

意見書

控訴人 株式会社鈴木製作所

外一七名

被控訴人 運輸大臣

同 東京空港事務所長

右当事者間の御庁平成四年（行コ）第三八号東京国際
空港新A滑走路供用禁止請求控訴事件について、控訴人
らは左記のとおり意見を述べる。

平成六年一月二七日

控訴人ら訴訟代理人

弁護士 池田純一

同 錦徹

一二一

同 同 木村孝
小松弘

東京高等裁判所第四民事部 御中

記

一本訴提起にいたる事情

控訴人らは、昭和五二年から昭和五五年にかけて、
東京都の斡旋により京浜島に移転した中小企業とその
従業員であるが、京浜島に移転して以来、東京都の指

導に基づき、企業ぐるみで「低公害企業」たるべく必死の企業努力をかたむけてきたものである。

ところが、はからずも昭和六三年七月の新A滑走路の供用開始により、控訴人らの直上約五〇メートルという超低空を大型航空機が飛来することとなった。かかる超低空飛行による恐怖感および騒音その他の被害はすさまじく、高度な知的作業をとまなう工場を操業し、またそこで働く控訴人らにとって、生理的にも精神的にも、まことに耐え難い状態が継続することとなった。航空公害がまき散らされることにより、控訴人ら自らの低公害化のための企業努力は無に帰し、そこで働く人間の人格が踏みにじられるという恐るべき事

一三一

態が招来されたのであった。

一四一

控訴人らは、行政的あるいは政治的な救済方法を各種模索したが、現行法制では、救済を閉ざされているという現実に直面した。

二 本訴の目的

控訴人らは、「控訴人らの直上約五〇メートルという超低空を大型航空機が飛来する」という恐怖の環境を何とか解消することを目的として、残された手段としての司法的救済を求めべく、やむなく本訴を提起するに至ったものである。

三 被控訴人らの釈明

被控訴人らの平成六年年一二月二七日付準備書面の釈明によれば、現在の運用方式として、原則として南風時の夜間のみ着陸機が控訴人九社の直上を飛行することとなっており、平成八年度末に新C滑走路が供用開始された後は、原則として、京浜島上空を航空機が飛行しないこととなるものとされている。

四 結論

控訴人らは右釈明を積極的に評価し、被控訴人らが、

一五

控訴人らの被害が甚大であること及び工事の遅れが控訴人らの不安を募らせたことを理解し、平成八年度末の新C滑走路完成後は、原則として京浜島の上空を航空機が飛行しないよう措置をとると明言したものとして受けとめる。

一六

更に、右釈明は、被控訴人らが行政機関としての権限に基づき決定したものであるから、被控訴人らがその内容を恣意的に変更し、或いは理由なくその執行を延引することは許されず、本件訴訟継続の有無に拘わらず、これを遵守しなければならぬことは、本件訴訟関係者全員の等しく認識するところと信ずる。

依って、控訴人らは、右釈明により飛行差止を求め
る本訴の目的は実質的に達成されたものと考え、被控
訴人らが控訴人らの信頼を裏切らず万全の措置をとる
ことを重ねて確認し、本件訴を取下げることとする。

(以上)