

令和2年（行ウ）第223号 行政処分取り消し請求事件

原告 黒田英彰 他28名

被告 国

準備書面6

2022年10月19日

東京地方裁判所民事51部1C係 御中

原告ら訴訟代理人  
弁護士 鳥海準 他

## 第1 原告適格の補充

### 一 落下物に関連した原告適格の補充

#### 1 はじめに

航空機の墜落ないし部品等の落下事故の危険性に関し、個別の原告それぞれに原告適格が認められることについて補充する。

結論から述べると、航空路から5552メートル以内においては、墜落ないし部品等の落下事故に遭遇する蓋然性があり、原告適格が認められなければならない。

#### 2 原告適格が認められる範囲

##### (1) RNAV1

羽田新飛行ルートはRNAV1という飛行方式が採用されている。「航空保安業務処理規程 第5管制業務処理規程」（令和4年2月24日適用）によると、RNAVとは「無線施設、自蔵航法装置若し

くは衛星航法装置、又はこれらの組み合わせで、任意の経路を飛行する方式による航法をいう。」と定義され、RNAV1とは「全飛行時間の95%における進行方向に対する横方向の航法誤差が±1海里以内となる航法精度及びその他の航法性能並びに航法機能要件が規定されるRNAV仕様をいう。」と定義されている（甲121）。

1海里は1852メートルであるため、RNAV1という飛行方式は進行方向に対する横方向の誤差が1852メートル生じる可能性を許容した航法である。そのため、羽田新飛行ルートにおける標準の飛行ルートから横方向に1852メートルの範囲内においては、航空機が通過することがはじめから予定されているといえ、その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ない。

## (2) 大阪で発生した落下物事故

原告準備書面1の23頁ですでに主張したとおり、平成29年9月23日、KLMオランダ航空所属ボーイング式777-200型PH-BQCが関西国際空港を離陸して大阪市上空を加速上昇中、右主翼後縁付け根上方の胴体フェアリング（整流板）のパネルが脱落し、脱落したパネルが大阪市北区の道路上を走行中の車両に衝突するという事故が発生した。同パネルの重量は約4.3キログラム程度であり、推定飛行経路から約3.7キロメートル離れた車両に衝突した（甲41）。

同事故は、航空機からの落下物がいかに広範囲に及ぶ可能性があるかということをお話しており、距離にして少なくとも推定飛行経路から約3.7キロメートル離れた場所に及び得ることを示している。

そのため、実際の飛行ルートからさらに横方向に3700メー

ルの範囲内に居住する住民には墜落ないし部品等の落下事故に遭遇する蓋然性が高いといえる。

### (3) 小括

よって、羽田新飛行ルートにおける標準の飛行ルートから横方向に5552メートルの範囲内においては、墜落ないし部品等の落下事故に遭遇する蓋然性が特に高まるといえ、少なくとも当該範囲内に居住する住民には原告適格が認められる。

## 3 結論

原告29名の中で、羽田新飛行ルートにおける標準の飛行ルートから横方向に最も離れている場所に居住しているのは原告番号26の岩佐佳英氏であり、その距離は約4880メートルである。その他の原告らは全て2500メートル以内に居住している。したがって、原告29名全員が羽田新飛行ルートにおける標準の飛行ルートから横方向に5552メートルの範囲内に居住している。

よって、落下物の危険性の観点から考えても原告ら全員に原告適格が認められる。

## 二 離陸に関する川崎住民の原告適格の補充（川崎コンビナートの危険性との関連）

### 1 はじめに

航空機の墜落ないし部品等の落下事故の危険性に関し、本訴訟原告それぞれに原告適格が認められることについては、本準備書面2において詳述したとおりである。

本項においては、特に川崎石油コンビナートが位置する神奈川県川崎市に居住する原告ら（原告番号27竹内、原告番号28橋本、原告番号29松本）について、川崎石油コンビナートへの航空機の墜落な

いし部品等の落下事故の危険との関係において、原告適格が認められることを述べる。また、その前提として、後述する「川崎市臨海部防災対策計画」において想定されている具体的災害のうち、「大規模災害」が川崎石油コンビナートへの航空機の落下等によって発生する災害に近似した態様となるものと考えられることから、原告適格の判断にあたって「川崎市臨海部防災対策計画」の内容が参照されるべきであることを述べる。

2 原告適格の判断にあたって、「川崎市臨海部防災対策計画」の内容が参照されるべきであること

(1) 神奈川県川崎市は、川崎市臨海部における災害の未然防止やすでに発生した災害拡大の防止を目的として、災害の予防対策及び応急活動等の必要な事項を定めた「川崎市臨海部防災対策計画」(甲122)を策定している。これは、石油コンビナート等災害防止法(昭和50年法律第84号)に基づく神奈川県石油コンビナート等防災計画(以下「県防災計画」という。)及び川崎市地域防災計画を受け、川崎市臨海部の総合的運用計画を定めたものである。

しかしながら、「川崎市臨海部防災対策計画」の基礎データである県防災計画におけるアセスメント調査は、消防庁が作成した石油コンビナートの防災アセスメント指針に準拠したものであり、航空機の災害による被害は想定されていない(甲122 2、3頁)。

したがって、2022(令和4)年10月現在、川崎石油コンビナートへの航空機の落下等によって川崎市臨海部周辺において発生する災害の被害想定を示す資料は存在しないものと考えられる。

(2) しかしながら、県防災計画及び「川崎市臨海部防災対策計画」において想定されている具体的災害のうち、後述する「大規模災害」とは、川崎石油コンビナートへの航空機の落下等によって発生する

災害に少なからず近似した態様となるものと考えられ、県防災計画及び「川崎市臨海部防災対策計画」において示された「大規模災害」の被害想定の内容は、本件における原告適格の判断にあたっても参照されるべき合理的理由が存在する。以下詳述する。

ア 防災アセスメント調査における調査結果及び「川崎市臨海部防災対策計画」における避難計画について

ここで、県防災計画においては、石油コンビナートの防災アセスメント調査の調査項目として以下の災害を列挙している（甲122）。

①平常時の災害想定

②地震時の災害想定

（強振動による被害、長周期地震動による被害）

③津波災害の想定

④大規模災害の想定

これらのうち、④の大規模災害とは、「石油類の流出が防油堤外さらには事業所外に拡大していくような場合、石油類や可燃性ガスの火災・爆発が隣接施設を損傷してさらなる火災・爆発を誘発して拡大していくような場合」であるとされている。そして、その評価にあたっては、BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion)<sup>1</sup>及びファイヤーボールによる災害（可燃性高圧ガスタンクの爆発による災害）及び製造施設等の爆発火災等を想定した定量的評価が行われている。

特に、BLEVE及びファイヤーボールによる災害の影響は非常に大きく、BLEVE発生抑制及び災害発生時の緊急対応等が重要である旨調査結果が取りまとめられている。

このような防災アセスメント調査の結果を受け、「川崎市臨海

部防災対策計画」(甲122)は、災害発生時の具体的な避難計画を策定している。そして、大規模災害が発生した場合の避難対象地域は、甲第122号証115、116頁の(別表2)に記載された地域となっており、川崎市川崎区旭町2丁目に居住する原告番号27竹内、川崎市川崎区四谷上町に居住する原告番号28橋本、川崎市東門町3丁目に居住する原告番号29松本の居住地域はいずれもその避難対象地域に含まれている。

イ 川崎石油コンビナートへの航空機の墜落等の事故によって、大規模災害に類する災害が生じること

前述のとおり、神奈川県及び川崎市は、川崎石油コンビナートへの航空機の墜落等によって生じる災害の被害想定を行っていない。しかしながら、

その被害の内容を示す資料として、「川崎市航空機災害警防活動指針」が存在する。

福田紀彦川崎市長は、川崎市第5定例会において、東京国際空港周辺において航空機事故が発生した場合には、「東京国際空港緊急計画によるほか、地域防災計画等に基づき対処するものと定められておりますので、本市消防局長の航空機災害警防活動指針等も踏まえ、関係機関で連携し対応してまいります」と答弁している(甲123)。

川崎市航空機災害警防活動指針は一般に公開されていないことから、その具体的な内容は不明であるが、川崎市長の市議に対する答弁からは、「川崎市航空機災害警防活動指針」内には、コンビナートに航空機が墜落すれば、①機体が原形をとどめることなく飛散し、②燃料が広範囲に飛散し、③同時に数か所での火災発生が予想され、④場合によっては放射熱により消防隊等の接近が困

難になり、消防力を分散し対応せざるを得ず、⑤さらにタンク内の燃料に引火して誘爆、ファイヤーボールの発生危険を生ずる旨の記載が存在することが推知される（甲1234頁）。

このような、航空機が墜落した場合に発生しうる災害の内容とは、まさしく前述の「石油類の流出が防油堤外さらには事業所外に拡大していくような場合、石油類や可燃性ガスの火災・爆発が隣接施設を損傷してさらなる火災・爆発を誘発して拡大していくような場合」である「大規模災害」にも比肩しうるものであり、想定される被害の範囲もこれに近似するものであると考えられる。また、川崎石油コンビナートのエリア内には、東芝エネルギーシステムズ株式会社が設置する原子炉施設も存在するのであり、当該施設への航空機の墜落という事態が発生すれば、これもまた「大規模災害」に比肩する災害の発生が想定される。

加えて、航空機の部品等の落下によっても、その落下の態様や部品の種類によっては、同様の災害が発生する危険性を否定することはできない。

したがって、大規模災害における災害想定や避難計画とは、航空機の墜落等においても十分に妥当し得るものであるといえる。

#### ウ 小括

よって、神奈川県石油コンビナート等防災計画及び「川崎市臨海部防災対策計画」において示された被害想定の内容は、本件における原告適格の判断にあたっても参照されるべき合理的理由が存在する。

### 3 原告適格が認められる範囲

前述のとおり、川崎臨海部防災対策計画において、大規模災害が発

生した場合の避難対象地域は甲第122号証115、116頁の（別表2）に記載された地域とされているため避難対象地域内に居住する者については原告適格が認められるべきである。

そして、川崎市川崎区旭町2丁目に居住する原告番号27竹内、川崎市川崎区四谷上町に居住する原告番号28橋本、川崎市東門町3丁目に居住する原告番号29松本の居住地域はいずれも、「川崎市臨海部防止対策計画」における大規模災害が発生した場合の避難対象地域に含まれている。

よって、本件においては、川崎市に居住する原告らいずれについても原告適格が認められる。

## 第2 航空機騒音についての反論（準備書面(2)第3の2(3)）

### 1 騒音被害について

#### (1) 各測定局の測定値に関する被告主張の自己矛盾

原告が、各測定局の測定値の平均値に基づき、騒音被害が甚大である旨を主張したことに對して、被告は、各測定局によって周辺環境やその上空を飛行する航空機の高度等の測定状況が異なるため、そのような測定状況を考慮せずに、各測定値の平均値を用いて航空機騒音について述べることは不合理であると主張する。

しかし、被告は、「羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果」を公表し、航空機騒音の測定結果として、各測定局の測定状況に触れることなく、各測定局の測定値を記載している（乙52）。このように被告自身が測定状況の違いを考慮せず、各測定値のみの記載をもって航空機騒音の測定結果として公表しているにもかかわらず、原告が各測定値の平均値（パワー平均値により算出することは争わない。）を用いて騒音被害を主張した際、その主張は不合理だと反



論することは、被告の態度として矛盾しているといえる。

ただし、原告としては、原告らの騒音被害が重大であることをより具体的に主張をするために、原告らに発生する最大騒音値をもとに、再度、騒音被害の重大性について主張する。

## (2) 騒音被害の重大性

### ア 原告らに生ずる最大騒音値

本書面の末尾に該当部分を添付した別紙主張整理表(原告適格)の「④原告居住地屋外での推定騒音最大値」の項目によると、航空機が羽田新飛行経路を飛行することにより、原告らに発生する最大騒音値は、一番高い数値として原告番号28橋本氏の88.7デシベル、一番低い数値でも原告番号26岩佐氏の63デシベルである。原告番号26岩佐氏を除くとみな70デシベル以上の騒音被害が生じており、12名の原告には80デシベル以上の騒音被害が生じている。

50デシベルの騒音被害を受けている者ですら、社会通念上著しい障害を受けることになることからすると(原告準備書面5第1の3 3～4頁)、原告らに発生している騒音被害が重大なものであることは明らかである。

### イ 被告主張の不合理性

また、被告は、原告が主張する騒音被害の重大性について(原告準備書面2第3の1(1)ウ 6～7頁、同準備書面5第1の3 4頁)、原告が引用する文献は現行の環境基準に係るものではないこと、旧基準を前提とするならば、騒音の程度は騒音レベルの中央値によらなければならないが、原告らは最大騒音レベルの平均値を用いているため前提を誤っている等と主張する。

しかし、原告が文献(甲53)を引用して主張を行ったのは、40

～60デシベルの騒音被害がどのような影響を与えるか、そして原告らはそれ以上の騒音被害を受けていることから被害は重大であるということにすぎず、このことは現行の環境基準であろうと旧基準であろうと異なることはないのである。被告が主張する騒音レベルの中央値とは、環境基準の騒音の測定方法であるところ、原告は最大騒音レベルの平均値と環境基準の数値を比較しているわけではなく、最大騒音レベルの平均値が40～60デシベルを超えていることによる被害の甚大性を主張しているのである。被告の反論は的を射ていない不合理なものである。

ウ 航空機が飛んでいないときの騒音レベルについて

国交省の資料によると、住宅街において、現状（航空機が飛んでいない時）の騒音レベルの平均値が、港区を除いて50デシベルを超えているとの記載がなされている（甲97の1（川崎市）、2（品川区）、4（渋谷区）、5（新宿区）、6（中野区）、7（豊島区））。

しかし、航空機が新飛行ルートを飛行しなかった8月9日から11日の騒音を調査すると、新宿区、中野区、豊島区では1日の半分以上、新宿区では1日の約15時間以上、50デシベルを超えない環境で生活ができることがわかる（甲129以下：2020年8月9日から11日までの1時間ごとの気象状況と騒音結果）。

また、港区を除いて現状（航空機が飛んでいない時）の騒音レベルの平均値が50デシベルを超えていることを理由に、東京都民及び川崎市民にとって50デシベルの騒音被害が重大でないと言えないことは後述のとおり明らかである。

騒音規制法及び同法の規定に基づき、住民の健康に悪影響を与えないように、東京都知事により環境確保条例（甲55、101）が定められ、また川崎市長により川崎市公害防止等生活環境の保全に関

する条例(甲100)が定められた。そして、そのなかで騒音の規制基準が50デシベルと規定されたのである。

つまり、航空機が飛んでいない時に50デシベルの騒音が発生していたとしても、住民の健康に悪影響を与えないことを趣旨とする同法がこの状態を許容しているわけでは決してなく、すでに50デシベル以上の騒音が発生していたとしても、50デシベル以上の騒音が発生する航空機の飛行は同法により許されない。

### 第3 違法性の実質1—墜落、落下物について

#### 1 国交省の言行不一致について

既に、準備書面5において、「成田空港と環境のおはなし」(以下、「おはなし」という 甲104)を引用しながら、航空機にとって、安全確保は至上命題であり、航空機が飛行する地域の安全、つまり地上の安全を守ることが絶対に必要なことであることを航空当局自身が明言していることを指摘したうえで、先の「おはなし」(甲104)も「落下物があったときは、速やかに状況を調査して、どの航空機から落下したかを見きわめ、その航空会社に厳重に注意して、落下物を発生させないようにします」と明言することを指摘した。

従って、このような基本スタンスを誠実に履行するつもりがあれば、本年(2022)年3月15日の渋谷区内におけるテニスコートへの氷塊落下の調査は慎重になされるべきことは当然であるが、すでに新聞報道で明らかなおり、国交省は調査をしないと決定したようである。

実際、国交省が発行する「2021年度の部品欠落報告について」(甲125)の2頁目の「2羽田空港の新飛行経路における落下物の発生件数」においては、羽田空港の新飛行経路の運用開始以来(2020.3.29～2022.4.30)、新飛行経路における落下物事案(ここでは部品欠

落ではなく落下物を問題としている：注一弁護団、甲123：落下物と部品脱落）と確認されたものは0件と報告されている。きわめて不誠実な記載であるのみならず十分な調査もせずに「落下物でない」と決めつけ、公式の刊行物に新飛行経路の運用開始以来落下物は0件と表示するのは、重要な調査を怠ったうえでの詐欺的な記載と評価されるものである。

また、国交省は先の「2021年度の部品欠落報告について」の2頁において「情報収集・分析の強化」として②「落下物認定の確度向上のための技術力向上」の方策として「氷塊の成分分析の精度向上」をあげているが、この報告が出された令和4年7月7日以降、氷塊の成分分析を何件行い、その分析氷塊のうち飛行機を特定できたものが何件あったのかについて、釈明を求める。

## 2 ス페인における氷塊落下事故

今般、スペインにおいて氷塊による人身事故の報告がニュースになった。Yahoo ニュース（甲128）によれば2022年8月30日にスペインのカタルーニャ州内において最大約10センチほどの雹が降り注ぎ、頭に氷塊が当たった1歳8か月の女児が死亡したほか約50人ほどの市民が骨折や打撲などのケガを負ったとのことである。

このような報告からすれば、本年3月に渋谷区内のテニスコートに落ちてきた氷塊は人命に重大な影響を与える危険性を持っていたものと考えられるにもかかわらず、この事実をうやむやに葬り去ろうとする航空当局の態度は安全を第1とするべき自らの任務を放棄するものとして許されるものではない。

---

<sup>i</sup> 沸点以上の温度で貯蔵している加圧液化ガスの貯槽や容器が何らかの原因により破損し、大気圧まで減圧することにより急激に気化する爆発的蒸発現象をいい、典型的には、火災時の熱により容器等が破損して

---

BLEVE を引き起こすとされる。また、BLEVE の発生は内容物が可燃性のものに限られないが、可燃性の場合には着火してファイヤーボールと呼ばれる巨大な火球を形成することが多い（以上、甲 1 2 2 の 1 0 3 頁）