

平成27年1月22日判決言渡

平成25年（行ウ）第335号 新石垣空港完成検査合格処分取消請求事件

主 文

- 1 本件各訴えをいずれも却下する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 当事者の求めた裁判

1 請求の趣旨

処分行政庁が平成24年12月11日付けで沖縄県に対してした航空法42条2項に基づく新石垣空港に係る完成検査合格処分（阪空理第239号，阪空全第26号）を取り消す。

2 請求の趣旨に対する答弁

(1) 本案前の答弁

主文1項と同旨

(2) 本案の答弁

原告らの請求をいずれも棄却する。

第2 事案の概要

本件は，新石垣空港（以下「本件空港」という。）の空港利用者であるなどと主張する原告らが，処分行政庁が沖縄県に対してした航空法42条2項に基づく本件空港に係る完成検査合格処分（以下「本件処分」という。）は，十分な検査をせずにされたものであり，航空法及び航空法施行規則（以下「規則」という。）の定める基準に適合しない違法なものであるとして，その取消しを求めている事案である。

1 関係法令の定め

本件に係る航空法及び規則の定めは，別紙3（関係法令の定め）記載のとおりである。

2 前提事実（掲記の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実並びに顕著な事実）

(1) 沖縄県は、平成17年9月12日、国土交通大臣に対し、航空法38条2項及び規則76条に基づき、本件空港の設置許可に係る申請書（以下「本件設置許可申請書」という。）を提出し、国土交通大臣は、同年12月19日付けで、航空法38条1項に基づき設置許可処分をした。本件設置許可申請書に記載された飛行場の名称等は、次のとおりである。（乙8，9）

ア 名称

新石垣空港

イ 位置

沖縄県石垣市

ウ 標点の位置

沖縄県石垣市 $\alpha \times - 104$

北緯 ▲度▲分▲秒

東経 ▲度▲分▲秒

エ 標高

31.00m

(2) 沖縄県は、平成24年8月28日、本件空港の工事を完成させ、同月29日付けで、処分行政庁に対し、航空法42条1項及び規則83条1項に基づき、同項各号所定の事項について記載した本件空港の工事完成検査申請書を提出した。（乙10）

(3) 処分行政庁は、平成24年9月10日から同月13日まで及び同年11月28日から同月30日まで、本件空港において、規則76条1項3号から5号まで、8号及び13号（以下、併せて「本件各号」という。）所定の各審査事項について完成検査（以下「本件完成検査」という。）を実施し、その結果、本件空港の施設が本件設置許可申請書に記載された設置の計画（以下

「本件設置の計画」という。)に適合するものと認め、平成24年12月11日付けで、沖縄県に対し、航空法42条2項に基づき、本件処分(阪空理第239号、阪空全第26号)をした。(乙11, 49)

(4) 原告らは、平成25年6月7日、本件訴えを提起した。(顕著な事実)

3 本件処分の適法性の根拠

本件において被告が主張する本件処分の適法性の根拠は、別紙4の1(被告の主張する本件処分の適法性の根拠)及び別紙4の1中で引用した別紙4の2から4まで記載のとおりである(別紙4の1で定義した略語は、別紙5においても用いることとする。)

4 争点

- (1) 原告適格の有無
- (2) 本件処分の適法性

5 争点に関する当事者の主張

- (1) 争点(1)(原告適格の有無)について
(被告の主張)

ア(ア) 航空法1条の規定文言からすれば、航空法が、「航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保し」、「公共の福祉を増進することを目的と」していることは明らかであり、「輸送の安全を確保する」とともに「その利用者の利便の増進を図る」ことにより「航空の発達を図」ることは、その結果として実現されるものであって、上記「公共の福祉を増進すること」の内容を例示したものと解される。すなわち、航空法の趣旨及び目的において、不特定多数の空港利用者の利益は、公共の福祉の増進を図るといふ公益目的に吸収解消されているものと解される。

- (イ) 空港の完成検査合格処分(本件処分)の根拠規定である航空法42条2項の文理によれば、同項に基づく合格処分の趣旨及び目的が、「設

置の計画に適合しているか否か」の確認にあることは明らかである。そして、同項所定の「設置の計画」とは、航空法 38 条 2 項が規定する「構造等の設置の計画」を意味するものであり、その具体的な内容は、本件各号に規定され、その設置基準は、規則 79 条に規定されているところ、上記空港の完成検査に係る法令上の諸規定は、空港が、航空の安全上極めて重要な施設であるとともに公共の利益にも深く関わる施設であることに鑑み、航空法 38 条 2 項に基づく設置許可の申請書に記載した設置の計画に適合しているか否かを、工事書類や測量調査等による確認を経て検査することを定めているものであって、その審査基準（処分要件）においても、不特定多数の空港利用者の利益について配慮したと見られる規定は見当たらないことからすれば、不特定多数の空港利用者の個別具体的な利益を保護する趣旨を含むものと解することはできない。

(ウ) 以上のとおり、空港の完成検査合格処分に関する法令の規定は、「公共の福祉を増進する」という法律の目的のため、航空法 38 条 2 項に基づく設置許可の申請書に記載した設置の計画に適合しているか否かを検査することを定めたものであり、航空法が、不特定多数者である空港利用者の個々人の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別具体的な利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むものであると解することはできない。

イ(ア) 後記（原告らの主張）ア(ア)については、空港の完成検査における審査は、当該空港の施設が、その設置許可の際に提出された申請書（設置許可を受けた申請書）記載の設置の計画に適合しているか否かを対象として行われるものであり、航空法 42 条 1 項に規定する空港の完成検査において、改めて航空法 39 条 1 項に規定する各要件を満たすか否か（設置許可処分自体の適否）が審査されるわけではないのであって、空港の完成検査において同項 2 号が適用されることはない。

また、後記（原告らの主張）ア(イ)については、前記ア(ア)のとおり、航空法1条の規定文言からすれば、航空法の趣旨及び目的において、不特定多数の空港利用者の利益は、公共の福祉の増進を図るという公益目的に吸収解消されているものと解すべきである。

さらに、後記（原告らの主張）ア(ウ)については、航空機の着陸や走行の際に重大な陥没事故が起こった場合、空港の利用者が生命、身体等に直接的かつ重大な被害を受けるものと想定できたとしても、行政事件訴訟法9条1項に規定する「法律上の利益を有する者」とは、当該処分を定めた行政法規が不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解されることが必要であり、単に当該利益の内容及び性質のみから原告適格を導き出すことができるものではない。

(イ) また、後記（原告らの主張）イ(ア)①から③までの原告らの区分けは、反射的な利益を有するにすぎない一般の空港利用者の範囲を一部相対的に限定したものにとどまるのであり、それが帰属する個々人の個別具体的利益として保護され得る場合を画するものではない。

なお、本件空港の敷地は、平成22年12月15日、土地収用法の定める手続に基づき、全て沖縄県の所有となっており、本件空港の敷地の共有持分を有する原告は存在しないのであって、空港敷地の共有持分を有することをもって原告適格を基礎付けることはできない。

(原告らの主張)

ア 空港利用者が安全な空港を利用できることは、単なる公益と解すべきではなく、それを越えた空港利用者の権利である。空港利用者は、空港が陥没して穴が開いたため、航空機が離着陸できず、障害を負ったり死亡したりする事態が発生することを受忍しているわけではないし、また、ある目

的地に向けて航空機を利用する際に、使用する空港を選択できるわけではない。

そもそも、航空機が安全に離発着できない空港は存在してはならないのであって、航空法42条2項は、空港利用者が安全な空港を利用できることを担保する規定として存在しているというべきである。すなわち、次の(ア)から(ウ)までの各点に照らせば、同項は、航空機の着陸や走行の際に空港を安全に利用し得るという利益を、一般的公益の中に吸収解消させず、陥没事故により直接的かつ重大な被害を受けることが想定される範囲の国民の生命、身体等の安全等を個々人の個別的利益としても保護すべきものとする趣旨を含むものと解される。

(ア) 航空法42条2項は、空港の完成検査をする際に、同条1項の検査結果が申請書記載の設置計画に適合しているか否かを審査すると規定しているところ、設置許可申請においては、当該飛行場の設置によって「他人の利益を著しく害することとならないものであること」が要件とされている(航空法39条1項2号)ことからすれば、航空法42条2項に基づく合格処分は、当該飛行場の設置によって著しく害されることのないように「他人の利益」を保護しようとするものというべきである。そして、設置しようとする当該飛行場の周辺に居住する者が航空機の騒音によって障害を受けないという利益が上記「他人の利益」に含まれると解する余地は、十分にあるというべきである。

(イ) 航空法は、航空機が空の飛行という生命、身体に対する潜在的な危険をはらむ性格に鑑み、航空機の運航の安全の確保を目的としている(1条)。

(ウ) 本件処分に重大な誤りがあれば、航空機の着陸や走行の際に重大な陥没事故が起こる可能性があるのであって、この場合、空港利用者は生命、身体等に直接的かつ重大な被害を受けるものと想定される。すなわ

ち、本件空港の滑走路直下の洞窟等が崩壊することによって滑走路が陥没すれば重大な航空機事故が発生するおそれがあることからすれば、本件処分において考慮されるべき利益とは、原告ら空港利用者（航空機の乗客）の生命、身体等であり、かつ、その利益の侵害の態様及び程度も重大かつ不可逆的であるのであって、本件処分により害されることとなり得る原告らの利益が、公益目的に吸収解消されるべきものであるということとはできない。

イ(ア) 原告らは、空港の利用頻度を推定させる類型ごとに、次のとおり区分することができ、不特定多数の空港利用者というわけではない。

① 石垣島に住所がある者

原告P 1，原告P 2，原告P 3，原告P 4

② 石垣島に不動産を所有している者

原告P 5，原告P 6及び原告P 7を除く原告ら

③ ①，②に該当しないが、今後も石垣島を訪れる蓋然性が高い者

原告P 5，原告P 6及び原告P 7

(イ) 上記(ア)①の類型の者については、石垣島の島外に出る場合又は帰島する場合に本件空港を利用しない自由を持たず、日々の生活を送るに当たって本件空港の利用を強制されることからすれば、陥没事故により直接的かつ重大な被害を受けることが想定される。

また、上記(ア)②の類型の者については、石垣島に自己所有地がある以上、今後も石垣島を訪れる可能性が高く、その際には本件空港の利用を強制されることからすれば、陥没事故により直接的かつ重大な被害を受けることが想定される（なお、原告P 3，原告P 4を除く上記(ア)②の原告らは、収用裁決がされる前に本件空港の敷地の共有持分を有していた者であり、現在、収用裁決の取消しの訴えを提起してこれを争っているものであって、本件空港の敷地の共有持分を完全に喪失した状態に

あるわけではないことからしても、原告適格を有するものというべきである。) 。

さらに、上記(ア)③の類型の者も、石垣島を訪問し、その自然の豊かさ等に魅せられたものであり、今後も石垣島を訪れる可能性が高く、その際には本件空港の利用を強制されることからすれば、陥没事故により直接的かつ重大な被害を受けることが想定される。

(2) 争点(2) (本件処分の適法性) について

争点(2)に関する当事者の主張は、別紙5 (争点(2)に関する当事者の主張) 記載のとおりである。

第3 当裁判所の判断

1 争点(1) (原告適格の有無) について

(1)ア 行政事件訴訟法9条は、取消訴訟の原告適格について規定するが、同条1項にいう当該処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者をいうのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消しの訴えにおける原告適格を有するものというべきである。そして、当該処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有無を判断するに当たっては、当該処分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し、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べきものである（同条2項。以上につき，最高裁平成16年（行ヒ）第114号同17年12月7日大法廷判決・民集59巻10号2645頁参照）。

イ 本件において，原告らは，空港利用者として航空機の着陸や走行の際に空港を安全に利用し得る利益を有しているなどとして，本件処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者であると主張するところ，以下では，上記アで説示した判断の枠組みに従い，本件処分の相手方以外の者である原告らが本件処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者であるといえるか否かを検討する。

(2)ア 航空法は，航空保安施設の設置者は，同施設の設置の許可に係る施設の工事が完成したときは，遅滞なく，国土交通大臣の検査を受けなければならないと定め，国土交通大臣は，検査の結果当該施設が申請書に記載した設置の計画に適合していると認めるときは，これを合格としなければならないと定めている（42条1項，2項。なお，同項に基づく空港の完成検査合格処分に係る国土交通大臣の権限は，地方航空局長に委任されている〔航空法137条1項，規則240条1項12号〕。）。

そして，空港等の設置許可申請に係る申請書には，当該施設について，位置，構造等の設置の計画，管理の計画，工事完成の予定期日その他国土交通省令（規則76条1項各号）所定の事項及び公共の用に供するかどうかの別を記載することとされている（航空法38条2項）ところ，規則76条1項各号の規定内容からすれば，空港の完成検査の対象となる「設置の計画」は，具体的には本件各号に定められている内容から成るものと解される。

そうすると、航空法 4 2 条 2 項の規定による空港の完成検査合格処分は、当該施設が本件各号所定の事項から成る設置許可申請に係る申請書に記載されている設置の計画に適合していることを要件とするものといえることができる。ところで、空港の完成検査の審査事項である本件各号の内容に鑑みると、空港の完成検査合格処分は、当該完成した空港がその設置の計画に適合するものであることを確認することによって、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ものである（航空法 1 条参照）といえることができ、その処分をするに当たり、空港利用者の個々人の個別的利益についてまで考慮すべきであるとの趣旨を含むものとは解することができない。

そうである以上、空港の完成検査合格処分の根拠となる法令の規定において、原告らの主張するような空港利用者の利益が、それが帰属する個々人の個別的利益として法律上保護されるべきものとされているといえることはできない。

イ また、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ための方法を定めること並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とするものである旨を定めているところ（1 条）、同条の定める航空法の目的からしても、航空法 4 2 条 2 項の規定による空港の完成検査合格処分が、空港利用者の個別的利益を保護する趣旨を当然に含むものとは直ちに解することができない。

そして、航空法及びその関係法令を通覧しても、同項の規定による空港の完成検査合格処分について空港利用者の利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨の規定は見当たらない。

ウ そうすると、航空法は、航空法 4 2 条 2 項の規定による空港の完成検査

合格処分について、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的として、当該空港が航空法38条2項に基づく設置許可の申請書に記載した設置の計画に適合しているか否かを検査するものと定めているものであり、空港利用者という不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むとは解することができない。

(3)ア これに対し、原告らは、① 空港の完成検査合格処分は、当該飛行場の設置によって「他人の利益」が著しく害されることのないようにこれを保護しようとするものであること(航空法39条1項2号)、② 航空法は、航空機の運航の安全の確保を目的としていること、③ 本件処分に重大な誤りがあれば、航空機の着陸や走行の際に重大な陥没事故が起こる可能性があるのであって、この場合、利用者は、生命、身体等に直接的かつ重大な被害を受けるものと想定されることを挙げ、航空機が安全に離発着できない空港は存在してはならないのであって、航空法42条2項は、空港利用者が安全な空港を利用できることを担保する規定として存在するものというべきである旨主張する。

しかし、上記①の点については、航空法39条1項2号は、空港の設置許可申請について、当該空港の設置によって「他人の利益」を著しく害することとならないものであるかどうかを審査すべきことを定めるものにすぎず、航空法42条1項の規定による空港の完成検査における審査事項を定めるものではないのであって、同号を根拠として、空港の完成検査において、当該空港が「他人の利益」を著しく害しないものであるかどうかを考慮すべきことにはならないというべきである。

また、上記②の点については、航空法は、その目的について定める1条において、輸送の安全を確保することなどにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉の増進を図ることを目的とする旨を定めていることからすれ

ば、空港利用者という不特定多数者の具体的利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨の規定が他に置かれていないにもかかわらず、同条の定めを根拠として、空港の完成検査が空港利用者の利益を保護すべき趣旨を含むものとは解することができない。

さらに、上記③の点については、航空機の着陸や走行の際に重大な陥没事故が起きた場合に、空港利用者がその生命、身体等に直接的かつ重大な被害を受ける可能性があることは否定できないとしても、そもそも、前記(2)で検討したとおり、航空法及びその関係法令において、空港の完成検査合格処分について空港利用者の利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨の規定が見当たらない以上、原告らの主張する利益の内容及び性質をもって、原告らが空港の完成検査合格処分の取消しを求める法律上の利益を有するということはできない（なお、原告らは、本件空港の設置許可処分の取消しの訴えについてされた東京地方裁判所平成18年（行ウ）第285号同23年6月9日判決〔乙4〕において、本件合格検査において滑走路直下の洞窟等の崩壊のおそれの有無を審査すべきであるとされたことも指摘するが、前記検討したとおり、航空法及びその関係法令において、空港の完成検査合格処分について空港利用者の利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨の規定が見当たらない以上、同判決の説示が本件における原告らの原告適格の有無を左右するものとは認められない。）。

そうすると、原告らの指摘する上記①から③までの点を検討しても、航空法42条2項が、空港利用者が安全な空港を利用できるという利益について、それが帰属する個々人の個別的利益として保護する趣旨を含むものとは解することができず、原告らの上記主張を採用することはできない。

イ また、原告らは、空港の利用頻度を推定させる類型ごとに、原告らを①石垣島に住所がある者、②石垣島に不動産を所有している者、③①、②に該当しないが、今後も石垣島を訪れる蓋然性が高い者に区分すること

ができ、不特定多数の空港利用者というわけではなく、上記①から③までのいずれの者も、空港の陥没事故により直接的かつ重大な被害を受けることが想定される旨主張する。

しかし、原告らの主張は、原告らが空港利用者にすぎないことを前提とした上で、便宜上、想定される空港の利用頻度を相対的に区分したものにすぎず、それが原告適格の範囲を画する区分となるとは認め難い。また、そもそも、前述したとおり、航空法が、空港の完成検査合格処分において、空港利用者という不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むものとは解することができない以上、原告らの主張は、原告らに原告適格があることの根拠とはなり得ないものというべきである。

なお、原告らは、原告P3、原告P4を除く上記②の類型に該当する原告らは、収用裁決がされる前に本件空港の敷地の共有持分を有していた者であり、現在、収用裁決の取消しを求める訴えを提起してこれを争っているものであって、本件空港の敷地の共有持分を完全に喪失した状態にあるわけではないことからしても、原告適格を有するものというべきである旨主張する。しかし、前記検討したところによれば、そもそも、航空法及びその関係法令上、本件空港の敷地の共有持分を有する者が、本件処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有することの手掛かりとなるような規定があるとは認められない。また、この点をおくとしても、証拠（乙3）及び弁論の全趣旨によれば、本件空港の敷地は、平成22年12月15日、土地収用法の定める手続に基づき、沖縄県がその所有権を取得し、平成23年1月11日に沖縄県に対し共有者全員の持分全部移転登記がされたことが認められ、これによれば、現在、本件空港の敷地の共有持分を有する原告は存在せず、原告らが上記収用裁決の取消しの訴えを提起しているか

らとって、同収用裁決を取り消す判決がされたわけではない以上、原告らが本件空港の敷地の共有持分を有していないことに変わりはない。以上によれば、本件空港の敷地の共有持分について原告らの上記主張するところによっても、上記の原告らが本件処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有するということもできない。

(4) 以上のとおり、本件処分について、航空法の規定上、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むとは解することができない以上、本件空港の利用者にすぎない原告らが、本件処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に当たるとすることはできない。

2 まとめ

上記1で検討したところによれば、原告らは、本件各訴えの原告適格をいずれも欠くものというべきである。

なお、弁論の全趣旨によれば、本件空港は既に供用が開始されたことが認められるところ、航空法42条2項に基づく完成検査合格処分の法的効果を考えれば、本件空港の供用が開始された後には、本件処分の取消しを求める訴えの利益は失われているものと解される。

第4 結論

よって、本件各訴えはいずれも不適法であるからこれらを却下することとし、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第2部

裁判長裁判官 増 田 稔

裁判官 村 田 一 広

裁判官 不 破 大 輔

(別紙3)

関係法令の定め

1 航空法

(1) 1条 (この法律の目的)

この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、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の方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

(2) 38条 (空港等又は航空保安施設の設置)

ア 1項

国土交通大臣以外の者は、空港等又は政令で定める航空保安施設を設置しようとするときは、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

イ 2項

前項の許可の申請をしようとする者は、当該施設について、位置、構造等の設置の計画、管理の計画、工事完成の予定期日その他国土交通省令で定める事項及び空港等にあつては公共の用に供するかどうかの別を記載した申請書を提出しなければならない。

ウ 3, 4項 [略]

(3) 39条 (申請の審査)

ア 1項

国土交通大臣は、前条1項の許可の申請があつたときは、その申請が次の各号のいずれにも適合しているかどうかを審査しなければならない。

(ア) 1号 [略]

(イ) 2号

当該空港等又は航空保安施設の設置によって、他人の利益を著しく害することとならないものであること。

(ウ) 3ないし5号 [略]

イ 2項 [略]

(4) 42条 (完成検査)

ア 1項

空港等の設置者又は38条1項の規定による航空保安施設の設置の許可を受けた者〔括弧内略〕は、当該許可に係る施設の工事が完成したときは、遅滞なく、国土交通大臣の検査を受けなければならない。

イ 2項

国土交通大臣は、前項の検査の結果当該施設が申請書に記載した設置の計画に適合していると認めるときは、これを合格としなければならない。

ウ 3項

空港等の設置者又は航空保安施設の設置者は、1項の検査の合格があったときは、遅滞なく、供用開始の期日を定めて、これを国土交通大臣に届け出なければならない。

エ 4項

空港等の設置者又は航空保安施設の設置者は、前項の規定により届け出た供用開始の期日以後でなければ、当該施設を供用してはならない。

2 規則

(1) 76条 (設置の許可申請)

ア 1項

航空法38条2項の規定により、空港等の設置の許可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した空港等設置許可申請書3通を国土交通大臣に提出するものとする。

(ア) 1号

設置の目的（公共の用に供するかどうかの別を附記すること。）

(イ) 2号

氏名及び住所

(ウ) 3号

空港等の名称及び位置並びに標点の位置（標高を含む。以下同じ。）

(エ) 4号

空港等予定地又は予定水面並びにそれらの所有者の氏名及び住所

(オ) 5号

空港等の種類，着陸帯の等級及び滑走路（陸上空港等及び陸上ヘリポートにあっては，基礎地盤を含む。）の強度又は着陸帯の深さ

(カ) 6号

計器着陸又は夜間着陸の用に供する空港等にあつては，その旨

(キ) 7号

空港等の利用を予定する航空機の種類及び型式

(ク) 7号の2

国土交通大臣の指定を受けようとする進入区域の長さ，進入表面の勾配，水平表面の半径の長さ又は転移表面の勾配

(ケ) 8号

空港等の施設の概要

(コ) 9号

設置予定の航空保安施設の概要

(サ) 10号

設置に要する費用

(シ) 11号

工事の着手及び完成の予定期日

(ス) 12号

管理の計画（管理に要する費用を附記すること。）

(セ) 13号

予定する空港等の進入表面，転移表面若しくは水平表面の上に出る高さの物件又はこれらの表面に著しく近接した物件がある場合には，次に掲げる事項

a イ

当該物件の位置及び種類

b ロ

当該物件の進入表面，転移表面若しくは水平表面の上に出る高さ又はこれらの表面への近接の程度

c ハ

当該物件の所有者その他の権原を有する者の氏名及び住所

d ニ

当該物件を除去するかどうかの別

e ホ

当該物件の除去に要する費用

f ヘ

当該物件の除去に係る工事の着手及び完了の予定期日

イ 2項 [略]

(2) 83条（工事完成検査の申請）

ア 1項

航空法42条1項の規定により，空港等の工事の完成検査を受けようとする者は，次に掲げる事項を記載した空港等工事完成検査申請書を国土交通大臣に提出するものとする。

(ア) 1号

氏名及び住所

(イ) 2号

空港等の名称及び位置

(ウ) 3号

工事完成の年月日

イ 2項 [略]

以上

(別紙4の1)

被告の主張する本件処分の適法性の根拠

1 本件処分の手続的適法性の根拠

本文中第2の2(1)から(3)までのとおり、本件処分は、空港の完成検査に関する法令上の手続を全て履行した上でされたものであり、手続的に適法なものである。

2 本件処分の実体的適法性の根拠

(1) 完成検査の審査事項

空港の完成検査における審査事項は、空港の設置許可について定めた規則76条1項各号のうち本件各号所定の事項であり、具体的には、以下のとおりである。

ア 規則76条1項3号所定の審査事項

規則76条1項3号の「標点の位置」に関する設置許可を受けた申請書の記載が、航空法42条2項所定の「設置の計画」となり、空港の施設がこれと適合しているか否かが、同号所定の審査の対象（以下「3号審査事項」という。）となる。

イ 規則76条1項4号所定の審査事項

規則76条1項4号の「空港等予定地又は予定水面」に関する設置許可を受けた申請書の記載が、航空法42条2項所定の「設置の計画」となり、空港の施設がこれと適合しているか否かが、同号所定の審査の対象（以下「4号審査事項」という。）となる。

ウ 規則76条1項5号所定の審査事項

規則76条1項5号の「空港等の種類、着陸帯の等級及び滑走路（〔括弧内略〕）の強度又は着陸帯の深さ」に関する設置許可を受けた申請書の記載が、航空法42条2項所定の「設置の計画」となり、空港の施設がこ

れと適合しているか否かが，同号所定の審査の対象（以下「5号審査事項」という。）となる。

エ 規則76条1項8号所定の審査事項

規則76条1項8号の「空港等の施設の概要」に関する設置許可を受けた申請書の記載が，航空法42条2項所定の「設置の計画」となり，空港の施設がこれと適合しているか否かが，同号所定の審査の対象（以下「8号審査事項」という。）となる。

オ 規則76条1項13号所定の審査事項

規則76条1項13号のイからへまでに関する設置許可を受けた申請書の記載が，航空法42条2項所定の「設置の計画」となり，当該物件について設置許可を受けた申請書の記載どおりの除去の措置がされているかどうか，同号所定の審査の対象（以下「13号審査事項」という。）となる。

(2) 本件空港の施設は，以下のとおり，本件設置の計画に適合しており，本件処分は，実体的にも適法なものである。

ア 3号審査事項について

3号審査事項（標点の位置）に関して，本件設置許可申請書には「北緯▲度▲分▲秒 東経▲度▲分▲秒 標高31.00m」と記載されているところ，本件検査において，処分行政庁の検査担当職員（以下「本件検査職員」という。）が，沖縄県が提出した設置許可申請時の測量成果と沖縄県が施設完成後に測量した成果を照査し，また，平成24年9月10日から同月13日にかけて実施した完成検査において，標点の位置を示したマーキング位置を確認し，その結果，本件空港の施設の標点の位置が，「北緯▲度▲分▲秒 東経▲度▲分▲秒 標高31.00m」であることが確認された。

以上のとおり，本件空港の施設は，3号審査事項に係る本件設置の計画

に適合する。

イ 4号審査事項について

4号審査事項（本件空港は、陸上空港であるため、「空港の予定地」が4号審査事項となる。）に関して、本件設置許可申請書には沖縄県石垣市内の地名が記載されているところ、本件検査において、本件検査職員が、沖縄県が提出した設置許可申請時の平面図及び用地図と施設完成後の平面図及び用地図を照査し、また、平成24年9月10日から同月13日にかけて沖縄県が実施した測量成果に基づき現地踏査して検査し、その結果、本件施設の空港の施設が沖縄県石垣市内に所在していることが確認された。

以上のとおり、本件空港の施設は、4号審査事項に係る本件設置の計画に適合する。

ウ 5号審査事項について

本件空港は、陸上空港であるため、空港等の種類、着陸帯の等級及び基礎地盤を含んだ滑走路の強度が5号審査事項となる（規則76条1項5号括弧書き参照）。

（ア） 空港等の種類について

5号審査事項のうち「空港等の種類」に関して、本件設置許可申請書には「陸上飛行場」（平成20年法律第75号による改正後の「陸上空港等」に該当する。）と記載されているところ、本件検査において、本件検査職員が平成24年9月10日から同月13日にかけて現地において検査を実施した結果、本件空港が陸上に位置する空港であることが確認された。

以上のとおり、本件空港の施設は、5号審査事項のうち「空港等の種類」に係る本件設置の計画（陸上空港等）に適合する。

（イ） 着陸帯の等級について

5号審査事項のうち「着陸帯の等級」に関して、本件設置許可申請書

には「C級」（陸上空港等については滑走路の長さが1800m以上2150m未満の場合をいう。規則75条2項）と記載されているところ、本件完成検査において、本件検査職員が、沖縄県が施設完成後に実施した測量成果に基づき書面審査を行い、また、平成24年9月10日から同月13日にかけて現地において検査を実施した結果、本件空港の滑走路の長さが2000mであることを確認し、滑走路の長さが1800m以上2150m未満であること（規則75条2項）が確認された。

以上のとおり、本件空港の施設は、5号審査事項のうち「着陸帯の等級」に係る本件設置の計画（C級）に適合する。

(ウ) 滑走路の強度（基礎地盤を含む。）について

a 審査事項

5号審査事項のうち「滑走路の強度（基礎地盤を含む。）」に関して、本件設置許可申請書には「LA-12」（滑走路の強度を示す設計荷重区分の一つであり、具体的には、中型ジェット機クラスの航空機の運航に耐えるために必要な設計荷重区分のこと）と記載されており、5号審査事項のうち「滑走路の強度（基礎地盤を含む。）」に係る本件設置の計画は、本件空港の施設が「LA-12」であることとということになる。

b 滑走路の強度の審査方法

(a) 一般に、基礎地盤を含む滑走路の強度の審査は、当該滑走路に関する舗装構造実施設計が「空港舗装設計要領及び設計例」（乙16。以下「舗装要領」という。）に従って適正に行われているかどうか、及び当該空港の施設である滑走路が当該設計どおりに現に施工されているかどうかによって判断することとなる。これは、滑走路の強度を示す設計荷重区分（本件設置の計画では「LA-12」）という概念そのものが舗装要領に規定されたことにより生み出されたも

のであるため、舗装要領の当該設計荷重の区分に係る規定に従って設計され、現にこの設計どおりに施工されていれば、当該滑走路が舗装要領に定められた設計荷重区分の強度を有することとなるからである。

本件完成検査においても、本件空港の滑走路（以下「本件滑走路」という。）の舗装構造実施設計である「平成20年度 H20新石垣空港舗装実施設計業務委託報告書」（乙17。以下「本件舗装設計」という。）が舗装要領に従って適正に行われているか否か、及び現に本件滑走路が本件舗装設計に従って施工されているか否かについて審査がされたものである。

- (b) また、本件空港においては、滑走路の舗装構造実施設計の時点において、既に滑走路の地下に空洞が存在することが判明しており、当該空洞を保護しながら本件滑走路の強度を本件設置の計画である「LA-12」に保たせるため、本件滑走路の地下に構造物（以下「本件地下構造物」という。）が設置されることとなったことから、5号審査事項のうち「滑走路の強度（基礎地盤を含む。）」については、本件地下構造物の強度それ自体も審査の対象となる。

そして、本件地下構造物の強度の審査に当たっては、その構造実施設計が「道路橋示方書・同解説」（乙22の1及び2。以下「示方書」という。）に従って適正に行われているかどうか、及び審査対象となる本件地下構造物が当該設計どおりに施工されているかどうかによって判断することとなり、本件完成検査においても、本件地下構造物の構造実施設計である「新石垣空港空洞対策実施設計業務」（乙19の1から3まで。以下「本件構造設計」といい、本件舗装設計と併せて「本件実施設計」という。）が示方書に従って適正に行われているか否か、及び本件地下構造物が現に本件構造設計

どおりに施工されているか否かについて審査がされたものである。

もっとも、本件地下構造物のうち、本件構造設計から修正設計（乙51の1から4まで。以下「本件構造修正設計」という。）を経て施工されたものについては、本件構造修正設計が示方書に従って適正に行われているか否か、及び当該地下構造物が本件構造修正設計どおりに施工されているか否かについて審査がされたものである。

(c) 本件地下構造物は、本件滑走路の地下に存在するA1洞及びE洞の上部に設置されており、その種類には、地下アーチ構造物（地下にある空洞に、滑走路や航空機等の荷重が直接載荷しないようにするため、空洞の上部にコンクリート製のアーチ状の橋を架けることによって空洞を保護する形式のコンクリート構造物）と地下スラブ構造物（地下にある空洞に、滑走路や航空機等の荷重が直接載荷しないようにするため、空洞の上部にプレストレストコンクリート〔鉄筋コンクリートの一種〕製の箱桁〔スラブ〕を架けることによって空洞を保護する橋梁形式のコンクリート橋）がある。

そして、A1洞上部には地下アーチ構造物であるA1洞2ないし5ブロックが、E洞上部には地下アーチ構造物であるE洞1ないし17ブロック及び地下スラブ構造物であるE洞AないしF橋がそれぞれ設置されているが、このうち、① A1洞2ブロック自体（端部に棲壁を設置する点を除く。）、A1洞3ないし5ブロック、E洞1ないし4ブロック、8ないし17ブロックは、いずれも、本件構造設計から修正されることなく施工され（以下、これらを「修正設計なし地下アーチ構造物」という。）、② E洞5ないし7ブロックは、いずれも、本件構造修正設計により施工され（以下、これらを「修正設計あり地下アーチ構造物」という。）、③ E洞A橋、B橋、D橋、E橋及びF橋は、いずれも本件構造設計から修正され

ることなく施工され（以下、これらを「修正設計なし地下スラブ構造物」という。）、④ E洞C橋は、本件構造修正設計により施工されたものである（以下、これを「修正設計あり地下スラブ構造物」という。）。

なお、本件構造修正設計は、本件構造設計に基づく工事の現場施工時に、A1洞1ブロック、E洞5ないし7ブロックの地下アーチ構造物及びE洞C橋の地下スラブ構造物を支持するための地盤支持力がないことが判明したことから、A1洞1ブロックを設置する工事を取り止め、A1洞1ブロックに設置を予定していた棲壁（構造物の端部を閉塞するための壁）をA1洞2ブロックに設置し、E洞5ないし7ブロックの地下アーチ構造物及びE洞C橋の地下スラブ構造物を支持するための基礎形式を変更し、E洞7ブロックの地下アーチ構造物の基礎の水平変位（基礎の位置が水平方向に移動・変化する量）を抑制するためにストラット（地下アーチ構造物の両側に設置した基礎を連結する部材）の材質を変更したものである。

c 本件実施設計が適正であること

(a) 修正設計なし地下アーチ構造物に係る本件構造設計が適正であること

本件構造設計は、示方書「IV 下部構造編」「3章 設計の基本」「3.1 設計一般」の規定に基づき、㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査、㊧ 地震の影響の照査、㊨ 耐久性の検討の手順で設計を行うこととなる。

そして、A1洞2ブロックに係る本件構造設計が適正であることについては、以下①から③までで検討するとおりであるし、それ以外の修正設計なし地下アーチ構造物についても、これと同様の審査を行い、本件構造設計が適正であることが確認された。

① 本件構造設計において、㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査に関しては、自重、土被り及び土圧による荷重、大型ジェット機クラスの航空機の運航に耐えるためのLA-1（400t）及びLA-1（300t）の航空機荷重、滑走路建設時に使用する作業機械の施工時荷重に基づき荷重の組合せを行い、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、基礎の転倒、滑動、地盤反力、地盤の許容支持力の照査がされている。

この設計計算に用いる荷重の組合せに関して、示方書においては、荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して行うものとされ、構造物の安全性等を確保するために強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査しなければならないとされ、さらに、基礎は常時、暴風時及びレベル1地震動に対し（ただし、本件地下構造物は、風の影響を受けない土中にあるため、暴風時は除く。）、支持、転倒及び滑動に対して安定であることとされている。

この点に関し、本件構造設計は、最も不利となる条件を含め想定される全ての荷重による荷重の組合せを行い、部材の強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、常時及びレベル1地震動における基礎の転倒、滑動、地盤反力、地盤の許容支持力の照査により基礎の安定について照査していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

② 本件構造設計において、㊧ 地震の影響の照査に関しては、レベル1地震動、レベル2地震動、地盤条件等の耐震性能等照査に必要な条件を設定し、2次元FEM動的解析による照査を行い、

レベル1地震動及びレベル2地震動に対する耐震性能を有している旨の結果が得られている。

この地震の影響の照査に関して、示方書においては、耐震性能の照査は、設計地震動によって生ずる各部材の状態が、設定した各部材の限界状態を超えないことを規定された耐震性能の照査方法により照査を行うものとされ、耐震性能の照査方法は、設計地震動、橋の構造形式とその限界状態に応じて、適切な方法に基づいて行うものとし、地震時の挙動が複雑ではない橋は静的照査方法による照査を行い、地震時の挙動が複雑な橋は動的照査方法による照査を行えばよいとされている。

この点に関し、本件構造設計は、レベル1地震動及びレベル2地震動の設計地震動を設定し、動的照査方法の2次元FEM動的解析による照査によってレベル1地震動及びレベル2地震動の耐震性能を確保していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ③ 本件構造設計において、㊦ 耐久性の検討に関しては、本件地下構造物が土中にあることを考慮し、鉄筋コンクリートの鉄筋のかぶりを70mm以上と設定している。

この耐久性に関し、示方書においては、水中又は土中の場合の鉄筋コンクリート部材の鉄筋のかぶりは70mm以上とするとされている。

この点に関し、本件構造設計は、鉄筋コンクリートの鉄筋のかぶりは70mm以上を確保していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- (b) 修正設計あり地下アーチ構造物に係る本件構造修正設計が適正であること

本件構造修正設計は、示方書「IV 下部構造編」「3章 設計の基本」「3.1 設計一般」の規定に基づき、㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査、㊧ 地震の影響の照査、㊨ 耐久性の検討の手順で設計を行うこととなる。

そして、E洞7ブロックに係る本件構造修正設計が適正であることについては、以下㊩から㊫までで検討するとおりであるし、それ以外の修正設計あり地下アーチ構造物についても、これと同様の審査を行い、本件構造修正設計が適正であることが確認された。

㊩ 本件構造修正設計において、㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査に関しては、自重、土被り及び土圧による荷重、大型ジェット機クラスの航空機の運航に耐えるためのLA-1（400t）及びLA-1（300t）の航空機荷重、滑走路建設時に使用する作業機械の施工時荷重に基づき荷重の組合せを行い、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、杭基礎の支持力、水平変位の照査がされている。

この設計計算に用いる荷重の組合せに関して、示方書においては、荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して行うものとされ、構造物の安全性等を確保するために強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査しなければならないとされ、さらに、基礎は常時、暴風時及びレベル1地震動に対し（ただし、地下アーチ構造物は、風の影響を受けない土中にあるため、暴風時は除く。）、支持に対して安定であるとともに、基礎の変位は許容変位以下とされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、最も不利となる条件を含め想定される全ての荷重による荷重の組合せを行い、部材の強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下

であることを照査し、常時及びレベル1地震動における杭基礎の支持力の照査により基礎の安定を照査し、基礎の水平変位が許容変位以下であることを照査していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ② 本件構造修正設計において、① 地震の影響の照査に関しては、レベル1地震動、レベル2地震動、地盤条件等の耐震性能の照査に必要な条件を設定し、2次元FEM動的解析により地下アーチ構造物の照査を行い、レベル1地震動及びレベル2地震動に対する耐震性能を有している旨の結果が得られ、さらに、地震時保有水平耐力法により杭基礎の照査を行い、レベル1地震動及びレベル2地震動に対する耐震性能を有している旨の結果が得られている。

この地震の影響の照査に関して、示方書においては、耐震性能の照査は、設計地震動によって生ずる各部材の状態が、設定した各部材の限界状態を超えないことを規定された耐震性能の照査方法により照査を行うものとされ、耐震性能の照査方法は、設計地震動、橋の構造形式とその限界状態に応じて、適切な方法に基づいて行うものとし、地震時の挙動が複雑ではない橋は静的照査方法による照査を行い、地震時の挙動が複雑な橋は動的照査方法による照査を行えばよいとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、レベル1地震動及びレベル2地震動の設計地震動を設定し、地下アーチ構造物については、動的照査方法の2次元FEM動的解析による照査によってレベル1地震動及びレベル2地震動の耐震性能を確保していることが確認され、さらに、杭基礎については、静的照査方法の地震時保有水平耐力法によってレベル1地震動及びレベル2地震動の耐震性

能を確保していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ③ 本件構造修正設計において、㊦ 耐久性の検討に関しては、本件地下構造物が土中にあることを考慮し、鉄筋コンクリートの鉄筋のかぶりを70mm以上と設定している。

この耐久性に関し、示方書においては、水中又は土中の場合の鉄筋コンクリート部材の鉄筋のかぶりは70mm以上とするとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、鉄筋コンクリートの鉄筋のかぶりは70mm以上を確保していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- (c) 修正設計あり地下スラブ構造物に係る本件構造修正設計が適正であること

地下スラブ構造物は、上部工の箱桁（スラブ）と下部工の基礎によって構成され、本件構造修正設計の地下スラブ構造物の上部工に係る設計は、示方書「Ⅲ コンクリート橋編」「2章 設計の基本」「2.1 設計一般」に基づき、㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査、㊧ 地震の影響の照査、㊨ 耐久性の検討の手順で設計を行い、また、下部工に係る設計は、示方書「Ⅳ 下部構造編」「3章 設計の基本」「3.1 設計一般」の規定に基づき、㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査、㊧ 地震の影響の照査、㊨ 耐久性の検討の手順で設計を行うこととなる。なお、㊧ 地震の影響の照査については、上部工と下部工を分割して設計するものではないことから、一体的に設計を行うこととなる。

そして、E洞C橋に係る本件構造修正設計が適正であることにつ

いては、以下①から⑥までで検討するとおりである。

① 本件構造修正設計において、地下スラブ構造物の上部工の㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査に関しては、自重、土被り及び土圧による荷重、大型ジェット機クラスの航空機の運航に耐えるためのLA-1（400t）及びLA-1（300t）の航空機荷重に基づき設計荷重作用時の荷重の組合せを行い、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、自重、土被り及び土圧による荷重並びに航空機荷重にプレストレストコンクリートの不静定構造物におけるプレストレス力及びコンクリートのクリープや乾燥収縮により生ずる不静定力を加えた終局荷重作用時の荷重の組合せを行い、部材に発生する断面力が耐力以下であることが照査されている。

この設計計算に用いる荷重の組合せに関して、示方書においては、設計荷重作用時の組合せは、荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して行うものとされ、構造物の安全性等を確保するために強度、変形及び安定を照査し、設計荷重作用時に部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査しなければならないとされ、また、終局荷重作用時の荷重の組合せは、地震の影響による荷重を除き、プレストレストコンクリートの不静定構造においては、プレストレス力及びコンクリートのクリープや乾燥収縮による不静定力を加え、終局荷重作用時における荷重に乗ずる係数を用いた荷重の組合せを行い、構造物の安全性等を確保するために強度、変形及び安定を照査し、終局荷重作用時に部材に発生する断面力が耐力以下であることを照査しなければならないとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、最も不利となる条件を含

め想定される全ての荷重による荷重の組合せを行い、設計荷重作用時に部材に生ずる応力度が許容応力度以下であることを照査し、自重、土被り及び土圧による荷重並びに航空機荷重にプレストレストコンクリートの不静定構造物に生ずる不静定力を加えた荷重の組合せを行い、終局荷重作用時に部材に発生する断面力が断面耐力以下であることを照査していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ② 本件構造修正設計において、地下スラブ構造物の下部工・直接基礎（北側の橋台・A2橋台）の㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査に関しては、自重、土被り及び土圧による荷重、大型ジェット機クラスの航空機の運航に耐えるためのLA-1（400t）及びLA-1（300t）の航空機荷重に基づき荷重の組合せを行い、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、基礎の転倒、滑動、地盤反力、地盤の許容支持力の照査がされている。

この設計計算に用いる荷重の組合せに関して、示方書においては、荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して行うものとされ、構造物の安全性等を確保するために強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査しなければならないとされ、さらに、基礎は常時、暴風時及びレベル1地震動に対し（ただし、地下スラブ構造物は、風の影響を受けない土中にあるため、暴風時は除く。）、支持、転倒及び滑動に対して安定であることとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、最も不利となる条件を含め想定される全ての荷重による荷重の組合せを行い、部材の強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下

であることを照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、常時及びレベル1地震動における基礎の転倒、滑動、地盤反力、地盤の許容支持力の照査により基礎の安定について照査していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ③ 本件構造修正設計において、地下スラブ構造物の下部工・杭基礎（南側の橋台・A1橋台）の㊦ 設計計算に用いる荷重の組合せによる構造物の安全性の照査に関しては、自重、土被り及び土圧による荷重、大型ジェット機クラスの航空機の運航に耐えるためのLA-1（400t）及びLA-1（300t）の航空機荷重に基づき荷重の組合せを行い、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、杭基礎の支持力、水平変位の照査がされている。

この設計計算に用いる荷重の組合せに関して、示方書においては、荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して行うものとされ、構造物の安全性等を確保するために強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査しなければならないとされ、さらに、基礎は常時、暴風時及びレベル1地震動に対し（ただし、地下スラブ構造物は、風の影響を受けない土中にあるため、暴風時は除く。）、支持に対して安定であるとともに、基礎の変位は許容変位以下とされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、最も不利となる条件を含め想定される全ての荷重による荷重の組合せを行い、部材の強度、変形及び安定を照査し、部材に発生する応力度が許容応力度以下であることを照査し、常時及びレベル1地震動における杭基礎の支持力の照査により基礎の安定を照査し、基礎の水平変位が許容

変位以下であることを照査していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ④ 本件構造修正設計において、① 地震の影響の照査に関しては、レベル1地震動、レベル2地震動、地盤条件等の耐震性能の照査に必要な条件を設定し、2次元FEM動的解析により地下スラブ構造物の上部工及び杭基礎を除く下部工の照査を行い、レベル1地震動及びレベル2地震動に対する耐震性能を有している旨の結果が得られ、また、地震時保有水平耐力法により杭基礎の照査を行い、レベル1地震動及びレベル2地震動に対する耐震性能を有している旨の結果が得られている。

この地震の影響の照査に関して、示方書においては、耐震性能の照査は、設計地震動によって生ずる各部材の状態が、設定した各部材の限界状態を超えないことを規定された耐震性能の照査方法により照査を行うものとされ、耐震性能の照査方法は、設計地震動、橋の構造形式とその限界状態に応じて、適切な方法に基づいて行うものとし、地震時の挙動が複雑ではない橋は静的照査方法による照査を行い、地震時の挙動が複雑な橋は動的照査方法による照査を行えばよいとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、レベル1地震動及びレベル2地震動の設計地震動を設定し、地震時の挙動が複雑な地下スラブ構造物の上部工及び下部工（杭基礎を除く。）については、動的照査方法の2次元FEM動的解析による照査によってレベル1地震動及びレベル2地震動の耐震性能を確保していることが確認され、また、地震時の挙動が複雑ではない杭基礎については、静的照査方法の地震時保有水平耐力法によってレベル1地震動及びレベル2地震動の耐震性能を確保していることが確認され、し

たがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ⑤ 本件構造修正設計において、地下スラブ構造物の上部工の㊦ 耐久性の検討に関しては、塩害の影響を受けない土中に設置する現場制作のプレストレストコンクリート構造の箱桁であることを考慮し、コンクリート中の鋼材のうち最も外側に配置する鉄筋の最小かぶりを35mm以上と設定している。

この耐久性に関し、示方書においては、塩害の影響を受けない場合の工場で製作されるプレストレストコンクリート構造以外の桁の鋼材の最小かぶりは35mm以上とするとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、鋼材の最小かぶりは35mm以上を確保していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- ⑥ 本件構造修正設計において、地下スラブ構造物の下部工の㊦ 耐久性の検討に関しては、本件地下構造物が土中にあることを考慮し、鉄筋コンクリートの鉄筋のかぶりを70mm以上と設定している。

この耐久性に関し、示方書においては、水中又は土中の場合の鉄筋コンクリート部材の鉄筋のかぶりは70mm以上とするとされている。

この点に関し、本件構造修正設計は、鉄筋コンクリートの鉄筋のかぶりは70mm以上を確保していることが確認され、したがって、示方書に従って適正に設計されていることが確認された。

- (d) 修正設計なし地下スラブ構造物に係る本件構造設計が適正であること

上記(c)のとおり、修正設計あり地下スラブ構造物であるE洞C橋

に係る本件構造修正設計は適正であるところ、これ以外の修正設計なし地下スラブ構造物についても、本件構造設計について同様の審査を行い、本件構造設計が適正であることが確認された。

(e) 本件舗装設計が適正であること

本件舗装設計は、経験的設計法によるアスファルト舗装の構造設計が用いられている。

ここで経験的設計法とは、我が国の空港舗装における経験上、滑走路の所要の性能、強度を満たすことができると認められた舗装構造の設計手法のことをいい、舗装要領においても採用されており、具体的には、舗装要領付録において記載されている。

経験的設計法によるアスファルト舗装の構造設計は、㉞ 設計条件の設定（設計荷重区分、設計反復作用回数の区分、路床支持力）、㉟ 基準舗装厚の算定、㊱ 舗装構成の設定、㊲ 舗装構造の決定の手順で設計を行う。

㉟ 本件舗装設計において、㊱ 設計条件の設定のうち、設計荷重区分に関しては、本件空港の利用を予定する航空機である〇型旅客機等が属する設計荷重区分の「LA-12」と設定されている。この点に関して、舗装要領においては、「就航している（あるいは就航予定の）航空機の中で最も厚い舗装厚を必要とするであろうと推定される航空機が属する区分を選ぶのが一般的であり、付表-5.1を参照して設定する」ものとされ、〇型旅客機は、設計荷重区分の「LA-12」の機種欄に記載されている。このように、この点に関する本件舗装設計は、舗装要領に従って適正に設計されていることが確認された。

また、本件舗装設計において、㊲ 設計条件の設定のうち、設計反復作用回数の区分に関しては、「表4-8 設計交通量（滑

走路)」により機種別の交通量を設定し、「表４－１１ 設計反復作用回数の計算表」により機種別、離着陸別の交通量から設計荷重に換算した反復作用回数を滑走路（盛土部）が２万１５４５回及び滑走路（切土部）が２万２０６８回と計算し、計算から求めた反復作用回数に基づき舗装要領の「付表－５．３ 計算から求める設計反復作用回数」を用いて設計反復作用回数を２万回のc区分と設定されている。この点に関して、舗装要領においては、設計供用期間にわたって対象舗装上を走行する交通量を機種別、離着陸別に集計し、それぞれの航空機の交通量を設計荷重に換算して計算し、「計算から求めた反復作用回数より付表－５．３を用いて設計反復作用回数を設定する」とされている。このように、この点に関する本件舗装設計は、舗装要領に従って適正に設計されていることが確認された。

さらに、本件舗装設計において、㊦ 設計条件の設定のうち、路床支持力に関しては、路床支持力の評価を行うための現場CBR試験について、載荷重を１５０ニュートンとし、「JIS A 1222」に準じて実施し、その試験データのばらつきを判定する棄却判定を行い、試験データの最大値及び最小値を棄却する必要がないことを確認して路床支持力である路床設計CBRを盛土部が９％及び切土部が１０％とそれぞれ設定されている。この点に関して、舗装要領には、現場CBR試験は「JIS A 1222」に準じて行い、試験の載荷重は「付表－２．２ CBR試験の載荷重の大きさ」の値を用いるとして設計荷重の区分が「LA－１２」の場合は１５０ニュートンとするとされ、「付録－３ 試験値の棄却判定の方法」に基づき試験値の棄却判定を行うとされている。このように、この点に関する本件舗装設計は、舗装要

領に従って適正に設計されていることが確認された。

② 本件舗装設計において、① 基準舗装厚の算定に関しては、米国陸軍工兵隊の研究による単車輪荷重による基準舗装厚算定式と反復作用回数による補正式を用いて、基準舗装厚の算定フローに基づく繰返し計算により路床設計CBRが9%の基準舗装厚を89cm及び路床設計CBRが10%の基準舗装厚を82cmとそれぞれ設定されている。この点に関して、舗装要領においては、アスファルト舗装の基準舗装厚は、米国陸軍工兵隊の研究による単車輪荷重による基準舗装厚算定式と反復作用回数による補正式を用いて、「付図－7・1 基準舗装厚の算定フロー」に基づく繰返し計算により算定するとされている。このように、この点に関する本件舗装設計は、舗装要領に従って適正に設計されていることが確認された。

③ 本件舗装設計において、⑦ 舗装構成の設定に関しては、「表4－15 基準舗装の表層・基層の最小合計厚」の値について14cm、「表4－16 上層路盤の標準厚」の値について設計CBRが9%の場合を30cm、設計CBRが9%で基準舗装厚を減厚する場合を25cm、設計CBRが10%の場合を25cm、設計CBRが10%で基準舗装厚を減厚する場合を20cmとそれぞれ設定されている。この点に関して、舗装要領においては、表・基層にはアスファルト混合物を用いることを標準とし、それらの合計厚は、設計荷重の区分及び設計反復作用回数の区分に応じて「付表－7.1」のとおりとし、上層路盤厚は、設計荷重区分及び路床設計CBRに応じて「付表－7.2」のとおりとするとされている。このように、この点に関する本件舗装設計は、「表4－15 基準舗装の表層・基層の最小合計厚」の値について舗装要領

の付表－7. 1の値に沿っており、また、「表4－16 上層路盤の標準厚」の値について舗装要領の付表－7. 2の値に沿っていることが確認され、舗装要領に従って適正に設計されていることが確認された。

④ 本件舗装設計において、㊦ 舗装構造の決定に関しては、表層は密粒度アスコン、基層は粗粒度アスコン、上層路盤は安定処理材であるアスファルト安定処理、下層路盤は再生材（ゆいくる材）の材料が設定されている。この点に関して、舗装要領においては、舗装構造の決定は、設計荷重区分がLA－12以上の上層路盤には安定処理材を使用することを原則とし、舗装構造全体の耐久性、経済性、環境への配慮を考慮して、路盤材料を選定した上で舗装構造を決定するとされている。このように、この点に関する本件舗装設計は、舗装要領に従って適正に設計されていることが確認された。

d 本件空港の施設が本件実施設計どおりに施工されていること

一般に、空港の完成検査において、空港等の施設が実施設計どおりに施工されているかどうかについては、法令上それが空港の完成後の申請に基づき行われるものであることから、現実には工事期間中に行われた工事の施工管理の品質管理及び出来形管理が適正に実施されているかが審査、確認されることとなる。

本件完成検査においても、本件空港の設置者である沖縄県が発注した本件空港に係る工事の施工管理の結果が適正にされているか否かを審査、確認することとなる。本件検査職員が、沖縄県が実施した施工管理の結果に基づく品質管理総括表の工種である空洞対策工の試験項目、出来形管理総括表の工種である空洞対策工の試験項目、品質管理総括表の工種である基本施設舗装工の試験項目、出来形管理総

括表の工種である基本施設舗装の試験項目の結果及び沖縄県が施工管理として立会，確認した結果を記録した空洞対策工事に関する確認・立会願，滑走路工事に関する確認・立会願の結果を書面により審査したところ，適正な施工管理により工事が行われていることが確認され，本件滑走路が，本件構造設計及び本件舗装設計（本件実施設計）どおりに施工されている（修正設計なし地下アーチ構造物及び修正設計なし地下スラブ構造物については本件構造設計どおりに施工され，修正設計あり地下アーチ構造物及び修正設計あり地下スラブ構造物については本件構造修正設計どおりに施工されている）ことが確認された。

e 小括

以上のとおり，本件構造設計及び本件舗装設計（本件実施設計）は，いずれもそれぞれ示方書及び舗装要領に従って適正にされたものであり，さらに，本件空港は，本件実施設計どおりに施工されていたことから，本件施設の基礎地盤を含めた滑走路の強度が「LA-12」であることが確認された。

したがって，本件空港の施設は，5号審査事項のうち滑走路の強度（基礎地盤を含む。）に係る本件設置の計画（LA-12）に適合する。

(エ) まとめ

以上のとおり，本件空港の施設は，5号審査事項に係る本件設置の計画にいずれも適合する。

エ 8号審査事項について

8号審査事項に関して，本件設置許可申請書には別紙4の2「項目」欄記載の各項目につき同「設置の計画」欄のとおり記載されているところ，本件検査職員が，別紙4の3「項目」欄記載の各項目につき検査を行った結果，本件空港の施設が，同「審査の結果」欄記載のとおり完成している

ことが確認された。

以上のとおり，本件空港の施設は，別紙４の４記載のとおり，８号審査事項に係る本件設置の計画にいずれも適合する（なお，別紙４の４「設置の計画」欄記載の本件設置の計画と同「審査の結果」欄記載の本件完成検査の結果とは，厳密には数値等が一致しない部分もあるが，同「検証」欄記載のとおり，いずれも測量における誤差等として許容範囲内のものであり，上記本件空港の施設が８号審査事項に係る本件設置の計画に適合するとの本件完成検査の結果を左右するものではない。）。

オ １３号審査事項について

１３号審査事項に関して，本件設置許可申請書には，本件空港の進入表面，転移表面若しくは水平表面（以下，併せて「制限表面」という。）の上に出る物件又はこれに著しく近接した物件として，アンテナ，電柱，樹木，地形等が存在することが記載され，これらの物件のうち，進入表面を超過する物件及び転移表面を超過する物件について，本件空港の工事完成予定期日までに除去する旨記載されているところ，本件検査職員は，施設完成後の障害物の状況について，沖縄県から平成２４年１１月２８日に提出された「制限表面に関する物件一覧表（座標入り）」に基づき，現地において測量を行うとともに，目視による物件の制限表面への抵触状況の確認を行い，その結果，本件空港の進入表面及び転移表面を超過する物件について本件設置許可申請書記載のとおり除去の措置が取られ，その他制限表面に関し，本件空港の周辺に航空機の離陸又は着陸に支障があると認める物件が存在しないことが確認された。

以上のとおり，本件空港の施設は，１３号審査事項に係る本件設置の計画に合致する。

以上

(別紙5)

争点(2)に関する当事者の主張

(原告らの主張)

ア(ア) 本件完成検査においては、本件空港の滑走路、着陸帯、誘導路等下の基礎地盤の強度について、アーチ状構造物の構築が終わった後の平成23年に実施された載荷試験について沖縄県新石垣空港課が同年12月27日付けで作成した「新石垣空港滑走路強度確認調査の結果について」と題する文書の内容が確認されたにすぎない。

しかし、本件空港の滑走路等は、洞窟と地下川の直上に位置するものであるところ、地盤の状況は流入水がある限り常に変動し続けるものであることに加え、同年当時はアスファルト舗装もされておらず、本件空港の完成時とは異なる状態のものであったことからすれば、上記載荷試験による滑走路の安全性の担保は、それが実施された同年時点の安全性を担保するものにすぎない。

(イ) また、本件完成検査に係る報告書（以下「本件報告書」という。）には、滑走路直下の洞窟を保護するために建設されたアーチ状の構造物の保守管理について全く触れられておらず、また、本件完成検査においては津波に対する安全性の検査もされておらず、本件報告書にはこの点の記載もない。

イ 本件空港の滑走路の地下の構造物（本件地下構造物）については、現場施工時に、現地盤付近で支持層を確認できない箇所が判明したため、当初の本件構造設計が修正されることとなり、新たな修正設計（本件構造修正設計）がまとめられた。

したがって、本件完成検査においては、本件構造修正設計が示方書に従って適正に設計されているか否かを審査し、また、本件地下構造物が実際に

本件構造修正設計どおりに施工されているか否かについても審査がされる必要があったにもかかわらず、これらの審査が一切されていない。

ウ 本件空港は、背後の山から流入水が集まってくる模式的な後背地型カルストに設置されているところ、上記カルストには5本の地下川（地下水系）が存在し、その地下川によって大きな洞窟が形成されているほか、多数の支流や以前の地下川の流れによってできた未知の洞窟、空洞が多数あるものと推測されている。このように、本件空港は、特殊な地域に建設されたものであり、航空機の安全性を考慮すれば、本来空港を設置すべき場所ではないし、このような見地からすれば、基礎地盤を含む滑走路の強度の審査について、当該滑走路に関する舗装構造実施設計（本件舗装設計）が舗装要領に従って適正に行われているかどうかによって判断すべき一般的な場所であるということもできない。実際にも、日本国内及び世界各地において、近年、地下水が豊富な石灰岩層において、空洞とはいえないほどの隙間から土砂が流出し、同時に石灰岩層を溶食しながら隙間を拡大し、最終的に大規模な地盤陥没事故が起こったり、盛土をした箇所であっても地下水脈や排水溝により土砂の流出が生じ、地盤陥没事故につながったりしている例がある。

エ 被告は、空港の完成検査に係る審査事項について、別の訴訟においては、滑走路、滑走路ショルダー、過走帯、誘導路、誘導路ショルダー、エプロンに係る強度の審査がされるものである旨記載された国土交通省航空局航空ネットワーク企画課担当官作成の報告書を提出する一方で、本件訴訟においては、滑走路のみを検査すればよい旨を主張しており、見解に齟齬を来している。

この点について、規則は、滑走路以外の誘導路やエプロンの強度についても、基礎地盤や地下の構造物を含めて滑走路と同じように明確に規定する（79条1項4号）とともに、着陸帯についても、自重、土圧、地震動

等による損傷等の影響が及ばないように相当の強度を求めている（同項7号）ものである。

オ 以上の各点に照らすと、本件合格処分は、違法であるというべきである。
(被告の主張)

上記（原告らの主張）アからエまでに対する反論は、それぞれ次のアからエまでのとおりである。

ア(ア) 空港の完成検査において審査の対象となるのは、飽くまで基礎地盤を含めた「滑走路の強度」であり（5号審査事項）、滑走路、着陸帯、誘導路等下の「基礎地盤の強度」そのものは、審査の対象とはならない。

また、原告らのいう載荷試験が、平成23年2月24日から同年9月21日に沖縄県が行った新石垣滑走路強度確認調査を指すものと解したとしても、同調査は、飽くまで本件空港の路床の状態一般を検査するために行われたものであり、基礎地盤の強度それのみを検査するために行われた調査ではない。そして、5号審査事項のうち本件滑走路の強度（基礎地盤を含む。）については、そもそも法令上、載荷試験による安全性の確認の審査をすることなど予定されていないことからすれば、原告らの主張は、その前提を欠くものである。

(イ) 空港の供用後の保守管理は、完成検査とは別に定める空港保安管理規程に関する事項として定められているものであり、空港の完成検査の審査の対象となるものではなく、本件報告書に記載されるべき事項でもない。また、津波についても、法令上、空港の完成検査における審査の対象となるものではなく、完成検査において、改めて設置許可を受けた申請書に係る設置の計画の安全性そのものを判断するものでもないから、本件報告書にこの点に関する記載がないのも当然である。

イ 本文中第2の3（別紙4の1から4まで）記載のとおり、処分行政庁は、本件完成検査において、本件地下構造物に係る本件構造設計及び本件構造

修正設計の審査を実施し、これが適正であると確認しており、本件地下構造物が本件構造設計及び本件構造修正設計どおりに施工されているとの確認もしているのであって、本件地下構造物に係る本件構造修正設計の審査を実施していないということはない。

ウ 滑走路の強度を確認する調査方法を検討する際、滑走路の基礎地盤に琉球石灰岩層（カルスト）が存在する範囲については、琉球石灰岩層に未知の空隙等が存在する可能性があることを前提に、滑走路下の琉球石灰岩層が航空機荷重に対して十分な強度を有しているか否かを確認する手法についての検討を行い、その結果、滑走路の強度を示す設計荷重区分「L-12」に相当する以上の荷重を載荷した原型走行荷重車等を走行させる調査方法を選択した上で、その調査を実施し、本件滑走路下に存在する可能性のある空隙等の影響による沈下や陥没が舗装面（下層路盤の上面）で発生していないことが確認された。

以上のとおり、本件滑走路下に存在する可能性のある空隙等は、本件滑走路の強度に影響を及ぼすものではないことが確認されたものである。

エ そもそも、8号審査事項には、滑走路のショルダー、過走帯及び誘導路のショルダー（以下、併せて「滑走路のショルダー等」という。）の概要及び強度の審査は含まれない。ただし、本件完成検査においては、滑走路のショルダー等が、滑走路及び誘導路の補助的な機能を有するものであるため、8号審査事項である滑走路、着陸帯及び誘導路の審査と併せてその概要の審査を実施し、また、滑走路のショルダー等や誘導路及びエプロンの強度の審査は、5号審査事項である滑走路の強度（基礎地盤を含む。）の審査と併せて実施し、所要の強度を有することを確認している。

また、規則79条1項は、空港の設置許可申請に係る航空法39条1項を受けて、空港等の設置基準を定めたものであって、航空法42条1項に規定する完成検査の審査事項を定めるものではない。ただし、本件完成検

査においては、規則79条1項7号の審査事項について、5号審査事項及び8号審査事項の審査と併せて審査を実施しており、本件空港の滑走路、着陸帯、誘導路及びエプロンが規則79条1項7号(1)及び(2)の規定にいずれも適合していることを確認し、また、上記のとおり、同項4号については、5号審査事項である滑走路の強度の審査とこれに併せて実施した誘導路及びエプロンの強度の審査において確認している。

以上