

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5

2022年8月2日

東京地方裁判所民事51部10係 御中

原告ら訴訟代理人  
弁護士 鳥海準 他

第1 騒音被害の原告適格についての補充主張

1 航空機騒音の特殊性について

環境基本法16条1項に基づいて定められた騒音に係る環境基準によると、この環境基準は、航空機騒音には適用しないと規定されている（第3 環境基準の適用除外について）。

航空機騒音に上述した基準を適用しない理由としては、航空機騒音は他の一般騒音と比べて間欠的に騒音暴露が繰り返されることから、累積騒音として評価が必要になるため、騒音に係る環境基準では評価ができないからである（原告準備書面2第3の1(2)7～9頁）。

このように航空機騒音と通常の騒音では質的な違いがあるのだが、当然量的な違いが許容されているわけではない。それでは、このような特殊性に配慮したとされる環境省告示（乙42）の示す基準が適切な基準と言えるだろうか。

2 本件では航空機騒音に係る環境基準（乙42）は適切な基準ではない

環境省の告示「航空機騒音に関わる環境基準について」(乙42)では、  
地域類型Ⅰ、Ⅱ類ごとに基準値を定めているが、この基準値を当てはめる値の算出は、告示(乙42)では次の通りの算出方法である。

すなわち、

- ① まず第1に、「測定は、原則として連続7日間行い、騒音レベルの最大値が暗騒音(対象とする騒音{航空機騒音})以外のすべての騒音)より10デシベル以上大きい航空機騒音について、単発騒音暴露レベル(LAE)を測定する。」

そして、ここに「単発騒音暴露レベル(LAE)」とは単発的に発生する騒音の全エネルギーと等しいエネルギーを持つ1秒間の定常音騒音レベルを言う。もっと端的に表現すれば、1回の飛行の聞こえ始めから聞こえなくなるまでの継続時間において人の受ける騒音エネルギーの量を示すものであり、航空機騒音が「瞬間的なもの」ではなく、ごく短時間ではあるが、各住民に継続的な被害を与えるものである以上、この考え方は必ずしも間違いではない。

- ② しかし第2に、当該告示は、「評価は算式アにより1日(午前0時から午後12時まで)ごとの時間帯補正等価騒音レベル(Lden)を算出し、全測定日のLdenについて、算式イによりパワー平均を算出するものとする」とされている。

すなわち、第2段階として、測定された前記(LAE)に飛行時間帯による重みづけ(19時から22時は5デシベルを加算し、深夜22時から翌朝7時までは10デシベルを加算する)を施したうえで、1日の騒音の総暴露量を評価するものである。

しかし、都新低空飛行が間欠的に2-4時間にわたり問題となるのであれば、今般問題となっている航空機騒音は数時間(15時か

ら19時)に集中した騒音暴露被害が問題となっているものであり、このLdenでは、結局、数時間の航空機騒音暴露は24時間で平均化されてその間の騒音被害の実態が希釈されるものであり、比較的短時間の中に集中した騒音暴露の被害を考える基準としては必ずしも適切でない。

そのため、本件の航空機騒音を1日に発生した騒音の暴露量の合計値として評価すると、実態を全く反映しない数値が算出されることになり不合理であることはすでに主張した通りである(原告準備書面2第3の1(2)8頁)。

### 3 50デシベルの騒音被害は重大な侵害になること

以上のことから、本件の航空機騒音は前記の告示の基準で評価するのではなく、騒音が生じた際の瞬間値で評価すべきである。そしてその際、まず騒音規制法を参照すべきである。

つまり、同法は、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することを目的として制定されたものであるところ(同法1条)、同法上の特定工場等以外から発生する騒音であっても周囲の住民の健康に悪影響を与えることは明らかであるから、同法及び同法の規定に基づき東京都知事及び川崎市長が定めた騒音の規制基準(甲100、101)は本件の騒音の程度を評価する際にも重要な指針となるというべきである(岐阜地裁令和4年1月28日参照)。

そしてこの基準によると、本件航空機騒音が生じる時間及び住居地域だと最大でも50デシベルが基準値となっている。

また、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例も、住宅系地域の場合は、規制基準として最大でも50デシベルとなっている

(原告準備書面2第3の1(2)9頁)。これらのことからすると、50デシベルの騒音というものが、都民及び川崎市民に対して重大な侵

害をもたらすことになると考えられていることは明らかである。

そして騒音レベルが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、会話妨害が顕著(聴取明瞭度70パーセント以下、会話可能距離2メートル以下)となり、また不快感を訴える者が50パーセントを越す(原告準備書面2第3の1(2)6～7頁)。

このことからすると50デシベルを多少超えた騒音被害を受けることにより非常に甚大な被害が発生することも明らかである。

ちなみに、今回、騒音による様々な被害実態の一例として視力障害者の日常生活に与える不利益や音楽映像制作会社の日常業務に与える不利益について報告している(甲102、103)

#### 4 結論

以上のことからすると、50デシベルの騒音被害を受けている者は、社会通念上著しい障害を受けることになる。よって、本件の航空機騒音により、50デシベルを超える騒音被害を受けている者には原告適格が認められる。

### 第2 違法性の実質 1—墜落、落下物について

#### 1 本項の主要な目的

すでに準備書面2において、「違法性の実質 1—墜落、落下物について」として、飛行機自体の墜落と飛行機からの落下物についてその主張の概要を述べた。飛行機自体の落下については、過去の重大事故についてもこの準備書面において指摘しておいた。もっとも、氷塊をはじめとする飛行機からの落下物については必ずしも十分な資料が保存されているわけではなく、準備書面2においても過去の事実の指摘は十分とはいえない。しかしながら、氷塊をはじめとする飛行機由来の落下物は飛行

機の落下以上に多数に及んでいる。

今般、2022年3月14日の午後に渋谷区本町1-55-14所在のテニスコート上に氷塊が落下し、都心を低空飛行する飛行機からの落下物の危険が現実のものとなったことは、すでに準備書面で指摘してあるが、本準備書面は、この出来事以降の状況をあらためて説明するとともに、これに関して国に釈明を求めることを一つの大きなテーマとしている。この求釈明は本件における原告適格や違法の実質を考える上で極めて重要な内容をもつものであり、必要的釈明事項である。国はこの釈明に対して真摯に回答されたい。

## 2 成田空港における飛行機からの落下物（氷塊）の過去の状況

(1) 成田国際空港株式会社が公開している「成田空港と環境のおはなし」(以下、「おはなし」という 甲104)では「航空機にとって、安全確保は至上命題です。もちろん飛行の安全はなによりも優先されなくてはなりません、同じように、航空機が飛行する地域の安全、つまり地上の安全を守ることが絶対に必要なのです。その意味で、航空機からの落下物はあってはならないことなのです」とまず、冒頭に述べられているが至極当然のことである。

(2) 先の「おはなし」では成田空港における過去の落下実績が資料として提示されている。これによれば、1980年代は毎年3件から9件程度の落下事故が発生しており、1989年には実に19件、1990年には17件の落下物事故が発生していたが、その後は概ね年に3件程度で推移し、2016年には0件、2017年は2件という実績であり近年は一時に比べて大幅に落下物事故が減少している。

なお、この「おはなし」で示されている事故実績は、弁護団が千

葉県庁に情報公開を求めて得た資料とも合致したものであった（甲106の1, 2）。特に、この開示資料によれば、茨城県内では成田空港関連でこれまでに99件の氷塊落下があることが示されている。この内容は現在調査中であるが、氷塊落下が稀な事象でないことを示すものとして重要である。

そして、この「おはなし」の中で、**近時の落下物の大幅減少の理由が次のように説明されている。**すなわち

**「国土交通省・NAAはできるだけ努力をしてきました。その代表的な例が南側から着陸する場合の洋上脚下げ方式の実施**です。はじめは航空会社に協力を呼びかけていましたが、その後、航空関係者にとって必要な情報を提供する文書（航空路誌）に掲載し、さらに航空機に無線で連絡して、洋上脚下げ方式の実施を徹底するようにしました。こうした対策によって、落下物（特に氷塊）は大幅に減ったのです。現在も国土交通省・NAAは共生委員会の立会いのもと、実際に脚下げをしているかどうか、蓮沼海岸（九十九里浜）で定期的にチェックしています」

つまり、近年の落下物（氷塊落下）の大幅な減少は、「洋上脚下げ方式の実施の徹底」、つまり着陸の際には、地上では着陸のための脚（車輪）は出さず、脚（車輪）は洋上で出すことによって地上への氷塊落下を大幅に減少させることができたということ、成田空港の管理者自身が明言しているということである。

にもかかわらず、**今般の羽田における都心低空飛行（着陸）は、脚（車輪）出しはまさに都心の上空で行われることになり、以前に成田空港で頻発した氷塊落下が頻繁に発生する恐れが具体的に存在する。**先に「おはなし」自体が冒頭で述べている通り、「航空機にとって、安全確保は至上命題です。・・・同じように、航空機が飛行

する地域の安全、つまり地上の安全を守ることが絶対に必要なのです。その意味で、航空機からの落下物はあってはならないことなのです」。にもかかわらず、今般の都心低空飛行はこの点に関する何らの特別な配慮なく、都心を低空飛行し、着陸に当たり都心上空（都庁あたり）で車輸出しを敢行する暴挙に出ているのである。

### 3 最近の成田空港における落下物に関連する状況

(1) 2022年2月11日午後9時過ぎに、上海から成田空港に到着した日本貨物航空のボーイング747型機の翼に取り付けられた部品が無くなっていることが着陸後の点検でわかった。部品は左の翼のフラップを動かす部分のカバーで、プラスチックと一部金属でできており、長さ4m40cm、幅60cm、重さ60kgあり、国土交通省の分類では落下部品としては最も大きい区分に属するものである。成田空港株式会社が翌2月12日に機体が着陸した滑走路脇の西側の敷地内で、亡くなった部品がほぼそのままの形で見つかった（甲107）。

(2) この事態を受けて、新宿区住民は羽田新ルートにおける飛行に関してあらためて大きな不安を感じ、この住民の心情を受けて、新宿区議会は地方自治法99条に基づき、衆参両院議長、内閣総理大臣及び国土交通大臣あてに「地方空港の更なる活用等による飛行経路の分散化、海上ルートの活用等の『新ルート』の固定化回避の検討を積極的に行」うことを強く求める意見書を提出した（甲108、109）。

### 4 成田空港における部品落下の状況（甲113）

また、証拠によれば、本邦の運航者が、整備点検等において部品脱落を確認した件数は平成21年4月1日から平成29年3月31日の8年間で451件に及んでいる。

もともと、ここでカウントされている部品落下は

- ① 非金属の場合は面積が100 cm<sup>2</sup>以上又は重量が200 g以上、
- ② 金属の場合、面積が100 cm<sup>2</sup>以上又は重量が100 g以上、
- ③ 長さ100 cm以上のラバーシール又はライト類の全損

に限られており、上記の①乃至③に該当しない部品落下はカウントされておらず、当然のことながら、これらのカウント外の部品落下を含めれば部品落下の全体像が全く違って見える可能性があることは否定できない。

## 5 羽田空港に関連しての2022年3月14日の氷塊落下の状況とその後の経緯

冒頭で述べたとおり、3月14日の氷塊落下に関連した求釈明が本準備書面の1つの大きなテーマである。

この日（この時間）は、気象庁のデータによればテニスコートに周辺は天候に恵まれ、テニスを楽しんでいたメンバーの服装を見ても、半そで姿のメンバー（コーチ）が見えるほどである。

また、コートの南側には新国立劇場（オペラシティ）が存在し、コートの上方横を徒歩で通り抜けることのできるスペースが広がっているが、ここから氷塊をテニスコートに投げ入れるには植え込みが邪魔となり、また、通り抜けスペースとテニスコートは相当程度の距離があり、およそ誰かがここから氷塊を投げ入れたとは考えがたい位置関係にある。実際、目撃者の谷氏は氷塊の落下直後に辺りを見回しているが、そのような不審人物は全く見当たらなかったとのことである。また、谷氏は長年の間この地でテニスを楽しんでいるが、ものを投げ入れられたとの記憶も全くないそうである（甲98）。

谷氏は、「ドスンという音を1度聞いた」と陳述されているが、写真を見れば氷塊は4つに分かれている。従って、落下した氷塊は1つであった

が、これが地面と衝突して4つに砕けたものだと推測できる。

幸い、この氷塊は人や建物には当たらず、人的物的な損害は発生しなかったが、甲99で提出した通り、このテニスコートの周辺は一軒家やマンションなどの多数の民家や商業施設が密集しており、落下コースが少し違えば大惨事を招きかねない事態であった。

この事件の発生後、国土交通省は目撃者の谷氏に連絡を取り、谷氏の原因した状況の聞き取りを行い、いったんは氷塊落下の原因調査を約束したが、翌日には調査しないことに決定している（東京新聞、甲105）。

しかしながら、成田空港における過去の落下物に関する統計資料を確認してみると、甲106の1, 2のとおりである（なお、都心低空飛行が行われるまで羽田空港においては「海から入って海から出る」飛行ルートをとっていたため氷塊落下は少なくとも統計資料としては基本的には問題とならなかった）。

そして、成田空港においては、氷塊落下の危険性が市民より指摘され、着陸の際の車輪出しの位置を海側（太平洋側）に移行（以前よりの早い段階で車輪出しを行う）することによって氷塊その他の飛行機由来の落下物が住居や商業ビルのある地域に落下ことを防ぐ工夫が行われた（甲104）。

今般の羽田の氷塊落下は、飛行機が埼玉県の浦和辺りで右旋回し、徐々に飛行ルートを下げてゆき、東京都庁周辺に至った段階で着陸のための車輪出しを行うという動作の中で発生したものである。上記の谷報告の通り、それ以外の可能性は考えられない状況である。

また、先の「おはなし」（甲104）も「落下物があったときは、速やかに状況を調査して、どの航空機から落下したかを見きわめ、その航空会社に厳重に注意して、落下物を発生させないようにします」と明言する。これは成田における取り扱いであるが、かかる取扱いが成田と羽田で異なるとは考えがたい。にもかかわらず、先の通り、なぜか国交省は氷塊落下

の原因調査を行わないこととした（甲105）。

しかしながら、車輪出しに伴う氷塊落下であるとすれば、今後も何万回と同じルートの飛行が予定されている以上、氷塊落下の恐れとこれに伴う重大事故発生の恐れは払拭しえない。少なくとも、国交省はこの問題を慎重に検討して、①車輪出しの際に氷塊が落下することはないのかどうか、②氷塊が落下しても市民の生命や安全に影響がないのかどうか、について十分に検討するべきであり、また、そもそも都心低空飛行ルートの定め段階においても、上記の諸点について十分な科学的検討を行ったうえで都心低空飛行ルートの定めを行うべきものであった。

3月14日の氷塊落下の後、住民らの不安は大きくなり、「渋谷の空を守る会」は渋谷区議会に納得のゆく調査の請願を行っている（甲105の2, 110, 111）。

そこで、次の点について釈明を求める。

（第1） 本年3月14日の氷塊落下の原因調査は行わないと決めたか。

仮に、上記の原因調査を行わないと決定したのであれば、そのように結論付けた理由は何か。

また仮に、調査を行わない理由が、「今般の氷塊が飛行機由来のものではない」ことを理由とするのであれば、いかなる理由から「今般の氷塊が飛行機由来でない」と結論付けたのか、その理由を明示されたい。

（第2） 東京航空局長が東京国際空港長に対して発令した令和元年12月16日付の通知によって飛行ルートの定めを行った前提として、都心低空飛行における氷塊落下の危険性を検討したか。

仮に、検討したとすれば、どのような検討を行い、その検討の結果はどうかであったのか。資料とともに明示されたい。

また仮に、ルートの設定以前に氷塊落下の危険性を検討していないとすれば、ルート設定に当たっての必須の調査を怠ったうえでのルート決定であ

り、重大な手続上の瑕疵（違法）であると考えられるがどうか。

6 航空機の墜落ないし部品等の落下事故の危険性に関し、横風の危険性についての補充

(1) 原告らは、2021年（令和3年）9月1日付け準備書面2の第三の第3において、羽田新ルートが横風の影響で危険なルートであると主張した。具体的には、羽田新ルートが使用される南風（西南西、南西、南南西、南、南南東、南東、東南東の風）のうち、国際民間航空条約で就航不能とされている風速、秒速10.3メートル以上の風の66%以上が西南西、南西、南南西の風であり、南南東に降下する羽田新ルートにとっては危険な横風となると述べた。

原告らは、実際の羽田新ルートの運用において、秒速10.3メートル以上の南南西の風の時、羽田新ルートではなく従来の着陸ルートが使用されていたことを示す資料を入手した。以下、詳述する。

(2) 羽田空港の運用状況

① はじめに

一般財団法人日本気象協会のホームページによると、2022年（令和4年）6月24日、羽田新ルートが運用されるはずの15時から19時において、秒速10.3メートル以上の南南西の風が吹いていた（甲116（日本気象協会））。

他方、国交省が作成した「羽田空港飛行コースホームページ」によると、同日、15時から18時半において、「LDA W RWY 22 / LDA W RWY 23 LDG RWY 22 / 23 DEP RWY 16 L / 16 R」という飛行コースが採られていた（甲117）。

② 用語説明

上記の「羽田空港飛行コースホームページ」内にある用語解説（甲118）によると、「LDG RWY」とはLanding Runwayの略で着陸滑走路という意味であり、「LDG RWY 22 / 23」はB滑走路あるいはD滑走路を南西方向に進入する着陸ルートという意味している。ちなみに「22」及び「23」という数字は、北を360度、東を90度、南を180度、西を270度としたときの滑走路の向いている方角を10分の1の数字によって示している。つまり、「22」は進入角220度のB滑走路を南西方向に進入するルート、「23」は進入角230度のD滑走路を南西方向に進入するルートを意味している。

また、文頭の「LDA W RWY 22 / LDA W RWY 23」はLDAという進入方式で着陸進入せよという意味である（甲118, 119, 120）。「DEP RWY」とはDeparture Runwayの略で離陸滑走路という意味であり、「DEP RWY 16 L / 16 R」はC滑走路あるいはA滑走路を南南東方向に進行する離陸ルートという意味している。

つまり、2022年（令和4年）6月24日15時から18時半において、B滑走路あるいはD滑走路を南西方向に進入する着陸ルートが使用されていたのである。

### ③ 羽田新ルートが採用されなかったこと

甲118によると、「LDA W RWY 22 / LDA W RWY 23 LDG RWY 22 / 23 DEP RWY 16 L / 16 R」という飛行コースは、本来であれば、運用状況の区分No.5にある「日中帯南風好天時（7の時間帯以外）」のときに用いられるはずの飛行コースである。「7の時間帯」とは、「日中帯南風好天時（15：00～19：00のうち3時間程度）」のことであり、羽田新ル

ートが運用される条件及び時間帯を指す。つまり、「LDA W RWY 22 / LDA W RWY 23 LDG RWY 22 / 23 DEP RWY 16 L / 16 R」という飛行コースは、羽田新ルートが運用される条件及び時間帯以外で用いられるはずの飛行コースなのである。

羽田新ルートはA滑走路あるいはC滑走路を南南東方向に進入する着陸ルートであり、B滑走路あるいはD滑走路を南西方向に進入する着陸ルートは従来の着陸ルートである。従来の着陸ルートは南西方向に進入することから、南南西の風に対して、羽田新ルートよりも安定した飛行が可能となるのである。

秒速10.3メートル以上の南南西の風のときに、羽田新ルートが利用されなかったという事実は、羽田新ルートにとって、秒速10.3メートル以上の南南西の風が危険な横風であることを意味する。同時に、羽田新ルートを就航予定だった航空機を他のルート（従前ルート）で吸収することは十分に可能であったことも意味している。

### (3) 結論

これまで原告らが主張してきたとおり、羽田新ルートは、羽田周辺の気象条件にそぐわない危険な飛行経路であり、かつ、他の飛行ルートで吸収可能な不必要なものであることが、今回提出の資料でより一層明白となったものである。

よって、羽田新ルートの設定は、危険性の点からも必要性の点からも大きな問題を抱え、違法であるため、即時に取り消されるべきである。