

《論説》

権利の初期設定と将来の損害賠償請求

——新たな視点からの再考*——

小 祝 慶 紀

目 次

はじめに

1 本稿の検討目的

2 将来請求

3 コースの定理と効果

4 現実世界への適用性の検討—名古屋新幹線訴訟再考—

5 コースの定理と将来請求

6 和解とその後

おわりに—残された課題—

はじめに

法と経済学の古典とも言える「コースの定理」について、現実問題へ適用することはないと⁽¹⁾いった批判が多い。しかし、コースの定理は、環境をめぐる法と経済学に多くの示唆を与えてくれる。⁽²⁾

コースの定理とは「取引費用がゼロの場合には、所有権を法がどのように⁽³⁾割り振ろうとも、私的交渉を通じて資源の効率的な利用が達成される。」と⁽⁴⁾いうことであり、環境経済学では「所有権アプローチ」と呼ばれている。しかし、現実の世界は取引費用を抜きには成立し難い。したがって現実世界におけるコースの定理の意味づけは「権利関係を明確化し、当事者間の交渉を円滑化するためのルールを設定することで、取引費用を軽減できる。」ということである。

筆者は昨年、コースの定理に近似的な適合性を見出すため、名古屋新幹線公害訴訟（以下「名古屋新幹線訴訟」という）を事例に、裁判所による権利

の初期設定という見地から検討を行った⁽⁵⁾。しかし、当該検討は、コースの定理をより適格に反映したとは言い難く、希薄な部分があった。実際の訴訟では、取引費用が多大的になることが多い。法はこのような障害を最小化するために構築されるべきであり、裁判所は、当事者間の交渉が促進するよう努める必要がある。

このようなことから本稿は、再び名古屋新幹線訴訟を通して、コースの定理を再考し、コースの定理が現実の裁判でも十分機能しうることをより明確にする。

本稿は特に、先行論文では取り上げていなかった将来の損害賠償請求（以下「将来請求」という）について検討を行う。それは将来請求の意義が「将来における強制執行を容易にし、あらかじめ債務名義を作ることによって、将来の侵害行為そのものを予防できる」⁽⁶⁾ことであり、そのままコースの定理の適合性を持つと考えるからである。

そこで本稿はまず、将来請求の整理を行い、次にコースの定理を整理する。そして、これらを踏まえ、名古屋新幹線訴訟第一審・第二審（以下「一審・二審」という）の将来請求に対する判決内容とコースの定理との適合性について検討を行う。

さらに、当該事件の当事者による和解と、コースの定理の意義との関連について併せて検討する。

(1) コースの定理についての批判は、「比較的限られた当事者間の外部性の統制に効果的ですが、環境破壊のような、無数に人々を巻き込む外部不経済の統制には、大きな限界を持つとみるべきでしょう。」（常木他 [2004] p.146）という内容が大半である。

さらに、「法と経済学」そのものへの批判として、『「効率性」と「正義」との関係をいかに扱うか』（尾崎 [1994] p.59）というものがある。さらに『「法と経済学」は、理論として、あるいはその法としての適用において重大な問題点を抱えており、それを解決しない限り、政策論としても、制度論としても、立法論としても、解釈論としても、有力な主張をすることはできない。』（尾崎、同上 p.63）という批判もある。

また、法理論へ経済モデルを用いることに対して「現実を無視した単純なモデ

ルで概念法学的法的道具主義とでも言うべきものを展開すべきでない」（川浜〔1993〕p.439）と警鐘を鳴らしているものもある。

（2）環境を巡る法と経済については、常木他〔2004〕pp.141-153.を参照されたい。

（3）クーター・ユーレン著太田訳〔1990〕p.129.

（4）植田〔1996〕p.23.

（5）小祝〔2005〕参照。裁判所による権利の初期設定について福井〔2004〕は「裁判官の世界観に依存するため、再現や反証が困難であり、一種のドグマ（教義）に基づく判断という要素を持たざるを得ない。このような前提の下では権利の明確性は成り立ちにくい」（p.74）と述べる一方で、「法令または司法裁判所の判決により、私人間の一定の権利義務関係についてまず設定、変更を行うことを言〔う〕」（引用中の〔 〕内は筆者）とも述べている。裁判所の役割について、永井〔2002〕（p.45）は「公害裁判における判決によって生み出された通説・判例」は、「環境規制を促進する役割を果たした。」と述べている。本稿も裁判となった事件について、コースの定理の適用可能性について検討を行うものである。

（6）伊藤〔1977〕pp.23-26.

1 本稿の検討目的

本稿は、名古屋新幹線訴訟における一審・二審判決の、将来請求についての判決理由が、コースの定理との関係から先見的な判決であったことを検証し、現実の裁判においてもコースの定理に適合的な世界を創出できることを改めて明らかにする。さらに、当該事件の当事者が、このことに注視しなかったことで、取引費用を軽減するためのインセンティブを失ってしまったことを明らかにする。

当該事件について、経済学から分析を行った論文として、岩田〔1985〕がある。岩田〔1985〕は、最終審である二審判決の将来請求について、「…棄却された差止請求と将来請求について検討しておきたい。」として「…将来請求を認めなかった。…本判決は、裁判において減速を認めなかったばかりか、市場メカニズムを通ずる減速ないし騒音・振動の減少という道も閉ざしてしまった。」⁽⁷⁾と論じている。外部不経済を内部化させるには「料金メカニズムに依存するしかない。」⁽⁸⁾として、裁判所は「もっぱら現在と将来の被害額を算定すればよ〔い。〕」⁽⁹⁾（引用中の〔 〕内は筆者）としている。

本稿における当該訴訟の問題意識の出発点も、やはり裁判による市場メカ

ニズムの創出という点であり、岩田〔1985〕と同様である。

しかし、本稿と岩田〔1985〕との差異は、裁判所が市場メカニズムの道を「閉ざした」のではなく、⁽¹⁰⁾“市場メカニズムを創出しようとした”点であり、市場創出が「被害額の算定」⁽¹¹⁾による「料金メカニズム」⁽¹²⁾に依存するのではなく、“権利の初期設定”に依存する点である。

当該事件のみならず将来請求に関する分析の先行研究として、訴えの形式から類型化した角森⁽¹³⁾〔1982〕がある。しかし、本稿のように、将来請求を法と経済学の視点から検討を行った先行研究は見当たらない。

(7) 岩田〔1985〕pp.14-19. また、本稿では、「市場メカニズム」を「コースの定理に適合的な世界」と言い換えている。

(8) 同上 pp.15-17.

(9) 同上 pp.15-17.

(10) 同上 pp.15-17.

(11) 同上 pp.15-17.

(12) 同上 pp.15-17.

(13) 将来請求の類型化にはほかに、中井〔1980〕がある。中井は、将来請求に対する判断内容で類型化している。

2 将来請求

将来請求とは、民事訴訟法135条（将来の給付の訴え）「将来の給付を求め訴えは、あらかじめその請求をする必要がある場合に限り、提起することができる。」に依る。

将来請求について、伊藤〔1977〕は、その意義を「将来における強制執行を容易に〔し〕」（引用中の〔 〕内は筆者）「あらかじめ債務名義を作ることによって、将来の侵害行為そのものを予防できる」とし、その機能は「間接強制機能」⁽¹⁴⁾であると論じている。さらに、当事者間には、「本件〔大阪空港公害訴訟第二審〕において将来請求を適法と認めれば、原告らには債務名義が与えられ、原告らは民執法30条に基づいて、将来、強制執行を行うことが可能となる。これに対して被告が、前述の不確定要素〔被害防止対策の

内容、あるいは生活事情の変動等」の発生によって、行為の違法性が失われ、損害賠償義務が消滅したことを主張しようとするならば、被告は請求異議の訴え（民執法35条）を提起しなければならない。」（引用中の〔 〕内は筆者）と、それぞれの権能を明確化している⁽¹⁶⁾。

また、角森〔1982〕は、伊藤と同様に不法行為抑止を、その意義として挙げている。特に公害のような継続的な不法行為に対してよりその意義が重要であることを指摘している。そこで、将来請求を「全部却下」⁽¹⁷⁾することは「権利救済制度の存在そのものを否定することになる。」と、将来請求の意義を十分認識することの重要性を訴えている。角森〔1982〕では、将来請求の訴えの形式からその類型化を行っているが、それをまとめたものが次表である。

表 1

形式	類型	判例
過去の損害賠償請求とともに将来の損害賠償を申し立てる方法		<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京地判明治45年 6 月 3 日 ・ 東京地判昭和34年11月 7 日
過去の損害賠償請求、差止請求とともに、差止が実現されるまでの将来の損害賠償を申し立てる方法	補完的将来の損害賠償請求	<ul style="list-style-type: none"> ・ 名古屋地判昭和42年 9 月30日（将来請求容認） ・ 名古屋高判昭和43年 5 月23日（受忍限度を超えないとして棄却） ・ 岐阜地判昭和43年 5 月 9 日（認容） ・ 横浜地裁川崎支部昭和38年 4 月26日、佐賀地判昭和42年10月12日（損害が将来も継続することを認めながらも棄却） ・ 名古屋地判昭和39年11月30日、津地判昭和31年11月 2 日（理由も述べず棄却）
過去の損害賠償、差止請求とともに、将来の損害賠償を申し立てる方法	独立的将来の損害賠償	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪空港公害訴訟第一審判決 ・ 大阪空港公害訴訟第二審判決 ・ 横田基地公害訴訟第一審判決 ・ 名古屋新幹線公害訴訟第一審判決

出所：角森〔1982〕 pp.77-90. を参考に作成。

- (14) 伊藤 [1977] p.24.
- (15) 同上 p.25.
- (16) 将来請求について、その訴えの利益等については伊藤 [1998] を参照されたい。
- (17) 角森 [1982] p.105.
- (18) 同上 p.105.

3 コースの定理と効果

3-1 コースの定理

コースの定理は、さまざまに解釈され紹介されている。例えば、クーター・ユーレン著太田訳 [1990] では「取引費用がゼロの場合には、所有権を法がどのように割り振ろうとも、私的交渉を通じて資源の効率的な利用が達成される⁽¹⁹⁾。」ことがコースの定理であり、常木他 [2004] は「もしも、社会のメンバーが、自己利益を最大化できるような合理性を備えており、あるべき社会状態について、コストをかけずに交渉を行うことができ、その結果としての契約の履行について、社会がこれを有効に強制する仕組みを持っているならば、資源配分は必ずパレート効率的になる。」⁽²⁰⁾と述べている。また、福井 [2004] は「権利が明確で、その権利に関する取引費用のコストがゼロであるならば、誰にどのように権利を与えても、社会的には最適な状態になる。」⁽²¹⁾このことをコースの定理と論述している。さらに内田 [1997] は、事例を使い「損害賠償責任の成立の有無にかかわらず、両当事者の交渉が容易である限り（これを「交渉費用がゼロ」という）、経済的に最も望ましい（効率的）結論が導かれる…しかし、現実には交渉費用はゼロでない…。このため、損害賠償請求権をあらかじめ B に与えるか否かで、結果が効率的か否かが左右されるのだ…」⁽²²⁾という。

そこでまず、コースの定理を、コース自身の言葉から確認をしておきたい。

それは、「損害を与えている事業者が、発生した損害に対して法的責任を負っているか否かが分かっていることが必要である。というのは、この権利関係についての初期設定（this initial delimitation of right）が確立していないと、権利関係を移転し、組み替えるための市場の取引が成立しないか

らである。

仮に、価格システムが費用なしで機能しているならば、生産の価値を最大化するような権利の再調整（資源の配分）は、権利の初期設定の影響は受けない。⁽²³⁾ということになる。この「仮に、価格システムが費用なしで機能しているならば…」という後半部分から導き出されたのが、広く「コースの定理」といわれているものである。

しかし、大切なのは「取引費用が大きく、そのために法律によって設定された権利配置を変更することが困難な場合」⁽²⁴⁾である。

このことは、取引費用が大きい場合、権利の初期設定が重要になることを指している。なぜなら、権利関係が不明確なほど取引費用も増大するからである。この点をさらに明確にしたのが、次の「コースの定理のコロラリィ」⁽²⁵⁾である。

「取引費用が十分に大きくて交渉を阻害する場合には、資源の効率的な利用は所有権がどのように割り振られているかに依存する。」

したがって法は、交渉を阻害しないような取引が成立するように構築されるべきである。このことは、「規範的コースの定理」⁽²⁶⁾として以下のように定式化されている。

「私的合意に対する障害を取り除くように法を構築せよ。」

このように、コース自身の言葉で表現したコースの定理、そこから導き出された「コースの定理のコロラリィ」、さらに「規範的コースの定理」によって、取引費用のかかる現実の世界にあてはめたコースの定理を「法は、権利関係を明確化することで、当事者間の交渉の円滑化を図るルールを設定すること。それにより、取引費用を軽減できる。」⁽²⁷⁾と表すことができる。

現実には、「私的合意に対する障害を取り除くよう」な判断を行うことを要請される。そして、多くの環境問題は裁判に委ねられることが多い。したがって裁判所は、実際の裁判においてコースの定理へ適合的な世界を成立さ

せるためには、まず明確な権利の初期設定を行うこと、そして当事者間の交渉を円滑化するルールを作る（取引費用の軽減のため）ことである。⁽²⁸⁾

3-2 コースの定理の効果

市場の取引費用が大きい場合、コース [1960] 自身も「裁判所は、判決の経済的帰結について知識をもつべき」⁽²⁹⁾であると述べている。さらに、実際の裁判でも「経済的含意をしばしば認識してきており、問題の相互性質にも気がついている」⁽³⁰⁾と指摘する。同様なことを福井 [2004] では「これまで、明示的に認識されてきたとは言い難いものの、多くの判例は、不法行為法はじめ生活妨害紛争に際しての解釈論に当たって、実質的には法と経済学の標準的な考え方と齟齬のない判断を行ってきている。」⁽³¹⁾と論じている。とすれば、裁判所が、コースの定理を認識していなくとも、近似的世界を創出することができ、取引費用を最小化することが可能であることを示唆している。そこから次の仮説をたてた。

【仮説】

現実の裁判でも、コースの定理に適合的な世界を創出できる。

(19) 注3と同じ。

(20) 常木他 [2004] p.3.

(21) 福井 [2004] p.73.

(22) 内田 [1997] p.304.

(23) 小祝 [2003] 参照。

(24) Coase [1960] 宮沢他訳 [1992] p.136.

(25) クーター・ユーレン著太田訳 [1990] p.130.

(26) 同上 p.144.

(27) Coase [1960] 宮沢他訳 [1992] p.136.

(28) コースの定理を、会社法の諸規定における強制法規と任意法規との判断基準の検討へ応用した論文に神谷 [2004] がある。

(29) Coase [1960] 宮沢他訳 [1992] p.136.

(30) 注17と同じ。

(31) 福井 [2004] p.79.

4 現実世界への適用性の検討—名古屋新幹線訴訟再考—

4-1 名古屋新幹線訴訟の再検討

ここでは、「裁判所によるコースの定理に適合的な世界の創出」という前節の仮説を、名古屋新幹線訴訟について再度検討を行う。

筆者は本稿の先行論文で、裁判所による権利の初期設定の失敗が、その後の当事者間の交渉を阻害することになったことを指摘した。⁽³²⁾しかし、当該論文では、一審判決の過去の損害賠償に対する検討であったため、コースの定理を適格に反映したとは言い難かった。その後、当該判決を再検討するなかで、将来請求に対する判決理由が、コースの定理の意義を反映しているのではないかという前節の仮説を立てるに至った。

4-2 一審判決の将来請求とコースの定理に適合的な世界の創出

4-2-1 一審判決の将来請求

一審判決は、将来請求について却下している。この判決に対する評釈は多⁽³³⁾いが、本稿は、3節の仮説の検討を行うことが目的である。

本項で、一審における将来請求の内容と、裁判所の判決を確認しておく。請求内容は「[騒音・振動を] 侵入させることを止めるまでの間、慰藉料の内金として原告一名につき毎月金2万円の割合による金員の支払いを求めた」(引用中の[]内は筆者)。これに対して裁判所の判決は「原告らの損害は日日発生するものと解されるから、口頭弁論終結の日の翌日以降のものは、将来発生すべき請求権であると考えられる。将来発生すべき請求権であっても、現在既にその基礎たる関係が存在し、その内容が明確であるようなものは、予め請求をする必要のある場合には将来の給付の訴として許されるものというべきである。そして、本件のように、現在まで長期間にわたり権利侵害の状態が継続している場合には、将来にわたって同様の状態が継続するものと推定されるから、…その権利の内容についても、過去の慰藉料請求権と時間的に接続し、…権利内容は明確であるといいうる。そこで、…将来

の慰藉料を予め請求する必要性の有無について…口頭弁論終結時と同様の被害状態が継続するかぎり…被告においてこれを適時に履行すべきは当然であり、…被告に適時の履行を期待できないとは認め難いものがある。そうだとすれば、将来の慰藉料請求について、現在、直ちに強制的な履行の必要性があるとは、にわかには断じ難く、ひきょう（中略）原告らにおいて予めその請求をする必要があるとすることができないから、その余の点につき判断するまでもなく理由がない（以後略）」として却下している。

4-2-2 将来請求とコースの定理との関係

(1) 権利関係の明確化

本判決は権利関係について原告に権利の初期配分を行っていると解することができる。

その理由は、「現在まで長期間にわたり権利侵害の状態が継続している場合には、将来にわたって同様の状態が継続するものと推定されるから、…その権利の内容についても、過去の慰藉料請求権と時間的に接続し、…権利内容は明確であるというる。」と裁判所が判断しているからである。したがって、原告の過去の損害賠償請求を認めているところから、将来請求についての権利もまた、原告に配分していると解される。

(2) 交渉の円滑化ルールと取引費用

交渉を円滑化させるルールの設定について本判決では、「将来の慰藉料を認めるという形ではなくて、過去の慰藉料の請求を認容しておけば、現時点と同じ侵害状態が続くかぎり、適時に、原告らが過去の慰藉料として訴訟で請求してゆくことが可能である⁽³⁴⁾」から、裁判所が、将来における損害賠償請求の基準を与えたと解釈できる。一定の損害賠償請求基準を示したことで、交渉の円滑化ルールを設定してことになる。つまり被告には「損害の程度を軽減しない限り、慰藉料相当額を今後も被払い続けていかなければならないことを暗に示すかたち⁽³⁵⁾にしている。」から、裁判所は当事者間で交渉が行なわれることを期待したと解することも可能である。このルールの設定によって交渉が円滑化し、取引費用の軽減も可能となるコースの定理に適合的な世界

となった。

4-2-3 裁判所によるコースの定理に適合的な世界の創出

一番は、将来請求について、既にその基礎たる関係が存在し、その権利内容が明確ではあるが、予めその請求をする必要があるとすることができないとして却下している。しかし、4-2-2(2)で検討したように裁判所は、結果的にコースの定理に適合的な世界を創出しようとしたことに他ならない。そこには、「本判決も被害者の事後救済をもって最善策と考えているわけでは⁽³⁶⁾」く、「裁判官の大きな苦悩」が伺える。⁽³⁷⁾

しかし、裁判所がコースの定理に適合的な世界を創出したにも関わらず、当事者間に注視されることはなかった。

4-3 二審判決における将来請求とコースの定理に適合的な世界の創出

4-3-1 二審判決における将来請求

名古屋新幹線訴訟は二審で終局しており、当該判決に対する評釈もまた多⁽³⁸⁾い。

二審判決は、大阪空港最高裁大法廷判決多数意見を引用し、「民訴226条[現行135条]はおおよそ将来発生する可能性ある給付請求権のすべてについて将来の給付の訴えを認めたものではなく、…損害賠償請求権の成否及びその額をあらかじめ一義的に明確に認定することができず、具体的に請求権が成立したとされる時点においてはじめてこれを認定することができるとともに、…かかる将来の損害賠償請求権は将来の給付の訴えにおける請求権として適格を有しない [。]」「新幹線列車の走行に伴って発生する騒音振動は…今後とも変動することが十分予測され…原告らが将来新幹線騒音振動によって被る被害の有無及び程度は変動することをまねがれない [。]」「振動騒音によって被る被害は既述の諸要因を総合判断したうえ、被害者において受忍されるべきものとされる限度を超える場合にのみ損害賠償が認められるのであるから、現時点において将来の事実関係を把握し、具体的金額をもってあらかじめその賠償額を認定することは到底困難であるといわなければならない。

このような新幹線騒音振動による慰藉料請求は、それが具体的に成立したとされる時点の事実関係に基づきその成立の有無及び内容を判断すべきであり、かつその成立要件の具備について原告らにおいてその立証責任を負うべき性質のものといわざるをえない。従って、前記将来の慰藉料請求は権利保護の要件を欠くもの」(引用中の〔 〕内は筆者)として却下している。

4-3-2 将来請求とコースの定理との関係

(1) 権利関係の明確化

二審判決では、将来請求の却下について原審のような権利関係について明言はしていない。ただし、過去の損害賠償⁽³⁹⁾についてみると、二審判決も原審と同様に、過去の損害賠償を認めている。裁判所は、その理由のなかで「被告は右騒音振動の侵襲による日常生活妨害等多様な被害の発生を防止するのに十分な措置を講じないまま、高速多回数の列車運行を継続してきたものである。してみると、被告の右侵害行為につき違法性の認められる限り(差止請求に対する判断において述べたとおり、騒音振動による被害については受忍限度判断による違法性の有無の確定が必要である。)、東海道新幹線の設置、管理には瑕疵があったものといわざるをえない」として、新幹線の現状に対して違法性を指摘している。このことは、被告は「このままでは将来とも慰藉料を払い続けなければならないということ」⁽⁴⁰⁾になる。したがって、権利関係を明確にしていないが原審を踏襲したものと解される。

(2) 交渉の円滑化ルールと取引費用

原審同様二審でも、過去の慰藉料の請求を認容することで、継続して侵害状態が続くかぎり、適時に、原告が過去の慰藉料として訴訟によって損害賠償請求をしていくことが可能であるから、将来の損害賠償請求の基準を与えたと解釈できる。交渉についても、被告は、このままの状態が継続する限り、将来に渡って慰藉料を払い続けなければならないということになる⁽⁴¹⁾ので当事者間の交渉を促すインセンティブとなった。

4-3-3 裁判所によるコースの定理に適合的な世界の創出

二審も原審同様、原告は、過去の慰藉料として訴訟によって損害賠償請求

をしていくことが可能であるから、被告は、このままの状態が継続する限り、将来に渡って慰藉料を払い続けなければならないということになる。また、二審においても4-3-2(1)(2)での検討から、コースの定理に適合的な世界を創出したことになる。

- (32) 小祝 [2004] を参照されたし。
- (33) 中井 [1980], 林 [1980] などがある。
- (34) 中井 [1980] pp.25-26.
- (35) 齋藤 [1980] pp.14-15.
- (36) 齋藤 [1980] pp.14-15.
- (37) 同上
- (38) 宇佐美 [1985], 森島 [1985], 高木・岩崎 [1985] などがある。
- (39) 過去の損害賠償請求に対して、二審では原審より総額において約2億1,400万円減額している。詳しくは、名古屋新幹線公害弁護団 [1996] pp.184-186参照。
- (40) 名古屋新幹線公害訴訟弁護団 [1996] p.206.
- (41) その後「新名古屋テーブル」とよばれる交渉を月1回行うこととなった。詳細は名古屋新幹線公害訴訟弁護団 [1996] pp.207-221参照。

5 コースの定理と将来請求

将来請求について、裁判所がコースの定理に適合的な世界を創出しようとした点を検討するため、名古屋新幹線訴訟の一審・二審について、コースの定理との近似性について検証をしてきた。

裁判ではいずれも将来請求は却下されてはいるが、過去の損害賠償を認めることで、被害が継続する限り、権利関係が明確であるとして、適時、訴訟を行うことで、将来請求と同じ効力を持たせようという裁判所の苦心が確認できた。

以上のことから、将来請求の意義である「将来における強制執行を容易にし、あらかじめ債務名義を作ることによって、将来の侵害行為そのものを予防できる」機能を、裁判所が十分活用することの重要性をコースの定理との関係から明らかにできた。裁判所は、将来請求をより柔軟かつ、機能的に解釈することで、コースの定理に適合的な世界を作り出すことが出来るのであ

る。以上から次のような命題が導き出せる。したがって、将来請求を「安易⁽⁴²⁾に拒否すべきではない」。

【命題】

コースの定理は、現実の環境訴訟においても十分機能する。

(42) 角森 [1982] pp.104-105.

6 和解とその後

6-1 和解協定書⁽⁴³⁾

和解協定書は、1～5項より構成されている。以下はその抜粋である。

表 2

- | |
|--|
| <p>1 (1)「新幹線鉄道騒音について、国鉄は、昭和64年度末までに、発生源における対策により、住民ら居住の名古屋7キロメートル区間において、75ホン以下とするよう最大限の努力をするものとする。」</p> <p>(2)「…国鉄は、可及的速やかに新幹線鉄道騒音に係る環境基準 [70デシベル] を達成するように発生源における対策の開発、実施に努めるものとする。」(引用中の [] 内は筆者)。</p> <p>5 「前各項のほか、住民および国鉄との間に、本件訴訟に関し、何らかの債権、債務のないことを相互に確認する。」(引用中下線は筆者)。</p> |
|--|

出所：名古屋新幹線公害訴訟弁護団 [1996] pp318-319. より作成

6-2 和解とその後

二審判決の一年後1986年、双方の和解が成立している。和解協定書は1～5項より成り、その中で、1(1)「新幹線鉄道騒音について、国鉄は、昭和64年度末までに、発生源における対策により、住民ら居住の名古屋7キロメートル区間において、75ホン以下とするよう最大限の努力をするものとする。」⁽⁴⁵⁾

(2)「…国鉄は、可及的速やかに新幹線鉄道騒音に係る環境基準 [70デシベル] を達成するよう発生源における対策の開発、実施に努めるものとする。」

(4)「国鉄は、…国および地元自治体の測定結果を尊重する。」、5「前各項のほか、住民および国鉄との間に、本件訴訟に関し、何らかの債権、債務のない

ことを相互に確認する。」との和解内容が確認された（引用中の〔 〕内は筆者）。

その後新幹線騒音は、和解条項 1 (1) の昭和64年度（1986年度）レベルは、名古屋市の騒音測定結果で、最高が77ホン、最低が72ホン（平均75.0ホン）⁽⁴⁶⁾であり、和解条項の「住民ら居住の名古屋7キロメートル区間において75ホン以下」という基準を達成できなかった。さらに、和解条項 1 (2) 「可及的速やかに新幹線鉄道騒音に係る環境基準を達成する」のは、和解後13年後の1999年の最高が70デシベル、最低が68デシベル（平均69.7デシベル）である。しかし、2003年のダイヤ改正による新型車両の導入によって再び70デシベルを上回った測定地点もある。

このように長期間に渡る騒音の超過状態を許す結果を招いた一つに、和解条項5によって、将来請求を放棄したことがあるのではないか。

4 節、5 節で検討したとおり、将来の損害に対する賠償額について、一審では被告が騒音・振動を軽減しない限り、過去の慰謝料に相当する額を払い続けなければならないことを示唆している。二審では「損害賠償額の算定は困難」であるとして、具体的な金額を示していないが、過去の損害賠償責任の成否について、「被告の東海道新幹線鉄道の管理、運行行為は違法なものというべく、右違法性が肯定されることにより被告はそれらの原告に対しその被害が東海新幹線鉄道の設置管理に瑕疵があったために生じた」として、違法性を認めている。したがって被告は、一審同様「このままでは将来とも慰謝料を払い続けなければならないということ」になる。⁽⁴⁷⁾

さらに、将来の訴訟については、一審は「現在既にその基礎たる関係が存在し、その内容が明確であるようなものは、予め請求をする必要のある場合には将来の給付の訴として許されるものというべきである。そして、本件のように、現在まで長期間にわたり権利侵害の状態が継続している場合には、将来にわたって同様の状態が継続するものと推定されるから、…その権利の内容についても、過去の慰謝料請求権と時間的に接続し、…権利内容は明確であるといいうる。」のであるから、継続して被害が発生する限り、原告は

その都度過去の慰料として、訴訟を行うことで請求していくことが可能であることを容認している。二審でも同様に「新幹線騒音振動による慰料請求は、それが具体的に成立したとされる時点の事実関係に基づきその成立の有無及び内容を判断すべき」であるから、原告の再訴を否定してはいない。以上から、当該事件について、将来請求自体は否定されていないことは明らかである。

一審・二審の重要なメッセージは、原告の権利を明確にし、将来請求を認めることで将来に渡って訴訟を行えば、被告は、損害賠償を支払わなければならないというルールを設定したことである。裁判所が将来時点での訴訟を認めることで、コースの定理に適合的世界の創出を促したことになる。裁判所による権利の初期設定と、ルールの明確化によって、双方に対して取引費用を軽減するための合理的な行動をとるインセンティブになるはずであった。しかし、和解協定により一切の債権、債務を放棄したため、結果的に将来時点での訴訟の道を原告自らが閉ざしてしまったことで、インセンティブがなくなってしまった。

(43) 名古屋新幹線公害訴訟弁護団 [1996] pp.318-319.

(44) 同上 pp.318-319.

(45) 平均75ホンではなく、全測定地点での達成値である。なお、騒音の単位については、平成5年より、ホンに代わりデシベル (dB) が用いられている。また、75ホンと75デシベルとは同じ量である。

(46) 名古屋市公害対策部が、名古屋7キロメートル区間6地点の上下線で測定を行っている。

(47) 名古屋新幹線公害訴訟弁護団 [1996] p.207.

おわりに—残された課題—

現実の法解釈は複雑であり、一つの判例法理のみで解決できないことは、「法と経済学」へ寄せられる批判でも明白であり、本稿でも十分認識している。しかし、環境訴訟のように、特に一定の紛争内容を持った訴訟事例について、法と経済学の観点から見ても判例法理には当事者の合意形成を促す機

会があることを示すことができれば、良好な環境を享受するという社会目的の実現へ貢献できるものと確信している。

将来請求については、実際の環境に関わる裁判では、不適法説が踏襲され、⁽⁴⁸⁾判例上は確立したものとされているが、角森〔1982〕は「将来の給付の訴えという訴訟制度の、裁判所と当事者双方の安易な利用と、その安易な拒絶は反省されるべき時にある。」⁽⁴⁹⁾と指摘している。この指摘は環境問題がより複雑化している今日、さらに重要性を増している。その意味でも本稿の分析は有用である。

本稿は、公害問題が裁判によって判断される場合について考察を行った。しかし、コースの定理が意図するところは、裁判に依らずとも当事者間の交渉によって有害な影響を最小化することであろう。そのためにも権利の初期設定とルール⁽⁵⁰⁾の設定が重要になってくる。しかし、権利の初期設定を唯一つ決定することは、非常に困難な問題である。さらに、ルールの設定と取引費用の削減についても、具体的な数値による評価を行うことが必要であろう。これらを含め、多くの課題が残った。

今後はさらに、多くの判例を分析することで、コースの定理と現実の環境訴訟との関係についてより精緻化していきたい。

（48）浦川〔2004〕p.101参照。

（49）角森〔1982〕p.106.

（50）権利の初期設定の基準については、福井〔2004〕p.74を参照されたい。

判例

名古屋新幹線訴訟

名古屋地判昭55.9.11判時976号40頁

名古屋高判昭60.4.12判時1150号30頁

大阪空港訴訟

大阪高裁判昭50.11.27判時797号39頁

最高裁昭56.12.16判時1025号39頁

参考文献

- 伊藤進 [1977]「将来請求」『判例時報』No.1025 pp.23-26.
- [1998]『民事訴訟法』pp.133-145. 有斐閣
- 岩田規久男 [1985]「新幹線訴訟控訴審判決における利益衡量の経済学的検討」『ジュリスト』No.840 pp.14-19.
- 植田和弘 [1996]『環境経済学』岩波書店
- 宇佐見大司 [1985]「新幹線公害訴訟控訴審判決の法律的検討」『ジュリスト』No. 840 pp.6-13.
- 内田貴 [1997]『民法Ⅱ 債権各論』東京大学出版会
- 浦川道太郎 [2004]『別冊ジュリスト』No.171, pp.98-101.
- 尾崎茂樹 [1994]「わが国における「法と経済学」研究と不法行為」淡路, 伊藤, 宇佐美編『不法行為法の現代的課題と展開』p.59.
- 角森正雄 [1982]「将来の給付の訴えについて—公害訴訟における将来の損害賠償請求の訴えを中心に—」『富大経済論集』27-3 pp.74-107.
- 神谷高保 [2004]「会社法の任意法規化の限界—強制法規か否かの判断基準—」『商事法への提言』pp.67-85.
- 川浜昇 [1993]「「法と経済学」と法解釈の関係について」『民商法雑誌』第109巻第3号 pp.413-443.
- 小祝慶紀 [2003]『コースの定理と汚染者支払い原則—コースの定理の内包と系（コロラリィ）—』法政大学比較経済研究所
- 斉藤博 [1980]「差止請求」『判例時報』No.976 pp.12-15.
- 高木輝雄・岩崎光記 [1985]「名古屋新幹線公害訴訟の経緯と意義」『法律時報』Vol. 57 No.9 pp.25-30.
- 常木淳・穴戸善一著 [2004]『法と経済学』有斐閣
- 中井美雄 [1980]「損害」『判例時報』No.976 pp.22-26.
- 永井進 [2002]「環境規制の政策手段」寺西俊一, 石弘光編『環境保全と公共政策』pp.35-62. 岩波書店
- 名古屋新幹線公害訴訟弁護団 [1996]『静かさを返せ—物語・新幹線公害訴訟』風媒社
- 福井秀夫 [2004]「景観利益の法と経済分析」『判例タイムズ』No.1146 pp.67-86.
- 森島昭夫 [1985]「差止と公共性」『法律時報』Vol.57 No.9 pp.19-24.
- R. D. クーター, T.S. ユーレン著 太田勝造訳 [1990]『法と経済学 第2版』商事法務研究会
- Coase, Ronald H.: "The Problem of Social Cost" J. Law & Econ. [1960], (R・H・コース, 宮沢健一・後藤晃・藤垣芳文訳 [1992]『企業・市場・法』東洋経済新報社)

- * 本稿をまとめるにあたっては、初期段階より、法政大学法学部の神谷高保先生から、貴重なお時間を賜り、ご指導とご助言を頂くことができた。明治大学政治経済学部の大森正之先生には「コースの定理」について貴重なご示唆を頂いた。また、本稿は、2005年度第3回「法と経済学会」で報告をした内容に、フロアーから頂いた多くの貴重なご指摘を踏まえ、加筆修正を行ったものである。ここに、お世話になったすべての方々へ感謝の意を表する。

もちろん、本稿に含まれる誤謬については、全て筆者に帰する事は言うまでもない。