

平成16年（ワ）第15532号損害賠償請求事件判決要旨

判決言渡日時・場所：平成17年12月20日午後1時15分709号法廷

判決裁判所：東京地裁民事第12部

裁判長裁判官柴田寛之, 裁判官飯塚圭一, 裁判官目黒大輔

【主文】

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

【事案の概要】

タクシーの乗務員又は利用者である原告らが、被告（国）に対し、被告がタクシー車内での乗客や乗務員の喫煙を防止すべき措置を怠ったことにより原告らにおいて受動喫煙を余儀なくされ、健康被害や精神的苦痛を被り、あるいは、たばこ煙に汚染されていない空気を吸う権利や公共交通機関であるべきタクシーを利用する権利が侵害されたとして、国家賠償法1条1項に基づき、損害賠償として慰謝料（タクシー乗務員である原告安井幸一に対して1000万円、原告平田信夫に対して100万円、原告大畠英樹に対して30万円、タクシー利用者であるその余の原告ら23人に対し10万円ずつ）の支払を求めている事案。

【主たる争点】

1 被告の規制権限の有無及び規制権限不行使の違法性

(1) 国土交通大臣（運輸大臣）において，タクシー車内での乗務員及び乗客の喫煙を全面的に禁止する標準運送約款（禁煙約款）を策定し，これに反する約款を認めず，これに違反しタクシー車内での喫煙を許容した事業者に対し指導・監督を行うなどの規制権限が存在したか。

(2) 厚生労働大臣（厚生大臣，労働大臣）において，国土交通大臣（運輸大臣）に対してタクシー車内を全面禁煙化をするなどの措置を講ずるように働きかけたり，自らタクシー事業者を指導する義務（規制権限）が存在したか。

2 行政指導不作為の違法性

国が，タクシー事業者に対して禁煙約款を策定するよう行政指導しなかったことが違法とされるか。

【原告ら主張の骨子】

1 規執権限に関する主張について

(1) 国土交通大臣（運輸大臣）には，国土交通省設置法（運輸省設置法）4条，道路運送法4条，11条3項，1項，28条2項，40条，タクシー業務適正化

特別措置法3条，4条，9条に基づき，「タクシー車内での乗務員及び乗客の喫煙を全面的に禁止する標準運送約款を策定し，これに反する約款を認めず，これに違反しタクシー車内での喫煙を許容した事業者に対し指導監督を行うなどの規制権限」が存在する。

(2) 厚生労働大臣（厚生大臣，労働大臣）には，厚生労働省設置法3条，4条（厚生省設置法4条1項，5条4号），労働省設置法3条に基づき，国土交通大臣（運輸大臣）に対し，タクシー全面禁煙化をするなどの措置を講ずるように働きかけたり，自らタクシー事業者に対し，タクシー車内を全面禁煙化をするなどの指導する義務（規制権限）が存在する。

2 行政指導に関する主張について

規制権限に関する直接の明文規定が存在しなくても，条理上から行政指導の作為義務が生じる場合があり得ることについては，その要件について判例・学説上諸説あるものの争いはない。

本件においても，被告国（具体的には国土交通大臣）に規制権限を定める明文の規定の有無などという形式論ではなく，被侵害法益の重大性（受動喫煙自体あるいは受動喫煙自体を原因とする交通事故などによる生命・身体・健康への被害）や結果回避の可能性などの実質が具体的に検証されなければならない。

【当裁判所の判断】

1 規制権限に関する主張について

(1) 国家賠償法1条1項にいう「違法」とは、公務員が個別の国民に対して負担する職務上の法的義務に違背することをいい（最高裁昭和60年11月21日第一小法廷判決・民集39巻7号1512頁参照）、規制権限の不行使という不作為が国家賠償法上違法であるというためには、当該公務員が規制権限を有し、規制権限の行使によって受ける国民の利益が国家賠償法上保護される利益（反射的利益ではない）であることに加えて、上記権限不行使によって損害を受けたと主張する特定の国民との関係において、当該公務員が規制権限を行使すべき義務（作為義務）が認められ、上記作為義務に違反することが必要である。

(2) しかしながら、原告らの規制権限の根拠として主張する各法条は、いずれも原告主張のような規制をする権限の根拠となるものではない。

2 行政指導に関する主張について

(1) 国には原告らの主張するような規制権限は存在しないのであり、それにもかかわらず、タクシー乗務員である原告らや、たばこの煙で汚染されていないきれいな空気を吸う権利を有し、その権利が喫煙タクシー利用によって侵害されると主張する個々の国民である利用者原告らに対する関係で、国において原告らが主張するような行政指導を行う義務が生じ、かつ、その行政指導の不作為が損害賠償義務を発生させるということは、相手方の任意の協力によってのみ実現される行政指導の性格上、これを認めることはできないというべきである。

(2) もっとも、タクシー乗務員の場合、分煙が不可能な狭い密閉されたタクシー内で乗客の吸ったたばこの副流煙を恒常的に吸わされることになり、その健康に及ぼす影響は看過しがたいものがあると認められる。

そして、タクシー事業者としては、タクシー乗務員に対し受動喫煙の危険性から生命及び健康を保護するよう配慮すべき安全配慮義務を負っており、その義務を尽くすためには、禁煙タクシーの導入及び普及が図ることが望ましいが、これまで、禁煙タクシーの普及は、喫煙者のタクシー利用を阻害し、ひいては競争が激しいタクシー事業者間の競争力を低下させるとの懸念などから、他の公共交通機関の禁煙化に比べて著しく遅れていることが認められ、タクシー事業者の自主性に任せていたのでは、その早急な改善は困難であると考えられる。そうすると、禁煙タクシーの普及に対する国による適切な対応が期待されるどころ、タクシー利用者の一般的な乗車時間や利用頻度を考えると、全面的に禁煙化しても、その円滑な利用に支障を生ずるとは考えにくい一方、禁煙タクシーの利用を望む利用者の立場に立つと、禁煙タクシーを円滑に利用できるようにするためには、タクシーの全面禁煙化が望ましい。

しかしながら、このような事情があるにせよ、上記(1)で述べた理由に加え、タクシー内での喫煙を禁止しないことは、第一次的にはタクシー事業者と乗務員との労働契約に基づく安全配慮義務との関係で問題とされるべきものであることからすれば、国が乗務員原告らとの関係でタクシーの全面禁煙化に必要な約款を定めるよう行政指導をするべき作為義務を負い、これを行わないことに

よって、喫煙による副流煙を吸う乗務員原告らに対して損害賠償義務を負うと解することも困難というべきである。

以上