

平成20年7月31日判決言渡 同日判決原本領収 裁判所書記官 井上光孝

平成18年(ワ)第793号 損害賠償請求事件

口頭弁論終結の日 平成19年10月18日

判 決

松山市石手白石113

原 告 三 好 政 寛

(以下「原告政寛」という。)

同所

原 告 三 好 由 子

(以下「原告由子」という。)

神奈川県川崎市高津区久地四丁目20番15号-402

原 告 三 好 一 徳

(以下「原告一徳」という。)

東京都杉並区高井戸東三丁目28番18号-1102

原 告 矢 野 裕 子

(以下「原告裕子」という。)

上記4名訴訟代理人弁護士

海 渡 雄 一

同

日 隅 一 雄

長野市吉田一丁目21番24号

被 告

信越放送株式会社

(以下「被告信越放送」という。)

同代表者代表取締役

塩 沢 鴻 一

同訴訟代理人弁護士

高 井 伸 夫

同

岡 芹 建 夫

同

廣 上 精 一

同

橋 本 吉 文

同	根	本	義	尚
同	若	林	眞	妃
同	堀		鉄	平
同	間	川		清
同	安	倍	嘉	一
同	鶴	田	裕	子

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
		(以下「被告中日本航空」という。)

同代表者代表取締役	國	光	幹	雄
同訴訟代理人弁護士	後	藤	和	男
同訴訟復代理人弁護士	田	邊	裕	喜

名古屋市東区東新町1番地

被	告	中部電力株式会社
		(以下「被告中部電力」という。)

同代表者代表取締役	川	口	文	夫
同訴訟代理人弁護士	佐	尾	重	久

東京都千代田区霞が関一丁目1番1号

被	告	国		
同代表者法務大臣	鳩	山	邦	夫
同指定代理人	乙	部	竜	夫
同	高	橋	幸	一
同	速	水	広	昭
同	若	山		薫
同	富	田	建	蔵
同	福	原	和	弥

同 橋 本 文 治
同 宮 島 博 和
主 文

- 1 被告中日本航空及び同中部電力は、連帯して、原告政寛に対し金1502万0471円、原告由子に対し金1502万0471円、原告一徳に対し金110万円、原告裕子に対し金110万円、及び上記各金員に対する平成16年3月7日から支払済みまで年5分の割合による各金員を支払え。
- 2 原告らの、被告中日本航空及び被告中部電力に対するその余の請求、並びに被告信越放送及び被告国に対する請求をいずれも棄却する。
- 3 訴訟費用の負担は、次のとおりとする。
 - (1) 原告らに生じた費用の6分の1及び被告中日本航空に生じた費用の3分の1を被告中日本航空の負担とする。
 - (2) 原告らに生じた費用の6分の1及び被告中部電力に生じた費用の3分の1を被告中部電力の負担とする。
 - (3) その余の費用を原告らの負担とする。
- 4 この判決は、第1項に限り、仮に執行することができる。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

- 1 被告らは、各自、原告政寛に対し5890万4935円、原告由子に対し5890万4935円、原告一徳に対し330万円及び原告裕子に対し330万円、及びこれらの各金員に対する平成16年3月7日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 被告信越放送は、原告政寛に対し110万円、原告由子に対し110万円、原告一徳に対し110万円、原告裕子に対し110万円、及びこれらの各金員に対する平成18年1月29日から支払済みまで年5分の割合に

よる金員を支払え。

第2 事案の概要

- 1 (1) 被告信越放送の記者であった亡三好志奈（以下「志奈」という。）は、平成16年3月7日、取材のために被告中日本航空所属のヘリコプターに搭乗中、同ヘリコプターが、被告中部電力が所有、管理する送電線に接触して墜落、炎上したために死亡した（以下「本件事故」という。）。
- (2) 本件は、志奈の父母であり相続人である原告政寛及び同由子並びに志奈の兄姉である原告一徳及び同裕子が、本件事故について、①被告信越放送には、危険な飛行を回避する飛行回避義務及び取材飛行の危険性を最小のものとするために配慮をする取材飛行安全実現義務があるにもかかわらず、不必要な取材飛行を命じ、かつ、ヘリコプターの機長に対し、取材現場における送電線等の障害物の有無を確認させる配慮を怠った上、取材スタッフに、低空飛行による取材活動を余儀なくさせた安全配慮義務違反が、②被告中日本航空には、ヘリコプター操縦者が送電線の有無及び場所を確認しないままに漫然と低空飛行を行っていたことについての使用者責任及び操縦者に危険物件の把握等を徹底させなかった指示義務違反が、③被告中部電力には、本件の送電線には、航空法上、航空障害標識の設置が必要であったにもかかわらず、その設置を怠った工作物責任及び危険な送電線を放置しながら改善策を講じなかった作為義務違反（民法709条に基づく不法行為責任）が、④被告国には、航空障害標識等の未設置箇所が多数あること、及びそのような状況を放置した場合には、ヘリコプター等が送電線等に気付かないまま接触して墜落事故を起こす可能性が高いことを認識（又は予見）しながら、調査、規制等の措置を何ら講じることなくこれを放置した過失があり、また、⑤被告信越放送には、事故の責任を被告中日本航空に転嫁し、志奈の遺族である原告らに対して十分な説明や謝罪をせず、原告らの人格権を著しく侵害した不法行為責任があるなどと主

張して、被告信越放送に対して債務不履行（①）及び不法行為（⑤）に基づき、被告中日本航空に対して不法行為（②）に基づき、被告中部電力に対して不法行為（③）に基づき、被告国に対して国家賠償法（④）に基づき、それぞれ損害賠償を求める事案である。

(3) なお、原告らは、被告信越放送に対し、同被告が信越放送労働組合との間の労使協定に基づき、上積み労災補償金4000万円の支払を請求していたが、同請求は、同被告の認諾により終了している。

2 前提事実（当事者間に争いがないか、括弧内の証拠及び弁論の全趣旨により認められる。）

(1) 当事者等

ア 志奈（昭和52年3月27日生）は、平成13年4月（当時24歳）、被告信越放送に入社し、同社報道部の放送記者として勤務していたが、本件事故により26歳で死亡した。

原告政寛及び同由子は、志奈の父母及び相続人であり、原告一徳及び同裕子は、志奈の兄姉である。

イ 被告中日本航空は、本件事故を起こしたヘリコプターが所属していた航空会社であり、被告中部電力は、本件事故でヘリコプターが接触した送電線を設置、所有していた電力会社である。

(2) 本件事故の状況等（甲2の1。航空事故調査報告書（以下「本件事故調査報告書」という。））

本件事故の状況は、以下のとおりであった。

ア(ア) 志奈は、平成16年3月7日、長野県木曾郡南木曾町の国道19号線で発生した交通事故（以下「本件交通事故」といい、取材目的地であった国道19号線の事故現場を「本件交通事故現場」という。）を取材するため、被告中日本航空所属のヘリコプター「アエロスパシアル式AS355F1型JA9910」（以下「本件ヘリコプター」と

いう。)に搭乗し、同日午前9時12分、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、本件交通事故現場に向かった(以下、これを「本件取材飛行」という。)

本件ヘリコプターには、志奈の外に、本件ヘリコプターを操縦していた鈴木広芳機長(以下「鈴木機長」という。)、小室秀明整備士(以下「小室整備士」という。)及び池田光繁カメラマン(以下「池田カメラマン」という。)が搭乗していた。

なお、東京空港事務所に通報された飛行計画の概要は、「飛行方式：有視界飛行方式、出発地：長野場外、移動開始時刻：09時05分、巡航速度：100kt、巡航高度：VFR、経路：松本～南木曾、目的地：長野場外、所要時間：2時間10分、持久時間で表された燃料搭載量：2時間30分、搭乗者数：4名」というものであった。

(イ)そして、本件ヘリコプターは、午前9時53分ころ、本件交通事故現場の北方約900mの南木曾町読書において、被告中部電力所有の送電線(以下「本件送電線」という。)に接触して墜落炎上し、志奈は外の搭乗者3名とともに死亡した(本件事故。甲1)。

イ 本件事故当時の気象状況

本件事故前後の気象状況は、次のとおりであった。

(ア)午前9時ころ 無風、風速0.0m/s、気温-1.8℃、日照時間0.2時間、降水量0.0mm

(イ)午前10時ころ、無風、風速0.0m/s、気温0.4℃、日照時間0.8時間、降水量0.0mm

ウ 本件送電線の状況

(ア)本件送電線は、木曾川を挟んだ東側の鉄塔と西側の鉄塔との間に張られていたが、東側の鉄塔は高さ約35mで山の中腹標高約640m

に、西側の鉄塔は高さ約33mで山の中腹標高約60.5mに設置されていた。両鉄塔間の送電線（本件送電線）の長さは約706mであった。

- (イ) 両鉄塔間には、高圧送電線3本とアース線1本の合計4本が張られており、最下部に水平に送電線2本（間隔約12m）が、その上約7mのところにもう1本の送電線が、さらに約5.5m上の最上部（地上からの高さ約165m）にアース線がそれぞれ張られていた（なお、「本件送電線」とは、上記3本の送電線をまとめていうものである。）。

本件送電線には、航空障害標識は設置されていなかった。

- (ウ) 本件ヘリコプターの接触により、接触地点である最下部2本の送電線のうち北側の1本は、東側の鉄塔から約317mの箇所には本件ヘリコプターのメイン・ローター・ブレード（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314m箇所で切断されていた。

接触地点は、国道から高さ約152m（墜落地点における事故機の胴体位置との高度差は約160m、水平距離は約250m）であった。

(3) 被告信越放送における志奈の勤務状況等

ア 志奈は、本件事故当時、被告信越放送報道局報道部所属の記者であったが、直属の上司に当たる報道部デスク（報道部次長）は長岡克彦（以下「長岡」という。）であり、報道部長は菱山晋一（以下「菱山」という。）、報道局長は笠原秀次郎（以下「笠原」という。）であり、報道局やテレビ局等を所管する編成本部長は中島克彦（以下「中島」という。）であった。

なお、デスクとは、ニュースの選択、原稿や映像のチェックなどの総

括的な責任者であり、本件事故当時、報道部には3人のデスクがいたが、長岡は唯一の管理職で、筆頭の立場にあった。

イ 本件事故当時、被告信越放送の報道部は、部長以下約20人体制で、デスク、記者、カメラマン、編集マンがおり、被告信越放送の肩書所在地の本社の外、松本、諏訪、飯田、上田に放送局が置かれていた。

(4) 被告信越放送と被告中日本航空とのヘリコプター専用契約について

ア 被告信越放送は、平成14年10月1日から、被告中日本航空との間で、航空機利用契約（甲26。以下「本件ヘリコプター利用契約」という。）を締結している。

そして、被告信越放送は、本件ヘリコプター利用契約に基づき、被告中日本航空が所有する本件ヘリコプターを借上げて専用し、被告中日本航空は、機長、整備士、運行支援者がスタッフとして長野市内のシティ離着陸場に常時待機していた。

イ 本件ヘリコプターの防振装置（甲28、29、47）

本件ヘリコプターには、被告信越放送により、カメラ防振装置（HELICO-3シリーズ）（以下「本件防振装置」という。）が設置されていたが、同装置は、スプリングと油圧で縦方向の振動のみを吸収するものである。本件事故当時、本件防振装置よりも性能の良い防振装置としては、全方向の振動が吸収可能な三軸ジャイロ防振装置（その例として、甲29。）などがあった。

(5) 被告信越放送作成の「航空取材ハンドブック」（甲13。以下、単に「ハンドブック」という。）について

被告信越放送は、航空取材に関するハンドブックを作成し、社員に配布していたところ、同ハンドブックには、以下のような規定がなされていた。

ア 大原則（11頁）

① 機長の判断と指示には、無条件で従う

② 無理な計画、飛行は避ける

イ 搭乗にあたっての心得（出発前に。12頁）

① 取材を指示するデスクは、万事に余裕をもって、事前の打合せを確実に行ってください。

② 出発までに取材目的地一帯の地理・地形をできるだけ正確に把握してください。

ウ 山岳取材についての心得

① 山岳地帯は、風が強く、稜線付近を境に風下側に吹き下ろす下降流は危険です。（中略）ヘリコプターは、低空で突風にあうと姿勢を立て直す余裕がありません。低空飛行は、できるだけ避けてください。

② 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、高压線や索道ケーブルなどの障害物が突然視野に入ってきます。取材では、搭乗した人も機長を助けて、周囲に監視の目を配ってください。

(6) 本件事故後の状況

ア 被告信越放送の対応

本件事故を受けて、被告信越放送は、平成16年3月7日、木曾谷ヘリコプター事故調査委員会（以下「事故調査委員会」という。）及び木曾谷ヘリコプター事故対応委員会（以下「事故対応委員会」という。）を設置し、専務取締役の内山洋道（以下「内山」という。）が両委員会の委員長に就任した（甲4の2）。

イ 志奈の葬儀等

(ア) 志奈の通夜及び告別式は、志奈の郷里である愛媛県松山市内において、同年3月9日及び10日に行われた。

(イ) 志奈の通夜には、被告信越放送の幹部社員として、内山及び北島義

仁取締役（東京支社長）、同僚代表としてニュースキャスターの三島さやかが出席し、被告信越放送社長の塩沢鴻一（以下「塩沢社長」という。）は欠席した。翌日の告別式には、上記3名に加え、塩沢社長及び渡辺社長室長が出席した。

(ウ) 同年6月19日、被告信越放送は、原告ら出席の下、社葬を執り行った。

ウ 原告らへの金員の支払

本件事故に関し、原告らは、下記の金員の支払を受けた。

①労災保険（遺族給付、葬祭費）	1311万3260円
②上積み労災補償金及び遅延損害金	4094万7946円
③ヘリコプター搭乗保険金	5000万円
④交通事故傷害保険金	300万円
⑤全国労働者共済組合連合会の団体セット共済金	200万円

3 争点及び当事者の主張

本件の主要な争点は、本件事故に関する、各被告の責任の有無及び責任が認められた場合の損害額であり、具体的には、①被告信越放送との関係では、安全配慮義務違反（取材飛行回避義務違反及び取材飛行安全運航実現義務違反）の有無、②被告中日本航空との関係では、本件事故に関する使用者責任及び航空計画立案に際して、危険物件を特定し、これを操縦者に徹底させる義務の違反に基づく不法行為の成否、③被告中部電力との関係では、本件送電線について、航空障害標識設置義務の有無（不法行為責任又は工作物責任の有無）、④被告国との関係では、送電線の航空障害標識に関して、調査義務違反等の有無であり、さらに、⑤被告らの責任が認められる場合の損害額（上積労災補償金についての損益相殺の要否を含む。）である。また、被告信越放送との関係では、⑥本件事故後の対応に関し、被告信越放送の幹部らに、志奈の遺族である原告らの心情に対する配慮を欠いた違法な言動が

あったかどうか、及びそれによって生じた損害額が問題とされている。

上記各争点に関する当事者の主張の概要は以下のとおりである。

(1) 被告信越放送の安全配慮義務違反の有無（争点①）

ア 原告らの主張

被告信越放送は、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だけさせないように配慮する義務（取材飛行回避義務）、及び取材飛行を行わせる場合にも、その危険を最小のものとするために配慮をする義務（取材飛行安全運航実現義務）を負っていたにもかかわらず、下記のとおり同義務に違反した。

(ア) 取材飛行回避義務違反

取材飛行においては、現場の状況に応じた柔軟な対応が要求されるため、当初の予定とは異なる予想外な飛行などが頻繁に行われがちであり、それだけ危険を伴いがちである。したがって、被告信越放送としては、もともと、安易なヘリコプター取材を回避する義務を負っていたにもかかわらず、昼のニュースのために映像が欲しいという単純な判断や、本件ヘリコプター利用契約における残存契約時間を消化したいという考えから、取材飛行の必要性について慎重な検討もしないまま、安易に、本来必要のない航空取材を実施し、取材飛行回避義務に違反した。

(イ) 取材飛行安全運航実現義務違反

取材飛行には危険が伴う以上、被告信越放送としては、取材飛行の危険性をできる限り軽減し、安全運航を実現する義務を負っていたにもかかわらず、同被告の飛行申請書には、安全確認に関する項目が全く盛り込まれておらず、同被告社内でヘリコプター取材を決定するシステムにも、安全運航を実現する手続は定められていなかった。

また、被告中日本航空（及びその前身の会社）は、事故の多い会社

であり、被告信越放送もそのことを認識していたにも関わらず、コストを重視して被告中日本航空と契約を締結し、ヘリコプター取材の際に必要な注意を部長やデスクに徹底する社内研修などの周知方法を講じず、飛行申請書に安全確認事項を記入しないこともあった。本件取材飛行時においても、以上のような意識の低さから、デスク・報道部長において、送電線の一般的な危険性や、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認識していながら、被告中日本航空のスタッフに対し、安全運航の確認事項である、取材目的地における送電線の有無の確認や、その危険性についての確認等をさせることについて一切配慮していなかったのである。

更に、本件事故当時においては、三軸ジャイロ防振装置等のカメラ用高性能防振装置が、標準的な防振装置といえるほどに普及しており、被告信越放送社内においても、その導入が求められていたにもかかわらず（山岳地域である長野県を主たる取材地域とする被告信越放送にあっては高性能防振装置は必須であったといえる。）、その導入を行わず、低性能の防振装置を装備するのにとどまっていた。それにもかかわらず、長岡等の報道部の幹部は、撮影スタッフに、日頃から「いい絵を撮れ」と圧力を加えていたため、取材飛行に従事するカメラマン等のスタッフは、防振性能の不足を補ってぶれのない映像を撮影するために、本件ヘリコプターの機長らに対して日常的に無理な低空飛行を行うことを要求せざるを得ない状況に置かれ、機長らも、依頼主である被告信越放送スタッフの要求に応じざるを得ない状況に置かれていた。こうして、被告信越放送は、その社員や、本件ヘリコプターの機長らが、危険な低空飛行を繰り返さざるを得ないような状況を作り出し、それを何ら改善しようとしないうまま放置していたのである。

以上のとおりで、被告信越放送が取材飛行を安全に運航させる義務に違反していたことは明らかである。

(ウ) 被告信越放送は、鈴木機長らにおいて、取材目的地が送電線による事故の危険性が高い地域であることを熟知していたのであるから、同被告が、危険性を被告中日本航空や、その搭乗スタッフに対し徹底させる措置をとる義務はないと主張するが、機長が事故の危険性を認識していたからといって、被告信越放送の義務がなくなるわけではない。被告信越放送は、航空取材における従業員の安全を確保する義務を負っているのであるから、従業員の安全を機長一人に一任するような主張は無責任である。

また、被告信越放送は、本件事故現場が取材目的地から約900m離れていたのだから取材は開始されておらず、したがって、本件事故の原因たる低空飛行と取材との関連性はないという趣旨の主張をするが、事故現場と取材目的地との距離は時間にして約30秒程度であるし、本件ヘリコプターは、本件事故当時、本件交通事故の取材の一環として、道路の渋滞状況を撮影していた可能性もある。以上の点に照らしてみれば、少なくとも、本件事故当時、取材のための撮影が開始されていなかったと断定する根拠はない。

以上のとおりで、被告信越放送の主張はいずれも根拠を欠くものである。

イ 被告信越放送の主張

(ア) 取材飛行回避義務違反の主張について

被告信越放送は、本件交通事故は、全国ニュースで扱う価値があり、その取材には航空取材が必要であると判断して、本件ヘリコプター取材を行ったものであり、航空取材の必要性を十分検討することなく本件航空取材を行った事実はない。

また、本件ヘリコプター利用契約上、1年間の飛行時間が180時間までは同一料金であったことは事実であるが、被告信越放送において、残存契約時間を消化するために安易な航空取材を行ったことはなく、あくまでも必要性を十分に検討した上で、航空取材を行っていたものである。このことは、契約終了時期である3月の飛行時間が増加していた傾向はないことからしても明らかである。

(イ) 取材飛行安全運行実現義務違反の主張について

また、原告らは、被告信越放送が取材飛行安全運航実現義務に違反した旨主張するが、以下に述べるとおり、この主張も失当である。

a 本件事故の原因は、機長が送電線に気づかなかつたため、本件ヘリコプターが送電線に接触したことにあるところ、機長が送電線に気づかなかつた原因としては、①送電線に航空障害標識が設置されておらず、鉄塔及び送電線の発見が困難であったこと、②機長が、現場付近の送電線の場所を確実に把握していなかったこと、③取材現場付近で高度を下げた際、機外の見張りが十分でなかったことが考えられる。

このうち、①は、原告らが主張する被告信越放送の責任原因とは無関係であるから、被告信越放送の義務違反をもたらすものではない。

また、②についてみると、本件送電線は、日本地理院の5万分の1の地図にも掲載されているもので、パイロットらの間で注意が必要な送電線として知られていたものであるところ、鈴木機長は、ベテランパイロットであり、山間部の飛行に際して送電線に注意が必要であることを熟知していたのであるから、本件送電線の危険性については、当然に認識しておくべきものであった。したがって、被告信越放送には、本件事故に関して「取材目的地が送電線による事

故の危険性が高い地域であることを被告中日本航空、搭乗スタッフに徹底する義務」はなかったというべきである。

さらに、③についてみると、航空法は、操縦者の見張り義務を規定しているところ、本件のような有視界飛行のヘリコプターにとって、機外の見張りは、操縦者である機長の最も基本的かつ重要な義務なのであるから、機長自身が自らの責任と判断で履践すべき事柄であり、被告信越放送には同注意義務はない。なお、平成2年以降は、被告信越放送がチャーターしたヘリコプターには、見張り要員としての整備士も搭乗していたのであるから、尚更、被告信越放送が機外の見張りについて配慮をする必要はなかったものである。

したがって、被告信越放送には、本件ヘリコプターが、送電線に接触することを防止することについて、特別な配慮をすべき注意義務はそもそもなかったものであるし、仮に同注意義務があったとしても、それに違反する行為はない。

- b 原告らは、被告信越放送が、取材用カメラに低性能の防振装置しか装備しないなど十分な配慮をしない一方で、「いい絵を撮れ」などと無理な要求をした結果、取材スタッフ、ひいては本件ヘリコプターの機長に無理な低空飛行をさせることになったものであり、この点に取材飛行安全運行実現義務違反があると主張するが、この主張も失当である。

すなわち、被告信越放送が被告中日本航空と契約したのは、長野県の航空取材に熟練したパイロットを雇用していたからであるし、記者らに対しては、ハンドブックを渡し、「安全第一、機長の判断は絶対」ということを徹底していたのであって、取材スタッフが、取材のために危険な低空飛行等を要求することのないよう配慮をしていたし、デスク等の管理者が、低空飛行等を行うよう指示をして

いたような事実も全くない。また、本件事故は、本件交通事故現場（取材目的地）の約900m手前で発生したもので、取材中の事故であったとは考えられないのであるから、取材の必要から低空飛行を行ったものとは考えられない。そうすると、本件事故と、防振装置の性能とは、そもそも無関係というべきであるし、民間放送会社の中でも、取材用カメラに本件と同様の簡易防振装置しか装備していなかった会社や、全く防振装置を装備していなかった会社が46.58%もあるのであるから、高性能防振装置の設置がスタンダードであったとか、被告信越放送の対応が非常識なものであったとはいえないのである。

(ウ) 以上のとおりで、被告信越放送は、本件事故に関して安全配慮義務に違反しておらず、損害賠償責任を負うことはない。

(2) 被告中日本航空の不法行為責任（使用者責任を含む）の有無（争点②）

ア 原告らの主張

(ア) 民法715条に基づく責任

a 鈴木機長は、本件ヘリコプターの操縦者として、安全な飛行のために周到な事前準備を行うことはもちろん、飛行中においても安全な操縦を行い、ヘリコプターを送電線などの障害物に接触させてはならない義務を負っていたにもかかわらず、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法定の最低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て墜落させた。

鈴木機長が本件送電線を発見できなかった原因は、①本件事故現場付近が山岳地帯における川筋に当たり、そのような地理的状況からして、送電線や索道がある可能性があるにもかかわらず、離陸前及び離陸後、更には本件事故現場に向かう途中においても、送電線

の有無及び場所を確認しなかったこと、②残雪や天候のため、灰色の鉄塔及び送電線が背景にとけ込んで、その発見が困難な状況であったにもかかわらず、本件事故現場に向けて法定の最低高度ぎりぎりの150mという低空を漫然と飛行したことにあるというほかに、鈴木機長に重大な過失があったことは明らかである。

- b そして、鈴木機長の本件ヘリコプターの運航行為が被告中日本航空の事業の執行について行われたものであることは明らかである。
- c よって、被告中日本航空は、民法715条の使用者責任を負う。

(イ) 民法709条に基づく責任

- a 被告中日本航空は、取材飛行が緊急になされるもので、安全面でおろそかになる危険があることから、社内規定「報道取材実施要領」(甲11)を作成し、その中で、事前に危険な送電線の存否等を把握し、これを地図にプロットしておくべきことや、飛行中におけるカメラマンとのコミュニケーションにおいても、送電線等の障害物の存在が予測できる場合には、これをカメラマンに伝えるべきことなどを定めていた。

ところが、被告中日本航空長野運行所池上宏所長(以下「池上所長」という。)は、本件事故現場付近には、送電線等がある可能性があることを十分認識していたにもかかわらず、鈴木機長に対し、飛行前に送電線の位置を確認したり、送電線の記入された地図を携帯したりするように指示しなかったのであるから、この点において、被告中日本航空の管理体制そのものにも不備があったものというべきである。

- b 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(民法709条)を負っている。

イ 被告中日本航空の主張

(7) 民法715条に基づく責任

本件事故の直接の原因が、鈴木機長が本件ヘリコプターを本件送電線に接触させたことにあり、同機長に安全確認等の注意義務違反があったことは積極的に争わない。

被告中日本航空が使用者責任に基づく損害賠償責任を負っていることは認める。

(1) 民法709条に基づく責任

原告らの主張は争わない。

(3) 被告中部電力の不法行為責任の有無（争点③）

ア 原告らの主張

(ア) 被告中部電力は、本件事故が発生する以前に、高さ60m以上の送電線について、昼間障害標識、航空障害灯（本件において問題になるのは昼間障害標識であるため、以下においては、特に必要がない限り、「航空障害灯」の表示は省略し、「昼間障害標識」とのみ表示する。また、昼間障害標識と航空障害灯を併せて意味するものとして「航空障害標識」ということがある。）を設置することが必要であるにもかかわらず、これらを設置せず、その結果、本件事故による志奈の死亡という結果をもたらしたものである。そして、本件送電線は、民法717条にいう「土地の工作物」に当たるところ、本来であれば必要な昼間障害標識が設置されていなかったのであるから、その設置又は保存に瑕疵が合ったことは明らかであり、かつ、その瑕疵によって本件事故と志奈の死亡という結果を発生させたのであるから、民法717条に基づき、損害賠償義務を負うことになる。それとともに、このような本件送電線の設置、管理の瑕疵は、民法709条の不法行為にも該当する。この点を、更に詳しく説明すると次のとおりである。

(イ) 航空法51条の2第1項は、「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。」と定めているところ、同法施行規則132条の2第1項3号(当時)が、昼間障害標識を設置しなければならない物件の1つとして、架空線及び繫留気球(その支線を含む。)を定めていることから明らかなとおり、60m以上の高さにある送電線(架空線)が、昼間障害標識を設置しなければならない「物件」に当たることは明らかである。

被告中部電力は、航空法51条の2第1項の規定は、架空線が取り付けられている鉄塔等の支持物が、地表から60m以上の高さに設置されている場合に限り、昼間障害標識を設置しなければならない旨を定めた規定であって、架空線それ自体は、同項所定の「物件」には当たらないと主張している(以下、この見解を、「架空線非該当説」という。)が、その主張は、条文の文言を無視した独自の解釈であって、到底採用できるものではない。

被告中部電力は、仮に架空線非該当説が、客観的な条文解釈としては誤りであったとしても、本件事故当時においては、被告国も、架空線非該当説が正しい解釈であることを前提として行政実務を運用していたのであるから、被告中部電力が、これを誤った解釈であると判断する期待可能性はなかったものであり、したがって、昼間障害標識を設置しなかったことが瑕疵であるとはいえないという趣旨の主張をする。しかしながら、被告国が、架空線非該当説を採用せず、架空線も昼間障害標識を設置すべき「物件」に当たり得ることを前提とした解釈をし、それに基づく運用をしていたことは、国土交通省東京航空局

・大阪航空局作成の「航空障害灯及び昼間障害標識届出等の手引き」
(平成13年6月作成、戊1)等からも明らかであって、被告中部電力の主張は、失当である。

(ウ) 本件送電線は、被告中部電力の所有する土地工作物であるところ、架空線についてもそれ自体が地表面等からの高さが60m以上ある場合には昼間障害標識の設置義務を負うことは上記のとおりなのであるから、その設置がされていない本件送電線が、安全性の欠如した状態にあることは明らかである。したがって、本件送電線の設置・保存には瑕疵があるものというべきである。

そして、上記瑕疵がなければ、本件事故を未然に防止できたことは明らかであり、送電線の設置、保存の瑕疵と本件事故の間には因果関係がある。

以上によれば、被告中部電力が、民法717条により、損害賠償責任を負うことは明らかである。

(エ) また、以上のような本件送電線の設置、管理の瑕疵は、被告中部電力が、本件送電線に関する安全性確保義務に違反していたことを示すものであり、それによって本件事故を発生させたことについては権利侵害、過失、因果関係のいずれの要素も認めることができるものであるから、民法709条所定の不法行為も成立することになる。

イ 被告中部電力の主張

(7) 原告らの主張はいずれも争う。

本件送電線には、昼間障害標識の設置義務はなかったし、設置の期待可能性もなかった。

(イ) すなわち、航空法51条の2第1項の規定については、従来から、架空線は独立の物件ではないから、地表から60m以上のすべての送電線に昼間障害標識を設置する義務があるわけではなく、架空線が取

り付けられている鉄塔等の支持物が地表から60m以上の高さに設置されている場合に限り、架空線に昼間障害標識を設置しなければならないと解釈されてきたものである。このことは、次のような事実から裏付けることができる。

被告中部電力は、長年にわたって架空線非該当説の立場から、架空線が取り付けられている鉄塔等の支持物が60m以上の高さにある場合に、昼間障害標識設置義務の免除申請を行ってきたが、そのことについて、担当部局である東京航空局又は大阪航空局から問題にされたことは一回もなかった(丁14ないし25)。このことは、東京航空局も、大阪航空局も、架空線非該当説が正しい解釈であると考え、被告中部電力の行為を是認してきたことを意味している。

平成元年から平成9年までに発生した本件事故と類似の事故7件について、航空事故調査委員会による航空事故調査報告書が発表されているが、これらの報告書においては、架空線の高さや、それに昼間障害標識が設置されていたかどうかは一切問題にされておらず、せいぜい、安全措置の勧告の中で、送電線(架空線)の支柱等に目印を付けること等についての言及がされているのにすぎない。しかしながら、調査対象となった事故の中には、航空機やヘリコプターが送電線に接触して発生した事故も含まれていたのであるから、送電線(架空線)に昼間障害標識を設置する義務があったのであれば、この義務違反の有無について全く言及がないのは不可解であり、航空事故調査委員会としては、そのような義務はないと考えていたからこそ、その義務違反の有無についても何ら検討をしていなかったものとするはなはだしい。

また、平成14年6月に設置された「航空障害灯等の規制のあり方に関する検討会」(以下「あり方検討会」という。)において検討さ

れ、同15年6月13日に公表された「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）においても、地表又は水面から60m以上の高さの架空線には、航空障害標識を設置しなければならないとの意見は出されておらず、検討会の委員、運航者、関係者らを含め、誰一人として航空法51条の2第1項が、地表又は水面からの高さが60m以上の架空線には航空障害標識を設置しなければならないことを定めているという解釈はしていなかった。そもそも、原告らの主張によれば、昼間障害標識を設置しなければならない送電線は約7万8000箇所存在することになるが、実際に設置されているのはわずか3箇所にすぎないのであって、本当に昼間障害標識の設置義務があるのであれば、このような事態はあり得ないはずであり、このことも、行政実務の運用が架空線非該当説に立って行われていたことを明瞭に示すものというべきである。

さらに、国土交通省航空局運航視覚援助業務室が公表している「航空障害灯／昼間障害標識の設置等に関する解説・実施要項」（丁8）においても、架空線への航空障害標識の設置方法に関しては一切記載がない。

以上のとおりで、架空線非該当説は、行政実務の運用に即した正しい法解釈を示すものであるというべきである。また、仮にこの説が、客観的な法解釈としては誤りであったとしても、被告中部電力が、完全に定着していた行政実務の運用に反するような法解釈を行い、それに基づいた行動を取ることは期待不可能であったというべきであるから、結局、本件送電線に昼間障害標識が設置されていなかったことを、設置・保存の瑕疵と評価することはできないものというべきである。

(ウ) さらに、仮に本件送電線の設置・保存に瑕疵があったとしても、本

件事故との間に因果関係がない。

すなわち、本件事故現場は、ヘリコプターがしばしば航行する一般的な地域間飛行経路であるにもかかわらず、これまで本件送電線への接触事故はなかったのであるから、本件送電線に航空障害表標識が設置されていなくても本件送電線の視認が可能であったことは明らかであり、また、鉄塔及び送電線が背景にとけ込み、発見し難い状況であったとしても、注意深く航行することで本件送電線を発見できていたといえる。そうすると、本件送電線は、航空障害標識がなくても十分に視認可能であったものであり、これが発見することができなかったのは、専ら鈴木機長の過失によるものというべきであるから、送電線の設置又は保存の瑕疵と、本件事故の発生との間には相当因果関係がないものというべきである。

(エ) 以上のとおりで、本件送電線には昼間障害標識の設置義務はなく、したがって、本件送電線の設置・保存に瑕疵もない。

また、本件事故との間に因果関係もなく、いずれにせよ被告中部電力は、本件事故について損害賠償責任を負わない。

(オ) また、以上に指摘した点に照らしてみれば、被告中部電力が、民法709条所定の不法行為責任を負うものでもないことも明らかである。

(4) 被告国の国家賠償責任の有無（争点④）

ア 原告らの主張

(ア) 被告国は、過去の多くの航空機、ヘリコプターと送電線との接触事故等から、航空障害標識を設置する義務があるにもかかわらず、それが設置されていない高さ60m以上の送電線が多数存在することを認識していたし、少なくとも予見することができたはずである。そして、本件事故以前にも、類似の送電線接触事故が3件も発生していた

のであるから、被告国としては、航空事故を防止し、飛行の安全を図る観点から、危険箇所が外にもないかどうかを調査する義務を負っていたものである。それにもかかわらず、被告国は、航空障害標識が未設置の場所が全国にどの程度あるのかを調査することもせず放置した。

また、鉄塔自体は、高さが60m以下であるため、航空障害標識が設置されていないにもかかわらず、鉄塔間に設置された送電線の高さは、地表から60m以上あるという本件送電線のような箇所は、送電線そのものの視認性の低さに加え、ただでさえ視認性が低い鉄塔自体も、航空障害標識の欠如により、ほとんど視認することができず、その結果、航空機等にとって、極めて危険性が高い状況を生じさせていることが明らかである。したがって、被告国としては、このような箇所については、特に危険が高いものとして、航空障害標識の設置を直ちに命ずべき義務があったにもかかわらず、本件事故発生まで何らの措置も講じなかった。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がある事故原因の一つである。

なお、国土交通省航空局管制保安部長は、第1回あり方検討会において、「従来の電力会社等に対する航空障害標識の設置に関する指導に不十分な点があった。」と発言しているのもであって、この発言は、被告国に違法な不作為があったことを自認したものにほかならない。

- (イ) また、被告国は、航空機の飛行の安全を確保するため、高さ60m以上の送電線で、航空機が接触する可能性の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たものと解すべきところ、そのような情報提供義務を履行していなかった。
- (ウ) さらに、被告国は、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

もってその履行確保を図る措置を講ずべき義務を負っていたが、そのような規制を設ける義務を果たしていなかった。

(エ) 被告国は、これらの義務違反に基づき、国家賠償法上の損害賠償責任を負うものというべきである。

イ 被告国の主張

(ア) 被告国は、本件事故以前に、地表面からの高さが60メートル以上であるにもかかわらず、航空障害標識が設置されていない送電線が、全国に多数存在することを認識していなかったし、予見することもできなかった。

仮に、そのことを予見できたとしても、国民に対する義務として、標識未設置の送電線が全国にどの程度あるかを調査する義務までは負っておらず、そのような標識未設置の送電線の設置者に同標識を設置させる義務もなかった。

また、仮に送電線設置者に対して航空障害標識の設置を指導したとしても、その違反に対しては罰則がなく、強制力を伴わない以上、当該指導によって本件事故以前に本件送電線に昼間障害標識が設置される蓋然性は低かった。

さらに、被告国は、航空障害標識の位置を航空会社に伝達する義務など負っていなかったし、航空障害標識違反について航空法に罰則を設けるか否かは立法府の広範な立法裁量に属する上、罰則を設けていなかったことが本件事故につながったとは到底認めることはできない。

以上のように検討していくと、被告国には、原告らが主張するような義務はなかったし、仮に何らかの義務違反があったとしても、それと本件事故の発生との間には因果関係が認められず、いずれにせよ、被告国が国家賠償責任を負うことはあり得ない。

(イ) 本件送電線には、航空法上、航空障害標識を設置する義務があったにもかかわらず、その設置がされていなかったことは事実であるが、上記のとおり、被告国には、本件送電線に航空障害標識が設置されていなかったことについての責任はないものというべきであるから、原告らの主張は理由がない。

(5) 被告らの責任が認められた場合の損害額 (争点⑤)

ア 原告らの主張

(7) 志奈の損害の相続

a 損害額

①逸失利益 6959万9883円

ただし、志奈が、67歳まで稼働することを前提とした上で、被告信越放送の給与規定(甲31)、新賃金規定(甲32)を基に志奈の昇給分を勘案し、中間利息をライブニッツ方式によって控除して算出した結果である9942万8405円(その明細は、別紙のとおりである。)から、生活費相当分として30パーセントを控除した残額である。

②慰謝料 3000万円

③葬儀費用 150万円

④弁護士費用 1010万9988円

ただし、①ないし③の合計額の10パーセント相当額である。

⑤以上の合計 1億1120万9871円

b 原告政寛及び同由子の相続分は各2分の1であり、両原告の相続分は、5560万4935円となる。

(イ) 原告ら固有の損害

①原告ら独自の慰謝料 各300万円

②弁護士費用 各30万円

合計 各330万円

(ウ) 原告らの請求額

a 原告政寛及び原告由子

各5890万4935円

ただし、(ア)の5560万4935円に(イ)の330万円を加えた金額である。

b 原告一徳及び原告裕子

各330万円

イ 被告らの主張

原告らの主張は争う。

ウ 損害の填補について（特に上積み労災補償金）について

(ア) 被告信越放送の主張

志奈（実際にはその遺族）に対しては、労災保険（遺族給付、葬祭費）金1311万3260円、並びに上積み労災補償金及び遅延損害金合計4094万7946円が支払われているところ、これらの支払金は、損害の填補として損害額から差し引かれるべきである。

原告らは、上積み労災補償金のうち1000万円は、労働の対価としての退職金として支払われるものなのであるから、それを控除した3000万円のみが損益相殺の対象となると主張するが、同補償金の根拠となっている労使協定では、退職金規定上の退職金に加算して金4000万円を補償するとは規定していないから、原告らの主張は失当である。また、仮に上積み労災補償金のうち、退職金相当分が損益相殺の対象となるとしても、志奈の死亡時を基準として算定される退職金額は111万円であるから、損益相殺の対象から除外されるのは、この金額に限られるものというべきである。

(イ) 被告中日本航空及び同国の主張

労災保険金及び上積み労災補償金は損益相殺の対象となる。

(ウ) 原告らの主張

被告信越放送の労働災害補償に関する労使協定（乙8）によれば、本件上積み労災補償金に関しては、弔慰金3000万円を支給し、弔慰金と退職金の合計額として4000万円を保証し、それに満たない場合には不足分を会社（被告信越放送）が負担するとされている。したがって、本件事故により遺族に支払われた4000万円は、1000万円が死亡退職金で、3000万円が弔慰金となるどころ、死亡退職金は労働の対価としての性格を有するものであって、労災補償給付としての性格を持たないから、控除の対象とはならない。

(6) 被告信越放送の事後対応に関する不法行為の成否（争点⑥）

ア 原告らの主張

(7) 被告信越放送は、志奈らを就業時間中の取材業務の過程で死亡させておきながら、自らの責任について無自覚なままに責任を被告中日本航空に転嫁し、十分な事故原因調査も謝罪もせず、原告らの事故遺族としての人格権を著しく侵害したものであって、これらの行為は、不法行為としての評価に十分に値する。その理由は、以下のとおりである。

a 被告信越放送は、本件事故当日に開催した記者会見で遺族に謝罪せず、そればかりか、いち早く事故原因を操縦ミスであると決めつけて、責任転嫁を始めた。そして、同日夜、原告らが木曾警察署に駆けつけたにもかかわらず、ヘリコプターへの乗務を命じた責任者である長岡、菱山、笠原は同警察署に来ておらず、原告らの要望により、ようやく翌8日午前2時ころになって長岡のみが来たのにとどまった。

事故翌日の3月8日午前10時ころ、塩沢社長が、原告らの宿泊していたホテルを訪れ、原告らと面会したが、その際、同社長は、形ばかりの謝罪の言葉は述べたものの、その一方で、「三好記者は元気が良かったから、自分から『へりを飛ばしましょう。私が乗ります、乗ります。』と言ったのかもしれませんが。」などといった遺族の心情を顧みない無責任な発言をし、原告らを傷つけた。さらに、塩沢社長は、志奈の通夜に欠席し、翌日行われた告別式には出席したものの、原告らに謝罪や哀悼の意を表すことも、挨拶をすることもなく退席した。

その後同年4月3日、笠原が、原告政寛宅で原告らと話し合った際に、「私達も被害者です。」などと発言し、真摯な反省の態度を示さなかった。

- b 原告らは、志奈の遺族として、不必要に悲しみを深くさせられることがないという人格権を有し、反面、被告信越放送には、志奈の遺族である原告らと接する際には、原告らの心情について細心の配慮をすべき義務を負っていた。それにもかかわらず、被告信越放送は、塩沢社長を初めとした幹部職員が、上記のような無責任な発言や対応をし、原告らの人格権を侵害して原告らの心情を深く傷つけたのであるから、これらの行為について不法行為が成立することは明らかである。
- (イ) 原告らが被告信越放送の上記不法行為によって被った精神的苦痛を慰謝するための慰謝料としては各100万円を下ることはなく、また、同損害と因果関係のある弁護士費用は各10万円である。
- (ウ) 仮に、被告信越放送の上記行為が独立の不法行為を構成するものではないとしても、これらの行為は、原告らの慰謝料額を算定する際の重要な要素として考慮されるべきである。

イ 被告信越放送の主張

原告らの主張は争う。

被告信越放送は、本件事故当日、6回目の記者会見で内山が遺族ら（原告ら）に対し謝罪し、同日夜には、中島が遺族の対応に当たり、説明を行っている。なお、長岡や菱山らは外の業務を担当しており、原告らの対応に当たることはできなかったものである。

また、事故翌日には、塩沢社長が原告らと面談して謝罪し、被告信越放送としての責任を認めるなどしている。同社長の「三好記者は元気が良かったから、自分から『へりを飛ばしましょう。私が乗ります、乗ります。』と言ったのかもしれないよ。」との発言も、志奈の積極性や実績を高く評価し称えようとした発言なのであって、無責任な対応と非難されるべきものではない。

さらに、従業員の通夜や告別式に会社代表者が出席しないことが直ちに不法行為を構成するものとは考えられないところ、志奈の通夜は、長野から離れた松山市で執り行われたものである上、内山らが被告信越放送の代表として出席していることからすれば、塩沢社長が志奈の通夜に出席しなかったことが不法行為に当たるとは言えない。そして、塩沢社長は、志奈の告別式には出席し、原告政寛らに玉串を捧げて遺族に拝礼し、挨拶もしているのであるから、その対応を非常識として非難されるいわれもない。

最後に、笠原の4月3日の発言は、原告らから「人殺し」等といったいわれのない非難を受けたため、その胸のうちを吐露したものであって、何ら非難されるべきものではない。

以上のおりであって、被告信越放送が、原告らの人格権を侵害するような言動をしたという事実は存しないのであるから、原告らの主張は失当である。

第3 当裁判所の判断

1 被告信越放送の安全配慮義務違反の有無（争点①）

(1) 事実関係

前提事実及び証拠（甲2の1、4の1、44、45、50、乙5ないし7、証人長岡、証人中島、証人内山、証人酒向、証人佐々木、原告政寛のほか、括弧書きしたもの）によれば、本件事故及び同事故に至る状況について、以下の事実が認められる（なお、本件ヘリコプターの飛行経路や、本件送電線に接触するまでの状況、鈴木機長が本件送電線に気付かなかつた原因等、以下において推定できる事実として指摘している事実は、基本的には、甲2の1の航空事故調査報告書によるものである。）。

ア ヘリコプター取材決定に至る経緯

(ア) 平成16年3月7日午前7時ころ、長野県木曾郡南木曾町の国道19号線で4人が死傷する交通事故（本件交通事故）が発生した。自宅で同事故の連絡を受けた長岡は、自宅から飯田放送局に取材班を出勤させるよう指示し、飯田放送局の取材班は、陸路で本件交通事故現場に向かった。

(イ) 長岡は、入社後、被告信越放送のキー局である株式会社東京放送（以下「TBS」という。）と協議し、午前11時30分からのテレビのニュース番組で、本件交通事故に関する情報を全国放送することとしたが、放送まで3時間しかなかったため、本件交通事故現場の映像を確実に放送に間に合わせるために、航空取材を行うことが必要であると判断した。

そこで、長岡は、午前8時30分ころ、被告中日本航空長野運航所所長の池上宏（以下「池上」という。）に対し、本件交通事故現場を取材するため、ヘリコプターの運航を要請し、その結果、長野運行所を出発したヘリコプターは、シティ離着陸場から被告信越放送の取材

班を搭乗させ、本件交通事故現場へと向かう予定となった。なお、この際、長岡は、本件交通事故現場周辺の送電線等の障害物の存在について確認することはしなかった。

その後、長岡は、入社してきた菱山にTBSとのやり取りを説明し、菱山からヘリコプター取材を承認されたため、飛行申請書を提出した。

(ウ) 長岡は、入社していた志奈及び池田カメラマン（以下、志奈及び池田カメラマンを併せて「志奈ら」ということがある。）に対し、本件交通事故現場のヘリコプター取材を指示し、同人らは、午前8時45分ころ、シティ離着陸場に向けて会社を出発した。

長岡は、出発の際、志奈に対し、「木曽の上空は氷点下7、8度になる。ダルマのように（防寒着を）着て行けよ。」と声を掛けたが、その他、長岡及び菱山が、志奈らに対し、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特段説明することはなかった。

イ 本件ヘリコプターの出発と本件事故に至るまでの飛行経路

(ア) 午前8時40分ころ、鈴木機長及び小室整備士が出社し、鈴木機長は、池上所長から被告信越放送の取材のため、ヘリコプターを運航するよう指示された。その後、鈴木機長は、周辺の気象状況の確認や、1万分の1の道路地図による取材現場の確認を行った。その後、鈴木機長と小室整備士は、地図上で取材目的地を確認後、飛行前点検を行い、午前9時7分、長野臨時場外離着陸場を出発し、シティ離着陸場で志奈らを搭乗させた上、午前9時15分ころ、同所を出発して本件交通事故現場に向かった。鈴木機長は、シティ離着陸場の離陸時刻が午前9時15分であると長野運航所に対して連絡し、さらに9時21分、長野運航所に対し、これから無線が通じなくなる旨連絡を入れ

た。

(イ) 本件ヘリコプターは、本件交通事故現場までの最短距離となるようにシティ離着陸場から南西に進路をとり、麻績村、松本、塩尻を経緯し、その後は木曾川沿いに飛行したものと推測される。そして、目撃者の供述によれば、本件ヘリコプターは、本件事故現場の北約8キロメートルの大桑駅付近において、すでに山の稜線より低い高度に降下し、その後木曾川沿いに飛行をしていたもので、そのときの対地高度は、約250ないし300mであったと推定される。

本件事故後、池田カメラマンが、カメラ防振装置とともに発見されたことから、同カメラマンは、機内から国道19号線の交通事故による交通渋滞を確認した後、防振装置の座席に着座して取材準備を始めたものと考えられ、また、本件ヘリコプターは、本件事故現場の北約900m付近では、送電線と同高度程度の対地高度150m以上で、ほぼ水平飛行を行っていたものと考えられる。

ウ 本件事故の発生、本件事故現場の状況、事故原因等

(ア) 午前9時53分ころ、本件ヘリコプターは、本件送電線に接触して墜落、炎上した。本件ヘリコプターは、本件交通事故現場の北にある柿其橋付近で左旋回を終了し、前方約1.7kmに見えるパトカー等から本件交通事故現場を確認し、そのまま本件交通事故現場に向けて直進しようとしたが、本件交通事故現場の約900m手前に存在した本件送電線に気付かず接触したものであり、目撃者の供述等から、その際に回避操作は行われなかったものと推定される。

(イ) 本件事故現場（長野県木曾郡南木曾町読書）は、本件交通事故現場の北方約900mの木曾川を挟んだ東側の鉄塔と西側の鉄塔の間に張られた送電線（送電線の長さ約706m）の東側鉄塔から約314ないし317mの地点であり、地表（国道）からの高さが152mであった。

なお、本件ヘリコプターは、本件事故発生まで機体及びエンジンに異常は認められなかった。

(ウ) 本件事故当時の本件事故現場付近の天候は、曇りで少し晴れ間もあった。風はほとんどなく、山腹の植生は、針葉樹と落葉した広葉樹が混ざった状態で、地面には雪が残り、鉄塔及び送電線の色は灰色であったため、背景にとけ込み、意識していないと双方ともに発見が難しい状態であった。(甲2の1)。

(エ) 本件事故は、本件ヘリコプターを操縦していた鈴木機長が、本件送電線の存在に気づかずに接触し、機体が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いう形で発生したものであり、その結果、搭乗者全員が死亡したものである。

鈴木機長が本件送電線の存在に気づかなかった原因は、①送電線に航空障害標識が設置されておらず、鉄塔及び送電線が背景にとけ込み、それらの発見が困難であったこと、②鈴木機長が取材現場付近の送電線の場所を確実に把握していなかったこと、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ったことにあると推定されている。

(2) 判断

以上の事実を前提に、被告信越放送の義務違反に関する原告らの主張の適否について判断する。

ア 原告らは、被告信越放送には、雇用契約に基づく付随義務としての安全配慮義務違反がある旨主張し、具体的には、取材飛行回避義務違反、取材飛行安全実現義務違反があったと主張する。

ところで、雇用契約における労働者は、使用者の指揮監督に従い労務を提供する者であるところ、使用者は、労働者が、使用者が設置あるいは用意する場所、設備若しくは器具等を使用し又は使用者の指示のもと

に労務を提供する過程において、労働者の生命及び身体等を危険から保護するよう配慮すべき義務を負っているものと解するのが相当である（最高裁第三小法廷判決昭和59年4月10日・民集38巻6号557頁参照）。

もつとも、使用者が具体的にどのような義務を負っているかについては、労務内容や場所、設備、器具等の性質、労働者の熟練度合いなどにより異なるものであり、具体的に判断することが必要であると解されるので、以下、原告らの主張に即して、安全配慮義務違反の有無を検討していくこととする。

イ 取材飛行回避義務違反の主張について

(ア) 原告らは、被告信越放送は、志奈に対し、必要性がなかったにもかかわらず、危険なヘリコプターによる取材飛行を命じたものであるから、この点において取材飛行回避義務違反があると主張する。

ところで、ヘリコプター取材には、一般的な可能性としては、墜落事故等の危険があることは否定できず、いったんそのような事故が発生すれば、搭乗者の死傷の可能性が高いことは原告らが主張するとおりであるが、他方において、ヘリコプターによる飛行や、これを用いた取材は、機体の整備等を十分に行い、周到な準備をした上で、定められたルールに従って行うならば、安全性を十分に確保し得るものであると考えられており、取材方法の一つとして広く認められ、実施されているものであることも事実である。そうすると、取材の必要性が全くないにもかかわらず、安易にヘリコプター取材を命じることは許されないとしても、ヘリコプター取材の一般的・抽象的危険性を強調して、その必要性の有無を殊更制限的に判断することは相当であるとは思われず、どのような場合にヘリコプター取材の必要性があるかは、報道機関の自主的、裁量的判断をも考慮した上で、結論を出すべ

きものであると解される。

(イ) ところで、本件におけるヘリコプター取材の対象となった本件交通事故は、長野県県内の国号19号線で発生し、4人が死傷した重大事故であり、キー局であるTBSと協議した結果、ニュース番組で全国放送する価値があると判断されたものである。そして、ヘリコプター取材が必要であると判断されたのは、陸路で本件交通事故現場に向かった取材班が、交通渋滞に巻き込まれて放送に間に合わない可能性があるため、確実に放送に間に合わせるためには、ヘリコプターを利用する必要があると考えられたことによるものである。

以上の事実を踏まえれば、本件ヘリコプター取材の必要性がなかったとは認められないし、長岡らが本件ヘリコプター取材の必要性の有無について十分な検討しなかったと認めることもできないところである。

(ウ) また、原告らは、本件ヘリコプター取材は、被告中日本航空との本件ヘリコプター利用契約の残存飛行時間を消化するために安易に行ったものであると主張するが、中島がこれを明確に否定しているし（証人中島）、これまでの利用実績からしても、契約期間満了前になると飛行時間が殊更増加するなどといった事実は認められない（丙13の1）一方、本件ヘリコプター取材の必要性を認め得ることは既に説示したとおりである。そして、他に、原告らの主張を認めるに足りる証拠もない以上、この点に関する原告らの主張は、失当というほかはない。

(エ) 以上の次第で、取材飛行回避義務違反に関する原告らの主張を採用することはできない。

ウ 取材飛行安全実現義務違反の主張について（その1）

被告信越放送は、上記のとおり、志奈に対する安全配慮義務を負って

いたのであるから、その内容の1つとして、志奈にヘリコプターによる取材飛行を命じる場合には、それが安全に行われるように配慮する義務を負っているものと解される。

原告らは、被告信越放送が、この義務に違反したと主張するのであるが、その主張内容は、大きく分けると、①取材飛行に当たり、送電線の危険等について周知・徹底する等飛行の安全について配慮すべき義務を怠ったこと等、②カメラ用の高性能防振装置の導入を怠る一方で、取材スタッフに「いい絵を撮れ」と要求し、取材スタッフが危険な低空飛行を行わざるを得ないような状況を作り出し、それを放置したままでいたことに分けられる。そこで、本項においては、まず、①の点を検討し、次項(エ)において、②の点を検討することとする。

(7) 上記①の点に関する主張の第1は、被告中日本航空は、事故の多い会社であり、被告信越放送もそのことを認識していながら、コストを重視して被告中日本航空との契約を締結し、また、ヘリコプター取材の要否・是非を判断する部長、デスクにヘリコプター取材に必要な事項を徹底するための社内研修等の周知方法を講じる措置を怠ったなどといった点であり、ヘリコプター取材の安全性を確保するための基本的な姿勢に欠けていたという指摘をするものと解される。

しかしながら、被告中日本航空が、本件事故以前にも複数回にわたって事故を起こし、所管官庁から安全確保に関する事業改善命令等を受けていたことは原告らが主張するとおりであるものの、被告中日本航空も、上記事業改善命令等に応じて、業務の見直し等を行っていたことが認められ(丙8、10、11)、同被告が、本件事故当時において、ヘリコプター利用契約を締結する相手方としてふさわしくないほどに、適格性を欠く会社であったと判断するだけの根拠はないものといわざるを得ない。

また、被告信越放送においては、航空取材の安全基準や、申請手続、航空取材に当たって必要な心得をまとめた航空取材の手引等を策定して冊子化し（甲13）、社員に配布するなどしていたのであるから、社内研修等についての不備があったと断定することも困難である。なお、原告らは、被告信越放送社内で、ヘリコプター取材を決定するシステムにも、安全運航を実現する手続は定められてなかったなどといった趣旨の主張もしているが、上記の点に照らしてみれば、この点に関する主張も採用することはできないところである。

(イ) また、原告らは、被告は、ヘリコプター取材を実施するに当たり、被告中日本航空や本件ヘリコプターの機長である鈴木機長に対して、送電線の危険性の確認等を徹底していなかったこと等において義務違反があると主張する。

しかしながら、被告中日本航空は、航空機やヘリコプターの運航を業とする会社であり、鈴木機長は、昭和52年に事業用操縦士技能証明書（回転翼航空機）を取得し、本件事故までに、総飛行時間約5559時間という経験を有するパイロットであったところ、ヘリコプターの安全な運行や危険回避といった事柄は、専門的な知識と経験を踏まえて初めての的確な判断を行うことができるものである一方、専門的な知識や経験を持たない者が、生半可な知識や経験を基にこれに容喙することは、かえって安全な運行を妨げるおそれを生じさせるという側面があることは否定し難いところである。そうすると、本件取材飛行における安全性の確保は、第1次的には、被告中日本航空や、鈴木機長の判断に委ねられるべき事柄であり、被告信越放送としては、①取材の必要性等から特殊な飛行方法を採用すること等を求めており、それに伴う危険回避措置については、被告信越放送においても配慮をする必要が生じていた場合であるとか、②取材目的地が特殊な場所であっ

たり、特殊な危険物が存在するなどしている上、そのような状況について、被告信越放送においては、従前の取材経験等から、相当程度の知識を持っていた一方、被告中日本航空や鈴木機長においては、そのような状況についての知識がないものと考えられる場合等といった特別な事情が存在する場合のほかは、飛行の安全確保そのものについては特段の配慮義務を負わないものと解するのが相当である。

これを本件についてみると、本件取材飛行そのものは、特殊な飛行方法等によるものではなかったし、本件取材飛行の対象となった本件交通事故現場も、特殊な場所であったり、特殊な危険物が存在する場所であったりしたわけではなく、本件ヘリコプターが接触した本件送電線も、5万分の1の地図にも掲載されている一般的な送電線であったのであるから、被告信越放送において、特別な配慮を必要とするような事情があったものとは認め難い。

したがって、被告信越放送において、本件送電線の危険について確認するなどしていなかったとしても、それが安全配慮義務違反に当たるものではないというべきであるから、この点に関する原告らの主張も失当である。

エ 取材飛行安全実現義務違反の主張について（その2）

原告らは、取材飛行安全実現義務違反のもう1つの内容として、カメラ用の高性能防振装置の導入を怠る一方で、取材スタッフに対して「いい絵を撮れ」と要求し、その結果、取材スタッフが、ヘリコプター取材の際、無理な低空飛行を行わざるを得ないような状況を作り出し、それを放置したままであったと主張するところ、そのような事実がそのとおり認められるのであれば、被告信越放送は、その被用者である取材スタッフらに、危険な低空飛行を行うことを余儀なくさせ、その結果本件事故を引き起こしたものとして安全配慮義務違反が認めら

れる余地はあり得るものと考えられるので、以下、この点について判断する。

(ア) まず、本件事故当時、カメラ用防振装置としては、本件防振装置のような簡易防振装置と、三軸ジャイロ防振装置のような高性能防振装置があったことは既に認定したとおりであるところ、高性能の防振装置を用いた方が、高高度からでも、ぶれのない映像を撮ることができ、映像面においても、取材飛行の安全面においても、優れていることは事実であるといつてよい。

しかしながら、被告信越放送において、高性能防振装置を導入する義務があったといえるかどうかは、それが、どの程度普及していたのかにもよるものというべきところ、本件事故当時における高性能防振装置の導入状況をみると、被告信越放送提出の証拠（乙2、7）によれば、民間放送会社中、高性能防振装置を導入していたのは73社中の39社（53.42パーセント）であるのに対し、簡易防振装置しか導入していないか、防振装置を全く導入していなかったのは73社中の34社（46.58パーセント）であることが認められ、また、原告提出の証拠（甲144）によっても、高性能カメラ防振装置を導入していたことが明らかな会社は、全体の56.2パーセントであったことが認められる（なお、甲144においては、導入していないことが明らかなのは20.2パーセントであって、不明が23.6パーセントであるとされているが、不明部分も、高性能カメラ防振装置を導入していない可能性があるものとして扱うほかはない。）。そうすると、本件事故当時において、高性能防振装置を導入していた民間放送会社は、全体の5割強程度にとどまっていたものといわざるを得ないのであるから、その当時において、高性能防振装置を導入するのが常識であったとか、導入し

ないことは非常識であったとまで断定することは困難であるといわざるを得ない。

原告らは、山岳取材が多い長野県の放送会社においては、高性能防振装置の導入が必須であったとも主張するが、乙第2号証によれば、被告信越放送を含む長野県の放送会社5社中、高性能防振装置を導入していたのは1社に過ぎなかったことが認められるのであるから（なお、甲111の記載もこれを裏付けるものである。）、原告らの上記主張をそのまま採用することも困難である。

さらに、原告らは、高性能防振装置の導入は、本件事故以前から、被告信越放送自身が必要性を認識し、検討していたものであるとも主張するところ、たしかに、乙第3号証によれば、被告信越放送は、遅くとも平成15年1月時点において、良好な映像を得ることや安全性に対する配慮からすれば、高性能防振装置を導入することが望ましいとの認識を持っていたことが認められる。しかしながら、乙第3、第7号証によれば、同時点における検討においては、高性能防振装置の導入は、デジタル機器を前提として行われるべきものであるところ、その前提に立った場合には、当時使用していたヘリコプターでは重量面で無理があり、一回り大きなヘリコプターを導入する必要があるとして、高性能防振装置の導入は、デジタル化計画全体の中で検討すべき課題であると判断されるに至ったことも認められ、先に認定したような高性能防振装置の普及状況も踏まえれば、そのような被告信越放送の判断も、その当時の判断としては、やむを得ないものであって、これを安全配慮義務に違反した違法な判断であると断定することはできないものといわざるを得ない。

以上を併せ考えると、被告信越放送が、本件事故当時において、

高性能防振装置を導入していなかったことが、安全配慮義務に違反するものであったとまでいうことはできないものといわざるを得ない。

(イ) 次に、原告らは、高性能防振装置が導入されていないような状況の下で、被告信越放送の幹部らが、取材スタッフに対し、「いい絵を撮れ」と要求し続けたことが、無理な低空飛行を行わせることになったと主張する。

ところで、「いい絵」を要求することは、テレビ関係者にとってはいわば本能のようなものであらうと考えられるし、証拠（甲111、150）によれば、被告信越放送は、長野県内において、いち早くカメラ用高性能防振装置を導入した長野放送に対抗する必要に迫られていた節もうかがわれ、これらの事情を併せ考えれば、被告信越放送社内においては、取材スタッフに対し、「いい絵を撮れ」という要求が出され、取材スタッフとしても、それに答えるため、ヘリコプター取材等の際に、できるだけ低空飛行を行おうとする傾向があった可能性があることは十分に考えられるところであり、原告らが、これを本件事故の大きな原因であると捉え、被告信越放送の責任を追及しようとすることも、心情的には理解できるところである。

しかしながら、テレビ放送局において、その幹部等が、取材スタッフに対し、できるだけ「いい絵」を撮るよう要求し、取材スタッフも、できるだけそれに応えようとすることは、ある意味で当然の事柄なのであって、そのこと自体を、直ちに安全配慮義務違反であると捉えることはできない。問題は、安全性を無視した危険な低空飛行をしてまで「いい絵を撮れ」といった明示的、あるいは黙示的な要求がされていたとか、そのような安全性を無視した危険な低空

飛行が行われている事実を知りながら、これを黙認し、あるいは放置していたといえるだけの事情が認められるかどうかにあるところ、被告信越放送が、航空取材の手引き（甲13）において、航空取材においては安全を第一に考えるべきであること、機長に対し、無理な要求はせず、機長の判断と指示には無条件で従うべきことなどを定めていたことは既に認定したとおりであるし、報道部デスクであった長岡も、その陳述書（乙5）や証言において、取材飛行に当たって、無理な低空飛行を要求したことはなく、むしろ、安全を第一に考えるべきことを常々指示していたと記載ないし証言しているところである。原告らは、長岡の上記証言等は虚偽であるとして、被告信越放送の社員や、ライバル会社の社員から聞き取ったとする内容や、被告中日本航空において、長野放送のヘリコプターの運航を担当していた多田機長から聞き取ったとする内容（多田機長が鈴木機長から聞いたとして話した内容を聞き取ったというもの）等を提出しているが（甲105、150等）、匿名供述にどの程度の信用性を認めるべきかといった点や、多田機長が鈴木機長から聞いたという愚痴ともいえるような話をどの程度重要視すべきかなどといった点も踏まえて考えると、これら原告提出の証拠を考慮したとしても、被告信越放送の幹部が、安全性を無視した低空飛行をしてまで「いい絵を撮れ」と要求していたとか、そのような安全性を無視した低空飛行が行われている現実を知りながら、それを放置していたなどといった事実を認めるには足りないものといわざるを得ない。

- (ウ) 以上の検討結果によれば、カメラ用高性能防振装置の導入は、望ましい措置であったとはいえたとしても、これを導入しなかったことが安全配慮義務に違反するとまではいえないし、被告信越放送の

幹部が、「いい絵」を撮るよう要求していたことは十分にあり得ると考えられるものの、安全性を無視した危険な低空飛行を要求し、あるいは、それを黙認、放置していたといった事実までを認めることは困難であるといわざるを得ない。

したがって、この点に関する原告らの主張も、採用することは困難であるというほかはない。

(3) 結論

以上のとおりであって、被告信越放送に安全配慮義務違反があったということはできない。したがって、安全配慮義務違反を理由とする原告らの損害賠償請求（事故後の対応を理由とする損害賠償請求については、後に判断する。）は、その余の点について判断するまでもなく、理由がないものとして棄却を免れない。

2 被告中日本航空の不法行為責任の有無（争点②）

被告中日本航空は、本件事故について、鈴木機長に安全確認等の注意義務違反があったことを積極的に争わず、同被告が使用者責任を負っていることを認め、また、同被告が鈴木機長など操縦者に対し、送電線などの航空上の危険物件の存否や場所を特定し、これを徹底しておくべき義務があるにもかかわらず、これに違反したことも積極的に争っていない。そして、既に認定した諸事実に照らしてみても、同被告が、本件事故について不法行為に基づく損害賠償責任を負っていることは明らかというべきであるから、被告中日本航空の不法行為責任をいう原告らの主張は理由がある。

3 被告中部電力の不法行為責任の有無（争点③）

(1) 本件送電線に昼間障害標識を設置する義務の存否

ア 原告らは、被告中部電力には、航空法上、高さが60m以上ある本件送電線に昼間障害標識を設置する義務があったと主張するのに対し、被告中部電力は、航空法上、昼間障害標識の設置が義務づけられているの

は、架空線が取り付けられている鉄塔等の支持物が地表から60m以上の高さに設置されている場合に限られるところ、本件送電線を支持する鉄塔は、いずれも高さが33、35mと60m未満であって、昼間障害標識の設置義務はなかったと主張するので、以下、同標識の設置義務の有無について判断する。

イ 航空法51条の2第1項は、「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海面から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。」と定め、同条の規定を受けた同法施行規則132条の2第1項（本件事故当時のもの）は、「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。」とした上、同項3号において、「架空線及び繫留気球（その支線を含む。）」と規定していた。なお、「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」とは、例えば「構造上又は技術的に昼間障害標識の設置が困難な物件であって、他の何らかの方法によってこれに代わる措置が採られており、その効果が認められるもの」等がこれに当たるものとされていた（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）。

さらに、同規則132条の3は、「法51条の2第1項又は第2項の規定により設置する昼間障害標識は、塗色、旗及び標示物とし、その設置の基準は、物件の種類ごとに次の表に掲げるところによる。」とした上、架空線については、昼間障害標識の種類を「標示物」と定めた上、設置の方法については、「直径0.5m以上の球形で、赤、黄赤又は白

の1色である標示物を45mの等間隔に設置すること。」と定めていた。

以上によれば、60m以上の高さにある架空線が、「その他の国土交通省令で定める物件」として、昼間障害標識設置義務の対象となることは、航空法51条の2及びこれを受けた同法施行規則132条の2、同条の3の文言上明らかである。被告国も、少なくとも本訴においては、架空線自体も昼間障害標識設置義務の対象になるというのが正しい法解釈であると主張している。

被告中部電力は、①架空線は、航空法の上記規定上「物件」に当たらないので、②架空線が取り付けられている鉄塔等の支持物が地表から60m以上の高さに設置されている場合に昼間障害標識設置義務が発生するという趣旨の主張をしているが、①の点は、航空法51条の2第1項、同法施行規則132条の2第1項3号の文言に明らかに反する解釈であるし、②のように、架空線そのものではなく、架空線が取り付けられている鉄塔等の支持物の高さを問題にするとの解釈も、上記規定の文言から導き出すことは到底困難であるといわざるを得ない。被告中部電力自身、従前の経緯を強調するだけで、法律解釈としてそのような解釈を導き出すことができることについては、何ら説得力のある説明をしていない。

したがって、被告中部電力が主張する架空線非該当説は、法解釈としては採り得ない誤った解釈であるというほかはない。

ウ 被告中部電力は、架空線非該当説が、長年行政実務において採用されてきた考え方であり、被告中部電力も、これが正しい解釈であると信じ、長年それに従ってきたのであるから、そのような運用をしてきたことに過失があったということとはできないし、そのような運用の結果を工作物の瑕疵と評価することもできないという趣旨の主張をする。しかし

ながら、この主張を採用することはできない。その理由は、次のとおりである（なお、少なくとも、民法717条の工作物責任に関しては、客観的に正しい法解釈によれば設置しなければならなかったはずの安全設備を設置していなかった場合、その原因が、誤った法解釈が一般的に流布しており、それを信じたことであつたからといって、それによって工作物の瑕疵の存在が否定されることになるのかという点には疑問がないではない。しかしながら、本件においては、被告中部電力の主張を採用することはできないので、上記の問題については、これ以上触れる必要はない。）。

(7) まず、被告中部電力は、長年にわたり、架空線非該当説に基づいて、鉄塔等架空線の支持物の高さが60m以上ある場合に、昼間障害標識の設置義務免除申請を行ってきたが、担当部局である東京航空局や大阪航空局から、このような取扱いについて一度も問題にされたことはないと主張し、その証拠であるとして丁第14号証ないし第25号証の各1、2を提出し、さらに証人酒向榮治も上記主張に沿う供述をしている。

しかしながら、丁第14ないし第25号証の各1の各申請書は、それ自体としてみれば、高さ60m以上ある鉄塔を対象として、昼間障害標識の設置義務免除申請を行ったものと理解するのが十分に可能なものである。そして、戊第16、第17号証によれば、被告中部電力も、その対象として鉄塔及び架空線の両者を記載し、高さについても、鉄塔の高さに加え、架空線の地上高として60m以上の部分があることを明記し、架空線については地上高が60m以上の部分が申請物件であると記載するなどして昼間障害標識の設置義務免除申請を行ったり（戊16）、送電線の両端の鉄塔の高さが60m未満の送電線についても、架空線の地上高が60m以上であるとして免除申請を行

っていた（戊17）ことが認められる。これらを総合すれば、被告中部電力が、架空線非該当説に立って行動をしていたと断定することができるかどうかは疑問であるし、少なくとも、被告国の担当部局が、被告中部電力が架空線非該当説に立った行動をしていることを認識した上で、これを長年にわたって是認してきたと認めることは到底困難であるといわざるを得ない。

被告中部電力は、戊第16、第17号証の記載は、免除申請の対象とならない鉄塔や送電線についても申請内容を分かり易くするために記載されたものにすぎないとか、架空線の地上高とは、鉄塔の地上高を意味するなど主張するが、同申請書面において、申請物件である架空線の高さが「一部60m以上」と記載されていることをみれば、送電線の高さが60m以上の架空線を申請対象としているものと解するのが自然であるし、少なくとも、被告国の担当部局においては、そのような認識をするのが当然であると考えられるから、上記主張は失当である。そして、酒向証人の前記供述も以上の認定判断を左右するのに足りるものではない。

したがって、この点に関する被告中部電力の主張は失当というべきである。

(イ) 被告中部電力は、平成元年から平成9年までに発生した本件事故と類似の事故7件について航空事故調査委員会が発表した航空事故調査報告書において、架空線の高さや、それに昼間障害標識が設置されていたかどうかは何ら問題とされていなかったのは、航空事故調査委員会が架空線非該当説に立っていたからであるという趣旨の主張をする。

しかしながら、航空事故調査委員会の、しかも僅か7件の調査報告書の記載をもって被告国の見解や、当時の一般的な考え方を代表するものと決めつけることができるのかどうかにはそもそも疑問があるのみなら

ず、本件事故に関して作成された本件事故調査報告書（甲2の1）においては、本件送電線は、航空法上、「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」と明言されている（甲2の1、11頁）のであるから、航空事故調査委員会が、架空線非該当説に立っていたという理解をすること自体にも問題があるものといわざるを得ない。

結局、この点に関する被告中部電力の主張も失当というべきである。

(ウ) 被告中部電力は、あり方検討会において地表又は海面から60m以上の高さの架空線には航空障害標識を設置しなければならないとの意見が出されていないことも架空線非該当説が一般的な見解であったことの根拠となる旨主張するが、上記検討会は、都市部における建造物についての設置義務を緩和する目的で開催されたものであることにかんがみれば、たとえ架空線非該当説が採用されていなかったとしても、送電線等の規制に関する議論が行われないことは不自然ではない。そして、当時あり方検討会の事務局に所属し、全国的な管理基準、設置基準等の策定を担当していた証人佐々木友夫が、鉄塔の高さにかかわらず、地上60m以上の送電線についても昼間障害標識の設置義務があると認識していたと明確に回答していることなどからも、あり方検討会での審議内容をもって被告中部電力の主張を裏付けるものとは認められない。

(エ) かえって、国土交通省東京航空局・大阪航空局が作成し、関係者に配布したとみられる「航空障害灯及び昼間障害標識届出等の手引き」（平成13年6月作成、戊1）には、前記イにおいて指摘した、航空法及び同法施行規則の規定が明記されており、さらに、「航空障害灯及び昼間障害標識の設置について（届出）の記入要領」（戊1、22頁）では、航空障害物件の記入に当たっては、物件の名称を記入すべきこととし、その例として、「〇〇線（送電線路名）」が挙げられており、「記入例

(航空障害灯及び昼間障害標識の設置届出)」(戊1、25頁)では、航空障害物件として、「物件 No 2 架空線、地上高80m、海拔高90m(以下略)」との記載があることなどを指摘することができるのであるが、これらの記載は、架空線非該当説によっては到底理解できるものではないのである。

エ まとめ

以上の次第で、本件送電線は、昼間障害標識設置義務の対象になるというのが正しい法解釈であるし、被告中部電力が、これとは異なる法解釈を採用してもやむを得ないといえるような事情があったと認めることもできないところである。

(2) 工作物責任の有無

ア 設置・保存の瑕疵の有無

まず、本件送電線は、民法717条にいう「土地の工作物」に該当し得るものであるところ(最高裁第1小法廷昭和37年11月8日判決、民集16巻11号2216頁参照)、同法にいう「工作物の設置又は保存の瑕疵」とは、土地の工作物が通常有する安全性を欠いていることをいい、土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があったと認められるかどうかは、当該工作物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的、個別的に判断すべきである。これを本件についてみると、本件送電線のように、高さ60mを超える送電線は、低空飛行をしてきた飛行機やヘリコプター等と接触する危険性があることは否定できないのであるから、そのような危険を防止するためには、飛行機やヘリコプターから送電線の存在が認識しやすくなるような設備をしておく必要があるものと考えられる。航空法等の規定が、高さ60m以上の送電線(架空線)に昼間障害標識を設置する義務を課したのも、まさにそのような配慮に基づくものなのである。そうすると、このような航空法上の設置義務に違反して

昼間障害標識を設置しなかったことは、本件送電線が通常有すべき安全性を備えるための措置を欠いたものであって、本件送電線の設置・保存に瑕疵があったと認めるのが相当である。

イ 因果関係

被告中部電力は、本件送電線の設置・保存に瑕疵があるとしても、そのことと本件事故の発生との間には相当因果関係がないとも主張している。

しかしながら、本件事故に関する航空事故調査報告書において、事故原因の1つとして、「送電線に航空障害標識が設置されておらず、鉄塔及び送電線が背景にとけ込み、それらの発見が困難であったこと」が挙げられていることは既に説示したとおりなのであるから、この1点のみを取り上げても、本件送電線の設置・保存の瑕疵と本件事故の発生との間に相当因果関係が存在することは明らかである。被告中部電力は、「鈴木機長が慎重に確認をしていれば、本件送電線の存在に気付いたはずであり、現に、他に本件事故現場において他の事故が発生したことはないのであるから、本件送電線の存在に気付くことができなかつたこと自体が鈴木機長の過失である。」という趣旨の主張もしているが、機長の確認が不十分な場合であっても、送電線の存在を見逃すことがないようにするため、昼間障害標識が設置されるはずなのであるから、上記主張の点は、被告中部電力の責任を免れさせるようなものではない（鈴木機長の過失が、通常では考えられないような非常識なものであったという場合は別であろうが、本件送電線そのものが見にくかつたという事情の下においては、たとえ鈴木機長に過失があつたとしても、因果関係の断絶をもたらすような非常識なものであつたと評価することはできない。）。

なお、航空法上、国土交通大臣が設置の必要がないと認めた架空線に

については、昼間障害標識設置義務が免除されることになるが、本件送電線が、そのような免除の対象になり得るものであることについては何ら主張立証がなく、かえって、甲第126号証によれば、本件送電線は、本件事故後、国土交通省航空局から、緊急に整備すべき第1優先物件の1つに指定されたことが認められる。したがって、本件送電線については、昼間障害標識設置義務が免除されることが明白であったから、同標識を設置していなかったことが瑕疵には当たらないとか、瑕疵の存在と本件事故の発生との間に因果関係がないなどということもできない。

(3) 以上のまとめ

以上の次第であって、被告中部電力は、本件事故の発生につき、民法717条に基づく損害賠償義務を免れない。

4 被告国の責任の有無（争点④）

(1) 標識未設置送電線の位置を調査し、標識の設置を命ずべき義務違反の主張について

原告らは、被告国としては、全国に標識未設置の送電線が多数存在し、それらの存在が飛行機やヘリコプターが送電線と接触し重大な事故を引き起こす危険があることを予見できたのであるから、標識未設置送電線の位置を調査し、危険箇所については標識の設置を命じるべき義務があったのに、これに違反したという趣旨の主張をするので判断する。

ア 原告らは、被告国は、本件事故以前の段階で、全国に標識未設置の送電線が多数存在することを認識することができたと主張するところ、この点に関する原告らの主張には、もっともなところがあるものというべきである。

(ア) まず、本訴においては、平成5年12月23日の岐阜県郡上郡八幡町におけるヘリコプターと高圧送電線との接触事故（甲21）、平成7年3月25日の愛媛県松山市吉藤におけるセスナ機と送電線との接

触事故（甲22）、平成8年8月1日の岩手県花巻市西宮野目におけるヘリコプターと高圧送電線の接触事故（丙2の1）、平成9年11月2日の熊本県八代郡坂本村におけるセスナ機と高圧送電線との接触事故（甲23）についての航空事故調査報告書（該当する書証番号は、それぞれ括弧書きしたとおり。）が提出されている。これらの報告書においては、高圧送電線や送電線に航空障害標識が設置されていたかどうかについての明確な記載はないが、設置されていなかったものと推測できるし、現場を調査した航空事故調査委員会としても、そのことは当然に認識できたはずであり、したがって、被告国としても航空障害標識未設置の送電線が存在することは認識し得たものといえることができる。さらに、これらの航空事故調査報告書においては、いずれもパイロットが送電線の存在に気付かず、あるいは気付くのが遅れたことが事故の一因として指摘されているのであるから、送電線に航空障害標識が設置されていないことが、送電線と航空機やヘリコプターの接触事故の一因となり得ることも認識できたものといえるべきである。

(イ) また、ありかた検討委員会第4回検討会（平成15年5月14日）においてとりまとめられた「航空障害灯等の規制のあり方に関する検討委員会報告」（甲6の2）には、検討委員会によせられた各界からの意見の中には、運行者の意見として「（航空障害灯等は）真に視認が困難で、事故に直結しやすい物件に設置すべき。一例としては、高圧線の鉄塔ではなく、鉄塔間の送電線、山頂の間を結ぶ送電線・ケーブル等、瀬戸内海等の離島間を結ぶ送電線・ケーブル等」などといったものが提出されていたとの記載があり、これらからすれば、運行者側からは、送電線等が見えにくく危険であるという指摘が少なからず寄せられていたことや、その前提として、航空障害標識が設置されて

いない送電線が存在することについても指摘があったものと理解することができる（なお、甲114ないし甲124も参照。）。さらに言えば、被告国自体、このような検討会を実施する前提として、航空障害標識の設置状況について、（完全ではないにせよ）ある程度の調査を行い、ある程度の認識を持つに至っていたのではないかという疑問もある。

(ウ) 加えて、本件事故調査報告書（甲2の1）において、「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カ所であり、航空障害灯が設置されている送電線は皆無であった。」と認定されているように（同報告書11頁、15頁。なお、戊18によれば、平成17年8月時点において、球形標示物が設置された送電線は、全国で3カ所9件あったとされている。）、高さ60m以上であるにもかかわらず、昼間障害標識が設置されていない送電線が極めて多数存在していたことは否定できない事実であるとすれば、昼間障害標識等の設置届出やその設置義務免除申請を所管している部局としては、送電線について、これらの届出や免除申請が余りされていないのはおかしいのではないかという認識に至る可能性は十分にあり得たと考えるのが常識的な判断というべきである。

イ 以上のとおりであって、被告国としては、少なくとも、航空障害標識未設置の送電線が全国に少なからず存在すること、及びそれが航空機やヘリコプターと送電線との接触事故の一因とはなり得ることは認識し得たものといえることができるから、より早期に、送電線への航空障害標識の設置状況を調査するとともに、その結果を踏まえて、航空障害標識未設置の送電線に対して対応策を講ずることが望ましかったという考え方はあり得るところであり、その意味において、原告らの主張にももっともなところがあるものというべきである。

しかしながら、航空法上、国土交通大臣には、航空障害標識設置義務者に対する調査権限や同標識の設置を命ずる権限は規定されていないし、それらの義務についても規定されてはいないのであるから、どのような場合に航空障害標識の設置状況について調査をしたり、その設置を指導するかについては国土交通大臣に広範な裁量権が認められており、その権限不行使が国家賠償法上違法となるのは、その不行使が許容される限度を逸脱して著しく合理性を欠くと認められる場合に限られることは、被告国が指摘するとおりなのであるから、本件において、被告国に国家賠償法上の違法が認められるかどうか、このような観点から検討しなければならない。

ウ そこで、この点について考えてみると、本件事故以前においても、航空機やヘリコプターと送電線との接触事故があったことは事実であるものの、事故が頻発し、国民の生命、身体に対する侵害の危険が切迫していたといえるような客観的状況が存在したかという点については疑問の余地があること、全国に散在する送電線のすべてについて航空障害標識設置の有無を調査し、未設置の送電線について対応策を講ずることは困難であったこと（原告らは、航空障害標識設置義務者に対して調査を命じることによって容易に設置の有無を確認することができたはずであると主張するが、そもそも、そのような調査権限が法定されているわけではなく、任意の協力を期待せざるを得ない以上、容易に調査を命じることができたといえるかどうかは疑問であるし、国として責任を持って調査をする以上、単に設置義務者に調査を命じるだけではなく、その結果が適正なものであるかどうかを確認する必要もあったといわざるを得ないのであるから、いずれにせよ、原告らがいうように容易に調査が可能であったとはいえない。））、航空障害標識設置義務を負うのはあくまでも送電線設置者であり、また、航空の安全を図り、障害物等との衝突を

回避する義務を負うのも、第一次的には航空機の操縦者であることなども被告国の主張するとおりである。以上の点に加えて、航空機やヘリコプターと障害物との接触事故をどのように防止するかという問題は、様々な観点から検討をすべき事項であり、そのために、被告国としても、平成14年6月からあり方検討会を組織し、検討をしていたこと（既に指摘したとおり、あり方検討会は、基本的には、都市部における建造物についての航空障害標識設置義務を緩和する目的で開催されていたものであるが、ア、(イ)で紹介した各界の意見等も踏まえれば、航空障害標識のあり方を含めた航空の安全確保全般に関わる施策を検討する組織という意味も持っていたものと考えられる。）等の事情をも併せ考えるならば、本件事故までの時点において、航空障害標識未設置の送電線について調査をし、対応策を講じていなかったことが、国土交通大臣に権限が付与された趣旨目的に照らし、許容される限度を逸脱して著しく合理性を欠くものであったとまで断定することは困難であるといわざるを得ない。なお、原告らは、国土交通省航空局管制保安部長が、第1回あり方検討会において、「従来の電力会社等に対する航空障害標識の設置に関する指導に不十分な点があった。」という趣旨の発言をしたことをもって、被告国が、違法な不作為の存在を自認したものであると主張するが、客観的に判断すべき不作為の違法の有無が、一職員の発言によって左右されるものではないことはいうまでもないところであるし、上記発言自体、法的な意味での違法な不作為の存在を自認したものと評価できるかどうかも疑問なのであって、いずれにせよ、原告らの上記主張を採用することはできない。

さらに付言するならば、仮に航空障害標識未設置の送電線についての調査義務や、対応義務が認められるとしても、全国に極めて多数存在するはずの送電線について、具体的に調査をし、対応策を講じるためには

相当程度の時間を要するであろうことも否定できないところである。そうすると、以前から事故等が頻発するなどして特に注目されていたものであったなどという事情が認められるのであればともかく、そのような事情は認められない以上、本件送電線について、本件事故までに調査義務を尽くし、対応策を講じる義務があったということも困難なのであって、この点からしても、被告国の法的責任を問うことは困難であるといわざるを得ないところである。

(2) 航空障害標識の設置を罰則をもって強制すべきであったとの主張について

また、原告らは、被告国は、航空障害標識の設置を罰則をもって強制すべきであったのに、これを怠った点において国家賠償責任を免れないという趣旨の主張もする。

しかしながら、行政上の義務を履行させるのに当たって、どのような担保措置を講ずべきかは、求められている義務の内容、その違反によって通常もたらされる結果の内容やその蓋然性その他様々な要素を考慮して判断すべき事柄である上、刑罰権をみだりに行使することが国民生活にもたらす影響等といった点も配慮する必要があるものと考えられるのであって、これらの事情を総合的に考慮すれば、本件において、航空障害標識設置義務違反に対して刑罰を科する旨の規制を行わないことが、国家賠償法上違法であると評価されるほどの事情があったと認めることは困難であるといわざるを得ない。また、仮に刑罰を背景とした規制が行われていれば、本件送電線に航空障害標識が設置され、その結果、本件事故が防止されたと推定することができるかどうかも疑問といわざるを得ない。

したがって、いずれにせよ、この点に関する原告らの主張を採用することはできない。

(3) 標識未設置送電線の位置を運行者に伝達する義務違反の主張について

原告らは、被告国は、航空機やヘリコプターの運航会社に対し、標識未設置送電線の位置に関する情報を提供すべき義務があったのに、これを怠ったとも主張する。

しかしながら、このような情報提供義務の存在が認められる前提としては、標識未設置送電線についての調査義務が認められる必要があるところ、そのような義務が認められるかどうか疑問であることは既に説示したとおりである。さらに、障害物と航空機やヘリコプターの接触事故を防止するための方策は様々あり得るところ、原告らのいう情報提供は、その中の1つに過ぎないし、これを採用すべき特段の事情が存在するとも認められないのであるから、この点からしても、国家賠償法上の違法としての情報提供義務違反があったということとはできない。

したがって、この点に関する原告らの主張も、採用し難いものといわざるを得ない。

(4) 結論

以上の次第で、被告国の責任に関する原告らの主張を採用することはできない。したがって、原告らの被告国に対する損害賠償請求は、その余の点について判断するまでもなく、理由がないものとして棄却を免れない。

5 被告信越放送の事後対応に関する不法行為の成否（争点⑥）

損害額についての判断は、最後に回し、被告信越放送の事後対応に関する不法行為の成否について判断する。

(1) まず、被告信越放送にとってみれば、原告らはヘリコプターの墜落事故という悲惨な事故による被害者の遺族であると同時に、被告信越放送の社員として、職務に従事している最中に死亡した殉職者の遺族でもあることになる。したがって、被告信越放送としては、本件事故後、原告らに対応するに当たっては、その心情に十分に配慮した上で行動すべきであることは当然の事柄であるといつてよい。

もっとも、遺族に対する対応や言動等に関する是非といった事柄に関しては、主観的な判断に左右されるところが少なくないし、同じ言動等に関しても、立場を異にすれば、それに対する評価が全く変わってしまうということも少なくないのであるから、遺族の感情のみを基準にして、それを害するような行為は不法行為に当たるといった判断をすることは相当ではなく、客観的な事情に照らし、社会通念上明らかに妥当性・相当性を欠くと判断されるような言動があった場合に、不法行為という評価がされると考えるのが相当である。以下においては、以上のような観点から、原告らの主張について順次検討していくこととする。

- (2) 原告らは、第1に、被告信越放送は、本件事故当日に行われた記者会見において、遺族に対して謝罪の言葉を述べなかつたばかりか、事故直後から、事故原因を操縦ミスであると決めつけ、責任転嫁を始めたと主張する。

しかしながら、証拠(乙6)によれば、被告信越放送は、本件事故当日に6回記者会見を開催し、6回目の記者会見には、専務取締役(当時)の内山洋道が出席し、「報道機関としてはあつてはならない事故で、4人の有為な方の命を失い、痛恨の極みです。誠に残念であり、ご遺族には誠に申し訳ありません。」と発言したことが認められるのであるから、遺族に対して謝罪の言葉を述べなかつたとの主張は、そのとおり認めることはできない。

また、本件事故の2日後である平成16年3月9日に行われた労働組合との拡大事務折衝の場で、労働組合側の出席者から、本件事故当日に被告信越放送が行った記者会見において、担当者が、事故原因を操縦ミスと発言した点を問題視する発言がされたことが認められるものの(甲49)、この事実をもって被告信越放送が責任転嫁を始めたと決めつけることができるかどうかは疑問である。そして、航空事故調査委員会の報告書の内容に照らしてみても、本件事故の一因を操縦ミスとすることには相当な根拠があつたということができし、既に説示したとおり、本件事故の発生について被告信越放

送に法的な意味での責任があるとまでは断定することはできないのであるから、これらの点に照らしてみると、たとえ、被告信越放送の関係者が、事故の原因を操縦ミスであるとする趣旨の発言をしたとしても、これを責任転嫁であると決めつけることはできないのであって、原告らの主張は、いずれにせよ採用することはできない。

- (3) 原告らは、第2に、本件事故当日、原告ら遺族が木曾警察署に駆けつけたにもかかわらず、志奈にヘリコプター取材を命じた責任者である長岡、菱山、笠原のうち1人も同警察署に来ていなかったのは極めて不誠実な対応であったと主張する。

しかしながら、長岡、菱山、笠原は、現に行われている報道の責任者であるため、本件事故後直ちに放送現場を離れることはできなかったという被告信越放送の主張にももっともなところがある上、被告信越放送としても、原告らを放置していたわけではなく、常務取締役で報道局の担当であった中島を木曾警察署に派遣し、原告らの対応に当たらせていたものである（乙7）。これらの事情を踏まえると、責任者が説明に来るべきであるとの原告らの心情は理解できるものの、客観的な評価としては、被告信越放送の対応を不誠実であって不法行為に当たるとまで決めつけることは困難である。

- (4) 原告らは、第3に、本件事故翌日に原告らと面会した塩沢社長の対応が無責任であったばかりか、原告らの感情を逆撫するような発言までしたと主張し、原告政寛も本人尋問において同旨の供述をしている。

この点に関し、原告らが最も問題視しているのは、塩沢社長による「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』と言ったかもしれませんよ。」との発言である。確かに、この発言は、当時の状況に照らしてみると相当なものであったといえるかどうかは疑問の余地があり、原告らが、無責任な発言と受け止めることも理解できないわけではない。しかしながら、被告信越放送が主張するとおり、これ

を、志奈の積極的な仕事ぶりを称えようとした発言であると理解することも不可能ではなく、これをもって不法行為に該当するような発言であるとまで評価することはできないものというべきである。

原告らは、そのほかにも、同日の塩沢社長の対応が無責任であったとして種々非難しているが、塩沢社長が、原告らに対し、本件事故の発生について謝罪し、責任は自分にある旨の発言をしたことは、原告政寛（甲104）、同一徳（甲105）らも認めているところである上、原告らが塩沢社長の無責任は言動として指摘している点も、原告らの意に沿わないものであったということは理解できるとしても、客観的に見て、不法行為という評価に値するほど非常識で相当性を欠くものであったとは認め難い。

- (5) 原告らは、第4に、塩沢社長は、愛媛県松山市で行われた志奈の通夜に欠席し、翌日の告別式には出席したものの、原告ら遺族に謝罪や哀悼の意を表することも、挨拶をすることもなく退席したと主張する。

しかしながら、まず、通夜の点についていうと、被告信越放送としては、これを全く無視したわけではなく、社の代表として、内山、北島義仁、三島さやかの名を出席させている。そして、通夜が、被告信越放送の地元である長野県ではなく、愛媛県松山市で行われたことも考慮すれば、塩沢社長が出席しなかったからといってそれが直ちに不法行為に当たると考えることはできない。

また、告別式における塩沢社長の行動についてみると、証人内山、原告政寛の各供述の対比等、関係する証拠を対比して検討してみても、塩沢社長の行動が、原告らからすれば、意に沿わない不本意なものであったということを超えて、客観的に見て、社会的非難に値するような非礼かつ非常識なものであったと認めることは困難であるといわざるを得ない。

- (6) 原告らは、第5に、内山が、平成16年4月3日、原告政寛宅で、原告らと話し合いをした際、「私達も被害者です。」などと発言し、真摯な反省の

態度を示さなかったと主張する。

しかしながら、証拠（乙6）によれば、原告らが問題にする上記発言は、被告信越放送の責任を追及しようとする原告らとのやりとりの中で、内山が、被告信越放送の立場を説明するために行ったものであることが認められるのであって、そのような発言に至る経緯や、発言内容そのものに照らしてみても、原告らや志奈を誹謗中傷するなど、不当な意図や目的をもって行われたものであると認めることはできない。そして、被告信越放送に責任があるはずであるとする原告らの心情は理解することができるとしても、被告信越放送の担当者がそれを認めなかったからといって、そのことが直ちに不法行為に当たると考えることはできないものといわざるを得ない。

(7) 原告らは、そのほかにも、被告信越放送の対応について種々非難しているが、それらについても、不法行為として社会的非難に値するような言動等があったとまで認めることは困難であり、結局、この点に関する原告らの主張は、失当であるというほかはない。

そうすると、この点に関する原告らの請求は、損害額の点について判断するまでもなく、理由がないものとして棄却を免れないことになる。

6 損害について（争点⑤）

最後に、被告中日本航空及び被告中部電力との関係で、損害額について検討する。

(1) 志奈の損害と、その相続（原告政寛、同由子関係）

ア 志奈の逸失利益

志奈は本件事故による死亡当時26歳であったところ、本件事故がなければ、59歳までは被告信越放送に勤務をし続け、その給与規定に基づいて昇給していったであろうと認められる。また、志奈の職業等を考慮すれば、60歳以降67歳までは、59歳時の70パーセントに相当する収入を得られたはずであるとする原告らの主張も相当であると認めて良い。そ

して、証拠（甲31、32）によれば、これらを前提とした別紙1の将来収入計算は、相当であると認められるから、ライブニッツ方式により中間利息を控除して求めた志奈の将来収入の現在価値の額は、別紙のとおり9942万8405円となることが認められる。

この金額に、50パーセントの生活費控除率を適用して算出した4974万4202円が逸失利益の額となる。

イ 慰謝料

本件事故の態様、本件事故当時の志奈の年齢、その他諸般の事情を考慮すると、志奈に対して支払われるべき慰謝料の額は2400万円が相当である。

ウ 葬儀費用

志奈の葬儀費用は、150万円が相当である。

エ 損益相殺

原告らに対しては、労災保険（遺族給付、葬祭費）として1311万3260円が支払われ、また、被告信越放送から上積み労災補償金として4000万円が支払われている（上積み労災補償金の支払額は、4094万7946円であるが、ここでは元本相当分である4000万円を控除の対象として検討する。）ことは当事者間に争いがない。

これらのうち、労災保険金1311万3260円は、志奈の損害額から控除されるべきものである。

また、乙第8号証（労使協定）によれば、上積み労災補償金は、弔慰金と退職金の性質を有するものとして支給されることが認められるから、支払われた金額のうち、退職金に相当する部分は、既に志奈が行った労働の対価に当たるものとして、損益相殺の対象にはならないものと解される。そして、証拠（乙9ないし11）によれば、被告信越放送の退職金規定を基にして、本件事故当時における志奈の退職金額を算定すると111万円

となることが認められるから、損益相殺の対象として控除されるべき金額は、4000万円から111万円を控除した残額である3889万円になる。

オ 損益相殺後の損害額

損益相殺後の志奈の損害額は、上記アないしウの合計額から、エの金額を控除した残額である2324万0942円となる。

カ 弁護士費用

弁護士費用の額は、上記アないしウの合計額（2324万0942円）の約10パーセントである240万円が相当である。

キ 相続

原告政寛及び原告由子は、志奈の父母として、オ及びカの合計額（2564万0942円）の各2分の1である1282万0471円の損害賠償請求権を相続した。

(2) 原告ら固有の損害

原告らは、志奈の父母又は兄弟として、子あるいは妹である志奈を失ったことによって生じた精神的苦痛に対する慰謝料請求権を有するものと解される。そして、本件事故の態様その他諸般の事情を総合的に考慮すると、原告らに対して支払われるべき慰謝料の額は、原告政寛及び原告由子について各200万円、原告一徳及び原告裕子について各100万円が相当である。

また、弁護士費用の額は、上記慰謝料額の10パーセントに相当する金額（原告政寛及び原告由子について各20万円、原告一徳及び原告裕子について各10万円）が相当である。

(3) 原告ら各自に対する認容金額

以上によれば、原告らの請求は、下記の金額及びこれに対する平成16年3月7日（不法行為の日）から支払済みまで民法所定年5分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があり、認容されるべきこととなる。

ア 原告政寛及び原告由子・・・・・・・・各1502万0471円

(1)及び(2)を合計した金額である。

イ 原告一徳及び原告裕子・・・・・・・・各110万円

(2)の金額である。

第4 結論

以上の次第で、原告らの請求を主文第1項記載の限度で認容し、これを超える部分を棄却することとし、訴訟費用の負担につき民事訴訟法61条、64条、65条、仮執行の宣言につき同法259条1項を各適用して、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第44部

裁判長裁判官 鶴 岡 稔 彦

裁判官 外 山 勝 浩

裁判官新城博士は、填補のため署名捺印することができない。

裁判長裁判官 鶴 岡 稔 彦

