁は請求を全面的に認容した高裁判決を破棄、一部損害賠償のみを認める原告敗訴の不当判決を下した。差し止め請求は航空行政権に影響を及ぼし、行政訴訟が可能かどうかは措くとして、民事差し止めは不合法として却下したのである。しかし、その後の公害調停における和解(1984年)により、大阪国際空港では、夜9時以降の発着は今も禁止されている。

10 このようにして、空港周辺住民による粘り強い騒音反対運動によって、眠ることのできる夜を取り戻すことができたのである。

#### **第4章 原告らが受けている騒音被害の実態**

##### **第1 本件訴訟提起に至る経緯**

###### **15 1、4地区と多古町の住民が共同したことの画期的な意義**

本件訴訟は、成田空港の航空機騒音下、被害を受けている住民団体が集まり、討論を繰り返しながら提訴に至ったものである。南から横芝光町の「航空機騒音から生活を守る会」、芝山町「空港の機能強化案から生活を守る会」および「郷土の空を考える会」、成田市の騒音下住民、そして騒音被害は県境をまたぎ茨城県にまで及んで、茨城県の稲敷市から「新利根を住みやすくする会」の4地区の団体が騒音問題と闘ってきた。他に多古町からも今回の原告に被害住民が参加している。

成田空港による騒音被害は広域にわたっており、過去の歴史的な経緯や、住民の問題意識もばらばらで、なかなか一つにまとまることができなかつた。しかし、2020年7月に行った国交省との2回目の行政交渉で初めて4地区が合流し、共同で交渉を行った。これをきっかけとして共に活動していくこととなり、「成田空港の騒音から生活を守る周辺住民の会」が4地区で結成されるに至ったのである。

各地区で行われていた住民の組織化の流れは、ほぼ同様であり、以下、芝山町を例に挙げて説明する。

## 2、さらなる機能強化に驚き、地域で訴え始める

5 成田空港の「更なる機能強化」が初めて発表されたのは、2016年9月17日であった。国交省(国)、空港会社・NAA、千葉県、空港周辺の市町で構成された「4者協」と呼ばれる協議の場で、空港の機能強化を進めていくことに4者が合意したという発表であった。この4者協が住民にたいする説明を開始した。

10 住民は、このような説明の場で反対意見を述べている住民同士が連絡を取り合う形で組織されていった。芝山町では6地区が集まり、2017年5月11日に「空港の機能強化案から生活を守る会」(守る会)を発足させた。そして、6月12日には、町長と町議会、千葉県知事に要望書を提出した。町や議会と守る会は、要望書について話し合いをしたが、話し合いは平行線に終わった。守る会は芝山町議会には請願書を提出した。議会で住民が提出した請願書が不採択とされることはまれであったが、  
15 相川町長の強い指示があり否決された。2017年9月2日には守る会が報告会を開催した。その報告会に参加した町民が、運動の参加者となっていった。

機能強化の合意にあたって、これに反対したのは横芝光町の佐藤町長だけであった。他の8市町の首長はみな賛成した。守る会は、佐藤町長とも連絡を取った。翌2017年1月29日に、会の看板を立て、地域の中で意思を表明した。ひとつの地区で



は約三分の一の住民が強制移転になる。「協力し合って生きてきた、地区の分断は絶対にやめて欲しい」「夜間飛行延長反対」「安眠なくして共栄なし」などの看板も掲げた。(この写真は横芝光町で掲げられた看板である。)





省・空港会社から出された『成田空港の更なる機能強化』策は、まるで寝た子を起  
こすかのように、騒音を耐え抜いている我々住民にとっては衝撃的な内容でした。  
空港の敷地・規模を現状の倍にし、B滑走路を北側に1000m延伸し、さらに3  
500mのC滑走路を横芝光町方向に突き出すように新設する。それによって横芝  
5 駅周辺にある1万戸以上の住宅が騒音値70dBを超える騒音に毎日、一生さらされる  
ことになります。それでも住民は黙って、早朝5時から飛び始め、運航の終了は深  
夜24時半、場合によっては25時まで続く20時間飛行に耐えなければならない  
のか。年間の発着回数はA滑走路17万回、B滑走路17万回、新設されるC滑走路も  
17万回、計50万回以上に拡大されます。こんな劣悪な環境になるというのに、黙っ  
10 ていられますか。黙ったまま、会話もできない状況になるのを待っているというの  
ですか。私たちはできません。だから、黙っていた住民たちが立ち上がり、訴訟団  
を結成しようとしているのです。

私の地区では昨年(2022年)10月、空港機能強化の進捗状況を説明してもら  
おうと、町の空港対策課を呼びました。その時、私は空港対策課の課長に聞きまし  
15 た。「学校で学んだと思うが、騒音というのは公害ですよ」と。課長は「はい」と  
言いました。さらに「騒音公害にさらされている上に、これ以上公害を増やしてど  
うするのか」と問うと、何と答えたと思いますか。「私のところもそうですから」で  
す。

町は機能強化について、プラス効果とマイナス効果があると言います。プラス効  
20 果はカネをもらって、町が将来にわたり持続可能な地として成長発展していく。一  
方でマイナス効果は「最小化の取り組みが必要だ」としているだけで、何がマイナ  
ス効果なのか具体的に語ることはありませんでした。

我々の先祖は、この地が生活しやすい、住みやすい、子育てがしやすい、だから  
この地に定住することを決めたのです。何百年も住み続けてきたのです。大勢の人  
25 が集まり、村を形成し、力を合わせて暮らしてきました。地域で協力し合いながら  
生活してきたのです。それが今はどうでしょう。60dB、70dBの騒音を撒き散ら

し、はっきりなしに飛行機が飛ぶ環境です。

世界のトップレベルの科学者が集まる WHO の言っていることにも耳を傾けず、騒音の被害を、ただのマイナス効果だと軽視して、ほんとうに町の形成ができるでしょうか。これが行政ですか。空港対策課の職員に、行政は住民の財産と健康を守る  
5 ことが仕事ではないかと聞いたら、答えは「そのとおり」です。まったく話になりません。それでいて人口を増やすだとか、子育ての支援をすとか、きれいごとを並べ立てている。子どもが病気になるような騒音下で、なにが子育てですか。なにが町の形成ですか。町の人口はどんどん減っていて、今や7000人を割っています。ちなみに町の職員の給料は日本一です。そう、新聞に載っていました。みなさん、騒音を招き入れる町の未来は廃村です。無人化地帯ですよ。

本日、結成される訴訟団の目的は、騒音被害を受けている住民が、成田空港会社と国に対して夜間早朝の飛行差止をしてもらいたい、少しでも住民が生活をしやすい飛行時間帯にしてもらいたい。そして、併せて掲げている損害賠償請求はおまけ  
10 みたいなもので、私は無くてもよいとさえ思っています。

みなさん、ここで何もしなければ40秒に1機の騒音になってしまいます。私たちは、何度も何度も改善を求めて意見・要望活動を行ってきました。しかし、1ミリたりとも改善されることはありませんでした。空港建設ありき、結論ありきの4者協の考え方は、反対意見を振り払うだけの露払いのパフォーマンスに過ぎませんでした。よって、この機能強化策が私たちの睡眠を奪う20時間飛行、1日24時間のうち20時間が騒音にさらされるのです。そんなことで住民の生活、基本的人権  
20 が守られていると言えるのでしょうか。成田空港の機能強化策は本当に正当な政策なのか、ぜひ司法の場で問うてみたいと思います。」

以下、各地域の原告の何人かについて、その被害の実態を報告する。追って、さらに詳細な原告らの被害実態を口頭弁論において補充し、そして立証する。

25

[個人情報が含まれているため削除]

5

## 第5章 差し止め請求

### 第1 航空機騒音による重大な人権侵害が継続していること

被告は、成田空港を設置・管理し、これを自ら使用することによって、原告ら周辺地域住民に対し航空機騒音暴露により重大な人権侵害行為を繰り返している。

10 その最も重大な人権侵害は、午後9時から午前6時までの夜間。深夜及び早朝の飛行により、原告ら地域住民のこの時間帯の静謐でなければならない生活を妨害し、とりわけ睡眠の妨害とそれによる数々の睡眠障害を発生させている点である。

このような被告による夜間、深夜そして早朝の飛行は一刻も早く差し止める必要がある。

15

### 第2 激甚な航空機騒音の実態

#### 1、成田空港の周辺の住宅地上空での低空飛行・旋回

成田空港の構造及び地理的な条件から、成田空港において離着陸する航空機は、いずれも風向きによって北側あるいは南側から住宅地上を低空で侵入し、また離陸  
20 および着陸の際に旋回を行い、原告らの居住する周辺住宅地上空を飛行している  
(甲A3同報告書添付の参考資料20頁以下。甲A13の航跡図参照)。

#### 2、コロナ前の2019年度(令和元年度。2019年4月～2020年3月まで)の飛行と騒音の実態

##### 25 (1)過去最高の飛行

この年度は過去最高の25万8497回の飛行が行われた(甲A5・44頁年

報)。

### (2) 夜間9時から12時まで、午前6時から7時までの飛行実態

甲A6 (共生財団2019年度(令和元年度)騒音測定結果(資料集))131頁によると、2019年度の午前0時から午前7時までの飛行回数はA. B滑走路合計で7425回、日平均20.3回、全体に占める割合は2.9%であり、午後10時から午前0時までの飛行回数は7147回、日平均19.5回、割合は2.8%である。両者を合わせると午後10時から翌朝午前7時までの飛行回数は年間1万4572回、一日平均39.8回、全体に占める割合は5.7%となる。なおこの甲A6には午後9時から同10時までの飛行回数は個別には掲載されていないため不明であるが、当然この時間帯の飛行回数は午後10時以降の毎1時間での飛行回数より多いと推測されるから(甲8。2021年度、共生122頁)、午後9時から翌朝7時までの飛行回数はさらに増加することになる。

このように、原告らの夜間、深夜及び早朝の生活や睡眠は多くの航空機飛行による騒音に曝されているのである。

15

### (3) 午後9時から翌朝7時までのLnight40dB以上の騒音の実態

ア、成田空港の周辺地域における午後9時から翌朝7時までの夜間、深夜および早朝の航空機飛行による騒音は空港周辺に居住する住民の静謐な生活や睡眠を妨害するだけでなく睡眠障害までも引き起こしておりもっとも深刻であり一刻も放置できない状態である。

20

イ、北海道大学大学院地域環境研究室(松井利仁教授)(以下、「北大松井研究室」という)が作成したLnight40dB(「Lnight40 dB」の意味やこの騒音レベルが飛行差し止めの基準たりうることについては後の第3において述べる。)のコンター図(甲A13)に明らかとなり、夜間、深夜及び早朝の騒音は成田空港の周辺的全地域に広く及んでおり、周辺住民の夜間、深夜及び早朝における食事、団らん、休息、勉強及び読書等の生活を著しく妨害しているだけでなく、何より

25

も住民の夜間、深夜及び早朝の睡眠妨害及び睡眠障害（それに伴う心身の各種疾病）を生じさせているのである。

このコンター図は成田空港における2017年の航空機飛行をもとに北大松井研究室が作成したものであるが、同図に示す夜間、深夜及び早朝の飛行機騒音レベルLnight40dB以上の騒音は、後に詳しく述べるようにWHO欧州基準において、睡眠障害を発生させる騒音としてこれを発生する飛行は禁止されている。

なお、現時点で午後9時から午後10時までのLnight40 dB以上の騒音の発生状況を示す数値およびコンター図は現時点では入手できてないが、午後10時以降の飛行回数と午後9時から同10時までの飛行回数を比較すると、後者が圧倒的に多いため（たとえば甲8号証128頁参照）、後者の時間帯のLnight40 dB以上の騒音は確実に前者を上回っていると予測される。

#### (4) 午後9時から翌朝7時までの60dB以上の単発騒音の実態

上記甲A3号証8頁以下の測定結果一覧及び稲敷市の2019年度の騒音実態調査の報告書（甲A9）19頁以下によると、単発騒音の年平均値は103カ所の騒音測定局の全てにおいて60dB以上（60dB以上の騒音レベルが夜間の飛行差し止めの基準となりうることについては第4で述べる。）を記録している。

そして2017年度の成田空港周辺の飛行データをもとにして上記北大松井研究室が行った分析によれば午後10時から翌朝7時までの間に本件の原告らが少なくとも1日に2回以上、居住場所によっては1日に6回以上の60dB以上の単発騒音に曝されている実態が明らかとなっている。

この夜間、深夜及び早朝における60dB以上の単発騒音は、それだけで住民の睡眠を妨害する騒音であるとされている（1999年WHOガイドライン。後に証拠提出する。甲A14）。それによると、この騒音レベルに夜間に1週間（午後10時から早朝6時までの間）に少なくとも2、3回以上曝され、それが1か月以上継続することは、住民の睡眠障害を発生させる睡眠妨害（入眠困難、夜間覚醒、早朝覚醒な

コメントの追加 [利仁2]: 明白な捏造記述：欧州 WHO のガイドラインには、欧州を含め、何の法的拘束力もない。

コメントの追加 [利仁3]: Lnight の定義は、夜間（日本の環境基準では22～7時）の平均騒音レベルであり、9～10時の Lnight などという指標は、世界中どこを探しても、計算も利用もされていない。Lnight という指標の意義や目的、どのように利用されているかを知らない者による記述である。

コメントの追加 [利仁4]: 60dB 以上の騒音が、全ての住民に睡眠妨害を及ぼすかのような誤解を生じさせる記載内容。1999年の WHO 環境騒音ガイドラインでは、60dB という値は睡眠妨害が生じ始める騒音レベルであると記述されている。この記載に基づけば、ちょうど60dB の騒音では、睡眠妨害を受ける住民はゼロである。

ど)であるされる(甲A14)。そのため欧州においては夜間において60dB以上の騒音を発生させる飛行は禁止されるべきであるとされている(欧州WHO夜間騒音ガイドライン2009年。後に証拠提出する。)

コメントの追加 [利仁5]: 全く非科学的な記述である。睡眠障害の診断基準(週に2,3回以上の睡眠影響が1か月以上継続)が、いつの間にか騒音の発生回数と混同されている。騒音が発生したからといって、睡眠影響が生じるとは限らない。睡眠障害の診断基準を正しく理解していないこと、騒音の発生と騒音影響との関係を理解しておらず、60dB以上なら必ず睡眠影響が生じると誤った解釈に基づいている、全く非科学的な記述である。

コメントの追加 [利仁6]: WHOガイドラインに法的な規制力はない。WHOは、各国に環境基準などを定める際の科学的根拠の参考としてガイドラインを示しているに過ぎない。このことはWHOガイドライン文書の中にも記載されているが、文書を読んでいないか、理解していないかのいずれかであると推測できる。

### 5 3、コロナ感染拡大後の2021年度(令和3年度)の飛行と騒音の実態

#### (1)新型コロナウイルス感染症拡大時期の飛行回数

この年度(2021年4月~2022年3月まで)はコロナ感染拡大の影響下にあった年度であり、上記の2019年度と比較すると、成田空港の年間や月間の全体の飛行回数は減少し、年間の総飛行回数は13万7585回であった(甲A7号証44頁)。

#### (2)2021年度の午後9時から午前7時までの飛行回数

しかし、この年度の午前0時から午前7時までの飛行回数はA. B滑走路合計で4934回、1日平均13.5回、全体に占める割合は3.6%であり、午後10時から午前0時までの飛行回数は7501回、1日平均19.5回、割合は5.5%である。両者を合わせると午後10時から翌朝午前7時までの飛行回数は年間1万2435回、一日平均34.1回、全体に占める割合は9.1%となる。さらに甲A8の122頁にあるように、2021年度の午後9時から10時までの1時間の飛行回数は年間で7832回、1日平均21.5回、全体に占める割合5.7%である。

そうするとこの年度は全体としての飛行回数は減少したものの、午後10時から午前0時までの回数はむしろ増加しており、午後10時から午前7時までの飛行の総数の全体に占める割合も9.1%(2019年は5.7%)であり夜間、深夜及び早朝の飛行回数の比重高くなっている。これにさらに午後9時から同10時までの飛行を加えると夜間、深夜及び早朝の飛行回数は2019年のコロナ以前の状態にほぼ戻ったものということができる。

この夜間、深夜及び早朝の便数の増加は貨物を搭載した飛行機の飛行が増加したためとされており、そうだとすると一般に旅客飛行機よりも貨物飛行機の方が積載荷重が多く、そのため離着陸の際のエンジン負荷が高く、低空を飛行することになり騒音レベルも増加するとされている。

5 このように、2021年度においても、原告らの夜間、深夜及び早朝の生活や睡眠は多くの航空機の騒音に曝されているということが出来る。

### (3)午後9時から早朝7時までの間のLnight40dB以上の航空機騒音

ア、この年度は上記のとおり、コロナ感染拡大の影響下にあった年度であり、201

10 9年度と比較して成田空港の年間全体の飛行回数は減少した。

しかし、この点も既にみたように、この時期においても、午後9時から翌朝の午前7時までの夜間、深夜及び早朝の飛行回数は、この時間帯の貨物機の飛行回数が逆に増加したことなどから、2019年度以前と比較してもむしろ増加していることがわかった。

15

イ、そうすると、Lnight40 dBの曝露地域を示すコンター図（甲 A13）は2017年度の飛行をもとに作成されたものではあるが、2021年度においても、同図とほぼ同一あるいはさらに広範な地域を含むものとなっているものと予測される。

したがって、2021年度の夜間、深夜及び早朝の騒音も成田空港の周辺地域に広く及んでおり、**周辺住民の夜間、深夜及び早朝における食事、団らん、休息、勉強及び読書等の生活を著しく妨害しているだけでなく、何よりも住民の夜間、深夜及び早朝の睡眠妨害及び睡眠障害（それに伴う心身の各種疾病）を生じさせている状態はこの年度においても継続しているということが出来る。**

そして既に述べたように同図に示す**夜間、深夜及び早朝の飛行機騒音レベルLnight40dB以上の騒音は、後に詳しく述べるようにWHO 欧州基準において、睡眠障害を発生させる騒音としてこの騒音を発生する飛行を禁止されている騒音であ**

25

コメントの追加 [利仁7]: 騒音コンターから科学的に言えることは、リスクに過ぎず、この地域で影響を受けている住民は存在すると推測されるが、どの個人が影響を受けているかは判断できない。本訴訟の原告が影響を受けているかどうかについて、騒音コンターは何の科学的根拠も示さないことに注意する必要がある。

コメントの追加 [利仁8]: 前述の通り、WHO ガイドラインは勧告値や影響が生じ始める騒音レベルを示しているにすぎず、法的規制値ではない。WHO ガイドラインのことを知らない者が自らの都合の良ように解釈して記載した内容である。



る。

#### (4)午後9時から翌朝7時までの60dB以上の単発騒音の実態

上記甲A4号証の7頁以下の測定結果一覧によると2021年度においても単発騒音の年平均値は千葉県内の騒音測定局の全てにおいて60dB以上を記録している。現時点では茨城県稲敷市内の観測地点(甲A9)の令和元年度の調査報告書に記載された観測地点)の単発騒音のデータはないが、上記千葉県内の数値を見ると、稲敷市のこの地域においても千葉県内の観測地点と同様にすべて60dB以上の単発騒音の年平均値と推認できる。

したがって、2021年度においても、甲A11の午後10時から翌朝7時までの間に60dB以上の単発騒音に曝された地域を示すコンターが妥当と思われる。そうすると、2021年度においても、本件の原告らが少なくとも1日に2回以上、居住場所によっては1日に6回60dB以上の騒音に曝されている実態が継続していると認めることができる。

既に述べたとおり、この夜間、深夜及び早朝における60dB以上の単発騒音は、それだけで住民の睡眠を妨害する騒音であるとされている(1999年ガイドライン)。この騒音レベルに1週間に少なくとも2、3回以上曝され、それが1か月以上存在することは住民の睡眠障害を発生させる不正常的な睡眠状態(入眠困難、夜間覚醒、早朝覚醒など)であるされる(甲A14)。そのため欧州においては夜間において60dB以上の騒音を発生させる飛行は禁止されるべきであるとされている(欧州WHO夜間騒音ガイドライン2009年)。

コメントの追加 [利仁9]: 騒音コンターが示す値は、その場所での騒音曝露に関する情報であり、そこに居住する住民個人の騒音曝露を示すものではない。家屋の遮音量、個人の生活様式、その他、様々な要因によって、騒音コンターの示す値と個人の曝露との間には乖離がある。例えば、夜間、その場所で睡眠をとっていない者はコンターが示す値とは全く無関係。

コメントの追加 [利仁10]: 前述の通り、明らかに科学的に誤った記述。騒音に関する知識をほとんど有していないのに、そのことを認識していない者による記述。

### 4. 提訴時点(2023年3月時点)の飛行と騒音の実態

#### (1)飛行回数の増加

2022年度に成田空港の現時点まで離着陸する飛行機の飛行の実数は現時点では不明であるが、被告成田国際空港株式会社が公表している「空港運用状況(20

22年4月から2023年1月まで)の発着回数を見ると前年より大きく増加を示している。

このような飛行回数の増加は、コロナが国内国外において終息してきている一般的な状況からすると、2022年度、さらに2023年度においても2021年度

5 の飛行実績をさらに上回る飛行が見込まれるのである。  
そうするとこのままの状態では、午後9時から翌朝7時までの夜間、深夜及び早朝の飛行も2021年度よりさらに増加していき、それに伴い飛行機騒音もこれまで以上に激しくなり、騒音被害がますます深刻となっていくことは明らかである。

## 10 (2)騒音被害の深刻化を示す調査結果

さらに、現時点での騒音被害がますます深刻となっていることを示す調査報告がある。

すなわち、2022年10月以降現時点までも継続して行われている上記北大松井研究室の調査である。その調査によると、午後9時から早朝7時までの時間帯の

15 飛行回数及びその騒音レベルがコロナ前の2019年度の同時期と比較してもそれぞれ増加していることが裏付けられた。  
この調査は成田空港の周辺4地域(茨城県稲敷市、千葉県成田市、千葉県横芝光町及び千葉県芝山町)に居住する住民で原告となっている者の自宅において各1週間(7日間)連続した日の飛行回数と騒音レベルを具体的に測定したものである。

20 その結果を示すものが現時点で報告書となっている甲B1の1ないし7である。その詳細は後の第4において述べるが、すべての調査対象者において、飛行機の上空通過により、60dB、70dB、80dBの騒音が発生しており、とくに住民の多くが睡眠を取る午後9時から朝7時の時間帯の騒音発生状況は60dBを超える騒音が1日平均

25 20回ないし30回発生している深刻な状況である。大半が70dBを超える騒音が発生している居宅もある(甲B1)。

この調査結果を見ても、成田空港の飛行の発着回数はほぼコロナ前の状況に戻り、

コメントの追加 [利仁11]: WHO 環境騒音ガイドラインでは、60dBの騒音による睡眠妨害の確率はゼロ%ときさいされているのみである。70dBで睡眠妨害を受ける確率は60dBよりも上昇はするが、どの程度の確率で睡眠妨害をうけるかは、1999年のガイドラインには記載されていない。「深刻」かどうかの判断できないはずである。

したがってその発する騒音も同時と同じか、もしくはそれを凌ぐ深刻な状態となっていることは疑いがない。

### 第3 差し止めの対象となる Lnight40dB以上の騒音レベルについて

#### 5 1、Lnight40dB以上の騒音レベルは WHO 基準等からあきらかに睡眠障害をもたらす騒音であること

##### (1)航空機騒音を始めとする環境騒音についての科学的知見

航空機騒音が周辺住民の健康にいかなる影響を与えるかについて、WHO（世界保健機関）は科学的知見に基づくWHO環境騒音ガイドライン（1999年策定。

10 以下「WHOガイドライン」という。）を策定した。睡眠障害については、WHOガイドラインの段階から極めて重要な騒音による被害の一つとして取り上げられており、同ガイドラインにおいては「Lnight」という指標に基づくガイドライン値は策定されなかったものの、夜間騒音は夜間のみの騒音レベルに基づき評価しなければならないこと、すなわちLdenやWECPNLなどの24時間データが含まれた  
15 指標では睡眠への影響は評価できないことが強調された。

さらにその睡眠被害の重大さに鑑みて、WHO欧州地域事務局は、「欧州WHO夜間騒音ガイドライン」を2009年に策定し、夜間騒音を防止する必要性を明らかにした。この段階から、夜間騒音のみを示す指標である Lnight がガイドライン値に用いられるようになり、夜間騒音の基準は Lnight40dB以下としなければならないこと  
20 とが定められた。

さらに、2018年には欧州WHOはさらに研究を深め、「欧州WHO環境騒音ガイドライン」を策定している。

以下では、これらガイドラインに示された科学的知見につき、夜間騒音が Lnight40dBの基準を超えてはならないことにつき述べる。

25

コメントの追加 [利仁12]: Lnightに基づくガイドライン値が示されており、全閉時でもそのことが引用されているのに、極めて不可解な記載内容。いずれにせよ、騒音に関して無知な者が執筆したと判断ができる。

コメントの追加 [利仁13]: WHOがLnightを用いるようになったのは、2009年からではない。1980年に公布された騒音クライテリアにおいても、睡眠妨害の指標としてLnightが使用されており、2002年には欧州騒音指令でLnightの使用が義務付けられている。これまでと同様、騒音に関する知識を持たない者による記述である。

コメントの追加 [利仁14]: これまでと同様の勝手な解釈による記載内容。このようなことは定められていない。

## (2)WHOガイドライン(1999年)

前述のとおり、同ガイドラインにおいては「Lnight」という指標に基づくガイドライン値は策定されなかったものの、夜間騒音は夜間のみの騒音レベルに基づき評価しなければならないこと、すなわちLdenやWECPNLなどの24時間が含まれた指標では睡眠への影響は評価できないことが強調された。睡眠障害に関する限度でWHOガイドラインの記述を抜粋すると、次のとおりである（一部表現を変えたところがある）。

コメントの追加 [利仁15]: 前述のとおり、無知な者による誤った記述。

### ア、睡眠妨害

睡眠妨害は、環境騒音の主要な影響の一つである。騒音によって睡眠中に一次影響が生じ、二次影響として騒音曝露を受けた次の日にも影響が生ずる。妨害を受けない睡眠は身体的・精神的な機能を良好に保つために不可欠である。睡眠妨害の一次影響としては、入眠困難、覚醒や睡眠深度の変化、血圧・心拍数・指先脈波振幅の上昇、血管収縮、呼吸の変化、不整脈、体動の増加などがある。問題となっている騒音の騒音レベルよりも、暗騒音とのレベル差が反応確率に關与する。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。翌朝やその後何日間かに現れる睡眠妨害の二次影響としては、不眠感、疲労感、憂鬱、作業能率の低下といったものがある。

快適な睡眠のためには、夜間の連続的な暗騒音のLAeqは30dB(A)以下にとどめるべきであり、個々の発生音についても45dB(A)を超えるような騒音は避けるべきである。

コメントの追加 [利仁16]: これらの騒音レベルは屋内の値であるが、そのことが記載されていない。屋内・屋外を区別しなければならないことを知らない者による執筆内容と考えられ、この後にも同様な記載がある。

### イ、生理的機能

空港等の近傍の住民に対して、騒音が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。長期曝露によって、住民の中の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。影響の大

きさやそれが持続する時間は、一部、個人の特性、生活習慣、環境条件などの影響を受ける。

強大な工場騒音に5年～30年曝露された労働者は血圧が上昇し、高血圧になるリスクが高まると考えられる。心循環器系への影響は、 $L_{Aeq, 24h}$ が65 dB (A)～70 dB (A)の航空機騒音・道路交通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重大である。

コメントの追加 [利仁17]: これは公衆衛生上の重大性のことを述べており、個人が影響を受けるかどうかを科学的に述べてはいないことに注意が必要。個人が影響を受けていることを科学的に立証するには、騒音との因果関係について、科学的な診断や個別の騒音測定などが必要である。

## ウ、住民の行動への影響、不快感(アノイアンス)

騒音は不快感を抱かせるだけでなく、社会的影響を及ぼすとともに行動へも影響を及ぼす。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ずると考えられる。同じ曝露量であっても、別の交通騒音や工場騒音では不快感の程度が異なることを認識しておかなければならない。なぜならば、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(個人差が大きい)。80 dB (A)を超える騒音は援助的な行動を減少させ、攻撃的な行動を増加させると考えられる。高レベルの騒音に曝露されることにより、学童が無力感を抱きやすくなってしまうことが懸念される。騒音に振動が伴う場合や、低周波音が含まれる場合、衝撃音(例えば射撃音)が含まれる場合には、より強い住民反応が報告される。

## 工、高感受性群

騒音対策や騒音規制を行う場合には、住民の中の高感受性群に注目すべきであ

る。高感受性群の例としては、特定の疾患や健康問題を有する人（高血圧など）、入院患者や自宅療養中の人、複雑な認知作業を行う人、盲人、聴力障害を有する人、胎児、乳児、小児、高齢者などが挙げられる。高周波数領域の聴力がわずかに低下しているだけでも騒音環境下では会話が困難になると考えられるので、住民の大多数が会話妨害に関しては高感受性群に属する。

#### オ、WHOガイドラインのガイドライン値

WHOガイドラインが上記知見に基づき、設定したガイドライン値のうち、睡眠障害に関するものは次のとおりである。

	重要な健康影響	LAeq	時間区分	LAFmax
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

この表のガイドライン値は、そこに掲げられた「重要な健康影響」が生ずる最低のレベル（下限値）であるとされる。LAeqの値は、その時間区分、すなわち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、LAFmaxの値は、夜間における最大の騒音レベル（fastの動特性）を示す。単位はいずれもdBである。

#### カ、夜間騒音指標としてLdenやWECPNLを用いることについて

Lden（夕刻・夜間の騒音に、それぞれ5dB、10dBのペナルティを加算した24時間平均騒音レベル）のような、夜間の騒音に重み付けをした指標は、夜間に騒音への不快感が増すことを考慮した、うるささ（不快感）を評価するための指標であるにすぎず、住民の睡眠を保護するものではない、と記載されている。

### (3)WHO欧州夜間騒音ガイドライン

#### ア、騒音指標について

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取り入れて、2009年に「欧州夜間騒音ガイドライン（実務的概要）」（Night Noise Guidelines for Europe）を公表した。  
5  
夜間の騒音による睡眠妨害が健康影響の主因であるとして、夜間騒音を元にガイドライン値を示したものである。

同ガイドラインにおいては、夜間騒音の基準として「Lnight」の指標が用いられている。「Lnight」とは、夜間平均騒音レベルとも呼ばれ、夜間騒音の長期評価指標として古くから用いられてきた指標である。その計算方法は、  
10

$$L_{night} = 10 \cdot \log \left\{ \left( \sum 10^{(LAE/10)} \right) / T_{時間} \times 3600 \right\}$$

と表され、深夜時間帯の航空機騒音LAEを累積し、時間帯（原則として22～6時）で平均した等価騒音レベルを示す指標である。

#### イ、WHO欧州夜間騒音ガイドラインにおける科学的知見の前提

同ガイドラインにおいても、WHOガイドライン同様、子ども、高齢者、妊婦等は高リスク群としてリストアップされ、これら高リスク群を対象としている。

また、ガイドラインは、生活時間帯調査結果に基づいて、24時間の中で8時間の睡眠時間帯を確保することは「最低限度」の選択であるとしている。さらに、  
20  
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%の住民の睡眠を保護するには10時間の睡眠時間帯が必要であるとも述べる。

#### ウ、WHO欧州夜間騒音ガイドラインにおける科学的知見

同ガイドラインにおいては、様々な科学的研究結果から、Lnight 30dB未満においては実質的な生理学的影響は生じないとされたものの、  
25

Lnight 30から40dBにかけて、様々な睡眠影響が生じ始めることが指摘され

ている。影響の程度は音源の特性や発生回数に依存するものの、高感受性群（子ども、成人、高齢者など）は影響を受けやすいとされ、**Lnight40dB**が悪影響の生じ始めるレベルであるとされている。

さらに、**Lnight40dB**～**Lnight55dB**においては、健康への悪影響が認められ、多くの住民は生活を騒音に順応しなければならなくなること、高感受性群ではより重度の影響を受けることが指摘されている。

さらに、**Lnight55dB**以上においては、公衆衛生上、ますます危険な状態となり、高頻度で健康影響が生じ、相当数の住民が高度の不快感を訴え、睡眠妨害を受けるとされる。また、心臓血管系疾患のリスクが増加する科学的根拠も認められている。

表 3.3 夜間騒音曝露量と健康影響の関連 (2009) <sup>4)</sup>

$L_{\text{night, outside}}$	住民への健康影響
<30 dB	実質的な生理学的な影響は生じない。30 dB は影響が観測されないレベル (NOEL) である。
30-40 dB	様々な睡眠影響が生じ始める。影響の程度は音源の特性や発生回数に依存する。高感受性群（子ども、病人、高齢者など）は影響を受けやすい。しかし、影響の程度はそれほど大きくなく、40 dB が悪影響の生じ始めるレベル (LOAEL) である。
40-55 dB	健康への悪影響が認められ、多くの住民は生活を騒音に順応しなければならない。高感受性群ではより重度の影響を受ける。
>55 dB	公衆衛生上、ますます危険な状態であり、高頻度で健康影響が生じ、相当数の住民が高度の不快感を訴え、睡眠妨害を受ける。心臓血管系疾患のリスクが増加する科学的根拠がある。

## 工、欧州WHO夜間騒音ガイドラインにおけるガイドライン値

欧州WHO夜間騒音ガイドラインは、かかる知見に基づき、公衆の健康を夜間騒音から保護するための夜間騒音ガイドラインとして次の提案をした。

夜間騒音ガイドライン **Lnight, outside = 4 0 d B**

暫定目標 **Lnight, outside = 5 5 d B**

この表の **Lnight, outside** とは、屋外における夜間の等価騒音レベルである。



「夜間騒音ガイドライン」が **Lnight, outside = 40 dB** であるとは、大多数の人々が床に就いている時間帯（夜間）に屋外の騒音レベルが40 dBを超えてはならないことを提言するということであり、この値は健康に対する悪影響が生ずる下限値であるとされている。また、「暫定目標」とは、種々の理由によってガイドラインを早期に達成できない場合の提案であって、それ自体は健康影響に基づいた値ではない（高感受性群はこの騒音レベルでは保護されない）とされている。（2009年欧州夜間騒音ガイドライン）

これらの値は家屋による遮音量として21 dBを見込んでいるが、一般にヨーロッパの家屋の遮音量は我が国の木造家屋に比べると高く、我が国の木造家屋では15 dB程度の遮音量しか得られないので我が国ではより低い屋外騒音レベルでも健康影響が生ずる。

#### (4)2018年欧州WHO環境騒音ガイドライン

欧州WHOはさらに、2018年、「環境騒音は、健康影響リスクが生じる最も重要な環境要因の一つである」として、騒音暴露から人間の健康を保護するための勧告を行う必要性を強調し、「欧州WHO環境騒音ガイドライン」を策定した。

同ガイドラインにおいても、夜間騒音暴露について、**Lnight40 dB**以下にすることが強く推奨された。

その根拠としてあげられているのが、騒音レベル **Lnight40 dB**で11%の参加者が高度な睡眠妨害を受けたとの結果を含む研究結果である。すなわち、航空機騒音暴露と睡眠障害の関連性につき、

表 32. 航空機騒音暴露 (Lnight) と睡眠障害 (%HSD) の関連性

Lnight	睡眠障害 (HSD) の発症割合 (%) の平均値	発症割合 95%以上であることが認められる信頼区間 (CI)
--------	---------------------------	--------------------------------

コメントの追加 [利仁18]: 我が国での家屋遮音量に関して、科学的知見は極めて限られており、遮音量に関する科学的な調査は行われておらず、我が国の木造家屋の遮音量が15dB程度という科学的データはない。科学的には未解明というのが適切である。

コメントの追加 [利仁19]: ガイドラインで示されたのは、「高度の睡眠妨害 (HSD)」であり、「睡眠障害」ではない。

コメントの追加 [利仁20]: 信頼区間の定義が、全く訳の分からない内容になっている。

40	11.3	4.72-17.81
45	15.0	6.95-23.08
50	19.7	9.87-29.60
55	25.5	13.57-37.41
60	32.3	18.15-46.36
65	40.0	23.65-56.05

との結果が得られ、**Lnight40 dB**から睡眠障害への影響が出ることが明らかとなっているのである（甲A15）。

コメントの追加 [利仁21]: 睡眠妨害と睡眠障害の違いを正しく理解していないと考えられる。

### (5)騒音が心身に対する影響をもたらすことに関する科学的知見

#### 5 ア、心身に対する影響のメカニズム

そもそもなぜ、騒音が睡眠障害をもたらすのか、そして睡眠障害が人体にどのような影響をもたらすのかについても科学的に明らかとなっている。

人間の身体は、各種ストレス（細菌感染、暑さ寒さ、心理的ストレスなど）により影響を受ける。騒音は、物理的に人間を覚醒させ緊張をもたらすものであるから、暑さ寒さなどと同じような物理的ストレスとなる。

10 ストレスが生体に曝露されると、生体内で「ストレス反応」が生じ、内分泌系・免疫系・自律神経系に変化をもたらされる。この反応の中で、いわゆる「ストレスホルモン」の分泌が促され、自律神経がバランスを失い、様々な身体的影響が生じる。

15 特に、過度なストレスが、適応力の低下や免疫能・記憶力の低下、高血圧や糖尿病などの様々なストレス性健康障害を引き起こす。

20 いわゆるストレスホルモンであるコルチゾールは、記憶中枢である海馬を損傷することが知られており、睡眠不足というストレス状態になれば、コルチゾールの分泌が亢進し、海馬の成長に悪影響を及ぼし、記憶力に影響が生じると考えられている。

イ、睡眠妨害による身体的影響に関する実験データ等

(実験1) ラットを深い眠りに入らせない環境で飼育する実験

ラットを深い眠りに入らせない環境で飼育したところ、3日目で生命維持の中心器官でもある脳下垂体の細胞が変形し、5日目には細胞が死滅し始めるという結果が得られた。

5

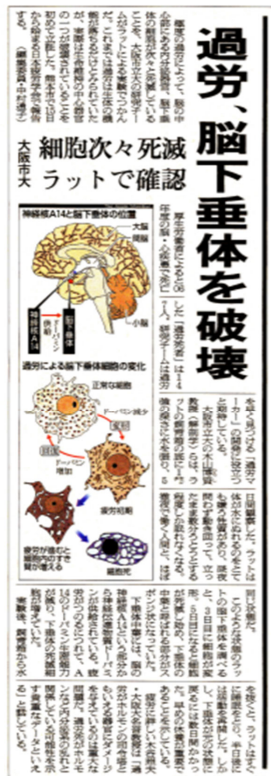


図 2.6 深い睡眠を取れないことによる脳下垂体細胞の損傷 (朝日新聞 2008 年 2 月 12 日)

(実験2) ヒトが深い眠りに入らない実験

被験者が睡眠深度の深い眠りに入り始めた時点で、覚醒に至らない程度の騒音を曝露し、深い睡眠深度が得られない状態を 3 日間続けたところ、インスリンの効果（耐糖能）が低下し、糖尿病に近い状態になった。

## 浅い眠り、糖尿病危険増

米シカゴ大 インスリン効果低下

【ワシントン＝勝田敏彦】熟睡できない日が続くほど、型糖尿病になる危険性が増すことを、米シカゴ大の研究チームが突き止めた。米科学アカデミー紀要（電子版）に発表した。小規模な実験ながら、眠りが浅いと血糖値を正常に保つ機能が悪影響があったという。

小児期に発症することの多い1型糖尿病とは違い、糖尿病の大部分を占める2型は生活習慣が主な原因とされる。睡眠時間が短い高齢者や、睡眠時無呼吸症候群で眠りの浅い太った人に目立ち、眠りの質との関連が指摘されてきた。

研究チームは今回、20〜31歳の健康な男女9人を対象に、眠りの質と、血糖値を正常に保つインスリンの働き（インスリンの関係を調べた）。被験者の脳波を測定しながら、実験室で8時間半

ほど眠ってもらった。深い眠りを示す脳波が出始めたら、目覚めるほどの音をヘッドわきのスピーカーから出した。深い音ではなかった。深い眠りを妨げる程度の騒音をヘッドわきのスピーカーから出した。3日にわたって実験し

た結果、被験者の耐糖能が実験前より25%ほど下がり、糖尿病に近い状態になっていた。研究チームは「睡眠時間を長くするとともに、眠りの質をよくすることで、2型糖尿病の予防につながる可能性がある」という。

図 2.7 騒音によって睡眠深度が浅くなることによる影響（朝日新聞 2008 年 1 月 4 日）

(実験3) 睡眠不足と肥満との関係を調査したところ、次のような結果となった。

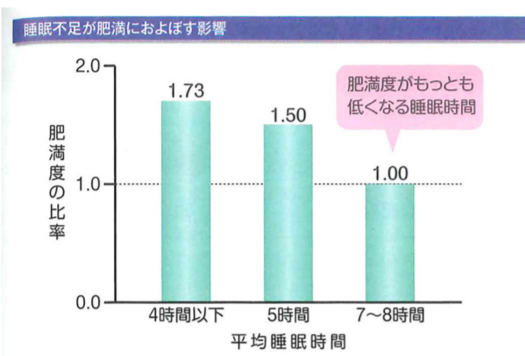


図 2.5 睡眠障害と肥満との関係<sup>8)</sup>

## ウ、人間から睡眠を奪うことは拷問の手段ともなる

人間を実験台として、その睡眠を徹底的に奪うことは著しく非人道的であり、医学的にもそのような実験は許されない。しかし、歴史的にみると、睡眠をはく奪することは捜査機関が被疑者に自白を迫る際の、拷問の手段として使用されてきており、それらの事件の記録から睡眠はく奪の深刻な影響を確認することができる。

2023年3月再審開始が決まった袴田事件では、袴田巖さんは勾留期限の直前に自白したとされているが、最近の報道で自白直前には次のような睡眠はく奪状況だったとされている。

「袴田さんが留置場を出入りした時刻の記録「留置人出入簿」によると、取り調べがいかに長時間だったかが分かる。逮捕当日の1966年8月18日は、午前6時40分の事情聴取開始から逮捕状執行を挟み午後10時5分まで、食事時間を除き取り調べは13時間8分に及んだ。翌日以降も午前8時半ごろから午後11時過ぎまで連日12時間を超えた。

深夜に留置場に戻ってからも、疲れを癒やすことができなかった。袴田さんは後に静岡地裁の被告人質問で、当時の状況をこう述べている。「留置場に戻されまして、床につくんですが、かわるがわる酔っぱらいを連れてきまして、それが一晩中騒いでいるんです」。寝不足から中耳炎になり、体がむくんだ。」

「9月4日、袴田さんが「小便に行きたいです」と訴えても、取調官は「返事をしなさい」と取り合わない。しばらくして便器を部屋に持ち込み、袴田さんは用を足した。この日の取り調べは16時間20分に及んだ。

そして勾留期限3日前の9月6日、袴田さんは犯行を「自白」したことになる。袴田さんはこの日、疲れ切って頭痛がひどく、めまいもしたという。公判ではこう語った。「頭がズキズキしてたので、名前だけ書いて、突っ伏していたら、わたしの手を持って指印を押して、そのまま（取調官が）出ていった」。意識がもうろうとした中、「自白」の供述調書が作成された。

袴田さんは、後になって取り調べがどういうものだったかを書き残している。1983年2月8日の日記にはこう記されていた。「殺しても病気で死んだと報告すればそれまで、とっておどし罵声をあびせ棍棒（こんぼう）で殴った。（略）午前2時頃まで交替で蹴ったり殴った。それが取り調べであった。」

5 （「なぜ袴田巖さんは「真犯人」に仕立て上げられたのか」2023年03月13日共同通信）

睡眠を奪うことを拷問の手段とすることは、古くから行われてきた伝統的なやり方である。イタリアの弁護士、ヒッポリュトス・デ・マルシリス（1451年生まれ）は、カトリックの異端審問の武器に睡眠はく奪を加えた先駆者であると言われている。魔女狩りでもこの手法は多用された。

10 最近も、9.11テロ攻撃ののち、アメリカの捜査機関がイスラム過激派とされた被疑者らに対して、水責めなどと併用して睡眠はく奪の拷問手法を用いていた疑いがもたれていた。2008年には、グアンタナモ基地における捜査官のトレーニング教材として、中国共産党の拷問技術の研究が使われていることが明らかになり、

15 この教材には睡眠はく奪の手法が取り入れられていた。

このように、人間から睡眠を奪うということは、死刑判決を受けることになるであろう自白調書にもサインしてしまうほど、人間の精神を痛めつけ、追い詰めてしまうのである。

## 20 Ⅰ、睡眠妨害による心身の健康被害

深い睡眠が得られないことによる健康への影響の大きさは上記のとおりであり、騒音によって深い眠りに入ることを妨げられることが人の健康を深く害することは明らかである。

## 25 (6)小括

以上のとおり、騒音は人の健康に大きな害を及ぼすのであり、そのような健康

被害を防止するために、WHOはかねてより騒音に関するガイドラインを設けてきた。人体への影響につきさらに知見を深めて作成されたのが「欧州WHO夜間騒音ガイドライン」及び「欧州WHO環境騒音ガイドライン」であり、これらガイドラインにおいて一貫して、夜間騒音基準が **Lnight40 dB**と定められていることからすれば、**Lnight40 dB**を超える航空機騒音が人体に明確に悪影響を及ぼし、それが甘受できないレベルであることが明らかである。

## 2. Lnight40dBの数値の算出方法

以下の Lnight40dBのコンター（甲A13・4頁）は、北大松井研究室が作成したものである。

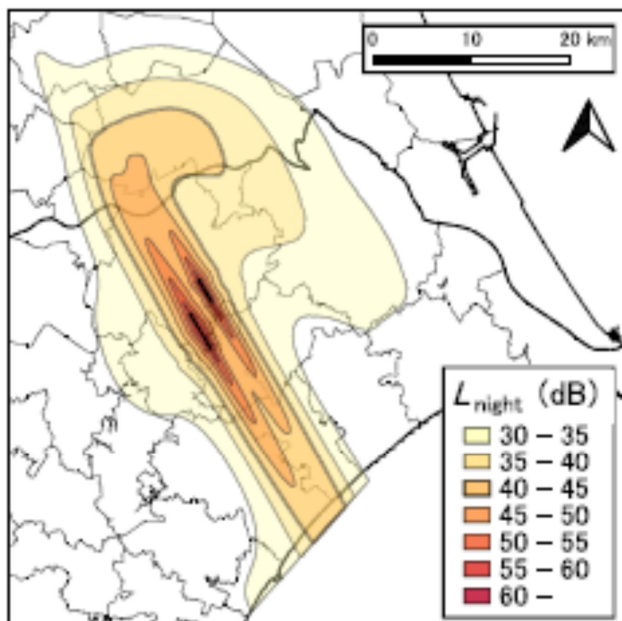


図7 L<sub>night</sub>の騒音マップ

この数値は、国土交通省航空局が毎年東京羽田空港において、成田空港に離着陸

する航空機について1年間の各月のうちの7日連続した日の午後10時から翌朝7時までの間の飛行実績を記録した航跡データに基づき専用のソフトを使用して、これら成田空港を離着する航空機の騒音が、成田空港周辺地域にどのような騒音を曝露しているのかを算出したものである。

5     このように、この表は東京羽田空港において観測された成田空港の航空機の発着の航跡データであるから、観測地点と観測対象地域が異なっているため航跡データ及びそのデータに基づいて算出した成田空港周辺での騒音レベルも誤差が生じる可能性があるが、北大松井研究室は甲A13の図を作成するにあたって、実際に成田空港周辺に設置された騒音測定装置による騒音レベルとの比較を行ったところ、誤  
10  差はほぼ見られず、騒音レベルは正確なものとしている。

#### 第4 差し止めの対象となるN60dBの騒音を生じる航空機運用について

##### 1、騒音覚醒による睡眠妨害あるいは睡眠障害という短期的な騒音影響の評価にはは最大騒音レベル $L_{Amax}$ を用いるが適切である。

15     夜間の睡眠妨害について、1999年のWHO環境騒音ガイドラインでは、夜間の等価騒音レベル  $L_{night}$  と最大騒音レベル  $L_{Amax}$  を併用したガイドライン値を採用していた。しかし、2009年の「欧州夜間騒音ガイドライン」では、 $L_{night}$  の年平均値という単一の指標が採用されている。これは、2002年の欧州環境騒音指令で、騒音評価指標として  $L_{den}$  と  $L_{night}$  が採用され、これらの指標に基づいた詳細な騒音マップ  
20     が各国で作成されていたことなどの実務的な理由と、 $L_{Amax}$  が覚醒などの短期的な騒音影響の評価に適した指標であるという理由に基づく<sup>1</sup>。

しかし騒音覚醒による睡眠妨害あるいは睡眠障害という短期的な騒音影響の評価をするときは最大騒音レベル  $L_{Amax}$  を用いるが適切である。

そこで本項では、最大騒音レベル ( $L_{Amax}$ ) 60dBに基づいて夜間飛行の差し止

<sup>1</sup> <https://www.noe.co.jp/technology/33/33news3.html>

コメントの追加 [利仁22]: 前頁では、「2009年から  $L_{night}$  が利用されるようになった」と記載されていた。別の執筆者が記載したと考えられるが、こちらの記載内容は、私が翻訳した文書のコピーであったため、正しい記載となっている。

この訴状は全体として、内容を理解しないまま私が渡した文書をコピーしただけの正しい記載と、弁護士が記載したと考えられる誤った内容で構成されており、多数の矛盾がある。

また、同じことが何度も記載されているのは手分けして作業が行われ、全体の確認作業が行われなかったからであろう。



めを認めることが相当であることについて論じる。

## 2、睡眠妨害の閾値は単発最大騒音60dBである。

1999年のWHO環境騒音ガイドラインによれば、最大騒音レベル値 (L<sub>Amax</sub>)  
5 60 dBの屋外騒音が睡眠妨害の生じる閾値とされている。ここで「最大騒音」と  
は、1回の騒音の中でのピークの騒音をいう。

まず、睡眠妨害は環境騒音の主要な影響のひとつである。騒音によって睡眠中に  
一次影響が生じ、二次影響として騒音曝露を受けた次の日にも影響が生じる。

睡眠中に妨害を受けないことは身体的・精神的な機能を良好に保つために不可欠  
10 である。

睡眠妨害の一次影響としては、入眠困難、覚醒や睡眠深度の変化、血圧・心拍  
数・指先脈波振幅の上昇、血管収縮、呼吸の変化、不整脈、体動の増加などがある。

騒音によって覚醒する確率は、一晩あたりの騒音発生回数の増加とともに高くな  
る。翌朝やその後何日間に現れる睡眠妨害の二次影響としては、不眠感、疲労感、  
15 憂うつ、作業能率の低下といったものがある。

快適な睡眠のためには、夜間の連続的な暗騒音のL<sub>Aeq</sub> (等価騒音レベル) は30d  
B(A)以下にとどめるべきであり、個々の単発騒音についても45dB(A)を超えるよ  
うな騒音は避けるべきであるとされる。

睡眠妨害を防ぐための許容限度を設定するには、騒音の断続特性を考慮しなけれ  
20 ばならない。例えば、騒音の発生回数や騒音の最大値と暗騒音とのレベル差などを  
計測することによって評価が可能となる。暗騒音のレベルの低い場所での騒音源、  
騒音と振動の複合影響、低周波騒音についても、睡眠影響を考える上で特段の注意  
が必要である。

L<sub>Aeq</sub> で30dB(A)程度の騒音から測定可能な睡眠影響が表れる。また睡眠妨害の  
25 高感受性群に分類されるのは、高齢者、交代勤務労働者、身体的／精神的に疾患を  
持つ人、睡眠に問題を持つ人々である。

コメントの追加 [利仁23]: これらの数値は屋内での騒音  
レベルであるが、そのことが記載されていない。執筆  
した者はそのことを理解せずに文章をコピーしたと考  
えられる。

5 間歌音による睡眠妨害は、最大騒音レベルとともに増加する。つまり、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単発騒音が少しでも発生すれば睡眠に影響が生じる。したがって、睡眠妨害を防ぐための環境騒音のガイドラインは等価騒音レベルだけでなく、単発騒音の最大騒音レベルやその発生回数によっても定めなければならない。

睡眠妨害を防ぐためには、騒音が定常的な音ならば、屋内のLAeqは30dB(A)以下にとどめるべきである。暗騒音のレベルが低い場合、可能な限り、屋内で最大騒音レベル(LAmax)が45dB(A)を超える騒音は制限されなければならない。この値は屋外から屋内への騒音レベルの減衰を15dB(A)としたものである。したがってこのときの屋外の騒音レベルは60dB(A)となる。さらに、高感受性の人のためにはさらに低い値が望ましい。

### 3、原告らは夜間に単発最大騒音レベルが60dB以上の航空機騒音に多数回曝露されている

15 (1) 1回の単発騒音の最大騒音レベル値が60dB以上の騒音が何回発生したかを示す指標として「N60」という記述をする。上記北大松井研究室が2017年の航空機の飛行データ「CARATS Open Data」をもとに分析した結果によると、成田空港の夜間、深夜及び早朝(22時から翌日7時)の航空機騒音は、毎日の定期航空便や貨物便の離着陸により最大騒音レベル60dBを超える飛行が  
20 3回以上認められる地域が広範に生じていると報告されている。

[個人情報が記載されていたため削除]

コメントの追加 [利仁24]: この部分は、コピーした範囲が広がったので、「屋内」の文字が入ったと考えられる(笑)。

コメントの追加 [利仁25]: 先にも述べたように、60dBの騒音では睡眠妨害を受ける確率はゼロであり、ゼロではない地域が広範であるにすぎない。

(3)ところで、米国精神医学会の作成したDSM5（精神障害の診断・統計マニュアル。甲A20）によれば、睡眠障害の診断基準の1つとして、1週間に3回以上の睡眠妨害が少なくとも1ヵ月持続することが挙げられている。そうであれば、成田空港周辺の住民に対する睡眠妨害を生じさせる上記のとおり騒音曝露状態が存在し、これが睡眠障害等を発生させ、その生命及び健康に対して深刻な影響を及ぼす状況である。

(4)したがって、原告らの生命及び健康を保護するために、単発最大騒音レベルが60dB以上が3回を超える騒音を生じさせる夜間、深夜及び早朝（21時から翌日7時）の飛行はこれ以上放置できず、直ちに差し止めなければならない。

## 第5 夜間騒音による原告らの被害の実態

### 1、原告らの被害についての考え方

原告らは、前記のような激甚な航空機騒音やその他の侵害行為によって、生活全般にわたって甚大な精神的、身体的、財産的被害を被っている。しかも、航空機騒音は、音量が極めて甚大であることは勿論のこと、高周波成分が多く、金属的な音質を有し、不安定な継続的・間欠的騒音であって、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。更に、飛行場周辺住民にとっては頭上からの騒音であって、その音源は固定されることなく絶えず移動しており、予告なく突然起こり、遮音や回避が困難であり、対処が難しい。原告らは、このような、およそ人間生活とはかけ離れた異質な特徴を有する航空機騒音に、好むと好まざるとにかかわらず強制的かつ日常的に曝されているのである。

とりわけ、夜間騒音による影響については、上述してきた科学的知見に基づき、次のとおり過酷な健康被害が生じている。

なお、各種の被害は、多かれ少なかれ、騒音の激しい地域に居住する住民に共通すると認められる。その被害の現れ方は多様であるが、それはそのように多様なも

コメントの追加 [利仁26]: 60dB以上の騒音がすべて睡眠妨害につながることを想定した記載内容である。ここまでの記載内容は、同様な解釈で一貫しており、騒音影響に関して自らが無知であることを証明している。恥ずかしい部分である。

コメントの追加 [利仁27]: 同上

のとしてそのまま差止請求の違法性の判断をするに当たっての基礎資料となる。大阪空港最判が、「成田空港供用の違法性の判断については、右供用に伴う航空機の離着陸の際に生ずる騒音等が被上告人らを含む周辺住民らの全体に対しどのような種類、性質、内容の被害をどの程度に生ぜしめているかが一つの重要な考慮要素をなすものと解されるところ、この場合における被害の総体的な認定判断においては、必ずしも全員に共通する被害のみに限らず、住民の一部にのみ生じている特別の被害も考慮の対象となしうるのであり、原判決が、右のような、必ずしも被上告人ら全員に共通する被害とまではいえないものについても詳細な認定を施し、かつ、住民のうち特殊な生活条件、身体的条件を有する者について生ずる特別の被害をも加えて総体的な評価判断を示しているのも、右の見地からされたものと解されるのである。」と判示しているとおりである。

したがって、住民らが受けるこれら被害は、騒音が受忍限度を超えるかどうかを判断するに当たって重要な事実として考慮しなければならない。その際、健康被害に直接結び付き得るものとしては睡眠妨害が深刻であること、そして、航空機騒音にさらされる場所が原告らの日常生活の場であることから、これらの個々の被害は、相互に関連して有機的に結び付いて、住民の生活の質を全体として損なわせている、このことは、厚木基地訴訟第4次控訴審判決の述べるとおりである。

## 2、睡眠妨害・睡眠障害

(1) 前記のとおりWHO欧州地域事務局の定めた「欧州WHO夜間騒音ガイドライン」及び「欧州WHO環境騒音ガイドライン」は、一貫して、公衆の健康を夜間騒音から保護するためのガイドライン値を、屋外における夜間の等価騒音レベルで40dBと定めている。したがって、これを超える騒音レベルにある地域の周辺住民の受けている睡眠妨害の被害の程度は相当深刻なものというべきである。

なお、昼間における航空機騒音は、大きさも頻度も夜間におけるそれをはるかに上回るから、夜間以外の時間帯に就寝しようとする場合、航空機騒音による睡眠

妨害が著しいことは明らかである。これらのことは、第4次厚木基地訴訟控訴審判決（甲 A11、甲 A12）においても認められている。

実際、本件原告らも、夜間及び早朝に行われる飛行活動や頻繁なエンジンテスト等による騒音・振動等によって、寝付きを妨げられるのみならず、騒音によって目が覚めるなど睡眠が中断され、更には一度目が覚めると寝付くまでに時間がかかる、睡眠深度が浅くなって覚醒も早められるといった状況におかれている。これら睡眠妨害は、日中の仮眠の場合も同様である。このような睡眠妨害は、業務や学習能率の低下、疲労回復の妨げ、新たな疾病の契機、不眠症の招来等の二次的被害を発生させている。

10

(2)そして上記睡眠妨害を受けている本件原告らのうち、多数の者が睡眠妨害により睡眠障害を発症するに至っているのである。「高度の睡眠妨害」は「軽度の睡眠障害」に相当することが調査により明らかにされている。

睡眠障害に関する国際分類には、世界保健機関（WHO）による「疾病及び関連保健問題の国際統計分類（International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems (ICD))」、米国精神医学会（APA）による「精神障害の診断と統計の手引き（Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders (DSM))」などがあるが、ここでは、米国睡眠障害連合（ASDA）が中心となってまとめた「睡眠障害国際分類（International Classification of Sleep Disorders (ICSD))」を紹介する（甲 A17）。

15

20

2005年に改訂された睡眠障害国際分類第2版（ICSD-2）[5,6]によれば、主要な睡眠障害は8項目に分類され、更にそれぞれの睡眠障害は、次のように、細分類される。

- ①不眠症（適応障害性、精神生理性、逆説性、特発性、精神障害、不適切な睡眠衛生、行動的（小児期）、薬剤・物質、内科的疾患、特定不能（非器質的）、特定不能（器質的））

25

②睡眠関連呼吸障害（中枢性睡眠時無呼吸症候群，閉塞性睡眠時無呼吸症候群，睡眠関連低換気 / 低酸素血症症候群，その他），中枢性過眠症（ナルコレプシー，反復性，特発性，行動起因性睡眠不足症候群，内科的疾患，薬剤・物質，特定不能（非器質的），特定不能（器質的））

5 ③概日リズム睡眠障害（睡眠相後退型，睡眠相前進型，不規則睡眠・覚醒リズム，自由継続型，時差型，交代勤務型，内科的疾患，薬剤・物質，その他）

④睡眠時随伴症（ノンレム睡眠からの覚醒障害，レム睡眠関連，その他）

10 ⑤睡眠関連運動障害（レストレスレッグス症候群（むずむず脚症候群），周期性四肢運動障害，睡眠関連下肢こむらがえり，睡眠関連歯ぎしり，睡眠関連律動性運動障害，特定不能，薬剤・物質，身体疾患）

⑥孤発性の諸症状・正常範囲内の異型症状・未解決の諸問題（長時間睡眠者，短時間睡眠者，いびき，寝言，ひきつけ，ミオクローヌス）

⑦その他の睡眠障害（環境性，その他）。

15 いずれの睡眠障害も，疾患特異的な症状のほか，夜間の不眠や日中の眠気といった症状を呈する。

本件で問題となる航空機騒音による睡眠障害は，このうち「⑦」の環境性睡眠障害に分類される。

20 環境性睡眠障害とは、不快な環境要因によって生じる睡眠障害で、不眠症や日中の疲労感・傾眠を訴える。随伴特徴としては、集中力・注意・認知能力の障害、覚醒の低下、日中の疲労感、不定愁訴、憂うつ感、興奮性など副次的な症状が生じることがある。また、何らかの環境要因により徐波睡眠が短縮されることが確認されており、その結果、筋肉痛、社会的引きこもり、身体へのとらわれが生じる。環境性睡眠障害の有病率については、睡眠障害センターに受診している患者でこの診断を受けるのは5%未満であるとされる。性差についての情報は

25 ない。障害はどの年齢でも認められるが、高齢者の発症の危険性が高い。

コメントの追加 [利仁28]: この部分は図書をそのまま引用しており，正しい内容であるが，前頁には，睡眠時無呼吸症候群が騒音で生じると記載されている箇所がある。医学的にはあまりにも非常識な内容である。睡眠時無呼吸症候群が何かを知らずに記載したのであろう。（なお，睡眠時無呼吸症候群に関する記載部分は，個人情報が含まれていたため，削除している。）

その診断基準は次の4点である。

1. 不眠症、日中の疲労感、あるいは睡眠時随伴症の訴えがある。日中の疲労感が認められる場合、不眠症の結果、あるいは夜間睡眠の質が落ちたために疲労感が生じている。
- 5 2. 物理的に測定可能な刺激や、睡眠を妨げる環境的状况の開始と訴えが時間的に関連している。
3. 環境要因の心理的な意味ではなく物理的性質により、睡眠の訴えが説明できる。
4. この睡眠障害は、他の睡眠障害、身体疾患や精経疾患、精神疾患、薬物使用、あるいは物質使用障害で説明できない。
- 10

また、騒音による高頻度の睡眠妨害によって、週に2、3回の入眠困難、中途覚醒、早朝覚醒、睡眠の質の低下（慢性的に回復感のない質の良くない睡眠が続く）の訴えがあり、日中に、疲労感や集中力の低下、眠気、頭痛・胃腸症状などがあれば、環境性睡眠障害という「疾患」として診断される。

15

(3)成田空港周辺において、Lnight40の騒音マップは甲A13号証4頁に示されているものである。40dBは、欧州環境騒音ガイドラインにおける夜間の航空機騒音の勧告値である。当該騒音マップによれば、滑走路から15km以上離れたような地域でも、飛行経路の近傍では欧州環境騒音ガイドラインの勧告値を超えていることが分かる。なお、勧告値は10%の住民が「高度の睡眠妨害」を訴える騒音レベルであり、「高度の睡眠妨害」は「軽度の睡眠障害」に相当する（甲A13）。このことは騒音マップの基礎データが収集された2017年度の時点で、多数の住民が環境性睡眠障害を含む睡眠影響を受けたことを示唆している。

25

[個人情報が含まれているため削除]

コメントの追加 [利仁29]: この部分に、睡眠時無呼吸症候群が騒音で生じるという、科学的に誤った内容が記載されている。

(4) このように本件原告の中には、高度な睡眠妨害、すなわち軽度な睡眠障害とい  
う疾病を発症していると合理的に疑われる者が多数存在するのである。成田空港  
周辺の Lnight40 の騒音マップ内に当該原告の多くが含まれていることからすれば、  
当該睡眠障害が成田空港における航空機騒音により引き起こされたものであること  
とは明らかである。

コメントの追加 [利仁30]: 睡眠時無呼吸症候群であり、  
騒音では生じない。

10

[個人情報が含まれているため削除]

### 3、身体的被害

15 強大な騒音にさらされ続けると生理的機能に悪影響が生じ、健康被害のリスクが  
高まると考えられていることも、これまで述べてきたとおりであり、医学的根拠が  
存在する。そして、WHOガイドラインは、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としながらも、 $L A e q, 24 h$  が  $65 \text{ dB (A)}$   
～  $70 \text{ dB (A)}$  の航空機騒音・道路交通騒音の長期曝露地域では心循環器系への  
20 影響が明らかにされているとしている。また、「欧州夜間騒音ガイドライン」では、  
 $Lnight 30 \sim 40 \text{ dB}$ にかけて、様々な睡眠影響が生じ始めること、影響の程度は音  
源の特性や発生回数に依存するものの、高感受性群（子ども、成人、高齢者など）  
は影響を受けやすく、 $Lnight 40$  が悪影響の生じ始めるレベルであること、さらに、  
 $Lnight 40 \sim 55 \text{ dB}$ においては、健康への悪影響が認められ、多くの住民は生活を騒  
25 音に順応しなければならなくなること、高感受性群ではより重度の影響を受けるこ  
と、 $Lnight 55$ 以上においては心臓血管系疾患のリスクが増加する科学的根拠も認め



られていること、欧州WHO環境騒音ガイドラインにおいても Lnight40 から睡眠障害への影響が出る事が明らかとなっていることが指摘されている。このような分析は、個別の周辺住民の疾病と航空機騒音との因果関係を肯定し得る性格のものではないとしても、一定程度の騒音が認められる地域においては、一般的に身体的被害との関連性あるいは身体障害に連なる可能性が問題となりうる程度の騒音レベルに至っているとの評価が可能なものであることは、第4次厚木基地訴訟控訴審判決においても明確に認められている。

また、上述した各種実験結果からしても、睡眠妨害を受けた結果として様々な健康被害が生じることが裏付けられる。

上記述べてきた科学的知見からすれば、これら原告らに実際に生じている身体的被害と航空機騒音との間に因果関係があることは明らかである。

以下に騒音により健康被害を受けている原告の例を述べる。

[個人情報が含まれているため削除]

## 6. 重大な損害が拡大するおそれ

原告らは前記のとおり成田空港に離着陸する航空機の運航により種々の被害を受けている。これらは居住地に居住しているというただそれだけのことに基づく被害であり、逃れることはできないものであり、かつ、自らの努力により改善することもできない性質の被害である。これらの被害が日常的に生じていることは日常生活の破壊そのものである。日常生活を健やかにつつがなく過ごせることはかけがえない人生を満足して生きるための前提条件である。本件差止請求が認容されなければ、将来にわたって日常生活の破壊が続く。この破壊は、事後的に金銭によって容易に回復することができるものではない。したがって、航空機の運航により重大な

コメントの追加 [利仁31]: この訴訟で認められたのは、健康を害するかもしれないという「リスク」であり、原告個人の身体的影響ではない。

コメントの追加 [利仁32]: 睡眠時無呼吸症候群が騒音で生じるという科学的に明らかに誤った内容を述べて、「原告らに実際に生じている……因果関係があることは明らかである」と記載している。科学的リテラシーのない、あまりにも恥ずかしい記載内容である。

コメントの追加 [利仁33]: この部分に記載されている各種健康影響については、騒音との科学的因果関係が一切示されていない。

コメントの追加 [利仁34]: 以下の内容については、コメントする気がなくなるような内容が多々あるため、とりあえず、コメント記載の記載はこまめとして、公開することとする。

損害を生ずるおそれが原告らにあることは明白である。

## 第6章 損害賠償請求

### 第1 権利侵害の基準となる騒音値

#### 5 1、Lnight40 が損害発生 の基準となる騒音値であること

10 上述第5章の1に記載の通り、WHOの欧州地域事務局は、1999年にWHOガイドラインを策定し夜間騒音を防止すべき必要性を示しており、2009年からは、夜間騒音にフォーカスした「欧州夜間騒音ガイドライン」を策定して様々な科学的研究結果に基づき改訂し続けている。同夜間騒音ガイドラインでは、Lnight30-10 40 にかけて様々な睡眠影響が生じ始めると指摘し、夜間騒音による睡眠妨害が健康影響の主因であると明言するに至っている。

夜間騒音が人の睡眠障害等の原因となり、睡眠障害が深刻な健康リスクをもたらすことは、第5章第2の1(5)で述べた通りであるが、高感受性群(子ども、成人、高齢者など)についてはとくに騒音の影響を受けやすい。

15 このような、夜間騒音と睡眠障害に関する様々な知見に基づき、同ガイドラインは、公衆の健康を夜間騒音から保護するための基準として、Lnight40 dBを定めているのである。

20 以上のとおり、睡眠障害は人の健康に大きな害を及ぼすのであり、そのような健康被害を防止するために、WHOはかねてより騒音に関するガイドラインを設けてきた。これらガイドラインにおいて一貫して、夜間騒音基準がLnight40と定められていることからすれば、Lnight40を超える航空機騒音が人体に明確に悪影響を及ぼし、それが甘受できないレベルであること、すなわち、損害発生 の基準となることは明らかである。

#### 25 2、単発最大騒音レベル(LAmax)60 dBを超える夜間騒音が1日3回発生することが

## 損害発生の基準となること

### (1) 1999年のWHO環境騒音ガイドライン

第5章第3記載の通り、1999年のWHOガイドライン（甲A12）によれば、  
5 最大値（LA<sub>max</sub>）60dBの屋外騒音が、窓を開けた状態での睡眠妨害の生じる閾値  
とされている。

同ガイドラインは、騒音によって睡眠中に一次影響が生じ、二次影響として騒音  
曝露を受けた次の日にも影響が生じるとする。騒音によって覚醒する確率は、一晚  
あたりの騒音発生回数の増加とともに高くなる。航空機騒音のような間欠騒音によ  
る睡眠妨害は、最大騒音レベルとともに増加するため、たとえ全体的な等価騒音レ  
10 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。とくに、高感受性の人の場合はより低い値でも睡眠に対する影響が生  
じる。

したがって、等価騒音レベルのみならず最大騒音レベルや騒音の発生回数につい  
ても睡眠妨害による損害発生の基準となり、その基準は単発最大騒音レベル（LA  
15 max）60である。

### (2) DSM5における睡眠障害の基準

既に述べた通り、米国精神医学会の作成したDSM5（精神障害の診断・統計マ  
ニュアル。甲A20）によれば、睡眠障害の診断基準の1つとして、1週間に3回以上  
20 の睡眠妨害が少なくとも1ヵ月持続することが挙げられている。

既に述べたとおり、成田空港周辺では、夜間、毎日定期航空便、貨物便の離着陸  
により、60dBが3回を超える騒音が生じており、成田空港周辺の住民は、WHO環境  
ガイドラインに定められた屋外騒音による睡眠妨害の閾値60dB以上の騒音に毎夜  
10回以上、週に100回近く曝露されていることとなる。

25

### (3) 小括

したがって、原告らの生命及び健康を保護するために、少なくとも単発騒音レベル60dBが3回以上である場合は騒音による損害発生の基準となる。

## 5 3、航空機騒音に係る環境基準(Lden57 dB)が損害発生の基準となること

### (1)航空機騒音に係る環境基準の設定経過

1967年に公布、施行された公害対策基本法9条1項は、「政府は、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準を定めるものとする。」と規定し、政府にその基準の設定を義務付けた。これを受けて、環境庁長官は1973年12月、同条の規定に基づく騒音に係る環境上の条件のうち航空機騒音に係る基準として、「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年環境庁告示第154号）を告示した（以下、単に「環境基準」という。甲A16号証。）。1993年に環境基本法が公布、施行されたことに伴い公害対策基本法は廃止されたが、環境基本法16条1項は公害対策基本法9条1項と同様の規定を設けており、これに伴い、上記「航空機騒音に係る環境基準について」も環境基本法16条1項に基づく基準となった。

環境基準においては、地域の類型ごとに、7日間当たりの時間帯補正等価騒音の平均がLden57以下（Ⅰ）またはLden62以下（Ⅱ）という基準が設定されている。後述するが、本件の原告らは、いずれも成田市、富里市及び山武市並びに印旛郡栄町、香取郡多古町及び山武郡横芝光町及び芝山町に居住する者たちであり、環境基準上、7日間平均がLden57以下とされるべき地域である。

Ldenとは、1日（午前0時から午後12時まで）ごとの時間帯補正等価騒音レベルを意味する。すなわち、1日を日中（「d（day）」午前7時～午後7時）、夕方（「e（evening）」午後7時～午後10時）、夜間（「n（night）」午前0時～午前7時及び午後10時～午後12時）に分類し、夕方と夜間に一定の

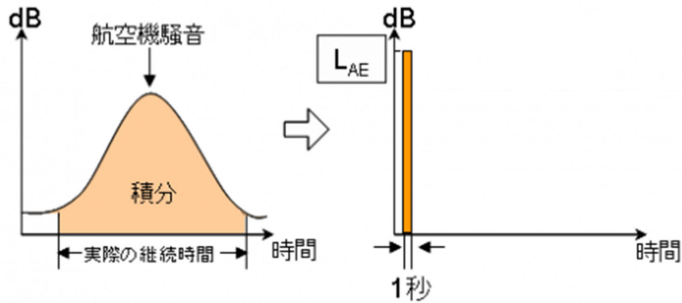
重みづけをした上で、1日（86,400秒）の騒音の総暴露量を評価する等価騒音レベル（評価値）である。Lden 値は、次の計算式で求める。

$$10\log_{10} \left\{ \frac{T_0}{T} \left[ \sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,ej}+5}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,nk}+10}{10}} \right] \right\}$$

5

Lden は、1日に生じた各航空機騒音のうち、騒音レベルの最大値が暗騒音より10dB以上大きい航空機騒音についての単発騒音暴露レベル（LAE）を基に計算する。単発騒音レベルとは、単発的に発生する騒音の全エネルギーと等しいエネルギーを持つ継続時間1秒の定常音騒音レベルである（図）。

10



環境基準では、上記Ldenの測定を7日間連続で行い、算出された1日当たりのLdenを平均化した数値が上記の通りLden57以下となるべきことを規定する。

15 環境基準が作成された昭和48年当時、騒音測定の評価単位としては、WECPNLが用いられてきた。WECPNLは、航空機の一日の総騒音量を評価する単位として、国際民間航空機関（ICAO）により提案された評価値で、1機ごとの航空機騒音のうるささを表す単位（PNL）に1機ごとの騒音継続時間補正および純音補正を入れ、さ

らに騒音発生時間帯により補正を行った評価値である。2007（平成19）年1月2月17日付け環境省告示第114号により、2013年（平成25年）4月1日からは評価単位としてLden（時間帯補正等価騒音レベル）が採用されたため、現在の騒音基準はLdenによる。LdenとWECPNLの差は、概ね13となる（Lden≒WECPNL-13）。

環境基準の設定にあたっては、中央公害対策審議会騒音振動部会の特殊騒音専門委員会（以下「専門委員会」という）が、各国での騒音値の基準設定や専門家の論考などを参考として、検討を行った。環境基準の指針値としてはWECPNL70（商工業地域においては75）とすることが望ましいと判断した根拠を要約すると、以下の通りである。すなわち、専門委員会は、指針設定の基礎として、航空機騒音に係る環境基準の指針設定にあたっては、聴力損失など人の健康に係る障害をもたらさないことはもとより、日常生活において睡眠障害、会話妨害、不快感などをきたさないことを基本にすべきであるとの考えのもと、指針設定を行うこととした。そして、各国において使用する評価基準が異なることから、全ての評価値を、1機ごとの航空機騒音のうるさを表す単位に飛行回数を加味したNNI値に換算し、比較検討することとした。なお、1日当たり100機飛行し、1機ごとの騒音ピークレベルの1日平均が75dBであった場合、NNIは38.0となり、横田・伊丹・ヒースロー空港周辺における調査では、NNI35で睡眠妨害が5～27%、テレビの聴取妨害が32～54%、NNI45で睡眠妨害が8～38%、テレビの聴取妨害が65～73%であった。

専門委員会が参照した資料によれば、各国・各機関における航空機騒音と住民被害の関係は、次の通りである。

調査した国・機関	各国の評価値	NNI換算
アメリカ	NEF30	45相当
NASA	CNR93以下	37相当
フランス	R88以下	46相当
オランダ	B45	42相当
ドイツ	Q67	43相当

また、その他専門家の研究による航空機騒音と住民被害の関係は、次の通りである。

研究者	NNI値	変動範囲	不快感の平均百分率
N. S. Yeoward	29	±5	約30%
D. W. Robinson	38	±2	約40%
Theodore J. Schultz	35		

5 以上のような資料に鑑みて、専門委員会は、概ねNNI30～40以下であれば、航空機騒音による日常生活の妨害、住民の苦情等がほとんど現れないものと判断し、環境基準の指針値としては、その中間地であるNNI35以下であるとするのが適切であるとの結論を出した。

そして、NNI35とは、WECPNL70に相当するから、環境基準としては、  
10 W70と設定されたのであった。これをLdenに換算したものが、現在の環境基準Lden57である。

以上の通りで、Lden57は、各国の騒音評価に関する調査結果及び専門家による論考を参照して検討した結果として設定されたものであって、十分な科学的・社会的根拠に基づく基準である。

15

## (2) 航空機騒音に係る環境基準は損害発生の最低基準でありこれを超える騒音はおよそ許容されないこと

もともと、上述WHOガイドライン等の国際基準が示す通り、Lnight30～40 dBの夜間騒音にさらされることで様々な睡眠妨害が生じ、これらの睡眠妨害が毎日生じ  
20 ることにより、住民らに深刻な健康被害をもたらすことになる。したがって、環境基準は住民の「睡眠」を保護するための基準として十分なものではない。

しかし、十分な規制基準であるとはいえないからこそ、国民の生活環境の保護と

5 いう観点からは、少なくともこれを超えるような騒音の発生が容認されることは許されるものではない。

国内では環境基準の他に、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するための騒音値の基準は設定されておらず、環境基準は、航空機騒音から住民の生活環境を保護するために維持されなければならない騒音値を定めた唯一の基準である。

したがって、損害賠償請求に係る違法性の判断においては、少なくとも環境基準を超えていることが一つの判断基準となる。

#### 4. 騒防法による基準が損害賠償の基準とはなり得ないこと

10 他方で、民間航空機が使用する飛行場周辺における騒音に関しては、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（以下「騒防法」という）が制定されており、公共用飛行場の周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止、航空機の離着陸の頻繁な実施により生ずる損失の補償その他必要な措置について定めている。同法8条の2は、特定飛行場（成田国際空港を含む。同法2  
15 条）の設置者は、政令で定めるところにより航空機の騒音により生ずる障害が著しいと認めて国土交通大臣が指定する特定飛行場の周辺の区域（第一種区域）に当該指定の際に現に所在する住宅について、その所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者が航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要な工事を行うときは、その工事に関し助成の措置をとるものとする規定して  
20 いる。また、同法9条は同様に第二種区域と指定された区域における移転の補償等を、同法9条の2は同様に第三種区域と指定された区域における緑地帯等の整備を定めている。

これを受け、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律施行令」（平成24年政令第252号による改正前のもの。以下「旧騒防法施行令」という）6条は、上記の区域の指定に関し、航空機の離陸又は着陸に伴う騒音の影響度をその騒音の強度、発生の回数及び時刻等を考慮して国土交通省令で定め



る算定方法で算定した値が、その区域の種類ごとに国土交通省令で定める値以上である区域を基準として行うものとする規定していた。さらに、これを受けた「公共飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律施行規則」（平成24年国土交通省令第78号による改正前のもの。以下「旧騒防法施行規則」という）2項は、旧騒防法施行令6条の「国土交通省令で定める値」を、第一種区域

5 10 15

にあつては75W（Lden62）、第二種区域にあつては90W（Lden77）、第三種区域にあつては95W（Lden82）とすると定めていた。

このような定めについて、環境基準ではなく、旧騒防法施行規則2項の値が損害賠償請求の基準となるのではないかとの見解があり得る。しかし、旧騒防法施行令

10 15

が定める値は、あくまでも騒防法8条の2、9条第1項、9条の2第1項が定める防音工事の助成や、移転の補償、緑地整備についての対象範囲を決めるために定められたものであって、国民の生活環境を保護するために維持されなければならない騒音についての基準ではない。

したがって、国民の生活環境を保護するために維持されるべき騒音値の基準としては、上述の通り、環境基準しかありえず、旧騒防法施行規則2項は基準とはなり得ない。

15

## 第2 Ln<sub>night</sub>40・単発騒音レベル60dBの夜間騒音及びLden57を超える航空機騒音により発生している損害

### 20 1、基準値を超える騒音による最も深刻な被害である夜間における損害

本件原告らは、夜間、深夜及び早朝に行われる飛行活動等による騒音・振動等によって、寝付きを妨げられるのみならず、騒音によって目が覚めるなど睡眠が中断され、更には一度目が覚めると寝付くまでに時間がかかる、睡眠深度が浅くなって覚醒も早められるといった状況におかれている。これら睡眠妨害は、日中の仮眠の

25

場合も同様である。このような睡眠妨害は、業務や学習能率の低下、疲労回復の妨げ、新たな疾病の契機、不眠症の招来等の二次的被害を発生させている。

第5章で既に述べたように、航空機騒音は、音量が極めて甚大であることは勿論のこと、高周波成分が多く、金属的な音質を有し、不安定な継続的・間欠的騒音であって、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。更に、飛行場周辺住民にとっては頭上からの騒音であって、その音源は固定されることなく絶えず移動しており、予告なく突然起こり、遮音や回避が困難であり、対処が難しい。原告らは、このような、およそ人間生活とはかけ離れた異質な特徴を有する航空機騒音に、好むと好まざるとにかかわらず強制的かつ日常的に曝されているのである。

甲A13号証のLnight40 dBの騒音マップによれば、滑走路から15 km以上離れたような地域でも、飛行経路の近傍では欧州環境騒音ガイドラインの勧告値を超えていることが分かる。なお、勧告値は10%の住民が「高度の睡眠妨害」を訴える騒音レベルであり、「高度の睡眠妨害」は「軽度の睡眠障害」に相当する（甲A13号証）。このことは騒音マップの基礎データが収集された2017年度の時点で、多数の住民が環境性睡眠障害を含む睡眠影響を受けたことを示唆している。

[個人情報が含まれているため削除]

そして、成田空港周辺のLnight40の騒音マップ内に当該原告らが含まれていることからすれば、原告らの睡眠障害が成田空港における航空機騒音により引き起こされたものであることは明らかである。

## 2、その他の損害

その他にも、原告らには、循環器障害などの身体的被害、病気療養に対する障害などが生じていることは、第5章で述べた通りである。

### 3、上記基準を超える騒音によって現に原告らに生じている損害の内容

1999年WHOガイドラインは、健康への騒音の影響として、聴力障害、会話・聴取妨害、睡眠妨害、生理的影響、作業・学習への影響及び住民の行動や不快感への影響を挙げている。これは現在一般に受け入れられている科学的知見に基づくものであり、実際に原告らに生じている損害である。それぞれの被害が原告に生じている具体的状況は第5章記載の通りである。

### 第3 小括

以上の通り、原告らは、日常的にLnight40, Lden57以上の騒音に曝され、毎日午後9時から午前7時までの間の単発騒音60dBは2ないし3回以上の環境での生活を強いられており、その結果、睡眠障害をはじめとした上述様々な健康被害を受けているのであるから、被告の航空機飛行により発生する騒音による損害が生じている。

## 第7章 被告の責任

### 第1 差止請求

本件差止請求は、このように甚大な程度に至っている航空機騒音被害が、平穏な生活を営むことについての原告らの人格権を侵害するものであり、人格権による妨害排除請求権として一定程度の航空機騒音の差止めを求めるものである。

#### 1、差止請求の法的根拠

航空機騒音の差止請求を認めた大阪空港訴訟の1、2審判決や、他の騒音被害の差止めを認めた判例の多く（大阪地裁昭和62年4月17日判決・判時1268号80頁、東京地裁昭和63年4月25日判決・判時1274号49頁、東京高裁平成元年8月308判決・判時1325号61頁など）は、人格権に基づく妨害排除として差止めを認めている。

うち、大阪空港訴訟の高裁判決（大阪高裁昭和50年11月27日）は、人格権

に基づく差止請求について次のようにいう。

「およそ、個人の生命・身体の安全、精神的自由は、人間の存在に最も基本的なことがらであって、法律上絶対的に保護されるべきものであることは疑いがなく、また、人間として生存する以上、平穩、自由で人間たる尊厳にふさわしい生活を営むことも、最大限度尊重されるべきものであって、憲法 13 条はその趣旨に立脚するものであり、同 25 条も反面からこれを裏付けているものと解することができる。このような、個人の生命、身体、精神および生活に関する利益は、各人の人格に本質的なものであって、その総体を人格権ということができ、このような人格権は何人もみだりにこれを侵害することは許されず、その侵害に対してはこれを排除する権能が認められなければならない。すなわち、人は、疾病をもたらす等の身体侵害行為に対してはもとより、著しい精神的苦痛を被らせあるいは著しい生活上の妨害を来す行為に対しても、その侵害行為の排除を求めることができ、また、その被害が現実化していなくてもその危険が切迫している場合には、あらかじめ侵害行為の禁止を求めることができるものと解すべきであって、このような人格権に基づく妨害排除および妨害防請求権が私法上の差止請求の根拠となりうるものということができる。」と判示した・

この判示は、人格権に基づく差止請求の明確な説明であり、かかる認識をもつことは非常に大切である。

## 20 2、過去の最高裁判決

しかるに上記大阪空港訴訟の最高裁大法廷判決（昭和 56 年 1 月 16 日・民集 35 卷 10 号 1369 頁）は、公共用飛行場の飛行差止は航空行政権の行使と不可分であり、実質的に公権力の行使についての不服であるとして差止請求を却下した。しかし、当該判旨はいずれも上記のような人格権に基づく差止請求理論一般を排斥するものではなく、航空機騒音の原因が公権力の行使にあり、行政訴訟法によらずして民事訴訟によって差止請求をすることの不可を説くものである。一方で、成田国際空

港は民間会社である被告により設置・管理されており、公権力の行使とはみなしえないことからすると当然上記大阪空港訴訟の最高裁大法廷判決は本件にはおよばないことは自明である。

### 5 3、本件差止請求の内容

以上の次第で、原告らは人格権に基づく妨害排除請求としての航空機騒音差止請求をする。

(1)本件差止請求の対象である航空機騒音による周辺住民の被害は上記第5章で述べたように身体的影響を含む深刻なものであるし、同被害は多年にわたり、その程度が受忍限度を超え違法な程度に及んでいる。

にもかかわらず被告は、騒音解消ないし軽減についての有効な措置を講じてこないまま、逆に空港を拡張させ機能強化を行ってきた。この結果、騒音被害の程度を示す騒音コンターも順次拡大し、被害は増悪の一途を辿っている。成田国際空港を巡るかかる現状に鑑みれば、飛行の差止が認められない限り、被害解消の方途がないことは火を見るより明らかである。

(2)夜間の時間帯における騒音の防止は市民生活を営むために不可欠のものである。

市民の通常生活が維持され、これが日々継続されるためには、睡眠だけでなく、団欒や休息のため最も肝要な時間帯の静穏が確保される必要があるから、午後9時より翌朝午前7時までの時間帯における航空機騒音の差止を求める。

上記のように各種の騒音に関する規制が、昼間よりも厳しい規制値を深夜のみならず午後6時過ぎの夕方以降や午前8時前の朝方について定めるのも、それらの時間帯については、上記の観点から騒音を防止し静穏を確保する必要性がより高いという事情によるものにほかならない。

## 第2 損害賠償責任

成田国際空港の供用の結果、周辺南北50キロ、東西10キロの地域に甚大な被害を生じていることは前述のとおりであり、その程度は社会的に是認できず受忍限度を超えているというべきであるから、被告には損害賠償義務がある。

5

## 第8章 結論

### 第1 航空機の夜間運航等の差止

前記のとおり、成田国際空港の周辺に居住する原告らは、同空港の供用によって生ずる航空機の騒音等によって、著しい生活破壊、精神的・身体的・財産的被害を被

10

っており、原告らの人格権も侵害されている。  
その被害の重大性からすれば、その救済のためには、原告らに対し、単に過去の損害の賠償に甘んじて引き続き損害の受忍を強いることは著しく正義に反し、少なくとも夜間・早朝の同空港の騒音を伴う供用を差し止めが命ぜられなければならない。

15

よって、原告らは被告に対し、人格権に基づき、成田空港における毎日午後9時から翌朝午前7時までの間の一切の航空機の離着陸の禁止を請求する。

### 第2 損害賠償

1、原告らは被告に対し、成田国際空港の供用を原因とする前記侵害行為によって被

20

2、また、右侵害行為は長期間にわたって継続してきたものであるところ、近時においてもその程度が増大しつつあることは前記のとおりであり、今後ともこのような侵害行為が止むことは予測されず、このままでは原告らがなおこれまでと同様の被害を受け続けることは明らかである。

25

したがって、原告らは被告に対し、少なくとも成田国際空港における毎日午後9時から翌日午前7時までの間の一切の航空機の離着陸の禁止が実現されるまで、過去の賠償についてと同様、一切の非財産上の損害の賠償を請求する権利を有する。

5

**3、**これら非財産上の損害は到底金銭に換算し難いほど深刻かつ重大であるところ、あえてこれを財産的に評価し、本訴においてはとりあえず内金として、各原告につき、別紙損害賠償額一覧表の起算日欄記載の日の属する月の1日以降、右航空機の離着陸の禁止が実現されるまで、1ヵ月につき金4万4000円の割合による損害賠償の支払を求める。

10

なお、原告らは、長期にわたり爆音による被害に苦しめられているものであるが、本訴による過去分の損害賠償は、あえて提訴3年前の2019年4月1日以降のものを請求する。

### 15 **第3 弁護士費用**

原告らは、本訴の提起及び訴訟遂行を別紙原告ら代理人目録記載の弁護士らを構成員とする成田国際空港騒音被害訴訟弁護団に委任した。

本件のようないわゆる公害訴訟は、高度の専門的な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行うことは事実上不可能であるから、原告らが右弁護団に支払うべき弁護士費用は、本件侵害行為と相当因果関係にある損害であり、被告はこれを負担する責任を負う。

20

よって、原告らは、弁護士費用として、損害賠償額に対する10%の割合による金員（1ヵ月につき金4000円）の支払を求める。

### 25 **第4 遅延損害金**

被告は、上記の損害賠償及び弁護士費用の合計金額に対する遅延損害金の支払い

をするべき立場にあるが、原告らは、各年の4月1日から翌年3月31日までの損害賠償額の合計に対する翌年4月1日から支払済みに至るまで民法所定の年3分の割合による遅延損害金の支払いを求める。

5

### 証拠方法

添付証拠説明書のとおり

### 添付書類

10

1、資格証明書	1通
1、委任状	138通
1、甲号証	各2通

15

以上