

副本

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(3)

令和4年8月31日

東京地方裁判所民事第51部1C係 御中

被告指定代理人

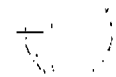
山 寄



奥 江 隆 太



大須賀 謙



前 田 修 作



針 生



栗 野 彰 人



中 村 志 緒 香



多 田 浩 人



佐藤 義 則 

鈴木 貴 大 


高野 克 海 

忍海邊 智 子 


賀 数 純 一 

杉 田 博 章 

椎 葉 政 人 

和 田 英 嗣 


寺 田 大 輔 

坂 佑 紀 


戸 崎 将 太 


長 谷 浩 平 


菅 康 博 


堀 井 康 佑 


中 村 大 樹 


佐々木 凜太郎 


柳 川 真 宏 


田 丸 裕貴子 


大 江 浩 志 


後 藤 秀 行 


増 田 利 幸 


渡 辺 憲 幸 


佃 千 加 

武 田 宏 之 

中 林 隆 

黒 木 伸 也 

吉 岡 正 幸 

馬 場 由 行 

被告は、本書面において、原告準備書面4における**本件各飛行経路設定行為の処分性に関する主張**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 本件各飛行経路設定行為の処分性に関する原告らの主張

原告らは、最高裁平成5年2月25日第一小法廷判決（民集47巻2号643ページ。以下「最高裁平成5年判決」という。）及び最高裁平成28年12月8日第一小法廷判決（民集70巻8号1833ページ。以下「最高裁平成28年判決」といい、最高裁平成5年判決と併せて「各厚木最高裁判決」という。）において、いわゆる受忍義務構成により自衛隊機の運航に関する防衛庁長官（当時）の権限の行使につき処分性が認められたとし、国土交通大臣による本件各飛行経路設定行為についても、①その根拠法令である航空法83条及び同法施行規則189条2項は周辺住民に対して一定程度以上の騒音被害を受けない利益を保障しているものの、なお避けることができない騒音被害を周辺住民に対して受忍すべき義務を課しており、また、②航空法83条の目的には航空機の墜落及び氷塊又は部品の落下事故から住民の安全を確保することが含まれているものの、航空機が飛行する以上避けることができない墜落被害や落下被害から生じる生命、身体等への重大な法益侵害の危険性を周辺住民に一方的に負わせていることから、周辺住民との関係において公権力の行使に当たる行為といえ、処分性が認められると主張する（原告準備書面4・1ないし3ページ）。

第2 各厚木最高裁判決の射程は本件に及ばないこと

1 各厚木最高裁判決について

最高裁平成5年判決は、防衛庁長官（当時。現・防衛大臣）が設置・管理し、米軍及び自衛隊が共用する公用飛行場である厚木飛行場を離着陸する自衛隊機

の運航に関する防衛庁長官（当時）の規制権限の行使が、公権力の行使に当たる旨判示し、最高裁平成28年判決においても公権力の行使に当たることが前提とされている。

2 自衛隊機の運航について

厚木飛行場に離着陸する自衛隊機の大部分は、我が国周辺海域における哨戒任務である対潜航空活動を中心とし、災害派遣等の民生協力活動、海賊対処等の国際貢献、教育訓練等を行う海上自衛隊第4航空群のものであり、第4航空群は、自衛艦隊の主力の1つである航空集団の隊務を統括する航空集団司令部の指揮下にあるところ、当該自衛隊機の個々の運航は、対潜航空活動等の第4航空群の任務として具体的に決定され、自衛隊員である個々の航空機搭乗員が操縦することによりなされるものである。

また、自衛隊機の運航権限は、内閣総理大臣の指揮監督を受け（自衛隊法7条）、自衛隊の隊務を統括する権限を有する防衛大臣（同法8条柱書）に帰属しており、防衛大臣は、「航空機の使用及び搭乗に関する訓令」（昭和35年1月12日防衛庁訓令第2号）を発し、自衛隊機の具体的な運航権限を同訓令2条(6)に規定する航空機使用者に与えているところ、航空機使用者とは、「幕僚長、（中略）航空部隊長等の長を指揮監督する部隊等の長及び航空部隊等の長をいう。」とされている。

例えば、防衛出動の場合、内閣総理大臣から防衛出動命令が出され（同法7条6条1項、7条）、これを受けた防衛大臣が、防衛出動を所掌事務とする統合幕僚長に対し、自衛隊行動命令を発し（同法8条1号）、統合幕僚長が、自衛隊艦隊司令官（同法16条2項）に対し、統合幕僚長指令を発する（同法9条3項）。

これを受けた自衛艦隊司令官は、航空集団司令官（同法16条の3第1項）に対し、自衛艦隊行動命令を発し（同法16条2項、同法16条の3第2項）、

航空集団司令官が、第4航空群の長である航空群司令（同法18条）に対し、航空集団行動命令を発する（同法16条の3第2項）。

そして、航空群司令は、個々の航空機搭乗員に対し、航空機使用命令を出して、航空機搭乗員が自衛隊機の運航をすることになる。

災害派遣や教育訓練においても、防衛大臣又はその指定者、あるいは幕僚長からの段階的な職務命令が航空機搭乗員まで順次下りていくこととなる。

3 民間機の運航は、自衛隊機の運航と異なり、自衛隊機の運航に係る最高裁平成5年判決の処分性に係る考え方をそのまま適用することはできないこと

(1) 民間機の運航は、自衛隊機の運航と異なること

前記のような自衛隊機の運航と、本件の羽田空港を離着陸する民間機の運航とでは、次に述べる3点において大きな差異が認められる。

ア 運航に伴う騒音発生に係る状況及び規制のされ方等が異なること

被告準備書面(1)26ページ以下で述べたとおり、航空機は、原則として、耐空証明(航空法10条)を受けなければ航空の用に供してはならず(航空法11条)、このうち、騒音に関し航空機が耐空証明を受けるには、航空機の種類、装備する発動機の種類、最大離陸重量の範囲その他の事項が国土交通省令で定めるものである航空機にあつては、国土交通省令で定める騒音の基準(同項2号)に適合すると認められる必要がある。

もともと、自衛隊は、我が国の平和と独立を守り、国の安全を保つため、直接侵略及び間接侵略に対し我が国を防衛することを主たる任務とし、必要に応じ、公共の秩序の維持に当たる旨を定め(自衛隊法3条)、自衛隊の任務(防衛出動(同法76条)、命令による治安出動(同法78条)、要請による治安出動(同法81条)、海上における警備行動(同法82条)、災害派遣(同法83条)、領空侵犯に対する措置(同法84条)、右の行動に必要な情報の収集、隊員の教育訓練(防衛庁設置法5条4号、8号参照))

を遂行するため、自衛隊機に関しては、一般の航空機と異なる特殊の性能、運航及び利用の態様等が要求される。

そのため、自衛隊機の運航については、自衛隊法107条1項、4項の規定により、航空機の航行の安全又は航空機の航行に起因する障害の防止を図るための航空法の規定（耐空証明に係る航空法11条を含む。）の適用が大幅に除外され、自衛隊法107条5項の規定により、防衛大臣（旧・防衛庁長官）は、自衛隊が使用する航空機の安全性及び運航に関する基準、その航空機に乗り組んで運航に従事する者の技能に関する基準並びに自衛隊が設置する飛行場及び航空保安施設の設置及び管理に関する基準を定め、その他航空機による災害を防止し、公共の安全を確保するため必要な措置を講じなければならないものとされている。このことは、自衛隊機の運航の特殊性に応じて、その航行の安全及び航行に起因する障害の防止を図るための規制を行う権限が、防衛大臣（旧・防衛庁長官）に与えられていることを示すものである。（以上につき、最高裁平成5年判決参照。）

そして、前記のとおり、自衛隊機の運航は、内閣総理大臣の指揮監督を受け、自衛隊機の運航を統括する権限を有する防衛大臣（旧・防衛庁長官）からの段階的な職務命令に基づき、自衛隊員である個々の航空機搭乗員が自衛隊機を操縦して行われるものであり、具体的にどの程度の飛行を実現するかを判断してその運航を決定し、これを命じるのは防衛大臣（旧・防衛庁長官）の権限とされている。

また、自衛隊機は、前記のとおり、騒音規制に係る航空法の適用が除外され、戦闘機、哨戒機、回転翼機等の機種ごとに、一般の航空機と異なる特殊の性能、運航及び利用の態様等が要求されるため、その運航により発生する騒音のレベルも、航空法による規制を受ける一般の航空機とは異なったものになると見込まれる。

また、かかる騒音が発生するタイミング（騒音発生の見込み可能性）についても、自衛隊機は民間機とは異なる。例えば、前記自衛隊の任務である領空侵犯に対する措置として、自衛隊機（戦闘機）の緊急発進（スクランブル）が見込まれるところ、領空侵犯事案は、日時を問わず発生し得、その発生を予見・予定することは困難であることから、これに対応する自衛隊機（戦闘機）の運航も、事案の発生に伴って、日時を問わず、速やかにせざるを得ない側面がある。また、領海等における哨戒機による船舶や潜水艦等に対する哨戒活動、回転翼機の災害現場での活動（物資輸送、救助等）等についても、日時を決めて自衛隊機を運航するといった運用に必ずしもなじむものではない。そのため、自衛隊機の運航は、（訓練等を除き）その全てを一定の計画や一定の経路に沿って（周辺住民等に対して予見可能な態様で）することは困難である。

このように、自衛隊の任務の性質、特殊性等から、自衛隊機の運航に伴って生じる騒音は、基地や駐屯地等周辺の住民に対し、民間機の運航の場合と異なるレベルの騒音によって日時（昼夜）を問わず（予見が困難な状態で）影響を及ぼす可能性があるものと考えられる。

これに対し、本件の羽田空港は、自衛隊が設置する厚木飛行場と異なり、公共の用に供する飛行場である「空港」（空港法2条）であって、羽田空港を離着陸する航空機は、原則として民間機であるところ、民間機の運航は、前記原則どおり航空法の適用を受け、騒音にかかる耐空証明の規制を受けることから、その運航により発生する騒音のレベルは、前記の自衛隊機の運航により発生するものには及ばないことが一般であると見込まれる。

また、民間機の運航は、運航主体たる民間航空業者等の計画等に沿って、決められた日時に、国土交通大臣が航空法施行規則189条2項に基づき

設定する飛行の方式（飛行経路）、すなわち決められた飛行経路を飛行するものであり、その運航も、夜間における飛行回数・飛行経路等は、昼間に比べてより周辺住民に対する影響が及ばないように配慮されて行われている。例えば、日本時間23時から6時までの深夜早朝時間帯に、南風時において羽田空港D滑走路に着陸する航空機は、航空需要が小さく離着陸便数が少ない深夜早朝時間帯にのみ飛行可能な、居住地域の航空機騒音を軽減するための飛行経路（千葉市上空を避け、東京湾内を大きく旋回する飛行経路）により着陸することとされている（乙70ないし72）。

根拠の説明なし、一方的主張

このように、民間機の運航に伴って生じる騒音は、空港や離着陸経路周辺の住民に対し、航空法による規制をクリアした騒音を、定まった日時に影響を及ぼす可能性のあるもの（ある程度の予見が可能なもの）と考えられる。

以上のように、自衛隊機の運航と、民間機の運航には、騒音にかかる法規制に意識的に差異が設けられている上、実際の運航に当たって発生させる騒音のレベル、日時（予見可能性）等に大きな差異が認められ、これらの差異は、前記自衛隊の任務の特殊性に応じたものであると解される。

イ 自衛隊機と民間航空機の運航に係る防衛大臣（旧・防衛庁長官）と国土交通大臣による「権限の行使」には性質的な差異が認められること

前記のとおり、防衛大臣（旧・防衛庁長官）の「権限の行使」とされる自衛隊機の運航は、自衛隊の任務の性質及び右任務に由来する自衛隊機の運航の特殊性から、航空法の適用が各種除外されており、自衛隊機の運航により空港の周辺住民に騒音等の想定外の影響が及ぶことは防衛大臣（旧・防衛庁長官）の権限行使（運航命令を踏まえた自衛隊機の運航）に内在的に予定されている点にあると考えられる（大内俊身・最高裁判所判例解説民事篇平成5年度・303ページ参照）。

しかし、かかる航空法の適用除外や周辺住民への騒音等の影響が及ぶ点を内在する防衛大臣（旧・防衛庁長官）の「権限の行使」たる自衛隊機の運航とは異なり、本件の羽田空港における民間機の運航は、運航主体たる民間航空業者等が自ら定めた事業計画、運航計画、飛行計画等に基づいて行われ、具体的にどの程度の飛行を実現させるかの決定をするのは民間航空業者等であり、具体的な民間機の運航は、民間機のパイロットが、前記計画等に沿って、個別の航空機を飛行させることによって成り立っており、その際、飛行経路については、国土交通大臣の設定したものから、状況に応じ、管制官の指示によって選択された特定の1つを飛行するにすぎない。そのため、民間機の運航にあつて、法律上、国土交通大臣には、自衛隊機の運航に関する防衛大臣（旧・防衛庁長官）の運航命令のようなものは規定されておらず、航空法の規定を通覧しても、かかる「運航命令」に該当する国土交通大臣の権限は見いだせない。そうすると、自衛隊機の運航に係る防衛大臣（旧・防衛庁長官）の「権限の行使」（自衛隊機の運航）と民間機の運航に係る国土交通大臣の「権限の行使」（本件では、飛行経路設定がこれに該当すると主張されている。）には、その本質に大きな差異があり、自衛隊機の運航において観念し得た防衛大臣（旧・防衛庁長官）の運航命令及びこれに基づく航空機の運航といったものは、民間機の運航に関しては観念し得ない（国土交通大臣による民間機の運航命令、これに基づく運航は、制度上も事実上も観念し得ない）。

また、民間機の運航において、飛行により騒音を生じる航空機の運航主体は、民間航空業者等であり、国土交通大臣とは異なる主体である上、国土交通大臣の飛行経路設定は、前記のとおり、民間事業者等による民間機の運航に係る一部分について影響するにすぎないという性質から、事業計画等の各種計画策定から具体的な個別の民間機の運航に至るまでの一連の

行為を全体的・一体的に捉え、これを国土交通大臣の「権限の行使」（自衛隊機の運航と同視できる程度のもの）であると理解することも困難であって、自衛隊機の運航の場合に相当する国土交通大臣の行為は存在せず、観念し得ないというほかない。また、民間機の運航によって事実として騒音の影響は観念できるが、自衛隊機の運航のように周辺住民に想定外の規制基準を超えるような大きな騒音をもたらすものでもない。¹

ウ 航空機の運航に際し、発生する騒音の影響を受け得る周辺住民との関係性に差異が認められること

自衛隊機の運航と民間機の運航は、前記のとおり、程度（騒音レベル）の差はあれ、一定の騒音の発生が見込まれ、騒音による影響について検討する前提として、その影響を受け得る周辺住民と、各運航主体等との関係が問題になるが、自衛隊機と民間機とでは、かかる周辺住民との関係にも大きな差異が認められる。

すなわち、自衛隊機の運航は、その運航を統括する権限を有する防衛大臣（旧・防衛庁長官）からの段階的な職務命令に基づき、自衛隊員である

1 なお、被告準備書面(1)67ページ以下で述べたとおり、本件各飛行経路の運用による騒音影響については、住民説明会等において、飛行経路下において各航空機が通過したときの騒音の最大値の平均を推計した値（推計平均値）を公表してきたところであるが、本件各飛行経路の運用開始後、経路下の19か所の騒音測定局において測定した実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）の平均は、概ね9割以上が住民説明会で示した推計平均値と同等又はそれ以下の騒音値となっている（乙52）。また、本件各飛行経路の運用開始後の実績によれば、騒音値の上昇が予想された夏場に当たる7月及び8月の騒音値が他の月と比較して大きいという事実は確認できなかった（乙52）。

個々の航空機搭乗員が自衛隊機を操縦して行われるものであり、具体的にどの程度の飛行を実現するかを判断してその運航を決定し、これを命じるのは防衛大臣（旧・防衛庁長官）の権限とされ、自衛隊機の運航によって生じる騒音（前記のとおり、航空法の適用が除外され、戦闘機、哨戒機、回転翼機等の機種により、その任務に応じた相応の騒音の発生が見込まれる。）について、その影響を受け得る周辺住民との関係は、自衛隊機を運航させる防衛大臣（旧・防衛庁長官）と、周辺住民との間の関係が考慮されるべき、いわば、二面関係にあるといえる（これ以外の第三者の行為や権利義務について考慮する必要は生じない）。

これに対し、本件の羽田空港を離着陸する民間機の運航主体は、民間航空業者等であり、前記のとおり、国土交通大臣の「権限の行使」（本件では、飛行経路設定がこれに当たると主張されている。）は、民間航空業者等による各種計画等及び具体的な民間機の飛行に当たって、その一部に影響するものである以上、具体的にどの程度の飛行を実現させるかの決定をするのは民間航空業者等の主体的な行為やその権利義務に係る事項であり、民間機の運航によって生じる騒音（前記のとおり、航空法による騒音にかかる規制をクリアした機種により、一定の時間帯に一定の騒音の発生が見込まれるが、自衛隊機（特に戦闘機）との比較において、その騒音の程度や発生のタイミングに大きな差異があることは明らかである。）について、その影響を受け得る周辺住民との関係は、民間機が飛行し得る複数の飛行経路を設定する国土交通大臣と、周辺住民との間の関係を考慮するのみならず、実際に民間機を運航して騒音を生じさせる民間航空業者等との関係をも考慮すべき、いわば、三面関係にあるといえる（民間航空業者等の行為、権利義務についても考慮する必要が生じる）。

このように、各厚木最高裁判決で問題とされた事案が、自衛隊機の運航

に関する権限を有する防衛大臣（旧・防衛庁長官）と周辺住民との間の二面関係の事案であったのに対し、本件は、本件各飛行経路設定行為（航空法83条、航空法施行規則189条）等を行う国土交通大臣と周辺住民のほか、具体的にどの程度の飛行を実現させるかを決定し、実際にパイロットの操縦による民間機を運航する主体である民間航空業者等の第三者の行為や権利義務も関連する三面関係の事案であり、各厚木最高裁判例と本件では事案の構造がそもそも異なる（大塚直「厚木基地第一次、横田基地第一、二次訴訟最高裁判決について」・ジュリスト1026号56ページ参照）。

大塚直？
最高裁調査官？

(2) 自衛隊機の運航に係る最高裁平成5年判決の処分性に係る考え方は、民間航空機の運航についてそのまま適用することはできないこと

最高裁平成28年判決の最高裁判所調査官解説によれば、「自衛隊機の運航に係る防衛大臣の権限の行使」として処分性を見いだし得るものとしては、少なくとも、①防衛大臣による自衛隊機の運航命令と、②防衛大臣の権限の行使として、その命令に基づいて行われる自衛隊機の運航それ自体とが考えられるとされている（楠松晴子・最高裁判所判例解説民事篇平成28年度・493ページ）。

この点、最高裁平成5年判決が、防衛庁長官（当時）の「権限の行使」に処分性がある（公権力の行使に当たる行為である）ことを前提とした判断をした要点は、防衛庁長官の運航命令に基づく自衛隊機の運航は自衛隊の任務の性質及び右任務に由来する自衛隊機の運航の特殊性から、航空法の適用が各種除外されており、自衛隊機の運航により空港の周辺住民に騒音等の影響が及ぶことは防衛庁長官の権限行使（運航命令を踏まえた自衛隊機の運航）に内在的に予定されている点にあると考えられる（大内俊身・最高裁判所判例解説民事篇平成5年度・303ページ参照）。

しかし、かかる航空法の適用除外や周辺住民への騒音受忍義務（民間機を上回る騒音レベルで、発生タイミングの予見が困難な騒音の影響を甘受させる状態）の発生を内在する防衛庁長官（当時）の「権限の行使」たる自衛隊機の運航とは異なり、本件のような民間機の運航においては、前記のとおり、国土交通大臣の運航命令及びこれに基づく航空機の運航自体を観念し得ない上、騒音は航空法の規制をクリアしたレベルにとどまり、**発生日時について一定の予見が可能**であり、騒音を生じる航空機の運航主体が民間航空業者等であり、国土交通大臣とは異なる主体であることから、民間機の運航に係る各種計画から具体的な民間機の運航に至るまでの一連の民間航空業者等による行為を全体的・一体的に捉えて、これに飛行経路設定等を通じて関与するにすぎない国土交通大臣の「権限の行使」であると認めることも困難であって、自衛隊機の運航の場合に相当する国土交通大臣の行為は存在せず、観念し得ない**というほかない。**

したがって、各厚木最高裁判決が前提とした処分性に係る規範の前提とされた、周辺住民への騒音受忍義務（民間機を上回る騒音レベルで、発生タイミングの予見が困難な騒音の影響を甘受させる状態）の発生を内在するような「権限の行使」は、本件においては認められず、観念し得ない以上、前記各厚木最高裁判決の処分性に係る考え方を適用する前提を欠き、同考え方が本件にも妥当すると考えることはできない。

この点、原告は、本件において、国土交通大臣の本件各飛行経路設定行為（航空法83条、航空法施行規則189条）について処分性が認められると主張するようであるが、自衛隊機の運航と民間機の運航における前記の騒音発生状況やその規制に係る差異、防衛庁長官（防衛大臣）の「権限の行使」と国土交通大臣の「権限の行使」の差異、騒音の影響に係る周辺住民との関係性の差異（第三者の行為や権利義務を考慮する必要のない二面関係か、こ

れを要する三面関係か) 等も踏まえれば、国土交通大臣の上記行為(本件各飛行経路設定行為)をもって直ちに処分性が認められるとはいえない。

各厚木最高裁判決は、非常事態やその準備のために想定外の規制基準を超えるような大きな騒音を時間帯を問わずに一時的に発生させることになる自衛隊の任務の性質、自衛隊機の運航の特殊性に照らし、自衛隊機の運航が直接周辺住民に特に通常とは異なる被害を強いることから受忍義務を観念した上で、処分性を導き出しているとは解されるのであって、本件のような、航空法の規制をクリアした騒音レベルが、一定の時間帯に発生し、その運航主体が国の機関ではなく、騒音の影響を受ける周辺住民との関係に関して運航主体たる民間航空業者等の行為や権利義務についても考慮する必要のある民間機の運航による場合にまで、国土交通大臣に対して周辺住民に対する騒音への配慮義務を課し周辺住民に受忍義務を課すものと当然に解されるものではない。

なお、そもそも、最高裁平成5年判決において、防衛庁長官の権限の行使が周辺住民に騒音の受忍を義務付けるとされた点については、その根拠となる規範が不明であり、防衛庁長官に周辺住民に対する配慮義務を課しているとしても、直ちに周辺住民に受忍義務を課すことにはならず、疑問が残る(宇賀克也「行政法概説Ⅱ」第7版・191ページ、前掲大塚「厚木基地第一次、横田基地第一、二次訴訟最高裁判決について」・56ページ)。

4 小括

以上のとおり、自衛隊機の運航に関する各厚木最高裁判決は、民間機の運航が問題となる本件とは事案を異にし、その射程は及ばない(行政判例百選Ⅱ第7版・311ページ)。

第3 航空法83条及び同法施行規則189条2項は周辺住民に受忍義務を課すも

のではないこと

1 原告は、航空法 8 3 条及び同法施行規則 1 8 9 条 2 項は周辺住民に対して騒音被害を受忍すべき義務を課しているなどと主張する。

2 この点、航空法 1 条が、航空機の航行に起因する障害の防止を図ることをその直接の目的の一つとし、かかる障害に航空機の騒音による障害が含まれるとしても、このことから直ちに、定期運送事業許可を含む個別の国土交通大臣の権限行使について、他人に騒音等の受忍を強制し得るような拘束力を有する決定権を国に付与していると解することはできない（最高裁平成元年 2 月 1 7 日第二小法廷判決（民集 4 3 卷 2 号 5 6 ページ）についての最高裁判所判例解説

判例百選における新潟空港訴訟？判例解説執筆者？解説の射程？

民事篇平成元年度・37 ページ）。

「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ことは明らか」との新潟空港訴訟最高裁判例の変更を求める主張か？

また、国土交通大臣の規制権限の行使に当たり、第三者の法益侵害の可能性が考慮されているとしても、そのことから、第三者において自己の法益侵害を争う方法が免許や事業計画の変更の取消訴訟に限定されるものではなく、そうした場合に、第三者において取消訴訟の提起が認められるには法律が特にその必要を認めていたと解すべき特段の根拠を要する。

根拠不明（恐らくない？）最高裁判例？判例解説？

ホンキの主張でない？

これをおくとしても、以下のとおり、航空法 8 3 条及び同法施行規則 1 8 9 条 2 項が周辺住民に「一定程度」以上の騒音被害を受けない利益等を保障していると解したり、「一定程度」以下の騒音被害を受忍すべき義務を課していると解したりすることはできない。

すなわち、航空法 8 3 条及び同法施行規則 1 8 9 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（乙 1 9。前掲「航空法規解説」253 ページ）、平成 1 1 年改正前航空法 1 0 0 条等（事業計画）や現行航空法 1 0 7 条の 2（運航計画）において記載が

「目的違反」の法理や新潟空港訴訟最高裁判例を無視したい主張？

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。

そうすると、上記各規定については、行政機関に対し、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にすぎず、それ以上に原告らが主張するような騒音被害等を防止することや生命、身体の安全等について周辺住民の個別的利益として配慮することまで求めていると解することは困難である。

むしろ、被告準備書面(1)第2の2(3)(16及び17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項によって定められた飛行経路については、実際に航空機が航行をする場面において、航空法97条による飛行計画の通報・承認及び同法96条による管制官の指示を経ることが予定されているのであるから、これらの諸規定は、相互に機能することで一体となっており、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定めた規定であると解すべきである。

また、東京地裁平成4年3月18日判決(判例タイムズ778号268ページ)は、航空法96条が、飛行場周辺の住民等に対する騒音等による被害を防止するということまでは要求しておらず、また、周辺住民の航空機の墜落等の事故による被害を免れるという利益については反射的な利益又は事実上の利益であると判示するにとどめており、この理は、本件においても等しく及ぶものと解され、上記判決における、航空法96条が飛行場周辺の住民等に対する騒音等による被害を防止することまでは要求していないとの判示は、同条と相互に機能することで一体と評価し得る航空法83条及び航空法施行規則189条2項においても同様に妥当すると解される。

3 以上のとおり、航空法83条及び同法施行規則189条2項が周辺住民に「一定程度」以上の騒音被害を受けない利益等を保障し、「一定程度」以下の騒音

東京国際空港
新A滑走路供用禁止
請求事件
東京地判
平成4年03月18日

は、東京高裁で和解
した案件

被害を受忍すべき義務を課しているとはできず、原告らの上記主張には理由がない。

第4 本件各飛行経路設定行為に行政処分性が認められないこと

既に被告準備書面(1)第4の2(45ないし50ページ)及び被告準備書面(2)第2の2(7ないし12ページ)で述べたとおり、本件各飛行経路が設定された段階においては、それらはいくまで当該飛行経路を飛行する場合もあり得るという一般的な規範を定立したにすぎず、その効果は一般的・抽象的なものとどまる。

管制官は、
国交大臣の
業務代行者
でないのか？

また、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、管制官の個別具体的な指示によって定めるのであって、本件各飛行経路の設定行為は、不特定多数の航空機乗組員が名宛人とされていることにも鑑みれば、行政行為として外部に対する効力を有するものではなく、これによって国民の権利義務を形成し、又はその範囲を確定する効果を伴うものではない。

「外部」の定義
パイロットとの
国交省役人以外
の外部に効力
有する

したがって、このように、本件各飛行経路の設定行為をもって、周辺住民に対し、受忍義務を課すると解することは困難であり、民間航空業者等に対して直ちに当該飛行経路を飛行する義務を課し、個別具体的な法的効果を有するものとも認められない。

結局、本件各飛行経路の設定行為は、一般的規範を定立したものに過ぎず、その効果は一般的・抽象的なものとどまるというべきであって、個別具体的な処分とみることは困難であるといわざるを得ない。

以上