

環境権と大阪空港公害裁判

岩波書店『環境と公害』1月25日発行の特集①は、「環境をめぐる権利利益の発展」である。大久保規子「環境権の国際的展開」は、環境権について次のように述べている。

日本では、1970年に東京で開催された「環境破壊に関する国際シンポジウム」において、環境権の確立を求めた東京決議が採択されたことを契機として、半世紀にわたり個別的環境権、手続的環境権等の形で環境権の精緻化が図られてきた。しかし、ダイナミックな国際的展開とは対照的に、判例においても、国の法律においても、一般的・包括的な環境権は未だに認められていない。

ただし、筆者が研究代表を務めるグリーンアクセスプロジェクトの2011年度のアンケート調査によれば、日本でも、300以上の自治体が環境基本条例に環境権を定めっていると回答している。また、東京決議の環境権は、①健康や福祉に悪影響を与えない環境に関する権利と、②自然資源に関する権利を含んでいたが、前者については、判例により、身体的人格権、精神的人格権が環境被害の差止請求の根拠としても認められ、少なくとも部分的に環境権と同様の機能を果たしている。

特集①の座談会で、宮本憲一先生も次のように述べている。東京決議では「とりわけ重要なのは、人たるもの誰もが、健康や福祉を侵す要因にわざわざされない環境を享受する権利と、将来の世代へ現代の世代がのこすべき遺産にあるところの自然美を含めた自然にあずかる権利とを基本的人権の一種としてもつという原則を法体系のなかに確立するよう、われわれが要請することである」とされています。この提案をすぐに取り入れたのは大阪空港公害裁判を進めていた大阪弁護士会のメンバーであり、これはさらに日弁連の大会で取り上げられ、環境権は以後の公共事業の差止めの法理となり、公害・環境保護運動の旗印となりました。1975年11月の大阪空港高裁判決では、人格権で初めて差止めが認められましたが、その場合他の四大公害裁判と違い、騒音などの被害は疾病ではなく、生活環境の悪化であって、事実上環境権で行政の行為を差し止めたといつてよいと思います。政府はこれを認めれば公共事業に重大な支障が起こればと考え、最高裁に圧力をかけました。最高裁はすでに小法廷で結審していたにもかかわらず、突然大法廷に審議を移し、この結果1981年の判決では差止めを認めず、9対6で否決しました。以後、司法の場では環境権の法理は発展を止められたのです。

宮本先生の大著『戦後日本公害史論』第5章第2節大阪空港公害裁判で、この間の経緯が詳しく書かれている。裁判官のなかで、「反対意見を積極的に示したのは団藤重光である。団藤は公害の重大性からいって、それを救済しうる法理を作るべきである」と。

最近、団藤氏の自筆ノートが見つかり、大きな反響を呼んでいる。大阪空港公害裁判で政治的圧力により、第一小法廷から大法廷に移されたことに「この種の介入は怪しからぬことだ」とノートに怒りを記していた。環境権の今を知るうえでも貴重な資料だ。

(2023年5月4日)