

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（二）

小 川 一 茂

4 空港周辺の騒音地域における土地利用規制の運用とその方向性

1 フランスにおける騒音対策プランをめぐる裁判例

では、フランスにおいて騒音対策プランと計画的な土地利用について、法的にどのような問題が生じているのだろうか。この点に関する検討を行うため、ここでは具体的な土地利用規制として建築等の制限を定める都市計画法典第L147-5条に関するフランスの裁判例をいくつか取り上げて検討してみたい。

繰り返すが、同条は第1項で「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」と規定している。しかし、ここでの禁止は絶対的なものではなく、いくつかの例外が存在している。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関する建築物、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関係するかあるいはそれに必要な建築物、第三に(騒音)公害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。これらに加え、同条は第2項で「既存の建築物の改築、機能回復工事、改良、小規模な拡張あるいは再建築は、公害に曝される

住民の数のわずかの増大しかもたらさない場合でなければ、許容されない」こと、第3項では「A区域およびB区域においては、公共的または集団的設備は、航空活動に必要であるか、または住民にとって必要不可欠な場合でなければ、許容されない」ことをそれぞれ規定している。同条に関する裁判例とはこれらの規定をめぐって争われた事件のことである。

まず、裁判例として比較的早期のものに1989年7月21日のコンセイユ・デタの判決がある。⁽³⁹⁾これはヴィルヌーヴ・サン・ジョルジュ (Ville-neuve-Saint-Georges) のコミューンにおいて、建物部分の面積が24平方メートル増加するような小屋の拡張を認める建築許可が争われた事件である。この事件で問題となった建築許可による建築物は、建物部分の面積は24平方メートルしか増加しない設計ではあるものの、実は、その部分が複数階となるために、実質上の床面積はその約4倍、99.1平方メートルも増加するという設計であった。この事件では、このような設計の建築物の拡張が前述都市計画法典第L147-5条に定める建築禁止の例外に該当するかが争点となった。そして、コンセイユ・デタはこの事件において、本件建築物の上記のような設計を認定した上で、本件建築物の建築が公害に曝される住民の数のわずかの増大しかもたらさない場合には⁽⁴⁰⁾該当しないという判断を示した。

さらにこの後、高騒音地域であるB区域内での建築物が問題となった事件の判決も、コンセイユ・デタから出されている。1994年3月25日の判決がそれである。⁽⁴¹⁾この事件は、オルリー空港周辺のB区域内において41床のベッドを有する老人用住宅を既存の建築物に追加して建築するこ

(39) C. E., 21 juillet 1989, Commune de Villeneuve-Saint-Georges c/ M. Violet, Lebon, pp. 166-167.

(40) なお、この事件において問題となった建築物について判決は、それがB区域の中には存在していなかったことが認められている。

(41) C. E., 25 mars 1994, Stern, Tables du Recueil Lebon, p. 1142, 1228, et pp. 1267-1268.

とを認める建築許可及びそれに伴う森林の伐採許可の取消が求められた事件である。この事件においてコンセイユ・デタは、次の二点を理由として問題となっている建築許可を違法であると判断した。その理由とは第一に、そのような建築物により騒音被害にさらされる住民の数の増加が引き起こされることであり、第二に、そのような建築物は既存の住民にとって必要不可欠であるとはいえない、というものであった。⁽⁴²⁾

しかし、1998年7月28日に出されたパリ行政控訴院の判決は、これらのコンセイユ・デタの判決と結論を異にすることとなった。この事件はヴィルヌーヴ・ル・ロワ (Villeneuve-le-Roi) のコミューンにおいて出された建築許可の取消について争われた事件であり、この事件で争われた建築許可は、総床面積113平方メートルの居住用の一戸建て住宅を再建築するために同コミューンの長より出されたものであった。また、この建築物は同コミューンの騒音対策プランにより低音区域であるC区域に指定されている場所に位置していたが、その場所は同コミューンの土地占用プランによりUEA地域として既に市街地化がなされている地域でもあった。この事件において裁判所は、そのような建築物は公害に曝される住民の数のわずかの増大しかもたらさない場合に該当すると判断し、建築許可の取消を認める原審の判決を覆した。⁽⁴⁴⁾

これらの裁判例の他に、キュグノー (Cugnaud) のコミューンの長に

(42) この事件において同時に論点となった森林の伐採許可については、コンセイユ・デタは、都市計画法第L130-1条より、原審の判決(パリ行政控訴院1990年3月5日判決)において森林の伐採許可を取り消した部分を取り消している。

(43) C. A. A. de Paris, 28 juillet 1998, Epoux Chrétien et autre, Tables du Recueil Lebon, pp. 1212-1213.

(44) この判決において裁判所はさらに、問題となっている建築許可と同コミューンの土地占用プランの諸規定との適合性についても判断し、同建築物は土地占用プランの諸規定に違反はないとした。また、同判決は都市計画法典第R111-22条についても言及しており、同条の適用について、ヴィルヌーヴ・ル・ロワのコミューンの長に誤りはないとした。

より出された居住用住宅の建築許可が問題となった2000年7月6日のボルドーの行政控訴院の判決においても、裁判所は、問題の建築物が全体として都市計画法典第 L147-5 条において建築が禁止されている建築物に該当すると判断している。⁽⁴⁵⁾
⁽⁴⁶⁾

2 フランスにおける裁判例の検討

ここで前述の各裁判例について若干の検討を試みることにしたい。これらの判決はいずれも、争われている建築許可による建築物が前述都市計画法典第 L147-5 条に規定する例外に該当するか否かが論点となっている。これらの裁判例において、2000年のボルドーの行政控訴院の判決を除けば、裁判所はそれぞれの判決において、まず争われている建築許可による建築物がどのような態様のものであるかについての認定を行い、その上で前述の例外に該当するか否かの判断を行っている。そこで1989年、1994年、1998年の三つの判決を比較してみると、前二者と後者とでは判決の結論において相違がみられる。前二者においては、争われている建築許可による建築物が都市計画法典第 L147-5 条に規定する例外に該当せず、建築許可が違法とされたのに対して、後者はそのような場合に該当し、建築許可が適法と判断された。ここで建築物の面積に着目するならば、裁判所の認定によれば、1989年判決で問題となった建築物より、1998年判決のそれの方が総床面積では広いにもかかわらず、前者の建築許可は違法とされ、後者のそれは適法とされている。この点に鑑みれば、建築物の面積は裁判所の結論を左右する決定的な要素ではないといえよう。では、こうした裁判所の判断の相違は、いかなる理由によるものと考えられるだろうか。

(45) C. A. A. de Bordeaux, 6 juillet 2000, inédit au Recueil Lebon.

(46) もっとも、この判決において裁判所は単に「建物全体で (au nombre des construction)」と述べるにとどまり、どのような設計の建築物であるかについて詳細な認定を行ってはいない。

この点については当面、二点、その理由が考えられる。第一の理由としては、裁判所がそれぞれのコミューンの状況を重視し、個別的な判断を行ったために異なる結論となったと考えられる。すなわち、各コミューンあるいは地域の状況は千差万別であるから、それぞれのコミューンがどのような状況に置かれているか、そこでどのような建築物が許容されるべきかについては個別の判断が求められ、その結果がコミューンごとに異なることには、十分な理由があるといえる。1998年判決において裁判所が都市計画法典第 L145-7 条のみならず当該コミューンの土地占用プランとの適合性について判断をしたのも、⁽⁴⁷⁾ 裁判所がそれぞれのコミューンの状況に無関心ではないことの証左となろう。これに加え、第二の理由としては、争われている建築物の用途や建築の態様の相違により判断が異なっていると考えられる。この点について改めてそれぞれの事案を整理してみると、1989年判決で問題となっている建築物は、建築の態様としては既存の建築物の拡張であり、建築物の用途としては居住用であり、建築物の設計としては99.1平方メートルの総床面積の増加をもたらすものであった。また、1994年判決で問題となっている建築物は、建築の態様としては既存の建築物に追加して建築するものであり、建築物の用途としては、41床のベッドを有する老人用住宅である。同様に1998年判決で問題となっている建築物は、建築の態様としては既存の建築物の再建築であり、建築物の用途としては居住用であり、建築物の設計としては総床面積が113平方メートルとなる建築物であった。ここで前述のように、1989年判決で問題となった建築物より1998年判決のそれの方が総床面積では広いことが確認されるため、問題となっている建築物の設計上の面積は、判決の相違を導く重要な要素ではなかろう。そうなると判断の相違を導く要素として強調されるのは、建築の態様及び用途⁽⁴⁸⁾ということになるまいか。この点についてみるに、1989年判決と1994

(47) 前掲註(44)参照。

(48) なお、問題となっている建築物が騒音対策プランにおける A, B, C

年判決において問題となった建築物はそれぞれ既存の建築物の拡張および追加ということで、既存の建築物に対して新しい部分が増加するという建築の態様である。これに対して1998年判決において問題となった建築物は既存の建築物の再建築であり、前二者のように既存の建築物に対して新しい部分が増加するものではない。つまり、前二者は既存の建築物の拡張あるいは追加により、新たに騒音による被害に曝される住民の総数が増加する可能性があるのに対し、後者はあくまで居住のための建築物を再建築するにすぎず、従前の居住者がそのまま継続して居住し続けるという前提に立つならば、新たに騒音による被害に曝される住民の総数は増加しないことになる。この点の相違が裁判所の判断の相違に結びついていると考えることは、不可能ではなからう。

この点を敷衍すると、さらに次のように言うことができる。1989年判決において問題となった建築物は居住用建築物の拡張であり、そこでは当然、当該建築物に「居住」する者の増加が考えられる。さらに1994年判決において問題となった建築物は41床のベッドを有することから、これらが全て利用されれば少なくとも41名、騒音による被害に恒常的に曝される者が増加することになる。これらはいわば夜間人口の増加をもたらす建築行為といえよう。これに対し、1998年判決は既存の建築物の再建築であるため、前述のように建築物に居住していた者がそのまま再建築後の建築物にも居住すると考えると、夜間人口の増加はもたらされない。そこで、以下のような仮説を導出したい。すなわち、空港周辺の騒音地域における土地利用についてフランスの裁判所は、夜間人口の増加、つまり生活上、恒常的に騒音にさらされる人間の数の増加をもたらすような土地利用、例えば建築物の拡張や追加を制限する一方、そのような増加をもたらすことのない土地利用、例えば建築物の再建築は許容され

のいずれの区域に存在しているかという点も、重要な点といえる。A、B、Cのどの区域にあるかでどのような相違が生じるかについては、都市計画法典第L147-5条本文の規定を参照。

得るという判断をしているといえる。さらに付言すると、このことがある建築物の建築が前述都市計画法典第L145-7条に規定する例外に該当するか否かを判断する際しての、一つの重要な基準となっていると考えることもできよう。⁽⁴⁹⁾

3 空港周辺の騒音地域における土地利用規制の運用の比較検討とその方向性のあり方

さて、ここで今まで検討してきた日本とフランスにおける空港周辺の騒音地域における土地利用規制の法制度の内容を踏まえた上で、それらの法制度の運用と方向性の比較検討を通じて、空港周辺の騒音地域における望ましい土地利用のあり方について考察することとしたい。

まず日本においては、前述のように計画的な土地利用制度は、ある土地について規制の必要性があるが故に、各個別法によりその土地に対して規制が行われるという計画的な土地利用の方法を採っており、そのような土地利用規制の積み重ねにより、結果としてある地域の計画的な土地利用のあり方が成立しているといえることができる。⁽⁵⁰⁾この観点に加え、空港周辺の地域における騒音対策が、発生源対策としての性格も有して

(49) 騒音に曝される住民の数の増加については、空港騒音区域の特別規定の立法時においても議論がなされている。例えば、立法者は市街地の拡張により騒音の被害に曝される者が増加することを懸念していたという指摘がなされており、(Raymond GOY, op. cit., p. 942.) さらに、同法の制定時においてR P Rは騒音被害に曝される者の数を減少させることなく維持するような建築行為等の事業をも禁止することを提案していた。もっとも、このR P Rの提案は現実のものとはならなかった。なお、この点について政府側からは、都市計画法典第L147-5条は当該地域の住民及び住民の財産を守ることも企図していることが主張されている。すなわち、騒音地域であるというだけで住民が流出していくことを防ぐと同時に、そうした人口の流出により当該地域の土地の財産的価値のさらなる悪化を避ける意図が、同条にはあるとされている (ibid.)。

(50) 前掲註(13)参照。

いることから、空港の周辺地域の土地利用に関する規制も、まずはそれ自体が他の規制とは別個に独立して存在し、他の計画的な土地利用に関する規制との関連が薄くなってしまっているといえよう。さらに、このような事情の下では、空港の周辺地域全体でどのような合理的な土地利用を目指していくのか、という視点も希薄であるといえることができる。

その一方で、空港の周辺地域における土地利用の法制度については、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法によりきわめて限定的ではあるが、高騒音地域である航空機騒音障害防止特別地区においては、病院、学校、居住用住宅の建築が制限され、農業、工業用地として当該地区の土地利用することが促進されている。そこには、航空機騒音障害防止特別地区は居住に適さない地区であり、居住のための土地利用は基本的には行わないという土地利用の方向性がみられる。さらに、同地区においては、既存の住宅についても移転という措置が採られることがある。⁽⁵¹⁾このことから、移転という措置を採ってでも、高騒音地域たる航空機騒音障害防止特別地区では、居住のための土地利用を行わせないという方向性が、そこには存在しているとさえいえよう。

ところが、このような航空機騒音障害防止特別地区に対して、同法に定める航空機騒音障害防止地区においては、前述のような厳しい土地利用の制限はみられない。しかし、当該地区内に居住する者は住宅の建築に際して防音のための措置を採らなければならない。⁽⁵²⁾このことは航空機騒音障害防止地区に居住することをおよそ促進するものとはいえないが、これを一律に禁止してはいない。これらの点を鑑みると、日本においては航空機騒音障害防止特別地区という高騒音地域においては特に居住のための土地利用について厳しい制限が加えられるのに対し、航空機騒音障害防止地区のような低騒音地域については、広く居住の自由を尊重し、土地利用に厳しい制限を設けないという方向性があるとはいえないか。⁽⁵³⁾

(51) 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法第6条。

(52) 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法第5条。

もっとも、このように空港の周辺地域における計画的な土地利用の方向性を見出したとしても、前述のように、実際にそのような土地利用がなされている空港は極めて限定されていることが、現在の日本の法制度の大きな問題として指摘しうる。すなわち、日本においてはほとんどの空港において、空港の周辺地域における特別な土地利用のための法制度は利用されていない、できないのである。

このような日本の状況に対しフランスでは、空港の存在、空港周辺の騒音地域の存在、およびそこに適用される特別な土地利用規制などは、前述のようにP L Uなどの一定の地域全体をカバーする都市計画、すなわち計画的な土地利用制度の中に組み込まれている。換言すると、空港を含む一コミュンあるいは複数コミュン全体の総合的、一体的な土地利用のあり方という基本的な方向性がまず当該コミュンあるいは複数コミュンの手により策定されて存在しており、空港周辺の騒音地域における土地利用規制も、その基本的な方向性に従ってなされる。ここでは空港の存在、空港周辺の騒音地域の存在、およびそこに適用される特別な土地利用規制は、一定の広さを有する地域での総合的な土地利用の一部となっているといえる。

また、フランスにおいても騒音区域には土地利用規制が課せられる。しかし、その規制はあらゆる建築、あるいはある種類の建築を一律に禁

(53) 本文中においては「居住の自由を尊重」と表現したが、こと土地利用の分野に関して日本においては従来より、「様々の法律によって、土地に対する私権と公共の福祉との間の調整が図られ、私権が制限されてきた」との指摘がなされている（藤田著前掲(13)698頁。）。そして、このような私権と公共の福祉との間の調整は、従来、日本においては「必要最小限の規制」原則として土地利用に関する法律において存在したとされている（藤田著前掲(13)701頁。）。なお、ここでいう土地利用規制関連の諸立法における「必要最小限の規制」については、藤田著前掲(13)、藤田宙靖「必要最小限規制原則とそのもたらしたもの」藤田宙靖・磯部力・小林重敬編集代表『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）等に詳しい。

止するものではなく、法文上、具体的にどのような建築物が禁止される建築物に該当するかは詳細に定められていない。このことには、一定の意義を見出し得る。つまり、各コミュニティあるいは地域の状況は千差万別であるから、それぞれのコミュニティあるいは地域の置かれている状況を考慮して、土地利用の基本的な方向性が定められ、その上で計画的な土地利用が行われることになる。さすれば、一律に建築規制を定めるのではなく、多少の判断の幅、すなわち各コミュニティあるいは複数コミュニティにわたる地域での計画策定権者の裁量を認め、各コミュニティの状況に応じた制度の運用を可能としておく方が、その地域にとってより合理的な計画的な土地利用が可能となると考えられる。このような計画策定権者の裁量は、それが適切に行使されれば、当該コミュニティあるいは複数コミュニティにとってより望ましい土地利用がなされることが期待されよう。

もっとも、それぞれのコミュニティや地域における土地利用のあり方の基本的な方向性があるというだけで、空港周辺の騒音地域においても、それに沿って自由に計画的な土地利用を行うことが可能となるわけではない。やはりそこにはある種の限界が存在している。本稿において裁判所の判決を通じて検討したところによれば、その一つとして空港周辺の騒音地域において、都市計画法典第 L145-7 条に規定する場合に該当しなければ建築物の建築ができない、という限界があるといえる。いくつかの判決からこの点について立てた仮説によれば、空港周辺の騒音地域においては夜間人口の実質的な増加をもたらすような建築物を建築するような土地利用は規制されているといえることができる。このことは空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用の限界であると同時に、それらの地域における計画的な土地利用の基本的な方向性の一つとして位置づけることも可能であろう。

ここで、このような空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用における両国の比較検討から、日本の法制度に対して三点、示唆となる点

が存在していると考えられるので、この点について言及しておくこととしたい。

まず第一に、日本においては、空港周辺の騒音地域における計画的な土地利用についての特別な法制度が適用される場面を拡大する必要があるということである。日本において空港周辺の騒音地域に対して特別の対策を採る法律としてはさしあたり航空機騒音障害防止法と特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法があるが、これらの対象となる空港は極めて限定されている。しかし、繰り返しになるが空港が存在し、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。ならば現在のようなある種の限定を解除し、どの空港であれ、必要があれば空港周辺の騒音地域に対して特別の対策を採れるようにしておく、とりわけ特別な土地利用の法制度を利用可能としておくことがまず必要であろう。さらに、この法制度を実際に利用するか否かの判断を行うにあたっては、空港を有する一つあるいは複数の地方自治体がこれを決定できるようにしておくことが、当該地域の状況に合わせた計画的な土地利用を実現するためには望ましいと考えられる。

そして第二に、空港周辺の騒音地域に対する特別の土地利用のための制度と、一般的な計画的な土地利用のための制度との関係を整理しておく必要がある。ここで、前者を後者の体系の何処に位置づけるか、あるいはそれぞれの制度に基づく土地利用規制の法的効力の優劣をどのようにするかといった法制度の設計の仕方は様々である。もっとも、空港周辺の騒音地域での特別な土地利用の制度であっても、計画的な土地利用システム全体の枠組みから自由ではられない。その意味で、日本において直ちに、フランスの法制度が採用するような空港周辺の騒音地域に対する特別の土地利用のための制度を都市計画制度の中に組み込むという形式で法制度を整備することは、必ずしも最善の策であるとは断じ得ない。⁽⁵⁴⁾しかし、現在のフランスの法制度のあり方を参考に、まずは空港

周辺の騒音地域に対する特別の土地利用のための制度と、一般的な計画的な土地利用の制度との関係を法文上、明確にしておくことは、日本においてもなお有益と考えられる。

さらに第三に、空港周辺の騒音地域における特別の土地利用のための制度を運用するにあたっての基本的な方向性を定めておく必要があると考えられる。前述のように、空港周辺の騒音地域における望ましい土地利用のあり方を実現するためには、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を適切に考慮することが必要となる。この点については、フランスの裁判例の検討を通じ、前述の短所については夜間人口の増加、つまり生活上、恒常的に騒音に曝される人間の数の増加をもたらすような土地利用は制限するということを、土地利用に際しての基本的な方向性に据えることが可能である。この方向性はそれ自体妥当なものであろう。そこで、前述の長所と短所を考慮した上での空港周辺の騒音地域における特別の土地利用のための制度の運用の基本的な方向性を、例えば次のように措定することができよう。騒音による被害は人間の健康に重大な影響を及ぼすものであるため、その被害の拡大は防がな

(54) とりわけ現在の日本の都市計画制度がその対象となる地域を都市的な土地利用を行う地域に限定していることから、都市計画制度に空港周辺の騒音地域における特別の土地利用制度を組み込んだとしても、そこでは都市的な土地利用を行う地域と空港周辺の騒音地域との間の土地利用に関する調整が可能となるにすぎない。空港周辺の騒音地域と森林地域等の他の法律により規制を受ける地域との間での調整を図ることは、都市計画制度に空港周辺の騒音地域における特別の土地利用制度を組み込むだけでは不可能であろう。フランスにおいてこのような手法が可能であったのは、フランスにおける都市計画の対象が都市部だけでなく農村部をも含んだ一定の広がりをも有する地域であり、そこで都市的な土地利用のみならず、農村的な土地利用についても定めることが可能であることに起因すると考えられる。この意味においても、本文中において示したように、空港周辺の騒音地域における特別の土地利用制度は、その国の一般的な計画的な土地利用制度からは自由でいられないのである。

なければならない。この被害の拡大を防止するために計画的な土地利用の制度を用いるならば、恒常的に騒音に曝される者の数を空港周辺の騒音地域において増加させないような土地利用を行うことが被害の拡大を防ぐ方途として考えられる。すなわち、恒常的に騒音に曝される者を増加させるような土地利用はこれをまず禁止し、そのような者を増加させない範囲において前述の長所を伸ばすような土地利用を行う、ということを利用の基本的な方向性に据えるべきであると考え。換言すると、夜間人口を増加させるような土地利用を制限する一方で、昼間人口のみを増加させるような土地利用については、これらも一律に禁止するのではなく、当該騒音地域を含む地方自治体、あるいはより広域的な地域全体の見地から当該地方自治体あるいは複数の地方自治体自らが決定していく、という方向性が望ましいとはいえないか。

お わ り に

以上のように、日本とフランスにおける空港の周辺地域における計画的な土地利用制度の比較検討から、さしあたり三点の示唆を得ることができた。とりわけ空港周辺の地域の土地利用において、空港周辺に位置することのメリットとデメリットの考慮の一つのあり方として、生活上、恒常的に騒音に曝される住民の数の増加をもたらすような土地利用を制限するという土地利用のあり方、方向性を明確にすべきという示唆を得ることができた。このことは空港周辺の地域の土地利用に際して前述のメリットとデメリットのうち、後者をまず増加させない、ひいてはそれらを減少させることを優先して考慮することでもある。空港周辺の地域の土地利用においては、前述のデメリットを減少させる、あるいは少なくともそれらを増加させない範囲においてのみメリットを増加させるような土地利用を行うべきであるといえよう。

しかし、ここまでの検討によっても、本稿において考察の対象とした問題が全て解決されているわけではない。そこにはまだ、積み残された

問題点が存在している。そこで本稿を終えるにあたり、最後にそれらを指摘しておきたい。

それら問題点の第一は、恒常的に騒音に曝される住民の数、すなわち夜間人口の増加をもたらすことを避ける一方で、どの程度まで昼間人口の増加は許容されるのか、という点に関する示唆が得られていないことである。夜間人口の増加をもたらさないような土地利用であれば無制限に許容されるのだろうか。しかし、恒常的に騒音に曝されることはないとはいえ、空港周辺の騒音地域において勤務すること等によっても、やはり騒音による被害を受けることに疑いはない。すると、昼間人口の増加はもたらすが夜間人口の増加をもたらさないような土地利用が無制限に認められるとは、やはり考え難い。もっとも、繰り返しになるが、空港あるいは空港周辺の騒音地域を含む地方自治体、あるいはより広域的な地域の状況は様々であるから、この点を具体的な数値あるいは単一の基準などを用いて一律に判断すべきではなかろう。この点の判断に際しては、個々の地方自治体あるいは地域全体の見地から土地利用のあり方を決定していく上で、どの程度まで昼間人口を増加させるような土地利用が可能かを、それぞれの地域で個別に判断していくことが望ましいといえよう。

また、この点については従来の日本における発生源対策としての騒音対策を活用するという選択肢もあり得る。すなわち、恒常的に騒音に曝される夜間人口の増加をもたらす土地利用を制限した上で、昼間人口のみを増加させるような土地利用についてはこれを比較的広く許容する一方で、従来から発生源対策として採られていた各種の騒音対策措置を充⁽⁵⁵⁾実させることで対応を図る、という手法が考えられよう。このような手法は、従来からの発生源対策としての騒音対策に計画的な土地利用を組み⁽⁵⁶⁾合わせるという本稿の問題関心と合致するものといえることができる。

(55) 発生源対策として従来より採られている各種の騒音対策については宇賀著前掲註(2)、澤野著前掲註(3)等に詳しい。

また、第二の問題点としては、計画的な土地利用を実施することで空港の周辺地域において新たに騒音による被害を受ける者の増加を防ぐことは可能であっても、既に騒音による被害を受けている者からその被害を除去することは困難だ⁽⁵⁷⁾ということである。換言すると、計画的な土地利用を実施することで空港周辺の騒音地域における望ましい土地利用を誘導することは可能だが、既に空港周辺の騒音地域に居住している者を、騒音による被害を受けているが故に移転させることは、計画的な土地利用制度のみによっては不可能である。この意味で、空港周辺の騒音地域における特別の計画的な土地利用の制度は、将来の騒音による被害の「予防」のための法制度としての側面を有しているが、既に発生している被害の救済にとっては決して十分な制度ではない。しかし、既に騒音による被害を受けている者の被害を減少させることも騒音対策としては重要な課題であるため、そこでは何らかの対策がやはり必要となろう。この点についても、やはり従来より実施されている発生源対策としての各種の騒音対策措置を継続して行うことが必要となるであろう。

そして最後に、本稿は法制度の概観を示した上で検討を行ってきたが、実際にこれらの法制度は現実に運用されており、その結果として計画的な土地利用がなされている。さらに、前述のように空港の存在している地域の状況は千差万別であるから、その運用のあり方もそれぞれの地域により異なると同時に、制度の運用から生じる問題点もまた、様々であろう。そこで、本稿において提示した問題点に更に検討を加えるにあたっては、これらの制度に基づいて実際にどのように計画的な土地利用が行われているか、それが成功しているといえるか、さらにはそこで裁判

(56) もっとも、両者を組み合わせていくうえで、どのような騒音対策措置が必要となるかについては、それ自体重要な問題であることはいうまでもない。この点の検討も、本稿に残された課題の一つといえる。

(57) この点については、日本の航空機騒音障害防止特別地区における移転等の規定（同法第6条）があるものの、法文上は都道府県知事の裁量を認める規定となっている。

として争われてはいないにせよどのような問題点が生じているか、といった点に関する調査・検討が今後、必要となると考えられる。これらの各点を今後の検討課題とし、本稿を終えることとしたい。