

羽田空港新ルート設定の取消訴訟・第四回口頭弁論

予想される当日の流れ

by 羽田問題訴訟の会 21.9.20 段階

9/22 1500~@東京地裁 103 号法廷

- 被告求釈明の回答 …8月12日提出済み
- ↓ 「AIP チャート記載のもの以外に、飛行経路を特定する文章等は存在しない」
- ↓
- 弁護団「準備書面(2)の通り」 …9月1日提出済み、被告の「却下せよ」との予備的主張に対する反論の続き等
- ↓ 追加書証(甲53~甲67)と証拠説明書
- ↓
- 証拠取り調べ(形式的)
- ↓
- 準備書面等に対する内容確認
- ↓
- ◎弁護団意見陳述
- ↓ 坪田弁護士が代表で陳述、原告準備書面(2)の「要点」を主張
- ↓ ①「騒音被害論」の概論 …別紙予定原稿(執筆:井上 弁護士) / 新規
- ↓ ②「墜落・落下物被害論」の続編 …別紙予定原稿(執筆:島井 弁護士) / 補充
- ↓ ③「排気ガス被害論」の概略 …別紙予定原稿(執筆:鳥海 弁護士) / 新規
- ↓
- ↓
- ◎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】原告準備書面(2)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4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 9月22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 9月22日 18時00分迄に、ebisuhide@gmail.com宛に、
招待メール発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

準備書面2 弁論要旨

2021年9月22日

東京地方裁判所民事第51部1C係 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 坪田 優

原告らは、準備書面2において、原告らに原告適格が認められること及び本件各処分が違法性が認められることについて主張した。以下、各主張の要旨を述べる。

第1 原告適格について

1 騒音被害を受けない利益は、航空法及び関係法令である騒防法により保護されている。また、根拠法令である航空法83条、同法施行規則189条2項においても、騒防法により航空機の進路、経路を決定する際に騒音被害に配慮するよう要求されていることから、騒音被害を受けない利益を保護していることは明らかである。

2 以下では原告に生じている騒音被害の重大性について述べる。

① 騒音の影響は、睡眠妨害・聴取妨害などの生活妨害をもたらし、これらのストレスから精神症状や身体症状の悪化を引き起こし、さらには疾病に至る可能性もある。

騒音レベルが55～60デシベルを超えると尿中ホルモン量や血液成分の変化等の生理的影響が出現し、会話妨害度が顕著となり、また不快感を訴えるものが50パーセントを越す。また、騒音レベルが40デシベルになると就眠時間の延長、覚醒時間の短縮、脳波や血液所見等から見た睡眠深度への影響等が出現する。

新飛行ルート騒音は、令和2年3月29日から4月30日の各測定局の測定によると、全測定局の平均値が68デシベルで、一番大きい測定局の平均値が82デシベルであり、上記のことに照らすと原告に生じる被害は甚大なものといえる。

② 航空機騒音に係る環境基準では騒音をLdenで評価している。

Ldenとは夕方の騒音、夜間の騒音に重みづけを行ったうえで1日に発生したすべての騒音の暴露量を合計し、1秒当たりの評価値としてあらわしたものである。15時から19時のうち、実質3時間程度という短時間しか運用されていない本件においては、1日に発生した騒音の暴露量の合計値が少ないため、Ldenを用いた場合、実態を全く反映しない数値が算出されることになる。騒防法による住宅防音工事の助成の対象となる住宅が発生しない見込みとなっていることも、助成を行う騒音の目安がLdenで表記されていることからほかならない。

② 都条例（注. 都民生活環境条例）によれば、何人も住宅系地域では最大でも50デシベルを超える音を発生させてはならないとの規定があり、本件騒音はこの数値を大幅に超えているのである。

これらのことから、原告に生じている騒音被害は非常に甚大なものといえ、本件処分により著しい騒音被害を受けている原告らには原告適格が認められる。

第2 本件各処分の違法性について

1 墜落・落下物の危険性について

① 今日においても、残念ながら航空機事故は後を絶たない。中に、多数の死傷者を発生させる墜落事故も発生している。そのため、事故の発生に備えて被害を最小限に抑えるための方策が必要不可欠である。少なくとも、何らの危険の引受けも承諾していない地上にいる住民の安全を疎かにすることは許されない。しかしながら、羽田新ルートは、風向などの気象条件にそぐわない危険な経路であり、降下角度の問題も合わさって、パイロットにとっては、かつてないほどに複雑かつ高度な操縦技術が要求されるルートとなっている。単に人口密集地の上空を飛行するだけでも地上住民にとって一定の危険を伴うにもかかわらず、羽田新ルートは航空機事故の発生を誘発しかねないものとなっているのである。

② 横風は航空機のバランスを崩す。横風での着陸は危険を伴うものであるため、一定以上の大きさの横風のときには着陸が禁じられている。

国際民間航空条約では、横風が時速37キロメートルを超えるときは航空機の就航が不可能とされており、滑走路を設置するには就航率を95%以上とすることが義務付けられている。

つまり、横風の影響を考慮して、より安定した飛行ルートを設定することが航空業界における常識となっているのである。

気象庁が過去5年間、羽田周辺で1時間ごとに風向と風速を観測したデータによると、羽田新ルートの飛行が実施される、南側からの風で15時から18時時点の時間帯のデータのうち、国際民間航空条約で就航不能とされている風速、時速37キロメートルは、294回あった。このうち、西南西、南西、南南西の風が計196回あり、294回分のうち、66%以上を占める。

一口に南風といっても、航空機の安全な飛行に影響を及ぼす強風の大半が西南西、南西、南南西の風である。羽田新ルートが南南東方向に進入するため、これらは全て航空機にとって危険な横風となる。

したがって、羽田新ルートは、横風を考慮してより安定した飛行ルートを選択するという航空業界の常識に反するものである。むしろ、従来の飛行経路が南西方向に進入することから、新ルートよりも気象条件に適していることは明らかである。

③ 現に、実際に飛行した現役パイロットからは危険視する声が多く上がっている。

国交省航空局が発足させた航空安全情報自発報告制度ではパイロットからのヒヤリ・ハット報告を収集している。横風によって不安定になりあまり経験したことのない揺れを感じた、急角度の降下角度が求められるため機体のコントロールに苦心したなど、令和元年度の1年間で羽田新ルートに関するヒヤリ・ハット報告が15件寄せられた。一つの飛行ルートで1年間に10件以上の報告が寄せられるのは初めてとのことである。

④ あらゆる航空機事故を未然に防ぐことが不可能と思われる今日において、多数の工場が隣接する川崎の上空を通過して離陸し、気象条件に抗いつつ機体の安定を図るという複雑かつ高度な操縦技術が要求される中で、高層ビルの建ち並ぶ人口密集地である都心上空を通過して着陸する羽田新ルートは、およそ地上住民の安全を確保するものとはいえない。

2 排気ガス被害について

① 航空機起源の大気汚染物質が周辺の一般大気環境に与える影響を評価する場合、「L T Oサイクルにおける総排出量」（以下の<L T Oサイクルの飛行モード>が使用される。「L T Oサイクル」とはLanding and TakeOffサイクルの略号であり、エンジンの地上静止運転による計測によって排出量を評価する方法であり、飛行機の離着陸サイクルを「滑走」「着陸進入」「上昇」「離陸」の4モードに分類し、それぞれのモードについて地上運転時の推力条件とその時間によって計測された濃度から求めた総排出量を最大離陸推力で除した値に対して基準値が定められている。

そして、この<L T Oサイクルの飛行モード>からすれば、本件で問題となる着陸の際の都心低空飛行は、L T Oサイクルの「着陸進入」モードがストレートに2 3区に飛行機排ガスをばら撒くことを示しており、また、離陸に当たっての「離陸・上昇」モードは川崎上空や南風に乗って2 3区内に飛行機排ガスがばら撒かれることを示している。

② 次に、準備書面においては、航空機から排出される大気汚染物質の概要やその規制について述べているが、時間の関係から次の点だけ指摘しておく。

すなわち、航空機排ガスには、二酸化炭素、窒素酸化物、二酸化硫黄、粒子状物質など様々な排ガスが存在する。特に、地球温暖化対策の最大の課題が温室効果ガス排出量の9割程度を占める二酸化炭素(CO₂)の削減であることはよく知られているところである。

また、一酸化炭素(CO)や炭化水素(HC)はエンジン出力が高いほど排出量は小さくなるが、窒素酸化物(NO_x)はエンジン出力が大きいほど燃料消費量あたりの排出量が多いため、航空機の場合、低出力の陸上走行やアイドリング時には一酸化炭素(CO)や炭化水素(HC)が排出され易く、最大出力に達するテイクオフやクライム時は窒素酸化物(NO_x)、スモーク(Smoke)が排出され易い。

加えて近年は、重量の少ない「PM(2.5)」の害悪性が着目されている。このPM2.5は非常に小さいため(髪の毛の太さの1/30程度)、肺の奥深くまで入りやすく、呼吸器系への影響に加え循環器系への影響が心配される。発生源としては、ボイラー・焼却炉などの「ばい煙」を発生する施設、コークス炉、鉱物の堆積場等の「粉じん」を発生する施設、自動車、船舶、航空機等人為起源のもの、更には、土壌・海洋・火山等の自然起源のものもあるが、航空機エンジンの排ガス中のPMの主成分は未燃の炭素であり、あまり出力が高くない時に燃料方の状態で拡散燃焼するとPMが発生することが多い。

③ 次に、有害物質の規制についてであるが、排ガスの排出基準の検討は、航空機分野では航空環境保全委員会(CAEP:Committee on Aviation Environmental)において行われており、近時はフランス、オランダ、オーストリアなど各国において各種規制が強化されている。

しかし、これら規制はエンジン性能や燃料の改善(灯油型の「ケロシン系」ナフサを混合する「ワイドカット系」など)からの検討であったり、短距離飛行の制限の規定である。そのこと自体は、世界的な規模における空の環境の安全性の確保と市民の健康の維持一般にとって有益なものであるが、これらが進んだとしても、今般の羽田都心低空飛行や南風時の川崎コンビナート上空の離陸飛行は、都民や川崎市民にとって大気環境の保全という点では大きな限界がある。なぜなら、エンジン性能や燃料の改善等を図ったとしても、離陸・着陸時に各家庭の上空を低空で飛行することを許すとすれば、これらの規制によっては到底解消できない大気環境の汚染に飛行直下の住民は曝されるからである。

④「成田空港における滑走路近傍における実測調査」からすれば、今般の都心低空飛行による離陸・着陸に引き直して考えた場合には、原告ら住民が居住する川崎市内、23区内に粒子状物質等が短時間で拡散するということが推測できる。

この点からも、都心低空飛行及び離陸直後に川崎コンビナート上空を飛行する航行の害悪性は明らかである。

- 3 以上述べた点から、本件各処分が違法であることは明らかである。

以上