

# 環境訴訟の地域環境へ与える影響

——権利配分の問題から——

小 祝 慶 紀

目次

はじめに

1 「法と経済学」とコースの定理

2 環境訴訟の地域環境への影響—名古屋新幹線事件を事例として—

3 理論的展開

4 今後の課題

おわりに

はじめに

環境問題をめぐっての裁判は、裁判終了に至るまで期間が長期にわたることがしばしばである。また、環境訴訟では受忍限度<sup>(1)</sup>という基準<sup>(2)</sup>によって当事者間に違法性の基準を示すことが多い。さらに、裁判の結審した後から長い取り組みが始まることも少なくない。これは、裁判所の受忍限度決定のための比較衡量にかかる時間、受忍限度によって示された基準と、権利配分<sup>(3)</sup>の問題でその後の交渉が長引くのではないか。

このような問題を検討するため、本稿では、受忍限度とコースの理論をもとにモデルを示し、実証的研究を行う。実証研究として、鉄道事業の環境訴訟に対する判例を取り上げる。判例は名古屋新幹線事件を取り上げ、その内容を検証し、受忍限度と権利の初期配分の決定と、モデルとの相違を検証する。また、原告団へのヒアリングを元にその後の解決実施に向けた交渉と周辺環境へどのように影響を及ぼしているか検証する。これにより、環境訴訟における受忍限度と権利の初期配分が、交渉と環境へどのよ

うに影響していったのかを明確にしたい。最後に今後の課題を提示し、次  
 ぎの研究へと繋げたい。

したがって、本稿は損害賠償、差止めについて分析するものではない。

## 1 「法と経済学」とコースの定理

ロナルド・H・コースの論文『社会的費用の問題』によって示されたの  
 が「コースの定理」<sup>(4)</sup>である。この定理が法と経済学の原点といえる。

### (1) コースの定理

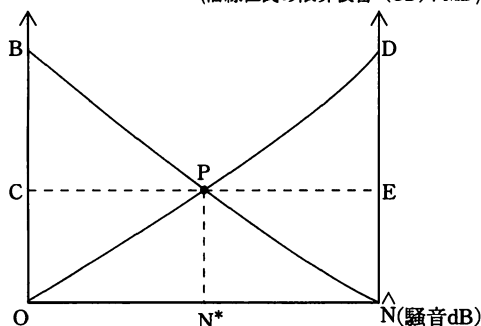
コースの定理は、「取引費用がゼロの場合には、当事者間の自由な交渉  
 によって資源の効率的な配分が達成できる。このとき、権利の初期配分に  
 は影響されない。」<sup>(5)</sup>というものである。

簡単な図1をつかって説明すると次のようになる。

図は、横軸に列車の騒音をとる。鉄道会社の利益は、騒音が増大するに  
 従って増加する。鉄道会社が一単位余計に騒音を発生させたときに生じる  
 限界便益は騒音の減少関数として右下がりの曲線となる（ $\hat{BN}$ 線）。一方、  
 騒音が一単位増大したときに生じる騒音による限界的被害は騒音の増加関

図1

(鉄道会社の限界便益 ( $\hat{BN}$ ): MB)  
 (沿線住民の限界被害 (OD): MD)



数となり、右上がりの曲線（ $OD$  線）となることを示している。なお、騒音はスピードによって生じるものとする。

コースの定理によれば、取引費用がゼロで、当事者間の自由な交渉が可能な場合には、鉄道会社に騒音を出す権利を与えても、沿線住民に静かな環境を享受する権利を与えても、 $ON^*$ だけの騒音を出し列車を運行することになり、資源配分上の効率性には影響をうけない。

沿線住民に静かな環境を享受する権利が与えられている場合、図 1 において、騒音が出ていない状態  $O$  点から交渉が始まる。この場合、鉄道会社は沿線住民に四角形  $OCPN^*$  だけの損害賠償を支払い、沿線住民は三角形  $OCP$  の余剰を得る。鉄道会社も  $CPB(OD\hat{N} - OCP\hat{N})$  の余剰を得ることができ、社会的余剰も三角形  $OPB$  となる。

鉄道会社に騒音を出す権利が与えられている場合。交渉は  $\hat{N}$  点から始まる。騒音のレベルは  $ON^*$  であるので、今度は沿線住民が四角形  $N^*PEN^*$  のお金を鉄道会社へ支払い、騒音を  $ON^*$  へ低減してもらうことになる。この場合でも、お互いの余剰は同じになる。

仮に、同じ条件の元で裁判を行っても、最終的な資源配分には影響を及ぼさない。したがって、裁判所の決定は当事者間の資源配分には何ら影響しないことになる。いずれにしても、沿線住民は三角形  $OCP$  の余剰を得、鉄道会社は三角形  $CPB$  の余剰を得て、社会的純便益（三角形  $OPB$ ）は最大となる。<sup>(6)</sup>

コースの定理は、政府の過大な介入や法律によらなくとも、当事者間の自由な交渉によって、効率的な資源配分が達成されることがあることを示している。

このことは、逆に交渉が不可能か多大な取引費用がかかる場合には、<sup>(7)</sup>「権利関係についての初期設定（this initial delimitation of right）の確立」が重要になることを示唆している。つまり、政府の介入や裁判所の判断が重要になることをまた逆説的にわれわれに示している。

## (2) 取引費用とコースの定理

鉄道会社と住民との例でみたように、取引費用がかからず直接交渉が容易な場合には、当事者間での直接交渉によって効率的な解決がなされることをみた。しかし、交渉が複雑または、直接交渉が不可能なため多大な取引費用がかかる場合は、単純にコースの定理があてはまることは少ない。コース自身も「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」<sup>(8)</sup>が重要であり、「取引費用がゼロと仮定された世界」<sup>(9)</sup>は「予備の仕事にはかならない」<sup>(10)</sup>と述べている。このような場合、裁判所の決定が当事者間の便益に対して影響を与えることになる。なぜなら、交渉が不可能で、取引費用がかかる場合には、裁判所は取引費用を低減させるような権利配分を決定することが重要になるからである。

さらにコースは、「有害な影響」を与える行為者を抑えることで済むものではなく、裁判所が決定すべきは、「有害な影響を除去することで得られるはずの利得を、その継続を容認することで得られるはずの利得と比較衡量することである」<sup>(11)</sup>と述べている。

重要なのは、交渉が不可能で、取引費用がかかる場合、裁判所は取引費用、交渉への障害を低減させるような権利配分を決定することになり、そのための方法は「単純で明快な所有権を規定する」<sup>(12)</sup>ことにある。なお、取引費用について考察を行うことは重要であるが、本稿では取引費用の内容については立ち入らない。というのは、本稿の目的は、取引費用が多大にかかることを前提に、裁判によって決定された権利配分がその後の当事者間の便益にどのような影響を及ぼしているかにあるからである。

## (3) 受忍限度とコースの定理

コースは、交渉が不可能な場合には、権利の初期配分が重要となることを強調し、権利の配分は当事者の交渉を容易にするように定めることが、資源の最適配分の見地から望まれることを主張している。つまり裁判所が

問うべきなことは、どちらに責任を負わせればその後の交渉へ障害が少なくなるのかということに他ならない。そのために、単純で明快な権利の初期配分を決定することである。しかし、裁判所が常に効率的な権利配分を示すことが出来るとは限らない。

コースはこのため、比較衡量を行うことの重要性を指摘している。つまり「問題の所在はすべて、有害な影響を除去することで得られたはずの利得を、その継続を容認することで得られるはずの利得と、比較衡量すること」<sup>(13)</sup>であるという。このことは、単に有害な影響を及ぼしている主体を抑制すれば済むということではなく、「<sup>(14)</sup>実際の配置をうまく工夫する」ことである。そしてコースは自身の理論に基づき、訴訟事件における裁判所の前提条件の検証を若干行っている。<sup>(15)</sup>その結果、裁判所の比較衡量によって決定された権利配分は常にはっきりと示すことが出来るとは限らないが、それでも「より満足のいく経済的効果をもたらすだろう。」<sup>(16)</sup>として、比較衡量することの意義を述べている。

その上で、比較衡量によって決定された権利配分によって、個人の権利に制限が課されたとしてもそれは認めるべきであるとして、「個人の権利に制限を課さない制度とは、そもそも獲得できる権利など存在しない制度の<sup>(17)</sup>ことである。」と、コースは“受忍限度”を認めていると解される。コースのいう受忍限度とは、「裁判所によって、その後の影響を十分比較衡量し、その結果決定された権利配分によって、個人の権利が制限されること」を指す。なにより重要なのは、権利配分の基準を一つ決定することである。

#### （４）権利配分と受忍限度

権利配分と受忍限度について、図 2 を用いて説明する。<sup>(18)</sup>横軸は列車の運行による騒音を示している。鉄道会社の利益は、騒音が増大するに従って増加する。鉄道会社が一単位余計に騒音を発生させたときに生じる限界利益は騒音の減少関数として右下がりの曲線となる（ $BN^{\wedge}$ 線）。一方、騒音が

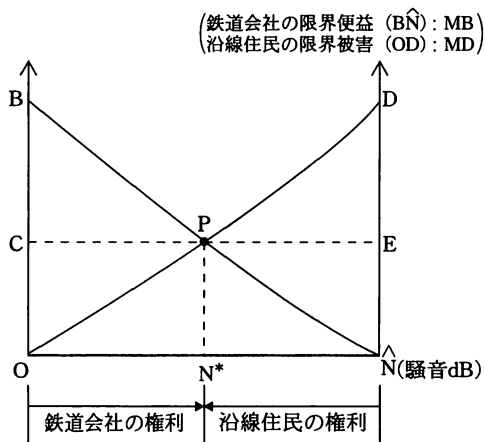
一単位増大したときに生じる騒音による限界的被害は騒音の増加関数となり、右上がりの曲線（OD 線）となることを示している。

ここで条件として以下を設定する。

ここでの条件は、

- a. 現在の騒音レベルは $\hat{N}$
- b. 騒音の発生時からその騒音レベル、鉄道会社の限界便益（ $\hat{BN}$ ）沿線住民の限界被害（OD）は変化していない。
- c. 裁判所の決定する騒音レベルは $O \langle N^* \rangle \hat{N}$
- d. 社会的に望ましい騒音レベルは $ON^*$ で、そのときの均衡点はP点である。裁判所が、鉄道会社の限界便益（ $\hat{BN}$ ）沿線住民の限界被害（OD）の正確な曲線を分かっているならば、効率的な騒音レベル $ON^*$ が実現できる。

図 2



裁判所によって権利配分がなされる場合を考えよう。権利配分について、権利を鉄道会社へ与えた場合には、現在の騒音レベルが認められ、沿線住民に権利を与えればO点となり、列車は運行されない場合もある。しかし、図2のように、騒音レベルを $ON^*$ まで認め権利を配分するということもある。この場合、 $ON^*$ を超える騒音について、その後は当事者間の交

渉に委ねられるならば、鉄道会社が損害賠償による補償を行うか、差し止めるかが交渉によって決定する。この場合、コースの定理が成立する。また、合意すべき騒音レベルは裁判によって決定されているので、取引費用も軽減できる可能性がある。この結果、社会的純便益も三角形  $OPB$  になる。しかし、このような決定ができるのは、裁判所が鉄道会社の限界便益と沿線住民の限界被害を正確に知っている場合のみである。<sup>(19)</sup>

### （５）権利配分の決定と受忍限度

ここで裁判所が限界被害と限界便益を正確に知ることが難しい場合を考える。裁判所は騒音問題に関する権利配分をどのように判断するだろうか。

例えば、どちらも裁判に非協力的な場合には、限界便益や限界被害を正確に提示する可能性は低い。さらに沿線住民が多数の場合には、交渉にも多大な交渉費用が発生し、交渉が複雑になる。この場合裁判所の判断が重要になることは既に述べた通りである。つまり、権利の配分が重要となる。

次頁パターン 1 は、裁判所が、沿線住民の限界被害を過小評価し、鉄道会社の限界便益を過大評価して比較衡量を行って決定したレベル ( $P'$ ) を示している。このことは受忍限度の基準が緩く決定され、権利の初期配分は鉄道会社に配分されたことを意味する（図 3）。これに対し裁判所が、沿線住民の限界被害を過大評価し、鉄道会社の限界便益を過小評価するレベル ( $P''$ ) で決定したのがパターン 2 である（図 4）。このことは逆に受忍限度が厳しく設定されることになり、権利の初期配分は沿線住民に配分されたことを意味する。

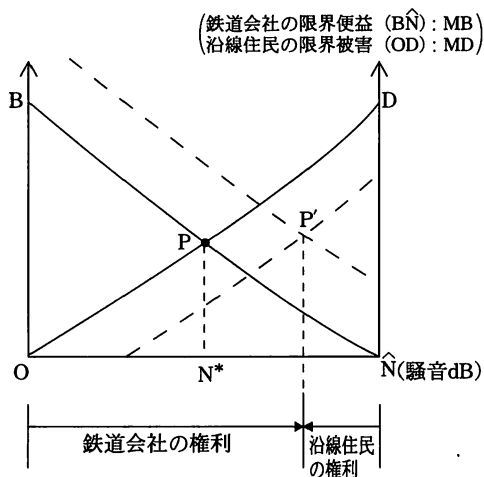
このように、それぞれが有利になるように立証を行えば、裁判所は権利配分の比較衡量に多大な時間を要することになる。

結果的に 2 つのパターンで見たように、鉄道会社へ権利配分をした場合と沿線住民に権利配分をした場合とでは、社会的便益と当事者間の純便益の間とに大きく影響を及ぼすことになる。結局裁判所は、単純で明快な権利配分を決定するだけでよい。というのは、権利配分を決定さえすれば、

## パターン 1

裁判所が、沿線住民の限界被害を過小評価、鉄道会社の限界便益を過大評価している場合。

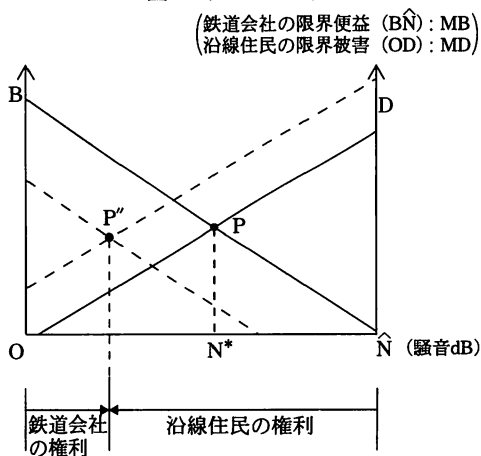
図 3 (パターン1)



## パターン 2

裁判所が、沿線住民の限界被害を過大評価、鉄道会社の限界便益を過小評価している場合。

図 4 (パターン2)



その後は現実の騒音レベルから当事者間の交渉が行われ社会的便益と当事者の純便益が一致し、効率的な資源配分が達成されるであろう。この権利配分の決定が受忍限度に他ならない。

一旦裁判所により受忍限度が決定されれば、鉄道会社と沿線住民は受忍限度を基準に交渉を行うことになる。

鉄道会社は受忍限度を超えて騒音を出すことは違法状態の継続ということになり、それは裁判の結果からも許されないこととなる。そのため、鉄道会社には違法状態をなくすインセンティブが働く。例えば、鉄道会社は列車の走行速度を落とすことなしに、騒音の小さい車両の開発を行うといった技術革新などの対策を講じるだろう。沿線住民は受忍限度までは騒音を許容しなければならないので、沿線住民自身によって防音対策を行うだろう。

## 2 環境訴訟の地域環境への影響

一名古屋新幹線事件（一審）を事例として—

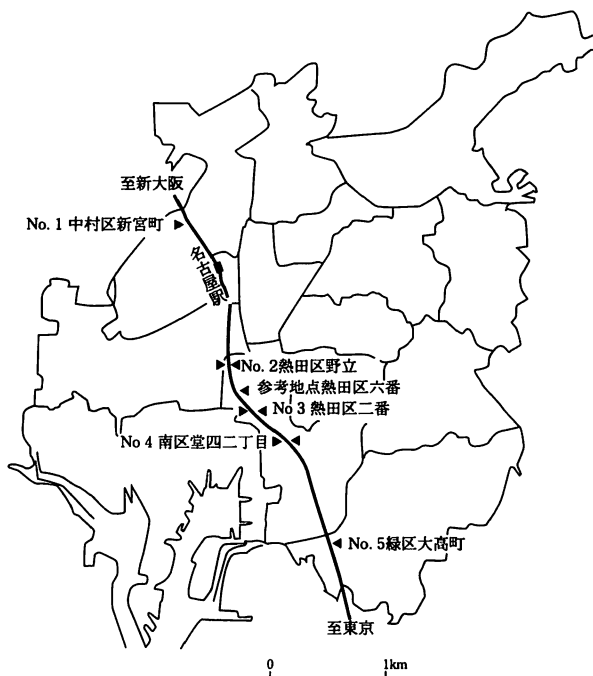
### （1）名古屋新幹線訴訟の概要

東海道新幹線は、名古屋駅付近では、沿線の中で最も人家・人口の稠密な地域の一つである名古屋市南区、熱田区、中川区内の7キロメートルの区間（図5）を通過する。この区間では、1964年の開業直後から騒音・振動の被害が広がっていった。このため、地域住民たちは、住民団体を組織して、日本国有鉄道（当時、現 JR 東海）に被害対策を要望するとともに、上記区間の新幹線軌道の両側100メートル以内に居住する住民たちが、当時の日本国有鉄道（以下「旧国鉄」という）を被告として1974年に「名古屋新幹線訴訟」を提起した。1980年に一審判決が言い渡された。

### （2）一審判決の受忍限度の比較衡量要素

#### ①差止めの場合の比較衡量要素

図 5



出所：名古屋市公害対策部資料

a 侵害行為の態様・程度、b 被侵害利益の性質・内容、c 侵害行為の公共性、d 加害回避の可能性及び防止措置、e 行政指針のあり方、f 被害回避の可能性、g 当事者間の折衝の経過、h 地域性、を挙げている。

その結果以下のように判断をした。

差止めによる被告の損害及び社会的損失 > 原告に生じる損害、不利益  
(鉄道会社の権利) > (沿線住民の権利)

その判断に至る比較衡量で最大に考慮されたのが、c の公共性である。  
差止めを認めないのは、「たゞ一つ、新幹線の公共性に対する配慮に基づくもの」として「未だ受忍限度を超えていると認めがたく」と判断している。

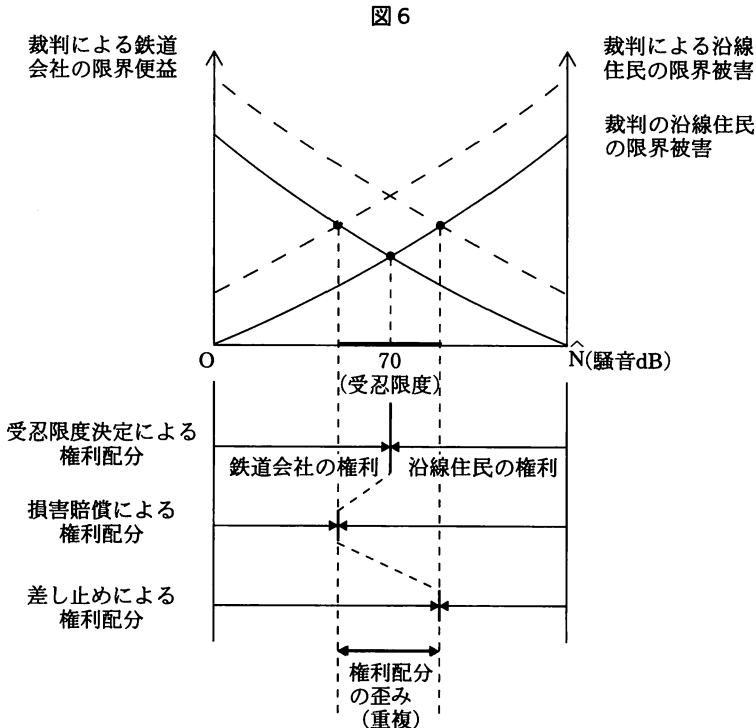
## ②損害賠償の場合の比較衡量要素

a 侵害行為の態様・程度、b 被侵害利益の性質・内容、d 加害回避の可能性及び防止措置、e 行政指針のあり方、f 被害回避の可能性、h 当事者間の折衝の経過、g 地域性

被告の損害及び社会的損失 < 原告に生じる損害、不利益  
(鉄道会社の権利) < (沿線住民の権利)

比較衡量によって「原告らが被っている被害は受忍限度を超えるものと評価されねばならない。」としている。

差止めの場合に最大限考慮されていた、「c 侵害行為の公共性」という要素が損害賠償の比較衡量では「損害賠償の関係では公共性という衡量要素は受忍限度の判断に影響しないものと解するのが相当」として衡量要素



から外されている。

特に衡量要素のうちで、新幹線騒音についての行政指針のあり方については、「受忍限度を画するうえでの重要な利益衡量要素である」として、新幹線騒音に係る環境基準を元に、70dB を概ね基準<sup>(20)</sup>としている。しかし、差し止めでは公共性によって騒音基準を認めていない。ところが、損害賠償については、騒音の最低数値を58dB として、受忍限度の環境基準より厳しくしている。このような判断基準を図で示すと次のようになる（図6）。

### （3）権利配分の歪みの結果

このように、比較衡量を行い受忍限度を決定したにも関わらず、損害賠償と差し止めそれぞれに違う権利基準を示したことは、権利配分の歪みを生み出したことにもなる。本来、受忍限度による基準で判断することで、権利配分を明確化することが出来たのも関わらず、歪みが生じたことで、その後の交渉や周辺環境に大きな影響を与えることになった。このことを具体的に見ておきたい。

#### ① 当事者間の交渉

1980年に一審判決、その後1985年に控訴審判決が言い渡された。上告を行ったがそれと並行して、和解に向けての交渉が始まった。1986年に和解が成立し、現在に至っている。一審判決後6年、裁判の提起からは12年という歳月が経っている。

#### ② 周辺環境の変化

騒音については、和解協定書では「75ホン以下とするよう最大限の努力をするものとする。」となっているが、「あくまでも、緊急的な数値であり、目標値は70dB」（高木弁護士）である。その75ホンの和解条項の騒音レベルを達成したのも1990年である（表1、及び資料1）。最終的な目標値<sup>(21)</sup>である70dB を達成したのは1999年と、和解が成立してから13年、一審判決から実に19年も掛かっている。さらに、せっかく達成された70dB という数値も騒音の発生源である新幹線のさらなるスピードアップによって、

2003年には騒音が大きくなってしまっている。<sup>(22)</sup>

#### （４）考察

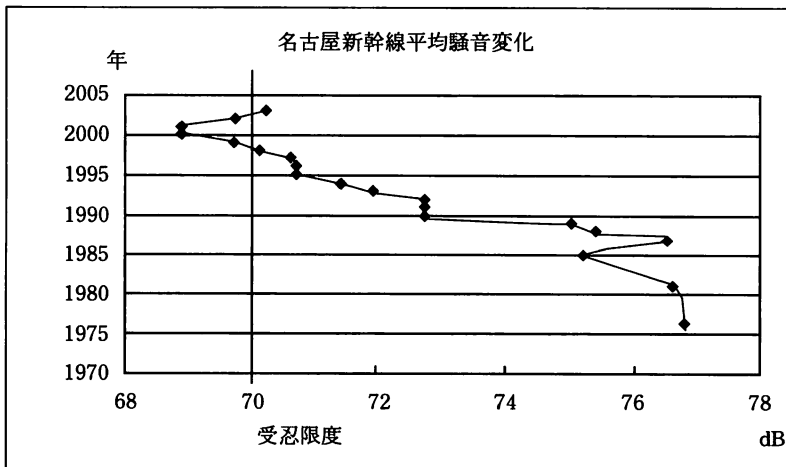
裁判所は単純で明快な権利配分を決定することが重要であることは前述した通りである。

コースは、比較衡量を行い、権利配分を決定することが裁判所の役割だといひ、そのためには受忍限度を認めた。しかし、本稿にける事例では、裁判所が最も重要である、権利配分に失敗したことが明らかになった。3つの基準という権利配分の失敗がその後の交渉や周辺環境に大きな影響を与えることになったのである。

権利の効率的な配分を裁判所は行うことのみが重要だというコースの定理の背景が改めて確認できた。

本件は最終的には和解に至った。一見すると事件は解決されたかのようであるが、周辺環境はその後にも影響を受けている。その意味では、まだ名古屋新幹線公害は終わっていない。

表 1 名古屋新幹線平均騒音の変化



### 3 理論的展開

#### (1) 社会的純便益を最大化する受忍限度

図2について、環境訴訟における社会的純便益を以下のように定義する。

$$W = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T(N - \hat{N}) - C_R(N - \hat{N})$$

ここで、 $N$ は騒音水準を示す(=dB)。 $\hat{N}$ は現在発生している騒音レベル。 $MB$ は鉄道会社が列車を運行すること(すなわち、「騒音」を出すこと)で得ている限界便益を示し、以下を仮定する( $B\hat{N}$ )。

$$\frac{dMB}{dN} < 0$$

つまり、騒音の増加により限界便益は逓減していくものとする。そして、 $MD$ は騒音により沿線住民が受ける被害を表し、それは騒音の増加により逓増していくものとする( $OD$ )。したがって、

$$\frac{dMD}{dN} > 0$$

$C_T$ と $C_R$ はそれぞれ鉄道会社と沿線住民にとっての取引費用を表す。この費用関数は以下の性質を持つ。

$$C'_T, C'_R > 0, C'_T < C'_R$$

このことは、鉄道会社と沿線住民との取引費用は、騒音が増加につれて増加することを示している。また、取引費用に関して、常に鉄道会社の方が沿線住民よりも安く済む事を仮定する。

ここから、社会的純便益を最大化するために必要な条件は以下のようになる。

$$\frac{dW}{dN} = 0 \rightarrow MB = MD + C'_T + C'_R$$

- 一 上式は、社会的純便益を最大化するためには、社会全体の限界便益が社会
- 二 全体の限界費用に等しいことを必要とする。そして、この条件式から、社会的に最適な騒音の受忍限度( $N^*$ )が得られる。そして、この時の社会的便益は以下のように示される。

$$W = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T(N^* - \hat{N}) - C_R(N^* - \hat{N})$$

## （２）鉄道会社と沿線住民の行動

### ①鉄道会社

まず、裁判開始前の鉄道会社は、列車の運行による騒音により私的便益  $B(N_T)$  を得ている。鉄道会社によって選択される騒音レベルは私的便益を最大化するときに得られる。したがって、以下の条件が成立する。

$$MB = 0$$

ここから、裁判前の騒音レベル  $\hat{N}_T = \hat{N}$  が得られ、以下の総便益が得られる。

$$\int_0^{\hat{N}} MB(s) ds$$

次に、裁判所により騒音レベルが決定されたとする。裁判所により騒音レベルが決定されたことにより権利配分が明確になる。この権利配分によって、鉄道会社は沿線住民に、権利を超過している騒音レベルに対して過去の損害賠償を行う必要がある。その賠償額  $D$  は以下のように表される。

$$D = \int_{N_T^C}^{\hat{N}} \sum_{t=0}^T MD(s) ds$$

ここで、 $N_T^C$  は裁判所によって設定された鉄道会社への騒音レベルによる権利配分である。そして、 $t$  は鉄道会社の過去の営業年数を表す。これは、鉄道会社は現在  $t = 0$  から過去  $T$  まで遡った沿線住民への超過被害に対して損害賠償金を支払うことを表している。裁判関連費用を  $C_T$  で表すと、裁判を考慮した鉄道会社の総便益は以下のように示される。

$$B_T = \int_0^{\hat{N}} MB(s) ds - \int_{N_T^C}^{\hat{N}} \sum MD(s) ds - C_T (N_T^C - \hat{N})$$

### ②沿線住民

裁判が起る前の沿線住民の状態は、鉄道会社が発生している騒音を受け入れているので、総被害は以下ようになる。

$$\int_0^{\hat{N}} MD(s) ds$$

そして、沿線住民の訴訟などの裁判関連費用は  $C_R$  で表される。さらに、裁判所により騒音レベルが決定されたとする。裁判所により騒音レベルが決定されたことにより権利配分が明確になる。裁判後に決定された騒音の

権利配分にしたがって、沿線住民は鉄道会社から過去の超過騒音に対して損害賠償金を受け取る。それは以下のように示される。

$$D = \int_{N_R^C}^{\hat{N}} \sum_{t=0}^T MD(s) ds$$

したがって、裁判を考慮した沿線住民の総便益は以下のように示される。

$$B_R = - \int_0^{\hat{N}} MD(s) ds + \int_{N_R^C}^{\hat{N}} \sum MD(s) ds - C_R (N_R^C - \hat{N})$$

ここで、 $N_R^C$ は裁判所によって決定された沿線住民への騒音レベルによる権利配分である。

### (3) 裁判所による権利配分の決定

裁判所は騒音による便益と損失の比較衡量を行うことによって、当事者間の騒音レベルに関する権利配分を決定する。

#### ①完全情報

もし、裁判所が騒音による便益と損失についての情報を正確に知ることが出来るならば、その時、裁判所によって選択される権利配分は社会的純便益を最大化する受忍限度と一致する（図2点 $N^*$ ）。したがって、以下の条件が成立する。

$$MB = MD + C'_T + C'_R$$

この時、鉄道会社と沿線住民とがそれぞれ得る騒音に関する権利は以下のように配分される。

$$N_T^C = N^*$$

$$N_R^C = \hat{N} - N^*$$

この時、当事者間で得られる便益の合計は社会的純便益と一致する。当事者間で得られる便益はそれぞれ

$$B_T = \int_0^{\hat{N}} MB(s) ds - \int_{N^*}^{\hat{N}} \sum MD(s) ds - C_T (N_T^C - \hat{N})$$

$$B_R = - \int_0^{\hat{N}} MD(s) ds + \int_{N^*}^{\hat{N}} \sum MD(s) ds - C_R (N_R^C - \hat{N})$$

これらを合計すると、社会的純便益と一致することが分かる（図2の三角形OPB）。

$$B_T + B_R = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T (N_T^C - \hat{N}) - C_R (N_R^C - \hat{N}) = W$$

## ②不完全情報（パターン1）

次に、裁判所が騒音による便益と被害を正確に評価できないことを想定する。この時、裁判所の決定する騒音レベルに関する権利配分は社会的純便益を最大化する受忍限度と一致するとは限らず、二つの水準は乖離することになる。

裁判所が鉄道会社の公共性を評価することで、社会的便益を過大に評価した比較衡量を行った場合、次のような条件が得られる。

$$MB + MSB = MD + C'_T + C'_R$$

ここで、MSB は公共性を表す社会的限界便益である。ここから、社会的便益を過大評価することで、この裁判の決定から得られる騒音レベルに関する権利配分は以下ようになる。

$$N_T^C > N^* \\ N_R^C = \hat{N} - N_T^C < \hat{N} - N^*$$

つまり、鉄道会社に配分される騒音レベルの権利は受忍限度よりも過大となり、一方で沿線住民に配分される騒音レベルの権利は受忍限度よりも過少となる。

この時、当事者間で得られる便益の合計と社会的純便益は一致しない。まず、鉄道会社と沿線住民の便益の合計は以下ようになる。

$$B_T = \int_0^{\hat{N}} MB(s) ds - \int_{N_T^C}^{\hat{N}} MD(s) ds - C_T (N_T^C - \hat{N})$$

$$B_R = - \int_0^{\hat{N}} MD(s) ds + \int_{N_R^C}^{\hat{N}} MD(s) ds - C_R (N_R^C - \hat{N})$$

これらを合計は、社会的純便益と一致しない。まず、当事者間の便益の合計は、

$$B_T + B_R = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T (N_T^C - \hat{N}) - C_R (N_R^C - \hat{N})$$

社会的純便益は、

$$W = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T (N^* - \hat{N}) - C_R (N^* - \hat{N})$$

両者を比較することで次の関係が得られる。

$$C_T (N_T^C - \hat{N}) + C_R (N_T^C - \hat{N}) > C_T (N^* - \hat{N}) + C_R (N^* - \hat{N})$$

したがって、これは以下のような条件が成立することを意味する。

$$B_T + B_R < W$$

つまり、裁判所が鉄道会社の便益を過大評価したときの当事者間の総便益は社会的便益よりも過少となることが分かる（図3）。

### ③不完全情報（パターン2）

裁判所が沿線住民の騒音被害を過大評価し、社会的損害を過大に評価したときに比較衡量を行った場合、次のような条件が得られる。

$$MB = MD + MSD + C'_T + C'_R$$

ここで、は沿線住民の騒音被害の過大評価を表す社会的限界被害である。ここから、社会的被害を過大評価することで、この裁判の決定から得られる騒音に関する権利配分は以下ようになる。

$$N_T^C > N^*$$

$$N_R^C = \hat{N} - N_T^C < \hat{N} - N^*$$

つまり、鉄道会社に配分される権利は受忍限度よりも過小となり、一方で沿線住民に配分される権利は受忍限度よりも過大となる。

この時、当事者間で得られる便益の合計と社会的純便益は一致しない。まず、鉄道会社と沿線住民の便益の合計は以下ようになる。

$$B_T = \int_0^{\hat{N}} MB(s) ds - \int_{N_T^C}^{\hat{N}} \sum MD(s) ds - C_T (N_T^C)$$

$$B_R = - \int_0^{\hat{N}} MD(s) ds + \int_{N_T^C}^{\hat{N}} \sum MD(s) ds - C_R (\hat{N} - N_T^C)$$

これらの合計は、社会的純便益と一致しない。まず、当事者間の便益の合計は、

$$B_T + B_R = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T (N_T^C) - C_R (\hat{N} - N_T^C)$$

社会的純便益は、

$$W = \int_0^{\hat{N}} (MB(s) - MD(s)) ds - C_T (N^*) - C_R (\hat{N} - N^*)$$

両者を比較することで次の関係が得られる。

$$C_T (N_T^C - \hat{N}) + C_R (N_T^C - \hat{N}) < C_T (N^* - \hat{N}) + C_R (N^* - \hat{N})$$

したがって、これは以下のような条件が成立することを意味する。

$$B_T + B_R > W$$

つまり、裁判所が沿線住民の騒音損害を過大評価したときの当事者間の総便益は社会的便益よりも過大となることが分かる（図4）。

#### 4 今後の課題

本稿では、モデルによって示された権利配分の効率性と、実際の裁判における権利配分の歪みが環境訴訟における受忍限度とその後の環境に与える影響について考察を行った。そのなかで次のような課題が残った。まず、ストック被害に対するモデルの構築、次に権利配分の効率性と公平性の両立の問題と比較衡量の要素のさらなる検討、そして取引費用の軽減と権利配分の関係である。

#### おわりに

本稿では、環境問題をめぐっての裁判の受忍限度と権利配分について考察をしてきた。その結果、裁判後の周辺環境に与える影響は、裁判所の決定した受忍限度という基準と、権利配分との乖離によって影響を受けることが分かった。本稿では、名古屋新幹線事件の一審判決を検証したに過ぎない。したがって、これをもって規範的評価はできない。また本稿の分析も必ずしも十分とは言えない。

受忍限度という違法性の基準を示しながら、権利配分は違うということになれば、公平性という点からも問題があろう。さらに、比較衡量評価を効率的に行うことによって社会的厚生を最大にするという「法と経済学」における目的からも問題が残る。今後多くの環境訴訟について、裁判所の比較衡量の要素をさらに検討をすることで、権利配分に関する効率性の理論が明確にできれば、それは同時に公平性も達成できることになるかもし

れない。今後も、詳細に権利の初期配分の検討をしていくことは意味があると考ええる。

#### 謝辞

本稿をまとめるにあたって、永井 進先生と松波淳也先生（法政大学経済学部）からは、本研究のアイデア段階より、経済学からのアプローチについて、ご指導と貴重なご助言を頂くことができた。大森正之先生（明治大学政治経済学部）には「コースの定理」について貴重なご示唆を頂いた。法学からのアプローチでは、安田道孝氏（法政大学大学院）から多くのご指導を頂いた。調査・資料整理等では吉野貴寛氏（法政大学大学院）に多大なご協力を頂いた。事例研究では、名古屋新幹線訴訟弁護団の高木輝雄弁護士、原告団の中野雄介事務局長には貴重なお話と資料のご提供を頂いた。さらに、理論的展開は赤石秀之氏（法政大学大学院）、南部和香氏（明治大学大学院）との議論に負うところが大きい。

最後に、このような貴重な機会を得、研究を行うことが出来たのは、財団法人安藤記念奨学財団からの研究助成を頂いたことに他ならない。ここに記して感謝の意を表する次第である。

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。

#### 【判例】

名古屋地判昭55.9.11判時976号 pp.40-427.

名古屋高判昭60.4.12判時1150号 pp.30-169.

#### 【参考文献】

植田和弘（1996）『環境経済学』岩波書店．

内田貴（1997）『民法Ⅱ 債権各論』東京大学出版会．

浦川道太郎（1994）別冊ジュリスト No.126, pp.116-119.

小賀野晶一（2001）「環境民事訴訟の新たな動向」人間環境問題研究会編『特集 最近の重要環境判例』有斐閣, pp.83-112.

加藤一郎（1957）「第三節 権利侵害と違法性」『法律学全集 22-II 不法行為』有斐閣, pp.30-40.

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（コラリィ）—』法政大学比較経済研究所．

柴田弘文（2002）『環境経済学』東洋経済新報社．

名古屋市環境局公害対策部資料（昭和62年～平成15年）『新幹線鉄道騒音・振動

定期監視結果について』。

名古屋新幹線公害訴訟世話人会総会資料（2003）『主な活動の経過と今後の方針について』。

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。

浜田宏一（1977）『損害賠償の経済分析』東京大学出版会。

原島重義（1976）「わが国における権利論の推移」『法の科学 4』日本評論社, pp.54-100.

藤岡康弘（1977）「公害」『民法講義 6 不法行為等』有斐閣, pp.291-309.

野村好弘（1969）「故意・過失および違法性」加藤一郎編『公害法の生成と展開』岩波書店, pp.387-414.

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

Calibers.G. & A. D Melamed, : "Property Rules, Liability Rules and inalienability : One View of the Cathedral" 85Harvard Law Review (1972)（松浦似津子訳「所有権ルール、損害賠償ルール、不可譲な権原ルール：大聖堂の一考察」松浦好治編訳『不法行為法の世界』木鐸社, 1994年）

Coase,Ronald H.: "The Problem of Social Cost" J.Law&Econ.1 (1960) R・H・コース、宮沢健一・後藤晃・藤垣芳文訳『企業・市場・法』東洋経済新報社, 1992年, R・H・コース（松浦好治編訳 新澤秀則訳「社会的費用の問題」『法と経済学の原点』木鐸社, 1994年）

Robert Cooter, Thomas Ulen "Law and Economics" — 3<sup>rd</sup>ed. Addison Wesley Longman, Inc (2000).

Steven E.Landsburg "THE ARMCHAIR ECONOMIST" (1993)（スティーヴン・ランズバーグ著、佐和隆光監訳、吉田利子訳『ランチタイムの経済学』ダイヤモンド社, 1995年） pp.115-128.

Varian,Hal.R. "Intermediate Microeconomics A Modern Approach Fifth Edition" (1999) 590-601.（佐藤隆三監訳『入門ミクロ経済学』勁草書房, 2000年）

〔資料〕 名古屋幹線訴訟区間騒音測定表

(単位 d B)

	中村区 新富町	熱田区野立 (古新町)		熱田区二番		南区豊田 (御替地町)		熱田区六 番(鉄橋) 参考	緑区大 高町	平均
年	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	上り	
1976	71	*	78	*	78	*	78	79	*	76.8
1981	76	*	77	*	77	*	74	79	*	76.6
1985	72	*	78	73	*	*	76	77	*	75.2
1987	73	77	78	77	80	73	76	78	*	76.5
1988	71	77	74	77	78	72	74	80	*	75.4
1989	75	75	75	75	73	72	77	78	*	75.0
1990	*	72	72	74	73	70	72	76	*	72.7
1991	73	72	72	74	74	71	70	74	74	72.7
1992	72	72	70	74	75	69	72	75	75	72.7
1993	71	73	68	74	73	70	72	73	73	71.9
1994	71	70	72	73	71	69	71	74	72	71.4
1995	69	70	70	72	71	68	71	73	72	70.7
1996	70	70	68	72	73	68	71	73	71	70.7
1997	70	71	69	72	72	70	68	73	70	70.6
1998	70	69	68	71	71	69	69	73	71	70.1
1999	70	70	68	70	70	68	68	73	70	69.7
2000	70	67	67	67	69	67	70	71	72	68.9
2001	69	68	66	69	68	69	68	73	70	68.9
2002	70	68	67	70	70	70	69	72	71	69.7
2003	71	68	67	69	71	71	69	73	73	70.2

出所：名古屋市公害対策部資料より作成

- (1) 「環境訴訟」の概念は、小賀野（2001）参照。
- (2) 受忍限度については、民法の権利侵害を巡って、受忍限度の特徴と系譜（原島（1976））、相関関係説に基づく受忍限度（例えば内田（1997）、加藤（1957））などがあり、「故意・過失および違法性」を一元的に判断する「新受忍限度」（野村（1969））がある。また、「新受忍限度」への批判については（藤岡（1977））に詳しい。
- (3) 本稿でいう権利配分とは厳密な法的権利だけを意味するのではなく、被害者の利益というような利益を含む「権利」である。したがって広義の「権利」ととらえ論を進めていくこととする。
- (4) のちにスティグリッツのよって名づけられた（植田（1996））。
- (5) 小祝（2003）では、コースの『社会的費用の問題』から抽出された「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。」とコース自身によって導き出された点を指摘している。
- (6) さらに、交渉ではなく住民の自助努力も考えられる。しかしこれは、住民が一人というような場合にのみ有効となる。というのも多数の住民が一致して自己防衛を行うとは考えにくい（柴田2003） pp.193-199）
- (7) これをカラブレイジ、ムラメドは「権原（entitlement）」と呼んだ。
- (8) R・H・コース、宮沢健一・後藤晃・藤垣芳文訳「第五章 社会的費用の問題」『企業・市場・法』p.136
- (9) 同上 pp.17-18
- (10) 同上。
- (11) R・H・コース、宮沢健一・後藤晃・藤垣芳文訳「第五章 社会的費用の問題」『企業・市場・法』p.147
- (12) クーター＝ユーレン『法と経済学』p.144 参照。
- (13) R・H・コース、宮沢健一・後藤晃・藤垣芳文訳「第五章 社会的費用の問題」『企業・市場・法』p.147
- (14) 同上 p.158.
- (15) 同上 pp.136-149.
- (16) 同上 p.163.
- (17) 同上 p.172.

- (18) 本稿における図2,3,4,6は p.3の図1 と基本は同じである。図1 はもともとフローに関して用いられるモデルである。本稿は、過去の損害であるストックについて考察を行うことを目的としているため、本来フローのモデルで説明を行うことは難しい。しかし、筆者の意図する命題を指示できると考え、あえて一般的なコースの定理のモデルを基本とした。
- (19) Varian [1999] pp.590-601参照。
- (20) この70 d Bを受忍限度の基準とする。名古屋新幹線訴訟弁護団の高木弁護士のアヒリングによる。
- (21) 筆者の作成した【資料】に基づく。
- (22) 2003年10月1日のダイヤ改正で東海道新幹線は最高速度270km/h となった。しかし、当該区間の速度は変化せず、すべて軽量車両で運行するとしている（世話人会総会資料より）。しかし、ダイヤ改正後すぐの騒音監視（2003年10月15日～10月24日）では、基準を超える地点が出てきた（名古屋市環境局公害対策部資料より）。