

自動車排ガス被害と権利保護

——ドイツの現状と課題——

山 田 洋

一、はじめに

(1) 尼崎国道訴訟⁽¹⁾につづく名古屋南部大気汚染訴訟⁽²⁾の地裁判決の登場によって、わが国の自動車排ガス問題は、裁判所による汚染物質の排出差し止め命令という尋常でない段階を迎えることとなった。このうち、尼崎の訴訟においては、先の西淀川および川崎の大気汚染訴訟と同様、当初は企業と道路管理者の両方に対して訴訟が提起されながら、企業との和解が先行して成立し、道路に関する訴訟だけが残される結果となっている。このことは、わが国の大気汚染問題の焦点が、従来の二酸化硫黄を中心とした工場排煙から、自動車の排ガスによる汚染へと移行しつつあること、いいかえれば、前者に比して後者への対策が遅れていることを象徴するものといえる。こうした遅れの原因は、いう

までもなく、排ガス被害の削減のために、そもそも何をなすべきかについての決定的な方策が見出されないことにあるわけで、前記の両判決がいわゆる抽象的不作為請求の認容という救済方法を採用せざるをえなかったことも、このことの反映と見ることができよう。

しかし、道路法に沿道環境保護の観点が全く登場しないことにも象徴されるように、この問題に対して従来の道路法制が無頓着にすぎたことは、おそらく否定しがたいところであろう。沿道整備法⁽³⁾による極めて限られた地域における対応がなされている程度で、この問題に対処するための道路法制のシステムは不備であるといわざるをえない。もちろん、この問題に対しては、自動車自体の構造対策や交通規制など、さまざまな対応策を総合的に組み合わせることが不可欠であるが、道路法制の側からも、新たな法システムの開発が急がれよう。

(2) 自動車による排ガス被害の深刻化は、わが国だけではなく、多くの先進国（ところによっては開発途上国も）における共通の傾向であって、ドイツも例外ではない。近年までに工場などを原因とする大気汚染を劇的に減少させたとの自負のある一方で、自動車排ガスによる環境被害についての一般の関心は、年を追って高まりつつある。⁽⁶⁾二酸化窒素によるオゾン被害、有害物質による環境被害についての一般の関心は、年を追って高まりつつある。⁽⁶⁾二酸化窒素によるオゾン被害、有害物質による環境被害、酸性雨による森林被害、二酸化炭素による地球温暖化など、大気汚染に起因する環境被害の主たる原因として、自動車排ガスの問題が注目を集め、それに対する対策の強化が急がれているのである。⁽⁷⁾

しかし、一方では、周知のとおり、ドイツには、わが国以上に自動車への「思い入れ」の強い国情がある。⁽⁸⁾近年でも、政権交代時の連立交渉において、環境政党によるアウトバーンの速度制限やガソリンの大幅値上げなどの主張が挫折したことは、わが国においても報道されている。その結果、環境国家を志向するドイツにおいても、自動車公害対策に対する抵抗は、ことのほか厳しいということとなる。とりわけ、排ガスについては、わが国におけるのと同様、

それと健康被害などとの因果関係について一致した理解があるわけでもないだけに、その規制には、一層の困難が伴う。⁽⁹⁾ その結果、これに対応するための法的な制度の整備は、自動車騒音問題に比べても大きく立ち遅れてきた。そして、道路をめぐる訴訟の極めて多い国でありながら、沿道住民などが訴訟の場で排ガスによる大気汚染被害を主張することは、従来は、むしろ希であったといふべきである。⁽¹⁰⁾

(3) もっとも、ドイツにおいて、自動車排ガス問題に固有の法制度の整備は遅れていたといっても、わが国と異なり、沿道住民などが排ガス被害からの救済、たとえば道路の供用の差し止めや排ガス対策の実施、交通制限、損失の補償など、を請求するための一般的な手続法的あるいは実体法的な枠組自体が存在しなかったわけではない。しかし、これが排ガス問題に対応するための枠組でなかったために、實際上、極めて使い勝手が悪く、使われる例も少なかったわけである。しかし、この問題に対する近年の関心の高まりを反映して、ドイツにおいても、これに対応する新しい動きが現れつつある。また、少しずつではあるが、排ガス被害を主張する沿道住民による裁判例も散見されるようになってきた。

以下、本稿においては、ドイツにおける自動車排ガス問題に対応する道路法制の動向について、先行している騒音対策との比較などを交えながら、その概略を紹介していくことにしたい。なお、動き出したばかりの法分野であり、流動的な要素も少なくないが、今後の展開を占う意味からも、現時点での基本的な枠組を整理しておくこととする。同様の問題に直面するわが国の法制度を考える上でも、一定の示唆を得ることができるかもしれない。

二、制度的な枠組

(1) 自動車排ガス問題についての法的制度の整備が遅れていたとはいっても、ドイツにおいては、沿道住民などが排ガス被害からの救済、たとえば道路の供用自体の差止めや排ガス対策の実施、交通管制の措置、あるいは補償の支払などを請求するための法的な枠組自体は、従来から、比較的、はっきりしている。まず、沿道住民などが排気ガス被害を含めた道路の設置や管理の違法性を主張するための制度的な枠組を概観しておこう。

わが国でも広く紹介されているので詳細は省略するが、ドイツにおける道路の多くは、いわゆる計画確定手続 (Planfeststellungsverfahren) を経て、その建設が行政行為たる計画確定決定により決定されることとなる (行政手続法七二条以下、遠距離道路法一七条以下など)⁽¹¹⁾。さらに、道路一般の供用は、「供用開始決定 (Widmung)」によって、公権的に決定される仕組みでもある (遠距離道路法二条など)⁽¹²⁾。その結果、道路をめぐる法律関係は、それによるイムシオンの問題 (工事騒音なども同様) も含めて、すべて公法関係として一元的に把握されることとなる⁽¹³⁾。

そして、後にも触れるように、この決定においては、環境問題などに配慮したコース選定などが求められることは当然として、第三者の権利に対する不利益を避けるための保護措置 (Schutzvorkehrung ⁽¹⁴⁾ あるいは Schutzauflage) ⁽¹⁵⁾、それが不適当なときは補償の支払が負担として命ぜられることが明文化されている (行政手続法七四条二項など)。一般論としての理論構成については、いわゆる公法上の結果除去請求権を想定するなど、さまざまな根拠が考えられるものの、結局のところ、現行法上は、この規定が道路によるイムシオンについて沿道住民などが救済を求める法的な枠組を与えていることとなる。要するに、一定限度を越えた重大なイムシオンにもかかわらず公益性ゆえに事

業が実施されるときは、原則として、保護措置もしくは補償が命じられるべきこととなるのである。その結果、道路の設置によりイムシオンを被る沿道住民は、計画確定手続において異議を申し立て、こうした措置や補償あるいは計画の中止などを求めることができるし、これが決定において認められなかった場合には、それに対する訴訟を提起することによって、これを請求できることとなるわけである。

(2) 先に述べたように、こうした沿道住民などと道路との関係は公法関係として把握されているから、ここでの訴訟は、計画確定決定をめぐる訴訟に一元化され、行政裁判所の管轄に属することとなる。具体的には、計画確定決定に対する取消訴訟および保護措置などの負担の付加を求める義務付け訴訟が考えられることとなるが、現実には、前者の訴訟に後者が予備的に付加されるのが通例のようである。ちなみに、近年の行政手続法の改正により、計画の変更や保護措置の実施によっては救済が不可能な場合にのみ、計画確定決定自体の取消しがなされうることが明文化されている（行政手続法七五条一a項⁽¹⁶⁾）。

ここで請求される保護措置としては、騒音対策⁽¹⁷⁾でいえば、防音壁の設置などの「積極的措置」だけでなく、沿道住居の防音工事などの「消極的措置」を含む。もちろん、このような建築に係わる措置に限らず、使用方法の制限といった措置なども、広く含まれることとなるが、道路の交通制限については、後述する。そして、こうした保護措置が費用などとの関係から不適当であるときは、補償が請求できることになる。ここでの補償の請求については、その法的性格に関して多くの議論があるが、結局のところは、所有権の社会的拘束による特別犠牲への補償と解され、土地収用による損失補償（基本法上、通常裁判所の管轄とされる）とは区別されて、行政裁判所の管轄に属することで、争いはない。⁽¹⁸⁾

(3) ドイツの道路については、計画確定手続によるもののほか、市街地の道路については、建築法典所定の地区詳

細計画 (Bebauungsplan) によって地区の建築計画とともに決定されるものがある (建築法典二一九条以下など)⁽¹⁹⁾。この場合にも、イムミシオンに対する沿道住民の権利保護手続の大枠に関しては、基本的に変わりはない。ただし、保護措置や補償については、建設法典には明文の規定がないため、一般には、いわゆる結果除去請求権などの一般法理によって解決すべきこととなり、理論的には、やや複雑な議論が必要になりそうである。⁽²⁰⁾ なお、この地区詳細計画は、ドイツにおいては、市町村 (Gemeinde) の条例という形式で定められることとなっているため、これを争う場合の訴訟形式は、いわゆる規範審査訴訟 (Normenkontrolle) ということとなる。⁽²¹⁾ ちなみに、この場合は、補償は、いわゆる「収用的侵害 (enteignende Eingriff)」への補償として、通常裁判所に請求すべきこととされる。⁽²²⁾

最後に、イムミシオン防止のための交通規制については、理論的には、計画確定決定の中で保護措置として決定することも不可能ではないとされるが、通常、これとは別に道路交通法四五条に基づき交通官庁 (州法の定めによる) によって決定される。⁽²³⁾ 同条は、とりわけ、排ガス被害からの住民の保護のための交通規制権限についても、明文の根拠を与えている。また、沿道住民がこれを請求する場合にも、道路の設置の前後を問わず、計画確定制度とは切り離して、同庁に対して道路交通法を根拠に義務付け訴訟によって請求するのが通例であるといわれる。ただし、この交通規制権限については、警察法としての性格から、従来は、かなり危険が具体化しない限り実施できないと解される傾向があった。⁽²⁴⁾

三、実体法的な要件

- (1) 道路によるイムミシオンに対する沿道住民の救済の法的枠組は、道路法制の側からみれば、以上のようになる

が、道路の騒音については、一九七四年の制定時からイムシオン防止法四一条以下によって、特別の規制がなされている。⁽²⁵⁾ すなわち、四一条は、その新設や大改修に際して技術的に可能な騒音回避措置を取るべきことを義務付けており、さらに、四二条は、それでも、騒音が限界値を超えれば、補償をすべき旨を規定している。そして、四三条は、法規命令によって騒音の限界値 (Grenzwert) を定めることを連邦政府に委任しており、すでに命令も制定されている (第一六施行命令)。⁽²⁶⁾ たとえば、住宅地については、昼間で五九デシベル、夜間で四九デシベルが限界値とされており、これを超えれば、保護措置または補償がなされることとなる。したがって、道路騒音については、これらが沿道住民が救済を求める際の直接的な実体法上の根拠条文となる。計画確定手続による道路については、結局のところ、これらの規制が前節でみた計画確定手続における保護措置や補償の規定の特別規定として組み込まれることとなり、⁽²⁷⁾ 計画確定決定の中で、イムシオン防止法による保護措置や補償が決定されることとなる。一方、前述のように保護措置や補償に関する明文規定を欠く地区詳細計画による道路についても、結果除去請求権といった一般原則を持ち出すまでもなく、この法律を根拠にして、保護措置や補償が請求できることとなるわけである。⁽²⁸⁾

これに対して、自動車排ガスについては、イムシオン防止法にも、その他の道路関係法にも、道路の設置等においてこれを回避すべきことを義務付ける明文規定はない。しかし、従来の制度においても、道路の設置に際しては、排ガスの回避措置をとるべき義務が認められなかったわけではないし、これを沿道住民などが請求する実体的な根拠が存在しなかったわけでもない。

(2) すなわち、計画確定手続 (地区詳細計画も同様) については、当然のこととして、計画裁量に対する制約原理として、「較量原則 (Abwägungsgebot)」が妥当し、⁽²⁹⁾ そこでは当該事業に係わる全ての利害が考慮されなければならない (遠距離道路法二七条一項、建築法典一条六項など)。とりわけ、環境への配慮については、現在では明文の

規定があるが（遠距離道路法一七条一項二文、建築法典一a条など）、こうした規定を待つまでもなく、較量の要素となることは当然である。いうまでもなく、道路によるイムミシオンの問題も、考慮すべき環境上の利害の一つとなるから、これを無視あるいは不当に軽視した決定は、較量に瑕疵があるものとして、違法とされる。したがって、道路新設によって予想される排ガス被害を主張する沿道住民としては、較量原則違反を媒介として決定の違法を主張して、決定の取消し・保護措置・補償を求めることができることとなる。

とりわけ、一九九〇年にECの指令に基づいて制定された環境影響評価法⁽³⁰⁾は、いうまでもなく道路の設置などについても、事前の環境影響評価（Umweltverträglichkeitsprüfung）の実施を命じており、その評価対象としては、排ガスの問題なども含まれることとなる。そして、この評価の結果は、計画確定決定などにおいて考慮されなければならないこととされている（同法一二条⁽³¹⁾）。道路の設置などにおいて、排ガス問題などへの十分な考慮を欠くとされることは、較量原則一般への違反のみならず、同法への違反とも評価されることとなる。もっとも、環境影響評価の結果も、前記の較量の一要素として考慮にいれられるに過ぎないとされているから、その意味では、この制度の法制化は、計画確定決定に新たな実体法的要件を加えるものではないともいえる⁽³²⁾。

さらに、イムミシオン防止法五〇条は、計画一般の策定について、住宅地などへの環境侵害を「可能な限り」回避するように土地利用を調整すべき旨を定めている（いわゆる分離原則⁽³³⁾）。これによって、道路については、住宅地への騒音や排ガスの影響をできる限り避けるようなコース設定が求められることとなる。通常、この条文は、前記の較量において、いわゆる「最適化要請（Optimierungsgebot）」⁽³⁴⁾として機能するものと説明される。この要請とくに分離原則の法的意味については、なお争いがあるが、一般的には、較量の中で、環境利益を他の較量要素に最大限まで優先すべきこと、いいえれば、特別の事情がなければ環境利益を他の要素に優先させるべきこと、を意味するもの

と解されている。道路の排ガスの回避についても、この原則が当然に影響を与えることとなるため、コース設定において、これについての「可能な限り」の配慮が求められることとなるわけであり、沿道住民としても、これについて一較量要素以上の対応を求めうるとも解されることとなる⁽³⁵⁾。

(3) 結局、現行のドイツにおける法制度は、以下のように整理することができる。まず、道路騒音については、計画確定手続によるか地区詳細計画によるかを問わず、イムシオン防止法によって、まず、可能な限り、住宅への影響を低減するようなコース設定が求められる。その結果として決定されたコースにおいて、限界値を超える騒音が生ずる場合には、これを低減する保護措置が必要とされる。それでも、限界値をクリアーできない場合には、金銭による補償がなされることとなるわけである。なお、この保護措置と補償の要請は、較量において他の要素との関係によって相対化されることのない「計画基本原則 (Planungsleitsatz)」であるとされるから、⁽³⁶⁾ 限界値を超えている限りは、必ず保護措置もしくは補償がなされなければならないこととなる。ちなみに、ここでも、較量原則自体は妥当することになるから、限界値以下でも、それが容易に実現できるのであれば、保護措置による騒音の低減が命じられる余地はある⁽³⁷⁾。このように、この分野については、イムシオン防止法によって、ほぼ完結した法的対応がなされていることとなる。

これに対して、排ガスについては、イムシオン防止法は、分離原則のみが適用となるから、道路のコース設定において、これに関する住宅地への最大限の配慮が必要となることは同様である。しかし、限界値の設定およびこれを超えた場合の保護措置および補償の規定は適用されない。もっとも、計画確定手続による道路については、行政手続法などを根拠として保護措置や補償を請求することができるわけであるが、これについての特段の要件が法定されているわけではない。したがって、そこでは、保護措置や補償の必要性の有無や程度については、個別のケース毎に総

合理的な比較較量の中で決せられることとなるわけである。⁽³⁸⁾ただし、この較量においては、排ガスへの配慮は、較量の一要素以上の意味は持たない。さらに、明文規定を欠く地区詳細計画による道路については、保護措置や補償の請求は、結果除去請求権や収用的侵害への補償といった一般法理から導くほかないこととなり、その請求は、實際上、困難となる。やはり、道路騒音に対する対応に比べると、この分野での住民の保護が手薄であるとの評価は免れない。

四、既存の道路についての請求

(1) 以上で見てきたように、ドイツの現行法においては、道路の新設あるいは大改修によって沿道住民にイムシオンが生じた場合については、その救済について、一応の法的枠組が存在するといえる。騒音については、限界値の程度の問題が残るのは当然としても、制度的には完結した対応がなされているといえそうであるし、排ガスについても、明確な基準を欠くとはいえず、それなりの手がかりは存在する。しかし、既設の道路における交通量の増大などによるイムシオンについては、騒音についてさえ、ほとんど対応がなされていないのが現状である。

すなわち、イムシオン防止法については、五〇条の分離原則が計画策定時の問題であるのは当然としても、四一条以下の交通騒音対策の規定についても、道路等の「新設または大改修」についてしか適用されず、第一六施行命令による限界値も既設道路には適用されない。したがって、既設の道路については、たとえ、この限界値を超える騒音が測定されているとしても、同法を根拠として保護措置や補償を請求することはできないこととなる。いわゆる「改善義務 (Sanierungsgebot)」は、認められないのである。⁽³⁹⁾

この既設道路の騒音への法的対応については、一九七四年の立法当初から問題とされ、連邦政府も早くから検討を

始めていた。⁽⁴⁰⁾そして、四三条の委任に基づく新設道路に関する限界値の命令化にかえて、新設と既設両方の道路について騒音の限界値を定めるとともに、これを超える場合には保護措置または補償の請求権を認めるという「交通騒音防止法」を新たに制定することとし、一九七八年には、法案が議会に提出されている。⁽⁴¹⁾しかし、この法案は、過度の財政負担を憂慮する州政府などを背景とする参議院の反対によって、一九八〇年に廃案となる。以後、こうした既設道路の騒音対策の立法化は断念されることとなり、一九九〇年、ようやく新設道路についての限界値を定める現行命令が策定されたという経緯がある。現在まで、既設道路に関しては、騒音対策についても、内部的ガイドライン⁽⁴²⁾にしたがって、任意的に実施されているに過ぎない。ちなみに、これによる既設道路についての住宅地の騒音基準は、昼間七〇デシベル、夜間六〇デシベルであるから、新設道路についての限界値より一〇デシベルほど高いこととなる。

(2) ただし、計画確定手続によって設置された道路については、それが供用された後でも、それによるイムミシオン⁽⁴³⁾について保護措置や補償を請求する余地はある。すなわち、先に触れたように、計画確定決定に対する訴訟は、それに対する取消訴訟や保護措置を求める義務付け訴訟に集約され、それが不可争性が生じた後は、施設の供用差止めなどを求める訴訟はすべて排除されることとされているが、その後には計画時には予見できなかった (nicht voraussehbar) 影響が第三者の権利に生じた場合には、関係者は、保護措置の実施もしくは補償を求めることができることとされているのである (行政手続法七五条二項)。したがって、たとえば、道路完成後の予想外の交通量の増大によって騒音や大気汚染が悪化したといった場合には、この規定を根拠として、住民は保護措置や補償を求めることができることとなる。⁽⁴³⁾

もちろん、これによる既設道路におけるイムミシオンへの対応には、限界がある。最大の難点は、いうまでもなく、その適用を受ける道路が極めて限定されていることである。近年に設置されたものでも地区詳細計画による道路に適

用がないのはともかく、計画確定手続の法制化以前に設置された道路には、この制度は適用できない⁽⁴⁴⁾。もっとも、道路についての計画確定手続の歴史は、一九七六年の行政手続法の制定に始まるわけではなく、連邦道路については、一九三三年まで遡ることができる。しかし、この事後的な保護措置や補償の請求という制度が遠距離道路法に取り入れられたのは一九七四年に過ぎない。その結果、それ以前に計画確定手続が実施された道路については、計画確定手続による道路であっても、この制度は適用できないこととなり、現在の時点では、その適用を受ける道路は、それ程多くないこととなる。もっとも、計画確定手続による道路整備が続いている以上、今後は、その適用を受ける道路は増えていくとも考えられる。しかし、この請求は、事業完成から三〇年（被害を知ってから三年）に限定されているため（七五条三項）、数年後には、逆に期限切れとなる道路も出てくることとなるわけで、既設道路一般への対応というには、程遠い制度といえる⁽⁴⁵⁾。さらに、適用される道路についても、騒音についてすら限界値が存在しないわけであるから、どのような場合に保護措置や補償が請求できるかは、はなはだしく不明確であることとなる。

(3) 結局、現行の規定においては、騒音と大気汚染とを問わず、既設道路によるイムミッションに対する沿道住民の救済については、特段の対応がなされているわけではない。ここでは、保護措置や補償の請求は、結果除去請求権といった一般法理に根拠を求めるほかにないこととなり、重大な侵害がある場合には、これを認めるべきであるとする学説も存在する⁽⁴⁶⁾。公法上のイムミッションに対する結果除去請求権や損失補償（収用的侵害への補償）請求権の根拠や範囲については、一般論としては、古くから多くの議論があり、必ずしも定説はなく、ここで詳細をみる用意はない。しかし、少なくとも、それが存在すること自体には異論は見あたらないようであるが、いずれにしろ、かなり被害が顕在化していることが要件となりそうである。

ともあれ、計画確定手続やイムミッション防止法による救済制度は、こうした一般法理による救済を強化するために

制度化されたわけであるから、一般法理による救済は、実定制度による救済に比べて、現実には、そのハードルが相当に高くならざるを得ないこととなる。道路騒音については、通常裁判所が収用的侵害 (enteignende Eingriff) として補償を認めた例が少なくないわけであるが、イムミッション防止法の適用外で補償が認められるためには、住宅地で昼間七〇から七五デシベル、夜間六〇から六五デシベルを超える必要があるといわれ、法定の限界値より相当に高い⁽⁵⁰⁾。その結果、こうした一般法理によらざるをえない既設道路についての騒音への対応については、新設道路の場合の取扱とのアンバランスが余りにも目立ち過ぎることとなる。いわんや、被害の立証の難しい排ガスによる大気汚染については、こうした一般法理により救済を求めることは、事実上、極めて難しいこととなる。結局、既設道路による排ガス被害から救済を求めるために住民が採りうる手段としては、道路交通法や次にみるイムミッション防止法による交通規制を求めることが最も現実的ということになる。財政の制約があるとはいえ、立法の欠陥として、批判が多いのも無理からぬところといえよう⁽⁵¹⁾。

五、基準値の設定

(1) 以上、概観してきたように、ドイツにおいては、沿道住民が道路の排ガス被害からの救済を求めるための法的枠組は、少なくとも新設道路については、実体的にも手続法的にも、それなりに明確になっているといえるし、既設道路についても、その途がないわけではない。それにもかかわらず、従来、こうした救済が現実認められた例が少なく、そもそも訴訟が提起されることすら希有であったことの理由は、いうまでもなく、道路の排ガスに関するイムミッションを評価する基準が存在しなかったことにある⁽⁵²⁾。すなわち、どの程度の排ガスが予想される場合に保護措置

や補償をなすことが義務となり、どの程度で較量要素としての考慮の対象となり、どの程度以下で無視しうるかという基準が存在しなかったのである。このため、もし、沿道住民が排ガスについての救済を求めようとすれば、被害の重大性（あるいは、その可能性）の個別的立証を迫られることとなり、騒音を問題とするほうがはるかに楽ということとなる。たびたび触れたように、道路騒音については、新設道路に限られるとはいえず、第一六施行命令によって限界値が定められており、これを越える騒音については、原則として、保護措置もしくは補償が必要とされるからである。⁽⁵³⁾ その結果、道路環境訴訟においては、もっぱら騒音問題の主張が前面に押し出され、その陰に排ガス問題は埋没していたと考えられるのである。

しかし、いうまでもなく、騒音と大気汚染のいずれにしても、その限界値の設定には、技術的にも政治的にも、極めて大きな困難が伴う。どちらかといえば技術的には簡単なはずの騒音の限界値についてすら、一九七四年のイムシオン防止法の制定から一九九〇年の第一六施行命令の制定まで、じつに一五年を要している。⁽⁵⁴⁾ この間、既設道路への対応を含む交通騒音防止法の制定が挫折したのも、いうまでもなく限界値についての合意ができなかったからである。被害との因果関係も未解明で、測定方法も複雑な排ガスによる大気汚染については、その限界値の設定がはるかに困難となることは明らかであり、⁽⁵⁵⁾ そのことが本格的な法規制の遅れの大きな原因となってきたのである。

もちろん、大気汚染一般についてのイムシオン限界値は、以前から定められていたが（いわゆる「Tairuft」など）、⁽⁵⁶⁾ 道路によるイムシオンは対象外とされてきた。しかし、一九九三年に制定されたイムシオン防止法第二二施行命令⁽⁵⁷⁾によって設定された二酸化硫黄や二酸化窒素などの限界値は、少なくとも理論的には道路などにも適用されないわけではない。しかも、これは、ECの指令⁽⁵⁸⁾をうけて設定されたものだけに、強い拘束力を持つものとされ、⁽⁵⁹⁾ 道路について、これを越えるイムシオンをもたらず場合は、保護措置もしくは補償を欠く計画確定決定は、（較量によ

って相対化される余地なく）違法と評価されるとする見解も登場することとなった。⁽⁶⁰⁾しかし、この基準は、本来は工場などを対象としており、道路からの排ガスを想定して定められたものでないだけに、それを評価するための基準としては、使い勝手がよくないのが現実であった。⁽⁶¹⁾

(2) ところで、先に触れたように、交通規制については、環境保全の見地からも道路交通法四五条による規制が可能とされるが、とくに排ガスによる大気汚染については、規制発動の基準があったわけではない。そして、この規定は、先にも触れたとおり、本来は伝統的な警察規制と理解され、危険がかなり具体化していることが発動の要件であると解されてきた。したがって、そのままでは、通常の排ガス対策としては発動しにくい性格のものであり、もっぱら交通騒音を念頭において運用されていたようである。⁽⁶²⁾ただし、スモッグ対策の交通規制については、イミシオン防止法に、当初から冬スモッグ（ロンドン型スモッグ）対策のための規定（四〇条一項）があり、一九九五年には夏スモッグ（ロスアンゼルス型スモッグ・光化学スモッグ）対策の規定（四一aからe条）も挿入されている。現実には、これによって広範な交通規制が実施された例もある。⁽⁶⁴⁾しかし、もちろん、これらの規定は、沿道住民保護のための恒常的な交通規制を制度化したものではない。

しかし、一般的な排ガス対策としての交通規制については、一九九〇年、同法四〇条二項が新設された。⁽⁶⁵⁾すなわち、大気汚染による環境被害を減らすために必要と認めるときは、道路交通官庁は、イミシオン担当官庁の求めによって一定の道路や地域の自動車交通を制限することができることとされたのである。また、連邦政府は、この規制の発動を検討すべき基準値（Konzentrationswert）などを法規命令で定めることとされている。

さて、この制度により一定の基準が定められることによって、排ガス対策のための交通規制についても、従来の道路交通法による要件よりも低いレベルでの規制が可能となるはずであった。ところが、この規定によって命じられた

規制基準となる命令の制定は、産業界などの反対によって難航⁽⁶⁶⁾し、六年後の一九九六年末になって、ようやく同法第三三施行命令⁽⁶⁷⁾として実現することとなった。これによって、排ガスによる二酸化窒素、ベンゼン、煤塵(RC3)について、交通規制の検討を開始すべきイムシオンの基準値が設定されることとなったのである。ちなみに、一九九八年七月以降の基準値は、二酸化窒素については一六〇マイクログラム、ベンゼンについては一〇マイクログラム、煤塵については八マイクログラム(いずれも一立方メートルあたり)である。⁽⁶⁸⁾

(3) この施行命令は、あくまで交通規制の実施を検討すべき基準値を設定したのみで、これを越えると当然に交通規制が実施されることとなるわけではない。いわんや、道路の設置や管理において、これを越えてはならないとする限界値を設定するものではない。この「検討開始の基準値」という発想自体がドイツにおいても新しいものであって、その法的な意味については、なお議論の蓄積がなく、いかなる機能を果たすことになるのかについては、今後の議論の展開に待たなければならない。⁽⁶⁹⁾そもそも、この基準値が高すぎることや手続が複雑にすぎることなどのために、この規制自体が有効に機能するか否かについてさえ、疑問が呈されている状況である。⁽⁷⁰⁾

しかし、これによって、道路の排ガスによるイムシオンについて、初めて一応の基準が立法化された意味は小さくないものと思われる。⁽⁷¹⁾現に、管見の限りでも、近年、排ガス被害を理由として、計画確定決定の取消しが求められたり、交通規制の実施が請求されている下級審裁判例が散見される。これらにおいては、その正式の施行前であったにもかかわらず、草案段階での前記施行令が判断基準として用いられている。すなわち、予想されるイムシオンがこの基準に達しないことを理由として決定を違法ではないと判断したり、この基準を超えていることを理由として交通規制の検討を義務付けるといった判決が登場しているのである。

六、排ガス訴訟の動向

(1) いうまでもなく、この第三施行命令によって定められたイムミシオンの「基準値」は、交通規制の実施を検討することを本来の適用領域としている。さまざまな制度的な欠陥が指摘されているとはいえ、排ガス被害については、他に有効な救済手段がない以上、この基準値の設定によって、これを手がかりとして交通規制を求める訴訟が出てくることは、当然のなりゆきといえる。もちろん、基準値という性格上、これを超えていたとしても、道路交通官庁は、交通規制を実施する義務はないわけであるが、その検討を求めるという訴訟の可能性が出てくることとなるのである。この基準値設定が遅れたために、その間は、基準値設定前でもイムミシオン防止法による規制は可能か、とか、イムミシオン防止法の交通規制規定の制定後でも道路交通法による規制が可能か、といった複雑な問題が生じてしまったわけであるが、基準値の設定と前後して、目に付いたものだけでも、いくつかの下級審裁判例が登場している。

一例を挙げれば、ベルリン行政裁判所一九九五年六月一九日判決⁽¹³⁾は、沿道住民の騒音と排ガス対策のための交通規制の検討を求める訴えを認容している。原告は、イムミシオン防止法と道路交通法の両方を請求の根拠としているが、判決は、当時、前者の基準値となる第三施行命令が制定されていなかったため、後者のみを根拠としている。そして、すでに公表されていた基準値案について、これはより広範な地域の交通規制を検討するための基準として（高く）設定されたもので、個別の道路についての道路交通法による規制の基準とはならないとする。いいかえれば、個別の道路については、この基準値を下回るだけでは十分といえず、より低い濃度で交通規制を検討すべきであるとす

るのである。しかし、本件については、この基準値案さえも超えており、したがって交通規制を検討しなかったのは違法な裁量行使であるとするのである。そのほか、別の事件についてのベルリン高等行政裁判所一九九八年一月一八日判決⁽⁷⁴⁾も、道路交通法による交通制限を排ガス被害についての十分な検討なく拒否したことを違法としているが、こちらは第二三施行命令の基準値を基準とすべきであるとする。そのほか、ミュンスター高等行政裁判所一九九七年十二月二日判決⁽⁷⁵⁾も、道路交通法とイムミシオン防止法のいずれを根拠するとしても、前記の基準値が基準となるとしているが、これに沿った審査がなされているとして新たな検討の請求を却ている。ちなみに、これら二つの控訴審判決の原審は、いずれも排ガスを理由として請求を認めているようであり、こうした訴訟は、ほかにも少なからず存在するのかもしれない。⁽⁷⁶⁾

(2) 一方、この第二三施行命令による基準値は、本来の適用領域を離れて、計画確定手続による道路設置の際の基準、あるいは、その司法審査のとしても機能し始めている。たびたび触れたように、計画確定手続においては、従来から、較量原則を媒介とすることによって、騒音だけではなく、排ガスなどへの配慮も要求できるはずであった。しかし、道路騒音のおそれを理由として計画確定決定を争った裁判例がおびただしく存在する一方で、排ガス被害のおそれを理由とするものは極めて少なく、それも騒音に関する主張の「添え物」とされていた感もある。もちろん、こうした主張が認められた例も、ほとんど見出すことができない。道路による騒音と排ガス被害は、多くの場合、同時に発生するものであって、これまで見てきたように、後者を争うことに困難が伴うという法制度を考えれば、前記のような状況は、無理からぬことであつたといえよう。しかし、九〇年代にはいると、排ガス問題への関心の高まりを反映して、これを正面から争う訴訟も、しだいに増えてくる。⁽⁷⁷⁾さらに、第二三施行命令が制定されると、これによる基準値がここでも一つの基準として使われ始めているのである。

たとえば、マンハイム高等行政裁判所一九九五年二月一五日判決⁽⁷⁸⁾は、計画された連邦道路のトンネルについて、予定の排気設備が不十分であるために出入口付近に受忍しがたい排ガス被害をもたらすとして、その取消しまたは排気設備の設置などを求めたものである。この判決は、排気ガス訴訟に関する先例として引かれることが少なくないが、ベンゼンと煤塵について、制定前の第二三施行命令の基準値案を基準としてなされた決定を適法としている。また、同裁判所は、一九九六年三月二八日判決⁽⁷⁹⁾においても、連邦道路に関する計画確定決定について、同様に判示している。さらに、最近では、連邦行政裁判所一九九九年二月二六日判決⁽⁸⁰⁾がある。この事件は、旧東ドイツ地区の連邦アウトバーン建設のための計画確定決定に対して、地元ゲマインデなどを含む様々な原告が様々な違法を主張して出訴しているもので、いわばドイツの典型的な道路訴訟といえるが、ここでも、予定ルート付近に居住する原告が排ガスによる大気汚染のおそれがあるとして、較量義務違反を主張している。判決は、ベンゼンと煤塵について、これを下回れば健康に無害であるという科学的な閾値が提示できず、法的な限界値が存在しない以上、第二三施行命令の基準値を基準として援用することは問題ないとし、これを本件の予測は下回るとして、決定を適法としている（二酸化窒素については、第二二施行令を基準としている）。

この連邦行政裁判所判決の登場によって、計画確定決定についても、その排ガス被害については第二三施行命令の基準値を基準とするということで、ほぼ判断枠組が定まったといえよう。もっとも、まだ、これによって決定を違法とした事例は見あたらないので、この基準値にしたがった決定が適法であるとしても、これを超えれば直ちに違法と評価されることとなるのかは不明確である。さらに、補償との関係など、残された問題は山積している。今後の動向に注目したい。

七、むすび

(1) 以上、見てきたように、ドイツにおける現行の道路によるイムミシオンへの法的対応、とりわけ沿道住民の救済制度の欠陥は、まず、既設道路に関する特別の対応が騒音と排ガスのいずれについても不備であること、つぎに、新設道路に関しても排ガスについては特別の対応がなされておらず、計画確定手続の中で一較量要素として対応されるに過ぎないこと、の二点に集約されることとなる。こうした欠陥について、とりわけ近年は、批判が出てきていることについても、随所で触れた。そして、第三施行命令の登場など、少しずつではあるが、前進がみられることも、紹介してきたところである。さらに、こうした欠陥を根本的かつ包括的に改善しようという動きも芽生えつつある。

すでに、わが国でも紹介されているように、ドイツにおいては、九〇年代から、環境法の諸分野を一つの法典に集約して体系化しようという「環境法典(Umweltgesetzbuch)」の制定が目指されており、その作業も煮詰まりつつある。すでに、一九九七年には、連邦環境省の専門家委員会による法案が発表されているが、その四三三条以下が「交通イムミシオン」に充てられている。その基本的仕組みだけを紹介すると、まず、四三五条によって、道路などについて、人や環境に対してイムミシオンを生じさせないように「建設および運用(Bau und Betrieb)」されなければならぬという基本的義務が明らかにされる。もっとも、健康被害にいたらない不可避的なイムミシオンは、公益との較量によって許されることとなるが、こうした場合には、四三六条によって、建設許可(現行の計画確定決定など)において、保護措置あるいは補償が命じられることとなる。一方、既存の道路などからイムミシオンが生じた場合(リスク規制を含む)についても、四三七条によって、事後的な改善命令をなすことができるし、関係者は保

護措置や補償を請求できるものとされる。さらに、四四二条において、道路などの建設あるいは大改修さらには既設道路などについて、法規命令による限界値の設定などが求められているのである。

もし、こうした立法措置が本当になされれば、ドイツにおける道路イムシオン対策への法的対応は、ほぼ完了することとなる。もっとも、環境法典の立法化作業は、連邦と州との立法権限の調整の必要などを理由として、一九九九年夏の段階で、短期的には頓挫している。そもそも、騒音についての第一六施行命令制定に十年以上、排ガスについての第二三施行命令に五年を要した経緯を考えれば、ドイツにおいても、前記のような野心的な法的対策が近い将来に立法化できるとは考えにくい。しかし、先に触れたような訴訟の状況などを考えると、何らかの対応が必要なことについては否定できなくなっているとも思われ、環境法典案などを一つの努力目標として、議論が続いていくものと思われる。

(2) ドイツにおける交通イムシオンに対する救済制度は、これまで見てきたとおり、現状では、必ずしも分かりやすいものではない。これに対して、わが国は、もっぱら国家賠償と民事差止めの組み合わせで対応してきたわけで、極めてシンプルであるといえる。もちろん、この制度のシンプルさは、救済が容易に受けられることを意味するわけではない。ドイツの制度の分かりにくさは、騒音を中心として、さまざまな救済制度を付加してきたために生じたものであって、いわばプラス・アルファが多いということであろう。そもそも、もっとも基本的な受け皿として想定される収用的侵害としての補償をとってみても、わが国の国家賠償と異なり、社会的に受忍すべき限度を超えた侵害を受けることのみが要件となり、道路管理の違法性や過失などを問題にするものではないから、少なくとも理論的には、わが国の国家賠償よりはハードルが低いはずである。おそらく、この道路イムシオンに対する救済制度は、環境法の諸分野の中でも、両国の相違の最も大きい分野の一つであるといえよう。

もっとも、両国の救済制度に大きな差異があるとはいっても、実際に行われている道路イムミッション対策のための行政の施策にどれだけ差異があるかは別の問題であり、別途、慎重な検討を要する。そもそも、土地利用の全体的なあり方や人口の分布状況など、道路をとりまく社会的状況が大きく異なっていることは明らかであり、イムミッション対策についても、ドイツと同様の施策がわが国で採用できるとは考えにくい。たとえば、環境基準などについても、ドイツと同様のものをわが国に適用することなどは、素人の目にも、到底、無理であろうと思われる。しかし、近年の裁判の動きなどを考えると、裁判所の個別事例についての判断の積み重ねによる対応には限界がきていると言えよう。わが国においても、行政手続と裁判手続を一貫した道路イムミッションについてのバランスのと採れた救済制度を整備しておくことを考えるべき時期にきているように思われる。その際、やはり、ドイツのあり方は、一つのモデルとして視野にいられておくべきものであるといえよう。

- (1) 神戸地裁平成一二年一月三一日判決判時一七二六号二〇頁。同判決について、差止めの要件の観点から分析するものとして、新山一雄「行政法から見た抽象的差止めの意義」ジュリー一八一号五八頁。
- (2) 名古屋地裁平成一二年一月二七日判決判時一七四六号三頁。
- (3) 沿道整備法による規制につき、建設省道路局・都市局監修・改正沿道法の解説二頁など。ただし、同法も、騒音対策のみを目的としており、排ガス対策は、含まない。
- (4) こうした観点から、ドイツにおける市町村の交通計画について分析を試みたものとして、山田洋「道路環境と市町村交通計画」塩野宏先生古稀記念・行政法の発展と変革(下)九〇一頁。
- (5) この点について、Bender/Sparwasser/Engel, Umweltrecht, 4. Aufl. (2000), S. 352ff.
- (6) ドイツにおける自動車による排ガス被害の現状について、Hofmann, Der Schutz vor Immissionen des Verkehrs

(1997), S. 25ff.; Lühne, Beschränkungen und Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs zur Vermeidung der Luftbelastung (1998), S. 20 ff.; Friedrich, Die Verkehrsbedingten Gesundheits- und Umweltschaden und die volkswirtschaftlichen Folgekosten, in: Koch (Hrsg.), Rechtliche Instrumente einer dauerhaft umweltgerechten Verkehrspolitik (2000), S. 39ff. なお、筆者が、この問題について、以前、小論を発表したことがあるが、本稿は、これに大幅な加筆を加えたものである。山田洋「自動車排ガス被害と沿道住民の権利保護——ドイツの現況から——」成田頼明他編・行政の変容と公法の展望四三八頁。

(7) ドイツにおいては、排ガス問題が行政法学者によって論じられることは、ほとんどなかったといえる。80年代における例外的な業績として、Steiner, Die Beschränkung von Luftverunreinigungen an Strassen in der strassenrechtlichen Planfeststellung, in: Blümel (Hrsg.), Bedarfsplanung-Planfeststellung-Immissionsschutz (1988), S. 35ff. 環境騒音問題として、これに触れるものとして、Michler, Rechtsprobleme des Verkehrsmmissionsschutzes (1992), 209ff. 60年代には、後に触れるスモッグ規制についての論文がかなり登場する。たとえば、Schenke, Die Zulässigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen, WiVerw 1993, S. 145ff. また、本格的なモノクランプとして、前注のものが最初である。Hofmann, aaO. (Anm. 6), S. 1ff.

(8) たとえば、自動車による移動の権利が基本権に属するか否かが真剣に議論された。これについて、Ossenbühl, Verkehr, Ökonomie und Ökologie im verfassungsrechtlichen Spannungsfeld, NuR 1996, S. 53ff.; Koch/Jankowski, Neue Entwicklungen im Verkehrsmmissionsschutzrecht, NuR 1997, S. 365 (367f.).

(9) この点について、Hofmann, aaO. (Anm. 6), S. 25ff.

(10) わずかに参照可能なものとして、BayVwGH, Urt. v. 10. 2. 1987, in: Blümel (Hrsg.), aaO. (Anm. 7), S. 61ff. その他、非掲載下級審判決について、Michler, aaO. (Anm. 7), S. 211.

(11) 計画確定手続については、さしあたり、山田洋・大規模施設設置手続の法構造三三頁など。またドイツにおいては、無数の文献があるが、道路建設に関する計画確定手続についての最新かつ詳細な解説として、Ronellenfisch, in: Marschall/Sch-

roeter/Kasner, Bundesfernstraßengesetz, 5. Aufl. (1998), S. 525ff. 計画確定手続には「全国的な道路網計画である「需要計画」「路線全体の計画である「路線決定」が先行し、いつでも環境への配慮はなされることは勿論であるが、本稿では立ち入らない。これらの計画を含めて、山田洋「道路建設と自然環境保護」法学研究三三号六一頁、合意形成手法に関する研究会編・欧米の道づくりとパブリック・インボルブメント一〇頁、など。

- (12) 供用開始決定の意味と効力について、Ronellenfisch, aaO. (Anm. 11), S. 65ff.; Kodal/Krämer, Straßenrecht, 5. Aufl. (1995), S. 115ff.

- (13) 計画確定手続による公共施設と付近住民との関係が公法的に把握されることについては、とりわけ、Steinberg, Fachplanung (1993), S. 67ff.

- (14) 計画確定決定における負担としての保護措置命令について、全般的な紹介として、亀田健二「ドイツにおける特定部門計画確定決定での防護負担」関西大学法学論集四四巻四＝五号四三頁。近年の包括的な研究として、Sarnighausen, Schutzvorkehrungen und Ausgleichszahlungen im öffentlichen Nachbarrecht (1997), S. 20ff.

- (15) 公法上の結果除去請求権など、ドイツにおける公共施設と付近住民の法律関係一般については、それぞれ、Steinberg, aaO. (Anm. 13), S. 73ff. わが国における分析として、高木光・事実行為と行政訴訟三三頁。

- (16) 近年の行政手続法改正の動向については、山田洋・ドイツ環境行政法と欧州一九一頁に紹介した。

- (17) 保護措置の例について、Sarnighausen, aaO. (Anm. 14), S. 74ff.

- (18) Steinberg, aaO. (Anm. 13), S. 275ff.; Sarnighausen, aaO. (Anm. 14), S. 79ff.

- (19) 地区詳細計画と道路建設について、Kodal/Krämer, (Anm. 12), S. 1139ff.

- (20) Kodal/Krämer, (Anm. 12), S. 1223ff.; Sarnighausen, aaO. (Anm. 14), S. 129ff.; Brohm, Öffentliches Baurecht, 2. Aufl. (1999), S. 550ff.

- (21) Brohm, aaO. (Anm. 20), S. 280ff.

- (22) Steinberg, aaO. (Anm. 13), S. 279f

- (23) 道路交通法による交通規制について Schenke, WiVerw. 1993, S. 174ff.; Hofmann, aaO. (Anm. 6), S. 95ff. 以下、山田・前掲注(4) 九〇六頁。
- (24) Schenke, WiVerw. 1993, S. 177ff.
- (25) 同条による道路騒音の規制について、多数の解説があるが、最新のものを、Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 1. Bd. (Stand 1997), §41, S. 1ff.; Koch, Aktuelle Probleme des Lärmschutzes, NVwZ 2000, S. 490 (494ff.); Schulze-Fielitz, Lärmschutz bei der Planung von Verkehrsvorhaben, DöV 2001, S. 181ff.
- (26) 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes v. 12. 6. 1990, BGBl. I 1990, S. 1034 geändert v. 25. 9. 1990, BGBl. I 1990, S. 2106. 以下、現在まで、騒音対策措置の目的などに関する命令の制定や改正など。24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes v. 4. 2. 1997, BGBl. I 1997, S. 172 geändert v. 23. 9. 1997, BGBl. I 1997, S. 2344.
- (27) 以下のイミッシェン防止法の規定と計画確定決定との関係については、以下、Michler, Planfeststellung und Immissionsschutz, VerwArch 1999, S. 21ff.
- (28) Samighausen, aaO. (Anm. 14), S. 119ff.
- (29) 較量原則について、Steinberg, aaO. (Anm. 13), S. 190ff.; Brohm, aaO. (Anm. 20), S. 226ff. 以下、近年の研究として Dreier, Die normative Steuerung der planerischen Abwägung (1995), S. 55ff.
- (30) 同法の包括的な解説として、Erbguth/Schink, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 2. Aufl. (1996), S. 1ff.; Hoppe (Hrsg.), Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (1995), S. 1ff. 以下、煩瑣計画はまた環境影響評価について、Steinberg, Umweltschutz in der Verkehrswegeplanung, in: Koch (Hrsg.), aaO. (Anm. 6), S. 225ff.
- (31) 環境影響評価の計画確定手続における考慮につき、山田・前掲注(16) 一六四頁。
- (32) 環境影響評価法への違反の効果について、山田・前掲注(16) 八頁。さらに、山田・法学研究三三号一八頁。
- (33) Landmann/Rohmer, aaO. (Anm. 25), §50, S. 1ff.

- (34) 最適化要請について、Steinberg, aAO. (Anm. 13), S. 199ff.; Brohm, aAO. (Anm. 20), S. 208ff.; Dreier, aAO. (Anm. 29), S. 215ff.
- (35) たゞは、Dreier, aAO. (Anm. 29), S. 274ff.
- (36) たゞは、Dreier, aAO. (Anm. 29), S. 143f.
- (37) 限界値以下の場合の取扱について、Michler, VerwArch 1999, S. 40f.
- (38) 較量原則と保護措置命令の関係について、一般には、Michler, VerwArch 1999, S. 25f.
- (39) この点を明言する判例の一例として、BVerwG, Urt. v. 21. 3. 1996, BVerwGE 101, S. 1 (7ff.).
- (40) 以下の経緯について、Landmann/Rohmer, aAO. (Anm. 25), §41, S. 8ff.
- (41) Entwurf eines Verkehrslärmschutzgesetzes, BR-Drucks 3/78.
- (42) Richtlinie des BVM für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen v. 2. 6. 1997, VtBl. 1997, S. 434ff.
- (43) Steinberg, aAO. (Anm. 13), S. 283f.; Sarnighausen, aAO. (Anm. 14), S. 105ff.
- (44) この点について、Sarnighausen, aAO. (Anm. 14), S. 116ff.
- (45) Sarnighausen, aAO. (Anm. 14), S. 111ff.
- (46) たゞは、Steinberg, aAO. (Anm. 13), S. 284.
- (47) 結果除去請求権一般について、ちうめたが、Maurer, Allgemeines Verwaltungsrecht, 11. Aufl. (1997), S. 774ff. わが国における近年の包括的研究として、村上武則「ドイツにおける公法上の結果除去請求権の内容について」園部逸夫先生古稀記念・憲法裁判と行政訴訟五四三頁。
- (48) 収用的侵害への補償一般について、Maurer, aAO. (Anm. 47), S. 719ff. わが国における研究として、宇賀克也・国家責任法の分析二八五頁。
- (49) 道路騒音について、通常裁判所に収用的侵害への補償が求められた近年の事例（ただし、請求棄却）を目についたものとして、BGH, Urt. v. 21. 1. 1999, DVBl. 1999, S. 603 (607ff.). 従来の判例については、Bender/Sparwasser/Engel, aAO. (Anm.

- 5), S. 105ff.
- (60) Bender/Sparwasser/Engel, aao. (Anm. 5), S. 106.
- (61) たんべん¹ Sarnighausen, aao. (Anm. 14), S. 221ff.; Koch, NVwZ 2000, S. 494; Schulze-Fielitz, DöV 2001, S. 191.
- (62) じくしたき² Ronellenfisch, aao. (Anm. 11), S. 606f.
- (63) Ronellenfisch, aao. (Anm. 11), S. 603ff.
- (64) 騒音限界値の設定が困難なところ³ Schulze-Fielitz, DöV 2001, S. 182f.
- (65) Hofmann, aao. (Anm. 6), S. 25ff.
- (66) TA-Luft じくじ⁴ 高木光・技術基準と行政手続三〇頁。
- (67) 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswert) v. 26. 11. 1993, BGBl. I S. 1819ff. じく政令の詳細な解説を⁵ Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 2. Bd. (Stand 1997), 2. 22. S. 1ff.
- (68) 大気汚染の限界値設定を含むEC法による自動車排ガス対策に⁶ Ronellenfisch/Delbanco, Verkehrsbezogene Regelungen (Kraftfahrzeuge), in: Rengeling (Hrsg.), Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht, 2. Bd. (1998), S. 150ff.
- (69) Landmann/Rohmer, aao. (Anm. 57), 2. 22. S. 7ff.
- (70) Landmann/Rohmer, aao. (Anm. 57), 2. 23. S. 4f.; Koch, Probleme des Verkehrsimmisionsschutzes, ZUR 1995, S. 190 (191).
- (71) じく施⁷令を含めて、従来の大気汚染基準が自動車排ガスの基準として機能し⁸じくを指摘するものとして Bartunek, Probleme des Drittschutzes bei Planfeststellung (2000), S. 137ff.
- (72) 山田・前掲注(4) 九〇六頁。
- (73) いわゆる冬スモッグ対策のための交通規制に⁹じく¹⁰ Landmann/Rohmer, aao. (Anm. 24), §40, S. 1ff.;

Lühle, aaO (Anm. 6), S. 337ff.

- (64) この光化学スモッグ対策のための「オゾン法」に「つじ」⁴⁴ Landmann/Rohmer, aaO. (Anm. 24), Vor§40a, S. 1ff.; Lühle, aaO. (Anm. 6), S. 370ff.

- (65) この規定は「つじ」⁴⁵ Landmann/Rohmer, aaO. (Anm. 25), §40, S. 43ff.; Koch, ZUR 1995, S. 190ff.; Koch/Jankowski, NuR 1997, S. 365ff.; Hofmann, aaO. (Anm. 6), S. 162ff.; Lühle, aaO. (Anm. 6), S. 249ff.; Koch/Mengel, Örtliche Verkehrsregelungen und Verkehrsbeschränkungen, in: Koch (Hrsg.), aaO. (Anm. 6), S. 245 (258ff.).

- (66) 「つじ」は総論に「つじ」⁴⁶ Koch, ZUR 1995, S. 190.

- (67) 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten) v. 16. 12. 1996, BGBl. I S. 1962ff. 「つじ」は全文の註釋を註釋に「つじ」⁴⁷ Landmann/Rohmer, aaO. (Anm. 57), 2. 23, S. 1ff.

- (68) 「二酸化窒素」は「つじ」は「第二」施行命令による限界値は「二〇〇」マイクログラムであるから「両者の間に四〇の差がある」⁴⁸

- (69) 「つじ」は「つじ」⁴⁹ Landmann/Rohmer, aaO. (Anm. 57), 2. 23, S. 13ff.

- (70) Koch/Mengel, aaO. (Anm. 65), S. 260ff.; Lühle, aaO. (Anm. 6), S. 336.

- (71) 「つじ」は「つじ」⁵⁰ Koch/Jankowski, NuR 1997, S. 372ff.

- (72) Landmann/Rohmer, aaO. (Anm. 25), §40, S. 32.

- (73) VG Berlin, Urt. v. 19. 6. 1995, NZV 1995, S. 462ff.

- (74) OVG Berlin, Urt. v. 18. 11. 1998, ZUR 1999, S. 164ff.

- (75) OVG Münster, Urt. v. 2. 12. 1997, NWVBZ. 1998, S. 266ff.

- (76) 「つじ」は「第二」施行命令には触れないものの「排ガス対策のための交通規制を認めた判決で目にしたものとして」

VG Frankfurt. a. M. Urt. v. 21. 5. 1996, NVwZ-RR 1997, S. 93ff.

- (77) 一列を排した上で VGH Mannheim, Urt. v. 30. 3. 1993, NVwZ-RR 1993, S. 342ff.
- (78) VGH Mannheim, Urt. v. 15. 12. 1995, NVwZ-RR 1996, S. 559ff.
- (79) VGH Mannheim, Urt. v. 28. 3. 1996, DöV 1996, S. 1004f.
- (80) BVerwG, Urt. v. 26. 2. 1999, NVwZ 2000, S. 560ff.
- (81) Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.), Umweltgesetzbuch (UGB-KomE), (1998), S. 1ff.