
種 別： 判例研究

タイトル： 「鉄のライン川」 鉄道事件（ベルギー／オランダ）

著 者： 岩石 順子

所 収： 『上智法学論集』 第 57 卷 4 号（平成 26 年 3 月） 379-394 頁

発行元： 上智大学法学会

本頁は書誌情報頁です。適宜論文本文の前に付してご利用下さい。



上智大学法学会

判例研究

「鉄のライン川」鉄道事件（ベルギー／オランダ）

岩石 順子

ベルギー・オランダ間の仲裁付託合意に基づき設置された仲裁裁判所による判決（常設仲裁裁判所、2005年5月24日）*United Nations Reports of International Arbitral Awards*, Vol. 27, pp. 35-125, at http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXVII/35-125.pdf (as of 30 November 2013) .

本事件は、1839年のベルギー・オランダ間の分離条約により設定されたベルギーの通行権に基づく「鉄のライン川」鉄道を再活性化するにあたり、特にオランダが課す環境保護措置の費用負担に関し争いが生じ、両国の合意で設置された仲裁裁判所が、分離条約の解釈の形をとりながら環境法の発展などを読み込み現代の文脈に沿うよう結論を示したもので、条約解釈における時間的要素の関わりについて素材を与える事件である。また、共同体法（EU法）の解釈及び適用に関する欧州司法裁判所（現在はEU司法裁判所）の排他的管轄権を定めた欧州共同体条約第292条（現在は欧州連合運営条約第344条）の射程範囲について判断を示し、国際裁判所間の管轄権の衝突と共同体法解釈の拡散（fragmentation）の観点からも注目される。以下の判旨及び解説では特に上記2点に関係する箇所を中心に取り上げる⁽¹⁾。本件の裁判官団は著名な国際法学者

* 本稿は、2007年3月24日に開催された第2回上智国際法研究会及び2009年6月4日に開催された第48回国際判例事例研究会での報告に基づくものである。両研究会の場において貴重なご意見を賜ったことに感謝申し上げるとともに、長い期間を置いての本稿にも関わらず十分にご意見から学ぶことができていないことをお許し頂きたい。

(1) 本仲裁判決では両国の請求事項に鉄道の暫定的使用については言及されていないため、両国が対立していた主要な争点であったが裁判所は判断していない（この点等について

(Rosalyn Higgins (裁判長)、Guy Schrans、Bruno Simma、Alfred Soons、Peter Tomka) で占められ、またオランダ側代理人は国際環境法で名高くオランダ外務省法律顧問を務める Johan G. Lammers が担当した。

1. 事件の概要

(1) 付託までの経緯

オランダからのベルギー独立を認めた「1839年のベルギーとオランダの間の分離条約(以下、分離条約)」は、ベルギーがドイツへ抜けるためオランダを通る道路又は運河を敷設する権利を規定しており、これに基づき1879年に「鉄のライン川」鉄道⁽²⁾(以下、ライン鉄道)の敷設が完了し第一次世界大戦中までは継続的に利用されていたが、以降の利用は区間で異なり1991年以降国際線として用いられることはなくなった。1987年以降ベルギーはライン鉄道の再稼働に関しオランダとの協議を行っていたが、1990年代に入りオランダはライン鉄道の路線が通る地域について自然保護地区の指定等、環境保護に関連する措置をとった。1998年から両国はライン鉄道の使用・修復・改造・近代化(以下合わせて、再活性化)に関する公式の協議を開始し、2000年に覚書採択し再活性化に伴う環境への影響の研究を行うとともに実施計画をたてることを定めた。翌年研究は終了したが、研究結果に基づき長期的使用に耐え得る鉄道を運行するために必要となる費用の配分と、暫定的な使用に関する計画とについて、両国の間で意見の衝突が解消せず、2003年に両国は本件を仲裁へ付託することに合意した。

(2) 仲裁への付託事項と適用法規

両国の付託事項は以下のとおり。①鉄道の再活性化に関するオランダ国内法

ベルギーは判決後に解釈請求を行っているが裁判所は判断を求められていないと退けている。暫定的使用の条件に主として関係する2000年の覚書に関する箇所は、裁判所によれば後述の分離条約第12条に内包する両国の権利と義務のバランスの判断にも関わるが、紙幅の関係からここでは割愛した。

- (2) 分離条約締結時はベルギーのアントワープ港からオランダを抜けてドイツのライン川流域の都市へ繋がる道路及び運河が想定されていたが、条約に定められた通行権を実現するにあたり、ベルギーとオランダは1873年に条約を結び「道路又は運河」の文言を線路に読み替えてルートを一部変更して鉄道を敷設することとし、ライン川の名を象徴的に鉄道の名前に残した。名前の由来につき Baetens, Freya, “The Iron Rhine Case: On the Right Track to Sustainable Development?,” *Legal Working Paper of International Development Law Organization (IDLO)*, at <http://www.idlo.int/Documents/Rio/02.%20The%20Iron%20Rhine%20Case.pdf> (as of 30 November 2013), p. 3.

及びそれに基づく意思決定権限（以下、国内法等）は、オランダ領域内におけるライン鉄道の既存路線の再活性化に対して、どれほど同じように適用されるか。②ベルギーは、オランダ領域内におけるライン鉄道の再活性化に関して、どれほど作業を行う又は委任する権利を有するか、また、どれほどベルギー国内法等に従って当該作業についての計画・設計明細・手続を立案する権利を有するか。鉄道設備自体の稼働に関する要件・基準・計画・設計明細・手続（以下、要件等）と、土地利用計画や鉄道設備の統一とに関する要件等とは、区別されるべきか。また、区別されるべきであるならば、その区別は何を意味するか。オランダは、一方的に、建築及び安全基準のみならず、地下及び地上のトンネルや迂回路等の建設を強制することができるか。③①及び②への回答に照らし、オランダ領域内におけるライン鉄道の既存路線の再活性化に伴う費用及び経済的リスクは、どれほどベルギー又はオランダが負担するべきか。

両国は、本件を欧州共同体条約第 292 条（現在は欧州連合運営条約第 344 条）の下での両当事者の義務を考慮に入れながら、必要であれば共同体法を含め、国際法に基づいて決定を下すよう、仲裁裁判所に要請した。同条は、共同体法（規定上は欧州共同体条約、現在は欧州連合条約及び欧州連合運営条約）の解釈又は適用に関する紛争を、条約に定める以外の解決方法に訴えてはならない旨、規定するものである。

(3) 両国の基本的主張

両国の主張は、分離条約第 12 条の解釈を主軸に対立している。同条は、ベルギーがオランダを抜けてドイツへ至る新しい道路又は運河を敷設する場合に、ベルギーの計画に従ってオランダ領域内へ延長するようオランダが許可すること、また、その際の費用は全てベルギーが負うと規定する⁽³⁾。

ベルギーは、オランダが自国領域内のライン鉄道へ管轄権を行使する際に

(3) 本条の全文は次のとおり（筆者訳）「ベルギーにおいてオランダのシッタートに接するマース川に至る新たな道路が敷設された又は新たな運河が掘削された場合には、ベルギーはオランダに対し、拒否されないという前提をもって、同様の計画に従い、全くベルギーの負担によって、シッタートを通りドイツの国境に至るまでかかる道路又は運河を延長することを要請する自由を有する。当該道路又は運河は、商業上の交通にのみ利用することができ、オランダの選択により、ベルギーがシッタートにおける作業目的のために雇用する権限を持つ技術者及び作業員か、オランダが提供する技術者及び作業員の何れかにより行われる。オランダは、合意された作業をベルギーの費用によって行い、全てにつき、オランダの負担はなく、また、当該道路又は運河に関わる地域に対する排他的主権を害することはない。両当事者は、当該道路又は運河に課す税及び通行料の額及び収集方法について、合意により定める。」

は、国際法上の義務（とりわけ信義誠実と合理性の義務）に基づく制限を受けるため、高額な環境保護措置を課すことで、第12条に基づきベルギーが有する通行権の行使を困難にすることはできないとした。また、仮に措置を課すことが認められるとしても、オランダは、建設作業のためにベルギーがライン鉄道を利用する権利が害されないよう確保し、既存路線を維持するという意味で費用を負わなければならないとした。

これに対し、オランダは、ベルギーが第12条に基づき有する通行権は同条にも留保されているオランダの主権に制限を受けるため、環境保護措置をオランダが一方的に義務付けることができるとした。また、今次の再活性化は新しい線路の敷設に相当し、第12条に基づきベルギーが費用を負担しなければならないとした。

(4) 裁判所の判決

裁判所は、付託事項の①に関して、オランダは自国の国内法等を自国領域内におけるライン鉄道の既存路線の再活性化にも適用しうが、ベルギーに付与された条約上の権利・一般国際法上両国に課された権利義務・共同体法上課された制限と抵触することはできず、また、オランダは通行料等の設定を一方的に行うことはできないとした。

②に関しては、オランダ領域内における作業は両国間の合意を要するが、合意を与えないことでベルギーの通行権の否定又は通行権の行使を不当に困難なものとしてはならないとした。その上で、オランダは迂回路を一方的に強制することはできない、自然保護地域の指定は通行権の制限ではなく事前にベルギーと協議する義務はない、環境保護措置を一方的に課することができるがベルギーの通行権の否定又は通行権の行使を不当に困難なものとしてはならないとした。

③に関しては、(a) ベルギーは、ライン鉄道を単に稼働させることに関連して生じる義務以外にも、鉄道の再活性化がオランダ領域内における経済的發展と環境損害の予防及び最小化と調和されるべきということから生じる義務も負う、(b) 環境保護措置及びその他の安全措施にかかる費用は既存路線を再稼働させるために必要な費用と不可分である、(c) 関連する費用及び経済的リスクは、適用可能な国際法の原則に照らして分離条約第12条に内在すると解釈される両当事国間のバランスを反映しなければならない、との3点に留意し、ベルギーの費用負担は既存路線を再稼働するために必要な範囲に限定されないとした。その上で裁判所は費用配分を定め、基本的にはライン鉄道の再活性化に伴う費用をベルギーが負うが、ライン鉄道が運行されない場合に鉄道輸送を自

国単独で発展させるために必要となる費用、ライン鉄道が運行されることでオランダが財政的利益を得る分（道路交通の拡充、安全性の向上、騒音の削減等）の費用、オランダが一方的に迂回路を課す場合に迂回路部分にかかる費用はオランダが負うこととし、また、国立公園又は騒音禁止地区に指定した地域に設置する地下トンネルにかかる費用は両国が平等に負うこととした。

2. 判旨

(1) 欧州共同体条約第 292 条に関する手続経緯

ベルギーは、両国が共同体法に言及していることは第 292 条の違反があると結論付ける十分な理由を構成してはいないとし、MOX 燃料工場事件との違いを述べ、①オランダはベルギーによる共同体法への言及に異議を唱えていない、②両国ともに相手国による共同体法の違反を主張していない、③本件で共同体法が役割を持つ問題は費用の配分の問題であり共同体法自体の問題ではないとする。さらに両国は、欧州委員会委員長宛てに送付した書簡の中で、①紛争の核（core）は、分離条約に規定される義務の解釈、すなわち国際法の問題であること、また、②万一訴訟手続中に共同体法の解釈又は適用の事態が生じたら、両国は欧州共同体条約のとりわけ第 292 条のもとで課された義務に従うため必要な措置をとる旨、述べている。（13-15）

(2) ベルギーの通行権の法的基礎と射程

(a) 適用される解釈原則

両当事国が締約国である条約法に関するウィーン条約（以下、条約法条約）の条約解釈に関する規定は、既存の慣習国際法を反映したもので、同条約発効以前の条約にも適用され得る。第 31 条の条項には優劣がつけられていないが、解釈の出発点が用語の通常の意味にあり、文脈に照らし、その趣旨及び目的にも考慮するという点であるのは疑いが無い。両国が依拠する分離条約起草時の外交交渉過程は、通行権はオランダがリンブルフ州を得た報償（*quid pro quo*）であるか（ベルギーの立場）、オランダがリンブルフ州を得たのはベルギーがルクセンブルクの一部を得た報償であるか（オランダの立場）と関わるが、共通の理解があったことを示すものはなく第 32 条にいう「準備作業」の性質は持たない。裁判所は分離条約第 12 条の文言には、内在するバランスに寄与する多くの要素が機能していると考え、裁判所は第 32 条に規定するとおり適用可能な条約の締結時の状況を考慮に入れるほか、信義誠実は第 31 条 1 項の要素であると同時に法の一般原則であることにも留意する。また、裁判所はその他の確立した原則にも考慮し、特に重要となるのは実効性の原則（the

principle of effectiveness/le principe d'effet utile) (*ut res magis valeat quam pereat*: およそ事物はこれを無効ならしむるよりも有効ならしむるをもって可とする) であり、これは条約の趣旨及び目的に関係する。(44-49)

オランダは主権の制約となる通行権は制限的に解釈されなければならないとするが、制限的解釈の理論は他に優越する解釈とされたことはなく、条約における権利配分の適切なバランスを確保するために用いられる手段であった。かかる理論は条約法条約にも規定されず、当事国の意思を考慮に入れた条約の趣旨及び目的こそが、条約解釈において優先的な要素とされている。分離条約第12条に留保されるオランダの主権は、制限的解釈ではなく条約解釈の通常の規則を用いていかなる権利がベルギーに付与されたかを検討した上で、残るものである。(50-56)

本事件において、分離条約第12条の文言の解釈を確実にするため非常に重要であると考えられるのは、条約解釈における時際性の問題である。条約法条約第31条3項(c)は「当事国の間の関係において適用される国際法の関連規則」へ言及しており、裁判所は、関連を持つ共同体法の条項・一般国際法の規定・国際環境法の規則及び原則をも検討する。環境法の分野において生成しつつある原則は、それらの(法源上の)位置づけに関わらず、保全、管理、防止の概念、持続可能な開発の概念、将来世代の保護に言及する。1972年のストックホルム環境会議以来、環境保護に関する国際法の発展は目覚ましく、今日、国際法も共同体法も、経済発展活動の計画及び実施において適切な環境保護措置との調和を要請している。発展が環境に重大な害を与え得る場合はかかる害を防止又は少なくとも緩和する責務があり、かかる責務は今や一般国際法の原則となっている。この原則は特定の条約の履行においてとられる活動についても適用され、国際司法裁判所(以下、ICJ)がガブチコヴォ・ナジュマロシュ事件で述べた「新しい活動を行うときのみならず、過去に開始した活動を続ける時においても、新しい規範が考慮にいれられなければならない、(中略)新しい基準に適切な重みが与えられなければならない。」との言葉はライン鉄道にも同様に適用されると考える。(57-60)

(b) 分離条約第12条の解釈

既存路線の再活性化という今回の計画は第12条にいう新しい道路又は運河を延長する場合にあたるのか、又は、第12条のもとで既に存在する通行権の適応を要請する場合にあたるのかを決定するには、「通常の意味」以外の解釈原則を考慮に入れなければならない。時際法規則は条約法条約第31条3項(c)の「関連規則」の一つである。この適用によれば第12条の解釈において

締結当時の法的事実に考慮するべきであるが、同時にこの規則は、条約の実効的な適用に要するその後の事実や法的発展を考慮しないよう求めるものではなく、条約中の概念的又は一般的用語（conceptual or generic terms）の理解は「必然的に相対的な問題であり、国際関係の発展に依存する」（チュニス・モロッコ国籍法事件）ことが確立している。今次問題となっているのはかかる用語ではなく新しい技術的發展であるが、同様に厳格な時際法規則よりも条約の趣旨及び目的に実効的な（effective/efficace）解釈を確保し得る発展的解釈によるべきである。分離条約の趣旨及び目的は両国の安定的な分離に関わる多くの困難な問題を解決することであり、第 12 条の趣旨及び目的はベルギーからドイツへの輸送路を提供することであり、この趣旨は一定期間に限られるものではなく目的は「商業的連絡（commercial communication）」にあることから、現代において必要と考えられる作業は、ベルギーが要請できる通行権の要素として残っている。従って、両国の権利と義務の慎重なバランスを保ちつつ、第 12 条全体はベルギーの要請する近代化に原則として適用可能である。（74-83）

オランダの排他的主権を「害することなく」との文言は、オランダの主権が領域内における道路等の敷設と利用を認める以上に失われていないことを意味し、オランダは安全及び健康に関する基準や環境基準を設定する権限を持ち、ベルギーの権利及び他の国際義務に合致しない方法で主権が行使されるときのみ第 12 条に反するといえる。また、条約の趣旨及び目的は第 12 条に付与された権利の繊細なバランスを保つことを求めており、オランダが今次の再活性化に関連する地域を保護地区化する際には、同地域の使用頻度が低かったことから、事前にベルギーと協議する義務はなかった。（85-96）

(3) 共同体法の役割

欧州共同体条約は第 234 条⁽⁴⁾において、共同体法の問題は欧州司法裁判所による権威的判断に付託するよう構成国の国内裁判所に対し明示的に義務付けている。確立した先例によれば、共同体法の解釈が事件の実際の性質や本案の紛争主題に何ら関係がないことが非常に明白である場合においてのみ、国内裁判所からの付託は退けられる。第 292 条に基づいて欧州司法裁判所に付託する義務が生じるか否かは、かかる制度における国内裁判所に類する立場をとることが可能であり、基準を類推適用できる。すなわち、非常に明白であるか既に欧州司法裁判所によって解釈されたのではない（neither *actes clairs* nor *actes éclairés*）共同体法規則の解釈をすることなしに、本裁判所が事件を判断するこ

(4) 現在は欧州連合運営条約第 267 条で規定される先決裁定制度。

とができないとの結論に至った場合には、共同体法に関連する問題は欧州司法裁判所に付託されなければならない、また、シルフィット事件で述べられたように、共同体法上の解釈問題への回答が事件の結論に影響しない場合、欧州司法裁判所に付託する義務はないと考えられる。本件に関係し得る共同体法は、欧州横断ネットワーク（以下、TEN）に関する二次的な共同体法、環境保護に関する二次的な共同体法、欧州共同体条約第10条である。(102-106)

TENについて関連し得る共同体法は、EC条約第154条から第156条⁽⁵⁾及び関連の指令である。ベルギーは、ライン鉄道の再活性化はTENの計画においても支持されることを主張するが、抗弁書の中で、ライン鉄道の条約枠組みを解釈する目的で共同体法に依拠しているのではなく、あくまでもこの分野における共同体規則の存在へ裁判所の注意を向けさせるべく持ち出した旨、述べている。TENの計画はライン鉄道の再活性化が決定した政策の背景を示すのみであり、共同体法の解釈は必要としていない。オランダは、分離条約第12条に基づく通行権には異を唱えておらず、ただその権利は環境保護措置に服すると考えているのであり、この主張はTENと抵触するものではない。仮にTENに関する共同体法が、ベルギーに対してライン鉄道を近代化する権利を付与するものだととしても、仲裁の判断に決定的なものとならない。(107-120)

環境法規制について関連し得る共同体法は、特に生息地指令(Habitats Directive)である。ベルギーは、オランダは共同体法上の義務と分離条約第12条に基づく義務とを調和しなければならず、オランダが課す環境保護措置は最も低費用となる手段でも唯一の手段でもないと主張する。オランダは、共同体構成国には指令よりも厳格な環境上の要件を課す権利があり、措置は指令の適用によるものではないとする。裁判所は、先に示した基準に照らして、指令の存在の有無で結論が変わることはないため第292条の問題にはならないと考える。(121-137)

欧州共同体条約第10条⁽⁶⁾は、同条約から生じる義務や共同体機関の行為から生じる義務の履行を確保するよう構成国に義務付ける規定であるが、同条に関して両国の理解に争いはなく、同条から生じる義務の問題は判断する必要がない。(138-141)

(4) オランダの要請する措置

オランダは、非公式に暫定版の計画手続命令案を作成し、ライン鉄道の再活

(5) 現在の欧州連合運営条約第170条から第172条。

(6) 現在は欧州連合条約第4条3項。

性化にあたり必要な措置として全区域に騒音削減措置、一部の区域にトンネル設置、一部の区域に防音壁等の設置、一部の区域で迂回路をとるよう示した。分離条約第 12 条はライン鉄道にのみオランダ国内法を有利に適用するよう要請するものではなく、措置自体はベルギーの通行権の否定又は行使を不合理に困難とするものではない。ただし、費用をベルギー負担にすることについては、別途考慮が必要である。オランダは指示する措置は専ら国内法の適用からくるものとしベルギーも異を唱えず、裁判所は共同体法による制限の問題に言及する必要はない。(182-206)

(5) 費用の配分

裁判所は、今次の再活性化は既存路線の維持を怠ったオランダの義務違反から生じているためオランダが費用を負うべきとするベルギーと、ベルギーが希望する使用形態を実現するために相当な近代化が必要となる範囲で新しい線路の敷設に該当し、第 12 条に従って負担はベルギーが負うべきとしたオランダの、いずれの立場もとることはできない。真の問題は、新たな線路の敷設ではないが第 12 条の範疇に含まれる再活性化に対して、第 12 条の費用に関する要素の何が適用可能なのか、また、第 12 条に含まれる他の要素は (2) に述べた法原則に従って解釈したときに再活性化の費用配分に対して何を示すのかということである。前提として、分離条約第 12 条においてオランダは主権を保持していること、既存路線を相当程度に近代化する計画は不可分の要素として環境保護措置を含むこと、再活性化に伴う費用負担は第 12 条のもとでベルギーが有する通行権の行使を妨げたり不合理に困難なものにしてはならないことが出発点となり、両国の費用負担は、慎重なバランスに基づいて定められなければならない。ベルギーの通行権とオランダの正当な環境上の懸念は可能な限り調和されなければならない、それは分離条約第 12 条に反映される利益のバランスと呼応するものである。裁判所は、ベルギーの要請する鉄道の近代化は、それが新しい線路の敷設に相当するからではなく、条約の趣旨及び目的が稼働に関する新しい要請や発展は条約中のバランスの範疇に含まれるという解釈を示唆しているため、分離条約第 12 条を参照することにより分析されるものと考ええる。裁判所は先に検討したとおり、経済的發展は環境保護と調和されなければならないため、新しい規範を考慮に入れる。今次の新しい利用は、環境に対し不可逆的な影響と損害を与える可能性がある。今日、国際環境法においては、防止の責務が強調されている。国際環境法の多くは、一国の領域内における活動が他国の領域に与える影響について言及することで、形成されてきた。本件は、他国の領域における一国の条約上保障された権利の行使の効果と、当

該領域国に対して権利の行使が与え得る影響とについて、直面している事件であるが、裁判所は、類推により環境保護の考慮がここにも適用されると考える。従って、ライン鉄道の再活性化は要する環境保護措置と切り離して考えることはできない。(219-223)

裁判所は、いかなる措置がとられるべきか決定することを求められていない。裁判所は、費用配分について具体的な金額を示すのではなく、適用可能な法に基づき、両当事国が適用すべき関連の基準及び原則を示す。裁判所はまず、1991年の状態に戻す費用はオランダが負うことを想起する。再活性化のためにかかる費用の環境に関する要素を支払うベルギーの義務はその通行権の行使と一体であり、同時に、合理性に基づき第12条の費用に関する解釈はオランダによる線路の利用に留意することも要請している。ライン鉄道とオランダの鉄道の両方が通ることとなる部分については、ベルギーはライン鉄道による利用に帰する措置についてのみ費用を負担する義務がある。オランダは、かかる措置がオランダの利益となる範囲において費用を負担しなければならない。(224-227)

3. 解説

(1) 欧州司法裁判所の排他的管轄権との関係

本仲裁判決の翌年、イギリスがアイリッシュ海に面するセラフィールドにMOX燃料製造工場の設置及び稼働を許可したことに対してアイルランドが国連海洋法条約上の紛争解決手続きとOSPAR条約上の仲裁とに付託した一連のMOX燃料製造工場をめぐる事件に関して、欧州司法裁判所がアイルランドの欧州共同体条約第292条違反を認定する判決⁽⁷⁾を出し、本仲裁判決の評価について議論を喚起することとなった。

第292条をめぐる論点は、①欧州司法裁判所がその解釈及び適用に関し排他的管轄権を行使する共同体法の範囲、②排他的管轄権を行使する基準、③排他的管轄権の有無を行使する判断権の所在の3点が挙げられる。①の点において、上記の判決で欧州司法裁判所は第292条の射程となる共同体法の範囲を広く示した。裁判所は、問題となった国連海洋法条約はEUと構成国の双方が条

(7) Case C-459/03, Commission of the European Communities v. Ireland, at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62003CJ0459:EN:HTML> また同事件に関して次の評釈を参照、中西優美子「MOX工場事件に対する欧州司法裁判所の排他的裁判管轄権」『専修ロージャーナル』第2号(2007年)171-185頁。

約締結のを行った混合協定であるが、アイルランドの援用した同条約の規定は共同体の指令等により規定されて共同体権限の範囲に入ることが示されており、共同体協定（ECが単独で締結した協定）と同じ位置付けにあるものとして、第292条の意味における共同体法の一部を形成するものであるとした。このようにして、Euratom条約のようにEU内において定められた規範に留まらず、共同体協定や共同体の権限に属する範囲で混合協定も含めて、第292条の射程範囲として扱うことを示した。②の点において、問題となる規範が共同体法の範疇に入るか否かから判断し、個別の事件において共同体法が果たす役割を確認することなく、共同体法を解釈及び適用する場合には欧州司法裁判所への付託義務があることを示した。③の点において、欧州司法裁判所はアイルランドの第292条違反を認定すると同時に、共同体の権限に属する条項を基礎にした事件を付託したことと付託する前に権限ある共同体機関に協議しなかったことをもって第10条違反を認定しており、判断権についても共同体に集中させる意図を見せた。

このように欧州司法裁判所は共同体に関わる規範の統一的解釈を強く指向する判決を下したため、本事件は共同体法を適用すべきであったにも関わらず共同体法の適用を回避している又は実際には共同体法を適用するに等しいもので欧州司法裁判所の排他的管轄に服するものであったとし、共同体法の拡散（fragmentation）に繋がり得るものとの指摘が見られる⁽⁸⁾。しかし、欧州司法裁判所判決の適否自体はここでは問題としないこととして⁽⁹⁾、以下のとおり当該判決から見て本件が妥当性に欠くものとは言えないと考えられる。

本事件に関し、まず上記①の点について、両国の間で分離条約自体が共同体

(8) Lavranos, Nikolaos, “The MOX Plant and IJzeren Rijn Disputes: Which Court Is the Supreme Arbiter?,” *Leiden Journal of International Law*, Vol. 19, 2006, pp. 223-246; Lavranos, Nikolaos, *Jurisdictional Competition: Selected Cases in International and European Law*, 2009, pp. 34-36.

(9) 共同体法の範囲を広くとりその射程範囲を広げつつも、欧州司法裁判所は共同体法以外適用法規として扱わないため、付託された紛争に潜在的に関わる国際法規範の適用をせず、欠落のある結論を生じさせ得るとの危惧を提起している文献として、Klabbers, Jan, *Treaty Conflict and the European Union*, 2009, pp. 147-148. なお Lavranos は欧州司法裁判所判決と照らして仲裁判決を批判する論稿を多く出して基本的には共同体法秩序の一体性を重視しているが、欧州司法裁判所判決の射程の広さにはEU構成国の選択肢を狭め過ぎるものであり、本仲裁判決のようなアドホックな判断が共同体法の一体性を損なうほどの効果を生むものではないとの評価もしている（Lavranos, Nikolaos, “Protecting its Exclusive Jurisdiction: The MOX Plant-Judgment of the ECJ,” *The Law and Practice of International Courts and Tribunals*, Vol. 5, 2006, pp. 492-493）。

法に入らないことは争いがなく、共同体法は特に TEN 計画⁽¹⁰⁾ に関する一連の規定及び指令と生息地指令 (Habitats Directive) とが本事件において役割を持つものとして言及されているが、それらが共同体法に入ることに争いはない。

②の点に関して仲裁は、先決裁定手続での基準を類推し、言及されている共同体法の内容の明確さと、本件の結論に対して共同体法の有無が影響を与えるかを判断の基準としているが、欧州司法裁判所はその基準を採用しなかった。これは本事件の判断方法を否定するものであり、共同体法が関わる限り欧州司法裁判所に付託されるべきだったとの評価が見られるが、本事件は共同体法の役割が MOX 燃料工場事件とは異なるため、欧州司法裁判所の判決が仲裁の判断を否定したものとなるかは一概には言えない。

ベルギーが訴答書面で指摘したとおり、MOX 燃料工場事件が第 292 条にいう共同体法上の義務違反の認定を求めたものであったのに対し、本件は両国の請求の基礎となる規範は分離条約であり、共同体法は請求を補強する材料となるものとして言及されるのみである。さらに両国は、分離条約の解釈に影響を与える規範としての役割を持つものとの位置付けも慎重に排除して、二次的な意味でも共同体法の解釈及び適用に関わる紛争との性格を帯びないよう主張を展開している。ベルギーは、申述書の段階では近代化を伴った通行権行使の復活を正当化する規範として共同体法に言及していたが、抗弁書の段階では共同体法はあくまでも近代化という政策をとった事実的背景を示すものとしている。前者の言及方法では、分離条約の通行権の性質を解釈するために共同体法を援用しているのであり、オランダは共同体法が分離条約の解釈にそうした影響を及ぼすものではないと考えていることから、共同体法が他の条約の解釈にいかなる意味を持つかという規範的性質の解釈に繋がるため、第 292 条の範囲に該当する恐れが生じると考えたためであろう。

③の点に関して、欧州司法裁判所はその判断権限は欧州司法裁判所にあり共同体法への言及がある限り欧州司法裁判所に判断を求める必要があるという趣旨を示しているとして、本件の仲裁が独自に判断したことへの批判がある⁽¹¹⁾。

(10) EU は域内における容易且つ迅速な人及び物の移動を実現し国際競争力を高めるため、1993年に TEN (Trans-European Network: 欧州横断ネットワーク) の構想を打ち立て道路・線路・運河・航空網という全ての輸送手段を対象に交通網の整備を進めており、ライン鉄道は 2004年にそれまでの 14件から 30件に引き上げられた優先プロジェクトの第 24番 (リヨン又はジュネーブからバーゼル及びデュースブルクを経由してロッテルダム又はアントワープを結ぶ幹線鉄道) (http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_24/priority_project_24.htm) の一部となるものである。

しかし、本仲裁自身は他の機関との関係はなく独自に判断することを妨げる法的な障壁はない⁽¹²⁾。その点は、MOX 燃料工場事件での国連海洋法条約のように、同条約中に同条約上の紛争解決手続よりも当事国の間に優先される手続があれば後者が優位する旨の規定がある場合とは異なると考えられる。また、欧州司法裁判所が第 10 条違反を認定した際に事前に共同体の「権限ある機関」に協議をしなかったことを違反の理由として指摘していることについて、「権限ある機関」との表現からは欧州委員会と欧州司法裁判所の双方が該当すると解され、両当事国が事前に欧州委員会へ協議した本件を否定しない趣旨と考えられるだろう⁽¹³⁾。

(2) 解釈方法

本事件の仲裁は、1839 年に締結された分離条約を現代の文脈において解釈することを指向し、近年特に国際法規範の発展を受けて既存の条約を解釈する際に用いられ注目される、実効性の原則、条約法条約第 31 条 3 項 (c)、発展的解釈などの条約解釈の方法を明示的にあげながら判断している。しかし、その用いられ方や選択された根拠、条約解釈の結果として導かれた結論との関係の不明瞭さから、様々な解釈方法を用いた先例としての価値が減じられている面が否定できない。

解釈方法に関し特に詳細に展開される第一の点は、条約法条約第 31 条 3 項 (c) の「当事国の間の関係において適用される国際法の関連規則」として環境法上の概念が目覚ましく発展していることを指摘し、経済発展活動を適切な環境保護と調和するよう行う責務をあげたことである。仲裁は、かかる責務は一般国際法上の原則となっており、これが既存の条約に基づく行為についても適用されるものとする。これは環境統合原則や統合の原則と言われ、仲裁判決が

(11) Lavranos, *supra* note 8.

(12) Warbrick, Colin, “The ‘Iron Rhine’ (‘IJzeren Rijn’) Arbitration (Belgium–Netherlands): Its Contribution to International Law,” in Permanent Court of Arbitration, *The Iron Rhine (IJzeren Rijn) Arbitration (Belgium–Netherlands) Award of 2005*, 2007, pp. 7–15. 両国は第 292 条に基づく両国の義務を考慮した上で判断するよう仲裁に求めているが、かかる言及を行うことによって両国が第 292 条の義務から免除される効果はないと考えられ、欧州裁判所の視点から違反が認定される可能性は理論上残るといえる。

(13) EU 加盟国の共同体義務違反は基本的に委員会が訴える権限を持つことを考えれば、そのようにならざるを得ない。Lavranos は、委員会の MOX 燃料工場事件とライン鉄道事件に対する態度の違いは、法以外の政治的・外交的・経済的考慮によるものとして、権限ある機関である委員会の対応を批判している (Lavranos, Nikolaos, “The Scope of the Exclusive Jurisdiction of the Court of Justice,” *European Law Review*, 2007, p. 92)。

引用したように ICJ のガブチコヴォ・ナジユマロシュ事件において引用され、本事件の後に ICJ のウルグアイ河岸パルプ工場事件においても確認されたように、「持続可能な発展」の概念に内在する経済発展と環境保護の両義性を満たして統合し、解釈の指針となる基準としての規範的意味を持つものとして使われるようになってきた概念であり⁽¹⁴⁾、また、共同体法においては、環境保護の要件が共同体の政策及び活動において統合されなければならないという義務として規定されているものである⁽¹⁵⁾。本件では、鉄道の近代化を伴った再活性化に不可欠の要素として必要な環境保護措置が入るということを導き出すために、用いられている。

第二の点は、発展的解釈の利用である。仲裁は違う文脈で条約法条約第31条3項(c)に言及し、条約法条約の起草時に取り込むことができなかった時際法規則そのものを、条約法条約に定められなかった解釈規則としてではなく、同条にいう関連規則としてあげている。そして本件では、条約は締結時の法的事実を考慮するという解釈方法を「厳格な時際法規則」とし、それに対峙する概念として発展的解釈を位置づけ、本件では後者による解釈がより妥当するという。時際法、同時代性の解釈、発展的解釈、動態的解釈などの概念の整理には議論のあるところだが、条約締結時の法的事実に照らした解釈方法と解釈する時点においての文脈に置いた解釈方法とは時際法の両側面であるとの整理が通常見られ、何れの解釈方法をとるか決定する材料は、条約中の文言や条約に定める義務の意味、条約の締結時とその後における当事国の意思や行為などが指摘されている⁽¹⁶⁾。本件では発展的解釈を、条約中の特定の文言が概念的又は一般的用語であることをもって現代用いられている意味で解釈するもの

(14) 松井芳郎『国際環境法の基本原則』(東信堂、2010年)146-170頁、同「条約解釈における『統合の原理』—条約法条約31条3(c)を中心に」坂元茂樹編『国際立法の最前線』(有信堂高文社、2009年)101-135頁、高村ゆかり「持続可能な開発—鉄のライン事件—」小寺彰・森川幸一・西村弓編『国際法判例百選(第2版)(別冊ジュリスト第204号)』(有斐閣、2011年)166-167頁。

(15) 本事件の EC 条約の時点で第6条、現在の欧州連合運営条約第11条。中西優美子「EU法における環境統合原則」庄司克宏編『EU環境法』(慶應義塾大学出版会、2009年)115-150頁。

(16) 国連国際法委員会が2008年に加えた議題「条約と時間」の作業部会もかかる整理を行う。Introductory Report for the ILC Study Group on Treaties Over Time, in Nolte, Georg, (ed.), *Treaties and Subsequent Practice*, 2013, pp. 184-188. その他、Fitzmaurice, Malgosa, “Dynamic (Evolutive) Interpretation of Treaties,” *Hague Yearbook of International Law*, 2008, pp. 101-153 や松井「前掲論文」(注14)参照。

とするのではなく、分離条約第 12 条に内包される両国の権利と義務のバランスが、近代化を伴った線路の再運行における両国の権利と義務のバランスを示すものとして解釈することを可能とするものとして扱う。そこで発展的解釈を用いるには文言に内在する発展性とは別の根拠を必要とし、ここではベルギー・ドイツ間の「商業的連絡」を確保するという第 12 条の趣旨及び目的が継続的性質を持ち、これを実効ならしめることを根拠としているが、裁判所による趣旨及び目的の発見や継続的性質の認定は当事国の意思に合致するものでもないとの指摘がある⁽¹⁷⁾。

仲裁は特に上の二点を含め様々な解釈規則を示しながら、オランダが課すことのできる環境保護措置の範囲と費用負担について結論を導き出す。しかしながら、その間にあるべき分離条約第 12 条の解釈は、緻密な文言の解釈というよりも「両国の権利と義務のバランス」という大きな枠組みを引き出す作業となっている⁽¹⁸⁾。裁判所は、今次の相当の近代化を含めた再活性化が第 12 条にいう「新しい」線路の敷設にはあたらないものの、第 12 条に内包される両国のバランスにより規律されるものとするが、オランダが環境保護措置を課すことが可能であるのはオランダに留保された主権のうちにあるからなのか再活性化と不可分一体であるからなのか、そのうち合意を要する措置と要しない措置とを分けた基準は条文のどこに見出されるのか、費用の配分をベルギーに全て課すのではなくオランダにも負担を課した根拠は条文のどこに見出されるのかなど、結論の細部はおおよそ規定の文言から引き出すことができず「両国の権利と義務のバランス」という枠組みに照らした判断となっている。

裁判所はこのバランスを示す要素を明確には挙げていないが、第 12 条の規定内容が単に何れか一方にのみ権利を付与するものではないことのほか、両当事国が訴答書面では多くを割いた分離条約での通行権の位置づけ（一部の領域の帰属との交換条件としての性質を持つか否か）への回答は締結時の状況からは示し得ないとしたことや、(裁判所自身は本件における使用を否定しているものの)主権の制約への制限的解釈は優先的な解釈方法ではないが両者の権利のバランスをとる役割を持つよう用いられてきたとしたことなどが、関係していると考えられる（上記 2 (2) (a) 参照）。また、裁判所が、このバランスに照らして

(17) Van Bladel, Ineke, “The Iron Rhine Case and the Art of Treaty Interpretation: the Application of Nineteenth Century Obligations in the Twenty-first Century,” in Blokker, N., et al (eds.), *The Netherlands in Court*, 2006, pp. 7-12. (筆者は本件でオランダ側弁護団の一人を務めた人物。)

(18) Warbrick, *supra* note 12, pp. 26-32.

課され得る環境保護措置とその費用配分を考える際に、先に挙げた経済発展活動と環境保護とを調和する責務を指摘していることや、分離条約は当時の列強国によるロンドン会議の末に締結されたもので当初から当事国の利益に留まらない性質を持っていたことを指摘していることなど、裁判所は形式的には共同体法との関わりを排除したが結論としては共同体法を考慮した場合と乖離しない内容を目指したのではないかと考えられる⁽¹⁹⁾。裁判所はこれらの判断を「バランス」の中に取り込んで、双方が痛み分けとなる判断を下したものと見受けられるが、条約解釈としては疑問を残すものとなった。

(本学法学部客員研究員)

(19) 解釈規則により環境法原則を取り入れた判断を積極的に評価するものとして Pierre d'Argent, "De la fragmentation à la cohésion systémique: la sentence arbitrale du 24 mai 2005 relative au 'Rhin de fer' (IJzeren Rijn)," in *Droit du pouvoir, pouvoir du droit*, 2007, pp. 1113-1137 や共同体法を取り込む判断が一面では評価できるが分離条約解釈の範疇を超えて共同体法の一体性を損なうものと批判的に検討するものとして Barral, Virginie, "L'affaire du chemin de fer du 'Rhin de Fer', entre fragmentation et unité du droit international," in Ruiz Fabri, Hélène, and Gradoni, Lorenzo, (eds.), *La circulation des concepts juridiques: le droit international de l'environnement entre mondialisation et fragmentation*, 2009, pp. 347-368.