

副本

令和6年(行コ)第266号 行政処分取消請求控訴事件

控訴人 黒田英彰ほか22名

被控訴人 国(処分行政庁 東京航空局長)

準備書面(1)

令和7年4月30日

東京高等裁判所第19民事部イ2係 御中

被控訴人指定代理人

志水 崇 通



田中 隆



鬼頭 忠 広



桜井 聰



山城 道子



原田 直也



高橋



川島 雄一郎



川田 健太郎



小松 寛 弥



佐藤奈美 (印)

加島利明 (印)

菅野昌生 (印)

藤井秀明 (印)

金森新士 (印)

高崎洋史 (印)

菅谷佳音 (印)

松村昭博 (印)

高橋祐翔 (印)

朝光大輝 (印)

浅井亮平 (印)

三上亮一 (印)

藤井麗紗 (印)

白谷大輔 (印)

渡邉正樹 (印)

山内道夫 (印)

山中俊直 (印)

三 谷 大 悟



梅 澤 紀 昭



原 純



岸 本 康 照



野 田 稔



(目次)

第1	はじめに	5
1	事案の概要	5
2	原判決の要旨	5
3	原判決の正当性及び控訴人らの主張について	9
第2	①本件通知の処分性を否定した原判決の判断が正当であること	10
1	本件通知の処分性を否定した原判決の正当性について	10
2	本件通知の処分性を否定した原判決を論難する控訴人らの主張は理由がないこと	12
第3	②本件経路の定め処分性を否定した原判決の判断が正当であること ...	14
1	本件経路の定め処分性を否定した原判決の正当性について	14
2	本件経路の定め処分性を否定した原判決を論難する控訴人らの主張は理由がないこと	17
3	小括	26
第4	③控訴人らにつき、本件経路の定め取消しを求める原告適格を否定した原判決の判断が結論において正当であること	26
1	原判決の判断のうち是正されるべき点について	26
2	本件経路の定めにつき、控訴人らの原告適格を否定した原判決の結論の正当性について	30
3	本件経路の定めにつき、控訴人らの原告適格を否定した原判決を論難する控訴人らの主張は理由がないこと	33
4	小括	37
第5	結語	38

被控訴人は、本準備書面において、原判決の結論の正当性を指摘するとともに、控訴人らの2025（令和7）年1月30日付け控訴理由書（以下「控訴理由書」という。）及び同年2月25日付け控訴理由書補充書（以下「控訴理由書補充書」という。）に対し、必要と認める範囲で反論する。

なお、略語等は、本準備書面で新たに用いるもののほかは、原判決の例により、原判決に定義がないものについては、原審における被控訴人の準備書面の例による（本書面末尾に略語表を添付する。）。また、原審における各被告準備書面は、例えば、被告準備書面(Ⅰ)であれば、「原審被告準備書面(Ⅰ)」と表記する。

第1 はじめに

1 事案の概要

本訴訟は、東京都内又は神奈川県川崎市内に居住しているとする控訴人らが、航空法83条、同法施行規則189条2項に基づき定められた本件経路（原判決別紙2「AIPチャート目録」記載の羽田空港の新飛行経路であり、令和2年3月29日に運用が開始されたもの）について、これに関連するものとして発出された本件通知及び本件経路の定めが、いずれも航空機墜落の危険、航空機からの落下物による危険、騒音被害及び排気ガス被害の観点から違法な行政処分であるとして、それぞれ取消しを求める事案であり、原審の主要な争点は、①本件通知の処分性の有無、②本件経路の定め of 処分性の有無、③本件経路の定め of 取消しを求める原告適格の有無である。

2 原判決の要旨

原判決は、大要、以下のとおり判示し、①本件通知の処分性を否定し、本件経路の定めについても、②処分性を否定するとともに、③控訴人らの原告適格を否定した。

(Ⅰ) ①本件通知の処分性が否定されること

本件通知は昭和45年通知の内容を変更するものであるが、昭和45年通

知は、東京航空局長から東京国際空港長に対して運用上の配慮を求める趣旨で発出された通知にすぎず、これによって川崎市民が「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」といった法的地位を取得することはなく、かかる期待を仮に抱いたとしても、それは飽くまで事実上の期待にすぎない。また、本件通知は専ら行政機関内部における行為であり、外部の者による期待が本件通知により直接的かつ具体的な影響を受けるものとも認められない。したがって、本件通知は、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とはいえず、処分性を有しない（原判決22及び23ページ）。

(2) ②本件経路の定め処分性が否定されること

本件経路の定めは、将来にわたり羽田空港を利用する不特定多数の航空機の乗組員に対して反復継続的に適用されることが予定されていることに照らして、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し、本件経路が定められた時点においては、対象となるべき羽田空港を利用する航空機さえ特定されていないから、本件経路の定めが具体的な個々の航空機乗組員に対してその飛行経路を実質的に設定するものとはいえず、航空機乗組員との関係という観点からみて処分性を有しない。

また、航空法によれば、航空機は原則として耐空証明（同法10条）を受けなければ航空の用に供してはならない（同法11条）など、騒音の防止（同法10条4項2号）や安全性確保（同項1号）の観点から、およそ航空機を航空の用に供するために一定の基準等を満たすことが要求されているから、航空法は、いかなる者に対しても、これ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一方、上記の基準等によって保護される対象が特定の飛行経路や飛行場に近接した地域に居住する者に限られていると解することも一般に困難である。さらに、飛行経路が利

用される頻度は区々であり、飛行経路周辺住民が被る騒音被害の程度や墜落・落下物の被害が生ずる可能性の程度も飛行経路によって異なるから、本件経路の定めは、飛行経路周辺住民に対して、他の者と区別して特に一定程度の騒音被害等の受忍を義務付けたり、墜落・落下物の被害による生命・身体等への危険を負わせたりするものとは認められない。したがって、本件経路の定めは、周辺住民との関係という観点からみても処分性を有するとはいえない（原判決23ないし30ページ）。

- (3) ③控訴人らにつき、本件経路の定め取消しを求める原告適格が否定されること（仮定的判断）

前記(2)のとおり、本件経路の定めについて処分性は否定されるが、本件経路の定め処分性が認められると仮定したとしても、以下のとおり、控訴人らには、本件経路の定め取消しを求める原告適格がない。

ア 騒音被害を理由とする原告適格について

航空法の目的の一つである「航空機の航行に起因する障害」の防止には航空機の騒音による障害の防止も含まれること、航空機騒音防止法3条が、国土交通大臣に対し、航空機の騒音による障害の防止等の観点から飛行経路を変更する権限を付与していること、飛行経路の定め段階で騒音障害の有無及び程度が考慮されていることに加え、航空機の騒音による障害の性質等を考慮すれば、航空法83条本文及び同法施行規則189条2項は、飛行経路周辺住民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、個々人の個別的利益としても保護する趣旨を含むものと解される。したがって、本件経路周辺に居住し、航空機が本件経路を飛行する結果、騒音の程度、本件経路の一日の利用回数、利用時間帯等からして本件経路を飛行する航空機の騒音によって新たに又は従前以上に社会通念上著しい障害を受けることとなる者は、本件経路の定め取消しを求める原告適格を有する。そして、公害対策基本法、環境基本法及びこれらを受けた環

境省告示並びに航空機騒音防止法の規定等からすれば、本件経路の定め
の取消しを求める原告適格を有するのは、本件経路の定めによりLden 6
2デシベル以上の航空機騒音が生じるおそれがある区域に居住する者及
び既にこれ以上の航空機騒音が生じていた区域に居住する住民のうち本
件経路の定めによりその数値が実質的に増加するおそれがある者である
と解すべきところ、控訴人らがその住居地において本件経路の定めにより
Ldenで何デシベルの騒音にさらされているかは本件全証拠によっても
不明であるから、騒音被害との関係で控訴人らに原告適格を認めること
はできない（原判決31ないし38ページ）。

イ 墜落・落下物を理由とする原告適格について

航空法83条本文及び同法施行規則189条2項による飛行経路の定め
は、同一の飛行場において離着陸しようとする航空機自体が事故を起こす
ことなく安全に離着陸すること等ができるようにするという航行交通の
観点から行われるものと解されるのであって、同項が、控訴人ら主張に係
る危険からこれらの者の生命又は身体という利益を個別的利益として保
護していると解することはできず、墜落や落下物による被害との関係で控
訴人らに原告適格を認めることはできない¹（原判決38ないし48ペー
ジ）。

ウ 大気汚染を理由とする原告適格について

飛行経路の定めは、航空交通の観点から行われるものであり、特に大気
汚染は、その性質上、被害を受ける者の範囲の特定が極めて困難であるか
ら、航空法83条本文及び同法施行規則189条2項が、大気汚染の被害
を受けないという利益を飛行経路周辺住民の個別的利益としても保護し

¹ なお、原判決には、「特段の事情（中略）があるような場合は格別、一般的には」（原判決40
ページ）という留保を付したように読める記載があるが、いかなる場合を念頭におき、当該場
合にどのような理由でどのような判断をすべきとするのかは判然としない。

ていると解することはできず、大気汚染による被害との関係で控訴人らに原告適格を認めることはできない（原判決48ページ）。

3 原判決の正当性及び控訴人らの主張について

(1) 本訴訟における被控訴人の事実上及び法律上の主張は、原審の口頭弁論において主張し、原判決に摘示されたとおりである。

原判決の判断のうち、本件通知の処分性及び本件経路の定め of 処分性を否定したことはいずれも正当である²。

また、③控訴人らにつき、本件経路の定め of 取消しを求める原告適格を否定した原判決の判断については、「航空法83条本文及び同法施行規則189条2項の趣旨・目的に加え、(中略)航空機の騒音による障害の性質等を考慮すれば、同項は、単に飛行経路周辺 of 環境上 of 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、飛行経路周辺住民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するのが相当である。したがって、本件経路 of 周辺に居住していて、航空機が本件経路を飛行する結果、騒音 of 程度、本件経路 of 一日 of 利用回数、利用時間等からして、本件経路を飛行する航空機 of 騒音によって新たに又は従前以上に社会通念上著しい障害を受けることとなる者は、本件経路 of 取消しを求めるにつき法律上 of 利益を有する者と

² なお、原判決は、「航空法83条本文及び同法施行規則189条2項に基づく飛行経路の定め of 効力を争うためには、その経路 of 定め to 引き続く飛行計画 of 承認（航空法97条1項）や指示（同法96条1項）について差止訴訟を提起することや、公法上 of 法律関係に関する確認 of 訴えを提起する余地があるものと解される」（原判決29ページ）とする。飛行計画 of 承認（同法97条1項）や指示（同法96条1項）が処分性を有するものであることについては、被控訴人も否定するところでないが、原審被告準備書面(1)第2 of 2(3)（16及び17ページ） of とおり、飛行計画 of 記載事項には飛行 of 方式が含まれていないこと、飛行計画 of 承認 of 段階では、同法83条により設定されたいずれか of 飛行経路を飛行することが前提となっているものの、具体的な飛行経路までは定まっておらず、指示において具体的な飛行経路が決まることに照らせば、誰が、どのような訴訟を提起することで本件経路 of 定め of 適法性を争い得るものと解すべきかについては、上記説示で示された訴訟類型以外 of のものも考え得るほか、処分性 of 点以外にも当該訴訟類型に応じた他 of 訴訟要件 of 問題をクリアする必要があることなど、なお検討 of 余地があると考えられる。

して、その取消訴訟における原告適格を有する」(原判決 3 2 及び 3 3 ページ)と判示した点は誤りと言わざるを得ないものの、本件経路の定めについて控訴人らの原告適格を否定したことは、結論において正当である。

- (2) これに対し、控訴人らは、控訴理由書及び控訴理由書補充書において、前記原判決の判断あるいは結論が誤っている旨をるる主張するが、これらはほぼ原審における主張の繰り返しか、独自の見解に基づいて原判決を論難するものにすぎず、原判決の前記判断あるいは結論の正当性を揺るがすものではない。

そこで、被控訴人は、控訴人らの主張について、必要と認める範囲で反論しつつ、①本件通知の処分性及び②本件経路の定め of 処分性を否定した原判決の判断が正当であること(第 2 及び第 3)並びに③控訴人らにつき、本件経路の定め of 取消しを求める原告適格を否定した原判決の判断が結論において正当であること(第 4)について順次述べる。

第 2 ①本件通知の処分性を否定した原判決の判断が正当であること

1 本件通知の処分性を否定した原判決の正当性について

- (1) 本件通知に処分性が認められないことは、原審被告準備書面(1)第 4 の 1 (3 4 ないし 4 4 ページ)及び原審被告準備書面(2)第 1 (5 及び 6 ページ)で詳述したとおりであるところ、原判決は、前記第 1 の 2 (1) のとおり、「本件通知は昭和 4 5 年通知の内容を変更する旨の通知であるところ、昭和 4 5 年通知は、(中略)東京航空局長から(中略)東京国際空港長(中略)に対して運用上の配慮を求める趣旨で発出された通知であって、(中略)作用法上の根拠を持たない行為にすぎないものと解され、(中略)原告ら主張に係る「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」といった法的に保障された地位を取得することもなく、かかる期待を仮に抱いていたとしても、それは飽くまでも事実上の

期待にすぎないものというほかはない。また、本件通知や昭和45年通知が専ら行政機関内部における行為である以上、外部の者による期待が本件通知や昭和45年通知それ自体により直接的かつ具体的な影響を受けるものとも認められない」(原判決22及び23ページ)として、処分性を否定したものであり、その判断は正当である。

- (2) これに対し、控訴人らは、東京地裁昭和46年判決の判示を挙げた上で(控訴理由書第2の二2・4及び5ページ)、㉑昭和45年通知は昭和41年に発生した複数の航空機事故を契機とした社会的な議論の結果として発出されたものであり、行政機関内部において運用上の配慮を求める趣旨で発出された通知などという軽いものではない(同第2の二1(1)・3ページ、同第2の二3・5ないし10ページ)、㉒昭和45年通知の発出後は、本件通知の発出までの間、告示に代わるAIPチャートによって飛行制限区域が定められたと同じ効果が生じ、厳格に飛行が禁止されていた(同第2の二1(2)・3ページ、同第2の二4・10ないし13ページ)、㉓国際的にコンビナート上空を離着陸のために飛行する飛行場は存在しない(同第2の二1(3)・3ページ、同第2の二5・13ページ)、㉔本件通知と同内容の通知が東京航空局長から川崎市長宛に発出されており、これは川崎市民の生命身体財産といった基本的権利に配慮して発出されたものである(同第2の二1(4)・3及び4ページ、同第2の二6・13及び14ページ)、㉕「神奈川県石油コンビナート等防災計画」に本件通知を踏まえた記載があることは、本件通知のみならず、昭和45年通知が対外的な意味を有し、行政内部の通知にとどまらず、川崎市民の諸権利に影響を与えていることを示し、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す(同第2の二1(5)・4ページ、同第2の二7・14及び15ページ)、㉖本件通知を踏まえて東芝実験炉(原子炉)が廃止申請されている(同第2の二1(6)・4ページ、同第2の二8・15及び16ページ)などとして、本件通知に処分性が認められる旨主張する。

控訴人らの前記主張の趣旨は判然としないが、前記⑦ないし⑩の事情を理由に、昭和45年通知の発出について、東京地裁昭和46年判決の事案と同様に処分性を認めることができ、そうである以上、本件通知の発出も処分性が認められる旨主張するものと解される。

しかしながら、以下のとおり、本件は東京地裁昭和46年判決と事案を異にしている上、前記⑦ないし⑩の主張はいずれも本件通知の処分性を認める論拠になるものではないため、本件通知の処分性を否定した原判決の判断の正当性を左右するものではない。

2 本件通知の処分性を否定した原判決を論難する控訴人らの主張は理由がないこと

(1) 本件は東京地裁昭和46年判決と事案を異にするため、同判決は本件通知の処分性を認める根拠にならないこと

控訴人らが挙げる東京地裁昭和46年判決は、「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かわりを持ち、かつ、その影響が単に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、義務ないしは法律上の利益に変動をきたし、通達そのものを争わせなければその権利救済を全からしめることができないような特殊例外的な場合には（中略）むしろ通達によって具体的な不利益を受ける国民から通達そのものを訴訟の対象としてその取消を求めることも許されると解される」と判示するものであるが、原審被告準備書面(2)第1の2（6ページ）でも述べたとおり、東京地裁昭和46年判決は、当該訴訟における原告が「原告の製造にかかる右函数尺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る。

しかしながら、本件において控訴人らがその存在を主張する権利は、航空機の墜落や航空機からの落下物等により控訴人らの生命・身体・財産が侵害されないことなどといった抽象的なもの（いわば、自己の生命・身体を侵害

されないことの期待)であって、原判決が正当に判示するとおり、控訴人らがかかる期待を仮に抱いていたとしても、それは飽くまで事実上の期待にすぎないものであるから、東京地裁昭和46年判決と本件とは事案を異にするため、同判決は本件通知に処分性を認める根拠とならない。

(2) 控訴人らが種々主張する内容はいずれも本件通知の処分性を認める根拠にならないこと

原審答弁書第2の4(2)イ(8及び9ページ)及び原審被告準備書面(1)第4の1(2)ウ(37ないし43ページ)で述べたとおり、昭和45年通知は、航空法80条及び同法施行規則173条に基づくものではなく、周辺自治体への配慮として、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管制業務の内容を通知したものにすぎず、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い。

そのため、控訴人らによる、昭和45年通知の発出によって、告示に代わるAIPチャートによって飛行制限区域が定められたと同じ効果が生じたとする主張(前記1(2)㊦の主張)や、昭和45年通知が川崎市民の生命身体財産といった基本的権利に配慮して発出されたとする主張(同㊦の主張)は、昭和45年通知の性質につき、事実と異なる前提をおくものであるから、いずれも本件通知の処分性を認める根拠になるものではない。また、本件通知を踏まえて東芝実験炉(原子炉)が廃止申請されたとする主張(同㊦の主張)についても、令和元年12月23日に廃止措置計画認可申請がなされた原子力技術研究所東芝臨界実験装置(NCA)施設は、昭和38年に運転開始後、平成25年には既に運転を終了しており(甲第179号証1及び2ページ)、新飛行経路の導入と同原子炉の廃止申請に関連性を見出すことはできないから、本件通知を踏まえて同原子炉が廃止申請されたとの事実関係自体が認められない。

さらに、控訴人らによる、昭和45年通知が複数の航空機事故を契機とし

た社会的な議論によって発出されたものであるとする主張（同⑦の主張）、石油コンビナート地域上空を離着陸のために飛行する飛行場が存在しないとの主張³（同⑧の主張）、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」に本件通知の内容を踏まえた記載があるとの主張（同⑨の主張）については、かかる事実関係が存するとしても、前記原判決が「本件通知や昭和45年通知が専ら行政機関内部における行為である以上、外部の者による期待が本件通知や昭和45年通知それ自体により直接的かつ具体的な影響を受けるものとも認められない」（23ページ）と正しく判示しているとおり、昭和45年通知の性質に影響を与えるものではないことから、本件通知の処分性を認める根拠となるものではない。

(3) 小括

以上のとおり、本件は東京地裁昭和46年判決と事案を異にしている上、控訴人らが種々主張する内容はいずれも本件通知の処分性を認める論拠になるものではないため、控訴人らの主張は、本件通知の処分性を否定した原判決の判断の正当性を左右するものではない。

第3 ②本件経路の定め処分性を否定した原判決の判断が正当であること

1 本件経路の定め処分性を否定した原判決の正当性について

- (1) 本件経路の定め処分性が認められないことは、原審被告準備書面(1)第4の2(45ないし50ページ)及び原審被告準備書面(2)第2の2(7ないし12ページ)等で詳述したとおりであるところ、原判決は、前記第1の2(2)のとおり、❶「本件経路は、それが定められた時点のみならず、将来にわたり羽田空港を利用する不特定多数の航空機の乗組員に対して反復継続的に適用されることが予定されているものであるといえる。そうすると、本件経路

³ なお、石油コンビナート地域上空の飛行に安全上の問題があるとはいえないことは、原審被告準備書面(1)第7の3ないし5(60ないし67ページ)で述べたとおりである。

の定めが、その対象の特定性を欠く一般的な規範の定立行為という性質を有することは否定し得ない。(中略) 本件経路が定められた時点における航空機の乗組員に対する効果に絞って検討したとしても、(中略) 羽田空港において航空機がどのような飛行経路により離着陸をするかを定めるのは、時間帯、風向き、天候等を勘案して管制官が行う航空法96条1項に基づく指示(進入許可、離陸許可)であり、この指示は、国土交通大臣が定めた飛行経路と異なる飛行経路を指定するものであることがありうる(中略) そうすると、本件経路の定め時点における航空機の乗組員に限ってみても、当該乗組員が負う義務は、羽田空港における離着陸の際に管制官に指定されたいずれかの飛行経路を飛行しなければならない蓋然性が高く、かつ、当該飛行経路の選択肢には本件経路が含まれるという抽象的なものとどまり、本件経路の定めが具体的な個々の航空機乗組員に対してその飛行経路を実質的に設定するものとまでいうことはできない(中略) したがって、本件経路の定めは、国民の個別具体的な権利義務に直接影響を及ぼすとはいえず、処分性は認められない(原判決24及び25ページ)、②「航空法によれば、航空機は原則として耐空証明(10条)を受けなければ航空の用に供してはならず(11条)、(中略) 航空法は、騒音の防止や安全性確保の観点から、およそ航空機を航空の用に供するために一定の基準等を満たすことを要求しているものとみるべきであり、いかなる者に対してもこの基準等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ものというべきである。(中略) また、航空法83条本文及び同法施行規則189条2項に基づき定められた飛行経路が利用される頻度は飛行経路ごとに区々であって、飛行経路周辺住民が被る騒音被害の程度や墜落・落下物の被害が生ずる可能性の程度もまた飛行経路により異なるものとなる上、(中略) 管制官が具体的状況の下で個別の航空機に対してこれらと異なる飛行経路を指定する可能性や、(中略) 管制官から指定された飛行経路を外れて航行しなければな

らない可能性も常に存在する。そうすると、上記飛行経路の定めも、飛行経路周辺住民に対し、他の者と区別して特に一定程度の騒音被害等の受忍を義務付けたり、墜落・落下物の被害による生命・身体等への危険を負わせたりするものとはいえない（中略）そうすると、本件経路の定めは、本件経路周辺住民との関係という観点からみても、処分性を有するとは認められない」（原判決26ないし28ページ）として、処分性を否定したものであり、この点に関する原判決の判断は正当である。

- (2) これに対し、控訴人らは、前記①の判示部分に対し、⑦最高裁平成14年判決及び最高裁平成20年9月10日判決（民集62巻8号2029ページ。以下「最高裁平成20年判決」という。）を挙げつつ、①AIPチャートは、「適用されるべき多数の乗務員が予定されてはいるが、その対象は「不特定」ではないと考えられる。」（控訴理由書第3の二1(4)・19及び20ページ）、⑩「今般、都心低空飛行のために決定された飛行経路の定め（本件のAIPによる定め）は、パイロットや管制官が基本的には準拠すべき飛行経路であり（中略）原告が本件において問題とする都心低空飛行を認めるAIPチャート（中略）は南風時かつ午後3時から午後7時までの飛行経路としては原則的なものであり、特別の事情のない限りこれが優先して適用される（同第3の二2・21ないし25ページ）⑪「仮に、AIPチャートの発出後のいずれの段階かをとらえて抗告訴訟の対象を選択できる余地があるとしても」、「後の具体的処分を争うことができるかどうかにかかわらず、AIPチャートそのものに処分性を認め抗告訴訟の対象とすることが、紛争の成熟性、権利救済の必要性の観点から最も妥当な判断である」（同第3の二1(4)・19及び20ページ）などと主張する。

また、前記②の判示部分に対しては、④離着陸前後のクリティカル11ミニッツは事故の危険性が高く、当該時間帯の飛行経路下の住民に特別の受忍を強いているため、処分性を有する（同第3の三2・26及び27ページ）、

㊦航空機の墜落及び航空機からの落下物について、航空法の目的規定やその他の規定（同法 89 条及び 91 条）等は、墜落や落下物によって飛行経路周辺直下の住民の生命身体の安全や財産の安全を確保することを求めているとした上で、本件経路の定めが、本件経路周辺の住民に特別の受忍を強いているから、処分性を有する（同 27 及び 28 ページ）、㊧いわゆる厚木基地訴訟に係る平成 5 年最高裁判決は、受忍限度を超えない程度の騒音被害について受忍義務を課しているとは判断したものであり、自衛隊機の運行と一般航空機の運航のどちらも、その運航に必然的に伴う騒音等について周辺住民の受忍を義務付けるものであるから、自衛隊機の運航と一般航空機の運航の相違をもって、本件が平成 5 年最高裁判決の射程の範囲外であるということにはならず、本件経路周辺の住民には特別の受忍義務が課せられている（同第 3 の三^マ・28 ないし 32 ページ）などと主張するほか、㊨本件経路の定めにより、制限表面が変更され、新たに建築制限が生じており、経路の設定により潜在的に建築制限という法律効果が生じているから、本件経路の定めには処分性が認められる（同第 3 の四・32 ないし 34 ページ）、㊩東京地裁平成 4 年 3 月 18 日判決（訟月 38 巻 8 号 1511 ページ。以下「東京地裁平成 4 年判決」という。）を前提に、控訴人らは、飛行計画の承認や指示の差止訴訟は提起できないから、本件経路の定め^マの取消訴訟以外に争う手段がない（同第 3 の五・34 ないし 39 ページ）などとして、本件経路の定めには処分性を認めるべきであると主張する。

しかしながら、以下のとおり、前記㊦ないし㊨の主張はいずれも本件経路の定め^マの処分性を認める論拠となるものではないため、本件経路の定め^マの処分性を否定した原判決の結論の正当性を左右するものではない。

2 本件経路の定め^マの処分性を否定した原判決を論難する控訴人らの主張は理由がないこと

(1) 本件は最高裁平成 14 年判決及び最高裁平成 20 年判決と事案を異にして

いるため、これらの判決を前提に本件経路の定め処分性を論じる控訴人らの主張に理由がないこと

ア 控訴人らの前記1(2)㉔①ないし㉔の主張は、要するに、最高裁平成14年判決及び最高裁平成20年判決の事案と本件経路の定めが類似しているとして、①対象の特定性、②法的効果とその直接性、③救済方法としての合理性のそれぞれの観点から、前記各判決と同様に処分性を肯定すべきである旨主張するものと解される。

イ しかしながら、原審被告準備書面(2)第2の2(1)(7ないし12ページ)でも述べたとおり、最高裁平成14年判決の事案は、問題とされる行政行為が、告示行為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42条2項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の処分性が問題となったところ、原審被告準備書面(2)第2の2(1)ウ(10ないし12ページ)で詳述したとおり、前記①の点について見ると、その指定の直接の効果が及ぶ範囲は、当該指定の対象となる土地の権利者という範囲に限定されていると解されること、前記②の点については、告示のみによって2項道路の指定の効果が直接生じると解されることから、多数の者に対する処分の集合体として、その処分性が肯定されたものと理解することができる。これに対し、本件経路の定めは、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経路を一般的に定めるものであって、その名宛人自体、飛行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。つまり、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、同法施行規則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。

これに対し、控訴人らは、AIPチャートは、適用されるべき多数の乗務員が予定されてはいるが、その対象は「不特定」ではない（前記①）、都心低空飛行のために決定された経路（本件のAIPによる定め）は、パイロットや管制官が基本的には準拠すべき飛行経路であり、特別の事情の無い限りこれが優先的に適用される（前記⑩）などと主張するが、最終的な飛行経路は、複数の「飛行の方式」（例えば、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は合計24方式ある。）の中から、その時点における風向きや天候等を勘案して、管制官が適切な飛行経路を個別具体的に指示することによって定まるものであり、AIPチャートの記載により義務を発生させるものではないから、控訴人らの前記各主張には理由がない。

このように、本件経路の定めと最高裁平成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、各根拠法規が予定する対象も行為に伴う法的効果も異なることは明らかであるから、同判決を前提に本件経路の定め of 処分性を論じる控訴人らの主張には理由がない。

ウ 次に、土地区画整理事業の事業計画決定の処分性を肯定した最高裁平成20年判決は、前記①及び⑩の点について、「施行地区内の宅地所有者等は（中略）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

たされるものといふことができ、その意味で、その法的地位に直接的な影響が生ずるものといふべきであり、事業計画の決定に伴う法的効果が一般的、抽象的なものにすぎないといふことはできない」こと、前記④の点については、後続する換地処分等の段階で取消訴訟を提起しても事情判決（行訴法31条1項）がされる可能性が相当程度あり「実効的な権利救済」の観点から取消訴訟を認める合理性があることから、その処分性が肯定されたものと理解することができる。しかるところ、一般処分の処分性の議論の範疇に含まれるものとしては、都市計画区域内の地域地区の決定（都市計画法8条1項各号）の処分性という問題もあるところ、この点につき、最高裁判所は、地域地区の決定につき一貫して処分性を否定している（工業地域の決定につき最高裁昭和57年4月22日第一小法廷判決・民集36巻4号705ページ、高度地域の決定につき最高裁昭和57年4月22日第一小法廷判決・集民135号749ページ。また、これに類似する都市計画法12条の4の地区計画の決定につき最高裁平成6年4月22日第二小法廷判決・集民172号445ページ参照。）。

これらの都市計画決定については、決定がされた地域の土地所有者に対して新たに建築制限等を課すものであり、しかも、その範囲は特定されているから、一見、前記①及び②の観点は満たすようにも見えるが、最高裁判所は、「かかる効果は、あたかも新たに右のような制約を課する法令が制定された場合におけると同様の当該地域内の不特定多数の者に対する一般的抽象的なそれにすぎ」ないなどとして、その処分性を否定している。これは、前記④救済方法としての合理性にも関連するが、いわゆる紛争の成熟性の観点（法的効果の具体性）が考慮されたものと解される（新村正人・最高裁判所判例解説民事篇昭和57年度404ページ以下参照）。すなわち、地域地区の決定によって建築制限等が課されても、多くの者にとってそれは抽象的観念的な自由の制約（将来の仮定的決定に対する拘束）に

すぎないから、この時点で公定力や不可争力を伴う処分性を認めるのではなく、将来建築制限を超える建築物を建てようとする者等が現れた場合に、その者につき建築確認申請却下処分の取消訴訟等により個別に権利救済を図ることで足りるし、むしろその方が出訴期間等の制約なく違法性を主張し得る点で合理的であるという考え方であると解されるのである。このように、処分性の議論は広い意味での訴えの利益の問題であるから、処分性の公式に形式的に当てはめるだけではなく、**実効的な権利救済のために抗告訴訟の対象として取り上げるのが合理的であるかどうかという観点**を考慮することも必要であると解される（最高裁平成20年判決の調査官解説である増田稔・最高裁判所判例解説民事篇平成20年度452ページ以下参照）。

そうしたところ、本件経路の定めは、前記イのとおり、不特定多数の航空機乗組員を対象にしたもので、「施行地区内の宅地所有者」という限定された者を対象とした土地事業計画とは異なる（前記①）。また前記⑩について、本件経路の定めは、あらかじめ定められた複数の経路から航空法96条1項の管制官の指示により指定されるまで、実際にどの飛行の方式を使用して離着陸を行うかについて定まっておらず、特定の航空機の乗組員に対し、特定の飛行経路を運航する義務を負う法的地位に立たせるものではないのであって、事業計画が公告されることによって建築制限等の法的効果が生じ、いったんその決定がされると、施行地区内の宅地の宅地所有者等はその後の手続として当然に行われる換地処分を受けるべき地位に立たされる土地区画事業の事業計画の決定とは事案を異にする。

このように、**本件経路の定めは、特定の航空機の乗組員に対し、特定の飛行経路を運航する義務を負う法的地位に立たせるものではなく、本件経路の定め**の時点においては、その対象となるべき羽田空港を利用する航空機さえ特定されておらず、離陸時又は着陸時において個々の航空機におけ

る実際の飛行の方式が定まるのは、航空法97条1項により飛行計画が承認された後、同法96条1項の規定による管制官の指示が行われる時点なのであるから、仮に、本件経路の定め時点における航空機の乗組員について何らかの義務を発生させるものだとしても、それは抽象的観念的な自由の制約（将来の仮定的決定に対する拘束）にすぎず、この時点で公定力や不可争力を伴う処分性を認めることは、紛争の成熟性の観点（法的効果の具体性）からも相当ではない。（前記㉔）。

このように、本件経路の定めは、前記①ないし㉔のいずれの観点からも、最高裁平成20年判決とは事案を異にするものであり、むしろ、都市計画決定に関する前記最高裁昭和57年4月22日第一小法廷判決、最高裁昭和57年4月22日第一小法廷判決、最高裁平成6年4月22日第二小法廷判決を踏まえれば、実効的な権利救済の観点から見ても、本件経路の定めについては処分性を否定する方が合理的であるといえる。

エ 以上のとおり、本件経路の定めは、一般的規範を定立したものにすぎず、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り、最高裁平成14年判決及び最高裁平成20年判決とは事案を異にしているため、これらの判決を前提に本件経路の定め処分性を論じる控訴人らの前記1(2)㉔の主張には理由がない。

(2) 本件経路の定めが、本件経路周辺の住民に特別の受忍を強いているから、処分性が認められるとする控訴人らの主張に理由がないこと

ア 控訴人らは、前記1(2)のとおりに、離着陸前後のクリティカル11ミニッツにおける事故の危険性（前記1(2)㉔の主張）、航空法の目的規定や同法89条及び91条の規定（同㉔の主張）、平成5年最高裁判決の射程（同㉔の主張）を指摘し、本件経路の定めによって、本件経路周辺の住民には特別の受忍義務が課せられていることから処分性が認められるべきである旨主張している。

イ しかしながら、原審被告準備書面(1)第7の3(2)ア(62ページ)で述べたとおり、控訴人らの「クリティカル11ミニッツ」に係る主張は、一般論であり、墜落に係る抽象的な危険性を述べるものにすぎない。なお、航空法76条に基づき国土交通省に報告されているデータによれば、平成26年から令和5年において、我が国の領域で発生した大型飛行機に係る事故及び外国領域・公海上で発生した我が国の大型飛行機に係る事故のうち、概ね離陸後3分ないし着陸前8分に発生したものは9件あるが、死亡事故は0件である(乙86)。また、9件の事故についても、着陸時に滑走路へ強く接地したことによる機体の損傷や、滑走路面への機体後部の接触等、空港内での離着陸時に発生した事案であることから、いずれも墜落や落下物を伴うものではなく、飛行経路下の市民の生命身体財産に影響を与えていないことから、少なくとも、航空法その他の関連法の規定に基づき航空機の運航が行われている限り、我が国の領域において航空機が離着陸時に飛行経路周辺住民の生命及び身体の安全に被害を及ぼす危険が高いとはいえない。したがって、離着陸前後のクリティカル11ミニッツにおける事故の危険性を前提に、本件経路の定めによって、本件経路周辺の住民に特別の受忍義務が課せられている旨の主張(前記1(2)④の主張)には理由がない。

ウ また、控訴人らは、航空法1条の目的規定において、「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を定め」と規定されていることや、同法89条が「何人も、航空機から物件を投下してはならない」と規定していること、同法91条が「国土交通省令で定める距離以上ある場合でなければ、宙返り、横転その他の国土交通省令で定める曲技飛行、航空機の試験をする飛行又は国土交通省令で定める著しい高速の飛行(略)を行ってはならない」と規定していることを前提に、本件経路の定めによって、本件経路周辺の住民には特別の受忍義務が課せられ

ているなどと主張するが、その論旨は不明確であり、ひっきょう、極めて抽象的な墜落や落下物の危険性を指摘するものにすぎない。したがって、前記各規定を前提に、本件経路の定めによって、本件経路周辺の住民に特別の受忍が課せられている旨の主張（同㉔の主張）には理由がない。

エ さらに、控訴人らが指摘する平成5年最高裁判決については、原審被告準備書面(3)第2(4ないし15ページ)で述べたとおり、各厚木最高裁判決は、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点した上で、処分性を導き出しているとの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るものと解されるものではない。

したがって、平成5年最高裁判決の射程を指摘し、本件経路の定めによって、本件経路周辺の住民には特別の受忍義務が課せられている旨の主張（前記1(2)㉔の主張）には理由がない。

(3) 本件経路の定めにより建築制限が課せられることを理由に、処分性が認められるとする控訴人らの主張に理由がないこと

ア 控訴人らは、前記1(2)のとおり、本件経路の定めにより、制限表面が変更され、新たに建築制限が生じており、経路の設定により潜在的に建築制限という法律効果が生じているから、本件経路の定めにより処分性が認められるなどと主張（前記1(2)㉔の主張）している。

イ 控訴人らが指摘する制限表面の指定の詳細は、原審被告準備書面(1)第2の2(2)ア(8ないし11ページ)で述べたとおりであるところ、控訴人ら

は、かかる制限表面の指定が取消訴訟の対象とならず、制限表面の指定による権利制限を争うのであれば、本件経路の定めに対する不服申立てによって争うほかない（控訴理由書第3の四3・34ページ）などと主張しているが、制限表面の指定は処分性を有すると解されているため（東京地裁平成6年1月27日判決（判時1495号67ページ）。東京高裁平成15年1月30日（裁判所ホームページ）で維持、上告棄却・上告不受理）、かかる処分による権利制限に不服があれば、端的に、同処分の効力を争えば足りるのであるから、制限表面の指定による建築制限をもって、本件経路の定めに関し処分性が認められるべきとする控訴人らの主張には理由がない。

(4) 東京地裁平成4年判決を前提に本件経路の定めについて処分性が認められるべきとする控訴人らの主張に理由がないこと

ア 控訴人らは、前記東京地裁平成4年判決を前提に、控訴人らは、飛行計画の承認や指示の差止訴訟は提起できないのであるから、本件経路の定めに関し処分性を認め、これの取消訴訟によって争う必要がある旨主張（前記1(2)の主張㉑）している。

イ しかしながら、東京地裁平成4年判決の事案は、空港の滑走路から約800メートルの距離において工場を操業するなどしていた原告らが、当時の運輸大臣又は同空港事務所長に対し、主位的に特定の滑走路を一定方向からの離着陸に供用することの禁止をもとめるとともに、予備的に航空機に対して同滑走路を一定方向から離着陸する指示（航空法96条1項）をすることの禁止、あるいは同指示の無効確認を求めた事案であるところ、同判決は、前記予備的請求部分について、同指示に関し処分性が認められることを前提としつつ、「航空交通に関する指示の根拠法規たる右の規定（引用者注：航空法96条1項）は、原告らの主張するような航空機の離着陸による騒音、振動、大気汚染、通話妨害等に包含している規定ではないのである。したがって、原告らは、右の航空交通に係る指示処分の無効等の確

認を求めるについて法律上の利益を有するとは認められず、右の各訴えは、この点からしても不適法なものというべきである。」(下線は引用者による)と判示し、訴訟要件のうち、原告適格を満たさないものとして訴えを却下したものである。

しかるところ、処分性の要件は、原告適格等とは異なり、ある行政庁の行為が一般的類型的に抗告訴訟の対象になるかという問題であるから、原告らの属性などの個別事情は基本的に検討対象とはならず、**専ら根拠法令及び関係法令から判断することになる**ものであって、原告適格とは別次元で判断されるものであり、処分性が認められた場合の次の段階として、当該処分を争うべき資格をどの範囲で認めるべきかが原告適格として判断されることとなる。

そのため、控訴人らの前記主張というものは、処分性の議論と原告適格の議論を同次元で論じた上で、原告適格の結論を先取りし、当該処分を争うべき資格を有しない者である場合は、別異の段階で処分性が認められるべきなどという独自の見解を述べるものにすぎない。

よって、東京地裁平成4年判決を前提に本件経路の定めについて処分性が認められるべきとする控訴人らの主張には理由がない。

3 小括

以上のとおり、本件経路の定めに関し処分性が認められないとした原判決は正当であり、これを論難する控訴人らの主張はいずれも理由がない。

第4 ③控訴人らにつき、本件経路の定めを取消しを求める原告適格を否定した原判決の判断が結論において正当であること

1 原判決の判断のうち是正されるべき点について

- (1) 原告適格の有無に関する控訴人らの主張に理由がないことについては、原審被告準備書面(1)第4の3(50ないし55ページ)、原審被告準備書面(2)

第3の2（13ないし30ページ）等で詳述したとおりである。

これに対し、原判決は、騒音被害（前記第1の2（3）ア）、墜落・落下物（同イ）及び大気汚染（同ウ）の各観点から控訴人らの原告適格の有無を判断し、結論において、いずれの観点からもこれを否定したが、騒音被害については、前記第1の3（1）のとおり、「航空法83条本文及び同法施行規則189条2項の趣旨・目的に加え、（中略）航空機の騒音による障害の性質等を考慮すれば、同項は、単に飛行経路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、飛行経路周辺住民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するのが相当である。したがって、本件経路の周辺に居住していて、航空機が本件経路を飛行する結果、騒音の程度、本件経路の一日の利用回数、利用時間帯等からして、**本件経路を飛行する航空機の騒音によって新たに又は従前以上に社会通念上著しい障害を受けることとなる者は、本件経路の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者として、その取消訴訟における原告適格を有する**」（原判決32及び33ページ）と判示した。

(2) しかしながら、原審被告準備書面（1）第4の3（50ないし55ページ）で述べたとおり、新たな飛行経路の設定の根拠条文である航空法83条、同法施行規則189条2項は、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、それ以上に控訴人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、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。また、航空法83条及び同法施行規則189条2項によって定められた飛行経路は、実際に航空機が航行をする場面において、同法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おり、同飛行経路は、後の処分と一体となって初め

て具体的に機能することになるのであるから、同法 9 7 条及び 9 6 条の規定の趣旨・目的と一体的な解釈がされるべきである。

そうであるところ、航空法 9 6 条 1 項が、航空機が航空交通管制区等において国土交通大臣の指示に従って航行しなければならない旨定めたのは、専ら航空交通の安全を考慮するという見地からされたもので、同法 9 7 条 1 項が、計器飛行方式の場合に、飛行計画の承認まで要する旨定めたのも、専ら所管行政官庁の航空交通管制業務その他の業務を円滑、迅速に行うという趣旨目的のものである以上、上記各規定は、いずれも、各航空機が航行する航路周辺の住民等個々人が当該航空機の騒音等にさらされないという個別具体的な利益を保護することを目的としたものではない。他方、円滑な航空交通管制業務の確保は航空機の航行の安全を目的とし、これに資するものであり、その結果飛行機の騒音にさらされることを防止することにもなる場合があり得るが、これにより得られる住民の利益は一般公益（反射的利益）にほかならないというべきである。このように、航空法 9 6 条 1 項及び同法 9 7 条 1 項は、空港周辺の住民等個々人が航空機の騒音によって身体上ないし精神上的の被害を受けないという個別具体的な利益まで保護しようとしているとはいえないものであり、同法 8 3 条及び同法施行規則 1 8 9 条 2 項によって定められる飛行経路についても、これら諸規定と一体的に解釈されるべきである。

この点については、前記東京地裁平成 4 年判決においても「航空交通の指示の根拠となる法 9 6 条の規定によれば、右の指示は、専ら航空交通の安全を考慮するという見地から、航空交通管制区又は航空交通管制圏における航空機の離陸若しくは着陸の順序、時機若しくは方法又は飛行の方法について与えられるものとされているのであり、右の指示を行うに当たって、原告の主張するような航空機の離着陸の際の騒音、振動等による障害の防止という観点をも考慮すべき旨が定められているものとは解し難いところである。すなわち、右の指示は、専ら同一の飛行場において離着陸しようとする多くの

航空機が事故を起こすことなく安全に離着陸すること等ができるようにするため、相互の離着陸の順序や時機、方法等を技術的に整理、調整するという観点から行われるにとどまるものと考えられるのであって、法が、右の指示を行うに当たって、飛行場周辺の住民等に対する騒音、振動、大気汚染、雑音電波、通話妨害、企業活動への悪影響等による被害を防止するという配慮を行うことまでを要求しているものとは解し得ないのである。」と正しく判示されているほか、航空路の周辺住民である原告らが、当時の国土交通大臣に対し、特定の経路の飛行計画について、航空法97条1項の承認を与えることの差止めを求めるなどした事案である東京地裁平成20年10月17日判決（LLI/DB判例秘書登載【判例番号】L06332594。以下「東京地裁平成20年判決」という。）においても、「航空法が、計器飛行方式により、航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏に係る空港等から出発し、又は航空交通管制区、航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏を飛行しようとする航空機に対し、飛行計画の承認を要することとした趣旨及び目的は、航空交通管制の観点から、安全かつ円滑な航空機の航行を確保しようとしたものであるというべきであって、航空路の周辺に居住する者の個別的利益を保護すべきものとする趣旨を含むものであると解することは困難である。」と判示されているところである。

- (3) 以上のとおり、航空法83条、同法施行規則189条2項は、同法97条及び同法96条の規定の趣旨・目的と一体的な解釈がされるべきであるところ、これらは、いずれも航空交通の安全という公益を図った規定であり、およそ、飛行経路周辺住民個々人の個別的利益を図る趣旨の規定でないことは明らかであるから、本件経路の定めについては、騒音被害の点を捉えたとしても控訴人らを含む周辺住民に原告適格を認める余地はなく、上記(1)で引用した原判決の判示部分は、航空法83条及び同法施行規則189条2項の解釈を誤ったものと言わざるを得ない。

2 本件経路の定めにつき、控訴人らの原告適格を否定した原判決の結論の正当性について

(1) 前記1の点を除けば控訴人らの原告適格を否定した原判決の判断は正当である。すなわち、原判決は、前記第1の2(3)イ及びウのとおり、墜落・落下物及び大気汚染の被害については、航空法83条本文及び同法施行規則189条2項が飛行経路周辺住民の個別的利益として保護しているとは解せない旨判示しているところ、これらの点についても、前記1で述べた騒音被害に関する被控訴人の主張と同様の立論が成り立つところ、原判決はこれと同旨を述べるものである。

また、上記原判決の判断の正当性については、前記東京地裁平成4年判決において、前記1で引用した判示に引き続き、「もちろん、右の指示が適切に行われ航空機の衝突等の事故が避けられることにより、周辺住民も航空機の墜落等の事故による被害を免れるという利益を受けることにはなるが、このような利益は、いわゆる反射的な利益又は事実上の利益にとどまるものというべきである。」（下線は引用者による）と判示されているほか、前記東京地裁平成20年判決の控訴審である東京高裁平成22年2月18日判決（L L I / D B判例秘書登載【判例番号】L 0 6 5 2 0 4 3 0）においても、「法（引用者注：航空法）97条各項や航空法施行規則203条1項等の規定からすると、法97条1項が飛行計画の通報だけではなく国土交通大臣による飛行計画の承認を要することとしたのは、計器飛行方式が一定の経路によりかつ国土交通大臣が与える指示に常時従い又は国土交通大臣が提供する情報を常時聴取して行う飛行の方式であることを考慮し、航空機相互間の衝突の防止、航空機と障害物との衝突の防止並びに航空交通の秩序ある流れの維持及び促進という航空交通管制の観点から、飛行計画を審査し、それを承認することにより、安全かつ円滑な航空機の航行を確保しようとしたものであると解するのが相当であり、航空機の墜落から航空路の周辺に居住する者の生命・身

体の安全という個別的利益をも保護する趣旨を含むものと解することはできないというべきである。」、「法75条（危難が生じた場合の機長の措置）、81条（最低安全高度以下での飛行の禁止）、89条（物件投下の禁止）及び91条（曲技飛行等の制限）の各規定は、航空機の操縦者又は搭乗者を対象として、それぞれの場面ごとにあるいはそれぞれの観点から、航空機が及ぼす損害を直接的に防止するための規制をしている規定であり、他方、法97条1項は、航空機相互間の衝突の防止、航空機と障害物との衝突の防止並びに航空交通の秩序ある流れの維持及び促進という航空交通管制の観点から、飛行計画を審査し、それを承認することにより、安全かつ円滑な航空機の航行を確保しようとする規定であるから、両者はその趣旨及び目的を異にし、上記の各規定をもって法97条1項が航空機の墜落から航空路の周辺に居住する者の生命・身体の安全という個別的利益をも保護する趣旨を含むものと解することはできないものというべきである。」（下線は引用者による）と判示されていることから裏付けられていると言える。

- (2) これに対し、控訴人らは、原判決が騒音被害について、「本件経路の定めによりLden62デシベル以上の航空機騒音が生ずるおそれがある区域に居有する者及び既にLden62デシベル以上の航空機騒音が生じていた区域に居住している住民のうち本件経路の定めによりその数値が実質的に増加するおそれがある者については、本件経路の定めを取消しを求める原告適格を有すると解し得る（中略）しかるに、本件では、原告らのうちにその住所地において本件経路の定めによりLdenで何デシベルの騒音にさらされている者がいるか否かは本件全証拠によっても不明といわざるを得ず（中略）騒音被害との関係で原告らに原告適格を認めることはできない」（原判決36ページ）とした点につき、⑦実質的違法の基準であるLdenを用いて原告適格の基準とする誤りをおかしている（控訴理由書第2の一2・41ページ）とした上、④国土交通省が住民説明会を実施した地域及び騒音測定を実施し

ている地域は、最高裁平成17年大法院判決にいう環境影響評価法における「関係地域」と実質的に同じであるから、当該地域に居住する者は、騒音被害との関係で原告適格が認められるべきである（同第2の一3・42ないし44ページ）旨主張し、墜落・落下物との関係については、①本件経路で採用されているRNAV方式の航行誤差は±1海里であり、本件経路における標準の飛行ルートから左右方向に1海里的範囲内に居住する住民にとっては、いつ何時、墜落ないし部品等の落下事故に巻き込まれる可能性があるかわからず、航空機事故の事例も参考にすれば、本件経路から左右方向に5552メートルの範囲内に居住する住民には原告適格が認められるべきである（同第2の二3・48及び49ページ）、②本件経路の定めに伴い変更された降下角度3.45度は、飛行機の墜落を生じかねないものであり、飛行経路直下及びその周辺住民に危険をもたらすものであるから、控訴人らに原告適格が認められるべきである（同第2の二4・50ないし52ページ）、③本件経路は横風の影響で危険な経路であり、着陸に際し、横風により航空機が飛行ルートをそれて周辺の住民の諸権利を侵害する可能性があるから、控訴人らに原告適格が認められるべきである（同第2の二5・52ないし54ページ）、④バードストライクにより川崎石油コンビナートに墜落する危険性があるから、川崎市民である控訴人らには原告適格が認められるべきである（同第2の二6・54ないし57ページ）、⑤氷塊をはじめとする航空機由来の落下物は航空機の墜落以上に多数に及び、脚下げには氷塊落下のリスクがあり、羽田空港では、洋上でこれを行う成田空港と異なり、新宿区周辺でなされており、本件経路の定めは周辺住民に氷塊等の落下物によるリスクを強いているから、控訴人らに原告適格が認められるべきである（同第2の二8・59ないし61ページ）、⑥本件経路の運用にあたり、羽田空港に到着する大型機と有視界飛行方式により飛行する小型航空機、回転翼機が混在する空域が発生するため、航空機の安全確保のために、特別管制区が設定されているとこ

ろ、有視界飛行方式（VFR）の航空機の東京第2特別管制区への誤進入事案が発生しているほか、米軍ヘリコプターが特別管制区内に進入して有視界飛行方式により飛行した場合、米軍機は日本の管制官の管制下にならないため、特別管制区を飛行する民間航空機の飛行状況を把握することができず、民間航空機の側も米軍ヘリの具体的な飛行経路等の情報を獲得することができず、衝突の具体的危険があるから、控訴人らに原告適格が認められるべきである（控訴理由書補充書1ないし4ページ）などと主張する。

しかしながら、前記1及び2(1)のとおり、航空法83条及び同法施行規則189条2項は、航空交通の安全という公益を図った規定であり、およそ、飛行経路周辺住民個々人の個別的利益を図る趣旨の規定でないことは明らかであるから、本件経路の定めについては、騒音被害の点を捉えたとしても、墜落・落下物の点を捉えたとしても、およそ控訴人らを含む周辺住民に原告適格を認める余地がないのであるから、控訴人らの前記⑦ないし⑧の主張については、詳細を検討するまでもなく失当なものといわざるを得ない。また、この点において、各主張の中身を検討したとしても、以下に述べるとおり、前記⑦ないし⑧の主張をもって控訴人らの原告適格を肯定すべきものとは言えないから、本件経路の定めについて、控訴人らの原告適格を否定した原判決を論難する控訴人らの主張には理由がない。

3 本件経路の定めにつき、控訴人らの原告適格を否定した原判決を論難する控訴人らの主張は理由がないこと

(1) 騒音被害との関係で原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張に理由がないこと

ア 控訴人らは、前記2(2)のとおり、Lden62デシベル以上というのは実質的違法性の基準であることから、これを騒音被害との関係で原告適格を画する基準として用いることが不当である旨主張（前記2(2)⑦の主張）するが、原審被告準備書面(4)第1の2（5ページ）で述べたとおり、航空

機騒音は、他の一般騒音と比較して、間欠的に騒音曝露が繰り返されるといふ特徴があることや、環境基本法16条1項に基づき定められた告示である「航空機騒音に係る環境基準について」(乙42)において、我が国唯一の航空機騒音の評価手法としてLdenが用いられていることなどからすれば、航空機騒音の評価手法としては、エネルギー積分により1日の騒音総量曝露量を評価する手法であるLdenを用いることが適切である。その上で、仮に、騒音被害について、Ldenを用いて原告適格を画する基準を設けるのであれば、定期航空運送事業免許に係る路線を航行する航空機の騒音によって社会通念上著しい障害を受けることとなる飛行場周辺住民が、当該免許の取消しを訴求する原告適格を有する旨判示した最高裁判平成元年2月17日第二小法廷判決(民集43巻2号56ページ)の調査官解説において、Lden以前に騒音の評価指標として用いられていたWECPNL⁴につき「これらの基準は、騒音障害に対する補償等のためのものであるが、飛行場周辺住民の原告適格の有無を区分けするための目安としても十分機能し得るものと考えられる。すなわち、例えば、これまでWECPNL75未満であった地域が新たに付与された定期航空運送事業免許に係る路線の航空機の航行が加わった結果、騒音障害が著しいと認められるWECPNL75以上となった場合には、当該地域の住民は当該免許によって著しい騒音障害を受けるということができようし、また、既にWECPNL75以上の地域の住民は、新たに付与された定期航空運送事業免許に係る路線の航空機の航行が加わった結果、その数値が実質的に増加したときは、当該免許によって著しい騒音障害を受けるということができる」(岩淵正紀・最高裁判所判例解説民事篇平成元年度35及び36ページ)と指摘されていることからすれば、原判決が、騒音被害との関係で

⁴ 詳細は、原審被告準備書面(5)第1の1(4)(6及び7ページ)のとおりであり、原判決が摘示するとおり、Lden62デシベルはWECPNL75に相当する(原判決34ページ)。

原告適格を面する基準を設ける場合、L d e n 6 2 デシベル以上を用いるべきとしたことは結論において妥当というべきであり、これを論難する控訴人らの主張には理由がない。

イ また、控訴人らは、国土交通省が住民説明会を実施した地域及び騒音測定を実施している地域が、最高裁平成17年大法廷判決にいう環境影響評価法における「関係地域」と実質的に同じであるなどと主張（前記2(2)④の主張）をするが、本件経路を設定するに当たり環境影響評価法15条の「関係地域」は定められておらず、本件は、最高裁平成17年大法廷判決と事案を異にするものであり、控訴人らが指摘する住民説明会は、特定の騒音測定の数値を元に実施区域が決められたものではなく、飛行経路周辺の住民が感じる不安の除去等を目的として、自治体の要望を受けて実施されているものであって、本件飛行経路を定める国土交通大臣において、本件経路の定めにより騒音の被害を受ける地域として定めたものではない。さらに、控訴人らが指摘する飛行経路下の騒音測定の実施は、その曝露状況の実態を広く把握すること及び騒音の状況に関して情報提供を行うために実施されているものであり、騒音測定を実施している地域を「騒音等の環境被害を受ける範囲」とであると判断して行っているものではないから、控訴人らの主張は、いずれも前提に誤りがあり、国土交通省が住民説明会を実施した地域及び騒音測定を実施している地域につき原告適格が認められるべきとする主張には理由がない。

(2) 墜落・落下物との関係で原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張に理由がないこと

ア 控訴人らは、前記2(2)のとおり、本件経路における標準の飛行ルートから左右方向に1海里の範囲内に居住する住民は、墜落ないし部品等の落下事故に巻き込まれる可能性がある（前記2(2)⑦の主張）、本件経路は横風の影響で危険な経路である（同⑧の主張）などと主張するが、これらの主

張は、いずれも、極めて抽象的な墜落等の危険性を指摘するものにすぎないことから、これらを理由に原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張には理由がない。

イ 次に、控訴人らは、本件経路の定めに伴い降下角度が3度から3.45度に変更されたことが飛行機の墜落を生じさせかねないものである（同㊦の主張）などと主張するが、原審被告準備書面(1)第7の4(2)ウ(64及び65ページ)で述べたとおり、国内、海外においても3.5度の降下角度を採用している例があり、そうであっても航空機は安全に運用されているほか、降下角度3.45度への引上げの検討に当たっては、航空会社の協力を得て、航空機の性能、気象など様々な条件を設定し、シミュレーターによる安全性の確認を行い、導入後も安全性に問題はない旨パイロットから見解を得ているものであるから、かかる主張は何らの根拠もなく墜落の危険性を抽象的に述べるものに過ぎないし、バードストライクによる墜落の危険性（同㊦の主張）についても、同準備書面第7の4(2)イ(62ないし64ページ)で述べたとおり、航空機の安全基準は、構造部材への一定の重量の鳥の衝突やエンジンによる鳥の吸込みも考慮して策定されており、万一、実際にバードストライクが発生した場合にも直ちに安全上問題が生じることのないよう航空機の安全性が確保されていることから、やはり墜落の危険性を抽象的に述べるものにすぎない。したがって、これらを理由に原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張にも理由がない。

ウ また、本件経路の定めが周辺住民に氷塊等の落下物のリスクを強いている（同㊦の主張）との主張についても、原審被告準備書面(1)第7の5(2)イ(67ページ)で述べたとおり、航空機からの氷塊落下の対策としては、落下物防止対策基準において、出発前の給水・排水時における残留水の水切りの徹底、給水・排水系統からの水の漏洩やその機能（氷塊付着防止のためのヒーター等）の定期的な点検などを義務付けているところであるか

ら、これも抽象的に落下物の危険性を述べるものにすぎない（なお、控訴人らが控訴理由書（60ページ）で氷塊落下の件数として指摘する99件は、茨城県内のみの値ではなく、千葉県内への落下も含めた件数であるし、脚下げと氷塊落下との因果関係は必ずしも解明されていない。）。したがって、これを理由に原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張にも理由がない。

エ さらに、控訴人らが、本件経路の運用にあたり、特別管制区が設定されており、米軍ヘリコプターが特別管制区内に進入して有視界飛行方式により飛行した場合に民間航空機と衝突する危険性があるなどと主張（同②の主張）している点については、米軍機も含め、有視界飛行方式の航空機が特別管制空域（航空法94条の2）を通過する場合は、管制官の許可が必要であり、有視界飛行でみだりに出域・入域できるものではないし、管制当局は、航空情報により特別管制空域及び計器飛行方式の航空機の離着陸経路を公示するとともに、特別管制空域に関する情報を米軍に共有し、航空交通の安全を確保できるように措置を講じているから、かかる主張も抽象的に危険性を述べるものにすぎない。したがって、民間航空機と米軍ヘリコプターとの衝突の危険性を理由に原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張にも理由がない。

オ このように、墜落・落下物との関係で原告適格が認められるべきとする控訴人らの主張（前記2(2)④ないし⑤の主張）は、総じて、抽象的に墜落・落下物等の危険性を指摘するものであって、これらを理由に控訴人らに原告適格が認められるべきとする主張には理由がない。

4 小括

以上のとおり、本件経路の定めについて、控訴人らの原告適格を否定した原判決の判断は結論において正当であり、これを論難する控訴人らの主張はいずれも理由がない。

第5 結語

以上詳述したとおり、①本件通知の処分性及び②本件経路の定め処分性を否定した原判決の判断は、いずれも正当である。また、③控訴人らにつき、本件経路の定め取消しを求める原告適格を否定した原判決の判断については、その判断を導く過程において、一部誤りがあるものの、結論としてこれを否定したことは相当である。これに対し、控訴人らが、控訴理由書及び控訴理由書補充書において主張する内容は、原判決の前記判断あるいは結論の正当性を揺るがすものではないから、本件控訴は速やかに棄却されるべきである。

以 上

略図表 羽田新経路

No.	項目	内容	答	頁
1	羽田空港	東京国際空港	答	6
2	昭和45年通知	東京航空局長が昭和45年11月6日付けで発出した「川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について（通知）」	答	8
3	令和元年12月通知	東京航空局長が令和元年12月16日付けで発出した「川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について（通知）」	答	8
4	成田空港	成田国際空港	答	10
5	ICAO	国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization）の通称	準1	8
6	制限表面	進入表面、転移表面、水平表面、延長進入表面、円錐表面及び外側水平表面を併せた総称	準1	10
7	WASG	世界共通の基本ルール「World Airport Slot Guidelines」	準1	15
8	具体化協議会	首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会	準1	19
9	騒防法	公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律	準1	20
10	行訴法	行政事件訴訟法	準1	34
11	行政処分	行政庁の処分その他公権力の行使に当たる行為	準1	35
12	本件各飛行経路	訴状別紙「AIPチャート目録」記載の各飛行経路	準1	45
13	本件各飛行経路設定行為	No. 12の設定行為	準1	45
14	最高裁平成17年大法廷判決	最高裁判所平成17年12月7日大法廷判決	準1	51
15	外国人国際航空運送事業者	日本国籍を有しない国際航空運送事業者	準1	61
16	原告準備書面1	原告の2021年（令和3年）4月22日付け準備書面1	回1	4
17	本件求釈明	原告準備書面1における求釈明	回1	4
18	原告準備書面2	原告の2021年（令和3年）4月22日付け準備書面2	準2	5
19	東京地裁昭和46年判決	東京地方裁判所昭和46年11月8日判決	準2	5
20	原告主張の地位	「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」	準2	5
21	最高裁平成14年判決	最高裁平成14年1月17日判決	準2	6
22	最高裁平成元年判決	最高裁平成元年2月17日判決	準2	13
23	平成11年改正前航空法	最高裁平成元年判決の事案の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）	準2	14
24	現行航空法	現行の航空法	準2	14
25	平成11年改正前航空法施行規則	平成12年運輸省令第1号による改正前の航空法施行規則	準2	16
26	現行航空法施行規則	現行の航空法施行規則（No. 25と対比する趣旨で使用）	準2	16
27	本件条例	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例	準2	26

略図表 羽田新経路

頁	項目	内容	準	頁
28	旧基準	「騒音に係る環境基準」(S46. 6. 23官報第13350号)	準2	27
29	平成5年最高裁判決	平成5年2月25日最高裁第1小法廷判決	準3	4
30	平成28年最高裁判決	平成28年12月8日最高裁第1小法廷判決	準3	4
31	各厚木最高裁判決	最高裁平成28年判決と最高裁平成5年判決と併せて「各厚木最高裁判決」という。	準3	4
32	本件ファイル	「原告主張整理表221017」(エクセルファイル)	上申	4
33	原告準備書面11	原告らの2023年7月10日付け準備書面11	準4	4
34	原告主張整理表	主張整理表(原告適格)	準4	4
35	原告準備書面7	原告らの2022年(令和4年)12月2日付け準備書面7	準4	4
36	原告準備書面8	原告らの2023年(令和5年)1月16日付け準備書面8	準4	4
37	原告準備書面9	原告らの2023年(令和5年)3月14日付け準備書面9	準4	4
38	原告準備書面10	原告らの2023年(令和5年)6月15日付け準備書面10	準4	4
39	小原計算表	小原正志氏作成の計算表「騒音の距離による減衰の計算」	準4	6
40	A滑走路着陸経路	南風時においてA滑走路に着陸する飛行経路	準4	10
41	C滑走路着陸経路	南風時においてC滑走路に着陸する飛行経路	準4	10
44	川崎の原告の推定騒音最大値の計算手法	原告準備書面11の別紙「川崎の原告の推定騒音最大値の計算手法(前提)」	準4	12
45	原告準備書面12	原告らの2023年(令和5年)10月17日付け準備書面12	準5	4
46	原告準備書面13	原告らの2023年(令和5年)11月29日付け準備書面13	準5	4
47	被告準備書面(4)	被告の令和5年8月31日付け準備書面(4)	準5	4
48	控訴理由書	控訴人らの2025年(令和7年)1月30日付け控訴理由書	控準1	5
49	控訴理由書補充書	控訴人らの2025年2月25日付け控訴理由書補充書	控準1	5
50	最高裁平成20年判決	最高裁平成20年9月10日判決	控準1	16
51	東京地裁平成4年判決	東京地裁平成4年3月18日判決	控準1	17
52	東京地裁平成20年判決	東京地裁平成20年10月17日判決	控準1	29