

衆議院 環境委員会 議 録 第 四 号

平成四年四月三日(金曜日)

午前十一時一分開議

出席委員

委員長 小杉 隆君

理事 青木 正久君 理事 塩谷 立君

理事 鈴木 恒夫君 理事 高橋 一郎君

理事 細田 博之君 理事 齊藤 一雄君

理事 馬場 昇君 理事 齊藤 節君

理事 白井日出男君 理事 小澤 潔君

理事 北村 直人君 理事 武村 正義君

理事 戸井田三郎君 理事 谷津 義男君

理事 秋葉 忠利君 理事 岩垂壽喜男君

理事 岡崎トミ子君 理事 時崎 雄司君

理事 長谷百合子君 理事 東 順治君

理事 寺前 巖君 理事 中井 治君

出席國務大臣

(國務大臣) 中村正三郎君

出席府委員

(環境庁長官) 森 仁美君

環境庁長官官房 八木橋博夫君

環境庁企画調整 柳沢健一郎君

環境庁企画調整 入山 文郎君

環境庁大気保全 眞鍋 武紀君

環境庁水質保全 田村 修二君

環境庁長官官房 審議官 今野 秀洋君

通商産業省機械 情報産業局総務 課長 田中 正躬君

資源エネルギー 庁石油部精製課 長

委員外の出席者

環境庁長官官房 審議官 田村 修二君

通商産業省機械 情報産業局総務 課長 今野 秀洋君

資源エネルギー 庁石油部精製課 長 田中 正躬君

環境庁長官官房 審議官 田村 修二君

通商産業省機械 情報産業局総務 課長 今野 秀洋君

資源エネルギー 庁石油部精製課 長 田中 正躬君

運輸省運輸政策 局長 福本 秀爾君

運輸省自動車交 通局企画課長 洞 駿君

運輸省自動車交 通局貨物課長 石井 幸男君

運輸省自動車交 通局技術安全部 長 小杉 昭夫君

保安・環境課長 井上 啓一君

建設省道路局企 画課道路経済調 査室長 佐藤 信彦君

建設省道路局有 料道路課長 西川 義昌君

建設省道路局有 料道路課長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

環境委員会調査 室長 西川 義昌君

おける総量の削減等に関する特別措置法案(内閣提出第六五号)

同月二十七日

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に關する法律案(内閣提出第八一五号)

同月十三日

水俣病被害者の早期、抜本的救済に関する請願(田中昭一君紹介)(第五二三号)

同月二十四日

水俣病問題徹底・完全解決のための国による患者との和解協議即時開始の国会による促進に関する請願(菅直人君紹介)(第六六三三号)

同月二十四日

水俣病問題早期徹底解決のための裁判所和解勧告の国による即時受諾と和解交渉の国会による促進に関する請願(倉田栄喜君紹介)(第七四〇号)

水俣病被害者の早期、抜本的救済に関する請願(倉田栄喜君紹介)(第七四一四号)

同(田中昭一君紹介)(第八一八号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

同(田中昭一君紹介)(第八九五号)

○小杉委員長 これより会議を開きます。

内閣提出 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法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。中村環境庁長官。

自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法案

(本号末尾に掲載)

○中村國務大臣 ただいま議題となりました自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法案について、その提案の理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

窒素酸化物による大気汚染については、工場等の固定発生源や自動車排出ガスに対する極めて厳しい規制等の実施にもかかわらず、自動車の交通量の増大、自動車のディーゼル化の進展等のため、大都市地域を中心として改善がはかばかしくありません。また推移しております。このため、二酸化窒素に係る環境基準を達成するためには、従来にはない新たな視点に立った総合的かつ効果的な施策を講ずることが喫緊の課題となっております。

本法案は、こうした状況を踏まえ、自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染の防止に關して、国、地方公共団体を通じた総合的な対策の枠組みを構築するとともに、一定の自動車について、窒素酸化物の排出量に係る規制を行うこと等により、二酸化窒素に係る大気環境基準の確保を図り、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。

本日(の)の会議に付した案件

自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法案(内閣提出第六五号)

三月十六日

地球サミットに向けた我が国の積極的な取り組みに関する陳情書(東京都新宿区西新宿二の八の一東京都議会内小林莞爾外九名)(第六三三三)

窒素酸化物対策の強化に関する陳情書(東京都新宿区西新宿二の八の一東京都議会内小林莞爾外九名)(第六四四四)

は本委員会に参考送付された。

同日

辞任

中井 治君

補欠選任

塚本 三郎君

同日

辞任

中井 治君

補欠選任

塚本 三郎君

同日

辞任

中井 治君

補欠選任

塚本 三郎君

同日

辞任

中井 治君

補欠選任

塚本 三郎君

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。

第一は、自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染の防止に係る国等の責務を明らかにすることです。

自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染に関しては、国、地方公共団体、事業者及び国民が、それぞれの立場で、その防止について応分の責務を有しており、これらのおおの責務を明らかにし、対策の公平かつ効果的な推進を図ることとしております。

第二は特定地域の指定であります。

大気汚染防止法による従来の措置のみによつては、二酸化窒素に係る大気環境基準の確保が困難であると認められる地域を特定地域として指定することとしております。

第三は、自動車から排出される窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針及び計画の策定であります。

自動車から排出される窒素酸化物の総量を削減するためには、国、地方公共団体を通じ、各般におたる施策を総合的、計画的に実施する必要があります。このため、国は、特定地域について自動車から排出される窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針を策定することとし、特定地域の都道府県知事は、これに基づき、総量削減計画を策定することとして、国及び地方公共団体が、一致協力してこの計画を推進することとしております。

第四は、一定の自動車について窒素酸化物の排出量に係る規制を行うこととしてあります。

特定地域内に使用の本拠の位置を有する一定の自動車について窒素酸化物排出基準を定め、自動車検査の制度を通じてその遵守を担保することにより、窒素酸化物排出量のより少ない車種の使用を義務づけることとし、現に使用されている自動車についても、適切な猶予期間を設け、逐次基準適合車への代替を図ることとしております。

第五は、事業者に対する指導等であり、製造業、運輸業等の事業を所管する大臣は、事

業活動に係る自動車の使用に関し、窒素酸化物の排出の抑制を図るための指針を定め、事業者に対して指導及び助言ができることとし、環境庁長官は、この指針に関し意見を述べ、または事業所管大臣に対し、指導及び助言をすることを要請できること等の措置を講じております。

なお、特定地域の指定等に当たつて関係都道府県の意見を聞くこと、都道府県は環境庁長官に対して事業者指導等の要請を求めることができること等の措置を講じ、関係都道府県と連携を図りつつ、施策の実効性ある推進を図ることとしております。

このほか、本法の運用を図るために必要な関係行政機関の協力、低公害車の開発普及に係る国の援助等について所要の規定を設けることとしております。

この法律案は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとしております。ただし、特定地域の指定等の手続に係る規定は公布の日から、特定自動車排出基準に係る規定は公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行す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。

○小杉委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○小杉委員長 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。北村直人君。

○北村委員 ただいま環境庁長官から、ただいま議題となりました内閣提出法案の説明がございました。

この法案の一番の問題であります対策の地域につきましても、今のところこれから決めていくわけですが、これは地球環境問題の中の一つ

としてとらえた場合、我が国としては本間に積極的に取り組んでいく問題であると思ひます。そして、みずからの国内問題として世界の模範とならなければならない問題であろう、私はこう思ひます。

そして、我が国が国際貢献をするときに、資金的に援助することはもちろんでありますけれども、今までに蓄積した技術力あるいはそのノウハウを、ほかの国の賛同を得ながら自然形で受け入れていただけるように努力をしていくべきであらうと思ひます。ですから、そのために、国内の環境問題にしっかりと対策を講じて地球環境問題のいろいろな分野で我が国が提言をしていく、そういうことが肝要ではないかと思ひます。

そしてまた、本年は地球環境の年であると言われております。特に六月の地球サミット、つまり環境と開発に関する国連会議、このサミットが我が国の地球環境への貢献を問われるという大事なサミットではないかと私は思ひます。

この法案で、我が国の環境問題の懸案の一つであります大都市の窒素酸化物の大気汚染問題について改善の方向へ進んでいくことと信じて、我々は積極的に取り組んでいきたいと思ひますけれども、大臣のその御決意とお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○中村国務大臣 委員御指摘のとおり、まさにこれとしまして地球環境の年であり、地球規模の環境問題がグローバルアップされて、それに対する世界、国連が中心となつて具体的な対策についての取り決めの行おうというところで、今まさに準備に入っているわけであります。

そういう中で、日本としては従来から経験してまいりました非常に厳しい公害、それを克服してきたノウハウ、技術、そういったものをもつて貢献をしていかなければならないということでございますが、それはそれといたしまして、国内に残された環境問題、これは最重要な問題でございまして、それに取り組んでまいらなければならぬ。そういう中で、大変な問題として残っております

水俣病また阿賀野川の問題、いろいろございましてけれども、こういったことにも取り組んでいかなければいけない、そして早期の解決を図っていかねばいけないというところであります。環境基準の問題になりますと、今問題になりますのが湖沼でございまして、か内水面の水質汚濁の問題、そして大気汚染の問題でございまして。

その中でSO₂、いわゆる硫黄の酸化物については、産業界の努力もありまして相当軽減をしております。ところが、御案内のとおり窒素酸化物がなかなか減らないということでございまして、これに対して一生懸命努力しているだけけれどもなかなかいい結果が出ないということで、今回は、従来の単体規制を強めていくということにプラスいたしまして、総量規制ということでもって新しい角度からの法律を出させていただいたわけでございます。

こういうこと、単体規制、またこうしたきよう御提案させていただきました法律、こういったものをいろいろな取り組み方、角度からあわせていろいろな施策を講じまして、一日も早く大都市の大気環境の改善を図るべく努力してまいりたいというふうに考えております。

○北村委員 ぜひ世界に貢献できる日本の環境としての立場を確立していただきたい、こう思うわけであります。

この法律の施行後でございますが、特定地域が選定をされて指定をされるわけであると思ひますが、その場合に二酸化窒素の大気環境はどのような推移していくと考えられるでしょうか。また、現状において単体規制の強化等の効果が、自動車交通量の増加やディーゼル化の進展等により相殺されてきた経過を踏まえ、将来的な交通量の増加等を勘案した場合、「国民の健康を保護するとともに生活環境を保全する」という目的を達成するためには、自動車の交通公害対策のため税制を優遇するだけでは不十分、ある意味では、このまま車社会を続けていく、これが我々人類の幸福の一つの手段でしかないということになれば、

下げるということは決まっているんですね、○五まで下げてくれというお話をしましたら、技術的にはできる、問題はコストだけ、そして五年ぐらいのリードタイムがかかるから早く指示してもらえばすぐできるということでありましたので、私は、これは直接の監督官庁は通産省でありますから通産大臣にお願いいたしまして、今通産省で実態的にどういう指導をしてやっていくかということで、早急にスタートしてもらおうように検討していただいているところであります。

ただ、自動車につきましては、アメリカの方がいいディーゼルエンジンができていてということではないと認識をしております。そして、ガソリンエンジンとディーゼルエンジンと燃焼のさせ方が全く違いますから、ディーゼルエンジンの場合は空気を高圧縮機で圧縮しておいてそこにばつとききなり生の軽油をぶち込んで燃焼させるために、今の粒子状物質以外にアセトアルデヒドとかホルムアルデヒド、それからベンツピレン、ニトロピレン、いろいろな芳香族、HCのハイドロカーボンのたぐい、物すごいものが入っております。ですから、これを取り除くためには並み大低の努力じゃできない。それでEGRだけでもできない。それから自動車に使う触媒も使えない。そこで、今ゼオライト系の触媒を開発をしておりますけれども、見てまいりましたが、それも作動温度がある一定の温度じゃなきゃできない。それから粒子状物質はアフターバーナーを使おうとするけれども、それもすぐいっぱいになっちゃう、連続して燃焼ができないとか、大変な問題を抱えているわけですが、そういったものを総合的に早く技術的にも達成してもらいたいということとを今お願いしているところでございます。

○田中説明員 先生御指摘の、軽油の中に含まれている硫黄をどのように下げていくかということとは非常に重要なことでございますけれども、この点は平成元年十二月の中央公害対策審議会の答申で指摘をされておまして、逐次目標を掲げて硫黄の低減を図るということで今努力をしている段階でございますけれども、先ほど先生御指摘のアメリカでの軽油の硫黄は来年の十月に○・〇五にするということが決まっております、アメリカの石油に關係する業界もそういう方向で努力をするというところであります。

なぜ日本の場合にアメリカに比べて○・〇五にすぐできないかという問題でございますけれども、日本の場合には相対的に、使っている原油が中東のものがアメリカに比べて非常に多いというのが一つの原因でございます、中東の原油というのはアメリカの国内で使っている原油に比べて硫黄分が非常に高いというのが一つの理由でございます。

それからもう一つの理由は、日本の場合には、これもアメリカと非常に異なるんですけども民生用の灯油のウェットというのが石油製品では非常に多いという特別な事情がございます、この民生用の灯油というのは硫黄の濃度が非常に低くて、JIS規格でも○・〇一五以下というようになつておまして、そういう日本の与えられた特殊な事情をいかに克服するかというのが今回の軽油の硫黄の低減化の問題でございます。そういうことでございまして、この中公審の答申を踏まえて我々できるだけ早く軽油の硫黄を下げるという施策を展開しているわけでございますが、大気汚染防止法等によりまして平成五年の十月から新たな規制強化がなされるということでございまして、そういう措置に間に合ふという意識もありまして、本年十月を目途に、これは一つのステップでございますけれども、軽油中の硫黄分を○・二%までに低減するというところで、税制の面とか各種の財政措置を講じまして石油業界に協力を要請するというところで、この本年の十月を目途に○・二%ということはおおむね達成できる見通しでございます。

また、さつき環境庁の長官も御答弁なさいましたように、軽油中の硫黄分をさらに○・〇五まで下げるということは非常に重要な課題でございます、先ほど申し上げましたように日本の特殊な事情もございまして、これは技術的にいろいろその目標を達成すべくやっていくというのが一つのポイントになりますし、そういういい技術を持った精製装置をできるだけ早く設置するというのが緊急の課題ということでございます。

そういう意味から、高性能の触媒の技術開発を平成二年度以降、政府の資金的な援助で石油業界にやっていたというところでございまして、この前、環境庁の長官と石油業界との懇談でも、石油業界としても積極的に○・〇五%の軽油の供給ということに取り組むというお話がございまして、我々そういうことでできるだけ早く軽油中の硫黄分を低減させるべく努力をしていきたいと思っております。

○北村委員 それでは、時間がございませんで、一つだけお聞かせをいたしまして終わりたいと思いますが、環境基準の妥当性を科学的に検討することを目的とした大気汚染健康影響調査が先日報告なされました。その総合評価の中で、「二酸化窒素濃度と喘息様症状有症率との間には、全体として明かな関係が見られなかったけれども、新規発症率に関しては、三〇ppbを境として「高傾向が見られ」、「大気汚染と何らかの関係を有している可能性は否定できず」という報告が出てまいりました。九年間平均値で三〇ppb、環境基準の一日平均値が○・〇六ppm相当、これ以下を達成し、維持することが望ましいことが示唆されたわけでありまして。

過去において適切な科学的判断を加味した現在のこの規制値の妥当性の証明になったと私は思いますが、これについてのお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

○入山政府委員 現行の環境基準は、昭和五十三年の政定に際しまして、疫学調査の結果も含めて百六十八の調査研究報告を総合評価したものでございます。そしてまた、今回の継続観察調査も含めて今日まで、科学的データの充実あるいは学問の進歩に対応した適切な判断を加えてきたわけでございますが、この環境基準の妥当性是否定

されていなければなりません。したがって、現行の基準は、国民の健康を保護する上で適切なものであるというように考えております。

先生もいろいろ御指摘になりましたような結果があったわけですが、二酸化窒素濃度が高い地区では、低い地区と比較をいたしますと、新規発症率有意差を持って高いということがわかったわけでございます。それから、大気汚染とぜんそく様症状とが、これまで何らかの関係があるという可能性は否定できないというようなこともわかったわけでございます。

そういったことから、この二酸化窒素の環境基準につきましては、早期に達成すべきものでありと私も考えているわけでございます。

(委員長退席、塩谷委員長代理着席)

○北村委員 もう少し時間がありますので……私は、自動車我が国の社会経済活動の基盤となっており、自動車窒素酸化物対策を本当に実効性があるものとするためには、規制のほかに、物流対策としての物流施設の整備や積載効率の向上ですとか、あるいは交通流の対策として、円滑に交通の流れを促す交通管制や道路整備等々、関係省庁による施策も含めた総合的な対策を実施していくことが必要だと思っております。

また、自然環境の保全を含めた地球環境問題についても、今回はNO_xの関係でありますけれども、例えばパーセルですとかあるいは野生生物の関係ですとかいろいろな関係について、これから、運輸省ですとか通産省ですとか建設省ですとか農水省等々の関係各省庁には、相当なその技術力や知見の蓄積もあると考えられます。ですから、さまざまな問題に対応するためには、そういう今までの蓄積のある技術ですとかノウハウ、そういうものを、環境庁はやはり関係する各省庁と十分な協議をしていただきながら、また調整をしながら、本当に積極的にこれに取り組んでいただきたいと思います、こう思います。それぞれの役所のいろいろな問題はあろうと思っておりますけれども、やはりここまで環境行政に努力をしていただいた環境庁

でありますから、調整あるいは協調ということをもっとしなから、国民のためになる、あるいは地球全体の環境を守っていくための行政を推進していただきたい、こう思うわけでございます。まだまだ質問をしたいのがたくさんございますけれども、いろいろと私の地元にも国立公園等々を抱えておりまして、地域のいろいろな問題がまさに環境問題である。道路一つつくるとしても、あるいはその地域のいろいろな人が生活をしていくためにどういう法律をつくっていただいて、どういう環境行政を望んでいるか、今非常に大きな問題を抱えておりますので、また機会がありましたら大臣のそこら辺の所見もお聞かせいただきながら、これからの環境行政について大きな御指導を賜りますよう心からお願いを申し上げます。質疑を終わらせていただきます。

〔塩谷委員長代理退席、委員長着席〕

○小杉委員長 秋葉忠利君。

○秋葉委員 窒素酸化物の削減、これを低減するということに関して、今回出されております法案は確かに一歩前進だというふうに思います。ともかく、非常にいろいろな方面の協力を得なくてはならない問題ですので、その中でこういった形の法案がまとまり、恐らくこの方向で具体的な施策がより強力に推進されるということは大変な努力が必要であつたというふうに思います。

その努力、それから結果については確かに敬意を表したいと思うのですが、そういうふうに一応評価をさせていただいた上で、あえて幾つかの問題提起をさせていただきたいと思ひます。ただし、これは基本的には私たちは同じ方向を見ているんだというふうに思ひます。大気汚染ということが問題であるということについては同じ認識を持っていると思ひますし、それについて協力一致して具体的な行動をとらなくてはいけないという方向でも認識は同じだというふうに思ひます。ただ、その方法でありましてその問題をとらえる視点が違つていたりとか、恐らくそういった面での違いだと思ひますので、最初にその確固たる共通点があるんだということを申し上げて、幾つかの点について質問させていただきたいと思ひます。

実は、私は今国会から初めて環境委員会に所属させていただいているわけですが、この法案に関連して環境庁の方、その他関係者のいろいろな方々から説明を受けました。例えば環境庁の方から「自動車交通公害の現状と対策について」、こういう立派な資料もいただきましたし、それ以外の資料もいただきました。実はそこで少し違和感を感じたのでございます。その違和感について一言御説明をさせていただきたいと思ひます。

実はこれを見てみますと、例えばNO_xに関しては、一般環境大気測定局それから自動車排出ガス測定局、こういったところでの実績を見ますと、例えば環境基準非適合局数というのが非常に高い、ほとんどのところで非適合になつていて、特に自動車排出ガス測定局においてはそういう結果が出ています。それから、事NO_xに関しては今までの記録が余りよくないということも資料をいただいでよくわかりましたし、これは今までの私の知識が少なかつたということで改めて愕然としたわけですが、それに比べてというのはいさよといひ方がおかしいかもしれません、もう一つくそなことは十分御存じだからこそそういうふうな私の方が受け取つたのかも知れませんが、何かこういう資料を出されたりあるいはこの資料の説明をされる際に、何と申しますか、まさかこれを誇りに思つていてというふうな言つては確かに言い過ぎだと思ひますけれども、何か危機感といひますか、これが非常に深刻な問題だという非常に切迫した認識を持っておられるというところが、何か切々とこちらに伝わつてこなかつたやうなところがあるんだと思ひます。そんなところに、私は実は違和感を感じたんだではないかというふうに思ひます。

特に、例えば具体的に健康被害を受けていらっしゃる方あるいは市民団体の人たちの持つていらっしゃる緊張感といったものと比較すると、比較の対象が事によつたら適切ではないかもしれせんが、何か危機感がない、緊急性において欠けるところがある。あるいは、あえてもう一つ、ここまで踏み込んで申し上げるのは失礼かもしれませんが申し上げさせていただきますと、これまで具体的な成果が上がらなかつたことについての、何と申しますか、客観的な意味での反省といひますか、評価といひますのがちょっと甘いんじゃないか、そういう気がしたんですけれども、まずその点について、問題の深刻さについて、本当に私の感じることが正しいのか、あるいはそれはどこかに誤解があるなり私の方で誤っているのか、まず最初にその点について伺いたいと思ひます。

○中村国務大臣 特にNO_xの環境基準が達成されないといふことを委員御指摘だと思ひますが、今お話を伺ひして、やはり環境問題といふのは常にフレッシュな新しい目で見なければいけないものだといふことを感じさせていただきました。

と申しますのは、私今から十数年前ですけれども、環境委員会に所属していろいろな問題を取り上げたことがございまして、そのときも、委員と同じような感じを持ちまして、一生懸命発言をさせていただきまして、ところが、そのときの状況といひますのは、ガソリン自動車は家用車で、これはぜいたく品だから悪いんだ、これを締めようといふ雰囲気は世間にございまして、トラックだとかディーゼルエンジンといふのは、これは産業用だからちよつと待とうやというやうな雰囲気がかつたといひます。ところが、幾らその危険性を指摘いたしましても、これは後回しということがあつた。だから、それが今はいかうやうな結果を招いたんだではないかと私個人としては思ひます。

ば、今CO₂を削減しようやといふことを言つと、そんなこと言つたつて危ないやと、どうなるかわからぬ、わからぬやうなことに基つて削減はやめようやといふやうな声が国際的にも出てまいります。常にそれとの葛藤、闘いが環境問題だと思ひます。そういう面でもPR、いろいろな国民の方に御理解いただくということも努めて、委員の御指摘に沿つたやうな危機感を持つて一生懸命努めてまいりたいと思ひさせていただきます。

○秋葉委員 ありがとうございます。

今御指摘の、いろいろな新しい視点といひますか、例えば環境の仕事もそうですけれども、それ以外の、はつきり言つてしまえば、具体的に自分の利益にならない、ある意味で利益になるだけけれども、それが直接的な形で利益があるといふことがなかなか認識できないやうな問題について努力をし続けるといふのは、確かに申し上げるとおり、非常に難しい仕事だといふふうに思ひます。そういう点で、私が今申し上げたことは、これまで環境関係の仕事、これは環境庁の方だけではなくて、市民団体その他業界の方も含めて、環境の問題について非常に一生懸命やつてこられた方々の努力を無視するといふことではなくて、今の長官のお言葉で少し表現を変えさせていただきます。その困難さがあるがゆえに、往々にしてその難しさに圧倒されてしまふやうな危険性といふ意味に表現を変えさせていただきます。ただ方が適切なかといふことを考えておりますが、ともかく危機感を持つこと、それから、これまでの具体的な成果についての客観的な評価をするという点はやはり重要だと思ひます。

それから三番目の理由としては、全国的にこの前倒しということを行えば、その流入規制を行ううための例えはステッカーを張るといった手段が必ず必要だと私は思いますけれども、そういった補助的な手段を全く不必要にするわけですので、そのな

めのコストが下がるといふことだと思ひます。

それからもう一つ大事なことは、環境基準といふのは確かに都市部では悪い、特に東京近辺、東京湾周辺それから関西の大阪湾周辺といふところが悪いといふことはわかるのですけれども、問題は一番悪いところをちよつと改善するといふことが目的ではないはずで、これは低ければ低いほどいいといふのは大原則だと思ひます。そうすると、やはり全国的にこゝういつた方向でその基準の前倒し適用といふことを行うことによつて全国的に数値が下がるわけですから、その方が結果としてはるかに望ましいといふふうに思ひます。

確かにこれを全国的に実施するといふことは幾つかの障害が生じると思ひますけれども、そのトリードオフといふんです、その難しさとそれが最終的に生む結果とを比べて考えますと、少なくとも私の見るところでは、これは全国的に行つた方がいいのじゃないか、特定地域だけではなくて全国的に行つた方が、事によつたら少しコストは高くなるかもしれない、しかしながらそれによつて得られる最終結果ははるかにすばらしいものになるのじゃないかといふふうに思ひますけれども、その辺はいかでしよう。

○入山政府委員 単体規制について全国一律に、しかも前倒しの強化をしていくのがむしろ効果的であるといふ御趣旨かと存じますが、単体規制につきましてはできるだけ早期に長期規制も実現できるように各メーカーを奨励いたしまして、現在技術開発等も進めていただいているわけでございます。いずれこれは何年かは前倒しの規制をかけることができるようになるかと私は思つてゐるわけでございます。

それはひとまずおきまして、今のお話でございますと、それでは今回この法律に盛り込みました車種規制を全国一律にかけたらどうかといふようなこともおつちやつたように思ひましたが、これにつきましては、私どもはどうしても現在環境基準を達成できないでおります大都市地域の特長性といふものにやはり着目せざるを得ない。どうし

ても緊急に、とにかくこの大都市地域につきましては最優先的にそういう規制を他の地域とはまた切り離して上乗せのにかけていく必要があるのだからといふのが私どもの基本的な考え方でございます。

そういうことではこのような形の法案にさせていただいたわけなんでございしますが、またそれから全国を見ますと、確かに局所的には、部分的には環境基準を達成できないでいるところも全然ないわけではございません。そういったところもございしますが、これは先ほどから申し上げておりますような単体規制を強化していくとか、あるいは一般的な従来からの施策を進めていくことによりまして、これ以上悪化させないことができないのではないかと、むしろ改善を見込めるのではないかと、こんなふうな考へてゐるわけではございまして、何回も申し上げるようございしますが、大都市地域の特長性といふものに着目して、とにかく緊急にこゝういふ措置を講じていかなければならないといふ考え方に立つたわけでございます。

○秋葉委員 そのところは十分理解してゐるつもりなんです、私が申し上げてゐるのは、確かに問題はそこにあるのだけれども、その問題に対する解決策といふのは、実は全国でも実施できることである。全国で実施することにそれほど大きな障害はないのだからついでに一緒にやつたらどうですか、その結果非常に大きな結果が、いい結果が生まれるんじゃないですかといふことを申し上げてゐるので、ですから、それを全国に実施するに当たつての障害がどのようなものがあるかと考えたからそれはやらないのか、あるいはこの特定三地域だけに限定して行えば、全国にこれを実施するよりもはるかにコストが安いとか、はるかに適用が簡単になるとか、そういう積極的な理由があつたのだつたらわかるのです。

私が今挙げた幾つかの理由、それ以外にも幾つかのメリットといふのは出てくると思ひますけれども、そういうことを考へても、コストとそれからベネフィットといふんです、かかる手間あるい

はお金と最終的な成果とを比べると、十分に、最低限これは真剣に具体的な数字を挙げて、あるいは障害といふものを数え上げてバランスシートをつつた上で検討するぐらいの価値はあるのじゃないかと思ひますけれども、具体的にそういうことをやられたのであれば、その結果として、これこれこゝういふ点がだめだからそれはできないのですといふようなお答えをいただければ納得いたしますし、そうでなければぜひ検討をしていただきたいと思ひますけれども。

○中村国務大臣 また細かくは局長の方から御答弁あるかと思ひますが、この間、そういうことかややはり単体規制が完全にできればいいんですけれども、これは今いろいろやつておりますが、前倒しは多少可能かもしれないけれども構造的に、ディーゼルエンジンの構造的になかなか難しいといふ返答でございします。

ですから、こゝういふ方に踏み込むわけですが、そういういたしますと、なぜディーゼルエンジンを使うのだから、それは軽油が安いから使う、コストが安くなるからこれを使うんだ。それじゃこれはガソリンと同じ税にしていけば、こんなにディーゼルエンジンにはふえないかもしれない。しかし、そうすると今八百屋さんと大工さんとか中小企業が使つておられるところが困るかもしれない。また全国一律にやれば、中小の企業とかディーゼルエンジンの古いのを使わざるを得ない、買いかえられないという方があつた場合に、それまで全部強制的に買いかえさせるかといふと、そういうコスト負担ができるかどうか。ですから今度の法律は、非常に被害の大きい都市部においてこゝういふことをやろうといふことにしたのだと思ひます。

いうことで御提案させていただいた、私はそのように理解してゐるわけでございます。

○秋葉委員 ありがとうございます。それは十分理解できるところなんです、ただ幾つかの私は前提があると思ひます。最初に哲学と申しますかこゝういふのを伺つたのは、実はその辺を整理してから問題を提起したいと思つたのですけれども、順序が逆になりましたけれども、私が考へておりますのは、例えばこの問題を解決するには、ただ単に車をつくつてゐる人だけではなく、もちろん解決できない。それから車を運転してゐる運転者、それから運転者を雇つてゐるいろいろな仕事をしている人、あるいは自分でも運転してゐる八百屋さんであるとか、今長官おつちやいましたお米屋さんであるとか、こゝういつた小規模の範囲でビジネスをしてゐる自分でもこゝういつた車を使つてゐる人といふような範囲で、どうもこの法案を見ると大体お考えになつてゐるようなんですけれども、実は、環境の問題すべてそうだと思ひますけれども、これは全国的な問題なわけですね。ただ、それ以外の、今私が申し上げたような特定の人以外は全部被害者で、それ以外の人が加害者であるといふような簡単な図式で割り切れる問題ではないといふふうに思ひます。

ですから、例えばコストが上がる。車を買いかえるのにコストが上がる。買った場合に、それじゃ、こゝういふ何か商売をしてゐる方がコストは全部自分で吸収して、一切消費者の方には回さないうで解決できるかといふと、恐らくこゝういふことではないだらうと思ひます。となると、やはりこゝういつたことを可能にするのは、実はこの問題が全国的な問題であるといふ理解ですね。一番最初に長官がPRといふことをおつちやしましたけれども、まずこゝういつた考え方では問題に対処すべきではないか。全国民ができるだけ平等に、しかしながら一時的な責任がどこにあるかといふところは、また社会の構造的な問題とかかわりますからそれは別としても、最終的にはやはり全国民的な合意によつて解決すべき問題ではないか。

その前提で考えますと、例えばコストが上がった場合には、それはいつもキャベツを買いに来る八百屋さんだけがディーゼル車からガソリン車に買い替えてその負担をするというのではなく、その八百屋さんで大根やニンジンを買っている人たちも、少し値段が上がるとはならないけれども負担しなさいというように形で動かないと、とてもこれは解決できない問題じゃないか。逆に、そういったコンセンサスができればかなり大胆な、現在のさまざまな対策と比較するともっと大胆な対策というものが立てられるんじゃないか。

そういうことを考えておられますけれども、例えばそういう意味で、環境庁としてはある意味で世論形成のための努力ですね、そういうものと運動としての窒素酸化物の削減の計画、そういう考え方はお持ちなんですか。

○中村國務大臣 今委員御指摘のことが根本問題であります。

私は鉄鋼会社出身でありますけれども、昔の仲間が、この環境税だとかCO₂の問題が出ましたときに、やめてくれと。やめてくれということは何だと言ったら、うちの会社は非常に負担になる。しかし、それはあなたの会社だけで負担することじゃありませんよ。コストにはね返って全国民で、環境をとるか経済性をとるか、国民が環境をとるといふことならみんなで負担しなければいけないことじゃないでしょうかということをお聞き上げたいことがあります。

今、外国のことは先生の方が詳しいと思いますが、欧米においては比較的そういうふうな、みんなで負担しようという思想がとりやすい素地があるのじゃないか。しかし、日本においてはどうしてもそういうことが起こると、ガソリンを買い換えなければいけない、自分が持っているディーゼルエンジンを買い換えなければいけない、コストが上がる、私が損するから反対だという、どうもそういう考え方になりそう。でありますから、この環境問題、特に地球規模で考えていく場合には、コストはみんなで負担するんだということを基

本にしなければだめだ。

私もそのために、やはり法制度からして環境基本法のようなものをつくって、そういう理念をきちっとしてから環境問題はなかなか解決しない。そういうことを今論議したい。つまりして検討し、その方向で努力していきたいと思っておりますが、当面、環境庁のPRにもそうした視点からのPRが確かに足りなかったと思います。空をきれいにしようとか水をきれいにしようとか、こういうPRではもう済まないと思っておりますので、委員御指摘のような方向で努力をしてまいりたいと思っております。

○秋葉委員 ありがとうございます。ぜひそういった方向でのいろいろな検討をお願いしたいと思います。

実はそれに関連して、ついでと言ってはあれなんですけれども、話がそういう方向に行きましたので、よりよい技術的な環境問題のアプローチといえますか、そういう観点から幾つか提案をしたいと思うのですけれども、実はNO_xの問題。この削減のための基本的な考え方といえますか、そういうものをまず広くPRする必要があると思えますし、これまでどんなことを環境庁としてやってきたのか。例えばこういう点についても十分な国民的理解ということ、いわば環境庁側のPR不足かなというふうな気さえ私はいたします。

さらに、今度環境の問題をより広く国民的な問題として理解してもらうためには、実はこれまでの考え方とは少し違ったアプローチも必要なのではないか。それが現実性がどのくらいあるかどうかは別として、やはり社会全体にかかわる問題です。社会全体の、ある意味で根本的なところに立ち返った議論というものはどうしても必要にやらないかというふうに思います。例えば、環境の中でも公害問題を人間の病気というふうな例えで考えると、現在ここに出されている法案というのは、いわば病気が非常に悪くなったからカンファル剤を打ちましょうというふうな形での対処の仕

方だと思えます。それはそれで確かに大事なことだと思えますけれども、そのほかにも、病気を予防するということでは大事な視点が少なくとも二つあると思えます。

一つは、どういう病気があるかということがある程度わかっている場合、予防注射をするといいますが、予防的な措置をとって病気にからないようにするというのが一つのアプローチだと思えます。ですから、環境問題についても、あるいは公害問題についても、当然そういうアプローチが可能だと思えます。

そのあたりは大体、今のマスコミを通していろいろな議論などを見ても確かにあるのですけれども、実はもう一つ大事なことがある。それは、そもそも健康な体というのはいくことなんだということをきちんと描いて、健康な体をつくるためのいろいろなことを考えていくというアプローチもまた非常に大事だと思えます。

例えば車という技術一つをとってみると、車という技術が、これは別にある時点で国民投票を行って、車という技術は役に立つから、つまり社会の健康のためにいいからこれを社会的に導入して、それをシステムとして定着させてみんなで使えるようにしようという決定を行ったわけではないのです。発明が行われて何人かの人が使って、そのうちに気がついたらもう社会全体の中に組み込まれていったという技術です。しかしながら今の時点で、例えばNO_x除去の問題一つをとってみても、この問題が非常に難しい問題であるといふことは、実は、こういう車、ただ単にエンジン技術ではなくて、車という総体としての技術が社会の中に非常に複雑な形で入り込んでしまった、そのこと自体が根本的に絡んでいる。となると、例えば、ただ単にNO_xだけではなくて、交通渋滞の問題、それから都市の物流の問題等々すべて考えて、本当に車の存在というものを社会的に認めていいの、とすれば一体どういうようなシステムを、仮に今全然車がない社会に我々が住んでいるとして、じゃ一体、車という一つのシ

ステムを社会の中に取り込むにはどういう条件が必要になってくるのかといった、いわばゼロから再出発するような形での再検討ということが必要になるのじゃないか、そういう気がいたします。

そういった点に立ち返って例えばそれとNO_xを結びつける、あるいはCO₂のレベルを考えると、いったいどうなると、あるいは交通システム全体としての、社会的なコスト全部を考えると。例えば鉄道であれば線路が必要になる、自動車であれば道路が必要になるといったところまで含めた、あるいは駐車場の問題等も含めた、そういう全体的な、ある意味でのシステムとしての再評価といえます。さらに自動車の場合には構造的に、日本の場合に一年間にどうしても交通事故で一万人が亡くなっているというところがございます。

そういったコストまで含めたある意味での再評価をすることが、視点を変えた、NO_xの抜本的な解決というふうなところにつながるのじゃないかと思えます。

そういったことを将来おやりになる、あるいは、できるだけ早い方がいいと思えますけれども、おやりになるようなことを考えていただければ大変ありがたいと思えますけれども、いかがでしょうか。

○中村國務大臣 非常に大きな哲学的なお話でございまして、私も行政当局がそこまで踏み込めるかどうかということもあるかと思えますけれども、やはり行政というのは現実対応でやっていかなくてはならないと思えます。

そこで、車がいかに悪いかという判断をする場合に、一つは、我々の視点からいえば、公害を出すか出さないか、それから、交通事故等被害を及ぼさないか、資源多消費型ではないか、国民的負担が道路等いろいろなことにかかっているのかというところであります。そういうことをクリアしていけば、あとは市場経済自由の原則で、その中で、利便性があれば国民が使い、高くなれば買わなくなるというところでやっていくべき問題ではないかと私は思うわけであります。その中で、私も

環境にかかわるところ、公害というところをやるわけでありますから、そこを押さえていかなければいけない。

先ほど委員御指摘になりました予防的ということでありましても、基準値を設定するということが自体が予防なんです。ところがその基準値が、設定したものが達成されなかった。これは我々率直に反省しております。そこで応急処置としてどういふことをやっていかなければいけないかということについて、もう一度話し込んで、被害が出てからの話はまた別の話としてあるわけでありましても、まさにその基準値を設定するということがそういう予防的な問題であると思っております。

それと、NO_xだけが問題にされておりますが、ディーゼルには恐ろしいガスがいつぱい含まれております。それが未規制になっております。基準値がございませぬ。そういうところまで踏み込んで物を考えていかなければいけない。

環境庁としては委員の御質問に答えるすべての能力を有しておりますので、環境の面から考えればそういうことだと思っております。

○秋葉委員 ありがとうございます。

実は今のお答えも十分理解できるのですが、あの意味で、今長官がおっしゃったのは、ミクロ経済のレベルでのさまざまな要素があつてそれを重視することが大切であつて、それ以上のことをするのは難しい現実的でもない、その点は確かによくわかるのですけれども、環境政策というのはマクロの点でもどうしても必要だと思ひます。

例えば、これは別の技術ですけれども、アメリカにおける喫煙の例をとつてみますと、確かにたばこを吸いたい人がいて、それを売るときは製造業者があつて、コマーシャルが流れてみんなが買つて、それでという状態が続いてたわけなんです。いわば資本主義経済の基本的な原則に沿つてこれがつつと続いてたわけですから、たばこという技術は社会的に好ましいものではないという評価を政府が下して、その結果たばこという技術に關して、

技術と言つていいかどうかかわかりませんが、人も、人工物ですね、それを社会から、政府のレベルでは排除けれども、しかしながら政府の立場としてはそれは好ましい人工物ではないという判定を下して、それなりの政策をとつていくわけですから、そういう意味でも、自動車全体というところにも、例えば同じような視点でアプローチをする必要があるんじゃないかというのが私の今の問題提起でございませぬ。確かに大きな問題です。で、これからいろいろな機会であつた点について率直な意見の交換でもできればというふうに思つておりますので、この点についてはこれで終つておきたいと思ひます。

また具体的な問題に戻りますが、全国的に例えば車種規制、車種制限を行うことができないとすれば、そして、もうどうしても緊急なんだからその三特定地域だけに限ろうかというのであれば、当然流入制限といひます。その地域の外から入つてくる車に対しては同様の規制が行われなくては効果が上がらないというふうには思ひますけれども、ステッカーを使うかどうかは別として、その流入制限ということはどうして省かれたのか。あるいは、この法案には入つていないけれども、現実的にはそういうことをやりますという決意があつて、本当は大丈夫なんだというところなのか、その辺について伺いたいと思ひます。

○入山政府委員 実は流入規制の問題につきましては、私どもの検討会におきましていろいろと議論をいたしました。どういふ手段で流入規制をやるかといひます。つまり、これはステッカー方式といひます。ところが、これはステッカー方式といひます。これは非常に費用もかかりますし、全国的に広がるという問題もございませぬ。それからさらに、それをチェックすると申しますか、そのための手段がなかなか難しい、とりくに、非常に膨大な人員を投入して道路の隅々に目を光らせるといった

ようなことまでも必要になつてくるといったようなことがございまして、検討会におきましても、これは余り現実的なやり方ではないというふうな結論になつたわけでございます。

それからもう一つは、この流入の問題につきましては、全体の量を調査してみますと、域内車と申しますか、東京地区で車検を取つて走つていいる車が大部分でございませぬ。私どもの調査によりますと、例えばトラック、普通の貨物車でございませぬが、これは域内車が六九・九％、七割を占めていいるということでございます。それからさらに、この地域の指定につきましては、現在の総量規制地域よりもやや広げる方向で検討しているわけでございますが、そういう広げ方をいたしますと、さらにこの比率はふえるというふうな結果がございませぬ。

外から来るものは目をつぶつてもいいとまでは申しませんが、全体の効率等から考えますと、車検できちつと担保してやる今回提案させていただきましたようなシステムがやはり最も効果的であるというふうに私は私どもは考えたわけでございます。

○秋葉委員 この流入規制に關しては、また同僚の委員の方からより詳しい質問があると思ひますけれども、私は、基本的なところで少し、アプローチの仕方といひますか、この問題の考え方が違ふのかないかという気がいたします。

私が考へていいるこの問題については、確かに罰則を設けて規制をしなくちゃいけない。嫌々、こんなことはやりたくないと言つていいる人たちに對して、どうしてもやらなくちゃいけないんだということをやらせる、確かにそういう面があると思ひますけれども、それと同時に、先ほどから申し上げていいますように、やはり理解と協力というのが基本的にはどうしても必要だと思ひます。

そういう面から、もう一度これを見直していただけたらと随分違つた見方ができるんじゃないかと思ひます。ですから、ある意味で、流入の部分に關しては理解と協力という原則で考へた方がいいの

かもしれない。つまり、ステッカーをつけるかつかないかというのは、私たちが、青森に住んでいられるけれども皆さんの東京の問題について十分理解して、だから一緒にいふてそれを解決しようという意思表示なんですよという見方をすれば、例えばステッカーのついてない車が都内へ入つてきたときに、東京都民がそれに對して、あなたステッカーつけていないですわと言つてくても物すこい圧力になると僕は思ひます。

そういう形でのステッカーということも当然考へられますので、これ以上あえて、時間がなくなつてしまつたので、さつき申し上げましたように、また同僚議員が詳しく質問する予定になつておりますので触れませんが、仮にステッカーをつけるかつかないかにしても、これはやはりトラックを使つていいる、あるいは他県で登録をしていいるような車に關しては運輸省の協力がないと、例えば仮にステッカー方式が採用されないと、しても、現実的なところではかなりのことができないかもしれない。そういう点で、運輸省としてはどういふ協力体制をとつていいるのか、協力するつもりはあるのかどうかといふところを一言伺いたいと思ひます。

○洞説明員 運輸省でございませぬ。先生御指摘のとおり、大都市の大気汚染の防止という観点からは、運送事業者の理解と協力を得て、できるだけ低公害の車を、都内に持つてくる場合には使つてもらふということが必要だと私も十分認識しております。

このために個別の事業者、特定地域内に車両を運行するような特定事業者、バス、トラック等の特定事業者については、事業者の団体を通過して、その旨協力をお願いし、指導していきたく思つております。

○秋葉委員 ありがとうございます。最低限のぐらゐのことはしていただきたかと思ひますが、これは衆議院の環境委員会の調査資料を讀ましていただいて、いろいろな関係諸団体から、現実的なものであれば協力をしよ

うというような発言もあつたというところを読んで、うれしく思っているんですけれども、残念ながら現実的な問題としては、それは総論賛成、各論反対。総論としては、それは賛成、各論としては、これは自分はやりたい、損するのはいらない、というの、やっぱり人間の気持ちとしてあると思うんです。

しかも最近の政治状況を見ますと、残念ながら、そういう非常に個人的といいますか自己中心的な考え方によって政界が腐敗を遂げてしまっているという状況ですので、こういう質問は事によつたら失礼になるかもしれませんが、長官自身のことではなくて、ある意味では現在の政界のレベルを表現する質問としてお許しくださいと思うんですけれども、例えば現在、大手の運送業者が政治家と結託をして国民の利益に反するようなことをやっていると、それが報道されているわけですが、けれども、例えば今回の問題についても、そういった関係業者あるいは団体からの圧力があつて、これはもうできるだけ緩やかな規制にしろ、できたらもうやめてしまえというような圧力があつていても、まるっきり不思議はない。これはマスコミの報道を見れば、そういうことを考へる方が自然なような状況になって、非常に日本の政治がそれほど腐敗しているというところは残念ですけれども、中村長官に、例えば業界、あるいは名前を特定いたしますと佐川からそういった圧力があつたかどうか、あるいは佐川から中村長官に多額の金品あるいは何らかの似たものが寄せられていて、この事実はあるのか、この点、最後に一点だけ伺つておきたいと思ひます。

○中村國務大臣 大変ありがたい御質問をいただきました。私的なことでお許しいただければと思ひますが、私は、実は路線業者でございます。トラック業者であり、バス業者であります。千葉県の南の路線は、私、今大臣だから退いておりますが、もう戦争中からやつておりました。佐川の相棒よりずっと小さいですが、歴史のある路線業者を長年やつてまいりました。

でありますからよく存じておりますけれども、私が、会社で今何百台も車ありますけれども、それにステッカー張れといつたら張ります。そして、ディーゼルオイルを、先ほどから申し上げます税金を交えた場合にどれくらいバス運賃にはね返えるだろうかという試算もしてみました。二%ぐらいいし、うまく調整すればはね返りません。それは乗る方に御負担いただく範囲だと思ひます。

私の、業者としてから申しますと、むしろこういうことに対する調整が難しいのは、全く私的に申しますと、違うところではないかという気がいたします。我々は軽油の値段が上がればそれに基つてやるし、新しいディーゼルをかせよといつたらそれにかえるようにいたします。それはコストはかかっています。そういうものを、ステッカー張れよといつたら、大した手間はかかりませんから張ります。しかし、これから先、大臣として申し上げますと、やはりそれは行政としての立場でいろいろ調整をし、業界の意見を聞いたりなんかして、今で得る最善の策としてつくつたのがこの法律であるということでございます。

それから佐川について、ある雑誌が、私のところへ金がか来たという図表が書いてござりました。それで、私は告訴するものなんなので、申しましたら、特に三月七日号におきまして佐川急便グループと直接、間接につながりがあると思はれた政治家の名を、証言、既報道、贈金、資料等によって立体構成いたしました。御指摘の部分に記述は、何だか代議士の知人から取材したものを記述したのですが、御指摘をいただきましたから再調査しましたところ、以下のことが判明いたしました。まず、中村正三郎環境庁長官の初当選時期に、佐川急便グループと同長官の関係について言及したコメントに記述しては、十分な確認をしないまま取材の発言を掲載してしまいました。以上のような点につきまして、中村環境庁長官に多大なる御迷惑をおかけいたしましたことを

おわびするとともに、今後かかることのないようにいたしますので、何とぞ御寛恕をお願い申し上げます。というのが来まして、それ以上何もいたしません、私、感想を申し上げます。こうしたことでもマスコミに、私、何度もうられたことがあります。

一つは、石垣空港をずらしたのをおまえじやないかというようなことがにじみ出るようなことを書かれました。全く関係ありません。それから、私が女を囲っているというところも書かれたことがございます。それから、マリファナを吸つたということを書かれたことがございます。しかしながら、全部うそであります。今度もうそであります。そういうことを考えると、やはり報道をされたことをどういうふうに読んだ方がいいのか、ということを感じさせていたいております。私は佐川と全く関係ございません。

○小杉委員長 時間です。

○秋葉委員 ありがとうございます。

時間です。これで質問を終わります。

○小杉委員長 午後零時十五分から再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時三十一分休憩

午後零時二十三分開議

○小杉委員長 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。齊藤一雄君。

○齊藤(一)委員 今回の自動車排出窒素酸化物総量削減特別措置法案についてお尋ねいたします。最初に、NO₂の環境基準についてお伺いします。

昭和五十三年七月、それまであった環境基準を三倍に緩和し、その達成期限を昭和六十年までと公約、それが達成できなくなると、今度は中期展望において達成期限を昭和六十三年度に延期、しかし結局それも実現できず、ついに新中期展望では達成期限を明示することができず、今日に至つたわけでありまして、当初基準達成を公約してから、

実に十四年間が経過しました。

このように二度にわたつて公約を破り、最後は無責任にも絶望宣言、つまりお手上げするといふ政府並びに行政の責任は極めて重大であります。こうした国の責任について一体どのように考へてゐるか。環境庁及び大臣から御答弁をお願いいたします。

○中村國務大臣 大変厳しい御指摘をちょうだいいたしましたけれども、政府は公害防止策を有効適切に講ずることによりまして環境基準が確保されるように努めなければならぬという責務を持つてゐるわけでありまして、大都市地域において二酸化窒素の環境基準が未達成であるということには、公害防止の任に当たる環境庁といたしまして率直に責任を感じなければならぬ問題だと存じております。

そして、午前中にも答弁させていただきましたけれども、当時私、十年前以上に環境委員会にありまして、当時の物の考え方というものが、乗用車はぜいたく品だ、であるからガソリン自動車が多い乗用車を規制して、産業用でありバスでありするディーゼルエンジンについてはちよつと後でいいのじやないかというふうな雰囲気があつたことは否定できないと存じております。

しかし、そのような状況があつたにいたしましても、今NO_xに関する環境基準が達成されないということはまことに責任を感じる問題でございますので、私が就任いたしましたからあらゆる手段を講じまして、業界を呼びましたりお願いをしたり他の省庁に働きかけたり、いろいろ今手だてをし、その中で今度御提出さされた法律案に基いて、今までの単体規制に加えてはか角度から、この排出基準達成に向けて努力をしていこうということに取り組ませていただいたわけでございます。

今後ともあらゆる手段を考えまして、この環境基準達成に一生懸命、誠心誠意努力をしてみたいと思つてゐる次第でございます。

○齊藤(一)委員 局長は、一言。

○入山政府委員 今大臣から御答弁があったとおりでございますが、私どももいたしまして、この法案を一日も早く通していただきまして、大都市地域の窒素酸化物の環境基準を達成してまいりたいと思っております。この点でございます。

○斎藤(一)委員 もともとできないことを承知で公約したのか。それとも施策に重大な誤りがあったのか。そのいずれか、率直にお答えいただきたい。

○入山政府委員 見通しが悪かったという点で、おしかりを受けるのはやむを得ないことと存じますが、あえて申し上げますと、自動車走行量が非常にふえてきたということ、それからさらに、中でもディーゼルの比率が非常に大きくなってきたといったようなことがございまして、単体規制を強化するというようなことと相殺されるというようなことでございまして、状況になったと理解しているわけでございます。

○斎藤(一)委員 これは見通しが甘かったのかという問題でございます。既に十四年間経過しているわけですね。しかも、環境基準達成期限を明示してから、すべての施策がそれぞれの段階で掲げられていたわけですが、にもかかわらず達成できなかつたというわけですから、これは施策に重大な誤りがあったということでありまして、

それでは、環境基準の達成が困難な原因として、新中期展望は、自動車走行量の増加、ディーゼルトラックの保有台数の増加、直噴式エンジンの増加等を挙げ、環境庁の検討会が提言した中間報告も、原因はディーゼル車を中心とした自動車交通量の増大にあると指摘しております。

そこで伺います。自動車交通量の抑制についてこれまでどのような対策を進めてきたのか。また、それによって実際にはどの程度の効果を上げたのか。

○入山政府委員 自動車交通量の抑制に役立つ施策といたしましては、輸配送システムの改善でございます。また、トラックターミナル等の物流施設の整備等の物流対策といったものが一つあるわけ

でございます。それからさらに、乗用車の交通量の抑制に資する公共交通機関の整備、それから利用の促進等のいわゆる人流対策というものがあつたわけでございます。

これまで関係の省庁あるいは地方公共団体におきまして、こういった問題について取り組まれてきたところでございます。環境庁におきまして、これらの施策を取りまとめた窒素酸化物低減のための大都市自動車交通対策等計画というものを昭和六十三年に策定いたしました。その促進を図つてまいつたところでございます。

量的なことでは申し上げませんが、なかなか思うような改善が見られなかつたという点につきましては、私も反省をしております。正確な数字を挙げて申し上げることはなかなか難しいのでございまして、物流対策におきまして、数%、さらに人流対策では一%近い効果が三年間で見られたのではないかと、このように推定をいたしております。

○斎藤(一)委員 実際にはほとんど効果を上げ得なかつたということでありまして、長い間基準達成が困難な原因として、自動車交通量の増加ということが挙げられてきたわけでありまして、この問題の前進がないと、ほかのさまざまな規制を幾らやってみても、私は追いつかない、こういう認識に立つてはどうかと思つております。

○入山政府委員 先生御指摘のことは、私も常に考えているところでございます。今回のこの法案につきましても、車種規制あるいはその他関係省庁の協力を得まして、物流、人流等についても適切な措置を講ずることによりまして、法律の趣旨を十分に体し、私どももできるだけの努力をしてまいりたいと思つてはいるわけでございます。

○斎藤(一)委員 関係団体から、トラックによる輸送が我が国の経済の基本的な部分であり、そのトラックの台数や走行量そのものを規制することとなる方式は問題がある」と意見が出されてい

ます。しかし、こうした考え方に基づいて交通量を無制限にふやしていくということはいかかかというふうには私は考えているわけですが、それについてのお考えをお聞きしたいと思います。

○入山政府委員 交通対策は、また別途それぞれ関係の省庁で検討していただいているところでございまして、将来にわたつては、無制限に車がふえていくというふうなことは抑制していかなければならないと私も考えているわけでございます。

○斎藤(一)委員 今後、ディーゼル車の東京都内の保有台数の増加をどのくらい見込んでいますか。

○入山政府委員 現在までのトラックあるいはバスにおけるディーゼル化の傾向を踏まえまして、いろいろと将来の数字を計算してみますと、この法案に基づく規制を仮に講じなかつたとするならば、全体で約七十万台になるのではないかと、このように思つております。こういった車種規制その他の措置を講ずることによりまして、この傾向はむしろ抑制されるというように私は思つて

いるわけでございます。

○斎藤(一)委員 七十万台と言っているのは、平成何年度ぐらいのことを言われているのですか。

○入山政府委員 紀元二〇〇〇年ということでございます。平成十二年の見込みということでございますが、この数字は東京地域の数字ということでございます。

○斎藤(一)委員 私の試算では八十二万台ということになっておりまして、七十万台というのは余りにも低過ぎる試算であるということも指摘しておきたいと思つております。

そうした実情も踏まえ、今後思い切つて自動車交通量を抑制し、NOxの排出総量を削減するためには、中間報告にある一定規模以上の工場、事業場に対して一定比率でNOxの排出削減を義務づけるという、固定発生源と同様の総量規制を導入する方法が最もすぐれていると思うが、なぜこの方策を取り入れなかつたのか、お尋ねいたします。

○入山政府委員 固定発生源と同じような方式で今回もこの工場、事業場等に総量を割り当てたと仮にいたしました。自動車からの排出に關してとり得る対応措置をいたしましては、結局のところ車種の代替、それから自動車使用の合理化といった二点に絞られてくるわけでございます。それ以上の削減を求めるということはなかなか難しいというところがございます。

さらに、こういった方式は、一定規模以上の工場あるいは事業場を対象に限られるということが一つございます。それからまた、大規模な工場、事業場といえども、委託輸送でございまして、あるいは取引先側による輸送等もございまして、みずから支配することができない、そういう発着する自動車もあるということがございます。効果的な制度として、こういった割り当て方式というものをとるのはなかなか難しい面があると思つております。

こういったことから、この法案におきましてはそういった方式はあえて採用しなかつたということでございます。

○斎藤(一)委員 総量規制についての我が党の考え方を申し上げて、この法案との対比でどちらがすぐれているかということをお示しなさい。

私どもの考え方は、まず都道府県知事が総量削減計画を作成をして、これに基づいて総量規制基準を定める、極めて具体的な知事の権限と責任を明らかにしているわけですが、こういう点で、法案との関係でどう思われますか。

○入山政府委員 私どもの提案させていただきました法案におきましては、都道府県知事が国の承認を受けて計画を作成する、そしてさらにその過程におきまして地域における協議会も設けて、いろいろな実際の現場での仕事ができるような関係の団体あるいは官庁、その他関係の機関の参加を得て検討することになっておりまして、現実的な案ができるのではないかと思つておりま

○斉藤(一)委員 もう一点は、私どもが考えておりますのは、知事が総量削減計画を定めるわけですが、その際、都道府県公害対策審議会及び関係市町村長の意見を聞かなければならないと考えているわけでありますが、この点について、法案との対比はどうですか。

○入山政府委員 都道府県の協議会のメンバーといたしまして関係の市町村が入るような仕組みにしておりますので、先生御指摘のような点につきましては、私どもも配慮しているつもりでございます。

○斉藤(一)委員 都道府県の公害対策審議会、これはNO_x総量規制について極めて大きな役割を果たしてきておられるわけです。この公害対策審議会を使おうという気は全くなかったわけですが、なぜですか。

○入山政府委員 地域における窒素酸化物の削減の目標量を達成するためには、物流、人流、交通流といったようないろいろな施策を盛り込んだ実効のある計画を策定する必要があるわけでございまして、そうした計画を円滑かつ効果的に推進するためには、計画に掲げられます施策を所管するあるいは実施すべき立場にある関係の機関の参画も得まして、計画に盛り込むべき施策について専門的な観点から、責任を持って検討して案を策定するということが極めて重要なことになってくるわけでございます。

このために、公害対策審議会を使うといえますか、活用するといえますか、そういったことも考え得るわけでございますが、今申し上げましたようなことで、より専門的な立場からの施策を立案するということな見地から、そのための特別の協議会を構成するということにしたいものでござい

○斉藤(一)委員 次の点は、事業者が事業活動の内容、種類及び台数を知事に届けなければならぬ、私どもは極めて具体的に知事の権限を含めて考えているわけですが、この点について、

法案はどうですか。そういう具体性がないわけですね。

○入山政府委員 それぞれの事業所が所管と申しますか、自分のところの支配している車につきましては、届け出るというようにすることにはなっておりませんが、一方で、より公害の少ない車に乗りかえていただく、いわゆる車種規制ということにつきまして、車検という非常に強力な手段による担保をするというようにすることになっておりますので、効果は上がるものと私ども思っております。

○斉藤(一)委員 今の問題と関連するのですが、私どもの考えでは、総量規制基準に適合しない事業所が出てきた場合に、知事が指定自動車の台数を削減する、運行の方法を改善する、そのための改善命令あるいは勧告をすることができ、極めてしっかりした担保を持っているわけでありまして、こういう点は法案ではないですね。

○入山政府委員 先ほど申し上げましたように、車検できちっとした担保をするということと、それからさらに関係の省庁できちっとした指針をつくっていただきまして、それぞれ専門的な分野において有効なあるいは非常に強力な指導もしていただけるといふことになっております。

さらにまた、環境庁といたしまして、その実施の段階でいろいろ意見も申し上げることができ、きょうになっておりますので、私どもは、これで十分に効果が上がるものと考えているわけでござい

○斉藤(一)委員 もっともこの法案と私どもの基本的な考え方を対比して、いずれが現実的であり、いずれがすぐれているかという点を明らかにしたいわけですが、時間の関係もありまして、次に進んでまいりたいと思います。

○入山政府委員 総量抑制方策検討会の最終報告書における試算によりますと、東京都特別区等地域における交通量に占める地域外車の割合は、約二割程度ということでございます。

○斉藤(一)委員 二割程度の流入車があるということになりますと、東京としては大変な交通量あるいはNO_xの増加を来すわけでありまして、先ほども質問がありましたけれども、規制地域外の車の排出抑制措置というものは全く何もないというのが今度の法案の特徴なんですから、そのとおりですか。

○入山政府委員 車検で担保をいたしまして規制をするといった意味におきましては域内車に限っているわけでございますが、当然流入してきます車につきましても全く問題はないと私どもは考えているわけではございません。いろいろな面での啓発あるいはPR等を通じて、国民の責務というところにつきましてもこの法案には触れてござい

ますが、それぞれ自覚をしていただきまして、規制はかからないけれども、より公害の少ないものに乗りかえていただくという方向で御協力をお願いしたいと考えているわけでござい

○斉藤(一)委員 一部に過剰規制などという意見もあるようですが、本来的に考えてみますと、規制地域内を走る車は差別なく同一に扱うというのが公平の原則に照らして適切ではないか、考え方として、その点はどうお考えですか。

○入山政府委員 私どもも、原則的な考え方と申しますか、そういう考え方は検討会を通じてもちろんなったわけでございますが、ただ、実際に流入するものについて規制をするという手段の問題を考えると、ステッカーを活用するというようなことが一番考えられるわけなんです。ございますが、その費用、あるいは全国的にそういったステッカーの交付事務等が広がるといったようなこと、あるいはそれをチェックするためのシステムがなかなか難しい、非常に多くの人員も要するといったようなことから、流入車が二割という問題は目をつぶっていいとは決して申しませんが、そのバランスの上から考えますと実用的ではないという判断に達したものでござい

○斉藤(一)委員 基本的な認識が一致しておれば、あとは技術的な問題等々ということになるわけですから、ステッカー方式がいいのか、あるいは知恵を出し合って何々方式がいいのかというところはあるかと思いますが、今後とも前向きに検討をしていただきたいということだけ申し上げておきます。

次に、最終報告によると、車種規制、それから自動車使用の合理化等により二〇〇〇年には環境基準の達成は可能と考えられるとか、「車種規制以外の効果は必ずしも確実に期待し得るものではなく、これらがすべて効果を表わせば環境基準の達成は可能」とか、しかし「その効果は二〇〇〇年時点において十分現われるもの」とは言い切れない。などと、全く自信のない言い方をしているわけでありまして、その真意が一体どこにあるのか、私もこれを読んでいてわからないのですが、はっきり確信のあるところを言ってくれませんか。うそをついてはいけませんし、またまたいいかげんな期限を設定して、二〇〇〇年のときには私どもは環境庁にいないからといったようなことをやっちゃいけませんので、正直なところ、真意がどこにあるのか教えてください。

○入山政府委員 正確な申しますか、数字をもつてどれだけ削減できるのかといったようなことにつきましましては、これからさらにシミュレーションその他いろいろな形で精密に積み上げていかなければならない問題であると存じますが、またさらに、先ほどもちょっと触れましたが、関係の省庁で指針をつくっていただきまして、それぞれ利用者等に対して指導をしていただくというようにすることも考えているわけでございまして、その具体的な実施方法がどうなるかによっても当然この試算は違ってくるものと存じます。

しかし、私どももいたしましては、車種規制につきましましてはある程度はつきりとした数字をもつて計算することができ、そして、今までのいろいろな経験から照らしまして、あるいは各省庁の事務的なそういう検討の結果等も踏まえまして、

二〇〇〇年ごろにはおおむね環境基準を達成できるものと考えているわけでございます。

○斉藤(一)委員 それでは具体的にお聞きいたします。

トラック、バスについて単体規制の長期目標はいつ達成されますか。その見通しを明らかにしていただきたい。

○入山政府委員 長期目標につきましては、鋭意、メーカーその他関係の事業者に対して、できるだけ早く達成できるようにお願いをしている段階でございます。それから、技術的な面につきましても検討を進めております。また、各メーカーとも相当の開発費を投じて取り組んでいただいているところでございます。

今ここで、いついつまでには達成できるという具体的な数字をもってお答えすることはなかなか難しいと思っておりますが、中公審の答申にございました長期目標の達成期限、十年をできるだけ前倒しと申しますか、早めてまいりたいと考えております。

○斉藤(一)委員 基準の達成は、おおむね二〇〇〇年ごろにはできますよというようにただはおっしゃるわけですか。今の具体的な単体規制、長期目標ということになると、いつ規制ができるか、その見通しがさっぱりわからないということなんですよ。

そこで、関連してお尋ねするのであれば、新聞報道によりますと、中村長官が大型ディーゼルメーカー四社の社長に対して排出ガス低減の長期目標をできるだけ早く達成するよう要請したが、メーカー側はガソリン車に比べて技術開発が難しく、目標達成の見通しは立っていないと答えたとこのことですが、大臣、そのとおりですか。

○中村国務大臣 今、委員の前の御質問ですけれども、今大気局長が答弁しました中公審の答申の長期目標を早く達成しなければいけないということで、業者を呼びまして要請をいたしました。そしてその後、ぜひ技術開発をしている現場を見

てくれということで、いすゞ自動車に行って技術屋さんたちと会いまして、工場も見えてまいりました。

そこでもって言われましたことは、ともかく一生懸命やっているんだけれども、ディーゼルエンジンという構造上の制約があり、今いつまでということは言えない、しかしながら、その長期目標以内でやるべく最大限の努力をしていくということしか返事が得られなかったわけですね。

そして、そのとき条件となったことが、軽油の中のディーゼルエンジンオイルの中のサルファ分、硫黄分を減らしていただければいろいろな対策がとれない、だから石油の方の対策が先である。私も考えまして、石油がでないからディーゼルエンジンに対策ができないんだと言われたら大変ですから、その後に石油業界の方に来ていただきまして、ことし十月には〇・二%までサルファの含有量を落とすという目標を早めてくれということをお願いいたしました。そうしたところが、石油業界の方が非常に反応が早うございまして、

そこで即座に、五年間より縮めるのはなかなか難しいけれども、五年以内というロードタイムでもってすぐ対策にかかれば、多少コストにはね返るけれども硫黄分の含有量〇・五%は達成できるということでございます。そこで通産省にお願いいたしました。今実態的な取りかき方についてどういうふうにしていくか、業界を指導していただいているところでございます。

こういったこともやりまして、再び自動車メーカーに、ディーゼルエンジンメーカーに早く達成するようにということで要請を強めてまいりたいと思っております。

○斉藤(一)委員 ぜひ大臣に強力な指導、要請を今後ともお願いしておきたいと思っております。それでは、先ほどの二〇〇〇年の基準達成に関連して、個々に具体的にお尋ねしたいと思うので

今のような単体規制の見通しが立たない状況です。

すけれども、二〇〇〇年にはどの程度の効果になりますか。

○入山政府委員 全体として申し上げますと、二〇〇〇年には環境基準をおおむね達成できるだろうと考えておりますが、個々のファクターにつきましましては、先ほどもちよっと申し上げましたけれども、車種規制の効果……(斉藤(一)委員「いや、質問に答えてください、単体規制について」と呼ぶ)

失礼しました。単体規制の効果につきましては、私どもは一〇%程度見込んでいるわけでございます。

○斉藤(一)委員 東京都自動車交通量対策検討委員会の削減率は一九%、一〇%でなくて一九%というふうに踏んでおります。

同じく車種規制の効果をお答えください。

○入山政府委員 一割から二割くらい、一五%くらいと考えております。

○斉藤(一)委員 同じく東京都の削減率は七・九%、一割ではなくて七・九%ということになっております。

それでは次に、電気自動車、メタノール自動車など、低公害車の国内普及状況及び西暦二〇〇〇年における見通しを述べて下さい。

○入山政府委員 大体、西暦二〇〇〇年ごろに電気自動車が二〇万台くらい普及したといたしますと、五%ぐらいの低減が可能であると思っております。それから、メタノール自動車は十ないし十五万台程度普及した場合、これはメタノール自動車普及促進懇談会の報告書によるものでございしますが、やはり五%程度の低減が可能であるということでございます。

こういったことを総合いたしますと、五%から一〇%ぐらいの効果も期待できるのではないかと思っております。

○斉藤(一)委員 同じく東京都では、削減率四・二%というふうに踏んでおります。次に、自動車利用の合理化による効果というのはどの程度ですか。

○入山政府委員 これも、結論から申し上げますと、数%から一〇%程度の削減を見込むことが可能であるというふうに考えております。

○斉藤(一)委員 先ほど申し上げた関係団体からは、一律に合理化による削減を要求されても対応できない場合があるというようなことを言っておるようであります。実際問題としてはなかなか難しいんじゃないかと思っております。先ほど大臣からせっかく答弁がありましたので、そのことだけを申し上げておきたいと思うのです。

私が個々にずっと申し上げてきた東京都の試算では、交通量を減らすこと、つまり、あと四千五百トン減らさなければとても達成は難しいですよ、こういうふうに言っているわけです。私は、この種のことで、どちらが科学的で最も正しいんだと甲乙をつけようという意味で言っているつもりではありません。しかしながら、環境庁の試算と東京都の試算が、ずっと申し上げてきたようにこれほどまでに違うというのは、これはだれが考えてもみてもおかしいということになるわけですね。その点についてどうお考えでしょうか。

また、先日の新聞報道でも一部出されましたが、この東京都の試算に対して環境庁はいろいろ御意見をおっしゃっていますね。新聞報道にあるように、東京都の発表をするなど、ぐあいが悪いから押さえたといったような報道がありましたけれども、私はそれは言い切れませんが、少なくとも環境庁からいろいろ御意見をおっしゃった。どういう意見をおっしゃったのですか。

○入山政府委員 後段の御質問からお答えいたしますが、環境庁として、東京都の考え方なりあるいは試算方法なりにまだ意見を申し上げておりません。まだその段階でないと思っているわけでございます。検討会の委員といたしまして私どもの職員も参加しております。そういう関係で、委員としての立場からのいろいろな意見の陳述等はあったと思いますが、環境庁としての意見はまだ申し上げていないわけでございます。

それからさらに、前段の御質問でございますが、

東京都の子測値と環境庁の子測値と食い違いがある、それについてどう思うかという御質問でございます。確かに、数値が違っているということはいましも承知をいたしております。先生御指摘のとおりでございます。ただ、東京都の子測値につきましては、検討会の過程で一つのたたき台として示されたものでございまして、都自身、今の段階では、国で法案が提出された結果、法案の内容がわかったので、それも踏まえてもう一度精査してみようというようなことを言っておられるようでございますし、私どももいたしまして、これから、さらにそういった点につきまして東京都とはすり合わせを行いまして、より正確な申しますか、当を得た数値を求めてまいりたいと思っております。

〔塩谷委員長代理退席、委員長着席〕

○齊藤（一）委員 東京都の地域でいろいろなことをやってきておりますので、相当のデータも持っています。専門的な職員も環境庁同様たくさんおられますので、ぜひ、今のお答えのすり合わせをさせていただきますと思うのですが、そのすり合わせの結果によつては、先ほど采局長が言われているようなことが全部崩れていくわけですよ、前段が。二〇〇〇年にはおおむね達成できますなというようなことだけが先走ってしまっていますけれど、もう、崩れていきますので、ひとつ軽々に無責任なことはおっしゃらないでいただきたいということとを申し上げておきたいと思います。

大臣にお伺いするのですが、御承知のとおり、中間報告から、最終報告が出まして、答申が出されて、今度の法案、こうなったわけですが、だれが見ても環境庁が考えていた当初の方針が大きく後退をして、私どもの立場からいえば、ほとんど骨抜きにされてしまった。その原因は恐らく、業界あるいは他省庁からのいろいろな御意見があつて、そうなんだらうと思うのです、率直に言つて、大臣の率直な御感想をお伺いしたい。

○中村國務大臣 先ほどの御議論を伺つていまして、私どもの見通しが甘かったという御指摘

もありましたし、私どももそれに対する責任ということを感じているわけでありますけれども、単体規制のみでやってきたことがどうしてこのようになったかということを考えますと、自動車のモータリゼーションの進展とともに、非常に車の台数がふえた、そして、その中で特にディーゼル車がふえてしまったということが、あの予測と大きく変わってきたことだと思ふのです。その中で、ディーゼルエンジンの単体規制というものを今急いでくれということ言っているわけでありますけれども、それがなかなか達成できない。そこで、違った角度からこうした法律をお願いいたしまして、総量規制ということも踏まえて、環境基準の達成に努力をしていくということになったと思います。

そして、私先ほどもちよつとお答えさせていた
だいたのですが、私自身が親の代から業者である
という、私的なことで大變御無礼ですが、そうい
うことから考えてみますと、業界の人がステッ
カーを張ったりなんかするのに反対するというこ
とは余り考えられないことなです。そして、
ディーゼルも買いかえろといへば、それはコスト
にはね返ることでありますけれども、そんな抵抗
することではないように考えられるんですね。そ
こは御理解をいただきたいと思うのでございます
けれども、少なくとも私どもの知っている範囲で
はそういう文句が出たということは聞いておりま
せん。

そして、骨抜きになったというような御指摘もございましてけれども、私は、やはり新しい観点からこういうようなアプローチができるというところにおいては、まさに新しいやり方を切り開いたたという意味があると思います。それと同時に、やはりこれは自由経済、市場経済の世界でありますし、民主主義の世の中でありますから、やはりとり得る最大効率の求められる、そして今現実にとり得る方策というものをもってそこから出発していくということだと存じますから、私は、現在御提出させていただきました法律が最善のものであ

り、意欲を持って新しいこうした環境基準達成の目標に向かって、こうしたものを持って努力をしまゐりたいと思つてゐる次第でございます。

○齊藤（二）委員 それにしても、最終報告では自動車使用の合理化について、一定規模以上の荷主等の事業者は抑制計画を都道府県知事に提出しなければならぬ、こうなつておりまして、知事は指針を策定し、事業者計画に対してNO₂排出抑制の観点から指導助言ができる、こうなつてゐるわけですね。つまり、事業者は知事に抑制計画を提出し、知事はそれに対して指導助言ができる。これが法案では国の権限に吸ひ上げられてしまつたわけですね。これは全く理解できない、納得できない点であります。この点はなぜそんなのですか。

○入山山政府委員 検討会の最終報告でございます
が、これは環境庁内部の検討会の報告ということ
もございまして、環境庁の権限、所掌事務といっ
た範囲で制度を考えざるを得なかったということ
が一つございます。ちょっと間接的な感じはする
わけなんですございますが、都道府県知事が個別の
事業者に対してN O x 抑制に関する計画の提
出を求めるといった、今先生御指摘のような仕組
みを考えたわけでございます。

これに対してまして、関係省庁と法案の調整をし
てまいりましたところ、事業所管大臣の協力を得
ることによりまして、私どもが考えた案よりも一
層効果的な制度とすることができるといふ見込み

になつたわけでございまして、そのような変更を
 させていだだいたわけでございます。
 ○斉藤(一)委員 実際はそうじゃないですよね。
 都道府県の場合は、御承知のように既に固定発生
 源に対する総量規制の導入をしていろいろな苦勞苦
 とを経験を積み重ねてゐるわけですね。また、自動
 車使用合理化のマニュアルなどを策定して、実際
 にこれまでも対策を進めてきてゐるのです。地方
 自治体には体制ができてゐるのです。そうした面
 からも、国が指導するというようなことではなく
 て知事が指導することが最も適切であると私は確

信を持ってここで言ひ切っておきたいと思うわけ
です。

関連して、都道府県の方の意向がどうなるかとい
うと、今度の法案では、都道府県が環境庁長官
にまず要請して、環境庁長官が所管大臣に要請し
て、そして所管大臣が事業者を指導する、三段構
え、まあよくも回りくどいことを決めたものだ
というふうに思うわけであります。こんなことで
指導がうまくいくわけ değildir。これまで環境
庁長官が事業所管大臣に要請するというような
ことはよくありました。長良川もそうですし、あ
るいは単体規制のときもそうでした。常に環境庁
長官が意見を述べることで、要請すること
ができるとありましたが、国民の見る目からいい
ますとほとんど効果を上げていない。権限の問題

て、知事なら直接事業者に指導助言ができるものだと思います。それをまたまたこへ持つてきだと思ふのです。を、三段構えにしてばかして、またまた同じ袋小路に入つていこう、こういうねらいなわけですね。そこで、環境庁長官が仮に事業所管大臣に要請して、もし所管大臣と見解を異にしたらどうなりますか。環境庁長官が要請したけれども、所管大臣が意見が違いますと言つたらどうなりますか。また、その場合、都道府県から要請した事項というのはどうなるのですか。宙に浮いてしまふのですか。知事にまた環境庁長官が報告をして、こうなりましたと言つて、御勘弁いただきたいということになるのですか。これはどうなるのですか。

この点は明確に答えてください。
○入山政府委員 細部にわたりましたはいろいろと意見が合わないといったこともあるかもしれませんが、重要なポイントにつきましては、私どもいわば環境の所管の立場から強く申し入れをする、要請をする、そしてそれをあくまでも実現するように努力をするといったことで臨みたいと思っております。

○斉藤(二)委員 いや、だから「要請」し、と法文に書いてあるんだ。お願いし、ということですよ。僕から言わせれば。だから、所管大臣と仮に見解

を異にした場合、その場合どうなっちゃうのですか。必ず要請したことはやらせません、あなただ、局長でそんなこと所管大臣に対して言えないでしょう。その場合、どうするのですか。

○中村国務大臣 これは、いろいろな役所も一つの政府の中の機関でありますから、現実問題としてはそういう動けなくなるようなことは起こしてはいけなし、起こらないことだと思えます。でありますから、例がちょっと飛躍するかもしれませんが、せんでい、例えば単体規制ができない、できないならディーゼルエンジンはつくってはいけなし、それではメーカーの操業をストップする、というようにすることができない。これは日本は自由経済、市場経済の中で動いております。ですから、私にはある労働界の大変大物の方が来られたとき言ったのですが、NO_xの法案をあれして絶対これは早く規制しろというお話でありましたから、それをばちとやったら労働問題が起りますよ、失業問題が起りますよと言ったら、そういうことがあってもやるべきだとおっしゃった方もいらっしゃるのですけれども、いろいろなことを考えて動いていかなければいけないのが政府だと思えます。

その中で、私どもが関係の役所に要請いたしますときは、要請を通してもらわなければいけないということとその役所にお話をし、やっていってもらうわけでごさいます。最大限の努力を私どもとしてはしていく。それで、同じ政府の中でやることでありますから、政府として結論を出すときには一つの結論を出していかなければいけないものと存じております。

○斎藤(一)委員 時間も余りありませんので、最後に絞って質問するのですが、今まで質疑の中で明らかになったことは、二〇〇〇年に環境基準をほぼ達成できる見通しだということを環境庁の方からも大臣の方からもおっしゃいましたけれども、その根拠が極めてあいまいであるということ、はつきりしたと思えます。しかも、個々の具体的な問題についてほとんど明確な答えができない、見通しが立たないということだろうと思っております。

い、見通しが立たないということだろうと思っております。

それで、私が結論的に申し上げたいのは、この法案だけでは二〇〇〇年の基準達成は困難である。断定いたします。そういう意味では、我が党の基本的な考え方は先ほど申し上げましたけれども、七日の委員会では修正案を出させていたいただきますが、完璧とは私も言えません。言えませんが、かなり近づく、我が党の修正案が通ればかなり近づくということだけは間違いありません。

なぜそんなことになってしまうのかということ、実は、こうした法案ができませんとまたまた大変な影響を与えることになるのです。一例を申し上げます。

かつて東京都都市高速道路王子線の環境影響評価をやりました。これは私が審議した問題ですけれども、そのときの評価では、「二酸化窒素は環境基準値以下となるため影響は少ない。」ということの評価をしているわけですね。しかも「NO₂のバックグラウンド濃度は環境庁の中期展望に基づき推定した。」と。首都圏中央連絡道路の場合も、「二酸化窒素も環境基準を下回るため影響は少ない。」というふうに、国の法律なりあるいは基準達成の見通しなりというものを各自自治体が多めにこれを信用して、それで環境影響評価の中でもそのとおりうたててしまっている。区長からは、そんなことはできないでしょうと言われている。住民からも、それはそうでしょうと言われている。だけれども、環境庁の中期展望でもはつきりしているんだという、国の権限をかりて区長さんたちもだまし、住民もだまして、いわゆる公害道路を建設してきているのです。ずっと長い間。またこれに利用されるのです。

大臣や局長は、二〇〇〇年には基準は達成しますというように簡単におっしゃいますけれども、そのことがまたまた、都民でいえば六万数千名の公害病認定患者を生んでいる。その責任は大変なものです。先ほども申し上げたとおり、時間が過ぎてから責任をどうとってくれるんだと言ったって、見通しが甘うございました、そんなことで済む問題じゃないんです。これは、ですから、その場その場の言い逃れというようなことはもうやめなさいよ。そして、科学的な根拠に基づいたデータなり見通しをはつきりやほし示すように、今からでも遅くないんです。努力してもらいたい。うそだけはついてもらいたくない。

二〇〇〇年になったら、また皆さん変わられるわけでしょう。六十年と同じなんです。六十年に公約してできなかった、六十三年でできますと言った公約してできなかった。今度は二〇〇〇年です。二十年も公約をずっと破ってどんどん公害道路ができていく、公害病の患者は東京都内で二千人ずつ年々ふえていく、そうしておいて公健康法の地域指定を解除して患者は切り捨てます、そんな環境行政ではだめです。その点を強く指摘して、私の質問を終わります。

○小杉委員長 岩垂寿喜男君。

○岩垂委員 今斎藤理事がかなり詳細にわたって質問をいたしましたので、後ろで聞いておりましたが、できるだけグラフらないようにその部分は割愛をしながら質問をさせていただきます。

最初に、地元の問題を取り上げながら法案審議に加わらせていただくことをお許しいただきたいと思うのです。実は、関係が大変深いものです。

まず建設省にお尋ねしますが、私の住まいは川崎でありますけれども、御案内のとおり川崎というところは、東名高速道路、第三京浜、首都高、それに一般国道二四六、丸子横浜線、国道一号、国道十五号というふうに市域を横切る道路がたくさんございまして。この際、そのそれぞれの一日当たりの交通量を教えていただきたいと思うのです。お答えをいただきたいと思えます。

○佐藤説明員 お答えいたします。

川崎市内を通過します幹線道路の交通量という御質問でございますが、平成二年度の道路交通センサスというのをやっております。それによりま

すと、東名高速道路が十二万六千台、それから第三京浜道路でございますが、十萬一千台、それから一般国道一号線、これが六万台でございます。それから十五号線につきましては四萬二千台、それから首都高速の横羽線、これにつきましては八萬五千台の交通量が通っているところでございまして。昭和六十三年にその前回をやっておりますが、比較しますと、一〇％程度の伸びということになっております。

○岩垂委員 今お答えいただいたばかりに、先ほど申し上げましたように、一般国道二四六、丸子横浜線などもございまして。つまり、私は知らないわけではないのですが、なぜ建設省にお答えをいたしたかという、これは今度は環境庁にちよつと伺いますけれども、何ういうか意見を申し上げたいのですが、そのほとんどが通過交通なんです。

川崎というところは、御案内のとおりウナギの寝床というようなことの表現がございまして、細長い地形です。そこにこんなたくさん車の車が一日実は通っているわけでありまして。その中には、全国でNO_xワーストワンの川崎区の池上の道路もございまして。全国でワーストワンです。その上に今度東京湾湾岸道路を建設をしているわけですから、その湾岸道路の受け皿として川崎縦貫道路ができます。いわゆる一般国道四〇九号線でありまして。この東京湾湾岸道路は川崎のためでないのです。これはいわばナショナルプロジェクトですから、そういうふうには言いたくない。そのために、ある意味では川崎の市民はいろいろな犠牲を引き受けることに実はなっている。川崎は、さなきだに公害の町なんて言われまして、大変さうも苦しいでございました。だから、そういう状況のところにまた新しい問題が起るわけですから。そして、SO_xやNO_xによるところの大気汚染による健康被害によつて健康や生命がいまだにむしばまれているという状態が続いている。かつて川崎の伊藤市長はそういう状況に対応して、全国に先駆けてSO_xの上乗せや総量規制によつて市民の健康と生

命を守るために努力された。それなりの成果をおさめてきました。今では公害対策全国一の町だといふようなことも言えるようになってきました。

さあそこで環境庁にお尋ねしたいのは、NO_xの規制のために今度の法律が成立して、先ほど斉藤理事も言っていましたけれども、今まで公害対策の実績で地方自治体がやってきた上乗せやあるいは総量規制やそういうものについて全く権限が弱くなっている。いわんや、自動車の走行規制あるいは通過交通量に対する独自の規制措置などというものをとることはできない。いわば国の下請を都道府県知事あるいは指定都市の首長がせざるを得ない。こういうのは一体どういうことかということなんです。だから、私は今度の猿田さんの出された最終報告というようなものを拝見をし、いろいろ勉強してみても、公害対策について地方自治体が果たしてきた役割というものを考えるならば、もうちょっと自治体の権限についてきちんとした保障を環境庁が守ってほしい、担保してほしい、こう思いますが、その点について明快な御答弁を煩わしたい。

○入山政府委員 従来、各都道府県、地方自治体は、それぞれ独自の工夫をされていろいろな対策を講じてこられたことにつきましては、私も十分に承知をしているつもりでございます。今回の法律ができたことにより、今まで都道府県ができたことが即でなくなるというようなことは私どもはないと考えておりますが、いずれにいたしましても、この法律を的確に実施することによりまして、何回も申し上げているようにございまして、国、各機関がそれぞれ協力をして合っ

ら。

○入山政府委員 私申し上げましたのは、従来いろいろ工夫をしながら各県が実施してきたようなそういう事業について、法律ができたからといって直ちにできなくなるものではないと申し上げたわけでございますが、少し具体的に申し上げますと、例えば自動車に対する排出規制のようなものは、今のところ、結局のところは自動車の構造規制となるわけでございまして、そういう性格上、地域ごとに別々に規制をするといったようなことにはなじまないものでございます。したがって、車種規制とかあるいは単体規制とかといったようなものにつきましては、各県が独自の上乗せをやるというふうなことはちよつと考えられないというふうに思っております。

○岩垂委員 NO_x対策を中心にしてやるわけですから、例えば走行規制とか通過量に対するコントロールというふうなことは、それじゃやってもいいということですね。——まあいいや、もう答えなくても。

都道府県知事が総量削減計画を策定する場合に、総量削減計画策定協議会で調査して審議する、こういうふうになっている。その協議会の構成メンバーに、特に国の機関を入れると言っている。国の機関は、恐らく運輸省なり通産省でしょう。そう考えていいですね。お答えください。

○入山政府委員 運輸省、通産省は当然でございしますが、そのほか関係のある機関、団体等にも入っていただくというふうに考えております。

○岩垂委員 自治体の権限が埋没して行くわけですよ。この法案を見る限りにおいて、都道府県知事というのは事務局だけやれという仕事ですよ。どつちかといえば、リーダーシップであるよりは、そういうことを含めて、やはり危惧があるわけですね。例えば僕なんかそういう危惧を感じるわけですね。だから私は、やはり今度の法律の問題点というのは、地方自治体というものの対する権限、それを結果的に、それはうんととはあえて言わないけれども、弱めることになっているという現実は

否定することができない。その意味で、従来の環境行政の延長線から見ると問題があるなということとを指摘せざるを得ないということだけ申し上げておきたいと思えます。

それで、これでやりとりをしてもなんですか、地元の問題にまたもう一遍戻りますが、これは建設省にお願いをしたいのですが、川崎縦貫道路の交通量に対して市長が実は手も足も出ないという状況である以上は、つくる前に対策をきちんとしておかなきゃならぬと思うので、若干御質問を申し上げたいと思えます。

建設中の湾岸道路は、一日二十万台と言われていますが、これで何とか市内交通が若干減るのではないかと、こういう期待もあるわけですが、もう一方で完成がずれ込むのではないかと、こういう懸念も指摘をされています。平成六年予定どおりにできるかどうか、お答えをいただきたい。

○佐藤説明員 首都高速の湾岸線についての御質問でございますが、この湾岸線につきましては、現在千葉市から東京都の大田区まで二十六キロ、それから横浜のベイブリッジ区間三キロ、この間が供用しているところでございます。

そのうち、東京寄りの大田区から川崎市の浮島地区を経ましてベイブリッジに至るまでの区間、通称湾岸の三期及び四期と言っておりますが、この区間につきましては現在全面的に工事が展開しております。特に、羽田空港の絡みでそれに合わせて供用を図ろうとしております湾岸三期の一部でございまして、東京寄りの側でございまして、その間につきましてはそれに合わせて供用開始を図りたいと考えております。

それから、その次のベイブリッジまでの区間につきましては、工事も全面的に着手しております。先生のお話しの湾岸横断道路とか、そこら辺のバイパスに合わせるべく事業を推進しているところでございます。ベイブリッジから南の区間につきましては、現在まだ用地買収も進めているところでございます。

ので、これについてはむしろ用地買収を完了して工事に逐次着手していきたいといった状況で進めているところでございます。

○岩垂委員 平成六年完成予定というのがあるわけでしょう。

○佐藤説明員 事務当局の中でいろいろ検討している案の中にそういうものもございまして、なるべく我々もそういう方向でいうふうな検討しているところでございます。

○岩垂委員 できるだけ早くそのところは、通過交通の問題が、海の方でございまして、市内の車が少し減るのじやないかという願いも込めて申し上げたわけでありまして。

自動車排ガスによるところのNO_xの濃度が三年間連続して全国ワーストワンということ、川崎の池上のことを申し上げました。環境基準が〇・〇六ppmなんです。日平均で六十三年は〇・〇九三ppm、平成元年が〇・一〇五ppm、平成二年は何と〇・一〇二ppmという数字になっています。川崎市の公害部大気課の田中君という若い担当者などを中心にして研究をしまして、中央の遮断壁にツタ類を絡ませて緑の壁をつ

くって、それから道路の両側にクスノキやキンモクセイ、シラカシやサンゴジュなどを植えて、汚染大気の浄化と道路景観の改善に役立てることにしています。

私は、建設省にお願いをしたいのですが、こうした経験を第三京浜や東名、他の国道など既存の道路に生かすことができないかということ、これは別に特別に川崎というのを申し上げているわけじゃないのです。先ほどみたいに車が物すごく密集しているという状況のもとで、御配慮を願えるかどうかということを押さえておきたいと思えますが、いかがですか。

○佐藤説明員 道路の沿道環境の保全につきましては、自動車構造の改善を基本として、道路構造の改善、土地利用の適正化、そういったような各種の施策を総合的に実施することが必要ではないかというふうに考えております。

建設省としては、従来から既成市街地の沿道環境を保全するための、通過交通を通すことが主体になるかと思いますが、バイパスとか環状道路の整備といったものを推進しております。そういったものとともに、既存の道路につきましては遮音壁の設置とか、高速自動車国道の周辺の住宅については防音工事助成、それから沿道法に基づきます沿道整備事業といったような事業を推進しているところでございます。さらに、ゆとりと潤いのある道路環境の創出といったことのために、電線の地中化とか道路景観の整備、道路緑化の推進等にも努めているところでございます。

今後とも、沿道の御協力を賜りながらこれらの施策を推進しますとともに、新たな環境対策技術の研究開発といったものにも積極的に取り組ましまして、良好な生活環境の形成に努めてまいりたいというふうに考えている次第でございます。

○岩垂委員 佐藤さん、書いたものを読んでいるのじゃなくて、私の質問していることに答えてよ。遮音壁とか防音壁というようにただけじゃなくて、例えば大気汚染との関係で、汚染大気の大化とか景観の問題とかというところで緑のことをまじめに考えない、私そのことを言っているのです。それに答えてくださいよ、いろいろなことを答えていくから。

○佐藤説明員 先ほどもちよつと触れさせていたんですが、道路につきましてもゆとりと潤いといった観点もございまして、道路の景観とか道路の緑化の推進といったことも十分努めていきたいというふうに考えております。

○岩垂委員 私の言っているのは、汚染大気の大化という役割を持っているということが実験的にデータが出ているわけですから、そういうことを含めて道路構造を見直してみることが必要です。よというところを指摘して、これは全国そうなんですが、具体的に川崎市内のもうした通過交通の地域についても御配慮願いたいということを申し上げているのです。よろしいですね。

それで、実はその縦貫について七つの接続道路

ができます。これは、今申し上げた緑の環境対策なども含めたしつかりした対策をぜひ示してほしいな、こんなふうに思うのです。

それで、第二期工事区間というのは地下の構造になるわけだけれども、これは全国で初めての道路だということも言われていますが、NO_xの環境基準達成を図るために、もう一遍言いますよ、NO_xの環境基準達成を図るために脱硝装置の実用化、そしてその手法の実験をこれから行うということをお願いしますが、その状況をひとつお答えをいただきたいと思います。簡単に結構です。

○佐藤説明員 脱硝装置についての検討はどうなっているのかという御質問というふうに伺っております。

○岩垂委員 それと、もう一つは七つの接続道路の環境対策。

○佐藤説明員 最初の七つの道路についてでございますが、これにつきましては、昨年の十一月十三日に川崎市当局側の考え方がまとまって、市議会に説明された結果がそうなっているわけでございます。現在、そういうことを踏まえまして、市と我々、県それから関係機関といういろいろ協議を進めているところでございます。そういった中で、もちろん環境対策には十分配慮して対応していきたいというふうに考えている次第でございます。

それから脱硝装置の方でございますが、これは平成三年度より四年度にかけまして、現在、首都高速の湾岸線の東京湾トンネルの前後におきまして換気の実験をやっておる次第でございます。これにつきましては、そういうことで脱硝が図られるようになれば、今後それらの小型化とか、これらを実現するための諸施策等についていろいろ検討をこれから重ねていきたいというふうに考えているところでございます。

○岩垂委員 その一つのものであるか目標というのは、環境基準達成のためにということをお前提にしてお取り組みをいただくというふうに理解してよろしいでしょうか。

○佐藤説明員 脱硝装置につきましては、私がお答えしておりますのは一般的な問題としてお答えしておりますが、そういう方向で検討していくということでございます。

○岩垂委員 どういうことですか。

○佐藤説明員 環境基準という方向、そういうことでございます。

○岩垂委員 わかりました。わからぬかもしれないけれども、大体そういうふうに理解いたしませんか。

それで、実は佐藤さん、福島治郎吉さんという人が、これは大変有力者なんですけれども、第一期工事の区間で、最近、掘り割り構造に反対して、地下構造にしろと何遍も私のところへ陳情に来られるのです。この方は、若いころから社会事業などに大変活動されてこられた方だし、そのお気持ちからわかれわけじゃないけれども、しかしもう環境対策を含めて計画はでき上がってしまったという、市議会でも満場一致で採択されてきたんだから計画変更というのは難しいということをお願い上げておるんだが、これはもう皆さんよく存じておられることだと思っております。これに対する建設省の見解を承っておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○佐藤説明員 先生御指摘の区間につきましては構造につきましては、これまで沿道の土地利用を踏まえながら構造の形を決めてきております。そういうことで、現在構造の見直しとかいったものは考えておりません。ですが、今後事業を進めるに当たって、皆様方の御理解をいただくよう努力していきたいというふうに考えております。

○岩垂委員 私もよく話はするけれども、建設省も積極的に話し合ってお互いの御協力をいただくように努力をしてほしいということを申し上げておきたいと思っております。

それで、実はこの湾岸道路の法案審議のときに、私は建設大臣から公約をいただいたことがございます。受け皿である川崎縦貫が完成するまでは湾岸道路は供用しない、言うまでもないことだけれども、これはよろしいですね。再確認を求めておきたいと思っております。

○佐藤説明員 今お話しした横断道路ができてきたときに、その湾岸道路が……

○岩垂委員 いやいや、言うまでもないけれども、縦貫ができる前に横断は供用できませんね、受け皿ができなければ、ということですか。

○佐藤説明員 縦貫道路といいますが、非常に長い距離になるかと思っております。そういったことで、横断道路の受け皿となる部分につきましては同時に供用していくというふうに考えております。

○岩垂委員 そうなると、これは建設大臣とやりとりしたことと食い違いますが、これはまた後ほど問題にさせていただきます。だってそうでしょう、横断橋ができてとんとん車が入ってくる。途中のところでは両方に逃げないなんというところを言ったら、川崎はふん詰まりの町になるよ。だから私は、縦貫ができるまでは湾岸道路の供用はあかんよ、それとどりに理解しています。こうなっているわけですか。はっきりしてよ、ちゃんと。

○佐藤説明員 先ほど湾岸道路の方で説明させていただいたからそれらの方をちよつと省略させていただきます。取りついでまして、湾岸道路は、東京側とかそういうものはそれにあわせての方向で検討しているという方向で……

○岩垂委員 何言っているのかわからない。これはやぶ蛇みたいな議論になるからやめておくれけれども、私のお願しているのは、千葉県から車が入ってきます。千葉県の人もあるけれども、いや千葉だけじゃないよ、東北、北海道から来るわけだ。橋だけできた、湾岸はできた、車は渡した、受け皿の川崎の方は縦貫道路ができていない、それしたらどうする。海の方へでも御案内するか、それじゃ。そういうことを考えれば、受け皿の道路、つまり縦貫ができるまでは湾岸の供用はしませんよというやりとりは私は予算委員会の分科会の中で、あるいはこの法案の審議の中かな、大臣ともやりとりをしていますので、あなた、申しわけございませんがきちんとそれをお調べいただいで、

そういうことだということ、もういいよ、あな
た言わなくてもいいよ。知らないことをいろいろ
言う余計なことになっちゃ困るから。——それ
じゃやおう。横断道、横断橋の対岸の千葉県選出
の中村長官、あなたは今度の川崎縦貫のアクセスに
ついて建設大臣にNOを含む五項目の意見書を出
しておられます。大変御立派な環境影響評価に
ついてという意見書です。これは出しただけじゃ
困るので、ぜひ今後とも環境庁としてこれが本
当に守られるように御努力をいただきたいという
ふうに思いますが、これは特に私ここであえて申
しますと、「脱硝装置に関する調査研究を進め、その
成果を踏まえて換気塔における脱硝装置等汚染物
質の除去装置の導入を図る等環境基準の達成が図
られるよう事業者においても最善を尽くす必要が
あること。」など、大変御立派な意見書でござ
いますので、環境庁を挙げて守っていただくとい
うふうに受けとめてよろしいか、明確な御答弁を
いただきたいと思ひます。

○中村國務大臣 環境庁として意見を出させてい
ただいたように守っていただくように、最善の努
力をしてまいりたいと思ひます。
○岩垂委員 ありがとうございます。それじゃ、
序論みたいな形だったのですが、法案の具体的
審議に入らせていただきたいと思うのです。
先ほど斎藤さんも言っておられたが、NO_x
の環境基準の達成というのは、当初は昭和六十年
それが不可能になって六十二年を目標に中期展
望、これも達成困難で新中期展望という経過を
経て今日に至っているわけです。これは、私共は二
十年環境委員会にかかわってきまして、そこに
座っていらっしゃる方はほとんどいらっしゃらな
いときから環境基準のことはかなり厳しく言っ
てきました。それで、大丈夫ですということは何
回聞いたことか。それは非常に難しい仕事だとい
うことはわかります。わかりますが、これは国民に
対して、環境庁は一生懸命努力したけれども実現
できなかった、申しわけない、おわびをする、国民
の健康、生命にとってゆゆしい事態だと率直にわ

びるという姿勢は必要だと思ひますが、いかがで
すか。これは長官が御答へになるのが一番妥当だ
と思ひます。

○中村國務大臣 委員御座のとおり、政府は公害
防止施策を有効、適切に講ずることによって環境
基準が確保されるように努めなければいけないの
でございまして。大都市地域において二酸化窒素
の環境基準が未達成であるということについて
も、けさほどいろいろな御議論があり、また
お答えもさせていただいておりますが、公害防止
の任にある環境庁として責任を痛感しておる次第
であります。

いろいろな原因がございまして。先ほどから申
し上げております単体規制の始まりが甘かった。
ですから、私は当時岩垂先輩とともに環境委員会
におりましたときに、岩垂委員と同じ立場でNO_x
の規制を早くしなければいかぬぞと言っていたの
が今答弁する立場になったということございま
すけれども、当時の状況からしてこれほどデター
ゼルがふえるということの見通しが甘かったこと
もあろうかと思ひます。そういつたことを踏まえ
て今度の対策が出たわけでありまして、あ
らゆる手段を講じまして、今まで踏み込んだこと
のないところまでいろいろ提言をして、注意を喚
起して、NO_x対策に全力を尽くしてまいりたい
と思っております。

○岩垂委員 環境庁は、先ほど斎藤さんとのやり
とりでちょっと聞いていたのですが、そのほかに
いろいろなものを読んでみましたが、NO_xの環境
基準を二〇〇〇年におおむね達成するために東
京、神奈川などでNO_xの排出量を目標年で三〇
ないし四〇％削減する必要がある、そのうちの
一〇％ないし二〇％を車種規制でやる、数％を物流
の合理化でやる、一〇％前後を低公害車という
ふうに言っているわけですが、そのとおり
りかどうか。これはとてもじゃないけれども、非
常に甘い数字だ。こんなことで二〇〇〇年とい
うようなことを言っていると、またそろそろおわびを
しなければならぬということになりかねないと思

が、その科学的な根拠をお示しいただきたい。
○入山政府委員 車種規制あるいは単体規制等に
つきまして正確な値と申しますか数値計算等により
まして算出する予測値と、それからいろいろな事
業の総合的な効果といったような形で出てくる効
果とあるわけですが、後者につきましても、
は、これから各関係の省庁で指針をつくって
講じていただくということでもございまして、今
から正確な数値としての予測をすることはできな
い、先ほど申し上げました数値につきましても幅
を持たせた形で答弁させていただいたと思ひま
す。

が、そういう格好にならうかと思ひます。
しかし、私どもは、先ほど申し上げたように
ました。環境庁としてもいろいろな形で関係の
省庁に付しまして要請もできる、あるいはまた都
道府県知事の申し入れ等につきましても要請する
ことができるということになっておりますので、
効果的な方法につきましても実施の段階で詰めてま
いりたいと思ひます。

○岩垂委員 では、「総量削減基本方針」というの
がこの法案の中にもありますけれども、目標とい
うのは環境基準達成を目指していると思うのだけ
ども、そう思っているわけではございませんか。
○入山政府委員 基本方針で述べております「削
減に関する目標」でございまして、これは環境基
準をおおむね確保することを記載することにな
るかと思ひます。

ここでのおおむねと言っております意味でござ
いまして、この法案で導入をいたしました地域の排
出総量を抑制する施策のみでは環境の改善を図
ることが困難であつて、むしろ道路構造の改善等
の局所的な対策を講じていくべき地点、こういった
例外的な点を申しますかそういう地点が残るわけ
でございまして、そういうものを除いて達成する
ことを考えているという意味合いでございませ
ん。
○岩垂委員 あなた任せみたいなことをおっしゃ
っておられるのが、できそうもない目標を立てて
そのところを逆算して目標や基本方針を決め

て、一体どうなるのだろうかということが本
当に心配です。おおむねというのは本当にどの程度
のおおむねなんですか。

○入山政府委員 なかなか、どの程度かとおし
やしますが、表現しにくいのでございまして、先
ほど申し上げましたように、こういった総合的な対
策を講じてまいりましてどうしようも残る部分
が、非常に狭い範囲ではございまして、一〇〇％
ではないという意味でおおむねというふうな言い
方をさせていただきます。

○岩垂委員 どうも私、八〇％もおおむねだ
し、大体四捨五入すれば五入の方はおおむねに入
るみたいなことだつてあり得ないことじゃないの
で、これはちょっと科学的に、御努力はわかるけ
れども科学的にどうもたえられないという感じが
してしょうがないのです。だから、やはりそうい
う議論をきちんと、シミュレーションなり何なり
いいますからやつて、そしてこういうことですよ
ということを確認を持って言ってください。入山
さんが確信がないとおれだつて確信持てないよ
うな感じが、それが、国民一般でもですから、
やはりだめだわ、それは、それ、おれだけにし
ない規制をするのかみたいな議論だけが出てこ
ない。その点はやはりきちんと、環境基準をどう
いう形でクリアしなければいかぬ、ついでにこ
ういふことではないことを、もうちょっときちん
とした科学的な根拠を示していただきたいと思ひ
ますが、いかがでしょうか。

○入山政府委員 おおむねということでは先
ほど申し上げたわけではございますが、そういう
ものが残ったからそれはそれでいいのだという
ことでは決してございせん、そういった別の対
策で解決しなければならぬといったことにつ
きましては、例えば長期目標の達成による効果
でございまして、例えば長期目標の達成による
効果でございまして、例えば長期目標の達成
による効果でございまして、例えば長期目標
の達成による効果でございまして、例えば長
期目標の達成による効果でございまして、例
えば長期目標の達成による効果でございませ
ん、とも考えられるかもしれませんが、そうい

とも含めて今後の問題として結めてまいりたいと思っております。

○岩垂委員 法律を早く出したという気持ちにはわかる、UNCEDもあることだし、だけれども、やはり法律を出す以上は、ある程度きちっと国民が理解をし、納得をし、そしてそれに取組む。これはある種の国民運動ですよ。そういうものとして受けとめられるような根拠をきちんと示してほしかったな、こんな感じがいたします。

そういうやりとりをしていてもどうにもなりませんから、次に移りますが、特定地域というのはどこを想定していらっしゃるのかということをお尋ねしたいんですが、固定発生源に係る総量規制の地域と全く同じなのか、それとも多少出っ張るのか。例えば、私の選挙区のことばかり言っているわけじゃないですが、例示として御理解をいただきたいと思うんですが、川崎、横須賀も今の状況で言えば、環境基準は大変厳しい状況です。鎌倉はともかくとして、逗子はこれも厳しい状況だということに、かなりむらが出てきます。それはしょうがないことだろうというふうに思うんですが、そういう場合に何を基準にしてそれをお決めになるのかということがちよつと、政令事項ですけれども、お示しをいただきたいと思うんですが、一般環境大気測定局のデータなのか、あるいは自動車排出ガス測定局のデータなのか、自動車だろうというふうに私は思うのですけれども、そんなふうに理解してよろしうございますか。

○入山政府委員 大体そのようなことでございまして、私も考えておりますのは、自動車交通の集中している地域であるということが一つの条件でございまして、それから、従来の対策だけでは環境基準の確保は困難であるということがございまして、こういった二つの条件にはまるようなところであって、都道府県知事の意見を聞いた上で指定をまいりたいと、これは政令で定める事項になるわけですが、考えているわけでございます。

○岩垂委員 大体、例えば県はともかくとして、市町村単位というか行政区画というものが一つの境目になることだけは、従来の公害健康被害補償法とはちよつと違った決め方だというふうに理解してよろしうございますか。

市町村単位という行政区画というものが一つの境目になることだけは、従来の公害健康被害補償法とはちよつと違った決め方だというふうに理解してよろしうございますか。

○入山政府委員 固定発生源に対する総量規制地域というものを私も一応基本に考えているわけですが、その一部が、それにプラスしまして、その周辺の一部の地域が加わることになろうかと存じます。その場合、市町村の区画になるのかあるいはもう少し違う区切り方があるのか、いろいろ考え方はあるかと存じますが、そういった点につきましては、これからまたさらに詰めてまいりたいと思っております。

○岩垂委員 これはなかなか余り細切れにできないことだとは思いますが、その点の配慮は、ある意味で市民の公平といえましょうか、そういう観点というものが御考慮いただきたいというふうに思っています。

これは、排出基準の設定が、私は環境庁設置法からいえば環境庁長官がやるべきだと思うけれども、それが内閣総理大臣になっている。これは環境庁長官には請求する権限がないというように、ことも口実では言うんだけれども、おかしいんですよ、これは。主管大臣なんです。胸張ってやるべきです、それは。つまり、そうだとすると、環境省が環境大臣にしなければ環境問題はできないみたいな議論になっちゃう。主管大臣なんです。設置法がそのことを、調整官庁としても位置づけているんです。この点は、やはりちよつと私はよくないというふうに思いますが、こうなっちゃったからどうにもしようがないと思うけれども、思いのたけをちよつと述べていただきたい。

○中村国務大臣 実は私が環境庁長官を拝命いたしましたときは、ほぼこの法律の骨格ができておりまして、私が余り発言する機会がなかったんでございまして、調整官庁という意味で、総理と一体のものであれば、総理でもよろしいのではないかと思います。私どもはこれから環境行政を進めてい

く上にはどうしても環境庁の組織、体制の強化というのをお願いしなければならぬことだというふうに感じます。やはり調整官庁としてできることの限界ということがございます。その許された中で最大の限のことをやろうという努力をさせていただくわけでありまして、やはり将来のことを考えますと、環境基本法というふうなものがあって、その中にアセスメントがありいろいろな法律があるという法体系から整備して、やはり環境を大切に、それを組み込んだ社会経済体制をつくるんだという国民的コンセンサスに基づいた法体系から組織のあり方、政府のあり方まで変えてまいりませんかといかない時代に入ったというふうに思っているわけでありまして、岩垂委員から思いのところを述べろということでございます。そういう方向で環境庁の組織、体制の充実強化ということに進んでまいりたいというふうに考えておるわけでありまして。

○岩垂委員 続いて質問いたしますが、特定地域に流入する規制車のチェックの方法、きつきもやりとりにございまして、ステッカーがだめなら今後とも何かそういう方法というのを検討するとお約束いただけますか。別に被害者と加害者の関係を言うつもりはありませんけれども、それはやはりその辺の区別をきちんとしなければいかぬというのが今後の課題だというふうに受けとめてよろしいですか。

○入山政府委員 流入車の問題につきましては、検討会におきましても相当突っ込んだ議論が交わされたわけでございます。その結果、考えられる手段としてはどうもやはりステッカー方式しかないというふうなことでございまして、それではそのステッカー方式を採用した場合にどうなるかということでも議論を詰めたわけでございますけれども、これも先ほど来申し上げておりますように、ことなかかな現実的な手法ではないということ、最終報告書からはそれが抜けたというふうな形になっているわけでございます。

流入車の問題につきまして、私もそれはそれでいいんだと言っているつもりはございませんで、やはりいろいろな形で、それは先ほど申し上げました国民の自覚とか責務とかといったような面からもPRをしてまいりたいと思っておりますし、今後の問題として検討はしてまいりたいと思っております。

○岩垂委員 これは環境庁と、建設省もおられるからもし時間があればお答えをいただきたいと思うけれども、幹線道路をつくるときに、これは大臣も聞いておいてください、御存じのアセスというのがあるのです。問題のあるアセスですが、要綱アセスだけでも、しかしその中でもいわゆる適正交通量というのは示されるわけですが、道路をつくるときに、大体大型何台とか小型何台というのが計算されているわけですが、こういう道路でこれだけ通りますよと。ところが、その道路ができる通るとい形になるわけですね。やはりそれはアセスの問題とも関係があるが、道路ができてしまったらもう無制限というふうなことになるのは、では何のためにアセスをやったのか、何のための適正交通量なのか、これはあかんです。本当は総量規制というのはこういう観点を重視しながら、すくはできませんよ、しかしだんだん緩やかにでも適正交通量と言われるところへ導いていく、非常に難しいけれどもそういう行政的な対応が必要だと思ふ。この点は環境庁、どんなふうに考えているんでしょうかというところをお答えいただきたいと思ひます。

○八木橋政府委員 アセスにつきましては、御質問でしたので私からお答え申し上げますが、先ほど先生がお触れになりましたアセスにつきましては、私も五つの条件を出したということは先生お触れになったところでございまして、おっしゃられるように、環境アセスメントを行った事業につきまして、そのアセスの信頼性を高める上におきまして、またもう一つはアセスの手法なり予測の手法また調査の精度を高めるため、またさらには適切な環境対策を行うという点におきましても、

実際に行われた事業と事前にやりました予測がどういうふうに対応するかというところは極めて重要なことから、御指摘のごさいます川崎縦貫道路事業につきましても……(若垂委員「川崎だけじゃなくて」と呼ぶ)いわゆる一般論として申し上げますが、必要に応じて事後に、またはやっております事業の最中に環境監視等を行っていくということが非常に重要な問題だと考えております。

○岩垂委員 これは今、企画調整局長に縦貫について言っていたからそれで大変結構だと思ふんですが、これは道路一般なんです。例えば国道四十三号線の訴訟の高裁判決というのは、私はやはりこれまでの道路行政に対する頂門の一針だと思ふんです。と申しますのは、従来は道路について言うと、建設省の側は、それはメーカーやユーザーにも責任がある、だから道路管理者だけの責任ではないという立場から、どちらかというと否定的にこれを受けとめてきた。ところが今度の判決は今までとちよつと違ふのです。確かに差しとめ請求というのは棄却されましたけれども、例えば生活妨害などを含めて、あるいはNOxの直接的な因果関係ではなくても、精神的な意味を含めて直接、間接の被害というのに対する損害賠償というものを命じているわけです。これは道路設置時の過失及びその後の管理上の手法、管理上のいわば手落ちといましようかということとを判決の中にも指摘をしているわけでございまして、こういう道路というのは環八、環七、川崎産業道路などを含めて全国に十本ぐらゐると言われていますね、四十三号と大体同じようなもの。それから環境基準と言われるものをクリアしていない道路というのは八〇%。だから道路の側から、道路自身がいろいろな意味で環境基準を、道路を通る車が道路環境基準に対して、非常に環境基準達成の妨害になっているということもあります。が、道路自身の構造を含めてこの際、道路行政のあり方というのを真剣に考えていく必要があるというふうには私は問題提起をしておきたいと思ひます。

す。これは佐藤さんに御答弁を煩わしてもちよつと大変だと思ひますから、ちゃんと受けとめておいてください。

中村長官、ディーゼルの例の平成元年の中公審答申の長期、短期ですが、短期はクリアできるといふことをこの間も聞きましてけれども、長期は前倒しする可能性がおりますか。

○中村国務大臣 この間、先日でございますが、ディーゼル自動車メーカーの技術屋さん、社長さんたちを呼びまして要請をいたしました。そして私は工場視察に行つて、そこでも要請をし見学をしてまいりましたけれども、まさにNOxの排出量で非常に困難をしておられる川崎に参りました。その川崎に最大のいすゞ自動車の工場がある。そこを拝見してきたわけでありまして、端的に申しますとなかなかはつきりしたことが言えないというところでございました。でありますから、その理由の一つになっております石油の中の硫黄分を削減しなければいけない。その要請をこの間石油業界にいたしまして、こちらの方は五年以内でやるということでお約束をいただきました。通産省にお願ひして今その対策を急いでもらつてるところでございます。

○岩垂委員 やはり前倒しをしませんと、つまり十年待っているという感じじゃなくて、そんなことではないと思ひけれども、例のNOxの規制のときと同じように相当迫り込んでいかないとこれはなかなかできないことだと思ひますので、言うまでもないことですが、その点は御努力をお願いしたいと思います。

問題は、NOxの汚染寄与率の高い軽油の税率がガソリンの税率よりも低いというのは何とかなければ、とにかくこの間ちよつと調べてみたらディーゼルが物すごくふえています。ふえている理由は、確かにちよつと高いことも高いけれどもランニングコストが安いから、それからちよつと長もちするということもあるでしょう。これを考えないとうにもなりません。それは環境白書にも、それから皆さんの御指摘の中にもあるが、

これはどうやって切り込みますか。これをぜひ御答弁をいただきたいと思うのです。このままにしておいたのではだめです。

○中村国務大臣 まさに御指摘、一〇〇%そのとおりだと思ひます。私も先ほどから申し上げますように関係者でありますので過去を調べてみました。そうしましたら、昭和四十年ごろまではバスもトラックもガソリンを使つておりました。三十年ごろからディーゼルが出てまいりました。そして、そのときの事情を調べましたら、ディーゼルエンジンは加速が悪い、そして振動が多くて悪いガスを出すというので運転手が嫌がりました。ストライキさそれな状況もございました。にもかかわらず、なぜディーゼルにみんな切りかわつていったかという、安いかからであります。理由はそれだけでございます。そして、しかも悪いことに、最初は副室式のパス、トラックが多かったのですが、その後安いいことで、馬力も出るといふことで全部直噴式に変わつていって、今でかいものはほとんど直噴式だといふことでございまして、そこでもたもつと思ひます。安いいということとで乗用車までディーゼルを使うようになって、どんどんそれがふえていく。

これは結果的に見れば、環境という視点からいへば、環境を結果として悪くしている税制と見る以外はないわけでございます。これを何とかしてやらなければいけない。しかしながら、先ほどから申し上げておりますような環境庁の限られた権限でございまして、今まさに委員御指摘のところをどういふふうにしてやればいいかというところで頭を悩ましておるわけでございまして、そして、こういったことを環境白書に入れられないかと、どういふふうにして他の省庁に働きかけたらいいかとか、また、悪いことに、委員御存じのとおりガソリン税の高い方は国税であります。それで安いい方は地方税であります。しかも、ともに特定財源でございまして、ですから、この税率の調整をしない限り、自由経済を守る以上、ディーゼルはふえ続けると思ひます。これを生産

制限とかそういうことでやるよりか、やはりこのアンバランスの原因となつていふところを直さなければいかぬ、これが私は根本問題だ、認識は全く同じであります。が、これからいろいろ勉強してまいりますので、委員の御支援も賜りたいと思ひております。

○岩垂委員 ぜひ、この問題を抜かして問題の解決はないと思ひます。

最後に、もう時間ありませんから、大変申しわけなかったのですが、運輸省、通産省の皆さんにも低公害車の開発の状況などの御質問をしたかったのですが、恐縮です、時間がございませんでそれは後日に譲りたいというふうに思ひます。

ただ、最後に、アメリカのカリフォルニア州で、二〇〇三年ですけれども、低公害車、無公害車を一〇%の販売を義務づける、これはカリフォルニア州だけではなくてニューヨーク州やペンシルベニア州などを含めた北東部の各州が追随する動きがある、こういうことを指摘をしております。

これは環境委員長もあるいは中村環境庁長官も御出席になつていらつしやると思ひますけれども、例の「地球環境—日本と米国の役割」の日米環境セミナーの中で、これは非常におもしろいという大きな問題提起があると思ひますのは、アメリカの方のワシントン政策分析研究所が出している資料によれば、

自動車メーカーにはカリフォルニアの動きを無視する余裕はない。カリフォルニアでは年間百七十万台の自動車やトラックが販売され、カリフォルニア市場を上回る市場は世界の七つの国だけである。電気自動車がかかりそうだが、カリフォルニア州が大気の質の改善にコミットしたことは、今後、一連のインセンティブの設定につながる可能性があり、それが電気自動車の魅力をかなり高め、場合によっては立法による目標を上回る電気自動車需要を生み出すことも考えられる。また、カリフォルニアの自動車市

場はきわめて競争が激しい。そこでは日本の自動車メーカーが五〇%の市場シェアを占めており、また、車両メーカーは競争相手に対して少しでもシェアを譲ることに抵抗を感じている。最後に、カリフォルニア州の議員は現在、さらに厳しい規制を行うこととを議論している。

そして、しかもビッグスリーはアメリカのエネルギー庁ともナショナルプロジェクトをつくらせて、電気自動車の開発に全力を挙げているという状況である。

私は、この状況というのは、日米関係、特に経済摩擦などを含めて重大な問題をはらんでいるおそれがある。これはアメリカの場合はインフラの整備などを含めて、バッテリースタンドの整備などを含めてかなりやっている。日本はその点の体制はまだまだ十分でない。そういう意味では、やはり環境庁が通産省や運輸省やそういうところとも連携を密にしながらどうするか。その場合に大事なことは、役所だけじゃなくて国民的な運動として、低公害車というものが私たちの生命や健康にとつてどんな意味を持っているかということをもっと積極的にPRをし、それに対するコンセンサスをつくらせていく努力をしなければいかぬ。場合によっては国民協議会みたいなものをつくって、本場に今の自動車というものはある意味で被害者で加害者なんです、お互い。ということなどを含めた対応が必要だと思ふけれども、環境庁長官がこの点でイニシアチブをとる勇氣があるかどうかということについて最後の御答弁を煩わしたいと思ふ。

○中村国務大臣　やはり環境問題というのはいろいろな議論賛成、各論意見ありということをは起しやす分野でございますので、環境問題に対する対策を進展さしていくためにはやはり国民のコンセンサスがなければできないと存じております。その面でもいろいろなPRでございますとか環境教育をお願いするとか、そういうことは勇氣でなくて、これはやっていかなければいけないこと

だと存じておりまして、就任以来力を入れさせていたでいてるわけでございますけれども、やはりその視点というものが、従来のように、汚い水はいけないよ、ごみは捨てません、きれいな空はいいですよというふうなことではなくて、もう一つ踏み込んだ、環境をきちっと保つてよくして、そして次世代に良好な環境を送っていくことが一つの国民の義務なんだというふうなところから発するよう大きな意味での環境問題に対するPR、教育等を推し進めてまいらなければならぬと思ふ。

そして、今アメリカの話がちょっとございしたけれども、その場合トータルのエネルギー効率をちょっと見ていただきたいと思います。日本はこれだけの工業生産をやりながら、CO₂の発生は四・七%、アメリカはいろいろな風力発電なんかやっていますけれども、世界の四分の一のCO₂の発生をしている。その中で御努力をされているわけであります。日本の電気自動車も技術的にはアメリカにそう劣るものではない、むしろすぐれたところもあるのかなと思ふていたでいてる。ところでございまして、先生御指摘のような方向で環境庁も頑張つて、そうした低公害車の普及に努めてまいりたいと思っております。

○岩垂委員　どうもありがとうございます。質問しないで本場に申しわけございません。

○小杉委員長　斉藤節君。

○斉藤(節)委員　公明党・国民会議の斉藤でございます。

我が党は前から大気汚染の問題につきまして環境庁そのほかいろいろ関係省庁に對しまして、早くこの大気汚染を改善できるような方法を講じるべきである、また法案も早く提出すべきであるというふうなことをいろいろと提言してまいつたわけでありますけれども、ようやくこのたび自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法案というのが出されまして、私たち一応こういうものが出されたというふうに對しまして評価しているわけでござ

います。しかし、この法案を読んでまいりますといろいろ不安な点もございまして、その辺を何とか委員会においてお聞きしまして、万全を期していただきたいと思います、そんなふうに考えまして質問申し上げるわけでございます。

まず最初に、この条文の中にあります「目的」でございますけれども、「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。」このようにあるわけでありますけれども、これまでに環境庁におかれましてはいろいろと健康状態の調査をしてきておられると思うわけでございす。特に最近出されました学童の健康状態と大気汚染との因果関係について得られた結果が報告されておりますけれども、これについて概略御説明願いたいと思ふ。

○入山政府委員　御指摘の調査の結果でございますが、ぜんそく様症状の発現にアレルギー等の因子の介在が示唆されていること、あるいはまた原因特定をより困難にする要因も指摘されているということがございす。そんなことから、この調査結果からは、必ずしもぜんそく様症状の原因というものを特定することはできなかったということが一点ございす。

しかし、このぜんそく様症状の新規発症率というものにつきまして調べたのでございす。二酸化窒素濃度の九年間の平均値が三〇ppb、まあ環境基準のところに相当するわけでございす。が、を超過する地区は、それ以下の地区よりもぜんそく様症状の新規発症率が高いという傾向が見られております。したがって、大気汚染と何らかの関係を有している可能性は否定できないというところでございす。そういったことから、二酸化窒素の年平均値につきまして三〇ppb以下を達成し維持していくことが望ましいということが示唆されているわけでございす。二酸化窒素の環境基準はまさに早期に達成すべきものであるというふうに思っております。

○斉藤(節)委員　ここでちょっと横道にそれまして、通告になかったわけでありますけれども質問

を申し上げますと、環境基準とは一体何かということですね。達成されなければまたさらにその基準を緩和するとか、あるいは達成する期日を決めておいて、達成されなければ延長するといったようなことで、先ほど社会党の斉藤一雄委員の方からも言われたが、昭和五十三年には〇・〇二ppmであつたその基準が〇・〇四から〇・〇六ppmに変更してしまつたというふうなことであれば、基準とは一体何だろうかという疑問を持たざるを得ないわけでございす。もしそのように変更が自由にとつたら語弊がありますけれども、変更することができるとあれば、これは基準じゃなくて単なる数字じゃないか、都合のいい数字じゃないかというふうに思わざるを得ないわけですから、その辺いかがお考えですか。まず環境基準で何でしょうか。

○入山政府委員　まず環境基準でございますが、これは公害対策基本法に定めているものでございまして、人の健康を保持する上で維持されることが望ましい基準でございます。私ども、この環境基準につきましてはできるだけ達成するように努力をしているわけでございす。また、この基準の見直し等につきましては、その時点での最新の科学的な知見をもつて対処するというようにしているわけでございす。

○斉藤(節)委員　今局長御答弁されたとおりだろうと思うわけでありますけれども、この大気汚染健康影響継続観察調査報告の概要というのが局長の大気保全局企画課から出されております。これは私資料いただいております。この中の二に「経緯」というのがありますけれども、この「経緯」というのが最初に書いてある「環境基準は、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として、公害対策基本法に基づき設定されているが、この基準については常に適切な科学的判断が加えられなければならない。今局長の御答弁のとおりだと思ふのです。じや、この科学的判断のもとに、いわゆる昭和五十七年に基準を緩めたんですか。その辺いかがで

すか。

○入山政府委員 昭和五十三年でございすけれども、その時点で蓄積された科学的な知見を総合いたしまして、より適切なものに変えたのでございす。

○斎藤(節)委員 大変失礼な質問で申しわけないと思うのでありますけれども、しかし、科学的基準で、このぜんそくあるいはぜんそく様患者がだんだんとふえてきているということは、私はこれは嘆かわしいと思うわけです。ですから、どういふ科学的基準が知りませんけれども、学童の健康が悪化するような基準であつてはならない、このように思うわけでございす。そういう点で、今の法案が通過しまして実施された場合おむね環境基準を達成するというところでございすけれども、この学童の健康状態は十分改善されるとお考えになつておられるのですか。

○入山政府委員 ぜんそく等につきましては、これはいわゆる原因が非特異的な疾患ということでございまして、はつきりとした原因がわかりません。いろんな要素があるものと思われす。また、二酸化窒素との因果関係というものは明確ではございせん。しかしながら、大気汚染がこのぜんそく様症状と何らかの関係を有している可能性というものは、これは先ほども申し上げましたが、否定できないということでございまして、そういう知見から判断をいたしますと、環境基準を達成することによりまして少なくとも二酸化窒素が国民の健康に悪影響を与えるおそれというものはなくなるのではないかと思つております。まあすべてのぜんそくがこれでなくなるということではないとは思ひますが、そういうことでございす。

○斎藤(節)委員 確かに二酸化窒素による原因によつてかかつていたぜんそくというのは少なくなるであらう。しかし、これは因果関係はつきりしないと言われすけれども、今も局長が御答弁されましたけれども、環境庁で調査されました報告書の概要では三〇ppbですね、先ほども述べら

れましたように、〇・三ppmですけれども、これを超過する地区は三〇ppb以下の地区よりぜんそく様症状の新規発症率が高い傾向が見られた。したがつて、大気汚染と何らかの関係を有している可能性は否定できず、NO₂の年平均値について三〇ppb以下を達成し、維持することが望ましいことが示唆された。このように先ほども答弁されたとおりでありますけれども、三〇ppbといひますとこれは、環境基準は平均値ですね、〇・四から〇・六ppm、これは年平均です。ね。一時間当たりが今の値ですね。三〇ppbといひるのは、これはどこを言つてゐるわけですか。何か環境基準に合つてゐることを言われましてしたけれども。

○入山政府委員 環境基準でございすが、これは一時間値の一日平均値で定めてゐるわけでございす。御存じのとおりでございすが、一日平均値の年間九八％値といふものがございす。これと年平均値といふものが非常に高い相関関係と申しますか関連性があるわけでございす。一日平均値で決められた環境基準、これが〇・四から〇・六ppmといふことでございすが、これを年平均値に、もちろん厳密な意味ではそういうことにはなりません、この年平均値に直しますとおおむね二〇から三〇ppbという数字になる、そういうことでございす。

○斎藤(節)委員 この報告書によりまして、三〇ppbといふところに線が引かれてゐますけれども、その発症率が非常に高いんですね。どのあれを見ましても非常に高い値を持つてゐるということで、やはりこれ三〇ppb以下にあるいは二〇ppbぐらゐに抑えるぐらゐのことをしないと、ほかの要因もあるわけでありまして、むしろ窒素酸化物による病状といふのはそれによつて軽減されたかどうかからぬと思ひますよ。そういう意味で、やはり二〇ppbぐらゐに下げろんだといふことにしないと、あくまで環境基準達成だけ言つてゐるのではあるいはなまぬのじやないかな、そんなふうに私は思ひますが、その辺、

いかがですか。

いかにですか。

○入山政府委員 私どもは、この環境基準とたゞいま申し上げました調査の結果を結びつけまして現行の基準が妥当なものであるといふことを確信してゐるわけでございすが、それは低ければ低いほどいいという考え方もまたあらうかと思ひます。しかし、先ほども申し上げましたけれども、いろいろ最新の科学的な知見をもとに私ども最も妥当性の高いと申しますか、そういう値をもつて環境基準としてゐるのでございすから、現在はそういう現行の環境基準を否定すると申しますか、変更しなければならぬといふような知見は見当たらないといふように考へております。

○斎藤(節)委員 これは通告の中にはありませんでしたので御答弁を致しませんけれども、この報告の経緯の中に「年度毎に対象者が変わる断面調査であり、対象者の健康状態の経時的変化を観察できなかった。」とあります。これはもうやはり研究していく上には、経時変化あるいは経日変化といふのは非常に私たちも大事にするわけでありますけれども、そういう点でできないといふのは、学童は毎年毎年かわつていくわけですから困るわけですが、これはせめて重症患者、学童の中でぜんそくが非常に激しいとかせいいいとか、あるいはそういう激しい患者については追跡調査、いわゆる小学校から中学あるいは高校または卒業してしまふかもしれませんけれども、これがどうなつてゐるかという追跡調査をするぐらゐの意気込みがなければ本当に因果関係といふのはつきりしないと私は思ふのです。その点、要望ですけれども、追跡調査をやつてみていただきたい、そんなふうに思ふわけであります。

そこで、次の質問に移らせていただきますけれども、この法案には先ほどもいろいろ指摘があつたわけでありまして、例えば「協力しなればならない」とか「努めなければならぬ」とか「定めることができる」とか「要請することができる」とか「求めることができる」とか「ないわゆる強制力のな

い言ひ方が多く見られるわけです。これは法案の性質上そうなるてしまふのではないと思ひますけれども、この法案は罰則のない法律でありますから、果たしてこれが施行して守られるかどうか、その辺非常に私は危機感を抱くわけでございす。その点、これは十分に守られるといふふうに断言できるのかどうか、お尋ねしたいと思ふのです。

○入山政府委員 御指摘のように、何々しなければならぬといふたような強制的な表現はないわけではございすが、その実質的な内容といひましては、例えば特定自動車規制の申しますと、遵守しなければ道路運送車両法の仕組みを通じて罰則が課せられるといふことが一方においてあるわけでございす。したがつて、自動車の運行がでなくなるといふことでございすが、これは非常に強制的な規制に実質的になつてゐるわけでございすが、そういう部分もございす。そのほかにも、いわゆる義務規定などのように強制を行うことが適当でないものにつきましては、これは表現自体がそのような形になつてゐるわけでございすけれども、御指摘の趣旨は十分に踏まえまして、法律全体が十分に尊重され守られるように意を配つてまいりたいと思つております。

○斎藤(節)委員 局長がそのように十分守られるといふことを断言されたわけでありまして、將來にわたつて保障していただきたい、こんなふうに思ふわけでございす。

そこで次に、また質問を変へますけれども、車種規制の効果がどのぐらゐあるのか、そのことをお尋ねしたいと思ふわけであります。

環境庁のこれまでの報告によりまして、車種規制で二〇％、そのほか物流の合理化、低公害車の普及などで基準達成が可能だ、このように述べられてゐるわけでございす。先ほどもちよつと出てゐましたけれども、東京都の試算によりますと、二〇〇〇年度の都内のNO_xの排出量、これはシミュレーションしたのでありますけれども、三万

七千八百トンと推定しているわけでございます。
これには、車種規制の効果が三千トンで、二〇〇
〇年度の排出総量に占める割合が七・九％、それ
から車一台一台の排出量を規制する単体規制の強
化で一・九％、四千四百九十八トン、それから低
公害車の普及拡大で四・二％、千五百七十八トン、
合計二四％ぐらい見積もっているわけでございま
す。どのように見積もっても、それはあくまで予
想でありまして、問題は果たして本当に環境基
準が達成されるかどうかということが重大である
わけであります。環境庁さんで言っております
物流の合理化あるいは低公害車の普及などで基準
達成が可能であるということについての具体策と
いいますか、それをお示し願いたいと思うのです。

○入山政府委員 御指摘のように、私も、低公
害車の導入によりまして上限で一割程度は削減可
能である、また、物流対策によりまして同程度の
削減が見込まれるというような試算をいたしてお
りますが、例えば低公害車の導入ということにつ
きましては、先ほどもちょっと申し上げたのでご
ざいますけれども、西暦二〇〇〇年ごろには二十
万台ぐらいの車がふえていくであろう、そういう
ような持っていく方をしようということが一つご
ざいます。それから、税制の面等いろいろなイ
ンセンティブと申しますか奨励策を講じていきな
いと思っております。現在既に一部実施している
ところがございます。それから、自治体等がそう
いった低公害車を導入する場合には導入助成と
いったようなことも現に実施いたしております
が、こういった助成策等につきましてはこれから
一層充実させていきたい、こう考えております。

それから、物流対策等につきましては、これは
所管の省庁におきまして指針をつくって実施をし
ていただく、こういうような法律の仕組みになっ
ておりますので、実施の段階で私も環境庁とし
てもいろいろな意見等につきましては申し上げる
ことができるということになっているわけでござ
います。できるだけ立派なと申しますか効果的な
指針をつくっていただき、それを実行していただ

くということをお私どもこれからも要請をしてま
いりたいと思っておりますのでございます。

○斎藤(節)委員 この法案の中に事業所管大臣で
すか、ちょっと今ど忘れしましたが、主務大臣の
中に入っています、例えば通産大臣ですね。通産
省でいわゆる指針をつくるわけですから、それ
をつくらなければならない、どんなふうにつくら
れるか、今局長が言われたように、しっかり環境庁の
要望を入れるということでございますけれども、
この今のあれによりまして、物流によつて環境基
準を達成させるのだという、物流だけではなくて
物流も入れて、その指針がでないのにそういう
ことを述べているというのはちょっと私は早いの
ではないかなと思うのですけれども、物流の指針
はどんなふうにつくられるのかわからぬわけです
ね。環境庁の意見は述べるのでしようけれども、
まだないわけですから、そういう点で非常に心配
だなという気はするわけです。その辺十分、今局
長答えたように、本当にこちらとしてはこうい
う物流体制をとっていただきたいんだ、でない
と環境基準の達成は難しいんだ、そういうある程
度こちらの腹案といましようか案を持って指針
をつくるときに要望しない、通産省の都合のい
い物流システムをつくってしまうかもしれないわ
けですね。その辺しっかりとやっていただきたい
なと要望しておきます。

そこで、次は昨年の十月のNOxの抑制検討会
の最終報告、ここには運送業者ごとの排出抑制計
画を知事に提出すること、これは先ほども何回も
やっておりますけれども、このようになってお
たわけですから本法案では削除されているわ
けですね。これは一体なぜ削除されたのか。こ
れは地方自治体の権限を強化することが特に
必要だと私は思っているわけですから、なぜ
削除されたのか、御答弁願いたいと思
うのです。

○入山政府委員 最終報告に盛り込まれており
ました事業者計画制度でございますが、これは自動
車から排出される窒素酸化物の排出を抑制するた

めに、特定地域内の一定の事業者を対象として物
流の合理化等の取り組みを求めるという制度で
ございまして、物流の合理化を効果的に進め
るためには、特定の事業者だけに着目するのでは
なくて、中小企業等も含めまして業界全体に対
して施設整備あるいは合理化支援といったような措
置とあわせてこの施策を推進していくということ
が適切であると考えられるわけでございます。

このため、この法案におきましては、製造業、運
輸業等の事業者を所管してその事業活動の状況等
を把握している大臣が、関連施策の実施状況等を踏
まえて、全国的な物資の流れの状況等を念頭に置
きながら幅広い視点から必要な指導を行うことと
して、都道府県については指導等を行うこととし
て、環境庁長官を通じて事業所管大臣に対して要
請できるという規定を設けたということでござ
います。こういった国の各機関と地方自治体と一緒
になってそれぞれ専門と申しますか、得意分野の
広い意味での技術を生かしながら進めていくこと
によつて十分に効果が上がる、むしろその方がベ
ターであるというように判断したものでございま
す。

○斎藤(節)委員 そこで、次の質問に移らせて
いただきますけれども、ガソリン車に比べてディー
ゼル車の増加割合が大きいのもNOxが増加して
いる原因であろうと私は思っておりますけれども、
その辺はそのように理解してよろしいで
しょうか。

○入山政府委員 そのとおりだと存じます。

○斎藤(節)委員 いや、大臣はどうですか。

○中村国務大臣 まさにそのとおりでございます。

○斎藤(節)委員 ああそうですか。じゃ、衆議院
の環境委員会調査室、そこにいらつしやる方々が
つくられたこの資料をもとに私はちょっと御質問
申し上げます。

これを見ますと、まずトラックにつきましては、
車両総重量が三・五トン以下、このトラックに関
しましては、直噴式というのは昭和五十九年ごろ
からつくられてきて台数は非常に少ないんです

ね。それに対して副室式が非常に多いんです。昭
和五十四年からも十三万一千台というようにな
ると非常に多いわけです。これが六十三年には三
十九万七千台というようにどんどんふえてきて
いるわけでございます。それに対して、車両総
重量が三・五トンを超え八トン以下を見ますと、
直噴式が最初は非常に少ないのですけれども昭和
六十三年にはだんだんと多くなりまして、最初
は八万一千台ぐらいだったのが昭和六十三年には
二十七万六千台。それに対して、副室式のもの
が、最初、五十四年は二十万八千台あったので
すが、それが減つてきて、六十三年には三万九
千台にまで減つてしまつた。また平成元年に
は二万九千台に減つて、直噴式が三万七千台と
いうように大変な増加率なんです。そしてまた
八トンを超えるトラックに至りましては、直噴式
が最初、五十四年は八万四千台であつたものが、
これは平均して大体ずつとそれぐらいつつにな
っているのですが、副室式というのが全くないの
です。最初、五十四年には二万台、五十五年には一
千台、そして五十六年からは全く一台もないとい
うような状況になっているわけでございます。こ
れは一体なぜなのか。この辺まず、通産省さん
来ていただいておりますか、それからまた環境庁さん
にもお尋ねします、両方お答え願いたいと思
います。

○今野説明員 お答え申し上げます。

直噴式と副室式のエンジンの比較でございま
すけれども、直噴式は燃費が非常によいございま
す。耐久性が高い。それから高出力が可能でござ
います。こういう利点がございます。これに對し
て、副室式につきましては、NOxの排出量が少
ない、それから小型のエンジンでも製造できる
といった特徴があるわけでございます。そこで大
型車でございますけれども、これは車体の総重量が
大きいものでございまして、これは車体の総重量
が大きいのでございまして、重量に見合った高
出力が実現できる直噴式というものが主流にな
るわけでございます。また、大型車はバス、トラ
ックともに事業に利用されることが多いものでござ

ますので、燃費のよさとか耐久性のよさとか、こういったものもユーザーニーズに合致しているところがあるのではなからうかと考えられます。したがって、車両総重量八トン以上の自動車はほとんど直噴式のディーゼル車でございます。また、三・五トンから八トンのものにつきましても、御指摘のとおり昭和五十四年、真噴式二八％、副室式七二％でございましたけれども、平成元年になりましたと逆転いたしました。直噴式が九一％、副室式が九％となっております。これはエンジン部品の精密加工技術などが進歩いたしました。例えば三・五トン車程度の比較的小さなエンジンでも直噴式の製造が可能になったということが理由でございます。また、それに加えて燃費のよさ、高耐久性がユーザーに支持されたということによると考えられます。

○中村国務大臣 またお許しをいただいて、個人の資格でお答えさせていただいたと思うのですが、今答えがありましたとおり、直噴式というのは直接コンプレッしたところに噴射しますから構造が簡単で安い、それでパワーが出る、しかし非常にプリミティブな燃やし方をしますから排出ガスが非常に悪い。ですから、使用します側から見ますと安い、パワーが出るということですが、

○斉藤(節)委員 安いそれからパワーが出るということ、それはよくわかるのですけれども、大気汚染が相当早くから非常に指摘されてきているわけですから、そういう点で、ほとんど大気状態が悪くなっているにもかかわらず、安いからとかパワーがあるからというだけの理由で国民の健康を害するようなことの状況になってきているということは非常に残念だと思っております。これはもう経済至上主義のこれまでの我が国がやってきたことが一番問題でありますけれども、しかしいづれにしても、やはりこれからは、単なるパワーがあるとかあるいは燃費が安いとか、そういうことだけではいけないと思うんですね。そういう意味で、このいわゆるディーゼルの副室式を、発展させることはもちろんでありますけれども、

さらにガソリン車、これは先ほど大臣も答弁されておりましたけれども、ガソリンぐらいの値段にすればいいじゃないかとかいうようなこともお話しありますけれども、確かに軽油はリッター当たり七十五円ぐらいですから安いわけでございますけれども、しかし安くてもやはりそれはやめていかなきゃならないと思う。ぜひともそういうエンジンの改良をやっているにいたしたいと思っております。

そこで、また通産省さんにお聞きしますけれども、今ディーゼルエンジンの改良につきましてはどんなふうな状態なのか。

○中村国務大臣 それではお答えいたしますけれども、この間それこそいすゞ自動車へ行っているのを見てまいりました。噴射を直接ばつと入れるのですから、そこで非常に粗っぽい燃え方をするので大変だ、噴射ノズルを格好を変えようとかノズルの数をふやそうとか高圧で噴出しようとかか言っていますが、いすゞもまだ成功しておりません。そして、燃やして出てきたものを後でとらえようということでありまして、後でとらえるのにゼオライト系のコンバーターを使うんですけれども、それもまだ作動温度や何かの点でいろんな問題がある。それと、忘れていないのは、ディーゼル油からの排出ガスというのはNO_xだけじゃないんです。あとパーティキュレートだとか恐ろしいものがいっぱい出てきています。アセトアルデヒド、ホルムアルデヒド、ベンツピレン、ニトロピレンもありません。それからハイドロカーボンの種類はいろんな芳香族出てきます。それを後で燃しちゃうわけじゃないというので、もう一遍アフターバーナーをつけて燃やそうというんですが、それも長時間燃やさない、燃やすとすぐ詰まっちゃうということで、まだ解決のめどが立っていないところがあります。ですから私も困り抜いて、こういう法律を出して総量規制ということに行つた。

それで、私はやはり考えるんですが、今言われましてけれども、安くても使わないといつても、やはり業者としてみれば安いものを使わなければ競争に負けちゃうわけですから、同じような状況で安い燃料が提供されれば、それはディーゼルを使わざるを得ません。ですから、先ほどもお話ししましたように、終戦後はガソリンエンジンで走っていて、運転者はディーゼルは嫌がったんです。うるさい、振動する、臭い、加速は悪い。それからディーゼルにかわってガソリンエンジンの大きいものをつくらなくなっちゃった。そういう議論をしますと、よくガソリンの方が燃費が悪いからCO₂の排出量では損ですよと言っていますが、今のガソリンエンジンでも相当な燃費が改善されてきており、コンプレッションレシオも相当高いエンジンが使えるようになっていまして、ディーゼルのコンプレッションレシオは恐らく十七対一で、ガソリンが十対一ぐらいだと思えますから、燃焼効率からいっても、私個人がお答えして非常に御無礼でありますけれども、そんな変わらないう。〇%か一五%ぐらいの燃費の効率の差であらう。そういうことを考えますと、やはり軽油とガソリンの課税のあり方を見直してくれないとこの問題は根本的には解決しないと思えます。

個人的な見解を述べまして御無礼しましたことをお許しくださいと思えます。

○斉藤(節)委員 大臣、大変詳しい専門家のような答弁をいただきました大変ありがたく思っております。

いづれにしても、やはり燃費が安い軽油、ディーゼルエンジンというのは、私は実際は必要だと思っております。ですから、やはりそのディーゼルエンジンを使つてもNO_xがふえないような、あるいは今言われましたようにアルデヒド、ホルムアルデヒドとかアセトアルデヒド、いろんなアルデヒドが出ますけれども、こういうアルデヒドの排出あるいは浮遊粉じんのもの、微粒子、それからベンツピレンみたいなものも出ると思っております。こういったようなものを出さないエンジンの改良が私は必要だと思っております。

そういうことで、ディーゼルエンジンのいわゆるガソリンエンジンのような触媒を何とかつくれないものか、なぜ触媒がうまくいかないのか、その辺を通産省さんに御答弁願いたいと思っております。

〔委員長退席、鈴木(恒)委員長代理着席〕

○今野説明員 お答え申し上げます。三元触媒というものがございまして、炭化水素と一酸化炭素と窒素酸化物、これを同時に除去いたしておるわけでございます。三元触媒の問題点は、排ガスの中に酸素が存在をいたしておりますと全く効果を失うものでございます。ガソリンエンジンの場合でございますと、排ガス中に酸素が存在いたしませんようにコントロールができますので、三元触媒、非常に有効に活用できるわけでございます。ところが、ディーゼルエンジンにつきましまして、原理的に排出ガスから酸素を除くということができないエンジンなものでございまして、三元触媒、効果がございせん。そこで、他に有効なものはないかということになるわけでございまして、現在のところ、決定的な答えは見つかっておりません。ごく最近、酸素が存在してもNO_xの除去が可能な物質が見つかりつづいてございます。これはNO_x触媒として利用する道が開かれるんじゃないかという期待が持たれております。一言で申し上げますと、これはゼオライトを使ったものでございまして、これはまだ実験段階でございまして、これを自動車メーカー、触媒メーカー、大学などで研究開発に努めているという状況でございまして、

○斉藤(節)委員 今御答弁いただきましたように、何か北大の工学部グループが同ゼオライトの触媒を最近開発してやっています。しかし、ゼオライト自身あるいは粘土鉱物ですから、そういう点で非常にしろいという点もありまして、確かに酸素が少々多くても窒素酸化物の分解を、窒素から酸素を抜き取るというものはできるでしょうけれども、これからだと思いません。しかし、通産省さんにおかれましては、日本の英知を総結集しまして、

ぜひ早くディーゼルエンジンを安全に使えるように、そういうエンジンの開発、特に触媒、やっていただきたいなど御要望申し上げる次第でございます。

そこで、運輸省さんいらっしゃいますか。ちよつと御質問申し上げますけれども、現在走っているディーゼル車のうち、この窒素酸化物の基準に適合している車の割合はどれくらいでございますか。

○小杉説明員 お答えいたします。

使用車種規制の基準につきましては今後総理府令において定められることとなっておりますので、現時点におきましては当該基準に適合する自動車の割合がいかほどかということは算定できないわけですが、一つの目安になろうかと思っておりますが、現在使用されておりますディーゼル車のうち、最新規制でございます昭和六十三年規制、平成元年、平成二年規制に適合するものの全国保有台数におきまして割合につきまして御報告いたしますと、平成三年三月末現在でございますが、トラックでは約二四％、バスでは約一〇％というところでございます。特定自動車の基準はまだ決まっております、いずれ決まると思いますが、その決まり方次第になるかと思いますが、今言いました数字から若干差し引いたものが考えられております基準に適合する割合になろうかというふうに推定をいたしております。

○斎藤(節)委員 基準に適合する車が非常に少ないということでありまして、大変残念だと思っておりますけれども、これは何とか適合車にどんどんかえていっていただきたい、こんなふうに思うわけでございます。

それに関連しまして、また通産省さんにお伺いしますけれども、低公害車の開発普及、先ほども大臣からも御答弁いただきましたが、例えばハイブリッドエンジンだとかいろいろなエンジン、水素エンジンまで最近はあるようであります。そういういろいろなエンジンの開発、盛んにやってもらえるところですが、今どの辺の段階まで

いつているのか、その辺御答弁願いたいと思っております。

○今野説明員 お答え申し上げます。

通産省におきましては、排出ガス対策など自動車に關します環境対策、非常に重要なものというふうに認識いたしております、早くからこの研究開発等を行っているところでございます。

まず、電気自動車でございますけれども、これにつきましては昨年十月に、西暦二〇〇〇年におきまして二十万台の電気自動車の普及を目指すという目標を掲げまして、技術開発それから普及の施策、関連設備の整備といったものを検討いたしまして、その課題をまとめまして、電気自動車普及計画というものをつくったところでございます。

そこで、技術開発の中身でございますけれども、さかのぼりますと、昭和四十六年から五十一年まで工業技術院の大型プロジェクトにおきまして電気自動車の開発を行ひまして、それ以来、通産省では電気自動車の研究開発に努めております。最近では電気自動車の電池交換式システムの開発を実施してきておりますけれども、特に平成四年度からは、電気自動車の充電スタンドの開発、それから電気自動車に使用できます電池の開発、これに着手することになっております。

また、普及促進につきましては、民間団体を通じて、リース制度により一般への普及を図っているところでございます。

それから、メタノール自動車でございますけれども、これは自動車の耐久性、信頼性の確立それから燃料の安全性の確保といったような問題がございます。そのため、昭和六十年度から自動車用メタノール燃料に関する研究開発というものに着手いたしております、六十三年度からは、この路上での走行試験に入ってきております。

次に、天然ガス自動車でございますけれども、これにつきましては平成二年度から三年計画で、既存のガソリン、ディーゼル車の改造の可能性、それから燃料供給装置の技術的検討などを行って

おりまして、この中にはエンジンの試作実験も含めて研究中でございます。

さらに、電気自動車、メタノール自動車につきましまして、関係省庁とも協力いたしまして、自動車取得税それから自動車税の軽減措置を講じているところでございます。

○斎藤(節)委員 では、将来の実用化の見通しはどうですか。

○今野説明員 先ほど申し上げました電気自動車普及計画では、二〇〇〇年、二十万台という目標を掲げております。

○斎藤(節)委員 それはわかりましたけれども、電気自動車だけでは、そういう二十万台の普及をしようというのですけれども。

○今野説明員 そのほかの種類の自動車につきましては、何台といった見通しはまだつきかねているところでございます。

○斎藤(節)委員 電気自動車が有用なようにお聞きしたわけでありまして、メタノール車はそれほど有望じゃないんですかね。

○今野説明員 お答え申し上げます。

メタノール車につきましては世界じゅうで注目されておまして、現段階で実用化している国もあるわけでございます。ただ、燃料の扱いが非常に難しい種類の自動車でございます、かつ金属でございますと腐食するといったような問題もあるようでございまして、なかなか安定して、安心して、信頼して使える、経済的にも保障ができるというところはまだ至っていないというのが実情でございます。

○斎藤(節)委員 確かにメタノールは分子量が三十二ですね。ガソリンから見ますとかなり炭素の数が少ないです、炭素の数が多くなりますので、そういう点で同じリッター当たりの走行距離はかなり下がると思えますね。分子量からいってもそういうふうには小さいわけですから、そういう点で有望ではありませうけれども、なかなか実用化が難しいかもしれせんね。それから、メタノールが酸化すればアルデヒドですから、つまり

そうなりますと腐食性が非常に大きくなると思えますね。そうなりますとやはり車体の材料にも、例えば燃料タンクの材料なども、またパイプなどにも問題が起るかもしれません、しかしメタノールは窒素酸化物を出す量が非常に低いです、燃料もパイプで幾らでもできるということがありますね。それから、水性ガスからももちろんできますし、一酸化炭素と水からもつくることができます。しかし、いずれにしても、燃料においては化石燃料よりは非常にいいと思うわけです。そういう意味で、鋭意我が国もメタノール車の開発を大いにやっていただきたい、こんなふうに思うわけでございます。

そこで次に、現在使われております軽油でございますけれども、これに含まれているサルファ、硫黄分、これは〇・四％というふうに聞いておりますが、この硫黄分の低下についての、下げるということ、脱硫ですね、これについての計画がおりますか。

○田中説明員 お答えいたします。

ディーゼル自動車のNOxを低減させるためには、軽油中の硫黄分を減少させまして、排ガスを循環するといった一つの方法が現実の技術としてはあるわけでございますけれども、この点につきましては平成元年十二月の中央公害対策審議会の答申で指摘をされておまして、この答申の中に非常に大ざっぱなタイムスケジュールが示されております。

まず短期の計画でございますけれども、今現在大気汚染防止法に基づきましてNOxの規制強化が平成五年十月からなされるということで、こういう規制強化に対応するために本年十月を目途に今御指摘のありました〇・四％から〇・二％に軽油中の硫黄を低減させるということで今実施中でございまして、この十月になれば〇・二％の軽油が供給されるということになるはずでございます。こういうことをやるために当省といたしましても、予算とか税制面で積極的な支援を今現在やっております。

それから長期でございませうけれども、長期的には軽油中の硫黄分を〇・〇五%まで低減するといふことが指摘されておりました。これにつきましても、できるだけ装置のコストを下げるということとで、触媒の研究開発を行う必要があるということとで、予算面でも平成二年度以降サポートをやりながら現在触媒の技術開発をやっているということとでございませう。

いずれにいたしましても、軽油中の硫黄分をできるだけ下げるといふことはこのNO_x対策にとつて非常に重要なことでございませうので、我々も積極的に政策面でバックアップをしていきたいというふうな考えております。

○中村國務大臣 一言追加させていただきます。NO_x対策にこれが必要であるということとでございませうので、先般、石油業界の責任者に環境庁へ来ていただきました。そして、〇・〇五の長期目標を早期に達成してくれということをお願いしましたところ、やれと御指示いただけばすぐ始めます、リードタイムは五年以内、五年を大きく下回ることではできないけれども五年以内でございませう。その場合に軽油にはね返るのは数円というオーダーで、コストの問題があります。このことでありますので、直接の監督官庁は通産省でありますので、私は通産大臣にこのことをお伝えいたしまして、今通産省、エネルギー庁で、実態的にどういうタイミングでやっていくかということをお願いしているわけでありませうけれども、私どものところに來られた石油業界の代表は、即座にやれということがあればかかります、リードタイムは五年以内でありますというお話でございませう。

○斎藤(節)委員 大変大臣からは有意義な御答弁をいただきました。ありがとうございます。NO_xとSO₂の間の関係が、特に、また後で御質問申し上げます。酸性雨の問題でございませうけれども、〇・五%含んでいる、あるいは〇・四%含んでいる、硫黄分がかなり排出された場合

に、SO₂とNO₂の間で、水に溶けたときに化学反応でどうもイオン化作用する可能性がある。私はそう思っているのですよ。そういう意味で、酸性雨の非常に強いのが降るんじゃないかなと。これはぜひ御質問したいと思っているんですけれども、時間がもう五分しかないんです、時間がなければまた後でやりませう。

そこで、時間がなくなりましたので少しはしりまして質問申し上げますけれども、東京都公害研究所の年報、一九八二年の中に、舟島正直氏らが「大型ディーゼル車からの汚染物質排出実態」と題する論文を発表しております。それによりまして、「一般的に汚染物質排出特性は、燃費特性とは逆の傾向をもつものであり、平均車速の遅い領域で汚染物質の排出量が多く、その後排出量は漸減し二十五キロメートル・パー・アワーをこえる領域で排出レベルが一定となる。」NO_xの場合にも同じで、十キロメートル以下では極端に増加することが明らかになっているわけだ。NO_xの増加。この事実から、私はやはり渋滞問題は非常に大きなNO_xの排出の問題だろう、そんなふうに思っているわけだ。

そこで、この渋滞対策を道路行政上どんなふうにかえておられるのか、御答弁願いたいと思ひます。

(鈴木(恒)委員長代理退席、委員長着席)

○井上説明員 答えたいと思います。ただいま御指摘のように、交通渋滞は単に時間的な損失をもたらすだけにとどまりません。環境やエネルギー、あるいは交通安全といった面について、大変悪影響を及ぼしております。解決しなければならぬ国民的課題だと認識しております。特に、渋滞問題が厳しい都市部においての渋滞緩和を図るために根本的な対策として、都市部へ流入する交通の効率的な分散導入あるいは都市内を通過する交通を排除して過度な交通の集中を是正するための環状道路を初めとする体系的な道路ネットワークの整備を図ることが重要でございませうけれども、このような道路網整備を図ると同時に

に、交通渋滞の最近の状況に対処するためには、渋滞交差点の改良あるいは環状道路の拡充に部分拡充などの既存の道路ストックを最大限活用するための現道対策も緊急に行う必要があると思ひます。

そのための建設省では、体系的な道路網の整備とあわせまして、昭和六十三年より特に渋滞の激しい三十七都市圏につきまして、短期的な対策あるいは中期的な対策と分けまして、渋滞対策緊急実行計画を逐次実施中とございませう。私も渋滞対策緊急実行計画をアクションプログラムと呼んでおりますけれども、現在着手済みが約九割に達しております。平成三年度末で約五割を達成しております。また三十七都市圏以外のその他の都市につきましても、平成二年度から渋滞対策緊急実行計画と同様の短期、中期に分けました渋滞対策推進計画を策定いたしまして、これに基づきまして各種渋滞対策を実施しております。

そういうようなことで、渋滞対策の最重要課題の一つとして取り組んでおります。そういう状況でございませう。

○斎藤(節)委員 どうもありがとうございます。渋滞が大気汚染の元凶の一つにもなっているというところでございませうので、建設省におかれましては新交通システムというのを何とか開発して、早く実現させていただきたい、そんなふうにお願ひ申し上げる次第でございませう。

そこで、せっかくおいでいただいておりますけれども、もう時間がなくなりましたから質問ができません。もう時間がなくなりましたが、最後にこの法案につきまして環境庁さんに御質問申し上げます。第五条に、国民の義務が述べられておられるわけでありませうけれども、国民の協力を得るための啓蒙はどのように行われようと考えておられるのか、それを御答弁願ひしたいと思います。

○入山政府委員 自動車排出窒素酸化物の抑制をするためには、国民一人一人の自覚と協力が不可欠でございませう。啓発活動が非常に重要なことであると、私どもも認識をいたしております。

す。現在国それから地方公共団体におきまして低公害車フェアの実施でございませうとか、あるいは窒素酸化物による大気汚染が著しくなる冬季、十二月でございませうが、を中心とした大気汚染防止推進月間のキャンペーン行事の実施でございませうとか、それからノーマイカーデーの実施といったようなことが行われているわけだ。今後ともこういった取り組みの一層の充実、推進を図ってまいりたいと思ひます。

○小杉委員長 時間です。

○斎藤(節)委員 ちょっと、時間が終わっちゃったんでございませうけれども、もう一問やらしていただきます。

実は酸性雨の問題をやりたいと思ひて来たんでございませうけれども、御要望だけ申し上げておきます。

環境庁さんの御意見だと思ひますけれども、ヨーロッパその他の酸性雨につきましては原因はわかっているんだ、しかし我が国の場合は確たる原因はわからないんだ、そんなふうなことが述べられていたと思ひます。これは新聞報道でありますから確実ではありませんけれども、私はやはりNO_xとSO₂は、先ほども申し上げましたように、大体六十PPbぐらい、あるいは四十から六十ぐらいですかね、PPbで計算しますと、単純計算です。それから五、場合によつては四ぐらいいっちゃうんです。大気中に中和する物質があればそれ以上になりまして、もっと高いpHになるわけだ。そんなふうなことで、これはやはり大気中における窒素酸化物と硫酸酸化物が酸性雨の原因であらうと私は思っているんですけれども、その辺を詳しくやっていたらいいと御要望だけで、もう時間がありませんから結構でございませうけれども、審議官、せっかくおいでいただいておりますので、すが、そういうことをひとつお願いしたいと思ひます。

最後に大臣、この法案は、先ほど申しましたように

うに何かあいまいなと言つて失礼でありますけれども、そんな感じを受けないわけでもないのです。特に罰則といえは車検証を出さないというぐらいで、あとはもう実行されなくてもまあまあでございましょう。可能性がいろいろありますので、特に環境庁長官、大臣のリーダーシップが一番問われる法案だと私は思うわけです。そういう点でぜひとも御決意のほどをお聞かせしたいと思います。

○中村国務大臣 今の酸性雨のことをちょっとお答えさせていただきます。

委員と同じ認識でございます。NO_x、SO_xが影響していると思つて、最近の調査によりまして、大陸よりの影響ということではなく、そういうことであろう、でありますから酸性雨のpHが低いのは都市部に近いところであるということでありまして、であります。SO_xはかなり産業界の努力で減つてきておりますから、残るNO_xが影響しているだろうということは十分考えられるわけでありまして、NO_xを減らさないで酸性雨は減らない。環境庁の調査では一番悪いのでpH四・三を記録しております。

それからこの決意でございますけれども、まさに今委員おっしゃられましたように頑張つてまいりたいと思つておりますけれども、今までの単体規制の達成ということが今の技術的レベルからいってなかなか難しいという中で、こうした総量規制という新しい観点の方策を取り入れたわけでありまして、まずこの法律によりまして、環境基準の達成ということを努力するとともに、先ほどもお話ししましたようにあらゆる角度から、今まで切り込んだことのない面まで切り込んでみて、このNO_xに関する環境基準達成に向けて努力をしてまいりたいと思つております。

○斎藤（節）委員 どうもありがとうございます。また、各省の皆さん、どうもありがとうございます。

○小杉委員長 寺前殿君。

○寺前委員 環境庁の長官、私何回か委員会でお発言を聞いていて、きょうはなかなか感心してお

ります、本当に詳しいな。それにしたら何でもこんな法案が出てきたのやろうかな。あれだけばり金と金の安い方に自動車が増えるんだから、だからこんな環境悪くなるんだ、私は体験からもそうだが、そないに言つては、それはそれじやうばりそこへメスを入れてやらうなんやろうかな。私はそういうふうに思ひながら、もう一回同じようなことを聞きますけれども、だめ押しをちょっとやらしていただこうかなというふうに思つておられます。

何といつても、公害というのは発生源があるから公害が起る。発生源をとめなあん。発生源は一体何だ、燃料そのものを改善させるということとが一つの問題になるだろう。もう一つは、それを排出するところの機械、すなわち自動車なりあるいは工場なりいろいろなところにおけるところの主要な内容はディーゼルになつてきているだろう。そこをどのように抑えるのか。場合によつては使つてはならないという極論まであるのは、そこから出てくるのだ。私はやはり発生源を抑えるということが非常に大事で、発生源の周りを抑えることもまた関連して大事である、こう思つておられます。

きょう大臣の提案理由の説明を聞かしていただいております。こう書いてありますね。「窒素酸化物による大気汚染については、工場等の固定発生源や自動車排出ガスに対する極めて厳しい規制等の実施にもかかわらず、いろいろなやうなことで、自動車の交通量の増大、自動車がふえてくる、その程度ではあかん」ということとでしよう。それから「自動車のディーゼル化の進展等のため、大都市地域を中心として改善がはかばかしくないまま推移しております。」だから、今までどおりのやり方をしておつたらちよつともはかばかしくないのだというのが御指摘であらう。そこで、思い切りまっせ。「このため、二酸化窒素に係る環境基準を達成するためには、従来にはない新たな視点に立った総合的かつ効果

的な施策を講ずることが喫緊の課題となつております。」こういう話でしよう。これは筋通つてますのや。反対する理由、一つもあらへんやう、これだけで言う。

それじや、せつかくだから私ここからお聞かせいたしたいのですけれども、はかばかしくないのだから、はかばかしくいつまでどんな事態をつくるんだと目標があつて法律を準備しはつたのやろうと思つたのやけれども、それはどうなつていますか。

○入山政府委員 私ども、紀元二〇〇〇年までには環境基準のおおむねの達成が図られると考えているわけでございます。国の機関を初め地方自治体の参加も得まして、それぞれ具体的な計画を実施することによりまして、そういうことが可能であると私どもは考えております。

○寺前委員 そこで、二〇〇〇年までには環境基準、こうおつしやるのだけれども、環境基準の数字がかわつてしまつたら何を追いかけていくのか、わかりませんから。環境基準、変わらぬでしよう。何やそこまで近づいたら環境基準がかわつてまたもうちよつと先やなんて、そんなことにならぬでしよう。よろしいな、そこは。これは前言うておつた環境基準とはもう変わつてきているのや、さかきに、また変えよるのかいな、そんなのインチキやないか。相撲でいへば土俵が大きくなつて、押し出そうと思つたつていつまでも出ていかへんのやつたらあかへんさかいな。そこは間違いないね。

○入山政府委員 私ども環境基準につきましては、その時点での最高の科学的な知見を基準にいたしまして、常に最も妥当な数値を採用しているところでございます。

○寺前委員 もう始めるときから、相撲をやろうというときから相撲場広がるかもわからぬで、と小そうなるかもわからぬというのをはつきり言うのやつたらまだええけど、広がるかもわからぬというやうなことを言うておつたらどうもならぬやないか。ええこと言ふなと思つて褒めてやるかと

思つたら、何やおかしなものになつてくるな、こういう話になります。

ところで、これは検討を始めてから、環境庁の中に検討会というやうなものがある、そして中間の取りまとめとか最終報告、こういうものが出てきよるわけでしょう。ええこと書いてあるのやね、その途中。私ももう単純だからすぐさまされるの知りませんけれども、例えば中間の取りまとめを見るとき書いてある。「各種方策ともそれぞれ課題があり、施策として実施していくには、更に具体的内容の検討を行い、その効果、実施可能性等を検討していく必要がある。本章では、早期に対策を導入することが求められていることを踏まえ、早期にやらんやんとおもうさかいいろいろやらんやんやんやんと、とりあえずやれるやつからやろうかというので、「都市構造、物流構造、社会構造等の変革を伴うやうな大規模な条件整備を必要とせず、」やんにやいかぬのやけれども、そんなこととちよつと横に置いて、「かつ、従来の環境規制に比較的近い手法を組み込むことが可能な方策と考へられるもの、」そんな難しいことを言わんと、ともかくやれるものからやつていこうかというところで考えたのが、「工場・事業場に

係る自動車排出ガスの総量規制」、「自動車使用車種規制」及び「ステッカー方式による走行規制」を取り上げ、具体的内容、効果、課題等の検討を行った。」そんなやうな難しいことを抜きにして、手っ取り早く今すぐやれる話をやつてみようと思つてますのや、中間報告段階にこういうやうに書いてあるのや。これはできる話やと言つておられるのや、できる話を考へてみよう。ええこつちや、できる話からやろうか。

ところが、これは最終報告になり法律になつてくると、できる話と言つておつたやつが何やら消えていつているのや。大臣の提案理由説明を見ると、法律でやれというやつは一体何があるのかと思つて見てみたら、義務が課せられるんだ、どこに義務という言葉が出てくるやうかといつたら第四番目に出てくるだけで、あと義務という

言葉は出てきません。努力するとか特定地域を指定する。これは指定やさかい、きちっとこうなるわい。この地域はというやつやさかい、これははっきりしてある。あとはっきりしているのは何があるのだろうか、はっきりせえへんがな。できるという話のはっきりせんようになってくる。

そこで聞きたいのですけれども、それではできると言われておった話が、この中でばちと出てきておったのは一定自動車について窒素酸化物の排出量に係る規制を行うことであり、義務づけるという話が出てきたんだから、その義務づける面において二〇〇〇年までにどれだけ削減をさせることができることになりそうですか。

○入山政府委員 中間報告等に盛り込まれております規制方式が最終案ないしは今後の法案から消えているという御指摘があったわけでございますが、中間取りまとめで挙げておりました三つの方式というのは、とりあえずこの三つをやるということではございませんで、いわば幾つかできることの例示と申しますかメニューと申しますが、そういう形で挙げたものでございまして、それをさらにその後の検討会におきまして検討を経て、さらに中央公害対策審議会の御答申をいたしたい、法案の御提案まで持ってまいったわけでございます。

そういうことでございますので、この法案で予定をいたしておりますいろいろな規制等を実施いたしますと、私どもは西暦二〇〇〇年までに十分に環境基準を達成できるだろう。ただし、部分的にはこの規制のみでは達成できない例外的な地域は残るかもしれない。そういうことで、おおむね達成できるだろうというように考えているわけでございます。

○寺前委員 ちよつと答弁になってないのやけれども、ここで義務づけている内容のやつは何%削減することができるようになるのかと聞いたので。

○入山政府委員 いわゆる車種代替というようにことで、車検をもってチェックする、そういう

形で義務づけていることがございますが、その車種代替によって削減できるものはいないし二割一五%程度を見込んであるわけでございます。そのほかいろいろ、例えばその事業所管大臣によつて事業者を指導していただくというようなこと、あるいは低公害車を導入するというようなこと、あるいは交通流対策、人流対策といったようなことを合わせますと、先ほど申し上げましたように、二〇〇〇年にはおおむね環境基準を達成することができると思っているわけでござい

ます。

○寺前委員 そうすると、ここで目玉になるところの義務化させて車種の規制をやっていくので一五%ないし二〇%だ、あと全体として二〇〇〇年に向かって四〇ないし四五%の削減をやる、こういう話でしよう。そうすると、この間の一五ないし二〇%と四〇ないし四五%の間は一体何をもってそうなるんやろうか、その数字を挙げてみてくださいな。

○入山政府委員 単体規制を強化していく、特に長期目標をできるだけ早く実施をするといったようなことで一〇%、一割程度見込んでおります。それから先ほどちよつと申し上げました低公害車の導入といったことで、これも上限一割程度を見込んであるわけでございます。それから物流対策で同じく一割程度、それから人流対策では数%交通流対策でも同程度ということでございます。総合的に見ますと環境基準を達成することができると思っているわけでございます。

○寺前委員 そこで、物流対策やら何やら言うけれども、そこの方は中間段階の場合にはちゃんとちよつと規制を責任持つてやる、知事権限もきちつと持たすということで、工場・事業場に係る総量の規制をやるとか、ステッカー方式によるところの走行規制をやるとかいうことで、厳しくやらないことにはそういう数字は出ないということ、実績にはできないわけでしょうな。

さっきの大臣のやつの中にありましたが、ほとといたら限界が来てしまう。厳しい規制等の実施

にもかかわらず、大都市地域を中心として改善ははかばかしい。はかばかしいと思つたら、こうせいのいうやつをやらなはいとはかばかしい。それだから自治体の長も、こんな中途半端なことを言われていたらこうやれというわけにいかへんやないか、ちゃんと届け出をし、届け出どおりにしない場合には罰則、こままで言わしてもらわんと、知事としてやれと言われたつてそういうふうにならへんで、こういう心配を知事さんはされているわけでしょう。僕ら各地を回るとそういう意見が出てきますよ。だから厳しくやらないかん。

だから、ディーゼルカーの方に向かつては、さっき大臣はあれは税金を変えてもらわないかんと言われた。僕もそうだと思う。全部総合的に税金変えるというのを厳しくやらなかつたらそれは進まない、大臣自身が税金の話だけでもあやつて明確に言うてはるのや。知事さんに言わしてごらんないな。そんなものちゃんと届け出をやらして、そしてそれは罰則が伴うんだ、そうやつたらいきまっせ、こう言うてはるんです。それぞれ所管の人はみんなそう言う、やろうという人は。

そうすると、そういう法律になかつたら、せつかく目標値を決めてもその目標値は進んでいかんのと違うかいなというふうに私懸念を持ちますので、私、もう一回質問の日がありますので一回の日に譲りますが、きょうは問題提起をしておきます。その点について大臣はどういうふうにお考えになるでしょうか。非常に積極的な発言でしたから、私、その点についても大臣の所見を伺いたいと思うのですよ。いかがでしょう。

(委員長退席 鈴木恒(委員長代理着席))

○中村国務大臣 これは新しい手法を導入して新しい角度から取り組もうという初めての法律でございます。そういう中でやはり行政は現実的な対応をしなければいけないわけでありまして、私、実はこれは弁解ではございせんが、この法律がいろいろ審議されている間は長官でございせん

でした。後で見せてもらつて勉強いたしました。いろいろな経緯があつたんだと思いますが、そのとき各界の意見を聞き、いろいろな官庁の意見を聞き、その中で今現実的にやつて最大の効果を上げるものはこれだということで政府でまとめ上げたものでございまして、でありますから、その審議の過程というのはいっぱいあつたと思ひますが、私どもとしてはこの法案を成立させていたでいて、この法案に基づいて最大限の努力をしてまいりたいと思ひます。

○寺前委員 それは法律ができたあな、努力するというのは当たり前の話であつて、しかしその法律が、例えば燃料そのもの、自動車の車体を変えようと思つたら税金面もちよつと直してもらわないかんで大臣も今意見をお持ちになつていらっしゃる、知事さんは、もつとやろうと思つたら総量規制をやつていく、そのためにはこのところからちよつと、届け出をさせる、罰則を伴う、そうやつてくれぬとできません。そんなものあな、努力努力だけではいけなかつたからこれができるのだから喜んで待つてゐるのに、出てきたものはちよつと違うじゃないかということをやはり心配しているわけでしょう。そうすると、大臣は、この問題について努力しますと言っただけじゃなくて、新たに踏み込むことを考えなかつたら効果のあるものにはならぬ、こう結論づけて、私はあのときに審議に参加してなかつたので、残念なのでひとつ改めます。こう言うてくれると、そうが、さすがだな、私はそう思うのだけれども、どうもそこらになるとずつと下がつてくるから、せつかくよく知つてゐるのにあかん、こういうふう

に思うので、これはまた要望しておきます。それでまた次回にやります。

それから、この間うち新聞を読んでおりましたら、東京都自動車交通量対策検討委員会最終報告書なるものが出て、それによると、環境庁が言うておられる数値とは違ふぞ、それはならぬぞというのが載りました。これはどんな案なのか、あるいは案をまとめるための意見が流れたのか、

そこは棚に上げておいて、いずれにしても二〇〇〇年で窒素酸化物総量の七・九％しか減らせず、環境庁の試算値の半分以下ということが報道されているわけでしょう。そうなると、もともとのものよりもすくなくならないのに、東京都で現に特別地域として指定をしていく、その一番研究している諸君たちがこういう数値になつてくるといふことになつてきたら、これはいよいよもつて環境基準に、二〇〇〇年を目指して言うておつたての迫力のない話になるのじゃないだろうか。この出ている数字が間違つておられるというのだったら、どが間違つておられるのか御説明いただきたいと思ひます。

○入山政府委員 御指摘の、東京都の数値と私どもの数値とに食い違いがあるということでございますが、どちが間違つておられるのかどうかといふことでございまして、これからさらに東京都とすり合わせをして、より妥当な予測値といふものを求めていきたいと考えているわけでございします。東京都にいたしまして、今回国の方で法案を出したということから、今後その討議の過程も見守つていこうというやうなことで、従来の予測値につきましては内部的な資料にしているやうでございします。私も、東京都の検討会に職員を委員として送つておりますので、またいろいろ意見も言わせていただくとありますが、いずれにいたしましてはこれからすり合わせをしてまいりたい、このやうに思つております。

○寺前委員 そうすると、あの数字もあながち間違つておられるといふことは言い切れぬ、だからこれから詰めていきたい、こういうお話ですから、そうなるべくと、いよいよもつて二〇〇〇年を目指しての話がだんだん調子が悪くなつていきますね、大臣。だから危ないんだ。これ、せっかく期待を持たず法律ができたけれども、だんだん自信を失つていく。

そこでちょっと聞きますが、私はある物の本を読んでもう少し、アメリカのワシントンでは朝夕の通勤時間帯の市内の幹線道路では乗員が二

人以下の車は交通が禁止されておるとか、フランスのパリでは大型トラックは昼間は都市部を走れないとか、イタリアのミラノではウィークデーの日中はバス、タクシーなどを除いて旧市街地への車の乗り入れが規制されているとか、集中してくるところに對して、環境を守つていくためにそれぞれの国がいろいろ手を考へているやうです。したがつて、あのステッカーにおけるところの走行規制といふのは何でやれなかつたのだらうか、引つ込めてしまつたのだらうか。さつきも説明聞いておつたけれども、これ不思議でかなわぬ。特定の地域に對して、スパイクタイヤの問題でこの前法律をつくつたところなんです。この地域についてはスパイクタイヤはいけません。その隣の町は違つたつて、スパイクタイヤいかなぬというものが明確なやつたら、ちゃんとして明確な目印におけるところの自主規制といふものと、努力目標で、すべての皆さん努力してくださいといふことを言うておるとはやはり違ふのですよ。何でステッカー方式といふのが採用されることにならなかつたんだらうか、これが不思議でかなわぬので、御説明をいただきたいと思ひます。

○入山政府委員 総量抑制検討会の中間取りまとめにおけるステッカー方式でございしますが、これは、検討のたたき台としての幾つかの規制措置の案の一つといふことでございまして、実施上の問題点も含めて掲げられているものでございします。その後の検討会で、いろいろな問題点がある、現実的な実施がなかなか難しかろうというやうなことで、最終報告からは削除されたということになるわけでございします。

例えばこういう問題があるわけでございします。規制するための担保が路上での走行段階における取り締まりにゆだねられることになるわけでございまして、これはその実効性になかなか問題があるやうなことが一つございします。それから、特定地域、大都市地域といふことでございしますが、この大気改善のための規制の対象が全国

の自動車にまで広がつてしまふといふやうな問題点もまたあるわけでございします。そういうことで、制度化すべき規制措置としては必ずしも適切ではないという判断に至つたものでございします。

○寺前委員 ようわからぬのです。そんなもの今までも、これは自動車は北行だけや、南行はいけませんよとマークをばつと張る。だれも警察官おらなくても規制する。いかなぬということが明確になつたら自主規制が進むのや。全国に広がつたらいかなぬ、そんなことはあらへんやろ。全国的に広がつたらいいことや、全国で環境が守られていくんだから。そうしたら何でいかなぬのやろな。これはちつともわからぬので、むしろ専門的に、さつき大臣はできぬことはないと言つておられたから、私は不思議に思ふのだけれども、専門家の大臣からひとつ聞きたい。

もう一つ聞きます。大阪は熱心前から、九一年八月から、大阪府自動車窒素酸化物総量規制検討委員会といふのをつくられて、「自動車排出ガス総量規制に関する検討結果の報告」といふのが出ているのです。そして「指定地域全体の自動車窒素酸化物の総量規制の方策として、一定規模以上の事業所を対象に、使用自動車からの窒素酸化物排出総量を規制する自動車排ガス総量規制を検討した結果、九二年度に総量規制を開始する」としたならば二〇〇六年度に環境基準の達成が見込める。もう自主的に大阪はずつとやつてきておるわけなんです。ところが総量規制といふのはもう法律です。ところが総量規制といふのはもう大阪府は要らぬことするなといふことになりまして、大阪府は要らぬことするなといふことになりまして、これ、干渉してしまふことになりませんか、せっかくの値打ち。要するに削減計画を知事がやつて、国の承認を受けなければならぬ。自治体が独自の乗せ規制、これができなくなつてしまふのと違ふやうかといふのを私が心配したのは、この間京都の高速自動車道路をだあつとつけよるのやと。京都の規制は〇・〇二ppmだ。ところが建設省の方は〇・〇六ppmでと。環境

庁どつちの立場に立つて出すのやと言つたときに、もう無条件に建設省の立場やと。そんなやつたら、自治体が自主的にこれでなけりやならぬと思つてちゃんとしておるところの内容やなんか、要らぬことするなといふことにならんやないか。この前そんな話聞いたはずやんやね。これまた、今度この法律をつくることによつて、せつかく自主的に総量規制をやつていこうといふものに水をかけてしまふことになるやないか、そんなことにならんのか。

この二点について、もう時間来ましたので、もうあんたしゃべらんで、さつきしゃべらはつたんでよろしいけれども、大臣がなかなか詳しいし、心配してはるさかいに、ちよつと大臣のお話を聞かせてもらつたと思ひます。

○中村國務大臣 前段のところはお答えさせていただきました。先ほどは、業者として考えた場合、ステッカー張れと言われれば張りまふと、それくらい努力をしたくないために法律に反対するやうなことはしないでしようといふお答えをさせていただいたわけでございします。そして、ステッカーを張つて取り締まる場合に、まず一方通行、一たん停止の話、そういう交通標識をやらせなければならぬ、あれも、ざつとばらんに言わせていただきますと、私は車を自分で運転しますが、たまにお巡りさんがいるんですね。それで、違反すれば捕まるわけですよ。それが、全国にステッカーを張つて、流入するもの全部をお巡りさんの数うんとやしてやろうかと、これはなかなか大変じゃないか。やはり、実効あるものとして、登録するその車検といふところからまえるのが一番実効性があるのではないかと、いふことでこういうふうにしたのであると思つております。

あと、ちよつとこちらから……。○入山政府委員 大阪府等の地方自治体が、独自の立場と申しますか自主的にと申しますか、やつていふやうな事業についてこれからどのような影響があるのかという御趣旨の御質問かと思ひます。

が、一般論で申し上げますと、自治体独自の施策の具体的内容に即して検討いたしませんと、これは確定的なお答えをすることは困難でございいます。できるものもあるし、できないものもあるうかと存じます。

例えば、この法案に盛り込みました、車検で担保いたします車種規制といったようなものにつきましては、これはもと自治体の事務として行い得るものではないと存じます。したがって、この面の上乗せというように自治体が行うことはできないものと私どもは思っております。そのほかの施策につきましては、もと自治体の事務として行い得るようなものはないと存じます。この法律ができたからといってでなくなるということはないと思いますが、具体的な事例につきましても十分に検討いたしませんと、直ちにできるとかできないとかといったようなお答えはできませんので、御理解をいただきたいと思っております。

（鈴木恒 委員長代理退席、委員長着席）

○小杉委員長 時間です。

○寺前委員 どうもありがとうございます。

○小杉委員長 中井治君。

○中井委員 法案に対する質問に入ります前に、一、二点環境庁長官にお尋ねをいたします。昨日、大塚議員の多い長良川河口堰に関する追加調査というものが建設省の方から発表されました。私も、この委員会でも二度ほどこの問題については質問もいたしてまいりましたし、自分自身の選挙区の問題でもございいます。私自身は、この河口堰の問題は、環境問題から問題提起はされたけれども環境問題ではない、こういうことを今日まで一貫して言い続けてまいりました。利水、治水の面から考えるべき、同時に、公共事業が三十年もかかるというところに問題があるんだ、こういうことを言い続けてまいりました。

きのうの追加調査を見ますと、まあ大体環境問題について心配はない、こういう結果であったように読ましていただきました。しかし、反対運動をなさっておる方々はいろいろ御議論のあるところと存じます。この問題について環境庁は、これをお読みになられて、御報告受けて、追加調査の項目あるいは追加調査の手法あるいはそれを取り組みになられた学者の先生等々お考えになって、そういう不安を抱く人たちに對して十分説得力あるとお考えであるのかどうか。同時に、これをこれからどういう形で環境問題で反対運動を続けていられる人たちに御説明をされようとするのか、この説明は建設省がやるのか、環境庁が住民に對して御説明をされるということもあるのか、この二つの点でお答えをいただきます。

○中村国務大臣 この長良川河口堰の建設問題はもと自治体であり、利水の目的として計画されたものと伺っております。

その後、いろいろな環境への関心の高まりから環境に對する影響は大丈夫なのかという問題提起がされて、そして、平成二年十二月に環境庁長官が追加的な環境影響の調査をやってくれというのを申しまして、水資源公団とか建設省でそういうことをやっていただいたわけでございます。

その結果が出たわけでございますが、調査検討の結果は、河口堰建設による水質や魚類の生態等への影響を予測して、その結果を踏まえた環境保全のための対策を明らかにする内容となつていて存じます。環境庁としては、これらの対策の適切な実施により環境保全上の著しい影響は避けられるものと考えております。

なお、これは建設省及び水資源公団においてこの調査結果を踏まえて関係自治体及び地元住民に説明し、その意見を十分に反映させた環境保全上の措置を講じることとなっておりますが、環境庁といたしましても、建設省と連絡をとりながら環境に影響が最も少ないように、良好な環境が保全されるように引き続き努力をしてみたいと思っております。

○中井委員 一つお願いがございまして、この問題が充足以来私も地元で言い続けておるのであります。

ますが、民主主義の世の中ですから、一つの物事に對していろいろな角度からの議論があります。そのときに国あるいは地方自治体がそれらに對して説得する場合に、地方の自治体、議会、あるいは行政機構ではありませんが町内会、こういった形の説明をしてみよう。そして了解だとなつてう。しかし、関心を持って運動をされている方々はそのような組織の中に入らなかつたらいい。個人として関心をお持ちになつてやつていられしやる。これらに對してつとも接触してない、あるいは議論をしていない、こころが説得力のなさじやないかな、こういう感じがいたします。

そういう意味で遺漏のないように十分御配慮を賜りたい、このことを要望いたします。

○中村国務大臣 地元の中井先生からそのようなお話があったということに関係省庁に伝えてまいりたいと思っております。

○中井委員 それでは、法案に對して幾つかお尋ねをさせていただきます。

このNO_xの規制あるいはディーゼルの規制につきましても、もう長い長い議論が国会においても行われてまいりました。特に、五十三年に基準値を科学的な知見に基づいた合理的なものにするということで見直しをいたしました。一部の人は、これは緩和だ、こういうことを言ったものでありまして、当時私はこの委員会でも、私自身は緩和と考へない、科学的な集積を集めてできる限り最高のものをつくっていく、同時にリーズナブルでなければならぬ、こういうことで、この見直しに賛成をいたしました。当時たしか大臣はこの委員会におられたと思うのであります。そういうところから、こういう形で総量規制法案が出てきた、感無量であります。同時に、この環境庁の皆さんが大変な御苦勞をされてこういう法律をつくられた、このことは私は敬意を表したい、このように思います。しかし同時に、リーズナブルな、五十三年当時につくられたこの基準値というのがなかなか達成できない、ここに私も難しい問題意識を持っているわけでありまして。

先ほどから、自動車の量の想像以上の増加、あるいはディーゼル化、いろいろな原因等が言われました。この環境庁はどういう形で基準達成のために努力をなさってきたのか、そして本当に自動車の台数がふえただけで、あるいはディーゼル化が進んだだけでNO_xの基準達成がこれらの地区で特にできなかったのだから、このことを思うわけでありまして。

そういう意味で、今日まで環境庁のおとりになつてきた努力、そしてどこがやはり根幹的に足りなかつたかといったところを、大臣、どう思われるか、率直にお尋ねをしたい。特に自動車なんかはこれだけ台数が乗用車等はふえておるけれども、やっています。そこらところを含めてお尋ねをお聞かせいたします。

（委員退席、鈴木恒 委員長代理着席）

○中村国務大臣 やはり自動車が増えたとはいふたことと、ディーゼル自動車の普及というものが乗用車にまで広がってふえたということが一つの大きな要因ではないかと思つてます。それともう一つ、環境基準が達成されなかつたということとは、やはり率直に私どもの責任を認めなければならぬと思うわけでありまして。その中で私は、前に環境委員会にいたときの状況からしまして、今になって反省いたしますことは、当時私も環境庁に質問をいたしますと、直噴式はいけなから全部副室式に直していくという説明を受けておりました。ところが、私が十数年たつて来てみたら、ほとんど直噴式になつて副室式はなくなつていて、逆の現象を発見いたしました。愕然としたわけでありまして、こういうことにも反省をいたしまして、これから取り組んでまいりたい。

しかし、我々がなかなか今まで手の出せないでいました問題として、軽油とガソリンの税のアンバランス、値段の違いということで、このままにしていまいますと、やはり、経済性のいい、安い燃料で走れるディーゼルがどんどんふえ続けるであろう。こういうところまで踏み込んでどうするの

かなと今大變頭を悩ませているところであり、すけれども、やはり重要な、公害、残されたNO_xの問題でありますから、いろいろな角度から勉強して取り組んでまいりたいと思っております。

○中井委員 それでは、法律の中で幾つかの点についてお尋ねいたします。

この法律は、大臣が地域を指定されて、その指定された自治体が削減計画を立てる、こういう形になっております。しかし、三つの都市に限らず、自動車の排気規制というものを考えてみましたときに、例えば測定をいたします観測点というのは、私、ほとんど国道沿いにあるのじゃないかと思ひます。三つの地区がなかなか基準値を達成できないというのは、道路交通網、非常な道路混雑、こういったものがかんできて、これはやはり国道の対策じゃないかという感じがいたします。同時に、ディーゼルのトラックやバスがほとんどふえてい

るんだ、また自動車、トラックの台数そのものもふえていんだ、こうなりますが、ふえた自動車の、運輸業なんかの、あるいはバス業なんかの許可というのは全部国じゃないか、地方自治体は何も権限ないじゃないか。自動車のNO_xを減らしていくのに権限を持てない。その権限を持ってない自治体がなぜ削減計画をつくるんだ、このことをやはり第一に思うわけであります。国の方で削減計画をつくらずに地方自治体にこういう形でつくる主な原因、理由は何ですか。

○入山政府委員 先生御指摘のように、国道沿いに設置をしている測定局というものがかなり多いわけでございます。全体の四割程度はそういうことでございますが、また一方、都道府県がみずから測定している局も多いわけでございますし、また、国道沿いに置かれてる局と申ししましても、これまた都道府県の設置しているものもあるわけでございます。そういったことから、実際の測定等につきましては都道府県が一番よく承知しておるといふことがございます。したがって、いろいろなデータを総合いたしましてその地域に最もふさわしい削減計画をつくるということにつきま

しては、やはりどうしても地方自治体が関与するのが一番よろしいのではないかと思うわけでございます。しかしまた、総合的な国の基本方針というものもございします。したがって、国が承認をするというふうな形もついているわけでございします。

いずれにいたしましても、国と地方とで力を合わせてこの問題に取り組んでいかなければならないということから、都道府県が計画をつくり、国がそれを承認し、さらに国が基本方針をつくり、また関係の省庁が指針をつくって事業者等については指導していく、こういった仕組みにしたわけでございします。

○中井委員 運輸省、急にきていたいて恐縮でございしましたが、例えば東京や大阪や横浜で新しく運輸業をやりたい、あるいは台数をふやしたい、こういう形で陸運局へお願いに行ったら、二台で運送業をやりたい、こう言うたら、いやそれはだめだ、この地区においては例えば最低十台のトラックを持つてやらないと認可しないよというふうな御指導をなさっている。地域地域でそういう最低の台数みたいなものがなければ新しい運送業に参入できない、こういうふう聞いていますが、間違ひありませんか。

○石井説明員 お答え申し上げます。

トラック事業でござい申し上げます。これは今さら申し上げるまでもございせんけれども、産業基礎資材から生活必需品に至りますまで、経済活動あるいは国民生活に不可欠な貨物輸送サービスを提供する、こういう仕事でございします。したがって、国民生活の向上、我が国経済の維持発展に欠かすことができない公共的な事業というふうなことで、非常に重要な役割を負っているものだと私も認識しております。そこで、このようなトラック事業者が安全性あるいは確実性等の面で一定水準以上の輸送サービスを提供いたしますように、公的な規制を行っておりますことは、先生も御承知のとおりだと思います。

運送事業法という法律を所管しております、先ほど申し上げましたような観点に立ちまして、参入の際、これは許可制になってございしますけれども、過労運転の防止、その他輸送の安全を確保することができるとか、あるいは事業を的確に遂行する能力を有するかどうかというふうなことを審査することになってございします。その審査の項目の中に一つ、先ほど先生御指摘の最低車両台数というふうなものも含まれておるわけでございします。

○中井委員 したがって、例えばトラックの台数ということ、あるいはその地区でバスやトラックも余りふやさないということをやろうと思つたつて、運輸省へ新しく三台でいいわとお願いしたつて、十台以上じゃないとだめだよと、無理やり十台にして何とか商売にやっていくというものが実態なんです。こんなのは地方自治体は何にも関係ないのです。だから、私はこの法律を見て、もつとも国が全面的に出たらいけないじゃないか、地方自治体は計画をつくって本当にこんなことを、こういう国の許可の持つておるところまで切り込んだものを立てられるのか、そういう思いを抱きますが、もう一度どうですか。

○入山政府委員 地方自治体は国の承認を得て削減計画をつくるということでございますが、実際は、例えば車種規制等につきましては、これは国が責任を持つてきちとやるという仕組みになっておりますし、それから事業者に対する指導等につきまして、これは関係省庁が指針をつくりまして、その指針に基づいてきちとした指導をやるという仕組みになっております。一方、都道府県からのいろいろな要望等もございしますので、そういったものは環境庁で受けまして、それを事業所管大臣の方へつなぐといったような形もつておりますけれども、あくまでも国が、しかも国の各関係の機関が力を合わせてこの事業を推進していくという枠組みになっておりますので、基本的には御理解をいただけるのではないかとと思つておりますが、ただし、先ほど申し上げたようなこ

ともございまして、地方も関与させた方がよりよい結果を生むことになるだろうという考え方もあるわけでございします。

○中井委員 運輸省にお尋ねいたします。こういう法律ができて、問題は、この指定をされようとする三つの地区に圧倒的にトラック等が多いわけでありまして、この多いのをどうするのだ。一つ一つの数値を減らすのも一番いい効果でありますが、台数を減らす、これしかない、これも一つの方法だ。そういうときに、この運輸業全般から見ると台数最低限というのがあることは理解をいたします。しかし、環境という面から見たら、そういう最低基準みたいなものがあつて、必要以上のトラックを使う、買う、こういったことはおかしいじゃないかという議論が出てきたときに、運輸省は環境庁なんかとこういった問題を率直に話し合う、直していく、そういった姿勢がとれますか。

○石井説明員 お答え申し上げます。先ほどの、トラック事業を営む場合に保有すべき最低車両台数でございしますけれども、こういう参入の許可の際に、ほかにも基準はございしますが、このような基準を設けておる趣旨というのは、先ほど御説明したとおりでございまして、これは一定の事業規模を確保するというところでございします。事業者がみずからの確に事業を遂行する重要な要件の一つというふうに私も考えております。そして、その輸送の安全を確保いたしましたし、あるいは利用者の多様な輸送ニーズに安定的に、そして継続的に対応していくという観点からは、この最低車両台数というものを要件として求めるのは妥当なことではないかと考えてございします。

なお、実はただいまの貨物自動車運送事業法は平成元年に従来の道路運送法から分離制定されたものでございしますけれども、その法案が採決されました際の衆議院それから参議院それぞれの運輸委員会におきまして、「貨物自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両規模の確保等適切な事業計画及び事業遂行能力が確保されるよう厳正に行うとともに、許可後においても最低車両規模

等が確保されるよう指導監督を強化すること。」
 というような附帯決議がなされてございます。こ
 ういったことを踏まえて私どもは今の方法をとっ
 ておるわけでございますけれども、先生の御指摘
 もございまして、今後ともNOxの低減の方策
 等に関しまして環境庁さんと協力させていただき
 たいと考えております。

(鈴木(恒)委員長代理退席、委員長着席)
 ○中井委員 運輸省、結構です。

例えば車の数だけにつきましてもなかなか大変
 だ。道路網をどうするのだ、信号をできる限り減
 らして渋滞をなくしていく、立体交差にするとか
 複線化をするとかして渋滞をなくしていく、こ
 ういったことをやろうと思ったら建設費で、地方自
 治体は余り権限がない。県道だ何だといったって、
 みんな国の補助金の中でやってる。そういうこ
 とを考えますと、この法案自体結構でありますけ
 れども、環境庁はどうやって運輸省や建設省と本
 当に実りある調整ができるかというのをやってく
 る必要があります。単体の規制というのをやってく
 ることも大事なことではあります。一方で総合的な対
 策をとるべきだ。その中で例えば、それじゃ東京
 にある業者をどこかへ移すのだ、横浜にいる業者
 にどこかに移ってもらうのだと言ったって都道府
 県知事に何も権限はないのです。要はみんな国だ
 と私は思うのです。その国の中で本当にNOxを
 減らすために環境庁がどういう調整をして実りあ
 る政策を実現していくかということだと私は思う
 のです。それらについての環境庁の決意をお聞か
 せいただきます。

○入山政府委員 確かに先生御指摘のように、実
 際の指導につきましては都道府県知事の手及ば
 ない面もあるわけでございます。しかし一方、地
 方におきましては国の出先機関もあるわけでござ
 いまして、そういった出先機関との連携を密にし
 ながらいろいろな事業を行うといった必要性もこ
 れまたあるわけでございます。そういったことで、
 地方に協議会をつくりまして、国の各省の出先機
 関にもそのメンバーとして入っていただきたま

て、そこでのいろいろな実地的な地方での、地域での
 政策等につきましても討議していただく、検討し
 ていただく、そういうような仕組みになっている
 わけでございまして、先ほどから申し上げており
 ますが、これは国だけでできるとか地方だけでで
 きるとかということではございませんで、やはり両
 者それぞれの立場での特性を生かしながら協力し
 合せてこの事業が推進されていく、環境基準の達
 成まで持っていくということになるのじゃないか
 と思っております。

○中井委員 先ほどの質疑の中で、大体二〇
 〇〇年ごろには基準を達成できる、こういうお話
 でありました。大変長期にわたっての効果をにら
 んだ法律であります。こういう諸制度、政策が
 実行されてNOxの数値がこれらの指定された地
 域で減り始める、効果が出てきたということが目
 に見えてくるのは大体何年ぐらい先だと思えで
 ますか。

○入山政府委員 この法律のいろいろな基準の適
 用につきましては、公布の日から一年六カ月以内
 ということになっているわけでございまして、新車
 につきましても原則としてこの一年六カ月のころ
 から適用になるわけでございまして、また現に使
 用している車両につきましても一定の適用猶予期
 間、いわば経過期間と申しますか、を経て古い自
 動車から順次基準が適用されて買いかえが図られ
 るということになるものでございます。こういった
 ことによりまして規制の効果が逐次あらわれて
 くるということになるわけでございまして、そう
 いった積み重ねで紀元二〇〇〇年ごろにはおむ
 ね達成できるだろうというように私どもは考えて
 いるわけでございます。(中井委員「何年くらいか
 ら目に見えた効果が出るんですか」と呼ぶ) 逐次、
 目に見えたという言葉の解釈にもよりますけれど
 も、なだらかな曲線を描いて二〇〇〇年に基準達
 成というような形で推移していくのであらうと私
 ども思っております。

○中井委員 余り自信がないような答弁に聞こえ
 てきますが、それじゃ、その二〇〇〇年のころに

はこの指定されようとする三つの地域でバス、ト
 ラックの台数というのは大体どのくらいになっ
 て、今からどれくらいふえておる、こういう予想
 のもとに二〇〇〇年には達成できるとお考えに
 なっていらっしゃるのですか。

○入山政府委員 東京都での保有台数につきまし
 て予測をいたしますと、今のまま推移すれば、ト
 ラック、バスに限って申し上げますと現在八十八
 万台あるわけでございますが、そのうちの七十万
 台がディーゼル車になるだろうというように試算
 をいたしております。

○中井委員 違います。二〇〇〇年にこの八十八
 万台のバス、トラックは大体何台ぐらいになっ
 ておると思つてこういういろいろな数値を予想され
 ているんですか。

○入山政府委員 失礼しました。現在、いいま
 すのは一九九〇年ということでございますが、そ
 のときの数字で百四十五万台でございますが、そ
 れが二〇〇〇年には、仮に現在のまま推移してい
 りますと百五十二万八千でございます。約百五十
 三万ということになるわけでございます。

○中井委員 これは、東京都では今百四十五万台
 のバス、トラックがあつて、二〇〇〇年には百五
 十三万台になる、そのうちディーゼルが八十八万
 台あるけれども、二〇〇〇年には七十万台だ、こ
 ういう予測で、そういう数字を前提としてこの法
 律をおやりになって二〇〇〇年には大体基準値が
 達成できると考えていらっしゃる、こういうこと
 ですか、いかですか。

○入山政府委員 先ほど申し上げました数字で
 ございますが、これは何もしなければ七十万台であ
 るということをおし上げたわけでございます。こ
 の法律を施行いたしますとこのディーゼル化の傾
 向を食い止めることができるわけでございまし
 て、この場合はディーゼル車は約五割程度とな
 ると……(中井委員「四十万台ということですか」
 と呼ぶ) そうでございます。四十万台、八十八万
 台の半分弱というふうなことを見込んであるわけ
 でございます。

○中井委員 先ほど猶予期間の話が出ました。私
 もいろいろとお聞かせをいただいているのです
 が、これから政省令で決めになるということ
 がありますが、一つは小型、中型、大型という区分で
 いくのかどうか、そのときにどういうトン数で小
 型、中型、大型というのを区分するのか、それから
 猶予期間についてそれぞれどのような年数を大体
 お考えになつていらっしゃるのか、お聞かせをい
 ただきます。

○入山政府委員 車種規制につきましては、小型
 車、中型車、大型車と大ざっぱに申し上げており
 ますが、実際の数値をいたしましては、二・五ト
 ンと五トンというところを線を引きまして、二・五
 トン以下、それから二・五トンから五トンまで、さ
 らに五トンを超える、この三つの領域に区分をす
 ることにしているわけでございます。

そして、猶予期間につきましては、これはこれ
 から詰めるべき事柄になっているわけでございま
 すが、車齢と申しますか、その車の寿命あるいは
 平均的な使用期間あるいは自動車メーカーの対応
 等を十分に考慮いたしまして、最も適当と思われ
 る期間を設けてまいりたいと思っております。

○中井委員 年数で、耐用年数といいますが使用
 の年数でいく、これはほぼ間違いないように聞い
 ておりますが、日本の自動車はだんだんとレベル
 アップをしておりますから、耐用年数が長くなっ
 て古くなっても使える、こういうのがNOxの規
 制値がなかなか達成できない一つの原因だ、こ
 う言われております。皆さん方が御議論なすった中
 で、どうしてこの年数でいくことになったのか、
 走行距離というのを考えたらならなかったのか。
 運送業の方に聞きますと、大きな車で大体八十万
 から百万キロくらいで買いかえる、そこらが限度
 だ、同時にそこらでかえていけば採算も何とかと
 れる、こういうことを言っております。それはま
 あ小型、中型でいろいろだと思つております。
 走行距離でこの期間というものを考えたらならな
 かったのか、あるいはこれからもう議論をする気
 はないのか、そういったところをお答えいただ

ます。

○入山政府委員 使用過程車につきましては、排出ガスの量の大きい、つまり古い年式の車から順次基準適合車へ転換を図っていくという考えを考へていくわけでございます。環境改善効果を着実に上げるためには、そういった方法をとるのが妥当であろうと思っております。そのために、基準の適用猶予期間につきましては車齢、車の年齢でございます。車齢に応じて、その長いものから基準が適用されるように設定することにしたいわけでございます。なお、この特定自動車に係る規制につきましては、自動車検査の仕組みによって実施するものでございます。この制度の運用におきまして、猶予期間の設定を車齢に応じたものとする、その方がより効率的であるというように考えたわけでございます。

○中井委員 入山さん、さっきからお答え、ちょっと私の質問とずれているように思うんだ。僕は、耐用年数でやらずに、走行距離でどうしてやらなかったのかと聞いておる。あなたは耐用年数、車齢年数でやることに決まっております。こう言うおるから、なぜだと聞いておる。何回も質問を繰り返すことになってしましますから、もうちょっと質問を聞いてお答えいただけませんか。

○入山政府委員 走行距離に応じてということでございます。いわば私どもの考えております排出ガスの量の大きい古年式車というものを排除していくということからいたします。余り現実的ではないということになるわけでございます。非常に走行距離が短くても古い車はあるわけでございます。使用可能にしていくようなことでは環境は改善されないというように思ったわけでございます。

○中井委員 しかし、新しい走行距離の短い車の方が排気ガスの排出の基準というものに近いものだと思ふのです。古くなれば古くなるほどやはり排気ガスというのは悪くなるのじゃないでしょうか。そこをどう、違ひますか。

○中村国務大臣 お聞きしていて、多分こういうことだと思ひます。こちらが言っているのは、新しい車の方が新しい規制でNO₂の排出ガスの少ないエンジンになっているからそういうのにかえさせていく、こういう趣旨だと思ひます。

○中井委員 それはよくわかるのです。よくわかるのですが、例えば六年、七年で百万キロ走ってしまった車なんというのは、やはり僕は落ちると思ふのです。排出するガスのあれが悪くなる。やはり走行距離というのどこかで頭に置かれるという方法はなかったのかな、こういう率直な思いで聞いているわけですか。

○入山政府委員 走行距離が長くなったということによりまして、車齢がそれほど進んでいないにもかかわらず排出ガスが悪化する、いわば公害が多くなるというふうなことは何と何とております。

○中井委員 実は、恥ずかしい話ですが、私もディーゼルの普通車を持っております。やはり古くなる、出てくる黒い煙も物すごく多くなります。前回私、三十四万キロ走ったのです。落選中で金がなくて買いかえられなかったということもありましたが、やはりそこらも少し御研究をいただきたい。このことを要望いたしておきます。

それからもう一つは、期間をおつくりになる。そうすると、期限が来てその年の車検でぶつんにしてしまふのか、あるいはその車検から一年以内にしないよという指導をなさるのか。ここらが少し法律を読んでわからないのですが、いかがですか。

○入山政府委員 買いかえのための適切な猶予期間というものは設定する考えでございます。

○中井委員 中古のバス、トラックを買ったとき、このときにもやはりその猶予期間というのが置かれるのかどうか。

○入山政府委員 車齢に応じて考えてまいりたいと思っております。

○中井委員 そういう政省令というのは、法案ができてからいつぐらいに大体まとまってくるものですか。

○入山政府委員 半年程度でそのような詰めをしてまいりたいと思っております。

○中井委員 既に運輸省、通産省等々十分な御議論をなさっておられるし、またそれらを通じて実際に業界からも意見を聞かれ、あるいは自動車をつくっている業界からも意見を聞かれておると私どもは承知をいたしております。しかし、例えば運送業界というのは私も知っております。三万七、八千社ある業界でございます。しかも大から小、また同時に協会に入っていない業者さんもたくさんいらっしゃる。そういったところが本当にどうしてディーゼルを使うのだ、あるいはどうして直噴式のディーゼルでやるのだといえは、先ほど大臣からお答えがあったように経済性であります。これをガソリン車にかえろ、副室式にかえろ、こう言っても、やはり馬力が落ちる、燃費が高つく、こういったことではなかなか効果が出てこない。したがって、そういう意味も含めて猶予期間等をお置きになって配慮されていることは十分承知をしておりますが、どうぞこの猶予期間も含めてこれらのことがきつと実行されるように周知徹底、しかも業界が極めて複雑にたくさんある、こういったことを含めて御努力をいただきたい。このことについてお答えをいただきます。

○入山政府委員 関係の業界とはいろいろと話を詰めてまいりまして、この法律の趣旨に御賛同をいただいて協力をしていただけたらということになっております。もちろん今先生御指摘のようにすべてその業界団体に入っている人々だけではございませんので、一般に対する啓発、PRにつきましても十分に意を用いてまいりたいと思っております。

○中井委員 もう一つ、要望といひますか。こうあるべきだと思つておることがございまして、この指定されます地域におかれては、例えば東京都なら都営バスというのがある。あるいは清掃の車というのがある。これらが大半ディーゼルで走っているのだから、私のように思ひます。大阪も当然そうであろうかと思ひます。これらにつき

ましては大変意欲的に地区のNO_x規制をやらうとされておるといふ話も前々から聞いておるわけで、総量規制をおやりにならうという話も聞いております。民間と違つて当然、少々燃費が上がつても、あるいは早く車を買いかえても私は大丈夫だと思ひます。これらのことが有効に実行されるために、まずこの地方自治体のお持ちになっている車からお決めた期限よりも早く買いかえていく、こういうことを環境庁として私は率先してお願いをされるなり御指導をされるべきだ、このように思ひますが、大臣、この点いかがですか。

○中村国務大臣 今おっしゃいましたこと、大変参考になりますので、ちょっと考えて、いろいろ相談してまいりたいと思ひます。

それから、先ほどのこととちよつとお答えさせていただきます。新しいディーゼルエンジンというのは新しいディーゼルエンジンを出すのです。なぜかという、コンプレッションがよくて高温で燃えますからNO_xが酸化してしまふのです。古くなつて黒煙が出るようになるとコンプレッションレシオが落ちてきますから燃焼温度が下がつてNO_xが少なくなつてくる。しかし黒いものが出てくる。これは発がん物質とか何かを含んでいるものが出てくる、こういうことなのでございます。

○中井委員 A級レーサーでいらつしやいますからよく車のことは御承知であらうかと思ひます。しかしディーゼルの場合には、本当にNO_xだけでなくいろいろな浮遊物、黒煙、こういったことを含めての総合的な対策がとられなければなりません。古くなつて、やはりそこらところを猶予期間というのは非常に難しいなと思ひますが、ぜひともこれらが実行できる対応策をおとりいただきますようお願いいたします。

それからもう一つお尋ねしたいのは、先ほどから大臣がたびたびおっしゃる通りに、要するにトータルとして経費が安いからディーゼル化していくんだ、こういうことであります。これを早く切りかえてくれ、こういうことであります。しかし、なかなか利益ということに絡むわけでありま

すから、口それぞれにはみんな環境を守らなければならぬということはおわかっておいても、実行されるかどうか大変疑問に思うところもあります。一番いいのは、やはり経済的な誘導策、この法律のとおりやっていったら優遇措置があるよ、こういうプラスがあるよというのがなければ、これはうまくいかないのではないかと心配をいたしております。そういう意味で、環境庁も優遇政策、例えばディーゼルの単体の規制値を達成できるエンジン等を開発するところに対する優遇策、あるいは早く買いかえるところへの優遇策とか、いろいろなことが考えられると思うのです。これらの優遇策を私は当然やるべきだと考えますが、環境庁はどのようにお考えで、そして、もし当然とるべきだと思えば、どういった方面での優遇策をお考えになってこれから政府内で決めていくこととされておられるのか、その辺をお尋ねいたします。

(委員長退席、鈴木(恒)委員長代理着席)
○入山政府委員 買いかえ等に伴います負担があるということから、いろいろな形で優遇策あるいは助成措置のようなものを考えていかなければならないと私も思っております。例えば、税制上の軽減措置でございまして、あるいは低利の融資といったようなことも考えられるのではないかと思います。具体的内容につきましては、これから関係の省庁とも十分に協議をしながら決めてまいりたいと思っております。

○中井委員 これを来年度の税制の中で新しくお出しになる、こういうことを、大臣は自民党の中でも大蔵族の一人でございますので、御努力いただけるとこの場でお約束をいただけますか。
○中村国務大臣 精いっぱいお願いをしてみたいと思っております。

ただ、中井委員も大蔵ですと御一緒にさせていただきますけれども、政策税制というものをとらえた場合に、逆にディーゼル促進税制になっている軽油の課税のあり方、私はこれを政策税制として考えた場合には、それは経済性でいいということはおっしゃいますけれども、事環境から見れば

は完全にその環境を阻害する方にこの税制が働いているということでありまして、ほかの税制をお願いすることもできません、何とかこの税制を考え直すことはできないかと思っております。で、やはり大蔵族でいらっしゃる中井先生のいろいろな御支援も賜りたいと思っております。

○中井委員 どうも先ほどから大臣が同じお答えを他の議員にもされておまして、それらを聞いていますと、そこをいじることで環境税というものをお考えいらっしゃるのかなと深読みをいたしましたしておりますが、それはそれとして、本当にバス、トラックをお使いになつてはいる業界の過当競争等を考えますと、なかなかこれは実行していただくのは大変だなという思いを持っております。過日、環境庁の人たちに、この燃費はどれぐらいアップするんだ、こういう形で聞きましたら、いろいろと統計のとり方はあるうかと思ひますが、「一・二%燃費が上がる、こういうお話もございました。さつき言いました三万数千社の例えは運送業界の人たちの平均利益率というものは二・四%ぐらいでありまして、燃費が上がるということは実は大変経営に響くわけでありまして、そうすると、なかなか守られない。こういったことを含めまして、ぜひ優遇策について御努力をいただきますように、私も、私どももまた、野党でありますが生懸命お手伝いをしていきたい、こんなふうに考えております。

私、久しぶりに一時間ちやうだをして、きょうだけということであつたわけですが、実は社会党さん等の修正案等出たということもございまして、七日の日に十分だけ、まことに恐縮でありますが残させていただきますということで、本日は終わらせていただきます。

○鈴木(恒)委員長代理 次回は、来る七日火曜日午前九時五十分理事会、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。
午後四時五十六分散会

自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法案
自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

(目的)

第一条 この法律は、自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染の状況にかんがみ、その汚染の防止に關して国、地方公共団体、事業者及び国民の果たすべき責務を明らかにするとともに、その汚染が著しい特定の地域について、自動車から排出される窒素酸化物の総量の削減に關する基本方針及び計画を策定し、当該地域内に使用の本拠の位置を有する一定の自動車につき窒素酸化物排出基準を定め、並びに事業活動に係る自動車の使用に關する窒素酸化物の排出の抑制のための所要の措置を講ずること等により、大気汚染防止法(昭和四十三年法律第九十七号)による措置等と相まって、二酸化窒素による大気汚染に係る環境基準の確保を図り、もつ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「自動車」とは、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第二条第二項に規定する自動車(大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く)をいう。

2 この法律において「自動車排出窒素酸化物」とは、自動車の運行に伴つて発生し、大気中に排出される窒素酸化物をいう。

(国及び地方公共団体の責務)
第三条 国は、自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に關する基本的かつ総合的な施策(自動車排出窒素酸化物に係る大気汚染防止法第三章、第四章及び第五章の規定による措置を含む。)を策定し、及び実施するとともに、地方公共団体が実施する自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に關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自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に關する施策の実施に努めなければならない。

(事業者の責務)

第四条 事業者は、その事業活動に係る自動車の使用に關し、その合理化を図ることその他必要な措置を講ずることにより、自動車排出窒素酸化物の排出が抑制されるよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に關する施策に協力しなければならない。

2 自動車の製造又は販売(以下この項において「製造等」という。)を業とする者は、当該自動車の製造等に際して、その製造等に係る自動車を使用されることにより排出される自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に資するよう努めなければならない。

(国民の責務)

第五条 国民は、自動車を運転し、若しくは使用し、又は交通機関を利用するに当たっては、自動車排出窒素酸化物の排出が抑制されるよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に關する施策に協力しなければならない。

(総量削減基本方針)

第六条 国は、自動車の交通が集中している地域で、大気汚染防止法第三章第一項若しくは第三項若しくは第四項第一項の排出基準又は同法第五項の第二項若しくは第三項の総量規制基準及び同法第十九条の規定による措置のみによつては公害対策基本法(昭和四十二年法律第百三十二号)第九条第一項の規定による大気汚染に係る環境上の条件についての基準(二酸化窒素に係るものに限る。次条第二項第三号において「二酸化窒素に係る大気環境基準」という。)の確保が困難であると認められる地域として政令で定める地域(以下「特定地域」という。)に

ついで、自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針（以下「総量削減基本方針」という。）を定めるものとする。

2 総量削減基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する目標

二 次条第一項の総量削減計画の策定その他特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減のための施策に関する基本的な事項

三 前二号に掲げるもののほか、特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する重要な事項

3 都道府県は、その区域のうちに第一項の政令で定める地域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、同項の地域を定める政令の立案について、内閣総理大臣に対し、その旨の申出をすることができ、

4 内閣総理大臣は、第一項の地域を定める政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

5 内閣総理大臣は、総量削減基本方針の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

6 内閣総理大臣は、総量削減基本方針の案を作成しようとするときは、あらかじめ、第二項第二号に規定する施策に関する事務を所掌する大臣と協議するとともに、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

7 内閣総理大臣は、第五項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、総量削減基本方針を関係都道府県知事に通知するものとする。

8 前三項の規定は、総量削減基本方針の変更にについて準用する。

計画」という。）を定めなければならない。

2 総量削減計画は、当該特定地域について、第一号に掲げる総量を第三号に掲げる総量までに削減させることを目的として、第一号に掲げる総量に占める第二号に掲げる総量の割合、自動車の交通量及びその見通し、自動車排出窒素酸化物及び自動車以外の窒素酸化物の発生源における窒素酸化物の排出状況の推移等を勘案し、政令で定めるところにより、第四号及び第五号に掲げる事項を定めるものとする。

一 当該特定地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物の総量

二 当該特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量

三 当該特定地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物について、二酸化窒素に係る大気環境基準に照らし総理府令で定めるところにより算定される総量

四 第二号に掲げる総量についての削減目標量（中間目標としての削減目標量を含む）

五 計画の達成の期間及び方途

3 都道府県知事は、総量削減計画を定めようとするときは、総量削減計画策定協議会の意見を聴くとともに、内閣総理大臣の承認を受けなければならない。

4 内閣総理大臣は、前項の承認をしようとするときは、公害対策会議の議を経なければならない。

5 都道府県知事は、総量削減計画を定めるときは、第二項各号に掲げる事項を公告しなければならない。

6 前三項の規定は、総量削減計画の変更にについて準用する。

部又は一部とする都道府県に、総量削減計画に定められるべき事項について調査審議するため、総量削減計画策定協議会（以下この条において「協議会」という。）を置く。

2 協議会は、都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村（特別区を含む）、関係地方行政機関及び関係道路管理者で組織する。この場合において、協議会の庶務は、当該都道府県知事の統轄する都道府県において処理する。

3 前項に定めるもののほか、協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

（総量削減計画の達成の推進）

第九條 国及び地方公共団体は、総量削減計画の達成に必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（特定自動車排出基準）

第十條 内閣総理大臣は、自動車の種類、特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出状況等を勘案し、その運行に伴って排出される自動車の排出窒素酸化物が特定地域における大気汚染の主要な原因となる自動車として政令で定める自動車であつて、特定地域内に使用の本拠の位置を有するもの（次項において「特定自動車」という。）について、総理府令で、窒素酸化物の排出量に関する基準（以下「特定自動車排出基準」という。）を定めなければならない。

2 特定自動車排出基準は、特定自動車の一定の条件における運行に伴って発生し、大気中に排出される自動車排出窒素酸化物の量について、特定自動車の車両総重量（道路運送車両法第四十條第三号に掲げる車両総重量をいう。）につき総理府令で定める区分ごとに定める許容限度とする。

3 内閣総理大臣は、特定自動車排出基準を定めようとするときは、特定地域をその区域の全部又は一部とする都道府県の意見を聴かなければならない。これを變更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

（経過措置）

第十一條 前条第一項の政令で定める自動車（以下この項において「指定自動車」という。）であつて一の地域が特定地域となつた際にその地域内に使用の本拠の位置を有するものを現に使用する者又は一の自動車指定自動車となつた際に特定地域内に使用の本拠の位置を有するその自動車を現に使用する者が、当該自動車を引き続き特定地域内に使用の本拠を置いて使用する場合には、当該自動車については、自動車の種別及び車齢（自動車が始めて道路運送車両法第四條の規定により運行の用に供することとができることとなつた日から一の地域が特定地域となつた日又は一の自動車指定自動車となつた日までの期間をいう。）について政令で定める区分に応じ政令で定める期間が経過する日までの間は、特定自動車排出基準は、適用しない。

2 内閣総理大臣は、前項の区分又は期間を定める政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

（特定自動車排出基準に係る道路運送車両法に基づく命令）

第十二條 運輸大臣は、自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止を図るため、特定自動車排出基準が確保されるように考慮して、道路運送車両法に基づく命令を定めなければならない。

（事業者に対する指導等）

第十三條 製造業、運輸業その他の事業を所管する大臣（以下この条において「事業所管大臣」という。）は、特定地域における自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止を図るため、その所管に係る事業を行う者について、その事業活動に係る自動車の使用に関し、その合理化を図ることその他必要な措置を講ずることによる自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るための指針を定めることができる。

2 環境庁長官は、特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るために必要であると認めるときは、前項に規定する指針に関し、事業所管大臣に対し、意見を述べることができ

3 事業所管大臣は、特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るために必要であると認めるときは、その所管に係る事業を行う者に對し、第一項に規定する指針に照らし、その事業活動に係る自動車の使用に関し、その合理化を図ることその他必要な措置を講ずることによる自動車排出窒素酸化物の排出の抑制について必要な指導及び助言をすることができ

4 環境庁長官は、特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るために必要であると認めるときは、事業所管大臣に対し、前項の規定による指導及び助言をすることを要請することができる

5 特定地域をその区域の全部又は一部とする都道府県は、当該特定地域における自動車排出窒素酸化物の排出の抑制を図るため、第三項の規定による指導及び助言がされることが必要であると認めるときは、環境庁長官に対し、前項の規定による要請をすることを求めることができる

(資料の提出の要求等)

第十四条 環境庁長官は、この法律の目的を達成するために必要であると認めるときは、関係地方公共団体の長に対し、必要な資料の提出及び説明を求めることができる

2 都道府県は、この法律の目的を達成するために必要であると認めるときは、関係行政機関の長、関係地方公共団体の長又は関係道路管理者に對し、必要な資料の送付その他の協力を求め、又は自動車排出窒素酸化物による大気汚染の防止に関し意見を述べることができ

(国の援助)

第十五条 国は、電気自動車(専ら電気を動力源

とする自動車をいう)その他その運行に伴つて排出される自動車排出窒素酸化物がなにか又はその量が相当程度少ない自動車の開発及び利用の促進並びに自動車排出窒素酸化物の量がより少ない自動車への転換の促進に必要な資金の確保、技術的な助言その他の援助に努めるものとする

(経過措置)

第十六条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第六条第三項、第四項、第五項(総量削減基本方針の案の作成に係る部分に限る)及び第六項並びに次項から附則第四項までの規定は公布の日から、第十条第三項を除く、第十一條第一項及び第十二條の規定は公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する

(環境庁設置法の一部改正)

2 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

第四条第十四号中「及びスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律(平成二年法律第五十五号)」を、「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律(平成二年法律第五十五号)及び自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成四年法律第 号)」に改める

(農林水産省設置法の一部改正)

3 農林水産省設置法(昭和二十四年法律第五百十三号)の一部を次のように改正する

第四條第七十九号中「次号」を「第八十号」に改め、同号の次に次の一号を加える

七十九の二 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成四年法律第 号)の施行に関する事務で所掌に属するものを処理すること

(通商産業省設置法の一部改正)

4 通商産業省設置法(昭和二十七年法律第二百七十五号)の一部を次のように改正する

第四條中第四十四号を第四十三号の二とし、同号の次に次の一号を加える

四十四 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成四年法律第 号)の施行に関すること

第四條第五十六号中「第四十四号」を「第四十三号の二」に改める

理由

二酸化窒素による大気汚染の現況にかんがみ、自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染の防止を図るため、国、事業者等の責務について定めるとともに、自動車から排出される窒素酸化物による汚染が著しい特定地域について、自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針及び計画を策定し、当該地域内に使用の本拠の位置を有する一定の自動車について窒素酸化物排出基準を定め、並びに事業活動に係る自動車の使用に関する窒素酸化物の排出の抑制のための所要の措置を講ずることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である