



Title	フランスにおける車と航空機の騒音に対する法
Author(s)	ゴア, レイモン; 深瀬, 忠一//訳
Citation	北大法学論集, 32(1), 219-238
Issue Date	1981-09-10
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/16362
Type	bulletin (article)
File Information	32(1)_p219-238.pdf



[Instructions for use](#)

フランスにおける車と航空機の騒音に対する法

レイモン・ゴワ

深瀬 忠一 訳

序

一 交通騒音の予防

二 交通騒音公害に対する賠償

結びに代えて

序

発達した国の国民すべてがそうであるように、フランス人も発動機付の乗物による公害に対し、近年はやりの言葉で生活の質と呼ばれているところのものを要求して、次第に尖鋭な意識をもつようになっていきます。輸送の諸手段は、それらが通過する時に次第に大きな騒音を出すのみならず、それらが絶え間なく次々にやってくればそれは継続的騒音に

演 なることが屢々です。それらは、沿線住民の耳に強くこたえるような騒音を発するのみならず、時として非常に遠くまで聞えます。このような騒音の犠牲者達は、一時的な不都合、たとえば、びっくりさせられ、恐怖にかられ、眼を醒ませられ、注意力がなくなるといったことだけでなく、重大かつ永続的な傷を蒙ることがあります。彼らは、

屢々身体的または精神的な障害を蒙って、仕事をすることあるいは休息することもできなくなっています。彼らは、宅地が最早や建設できなくなつて価格が下るのを手を拱いてみるほかなく、宅地以外の土地は安い値段でしか売渡したり貸せないことになり、また、彼らは騒音防止ないし移転のために多くの出費を余儀なくされています。

そこで、犠牲者達は運動を起し、組織作りを行ない、様々の結社、例えばオルリイやロワシイの飛行場周辺住民の委員会を作ることになります。議員達もそれにつれて動き出すことがあり、選挙に際して立候補者達はこの問題を公約中の一つのポイントにし、例えば、「左翼連合共同綱領」は、責任を持つべき企業が公害に起因する損害の賠償のため、また公害を根絶するため必要な投資の全額を負担すべきである、と規定していました。近く行なわれる大統領選挙への立候補者達も、これらの問題に対する彼らの見解を明らかにしなければならぬでしょう。

したがって、公権力機関としても、このような極めて政治的であり、同時に、感情をかきたてもし、また極めて技術的で複雑でもある問題に介入しようとしています。種々の政治的当局が様々の次元で介入しています。市町村長達や県知事達は夫々の管轄領域において、大臣達は彼らの個別的分野、すなわち、内務、運輸、航空、施設整備、都市計画、衛生、および言うまでもなく環境の領域そして生活の質について、関与しています。そしてアメリカ合衆国における法律のような騒音対策一般法、またはドイツ航空騒音対策法のような一定の乗物の騒音対策の法文の制定がフランスでも屢々試みられましたが、現在までのところ議員提出法案として政府提出法案ですら制定をみるには至っておりません。フランスにおける公権力機関は今日までのところ、それらの国々とは逆な、より、実用的でより、慎重なやり方にしたがう

ことをむしろ選んできました。多くの問題が、一つ一つ、その領土的適用領域により、その次元次元により、その物的対象により、夫々個別的に限定された規範にのっとって、またそのことが継続的かつ漸進的な手法をとることによって、解決されています。伝統的に地方で解決されてきた規制が全国的なものとなる傾向があり、極く最近まで殆んど存在しなかった規制が、政令や省令や通達や訓令の方法によって、行なわれはじめ実現されています。判例については、当初は稀で時たま出たにすぎないものが、諸々の公害によって提起された訴訟の展開によって拡張されかつ明確化されてきました。そのようにして騒音にかかわる法がより体系的なものとなる傾向にあります。

このように自からの輪郭を明らかにしつつあるところの、騒音に対するたたかひのフランス法体系は、公害すべてにかかわる二つの大問題に同時に直面せざるをえません。すなわち、それは先ず、騒音公害を多様な規制を通じて予防することを追求します。しかしながら、次に、それら公害を完全に予防することは不可能であるしました不可能な限度において、それら公害を責任の体系によって補填しなければならぬのであります。

一 交通騒音の予防

交通騒音公害の予防とは、予プレ測メツと慎プレ重レイン重オンさとの共同作業であり、それは技術テイクであり科学サイエンスでもあります。しかし、それは次第に法的規制の対象となってきました。予防には、騒音を抑制するために、その発生源の次元において力を発揮することができ、また騒音を犠牲者となる人々の次元で遠ざけることが考えられます。

A 交通騒音の発生源における抑制

交通騒音をその源泉において抑制することは警察の仕事であり、公的利益の要請と基本的人権の要請とを和解させな

ければなりません。この抑制は、「道路輸送は迷惑を及ぼすような騒音を出してはならない」と規定している抑制のよ
うな極めて一般的な規範（道路法七〇条）によって課せられることはできません。しかしこの抑制は、騒音の発生に関する
二つの要素、乗物自体とその使用にまで遡ることによってより明確にすることができ得るでありましょう。

1° 乗物の機材の騒音を抑制すること。それが恐らく、優れた製造業者の自からに課している目標でありましょ
うし、またそれは公権力機関が彼らに騒音対策規範および諸々の技術的コントロールによって達成せしめようとしている
目標であります。

a 諸々の乗物は、このようにして、基本的にそれらの騒音を総体的に規制されています。

—道路の諸々の乗物について。大型トラック、乗用車、オートバイ、モーター・バイクは全国的規範に服しているの
ですが、今日ではヨーロッパ共同体の指令にしたがって大幅に共通なものになっています（一九七〇年二月六日および一九
七八年二月二三日共同体理事会指令）。

これらの乗物は、最高限騒音規範ないし「許容音響水準」に服しています。これらの制限は一九五四年以来決定され
てるところであり、一九五七年および一九七二年（一九七二年四月一三日省令、自動車に対し一九七七年九月一六日省令、二輪
車に対し一九七九年六月一日省令により改正）により、低いものに抑えられました。これらの制限は乗物の種類および重量
により異なっています。

新しい乗物は、技術的コントロールおよび行政的コントロールに服し、車種によってまたは個々の車についてヨーロ
ッパ共同体の規範に合致することを確認する共同体の認可を受けます（自動車に対し一九七七年九月一五日省令、二輪車に
対し一九七九年六月八日省令）。

—航空機は、フランスの規制により、一九七一年に設定され一九七二年および一九七四年に改正されたシカゴ協定の

付属文書一六号に示されている国際的民間航空機構（O A C I）の諸基準に服します。

航空機は、機種および機体の容量に伴って変わりますが、騒音の最大水準以下におさえるよう公害の制限基準（一九七四年四月一八日改正省令）を尊重しなければなりません。

航空機はしたがって、公害の制限の証明書を受けねばならず、各機種はその機種の証明書を、また一定の機体は各個別的にその証明書を受けます（一九七三年三月六日政令、一九七五年七月三〇日省令）。

— 同様に、河川航行の船舶も発動機の騒音を制限されています（一九六六年五月二〇日省令）。

— 鉄道列車は、私の知るところでは、そのような規制には服していません。

b 種々の装置もその騒音を規制されています。

道路の乗物の諸装置はヨーロッパ共同体の諸基準に従わねばなりませんし、認可の対象となっています。とりわけ、排気は自由ではありえず、認可された機種に合致する消音装置をつけていなければなりません（道路法七〇条、一九七二年四月一三日省令）。

クラクション
警笛は聞こえる程度の最低限の音に抑えられ、一九四八年国際条約にしたがった一九七二年の省令により決められた最大限の音以下でなければなりません。

同様に、河川航行の船舶にも、排気騒音（一九三四年四月一七日政令）および音響警報器（一九七〇年八月三日省令）に制限が課せられています。

しかし、乗物の騒音の最大限度を守るだけでは不十分であり、それらの制限を守らせるとともに、運転の間中最少の騒音に抑えさせることが屢々可能であり、必要でもありません。

2° そこで、交通に際し機材の行使の騒音を制限することが、次の問題になります。すなわち、警察当局が、交通を

制限することによって間接的に、騒音を規制することによって直接的に、この種騒音を制限する責任をもつわけです。

a 交通の制限による騒音の、間接的制限は交通警察の管轄で、乗物の種類により変った警察規制を行ないます。

1 道路、交通の警察は、公安の一般的警察の管轄であり、国家的権能（道路法）、または県の権能（知事）、または市町村の権能（市町村長）に属しています。この警察は交通を規制することを通じて多くの仕方では騒音を規制することができます。

この警察は先ず、交通そして騒音を空間的に規制できます。市町村長は、沿道の住民の乗物を除いて、某街路における乗物の交通を禁止して、デラックスなホテルの静ひつを維持し、（国務院、一九七六年七月一六日判決、マントン市事件）、そして現在では車の通行を禁止した歩道を作ることができます（道路法、R二二五条、一九七九年改正）。

この警察はまた交通と騒音とを時間的にも規制できます。某街路を土曜に車の交通を禁ずることができ（国務院、一九七二年十二月八日、ジェット市事件）、または夜間に「沈黙時間帯」をつくることもできます（タレルモン・フェラン行政裁判所、一九六二年六月二九日、ラサラス夫人事件）。

警察はまたとくに大型トラックやモーター付き二輪車といった一定の車両の交通を禁止することはなおさら可能であります。例えば、ブローに近い多くの市町村は、ロワール河に沿い一〇〇キロメートル以上にわたり市街地を夜二三時から朝五時まで大型トラックの通行を禁止していますが、これは合法的であり、そのためそれらの車は有料高速自動車道路を通ることを余儀なくされています（オルレアン行政裁判所、一九八〇年四月一日判決、ダヴィド社・ジャンドル事件）。

2 これらに対し、航空機輸送の警察は特別の警察を構成し専門機関の管轄、とくに国家的（民間航空法、省令）、時として地方的機関（飛行場管理責任者により決められる諸規則）の管轄とされています。したがって、

交通と騒音を空間的に、離陸、着陸および飛行の進路および飛行の高度によって規制することができ、

交通および騒音を時間的に、例えばオルリイ飛行場においてのように、とりわけ夜間の飛行を禁止ないし制限することによって、規制することができます。

しかし、航空機輸送の警察は市町村警察の権限領域には這入っていません。農業地域の市町村の長はしたがって、市町村の領域の上を音の壁をこえて飛び込んでくるあらゆる種類の発動機付輸送物（超音速戦闘機）を禁止することはできませんし、また、そういう禁止を守らせる監督の任務をこれらの田園監察官に与えることもできません。それらは市町村長には無権限の事項なのです（ポルドー行政裁判所、一九六七年四月七日判決、パッサージュ・ダジャン事件）。

b 騒音の直接的制限はより徹底したものであり、権限の諸問題が提起されることとなります。

1 この種規制は、道路、乗物に対して行なわれます。それは乗物の運転に対する規則によって、また騒音をもたらす一定の行動様式の禁止によって既に行なわれています。それは静ひつ、保護の警察の管轄であり、国家機関、県知事および市町村長の権限となるわけです。とはいえ、その権限は、市町村において、法的には、警察が国家化されているので、知事の権限に委譲されていることとなります。この規制は、一九六一年に内務省により提案されたモデル省令を基準にしたり、また、騒音一般、交通騒音または一定の特殊騒音を規制する省令にしたがって行なうことができます。規制はまた衛生警察の権限ともかわり、騒音について一章をあてているモデル省令にしたがった県の衛生規則により執行されています。

この衛生規則は大きく分けて二つの騒音のタイプを規制しています。まず、注意の欠除による騒音、例えば発動機および消音機の整備が悪いことによる騒音や、許容限度がわずかしか認められていない基準を超過した騒音が規制されます。これらの騒音は専門の公害取締官によってコントロールされます。

ついで、必要がないのに発せられる騒音が規制されます。例えば、過度にアクセルをふんだり、ドアをボタン・ボタン

ンとしたり、ラジオを鳴らしたりして、騒々しい運転をすることに起因する騒音、またとりわけ正当な理由なくクラクションを鳴らす騒音が規制できません。これらの騒音はパリ警視総監デユボワの一九五四年の有名な決定によって禁止され、また他の多くの街でも禁止となり、そして一九六九年道路法によって禁止されています。しかしなお、結婚その他種々のお祭りの機会には、乗物の警笛のコンサートがあまりにも屢々響きわたるといった状況がみられます。

2 ところで航空機輸送が市町村の公安警察の管轄領域に這入っていないことについては、既に述べたとおりです。また河川船舶交通においても、音響による警報装置は同様に規制されています。

しかしながらそのようにして諸々の乗物が、課せられたところの諸基準にしたがって、よく設計され、よく建造され、よく整備され、かつよく使用されたとしても、それらは常に最低限のそして抑制しきれない騒音を常に発生するものです。そこで新しい配慮が必要となるわけです。

B 交通騒音から遠ざけること

交通騒音をその犠牲者、少なくともその居住地の住民から遠ざけることが、きわめて必要なことであることがわかってきました。そのことは、地域的に距離をとることによって、および、物的な隔離を行なうことによって実現されることができましよう。

1° 住民から交通の基盤的条件を引きはなす、ということとは国土の利用調整政策にかかわる問題です。

a 先ず、居住地域から交通場所を遠ざけることができます。事からは、都市の混み入った内部の道路については不可能ですが、これから大きな基盤的条件が創設される場合には可能です。

ですから、自動車道路は人口が集中している地帯から近接した地域を避けるような仕方設計さるべきですし、その設置にあたっては衝撃の影響についての調査が当然なざるべきです。

同様に、飛行場の建設は人口が集中しすぎている地域を避けねばなりません。飛行場の創設や拡張に際しては、とりわけ騒音にかんする調査が必要ですし、宣言されている公共の利益の内容が検討されねばなりません。滑走路の建設はとりわけ事前の慎重な検討の対象とされます。

b また、道路が既に設置されている場合には、交通路から住民を遠ざけることが考えられ、そして都市計画の規制措置により一定の区画設定をすることになります。

— 主要幹線道路の周辺について。都市計画法によって区画設定が行なわれます。すべての新しい不動産建造物と道路中心線との間の距離が定められています。例えば、居住家屋のためには、自動車道路から五〇米、連絡用の大きな道路から三五米が必要で、その他の建造物のためにはその距離はもっと短縮されています。

都市計画および土地使用計画には建設禁止地（地役権の制限）といったより厳格な規則があります。

— 飛行場の周辺、とりわけ一九七三年七月三〇日の首相通達および一九七四年二月二〇日通達以降は、厳しい規制があります。

騒音にさらされる地域が画定されます。それらは国際的民間航空機構（OACI）によって規定された騒音への露出の指標を考慮しなければなりません。最強度の騒音ゾーンは九六デシベル、強度騒音ゾーンは八九デシベル、普通騒音ゾーンは八四デシベルとされています。

これらのゾーンは制限の遵守を義務づけられています。新しい居住用建築物は原則としてAおよびBゾーンでは建設できないことになっていますし、Cゾーンでも一定の条件でのみ可能とされています。学校のような公の施設はAおよびBゾーンでは例外的にのみ、またCゾーンでは一定の必要条件においてのみ、建設が認められています。その他の建設物については、とくに工業的ないし商業的または事務的なものは、もしそれが居住人口の増大をもたらさないかぎり

演 可能とされています。

講

都市計画の作成、とりわけ土地の利用計画および土地利用許可にあたっては公害問題が考慮されます。

2° 交通の基盤的条件と居住地とを物的に隔離することがさらに考えられます。

a 保護的造物物が道路沿いに、とくに自動車道路や大きな道路また飛行場の滑走路にそって設置されうるしまたすべきです。

b さらに、聴覚的隔離が建築上の一定の規則によって規定されています。

道路の通路の周辺に、一九七二年の省令は住居に聴こえる騒音の道路外への発散を制限する基準を設定しています
が、諸々の援助を与えることによって基準を守るようにすることを促進するにとどめています。

飛行場の周辺では、聴覚的遮蔽は許可されたすべての建造物に課せられています。騒音にさらされるゾーンに残留する建造物には避けられないことだと思われまます。しかしこの種防音の工事は所有者がその費用を負担しなければなりません。

したがって、騒音の犠牲者にとっては、公害を蒙るだけでなく、それを逃れるために費用を支払わねばならないわけです。犠牲者はそのようにして、人身上のみならず金銭的にも損害を蒙るわけで、これらの損害は賠償に値するといわねばなりません。

一一 交通騒音公害に対する賠償

そういうわけで、騒音により蒙った損害に対する賠償は完全に保障されねばなりません。加害者が支払わねばならな

ということが、責任に関する民事法上の原則であり、環境法においても爾来古典的となつてゐる原則の適用にほかなりません。騒音は、活動を展開した屢々利益をえているところの交通によってひき起されたものであり、人身に対しまた屢々金銭上の損害を蒙らせているのですから、それは賠償されねばなりません。この賠償は協議の方法によって、または訴訟手続によつて行なわれます。

A 協議方法による損害賠償

協議方法による賠償は、それが十分に公正なものではないにしても、両当事者により受け入れられたまた迅速に行なわれるという利益をもつています。それは、当事者間であるいは集団的に行なわれます。

1° 当事者間の損害賠償は、騒音発生者と犠牲者との間で直接的になされます。この種賠償は当事者間のとりわけ空軍と超音速軍用機の衝撃波の犠牲者との間でなされます。この衝撃波は恐るべき効果をもち、数多くの損害賠償請求訴訟と長く困難な審理と請求認容判決をもたらしました。この問題は現在では、純然たる行政的訓令にしたがつて空軍により（迅速・簡潔な手続で）賠償されています。そのようにして、関係者は訴訟の費用とリスクを避け、犠牲者はより大きなのとらうとするより確実かつ速やかに救済を獲得する方を選んでゐる（*Préférence tenir que courir*）のであります。

2° 集団的な損害賠償では、騒音発生者と犠牲者との間に財政的メカニズムが介入いたします。このようなシステムは日本に先例があると思ひますが、それは一九七三年以来パリ空港に設定されています（一九七三年二月一三日政令、一九七三年二月一三日・三月二七日および一九七四年五月一〇日省令）。それはパリ以外の空港にも拡張されることができましようが、それに近いシステムがOCDE（経済協力開発機構）によつて乗物の騒音に対し研究されています。飛行場において、周辺住民に対する援助基金が設立され、その基金が航空輸送会社から一種の税を取り立てその収益を周辺住民に配分してゐます。このシステムは、極めて實際的で時宜にかなつた一括賠償方法であります。眞の責任の体系を構成

演 しているとはいえません。

講

a 公害を理由に航空輸送会社から徴収される税は真正の責任を履行にうつすものではないといふべきです。というの、この税は一見騒音発生者に課せられるようにみえますが、それは「あらゆる乗客のため」払われねばならず、したがってあらゆる乗客にはねかえってきます。ですからこの税は、騒音の眞の責任者である輸送会社に課せられるというより、その利用者であるにすぎない輸送される乗客に課せられることとなります。そのほか、この税は貨物の数量によって変わるのでもないのです。

したがって、この税は、航空機の旅客充足度すなわち旅行者の搭載状況や数によって変わるわけですが、それは同じ重さの税を同じでない騒音を発する航空機に課するのであり、同じでない重さの税を同じ騒音を出す航空機に課するものであり、課税を免せられる騒音にしたがって計るのでは全くないし、ひきおこされる損害によって計るのではなおさらないのです。

さらに、この税が不十分であると思われるのは、その外部的財政援助が、パリ区および国のほか、市町村、そこには騒音の犠牲者自身が住んでいる市町村にも課せられているからです。

したがって、この税が大まかにいつて時宜に適したものであるとしても、それは、損害を賠償させると同時に、責任を促し、制裁を加え、抑止するところの眞の責任のシステムというよりも、責任の請負 (un forfait de responsabilité) だと思われるのです。

b このような徴収額の使用の仕方とも眞の損害賠償とはいえません。それは多くの目的に使用されています。

一九七〇年以前にAゾーンに建てられた居住家屋(原則として三部屋を限度として)の防音設備および一九七四年以前にAおよびBゾーンに建設されている医療および学校施設の防音設備への援助。

—ロワシイ空港地域のAゾーンにおける例外的対策事業として、例えば、居住用の不動産を取得して取毀し、または騒音にわずらわされない程度の換え地を彼らのため割り当てたり、居住者を移転させたり、そのような状態に適した土地の調整や再利用をはかるといったことがなされています。

—騒音に対する研究および諸施設の整備。

このような財政援助は賠償とは違っています、なぜならそれは使用可能な基金の限度においてのみ介入するにすぎないからです。それはとりわけ予防的なものです、なぜならそれは将来に向けて騒音をなくしあるいは騒音を遠ざけるからです。それは漸進的ですからあります、なぜなら年ごとに新しい対策事業を進めてゆくからです。しかし、それは過去において騒音の事実により蒙った損害を賠償するものではありませんし、また真正な損害賠償を遂行するものでもありません。

そのようなわけで、次のような国務院判決の判断がなされています。すなわち、この税の分配にかんする省令は「航空機の上空飛行による公害について航空輸送会社またはパリ空港が本来負うべき責任の代りになるような周辺住民に対する賠償を目的としたものでもなければ、そのような効果をもちうるものでもない」というのです（国務院一九七五年四月二一日判決、パリ北飛行場周辺住民防衛委員会事件）。協議による恵与的な賠償の試みがうまくゆかなければ、いつでも訴訟による賠償の追求に席をゆずることができるようです。

B 訴訟による損害賠償

そこで、損害賠償が裁判所の判事に対して請求され、彼が認定したところの損害に応じて裁判官による賠償が支給されることとなります。この賠償は訴訟に提起された責任の問題およびその責任の実行の問題を提示します。

1° 騒音に対して訴訟を提起された責任には種々のものがあり、それぞれ異なった制度に服しています。

a 乗物、そのものの、事実^に因る責任は明白なものです、なぜならその乗物が騒音の発生原因だからです。長い間この種責任は私的な乗物については私法および司法裁判官の管轄とされ、また公用車については、公法および行政裁判官の管轄とされてきたのですが、一九五七年一月三十一日法以来は、それは常に私法および行政裁判官の管轄となつています。しかしそれは種々の乗物に実質的に対応して変つた取扱いをうけます。

1 道路の乗物の事実による責任は民法の管轄です。それは過失ある場合に個人の行為による責任（民法一三八二条）、または無過失の物による責任（一三八四条）となります。この責任がとくに考えられるのは、同じ乗物が何時も通過して重大な公害を発生する場合に実益があるのですが、車がまばらに通過ししかも一時的な騒音にとどまる場合には理論的なものにとどまらず。

2 航空機の事実^に因る責任は、航空法の管轄です。

それは、民間航空法一四一条の二のいわゆる「航空機の管理者は、航空機の飛行およびそれから発生する事物により地上に位置する人間あるいは財産に損害を蒙らせたことに対し法上^{（アン・フランドロ）}当然に責任を負う」という規定に関する判例に依拠しています（破毀院民事第二部、一九六八年五月三日判決、ボドナール対フランス航空（ハニス）事件。破毀院民事第二部、一九七四年二月一七日判決、コミュニティヌ・ヴィルヌーヴ・ル・ロワ対フランス航空（オールリー）事件）。

この責任は、空中であれ地上であれ、通常のものであれ異常であれ、あらゆる飛行によって惹起される一切の損害に伴うものですが、「相隣関係上」ないし「都会の環境」から「通常蒙る不都合」（“les inconvénients normaux de voisinage” ou “de l'environnement urbain”）を超えるところの損害についてのみその責任を負います。

それは、危険性^{（リスク）}に基づいた、客観的なものです。それは管理者の如何なる過失も要件とはせず、また、機体や飛行または操縦が正常であつたという立証によつても、航空機が公役務を遂行中であつたという事実によつても損害を償つた

ことにはなりません。それは、犠牲者側に過失があったこと、とりわけ彼が犠牲を蒙るようになることを知りながら飛行場近くに居をかまえるようになったといった場合に、加害者の責任が緩和されるにすぎません。

このような責任は、証拠と、当の乗物の具体的識別と騒音の確証を必要とします。それは、まばらな通行には理論的なものにとどまりますが、空港の規則的な航行の場合には実現可能なものとなります。

しかし乗物の管理者のこのような責任だけが唯一の責任ではありません。なぜなら、乗物が騒音を発する場合、それらが損害賠償すべき公害をつくり出すのは、それらが通行し、到着し、再び出発するように指定された場所を理由として起るからです。

b 乗物が頻繁に通行し駐車する施設、事実、に由来する責任が、したがって問題とならざるをえません。なぜなら、施設は乗物の公害をそれが影響を及ぼす場所に位置づけるからです。ところが、施設の管理者はその管理権をもつのみならず屢々利益を得、また負担を利用者に転嫁する可能性ももっています。そのようにして課せられる責任はまた施設の性質によってもちがうこととなります。

1 公共的施設の事実による責任はその管理者に課せられます。

— 公共的飛行場あるいは鉄道の駅の管理者、すなわち、公共団体、公施設、商工会議所など。

— 公道の管理権者、すなわち、領土的行政区画の団体、高速自動車道路の特許会社。

この責任は、公共施設および土木工事の損害の事実による責任であり公法および行政裁判所の管轄です。それは、相隣関係に通常伴う不都合や公共施設に必然的に伴う受忍の限度を超える異常かつ特殊な損害を前提としています。それは直接的な近接および道路沿いで規則により定められた距離より少ない場合を想定しています。

この責任は、危険性（リスク）に基づく客観的なものですから、過失（faute）を要件とはしていません。しかしそれは犠牲者

の過失により免除されます。騒音源を知らながら近接地にやって来た者は、損害賠償を請求しえないのですが、騒音状況の悪化に対してだけは請求可能です。なおそれは第三者の過失、とりわけ訴訟で争っている騒音を出す乗物の所有者が第三者として過失があったとしても、免除されません。

2 乗物を収容する民間施設の責任となると、それは、

—民間飛行場または民間の港湾の管理者に対し、

—車庫、パーキング、ステーション・サービス、など顧客の乗物を受け入れることを主たる目的にしている施設または、映画館やデパートといった主たる活動に付随するものとして車を扱う施設の管理者に対し、

—倉庫や輸送会社や自動車学校といった乗物を輸送またはその活動のため利用している施設の管理者に対し、課せられます。

この責任は相隣関係における迷惑トルメントまたは不都合に対する責任であって、民法および民事裁判の管轄です。それは相隣関係における通常の不都合を超える異常な迷惑があることが要件です。ところで破毀院は「都会生活の場における相隣関係上の通常の義務の限度」を制限的な仕方認定し、例えば街路における自動車学校の実習といったものを「大中市の市民達すべてにとって共通の公害」と考えて損害賠償を認めていません（破毀院民事第二部、一九七四年一〇月九日判決、アルマン対ブルジョワ事件）。

この責任については過失に對しまたは無過失であっても訴訟の提起ができます。破毀院によりますと、「財産権の行使はたとえ正当なものであろうと」他人に對し相隣関係の通常の義務の限度をこえて迷惑を及ぼすときは責任の原因になるとされています（破毀院民事第二部、一九六六年三月二四日判決、ブルゴワン事件）。しかしそれは、犠牲者側が騒音の原因あることを知って居をかまえるようになったという過失のないことが要件とされています。

c. しかしながら施設の管理者が自からその設置を選定したとき、設置場所のとり方が国土調整計画の枠内で行なうことを義務づけられていたような場合には、その設置したことについての責任は公共的な法人機関に課せられるべき責任です。この責任は今日までのところ理論的なものにとどまっていますが、飛行場や重要な道路については若干の実益がありうると思われれます。

2° 責任がどのように実際上履行されるかは複雑な訴訟のゆえに種々異なったものとなります。

a. 先ず、提起される訴訟類型は犠牲者によって全く自由に選定することができます。

この選定は法と事実に関するあらゆる戦術的考慮に依ってなされます。法的には、どの制度がより有利となりうるのか、どの裁判所がより寛大であろうとかによって。証拠についても難易があり、乗物の管理者を攻撃するには、乗物が具体的に識別されまた騒音が確認されれば可能ですが、騒音発生者が特定できなかったり、または騒音発生源が不特定多数の群衆であれば、それは不可能です。ところが施設の管理者となると、騒音公害源の発見は容易ですから、その責任を追及するのはより容易でしょう。数も問題です。何人かの特定の騒音発生者の攻撃はできませんが多数の群衆は駄目ですから、施設の支配人を攻撃するほうがより便利でしょう。事件の解決可能性の問題も同じく考慮に入ります。最も解決容易な会社あるいは複数の会社、ないし施設の責任者を攻撃するのがよいでしょう、なぜなら彼らは前払いをすることができ、また他の責任者達に鋒先を転ずることもできるからです。

この選択はしたがって、乗物のタイプによって対立的なものとなります。陸上交通においては、自動車の運転者達を攻撃することは困難ですから、公共ないし民間の施設の管理者を主として攻撃することになります。これに反し、航空輸送に対しては、フランス人達は飛行場よりはむしろ航空輸送会社、実際上は特定の一つまたは主要な会社を追及しています。なお、飛行場の責任を規定した法案は提出されたものの、撤回されています。この種の訴訟はしたがって敗訴

演 被告に対し前払いを強要することになるわけです。

講 b しかし訴訟は被告にとって他の責任者達に対するものとしても開かれているとしなければなりません。

これらの訴訟は、責任を問われた航空輸送会社についてのみ判例にあらわれています。そのような場合当該会社は他の航空輸送会社に対して担保のために呼出す訴権をもっていますが、飛行場に対しては他の裁判管轄に属していませんから、そのようなことはできません。この会社は飛行場に対して求償の訴訟を提起しているのですが、飛行場施設の使用者としての立場にたつわけで、立証が極めて困難な過失を証明しなければなりません。したがって結局飛行場は実際上無責任ということに帰着します。

しかし、この逆は真ではありません。飛行場は、自動車道路の特許会社または種々の施設の管理者のように、支払う必要のなかった負担を騒音発生者に対し求償することができます。

c 損害賠償そのものについては、種々の訴訟におけると大体同様の諸規則に服しています。

判例によれば、身体的損害や、快適さや居住性に対する妨害や、移転ないし防音装置、財産の価値低下や賃料の喪失に対し損害賠償を認めています。

裁判官は通常、金銭的賠償を認めていますし、犠牲者の住宅の防音工事の費用の支払を命じています。けれども実際上裁判官は、交通を禁止することによって基本的自由や屢々公役務に害を与えるようなことになる判決を出すようなことはしてはけません。

結びに代えて

このようにして近年達成された進歩は否みえないものであり重要なものです。騒音の問題が認識され、そして多くの解決が立法権、またとりわけ行政的規制と判例によってもたらされました。しかしこの進歩は、相対化して考えられねばなりません。まずそれは時間的にみて相対化されねばなりません。つまり、フランスは殆んど無から出発したのですし、騒音または乗物の騒音に対する法律ないし一般的政令を一度も持ったことはありませんし、予防のシステムはなお不完全なままであり、損害賠償のシステムも偶然性に左右されることが多いからです。またこれらの進歩の結果は空間的にみても相対化さるべきです。というのは、若干の国々ではそういった基本的な法令や、より進んだ解決がみられるからです。そのような例として、諸々の公害にとりわけ重大な苦しみを味わってきた日本は、それらとたたかうことに特別な苦心を払ってこられました。そして、私は、フランスのシステムを説明するのだという国民的誇りをもちながら、私達の両国の法の状態を比較してみますと、そこにある国民的に謙虚な気持を覚えざるをえないように思われるのです。

(以上)

後記

Raymond Goy 氏は、一九三〇年生、現在、フランスのオート・ノルマンジー大学ルアン法学部公法学の正教授、ルアン地方行政大
学研究センター所長であり、国際法、行政法、憲法、航空法、環境法にかんする幅広く数多くの研究・著作・教育・実務活動を続け
ている優れた中堅公法学者である。一九八〇年二月二日から一九八一年二月一五日まで、本学部の客員研究員として招聘された
が、「日本とフランスの公法の比較による憲法の共同研究」に従事され、精力的に協力し多大の貢献をされたほか、本学部スタッ
とも親しく交流し友情を深め、また、一九八一年二月六日の法学会において本講演 (La lutte contre le bruit de la circulation en
France) を行ない活発な議論もなされた。それらの日仏文化協力上の寄与に深謝する。

本講演は、フランスにおける環境法の諸問題のうち、地上の車輻と空の航空機騒音対策の法的全貌について体系的にまとめ簡潔・明快に論じたものとして、興味深く参考になる。同教授の次の論文（とくに②③⑤）が参照されてよい。

- ① Le bruit et les autorités publiques, *Revue Administrative*, 1961, p. 615-621. (先駆的業績)
- ② La lutte contre les nuisances aux abords des aéroports en France, *Revue Générale de l'Air*, 1974, no. 3-4, p. 1-39.
- ③ Les nuisances acoustiques dues à la circulation automobile en milieu urbain, *Droit et Ville*, 1977, no.4, p. 209-247.
- ④ Publicité et circulation routière, *Droit et Ville*, 1979, no. 7, p.125-169.
- ⑤ Les pouvoirs de police du maire et la réglementation du bruit de la circulation, *Droit et Ville*, 1980,no.4, sous presse.

また、フランスにおける環境法についての詳細な代表的体系書の次の二文献の関連部分も参考にならう。

J. Lamarque, *Droit de la protection de la nature et de l'environnement*, L. G. D. J., 1973, p. 834-868.

M. Despax, *Droit de l'environnement*, *Librairies Techniques (LITEC)*, 1980, p.447-481.

なお本講演の民事法に関連する部分について、瀬川助教授の助言をえたことを感謝しておきたい。

(F)