

るいは適切な交通規制によりまして、私は目的

に到達できると考えられるわけでありまして。交通災害の防止ということになりますと、今回の法案にもありますように、その規制のしかたは、あるいは通行の禁止、制限、あるいは徐行、あるいは速度の問題、あるいは標識の関係というような制限方法は、むしろ交通の規制に力点を置かざるを得ない。そのことが円滑をはかっているという問題と非常に矛盾してしまっている問題がある。そうすると、規制することによって渋滞する、渋滞がさらに交通災害につながっていくというふうな、きわめて悪循環という感じもするわけです。これは私、私、適切にやらなければならぬと思うのであります。しかし、いまの交通災害の問題からいって、多少交通が渋滞したとしても交通災害の除去というところに重点を置いて適切な措置をとらなければいかぬ、かように考えますが、今後道交法の運営におきまして、その考え方につきまして、どういうふうにお考えになりますか。

○片岡政府委員 確かに、円滑と安全というときにも、御指摘のように矛盾をする場合もございまして、御指摘のようになります。さらに今後交通公害を防止するための交通規制をいたしますときに、仰せのように、現在以上の、矛盾するような場合も起こり得るものだと私は思っております。ただ、私どもとしましては、できるだけその矛盾をなくするような方法でまずやっていきたい。しかしながら、たとえば交通渋滞をする交差点でC.Oの問題が一番起こっているわけですが、そういう場合、そこを円滑にすることが同時に交通災害の防止にもなるという問題もございまして、それは矛盾なく、むしろ両方とも公益に合致するということもございまして、しかしながら、場合によりまして交通量を削減しなければならぬという矛盾する場合も起こり得るだろうと思っております。それだけに、一カ所を抑えることによってよそへ波及するというようなこともございまして、そういう点を十分見きわめた交通規制をやっていくという方針でやってまいりたいと思っております。

ります。
○山本(弥)委員 局部的な交通災害の防止ということにつきましては、ある程度まで、私は円滑という考え方よりも、まず交通災害を除去するということのできるだけ重点を置いて運営を願いたいと考えておるわけでありまして。
そこで、さらに将来の問題として、今日いろいろな問題が最も山積しておりますのは、東京、大阪という大都市なわけでありまして。東京のごときは、最近では年間二〇%も自動車の数が増加しております、こういうふうに聞いておるわけでありまして。今度の規制というのは応急的な問題であろうと思ひますけれども、道路の構造にいたしまして、あるいは自動車もふえてまいりますのにどう対応するかという問題、もっと基本的な、すでに六十三国会におきまして、長官からそういう問題に触れたと思うのでありますけれども、いわゆるモータリゼーションの世の中にかくとうしろ向きになるかも知れませんが、都心への乗り入れの制限、あるいは自家用車の制限、住宅地に対する乗り入れ制限とかいうような、恒久的な問題というよりも中期的な今後の交通災害に関連しての対策というものを、この規制に追っかけて考えていかなければならぬ、かように私は考えるわけでありまして、この問題につきましてどういうふうにお考えになっておりますか。

○片岡政府委員 仰せのとおり、基本的な問題は都市構造の問題であつたり、道路構造の問題であつたり、あるいは排気ガスの場合には、個別発生源の問題だと私も思ひます。しかしながら、それをただばく然とやっているというわけにもまいらないと思ひますし、仰せのとおり、その辺の問題につきましてはそういうことができる法的権限を明確にすると同時に、いろいろな考え方、できるだけ摩擦が少なく、しかも実効を期せるような方法を、中期的な考え方としても逐次とてまいらなければならないかと思ひついております。

○山本(弥)委員 ひとつその辺の態勢を早急にお考えを願ひまして、これまた英断的に考えていかなければならぬではないか、かように私は考えますので、次の通常国会あたりには、さらに道交法の改正という問題につきましても、十分お取り組みを願ひたいと考えております。
そこで今度の道交法の改正は、私は交通規制の手続問題が中心だろうと思ひますが、この規制が始まり規制をする場合に、二つあるわけでありまして、一つは都道府県知事の要請の問題、要請があつた場合にどうするかということ。それから、要請以外に交通公害が発生したことを知つた場合に、警察として規制をどうするかという問題があるわけでありまして。この要請がある場合も二つあるわけなんです。一つは二十条の、知事が一定の場所を指定してその調査をやる。そして一定の基準以上になつた場合には要請をする、こういうことにならうかと思ひます。結局この規制の対象は、知事が常時監視をしておる区域、「道路の部分及びその周辺の区域」となりまして、その地域について規制が行なわれる。あるいは騒音防止の場合も一定特定の地域を指定され、その騒音を調査し、それが一定の基準以上に達した場合には要請をする。そういうふうな、いわば規制をする道路の区域というものが普段から特定されておると思ひますが、その地域の規制が行なわれるということでしょうか。

○片岡政府委員 大気汚染防止法の二十条並びに二十一条の場合、それから騒音規制法の十七条の場合、そういう地域について御指摘のとおり知事が常時監視し、測定をいたしております。その常時監視しておりますときのデータを私どもとしては、常に公安委員会の方に当然通報していただけるものだ、そういうふうな解しております。
○山本(弥)委員 現在東京あたりでは何カ所ぐらいいやっておりますか。
○片岡政府委員 私ども聞いておりますのは、二十四時間測定をしておるのは八カ所のように聞いております。

○山本(弥)委員 そういたしますと、知事が常時測定をしておる地域は、公安委員会においてもよくわかつておるわけでありまして、その地域に、知事が要請した場合には、直ちに何らかの規制をするということになるわけですね。

○片岡政府委員 その地域につきましては、常時データをいただいておりますので、知事の要請を待つまでもなく、私どもも動いていきたいと思ひつております。したがういまして、知事の要請がありましてしたときにはもちろん何らかの規制を検討いたしたいと思ひつております。

○山本(弥)委員 常時知事との間に連絡がありましてわかつており、場所も特定しておる。これがふえていく場合もあり得るわけですが、わかつておつて、常時連絡をし、警察もその状況を見て、通報を受けているということになりますと、私はこの法文にありますところの知事の要請がありまして場合には直ちに規制の態勢に入ること、これが必要なのであつて、知事の要請に対して必要があるかどうかという認定、これは必要のないではないかと思ひますが、いかがですか。
○片岡政府委員 問題は、二つの点があると思ひます。一つは、知事が常時測定をしてない場所におきましても何らかの機関なりが測定をいたしまして……
○山本(弥)委員 いま申し上げているのは、知事が常時測定をして、そしてある限度に達した場合に規制を要請するわけですね。その場合に警察はどうされるかということをお聞きしているの、そのほかのこととはあとで御質問いたします。
○片岡政府委員 先ほどの繰り返しになりますけれども、常に知事の方からデータの通報を受けております。したがういまして、あえて知事の要請がなくとも、交通規制を検討いたしますたてまえでございまして、いわんや知事の要請が正式にございまして、われわれは何らかの交通規制を検討いたしたいと思ひつております。
○山本(弥)委員 それならば、この知事の要請のあつたという場合に、公安委員会が規制をする

必要があるかどうかという認定は不要なんじゃありませんか。

○片岡政府委員 先ほど御指摘がございましたように、交通の安全、円滑と交通公害の防止という場合に、それが矛盾なくできる場合には問題は無いと思います。しかしながら、その間に相当大きな矛盾があった場合に、いかなる段階でいかなる交通規制をやっていくかという必要性の認定というものは、当然道路交通全体を管理しております公安委員会の立場で、一番実情を知っておる公安委員会の立場で判断をいたしていきたい、このように考えております。

○山本(弥)委員 先ほどの答弁を聞いておりますと、特定の地域というのは現在では東京都を例にとりまして八カ所ですね。その八カ所については、公安委員会は都知事との間に常時連絡をしあるいは常時測定の結果も通報し合って、実際はよく事情を把握しているわけですね。私の申し上げるのは、将来そういう交通規制をしなければならぬ個所が増加した場合はともかくとして、当面この運用からいけば、そういうことを常時やっておかなければならぬことは当然なわけですね。規制をやらなければならぬわけですから。そういったしますと、一定の制限をしなければならぬという事態が発生した場合、直ちに規制態勢に入ることが望ましいわけなんです。このことは、冒頭長官にもお聞きしたのですが、いろいろ矛盾した要素があるが、今日公害問題が重要視されておるときには、直ちに交通公害を除去する、防止するという態勢を迅速にとることが必要なんだ。そういう場合に、常時連絡をとりながら、危険だという状況にどう対応するかということ。これは禁止をするか、制限をするか、その観測地点、調査地点の状況等を判断されて、常時検討されていると思うのです。そういうときに、要請があれば直ちに規制の態勢に入るべきであって、さらに円滑の状況とか何とかいうような問題を頭に置きながら検討する必要があるんじゃないやしませんか、直ちに要請に基づいて規制すべきではないか

と私は思うのですが。

○片岡政府委員 大気汚染防止法二十三条の場合には、仰せのような状態だと私も判断いたしております。二十条、二十一条の場合には場所も限定されておりますし、そこに対するある程度恒久的な対策を私も考える筋合いになっております。二十三条の場合には、これは相当広範囲にわたるような重大な被害を人身に及ぼすというような場合の措置としては、仰せのとおりのような事態が起るのではなからうかと思っております。

○山本(弥)委員 長官いかがですか。

○後藤田政府委員 御質問の御趣旨は、知事が要請すれば、必要なときなどと言わないで当然やたらだ、こういう御質疑の御趣旨だと思っております。私は、こういう問題につきましては、やはり知事と公安委員会、これが密接な行政上の協力によって事態をうまく解決するのが一番いい、私はさように考えておるのでございます。ただ、やはり平たく言えば、もちは屋はもちは屋でございます。したがって、知事さまのほうは常時監視をして、そして一定の段階になればこれは公安委員会にやってもらいたい、こういうところまでが知事の役割、また公安委員会側としては絶えず全体の交通状況を知っておりますから、そこでまたそのやり方等についても私どものほうで専門家でございます。したがってそういうところで適切な処置をやっていく。こういうやり方がこの公害問題に対処する一番いい方法だと私は思います。

さらに突っ込んで言いますと、私どものやる権限というのは規制の権限、しかもその背景は罰則によって担保するというところでございます。そこで私は、こういう公害問題であるから、知事が言えれば罰則背景の警察権を発動しろ、こういう考え方も私はわからぬじゃありませんけれども、しかしこれは今日の警察制度の根幹に触れてくる問題でございます。したがって、やはりそれは法律上は公安委員会の独自の権限ということにやっております。これに今日の警察制度の根

幹に触れてくるおそれがある、こういう点もひとつぜひ御理解を願いたいと思っております。ただ実際上の問題としては、知事が要請をしたようなときに、私のほうが何だかんだと言って、しかも公害がどんどんひどくなるなどというようなことはありやうのないことではございます。御理解願いたいと思っております。

○山本(弥)委員 いろいろ警察の根幹の問題に触れるという御答弁ですが、確かにその点も考えておかなければならない警察権の発動という問題があるやうかと私は思います。長官は警察全般の誤りなきを期する、地域住民のための警察というような意味のお考えに出ているものと解釈するわけでありまして。しかし私は、こういう問題は常時連絡もできておりますし、規制する個所というもののに対する対策、そのときに通行の禁止をするか、あるいは制限をするか、あるいは除行させるかというやうな問題は、これはもう平素からそういう重要な規制の問題であれば検討しておくべきである。そして知事の要請というものは、その地域住民の健康あるいは生活環境を阻害するという考え方に

出ているわけなんです。その緊密な連絡があればそれは直ちに発動するということが好ましいのであって、必要があるかどうかという判断、こういう問題はほかの問題とは違っていてやはり適切にやるべきではないかということで、いずれあとで私どもも十分検討はいたしたいと思っておりますが、私どもはそういう公害の除去という問題は迅速にやるべきだと思っております。

(砂田委員長代理退席、塩川委員長代理着席)

必要な判断ということとは常時検討しておいて、要請を待って矛盾なく直ちに規制が行なわれるという措置が必要ではないか、かように考えます。

先ほど交通局長からちょっとお触れになったように、二十一条ではなく緊急時の発動ですね、この場合にはどういうことになりましようか。

○片岡政府委員 大気汚染防止法の二十三条に基づきます場合には、御承知のとおりまず一項で知

事が、一定限度に大気汚染が達したときに自動車の運行者に対して抑制の呼びかけをする、協力を求めるという仕組みになっております。それがまた限度が悪化した場合には、知事がその原因が道路交通に起因する場合と見た場合には、公安委員会に道交法上の措置を要請するやうなそういう仕組みになっております。したがってその場合には、法律にもございますように「人の健康又は生活環境に」重大な被害が生ずる場合として要請されるわけでございますから、直ちに私どもはアクションを起こしたいと思っております。

○山本(弥)委員 この二十三条の発動をした場合の規制の個所ですね。これはどういふふうになりましようか。

○片岡政府委員 これはそのときの気象状況の影響により大気汚染が急激に変化したというやうな場合で、それが測定網との関係もございまいやうと思っております。どの範囲にそれがあるか、その測定結果によって、しかもその状況が一体この道路交通に起因しているのかということのめどがつかないという状況でございまいやう。したがってそういう状態が一体何によって起こっているかということをやったりそこで検討して、その発生を削減していくというように考えるのが常識的ではなからうかと思っております。

○山本(弥)委員 そういたしますと、測定地点以外に交通規制が及ぶやうなことはあるわけではなからうか。

○片岡政府委員 その原因となっている道路交通の場所、そこを抑えなければ大気汚染の状況には変化を来さない、そのように私考えております。

○山本(弥)委員 そういたしますと、二十一条と同じように大体測定地点を中心に要請も行なわれ、それに応じて規制が行なわれる、こういうことになりましようか。

○片岡政府委員 測定地点のないところではつきりわからないと思っております。

○山本(弥)委員 それから次の、この要請以外の交通公害が発生したことを知った場合ということでありまされども、これはどういふ場合が想定されますか。

○片岡政府委員 大気汚染とかあるいは騒音の場合のように、知事が常時測定網を持って測定している場合には、まずそこだと思ひますけれども、振動の場合につきましては常時測定網もございませぬし、これは地域住民からの苦情がいろいろ警察の窓口へ出てまいる、そういうことで公安委員会が知るといった場合も当然考えられると思ひます。

○山本(弥)委員 そういたしますと、公安委員会自体が交通公害の防止に關しまして知り得たという場合は、知事の要請のある大気汚染あるいは騒音という以外の、振動の場合が該当することが多いわけですね。

○片岡政府委員 振動の場合は全くそのとおり該当いたしますが、騒音につきましては地域住民からの苦情がある、しかし測定地点でもないという場合もございまして、大気汚染の場合につきましても、非常にレアケースではあると思ひますけれども、そういう事態は観念的には考えられると思ひます。

○山本(弥)委員 そういたしますと、この場合は地域住民の意向を十分参酌し、それらの苦情その他につきましても警察は謙虚に耳を傾けながら、極力交通公害がどこに発生しているかということを知ること努力をせられて、それに応じて公安委員会独自の発動としての交通規制をする、こういうことになるわけですね。

○片岡政府委員 仰せのとおりでございます。

○山本(弥)委員 そういたしますと、二項との關係ですね。いろいろ通行を禁止したりまたは制限をするという場合に關係方面の意見を聞かなければならぬ、こういうことになっていきますね。この場合には、この二項は、一項の要請以外の、公安委員会が交通公害を知り得る必要と認め交通規制をするという場合に限られることになりましょ

うか。どういふ関連になりましょか。

○片岡政府委員 多くはその場合だと思ひますけれども、知事の要請がございました場合にでも、その規制そのものが、何と申しますか、車をためてしまふというような非常に極端な場合につきましては、知事に、この方法しかもうございませぬがよろしうございませうかという念押しもいたしたいと思つております。

○山本(弥)委員 これはいろいろ、法からいいますと義務づけになっていくわけですね。そういたしますと、いまのお話ですと、要請があつた場合も、いかなる方法をとるか、規制の方法を選択する参考資料としてさらに知事の意見を聞くという場合もあり得るわけでしょうけれども、あまりに各方面の意見を聞いていううちにますます交通公害が高じてまいるという場合があるので、關係方面は少ないほうがいふのではないかと、いわば迅速に規制をするということが必要ではないかと思ふので、この義務づけの必要はないのではないかと私は思ひますが、いかがでしょう。

○片岡政府委員 事柄の性質上相当重大な影響を及ぼす場合も考えられますので、その場合にはやはり意見を聴取して妥協な警察行政をやつていきたいと思つております。

○山本(弥)委員 そうなりますと、適当な規制をするという警察の判断の資料という意味からいいたしますと、私は、警察はそういう意見を聞くことができるというものであつて、義務づけられまふと、關係方面あつちこつちに一応意見を聞かなければならぬということになって、迅速の措置に非常な支障があるのではないかと、いふふう

に考へるのであります。いかがでしょう。○片岡政府委員 先ほど御指摘のございましたように、常時観測地点については、私もデータの通報を受けて常時検討をいたしておるわけでございます。したがういふことで、それがどのような事態になればどのようにかというところは常時研究はして行く。その間に關係方面、この意見を聞かなければならぬ相手先とも十分連絡はとれて

いくのじゃないかと思ひます。したがういふことで、事態が発生した、あるいは知事が要請されたとか、あるいはわれわれ自身が基準値を上回つたというところで行動を起こさなくてはならないときには、御心配のございますような点につきましてはスピードにやつてまいりたいと思つております。

○後藤田政府委員 御質問の御趣旨はよくわかります。確かにあちこち意見を聞いておる間に公害がどんどんひどくなつて、議論多くして舟山に登つてしまつたのではどうにもならぬということでは、われわれ考えなければならぬので、そこでこの義務づけ規定は、そういう場合に、すべ

ての場合に聞くということにはなつておりませぬ。やはり「広域にわたる」と云々と、こう書いてございませぬ。そこで私も考へておる「広域」といふのは、たとえば交通規制を公害のためにやるというときには、東京都の区部の大部分、あるいは横浜市の大部分等、大都市の大部分あるいは県にまたがつてといったような広域の範囲に交通に著しい影響が及ぶ。したがつて、それがまた社会生活あるいは経済生活に重大な影響がある。こういう場合に、今度はやはりそういう立場での知事あるいは關係の行政機関に、警察としてはこれまで来ればこういうことをやりますよ、それでい

かがございませぬかということとは当然聞かなければならぬ。私はこういうふうにか考へております。したがつていかなる場合にも意見を聞くということではございませぬので、その点はひとつ御理解願ひたいと思ひます。

○山本(弥)委員 そういたしますと、知事の要請があつた場合、そういう場合にも、こういうふう

に各方面に意見を聴取することになりますか。○片岡政府委員 そういふ場合にもそうだと私は思ひます。

○山本(弥)委員 そういつた事態、広域にわたつてそういう規制をしなければならぬという公害発生

の状況は、非常に重要な場合だろふと思ふので、そういうときにはもつと強い指導をあわせて行なうべきではないか。事前に観測もしてありますし、あるいは車の制限があり得るといつて自

を促したり何かして、そしてそういう最悪の事態に入るわけですから、警察自体として交通制限その他をやる場合はやはりある程度まで意見を聞く必要があるかと思ひます。要請があつて、そして広域にわたつて規制をするという場合におきましては、一々義務づけではなくて、道義的に警察が意見を聞くんだ、そして規制の誤りなきを期するという体制でいふのであつて、そういう重大な事態に突入したときに、いろいろ意見を聴取する義務づけの規定に縛られるという立場からい

防止も有効であるというステップが一番妥当なステップであると思えます。しかしながら、それだけでできない場合もございます。スピードを落とすあるいは徐行さすということでもできる場合もありましょう。しかし最悪の場合になりますと――全車をストップするという場合が最悪の場合だと思えますが、その間にいろいろなニュアンスがあるわけです。迂回道路がある場合はやりやすいと思えますし、ない場合は非常に困難な場合も考えられる。そういうふうな制限手段を考えておきます。

○山本(弥)委員 この問題につきましてはいろいろ問題もあるわけですが、他の議員からも御質問申し上げることになるかと思えますので、私は、これで、百十条の二のことにつきましては一応この程度にいたしておきます。

次に厚生省にお伺いしたいと思うのであります。が、交通公害は総理府があるいは厚生省令で制約を受けるわけなんです、現在一応その基準を設定しておられる概況を承りたいと思えます。

○山本説明員 お答えいたします。

交通公害に関係いたします大気汚染といたしましては、一酸化炭素がまずあげられるわけでありまして、一酸化炭素につきましては、現在公害対策基本法によります環境基準というのを定めております。この環境基準につきましては、すでに御存じだと思えますけれども、緊急の事態あるいは交通制限をするという考え方につきましては、一時的であれ、さらにもっとひどい環境条件が起きたときというふうなことを私も念頭に置いておりまして、そういう方向でそれらの措置等もこれから検討してまいりたい、さように考えております。

○山本(弥)委員 一酸化炭素だけのお話を承ったわけですが、ほかにもいろいろあるのじやありませんでしょうか。

○山本説明員 騒音規制法に基づく道交法の改正もあるわけがございます。騒音の環境基準につきましては、現在、騒音の一般環境基準及び道路沿

いの騒音の環境基準につきまして専門家の御意見を聴取しております、おおよそ線が出てまいりました。最終的に生活環境審議会の議を経まして、閣議にかけて告示の段階に踏み込むということとでございまして、私どもこの年内を目途に作業を進めておる、かようなわけでございまして、騒音の環境基準を一つの目安にいたしまして、緊急時なりあるいは交通制限をかける問題につきましては、さらにその措置等を関係の分野と相談いたしましてきめていく、それによりまして政省令をつくる、かような考え方を持っておりますわけでございます。

○山本(弥)委員 騒音につきましても、排気ガスの規制にいたしましても、一酸化炭素ばかりでなく、炭化水素とか窒素酸化物とか、そういったいろいろな問題につきましてもいわゆる基準を設定しなければならぬと思うのであります、そういう基準はこれからなるわけですか。

○山本説明員 昨年光化学スモッグというふうな一つの事件が起こりましたが、道路交通に関係いたします大気汚染につきましては、先ほど一酸化炭素だけを申し上げたいたへん恐縮いたしました、そのほか炭化水素あるいは窒素酸化物というふうなものにつきましては、専門家の会議がここの夏スタートしまして、現在検討しております。来年度の年度末ぐらいにはその御意見が最終的にまとまろうか、かように思っております。それに従いまして今後政省令の作業を進めてまいりたい、かように存じます。

○山本(弥)委員 その交通公害、騒音にいたしましてもあるいは大気汚染にいたしましても、法律をつくりまして交通規制に入るわけなんです、その前の環境基準が非常におくれるのです、法律をつくって置いて、ゆっくりに環境基準をつくれ、ばいということになるかもしれせんけれども、交通公害除去ということに対しては、この法案が国会を通りますれば六月以内に施行になることなるのでしよう。いま審議中だということお話をしますが、環境基準の設定等がやはり法案と同時に

ある程度まで審議の対象にならなければならぬのじやないでしょうか。そうしめんと、総理府令・厚生省令に基づく公害の定義というのからいいますと取り締まりが野放しになるといふ懸念もあると思うのです。いまだ公害が騒がれておって、環境基準が非常におくれるのです。これは審議の場にも示すところまでいってないのですか。

○山本説明員 御指摘のとおりでございます。公害の問題に關しまして、特に人体影響等につきましては、これがたいへん微量なものであつて、かつその影響についての学問的な水準が世界的にもおくれおつたといふこととございまして、それを取り返すべく急遽私どもいろいろな専門の委員会を設けておりまして、騒音、一酸化炭素、亜硫酸ガスというふうなものにつきましても環境基準は、最終的にきまつたわけでございます。これは単に私ども行政機関の作業だけではなしに、広く専門的知識をお借りいたしまして、世界的な規制の状況等も十分勘案いたしまして、環境基準を定めていくといふことで手間どつておるわけでございます。御指摘のとおり確かにおくれおつておるという問題はございしますが、今後いずれの環境基準につきましてもつとめて早く作定してまいりたい、かように存じております。

○山本(弥)委員 そうしますと、大気汚染防止法なり騒音規制法等がかりに今国会で通過いたします、知事は測定をして、そうして規制をするといふ、その規制の発動ですね、その基準というものを腰たためるにも一応発表するといふことにははぐならぬわけですね。法律施行後の、実際の運営上の問題からいいますと、どういふことになるんですか。

○山本説明員 まず現在大気汚染なり騒音なりで非常に大きく問題になっておりますのが、大気につきましましては、自動車交通に関連いたしましては一酸化炭素の問題でございます。炭化水素につきましては、この炭化水素そのものは人体に直接の著しい影響はもたらさない物質でございますが、これが大気中でいろいろ複合的な汚染の原因にな

り、環境条件を悪くするといふこととございします。で、実は二の次になつたといふ感じがいたすわけでございます。現在のところ、すでにきまつております環境基準に従つて、一酸化炭素あるいは騒音というものにつきましてとりあえず政省令を定めるところとでございまして、それ以外のものにつきましても、今後つとめて早く基準を出し、それにのつとめて政省令を改正をしていく、かういふような手順を考えておるわけでございます。

○山本(弥)委員 そういたしますと、現在東京都において常時観測をしておるのは一酸化炭素だけなわけですね。そうしてかりにこの法案に基づいて規制の要請を公安委員会にするという場合には、その一酸化炭素だけの判断によつてする。それから騒音につきましては年度内というお話でございしたね。騒音につきましては、この法案が運営される段階までは騒音の基準というものは作定できるわけなんでしょうか。

○山本説明員 騒音につきましては、できることは間違いないと思っております。

現在測定を常時いたしておりますのが、一酸化炭素につきましては都内八カ所と記憶しておりますが、今後この法をもつと十分に遂行していくためには、交通の渋滞あるいは交通の激しいところをねらひまして、もっと全国的にも観測点をふやして、常時監視をしていかなければならぬ。それに従つて今後の規制方式をはつきりさせていく必要があるのではないか、かように考えております。

○山本(弥)委員 その交通公害の定義の前提が総理府令・厚生省令に基く問題になつてくると思ひますので、ほんとうに交通公害を除去するといふことであれば、やはり環境基準なり、そういう――工場の場合には排出基準協定等によつてあるいはやれるわけですが、これらの問題についてはやはりそういう基準が整備されなければならぬ。しかもそれらの基準は自動車の増加に対応いたしまして強化される。また世界の趨勢より

以上の公害対策を講じていかなければならぬと思ふのでして、できるだけ早く基準というものを設定しなければ、今回の公害国会におきましても、いろいろ法案を提出してきても、それがほんとうに地域住民の健康と生活環境を守るために発動できるのかどうか。一応ワーク組みができたということであれば、私はこれだけでは公害対策というものは前進をしないのではないかと思ひますので、この点促進を願ひたいと考えております。

〔塩川委員長代理退席、委員長着席〕

場合によつてはこの審議期間中にすて、こういう基準でやるのです、これがさしあたりの基準です、ということを示すべきではないかということ、私は思ふのでして、どういう基準でどういふ交通規制を行なわれるかということがない、法案の審議をするにも不十分だといふふうな印象を受けるわけです。それらの点につきましても促進を願ひたいと考えております。

○山本説明員 御指摘の点、十分早急にその基準等を定める作業を進めたい、かように存じております。

一言付言させていただきますが、道路上あるいは都市の交通による一酸化炭素の問題につきましても、運輸省の所管しております道路運送車両法による車の構造の改善による排出の低減ということもあわせて行なっております。その点を申し上げておきます。

○山本(弥)委員 終わります。

○審委員長 土井たか子君。

○土井委員 この道路交通法の一部を改正する法律案の提案理由説明の内容を見ますと、一にこの法案が提案された目的は、「人の健康または生活環境に係る被害の実情にかんがみ」というところにあるようにございますが、したがって何とていっても人の健康、生活環境の保全が優先的に考えられていくことではないか、この立法趣旨は生きてくたかと思ふわけでございます。その辺に対して、先ほど山本委員からすでに御

質問がございましたけれども、続けて私はまず厚生省のほうにお伺いをしてみたいと思ふのです。特に法案によつて考えてまいりますと、第二条の部分に当たりますが、「交通公害」とは、「道路の交通に起因して生ずる大気汚染、騒音及び振動のうち総理府令・厚生省令で定めるものによつて、人の健康又は生活環境に係る被害を生ずることをいう。」と書かれております。先ほどの御答弁を承つておりますと、振動のほうについては、あるいは騒音のほうについては、研究調査が進んでいて、それに対しては具体的な基準というものをやがて出るやに承つたわけでございますが、最もいま憂慮さるべきはやはり大気汚染という問題だろうと私は思ふのです。もちろん、これは騒音についても振動についてもゆゆしい問題でございますが、急を要する、早く手をつけなければならぬという具体的な被害が起つてい

るというところから考えて、やはり早く手をつけなければならぬという問題は、私は大気汚染というところにあるのではないかと思ふのです。そういう点から考えていきますと、もうすでに周知のことでございますが、自動車から吐き出されます排気ガスの中には先ほど力を入れておっしゃいました一酸化炭素のみではございません。大気を汚染している物質のおもなものをいいますと、炭化水素、窒素酸化物、硫酸酸化物、鉛化合物に浮遊粉じん、ディーゼル黒煙等々があるわけでございます。さらに御承知のとおり、この夏引き起こされました各地での光化学スモッグの原因になると考えられておりますオキシダントなんというものはもうしるうとでもよく知つておるわけでございますが、第二次生成物として窒素酸化物と炭化水素との光の化学反応によつて生成されるものなどということになっていくわけでござい

ますから、局地的に起こる現象とはいへ、やはりこれはある局地的に起こる非常な被害としてこの窒素酸化物、炭化水素等の環境基準というものを、さらにはこの排出基準というものを具体的に考えなければ、今回の法案を作成する意味が薄いと私は

思ふのです。この点について厚生省のほうでは、特に私お尋ねいたしますが、炭化水素、窒素酸化物についての基準をどのようにお考えになつていらっしゃるかとこのことを、まずお聞かせいただきたいと思ひます。

○山本説明員 ただいま御指摘ございました窒素酸化物及び炭化水素の環境基準についてどのような作業を進めておるか、これはこの秋以降に数回にわたつて、十数名からなる専門家の会議を始めまして、さきの光化学スモッグの内容の検討及び諸外国等におけるこれらの物質の現況あるいは測定方法、それから規制方法、排出基準というふうな資料をすて一通り集め終わりました、わが国の状況の把握、同時にこれらの排出の環境の基準、それに伴う排出の基準ということを決めるための作業を目下急遽進行中でありま

す。回数回の会合を必要とするかと存じますが、年度の終わりにころには一応の線が出てまいらうというふうに思つております。

○土井委員 非常におそいと思ふのです。なぜ私はおそいといふことを申し上げるかといひますと、すでに運輸技術審議会ではこういうデータが発表されております。自動車によるところの大気汚染の内容を分析してみると、一酸化炭素による大気汚染は九九・七％、炭化水素による大気汚染は九七・九％、これは非常に高い数字でござい

ます。窒素酸化物によるところの大気汚染も、これまたそう軽く見過ごすわけにはいかない三五・九％という数字が出ておる。こういうふうな運輸技術審議会からのデータを見ましても、いま御答弁になりましたスピードではちよつとおそいのではないかと。特に今回のこの法案が提起されるに

つては、やはり法令で、いま私が御質問申し上げている炭化水素なり窒素酸化物に対する基準というものが前提になければ、実は大気汚染について交通公害を取り締まつていくのだというふうな意味も片手落ちだと私は思ふのです。一体このことについて、炭化水素なり窒素酸化物なり、それ以外の自動車から吐き出される排気ガスにつ

て分析をなすつて、それに対する規制基準というものをいつまでにおやりになるという御予定でございませうか。その点をしつかりと私承りたいのです。

○山本説明員 私どもの環境基準を設定いたします作業につきましては、これはいま運輸技術審議会等の数値等につきましても、私も存じておるわけでございます。そういうものが人体に対して、あるいはそれ以外の生物等にも影響を及ぼすかということでございますので、これらの知見につきましても、わが国の技術水準ではそれほど進んでおりません。したがって、急遽基準を設定するためには、諸外国のこれらに関する研究データ等を集めて、それらを専門的な観点から御検討いただききめるといふことでござい

○土井委員 いまの基準が想定できるとおっしゃっている内容を、もう少し具体的にお聞かせいたいただきたいと思ひます。

○山本説明員 いま申し上げましたのは、私は、数値的な問題につきましては専門家の意見を最終的に詰めないといけません、方法といたしましては、まず環境の基準というものを考える。その環境の基準は、あくまでもそれが及ぼす人体あるいは動植物というような生物に対する影響を考慮して環境基準を定め、その環境基準に到達するために道路上の自動車の交通量あるいは個々の自動車からの排出の基準を制限していく、こういうようないわゆる規制と環境基準との関係を原理的に考へてそれが考えられますので、それを一つの基礎にいたしまして法案をつくってまいり、かような意味を申したのであります。

○土井委員 いまおっしゃいましたような環境基準と排出基準というふうな原理、順序からいたしますと、いまだというふうな段階にあると申されますでしょうか。

○山本説明員 一応環境基準につきましては専門家の作業はおおよそ済んでおりますが、まだ専門家の中にも、あるいは各国のデータを見ましても、環境基準の数値につきましては、その国の状況あるいは学者の御意見によつて若干の食い違いがございます。この辺を、やはり人の健康を守るという意味で最終的に最も妥当な線に持っていくというようなことが、現在内容として議論されております。それにリンクさせまして、排出基準を定める問題につきましては、今後数回の専門家あるいは関係の行政機関との技術的なあるいは法規制的な意見の交換、あるいはそれに基づく省令、政令の定め方ということが次のステップで考えられる、こういう段階でございます。

○土井委員 それにいたしましたも、もう現にこの法案がたまたま審議中という段階なのでございますから、やはりいま審議中のこの法案の中で取り扱っている具体的な内容については、ある一定のめどがないことには、この法案の意味は私は薄

いと思うのです。一体この排出基準に対していつごろ法令で具体化されるというふうなことをお考えでいらつしやるか。できたら私はいつまでということを伺ひたい、この法案についても、特に第二条、これは片手落ちになるのじゃないかというふうな感を深くいたしております。一体いつごろまでにこれの基準が具体化されますか。

○山本説明員 私、この場で何月何日までということをお申し上げるのはちよつと自信がございませんが、何年かかるといふようなことではなしに、来年の、年度末くらいにはそれをきめたいというつもりであります。

○土井委員 これは法案が通過すると六カ月後には施行される法律なんですから、来年の年度末というまでには一体どういふことになるのか。これは黙つて聞き過ぎすわけにはいかないと思ひます。厚生大臣がたまたまお出ましでございせんから、厚生大臣にじきじき伺ひすべきの内容だとは私も存じますけれども、ひとつこの際、やはり責任ある法案の提出とは私は言えないと思ふのです。いかがでございますか。

○山本説明員 私が年度末ということをお申し上げたのは、来年の年度末でございせんので、技術的な作業といたしましては、おおよそ明年三月ごろまでに終わると思ひます。

○菅委員長 本年度というわけですね。

○山本説明員 はい。ただいろいろその後の具体的な作業等がございしますので、この法施行の時期までには間に合わせたい、かように存じております。

○土井委員 作業については、来年の三月終了する、これは確認してよろこびますね。

○山本説明員 現在の検討の進行状況におきましては、そのとおりでございます。

○土井委員 進行状況によつてはまた延びるということも言われかねませんので、ひとつ確認をさせていただいて——やはりこれは詰めをしておかないと私はいけないことだと思ふのです。来年の

三月と一応言われたのですから、ひとつそれを目標に努力を積み重ねていただいて、具体化するよううに、最大限のひとところでお約束をしていただいて、内容を実現するためにさらに努力を積み重ねていただきたいと思ひます。さて次の問題に、いまは来年の三月ということを確認させていただいて、進みたいと思ひます。

条文に従つて問題にしてまいりますが、第七条で「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害の防止を図るため必要がある」と認めるときは「云々」とございませう。この「必要がある」と認めるときは「云々」という判断の基準は一体どこに置かれるのか、これをひとつ警察庁のほうに伺ひたいと思ひます。

○片岡政府委員 現在の道交法にも「その他交通の安全と円滑を図るため必要がある」と認めるときは」とあり、それにさらに「交通公害の防止を図る」というのが加わつたわけでございますが、私も現在の法律の執行に当たりましては、「必要がある」と認めるべき」につきましては、いろいろ規制の基準を内部的にはつくりまして、各府県の公安委員会に通知申し上げております。そして全国的なアンバランスが生じないようなやり方を現在もやっております。したがひまして、今回の法改正に伴ひまして、同様な措置がとられるものと考えております。

○土井委員 通達の内容になっております規制の基準というものはどういふものでございませうか。

○片岡政府委員 これは交通規制を実施するの基本的な考え方を述べてございませうが、詳細につきましては担当課長から……

○井口説明員 現在の道路交通法第七条の実施につきましても、交通の安全と円滑をはかるための規制の基準についてお尋ねというふうな解釈いたします。

現在の通達におきましては、たとへば第七条でございませうと、いろいろございませうが、全面的な通行禁止をする場合、あるいは一部の車両についてどこかの道路を通行禁止する場合というような

ことがございます。それぞれの事情がございませうので、たとえば交通事故の発生と因果関係のございませう。車両の通行がたいへん顕著であるというふうな場合になりますと、その車両についての交通事故が全体の何%を占めておるかというふうな例をあげまして、それをもとに現場の実情に即して交通規制をやるようにということになっております。

○土井委員 いまの御答弁によりまして、むしろ公害に対して除去するということよりも、交通の円滑をはかるというところに重点があるような趣意に承るわけですが、その点いかがでございますか。

○井口説明員 私は、ただいまの御質問の趣意を、現在の道路交通法第七条についての規制の基準をどうしているかというお尋ねと解釈いたしました。そこで交通の安全と円滑をはかるための規制基準というものはこうなつておるといふ御説明をしたわけでございます。

規制基準といたしましては、実は第七条だけのことをきめておるわけではございせんので、公安委員会が通行の禁止、制限をしたり、あるいは場所の指定をしたり、というふうな権限がいろいろ十数カ条にわたり道路交通法の中に書いてあるわけでございます。それぞれのものにつきまして交通事故との関係、あるいは交通量との関係から、どういふ場合が一応認められる必要な基準であるかということを通達いたしてあるわけでございます。

○土井委員 私、いまお伺ひしたことに誤解がなければ、第七条の条文に対する理解としまして、どうもやはり交通の安全と渋滞に対処するための円滑な運行というところに重点があるように思われてならないのです。ここにはやはり「又は交通公害の防止を図るため」というのが併記されておりますが、この点についてはいかがなのでございませうか。

○片岡政府委員 課長が申しましたのは、現在の基準についての説明を申し上げましたので、法律

が改正されますれば、当然交通公害防止をはかるためのことにつきましても基準をつくつてまいりたい、そのように考えております。

○土井委員 先ほどから私伺ひしているのは、第七條の条文を読んだのは、これは改正案の内容でございまして、私は現行の法についての解釈、理解を求めているわけではございません。改正案について、その第七條の中で、一体この「必要がある」と認めるときは「という判断の基準は何かと置かれてあるか」ということです。基準は一体どこに置かれてあるかというのを、それならば再度お尋ねいたします。

○片岡政府委員 法施行されるまでに、私どもは、公害防止を含めた新たな基準をつくつて、第一線に対して、各府県の公安委員会に対して通達をしまいたいと思つております。

○土井委員 これは、実は私こういう質問をするのは、この点がたいへん気にかかるところです。「交通の安全と円滑を図り」さらに「又は交通公害の防止を図るため」というのが併記されておまして、一体いずれに重点があるかという、重点の置き方によつては、この今回の法案の中でもなつております交通公害を除去するということが不十分になるおそれがあるのじゃないか。人間の生命とか生活安全というものを最優先に考えるということならば、これはむしろ併記ではなくして、いずれに重点があるかということの明記すべきだというふうな考えに基づいて、私は御質問を申し上げておるわけでございますから、その辺のひととお考えを明瞭にお教えいただきたいと思ひます。

○片岡政府委員 この道路交通法の目的でございますが、これは第一條に「この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする」、安全も大切であるし、円滑も大切であるし、交通公害の防止も大切である、こういう趣旨で、道路交通全体の立場で考えるところの、この道路交通法の目的だと私考えてお

ります。

○土井委員 たいへんむずかしい、たいへんニュアンスに富んだ御答弁でございしますが、これはやはり考えてまいりますと、例の公害対策基本法の中で終始一貫問題にされてまいりました、いわゆる産業発展との調和を保つというのが一体具体的にどのようなふうになつてくるかということと関係があるように私は思うのです。交通の安全と円滑をはかるのと、交通渋滞の緩和を何とか考えるということ、この交通公害に対する対策というものは、必ずしも常に合致いたしません。その辺の調整というのは非常にむずかしいと思うので、私はこれをお伺ひしているのですが、いずれに重点を置くかということ、これをはっきりさせていまいと、やはりこういう今度の交通公害から生活を守るということに対しては徹し切れないうのじゃないかというふうに、私考えておる次第なのであります。いかがですか。

○片岡政府委員 確かにこれはむずかしい問題だと私も思います。ただ交通に起因する交通公害の防止をはかる一番基本的な考え方は、私は発生源対策だと思ひます。自動車の構造そのものを改良しまして、悪質な排気ガスが出ないように、物質が出ないようにすること、それから燃料そのものの改良をして悪質な物質が出ないようにすること、これさえ完全に実施されれば、あえて交通の規制をする必要は私はないと思ひます。ただ問題は、発生源対策を完全に実施するまでのやむにやまれない対策がこの道交法の世界での対策だと、私は、基本的には考えております。したがひまして、そちらの対策は当然政府としてやるべきでありましようし、現にやりつづつておるべきであります。私も、私どもは、いわば警察庁内として、緊急の事態としてとらえております。そのときに、よく考えてみますと、この道交法の世界では、安全が一番重要な問題だと私は思ひます。人の生命に直接かかわる問題だと思ひます。その次に公害の問題、それから円滑化、こういう順序が常識的な判断ではなからうかと私は考えております。

○土井委員 御趣旨のとおりになりますと、これはやはり自動車交通の制限を直接的に行なうということがいかにむずかしいかということにもなつてくると思うのですが、そのむずかしい点というのをさらに推していくと、交通を禁止すること、交通を制限するということは、一体何のために、まただれのために、いかなる基準でやるのかということだと思ひます。何のためにというところは、これは御趣旨のとおりで、個々の法案の提案趣旨説明の中にも明らかでございまして、公害を除去するということに中心ポイントを求めて考えていかなければならないと私は思ひますが、だれのためにということを考えてまいりますと、これは一体だれのためにということになるわけでございますか。

○片岡政府委員 だれのためと申しますと、道路交通法の世界で考えますと、二つあると思ひます。その道路を利用している人たちが、これが一つだと思ひます。道路利用者、道路を利用している歩行者であり、運転手だと思ひます。それからもう一つは、その道路に密接する周辺の地域に居住しておる人たちが、この両方だと私は思ひます。

○土井委員 いまだれのためというのに、道路を現に利用して走っている人というのの中に入つてきておるようでございますが、これは、自動車利用者個人々々について考えてまいりますと、当事者でない限りは、たとえば交通事故であるとか交通渋滞にしても、これは加害者意識というのが薄いわけですが、しかし、いまここで問題にしてまいつております大気汚染公害なんかについては、自動車を利用する限りにおいて、いまのところ確実に加害者にならざるを得ないという側面をみんな持つておるのです。それで、すべての自動車の利用者が、自動車の排気ガスによるところの大気汚染については加害者という側面、これはどのように取り扱われるのか。――質問の趣旨がわかり

○片岡政府委員 失礼でございしますが、ちよつとわかりかねますので……。

○土井委員 加害者であるという側面を、自動車を利用して道路を走っている人はすべてみんな個人々が背負つて持つておるわけなんではないですか。排気ガスによるところの大気汚染の問題です。それで、いまこの問題として、一体だれのためにということを考えていく場合に、交通公害から守られるという当事者はだれかということをはつきりさせなければいけないと思ひます。

○片岡政府委員 排気ガスによる空気の汚染の一番の被害者は、交通警察官でございまして。私自身としてそれを非常に、一番心配を現にしておりますし、たとえば〇〇をとりますと、道路のまん中の濃度と周辺の濃度を考えました場合に、周辺の場合には三分の一とか二分の一、場合によると五分の一というのが常識でございまして。その道路のまん中に立つておる交通警察官のほうは……(華山委員「真剣に考えろ」と呼ぶ) 私は真剣に考えております。したがひまして、いわんや……(華山委員「そんなことのためにつづつておる法律じゃないよ」と呼ぶ) 事実を私は申し上げただけでございまして、それほど私も真剣にその周辺の住民のことを考えているということを御理解いただきたいと思ひます。

○後藤田政府委員 私からちよつと御説明を申し上げます。だれのための法律であるかという、こういう御趣旨でございしますが、もちろんこれは今日の、公害で被害を受けておる国民を公害から守るといことが、基本の考え方でございます。ただ、そこで御質問の先生に御理解願ひたいのは、私は、やはり先ほど局長が言ひましたように、今日のこの自動車による排気ガス公害というのは、やはり基本はエンジンの問題であるし、油の問題であるし、都市構造の問題だと思ひます。したがつて交通警察でやる規制というものとは、そんなことを言つても間に合はぬじゃないかというところでやるべき処置である、私はこういう基本の考え方であるべきではないか、しかしながら、さればといつて、このエンジンであり、油である

というように、私どもの立場で最後にやる処置だから動かし難いといったような考え方は毛頭持っていない。今日の自動車の排気ガスなり騒音の公害は非常にきびしいですから、それは私どもとしては積極的に取り組んでいこう、こういう考え方でありますので、御理解いただきたいと思ひます。

○土井委員 いただいた長官の御発言では私共承けるわけでございますが、最大の被害を受けている者が交通警官だという。交通警官は現に交通機関を利用して道路を走っている当事者じゃないのです。先ほど申し上げたのは、排気ガスによる大気汚染ということから考えて、自動車を利用し、道路を運行している者については、やはり加害者の立場というものを認識せざるを得ないであろうというのを申し上げておられるわけで、被害者については、最大の被害者はたれであるかという質問を私はやたわけじゃない。その点についてはどうか御理解いただきたいと思ひます。

それで、さらにそういう点から申しますと、いま長官の御答弁のとおり、やはり国民を公害から守るということが基本になっているわけでございしますから、少なくとも被害を受けるであろう住民の意思というものがこの中に生かされるということとは、根本的に大事な問題である。それから考へていきますと、公安委員会の決定によつて必要があるというときには、区間を定めて歩行者や車両について通行を禁止する、制限するということが骨子になっておりますけれども、公安委員会の「必要があると認めるときは」ということが、必ずしも一〇〇名住民の要求を吸い上げてそれを生かす措置としてなされているとはいえないと思ひます。御努力のほどはよくわかりますが、一つ生かすという措置を具体的に講じた場合、公安委員会の「必要があると認めるときは」というのはさらに一〇〇名に近く、十分にその必要性を生かす措置として生かされる、そういうふうに私考へるわけですので、住民の要求というものをやはりこ

の中に生かすという道が講じられていてしかるべきではなかったか。これは立法政策上の問題にもなってくるかと存じますが、この点に対して何か御認識があらくなるかどうかという点を少しお伺ひしてみたいのです。

○片岡政府委員 事実問題として、住民の要望なり御意思を十分吸い上げて行政をやつてまいりたいと思ひております。法律論として、個々の法律にそういう規定を書くかどうかということについては問題もございしますが、私どもは他の立法例も参考にしながら、事実上の行為としてやつてまいりたい、かように考えております。なお、請願法もございしますし、あるいは地方公共団体の議会に対する請願の仕組みもございしますし、しかし私どもはそういうものを持たなくても、事実上住民の要請にこたえるような行政をやつてまいりたいと思ひております。

○土井委員 地方自治法や請願法というところの方法もある、これは事実そのとおりでございします。しかし緊急を要する場合というのが、この今回の法案の中では重視すべき一つの問題点であると思ひます。そういうときには、従来の既存の自治法でいう、あるいは請願法でいうところの住民の要求というものを吸い上げて具体的にすることは、スピーディーという点から申しまして、それからやはり適切というふうな点から申しまして、もう一つかゆいところ、手の届く措置とはいえないと思ひます。やはりくつ下の上から足とかくようなぐあいでは困りますし、二階から目薬でも困るわけではございまして、やはり即断でもつて、それが適切な迅速な措置でなければならぬというところになってまいりますと、やはり直接に住民の意思というものが反映されるような一つのルートというものを講じておいていいのじゃないかというふうな気が私はしきりにするわけではございします。そういう意味で私は聞いています。でございします。いかがでございしますか。

○片岡政府委員 住民の要望なり希望を十分吸い上げて、事実問題としてやつていきたいと考えて

おる次第でございします。

○土井委員 いまの御答弁は運用上の問題でございしますね。法文としてはいかがです。

○片岡政府委員 法文としてそれを道交法上に取り上げる必要はないと判断しましたので、法文として提案してない次第でございします。

○土井委員 そうであるならば、さらにこの百十条の二になつてまいりますが、交通規制の手続面でもう少し配慮があつていいのじゃないかというふうな感を私は強くするのです。緊急時について、例の大気汚染防止法の二十三条の四項で、自治体の長からの要請に基づいてという要件がございしますが、これは緊急時の問題でございまして、常時の提議ということがもう一歩強力に考えられていいのじゃないか。常に備えあれば緊急時にはそれが即断できたり、すぐに対応できたりということが考えられるわけではございまして、常時の提議というものがもう一歩足らないように私は思ひます。その点は条文に即応して申しますと、第百十条の二という個所になるかと存じます。特に二の一項でございしますね。ここでは「必要があると認めるときは」都道府県知事に対して、あるいは関係地方公共団体の長に対して、交通公害に関する資料の提供を公安委員会側から求めることはできまして、自治体の長側から公安委員会に対して働きかけるという側面は全然認められていないと考へられる。この点は、片や大気汚染防止法の改正ということも、一側面ではございすけれども、当面は道交法について問題にしていくなか、この側面も考へられていいのじゃないかというふうには私は考へるわけなんです。いかがでございしますか。

○片岡政府委員 私どもは知事が住民の代表者であるという立場をとつておりますので、知事の要請があつた場合には交通規制をやつていくという仕組みを考へたわけではございします。

○土井委員 知事の要請があつた場合はということとは、どこに具体的に法文上保障されておりますか。

すか。

○片岡政府委員 改正案の道交法第百十条の二に「公安委員会は、大気汚染防止法第二十一条第一項若しくは第二十三条第四項又は騒音規制法第十七条第一項の要請があつた場合」、これが、知事が要請するというのがおのおの法律に書かれてございしますので、それを引いてまいりまして、知事の要請があつた場合、このようになつております。

○土井委員 それはやはり特定の場合でございしますね。常時ということにはならないと思ひます。

○片岡政府委員 汚染の程度がある一定限度に達しまして、道交法二条二十二号の交通公害の定義に達した場合、その段階になつた場合には知事が大気汚染防止法なり都道府県公安委員会に要請する規定がございします。その要請をこゝで受けてやるというのが第百十条の二の規定でございします。この法律に出てまいりませんが、知事ということとは裏にございします。

○土井委員 おっしゃつたように私も理解しておりますから御質問を申し上げておるのです。その場合は、これは大気汚染防止法の条文を見れば、緊急時の措置でございします。

○片岡政府委員 大気汚染防止法の第二十条で、知事が常時測定いたしております測定地点で、二十一条で要請するのは、緊急時ではございせんが、常時測定に基づいてある一定点に達した場合に知事が要請する、そういう仕組みになつております。二十三条のほうは緊急時の措置でございします。

○土井委員 そのいまおっしゃつた大気汚染防止法の二十条以下の問題について、それが今度の改正法案の中では、具体的にもう一つ自治体の長側の公安委員会に対する働きかけという点で私は積極性を欠いているのじゃないかという感じを持つたのです。百十条の二の一項、二項を見ました場合に、そういうふうな意見がやはりこの法案を作成なさる段階ではございせんでしたか。

○片岡政府委員 大気汚染防止法——十分御存じ

だと思ひますけれども、大気汚染防止法の第二十二條に「都道府県知事は、大気汚染の状況を常時監視しなければならぬ」とこれが緊急時のはうの二十三條へ向かう規定でございしますが、その前に現行の大気汚染防止法の二十條に、これは改正になっていないと思ひますが、交差点などで交通が非常に渋滞するところで、大気汚染の激しいところは、常時観測する義務が知事に課されております。それを受けて二十一條のほうに、今回の改正案で「自動車排出ガスにより道路の部分及びその周辺の区域に係る大気汚染が総理府令、厚生省令で定める限度をこえて」と認められるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置をとるべきことを要請する」と、これは知事が住民代表として要請するものと私解しております。それを受けていたのが道交法の百十條の二の規定なのでございまして、住民を代表する知事の意見は十分これで反映されてくるのじゃないかと私も考えております。

○土井委員 いまの御答弁の趣旨からして私はやはり気になるのは、「必要があると認めるときは」という一項なんです。この必要があると認めるか認めないかということとは公安委員会の一存にかかっているという点に私はあくまでこだわります。

○片岡政府委員 なるほど、一番初めの論点に返ることになるかと思ひますけれども、公安委員会としましては社会の交通全体を常に管理をしていくという立場で仕事をいたしております。したがういまして、ある地点で交通公害が発生した場合に、その交通公害の発生の問題と、それからそれをどのよう規制のしかたをしたらいいかというのと、その規制をした場合にどのような交通上の影響が地域社会に、あるいは相当広範囲に起こるか、局限されるのか、そういうことを交通の安全、円滑、交通公害という三つの角度からできるだけ矛盾なくやる方法を考えていくという判断を、公安委員会として一番道路の実態を知っているものがやっていく。知事のはうは公害が発生

したということをとらえて、何か公安委員会が措置してくれという要望が参つた場合には、私どもは総合的に考えて判断をしてまいりたいと考えておるわけでございします。

○土井委員 どうも煮し返し論議ばかりをやるような調子になってしまふのですけれども、いまの御答弁からしますと、相も変わらず、やはり交通の円滑、優先ということが目的になってはいないかという心配を私たちは持ちます。そういったと、せっかくこの法案をいま提出されて、われわれが審議をして法律にして実効性あらしめようとしている趣旨というものが大いにそがれてしまふのじゃないか。たいへんそのことに對して私は心配をするわけです。言うまでもございせんが、これはあと百十條の二の二項、終わりのほうに「関係地方行政機関の長その他法令で定める者」というのがございまして、それぞれの「意見をきかなければならぬ」という事項が入つてきております。陸運、運輸、通運等々、やはりこれについては意見を聞かなければならぬということだと思ふのですが、何のためにその意見を聞く必要があるのかということをはひとつ聞かsekください。

○片岡政府委員 現在でも全体の輸送問題を考えました場合に、道路交通の占める分野は非常に大きい分野になってきておると思ひます。したがういまして、一つの交通禁止、制限をすることによつて、社会経済的にももろもろの影響が出てまいると私思ひます。そういう面で、広域にわたる規制をする、広域に影響を及ぼすような事態が生じた場合には、総合的な判断、これは知事も当然入つておるわけでございしますが、そういう判断を経て実施するのが一番妥当ではなからうか、そのように考えておるわけでございします。

○土井委員 これは好むと好まざるにかかわらず、過疎地帯はいざ知らず、過密の大都市におきましては部分的に通行禁止をやったり、一時制限をやったりしましても、広域にわたるところの影響というものは免れません。したがういまして、広域にわたるところの影響があるかどうかというふうなことは、これは過密の大都市において常に認識していなければならぬことだと思ふのです。ことさら陸運、運輸、通運等々の意見を聴取しなければならぬという理由は那邊にあるのかということ、したがういして私はやはり考えざるを得ない。そうなつてきますと、やはりこれはいかにがなものでございしますか、この交通の円滑優先というふうなところ、例の基本法で論議の対象になりました産業発展との調和ということ、これとやはりかわり合つてくるような側面が出てくるのじゃないか。

○片岡政府委員 その何か経済事項ですか、そのようなものをお考えになつてゐるのじゃないかと思ひますが、個々の発生源である企業に對する規制の問題ではこれはなつて、国民全体が毎日道路交通をしてゐるわけでございします。だから単なる一つの企業の問題でもないし、国民全体が非常な影響を受ける問題でございします。それだけ私ども慎重に規制は考えてまいりたい、そのように考えておるのでございします。

○土井委員 それは私も了解してゐるのです。けれども問題は、一企業の問題でないにしろ、公害の事実として私たち認知してゐるところなんです。それに対してどう押えるかということに手をとめては、もとのもくあみだと私は思ふ。したがういしてこの際、こういう法案を作成して交通公害について除去しようという姿勢で臨むならば、やはりその点については徹底し過ぎてし過ぎるということには私はないと思ひます。したがういして、再度これは繰り返しのようになつてたいへん恐縮なんですけれども、その点についての確かめをさせていただきます。いかがでございしますか。

○片岡政府委員 どうも申しわけなくて、繰り返しの議論になると思ひますけれども、先ほど申し上げましたように基本的には発生源対策がまず基本だと思ひます。私ども、発生源対策が解決つくまでの間、警察障害としてそれをとらえ、前向きな姿勢でやろうと現在しておるわけでございします。しかしながら事柄の性質上、交通をとめるといふようなことは社会生活上影響するところが非常に大きいものでございしますから、慎重に扱つていきたい、こういう姿勢でございします。御了承いただきたいと思います。

○土井委員 それじや時間のかげんがありますからあと一問だけさせていただきます。私は終わりたいと思ひますが、この改正案を見ますと、交通公害防止の措置として信号機の設置や管理や通行の禁止制限等々があるわけです。けれども、いずれもこれを怠つたときに、これに対して一体その責任はいずれにあるのかということが明確じゃない。

つまり設置、管理措置が義務規定となつていないことのために、国とか、自治体が責任を果たすというふうな点から考えて、もう一つこれは明らかになつていないと私は考えるのですが、いかがでございましょう。

○片岡政府委員 恐縮ですが、御質問の意味が了解しにくかったので、申しわけございませう。

○土井委員 道路標識とか、道路標示、それから安全対策に対して公安委員会が措置を講ずる場合「設置することができ」とありましても、実際これはこの予算の措置がないとか、具体的に「設置することができ」とまではこの法で定められておらず、しない場合ですね。それに対してもう一つ強制力をもって事を具体的に進めるといふ点がはつきりされてないと私は思うのです。いかがでありますか。

○片岡政府委員 たとえば第七条で交通の規制をいたしますときには、標識を立てなければ法的担保はできませんので、必ず設置をしてやる仕組みになつております。たとえば通行の禁止、制限をする場合には必ず道路標識を立てて、それでその標識を運転者が見てルールを知る、規制を知るといふ仕組みになつておりますので、規制するときには必ず標識を立ててやるのが法上のたてまえになつております。

○土井委員 ということになれば一そう私の申し上げておる意味は大きくなつてくると思うのですよ。道路標識なり、信号機の設置なり、公安委員会がこれが必要だといふふうに考えても具体的にそれがなされない場合ですよ。その責任の所在というものはつきりされてないと私は思うのです。

す。

○後藤田政府委員 御質問の御趣旨は、法律にはつきり書いておかないから必要な標識なり何なりがつかれないじゃないか、こういう御趣旨じゃないかと思ひます。その責任をどうするのだ、こういうことだと思ひますが、もちろんその責任は政府全体の責任でもありますが、地方団体全体、府県全体の責任でもありますし、具体的に私はどの責任でもあらうと思ひます。そこで問題は、やはり私はこういう場合には今日の実情から見まして、なるほどおっしゃる通りに、道路交通の安全なり、あるいは円滑なり、あるいは今回御審議願つておる公害防止なり、必要な場所に必要な施設をつくる予算の措置があるのかないのか、こういうことにならうと思ひます。この点については私も全力を傾けてやる決意しております。現に私もとしては今日まで、まことに私どもの責任でございませう。けれども、一番残念に思つておりますのは、道路の整備については五年計画、十年計画といつて十兆円とか、五兆円だといつて、しばしば計画がございませう。ところがこの計画は安全施設、今回でいへば公害防止の施設も入ると思ひますが、そういうふうな施設と必ずしもうらはらになつていない、こういう点があります。そこで私どもとしては、これはおかしいのじゃないかといふことで、今回の十兆円の道路整備計画の要求に合わせまして、こういう関係での交通の管理システム、管理制度、これに必要な施設の予算として、私どもは今日三千七百億の金を要求するたしてあります。これは要求でございませう。私どものこれからの努力いかんによりますけれども、でき得る限り私は御質問のような趣旨を実現するために最大の努力を傾けてまいりたい、かように考えておりますので、ぜひひとつ御理解賜わりたいと思ひます。

○土井委員 いまの御答弁の御努力は、私、非常に必要なことだと思ふのですが、その御努力をなさる場合に、より努力が実る、実効性あるものといふふうな意味において、法律があるかないかという

いうことはたいへん違うと私は思う。やはり法律的にそういうことがちゃんと保障されていて、法上の措置があつた場合、御努力には御努力として必ず生じるに違ひないと思ひますが、法律の措置がない場合は、もうたいへん御努力にもかかわらず、それは、昨日、一昨日の本会議での政府答弁を承つておりましたが、まことに洩いものがございませう。たいへん意に反して事は動くといふような結果を免れないことも事実でございませう。そういうふうなことから、私は、やはり国なり地方自治体なりの責任の所在をもう一つこの法律の中でしっかりと明記しておいたならば、おそらく、御努力をいただく場合にも、その御努力が相当に実る可能性が強く動くのじゃないかといふふうな意味も込めて申し上げておるわけでございませう。私の意味のほどをどうぞ御理解賜わりたいと思ひます。

○和田(一)委員 私道交法について質問するわけでございませうが、さきの先生方と重複する点が多々ございませうので、もし重複しましたら、また御丁寧に答弁をお願いしたいと思ひます。

○和田(一)委員 最初に申し上げたいことは、前回の久保局長がおっしゃつたことなんですけれども、六十三国会のこの地方行政委員で、道交法に公害対策を取り入れる、それも、四十五年の秋にはできませう。現在進行中であるということが書いてあるのです。局長がおかわりになりましたので、御答弁は長官でもけっこうございませうけれども、その中身は今出された道交法かといふことをまずお聞きしたい。六十三国会で、公害を取り入れる、それは現在進行中であるといふことをおっしゃつたことがあるのですが、この出てきたものがその中身かといふことを、まずおっしゃつていただきたい。

○後藤田政府委員 当時お答えをしておりましたのは、道路交通に起因する社会生活の侵害事案の防止規定を入れたい、こういうことを申し上げておりました。その中の重要な部分は、今日取り出してお願いをしておるこの規定でございませう。

ただ、それ以外にあるかということになりますと、当時考えておりましたのは、まだそれ以外にも、たとえば自動車を利用して犯罪を犯すといったものに対する規定をどう考えていくかという問題がございませう。しかし、これは法解釈上、今日の段階ではなかなか困難であらう、私はこう思ひます。したがって、これ以外に社会生活侵害事案があるかといふことはつきましては、私はここで、まだほかにあるかといふことは申し上げかねます。検討はいたしておきたいと考えております。

○和田(一)委員 それからもう一つは、そのほか社会生活の侵害があるかどうかといふことは、長官としてはまだはつきり申し上げられないとおっしゃつておられますが、この第一条の改正の目的のところ、「道路の交通に起因する障害の防止に資する」と、この「障害」といふものの考え方についてちょっと教えていただきたいと思ひます。

○片岡政府委員 「道路の交通に起因する障害」という概念は、法二条の二十二号の「交通公害」という概念より広い概念と私も了解しております。現在の道交法の中でも、警音器の使用の制限の規定であるとか、あるいは泥土などを飛散させてはいけないという規定もすでに入つておりますので、この交通障害という表現でそういうものも含めて明確にする、そういう気持ちで「障害」ということばを使つたわけでございませう。

○和田(一)委員 私考えるのですが、「障害」といふのは、どろをはねたとか警音器を鳴らし過ぎたとか、そういうことである。それは、次の第二条の定義のところではそういうことは出ていないですね。これからおつくりになるかどうかかわかりませんが、いずれにしても、今回は、公害というものを大きな問題として取り上げて、公害を除去するといふ立場のもとの法改正だと思ふのです。

す。ですから、非常にわかりにくいということもある。そこで、私は、その前に道路の交通に起因する交通公害と入れたらどうか、そして、その他の障害の防止に資するを目的とする、そのほうが明確じゃないか、こう思うのですけれども、お考えはどうでしょう。

○片岡政府委員 簡潔に、上位概念で下位の概念を含んだという規定として整備したわけでございます。

○和田(一)委員 第二条のところに「交通公害」としてその定義が入っているわけですね。そう入っているのだから、びちっと入れたほうがいいのじゃないかと思うのです。大きな概念じゃなくて、公害というものは大きな問題ですから、どうをはたたくらいのものじゃないわけですか。そういう点でひとつもう一ぺんお考えを教えてください。

○片岡政府委員 四条、七条、その他の条文では、「交通公害の防止を図るため必要がある」というふうに、具体的な個々の条文では交通公害という概念は常に出てまいっております。委員のおっしゃる趣旨は私もよくわかるのでございますけれども、法文整理上、上位概念のものでとらえたということになっておるわけでございます。

○和田(一)委員 次に——運輸省の方おいでになっておりますね。道路交通法でいうところの自動車と、道路運送車両法でいうところは自動車が違ふんですね。たとえば「普通自動車」の中には大型も入っちゃうんでしょう。道交法の場合でいうと、大型は大型、こうなっているんですよ、免許証に書いてありますけれども……。非常に複雑で、今回も大気汚染防止法の中に運輸省令というのが入っているわけですね。「普通自動車」の中には大型も入っているわけですね。ところが道交法には入っていないのです。そういう違いがあるのですけれども、まず運輸省のほうから、それでいいのかどうか、それでいいんだといえればそれまでですけれども、御意見をおっしゃっていただきたい。そ

して次にひとつ局長の見解をお聞きしたいと思えます。

○隅田説明員 御質問のとおり、道路運送車両法で定めております自動車の種別と、道路交通法で定めております自動車の種別は、確かに完全に一致はしていません。これは過去の沿革もございまして、道路交通法の法域としての立場、道路運送車両法の法域としての立場がそれぞれございまして、現実の姿としては一〇〇%の一致はしてないわけでございます。しかし、実際問題として、おっしゃるとおり、いろいろとの中に食い違いがございまして不便な問題が起きますので、区分けとしては必ずしも一致はしていませんが、矛盾が起きないように常に連絡をとりながらこういう改正をいたしておるのでございます。将来の方向としては、おっしゃるとおり、できるだけ一致する方向で処置していきたいというふうに考えております。

○片岡政府委員 運輸省の担当者が申しましたように、車両を押える立場と運転免許という形で押えるという立場の相違はございすけれども、これはできるだけ同じにしたほうがいいと思っておりますので、そういう方向で将来とも運輸省とよく協議してまいりたいと思っております。

○和田(一)委員 何も無理をしてやっていると必要はありませんから、ひとつ早急にやっていたかかないと非常に困る場合も出てくると思えますから、お願いいたします。

それからもう一つ、大気汚染防止法が今回改正でいま審議しておりますが、その中で自動車の排気ガスということで、さらにまた大気汚染防止法の改正があるわけですね。その大気汚染防止法の第二条の第六項だと思いましたが、そこで自動車というものを定義している。運輸省令で定めるものですね。その中で自動車というのはどういうものかという、普通自動車と小型自動車と、もう一つはLPGとガソリン車だけだ、こういうことですね。その中には入っていない。その中に含まれないでいままた歩いている車の種類は、

どれとどれだか教えていただきたい。

○隅田説明員 現在の大気汚染防止法で定めております自動車、これは省令に委任されております。現在強制規定を適用している自動車をきめていくわけでございますが、お説のとおり普通自動車と、二輪自動車を除きます小型自動車、それから軽自動車でございます。それぞれ自動車の中で燃料がガソリンまたはLPGのもの、こういうことでございまして、したがって、含まれておりませんものは、まず燃料で申しますと、たとえばディーゼル自動車、あるいはもしございすれば電気自動車、こういうものは含まれておりません。それから自動車の種類で申しますと二輪自動車とか、小型特殊自動車、これは実際の姿で申しますと、大型特殊自動車と申しますのは建設用などに使われております自動車でございます。それから小型特殊自動車と申しますのはほとんどが農耕作業用の自動車でございます。こういうようなものが現在のところは強制規定になっていないというところでございまして。

○和田(一)委員 これはディーゼル、それから二輪車——二輪車もずいぶん数が多いですね、しかも二輪車の場合は二サイクルが多いわけですね。二サイクルの場合は四サイクルよりも一酸化炭素が多い、排気ガスの有毒ガスが多いといわれておりますね。大型建設用なんというのはこれまたすごい排気量があるわけですが、そういったものは大気汚染に関係ないのですか。その点ひとつ教えてください。

○隅田説明員 内燃機関を使っておりますから、いずれも全然大気汚染に関係ないということにはございせん。ただ現在までのところ大気汚染防止法のほうで適用しております有害ガスが一酸化炭素でございまして、一酸化炭素を対象とする限りは、たとえば大型の大部分はディーゼル自動車でございますが、ディーゼル自動車の現在の現状ですべて調査いたしますと、いまの規制の範囲内ではこれは規制をしないことと同じだけの十分良

好な性能を持っておりますので、ディーゼル自動車が現在のところはまだ対象になっていないというところでございまして。これは規制強化していく段階におきましては当然考慮される問題でございまして。それから二輪自動車につきましても、現在大気汚染の問題が一番議論されておりますのは主として大都市でございまして、大都市におきましては二輪自動車の数はそう多くはございません。それからもう一つは、エンジンの気筒容積は比較的小さうございまして、いままでのところこれは除外していただいておりますが、お説のとおり問題としていないわけではございません。われわれとしては今後の方向としては積極的にかういうものを取り入れる方向でいきたいと思っております。

○和田(一)委員 厚生省の方にお聞きしたいのですけれども、自動車の排気ガスで一酸化炭素は有害物質だ。そのほかに何と何がいわゆる有害物質として出るか。規制されているいは別にして、ちょっと教えていただきたいと思っております。

○山本説明員 現在規制しておりますのは一酸化炭素でございますが、今後の方向といたしましては炭化水素、窒素酸化物というようなものも大気汚染防止の内容として規制をしてまいりたい。現在その基準あるいはそれらの政省令の問題につきましても検討をこれから進めてまいりたい、かように思っています。

○和田(一)委員 窒素酸化物が現在法で規制されていないけれども、これは有害物質だとおっしゃっているわけですね。これは運輸省の方に聞きますけれども、世間でも通念です。ところがいまおっしゃったように、ディーゼルではいたしたものは出ていないとおっしゃる。しかしディーゼル自動車は窒素酸化物についてはガソリン車よりも、たとえば運転条件にもよりますが、アイドリングまたは減速時にはガソリン車の二倍出るといふデータがあるのですけれども、それではこれはまだ何とないのですか。

○隅田説明員 ディーゼル自動車は、先ほど申し上げましたとおり現在規制の対象になっておりま

すのが一酸化炭素でございまして、自動車としては入っていませんが、われわれとしては窒素酸化物の問題は当然大問題でございまして。それから今後の自動車の技術のほうの問題として考えまいますと、現在一酸化炭素あるいは炭化水素についてはある程度技術的なものがついております。対策としては今後いろいろ順調に進めていかれると考えております。窒素酸化物につきましては、問題も重要であります。同時に技術的にも非常にむずかしいというところでわれわれも非常に重要視しております。窒素酸化物の規制を入れますときには当然ディーゼル自動車は入ってまいります。

○和田(一)委員 それでは、今後すみやかに運輸省令の改正を考えたいというわけですね。

次に、通産省の自動車課で私は聞いたのですけれども、輸出自動車、特にアメリカに輸出している車のエンジンには、エア・インジェクションとかんとかいうのがついておられます。これは一酸化炭素を猛烈に除去する。アメリカでは新車においては一酸化炭素の規制が一・五ppmですが、ちょっとそこそこはわかりませんけれども、いずれにしてもアメリカの規制にはちゃんと間に合うのだ、こういうわけですね。一酸化炭素は取れても窒素酸化物、炭化水素はふえるということはあるらしいのですけれども、輸出自動車に対してはそういうものがついておる。さらにアメリカのほうの要請で二次的に空気を噴射するとかんとかいうのをつける。ところが、国内には全然そんなものはない。運輸省ではどういふことなんですか。こういうことはほうりっぱなしにしておくのですか。

○隅田説明員 お説のとおり、輸出自動車には、ことにアメリカ向けに輸出される車にはお話ししたエアポンプというものがエンジンについております。これはアメリカのカリフォルニアの現在の規制がわれわれのほうへも少し先行しております。現在のところ窒素酸化物についての規制がすでにカリフォルニアだけは入っております。それに適応さ

せるためにメーカーではつけております。

ただ最近、私たちのほうもそうでございますし、アメリカのほうとの共同研究の結果もそうでございますが、エアポンプをつけて炭化水素を除去するというやり方がかえって窒素酸化物の生成を助成するという研究結果が出てきております。そのために、エアポンプをつけさせるといふ対策が、大気汚染全般から見ますと炭化水素のために相対的な効果をあげるのでございますが、別の意味でマイナスが出てくるということがはつきりしてまいりました。現在アメリカでも、その次の段階をどうしようかということを目下最終的な結論を得る努力をしている最中でございまして、われわれもいたしましては窒素酸化物の規制をする段階において、もし必要ならば当然それに対する対策はとられてまいるわけでございまして、炭化水素の規制をどうやって実現させるかという点で、結局技術的に未解決になっているという点で延びておるといふことでございまして。

○和田(一)委員 その御説明はよくわかるわけですが、日本の国の大気汚染だつていまに始まったわけじゃないのです。数年前から騒がれていたことは事実です。それなのに、アメリカに対する輸出のほうだけはちゃんとつけて、国内のほうにはつけていない。これは産業優先か、企業意欲だかわかりませんが、そういういままでの政府の姿勢自体が私はおかしいと思うのです。

どうでしょう。警察庁長官にも聞きたいと思うのですが、いま一番困つていらつしやるのはあなたの方なんです。道路交通法で手一ぱいのところを、そこにまた公害の除去ということが起きたわけですから、輸出する車にはちゃんとそういうものをつけて出し、国内にはかまわないといういままでのあり方、そういうことについての長官としてのお考えはどうでしょう。

○後藤田政府委員 そういった有毒ガスの排除の技術がほんとうのものであるならば、国内国外を問わず当然やるべき筋合いのものであると私は思っています。

○和田(一)委員 そのとおりです。きょうは大任がおいでになっていませんからしようがありませんけれども、とにかくそういう面でも運輸省もきついな姿勢を持ってもらいたい、通産省にまかせっぱなしでなくて。お願いします。その点ひとつ。

○隅田説明員 ただいまのものをちょっと補足させていただきますが、先ほど申し上げましたとおり、現在アメリカ車に出てくる技術をもそのまま適用いたしました場合でも、日本の大気汚染対策には技術的に未解決な点が出て来たので、調整がはかっているということでございます。アメリカへの輸出自動車についているものをつけさせないということもございまして。ただ、いろいろ技術的に先方、アメリカのほうも確かに進んでいるという点がございますので、われわれとしても情報を入手次第、できるだけ早くメーカーのほうに、行政指導でレベルをそろえていくということの努力を今後も続けていきたいと思っております。

○和田(一)委員 次に、厚生省の方に伺いたのですが、先ほど土井先生または山本先生からお話がありましたけれども、道交法の中に、第二條の二十二号「交通公害 道路の交通に起因して生ずる大気汚染、騒音及び振動のうち総理府令・厚生省令で定めるものによつて、人の健康又は生活環境に係る被害が生ずることをいう。」そして大気汚染防止法の中に第二條の六項に「自動車排出ガス」としてはつきり出てくるわけですが、「一酸化炭素その他の人の健康又は生活環境に係る被害を生ずるおそれがある物質」、それで総理府令または厚生省令で定めるわけですが、先ほどの答弁と重複するかも知れませんが、大体どの程度の物質を規制する、そして大体どのくらいの環境になつたら規制する、また日にちとしてはめどはどのくらいで、そして昭和四十七年には昭和三十八年の空にするというふうなことをきくのの本会議で御答弁があったのですが、昭和三十八年の空とは、一体どういう空だということですか。公害課長さんに聞きたいのです。あなたの専門だと

○山本説明員 私、いまここに昭和三十八年の大気汚染の詳細な状況を実は持つてまいりませんでしたが、もしお入り用でしたら資料として出させていたいただきたいと思っております。

道路交通に關係いたしました大気汚染の問題で、どのような物質を規制の対象と考えるかということにつきましては、現在の一酸化炭素のほかは光化学スモッグに關係のあります炭化水素、窒素酸化物、それからそのほか現在加鉛ガソリンというのがございまして、鉛等につきましても規制を行なつてまいりたい。これらの基準につきましても、先ほどの御答弁でも申し上げましたように、現在環境基準につきまして専門家の間におきまします検討を早急に進めさせております。それに基づきました規制方法につきましても最終の手はずも早急に進めてまいりたい、法の施行までにはすべて間に合わせたい、かように考えておるわけでございまして。

○和田(一)委員 ちょっと技術的な面でも聞きたいのですけれども、運輸省の方お願いします。排気ガスの排出基準をはかるのは運転状況、走行状況でいろいろあると思いますが、現在日本の国は四モードですか、アメリカでは七モードで、ヨーロッパでは一五モードと、モードが違つていますが、一番きびしいのはどれか。日本の国でこれが一番いいというのは、あなたの考えではどれですか、言ってください。

○隅田説明員 お説のとおり、現在それぞれ日本の四モード、アメリカが使つておる七モード、ヨーロッパは一五モードというのがございます。それぞれの国におきましてその走行状態を標準的に設定をした上で、その国の状態に合うようにモードはつくつてあるはずでございます。これはそれぞれ学問的なものが出されておりますが、いづれもそういう状態を設定しておるわけでございまして。たとえば日本の四モードについて申し上げますと、新宿から東京駅まで試験的に車を走行させまして、その走行状態を平均的に再現したものが現在の四モードということになります。もちろん

んその後状況はだんだん変化しておりますので、いまの四モードがいまの東京あるいは日本の交通状況に最適なものかということについては、確かに問題であろうと思います。

それからもう一つは、モードそれぞれがどれがシビアかということについては、実は非常に比較がむずかしいのでございます。現実問題としては不可能であろうと思います。

それから最後の案としては、やはり自動車というものが、たとえば日本にも輸入自動車がございますね。日本の車も世界じゅうを走っておりますので、世界がやはり一つのモードになるところが非常に大きなことであろうとわれわれも考えております。これは世界的にわれわれも参加いたしますいろいろな会議がございますので、そういうところで目下いろいろと検討はしておりますのでございまして、まだ世界的なものに一致するところには行き着いていないというのが現実でございます。

○和田(一)委員 同じような質問ですけれども、現在自動車の排出ガスの規制は、いわゆる濃度基準というのですね。そうしますと、この方法でいきますと、エンジンの排気量が大きければ大きいほど出ていくのが多いわけです。ですから、平均排出する濃度は同じでも、大気の中に排出されるのは多くなる、さらに汚染の濃度が増すということとです。現在アメリカで採用しているらしいのですが、日本でも運輸技術審議会の自動車部会で答申したらしいのですけれども、重量というのか総量というのですか、何か排気量のうしろに袋をつけておいてはかるやり方、そういう出量の基準を設定してはどうかということが答申されました。それについてお考えはどうですか。

○隅田説明員 お説のとおり、現在の日本の濃度規制であります。アメリカでは重量規制を採用しております。この重量規制のやり方にもいろいろございますが、われわれといたしましては、濃度規制というものは、おっしゃるとおり、大きいものは得をすると思えますか、そういう不公平

がございまして。そういう意味で、できるだけ早く重量規制に、アメリカがやっておるということとは無関係でございますが、やりたいということでは考えております。先ほどの世界的な検討の段階でも、できるだけ早く各国とも重量規制に移行しようじゃないかということになっております。現在のところでは四十八年あたりを目標にして重量規制に移行したい。その点目下その規制のための測定方法をどうするか、これがまたいろいろ方法がございます。その点から、どの測定方法を採用するのが最も適正であるかということを検討しているのが現在の段階でございます。

○和田(一)委員 中古車で現在五・五%以下、新車で二・五%でしたか、それ以下に押える。それには技術的にはどうでしょうか。たとえば自動車が動かなくなるということもあるかもしれません、最低どこまで下げられるかということをお聞きしたい。

○隅田説明員 いまの動かなくなるとおっしゃる意味でございまして、おそらく自動車のいまの規制は一酸化炭素でございますが、一酸化炭素の場合には、燃料を薄くするといいますが、空気とのまざりぐあいを薄くしていけば、一酸化炭素というものは非常に下がってまいります。それが確かに、お説のとおり、ある程度薄くなるとよく燃えませんが、動かなくなるということは確かだと思えます。ただ、大気汚染との問題は、非常に相互に関連がありまして、たとえば一酸化炭素だけを下げるといいますと、先ほど申し上げましたような窒素酸化物がふえる結果、自動車の走行状態が非常にやりにくくなるために、運転状態のほうに影響がいく、その運転状態の影響から別の現象が出てくる、そういういろいろな問題がございまして。そういう意味で、現在の一酸化炭素だけを考えたところでは、おそろしく相当下げられる。ちよっと数字を正確に私は申す自信はございませんが、一酸化炭素だけを考えると、かなりのところまで下げられることは事実であります。先ほど申し上げましたように、いろいろな

ものとの関連がございましてということ、自動車そのもののほかの使われ方とのバランスがそこに出てくるということでもあります。

○和田(一)委員 最近警察でおやりになったと思うのですけれども、路上で巡査がこうはかりました。あれは運輸省ですか、警察ですか、おやりになったのは。

○隅田説明員 警察庁の御協力を得て、両方一緒にはかつております。

○和田(一)委員 そのことについてはどなたが答弁していただけますか、警察ですか。そのことについてちよっとお聞きしたいのです。路上で排気ガスのあれをおやりになった。そしてここに私は持っておりますが、こういうステッカー、「公害防止強化月間」とあって、「点検済」とある。これをべたべたと張るのです。これは両方でおやりになったのですか。これは張られませんでした。どういふことになるのですか。もし張られてない車があった場合に、現行の道交法ではどうなんですか、また改正法の道交法ではどうなるか、これをちよっと法的規制がないということでしょうか。

○隅田説明員 少しききさつからお話をさせていただきます。

そのステッカーは自主的なものでございまして、法律的なものでは全然ございません。ただ、われわれのほう、運輸省といたしましては、ユーザの定期点検整備というものをある程度省令で基準をきめて、ユーザに守らしてあります。その定期点検整備をちゃんとやりますと、先ほどの現在使われている車の五・五%という規制を守ることはそうむずかしいことではございません。そういう意味で、検査の際の基準として五・五%をつくりました際に、いかにしてユーザにふだんの整備をちゃんとやらせるかということの行政指導を検討したわけでございます。その結果がステッカーでございます。定期点検整備をやっている車は当然入るわけでございますし、それから街頭などで、われわれのほうとそれから警察庁の協力で先ほど申し上げましたような検査をやった

場合に、五・五%以内に入っているものについては、そういうステッカーを張って、これはとにかく整備がちゃんとその基準に合っているという表示をやることによって、全体の整備レベルを上げていくというつもりでできたわけでございまして。

○和田(一)委員 その結果ですけれども、大体中古車のこととは使用過程車というのだそうですが、走っている車はほとんど中古車です。やってみて、どのくらいの車がどのくらい悪かったかということを発表してもらいたいと思います。

○竹岡説明員 お答えいたします。

警察のほうで、いまお話しのとおり、運輸省と一緒にやりました。たとえばことしの十月一ぱい全国でやりましたのが、延べ実施回数で九百五回、そして検問車両が約十万台でございまして。このうち濃度五・五%以上というものが三七%でございます。初めやりました当時は、九月は四〇%をこえておったと思いますが、十月には大体三七%が五・五%以上であったということでございまして。それで警告なり、あるいは著しいものは整備通告をいたしております。

○和田(一)委員 五・五%以上が三七%だ。最高はどのくらい出ておりましたか。

○竹岡説明員 その資料は持ち合わせておりません。

○和田(一)委員 話を聞きましたら、一〇%以上あったというのですよ。ものすごいんですよ。倍以上です。ですから私は、きょうの新聞にも軽自動車ですか、地方行政委員会の始まるその日に運輸省が発表されたいのですね、軽自動車にもそういう検査をしていく。あれは自主規制ですね、そういうふうになっていきますが、いわゆる軽自動車は、現在車体検査はないでしよう。ですから、こういうときでないと、はかってもえられないわけですよ。または定期点検があるかも知れませんが、いわゆる自主規制ですから。その軽自動車、走っている全車両の大体三分の一、これはもうすごいと思うのですよ。しかも2サイクルが多

いでしよう。さらにいま警察のはうの発表のとおり、約三七％というところ、三分の一以上です、これが規制以上だ。ですから、中古車は厳重に排気ガスの測定、いまのところ一酸化炭素だけですけれども、それをやらなければ、今度道交法を改正して交通規制をやるとか通行禁止をするとか、確かに一部分は有効かも知れませんが、規制されたところはいいかも知れないけれども、その交通規制されるのはどうなるかということですよ。交通信号と違って、さて青になつたらばと出ていく。そのときは一ぱい出るのですから、そういう非常な矛盾があるということもわかるわけですね。ですから、いまだとん有る毒ガスをはき出しているやつをもう少し厳重にやる、そういう考えがあるかどうか、ちょっとお聞きしたいのです。

○隅田説明員 現在走っておりますいわゆる中古車関係の規制は、いままでの十分だとわれわれは思っております。現在の法律の範囲内でできる状態のベストを尽くしながら、一方において行政指導のいわゆる自主規制の協力を求めている段階でございます。これから先、なお一その努力はしてまいりたいと思っております。

○和田(一)委員 一その努力はほんとうにありがたいのですけれども、まず軽四輪車の車検制はどうなんでしょうか。それをひとつ。

○隅田説明員 軽自動車につきましては車検制度はございせんが、現在どうやってこれを實現するかという意味で、すでにやるといふ方針はきめながら、實現の方法を検討しております。

○和田(一)委員 これは交通課長さんですかね。軽自動車はいふ欠陥車があります。さうの新聞にも、新しい車を輸出して、欠陥車というわけで全然使わないでしゃんこにしていることが出ていました。いすれにしても、この車検の問題は交通の面でも大いに問題があると思うのです。それから事故を起こすのも軽四輪が多いということでしょう。そういう面でも車検の必要性は、警察のほうではどうお考えでしょう。

○片岡政府委員 必要なものと考えております。○和田(一)委員 ただそれだけですか。もう少し何とか答えてください。

○片岡政府委員 軽自動車につきましては、もう数年来車検を普通自動車と同じようにすべきであるという意見を運輸省に申して、促進方を申し入れております。

○和田(一)委員 どうですか、やるという前提はいいですが、大体いつごろからこれはできますか。

○隅田説明員 現在の国の施設その他の関係がございまして、四十八年になるだろうと考えておりますが、いまのところ最終的な結論ではございせん。

○和田(一)委員 厚生省にお聞きしたいのです。大気汚染より自動車の排気ガスが相当犯人だということとは当然でございすけれども、地形だとか気象条件、そういうことで刻々と汚染状況がかわつてくると思うのです。それで大気汚染法に基づいて都道府県知事が測定して、そして警察のほうに要請する、第二十一条の第一項だと思いましたが、書いてありましたね。これが今度の道交法の改正です。そういう場合に、気象条件とか地形に対しての考え方は、基準をつくる立場でどうなんでしょうか。

○山本説明員 具体的な表現として、地形の状況あるいは気象条件ということよりも、常時監視をしておりました結果、その地域の地形あるいは気象条件を見てまいりますと、特に環境条件が悪くなるという測定結果から判断できる部分があるわけでございます。それをさして言うわけでございます。

○和田(一)委員 東京は、スモッグがいままでロンドン型だったのです。今度はロサンゼルス型になってきた。ロサンゼルス型というのは、まんな中だけが曇つていて上が青空なんですよ。いすれにしても、排気ガスの有毒ガスの成分の割合でそうなる。その因果関係の研究が厚生省では相当進んでいるというふうに承っているわけですが、そのロンドン型からいふロサンゼルス型に移行してきたという、そういう研究は現在されていらっしゃるのですか。

○山本説明員 ロンドン型あるいは、というようなことは、全くくぼくとした表現でございまして、私もといたしましては、各地域の気象条件との関係の調査につきましては、私も並びに通産省におきまして、事前調査あるいは環境調査という形で気象条件とリンクさせたデータを幾つか積み重ねております。そういう意味で、その地域の汚染の原因あるいはその発生源ということと気象の条件あるいは地形の条件との関連というのは、近くある種の類型別な判断ができるという形のものが出てくるだろう、かように存じております。進歩していることは申し上げられます。

○和田(一)委員 厚生大臣の諮問機関で生活環境審議会という審議会が、いわゆる大気汚染のことについて答申をして、そしてことしの二月の二十日閣議決定をされている、こういう報告があったのですけれども、それに対して具体的にその対策が進められているというふう聞いておりますけれども、今回の大気汚染防止法にはその成文があるのかどうかということをお聞きしたいのです。

○山本説明員 生活環境審議会の中の小委員会がさらに専門委員会というものを組織いたしました。現在環境基準につきましては、いまだで定められませんでした。一酸化炭素あるいは硫酸酸化物等のそれぞれの結論を得て、環境基準を閣議で決定したわけでございます。私らと正確に二月の二十日という意味をばつきり記憶しておりますが、硫酸酸化物の排出規制を二月に一部改めたわけでございます。それから存じますが、私、日にちとの関係で調べないところとわからないのですが、そのようにおあり、それぞれの専門家あるいは小委員会の結果が出たときに、いろいろ行政的な指導あるいは規則、政令の改正をするという形をとつてきびしくしています。

○和田(一)委員 今度は警察のほうにひとつ。警察庁では八月の七日ですか、交通局長の通達を出して、当分の間はいわゆる点検済証ですね、これで罰則を適用せず、指導、警告だけとした。その理由としては、道路運送車両法に基づく保安基準違反をそのまま道交法六十二条の「整備不良車両の運転の禁止」同六十三条「車両の検査等」に移して罰則を適用するのは問題がある、こういうわけですね。これについてちょっと説明してください。

○片岡政府委員 先ほど統計的な計数を申し上げましたとおり、五・五％をこえるものがなおかつ現在多い状態でございます。したがって、私どもの取り締まり方針としまして、それをこえるものについては警告をし、さらにその程度の高いものには整備の通告書を出す。そしてその通告に基づいて整備をすれば、確認できればそれでまじいんでないか、しかしながら、整備通告を出したのに確認もしないで、なおかつ運行しておるような車につきましては罰則を伴う。現在の段階では、そういう基本的な姿勢でございす。

○和田(一)委員 そうしますと、契機をうけたものが運輸省、厚生省、それから通産省でいろいろ検討して、確実に実施されるようになってきた、そして街頭で警察官が調べてみた、これは違反車だ、罰則を適用するということですね。

○片岡政府委員 そういうことでございす。

○和田(一)委員 わかりました。

それから道交法の改正で、百十條の二、「交通公害に係る交通の規制の手續」のところ、これはわかりませんが、先ほども御質問がありましたので省略いたしますけれども、先ほども長官がお話になったように、道路そのものによつての交通公害、さらに交通事故のほうも道路に一番大きな原因がある。これは交通公害にかかわる手續ですけども、公安委員会ではこれはどうしてもらいたいという希望がこれいろいろあると思うのです。それに対して皆さん方は、やはりこういう中に条文を入れて、そして、地方公共団体の長またはその道路の管理者にこういう面でももらいたいということはどうなんでしょう。そういう法文

化は要らないですか。

○片岡政府委員 現在仰せのとおり事態がたゞさんごさいますので、道路管理者のほうにいろいろ意見を申し、あるいは要請をしてそういう道路構造上の問題の変更をお願いはしております。それを法律の上の条文に明確にするかどうか、そういう必要があるかどうかにつきましては、今後検討させていただきます。

○和田(一)委員 これはひとつ大いに検討しなければならぬと思います。現在つくられたものの中で、いわゆるコップの中の行政ですから、取り締まりの立場から道路管理者に対してはやはり力をもってやっていかなければならぬと思うのですが、私どももそのことについては各党ともお話し合いたいと思いますので、今後あらゆる面で交通公害、交通渋滞等についての行政をしっかりとやっていただきたいということで、時間が参りましたので、私の質問を終わります。(拍手)

○菅委員長 理事会の申し合わせによりまして、本日付託になりました細谷治嘉君外十名提出にかかる公害防止事業の実施を促進するための地方公共団体に対する財政上の特別措置に関する法律案を議題とし、提出者から提案理由の説明を聴取いたします。門司亮君。

公害防止事業の実施を促進するための地方公共団体に対する財政上の特別措置に関する法律案

公害防止事業の実施を促進するための地方公共団体に対する財政上の特別措置に関する法律

(趣旨)
第一条 この法律は、環境保全基本法(昭和四十五年法律第 号)第三十二条の規定に基づき、公害防止事業の実施を促進するための地方公共団体に対する財政上の特別措置について規

定するものとする。

(定義)

第二条 この法律において「公害」とは、環境保全基本法第三条第三項に規定する公害をいう。

2 この法律において「公害防止事業」とは、緩衝地帯の設置等公害の防止のために必要な事業並びに下水道、産業廃棄物及び生活廃棄物の公共的な処理施設その他公害の防止に資する公共的な施設の整備に関する事業で地方公共団体若しくは港務局又は地方公共団体の長若しくは港務局の長が行なうものをいう。

(公害防止計画)

第三条 都道府県知事は、現に公害が著しい地域又は人口及び産業の急速な集中等により公害が著しくなるおそれがある地域について、関係市町村の長の意見をきいて、公害防止事業の実施に関する計画(以下「公害防止計画」という)を定め、これを環境保全大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

2 環境保全大臣は、前項の規定により提出された公害防止計画を承認しようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

3 前二項の規定は、公害防止計画を変更する場合について準用する。

(国の負担又は補助の割合の特例)

第四条 公害防止計画に基づいて行なわれる公害防止事業のうち別表に掲げる事業に要する経費に対する国の負担又は補助の割合(以下「国の負担割合」という)は、当該事業に関する法令の規定にかかわらず、同表のとおりとする。

2 前項に規定する事業について、他の法令の規定が適用される場合において、当該事業に係る経費について他の法令の規定の例により算定した国の負担割合が同項の規定による国の負担割合をこえるときは、同項の規定にかかわらず、当該事業に係る国の負担割合については、他の法令の規定の例により算定した割合とする。

(国の補助)

第五条 国は、公害防止計画に基づいて行なわれ

る公害防止事業のうち次の各号に掲げる事業(前条の規定の適用を受ける事業を除く。)に要する経費については、当該事業を行なう地方公共団体又は港務局に対し、政令で定めるところにより、その事業に要する経費の四分の三を補助するものとする。

一 河川、湖沼、港湾その他の公共の用に供される水域に係るしゅんせつ事業、導水事業その他の政令で定める浄化事業

二 学校、病院その他これらの施設に類する施設で政令で定めるものに係る公害の防止のための新築、増築、改築その他の政令で定める事業

三 公害の防止のために必要な監視、測定、試験及び検査の用に供する施設又は設備の整備事業

(地方債)

第六条 地方公共団体が公害防止計画に基づいて行なう公害防止事業のうち次の各号に掲げる事業につき当該地方公共団体が必要とする経費については、地方財政法(昭和二十三年法律第九号)第五条第一項各号に規定する経費に該当しないものについても、地方債をもってその財源とすることができる。

一 別表に掲げる事業

二 前条に規定する事業

三 公害の著しい地域からの住宅の移転に伴い必要とされる用地(移転跡地を含む。次号において同じ。)の取得及び造成並びに住宅の建設に関する事業

四 公害の著しい地域における公害を防止するために行なわれる工場若しくは事業場又は家畜の畜舎の移転に伴い必要とされる用地の取

得及び造成に関する事業

五 公害の著しい地域に係る土地区画整理事業

六 前各号に掲げるもののほか、政令で定める公害防止事業

2 公害防止計画に基づいて行なう前項各号に掲げる事業につき地方公共団体が必要とする経費の財源に充てるため起した地方債(当該地方債を財源とする事業により設置された施設に関する事業の経営に伴う収入を当該地方債の元利償還に充てることができるものを除く。)で、自治大臣が指定したものに係る元利償還に要する経費は、地方交付税法(昭和二十五年法律第二百一十一号)の定めるところにより、当該地方公共団体に交付すべき地方交付税の額の算定に用いる基準財政需要額に算入するものとする。

(政令への委任)

第七条 公害防止事業に要する費用の一部を事業者に負担させる場合における第四条又は第五条の規定の適用に關し必要な事項その他この法律の施行に關し必要な事項は、政令で定める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、昭和四十六年四月一日から施行する。

(国の負担等に関する規定の適用)

第二条 第四条及び第五条の規定は、昭和四十六年度分の予算に係る国の負担金又は補助金から適用し、昭和四十五年度分の予算に係る国の負担金又は補助金で翌年度に繰り越したものにについては、なお従前の例による。

(地方交付税法の一部改正)

第三条 地方交付税法の一部を次のように改正する。

九 特別事業償還費

第十二条第一項の表道府県の項中

公共事業費等特定の事業の財源に充てられるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額

九 公害防止事業債償還費	公害防止事業費の財源に充てるため発行を許可された地方債に係る元利償還金	千円につき	一三五〇〇
十 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三五〇〇

に改め、同表市町村の項中

十 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三五〇〇
十一 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三五〇〇

に改め、同表市町村の項中

四十 公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円	一三一〇〇
---	----	-------

を

四十 公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円	一三一〇〇
四十一 公害防止事業費の財源に充てるため発行を許可された地方債に係る元利償還金	千円	一三五〇〇
四十二 公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円	一三五〇〇

に改める。

九 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三五〇〇
------------	--	-------	-------

を

九 公害防止事業債償還費	公害防止事業費の財源に充てるため発行を許可された地方債に係る元利償還金	千円につき	一三五〇〇
十 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三五〇〇

に改め、同表市町村の項中

十 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三一〇〇
------------	--	-------	-------

を

十 公害防止事業債償還費	公害防止事業費の財源に充てるため発行を許可された地方債に係る元利償還金	千円につき	一三五〇〇
十一 特別事業債償還費	公共事業費等特定の事業費の財源に充てるため昭和四十一年度において特別に発行を許可された地方債の額	千円につき	一三一〇〇

に改める。

別表

事業の区分	事業主体	国の負担割合
下水道整備事業	地方公共団体	四分の三
公共用水域浄化事業	地方公共団体の長	四分の三
緩衝地帯整備事業	地方公共団体又は港務局	四分の三
廃棄物処理施設整備事業	地方公共団体	四分の三
廃油処理施設整備事業	地方公共団体又は港務局	四分の三
汚染土壌改良事業	地方公共団体	四分の三
地盤沈下地域高潮等対策事業	地方公共団体の長又は港務局	四分の三
教育厚生施設公害防止事業	地方公共団体	四分の三

理由

環境保全基本法第三十二条の規定に基づき、地方公共団体が行なう公害防止事業の実施を促進するために必要な財政上の特別措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、約九十億円の見込みである。

○門司議員 私、日本社会党、公明党並びに民社党を代表して、たいま議題となりました公害防止事業の実施を促進するための地方公共団体に対する財政上の特別措置に関する法律案につきまして、その提案の理由を御説明申し上げます。

今日、多数の人命を犠牲にさえしてまいりました公害に対処する上で地方公共団体の果たすべき役割りがきわめて重要なことは、いまさら申し述べるまでもないところであります。しかしながら、脆弱な財政基盤にある地方公共団体の現状では、かりに公害に対する規制・監督の権限が強化されたといえども、十分な効果を期待することは不可能であります。

したがって、地方公共団体に対する国の財政援助の措置を明確にすることが急務と考えまして、今日、この法律案を提出した次第でございます。

次に、この法律案の内容についてその概要を御説明申し上げます。

第一は、地方公共団体による公害防止事業の実施を促進するため、国が財政上の特別措置について規定することを趣旨としたこととあります。

第二は、都道府県知事は、公害が著しい地域または著しくなるおそれがある地域について、関係市町村長の意見を聞いて、公害防止事業の実施に関する計画を定め、環境保全大巨の承認を受けることとし、政府の財政計画との関連を明らかにし

たこととあります。

第三は、この計画に基づき地方公共団体の講ずる公害防止事業のうち、下水道整備、公共用水域の浄化、緩衝地帯の整備、廃棄物処理施設の整備、廃油処理施設の整備、汚染土壌の改良、地盤沈下地域の高潮対策、教育厚生施設等の公害防止事業につきまして、現行の諸法令の規定にかかわらず、国はそれぞれ総事業費の四分の三を補助するよう特例を設けたこととあります。ただし他の法令により国の負担割合が本法に規定する国の負担割合より高いときは、その規定により算定するものとしたしております。

第四は、地方公共団体の講ずる公害防止事業のうち、河川、湖沼、港湾等の公共水域のしゅんせつ事業及び導水事業等の浄化対策、学校、病院等の公害防止のための新築、増改築等の事業並びに公害防止のために必要な監視、測定、試験及び検査等に要する施設、設備の整備事業等については、新たに国が補助することとして、その補助率はさきと同様に総事業費の四分の三としたこととであります。

第五は、地方公共団体が講ずる公害防止事業のうち、第三及び第四において説明いたしました事業のほか、住宅の移転に伴い必要とされる用地の取得及び造成、住宅の建設に関する事業、工場等の移転に必要とされる用地の取得及び造成に関する事業、土地区画整理事業等について、地方公共団体が必要とする経費については地方債をもってその財源とすることができるようになると同時に、地方債の元利償還に要する経費は地方交付税の額の算定に用いる基準財政需要額に算入するものとしたこととあります。

以上がこの法律案を提出する理由であります。が、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

なお、総経費は大体九十億円と予定いたしておることをつけ加えて申し上げます。(拍手)
○委員長 次回は、来たる七日月曜日、午前十時から理事会、十時三十分から委員会を開会する

こととし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時十四分散会

昭和四十五年十二月十一日印刷

昭和四十五年十二月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局