

羽田新飛行ルート設定行為の取り消し訴訟判決に対する弁護士声明案

令和6年9月20日

本日、東京地方裁判所民事第51部は、2020年1月30日に施工した、東京国際空港において南風時に運用される飛行経路（以下、「新飛行ルート」という。）の設定等を取り消す訴訟において、訴訟要件は認められないとの中間判決を言い渡しました。

本中間判決について、当弁護士は、以下のとおり声明を發表いたします。

1 本中間判決の事案の概要

これまで、羽田空港では、海側からの離着陸しか認められていませんでした。しかし、2020年3月29日から、羽田空港の離着陸についての飛行ルートが変更になり、都心の住宅密集地や川崎市の臨海コンビナートの上空を低空で飛行機、大型旅客機が飛ぶようになりました。従前の海上ルートを飛ぶ限り、経験したことのなかった都心住宅密集地や臨海コンビナート周辺に住む住民や働く労働者にとって、頭上を新飛行ルートで離着陸する大型旅客機の低空飛行は想像を絶するものでした。

密集した都心部や臨海コンビナートの上空で万が一のこと、墜落事故、落下物事故などがあれば大惨事は不可避となります。また、多くの市民が生活する上空を低空で飛行することから、航空機騒音による被害は重大なものとなっています。

都心住宅密集地や臨海コンビナート周辺の原告ら住民・労働者の生命・環境・安全・健康を守るために、2020年6月12日、国に対して訴訟を提起し、新飛行ルートの飛行を可能にした処分について、取り消しを求めました。

2 本訴訟の主たる争点

本訴訟の訴訟要件についての主たる争点としては、処分性と原告適格でした。処分性とは取消訴訟の対象となる行政行為といえるかの問題で、原告適格は取消訴訟を提起できる資格を有するかの問題です。

まず、処分性の対象となる行為は、新飛行ルートの設定行為及び東京航空長が、東京国際空港長に対して行った通知（従来は原則として避けて飛行することとしていた川崎石油コンビナート上空の飛行を許容するように変更したもの）を主張しました。そして、(1)東京航空長が、東京国際空港長に対して行った通知について、同通知は単なる内部行為といえるか否か新飛行ルートの設定行為について、同行為の効果は一般的抽象的なものか、個別的具体的なものか等(2)新飛行ルートの設定行為について、同行為の効果は一般的抽象的なものか、個別的具体的なものか等が争点となりました。次に、(3)原告適格について、ア航空機騒音被害を受ける原告に原告適格が認められるか、イ航空機の墜落ないし航空機からの落下物により被害を受ける危険性がある原告に原告適格が認められるかが争点となりました。

3 本中間判決の内容

本中間判決は、処分性及び原告適格を否定しました。

まず(1)東京航空長が、東京国際空港長に対して行った通知の処分性について、当該通知は内部的行為であり、処分性の要件を満たさない等として、そして、(2)新飛行ルートの設定行為の処分性について、新飛行ルートの設定行為は、飛行計画の承認や指示により具体化されるものであって、対象の特定性を欠く一般的な規範の定立行為の性質を有するため、その効果は一般的抽象的なものであり、処分性の要件を満たさず、処分性を認めませんでした。次に(3)原告適格について、ア航空機騒音についてはL d e nによるべきであり、原告らがL d e n 62デシベルの騒音にさらされていることが不明なため、イ航空機の墜落ないし落下物については、飛行経路上が航空機の墜落等極めて危険なものである特段の事情が認められないため、原告適格を認めませんでした。

しかし、都心住宅密集地や臨海コンビナート周辺の原告らには、重大な騒音被害が生じていること、また航空機の墜落ないし航空機からの落下物により被害を受ける可能性が常に存在していること、特に、航空機からの落下物については、2022年3月14日、渋谷区のテニスコート上に、都心を低空飛行する航空機から氷塊が落下していることからすると、本中間判決は極めて不当な判決であると言わざるを得ません。このような不当な判決に、当弁護団は断固として抗議します。

4 さいごに

以上のような裁判所の姿勢は、著しく正義に反し、大変遺憾といえます。

当弁護団は、新飛行ルートの設定が取り消されることにより、原告らが安心して生活できる環境の実現を目指すため、本中間判決を不服として控訴の申し立てを行い、引き続き戦い続ける所存であります。

これまでの各位によるご支援に心より感謝申し上げるとともに、引き続きご支援・ご協力を賜りたくお願いする次第でございます。

以上