

令和5年（ネ）第244号 損害賠償請求控訴事件

控訴人 谷本誠一

被控訴人 株式会社 AIRDO

## 控 訴 理 由 書

2023年12月8日

広島高等裁判所民事部 御中

控訴人訴訟代理人弁護士 桜井康統

目次

第1 当事者 .....	2
第2 控訴理由 .....	2
第3 控訴人らが強制降機された経緯.....	3
第4 本件強制降機が違法であること.....	12
第5 控訴人が被った損害 .....	31

**第 6 債務不履行に基づく損害賠償請求権について（民法 415 条 1 項） 32**

**第 7 結語 ..... 32**

**第 1 当事者**

**1 控訴人**

控訴人は、2022 年 2 月 4 日に羽田発中標津行きの往路を経て、2022 年 2 月 6 日に被控訴人との間で、釧路発羽田行きの AIRD072 便（以下、「本件航空機」という。）に搭乗する旅客運送契約（以下「本件運送契約」という）を締結し、当日咳等の症状を呈することなく本件航空機に乗り込んで出発を待っていた事件当時の呉市議会議員である。

**2 被控訴人**

被控訴人は、控訴人に対し本件航空機の搭乗券を ANA とのいわゆるコードシェア（共同運航）便として販売し、控訴人との間で本件運送契約を締結し、その債務を履行しなかった航空会社である。

**第 2 控訴理由**

控訴人は、同行者の訴外高橋清隆氏（以下、「高橋氏」といい、高橋氏は訴訟当事者ではないものの、便宜上、控訴人と高橋氏をあわせて「控訴人ら」という。）と本件航空機に搭乗後、後述のとおり、被控訴人の客室乗務員らから執拗にマスク着用を要求され、これを断るとともに法的根拠を求めると、回答を得られないまま、機内に警察を呼ばれ、警察官から「降り

ていただけませんか。そしたら、強制はしませんから。」と言われるなどして、事実上強制降機させられた。

本控訴理由書では、改めて、控訴人の主張が、この強制降機により、被控訴人の客室乗務員らに共同不法行為責任（民法 709 条、719 条）が成立し、主位的に、これについて、被控訴人に対し、使用者責任（民法 715 条）に基づく損害賠償請求を、予備的に、債務不履行（同法 415 条 1 項）に基づく損害賠償請求を行う（請求権競合）ものであることを説明し、控訴理由を明らかにする。

### 第 3 控訴人らが強制降機された経緯

#### 1 往路での出来事

控訴人らは、往路で、同行者の宮川秀樹氏（以下、「宮川氏」という。）と山本貴子氏（以下、「山本氏」という。）に空港カウンターにて本件航空機の航空券を購入してもらったのち、搭乗手続きの際、係員から執拗にマスク着用を求められたため、山本氏においては、「顔面神経痛のため着けられません」と、その他の者らにおいては「マスクは着けません」、「咳エチケットに協力します」、「空いている後ろの席にしてください」、などと繰り返し、無事マスク不着用のまま搭乗でき、搭乗後はマスク着用を求められることはなかった。

この点に関し、被控訴人は、控訴人らも顔面神経痛であると申告したなどと虚偽の答弁を行ったが（答弁書 4 頁）、山本氏だけでなく控訴人らと宮川氏までが顔面神経痛であるなどというのは不自然極まりなく、およそ

虚偽の申告であることは容易にわかる。控訴人らは恥を知る大人であるから、たまたま4分の4で顔面神経痛のグループであるなどというような嘘はつけない。

その後、被控訴人の客室乗務員らから執拗に絡まれても法の支配を信じようと決して折れなかった控訴人らが、往路に限っては適当に健康上の理由をでっち上げることはあり得ない。控訴人らは、ただ健康であるからという健康上の理由でマスクを着用しないだけである。控訴人は、訴状にて思想・信条の自由などという表現を用いているが、言葉の文であって、正確には、自己決定権に基づき、健康であるから、そして法的着用義務がないからマスクを着用しないという行動の自由が侵害されたと、改めて本控訴理由書にて主張する。

## 2 本件航空機搭乗の際の出来事

控訴人らは、復路、お見送りに来てくれた宮川氏と山本氏とともに釧路空港に着いた。宮川氏は、控訴人らに対し、本件航空機の航空券の購入を購入してくること、それにあわせて、往路と同じようなやり取りを避けてほしいので、事前に控訴人らがマスクを着用しない旨被控訴人に共有しておくことを告げて、空港カウンターに向かった。宮川氏がなかなか戻ってこないで、控訴人らも空港カウンターに向かい、応対していた係員との会話に参加した。

控訴人らが、往路と同様、「マスクは着けられません」、「咳エチケットに協力します」「空いている後ろの席にしてください」などと繰り返すも（ときに、「マスク着用には感染防止効果が認められておらず、むしろ健

康上弊害がある。」「思想、信条から着用できない。」などという台詞も述べた。)、対応していた係員らが出発時間が迫っているにもかかわらず執拗にマスクの着用を要求してきたので、控訴人が「時間がない、乗れるのか」と言うと、一人の係員が「精神的な理由ということで今から手続きをします。」「ここで手続きをすればあなた方が乗れることは確定しております。あなた方が乗らないとこの飛行機が飛ぶことはありません。」「時間が過ぎていきますので私が責任をもってご案内します。」と応じ、控訴人らは案内されながら本件航空機に搭乗した。

### 3 警察官が来るまでの機内でのやり取り

控訴人には本件航空機の最後尾右側 25F 席の搭乗券が、高橋氏にはがその一つ前の 24F 席の搭乗券が発行されていた。本件航空機は左右 3 席ずつの構成で（席 A 席 B 席 C—通路—席 D 席 E 席 F）、24 列目も 25 列目も控訴人らしかいなかったため、控訴人らは空いている真ん中の席、それぞれ 24E と 25E に座って出発を待っていた（なお、高橋氏は、客室乗務員とやり取りが始まって、途中から、会話がしやすいように 24D に移動した。）。控訴人らの前は 10 メートルほど誰も人が座っていなかった。なお、その後の報道により、本件航空機には、44 名の乗客しか乗っていなかったことがわかっている（本件航空機の席数は 144 である。）。

すると、ひとりの客室乗務員がやって来て控訴人らが座る席横辺りの通路に立ち、控訴人らに向かって「健康上の理由であれば搭乗できますが、それ以外のお客さまはマスクの着用をお願いしています。」（甲 3—以下、本控訴理由書第 3 の 3 及び 4 において「」で抜き出した会話部分はすべて

甲 3 を証拠とし、その旨の記載を省略する。) と声をかけ、それに対し控訴人が「それは国交省航空局に聞いてくれ。昨日わしら危機管理課に電話して、そういうことはできん言うて、返事もらっとるから。」と答えるなどのやり取りが行われた。

上記客室乗務員が退散し 4 分ほど経つと被控訴人の主客室乗務員である訴外久保田智恵美氏 (以下、「訴外久保田」という。) がやって来て、控訴人らに対し、「客室乗務員からご案内があったと思うが、マスクやフェイスシールドの着用にご協力いただけませんか。」と声をかけた。これに対し控訴人が「それはお願いだからね。お願いだから強制できんよ。」と答えると、訴外久保田が「かしこまりました。お客さまの気持ちは十分分かるのですが、お客さまがマスクやフェイスシールドを着用されない状態では搭乗を認めることができませんので、降りていただく可能性がございますが、それでもよろしいですか？」と、控訴人が「降ろすことは憲法違反になるぞ。」と言うなどのやり取りの後、訴外久保田は一旦引き返し、12 分ほど経って戻って来ると、控訴人らに向かって「お客さま、失礼致します。重ねてのお願いとなりますが、マスクやフェイスシールドを着用いただくことは難しいでしょうか。」と述べた。これに対し控訴人らはマスク着用がお願いなのか強制なのかを確認し、お願いであるなら断るし、強制できるというならその法的根拠を示してほしいという近代立憲主義国家であればごく当たり前に受け入れられるはずの論旨を述べるも (甲 3)、訴外久保田はそれについては一貫して「お願い」とのセリフを堅持しながら、法的根拠については抽象的にも一切言及しないまま、再度立ち去り、

今度は三ツ輪エアサービス株式会社の社員で釧路空港営業所の係長の福田司氏（以下、「訴外福田」という。）を連れて戻り、「これが最後のご案内となります。」、「ご着用いただけないのであれば、降りていただくこととなりますが。」と告げた。

控訴人らが改めてマスク着用をお願いなのかあるいはそれは強制なのかを尋ねると、訴外福田は「お願いします。」と回答し、しかしそのお願いを断っても訴外久保田とともにいっこうにその場を離れず、告訴人らが法的根拠を尋ねても、訴外福田が「マスクをしていただいて、ご搭乗いただく」、「このままだと、飛行機が飛べないという状態です。」などと要領を得ない返答をするにとどまり、控訴人らが訴外福田の登場以降後述の警察官が臨場するまでの間だけでも13回法的根拠を問うたにもかかわらず、結局、被控訴人からマスク着用及び降機に係る法的根拠が示されることは一度もなかった（甲3）。

#### 4 警察官が来てからの機内でのやり取り

訴外福田が無線のやり取りでその場を離れ、数分経つと、ひとりの警察官（以下、「訴外高橋警察官」という。）が訴外久保田と訴外福田とともに控訴人らのところにやって来て、「私、釧路警察署の空港派出所の高橋とありますが、今ちょっとANAさんの方から連絡受けてきた次第なんですけど、要するにマスクしないと。取り敢えず決まりで。」、「機内の機長の判断で降ろすことはできるっちゅう話だよ。」と述べた。ここではじめて被控訴人からではなく警察から「機長の判断」という法的根拠の提示が試みられた。控訴人が「私ら、何も皆に悪いことしてないんだから。」と安全阻

害行為をしていないことを説くと、訴外高橋警察官は「まあ私よく分かんないけど、マスクって今、普通ですよ。感染防止の対策っていうのは。」「差別とかじゃなくて、常識だと思うんですよ。」とおおよそ法執行機関とは思えないような発言をした。

それから、控訴人「だから、何の法的根拠があるんですか?」、訴外高橋警察官「その、できない理由とは何なんですかねえ?」、控訴人「マスクは酸欠になり……」、高橋氏「意味がないから。奴隷化の象徴だし、健康上……」、控訴人「科学的根拠がないのよ、マスクが感染症の予防効果があるという。逆に酸欠になり、二酸化炭素をたくさん吸い込むから、体が悪くなる。」、訴外高橋警察官「降りていただけませんか。そしたら、強制はしませんから。」「だからお願いしますから、降りていただけませんかって話。」、高橋氏「お断りします。」「移動の自由が憲法で保障されているじゃないですか、22条で。」「お巡りさんは法律にのっとって公務を執行するお立場だと思うんです。法的根拠ないじゃないですか。今一番、最重要の。」、訴外高橋警察官「だから、機内で機長の判断で降ろすことができますよという話。」、高橋氏「マスクの着用をしていないことは、航空法第73条の4に抵触されますか? 安全阻害行為。ピーチエアラインや北海道の系のグループの飛行機で降機させられた男性が報道されています。それは安全阻害行為だとは言いました…」、訴外高橋警察官「テレビで言ってることですね。」、控訴人「テレビじゃないよ。大臣の会見で答えている。」、高橋氏「そのときは安全阻害行為だと言ってる。JALが降ろした事案では、それで大臣に記者会見で聞いたら、その答弁がそれは安全阻害行為には当



たりませんと言っている。法律には触れませんか。マスク着用しないで機内に乗り込むことは。だから、法的根拠を教えてください。我々を強制的に降機できるのであれば。その一点だけです、質問は。」、訴外高橋警察官「それ、例えばそういう根拠があったら降りるとのことですね、逆に。」、控訴人「ないから、根拠。」、高橋氏「確認してください。」、訴外高橋警察官「それさえできれば、降りると言ってるわけ?」、高橋氏「それ一番最初の質問です。もう何十回も、ここで質問しています。それだけ確認してください。」、控訴人「それないんだから、警察も取り締まることできない。」というやり取りがなされた。

訴外久保田と訴外高橋警察官が一度下がり、その間、訴外福田「マスクしないことだけで安全阻害行為には当たらないと?」、控訴人「それを、あなた方がしろと言ってくるから、延びてるでしょ。延びてるから、みんなに迷惑掛けてるから、阻害行為だと言って、今度はそっちに向けてくるが、それは違う。」、訴外福田「客室乗務員のお願いになります。」、などのやり取りがあり、5分ほどして戻って来た訴外久保田と訴外高橋警察官は、控訴人らに対し、「お客様の以下の行為に対し、航空法第73条の4第5項に基づき、当該行為を反復、又は継続してはならない、と命令します。」「乗務員の職務を妨害し、航空機の安全の保持等に支障を及ぼすおそれのある行為をすること」と書かれた命令書(甲1)を提示した。そして、訴外高橋警察官は、「法律示したら降りると言っていましたね、さっき。」と述べた(以下、「本件反復禁止命令」という。)。これは、乗務員の職務を妨害し、航空機の安全の保持等に支障を及ぼすおそれのある行為を反復して

はならないと命令するものにすぎず、強制降機の根拠にならないため、高橋氏は、訴外高橋警察官に対し、スマートフォンの画面で、2021年8月27日に開かれた赤羽一嘉国土交通大臣記者会見での答弁録(甲4)を見せた。すると、高橋警察官が「読んでください」と求めたので、高橋氏は、そこに書かれているとおり、「一点短く。単にマスクしていないことは、航空法73条の4に抵触されますでしょうか？大声を上げたり、威嚇したり、そういうことがあったからですよ。そういうことがなければ、安全阻害行為には当たらないという理解でよろしいでしょうか。大臣の答え、一般論としてはそういうことではないでしょうか。」と読み聞かせた。

**命 令 書**

AIRDO72便  
Flight No.                      機長

お客様の以下の行為に対し、航空法第73条の4 第5項に基づき、当該行為を反復、又は継続してはならない、と命令します。

乗降口又は非常口の扉の開閉装置を操作すること

化粧室で喫煙すること  
※喫煙には電子たばこや加熱式たばこ等、蒸気を発生させるものも含む

乗務員の職務を妨害し、航空機の安全の保持等に支障を及ぼすおそれのある行為をすること

禁止された電子機器を使用すること  
( 機 器 名 : \_\_\_\_\_ )

指示に従わず、座席ベルトを着用しないこと

指示に従わず、座席の背、テーブルなどを元の位置に戻さないこと

非常脱出の妨げになる場所へ手荷物を放置すること

消火器、非常用警報装置、救命胴衣等を操作・移動又は機能を損なう行為をすること

なお、この命令に反して違反行為を反復・継続した場合、航空法に基づく罰則(50万円以下の罰金)が科されることがあります。

**注 意**

当社は運航の安全・機内秩序維持のため

- ・ 当便を含め、当社への搭乗を断ることがあります
- ・ 警察への通報・引渡しをすることがあります
- ・ お客様に対し、拘束を含む必要な抑止措置を行うことがあります
- ・ お客様の行為に関連して、当社が取った措置(出発空港への引き返しなど)によって当社に損害が発生した場合、その一切の賠償をお客様に請求することがあります。

【命令書交付日時】 2022年 日付 2月6日 時間 10:46 (L/Z)

機内発生場所 : 機内 24F, 25F

AIR DO

しかし、訴外高橋警察官は、「今回はマスクの話じゃないですよ、お客

さま。73条の4の話をする、要するに乗務員の職務を妨害し、航空の安全の保持等に支障を及ぼすおそれのある行為と言っているんですよ。」「マスクのことを言ってるわけじゃないから。ここに示している通り、今、問題にしているのは。これを言ってるのに、なぜ降りないのか。」と、結局本件反復禁止命令と強制降機の根拠との異同を理解できないまま、控訴人らに義務なきことを強要しようと必死であった。

続いて、訴外福田「その間に安全阻害行為があったという判断の下に、今、CAさんと機長の判断で、降機していただく形をとった。」、高橋氏「安全阻害行為はあなた方がつくったんじゃないか。ノーマスクを言い掛かりに。単にお願いなのにずーっと強制求めてくるから。しつこく、しつこく。強要罪に当たると思うが。2回以上おっしゃってるから。」、訴外久保田「健康上の理由以外でマスクを着用されない場合は、乗せることはできません。」などというやり取りがあった。

一貫してマスクの着用はお願いであるということを譲らなかった訴外久保田が、突如として、実はマスク着用は強制、つまり着用しなければ乗せないということを明言したため、控訴人は、出発を1時間近く遅らせられた段階で、お願いではなく強制であったと種明かしをされたことで、これはまともな話の通じる相手ではないとついに観念して「従いますよ、そんなら。」と応じるも、訴外高橋警察官から「だから、マスクのことじゃないです。ここに話したことで降りてもらおう。」と一蹴され、訴外久保田から「お客さま、よろしいですか。出発時刻を大幅に過ぎておりますし。」「お客さま、命令書の、職務を妨害する行為に当たります。」「お客さま、

よろしいですか。命令書を読み上げさせていただきます。機長からも指示を頂いてます。お客さまの以下の行為に対し……………」とやられたことで、心が折れ、ついに高橋氏とともに降機した（以下、「本件強制降機」という。）。

控訴人らが法的根拠を答えてほしい旨述べた回数は合計 27 回におよんだが、訴外久保田及び訴外福田はことごとくこれを無視し、最終的に、訴外高橋警察官をして、本件反復禁止命令をして強制降機できるという誤った法的根拠を説明させるにとどまった。

#### 第 4 本件強制降機が違法であること

本件強制降機は、違法である。以下、航空法規において強制降機が許容される場合の規定等に触れながら、詳述する。

##### 1 被控訴人の運送約款

まず、航空法には、

（安全阻害行為等の禁止等）

第七十三条の三 航空機内にある者は、当該航空機の安全を害し、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産に危害を及ぼし、当該航空機内の秩序を乱し、又は当該航空機内の規律に違反する行為（以下「安全阻害行為等」という。）をしてはならない。

第七十三条の四 機長は、航空機内にある者が、離陸のため当該航空機のすべての乗降口が閉ざされた時から着陸の後降機のためこれらの乗降口のうちのいずれかが開かれる時まで、安全阻害行為等をし、又はしよう

としていると信ずるに足りる相当な理由があるときは、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産の保護又は当該航空機内の秩序若しくは規律の維持のために必要な限度で、その者に対し拘束その他安全阻害行為等を抑止するための措置（第五項の規定による命令を除く。）をとり、又はその者を降機させることができる。

と定められており、要は安全阻害行為等に至った場合には、機長が降機させることができる。この場合、機長は命令書を交付しなければならない（航空法施行規則 164 条の 17）。

しかし、離陸のため当該航空機のすべての乗降口が閉ざされる前の段階では航空法航空法 73 条の 4 の適用はない。本件では、「離陸のため当該航空機のすべての乗降口が閉ざされた時から」（航空法 73 条の 4）の要件を満たしておらず、命令書の交付もなされていない。なお、赤羽一嘉前国土交通大臣は、2021 年 8 月 27 日の記者会見にて、マスク不着用それ自体が安全阻害行為等には当たらない旨回答している（甲 4）。

次に、被控訴人の国内旅客運送約款（以下「本件運送約款」という）は運送拒否事由について次のように定めている（乙 1）。

#### 第 14 条 運送の拒否及び制限

1. 会社は、次の各号に該当すると認めた場合には、当該旅客の搭乗を拒絶し、又は寄航地空港で降機させることができます。その場合において、その旅客の手荷物についても同様の取扱いとします。この場合、第 20 条第 1 項の規定による払戻しを行い、取消手数料は一切申し受けません。なお、本項(3)号(ホ)、(へ)又は(チ)の場合においては、上記の措置に加えて、

当該行為の継続を防止するため必要と認める措置をとることができます。

その措置には、当該行為者を拘束することを含みます。

(1) 運航の安全のために必要な場合

(2) 法令又は官公署の要求に従うために必要な場合

(3) 旅客の行為、年令又は精神的若しくは身体的状態が次のいずれかに該当する場合

(中略)

(ニ) 他の旅客に不快感を与え、又は迷惑を及ぼすおそれのある場合

(ホ) 当該旅客自身又は他の人の安全又は健康に危害を及ぼすおそれのある場合

(中略)

(フ) 会社係員の業務の遂行を妨げ、又はその指示に従わない場合

乗降口が閉ざされる前の段階では、国土交通大臣への届出で足る安全管理規程（航空法 103 条の 2）等にて被控訴人から一次的に運送拒否事由該当性の判断を任された空港責任者、機長又はその兩名により、被控訴人として、本件運送約款に基づき、降機させ得るということになる。この場合命令書の交付は必要ない。

以上より、本件強制降機が適法とされるためには、本件運送約款に定められた運送拒否事由、具体的には、控訴人という「旅客の行為」が、

(ニ) 他の旅客に不快感を与え、又は迷惑を及ぼすおそれのある場合

(ホ) 当該旅客自身又は他の人の安全又は健康に危害を及ぼすおそれのある場合

(チ)会社係員の業務の遂行を妨げ、又はその指示に従わない場合のいずれかに該当しているといえる必要がある（乙4）。

## 2 乙2、(4.) 8が運送拒否事由の根拠にならないこと

本題に入る前に、定期航空協会という私的な団体が2021年7月16日に改訂した「飛行機を安心してご利用いただくための航空会社からお客さまへのお願い」（乙8、以下、「本件お願い」という。）及び2021年11月2日に改訂した「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」（乙2、（以下、「本件ガイドライン」という。）にてマスク不着用者を搭乗拒絶する旨周知していたことから本件強制降機には理由があるという被控訴人の主張（被控訴人準備書面(1)8頁）に理由がないことについて確認する。なお、被控訴人は、マスクの着用を拒むことが「係員の業務の遂行を妨げ」ることになると断じているが（被控訴人準備書面(1)8頁）、その論法で強制降機できるのであれば、被控訴人のいうマスク着用の「要請」は、お願いではなく強制であり、つまり旅客に拒否権がなく、マスク着用義務があるということを意味するので、被控訴人の主張は、上記のとおり、マスク不着用者を搭乗拒絶する旨周知していたという内容に善解するほかないというのが論理的帰結である。

## 飛行機を安心してご利用いただくための航空会社からお客さまへのお願い

新型コロナウイルス感染症をはじめとした感染症の拡大防止のため  
また、お客さま同士のご不安の解消のため  
**ワクチン接種後も引き続き、空港・飛行機内における  
マスク着用をお願いいたします。**

以下の内容に同意をいただけない場合は、飛行機へのご搭乗をお断りする場合があります。

- 他のお客さまにご不安やご迷惑をおよぼすおそれがあるため、空港内、航空機内では飲食時を除き、常時マスクの着用をお願いいたします。（※乳幼児を含む小さなお子さまは除く）  
※マスクの着用が難しい場合には、フェイスシールド・マウスシールド等の着用も可とします。
- 航空機の利用に際し下記①・②・③などの健康上の理由および健康状態を確認させていただくことがあります。
  - ① 呼吸困難や呼吸による胸や背中痛みを伴う場合
  - ② かぶれ、腫れ、痛みなど、外的な刺激を伴う場合
  - ③ 圧迫感、不安感、パニックに陥るなど、精神的な苦痛、感覚異常や神経過敏を伴う場合※マスクまたは代用品の着用が難しい場合は、地上係員や客室乗務員へお申し出ください。
- 必ずマスクまたは代用品の着用をお願いいたします。他のお客さまに不快感を与え、または迷惑を及ぼす恐れのある場合、係員の業務の遂行を妨げ、またはその指示に従わないと判断できる場合は、搭乗をお断りする場合があります。  
(例：スタッフが事情を伺っても意図的な無視・沈黙がなされ、適切な対応を取ることができない場合、スタッフに対する暴力・暴言があった場合等)

 **定期航空協会**  
The Scheduled Airlines Association of JAPAN

しかし、被控訴人は、旅客に対し、マスク不着用者を搭乗拒絶する旨＝旅客にはマスク着用義務がある旨いかなる方法でも周知していなかった。被控訴人は、何を思ったのか、周知したことの証拠として「(乙2・13頁、乙8)」と証拠を挙げているが、まず、本件ガイドラインには、「旅客がマスクの着用を拒み、乗務員の業務の遂行を妨げ、その指示に従わない等の場合（乗務員が事情を伺っても意図的な無視・沈黙がなされ、適切な対応を取ることができない、など）には、航空会社の判断により搭乗拒否する可能性があることを、旅客に対して事前周知すること」(乙2)と、被控訴人含む各航空会社に向けて書かれているだけであり、被控訴人が旅客に何かを周知したことの証拠にはならない。被控訴人は、仮に周知したというのであれば、本件ガイドラインを踏まえて控訴人に対して何をどのように



周知したのかを具体的に主張する必要がある。次に、本件お願いに関しては、航空券を購入する前の旅客に、（控訴人らは航空券を空港の窓口で購入しているから）本件お願いをプリントアウトしたものを交付していたなど周知の態様等を主張する必要がある。

より本質的には、次の点が重要である。すなわち、本件お願い及び本件ガイドラインは、それ自体何らの法規性を持たないことはもとより、まず、本件お願いについては「必ずマスクまたは代用品の着用をお願いいたします」と、「必ず…お願い」と一文の中で論理破綻する愚鈍さ<sup>1</sup>を露呈しながらも、あくまでお願いである旨明記され、続けて、結局、「他のお客さまに不快感を与え、または迷惑を及ぼす恐れのある場合、係員の業務の遂行を妨げ、またはその指示に従わないと判断できる場合は、搭乗をお断りする場合があります。」（乙8）として、要するにマスク不着用が直ちに運送拒否事由に該当しないことを前提に、本件運送約款 14 条 1 項 3 号（二）（ホ）（チ）に対応する運送拒否事由に該当しなければ強制降機できないことを認めている。そして、本件ガイドラインは、そもそも旅客に向けられた文書ではない。どちらも、本件運送約款から委任を受けたものではなく、またその文言上、形式的にすら旅客の行為規範となっていない。したがって、本件お願い及び本件ガイドラインは、本件運送約款の内容を構成するものではなく、本件強制降機の根拠規定にはなり得ない。

---

<sup>1</sup> 正確には、狡猾さであり、野蛮さである。コロナ対策禍によって、日本人の同調圧力と全体主義の具体的な実力が明らかになった。最後の拠り所であるはずの裁判所においてもマスク着用が事実上強制されるなど、少数者は、法の支配ならぬ空気の支配を目の当たりにしてきたことは記憶に新しい。

また、実質的にも、航空法上、運送約款の作成及び変更を行うときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない（航空法 106 条 1 項）、当該認可を受けた運送約款は、公衆に見やすいように掲示しなければならない（同法 107 条）ことに照らすと、当該認可を受けていない本件お願い及び本件ガイドラインが、本件運送約款の内容に組み入れられることはない。

航空法第 106 条第 1 項の趣旨は、移動権ないし移動の自由（憲法 13 条、同 22 条、同 25 条、交通政策基本法 16 条、同 17 条の 2）を保障するにあたって公共交通機関が果たす役割の重要性に鑑み、旅客と公共交通機関との間の契約内容を規律する運送約款に国土交通大臣の認可を要求することで公共交通機関の契約自由に一定の歯止めをかけることである。

その趣旨からすると、実質的に本件お願い及び本件ガイドラインが運送約款を敷衍する形でその中身に組み込まれ、マスク不着用者に対する強制降機の根拠となることは許されない。

2021 年 11 月 8 日に開催された第 5 回旅館業法の見直しに係る検討会に提出された厚生労働省作成の『マスク不着用者・発熱者の搭乗等拒否の根拠について』（乙 4）は、マスク不着用者の搭乗等拒否の根拠として本件お願い及び本件ガイドラインを挙げていない。乙 4 は、マスク不着用それ自体を理由に搭乗拒否ができないことを前提に、マスク不着用者の搭乗拒否の根拠として、運送約款を挙げており、つまり、個別の事例毎に、運送約款の搭乗拒否事由該当性が判断されるにすぎないということを示している。

念のため付言すると、「航空法では、乗務員への業務妨害等の機内の秩

序を乱す行為は安全阻害行為等として禁止されており、マスク着用をめぐるトラブル等により乗務員の業務が妨害されるなど、安全阻害行為等に至った場合には、機長が行為禁止の命令や降機等の措置を講じることができることとされている(航空法 73 条の 3 及び 73 条の 4)。」(乙 4) との記述を曲解してはならない。赤羽一嘉前国土交通大臣はマスク不着用それ自体が安全阻害行為等には当たらない旨回答している (甲 4)。

ここでいう「マスク着用をめぐるトラブル」というのは、客室乗務員が、旅客に対し法的義務のないマスク着用を強制しようとすることに端を発するという事柄の性質上(マスク不着用の旅客の方からマスクに関し客室乗務員に積極的に絡みにいくような状況が考えられないという事柄の性質上)、必ず客室乗務員の言動から生じるものであり、マスクの着用を断る意思を明確にした旅客に対しても執拗にマスク着用を強要し続け、飛行機の出発が遅れるなどすることは、いかなる観点からも誰の安全も阻害されておらず、およそ運送拒否事由に当たらない。ここで想定されているのは、ほとんど考えられないが、客室乗務員が「マスクの着用をお願いします」と最初に発語したことに対して、いきなり当該乗務員を突き飛ばしたり、大声で恫喝したりするなど、常軌を逸した行動に出た場合のことである。マスク着用のお願いを断り続けることそれ自体は何ら安全阻害行為ではない。

客室乗務員の言動が常軌を逸してきた場合、具体的には、2、3度マスクの着用をお願いするならまだしも、それに対してマスクの着用を断る意思を明確に表明した旅客に対し、その後トータル1時間にもわたって永遠に、それも慇懃な言葉遣いで「お願い」と繰り返し、当該旅客をして「これの

一体どこがお願いなんだろう」と、そして、「次の予定もあるのにいつまで出発しないつもりだろう。これでは他の乗客も迷惑だ。お願いとは名ばかりで従うしかないのであろうか。」と畏怖させ、これに従わなければ警察を呼び、警察官をしてマスクの着用を強制しようとし、それでも従わない旅客を強制降機しようとするに至った場合には、もはや当該旅客の安全が脅かされている状況といえ、このような狂気の発露というべき客室乗務員の言動は到底ここでいう「業務」(乙4)には当たらない。

以上より、本件お願い及び本件ガイドラインが本件運送約款を敷衍しその中身となるという解釈は、法的根拠を欠くといえる。

### 3 本件運送約款の運送拒否事由に該当しないこと

前提として、欧米では、法令で公共交通機関におけるマスク着用義務が定められ、機内でのマスク着用義務が各航空会社の運送約款に明記されたが(甲5)、本件運送約款にマスク着用義務は定められていない。その上で、控訴人らの行為が運送拒否事由に該当しないことについて論じる。

#### (1) 控訴人らの行為が「他の旅客に不快感を与え、又は迷惑を及ぼすおそれのある場合」(本件運送約款14条1項3号(二))に該当しないこと

マスク不着用それ自体が「他の旅客に不快感を与え又は迷惑を及ぼすおそれのある場合」に該当することはあり得ない。控訴人という「他の旅客」からすれば無症状にもかかわらずいわゆるユニバーサルマスクで顔を隠した不審者が搭乗していることは不快であるが、そのことでマスク着用者が運送拒否されないのと同じである。

仮にマスク不着用が本規定に違反するのであれば搭乗それ自体を拒絶しなければならないし、航空券の購入時にマスクを着用しない旨明言して

いた控訴人らに対して航空券を販売してはならない。世界に類を見ない日本のマスク依存に照らしても、マスク不着用それ自体を「不快感を与え」「迷惑」と評価することは多数派の恣意による少数者の排除に等しく、ただの人権侵害であって許されない。

控訴人らは当日無症状であって（万が一控訴人らが無症状病原体保有者であったとしてもその感染性は低いということである。）、その座席から前に座る他の旅客までは 10 メートルほど距離があった。控訴人らは、往路の羽田→中標津の便においてマスク不着用であったが、運送拒否されていない。本件航空機においてだけ「不快感」や「迷惑」の概念が変わることはない。仮にそのように場当たりの本件運送約款の解釈・適用を行えば被控訴人の裁量の範囲を超える。

本規定は、不潔な格好で泥酔して大声を出していたりする者を例外的に運送拒否するケースについて想定しており、控訴人らとは関係ない。

**(2) 控訴人らの行為が「他の人の安全又は健康に危害を及ぼすおそれのある場合」（本件運送約款 14 条 1 項 3 号(ホ)）に該当しないこと**

マスク不着用それ自体が「他の人に危害を及ぼすおそれのある行為」に該当することはあり得ない。そうであれば控訴人らは往路でマスクを着用せずに羽田→中標津と移動できていない。日本ではマスク着用が法令で義務付けられておらず、世界に類を見ない日本のマスク依存に照らしても、マスク不着用それ自体を「他の人に危害を及ぼすおそれのある行為」と評価することは多数派の恣意による少数者の排除に等しく、ただの人権侵害であって許されない。

控訴人らは当日無症状であって（万が一控訴人らが無症状病原体保有者であったとしてもその感染性は低いということである。）、その座席から前に座る他の旅客までは 10 メートルほど距離があった。控訴人らは、往路の羽田→中標津の便においてマスク不着用であったが、運送拒否されていない。本件航空機においてだけ「他の人の安全又は健康」の概念が変わることはない。仮にそのように場当たりの本件運送約款の解釈・適用を行えば被控訴人の裁量の範囲を超える。

本規定は、暴れるなど威力を示す者を例外的に運送拒否するケースについて想定しており、控訴人とは関係ない。

### **(3) 控訴人らの行為が「会社係員の業務の遂行を妨げ」（本件運送約款 14 条 1 項 3 号（チ））る場合に該当しないこと**

本人確認が必要な業務においてマスク着用がその業務を妨げることはあり得るが、本来、マスク不着用が業務を妨げることはない。本件運送契約によって被控訴人が負う債務は、旅客を目的地まで運ぶことである。当然、「業務」は、その被控訴人が負う債務の内容から導かれる。

そして、日本ではマスク着用が法令で義務付けられておらず、被控訴人も本件運送約款でマスク着用義務を定めていないため、旅客を目的地まで運ぶこととの関係で間接的にすぎ、業務関連性が乏しいマスクの着用を強制することは被控訴人の「業務」ではない（本件運送約款にマスク着用義務を定めていれば「業務」である。）。他方、マスクの着用をお願いすることは「業務」であっても、断る意思を明確にした旅客らに対し、出発時間を大幅に遅らせてまで執拗に絡み続けるなどということは、とりわけ、そ

の旅客が当日無症状であって、他の旅客との距離も確保できている状況では、到底「業務」とはいえない。

被控訴人は、マスク着用を断る意思を明確にした、そして当日無症状であった控訴人らに対し、約1時間も出発を遅らせながら、途中であろうことが警察に通報し、臨場した警察官からもマスク着用を要請させるなどしているが、控訴人らが航空券購入時にマスクを着用しない旨明言していたことを踏まえると、被控訴人が控訴人らをマスク不着用のまま搭乗させた意図は、機内で出発時間を大幅に遅らせることで控訴人らの心を折り、意に反したマスク着用に従わせるか、あるいは服従しなければ強制降機するだけのこととして、いったん搭乗させるということにしか見出せない。このように最初からマスクの着用を強制しようとする意図で行われているマスク着用の「お願い」は強制であって、「業務」の範囲を大きく逸脱している。

そして、本件運送約款にはマスク着用義務が定められていないため、控訴人のマスク不着用それ自体が「業務の遂行を妨げ」ることにはならず、マスク着用のお願いを断り続けることそれ自体は何ら「業務」の遂行を妨げない。

マスク不着用に関して控訴人らが訴外久保田及び訴外福田（以下、両名をあわせて「訴外久保田ら」という。）に満足してもらえるような挙動、言動をとらなかったことが業務の遂行を妨げたという主張があり得るが、次に検討する「指示に従わない場合」に収斂されるので、かかる主張が失当であることは、そこで論じる。

本規定は、客室乗務員にたとえばプライベートに関する事項などについて不必要に話しかけ、当該客室乗務員が会話を続けることを拒んでもこれを超えるなどする者を運送拒否するケースについて想定しており、自ら望んで話してもいない控訴人らとは関係ない。

#### **(4) 控訴人らの行為が訴外久保田らの「指示に従わない場合」(本件運送約款第 14 条 1 項 3 号 (チ)) に該当しないこと**

本件運送契約によって被控訴人が負う債務は、旅客を目的地まで運ぶことであるから、その「指示」には「業務」関連性が求められる。また、旅客の運送拒否という重大な権利侵害を正当化することから、合理的な「指示」であることが必要である。すでに論じたとおり、マスクの着用を断る意思を明確にした当日無症状で他の旅客と十分距離の取れていた控訴人らに対し、マスクの着用を強制しようとすることは「業務」ではなく、したがって、「指示」にも当たらない。

本規定が想定しているのは、本件運送約款 14 条 1 項 1 号、同 2 号及び同 3 号の(イ)ないし(ヌ)に列挙された運送拒否事由と同程度に、旅客を目的地まで運ぶという債務の履行に対する害悪が認められる場合であると解される。たとえば、同 3 号の(イ)ないし(ヌ)が本規定を除いては基本的に旅客の行為規範を直接定めていることとの平仄から、そうではない本規定が「指示」という概念を介して無限定に旅客にそれ以外の行為規範を課す趣旨ではないはずである。本規定は、たとえば、ほとんど考えられないが、持ち込み禁止の物(本件運送約款 14 条 1 項 3 号(ハ))を携帯していることが客観的に疑われる旅客に対し、持ち物を呈示させるよう「指示」



することなどが考えられる。その他には、他の運送拒否事由と重複し、同3号の(ニ)や(ホ)などに該当する旅客に対して、その原因行為を解消するよう「指示」するなど、具体的な行為規範を定める運送拒否事由と同時に該当するようなケースがほとんどであろう。

別の観点からも補足する。訴外久保田らは、マスク着用に関し、ひたすら「お願い」という表現を徹底していた(甲3)。「指示」とは、新明解国語辞典によると、「相手がしなければならないことを具体的に言って聞かせること」である。本件運送約款は、国土交通大臣の認可を受けており、規範性を有しているから、そこに書かれた文言の語義を抽象化することは許されないところ、一般読者の通常理解をすれば、「お願い」とはあくまで任意であって、「しなければならない」ことではないため、「指示」ということはできない。仮にマスク着用のお願いを「指示」とするならば、マスク不着用は「指示に従わない場合」として運送拒否事由に該当することになるため、公共交通機関の契約自由に一定の歯止めをかけるという航空法第106条第1項の趣旨からして、機内でのマスク着用義務について正面から国土交通大臣の認可が必要となるはずである。しかし、マスク着用義務は本件運送約款に定められておらず、国土交通大臣の認可を受けていない。

したがって、訴外久保田が「お客さまがマスクやフェイスシールドを着用されない状態では搭乗を認めることができませんので、降りていただく可能性がございますが、それでもよろしいですか?」、「重ねてのお願いとなりますが、マスクやフェイスシールドを着用いただくことは難しいでし

ようか。」「これが最後のご案内となります。」「ご着用いただけないのであれば、降りていただくこととなりますが。」(甲3)と、訴外福田が「マスクをしていただいて、ご搭乗いただく」、「このままだと、飛行機が飛べないという状態です。」(甲3)と、それぞれマスクの着用を要請し続け、着用しないなら出発しないし降りてもらおうと脅し、約1時間出発を遅らせ、途中警察に通報し、臨場した訴外高橋警察官をしてまでマスクの着用を強制させようとしたことは「指示」に当たらない。

#### (5)「健康上の理由」を確認することと本件運送約款第14条1項3号(チ)との関係

訴外久保田は、当初「健康上の理由であれば搭乗できますが、それ以外のお客さまはマスクの着用をお願いしています。」(甲3)とあくまでお願いしていたにもかかわらず、出発時刻を約1時間過ぎた段階で、「健康上の理由以外でマスクを着用されない場合は、乗せることはできません。」と、実はマスク着用はお願いではなく義務であることを告白するに至った。そうであれば、出発時刻を約1時間過ぎた段階ではなく、搭乗前から、さらにいうと、搭乗券の販売の際にマスク着用は「お願い」ではなく義務であることを法的根拠とともに明示すべきであった。

「健康上の理由」とは、被控訴人が認めるように、顔面神経痛と申告すれば認められるような概念である。そもそも、顔面神経痛は、顔面幹部側の血行が悪くなり冷えてくることで症状が悪化するため、マスクをして保温するとよいとされるような疾患であり、他方、マスクの着用が直ちに顔面神経痛に悪影響するという医学的知見は見当たらない。顔面神経痛であ

れば「健康上の理由」としてマスク着用義務（なお、そのような義務は存在しない。）が解除されるということに合理性はない。顔面神経痛を理由にマスク着用義務が解除されるのであれば、強迫性障害や神経症など適当に健康上の理由らしきものを訴えておけばよいということになる。

本件お願いにも「圧迫感、不安感、パニックに陥るなど、精神的な苦痛」と例示されているように、「健康上の理由」は、強迫性障害や神経症など純然たる主観、愁訴により認められる。医師ですらない航空会社、被控訴人は、このような愁訴を排斥することができない。したがって、「健康上の理由」という概念の実際的な機能は、マスク着用は強制ではなく、任意であることを確認することにある。

ここで精緻に分析しなければならないことは、このような実際的な機能を踏まえると、「健康上の理由」には、健康であるからこそ、マスクを着用することで、着用しない状態での満足な呼吸ができなくなり、あるいは顔面に本来付着していないはずのポリエステル、ポリエチレン、ポリプロピレン、ナイロンが原料の合成繊維が顔面に付着している状態そのものの不快感から、「圧迫感、不安感、パニックに陥るなど、精神的な苦痛」を感じるからマスクを着用しないということが含まれているということである。空港カウンターの係員は、「精神的な理由ということで今から手続きをします。」（本控訴理由書5頁）と述べ、まさにこの意味での健康上の理由で収めたのである。

なぜなら、これらの精神的苦痛は、人によって感じ方がそれぞれであり、事柄の性質上、航空会社、被控訴人がそういった愁訴を排斥できる立場に

ないからである。被控訴人は、医師の診断書を提出させるということをしていない。医師においても、マスク着用によって強迫性障害や神経症などの患者が感じる精神的苦痛その他の愁訴を医学的に排斥する資格を持たない一方で、化学物質過敏症と同様、診断書の作成を断る医師がいることも考えられ、そういった患者としては複数の病院に足を運ばなければならない可能性がある。そうすると、「健康上の理由」について診断書の提出を求めるということは、健康であるからこそマスク着用による健康上の不利益・弊害により精神的苦痛を受けるという旅客にとって相当な負担となるだけでなく、社会的にも医療費の無駄遣いを促し、航空会社にとっては無益な負担増をもたらすという効果しかない。だからこそ被控訴人においても診断書の提出までは求めていないのであり、つまり、「健康上の理由」には、事実上、健康であるから、マスクを着用することによって生じる健康上の不利益・弊害を防止するためにマスクを着用しないという理由が含まれる。

そのように解さなければ、「健康上の理由」には、一日中呼吸器を手放せないような喘息患者を除いては、正気を捨てて適当な疾病の愁訴を行うことでマスクカンセンタイサクごっこという茶番劇に付き合うか、正気を保ったまま、マスク着用義務がないことを主張するかを選択させるかといういわば踏み絵のような効果しかない。しかし、この場合に、適当な愁訴を行った者は要領がよいということで搭乗することができ、正気を保って健康だから着用しないという者は反社会的であるからと搭乗を拒否することには何らの合理性も認められない。

控訴人らは、思想・信条の自由だというように、健康上の理由ではないと誤解されるような言動をもしているが、そういった口先の巧拙だけで運送拒否事由該当性が判断されてはならないから、控訴人らがマスク不着用の理由として述べる場所は、実質的に判断されなければならない。控訴人は、一方で、「マスクは酸欠になり……」、「科学的根拠がないのよ、マスクが感染症の予防効果があるという。逆に酸欠になり、二酸化炭素をたくさん吸い込むから、体が悪くなる。」（甲3）と健康上の理由をはっきりと述べている（同趣旨を空港カウンターで係員に対しても述べている。）。控訴人らは、第一審の弁論の全趣旨にもあらわれているとおり、ただ健康であるからという健康上の理由でマスクを着用しないだけである。控訴人は、自己決定権に基づき、健康であるから、そして法的着用義務がないからマスクを着用しないという行動の自由が侵害されたと主張している。

控訴人は、マスクを着用することによる健康上の不利益・弊害という「健康上の理由」を明らかにした。また、そもそも、「健康上の理由」は、上に述べたとおり、マスク着用は強制ではなく、任意であることを確認する意義しかないのであるから、被控訴人が「健康上の理由」を確認しようとすることは「業務」でも「指示」でもない。空港カウンターの係員が、「精神的な理由ということで今から手続きをします。」（本控訴理由書5頁）として、健康上の理由で収めたからこそ控訴人らはマスクを着用しない旨明言した上で、マスクを着用しないまま本件航空機に搭乗できたのである。

#### **4 本件航空機で羽田空港まで旅客運送される権利の侵害及び故意過失**

以上より、控訴人は、本件運送契約に基づき本件航空機にて羽田空港ま

で旅客運送される権利を有していたが、本件運送約款の運送拒否事由該当性が認められないにもかかわらず、訴外久保田らにより実行された本件強制降機によりその権利が侵害された。したがって、訴外久保田らは、控訴人の「法律上保護される利益を侵害」したといえる。訴外久保田らは、かかる結果を認容していたといえ、「故意」が認められるし、かかる結果を回避する注意を怠ったといえ重大な「過失」が認められる（民法 709 条）。

## 5 訴外久保田らの共同不法行為責任及び被控訴人の使用者責任

以上の不法行為は、訴外久保田らの故意過失に基づく権利侵害行為であるから、それぞれ独立して不法行為責任を負い、かつ、主観的・客観的に行為を分担しており、両者には共同不法行為責任が認められる（民法 719 条）。

被控訴人の社員である訴外久保田についてはもちろんのこと、訴外福田については被控訴人と雇用契約を直接締結した者ではないが、当時、控訴人において、同人を被控訴人の職員と認識しており、実質的に見ても、訴外福田は、それぞれ、釧路空港・女満別空港の道東 2 空港を舞台に、ANA の空港オペレーションに関わる事業・役割を総合的に担う「ANA 釧路地区・女満別地区総代理店」である三ツ輪エアサービス株式会社の社員として、ANA とコードシェア（共同運航）便を運行している被控訴人の釧路空港のオペレーション業務その他を受託しており、被控訴人の指揮監督下にあるから、本件強制降機が被控訴人の「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。したがって、被控訴人には、使用者責任が認められる（民法 715 条）。

## 第5 控訴人が被った損害

マスクは呼吸器である鼻及び口という身体の枢要部を覆うものである。人が意に反してマスクを着用させられ、自身の呼吸器の十分な行使を妨げられている状態は、身体的自由(憲法13条、同18条)、健康権(憲法13条、同25条、「経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約」12条1項)が侵害されているといえる。仮にそうでなくても、マスクを着用しないで快適に呼吸できる状態で飛行機に搭乗し、目的地に移動しようとする事は、少なくとも自己決定権(憲法13条)、行動の自由の範囲内である。

被控訴人は、訴外久保田らをして、合理性の認められない指示を行い、それに従わないことを理由とした本件運送約款14条違反をでっち上げることで本件強制降機を断行した。結果、控訴人は、マスク着脱に関する自己決定権、行動の自由を侵害された。

その侵害態様は、本件運送約款上の根拠なく、マスクを着用しない意思を明確にしている控訴人に対し、約1時間「お願い」を繰り返し、控訴人らが法的根拠を尋ねても黙殺し、さらには警察を呼んでまで強行に控訴人への旅客運送を拒否したものであり、マスク着脱について一切任意性を担保しない、社会的通念上許容すべき限度を超えたマスクの着用強制であったから、違法性が高い。

そして、控訴人は、本件強制降機によりその後の予定が大幅に遅れ、呉市議会議員としての公務に支障が生じ、その後様々なメディアで事件が報道されたため、その被った精神的損害は、金1円を下回らない。

## 第 6 債務不履行に基づく損害賠償請求権について（民法 415 条 1 項）

本件運送契約が成立したことで、被控訴人は、本件航空機にて控訴人を羽田空港まで運送するという債務を負った。しかし、本件強制降機が断行され、被控訴人はかかる債務を履行せず、それにより、控訴人に「第 5」で論じた 1 円を下回らない精神的損害が発生した。不法行為責任の成立について論じたものと同様の理由から、加えて、控訴人が「従いますよ、そんなら。」（甲 3）と発言したにもかかわらず、本件強制降機を断行したことから、被控訴人に帰責性が認められることは明らかである。被控訴人は、仮にマスク不着用での搭乗を認めないのであれば、本件運送契約の締結を拒むことができたにも関わらず、それをしなかった。ここにも被控訴人の帰責性が認められる。

以上より、被控訴人は、債務不履行責任に基づき、1 円の損害賠償義務を負う。

## 第 7 結語

よって、控訴人は、被控訴人に対し、主位的に、訴外久保田らの共同不法行為責任（民法 709 条、719 条）にかかる使用者責任（民法 715 条）に基づく損害賠償請求権の行使として、予備的に、債務不履行（民法 415 条 1 項）に基づく損害賠償請求権の行使として、金 1 円の支払いを求める。

以上