

アメリカにおける航空機騒音による被害の 司法的救済に関する判例法

綿貫芳源

はじめに

航空機による人及び物の輸送は、現代の統済活動や社会生活の不可欠の手段となっているが、それが離着時を中心として発生する騒音が飛行場の周辺住民の生活を耐えがたくしていること、そして、このような騒音による被害の救済、または、差止のための訴訟⁽¹⁾が提起されていることは、アメリカも我が国も本質的な相違はない。本稿はこのような航空機の発生する騒音による被害の救済について、アメリカの判例ではどのような救済方法が採られているかを検討することを目的とする。アメリカでも、我が国と同様に、航空機の騒音による被害は、騒音が離着陸時に最もはげしいことから、飛行場の周辺住民から訴訟が提起されている。そこで軍用を含む公共用飛行場のみならず、私設飛行場をめぐる騒音に関する訴訟も含めて検討すべきかもしれないが、私設飛行場に関する訴訟は数も少く、判例の結論

も可成り異なるので、ここでは公共用飛行場をめぐる判例のみを検討することにする。なお、本稿は法務省の委託研究である「アメリカにおける騒音被害に関する司法的救済」の一部である。

(1) アメリカにおける航空機の騒音に関する訴訟について、既に私が簡単に紹介を書いている。拙稿「アメリカにおける航空機騒音に関する訴訟」判例時報七二九号一三八頁。本稿は、その後の判例も加えてこの点に関する判例を総合的に検討したものである。我が国における飛行場に関する訴訟は、騒音訴訟とその他の訴訟とに分れる。騒音訴訟に属するのが大阪国際空港訴訟である。第一審、大阪地判昭和四九年二月二七日判例時報七二九号三頁、控訴審、大阪高判五〇年一月二七日判例時報七九七号三六頁。その他の訴訟としては、空港管理規則六条二項により航空機の離着陸の許可の差止めを求めた仮処分請求事件である新潟地決昭和四八年八月四日判例時報七一八号八五頁、ついで、自衛隊が憲法九条に違反するとして百里基地の土地の所有権確認、仮登記の抹消を請求した水戸地判昭和五二年二月一七日判例時報八四二号二二頁がある。現在までのところでは、飛行場の騒音に関する判決は必ずしも多くない。しかし、この種の訴訟は今後増加すると思われる。

第一節 アメリカにおける航空機騒音の救済

公共施設から生ずる騒音のうち、航空機、特にジェット機の騒音は、この音のもつ強さと影響する範囲の広さからいって、この及ぼす被害の範囲も最も広く、アメリカでも大きな社会問題となっている。そこで、アメリカでは、この被害の救済を求める訴訟は、鉄道や道路の騒音被害の救済のための訴訟に比較して遙かに多い。しかし、本稿ではこれら航空機の騒音に関する判例のうち、軍用を含む公共用飛行場に関する事件のみを検討することは前述の如くである。このように公共用飛行場に関する事件に限定してみると、ここで問題になるのは、現代社会における航空事業の軍事上、人及び貨物の輸送手段としての重要性並びにこの安全確保の必要と上空を飛行するジェット機の騒音被害

の救済の必要という二つの相対立する要請をどのように法律的調和をはかるかにある。このような公共の利益と個人のそれとの法律的調和に関するアメリカ法の原則について、簡単にでも、ここでふれる必要がある。

アメリカ法では騒音も不法行為の一類型とされているので、その救済も不法行為法上の損害賠償や差止請求となるが、アメリカ法の不法行為の類型は歴史的に発達してきたものとして、種々の特色をもっている。騒音被害について問題となるのは、不法侵害 (trespass) と私的生活妨害 (private nuisance) であり、そして、不法行為法の請求原因といえるかどうか疑問の余地があるが、公共用飛行場について問題になる補償請求 (inverse condemnation) である。このような憲法及び判例法上の被害の救済と並んで、航空機については、この安全確保のための制定法の存在、更に、このような制定法を必要とする公共の利益をどのように考慮すべきかが被害救済の問題を複雑にしている。このように種々の要素が複雑に結びついている航空機の騒音被害の救済に関するアメリカ法を知り、この点に関する将来の予測をするには、少くとも指導的判決を含む主要な判例を検討しなければならない。

本稿で検討する *Causby* 及び *Thornburg* は、前述した公共の利益と被害者の救済とを調和しようとする判例の一つの試みである。しかし、航空機騒音の被害の救済について判例法上の原則が確立しているとはいえないというのが現状のようである。従って、航空機騒音の被害に関する司法的救済は将来多くの未解決な問題を残しているといわなければならない。しかし、本稿は、現在 (一九七六年) 私が入手し得る最新の判例を検討しているので、この点に関するアメリカ法を知り、その近い将来における予測を可能にするだけの資料を含んでいると思われる。なお、ジェット機騒音による被害の救済に関する請求原因として重要性を増している補償請求は、連邦憲法と州憲法とは、この根拠となる条項の内容が異なるので、ここでは連邦裁判所の判決と州裁判所のそれとに分けて考察する。なお、

本稿における判決の出典は、原則として、連邦及び各州の判例集によつたが、最近のものについては、*Environment Reporter Cases* (以下 *ERC* と略す) によつた。

第二節 連邦裁判所の判決

(i) *U. S. v. Causby*, 328 U. S. 256, 66 S. Ct. 1062, 90 L. E. d. 1206 (1946)

これは軍用機が離着陸に際し超低空で通過することにより、被害をうけた養鶏場主の補償請求を認めた判決であり、同時にこの判決は航空機の空中の航空権を最初に認めた連邦最高裁判所の判決として、今日まで指導的判例となっている。その事實は次の如し。

原告はノース・カロライナ州にある軍用飛行場の滑走路のさき二〇〇〇フィート余の場所に農地二、八エーカーをもつ主として養鶏を業とする農場主であつた。一九四二年から同飛行場の使用が開始され、四発爆撃機を含む各種の軍用航空機が離着陸し、原告の農地の上空八三フィートの高度で飛行し、これは原告所有の最も高い樹木から六フィートの高さであり、時にはその枯葉が風圧で落ちることもあつた。このような離着陸時における農場の上空の超低空飛行、特にこの飛行による極めて大きな騒音と夜間における閃光は農場の一五〇羽の鶏を自ら壁にぶつけて死亡させ、その産卵率を著しく低下させた。他方、末だこの農場での航空機事故はなかつたが、その騒音と事故の危険は原告らの睡眠を奪ひ、恐怖から神経質にさせるに十分であつた。そこで、原告はこのような自己の所有地の上空の飛行は連邦憲法修正第五条の公共のために用いるにあたるとして、正当な補償を請求して出訴した。そこで航空機による飛行と「土地所有者の権利は天心に至たる」との法原則との関係が問われることになつた。ダグラス判事による多数

意見は次の如くである。

「コモンローでは、土地所有者の権利は天心に至たる——*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*と云う古くからの原則がある。しかしこの原則は現在の世界では該当しない。連邦国会の宣言するように空間は公道である。もし、そうでなかったとしたら、大陸を横断する航空路は、その運行者を無数の不法侵害訴訟にさらすことになる。この考えは常識に反する。空間についてのこのような私法上の請求を認めることは、これら公道を妨害し、公共の利益のためのそれについての規制と発展に干渉し、本来公衆が正当な請求権をもつ事項を私的所有者に移すことになる。」

しかし、このような一般論は本件を支配する力をもつものではない。何故なら、合衆国は口頭弁論で、もし原告の財産上の飛行がそれを居住できないものにしたならば、修正第五条の下で補償の対象となる収用となると認めているからである。収用される財産権の価値は収用者の利益ではなく、所有者の損失である。……公正に決定された市場価値が回復請求の通常の基準である。……もし、飛行の頻度と高度によって、原告がその土地をどんな目的にも利用しえないとしたら、この損失は完全となる。それは、合衆国が土地の地表に立入りこの排他的占有を取得した場合と同様に完全となる。⁽¹⁾……この場合は *Richards* ……に含まれる適法化されたニューサンスから生じた付随的損害賠償の事例ではないであろう。……この仮設例と本件との間には、次の点を除いて、実質的な相違はない。即ち、本件では土地の享有と使用が完全に失われていないことである。しかし、この点は決定的なものではないと思う。航空機の出入路 (*the path of glide*) は価値ある工場敷地を牧場に、果樹園を野菜畑に、住宅地域を小麦畑に変え、その価値を低下させることもある。この場合も若干の価値は残る。しかし、土地の直接の真上の空間の利用は、土地の利用方

法を制限し、その価値の低下をもたらすことになる。⁽²⁾

航空機の出入路が民間航空局の認可をうけたものであったという事実は結果を変えるものではない。連邦国会が公有 (public domain) とした航行可能な空域とは、民間航空局の定める最低安全飛行高度以上の空域である。当局から定められた最低高度とは、民間航空機については昼間五〇〇フィート、夜間一〇〇〇フィート、その他の航空機については航空機の形と地形とに応じて三〇〇フィートから一〇〇〇フィートとされている。……それ故、本件の飛行は連邦国会が公有としている航行可能空域以内ではなかった。……従って、離着陸のための出入路は制定法の意義における最低限度の航空高度には含まれない。⁽³⁾

我々は空域が公道であると述べた。しかし、もし土地所有者が土地の完全な使用権をもつならば、所有者はそれをつつんでいる空間の直接及ぶ範囲内について排他的支配権がなくてはならない。このように解しないと、所有者は建物も建てられず、樹木も植えることができず、掘すらもつぐれないことになる。隣地に張出し部分のある建物が建てられたときに法が救済を与える場合、この原則が認められている。……もし、合衆国が本件での航空機の飛行する高さと同じ高さで、原告の土地の上に高架鉄道を建設した場合、この建築物の支柱が原告の土地になくても、部分的収用のあることには疑問の余地がない。その理由は、所有者による財産の完全な使用をさまたげ、収益を制限する即時かつ直接的侵害があるからである。所有者が物理的に空域のその部分を占有せず、通常の意味でその利用をしていないとしても、日照と大気のために建物間に残された空間が利用されているとは、同じ意味で所有者はこれを使用している。このような真上の高度の低い空域は土地に密着しているので、その継続的侵害は土地の表面の使用のものに影響する。土地所有者は、その所有権の付随的事物 (an incident) として、これについても権利があり、そ

の侵害は地表の侵害と同一の範疇にあると我々は考⁽⁴⁾える。

航空機は現代における環境の一部であり、それがもたらす不便は、通常、修正第五条による補償の対象に含まれない。直接支配力の及ぶ土地の上空を越える空域は公有地 (public domain) の一部である。その正確な限界を現在決定する必要はない。私有地上の飛行は、土地の享有と使用を直接妨害する程低くかつ頻繁でなければ、収用にあたらな⁽⁵⁾い。本件のこの側面について我々は熟慮する必要はない。何故なら、請求裁判所の認定によれば、財産権の価値の低下があり、頻繁な、低空の飛行がその直接かつ即時の原因であることをはっきりと確定しているからである。本件土地に地役権 (servitude) が設定されたとの請求裁判所の判断に我々も同意する。」

このように、多数意見は請求裁判所の判断を支持しながら、記録の上では、地役権が永久のものか一時的のものかが明らかでなく、従ってその補償額の当否を判断できないとして、事件を請求裁判所に差戻すべきものとした。

この多数意見に対して、ブラック及びバートン判事は反対意見を書いている。その要旨は、本件のように多くの要素が複雑に結びついている問題は、これを検討し、解決する能力をもつすぐれた専門家と国会によって判断されるべきであり、多数意見は新しい重大な国家的問題の解決案を検討する国会の権限に対する不当な干渉に一頁を開くことにはないかという点にある。

(ii) *Griggs v. Allegheny*, 369 U. S. 84, 82 S. Ct. 531, 7 L. Ed 2d, 585 (1962)

Causby は軍用飛行場に関する事件なので、被告を合衆国とすることに大きな問題はない。しかし、民間航空機が利用する公共用飛行場の騒音被害の救済のための訴訟では、被告はこれを維持管理する公共団体か、または、航空

機の離着陸を規制する連邦民間航空局、或は、その他の誰かが問題になる。公共用飛行場について、これを維持管理する公共団体に被告適格ありとしたのが、本件連邦最高裁判所判決である。その事実は次の如し。

被告アリゲニー・カウンティは大ピッツバーグ空港を所有し、管理している。同空港はその建設にあたり、連邦制定法と同法に基く規則に基いて設計された。そして、連邦政府の補助金で支出しうる項目には、用地の買収費及び空域における地役権取得のための費用も含まれていた。被告は、本件空港建設にあたり、民間航空局長と契約を締結したが、その契約には、被告が民間航空局の定める規則等を厳守し、アプローチ地域 (approach areas) を含むマスタープランを守るべきこと、契約を遂行するに必要な土地及び空域に関する地役権を取得すべきものとされた。そして、このアプローチ地域の一つに、本件被告の住居も含まれていた。本件空港を使用する航空会社は被告の賃借人 (lessee) の地位にあり、この賃貸借契約は航空会社に航空機の離着陸の権利を与えているが、この離着陸について民間航空局の定める規則違反の行為はなかった。

しかし、毎日数分毎に原告の家屋の上空約三〇フィートから三〇〇フィートの高さで離着陸する際に生ずる騒音は、リベット打機か蒸気ハンマーのそれにも比すべきものであり、着陸時のそれは騒音の高い工場のそれにもあたる程であった。そして、これら騒音のため、室内でも会話や電話の使用が困難になり、原告及びその家族は耳せんや睡眠薬を使用しても眠ることができず、遂に健康を害し、他所で睡眠をとらざるを得なくなった。また、原告の家屋の壁が落ちたこともあり、原告の家屋が滑走路に近いことから、エンジンの故障の場合、航空機は原告の家屋に突入せざるを得ないとの飛行士の証言もあった。そこで、原告は被告に補償を請求して出訴した。州高等裁判所は、同州の訴訟手続により、公用収用の有無、及び、もしこれがある場合の補償額を決定するために陪審委員会 (Board of Viewers)

を任命した。同委員会は実地検証し、現地で公聴会を開き、被告による原告の財産権の上空地役権の収用があると認定し、補償額を一二、六九〇ドルとする旨の報告書を作成した。州高等裁判所はこの報告書に対する両当事者の抗弁を拒下した。州最高裁判所は、憲法上の意味における収用があったとしても、被告には責任がないと判断した。そこで、原告は連邦最高裁判所へ事件の移送を請求し、同裁判所がこれを受理し、これに判断を加えたのが本件判決である。ダグラス判事の多数意見は次の如く述べている。なお本件判決の中での上告人と被上告人を、原告と被告として訳出する。

「公用収用があつたとしても、被告以外の者——航空会社、または、合衆国の権限ある代表者としての民間航空局が収用者であると主張されている。しかし、現在の状況では、空港建設の発起人であり、その所有者、賃貸人 (lessor) である被告が憲法的意味における空域地役権を設定した者と我々は考える。被告は、民間航空局の認可をうけて、空港建設の場所、必要な滑走路、その方向と長さそれに必要な土地及び航行のための地役権 (Navigation easements) の内容を決定した。連邦政府は何一つ収用 (または取得—筆者) していない。飛行場を建設するかどうか、どこに設けるべきかを決定したのは地方公共団体である。飛行場の運営に必要な空域地役権に対するその責任と滑走路の建設のための土地に対する責任との間に相違はない。……橋を設計し、建設したカウンティは、橋への通行に必要な土地に少くとも地役権がなければ利用可能な施設をもつことにはならないであろう。何故飛行場を設計し、建設し、使用する者が、修正第一四条に関する限り、一層有利な地位にありうるだろうか? 本件の取得 (taking) が「公共のため」であることには議論の余地がない。…… (本件滑走路への——筆者) 出入口 (the glide path) が飛行場の運用に必要なことは、橋の運営に地上の通行権やダム の 運営に土地が必要なのと同じである。アプローチ地域なしに、飛行場

は運営不可能である。被告は、その設計にあたり何らかの私権を取得すべきであった。憲法上の基準からみて、被告は、十分に取得していなかったというのが、我々の結論である。」

この多数意見に対して、ブラック及びフランクファーター判事は反対意見を展開している。その意見は、第一に連邦制定法が航空機の離着陸の安全を保障するための空域を航行可能空域としていること、第二に本件飛行場の運営は連邦政府の監督下であり、その離着陸は連邦政府機関の直接の指揮下にあること、第三に本件空港は全国的運輸組織の一環をなすものとして、その建設資金は連邦政府の補助金に依存していることを挙げ、本件原告の財産権の上の空域を取得したのは合衆国であって、カウンティではないとの立場から、州最高裁判所の判決を支持した。⁽⁶⁾

(iii) *Batten v. U.S.*, 306 F.2d 580 (10th Cir. 1962)

これは、軍用飛行場に離着陸する軍用機の騒音被害の救済を求めた点において *Cauby* と同じ内容の事件であるが、*Cauby* では軍用機が被害者の所有地の上空を飛行したことから生じた被害の救済が問われたのに対して、本件では軍用機が被害者の土地の上空ではなく、それを外れた側方の飛行による騒音被害の救済が請求された点において新しい事件である。その事実は次の如し。

カンサス州のフォールブス空軍基地は本来プロペラ機の訓練基地であったが、一九四八年頃は事実上使用されていなかった。そこで、同基地に隣接する地区は住宅地区として開発され、一九四九年から五五年までの間に家屋が建設され、原告らはこれを取得した。その後朝鮮戦争の勃発と共に、合衆国政府はジェット機の運行に適するように同基地を拡張し、一九五六年からここでのジェット機の飛行が開始された。この基地に発着する航空機は六発ジェット及び

六発プロペラ機が多かったが、その七〇パーセントはジェット機であつた。原告の住宅は同基地からの飛行パターン (Flying Pattern) から外れており、ジェット機が原告の住宅の真上を低空で飛行することは比較的稀であり、ジェット機専用の滑走路と原告らの家屋との距離は、その最も近い所で六〇〇フィート、エンジンを最大回転数にあげる発進場所は二、二八〇フィートの距離にあつた。このジェットエンジンから生ずる騒音は九〇から一一七デシベルに達し、原告所有の家屋内での会話、電話及びラジオ、テレビ等の利用を不可能にし、睡眠をさまたげ、その強い振動は窓や皿をゆるがした。そこで、これら家屋の所有者である原告らは、陸軍のジェット機の騒音、振動、排出ガスにより、その所有権の利用と享有をさまたげられたとして、連邦憲法修正第五条に基づく補償請求訴訟を提起した。しかし、第一番は原告の損失は四七〇〇ドルから八八〇〇ドルに及ぶとしながら、Candy を適用して、修正第五条により合衆国が責任を負うべき公用収用ではないとして、原告の主張を棄却した。そこで、原告が控訴したのに対する控訴審の判断が本件判決である。ブライントンステイン判事の多数意見は次の如くである。

「本件の新しい点は、上空の飛行 (over-flights) に関連する侵害によってではなく、近隣の財産権の占有者を悩ます騒音、振動、ばい煙のみを理由として補償責任が主張されていることにある。その苦痛の程度はジェット機の活動場所と財産権との近さによって異なる。

悩まされている土地所有者に対していくらか同情しても、その要求に対して適用するべき法律上の原則を変更することはできない。我々は、ここで不法行為またはニューサンス事件を判断しているのではない。原告は Tucker Act により出訴し、同法の適用が修正第五条に違反して、無補償の収用であるとするに基くにせよ、また、収用された所有権に対して支払うべき黙示の契約に依るにせよ、原告の要求は私所有権を正当な補償なく公共のために用いてはな

らない”との修正第五条の禁止に基礎を置いている。

この憲法の条項を解釈適用するにあたって、連邦裁判所は長期にわたり一貫して収用と結果的損害との間の区別を認めてきた。……収用（正式の収用手続を指す——筆者）のない場合の結果的損害の回復請求を否定するこの原則の結果として、多数の州憲法は実質上、私所有権を正当の補償なしに公共のために収用し、損害を加えてはならないと定めている。しかし、連邦についての債務は制定法または憲法改正により、このような拡大はなされていない。(?) (ここを *Causby, Grigs, Fifth Baptist* 等の判決を検討したうえで次の如く述べる。——筆者)。

本件では、原告の利益の全面的な破壊もないし、その全部または大部分の迫奪もない。原告は、基地の活動の結果、住居が居住不可能になったとも、移転したともいっていない。記録の示すところでは、その使用と享有への妨害以上のものではない。……このような事情は基地の周囲のあらゆる私所有権に共通に見出されるものである。

窓や皿をがたつかせる振動、夏の東風の時に家屋にふき込むばい煙や家庭での通常の仕事をさまたげる騒音は、原告による財産の使用と享有を妨害する。かゝる妨害は収用ではない。その損害は基地の活動の結果以上のものではなく、……”それは立法機関によって補償すべきもので、憲法の力のみによってなされるものではない。”として、多数意見は原判決を支持した。

この多数意見に対して、マラー首席判事は、その後の州判決で屢々援用される著名な反対意見を述べている。その要旨は次の如くである。「本件で主張されている経済的利益は、*Causby, Grigs* における収用と変らない。事実審及び当裁判所は、財産権の損害という現実の物理的侵害が憲法上の収用の不可欠の要件であり、本件被害は単に結果的であるから憲法上補償できないとの前提の上で、補償を否定した。憲法上の収用とは、必ずしも政府が物理的に損

害をうけた財産権を物理的に侵害したかどうかによるものでないというのが、私の主題である。」この反対意見は、ここで多数の先例を検討し、取用か否かの憲法上の基準は、「主張されている利益が法の保護するものかどうか、もしそうならば、当該妨害が国家と市民との関係について公正と正義が当該負担が個人のみではなく公衆により分担されるべきであると我々が結論づけるに足りる程十分に直接的であり、特殊であり、十分な重要性があるかどうかにある。……私の同僚とは反対に、私の意見は、本件の妨害が Causby, Griggs に於ける上空の飛行や Richards におけるばい煙とガスと全く同様に効果的に原告の家屋に用益権 (ser vitude) を課するに足りる程十分に実質的、直接的、特殊であったとの結論に導かせる。」⁽⁶⁾

2) East Haven v. Eastern Airlines, 2 ERC 1856 (Dist. of Conn., 1971), 3 ERC 1304 (Dist. of Conn., 1971)

本件は、公共用飛行場の周辺にある町及びその住民が同飛行場を使用する航空会社を被告として、正当補償、不法侵害、公的及び私的ニューサンスによる損害賠償と精神的慰謝料 (emotional damages) とその航空機の飛行の差を請求した事件である。被告が州際航空に従事する航空会社であることから、連邦地方裁判所がこれを審理している。なお、これには二つの判決があるが、事件の内容は全く同一で原告と被告及び裁判長も同じであり、第一の判決が事件の本案について判断をしなかった部分、即ち、被告の活動により原告の所有財産がどの程度損害をうけたかについては第二の判決が判断している。従って、本稿の主題に関係のあるのは、主として第一の判決であるから、ここでは第一の判決を中心として検討することにする。主な事実はこの如し。

本件ニューヘブン飛行場は、ニューヘブロン市とイーストヘブロン町とにまたがる比較的小規模の飛行場である。しか

し、一九五一年以降その滑走路が延長され、一九六九年にはコントロールタワーも設置され、近代的飛行場としての設備も完成した。この飛行場を使用するものの中には、個人及びいくつかの航空会社があるが、これらのうちジェット機を使用するのは被告イースタン航空会社のみであった。会社は一九六七年からジェット機の使用を開始したが、本件審理時においてその使用便数は毎日四便であり、それは民間航空局の認可をうけていた。他方、原告は二人の飛行場周辺居住者とイースト・ヘブン町である。この一二人の居住者はいずれもジェット機就航前に、飛行場附近にその家屋を購入した者であるが、これら家屋は一ヶ所に集っていなかったので、原告のすべてが被告会社のジェット機の発生する騒音によって影響をうけていたとしても、その影響はそれぞれの居住地域で可成り相違があった。これら原告の居住地とジェット機との関係についての大きな特色は、原告の全員が、常にその住居の真上をジェット機が飛行したと主張しているのではなく、原告は屢々その住居の上空またはその近くを飛行すると主張する者とその住所が飛行場の近くにあることを主張する者とに分れる。ついでイーストヘブン町は、同町所有の街路、学校、公園、海浜は飛行場の影響下にあるとしながらも、その被害についての立証がなく、その主張は同飛行場拡張について、ニューヘブンの市の連邦航空局に対する補助金請求にあたって、市がその申請書に同町の反対を明示しなかったことよつて損害をうけたとするものであった。これらの原告の主張についてマックリーン判事は次の如く判示した。

第一に、差止請求について、「公共用飛行場及び航空機が連邦制定法及びそれに基く規則に従つて運営されている場合、公共用飛行場またはそこでの特定の型の航空機の活動について差止命令が認められた例はない。……被告はかかる差止命令を裁判所の権限とすることに疑問があるとしている。この疑問にこたえる必要はない。何故なら、裁判所がその権限をもつとしても、それを行使するのは明らかに衡平を欠くからである。近代的航空機を利用して航空旅

行をする公衆の権利は、ある程度悪影響をうける本件原告らのような比較的少数の者に對する不利益に優先する。私には自明と思われるこの点について説明を加える必要はない。差止請求は却下されなければならぬ。⁽¹⁰⁾」

第二に、原告の財産権の収用の主張についての判断は、Caushy, Griggs 及びその後の判例を検討したうえで、次の如く判定する。「Caushy, Griggs 以後この問題を判断した判決の全部でないとしても、その大多数は、原告の所有物の上空を飛行する航空機による空間の侵害がない場合には、収用はあり得ないとの判断を下している。そこで、近隣の飛行場における活動による騒音、悪臭及び振動による苦痛や損害は、それが現実的なものであっても、収用を構成しない。この損害は、原告がその地域のその他の住民と共に共通にうけるもので、Richards の原則が適用される結果的損害に過ぎない。ここで判決は、Caushy, Griggs によれば、最高裁判所の判決は原告の土地の上空への侵害があるから収用となるとの理論に基づいているとして、次の如く述べる。「土地の上空の飛行であるのみならず、それが頻繁かつ低空 (frequent and low) でなければならぬ。……これらの原則を本件事実に適用することが残される⁽¹¹⁾。」ここで、判決は周辺居住者である一二人の原告を二つの群に分け、滑走路や乗客の乗降場への飛行機の移動、エンジンの空回転から生ずる騒音等による生活上の悩みを理由とする原告群に対しては、これら損害が収用にあたらないことは明らかであるとす。これに対して、直接その住宅の上空を通過するとは主張していないが、住宅が滑走路の延長線上のアプローチ地域にある原告群については、補償を認めるべきであるとす。即ち、「これら滑走路から離着陸する航空機は、これら財産の真上でなくても、非常に近くを飛行したに相違ないので、これら原告から Caushy 原則の利益を迫奪することは非現実的な厄介払いをすることになる。實際上の問題として、これら財産は飛行により直接の影響をうけている。本件の他の証拠は、原告自身の証言に加えて、航空機の高度が五〇〇フィート以下であり、一

日数回以上飛行していることを示すに十分である。これは十分に頻繁であると私は信ずる。……問題は微妙であるけれど、あらゆる証拠から、これら原告の土地の使用及び享有に対する収用を構成する直接、即時の妨害があると私は結論する。⁽¹²⁾」

ついで、これら原告の土地に対して収用があるとして、誰が収用者かとするかについて次の如く判断する。「Griggsの下で、れら土地の地役権の収用者は本件空港の所有者であり、使用者であるニューヘブーン市であった。……同市が収用したと考えられる地役権は、ターボプロップ及び現在同数の使用されている型、即ち、DC-9、Boeing 722の使用のための永久的な地役権である。連邦の規則の定めるルートと高度で原告の財産上をその航空機を飛行させるについて、被告航空会社もこれら財産に地役権を設定したと判断する理由はない。私の知る限り、本件に比較すべき判決で、航空会社に責任を負わせた例はない。被告航空会社は収用について責任がないと私は結論する。⁽¹³⁾」

第三に、不法侵害、ニューサンス及び精神的慰謝料 (emotional Damage) について、判決は次の如く判定する。

「原告が、航空機の騒音から生れた精神的苦痛、その平和と静けさ及び航空機が与える不安に対する別の損害賠償を請求しようとする主張を認めた先例はない。……恐らく、これは収用に対する補償額を決定するについて、算入されているであろう。……原告のいずれも、どの被告に対しても、この種の損害についての回復を請求をしえないと私は結論する。不法侵害に関しては、市または航空会社に対する不法侵害による原告の損害に対する別個の賠償請求権はないとするのが私の意見である。ここでいう不法侵害とは原告の財産に対する侵害、即ち、不動産に対する不法侵害を意味する。本件において、多数の上空の飛行による侵害があった場合、私は財産所有者が市から収用に対する補償を請求しようとした。収用とは不法侵害を含んでいる。不法侵害に関する損害賠償を市に請求することを認めること

は、同一の違法行為について二重の回復請求と認めることになる。……明白な上空の飛行がないので取用がないその他の財産については、この点に関する反対の権威ある先例がない場合、付随的な上空の飛行は、航空会社側に過失がない限り、補償の対象となる不法侵害のレベルにまで至らないというのが、私の意見であり、判断である。ニュージャージーについて、……この公共飛行場の正常な活動から生れた原告の被害は、補償の対象とならない。⁽¹⁴⁾」

第四に、原告イーストヘブン町の被告ニューヘブン市に対する補償請求について、判決は次の如く判断する。被告が本件飛行場の拡張を連邦政府に申請するにあたり、原告が反対している旨を付記しなかったことにより原告が何らかの損害をうけたことについて立証していないこと、従って、原告の反対が記されていれば、申請が認可されず、滑走路も拡張されず、ジェット機が就航しなかったであろうというのも単に推測に過ぎず、原告の主張は本案についての請求原因がないとした。⁽¹⁵⁾

ついで、この判決では補償請求権ありとされた原告のうけた損害について十分の立証がないとされた点について、最初の判決をうけた第二の判決が判断し、原告らの補償額を二、二〇〇ドルないし三、三〇〇ドルとした。⁽¹⁶⁾

(c) *Virginian for Dulles v. Volpe*, 4 ERIC 1332 (Eastern Dist. of Va. 1972)

この事件は、バージニア州の住民団体がワシントンのナショナル空港の管理者としての連邦航空局及びこれを使用する航空会社に対して、同空港の使用の差止を請求したクラス訴訟である。この事件における原告の請求理由が連邦制定法としての国家環境政策法違反を根拠としているので、航空機騒音による被害の私法上の救済を中心とする他の事件と異なるので、ここに検討するので妥当かどうか問題がないわけではないが、請求内容が騒音による被害防止の

ためのジェット機の使用の差止にあり、他方最近の航空機騒音に関する訴訟が被害の救済ではなくて、国家環境政策法の定める環境影響陳述書をめぐって争われていることから、このような最近の訴訟の類型を示すものとして、ここに検討することにする。この事件の事実は次の如し。

首府ワシントン付近には三つの公共用飛行場がある。国内航空専用のナショナル空港、ついで国内及び国際空港としてのフレンドシップ空港及び国際空港としてのダレス空港がこれである。これら空港のうち、ナショナル空港は都心に近いことから、利用者が最も多いが、その騒音は周辺住民の悩みの種となっている。そこで、都心から遠く騒音問題もなく、近代設備の最も整備しているダレス空港を国際及び国内航空とし、ナショナル空港を使用するジェット機の便を移せというのが住民団体の要望であり、本件訴訟はこのような要望を実現するための運動の一つの形態である。本件訴訟はクラス訴訟として提起されたが、審理を進めてゆくうちに、原告及び陳述人より広いクラス全員には共通しない事実問題があるので、単に原告のみの差止請求として審理されることになった。原告の請求内容はナショナル空港からすべてのジェット機を最終的、かつ、早急にダレス及びフレンドシップ空港に移すことにある。原告の提出した証拠は、騒音の健康への悪影響、財産への悪影響、地上における騒音の測定値、ナショナル空港の近代化よりダレス空港の拡張のもつ有利さ、午後一〇時から午前七時までの自発的な飛行便の制限に関する多数の違反、この使用制限を物理的に不可能にするような午後一〇時前一分間に一五ないし二〇便の離着陸、連邦航空局への苦情の無益さ、文化的、市民的、個人的な財産権の使用に対する妨害及びジェット機の頻繁かつ低空の飛行から生ずる騒音に由来する極度の苦痛、妨害を示している。このような原告の請求について、裁判所は覚書として、次のように判断して、差止請求を却下した。

第一に、連邦行政手続法下の救済として、ナショナル空港の管理に関し、連邦航空局の行為が裁量権を濫用し、恣意的であるとの主張について、「裁判所が上述の……制限に満足し、一層嚴重な規制を要求していない当局に賛成すると否とに拘らず、裁判所はかかる行為が連邦行政手続法での司法的救済を保障する明白な判断の誤りであるということができない。この分野に立入ることは、裁判所が専門的知識も、好みも、権限もない事項について、当局の判断に対して裁判所のそれを代置することになるといえるのが、裁判所の意見である。従って、連邦行政手続法下での救済は却下される。」

第二に、ナショナル空港での現在進行中及び将来の行為は、環境への悪影響をできるだけ少なくすべき旨の国家環境政策法の規定に違反するとの原告の主張について、「いかなる先例も国家環境政策法の定める要件が現在進行中の計画に適用されるとはしていないし、当裁判所もそのように判断する意思はない。更に、私は、同法一〇一条を实体经济上の私権を創設するものと解釈しない。」

第三に、連邦憲法修正第五条の適法手続条項に違反する健康に対する被害、修正第九条の保障するプライバシーの権利及び個人的に被害をうけないとの権利が本件には含まれており、これは財産権に対する侵害のみが争われる生活妨害と異なり、衡平法上のバランスをとるべき旨の原則の適用がなく、従って、被害の有無とは関係なく、差止請求が認められるべきであるとの原告の主張について、本件覚書は、原告の提出する騒音被害の証拠は、裁判官を説得するに足りる優越さに欠け、航空機の騒音により特に関係地域での財産の価値が低下したとは認められないとする。そして、「原告は、ワシントン空港の騒音と因果関係をもつ特定の人身被害事例を提示していない。これがなく、この騒音から健康または財産に対する一般の被害が見出せない場合、修正第五条、修正第九条に基く請求は認められない

とするのが当裁判所の意見である。原告の立場とは反対に、本件は衡平法上のバランスの適用される事例であると当裁判所は考える。施行者である公衆の便益及びサービス、一般社会や航空会社への経済的影響、国家輸送の全体的機構におけるワシントン空港の地位、安全及び当裁判所が公共輸送の手段としての航空事業の地位という関連する諸要素と考えられる事項を考慮したうえで、原告の請求を却下せざるを得ない。それがいかに重荷であろうと、原告は公共の利益のためにこの大きな苦悩を受忍しなければならない。この苦悩は、他の公的輸送手段である交通量の多い州際高速道路または列車が頻繁に利用する鉄道路線の付近に住む住民のうける苦悩をこえるものではないからである。」

- 注
- (1) 328 U.S. 256, at 261.
 - (2) 328 U.S. 256, at 262.
 - (3) 328 U.S. 256, at 236~4.
 - (4) 328 U.S. 256, at 256.
 - (5) 328 U.S. 256, at 267.
 - (6) 328 U.S. 256, at 268~271.
 - (7) 306 F. 2d. 580, at 583~4
 - (8) 306 F. 2d. 550, at 585.
 - (9) 306 F. 2d. at 585~7.
 - (10) 2 ERC 1856, at 1865~6.
 - (11) 2 ERC 1856, at 1867~8.
 - (12) 2 ERC 1956, at 1868.
 - (13) 2 ERC 1856, at 1869.
 - (14) 2 ERC 1856, at 1869~1870.
 - (15) 2 ERC 1856, at 1870.
 - (16) 3 ERC 1034, at 1316.

(4) 一九六九年国家環境政策法が制定され、同法一〇二条は連邦政府の行為のうち、環境に重大な影響を及ぼすものについて、事前に環境影響報告書の提出を義務づけている。そこで、同法制定後の環境訴訟は主として環境影響報告書をめぐって争われつつある。Anderson, NEPA in the Courts, なお、簡単には、拙稿「環境影響事前評価制度のあり方」環境法研究号三八頁以下参照。この点は航空機騒音についても例外ではない。そして、最近の航空機騒音に関する訴訟は空港建設に関する報告書をめぐる訴訟と連邦航空法と騒音規制法の制定により航空機騒音の規制は連邦の先占事項に関するかどうかの点に集中し、私法上の救済に関する訴訟は比較的少い。連邦先占に関しては、拙稿「アメリカの環境法(三)」自治研究四八巻一一号八一頁注(4)、同(八)自治研究四九巻五号一一六注(7)参照。なお、連邦先占に関するその後の判例として、Parachutes v. Lakewood (N J Super Ct.) 4 ERC 1783, Burbank v. Lockheed Air Terminal (U.S. Sup. Ct.) 5 ERC 1321, Air Transport Association v. Crotti (DCN, Calif) 7 ERC 1748, 及び、*Life of the Land v. Volpe*, (DC Md) 5 ERC 1413, Massachusetts Air Pollution Committee v. Brinegar (CA1) 6 ERC 1735., *Nader v. Buttarfield* (DC DC) 6 ERC 1360, *City of Romulus v. County of Wayne* (DC E Mich) 7 ERC 1866, 等がある。

第三節 州裁判所の判決

州憲法のなかには、補償条項に公共のための収用のみならず、損害についても補償すべき旨を定めているものもあることは前述の如くであるが、この条項の有無は必ずしも判決に決定的影響を与えているとは思われないことは後述の如くである。損害についての補償条項をもつカリフォルニア州の判例が多いので、これを最初に検討し、ついでその他の州の判例を述べることにしよう。

(i) カリフォルニア州

(a) *Peacock v. County of Sacramento*, 271 Cal. App. 2d 987, 77 Cal. Rptr. 391 (App. 3d Dist. 1969)

カウンティが将来公共用飛行場にするために買収する予定の私営のフェニックス空港の滑走路の両側の延長線の二〇〇フィートの私有地について、カウンティの監査委員会は地上に建造物または野菜を植えることを禁止し、更に、

アメリカにおける航空機騒音による被害の司法的救済に関する判例法

そこから二〇〇フィート以内の土地について、一〇フィートをこえる建造物を航空機の妨害物とし、その建設を禁止する旨の条例を制定した。そこで、これらの土地所有者が補償請求を求めたのが本件である。従って、本件は条例の効力に関する事件であって、必ずしも騒音被害の救済に関するものではないが、補償に関する事件として、ここに紹介する。

もしこのような条例による規制または地区制が採られなければ、原告の所有地は恐らく住宅地区として発展し、カウンティがこれを買収するとき、これらの買収費は増加するであろうし、この規制はこのような買収費の増加を抑えようとしたものであるとしたりうえで、判決は、単なる空航港附近の建築物の制限と異なり、本件規制は、空間の現実の使用を含む空港へのアプローチ地域の利用規制を内容とする地区制であって、補償を必要とするとした。

(b) *Nestle v. Santa Monica*, (Sup. Ct.) 4 ERC 1080 (1975)

この事件は、サンタモニカ空港を管理するサンタモニカ市を被告として、同空港の活動による財産上及び人身上の損害をうけた七〇〇名余の周辺居住者が提起した財産回復請求事件である。原告の本件請求の基礎は、補償請求、ニューサンス、被告の過失及び地区制違反にあった。事実審裁判所は、原告の補償請求について、財産が損害をうけたことの証明を欠いていること、ニューサンスについてその請求原因を示していないことを理由として、原告の請求を却下した。この判決に対して、七〇〇名余の原告のうち、三七名が上告したが、その主張は、原判決が、補償請求について被告勝訴の判決公判前の会議で被告側弁護士の財産上の価値低下についての評価を明らかにしなかったこと、補償請求以外の点を却下するについて誤りをおかしていることにあった。州最高裁判所のモスク裁判官の多数意見は、原告の主張について詳細な検討を加えて、次のように判断した。なお、本判決でも、混乱をさけるために上告人

を原告、被告上告人を被告として訳出する。

第一に、補償請求については、三年の間一日一五〇秒をこえる時間、二〇秒の間かくを置いて一一〇デシベルの騒音にさらされことは、聴力の喪失をきたさないと専門家の鑑定もあることから、判決は事実審がこのような騒音の増加では財産上の損害を生じさせるには十分でない⁽¹⁾と結論したことを支持した。ついで、公判前の被告側の弁護人が財産評価額を開示しなかったとの原告の主張について、「余り明確でない記録からみて、事実審は被告が公判前の命令に違反せず、原告は瑕疵を主張していなかったと判断したと我々は結論するのみである」とし、原判決を支持した。

第二に、原告のニューサンスの主張について、政府法典 (Government code) 八一五条により政府機関はニューサンス訴訟を免責されるとの事実審の判断について、カリフォルニア州の判例及び政府の責任を認める不法行為請求法 (Tort Claims Act) の立法史を詳細に検討したうえで、判決は次の如く判断している。「政府法典八一五条は、本件訴訟が民法第三四七九条、または、適用のある他の制定法上の規定に基礎を置く範囲で、公共機関に対するニューサンス訴訟をさまたげるものではないと、我々は結論する。それ故、事実審はニューサンス訴訟が政府法典第八一五条によって阻げられているとして、これを却下したことは誤っていると、我々は判断する⁽²⁾」とした。そして、原審に差し戻された場合の出訴期間について、物的財産の侵害については違法行為が継続している間は責任が生じているので問題はな⁽³⁾い。しかし、人身被害についてはこのようにいえないので問題はあ⁽⁴⁾るが、これは事実審裁判所で判断すべきものとした。

第三に、被告市がジェット機の本件空港への離着陸を認めている点に過失ありとの原告の主張、ついで、サンタモニカ空港はロスアンジェルス市の地区条例により一戸建の住宅地区に定められているので、同空港は条例違反である

との原告の主張について、事実審裁判所がこれを請求原因として不十分であるとし、更に、原告による主張の変更を認めなかった点について、判決は次の如く判断した。「事実審裁判所は原告の修正の機会を不当に拒否したと我々は結論する。」⁽³⁾判決がこの結論を採用したのは、民事訴訟法について自由な解釈を採用すべきであるとの理論に基いている。しかし、この点は本稿の主題とは直接の関係がないので、これ以上はふれない。そして、判決は、補償請求について被告の主張を認めた事実審の判断を認容し、ニューサンス、過失及び地区制違反についての事実審の判断をくつがえし、これを差戻した。

このモスク判事の多数意見に対して、バーフ判事は、政府法典八一五条解釈をめぐって、地方公共団体にニューサンスの責任を認める判断に反対意見を述べている。⁽⁴⁾

③ *Aaron v. City of Los Angeles*, Cal. Super. Court, 3 ERC (1970) Calif. App., 7 ERC 1651 (1974), cert. denied, U.S.S.Ct., (Jan. 20, 1975)

ロスアンジェルス国際空港の周辺の騒音のはげしい地域に土地、家屋を所有する約一五〇〇人の原告がロスアンジェルス市を被告としてジェット機による騒音被害に関する補償を請求して出訴した。本訴を受理した州地方裁判所は、詳細な法律論を展開し、必ずしもジェット機の真下の不動産所有者でなくても、騒音被害に対して補償請求をなしうるとしたが、原告はこの被害に対して十分な立証をしていないとして、この請求を棄却するとの中間判決を下した。つづいて本案判決では、一部を除いて、原告にそれぞれ四〇〇ドルから六〇〇ドル、平均一〇〇〇ドルの損失補償を認めた。そこで、市は控訴したが、州高等裁判所は全面的に原審判決を支持した。この判決に対して、市は連邦最高裁判所へ移送を請求したが、却下された。この事件に関する州地方裁判所の中間判決は、その補償請求に関する解

積論のみならず、この補償額の算定方法が我が国でも参考になると思われるので、まずこの中間判決から検討しよう。

最初に、ジェット機騒音が補償請求の対象となるかという点について、判決は次の三種の理論があるとする。まず、第一の理論は連邦裁判所の *Causby, Batten* がとる立場であって、真上をはずれるジェット機の騒音は補償の対象とならないとするものである。第二の理論は本稿で後述する *Thornburg v. Port of Portland*, 233 Ore.178, 376 P. 2d 100 (1962) の採る解釈であって、財産所有者に対する実質的損害の立証を要求するニューサンス理論に基いて、損害についての財産回復請求を認める。ここでは、ジェット機の飛行がその財産の真上であるかどうかを問わない点において連邦法上の *Causby* 原則の適用を否定し、ニューサンス理論によって、真上の飛行でないジェット機の騒音についても補償を認めようとするものである。このオレゴン州裁判所の理論は、*Thornburg v. Port of Portland* 244 Ore. 69, 415 P. 2d 759 (1966) によって発展され、補償を必要とする個人の財産権の侵害の有無の基準は当該財産に対する干渉がその市場価格の低下をもたらすに足りる程十分に直接、特別かつ大きなものであることにあるとしている。第三の理論は、このオレゴン州裁判所の理論を更に進めたもので、後述するワシントン州の *Martin v. Port of Seattle*, 64 Wash. 2d 324, 391 P. 2d 540 (1964) の採る理論である。この判決は州憲法上の損失補償または損害賠償というためには、原告がその損害が実質であることを立証しなければならないとの原則を排し、実質的でないような財産的価値の低下でも補償の対象となるとしている。以上のジェット機騒音に関する三種の理論を紹介してから、カリフォルニア州法についてこの点をどう解すべきかを検討する。ここで最初に道路騒音についてカリフォルニア州裁判所が一貫して補償を否定していることを挙げ、道路騒音とジェット機騒音とを区別すべき合理的基礎があるかどうかについて、次の如く述べる。「ジェット機から生ずる騒音と街路または高速道路上の自動車または貨物

車から生ずるそれとの間には顕著な差異がある。……騒音を取扱う場合、それが自動車から生じようと、また、航空機から生ずようと我々が関心をもつのは、それが住民に与える苦痛、不快感とかかる騒音が住民の家屋の快適さ、利用に実質的な侵害を生じているかどうか⁽⁵⁾についてである。」このような理論のうえで、判決は原告及び被告の鑑定人の提出する鑑定を詳細に検討する。

この鑑定に関する本件判決の判断の特色は、この判決がロスアンジェルス空港の騒音について騒音専門家の作成した騒音露出予想(Noise Exposure Forecast—以下NEFと略す)を採用し、ロスアンジェルス空港付近をNEF“A”、“B”、“C”の三地域に分け、原告の居住するNEF“C”地域は最も騒音がはげしく、そこでは最も少いNEF“A”より一五デシベル高い。そして、この騒音量の大きさは当該地域がジェット機の下にあるかどうかよりは、近いかどうかにあるとして、「ジェット機からの騒音がその与える苦痛について利用されうる公認の測定方法を利用できるから、側面の航空機から生ずる効果と上空の航空機から生ずる効果との間に法律上区別をすることは何ら合理的な基礎はない。ジェット機騒音からの同じ影響について平等に取扱うとのこの原則を認めることは、NEF“C”地域の有効騒音量(Effective Perceived Noise Level)がロスアンジェルス国際空港周辺における離着陸から生ずるジェット機騒音から住宅の生活に実質的妨害の程度に達している地域であるとする⁽⁶⁾ことの基礎となる」そして、この実質的妨害について、「不動産の市場価値が合理的に測定しうる程度に騒音によって低下した証拠がこの実質的損害の要件を満足させる⁽⁷⁾」として、この損害を次のように算定する。ロスアンジェルス国際空港でのジェット機の離着陸に一九五五年から逐年増加し、このジェット機の離着陸の増加によって、原告の財産の価値が低下し、どの程度の補償を必要とするかについて、原告及び被告側鑑定人の鑑定を検討し、一九五五年から一九六九年までのその他の評価地域とを比

較して、その間の NEF "C" 地域の住宅の価格の上昇率が年間に〇・三九パーセント低く、一四年数ヶ月を通じて約五・五〇パーセント低いとし、この上昇率の低さが本件訴訟の出訴時の一九六三年における NEF "C" 地域にある住宅の市場価格の実質的低下であるとす。そして、「本件に含まれ、NEF "C" 地域の東部及び西部にある財産の大部分は、一九六三年に増発され、離着陸したジェット機による騒音により実質的損害をうけたと当裁判所は判断するけれども、原告がジェット機騒音により実質的損害をうけたことを立証していないだけである。それ故、これらの財産について回復請求は許されない。」⁽⁸⁶⁾

最後に、このような補償によって設定される空間の飛行地役権が永久かどうかについて、判決は次の如く述べている。「財産所有者に対する地役権の負担が増加しない限り新しい救済を求める基礎はない。しかし、仮りに財産所有者が空間を使用するジェット機数の増加、または、騒音の性質により、有効騒音量に実質的増加があり、その結果影響をうける財産の市場価格が一層低下したと立証できれば、その損害について財産回復請求ができる」とした。⁽⁸⁷⁾

被告の控訴をうけた州高等裁判所は、事実審判決を全面的に認容した。まず、ジェット機騒音が財産権の収用または損害について、連邦及びカリフォルニア州を含む州の裁判所の判例を詳細に検討し、後述するオレゴン州の Thornburg を指導的判例としたうえで、次の如く結論する。

「上述の先例からみて、我々はカリフォルニア法における原則は次の如くであるということが出来る。空港を使用する航空機の騒音はその財産の使用と享有に実質的に妨害し、その干渉が十分に直接かつ特定しており、もし補償されないと、所有者が公共事業のために当然の負担以上のものを支払わねばならない程度に、空港周辺の財産所有者が空港の活動からの市場価格の測定可能な低下を示すことができるなら、空港の所有者であり、運行者である地方公共団

体は財産の収用または損害についての責任を負う。この妨害が基準に十分適合する実質をもつかどうかは、法と事実との混合問題であり、事実審が決定すべきものである⁽¹⁰⁾」

ついで、市の主張については次の如く応えている。本件でも直接の上空飛行の原則 (direct overflight rule) が適用されるのではないかとの市の主張について、「Batten は、財産権の収用に適用が制限されている合衆国憲法修正第五を基礎としているが、ワシントン州と同様カリフォルニア州 (の補償条項は——筆者) は財産権の収用と損害とを含めるといふ広い規定を採用していることを知るべきである」とする。そして、「実質的損害について、本件ではその損害が実質的ではないとすることができない」とする。また、騒音については連邦法による先占事項であるとの主張についても、空港の所有者であり、運行者であるロスアンジェルス市を、原告の財産の使用、享有についての騒音による実質的な妨害についての責任から免れさせるものではないとする。原告の本件の出訴期間についても、ジェット機騒音が原告の財産に実質的に妨害し、その市場価格の低下をもたらした時から出訴期間が始まるので、本件被告の出訴にその徒過はないとし、市の主張をしりぞけている⁽¹¹⁾。

結論として、判決は、前記の如くジェット機騒音による原告の財産に対する実質的妨害による市場価格の低下に、市は責任があり、この妨害が実質的かどうかの判断は事実審の決定すべきものとし、「所有者はその財産の直接の上空の飛行があったとの証明の必要はない。連邦政府が航空機の飛行を規制しているという事実は、空港の活動が財産権の所有者の損害の実質的原因である場合、空港の所有者及び運行先の責任を免がれさせるものではない」としている⁽¹²⁾。

(b) Greater Westchester Homeowners' Assn. v. Los Angeles, (Cal. Super. Ct.) 8 ERC 1406 (1975)

ロスアンジェルス国際空港の北滑走路に接するウェストチェスターの家屋所有者及びその家族が、ロスアンジェルス

と市を被告として、ジェット機騒音による人身傷害及び感情的、精神的苦痛に対して提起したニューサンスに基く損害請求訴訟を認容したのが、本件地方裁判所の判決である。騒音による精神的被害に対する損害賠償を認めたのは、私の知っている限り、アメリカでは本件判決が最初であり、地方裁判所のそれであるとはいえ、その意味では極めて重要な判決である。

原告の一部は、騒音量一〇〇デシベル (PndB) 以下の地域に居住していたが、その他の原告は一〇〇ないし一一五デシベル、または、一一五デシベル以上の地域に居住していた。原告らの一部は市に対してその家屋の収用を請求し、また、その一部はジェット機騒音による市場価格の低下について補償請求をしていたが、これらは既に認められていた。本件における原告は、本件空港における北滑走路の使用はニューサンスを構成するとして、州民法典三四七判決九条に基いて人身傷害及び感情的、精神的な苦痛に対する損害の回復請求訴訟を提起した。その主たる争点に関する判断は次の如くである。

第一に、制定法によって認可をうけている同空港の活動が生活妨害を構成するかどうかについて、判決は次の如く肯定する。「ロスアンジェルス国際空港の活動が制定法により認可され、それ故、被告市がその活動を遂行しているということだけを理由に、これが生活妨害を構成するとはいえないけれども、その活動の遂行する方法は生活妨害を構成することがある。被告市がロスアンジェルス国際空港の滑走路をジェット機の使用を許可し、原告がその家屋を快適に利用することに妨害する程健康に有害であり、感情を害するような騒音を生ずる行為は、ニューサンスを構成する同空港の運用の「方法」と「やり方」を形成しており、この生活妨害には、被告である市がその損害について賠償責任を負うものである。」⁽¹³⁾

第二に、ジェット機騒音により、睡眠の妨害、会話や電話及びラジオやテレビジョンの視聴の妨害、家屋外で土地の利用の妨害、家庭での友人を招待できないこと、家屋の売却やローンの取得の困難と原告の挙げる住宅としての使用と享有についての損失について損害の回復請求が認められれば、原告は既にうけている家屋の市場価格の低下についての損害と二重の財産回復請求が認められることになるのではないかと被告の主張について、判決は次の如く判断する。「生活妨害による非財産上の被害 (nonproperty injury) についての損害を家屋に対する物理的被害 (physical injury) やその市場価格の低下と並んで、家屋所有者が損害の回復請求しうるためには、人身に対する物理的被害を必要としないというのが、いくつかの判例においてカリフォルニア最高裁判所の判決の示すところである。しかし、物理的被害でない人身に対するどのような被害が被告に補償すべきニューサンスの損害項目を構成するであろうか？判例法の示すところによれば、所有者の苦痛、不快、精神的または感情的苦悩を生むその住宅の使用と享有を家屋所有者から奪うことは、不法侵害またはニューサンスである。これはジェット機の出現する以前からのニューサンス法⁽¹⁴⁾である。」そして、ニューサンスとしてのジェット機騒音以外の判例を検討し、「ジェット機騒音から生ずるニューサンスと有害な臭気、振動または音のような別の形から生ずる生活妨害との間に区別すべき理由はない」とし、次の如く判断する。「カリフォルニア州法は、ニューサンス理論に基づき、その住宅の市場価格の低下という形での損害に加えて、家屋所有者及びその家族が、人身被害、苦悩、不便、不快、精神的及び感情的苦悩という形での航空機騒音による被害の回復請求を許していると当裁判所は結論する」⁽¹⁵⁾

ついで、本件空港の北滑走路での離着陸がニューサンスを構成するかどうかについて、「その基準は、特定の地域
の住宅について、ジェット機騒音が、家屋所有者がその財産を快適に使用することをさまたげる程度に、健康に有害

であり、不快または感情を害するに十分な程はげしく、徹底したものであったかどうかにある」とする。このような立場から、判決はこの点に関する原告側の証言を検討する。そして原告側のジェット機騒音による聴力の喪失等の人身被害や不満等の精神的苦痛は、原告の立証が不十分であるから、補償の対象とならないとし、精神的、感情的苦痛として「ニューサンスによる損害の非財産的要素に対して与えられるべき損害賠償額を決定するにあたって、当該判所は、証拠上各原告がジェット機騒音によりうけた苦痛の程度、及び、原告がジェット機騒音にさらされていた期間の長さを考慮した」とする。そして原告のうちの少数の者は北滑走路でのジェット機の就航開始後に移転してきたことについても、危険引受 (assumption of risk) はニューサンスによる損害の回復請求訴訟をさまたげるものではないとする。

このように、本件判決はニューサンスに基づく原告の主張を広く認めているが、その結果、被害市にジェット機を就行させている限り、継続的に周辺居住者のニューサンスによる損害賠償請求にさらされることになる。そこで、この点についても判決はいくつかの解決策があるとし、第一の方法は、ジェット機騒音がニューサンスにならないようにするために、住宅地区でのジェット機騒音レベルを減らすことであり、第二の方法は、全市がこれら住居を任意買収によって購入することであり、第三の方法は、これら住居に防音設備を設置することであるとする。これらの方法のうち、第一の方法及び第三の方法が近い将来に実行可能かどうかは裁判所の判断すべきことではないとしながら、「住居所有者はジェット機騒音のニューサンスをうける現状の下で生活することを強制されるはならないし、ロスアンジェルス市は定期的にジェット機騒音に由来する人身被害や精神的、感情的苦痛について訴求し、その損害の救済をうけることで満足させられてはならないことを、明白に、また、躊躇することなく、当該裁判所は提案する」とする。

そして、前記騒音量一〇〇デシベル以上の地域の家屋所有者及びその家族に、その居住期間に応じて、三〇〇ドルから四、五〇〇ドルまでの損害賠償を認めた。⁽¹⁷⁾

最初述べたように、本件判決は制定法によって認可された事業活動による精神的被害について損害賠償を認めた稀な例のようである。このような判決の結論はジェット機の離着陸に伴なう騒音をその所有地の上空の飛行による所有権に対する不法侵害としてとらえず、真上でもなくとも、その著しい騒音をニューサンス法上の土地等の不動産の使用及び享有への妨害としてとらえようとする州裁判所の判例の傾向からすれば、当然の論理的帰結かもしれない。しかし、この判決がこのままカリフォルニア州最高裁判所でも認められるかどうかには可成り疑問の余地が残る。それは騒音量を基準としてニューサンスの成立の有無を決めるとすれば、それは道路や鉄道の周辺住民の被害の場合にも適用されることになり、その場合、連邦裁判所のその他の判例とどのように調和することができかねるかが問題になるからである。仮りに、この点は、ジェット機騒音と道路、鉄道の生ずる騒音とは質的に異なるという立場をとることによって両者を区別することができるとしても、精神的、感情的被害についての賠償を、航空事業のような公益的性質をもつ事業の適法な事業活動に導入することは、このような事業の運行を非常に困難にする可能性が大きい。また、本件判決はこの点について、その被害を、地域の騒音量と居住期間とによって、客観的に算定しているが、このような算定をすること自体、既に精神的、感情的被害についての損害賠償の原則を離れているのではないかとも思われる。以上のような疑問があるとしても、本件判決が、従来の連邦裁判所の判決のみならず、裁判所のそれに対して、新しい内容をもつ判決であることには疑問の余地がない。

注(17) 4 ERC 1080, at 1084.

- (2) 4 ERC 1080, at 1088.
- (3) 4 ERC 1080, at 1089.
- (4) 4 ERC 1080, at 1090~2.
- (5) 3 ERC 1779, at 1783~4.
- (6) 3 ERC 1779, at 1786.
- (7) 3 ERC 1779, at 1787.
- (8) 3 ERC 1779, at 1897.
- (9) 3 ERC 1779, at 1898.
- (10) 7 ERC 1657, at 1661.
- (11) 7 ERC 1657, at 1663~5.
- (12) 7 ERC 1657, at 1666.
- (13) 8 ERC 1406, at 1407.
- (14) 8 ERC 1406, at 1408~9.
- (15) 8 ERC 1406, at 1409~1410.
- (16) 8 ERC 1406, at 1413~4.
- (17) 8 ERC 1406, at 1415~6.

(ii) オレゴン州

- (a) *Thornburg v. Port of Portland*, 233 Ore. 178, 376 P. 2d 100 (1962)

本件は、ポートランド国際空港の滑走路の周辺の居住者が、同空港に離着陸するジェット機騒音について、ニュースランスに基く補償請求を認めたことで著名であり、この判決はその後のジェット機の騒音被害に対する損害賠償請求事件では、*Causby* と並んで重要な先例として援用され、前記の *Aaron* の事実審判決では指導的判決とされている。その事実は次の如し。

アメリカにおける航空機騒音による被害の司法的救済に関する判例法

ポートランド港湾局は国際空港を所有し、運営していたが、公用収用権による土地の収用は原告の土地のごく近くまで及びながら、原告の土地は収用されなかった。原告所有の家屋は、第一の滑走路の末端から六〇〇〇フィートの位置にあり、その滑走路を使用する航空機の出入路 (glide path) の真下にあった。また、その所有地は第二の滑走路の末端から一五〇〇フィート、この滑走路を使用する航空機の出入路の側方約一〇〇〇フィートの場所にあった。原告は、この二つの滑走路を使用するジェット機のあるものはその土地の真上を、あるものは側方を飛行し、その騒音により原告の土地を利用不可能にしていると主張した。そして、原告はその主張の理論的根拠を次の二点に求めた。第一は、原告の組織的な土地の真上の飛行は、その土地の使用と享有への実質的妨害を生じ、この妨害はニューサンスを構成し、政府機関によるこのようなニューサンスの継続は地役権の収用にあたるとして、収用の有無について陪審員の決定すべき問題が生れる。第二に、原告の土地の真上でなくても、組織的に側方を通過する飛行は、第一と同様な理由で、地役権の収用を構成する。しかし、原告の請求はあくまで補償請求に止まり、差止請求が公共の利益に反することは原告も認めている。被告は、原告の土地の真上の飛行が可成り高く、連邦制定法により航行可能な空域に属し、原告にこれを排除する権利がなく、側方の飛行は不法侵害を構成しないから、原告は高速道路や鉄道の近くの住民と同様、その騒音を受忍しなければならないと抗弁した。なお、オレゴン州憲法は公共のための収用に對する補償のみを規定し、損害についてのそれを定めていないので、本件では損害についての補償は問題となっていない。事実審は、本件に不法侵害に関する法を適用し、原告の土地の上空に不法侵害がなければ、財産回復請求はありえないし、ニューサンスがあるとすると、ニューサンスは収用とはならないとした。そこで、原告が上告した。州最高裁判所のグッドウイン判事の多数意見の内容は次の如くである。

第一に、騒音がニューサンスを構成することは判例上確定しており、コモンロー上隣人に不合理な騒音を課する時効上の権利を取得することができ、この場合はニューサンスについての地役権が発生するとする。

第二に、政府機関の行為に補償を請求するには、原告にその所有権の収用されていることの立証責任があり、その場合、単なる被害以上のものがなければならない。

第三に、オレゴン州憲法上の収用の定義は広く、その適用を制限する政策上の理由のない限り、継続的ニューサンスには適用があり、従って、本件は収用に含まれる。

第四に、*Causby*, *Griggs* によって、私有地の上空での反覆、かつ低空の飛行が地役権を設定することになることは確定している。しかし、ジェット機の出入路の側方または空港周辺の土地に地役権が成立するかどうかは確定していないとして、*Causby*, *Batten* を検討して、次の如く判断する。そして、この点が本件判決の最も著名な部分であり、前述のカリフォルニア州の諸判決にも採用されている。即ち、「*Batten* 事件に提出されている問題の重要性及び主席判事の強い反対意見からみて、連邦裁判所がとろうとしている最終的な方向について、現在考えるのは時期尚早であろう。*Batten* 事件の反対意見が本件の法律上の原則についての一層合理的な分析をなしており、もし、*Batten* 事件の多数意見を守りうるとすれば、卒直にそれは公共政策上の考慮によってその結果が正当化されるということ、即ち、この種の事件では私権は公共の便宜に従わねばならないという理由により守られねばならないと我々は信じている。」⁽¹⁾ここで、多数意見は不法侵害とニューサンスとの関係を検討し、政府の行為によって実質的に土地所有者がその土地の利用を迫奪される場合、ニューサンスは収用となるとする。⁽²⁾

第五に、政府によるニューサンス事件で補償をさまたげる公共政策上の理由がある場合を除いて、陪審員の判断す

べき事実問題として、当該政府機関の行為が、公共のために私有財産を収用するにあたる程度に、その土地の使用と享有に実質的侵害をもたらしているかどうか、問題になるとする。そこで、「占有者が事実上その所有地の享有を迫奪される場合はいつでも、少くとも理論上は、ニューサンスが収用にあたる程度の占有者の権利の侵害となりうる」し、この点について従来の判決の判断は必ずしも明らかではないが、このようなニューサンスについての憲法上の補償請求権がないとすることは疑問があると³⁾する。

第六に、どのような政府機関の行為が補償を必要とする収用となるかについては、次の如く述べる。一回限りの不法行為が補償の対象とならないことは、原告も認めている。そして、公共の利益のためにその差止めは許されないから、継続的で憲法上救済を必要とする収用にまで至る場合、補償請求がその救済手段となる。そして、「要約すれば、政府機関が反覆する不法侵害、またはニューサンスと呼ばれる反覆する非不法侵害的行為により、実質的に所有者の有効な占有を迫奪するような方法で政府機関が行動する場合には、いつでも収用が成立する」とする。そして、「もし、騒音がニューサンスとなりうるし、ニューサンスは用益権 (servitude) を成立させ、そして、それが十分に継続し、悪化した場合、その土地の上方から垂直に來る騒音が収用にまで成熟するとの主張を正当とすれば、理論的には、その騒音が垂直以外の他の方向から來たとしても、同じ種類と程度の自己の土地の使用及び享有に対する妨害は収用となる⁴⁾」とする。そして、何時この騒音による土地等の利用の妨害という負担が補償を必要とする程度に不合理となるかは、陪審員の判断すべきものとする。

第七に、本件をニューサンス事件として補償を必要とするか否かを判断すると、空港の公共性と原告に対する被害との間のバランスが問題になる。この点からみると、事実審が陪審員に対する指示にあたって、その側方のジ

ジェット機の飛行についての原告の証言を除外したのは誤りである。「真の問題は、空間へ地表の境界を垂直に延長することのそれではなく、ニューサンス理論に基く合理性の問題であった。要するに、偶然開発線上にある不本意な寄贈者（本件原告のような空港の周辺居住者を指す——筆者）の土地ではなく、公有地に一定の活動の実質的負担がかかるように、隣人に対する単純な公正から、より広い土地を必要とするような行動を公有地の上で政府がとったかどうかということ（陪審員に——筆者）質問すべきであった」としている。

第八に、地上五〇〇フィート以上のジェット機の飛行は私法上の訴追を免れるとの被告の主張について、多数意見は次の如く述べる。原告が「その土地の適法な享有を事実上迫奪された場合、かゝる迫奪をした航空機に五〇〇フィート以下の飛行はなかったということは、原告にとって学問的な問題である。ここで、州及び連邦裁判所の多数の採用する原則は恣意的なものである。更に、飛行が五〇〇フィートをこえる場合に訴追不可能とすることは、財産回復請求を我々が排斥する不法侵害理論よりニューサンス概念に置くべきであるとする理論と調和することが困難にする。原告が財産回復請求権があるかどうかは、取用の事実によるべきであって、恣意的原則によるべきではない。最終的問題は、土地所有者の使用と享有の妨害が取用にあたる程十分かどうかにある。政府が、土地所有者による土地の使用を不可能にする程低空で、当該土地の真上に航空機を飛行させる場合は、政府が私権について用益権を設定し、（当該土地を同じように使用不可能にしながら）垂直の境界線の左右数フィートに航空機を飛行させる場合には、用益権を設定しないとするのは、みのりなき形式論である。地表への侵入者を排除する所有者の権利を画する地上の線は、当該侵入が騒音によるニューサンスの場合には、特別の関連性がない。」

そして、政府の行為が所有者の権利を不合理に侵害し、その財産権の実際上の利用権を迫奪した場合、「その損失

は陪審員により当該土地の市場価格の低下に翻訳されなければならない」とする。

以上のように述べた後、多数意見は次の如く判断して、本件を原審に差戻すべきものとした。即ち、「私有地の上空五〇〇フィートまたはその他のフィート以下のジェット機、ロケットまたはその他による騒音が、法律の問題として、特定の場合に、公共のための取用とならないと我々はいうことができない。夫々の事件において、この問題は適切な裁判所で判断されなければならない。我々の現行憲法は陪審員にこの義務を課している。もし、陪審員がこの課題にふさわしくないときは、前述の如く、それは立法問題になる。」

この多数意見に対して、ペリー判事は長文の反対意見を書いているが、その要旨は次の点にある。まず、*Causby*, *Griggs* と認められてゐる土地の真上のジェット機の飛行を不法侵害とし、これについて完全な補償を必要とするとの原則は、私権と公共の利益とのバランスをとる適切な原則であるとしたうえで、ニューサンスと不法侵害のそれぞれの構成要件上の相違を指摘する。そして、政府による永続的な不法侵害の場合、それは所有者の権利を侵すものであるから、憲法は、私権と公共の利益とのバランスを考慮することなく、完全補償を義務づけるが、ニューサンスの場合はこのよう権利の侵害を必要としないから、従つて、私権と公権とのバランスが問題になる。そして、社会「全員の利益のために創造され、維持されている偉大な社会の建設と維持のため加えられる負担を誰が負うべきかの問題は、政治的問題であつて、その選出された代表を通じて人民の多数により決せられるべきであつて、裁判所の命令によつてではない」とし、補償請求の理論によつて行なわれた本件の事実審の審理、判断に誤りはなく、その判決は認容されるべきであるとした。

(2) *Thornburg v. Port of Portland*, 244 Ore. 69, 415 P. 2d 750 (1966)

本件は、(a)で検討した事件の事実審への差戻後の上告審判決である。従って事実関係も判決を書いた裁判官も全く同一である。差戻しをうけた事実審は、原告の主張する事実が財産回復請求権の対象になるかどうかについて審理したが、陪審員は原告不利の判定をした。そこで、原告は陪審員への裁判官の指示に誤りがあるとして上告した。グッドウィン判事の判決は、一つの点において事実審の陪審員への指示に誤りがあると示した。

「この種の事件で個人の財産権の補償をうけうる侵害があつたかどうかを決定する妥当な基準は、使用及び享有についての妨害が、原告の土地の市場価格が一定の金額で示しうる程度に低下したとの結論を支持するに足りる程十分に直接、特殊、広いかどうかにある。もし、これが肯定されれば、国家と市民との関係について、正義は、かゝる負担が個人のみではなく、公衆に課せられるべきことを要求する」として、*Batten* におけるマラー判事の反対意見を採用する。そこで、「裁判所は陪審員に、すべての財産所有者が受忍しなければならないような、無視しうる重要でない妨害と、利害関係のない観察者が、収用としての損失として特色づける程度の市場価値の低下をもたらすような直接、特殊、実質的妨害との間に相違がある旨を、特別の指示で告げることができる。……事実審の誤りは、要するに、被告の行為によって原告の財産の価値が低下したかどうかを判断するについて決定するにあたり、空港の効用を考慮すべきことを告げた点にある。この考えは公用収用法とは全く矛盾し、公正な市場価格の低下に関して陪審員が考慮すべきところではない」として、再び、事件を原審に差戻した。

注(1) 376 P. 2d 100, at 104.

(2) 376 P. 2d 100, at 105.

(3) 376 P. 2d 100, at 105~6.

(4) 376 P. 2d 100, at 106.

- (5) 376 P. 2d 100, at 107.
 - (6) 376 P. 2d 100, at 109~110.
 - (7) 376 P. 2d 100, at 110.
 - (8) 376 P. 2d 100, at 100, at 111~7.
- (iii) ワシントン州
- (a) *Ackerman v. Port of Seattle*, 55 Wash. 2d 400, 348 P. 2d 644 (1960)

本件はプロペラ機騒音に関する補償請求事件であり、航空機騒音の初期の判決である。シアトル港湾局はシアトル・タコマ国際空港を所有し、運行していた。一九五五年同空港の周辺居住者は原告として同空港の活動により、その土地の市場価格が低下したとし、シアトル港湾局を被告として、財産回復請求訴訟を提起した。原告の申立てによれば、一日百便が一〇〇フィートの低空で、その所有地の真上を飛行し、原告の土地の価値を実質的に低下させ、また、滑走路でのウォーミングアップは原告の土地の使用と享有に不合理な妨害をした。原告はその請求原因として、(1)憲法上の収用、(2)コモンドロー上の不法侵害、(3)ニューサンスを挙げた。しかし、事審裁判所は、原告の一部について出訴期間の徒過、原告の土地が空地で占有者のいないこと等を理由に、被告の妨害抗弁を認めて、訴訟を却下した。そこで、原告は上告した。なお、ワシントン州憲法修正第九条は公共のための正当な補償について、単に収用の場合のみならず、損害の生じた場合も含めている。しかし、本件では原告の請求原因がこの点にふれていないことから、特に問題にならなかった。州最高裁判所のフィンレー判事の多数意見は、本件の事実を原告の土地の真上の継続的で、頻繁かつ低空の飛行がその財産権の収用にあたるかという点と航空機をもたない被告港湾局が収用について責任を負うかという点の二点について、次の如く判断した。なお、本判決についても、上告人を原告、被上告人を被告

として訳出する。

「本件に関する基本的原則の一つは、私有財産権及びその自由な使用と享有についての権利である。別の基本的原則は、(常に憲法上の安全保障の下での)公共の福祉の増進のために私有財産の使用及び利用についての政府の規制権限である。本件訴訟におけるように、時にはこれらの原則が対立し、裁判所は人間的、法律的関係から生れるこの問題を解決することが要求される。」この二つの原則は、結局、特定の制限が警察権による規制に含まれるか、公共のための収用に含まれるかという問題になるとしながら、航空機の離着陸に必要な低空飛行には、*Causby* が適用され、地役権の設定であるとする。そして、「それ故、原告の土地の真上の継続的、頻繁な低空飛行は当該土地に対する航空機のための空間地役権の収用にあたりと我々は判断する。」とする。ついで、この多数意見は、航空機を飛ばしていない港湾局がこの収用について責任を負うかについて、次の如く述べる。「もし、周辺の土地所有者の私的空間が空港を使用する航空機により侵害されてはならないとすれば、滑走路の建設される土地と同様、空港の必要な部分であることに明白である。……それ故、本件で、原告は憲法に違反する収用であることを申立てているのは適法であるのみならず、港湾局による収用を主張している。……と我々は結論する。」とし、事件を事実審に差戻した。

この多数意見に対して、マレー判事は、原告の土地に対する侵害はなく、従って、*Causby* という憲法上の収用はないとして、反対意見を書いている。その要旨は、次の如し。本件における航空機の飛行には連邦制定法及びこれに基づく命令に違反する行為はなく、原告の主張は、航空機の離着陸から生ずる騒音、恐怖による財産価値の低下に對するものであるから、ニューサンス訴訟である。従って、本件は、憲法上の収用という時代遅れの法律上の擬制によって解決すべきでなく、裁判所はニューサンスまたは不法侵害訴訟として判断すべきである。

(9) *Martin v. Port of Seattle*, 64 Wash. 2d 324, 391 P. 2d 540 (1964)

この事件は、(a)と同様、シアトル空港を使用するジェット機の騒音による被害について、これを収用とし、損害賠償を請求した訴訟であるが、(a)とは別の訴訟である。なお、この判決は、空港周辺の居住者の側方のジェット機の飛行による騒音について賠償を認めたものとして、既述のオレゴン州の *Thorburg* と並ぶ著名な州最高裁判所判決であり、広くその後の判決で先例として援用されている。

原告一九六名はシアトル・タコマ空港の第一滑走路の真南にほど幅一マイル、距離一マイル半の長方形の地域に在る財産の所有者であり、この地域の最北端は前記滑走路から約〇・九マイルの距離にあり、着陸するジェット機が五〇〇フィート以下の高度でこの地域の中央を飛行していた。そこで、原告は、その真上または側方を飛行するジェット機の騒音は、室内での睡眠、会話、ラジオ、テレビジョンの視聴を妨害し、多くの人に苦痛を、特に子供に恐怖心を与えており、原告はその家屋を売ろうとしても買手がなく、その財産的価値を実質的に低下させたと主張し、シアトル港湾局を被告として補償請求訴訟を提起した。前述の如く、ワシントン州憲法第一章第一六条、修正第九条が公衆のための収用のみならず、損害(damaging)についても補償すべき旨を定めていることから、事実審裁判所は全面的に原告の主張を認容した。その理由は次の如くである。原告を二つの群に分け、一つはジェット機の飛行の真下に土地をもつ原告群であり、この群については、ジェット機の飛行を収用にあたりとし、他の群は、真上のジェット機の飛行が証明されない原告群であり、この群については、その低空飛行が正当な補償なくして財産権に損害を加えることにあたりとした。ただ、夫々の個々の原告の補償金額の算定は今後の審理に任せるとし、この点の判断はない。そこで、被告が上告した。州最高裁判所は全員一致で事実審判決を認容した。

第一に、ジェット機騒音と補償との関係について、「離着陸の過程で発生するジェット機騒音は、ワシントン州憲法が補償を要求している財産権の収用または損害にあたることは殆んど疑問の余地がない⁽¹⁾」として、Ackermanを援用する。

第二に、連邦制定法が一定空域を航行可能空域として公有としたこと、従って、その使用の差止を請求できないが、原告の土地の市場価格の低下については財産回復請求できないわけではないとして、Griggsを援用する。

第三に、被告が真上の飛行についてのみ補償があるとの主張に対して、判決は次の如く判断する。「土地の使用への妨害に対する回復請求が、航空機の翼の先が原告の土地・財産の真上のインチの一部を通過したかどうかという余り（騒音とは——筆者）関係のない事柄によるとの前提を認めることはできない。原告は技術的な不法侵害についてはなく、その土地の使用と享有を妨害する側方の飛行から生れる状況について財産回復請求を求めているのである⁽²⁾」⁽²⁾で、Causby, Griggsの判断が、必ずしも土地の真上の飛行に伴なう騒音のみにその補償を限定しているわけではないとし、Battenにおけるマラー裁判長の不法侵害理論に固執すべきでないとの反対意見が連邦最高裁判所の立場を代表するとする。そして、ワシントン州憲法修正第九条を挙げて、「土地の真上の飛行または空域の直接の物理的侵入は、当州の憲法の“収用”または“損害”条項に基づく訴訟維持のために必要ではない⁽³⁾」とする。

第四として、最後に憲法上の補償が成立するためには、原告によるその所有地の使用及び享有への妨害が実質的であることの立証がなければならないとの被告の主張について、判決は次の如く判断する。実質的損害または実質的妨害は財産回復請求の必須の条件と通常考えられているが、補償請求にあっては必ずしもそうではないとし、「公用収用及び補償請求にあっては、（公共の利益と私権との間の——筆者）特別の手續として、バランスをとることは必ずし

も必要ではない。何故なら、個人はその個人的被害、損害、静けさの喪失、その他の妨害に対して財産回復請求をしているのではないからである。損害に関するこれらの要素は、不法行為訴訟では認められ、従って、このようなバランスをとることが必要であろう。しかし、補償請求における財産回復の尺度は市場価格への損害であり、そのみである。……このような市場価格の低下は私人に対する個人的な被害ではなく、一般公衆、即ち、用意があり、能力と意思のある買手の当該土地に対する要望の低下を反映する。私人の土地が公共の利益のためにその価値が低下した場合、正義と憲法は公衆が支払うべきことを要求する。」⁽¹⁾ 実質的被害の要件によって保護される利益は、次の二つの明確な原則に示されている。「第一は、付随的とされる程度の被害にとどまる場合は、飛行による測定しうる市場価値の低下はない。行政上の便宜のために設定された恣意的な原則によるのではなく、訴訟に関する通常原則によって損害を立証できないからである。第二に、そして、バランス問題に一層悪いことであるが、市場価値の低下が少なければ少い程、公衆に課せられる負担は軽くなる。」

以上の理論を展開して、判決は次のように判断する。「原告は、その土地の使用と享有への妨害とその後の市場価値の低下を申立てることによって、救済が認められるべき請求を述べていると我々は判断する。」⁽²⁾

注(1) 391 P. 2d 540, at 540.

(2) 391 P. 2d 540, at 545~6.

(3) 391 P. 2d 540, at 547.

(iv) ニューハンプシャー州

Ferguson v. City of Keene, 108 N. H. 409, 238 A. 2d 1 (1968)

被告キーン市の所有、管理するディラント・ホプキンス空港は一九四二年に開設され、一九四七年原告は同空港の

滑走路の南側に土地を購入した。一九五六年、市は原告の土地の西側の一部を収用し、一九五九年と一九六二年、滑走路を一、〇〇〇フィート延長した結果、滑走路の南端と原告の家屋との距離は数百フィートにすぎなくなった。原告はそのうけた被害として、一九六三年及び一九六四年原告の家屋の反対側にある航空機のウォーミングアップを行なう場所の使用は、大きな騒音と振動をもたらし、原告の家屋の窓を破壊し、会話や睡眠を不可能にし、ここでの生活を耐えがたいものにする程のものであったことを挙げた。原告は空港の使用が原告の財産の収用にあたるとして、その補償を請求したが、被告はこれを拒否した。そこで、原告は補償請求と補償すべき旨の宣言判決を求めて、出訴した。なお、ニューハンプシャー州憲法の補償条項は、連邦憲法と同様、単に公共のために用いる場合の収用についてのみ正当補償を支給すべき旨を定め、損害についての正当補償は定めていない。ダンカン判事の多数意見は次の如くである。

「財産所有者と同様、市が合理的な方法でその財産を使用すべき義務を負い、もし、その使用が私的ニューサンズを構成する場合、責任を負うことは、当裁判所の確立した法である。……しかし、原告は、飛行機の航空路がその真上を通過していないし、現実の収用のない損害のみでは補償を請求しない旨認めているので、原告が財産の収用を主張するのは適当でない」としている。従って、原告の主張しているのは、空港によるニューサンズであって、その財産の収用ではない。「原告の主張するニューサンズが、被告の空港の公共のための使用にどの程度必要かは、本件訴訟のこの段階で決定しうる問題ではない。本件の事実関係の下において、原告が補償請求によって地役権を取得し、それについて原告に補償することを強制されるかという問題は、立法的研究と適切な法制定の対象となる社会政策の問題を提供している。……原告の申立及び宣言請件は、上空での飛行の要求を欠くことから、補償請求についての請求

原因を欠くが、ニューサンスについての請求原因は十分に申立てられていると我々は判断する」とし、事件を事実審に差戻した。

ブライムズ判事の少数意見は、多数意見が憲法上の補償を真上の飛行に限定しているに對して、次の如く述べている。「私は真上の飛行に補償請求を限定する判例の理論には感心しない。個人の財産権は垂直の騒音によるのと同じ程度の大きな被害を水平の騒音からうけることができ、（兩者の間を——筆者）區別することは実態を無視することになる。本件において、我々は重要な、基本的な個人の権利を判断しているのであり、その基礎はマグナカルタに遡る。それは、強く守られ、寛かに解釈されるに値する権利である。それは、原告の財産権の収用の方法を英国の貴族や我が国の憲法制定者達が知らず、また、予想しなかったからといって、原告に否定さるべき権利ではない。憲法上の権利を否定しながら、少くとも原告がニューサンスに基く請求原因を述べていると当裁判所（多数意見を指す——筆者）は認めている。私の考えでは、これは兩当事者の立場からみても、貧弱な代替物である」と。

結　　び

最初に述べたように、まず、一般論として、騒音被害に関するアメリカ不法行為法上の請求原因は、不法侵害、私的ニューサンス及び補償請求に分れるが、これらのうちで従来公共施設から発生する騒音被害の救済について、最も広くその根拠とされてきたのが補償請求であり、ごく最近になって私的ニューサンスが利用されようとしている。この補償請求とは、公共の利益のために蒙る財産上の損失に對して補償を請求することを内容とするものであるから、本来公共収用権のない私企業には利用できないが、私企業であっても収用権が賦与されている公益事業の場合に広く

利用されることになる。而も補償については、連邦のみならず、州の憲法にも根拠があるので、この補償請求は極めて有力な請求原因となる。そこで、この補償請求が認められるには、まず、騒音源が公益事業にあること、ついで公共のための収用といるためには、被害者の土地等について何らかの物理的侵害があり、その侵害を正当とする権利、例えば、地役権が存在しなければならない。航空機騒音についてこれを見ると、次の如くなる。

まず、航空事業の公益性は、広く判例上認められている。人及び貨物の輸送手段としての航空事業を除外しては、今日の国際的、国内的交通組織は考えられないというのが判例の一貫した考え方である。その意味で、航空会社は民間企業であるが、その安全性を確保するため、航空機の運行が制定法及びこれに基く命令等によって規制されている公益事業である。しかし、ジェット機の採用はその離着陸に伴う騒音被害を急激に増加させている。そこで、航空事業の必要と被害者の救済とをどのように調和させるかについて、アメリカの判例が採用した法的手段は次の如くである。

まず、その出発点をなすが、航空機の飛行と土地所有者の権利が地上天心に至るとの法諺との関係である。この点について、制定法上定められている一定高度をこえる空間には土地所有権は及ばないとし、これは不法侵害を構成しない。これに対して、離着陸に伴う低空かつ頻繁な飛行は、それが土地の真上である場合、不法侵害として、地役権を設定することになるとし、補償すべきものとしたのが、*Causby* である。ついで、このような飛行について補償するとして、誰が補償義務を負うかについて、それは航空機を所有し、これを離着陸させている航空会社ではなく、これら航空機の離着陸を許可している公共用空港の所有者である地方公共団体としたのが、*Griggs* である。

以上の諸点は、現在のアメリカでは制定法及び判例上確立しているところであって、その後の判例でも確認されて

いる。そして、この上空の飛行の原則が適用がある場合のみ、騒音被害についても補償請求が認められるに止まるとすれば、鉄道や高速道路の騒音被害に補償請求が認められないことはいうまでもない。しかし、この上空の飛行の原則に疑問が提出されてから、騒音被害の救済が極めて複雑な問題となって今日に及んでいるというのが、アメリカ法の現状である。

次に、真上の飛行の原則は、航空機の飛行が土地の上空を少しでもそれれば、それがいかに低空かつ頻繁で、大きな騒音を排出しようとも、補償請求は認められないというのであるから、騒音被害の実態に合致しないことはいうまでもない。そこで、州の裁判所の判例により、新しく採用されるに至った理論が、補償請求を前提としながら私的ニューサンズを加味した理論である。

私的ニューサンズ理論は、土地の使用または享有に対する妨害を請求原因とし、損害賠償責任を追求するものであるから、補償請求とは本来別のものである。しかし、側方の飛行による騒音被害の救済を認めようとするればこの理論を採用せざるを得なくなる。しかし、この理論が採用されると、従来の判例との関係から生まれる次の疑問に答えなければならない。

第一に、このような側方の飛行についても補償請求を認めることは、連邦裁判所の判例である *Causby, Griggs, Batten* と矛盾しないかという疑問である。この点について *Causby, Griggs* が側方の飛行による騒音被害に特に言及していないことから、これら判例もこのような被害の補償請求を否定するものでないと解し、かつ、これを正面から否定した *Batten* が下級審判決であることもあって、むしろこれを肯定する同判決の反対意見を *Causby, Griggs* の正しい解釈であるとするのが *Thornburg, Martin, Aaron* である。

第二に、補償請求に私的ニューサンスの要素を加味することと、制定法に基づく公益事業は騒音等による生活妨害訴訟から免責されるとする、いわゆる適法化された生活妨害 (legalized nuisance) 説をとる鉄道騒音に関する *Richards v. Washington Terminal Co.* 233 U.S. 564. との関係についての疑問である。しかしこの点は、*Greater Westchester* を除いて、騒音訴訟がすべて補償請求訴訟として提起されていることもあって、前述せる州の諸判例は *Richards* とは矛盾しないと解しているようである。そして、このことは、私的ニューサンスにふれながらも、これら判例が被害の実質的であることを要件とし、賠償額を当該財産の市場価値の低下額に求めていることから、実質的に補償請求の範囲内で救済を認めようとしていることにもあらわれている。

第三に、側方の飛行による被害について補償請求を認めることは、鉄道及び高速道路の騒音被害についてもこれを認めることにならないかという疑問である。この点について、州裁判所の判例も *New Jersey v. Board of Ed.* 116 N.T. Super, 305, 282 A. 2d 71. による教育施設への補償を除いて、差止請求はいうまでもなく、補償請求は一貫して否認している。その根拠として、これら判例は、その騒音には程度の差があり、鉄道及び道路の騒音及び振動による周辺住民の被害は、近代的都市生活では不可避であり、それは結果的、付随的被害として、ジェット機の騒音による被害の実質的であるのと区別している。

第四に、前記の州裁判所の判例で補償請求に私的ニューサンスに基づいて損害回復請求を認めたのがカリフォルニア州下級裁判所の *Greater Westchester* である。この判決は、ジェット機騒音による空港の周辺住民の精神的損害の回復請求を認めている。この判決の結論は、私的ニューサンス理論をとる以上、当然の結論といえるが、この結論は連邦裁判所の *East Haven* のそれと全面的に対立するし、本件判決そのものが下級審判決であることもあって、その

最終的結論は州最高裁判所または連邦最高裁判所の判決の下されるまで待たなければならぬというべきであろう。

第五に、補償請求を認めるとして、その補償の対象となる損失、損害とは何を指すか。精神的損害についての回復請求を認める *Greater Westchester* 除いて、アメリカの多数の判例は、その補償の対象を被害者の土地家屋等その財産の市場価値の低下部分に限定している。そして、この低下部分の算定について、近隣の土地等の値上りと比較したうえで、その不足部分がその市場価値の低下部分であるとするのが *Aaron* の解釈であり、これがアメリカの判例の支配的地位を占めるのではないかと私は考えている。

以上第一から第五まで述べたところは、アメリカにおける航空機から生ずる騒音被害の救済法に関する疑問と特色と思われるものをまとめたものである。勿論、騒音被害の救済に関するアメリカ法の特徴が以上でつきるものではない。例えば、*Aaron* において被害額の算定にあたって騒音量一〇〇デシベル以下の地域の住民には補償請求を否定していること、また、*Thornburg* の原告は、空港から比較的遠距離の住民であることによると思われるが、理由は異なるとはいえ、事実審では二回ともその補償請求が否認されたこと等細かい点になると我が国でも参考になる点が多いかもしれない。これらを要約すると、空港の周辺住民に最も同情的な解釈を採っていると思われるカリフォルニア州の裁判所の判決も含めて、アメリカの判例は、公共用飛行場周辺の住民の騒音被害に対する補償請求を認めているが、その損害額の算定については可成り厳正な態度をとっているようである。

以上検討した航空機から生ずる騒音被害の救済に関するアメリカ法について、外国人である私がコメントを加えることには、非常な慎重さが必要ではないかと思う。既にふれたように、アメリカは判例法の国であり、制定法も裁判所によるテストをうけない限り、その正確な意味は明らかでないといわれている。従って、ここでは将来のアメリカ

の判例について大胆な予想を述べることは差しひかえねばならない。そこで、ここでは若干のコメントを加えるに止める。まず、Causby 以下の連邦裁判所の判例と Thornburg, Martin, Aaron 等の州裁判所の調和である。私の予想としては、これらの州裁判所の解釈が連邦裁判所でも認められるのではないかと思っているが、その場合 Causby の採用する理論の再検討が必要になるのではないかと考えている。しかし、ジェット機騒音についても私のニュースを採用する Greater Westhestr が指導的判例となるかどうかについて私は可成り大きな疑問をもっている。その理由は、その理論がその他の判例に対してもっている相違点だが、これを簡単に調和するには余りに大きいことである。而もこれは単なる技術的な細目についての相違ではなく、結局航空事業についての考え方の相違に基づいていると思われる。しかし、これらの予想はあくまで私の予想に過ぎないことはいうまでもない。さて、このような特色をもつアメリカ法が我が国の騒音被害の救済に関する法令の解釈にどの範囲で参考になるかを検討することが今後の課題であらう。