

平成 8 年(ワ)第 10131 号損害賠償等請求事件(東京大気汚染公害訴訟事件)

注・本判決要旨は判決日(02/10/29)東京地裁が原告団・弁護団に交付した文書をそのまま全文書き写したものです。東京大気汚染公害裁判弁護団の「東京大気汚染公害裁判・論点解説集」と併せて、ご利用ください。(東京大気汚染公害裁判原告団)

【判決要旨】

第 1 一般的因果関係について

1 本件地域全域の大気汚染と本件各疾病の発症、増悪との間の因果関係(原告らの面的汚染の主張)について

(1) 本件地域(東京都 23 区)の大気汚染の状況は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、最近に至るまで、自排局はもとより多数の一般局においても、環境基準を上回る濃度の測定結果が得られており、本件地域内の自排局の中には、毎年のように、両汚染物質について全国でも 1、2 を争う高濃度汚染の測定結果が出ている地域もあるなど、本件地域における大気汚染が、長期にわたり相当深刻な状態にあることが認められる。

2 しかしながら、環境基準は、人の健康を保護する上で維持されることが「望ましい基準」であって、その数値(汚染濃度)を超えた場合には本件各疾病(気管支ぜん息、慢性気管支炎及び肺気腫並びにこれらの続発症)が発症し、又はその症状が増悪する等の健康いき被害が生ずるといふ、いわゆる閾値(いきち)として定められたものでないことは、環境基準の目的、性質及びその基礎となった各専門委員会報告の内容等に照らして明らかであり、また、環境基準値を超える程度の大気汚染・物質に一定期間暴露した場合に、本件各疾病が発症し、又はその症状が増悪するとは認め難いから、本件地域内の多数の測定局において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準値を超える数値が、長期にわたり測定されているとしても、そのことにより、本件地域全域の大気汚染の状況、程度が、本件地域内に居住等をする者の本件各疾病の発症又はその症状の増悪の原因となるほどのものであったとはいえない。

3 また、一般環境大気における大気汚染と本件各疾病の発症、増悪との関係については、昭和 61 年専門委員会報告(中央公害対策審議会環境保健部会に設けられた専門委員会の昭和 61 年 4 月付け報告)は、大気汚染が総体として本件各疾病の自然史に何らかの影響を及ぼしている可能性は否定できないが、当時の大気汚染の本件各疾病に対する影響は、局地的汚染等の特別の事情がある場合を除き、昭和 30～40 年代のような状況(我が国の一部地域において本件各疾病について、大気汚染レベルの高い地域の有症率の過剰をもって主として大気汚染による影響と考え得る状況)と同様のものとは考えられないとの見解を明らかにしており、この見解は、当時の我が国の一般環境大気の大気汚染レベルでは、本件各疾病が大気汚染によるものとは認められないとしたものと理解するのが、同報告の趣旨に沿うものである。

4 同報告以降の一般環境大気に係る疫学調査の結果は、この見解に沿うものであり、同報告以降の我が国の一般環境大気における大気汚染の状況について、この見解を否定ないし修正すべき新たな知見を提供したと評価すべきものは見当たらないから、昭和 61 年以降の我が国の一般環境大気における大気汚染の状況についても、基本的には、昭和 61 年専門委員会報告の見解が妥当するものというべきである。

5 また、各種の調査結果によれば、道路を走行する自動車から排出される自動車排出ガスによる直接的影響は、特段の事情(高架道路等)がある場合を除き、道路端から約 50 メ

ートルまでの範囲に限られると考えられるのであるから、本件各道路(本件地域内の国道、都道及び首都高速道路)を煙源とする自動車排出ガスが広大な本件地域全域の面的汚染の原因であるとする原告らの主張には疑問がある。また、原告ら主張に沿う大気汚染濃度の地理的分布状況等についてのシミュレーションの結果については、その推計方法の合理性等に種々の疑問があり、採用することができない。

6 自動車排出ガスによる本件地域全域の大気汚染の状況、程度が、本件各疾病の発症、増悪の原因となるほどのものであったとの事実は認められないから、原告らの面的汚染の主張は、採用することができない。

2 本件各道路沿道地域の大気汚染と本件各疾病の発症、憎悪との間の因果関係について

(1) 昭和 61 年専門委員会報告

自動車交通の著しく多い道路の沿道地域においては、当該道路を走行する多数の自動車から排出される多数の自動車排出ガスによる深刻な大気汚染が想定されるのであり、昭和 61 年専門委員会報告は、このような道路沿道等の「局地的汚染」がみられる地域においては、一般環境大気を念頭に置いた前記のような一般論が、必ずしも当てはまるものではなく、別途の考慮が必要であるとの見解を明らかにしたものである。

(2) 道路沿道地域に係る疫学調査

道路沿道に係る疫学調査をみると、千葉大調査によれば、継続的に行った調査の結果、千葉県の都市部(千葉市、柏市、市川市及び船橋市)の幹線道路(国道 6 号、国道 14 号、国道 16 号、国道 357 号(湾岸道路)、京葉道路、東関東自動車道)の沿道部(道路端から 50 メートル以内の地域)に居住する児童は、幹線道路がない田園部(市原市、館山市、茂原市、木更津市)に居住する児童と比較して、男子で 3.70 倍、女子で 5.97 倍の高い確率で気管支ぜん息を新たに発症する危険があり、都市部の非沿道部(幹線道路端から 50 メートルを超える地域)に居住する児童は、田園部に居住する児童と比較して、男子で 1.92 倍、女子で 2.44 倍の確率で気管支ぜん息を新たに発症する危険があり、各地域の新規発症率は、男女とも、「沿道部 > 非沿道部 > 田園部」であるという、統計学上有意な傾向があったとの解析結果が得られており、幹線道路沿道部に居住する児童は、田園部に居住する児童に対する関係ではもとより、非沿道部に居住する児童に対する関係でも、気管支ぜん息を発症する確率が相当高いことが明らかにされた。

千葉大調査は、居住地のほか、対象者のアレルギー歴、両親の喫煙、家屋構造、暖房器具、転居歴などの呼吸器疾患に関連する 12 の要因による影響を多重ロジスティック回帰という方法により調整した結果、児童が沿道部、非沿道部、田園部のいずれの地域に居住しているか、アレルギー歴を有するか否かの 2 つの要因のみが児童の気管支ぜん息の発症に重要な関わりを有していることを明らかにし、このような解析結果を基に、「都市部の沿道部の大気汚染は、学童のぜん息の発症に関与し、増加させることが疫学的に示唆された」との結論を導いた。

千葉大調査の調査結果及びその結論は、平成 12 年に環境庁に設置されたディーゼル排気微粒子リスク評価検討会の同年 9 月 8 日付け「ディーゼル排気微粒子のリスク評価について(中間とりまとめ)」が検討した内外の道路沿道に係る疫学調査にみられる一般的な傾向(交通量が多いほど、又は道路からの距離が近いほど呼吸器疾患有病率・呼吸器症状の有症率が高いとの傾向)にも沿うものである。

(3) 医学的知見、動物実験等による知見

最近の医学的知見によれば、気管支ぜん息の発症に関わる危険因子を、アトピー型ぜん息を中心として、素因(アトピー素因ないしアレルギー体質)、原因因子(気道を感作し、ぜん息を発病させる因子。アレルゲン等)、寄与因子(原因因子への暴露後にぜん息を発病する可能性を高める因子又はぜん息の素因自体を増大させる可能性のある因子)、ぜん息急増悪因子(気道感作成立後のぜん息発作に関わる危険因子であり、気道の炎症若しくは急性気管支収縮の誘発又はこの両者の誘発によりぜん息発作を引き起こす危険因子)に分類するのが一般的であり、無機物である大気汚染物質は、アレルゲン(原因因子)になることはないが、寄与因子やぜん息増悪因子にはなるとされている。すなわち、大気汚染物質は、アトピー型のぜん息の発症の機序において、気道における感作の成立それ自体には直接関わらないが、原因因子への暴露後にぜん息を発病する可能性を高めたり、ぜん息の素因自体を増大させたりする役割又はぜん息発作を引き起こす役割を果たすものとされている。

また、国立環境研究所特別研究報告が、マウスを用いた動物実験において、ディーゼル排気とアレルゲンの両者の吸入により、マウスの気道粘膜下への好酸球の浸潤を伴う慢性気道炎症等のぜん息様病態が顕著に発現したが、ディーゼル排気の吸入のみでは、このようなぜん息様病態はほとんど認められず、両者の複合によって病態が増悪すること、すなわち、ディーゼル排気とアレルゲンの吸入がアレルギー反応によるマウスのぜん息様症状の発現、増悪に関係することが明らかになったとしていることや、その他の研究報告の内容も、大気汚染物質(二酸化窒素、DEP(ディーゼル排気微粒子)等)が、気管支ぜん息の発症に関し、寄与因子やぜん息増悪因子になるとする前記医学的知見を裏付けるものと評価することができる。

(4) 本件における訴訟上の因果関係の証明について訴訟上の因果関係の立証は、一点の疑義も許されない自然科学的証明ではなく、経験則に照らして全証拠を総合的に検討し、特定の事実が特定の結果発生を招来した関係を是認し得る高度の蓋然性を証明することである。

自動車排出ガスと本件各疾病の発症、増悪との間の因果関係の有無が争われている本件においても、因果関係の立証につき、自動車排出ガス中の特定の物質への暴露により本件各疾病が発症する機序が、現時点における医学的知見において、十分解明されていない場合であっても、そのことにより直ちに因果関係の証明がないとするのは相当ではなく、証拠として提出された種々の疫学的知見、動物実験等により得られた知見、当該疾病に関する現時点での医学的知見、本件各疾病に罹患し又はその症状が増悪したと主張する本件患者らの自動車排出ガスへの暴露状況、罹患状況等の関係証拠を総合的に検討して、自動車排出ガスへの暴露によりその者が当該疾病に罹患し又はその症状が増悪したとの事実関係を是認し得る高度の蓋然性が証明された場合には、因果関係の証明があったものと認めるのが相当である。

道路沿道に係る疫学調査である千葉大調査の結果、気管支ぜん息に関する医学的知見及び動物実験の結果等を総合的に考慮すれば、千葉大調査において調査対象となった幹線道路の沿道部に居住する児童と同様の自動車排出ガスへの暴露状況に置かれた場合には、成人、児童を問わず、自動車排出ガスへの暴露により、相当高い確率で気管支ぜん息の発症又はその症状の増悪が生ずる可能性があることと認めるのが相当であり、そして、この事実を前提とすると、気管支ぜん息に関しては、原告らが、各本件患者らについて、気管支ぜん息に罹患していること、本件患者らが幹線道路の沿道に居住又は勤務をし、千葉大調査における幹線道路の沿道部に居住する児童と同様の自動車排出ガスへの暴露状況に置かれていたこと。本件患者らの気管支ぜん息の発症、増悪の時期が、当該幹線道路の沿道

に居住等をしてきた時期と重なるか、又はその直後であることを証明した場合には、前記の高度の蓋然性の存在が事実上推定されるものと解すべきである。この場合において、被告らが、気管支ぜん息の発症、増悪が、自動車排出ガス以外の原因によるものであると認め得る特段の事情を証明したときには、前記推定は覆されるが、このような特段の事情についての被告らの証明がない場合には、当該幹線道路を煙源とする自動車排出ガスと気管支ぜん息の発症、増悪との間の因果関係の存在が推認されるものと解するのが相当である。

(5) 気管支ぜん息の発症、増悪に関わる物質について自動車排出ガス中の前記の多種多様な物質のうち、どの物質が、幹線道路沿道地域に居住する者の気管支ぜん息の発症、増悪に深く関わるものであるかについては、前記の動物実験等及びディーゼル車から排出されるディーゼル排気中の DEP が大型トラック等のディーゼル車の交通量が多い幹線道路沿道地域において高濃度であること等を考慮すると、自動車排出ガス中の DEP が関係している可能性が高いことが窺えるが、因果関係判断において、重要な基礎資料の一つとした千葉大調査においては、各地域の浮遊粒子状物質ないし DEP の測定を行っておらず、沿道部、非沿道部、田園部の各地域における児童の気管支ぜん息の新規発症率の有意差が自動車排出ガス中のどの物質によりもたらされたかについては何らの言及もしていないのであり、その調査結果から、DEP が各地域間の気管支ぜん息の新規発症率の相違をもたらした大気汚染物質であると所定することはできない。

自動車排出ガス中には、古くから呼吸器刺激ガスとして知られている二酸化窒素があり、幹線道路沿道地域において、高濃度の自動車排出ガス中の二酸化窒素への暴露により、気道が過敏な気管支ぜん息患者がぜん息発作を引き起こす可能性を否定することはできない。

医学的知見、疫学的知見、動物実験等を総合的に評価することにより、自動車交通量の多い幹線道路沿道地域における自動車排出ガスと気管支ぜん息の発症、増悪との間の因果関係は、前記の一定の条件の下で肯認し得るが、現在の知見の下では、自動車排出ガス中の DEP のみが気管支ぜん息の発症・増悪に関わる重要な因子であると断定することはできず、結局、DEP を含むディーゼル排気若しくは二酸化窒素の吸入又は両者の吸入が、幹線道路沿道地域に居住する者の気管支ぜん息の発症、増悪に深く関わるものと判断せざるを得ない。

(6) 本件患者らの自動車排出ガスへの暴露状況について前記の判断基準に基づき、本件患者らが、千葉大調査における幹線道路の沿道部に居住する児童と同様の自動車排出ガスへの暴露状況に置かれていたか否かを検討するに当たっては、本件患者らが、幹線道路の沿道地域(道路端から約 50 メートルの範囲内)に居住等をしているか否か、当該幹線道路の昼間 12 時間の自動車交通量(複数の道路からの影響があると認められる場合は、その自動車交通量の合計)が、少なくとも 4 万台を超え、大型車の混入率が相当高いか否かを主たる基準とし、当該幹線道路沿道地域の二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度が、千葉大調査の調査地区内の自排局で測定された二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度と同視できるような状況にあったか否かという点をも考慮すべきである。当該幹線道路からの距離及び自動車交通量を主たる基準としたのは、千葉大調査においては、都市部の沿道部と非沿道部、田園部の二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質濃度の測定がされておらず、とりわけ都市部の沿道部については、調査地区内の 2、3 の自排局の測定結果を参考とせざるを得ないこと、また、本件地域内においても、浮遊粒子状物質濃度を測定する自排局は、数が少なく、本件患者らの居住地付近に適切な自排局が見当たらないことが多いことから、本件においては、二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質濃度の比較を主たる基準とすることは

適当ではなく、むしろ、同程度の幹線道路の自動車交通量、大型車混入率であれば、特段の事情が認められない限り、その沿道地域(幹線道路から約 50 メートル以内の地域)においては同程度の自動車排出ガスによる汚染状況が生じ得ると想定されることから、これを主たる基準とするのが相当と判断したことによるものである。

3 道路沿道地等における大気汚染と慢性気管支炎及び肺気腫の発症、憎悪との因果関係について

自動車排出ガスと幹線道路沿道地域に居住する者の慢性気管支炎及び肺気腫の発症、憎悪との間の因果関係の存在を肯認するに足りる証拠はない。

第 2 個別的因果関係について

前記の判断基準に従い、個別的に検討した結果、本件地域内の国道(13 路線)、都道(72 路線)及び首都高速道路(19 路線)で、自動車交通量が著しく多く、大型車の混入率も相当高いものの沿道地域に居住し、かつ、同所に居住中又はその直後に気管支ぜん息を発症し又はその症状が増悪した本件各対象患者 7 名(認定患者 6 名、未認定患者 1 名)につき、各道路を煙源とする自動車排出ガスと気管支ぜん息の発症又はその症状の憎悪との間の因果関係の存在が認められる。

第 3 国家賠償法 2 条 1 項に基づく責任の有無について

1 本件各対象道路の供用の違法性の有無について

本件各対象道路(本件地域内の国道、都道及び首都高速道路のうち、当該道路を煙源とする自動車排出ガスによりその沿道地域に居住する本件各対象患者が気管支ぜん息を発症し又はその症状が増悪したと認定されたもの)の供用は、これにより継続的に発生する多量の自動車排出ガスにより、本件各対象患者に対し、その生命に危険を及ぼす可能性のある疾患である気管支ぜん息を発症させ、又はその症状を増悪させたものであり、本件における被侵害利益は極めて重大なものであり、侵害の程度は極めて深刻なものであり、侵害の状況は継続的である。

本件各対象道路は、我が国における主要な幹線道路又は東京都における重要な幹線道路であり、首都圏における物流等の経済活動、社会活動等を支える重要な公共施設であり、公共的な重要性を有するものであるが、他方、その沿道地域において日常生活を営む本件各対象患者ら周辺住民の立場からみれば、本件各対象道路は、その日常生活の維持存続に必要な不可欠な便益を提供する、いわゆる生活道路ではなく、周辺住民が本件各対象道路の存在によって相当程度の利益を受けているとしても、周辺住民が本件各対象道路の存在によって受ける利益とこれによって被る前記の被害との間には、後者の増大に必然的に前者の増大が伴うというような彼此相補の関係が成り立たないことが明らかであり、結局、本件各対象道路の供用は、前記のような経済活動等の公共的利益の実現のために、本件各対象患者を含む周辺住民という限られた一部少数者に対し、特別の犠牲を強いるものといわざるを得ない。

本件において、被告国らが、本件各対象道路の供用を開始して以降、自動車排出ガスによる周辺住民の健康被害を防止するための有効かつ適切な方策を講じ、これにより周辺住民の被害が軽減されたとの事実は認められない。

以上の諸点を考慮すれば、本件損害賠償請求に関し、被告国らが、本件各対象道路の供用につき、公共性ないし公益上の必要性という理由により本件各対象患者ら周辺住民に対してその被る被害を受忍すべきことを要求することはできず、被告らの本件各対象道路の供用行為は、違法な権利侵害行為ないし法益侵害行為と認めるのが相当であり、その供用

において、国家賠償法 2 条 1 項所定の瑕疵があったものというべきである。

2 被告国らの免責の抗弁について

(1) 被告国らの予見可能性の不存在の主張について

本件においては、遅くとも、自動車排出ガスに含まれる二酸化窒素、浮遊粒子状物質についての環境基準や許容限度が定められるに至った昭和 48 年ころの時点では、我が国の経済活動等の中心であり、膨大な数の自動車が集積し、集積する本件地域の幹線道路である本件各道路において、その自動車交通量の更なる増大に伴い、その沿道地域に自動車排出ガスによる局所的な大気汚染が発生する可能性が高いこと、その沿道地域に居住する住民等が、これに暴露することにより気管支ぜん息等の呼吸器疾患に罹患するおそれがあることについて、その道路管理者において、およそ予見可能性がなかったとすることはできず、被告国ら主張の予見可能性の不存在の事実は認められない。

(2) 被告国らの結果の回避可能性の不存在の主張について

現行法上、道路管理者は、自動車排出ガスの発生源対策、交通規制等に関する規制権限を有しないものとされている。しかしながら、道路管理者は、自らが管理する道路における自動車交通量の著しい増大等に伴い、その道路周辺の県境が自動車排出ガスや騒音等により著しく劣悪なものとなり、これにより周辺住民に対し生活妨害ないし健康被害が生じている場合又はそのおそれがある場合には、このような被害等の発生を防止ないし回避に努めるべき責務を負うことは当然のことであり、現行法上、道路管理者が発生源対策、交通規制等に関する規制権限を有しないとしても、等しく、環境への負荷を低減し環境を保全するための施策を実施すべき責務(環境基本法 6 条、7 条参照)を有するこれらの規制権限を有する行政機関との間で、前記問題解決のための緊密な協議を行い、これらの行政機関と連携し、協力して、道路環境を改善するための総合的かつ有効な施策を実施すべき責務があるというべきである。

また、道路管理者は、その管理する道路の供用の全部又は一部の廃止をする権限のほか、道路網の整備、道路構造の改良、沿道対策等の種々の施策を実施する権限を有しており、その権限の範囲内で、問題とされている当該道路について、どのような施策を実施するのが最も適切かつ有効であるかについては、道路管理者において、政策的見地ないし専門的見地から、判断すべき事柄である。

道路管理者が幹線道路沿道の環境改善のために採り得る方策には、多種多様なものがあり得るのであって、これらの方策の中には、その実施に多額の費用を必要とするもの、周辺住民等の協力が得にくいもの等、その実施に相当の困難を伴うものもあるであろうが、これらの方策を含む道路環境整備に関する施策の実施による道路周辺の環境の改善が、本件各対象道路について、およそ不可能であったとはいえないのであって、周辺住民に自動車排出ガスによる健康被害が生じているとの現状を踏まえれば、その実施の上での困難さを理由に、結果(健康被害)の回避可能性がなかったとして、その賠償責任を免れることはできない。

第 4 被告国、被告都及び被告公団の共同不法行為の成否について

1 設置・管理者の異なる二つの幹線道路による健康被害

本件各対象患者のうち 4 名の者については、設置・管理者の異なる二つの幹線道路(本件各対象道路、国道 4 号と都道新荒川堤防線、国道 6 号と都道千住小松川葛西沖線、都道音羽池袋線と首都高速 5 号線、国道 254 号と都道白山祝田田町線)を煙源とする自動車排出ガスの影響を受け、気管支ぜん息を発症し、又はその症状が増悪したものであ

る。

2 本件各対象道路の供用における客観的関連共同性の有無

前記4名の者の各居住地付近における本件各対象道路の供用の状況は、場所的に極めて近接している二つの道路が、居住地のすぐ近くで交差し、又は二階建て構造となっており、両道路を煙源とする自動車排出ガスは、渾然一体となって前記4名の居住地の沿道地域に影響を及ぼしていること、また、国道、都道及び首都高速道路の設置、管理及び費用負担の仕組み、相互の密接な関係等を考慮すると、前記4名の者の居住地付近における二つの道路の供用関連の瑕疵には一体性があり、客観的な関連共同性があるものと認めるのが相当であり、「共同行為」と評価すべきである。前記4名の者の居住地付近における二つの道路の供用は、いずれの場合も共同不法行為に該当するから、各道路管理者は、それぞれ二つの道路の供用により生じた損害の全額を、連帯して賠償すべきである。

第5 被告白聰車メーカーらの責任の有無について

1 被告自動車メーカーらの社会的責務

自動車が、概して、走行等の際に騒音を発生させ、ガソリン、軽油等の化石燃料を用いるために人の健康に有害な自動車排出ガスを排出するものであり、とりわけ、多数の自動車が集積する本件地域のような大都市地域の幹線道路においては、その沿道地域等の周辺の環境に多大の負荷を生じさせるものであることから、被告自動車メーカーらにおいては、できる限り、環境への負荷の少ない自動車を製造、販売し、環境への負荷の低減に資するように努めるべき責務が存するものというべきである(環境基本法8条3項参照)。

すなわち、被告自動車メーカーらには、それぞれ、大量に製造、販売する自動車から排出される自動車排出ガス中の有害物質について、量大限かつ不断の企業努力を尽くして、できる限り早期に、これを低減するための技術開発を行い、かつ、開発された新技術を取り入れた自動車を製造、販売すべき社会的責務があると解するのが相当である。

2 被告自動車メーカーらの過失責任について

(1) 結果回避義務違反の有無の判断基準

民法709条の過失とは、結果の発生が、その者に課される予見義務を前提とすれば予見可能であったにもかかわらず、その者が結果(損害)の発生を回避すべき措置を採らなかったこと、すなわち、予見可能な結果に対する結果回避義務違反をいうものである。被告自動車メーカーらの行為について、結果回避義務に違反したか否かを判断する場合には、結果回避義務に違反したと主張されている被告自動車メーカーらの行為の性質及びこれにより結果が発生する蓋然性の程度、危険の大きさ(権利侵害の蓋然性の程度)、当該行為により侵害される利益の性質、内容(被侵害利益の重大性の程度)、当該結果回避義務を被告自動車メーカーらに課すことによって被告自動車メーカーら及び社会が被る不利益の内容、程度等を比較考量し、これらを総合的に考慮して、当該具体的な状況の下において、被告自動車メーカーらに対し当該結果回避義務を課することが相当であるか否か又は被告自動車メーカーらの行為を当該結果回避義務に違反したものと評価すべきか否かという見地から判断すべきである。

(2) 当該行為の性質及び結果発生の蓋然性の程度(権利侵害の蓋然性の程度)について

被告自動車メーカーらの自動車の製造、販売行為は、社会的に有用な製造物を提供する行為である反面、自動車排出ガスに係る十分な防止装置を装備しない自動車を大量に製造、販売し、流通に置いた場合には、当該自動車から排出される自動車排出ガスにより幹線道

路の沿道地域に居住する住民等に対し、健康被害(結果)をもたらす可能性がある行為であるが、この自動車の製造、販売行為による周辺住民の健康被害(結果)発生の一蓋然性に関しては、以下の諸点を考慮すべきである。

大気汚染防止法 19 条に基づき定められる自動車排出ガス量の許容限度の設定(自動車排出ガス規制・自動車単体規制)は、政府が国民の健康を保護するために定める環境基準を確保し、これを達成することを目標として行われるべきものであるが(環境基本法 16 条 4 項、21 条 1 項 1 号)、被告自動車メーカーらは、これまで、それぞれの技術開発により、各年度規制等を達成し、自動車排出ガス規制に係る規制値に適合した自動車を製造、販売してきたこと、我が国の自動車排出ガス規制は、概して、内燃機関等の専門家により構成される専門委員会が、毎年のように、各自動車メーカーからの公害防止技術の開発状況、将来の技術開発の見込み等についてのヒヤリングを行い、その結果と独自に収集した数々の情報とを検討した上で、将来の技術開発の可能性を予測し、将来実現の見込みのある技術開発を先取りして、これを規制に取り入れ、規制の内容を段階的に提言し、これに基づき規制が実施されてきたものであること、自動車交通量が著しく多く、大型車の混入率が相当高い幹線道路の沿道地域における自動車排出ガスと地域住民の気管支ぜん息の発症、増悪との間の因果関係が、一定の条件の下で肯認し得るのであるが、被告自動車メーカーらは、この結果発生の一直接の原因である当該幹線道路への自動車の集中、集積による自動車交通量の増大の点に関しては、何らの適切な回避措置を採ることができないこと、すなわち、被告自動車メーカーらが製造、販売した自動車については、販売した時点以後は、購入したユーザーの支配、管理下にあり、被告自動車メーカーらは、その走行を支配、管理する余地は全くなく、また、環境基準を達成するためには、許容限度の設定による自動車単体規制のみでは困難であり、自動車交通量の増加を抑制するための種々の自動車交通に関する施策(物流対策、人流対策、自動車交通流対策等)、道路構造及び沿道に関する施策や固定発生源についての施策を総合的に実施し、その根本にある大都市への過度の集中の問題に適切に対処する必要があるが、これらの施策や、その周辺地域に大気汚染が生じている幹線道路等についての対策の実施は、本来、被告国等の行政機関において行うべきものであって、被告自動車メーカーらがこれを行う余地はなく、その権限もないこと、被告自動車メーカーらが前記の結果を防止するために採り得る措置としては、自らが製造、販売する自動車から排出される自動車排出ガス中の有害物質(二酸化窒素、粒子状物質等)を、技術開発により、許容限度に係る規制値以下にすることはもとより、これをより一層低減すること以外にはないのであるが、被告自動車メーカーらが、このような技術開発による有害物質の一層の低減を実現したとしても、大都市地域の特定の幹線道路における自動車交通量が更に増大した場合には、当該道路の周辺環境においては、その低減効果は、いわば相殺されることとなり、自動車交通量の増大の程度が著しい場合には、当該道路の周辺住民は、より一層の大気汚染にさらされること等である。

(3) 当該行為により侵害される利益の性質、内容(被侵害利益の重大性の程度)について
本件においては、被告自動車メーカーらの行為により侵害される権利利益は、幹線道路の沿道地域住民(本件各対象患者)の生命、身体、健康の人格的利益であり、極めて重大なものであり、その被害は極めて深刻なものであることを、十分考慮すべきである。

(4) 当該結果回避義務が課されることにより被告自動車メーカーら及び社会が被る不利益の内容、程度について原告ら主張の各結果回避義務が被告自動車メーカーらに課される場合には、被告自動車メーカーらの事業活動である自動車の製造、販売行為が、その限度で制約を受けることとなるが、これにより被告自動車メーカーら及び社会が被る不利益の

内容、程度については、原告らの主張する個々の結果回避義務ごとに、慎重に検討されるべきである。

例えば、ガソリン車による代替が困難な大型のディーゼルトラック、バス等について、原告ら主張のガソリン車選択採用義務が課され、その製造、販売を自粛、中止すべきものとした場合には、これらの車両が果たしている物品、人員の大量輸送の機能を担う新型車両の供給がなくなり、使用過程にある旧型の大型ディーゼルトラック、バスや多数の中型、小型車両により、これを代替せざるを得なくなり、総量として、自動車排出ガスによる沿道地域の大气汚染の改善がみられるかは疑問である上、我が国の経済社会に相当の不利益を与えることとなる。

また、各種の自動車排出ガス低減技術のうち、当該時点においては、A技術の方がB技術よりもある有害物質についての削減効果が高い場合であっても、他の有害物質についてはB技術の方が削減効果が高いとき、又はB技術の方が種々の面で将来性のある技術であって、B技術についても将来の技術開発の進展により、A技術と同様又はそれ以上の削減が実現する相当程度の可能性があるときには、被告自動車メーカーらに対し、当該時点においてA技術の選択採用義務を課すことは、技術開発の可能性、進展の途を閉ざすこととなり、相当とはいえない。

3 DEP及び二酸化窒素による健康被害についての予見可能性について

(1) 大量の自動車の製造、販売を業とする被告自動車メーカーらは、それぞれが製造、販売する自動車から排出される自動車排出ガスによる人の健康への影響については、高度の注意義務(予見義務)が課されるものというべきである。

被告自動車メーカーらは、遅くとも、自動車排出ガスに含まれる二酸化窒素、浮遊粒子状物質についての環境基準や許容限度が定められるに至った昭和48年ころには、我が国の経済活動等の中心であり、膨大な数の自動車が集積し、集積する本件地域の幹線道路である本件各道路において、その自動車交通量の更なる増大に伴い、その沿道地域に自動車排出ガスによる局所的な大气汚染が発生する可能性が高いこと、その沿道地域に居住する住民等が、これに暴露することにより気管支ぜん息等の呼吸器疾患に罹患するおそれがあることについて、予見することが可能であったものと認められる。

(2) もっとも、自動車排出ガスへの暴露による結果(気管支ぜん息等の呼吸器疾患に罹患する等の健康被害)の発生に至るには、一定の幹線道路への自動車の集中、集積による局所的かつ深刻な大气汚染が沿道地域に発生することが不可欠であり、被告自動車メーカーらにおいて、このような事態が本件地域等の大都市地域の幹線道路の沿道地域において起こり得ることについての予測は、可能であったというべきであるが、他方、被告自動車メーカーらは、それぞれ独自に事業を行い、自動車の製造、販売活動を行っているのであって、生産量、販売量について企業間で調整等を行うことは困難である(法的にも問題がある。)上、被告自動車メーカーらは、販売した自動車の走行を支配、管理することはできず、本件地域等の大都市地域の幹線道路における自動車の集中、集積による自動車交通量の増大に関しても、何らの適切な回避措置を採ることができず、これを支配、管理する余地はないこと、また、気管支ぜん息の発症、増悪に関して、自動車排出ガスとの因果関係は認められるものの、そのうちのどの大气汚染物質に、どの程度の濃度で、どの程度の期間暴露した場合に発症、増悪に至るのか等の事実については、現在の医学的知見等においても、いまだ解明されていないこと等にかんがみると、被告自動車メーカーらが、それぞれ製造、販売する自動車について、各時点において許容限度を遵守することはもとより、それよりも一層の低減措置を講ずべきであるとして、どの様な又はどの程度までの自動車排出ガス

低減のための措置を講ずれば、結果の回避が可能であるのかについて、これを予見することは、極めて困難であったものといわざるを得ない。

4 原告ら主張のディーゼル車の製造、販売に係る結果回避義務違反の有無について

(1) ディーゼルエンジンには、ガソリンエンジンにはない長所(燃費がよいこと、ガソリンエンジンでは得られない数万馬力もの高出力が得られ、特に極低速回転の高負荷域でも十分なトルクを確保できること、耐久性に富むこと、二酸化炭素の排出量が少ないこと等)があり、特にガソリンエンジンにより代替することが困難な大型のトラックやバスについては、その社会的有用性等にかんがみれば、被告自動車メーカーらに対し、原告らの主張するガソリン車選択採用義務を課すことは相当ではない。

(2) ディーゼル車に対する自動車排出ガス規制が必ずしも十分ではない時期において、乗用車や小型のトラック等のガソリンエンジンを搭載可能な車種についてまでディーゼル化が進展したことは、環境保護の観点からみて、望ましいことではなかったものといわざるを得ない。

しかしながら、被告自動車メーカーらにおいて、乗用車や小型のトラック用の小型のディーゼルエンジンを開発し、これを実用化、製品化して、ディーゼルエンジンを搭載した乗用車や小型貨物車を製造、販売することについては、ディーゼルエンジンがガソリンエンジンにはない前記の特長を有するものであること、本件地域における自動車の集中、集積による本件各道路の自動車交通量の増大については、被告自動車メーカーらの支配、管理の及ばないところであり、また、このような自動車の集中、集積が著しい本件地域等の特定の一部地域を除けば、ディーゼル車に係る自動車排出ガスの許容限度規制を遵守している以上、その走行により沿道地域に被害が発生する相当程度の蓋然性があるとは認め難いこと、平成6年度の自動車からの窒素酸化物の排出総量に占めるディーゼル車の排出割合(約79%)を車種別にみると、ディーゼル乗用車(約4%)及びディーゼル小型貨物車(約6%)の占める割合は合計で約10%程度であり、粒子状物質の排出総量に占めるディーゼル車の排出割合(100%)を車種別にみると、ディーゼル乗用車(約10%)及びディーゼル小型貨物車(約10%)の占める割合は合計で約20%程度であり、道路沿道の大気汚染に関し、ディーゼルの乗用車及び小型貨物車からの大気汚染物質(窒素酸化物、粒子状物質)の排出による汚染への寄与の割合は、ガソリンエンジンへの代替が困難な大型トラックを含むディーゼル普通貨物車等に比べ、相当に少ないこと等が明らかであり、これらの諸点と前記の被告自動車メーカーらが結果回避措置を採る際の予見の困難さ等に照らすと、ディーゼルエンジンを搭載した乗用車及び小型貨物車につき、被告自動車メーカーらにおいて、ガソリンエンジンによる代替が可能であるとの一事をもって、その製造、販売を中止ないし自粛すべきまでの結果回避義務(ガソリン車選択採用義務)があると解することはできない。

5 その他の原告らの結果回避義務違反の主張について

原告らは、ディーゼル車及びガソリン車の製造、販売について、多種多様な結果回避義務違反を主張するが、いずれも採用することができない。

第6 損害額の算定等について

1 本件各対象患者が被った損害とその金銭的評価

気管支ぜん息の症状は、気管支の収縮による断続的な発作性の呼吸困難又は発作が頻発することによる慢性的な呼吸困難であり、気管支ぜん息に罹患した本件各対象患者は、発作により生存に不可欠な呼吸がほとんどできない状態に陥ることによる耐え難い肉体的、

精神的苦痛を受け、また、何時そのような発作が起きるかも知れないとの不安感、恐怖感を抱きながら生活をしており、病状のため、勤務先を辞めることを余儀なくされる等、その社会生活、日常生活に種々の深刻な影響を受けている。

本件各対象患者が被った損害の金銭的評価をするに際しては、本件各対象患者につき、気管支ぜん息の発症が本件各対象道路を煙源とする自動車排出ガスによるものであるか否か、気管支ぜん息の増悪が本件各対象道路を煙源とする自動車排出ガスによるものであるか否か、本件各対象道路を煙源とする自動車排出ガスにより気管支ぜん息を発症し又はその症状が増悪した時期からその影響が持続していると認められる時期までの期間の長短及びその期間中の本件各対象患者の症状の程度(重症度)、公健法等による給付を受領しているか否か等を主たる考慮事項とし、その他損害評価に関わる諸般の事情を考慮して、適正な損害額を算定すべきである。

2 アトピー素因(アレルギー体質)による減額の要否について

アトピー素因ないしアレルギー体質は、一定のアレルゲンに暴露したときに IgE 抗体を産生しやすく、感作が成立しやすい体質であるが、このようなアレルギー体質は、我が国の国民に相当の割合で存在するものであって、それ自体は疾患ではなく、アレルギー体質を有する者のうち、特に気道において感作しやすい体質を有する者が、一定の種類のアレルゲン(ハウスダスト、ダニ、カビ等、人により異なる。)に暴露することにより感作が成立し(感作成立には、平均して約 3 年の期間を要するとされている。)、再度アレルゲンに暴露等を行うことにより発作を起こし、発症に至るのであって、疾患に該当しないこのような体質(通常体質とは異なる身体的特徴)を、損害賠償の額を定めるに当たり斟酌することは、特段の事情が存しない限り、できないものというべきである。

また、現在判明しているアレルゲンは約 300 種類程度であり、現在、更に研究が行われていること、実際に行われている IgE 抗体値測定検査(RAST 検査)は、各種のアレルゲンのうちごく代表的な数種だけの検査をしているのが実情であること、したがって、気管支ぜん息の患者でアレルゲンが特定できない者(非アトピー型患者)であっても、将来、研究が進めば、当該患者についてのアレルゲンが新たに発見されることもあり得るし、また、現状でも、より網羅的なアレルゲン検査を行えば、当該患者についてのアレルゲンが確認されることもあり得ること、不十分なアレルゲン検査のため、アレルゲンが特定されていないとの判断から非アトピー型患者に分類されている患者もいるが、小児の 9 割以上、成人の場合も 7 割程度はアトピー型のぜん息であるとされていることが認められる。このような医学的知見及びアレルゲン検査の現状等を前提とすると、非アトピー型に分類されている患者とアトピー型に分類されている患者との間に、アトピー素因の有無を理由に損害額に差を設けることが、公平の理念に沿うものとはいえないのであって、この観点からも、アトピー素因といった一定の体質を、損害賠償の額を定めるに当たり斟酌することは相当ではない。

第 7 消滅時効の成否

1 本件において、本件認定患者らが、本訴提起の日(平成 8 年 5 月 31 日)より 3 年以上前に、本件損害の発生及びその加害者が...誰であるかを現実に認識していたとは認め難いので、被告らの消滅時効の主張は、採用することができない。

第 8 差止請求の当否について

1 原告らの本件差止請求は、原告らの居住地において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質(粒径 10 ミクロン以下のもの)について環境基準値(ただし、二酸化窒素については旧環境

基準値)を超える汚染となる排出をしてはならないことを求めるものである。このような差止請求が認容されるためには、差止めを求める原告らの人格権を侵害する違法行為が、将来においても継続され、又は反復されることが高度の蓋然性をもって予測し得る場合であることが必要であるが、それが、原告らの居住地における一定の数値(環境基準値等)を超える二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の排出の差止めを求めるものである以上、当該差止めの基準となる大気汚染物質濃度を超える大気汚染が生じた場合には、当該差止めを求める原告らの健康被害(気管支ぜん息の症状の増悪)が発生し、その人格権が侵害されることが、高度の蓋然性をもって予測し得ることが証明されなければならない。

2 原告らは、環境基準値等に係る数値をもって、本件差止めの基準値として主張するが、環境基準は、人の健康を保護する上で維持されることが望ましい基準」であって、その数値(汚染濃度)を超えた場合には気管支ぜん息等が発症し、又はその症状が増悪する等の健康被害が生ずるといふ、いわゆる閾値(いきち)として定められたものでないことは、前記のとおりであり、また、環境基準値程度の汚染濃度の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に一定期間暴露したことにより、本件各疾病が発症し、又はその症状が増悪する高度の蓋然性が存在するとは認め難いので、原告ら主張の本件差止めの基準値を採用することはできない。

3 前記のとおり、気管支ぜん息の発症、増悪に関わる物質については、自動車排出ガス中のDEPが関係している可能性が高いことが窺えるが、前記因果関係判断において重要な基礎資料の一つとした千葉大調査においては、各調査地域における浮遊粒子状物質ないしDEP、二酸化窒素の測定を行っていないことなど、現在の医学的知見、疫学的知見等の下では、自動車排出ガス中のDEPのみが気管支ぜん息の発症、増悪に関わる重要な因子であると断定することはできない。

千葉大調査における都市部の沿道部の測定結果としては、その調査地区内に在る2、3の自排局の測定結果しかなく、また、本件地域内においても、浮遊粒子状物質濃度を測定する自排局は数が少ないため、本件患者らの居住地付近に適切な自排局が見当たらないことが多く(しかも、PM_{2.5}以下の微小粒子、DEPは測定の対象とはされていない。)、その居住地付近の大気汚染濃度を認定する直接的な証拠が乏しい。

4 この種の差止請求は、将来発生し得る健康被害を防止するための訴訟類型として許容され得るものであるが、不確定な要因(大気汚染の状況の変化、自動車交通量の変化等)が介在する将来の被害発生の予防を目的とするものであること、また、被告らに対し、特定の汚染物質につき一定の基準値を超える汚染濃度となる排出の禁止を求めるものであることにかんがみると、差止めの基準値については、当該大気汚染物質につき、当該数値を超える汚染濃度の大気に一定期間暴露した場合には被害発生の高度の蓋然性があることについて、医学的知見、疫学的知見等から十分に裏付けられ、証明される必要がある。

しかるに、本件においては、自動車排出ガス中の特定の大気汚染物質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質等)について、一定の数値を超える汚染濃度が形成され、これに一定期間暴露した場合には、高度の蓋然性をもって気管支ぜん息の発症、増悪等の健康被害が発生するとの、信頼すべき知見の存在は認められず、本件において因果関係を肯認された本件各対象患者についても、一定期間の暴露が、気管支ぜん息の発症、増悪の原因となることが高度の蓋然性をもって予測し得る大気汚染物質の汚染濃度を認定することはできない。

したがって、原告らの本件差止請求は、その差止め基準となる大気汚染物質の汚染濃度を認定することができないから、結局、その理由がない。