

空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用のあり方に関する一考察（一）

小 川 一 茂

1 はじめに

空港に隣接する地域、空港の周辺地域における航空機等の騒音による被害の問題は、航空運輸が発達した現代において不可避の問題である。ちなみに、日本においては都道府県のほぼ全てが一つ以上の空港を有しており、加えて小規模ながらも空港を有している離島もある。これら空港の周辺地域において、航空機等の騒音による被害が、規模の大小はともかくとして生じていることは疑いのない事実である。このような状況は他の先進国においてもそう大きく異なるところではない。例えばフランスの場合、過去のデータではあるが、350ものコミューンが航空機の騒音の被害に直面しており、直接の騒音の被害者だけで約100万人、騒音により影響を受ける者を広く見積もると数百万人に上るとされている⁽¹⁾。その一方で、空港周辺の地域は物流や人間の移動にとって都合がよい場所である、というように空港周辺の地域においてはその経済上の利点が強調される場合もある。

これらに鑑みるに、空港という人工の大規模施設の周辺地域は、航空機の騒音による被害という短所と経済的な長所の両者が混在している地域だといえる。そして、日本においては、前者に対しては騒音による被

(1) Raymond GOY, La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme aux abords des aéroports, A. J. D. A., 1986, p. 934.

害の軽減のための騒音対策が講じられる一方で、後者を活用する産業政策、地域振興政策が採られている。ここでとりわけ前者の問題については、その対策として空港の周辺地域における航空機等の騒音による被害を公害の一種と位置づけた上で、「およそ公害対策の基本が発生源対策であることは言うまでもない。……航空機騒音の場合、直接の発生源は航空機自体であるから、その騒音を減少させることがまず考えられなければならない。」という指摘が過去においてなされている⁽²⁾。そして、実際に過去から現在に至るまで、空港の周辺地域における騒音による被害については、後述するように各種の措置が採られてきている。

こうした従来の発生源対策という考え方は、それ自体正当なものであることは言うまでもない。そこでは騒音発生の原因たる空港という施設に着目した上で、空港及びその周辺地域に対して特別の措置が採られている。しかし、土地というものは一続きの存在である。空港およびその周辺地域は、隣接する土地と物理的に切り離されて存在しているのではない。それゆえ、空港の周辺地域における土地利用という問題は、ひとり空港の周辺地域の問題に留まるものではないと考えられる。例えば、既存の市街地が拡大し、空港周辺の騒音による被害が発生している地域、いわゆる騒音地域にさしかかったときの事態を想定してみたい。仮に騒音地域において航空機による騒音を避けるために居住用住宅の建築が禁止されていれば、市街地の拡大はそこで停滞することになろう。しかし、市街地の拡大の圧力が衰えず、それがなおも続くようならば、場所を変えて市街地は拡大し、場合によっては騒音地域を迂回する形で、いびつな市街地が形成されてしまうかもしれない。他方で、騒音地域においても前述の経済的なメリットを重視して居住用住宅の建築や営業用店舗の建設が無制限に可能であれば、市街地は騒音地域にも拡大することになろう。そのような場合、騒音地域に住む住民、あるいはそこで働く労働

(2) 宇賀克也「航空機騒音問題管見」法律時報64巻8号67頁。

者は、航空機の騒音等による被害という問題にいずれは直面することとなる。

このように考えると、空港周辺の地域における土地利用は、その空港を含む地方自治体全体、あるいは周辺の複数の地方自治体における計画的な土地利用のあり方に、本来、大きな影響を与えるものといえる。しかし、従来の発生源対策という考え方は、空港という施設及びその周辺の騒音地域のみを直接の対象とし、このような空港を含む広い地域における計画的な土地利用を行うことによる騒音被害の軽減という視点に乏しかったのではないかと考えられる。本稿が考察の対象としたい点はまさにこの点である。もっとも、本稿は従来の発生源対策としての各種の措置の有効性を否定するものではない。むしろそうした措置を継続して採りながら、さらに空港を含む広い地域における計画的な土地利用という観点をそれらに結びつけていくことの意義と可能性について、本稿では考察を試みたい。

このように発生源対策という視点に加え、空港を含む広い地域における計画的な土地利用という観点に立つならば、そこでは次の二点が問題となると考えられる。第一の問題点は、前述の短所と長所、この両者の混在あるいは併存という事実を認めた上で、空港を含む広い地域における計画的な土地利用を考えねばならないということである。換言すると、前述の騒音による被害、すなわち短所を最小化しつつ、経済的な長所を伸ばしていかなければ、空港を含む広い地域における「望ましい」計画的な土地利用のあり方とはならないといえよう。これが第一の問題点であり、いわば実体的な問題点ということができる。しかし、この両者に

(3) 日本における空港の周辺地域における騒音問題は、いわゆる大阪空港訴訟などの訴訟を素材として、その司法的救済の可能性について多大なる議論が行われているところである。しかし、本稿ではこの点については直接検討の対象とはしない。そのため、この点についての従来からの多大なる議論をここで逐一、紹介することは省略したい。

ついて適切に考慮し、その適切な均衡をとることは決して容易なことではない。第二の問題点は、この両者の考慮、調整を誰が、どのような手法で行い、その結果をどのようにして具体化して実現させるかという問題である。前述のように、従来、日本においては騒音による被害の軽減のための騒音対策と経済的な利点を活用する産業政策、地域振興政策が別々に採られている。このように短所を最小化するための政策と長所を伸ばすための政策が個々に採られるという状況は、計画的な土地利用のあり方を考える上では好ましくないことは言うまでもない。計画的な土地利用を行う、しかも広い地域を対象としてそれを行うのであれば、地域全体を総合的に捉える視点及びそのための道具は必要不可欠である。そのような視点及び道具なしに個々の政策が実行され、結果として前述のような短所の最小化及び長所の伸張という結果が得られたとしても、それは単に幸運な結果であるにすぎない。望ましい計画的な土地利用のためには、総合的な視点の下でそれらを行うための手続・手段が必要である。これが第二の問題点であり、手続・手段の問題点ということができる。

本稿ではこのような問題意識の下に、以下の順序で検討を行うこととしたい。まず第一に、現在の日本における空港周辺の騒音地域での土地利用の制度について概観する。そして第二に、フランスにおける一般的な計画的な土地利用の制度および空港周辺の騒音地域での土地利用の制度を概観する。さらに第三に、空港周辺の騒音地域における土地利用のあり方について、フランスにおける裁判例等を検討し、最後に、空港周辺の地域が有する前述の長所と短所をどのように考慮すべきか、そしてその結果、どのような計画的な土地利用がなされるべきか、という点についての考察を試みることにしたい。なお、フランスの法制度を比較の対象とするのは、以下の理由によるところが大きい。第一の理由として、前述第二の問題点、すなわち手続・手段の問題点との関係で、フランスの法制度、とりわけ計画的な土地利用制度が日本のそれらと比較してそ

の範囲、対象が広いと考えられるためである。換言すると、前述の「地域全体を総合的に捉える視点及びそのための道具」としてフランスの計画的な土地利用制度は、日本における同種の制度との相違を念頭に置きながらも、なお検討の価値があると考えられるためである。そして第二の理由は、フランスにおいて本稿が考察の対象とする問題、すなわち空港周辺の騒音地域における土地利用のあり方について、既にいくつかの訴訟が提起され、裁判所による判断がなされているためである。つまり、前述第一の問題、実体的な問題に対する判断の蓄積が、フランスにおいては日本よりも豊富であり、それら裁判所による判断の蓄積が検討に値するといえよう。

2 日本における空港周辺の騒音地域での土地利用規制の法制度

1 特別法による法制度の概要

日本における空港の周辺地域の騒音対策については個別の法律が制定されており、騒音対策の重要性が認識されている⁽⁴⁾。ここでいう個別の法律の中に、本稿にて考察の対象とする空港周辺の騒音地域における土地利用規制に関する規定を置いている法律が二つ存在する。一つは昭和42

(4) 日本における空港の騒音対策の方策については、これを直接的規制、課税による方法、補償制度の三点から検討する見解が存在する（澤野孝一郎「日本における航空機騒音対策——那覇空港を事例として——」オイコノミカ第41巻第1号80頁。）。なお、本稿にて考察の対象とする空港の周辺地域における土地利用規制は、上記の見解では補償制度に分類されている。確かに、本文中で検討するように、空港の周辺地域における土地利用規制にはそれに対応した損失補償制度が法律で規定されており、この意味で空港の周辺地域における土地利用規制は補償制度としての性格を有しているといえる。しかし、空港の周辺地域における土地利用規制それ自体は、あくまで空港周辺の騒音地域における私人などによる土地の利用を規制するための制度であるといえ、空港に起因する騒音の発生という被害の発生に対する、いわゆる損失補償をその直接の目的とする制度ではないと考える余地も存在しよう。

年に制定された公共用飛行場周辺における航空機騒音による被害の防止等に関する法律（以下、「航空機騒音障害防止法」という。）であり、もう一つは昭和53年に制定された特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法である。ここではまず、この両者に定める空港周辺の騒音地域における土地利用規制について簡単に説明を行うこととしたい。⁽⁵⁾

まず、航空機騒音障害防止法であるが、この法律は航空機による騒音等の被害の発生を防止するための様々な措置を定めたものである。この法律は、空港の設置者が航空機の騒音により生じる障害の防止に努めなければならないとする一般的な努力規定を置いた上で（第4条）、学校等の騒音防止工事の助成（第5条）、共同利用施設の設置の助成（第6条）、住宅の騒音防止工事の助成（第8条の2）、移転の補償等（第9条）、緑地帯等の整備（第9条の2）といった空港の設置者が採ることのできる措置を定めている。もっとも、これら法律に定める各個別の措置は、基本的には空港周辺の騒音地域における土地利用規制そのものとはいえない。これらは、空港の設置者が行いうる事業というべきであろう。

さらに、航空機騒音障害防止法はその第9条の3第2項で、空港周辺整備計画の策定について定めている。この空港周辺整備計画は、同条に定める要件を⁽⁶⁾満たした空港を政令で周辺整備空港として指定し、この周

(5) 本文中にて言及する二つの法律以外にも空港周辺の騒音地域における騒音対策に関する法律としては、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律などが挙げられる。

(6) 航空機騒音障害防止法第9条の3は、周辺整備空港の指定の要件を以下のように定めている。すなわち、「第一種空港又は第二種空港であり、その周辺地域について第一種区域が指定されている特定飛行場で、当該第一種区域が市街地化されているため、その区域について、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、又は航空機の騒音により生ずる障害を軽減し、あわせて生活環境の改善に資するための計画的な整備を促進する必要があると認められる」ものが周辺整備空港として指定される。なお、上記の「第一種地域」については、同法第8条の2に「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

空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用の……

辺整備空港の周辺地域において各種の整備事業を行うにあたっての様々な事項、例えば土地の取得、管理、処分に関する事項、取得された土地の整備に関する事項等を定めるものである。しかし、この計画はその内容に鑑みるに、対象となる地域での土地利用を直接規制するようなものではないといえる。この計画は土地利用規制のための計画ではなく、むしろ個別の措置、事業を行うための事業計画としての性質を有しているといえよう。

次に、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法についてみる。この法律は第1条で以下のように規定している。「この法律は特定空港の周辺について、航空機騒音対策基本方針の策定、土地利用に関する規制その他の特別の措置を講ずることにより、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的とする」。この文言からも明らかなように、この法律は特定空港に指定された空港につき、前述の航空機騒音障害防止法にはない騒音対策のための様々な措置をとるための法律である。そして、その措置の例として航空機騒音対策基本方針（以下、「基本方針」という。）の策定及び「土地利用に関する規制」が掲げられている。

この法律の規定をみていくと、この法律は第3条で都道府県知事が基本方針を立てることとしている。この基本方針は騒音地域と「これと一体的に土地利用を図るべき地域について」土地利用等に関する基本的事項を定めるものである。このように、この基本方針は、「これと一体的に土地利用を図るべき地域」という文言を用いて、騒音地域のみならずその周辺の地域を含めたより広い地域を対象としている。空港周辺の騒音地域に限定せず、より広い範囲で計画的な土地利用を行うという観点からは、この点は注目に値する。⁽⁷⁾また、基本方針に定める内容としては、

の周辺の区域」と定義されている。

(7) 平成12年に定められた基本方針においては、成田空港については、土地利用を定める地域の範囲として千葉県下の下総町、松尾町、横芝町、芝山

例えば航空機騒音障害防止特別地区とすべき地区、適正かつ合理的な土地利用に関する事項、当該地域の振興を図るための施設の整備に関する事項⁽⁸⁾、各種の施設の整備に関する事項⁽⁹⁾がある。もっとも、これらはあくまで「基本的事項」にすぎず、その内容及び記述は抽象的なものとなっている⁽¹⁰⁾。この意味で、まさに基本方針は「基本」の枠を出ないものといえる。

さらに、この法律は第4条で航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区を指定することとしている。前者は基本的には防音工事をすれば居住が可能な地区であるが、決して居住用住宅の建築が促進されているというわけではなく、農地及び林地の保全整備の促進及び環境の保全や生活利便性の確保のために、工業及び流通業務、商業業務等の用地としての利用が計画的に促進される地区とされている。後者は基本的には「住居に適さない地区」とされ、居住用の住宅の新築が規制されるだけでなく、既存の住宅の移転も行われる。また、この地区は「住居に適さない地区」ゆえに農業のための利用、騒音の緩衝緑地等の環境

町の全域と成田市、富里市、大栄町、多古町の一部の地域が指定されている（なお、市町村の名称は平成12年当時のものを用いている。）。

- (8) 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法施行令第3条。
- (9) ここでいう施設としては、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法第3条第2項第3号に規定されている「航空機の騒音により生ずる障害の防止のために必要な施設」、「生活環境施設」、「産業基盤施設その他の施設であって政令で定めるもの」が挙げられる。なお、ここでいう「その他の施設であって政令で定めるもの」としては国土保全施設、スポーツ又はレクリエーションに関する施設、その他地域の振興に寄与する施設などがある（特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法施行令第4条）。
- (10) 例えば、前掲(7)の基本方針においては土地利用の基本的な方向として生活環境の保全と整備、地域振興の二点を掲げており、それぞれ「生活環境の保全と生活利便性に恵まれた地域の実現を図る」、「農業の活性化に向けた土地利用を図る」と記述されている。このように、これらの記述はあくまで抽象的、一般的な土地利用の方針に過ぎないものであり、具体的な個別的な土地利用規制といえるものではないと考えられる。

保全用地としての利用，工業及び流通業務用地などへの転用が促進されている地区⁽¹¹⁾である。

この両地区の制度の一つの特徴として指摘すべき点として，同法第5条に定めるこれらの地区内における建築制限がある。これによると，航空機騒音障害防止地区においては学校教育法第1条に規定する学校，医療法第1条の5第1項に規定する病院，住宅等について防音措置を採らなければならなくなり，さらに航空機騒音障害防止特別地区においてはこれらの建築物の建築が原則として禁止される。このような規制は，ある種の土地利用規制とすることができる。さらに，この特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法はその第6条で，第5条違反の建築物に対する都道府県知事による各種の措置を定めている。ここで都道府県知事が採りうる措置として規定されているのは，違反建築物の所有者に対して「違反を是正するために必要な措置を講ずべきことを命ずること」，「相当の期間を定めて，当該建築物の移転，除却又は用途の変更をすべきことを命ずること」の二点である。このような建築制限と違反建築物に対する厳しい措置は，前述の航空機騒音障害防止法にはみられないものであり，直接的，具体的な土地利用規制⁽¹²⁾とすることができる。

2 計画的な土地利用制度との関係

次に，こうした日本における空港周辺の騒音地域での特別法による土地利用規制の法制度と一般的な計画的な土地利用制度との関係について

(11) 航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区に関するこの部分の記述については，以下の成田市都市計画課ホームページを参照。
<http://www.city.narita.chiba.jp/sosiki/toshikei/plan/3tikitiku/tikitiku4.html> (Last visited 2006, 2, 14)

(12) 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法におけるこうした土地利用規制に対しては，同法第7条以下で損失補償に関する規定が置かれている。なお，本文中にある同法第6条に定める都道府県知事の命令については，同法第12条において罰則（20万円以下の罰金）が規定されている。

検討しておきたい。

まず、航空機騒音障害防止法に規定する空港周辺整備計画と一般的な計画的な土地利用制度との関係について検討する。この両者の関係について、航空機騒音障害防止法第9条の3第5項は以下のように定めている。「第2項の空港周辺整備計画は、公害防止計画、都市計画その他環境の保全又は地域の振興若しくは整備に関する国又は地方公共団体の計画に適合したものでなければならない」。つまり、両者の関係は、一般的な土地利用計画たる都市計画に事業計画たる空港周辺整備計画がいわば従属する形となっている。確かに、個別の措置あるいは事業の実施のための計画において、その地域の本来の計画的な土地利用のあり方とは異なる土地利用を促すような個別の措置あるいは事業が計画されると、当該地域の土地利用のあり方について矛盾が生じることになる。このことはひいては、計画的な土地利用そのものの危機ともなりうるだろう。このような観点からすると、土地利用のあり方を定める計画に対して、事業計画がその内容に適合していなければならないことは、ある意味で当然のこととなる。このように考えると、空港周辺整備計画については、その上位計画として、都市計画等の他の計画が計画体系上存在していると言することができる。このことから改めて、空港周辺整備計画がそれ自体では空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用につき、積極的にその内容を定めるものではないことが確認し得よう。

次に、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法に定める航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区と一般的な計画的な土地利用制度との関係についてみてみることにしたい。この点について、都市計画法は第8条第1項第16号で航空機騒音障害防止地区、航空機騒音障害防止特別地区を都市計画法上の地域地区として定めるものとしている。この意味で両地区は都市計画法における位置づけを一応、与えられている⁽¹³⁾。しかし、この両地区を含む地域地区制度については、地域地区制度と市町村にとっての計画的規制要求との mismatch につき、亙理格教授

より以下のような指摘がなされている。すなわち、「個別法に基づく建築物や建造物等の規制が、個々の市町村にとって真に必要な計画制度に適合しない場合があることも、指摘しなければならない。問題を都市計画法上の地域地区制度に絞って見ると、都市計画法上の地域地区制度と個々の市町村にとって真に必要な土地利用計画との間にミスマッチが生じる⁽¹⁴⁾」というのである。この指摘に鑑みれば、都市計画法上の地

(13) ここで、都市計画法に基づく都市地域とそれ以外の法律による他の地域との関係について言及しておくこととする。日本における計画的な土地利用制度は、個別法に基づく諸計画の上位計画として土地利用基本計画があり、この下に、各法律に基づき、土地利用規制がなされる地域が指定される。それらの地域は都市計画法による都市地域、農業振興地域の整備に関する法律による農業地域、森林法による森林地域、自然公園法による自然公園地域、自然環境保全法による自然保全地域である（ヴィンフリート・ブROOM、大橋洋一『都市計画法の比較研究——日独比較を中心として』（日本評論社、1995年）301頁参照。）。これらの地域については、ある土地が重複して指定を受ける場合もあれば、いずれの地域にも指定されない場合もある。つまり、それぞれの地域に指定されるべき土地が指定され、その結果として土地利用規制がなされるといえる。このように考えると、ある土地をある地域区分に指定するのは、まさにその土地がその地域に指定されるべき性質を有しているからであって、他の地域区分との関係は希薄だということができる。この点について、前述のように重複して指定される地域があるという事実も、また見方によっては他の地域区分との関係が希薄であることの裏付けとなろう。なお、前述の5つの地域はそれぞれが異なる法律により設定されるため、それらの境界となる地域には十分な計画的な土地利用のコントロールの及ばない地域が存在している。このような計画的な土地利用規制の緩い地域は白地地域とも呼ばれている。なお、5地域相互の境界域のみならずそれぞれの地域内部においても、普通地域として弱い計画的な土地利用規制しか及ぼされていない地域が存在しており、同様に白地地域と呼ばれることもある（巨理格「総合的土地利用計画制度の立法化構想」地域開発2004年6号23頁。）。なお、この白地地域については藤田宙靖「土地基本法第二条の意義に関する覚え書き——「土地についての公共の福祉優先」とは何か——」碓井光明・小早川光郎・水野忠恒・中里実編『公法学の法と政策——』金子宏先生古稀祝賀〔下〕』（有斐閣、2000年）695頁以下等に詳しい。

地域地区に指定されたからといって、そのことから当然に航空機騒音障害防止地区又は航空機騒音障害防止特別地区と地域全体の土地利用計画との間に整合性が確保されるわけではないといえよう。

そこでこの点については、以下のように考える。航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区は都市計画法上の地域地区に該当するため、一般的な計画的な土地利用制度たる都市計画の対象となり得る。この面だけを捉えてみれば、空港および両地区と一般的な計画的な土地利用制度との関係は、後者が前者を包摂するものといえそうである。しかし、ここで航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区について以下の二点に注意する必要がある。それらは第一に、両地区と他の都市計画などの土地利用計画との調整を図るための規定が、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法上は存在していないことであり、第二に、従来の日本の空港周辺地域における騒音対策が発生源対策の側面を有していたことである。まず、第一の点については、両地区は地域地区として都市計画の対象とされるが、これら両地区と一般的な計画的な土地利用制度、すなわち都市計画との間で両者の整合性をどのようにとるかという点については法文上明確にされていない。もっとも、両地区が都市計画法上の地域地区とされていることから、両地区の指定及びそれによりもたらされる土地利用規制は都市計画に反映されるとも考えられる。他方、第二の点については、発生源対策として空港そのもの及び航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区を、まさに騒音の発生源として特別に取り扱うため、このような取扱いにより、一般的な計画的な土地利用制度との関係が希薄となるともいえる。このよう

(14) 亘理著前掲(13)23頁参照。なお、ここで亘理教授は、商業系の諸地域や準住居地域及び第一種ないし第二種の住居地域におけるパチンコ店やカラオケボックス、モーテルやホテル等の立地制限及び一般廃棄物や産業廃棄物の処理施設の設置、大規模小売店舗の設置と地域全体の計画的な土地利用との関係を、このミスマッチの例として挙げている。

に考えると、都市計画法上の位置づけが与えられたとはいえ、両地区の指定、さらにはそれらによりもたらされる土地利用規制の内容が都市計画に反映されるとしても、果たして当該地域を含む地方自治体全体、あるいは複数の地方自治体の計画的な土地利用に十分に影響を及ぼしうるかという点については、疑問の余地なしとはしえない。

では最後に、基本方針と一般的な計画的な土地利用制度との関係はどうか。この点に関しても、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法においては何も規定されていない。さらに、都市計画法上も、この基本方針は都市計画法上の制度として位置づけを与えられているわけではなく、またこの基本方針を他の都市計画法上の制度と同視すべき理由もない⁽¹⁵⁾。このため、基本方針と一般的な計画的な土地利用制度との関係はないとはいえないが、決してそれが対象とする地方自治体における計画的な土地利用のあり方を直接的に規定するものではない。その意味でこの基本方針は、あくまで基本的な方向性を示すにすぎないものであり、一般的な計画的な土地利用制度との関係も、それらに対する基本的な方向性という範囲にとどまると考えられる⁽¹⁶⁾。

3 現行の法制度の運用とその問題点

このように、現在の日本における空港周辺の地域での騒音対策及び土地利用規制の法制度は、特別法の制定とその規定の運用という形でなさ

(15) 都市計画法はその第18条の2第1項で「当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）」を定めることとしている。ただし、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法上の基本方針はその決定権者や決定手続に相違があり、両者を同一の制度とみることはできないと考えられる。

(16) もっとも、前掲(7)の基本方針においては特定の道路や都市施設を挙げて、その周辺地域の土地利用のあり方や整備の方針も示されている。しかし、それらの記述も直接的に当該土地の利用形態を規定するものとは言えないと考えられる。

れている。しかし、これら二つの法律に定める法制度の運用にあたっては二つの問題点を指摘できる。第一の問題点は、この二つの法律の対象となる空港が極めて限定されていることである。現在の日本には国（国土交通省）あるいは特定の株式会社が設置、管理を行う第一種空港と国（国土交通省）が設置、管理を行う第二種空港、地方自治体が設置、管理を行う第三種空港、その他の民間企業が設置、管理する空港、自衛隊、駐日アメリカ軍が所有、利用する空港がある。これらの空港のうち、航空機騒音障害防止法の対象である「特定空港」は第一種、第二種の空港に限定される上、現在のところ指定を受けているのは函館、仙台、東京羽田、新潟、大阪伊丹、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇の13箇所だけである。さらに、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法の対象となる空港は、現在のところ成田空港ただ一箇所である。

第二の問題点は、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法において規定されている航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区の面積も、決して広いとはいえないことである。ちなみに、2005年2月の時点で航空機騒音障害防止地区は成田市内では約2216haあり、また、航空機騒音障害防止特別地区は、同月時点で成田市内において約1007ha存在している。しかし、航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区に指定されている土地の面積は、成田市全体の面積からしても約24.5%にとどまり、成田市においてでさえ決して広大とはいえない⁽¹⁷⁾。

これらの数字をみただけでも、空港周辺の騒音地域に対して特別な騒音対策、あるいは特別な計画的な土地利用のための制度が適用されているのが、如何に少ないかわかる。このことに鑑みるに、日本における空港の周辺地域での騒音による被害及びそれら被害への対策は、まさに発生源対策としての位置づけから、空港のある場所だけの問題、しかも騒

(17) 本文中の数値は前掲(11)をもとに計算をした。

音の被害が大きい空港だけの問題としてしか捉えられていないのではないかと考えられる。しかし、空港が存在し、そこに離発着をする航空機がある以上、空港の周辺地域に騒音による被害が発生することは、どの空港であれ変わらないはずである。さらに、前述のように空港の周辺地域における土地利用という問題は、ひとり空港の周辺地域の問題に留まるものではない。このように考えると、現在の日本において空港周辺の騒音地域で特別な土地利用規制を課すことは、その対象が少ないだけでなく、その内容においても局地的な対策にとどまっており、それゆえ、空港のある地域全体という空間的な広さおよび総合的な視点を欠くきらいがあるといわざるを得ない。

3 フランスにおける法制度——「空港騒音区域の特別規定」——

1 「空港騒音区域の特別規定」制定の経緯

前述のような日本における空港の周辺地域における騒音対策の状況に対し、フランスにおける状況は、日本とは異なっているといえる。制定法に関しては、フランスにおける空港の周辺地域、とりわけ騒音による被害を受ける空港騒音区域における土地利用規制について、特別法による規定が置かれている。さらに、フランスの場合、この特別法は「空港騒音区域の特別規定」として都市計画法典（Code de l'urbanisme）それ自体の中に組み込まれている。すなわち、都市計画法典は第 L. 147-2 条以下で第 7 節として「空港騒音区域の特別規定（dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes）」⁽¹⁸⁾を置いているのである。

(18) この「空港騒音区域の特別規定」は、1973年に策定された国土整備指令（directives d'aménagement national）をその嚆矢としており、1985年7月11日の法律第 85-696 号として成立した。なお、この法律は制定以後、1999年7月12日の法律第 99-588 号や2000年12月13日の法律第2000-1208号による修正を受けて現在に至っている。同法の邦訳としては稲本洋之助編訳『フランスの都市計画法典＝Code de L'urbanisme』（土地総合研究所、1997年）98頁以下がある。なお、本文中での訳語は同著を基本とし、法改

これより、フランスにおける「空港騒音区域の特別規定」について本稿で考察を加えていくことになるが、その前提としてまず最初に、このような法律が制定された経緯、背景について、同法の立法時にル・ベイユ国民議会議員より議会に提出された報告書の内容をもとに、若干、検討してみたい。

この報告書ではまず、空港という巨大な人工の施設は社会を豊かにする源泉 (sources de richesse) であると同時に、公害、とりわけ騒音公害の発生源たる側面を有していることを確認している。もっとも、この報告書によれば空港という施設に対する公権力の側からの関心事は、当時は、相矛盾した要求の間の均衡をとることに終始していたとされている。⁽¹⁹⁾ その要求とはすなわち、経済活動の発展の要求と周辺住民の生活の質 (の確保) という二つの要求である。この記述はまさに、空港の有する二つの側面に対応したものと見える。この騒音公害に直面しているコミュニティに住む住民の総数は、当時約600万人と見積もられていたが、市街地化の展開と航空運輸の発展により、この空港騒音区域の特別規定が成立する以前の数年で、この数は際立って増加したとされている。

このような空港そのものに対する認識と、空港周辺に居住する住民の数の増加という事実に対し、公権力の側が何らの対策も採らなかったわけではなかった。このことはこの報告書においても確認されている。⁽²¹⁾ 実際、空港周辺の騒音公害という問題の重要性は長きにわたり認識されており、1977年9月22日の国土整備指令の中にも規定が置かれていた。⁽²²⁾ し

正等に対応して筆者が翻訳をしたものを用いている。

(19) J. O. Assemblée Nationale No. 2476, 1984.

(20) J. O. No. 2476, op. cit., p. 3.

(21) *ibid.*

(22) 空港騒音区域の特別規定の制定により、この1977年9月22日の国土整備指令にいわばそれが置き換わることになった。なお、前掲(19)においては1977年9月22日の国土整備指令に加え、1983年3月2日の閣議において、政府が空港周辺の住民の生活条件の向上についての政策を再開することが

空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用の……

かし、この国土整備指令にみられるような従来の諸規定⁽²³⁾は、空港周辺の住民にとっては制約を課されることになり、それ故、住民によるいわば抵抗⁽²⁴⁾を惹起することとなった。このような状況に鑑み、空港の周辺地域における騒音対策に関する従来の諸規定を整理し、法律として整備することとなったのが、この空港騒音区域の特別規定だとされている。

では、空港騒音区域の特別規定は何故、空港の周辺地域における騒音対策として計画的な土地利用制度を用いることとしたのだろうか。この報告書によれば、航空機により引き起こされる騒音に対しては航空機の騒音それ自体を防止するための措置 (actions de prévention du bruit des avions)、騒音公害に対する課税措置 (mesures de réparation des nuisances phoniques) および協議機関の設置 (mise en place d'instances de concertation)⁽²⁵⁾ という対策手段が考えられるとされている。これらの手段のうち、航空機の騒音それ自体を防止するための措置については民間航空法典 (code de l'aviation civile) R. 133-2 条に規定がある⁽²⁶⁾。この規定は騒音証明 (certification acoustique) を得た後でしか航空機の飛行許可証 (certificat de navigabilité)⁽²⁷⁾ が与えられないというものである。しかし、この規定の運用については、航空会社による航空機の更新の速さと、そのための航空会社の資力と結びつくこととなったとされている。技術

示されたとも指摘されている。

(23) 前掲(20)の他に空港の周辺地域における騒音問題については、1973年7月30日の通達、1977年9月21日及び1981年5月12日のデクレが騒音地域における建築の禁止、居住の制限等の規定を置いている (Raymond GOY, op. cit., p. 934.)。

(24) Raymond GOY, op. cit., p. 935. なお、ここでいう抵抗の例としては、1983年10月にイル・ド・フランス県知事により行われた騒音区域 (に指定される地域の) の若干の拡張に対して訴えが提起された事件が挙げられている。

(25) J. O. No. 2476, op. cit., p. 4, 6 et 7.

(26) ibid., pp. 4-6.

(27) ibid., p. 4.

の発展により航空機の騒音が低下したことを併せ考えると、この点については、報告書においては明確には示されていないが、以下のようにいえよう。すなわち、古い航空機にかわり騒音の小さい新しい航空機を導入することが、航空会社にとっては飛行許可証を得るための近道となったが、航空機の更新のためには時間も資金も必要である。それ故、航空機の騒音それ自体を減少させることは、新しい、騒音の小さい航空機への更新が可能か否かという、航空会社の資力に関する問題となってしまったのである。しかし、この報告書は従来のこのような航空機の騒音それ自体を防止するための措置に対し、決して肯定的な評価を与えてはいない。この報告書によれば、航空会社に過度の負担を負わせるこうした騒音対策のための措置はリスクがあると同時に、周辺住民にとって不利だ⁽²⁸⁾というのであり、このことが新たな騒音対策の手法を定める契機、誘因の一つ⁽²⁹⁾となったと考えることは可能である。

さらにこの報告書は、従来の騒音公害に対する課税措置についても言及している。ここでこの報告書は、騒音公害緩和納付金 (redevance pour atténuation des nuisances phoniques)⁽³⁰⁾ と呼ばれる空港使用料に付随した納付金の制度を紹介している。この騒音公害緩和納付金はコンセイユ・デタのデクレにより指定されたいくつかの空港において徴収され⁽³¹⁾る。もっとも、この制度の前身の制度では、航空会社による航空機の更

(28) *ibid.*, p. 5.

(29) この報告書では空港の周辺地域における都市計画による計画的な土地利用という手法それ自体は、本文中の騒音対策の三類型においては、騒音それ自体を防止するための措置に含まれるとされている。とはいえ、計画的な土地利用という手法それ自体は、騒音の発生源そのものに対して働きかける手法ではないとも考えられる。

(30) この騒音公害緩和納付金は1983年3月2日の閣議を経て、1984年1月11日のデクレにおいて導入された。

(31) この騒音公害緩和納付金のような特別課徴金の制度は、1973年に創設された。当初はこのような特別課徴金の制度はオルリー空港とシャルル・ド・ゴール空港においてしか適用されていなかったが、1984年1月11日の

新が誘導されることはなかった。その理由としては、このような金銭の徴収は航空機の騒音に応じて行われるべきであったにもかかわらず、かつての制度はそうではなかったということが指摘されている⁽³²⁾。この点に対応すべくこの騒音公害緩和納付金の制度は、航空機の騒音を五段階に分け、その段階に応じて徴収することとされた。さらに、補償が行われる場面については、1983年3月2日の閣議において二つの提言がなされた⁽³³⁾。第一の提言では、既存の公共の建築物について、人口の統計学的、社会学的変遷の結果に応じて、公共の建築物の建築が判断されることとなった。これは換言すると、人口が増加したか、どの地域で人口が増え、どの地域で減少したのかといった人口動態の変化が、公共の建築物の建築に際しての判断要素となったといえよう⁽³⁴⁾。そして第二の提言では、個人の住宅について行われる防音工事について、空港周辺の住民に対する援助基金 (le Fonds d'aide aux riverains) の割合を、従来は全体の三分の二でしかなかったものを80%にするとされた。

こうした従来の騒音公害に対する課税措置について、この報告書の評価は明らかではない。確かに、これらの制度については、当時、制度の改変が行われた直後であり、評価が与えられていないこともやむを得ないだろう。このような時期において、報告書がこれらの制度について言及した理由は推測するしかないが、これらの制度の整備が行われたことを前提とした上で、「空港騒音区域の特別規定」においては、騒音防止のための更なる手法を追求するという意図を示したと考えることは可能であろう。

さらに、この報告書は協議機関の設置についても言及している。もっ

デクレにより対象となる空港が拡大された。

(32) J. O. No. 2476, op. cit., p. 6.

(33) *ibid.*, pp. 6-7.

(34) この報告書はこの点については、判断権が留保されていることで、空港の周辺地域の公共団体にとっては、不利益にはならないとしている (*ibid.*, p. 7.)。

とも、この点については既に民間空港に関しては1983年8月29日の通達、
軍用空港に関しては1984年8月8日の通達により、騒音区域の指定につ
いての協議等を行う諮問委員会 (commission consultative) の創設が予
定されているところであった。この報告書はこの諮問委員会について、
諮問 (協議) の最終結果が非常に早く出るようであれば、空港周辺の住
民の期待に応え得る制度となるであろうという期待を示している。⁽³⁵⁾

このように、この報告書は従来から実施され、あるいは実施が予定さ
れている三種類の騒音対策について検討を加えている。もっとも、それ
ぞれの騒音対策についての評価は、それが明らかにされていないものも
あるが、それぞれに異なっているといえる。そしてこの報告書は、最後
に、空港の周辺地域における騒音対策としての計画的な土地利用制度に
ついて以下のように結論づけている。「これらの (騒音対策の) 政策に
おいて、都市計画による (計画的な土地利用の) 制御は、騒音公害の防
止のための措置の中では優れた地位を占めている」⁽³⁶⁾。それゆえ、空港騒
音区域の特別規定において、空港の周辺地域における騒音対策としての
計画的な土地利用制度を規定するに至ったと考えることができる。

そこで次に、この「空港騒音区域の特別規定」の内容を概観すること
にしたい。

2 「空港騒音区域の特別規定」の概要

この「空港騒音区域の特別規定」の中核となると考えられるのが、第
L. 147-3 条に定められる「騒音対応プラン」(plan d'exposition au bruit)
及び第 L. 147-5 条に定められる建築等の制限である。そこでまずこの
両者について、法律の規定をもとに概観してみたい。

(35) *ibid.*, p. 8.

(36) *ibid.* もっとも、空港の周辺地域における騒音対策としての計画的な
土地利用制度のどのような点が他の措置に比して優れているかという点は、
この報告書では必ずしも明らかにされていないと考えられる。

空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用の……

騒音対策プランは航空機の騒音に曝される区域を定めるとともに、その騒音の程度により、さらにその区域を分類する。この分類により、空港周辺の騒音地域はいわゆる高騒音区域 (zones de bruit fort) である A 区域、B 区域と低騒音区域 (zone de bruit modéré) である C 区域に分けられる。⁽³⁷⁾そして、この騒音対策プランで分けられた区域それぞれに内容の異なる土地利用規制が課される。この場合の土地利用規制の内容が、第 L. 147-5 条に定める建築等の制限である。

そして、第 L. 147-5 条は以下のように定めている。「騒音対策プランにより定められた地域においては、市街地の拡張、公共施設の新設または拡張は、人々を直ちにあるいは将来において騒音という公害に曝すことになる場合には、禁止される」。これが空港騒音区域における土地利用規制のいわば原則となるといえる。さらに同条はこの原則の下でいくつかの規定を置いている。まず、同条により定められる区域では居住用の建築物の建築が禁止される。もっとも、これは全面的な建築禁止ではなく、いくつかの例外が認められている。その例外は、第一に航空活動に必要な建築物あるいはそれらに關係する建築物、第二に A 区域の中の既存市街地および B、C 区域における商工業活動に必要な機能を有する建築物および農業活動に直接に關係するかあるいはそれに必要な建築物、第三に騒音に曝される住民の数のわずかの増加しかもたらしことがない場合での、C 区域の中の既に市街地化されている土地における一戸建て住宅である。これらは新たに建築物を建築しようとする場合の例外である。この他にも同条は、街区の再開発、既存住宅の修理、改良、小規模の拡張といったものも、騒音にさらされる住民の数のわずかの増加しか

(37) 騒音対策プランは当該プランに利害關係を有するコミュニティや關係する環境諮問委員会 (commission consultative de l'environnement concernée) に諮問した後、定められる。その後さらに、騒音対策プランは公開調査 (enquête publique) を経た後、コンセイユ・デタのデクレにより成立のための条件等が定められる (第 L. 147-3 条)。

もたらしことがないならば、既に市街地化されており、上下水道などの公共設備を有するC区域の土地においては許容されるとしている。そして、空港騒音区域で許容されるこれらの建築物は、その全てが第L. 147-6条に定める防音措置を施さねばならないとされている。

このように、フランスにおける空港騒音区域における土地利用規制については、騒音対策プランの策定と、それに基づく騒音区域の設定、その騒音区域内での建築制限という法制度を準備している。さらに付言すると、これらの対象となる空港は、日本とは異なり、民間、軍用の空港であるとを問わない。⁽³⁸⁾

3 「空港騒音区域の特別規定」と一般的な計画的な土地利用制度との関係

上記のような背景と内容を有する「空港騒音区域の特別規定」は、繰り返すが、現在は都市計画法典の一部となっている。この意味で、空港騒音区域の特別規定とフランスにおける一般的な計画的な土地利用制度との関係は明白だといえそうである。しかし、騒音対策プランおよびそれを前提として適用される土地利用規制があくまで一般的な計画的な土地利用制度とは別個の法制度として存在しているため、やはり一応、両者の関係について検討しておく必要がある。

この点についてここではまず、フランスにおける都市計画の概念について言及し、その後、両者の関係について空港騒音区域の特別規定に基づき、検討を行うことにしたい。何故なら、日本における都市計画法による都市計画とフランス都市計画法典による都市計画、この両者の概念

(38) もっとも、フランスに存在する全ての空港において、騒音対策プランの策定が義務づけられるというわけではない。騒音対策プランの策定も含め、都市計画法典第L. 147-2条は、空港騒音区域の特別規定が適用される空港を民間航空法典によりカテゴリーA、B、Cに分類される空港および行政機関により策定されるリストに掲載されている民間あるいは軍用の空港に限定している。

の相違が法典それ自体の構造のみならず、騒音地域における特別な計画的な土地利用の法制度と一般的な計画的な土地利用制度との関係についての両国の相違に強い影響を与えていると考えられるためである。換言すると、騒音地域における特別な計画的な土地利用の法制度も計画的な土地利用のための法制度である以上、その国の一般的な計画的な土地利用制度のあり方から決して自由ではいられないのである。そのため、フランスにおける空港騒音区域の特別規定と一般的な計画的な土地利用制度との関係について検討する際には、後者の理解が必要となる。そこで以下、フランスにおける一般的な計画的な土地利用制度、都市計画の法制度についてみておくこととしたい。⁽³⁹⁾

前述のように、フランスにおいては計画的な土地利用に関する法典として都市計画法典が制定されている。このフランスの都市計画法典に定められている「都市計画 (urbanisme)」の概念は、日本のそれと比較するとより広い内容を含んでいるとされ、それは次の三点より説明されている。⁽⁴⁰⁾それらは第一に、フランスにおける都市計画の概念は、その対象とする地域が都市部だけではなく農村部を広く包摂すること、第二に、

(39) フランスの都市計画制度について、これを紹介、検討する論文は本邦においても既に数多く存在している。それらは例えば後掲(40)及び(45)の他に、見上崇洋『行政計画の法的統制』(信山社、1996年)141頁以下、(財)民間都市開発推進機構都市研究センター編『欧米のまちづくり・都市計画制度——サステイナブル・シティへの途——』(ぎょうせい、2004年)127～168頁、久保茂樹「フランス都市計画法における公衆参加手続の進展」青山法学論集37巻2号、羽貝正美「フランスにおける都市計画の展開 (一)——都市形成における計画化とその主体の確立を中心に——」法政理論26巻4号、同(二)法政理論28巻3号、鈴木隆「市町村の総合的土地利用計画規制制度のあり方についての考察——フランスの制度の比較論的分析を通して——」土地利用制度に係る基礎的詳細分析に関する調査研究委員会『土地利用規制立法に見られる公共性』(財団法人土地総合研究所、2002年)等がある。

(40) この点の記述に関しては原田純孝・広渡清吾・吉田克己・戒能通厚・渡辺俊一編『現代の都市法』(東京大学出版会、1993年)192頁以下を参照。

その実体的な目標や課題の内容も広範であること、第三に、第二の点からフランスにおける都市計画は空間ないし土地利用の計画化とその結果としての土地利用規制だけでなく、必要な「整備」の実現という面も含まれること、である。これらの点から、フランスにおける都市計画は「単なる都市的な土地利用（規制）計画でも開発・整備計画でもなく、一定の社会経済の発展動向の見通しのもとにその両者を包含・統合し、かつ都市区域以外の空間の保護と利用のあり方をも視野に入れた総合的な制度システム⁽⁴¹⁾」であるといわれている。

この都市計画に関して規定しているのが都市計画法典である。では、この法律に基づいて、どのような計画的な土地利用の法制度が形成されているのだろうか。まず、フランスにおいては「都市計画全国規則（Réglement national d'urbanisme, 以下「RNU」という。）」が策定されている。そして、フランスの国土は全体がこのRNUの適用対象となっており、RNUに定める土地利用規制、とりわけ建築規制が敷かれてい⁽⁴²⁾る。この点は、都市計画法等の法律の規制の対象とされておらず、結果として土地利用規制が緩い白地地域が存在している日本の法制度との大きな相違点であるといえよう。

さらに、フランスにおいては、地方自治体であるコミューンあるいは複数コミューンにわたる地域での詳細な土地利用のあり方を定める都市計画（文書）として「広域地域一貫性スキーム（Schémas Cohérence Territoriale, 以下「SCOT」という。）」と「地域都市整備計画（Plans Locaux d'Urbanisme, 以下「PLU」という。）」が準備されている。この

(41) 原田ほか編前掲(40)194頁。なお、この都市計画を策定し、実施する主体は、1983年1月7日の法律以前は国であったが、以後は基礎自治体であるコミューンとなった。

(42) より正確には、RNUは建築物による土地利用の様態は規制するが、建築物それ自体は直接規制されないとされている。なお、RNUにおいて規定される事項には用地指定と道路配置、敷地の位置と容積、建築物の外観が挙げられている（原田ほか編前掲(40)200頁以下参照）。

両者の関係は、原則として前者がいわゆる広域的な土地利用を、後者が各コミューンの地域での土地利用を定めるものとされている。このフランスにおける都市計画、とりわけ SCOT と PLU は、日本の都市計画法という都市計画が都市地域のみ土地利用を取り扱っているのとは異なり、それぞれが対象とする複数のコミューンあるいは一個のコミューンの全域をその対象としている。すなわち、PLU や SCOT には、都市地域における土地利用規制のみならず、日本でいう農業地域や森林地域、自然公園地域等における土地利用に関する規定も置かれることになる。前述の RNU による建築規制と併せ、フランスにおいては、この SCOT あるいは PLU により建築可能な土地として指定されない限り、建築行為は原則として禁止されることになる。⁽⁴³⁾

この SCOT あるいは PLU において規定される事項は、概ね以下の通りである。前者に規定される事項としては交通網等の大規模なインフラストラクチャーの概要、市街地の拡張のための条件等があり、基本的には長期的・広域的視点から規定される。⁽⁴⁴⁾ 後者に規定される事項としては用途地域及び建築物の設置、用途、性質に関する具体的な規制などがあり、これらは SCOT に規定される事項に比べ、短期的・具体的な規制といえる。⁽⁴⁵⁾

ここで、前述の RNU、SCOT そして PLU の関係、すなわち都市計画の体系についても言及しておく。この点に関しては、概ね、PLU が策

(43) この原則は「計画なければ開発なし」の原則とも言われている。なお、2000年12月の法改正以前のこの原則については原田ほか編前掲(40)202頁参照。

(44) フランス都市計画法典第 L. 122-1 条参照。

(45) フランス都市計画法典第 L. 123-1 条参照。なお、PLU の前身である土地占用計画 (plans d'occupation des sols) に関して、そこに定められるべき事項および策定手続については、久保茂樹「フランスの土地占用計画——市町村による内容形成の自由度——」(青山法学論集第43巻第1号)に詳しい。

定されている地域での計画的な土地利用は PLU の定めに従い、PLU が策定されていないながらも SCOT が策定されている地域での計画的な土地利用は SCOT の定めに従い、PLU、SCOT その他の土地利用に関する計画が定められていない地域での計画的な土地利用は RNU の定めに従うという原則となっているとされている。⁽⁴⁶⁾一部の例外はあるものの、フランスにおいてはこのように計画的な土地利用のための都市計画の体系が構築されている。では、こうしたフランスにおける計画的な土地利用の法制度の体系の中で、空港騒音区域の特別規定に定められている騒音対策プランはどのように位置づけられているだろうか。

都市計画法典第 L. 147-3 条第 4 項は以下のように規定している。「騒音対応プランは、PLU に付属する」。ここで、騒音対策プランが PLU に付属するということは、PLU あるいは他の都市計画文書の策定あるいは修正の際に、この空港騒音区域の特別規定やそれにより定められる騒音対策プランの内容を、都市計画の策定権者であるコミューンが認識し、それらを都市計画文書に組み込むことが企図されることを意味している、という指摘がなされている。⁽⁴⁷⁾この指摘に従えば、騒音対策プランがある場合には、PLU の内容は騒音対策プランの内容を当然に含んだものとなるといえる。つまり、第 L. 147-3 条の規定により、騒音対応プランに定める内容は一般的な土地利用計画である PLU に直接的に反映されることになる。ここで前述のように、PLU それ自体が対象とする地域全体の計画的な土地利用のあり方を定めるものである以上、騒音対策プランの内容は PLU を通じて、それが対象とする地域全体の計画的な土地利用のあり方に確実に影響を与えられ考えられる。この意味で、フランスの場合は、空港周辺の騒音地域での土地利用と広域的な計画的

(46) もっとも、この原則にも例外はあり、PLU、SCOT が策定されていても、政令により定められた一部の地域においては、RNU の定めが優先する場合がある。

(47) Raymond GOY, *op. cit.*, p. 939.

空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用の……

土地利用とは密接に結びついている，あるいは前者は当然に後者の一部分に含まれるということが出来る。計画的な土地利用の体系の中にこのような明確な位置づけが与えられていることは，日本と比較した上で，フランスにおける騒音対策プランの大きな特徴といえよう。