

二頁目は「白紙」

原告の[]です。昨年6月12日に訴状を提出して以降、すでに半年ほど経過しました。この間にも、訴状で触れたさまざまな問題(実質的な違法事由に関連する事実)が発生しています。この機会に、本日提出の書証に関し補足説明する形で、今回の低空飛行及び石油コンビナート上空の飛行に関する問題をいろいろ指摘いたします。

1 まず、飛行機の墜落を含めた危険性について

昨年6月末、ICAO国際民間航空機関がセーフティレポート2020を公表しました。このレポートによれば、コロナ直前の2019年、アクシデント(甲22)総数は、全世界で114件、フェイタルつまり死亡事故は6件との報告です。このアクシデントの発生回数は、国際線が多数乗り入れる羽田においても重要な統計資料です。

またICAOの飛行フェイズ別事故統計(甲23)によれば、死亡事故の双璧は「初期離陸上昇(ICL)」と「着陸(APL)」。つまり「クリティカル11ミニッツ」に類似の時間帯に生じています。甲22における最悪の死亡事故は、19年3月に発生、離陸1分後に異常が発覚していたエチオピア航空302便墜落事故。20年5月の、カラチ空港周辺の住宅地に、着陸フェイズで墜落したパキスタン航空の事故は来年のレポートに記載されます。なお、パキスタンは、アメリカFAAが2020年現在、カテゴリー2(ICAO標準を満たさない、その結果乗入れ制限される評価国がカテゴリー2と称する)と認定(甲24,25)している国です。日本では同国籍の航空会社の乗入れに安全性の不備を理由に厳しい制限を課していないようです…

同じく来年のレポートには、例えば、昨年12月4日のJAL904便左エンジン損傷の重大インシデント(甲26)が記載されそうです。エンジンの検査間隔が適正だったのか、はたして疑わしく感じる報道でありますので。高温のエンジンカバーは海上に落下し、幸い、二次被害はゼロでした。もし、B滑走路南向きの離陸で、川崎石油コンビナートに落下したらどうなっていたのでしょうか？

なお、川崎市長は勝又市議の質問に対して、「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されておりません」(市議会の20年9月11日の議事録)(甲27)とキッパリ断言している状況です。従って、川崎市は「市」としては石油コンビナートに対する航空機災害の防止は放棄している状況です。エンジンの安全確認はあげて航空会社に委ねられていることとなります。しかし、上記のような杜撰な検査ではとても住民の安全は守れません。

航空法や、ICAOなど国際機関の規定、関係者の努力にもかかわらず、アクシデント発生がゼロの年はありません。今年も既に1月9日、インドネシアで墜落事故発生したように。

そもそも航空法1条の目的の中に「航空機の航行に起因する障害の防止を図る」との明文が存在します。「航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」の一部です。

「墜落機」または「落下する部品や氷塊」が引き起こす、飛行経路至近の住民の生命財産に対する重大な侵害。これを予防できないのであれば、そんな航空行政は公共の福祉でない、と私は信じます。

2 次に、騒音に関連いくつかの重大な事実を示します

前回の口頭弁論から、被告は2回、国交省測定局の騒音レポート(20/10/22, 21/1/6)を公表しています。

私が住む最寄りの測定地点、渋谷区立広尾中学校の測定結果に絞って、本日は説明します。

広尾中学校は、AC滑走路に挟まれたエリアに位置します。直前に提示された国交省資料(甲28)を見ても、「推定高度が正確に幾らなのか」、「航路直下から何m脇に存在し、この結果、最大騒音がどれだけなのか」について、何度読んでも理解しづらい説明でした。

甲28左下「高度2000ftの騒音状況」の中には、航空局は、B777-300型が通過した際に71dbの騒音だと示しており、これは「騒音のピーク値の推定」と注意書きしています。しかし、広尾中の7月の測定値結果レポート(甲29)を確認すると、最初に「説明会等でお示した『推計平均値』」との表記が存在しています。ピーク値推定を示したはずが、いつの間に「推計平均値」へ書き換わっています。被告の作為さえ私は感じます。

また甲29では、最大値として、77-78db級の騒音数値が複数回記録されました。この事実を照らし、甲28に記載された71dbというピーク値の推定とは、何だったのでしょうか？常識ある日本人には全く理解不能な出来事だらけです。

さらに、建築学会のガイドラインによれば(甲30)、外部からの不規則変動音について、70db級の「かなりうるさい」騒音は、75db級になると「非常にうるさい」へグレードアップします。

飛行経路直下から800mも離れたと被告が主張する広尾中ですら、77dbに届く惨状です。

経路直下だったら、80db級に到達するのでしょうか？

渋谷区ですら、もうワンランク上の「うるさくて我慢できない」状況になるのでしょうか？
更に南に位置する目黒区、品川区、港区はどうなるのでしょうか？ 川崎区殿町周辺は？

渋谷区はこれまで、着陸やり直しといった稀な例外時にだけ、民間航空機が飛来しました。
環境基準（乙 42）に基けば、航空機騒音に関する騒音環境基準ではない、一般基準こそが原告の音に関する不利益を考える上での基準、つまり保護された権利と考えます。

裁判官の皆さんに次の点をお願いします。間もなく南風シーズンとなります。毎日のように轟音爆音が再び東京川崎を来襲する季節です。だから例えば、高輪台小学校の屋上で、または川崎殿町の公園で、羽田新ルート運用している間の3時間、実際の騒音状況を是非ともご体験いただきたい。

3 有識者見直し検討会について

被告は、2020年6月30日に「有識者見直し検討会」をスタートさせ、12月23日に第2回検討会議を開きました。

百年に一度のコロナ禍に伴う減便ラッシュで、これまで一度たりとも、一時間90便のフル運用を行ったことはありません。そこで早々と運用見直し着手に迫り込まれました。また、お台場180度旋回進入を予定するかのような選択肢の検討も公表（甲 31）されています。

被告が主張するように、これまでの経緯に瑕疵が全くない・違法性がゼロであるならば、こんなタイミングで、なぜこんな見直しを、しかもモタモタ検討するのでしょうか？

4 「既存ストックの有効活用」

（1）成田空港の有効活用

まず、成田空港の運用実態に関し、本日は事実提示のみ行います。
現状では成田空港の離発着枠には十分な余裕があります。なぜなら。

成田空港の上限は、年間30万枠（乙 44）です。しかし、離発着実績回数が上限到達した事実はありません（甲 32）。更に、19年12月6日、カーブを緩やかにする高速離脱誘導路の運用開始に伴い（甲 33）、処理能力も上昇しました。2020夏ダイヤの成田空港における「時間あたりの上限値」と、航空各社に配分した枠との差、つまり空き枠の存在については、甲 34ノ1～8で示す通りです。

（2）学術論文

次に、「既存ストックの有効活用」に関し、複数の論文をご紹介します。

第一に、2009年、東工大屋井副学長と連名の論文（甲 35）で茨城大の平田准教授は、既存ストックを有効活用すれば、従来の海上飛行ルートのまま、時間88回の羽田運用ができると主張しました。
さらに、2015年10月、平田准教授は、関西空港研究会の講演会で、「従来の海上飛行ルートで時間88回の離発着は可能」と発表しました（議事録（甲 36））。

にも拘わらず、技術検討小委員会の中間取り纏め（乙 25）の説明に基づけば、甲 35, 36号証に基づく検証が行われた形跡はゼロであります。なお、屋井副学長も平田准教授も技術検討小委員会のメンバーです。

これらの事実から、今回の飛行ルートの新設は、考慮すべき事項が考慮されない結果として判断を誤ったものであり、社会観念上著しく妥当を欠く処分が行われたと言えませんか？

5 最後に

この裁判の本質を私なりに端的に言うならば。
航空法における公共の福祉とは何か、SDGsとは・公正とは・社会正義とは何か、でしょう。

元事務次官航空局長の黒野氏は、2014年11月の講演会において（甲 37）、述べています。「これは1つの夢だったんです。羽田という立派な空港に、都心陸上ルートを通して飛行機が着陸する、それによって羽田空港がより利用価値が上がるのは私どもの夢です」

しかし果たして本当に、この黒野氏の夢は、東京23区や川崎区の住民にとっての夢でしょうか？

我々の生活に重大な不利益をもたらす羽田新ルートの飛行経路の設定は、果たして本当に、社会正義にかなうものでしょうか？

99%の国民が頷ける判断が下されることを期待します。ご静聴ありがとうございました。