

令和7年10月7日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官



令和6年（行コ）第266号 行政処分取消請求控訴事件

（原審・東京地方裁判所令和2年（行ウ）第223号）

口頭弁論終結日 令和7年7月15日

判 決

当事者の表示 別紙当事者目録記載のとおり

主 文

- 1 本件控訴をいずれも棄却する。
- 2 控訴費用は控訴人らの負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 控訴の趣旨

- 1 原判決を取り消す。
- 2 東京航空局長が令和元年12月16日付けで東京国際空港長に対して発出した通知（東空保第16号）を取り消す。
- 3 国土交通大臣が、東京国際空港における「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」として定め、令和2年1月30日に施行された、原判決別紙2AIPチャート目録記載の各経路の定めを取り消す。

第2 事案の概要（略語は、特に断りのない限り、原判決の例による。）

- 1 東京国際空港（羽田空港）では、東京航空局長から東京国際空港長に宛てた昭和45年11月6日付け通知（昭和45年通知）により「東京国際空港に離着陸する航空機は、原則として、川崎石油コンビナート地域上空を避け、適切な飛行コースをとらせる」との取扱いがされていたが、同一当事者間の令和元年12月16日付け通知（本件通知）により、上記取扱いは廃止された。また、国土交通大臣は、航空法83条本文並びに同法施行規則189条2項及び同条1項1号に基づき、航空機が羽田空港に離着陸する際の「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」として、原判決別紙2のとおり、従前の主に東京湾上空を通過する飛行経路に加え、新たに川崎石油コンビナート地域上空や東京都内の陸上の区域上空を通過する各飛行経路（本件経路）を定め（本件経路の定め）、令和元年12月5日から航空機乗組員に対し航空路誌（AIP）への掲載により情報提供し、令和2年1月30日から施行した（その概略は原判決別紙3のとおり）。

本件は、東京都特別区又は川崎市に居住する控訴人らが、本件通知及び本件経路の定めはいずれも違法な行政処分であると主張して、それらの取消しを求める事案である。

原審が本件通知及び本件経路の定め of 処分性をいずれも否定し、また、本件経路の定め of 取消しの訴えについて控訴人らの原告適格を否定して、本件訴えをいずれも却下したことから、これを不服とする控訴人らが控訴した。なお、原審では、控訴人ら以外に6名の原告が本件訴えを提起していたが、同人らは控訴を提起していない（ただし、以下で引用する原判決中の「原告ら」を個別に補正することはしない）。

2 関係法令の定め等、本件通知の発出の経緯、本件経路の定めに関する事実経過、争点及び争点に関する当事者の主張の要旨は、次のとおり補正し、次項のとおり当審における控訴人らの補充主張を付加するほかは、原判決第2の1～5に記載のとおりであるから、これを引用する。

- (1) 原判決6頁13行目の「飛行高度」を「進入開始高度」に改める。
- (2) 原判決6頁22行目の「安全性を確保するため、」の次に「国土交通大臣により」を加える。
- (3) 原判決7頁6行目の「国土交通大臣は、」の次に「航空法83条本文並びに同法施行規則189条2項及び同条1項1号に基づき」を、「令和元年12月5日から」の次に「航空機乗組員に対して」をそれぞれ加える。
- (4) 原判決10頁22行目の「その概要については別紙5」を「その概要は、

別紙5のとおりであり、1日を日中(7時～19時)、夕方(19時～22時)、夜間(22時～7時)の三時間帯に区分し、夕方の単発騒音暴露レベルに5デシベル、夜間の単発騒音暴露レベルに10デシベルの時間帯補正をして1日の騒音エネルギーを加算した後、24時間平均をとって評価する指標である。」に改める。

- (5) 原判決12頁22行目の「川崎石油コンビナート地域」の次に「上空」を加える。
- (6) 原判決16頁5行目の「夕方」を「L d e nの区分による夕方」に改める。
- (7) 原判決20頁20行目の「騒音総量暴露量」を「騒音総暴露量」に改める。
- (8) 原判決82頁17行目の「(3)」を「(4)」に、「前記(2)」を「前記(3)」に、20行目の「(4)」を「(5)」にそれぞれ改める。

3 当審における控訴人らの補充主張(第3の1において原判決の補正の中で摘示し判断するものを除く。)

(1) 争点1(本件通知の処分性の有無)について

ア 本件通知以前の平成22年12月24日付けAIPチャート(甲174の1・2)では、川崎石油コンビナート地域上空の「複数の斜線で囲まれた三角形のエリア」は飛行を避けるエリアとして具体的に示されている。昭和45年通知は、上記のようなAIPチャートと相まって、パイロットや管制官を具体的に拘束する規範を形成し、長年にわたり飛行を禁止(制限)していた実態がある。したがって、昭和45年通知は、パイロットや管制官の具体的な権利義務に直接影響を及ぼすものであり、処分性を有する。

イ 東京地裁昭和46年11月8日判決は、通達であっても、その内容が国民の具体的な権利、義務ないし法律上の利益に重大な関わりを持ち、その影響が行政組織の内部関係にとどまらず外部にも及び国民の具体的な権利、義務ないし法律上の利益に変動を来し、通達そのものを争わなければ

その権利救済を全うすることができないような例外的な場合には、行政訴訟の制度が国民の権利救済のための制度であることに鑑みて、通達を単に行政組織の内部的規律としてのみ扱い、行政訴訟の対象とすることができないというのは妥当でないと判断した。本件通知も国民の具体的な権利、義務ないし法律上の利益に重大な関わりを持ち、本件通知そのものを争わなければその権利救済を全うすることができない場合に当たるから、その処分性が認められるべきである。

(2) 争点2（本件経路の定めへの処分性の有無）について

ア 紛争の成熟性、権利救済の必要性の観点からすると、土地区画整理事業に関する最高裁平成17年（行ヒ）第397号同20年9月10日大法廷判決（民集62巻8号2029頁。以下「平成20年判決」という。）と同様に、AIPチャートの発出段階で処分性を認めて抗告訴訟の対象とするのが相当である。

イ 原審は、一般の航空機は耐空証明を受けて航行しているため、いかなる者に対してもその基準を超えて騒音被害や生命・身体に対する被害を受忍すべき義務を課しているとは解し難いと判断した。しかし、周辺住民が受忍を義務付けられる騒音は受忍限度を超えない程度の騒音であるから、耐空証明の基準等を超えて騒音被害が発生しないこと、航空機騒音に係る環境基準値を超えて騒音被害が発生しないことは、損害賠償を根拠付ける受忍限度を超える騒音被害（実質的な違法）が発生していないことを証明する事由になったとしても、処分性を否定する理由とはならない。

ウ 控訴人らが航空機による本件経路の航行を争うためには、本件経路の定めへの取消訴訟以外に手段がなく、この訴えを却下することは航空機乗組員や本件経路周辺住民の権利救済の実効性を欠くことになり許されない。

(3) 争点3（本件経路の定めについての原告適格の有無）について

ア 鉄道の連続立体交差化を内容とする都市計画事業認可の取消訴訟に関する

る最高裁平成16年(行ヒ)第114号同17年12月7日大法廷判決(民集59巻10号2645頁。以下「平成17年判決」という。)は、行政処分の名宛人でない者であっても、都市計画事業が実施されることにより騒音、振動等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者は、当該事業の認可取消しを求めることの法律上の利益を有するとして原告適格を認めた。これを本件についてみると、国は、本件経路の定めに先立ち、東京都大田区や川崎市等において航空機が飛行する際に生じる騒音等の被害に関する住民説明会を実施しているところ、国は本件経路を航空機が飛行することにより騒音等の被害の発生が予想される地域として住民説明会の開催地を選定したのであり、実質的に当該地域は環境影響評価法15条にいう関係地域(対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域)に当たると判断したのであるから、住民説明会が開催された地域に居住する者については、本件経路を航行する航空機の騒音により著しい被害を直接的に受けるおそれのある者として原告適格が認められるべきである。

イ 原審は、原告適格を画する騒音評価基準としてL d e nに依拠している。しかし、L d e nは元々騒音による生理的現象に焦点を当てた基準であるが、騒音から人体が受ける影響は生理的影響のみならず、心理的影響、生活妨害、社会的影響など様々である。したがって、L d e nという評価指標のみで航空法83条本文及び同法施行規則189条2項が保護しようとする個々人の個別的利益の侵害の有無を判断するのは不十分である。本件では、①航空機由来の単発騒音の最大値や②15時から19時までの間欠的な騒音エネルギー総和を6倍した数値をもって1日の総エネルギーと考えてその影響を検討するなどの措置が必要である。

ウ 高速増殖原型炉もんじゅに関する最高裁平成元年(行ツ)第130号同4年9月22日第三小法廷判決(民集46巻6号571頁。以下「平成4

年判決」という。)は、原子炉の設置許可処分の無効確認の訴えについて、原子炉から一定の距離までの地域に居住する住民に限り原告適格を認めるという基準を設定することなく、「起こり得る事故等による災害により直接的かつ重大な被害を受けるものと想定される地域内に居住する者」は原告適格を有すると判断した。本件では、新飛行ルートで採用される飛行方式は、進行方向に対する横方向の航空誤差が±1海里以内となる航法精度であること、平成29年9月、関西国際空港を離陸したKLMオランダ航空機から脱落した整流板パネルが推定飛行経路から約3.7km離れた場所に落下したことを踏まえると、本件経路の定めによる新飛行ルートの直下に居住する住民に加えて、新飛行ルートから左右1海里+3.7kmの範囲に居住する住民についても、「起こり得る事故等による災害により直接的かつ重大な被害を受けるものと想定される地域内に居住する者」として原告適格が認められるべきである。

エ 本件経路の定めに関連して令和2年3月に設定された東京第二特別管制区は、IFR飛行(計器飛行)の航空機と他の航空機との間に安全な間隔を確保するために管制業務が提供され、IFR飛行、VFR飛行(有視界飛行)の区別なく管制指示を行う必要があると認められる空域(特別管制空域C)であるが、VFR飛行をする米軍ヘリコプターとの関係では、その情報を得ることも情報を与えることもできないから、民間機と米軍ヘリコプターが衝突する具体的な危険が存在する。本件経路の定めは、新たに航空機の衝突という重大な事故発生の危険を潜在的に抱えるものとなっているから、その取消しの訴えについて控訴人らの原告適格が認められるべきである。

第3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所も、本件通知及び本件経路の定めはいずれも処分性が認められず、また、控訴人らは本件経路の定め取消しの訴えについて原告適格を有しない

から、本件訴えはいずれも不適法であり、却下されるべきものと判断する。その理由は、次のとおり補正し、次項のとおり当審における控訴人らの補充主張に対する判断を付加するほかは、原判決第3の1～3に記載のとおりであるから、これを引用する。

(1) 原判決23頁1行目の「いうほかはない。」の次に「このことは、その頃、複数の航空機事故が発生し、その安全性の確保が議論されていたこと（甲172、173）、昭和45年7月、川崎市長から運輸大臣に対し、川崎石油コンビナート地域上空における飛行制限についての規制強化の要望が出ていたこと（原判決第2の2(3)）、神奈川県石油コンビナート等防災計画では、昭和45年通知に記載された内容を「航空安全確保に関する措置」（第4編第2章第7節1）として取り込んでいること（甲177の1・2）、昭和38年に運転を開始し、平成25年に運転を終了した東芝臨界実験装置（NCA）について本件通知の約1週間後の令和元年12月23日に廃止措置の申請がされていること（甲179、弁論の全趣旨）といった控訴人ら主張の諸事情を踏まえても異なるものではない。」を加える。

(2) 原判決23頁14行目の「仮に」から16行目の「そもそも、」までを削る。

(3) 原判決23頁22行目の末尾に改行の上、次のとおり加える。

「また、控訴人らは、東京航空局長が本件通知の発出日と同じ令和元年12月16日、川崎市長に対し、本件通知を添付した「川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について」と題する通知を発出し、昭和45年通知に基づく取扱いの廃止を知らせたこと（甲176）に関し、同通知は川崎市民の権利利益を保護法益として意識するものであると主張する。

しかし、同通知は、昭和45通知が川崎市から提出された川崎石油コンビナート地域上空における飛行制限についての規制強化の要望を踏まえて発出された経緯があること（原判決第2の2(3)及び(4)）から、昭和45年通知に

基づく取扱いの廃止に当たり、川崎市に対する配慮としてその旨通知したものと推認される。東京航空局長のかかる対応は、川崎石油コンビナート地域上空の航空機の飛行が川崎市又は川崎市民の強い関心事であるとの認識を示すものではあるものの、同通知の体裁や内容に照らして、東京航空局長において川崎市民の権利利益を保護法益として意識していることを示したものであるといふことはできない。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。」

- (4) 原判決 28 頁 15 行目の「自衛隊法 107 条 5 項」を「自衛隊法 107 条 1 項」に改める。
- (5) 原判決 29 頁 12 行目の「飛行計画の承認（航空法 97 条 1 項）や指示」を「国土交通大臣が与える指示」に改め、18 行目の「97 条 1 項に基づく飛行計画の承認や同法」及び 25 行目の「冒頭及び同」をいずれも削る。
- (6) 原判決 30 頁 10 行目の末尾に改行の上、次のとおり加える。

「また、控訴人らは、本件経路の定めに伴い国土交通大臣の告示により制限表面が指定され、建築物等の設置等が禁止されるが、告示は取消訴訟の対象とならないから、本件経路の定めを争うほかなく、本件経路の定めには処分性が認められるとも主張する。

しかし、制限表面の指定は、空港を航空の用に供するという一定の目的のため、特定の地域につき、その投影面内の区域の土地建物の所有者その他の利用権者の財産権に従前にはなかった具体的な制限を加えるものであり（原判決第 2 の 3 (2)）、国民の権利義務の範囲を制限し確定する効果を持つものであるといふことができるから、取消訴訟の対象となる行政庁の処分であると解すべきである。

したがって、国土交通大臣の告示による制限表面の指定によって建築物等の設置等が禁止されることは、本件経路の定めには処分性があることを基礎付けるものではなく、控訴人らの上記主張は採用することができない。」

(7) 原判決 37 頁 25 行目の「甲」の次に「55、」を加える。

(8) 原判決 47 頁 26 行目の「提出されていない」の次に「(控訴人らが当審において提出した証拠(甲 175、201 の 1~3)も、そうした事例がおよその他には存在しないことを示すものとはいえない。)」を加える。

2 当審における控訴人らの補充主張に対する判断

(1) 争点 1 (本件通知の処分性の有無) について

ア 控訴人らは、昭和 45 年通知は川崎石油コンビナート地域上空の「複数の斜線で囲まれた三角形のエリア」を飛行を避けるエリアとして具体的に示した平成 22 年 12 月 24 日付け AIP チャートと相まってパイロットや管制官を具体的に拘束する規範を形成し、長年にわたり飛行禁止(制限)をしていた実態があるから、処分性を有する旨主張する。

しかし、控訴人らの上記主張は、昭和 45 年通知に処分性があることを前提として、その取扱いを廃止した本件通知にも処分性があることをいうものと解されるところ、昭和 45 年通知が発出された後、平成 22 年 12 月 24 日付け AIP チャートに示されているように、川崎石油コンビナート地域上空のエリアの航空機の飛行を避ける取扱いがされていたとしても、原判決第 3 の 1 (2) のとおり、昭和 45 年通知や本件通知は、行政機関内部の行為であって、その行為によって直接国民の権利義務を形成し又はその範囲を確定することが法律上認められているものではないから、控訴人らが主張する実態があることをもって昭和 45 年通知及び本件通知の処分性が基礎付けられるということとはできない。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。

イ 控訴人らは、東京地裁昭和 46 年 11 月 8 日判決を引用して、本件通知を争わなければ控訴人らの権利救済を全うすることができないから、その処分性を認めるべきである旨主張する。

しかし、上記判決の事案は、通商産業省重工業局長が各都道府県知事に

宛てて函数尺の販売及び販売のための所持が計量法に違反することを明示した通達を発出し、関係機関が同通達に基づきその取扱業者らに対して販売中止勧告等をした結果、函数尺の製造業者である原告が取扱業者らから函数尺の買入れを解約され、その権利・利益に重大な影響を受けたものの、事業停止等の直接の行政処分は受けたわけではないという状況において、同通達は抗告訴訟の対象となる行政庁の公権力の行使に当たると解したものであり、その当否は措くとして、上記のとおり同通達が原告の権利・利益に重大な影響を及ぼすものであると認められるという判断を前提としたものであるから、そもそも本件通知が控訴人らの権利・利益に影響を及ぼすものといえるか、見方を変えると控訴人らが昭和45年通知及びこれに基づく運用の継続により「川崎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」という具体的な法的地位を取得していたといえるか等が争われている本件と事案を異にすることは明らかであり、本件に上記判決を援用するのは適切でない。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。

(2) 争点2（本件経路の定められた処分性の有無）について

ア 控訴人らは、紛争の成熟性、権利救済の必要性の観点からすると、土地区画整理事業に関する平成20年判決と同様に、AIPチャートの発出段階で処分性を認めて抗告訴訟の対象にするのが相当である旨主張する。

しかし、控訴人らが引用する平成20年判決は、市町村の施行に係る土地区画整理事業の事業計画の決定について、施行地区内の宅地所有者は事業計画の決定により建築行為等の規制を伴う土地区画整理事業の手続に従って換地処分を受けるべき地位に立たされ、その法的地位に直接的な影響が生ずることに加え、換地処分等がされた段階で宅地所有者がその取消訴訟を提起して事業計画の違法を主張し、その主張が認められたとしても、

当該換地処分等を取り消すことは事業全体に著しい混乱をもたらしかねず公共の福祉に適合しないとして事情判決（行政事件訴訟法31条1項）がされる可能性が相当程度あり、その場合には宅地所有者の被る権利侵害に対する救済が十分に果たされなくなることを考慮して、事業計画の決定がされた段階で、これを対象とした抗告訴訟の提起を認めるのが合理的であると判断したものであり、土地区画整理の事業計画の決定自体が法律上直接国民の権利義務を形成し又はその範囲を確定することを前提としている。これに対し、本件経路の定めについては、原判決第3の2(1)及び(2)のとおり、航空機乗組員との関係においても本件経路周辺住民との関係においても、その個別具体的な権利義務に直接影響を及ぼすものとは認められないから、紛争の成熟性や権利救済の必要性の観点から処分性を認めるべきとする控訴人らの上記主張は、採用することができない。

イ 控訴人らは、原審は一般の航空機は耐空証明を受けて航行しているため、いかなる者に対してもその基準を超えて騒音被害や生命・身体に対する被害を受忍すべき義務を課しているとは解し難いと判断したが、周辺住民が受忍を義務付けられる騒音とは受忍限度を超えない程度の騒音であるから、耐空証明の基準等を超えて騒音被害が発生しないことは、処分性を否定する理由とはならないなどと主張する。

確かに、航空法が定める耐空証明の基準を備えた航空機であっても飛行時に騒音が発生することは避けられないから、本件経路周辺住民はそうした騒音にさらされることになる。しかし、航空機が航行する際にその経路に沿って常にある程度の騒音が伴うことはやむを得ないところであり、航空交通による利便が政治、経済、文化等の面において今日の社会に多大な効用をもたらしていることに鑑みれば、航空機の飛行経路の周辺に居住する者は、ある程度の航空機騒音については、不可避のものとしてこれを甘受すべきであるといわざるを得ず、その騒音による障害が著しい程度に至

ったときに初めて、その防止・軽減を求めるための法的手段に訴えることを許容し得るような利益侵害が生じたものとせざるを得ない。そうすると、航空法 83 条本文並びに同法施行規則 189 条 2 項及び同条 1 項 1 号に基づく飛行経路の設定によってその周辺住民が航空機の航行に伴う騒音にさらされることになるとしても、その騒音が上記基準を超えない程度の騒音にとどまる場合には、これをもって当該周辺住民に対し他の者と区別して特に騒音被害を受忍すべき義務を課しているものと評価することはできない。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。

ウ 控訴人らは、航空機が本件経路を航行することを争うためには、本件経路の定めでの取消訴訟以外に手段がなく、この訴えを却下することは航空機乗組員や本件経路周辺住民の権利救済の実効性を欠くことになり許されない旨主張する。

しかし、本件経路の定めでの処分性の有無は、原判決第 3 の 1 (1) のとおり、本件経路の定めによって直接国民の権利義務を形成し又はその範囲を確定することが法律上認められているものか否かにより決せられる事項であり、本件経路の航空機の航行を争う手段が本件経路の定めでの取消訴訟以外にあるか否かにより直ちに影響を受けるものではない。したがって、前者の点を捨象して後者の点のみから処分性を肯定すべきとする控訴人らの上記主張はその前提において失当であり、採用することができない。

(3) 争点 3 (本件経路の定めについての原告適格の有無) について

上記(1)及び(2) (争点 1 及び 2 についての判断) によれば、その余の点について判断するまでもなく本件訴えはいずれも不適法として却下すべきであるが、原審と同様、事案に鑑み争点 3 についても検討する。

ア 控訴人らは、平成 17 年判決は、行政処分の名宛人でない者であっても一定の地域に居住する者について、「騒音、振動等による健康又は生活環境

に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者」に該当するとして、取消訴訟の原告適格を認めたところ、国は、本件経路の定め先立ち、東京都大田区や川崎市等において航空機が飛行する際に生じる騒音等の被害に関する住民説明会を実施し、当該地域が実質的に環境影響評価法15条にいう関係地域に当たると判断したのであるから、当該地域に居住する者については、本件経路を航行する航空機の騒音により著しい被害を直接的に受けるおそれのある者として原告適格を認めるべきであると主張する。

しかし、本件経路の定めが環境影響評価法による環境影響評価の対象事業ではなく、同法15条の関係地域が定められていないことは、控訴人も自認している（控訴理由書43頁）。また、本件経路を設定する国土交通大臣において、住民説明会が実施された地域（甲183）について、本件経路の定めにより騒音被害を受ける地域であると指定ないし認定したような事情も見当たらない。上記(2)イのとおり、航空法が定める耐空証明の基準を備えた航空機であっても飛行時にはある程度の騒音が発生し、本件経路周辺住民はそうした騒音にさらされることになるから、国による住民説明会は、そのような地域に対する配慮として、本件経路を設定する必要性やその運用に関する情報提供あるいは地域住民からの意見聴取を目的として実施されたものであり（乙33）、そのような住民説明会が実施されたことをもって、当該地域に居住する住民が直ちに本件経路を航行する航空機の騒音により著しい被害を直接的に受けるおそれのある者に当たるとすることはできない。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。

イ 控訴人らは、原審は原告適格を画する騒音評価基準としてL d e nに依拠したが、L d e nは騒音による生理的現象に焦点を当てた基準であり、騒音から人体が受ける影響は生理的影響のみならず、心理的影響、生活妨

害、社会的影響など様々であるから、L d e nのみで航空法83条本文及び同法施行規則189条2項が保護する個々人の個別的利益の侵害の有無を判断するのは不十分であり、①航空機由来の単発騒音の最大値や②15時から19時までの間欠的な騒音エネルギー総和を6倍した数値をもって1日の総エネルギーと考えてその影響を検討するなどの措置が必要である旨主張する。

しかし、一般に間欠的に発生する騒音の妨害度は暴露回数の増加とともに増加し、その程度はエネルギー則に従うと考えられているところ、航空機騒音は上空を通過する間に単発的に発生する単発騒音ではあるものの、間欠的に騒音暴露が繰り返されるため、累積評価が必要であり、その方法としては一定の時間帯にわたり発生する全ての単発騒音暴露をエネルギー的に加算して時間帯の長さで平均して求める平均騒音レベルで評価するのが相当である(乙82)。したがって、航空機騒音の評価としては、測定値をそのまま用いるのではなく、エネルギー積分により1日の騒音総暴露量を評価するL d e nの方法によるのが合理的である。また、L d e nによる騒音評価では、騒音による心理的影響、生活妨害及び社会的影響等(乙81)を考慮することができないとする根拠もない。以上に加え、諸外国でもL d e nが採用される例が多いこと(乙69、82)を踏まえると、本件経路の定めに係る取消訴訟の原告適格の有無を画する騒音評価基準としてL d e nを用いた原審の判断は相当である。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。

ウ 控訴人らは、平成4年判決を引用して、新飛行ルートの下に居住する住民に加え、同ルートから左右1海里+3.7kmの範囲に居住する住民は、「起こり得る事故等による災害により直接的かつ重大な被害を受けるものと想定される地域内に居住する者」として原告適格が認められるべきであると主張する。

しかし、平成4年判決は、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律24条1項3号及び4号は単に公衆の生命、身体の安全、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、原子炉施設周辺に居住し、原子炉事故等がもたらす災害により直接的かつ重大な被害を受けることが想定される範囲の住民の生命、身体の安全等を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と解するのが相当であるとした上で、原子炉の種類、構造、規模等の当該原子炉に関する具体的な諸条件を考慮すると、原子炉から約29km～約58kmの範囲内の地域に居住する住民は、いずれも同法24条1項3号所定の技術的能力の有無及び4号所定の安全性に関する各審査に過誤、欠落がある場合に起こり得る事故等による災害により直接的かつ重大な被害を受けるものと想定される地域内に居住する者というべきであるとして、行政事件訴訟法36条所定の「法律上の利益を有する者」に該当するものと認めたものである。これに対し、原判決第3の3(3)イ(ア)のとおり、航空法83条本文及び同法施行規則189条2項は、第一義的には航空機同士の衝突予防や飛行場における航空機の離着陸の安全といった航空交通の安全を考慮するという見地から航空機の航行方法等を設定することを求めているものであって、一般的には、当該飛行経路の定め方に起因する航空機の墜落等からの生命及び身体の安全という利益をその周辺住民の個別的利益としても保護する趣旨を含むものということとはできない。

したがって、平成4年判決は、本件とは事案を異にするものであり、本件に上記判決を援用するのは適切でないから、控訴人らの上記主張は採用することができない。

エ 控訴人らは、本件経路の定めに関連して令和2年3月に設定された東京第二特別管制区は、IFR飛行の航空機と他の航空機との間に安全な間隔を確保するため、IFR飛行、VFR飛行の区別なく管制指示を行う必要

があると認められる空域（特別管制空域C）であるが、VFR飛行をする米軍ヘリコプターとの関係では、その情報を得ることも情報を与えることもできないから、民間機と米軍ヘリコプターが衝突する具体的な危険が存在するとして、控訴人らには本件経路の定めでの取消しの訴えについて原告適格が認められるべきであると主張する。

しかし、特別管制空域Cでは、IFR飛行の航空機及びVFR飛行の航空機の双方に管制指示を行うことが想定されている上（甲196）、米軍ヘリコプターについて、その飛行方式や管制体制、情報提出の実態等を示す具体的な主張立証はない。そうすると、控訴人らのいう航空機同士の衝突の危険性はその主張立証上抽象的なものにとどまっているといわざるを得ず、控訴人らの原告適格を基礎付けるものとは認められない。

したがって、控訴人らの上記主張は、採用することができない。

- (4) その他、控訴人らは種々主張するが、いずれも当裁判所の上記認定判断を左右するものではない。

第4 結論

以上の次第で、本件訴えをいずれも却下した原判決は相当であり、本件控訴はいずれも理由がないから棄却することとして、主文のとおり判断する。

東京高等裁判所第19民事部

裁判長裁判官

萩本 修 

裁判官

齋藤 敏 

裁判官 福田 敦