

訴 状

2006（平成18）年1月18日

東京地方裁判所民事部 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 海 渡 雄 一
同 日 隅 一 雄

当事者の表示

愛媛県松山市石手白石113

原 告 三 好 政 寛

同所

原 告 三 好 由 子

神奈川県川崎市高津区久地4-20-15-402

原 告 三 好 一 徳

東京都杉並区高井戸東3-28-18-1102

原 告 三 好 裕 子

(送達場所)

〒160-0022

東京都新宿区新宿1-15-9 さわだビル5階

東京共同法律事務所

電話 03-3341-3133

ファックス 03-3355-0445

原告ら訴訟代理人

弁護士 海 渡 雄 一

同 日 隅 一 雄

〒381-8585

長野市吉田1の21の24

被 告 信越放送株式会社

上記被告代表者代表取締役 塩 沢 鴻 一

〒480-0202

愛知県西春日井郡豊山町大字豊場字殿釜2番地

被 告 中日本航空株式会社

上記被告代表者代表取締役 飯 尾 博 司

〒461-8680

名古屋市東区東新町1番地

被 告 中部電力株式会社

上記被告代表者代表取締役 川 口 文 夫

〒100-0013

東京都千代田区霞が関1丁目1番1号

被 告 国

上記被告代表者 法務大臣 杉 浦 正 健

事件名

取材ヘリ送電線接触死亡事故損害賠償請求事件

訴訟物の価額 1億6880万9870円

貼用印紙額 52万7000円

請求の趣旨

- 1 被告らは各自、原告三好政寛に対し、金5890万4935円、原告三好由子に対し、金5890万4935円、原告三好一徳に対し、金330万、原告三好裕子に対し、金330万円及びそれぞれに対する平成16年3月7日から支払い済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 被告信越放送株式会社は、原告三好政寛に対し、金2110万円、原告三好由子に対し、金2110万円、原告三好一徳に対し、金110万円、原告三好裕子に対し、金110万円及びそれぞれに対する訴状送達の日の翌日から支払い済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 3 訴訟費用は被告らの負担とする。
との判決並びに仮執行の宣言を求める。

請求の原因

第1 はじめに～本件訴訟提起の目的

平成16年3月7日長野県南木曽町でヘリコプターの墜落事故が発生し、乗員2名、乗客2名の合計4名が死亡する惨事となった。原告らはこの事故によって死亡した故三好志奈の父母と兄姉である。

本件訴訟は、この墜落事故の真の原因を究明し、同種の事故が二度と発生しないことを強く願って提起されたものである。

第2 当事者

- 1 原告三好政寛は亡三好志奈（以下「志奈」という）の父であり、原告三好由子は志奈の母である。原告三好一徳、同三好裕子は志奈の兄姉である（甲34、35）。
- 2 志奈は1977（昭和52）年3月27日生まれで、2004（平成16）年3月7日に死亡したが（甲1）、死亡当時、被告信越放送株式会社（以下「被告SBC」という）の放送記者であった。

3 被告SBCは志奈の雇用主、被告中日本航空株式会社（以下「被告中日本航空」という）は志奈が死亡時に搭乗していたヘリコプターの運航会社、被告中部電力株式会社（以下「被告中部電力」という）は志奈が搭乗していたヘリコプターが墜落する直前に接触した送電線の所有者である。

被告国の国土交通省航空局は、ヘリコプターを含む航空機の航行の安全のための施策を責任を持って立案実行すべき地位にある。

第3 事故の概要と現場付近の送電線の状況

1 事故の概要（甲2の1）

志奈は、2004（平成16）年3月7日、長野県木曽郡南木曽町の国道19号線で発生した交通事故を取材するため、被告中日本航空所属のヘリコプター「アエロスパルシア式AS355F1型JA9910」（以下「本件ヘリコプター」という）に搭乗して、長野市内の長野シティ場外離着陸場（以下「シティ離着陸場」という）を出発し、事故現場に向かったが、午前9時53分頃、南木曽町読書において、本件ヘリコプターが被告中部電力が所有する送電線に接触して墜落し大破して炎上したため、ほかの搭乗者3人とともに、死亡した（以下「本件墜落事故」という）。

2 本件ヘリコプター及び撮影機材（甲2の1）

本件ヘリコプターは、アエロスパシアル式AS355F1型という形式で、昭和57年4月19日に製造されたものであり、総飛行時間は、2096時間41分、定期点検後の飛行時間は62時間09分であった。

本件事故当時、本件ヘリコプターには、SBCによって、カメラ防振装置が設置されていたが、その装置はHELICO-3シリーズの一つで、縦方向の揺れにしか、対処できないものであった。他の報道機関がチャーターしたヘリコプターに通常装備されている高性能カメラ防振装置が装備されていなかった。

そのため、被告SBCのチャーターしたヘリコプターは、安定した画像を撮影するため、他の報道機関のチャーターしたヘリコプターに比べて、非常に危険な低空飛行を行うことが多く、このことは中日本航空の長野放送専用ヘリを担当していた

多田和昭機長も現認していた。また、他社の取材クルーにもこのような実態は広く知られていた)。

3 現場付近の送電線の状況（甲2の1）

本件ヘリコプターが接触した送電線（以下「本件送電線」という）は、木曽川を挟んだ東側の鉄塔と西側の鉄塔の間に張られていた。東側の鉄塔は、鉄塔高が約35mで山の中腹標高約640メートルに、西側の鉄塔は、鉄塔高が約33mで山の中腹標高約605メートルに設置されていた。両鉄塔間の送電線の長さは約706mであった。

両鉄塔間には、高圧送電線3本とアース線1本の合計4本が張られていた。最下部に水平に送電線2本（間隔12メートル）が張られており、その上約7メートルのところに送電線1本が張られていた。さらに、約5.5メートル上の最上部にアース線が国道からの高さ約165メートルに1本張られていた。

本件送電線には、航空障害標識は、設置されていなかった。

本件事故後、接触地点である最下部の2本の送電線のうち北側の1本は、東側の鉄塔から約317メートルの箇所にMRBの赤色塗料が付着し素線切れを起こしていた。また、南側の1本は、東側の鉄塔から約314メートルの箇所で切断されていた。接触地点は国道からの高さ約152メートル（墜落地点における事故機の胴体位置との高度差は約160メートル、水平距離は約250メートル）であった。

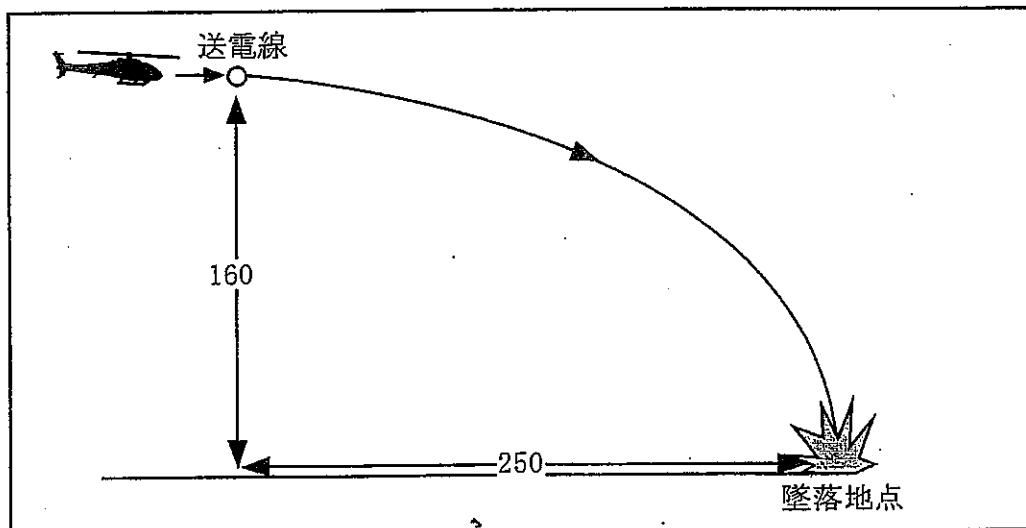
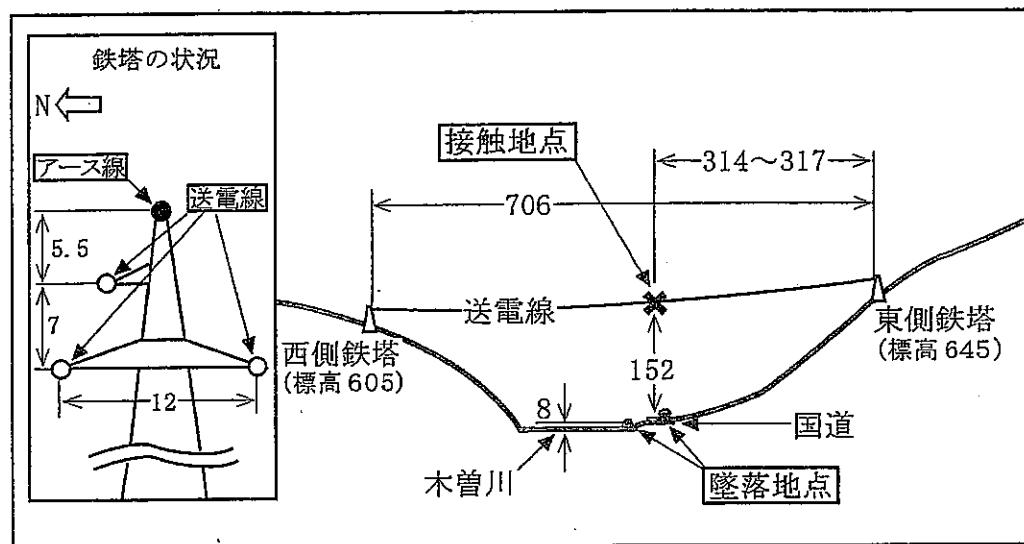
本件事故後、墜落地点上空を飛行した他のヘリコプターの操縦士によれば、鉄塔及び送電線の見え方は、「同機の事故発生約30分後に墜落地点付近を飛行したが、山腹の植生は針葉樹と落葉した広葉樹とが混ざった状態であり、前日降った雪が残っていた。鉄塔及び送電線の色は灰色で、背景に溶け込んでおり、意識して見ないと双方とも発見が非常に難しい状況であった」という。

なお、本件事故現場付近は、電力消費地域である首都圏と日本海側に存在する発電所を結ぶ送電線が多数敷設してある場所であった。

（次頁に事故調査委員会報告書の平面図・立面図）

付図2 事故現場見取図

単位：m



第4 ヘリコプター墜落事故の経緯

1 ヘリコプター取材遂行の決定（甲2の1、甲4の1）

ア 2004（平成16）年3月7日、午前7時頃、長野県木曽郡南木曽町の国道19号線で、交通事故が発生し、4人が死傷した（以下「本件交通事故」という）。

宿泊勤務の被告SBC報道部記者は、本件交通事故を、当日担当の被告SBC報道局長岡克彦デスク（以下「長岡デスク」という）の自宅に架電して報告し、同デスクは、自宅から、被告SBC飯田局に取材班を出動させるよう指示した。

長岡デスクが出社した後、被告SBCのキー局である株式会社東京放送（以下「TBS」という）は、本件交通事故を同日午前11時半からのJNNニュース（全国放送）で取り上げるので取材するよう被告SBCに要請した。

長岡デスクは、放送時間まで3時間しかないため、ヘリコプター取材を行う必要があると判断し、同日午前8時半頃、被告中日本航空長野運航所の池上宏所長（以下「池上所長」という）に対し、本件交通事故を取材するため、ヘリコプターを運航するよう要請した。

この際、長岡デスクは、長野県出身で自らも記者としてヘリコプターに搭乗した経験があり、送電線による運航の危険があることを認識していたにもかかわらず、現場周辺における送電線などの障害物の存在について、確認しなかった。

イ まもなく、長岡デスクは、出社してきた被告SBC報道局報道部長菱山晋一（以下「菱山部長」という）に、TBSとのやりとりを報告した。菱山部長は飯田局から記者が車で取材に向かったことの報告を受けたが、現場に向かう道路が渋滞することを予測し、ヘリコプターによる取材（以下「本件ヘリコプター取材」という）を行うことを承認した。

そこで、長岡デスクは、菱山部長に対し、飛行申請書を提出し、菱山部長はこれを承認した。

この際、長岡デスクは、被告中日本航空に送電線などに注意して飛行するよう要請せず、また、自ら取材現場周辺の送電線の状況について調査することもなかった。このことは、長岡デスクが、被告SBCが自ら作成した「航空取材ハンドブック」（以下「SBCハンドブック」という。甲13）において定められた電話取材による気象条件の確認すらしていないことからも明らかである。

菱山部長は、山岳部での取材であることを考慮し、送電線などに注意して運航するよう確認する義務があったにもかかわらず、長岡デスクに対し、被告中日本航空に送電線などに注意して飛行するよう要請したかどうかを確認せず、また、自ら被告中日本航空に送電線を考慮した安全運航を要請したり、取材現場周辺の送電線の状況について調査することもなかった。

ウ また、飛行申請書には、日付、取材目的などを記載する欄はあるが、安全確認に関する項目はなく、安全確認を徹底するシステムとはなっていない。

4 志奈が搭乗するに至った経緯（甲2の1、甲4の1）

志奈は、上記3月7日午前8時45分、北信越ドッジボール大会の取材のために、被告SBC本社を出発する予定であったため、本社に滞在していた。

長岡デスクは、志奈及び池田カメラマンに対し、本件交通事故をヘリコプターで取材するよう指示した。

志奈は、池田カメラマンとともに、本社を出発し、シティ離着陸場にタクシーで向かった。

この際、菱山部長及び長岡デスクは、志奈及び池田カメラマンに対し、山岳部におけるヘリコプター運航の危険性、特に送電線の危険性について、説明することはなかった。

5 ヘリコプター出発（甲2の1、甲4の1）

被告SBCは、上記のとおり、3月7日午前8時30分頃、被告中日本航空の池上所長に対し、取材飛行を要請した。

午前8時40分頃、本件ヘリコプターの機長鈴木広芳（以下「鈴木機長」という）及び整備士小室秀明（以下「小室整備士」という）が出社した。鈴木機長は、池上所長から被告SBCのヘリコプター取材のために運航するよう指示した。そこで、鈴木機長は、周辺の気象状況及び取材現場の地理を確認し、飛行計画を作成したうえ、同55分頃、小室整備士とともに、本件ヘリコプターに向かった。

この際、被告中日本航空においては、鈴木機長が、以前、池上所長との間で、送電線の場所を記入した地図を眺めながら、南木曾付近は危ない場所だと話したことがあり（事故調査報告書3頁）、読書付近に送電線が存在していることについてはあ

る程度認識はしていた（事故調査報告書15頁）。しかし、鈴木機長が送電線の場所を記入した地図のコピーを持って行ったかどうかを確認しなかった（事故調査報告書3頁）。

午前9時7分、鈴木機長は、本件ヘリコプターを操縦して、長野臨時場外離着陸場（以下「臨時離着陸場」という）を出発したうえ、北西約8.5キロメートルにあるシティ離着陸場にいったん、着陸して、志奈及び池田カメラマンを搭乗させたうえ、午前9時15分頃、シティ離着陸場を出発し、本件交通事故現場に向かった。

6 ヘリコプターの高度（甲2の1）

本件ヘリコプターは、接触地点から北へ約8キロメートル地点の大桑駅付近において、南木曽方面に向けて木曽川の上を水平飛行していた際、高度を対地250～300メートルに保っていた。

ところが、接触地点から北西へ約900メートルの地点においては、対地約150メートルにまで高度を下げた。その低さは、目撃者をして「あの高度は低いなあ、送電線があるのになあ」と思わせるほどであった。

上記目撃者によると、「ヘリコプターがこの辺を通過するときは、通常、山の稜線よりも高い所を飛行するが、今回は低かった」という。

本件ヘリコプターが不十分な機材のもとで取材目的のため、著しく高度を下げて航行していたことは明らかである。

7 ヘリコプター墜落（甲2の1）

午前9時53分頃、本件ヘリコプターは、本件交通事故現場の北方約900メートルの南木曽町読書において、中部電力が所有する送電線に接触し、メイン・ローター・ブレード（以下「MRB」という）及びメイン・ギヤ・ボックス（以下「MGB」という）が本体から分離した。このため、本件ヘリコプターは、木曽川左岸河川敷に墜落し、大破して炎上した。志奈は、ほかの搭乗者3人とともに、死亡した。

8 現場の概要（甲2の1）

接触事故発生地点は、南木曽町読書付近の木曽川を挟んで東西に設置された鉄塔

に張られた送電線で、東側の鉄塔から約314～317メートルの間、国道上からの高さ約152メートルの地点であった。

6項の目撃者によると、「当時の天候は、曇りで少し晴れ間もあった。風はなく、10キロメートルくらい先が見える状態で、地面には雪が残っていた」という。

墜落地点は、国道19号線沿いの木曽川左岸の河川敷で、標高は約430メートルであった。

本件ヘリコプターのエンジン及び胴体部は焼損が激しく、エンジンの状態及び操縦装置の状況については確認することができなかつた。焼損した胴体の周辺には、ビデオ・カメラ及び機体の部品が散乱していた。墜落地点から北約35メートルの国道19号線上には、MRB及びMGBが、胴体から分離して落下しており、その北約100～200メートルの国道沿いの地域にはエンジン・カウリング等が散乱していた。

第5 本件墜落事故の原因その1－被告SBC関係

1 本件ヘリコプター取材の必要性と危険性に関する判断の誤り

当日、松本市長選の告示日であったため、昼のローカルニュース（午前11時35分から1分50秒間）の枠はいっぱいであり、本件交通事故を放送することはそもそも不可能であった。

TBSの要請があったからこそ、長岡デスクが昼時間帯のニュース用に取材することとし、菱山部長が承認したものである。

本件ヘリコプター取材が、TBSとの交渉の後で被告中日本航空に要請されていることからも、その点は明らかである。

したがって、被告SBCの菱山部長及び長岡デスクは、TBSの要請に従い、必ず、昼時間帯のニュースに間に合わせなければならないという目的のため、本件ヘリコプター取材の必要性を十分に検討することなく、実施したといふほかない。

この点、被告SBCにおける従前のヘリコプター取材による事件事故報道と比較すると、事故の規模も小さく、取材の必要性は小さかつた。

また、被告SBCと被告中日本航空との間のヘリコプター運航契約（甲26）においては、3月末日を期限として、一定の時間数までは、同一料金となっているこ

とから、年度末が近づいた時期には残存契約時間を消化するために安易に航空取材を行う傾向がある。

2 取材目的地が送電線による事故の危険が高い地域であることを中日本航空、搭乗スタッフに徹底する措置がとられていないこと

ア 被告SBCが作成したSBCハンドブック（甲13）には、「わざわざ「山岳取材についての心得」という章が設けられ、送電線の危険性についても「山岳地帯は、気流が複雑です。また、視界との関係で目的地に向かう場合、沢筋を迂回することがあります。こうした場所には、高圧線や索道ケーブルなどの障害物が突然視界に入ります」（28頁）と記載されている。

被告SBCは、山岳取材において、送電線が危険な障害物であることを認識していた。

したがって、前項で記載したとおり、デスクには、余裕をもって、事前の打ち合わせを確実に行なうことが求められているところ、当然、送電線の危険性、目的地付近の送電線の場所の確認、目的への接近方法及び離脱方法の確認などについて十分に打ち合わせる必要があったが、本件ヘリコプター取材においては、長岡デスクはそれを怠っており、菱山部長は長岡デスクがそのような打ち合わせを行ったか否かを確認していない。

イ また、SBCハンドブックには、「出発までに取材目的地一体の地理・地形をできるだけ正確に把握して下さい。」（12頁）と記載されており、取材目的地の安全を確認する義務があることを明記しているが、本件ヘリコプター取材においては、菱山部長及び長岡デスクは確認義務を怠り、危険な送電線の存否を確認しなかった。

ウ そもそも、被告SBCは、SBCハンドブックについて、十分な社内研修を行っていないばかりか、これを精読するようにも指導していない。その結果、菱山部長及び長岡デスクは、送電線について自ら調査し、また、被告中日本航空及び搭乗員に注意喚起する必要があることを認識していなかった。なお、菱山部長及び長岡デスクは、SBCハンドブックを通読すらしていない可能性がある。

3 被告SBCによるヘリ取材がそのカメラ防振装置の性能不足から、日常から低空飛行をくり返し、航空安全上危険な状態をくり返していたこと

ア 本件ヘリコプターに装備されていたカメラ防振装置は、「HE L I CO-3」という機種であった（甲28）。機械式防振架台タイプの一つであり、縦方向の揺れしか吸収できないものであった。したがって、縦方向以外の揺れを吸収することができず、使用できる望遠レンズは6倍程度が限界であり、それ以上高倍率の望遠レンズを利用することができなかつた。

その結果、最低安全高度ぎりぎりまで下がることが多かつた。

この「HE L I CO-3」は現在、製造中止となつてゐる。

イ 近時、テレビ局が採用するカメラ防振装置は、3軸ジャイロカメラ一体機外取付型（甲29）が主流である。

このカメラ防振装置は、全方向の揺れを吸収できるため、72倍の望遠レンズを使用することが可能となつた。このため、最低安全高度にまで下がらなくとも、必要な映像を撮影することが可能となつた。

同時に機外に取り付けるため、ヘリコプターの真下の映像を撮影することが可能となり、撮影対象物とヘリコプターの位置が限定されなくなつた。

ウ そこで、被告SBCの社内では、1996年に長野放送とテレビ信州のヘリコプター衝突事故後、当時の報道部員が、3軸ジャイロ防振装置を導入しないと被告SBCでもヘリコプター事故が起きると公言して同装置の導入を求め、それ以降、労働組合などがカメラ防振装置を改善するよう要望してきたが、被告SBCはコストを理由に採用しなかつた。

エ 長野県においては、長野放送（以下「NBS」という）が上記した1996年の事故後、3軸ジャイロカメラ一体機外取付型を採用している。

そこで、被告SBCのカメラマンは、同じ県内に長野放送が撮影した画像が流れりため、その長野放送の映像に近い映像を撮影するために、可能な限り低高度で撮影することを余儀なくされていた。

本件事故機を操縦していた鈴木機長は、長野放送のヘリコプターを操縦している多田機長に対し、「高く飛べていいね、SBCに性能のいいカメラを入れて欲しいと言っているんだけど入れてくれないんだよね」と話していた。

オ 3軸ジャイロカメラ一体機外取付型カメラ防振装置はキー局ばかりでなく、地方局でも採用されるようになっており、2006年1月時点での国内の報道機関の所有または使用するヘリコプターの約8割が既に導入している。本件事故当時、中日本

航空の提携している長野、広島、名古屋、沖縄の地方局の中でこのようなシステムが採用されていなかったのは被告SBCと沖縄の2局のみであった。

4 ブレのない「いい絵」を撮れという圧力を加えて、被告中日本航空機長に、無理な低空飛行を行わせたこと。

ア 被告SBCの長岡デスクは、日常的に、カメラマンを通じて、被告中日本航空機長に対し、可能な限り目的に接近して、撮影するよう指示しており、被告中日本航空機長はプレッシャーを感じていた。

イ 被告中日本航空において長野放送の専用ヘリの運航を担当していた多田和昭機長によれば、3軸ジャイロカメラ一体機外取付型を搭載した同ヘリと比較して、被告SBCの専用ヘリは競合した取材現場において常に100－150メートルは低空を運航していたという。

ウ 本件ヘリコプター取材にあたっても、長岡デスクは、低空飛行を敢行してブレのない「いい絵」を撮るよう、カメラマンを通じて、中日本航空に圧力を加えた。

エ 本件墜落事故の原因については、事故調査委員会も「取材飛行を優先して高度を下げた可能性が考えられる。」（甲2の1「航空事故調査報告書」15頁）としており、かなり、不自然な事故であったことが示唆されている。

第6 本件墜落事故の原因その2－被告中日本航空関係

1 事故調査報告書（甲2の1）によれば、本件墜落事故が発生した際、本件ヘリコプターが高度を最低安全高度ぎりぎりまで下げたまま、本件交通事故現場に向かっていたことは、明らかである（3頁）。

したがって、被告中日本航空の鈴木機長が、本件送電線を発見できず、本件ヘリコプターを本件送電線に接触させたことが、本件墜落事故の直接の原因であることもまた、明らかである。

2 鈴木機長が本件送電線を発見できなかった原因は、上記のような運航状況から、
①本件交通事故現場付近が山岳地帯における川筋であり送電線や索道がある可能性が大きいにもかかわらず、離陸前に送電線などの有無及び場所を確認しないまま離

陸し（甲5の1）、②本件交通事故現場に向かう途中においても、送電線などの有無及び場所を確認しないまま（同）、③前日降った雪のため、灰色の鉄塔及び送電線が、背景に溶け込んでおり、意識して見ないと双方とも発見が非常に難しい状況であつたにもかかわらず、本件交通事故現場に向けて、最低安全高度ぎりぎりの高度約150メートルで漫然と飛行したことにあるというほかない（甲2の1）。

3 そして、鈴木機長に上記のような漫然とした飛行を行わしめた原因は、池上所長が本件交通事故現場付近に送電線などがある可能性が大きいことを十分に認識していたにもかかわらず、飛行前に送電線の位置を確認し、送電線の記入された地図を携行するよう指示しなかつたからにほかならない（甲5の1）。

4 なお、被告中日本航空は、1974年以降今日までに航空事故調査委員会による調査対象となった事故36件を起こしていた。その内訳は操縦者を主たる原因とするもの21件、機材故障を主たる原因とするものが9件、整備不良を原因とするものが1件、その他5件であり、会社の規模などを考えても、著しく航空安全上の重大な問題を引き起こしている航空会社であることは明らかである（甲14）。

また、被告中日本航空に対しては、航空局は平成13年5月19日に三重県桑名市上空で同社所属の訓練機同士の空中衝突事故を引き起こし、立ち入り検査と業務改善命令を受けている（甲15各号）。また、平成14年11月5日にも奈良県吉野郡川上村において木材運搬のための木材の吊り荷作業中の事故を起こしており（甲20の1）、この際にも、木材搬出ハンドブックに定められた事項が遵守されていなかつたこと、ハンドブックの記載内容にも改善の余地があることの指摘を受けている（甲20の2）。このように、同社は数多く引き起こし、国土交通省から業務改善命令及び業務改善勧告を受けていた。

これらの業務改善命令及び業務改善勧告を受けていたにもかかわらず、中日本航空は、送電線の危険を確認するという基本的な事項を従業員に徹底することができなかつた。このことも、本件事故の大きな原因である。

第7 本件墜落事故の原因その3－被告中部電力関係

1 過去における農薬散布に係わる送電線の接触事故

1964年から2002年までのヘリコプターの墜落事故は572件、そのうち、農薬散布中の架線事故は128件を占めている（甲24／52頁）。

2 被告中部電力の所有する送電線に関する本件に極めて類似した事故の発生

ア 平成5年12月23日岐阜県八幡町におけるヘリコプター墜落事故（甲21）

「JA7833は、平成5年12月23日、機長ほか1名の同乗者が搭乗して、所用のため11時00分ごろ、岐阜県岐阜羽島市の岐阜インター場外離着陸場を離陸し、11日寺55分ごろ、美濃市経由で同県郡上郡白鳥町の場外離着陸場（以下「白鳥ヘリポート」という。）に到着した。

所用を終えて、機長が14時52分に名古屋空港事務所に通報した飛行計画は、出発地白鳥ヘリポート、出発予定時刻15時10分、巡航速度70 kt、巡航高度VFR、経由地美濃市、目的地岐阜インター場外離着陸場、所要時間1時間30分であった。同機は、15時10分ごろ、白鳥ヘリポートを離陸した。

その後の事故に至るまでの経過は、機長によれば次のとおりであった。

離陸後長良川に沿って5分ほど飛行したところで、同乗者の訓練をしようと考え操縦を交替した。このときの対地高度は約500～600 ft、速度は70～75 ktぐらいであった。操縦を交替して10分ほど過ぎたとき、左手の山頂付近と右手の山の中腹付近に高圧送電線の鉄塔を発見した。この鉄塔間に長良川を横断した高圧送電線が張られていると思い、直ちに左急旋回して危険を回避しようとした。回避操作は自分がしたが、回避しきれずにメイン・ロータが高圧送電線に接触した。このとき機体が大きく揺れ、火花が飛んで目が一瞬見えなくなつたが、意識はしっかりとしており、直ちにコレクティブ・ピッチ・レバーを一杯に下げるオートロティションで降下していった。降下の際、山肌が見えたので、フレアーをかけてそこに降りようとしたが、竹林の中に墜落した。

なお、この経路を飛行した経験は何度かあるが、接触した高圧送電線の存在は今まで知らなかつた。機体及びエンジンは接触まで異常がなかつた。

また、同乗者によれば、次のとおりであった。

機長から操縦を交替して間もなく八幡町付近の上空にきたが、上空はもやに覆わ

れて視界が悪いため、谷あいを対地高度約400～500ftで飛行した。この経路を飛行したのは初めてなので、注意深く飛行したが、計器に気をとられ前方の高圧送電線の発見が遅れ、20mくらい近づいたところで、これに気づき、左に急旋回して回避しようとしたが、間に合わず、メイン・ロータが高圧送電線に接触し、墜落した。

なお、右席の機長も危険に気づきこれを回避しようとして、サイクリック・スティックを強く握った感じがしたが、接触してから墜落するまでのことは何も記憶していない。機体及びエンジンは、接触するまで異常は感じなかった。

事故発生地点は、岐阜県郡上郡八幡町稻成の竹林内で、事故発生時刻は15時25分ごろであった。」（甲21／34、35頁）

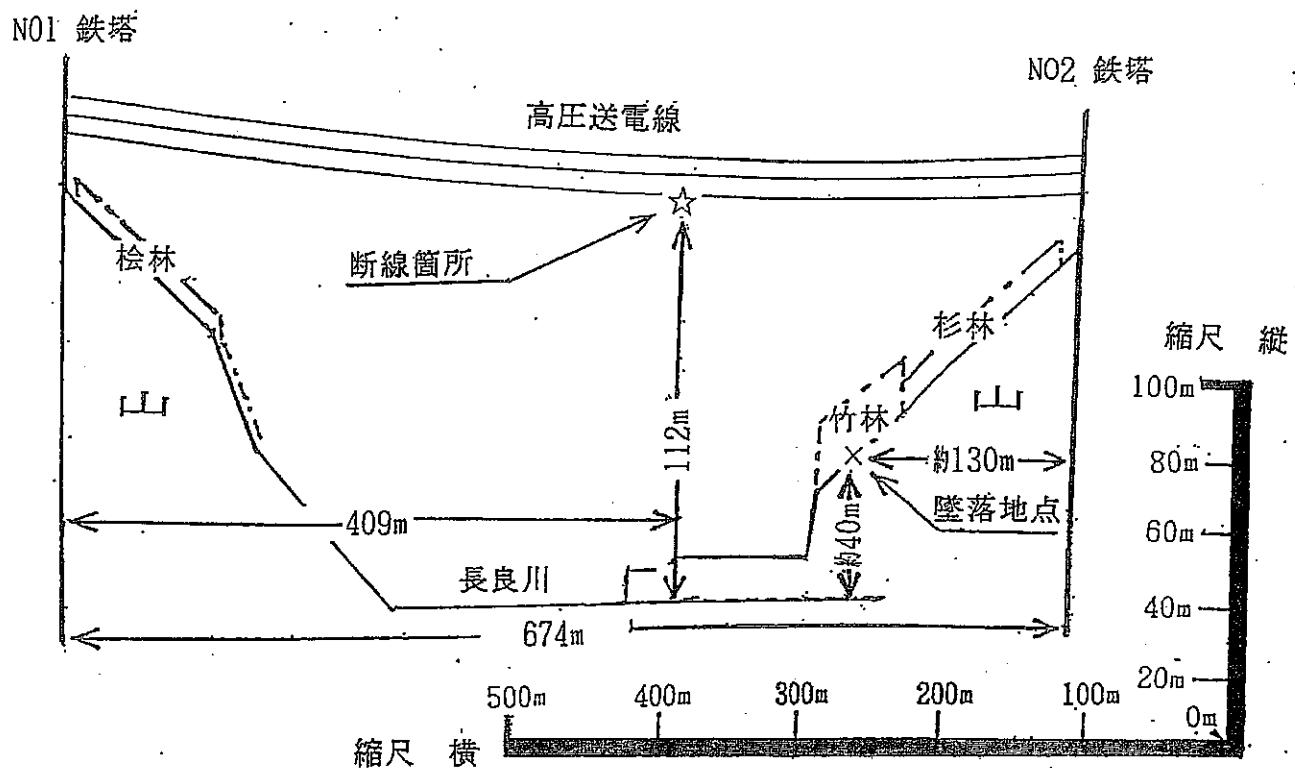
イ 上記事故の事故原因は「本事故は、飛行経験の少ない操縦者が、長良川の谷あいを低高度で飛行中、飛行経路上にある高圧送電線に気づくのが遅れて同高圧線に接触したものと推定される」とされている。

上記事故の特徴は、

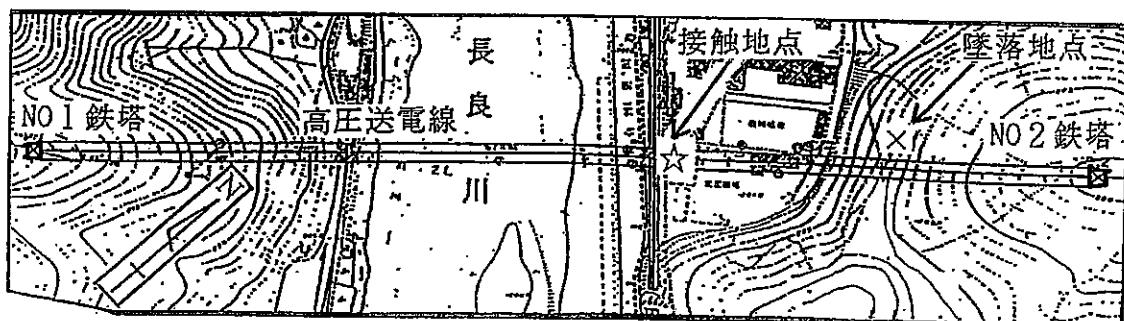
- 1) 接触した送電線の高さは地上112メートルにも達し、明らかに標識が必要であるのに、標識が設備されていなかった。事故現場の地形と送電線の関係は甲21付図2-1、2-2のとおりであり、本件事故の現場と酷似している。
- 2) この高圧送電線は被告中部電力の所有管理するものである。
- 3) にもかかわらず、標識の存在しないことが事故原因として正確に指摘されていなかった。
- 4) この事故をきっかけとして、高圧送電線の危険性に着目した検討が被告中部電力内、被告国内の双方で実施された形跡がない

（次頁に甲21付図2-1、2-2）

付図2-1 事故現場側面図



付図2-2 事故現場平面図



3 その他の類似事故の発生

- ア 平成7年3月25日には、セスナ機が愛媛県松山市吉藤において、地上高さ58～62メートルの送電線に接触して墜落事故を起こしている。事故原因は降下中に雲の中に入り、送電線に接触したものとされている。やはり、事故現場は山あいの鉄塔間である。山間部における送電線の危険性を示す事故であり、この送電線にも標識が必要だったと考えられる事案であるが、事故調査報告書にそのような記載はない（甲22）。
- イ 平成9年11月2日にはセスナ機が写真撮影後に熊本県八代郡坂本村において、山あいの鉄塔間の送電線に接触して墜落している。接触点の地上からの高さは不明であるが、山頂にある鉄塔付近に航空機が激突しており、山間部の送電線の危険性を示す事故であることは明らかである。接触点そのものは鉄塔に近いため地上高さは制限内であるかもしれないが、この鉄塔間の送電線そのものについては制限高度を上回る部分があるものと推定されるが、事故調査報告書には送電線の高度自体を調査した形跡がない（甲23）。

4 送電線は独立の物件である

- ア はじめに

本件事故の大きな原因は被告中部電力がその所有する本件墜落場所の送電線について、法令に基づき設置すべき航空障害標識を設置しなかったことにある。

- イ 航空障害標識の関係法令

事故調査報告書（甲2の1）は9～11頁において、航空障害標識の関係法令について次のように述べる。

「航空法における航空障害標識（航空障害灯及び昼間障害標識の総称。以下同じ）に関する規定は、次のとおりである。

(1) 航空法第51条第1項（航空障害灯）

地表又は水面から60m以上の高さの物件の設置者は、国土交通省令で定めるところにより、当該物件に航空障害灯を設置しなければならない。但し、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

(2) 航空法第51条の2第1項（昼間障害標識）

昼間において航空機からの視認が困難であると認められる煙突、鉄塔その他の国土交通省令で定める物件で地表又は水面から60m以上の高さのものの設置者は、国土交通省令で定めるところにより、当該物件に昼間障害標識を設置しなければならない。

(3) 航空法施行規則第132条の2第1項（昼間障害標識設置物件）法第51条の2第1項の規定により昼間障害標識を設置しなければならない物件は、次に掲げるもの（国土交通大臣が昼間障害標識を設置する必要がないと認めたもの及び高光度航空障害灯又は中光度白色航空障害灯を設置するものを除く。）とする。

3 架空線及び繫留気球（その支線を含む（抜粋））

(4) 航空法施行規則第238条（届出）

次の表の上欄（本書では左）に掲げる者は、同表中欄（同中）に掲げる場合に該当することとなったときには、遅滞なく（中略）同表下欄（同右）に掲げる事項、氏名又は名称、住所その他必要な事項を付記してその旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

（抜粋）

届出義務者	届出を行う場合	付記事項
7 航空障害灯の設置者	法第51条第1項又は第2項の規定により航空障害灯を設置した場合	1 設置した期日 2 設置した物件の所在地並びにその緯度及び経度 3 設置した物件の種類、高さ及び海拔高 4 設置位置、種類及び数量を記入した図面
9 昼間障害標識の設置者	法第51条の2第1項の規定により昼間障害標識を設置した場合	1 設置した期日 2 設置した物件の所在地並びにその緯度及び経度 3 設置した物件の種類、高さ及び海拔高 4 設置の方法を記入した図面

(5) 航空障害灯及び昼間障害標識の設置免除の事務処理基準

昭和43年10月23日制定（航空第387号）、平成15年12月22日一部変更
(国航空第930号、国空保第397号（別添参照））」

ウ 本件送電線についての航空障害標識が設置されていないことが違法であること

事故調査報告書（甲2の1）は11頁において、次のように述べ、本件送電線についての航空障害標識が設置されていないことが違法であることを明言している。

「同機が接触した送電線は、それ自体で1つの物件であって国道からの高さが約15.2mあり、航空法第51条第1項及び第51条の2第1項の航空障害標識を設置しないことについて国土交通大臣が許可又は承認しない限り、航空障害標識を設置しなければならない物件に該当していたが、航空障害標識は設置されていなかった。」

エ 航空障害標識が設置されていないことについて事故調査報告書の認定

また、事故調査報告書（甲2の1）は11頁において、設置すべき航空障害標識が設置されていなかった理由について、次のように説明する。

「中部電力は、送電線の地表面からの高さについては、線下の地形で千差万別であって高さが特定しにくいが、送電線は必ず鉄塔の下になり、鉄塔と一連の物件であると考えていた。航空機から視認しやすいのは鉄塔であり、鉄塔が60m以上の場合に、鉄塔に航空障害標識を設置するかどうかの判断をしていた。」

オ 被告中部電力の法解釈の誤り

しかし、このような解釈は、鉄塔と送電線という別個の物件を一つのものとみなしている点で誤りである。送電線は鉄塔に比して、より視認することが困難であり、現実に送電線が高さ60メートル以上の空間を横切っていれば、鉄塔の高さに関係なく航空安全に致命的危険性をもたらす。このことは、通常人の安全感覚で考えれば、直ちに思い至る事柄であり、また、中部電力の所有管理する送電線を含めて前記のような事故が続発していたのであり、現実の危険性については十分認識することが可能だった。被告中部電力の主張は法解釈の問題以前の明白な誤りである。

カ 事故調査報告書の記載の信頼性

更に検討すると、被告中部電力がこのような法解釈によって、送電線の設置をしなかったという説明自体の真実性に疑問がある。すなわち、以下に指摘する諸事実

を総合すれば、被告中部電力も被告国も高さ 60 メートルの送電線に航空障害灯と航空障害標識の設置が必要であることを知りながら、故意にその設置を怠っていたと言わざるを得ない。

5 平成 15 年「航空障害灯等の規制のあり方に関する検討会報告」（甲 6 の 2）

ア 規制緩和のための検討

平成 15 年 6 月 13 日国土交通省航空局管制保安部保安企画課は、「航空障害灯等の規制のあり方に関する検討会報告」を公表した。この報告は、規制緩和をすすめる観点から航空障害灯等の削減を目的として設置され、複数のビルが群立しているときなどに航空障害灯の設置数を削減したり、ライトアップされた建物については消灯を認めるなどの報告をまとめている。

イ 送電線への航空障害標識の設置を求める運航者側の意見

しかし、この報告書には次のような記載も見られる。規制緩和の方向に対して、運航者側の見解を求めるため意見交換及びアンケート調査を行った結果「山岳部での設置基準高の引き下げや送電線への球形標示物の設置などむしろ強化すべきとの意見もあり」とされている（同報告 4 頁）。

一般からの意見募集の中でも、「鉄塔間、山頂間、離島間を結ぶ送電線・ケーブル等」には設置すべきであるという意見が寄せられている。

「外国では送電線鉄塔間の最上部を結ぶ避雷ワイヤーに一定間隔で球状の物体の設置が見られるが、上記に対するこのような視認性を高める工夫」を求める意見も掲載されている。

このような意見は、設置基準高を超える高さの送電線について未設置箇所が多いことを前提として、このような送電線への航空障害標識の設置を求め、さらに仮に設置基準高以下でも山岳部ではより危険性が増すため、むしろ設置基準高を下げるなどを求める意見が多数表明されていたことがわかる。

ウ これに対して設置者（電力）側の意見としては、高層ビルだけでなく、鉄塔についても可能な限りの規制緩和をするように求めている。

エ 被告国土交通省の見解

「鉄塔等の線状構造物は、夜間においてもその見え方がビルと全く異なり、極めて視認性が悪いこと、また、送電線が付随する鉄塔の場合は、鉄塔の分布や地形な

どと照らし合わせて送電線を含む障害物の全容が認識され、回避可能となる物件であることから、ビルと同様に扱うことが困難な物件であり、諸外国においてもビルとは異なる扱いがなされています。」と答えるにとどまっている。

結局、鉄塔については規制緩和をしないということが決められただけで、運航者側が求めていた山岳部における設置基準高の引き下げや送電線への航空障害標識の設置は勧告されなかつたのである。

この報告書によれば、次のような重大な事実が判明する。

- 1) 鉄塔や送電線は極めて視認性が悪いこと
- 2) 送電線が鉄塔とは別個の障害物であることが前提で議論がなされていること
- 3) 鉄塔への航空障害標識は鉄塔の分布と地形から送電線を含む障害物の全容を認識させる機能を持つものであること
- 4) 送電線への航空障害標識の設置を求める意見が運航者側から寄せられていたこと
- 5) 山岳部の航空障害物の危険性を指摘し、設置基準高の引き下げを求める意見も出されていたこと

オ 被告航空障害標識の設置されていた箇所もあった

被告中部電力の解釈が誤りであることを示す次のような事実（甲2の1事故調査報告書11頁）がある。

「航空局の調査によれば、昼間障害標識が設置されている送電線は全国で3ヶ所である」という。これらの物件についても、航空法施行規則238条に基づく届け出はなされていた。件数は少ないが、現実に航空障害標識を設置していた箇所があるということは、被告中部電力の解釈が誤りであり、かつ誤っていることについて少なくとも過失があることを示している。

第8 本件墜落事故の原因その4－被告国

1 送電線はそれ自体で一つの物件であり、高さが60メートル以上であれば、航空障害標識を設置しなければならないものであったこと

「同機が接触した送電線は、それ自体で1つの物件であって国道からの高さが約

152mあり、航空法第51条第1項及び第51条の2第1項の航空障害標識を設置しないことについて国土交通大臣が許可又は承認しない限り、航空障害標識を設置しなければならない物件に該当していたが、航空障害標識は設置されていなかつた。」（甲2の1／15頁）

2 被告国は、高さ60メートル以上の送電線で、航空障害標識が未設置の箇所が多数に及ぶことを認識していた。少なくとも、予見することができた。

まず、被告国の航空事故調査委員会は、前記した平成5年12月23日事故、平成7年3月25日事故、平成9年11月2日事故により、高さ60メートル以上の送電線であって、航空障害標識が未設置の箇所があることを認識し、あるいは認識することができた。

前記したように、平成15年の「航空障害灯等の規制のあり方に関する検討会報告」（甲6の2）をまとめるための調査と意見交換の経緯の中で、被告国（国土交通省航空局）は次の事実を認識した。

- 1) 鉄塔や送電線は極めて視認性が悪いこと
- 2) 送電線が鉄塔とは別個の障害物であることが前提で議論がなされていること
- 3) 鉄塔への航空障害標識は鉄塔の分布と地形から送電線を含む障害物の全容を認識させる機能を持つものであること
- 4) 送電線への航空障害標識の設置を求める意見が運航者側から寄せられていたこと
- 5) 山岳部の航空障害物の危険性を指摘し、設置基準高の引き下げを求める意見も出されていたこと

なお、国土交通省はヘリコプターが航行中に目視困難な送電線等の障害物を検出し、その危険を判定できる「ヘリコプターの障害物探知・衝突警報システムに関する研究」のため、独立行政法人電子航法研究所に委託研究を平成13年から行っていた（甲36）。

このような研究が実施されていること自体が、国土交通省の担当者が、ヘリコプターが送電線に接触して墜落する可能性が高いことを十分認識し、その防止のための対策が急務であることを知っていたことを示している。

3 被告国（国土交通省）は、航空機の航行の安全を保障するため、航行の障害となる物件には確実に航空障害標識を設け、航行する航空機やヘリコプターが航行障害物に接触衝突して事故が発生することを未然に防止するべき注意義務があった。

4 2のような事情のもとでは、すくなくとも、被告国（国土交通省）は、高さ60メートル以上の送電線であって、航空障害標識が未設置の場所が全国にどの程度あるかを調査するべきであった。

そして、平坦な場所に鉄塔が建っており、その高さが60メートルを超えるような場合には、鉄塔に航空障害灯が設置されていれば、鉄塔の分布と地形から送電線を含む障害物の全容を認識することができ、送電線自体に航空障害標識を設置する必要性は比較的小さい。

これに対して、鉄塔自体の高さは60メートル以下で、航空障害灯が設置されていないにもかかわらず、その間の送電線の高さが60メートル以上となっている、本件のような箇所（本件現場のような谷合や島と島の間の送電線が代表的であろう。）については、ただでさえ視認性の低い鉄塔自体が航空障害灯の欠如によりほとんど視認することができず、極めて危険性が高いことが明らかであるから、このような箇所についての航空障害標識の設置を直ちに命ずるべき義務があった。

山岳部での設置基準高の引き下げを望む意見も、本件のような危険箇所における航空障害標識の設置を求める趣旨である。

5 ところが、被告国（国土交通省航空局）は、このような航空実態調査をすることもなく、また、本件のような極めて危険性の高い航空法違反箇所についても認識することができず、高さ150メートルにも達する送電線に航空障害標識がない実態を看過して、本件事故発生に至るまで、何の措置も講じなかつた。

6 結論

このような被告国の不作為は、明らかに本件事故と相当な因果関係のある事故原因の一つである。

第9 航空・鉄道事故調査委員会の調査による事故原因

1 航空・鉄道事故調査委員会は、2005年3月25日に公表した航空事故調査報告書（甲2の1）において、事故原因について、次のように指摘している。

「4 原因

本事故は、同機が、交通事故現場へ報道取材に向かい飛行中、送電線の存在に気付かなかつたため、送電線に接触し、機体を損傷して操縦不能となり、河川敷に墜落して機体が大破するとともに、搭乗者が死亡したことによるものと推定される。

同機の機長が、送電線の存在に気付かなかつたことについては、次に掲げる要因が関与したものと推定される。

- (1) 送電線に航空障害標識が設置されていなかつたため、鉄塔及び送電線が背景に溶け込み、それらの発見が難しかつたこと
- (2) 取材現場付近の送電線の場所を確実に把握していなかつたこと
- (3) 取材現場付近において高度を下げた際、機外の見張りが十分でなかつたこと」(16頁)

このような事故原因の指摘は、前記した原告らの主張する事故原因に沿うものであり、すくなくとも矛盾するものではない。

2 なお、上記調査報告書には、被告SBCに対して責任を追求する記述がほとんどない。しかし、記述がないのは、「信越放送株式会社は、(航空)法第125条第2項の航空機使用事業者ではないことから、同社に対する詳細な調査は行っていない」(質問主意書に対する回答書)に過ぎず、航空・鉄道事故調査委員会が被告SBCの責任を否定したわけではないことを念のため、付け加えておく。

第10 被告らの責任

1 被告SBC関係その1～安全配慮義務違反

ア 被告SBCは、雇用者として、従業員に対し、本質的に危険を伴う取材飛行をできる限りさせないように配慮する義務及び取材飛行を行わせる場合もその危険性を最小のものとするため、情報を提供し、安全上の指示を行う注意義務があった。

しかし、次に述べるとおり、被告SBCは、上記義務に違反した。

イ 取材飛行回避義務違反

取材飛行は、通常の定期運航便や観光運航便などと異なり、現場の状況に応じた柔軟な飛行、状況の変化などによる予定外の飛行などが頻繁に行われるため、自ずから危険を伴うものと言わざるを得ない。被告SBCが作成した「航空取材ハンドブック」11頁においても、出発前に行うこととの最重要点事項として、「デスクは万事に余裕をもって、事前の打ち合わせを確実に行って下さい。特にデスクに必要なものは、『無理な飛行計画を立てない』ということです。」が指摘されており、安易なヘリコプター取材を行わないよう規定されている。

しかるに、第4の1に記載したとおり、被告SBCは、TBSの要請に従い、必ず、昼時間帯のニュースに間に合わせなければならないという目的のため、本件ヘリコプター取材の必要性を十分に検討することなく、また、被告SBCと被告中日本航空との間のヘリコプター運航契約における残存契約時間を消化するために安易に航空取材を実施し、取材飛行回避義務に違反した。

ウ 取材飛行安全運航実現義務

被告SBCは、従前、契約していたエース航空が倒産したため、本件墜落事故の1年半前に、被告中日本航空との間で、業務委託契約を締結した。第5で述べたとおり、取材飛行は危険な行為であるから、被告SBCには、できる限りその危険性を軽減し安全運航を実現する義務があった。しかし、第5の4で述べたとおり、その時点で、中日本航空は事故を多発し、国土交通省から業務改善命令及び業務改善勧告を受けており、安全性を軽視する会社であることは明白であった。したがって、被告SBCは、中日本航空と業務委託契約を締結すると従業員を危険に晒すことになることを容易に知り得たにもかかわらず、コストを重視して、安易に中日本航空と契約をした(①)。さらに、第4の2及び3に記載したとおり、②ヘリコプター取材の際に必要となる注意を取材飛行の要否・是非を判断する立場にある部長やデスクに徹底するための社内研修などの周知方法を講じることなく、③取材目的地が送電線による事故の危険が高い地域であることをデスク・部長をして、中日本航空、搭乗スタッフに徹底する措置をとっていないばかりか、④社内外からの改善要請にもかかわらず、自ら運航契約を締結しているヘリコプターのカメラ防振装置を性能を当時他社で採用されていたレベルまで高めることなく、⑤同装置の性能不足から

日常的に低空飛行をくり返し、航空安全上危険な状態をくり返していたことを放置し、⑥長岡デスクをして、日頃から、「いい絵」を撮れという圧力を加えて、被告中日本航空機長に、無理な低空飛行を行わせていたのである。

よって、被告SBCが、取材飛行を安全に運航させる義務に違反したことは明白である。

2 被告SBC関係その2～上積み労災補償

ア 被告SBCは、志奈の所属していたSBC信越放送労働組合との労使協定に基づいて、従業員が労働災害によって死亡した場合、弔慰金と退職金を合わせて合計額が4000万円を下回る場合には、4000万円を遺族に支払うことを協定している（いわゆる上積み労災補償）。

イ ところが、被告SBCは、このような支払を提案するとともに、このような支払によって、原告らの損害賠償請求権を放棄するような内容の確認書に署名と押印を求めている。

ウ 原告らはこのような確認に応ずることができないため、右労災補償金を受領することができない状態となっている。

エ 本件は労災事件であることは明らかであるから、何の留保もなく、被告SBCは原告方に4000万円を本件損害賠償請求とは別個に支払う義務がある。

3 被告SBC関係その3～事故後の対応

ア 被告SBCの塩沢鴻一社長は、本件墜落事故翌日（2004年3月8日）、原告方が宿泊していた旅館つたやで、原告の4人および原告三好一徳の妻美穂に対し、「三好記者は元気が良かったから、自分から『ヘリを飛ばしましょう、私が乗ります、乗ります』と言ったのかも知れませんよ」と発言し、原告らを深く傷つけた。

実際には、志奈は、上記のような発言はしていない。

イ さらに、被告SBCの菱山部長及び長岡デスクは、事故の経過について原告方に説明する道義的義務を負っているが、当日原告らの要求にもかかわらず、原告らとの面談を避けようとして説明義務を果たそうとしなかった。

ウ また、塩沢社長は原告らによる再三の要求の結果、しぶしぶ志奈の葬儀にのみ出席したが、自ら哀悼の意を原告方に表明するべく原告方に挨拶に来ることもなく、

逆に原告三好政寛が挨拶に伺う始末であった。さらに葬儀後、原告らに一言の挨拶もなく立ち去っていた。

菱山部長及び長岡デスクは、志奈の直接の上司であり事故当日へり取材の命令を志奈に出した者であるにもかかわらず、通夜にも葬儀にも出席せず、原告らに対し、直接哀悼の意を表明することはなかった。

エ 加えて、被告SBCは、社内規程に基づく災害補償等の連絡を、通常人の感覚で考えれば、原告らに面会あるいは少なくとも電話するなどして直接に説明すべきであるところ、原告らに対し直接連絡をとらず、簡素な書面の一方的郵送によってのみ行い、不明な点や疑問点があればむしろ原告らから被告に連絡してくるよう伝えてきた。

オ 被告SBCは、上記一連の行動によって原告らに精神的苦痛をもたらしたのであり、原告らに対する賠償金を支払う義務を負っている。

4 被告中日本航空関係その1～民法715条に基づく責任

ア 本件ヘリコプターの鈴木機長は、ヘリコプター操縦者として、事前の準備及び運航中における安全な操縦によって、ヘリコプターを送電線などの障害物に接触させではない義務を負っているのは、当然である。

イ 航空法においても、出発前の確認に関し、「機長は、国土交通省令で定めるところにより、航空機が航行に支障がないことその他運航に必要な準備が整っていることを確認した後でなければ、航空機を出発させてはならない」(第73条の2)と規定され、また、操縦者の見張り義務に関しては「航空機の操縦を行っている者は、航空機の航行中は、当該航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないように見張りをしなければならない」(第71条の2)と規定されている。

ウ しかるに、鈴木機長は、事前に送電線の存在を確認することなく、本件ヘリコプターを最低安全高度ぎりぎりまで下げたまま、漫然と運航させ、その結果、本件ヘリコプターを送電線に接触させ、墜落させたのである。

鈴木機長が本件送電線を発見できなかった原因は、上記のような運航状況から、
①本件交通事故現場付近が山岳地帯における川筋であり送電線や索道がある可能性が大きいにもかかわらず、離陸前に送電線などの有無及び場所を確認しないまま離

陸し、②本件交通事故現場に向かう途中においても、送電線などの有無及び場所を確認しないまま、③前日降った雪のため、灰色の鉄塔及び送電線が、背景に溶け込んでおり、意識して見ないと双方とも発見が非常に難しい状況であったにもかかわらず、本件交通事故現場に向けて、最低安全高度ぎりぎりの高度約150メートルで漫然と飛行したことがあるというほかなく、鈴木機長には重大な過失があった。

エ なお、被告中日本航空においては、鈴木機長が、以前、池上所長との間で、送電線の場所を記入した地図を眺めながら、南木曽付近は危ない場所だと話したことがあり（甲2の1事故調査報告書3頁）、読書付近に送電線が存在していることについてはある程度認識はしていた（同報告書15頁）。

したがって、鈴木機長はこの地域が送電線によって危険な地域であることを認識していた。にもかかわらず、このような低空飛行を行ったことは、被告SBCからの強い要望があったためとしか考えられない。

オ 鈴木機長の本件ヘリコプター運航行為が、被告中日本航空の事業の執行に付いて行われたものであることは明白である。

カ よって、被告中日本航空は、715条、709条により、原告らの損害を賠償する責任を負う。

5 被告中日本航空関係その2～自らの過失責任

ア 被告中日本航空は、以下に述べるとおり、航空計画立案時に、航路上の危険物件を特定し、これを操縦者に徹底しておくべき義務を負っていたにもかかわらず、その義務に違反した。

イ 被告中日本航空は、報道取材が緊急になされるものであり、安全面での配慮がおそらくになる危険があるため、社内規定「報道取材実施要領」（甲11）を作成した。同要領には、以下のようない内容が定めてあった。

① 「2. [報道S/Bの心構え]」の項において、「(2) 普段より緊急取材用の準備を！！」「報道取材においても準備が成功のほとんどを占める」と記載されているうえ、「② その他、取材関連の準備把握」との見出しのもと、準備把握しておくべき事項として、「危険な送電線」が指摘されている。

② また、「5. 安全運転の基本」の「(1) 報道取材に関する前向きの研究」の項において、「④山間部や島と島、本島と島との障害物を地図上にプロット。（送電

線、索道等)」と記載されている。

③ さらに、「5. 安全運転の基本」の「(3) 飛行中の注意事項」の「⑥カメラマンとのコミュニケーション」の項において、「イ、予測できる事はカメラマンに伝える」との項目をもうけ、伝える事項として、「山間部の障害物（送電線、索道の様子、）」を挙げている。

ウ 被告中日本航空は、自ら上記のような規程を設けており、報道取材の際には送電線などの危険物の存否・場所について確認するよう機長に指示する義務を負っているにもかかわらず、「事故当日、取材場所の確認に使用した地図及び機長が飛行の際所持していた地図には送電線等の障害物が記載されていなかった」（甲5の1／2頁）のである。

質問主意書（甲10の1）に対する答弁書（甲10の2）においても、送電線、索道等の障害物を地図上にプロットしなかった旨記載されており、事故調査報告書（甲2の1）においても、鈴木機長が送電線の場所を記入した地図のコピーを持って行ったかどうかを確認することを怠った旨記載されている（3頁）。

エ しかも、被告中日本航空は、第5の4で述べたとおり、事故を多発し、国土交通省から業務改善命令などを受けていた。それにもかかわらず、本件事故を発生させたことは、それ自体、業務改善命令を受けた者の義務として行うべき安全運航に向けた十分な社内体制を確立していなかったことを意味する。

オ よって、被告中日本航空は、自らの過失に基づいて原告らの損害を賠償する義務を負う。

6 被告中部電力関係

危険工作物の所有者責任

送電線が一つの物件であり、その高さが60メートル以上であれば、昼間障害標識、航空障害灯が必要であることは自明と考えるが、本件事故以前に、高さ60メートル以上の送電線について、昼間障害標識、航空障害灯が必要であるという認識を欠いた過失がある。

危険な工作物を設置しながら、その改善策（昼間障害標識、航空障害灯が必要）を講じなかった責任がある。

7 被告国関係～国家賠償責任

- ア 平成5年の事故調査の過程で、航空障害標識を設置すべきであるにもかかわらず、設置されていない箇所が存するという事実を認識し、他にもそのような箇所が多数にのぼるのではないかという疑問を持って調査するべきであった。
- イ 送電線に、昼間障害標識の設置されていた3ヶ所については、本件事故よりも10年以上も遡って、航空法施行規則238条に基づく届け出がなされており、かつ、60か所の送電線について昼間障害標識の設置義務を免除する申請がなされていたのであり、当然、586か所にも上る他の類似箇所についての昼間障害標識を設置させる義務があることを気づくことができたはずであること。
- ウ 平成15年報告を作成する過程で、「鉄塔間、山頂間、離島間を結ぶ送電線・ケーブル等」には航空障害標識を設置すべきとの意見も出されており、少なくとも、危険箇所を調査して、議論をするための材料を集めるべきであった。
- エ 平成16年5月26日の第1回送電線等の航空障害標識のあり方検討会では、岩崎航空局管制保安部長は「ご案内のとおり今年3月南木曽町で事故がありました。原因については事故調査委員会の結果を待ちたいところでございますが、接触した送電線に障害標識が設置されていなかったことが判明しております。その後いろいろと調査した結果、私どもの電力会社に対する指導が不足していたかもしれません、全国にもかなりついていないものがあることがわかったところであります。ですが、やはり法律で設置の義務がある以上、つけることが基本なんだと思います。これらの問題を何とかするために、本検討会を立ち上げることといたしました。」と説明している。この発言は、長年にわたって、違法状態を黙認してきたことが問わず語りに露呈されている。
- オ 本件事故以前に、高さ60メートル以上の送電線について、昼間障害標識、航空障害灯の設置の有無について、航空局が調査を行ったことがあるとすれば、そのような危険箇所について、対策を講ずべき法的責任があった。
- カ 本件事故以前に、航空局には、高さ60メートル以上の送電線について、昼間障害標識、航空障害灯が必要であるという認識があったにもかかわらず、昼間障害標識、航空障害灯の設置の有無について、航空局が調査を行わなかつたとすれば、行政としての責任の放棄であり、やはり法的責任を負うべきである。
- キ なお、国は、航空機の飛行の安全を確保するために、高さ60メートル以上の送電線

で、航空機が飛行する可能性があるものについては、その位置を航空会社に伝える義務を負っているといわざるを得ないが、その義務を果たしていなかった。

ク また、国は、標識の設置など飛行の安全を確保するために必須となる措置については、その実施を確実なものとするため、罰則をもって規制するべきであったが、そのような規制を設ける義務を果たしていなかった。

コ なお、国は、平成17年12月26日、「航空法施行規則の一部を改正する省令」（国土交通省令117号）を公布し、同日、施行した（甲37）。

同省令は、「高さ60m以上の架空線について、（中略）別図に示す地区にあり、主要な道路（高速道路を含む。）、主要な河川及び主要な鉄道等のいずれかと交差する場合に設置すること」とするなどしたものであり（パブリックコメント募集の案内に添付された国交省の説明資料より）、「平成16年3月7日、長野県南木曾町でヘリコプターが高さ152mの送電線に接触し墜落する事故が発生しましたが、事故に係る送電線には航空障害標識の設置がなかったことが判明しました。本来、高さ60m以上の架空線（送電線等）については、それ自体に航空障害標識の設置を必要としている」（同上）ことから、上記のような場所への設置を確実なものとするために公布・施行されたものである。

したがって、国は、このような省令を本件事故前に公布・施行すべきであったし、することは可能であった。

よって、上記省令の公布・施行は、国がその責任を自ら認めた証左といえる。

第11 損害

1 全被告に対する請求

ア 逸失利益

志奈の給与明細（甲32）及び被告SBCの給与規定（甲31）・新賃金規定（甲32）を基に志奈の昇級分を勘案して志奈の生涯賃金を算出すると、67歳までの予測収入は低めに見積もっても9942万8405円（ライピニッツ係数乗じ込み）となる（別紙1参照）。

さらに、生活費控除率0.3を基に算出すると、上記9942万8405円に7割を掛けることになるので志奈の逸失利益は6959万9883円となる。

イ 慰謝料

志奈本人の慰謝料は、その将来が囑望された若者であったことに鑑みると、300万円を下ることはない。

ウ 葬儀費用

葬儀費用は150万円が相当である（赤本基準）。

エ 弁護士費用

弁護士費用は上記1ないし4の合計額1億109万9883円の10%である1010万9988円が相当である。

オ 合計

以上1ないし5の合計額は1億1120万9871円である。

カ 法定相続分

原告三好政寛及び同三好由子の志奈の損害賠償請求権に関する相続割合は、各2分の1である。

したがって、両原告の相続分は各5560万4935円となる。

キ 原告ら独自の慰謝料

原告らはかけがえのない志奈を失ったのであり、その精神的苦痛を慰謝するための慰謝料は各300万円を下ることはない。

また、それぞれの損害額を請求するための弁護士費用は各請求額の10%である30万円が相当である。

したがって、原告らの本項に関する請求額は各330万円となる。

2 被告SBCに対する請求

ア 上積み労災補償

第10の2で記載したとおり、被告SBCは志奈の遺族に対し、上積み労災補償4000万円を支払わなければならぬ。上記4000万円も相続割合に従い、原告三好政寛及び同由子が各2000万円を請求する権利を承継した。

イ 原告ら独自の損害

第10の3記載の損害は、原告ら4者各100万円を下ることはない。

それぞれの損害額を請求するための弁護士費用は各請求額の10%である10万円が相当である。

したがって、原告らの本項に関する請求額は、各110万円となる。

3 まとめ

原告三好政寛及び同由子の損害額は、1及び2記載の金額を合計すると、各800万4935円となる。そのうち、各2110万円は被告SBCに関する損害額である。

原告三好一徳及び同裕子の損害額は、1キ及び2イ記載のとおり、各440万円となる。そのうち、各110万円は被告SBCに関する損害額である。

第11 結論

よって、請求の趣旨記載のとおりの判決を下されたい。

証拠方法

証拠説明書記載のとおりの証拠を提出する。

添付書類

- | | |
|-----------|-----|
| 1 甲号証写し | 各1通 |
| 2 法人登記簿謄本 | 3通 |
| 3 訴訟委任状 | 4通 |
| 4 証拠説明書 | 1通 |

	計算 a		a	$a \times 16 = b$		ライブニッツ 係数		b × ライブニッツ
27歳	144,700	76,500	221,200	3,539,200	1年目	0.9523	3,370,380.2	3,370,380
28歳	148,200	80,500	228,700	3,659,200	2年目	0.9070	3,318,894.4	3,318,894
29歳	151,700	84,500	236,200	3,779,200	3年目	0.8638	3,264,473.0	3,264,472
30歳	155,200	88,500	243,700	3,899,200	4年目	0.8227	3,207,871.8	3,207,871
31歳	158,700	108,300	267,000	4,272,000	5年目	0.7835	3,347,112.0	3,347,112
32歳	165,700	112,700	278,400	4,454,400	6年目	0.7462	3,323,873.3	3,323,873
33歳	169,200	117,100	286,300	4,580,800	7年目	0.7106	3,255,116.5	3,255,116
34歳	172,700	121,500	294,200	4,707,200	8年目	0.6768	3,185,833.0	3,185,832
35歳	175,700	147,900	323,600	5,177,600	9年目	0.6446	3,337,481.0	3,337,480
36歳	178,700	153,100	331,800	5,308,800	10年目	0.6139	3,259,072.3	3,259,072
37歳	184,700	158,300	343,000	5,488,000	11年目	0.5846	3,208,284.8	3,208,284
38歳	187,700	163,500	351,200	5,619,200	12年目	0.5568	3,128,770.6	3,128,770
39歳	190,700	168,700	359,400	5,750,400	13年目	0.5303	3,049,437.1	3,049,437
40歳	193,700	206,400	400,100	6,401,600	14年目	0.5050	3,232,808.0	3,232,808
41歳	196,700	212,000	408,700	6,539,200	15年目	0.4810	3,145,355.2	3,145,355
42歳	199,700	217,600	417,300	6,676,800	16年目	0.4581	3,058,642.1	3,058,642
43歳	202,700	223,200	425,900	6,814,400	17年目	0.4362	2,972,441.3	2,972,441
44歳	205,700	228,800	434,500	6,952,000	18年目	0.4155	2,888,556.0	2,888,556
45歳	208,700	234,400	443,100	7,089,600	19年目	0.3957	2,805,354.7	2,805,354
46歳	208,700	240,000	448,700	7,179,200	20年目	0.3768	2,705,122.6	2,705,122
47歳	208,700	260,100	468,800	7,500,800	21年目	0.3589	2,692,037.1	2,692,037
48歳	211,700	265,700	477,400	7,638,400	22年目	0.3418	2,610,805.1	2,610,805
49歳	213,300	271,300	484,600	7,753,600	23年目	0.3255	2,523,796.8	2,523,796
50歳	214,900	276,900	491,800	7,868,800	24年目	0.3100	2,439,328.0	2,439,328
51歳	216,500	282,500	499,000	7,984,000	25年目	0.2953	2,357,675.2	2,357,675
52歳	218,100	288,100	506,200	8,099,200	26年目	0.2821	2,284,784.3	2,284,784
53歳	219,700	293,700	513,400	8,214,400	27年目	0.2678	2,199,816.3	2,199,816
54歳	221,300	299,300	520,600	8,329,600	28年目	0.2550	2,124,048.0	2,124,048
55歳	222,900	304,900	527,800	8,444,800	29年目	0.2429	2,051,241.9	2,051,241
56歳	224,500	306,300	530,800	8,492,800	30年目	0.2313	1,964,384.6	1,964,384
57歳	224,500	307,700	532,200	8,515,200	31年目	0.2203	1,875,898.6	1,875,898
58歳	224,500	309,100	533,600	8,537,600	32年目	0.2098	1,791,188.5	1,791,188
59歳	224,500	310,500	535,000	8,560,000	33年目	0.1998	1,710,288.0	1,710,288
60歳	7割 12ヶ月 4,494,000			5,992,000	34年目	0.1903	1,140,277.6	1,140,277
61歳				5,992,000	35年目	0.1812	1,085,750.4	1,085,750
62歳				5,992,000	36年目	0.1726	1,034,219.2	1,034,219
63歳				5,992,000	37年目	0.1644	985,264.6	985,264
64歳				5,992,000	38年目	0.1566	938,347.2	938,347
65歳				5,992,000	39年目	0.1491	893,407.2	893,407
66歳				5,992,000	40年目	0.1420	850,864.0	850,864
67歳				5,992,000	41年目	0.1352	810,118.4	810,118
					合計		99,428,405	