

調 本

令和2年(行ウ)第223号 行政処分取消請求事件

原告 黒田英彰ほか28名

被告 国(処分行政庁 東京航空局長)

準備書面(2)

令和3年12月24日

東京地方裁判所民事第51部1C係 御中

被告指定代理人


山本 

奥江隆太 

神永 

志村直 

林智彦 

酒井由美 

栗野彰 

武田一 

丹呉 

鈴木 貴大 

寺岡 由起乃 

忍海邊 智子 

賀数 純一 

森住 直樹 

由利 幸一 

和田 英嗣 


長谷 浩平 


菅 康博 


黒澤 裕也 


山田 拓徳 

白谷 大輔 


田丸 裕貴子 

後藤 秀行 


増 田 利 幸 

對 馬 史 生 

佃 千 加 

片 山 英 之 

中 林 隆 

竹 内 敏 博 

吉 岡 正 幸 

馬 場 由 行 

第1 令和元年12月通知に処分性が認められるとする原告らの主張に理由がないこと 5

1 原告らの主張 5

2 被告の反論 5

3 小括 6

第2 本件各飛行経路設定行為に処分性が認められるとする原告らの主張に理由がないこと 6

1 原告らの主張 6

2 被告の反論 7

(1) 原告らの主張①（飛行経路の設定行為により、航空機の乗組員に対し当該飛行経路を飛行する義務を生じる旨の主張）に理由がないこと 7

(2) 原告らの主張②について 12

3 小括 13

第3 本件各飛行経路設定行為の取消訴訟につき、原告適格が認められるとする原告らの主張に理由がないこと 13

1 原告らの主張 13

2 被告の反論 13

(1) 最高裁平成元年判決の射程は本件に及ばないこと 15

(2) 航空法83条, 航空法施行規則189条2項は, 墜落及び落下物による被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護していないこと 19

(3) 航空法83条, 航空法施行規則189条2項は, 騒音による被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護していないこと 24

(4) 航空法83条, 航空法施行規則189条2項は, 航空機からの排気ガスによる被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護していないこと 29

第4 結語 30

被告は、本書面において、原告準備書面1及び2021年（令和3年）9月1日付け準備書面2（以下「原告準備書面2」という。）における令和元年12月通知及び本件各飛行経路設定行為の処分性並びに原告適格に関する主張に対し、必要な範囲で反論する。

なお、略語等は、本準備書面で新たに用いるもののほかは、従前の例による。

## 第1 令和元年12月通知に処分性が認められるとする原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、①東京地方裁判所昭和46年11月8日判決（以下「東京地裁昭和46年判決」という。）を引用した上で、川崎市の市民は、昭和45年通知が発出された経緯に照らし、「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」（以下「原告主張の地位」という。）を有しているところ、令和元年12月通知によりその地位を喪失した旨、②令和元年12月通知によって航空機が川崎市石油コンビナート上空を飛行することができるのであり、令和元年12月通知に続く具体的な行政行為は予定されていないのであるから、令和元年12月通知に処分性を認めて取消訴訟の対象としなければ、とりわけ川崎市民について、原告主張の地位を保全するための訴訟を提起することができず、権利救済にもとる旨、③仮に令和元年12月通知に続く行政行為として飛行経路の設定行為（航空法83条）が予定されているとしても、川崎市石油コンビナート上空を飛行する飛行経路が設定されるごとにかかる飛行経路の設定行為の取消訴訟を提起しなければならないとするのは権利救済にもとる旨述べて、令和元年12月通知に処分性が認められると主張する（原告準備書面1・5ないし10ページ）。

### 2 被告の反論

(1) 上記原告らの主張①ないし③は、川崎市民に原告主張の地位が認められる

ことを前提とするものであるところ、かかる原告主張の地位については、いかなる法律に基づいて保護されるのかや、その要件・効果等も判然とせず、結局、事実上の期待にとどまるものであって、法律上の地位ないし具体的な権利義務関係でないことは明らかというべきである。

なお、原告らが挙げる東京地裁昭和46年判決は、同事件における原告が「原告の製造にかかる右函数尺<sup>かんすうじやく</sup>の販売および販売のための所持」という法律上の地位ないし具体的な権利を有することに特段争いのない事案であり、原告主張の地位が事実上の期待にとどまる本件とは事案を異にする。

したがって、上記原告らの主張①ないし③は前提を欠く。

(2) また、上記原告の主張②及び③について、そもそも令和元年12月通知が東京航空局長がその所掌事務の一環として東京国際空港長に対してする、作用法上の根拠に基づかない行政組織法上の事務であって、かかる事務が国民の法律上の地位ないし権利義務関係に何ら影響を及ぼすものではなく、処分性を有しないことは被告準備書面(1)(37ないし43ページ)で述べたとおりである。

この点に加え、前記(1)のとおり原告ら主張の地位が事実上の期待にとどまるものであることからすれば、原告らの主張②及び③はその前提を欠くものであって、理由がないことは明らかである。

### 3 小括

したがって、令和元年12月通知に処分性が認められるとする原告らの主張に理由がないことは明らかである。

## 第2 本件各飛行経路設定行為に処分性が認められるとする原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告は、①最高裁平成14年1月17日判決(以下「最高裁平成14年判決」

という。)を引用し、航空法上、飛行経路が設定されることにより、航空機の乗組員は、当該飛行経路を飛行する義務を負う(航空法83条、154条1項2号)ところ、実際の飛行時において管制官の指示が予定されているとしても、かかる管制官の指示は、危険を回避する必要がある場合を除いては既に定められた飛行経路のうちいずれかの経路を選択するものにすぎないから、飛行経路が設定された時点において、航空機の乗組員に対する個別具体的な効果が生じている旨、②飛行計画の承認や管制官の指示は、個々の航空機に係る運航の直前に行われるものであるから、これらに対する取消訴訟や差止訴訟によっては実効的な権利救済を受けることができず、飛行経路の設定行為に対する取消訴訟こそが実効的な権利救済を図ることができるものである旨述べて、本件各飛行経路設定行為に処分性が認められると主張する(原告準備書面1・11ないし15ページ)。

## 2 被告の反論

(1) 原告らの主張①(飛行経路の設定行為により、航空機の乗組員に対し当該飛行経路を飛行する義務を生じる旨の主張)に理由がないこと

ア 飛行経路の設定行為(航空法83条、航空法施行規則189条2項、1項1号)により、航空機の乗組員に対し、直ちに、個別具体的な飛行経路を運航する義務が生じるものではないこと

(7) 航空機が、実際にどのように空港等から離陸し、又は空港に着陸するかについては、被告準備書面(1)(46ないし50ページ)で既に述べたところであるが、以下において、これをふえんする。

まず、関係する行為等を時系列にすると、①国土交通大臣による当該空港等に係る飛行経路の設定行為、②飛行計画の通報及び承認(航空法97条)、③管制官の指示(航空法96条1項)に従った離着陸という流れに整理される。

このうち、飛行計画に係る航空法97条1項は、航空機が計器飛行方

式により飛行しようとするときは、国土交通大臣に、航空機の情報や機長名、巡航高度、航路等を記載した飛行計画を通報し、その承認を受けなければならない旨定めているところ、この飛行計画の記載事項に、国土交通大臣によって設定された「飛行の方式」(飛行経路)(航空法施行規則189条2項, 1項1号)<sup>1)</sup>は含まれていない(航空法施行規則203条1項)。

そのため、ある航空機につき、通報に係る飛行計画が承認された(航空法97条1項)ことによって、いかなる「飛行の方式」(飛行経路)を用いて離着陸するかが個別具体的に定まるものではないし、飛行計画の承認に先立つ国土交通大臣による「飛行の方式」(飛行経路)の設定行為(航空法83条, 航空法施行規則189条2項, 1項1号)がされたことによって、各航空機がいかなる「飛行の方式」(飛行経路)を用いて離着陸するかが個別具体的に定まるものでもない。

そして、ある航空機が特定の空港等への離着陸に際して用いる個別具体的な「飛行の方式」(飛行経路)は、管制官が、国土交通大臣によってあらかじめ設定された当該空港等に係る複数の「飛行の方式」(飛行経路)の中から、その時間帯や風向き、天候等を勘案し、当該航空機の乗組員に対し、適切な「飛行の方式」(飛行経路)を個別具体的に指示することによって、定まることとなる(航空法96条1項)<sup>2)</sup>。

(i) 前記のような、ある航空機が特定の「飛行の方式」(飛行経路)を用いて離着陸するまでの具体的な流れについて、羽田空港への着陸を例に説明すれば、以下のとおりとなる。

すなわち、訴状別紙「AIPチャート目録」記載4ないし7の6方式

\*1 国土交通大臣が空港等ごとに定めた、計器飛行方式による進入の方式その他当該空港等について定められた飛行の方式。

\*2 国土交通大臣の権限の委任については被告準備書面(1)40ページ脚注35参照。



の飛行経路<sup>\*3</sup>は、南風時において、午後3時から午後7時までのうち3時間程度の時間帯における着陸の際に用いられる飛行経路であるところ、同じ時間帯において着陸の際に用いられる飛行経路、すなわち管制官が着陸しようとする航空機の乗組員に対して個別具体的な指示をする可能性のある飛行経路は、他に18方式存在する（乙57の1ないし18）。

管制官は、これらあらかじめ定められた合計24方式の飛行経路の中から、その時点における風向きや天候等を勘案して、適切な飛行経路を個別具体的に指示するのであって、羽田空港へ着陸しようとする航空機が着陸に用いる個別具体的な「飛行の方式」（飛行経路）は、かかる個別具体的な指示がされることによって定まるものである。

(9) 以上のとおり、国土交通大臣による飛行経路の設定行為（航空法83条、航空法施行規則189条2項、1項1号）は、特定の空港等への離着陸等の際して航空機が従うべき「飛行の方式」（飛行経路）を一般的に定めるものであって、空港等によっては、複数設定される場合もある。

そして、ある航空機が特定の空港等に離着陸等するに際して、あらかじめ定められたものの中からどの「飛行の方式」（飛行経路）によるかが個別具体的に定まるのは、管制官の指示（航空法96条1項）によるのであって、国土交通大臣による一般的な「飛行の方式」（飛行経路）の設定行為によるのではない。

したがって、国土交通大臣による飛行経路の設定行為が、特定の航空機の乗組員に対し、直ちに、個別具体的な飛行経路を運航する義務を生

\*3 訴状別紙「AIPチャート目録」記載4及び6の飛行経路は、それぞれ2方式（合計4方式）の飛行経路を示すものである。すなわち、上記各飛行経路については、そのAIPチャートに「ILS or LOC」と記載されているところ（訴状「別紙4」及び「別紙6」の右上部分参照）、これは、ILS方式及びLOC方式による2方式の飛行経路が定められたことを意味している。

じさせるものでないことは明らかである。

イ 罰則規定があることは、飛行経路の設定行為が航空機の乗組員に対する個別具体的な法的効果を有することを根拠づける事情ではないこと

(7) 原告らは、前記1①のとおり、罰則規定（航空法154条1項2号）があることを、飛行経路の設定行為に処分性が認められる根拠の一つとして主張する。

(i) しかしながら、かかる罰則規定は、前記アのとおり複数設定された飛行経路のうちのいずれの経路にもよらないで航空機を運航する行為を処罰する趣旨であり、複数設定された飛行経路のうちの一つによって運航しなかった場合に、直ちに当該航空機の乗組員を処罰する趣旨の規定ではない。

なお、前記複数設定された飛行経路のうちの一つによって運航しなかった場合が、航空法96条1項に基づく管制官の個別具体的な指示に従わない場合に当たれば、別途航空法154条1項8号に基づく処罰が予定されてはいるが、無論、このことは飛行経路の設定行為が航空機の乗組員に対する個別具体的な法的効果を有するとの主張の根拠たり得ない。

(ii) 以上のとおり、処罰規定（航空法154条1項2号）があることは、飛行経路の設定行為が個別具体的な法的効果を有することを根拠づけるものではないから、原告の上記主張には理由がない。

ウ 最高裁平成14年判決の射程は本件に及ばないこと

原告らは、前記1①のとおり、最高裁平成14年判決を引用して、飛行経路の設定行為に処分性が認められる旨主張する。

しかしながら、最高裁平成14年判決の事案は、問題とされる行政行為が、告示による一括指定の体裁を採りつつ、個々の道路に対する個別の権利者に向けられたものであり、それによる影響も特定の国民の具体的権利

義務に対する直接的なものであったという点で、本件とは事案を異にしている。

すなわち、最高裁平成14年判決の事案は、建築基準法に基づく告示による一括指定の方法によるみなし道路指定（同法42条2項）の処分性が問題となったところ、個別指定の方法によりみなし道路指定がされる場合には、その指定の効果が及ぶ個々の道がみなし道路とされ、その敷地所有者は当該道路につき道路内の建築制限（同法44条）、私道の変更又は廃止の制限（同法45条）等の具体的な私権の制限を受けるものであり、かかる場合には、特定の人に向けられたものとしてその処分性が肯定されることに異論がなく、その上で、かかるみなし道路指定を更に一括指定の方法で行った場合においても、国民の具体的権利義務に直接影響を及ぼすといえるかどうかの問題となったものである。最高裁平成14年判決は、一括指定の方法による場合でも、その指定対象とされるのは、飽くまでも個別具体的な道路であり、その指定対象道路自体は特定され、ひいては、その敷地所有者について、道路内の建築制限等、上述した具体的な私権の制限を受けることは、個別指定の方法による場合と異なることを踏まえ、当該一括指定も、その指定対象は具体的な個別の道であり、処分は必ずしも不特定多数人に向けられたものではなく、個々の道路に関する多数の権利者に向けられたものといえることができ、それによる影響も特定の国民の具体的権利義務に対する直接的なものであるとして、処分性が認められるとしたものである（竹田光広「最高裁判所調査官解説民事篇平成14年度（上）」11及び12ページ）。

これに対し、航空法83条、航空法施行規則189条2項に基づく飛行経路の設定行為は、前記第2・2(1)アで述べたとおり、特定の空港等への離着陸等の際して航空機が従うべき飛行経路を一般的に定めるものであって、その名宛人自体、経路設定行為時のみならずその後においても個別

に特定され得ない不特定多数の各航空機の乗組員一般である。しかも、設定された飛行経路自体、空港等によっては、複数に及ぶ場合もあるのであり、そのような経路の設定行為それ自体が各航空機の乗組員による当該航空機の運航を個別具体的に制限することになるものではない。すなわち、実際に各航空機の乗組員が複数設定された飛行経路のうちどれを取るかは、個々の航空機の運航時における、**管制官による個別具体的な指示（航空法96条1項）**によるものであって、その内容は、例えば、天候等に応じて、**航空法83条、航空法施行規則189条2項**によりあらかじめ設定された飛行経路のうちどれを取るかについての具体的な特定が行われることになるのである。

このように、飛行経路の設定行為と前記最高裁平成14年判決で問題となった一括指定によるみなし道路指定とでは、そもそもの根拠法令はもとよりのこと、各根拠法令が予定する行為に伴う法効果が異なることは**明らか**であって、同判決の射程は本件には及ばない。

したがって、原告らの主張①に理由がないことは明らかである。

## (2) 原告らの主張②について

原告らは、前記1②のとおり、飛行計画の承認や管制官の指示に対する取消訴訟や差止訴訟によっては実効的な権利救済を受けることができず、飛行経路の設定行為に対する取消訴訟によってこそ実効的な権利救済を図ることができる旨主張する。

しかしながら、被告準備書面(1)(45ないし50ページ)で述べ、上記(1)でも述べたとおり、**飛行経路の設定行為は、不特定多数の航空機乗組員を対象とするなど一般的抽象的な効果を有するにとどまり、直接国民の権利義務を形成し、又はその範囲を画定するものではないから、そもそも取消訴訟によって救済すべき具体的な「権利（ないし法律上の地位）」は認められず、取消訴訟の対象とし得ない行為であるから、原告らの上記主張は失当である。**

### 3 小括

以上のとおり、本件各飛行経路設定行為に処分性が認められるとする原告らの主張には理由がない。

## 第3 本件各飛行経路設定行為の取消訴訟につき、原告適格が認められるとする原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、最高裁平成元年2月17日判決（以下「最高裁平成元年判決」という。）を引用しつつ、①航空機の墜落及び航空機からの落下物については、航空法の目的規定やICAOの規定（第2付属書の3.1.2及び3.1.4）、航空法の規定（80条、81条、89条及び91条1項1号）があるほか、墜落や落下物によって地上の住民の生命、身体、財産に甚大な被害が生じるとして、②航空機による騒音については、航空法の目的規定やICAOの規定（第16付属書）、騒防法1条及び3条、環境基本法16条があるほか、騒音によって住民に重大な被害が生じるとして、③航空機からの排気ガスについては、航空法の目的規定やICAOの規定（第16付属書）、環境基本法16条があるほか、排気ガスによって住民に重大な被害が生じるとして、これら墜落、落下物、騒音及び排気ガスにより生じる被害を受け得る者の利益が航空法83条、航空法施行規則189条2項によって個別的利益として保護されているから、原告らには、本件各飛行経路設定行為の取消訴訟に係る原告適格が認められる旨主張する（原告準備書面1・19ないし26ページ、原告準備書面2・4ないし10、17及び18ページ）。

### 2 被告の反論

しかしながら、そもそも、取消訴訟が行政実定法上保護された権利利益の侵害に対する救済を目的とする主観訴訟である以上、問題となる行政処分<sub>の</sub>取消訴訟の原告適格は、根拠となる根拠法規、すなわち、当該行政処分を行う権限

を行政庁に付与する規定及びその要件を定める規定（換言すれば、当該行政処分において審査すべき事項を定める規定）が、特定の範囲の個人の権利利益を保護することを目的として、行政権の行使に制約を課している場合において、当該根拠法規によって保護の対象とされた権利利益の帰属主体である者に対して、これが認められることが帰結されるのである。この観点からいえば、原告らが指摘する最高裁平成元年判決は、当該事案当時における航空法（平成11年法律第72号による改正前のもの。以下「平成11年改正前航空法」といい、これと対比する趣旨で、現行の航空法を「現行航空法」という場合がある。）が、現行航空法下における許可制度とは異なり、免許制度を採用していた時期における、平成11年改正前航空法100条及び101条が定めていた定期航空運送事業免許の取消訴訟の周辺住民の原告適格が問題となったという事案であるところ、当該事案では、当該免許の審査の段階において、当該路線の使用飛行場、使用航空機の型式、運航回数及び発着日時など申請に係る事業計画の内容が、航空機の騒音による障害の防止の観点からも適切なものであるか否かを審査すべきものとされており、当該申請に係る事業計画が同法101条1項3号にいう「経営上及び航空保安上適切なもの」であるかどうかを、当該事業計画による使用飛行場周辺における当該事業計画に基づく航空機の航行による騒音障害の有無及び程度を考慮に入れるべきとすることで、単に飛行場周辺の環境上の利益を一般的公益として保護しようとするにとどまらず、飛行場周辺に居住する者が航空機の騒音によって著しい障害を受けないという利益をこれら個々人の個別的利益としても保護すべきとする趣旨を含むものと解されるとされた事案である。つまり、最高裁平成元年判決は、以上で述べた法構造の下で、平成11年改正前航空法上の免許につき、当該処分の根拠法令が飛行場周辺に居住する者が航空機の騒音によって著しい障害を受けないという利益をこれらの個々人の個別的利益としても保護すべきとする趣旨を含むものと解されるから、その騒音によって社会通念上著しい障害を受けたこととなる飛行場周

辺住民についての原告適格を肯定したものにすぎない。ところが、これに対して、被告準備書面(1)(52及び53ページ)で述べたとおり、航空法83条、航空法施行規則189条2項の立法趣旨は、「第1に、航空機が、他の航空機等との衝突の予防等のために、両者間の進路権、間隔、航行方法等を定めるとともに、第2に、飛行場における航空機の離着陸の安全を確保するために当該航空機の航行方法等を定めるものである」とされており(乙19・253ページ)、これら規定はいずれも専ら航空交通の安全を考慮するという見地から航行方法等を設定することを求めているものにすぎず、飛行経路の周辺住民個人の個別的利益を保護する趣旨の規定ではないと捉えるのが相当であって、以下に述べるとおり、原告らの主張にはいずれも理由がない。

#### (1) 最高裁平成元年判決の射程は本件に及ばないこと

原告らは、前記1のとおり、最高裁平成元年判決を前提とし、原告らの主張①ないし③のとおり述べるところ、冒頭でも述べたとおり、最高裁平成元年判決で問題とされたのは、当時の(改正前の)航空法に基づき、(事業者の申請に係る)事業計画について運輸大臣が具体的な運航内容に係る審査をするとされていた定期航空運送事業の免許に係る航空法(当時)の規定が、空港周辺住民が受ける騒音による障害の防止を個別的利益として保護すべき趣旨と解し得るかという点であったのに対し、本件で問題とされているのは、改正後の航空法に基づき、国土交通大臣の権限としてされ、具体的な運航内容に係る審査までは予定されていない飛行経路の設定行為である。そして、両者はそれぞれ前提とされる根拠法令の相違はもとよりのこと、以下で述べるとおり、各々の処分において審査すべき対象事項や問題とされる行政行為としての性格等をも異にするものであって、最高裁平成元年判決の射程は本件には及ばない。

#### ア 最高裁平成元年判決の事案の当時における平成11年改正前航空法の規定について

(7) 平成11年改正前航空法においては、航空運送事業について、需給調整規制により既存事業者に排他的営業権を付与して保護するという観点から路線ごとの免許制がとられていた。

(イ) すなわち、航空運送事業を営もうとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない（平成11年改正前航空法100条1項、121条1項）、航空運送事業のうち定期航空運送事業（一の地点と他の地点との間に路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業をいう。以下同じ。）を営もうとする者は、路線ごとの免許を要することとされていた（平成11年改正前航空法100条1項）。

また、当該免許を受けようとする者は、申請書に事業計画、事業収支見積、運航開始の予定期日等を記載し、運輸大臣に提出しなければならない。事業計画には、路線の起点、寄航地及び終点並びにそれら相互間の距離、運航回数及び発着日時等、当該路線の詳細に関する内容を記載することとされていた（平成11年運輸省令第40号による改正前の航空法施行規則（以下「平成11年改正前航空法施行規則」といい、これと対比する趣旨で現行の航空法施行規則を「現行航空法施行規則」という場合がある。）210条）。

そして、当該免許を受けようとする者から申請があった場合、運輸大臣は、当該定期航空運送事業が航空保安上適当な事業計画を有するものであること等の基準に適合するか否かについて提出書類等を基に審査し（平成11年改正前航空法101条1項）、審査の結果、基準に適合すると認める場合は、免許をしなければならないこととされていた（平成11年改正前航空法101条2項）。

#### イ 現行航空法の規定について

(7) 現行航空法においては、平成11年改正前航空法において免許制が取られていたのとは異なり、航空運送事業について許可制がとられている。



(イ) すなわち、航空運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない（現行航空法100条1項）、当該許可を受けようとする者は、航空機の運航及びこれを行うために必要な整備に関する事項、国際航空運送事業を営むかどうかの別その他国土交通省令で定める事項に関する事業計画等を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない（現行航空法100条2項）。

そして、事業計画に記載すべき事項は、現行航空法施行規則210条に規定されているところ、事業計画には、事業活動を行う主たる地域等を記載することとされている（現行航空法施行規則210条）ものの、平成11年改正前航空法施行規則210条の規定により定期航空運送事業の免許に係る事業計画には記載することとされていた路線の起点、寄航地及び終点並びにそれら相互間の距離、運航回数及び発着日時等については、航空運送事業の許可に係る事業計画に記載することとはされていない（路線を定めて一定の日時により航行する航空機により国際航空運送事業を営もうとする場合に限っては、路線ごとの使用空港等、運航回数、発着日時及び使用航空機の型式を事業計画に記載することとされている（現行航空法100条3項、現行航空法施行規則210条2項1号））。これらと同種の事項に関しては、国内定期航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者があらかじめ国土交通大臣に届け出なければならない運航計画において、路線ごとの使用空港等、運航回数、発着日時等を記載することとされている（現行航空法107条の2第1項）。なお、被告準備書面(1)（14ページ）で述べたとおり、当該本邦航空運送事業者が羽田空港を含む混雑空港を使用する場合には、運航計画を国土交通大臣に提出し、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならない（現行航空法107条の3第1項及び2項）、運航計画を変更する際は国土交通大臣の

認可を受けなければならない（現行航空法107条の3第6項）。

また、被告準備書面(1)（15ページ）で述べたとおり、これらの事業計画及び運航計画に係る許可又は認可に際しては、空港等の周辺において航空機が離陸又は着陸のために使用する飛行経路（現行航空法施行規則189条2項の規定により定められた「飛行の方式」）について申請することは求められていない。

ウ 最高裁平成元年判決の事案と本件とでは問題とされる行政行為の性格を異にすること

(7) 最高裁平成元年判決は、平成11年改正前航空法が適用されていた当時の事案であるところ、前記アのとおり、平成11年改正前航空法においては、定期航空運送事業の免許を受けようとする者は、運輸大臣に対し、路線の起点、寄航地及び終点並びにそれら相互間の距離、運航回数及び発着日時等、当該路線の詳細に関する内容が記載された事業計画を提出することとされており、運輸大臣による審査においては、これらの具体的な運航の内容に係る審査を行うことが可能であった。

最高裁平成元年判決は、定期航空運送事業免許に関するこのような平成11年改正前航空法の仕組みを前提とし、その上で、平成11年改正前航空法の目的規定が「騒音基準適合証明制度に関する法20条以下の規定が新設された際に、新たに追加されたもの」（最高裁平成元年判決）であることや事業計画の変更を命ずることができる旨の規定（平成11年改正前航空法112条）や騒防法3条の規定があることを踏まえて、原告適格を有する者の範囲について判示したものである。

(1) 他方で、本件において原告らが違法性を主張する飛行経路の設定行為（航空法83条、航空法施行規則189条2項）は、これに先立つ国土交通省内での審査において、平成11年改正前航空法における免許と類似する制度である現行航空法における航空運送事業の許可ないし混雑空

港における運航計画の許可のような具体的な運航内容に係る審査（前記第3・2(1)ウ(7)）が行われる行為ではない。

- (f) 以上のとおり、飛行経路の設定行為は、最高裁平成元年判決において問題とされた定期航空運送事業の免許とはおよそ性質の異なる行政行為というべきであるから、最高裁平成元年判決の射程は本件に及ばない。

## エ 小括

したがって、最高裁平成元年判決を前提とする原告らの主張①ないし③はその前提を欠くものであって、理由がないことは明らかである。

- (2) 航空法83条、航空法施行規則189条2項は、墜落及び落下物による被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護していないこと

ア(7) 原告らは、前記1①のとおり、航空法の目的規定や国際民間航空条約の付属書（第2付属書の3.1.2及び3.1.4）、航空法の規定（80条、81条、89条及び91条1項1号）を挙げるところ、上記ICAOの規定<sup>4</sup>は、第2付属書3.1.2については航空法81条に、同3.1.4については航空法89条にそれぞれ相当するものであるから、原告らの主張は、要するに、航空法の上記諸規定を根拠として、航空法83条、航空法施行規則189条2項が、墜落及び落下物による被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護する趣旨を含む旨をいうものと解される。

- (i) しかしながら、原告らの上記主張は、航空法の仕組みを正解しないものといわざるを得ない。

<sup>4</sup> 原告の指摘するICAO第2付属書3.1.2の正確な訳は、「離陸若しくは着陸に必要な場合、又は適切な当局からの許可がある場合を除き、航空機は、緊急事態が発生した場合に地上又は水上の人又は物件に過度の危険を及ぼすことなく着陸できる高度でなければ、都市、町、集落の混雑した地域又は人の野外集会の上空を飛行してはならない。」というものであり、同3.1.4の正確な訳は、「適切な当局からの許可がある場合並びに適切な航空交通業務機関からの関連情報、アドバイス及び/又は許可によって示される場合を除き、飛行中の航空機からいかなるものも投下又は噴霧させてはならない。」というものである。

すなわち、航空法は、「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ための方法」（1条）を具体的に定めるものとして、「第6章 航空機の運航」との表題の下、種々の見地から航空機の運航等について制限等を設けているところ、例えば、80条については「航空機の飛行に関し危険を生ずるおそれ」という見地から、81条については「地上又は水上の人又は物件の安全及び航空機の安全」という見地から、89条については「地上又は水上の人または物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれ」という見地から、91条1項については曲技飛行等は「人又は家屋の密集している地域の上空」等を避けるという見地から、航空機の運航等について制限等を設けている（なお、これらの規定に違反した場合には罰則が定められている（150条7号、154条1項2号、5号））。

このように、航空法の各規定は、「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ための方法」（航空法1条）を個別具体的に定めるものとして、それぞれ異なる見地から航空機の運航に係る制限等を定めているのであって、他に航空法83条、航空法施行規則189条2項の飛行経路の設定行為に先立つ国土交通省での審査において、上記の諸規定（80条、81条、89条及び91条1項1号）において考慮されるべき利益まで含めて審査すべきことをうかがわせるような規定は存在しない。

イ 以上に加え、①被告準備書面(1)（54及び55ページ）で述べたとおり、墜落等の事故による被害を免れるという利益は、飛行経路の設定行為との関係では、反射的な利益又は事実上の利益にとどまること、②同準備書面（66及び67ページ）で述べたとおり、本邦航空運送事業者については航空法100条、航空法施行規則210条1項9号に基づき、外国人国際航空運送事業者については航空法129条、航空法施行規則232条

1項7号トに基づき、事業計画に部品等脱落防止措置の内容を記載し、国土交通大臣の許可を受ける必要がある一方で、飛行経路の設定に際しては、部品等脱落防止措置の審査をすることが航空法上予定されていないことをも併せ考えれば、航空法83条、航空法施行規則189条2項は、墜落及び落下物による被害を受け得る者の利益を、それが帰属する個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨であるとは解され得ないというべきである。

したがって、原告らの上記主張に理由がないことは明らかである。

ウ(7) 以上のほか、原告らは、「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被ることになる」と主張し、その根拠として、㊶平成29年9月5日に日本航空株式会社所属ボーイング式777-300ER型JA743Jによる事故、平成29年9月23日にKLMオランダ航空所属ボーイング式777-200型PH-BQCによる事故、令和3年2月21日にユナイテッド航空所属の旅客機ボーイング777による事故、令和2年12月4日に日本航空の旅客機による事故がそれぞれ発生していること、㊷航空機は機体に格納されている車輪を降ろす際の振動等で、機体に付いた氷塊等が落下する可能性があり、平成26年8月25日に千葉県君津市にある森林組合の木炭工場に氷塊が落ち(甲49)、平成29年6月6日に千葉県成田市の民家の屋根瓦が崩れ落ちる事故が発生しており、その原因は航空機からの氷塊の落下の可能性があること、㊸ボーイング社の事故統計や国際民間航空機関の事故報告書(甲23)、パイロットのヒューマンエラーを招きやすい状況にあるとする文献(甲52)を根拠として、離陸後3分と着陸前8分の合計11分間に航空機事故が発生する頻度が高く、墜落ないし部品の落下事故が特に離着陸時に発生しやすいことを挙げる(原告準備書面1・22ないし25ページ)。

なお、原告は、原告準備書面2の「第三」（10ないし17ページ）においても墜落及び落下物の危険性について主張するが、かかる主張は、本案に関する主張と解されるから、本書面においては反論しない。

(イ) しかし、そもそも、前記イで述べたとおり、航空法83条、航空法施行規則189条2項は、**墜落及び落下物による被害を受け得る者の利益** **というものを、それが帰属する個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨とは解され得ない**のであるから、原告らの上記主張には理由がない。

したがって、**原告らの上記主張について反論の必要性はない**ものの、正確性や事実の裏付けを欠く部分があることから、その点について以下のとおり反論する。

(ウ) a 原告らの上記主張⑦にいう平成29年9月5日、同月23日、令和3年2月21日及び令和2年12月4日における事案は、いずれも、**航空法76条1項各号にいう「事故」には該当せず**、主張に正確性を欠く。

b また、原告らの上記主張⑧について、原告らは、「その原因は航空機からの氷塊の落下の可能性がある」と主張するものの、**かかる「可能性」を基礎づける具体的な事実の裏付けを欠き、かかる主張には理由がない**。

すなわち、平成26年8月25日の事案につき、国土交通省において氷塊の成分分析を行ったところ、航空機固有の物質は検出されず、機内からのドレン水等の可能性も低いことから、上記氷塊が航空機から落下したものであると認定することはできなかった（乙58）。

また、平成29年6月6日の事案についても、現地に氷塊落下の痕跡はなく、事案発生時間帯に付近上空を飛行していた航空機を

点検したものの、いずれについても氷塊付着や落下の痕跡が確認されなかったことから、当該事案が航空機からの氷塊によるものであると判断することは困難であると結論づけられている（乙59）。

- c. さらに、原告の主張④については、そもそも主張の根拠とされている「ボーイング社の事故統計」の具体的内容が不明であり、この点に係る原告らの主張は根拠を欠く。

加えて、原告らが引用する甲第23号証は、アジア太平洋地域における2015年から2019年までの間の航空機事故につき、離着陸のいかなる段階で当該事故が生じたかについての報告書（2020年発行）であり、当該報告書によれば、ICL（Initial Climbの略。正確な訳は「離陸直後の上昇」）及びAPR（Approachの略。正確な訳は「着陸前のアプローチ」）における死亡事故発生件数は、全体の62.5%（8件中5件）とされている。もっとも、調査期間の異なる同種の報告書（乙60ないし62）によれば、ICL及びAPRにおける死亡事故発生件数は、2014年から2018年までの間においては36.4%（11件中4件。2019年発行の乙60）、2013年から2017年までの間においては25%（12件中3件。2018年発行の乙61）、2012年から2016年までの間においては38.5%（13件中5件。2017年発行の乙62）にとどまるのであって、これらの報告書を踏まえれば、「離陸後3分と着陸前8分の合計11分間に航空機事故が発生する頻度が高」との原告らの主張は裏付けを欠くというべきである。

そして、離着陸時及びその前後にパイロットのヒューマンエラーを招きやすい状況にあるとする原告らの主張の根拠とする甲52が発行された平成13年に比して、現在は、航空機の技術革新が進ん

であり、運航している多くの航空機にはコンピュータ制御によりパイロットの誤操作を修正する機能が搭載されており、また、国際民間航空機関では平成25年に、パイロットの操縦能力に加えて、死者を伴う航空機事故の大きな要因である危機管理能力を醸成する新たな訓練手法をパイロット訓練に導入し、これを受けて国内におけるパイロットの訓練・審査においても平成29年より当該手法を導入している(乙63の1, 2)。

したがって、航空法上の「事故」に係る正確な認識、落下物事象に係る事実の裏付け、航空機の安全運航に係る最新技術、パイロット等に対する最新の訓練手法等を踏まえないまま、これらについて未成熟であった過去の墜落及び落下物事象を挙げて、これらがそのまま現在にも通じる危険性のようという原告らの上記主張には理由がない。

(3) 航空法83条、航空法施行規則189条2項は、騒音による被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護していないこと

ア(7) 前記1のとおり、原告らは、航空法の目的規定や国際民間航空条約の第16付属書、騒防法1条及び3条、環境基本法16条があることを根拠として、航空法83条、航空法施行規則189条2項が、騒音による被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護する趣旨を含む旨をいうものと解される。

(イ) しかしながら、前記(1)ア及びイで述べたとおり、飛行経路の設定(航空法83条、航空法施行規則189条2項)は、「他の航空機又は船舶との衝突を予防」すること並びに「空港等における航空機の離陸及び着陸の安全を確保するため」にされるものであり、平成11年改正前航空法100条等(事業計画)や現行航空法107条の2(運航計画)において記載が求められている個別的な事情は、設定行為に先立つ国土交通



省における審査では考慮されない。

また、原告らの指摘する国際民間航空条約の第16付属書は、「航空機の航行に起因する障害」（航空法1条）に航空機の騒音による障害が含まれることを示すものにすぎず（最高裁平成元年判決参照）、航空法83条、航空法施行規則189条2項において航空機の騒音による障害が個別的利益として保護されていることを裏付ける規定ではない。

さらに、環境基本法16条も、その規定の内容が抽象的なものにとどまることからすれば、上記と同様、「航空機の航行に起因する障害」に航空機の騒音による障害が含まれるかは格別、航空法83条、航空法施行規則189条2項において、航空機の騒音による障害が個別的利益として保護されていることを裏付ける規定ではない。

イ 以上を踏まえれば、被告準備書面(1)（54及び55ページ）で述べたとおり、騒音による被害を免れるという利益は、飛行経路の設定行為との関係では、反射的な利益又は事実上の利益にとどまるのであって、飛行経路の設定行為に係る航空法83条、航空法施行規則189条2項は、それが帰属する個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨であると解され得ないというべきである。

したがって、原告らの上記主張には理由がない。

ウ(7) 以上のほか、原告らは、令和2年3月29日から同年4月30日までの羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果（乙52）によれば、各測定局の測定値の平均値が68デシベル、平均値が最も大きい測定値では82デシベルであったとして、文献（甲53）を引用して、生じる被害が甚大である旨、④本件各飛行経路は、実質午後3時から午後7時までのうちの3時間程度しか運用されておらず、時間帯補正等価騒音レベル（Lden）を用いた場合、24時間平均の騒音レベルが小さくなるが、Ldenは、夜間の騒音がある場合は実際に生じた騒音より

も被害が大きいものと評価するための指標であるから、上記のとおり日中にしか生じない本件各飛行経路に係る騒音レベルの評価にLdenが用いられるべきではなく、Ldenによる評価は本件各飛行経路に係る騒音被害の実態を反映していない旨、㊸騒音に係る環境基準（甲54）は、基準値が一番高い地域でも60デシベル以下とされており、本件各飛行経路に係る航空機騒音はこの基準を大幅に上回っている旨、㊹都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（以下「本件条例」という。）

（別表第13）によれば、住宅系地域（同別表の第二種区域をいうものと解される。）については、規制基準につき最大でも50デシベルとされており、本件各飛行経路に係る航空機騒音はこれを大幅に上回っている旨、㊺住宅防音工事の助成の対象となる住宅は新たに発生していないが、これは、Ldenを用いていることによるものにすぎず、重大な騒音被害が発生していないことを裏付けるものではない旨主張する（原告準備書面2・4ないし10ページ）。

- (イ) この点、前記イで述べたとおり、飛行経路の設定行為に係る航空法83条、航空法施行規則189条2項は、航空機の騒音による被害を受け得る者の利益を、それが帰属する個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨であるとは解され得ないから、原告らの上記主張には理由がない。

したがって、原告らの上記主張について反論の必要性はないものの、正確性を欠く部分があることから、その点について以下のとおり反論する。

- (ウ) a (a) 原告らの主張㊻については、そもそも、測定局によって周辺環境やその上空を飛行する航空機の高度等の測定状況が異なるのであるから、そのような測定状況を考慮せずに各測定局の測定値を平均し、その平均値をもって航空機騒音について述べること自体

不合理であって、理由がないことは明らかである。

また、「各測定局の測定値の平均値が68デシベル」であったとの原告の主張は、測定結果(乙52)を正確に分析したのではなく、誤っている。すなわち、原告らの上記主張に係る計算方法は、必ずしも判然としないものの、乙第52号証記載の騒音測定局に係る令和2年3月29日から同年4月30日までの最大騒音レベルの「実測値の平均」の総和をその項目数の総和で除したものである(算術平均)と解される。しかしながら、かかる計算方法は、デシベルについて単純な加算は成立せず、パワー平均(ないしエネルギー平均)を用いるべきこと(乙64・253及び254ページ)を看過したものであって、この点からも、原告らの主張に理由がないことは明らかである。

(b) また、原告らの引用する文献(甲53)は、少なくとも平成11年3月31日以前の騒音に係る基準(「騒音に係る環境基準」(乙65。以下「旧基準」という。))を前提としたものであって、現行の環境基準(乙66)に係るものではない。

そもそも、旧基準においては、航空機騒音は対象から除外されている(乙65・3枚目〔旧基準第8〕)のであって、この点を看過した原告らの主張に理由がないことは明らかである。

加えて、仮に旧基準を前提とするのであれば、騒音の程度は、騒音レベルの中央値(乙67)によらなければならないこととなる(乙65・1枚目〔旧基準第2〕)が、原告らは、最大騒音レベルの平均値(そもそも算術平均を用いる点で誤っていることは前記(a)で述べたとおりである。)を用いて評価しているものであり、前提を誤っていることも明らかである。

(c) さらに、他の一般騒音と本件各飛行経路に係る航空機騒音の最

大騒音レベルを比較すると、航空機騒音は一般的に60デシベルから80デシベルとされ、本件各飛行経路に係る航空機騒音についてもおおむねこの範囲内である(乙52)ところ、普通の会話は60デシベル、騒々しい事務所や街頭は70デシベル、地下鉄の車内は80デシベルであって、このような他の一般騒音と比べて本件各飛行経路に係る航空機騒音が突出しているとは認められない(乙68)。

- b 原告らの主張④については、評価手法としてLdenを用いることを論難する原告らの主張が、いかなる理由で、飛行経路の設定行為に係る航空法83条、航空法施行規則189条2項が航空機による騒音を受け得る者の利益をそれが帰属する個々人の個別的利益としても保護すべきものとする趣旨を含むことを根拠づけるのかは判然とせず、失当というほかない。

なお、他の一般騒音と比較した航空機騒音自体の特徴として、間欠的に騒音暴露が繰り返されるという点が挙げられるから、かかる航空機騒音の評価手法として、エネルギー積分により1日の騒音総暴露量を評価する手法<sup>15</sup>(乙69・2枚目及び6枚目)を用いることが適切であることは明らかである。

- c 原告らの主張⑤について、かかる原告らの主張は、現行の環境基準において航空機騒音が適用除外とされている(乙66・3枚目〔現行基準第3〕)ことを看過したものであって、理由がないことは明らかである。

加えて、仮に現行の環境基準を前提とするのであれば、騒音の評価

<sup>15</sup> 乙69には、「Lden」、「Ldn」及び「LAeq,24h」という指標が記載されているが、これらはいずれも「エネルギー積分により1日の騒音総暴露量を評価する手法」である。

は、等価騒音レベルによらなければならないこととなる（乙66・2枚目〔現行の環境基準第1・2(2)〕。なお、等価騒音レベルについては乙67参照）が、原告らは、最大騒音レベルの平均値（そもそも算術平均を用いる点で誤っていることは前記(a)で述べたとおりである。）を用いて評価しているものであり、前提を誤っていることも明らかである。

d 原告らの主張④について、本件条例（別表13）によれば、規制基準に係る騒音の測定方法は、工場及び指定作業場の騒音に係る測定方法の例による（同別表備考）こととされていること、同別表においては、「音源の存する敷地と隣地との境界線における音量」を当該規制基準の数値とされていることからすれば、本件条例別表13に掲げる規制基準が原則として音源が上空に存する航空機騒音を対象としたものでないことは明らかであり、かかる本件条例を前提とする原告らの主張が前提を欠くことは明らかである。

e 原告らの主張④について、かかる主張は、Ldenが用いられるべきでないとの原告の主張④を前提とするものであるところ、前記bで述べたとおり、航空機騒音については、エネルギー積分により1日の騒音総暴露量を評価する手法によって評価することが適当であるから、原告の主張④は前提を欠く。

(4) 航空法83条、航空法施行規則18.9条2項は、航空機からの排気ガスによる被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護していないこと

ア(7) 前記1のとおり、原告らは、航空法の目的規定や国際民間航空条約の第16付属書、環境基本法16条があることを根拠として、飛行経路の設定行為に係る航空法83条、航空法施行規則18.9条2項が、航空機からの排気ガスによる被害を受け得る者の利益を個別的利益として保護する趣旨を含む旨をいうものと解される。

なお、原告は、原告準備書面2第2の2ないし4（18ないし30ページ）においても、排気ガスに関する主張をするが、かかる主張は、本案に関する主張と解されるから、本書面においては反論しない。

(イ) しかしながら、前記(1)ア及びイで述べたとおり、飛行経路の設定に先立って国土交通省内で行われる航空法83条、航空法施行規則189条2項の審査においては、平成11年改正前航空法100条等や現行航空法107条の2において記載が求められている個別的な事情は審査されない。

また、国際民間航空条約の第16付属書は、最高裁平成元年判決を踏まえても、「航空機の航行に起因する障害」（航空法1条）にいかなる障害が含まれるかについての解釈の指針となるものにすぎないのであって、航空法83条、航空法施行規則189条2項において航空機の排気ガスによる被害が個別的利益として保護されていることを裏付ける規定ではない。

さらに、環境基本法16条も、その規定の内容が抽象的なものにとどまることからすれば、飛行経路の設定について定めた航空法83条、航空法施行規則189条2項において、航空機の排気ガスによる被害を保護する趣旨を含むことを裏付ける規定ではない。

イ 以上によれば、航空法83条、航空法施行規則189条2項において、排気ガスによる被害を受け得る者の利益を、それが帰属する個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨であるとは解され得ないことは明らかというべきである。

したがって、原告らの上記主張には理由がない。

#### 第4 結語

よって、原告らの訴えは不適法であるから、速やかに却下されるべきである。

以上

令和2年(行ウ)第223号 行政処分取消請求事件

原告 黒田英彰ほか28名

被告 国(処分行政庁 東京航空局長)

証拠説明書(3)

令和3年12月24日

東京地方裁判所民事第51部1C係 御中

被告指定代理人

山本



奥江隆太



神永



志村直



林智彦




酒井由美子





栗野彰





武 田 一 尊 


丹 吳 允 

鈴 木 貴 大 


寺 岡 由起乃 

忍海邊 智 子 

賀 数 純 一 


森 住 直 樹 


由 利 幸 一 


和 田 英 嗣 

長 谷 浩 平 


菅 康 博 

黒 澤 裕 也 

山 田 拓 徳 

白 谷 大 輔 



田 丸 裕貴子 

後 藤 秀 行 

増 田 利 幸 

對 馬 史 生 

佃 千 加 

片 山 英 之 

中 林 隆 

竹 内 敏 博 

吉 岡 正 幸 

馬 場 由 行 

略語等は、答弁書及び準備書面の例による。

| 号証               | 標目<br>(作成者)  | 作成<br>年月日 | 立証趣旨  |
|------------------|--|-----------|---|
| 乙57<br>の1～<br>18 | AIPチャート<br><br>(国土交通省)                                       | 写し        | 本件飛行経路4ないし7と同じ時間帯において着陸の際に用いられる飛行経路(管制官が着陸しようとする航空機の乗組員に対して個別具体的な指示をする可能性のある飛行経路)が、他に18方式存在すること |
| 乙58              | 君津市で発生した氷塊落下事案に係る調査結果について<br><br>(国土交通省航空局航空ネットワーク部環境・地域振興課) | 写し        | H27. 2. 6   |
| 乙59              | 平成29年6月6日に発生した落下物疑い事案の調査について(報告)<br><br>(国土交通省東京航空局成田空港事務所)  | 写し        | H29. 6. 11  |
| 乙60              | 事故報告書2019<br><br>(一部抜粋)<br><br>(ICAO)                        | 写し        | ICL(離陸直後の上昇)及びAPR(着陸前のアプローチ)における死亡事故発生件数が2014年から20  |

|           |                               |    |  |   |
|-----------|-------------------------------|----|--|---|
|           |                               |    |  | 18年までの間において36.4%(11件中4件)であること   |
| 乙61       | 事故報告書2018<br>(一部抜粋)<br>(ICAO) | 写し |  | ICL(離陸直後の上昇)及びAPR(着陸前のアプローチ)における死亡事故発生件数が2013年から2017年までの間において25%(12件中3件)であること   |
| 乙62       | 事故報告書2017<br>(一部抜粋)<br>(ICAO) | 写し |  | ICL(離陸直後の上昇)及びAPR(着陸前のアプローチ)における死亡事故発生件数が2012年から2016年までの間において38.5%(13件中5件)であること |
| 乙63<br>の1 | 訓練手法マニュアル<br>(一部抜粋)<br>(ICAO) | 写し |  | 日本国内におけるパイロットの訓練・審査においても、死者を伴う航空機事故の大きな要因である危機管理能力を醸成する新たな訓練手法を導入していること         |
| 乙63<br>の2 | 訓練手法マニュアル<br>(一部抜粋)<br>(ICAO) | 写し |  | 乙63の1の訳文  |
| 乙64       | 騒音規制の手引<br>(日本騒音制御工学会)        | 写し |  | 騒音数値の正しい計算方法  |

|     |  |    |            |  |
|-----|--|----|------------|--|
| 乙65 | 騒音に係る環境基準<br>(官報第13350号)               | 写し | S46. 6. 23 | 平成11年3月31日以前の騒音に係る環境基準の内容                              |
| 乙66 | 騒音に係る環境基準について(平成10年環境庁告示第64号)          | 写し | H10. 9. 30 | 現行の騒音に係る環境基準の内容  |
| 乙67 | 騒音に係る環境基準の評価マニュアル(道路に面する地域編)<br>(環境省)  | 写し | H27. 10月   | 騒音の程度は、騒音のレベルの中央値によらなければならないこと                         |
| 乙68 | 騒音測定局 現在の騒音レベル表示<br>(成田空港株式会社)         | 写し | R3. 11. 24 | 騒音レベルの目安   |
| 乙69 | 航空機騒音に係る環境基準の改正について<br>(騒音評価手法等専門員会報告) | 写し | H19. 6. 29 | 航空機騒音の評価手法として、エネルギー積分により1日の騒音総暴露量を評価する手法を用いることが適切であること |

国空首都第52号

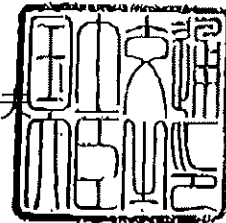
## 訴訟代理権消滅通知書

官職・氏名 別紙のとおり

上記の者の下記事件についての訴訟代理権が消滅したことを通知する。

令和3年12月22日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫



原告 黒田英彰 ほか28名

被告 国

東京地方裁判所 令和2年（行ウ）第223号

行政処分取消請求事件

(別紙)

国土交通省航空局航空ネットワーク部

首都圏空港課東京国際空港企画室 室長 後藤 暢子

国土交通省航空局安全部

航空事業安全室 主査 橋本 那音

国土交通省航空局交通管制部

交通管制企画課 係長 後藤 元