

第七十七回 参議院公害対策及び環境保全特別委員会会議録第六号

昭和五十一年五月二十一日(金曜日)

午前十時五十九分開会

委員の異動

五月二十日 辞任 柄谷 道一君

補欠選任 三治 重信君

五月二十一日 辞任 近藤 忠孝君

補欠選任 小巻 敏雄君

三治 重信君

柄谷 道一君

出席者は左のとおり。

委員長 藤田 進君

理事 原 文兵衛君

森下 泰君

矢田部 理君

小平 芳平君

委員 井上 吉夫君

上原 正吉君

金井 元彦君

菅野 儀作君

藤井 丙午君

宮田 輝君

山内 一郎君

粕谷 照美君

鶴岡 哲夫君

内田 善利君

香脱タケ子君

小巻 敏雄君

柄谷 道一君

国務大臣

国務大臣 (環境庁長官) 小沢 辰男君

政府委員

環境庁長官官房 金子 太郎君

環境庁大気保全 橋本 道夫君

事務局側

常任委員会専門 員 中原 武夫君

参考人

中央公害対策審 議会議員振動部 五十嵐壽一君

会 長 東京都公害局規 制部騒音振動課 内野 光男君

長 大阪工業大学教 授 竹内 吉弘君

全国新幹線公害 反対連絡協議会 中野 雄介君

事務局 長 金沢市公害セン ター所長 野村 潔君

本日の会議に付した案件

○振動規制法案(内閣提出、衆議院送付)

○瀬戸内海を汚染し、生活環境を破壊する海田湾埋立計画の中止に関する請願(第五五号)(第一二〇号)

○海田湾埋立てによる広島東部流通業務団地の早期建設に関する請願(第二三二七号)(第二五七八号)(第二六三八号)

○水質汚濁防止法に基づく水産加工排水に関する請願(第二九九九号)

○自動車排ガス規制五十三年度目標値見直しに関する請願(第四一三四号)

○合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願(第七七四三三号)(第七九五二二号)(第八一三六号)(第八一三七号)(第八一五五号)(第八六五五号)

○公害防止のための規制の強化等に関する請願(第八六九二号)

○継続審査要求に関する件

○継続調査要求に関する件

○委員派遣承認要求に関する件

○委員長(藤田進君) ただいまから公害対策及び環境保全特別委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。昨日、柄谷道一君が委員を辞任され、その補欠として三治重信君が選任されました。

また、本日、近藤忠孝君が委員を辞任され、その補欠として小巻敏雄君が選任されました。

○委員長(藤田進君) 振動規制法案を議題といたします。

本日は午後三時半ごろまでの予定で、参考人の方々から御意見を述べいただくこととなっております。

この際、参考人の方々に一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、皆様方には御多忙のところを本委員会に御出席いただき、まことにありがとうございます。本日の審査の進め方につきましては、まず参考人の方々にお一人十五分程度御意見を述べいただき、その後委員から参考人の方々に質疑を行います。よろしく御願いいたします。

それではこれより御意見をお述べいただき、まず五十嵐参考人にお願いたします。

○参考人(五十嵐壽一君) ただいま御紹介いただきました五十嵐でございます。私は現在中央公害対策審議会の委員でございますと同時に、同審議会の騒音振動部会長を務めておるものでございます。振動規制法案につきましては、昭和四十八年に

「振動公害に係る法規制を行うに当たっての基本的考え方」について答申を行いましたところでございますが、引き続き専門委員会及び騒音振動部会におきまして、規制基準値等を中心に審議を進めてまいりました。本日は、約二年間、三十数回の審議の結果取りまとめられました中央公害対策審議会の答申をもとに御説明を申し上げるつもりでございます。

まず第一に、振動を規制いたしますのに、その評価単位をどういうものにするかという問題がございます。この問題は外国でもまだはっきり決まっておらず問題でございます。まづ、どういふ単位を選ばなければならないかという問題でございます。振動の問題は工学において、立体が振動する問題、あるいは乗り物の中の振動、それから地震による振動、非常に多種多様でございます。したがって、それを計測いたします物差しあるいは計測器というものが、現在、国内はもちろん外国においても統一されたものがございません。その中で公害振動と言われる現象は主として人工的な物体、たとえば自動車や建物が動きますとか、そういうことによつて起こります地面振動というものに起因するものでございます。この現象を把握する方法としてどういふ物差しがよいかということでございますが、これは現在日本工業規格、JISとして審議が別途進められております。したがって、それをもとにして単位を決めるという考え方をとったわけでございます。この単位と申しますのは、騒音の大きさを決めますときに、騒音レベル、ホンAあるいはデシベルAと申します。それと同じような考え方で振動の物理的大きさに人間の感覚を加味するといふ考え方でございます。人間が振動に感じます音とは音と非常によく似ておりまして、音の物理的な大きさをのほかに、振動数と申しますか、一秒間に何回振動するかとい

うようなことによつて感じ方が違つてまいります。そういう意味で物理的な加速度というものを基本にいたしまして計測をするということ。それから人間の感覚と申しますのは、加速度の対数に比例するということがよくわかつております。したがひまして、公害を把握いたしますのに、人間の感覚つまりいま申し上げましたような人工的な振動に對します人間の感覚として振動数がどういう範囲であるかということで振動数を限つたということ、それともう一つは、加速度の対数を考えたとのこと、人間の感覚に對しまして補正をした、こういう考え方で単位を決めてまいりました。

で、次にその基準値を決める必要がございます。それで基準値を設定いたしますに当たつての基本的な考え方といたしましては、当然のこととございまいけれども、健康の障害ということとはより日常生活にも支障を与えない、特に夜間におきましては睡眠に影響を与えないということをおきましては睡眠に影響を与えないということを基本的な考えたわけでございます。そのためには実際の家屋の中における問題がございますので、家屋自体の振動という問題、それから人体に対するその生理的はもちろん心理的な影響、睡眠影響あるいは物的な被害ということの調査研究を行いますと同時に、公害によりまして影響を受けられる住民の方々の振動に対してどういう感じを持つておられるかという反応調査ということをアンケートによつて調査いたしました。そういうことをもとに考えてまいりました。と同時に、地方自治体においてはすでに条例等を決めておられるところがございますので、その条例及びそれを実施されている状況ということを考慮いたしまして基準値を決めるということにいたしました。

で、まずその家屋の問題でございしますが、地面振動に起因して家屋の中はまた特別な振動が出てまいります。二階屋でありますとか、平家でも違ふ、あるいはコンクリートの構造というようなところで構造の違いによりまして地面の振動が家屋に伝わる伝わり方が違つてまいります。ある場合には大きくなることもございますし、逆に小さくなる

る場合もございます。と同時に、測定いたします
家屋の場所によっても非常に違ってくる場合がございます。
ございます。そういうことも考慮いたしまして、わ
が国の平均的な家屋、主として木造でございます
ので、一般的には地面の振動の振幅、振れ幅でござ
います。その約二倍、これを先ほどの対数
で申しますと五デシベル程度になります。それだ
け家屋の中では大きくなるということを考慮いた
しまして、いろいろな家屋の中の振動による反応
調査というものからいまの五デシベルを引くとい
うことで地面振動と考えたわけでございます。そ
れで規制といたしましては、地表面における振動
を基準にして規制値を決めていくという考え方で
ございます。

次にその振動によります人間の生理的影響といふことが重要でございますが、これは国際的にも相当議論が進んでおりまして、地表面の値に換算いたしました八時間連続したもので八十五デシベル程度以上になりますと生理的な影響が出るというような、また産業職場におきましては振動によつて快適さといふことが減少してまいります。その限界が八十デシベル、したがひまして地表の値としますと大体七十五デシベルになります。したがひまして、公害を考えていきます場合に、少くともこれ以下でなければならぬといふことを基本にいたしましたわけでございます。工場振動、あるいは道路交通振動、新幹線の鉄道振動といふことに對しましては、先ほど申し上げましたようにアンケートの調査をいたしまして、その結果、振動をよく感じるという訴えが一〇〇パーセンテージで出てまいります。それが煩わしいという上うな質問に對しても出てまいります。それが非常によく一致いたしました。先ほど申し上げました鉛直の振動補正加速度レベルと申しますか、それで六十ないし六十五デシベルで、三〇〇の方がよく感ずるとお答えをしておられます。で、四〇〇の訴え率が六十五ないし七十となります。したがひまして、中間の基準値としては六十ないし六十五をとつたといふことでございます。

次に、夜間につきましては、睡眠ということがございますが、これも睡眠に対する調査がございまして、浅い睡眠に對しは地表の値で六十ないし六十五ということがございますので、夜間の基準値の上限として六十五デシベルと考えたわけでございます。なお、振動を人間が感じるということも、これはいろいろな調査がございますが、その値が地表の値で大体五十五デシベルということ、また実際によく御存じの地震の震度階というのがございまして、これでゼロと言われております無

感の上限が地表の値で五十五になります。同じ睡眠に対する影響の調査によりますと、これが六十になっておりまして、これも地表面の値に換算しますと同じ五十五で、ほとんど影響がないという結果が出ておりますので、夜間の基準値を決めます下限の値としましては、五十五デシベル程度と考えたわけでございます。さらに、その住居内の振動を非常に注意をしております場合には、特に病院などの場合に問題になります。そういう静穏を必要とする場合がございますので、それはさらに五デシベル低くする必要があると考えたわけですから。なお、睡眠というのは、日本の場合に布団といえますか、そういう夜具に寝ます場合には、その振動がやはり幾らか減衰するということも考慮したいしまして、その夜の基準値を決めたわけでございいたします。なお、常時微動というのが常にございまして、地面の振動は常にゼロではございませんで、人間が感じない振動がしよっちゅうございます。それが通常大体四十デシベルというようなことが計器の上では観測されております。

なお、その振動による被害ということがございますが、地震のような場合には一過性でございますが、大体八十五ないし九十デシベル以上で生じるわけでございます。しかし、公害振動は地震と違ひまして、長い間の累積がございます。そういうこともございますし、なお、その振動の発生の形態、あるいは家屋の状態、それから地盤の状況など、複雑なものが関連しておりまして、その因果関係というのは、現状でははっきりこうだとい

ことが明確にされておりません。これは将来はその辺も明確にする必要があると考えております。しかし、そういうことが解明されないといたしましても、いままで申し上げましたようなことから、少なくとも七十デシベルを超しますと、多くの場合にどつかが被害を受けるという感じを持つようなことがアンケート結果にも出ておりますので、私どもはそういう観点から七十デシベル以下ということとは必要であると考えたわけでございます。

で、以上のような基本的な考え方で基準値を決めたわけでございますが、地域とか時間による区分ということ、これもその土地の状態を勘案いたしましたことと、それから生活時間ということを調査いたしました区分別をいたしました。

次に工場振動の基準についてでございますが、いままで申し上げましたようなことをもとにいたしまして、夜間の基準値として、住宅地では睡眠という意味で五十五ないし六十ということは必要であると、騒音の例にならひまして、商工業地域というところはそれよりも五デシベル大きい六十ないし六十五、これも睡眠の影響が出る六十五ということを上限に考えたわけでございます。

次に、昼間の値は夜間よりもやや緩和しても日常生活に支障はないという考え方ができます。とと、しかし、住宅地では、やはり非常に厳しい反応を示しますことで、住居地域につきましては、六十ないし六十五、商工業地域では六十六ないし七十としたわけでございます。と同時に、病院、学校等については、さらに厳しくできるよゝめにしたわけでございます。

この対象となります。工場の機械につきましては、その振動のもとになりますところから五メートルのところまで六十デシベル以上の振動を発生しているものを調査いたしまして、これを対象とすることにいたしております。しかし、すでにそで工場の機械はつり基礎というような防振技術もある程度確立されておつて対策ができるものもござりますが、鍛造機というものがこれが非常に数

く問題を発生しております。しかし、これが中小企業というケースが多いこと、自治体においても、いろいろ御苦心なすって、猶予期間を設けておられるような問題も考慮いたしまして、猶予期間で配慮をするという必要があると考えております。

次に、建設作業の振動につきましてもございすが、この作業は、本来たいていくいを打ち込むとか、そういうことでございしますので、工場振動と比較いたしまして大きな振動を発生いたしません。しかし、工場と違いますが、まあ道路の建設というように例にとりましても、一時的でございします。そういうことで、期間が工場に比べて短いということ、それからそれはつまり一過性であるというように意味でございします。それから移動性のものであるというように、したがって影響を及ぼさないというところで、ある程度緩和——工場の基準に比べますと数値的には大きな値を考えたわけでございします。しかしながら、生活環境の悪化を生ずるとか、生理的な影響を与えないようにするというところについては十分考慮いたしまして、その快適さというものの限界をいたします七十五デシベルというものを越えないような考慮をしております。しかしながら、非常に瞬間的には超えるような場合もございしますので、この振動の大きな決め方に問題はございします。しかし、そういうことも考慮いたしまして、夜間とか、日曜、休日においては禁止をするというところ、それから一日当たりの作業時間も、その大きさに応じて非常に短縮できるというように考え方をしております。それで規制の対象となる作業につきましても、工場と同じように、今度は五メートルで七十以上の作業というところで考慮をしております。その中で、くい打ちというのが非常に問題がございしますが、これは最近、あらかじめ穴を掘ってくいを入れると後でたたくというように、アースオーガーというような方法も開発されておりました。そういうことで時間も短縮できると、

あるいは振動も減らせるということが期待できております。しかし、そういうことも考慮いたしましたが、やはり非常に短時間でも問題が起る場合がございします。大きな振動を発生するものには時間の短縮をする。これはたとえば建造物は安全性ということがございまして、どうしてもたかなければならないというケースがございします。で、やむを得ずそういう考慮を入れたわけでございます。なお、ブルドーザーについては、これは非常に議論をいたしました。発生している振動がほかに比べて特に大きいということもございせんことと、調査の結果では苦情の発生率もほかに比べて比較的少ない、あるいはこれが移動的な作業で、実態の把握が非常にむずかしく、これを規制する場合に、どういふ方をして規制するかという問題もございまして、対象としては一応除いてございします。

で、道路振動につきましても、やはり工場振動あるいは初めに申し上げましたいろいろな考慮をもとにいたしまして、検討をもちいたしまして、夜間が六十、昼間が六十五、商工業地域ではそれよりも五大きい値にいたしました。しかし、病院、学校ではなおそれから五デシベル減らせるようなことにしております。で、幹線道路については、道路交通の実態から大幅な値を変更することはわが国の社会経済に与える影響というところを考慮しまして、その全部または一部の限度値を必要にによって夜間一種区域の値を二種区域の値に変更できるような考慮をしたわけでございします。これは騒音の場合には幹線道路というものが昼間、夜間を通じて若干緩和されておりますが、振動の場合には夜間に限ってこの考え方を入れたというところでございします。

また、その防止の対策といたしましては、第一に振動の場合には路面が悪いというのが圧倒的な場合でございします。したがって、路面の補修あるいは舗装の打ちかえというように道路構造の補修、改善、次には大型車両の速度制限、それから走行車線の変更というようにことが有効であると

と考えております。で、それぞれの基準はその敷地あるいは用地の境界ではかるものと考えておりますので、これで決めました値が実際に家屋に与えます影響は、その家屋がどういふ位置にあるかということでもケース・バイ・ケースで非常に違いますけれども、大体距離が二倍になりますと振動の振幅が半分、つまり五デシベル減ると考えております。

なお、新幹線につきましては、騒音に引き続きまして非常にいろいろむずかしい問題が出てまいったわけでございしますが、なかなかこの開発についての技術的な難関がございしますということと、道路交通におきましてはやはり交通規制というものが部分的にできるわけでございしますが、そういう規制が道路のようにはやりにくいということ、そういうことで法規制の対象とはしないという音対策とともに総合的に考えていくと、走行規制というような問題、あるいは土地利用規制という必要があると考えております。したがって、指針値につきましては道路及び工場あるいは建設というようなものを考えまして七十デシベル以下としております。しかし、これは道路の場合とはかり方が違いますので、必ずしも道路が幾らで新幹線が幾らという比較は、直接はちよつとできないかと思ひます。なお、病院については特別な配慮ができるようにいたしましたことがございします。なお、いまの指針値は既設及び工事中のものに一応限っております。で、将来の新設のものにつきましても、これは技術開発の進歩が速いという問題がございしますが、一応六十五デシベルというようにすることが必要ではなからうかというように議論は部会でいたしております。で、その場合にも、これは住居地域が六十五で商工業地域が七十というように将来は必要だろうということもございします。新幹線につきましても、じゃどうやって防がなうかということで、その技術開発で軌道構造あるいは振動の遮断といふいろいろございしますが、そういうことがやはりおこなわれております

で、早急にこういうものを推進すべきものと考えております。と同時に、障害防止対策ということも提案申し上げております。以上は、その答申を行うに当たりまして政府に対して強く要望いたしましたこととございします。それは要するに振動防止技術の開発と、それから土地利用の適正化、小規模企業に対する配慮というようにものもあわせて御考慮いただきたいと提言しております。

以上で答申に関係いたします私の御説明を終わりたいと思ひます。この答申につきましてもいろいろ御批判の点もあらうかと思ひます。特に規制ということになりますので、理想的な基準には場合によつてほど遠いとは私もよく認識しております。しかし、何分世界で初めてこういう規制といたことをいたしますこと、特に交通に対する振動規制というものは例がございせん。そういうことで私も非常にこれは慎重に考えたこととございします。特に日本では家屋構造が外国と違いますこと、あるいは国土が非常に狭いというように独特な問題もあることを申し上げておきたいと思ひます。しかし、この法規制の実現によつて技術開発が促進されまして、十分でないにいたしまして環境の改善というところに大きく貢献することを期待しているものでございします。

以上で私の公述を終わります。

○委員長(藤田進君) 十五分程度にお願いをいたします。

次に、内野参考人をお願いいたします。

○参考人(内野光男君) 内野でございます。私は行政的な面から申し述べさせていただきますと思ひます。

順序といたしまして都の実態、東京都でございますので都の実態、それから都が行っております施策、条例等の施策、それから問題点、それに伴う実際上の問題点につきまして申し述べさせていただきます。まず、振動公害の都の実態でございますが、都の実態と申しますと、まず苦情がどの程度出ているかというのが問題になるわけでございしますが、

振動につきましては五十年九百四十三件が出てございます。その内訳を申し上げますと、工場関係で五百三十三件、建設工事関係で二百六十三件、自動車の交通関係で五十二件、その他で百二十五件というところでございます。で、この全体の九百四十三件を東京都におけるところの全体の苦情件数、大気汚染、水質汚濁から考えますと、大体一割弱、全体で申しますと一万二千件程度でございますので、大体一割弱ということが言えるわけでございます。

次に、都の行ってきた施策等につきまして申述べたいと思います。振動規制につきましては、まあ典型七公害に掲げられておりましたが、法律上についてもまだ未整備の状況にあったわけでございまして、東京のような大都市におきましては非常に深刻な問題となっておりまして、苦情等につきましても相当出てまいったということからいたしまして、工場につきましては昭和三十八年指導基準を設定いたしまして行政指導に当たってまいりました。昭和四十七年度にこの基準を条例に取り入れまして、条例によるところの規制に踏み切ることにいたしましたわけでございます。で、建設工事につきましては、昨年の四月から指導要綱を設けまして、指導基準によって行政指導を行ってまいったわけでございます。

この概要につきまして簡単に申し上げたいと思います。まず、工場につきましては、東京都公害防止条例の中で四十七年の四月一日から実施してございまして、基準は、工場につきましては、第一種区域、第二種区域という地域を二つに分けて、第一種区域につきましては、一種住専、二種住専、住居地域、無指定地域、住居を中心にした地域を第一種区域、第二種区域につきましては、近隣商業、商業、準工業、工業と、まあ住居以外の地域をもって第二種区域といたしたわけでございます。振動の大きさの基準でございますが、都の条例によりまして、鉛直方向では昼間が第一種区域につきましては六十五デシベル、夜間が六十デシベル、第二種区域につきましては昼間が七十デシベル、夜間が六十五デシベルというように鉛直方向の規制基準を設けております。これにさらに加えて水平方向の基準を設けてございまして、水平方向につきましては、第一種区域につきましては昼間が七十五デシベル、夜間が七十デシベル、第二種区域につきましては昼間が八十デシベル、夜間が七十五デシベルと、それぞれ鉛直方向の基準に對しまして十デシベル高い水準をもって水平方向の基準といたしておるわけでございまして、この基準につきまして、測定単位につきましてはデシベルという方向でございますが、大きな方向をとったことについて法案とちよつと違つているところがあるかと思ひます。区域につきましては、二区域でございまして、提案されている法案とかなり類似性がある。それから昼間と夜間の時間でございますが、昼間は午前八時から午後七時、それから夜間につきましては午後七時から午前八時というようになつてございまして、第二種区域につきましては昼間と夜間の時間でございますが、昼間は午前八時から午後八時まで、夜間は午後八時から午前八時までというふうなことでしてあります。

対象の工場につきましては、工場全体につきまして一つの単位として考えておるわけでございまして、法案でいきますと、特定の機械を設置する工場ということになつてございまして、一応条例によるところの工場につきましては、定格出力が二・二キロ以上の原動機を有する工場と、そういう工場全体についての単位をもつて考えておるわけでございまして、この基準につきましては、昭和四十七年四月一日から施行してございまして、既設の工場につきましては四十八年の四月一日、一年の猶予期間を設けて適用いたしております。それから鍛造工場につきましては、三年の猶予期間を置きまして、昨年の四月一日から適用いたしているわけであります。その他、届け出制度につきましては工場については認可制度をとつておりますし、指定地域、要するに区域等につきま

しては都内全域ということで指定しております。測定地点等につきましては提案されている法案と同じような敷地境界線というところで実施しております。

建設工事につきましては、昨年の四月に指導要綱という形で行政指導の一つの基準というものをつくりまして指導してきたわけでございまして、このつくりだした理由と申しますのは、昭和四十四年八十一件ぐらゐの建設工事に対する苦情があつたわけでございまして、四十八年、四十九年に至りまして三百件から五百件ぐらゐの苦情がふえてきたというふうな事情を考慮いたしまして、一応行政指導というふうな方向を基として、指導基準をつくらせてございまして、この基準につきましては、将来条例化する方向を考へていたわけでございまして、この内容に入りまして、指導基準の基準値につきましては、くい打ち機、くい抜き機等を使用する作業、削岩機を使用する作業、それからブルドーザー、パワーシャベル等を使用する作業につきましては、境界線におけるところの鉛直方向で七十五デシベル、それから空気圧縮機を使用する作業、振動ローラー等及び転圧機を使用する作業につきまして、あるいはコンクリートプラント等をつけて行う作業につきましては六十五デシベル、鉄筋コンクリート等建設物の破壊解体または鉄球を使用する破壊作業につきましては七十五デシベル、七十五デシベルにつきましては法案にあるような数字ということでございます。作業時間、指導基準によりまして作業時間、あるいは一日における作業時間、同一場所におけるところの作業時間、休日、日曜日の作業等につきましては騒音規制法によるところの規制基準と同一にしてございまして、特に指導要綱によつた大きな理由といたしまして、建設工事に当たりまして七十五デシベルというのはいはくは実際上むずかしいという場合があるわけでございまして、具体的に申しますと、コマンド等、あるいはくい打ち等の最後のくい打ち作業等につきましては技術的にも非常にむずかしい

点がございまして、そういう点を考慮いたしました、相当の防止対策を講じてても基準が適用しないというふうな、行政上の指導をしてもできないといった場合には、住民との話し合いにおいて作業時間の変更等によつて措置するということなことを考へております。それからそのほか行政指導としていたしました大きな理由として、建設工事等につきましては、基準そのものよりは住民との対話ということが非常に大事じゃないかということからいたしまして、指導事項ということを設けてまして、住民への説明を十分やる。それから二番目に、工場現場担当者を選任してもらう。要するに住民との話し合いに應ずるための、対話に應ずるための担当者ということを選任していただく。それから長期作業については事前に十分に連絡してもらつて、それからできるだけ、最大限、低振動工法及び低振動機械の採用をやつていただくということが一つの指導事項として決められていくわけでございまして。

次に、振動規制に当たつた問題点、こういった東京都市におきましてところの工場によるところの条例による振動規制、それから建設工事の指導要綱等につきましての問題点を幾つか申し述べたいと思ひます。

まず、工場振動でございますが、一番問題になりますのは鍛造工場についての問題が非常に対策がとりにくい、防止対策が非常に困難であるというところが実態面からも言えるわけでございまして、先ほど申しましたように、工場につきましては鍛造工場につきまして三年間の猶予期間を見たわけでございまして、なかなか基準までに達するには非常にむずかしいというところからして、一つには対策として京浜六区への工場の集団化ということも考へていたわけでございまして、一つの地方団体の区域内におけるところのこういう集団化につきましても相当問題も出てくるというところでございまして、この辺が鍛造工場についての対策としての問題でございますが、こういった対策につきまして国においても広域行政の中で取り上げてい

ただけるということが必要ではないかというように感じています。それから第二番目に、中小企業の工場に対する資金の調達、振動防止設備の設置資金が中小企業におきましてはなかなか調達できないというところに対策の困難性があるわけでございます。工場に限らず、建設工事につきましてもそういうことが言えるわけでございす。都におきましては貸し付け制度等によりまして措置してはおりますが、国におかれましては積極的に強化されることをお願いしたいと思ひます。

それから建設振動関係でございますが、振動の大きさが七十五デシベル。東京都の指導基準につきましても同じでございますが、七十五デシベルというのは人の静穏な生活という面から見ますとかなりむずかしい、完全なマスターできるような基準ではないと思ひます。しかしながら、これに対する無振動工法技術、こういったものの開発が十分でないというところから、一応都といたしましても要綱の中で七十五を採用したわけでございす。要綱によつて指導基準を行つた一つの理由と申しますのは、行政指導によつて低振動工法あるいは低振動の機械の開発に積極的に取り組んでいただきたいということが一つの理由になつてゐるわけでございす。したがいまして技術開発について、低振動工法の技術開発について国の方でも積極的にひとつ取り組んでいただきたい。もちろん東京都としても積極的に取り組まなくてはならない問題でございます。それから二番目でございますが、低振動工法を採用いたしますと相当経費がかさむわけでございす。建設工事につきましても公共事業が非常に多い、公共事業が大体百近くが公共事業になつてゐるということからいたしまして、法律の適用に当たつて低振動工法の採用ということになりますと単価当たりの経費が非常に高くなるということからいたしまして、国等からの標準建設費等の点につきまして十分な配慮をしていただかなければならないということが言えようと思ひます。第三番目でございます

ますが、指導基準によりますと、東京都におけるところの指導基準では、くい打ち機その他のものほかに、法案にございすくい打ち機、くい抜き機等の使用をする作業等のほかに、それ以上にブルドーザーとかそういうものについての指導基準を設けておるわけでございす。対象範囲につきましても一応法律のほかにございすブルドーザー等に対する苦情が相当あるわけでございすので、それらに対する配慮もできるような措置に、地方団体においてそういう措置が十分と取得するような措置にしたいと思ひます。それから四番目でございますが、夜間の作業、道路等におけるところの夜間の作業が余儀なくされるという場合が多いわけでございす。公共事業等において夜間作業ということに限定される場合が非常に多いわけでございす。これは睡眠妨害というふうなことから非常に苦情が多いこととございす。特に深夜にわたる作業につきましても問題は多くございす。そういう意味からいたしまして、夜間作業に対する作業時間等の問題、変更等につきましても細かな行政指導に当たられるような措置にしたいと思ひます。それから規制基準の中に、一日四時間までの限度を設けて、七十五デシベルを超えてもいふような指導基準がございす。これに対する都の指導要綱の形といたしましては、どうしようも、幾ら努力してもこれ以上下らないというふうな場合について適用したと、場合について作業時間の変更等を考へていたというふうなことからいたしまして、ただ四時間ならいというふうなことになつて、行政指導の面でどうしてもできないかどうかが、最大限の努力をしてもできないかどうかというふうな程度の行政的な条件をつけていただければというふうなこととございす。

それから道路振動に入りますと、現在までの東京都で測定したデータによりますと、道路の振動は大体四十から六十二デシベル程度でございす。都心よりは下回つておるわけでございす。が、まあこういった事情にかかわらず五十年程度においては五十二件ばかりの苦情が出ております。規制基準設定の基本的な考え方としては、昼間においては静穏な生活、夜においては睡眠妨害ということが考えられるわけでございす。この基準そのものは、この基準を担保するための実効ある一つの行政措置ということが大事ではないかと考へております。具体的に申しますと、振動レベルが要請基準を超えた場合に地方団体の長が道路管理者に対して、道路交通振動防止のための舗装、維持または修繕の措置をとるべきことを要請することになつてゐます。しかし、その実施に当たつては道路管理者の判断にゆだねられてゐるという事情からいたしまして、道路管理者に對しては、要請があつたときは必ず実施していただくという規定を設けるとともに、それに要する財政的な措置が必要であると思ひます。

それからもう一点は、振動の原因が道路交通にある場合には、公安委員会に対して道路交通法上の措置がとられるべきことを要請することになつております。しかしながら、この実施は公安委員会の判断にゆだねられてゐるということからいたしまして、現在実施されてゐる騒音防止に係る道路交通法上の措置が十分効果を上げてゐないというのが実情ではないかと思ひます。したがいまして、道路交通法令を改正されまして要請があつたときには必ずできるというふうな措置ができるような形にしておくことが大事でないか。

以上でございます。

○委員長(藤田進君) 次に、竹内参考人をお願いいたします。

○参考人(竹内吉弘君) 竹内でございす。今回提出されております中央公害対策審議会の答申並びに振動規制法につきまして従来より地盤及び建築物の振動に関しましての理論的あるいは実験的な問題を取り扱ひまして研究を続けてまいりました者の一人といたしまして、気がつきました問題点を述べさせていただきますと思ひます。

私のここで述べさせていただきますことは、以下の諸点についてでございます。まず第一に、振動規制法を適用します場合、最も基本的な問題でありましてところの振動測定の測定器の問題でございます。第二に、建物の振動特性によりましてところの構造物内での振動の増幅に対する配慮に関する問題でございます。三番目は、道路交通振動に関する振動の大きさの決定方法に関する疑問点でございます。第四に従来の各都道府県において実施されております振動規制との関連についてでございます。最後に、新幹線鉄道振動の構造物の振動低減対策に関する問題でございます。

まず第一の、振動の測定器の問題でございますが、実際に地盤及び建築物の振動測定を行います場合、この問題は、今回の中央公害審議会の答申の内容とは直接関係がないところではございす。が、たとえば工場振動に関しまして、夜間におきまして第一種区域は五十五デシベル以上六十デシベル以下となつておりますが、この値は一般的な木造及びRC鉄筋コンクリート造の構造物内での振動増幅率を五ないし六dB、すなわち約二倍と考へて定められた数字であると思ひます。いまこの値を採用いたしますと、地盤上におきましては当然五十五デシベルまたは常時微動のレベルでございす。四十デシベル程度の振動レベルを明確に安定して評価する必要があります。したがいましては、しかしながら、私がいままで取り扱ひました計器にしましては、JISの規格の公害振動計に関するものでございす。この低いレベルの振動の安定した評価が比較的困難な計器が多々ございまして、実際測定を行います場合には他の高感度の振動計と併用いたしまして測定してゐるという場合が一般には多々あると思ひます。基準値のボーダーラインの判定でございすので、答申の内容とは直接関係はございせんが、特に公害振動計のJISの規格につきまして、この点に關しましては少し配慮をしていただきたいと考へる次第です。

第二の、建物の振動特性による構造物内での振

動の増幅についてでありますが、答申に示されておりますように、木造家屋につきましては最高十五デシベル程度増幅するものとして取り扱っておりますして、平均値といたしましては、マイナスイdBから八dBの増幅率ということになっております。これは、私がいままで実際に測定しました経験からもほぼこの値に合致するわけでございますが、増幅率を考えます場合に、特に市街地の道路沿いの建物の通常の構造形式のものでございまして減衰率が一〇％程度以下でございまして、小規模な鉄筋コンクリート構造物の場合には増幅率が約五倍程度予想されることが一般でございまして。路面状況その他の細かな立地条件が関連してまいりますので、一般的には申せませんけれども、やはり道路の状況その他によりましてもう少し高い増幅率を示すことがあるかとも思います。また、このことは、構造物内の床面の振動のみでなく、直接、建具等が音波等の影響を受けてまして振動する場合がございますので、人体感覚の問題とも関係いたしますので、第四に述べますところの心理的影響、睡眠影響に關しまして配慮する必要が規制法を適用する場合には生ずるだろうと思えます。

第三の点は、答申にありますところの道路交通振動の大きさの決定方法についてでございますが、答申によりますと、その測定値の評価は原則といたしまして、五秒間隔百回の測定値により決定される累積度数曲線の一〇%の値、L₁₀によりまして測定値を決定することになっております。この方法の基礎的な考え方となっておりますものは、道路交通振動による振動波形が比較的ランダムで、かつ、ある程度定常的に振動が継続する場合を前提としていると考えられると私は思います。したがって、この方法によりますと、かなり交通の頻繁な屋間の幹線道路につきましては、愛宕当な値を評価し得るものと思えますけれども、それ以外の交通量のさほど多くないところ、たとえ一時間当たり数百台以下のような道路の場合、あるいは夜間の場合におきましては、この方法を

もちますとサンプル値が車両の走行していないところの値を採用することが多くなる可能性もございまして、その結果、人体感覚よりも低い値を評価することになるおそれが十分あると私は考えます。したがいまして、道路交通振動の測定値につくましましては、交通量によりまして、累積度数曲線のみでなく、たとえば新幹線のところで述べてございますように、車両走行時の振動のピークレベル等の値も同時に考慮して測定値を定める必要があるのではなからうかというふうに思います。

第四の、従来の振動規制の条例との関係についてでございますが、答申に示されました値は全般的に数値的には比較的緩やかな規制になっております。が、このことは本規制が積み上げ型の規制になつてゐるというところを考えますと、値自体は比較的緩やかであるというところを考えると、現時点でははばかり過ぎるものではないかと私は考えるものでございます。振動規制法の早期の成立を望むものでありますけれども、本来、振動による人体の障害及び構造物に對する被害と申しますものは、構造物周辺の地層構成を含めた地表及び地中の地盤条件あるいは地域の環境条件を含めました敷地の立地条件等のかかり局所的な影響に支配されることが多うござい

いまして、たとえば振動の地盤における伝播等に関しましては振動源に近い地点においてはむしろ振動が小さく、以遠地点におきましても大きいというような事例もございますので、この点を考慮する必要があろうかと思ひます。また同時に、構造物の振動によります心理的な影響、睡眠影響に関しましては、構造物への入力といしまして、地盤からの振動のみではなく、直接音波等が窓ガラス等をたたきまして、それによる振動が問題になる場合もございます。したがひまして、単に床面だけの振動だけではなく、直接壁面から入射する振動もございますので、規制法を適用する場合にはこれらを十分考慮する必要があるかと思ひます。

第五の、新幹線鉄道の構造物の振動低減対策の問題でございますが、答申によりますと、七十五

デシベルを超える地域につきましては緊急に振動源障害防止対策を講ずるという指針がございますが、現時点では構造物の防振対策、振動遮断対策の問題は、抜本的な解決は不可能であろうと思ひます。したがひまして、一般に構造物に対する有効な防振及び振動遮断対策は確立されていないと言つて間違ひなからうと思ひますので、現時点では、これらを解決するためには基本的な振動源対策を講じますか、あるいは現在の新幹線用地幅を現在よりかなり大きくとることが必要であらうと思ひます。さらに、答申を読みまして限りにおきましては、既設の新幹線につきましては指針に示されたことを現在の技術レベルで総力を挙げて実行するといつたしましても、新たに計画中で比較的に早期に実現する新幹線につきましてはどのような具体的な措置がとられるのかということが、条文文を読みました限りでは不明でございます。このことは、新幹線の鉄道振動が当面の大きな問題であると思ひますので、建設を行うに当たりまして構造物の防振及び振動遮断技術及びそれに関する定量的なデータを早急に提示される必要があるのではなからうかと私は思ひます。

以上で終わります。

○委員長(藤田進君) 次に、中野参考人にお願
いたします。

○参考人(中野雄介君) 私は名古屋地区を中心と
した全国の新幹線公害被害住民を代表して、新幹
線の振動規制という観点から意見を述べさせてい
ただきたい、このように思います。

お手元差し上げております参考図1をごらん
になっていただければよくわかるかと思えますけれ
ども、十二・五メートル離れたところでの振動
は、これは名古屋地域における振動でございます
けれども、中央値では半数以上の人が一・五ミ
リ、約七十四デシベル以上の振動に見舞われてい
ます。二十五メートル地点でも中央値では約七十
二デシベル以上の振動によって被害が起きていま
す。このように新幹線によって大きな振動が朝の
六時過ぎから夜の十一時半過ぎまで毎日二百三十

回ずつ、約五分に一本の割りで沿線住民にこういう被害を与えております。これはあくまでも屋外振動の速度でありまして、参考図2を見ていただければわかりますように、屋内に参りますと、先ほど多くの参考人が述べられておりますように、屋内に行きますと倍に増幅されるということがこの図では示されるのではないかと、このように思っています。

この新幹線の振動による被害の状況は、地震の
測度で言いますと軽震もしくは弱震、ひどいところでは中震。したがって、家は当然たてつけが悪くなったり、ひび割れがしたり、屋根がわらのずれによって雨漏りがしたり、ひどいところになると土台から傾いてくる、こういう被害が起きています。そしてそこに住んでいる人も非常に振動による不快感に襲われています。中には頭痛、胃腸の調子がおかしくなったとか、新幹線は突然忍び足で近づいて大きな振動を与えるわけですからどきどきとするとか、睡眠が妨害される。これは名古屋地域で言いますと、朝六時半から夜の十一時半までですから、たまたま早く寝ても十一時三十分ぐらいの終車でたき起こされる。したがって沿線の住民たちは終車が過ぎない限り睡眠をとることができないという状況がすでに十数年続いています。特に病人、乳幼児、老人等においては、非常にこの振動における被害が深刻なものとなつてきております。新幹線公害における振動のウェイトはきわめて大きく深刻なものです。こういう深刻な被害があるにもかかわらず、このたびの振動規制法からは対象から新幹線は外されている。これはきわめて問題だと思ひます。私どもとしては他の振動と同様に厳しい規制をされることを強く要求してきたいと、そのように思ひます。私どもが要求する値は昼間は六十五デシベル、これは私どもは常にミリを使つておりますので、ときどき間違ふこともありますけれど、〇・五ミリ、早朝、夜間は五十五デシベルが必要ではないのか、このように思ひます。中公審答申の緊急対策指針七十デシベルというのはきわめて不十分だと

言わなければいけないと思います。その理由としては、本来安息の場である住居に人体に感ずるような振動が常時あること自体が大問題だと思えます。

新幹線公害差しとめ訴訟の中で金沢大学公衆衛生学教室の岡田教授は、家庭が安息の場であるという見地から考えた場合に、住居地域の基準は〇・二ミリすなわち五十六デシベルぐらいかと思えますけれども、に抑えるべきだということをはつきりと証言されております。また、中公審専門委員の根拠等について十六ページに載っておりますけれども、そこらあたりにも睡眠妨害がすでに七十デシベルあたりでは起きるのだということをはつきり言われております。日弁連の意見書にもそのことがはつきりうたわれております。また、これは一九七二年一月に発行された「土木施工」という本でありますけれども、その中で、山陽新幹線建設をした当事者たちが国鉄の担当者たちの座談会の中で〇・三ミリ以下に抑えるならば受忍の限度で住民たちからは文句は余り言われぬのではないかとというようなことを言っています。そういうことから考えると七十デシベルというのは非常に高い数値ではないかというふうに思います。これはこのたびの答申についてはあくまでも屋外規制でありますので、先ほど来言っていますように屋内では増幅が二倍になるということをよくお考えをいただかなければいけないのではないかと、このように思います。また、とられるべき対策として考えられることは、当然発生源の中で対策としてやらなければいけない、このように思います。そもそも名古屋のような住居の密集地帯の市街地を二百キロで走るといふようなことが非常にむづかしいことではないかと、このように思いますけれども、すでにこの中で起きている公害を当面すぐ何とか低減をさす方法としては何か必要かといひますと、やはり市街地では一定のスピードを下げる、これは参考図三にございますように、一番後ろの方にございますけれども、スピードを下げることによって平常時これは百八十キロ

で走っていたときと、それからまた百十キロで走行したときの測定のデータでございますけれども、三分の一から三分の二に減るといふようなはつきりしたデータがございます。金がかかなくてすぐできる問題として、技術開発をまずねらうて、当然こういうことを考えていかなければならない、そのように思います。また、中公審の資料でも根拠等の三十八ページにははつきりとしたデータを出して走行を規制すべき問題として考えられてはいるのではないかと、このように思うわけで、私も早急に一定のスピードを下げてもらうという対策をとるべきだと、このように思っています。また、いま名古屋において沿線の二十メートルを買い上げるという、いわゆる振動対策として買い上げるといふ問題が起きていますけれども、この参考図一、二をくらべればわかるように五十メートル離れたところでも屋内においては指針の七十デシベルをはるかに上回るような大きな振動が起きていますから、その点を十分お考えになって、決して二十メートル幅ぐらいの買い上げで公害というものはなくならないということがはつきり言えるのじやないか、このように思います。

以上、名古屋の被害を中心としたことでこの振動答申に対する意見を述べさせていただきます。〇委員長(藤田進君) 次に、野村参考人をお願いいたします。

〇参考人(野村深君) 野村でございます。私は現職はそこへ書いてあるとおり公害部門でございますが、しかし私は四十六年四月に本職になる以前は保健所長でございました。中小零細工場等の労働衛生に長らく携わった、こういう経歴がございます。その点をあらかじめ申し上げておきます。私がいまから申し上げる意見は中小零細企業あるいは手工業による振動公害の実態、第一点はそれでございまして、第二点は、それに対してどのような対策をやってきたか、あるいはそれをどの方向でやっているのか、その場合の困難性、問題

点。第三点は今後の見通しあるいは提言。以上三点にしばって意見を申し上げます。

実は、私が申し上げる中小零細企業は独断的にやっております。しかも金沢にはほとんど集中しております。金箔あるいは箔打ちに伴う振動についてでございます。この手工業といいますが、家内工業は伝統的に三百年の長きにわたる歴史を持っているようにございまして、ただ途中減滅状態になったり、徳川幕府時代には金が全手に入らない状態があったために、まあ文献によりますれば密造されていたと申しましょうか、隠れてつくられていた、あるいは箔を販売するだけであつた。それまでは江戸箔あるいは京都箔、それに並んで金箔があつたのですが、明治の中期から独断的に金沢に集中をし、現在九九%の金箔は金沢産でございまして。なお、その他の箔につきましても大部分金沢地方の特産となつております。

それはともかく、その振動の実態でございまして、実は御承知のように箔はもととは手打ちでございまして。金床の上へ金づちでもってとんとことんとたたいて非常に風情のあるものでございまして、金沢の風物詩とまで言われたものでございまして、大正末期からこれが鍛造機の一環で導入されました。これでおわかりにいくと思いますれば、家庭の中へ大工場の鍛造機が持ち込まれたと、それでもって衝撃を加えて生産力は二倍、三倍と上がりましたが、そのために周辺、しかも非常に局所的な近隣に対して強い振動公害を加えてきていたわけでございまして。現在もそれが続いているわけでございます。ただ、それを逆に御理解いただくためには、金沢市は年間の騒音発生苦情は五十年度は二百七十一件ございまして、そのうち騒音振動に伴う苦情は三分の一を占めている。しかもこれは、そのうちの二割はこの箔が占めているわけでございます。ただ御承知のとおり、金沢のよいな町にはいわゆる大気汚染、水質汚濁といった広域の公害は比較的少のうございまして、近隣公害と申しましようか、騒音、振動に伴うような公害あるいは悪臭といひましても尿尿浄化槽による

悪臭というようなものがあることはいきまして、非常に高い数値でございまして。そこで、再びこれをわかりよく申し上げますと、その振動の被害は、たとえば仏壇が非常に金沢にあるところでございまして、位牌がいつの間にか百八十度転換をする、次は右へいったらまたまたと向いていくけれども、ぐるぐる回つてもとへ来た、あるいは壁が落ちる、あるいはとてつねれたものではないかというようなことがありましたが、それがいまだに問題にならなかつたのは、家内工業であるために、その主婦は皆アルバイトとして雇われていたといううな、きわめておかしな生産過程があつたといううなことを御理解いただきたい。それから箔のようなものは私も素人でございますが、金箔というものの特性はどういうものかと申しますと、実はその箔の薄さというものは〇・二マイクロメートルでございまして。これはおわかりにいくと思いますが、〇・二ミリの千分の一でございます。したがって一万分の二ミリが平均でございまして。薄いのになりますと、〇・一ミリの千分の一あるいは〇・三ミリの千分の一というくらいであります。そこで、近代工業技術の常識では、大体一ミリの千分の一まではわりと簡単でございまして、その十分の一というものはきわめて常識を超える工業生産品だと評価されております。したがっていまして、それをつくる過程では非常に家内工業的な手工業のステップがございまして、いま申し上げた振動が起るそのステップはわずかに全工程の四分の一のウエートしかないわけで、あとは手工業でなされていく。同じことの繰り返しはなされていく。特に箔はさむ紙が特殊上質の和紙を使わねばならない。しかも、その和紙は、そのままで使えないものになりまして、灰汁と書きますが、あくとも通称言っておりますが、そういう処理をやらねばならない。そういう処理は秘伝といひますか、だれもわからない。一つ一つの工場が全く違う方法をとっており、一つ一つの工場が全く違う方法をとっており、むずかしいこととございまして。

そういうことで、現在金沢市にばらばらとそういう機械振動を伴うような箔打ちが百三十数工場分散をいたしております。したがって、近隣における被害の住民もまたばらばらと相当の数になるわけでございます。恐らく数千人が被害を受けるというところでございます。しかも、余りにも金沢にしかないものであるために、実は前回の騒音規制の特定施設から除外されておりました。したがって、四十八年に市独自の公害防止条例で特定施設とし、通称横出しをし、騒音を規制したわけでございますが、しかしその場合に付帯意見といいますが、各界各層の方々の御意見では伝統産業の壊滅は困る、伝統産業を保護育成すべしという立場もありまして、何としてでも騒音ばかりじゃなく振動を防止する技術の開発というものをこれはやらなければ困るのではないかとというように、実は四十八年、公害防止条例施行と同時に、三年の予定で製箔機械の振動防止、騒音防止研究のプロジェクトチームが発足し、その昨年版をお手元に差し上げてございます。なお、加賀金箔のいきさつ等についてはこういう単行本もございましてつけ加えておきます。

少し話が余談になりました恐縮でございますが、そこでこのプロジェクトチームがやりましたことは、まずこういうふうな伝統産業にはえていてありがちな科学的な説明がまるでなされてない。いわゆる伝承と経験と勘だけで行われている。だから箔がどのようになっているのか、どのようにして延ばされているのか、その過程がまるでわからない。しかも騒音と振動というものを切り離しては考えられない。しかも機械は限定されておる。せいぜいで全部の機械を合わせても七百台ぐらい。これの開発を企業がやっても採算がまるで合わない。しかも、きわめてその打ち方は紙の質だけで延び方が違ったり打つ人それによって違うというふうなことで、しかも箔になる過程では換気ができないわけです。風が来ると飛んでいってしまうわけでございます。したがって密閉構造になりまして——私は先ほど労働衛生上問題

があったというの、実は多数の肺結核患者が箔打ち職人から輩出したわけでございます。したがって、簡単に密閉構造にいたしたり、あるいは騒音だけを対象にするということになりますと、極度に中で働いている労働者の労働環境の悪化を直ちに招来するので、したがって、そうかといつてこの鍛造機械をまるで変えてしまおうかといつて現在の技術をそのまま維持できるかどうかにかかっているまいりますので、さしあたり現有機械をどのように改善するか、手取り早く言えば電話ボックスのようなくところへこの機械を押し込めてしまつて音を出さなくしよう、そして丸窓から手を入れて人には影響はないけれども音も外へ出ない。そしてダクトでもつて中のものは排出したらどうかと。現にそういうものも大学の先生のあるにつけてつくられております。それから現在の据えつけ方は全く大地に固定をする、しかも大きな基礎石でもつて、これをアンビルと言つておりますが、大地に固定するのが最も打ち方としてはいい箱ができるというので、もっぱらそちらの方へいってまいりますので、先ほど申し上げた振動はたまたまその工場敷地の横に幅大木三メートルが四メートルぐらいの用水が通つておりますから、立地条件としては川にさえぎられておりますから、向こう側では振動がないだろうとお考えと思ひますが、相も変わらず振動一つも減らないというように非常にやつかいなものがございますので、それを基本的に説明をしていただきまして、結果として、基礎の構造を二重構造にして一応機械そのものを浮かしてしまふ。そのやり方としては小砂利だとか砂というふうなものによつて緩衝をつくつてしまふ。しかも、そういう理論で明らかに振動が少なくとも現在の規制法案に合致する程度までいけることが明らかにわかりました。しかも現在モデル工場が、これは企業が自分で独力で大学の先生の意見と工法でもつてつくつたところでは幸いに——これはモデルでございますから多額の経費をつぎ込みまして標準にはなりません、その

データが出ておりますが、対策前は八十三デシベルあったものが四十五デシベルに落ちたのでございます。しかし、これはまあすべて標準化はできません。この場合に使われたのは空気バネを多数使用して完全に浮かしてあるわけでございます。ただ、心配したのは、そこで果たして良質の箔が打てるかどうかということでございますが、幸いに私がその方々の証言を得たところによると大差はないと、前よりも労働環境がいいので気持ちよく打てるということをお願いのところでございまして、したがって、私たちとしては騒音、振動、特に振動防止というのは騒音よりもやりやすいればできるのだという確信を深めておりますが、ただこれは家内工業的な範囲がきわめて小規模のものであるのでございまして、これが一般になるかどうかは若干疑問があるかと思ひます。

ただいまそういうことでございまして、現在箔工場百三十数社のうち、もちろん箔そのものの工場数は実は三百以上ございまして、これは手仕事をしてたりその前の段階のことをやっておりますので、実際には何といひますか、鍛造機を使う特定工場になっていないということでございまして、私どもの方の先ほど申し上げた数から除いてございまして、そのうち現在までにいろいろ対策をし、あるいは自発的に企業がやったということによつて、現在三分の一は完全に基準に達しております。騒音及び振動を、仮にこの法案を基準とするなら大体達成可能である。残り三分の二のうち三分の一は現在執行中でございまして、恐らく年内には可能であろう。残り三分の一が問題でございまして、これは幸いなこと、当面住家が付近にございまして、以上のように何とかその気になつて努力をすればできるようだということを私たちは考えております。

そういうことを一応御報告をさせていただきます。ただ問題点としては、先ほど申し上げましたように、特にこういう中小零細、金沢にしかないのですから、当然私たちのコミュニティ、地域社会でこれを解決するのはあたりまえでございますが、いろいろございまして、しかしながら、そのためには多額の経費と多額の時間と、それからきわめて業者等の説得あるいは対話といひますか、そこへ持つていくまでには、きわめて強い拒否反応がございまして、私たちの伝統産業をつぶす気が、あるいは私たちの秘伝なりいろいろのものを暴露する気が、競争相手をつくるのかというように、あるいは紙一つ例にとつても、その性質を説明することはきわめて何といひますか、強い拒否反応に遭つて取りかかることさえなかなかできない。現有機械を借り出すことに大変な時間がかつた。大変おわかりにくいことを私申し上げておりますが、こういうことでございまして。そういう家内工業的なものは、新しい機械ならいつでもお貸しします。現在手なれた機械が一番いいんだから、それをお貸しすることはできないということが理解できるまでに三ヶ月を要しました。事ほどさように大変な手間がかかるけれども、しかし、やはり行政並びに企業が前向きに、しかもそれに対して住民サイドばかりではなくて、企業もやはりどうかしなきゃならないという気分は多分にあるわけでございまして、振動規制というものは早ければ早いほど対応がよろしゅうございまして、しかも、ある程度の猶予期間というものがないければ、いま申し上げたように、まず基本的なものをから考えて取りかからないと大変なことになるということを、私は労働衛生の問題と、それから周辺の公害防止の面から実感をもつて知り得たので、そういうことを中心に、——大変貴重な時間でございますので、いま一つお願いは、このような中小零細企業については、私どももそれなりに自治体として一千万円を限度とし十年、年利四％の長期低利の融資はいたしております。しかしながら研究費あるいは基本的な説明といひますのは、どうしても中小零細企業の場合は企業のみによつてはとんでもないという点では、国の、金銭ではなくて技術的なあるいは各種行政機関の御援助というものがやはり振動規制の最後の決め手になる。幸いなことに金沢大

学工学部は部長以下当問題に熱心でございまして、金沢市が三年にわたる資金御負担のほかに、五十年度は文部省の科学研究費の交付を受けてこの事業がなされておりますので、そういう点では今後ともこのような問題について御援助、御指導を賜るようお願いをいたしておきます。大変聞き苦しい意見ですが、終わらせていただきます。

○委員長(藤田進君) 以上で参考人の御意見の開陳は終わりました。

午前の審査はこの程度とし、午後一時半まで休憩いたします。

午後一時三十分開会

○委員長(藤田進君) ただいまから公害対策及び環境保全特別委員会を再開いたします。

これより参考人に対する質疑に入ります。

なお、参考人に申し上げますが、時間の都合上答弁はなるべく簡潔にお願いいたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○森下泰君 私は自由民主党の森下でございます。午前中に各参考人の御意見を承っております。また、まことにいろいろと深い勉強をさせていただきまして、非常に御賛同申し上げたいという面がたくさんありますと同時に、中には少々一言で申せば行き過ぎではないか、少し御検討いただきたい、かように感じたこともあった次第でございます。

私は、かねて承っておりますが、振動というものは地球が動いておりますし、それから人間が生活をして、それに伴いまして当然に振動というものは存在するものでございまして、たとえば当委員会の現在のこの場所におきましても四十デシベル程度の振動はあるというふうに私は権威ある方々の御意見として了解をいたしておる次第でございます。したがって、このようなきわめてデリケートな問題に對しまして、このたびはいよいよこれを法律化するということにつきましては非常に高く評価されるべきものと考えます。と同時に、

一言で申しますならば試行錯誤に陥ってはならない、行き過ぎがなくては後で困るということをお願いしておる一人でございます。さような観点から本日の参考人の方々に一層、先ほど賜りましたけれども、特に伺いたい点を質問をさせていただきます。内容は五十嵐参考人に三点、内野、中野、野村の三参考人さんにそれぞれ一つの御質問をさせていただきます。まず時間の関係もございまして、それぞれの参考人様への御質問をあらかじめ申し上げてまいりますので御理解をいただきたいと思います。

五十嵐参考人にお伺いしたいことは三点でございます。第一は先ほどのお話の中にもございまして、諸外国の振動公害の法規制の現状について一言お話をいただきたい。第二点は、このたびの基準でございますが、これにつきましては先ほどいろいろ御意見がありましたように、いろいろ甘いという御意見もございまして、この基準は権威ある中公審として現在の時点においてこれ以上考える余地のない権威あるものである、あるいは責任ある基準であると、かように一言、一層の責任ある御意見を賜りたい次第でございます。それから第三点は新幹線の問題でありまして、細かいことは省略をいたしますが、新幹線の鉄道振動が法規制から除かれておりますが、特に五十嵐参考人は新幹線騒音の環境基準及び振動の対策指針でありますか、を御自分で手がけられておりますので、特に五十嵐参考人から、なぜ新幹線をこのたびの法規制から除いたかということにつきまして、一言御説明をいただきたい。以上、三点でございます。

次に、内野参考人にお伺いしたいことは、先ほど御説明の中に、すでに東京都における具体的な行政指導につきましてのお話もございました。そして結論としては、私の理解では、一方におきましては法の強制力、他方におきましては財政措置といったことが必要であると、かような御指摘があったように私は理解いたしておりますが、そのことにつきまして現在条例をお持ちで、それ

を施行しておられます自治体が、このたびの法律の施行に伴いまして今後どのようなお考え、あるいは態度で処していけますか、あるいは特に御要望がありましたら御指摘をいただきたい。これが内野参考人へのお伺いでございます。

次に、中野参考人にお伺いいたしますが、先ほどのお話ではかなり厳しい御意見でございます。一言で申せば私の理解では、七十デシベルは問題にならぬ、それから二十メートルではとてもこれは振動を防げるものではないと、かような御意見のように拝聴いたしました。したがって、その御意見を延長いたしますと、当然走行規制あるいは車両制限につながるものでございまして、私の試算では、もし走行のスピード規制をいたしますと現在の東京—大阪間三時間が七時間と変わります。あるいはせいぜい努力をいたしたとしても六時間ぐらいかかることになるのではないかと。それから周辺二十メートルを仮に百メートルといたしますと、これは大変な財政的資金が必要でございます。そういう論拠でまいりますと、もう新幹線はやめてしまえということになるのではないかと、かように考える次第でございます。まして、やめてしまえという御意見とは承りませんが、少なくとも三時間というものをスピードダウンして六時間ぐらにはすべきであると、かような御意見であると了解をいたしておりますが、それでよろしいかどうか、もう一言ちょうだいをお願いいたします。

最後に野村参考人にお伺いいたしますが、実は私は仕事の関係で金沢市の、金沢におきましますわゆる製鋼産業につきましては、実は五十年来よく存じ上げておりますので、先ほどのお話は非常に興味と共感を持って伺った次第でございます。が、私の知っております範囲では、現在金沢でそうした工場が百三十社ぐらいい、それから従業員合わせて約八百人、したがって、きわめて零細企業でございます。数もそういう絶対値であると、かように解釈をいたしております。先ほどのお話の中に、今後の課題として一つは猶予期

間、法の施行に伴いまして猶予期間がなければ実際の指導、実際の望ましい処置はむずかしいと、こういうお話がございました。同時に、技術並びに資金の面で国家に対して大きく期待をしたい、かような御発言もございましたが、そのことに関連をいたしまして、これはこの法規制が全国的に行われました場合に、具体的には金沢におきまして生じておりますように、すぐそれを直ちに強制的に施行いたしました場合にはいろいろな問題が起るはずであると、かように私は考えます。したがって、具体的に金沢の場合に、いま先ほどお話のありました猶予期間の問題あるいは資金、技術と、そういった問題につきまして、具体的な例としてこういうことが法の施行に伴いまして考えられなければならないという御意見がございまして、さらにつけて加えて、二お教をいただきました。以上が野村参考人への御質問でございます。

以上、お伺いを申し上げます。終わります。

○参考人(五十嵐一君) ただいまの森下先生の御質問にお答え申し上げます。

第一番目は、諸外国で振動の規制をどのようにしておるかというお尋ねをいたします。で、先ほど申し上げましたように、振動の規制という問題は日本が初めてでございます。外国におきましても、建設工事につきまして騒音に係関係いたしましたのでその測定をやつてこういう勧告をするようなことをやつてはいるケースはございます。また、工場につきましても非常にむずかしい測定をいたしまして、こういうものが望ましいというところが文献には出ておりますけれども、国として規制をしていくということとは、私現在聞いておらない次第でございます。

次に、中公審としましてこういう答申を申し上げたわけでございますが、これがいかなるものかと考えるかという御質問をいたします。で、この件につきましては振動の問題がいま申し上げましたように日本で初めて公害として取り上げた問題でございます。外国では振動の公害という言葉すら

理解してもらえない場合がございます。特に、交通に關します振動をいまの規制というようにことで取り上げるというような、あるいは勧告としてでも取り上げるというようなケースはまだございませんで、非常にどういう形で規制法をつくるかということに苦心したわけでございしますが、その測定法、評価単位あるいはそういうものを決めましたときの対策と、いろいろむずかしい面がございまして、私も完全とは思っておられないわけでございますが、現在できる最善のものと考えております。したがって、私も不十分とは思いますが、振動公害というものが完全に実施されるということも、振動に關係いたしました、いわゆる振動公害というものの全部とは申しませんが、非常に多くの部分が解決できると確信しております。

最後に、新幹線が法規制から外れた理由について申し上げます。この件につきましては、まず新幹線というものをわれわれ国民としてどのように考えるかという問題が第一にあるかと思ひます。で、今回も七十デシベルということで答申申し上げておりますけれども、これがたとえば規制という形になりましたならば、新幹線は全面的にとめざるを得ないと思ひます。それだけ実際には問題が多いというのを逆に言えるかと思ひますが、そういう観点から、ではこれを技術開発でいつまでにできるかという問題も、これ技術開発のむずかしさ、それと既設新幹線ということでのむずかしさと申しますか、たとえば一月全然運休できるかというような問題あるいは一年運休できるかというような問題がございしますが、そういうことからこれを法規制とすることは非常にむずかしいと、そういう観点から一応法規制から除いたわけでございます。もう一つは、後の方の森下先生の御質問にもございしますが、音源という問題でスピードを制限すればいいではないかという問題がございしますが、これはスピードをたとえば半分にしたとしても、先ほどもちよつと御説明があったようにございしますが、音でも同じことで

ございしますが、半分にしても、それによつて公害が完全に解決するには至らないわけでございます。四分の一、つまり普通列車以下にしないといふものであるという問題が一つございします。そういうようなこと、もう一つは、じゃ部分的にスピードを落とすということもわれわれ部会でずいぶん議論をいたしました。しかし、こういう問題は国全体の問題として、われわれの部会だけの議論でそういうことが決められないと、もう少し、実際にいろいろ立派の方、まあ社会学の方々とあるいは法律の方、いろいろの方の御意見で決められるべきことで、そういう意味で、新しくもしそういう問題といたしますと、将来そういう議論をする機会をつくっていただきたいということも、今回の振動の規制に当たって提案申し上げておるわけでございまして、この答申としてスピードダウンということを表面に出さなかつた理由はそこでございます。そういうような面から、いま申し上げましたようなことから規制というところから除いたわけでございします。

以上でございます。

○参考人(内野光男) 答へいたします。先生の御質問は、条例の施行に伴つてどういふような体制にするかと、何か要望があつたらというところでございします。振動規制法を立法化されましたことについて都としても評価しているわけでありまして、振動規制法を制定された場合において、地方団体に委任された事務が、委任された事項等がございしますが、それらの分につきまして、新しく都も実態を踏まえながら条例との整合を図つていきたいというふうなことを考えておりまして、現在新しいデータ等について収集中でございます。何か要望がないかどうかということでございますが、振動につきましましては、非常に技術が開発されてないというふうなこともあわせて、都といつたしましても十分努力していきたいと考えておりますが、国におきましても技術開発という点につきましまして積極的な姿勢をとつていただければと考えております。

以上でございます。

○参考人(中野雄介) 七十デシベルでは高過ぎるので、走行規制をした場合には新幹線は走れないではないかという先生の御質問かと思ひます。それと、私も全面的に走行規制をしようと言つておりません。たとえば東京一大会間「ひかり」は三時間十分で走つておりますけれども、一日のうち二、三本米原にとまる列車がございします。これは五分おくれで着いております。このように形では、必ずしも三時間十分が「ひかり」の使命であるとは言ひ切れぬではないかと、このように思つております。名古屋の市街地を一定時間私も百十キロで走つた場合に、わずか三分ぐらいのスピードダウンで済むというふうに見えていますので、そういう場合には振動も約半減する、騒音も十ホン下がるというふうな、経験上からいふように部分的な走行の規制も必要ではないかと、このように申し上げたつもりであります。

また、二十メートルでは解決できないから百メートルも買つと膨大な費用がかかるではないかという御指摘でございますが、事実百メートルも買つと大変なことになるかと思ひます。私もそういうふうな何メートル買ひ上げようというものは決して言つておりません。部分的な走行規制、同時に防音効果のあるいろいろなことを国鉄がやると同時に、一定のスピードダウンをしなから、その中で買ひ上げ幅等を考えていけばまた効果は違つてくる。同時に、その買ひ上げたところを国鉄は跡地をどうするか、荒廢したままにして、町の荒廢につながるようなことでやりつぱなしにしておくのか、それとも、後、そこにいわずに防音効果のある、あるいは防振効果のあるものをつくつて、そして町の荒廢につながるようなものにするのかというようなビジョンが現在国鉄の側から何も示されておられないので、私も単に二十メートル買ひ上げただけでは公害の解決にはならないということを申し上げたのであります。どれだけ買ひ上げなければいけないというふうなことで申し上げたわけではございません。

○参考人(野村潔君) 森下委員の御質問にお答えをいたします。

私に対する御質問は、猶予期間等についてどのようなことを考えているかということが主な質問内容でございしましたが、私もいままでやつてまいりました、特に中小零細である企業についてその研究等の知見から考えますと、少なくとも騒音並みの三年が必要ではないか、中小零細の場合に特にそういう準備期間というものが要るのではないだろうかと思ひます。ただ、可能ならば短ければ短いほどいいと思ひますが、どうも私もいままで取つてきたやり方等から考えるならば、それくらいは要るのではないか。特に伝統的なそういうむずかしい問題がある場合には、私もいままで取り組んできた期間を含めてもなおかつ今後二、三年は要すると思ひます。

なお、このような中小零細の発生源対策は、何といひましても発生源における振動をどうしたら防げるかという基本的な、科学的な研究が基礎になるわけでございまして、単にいわゆる普通に通る振動規制そのものが守られないというきわめて不信を招くおそれがございますので、できるならば基本的な研究というものを国も本腰を入れて取り組んでほしい。たとえば、具体的にわれわれがやっただけでも、販路が限られて、しかも将来の機械の総量が決まつてしまつて数万台しか売れないようなものを、とても個人企業あるいは組合といふものがなかなかできにくいという、しかもそれを考えるのが中小企業でまたあるところから考えますと、放置されるならばやはり現有機械がいままで使われると、そして問題がいつもあるんだと、かようなことにならうかと思ひますので、やはりそういう点では、地方公共団体あるいはローカルカラーの強いものにつきましましては、そういう研究費の助成というものをぜひお願いしたいというところでございします。先ほどと重複し

て恐縮でございますが、そういう趣旨でございます。よろしく願います。

○井上吉夫君 時間がないようですので、簡単に内野参考人にお伺いし、あわせて同じ問題で五十嵐参考人にも御見解をお伺いしたいと思うんですが、東京都の条例の場合、鉛直と水平と両方の基準を条例上定めて従来やっておられたとお伺いするわけですが、実際にこういう形で運用されて、やっぱりこういうような二方向の振動値を規制の基準とする方がよいというぐあいに体験的にお考えかどうか、そういうことをお伺いしたいと思えます。

さらに、五十嵐参考人には、余り細かい技術的なことは別にいたしまして、今度中公審で、振動部会で選ばれた単位のとおり方ですね、補正加速度ですか、こういうものがやっぱり一番望ましいというふうなふうのことの根拠を若干御説明願いたいと思います。

さらに、内野参考人にもう一つ、この二つの手段による測定については一体どれぐらい手間がかかるのか、そして、その測定器というのはいくら精度の高いものとして現にあるのかどうか、そのことも含めてひとつお答えをいただきたいと思えます。

○参考人(内野光男君) 第一点目の、鉛直方向と水平方向の二方向について条例で東京都は決まっております、これがいかどうかという御質問でございますが、四十八年当時できました条例でございますが、鉛直方向と水平方向の二方向で規制基準を設けているというところに現在までなっております。この理由は、当時水平方向と鉛直方向については大体十デシベルぐらいの相違があると、大体十デシベルで決められておりますが、本当に何%もございませぬ、一%に満たない数字でこういった数値がたまに違う場合もあるということが当時問題になりました。具体的に言いますと、フーナーのようなものについては水平方向と鉛直方向との基準値の差が十デシベルということではなく、その差が多くなるという場合もあったわけ

でございますが、今回の中公審の答申等からいまして、測定方向についても多少考えなくちゃならない点もございませぬ。そういうことを考え合わせまして、現在、この二方向でいいかどうかというところについて実際の調査をいたしまして検討したいというふうに考えております。

それから二つの方向についてどんな手間がかかるかどうかということでございますが、器械をもちましてはかる場合に、大体一工場につきまして二つぐらいの器械をはかる場合に半日ぐらいが一方方向についてかかっている、その二倍というふうな考え方ではよろしいかと思えます。手間がかかるかどうかということ、現在その器械があるかどうかということでございますが、これはございませぬ。はかる方法もございませぬし、器械もございませぬ。

以上でございます。

○参考人(五十嵐一君) ただいまの御質問にお答え申し上げます。

いまの御質問の、水平をはかるかどうかは十分議論したわけでございませぬ。水平と申しまして、前後、左右と二方向でございます。したがって、鉛直と水平をはかる場合には、鉛直、前後、左右と三つはかる必要がございませぬ。いま内野参考人から御説明がありましたように、水平の場合には、同じ振動で感覚が違います。で、大体十デシベルと申しますのは、三分の一つまり三倍の振動がございまして同じ感覚になるということと、感覚が感覚的に鈍うございませぬ。そういうことと、もう一つは、垂直と水平で振動数に対する感覚が違っております。そういうことで、計器をつくり出す場合に、垂直にいいような補正だけでは済まないという問題がございまして、これは計器がまだ日本だけつくられていて、これは日本で、完全に鉛直と水平をはかるということに若干問題がございませぬ。で、そういう意味も含めまして、この規制をするということには、簡単にできるといふことがやはりこれから非常に多くのものに対処するのに必要だと考えますので、問題があ

ることは将来検討するをいたしまして、垂直に限ったというわけでございませぬ。しかし、振動が伝搬いたしまして遠くなりますと水平の成分が優越してくる場合がございます。ただこれは、いまの規制と申しますような非常に問題の大きいところという問題と若干異なりませぬので、現在見送っているわけでございませぬ。で、ただいま申し上げました測定法の簡便化あるいは測定上の精度の問題というふうなことを含めまして、現在では鉛直だけでやるというのがある意味から効果があるかと判断したわけでございませぬ。

○矢田部理君 まず五十嵐参考人にお尋ねしたいと思えますが、一つは、新幹線を規制の対象に外されているわけでありますが、答申では、御承知のように、七十デシベルを超える地域についてはさしあたり対策を講ずべきであるという内容のものを出されております。この七十デシベルについても、先ほど中野参考人から指摘がありましたように、それでも不十分だと、深刻な問題がまだ残るといふふうに言われておりますが、さしあたり七十デシベルで抑えるために国鉄は緊急に何をやらなければならぬか、具体的にこれだけの措置をすれば少なくとも七十デシベルを超えることはないとはいふようなことで検討された内容、単に指針だけでなしに、それを具体化するためにこうすべきだといふようなことについてのお考えがあるかどうかということが一つであります。

二番目には、いろいろ苦勞をされて答申を出されたと思えますけれども、まだまだ数値の点でもそれから測定方法の面でもいろいろ問題点が残っているだらうと思われるわけでありますが、今後、数値をさらに厳しくするとか、あるいはそのチェックをしていくとか、新幹線等についてもさらに健康と環境を守るといふ立場から具体的な方策をどうしていくのかという点について、中公審の振動部会としてさらに検討をしていくのかどうか、検討をしていくとすればどんな方向で考えておられるのかという点を尋ねたいと思えます。

次に内野参考人についてであります。今度の振動規制法では都道府県や自治体にいろんな委任がなされるわけでありませぬけれども、規制違反に対する措置として幾つかの問題点、やり方が出されております。改善勧告であるとか命令であるとか、さらに罰則等もあるわけでありませぬけれども、どうもそのやり方が三段階に分かれていて迂遠だといふ指摘もありますし、それからまた自治体の長の裁量に任せられている部分が相当程度ある。そこで自治体の姿勢が問われるわけでありませぬけれども、実際に運用するに当たってどんな問題点を感じておられるか、どんな姿勢で臨まれますように思えます。

それから先ほど苦情の内容が実態的に出されまして、今度の振動規制法が成立をすれば、この苦情は相当程度減る見込みであるのか。あるいは、私どもが考えても、これでもなおかつ苦情は絶えないのではないかとこの点に於いてお考えになっておられるか。五十嵐参考人も、その点について見通しなどをどんなふうになされておられたか、あわせてお答えいただければありがたいと思えます。

それから次に竹内参考人についてであります。先ほど振動による被害ということが指摘をされました。振動というのは先生もおっしゃっておりますが、振動と音が複合して健康等々に与える影響ですね、こういうものについてはどういふふうにお考えになられているのかという点を伺いたいと思えます。どうも環境庁は、振動は振動、音は音、その他ということではあらばらして、ここで抑えれば大丈夫だと言っているわけですが、相手の方は何と別々に分かれて影響を与えてくれるわけではありませぬので、その点複合的な影響についてのお考え方を伺っておきたいと思えます。

もう一つ、ブルドーザーの振動について、今度の振動規制法は除外をしているわけでありませぬ

が、この振動の影響とか問題点等々について、先生のお考えがあればあわせてお述べをいただきたいと思ひます。

○参考人(五十嵐一君) ただいまの御質問にお答え申し上げます。

まず、新幹線を規制から外しました問題は、先ほど森下先生の御質問にもお答え申し上げましたけれども、ちよつとその御質問の補足という意味も含めてお答えをさせていただきます。

先ほど申し上げましたようなことで、やはり新幹線の規制と申すか、振動対策は総合的にやる必要だと判断したわけでございます。その第一は、御指摘のように、振動対策、振動を出すものと対策でございまして、これについての検討といたしまして、たとえば線路の道床と申しますあれが、どういう構造になっている場合に振動がどのように伝わるか、あるいはそこへゴムのマットを敷きますとどれだけ下がるかというふうな実験が実際に進められて、そういうことで振動が、非常に画期的に減るとまではいってございせんけれども、それぞれの対策によりまして、ある場合には二デシベルあるいは三デシベル減るといふ結果が出ております。そういうことで、もう一つは振動が伝わっていきます地盤との関係がございまして、そういうことを見きわめながら、問題のある地点で対策を講じていく。それからもう一つは、車両が、たとえば車輪がでこぼこしてございまして、そういうことが振動を出すものにもなっております。そういうことも総合的に考えております。さらに、その振動対策では、やはり七十というの、問題になる地点全部が解決するのは非常に困難であると考えておりますので、土地が、やはりある部分は買上げといふことも必要である。さらに、これは非常にむずかしいことでございまして、竹内参考人からは非常にその点困難というお話もございましたが、一応家の防振といふこと、これはあまり効果が期待できないと私も思ひますけれども、そういうことも現実に実験

を続けておりまして、そういうものを総合して対策をやつていくということ、七十デシベルをぜひ実現したいと思つております。ただ、騒音と振動というのが、これはついでに回るのでございまして、騒音についてはすでに暫定基準はもとより環境基準も答申してございまして、その騒音の対策といふこととやはり総合的にやつていくようなことで御提案申し上げております。

次に、測定法の問題でございましてけれども、これは数値が幾らであるということと測定法が無関係ではございせん。たとえば異常に大きなところだけをとりまします場合と、平均的なものをとるというところで違ひますので、この数値が幾らと幾らが対応できるという問題は非常に比較がむずかしいといふ問題でございます。一時間に一回ある振動がございまして、十回あるのをどういふふうな比較するかといふ問題もございまして、この基準の数値だけではないで、その測定する方法といふことを一緒に考慮する必要があるとございまして、その意味では、いま答申申し上げております内容が完璧であるとはちよつと申し上げられませんが、たとえば新幹線が一日数十本から約二百本走るといふことを前提にいたしましてあつた測定法ができております。これが一日に二十本になった場合に同じ数値として公平であるかといふと必ずしもそうでございせんので、御指摘のように問題点は残つておると思ひます。この点は将来やはり振動の計器の改良と同時に考えていく必要があると思ひます。

最後に、中公審として今後どうするかという御質問でございまして、われわれといたしましては、こういう答申を申し上げて、実際にはこれが騒音の場合ですと公示されております。恐らくこの振動規制法も規制として実現いたすと思ひますし、新幹線については、すでに勧告がなされておる一応状況でございまして、したがって、われわれが答申いたしましたことによつて、どのよう

でも、その時点の技術開発をにらみましてこれを改善していくという考えでございまして、ございまして、

○参考人(内野光男君) ただいまの第一点目の振動規制措置、たとえば勧告、命令、罰則等が自治体等に委任されて、これに対する姿勢につきまして御質問でございまして、法律、立法措置の中、施行されております。振動規制法においても、同様な措置が立法されるというふうな原案でございまして、これに対しては、もちろん地方団体として、こういうたつた方向でまいると。ただ総合的な対策といたしまして、ただ罰則あるいは命令するといふ問題だけではなく、総合的に防止対策なりあるいは防止資金の助成なりについて、側面から考えていかなくちゃいけないんじゃないかといふふうに考えております。

それから二番目の、この法律が立法化されれば苦情がなくなるかどうかといふようなことでございまして、社会情勢あるいはまあ人の感じる振動によつて苦情が出てくるというのが具体的なものでございまして、人によつてその振動の程度、感じる、苦情に出る程度が多少違つてくるわけでありまして、したがつて直ちにどういふことについては、明言いたしかねますが、東京都におきましては、すでに条例で一応実施している、それから建設工事につきましては、指導基準で実施しているといふような面もございまして、まあ直ちに相当なくなるといふことについては、はっきりと明言いたしかねると思ひます。

○参考人(竹内吉弘君) お答えいたします。音と振動の複合の問題でございましてけれども、これは非常にデリケートでむずかしい問題でございまして、現時点で振動と騒音を分けて決められておるわけですが、これは振動に関しましては、たとえばマイスターの感覚曲線といふような、振動に對します人間の心理的反応ある

いは生理的反応といふようなものから定められておるわけとございまして、研究面におきまして音と振動を複合いたしまして心理的影響を論じたいといふような研究は私は知りません。したがって、現時点で振動と騒音が分かれておることは、これはある意味ではいたし方なところだとは思ひますが、たとえば振動が存在する中での騒音の影響といふもの、あるいは逆に騒音が存在する中での振動の影響といふものは、これはそれぞれ単独に振動と騒音が存在する場合は異なることが十分考えられますので、今後の課題としては検討すべきものであると思ひます。ただ、現時点で二つに分かれておることを、これをそれぞれ私は規制をしていけば複合による相乗効果の点が逸落するといふような心配はないんじゃないかといふふうに思ひます。

それから第二点のブルドーザーの振動でございまして、これはどういふ理由で中央公害対策審議会の答申から外れておるか私は存じませんが、けれども、私の読みました報告の中に、アンケートその他実測による報告でございまして、作業地内のブルドーザーの騒音と振動の問題につきまして、振動が比較的小さく、むしろブルドーザーにおきましては騒音の問題の方が大きいといふような報告もございまして、しかしながら、現実にはブルドーザーの振動が落ちておるわけとございまして、これに対する何らかの規制は当然必要であると思ひます。

○小平芳平君 初めに野村参考人にお伺ひしたいことは、この箇所地は私も三年ほど前に行つて、まあわざわざその機械の動いてるときに隣のうちの部屋へ座つてみたりしてそのひどいのに驚いたわけですが、地元の周辺の人の話だと、先ほど位牌の話をなされておられましたが、先祖が位牌が仏壇から出てきてひっくり返つて落ちていたといふような状態だったわけですが、きょうのお話を伺いますと、大分技術開発が進んできてい

いうことを伺って、むしろもう驚くくらいの気持ちであります。で、空気バネでありますか、それから地盤の構造でありますか、そういう点の成果を上げられたということですが、どのくらいの資金で——まあ研究といいますが、はた金さえあればできるという問題ではない、やはり人材といいますが、努力といいますが、熱意といいますが、そういうことが必要で、なくてはもうどうも不可能だと思えますが、市あるいは企業あるいは大学でどの程度の資金で研究をなされたか、財政的な裏づけを持って研究なされたかということについて、そう細かくなくて結構ですからお示しいたきたいと思えます。

それから次に、中野参考人、竹内参考人、それから五十嵐参考人に対して同じことを伺いたいのですが、それはまあ箱田地という、製造産業というどちらかというと本場に中小零細企業においてそれだけの熱意を持ち、また市当局も大学もそれだけの熱意を持って何とか振動を防ごうという努力をされたということに対して、先ほど来問題になっております国鉄は一体どれだけの研究をなされたのか、先生方がいままで御存じの範囲において、国鉄はこういう研究をしたからこういう成果が上がったとか、新幹線はもうとにかく十年を超えているわけですから、その間一体国鉄は何を研究したか、そうしてどういう開発をしたか、あるいは努力はしたけれども見通しがないのか、あるいは少しはよくなったという点がありかどうかということをお存じの範囲でお示しいただければ幸いです。

○参考人(野村潔君) 小平委員の御質問にお答えをいたします。
開発費といいますが、振動防止技術の研究費は、これは大変概算で恐縮ではございますが、市がいままで四十八年六月以降プロジェクトチームに直接お支払いをした金額は八百六十万円でございます。しかしながら、これはあくまでも市だけがお支払いをしたものでございまして、実は企業は現有機械を二台、それから細かいことになって恐

縮でございますが、移動その他はすべて企業側が援助をいたしていただけた、結果として。それから大学は、大学の研究費、私いまして正確には記憶をいたしておりませんので申し上げかねますが、少なくとも文部省の科学技術費を含めて、いままでも恐らくは私の知った範囲内では五百万円を下らない。それにお手元に差し上げてございまして「騒音・振動防止技術研究」というものに金沢大学関係者は工学部長及び精密工学科教授以下九人、合計十一名。なお、これは直接機械の開発に従事をした人でございまして、協議会等は数回にわたりなされ、そういうものに対して、あるいは住民の方あるいは全労業者を集めて途中経過を説明した等々が直接関係にございまして、いま直ちに金額を正確には申し上げかねますが、やはり結果的には二千万円ぐらいの投資がなされたといはれまう理解いたしております。

○参考人(中野雄介君) 国鉄は技術的によいような対処をしたかということも私も部外者であるのでわかりません。ただ、私もはずと昭和四十五年以来国鉄に対してこの公害を何とかしてほしいということをやつておりました。しかし、何一つしよとしない。そこで、私もはやむを得ず四十九年に裁判というのをやり出した。途端に国鉄は被害住民が居住している地域の買い上げを申し入れてきました。これ以外に何一つないではないかというふうに思われます。また、騒音と同時に切り離すことのできない振動問題について、私も何度か国鉄に申し入れを、交渉もしてきましたけれども、その時点時点では、振動に対する国の規制がないから国鉄としてはどうすることもできないということで、何一ついままでも対策は立ってなかったというふうに思います。

以上です。
○参考人(竹内吉弘君) 国鉄が防振に関してどのような研究を行ったかということ、私、研究を見たことがございませんで存じません。

○参考人(五十嵐一君) ただいまの御質問にお答え申し上げます。

実際に国鉄が新幹線をつくり出す場合に振動をどの程度考えたかということは私聞いておりませんですけれども、音につきましては在来線並みというのを目標に考えていたと聞いております。ただ、国鉄は部内で研究をやっております。これが外部にはなかなか出てこなかった。その辺に從來一つ問題があったように思います。ただ、騒音の問題を契機に外部の協力も求める姿勢になってまいりましたので、国鉄の実際やっておりますこともよくわかってまいりましたし、実際に基準をつくり出す場合に、そういう資料の提出を求めましたのでわかつたわけでございます。

それで、いまの御質問でどういふことをやってきましたかということでは、騒音につきましては御存じのように壁をつくることとか、それから先ほど申し上げました道床の改良、振動につきましては山陽は高架にします柱を太くしたというようなことがございまして、これの効果が非常にあつたとは私思いませんけれども、東海道に比しまして若干改良されております。そういうことで、山陽はちよと騒音の基準を議論しました当初に開通いたしましたのでございまして、東海道に比べて若干改良がされているように思います。で、現在東北の新幹線の工事中でございまして、そこに相当大規模な試験区間をつくりまして、いろいろな構造について騒音と振動の総合試験をやれる体制を整えつつあります。そういうことを含めまして、今後の基準に对应していこうということであると考えております。で、いままでもいろいろ御議論がございまして、国鉄はなかなか資金の面でできないというのを申し上げておまして、やはりこれは私の申し上げることでないと思っておりますけれども、ある程度財政的な余裕を持たないとなかなかむずかしい問題があるのではないかと外部的には私聞いております。

○内田善利君 私もまとめて質問したいと思ひますが、五十嵐参考人にお聞きしたいと思います。典型公害の一つであるこの振動公害について、公害の審議の段階で規制基準だけでなく環境基準についても議論がなされたかどうか。また、なされたとしたら、環境基準についてはどのような結論ができたか、お聞きしたいと思ひます。それから新幹線規制が除外されたことについて各委員からの質問で種々お答えになりましたが、その中から私が感じますことは、結局新幹線は現状では資金面その他で防止対策ができないので規制ができないんだと、そういうふうに私は受けとめたんですが、そういうことが言えるかどうか。

内野参考人にお伺いします。東京都の振動規制の条例がもうすでにできているわけですが、その規制値の中で今回の法規制を上回っている、すなわち高いものがあるようすけれども、また昼夜の時間の範囲も違つておるようすですが、法規制ができた段階でどのようにされるおつもりなのか。それからもう一つは、鍛造工場対策が非常に困難だということですが、振動源対策として困難であるならばこれに対する対策がまた必要になつてくると思ひます。また振動源対策として低振動工法を取り入れる課題があると思ひますが、この点経費の問題もあらうかと思ひますが、鍛造工場に対する解決策はどのようにお考えか。

竹内参考人にお伺いいたします。新幹線の振動遮断対策、現在不手際であるというお話でございしましたが、私も不手際じゃないかなと思ひますが、この不手際であるということをもつと具体的ににお話ししていただきたいと思います。遮断対策が、ほかにデシベルを低くする方法があるのかないのか。不手際であることをもつと聞かせ願ひたいと思ひます。
それから野村参考人のお話で、金箔の家内工場での振動対策が成功された例を述べられたのでありますが、市や企業の財源対策についてもお答えがあつておりましたが、空気バネを多数使つて成功されたということですが、空気バネといふのはどんなのか。振動の伝播する場合に非常に振動

伝播しやすい伝播速度の早いもの、また遅いもの、それから振動を吸収しやすいもの等があると思いますが、これにはどういふものがあるのか、おわかりでしたら教えていただきたいと思ひます。

以上でございます。

○参考人(五十嵐壽一君) たいだいまの御質問の最初が振動公害の環境基準が考えられるかという御質問だと思ひます。私は騒音と同じように当然環境基準というものは考えるべきだと思ひます。ただ、先ほどからも申し上げておりますように、振動の計測—はかる方法すらいままではつきりしておりませんというやうなことで、それからその防振対策というやうなこともつきりしておりませんということから申し上げまして、環境基準をどの辺に置くかという問題はやはり非常にむづかしいと思ひます。しかし、現在決めております規制よりも相当下であることは確かだと思ひます。やはり騒音とはちよつと違ひまして振動もこれはゼロということとはあり得ないわけでございしますが、人間がふだん生活をしてゐる段階でゆらゆら揺れるというのはこれは環境としては好ましいことではございせんので、当然その環境基準としては人間がゐるゐるな状態で感じるのどの辺かというところで決めるべきだと思ひます。ただ、先ほどからも申し上げておりますように、一時間一度揺れるのと十回揺れるの、あるいは連続して揺れているというあたりをどのやうにとらえて基準にするかという非常にむづかしい問題がそこにあると思ひます。で、この規制基準が非常に緩いという御意見も伺つておりますけれども、やはり環境基準というやうな考え方から申しますと、これはやはり緩いという御批判は当然であらうかと考えております。

それからもう一つ、新幹線についての御質問がございまして、資金的にできないから規制から除いたというだけではございせんので、先ほどから申し上げておりますように、規制というのはやはりもとをいかに抑えるかということだと思ひます。ただ、私どもの答申いたしました内容といたしまして、やはりそれは非常に困難だという判断から、たとえば土地の買い上げあるいは土地の規制の問題も含めまして総合的に対策を講じていたきたいという答申を申し上げておりますように、そういうことで先ほどの音源対策が資金的に無理というだけではございせん。

○参考人(内野光男君) まず第一点目の、都の条例について規制基準より高いであらう、あるいはまた条例の中の時間が違つてゐるんじゃないかと、こういう御質問でございます。先ほど言葉足らずで申し上げてございせんでしたが、工場等につきましての規制基準につきましては、中公審の答申の範囲の中に入つてございまして、中公審の答申ではないと思ひます。それから時間区分等につきましてもその中に入つておるものでございします。それから第二点の鍛造工場に対する対策、このことでございしますが、先ほど非常に困難だということでも、広い国の広域行政の中で処理をするようには要望しておきましたですが、都としても京浜六区等に移転の集団化によつて解決してきたということでもございします。一点につきましては移転の問題、それから第二点につきましては技術開発の問題、この二つのことによつて解決していかねければいけないということ、技術開発等の問題につきましては防振ゴムと、あるいは基礎等の方法等を検討しているところでございします。

以上でございます。

○参考人(竹内吉弘君) 国鉄の振動対策が不手際であるというところでございしますが、これは、私は不手際であると申すよりも、現在の形で新幹線が走行しております限り、基本的な振動防振あるいは振動遮断の対策は工学的にないのではないかと、いふやうに思つております。したがひまして、先ほど五十嵐参考人からも話がございまして、たうと、柱を太くしたという話は私も聞きましてたうと、柱を太くしたという話は私も聞きましてたうと、それが一体どのような工学的な判断に基づいてなされ、どのようなデータに基づいてどの程度の値を期待して行われたかということとはよく知りませんので、私も柱を太くした程度ではどうして振動防振の対策にはならないと思ひます。したがひまして、もし対策があると思ひすれば、私の考えでございしますが、振動源対策として、やはりスピードダウンをするという点と、それからできうな形の新幹線沿ひの用地を買い上げるといふやうな形で空間のエリアをつくる以外に現在の時点では解決法がないのではないかとと思ひます。ただ、防振あるいは振動遮断の問題は地盤条件その他の局地的条件が非常に大きく左右する場合もございしますので、一律にこうすればなくなるというやうな特効薬的なものはないと思ひますので、やはり振動源対策、あるいは用地買い上げという形で解決が基本的なものであらうと、現在の時点ではそう思ひます。

○参考人(野村潔君) たいだいまの御質問にお答えをいたします。

私、工学についてはやや暗いわけで、正確な説明は困難でございしますが、三十六ページ、資料がございまして、これ見ていただきたいと思ひます。そこにはモデル的な図面がございします。図四の七「弓ばね式機械基礎図」というのがございします。これをちよつと参考をいたしていただきたいんですが、大変、これを大きくかばいいたうんですが、在来の基礎は直ちに大きくないを打ちまして、大変恐縮ですがこちらの方、これをまた別の資料でございします。大変恐縮でございします。在来のものはここへ長くパイプを打ちましてくいを打つています。そこへ強くコンクリートを流し込んで基礎をつくつたんでございします。したがひまして、ここで衝撃を加えれば当然この音の振動のエネルギーはこの隣接のところへ到達をいたすわけでございます。そこで、モデル的にはこれをこういふやうに絶縁したらいいじゃないかということなんでございします。これは砂をこうかいてございします。したがひまして、そこでは、この場合にはコンクリートの基礎の下に石みたいなものをかいてあります。これを砂利というやうに理解をして

りませんので、私も柱を太くした程度ではどうして振動防振の対策にはならないと思ひます。したがひまして、もし対策があると思ひすれば、私の考えでございしますが、振動源対策として、やはりスピードダウンをするという点と、それからできうな形の新幹線沿ひの用地を買い上げるといふやうな形で空間のエリアをつくる以外に現在の時点では解決法がないのではないかとと思ひます。ただ、防振あるいは振動遮断の問題は地盤条件その他の局地的条件が非常に大きく左右する場合もございしますので、一律にこうすればなくなるというやうな特効薬的なものはないと思ひますので、やはり振動源対策、あるいは用地買い上げという形で解決が基本的なものであらうと、現在の時点ではそう思ひます。

いたしまして、間を砂でやる。これをたまたまモデル工場は空気バネをそれに使つたということでもございまして、直ちにそれが最もいいか、しかも石の大きな、砂利の粒、サンドイッチ方法がいいのかは現在実験中でございます。間もなく最終報告が出、公開実験になる予定でございします。残念ながら、私はいま詳しいことはわからないんで、たまたまこの「振動絶縁材(砂など)」というところに空気バネをたくさん使つた。その理由は、空気バネは壊れたら簡単に取り外しが、空気を抜けば簡単にそのまま差しかえらる。とめがれば空気でもって浮いておきますから、その空気を抜けばそのとめるところでとりますから、差しかえが簡単であるというやうなことで、実験的にそういうことをやつたので、空気バネが絶対にいいということではないわけでございします。先ほど、私、説明がちよつと不十分でございしました。砂だとかいろいろなもので浮かしてしまふ、こうすれば大地との振動を非常に伝達をささげるといふことが実験的にはつきりわかつておる。ただし、それがどれが最もこの製法に向いてゐるか、目下、研究がまだ続行中であるということでもございします。補足をさせていただきます。

以上でございます。

○青脱タケ子君 それでは最初にお伺ひしたいんですが、各参考人にお伺ひをする点を最初に申し上げます。五十嵐参考人にお伺ひをしたいんですが、先ほどちよつと出ましたけれども、振動公害というのはほとんどその一つ一つの公害で人体影響を及ぼすということではなくて、人間が生活をしていく場合に公害として感じられる場合には、振動あるいは騒音、その他のたとえば大気汚染、その他の複合的な公害として人体に被害を与えてくるというのが通常のいまの現象でございします。そこで、お伺ひをいたしたいのは、振動についての基準等を設定されていく場合には、これは振動一つの問題としてお考えになり、たとえば騒音その他と複合していく場合のことが想定をされていか

うかです。その点についてお伺いをしたいと思います。

それから、竹内参考人にお伺いをしたいんですけれども、これは御研究の中でもしあれだったからお伺いをしたいと思うんですが、振動規制というふうなのが先ほどのお話でも世界で初めてだというふうな言われているんですが、これは日本の都市構造などとの関係も大変深い関係があると思うんですけれども、外国にはそういうことがやられなくて日本でもやられざるを得ないというふうな実態というものがなぜ起こっているかという点も、もしあれでしたらお聞かせをいただきたいというふうに思います。それから先ほどのお話の中でも、外地での、いわゆる外での振動の規制値というものがさらに構造物内部で増幅をされていくというこのお話がございましたけれども、今度の法案等によります関係では、そういう内部の構築物内部では五デシベル程度が加算をされるというふうな考えていくというふうな方針のようでございますけれども、五デシベル程度で適切なものかどうかという点でございますね。その点をお伺いしたいと思えます。それから常に公害規制のときに問題になるのですけれども、いわゆる公共性によってその地域住民が被害を受忍しなければならぬというものは基本的によくないと思うのですけれども、今度の振動規制の内容にもそういう側面があるわけですが、そういう点に關しまして御見解をお伺いをしたいというふうに思っています。

ういうことが行政上支障を起こすというふうな問題はないかどうか、その点ありましたらお伺いをさせていただきます。それから、中小企業あるいは製造の問題についていまお話が出たのですが、大変困難な問題だということを私もよく承知をいたしておりますが、これは自治体の範囲でいろいろ御苦労なさっていて、なかなか解決できないと思うんですけれども、そういう点で政府に對する要望あるいは御意見等がございましたらそれをお伺いしたい。

それから中野参考人にお伺いをしたいと思います。今、今回新幹線が規制の対象にならずに対策指針というふうな形で終わったというところは、大変私も残念だと思っているわけでございますが、本格的な規制が新幹線にも必要ではなかったかと思えますが、そういう点についての御見解、これをお伺いしたいと思います。

それから七十デシベルというのが大変緩いという御見解でございますけれども、たとえば測定点等についての疑問がございまして、たとえば測定点等がね、お伺いしておりますが、そういう点についての御見解、あるいはいわゆる畳だとか床だとかいう建物の中での増幅等について考え方の甘さというふうな点が御指摘があったと思えますけれども、そういう点についての御見解があればお伺いをしたいと思います。

それから直接裁判まで起こっております被害の実態から見まして、名古屋における被害地での対策についての端的な御見解、これをお伺いしたいと思います。

○参考人(五十嵐一君) ただいまの御質問にお答え申し上げます。

最初は、複合的な公害を考慮に入れたかどうかという御質問だと思います。騒音振動部会はその構成員、特に専門委員会がこの原案をつくっておりますが、その構成員が全般的な専門家が入っておりますので、複合的な検討ということでは騒音と振動については行ったとだけ申し上げられると思えます。大気汚染を含めては検討いたしてお

りません。その点は御指摘のとおり問題はあろうかと存じます。ただ、騒音との複合ということでは先ほど参考人から、竹内参考人だったと思えますが、御説明がございましたように、複合した場合には影響がそのまますたすたになるのか、あるいは逆に被害が、騒音があるために振動が小さく感ずるのかというふうないろいろな問題がございまして、これはまだはっきりしてないと申し上げるしかしようがないと思っております。そういう意味で、そういうことを議論はいたしましたけれども、騒音を考慮に入れて基準値を変えたいというほどのところまでは結論が出なかったと申し上げざるを得ません。

次に、外国にないということがどういうことかという御質問だと思いますが、それは日本の、先ほどの最初の口述で申し上げましたが、家屋構造が違ふということがこれは非常に大きな問題なんです。つまり家屋の増幅ということが構造によって非常にまちまちでございます。そういうことで日本家屋は、はかりますと二階が一番大きな場合が多いようでございます。それもまた、床ではかゝる、柱ではかゝる、いろいろな問題がございまして、増幅をどういうふうにとらえるかということに一つ問題がございまして、それからもう一つは、日本の場合はやはり国土が狭くて、道路なり新幹線のごく近くまで家がある現状ということがやはり一つ大きな問題であると思えます。そういうことで、先ほど御意見がございましたように、そういういわゆるゆるいグリーンベルトをつくる問題とか、その辺の問題を日本の狭い国土でどういうふうな今後考えていくかという大きな問題があるかと思えます。

それから先ほどのことに関係いたしました、家屋の内部の増幅が五デシベルで不適当ではないかという御指摘でございますが、私もその点は十分な点があると認めざるを得ないわけでございまして、ただ、今後の対策を考えていきますときに、そういう防振ということでは地面では非常に無理だと思えますが、家屋が増幅しないような家屋に

していくというような建築基準というふうなものも含めて考えまして、周辺にお住まいの方の住居環境を改善するということが非常に必要なことだと思えます。そういう意味で、御指摘のように五デシベルをはるかに超えるような構造を将来なくしていくということを考えていきたいと思っております。

次に、公共性ということはどう考えるかという御指摘でございますが、これは中公害でもいろいろ議論をいたしました。いろいろな御意見もございしますが、やはり基本としては、大多数の方が必要だというものはございまして、しかし、これは被害を受ける方のはりコンセンサスということの基本にして、そこで公共が出てくるという考え方を入れるのが至当ではなからうかと思えます。勝手にこれは公共だから緩くしていいということではないと考えております。

以上でございます。

○参考人(内野光男君) 二点ございまして、第一点目の規制基準値については、条例の規制基準値につきましましては入っている、そのやり方についてどういうふうな整合させるのかという御質問でございますが、その整合等につきましては現在検討しております、これから成案にしていくという段階でございます。したがって、まだ何も申し上げできるようなことはございせん。

それから第二点目の中小企業対策というふうなことでございますが、自治体の政府に対する御意見、中小企業対策の製造工場に対する対策について自治体から政府に要望することがあるかどうかという御意見でございますが、第一点目に、製造工場につきましましては非常に防振対策がむずかしいというところは先ほど申しましたんですが、技術開発がまず第一点でございます。都としても先ほど申しましたように努力はしておりますが、なかなか対策が見当たらないということからいたしまして、国の方に対しても積極的に取り組んでいただければと思っております。

それからもう一点は、先ほど申しましたよう

に、広域的な工場の立地対策ということでもって、鍛造工場の問題を解決していけばよろしいんではないか、このことにつきましては先ほど申し上げましたとおりでございます。

大體以上でございます。

○参考人(竹内吉弘君) まず第一番目の、日本では振動公害が起るかどうかという問題でございますが、これは先ほど五十嵐参考人も申されましたように、やはり私もまず一つは、土地が狭くてそこへ非常にスピードの速いところと新幹線のようなものを走らせたいということによって生じた点の一つと、それからやはり家屋構造によるものがございます。これは木造家屋でございますと、地盤が軟弱な場合、地盤が悪い場合には、特にその木造家屋の固有周期から申しましてよく揺れるというところに工学的にはなるわけでございます。国土の狭いところへ木造家屋が並んでおりまして、その道路際をたえば鉄道や自動車が行くという、ことによつて特に日本に顕著に起つてゐる。ただ、これはたとえ国土の狭いのは日本だけではございまして他にもあるわけでございますから、その場合まだ、新幹線のようなスピードの速いものが通つていないので表面化してないところもあるんじゃないかというふうに私は思ひます。

それから構造物内での増幅の問題でございますが、これは以前の発言にもございすように、建物と地盤との連系の効果でもって決まる面が非常に多いとございまして、地盤条件の局所的な影響が大きくなりまして、それともう一つは、建物自体の老朽度というふうなものも大きく影響いたしまして、一概には論ぜられませんが、答申にありますが五デシベル、すなわち約二倍といふのは、これは従来の実測データの平均値でございます。先ほど申し上げましたように、実際問題として十デシベルあるいは五デシベルを超えてしまつてしまつても、規制の法案の形といたしましては約二倍という平均的な値をとらざるを得ない。

いのではないかと。工学的に起こり得るいろいろな場合の最も不利なもの、これを基準にするわけには私は現時点ではないんじゃないかというふうに考へております。

それから振動規制による地域住民の被害といふ点、適用によりましてその地域住民の被害の問題でございますが、これも先ほど私は工学者といたしましては、現在の規制法の数字がほぼ妥当であるといふふうに考へております。しかしながら、規制法案の数字ができましたゆゑに、たとえば非常に特殊な条件の部分がそれによつて押し切られるというふうなことがあつてはいけないので、これを適用します場合には、十分行政的にもその点を考慮して適用していただきたいというふうに思ひます。

○参考人(中野雄介君) 本格的な規制の点でございますが、やはり私も新幹線といへども規制の対象から外してはいけない、このように思ひます。いま全国に新幹線が建設されようとしております。そして、そこにおる多くの住民たちは、現在起きている新幹線の公害に非常に恐れをなしてゐます。そして、その点ではどうしてもそういう規制をしながら公害のない新幹線をつくつていくということではいけないと、このように思ひます。公共性が高ければ高いほど周辺住民に有害な騒音や振動を与えていくという道理はないと思ひますので、新幹線といへども規制の対象から外すべきではない。特に建設中のもの、またこれから計画されるものについては本格的な規制をすべきだ、このように思ひます。

また次に、七十デシベルは甘いんではないかと、私は先ほどそのように申し上げたわけなんですけど、冒頭に申し上げましたように、二つのグラフにありますが、屋内振動は倍以上の増幅をします。特に名古屋地域においては非常に地盤軟弱地帯でありますので、これは倍では済みません。私ごとで恐縮でありますけど、私のうちは新幹線の側壁から約三十五メートル離れてゐます。

そこで、屋外振動は一・二ミリでございます。屋内にいきますと四ミリ、八十デシベルをはるかに超えるわけでありまして。ひどいところでは十二ミリ、九十デシベルをはるかに超えるようなところというところがあるわけですから、私も七十デシベルでは甘い、屋内になると倍以上の増幅があるのだから甘いといふことを申し上げるわけでありまして、それから測定点等の問題でありますけど、これは私も専門家でありませんので、余りむずかしいことはわかりません。ただ、名古屋地域の住民としてこれだけのひどい被害に遭つてゐる者として、実感として七十デシベルでは甘いといふことだけ言えるのじゃないか、このように思ひます。また名古屋における対策をどのようにしたらいいのかわからない御質問でございますけど、私もやはり昭和三十三年に新幹線ができたとき、東京―大阪間は四時間でございます。まさに夢の超特急でありました。しかし、現在三時間十分になつてゐます。それだけスピードが上がつたわけでありまして。当時四時間で走つてもだれも遅いと言ひ人はおりませんでした。速い、非常に速いと言ひておりました。したがつて、先ほど一、二の例を挙げましたように、米原どまりの新幹線は決して三時間十分では走つていない、三時間十五分だといふふうに申し上げました。名古屋地域のようになまに人家密集地帯に新幹線を通したことに間違いがあると思ひますけど、現在走つてゐる新幹線をとめるわけにいきません。したがつて、私もはせめて市街地においては、一定のスピードダウンをしてください、そのことによつて一定の公害の軽減を見、同時にいろいろな周辺対策その他の問題に手をつけてくださいといふことを申し上げてゐるわけでありまして、決して新幹線を取り壊せといふような乱暴な考えは持つておりませんので、どうかその点を名古屋の被害住民の苦衷をお察しいただいて、ぜひ新幹線も本格的な規制のもとに、新しくつくつて新幹線はもちろんのこと、愛される新幹線に國を挙げてやつていただきたい、このように思ひます。終わります。

○委員長(藤田進君) これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の方々に長時間にわたり貴重な御意見を述べいただき、また委員の質問にお答えをいただき、まことにありがとうございました。御苦労さんです。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(藤田進君) 速記を起してください。

○委員長(藤田進君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、三治重信君が委員を辞任され、その補欠として柄谷道一君が選任されました。

○委員長(藤田進君) 引き続き本案に対する質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願ひます。――別に御発言もないようですから質疑は終局したものと認めます。

内田君、小巻君から委員長の手元にそれぞれ修正案が提出されております。修正案の内容はお手元に配付のとおりでございます。

この際、両修正案を議題といたします。

提出者から順次御説明を聴取いたします。内田君。

○内田善利君 私は公明党を代表して、振動規制法案に対する修正案について、その提案理由及び概要を御説明申し上げます。

すでに御承知のとおり、振動公害は典型公害の一つとして、昭和四十二年に公害対策基本法において政府によつてしかるべき措置がとられるべきことが定められていながら、今日まで九年間放置されてきたのであります。その間、高度経済成長による産業活動の活発化に伴う人口の都市集中、土地の過密利用、都市における住宅と工場との混在、工場等の機械施設の大規模化及び陸上交通機関の進展に伴い、工場、建設工事、自動車幹線道路及び新幹線を中心とする鉄道等より発生する振動公

害は騒音と並んで公害苦情件数の中で常にトップを独占し、地域においては訴訟問題さえ惹起するなど大きな社会問題となってきたことはすでに御承知のとおりであります。一部地方公共団体においては、すでに公害防止条例によって振動公害に対する規制が工場振動を中心に行われているところもあります。その点から言っても、政府の振動規制法案の提案はまさに遅きに失したと言わざるを得ないのであります。

さて、政府案の幾つかの問題点を指摘いたします。すなわち現在最も問題にされている新幹線を含む鉄道振動を規制の対象から除外していること、都道府県知事や市町村は政府の定めた基準より厳しく定めることができないこと、及び規制基準を超え、かつ生活環境を損なうときに発動される特定施設等に対する改善勧告、命令等の適用時期が長過ぎることなど、その他幾つかの欠陥を持っております。特に公共事業活動に対する配慮が優先されており、振動公害防止の実効を減殺するものと言わざるを得ないのであります。わが党は、振動公害の防止の実効を上げ、振動公害被害者の救済を促進する立場から、前述した政府案の欠陥を是正するために本修正案を提出した次第であります。

以下、修正案の概要を御説明申し上げます。

一、都道府県知事が当該地域の自然的、社会的条件に基づいて定める規制基準は、環境庁長官が定める基準を下回ってはならないものとし、また、市町村が規制基準を定める場合においても環境庁長官が定める基準に制約されないものとする。

二、届け出した特定工場等に対する改善勧告及び改善命令の適用時期を指定地域となった日または特定施設となった日から二年（政令で定める施設は三年）とするものとする。

三、公共性のある建設作業についても規制を緩和しないこと。

四、国は、振動の防止のための施設の設置または改善につき必要な資金のあつせん、技術的な助

言その他の援助を行わなければならないものとし、特にその際、小規模事業者に対して特別の配慮をするものとする。

五、新幹線など鉄道振動についても規制の対象とし、その場合、

1、環境庁長官は鉄道振動に関する規制基準を定めるものとする。

2、鉄道事業を営む者は1の規制基準を遵守しなければならないものとする。同時に、鉄道振動を防止するため振動防止のための施設の設置、線路その他の施設の構造の改良及び運行方法の改善等に努めなければならないものとする。

3、運輸大臣等は、規制基準に適合しないことによりその鉄道周辺の生活環境が損なわれると認めるときは、鉄道事業を営む者に対して、鉄道振動の防止を図るため、振動防止を図るための施設の設置、線路その他の施設の構造の改良及び運行方法の改善等について必要な措置をとるべきことを勧告し、その勧告に従わなければならない、従うべきことを命ずることができることとする。

4、都道府県知事は、測定を行なった場合、鉄道振動が規制基準に適合しないことにより周辺の生活環境が損なわれていると認めるときは、その事態を除去するため、3の措置をとるべきことを運輸大臣等に対し要請しなければならないものとする。

以上が私たちの修正案の提案理由及び概要であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決くださるようお願い申し上げます。

○委員長（藤田進君） 小巻君。

○小巻敏雄君 私は日本共産党を代表して、振動規制法案に対する私たちの修正案の提案理由とその説明を行います。

振動による公害は、高度成長、日本列島改造など、政府の産業優先政策のもとで、工場、建設工事の大規模化、モータリゼーションの進行、鉄道輸送の高速化などに伴って広範かつ深刻化し、振

動に対する苦情は環境庁の昭和四十九年の調査によっても全国で四千九百五十五件に上り、公害等調整委員会及び都道府県における公害紛争事件数や苦情件数を見ても、日本は国際的にも類を見ない振動公害国となっております。

振動公害は、典型七公害の一つとして昭和四十二年に公害基本法で規定されているにもかかわらず、政府は何ら法的規制を行わず今日まで放置してきたため、二十五都道府県で、国に先駆けて条例によって振動規制を行ってきました。このたび、ようやく政府は振動規制法案を国会に提案しました。法的に規制が行われることは一歩前進ではありますが、政府案にはなお次のように不十分な点があります。

第一に、この法律に基づいて地方自治体が工場に対する規制基準を定める場合、政府の定める基準の範囲によって制約される。しかも建設工事や道路交通振動に関する基準設定については自治体の権限を認めていない。

第二に、新幹線などの鉄道振動については全く規制の対象外になっている。これでは現在訴訟まで行なっている新幹線沿線の住民などの苦しみを解決することはできない。

第三に、道路交通振動の規制については、知事は道路管理者や公安委員会に対して要請できるだけで直接の規制権限はない。

第四に、工場や建設工事による振動が規制基準に違反しても操業停止や工事を中止させる権限もない。

これら幾つかの点を見ても政府案では住民の要求に十分こたえるものではありません。そこで日本共産党は、政府案のこれらの問題点を改め、住民の立場から振動規制を一層実効あるものにするために、ここに修正案を提出する次第であります。

次に修正案の概要を御説明いたします。

一、市町村は政府に制約されずに独自に振動の規制基準または許容限度を定められるようにする。

二、新幹線などの鉄道振動を新たに規制対象とし、規制基準が維持できるよう防振施設の設置、列車の運行の規制を行うようにする。また鉄道の新設に際して、関係地方自治体の長との協議を必要とするようにする。

三、道路交通振動の規制を強化し、都道府県知事が交通を規制できるようにする。また道路の新設、改築に際して関係地方自治体の長との協議を必要とするようにする。

四、工場振動の規制を強化し、振動発生施設を設置、変更する場合は、市町村長の許可制とし、すべての工場、事業所について規制基準に適合しない場合には操業停止をもできるようにする。また市町村長が、発電所、ガス事業に対して政府に制約されることなく厳しく規制できるようにする。

五、建設工事振動についても規制を強化し、工事は市町村長の許可制として、規制基準に適合しない場合には、工事の中止をもできるようにする。また公共の建設工事についても規制を緩和しない。

六、中小企業に対する資金援助、技術援助を強化する。

以上であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに可決されるようお願いいたします。

○委員長（藤田進君） それでは、ただいまの両修正案に対し、質疑のある方は順次御発言願います。――別に御発言もないようですから、これより原案並びに修正案について討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○内田善利君 私は公明党を代表して、政府案反対、共産党修正案賛成、公明党修正案賛成の討論をいたします。

政府案は、

一、現在最も問題となっている新幹線を含む鉄道振動を規制の対象から除外していること。

二、地方自治体が政府の定めた規制基準を上回る規制ができないようにしていること。

三、規制基準を超え、生活環境を損なうときに発動する特定施設等に対する改善勧告、命令等の適用時期が長過ぎること。

四、公共事業に対する配慮が優先され、振動公害防止の実効を減殺している。

右の理由により、わが党は振動規制が九年間も放置されてきた事実にかんがみ、振動公害被害者の救済を促進する立場に立って、政府案及び共産党修正案に反対するものであります。

以上、討論を終わります。

○森下泰君 私共自由民主党を代表して、公明党、日本共産党からそれぞれ提案された二つの修正案に反対し、政府提出原案に賛成いたします。

両修正案は、新幹線の規制が外されているということ並びに道路交通に対する規制が不十分であるとの理由をもって提出されているものと考えますが、新幹線については、振動の立場からのみではなく、その社会的使命にかんがみ、さらに総合的見地からの検討が必要であるため、その検討を待つて手をつけるべきであり、また道路交通規制については、この法案によって要請措置権限が他の類の法律に比べてより深く規定されているものであります。公害基本法の中で、ただ一つ残されて振動について、世界的にも画期的なこの規制法が制定されますことは、公害対策の一つのまともなるものであり、早急に、現在において可能なところから手をつけるべきものと考えます。さらにまた、自治体の権限が弱いことより規制に統一基準を与えることが、この際、まず必要ではないかと、かように考えるものであります。

以上の理由により、両修正案に反対し、政府提出の原案に賛成をいたします。

ただいま申し上げました中で、政府提出原案と申し上げましたのは、衆議院送付案でございます。訂正をいたします。

○矢田部理君 私は日本社会党を代表して、原案に賛成、両修正案に反対の立場から討論をいたします。

先ほど、内田君、小巻君から提案をされた修正案についても、なるほど評価すべき問題の指摘をされておりますが、私どもはもとより政府から提出された原案に対し衆議院段階で一定の修正を施しました。それが本院には原案として回つてまいりました。まだ問題点は相当程度残っておりますが、現状を一步前進させたものとして一定の評価ができますので、まず原案を成立させることに力点を置いて賛成をしたわけであります。

しかしもとより、この原案にも多くの不十分さや問題点が残っております。

その第一は、この案で予定されております数値の設定が現状肯定的な側面が多いことと、また側定方法等にも問題が残っていることとあります。

二番目の問題点は、新幹線やブルドーザー等について規制対象より外しているという点であります。

第三番目の問題点は、規制について条例による上乗せを排除する方向で立案がなされ、自治体の実情に基づく規制を低い水準に抑えることになる可能性があるからであります。

第四番目の問題点は、小規模事業者に対し、法文では、「その者の事業活動の遂行に著しい支障を生ずることのないよう」特に配慮すべきものとしておりますが、配慮は資金や技術等の面ですべきであつて、規制そのものは実効を上げるようにすべきものだと考えているからであります。

五番目の問題点といたしましては、措置が三段階に分かれております。すなわち改善勧告、改善命令、そして罰則、この三段階方式がきわめて迂遠であり、加えて知事等による裁量の余地が相当残されており、実効性に疑問が残るからであります。

これらの点で多くの問題点をまだまだ持つていくわけでありますが、振動規制に対する一つの出発点としてこの法案を理解をし、私どもは賛成をいたしますけれども、今後政府としても、あるいは環境庁としても、まさに出発点でありますので、さらに前進の方向で環境と健康を守る立場からよ

り一層の規制対策を講ぜられることを心から期待をいたしまして討論を終わります。

○香取タケ子君 私は日本共産党を代表して、ただいま議題となつております振動規制法案衆議院送付案と、それに対するわが党の修正案並びに公明党修正案について賛成の討論を行います。

政府は、いまから九年前の昭和四十二年に公害対策基本法で、振動公害を典型七公害の一つと規定しながら、法的規制は何ら行わず放置してきたのであります。このたびようやく振動規制法案を国会に上程し法的規制へ踏み出したことは、余りにも遅過ぎたといへる一步前進であります。政府案でも不十分ながら、工場、事業場の振動、建設作業に伴う振動、道路交通振動の三つについて一定の法的規制ができるようになったことは、これまでと比べまして一步前進であると評価されます。

しかしながら、他方、政府案は、先ほどわが党修正案の提案理由説明の中で述べましたように、幾つかの不十分な点を残していることは明らかであります。政府案の問題点につきましては、十九日の本委員会での審議、それから本日の参考人からの意見聴取などを通じて明らかにされてきたところであり、これらの点を参考にしたが、わが党は先ほど修正案を提案いたしました。これは政府案の前進面を評価しつつ、さらにこの不十分な点を改めることによって被害住民の要求に十分こたえられるようにするためであります。

わが党修正案は政府案より厳しい規制措置がとられるようになっておりますが、先ほどの修正案の提案理由説明の中でも述べましたように、わが党の修正案は、政府に制約されずに市町村が独自に振動の規制基準を定められること、新幹線などの鉄道振動を新たに規制対象とし、基準が維持できるよう防振施設を設置、列車の運行の規制を行うこと、道路交通振動の規制を強め都道府県知事が交通を規制できること、鉄道、道路の新設、改修に際しては関係地方自治体の長との協議を必要とするのと、工場、建設工事については、市町村長の許可

制を取り入れ、規制基準に適合しない場合には工場の繰業停止、工事の中止をも命ずることができることなどの積極的な規制方針を打ち出したものであります。これは衆議院送付案に比べまして大きな前進であると思ひます。

公明党修正案に対しましても賛成をいたします。

最後に、政府におかれましては、本法案成立後、今回の緊急提案で残されている問題点について早急に検討し改正を行なうよう強く要求いたします。私の討論を終わります。

○委員長(藤田進君) 他に御発言もないようです。から、討論は終局したものと認めます。それでは、これより振動規制法案について採決に入ります。

まず、小巻君提出の修正案の問題に供します。本修正案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤田進君) 新数と認めます。よつて、小巻君提出の修正案は否決されました。

次に、内田君提出の修正案の問題に供します。本修正案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤田進君) 多数と認めます。よつて、内田君提出の修正案は否決されました。

次に、原案全部の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤田進君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

原君。

○原文兵衛君 ただいま可決されました振動規制法案に対し、自由民主党、日本社会党、公明党、日本共産党及び民社党の五党共同提案に係る附帯決議案を便宜私から提出いたします。

案文を朗読いたします。

振動規制法案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行にあつて、次の諸点に

つき適切な措置を講ずべきである。

一、本法施行の際すでに施行されている条例については、その地域の実情を尊重し、適切な運営指導を行うこと。

二、建設作業について、低振動工法の研究開発を推進することによって環境保全上遺憾なきを期することとし、差しあたつては、特定建設作業を定めるにあつて作業の実態を把握し環境保全上遺憾のないよう配慮すること。

三、道路交通公害の著しい幹線道路について総合的な対策を確立し、その実行を図ること。

なお、道路交通振動に係る要請規定を十分に活用して、周辺住民の生活環境の保全上遺憾のないよう配慮すること。

四、新幹線による振動について防振技術に関する研究開発を積極的に推進し、関係法令等において振動防止のための規制を講ずるよう努力すること。

五、鉄道軌道による振動の実態について更に調査研究を推進し、所要の対策がとられるよう検討すること。

六、低周波空気振動について、その実態を早急に調査し、対策を検討すること。

七、小規模の事業者はその資力、経営内容が脆弱であることにかんがみ、資金のあつせん、技術的な援助等により規制の実効を期すること。

八、電気工作物及びガス工作物の振動については、電気事業法及びガス事業法に基づく監督を厳しく実施するとともに、地方公共団体との連絡を密にし、その振動規制に遺憾なきを期すること。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(藤田進君) ただいま原君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

【賛成者挙手】

○委員長(藤田進君) 全会一致と認めます。よつ

て、原君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し小沢環境庁長官から発言を求められておりますので、この際、これを許します。小沢長官。

○国務大臣(小沢辰男君) 政府といたしましては、ただいまの附帯決議の趣旨を尊重いたしまして、鋭意努力をいたしたいと思ひます。

○委員長(藤田進君) なお、審査報告書の作成につきましても、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

【速記中止】

○委員長(藤田進君) 速記を起していただきます。これより請願の審査を行います。

請願第五五号瀬戸内海を汚染し、生活環境を破壊する海田湾埋立計画の中止に関する請願外十三件を一括して議題といたします。

これらの請願は、理事会において協議の結果、請願第二九九号水質汚濁防止法に基づく水産加工排水に関する請願は、議院の会議に付するを要するものにして内閣に送付するを要するものとし、請願第五五号瀬戸内海を汚染し、生活環境を破壊する海田湾埋立計画の中止に関する請願外十二件は保留とすることに意見が一致いたしました。

右、理事会の申し合わせどおり決定することに御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

決定いたします。

○委員長(藤田進君) 継続審査要求に関する件についてお諮りいたします。

環境に対する影響の事前評価による開発事業等の規制に関する法律案につきましては、閉会中もなお審査を継続することとし、本案の継続審査要求書を議長に提出いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお要求書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤田進君) 継続調査要求に関する件についてお諮りいたします。

公害及び環境保全対策樹立に関する調査につきましても、閉会中もなお調査を継続することとし、本件の継続調査要求書を議長に提出いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、要求書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 閉会中における委員派遣承認要求に関する件についてお諮りいたします。

行ふこととし、その取り扱い等を委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(藤田進君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十九分散会

【参照】

(内田善利君提出)

振動規制法案に対する修正案

振動規制法案の一部を次のように修正する。

目次中 第四章 道路交通振動に係る要請(第四

章 第五節 道路交通振動に係る要請(第二十五

条)を 第四章 道路交通振動に係る規制基準

(第二十五条)に改め、第五章 道路交通振動に係る要請(第二

十六条)を 第五章 道路交通振動に係る規制基準(第二十六

条)に改め、第六章 道路交通振動に係る要請(第二十七

可」に改め、同条第一項各号列記以外の部分を次のように改める。

工場又は事業場に特定施設を設置しようとする者は、総理府令で定めるところにより、あらかじめ、次に掲げる事項を記載した申請書を市町村長に提出して、その許可を受けなければならない。当該許可に係る第三号から第五号までに掲げる事項の変更（総理府令で定める軽微なものを除く。）をしようとするときも、同様とする。

第六条第一項中第六号を第七号とし、第五号の次に次の一号を加える。

六 振動を発生する施設（特定施設を除く。）に係る前三号に掲げる事項

第六条第二項中「規定による届出」を「申請書」に改め、同条に次の二項を加える。

三 市町村長は、第一項の許可の申請があつた場合においては、当該工場又は事業場において発生する振動が当該申請に係る処分をしようとする時における第三条第一項の規制基準に適合すると認められるときでなければ、第一項の許可をしてはならない。

四 市町村長は、第一項の許可の申請があつたときは、その申請書を公開し、同項の許可をしたときは、その旨を速やかに公示しなければならない。

七 七条を次のように改める。

（特定施設に該当することとなつた場合の経過措置）

第七条 一の施設が特定施設に該当することとなつた際、現に工場又は事業場にその施設を設置している者（設置の工事をしていない者を含む。）以下次項において同じ。）は、当該施設について、前条第一項前段の許可を受けたものとみなす。

二 前項の場合においては、当該施設を設置している者は、当該施設が特定施設に該当することとなつた日から三十日以内に、前条第一項各号に掲げる事項を市町村長に届け出なければなら

ない。

三 前条第二項の規定は、前項の届出について準用する。

第八条及び第九条を削り、第十条中「又は第七条第一項の規定による届出をした」を「の許可を受けた」に、「届出に係る第六号第一項第一号若しくは第二号」を「許可に係る同項第一号、第二号若しくは第六号」に、「又はその届出に係る特定工場等に設置する特定施設のすべての使用を廃止したときは」を「同項後段の総理府令で定める軽微な変更をしたとき、又はその許可に係る特定施設の使用を廃止したときは、総理府令で定めるところにより」に、「都道府県知事」を「市町村長」に改め、同条を第八条とする。

第十一条第一号中「又は第七条第一項の規定による届出をした」を「の許可を受けた」に、「届出に係る特定工場等」を「許可に係る工場又は事業場」に、「当該届出をした」を「当該許可を受けた」に改め、同条第二項中「又は第七条第一項の規定による届出をした」を「の許可を受けた」に、「当該届出をした」を「当該許可を受けた」に改め、同条第三項中「又は第七条第一項の規定による届出をした」を「の許可を受けた」に、「都道府県知事」を「市町村長」に改め、同条を第九条とする。

第十二条の見出し中「及び改善命令」を「改善命令及び許可の取消し」に改め、同条第一項中「都道府県知事は、指定地域内に設置されている特定工場等において発生する振動が規制基準を」市町村長は、工場又は事業場において発生する振動が第三号第一項の規制基準に、「特定工場等」を「工場又は事業場」に、「特定施設」を「施設」に改め、同条第二項及び第三項を次のように改め、同条を第十条とする。

二 市町村長は、前項の規定による勧告を受けた者がその勧告に従わないとき、又は工場若しくは事業場に特定施設を設置している者が同項の勧告をすることができず事由に該当するに至つたときは、これらの者に対し、期限を定めて、同項の事態を除去するために必要な限度におい

て、振動の防止の方法の改善、施設の使用の方法若しくは配置の変更又は操業の停止を命ずることができ。

三 市町村長は、工場又は事業場に特定施設を設置している者が前項の命令に従わないときは、その者に係る第六号第一項の許可を取り消さなければならない。

第十三条を削る。

第三章を次のように改める。

第三章 建設作業に関する規制

（規制基準の設定）

第十一条 市町村は、条例で、建設作業（建設工事として行われる作業をいう。以下同じ。）に伴い発生する振動について昼間、夜間その他の時間の区分及び区域の区分ごとに規制基準を定めなければならない。

二 前項の規制基準は、建設作業の場所の敷地の境界線における振動の大きさの許容限度とし、総理府令で定める基準と同一であるかそれより厳しいものでなければならない。

（規制基準の遵守義務）

第十二条 建設作業を施工する者は、前条第一項の規制基準を遵守しなければならない。

（特定建設作業の実施の許可）

第十三条 特定建設作業を伴う建設工事を施工しようとする者は、総理府令で定めるところにより、あらかじめ、次に掲げる事項を記載した申請書を市町村長に提出して、その許可を受けなければならない。ただし、災害その他非常の事態の発生により特定建設作業を伴う建設工事を緊急に施工する必要がある場合には、この限りでない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二 建設工事の目的に係る施設又は工作物の種類

三 特定建設作業の種類、場所、実施期間及び作業時間

四 振動の防止の方法

五 その他総理府令で定める事項

二 前項の申請書には、当該特定建設作業の場所の付近の見取図その他総理府令で定める書類を添付しなければならない。

三 市町村長は、第一項本文の許可の申請があつた場合において、当該特定建設作業に伴つて発生する振動が第十一条第一項の規制基準に適合すると認められるときでなければ、第一項本文の許可をしてはならない。

四 第一項ただし書の場合においては、当該建設工事を施工する者は、総理府令で定めるところにより、遅滞なく、同項各号に掲げる事項を市町村長に届け出なければならない。この場合において、市町村長は、同項ただし書に規定する必要があると認めるときは、当該建設工事の中止を命ずることができる。

五 第二項の規定は、前項前段の届出について準用する。

（改善勧告、改善命令及び許可の取消し）

第十四条 市町村長は建設作業に伴つて発生する振動が第十一条第一項の規制基準に適合しないことによりその建設作業の場所の周辺の生活環境が損なわれると認めるときは、当該建設工事を施工する者に対し、期限を定めて、その事態を除去するために必要な限度において、振動の防止の方法を改善し、又は建設作業の作業時間を変更すべきことを勧告することができる。

二 市町村長は、前項の規定による勧告を受けた者がその勧告に従わないとき、又は特定建設作業を伴う建設工事を施工する者が同項の勧告をすることができず事由に該当するに至つたときは、これらの者に対し、期限を定めて、同項の事態を除去するために必要な限度において振動の防止の方法の改善、建設作業の作業時間の変更又は建設作業の中止を命ずることができる。

三 市町村長は、特定建設作業を伴う建設工事を施工する者が前項の命令に従わないときは、その者に係る前条第一項の許可を取り消さなければ

ばならない。

第二十九条中「第十条」を「第七条第二項、第八条に、「第十一条」を「第九条」に、「第十四条第二項」を「第十三条第四項前段」に改め、同条を第三十二条とし、第二十八条を第三十一条とし、第二十七条中「第七条第一項、第八条第一項若しくは第二項若しくは第十四条第一項の規定による届出をせず、若しくは虚偽の届出をした者又は第十七条を「第二十三条」に、「若しくは同項」を又は同項」に改め、同条を第三十条とし、第二十六条中「第六条第一項の規定による届出をせず、若しくは虚偽の届出をした者又は第十五条第二項」を「第十四条第二項又は第二十一条第二項」に改め、同条を第二十九条とし、第二十五条中「第十二条第二項の規定による命令に違反した者」を「次の各号のいずれかに該当する者」に改め、同条に次の各号を加え、同条を第二十八条とする。

一 第六条第一項又は第十三条第一項本文の規定に違反した者

二 第十条第二項の規定による命令に違反した者

第六章を第七章とする。

第二十三条及び第二十四条を削り、第五章中第二十二條を第二十七條とし、第二十一条中「特定工場等」を「小規模の事業者に対し、工場又は事業場に、「あつせん」を「他より有利な条件での貸付け」に、「に努める」を「を行う」に改め、同条を第二十六条とし、第二十条中「都道府県知事」の下に「及び市町村長」を加え、「特定施設、特定建設作業又は道路交通振動の状況に関する」を削り、同条を第二十五条とし、第十九条を次のように改める。

(振動の測定)

第二十四条 市町村長は、総理府令で定めるところにより、当該市町村の区域の一定の地点において振動の大きさを測定し、その結果を公表するものとする。

2 鉄道の事業を営む者は、政令で定めるところにより、常時、鉄道振動の大きさを測定し、こ

れを記録するとともに、その結果を運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣並びに関係地方公共団体の長に報告しなければならない。

第十八条を削り、第十七条第一項中「都道府県知事」を「市町村長」に、「政令で定めるところにより、特定施設を設置する者若しくは特定建設作業を伴う者」を「工場若しくは事業場を設置している者若しくは」に、「特定施設の状況、特定建設作業」を「施設の状況、建設作業」に、「特定施設を設置する者の特定工場若しくは特定建設作業を伴う建設工事を実施する者の」を「その工場若しくは事業場若しくは」に、「特定施設その他」を「施設その他」に改め、同条を第二十三条とする。

第五章を第六章とする。

第四章を削り、第三章の次に次の二章を加える。

第四章 道路交通振動に係る許容限度の確保のための措置

(許容限度の設定)

第十五条 市町村は、条例で、道路交通振動について昼間、夜間その他の時間の区分及び区域の区分ごとに許容限度を定めなければならない。

2 前項の許容限度は、道路の敷地の境界線における振動の大きさを許容限度とし、総理府で定める限度と同一であるか又はそれより厳しいものでなければならない。

(規制措置)

第十六条 都道府県知事は、当該都道府県の区域内の道路において発生する道路交通振動が前条第一項の許容限度を超えていることによりその道路の周辺の生活環境が損なわれていると認めるときは、別に法律で定めるところにより、自動車等の運行の制限その他の必要な規制措置を講ずることができる。

2 都道府県知事又は市町村長は、前項の事態を除去するため必要があると認めるときは、道路管理者(道路法(昭和二十七年法律第八十号)に規定する道路の管理者(これに代わつて権限を行行者を含む)をいう。以下同じ)又は関係

行政機関の長に対し、当該道路の部分の構造の改善その他道路交通振動の軽減に関し、必要な措置を講ずべきことを要請することができる。

3 道路管理者又は関係行政機関の長は、前項の要請があつた場合において、道路交通振動の防止のため必要があると認めるときは、当該道路の部分の構造の改善その他道路交通振動の軽減に関し、必要な措置を講ずるものとする。

(高速自動車国道等に係る道路交通振動の軽減のための措置)

第十七条 高速自動車国道(高速自動車国道法(昭和三十一年法律第七十九号)第四条第一項に規定する高速自動車国道をいう。以下同じ)及び自動車専用道路(道路法第四十八条の四第一項に規定する自動車専用道路をいう。)の道路管理者は、当該道路において発生する道路交通振動が第十五条第一項の許容限度を維持する上において支障となつており、又は支障となるおそれがあるときは、当該道路において発生する道路交通振動の軽減を図るため、振動を防止するための施設の設置その他必要な措置を講じなければならない。

(高速自動車国道等の新設等に係る関係地方公共団体の意見)

第十八条 建設大臣は、高速自動車国道若しくは一般国道(道路法第五条第一項に規定する一般国道をいう。)の新設若しくは改築を行い、又は当該道路の新設若しくは改築について認可若しくは許可をしようとするときは、あらかじめ、関係都道府県知事及び関係市町村長に協議しなければならない。

2 都道府県が都道府県道(道路法第七条第一項に規定する都道府県道をいう。以下同じ)の新設又は改築を行おうとするときは、当該都道府県知事は、あらかじめ、関係市町村長に協議しなければならない。建設大臣が都道府県道の新設又は改築について認可又は許可をしようとするときも、同様とする。

第五章 鉄道振動に係る規制基準の確保の

ための措置

(規制基準の設定)

第十九条 市町村は、条例で、鉄道振動について昼間、夜間その他の時間の区分及び区域の区分ごとに規制基準を定めなければならない。

2 前項の規制基準は、鉄道の敷地の境界線における鉄道振動の大きさを許容限度とし、総理府令で定める基準と同一であるか又はそれより厳しいものでなければならない。

(規制基準の遵守義務)

第二十条 鉄道の事業を営む者は、前条第一項の規制基準を遵守しなければならない。

(改善勧告及び改善命令)

第二十一条 運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣は、鉄道振動が第十九条第一項の規制基準に適合しないことによりその鉄道の周辺の生活環境が損なわれていると認めるときは、当該鉄道の事業を営む者に対し、期限を定めて、振動を防止するための施設を設け、鉄道の運転速度及び運行度数を変更する等の改善措置を講ずべきことを勧告することができる。

2 運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣は、前項の規定による勧告を受けた者がその勧告に従わないときは、期限を定めて、その勧告に従うべきことを命ずることができる。

3 都道府県知事又は市町村長は、第一項の事態を除去するため必要があると認めるときは、運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣に対し、前二項の措置を講ずべきことを要請することができる。

(鉄道事業の免許等に係る関係地方公共団体の意見)

第二十二条 運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣は、鉄道について、事業の免許若しくは特許をしようとするとき、新線の建設若しくは工事の施行に係る許可若しくは認可をしようとするとき、又は運転速度及び運行度数について認可をしようとするときは、あらかじめ、関係都道府県知事及び関係市町村長に協議しなければならない。

ない。

附則第三項を削り、附則第二項のうち第五条の改正規定中「第二条第二項の特定工場等」を「第二条第一項の特定施設を設置する工場又は事業場」に改め、同項を附則第三項とし、附則第一項の次に次の一項を加える。

(航空機に係る振動に関する規制)

2 航空機に係る振動に関する規制については、この法律に準じて、別に法律を制定するものとする。

附則第四項のうち第二条に一号を加える改正規定中「のうち、振動規制法(昭和五十一年法律第号)第三条第一項の規定により指定された地域内にあるもの」を削る。

附則第四項のうち第十條第一項の改正規定中「振動規制法」の下に「(昭和五十一年法律第号)」を加える。

五月二十一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願(第七七四三三号)(第七九五二二号)(第八一三六号)(第八一三七号)(第八一五五号)(第八六五五号)
一、公害防止のための規制の強化等に関する請願(第八六九二二号)

第七七四三三号 昭和五十一年五月十四日受理
合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願

請願者 大分県玖珠郡玖珠町大字岩室二一五 梅木和明外六百八十五名

紹介議員 喜屋武眞榮君

今日の絶対的水不足から生活用水を確保するとともに、国民のいのちと健康を守るため、次の事項の実現を強く要請する。

一、合成洗剤の製造・販売・使用を禁止すること。

二、石ケンの製造・販売・使用の促進を図ること。そのための必要な措置を講ずること。

三、工業用水優先の水資源開発政策を改め、生活用水優先の施策に重点をおくこと。

四、水質汚濁防止法および水質環境基準を強化し、水質の保全を図ること。特に、水質規制については、濃度規制のみならず総量規制を行うこと。

五、企業排水については、クロージド処理(企業内閉鎖的循環処理方式)を義務付けること。

六、合成洗剤による人体被害と環境破壊の企業責任と行政責任を明確にし、人体被害に対する完全保障と環境保全に対し、速やかに適切な措置を講ずること。

理由

水は、私たちが生活していく上で絶対に欠かすことのできない大切なものであるが、わが国の主要河川湖沼は多くの有害物質により汚染され、水道原水として危険な状態となつてい。とりわけ、合成洗剤は環境を著しく汚染し、更に人体に与える有害性が極めて強く、今日では水道水中にすら高濃度に含有される憂慮すべき事態となつてい。このため、私たちは、合成洗剤追放の製造中止を、関係各省庁及び企業に訴え続けてきたが、今日に至るも、政府及び企業が、私たちの要請を無視し「通常の使用なら無害」の態度をとり続けることは、まことに遺憾である。

第七九五二二号 昭和五十一年五月十四日受理
合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願

請願者 千葉県安房郡和田町和田四五一 笹生むめ外九百二十七名

紹介議員 青島 幸男君

この請願の趣旨は、第七七四三三号と同じである。

第八一三六号 昭和五十一年五月十五日受理
合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願

請願者 宮城県仙台市本町二ノ二〇ノ七武

道館内石つけんを広める会内 桜井征夫外四百名

紹介議員 喜屋武眞榮君

この請願の趣旨は、第七七四三三号と同じである。

第八一三七号 昭和五十一年五月十五日受理
合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願

請願者 山形市鈴川町三ノ九ノ五 荒井政人外五百六十名

紹介議員 下村 泰君

この請願の趣旨は、第七七四三三号と同じである。

第八一五五号 昭和五十一年五月十七日受理
合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願

請願者 山形県新庄市本庄町五ノ五 高山光吉外五百五十九名

紹介議員 市川 房枝君

この請願の趣旨は、第七七四三三号と同じである。

第八六五五号 昭和五十一年五月十八日受理
合成洗剤の製造・販売・使用禁止と水質汚染防止等に関する請願

請願者 山形県酒田市東泉町一ノ八ノ一 九 佐藤正子外九百二十名

紹介議員 野末 陳平君

この請願の趣旨は、第七七四三三号と同じである。

第八六九二二号 昭和五十一年五月十八日受理
公害防止のための規制の強化等に関する請願

請願者 神戸市兵庫区御崎町二ノ二三四 小倉祥子外五十二名

紹介議員 近藤 忠孝君

一、公害防止法の規制を強化し、排ガス規制の即時実施など取締りを厳しく実施すること。

二、瀬戸内海を汚染する埋立てとその計画を即時中止すること。また、大阪空港へのエア・パス導入をやめ、空港訴訟の控訴を取り下げるこ

と。

昭和五十一年六月二十一日印刷

昭和五十一年六月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局