

住所 川崎市川崎区●●●-●●-●

氏名 [REDACTED]

今、羽田問題で騒音や着陸時の進入角度が問題となっていますが、私は、もう一つB滑走路からの離陸で川崎石油化学コンビナートの上空を通過する飛行航路も大変重要な問題と考えています。

私は、定年の2010年までJX日鉱日石エネルギー株式会社、現在のENEOS株式会社に勤務してきました。私は、品質管理部門の新製品開発、情報システム部門に勤務し事業所全体の情報に接してきましたので、全体を俯瞰する立場からコンビナート上空を航空機が飛ぶことに対する危険性を述べさせていただきます。

コンビナート勤務時代、1970(S45)年と74(S49)年の2回の事故で、私の同期の労働者だけでも二人の人命を爆発火災(日本石油化学)によって失い、多くの同僚(4~5名)や協力会社の方々(5~10名)の命が失われた経験からも石油化学コンビナートの事故や火災は、絶対に起こしてはならないものと思っているからです。

職場では地震対策や火災対応などの訓練も行われています。しかし石油化学コンビナートの各企業とプラントは上空から物が落ちてくるということを想定して作られていません。上空は全くの無防備です。

ご存知のように石油化学コンビナートは、大量の危険物と毒性物質が存在します。そしてそれらはパイプラインによって繋がられています。もちろん企業間だけでなく、企業内の各装置間もパイプラインでつながれています。

このパイプラインの中を大量の高圧の可燃性ガスや毒性ガスが流れています。また、その原料となる原油やナフサ、LNGといった可燃性液体、ガスも大量に存在します。

これらの中には、一度火がついてしまったら現在の化学では消すことのできないものも大量に存在します。ナフサは、粗製ガソリンと言われています。この粗製ガソリンや原油は、大容量に火がついてしまったら、今の消防力・化学では消すことができません。消した実績が国内的にも世界的にもありません。

消火方法は、たった一つ燃え尽きるのを待つしかないのです。燃えているタンクの原油もしくは粗製ガソリンを他のタンクにポンプを使って移送し、火がついているタンク内のガソリン等を最小限にし、燃え尽きるのを待つだけです。もちろんタンクには、それぞれ冷却装置が付いていますから、全力で隣接するタンクに引火するのを防ぎます。2003(H15)年9月に、出光北海道製油所で発生した火災事故でも写真や記録を見ればわかりますが、二日間も燃え続け、タンクが溶けてしまっているのです。

これとは別に、LNGと言われる液化天然ガスも大量に存在しますが、これは、マイナス200℃程度で貯蔵されています。LNGは、液体からガスになる時に失われる気化熱によって自分自身を冷却、圧縮ポンプで液体に戻す構造でマイナス160~マイナス200度で液体の姿を保って貯蔵されています。

つまり、原発と同様、全電源が消失した場合は、冷却手段を失い可燃性ガスとして大気に放出しなければなりません。

同様な構造が石油化学には他にも存在します。エチレン(-100℃)、プロピレン(-70℃)等、石油化学製品の原料、今環境問題となっているプラスチックの原料は、同様の原理のタンクが極低温タンクとして幾つも存在します。また企業によっては、製造工程の中間過程では猛毒の塩素ガスも存在しますし、硫化水素ガスや酸化エチレン等の毒性ガスも存在しています。

これらは、高圧ガス法や消防法等の管理下に置かれています。つまり、製造方法や、貯蔵方法などは厳しく管理されているのです。しかし、上空からの危険性は全く考慮されていません。

仮に、航空機の部品が、空から降ってきて、これらタンク、もしくは高圧ガスプラントの配管を破壊したとすると、ほぼ確実に静電気による火災が発生します。

そしてその消火作業は極めて難しいのです。

もちろん、地震に対しての備えや、運転中のプラントの異常に対しては、いろいろと対策が考えられています。しかし、空から物が落ちてくることなど考えてもいないのです。

これは部品などの小物が落ちてきたことを想定した話です。

バードストライク等による飛行機そのものが落ちてくるなどということは、考えただけでも身の毛がよだちます。

もし仮に、飛行機そのものが墜落してきたら、確実に石油コンビナート地帯は、火の海となり、爆発火災が発生し、私の住んでいる川崎区の住宅地域にも可燃性ガスと場合によっては有毒ガスが流れ込んでくることになります。

当然、石油化学コンビナートに働く労働者にとっては突然、逃げ場のない災害を被ることになります。

想定できる危険性である地震や津波、事故による火災に対しては、いろいろと対策や対応を講じることができると思いますが、想定外の空からの脅威に対しては、何も考えられていないのです。

仮にこうした事故で東京湾に大量の油が流失するようなことがあれば、東京湾全体の船舶が航行禁止となり、東京湾の構造からも航行禁止の状態はかなり長期間に及ぶ可能性があります。

これは首都圏の経済活動にとって重大な障害をもたらすこととなります。

川崎だけの問題ではなく、首都圏全体の問題となる可能性があるのです。

海上への油流出火災事故では、1965（S40年）5月に発生した日本石油精製（株）室蘭製油所の例があります。室蘭港で原油27,283KLを積載し、入港着岸作業中操船ミスで岸壁に衝突し、原油が流出、直後に引火爆発し、28日間にわたって燃え続けました。

地震や津波より危険な石油コンビナート上空を飛行することを何としてもやめさせなければならないとの思いです。

最後にこの危険性は、世界的常識であり、世界的にコンビナートの上空を離着陸するような空港は一つも存在していません。

一つだけコンビナート上空を離着陸する可能性が過去にありました。それは、岩国の米空軍基地です。

岩国の米軍基地（現在は自衛隊も使用）は、石油化学コンビナートの上空を離着陸する可能性がありましたので、1968（S43）年ごろから、市民が反対の運動を続けました。

米軍は危険回避のため離陸直後や着陸直前で急旋回する方法をとってきましたが、その危険性を根本的に解決するべく、沖合1000メートルへ滑走路を移設して危険を回避しました（2010（H22）年工事完了）。

1975年に石油コンビナート等災害防止法を成立させた当時の日本政府もアメリカも、その危険性を知っていたからです。

危機意識のない現在の航空行政は世界の非常識であると同時に、労働者住民の命をあまりにも軽く見ていると言わざるを得ません。

貴裁判所におかれましては石油化学コンビナート上空を航空機が飛ぶことの危険性を認識していただき、この無謀な航路を直ちにやめるよう判断していただくことを切にお願いする次第です。

以上