

調停条項

申請人らは、昭和50年代に東京都及び公害防止事業団のあっせんにより申請人らの現所在地（以下「本件土地等」という。）に移転したものであるが、以降、東京国際空港において、過去京浜島の上空を飛行する運用が行われた際に、申請人らが提起した飛行差止の訴訟とその取下げを巡る双方の対応や、航空機の飛行経路の変更に関する幾多の変遷・経緯等を経て、この度、本件土地等の上空を着陸直前の航空機が通過することとなる決定が行われたことに鑑み、申請人らとしては、航空機が本件土地等の上空を飛行することを容認するものではないが、申請人らと被申請人は、東京国際空港航空機騒音調停申請事件（平成28年9月9日申請受付、公調委平成28年（調）第10号）に関し、公害等調整委員会における18度の調停期日を経て、以下のとおり、合意する。

1. 被申請人は、今般の東京国際空港における飛行経路の見直し（以下「本件見直し」という。）に際し、申請人らに対し、本件土地等の上空を通過する航空機の飛行に関し、以下のとおり、確認する。
 - (1) 被申請人は、東京国際空港の周辺地域への影響を可能な限り抑制するために、本件見直しにあたり以下の取組を行う。
 - ① A滑走路の目標点標識を、南側へ約480m移設する。
 - ② A滑走路に到着する航空機経路の降下角を、3度から3.5度に可能な限り引き上げる。
 - ③ 低騒音機の導入を促進するための国際線着陸料の料金体系の見直しを行う。
 - ④ 平成30年3月に取りまとめた「落下物対策総合パッケージ」に基づき、今後も落下物防止対策等の安全対策に取り組む。
 - (2) 令和12年（2030年）に向けて、首都圏に所在する空港の更なる機能強化に向けての取組が検討されているが、その取組においても、南風運用時に、15時から19時のうち実質3時間程度の着陸便（A滑走路は、1時間あたり最大14便程度）に限定して行われる以外の運用時間の拡大計画は、現時点においては無い。
 - (3) 上記（1）①のとおり移設したA滑走路の着陸の目標点標識を本件土地等に近づけるように移動することは計画されておらず、A滑走路の移設後の目標点標識を起点として、到着経路の降下角を3度とした場合に算出される、本件土地等の上空を通過する航空機の高度は、94m（東京湾平均海面を基準）を下回らないことが見込まれる。

(4) 上記(1)から(3)により、本件土地等において発生する騒音値は、「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月27日 環境庁告示第154号)の地域の類型Ⅱの基準値である、 L_{den} 値62dBに達しないことが見込まれる。また、同騒音値を正確に予測することは困難であるが、平成30年3月26日に、当調停委員会が、大阪国際空港周辺において現地調査を実施した際に発生した最大騒音値(L_{Amax} 値で91dB)を越える騒音が、航空機重量や気象条件等により、時に発生する可能性があるところ、今後も騒音対策に取り組む。

2. 被申請人は、本調停の経緯に鑑み、本件見直しによる運航開始後、本件土地等における航空機騒音の状況について、環境省の「航空機騒音測定・評価マニュアル」に基づく、航空機による騒音の測定及び評価をするものとする。但し、その測定が行われない場合や本件土地等から離れた場所において行われることとなった場合は、申請人らを含む京浜島の事業者の要望に応じ、被申請人の職員による、本件土地等の周辺での1年に1日程度の、被申請人の職員と調整した日における騒音の測定(当日の天候及びA滑走路への到着便数を併せて調査)をするものとする。また、被申請人は、上記いずれの方法による測定であっても、その結果を、東京国際空港の周辺地域の固定測定局における騒音測定の結果とともに、申請人らを含む京浜島の事業者に対し、説明するものとする。
3. 被申請人は、申請人らを含む京浜島の事業者の要望に応じ、運航計画が定まった段階で、航空機材の構成や今後予測される航空機騒音の状況等について説明するものとする。また、被申請人は、継続的に第2項の騒音測定の結果や運航した機材等に関する説明等の、丁寧な情報提供を行うものとする。
4. 申請人らは、第1項から第3項で合意した内容を被申請人が履行していないと考える場合には、公害等調整委員会に対する調停の申立てをすることができる。この場合、当事者双方は、その原因の解明、補償の要否及び善後策の在り方等に関する協議に誠実に臨むものとする。

以上