

羽田空港新ルート設定の取消訴訟・第三回口頭弁論

予想される当日の流れ

by 羽田問題訴訟の会 21. 5. 11 段階

1500～@東京地裁 103 号法廷

●弁護団「準備書面（1）の通り」 …4 月中旬提出済み、被告の「却下せよ」との予備的主張に対する

反論

↓

追加書証（甲 38～甲 52）

↓

●証拠取り調べ（形式的）

↓

●準備書面等に対する内容確認

↓

◎弁護団陳述（9 分予定）

↓ 井上弁護士が代表で陳述、（原告準備書面の）「要点」を主張

↓ ①「川崎通知」の処分性 …別紙予定原稿（執筆：坪田弁護士）

↓ ②「飛行経路の定め」の処分性 …別紙予定原稿（執筆：井上弁護士）

↓ ③「双方」の原告適格 …別紙予定原稿（執筆：島井弁護士）

↓

◎原告陳述（6 分予定）

↓ ■■■■■（品川） …別紙予定原稿（今回で、3 回目／4 人目）

↓

◎次回以降の裁判進行の協議 …次回期日に提出すべき書面、どちらが書面提出するか、ほか

↓ 【本日】被告準備書面（1）に対する、原告の反論書面 → 被告の再反論書面？ → … → 争点整理が、通常進行

↓

○次回期日のスケジュール調整 …2 ヶ月先？ 3 ヶ月先？

★オンライン報告集会のお知らせ

緊急事態宣言下でコロナ禍が厳しい東京であることを踏まえ、

「第二回口頭弁論」報告集会は、以下の日程でオンラインで行います。奮ってお申し込みください。

●日時 5 月 12 日（水） 20 時 00 分スタート（30～60 分程度）

●場所 オンライン zoom

●定員 最大 100 名（先着申込制）

主な発言者：須永、黒田、坪田・井上・島井弁護士、他

●申込 5 月 12 日 18 時 00 分迄に、■■■■■宛に、

招待メール發送すべきアドレスをお知らせください

●内容 主催者挨拶、当日の手続き報告、陳述内容報告、弁護士報告、ほか

第1 準備書面弁論要旨

2021年5月12日
代理人弁護士 井上智貴

被告国はその第1準備書面で、原告らが本件訴訟で取り消しを求める飛行経路の設定や通知の発出には処分性が認められない、つまり訴訟で取り消しを求める対象ではないと主張し、また本件原告には原告適格が認められない、つまり訴訟で取り消しを求める法的地位がないと主張している。そこで原告らは、本日提出の第1準備書面でこれらが認められるものであることを反論した。以下、その要旨を述べる。

1 令和元年12月通知の処分性

(1) まず、令和元年12月通知の処分性についてであるが、この通知によって国民の具体的な権利・義務ないし法律上の利益に変動が生じるのであるから、処分性は認められる。

(2) 令和元年12月通知は、川崎石油コンビナート上空の飛行を制限する昭和45年通知の取り扱いを廃止したが、この昭和45年通知が発出されたのはいかなる経緯によるものであったのか。

昭和41年当時、同年2月から3月にかけてのわずか1ヶ月の間に、全日空機の羽田沖墜落事故、カナダ航空機の羽田空港における激突事故、英国海外航空機空中分解事故等重大な航空事故が相次いで発生した。これは、羽田空港に離着陸する航空機の飛行ルート下に石油コンビナートを抱えている川崎市にとって、重大な関心事であった。

前記事故が起こった直後の同年4月10日、川崎市議会は「即刻本市臨海工業地帯を飛行禁止区域に指定されるよう強く要望する」という趣旨の意見書を国に提出することを決議し、同意見書は国に対して提出された。また、同年5月18日、川崎市議56名が、川崎市臨海工業地帯上空飛行経路の変更を求める請願書を国会に提出した。

その後、羽田空港に離着陸する航空機の数が増加し、いよいよ川崎石油コンビナート上空の飛行のリスクが高まったことを受け、昭和45年7月20日、当時の川崎市長は、川崎市石油コンビナート地域上空におけるさらなる飛行制限措置強化を求める要望書を提出した。これを受けて昭和45年通知が発出されるに至ったのである。

(3) このように、昭和45年通知の発出とは、川崎市を挙げての川崎市石油コンビナート地域上空の「飛行禁止」を求める運動が、具体的な航空行政上の施策という形に結実したものであった。以来、幸いに懸念されるような墜落等の事故は発生していない。昭和45年通知の発出及び長年にわたる昭和45年通知に基づく運用により、川崎市民は、「川崎市石油コンビナート地域上空を飛行する航空機の墜落等の事故により自己の生命・身体を侵害されないことを期待する法的地位」という具体的な法的地位を享受してきたのである。

ところが令和元年12月通知の発出により、コンビナート上空の飛行が解禁され、川崎市民は昭和45年通知発出以降有してきた法的地位を喪失したのである。川崎市民の個別具体的な法律上の地位に変動が生じているため、令和元年12月通知の発出には処分性が認められる。

2 各AIPチャートの定め処分性

(1) 次に、本件各飛行経路設定行為の処分性についてであるが、この設定行為によって国民の具体的な権利・義務ないし法律上の利益に変動が生じるのであり、また、この行為を取り消すことで実効的な権利救済を図ることができるのであるから、処分性は認められる。

(2) 飛行経路の設定は空港ごとに行われるが、その設定のみにより、航空機の乗組員が飛行する各飛行経路が直ちに具体化される。そして設定された飛行経路を航行しなかった乗組員は処罰をうける。

(3) 最高裁は、二項道路の一括指定の処分性について、一括指定の方法で指定がされたとしても、個別の土地には具体的な私権制限が発生しているとし、一括指定の法効果に着目して、一括指定を個別の指定処分が束になったものであると捉えた。そのため二項道路の一括指定は、個人の権利義務に対して直接影響を与えることから、処分性が肯定された。

飛行経路の設定行為も、一括指定と同様、東京国際空港を航行する航空機の乗組員らに対して包括的に飛行経路を設定するものである。そして一括指定と同様に、その設定行為により、個々の乗組員について具体的な

私権制限を発生させる。つまり、本件各飛行経路設定行為は、個々の乗組員に対する各飛行経路の設定が束になったものといえる。よって、本件設定行為は、個人の権利義務に対して直接影響を与えるものといえることができる。

(4) また、航空法の仕組み上、飛行経路の設定行為の後に、管制官の指示等が予定されている。ただし、この指示等は個々の運航の直前に行われるものである。

そのため、この指示が出されてから実際に運航されるまでの間にこの運航を阻止するために争う時間は全くなく、運行を阻止することは事実上不可能である。飛行経路の設定行為によって、すでに乗組員が飛行する経路は決まっているのであるから、国民の実効的な権利救済を図るためには、この設定行為自体を取り消すしかないのである。

3 原告適格

(1) 最後に、原告適格についてであるが、原告らは、本件処分によって生命、身体、財産等という重大な利益を侵害されるおそれがあるのであるから、原告適格は認められる。

(2) ひとたび航空機の墜落ないし部品の落下事故が発生すれば、地上にいる住民は甚大な被害を受けることになる。

毎年、いくつもの部品の落下事故が発生しているが、中でも、今年2月にコロラド州デンバー近郊で旅客機の破片が次々と住宅地に落下した事故は記憶に新しい。住居の庭先や運動場など、広範囲にわたって被害が発生した。

新ルート直下に居住する者にとって、デンバーでの事故は単なる対岸の火事ではない。この事故を受けて、豊島区、板橋区、港区、渋谷区からは落下物防止策の徹底・強化ないし新ルートの固定化回避を求める国への要請書が提出された。

(3) 万が一にも墜落事故が発生した場合、取り返しのつかない事態が生じる。2020年5月、パキスタン航空の旅客機がエンジントラブルにより、空港への着陸を試みた際、滑走路手前の住宅密集地に墜落した。乗員乗客99人のうち97人と、地上にいた子ども1人が死亡した。事故現場の住宅地は大きく損壊し、建物等が焼け焦げた。

(4) このような事故は、特に離陸と着陸時に発生しやすい。ボーイング社の事故統計によると、離陸と着陸時の事故発生率は全体の70%にのぼる。また、国際民間航空機関の事故報告書でも、離陸と着陸における死亡事故の発生件数が他に比べて突出している。

(5) 新ルートは、多数の工場が隣接する川崎の上空を通過して離陸し、人口密集地である都心上空を通過して着陸する。このような地域で墜落ないし部品の落下事故が発生すれば地上にいる住民の生命、身体、財産等に甚大な被害を及ぼすことは火を見るより明らかである。このことから、新ルートの直下である渋谷区、港区、新宿区、品川区、豊島区、中野区、文京区及び川崎市に居住している原告らには、原告適格が認められる。

原告意見陳述書（落下物関連）

と申します。品川区に住んで37年になります。

人生の終盤に、高度約450mで、住いの上を飛行機が飛ぶことになるとは思ってもみないことでした。断続的に繰り返される騒音を聞き続けていると、不快さを乗り越え、怒りと悲しみが込み上げてくるのです。2016年2月、新航路のことを知って以降、都心の上を飛行機が飛ぶことの影響について知ろうと、航空関連の情報をネットで集めてファイル、国交省ヒアリングや説明会にも参加し「何とかやめてほしい」と航空局の職員に訴えもしてきました。

私が新航路で一番危惧することは、航空機からの落下物被害です。

航空部品の落下もありますが、氷点下の高度を飛んでくる長距離国際便で多く発生するといわれる氷塊落下が気になります。被害にあった場合、航空機由来の氷塊かどうか水の成分を調べるので、氷を保存するようにと国交省から説明がありました。氷の直撃を受けた時にそんなことしてられません。

国交省が認定しなければ、補償を受けるには被害者側に举证責任が求められるといいます。私は、落下物の被害者にはなりたくないので、舗道の真上を飛行機が通過していく時には、上空を見上げ、白いお腹を睨んで行き過ぎるのを待つようにしています。

そして、エンジントラブルによる落下物事案です。エンジンブレードの金属疲労や、バードストライクによって破断し、粉々になったブレードや大きなエンジンカバー等が落下するものです。その様なトラブルは離陸直後に発生することが多いです。

例えば、2017年9月、離陸直後のJAL機のエンジンが火を噴き、羽田空港に引き返しとなった事故では破断したブレードが大量に滑走路にばら撒かれました。ただ、これらは落下物とカウントされてはいない筈です。国交省の落下物の定義は【空港内で発見されたものを除く】となっているからです。(※1)

同月23日、関空を離陸したKLMオランダ航空機から重さ4.3kgの胴体パネルが落下、大阪市内を走行中の車にあたる被害が出ました。(※2)

2018年5月、熊本空港を離陸したJAL機の左エンジンのブレードが連鎖的に破壊され、空港周辺10ヶ所で落下した金属片は、計73kgと運輸安全委員会は報告書を公表しています。

国は「落下物対策総合パッケージ」を策定しましたが、その後も落下物事案は止まってはいません。

2019年12月、米国ボストン空港への着陸機が、滑走路手前7.4kmの民家の庭に巨大な脱出スライドを落下させました。7.4kmは羽田から私の家までの距離と同じです。これを落としたのは羽田空港に就航しているデルタ航空機です。

(※3)

2020年12月、那覇空港を離陸したJAL機のエンジンブレードが破断し、緊急着陸。この時吹き飛ばされたエンジンカウルの一部が、翌年3月、沖縄県の多良間島の海岸に漂着して見つかりました。重さは14kgでした。(※4)

つい最近の2月、米国デンバーで、離陸直後、ユナイテッド機のエンジンブレードが損傷し、緊急着陸するまでの間に多数の部品を住宅街に落下させながら飛行した事故がありました。「破損したエンジンカウルやブレードが雨の様に降りそそいだ」と報道され、住宅の屋根に穴があき、巨大なエンジンカバーが玄関前に落下した画像にショックを受けました。(※5)

同じ日にもう一件、オランダでも同様の事故が発生し、街中に駐車中の車の屋根にエンジンブレードが垂直に突き刺さった写真が衝撃的です。(※6)

度重なる落下物事故を受け、豊島、港、板橋、品川、渋谷の各区長から国交大臣に対し「機能強化に係る安全対策等の要請」を発していただきました。国はこの要請にどう答えるのでしょうか。

国は、羽田新航路運用の理由を、オリンピック需要に応えるため、成田国際空港の同時時間帯に空き枠が無いこと、インバウンド需要による経済効果のため等と説明してきました。しかし、コロナ禍によりこれらの根拠が失われた状況の変化にも拘わらず、依然として新航路運用が続けられていることへの納得できない思いでいっぱいです。

今は、敵のように疎ましいばかりの航空会社や飛行機ですが、新航路なんてことさえなければ、この様な思いにはならなかったのです。

運用開始から1年を過ぎ、慣れるどころかストレスが増すばかりで、家庭内でも笑いが消えていると感じます。長年にわたって運用されてきた「海から入り海に出る」の100%運用に、1日も早く戻して不安を解消して欲しいと願うばかりです。

穏やかな日常を取り戻せますよう、裁判官の皆様には助けていただきたいのです。

あるべき姿にお導きくださることだけを心から願っております。