

第百十八回国会 環境委員会 議 録 第 五 号

平成二年六月一日(金曜日)

午前十一時一分開議

出席委員

委員長 戸塚 進也君

理事 佐藤謙一郎君

理事 戸井田三郎君

理事 齊藤 一雄君

理事 齊藤 節君

青木 正久君

岡田 克也君

中山 利生君

村井 仁君

伊東 秀子君

岡崎トミ子君

時崎 雄司君

遠藤 和良君

寺前 巖君

出席国務大臣

国務大臣 (環境庁長官)

北川 石松君

出席政府委員

環境庁長官官房 渡辺 修君

環境庁企画調整 三橋 昭男君

環境保健部長 古市 圭治君

環境庁大気保全 局長 古市 圭治君

委員外の出席者

警察庁交通局長 賀来 敏君

通企函課長 小林 康彦君

参事官 小島 邦雄君

通商産業省基礎 産業局化学製品 課長 中島 邦雄君

運輸大臣官房国 有鉄道改革推進 部保安課長 高重 尚文君

建設省道路局企 画課長 藤川 寛之君
自治大臣官房地 域政策室長 山下 茂君
環境委員会調査 室長 高橋 昭伍君

委員の異動

六月一日

辞任

野呂田芳成君

山本 拓君

宇都宮真由美君

時崎 雄司君

寺前 巖君

塚本 三郎君

同日

辞任

岡田 克也君

古屋 圭司君

伊東 秀子君

戸田 菊雄君

児玉 健次君

中井 治君

同日

辞任

村井 仁君

同日

補欠選任

野呂田芳成君

補欠選任

岡田 克也君

古屋 圭司君

伊東 秀子君

戸田 菊雄君

児玉 健次君

中井 治君

同日

補欠選任

村井 仁君

山本 拓君

宇都宮真由美君

時崎 雄司君

寺前 巖君

塚本 三郎君

同日

補欠選任

野呂田芳成君

同日

補欠選任

野呂田芳成君

同日

補欠選任

野呂田芳成君

同日

補欠選任

野呂田芳成君

本日の会議に付した案件

水質汚濁防止法等の一部を改正する法律案(内閣提出第四一三号)

閣提出第四一三号)

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案(内閣提出第六二三号)

○戸塚委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、水質汚濁防止法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対する質疑は、去る五月二十九日終了いたしましたのであります。

これより討論に入るのでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

水質汚濁防止法等の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○戸塚委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○戸塚委員長 次に、ただいま議決いたしました本案に対し、持永和見君、齊藤一雄君、齊藤節君、寺前巖君及び中井治君より、附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者から趣旨の説明を聴取いたします。齊藤一雄君。

○齊藤(一)委員 私は、ただいま議決されました水質汚濁防止法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議案につき、自由民主党、日本社会党、護憲共同、公明党・国民会議、日本共産党及び民社党を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

案文を朗読して説明にかえさせていただきます。

水質汚濁防止法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に当たり、次の事項につき適切な措置を講ずべきである。

一 産業系排水の規制について、規制基準の強化、未規制の工場、事業場等に対する排水規制の実施等の強化に努めること。

二 水質に対する汚濁負荷ができるだけ低い商品の研究、開発の推進が図られるよう事業者等を指導すること。

三 下水道、農業集落排水施設、コミュニティ・プラント等の整備の推進、合併処理浄化槽設置に係る助成制度の充実等、生活排水処理施設の整備に一層努めること。

四 公共用水域に対し影響のおそれのあるゴルフ事業等の運営に当たっては、河川等の水質汚濁をじゃり起すことのないよう十分配慮すべく指導すること。

五 環境保全関係予算の増額及び人員増について努力するとともに、市町村等地方公共団体の財政援助について特に配慮すること。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○戸塚委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○戸塚委員長 起立総員。よって、持永和見君外四名提出の動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

この際、北川環境庁長官より発言を求められておりますので、これを許します。北川環境庁長官。

○北川国務大臣 ただいま御決議をいただきました附帯決議につきましては、その御趣旨を十分尊重いたしまして努力いたしますことを申し上げます。ありがとうございます。

○戸塚委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○戸塚委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○戸塚委員長 次に、内閣提出、スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案を議題といたします。

政府より趣旨の説明を聴取いたします。北川環境庁長官。

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案
律案
〔本号末尾に掲載〕

○北川国務大臣 ただいま議題となりましたスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案につきましまして、その提案の理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

近年、積雪寒冷地域におけるスパイクタイヤ粉じんによる大気汚染は深刻な社会問題となっておりますが、スパイクタイヤ粉じんは生活環境の悪化をもたらすのみならず、人の健康への影響も懸念されており、その未然防止が緊急の課題となっております。

スパイクタイヤ粉じんに関しては、従来から国、地方公共団体及び国民各層において各種の取り組みがなされてきておりますが、問題の解決に至らず、依然として厳しい状況にあります。

このため、中央公害対策審議会において、スパイクタイヤ粉じんの発生防止のための制度の基本

的なあり方について答申が取りまとめられたところであります。

今回の法律案はこの答申を踏まえ、スパイクタイヤ粉じんによる健康影響を防止し、生活環境を保全する観点から、スパイクタイヤの使用規制等の措置を定め、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止するための制度を創設するものであります。

次に、法律案の主要事項について、その概略を御説明申し上げます。

第一に、目的についてであります。この法律案におきましては、スパイクタイヤの使用を規制し、及びスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する対策を実施すること等により、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止し、もって国民の健康を保護するとともに、生活環境を保全することを目的としております。

第二に、国民並びに国及び地方公共団体の責務についてであります。国民は、スパイクタイヤ粉じんを発生させないよう努めなければならないこととしております。また、国は、スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する施策を推進するように努めなければならないこととし、地方公共団体は、当該地域の自然的、社会的条件に応じたスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する施策の実施に努めなければならないこととしております。

第三に、指定地域についてであります。環境庁長官は、住居が集合している地域その他の地域であつて、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することにより住民の健康を保護するとともに生活環境を保全することが特に必要であるものを、所要の手續を経た上で、指定地域として指定しなければならないこととしております。

第四に、対策の実施についてであります。指定地域に係る都道府県は、当該指定地域の特性を考慮しつつ、知識の普及、住民の意識の高揚及び調査の実施に努めなければならないこととしております。

第五に、スパイクタイヤの使用の禁止についてであります。指定地域内の舗装道路の積雪または

凍結の状態にない部分においては、原則として、スパイクタイヤを使用してはならないこととし、これに違反した者については、罰則を科することとしております。

この法律案の施行期日は公布の日としております。ただし、スパイクタイヤの使用の禁止については平成三年四月一日から、罰則については平成四年四月一日から施行するほか、大型車等について所要の経過措置を設けることとしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

何とぞ慎重に御審議の上、速やかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○戸塚委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○戸塚委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。古屋圭司君。

○古屋委員 古屋圭司でございます。私もこの選挙で初当選させていただいた一人でございますが、私のふるさとであります岐阜県もスパイクタイヤ粉じんの公害には大変悩まされておる県の一つでありまして、そういった観点から、スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案についての質問をさせていただきます。

いわゆるスパイクタイヤは、凍結した路面においては極めてすぐれた性能を発揮するというような性質を有するから、積雪地域あるいは寒冷地では長年にわたって使用されてきたという実績があるわけでございます。しかしながらスパイクタイヤは、利用することによって環境や健康に与える影響、すなわちスパイクタイヤから発生する粉じんによりまして、先ほど大臣の発言にもありましたとおり、人体への影響や環境悪化というものは大きな社会問題となっているわけでございまして、一方では、スパイクタイヤを使うことにより

ましてその粉じん、そしてまた道路を損傷させるという事態も発生しているわけでございます。そして、その補修のために莫大な費用がかかるという問題もあつて、こういった費用の増大はいわば地方公共団体の財政にも影響を与えているというところは否めない状況であります。現に私の選挙区であります岐阜県の恵那郡地域におきましても、確かに降雪量はそうございませぬけれども、冬の気温がかなり下がるといった状況がござい

ます。特に東部地域はそうでございます。そんなわけで、早朝あるいは夜間などは路面凍結状態に陥ることが非常に多くなりまして、その対策としてスパイクタイヤを利用している方が大勢いらっしゃると思います。ちなみに私は昨年度よりスパイクタイヤを使用しておりますが、他の方は大勢使用しております。しかし、このスパイクタイヤというのは、その価値を見出すことのできる時間というものは非常に限られているわけでございまして、しかしながら実態としては、一々履きかえるわけにいかないということで、冬期には常時スパイクタイヤを履いているということもあつて、先ほど申し上げたような諸問題が発生しているわけでございます。後で改めて質問させていただきますが、諸外国におきましても、このようなスパイクタイヤの公害というものは、このように禁止規定を打ち出しているケースが多々あるというふうに聞き及んでおります。我が国においてもこのたびスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律として国会に提出されたということは、はつきり申し上げて遅きに失した感はないにしてもあつたというふうな気持ちにはいたしません。いずれにいたしましても、人体への影響や環境問題を考えますときには極めて重要な法案であると思つております。私としても、この法案の成立はもちろんでございますけれども、より実効のある形で円滑な法律の運用に努めていかなければならない、このように思つておるわけでござい

す。

きたいと思っています。

まず、これまでにスパイクタイヤで発生するいわゆる粉じん公害、あるいはそれがもたらすさまざまな影響につきまわっているいろいろな方面から検討がされてきたものと思えますけれども、これまでのスパイクタイヤ粉じん問題の経緯等についての御説明をいただきたいと思えます。

〔委員長退席、持永委員長代理着席〕

○古市政府委員 スパイクタイヤは昭和三十年代の後半から我が国で販売されまして、非常に急速に普及いたしました。昭和五十年代の中ごろから粉じんが積雪寒冷地を中心として社会問題となつてまいりました。御指摘のとおりでございます。

昭和五十八年には、国といたしましてスパイクタイヤ問題関係省庁連絡会議を発足させまして、自治体とも連携の上で各種の対策に取り組んでいるということでございます。本国会におきまして

も、第百四国会におきまして、六十一年の五月に衆議院におきまして議員立法によってこの粉じん対策の法案が提出されましたが、このときには国会の解散に伴って廃案になったという経緯がございます。また一方、公害等調整委員会の調停によりまして、平成二年の十二月、さらには平成三年の三月三十一日には国内の主要メーカーによるスパイクタイヤの製造と販売が中止されるということに至っております。このようなことで、国によりましてスパイクタイヤの規制の方向というものはだんだん早急に明らかにすることが必要になりました。こういうようなことから、平成元年の四月と八月に積雪寒冷地域の二十三道府県、市の協議会を発足いたしました。十二月を脱スパイクタイヤ運動推進月間として社会的な運動を展開しているというところでございます。さらに、本年の四月五日に中央公害対策審議会より、スパイクタイヤ粉じんの発生防止のための制度の基本的なあり方について御答申をいただきました。

そういうような経緯を含めまして、この時期に法制化を行う必要があるということで政府内の調整がまとまりまして、今国会に法案の提出の運び

となった次第でございます。

○古屋委員 我が国におきましてのスパイクタイヤ問題に対する経緯についてはよくわかりました。

一方で、こういった問題はやはり諸外国、特にモータリゼーションが非常に発達しています。諸国あるいはアメリカの北部地域においては、我が国よりもさらに深刻な問題としてとらえられているのではないかと、このように思っています。そういった観点から、諸外国のスパイクタイヤの規制につきまわっているのか、そしてまた、禁止をした地域というのが多々あるかと思えますけれども、そういった禁止した後の環境面の効果あるいは人体に与える影響、そういった安全面も含めひとつ御説明をいただきたいと思えます。

○古市政府委員 私どもの方で平成元年に諸外国の状況について照会をいたしました。その結果を報告いたしますが、ヨーロッパにおきましては二十三国のうち十五カ国でスパイクタイヤの使用を規制しております。その中で西ドイツ、オランダ等を含めまして八カ国におきましては、猶予期間をなしにして一年じゅう、通年規制という形で規制を行っており、そのほかの国では冬期のある一定期間に使用を認める、このような状況になっております。また、米国、カナダにおきましては、州ごとに規制の状況が異なっておりますけれども、全面規制を行っているのが十一州ということでございます。

それからまた、お尋ねのこの規制の前後についての安全性がどう変わったかというようなこととでございますが、私どもこの点で問い合わせましたところ、規制をすることによって事故が増加したという報告はございませんで、かえって減ったというような報告はございました。また、健康面その他のお尋ねでございますが、諸外国の場合には生活影響、健康影響という段階ではなくて、かなり早い時期から規制いたしておりますので、道路の損傷、交通安全、そういう面から規制が行われた、このように報告がなされております。

○古屋委員 ありがとうございます。

特に今の諸外国の実態の中で一点確認をさせていただきたいのですけれども、いわゆる全面禁止をされている地域というのはある特定の地域を、州なり、あるいは欧州においてもその国の特定の地域ということで禁止をされているというふうなことは今伺いましたが、モータリゼーションの発達している国は、その州を通過してまた出ていけるという方がたくさんいらっしゃると思うのですけれども、そういった面については果たしてどういった運用をされていたのか、ひとつお伺いをできればと思えます。

○古市政府委員 ヨーロッパの場合には国ごとに違うわけでございますが、私どもが問い合わせた国の中には、イタリアとかルクセンブルクとかや南の方で、そもそもそういう規制をしなくていいという国も含まれていましたので、おおむね北の方の地域ではほとんどが通年あるいは期間を限った規制、こういう形になっていたわけでございます。問題はアメリカの例になるかと思えますが、地図を見ましても、確かに道路が横断したところで規制がない、あるいは一部規制、全面規制というところがあるわけでございますが、ここをいかに運用しているのかというのを直接問い合わせておりませんが、それぞれの州に入った場合に、アメリカの場合には州法でございまして、当然その規制のもとに運用がされている、こういうことになろうかと思えます。

○古屋委員 ということは、私なりに解釈しますと、利用者の方々にそういう認識をしっかりと持ってもらって、そういう州に入るときは自主的にスパイクタイヤを取りかえるなり、そういう行動をされているものと私なりに解釈をしたいと思います。

さて次に、いわゆる人体への影響等々について質問させていただきたいと思えます。

テレビあるいは新聞のマスコミ発表におきましても、ここ数年来北海道とか東北あるいは北陸の大都市におきましては、粉じん公害が極めてゆゆ

しき問題になっているという報道が盛んにされております。最近では、確かに条例によりスパイクタイヤの使用自粛ということを行って、その使用頻度というのには徐々に下がっているということはあるかと思えますが、事実札幌や仙台を例にとってみましても、粉じんによりまして目がかすむとかあるいは充血する、のどが痛くなるといったような被害が続出していると聞き及んでおります。こんなような中で、粉じんが人体に与える影響というのは、感覚的には大きなものがあるんだらうなということでは想像できるのですけれども、実際には人間の健康への影響または生活環境への影響というものはどのようなものになっているのか、そういったデータあるいはその実態があればぜひ説明をいただきたいと思えます。

○古市政府委員 スパイクタイヤ粉じんによりまして健康影響でございますが、健康影響を大きく分けますと急性の影響と長い年月の間に蓄積する慢性影響とあるわけでありまして、急性の症状といしましては、異物として目の中に入ると結膜炎とかそれから涙が出る、そういうような訴えが沿道地区に多いという疫学上の調査が出ておりますし、またさらにもう少し頻度が多いのは上気道に対する刺激でございます。のどの痛みやせきを訴えるというのが沿道地域、粉じんの多い地域の方に多いという結果も出ております。またさらには、同じような程度の気管支ぜんそくの児童を沿道地域の児童と空気のきれいなところの児童と比べた場合に、冬の間増悪するというような傾向が見られるという報告がございます。

それからまた長期的な健康影響といたしましては、これはなかなか人間を用いてというわけにはいきませんので環境庁の方でラットを用いた動物実験を行いました結果、かなり長期間吸入をさせまして、高濃度のものを吸ったわけでございますが、その際には肺のリンパ節の中に粉じんの異物が沈着しているという形が明らかにございまして、また一部の組織が線維化しているというようなことが認められている、こういうような状況でござ

います。

それからまた生活環境影響といたしましては、その粉じんが非常に多い地区の大体過半数の人たちが、不快感、それからまた衣服の汚れ、また住宅の汚れ、そういうものを非常に強く訴えている、こういう状況でございます。

○古屋委員 今の御答弁の中で特に私が関心を持っていますのは、ラットの実験によって肺の中に線維化を起こしているところがあるとか、いわば人体にかえまして極めて恐ろしいとされているが、その影響も出てくるのではないかと、そういうような気はいたしますけれども、そういった面においての研究ですね。いわゆる人体に対する影響の中でも極めて生死にかかわるような、そういった問題をも引き起こしている可能性があるのではないかと、私は素人なりにそう考えるわけでございますけれども、この辺についてのデータ等はございますでしょうか。

○古市政府委員 ただいま申し上げましたラットによる長期暴露実験では、かなり高い濃度と申し上げましたが、街頭で測定される高濃度の約十倍というものをかなり長期間吸わせた結果、そういう所見が認められたということでございますが、この線維化につきましては、それがいわゆる前がん状態とかがんが発展するということは、そこまで認められませんが、しかしそういうものが沈着するということ自体はよくないことである、こういうような報告になっております。

それからまたその粉じんの中にございますベンゾピレンまたアスファルトから出ますいろいろな金属成分、そういうものの影響というのがありますので、やはり長期的な暴露を受けるというのは好ましいことではない、こういうような見解でございます。

○古屋委員 ありがとうございます。

人体あるいは環境に与える影響というのは、今のお話のとおり極めて大きいものがあるというふうに見えると思うのですけれども、一方でそういう環境問題あるいは人間への悪影響というものが

に加えてまして、スパイクタイヤにより削られたいわゆる道路面の補修とか、そういった意味合いにおいての物質損傷というふうなものもかなりあるかと思えます。舗装のやり直しや白線を引き直さなければいけないというふうな費用というのは、先ほど申し上げましたように地方自治体にとってかなりの負担増にもつながっていると思えます。恐らくそういったデータというのは、いろいろと建設省あるいは自治体との関連でデータを出すというのには非常に難しいかと思いますが、そういった面においてもこのスパイクタイヤは非常に悪影響を与えているのではないかと、このように私も指摘をさせていただきたいと思えます。

さて、それでは次に、もう一方の問題であります安全面というもののについて確認をさせていただきたいと思えます。

スパイクタイヤを仮に禁止しまして、それにかわるタイヤとして今盛んに研究が進められておりますスタッドレスタイヤにかえた場合、雪が降っている中、降雪下あるいは凍結下での安全性については一体どうなっているのか。私らの感覚では、やはり積雪路面ではかなりの性能を発揮するが凍結路面では若干の不安があるというふうな気もいたします。事実、私の方でもことしの冬はマイカーにはスタッドレスタイヤを履かせました。そして雪の地域も走りましたし、また、早朝あるいは夜のアイスバーンも走ってみました。確かに若干の不安はありますが、果たしてどれぐらいの性能の差があるのだろうかということになりますと、私ら素人では皆目見当が付きませんので、その点特に外国のデータなんかあればお示しをいただけた上、その安全性について御説明をいただければと思えます。

○古市政府委員 まずスタッドレスタイヤの安全性につきまして、乗用車タイプの方で申し上げますと、最も制動がききにくく、とされております凍結路面が零度からマイナス五度、こういう条件におきましてロックブレイキ、ブレイキを全部ロックしてぐっと踏み込んだときの制動性能について、

一番厳しい条件でございますが、これで見てもまず、スパイクタイヤを二〇〇％といたしますと、その八五から九〇％まで制動がきくような段階まで性能が上がっているというふうなことでございます。したがって、そういう急激に踏み込むロックブレイキでなくてソフトブレイキでやっていると、じわっと踏んでいく、またボンピングというのですか、何回かに踏み分けるという形をすれば、もつと性能がよく発揮できるかと思えます。それからまた、スパイクタイヤというのは非常に信頼されているわけですが、これは凍結していなければ余り意味がないということが明らかになっておりまして、雪が圧縮された圧雪の状態の路面におきましては、スタッドレスの制動性能というものはスパイクと同等あるいはそれ以上ということも明らかになっております。それからまた、凍結路面も零度からマイナス五度のところから一番厳しかったわけでございますが、マイナステキ以下、こうなるとタイヤのゴム自身の摩擦係数というのが非常に効いてきますので、かえってスタッドレスの方が性能がいいということもございました。

このようなことで私どもは、スタッドレスタイヤが、乗用車タイプにおきましてはもう十分その運転を注意するというところでスパイクにとつてかわって使用ができる、安全性の確保ができる、このように思っております。

それからまた、タイヤだけにその性能を帰するということの問題でございますので、自動車メーカーの方にも依頼をいたしまして、四輪駆動それからまたアンチロックブレイキ、これは急激に踏んでもコンピュータシステムで何段階に分けてロックされないでかかっていく、こういうものを依頼しておきました。また、運輸省の方でもこの指導が行われました。また、全車種にオプションとしてつけることが可能というところまでいっている、こういうような状況でございます。

○古屋委員 今のよくわかりましたけれども、た

だもう一点確認したいことは、スパイクタイヤは一般路面でスタッドレスタイヤより感覚的には性能が落ちるのではないかと、いうのが私にはあります。特にまず騒音問題ではもう圧倒的に不利でございますし、一方、ブレイキをかけたときも滑るというか、やはり金属と路面が接触するわけですから、ゴムよりは摩擦係数というのが非常に、ミューというのですか、少ないと思えますので、そういうデータがもしありましたら、いわゆる通常の路面下での比較というのはデータとしてお持ちでございますでしょうか。

○古市政府委員 通常の路面と申しますのは結局乾燥路面というふうなことで、これは全くいいところがなく悪いだけのことでございます。特段の調査をしたデータというのは今のところ手元にございません。先ほど申し上げましたように温度が零度からマイナス五度の間でスパイクというのはいきなりけれども、それ以上さらにコールド、かたくなった場合にはかえってスタッドレスの方がいいというの、先生が御指摘のようにやわらかいゴムの機能の方が余計よくなってくる、こういうことかと思えます。

○古屋委員 以上お話を伺ってきましたと、スパイクタイヤを禁止して、そしてそれにかわるスタッドレスタイヤにすれば、環境面、人体への影響、あるいは路面損傷、そしてまた安全面でもいいことばかりだというふうな気がいたしますし、私もそういった意味合いでスタッドレスタイヤを幅広く使うことに対しては、冒頭に申し上げましたように極めて賛成でございますが、仮に当法案が成立した場合、九つある条文のうち一番注目すべきは、やはり第四条にあります「国及び地方公共団体の責務」というところに示されている規定ではないかと、このような考えでおおわけてございます。特に、いわゆる指定地域におきましては、この指定地域についてはまた後ほど質問させていただきますかと思えますが、長年にわたって利用してきたスパイクタイヤを全部禁止するわけですから、単に禁止規定だけで対処するというのでは不

十分であると思います。やはり使用者に対して、安全面は大丈夫なんだ、全く問題ない、そして健康面あるいは環境面から極めていい数字が出ていくのだから、より広く啓蒙活動していくということが不可欠であると思います。そのためにも、国はもちろんでございますけれども、都道府県あるいは市町村におきましてもお互いに協力し合って啓蒙活動というのを全力を挙げてやっていただきたい、このようにお願いするわけでございますが、具体的な啓蒙活動等についての対応、対処はどのようなことを考えておられるのかについて御質問をしたいと思います。

もう一点、先ほど来申し上げましたように、スタッドレスタイヤは、今御答弁でもありましたとおり、特に凍結路面についてはまだ一〇%ぐらい性能が落ちるということでございます。そういった意味合いにおいて、ちゃんと安全運転をするという啓蒙活動を広めていただくことはもちろんでございますが、先ほど指摘しましたように、いわゆる道路補修の費用というものはその分節約されるというか、そういった形になると思います。そのためにも、凍結路面においての融雪剤をまくとか凍結防止剤をまくというような対処によって、より安全性の確保に努めていただくよう、関係省庁とも協力し合いながらそういった指導を徹底していただきたいと思います。

以上の点について、ちょっと質問をさせていただきますか。

○古市府委員 私どもも先生のたゞいまの御指摘のとおりと考えておまして、御紹介していただきました第四節の中で、「国及び地方公共団体の責務」といたしまして「粉じんの発生の防止に関する啓蒙及び知識の普及」さらに「冬期における道路の環境の整備」これは除雪だけでなく融雪剤をまくとかいろいろなことも含まれておると思いますが、それから「冬期における自動車の安全な運転のための教育」、こういうことを国と地方公共団体でともにやっていたらいいかなという、このように考えているわけでございます。

具体的には、既に先進的な地方自治体でいろいろな催しが行われております。私ももそういう制度を持っておりまして、一、三申し上げますと、スタッドレスタイヤをモニター制度で使っていただきまして、その人たちの使用実感を報告していただく。非常にいい結果をいただいております。それからまた、いろいろな体験談を語っていただくイベントを行っております。また、総合的には、十二月をノースバイク運動の展開の月間といたしまして各地で各種の催しを行っていく、こういうようなことでございます。

それからまた、道路損傷面の費用をさらに転用して安全な運転教育の方に使うようにということでございますが、これは私どもの直接の所管の予算ではございませんが、そういうことも行われてくるであろうというものを期待いたしております。

○古屋委員 それでは、この規定に記されております指定地域ということについて若干の御説明をいただきたいと思います。

この指定地域、恐らく市町村の単位で指定をされることと思えますけれども、その解釈と、いわゆるどういった形で指定をしていくのか、その辺の運用面についてのやり方について簡単に御説明をいただきたいと思います。

○古市府委員 地域を指定いたします場合には、法律の中に書いてございますように、まずスパイクタイヤ粉じんによる住民の健康影響、生活環境影響について具体的にどの程度かということが、降下ばいじんの量がどういう推移をしているか、さらには将来に向かって交通量のどのようになっているか、またスパイク装着率というものがどの程度であるか、これを各市町村ごとに詳細に検討をいたしていきまして、地方自治体の意見も聞いて環境庁の長官が定める、こういうような状況になっております。

○古屋委員 その指定地域の指定の作業につきましては、その地域の方が恐らく実質的には履いた

り外したりすることはできないと思いますので、もう実質的な禁止というふうに解釈していいと思いますので、どうかその辺につきましては慎重に指定をしていただき、なおかつ安全面ということと環境面、人体に与える影響ということとを十二分に御配慮いただきながら運用していただきたい、このようにお願い申し上げます。

最後に、いわゆる粉じん発生の大きな原因の一つになっているのが大型トラックの粉じんというものが挙げられると私は思うのです。大型トラックは車重も重い、タイヤもたくさんついていて、それに伴ってスパイクもたくさん打ってあるであろう、こんなようなことから思うわけでございます。この規定によりまして、大型トラックにおきましては、公布の日から三年を超えない範囲内において政令で定める日までの間は適用しないものとするというふうになっております。

これは恐らく大型車に対応できるスタッドレスタイヤがなかなかまだ開発が進んでいないというところにあるかと思っております。そういった意味合いにおいて非常に粉じんには、公害に貢献しているというか、車種だと思っておりますので、ぜひこの開発を早急に進めるようそれぞれの省庁からも御協力をいただきたいと思います。このように申し上げます。その開発に当たったためとていうか、できるだけ早くこういったものができるようにすることが大切だと思っておりますけれども、その点について御説明をいただきたいと思います。

○北川国務大臣 古屋委員から、このたびのスパイクタイヤの禁止法案に対して非常に御理解のあるいろいろな御質問を聞かせていただきました。環境庁がこのたびの法案を皆さんに御審議願えるようになり得ましたことに大変感謝をしております。

また、何といいたしても、今御指摘のように、大型車のスパイクタイヤを禁止するためにはそれにかわるスタッドレスタイヤの製造がやはりいい形でできなければならないということで、

この三月三十日、法案を先生方に御審議願う前に一遍視察をさせていただきまして、そして業者にも極力一日も早く大型車のものでつくっていただきたいと要請をしますと同時に、また激励もいたしました。ですから、やはり普通車のタイヤができ上がった、スパイクタイヤにかわるものができ上がった、大型車も早くでき上がった、そしてこれの製造を禁止し、販売が禁止されれば、このスパイクタイヤというものは一般市場から自然になくなっていくだろう。そして、各都道府県の、また国民の皆さんの御理解を得て、この法案が生きていく、いい法案になるようにこのたびの御審議について一日も早く御可決を賜りたい、私はこんな思いでございます。

○古屋委員 大臣の決意、よくわかりました。ありがとうございます。

このスパイクタイヤの使用禁止規定というのはいわゆる精神規定というか、先ほど来指摘いたしておりましたように、やはり国民の一人一人が、そういった安全面の問題あるいは健康面の問題、環境面の問題から自分たちは使わないのだという意識を持っていただくということが何よりも大切だと思っております。そのためには啓蒙活動が必要であるうし、そしてその結果「国民の責務」というこの項目にもつながってくると思っております。いずれにいたしましても、平成四年度からは罰則規定が加わってくるということでございます。これはぜひそんな罰則規定にひっかかるような人が一人もいないぐらいの、スパイクタイヤを履くのは罪悪だというぐらいの気持ちに利用者一人一人がなってもらえるぐらいの広範な形でのPR活動に、関係省庁一丸となって努めていただきたいことを心からお願い申し上げます。質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○戸塚委員長 伊東秀子君。

○伊東(秀)委員 私は、社会党・護憲共同の伊東秀子でございます。私は、積雪寒冷地帯の札幌市の出身でございます。私、十数年来スパイクタイヤの粉じん公害に大

摘かと思ひますが、法律の建前の上では、その横断面をとらえて、四つの車輪がございましてそのどれかが乾燥路面と直接接している、乾燥と申し上げますが、雨の場合もそれはいいけないこととございしますが、積雪、凍結でない状態で接している、こういう状態はこの第七条の規定に該当するということとございまして、そのことは私は、だれがいつ判断をするのかということとございしますが、これは運転者みずから確認できることである、このように思っております。

ただ、そういうことでこの罰則規定が猶予期間を持つて働くわけでございますが、そのときに罪刑法定主義の上からわかりにくいではないかというところでございしますが、それは運用の問題だと思ひます。そういう形にしておかなければ、暖冬で、もうあたり一面気象庁の予報でも全く雪がないという状況の中でも、現在スパイクが使われていてという状況でございます。そういうことを放置しておいて、極めてまだら道のすれすれのようなところをこの法律によって律するというのが、法律の上からは、そういう乾燥路面と接しているところがこの対象になる、こういう状況になっております。非常にわかりにくいようございまして、ぎりぎり書いていくとこういうことになるというところとございします。

○伊東(秀)委員 判断時点について。
○古市政府委員 判断の時点と申しますのは、その車が例えば雪道からそういう乾燥状態に入ったというところでは本人はわかることとございします。また第三者もわかることとございします。その時点でございします。
○伊東(秀)委員 ということは、車が走行している各時点においてということになるのでしょうか。
○古市政府委員 そういうことでございします。
○伊東(秀)委員 そうしますと、例えば札幌市の場合、幹線道路、大通り等はほとんどよく除雪、排雪もなされておりました乾燥状態にある場合が多い。特に十一月とか三月になりますとそういうことが多いわけですが、一歩路地に入りますとぐちゃぐちゃの積雪状態になるというような、非常に乾燥路面と積雪道路がもう数百メートルぐらゐの状況で混在しているというのがまず第一にございします。それと、一日の時点を考えましても、朝は凍結している、そして夕方四時ぐらゐからまた凍結し始めるという、大変その辺の凍結の判断時や、それから、しているかどうかの判断もやりづらゐという問題があるわけですが、そういう具体的な問題についてはどのようにお考えになつていらつしやるのでしょうか。

○古市政府委員 先生の御指摘のところに先ほどの私の答えだけでは不十分だと思ひまして……今の御指摘と関係するわけとございしますが、そういうようなことから、今回の提案させていただきますという法律によりましては、第五条で地域を指定するというのが一つございします。したがって、この法律が成立をさせていたいただきました曉に、この地域が、例えば札幌市ということが官報で告示されます。また、周知期間が一年以上ございします。その間に札幌市におきましては、そのまだら道であれ何であれ、そういう状況になったときにはそれは違反になるんだ、その地域の中では、という形が周知徹底されますので、そういう、どこに行つたらどうなるかというのがわからないというところではないということとございします。

○伊東(秀)委員 そうしますと、指定地域内においては、そのまだら道がある現状、さらに、一日においては凍結と乾燥というか、凍結じゃない状態と非常に流動的な状況においては、原則的には使用禁止の現実というか、使用禁止になるというふうな考へてよろしいということでしょうか。
○古市政府委員 結論から申しますと全くそのとおりとございまして、今回の法律は、国民全体に第三条において努力義務を課しております。それだけでは担保できないということで、特定地域を

決めてそういうようなかなり厳しい規制というものが、ある経過期間を置いて発効するという状態になつております。そういうことから、指定地域を走行しようという場合にはあらかじめ代替タイヤを装着していなかったらそういうような問題が起ることとございしますが十分徹底できる。そのようにまた行政の方もいろいろ啓発、周知徹底していきたいということとございします。

○伊東(秀)委員 今の説明を聞いて、実効性についてはある程度法の文言よりも期待できるんじゃないかという気がいたしたわけとございしますが、どうしても判断者が運転者本人であるということから逃げの部分をかなり残しているんじゃないかというところも懸念されるわけとございします。そういう意味で、取り締まりとの運動がなければ実効性がないんじゃないかというふうにも考えているわけとございしますが、この実効性を上げるための取り締まりについてはどのようにお考えになつていらつしやるのでしょうか。

○古市政府委員 取り締まる行為自体は第一線の警察にゆだねるという形になつておるわけとございしますが、私どもが最近伺つておる地方の例におきましても、宮城県、仙台におきましては、県の条例だけでなく交通反則金とも結んでやつていくわけとございしますが、非常に装着率も下がつてきて、また、実際反則金を科したのが、私どもへの一番最近の報告では十件とございしますが、それは五月になつてもまだ履いているという者に対してそういう発動をしたということとございします。そこで、先ほど申し上げましたように、ぎりぎりのところをどんとという形になつて、この運動を続けることによつてこの規定を発動しなくてもいいという形を期待いたしておりますが、最悪の場合には、非常に極端な場合にこれが警察官によつて執行されるという状況にならうかと思ひます。

○伊東(秀)委員 そうすると今のお答えによれば、取り締まりについては大変強制的に考へていゝる、殊さらに今回の法案を制定してその実効性を

上げるために警察庁の方で取り締まりをより一層強化するといふような考へはないというふうな受けとめてよろしいのでしょうか。

○古市政府委員 今回の法律は、私どもの、環境庁の専管の法律という形で提案させていただいておりまして、あくまでも健康影響を防止する、生活環境を保全するといふ環境立法の立場からやっておりますので、国民全体の協力を得て、行政も努力をして、そういう取り締まり規定が動かなくともいいようにするというのが第一義的に重要なことである。しかし一方、現在やや利便性が低下するようなスタッドレスタイヤに協力してくださる人たちの方から見れば、それに反してスパイクタイヤをいつまでも使つていゝというふうな人たちは非常に不平等で許せないというふうな声も多々いわけとございします。そういうふうな人たちに對する直罰規定を一方で設けておかないと、これは法のものとの不平等といふこととございします。この運動を展開する上で非常に大きな障害になる。また、先ほど申し上げましたように、公害等調整委員会の方で調停が結ばれて大手メーカーからの発売がなくなつてくる、しかし一方、輸入タイヤや弱小メーカーが残るというふうな状況とございしますから、ここに直罰規定を設けておかないとこのシェアがまた広がつてくるという危険性もある。こういうふうな状況からこのような法律にさせて

いただいているわけとございします。
○伊東(秀)委員 聞くところによりますと、環境庁が昨年の段階で考へていた法案は、全面禁止、スパイクタイヤの全廃に向けての法案を用意していただけたけれども、関係六省庁との協議の中で、特に警察庁の方で安全性というところで、このようない現実の法案の形にトーンダウンした。粉じんに毎日悩まされている市民の側から見たら大変残念に思ふような法案の形で出てきたというのが実態なわけとございしますが、警察庁が安全性ということとかなり難色を示しつゝいふ法案になつたといふのであれば、警察庁の方でもそれなりの具体的な、この法案の実効性確保のための手だてといふのを

当然考えてもらいたい。そして、本人の判断に任せるというのはおおよそ実効性がなくなるわけですから、その辺についてもっと具体的に協議をしたのではなからうかと思うのですけれども、そのような協議は全くなかったということでしょう。

○古市政府委員 今回の法律が対象としたスパイクタイヤ粉じんの防止ということに關しましては、関係省庁が非常に多うございまして、その中でも特に六省庁が密接な関係を有しておりました。その中でも特に警察庁との関連が深いということでございます。具体的には、従来非常に普及してしまつたスパイクタイヤへの信頼感、それからまた交通安全の見地と環境保全というものをどこで調和点を見出すかということでございます。そういうことで各省庁いろいろ調整しました結果このような形になったわけでございます。どちらがどうというようなことはないもので、現在やられる最高の知恵を出してこのような形になったと私は思っております。

それで、そういうことから、私も昨年、御指摘のように環境庁の方が全国一律禁止の法案をひとつ提出しようという形で各省庁とも連絡いたしましたのと違つた形で今回法案を提案させていただきました。いろいろありますが、やはり環境立法であり、粉じんが起ることが問題であるというところに注目いたしますと、これは積雪、凍結状態のところでの使用禁止まで踏み込んでやるというのは実質的に違法性があるとはなかなか申せませんので、実際に問題が起る粉じん発生行為に注目して、そこで立法を構成した、こういうようなこととさせていただきます。それからまた、そうやうな以上、各省庁と連携をとりまして実効が上がるよう、私も十分注意していきたいと思っております。

○伊東(秀)委員 今の御回答では、警察庁の協力という点でどうもあいまいなままに終わっているわけですが、その点について殊さらに警察庁との間で、このような協力をするというか、具

体的な警察庁としての行動については発言がなかったかどうかという問題が第一点。

さらに、今回は罰則だけになっていては行かぬけれども、先ほど御回答がございましたように、反則金制度の導入を行つていくところもある。反則金制度の導入というのはやはり市民にとっては大変心理的強制になるわけで、かなりスパイクタイヤを使用しないという方向での効果が上げられると思うわけですが、どうしてこれが導入にならなかつたのか、その辺のいきさつについても具体的にお答えいただけたらと思います。

○古市政府委員 現在の道路交通法におきましては交通反則通告制度というものを設けておりますが、これは、自動車交通の発達に伴ひまして道路交通法の違反事件が非常に多くなつてきた、これに対する簡易迅速な処理というものが必要であるというところから設けられたかと思ひます。それで、今回私も提案させていただいております。すすスパイクタイヤの場合には、この直罰規定が働くまでの間の猶予期間でもって私も十分国民の協力を得てノースパイク社会の実現に向かつて体制を進めることができる、このように思つております。現在の各種の交通違反のようには非常に多発するといふような事態にはないのではなからうか、こういうようなことが一つでございます。そういうことから、反則金制度を設けて対応するといふ必要性は乏しいというところでございす。なおまた、反則金制度を設けても、反則金の納付を拒んだ場合にはまた直罰の方になつてしまふということとでございますので、これはこのスパイクの取り締まりというものは直罰でいい、こういうことになつたわけでございます。

○伊東(秀)委員 次に、先ほどの御回答にございました、六十三三年六月二日、総理府の公害等調整委員会において、長野、札幌、仙台の弁護士グループ、市民グループとタイヤメーカーとの間に結ばれた調停においては、平成二年の十二月末日限りスパイクタイヤの製造を禁止する、平成三年の三月末日限りスパイクタイヤの使用を禁止する

という大変明確なスパイクタイヤ全廃に向けての具体的な方向性が示されたわけですが、今回の法案は例外的な使用禁止になつていてという面でも、この調停事項より大幅に後退しているといふ面が考えます。その点の整合性についてどのようにお考えになつておられるのか、お答え願ひます。

○古市政府委員 私どもは、今回の法律が例外的な使用禁止ということではなくて、これでもって実効が上がるノースパイク社会へ向かつて進む、こう思つてゐるわけでございますが、今御指摘のスパイクタイヤの製造、販売中止に係る公害等調整委員会の調停でございますが、調停が出されたときに環境庁長官が談話として出してあります。この調停は、全国民に、国民の責務としてスパイクタイヤ粉じんを発生させないように努めるといふことをまずうたつております。また、国や地方公共団体の責務として、脱スパイクタイヤに向けての対策の推進に努める、またさらには、スパイクタイヤ粉じんによる大気汚染が著しい地域、また著しくなるおそれのある地域において直罰がかかるというところになつておまして、これでもって全国的に脱スパイクタイヤを進めていく方向が明確であると思つております。したがって、この法案は公害等調整委員会の調停の趣旨に沿つたものだ、このように理解しております。

○伊東(秀)委員 ただし、札幌市の調査等においては、制動性能においては毎時十キロメートルの速度ダウンではほとんどスパイクタイヤとスタッドレスタイヤでは同じような制動能力になるといふようなことが発表されているにもかかわらず、約四割の人がやはり便利であるといふことでスパイクタイヤを望んでいるという結果も出てゐるわけですね。とすれば、今環境庁のお答えのような方向に、第三条及び第七条で全廃の方向へ向かうんだという大変楽観的な見通しのもとに法案をおつくりになつてゐるんじゃないかといふふうにお見受けするわけですが、現実にはなかなか、特

に若者の間では便利にすぐに乗つてしまふという実情もある。今回の法案では六十三三年六月二日成立のこの調停がほごにされてしまふんじゃないかといふ大きな懸念があるわけですね。そういう意味で、この調停事項の効力の及ばない中小のメーカーとか輸入スパイクタイヤが大量に出回る可能性も出てくる。あるいは改造スパイクタイヤの出回もおそれも出てくる。さらに販売禁止が平成三年三月末日で、かつスパイクタイヤ全面禁止でないとなれば、買ひだめという状況も発生するんじゃないか。そういうことがさまざま具体的に考えられるわけですが、環境庁はこの三条及び七条でもう全廃に向かうんだという、若干実情にとつては甘い楽観的な見通しがあるんじゃないかといふふうには私は考えるわけですね。

先ほど申し上げた輸入スパイクタイヤの抑制の問題、あるいは調停の規制効果の及ばない中小メーカーのタイヤの問題、あるいは改造スパイクタイヤについて、具体的にどういふような方針で臨んでいくのか、通産省の方々の御回答をお願いいたします。

○中島説明員 御説明いたします。

輸入タイヤにつきましては、本法案の考え方、これは究極的にスパイクタイヤをなくしていくものだ、それから公害等調整委員会の趣旨にかながみまして、関係輸入業者を強力に指導してまいる所存でございます。それから調停以外の、七社以外のメーカーにつきましては同様に生産を中止する方向で今指導しております。

○伊東(秀)委員 昨年の通産省及びタイヤ協会の調べによりますと、前年、昭和六十三年になるわけですが、年間に五百二十一万本使用されていたスパイクタイヤが二百九十六万本に減少した。そして一方スタッドレスタイヤは前年が四百六十万本であつたにもかかわらず七百七万本に増加してゐる。つまり主流はスタッドレスに移つてゐるというふうな調査結果が出てゐるわけですが、現実には主流がスタッドレスに移るような世論が積雪寒冷地帯ではかなり起こり、そういう

状況に移ってきているわけですが、今回の法案の後退した姿勢のもとに、これが巻き返しになるんじゃないか、やはり雪道でもスピードの出せるスパイクタイヤがいいやという形に逆行していくんじゃないかというのを私は恐れるわけですが、通産省の行政指導、どういふふうにやっていくのか。今の抽象的なお答えだけではなく、もう少し具体的な行政指導の今後の方針及びこれまで行ったことについて、お答えをお願いいたします。

○中島説明員 御説明申し上げます。

輸入業者につきましては、個々の企業を呼びまして一応こういった趣旨に沿って輸入を控えていただきたい、あわせて輸入業者の方からも、その趣旨に沿って輸入を控えていくといった回答を得ております。

それから中小メーカにつきましても同様に、生産の自粛、中止といった方向で個々に要請をしております、各企業におきましてもそういった方向での明快な回答を得ております。

○伊東(秀)委員 これまで個々に各企業に向けて行政指導をいたしましたということで、すけれども、この法案が成立してさらに、これは法案で規制が及ばなかったというようことからスパイクタイヤへ逆行することのないよう、通産省、各関係省庁のより一層の、全廃の方向にある法律なんだという前提のもとに行政指導を強く行われることを希望いたします。

さらに、これに補足的になるのですが、今回の法案では大型車については三年以内という限定つきで規制を適用しております。ところが、札幌市の例をとりますと、粉じん公害の一番の加害者というかそういったものは大型車であるという現実がございます。大型車両がスパイクのままに通年走り回っている、そしてそのために道路が削られ、粉じんが舞い上がるというところが一番問題になっているわけですが、今回はそれが規制の猶予になった。さらに、この冬には大型車用のスタッドレスタイヤの候補品が限定販売されて市

場の評価を受けてきているという状況も発生しているわけなんです、今回新たな法案で、三年間ではあるものの規制を猶予されたということになれば、この製品の開発にブレーキをかける可能性も生じる。この辺について、やはり大型車の粉じん公害の方がより一層深刻なんだという現実を踏まえて、もっとも強い行政指導を望むわけでございますが、その辺についてはどのようにお考えでしょうか。

○古市政府委員 タイヤ業界、主要タイヤメーカ

ーでございますが、現在大型自動車の代替タイヤの開発を非常に急いでおりまして、先ほど北川長官から御紹介ございましたように、親しく現地にやって開発状況を視察し、また激励、督促していただいたという状況でございます。一番最近の状況では、メーカの性能試験が発表されまして、現在スパイクと比べて七割以上のところまでございまして、そういうことを前提としてことしの冬には正式に市販のルートに乗せていくということまで進んでいる。私もこれを大いに支援していきたいと思うわけでございます。

今回、こういう形で法律で一定の猶予期間をつけましたのも、乗用車の性能の開発よりややくれていくという実態が一つでございます。そういうことから、今回の法律がこの開発にブレーキをかけるということではございませんで、三年間以内、こう申ししておりますが、一般の乗用車の方も直罰規定が働くのは平成四年という形になりますから、それより一年しか余裕がないという形で、非常に厳しい状況の中で開発を要請している、こういうことでございます。

○伊東(秀)委員 今の大型車用のスタッドレスタイヤの開発に向けての何らかの財政上の措置を考へていくのかということが第一点、と申しますのは、札幌市の場合、モニター制度というのをつくりましてスタッドレスタイヤを購入、使用する場合には市民に幾ばくかのお金を援助しているというようにございしますが、より一層、大型車両の粉じん公害の深刻さから何らかのこういう措置

を国として考えていないのかどうかというのが第一点。

さらに、スパイクタイヤの全廃に向けての法律であるということであれば、西ドイツなどは一九七五年に全廃の法律をつくり、交通事故はふえるどころかむしろ減ったという実情の結果報告があるという御回答が先ほどございましたが、一方で除雪、排雪、融雪費用をかなり国で計上し、その費用を増大させたという報告も私は聞いております。こういったスパイクタイヤを規制していくには、一方で自治体の除雪、融雪あるいは道路補修対策事業への財政措置というのがどうしても必要なのでございますが、それについて具体的に考えているかどうか、この二点についてお答えをお願いいたします。

○古市政府委員

まずメーカのタイヤの開発でございますが、それに対して具体的に助成を行うというところは私ちょっと承知しておりませんが、私どもの環境庁の各種の調査研究などでもこのスタッドレスタイヤの基礎研究については研究費を出しているという状況が一つございます。

それから、後段の道路の環境整備の各種事業に対する財政的な措置ということでございますが、これは非常に重要なことでございますが、このスパイクタイヤ問題につきましてはこれまでも関係省庁におきましていろいろ協議して、この対策の必要性というものは共通の認識を持っておりまして、各種の事業、対策、また財政的な措置が既に講じられていてございします。この法案の中で書かれておられます諸対策をさらに進めるといふ意味で従来の対策がさらに拡充充実されていくものと私は期待いたしております。また、環境の基金というものは御承知かと思いますが、環境保全の果実でもって各地方自治体がつくりまして、その環境保全の推進事業をやるという形になっております。その中でも、このノースパイクタイヤの社会づくりというのに向けていたいただくというこ

ともメニューとして地方自治体にお願ひしている、こういう状況でございます。

○伊東(秀)委員 法案の第四条において、国の責務としまして、スパイクタイヤ粉じん発生防止に関する啓発、知識の普及、それから道路環境の整備、代替タイヤ等の開発の支援、安全運転のための教育、こういった事柄について地方公共団体が実施するスパイクタイヤ粉じん発生防止施策を推進するために必要な助言その他の措置を講ずるよう努めなければならないというふうにはっきり明言しているわけですね。これについて具体的にどのようなことを考えているか。今のは余りに抽象的で、ノースパイクタイヤへ向けて基金の中から充てようかという大変茫漠としたものであったので、もう少し具体的に、法案の中にこのようなことを掲げているのであればそれなりの具体策があるというふうには私は考えているのですけれども、その点について御回答をお願いいたします。

○古市政府委員

具体的には、非常に先進的な都府県、先生がおられました北海道札幌市で各種の事業が行われているわけですが、その中の幾つかにつきましては、私も相談している。いろいろ共催なり後援という形でやらせていただいているものがございます。またノースパイクの町づくりという方針というものは私もつくって自治体に配布するというのも行っております。それからまた、私どもの直接の事業といたしまして、先ほど申し上げましたが、このスタッドレスタイヤの補助金を出しましてモニターになっていただいて、その人たちの使用の感想を集計する、さらにはその使った人たちの体験談の会を開いていただく、そういうふうなことも行っております。次第でございます。それからまた、私どもの直接の関係ではございませんが、各都道府県で冬の安全運転講習というのものがかなり広くやっています。そういったものも先ほど申し上げましたような環境保全の地域基金の中の対象事業として大いにやっております。このように期

待しておるわけでございます。

○伊東(秀)委員　これまでの大体の施策については伺ったのですが、この法案が通って以降そういう費用を具体的に増額してさらに予算請求する環境庁の方針であるかどうかについて、あわせて御回答をお願いいたします。

○古市政府委員 現在、来年度予算要求をどういう形でするかというのは、各省庁検討を始めている時期でございますが、私どもは、この法案を通していただきたら、環境庁として必要な対策はそういうものに盛り込んで対処していきたいと思っております。各省庁につきましても同様の立場かと思います。

○伊東(秀)委員　そうしましたら、現行よりもより一層増額予算請求するつもりであるというふう
に受けとめてよろしいのでしょうか。

○古市政府委員 担当の局といたしましては、当然そういう立場で努力をしていきたいと思っております。

○伊東(秀)委員 次に、両罰規定についてなんですが、今回の法案については、業務上の車両がスパイクタイヤをこの法に違反して着用していた場

合に、行為者のみが罰せられる構造になっております。しかし現実には私など雪国に住んでおりまして、一般の個人は、雪道は大変渋滞するので冬になると自家用車の乗用を控える。それでも八百屋さんとかさまざまな業者、あるいはハイヤー、タクシー、それから輸送車といった業務用の車が必要にたくさん走っているわけですね。そして速く走れるようにと業務命令でスパイクタイヤを使われているのだというような声も聞いたりするわけなんです。となれば、運転手だけを罰するというのは大変おかしいのではないかと。業務上の着用であれば、やはりその法人ないしは使用している使用者個人に対しては罰則を適用していくような罰則規定が必要ではなからうかと考えるわけですが、その点についてはいかがお考えでしょうか。

○古市政府委員　御指摘の罰則規定は、違反行為の内容というのが、従業員の出張違反行為につ

きまして、通常その業務主が必要な注意を尽くせ

ば防止され得るもの、これに対して設けているという状況でございますが、このスパイクタイヤの場合におきましては、事業のためにスパイクタイヤを使用したといたしましても、本法案の第七条の違反行為と申しますものは、道路の具体的な状況のもとで運転者がみずから判断するということとございまして、乾燥路面等においてスパイクタイヤを使用する、その使用した者が粉じんを発生させるということに対して罰則規定を設けているわけでございますので、事業主に対してまで罰則が及ぶという形は想定していないわけでございます。すなわち、運転者の判断によってそういう状況は避けることができるということなので、運転者の方に罰則がかかってくる規定でございます。

○伊東(秀)委員 法案がそういう構成になっていることはわかるのですけれども、弱い従業員の立場から考えたなら、行為者の処罰だけでは実効性がないのじゃないか、やはり人を使用している者あるいは法人に対する罰則の検討はこれまでになかったのかどうか、あるいは今後も含めての御意見を私は伺っているわけでございます。

○古市政府委員　この法律においてそういう形は想定しておりませんけれども、これは先生の方が専門の範囲でございますけれども、そういうようなことが必要な場合には、刑法の総則の共犯という形に基づいて、不当に運転者にそういう状況を強いていたというようなことが明らかに became 場合には、この法律によらずともそういう形に対して処罰規定を適用するという道が開けている、このように私ども聞いております。

○伊東(秀)委員　最後に環境庁長官の方にお尋ねいたします。

先ほどのお答えでも、欧州十五カ国でスパイクタイヤの全面禁止ないしは期間規制を行っている。さらにアメリカの五十州のうち十一州では全面禁止である。私の調べたところによれば、五十州のうち四十二州で全面禁止ないしは期間規制を行っているというふうに聞いているわけでございます。

ます。ほかの国々でこのように全廃に向けて非常

に現実的な法制度が動き始めておりまして、しかも、安全性については問題がない、むしろ安全性の面よりも道路の損傷の面からスタッドレスの方向、つまりスパイクタイヤの禁止が必要なんだというところまで行っているというようなお答えがあつたわけですが、今回の法案では、先ほども、警察庁等のブレーキと言うと言い過ぎですが、安全性の面からの配慮でこのような指定地域内のスパイクタイヤ禁止の法案になつたというところでございます。

とすれば、日本においても、今後のこの法律の実施状況を見て全廃、つまり一律全面スパイクタイヤ使用禁止に向けてこの法案を一定の年限度内で見直しする、そういうような今後の展望についてどのようにお考えになっていらっしゃるのか、御回答をお願い申し上げます。

○北川國務大臣　伊東委員から、スパイクタイヤの法案を審議するに当たりまして、非常にいろいろの角度からの御質問を承りまして、ただいま全面的に禁止の方向がいんじやないか、こういう御質問と承るのでございますが、本法案が粉じんを防止するという、環境を悪くし生活にも人的にも被害があるということから見れば、例えぼ九州でも雪が降りますし、私はその御趣旨がよくわかかるのでございますが、現段階におきまして、凍結のきつといところ、こういうところを考慮して指定をいたしておりますけれども、私は全国民の皆さんがやはりこれはよくないという認識が全国的に広まっていくという考えを持ちながら、この法案の御審議を願っております、こういうことでござい

○伊東秀委員とおっしゃいますと、やはり環境庁としては、全廃の方向で今後も法案の見直し等について努力するというふうに承ってよろしゅうございますでしょうか。長官にお願いいたします。

○古市政府委員 最後に長官が申し上げると思いますが、先ほど申し上げましたように、現在日本

のいろいろな地域的な状況、それからまたスパイ

クタイヤがだんだん減っているという時点で、それを私は一挙に全廃という形は非常に無理だという判断で、これはやはり数年をかけてまた地域的にも広めていくという、地域的、時間的にある運動を展開してそういう脱スパイク社会に向けていくことが一番いいという形で、各省庁の非常に協力、御理解も得て今回の法律ができたということで、今の段階で全廃を云々ということとはできないというように中で先ほどかるる説明をさせていただいているという状況でございますので、ちょっと補足させていただきます。

○北川国務大臣 当面、この法案の円滑に着実に施行していきたい、こんな思いでございます。

○伊東秀委員　もう最後になりましたが、今回の法案は、今言つたような大變あいまいな部分のの問題点を残している法案ではなからうか。しかし、法規制が必要であるという意味では、今まで全く各自自治体の条例あるいは自肅規制要綱に任ざられていた状況よりは一歩前進であるというふうに私も考えているわけですが、運用の面で今後の一層の各省庁の熱意と努力が必要ではなからうか、そういうふうに考える次第でございます。そういう意味で、より実効性のある法の運用に各省庁の努力を一層期待する、そのための予算措置も確실히行つてもらいたいということを要望いたします。

○戸塚委員長　午後一時から再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時三十六分休憩

午後一時開議
○戸塚委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。岡崎トミ子君。

○岡崎（ト）委員 私は日本社会党・護憲共同の岡崎トミ子でございます。宮城一区選出でございます。きょうは初質問ということで、どうぞ左

よろしくお願いいたします。

スパイク粉じんの舞い上がる冬を二十二年間仙台で過ごしてまいりました。スパイク粉じんが生体に影響があるということを言われてから大変久しいわけなんですけれども、冬の間はふだんから大きな道路、車の往來の激しいところはなるべく通らないようなことを心がけている、そういう町ですと生きてまいりましたので、粉じんの怖さをよく知っているわけなんです。ですから、今回の選挙は投票が二月十八日でございますから、あの真冬の粉じんの舞い上がる中を、窓を全開にして、そして身を乗り出すような感じで選挙をやつてまいりましたが、そのことは大変に苦痛でした。そしてまた、私は立候補の前には放送の現場で働いてまいりましたので、真冬になりまして粉じんが舞い上がるその時期になりますと、放送の中でも積極的に話題にして、脱スパイクタイヤについて訴えてきた者の一人でございます。

さて今回のスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案、これまで脱スパイクへの道を求めて運動を進めてきた人たちが、スパイクタイヤ全面禁止を願ってきた多くの人たちの反応はどういうものだったかということなんです、全面禁止の目標からは後退した内容との批判が強く、この案であるならば成立しない方がいい、そういう声も聞かれました。スパイクの使用を容認する骨抜きである、肉抜き、皮だけの、使用自粛を呼びかけただけの法案ではないかという声も聞かれました。一方、法制化が先決、まずは一歩前進と評価している自治体もございます。

今度の法案の取りまとめ、相当難航したというふうに向つておりますけれども、長官といたしましても相当御苦労があったのではないかと、いろいろに思います。長年の課題であった法案提出に至ったことについての感想をまず長官からお伺いしたいと思ひます。

○北川国務大臣 岡崎委員が地元で選挙の最中もスパイクの粉じんで大変気分がすぐれないながら頑張つていただいたということを今冒頭に質問で

お聞きいたしました。この法案が御承知のように前回成立したきな経緯もございますが、今回はどうしても、生活型公害に係る問題でございますし、各省庁の御理解を御協力を得まして、法案提出になった次第でございます。長年にわたりますところのスパイクタイヤによる粉じん公害について一歩前進させていただいた、こんな思いでございますので、何とぞ諸先生方の御審議の上に法案が成立して、これがまた国民の皆さんの御理解の上に立つていい形をつくつていただきたい、こんな思いでございます。

○岡崎(ト)委員 法案がまとまるまでに相当時間を要したというふうに向つておりますけれども、政府内での調整などを、経過を含めまして関係省庁の方にそれぞれお伺いしたいと思ひます。初めに環境庁の方からお伺いしたいと思ひます。

○古市政府委員 今回の法律が、言ってみますと生活型公害にかかわる問題という非常に新しい立法の領域であったということ、それからまた、粉じんの解決と交通安全確保の問題と同時に対処する必要があるということ、また、既存の法律を含めまして所管する官庁が非常に多かったということがございまして、これらの調整のためにかかりの時間がかかったということでございます。

○岡崎(ト)委員 続いて警察庁の方にもお伺いしたいと思ひます。

○賀来説明員 警察庁といたしましては、スパイクタイヤの粉じんによる健康被害の防止というものは当然重要な問題だと認識いたしております。そういう面でも、スパイクタイヤの使用の規制について健康被害という観点から合理的な規制は必要であらうと思つております。一方、交通事故を所管している官庁といたしまして、年間一万一千ほどの交通事故死者も出ております。雪国である北海道でも日本一の死亡事故ということで交通事故も深刻でございます。この両点がうまく調和されればこの法律はすばらしいものになるのじゃないか、そういう認識をしておるところでございます。

○岡崎(ト)委員 環境立法ということで、私どもでは、事故の問題、安全性の問題も大切かと思ひましたけれども、まずは健康被害ということを中心点に考えていかなければいけないということをおっしゃってまいりましたが、警察庁の場合には健康被害ということよりは事故、安全性の問題に重点を置かれたのではないかと思います。これが本当に全面禁止ではなく地域指定ということになったのは、警察庁の方が強く安全性の問題について主張されたというふうに向つておりますけれども、そうですか。

○賀来説明員 私どもは、警察庁の意見と申しますより、国民の皆さんの健康と国民の皆さんの交通安全の安全、両者を調和していただくということが国民の皆さんの幸福につながる、そういう認識です。御案内のとおり、交通事故は大きなけがあるいはまた死亡につながる、車の事故によって直ちに発生いたしますし、片方の粉じんの問題は動物等の実験例を見ておりますと大変深刻なことだ、両方認識いたしております。その中でどういう形で調和を保たれたら国民の皆さんのお役に立つだろうかと、総合的な観点から、環境庁等関係機関の方々と建設的に話をしてきたところでございます。

○岡崎(ト)委員 今の答弁を伺つて大変安心いたしました。これからは安全性の問題については考えていかなければいけないけれども、やはり第一に健康被害がないようにという観点からも警察庁では考えていらっしゃるということですね。

○藤川説明員 私ども建設省の方では道路の維持管理というのを担当しているわけでございます。そういうことでございますが、スパイクタイヤによる舗装の摩耗の問題がございまして、粉じんによる環境問題、こういうものを解決するためにはやはり使用を規制していくことが必要であると考えているところでございます。ただ、私も道路の路面の管理を担当しているわけでございまして、

が、道路利用者に安全に通行していただくということが底にあるわけでございまして、私どもとしても、冬期間の路面の管理につきましては、除雪事業あるいは防雪事業、凍雪害防止事業というふうないろいろな事業によりまして冬期間の道路交通の確保に努めているところではございますけれども、完全に安全な形で路面状況をつくり出すというのには極めて難しい問題でございます。そういう意味で、私どもとしても路面を良好な状況に保つというためには最大限努力していきたいというふうには考えておりますが、例えば新しいタイヤの開発であるとか、いろいろな施策と相まって対応していかねばいけないのではないかと考えているところでございます。

○岡崎(ト)委員 諸外国では道路の問題で、除雪、融雪だけではなくて、本当に道ばたをどういうふうにするのか、わだち掘れをどういうふうにしていくのかということについて随分研究開発も進んでいるようなんですが、これから建設省は外国にも行つてそういう研究をしてみるか、参考にしてみるかと、そういう努力はなさいますでしょうか。

○藤川説明員 私どもとしても、路面を良好な状態に保たなければならぬ、今お話がございましたように舗装の耐久性とかわだち掘れ等が生じないような舗装の開発というふうなことがございまして、土木研究所というのがございまして、そこでも従来からいろいろ研究しているところでございます。当然、今お話がございましたように、外国の方でいろいろ研究につきましても情報をお知らせして収集して、その技術開発に努めているところでございます。

○岡崎(ト)委員 続きまして、各省庁ということでも自治省の方にも同じように、どのような点から調整の必要があったか伺いたいと思ひます。

○山下説明員 自治省でございますが、私ども今回の法案につきましては、ほかの法案の場合もそうですが、地方あるいは国全体を

通じます行政のシステムの中へ、どうやったらこの問題をうまくフィットさせていけるかというふうなことを中心に、いろいろな観点から議論をし、調整をいたしました。

一つ一つの論点をここで申し述べることは差し控えていただきたいと思いますけれども、例えば重要な論点の一つといたしまして、従来からこのスパイクタイヤに取り組んでまいって、この中に、やはり実効性、効果のある仕組みをぜひ法律の中へ盛り込んでほしいという非常に強い御意見がございました。具体的に法律ができたといしますと、その法律を国民の皆さんとの間で運用していく、その第一線の立場というのはやはり地方団体でございますので、そういう第一線の立場から見ても、国民の皆さんにも理解を得られ、現実にはそれが国民の皆さんの行動に反映されるような、そういう仕組みをつくっていかねばならない、それも早くやらなければならぬ。

そういう観点からいろいろ議論を環境庁の方にも申し上げたし、ほかの省庁ともいろいろ議論をいたしました。その上で今回のような法案がまとまっていくということでございます。

○岡崎(ト)委員 それでは、また自治省の方にお伺いしたいと思いますが、大雪の多い地方とそうではないスパイクの要らない地方というふうなところで、そういうところの関係、自治体というところと調整をしているときに合意が得られなくて、例えば全面禁止までいくことができなかった、それで自治省は今回の法案に対してどうして地域指定のようなことで強く働きかけられたということがありますでしょうか。

○山下説明員 具体の法案の中身を検討する中でどんなことをお互いにやったかということも申し述べるとは差し控えていただきたいと思いますけれども、今回の法案をごらんいただきたましても、実際にスパイクを履かなければならないと思う方が存在する地域というのは、何も南の鹿児島にはないわけではございませんから、やはりそういう

うそれぞれの地域の地方公共団体の責任ある立場からも判断をして、これはやはりうちの地域では禁止をしていかなければならぬという判断ができるようなところについては、環境庁と十分いろいろな御相談をされて、必要なところは地域指定化して禁止化されていくというふうな仕組みになっておるわけでございますから、その辺は御理解いただけることと思ひます。ただ、具体的に地域指定問題が、どこからどの役所が何を言ったというふうなことにつきまして、私もここで申し述べるのは差し控えていただきたいと思います。

○岡崎(ト)委員 では、微妙なそういうやりとりがあったということはあるわけですね。

○山下説明員 一つ一つの論点について申し上げるのは差し控えていただきたいと思います。○岡崎(ト)委員 つまり私が伺いたかったのは、例えば九州の方では必要がないだろうというふうにおっしゃいましたけれども、そこは初めから本当に必要がないわけだったから禁止でもいいわけですし、本当に微妙なところで違ふ意見を述べられた方があったのかな、それを実は確認をしたかったわけですが、それでは結構です。

○中島説明員 御説明申し上げます。通産省といたしましては、タイヤ業界を指導する立場から、これまで公害等調整委員会の調停あるいは関係各方面、市民の方々を含めまして、こういうところの要望に沿いましてスパイクタイヤの生産の削減、あわせて代替タイヤと言われているスタッドレスタイヤのより機能向上あるいはその生産の増強ということで指導をしてまいったわけでございますが、本法案につきましても、究極的にはスパイクタイヤは日本からなくなっていくものだとしたスタンスで関係省庁と意見を交換してきた次第でございます。

○岡崎(ト)委員 今の各省庁のお話を伺っておりますと、既におとしの六月の公害調停で事実上スパイクタイヤは全面禁止の流れが決まって、全国自治体も脱スパイクの方向で基本的に一致し

ている以上、環境庁は、最低限何年か先の全国一律スパイク使用禁止を明確な目標として法案に盛り込んでいただけたのではないかと。今のお話をすべて聞いてみますと、今すぐでなくとも何年か先、そういうふうな明確に盛り込んでいただけたのではないかなというふうに考えられますけれども、いかがでしょうか。

○古市政府委員 かなり先の時点については今の段階では何とも申し上げられませんが、現在地域住民から、また地方自治体から要請されていることは、国のレベルで法律としてまとめるというのが一番急いで行わなければいけないことではないかと。その現段階では、今提案させていただいた法律というのが一番現実的であり、かつ実効が上がる案である、また、これを徹底的に推進していきまして、その後の対策というのはそのときの状況によって考えていく必要があるかと思っております。

○岡崎(ト)委員 粉じんの問題から安全性の問題から本当はこれまでに尽くしているところではないかなというふうに私自身は思うのですけれども、そのことを踏まえまして、市民運動の中で大分この問題については取り上げられて、運動してきた側から言うと本当に後退ではないかという意見がありますので、そういう思いも含めて、運動してきた方々の気持ちと、宮城県、仙台では自治体でもどんなふうに行われてきたかについて、ここでちょっと述べてみたいと思ひます。

昭和三十七年に初めてヨーロッパからスパイクタイヤが輸入されまして、翌年の三十八年に国産品の販売が始まって、その後徐々に普及していききました。そして昭和五十四年ごろには積雪寒冷地での装着率は相当なものになっていて、そのための粉じん問題がようやく社会問題化するようになりまして。

この問題にいち早く取り組んだのは仙台市と札幌市です。また、両地域の専門家を含み市民グループでした。仙台や札幌でこの道路粉じん問題に対する調査や研究や対策が始まりましたのは昭和

五十六、七十七年ごろからです。仙台市では昭和五十七年二月に「市政だより」で早期履きかえを呼びかけて、三月には市長名でスパイクタイヤの規制を環境庁に要望しています。そして十二月には、東北大学医学部の瀧島教授を委員長とする仙台市道路粉じん健康影響調査専門委員会が発足しまして、スパイクタイヤ粉じんが人体に及ぼす影響について医学的見地からの調査研究に乗り出しました。そして、仙台市ばかりではなく宮城県もこの年の三月には、県政ラジオや広報紙でスパイクタイヤの早期履きかえを呼びかけておりまして、市ぐるみ、県民ぐるみでスパイクタイヤ自粛運動が展開されていきます。一方札幌市では、この年の三月に車粉公害を考えるシンポジウムも開催されました。このように脱スパイクの啓蒙自粛運動は、昭和五十七年から仙台市や宮城県で始まったと言っているのではないかと思います。それは昭和五十八年以降も年を追うごとに一層強力に展開されていったわけなんです。

これまで宮城県など自治体で全面禁止を目指して条例を制定するなどの対策を講じておりますが、この法案では自治体の努力が報われないのではないかと。そういうふうに仙台市長も言っております。こういったさまざまな努力を環境庁はどんなふうに評価していらっしゃるのでしょうか。

○古市政府委員 先進的な地域の努力によりまして今日の全国的なノーススパイクに向かつての運動が盛り上がりつつあります。公害等調整委員会での調停、さらには今回提案させていただいた法案へと結びついていくというふうに思っております。このような地方自治体の努力が今回の法案では報われないのではないかと。そういう御指摘でございますが、私も決してそうは思っておりません。新聞等を通して、法案がこれまでの先進的な自治体の条例よりも後退しているというふうな御指摘がございまして、この法案、また今後の実施状況等を正確に御理解していただければ、脱スパイクへ向かつての大きな流れというものがある今回の法律で飛躍的に進むもの、私もこれはこのよ

先ほど、何点かにつきまして、期待に反するものではないか、除外規定が非常に多いのではないか、という御指摘でございますが、それぞれにつきましてはその理由があるわけでございます。ここで何点か説明させていただきますと、先進的な宮城県、仙台市さらには札幌市、北海道の条例におきましても、先生御承知のように、冬の期間のスパイクタイヤの禁止というものはできていないわけでございます。一定期間は自粛という形でやっております。そのことが、先進県であれ全面的な禁止がいかに難しかったかの一つの証左ではない

幾つか数がございますが、私どもは各種のデータから約二百五十測定点のデータを解析して先般報告を出したわけでございますが、これは全国の話でございますして、市によりましては数十、少ないところでは測定点が市町村単位で一カ所しかない、そういうところは確かにございますが、だからといって正確ではないというぐあいに申せませんで、交通量の多いところの道路沿線、さらには沿線から何メートル入ったところという形で、なるべく全体が評価できるようにと心がけているわけでございます。

も、二十七年間にわたってじん肺患者の診療に当たってきた吉野さんという旭労災病院の副院長は、その記録を「じん肺読本」という著書に発表してきましたけれども、その中でも、発生するけい肺にも重い軽いがあって、高濃度の粉じんを多量吸入した場合には、粉じん暴露期間がわずかに一年でも急進型けい肺と言われる最重症けい肺になる。そしてその病気にかかった後は極めて不良な状態になって、年齢でいいますと五十歳を越す者はまれであるというふうに言っております。スペイクトイヤが普及し始めてもう十五年になると言

験におきましても、じん肺は発生しませんでした。したがって、スパイクタイプ粉じんでじん肺になる程度を推定するのは現在のところできないと思います。

ただ、このじん肺というものは、御指摘のように、遊離珪酸を中心とする粉じんを長期間吸収する、また短期間でもかなり高濃度を吸収するということと起こる可能性が非常に高くなるわけでございます。そういうことから、私どもの環境庁の暴露実験によりましてもこれは決して好ましいことではないという報告にはなっております。そう

いうことで、今後スパイクタイヤ粉じんを抑えて住民がじん肺になるおそれがほとんど減ってくる、今のような状況でなる危険性はありませんけれども、好ましいものではないので抑えていこうということになっております。

○岡崎(ト)委員 今、長年粉じんを吸入することによって肺に生じることについて、しかしじん肺ということはまだ出ていないことをおっしゃっているわけなのですが、なかなかスパイクの粉じんを吸ったことによってそういうふうになったということについては、確かに、病院に行つて明らかにされた、そういう結果は出ていない、データもないようなのですけれども、いつしかむしろおっしゃることがあるというところをお医者さんが言っておりますので、そのことは私も強く皆さんに知っていただきたいと思つています。

そして、長年、長野県や東北六県あるいは北海道の積雪寒冷地でそれを吸い続けてきた人は、この粉じんをいつまで吸つたらどういふふうになつてしまふのだらうという不安を抱きながら生活をしていて、それは人類史上恐るべき人体実験の一つではないかみたいなことを市民運動の人の中には言う人もいます。そして、例えば東京などのように雪が降らないようなところでも随分スパイクタイヤを履いてトラックやバスや普通の車も走っているようなのですけれども、やはり少しであっても人体に蓄積されていくということになりますと、東京などは多分指定地域にならないと思うのですが、それでもやはり子供やお年寄りにはそういう影響がまだあるのだ、その結果もきちんとしたものは出ていないということも含めますと、たとえ粉じん量が少なくとも問題があると思つておられます。

〔委員長退席、佐藤(謙)委員長代理着席〕さて、また条文の方に戻りたいと思つていただいても、例えば「国民の責務」とうたつて、第三条の国民の努力義務は空文ではないだろうかという意見がございます。例えばシートベルトの問題なのですが、後部座席でシートベルトの着用努力義務

務というのが道路交通法七十一條の二、三項にありますけれども、タクシーに乗つてシートベルトを着用しているのを私は見たことがないのです。ですから、制裁なき立法は空文ではないかということをおっしゃりたいわけなんです。例えば運転席、助手席は昭和六十一年十一月一日から違反に点数の制裁が加えられました。そして運転手さんの場合に、制裁前の昭和六十一年九月末で着用率は五三・三だったものが、制裁を加えられて三日後の昭和六十一年十一月四日の調査では着用率が八九・三と五・三上がったというわけなんです。

そういったしますと、制裁のないものについて努力義務といつて国民の責務と言つて、確かに啓蒙をしていく、教育をしていくということが前提なので、なかなかそのところはうまくいかないのではないかと。このシートベルトでしかりですから、安全運転に不安を持つ人あるいは頑固派にとつては規制がない場合にはなお期待が薄いと思うのですけれども、いかがでしょうか。警察の方にも伺いたいと思つてます。

○古市政府委員 今回の法案では国民の責務というのは非常に重視しております、この御協力をお願いするということになっておりますが、ただその背景には、公害等調整委員会の方で、今年の十二月末で大手七メーカー、これが供給の九二・三%を占めておりますが、生産を中止して、年を越した三月三十一日で販売も禁止するということと、ろで供給源がなくなるといふのが一つございします。それから地方自治体の運動がございします。この法律によりまして国民の責務という形で御協力いただく。さらには地域指定というもので罰則規定ができる、こういうものがすべて総合的に実行されて、シートベルトと比較をされたわけでございますが、私もこの法律を施行することによって実効が上がる、このように考えておるわけでございます。

○岡崎(ト)委員 仙台弁護士会で意識調査を行いまして、脱スパイクを理解するドライバーはもう

既にスタッドレスになっておりますが、スパイク安全の信仰派は禁止になるまでしたいということをおっしゃっているわけなんです。つまり禁止事項がなければ、努力義務といふことで国民の責務と言つていけるのは無力に近いと言わざるを得ないので、それが、それでもやはり自信があまりかどうか。自信が持てる決定的な材料というのはその禁止になるといふだけでは、絶対にスパイクでなければいけないという人は履き続けるのではないかと。意識調査が、実は仙台では出ているわけなんですけれども。

○古市政府委員 私どもがこの線で行くという自信を一つ持っておりますのは、先生がお住まいになった仙台市の実績を見て、これでやれるという一つの確信を持っておるわけでございます。現在ほかの地区でもスパイクタイヤの装着率は徐々に低下しておりますけれども、これがここ数年で劇的に下がってきたのは仙台市でございます。私の記憶では装着率はたしか既に二〇%前後、あるいは二〇%を切つた状態の数字が出ています。これは二〇%を切つたことから、条例だけでもそこまで頑張つた、その上に国の法律と一緒にこの事業を行えば、全体として仙台の先進的なレベルまで全国的に進んでいくのではなからうか、このように考えております。

○岡崎(ト)委員 あくまでも努力義務ということと、最後まで皆さんにはお願いしたいということと、完全な決定的に大丈夫だといふふうにはなれないように私も思うのです。でも、指定をしていただくことによってそれが可能ではないかというふうにも思ひます。

さて、指定地域の導入についてお伺いしたいと思ひますが、第五條の中に「環境庁長官は、住居が集合している地域その他の地域であつて、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することにより住民の健康を保護するとともに生活環境を保全することが特に必要であるものを、指定地域として指定しなければならない。」と書いてあります。この「生活環境を保全することが特に必要である」とい

うこの「特に」の意味なんですけれども、相当の健康被害や生活環境の悪化地域以外は指定しないということになるその「特に」なのか。第一条に大変高邁な精神を掲げておりますけれども、こういうふうに設けることによってそのこととちよつと矛盾をするのではないかと思います。環境庁は地域別の健康被害のデータがあるか、ないのにこういう指定ができるのか、環境庁は地域別の粉じん量のデータがあるのかというふうにも思うのですけれども。

○古市政府委員 今御指摘の指定地域というものは、その地域の中でスパイクタイヤを乾燥路面において使用した場合には使用を禁止して罰則がかかるのが指定地域でございます。その前にこの法律は、日本全国でもって、国民の責務それからまた国、地方自治体の行政機関の努力によつて、全体的にスパイクタイヤの使用をなくしようという網がかかつた上での指定地域においては、と、こうなるわけでございます。その指定地域において直接の罰則をかけるということとはかなり厳しいものでございします。それに相応するような粉じんの被害それからまた生活上の影響があるところに限つてやろうという意味で「特に」とうかけたわけでございます。その前提として、日本全国どこにおいてもスパイクタイヤは禁止していきましよう、使つた以上は多かれ少なかれ粉じんが出るわけでございますからそういう規定があつて、さらに必要なところは罰則規定を設けた地域をやろうということになつていくわけでございます。そういう意味で「特に」という表現、これは法律上よく使われる言葉でございますが、そういう規定になつておるわけでございます。

○岡崎(ト)委員 どこで線引きするか、その合理的な客観的な基準を見つくるのはなかなか難しいことではないかと思ひますけれども、「特に」といふのは法律上よく使われる言葉といふことで、多くの地域が指定されていけば、広い地域に指定の網がかかつていけば本当にいいなというふうにも思ひます。

ところで、指定地域の手続、第五条に書いてありますけれども、市町村長の意見を聞いて知事が申し出ることができる、それから、「国家公安委員会その他関係行政機関の長に協議する」というふうになっておりますけれども、これまでの環境庁の素案ですとこの国家公安委員会とは入ってきいていなかったわけなんです、関係六省庁が入ることによって指定が極めて困難になりはしないかどうか、その辺の心配はないでしょうか。これ

までの法案作成の過程で警察とか自治省とか例えは少し消極的な意見を言ったところでは、なかなかそういう合意は得られない、協議が不調になつてしまふという心配がないかどうかということをおっしゃると伺いたいと思います。

○古市政府委員 ただいまの御質問にお答えする前に、先ほどの御質問に答弁落ちがございまして失礼いたしました。地域を決める際に環境庁の方で測定した降下ばいじん量を把握しているのかどうかというお尋ねがございました。この地域指定に当たりましては、いわゆる健康影響、生活環境影響がどの程度あるかということ、それからまた現に降下ばいじん量また浮遊粉じん量がどの程度あるか、また過去にどの程度あったか、今後放置すればどの程度になるおそれがあるか、そういうものを現在持っている測定値からある程度地方自治体と一緒に協議できる態勢にはございます。それからまた、自動車交通量、こういうものを勘案して指定地域を決めるときは参考にしたいた、こういうことでございます。

それから、ただいまの御質問でございますが、環境庁長官が指定地域を決めます前に関係の行政機関とも協議をさせていただくという形になっております。先ほど先生各府県にお尋ねになりましたように、これは法の執行上からもそれぞれ所管また既存の法律に關係するところが多々ございまして、そういう面からも広く見ていただきたいと思います。総合的に各種の施策をしていくのにふさわしい、また決めた以上は各府県所管の対策も充実していただくという意味からも協議を行うという

形にしておりますので、これでもって法の実効が上がらないという懸念はないものと思っております。

〔佐藤（謙）委員長代理退席、委員長着席〕
○岡崎（ト）委員 自信を持ったお答えで安心いたしましたけれども、もし協議が不調で調わなかったという場合にはやはり環境庁の見識、指導力が問われることになりまして、それは大丈夫です。

○古市政府委員 今回この法案を提出させていただきましたのも、環境庁専管の法律になっておりますが、政府関係省庁で時間がかかり過ぎたと御指摘を受けるほど十分の時間をもって協議した結果でございますので、この円滑な実行には各府県とも、環境庁も努力して実効が上げられるものと思っております。

○岡崎（ト）委員 客観的、合理的基準に基づく指定が必要であつて、協議で動くようでは困ると私自身は思つたので、一言つけ加えていただきたてました。

さて、第七条に「指定地域内の路面にセメント・コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装が施されている道路の積雪又は凍結の状態にない部分（トンネル内の道路その他の政令で定める道路の部分を除く。）において、スパイクタイヤの使用をしないこと。ただし、消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車に係るスパイクタイヤの使用については、この限りでない。」というふうになっていて、指定地域内の乾燥、湿潤道路での使用禁止を言っておりますけれども、これですと、凍結路は法律で認めるということになります。私は宮城県に住んでおります、仙台という地域は、隣の山形県から開山トンネルを越えてあの雪国から仙台に來ると乾燥になつていくという状態が大変に多いわけなんです。そういう混在道路の場合に取り締まりの実効性があるのだろうかとか、ドライバーが非常に混乱しはしないかどうかという心配がありますけれども、いかがですか。

○古市政府委員 宮城県が条例を適用されます場合に、現在の段階では県内の方々の御協力には非常に高い程度にまでいって、これに違反する者は大半が県外からの流入者である、こういうお話をお伺しております。今回の法律によりまして、例えば仙台市や宮城県の幾つかの町村がこの指定地域になった場合に、福島、山形から乗り入れてきた県外者もこの罰則規定の適用を受けるという形になってくるわけでございます。また、仙台市なり宮城県の幾つかの市町村がこの指定地域であるという形を、十分な期間がございましてから東北地方のドライバークの方々に周知徹底した上で、それを承知でそこに行こうといった方はあらかじめスタッドレスを履いて出かけるという形になります、現在宮城県が条例のもとに行われておること、この法律によって一層強化されるのではなからうかと思ひます。

○岡崎（ト）委員 そういうことで、山形県もそして宮城県も、雪の多いところは全部指定されれば問題はないだろうというふうには思ひます。

ところで、伊東議員も反則金のことについて触れておりましたけれども、私自身は罰金というものがどうしても前科——この表現はどうかと思ひますけれども、前科者になつてしまふという心配がありまして、直罰をかけて前科者をつくること、この法案の目的ではないと思つておりますので、罰則がかかります平成四年四月一日までに、国民に対して十分啓蒙、知識の普及をすべきであると考えるわけなんです。私先はちょっと聞き漏らしてしまいましたが、反則金制度というのを一応考えたのでしたね。考えたけれども、罰則金というふうになつたのでしたね。済みませんが、もう一度確認をさせていただきます。

○古市政府委員 道路交通法によりまして交通反則通告制度に基づいて反則金を取るという制度がスピード違反その他で用いられているわけでございますが、これはかなりの量の違反事件がございまして、これに対応するために簡易迅速な処理が必要というところから用いられているというように

伺っておりますが、このスパイクタイヤの場合には、このような道路交通違反の事実と異なりまして、先ほどから何度か申し上げましたように、法の執行される直罰規定が働くまでの間かなりの期間がございまして、これによる国民、住民運動を展開していくのでその違反事例が多くなるというところは考えておりません。そういうことから、十分の期間をかけて周知徹底し、さらにその違反した行為が地域の人たちに対する粉じん被害をもたらす、健康影響を及ぼすということを考えますと、直罰は決して不当なものではない、このように考えているわけでございます。そういうことから、反則金制度によらずに、直罰規定によってこの法律を構成しているというところでございます。

○岡崎（ト）委員 さて、これは伊東議員も触れたことではありましたが、昭和六十三年六月、スパイクタイヤの製造販売が一切中止されることになった調停が成立いたしました、そのスパイクタイヤの全面的廃止に向けて、この調停成立ははかり知れない意味を持つていて、これは確かでございます。スパイクタイヤの九八％を供給してきた国内の大手タイヤメーカー七社が、平成二年、ことしの十二月末日限りでその製造をやめて、来年の三月末日限りで販売をすべて中止するというのは、ほとんどこの脱スパイクの体制が決まったというふうに私は思つたわけなんです、国内メーカーがスパイクタイヤの製造、販売を中止しても、スパイクタイヤが延命してしまふ余地が残つていないところ、これが今後の課題ではないかというふうに思ひます。販売中止以前に購入されたスパイクタイヤ、また輸入によるスパイクタイヤをどういうふうにするのかというのがまだ問題として残るのではないかと思います、その辺は、どんなふうに対処なさいますでしょうか。

○古市政府委員 タイヤの製造、販売、輸入の所管は、これは通産省の方にならうかと思ひますが、私もといたしましては、公害等調整委員会の調停の結果、ことしの年末で製造禁止、来年の三月三十一日で販売禁止になるということが脱スパ

イグに向かつての一つ大きなステップになろうかと思ひます。その後この中小メーカーのスパイクタイヤの製造、販売、さらにはその輸入品というものがどうなるのか、私どもは、これのシェアが逆にふえてきてその大きな流れに抗するような結果になつてはいけない、協力した者がばかを見るというようなことがあつてはいけないということ、この時期に法律を制定して国の方針も国民の方々に明らかに知つていただくという趣旨があつたわけでございます。

○岡崎(ト)委員 では、通産省の方にも伺つておきたいと思ひます。

○中島説明員 御説明いたします。

大手七社のメーカーにつきましては先ほど来申し上げたとおりでございます。中小メーカーにつきましても私も個別に同様の趣旨で生産の自粛、これについて要請しております。また輸入業者につきましても、大手の個々の輸入業者を呼びまして、輸入の禁止といった方向で協力要請をしております。

○岡崎(ト)委員 恐れ入りますが、その協力要請ということとでチェックということになるのでしょうか。

○中島説明員 協力要請ということで輸入業者の方もこれを遵守するということが、私ども、輸入業者からそういった約束を取りつけております。

○岡崎(ト)委員 七社メーカーがせつかく販売中止、製造中止をいたしましたも、今度はその取り締まりの網の目をくぐつてやみのタイヤも出てくるのではないかと心配があるというふうにも思つてはいるメーカーもいるようなのですけれども、その点については大丈夫でしょうか。私も素人です。輸入タイヤの取り締まりについてよくわからないので、よろしく願ひします。詳しく教えてください。

○中島説明員 御説明いたします。

現時点では明確なことは申し上げられませんが、今後ともスパイクタイヤの出入り方について十分ウォッチしていきたいというふうに考えております。

ります。

○岡崎(ト)委員 大変物足りない答えてございませうけれども、仕方がないと思ひます。それ以上には、やみが出回るときにどんなふうにするのかを素人の普通の国民であつてもわかるように説明をしていただきたかつたわけなんですけれども、だめですね。明快にひとつよろしく願ひします。

○中島説明員 御説明いたします。

国内メーカーにつきましては、七社以外につきましても自粛するということが、これから先の点につきましても十分ウォッチいたしますが、これは関係メーカーが自粛するといったことで、私どもも明快な約束をしているということでございます。

○岡崎(ト)委員 ちょっと少し話が戻るかもしれませんが、メーカーが生産、販売中止をしてもスパイクタイヤの需要がなくなる以上はだれが供給すべきものと政府は判断しているか。やはり輸入品を使えばよいというふうな考へてはいるのかどうか。つまり、全面禁止ではないということとでやはり輸入が出てくるわけなんですけれども、その場合、メーカーはこれも販売、生産中止をしますよね、しかし、需要はなくなるというふうな場合は、一体どういうタイヤを使うのかということになります。

○古市政府委員 この法律を成立させていただきまして施行に入りますと、文字どおり長官が指定した地域では使えなくなる、これは乗用車タイプのタイヤでございます。それから、一定以上の重量の大型車につきましては、現在の開発状況から見て三年間以内の猶予を持つてこの線に一緒に入つてきていただく、こうなつております。それから、その指定地域では使えないわけでございますから、それ以外の雪の深い山間僻地で指定地域でないところで使用されているという形になれば、この法律の直罰規定にはかからないわけでございます。

ただ、今先生が御指摘になつたところで、私どもも少々自己矛盾するな、こう思つておることがございまして、この規定の中に一定の緊急的な車

両というものは除外規定がございます。また、身体障害者等でチェーンの着脱が困難な車両というのにも認められる規定がございます。それで、全面的に製造禁止、輸入禁止と全部やつてしまふと、国内で既存のタイヤにピンを打つて使うというところまでいかなければならぬと思ひます。現在そういうことを総合的に勘案いたしますと、大口の供給がなくなつてきて、また、一〇%以下の中小メーカー、輸入というところが自粛でなくなつていく、しかし、社会的に容認されている、法律的にも抵触しないという部分についての供給というものは何らかの形で、こういうのが一定の期間一番いい状況ではなからうか、このように考へております。

○岡崎(ト)委員 とにかく何かすっきりしないような形で私は心配がまだ残るわけなんですけれども、将来、やはり輸入タイヤの心配が今の答弁を聞いたところでも私はまだ少し残されている状態です。通産省においても、また環境庁においても、警察庁においても、いろいろなチェックをきちんとしていくことによつてやみタイヤが取引をされない、あるいはそういうことによつてメーカー側のところでもいろいろなトラブルを起さない、そういうふうなことに目をつけて光らせていただきたいと思ひます。

さて、基本的な考え方として私は、毎年出されております政府の環境白書の中で、国内では快適な環境の形成を毎年書いております。国際的には環境の重要性の認識、環境外交を展開しているわけですから、そういう中で、この法案は国際的には少しどころか大幅に冷遇されるものではないかというふうにも思はざるを得ないです。先進国においてはほとんどがスパイクタイヤは使用されてないという状況、そしてやはり健康の問題がまず第一というところを考へますと、文化国家としても見識がないというふうにも思はざるを得ないか、公害調停にも逆行しているというところも含めて、環境庁長官のお考えを伺いたいと思ひます。

います。

○北川国務大臣 岡崎委員のスパイクタイヤ禁止に關してのいろいろの問題の中で、世界的に日本の法律は、甘いと言つて変でございますが、ではないかというふうにおおしい御指摘を受けたのであります。日本は非常に山間が多く、道路の勾配もきつうございまして、そういういろいろな点において特別のことを今度勘案いたしました。お願いをしているような次第でございますが、そういう点は外国と日本の法の受け方も違ひますが、法はやはり厳しくして、そしてその法を理解して、そしてその法を守つていただくということが、一番大事じゃないか、こんな思ひをしておりますが、この法案を出しました以上は、御心配になつていろいろの点も踏まえましてこれが円滑に実施されていきたい、こういう思ひを私は抱いております。

○岡崎(ト)委員 今外国のことを持ち出したのは、カナダではスパイクタイヤ使用に関する問題は少なくとも二十年間出ていない。一九六三年以来スパイクタイヤは使用されておられませんが、高度な技術によつて一九七〇年の初めにオールシーズン用タイヤが流行し始めて、一九七〇年にはアメリカやカナダやスウェーデンで始められた研究は、スパイクタイヤにはわずかな利点しかないことを証明して、このことがオントリオ州やアメリカの六つの州でのスパイクタイヤ使用禁止へとつながつていったわけなんです。カナダの州やアメリカのそのほかの州ではスパイクタイヤの使用は厳しく規制されておりますし、多くの製造業者や市民はそういう規制に反対してはいますが、スパイクタイヤは交通事故をわずか〇・五%しか減少させていないということが証明されて使われない状況になつてはいる。外国と日本のあはれは少し違ひのたといひましても、外国では冬期事故は減少しているという状況もはつきりとしておりますし、やはり事故は運転者の態度の重要性、そして慎重な運転が必要かなというふうにも思はざるを得ないです。国際的な感覚ということで、環境は日本だけ

のことではないということを考えますと、やはり先進国並みにこの点についてもなっているという思いが私にはございます。

さて、法律というのは大部分の国民に守られることが必要ではないかと思いますが、国民の健康に重大な影響がある事実は守らせることが国の使命ではないかと思えます。これは多数決の問題ではないかと思うのですが、これまでに制限時速の問題とか駐車禁止の問題で守られていない法律がございまして、守られない法律ではやはりだめだと思えます。守るべき法規を国民に示して、国の政策の方向を明示することが大切だと思えます。使用禁止よりも販売禁止が根本的であるというふうに思うのですけれども、私の意見として、守られるように、守らせることが国の使命として、決して多数決の問題ではないかということを一つ触れておきたいと思えます。

それから、車というのは、移動するときに大変に広域の区間を移動することになります。ですから、自治体独自の条例で規制すれば、内容の異なる条例になって社会的混乱を招くということがありますけれども、地域差とかそういうことにおいて、まずは条例で規制すべしということに関してどうか。山間部は規制が不要だということけれどもそれはどうか。広い区間を移動する場合、山間部のドライバーは四WDとスタッドレスタイヤを使用して、スパイクタイヤは不要です。それから、気象条件で雪質の違いは少しありますけれども、そういう場合には広い区間を走っていきましますので、そのことについては一体どんなふうなのか。反対のための例外を主張するにすぎないのではないのか。狭い国土、多い自動車、一つ統一的に国の方針が必要ではないかと思えますけれども、そのことについてはいかがでしょうか。

○古市政府委員 今お話しただいたような点からこの法案が作成されたという経緯がございまして、それまでの間に、長官が申しましたように、日本の場合には地形がいろいろな状況にあって、山間部が多い、道が細い、勾配がきつい、そういう

り県によってまちまちでございまして。それからまた、雪の質が日本海側と太平洋側と違う。そういうところから、都道府県によってこれまでの取り組み方に差があったというように私は理解しております。その結果が要綱だけでいいところと、条例までいって強力に推進運動を行っているところ、こう出たわけではございません。そういうところで、先ほど、一つの市、一つの県だけで行っている、よそからの乗り入れに規制がなかなか及ばないというふうなこともございまして、国全体での考え方を示して、この線に沿ってノースパイタに向かつて運動を進めたい、御指摘のように条例を踏まえて、地域の要望からこの法案を作成したということかと思えます。

○岡崎(ト)委員 スタッドレスタイヤの著しい性能の向上と、トラックのスタッドレス開発の見通しができたということ、元来これはスパイクの装着率が低いわけなのですが、粉じん防止の意識も少し国民にも浸透している。四WDやアンチロックブレーキ車、そして着脱の簡単なチェーンなど、さまざまな代替手段ができて、規制の社会的基盤はできたように私は思えますけれども、その方向でいきますと、将来は全面禁止の方向に持っていくということとをぜひ附則に入れていただきたいと思うわけなんです、全面禁止という点においての見直しはいかがですか。

○北川国務大臣 委員の御質問の中に、重ねて全面禁止という点について見直すかどうかということとございまして、現段階におきましては、この法案を通していただきますならば、円滑に各地域においてこの法案のとおり守ってこれが実施されていく、私はこういう願いを込めております。将来の点につきましては、その都度の考え方がまた出てくると思えますけれども、現段階においては一日も早くこれが国民になじんで、スパイクタイヤは使わないとみんなが思ってくれることがどの地域にもそれが使われないことになっていく、こういう思いをしております。

○岡崎(ト)委員 済みません、長官。この「国民の責務」ということも含めて、啓蒙ということも教育ということも含めて、具体的に御自身は長官としてどんなことをなさりたいとお考えですか。

○北川国務大臣 私は、新聞、ニュースその他で、道路を白い何とも言えない煙を吹き上げて行っているのを見たときに、こういう無法というか無差別というかわちやなことはよくない、早く法で規制して、こういうことが行われないようにしてほしいということをおっしゃいました。

○岡崎(ト)委員 長官は大変お疲れの様子が見られておりまして、この間の生活雑排水の水質の汚濁の問題といふ今回といふ、ずっとそちらにいらっしやうて、予算委員会とでなかなか大変ではないかというふうに思っております。——一分間ぐらい、どうぞ、行っていってください。

本当に私は、長官がもし仙台で一冬でもお過ごしになったら、もっと積極的にいろいろなところにPRに出かけていくという、長官としての個人的なことが何かあってもよいかなというふうに思ったのです。私は仙台の中に住んでおりまして、例えば子供たちが粉じんの中を夕方うちに帰っていく姿を見たり、あるいは果物屋さんの店先とか八百屋さんの店先、そこでほこりをかぶっている野菜を一生懸命ほろきでたいたっている姿ですとか、あるいはドライバーの方が、タクシの運転手さんですけれども、その方が、マスクだけでは間に合わなくてマスクをぬらして運転をしている。しかも、よく乗ったときに話しかけること、この窓を見てください、うっすらとはこりがかぶっているでしょう。そして、このワイシャツを見てください、真っ白いワイシャツが薄汚れた感じになっていくでしょうと、背広に直接当たって隠れたところとそうでないところを見せて、粉じんが一生懸命窓をぎゅちり閉め切ったとしても中に入ってくる、そして日常的に吸い込んでいく、そういう姿を見てまいりました。日常的にその粉じんをもう本当に吸い続けている、そういう苦勞を知っておりまして、それは人ごとではな

く、私自身もそういうふうなわけだったのですけれども、本当に冗談ではなく息を凝らしてみることがある、ちよつと息をためてみたくなることがある、そんなことがあるような状態なんです。

ですから、きょうは伊東議員も先ほどお話をいたしておりましたが、これは一歩前進なのである、この法案ができたことによってやはり脱スパイク社会を目指していくということにおいては私も同じ意見を持っている者なのですけれども、それが本当にもっとどんな地域が広がっていくと、本当に完全に脱スパイク、全面禁止の方向に何とかして行っていくというふうに私は思っています。ついでこの間の日米構造協議というところでも、日本社会は消費者ベースの社会ではなくて、要するに生産者ベースといふような、一般の市民レベルの思想が十分でないのではないかと、この指摘が大きな話になっておりましたけれども、これからの車社会を考えていく上で一体だれが犠牲になるのか、だれがその代価を払っていくのかということをもっともっと私たちは考えていかなければいけないというふうに思うわけなんです。そして、スパイクタイヤをやめてスタッドレスタイヤになればいいんだというふうな問題だけではなくて、どこか、運転をしている人たちが自身が少しスピードを落とす、少し便利さを我慢すればいいけないというところについて考えていきたい。あるいは、本当に脱スパイクが実効性のあるものになるようにいろいろなところで私自身も訴えていきたいというふうに考えております。

長官に最後にちよつとお話を伺いたかったのですけれども、いつでも長官に伺うことは、その御決意はということになってしましますけれども、いらっしやいせんし、多分全面的にいろいろなところで活躍してくださるだろうということを信じて……。

○古市政府委員 長官用の答弁を代読させていただきます。この法案を御審議していただきまして、その後

私どもはこの法案を核といたしまして、国民と行政とが一体となって、スパイクタイヤ粉じんのない社会を最終的な実現目標として努力を続けてまいりたいと思っております。

そのために、まずスパイクタイヤ粉じんの問題を解決するのに必要かつ十分な地域を指定地域として指定することが重要であり、本法案が可決後、地域の実情や意向を十分踏まえ、指定のための作業に入りたいと考えております。

また、本法案では、全国的に脱スパイクタイヤを進めていくことが求められておりまして、環境庁として、関係行政機関や地方自治体と連携しつつ、国民に対する啓発、知識の普及を行うほか、関連の諸対策を推進し、スパイクタイヤ粉じんの問題の解決に全力を挙げてまいりたいと存じております。

○岡崎(ト)委員 以上で私の質問は終わらせていただきます。

長官、最後に一言おっしゃってくださいますか。

○北川国務大臣 ただいま局長が御答弁申し上げたその趣旨を体しまして、前向きで頑張っております。

○岡崎(ト)委員 そうですか、それでは、これまで悩んでいた長野や札幌や仙台、たとえ粉じんの少ないところでも、その社会を目指すということの基本にして、長官それから関係省庁の皆さんにも本心に心からよろしく願いたいと思っております。これが本心に実効のあるものになることを心から願っております。よろしく願います。

○戸塚委員長 戸田菊雄君。

○戸田委員 まず最初に、本法案作成に当たって長官が中央公害対策審議会に諮問をいたしましたね。長官としては、骨格、精神はスパイクタイヤは原則禁止、こういう考えで中央公害対策審議会に諮問をしたと聞いておりますが、その精神の流れは今回の法案形成に位置づけられておりまして、うか、その点の見解をひとつ。

○北川国務大臣 この法案の提出に当たって審議

会に諮問をいたした次第でございます。

そのことについてのたゞいまの戸田委員の御質問でございますが、審議会の答申をいただきました直ちに法案に着手させたような次第でございます。これを法案に持っていくためには、その過程はいろいろございまして、今日のこの法案として出したことに御理解を賜りまして御審議賜ればありがたいと思っております。

○戸田委員 それからもう一点は、この法案の扱い方について確かめておきたいと思うのですが、本文八条、附則四条、こういうことで構成をされていますね。その中で政令事項、これは重要な、例えば五条それから七条、大分政令に委託するところがあるわけでありまして、本来なら政令も含めて提案をしていく方が非常に審議しやすいのですね。ところが、それができない。まあ法案形成のいろいろな御苦労はわかりますから、その点は多々いたしますが、本法案ができて、そしてこれから種々の手法をもってやっていくわけでありまして、結果的にそういうものが決まったらこれは国会に報告していただきたいと思っております。その法案の扱い方、いかがでしょう。

○古市政府委員 突然の御質問で、ちょっと私どう答えるのが正確なのかわかりませんが、先生方に御審議いただいていたこの法案が通過いたしました際には、早急に詰めまして何らかの形で先生方には御報告いたしたいと思っております。

○戸田委員 それからもう一つ確かめておきたいのは、第二条「定義」、この中の五項ですが、「この法律において「道路」とは、「云々」ということありまして「第二条第九項」、こうなっていますね。私も交通六法をずっとひもといてみましたけれども、九項というのは現行六法にないのです、これは六十二年版ですから。だから、これは恐らくこれから運輸委員会が道路法の改正、そういうものによって九項というものが成立するのだですね。そういう見解でいいですか。後にきまして附則第二条「経過措置」の中で「第二条第五項中「第二条第九項」とあるのは、「第二条第八項」とする。」だから

現行の交通六法、当該事項の八項、新しく改正で九項ができるということですね。そういう理解でいいですか。

○古市政府委員 先生の御指摘のとおりかと思っております。

○戸田委員 それでは本題を質問してまいりたいと思っております。

いすれにしても今回の法案形成というものは、根底に健康、生活環境への悪影響、こういうものが、今までの各議員の発言でもいろいろありまして、仙台の状況、札幌の状況あるいは長野の状況、各地のそういうものがありまして、仙台の場合、東北大学医学部の瀧島教授の市民が肺がん調査、こういうものをやりました、その結果、市民の肺がんの異常値、こういうものが認められている。それから肺内に道路粉じんが蓄積されている。気道障害、気管支ぜんそく症状、こういうものが出現をいたしました。各種じん肺疾患、様肺病変、これがだんだんこう進んでいきますと結果的にはじん肺症、このじん肺症になりますと現下の医学では治療の方法がないというのです。もう死に至るだけだ、こういう状況なんです。こういう被害、公害をまき散らしておりますのが現下でありますから、何にも増して人間の生命、健康、こういうものは優先されるべきだと思っております。したがって、保護法益の角度で本案が成立をしていくことを私は希望するわけでございますが、そういう点について、この現状を長官は一体どう御判断なさっているのか。

○北川国務大臣 戸田委員の、この法案を御審議願うに当たって、じん肺症、いろいろなことを御指摘なさった御質問を受けまして、委員のこの法案について今日国会に出すまでの御努力に對しまして、当事者として深く感謝を申し上げる次第でございます。

また、御指摘があり、御承知のようにこれは長期的な健康に対する影響が大きゅうございますので、やはり一日も早く、特に粉じんのきつい、札幌、仙台等を含めてきつい地域については施行さ

れて、当事者が、車を運転している人がスパイクタイヤをもう使用しない、そのかわりにこういうふうな新しいスタッドレスタイヤというのできておるわけでございますので、一日も早くそういう健康被害がなくなるように深く希望しておる一人でございます。

○戸田委員 一番主要な点は、私は第五条の地域指定だと思っております。この地域指定をやる場合の基準ですね。それと地域指定市町村の線引き、この具体的なものがわかれば、これからということになりまして、おおむね想定しているそういった地域的なものがわかればちょっとお示しを願いたいと思っております。

○古市政府委員 一つの目安として検討していくことに予定しておりますのは、まずスパイクタイヤ粉じんによるその地域の住民の健康影響、生活環境影響についての具体的な事例、どの程度の影響が出ているのか。これは数多くの報告がございまして、それから、降ってくる降下ばいじんの量、さらにはその道路における交通量、またスパイクタイヤの装着率、これらの状況につきまして個々の市町村ごとに詳細に検討していくことになっております。

指定されます範囲といたしましては、スパイクタイヤ粉じん問題に關係する自治体として積雪寒冷地域を抱えます道府県によるスパイクタイヤ対策行政連絡協議会というのがございまして、これに参加している二十三道府県、同じく市でノースパイク都市づくり推進協議会というものがございまして、これに参加している百九十の市がございまして、これらの市からの要請も非常に多かつたというところで、こういうような地域の中からその周辺市町村を加味して指定というものが考えられていくのじゃないかと思っております。

○戸田委員 使用容認地域、こういうものをあくまで例外として限定しないと、今の局長が言われた降ばいじんの量、それだけの基準では不十分だと私は思うのです。今、車の台数は六千万を超えているんですから、とにかく一家庭当たり二台

くらい持っているのがざらなんですから、そういう状況で大変な需要、それが全国走っているわけですから、地域だけ指定をしても完全にスパイクはなくなる、粉じん公害はなくなる、そういう状況になると思います。スパイクを履いて走れば、山間地帯であろうが道路損耗その他、それから粉じんをまき散らすのです。それは量からいけば少ないかもしれませんが、その粉じんが飛び散るときには道路の破片、こういった針のようなものが飛び散るのです。そういうものが小さいものは、子供さんとか、あるいは動物でもそうですね、猫とか犬とかそういうものがいっぱいやられるのです。それはもう東北大学の瀧島教授の中で検証済みなんです。そういうのがスパイクの粉じん公害なんです。また山間僻地を走って子供さんが来ると、やはり道路損耗その他で粉じんを量は少ないかもしれませんが散らして行く。それは山間僻地であろうと道路を走っているわけですから、そういうものを本当に厳密に防止していくためには、単に地域指定だけでは十分ではないだろう。ですから、私は四年前にこの法案を出したときに、いろいろ関係者の皆さん、研究者その他十分検討して、その結果、スパイクタイヤそのものの装着の禁止をしていかなければ、今長官が言われるように原則禁止、こういった体系で法案対処がでないか、その辺は一体どうお考えですか。

○古市府委員 この法案におきましては、スパイクタイヤ粉じんを全国一律に発生しないように努めるべきであるとする国民の責務規定を設けておりまして、私どもは原則禁止の方向を打ち出している法案である、このように考えております。ただし、スパイクタイヤ粉じん問題のさらに一層確実な解決を図らなかつたら、健康影響、生活影響が特にひどい、こういう地域につきましては、一般的な脱スパイクへの運動ということだけでなく、その地域内においては罰則を適用するといふさらに厳しい規定が置かれている、そういうこととさせていただきます。

それから、この地域指定に際しましては、先生御指摘のように、第五条の中で「環境庁長官は、住居が集合している地域その他の地域であつて」ということで、その市街地と隣接する市町村においても、道路の広域性、車の流通の広域性等も考へて、それが生活上、健康上影響があるという地域があるならば総合的、広域的に指定するという形もできるという道も開いているわけでございます。

○戸田委員 地域指定、これは環境庁長官の指定するもの、それから知事が申し出によって申し出たもの、この二つだと私はこの法案から理解している。その理解は間違いないですね。

○古市府委員 御指摘のような法案の構成になっておりますが、最終的には環境庁長官が指定するという行為が一つでございます。その中に、意見を聞いてこちらが決める場合と、自治体の方からの申し出という行為があつてやるというルートがございますが、最終的に環境庁長官が決めるという一つでございます。

○戸田委員 都道府県知事がこういうものが必要ですよということで申し出をした、長官が考える基準に合わない、そういうことで却下する場合あります。

○北川国務大臣 委員の非常にそういう点を御心配になつての御質問であると思つておりますので、そういう地方自治体からの要望があつた場合、それはおろそかにしてはいけませんから、十分に検討しながら、その意思に沿うようにやはり法案をつくつていかなきゃいかぬ、こう思つております。

○戸田委員 私も法案を見まして、非常に念には念を入れていた、こう考えました。長官が指定するときは、国家公安委員会、それから都道府県知事の意見聴取、関係行政の長等々と協議をして最終的に公報公示、そして決めていきます、こういう手順ですね。その上に立つて、さらに都道府県知事がこういうものはしてくだされと言へば、これが長官に上がつてきて最終的に指定する。だから、その点では非常に丁寧にやられていると思

います。

そこで問題は、今までちょっと触れられておりましたが、二十三都道府県、百二十市町村、これ見ておきますと、大体、北海道、東北、それから信越、中部、北陸、こうなんですね。これらの関係の皆さんは、各種協議会をつくつて鋭意首長会議その他やりまして、何とか全面禁止してくださう、こういうことになるのです。要請も来ていると思ひます、そのほか幾つかの要望事項がありますけれども、だから、これらの地域は既に確定されるもの、こう理解していいんですね。

○古市府委員 二十三都道府県と、私どもの方では百九十市がノースパイク都市づくりの協議会に参画している、こう思つておりますが、先生御指摘のように、非常にそういう地域からの要請がございまして、それを受けてきた法案でございます。それから、そういうところを中心に都道府県、また市町村からの意思の表明というものが出されてくる、このように思つております。

○戸田委員 それから、この第七条の消防車と救急車、これは一応政令事項として除外をいたしました、その他の車についてはこれから政令で決めます、こうなっています。大体どういふものが想定されましょ。

○古市府委員 このスパイクタイヤ粉じん問題の解決のために指定地域でスパイクタイヤの使用を禁止するわけでございますが、このときの除外規定に書いてありますものは、政令で定めるものとして私も直ちに思ひ浮かぶのが、身体障害者等チェーンの装着に困難を来す方、そういう方の場合には除外という形が考えられるのではなからうか。それからまた、法律の中に具体的に書いてあります車の種類は、いわゆる緊急自動車と道路交通法の方で総称されているものでございまして、幾つか例を挙げますと、犯罪捜査、交通取り締まりその他警察の職務の遂行に使用するもの、それから保存血液の応急運搬に要するもの、それから医療機関の角膜、腎臓等の移植に関する法律

により応急運搬する自動車、こういうものがこの法律の中で緊急自動車と書かれておりまして、それらと、それから今申し上げましたような身体障害者が用いる車について政令で定める、こういうようなことになるかと思つておりますが、さらにこの点につきましては関係省庁とも検討させていただきます。

○戸田委員 運輸省は来ておられると思いますが、今のような車に該当する常時運行されているような車はありましょか。それから自治省も来ていると思ひますが……。

○高重説明員 鉄道を担当しておりますが、鉄道におきましては、鉄道用の応急自動車としまして、鉄道の事故等が発生したときの復旧作業とかあるいは危険防止のための応急作業に使う車がございまして、これらにつきましては、公益性、公共性が高いということで、道交法の緊急自動車の指定も受けております。こういう車につきましては、先ほども環境庁からも御答弁ありましたように、この法令の政令に定めるものに適合するものではないか、こういうふうな考えております。

○山下説明員 私どもの関係では、このスパイク法そのものの中に消防用自動車、救急用自動車、火を消す自動車と人を助ける自動車でございますが、これが書いてございます。ほかに具体的に消防用自動車といひましてもいろいろなケースがあるかと思ひますので、これから先政令の中で決めていただくときに具体的にさらにどういふふうに詰めていくか、これにつきましては、環境庁のお考えをまず聞かしていただきながら今後詰めていただければと思つておる次第でございます。

○戸田委員 現下指定をした消防車、救急車等で事足りる、こういうことですか、自治省。

○山下説明員 この法案そのものに消防用自動車とも明確に書いてございますから、まずこれに当てはまるものは法律そのもので例外的にスパイクを履かしていただくというふうなことが可能で

ある車の中に入り得るわけでございますが、ほかに、消防用自動車という範疇で、実際にいろいろなところで事故が起きたり火事が起きたりということの場合に、例えば、これまた具体的にちよっと環境庁さんというる詰めて議論しなきゃいけないのの庁さんでも、自分たちで持っているような自動ですけれども、自分たちで持っています。そういう車があったりもするわけでございますので、そういうったものをどう考えていけばいいのか、そういうったことを十分に議論していかなければならない。政令段階でいろいろ考えを聞かしていただくがら詰めていかなければならないというふうに思っております。

○戸田委員 それから、第七条ですね、いわゆる積雪、凍結、この道路は禁止が除外されているのですね。いわゆるスパイクをはいてもよろしいですよ、こうなりますね。

○古市政府委員　御指摘を受ければそうなんですが、私どもの気持ちは、積雪、凍結ではスパイクはいいのですよというのが法律の趣旨ではない、こう関係者に絶えず申しておるわけでございまして、法律の第一条では、ノーススパイクに向かっていくんだ、積雪、凍結のところでは指定地域の中であつても一応罰則はかからない、こういうことでありまして、みんなでなくしましようというのは、それは国民運動としてこの法律の精神はそうでありますということです。

○戸田委員 第七條はスパイクタイヤの使用の禁止でしょう。第七條「道路の積雪又は凍結の状態にない部分」これは使用してならないというのですから、積雪、凍結の部分はこれはよろしいですよ、こうなっているのですか。

○古市政府委員 この七条は、その後の八条の罰則規定との連動というものが働くところなので先ほどそのように申し上げたわけでございまして、したがって、そうおっしゃればそのとおりなのですが、どうもそれだけ言葉で出ますと、雪が積もっていたらいいですね、こういうのが私どもの本旨ではない、こういうことをちょっと言わせていただいたわけでございます。

○戸田委員　法解釈からいけばそのように受け取るでしょう。そうすると、結局積雪、凍結、この道路は除外ですよ、こうなりますね。素直に読んでこれは当然でしょう。こうなりますと、先ほど指定地域の二十三都道府県、それから百二十の市町村、こういった北海道、東北、信越、中部、北陸、これは全部冬期間は積雪もありますし、凍結もありますよ。これは全部スパイクを装着していいですよ、これはこういうことになりかねませんよ。そういうことになれば、その凍結、積雪の判断は一体だれがやるのか、非常に難しいところでしょう。しかし、この地域は全部積雪、凍結、冬は必ずやられますから、宮城県だって全部凍結しますから、そういうことになるとこの法案の効力というものは非常に薄れたものになってしまうの

てすね。それから、地域指定でもし仮に東北でもって青森県の八戸なら八戸がこれは指定されませんということになる、これは装着して走ってき
ていいのですから、ただし、罰則問題ですから、指定地域になったところでこれは外さなくては
いけないですね。これも容易なことじゃないのですね。ですから、そういうことからいけばやはり道
路、車で規制するのが一番この法案の趣旨に忠実ではないのかというふうに私は考えるのですよ。
だから、そうなると法案修正ということになりま
すが、ですから、そういうことを含めて合理性を
持つ一つの地域指定というものをやっていきま
せんと非常な混乱が起きるのではないだろうか
というふうに考えますが、その解釈は間違ってい
ませんか、そうじゃないのですか。

○北川國務大臣 委員の重ねての第七條を引用しての、各地域のこれが円滑なる運営によつて粉じんを起こさないということは原則でございますので、今法的にそのことを指摘されますと、そういう点の危惧は私は生じてくるであらうと思ひますが、何といひましても、この法案を初めて御審議願つて、でき上がったならば、各人の自動車運転転なされる方がその常識の範圍、つまり、車を運転する方にはいろいろなマナーというものがござい

ますが、これは警察庁も関係しますけれども、その点を大いに交通法の中に生かしてもらうような方法も考えておかなくてははいかない、こんな思いも私はいましておる次第でございます。

○古市政府委員 先生の御質問に関連いたしました。私が積雪寒冷のところではいいのだなとおっしゃったところにいささか抵抗をしておりますのは、第一条も法の目的がそうでございます。第三、第四条で国民の責務、それから第四条で国及び地方公共団体の責務といたしまして、これは「何人も、スパイクタイヤ粉じんを発生させないように努めるとともに、こういうことで、日本じゅうでスパイクタイヤ粉じんをなくしていくことに努めましょう、これが全国にかかっていることでございます。」

ところで、先ほどからよく問題になりましたように、このスパイクタイヤ粉じんの防止の法案がなかなかこういう形にならなかったというのは、交通の安全性の確保、それからまた、余りにもスパイクタイヤの使用が早急に普及し過ぎて、九〇％の方が装着しているというような実態になって、その方々にある程度の利便性の低下というものをもたらず、こういう状況の中でスパイクタイヤを廃止していこう、こういうことになっているわけでございますので、そこで一律禁止というのもしさか無理がある、こういうことでございました。

にはならない。なお、実際には自動車積雪または凍結の状態にある道路のみを走行するという形はほとんどあり得ませんで、ところどころ市街地で乾燥地に来てまた積雪地に入るといふようなこととでございいます。こういう周囲の状況から、走行しようとする道路の路面状況というものは、その積雪の状況はある程度予見可能でございいます。したがって、路面の状況に応じてスパイクタイヤをその都度着脱するという形は実態上極めて困難でございいますから、このように問題の多い地区においてこれを禁止しておけば、自動車の公益性から、本条に違反しないためにはもう指定地域内を走行しようとする際にはあらかじめスパイクタイヤを外してスタッドドレスでいっていいとその人の車の公益的な活動ができない、こういうことでございまして、全体的にやめていこう、また、地域によって禁止することがほかのところはいいですよ、こういうことを強調するのではなくて、ほかのところでも移動が制限されますよ、こういうことになろうかと思ひます。

○戸田委員 局長の言われることもよくわかるのです。わかるのですが、法案の各条文を点検しますと、どうしても矛盾が出てくるのですよ。第一条目的等では、原則禁止とびちつと言っている。第四条もそうだ。第七条に來ますと、これは今のような条項がついてしまっているから、これをなくさないで、結局それは除外ですからつけていいということになりますよ。そうすれば、今の二十三都道府県はこれは全部入ってよろしいですよということになりました。地域指定しても、こういう条件が出てくればそういうことになります。だから、これは整合性を欠きますから後刻検討していただいて、この点は十分検討していただきたいと思ひますね。

それからもう一つは、車の規制でなくて地域指定でいっているのですから、そういうことになりますと、虫食いのように地域指定が抜かれたところがある。そうすると、ドライバーに対して先ほど言ったような不便さが伴ってくる。履いてきて

脱いで、そしてまた履いてということになりかねない。そういうことの煩わしさを排除するためには全地域指定でいかないと、効力は出てこないと思うのです。だから、等々の問題について整合性を持つような形で見直しを検討していただきたい、このように考えます。

○古市府委員 たいだいま申し上げましたように、第七条で地域を決めてその中で使用を禁止し、また罰則規定と連動していると申しますのは、今回の法律の目的が粉じん被害を発生させないということから起こっているわけでございまして、そういうことから、積雪寒冷が常態的なところにおいてスパイクが舗装道路と接触しないというところまで罰則規定と連動する使用禁止というものを定めるのは、今回の法律が環境立法の見地からやった範囲内では構成上無理があるという形、この規制の必要の範囲内でこの規制の範囲を定めているというようにございまして、ここは先生に御指摘されましたとおり問題が非常に多いところとございまして、昨年の国会に向けて法案を出そうとしたときにはいわゆる全面禁止というようにございまして、やってみてみただけでございますが、それでは実態に合った法律がなかなかうまくできないという形があつてこの形に落ちついたわけで、私どもとしては十分検討させていただいたもので、その結果できましたので、さらに検討というのはいま以上知恵が出ないという段階でございます。

それから、全地域を指定するというのも、先ほど申し上げましたように、法が環境立法の立場から粉じん被害を防止するところから、山間僻地ですと雪が深く積もっているところから、山間まで罰則つきの使用禁止というのはいかれないというふうなことでございまして。

○戸田委員 積雪または凍結の状態にない部分、これはスパイクタイヤの装着その他については原則禁止なんだ、だからこういうことはあり得ない、除外するようなことはない、こういう解釈でいくのです。どうしてもこれが残るのです、こ

ういう条文ですと除外せざるを得なくなるのですから。

○古市府委員 先生の御趣旨をちょっと理解できなかつたものですから、もう一度教えていただきたいと思いますが……

○戸田委員 今指摘した七条の条項は、裏返しとして、結果的にスパイクタイヤを履いてもいいですよということになりましょ。一人も、指定地域内の路面にセメント・コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装が施されている道路の積雪又は凍結の状態にない部分（トンネル内の道路その他の政令で定める道路の部分を除く。）において、スパイクタイヤの使用をしてはならない。こういうのですから、積雪、凍結は履いてもいいですよということになりましょ。そうしなければ、二条の法案の精神からいって整合性がないのじゃないでしょうか。そして、なおかつこういうものが外されるということになって履かなくてもいいということになるなら、今言った二十三都道府県の地域指定をやったって何の効果もない、こういうことになりませんかと言うので

○北川国務大臣 委員の重ねての御質問でございまして、今おっしゃられると逆説的にそういう見解を持たざるを得ないのじゃないかと思ひますが、その前の第三条からずっと何人もスパイクタイヤを使用することは禁じておる、このことを優先的に考えていたのだというところが一つございまして、こうして法案を出しましたので、法律といえどもこれは神ならぬ身のすべてが万全とは言えませんが、一応この法律を御審議願つて、これを施行、実際に行かせていただきたい、こういう思いをいたしておりますので、この点をよろしく御理解していただきたいと思います。

○古市府委員 私どもは、先生お尋ねの七条といたのは、これと次の八条「前条の規定に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。」この二つがセットということとございまして、罰則のかかる禁止地区はこういうところですよ、こういうこと

でございます。

○戸田委員 局長、それじゃどうもつながらないのです。いいですか、全面的にこれがなければいいのです。「何人も、指定地域内の路面にセメント・コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装が施されている道路の積雪又は凍結の状態にない部分」それが括弧の部分以外のごとくで「使用してはならない。」こういうのでしょ。これが入っているという事は、これはいいですよという除外規定じゃないですか。これが八条の罰則につながるのかつながらないか、そういう解釈になりませんか。だから、この条文は要らないと私は思うのです。一条、二条とずっと追ってきて、整合性を欠くのではないかと思うのです。そう解釈するのは誤りですか。こういう条件でないところで使用してはならないということですから、この条件のものは使用してもいいというところになるのじゃないか。そうなりませんか。

○古市府委員 たびたび恐縮でございしますが、繰り返させていただきますが、今回スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律を出させていだきました経過は、先ほど申し上げましたようにいろいろな方策があるのではなからうか。一つは、公害の調停委員会が先生御承知のような調停ができて販売面からメーカーが自粛する、また、法的強制力を持った調停が成り立ったという一つの大きな前進がございまして、地方自治体が条例でもって対応するというのが一つの方法でございしましたが、国で法律でもって全国一律的に進むべき方向を示せという要望が非常に強かつたわけでございまして。

そこで、冒頭申し上げたかと思いますが、六十一年には社会党の議員の先生方から法案が出された、また、自民党でもいろいろ研究した、そういう経緯を踏まえまして、昨年の国会で全面禁止の方でできないかということをやった結果、それは難しいという形で今日の法律に至ったということとございまして、そういう全体の背景から、この一条から二条、三条といったところで全体の責務

を書きまして、しかしそれだけでは担保できないので、特に指定する地域においてはもう罰則をかけるないといけないのではないかと、それに対する罰則規定をつくった。そうすると、それに対する地域を決めなかつたらいけないというので地域を指定することにした、その地域の中でも、雪が降っていないところに来た場合に粉じんが起らないという実態がございまして、したがって、地域の中でも積雪、凍結は除いたというふうな構成になっているわけでございます。

先生がお話しになるように、七条のそこを押してこられますとなかなか説明しにくいわけでございますが、全体の経緯から言いますとそういう構成になって、私どもは、これはおかしくない、御理解いただけるのではないかと、思っております。

○戸田委員 私は、そういう点で地域の虫食いの問題とか今のよう一部積雪、凍結した道路については履いてもよろしいですと、このことで例外条件を認めていきますと、一条、二条の言う法案の精神に極めて整合性を持たないことになる。ですから、かつて宮城県が条例を制定したときには期間でもって規制したわけです。十二月から三月までは装着してもよろしいですよ、そういう期間による規制の仕方だったわけです。しかし、それでは粉じん公害を防止できない。それからもう一つは、県だけではだめですよ、もう広域道路で走っているのですから。仙台を通過するものが三〇％、それが全部スパイクタイヤでやってくるのですから、これも一県単位、地域ではとても効率は上がりません。そういうことで、国に一本化して今回のような法律をつくつてもらわなければ、点や線ではだめです、こういう結果、地方から多く要請が来たと思うのです。だから、そういう点を含めて、これでいきますと結局、期間で県条例でやったように実質的には凍結、積雪のときには履いてもいいということになれば、今までの状況では十二月以降四月までは無条件で、そういう結果になってしまうのです。それではだめなんだとい

うことです。ただ、局長が今まで言うように、これは八条の関連でそういう状況なんだ、罰則適用の前提なんだ、これは罰金の対象にしないんだよということ、それだけでいくんだというなら、しようがないから私もこの場合はそれで理解をするしかないと思う。精神は一条、四条その他でびっちりしていますよ、それは全面禁止に向けてこれからやっていきますよということだから、ではそれならいいです。ただ、こういう条件がある、今言ったような県条例で制定した期間を実質的には容認することになってしまふのですから、それでは本当の粉じん公害防止はできない、こういうことです。その点だけです。

○古市政府委員 結論から申しますと、それは容認することにならない、一歩前進だ、このように思います。積雪、凍結のところも三条の責務というものは全部かかるといふのが一つございします。それから、七条について先生の御不審の点がございしますが、この点は、先進的な宮城県仙台におきまして、また札幌、北海道におきまして、一番問題になる十二月、一月、二月を規制できていないわけでありまして。そして国に法律をつくっていいわけを持ちかけられて、今度できた法律が非常に緩い、底抜けだと言われるのは私は非常に不審なのでございまして、これは仙台や北海道におきまして、十二月、一月、二月も雪が降っていない以上は規制がかかる、地元でできなかったことを国の法律で今度はやる、こうやったわけでございます。そこで考えてみますと、あれだけ先進的な地域においても、その一番大事な冬期間を除外しておいて、粉じん量も一月、二月非常に高くなっている、暖冬で雪がございせんから、それに対策が打てなかった、そこを今度は一歩進んで打ったわけでございます。そのかわりと申してはなんでもございしますが、地域を決めて、雪が降っているところは粉じんが起らないからいいですよという形にしないか、これはまことに厳し過ぎるという形にならうかと思ひます。そういうことで、法の構成から先生御不審がおりかもしれませんが、

私も、現在の条例よりもずっと進んだ対策で国の方向は示したものだ、このように思っております。

○戸田委員 その前段は私もまさに、これまで法案をつくって努力した、これは全く感謝しているのです。だから何とかこの法案はとにかく成立をさせて、そして一歩前進をしたい、その精神においては変わりないのです。ただ、個々のこれを見ると、今のような整合性に欠ける点がありましますから、これは後刻、再度整合性を持つように点検をしてみようということ、要望しておきます。

それからもう一つは、公害調停でスパイクタイヤの販売、製造は禁止ということと約束できましたね。そういうことになると、これはスパイクタイヤを来年からつくらないのですから、いや応なしに履きたくても履けなくなるのです。もちろん、貿易関係があるじゃないか、こうなりますから、その貿易関係については輸入を抑制するといふ方向でいっていただかないかと思ひます。だから、こういうことになれば必然的にスパイクタイヤを装着した車の運行を全面的に禁止する、結果的にはこういうことにならざるを得ないのじゃないか。この調停については業界も賛意を表しているのですから、これは通産省来ておられると思ひますが、その業界の見解はいかがですか。

○中島説明員 御説明いたします。公害等調整委員会の調停に基づきまして、今大手タイヤ七社は、ことしの十二月を目途にスパイクタイヤの生産を中止する方向、来年の三月をめぐりに出荷を停止する方向で進めております。

○戸田委員 プリヂェンスタイヤを初め大手七社ありますが、これらの皆さんは全部了解しているのですか。

○中島説明員 了解しております。○戸田委員 等々の問題で来ますから、それで指摘をしたような輸入抑制ですね。これは環境庁としても通産省としても当然今後の対応としてはそういう方向で臨まれると思ひますが、これを無数

に輸入で仕入れて国内市場でもって販売されたら効果がないですからね。だから、そういう点については通産省としても窓口で抑制はしていきますね。

○北川国務大臣 委員の御心配になる御質問でございますので、私から答弁すると出過ぎた答弁になつては後々問題が起きないかと思ひますけれども、調停事項、今通産省の御答弁申し上げますように平成二年十二月でこの製造を中止すると、そして平成三年の三月末限りで販売を中止するという調停事項ができておるのに輸入をさすようなことでは日本としては好ましくない、こう思っておりますので、これはないように関係各方面に積極的にこのことをびしっと形づけなくちゃいけない、こういう思いをいたしておりますので、よろしく願ひいたします。

○中島説明員 御説明いたします。

ただいま環境庁長官がお話ししたとおりでございます。私ども、個々の関係輸入業者に対してましてスパイクタイヤの輸入を自粛するよう要請しております。

○戸田委員 びしっと言ってください。

○中島説明員 では繰り返します。

スパイクタイヤの輸入につきましては、これを禁止する方向で、個別ごとに輸入業者に対して自粛という方向で指導しております。

○戸田委員 心配するのは、日本の大手タイヤ業界が多国籍企業でそこち行っているのです。だから、国内では製造、販売禁止を言っても、需要があれば幾らでもまた計画できるので、それはドイツとかフィンランドとかスウェーデン等は、全面禁止だから製造その他やっていますよ。アメリカあたりでも、州だけども、やっています。アメリカあたりでも、州だけども、やっています。しかし日本の業界は外に行っているところがあるのですから、指摘しと言われれば幾らでもあるのです。だから、そういう点で輸入を抑制しませんが、国内だけでこういう取り決めをやっても効果が全然上がらぬということになるのですから、その点ひとつ通産省の方でびしっとしてください。

○中島説明員 御説明いたします。現状では、輸入業者個々につきまして輸入の自粛ということで要請しております。今後引き続きスパイクタイヤの動向について十分点検をいたしまして、その動向を見守っていききたい、かように考えております。

○戸田委員 見守るじゃだめなんですね。それはもうびしっと、環境長官のように方針をびしっとしていただいて、通産大臣もそういう姿勢に立っていただかないと、せっかく国内でここまで努力してきて、製造、販売その他禁止してもだめですから。だから私は、むしろ販売、製造禁止、これは独自立法で別な法律を通産省から出してもらいたいと思う。それは職業の自由選択ということはあるかもしれないけれども、それを上回る人間の生命、健康にかかわる問題ですから、これは違法の阻却でもって上回った法律ができると思う。独自立法、ひとつ製造、販売禁止だということなものをびしっとしてもらいたいと思うのです。そういう点はどうか。

○中島説明員 御説明いたします。本法案の成立、それからその動向を見ながら対応していきたいと思ひます。

○戸田委員 よく伝えてください。後で行きます。それでは時間もありませんので急ぎますが、一つは、いろいろな地域指定その他ありまして、もしこれがどうやるか決まらば、装着、使用禁止のところ、禁止でないところ、これは必ず出てくるわけですから、そういう場合には、宮城県とか仙台とか中間に位置しているところは通過量が物すごく多いのです。三割くらいあるのです。走行車両数の。だから恐らく何万でしょう。そういうものがずっとありますから、地域指定のときにほとんどそれを考慮していただかれませんと効果が上がらぬということになります。同時にこれは罰金対象ですから、警察庁で来ておられると思ひますが、この取り締まり方法等について、なかなか

これは面倒くさいんじゃないかと思うのです。だからその辺は克服をして頑張ってもらわなければいけません。何も罰金十万円取るのがあればいいからなにするが、これは罰金が十万円以下となっているのです。そうすると、自由裁量があつて、あるときは、今の交通違反のようにスピードのときは何ぼ、あるいは駐車違反のときは何ぼと、段階的に罰金を科するようになるのではない。さき保全局長は道交法で言ういわゆる反則金というふうなことの意味合いもちょっと言われておつたようでしたが、いずれにしてもそれは罰金として取る。しかしこれは、罰金というところに正式になりますと、明らかに一般公務員の人がやつたら前科者です。等々、身分上の問題でもいろいろありますから、その辺は道交法でいって、こつちは罰金だけれども実質取るときにはうまく何か段階的に取れるというふうな方式を含めて検討されていまいしょうか。

慎重に対処をしなければならぬわけでございます。しかしながら、これが最終的に適用されるのは平成四年というところでございますので、それまでの間に相当なる環境準備、たゞいま御指摘のございましたように、禁止されるのであればできるだけ本来の望ましいタイヤの整備だとか環境の整備とかいろいろございまして、また我々といったし知事部局等と連携をとりまして、スタッドレスタイヤでもきちつと安全な運転ができるようにドライバの皆さんの講習とかいろいろな条件整備をしていかなければならぬ。その辺のところ、要するに違反するタイヤで無理な運転をしないという環境を整備するというところでございまして、それでもなおこの法に触れる関係者がおられましたら、この法律の目的からいいますと最後の最後の手段でございますが、もしそういう違反がどうしても行われましたら厳正、公平に対処をいたしたいと考えてございます。しかしながら、十萬といひましても、最終的には裁判所によって公判できちつと処理されるものでございまして、きちつと証拠に基づいて事実の認定を適正にやるということが必要でございます。

先ほど来、この法律の目的につきまして環境庁からお答えがありました。この法律の趣旨は、先生も御案内のとおり、罰するのが本来の目的ではなくて、スパイクタイヤの粉じんからの健康被害をいかに防止するか、そういう基本的な理念がございまして、国民の多くの皆さんの自発的な努力を基本的に期待しております。また、行政機関のあらゆる施策、警察といたしまして、道路関係者あるいは地方自治体等の方とも連絡いたしまして、違法状態が生じないような道路交通情報、積雪の状況とかそういうようなものを標示できるように、あるいはこういう時代でございますのでカーラジオ等に情報が提供できるように、また関係の施策によりまして、いわゆる着脱場の設置とかもろもろの条件が今後整備されることがこの法律の円滑なる運用につながるものであらうかと思ひます。

なお、御指摘の道交法等の適用につきましては、御案内のとおり宮城県あるいは北海道等である適用をしておりますが、これも現場の状況に依りまして、その公安委員会規則に基づく違反等の適用がふさわしいものにつきましてはそういう運用をして、この法律の本来の精神が生かされるように慎重に対処をしていく所存でございますので、御理解賜りたいと思ひます。

取り締まりについてでございますが、やはり十萬円以下の罰金ということで、刑罰に触れる行為がもし行われましたらそういう犯罪になるので、

結果はどういう状況でしょう。

○中島説明員 御説明いたします。乗用車のスタッドレスタイヤについての性能試験を二月に北海道で実施いたしました。大きく二つの状況で行いました。一つは積雪の面、雪があるところでの試験でございます。もう一つは路面が凍結している状況でございます。前段の雪の面につきましては、スパイクタイヤとほぼ同様の性能、性能と申しますのは、ブレーキを踏んだとままでの距離、これをもちまして判断基準としております。それにつきましてはほぼ同等。それから凍結面、氷の面でございますが、これにつきましては大体九割程度、ですからスパイクタイヤがとまる距離の機能に対して九割程度出る、そういった結論を得ております。

○戸田委員 私、仙台ですが、東北地元の河北新報という新聞があります。その五月三十日の報道によりますと、「スタッドレスタイヤの制動力、氷上でもスパイクに肉薄、性能アップ通産が懸付き」ということで報道がなされていのですが、これを見ますと、氷上で制動力試験をやったところが、スノーの場合は制動力が六十六・一メートル、これが雪の上ですと七十二・七。スタッドレスが五十五・四、氷の上です。雪の上は二十・九。スパイクの場合は、氷の上が四十九・七、雪の上が二十一・三。スノー、スパイク等の効力をずつと見ますと、スパイクよりも制動力において非常によろしい、こういう結果になっておるのです。そういう点については、通産省もいろいろ御努力をなされて、タイヤを開発するためにやつてこられたと思うのですが、この制動力等の関係について、大体通産省では掌握されていまい。

○中島説明員 御説明申し上げます。ただいま先生がおっしゃいました数値は大体私どもが先般公表した数字でございまして、私どもといたしましては、スタッドレスタイヤは雪の面におきましてはまず問題ないだろう。それから氷の面におきましては、完全に等しいかというところ、報告書でも述べておりますように、今のところこの九割というのをどう評価するかということでございますが、先ほど警察の方からお話のございましたように、運転の方法とかといったようなことを組み合わせるべきですとかなりスパイクタイヤに代替し得るのではなからうか、そういうふうにも考えております。

○戸田委員 そのほかにも、例えば北海道知事が北海道大学に研究を依頼しまして、運転、走行その他についての走力試験をやりましたところが、その結果も非常に良好だといふものが出ておるのです。そういう状況にありますから、タイヤがまだ大型トラックの安全その他の対応、タイヤがまだ十分でないからああいうことになったのでしようが、しかし大手タイヤメーカーその他は大体近々中に販売するといふようなことにもなっております。そういう点でひとつ環境庁も、開発等を含めてやはりあらゆる面で援助すべきだと私は思ひます。そういう点についてはどうお考えですか。

○古市政府委員 タイヤの性能向上というものは、第一義的には一応メーカーに期待されるものでございまして、特に大型乗用車のスタッドレスタイヤにつきましては、昨年の冬に候補タイヤが限定販売されるとともに、使用したドライバを対象にしたサンプリング調査によりまして、非常に良好な評価が得られております。ただし、国におきましてもタイヤの性能向上が一層推進されますように必要な支援を行つていくべきと考えております。第四第一項の国の責務の一つとして規定しているもので、環境庁といたしましては関係省庁と連携して一層推進されるように努めてまいりたいと思ひます。

○戸田委員 時間がありませんから、四点ほど要望して答弁をいたしたいと思ひます。一つは、メーカー等々の問題で、どうも今の輸入問題で潜り的な小売をやっているようなところもあるものですから、これは長官、ひとつ輸入抑制をびちつとしていってほしいと思ひます。スパイクタイヤの扱い方について。

それから、地方自治体ですと、例えば道路が摩耗しますから、仙台あたりは白線、黄線全部消えちゃうのです。だから、春になるとこれを全部引き直さなければならぬ。これは大変ですね。それから融雪、道路を洗わなくちゃいけない。グリーンベルトその他も真っ黒ですから、これも清掃しなくちゃいけない。大変な浄財負担をやっているわけです。県もそうです。ですから、こういった地方自治体の負担増等については充分国で面倒を見るぐらいの心がけを持ってもらいたいと思うのです。これは各省に、例えば大蔵省、建設省、自治省等々を含まして要請はしておいたのですが、ひとつ所管庁の中心である環境庁長官の方からも、ぜひ閣僚会議等でそれを実現できますようにお願いをいたしたい。これが二つ目です。

それからもう一つは、水上訓練その他安全運転に対する教育体制の問題です。これはどうしてもやはり国が面倒を見て、全国共通の安全運転その他の指導というものが必要じゃないだろうかというふうに考えますから、その辺の問題についてもぜひ御検討いただきたい。殊に除融雪あるいは積雪情報の提供等々事務処理、こういった問題で各地方自治体は相当な負担増を来しておりますから、これらの問題についても十分国でもって御検討いただいて対処していただきたい、このように考えます。

もう一つ、公共交通であるハイヤー、タクシーについても罰則適用の猶予期間を設けるべきではないか、こういう見解ですが、これに対する御回答をひとつ。

以上四点について御見解を伺って、終わりたいと思います。ありがとうございます。

○北川国務大臣 委員の重ねての御質問でございますが、स्टッドレスタイヤはやはり法案を施行するに当たって絶対的に必要であろうと思っております。

そのことで、先ほど協定事項を申し上げて、国内の業者が全部その生産を中止し販売を中止して

おるのに、外国からスパイクタイヤを輸入したらいいのだという、そういう甘いことでは日本としてもかえって信頼を失っていくという思いをいたします。ただ、通産省といたしましてはこれを所管しておりますので、非常に難しいいろいろな点があるというところを踏まえての答弁であつたろうと思ひますが、これは各関係省庁とも十分話し合った上でその効果が上がるようにしていかなければいかぬと思っております。

また、スパイクタイヤによりまして道路が壊されていく、交通安全の標識その他、今御指摘のありましたいろいろな点の補助その他国で面倒を見ることにしましては、大蔵省を初め自治省、建設省、関係各省庁との話し合いを持ちながら対処しなければいかぬと思っております。これが二つ目です。

なお、私で十分でないその他の点については局長から御答弁させます。

○古市政府委員 最後の御指摘でございましたが、公共交通であるハイヤー、タクシーについての罰則適用の猶予期間という問題でございます。

これにつきましては、スパイクタイヤの使用規制というものが無理なく社会に定着するように十分な周知期間を今回の法律では用意しているわけでございます。これはハイヤー、タクシー等を含めて規制の対象とするすべての車両について禁止規定の施行が平成三年四月一日からでございますし、さらに八条の罰則規定というものがもう一年たちまして平成四年四月一日、言ってみますともう二冬あつてからの罰則規定がかかるという形なので、この期間に十分周知徹底いたしました御協力をいただけるような体制をつくりたい、このように思っております。

なお、大型自動車につきましても、三年以内の範囲での猶予ということになっておりますが、これも数えますと平成五年という形になりますので、大型車とその他とは大きな期間の差はないということにならうかと思っております。

○戸田委員 環境庁長官初め関係者の皆さん、大

変御努力をなされてこういった法案を形成していただいた。心から感謝をいたしております。魂が入らない部分はこれから御努力をさせていただいて完璧なものにしていただきたいと思ひます。

各省からおいでになって、時間の関係で失礼した面があるかと思ひますが、おわびをして終わりたいと思ひます。ありがとうございます。

○鈴木(恒)委員長代理 次に、斉藤節君。

○斉藤(節)委員 まず私は、最初に長官にお尋ね申し上げたいと思ひます。

昭和五十七年ごろからスパイクタイヤ問題というものが起こってきたというふうないろいろな報告されているわけでございますけれども、このスパイクタイヤに対して何とかしなければならぬ、粉じん問題は非常に体によくないんじゃないかと言われることがありまして、スパイクタイヤを禁止する方向に持っていくという話もいろいろある。いろいろあつたわけでございますが、関係省庁でいろいろ話し合ひされたそうであるけれども、うまく一致しないで、非常に延び延びになって、このたびようやく法案が提案されることになったわけでありまして、なぜそのようにうまく調整できなかったのか、なぜこれが今日まで提案されなかったのか、そういった理由についてまずお聞かせ願ひますか。

○北川国務大臣 斉藤委員の、今日のこの法案を提出に至るまで遅くなったのか、五十七年じゅうからこれは問題になっておつたじゃないかという御質問でございます。

この点につきましては、これは生活型の公害であるという点が一つの問題でありまして、新しい立法の形であつた、こういうことがございますし、粉じん問題と交通安全問題という点の絡み合ひというところがございますが、同時に解決していかなければいけない、そういうものもろもろの問題と、その特徴のために政府部内の関係省庁間の調整ということがやはり大事であるということと、今日この調整がつきましてこうして御審議願ひることになった次第でございます。

○斉藤(節)委員 理由はわかりました。そこでちょっと逆説的なことを申し上げて恐縮でありますけれども、申し上げるわけですが、本来この法律案というのはいい方がいい、望ましい、そんなふうには私は思っている者なんです。なぜかと申しますと、国あるいは地方公共団体が国民の交通に支障のないように道路の整備その他安全対策をすべき責任があると私は考えているわけでございます。たとえそれが自然現象によるものでありましても同じであらう、そんなふうには思ひます。

なぜかと申しますと、道路が壊れれば、建設省は交通に不便がないように、安全に交通ができるように補修していかなければならない、そういう義務があると思うわけでありまして、それは仮に降雪だとか凍結、自然現象によつて行われたとしても、やはり安全に運行できるように、そういう対策を国または地方公共団体が行っていくべきではないか、そういう責任があるのではないか、そんなふうには私は考えるわけなのであります。

そこで、国あるいは地方公共団体が安全対策を十分に講じることができなければ、スパイクタイヤを履くと非常に乗り心地悪くなりますし、いろいろの面で不便になるわけでありまして、何もそういうスパイクタイヤの使用をしなくても安全に交通が可能になるわけです。例えば豪雪地帯でも北陸あたりは、凍結しないところは降りまして雪を解かすための融雪装置がありまして、地下水をくみ上げて道路の真ん中に何メートル間隔で噴水しまして雪を全部解かしているわけです。ああいうようなこともちゃんと建設省でやっているわけでございますから、凍結の場合も何らかの方法でそういうことができるならば何もスパイクタイヤを履いて走らなくてもいいんじゃないか、そんなふうには思ひます。しかしながら、冬期間すべての道路をそのような状態にすることはまず不可能だろうと私は思ひます。そこで交通安全のために、また経済性を上げるために、つまりスピードを出せるように自衛的にスパイクタイヤを履いて走っているわけでありまして。

そこでこの法律案を見ますと、何かほかの法案と違っていて、国民の責務が国及び地方公共団体の責務の前に来ているわけですね。例えば水質汚濁防止法でしたらまず最初に国及び地方公共団体の責任が出て、その次に国民の責任が出てきていたわけでありすけれども、何かこれは、先に国民に責任があるぞ、おまえたちだ、責任はすべて国民の側にあって、地方公共団体あるいは国はその次だというように解釈されても仕方ないようなことになっているのじゃないかな、そんなふうな思われ方でありす。非常に逆説的な考え方でありすけれども、この私の考え方に対してどのようにお考えになりますか。なぜ国民の責務を最初にお聞きしたのか、その辺の考え、また理由などをお聞かせ願いたいと思うわけでありすけれども、まず環境庁さん並びに建設省さんにお伺いしたいと思ひます。

○北川国務大臣 斎藤委員の逆説的な、この法律はない方がいじやないかというこの御質問、道路が凍結すれば解かしてしまつてスパイクタイヤを使わぬでもいいようにしたいいいいじやないか、こういう御高説を今聞かせていただいたのですが、はつきり言ひますと、私は、すべての法律がなくて人間が本當の善意の中で行動するならば最高のものだ、こんな思ひをいたすのであります。ただ、法によつて規制を受け、法を遵守するところから一つの人間生活のとうとさがあると思つておひます。野球でスリッパとスライクとつたらアウトと決めていながら、もし打者がもう一つほうれなどと言つてルールが崩れておもしろい情熱もなくなつてしまふ。やはり三つのスライクのうちに打つんだというこの法律を守るところに情熱があり、高さが生まれてくると思ひのであります。我々の生活もそうありたいと思ひのであります。

今回の法案によりましてなぜ国民が先かといふと、日本の国民全部がスパイクタイヤを使用すると、その使用によつて発生するところの粉じんは人間の健康を損ねてしまふんだ、このことを国民に自覚してもらいたい。だから、本當は全地域が国民のみずからの考え方の中でスパイクタイヤを使わぬようにしていただきたい、こんな思ひを込めて、先に国民に御自覚を願ひたいと思ひで持つてまいつたような次第でございます。いろいろと今御指摘等を受けながら、私の足らざる答弁は政府委員をもつていたさせます。

○藤川説明員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

○斎藤委員 今、国の責務が先に来る問題につきましましては、環境庁長官がお答えになったとおりだといふふうに私も考えております。今先生からもお話がございましたように、私も建設省といひましたも、やはり冬季間の道路の交通が安全に通行できるようにということ、できれば路面に雪がなければいいということ、でございますので、消雪パイプというのですか、地下水を道路の真ん中に噴き出して降つた雪を解かす施設であるとか、あるいは流雪溝といひまして、道路の路側に水を流して、それに雪を放り込んで雪を流すという施設であるとか、除雪につきましてもいろいろ充実を図つてまいりまして、冬期間でもできるだけ安全に道路を利用される方が通行できるようにということ、努力をしておるところでございます。しかし、今先生からもお話がございましたように、日本の場合には非常に雪が多いところでございますし、それから地形が非常に複雑、急峻な山があるというふうなこともございまして、やはり道路の路面に降つた雪を完全になんか状態にするといふのは、これは極めて困難なことでございます。そういう意味で、どうしても路面に雪がある状態あるいは凍結している状態が生じますので、今までスパイクタイヤを履くというふうな形で安全な通行の手助けをしていっているといふのでしようか、そういうことであつたのではないかなといふふうに考えている次第でございます。

現在第九次の五カ年計画に基づきましてそういう雪害道路事業の拡充に努めているところでございますが、それ以外のいわゆる道路の改築事業におきまして、そういう冬期間の道路交通、雪害におきましては配慮したような道路構造になるような努力をしていられるわけでございます。今後とも私も同じくそういう冬期間の道路交通が円滑に走れますように、今いろいろな事業をやっているわけでございますが、さらに充実させていきたいと考えているところでございます。

○賀来説明員 冬期の積雪あるいは凍結した道路におけるスタッドレスタイヤ等を装着した自動車の安全な運転方法というものがこれから極めて大事な問題になるかと思ひます。それと、最近の方方にはタイヤチェーンの装着なんか余りスムーズでないという問題もございす。その辺を広く講習会を実施するなど、今後計画的に安全教育を高めていかなければならないと思ひます。また、地域に流入される人々に対する広報、そういうようなことも相当計画的にやつていかなければならぬのではないかと思ひます。そういうことがこの法律を支える大事な事業で、地方自治体との連携というものが大事であらうかと思ひます。

御案内かと思ひますが、既に北海道あるいは宮城県では一部そういうような方法の試みがなされておひまして、例えば北海道の旭川のような場合には、試験場にスキッドベン等のいわゆる常時冬の道の安全訓練の、走行の訓練ができるような施設を持つておひますが、そういう面の拡充を今後各都道府県に対する、特に雪害地域の県に対する指導を強めなければならぬと思ひます。

なお、全国的なレベルでございますが、御案内かと思ひますが、自動車安全運転センターという特殊法人がございす。その付設機関に中央研究所、これは茨城県の勝田市と那珂湊にまたがるところで百ヘクタールほどの土地に研究所を現在設置しておひす。この研究所は来年の春にオープンされる予定でございますが、常時氷上の運転技能訓練とでも申すべきスキッドベンを用いた

運転研修所を設けます。これは都道府県にいろいろと開放する形をとりまして、最初は指導者クラス、またトラックとかそういうような関係の業界等の指導者クラスの人たちに対して、年間を通じて本格的な研修ができる場を提供したいという事で、この法律の実施のためにも私もできるだけこのことをやりたいという事です。で、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○斎藤(節)委員 警察庁さん、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

そこで、ではこの法案そのものについていろいろ御質問申し上げたいと思ひます。

まず、この法律案の提案理由説明の中でちょっと御質問申し上げます。最初のページにありますが「スパイクタイヤ粉じん」に関して、従来から国、地方公共団体及び国民各層において各種の取組がなされてきておりますが、問題の解決に至らず、依然として厳しい状況にあります。というふうな述べているわけでありまして、けれども、今までのような取り組みが、地方公共団体及び国民各層において行われていたのか、それをちょっと明らかにしていただきたいと思ひます。

○古市政府委員 一番手近なところから申し上げますと、国のレベルでは、問題が深刻になってまいりました。各府県でそれぞれ対策がされたわけですが、五十八年に各府県の連絡協議会というものを設けまして、情報交換してそれぞれの対策の強化に当たり、さらには今日の法案に結びついたわけでございますが、国のレベルでも統一的な法律案というものが作成できるかどうか、このようにやられたわけでございます。その過程におきまして、関係府県がそれぞれ所管局から都道府県に通知を出しまして、各般の施策についての充実を地方自治体にもお願ひしたいということでございます。

また、地方自治体では各種の施策が行われておりまして、その結果といたしまして、先生御承知のとおり、先進的な県それからまた市では条例が

作成され、また要綱も作成されてきた、このようなどころでございます。具体的な項目といたしましては、道路の除融雪等の道路環境の整備、凍結路における安全運転教育、それからスタッドレスタイヤの普及促進、またモニター制度による使用、それから雪道用タイヤの技術開発、性能の向上、こういうものが行われました。また、一番近くでは平成元年から十二月を脱スパイクタイヤ運動推進月間といたしまして、これは関係二十三道府県、関係六府県がござって共催いたしました。また、関係十八団体の協力、後援も得まして全国的なキャンペーン運動を繰り広げている、こういうようなことを行ってきたわけでございます。

○斎藤(節)委員 いろいろのことをやってこられて努力されたわけでありまして、結果としてこのスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案というものが出されたということはよくわかりました。

そこで、「スパイクタイヤ粉じんによる健康影響を防止し」というふうな次のページに出ているわけでありまして、現在までのところ、実際の健康被害が報告されたことがあったわけではございませんか。

○古市政府委員 健康被害と申しましょうか、私ども、健康への悪影響、健康影響、こういう形で申し上げているわけでございますが、一つは、粉じんが立ち込めますと、当然急性症状として目の中に入った場合には結膜炎その他異物となりますし、沿道とそれから離れたところとの対象群をとっていろいろ調査いたしますと、やはり幹線道路近くの児童ではのどの痛みとかせき、それからまた気管支ぜんそく発作が増強するというような調査で明らかになってきているというところがございます。それからまた長期影響というものがございまして、これは粉じん地区におけるハトとか野犬とかそういうものの肺を解剖いたしますと、正常な地域のハトや野犬よりも明らかに有意の差をもって粉じんに含まれるような物が胸の中に沈着しているというふうなことがいろいろ報ぜられます。

した。そういうことから、環境庁といたしましても正式に長期暴露の動物実験を行ったわけでございますが、その結果も、百四十四のラットに一日八時間、週五日、一・五年間長期暴露いたしました。やはり粉じん量が多ければ多いほど肺への沈着が多かった、このような結果が出て今日の対策に結びついているというふうに思ひます。

○斎藤(節)委員 つまり、こういう動物実験の結果、粉じん量とその沈着の状況には相関関係があったというところでございます。そういうことであれば、目が痛いとか何かというそういう疫学的な調査もされているようにありまして、やはり私は問題だと思ひます。

粉じんの成分についてはどうですか。

○古市政府委員 スパイクタイヤ粉じんの成分といたしましては、かなり多いのが遊離珪酸、これは一五%含まれております。そのほか微量重金属というものがございまして、アルミニウム、それからカルシウム、さらには鉄、それから路面から由来する、アスファルトに含まれていた有機成分等が含まれております。さらに問題視されておりましたのが発がん物質の一つでございますベンゾピレン、このような多環芳香族の炭化水素、これがそういうところでは若干高い、このようにことが報告されているわけでございます。ただ、このベンゾピレンにつきましては、自動車の排出ガスからの影響もあるのではないかと、こういう説もございまして、このようにことで、余り人体には好ましくない物質がいろいろ含まれているということでございます。

○斎藤(節)委員 大体珪酸が一五%で主であるというところがわかるわけでありまして、今おっしゃいましたベンゾピレン、こんなのがありまして、これは発がん性物質でありますからこれが肺に入った場合にどうなるかというところは、私わかりませんけれどもやはり問題かな、そんな感じがするわけでありまして、そういう意味で発生は防止しなければならぬ、こんなふうに思ひます。

さて、そこでまたちょっと皮肉な質問で恐縮でございますけれども、三ページの「国民は、スパイクタイヤ粉じんを発生させないよう努めなければならないこと」としてあります。ということでございますけれども、これは、発生させないことが確実であるという場合にはスパイクタイヤを使用してもいいということじゃないのでございまして、また逆説論で聞きますけれども。

○古市政府委員 発生させない場合として、この法案に関係ございまして、直接舗装セメントの路上と接しない限りは発生しないということから、積雪凍結路では直罰規定が働かない、こういう構成になったところでございます。したがって、発生させないということならばいいわけでございますが、日本の路上というものはいろいろな形で乾燥、湿潤あるわけですから、全体としてもうやめましょうという形になったわけではございません。

先生お尋ねの乾燥路でもゆっくりゆっくり走った場合、そういう形で走らなければスパイクによる粉じんがまず起こらないというところが一方でございますが、そもそもスパイクを履きたがる人は、雪道でも速く走りたい人が履くわけでございますから、乾燥路をゆっくり走るといふのはあり得ないというところでそれは実際問題として成り立たない、こういう形でそういうものを全部規制をしていかなければならぬ、このように思ひます。

○斎藤(節)委員 私が申し上げましたのはまだ道路とかいうような、ある何メートルかは、あるいは何キロまでは全く凍結状態にない、あるいは雪がないという状況で、それから向こうはまたあるとありまして、先ほどの質問の中にもいろいろありまして、ある距離はゆっくり走って発生させないようにして、また雪の凍結しているところに行くスピードを上げていく、そんなようなことだからいいんだというふうな考えでやっています。困るということかな、そんなふうに私は思ったものですから質問させていただいたわけでございます。

二六

るうかと思ひます。その際に、なお中央での関係
各府ともいろいろ協議をさせていただくという
ことにしております。

○斎藤(節)委員 もう時間がなくなりました
わけでありましても、いわゆるスパイタイ
ヤ禁止にかかわることでもあります。

先ほどの各委員の方々の質問にもありました
けれども、このスパイタイヤの公害等調整委員
会調停、これはちょっと読み上げてみたいと思
うのですが、昭和六十三年六月に公害等調整委員
会において、国内主要タイヤメーカー七社は平成二
年十二月末日限りスパイタイヤの製造を中止
し、三年三月末日限り同タイヤの販売を中止す
る、このような旨の調停が申請人等と被申請人
との間で交わされて成立しているわけでありま
す。先ほど来いろいろ疑問を持たれて質問されて
も、たまたまでありましても、やはり輸入タイ
ヤ及び中小メーカーによるスパイタイヤ規制に
ついては何らかの処置を講じていかなければなら
ぬ、私はそのように考えるわけでありましても、
まず通産省さんにもっと御答弁願いたいと思
います。時間がなくなつて恐縮です。

○中島説明員 御説明申し上げます。

ただいまお話しございましたように、大手七社に
つきましては、本年十二月それから来年の三月に
かけましてそれぞれ生産及び販売を中止する方向
でございます。そのほかの国内のメーカー並びに
輸入業者につきましては個別に生産を自粛する方
向で指導を行っております。私どもは基本的に、
究極的にはスパイタイヤがなくなっていくとい
った大前提に立ちまして、こういった行政指導を
続けております。

○斎藤(節)委員 輸入タイヤばかりではなくて、
中小メーカーによるスパイタイヤ製造をしつかり
七大メーカーのようにやるべきじゃないかな、
こんなふうに思うわけでございます。いずれにし
ましてもこれは人の健康にかかわる問題でもあり
ますし、また経済に大きな影響を与える問題でも
ございます。そういう意味でスパイタイヤの問

題、やはり早く代替の安全なものをつくって
だくと同時に、国民の健康を守るためにスパイ
タイヤ廃止をしつかりとやっていただきたいとい
うことを御要望申し上げまして、私の質問を終
わりたいと思ひます。どうもありがとうございます。

○持永委員長代理 遠藤和良君。

○遠藤(和)委員 私は、本論に入ります前に一
言、酸性雨の対策について確認をさせていただ
きます。

去る五月二十八日に我が公明党の首都圏環境問
題調査団では群馬県の赤城山の火沼周辺を視察
いたしました。同地域は日本で初めて酸性雨によ
りまして広葉樹林の枯死現象が指摘されておる
ところでございますが、まず、環境庁はこの現象を
どのように把握しているのかというのが第一点。

それから、酸性雨の総合的な対策でございます
が、去年の八月でございましたが、環境庁が第一
回の全国的な酸性雨対策調査をしまして、その結
果によりまして、我が国でも欧米並みの酸性雨が
降っていることが明らかになりました。しかし、
この酸性雨の観測調査についてまだ全国ネット
ワークができていない、私はこのように思ひます。

そこで国に三要素望みたいのでございますが、第
一点は、現在各地方公共団体でそれぞれの方法に
よりまして酸性雨の観測調査が行われているわけ
でございますが、国として調査のあり方、例えば
ガイドラインで示すとか、要するに調査の評価が
統一に行われるように指導すべきであると思
ひますが、どうですか。それから第二点は、地方公
共団体の行う酸性雨の調査に要する機器の整備費
とか調査の経費を国庫補助の対象とする考えはな
いのかということ。それから第三点は、酸性雨の
発生機構の解明など調査が広域にわたるもの、そ
してかつ多量の経費を要する調査は、例えば国公
研でやるのとかがどういふに国の機関において実
施すべきかと私は考えますが、どうでしょう。この三
点に対して、まず大臣の見解をお願いしたいと思
ひます。

〔持永委員長代理退席、委員長着席〕

○小林説明員 まず最初の赤城山の火沼周辺地域
の状況でございますが、群馬県からの報告によ
りますと、昭和五十七年八月の台風によりまして
ラカバ等が風で倒れたり折れたりした被害が発生
をしておりまして、現在その地域で見られます枯
れ木や倒木はこの台風の影響による被害に起因す
るものが主である、こういう県の見解でござい
ました。この地域に關しましてはこの説明で無理
はないというふうに私も受け取っております。
また、この地域で私どもの国立公害研究所が
測定をしております中で、酸性雨がかなり低い
pHで観測されております。その酸性雨が森林にど
のような影響を与えているのかにつきましては、現
在のところ十分解明はされていない状況でござ
います。

現在、環境庁では、第二次の酸性雨対策調査と
いうことで全国的に観測網を整備いたしまして、
基幹的な部分につきましては測定及びそれに基
づきます検討を進めておるところでございます。こ
れで全国的な概要は把握できると考えております
が、地方公共団体の手によりまして現在約三百カ
所で測定が始まっております。地方公共団体の測
定もあわせながら解明をいたしますとより有効な
結果が得られるというふうに考えております。
現在、マニュアルを作成をし手法の統一に極力努
めておるところでございますが、地方公共団体の
側の測定は始まったばかりというところもござ
います。またばらばらな面も残っております。現在、
共通のベース化といましようか、共通の基盤に
立ってデータの相互交換ができるようにというこ
とで地方公共団体ともども整備に入っており、近
くその方向での打ち合わせにも入りたいと思
ひます。環境庁が行っております調査の中心が
国立公害研究所でございまして、国立公害研究
所の調査を充実させるとともに、地方公共団体の調
査に対しましては、その測定機器に対しまして財政
的な助成を配慮いたしますとともに、技術的な援
助協力関係を強めていきたいというふうに考えて

おります。

○遠藤(和)委員 きょうは時間がないので、この
問題はまた一般質問のときにゆくり質問させて
もらいます。

きょうは、スパイタイヤの粉じん発生の防止
に關する法律でございまして、私はこの法律は大
きく言つて二つ問題点があると思ひます。

一つは、なぜ全面禁止に至らなかったのかとい
うことです。全面使用禁止になぜしなかったのか
という事です。法律を読みますと、いわゆる消
防車とか緊急自動車、あるいは、これは政令で決
めるといふことですが、身体障害者が運転する自
動車の除外規定、これは理解できるところでござ
います。本法第七条のスパイタイヤの使用の
禁止の項目では、指定地域内の舗装道路におい
て、積雪または凍結の状態にない部分においてス
パイタイヤを使用してはならない、こう書いて
います。さらに第八条で罰則を科しておるわけ
です。というところは、これを逆に読むと、積雪ま
たは凍結の状態にある部分はよろしいということ
ですね。罰則を科す以上、こんなあいまいな規定で
いいのかどうかという問題があるのです。御承
知のように、日本の国は罪刑法定主義です。罪も
刑も法律できちつと決める、これが大前提。とい
うことは、犯罪構成要件の明確化というのが大前
提なんです。刑法ですから、十万円以下の罰金
ですから、こんなあいまいな規定が果たして犯罪
構成要件を明確化しているのかどうか、この問題
があるわけです。

具体的に言いましよう。例えば、朝、雪が降
つて、運転に行きました。スパイタイヤOK、行
った。昼、やんじやつた。帰りはどうするか、大
変ですね。それから、雪道をすつと行つておりま
す、やんでいるところがまだらにある、そうす
ると、雪道をすつと行つているところは行けるん
ですね。ところが、雪道がなくて、乾燥した道路
に來ました、はい、罰金、また雪道になりまし
た、OKです。こういうふうなことで果たして、
刑法に触れるわけですから、犯罪構成要件が明確

になつてゐるのかどうか。私はこれは非常に問題があると思ひます。これは本當に、具体的につかまえた、つかまえたと言つたら表現が悪いですが、罰則がかりました、裁判を起こしました、裁判にたえられない事態が起こりますよ。こういうときどうするのか、このところをもう少し明確にすべきだ。明確にするという意味では、この全面禁止というのは非常に明確なわけなんです。これをどうしてしなかつたのか。私はこれを篤と御説明願ひたいと思ひます。

○古市政府委員 今回の、地域を指定してそこで積雪、凍結でない状態で罰則がかかるというのは罪刑法定主義から問題がある、こういう御指摘でございしますが、私も、これは罪刑法定主義に照らしても明確である、このように思つております。

と申しますのは、日本全国でただ道路の上の積雪、凍結状態だけで運転状況を判断されるということではございせん、そこを少しでも明確にするために、スパイク粉じんの問題が特に大きいという地域を現在の段階では市の単位で一応規定いたしまして、その地域の中ではないけれどもという形になりますから、道路マップの上からいまして、それから地域住民からいまして、どこから何々地区であるというのは一応明確にわかる。その地区はもう既にこの秋に指定地域を一応公示していくという努力をいたしますので、この一年あるいは直罰規定まで二年の期間、どこが指定地域になつてそういう運動が行われているという形で十分住民、さらには国民に周知徹底される。そういうところでも雪がなかつたら、凍結しなかつたらだめなんだよという形がわかつておりますから、それにもかかわらずその地区にスパイクで乗り入れるという行為、これは直罰に値する。こういうことから、指定地域とそれから積雪、凍結状態とが二つかみ合つていふということ、それから周知期間があるということ、それからもう一つは先生御指摘のように、まだら道でそういうことをやつたらそれは違法行為

である、したがつて、一々脱いだり履いたりしなかつたらいけないということも十分わかつていふ、そういうことから一応これには協力をしているだけではないからうか、このように存じておる次第でございします。

○遠藤(和)委員 だから、まだら道だとだめなんです。だつたら雪道もだめなんです。だから、全面禁止すれば一番いいのです。はっきりわかるのです。それは、いろいろ話はあると思ひますが、地域指定の問題は後で詳しく私やろうと思ひますけれども、雪があるかないかという判断なんです。これは非常に難しいのです。さっきまで降つていたけれどもすぐ解けちゃつたという場合もあるのですから、要するにこれは非常にあいまいな規定ではないかと思ひます。何かつかまえるときに全部写真を撮つておいて、雪がないということとこれを証明するような材料をつくつておかないとこれはつかまえられるせんよ。そうでしょう。

それから、道路交通法上のネズミ取りというのがありますね、あれは本當に性が悪いですよ。スピードが出せるところになると来るのです。この法律を考えると、こういうことも考えられまふ。ずつと雪があつた、消えているところでは待つて構えておりましたつかまえる、こういうことも非常に考えられるわけですよ。これは運用上の問題だと思ひますけれども、そういうふうなことが許されていいのかという問題があります。これはどうですか。運用上、雪が降つていて雪が解けている、そこで待ち構えておつてばつかまえるようなことはしないということを言えますかね、これをはっきりしておいてもらいたいと思ひます。

○古市政府委員 警察庁の方がおられませんが、法案作成の過程で関係省庁と話した中から御説明させていただきます。

先生が御指摘のようなことは、法務省それから警察庁、さらにはその法律をつくる最終段階で法制局等ともいろいろ検討いたしました、これは法

律でいけるということで政府の方で提案をさせていただいてゐるわけでございします。

したがひまして、御指摘の、どのようにして立証といふか、つかまえたときの証拠をとるのだ、これは当然のことながら、そのような状況になりまして現場における実況の検分、それから違反者本人からの供述、さらには写真撮影、そういう形が行われて証拠がそろえられると思ひます。

私は、先生が今おっしゃつたように、雪道のところから来た者をつかまえるというものがこの法の主旨ではございせん、既に仙台でも条例で動かしておりますのは、四月、五月になつてもまだスパイクを脱がないという人に対して反則金をやつているわけでございまして、そういううなだれが見てもひどいところから適用を始めることとございしますから、これがそういうスピード違反のような形と同じではない、このように存じております。

○遠藤(和)委員 運用に当たつては、やはり本當に悪いのをつかまえる方に主眼を置いてもらいたいのですよ。法律にちよつとでも違反したらみんなつかまえてしまふ、こういうのではないかと思ひます。道路交通法も、四十キロ制限のところを四十五キロぐらいで走つていふと余りつかまへません、これは警察の良心かも知れませんが、十キロオーバーした、二十キロオーバーした悪いやつをつかまえる。こういうことで、ぜひ運用の部分でその部分は考えてもらいたいということをお願いしたいと思ひます。

それから第二点は、問題は地域の指定の仕方です。これを要するに指定するとかしななになつてしまふと私は思ひます。この指定地域の指定は、法律を讀むと、要するに環境庁長官が指定する、その際に地元の知事さんの意見を聞く、こうなつてゐるわけですが、知事さんの意見を聞いて環境庁さんがこれは絶対にこの県は指定をしたい、こう思つていても、知事さんの意向として指定されたら困りますと、こういうふうな

話があつた場合はどうしますか。

○北川国務大臣 遠藤委員のたゞいまの御質問でございしますが、このたびのスパイクタイヤの法案を御審議願ひに当たりまして、指定地域というのを今具体的に地方自治体の長から――皆さんと密接です。そのために、長官の方へそれは指定困難ぞと言つてきたときどうするのだという具体的な御質問でございします。

私は、この法案を御審議願ひて施行するに当たりましては、やはり地方自治体の長とは特別によく理解し話し合つて、どの面から見てもこれは決定しなければいけないというときには御理解を願つてやつていかないと、法というものの重さというものと、そして御決定願つた以上はこれを円滑に運営していきたい、こんな思ひをいたしておりますので、その難しい点はよくわかりますが、そこはやはり関係各首長と話し合いの上に立つて、地域の住民の皆様へ御理解願ひ点に断を下していきたい、こういう思ひをいたしております。

○遠藤(和)委員 その指定の要件というのが客観的なものでなければいけないと私は思ひます。怒意的なものが入つてそれがゆがめられるというところでは、憲法に保障された国民平等の原則に違反するおそれがあると思ひます。自然条件は全く同じだといふところが、道路によつては指定地域になつてゐる、あるところに行つたらなつていない、これでは、自然条件が全く同じなのに走つていふと罰金のかかるところとからぬところが出てくる、こうなるわけでしょう。これは憲法に保障された法のものと平等であるという原則から逸脱するおそれがあります。ですから、指定地域の指定については、知事さんの意向もあるけれども、なお環境庁は明確な客観的な指定の条件を明確にしてきちつと指導して、指定すべきところは指定する、この強い姿勢でなければ、これは憲法の精神に違反するおそれがあります。これを私は強調したいのです。どうですか。

○古市政府委員 現在指定の要件というのを詰めている段階でございしますが、まずこの法律にも書

いてございますように、住居が集合している地域、これは何らかの基準で決めたいと思っております。それから住民の健康を保護するとともに生活環境を保全することが特に必要な地域、この二つの要件についてなるべく客観的な基準というものを現在検討しているわけでございますが、ただ先生が御指摘のように、この地域を決めるときには自然的条件のほかには社会的条件を勘案しという形になっておりまして、その中にはその産業構造とか、それからまた交通量とか、それから過去の粉じんによる被害の程度とか、また場合によりましてはその地区の人たちの粉じんと交通安全に対する意識の程度とか、それからまたノースパイクタイヤでの運動の歴史の長さとか、そういうものもある程度は反映されるのではなからうかと思っております。御指摘のように極力客観的な形でその指定地域を見ていきたいと思っております。

○遠藤(和)委員 本日は、法律を審議するのですから、指定地域の原案はこうです、これがまずあってしかるべきなんです。そうでしょう。法律は審議しているけれども、どこになるかわからない、こういうのでは本日は審議するのはおかしいのです。

今、指定地域の候補者と言ったらおかしいのですが、恐らく名のりをつけてくる道府県は二十三道府県、日本列島の約半分ぐらい道府県の中の市町村が該当するんじゃないかな、こう言われていきますけれども、大体の目安というものは持っていますか、どうです。

○古市府委員 私も従来からの市町村の要望なり各自自治体の状況、また降下ばいじんの程度という資料を持っておりますので、こちらといたしましては大体こういう形かなと思っておりますが、現在まだ法律が御審議の段階でございまして、正式に地方自治体と協議をするという形に至っておりません。しかし、この法案を出す過程でいろいろな人がおいでになったので聞いておきますと、ほぼ先生がおっしゃいましたように、二十

三道府県、百九十市の中が要請したわけなので、持ち帰って十分検討したいということでおっしゃっております。そういう形で、その対象の中からひとつ一定の基準でその地域が決まってくる、このように思っております。

○遠藤(和)委員 ぜひ長官、この指定に当たっては、自然条件は結構です、社会条件も加味すべきでしょう、しかし政治的な判断は避けた方がいいです。政治的な条件というものは、本当にきちっと客観的な条件で全国に指定すべきは指定する、こうはつきりした態度を持たないと、先ほども言いましたように憲法に保障された国民の法のものとの平等を阻害する心配がある、私はこういう危惧をします。指定地域の指定に当たって長官のリーダーシップを強く要請をしたいのですが、どうですか。

○北川国務大臣 委員の重ねての指定地域に対しての御見解を聞かせていただきまして、法でございましてその決定に当たりましては、あやふやな、地域の指定あるいはもろもろの法を行うに当たりまして、それは法というものの解釈のいろいろの角度がありまして、やはりよかつたなどということが最大の条件ではないかと思っておりますので、環境庁といたしましては情にとらわれないところのびしとした厳しい決定をしないか、こう思っております。

○遠藤(和)委員 それから、この法律と、地方自治体が今も持っている条例、あるいはこれからの条例をつくるかもわかりませんが、その条例との整合性の問題なんです、例えばこの規制より強いものがあるいはより広範なもの、例えば指定地域外というふうな感じ、いわゆる上乗せ条例あるいは横出し条例、これはいいわけですね。

○古市府委員 この法案は、国民の健康保護等を確保するために全国的な観点から必要な規制を行っているものでございまして、したがって、地方公共団体がその自然的、社会的条件から判断されまして必要と認めた場合に、当該地方公共団体が条例制定権に基づきまして条例で俗称の上乗せ

規定あるいは横出し規定をやられるということ、を、あえて国としては否定するものではございません。

○遠藤(和)委員 それから、前へ進んで、代替タイヤとしてスタッドレスタイヤの開発が進んでおると聞いておるわけですが、まだ制動能力、特にアイスバーンの制動能力はかなりスパイクタイヤより劣っているという状態もあります。この技術的支援というものは国の責任だと思えます。特に、大型のトラック用のスタッドレスタイヤというものは一体実現可能なかどうか。大型のトラックの場合も、少し時期は遅くなるのですけれども規制がかかりますね。そうすると、代替タイヤがなくなるとまたチェーンに返るわけですか。チェーンというのは、ある意味ではスパイクタイヤよりも粉じんを起す原因になりますね。道路の損傷が激しくなりますね。トラックのタイヤは一体スタッドレスになるのでしょうか、チェーンになるのでしょうか、この辺の見通しはどうなんですか。

○北川国務大臣 委員の御質問のスタッドレスタイヤ、これの普及と実施ということでございますが、特に大型車につきましては、この三月三十日に私は視察をさせていただきました、その製造工程も見させていただきました、で、上がったものも見ていただきました、また御説明も十分受けまして、激励と感謝とお願いをしてきた。この大型のスタッドレスタイヤは、私は完全に皆さんの希望の中に生きていくという思いをいたしましたのであります。ということ、スパイクタイヤにかわって、大型車も全部スタッドレスタイヤにかかわるということ、自信を持ってきたのでございまして、これはちょっと言い過ぎかもしれませんが、その点については私は、業界が大変よくやっていたなと思っております。通産省、JA、ありがとうございます、感謝をしている次第でございます。ということは、スパイクタイヤを全面的にみんなが用いないようにしようと思えば、新しいタイヤがより以上の性能を持っている、これだと思っております。

それからいま一つ、チェーンでございますが、確かにチェーンは、この間東京で雪が降ったときにチェーンを巻いたために相当道路を傷めたことも事実でございます、その粉じんもきつうございます。しかし、チェーンはいつもつけているものじゃございません。スパイクタイヤは、つけるとそのままだと走る、こういう点もございまして、特に私は、御指摘くださったように、スタッドレスタイヤが大型車も小型車もこれでよかったなという域に日本の産業界が努力していただいている、そして御期待に沿うようになるということ、きょうここで明言させていただくと後々問題があるかもしれない、これは、それにかわるいいものがあるということがこの公害防止に大きく役立つ、こういう思いでございます。

○遠藤(和)委員 今スタッドレスタイヤの性能の中で制動能力という話を私しましたけれども、もう一つ、やはり耐久性の問題だと思っております。長く使えるかどうかということになると、スタッドレスタイヤの方はちょっと耐久性が弱いというふうな評価がありますね。特にトラックのような大きなものになりますと、溝が深ければ深いほど耐久性は劣るんじゃないかと心配するわけでして、こういう意味での研究開発も各方面に強く要請したいと思っております。

それから、自動車は、構造いろいろあるのです、例えばアンチロックの自動車、ABSであるとか四WD、これは雪道でも非常に安全に運転ができる可能性があるわけですね。ところが、自動車メーカーの開発状況を見ておきますと、例えば四WDなどはレジャー用のものはたくさんあるのですけれども、実際に小型車の四WDというのは少ない、こういうことがあります。したがってこの指定地域の中で、四WDの小型車とか乗用車とか八十分に普及できるような生産体制、そういうものも国として指導すべきではないのかなと思っております。実際に、雪国の人たちは四WDの車が欲しいといっても、十分その需要に間に合わない

部分があるみたいですね。こういうことではない、少々高くなるのですけれども。こういう総合的な調整もやはり環境庁として意見を申し上げるべきではないのかな、このように思っています、どうですか。

○古市政府委員 前段のスタッドレスタイヤと通常タイヤとの耐久性のお話がございましたけれども、やや耐久性は劣るということは事実でございますが、同サイズのスタッドレスとスパイクとを比べますと、価格が一、二割安いというようなこともございます。スタッドレスの場合には二から三シーズンと言われておりますし、スパイクタイヤは三から四シーズンと言われております。価格と両方あわせると、スタッドレスを大いに進めていきたい、こういうふうに思うわけでございます。それから、ただいまのアンチロックブレーキ、ABSのシステム、それから四WDでございますが、御指摘のとおりだと思います。

そういうことで、この所管は運輸省でございますが、私どもの方から運輸省にもお願いいたしました。また、私自身がこのスパイクタイヤ問題で、タイヤメーカーに長官にお願いをしていただくと同時に、自動車工業会の方の幹部に来ていただきまして、タイヤメーカーがやるだけでなくて車体の側からも安全な装置を開発して、先生おっしゃいますように少し割高でもユーザーが求めればあらゆる車種に四WDとABSが装着できるように体制をとってくれ、こう申しましたところ、その後運輸省の指導もございまして、大体はABSにつきましても全車種に装備が行き渡る方向に行っておりますし、四WDもレジャー車だけではなくてほかの車種にもかなりの勢いで広がっているという努力がされているところでございます。

○遠藤(和)委員 どうもありがとうございます。以上で終わります。

○戸塚委員長 児玉健次君。

○児玉委員 札幌市豊平区月寒中央通り、国道に隣接している場所ですが、降下ばいじん量が多い

という有名な場所です。一九八七年から八八年にかけて一平方キロ当たりの降下ばいじん量は、九月が九トン、十二月が五十六トン、三月が百六トンという調査結果があります。環境庁がおつくりになっている資料では東京が十一月から四月の月の当たりの平均値が二・二トンですから、長官、その違いがどのくらい甚大なものかということをごひ御認識いただきたいと思うのです。そして、札幌市では例年そうなんです、ことしも三月一日から、汚泥と称するばいじんを含んだものを清掃する一斉作業を始めております。ことしの収集汚泥総量は一万二千八百八十七トンです。昨午が一万五千三百六十一トンです。十トン積みだのダンブカーで千数百台分です。それだけが堆積している。もちろんそれが肺の中に一部入っていくわけですから、皆さんがおっしゃるやうに健康に対する被害というのは甚大です。

そこで長官に最初にお伺いしたいのですが、一九八八年六月二日に出された「公害等調整委員会における調停条項」、これを現在どのように受けとめていらっしゃるか、伺います。

○北川国務大臣 児玉委員の御質問にお答えいたします。

札幌の状況をお聞かせ願って初めて知ったことでございますが、スパイクタイヤによる粉じんは大変なものであることは、御指摘のとおりであると思っております。この点を踏まえまして、今度それにかわるスタッドレスタイヤをやりたいというところで調停をしていただいた。粉じんを解決するためにはやはり新しいタイヤが必要であるというところで、皆さん、タイヤメーカーに御理解を願った、私はこのように思っております。次第でございますが、環境庁といたしましては、スパイクタイヤによるところの健康被害、またそのために生ずるところの社会的ないろいろの悪条件というものを除去していくために全力を挙げていきたい、このように思っております。

○児玉委員 この法律について私は昨年の春の予算委員会の総括質問でぜひ取り上げるつもりでし

たが、消費税の御存じのような経過の中で機会が得られませんでした。当時、環境庁の方々に随分いろいろお聞きもしましたし勉強もさせていただきました。

それで、去年とことし、ちょうど一年たっているのですが、八八年六月の公害等調整委員会の調停条項にこういうふうな明記しております。「スパイクタイヤの製造を中止し」、そして「同タイヤの販売を中止するものとする」。年限が入っております。例えば「昭和六十五年十二月末限り」めどでなく、はっきりと時期を明示しています。そして、その調停条項の二項目で「申請人及び参加人は、国や地方公共団体に働きかけ、スパイクタイヤの使用禁止に関する法制化及び行政施策が図られるよう最善の努力をする」。もちろんこれには仙台を先頭に札幌や長野の松本や多くの弁護士さんが参加された。そしてタイヤメーカーの方々も、いろいろな経過はありましたが、これで決意をなさった。私もこれに少しかかわってきた者として、この調停条項には文字どおり感動しました。

そこで言いたいのですが、日本自動車タイヤ協会の会長さんは、五月八日に発表された談話の中でこういうふうな述べられている。この調停条項については誠実に履行する所存であると述べられつつ、今回政府が提出なさったこの法律案では調停条項が形骸化するのではないかと危惧されております。

昨年三月、環境庁が示された法律案では、この法律はスパイクタイヤを装着した自動車の運行を禁止すること等によりスパイクタイヤ粉じんの発生を防止し云々、恐らく環境庁としては、それがベストだとお考えになって去年の三月十六日に環境庁としての案を出したところだと思います。それに比較すれば、これは率直に言って重大な後退だと言わざるを得ない、いかがでしょうか。

○古市政府委員 昨年、環境庁におきまして検討いたしました国会提出というものを指摘した法案というの、先生御承知のことでございますが、スパ

イクタイヤの全国的な全面使用禁止、その違反者に対しまして都道府県知事による改善命令及びそれに従わない場合の直罰を定めた、このような内容であったわけでございます。

今回、引き続き政府内で検討した結果お示しいたして御審議いただいております法案は、環境立法として法制化するための法的な問題は、それから地域を指定しての規制の問題、こういう形で実効性が上がり、現在の状況にあって脱スパイク社会に向かっている確保ができるという形でまとめた法案でございます。そういうことで、実効面から申しますれば前回の法案が目指したところと後退はしていない、このように思っております。

○児玉委員 大いに実効性が上がるという点では私も期待をしております。そうでなければならぬと思うのです。しかし、先ほどの議論をお聞きしておりました、出した法案がベストなんです、さまざまな疑問は誤解であり云々という態度は、皆さんお示しにはなっていないけれども、もしそういう態度をおとりになるのであれば、これは国民のコンセンサスを得られません。

環境庁がことしの四月に中央公害対策審議会大気部会にお出しになった諮問、そこを背景というくだりがございます。そこで皆さん方自身がスパイクタイヤの使用禁止と脱スパイクタイヤ社会への円滑な移行のために法制化が必要だというふうな述べていらっしゃるし、そして長官御自身が五月八日の閣議の後の記者会見で、これは私のおります北海道新聞の五月八日の夕刊なんです、

「全面禁止は理想だが云々、そのようにも述べていらつしやる。明らかに皆さんが最善だと思っているものに比べてこれはいささか違うのじゃないか。どうでしょう。

○古市政府委員 いろいろなその時点における条件の中で法制化を、早く成立して実施に至りたいという条件を考えた中で最善の努力を尽くしたというところでございます。昨年のような形で再度全面規制で法案調整に入った場合に、正直申して今回国会に提出できる法案はまともななかった、そ

ういうことも含めまして、この法案によって実効ある対策を進めていくという方が我々が望み、また長官が言った、脱スパイクタイヤ社会に向かつて理想ではないが、それが改善と申しますか、そういう策であった、このように思っております。

○児玉委員 今、古市局長は率直に、政府部内の調整、それでどういうふうになったんだという趣旨のことをおっしゃいました。それで、この議論をやっておりますと時間がかかりますから、次の問題に入ります。

スパイクタイヤの供給について——通産省おいでになっていきますか。タイヤ協会は調停条項の誠実な履行を先ほど述べたように社会的に約束されています。ぜひそうしてほしいと思います。残るのは輸入タイヤです。この間の輸入スパイクタイヤの数量、一九八七年、八八年、八九年、三年に分けてお示しいただきたいと思ひます。

○中島説明員 御説明申し上げます。

昭和六十二年輸入量は十萬本でございます。スパイクタイヤ十萬でございます。昭和六十三年十六萬、若干ふえてございます。それから平成元年、これは大した減少ではございませんが、十五萬本。ちなみに十五萬本と申しますのは、全スパイクタイヤの五%に相当いたします。

以上でございます。

○児玉委員 今お話しした輸入タイヤの中で韓国のクムホのものが大体五萬本を占めている、そのように私は承知しております。これは札幌のある自動車の言ってみればスパーといいますが、最近そういう店が多くなっています。その中に、クムホスパイクタイヤ六割引以上で大放し、例えば一八五SR一四、定価二萬四千二百円の品が九千六百円、そういう形でこれが市場に出ています。これを放置するわけにいかない、そういうふうに思ひます。それで韓国製のタイヤが使用するピンはほとんどが日本製です。日本でピンをつくらなければ、言ってみればそこを遮断することが出来る。日本のピン生産のほぼ九割を占めているのは、東芝タンゴロイなど三つの

会社です。この三つの会社は、タイヤメーカーから九〇年以降はスパイクタイヤの生産予定はないと通告されて、製品について抜本的な転換をされていると承っておりますが、通産省いかがでしょうか。

○中島説明員 御説明申し上げます。

私も、スパイクをつくっているメーカーと残念ながらまだ直接意見交換していませんが、タイヤメーカーを通じての話でございます。先ほど来お話がございましたように、タイヤメーカーでは本年の十二月をもって生産を中止するといったことで、タイヤメーカーからはスパイクメーカーに対しましてそういった通告をしております。スパイクメーカーもそういったことで了承し、対応を図っていくと伺っております。

○児玉委員 国内のメーカーが調停に同意をされたさまざまな理由があります。最大のものは、国民の健康を守れという雪國の人たちの運動の大きな結果だと思ひます。と同時に、自分たちが製造及び販売をやめたとしても外国からのタイヤが市場に出ないという信頼感があつたと思ひます。市場で外国から入ってくるスパイクタイヤと、自分たちはスタッドレスしかつくれない、それを自由競争にゆだねるんじやとでもたまらないという気持ち、今でもタイヤメーカーにはあります。このことの持つ重要性というものは、そういうところから私は一部理解をしております。

そこで述べたいのですが、通産省の輸入タイヤを扱うディーラーなどに対する毅然とした態度がこの問題のかぎです。ちょっと経過的に私は伺いたいんですが、一九八八年の九月に通産省はタイヤの輸入業者を集めてヒアリングをなさつた。そのとき集まつたのは五社である。そして、そのヒアリングの場所が国内メーカーの方々は、これは一九八八年ですから、三年後に供給がとめられる、そのとき輸入業界としてはどうするかという通産省の質問に対して業界は、国内メーカーが供給をとめるのなら業界も輸入をやめることにしたい、そのことで国の方針に協力するというふう

述べられたそうです。そしてその後、通産省の代表の方は私に対して、輸入状況を引き続き厳しく監視し、業界がみずからの言明を実行するよう責任を持って指導していく、こういうふうに述べられた。この経過について、事実かどうか伺ひます。

○中島説明員 御説明申し上げます。

そのとおりでございます。さらに本年四月、私も輸入の大手業者を個々に呼びまして、同様の趣旨で自棄を要請してございます。

○児玉委員 この四月の下旬皆さんのヒアリングに参加されたのは、ミシュラン、ピレリ、セペリット、コンチネンタル、クムホなどですね。

○中島説明員 そのとおりでございます。

○児玉委員 日本弁護士会が一九八八年十月に発表されたこの問題についての法律試案がございします。その中には明白に「何人も、業としてスパイクタイヤを販売してはならない。」とこまごまいって、供給は完全に遮断できます。しかし、実態としてそこに近づける必要がある。通産省としては、先ほど言ひましたように、間違つても、外国から輸入されたスパイクタイヤが日本の自由市場において、スパイクタイヤの生産をやめることを決定している日本のメーカーのスタッドレスと競争することのないような状態を事実としてつくってほしい。どうですか。

○中島説明員 今後とも強力に指導に努めてまいりたいと思ひます。

○児玉委員 さて、そこで次の問題です。もし今のお話のとおりであれば、タイヤの供給は遮断されます。しかし部分的な使用は認められる。これが矛盾でなくて何だろうかと思ひたいので法律の内容に即して若干お聞きしたいのです。第三条「何人も、スパイクタイヤ粉じんを発生させないよう努める」とあります。何人もと書いてあるところに私は意味があるだろうと思ひますが、スパイクタイヤの粉じんを発生させ

ないためには、スパイクタイヤを使わない以外に道がありません。そうではないでしょうか。

○古市政府委員 スパイクタイヤを乾燥または湿潤のアスファルト面と接して使わないということが必要かと思ひます。

○児玉委員 ちょっと今のは、環境庁、重要な思ひ違いじゃないですか。第三条では「何人も、スパイクタイヤ粉じんを発生させないよう努めるとともに」云々と書いてあります。凍結及び積雪のところなんというのは、まだらの状況についてあなたはそうおっしゃるのですか。

○古市政府委員 ただいまお答えしましたのは、先生の御質問がスパイクタイヤの粉じんを発生させないためには、こういうことかと思ひてお答えしたわけでございますが、これは、先ほどから再三お答えしてもらっていますように、今回提案いたしました法律につきましましては、「スパイクタイヤ粉じんを発生させないよう努める」という国民の責務は全体にかかっているということを申し上げたわけでございます。

○児玉委員 そこで、第五条です。午前からずっといろいろ突っ込んだ質疑がされていきますから、私なるべく同じことを繰り返したくない。

第五条で「住居が集合している地域その他の地域」とあります。自動車の運行というものは、御承知のとおり広域的なものです。私も三十年前か車を運転してきた者です。「住居が集合している地域その他の地域」、その定義についてはもうお答えです。から結構なんです。都市とその周辺という趣旨のことをお話しになっていきます。自動車の運行の広域性、高速性から、一つの車が運転する時間をあなたたちは大体どの程度を考へているのか。別の言い方をすれば、四十キロないし三十五キロの時速で走るとすれば、大体どのくらいの時間を要するエリアを皆さんは外そうとなさっているのか。伺ひます。

○古市政府委員 大変難しい御質問で、都会地、それからまた田舎の方で自動車の使用形態というのはいまちまちかと思ひますので、ちょっと一律

にお答えすることができかねるのではないかと思います。

○児玉委員 その点は、やはり解き明かさないうけない問題が解き明かせない問題として私は指摘しておきます。

次に、地域の指定なんですが、降下ばいじん量それから住民の健康被害などというお話が先ほどからありました。降下ばいじん量の測定スポットが、皆さん方が指定しようとなさっている大都市で平均何カ所くらいあると皆さんお考えになっているのか。それから健康被害ですが、ラットの被曝調査というのは一体全国何カ所でやったのか、伺います。

○古市政府委員 降下ばいじん量の測定地点というのは、私の記憶では約二百四十幾つかと思います。またそれが、小さな市では一カ所であったり、それからまた札幌、仙台では数十カ所という形で分布しておる、このように記憶いたしております。

それからラットは、環境庁が三年をかけた実験をバイオアッセイというところで集中的に行ったわけで、対象は百四十匹の動物を四群に分けて一年半にわたって行ったということでございます。○児玉委員 長官、いずれにしても測定の数が少ない過ぎるのです。それで、むしろ私が言いたいのは、そのことよりも、どの場所を指定していくのかということにもなるのであるとすれば、定量的な分析で余り機械的な線引きを行うべきでない、そういうふうに思いますが、どうですか。

○古市政府委員 先ほどから、地域の都道府県知事の意向を聞いて、また都道府県知事は市町村の意向を聞いて、それで環境庁と協議して最終的には長官が指定する、こう申し上げましたのも、地域の実情というものを非常に重視して行う。そのときに何も無いとぐあいが悪いというところでございまして、降下ばいじんの量、それから健康影響の程度、生活影響の程度、さらには交通量、それからもう一つはその地区におけるこれまでのスパイク粉じん対策の運動の推移、そういうもの

もあって都道府県、市町村から御意向が示される、このように思っております、それを尊重していきたいと思っております。

○児玉委員 要するに機械的にしない方がいいということを私は言っておきます。

それで、次の問題は、高速道路及び高速道路が通過する地域をどうするのかという問題です。私が承っているところでは、西ドイツでは一九七五年にスパイクタイヤが全面禁止になりました。高速道路ももちろんです。そのときの重要な理由の一つは、高速で走る車のタイヤに装着されていたピンがはじけて被害を起こしたケースがあったようです。もう一つは例のわだち現象で、それがハイドロプレーニング現象を生み出して大事故が続出した。

高速道路は外されました。日本ではどうなされていますか。

○古市政府委員 今御指摘のとおり、高速道路においてスパイクタイヤが使用された場合には、単に粉じん発生だけではなく、舗装道路を損壊することによる交通事故の誘発、わだち掘れでございまして、それからピンがはじけてはかの車に迷惑を及ぼした、そういう安全上の問題もあるという形は十分承知しております。また、外国におきましてもそういう点から規制されたということも伺っております。私も、そういう実態を踏まえて、この地域指定を行います場合にはその点も十分に踏まえて関係省庁と協議をして指定地域を決めていきたい、このように思っております。

○児玉委員 この点はぜひ特に外国の経験に深く学んでほしい、そう思います。

次に、七条の問題です。積雪、凍結の状態、この除外規定で混乱が起きないか、私はそのことを強く危惧します。

そこで、先ほどのお話の中に積雪、凍結の定義の、何というか逆さといいますが、積雪、凍結とはタイヤの接地面が直接道路に触れない状態が積雪、凍結だというふうにお話をされたように私は聞いております。この定義はよく考えているみた

ただけれども、大型のスタッドレスタイヤを開発するための業界の熱心な御研究の中で、今の定義は私はちょっと不適当であるということが出てきたのじゃないか。と申しますのは、大型スタッドレスタイヤを開発するために、メーカーは研究開発専門委員会というのをおつくりになって、競争状態にあるメーカーが協力をしてお仕事をなさった。そのとき、北海道大学の低温研究所とも共同の研究をなさいました。そこで出てきたのは、冬期間、北海道の道路表面の平均温度はマイナス五度くらいである、その状態で、厚い氷でなくアスファルトの上に薄く水分があつて夕方それが凍る。この状態が一番よく滑ります。そのとき、スパイクタイヤであればスパイクのピンの突出部は道路に直接突き刺さる、接地しています。ところが、スタッドレスの場合は、摩擦熱で道路とタイヤの間に水膜ができる。低温研究所の方々は、その状態を疑似液体という言葉をお使いになつている。タイヤと道路の間に水膜ができる。さっきのハイドロプレーニングです。それが結局制動力の最大のネックで、それをどんなパターンで排除するかということ、大体今成功してきたというふうには聞いております。そうだとすれば、先ほど局長がおっしゃった定義は成り立たないのではないですか。

○古市政府委員 今お話がございましたのは、スタッドレスタイヤとスパイクの制動比較をやった場合に、零度からマイナス五度の近辺でスパイクの方が優位に立つて、それより高温、低温の方はともにスタッドレスの方が劣らない、という結果も、先生が御指摘のそういう現象からかと思えますが、そのタイヤと道路の間の一枚の水といいますが、凍結状態が云々というのを理論的に詰めていくという趣旨でこの法律を構成しておるわけではなくて私は思っています。だけれども凍結と言いはないと言ふ範囲内でそういう状態でないときに積雪と言ふ範囲内でそういう状態でないときにという趣旨でございまして、非常に細かい、科学的にいろいろ試験をする薄い状況が凍っていた、凍っていないというところでのその条項が判断され

るべきものとは思っておりません。

○児玉委員 私が言いたいののは、余り形而上学的なカテゴリーを設定するとこれも失敗すると言いたいのですよ。やはりある程度実態に合わせないとだめだ。札幌で路面が露出してないのは幹線道路にあっては年間約二十日前後だと言われている。凍結の状態は時々刻々変わります。そういう中で、先ほどの御議論もありましたが、この点はやはり実態に合せて進めていく。改めて申したいのですが、この除外規定というのは、運用のいかんによつては大きな混乱を起こすという点を私はあえて指摘しておきたいと思っております。

最後の問題ですが、附則三条の大型自動車、これを粉じん発生の中心です。一九八三年に、北海道開発局の土木試験所月報ナンバー三百五十六に、久保宏さんと小笠原章さんというお二人の研究者が非常に説得的な論文をお書きになつています。その中で、北海道の国道十二カ所の調査、そのポイントで全自動車通行量の中で大型車のまじる率は二四、四台で一台しかない大型車が舗装路面の摩耗に三五、五の割合で影響を与えている、こういう実証的な研究をなさつています。簡単に言えば、大型車は小型車の二倍道路を摩耗させる、大型車のスパイクタイヤ使用禁止が実現したら四割近く道路の摩耗が防げるということ。だからこそ、かなりの外国で大型車の禁止を先行させているのではないかと。日本はそれが逆転している。まずいのではないですか。

○古市政府委員 外国と日本でスパイクからスタッドレスに移行するという状況が、残念ながら、外国ではスパイクタイヤが一〇%以下のときに既にそういう方向に切りかえて今日に至っている。我が国の場合は対応が少しおくれまして、九〇%装着のところからゼロに向かおうというところでございまして、やはりその間の、今までのスパイクに対する過度の信頼と申しますか、そういうことがございまして、スタッドレスに対する過重な期待と申しますか、そういうことがございまして、また、乗用車が現在九〇%、大型が七〇%の

制動力ということから考えますと、やはり最低限の三年間という猶予期間を設けて、しかもそのうちなるべく早い時期にそちらに移行していただく、この努力をするという以外にはないのではなからうかというところでございます。先生のおっしゃった方向で、なるべく早くやりたいと思っております。

○児玉委員 通産省に大型スタッドレスタイヤの現状を聞きたかったのですが、時間が来たようです。さつき長官がおっしゃったように、札幌の市営バスが、昨年の秋からこれにかけていわゆる候補タイヤを七十台に装着させて、そして試験的に運行させています。支障は出ていないようですね。今局長のお話のように三年と言わず、できるだけそれを引き寄せる、この点についての長官のお話。

それから、スタッドレスで大型車が走るとき、現在、ダンブカー十輪の中ですべてのタイヤをスタッドレスやスパイクタイヤで走っている車は二台に一台だと言われます。前輪の二つと後ろ八つあるうちの内側四つだけ使って、外側の四つは坊主タイヤで、チェーンを履くために使う。それで、大型スタッドレスタイヤの開発に参加されている研究者は、全輪装着してくれたい今の状態では、なかなかいいと言っています。その点での指導をどうなさるかという問題。

そしてもう一つは、さつきもお話のあった四WD、生産は、北海道で言えば品不足は余りないと思われは思っています。皆さんの御努力もあったと思います。問題は、スタッドレスタイヤを使用するとき若干の皆さん方は経済的援助をなさったし、札幌もしました。四WDについても、取得の際の税金があります。これは残念ながら地方税です。その軽減措置が講ぜられたら四WDの普及は飛躍するだろうと思うのです。この点で環境庁が犬馬の勞をとるおつもりはないだろうか。そして最後は、この法案が国民の積極的な協力のもとに、法案の不備にもかかわらず実効あるこ

とを私は期待しています。そして、そう言ったときにこの法案はなるべく早く見直すべきだと思うのです。

以上の点について、長官のお話を伺います。
○北川国務大臣 ただいま委員がいろいろ御指摘くださったので、スパイクタイヤの禁止に関して大型車のスタッドレスタイヤ、こういう点に関してもやはり前向きで積極的に取り組んでいき、それが実効を上げるようにしていかなければいけないと思っております。

なお今後とも、この法案を御可決願って、そして実施いたしまして——これは、百点満点というのは我々のつくるのにはよほどでないとございせんから、その中でまず実施していただきたい、このことを前提に置きましてお願いをした次第でございます。よろしくお願いいたします。

○古市政府委員 四WDに対する税制の優遇措置ということでございしますが、かなりの勢いで普及しているということは非常にうれしいことでございしますが、また、それだけに量が増えた場合の税制措置の対象が膨大な額になって、現実にはなかなか難しいということでございます。先生から御指摘があったということをご深く受けとめたいと思っております。

○児玉委員 終わります。
○戸塚委員長 中井治君。

○中井委員 私が初めてこのスパイクタイヤによる粉じん公害という話を聞きましたのは、当委員会十年ぐらいい前にならうかと考えております。私どもの郷里ではめったに雪は降りませんし、大臣のところもめったに雪はお降りにならない。初め、そんなことがあるのかという思いで話を聞かせていただきました。その後、寒冷地の議員の方々は熱心に御議論なすって、結果こういう法案の審議というところを今日迎えたわけであります。先ほどの長官の御答へも含めまして、大臣、どんな考えをお持ちか、お尋ねいたします。
○北川国務大臣 中井委員の御質問にお答え申し上げます。

大阪と三重県は、同じように雪はございません。テレビあるいは新聞、ニュース等によりまして、札幌等で自動車のスパイクタイヤで空気がなしておるのを見て、何とか早くこんなものは直らないかと思っておったのが、今日こうして法案に出されることになったことは皆々様のおかげであると思っておりますし、関係各省庁間の協議の中でここまでまとめたいただいた、こういう思いをいたしております。

この法案が御可決願った後は、この法案を国民の皆さんも御理解願ひ、利用者も御理解願ひ、そして各都道府県もこれの実効果が上がるように御努力いたしていただきたいという願いを込めておる次第でございます。特に、スパイクタイヤの粉じん健康を損ね、地域社会を環境を悪くしていくことは事実でございますので、どうか本法案が早期に成立していただくようお願いを申し上げます。

○中井委員 私どもの党もこの法案には賛成であります。しかし、先ほどからいろいろと御質疑がありましたが、他党の方もそうではないかと思っておりますが、本当に喜んで賛成しているわけではございません。

私も過去、環境委員会で、いろいろな法案策定の御苦労、あるいは法案をつくれという要求をしたこともありますが、また審議にも参加をさせていただいてまいりました。この法案を読ませていただいて、聞かせていただいて、どうしてこういう格好になったのかというところが一番わからないう。大体各省庁間の折衝や業界等の折衝もあってこういう形になったかと思っております。なかなか私もみたく環境の委員会に所属をさせてもらっておる者でもわかりにくい法案であります。スパイクタイヤの禁止を求められた、あるいは禁止以外にないじゃないかと考えになっておる住民の方々が、この法案を見たらびびくりされるんじゃないかという思いが強いと思います。今までも環境関係の法案というのは大衆議論のあるところ、省庁間の調整の難しいものばかりで

ございます。しかしその中でも、例えば幾つかの法案において、科学的な根拠なしに、割り切りと称して思い切った法案にしてしまったことも幾つかある。そして、それが結果先取りとなって国民の環境を守る、命を守るというので大いに役に立ってきたということはあります。また同時に、一、二の問題では、いろいろ議論はあったけれども割り切つてやっちゃって、後から科学的にそこまでやらなくても大丈夫だったという問題もあつたのも事実であります。しかし、環境問題というのは常にそういうことだということで、環境庁あるいはまた環境委員の方々が党派を超えて御努力をされてきたと思うわけであります。

今回のこの粉じん公害の問題は、犯人はちゃんとわかっておるわけです。原因はちゃんとわかっておるわけです。そして、スタッドレスタイヤにかえればいい、チェーンにすればいい、これもわかっておるわけでありまして。こんなに簡単にわかっておるものを、どうしてこんな複雑怪奇な、理解のしにくい法案にしてしまったのか、このところははどうも私、納得がいけない。そういう意味で、環境庁の経過を含めての御答弁をいただきます。

○古市政府委員 なる説明をさせていただいておりますが、わかりにくい法律であるということ、恐縮でございます。

私なりにその原因を考えますと、一つは、スパイクタイヤ自身が完全な悪でないというところにあるからというぐあいに思っております。すなわち、かなりの積雪、凍結地帯で使っている限りにおいては粉じんが起らないという状況で、ある程度の有用性の面だけが發揮される、しかし一人人込みの乾燥路面にきた場合にはもう悪の限りで、いいところはない、こういう状況になっております。それからもう一点は、このスパイクタイヤを使っていた、またスパイクタイヤのノーススパイク運動を繰り広げてきたその地域の住民運動の歴史というものに差がある。それからまた、雪質、地

形、そういうものからこれに対する依頼度というものに日本でもかなり差がある。それからまた、交通安全の面と環境保全の両立を図らざるを得ない、そういうことから、日本全国一律の法律でやる場合に片一方を立てれば片一方が立たないという仕掛けにならざるを得ない。こういう中から、関係する各省との調整もそれなかなか難しかった。こういう経緯で先生に御理解願ひ、わかりにくい法律になったという御批判を得るの、このように思っております。

○中井委員 今の御答弁は、五年前なら私それとおりだと思ひます。今やスタッドレスタイヤがちゃんとできて、それからスパイクタイヤで粉じんの公害がこれだけ起こっているというところは、みんな理解しておるわけでしょう。そういう時期にどうして環境庁は、他の省庁との交渉も含めてもつと割り切つて禁止というところまで踏み込めなかったのか、従来の私も知つておる環境庁の姿勢とちよつと違うじゃないか、このことを久しぶりに出さしていただいで強く感じておりますが、もう一度御答弁いただきます。

○古市政府委員 今回の法律で正面から全面禁止という構成にはなっておりませんが、その目指すところは、この数年以内に日本からスパイクタイヤというものを全面的になくしていきたい、そういう趣旨でつくつた法律でございます。

○中井委員 それでは、この法律でスパイクタイヤを全面的になくす、どうやってなくすんですか。何に頼つてなくすんですか。国民の御好意ですか。どこにそんなことが書いてあるんですか。この法律を見たら、申しわけないけれどもスパイクタイヤを使つてもいいんじゃないですか。違うんですか。簡単にすつと読んでいけば、スパイクタイヤを使つていいんでしょう。例えば、スパイクタイヤを使つていい人を見つけて、外せと言ふんですか、この次やめてくれと言ふんですか。罰則もなければ何もないじゃないですか。そういうことじゃないんですか、違うんですか。どういう格好で、何を頼りにそんな全面的に禁止に持つて

いくんだとおっしゃるんですか。

○古市政府委員 まず、ここに提案させていただいております法律の目的が、いわゆる全面的な廃止の方向に行きたい、それによって健康の保護、生活の保全というものを目的としておりますし、それから第三条で、国民の責務として「何人も、スパイクタイヤ粉じんを発生させないように努める」と。それからまた、国及び地方公共団体の責務といたしまして第四条でそのための各種の施策をやつていく。その上で特に問題がある地域は、自治体からの意見を聞いて環境庁が指定して、その地域内では使用を禁止する、それに反した場合に十万円以下の罰金をかける。しかも、これは現在開発が進んでおります大型トラックのタイヤにも三年を限度にして政令で定める日には適用していく、こういうことで、ノースパイク社会に向かつて進みたい。また、この背景には、来年の三月三十一日から大手メーカーで国内生産の九十数%に当たるスパイクタイヤというものの供給が停止されるという状況もございます。

○中井委員 二つお尋ねいたします。

この法案ができるまでに、宮城県などが各地方自治体で、かなり条例をおつくりになったりあるいはスパイクタイヤをやめようという運動、精神的なお願いあるいは自粛の運動をやつてこられたわけでありまして。それからどれぐらい効果があつたのか。また、そういう条例や自粛運動とこの法律とは根本的にどこが違うんだ。この二つの点でお尋ねいたします。

○古市政府委員 地方自治体で進められました条例に基づくノースパイクへの動き、また、要綱によるノースパイクへの動きというものは大きな成果があつたと思ひます。その結果、仙台においてはスパイクの装着率は現在既に二〇%を切つています。しかし一方、北海道ではかなり長い期間強力な運動があつたけれども装着率はまだ減つていない。ただ、その使用期間がだんだん短くなつていく、その結果降下ばいじん量もだんだん下がつてきております。そういう地方の動きに対して、

今回の法律というものは、その動きを促進して支援するということで、地方自治体とともに国の責務を明らかにして国の方向を定めた、このように思つております。

○中井委員 大型自動車や今回の法案から適用除外をされている自動車のスタッドレスタイヤというものはかなり開発が明る、先ほどからこういう見通しを言われておりましたけれども、現実的にいつぐらいまでにはこの法案を適用しても構わないぐらい実用化がなされる、このように確信をお持ちですか。

○古市政府委員 現在、大型車に対するスタッドレスタイヤの開発状況は、つい先日、タイヤ協会、大手の方から発表がございましたが、七割のレベルまで到達しており、この冬には正式の販売ルートに乗せて皆さんに使用していただく、こういう報告を得ております。さらに、それと並行してモニター制度で使用の状況をとつておりますので、だんだんとその性能も上がっていくものと期待いたします。

先生お尋ねの期間でございますが、この法律では三年間を限度として同じような施行に持つていくということでございますから、平成五年には乗用車と同じようなレベルまで開発に努力して、同じような扱いの方を持つていきたい、このように思つておるわけでございます。

○中井委員 警察の方、お越しですか。二点ほどお尋ねいたします。

スタッドレスタイヤにかえた場合に、各地区で雪が降るあるいは凍る、そうすると道路規制が行われます。この道路規制のときに、必ずチェーン装着という問題が出てくるのです。私は今まで、スパイクタイヤを履いている人がどうしてチェーン規制されるのか、さっぱりわからなかったわけでありまして。また逆に、私どものところみたいに雪の降らないところでたまたま大雪が降る、そうすると大変な交通ラッシュになる。なぜかというところ、チェーン装着。ところが、お通りになつていない人がたくさんいらっしゃる

やる。道路へばんと置いたままだこへ行つてしまふわけですね。あるいは、笑い話みたいですが、前輪駆動の車に後輪にチェーンを巻いてしまふというふうなことをやる。だから、例えばスタッドレスタイヤにしたら安全だ安心だということであるならば、もうチェーン規制、チェーン装着をなしにしてしまえばスタッドレスタイヤはかなり広まってくる、こんな感じを抱くものであります。が、規制をされる面から見てもどうお考えですか。

○賀来説明員 私の理解不足かも知れませんが、今聞いた感じで若干難しい御質問でございます。道路上でチェーンを使うあるいは場合によっては通行止めをするという場合は、相当な積雪、凍結などという気象状況がございまして、その際に、仮にチェーンを巻いてもどうしても危険だという場合には、道路管理者等と連絡をとりまして通行止めという措置を講ぜざるを得ないような特殊な事態もございまして。それとか、チェーンを巻けば、気をつけて運行すれば何とかおおむね目的地に行けるであろうというふうな状況もございまして。

ただいまお尋ねのスタッドレスタイヤというのは、私どもの認識では、少なくともチェーンを巻いた場合よりは安全性は——大雪とか凍結の場合にはチェーンを巻いておる方が安全だということに認識いたしておりますし、また、だんだんなくなつていきますが、スパイクタイヤであってもチェーンを巻いた方がいいというふうないろいろな状況がございまして。そういうふうなことで、あえてチェーン規制をするという場合には、運行される人の安全のためにそういう規制なり指導をしておるといふことで、スタッドレスタイヤを使えば全く要らなくなるという状況ではないのではないかと私は思つておりますが、十分な説明になりましたか……。

○中井委員 それじゃ、もう一度お答えください。おっしゃることはよくわかりますが、現実には、

各地域の雪が降ったり凍りかけたときの規制は必ずチェーン着装なんです。何でチェーン着装なのか、スタッドレスタイヤがあればいいのじゃないかと私は簡単に思うわけです。それは雪の量とか凍りつく量で御判断いただくならいいけれども、各地域の取り締まりの任に当たられる警察の方では必ずチェーン規制をやらせる、ちょっとした雪でもチェーン規制になる。そういったことを、今のお話であるならば、スタッドレスタイヤでもい部分と、その上にまたチェーンをつけなければならぬという部分と、全面禁止というふうに、分けてお考えいただきたい、こういうことではどうですか。

○質疑説明員 現行でも、通行どめの場合、あるいは今お話しのようにチェーンを巻く場合、スノータイヤでも結構である、そのままでいいとか、いろいろありますが、地域によりましてそういう用意ができておるような地域と、めったないどか雪のところとかはその地域の交通状況になれておられない方とか、いろいろな特殊事情がございますので、その地域によって規制の仕方若干幅があるというのが実情で、これはどうしても道路を利用される方々の対応ができる場合となかなかできない場合とございますので、そういう意味でやむなく規制態様が異なる場合があるのが実情でございます。

○中井委員 それじゃ、これ以上はやめますが、三重県警に言うておいてください。

もう一つ教えていただきたいのは、スパイクタイヤとスタッドレスタイヤでは、運転するときに何か警察の方で安全面で随分いろいろ御疑義があったと私も聞かしていただいております。スタッドレスタイヤを使って運転するときの注意とかいうものはどんなもので、また、こういう法案を契機に、全国的にスタッドレスタイヤで運行していただく場合の注意をどのように啓蒙されようとお考えになっておるのか。規制の面であるから御担当が違ってもいいと思いますが、おわかりの範囲でお答えいただけます。

○質疑説明員 スパイクタイヤとスタッドレスタイヤの差異は、御案内かと思いますが、先ほどお話がありましたけれども、雪がたかさん降っておる場合にスパイクタイヤが有効かという点と、逆にスタッドレスタイヤの方が性能的にいいという場合もございまして、また、状況によりましてはスタッドレスタイヤがブレーキをかけましても滑走する距離が少し多い、いわゆる制動されるまでの幅があるというような差異もございまして、いずれにいたしまして、スタッドレスタイヤがこれから普及すると思っておりますので、スピードとの関係、いわゆる速度をある程度制御しておればスタッドレスタイヤでもかなり安全性が保たれるというところが実情になっておりますので、やはりこれからのいわゆるスタッドレスタイヤ社会になります場合には、スピードというものを考慮した上で運転をする、その運転の方法は、目いっぱい走るというのじゃなくて、防制運転というふうな観点の安全講習あるいは技能を高めるといような配慮が必要だと思っております。

○中井委員 それでは最後に長官にお尋ねいたしますが、私も先ほど言いましたように、この法案賛成であります。しかし、環境庁自身もお感じであるかと思いますが、内容的に大変曲がりくねって、直接的に禁止といけなかったところに私もいろいろ思うところがあります。環境庁の方はこの法案でスパイクタイヤの全面的な禁止に持っていくというようにお考えのようでありますから、私もそれはそれが無事達成できるようにお祈りを申し上げ、またお手伝いも申し上げたいと考えておりますけれども、罰則が始まるのが平成四年、大型車については平成五年には実用化ができる、そのもとに同じ適用をする、こういう感じでございます。そういう状況になれば、逆にスパイクタイヤをそれこそ全面的に禁止する、そして、それを使用した人は道路交通法で罰金と減点という形にして環境庁のこの法案を無事卒業するというつもりでこの法案の実施にお取り組みいただくなければ、到底実効は上がらない、こういう

感じを抱いているものでございます。この法案の効力ある実施に当たって長官の御決意を聞いて、質問を終わらせていただきます。

○北川国務大臣 中井委員の非常に御理解のある、そしてまた厳しい指摘の中で考えますならば、この法案を御決断した後は、私は、環境庁といたしまして関係各行政機関と十分な連絡をとり、また地方自治体とも連携し、国民の皆さんの御理解を得、そしてその啓発、知識の普及をなしながら、その諸政策、例えばもう完全にスパイクタイヤを一人も使わないという域に達するように啓発していきたい、そして、国民の御理解の上に立て、スパイクタイヤの公害、その粉じんは御迷惑かけないという方に持っていくように努力してまいりたいと思っております。

○中井委員 終わります。

○戸塚委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○戸塚委員長 この際、本案に対し、児玉健次君から修正案が提出されております。提出者から趣旨の説明を求めます。児玉健次君。

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案に対する修正案
〔本号末尾に掲載〕

○児玉委員 私は、日本共産党を代表して、スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案に対する修正案の趣旨を御説明します。

修正案は、お手元に配付いたしましたとおりです。その内容は、第一に、原案の第五条一項において「スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することにより住民の健康を保護するとともに生活環境を

保全することが特に必要であるもの」となっていますが、この法律の目的を達成するのに「特に」と、より限定的にする必要はないものとして、「特に」を削除するものです。

第二に、原案第七条のスパイクタイヤの使用禁止の要件のうち、「道路の積雪又は凍結の状態にない部分（トンネル内の道路その他の政令で定める道路の部分を除く。）において」となっているものを、積雪、凍結した道路の除外が刑罰要件をあいまいにし、混乱が予想されることから、「の積雪又は凍結の状態にない部分（トンネル内の道路その他の政令で定める道路の部分を除く。）」を削除するものです。

第三に、附則の第五条として、スパイクタイヤの製造、販売中止の調停や大型車の代替タイヤの開発、普及がなされることから、「スパイクタイヤの使用については、平成五年三月三十一日まで、これを全面的に禁止する措置が講ぜられるものとする。」の一条を加えるものであります。委員の皆様御賛同をお願いして、趣旨説明を終わります。

○戸塚委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○戸塚委員長 これより原案及びこれに対する修正案を一括して討論に付するのであります。討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案及びこれに対する修正案について採決いたします。

まず、児玉健次君提出の修正案について採決いたします。

〔賛成者起立〕

○戸塚委員長 起立少数。よって、本修正案は否決されました。

次に、原案について採決いたします。

原案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○戸塚委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○戸塚委員長 次に、ただいま議決いたしました本案に対し、持永和見君、竹内猛君、斉藤節君、児玉健次君及び中井治君より、附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者から趣旨の説明を聴取いたします。斉藤節君。

○斉藤(節)委員 私は、ただいま議決されましたスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案に対する附帯決議案につき、自由民主党、日本社会党、護憲共同、公明党・国民会議、日本共産党及び民社党を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

案文を朗読して説明にかえさせていただきます。

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に当たり、次の事項につき適切な措置を講ずべきである。

一 指定地域の指定にあたっては、広域的に脱スパイクタイヤが進み、住民の健康の保護及び生活環境の保全が十分図られるよう配慮すること。

二 脱スパイクタイヤのための環境づくりとして、積雪等に関する情報の提供、冬道における安全運転教育等の実施に努めること。

三 スパイクタイヤの供給を確実に減少させるため、公害等調整委員会の調停の対象外のタイヤメーカー及びタイヤ輸入業者について、スパイクタイヤの製造、輸入、販売を自粛するように指導すること。

四 タイヤメーカーによる代替タイヤの研究開発の促進を図るため、技術的な指導その他必要

要な措置を講ずること。

五 道路管理者が行う除融雪等に必要なる費用について、道路管理者の負担が過重とならないよう配慮すること。

六 法施行後における地域指定の状況、スパイクタイヤ粉じんの発生状況、スパイクタイヤに代替するタイヤの開発状況等を勘案し、必要に応じ、スパイクタイヤ粉じん対策の在り方に検討を加え、その結果に基づいて、脱スパイクタイヤ社会の実現(禁止)に向けて所要の措置を講ずること。

以上であります。

何とぞ、委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○戸塚委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

〔賛成者起立〕

○戸塚委員長 起立総員。よって、持永和見君外四名提出の動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

この際、北川環境庁長官より発言を求められておりますので、これを許します。北川環境庁長官。

○北川国務大臣 ただいま御決議になられました附帯決議につきましては、その御趣旨を体しまして努力いたします。ありがとうございます。

〔拍手〕

○戸塚委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告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、御異議ありませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○戸塚委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○戸塚委員長 次回は、来る五日火曜日午前九時三十分理事会、午前十時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。

午後五時五十一分散会

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案

法律案

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律

〔目的〕

第一条 この法律は、スパイクタイヤの使用を規制し、及びスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する対策を実施すること等により、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止し、もって国民の健康を保護するとともに、生活環境を保全することを目的とする。

〔定義〕

第二条 この法律において「スパイクタイヤ」とは、積雪又は凍結の状態にある路面において滑ることを防止するために金属板その他これに類する物をその接地部に固定したタイヤをいう。

この法律において「自動車」とは、道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第二条第二項に規定する自動車をいう。

3 この法律において「スパイクタイヤ粉じん」とは、スパイクタイヤを装着した自動車を移動させることに伴い、当該スパイクタイヤに固定された金属板その他これに類する物が舗装された路面を損傷することにより発生する物質をいう。

4 この法律において「スパイクタイヤの使用」とは、スパイクタイヤを装着した自動車をその本来の用い方に従い移動させることをいう。

5 この法律において「道路」とは、道路法(昭和二十七年法律第八十号)第二条第一項に規定

する道路及び道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第二条第九項に規定する自動車道をいう。

〔国民の責務〕

第三条 何人も、スパイクタイヤ粉じんを発生させないように努めるとともに、国又は地方公共団体が実施するスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する施策に協力しなければならない。

〔国及び地方公共団体の責務〕

第四条 国は、スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する啓発及び知識の普及、冬期における道路の環境の整備、スパイクタイヤに代替するタイヤ等の開発のための教育等スパイクタイヤ粉じんの発生を防止に関する基本的かつ総合的な施策を推進するように努めるとともに、地方公共団体が実施するスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する施策を推進するために必要な助言その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

2 地方公共団体は、当該地域の自然的、社会的条件に応じたスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する施策の実施に努めなければならない。

〔地域の指定〕

第五条 環境庁長官は、住居が集合している地域その他の地域であつて、スパイクタイヤ粉じんの発生を防止することにより住民の健康を保護するとともに生活環境を保全することが特に必要であるものを、指定地域として指定しなければならない。

2 都道府県知事は、前項の指定地域(以下「指定地域」という。)の要件に該当すると認められる一定の地域があるときは、同項の指定について、環境庁長官に対し、その旨の申出をすることができ。

3 環境庁長官は、指定地域を指定しようとするときは、国家公安委員会その他関係行政機関の長に協議するとともに、関係都道府県知事の意

見を聴かなければならない。

4 都道府県知事は、第二項の申出をし、又は前項の意見を述べようとするときは、関係市町村長の意見を聴かなければならない。

5 環境庁長官は、指定地域を指定するときは、その旨及びその区域を官報で公示するとともに、当該指定地域を管轄する都道府県知事に通知しなければならない。

6 都道府県知事は、前項の通知を受けたときは、当該指定地域をその地域を含む市町村の長その他の関係市町村長にその旨を通知しなければならない。

7 第二項から前項までの規定は、指定地域の指定の変更又は解除について準用する。

(対策の実施)

第六条 指定地域に係る都道府県は、当該指定地域のスパイクタイヤ粉じんの発生を防止するための対策として、当該指定地域の特性を考慮しつつ、知識の普及、住民の意識の高揚及び調査の実施に努めなければならない。

(スパイクタイヤの使用の禁止)

第七条 何人も、指定地域内の路面にセメント・コンクリート舗装又はアスファルト・コンクリート舗装が施されている道路の積雪又は凍結の状態でない部分(トンネル内の道路その他の政令で定める道路の部分を除く。)において、スパイクタイヤの使用をしてはならない。ただし、消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車に係るスパイクタイヤの使用については、この限りでない。

(罰則)

第八条 前条の規定に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第七条の規定は平成三年四月一日から、第八条の規定は平成四年四月一日から施行する。

(経過措置)

第二条 この法律の施行の日から貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)の施行の日までの間においては、第二条第五項中「第二条第九項」とあるのは、「第二条第八項」とする。

第三条 道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第三条の大型自動車その他の政令で定める自動車については、第七条本文及び第八条の規定は、公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令で定める日までの間は、適用しない。

(環境庁設置法の一部改正)

第四条 環境庁設置法(昭和四十六年法律第八十八号)の一部を次のように改正する。

第四十四条第十四号中「及び悪臭防止法(昭和四十六年法律第九十一号)」を、「悪臭防止法(昭和四十六年法律第九十一号)及びスパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律(平成二年法律第 号)に改める。

理 由

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止を図るため、スパイクタイヤの使用を規制するとともに、スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する対策の実施について定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案に対する修正案

スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律案の一部を次のように修正する。

第五条第一項中「特に」を削る。

第七条中「の積雪又は凍結の状態でない部分(トンネル内の道路その他の政令で定める道路の部分を除く。)」を削る。

附則に次の一条を加える。

(スパイクタイヤの使用の全面禁止)

第五条 スパイクタイヤの使用については、平成五年三月三十一日までに、これを全面的に禁止する措置が講ぜられるものとする。

平成二年六月十六日印刷

平成二年六月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局