

令和2年（行ウ）第223号 行政処分取り消し請求事件  
原告 黒田英彰 他28名  
被告 国

### 準備書面3

2021年12月27日

東京地方裁判所民事51部1C係 御中

原告ら訴訟代理人  
弁護士 鳥海準 他

#### はじめに

1 原告らは、本準備書面において、被告の本件行政処分の判断過程において裁量判断に誤りがあり違法であることを裏付ける具体的事実を述べる。

原告らは、2021年9月1日付け「準備書面2」の「第一 裁量審査の枠組みについて」「1」において、本件各処分の裁量審査にあたっては、いわゆる判断過程審査という裁量統制方法が採用されるべきであることを述べた。

また、同「2」～「3」において、考慮不尽の有無については、本件各処分を行うにあたって他に代替処分が存在していたか否か及び代替処分について十分に考慮がされたかという点が審査されるべきであること、航空法第1条の目的規定の冒頭に、国際標準に準拠して「航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図る」との定めがある以上、代替処分を検討する際には、「国民の生命及び身体の安全の確保」を考慮した上で、これを十分に確保しつつ、処分の目的を達成することのできる必要最小限度の手段を検討すべきであることをそれぞれ述べた。

本書面においては、本件行政処分に対する代替選択肢を複数提示した上で、それらの代替選択肢を十分に考慮・検討することなく行われた被告による本件各処分の違法性を明らかにする。

2 2014年9月成立の第2次安倍内閣以降、東京オリンピックの開催に加えて首都圏カジノの誘致の思惑も絡み、場当たりの羽田への離発着誘致が進められた。国土交通省は、羽田と成田の両空港を合わせた離発着能力を、従来の年間約75万回から2020（R2）年度中に8万（正確には7.9万）回増加させて約83万回にすることとし、そのうち3.9万回／年（1

06. 849回/日)を羽田空港が担う計画を立てた。

この3.9万回/年の内訳を確認すると以下①～③のとおりである。

- ① 現行の離着陸ルートの再検証による増加分が1.3万回/年
- ② 北風時の荒川北上ルートを採用することで1.5万回/年
- ③ 南風時に都心を低空飛行し着陸するルートと川崎コンビナート上空へ離陸するルートを採用することで1.1万回/年  
(30.137回/日)

現に、2020年3月から③の新飛行ルートの運用が実施されている。

上記新飛行ルートである都心低空飛行と川崎コンビナート上空の離陸低空飛行による騒音、墜落、落下物、大気汚染等の被害や危険については、原告らの2021年9月1日付「準備書面2」において述べたとおりである。とりわけ、川崎コンビナート上空の離陸低空飛行の墜落、落下物による危険は、原告ら川崎市民やその周辺に暮らす住民、さらには川崎コンビナート関連の諸施設の中で働く労働者の生命身体財産に対して極めて甚大なものになる。

本書面において原告らが明らかにするとおり、被告は、本件行政処分の判断過程において本来最も重視すべき各要素を軽視し、客観的に存在する複数の代替選択肢の存在と内容につき十分に尽くすべき考慮を尽くさないままに、羽田空港に3.9万回/年の離発着数増加を実現するために危険極まりない新飛行ルートを許容する本件各処分に及んだ。このような被告の考慮不届に照らせば、被告による本件各処分に至る判断過程は合理性を欠いているものといえ、本件各処分は社会観念上著しく妥当性を欠いたものとして違法と評価されるべきである。

## 第1 成田空港を中心とする他空港（茨城空港、静岡空港）の積極活用策

1 以下では、東京近郊の他空港を積極活用することで、本件行政処分による羽田空港の増便効果、すなわち年間3.9万回の増便を、他空港を用いて実現する、実行可能な選択肢が存在することを示すものである。

- (1) 成田空港：年間数万便レベル
- (2) 茨城空港：セカンダリー空港として、（最低）年間数千便レベル
- (3) 静岡空港：セカンダリー空港として、（最低）年間数千便レベル

## 2 成田空港の積極活用策

### (1) はじめに

#### ア 成田空港の初期構想（甲68）

運輸省（現国土交通省）は年々増大する航空需要を背景に、国際線の

主力空港である羽田空港が1970年頃には限界に達すると予測し、1961年からその対応策の検討を開始した。

当初は、羽田空港の再拡張を検討したが、沖合に拡張した場合、東京湾の港湾計画との調整が極めて難しく当時の港湾土木技術では難工事となることが予想された。拡張できたとしても空港の処理能力は20～30%程度の増加にとどまり、長期的な航空需要には対応できないことが判明した。

#### イ 激しい空港反対闘争とその解決（甲69、甲70）

成田空港はその建設の過程で激しい空港反対闘争が発生し、内陸空港の宿命である騒音問題とあいまって、地域社会に大きな傷跡を残した。

しかしながら、その後、成田空港問題シンポジウム、成田空港問題円卓会議が開催され、議論が積み重ねられた中から導き出された「共生」の理念を実現するひとつの方策として、1995年1月には、成田空港地域共生委員会が設置され、これまで空港からのマイナスの影響を軽減するための合意事項の実施状況の点検を通じて、地域と空港の相互の不信感の払拭に努めてきた。

この間、平行滑走路新設や北伸事業等が実現したのも、「共生」の理念に基づいて共生委員会等の場で空港側が空港の現状や将来計画等を住民に直接説明し、住民の意見や不安の声に真摯に耳を傾け可能な限りの改善策を講ずるなどの努力を重ねたところに負うところが大きい。

なお、運輸省（当時）と新東京国際空港公団（NAA）は、1998年に、成田空港の整備についての全体像とその手順を明らかにしたうえで、地域住民らとの意見交換を通じての意見、要望を反映させ、地域の理解を得た指針として「地域と共生する空港づくり大綱」（甲70の182頁以下、甲71、甲72の3）をとりまとめた。

#### ウ 共生共存を目指す成田空港

国・公団（NAA）は、地域との共存共栄をめざすことを表明し（甲70の188頁）、共生委員会による実施状況の点検（監視）も相俟って、国、空港公団（後の成田国際空港株式会社）による合意事項の実施が着実に前進した。

## （2）成田空港の発着能力の実態

### ア 地元との合意枠の推移

成田空港では、現在、国土交通省、成田空港株式会社、千葉県、周辺基礎自治体（成田市ほか9自治体）の4者合意で年間発着枠の上限を定めている。

「『成田空港に関する四者協議』の結果について」（千葉県ホームページ。2018年3月13日。甲73）に基けば、4者合意により、年間発着枠の上限は、2018年3月12日以前の年間30万回から、2018年3月13日以降は、年間50万回に拡大された。

イ 1時間あたりの滑走路（離発着合計の）上限の推移

以下の書証に基づき、時間あたり上限数の推移をとり纏める。

なお、時間制限は、管制標準基準に定められた管制間隔やインフラ整備に左右され、被告の国土交通省と成田空港株式会社が定め、半年毎の国際線ダイヤ調整作業の際に各国航空会社に提示される。

（地元合意枠年間30万回時代）

2014年当時： 時間64回（甲74）

（地元合意枠年間50万回時代）

2018年3月13日当時： 時間64回（甲73、甲74）

2019年12月以前： 時間68回（甲75の8頁）

2019年12月以降： 時間72回（甲33、甲75の8頁）

ウ 成田空港におけるここ3年の年間発着実績数

（コロナ禍前）

2018年： 25万6200回（甲32、甲76）

2019年： 26万5252回（甲76）

（コロナ禍中）

2020年： 13万7554回（甲76）

（なお、2020年は、2月以降コロナ禍が始まった。）

エ 羽田空港に次ぐ「堂々たる国際空港」に成長

成田空港は、羽田空港に次ぐ「堂々たる国際空港」に成長した。

複雑な経緯を踏まえ、成田空港は第二滑走路の供用が実現し、第三滑走路の新設についても、地元の合意を「丁寧」に得た。

上述の26万回強の離発着回数は、羽田空港に次いで国内2位であり、関西国際空港や中部国際空港などを上回っている。

（3）2020年夏ダイヤにおける航空会社への未配分の枠の活用

ア 2020年夏ダイヤ

2020年夏ダイヤは、コロナ禍前に調整され2020年3月に確定した。この夏ダイヤは、2020年春シーズンでの時間制限の上限改定を踏まえた運航予定値（時間値72回、甲75の8頁）と言える。

なお、適用される上限値は、上記（2）イより

・地元合意枠： 50万回／年間

・時間制限上限： 72回離発着／時間（36回離発着／30分）  
（但し、上限いっぱいを使わない時間帯/ファイヤーブレイクあり）  
となる。

#### イ 混雑時間帯にさえ未使用枠が年間5千枠レベルで存在する事実

##### ①国際線ダイヤ調整事務局作成の資料（甲34の1乃至7）

2020年夏ダイヤにおいて、発着調整後の離発着枠の上限は、各曜日毎の下のグラフ(SAL)における緑色の棒グラフの上に引かれた「赤い直線」で示される。同夏ダイヤにおいて、配分された離発着枠は、「緑色の棒グラフ」で示される。

##### ②2020年夏ダイヤからの時間制限値の上昇（争いない事実）

成田空港の離発着上限は、管制機能の高度化で達成された時間値68回から高速離脱誘導路の運用開始で時間値72回へ増強された。（甲33、甲75の8頁）

##### ③混雑時間帯前後の実態

前後30分の余裕を見込んで、14時30分～19時30分の5時間は、概ね「赤い直線」が緑色の棒グラフより上に位置し、混雑時間帯ですら、離発着枠上限を全ては使い切っていない。

上記混雑時間帯前後に、成田空港に移管可能な発着枠を検討すると以下のとおりである。

「混雑時間前後5時間の上限枠」と「未配分の離発着枠」の差を積上げると、時間72回への増強後でも年間4745枠ほどの余裕がある（甲34の8）。

$$\begin{aligned} & \text{雑時間TTLの合計} 91 / \text{週} \times 365 \text{日} / 7 \text{日} (1 \text{週}) \\ & = 4745 \text{枠} / \text{年} \end{aligned}$$

##### ④小 括

2020年夏ダイヤ時点での各航空会社への実配分枠と時間72回の離発着上限とのギャップ（甲34の1乃至8）によれば、時間上限まで満枠になった時間帯は、月～金の17時00分～17時30分や毎日17時30分～18時00分などの僅かな時間帯に限定される。

つまり、民間定期便なのか、ビジネスジェット枠なのか、羽田特殊救難基地の枠なのかはともかく、成田空港に、羽田空港から多少なりとも発着枠を移転する余裕があるのは明らかである。

#### (4) 成田空港についての小括

混雑時間帯5時間（14時半～19時半）ですら、年間4745枠の未使用枠が存在する。混雑時間帯以外の午前中及び20時以降の夜間帯に、

時間制限枠72回を目一杯航空会社に割り当てた事実も存在しない。コロナ禍が発生していなかったと仮定しても、成田空港で年間数万便レベルの離発着枠の移管を、羽田空港から行うことは十分に可能である。

被告の政策は、15～19時における1.1万回の増加需要に対応するために新ルート運用が必要とするものであるが、上述のように、成田空港を有効活用することで大部分を吸収できるのである。

### 3 茨城空港の積極活用策

#### (1) 緒論

茨城空港は、東京近郊におけるセカンダリー空港との位置づけで、ニッチ（隙間的）な需要を分散吸収する役割を果たすことができ、少なくとも年間数千回枠の移管が可能であることにつき論じる。

#### (2) 事実整理

##### ア 所在地

茨城空港（愛称。正式名称「百里(茨城)飛行場」。甲78の1及び2、甲79）は、茨城県小美玉市に所在する。

都心から約80キロの所にあり、JR東京駅まで高速バスで1時40分の所に位置する（甲80、甲81）。

##### イ 滑走路と運用可能な機材

滑走路（縦）2700m×（幅）45mを2本有する軍民共用空港である。

また、中部国際空港が開港するまで、滑走路長2750mの小牧空港で、英国航空B747によるロンドン行き直行定期便運航が行われていた事実がある。つまり、厳しい重量制限が伴うにせよ、茨城空港で長距離国際線を運用することさえ、滑走路の長さの観点からは可能である。

##### ウ 空港を市街地から郊外へ移転する内外の趨勢

近時の世界各国の空港建設は郊外に移転してその用地を求めることが一般となっているので、外国からの日本入国者を茨城空港が受け入れることは可能である。

このような事情に照らせば、茨城空港やその他の地方空港による増加分の「一部分散」は十分にありうる。

なお、2020年まで羽田新ルート推進を担当していた国土交通省航空局の鈴木信昭氏は、同年4月に茨城県営業戦略部空港対策監に就任し（甲82）、茨城空港発展への調整が期待される。

(3) アジアゲイトウェイ構想に関する事実

2007（H19）年5月24日、国土交通省港湾局交通政策審議会は「アジアゲイトウェイ構想について」（甲83）を発表した。

本構想の最重点項目の最初に「航空自由化に向けた航空政策の転換」がかかげられ、「百里飛行場」の「民間共用化」が論じられ、関連で首都圏におけるセカンダリー空港として重要な役割を果たすことが被告の手で検討された（甲84）。

(4) 「セカンダリー空港」としての茨城空港

イギリスのロンドンでは、ヒースロー空港やロンドンシティ空港の外に、中心地から80キロ圏内の郊外にセカンダリー空港として、スタンテッド空港、ルートン空港、ガトウィック空港が整備済みである。

また、ドイツでもフランクフルト空港の他、フランクフルトハーン空港（100キロ）が整備されている。

そして、これらセカンダリー空港は都心から離れているが故に、相対的には「空き」が多く、そのために、格安航空会社（LCC）やチャーター便、コミューター便、貨物便、ビジネスジェットなどのニッチ（隙間的）な航空需要に合致し、貴重な受け皿となっている。東京圏のニッチな航空需要を満たすうえで、茨城空港への分散運用は、天災以外の時期にも価値がある。

(5) 茨城空港への「アクセス交通」論

2018（H30）年に、土浦市やつくば市などの市議会議員らにより、TX（つくばエクスプレス）茨城空港延伸議会期成同盟（会長：市村文男小美玉市議会議長）が設立されている。

現時点では、東関東自動車道茨城空港IC、鉾田IC、茨城空港北IC、茨城町JCTや、茨城空港アクセス道路の小美玉市竹原から竹原中郷の2キロ区間の供用が開始し、車による乗り入れは相当に便利となった。

空港整備特別勘定に眠る資産を活用、国費を投入し、茨城空港のアクセスや空港施設の改善を加速し、羽田成田のセカンダリー空港としての分散運用を目指すことは、外国事例と比較しても、2700メートル滑走路が存在する現状の空港施設の観点からも、合理的な行政行為であろう。

4 静岡空港の積極活用策

静岡空港の滑走路直下には、東海道新幹線のトンネルが存在し、引き込み線工事等により、東京神奈川方面のアクセスは容易である。さらに、静岡県が「静岡空港新駅」の測量・設計・調査予算として2016年度に10億円を計上したうえ、2016年2月には有識者による静岡県の技術検討委員会が、静岡県が提示した設置案を「技術的に可能」と判断した（甲85）。

被告自身が「防災の観点からの活用の可能性」を肯定（乙25の30～31頁）しているので、非常時のみならず平時からの活用に対し、例えば空港整備特別勘定からの国費投入等に積極的であっても不思議はない。

静岡空港の2500m滑走路であれば、現状ではB737やA320級の小型機材の分散吸収は可能であるし、数百メートルの滑走路延伸が適うなら、かつての小牧空港のように、B747級の機材を用いた長距離定期便の分散にも活用可能だからである。純粋な民間空港であるから、茨城空港と異なり、自衛隊や米軍との調整がいらぬ利点が静岡空港にはある。

## 5 茨城空港や静岡空港活用策の小括

2500～2700メートルの滑走路を持つ、茨城空港や静岡空港は、東京圏でのニッチな航空需要の羽田成田からの分散先のひとつとして、天災以外の時期にも価値がある。

茨城空港や静岡空港の活用が進まない理由には、そもそもインフラ整備の遅れ（アクセス交通など）が考えられるものの、国土交通省の官僚らが権限を行使しない（投資を決断しない）ことが原因である。

インフラ整備の遅れを理由にしての「茨城空港や静岡空港の（分散）活用策の検討を活性化させず、むしろ沈滞化させている」ことは、多大な迷惑を被る東京や川崎の住民らの感情としては、官僚・役人の怠慢と受け取りたくなる場所である。

## 第2 羽田空港の運用を改善し従来の海上飛行ルートで増便を図る手法

### 1 概説

日本の航空運用（特に管制基準）を最新の国際基準（特に欧州基準）に基づいて以下の点を改善することで、従来の南風海上飛行ルートを用いても、年間数万便の増便が達成できる。

2010年代から改善可能であった下記の手法を、「2」以下で詳述する。

- (1) 着陸機が連続する運用（例 南風B滑走路）における改善  
欧米基準（国際基準）に基づき、日本独自の管制間隔を廃止し、間隔時間を詰めて増便を図る手法である。
- (2) 離陸機が連続する運用（例 南風A C滑走路）における改善  
間隔時間を詰めて増便を図る手法である。詰め方の骨子として、以下の2点がある。
  - ア 一部の行為を他の行為と同時並行に行う
  - イ 国際的な管制間隔短縮に応じた日本基準の改定
- (3) 「政府専用機等」の他空港への移転  
定期民間便の発着枠の外に確保されている枠を他空港に移管して、その枠を羽田定期民間便に振り替える手法である。
- (4) 茨城大学平田准教授の提言する方法  
管制間隔の改善やインフラ改善に手をつけなくても、主に離陸機の離陸順番の入れ替え手法を徹底することで、年間1万便前後の増便を図る、国土交通省に近い有識者の提案していた手法である。

なお、航空法第96条によれば、「航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制圏においては、国土交通大臣が航空交通の安全を考慮して、離陸もしくは着陸の順序、時期もしくは方法又は飛行の方法について与える指示に従って航行しなければならない」と規定されている。

上述の国土交通大臣の指示が航空交通管制であるが、この航空交通管制業務の見直しや合理化等によって、新ルートによる増加分を吸収する方法は、「代替選択肢」として、真剣に検討されるべきである。

## 2 着陸機が連続する運用（例 南風B滑走路）における改善手法

### (1) 国交省公文書に基づく事実

日本の航空管制の基準に関し、英国やドイツなどと解釈が異なる点多々ある。

国土交通省文書「日本とヨーロッパにおける混雑空港の着陸回数について」（甲86の7頁）によれば、着陸機間隔設定の概略は以下3点となる。

ア 「滑走路」手前1マイル（1852メートル）の安全間隔

イ 「滑走路」占有時間 + 安全間隔

実占有時間の、1機あたりの平均値と標準偏差から計算される。

ウ 「滑走路縁」から避退路の停止線までの安全間隔

先行着陸機が着陸滑走を終え、滑走路がクリアか否かを判定

する判断基準である。

欧州基準がなく日本基準に存在するのが、アとウの安全間隔である（甲 86 の 7 頁）。

## (2) 国際基準（欧州基準等で）改善可能な点

上記の事実に基づくならば、「滑走路処理容量算出方式（着陸機が連続する場合）」（甲 86 の 6 頁）に記載されている「① 30 秒」と「③ 15 秒」の日本独自の安全間隔は撤廃可能と言え、着陸間隔を 45 秒以上短縮できる。その結果、増便が可能になる。

従って、ヨーロッパの考え方が国際基準の一部である以上、上記のような日本独自の緩い基準は撤廃が可能である。

現に、JAL や ANA の国際線パイロットは、欧州基準の間隔設定で、日常的に、頻繁に、欧州各空港に安全に着陸を繰り返しているのである。

従来の着陸間隔は、同資料（甲 86 の 6 頁）の記載によれば、①（前記 2 の（1）のア）、②（同イ）、③（同ウ）の合計で 122（15 + 77 + 30）秒であり、②を 77 秒と仮定した（着陸時間の平均に更に安全間隔を見込んだ）国土交通省の判断によれば、着陸専用滑走路 1 本で 1 時間 29 回である。45 秒の短縮が実現とは、下記計算式のとおり、着陸専用滑走路 1 本で 1 時間 46 回強への改善である。

$$3600 \text{ 秒} \div (122 - 45 \text{ 秒}) = 46.7532 \dots (\text{回})$$

## 3 離陸機が連続する運用（例 南風 AC 滑走路）における改善手法

### (1) 日本での離陸機の間隔設定の要約

国土交通省「滑走路処理容量算出方式（離陸機が連続する場合）」（甲 86 の 5 頁目）によれば、離陸機間隔設定の概略は、以下 3 点となる。

#### ア 避退路の停止線から滑走路までの移動時間（15 秒）

\*離陸機が滑走路に進入する前段階

#### イ 離陸滑走時間、または 1800 メートル先に到達する時間の遅い方の時間（35 秒）

\*離陸機が滑走路上で離陸滑走する段階

\*離陸滑走速度に左右される事象

#### ウ レーダー管制（3 マイル/5556 メートル：45 秒）または後方乱気流間隔（120 秒）

\*後方乱気流間隔を取るべき事例では、120 秒が優先

\*後方乱気流間隔が不要な事例では、3 マイル

\*レーダー機器の精度に左右される項目

現状では、先行機と後続機との間隔は3マイル。

離陸滑走速度により秒数は変動。

4.5秒は、滑走路1マイル分を差し引いた2マイル飛行時間。

\*後方乱気流間隔

飛行機の主翼が揚力を発生する際に、翼端から不可避免的に発生する渦（乱気流）を回避するための間隔。

時間の経過で渦は解消。

後方乱気流に巻き込まれた大事故発生例は世界に頻出。

ここ10年で乱気流解析が進化し、改善が可能になる。

(2) 国際基準（欧州基準等で）改善可能な点

前記「3の(1)ア、ウ」は、以下のとおり、改善（間隔短縮）が可能である。

ア 「避退路の停止線から滑走路までの移動時間（1.5秒）」 関連（前記「3の(1)ア」）

避退路の停止線から滑走路までの移動を、前項ロまたはハの時間内に同時平行で行うことで、この安全間隔時間（1.5秒）を廃止できる。

つまり、前記「3の(1)ア」に関し、被告ですら「一部の海外空港において、管制運用の手法として、『先行離陸機の後ろに～/到着機の後～』と条件を付して到着機の滑走路への進入、待機及び交差する滑走路の横断を行うよう指示している事例がある」ことを例外運用として認めている（被告の「準備書面(1)」60頁）。ICAO基準で言えば「然るべき管制官とパイロットが関連する全ての航空機及び車両を視認できている場合を除き」との規定（乙47のChapter 12の「12.2.7」参照）を、現場でどう解釈運用するかの問題である。

更に具体的に述べる。

日本でも、単に滑走路に進入する行為と、離陸滑走を行う行為は区別される。実際の日本の管制でも「（滑走路）進入許可」と「離陸許可」は異なる。

故に、離陸専用運用を行う滑走路で「進入許可」と「離陸許可」を適正に区別して管制する場合、先行離陸機が前記イウの段階にあることを確認するとの条件付きで、管制官が、後続離陸機に対し（滑走路へ）進入許可を出し、後に前記「3の(1)イ、ウ」の間隔に基づき離陸許可を出すことで、安全性を保ちながら、連続する離陸機の時間間隔を詰めることが可能である。つまり、前記「3の(1)ア」の行為を、「3の(1)

イ」の後半または「3の(1)ウ」の時間内で処理することである。

イ 後方乱気流間隔の国際的短縮（前記「3の(1)ウ」関連）

従来に比べ「さらなる高密度運航が可能となる」と政府答弁がある後方乱気流間隔の短縮について述べる。

2020年から2021年にかけて、ICAOをはじめとして世界的に、先行・後続飛行機の最低間隔を左右する、後方乱気流間隔の見直し短縮が実現した。

① 効果：高密度運航が実現

管制協会技術委員会の広報資料「後方乱気流管制方式の改正」（甲88）によれば、「さらなる高密度運航が実現でき」、「同じ機種 of の組み合わせでも『後方乱気流グループ』の適用により、間隔が短縮される場合がある」ようになった。

つまり「2020年11月5日、後方乱気流管制方式に関するPANS-ATMの規定が改正」され「日本では、2020年3月26日から『後方乱気流区分の再分類に伴う管制間隔の試行運用』が行われるとともに、PANS-ATMと同日付で管制方式基準が改正され、……到着機間・出発機間の管制間隔が短縮され、……高密度運航が実現できる」ことになったのである。

② 離陸機間隔の短縮効果の推定：「時間間隔」「一律120秒」

上記の実現に伴い、前記「3の(1)ウ」で触れた「後方乱気流間隔（一律120秒）」短縮が可能となった。欧州・アメリカのように「距離間隔」を、先行機後続機の重量と翼幅を細分化した分類に応じ詳細に設定できる。

国土交通省の「滑走路処理容量算出方式（離陸機が連続する場合）」（甲86の5頁）に「離陸後2マイル（3704メートル）飛行する時間を理論値として45秒」との記載がある。

これを用いて試算例を挙げる。

先行後続双方ともH（ヘビー）機（B777やB787など）の間隔は、従来の120秒（5.3マイル相当：120秒÷45秒×2マイル）から、3マイル相当（67.5秒 = 45秒×1.5）へ50秒弱ほど短縮できる。

同様に、日本で現役機が多数の双発ワイドボディB767が、旧Hカテゴリーから新Cカテゴリーとなり、かつ後続機との間隔が3.0マイル（ABCカテゴリー）～3.5マイル（Dカテゴリー）

に短縮される。従来の120秒固定間隔（5.3マイル相当）からの短縮の効果は大きい。

③ 質問主意書や渋谷区議会の意見書への波及

「後方乱気流管制方式の改正」（甲88）に基づき、2021年6月11日に海江田万里代議員から衆議院議長経由で「質問主意書」（甲89の1）が出され、同年同月25日に「政府答弁」（甲89の2）があった。被告も「航空機の飛行時間の短縮に一定の効果があると考えている」と曖昧に同意している。

この答弁書を踏まえ、市民団体から渋谷区議会各会派に説明のうえ、同年9月7日に、「国土交通省が説明してきた増便のために都心上空を通過して着陸するルートの必要性は根拠が無くなりました。国に対し羽田新ルートは早急に運用を停止するよう求めてください」との請願（甲90の1）を提出した。渋谷区議会は、同年10月13日、同請願を、自民党公明党を含む全会一致で採択した（甲90の2）。さらに同日、同議会は「羽田新ルートは早急に運用の停止を検討するよう強く求める」旨の意見書（甲91の1）を全会一致で可決し、同日付で内閣総理大臣、衆参両院議長、国土交通大臣に提出した。

このことは「増便のために都心上空を通過して着陸する必要性がなくなった」との主張は、原告らだけではなく、渋谷区議会の区議全員が理解し同意できる普遍的な意見となったことを意味する。

ウ 国土交通省航空局の「滑走路処理能力算定手法の見直し作業」

国土交通省は、やっとなんと2021年秋に「滑走路処理能力算定手法に関する調査業」を2022年3月22日の締め切りで外注すべく一般競争入札に付した（甲92の1）。その結果は、航空交通管制協会が落札した（甲92の2）が、滑走路処理能力は見直し可能だった何よりの証明となった。

4 「政府専用機等」の他空港への移転

以上の外、羽田空港の定期民間便の枠を増やす「小技」は、多少とはいえ別途存在する。以下ではこれにつき述べる。

ア 「羽田空港におけるビジネスジェットの受け入れを拡大」

（国土交通省航空局、甲93の1、2）

ビジネスジェット等のジェネラルアビエーションについて、羽田空港の離発着枠は、定期民間便の他「公用機等枠（政府専用機等枠）」として、

1日あたり30回の枠（さらに発着枠拡大あり。）が確保されている（甲93の3）。

内訳は、

①カルロス・ゴーンが国外脱出に用いたようなビジネスジェット向けに  
16枠／日

②海上保安庁の羽田特殊救難基地に配備された機材と政府専用機向け  
14枠／日

である。

時間帯別内訳として、15～19時の羽田新ルートを運用する時間帯でも、政府専用機の枠は、以下の通り、別枠設定され、甲93の3の1頁中の「時間帯ごとの発着回数制限の柔軟化」部分によれば

15時台 合計5回（離陸2／着陸3）

16時台 合計3回（離陸1／着陸2）

17時台 合計2回（離陸1／着陸1）

18時台 合計1回（離陸1／着陸0）

となっている。

## イ 改善策

①繁忙時間帯の羽田空港のビジネスジェット乗り入れを禁止し、成田なりセカンダリー空港（茨城空港や静岡空港）へ移管する。

これにより生み出された時間1～5回の枠を、定期民間便に振り分けることは、国土交通省航空局の権限の範囲内で十分実施可能であり、

一日10回×365＝年3650回

の枠を生み出す計算ができる。

②羽田特殊救難基地を他空港へ移管する。

羽田特殊救難基地の任務範囲は、関東ではなく全国である（甲94）各地の救難基地で手に負えない難事件を担当するために、全国に出動する部隊だから、羽田に設置し続ける積極的意味は全くない。

むしろ、北海道沖から沖縄沖まで最大任務範囲の中心地に設置すべきであろう。だからこそ成田空港であれ、茨城空港であれ静岡空港であれ特殊救難基地とその発着枠は羽田から移転可能である。

なお、海上保安庁は国交省の下部組織である。

③政府専用機の成田移転

1960年代に、ローマ市街に近いチャンピーノ空港から、郊外へ新設移転したフィウミチーノ（FCO）空港は、ローマ市内からのノンストップ鉄道で34分で行けるローマ市郊外に存在する。

現に、諸外国の政府専用機の着陸すらFCO空港であり、2017年3

月に当時の安倍晋三首相がイタリアを訪問した際にも、日本国政府専用機がF C O空港に発着したのである。

つまり、政府専用機の発着枠を羽田に固定しない選択肢も、諸外国の事例からはあり得る。

## 5 茨城大学平田准教授らの学術論文に基づく提言による方策（甲35）

最後に、有識者での「首都圏空港強化検討調査委員会」（甲74の1の2枚目）の委員平田准教授と東京工業大学屋井鉄雄教授の以下の連名論文（甲35）の提言による方策に触れる。

### （1）甲35の概要

（題名）「羽田空港再拡張後を対象とした滑走路容量算定方法と容量拡大方策に関する研究」

（時期）2009年頃

（執筆）平田照満（現、茨城大学准教授）、屋井鉄雄ほか

（結論）従来海上飛行ルートで時間88便の運用が可能（甲35の2枚目「表-3」）

（補足）左欄の赤矢印脇の赤数字が、1時間あたり着陸回数で44回、青矢印脇の青数字が、1時間あたりの離陸回数で44回、合計88回現行計画値90回／時に対し、マイナス2回

（前提）\*執筆時点（2008～09年）既存ストック（空港インフラ）南風時は、A C滑走路は離陸専用、B D滑走路は着陸専用

\*「機材の戦略的配置」は後述

\*前述した「後方乱気流間隔の短縮」は見込まない

\*「執筆当時の機材比率」に応じた、滑走路占有時間

### （2）「機材の戦略的配置」：平田准教授の2015年講演会議事録（甲87）の提言による方策

「機材の戦略的配置」の主要コンセプトは、特に離陸機が連続する場合で、先行離陸機が大型機（後方乱気流間隔が余計に必要な）の際に、後続離陸機の順番を入れ替え、大型機の離陸を連続させること。

ア 「首都圏空港の容量拡大に向けた取り組みと課題」（甲87、講演会議事録）での「機材の戦略的配置」の方策

\*「担当しましたのは、市街地上空ルートの見直しに関する議論」

（同33頁）で、「うまく順序を入れ替えたりすると、非常に処理能力が上がります」（同34頁）。

- \* 「C滑走路の離陸でヘビー（機材）とミディアム（機材）の順序づけを上手くやると、1時間あたりの容量が40回から44回へと1割上がります」（同35頁）。
- \* 「1時間80回だとされていたものが、88回までポテンシャルが上がりました」（甲87の40頁。）。

#### イ 内外の管制の手法の違いに関するコメント（同43頁）

「羽田とヒースローとニューヨークって単純に滑走路の本数と処理能力を比べると全然違っていて、何の差なんだろうと思いました。結論からいくと……ぎちぎちに詰めないといけない感じにまだないというか、やらせていないということです。管制技術だけでなく、パイロットも含めた航空の運航の仕方というんでしょうか。」。

なお、この講演会でも甲35の結論（従来の南風海上飛行ルートの上限提案値88回/時）を可能と説明した（同40頁）。

### 6 羽田空港の運用改善に関する小括m

2～5項にあるように、羽田空港南風運用において、年間数万枠を生み出すもの、数千枠を生み出すもの、改善手法は複数存在する。羽田空港の運用改善を小さなものから大きなものまで積み重ねることにより、羽田新ルートに頼らずに、時間90便運航を南風時に運営する手法が存在する。

## 第3 結論

以上より、他空港（成田、茨城、静岡）のいずれかの利用や管制の問題点を改善し合理化するなどの方策（羽田新ルートに対する代替措置）のいずれかを採用するならば、危険極まりない今般の新羽田ルートを撤回しても、国策に基づき、国土交通省が求めた羽田と成田の両空港を合わせた離発着能力の確保は可能である。

しかるに、被告は代替措置についての真剣且つ思慮深い検討なしに、危険な新飛行ルートを許容し、その維持に固執している。かかる被告の方針は、行政の裁量を逸脱するものというほかはない。

以上