

訴 状

2007年12月14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 只 野 靖

当事者の表示 別紙当事者目録記載のとおり

米軍横須賀基地原子力艦船上空の航空機飛行制限等請求事件

訴訟物の価額 800万円（算定不能）

ちょう用印紙額 4万2000円

請求の趣旨

（民事訴訟）

- 1 国土交通大臣は、別紙施設目録記載の米軍横須賀基地に米軍原子力空母又は米軍原子力潜水艦が入港している間、「TAURA」ポイントと「YOKOSUKA VOR/DME」を結ぶ経路について、航空機を飛行させてはならない。

（行政訴訟）

- 2 国土交通大臣は、東京国際空港（羽田空港）から離陸しようとする航空機について、別紙施設目録記載の米軍横須賀基地に米軍原子力空母又は米軍原子力潜水艦が入港している間、「TAURA」ポイントと「YOKOSUKA VOR/DME」を結ぶ経路を飛行する飛行計画については、航空法（昭和27年7月15日法律第231号）97条1項の承認を与えてはならない。

（国家賠償請求訴訟）

- 3 国土交通大臣は、別紙施設目録記載の米軍横須賀基地に米軍原子力空母又は米軍原子力潜水艦が入港している間、「TAURA」ポイントと「YOKOSUKA VOR/DME」を結ぶ経路について航空機を飛行させた場合、原告1名につき入港中1日あたり1000円の割合による金員を支払え。

4 訴訟費用は、被告の負担とする。

との判決を求める。

請求の原因

第1 当事者等

1 本件の概要

本件は、米軍横須賀基地の上空が、東京国際空港（羽田空港）から離陸しようとする航空機の主要な離陸ルートになっているにもかかわらず、米軍原子力空母又は米軍原子力潜水艦（以下、両者を併せて「米原子力艦船」ともいう）が入港中であるか否かにかかわらず、その上空については航空機の飛行が何ら制限がかけられていないところ、かかる状態を継続した場合には、航空機が米原子力艦船に衝突するおそれが否定できず、その場合、重大な原子力災害が発生するおそれがあることから、少なくとも、米軍横須賀基地に米原子力艦船が入港中の期間においては、同基地の上空を航空機が飛行することを制限することにより、航空機の墜落による原子力災害を未然に防止することを目的とするものである。

2 民事訴訟と行政訴訟を併合請求した理由

本件は、原告らと被告を共通として、請求の趣旨1は民事訴訟の形式で、同2は行政訴訟の形式で、それぞれ提起したものである。この2つの請求の関係について、原告らは次のように考えるものである。

そもそも、本件の目的を達成するためには、端的に民事訴訟の形式で、航空機の飛行についての規制権限を有する国に対して、人格権に基づき、当該ルートを通過する航空機の飛行禁止を求めるのが最も直裁であると考えられるところ、民事上の請求として一定の時間帯につき航空機の離着陸のために国営空港の供用の差止めを求めた大阪国際空港事件の最高裁昭和56年12月16日大法廷判決は、「本件空港の離着陸のためにする供用は運輸大臣の有する空港管理権と航空行政権という二種の権限の、総合的判断に基づいた不可分一体的な行使の結果であるとみるべきであるから、右被上告人らの前記のような請求は、事理の当然として、不可避的に航空行政権の行使の取消変更ないしその発動を求める請求を包含することとなるものといわなければならない。したがって、右被上告人らが行政訴訟の方法により何ら

かの請求をすることができるかどうかはともかくとして、上告人に対し、いわゆる通常の民事上の請求として前記のような私法上の給付請求権を有するとの主張の成立すべきいわれはないというほかはない。」として、「民事訴訟の手續により一定の時間帯につき本件空港を航空機の離着陸に使用させることの差止めを求める請求にかかる部分は、不適法というべきである。」旨判示している。

この点、大阪国際空港事件は、「一定の時間帯につき航空機の離着陸のために国営空港の供用の差止めを求める請求」であるところ、これに対して、本件民事訴訟は、空港自体の供用の差止めではなく、米軍横須賀基地に米原子力艦船が入港中に限って、しかも、その上空を通過する航空機に限定して飛行の差止めを求めるものであって、請求内容は全く別個であり、大阪国際空港事件の判示は、本件の民事訴訟に妥当せず、本件民事訴訟が適法であるとされる可能性も十分に考えられる。

しかしながら、全く逆に、大阪国際空港事件と同様、本件民事訴訟の請求も、航空行政権の行使にかかわるもの等と判断され、その結果、本件民事訴訟の適法性が否定される可能性もまた否定できず、その場合には、大阪国際空港事件の判示のとおり、「行政訴訟の方法により何らかの請求をする」ほかないことになる。

そこで、原告らとしては、このような訴訟類型の選択のリスクを回避し、本件について確実に実体審理が行われることを確保するため、民事訴訟及び行政訴訟を同時に併合提起したものである。

本件民事訴訟と本件行政訴訟は、原告と被告とを同一とし、争点や証拠もほとんど共通であり、併合の要件がある。両訴訟を併合の上、同時に判決がなされれば、裁判所によって判断が区々となることも避けられるのであって、訴訟経済の点からも優れている。また、このように併合審理することに、他に何らの不都合も見あたらない。

従って、両請求は、同一裁判所で関連事件として併合審理され、同時に判決がなされるべきである。

3 被告国

被告国は、日米安全保障条約等に基づき、米軍に対して、横須賀基地を供用している一方で、航空法に基づき、「航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るため」（航空法1条）、航空機の航行に適する空中の通路を航空

路として指定したり（同法37条1項）、航空機の飛行計画に承認を与える（同法97条）などして、航空機の飛行に関して規制権限を有しているものである。

4 原告ら

原告らは、神奈川県横須賀市、同県横浜市及び千葉県習志野市に在住する一般市民であり、いずれも、航空機が米原子力艦船に衝突し原子力災害が発生した場合、生命・身体の安全を侵害されるおそれのあるものである。

第2 米原子力艦船が入港中の航空機墜落による原子力災害発生危険性

1 原子力発電所等の原子力施設の上空については、航空機の飛行が制限されていること

(1) 我が国では、電力会社の原子力発電所等の原子力施設が全国に散在しているところ、原子力施設の上空の航空機の飛行に関しては、運輸省航空局長通達「原子力関係施設上空の飛行規制について」（昭和44年7月5日付空航第263号、甲1）（「263号通達」）が以下のとおり定めて、航空機の飛行を制限している。

「1 施設附近の上空の飛行は、できる限り避けさせること

2 施設附近の上空に係る航空法第81条ただし書の許可は行わないこと」

(2) さらに、アメリカにおけるいわゆる9.11事件の後、国土交通省航空局長通達「原子力施設上空の飛行規制について」（平成13年10月16日付国空航第884号、甲2）（884号通達）は、社団法人日本航空機操縦士協会に対して、以下のとおり通知し、改めて、原子力関係施設上空において、航空機の飛行の制限を継続することを確認している。

「原子力施設上空の飛行規制について

標記については、昭和44年7月5日付空航第263号をもって、航空機による原子力関係施設に対する災害を防止するため、施設付近の上空の飛行はできる限り避けるよう要請し、原子力関係施設の位置等についてはAIPをもって周知してきたところであるが、今般のアメリカ合衆国における連続テロ事件の発生にかんがみ、上記通達の趣旨について再度傘下会員に対し周知徹底するよう取り計らわれない。

本件については、航空情報（ノータムR J T D）を発行する予定である。

なお、原子力関係施設付近の上空に係る航空法第 81 条但し書の許可については、従来通り行わないこととしているので、念のため申し添える。」

(3) 航空路誌における原子力施設の記載

ア 航空路誌（甲 3 はその抜粋。「A I P」ともいう）とは、下記航空法 99 条及び同法施行規則第 209 条の 2 に基づき、国が発行する航空情報の一つであり、航空機の運航のために必要な恒久的情報を収録したものである。

航空法 99 条

「国土交通大臣は、国土交通省令で定めるところにより、航空機乗組員に対し、航空機の運航のため必要な情報を提供しなければならない。」

航空法施行規則 209 条の 2

「1 航空情報の内容は、次に掲げる事項とする。

- 一 飛行場及び航空保安施設の供用の開始、休止、再開及び廃止、これらの施設の重要な変更その他これらの施設の運用に関する事項
- 二 飛行場における航空機の運航についての障害に関する事項
- 三 第七十三條の飛行禁止区域及び飛行制限区域に関する事項
- 四 第八十九條第一項第一号の飛行の方式、同項第二号及び第三号の規定による気象条件並びに同項第三号の規定による進入限界高度並びに第二百四條の規定による気象条件に関する事項
- 五 航空交通管制に関する事項
- 六 ロケット、花火等の打上げ、航空機の集団飛行その他航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある事項
- 七 気象に関する情報その他航空機の運航に必要な事項

2 航空情報の提供は、書面又は口頭（無線電話によるものを含む。）により行うものとし、航空情報を提供する場所その他航空情報の提供に関し必要な事項は、告示で定める。」

イ そして、航空路誌には、航空機による原子力施設に対する災害を防止するため、上空の飛行はできる限り避けることとして、以下の 39 の原子力施設について、

その「名称」「場所」「炉心等位置」「施設名（種類、熱出力、敷地面積）」が記載されている（甲3の9枚目～13枚目）。

- 1) 北海道電力 泊発電所
- 2) 東北電力 東通原子力発電所
- 3) 日本原燃(株) 濃縮・埋設事業所
- 4) 日本原燃(株) 再処理事業所
- 5) 東北電力 女川原子力発電所
- 6) 東京電力 福島第一原子力発電所
- 7) 東京電力 福島第二原子力発電所
- 8) 東京電力 柏崎刈羽原子力発電所
- 9) 三菱原子燃料(株)
- 10) 日本原子力発電 東海発電所
- 11) 日本原子力発電 東海第二発電所
- 12) 日本原子力研究所 東海研究所
- 13) 東京大学大学院 工学系研究科附属原子力工学研究施設高速中性子源炉（弥生）
- 14) 原子燃料工業 東海事業所
- 15) 核燃料サイクル開発機構 東海事業所
- 16) 日本原子力研究所 大洗研究所
- 17) 核燃料サイクル開発機構 大洗工学センター
- 18) 北陸電力 志賀原子力発電所
- 19) 核燃料サイクル開発機構 新型転換炉ふげん発電所
- 20) 核燃料サイクル開発機構 高速増殖炉もんじゅ発電所
- 21) 日本原子力発電(株) 敦賀発電所
- 22) 関西電力 美浜発電所
- 23) 関西電力 高浜発電所
- 24) 関西電力 大飯発電所
- 25) 武蔵工業大学 原子力研究所トリガII型
- 26) (株)東芝 研究炉管理センター TTR - 1
- 27) (株)東芝 原子力技術研究所 NCA

- 28) 立教大学原子力研究所 立教大学研究用原子炉
- 29) (株)グローバル・ニュークリア・フュエル・ジャパン
- 30) 中国電力 島根原子力発電所
- 31) 中部電力 浜岡原子力発電所
- 32) 近畿大学原子力研究所 近畿大学原子炉
- 33) 京都大学原子炉実験所 京都大学原子炉 (KUR)
- 34) 京都大学原子炉実験所 京都大学臨界実験装置 (KUCA)
- 35) 原子燃料工業 熊取事業所
- 36) 核燃料サイクル開発機構 人形峠環境技術センター
- 37) 四国電力 伊方発電所
- 38) 九州電力 玄海原子力発電所
- 39) 九州電力 川内原子力発電所

(4) 小括

以上のような263号通達、884号通達及びAIP等による規制の結果、原子力施設の上空については、航空機の飛行は完全に禁止されている。これは、いうまでもなく、原子力施設上空の航空機の飛行を制限することによって、施設への墜落の可能性を少しでも減少させるための措置であり、ひいては、周辺住民の安全を確保しようとしているものである。

(5) 特に原子力船「むつ」に関する規制

特に、かつて原子力船「むつ」に関しても、以下のとおり、航空路誌に、航空機による原子力施設に対する災害を防止するため、その付帯陸上施設について、上空の飛行はできる限り避けるべき施設として掲載されていた(甲4)。

「名称」 日本原子力研究所 むつ事業所

「場所」 青森県むつ市港町

「炉心等位置」 41° 16' 31" N

141° 10' 57" E

「施設名(種類、熱出力、敷地面積)」 原子力船「むつ」の付帯陸上施設

このことからすれば、航空路誌において、米原子力艦船が入港する港についても、

航空路誌に記載して、上空の飛行を制限すること何らの支障もないはずである。

(6) 経済産業省の説明

さらに、経済産業省資源エネルギー庁も、「原子力発電所に飛行機が墜落しても大丈夫ですか」との質問に対して、以下のとおり回答している（甲5）。

「原子力発電所の上空は、飛行機の飛行が制限されていますので、基本的には発電所に墜落することはまず考えられません。」

定期航空便は航空路に沿って一定の高さを飛んでいますし、自家用飛行機は航空法によって低空で飛行することを禁止されている他、運輸省の通達によって原子力発電所付近の上空を飛ばないように規制されています。

また自衛隊機については、防衛庁の通達により、原子力発電所の上空を飛ばないことになっています。さらに米軍機についても同様な協力要請がなされています。

このように、航空機は発電所上空の飛行制限が厳重に定められていますので、原子力発電所に飛行機が墜落する可能性はきわめて小さく、無視できるほどのものといえます。

また、原子力発電所は放射性物質を閉じ込めるという本来の目的のため、何重もの丈夫な壁に囲まれていて、外部からの衝撃に対しても非常に強い防壁になっています。したがって、万が一飛行機が墜落するような状態になった場合でも、発電所を避ける行動がとられることが期待できることから、原子炉などの重要部が破壊される可能性は非常に低いものと考えられています。

なお、六ヶ所再処理工場は、敷地から10km離れたところで、対地射爆撃訓練が行われていることを配慮し、仮に航空機が再処理工場に衝突しても安全確保上全く支障がない設計としています。」

以上の回答は、「原子力発電所に飛行機が墜落しても大丈夫ですか」との問いに直接答えるものではないことに注意すべきである。すなわち、上記回答は、原子力発電所の上空については、航空機の飛行制限があるので、墜落することは考えられないというにとどまり、「原子力発電所に飛行機が墜落しても大丈夫で」と述べているものではなく、この回答からすれば、むしろ、「原子力発電所に飛行機が墜落し」た場合には、原子力発電所の安全性は確認されていないことを認めたもの

と読むべきなのである。

2 米原子力艦船の入港実績と米軍原子力空母ジョージ・ワシントンの母港化

(1) 米原子力艦船の入港実績

米軍横須賀基地への原子力潜水艦の入港は、昭和41年5月20日の原子力潜水艦スヌークの入港が最初である。

以来、平成17年12月末までに、原子力潜水艦、原子力空母及び原子力巡洋艦を含めて、合計740回通算滞港日数は5476日に達している(甲6)。

このうち、より出力の大きい米軍原子力空母の一時的な入港は、以下のとおりである。

- 1) 1984.12.10-12.12 カールビンソン (CVN-70) 3日間
- 2) 1994. 3.11- 3.14 カールビンソン (CVN-70) 4日間
- 3) 1996. 5.30- 6. 2 カールビンソン (CVN-70) 4日間
- 4) 1997. 9.21- 9.23 ニミッツ (CVN-68) 3日間
- 5) 2003. 5.10- 5.15 カールビンソン (CVN-70) 6日間

このように、カールビンソンが4回延べ17日間、ニミッツが1回3日間であつて、これまでは、決して多いものではなかった。

(2) 2008年からのジョージ・ワシントンの母港化により危険性は著しく増加する

現在、米軍横須賀基地を母港としている米空母は通常艦であるキティ・ホークであるが、同艦は2008年に退役することが決定し、同艦と交代して、米軍原子力空母ジョージ・ワシントンが、米軍横須賀基地を母港とすることが発表されている。ジョージ・ワシントンが入港するのは、2008年8月19日が予定されている(甲7「神奈川新聞」)。

通常艦のキティ・ホークが米軍横須賀基地に停泊していた期間は、最近10年間の統計では、年間約200日に達していたことからすれば、米軍原子力空母ジョージ・ワシントンも、同程度停泊することになるとと思われる。このような長期間、米軍原子力空母が米軍横須賀基地に停泊する事態は、これまでに全く例がない。このような運用がされた場合には、米軍横須賀基地には、新たに原子力発電所が建設さ

れたと同様の原子力災害の発生の危険性が生ずるといふべきである。

3 米原子力艦船の危険性は、原子力発電所と何ら代わりがないこと

(1) 米原子力艦船の原子炉出力は軍事機密とされ、その正確な出力や構造は正式公表されていないので、公表されている断片的な資料から推測するほかないが、原子力艦船も、原子力発電所と同様、核反応による熱エネルギーによって蒸気を作り、それをタービンに送って動力源としている構造は基本的に共通である。

(2) 2008年8月19日から横須賀基地に配備される予定の米軍原子力空母は、ニミッツ級のジョージ・ワシントンである。ニミッツ級の原子力空母には、「A4W」という型の原子炉が2基搭載されている。「A4W」炉は加圧水型炉で、熱出力は60万キロワット程度以下であると説明されている（甲8の1「カリフォルニア州コロナド市における1996年4月9日の公聴会の速記録」29頁、関連部分の訳として甲8の2）。これは、商業用発電炉の電気出力20万キロワットに相当する。この原子炉が2つ搭載されていることから、空母には電気出力40万キロワットの商業用原子炉が1基あると想定できる。これは、日本にある原子力発電所でいうと関西電力の美浜1号炉（34万キロワット）ないし美浜2号炉（50万キロワット）クラスの原子炉に相当する（甲9「米軍原子力空母原子炉事故の危険性と情報の非開示」上澤千尋著4頁）。

(3) 米軍原子力潜水艦に関しては、原子炉が1基搭載されており、その出力については、「原潜用の原子炉について言えば、出力比で10パーセント以下です。」

「典型的な商業用原子炉の熱出力を300万キロワット、電気出力で100万キロワットとしましょう。」（甲8の1の29頁、甲8の2）などと説明されていることからすれば、商業用発電炉の電気出力10万キロワットに相当し、空母（原子炉2基分）の場合の4分の1である。すでに述べたとおり、航空路誌において上空飛行が規制されている研究用の原子力施設の出力は、これよりもはるかに小さいなものも多数含まれている（甲3）。

(4) このように、米軍原子力空母の出力は、我が国の商業用原子力発電所のそれ

と比較しても何ら遜色がないものである。また、米軍原子力潜水艦の出力も、その4分の1であり、決して小さなものではない。したがって、これに航空機が衝突した場合の原子力災害の発生の可能性は、商業用原子力発電所に衝突した場合と全く異なるのである。

4 米軍横須賀基地の上空が、羽田空港からの主要な離陸ルートになっていること

(1) ところが、国は、米原子力艦船ないし米横須賀基地については、上空の飛行を制限すべき「原子力関係施設」として扱っていない。よって、これらの上空については、何ら航空機の飛行規制はなされていない状態が継続している。

(2) 羽田空港からの航空機の離陸ルートは、大きく分けて4つのルートがあり、目的地や天候等によって使い分けられているが、本件で問題となるルートは、「TAURA」ポイント（甲3の2枚目、4枚目～6枚目）と「YOKOSUKA VOR/DME」（甲3の3枚目、4枚目～5枚目）を結ぶ経路を飛行する航空機である。

「TAURA」ポイントは、航空機が通過する際の固定ポイントであるが、AIPによれば、その位置は「北緯35度19分17.93秒、東経139度43分45.66秒」で特定されるポイントであり（甲3の2枚目）、同地点には何ら構造物はない。

「YOKOSUKA VOR/DME」は、航空機の飛行を支援するための電波を発する施設があり、AIPによれば、その位置は「北緯35度15分20.97秒、東経139度35分15.08秒」で特定される（甲3の3枚目）。

「TAURA」ポイントと「YOKOSUKA VOR/DME」を結ぶ経路（すなわち米軍横須賀基地の上空）を飛行するルートには、例えば、以下のようなものがある。

ア 「HAYAMA THREE DEPARTURE」（甲3の6枚目、右下の番号104-25）

イ 「ZUSHI EIGHT DEPARTURE」（甲3の4枚目、右下の番号104-23）

ウ 「HUMMINGBIRD TWO DEPARTURE」（甲3の5枚目、

右下の番号104-24)

- (3) そして、これらの飛行ルートは、羽田空港から関西方面（伊丹空港、神戸空港、関西空港）へ飛行する航空機の主要な離陸ルートとなっている。羽田空港から関西方面への1日の飛行回数は、2007年11月には、原告らが知る限り、ANAが24便（甲10の1）、JALが24便の合計48便（甲10の2）にのぼっており、そのたびに、米軍横須賀基地の真上を航空機が飛行しているのである。
- (4) 甲11の3枚目の写真は、まさに米軍横須賀基地の地上から、その上空を飛行する航空機を撮影したものである。このように、1日に合計48便もの航空機が、毎日毎日、米軍横須賀基地の上空を通過しているのである。
- (5) 以上のとおり、米軍横須賀基地の上空は、羽田空港からの主要な離陸ルートになっており、とりわけ、2008年以降、米軍原子力空母が母港化することになれば、年間200日もの間、米軍原子力空母の上空を、大型のジェット機が1日に約50回も通過することになるのである。
- (6) この危険性に関する阿部知子衆議院議員による質問趣意書（甲12の1）に対して、国は、「(263号通達等における原子力施設には) 米軍原子力空母及び合衆国軍隊の原子力推進型の潜水艦は該当しない」と回答するのみで、まったくその根拠を示していない（甲12の2）。
- (7) また、この危険性に関する原島浩子横須賀市議会議員（当時）の質問に対して、蒲谷亮一横須賀市長は、外務省の回答として、以下のとおり述べている（甲13）。
- 「外務省の回答は、空母というのは、そもそも飛行機がその上を離発着するものだから、上空で飛行機の運航がどうのこうのといふことと安全性には関係ないということで、一般の原子力発電所とは違いますという回答を最近受けております。」

しかしながら、空母に離発着する飛行機は戦闘機・爆撃機の小型飛行機であつて、民間の航空機は、質量においても搭載している燃料も桁違いであり、衝突した場合の危険性は全く異なる。現にアメリカにおけるいわゆる9.11事件では、ハイジャックされた民間航空機が、巨大なビルディングに激突し、航空機が積載していた大量の燃料が爆発したことによってビルディング自体が崩壊したことは記憶に新しい。「空母というのは、そもそも飛行機がその上を離発着するもの」だから安全だ、などとは決して言えないのである。

(8) さらに、この問題に対して、国土交通省は、「米軍や地元自治体から要請があれば、飛行規制の必要を検討する」と消極的な態度に終始している(甲14)。

5 航空機の飛行規制の権限

航空法97条1項は、「航空機は、計器飛行方式により、航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏に係る飛行場から出発し、又は航空交通管制区、航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏を飛行しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に飛行計画を通報し、その承認を受けなければならない」と定める。

そして、「飛行計画の承認を要する場合は、その飛行計画の適否を行政官庁が審査し、もし、「その内容が、安全上、その他の理由で不相当であるときは、これを却下できる。」とされている(甲15、山口真弘「全訂版 航空法規解説」255頁)。

このように、航空法97条が、飛行計画について国土交通大臣の承認を要することとしたのは、航空法1条が「航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図る」ことをもその目的としていることからすれば、単に当該航空機の航行の安全を図るだけでなく、当該航空機が地上に墜落した場合等に、それに起因する障害の発生をできるだけ防止することも、その目的に含まれているというべきであり、航空機の航行の安全を図ることによって、航空路付近の住民の安全が守られることは、単なる反射的な利益ではなく、航空法によって保護された利益である。

6 請求の原因1（民事訴訟）に関する飛行差止めの根拠

原告らは、人格権に基づき、本件民事訴訟を提起した。

およそ個人の生命・身体が極めて重大な保護法益であることはいうまでもなく、個人の生命・身体の安全が侵害され、又は侵害される具体的な危険がある場合には、人格権に基づき、その侵害の排除又は予防のために侵害行為の差止めを求めることができることは判例上確立されている（最高裁昭和61年6月11日大法廷判決（北方ジャーナル事件）民集第40巻第4号872頁、名古屋高裁金沢支部平成10年9月9日判決（志賀原子力発電所建設差止請求訴訟控訴審判決）判時1656号37頁、仙台高裁平成11年3月31日判決（東北電力女川原発建設工事差止請求控訴事件）判時1680号46頁）。

そして、被告国が、米軍横須賀基地に米原子力艦船が入港中、その上空について航空機の飛行制限をしない状態を継続した場合、米軍横須賀基地に入港する米原子力艦船に航空機が衝突する現実の危険性は無視できず、航空機とこれら原子力艦船が衝突することになれば、原子炉が破壊され、放射性物質が大気中に放出され、首都圏が壊滅的な被害に襲われる可能性がある。その結果、原告らは、当該重大事故発生により、生命・身体に対する重大な被害を及ぼす放射線被曝を受ける具体的な危険にさらされている。

よって、原告らは、人格権に基づき、請求の趣旨1記載の判決を求めるものである。

7 請求の原因2（行政訴訟）に関する飛行差止めの根拠

(1) 改正行政事件訴訟法3条7項は、行政庁が一定の処分又は裁決をすべきでないにもかかわらず、これがされようとしている場合において、抗告訴訟としての差止め訴訟ができる旨の明文化を行い、同法37条の4は、差止めの訴えの要件について、以下のとおり定めている。

「1 差止めの訴えは、一定の処分又は裁決がされることにより重大な損害を生ずるおそれがある場合に限り、提起することができる。ただし、その損害を避けるため他に適当な方法があるときは、この限りでない。

2 裁判所は、前項に規定する重大な損害を生ずるか否かを判断するに当たっては、損害の回復の困難の程度を考慮するものとし、損害の性質及び程度並びに

処分又は裁決の内容及び性質をも勘案するものとする。

3 差止めの訴えは、行政庁が一定の処分又は裁決をしてはならない旨を命ずることを求めるにつき法律上の利益を有する者に限り、提起することができる。

4 前項に規定する法律上の利益の有無の判断については、第九条第二項の規定を準用する。

5 差止めの訴えが第一項及び第三項に規定する要件に該当する場合において、その差止めの訴えに係る処分又は裁決につき、行政庁がその処分若しくは裁決をすべきでないことがその処分若しくは裁決の根拠となる法令の規定から明らかであると認められ又は行政庁がその処分若しくは裁決をすることがその裁量権の範囲を超え若しくはその濫用となると認められるときは、裁判所は、行政庁がその処分又は裁決をしてはならない旨を命ずる判決をする。」

以上のとおり、同法37の4は、その訴訟要件として「重大な損害を生じるおそれがある場合（損害の重大性）」「その損害を避けるために他に適当な方法がないこと（補充性）」「法律上の利益を有する者（原告適格）」を規定している。

(2) 「法律上の利益を有する者（原告適格）」について

法律上の利益の有無の判断については、行政事件訴訟法第9条第2項が準用されており、同条同項は以下のとおり定める。

「裁判所は、処分又は裁決の相手方以外の者について前項に規定する法律上の利益の有無を判断するに当たっては、当該処分又は裁決の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮するものとする。この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案するものとする。」

この点、すでに述べたとおり、航空法は、「航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図る」ことをもその目的としており、単に当該航空機の航行の安全を図るだけではなく、当該航空機が地上に墜落した場合等に、それに起

因する障害の発生をできるだけ防止すること、すなわち、飛行ルート周辺の住民の生命・身体の安全を図ることも、その目的に含まれているというべきである。したがって、航空機の航行の安全を確保することによって航空路付近の住民の安全が図られることは、法律上保護された利益であることは明らかである。

そもそも、原告適格については、差止め訴訟が、主として不利益処分や規制権限の発動を求めるものであって、こうした行政権限の行使は、それによって当該不利益処分や規制を受ける者以外の特定あるいは不特定の者の利益を図るために法が認めたものであり、行使すべき状況があるにもかかわらず行政権限を行使しないことは、法が保護しようとした利益の消極的侵害にほかならないから、訴訟を起こしてまで行政権限を発動してもらいたいと考えている者には、原則的に法が保護しようとする利益があり、原告適格があると考えて良いはずである。

(3) 重大な損害を生ずるおそれがある場合（損害の重大性）

重大な損害を生ずるおそれがある場合（損害の重大性）については、ひとたび航空機が、原子力艦船に衝突し、原子力災害が発生した場合、チェルノブイリ原発の例を見るまでもなく、生命・身体の安全に回復不能な重大な損害が生じることは明らかである。

(4) 「その損害を避けるために他に適当な方法がないこと（補充性）」

そもそも、本件民事訴訟が認められれば、本件行政訴訟には「その損害を避けるために他に適当な方法がないこと（補充性）」の要件に欠けることになるが、前述したとおり、大阪国際空港事件に従って本件民事訴訟が不合法だとされた場合には、まさに本件行政訴訟以外には「その損害を避けるために他に適当な方法がない」ことになる。

もちろん、そもそも米原子力艦船が米軍横須賀基地に入港しなければ、本件は抜本的に解決できる。しかしながら、原告ら一般市民において米原子力艦船の入港それ自体を差し止める法的手段が十分に整備されていない現状においては、航空機が原子力艦船に衝突して引き起こされる原子力災害の発生を避けるためには、横須賀基地上空について航空機の飛行制限をする以外に、他に適当な方法はない。この点からも、「その損害を避けるために他に適当な方法」は見あたらない。

(5) 裁量権の範囲を超え若しくはその濫用となること

すでに、第2の1(3)において述べたとおり、原子力施設上空については、航空機の飛行が厳しく制限されている。これは、原子力発電所に航空機が墜落した場合の原子力災害を未然に防止し、周辺住民の生命・身体の安全を守るという国の当然の責務から規定されていると思われる。

一方で、横須賀基地の上空においては、航空機の飛行は全く規制されていない。それどころか、羽田発大阪行の航空機の通常離陸ルートとなっている。かかる状態を放置した場合、米軍横須賀基地に入港する米原子力艦船に航空機が衝突する現実の危険性は無視できず、航空機とこれら原子力艦船が衝突することになれば、原子炉が破壊され、放射性物質が大気中に放出され、首都圏が壊滅的な被害に襲われる可能性がある。

そして、羽田空港から関西方面へ飛行する場合、米軍横須賀基地上空を通らずとも、他に代替の飛行ルートがあり、燃料コストなどの問題はあるとしても、航空機の飛行には取り返しのつかないような重大な支障は生じない。

よって、他の原子力施設の上空について航空機の飛行を制限しているのと同様、米軍横須賀基地についても、少なくとも米原子力艦船が入港中の期間においては、航空機の墜落事故によって万が一にも原子力災害が発生しないように、国土交通大臣は、羽田空港から離陸しようとする航空機について、上記に述べた米軍横須賀基地の上空のルートを通過する飛行計画については、航空法97条1項の承認を与えてならない義務があるというべきである。これに反して、国土交通大臣が、同条同項の承認を与えることは、その裁量権を著しく逸脱したものないし裁量権の濫用というべきなのである(行政事件訴訟法37の2第5項)。

第3 精神的苦痛を被ったことによる慰謝料請求

以上のとおり、航空機の飛行について規制権限を有する国土交通大臣は、米軍横須賀基地の上空について、少なくとも米原子力艦船が入港中は、航空機の飛行を制限する義務があるところ、これを怠り、航空機の飛行を制限しなかった。これによって、原告らは、米軍横須賀基地の上空について航空機が通過するたびに、原子力災害の発生 of 具体的な危険性にさらされ、さらには精神的な苦痛を被っている。よ

って、原告らは国に対して国家賠償法1条に基づき、その精神的な苦痛について、損害賠償を請求することができる。

かかる原告らの精神的苦痛を慰謝するためには、米原子力艦船が入港中1日あたり、原告1名につき1000円の割合による金員の支払をもってするのが相当である。

第4 結論

よって、原告らは、請求の趣旨記載の判決を求めて、提訴に及んだ。

証拠方法 別紙証拠説明書記載のとおり

添付書類

甲号証各1通

訴訟委任状5通

当 事 者 目 録

- 〒239-0807 神奈川県横須賀市■■■■■■■■■■
原 告 原 島 浩 子
- 〒238-0035 神奈川県横須賀市■■■■■■■■■■
原 告 鈴 木 千 尋
- 〒239-0846 神奈川県横須賀市■■■■■■■■■■
原 告 新 倉 裕 史
- 〒235-0023 神奈川県横浜市■■■■■■■■■■
原 告 木 元 茂 夫
- 〒275-0026 千葉県習志野市■■■■■■■■■■
原 告 頼 和 太 郎
-
- 〒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（送達場所）
TEL 03-3341-3133
FAX 03-3355-0445
上記原告ら訴訟代理人
弁護士 海 渡 雄 一
同 只 野 靖
-
- 〒100-8977 東京都千代田区霞が関1丁目1-1
被告 国
上記代表者法務大臣 鳩 山 邦 夫
- (処分行政庁)
- 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
国土交通大臣 冬 柴 鐵 三

別紙施設

1 名称 米軍横須賀海軍施設

2 場所 神奈川県横須賀市

3 炉心等位置 北緯 $35^{\circ}17.2'$ 東経 $139^{\circ}40'$

4 施設名

種類 米軍原子力空母、原子力潜水艦及びその着岸する埠頭

熱出力 未公表

敷地面積 2358670平方メートル