

訴 状

2020年6月12日

東京地方裁判所 御中

原告 別紙原告目録の通り

(送達場所)

〒141-0022 東京都品川区東五反田1-13-12

いちご五反田ビル5階 五反田法律事務所

電話 03-3447-1361

FAX 03-3447-1538

上記訴訟代理人弁護士 鳥海 準

他5名 (別紙代理人目録の通り)

〒100-8977 東京都千代田区霞が関1-1-1

被告 国 (処分行政庁 東京航空局長)

上記代表者法務大臣 森 雅子

行政処分取り消し請求事件

訴訟物の価額 160万円

貼用印紙 1万3000円

請求の趣旨

- 1 東京航空局長が東京国際空港長に対して発令した2019（R1）年12月16日付の通知（東空保第16号）は、これを取り消す
 - 2 国土交通大臣が、東京国際空港における南風時に運用される進入経路及び離陸経路としてあらたに定め、2020（R2）年1月30日施行された、別紙AIPチャート目録記載の各経路の定めを取り消す。
 - 3 訴訟費用は、被告の負担とする
- との判決を求める

請求の原因

1 はじめに

2020（R2）年3月29日から東京国際空港（以下、通称の「羽田空港」と表記する。）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石油コンビナート地域（以下、「川崎石油コンビナート地域」と表記する。）の上空を低空で飛行機、大型旅客機が飛ぶようになった。従前の海上ルートを飛ぶ限り、経験したことのない都心住宅密集地や川崎石油コンビナート地域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あった。

ひっきりなしの轟音とともに車輪が見える頭上の機影は、見上げる住民・労働者にとって、恐怖であり驚きであり、万一のことが起こったらどうなるのかと不安をあおり立てる。密集した都心部や川崎石油コンビ

ナート地域の上空で墜落事故、落下物事故などがあれば大惨事は不可避である。

国が示してきた騒音対策・落下物対策などは実効性に乏しく、住民・労働者の不安の解消にはほど遠い。

都心住宅密集地や川崎石油コンビナート地域周辺の原告ら住民・労働者の生命・環境・安全・健康を守るために、本訴による行政処分の取消を通じて、都心・川崎石油コンビナート地域上空の低空飛行をやめさせる、羽田空港の離着陸については、これまでの原則通り、海上ルートを守らせる、これが、原告らの願いであり、本件訴訟の目的でもある。

裁判所におかれては、かかる原告らの願いと目的を十分理解され、適切にご判断に到達されることを願う。

2 当事者（原告ら）

原告らは、別紙原告目録記載のとおり、神奈川県川崎市あるいは東京都23区に自宅を構え、そこに居住する者たちであり、後述のように、本件で取り消しを求める羽田新飛行経路（以下、いわゆる「羽田新飛行ルート」と表記する。）によって、コンビナート事故、航空機からの落下物事故等の危険にさらされ、また航空機による騒音被害を受ける者たちであり、それぞれの生命や財産に対する侵害の危険、騒音等の生活妨害を被る者らである。

3 羽田空港の歴史

羽田空港は、1931（S6）年8月の逓信省による民間専用飛行場である「東京飛行場」の開始から始まり、その後1932（S7）年3月の「満州国」の建国後、旅客や貨物運送の需要が増大し、1939（S14）年には東西、南北2方向の2本の滑走路が新設され、定期航空と内外の親善航空の中心として日本の中心飛行場となった。

太平洋戦争終結後の1945（S20）年9月にはGHQによって「東京飛行場」の引き渡しが求められ「HANEDA ARMY AIRBASE」と改称されるとともに、その直後GHQは滑走路の拡張のため、緊急命令によって羽田鈴木町、羽田穴森町及び羽田江戸見町の約1200世帯、3000人超の住民の空港島からの立ち退きを強制した。その意味で、現在の羽田空港は旧羽田島住民の犠牲によってその基礎が築かれたものである。

1946（S21）年6月には、滑走路等の拡張工事も終了し、北西から南東に至るA滑走路と北東から南西に至るB滑走路とが整備され、合わせてエプロン（駐機場）、管制塔などの諸設備を備えるものとなり、GHQはこの空港を出入国空港と定め、アメリカの軍用航空輸送部隊が駐屯し、1946（S21）年から1950（S25）年までの間ノースウエスト、パンアメリカン、カナダ太平洋など合計7社が極東路線の拠点として利用していた。

1952（S27）年にサンフランシスコ講和条約が発効するとともにGHQによる接收は一部解除され、同年7月には運輸省の管轄となり「東京国際空港」と改称して再出発することとなった（以下でも、名称は周

知性の高い「羽田空港」を使用する。)。全面的な返還は1958(S33)年であった。

1960年代の後半になると目覚ましい技術革新に即応して高性能のジェット機が開発され、また、それまでには考えられなかった「ジャンボ機」が各国で開発され、日本にも1970(S45)年代初頭にはジャンボ機が飛来することが予想され、国はこの航空需要に対応するために新たな空港の建設を検討することになってゆく。これが成田国際空港(以下、通称の「成田空港」と表記する。)であり、1978(S53)年5月に同空港が開設する。この成田空港の開設に伴って中華航空を除くすべての国際線輸送業務は成田空港に移行し、結果、羽田空港は1952(S27)年以来の国際空港としての役割を終了し、新たに国内線業務を担当する空港となった。

国際線部門を成田空港が引き取った直後にはその運用に余裕があった羽田空港も需要は急速に増加してゆき、国は羽田空港の「沖合展開事業」を計画実行していった。

同事業の第1期には、C滑走路の沖合に新A滑走路を設立し、同滑走路は1988(S63)年3月より供用開始され、その結果、羽田空港の処理能力は、離着陸回数が年18万回となった。

同事業の第2期には、1993(H5)年に「ビックバード」と呼称される西旅客ターミナルの運用が開始され、同時に地元自治体との間で朝6時から夜11時までの運用制限が合意され、羽田空港の年間処理能力は21万回となった。

同事業の第3期には、西側ターミナルの沖合に新A滑走路と並行して新C滑走路が設立され、1997（H9）年3月から供用が開始された。同時に、この時点で第2期における運用時間制限が撤廃され、24時間運用が可能となった。その結果、羽田空港の年間処理能力は24万回となり、2000（H12）年には新B滑走路が供用を開始され、年間処理能力は30万回となった。そして、この3期の途中である1998（H10）年には暫定国際線ターミナルビルが開設され、その後の再国際線の道を開いた。

このような沖合展開事業の結果、羽田空港は、北は北海道から南は沖縄まで49の路線により1日に900便の国内定期就航、旅客人数で5933万人／年、ソウルなどの国際チャーター便で271万人／年の需要を満たす状況となり（2009年度統計）、さらに国土交通省の成長戦略では2013（H25）年段階で昼間40.7万回、夜間4万回を想定している。

そして、このような背景を前提として、今般、都心上空や川崎石油コンビナート地域上空を飛行ルートとする羽田新飛行ルートが設定され、2020（R2）年3月29日より、実際に定期便が飛行している。

4 本件羽田新飛行ルートの設定

(1) その目的

被告は、こうした羽田空港の需要を満たす必要から、都心上空を運航する新ルートを設定するため、まず第1に、川崎石油コンビナート地域上空

を飛行しないとした決定をひるがえし、請求の趣旨 1 記載の命令を発するとともに請求の趣旨 2 記載の都心上空及び川崎石油コンビナート地域上空を運航する新ルートを設定したのである。

(2)川崎石油コンビナート地域上空を飛行しないとした決定をひるがえす東空保第 16 号

① 東京航空局長は、2019 (R1) 年 12 月 16 日付で東京国際空港長に対して、次のとおり通知した (東空保第 16 号 以下、「本件通知」という。 **甲 1**) 。

「昭和 45 年 11 月 6 日付け東空航第 710 号『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)』のとおり飛行制限を実施していましたが、航空需要や社会情勢の変化に伴い、下記 1 については引き続き実施し、下記 2 については新たに実施されたい。

なお、この通知をもって東空航第 710 号の取り扱いは廃止する。

記

1. 東京国際空港に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は、低高度 (3000 ft 以下) の飛行は行わせないこと。
2. 川崎石油コンビナート地域での事故・災害発生時には、救助活動の妨げとならぬよう、状況に応じて配慮した運用を行うこと。」

② 本件通知が「取り扱いは廃止する」とした、1970（S45）年1月6日付、東京航空局長の東京国際空港長に対する通知（東空航第710号、以下「旧通知」という、甲2）は、その表題が「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）」というものであり次のような内容である。

そして、この旧通知は「航空機は、国土交通省令で定める航空機の飛行に関し危険を生ずるおそれがある区域の上空を飛行してはならない（航空法第80条、同施行規則第173条）。」とする規定に基づく通知である。

「標記についてはすでに飛行制限を実施しておりますが、川崎市長から別添のとおり要望があったので、さらに制限を強化することとし下記により措置されたい。

記

1. 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取らせること。
2. 東京国際空港に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は低高度（3000ft以下）の飛行は行わせないこと。」

③ つまり旧通知のもとでは、東京国際空港、すなわち羽田空港に離着陸

する航空機かそれ以外の航空機であるか否かに関わりなく、原則として川崎石油コンビナート地域上空を避けて飛行するとしていたものが、本件通知によって旧通知が「廃止」されてその原則が取り消され、「東京国際空港に離着陸する航空機」にあつては、川崎石油コンビナート地域上空の飛行を許容するよう変更されたのである。

(3)川崎石油コンビナート地域上空を飛行する進入飛行ルート（離陸路）の設定（別紙A I Pチャート目録1から4記載）（甲12乃至14）

同時に、国土交通省は、上記の本件通知（甲1）が発せられた10日ほど前の2019（R1）年12月5日、南風時に運用される離陸に関する進入経路をあらたに公示し、この経路は翌年の2020（R2）年1月30日より施行されている。

(4)都心上空を飛行する進入飛行ルート（着陸路）の設定（甲8乃至11）

そして、いわば川崎石油コンビナート地域上空を通過して離陸する飛行ルートと都心上空を低空飛行して着陸するルートはセットであり、先の離陸に関する飛行経路の定めと同時に都心を低空で飛行して着陸することを指示する羽田新飛行ルートが2019（R1）年12月5日に発表され、この経路も2020（R2）年1月30日より施行されている。

5 本件行政処分の違法性

(1) 羽田新飛行ルートの政策目的

1978（S53）年の成田空港の開設によって、国際線は成田空港から、国内線は羽田空港から離発着という運用が基本となったが、その後、沖合展開や米軍横田空域の一部返還などを受け、羽田空港の発着枠が増加したのを契機として、羽田においても国際線チャーター便などが運行されるようになり、さらにD滑走路の運用が始まると長距離国際線も羽田空港で受け入れる方針に変わっていった。

そして、第2次安倍政権の時代になると東京オリンピックの開催に加えて首都圏カジノ誘致の思惑も絡み、場当たりの羽田空港への離発着誘致が進められてきた。実際、国土交通省は、羽田空港と成田空港の両空港を合わせた離発着回数を、従来の年間約75万回から2020（R2）年度中に8万回増加させて約83万回にする計画を立て、そのうち3.9万回を羽田空港が担う計画を立てている。

もっとも、この3.9万回の内訳を確認してみると、

- ① 現行の離着陸ルートの再検証による増加分が1.3万回
- ② 北風時の荒川北上ルートを採用することで1.5万回
- ③ 南風時に都心を低空飛行する着陸方式と川崎石油コンビナート地域上空へ離陸するルートを採用することで1.1万回

の増加が予定されている。

つまり、上記③の新飛行ルートは1.1万回に過ぎず、これは現状の離発着回数44.7万回に対して約2.46%にすぎない。従って、本件では現行の離発着数に比べてわずかに2.46%増加させるために、危険重大な飛行ルートを許容することが行政の裁量を逸

脱するものかどうか問われているものである。

(2) 国の政策目的達成のための他の手段

川崎石油コンビナート地域上空の低空飛行は、川崎市民やその周辺に暮らす住民、さらには川崎石油コンビナート地域関連の諸施設の中で働く労働者の生命身体財産に対して重大な影響を与える恐れがあることはすでに述べたとおりであるが、これに加えて上記(1)で指摘した国の政策目的の達成のためには危険な川崎石油コンビナート地域上空の低空飛行を敢行しなくとも、以下の諸手段によって十分に達成可能である。その意味で都心上空を飛行しての着陸や川崎石油コンビナート地域上空を飛行しての離陸ルートを認める本件通知(旧通知の廃止決定処分。甲1)や都心上空を飛行する各新飛行ルートの設定の必要性は全くなく、また、合理性もない。すなわち、

i) 他空港の利用

① 成田空港による1.1万回の増加分の吸収

元々、今回の羽田新飛行ルートの設定の前提としては、成田空港と羽田空港で合計7.9万回の離発着の増加が予定されていた。そのうち4万回は成田空港によって吸収し、残りの3.9万回は羽田空港によって吸収するために、3.9万回のうちの1.1万回を新飛行ルートの創設によってカバーすることを予定するものである。つまり、国の政策は、この1.1万回の増加需要に対応するために新飛行ルートが必要であるとされるものであるが、そも

そも当初予定されていた成田空港における4万回の増便は、少なくとも現状では全く行われておらず、新飛行ルートによる増加分を成田空港で吸収することは十分に可能な状況にある。

- ② また、茨城空港は茨城県小美玉市に所在する空港であるが、この空港は都心から約80kmの所にありJR東京駅まで高速バスで1時間40分の所に位置する空港である。ある茨城県議会議員によれば、首都圏のゲートウェイ（玄関口）として知名度を上げるために「東京」という文言を入れて東京都の接近性をアピールすべきであるとの提案もなされており、茨城県知事も「本年中にメリットとデメリットを検討する」と回答している。

近時の世界各国の空港建設は郊外に移転してその用地を求めることが一般となっており、外国からの観光客を「都心の郊外」と言ってもよい茨城空港が受け入れることは決して絵空事ではない。このような諸事情に照らせば、茨城空港やその他の地方空港による増加分の一部分担は十分にありうる考えである。

ii) 航空管制による方法

航空法96条によれば、「航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制圏においては、国土交通大臣が航空交通の安全を考慮して、離陸もしくは着陸の順序、時期もしくは方法又は飛行の方法について与える指示に従って航行しなければならない」と規定され、上記の国土交通大臣の指示が航空交通管制であるが、この航空交通管制

業務の見直し、合理化によって、羽田新飛行ルートによる増加分を吸収する方法が考えられる。

(3) 石油コンビナートの危険性

旧通知以前にすでに飛行制限がなされていたが（空港第136号 昭和41年4月11日、**甲4**参照）、1960年代に飛行機事故が多発したことから、川崎市では市民を不測の航空機事故による災害から守り、生活の安全を確保するため、飛行制限を強化する必要性が官民を挙げて強い要望となった。

すなわち、川崎石油コンビナートの設置される地域上空を航空機が飛行することにより、操縦ミスによる航空機の墜落や飛行中の航空機からの落下物がコンビナートの諸設備に損傷を与え、火災をはじめとする想像を絶する大災害が発生し、ひいては同コンビナート周辺の川崎市民の生命財産に対する重大な侵害の危険が予想される。これらの危険をあらかじめ避けるためには、川崎石油コンビナート地域上空を飛行禁止区域とすることが最も効果的である。

この要望は、例えば川崎市議会議長からの「臨海工業地帯上空の飛行禁止に関する意見書」（**甲3**）や川崎市長から運輸大臣に宛てた「川崎石油コンビナート上空の飛行制限に関する要望書」（**甲4**）に集約されている。旧通知（甲2）は、このような川崎市民からの強い要望に応じて、市民の生命財産を守るため発せられた通知であった。

ところが本件通知（甲1）は、川崎石油コンビナート地域上空の安全

環境に具体的な変化がなく危険性はなんら除去されていないにもかかわらず、経済的な政策目的の達成のためと称し、旧通知で設定された川崎石油コンビナート上空の飛行制限（甲 2 の記 1）を廃止したのである。本件通知は、川崎市民の生命財産に対する重大な侵害を招来する危険極まる通知であり、法 80 条に違反することは明らかで、取り消されるべき違法性を有する。

（４）墜落の危険

1) クリティカル 11 ミニッツ

一般的に航空機は、離陸の際の 3 分間と着陸前の 8 分間が、突風をはじめとする天候の影響、鳥の衝突、操縦がマニュアルに切り替わることによるヒューマンエラーなど危険な要素が増加し、事故が発生しやすくなるとされている。本件では、この危険とされる時間帯に、離陸 3 分間の間に川崎石油コンビナート地域上空を飛行し、着陸 8 分間で都心 2 3 区の上空を飛行することとなる。これ自体が、墜落の危険によって計り知れない被害が発生しかねない暴挙と言える。

2) バードストライク（鳥の衝突）の危険（離陸に関して）

さらに、羽田空港ではバードストライクが過去 5 年（2019（R1）年 9 月 11 日時点）で 868 件発生している。

従来羽田空港は、「海から入って、海に出る」飛行ルートであった

ためバードストライクによる市民の現実的な危険性は少なかったが、羽田新飛行ルートでは離陸直後に多摩川の河川環境との関連で設定された「生態系保持空間」（人類的見地から価値づけられる広域的に見た貴重な生態系を保持しようとする空間）の上空を通過しその先にある川崎石油コンビナート地域上空を通過することになっている。

しかも、国土交通省はバードストライク対策として「銃で空砲や実弾を打つ」「爆音で鳥を威嚇する」などの対策を講じているが、これらの対策は、いずれも空港内における対策であり、「生態系保持空間」とされるエリアは市民の憩いの場として利用されているエリアであり、これらの手段を用いることはできない。

2009（H21）年1月15日に起きたニューヨーク発シアトル行きのUSエアウェイズ1549便がマンハッタン区のハドソン川に不時着水（ハドソン川の奇跡）することとなったきっかけは、「バードストライク」（カナダガンの群れ）であり、最近でも2019（R1）年8月15日にはウラル航空178便が「バードストライク」によって不時着事故を起こしている。

今回の羽田新飛行ルートは、野鳥が生息する多摩川水系の「生態系保持空間」上空を飛行後、この空間に隣接する川崎石油コンビナート地域上空を通過することが予定されているものである（甲5）。

すなわち、2020（R2）年1月30日から飛行の許容されることとなる実際の飛行ルートを、AIPチャート（甲12）と甲5の図

面とを対比しながら確認すると、羽田空港の第2滑走路を飛び立った航空機は、丁度、多摩川上空の「生態系保持空間」辺りを高度600フィート超で飛行し、その後、「HOBBS」「BASSA」といった中継点を経由して「VAMOS」を通過する時点では高度9000フィート超の地点を通過して飛行してゆくこととされている。

つまり、川崎石油コンビナート上空に進入する直前の航空機の高度は600フィート超（above）＝183m超の生態系保持空間上空を飛行することとなり、この空域で「バードストライク」が発生すれば、航空機はその空間に隣接し、飛行が予定されている川崎石油コンビナート地域に墜落する危険が十分にある。

3) 着陸に関する降下角度の変更に伴う飛行機自体の落下の危険性 (そもそも降下角度の変更は騒音防止のためか)

さらに、着陸にあたっての都心上空の飛行に関連する問題として、国土交通省が、騒音を防止する見地から降下角度を3.45度にするというについて述べる。

現時の世界の大空港では安全面からいずれの空港も降下角度は3.0度が適当であるとしており、航空会社もパイロット訓練を3.0度の降下角度で実施している。特に、日本の航空会社のオペレーションマニュアルの中には航空機の安全な着陸を意味する「スタビライズド・アプローチ」（安定的進入）に関する指針が必ずあり、航空会社や使用機材によって細かな違いはあるが、最低でも

- a 降下率が毎分 1 0 0 0 フィート以下であること
- cf 降下率とは、地上から 3 0 0 m の地点で 1 分間にどれくらいの高度を降下しているか
- b 飛行機が滑走路の方向から大きくずれていないか
- c 規定の進入速度になっているか

の 3 点をしっかりと確認して着陸するかどうかの最終判断を行うことになっている。

そして、上記の 3 点の事項のうち、最も重要な事項は a の降下率であり、1 分間に 1 0 0 0 フィート以下の降下率とは、降下角 3 度を標準とするものである。しかしながら、3. 4 5 度の降下角ではボーイング 7 7 7 の最大着陸重量で計算して、無風の状態であっても降下率に関する安全基準（毎分 1 0 0 0 フィート以内）を超える。

また、品川区大井町辺り（上空 1 0 0 0 フィート程度の地域）で少しでも追い風が吹き、着陸重量が大きくなれば降下率は降下率に関する安全基準（毎分 1 0 0 0 フィート以内）を超えてしまう。降下角度の差は、パイロットにとっては見える景色を一変させ、高度な操縦技術を要求するものとなり、安全面から重大な疑問を発生させるものである。

しかも、夏期には外気温が 4 0 °C 近くまで上昇することから、低高度においては S i n k R a t e（降下率）が大きくなり、進入角度は 3. 8 度近くにまで達する可能性すらあり、ほとんどのパイロットが経験したことのない着陸となる可能性すらある。

国土交通省は、騒音の軽減のために降下角を上げたというが、もともと着陸の羽田新飛行ルートは横田空域に接する空域であり、降下角3度ではこの横田空域に進入することとなり、横田空域外の上空を飛行したうえで羽田を目指すために降下角が急傾斜となったのではないかとの疑問さえ生じているところである。

仮に、この点が原告の疑問のとおりであるとすれば、国土交通省は事実を隠し都合のよい説明を市民にしたこととなり、本件の様な多くの市民の利益に関わる重大な問題について虚偽の説明をしたに等しく、説明手続（説明責任、アカウントビリティ）の上からも看過できない。

(5) 落下物の危険性

1) 落下物の危険（過去の事例との関連）

落下物には、部品の落下と氷塊の落下の2種類の落下が考えられる。

① 過去の実績

まず、部品の落下であるが、過去10年の航空機からの落下物の発生件数は国土交通省の発表によれば、総計で25件とされている。その内訳は、成田空港周辺で21件（部品16件、氷塊5件）、関西空港周辺で1件（部品）、熊本空港周辺で1件（部品）であり、羽田空港周辺では0件であると報告されている。

しかしながら、この統計資料の意味するところは、慎重に吟味

する必要がある。すなわち、

第1に、この統計資料は実際に落下物を発見した報告に基づく数字であり、発見されない落下物、報告されない落下物は含まれていない。

第2に、従って、現在、離陸上昇と侵入着陸とを海上を經由して行っている羽田空港において落下物が発見されないのは、ある意味で当然のことであり、海に落ちた部品や氷塊といった落下物が発見されず、結果として報告されずに統計上「0件」とされるのは、むしろ当たり前のことなのである。落下物は、基本的には離発着回数と気象条件によって決定づけられるものであり羽田空港だけがゼロである根拠などどこにもないのである

むしろ、現実には落下物が不可避であることを示している。

その一例を示せば、

- a 2017（H29）年9月7日には、中国の厦門から成田空港に着陸した全日空機が到着後の点検で、非常用の脱出スライドが収納されている場所のパネル（重さ3キロ）が脱落していることが発見され、成田空港で交換して大連向かい、翌8日に再び大連から成田空港に到着した後に点検したところ、前日と同じ様にパネルが脱落していたとの事故。
- b 2019（R1）年12月3日には、パリのシャルル・ドゴール空港を出発したデルタ航空405便（ボーイング767）が米国ボストンのローガン空港に進入中に緊急脱出用のスラ

イドラフトを落下させたという事故。このスライドラフトは民家に落下したが、幸いにも民家の男性に直撃せず惨事を免れたが、このスライドラフトは42人乗りの大きなものであり、この民家の男性1人では持ち上げて運ぶことができなかつたと報告されている。

② 離陸に関する落下物の危険

従って、可燃物が集中する川崎石油コンビナート地域上空で部品などの落下物が発生すれば、どのような惨事に発展するかわからない。

③ 着陸に関する落下物の危険 氷塊等の落下

同様に、着陸のために都心上空を飛行する際に落下物が生じれば、人の生命や重要な財産の毀損を生じかねない。

さらに、雪や雨がたまった滑走路から離陸した場合、雪氷や水分が車輪に付着したり、車輪を格納するスペースに付着することは避けがたいところであるが、離陸した後に一定時間車輪を翼の下にむき出しのまま飛行すれば（多かれ少なかれむき出しで飛行する）大気は1000m上昇あたり6℃低下するので、巡航高度が1万mに達すれば、外気の温度はマイナス50℃ほどになる。格納スペースにはエアコンがきかないため、地上で付着した水分は氷塊となり、降下する際に車輪を出す際などに機体から脱落することが多い。

そして、降下の際の車輪を出す時点は、南風時の着陸ルート下にある新宿周辺ということになる（甲6）。通常は、羽田空港へ向かう飛行機は高度約1000mの地点まで降下した時に着陸用の車輪を下すこととなるからである。これは想定される降下ルートからすると、都庁のすぐ横を通過した地点を意味することとなる。厳密には飛行機の手前や南風（飛行機にとっての向かい風）の風速、方向によって落下物の落下点は異なってくるが、新宿のビル群、繁華街、住宅街や新宿以南の都心に氷塊が落ちてくる現実的な危険は当然に存在する。

その意味において、着陸に関して都心を低空飛行する本件チャートは重大な違法性がある。

（6）騒音被害（離陸、着陸双方に関して）

航空騒音に関しても、低空飛行下のエリアは、国土交通省の当初の予測を大幅に上回って港区や品川区で81デシベル、川崎の工業地帯で94デシベルを記録するなど低空飛行下の住民の暮らしに著しい悪影響を与えている。

上記の結果は、本年（2020年）2月初めの実機飛行確認の速報値によるものであるが、国土交通省自体が気温の高い夏期には空気の密度が低くなるため、エンジン出力をより高める必要があり、そのため騒音がさらにひどくなる可能性を認めている。

（7）排気ガス被害

航空機の排気ガス問題については、ICAO（国際民間航空機関）において、国際的な枠組みの中で規制強化の議論が進められており、ICAOにおいて「国際民間航空条約附属書16」に、航空機エンジン排出ガスに関する基準が定められており、我が国においても「航空法」によりこれに準じた規制がなされている。

環境省の2011（H23）年度調査では、空港周辺に顕著な発生源が少なく、航空機の離着陸回数が多い成田空港を選定し、滑走路の直近及び空港外の2地点に測定小屋を設置して大気汚染物質の観測を行った結果、滑走路直近の測定局では、航空機の通過に対応してNO及びPM2.5濃度が顕著に上昇する傾向が見られ、これらの物質は航空機排ガスの影響を評価する際の指標として活用できることが示され、また、SMPSを設置して粒径別の粒子数を測定したところ、航空機から大量のナノ粒子が排出されていることが確認された、と報告されており、航空機の排ガスは市民の健康と環境にとって重大な問題となってきた。

空の旅で一番心配なのは墜落事故と言われていたが、最新の研究によれば、墜落事故に遭うよりも排気ガスに含まれる有害な汚染物質で命を落とす可能性の方が高いことが明らかになってきている。

（8）結論

- 1）国土交通省（東京航空局長）は、法80条同施行規則173条に基づき、川崎石油コンビナート地域が「航空機の飛行に関し危険を生ず

るおそれがある区域」と判断して、旧通知（東空航第710号、甲2）で川崎石油コンビナート地域を「原則として」飛行を「避け」る区域と指定していた。ところが今般、**危険性判断の軽減・否定に影響を及ぼすような新しい事由が何らないにもかかわらず**、本件通知（東空保第16号、甲1）により、旧通知の「取り扱い」を「廃止」して、東京国際空港に離着陸する航空機が川崎石油コンビナート地域上空の飛行を許容した。

これは明らかに「航空機の飛行に関し危険を生ずるおそれがある区域」を飛行させる命令で、法80条同施行規則173条に違反する。同時に、本件通知は騒音、排ガスなどの側面から市民の生命、健康を害し、生活を妨害するものとして違法であり、行政権行使の裁量権の範囲の逸脱ないし濫用が認められる（行政事件訴訟法30条）。

2) また、国土交通省は、空港における「航空機の離陸及び着陸」に関して、「安全を確保す」べく、「進路、経路、速度その他の航行の方法」を国土交通省令で定めることが求められている（法83条）。ところが、東京国際空港の離着陸経路として定められた別紙AIPチャート目録1ないし3記載の各経路は、川崎石油コンビナート上空を飛行する経路であり、別紙チャート目録4ないし7記載の各経路は、都心上空を飛行する経路であるところ、これらは明らかに「航空機の離陸及び着陸」に関し「進路、経路」を定めるにあたり**「安全を確保」****するものとはなっておらず**、法83条に違反する。同時に、別紙AIPチャート目録1ないし7記載の各経路は騒音、排ガスなどの側面か

ら市民の生命、健康を害し、生活を妨害するものとして違法であり、行政権行使の裁量権の範囲の逸脱ないし濫用が認められる（行政事件訴訟法 30 条）。