

2021 (令和3) 年4月 XX 日

令和2年 (行ウ) 第223号

原告 株式会社 28名  
被告 国  
原告ら訴訟代理人  
弁護士 鳥海準他

東京地方裁判所 民事第51部1C係 御中

証拠説明書

号証	原本・写しの別	標目	作成者	作成日	立証趣旨	備考
甲22	写し	2019事故統計  safety report 2020 Appendix 2	国際民間航空機関 (ICAO)	2020年6月29日	世界における航空アクシデントは、2019年に114件 (日本は3件) であり、Fatal Accident (死亡事故) は6件であること	別頁 リンク集 参照
甲23	写し	2015-2019事故統計  Chart 7.3.7	国際民間航空機関 (ICAO)	2020年	青色棒グラフ表記。死亡事故の発生回数が最も多い飛行フェイズはICL(イニシャルクライム期)であり、APL (着陸期) がこれに続くこと。	別頁 リンク集 参照
甲24	写し	FAA、タイ当局「カテゴリー2」に格下げ	航空経済紙「Aviation Wire」	2015年12月3日	FAA カテゴリー1、カテゴリー2の説明	別頁 リンク集 参照
甲25	写し	カテゴリー1、カテゴリー2の国の区分	アメリカFAA (連邦航空局)	2020年7月15日	①パキスタンは、カテゴリー2である ② Does Not Meet ICAO Standards、(ICAO 標準を満たさない)	別頁 リンク集 参照

甲26	写し	JAL 904 便左エンジン損傷の重大なインシデント	航空経済紙「Aviation Wire」	2020年12月30日	①2020年12月4日に発生したJAL 904 便左エンジン損傷の重大なインシデント内容(22枚あるファンブレードのうち2枚に損傷) ②今回のインシデントを受け、PWが設定する検査間隔を半分の3250飛行回数に短縮すること	別頁 リンク集 参照
甲27	写し	令和2年第5回定例会	川崎市	2020年秋	神奈川県石油コンビナート等防災アセスメント調査は、航空機の災害による被害は想定していない市長答弁の事実	別頁 リンク集 参照
甲28	写し	渋谷区における騒音説明資料	国交省運輸局	2019年12月16日頃	1 推定71dBとは、B777-300型が、高度2000ft側方500m地点での数値と被告が説明している事実 2 「計算上求められる騒音のピーク値」と「注意書きをしながら「平均値」とは説明していない事実、さらに、B777において数字のレンジ表記(上限下限)をしなかった事実	別頁 リンク集 参照
甲29	写し	測定結果(7月)渋谷区立広尾中学校	国交省航空局	2020年10月22日	1 73dBよりも右側に、青表示(大型機)が合計7回程度記録済み 2 「説明会でお示しした推定平均値」との表記が実在	別頁 リンク集 参照
甲30	写し	表示尺度と住宅における生活実感との対応例	かめたん	2013年12月19日頃	日本建築学会の建築物の遮音性能基準	別頁 リンク集 参照

甲31	写し	飛行方式類型D	国交省航空局	2020年1月25日	1 「侵入復行点」と旋回後に「目視」で滑走路を確認する選択肢を「羽田新経路の固定化回避に係わる技術的方策検討会」で検討すること 2 お台場上空で目視し、旋回後に再目視すると推定可能な概念図の存在	別頁 リンク集 参照
甲32	写し	Statistical Data for Narita Airport	国際線発着調整事務局（日本航空協会）	2020年	1 2018年の離発着回数合計が、25万6200回、19年が26万5252回であること 2 被告主張の年間30万回上限に一度も達成していないこと	別頁 リンク集 参照
甲33	写し	時間値72回に向けた高速離脱誘導路再編整備の完了について	成田国際空港株式会社	2019年1月28日	2020年夏季スケジュールからの時間値72回化が達成	別頁 リンク集 参照
甲34の1乃至7	写し	S20 NRT Demand vs After Coordination Graph SAL	国際線発着調整事務局（日本航空協会）	2019年10月31日	2020年夏季スケジュールにおいて、曜日別時間別に上限枠数（赤線）と某グラフ（配分済みの枠）の実数 甲34の1→Mon 甲34の2→Tue 甲34の3→Wed 甲34の4→Thus 甲34の5→Fri 甲34の6→Sat 甲34の7→Sun	別頁 リンク集 参照
甲34の8	写し	S2020 NRT 「30分枠上限」vs	黒田英彰	2020年10月18日	混雑時間前後1430～1930で、上限と実使用枠との差の年間推計	元データは甲34の1乃至7

		実ダイヤ」空 き枠推 定値				
甲35	写し	羽田空 港の飛 行容量 の拡 大、騒 音影響 などに 関する 研究論 文	屋井鉄 雄、平田 輝満	200 9年1 1月頃	時間88回の飛行が 可能であることを示 す論文(表-3)	別頁 リンク集 参照
甲36	写し	宣誓供 述書 渋谷公 証人役 場 令和元 年登簿 第11 6号	黒田英彰 山下輝年	2019 年9月 13日	関西空港調査会主催 の航空需要に対応し た空港運用研究会 「首都圏空港の容量 拡大に向けた取り組 みと課題」との15年 11月27日15:00～ の講演で、平田准教 授は、以下の発表を 行った事実が存在す ること  羽田空港の離発着枠 の上積みに関し、以 下の検討結果を提示 したこと ・「①管制運用の高度 化」により、南風の際 に、現行80回/時間の 離発着回数が88回 に上積みされる。 A 滑走路離陸 22 回、B 滑走路着陸 28回→31回、 C 滑走路離陸 18回 →22回、D 滑走路着 陸 12回→13回 (-64-下部、スラ イド36)	

甲 3 7	写し	Narita Airpor t		2 0 1 4 年 1 2 月 1 日	一般財団法人運輸政 策研究機構の黒田匡 彦氏（元国交省事務 次官・航空局長）の発 言	別頁 リンク集 参照
-------	----	-----------------------	--	------------------------------	--	------------------

## 甲 22～37 に関するリンク集一覧

甲 22 (表紙、及び p 59-62 を書証提出)

[https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO\\_SR\\_2020\\_final\\_web.pdf](https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2020_final_web.pdf)

甲 23 (表紙、及び p 22 を書証提出)

<https://www.icao.int/APAC/RASG/RASG%20eDocs/2020%20-%20ICAO%20APAC%20Annual%20Safety%20Report%202020%20-%20FINAL.pdf>

甲 24 (1 枚のみ)

<https://www.aviationwire.jp/archives/76282>

甲 25 (1 枚のみ)

<https://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/media/IASAWS.xlsx>

甲 26 (冒頭から 2 枚)

<https://news.yahoo.co.jp/articles/426e3e77618cbc57a8ab31e499f468487a8c57a9>

甲 27 (冒頭から 4 枚)

[http://www13.gijiroku.com/kawasaki\\_council/cgi/voiweb.exe?ACT=203&KENSAKU=1&SORT=0&KTYP=1,2,3,0&KGTP=1,2,3&TITL SUBT=%97%DF%98a%81@%82Q%94N%81@%91%E6%82T%89%F1%92%E8%97%E1%89%EF%81%7C09%8C%8E11%93%FA%04%8D%86&SFIELD1=HTGN&SKEY1=%8Es%92%B7+%83R%83%93%83r%83i%81\[%83g+%8F%E3%8B%F3&SSPLIT1=++%2F%21%28%29-&HUID=432002&KGNO=&FINO=3632&HATSUGENMODE=0&HYOUJIMODE=0&STYLE=0](http://www13.gijiroku.com/kawasaki_council/cgi/voiweb.exe?ACT=203&KENSAKU=1&SORT=0&KTYP=1,2,3,0&KGTP=1,2,3&TITL SUBT=%97%DF%98a%81@%82Q%94N%81@%91%E6%82T%89%F1%92%E8%97%E1%89%EF%81%7C09%8C%8E11%93%FA%04%8D%86&SFIELD1=HTGN&SKEY1=%8Es%92%B7+%83R%83%93%83r%83i%81[%83g+%8F%E3%8B%F3&SSPLIT1=++%2F%21%28%29-&HUID=432002&KGNO=&FINO=3632&HATSUGENMODE=0&HYOUJIMODE=0&STYLE=0)

甲 28 (1 枚のみ)

[https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/archive/international/pdf/20191216\\_05-1.pdf](https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/archive/international/pdf/20191216_05-1.pdf)

甲 29 (表紙、及び p 27 を書証提出)

[https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/public/pdf/news/20201022\\_1.pdf](https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/public/pdf/news/20201022_1.pdf)

甲 30 (4 頁目のみを書証提出)

[http://www.kametan0123jp.net/wp-content/uploads/2013/12/20131219\\_001.pdf](http://www.kametan0123jp.net/wp-content/uploads/2013/12/20131219_001.pdf)

甲 31 (4 頁目のみを書証提出)

[https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/public/pdf/news/20201225\\_2\\_2.pdf](https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/public/pdf/news/20201225_2_2.pdf)

甲 32 (1 枚のみ)

<http://www.schedule-coordination.jp/statistics/nrt.html>

甲 33 (1 枚のみ)

<https://www.naa.jp/jp/20191128-kousokuridatsuyuudouro.pdf>

甲 34 1 乃至 7 (2 頁目から 8 頁目を、1 頁毎に書証提出)

[http://www.schedule-coordination.jp/archives/arc\\_nrt/2020/nrt\\_s20\\_dac\\_graph.pdf](http://www.schedule-coordination.jp/archives/arc_nrt/2020/nrt_s20_dac_graph.pdf)

甲 35 (表紙、及び最終頁を書証提出)

[http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200911\\_no40/pdf/202.pdf](http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200911_no40/pdf/202.pdf)

甲 37 (表紙、p5、p6 の 3 枚を書証提出)

<http://www.npf-airport.jp/news/pdf/no.272.pdf>