

第百二十三回国会 衆議院 環境委員会 議 録 第 五 号

平成四年四月七日(火曜日)

午前十時開議

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

白井日出男君 北村 直人君

杉浦 正健君 武村 正義君

萩山 教蔵君 増岡 博之君

山口 敏夫君 岩垂壽喜男君

岡崎トミ子君 筒井 信隆君

東 順治君 寺前 嚴君

中井 治君

出席国務大臣 時崎 維司君 長谷百合子君

出席政府委員 国務大臣 中村正三郎君

環境庁長官官房 森 仁美君

環境庁企画調整 八木橋淳夫君

環境庁自然保護 伊藤 卓雄君

環境庁大気保全 入山 文郎君

環境庁長官官房 田村 修二君

審議官 加藤 三郎君

環境省生活衛生 浜田 康敬君

局水道環境部環 境整備課長

通商産業省基礎 産業局化学品安

全課長 佐々木修一君

委員外の出席者

環境庁長官官房 審議官

環境省生活衛生 局水道環境部環

境整備課長

通商産業省基礎 産業局化学品安

全課長

委員外の出席者

環境庁長官官房 審議官

環境省生活衛生 局水道環境部環

境整備課長

通商産業省基礎 産業局化学品安

全課長

委員の異動

四月七日

小杉 隆君

谷津 義男君

秋葉 忠利君

塚本 三郎君

同日

杉浦 正健君

萩山 教蔵君

筒井 信隆君

中井 治君

補欠選任

谷津 義男君

小杉 隆君

秋葉 忠利君

塚本 三郎君

四月七日

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)(第九四六号)

同(田中昭一君紹介)(第一〇〇七号)

同(田中昭一君紹介)(第一〇四二号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

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)

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関

する法律案(内閣提出第八一号)

○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。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。長谷百合子君。

○長谷委員 まず最初に、先日、酸性雨につきま

して環境庁の第二次酸性雨対策調査の中間報告が

出されております。これによりまず、第一次調

査の結果を公表いたしました一九八八年に比べて

ちよつと厳しい状態になっている。第一次調査の

ときの四・四から五・五というのがさらに低くな

りまして四・三から五・三と一層酸性雨の状態は

厳しくなっているだろう、こういう報告がされて

おりますけれども、この酸性雨は、ヨーロッパで

はもう既に一九六〇年代ごろから湖や川の魚が死

んでしまつたり、あるいは歴史的な建造物や古い

建物、それから銅像なんかが非常にぼろぼろにな

るといふような事象が起こりまして大変な警戒心

が早くから持たれておりました。そして、欧州全

域にわたる硫酸酸化物や窒素酸化物によるもので

あるといふそういう認識から、一九七九年には

長距離越境大気汚染条約というものを締結されて

おると思ひます。

ところで、こういった酸性雨、世界のレベルで

も非常に厳しい報告があらちちらでされてお

ります。

まずけれども、この日本におきましても、中間報

告を踏まえて、これからの日本における酸性雨の

実情と原因、そして今後どういふような予測がさ

れているのか、対策はどうすればよいのかなどに

ついてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○中村国務大臣 少し詳しいことは事務の方から

お答えさせていただきますと思ひますけれども、

この酸性雨の問題、日本でも看過できない大きな

問題でございます。そしてそれなりの調査もし、

やってきましたのでありますけれども、ヨーロッ

パにおけるように目に見えた被害が余り出なかつ

たといふことで関心の度合いはヨーロッパと比べ

ればいまだ一つだと思ひます。けれども、委員

御指摘のとおり大変重要な問題でありますので、

これからの重大な決意を持ち、関心を持って取り

組んでいかなければいけないと思ひます。

ただ、日本において今まで調査しました結果で

は、外部から入ってくる、いわゆる国境を越えて

という部分でその酸性雨が発生しているといふよ

うな証拠はなかなかつかめないわけでありまし

て、やはり国内から発生している原因によって酸

性雨が起っているようだ。したがって、日本の酸性

雨というのは人口密集した都市部周辺の方が悪い

という状況でございます。

そういうことを考えてまいりますと、やはりそ

こにおける大気汚染であろう。そうすると、SOx

であり、NOxであるといふことを考えますと、

SOxはかなり産業界の努力によって減つてき

た。残されたNOxが横ばい、ないしちよつとぐ

あいの悪い状態にあります。これの発生を抑制し

なければいけないといふことで今度の法律も願

ひしているわけでありまして、直接酸性雨対策を

条項に掲げた法律ではありませんけれども、今度

の法律案もそういった対策になるといふことであ

ります。

残余のことは事務の方からお答えさせていただきます。と思います。

○田村説明員 もう少々細かく御説明申し上げますと、酸性雨の実態ということで、現在第二次調査ということで酸性雨の実態把握ということでやっておりますが、現在一番の問題が、次第次第に範囲が広がっているという点がござります。一つは土壌の関係ということで、ヨーロッパと日本というのは基本的には同じ土壌であるという大きな見方もありますが、片やヨーロッパ系ではかなり酸性に弱い土壌である、日本では非常に酸性に強い土壌であるということがござります。で、そういう点を土壌として調べていくという点。それからさらに、それに生えている、被害を及ぼされる木の問題がありまして、植生という言い方をしておりますが、植生についても調べているというところでござります。

さらに、ヨーロッパ、日本と見た場合に一番の大きな問題が、そういう点の公害の発生源が何であるかという点についてかなり解明が進んでおります。今大臣から御説明ありましたように、ヨーロッパ系ではまだまだ硫酸酸化物に基づく汚染が厳しい。それに対してヨーロッパの都市部、アメリカの都市部それから日本全体がかなり窒素系の酸化物の割合が多いということでござりますので、そういうものがどういう形で酸性雨となった場合に被害を及ぼすかというように原因究明、作用をもうちょっと調べるということで調査研究を続行中でござります。

○長谷委員 大気汚染が非常に深刻になってきました。大気汚染と健康被害との関係ということがいろいろ報告されておるわけでございますけれども、かつてぜんそくというのは工場地帯に多発したということから、今は都市部の、しかも例えば車の沿道というところではほかの地域に比べまして発症率が非常に高いというようにござります。環境基準であります。〇・〇六ppm、これを超える、超えないというところを切って調べてみますと、超えているところでは六倍ぐらいの

発症率の多さというように報告されておりました。やはりぜんそくやら呼吸器の障害、こういったものと大気汚染との関係は非常に重要だと思っております。

それと、さらにもっと恐ろしい話もありまして、粒子状物質の中には原因不明の物質があつて、動物実験をしたところによると、即座に死んでしまったり、あるいはベンツピレンという発がん性物質が含まれているんじゃないか。確かに日本はがんの死亡率というの年々上がつてきてまして、今は四人に一人ぐらいですけれども、これが三人に一人になるんじゃないかというようにござります。報告されておるわけでございますけれども、こういった健康の問題と大気汚染の関係、このような問題についてはどのような認識を持っておられるのでしょうか。

○入山政府委員 ぜんそく等の呼吸器疾患でござりますが、これらは非特異的な疾患でござります。環境庁が全国八地域で約五千人を五年間継続的に観察いたしました疫学調査を見ましても、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というようにござります。原因がはっきりしない、特定できないものでござります。したがって、そういうことからいいたしましても、二酸化窒素との因果関係もこれまた明確ではないというところでござります。しかし、この環境庁の調査の結果、二酸化窒素濃度が高い地区では、低い地域と比較いたしますとぜんそく様症状の新規発症率、これが有意に高いわけでございます。大気汚染とぜんそく様症状とが何らかの関係を有しているといった可能性は否定できない、そういう結果になっております。したがって、二酸化窒素の環境基準はまさに早期に達成しなければならぬものであると私も認識をしております。

〔委員長退席、塩谷委員長代理着席〕
○長谷委員 こういった大気汚染というところに対する対策は非常に大切な問題だろうというふうに思っております。今この法案を出され

た経緯というのその辺にあるかと思うのです。

この法案で地域の指定、特定地域というものゝを定めまして、その地域内における総量の削減ということになっておるかと思うのですけれども、この特定地域というのは今まで東京、横浜、大阪という形で言われておりましたが、この地域をさらに周辺にまで広げていきたい、例えば千葉、埼玉、兵庫というようなふうに言われておるわけですが、これも、これをもう少し詳しく言いますとどういった、例えば私のおります東京の三多摩地域というの、環境はまだまだすぐれた部分があるにもかかわらず、環境基準からいいたしても相当飛び出してしまっているところがたくさんござります。環境の悪化ということも現実として既に起こっている。今の東京都の場合ですと、特別区等というのは、武蔵野、調布、狛江、三鷹などの五市ということで、例えば、私がずっと調べておりました八王子やそれから秋川、日の出といったところは特別地域の指定を現在受けていないわけでございます。

ちなみに調べたものをちょっと御紹介いたしますと、八王子では市民の皆さんがグループを組みまして大気汚染測定ネットというのをつくりまして、八王子市内だけでも二百カ所以上の地点で大気汚染というものを測定しておるわけですね。こういうデータを見ますと、もう既に、町田街道沿い〇・〇八一とか、それからひとひとところになりますと、松ヶ谷のトンネルの出口〇・一一五ppm、それから陣馬高原寄りのところでは〇・〇九二、浅川橋と十六号の交差点〇・〇九一、高尾街道では〇・〇六七。今御紹介したのはほんの一部ですけれども、もう軒並みなのですね。ここにずっと表があるのですけれども、基準をオーバーしてしまっているというようにものが非常に多いような状況で、大気汚染の悪化ということが報告で裏づけられておるのです。

私は、こういった状況を考えますと、この法案を出されるとき資料にもついておりましたけれども、非常に広がっているというようにことを考

えたときに、今後特別地域の範囲をどのような形で広げていかれるのか、お聞かせ願いたいと思ひます。

○入山政府委員 この特定地域につきましては、政令で定めることにしているわけでございます。どういったものを指定するかと申しますと、一つは、自動車交通の集中している地域ということ、それからもう一つは、従来の対策だけでは環境基準の確保が困難であるというふうな認められる地域、この二つの条件をかねていきたいと思います。具体的に申しますと、現行の固定発生源に対する総量規制地域、先生も御指摘になりましたように東京都二十三区と周辺五市、それから横浜、川崎及び横須賀、それから大阪府等十七市町、それに千葉県、埼玉県、兵庫県の一部の地域を含む周辺地域を加えた地域というように考えているわけなのでござりますが、御指摘のように汚染の広がりも非常に著しいわけでございますので、今後どういった地域を加えていくかというようにことにつきまして、先ほど申し上げましたような条件でござりますけれども、詳細につきましては、いろいろな調査、例えばシミュレーションの結果等を見ながら、地域の実情を十分に勘案しながら決定してまいりたい、このように思っております。

○長谷委員 今申し上げたような実態を踏まえた結果、シミュレーションの結果でぜひ指定していただきたいというふうに思うのですけれども、大体これはいつごろまでにそういったことを決められるのでしょうか。

○入山政府委員 施行になりました半年ぐらいのうちに、こういった具体的なものも決めてまいりたいと思っております。

○長谷委員 そういたしましたら、総量規制ということがこの法案の中に盛り込まれておるわけですが、今答えていただきました特別地域、こういうものを定めましてその地域内ということの規制、はつきり言いますとその地域だけを規制

していくということになるかと思うのですけれども、地域内の総量規制ということでは、これはもう今までのいろいろな議論を重ねた結果のこの法案の提出だと思ふのですけれども、かつて工場なんかに対しては非常に厳しい排出割当てというものをとりまして、工場ごとに強制的に割り当てて総量規制をしたということを踏まえて、これで大変効果が上がりました、このことによつて四〇%以上の改善が見られたという結果があるかと思うのです。こういったやり方を今回の自動車の排ガス規制についてもやるべきではないか、こういった議論も中間報告の取りまとめの段階等でされてきたかと思うのですが、今回この法案が出されるに当たつて、こういった事業所単位の総量のいわば強制的な割り当てといったようなことが抜けてしまった、許容排出量の割り当て制度を導入しないで後退したのではないか、こういうふうにいるのですが、この辺はいかがでしょうか。

○入山政府委員 固定発生源と同じような方式を導入するということにつきましては、私どもも十分に検討をしたわけでございます。その結果でございますが、固定発生源と違ひまして、自動車からの排出につきましては、結局のところ、取り得る対応措置というのは車種の代替、それから自動車をもどるに合理的に使用するかという二点に絞られてしまふわけでございます。車種の代替あるいは車体のいろいろな構造上の規制等につきましては、これはユーザが自分で代替はできませんけれども、構造等につきましては自分でいろいろ措置を施すというようなことはできないわけでございます。そういったようなこともございまして今回提案させていただきましたような案になつたわけでございます。

○長谷委員 車の台数もやはり伸び続けているわけですね。しかもディーゼル化、ディーゼルの割合もふえている。こういった状況で今回の規制なんかをしようということになっているわけですが、やはりどんな台数がふえるというところになれば、一台当たりのNOxの排出量が低く

なつても、車の台数がふえて走行距離がふえれば、その分だけでも全部相殺されてしまつて、結果的には二〇〇〇年までに基準を達成するという目標はなかなか達成しにくいのではないか、こういうふうには私は思ふわけですね。したがつて、やはり台数を制限するとか、あるいは走行距離というもののについても制限をしていく。それから、特定地域をつくるわけですが、ここに特定の乗入れ規制、この乗入れ規制というの当初はやはり厳格にやるべきではないか、ステッカーを張つてもやるべきではないか、こういった議論もあつたかと思うのですが、こういったことがやはり抜け落ちてしまつていくのは、この法案にとつてはかなり後退しているというふうには私は重ねて今申し上げるのでも、今のようないふところではないか、いかがでしょうか。

○入山政府委員 まず、自動車の台数が非常にふえていることが原因で汚染されておることについて、私どももそのとおりだと思つております。しかし一方、トラック、バス等の自動車交通というものは、都市の活動を支え、住民の生活や移動に欠かせないものでございます。したがつて、単に台数を削減するといったようなことは、実際問題としては非常に困難であるということが言えるかと思ひます。全体の量を抑制するというような見地からいろいろなそういう対策、手法を総合的に組み合わせるやうななければならぬという考え方に基きまして今回の法案を提出させていただいたわけでございます。

それから流入規制でございますが、これにつきましても検討したわけでございます。地域を仮に指定いたしました、その地域内にどれだけの割合で登録している車があるかということと調べましたところ、約八割、八〇%がその地域内の車であるということがわかりました。したがつて、この八割に網をかけた上で、車の使用の本拠を置く自動車に対する、いわば車検をもつてきちつと規制を加えるということが結局のところは実効が

上がるのではないかと結論に達したわけでございます。しかしながら、流入という問題に全く目をつぶつてよいということではございませんが、そういうことではございませんで、外から入ってくる車につきましても、やはり大都市地域の大气汚染を防止する、あるいはよりクリアにするという意図から一般の方々には認識を深めていただいて、できるだけきれいな車が入つてきていただくようにPRその他で啓発してまいりたい、このように思つております。

○長谷委員 この答申が出つていろいろな議論をされてきた過程で、業界といひますかいろいろな団体があるかと思ひますけれども、そういうところからトラックの台数や走行量そのものを規制するのは問題があるか、あるいはステッカーを張つたものに対して規制することは交通渋滞になるのではないかとか、もろもろの総量規制とかそういう割り当て制もだめだやうなうういふような意見が出されたというふう聞いておりますけれども、そういう意見が出されたということでは事実です。

○入山政府委員 いろいろな意見、反対と申しましか逆の角度からの意見がいろいろな団体あるいは機関の方々から出されているわけでございますが、それを慎重に検討会におきまして検討した結果、そしてさらに中央公害対策審議会で検討していただいた結果、私どもとしてはベストの案ができたのではないかと考えているわけでございます。

○長谷委員 最初に申し上げましたように、この大気汚染、とりわけNOxの問題に關しましては、環境上の問題、それから健康、人間、生物の命、こういったものと深くかかわりがあつて、これはちよつとぐらゐ経済がこまな伸びるのがためになるじゃないか、もうけが少なくなるじゃないかといううなことはとても比較にならないやうな重要なことである。こういう認識を持っていたべきで、これからこの法案の前身、実際これを読みますと、この法案だけでは一体どこまで、

どこをどう規制できるのかということが必ずしも明確にはならなくて、今後政令で定める。この政令で定めるといふやり方自体もどうかというふうにも思ふわけですが、本当に実効性のあるということ、今後基本方針をつくる国、それから基本計画をつくる県、こういったものがきちつとしたものを本当にどこまでつくれるかというのは今後にかかっているかと思ふわけです。これから先も業界といひますか、いろいろなところからいろいろな御意見、とにかくこれだけの車を走らせることが優先なのではないかと思ふところもあるかと思ふのですけれども、そういうところでは、やはりこれは環境庁所管の法律でございますし、環境を守る、人間の命を守る、こういった視点でつくつた法律だということを、その法律の趣旨からいひまして抜本的なきちつとしたものができるといふ努力も払つていただきたいと思ふのですが、このことに対しての御決意はいかがでしょうか。

○入山政府委員 先ほどもいろいろな団体、機関等からも意見を聞いたと申し上げましたが、例えば運送関係の団体におきましても、この環境問題には非常に強い関心を持っておりまして、できるだけ環境庁のこういう方針には協力したいといううな認識をされているようでございます。

そのほか、政府内部の各関係の省庁におきましても、いろいろと検討されたわけでございまして、この問題に關しては政府が一体となつて進めてまいりたいといううなことで合意に達しておりますので、私どもも十分に効果的な案ができ、かつそれが実施することができると思つております。

○長谷委員 この法案の本当の意味というのは今後にかかつておるかと思ふのですけれども、そういう中でこの措置法案の体系というところについて幾つかちよつと伺ひたいと思ひます。

この体系というものを見ますと、総量削減の基本方針、これを国が決めるということとございまして、国が決める場合の關係の大臣、この

大臣というのが、例えば私のかかりましたリゾット法、これはリゾット法というのが大変な悪法ということで改正案を用意して国会にも出しておるところでございませうけれども、こういう法律を見ますと、関係大臣は所管の六大臣、こういうふうの規定されておるわけですね。ところが、この特別法の体系では関係大臣ということになっておりまして、特にこの大臣というふうには決まっております。これは、一つ言えはいろいろな大臣がこれからかわって広い議論をするということにもなるかと思うのですけれども、今私がちよっと申し上げましたように、非常にこの問題に対してはいろいろな方々からの御意見が出る。はつきり言えば、規制は困る、そういう立場の省も、あるいは業界も、そういうことを代表される大臣もいらっしゃるというふうなふうに思っております。こういったところから大臣がどなたがたがっていらっしゃいますことによつて環境庁、環境庁長官の権限というものがいささかでも後退するようないことがあつては困るのではないかと私は思うのですけれども、この辺はいかがでしょうか。

○中村国務大臣 環境庁は、今の法体系の中では、もとより調整官庁でありますから、みずからの仕事は余り持っていない。政府一体となつた環境政策を立案し、そして各省一体となつてそれを遂行するという任務を持つてゐるわけでありまして、そういう中で、今大気局長もお答えしましたように、政府一体となつてこの法律によつて実効あることをやっていると申しますけれども、先ほどからいろいろ委員のお話を伺つていますと、そのもとと根底に、これからの時代の環境を考えた場合に考え直さなければいけない問題がいっぱいあると思うのです。

と申しますのは、先ほどの御議論の中で、トラック、バスについていろいろな甘いところがあるのではないかと、いろいろなことを仰せられましたけれども、例えばトラックをつくつてゐる自動車メーカー、その部品をつくるメーカー、全部非常に厳しいいわゆる環境公害の規制を受けて、

それを守つてやつてゐるわけです。そして、税金に關しても、そうしたメーカーたちが輸送の部品をつくるからということで法人税を軽減されてゐることも何もございませう。しかしながら、それが一つ、動く自動車というものになり、トラックとなりバスとなり出てゐた場合に、これが非常に優遇されるようなことがあるとすれば、これはおかしいことではないかと思つてゐる。そして、そういうことが、私自身のつたない経験から申しますと、何か戦争中の輸送状況、輸送は大変なことなんだからこれを増強しようというときの思想からつながつていよいよいかという個人的な感想を持つてゐるわけでありまして、

ですから、いろいろな議論をしていきますと、トラックやバスというのはこれだけの輸送をあれしてゐるんだ、人を運んでゐるんだ、物を運んでゐるんだ、大変なことですから、これはこれくらいいいでしようというふうなことを私に言われたメーカーの方もいらっしゃる。しかしながら、日本の産業を担つてゐるのは、日本の経済を担つてゐるのはトラック、バスのみではありません。すべての産業が日本の経済を担つてゐるわけ、それが走り出した場合には多少公害を出してもいいじゃないかと、税金が安くゐるじゃないかと、そういうような考えがあつたとすれば、私は、もしそういう考えがあつたとすれば、それは今直していかなければいけない時代に入つてゐるのではないかと思ひます。

そういう観点から対策を立てていかなければいけないわけでありまして、単体規制をきつちつとやつて、出すガスがきれいなものになつていけば、公害が我々に与える脅威というのは、交通が脅威を与える面はどうかといへば、そういう公害と事故でございませう。それから、コストがかかるかどうかということでありませうけれども、単体規制をやろうとしても、ディーゼルエンジンが幾らお聞きしてもこれはできないということでありませうから、それではこういうふうな広いところを総量規制でやつていかなければいけないか。

そうすればその走る車が少なくなるわけですから、えんきよくな生産制限したいになつていきませう。そういう方法と単体規制、今両方をやつていこうというところでやつてゐるわけでありまして、そうした環境問題というのはすべてそうだと思いますけれども、やはりどなたも理性和良心を持つて考えれば、何人人間生活にいいかということとは皆意見が一致して出ると思ひますので、私は政府一体となつてやつていけるものと信じております。

〔塩谷委員長代理退席、委員長着席〕

○長谷委員 ただいまの長官の御決意は私はすばらしいと思つてゐるが、しかし、事実として、産業と、それからバランスですね、この環境とか、先ほど申しましたような人間の健康な生活ということとのバランスが、理想はあつてもなかなかもう一つうまくいっていないという現実もあるかと思つてゐる。こういうことに対しては、やはりどこまでは譲らないんだというふうな厳しい姿勢というものをきちんとしていっていただきたいというところでございまして、政府一体となつたときの変化といひますか、これは私も、ここで中間取りまとめとか最終答申とかずつと比較をしてきたわけですが、これはきちつと表をつくつてみますと、どう見ても随分変わつてゐるわけ、こういうふうな気がするわけですね。こういうことが今のこの法律の大枠、車種の規制をするんだという大枠、それから総量規制地域をきちつと決めてその中ではやるんだという大枠の中で、まだまだ動くという余地がすくあるものから、ここにきつちつとしましたような中間取りまとめ、最終答申それから法案となつてくるこの過程の流れのようなことが、私ははつきり言つてちよつと不十分だと思つてゐるわけですね。せつかくい法案であるにもかかわらず、もうちよつとここはきちつと、最初に議論してきたようにやつていくべきではなかつたんだらうか、こういうふうに思つておりますので、今後、今の長官のおっしゃつたとおりにきちつとやれるということは期待したい

とは大いに思つておるわけですが、そこを歯どめをかけて、こんなふうな、これ以下にならぬ、これ以上後退していかぬというふうなことをせひきちつとやつて保障していただきたい、こういうふうな重ねてお願いをしておきたいと思つております。

それで、このディーゼル車の車種を規制して、一たん猶予期間を置かれておるかと思つてゐるのですけれども、この辺の猶予というものが、これはまた非常に複雑になつておるのですけれども、この辺の猶予の期間と、それからなぜこれだけの期間を置いてしまつたのか、この猶予をこれだけ置いてしまつて、果たして当初の目的どおり二〇〇〇年には〇・六を全部クリアできるというふうなことになるのかどうか、この辺はいかがでしょうか。

○入山政府委員 猶予期間についての御質問でございますが、今現に使用されてゐる自動車、使用過程車と申しておりますけれども、これに対するこの排出基準の適用につきましては、窒素酸化物による大気汚染の改善といういわば環境上からの問題、それから、いわば財産権の問題とか、公共上の要請プラスそういう財産権の問題というものがあつてゐるわけでありまして、円滑に規制が実施されて大抵無理なく進められるかという問題もあるわけでございます。この三つのポイントを十分に勘案いたしまして、いわば均衡を図つた形でスムーズに進めていきたい、このように思つてゐるわけでございます。

どのくらいの期間が適当であるかということにつきましては、これからさらに詰めてまいるべき問題でございますが、私もどなたもいたしましては、二〇〇〇年までにおおむねこの環境基準が達成されるということを見ながら、それに合うような形で決めてまいりたい、このように思つております。○長谷委員 先ほどの法案の体系の方にまたちよつと戻りますけれども、これは都道府県の総量削減計画をつくるということにおきまして、第八条で、総量削減計画策定協議会というものを

置く、こういうふうになつてゐるわけだ。

この中身を見ますと、知事や関係市町村、関係道路管理者、こういったものが入っているわけだけれども、今までも公害対策審議会、これは公害対策基本法に基づいて置かれていたんだと思うので、ここにも今言いました関係市町村や知事や、そういうものと同時に学者、弁護士、こういった市民も含めた公害対策審議会というものがあつて、この諮問を受けながら決めてきたという事実があるわけだけれども、これが二つできてしまうと一層複雑になってしまうのではないかと。公害対策審議会との関係において、これはどういう位置にあるのか、この辺をちょっと説明していただきたいと思ひます。

○入山政府委員 私ども、都道府県知事のイニシアチブのもとで実効性のある計画を策定していただきたい、そういう基本的な考え方を保持しているわけでございます。そういうことで、先生御指摘の公害対策審議会というものが当然こういった問題を議論するに必要であることは可能であらうとは思ひますが、私どもはさらに進めまして、施策の実施に責任を持つていく機関あるいは個別具体的な審査、審議ができるような人たちにメンバーになつていただくというようにことから、このための専門のと申しますか協議会を設置する方がベターであるというように考えましてこのようになつていただいております。

○長谷委員 ただいまのお話を聞きますと、例えば専門家であるとか個別の施策に責任が持てる、こういうふうにおつしやいましたけれども、そういう市民の人を入れました公害対策審議会というものの位置づけがどういふことになるのか。政策というものは市民とともにつくるわけですから、それを否定されたかのようにちよつと私は聞かされたのであれども、それはどういふことなんでしょうか。

○入山政府委員 非常に高度な学問的背景に基づいて議論をしていただくということよりも、実

際的な経験に基づいた実効の上がる計画をつくつていただくということに主眼を置いて考えた場合には、やはりそのための特別のこういう機関を設置した方がベターである、このように思つてゐるわけでございます。

○長谷委員 もちろんそれは学問だけの話ではないし、現実がどうだという話、ですからそこをやはり、今までも専門家は入つていたわけですし関係の市町村も入つていたのでし、弁護士さんもいたのだし、こういうことなので、今局長のおつしやいましたこちらの方がベターだということについては私は異論がございませう。やはり何のための施策か、何のための改善か、何が必要、それはやはり業界のためとかだれかのためとかいうことだけではもろろないわけですね。住民のためである。それからそこに住む人ばかりではなくて国民の立場から見た視点、こういうものは私は非常に重要な視点だと思ふので、いかにかがでしようか。

○入山政府委員 実際実務に携わると申しますか、関係の機関を主とした協議会というものを想定しているわけでございますが、このことにつきましましては、この関係機関が参加することによって知事が作成いたします計画についていろいろな制約を加えようとかあるいは環境に反対する立場からの意見を言おうとかというようになことを想定してこういうものをつくつてゐるわけではございませんで、いわばそれぞれの機関が所管の対策を持ち寄りまして、そして責任を持つてそれを実施するといふ体制をつくり上げたい、そういう考え方に基つてゐるわけでございます。

○長谷委員 協議会がつくられることによりまして、これまでの市民、学者、そういった人たちの意見が無視されないということをお願いしたいと思ひます。

続きましてもう一つ、十三条の事業者の自動車使用合理化指導等というところで、都道府県の権限ということにかかわるかと思ふので、すけれども、都道府県が当初、自動車使用の業者、こういう

たものに対して直接の指導というふうなベクトルがあつたかと思ふのですが、これが消えてしまつた経緯というのはいかどういふことなのか。やはりこれは非常に都道府県としての権限の後退ではないか。この辺はいかがでしようか。

○入山政府委員 検討会の最終報告では、環境庁内部の検討会の報告といったこともございまして、どちらかといひますと環境庁の権限でございまして、どうか所掌事務といったような制約と申しますか、その範囲で物事を考えるというふうな傾向があつたことは事実でございませう。そういうこととございまして、いわば間接的に知事をお願いして、そういうことをやっていくかというふうな考え方があつたわけでございます。

しかし、その後関係の省庁とのすり合わせと申しますか一緒に検討した結果で、それぞれ強力に事業所管大臣が事業者に対しては指導していただくというものがはつきりとしてまいりましたので、その方がより効果的であるという結論に達したわけでございます。都道府県知事につきましてはいろいろな指導を事業所管大臣にやつてもらいたいといふようなことが幾つか出てくると思ひますが、そういう場合には環境庁長官を通じてまして事業所管大臣に要請してもらつてというように規定も設けてございませう。私ども、知事の権限の後退といふことではなくて、より実効の上がる体制がとられるようになった、このように考えてゐるわけでございます。

○長谷委員 その実効が上がるという言葉の中にくくられてしまつと中身もちよつとわかりにくいので、すけれども、例えば既に大阪や神奈川、こういったところでは中間報告です、今の提出された法案よりは相当厳しい内容もあるわけだけれども、こういうところ沿つた形で厳しい規制に乗り出しているというふうな県があるわけですね。こういう県に対して、県が実際法案の、もちろんその実効性があることを前提としてゐるわけだけれども、そのことによつて今度のこの法案の趣旨、後退したところまで、以上のことを

してはならないといふような足かせにはなりはしないか。大気汚染防止法の三十二条の精神でも、「条例で必要な規制を定めることを妨げるものではない。」こういうふうになつてゐるわけだけれども、今度のこの総量削減の法案について、その辺のところ、自治体の権限、やはり自治体の方が、この法案が先ほどから局長それから大臣もおつしやつていまして、実効性がある、本当にできないことだつたら余り意味がないだらう、だから最低限こゝまではやらない、こういうふうな考えれば、やはりそれ以上にはできない、うちの県ではこゝまでできるんだと、もう少し抜本的なところまで行けるんだと、こういうふうな状況があつたときには、それに対して足を引く張るというふうなことがあつたら、これは大変なことだと思ふんですね。法案の趣旨からも非常にマイナス、マイナスといふか、じゃそんな法案だつたらない方がいんじやないかといふことにもなりかねないと思ふわけだけれども、その辺のところはいかにかがでしようか。

○入山政府委員 端的に申し上げますと、もともとできなかったことはこの法律ができてでもできないし、できたことはやはりできるといふ考え方でございませう。個々具体的にそれではどの問題がどうなのかといふようなことにつきましては、十分に検討しなければ結論は申せないわけではございませう。自治体がいかにそれなりに評価してございませうし、これからのそれぞれの自治体でいかに創意工夫を凝らしていただきたいと思つてゐるわけでございますので、自治体の足を縛る、手を縛るといったようなことは全く考えていないわけでございます。

○長谷委員 頑張つてゐる自治体、そういうところの努力を否定しない、そして、そういうところがやれることに關してはもちろん今までもどおりきちつとした指導が現実にはできる、実効性を持つてゐるんだ、このように理解してよろしいといふことだと思ひます。

続きまして、ディーゼル車を期間を置いて車種をかえるという法案の中身ですけれども、これはディーゼルの中でも二・五トン以下という小さな小型のものと五トン以上のものと、これを比較しますと、ディーゼルを使う意味というのが違ってくるわけですね。二・五トン以下ですと、ディーゼルでなければならぬという特別なメリットというものはほとんど見当たらないわけです。それから一般の乗用車、これの中でもディーゼルが一部、絶対数としてはまだ少ないのだけれども、ここ数年の中で非常に、二倍、三倍というふうにあふてきているという状況でございますけれども、こういったことを考えますと、特にそのメリットがないというようなことを考えたときに、車種を乗りかえていくんだということだけではなくて、製造の段階での規制、少なくとも乗用車それから二・五トン以下というようなものに対しては製造の段階での規制ということを盛り込んだらどうでしょうか。(発言する者あり)

○小杉委員長 ちよつと速記をとめて。
(速記中止)
○小杉委員長 速記を始めてください。
中村環境庁長官。
○中村国務大臣 今委員御指摘でありますけれども……(発言する者あり)
○小杉委員長 ちよつと速記をとめて。
(速記中止)
○小杉委員長 それでは速記を始めてください。
中村環境庁長官。

○中村国務大臣 では、お答えいたします。
今委員御指摘の生産制限のことでありまうけれども、その前にもう一つ、そもそも論をちよつとお聞きいただきたいと思います。大型のディーゼルでなければいけないというお話がありましたけれども、実を言うと、四十年代ごろまではバスもかなり量がガソリンエンジンで走っておりまして、その前に、ディーゼルの導入というのは大体三十年ごろから始まったのですけれども、それからどんどんディーゼルがふえてきて、

大型ガソリンエンジンの開発、生産がとまったものですからディーゼルがふえてきたんで、大型のガソリンエンジンがでないということではないのであります。その中でこういう構造になってきているというところでございます。
そして、今の生産制限ということですが、やはりそれは自由経済、市場経済の中で環境基準を守って下さいよ、それじゃ守るにはこれだけコストがかかりますよ、それじゃそんな高いエンジンになるんですね、そうしたら買う方も買わなくなりますよというのがこれは経済の論理であつて、その努力している最中にここからこはつてはいけませんよというように、生産制限ということで直接入るのは今の経済のシステムからどうかと私は思うわけでありまうけれども、この総量規制をせなければならなくなつたというの、先ほどもお答えしましたように、やはり単体規制がなかなかできない。そこで、非常に悪い地域の総量規制を行つて、結局その台数を減らすということはディーゼル車の割合を減らしていこうということですから、そこでやはりえんきよく生産制限につながっていく、そういう手法をとっているということだと御理解をいただきたいと思ひます。

○長谷委員 やはりディーゼル化が進む一因といひましては、非常にディーゼルの方が効率がよいとか燃費がいいとか、それからオイル自体がガソリンに比べて税金も非常に安い、軽油の方がガソリンに比べて安いの、それから税金以前のもともとのオイルの値段も、大体一リットルでガソリンで百二十円なら軽油が七十円、この辺の落差というものが非常にディーゼル化に拍車をかけているのじゃないか。
こういうことに關しまして、さきの審議のときには長官も、こういうことのバランスの悪さというものを對して何らかの措置をしたり、税金を変えたりというようなことをしなければいけない、こういうふうにお話をされているのを私も伺つておりますけれども、やはり逆に、今非常に問題が

多いディーゼルということはどうしてもあえて乗用車でもつて乗るとか、あるいは二・五トン以下でも乗るんだということになれば、それ相應の負担。ですから、長官おっしゃいましたようなオイルの税金ということに加えて、それにもまざるそれ以上の附加的な、やはり現実的にもディーゼルを抑える、少なくするということの实效性、即効性を持たせるためにも、こういうことに對してさらなる抑え込みの方策をお考えになるべきではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○中村国務大臣 むしろ環境庁長官というより私のつたない経験でお話しさせていただきますれば、ディーゼル車があつたのはまさに燃料が安いからであります。バス会社においても、昭和三十年代からディーゼルが入つてきましたときに、運転士が、ディーゼルは振動が多い、加速が悪い、うるさい、ガスが臭いというのでみんな運転するのを嫌がりまして、ディーゼルに乗ってもらうのに苦労した経験を有しております。

しかしながら、なぜディーゼルになつたかといへば、それはディーゼルの方が燃料が安いからであります。御案内のとおり、ディーゼルエンジンの方ががっちりできていますから、エンジンはずっと高いです。それから、燃料は安いですけれども、使うオイルは、過酷な運転をしますから高級なオイルを使わなければなりません。ただ、一方ガソリンエンジンは電気系を持っておりますので、メンテナンスが大変だ。それから、特に船舶などに使います場合に、火災に對して非常に有利であるというように、いろいろなことからそのころディーゼルが奨励されたのだと思ひます。そういう中で、使う燃料の価格が違う。なぜ違うかといへば、それは主に税金の差で違つてあります。そういうことでありますから、今乗用車までほとんど使用が広がつて、私的なことで恐縮ですが、私の兄も専らディーゼルの乗用車に乗つたら、これは驚きというところであります。この間中井先生も、ずっとディーゼルに乗つていらつしやる、なぜかといへば燃費が安いからだ。

でありますから、公害という観点だけから考えれば、根本的にはディーゼルオイルとガソリンの税負担を均衡させていただかないといかぬという気持ちには常に持つてゐるわけでありまう。そして、そういったことができない中で何をやっていくかということでも今度のような総量規制を始めていくわけでありまう。そういうことも、私もは、いろいろ問題を提起したりお考えをいただいたて将来検討していくべき課題であらうというふうにて考えております。

○長谷委員 確かに、これまでの日本の歴史を見れば、非常に燃費がいいとか安いとか、こういうことが非常に重要であつた時期もあるかといふことは私も承知いたしておりますけれども、今こへ来て、お金とか経済の効率とかといふことだけでは済まないという時代に来ているのだということとを申し上げまして、次の質問にさせていただきます。

この全体の法案を見まして、二〇〇〇年には大環境基準がクリアできるのではないかと、こういうことになっておりますけれども、実はその予測の根拠というのが私ひとつよくわからないのですけれども、例えば東京都や大阪府がいろいろ試算をしますと、とても二〇〇〇年までに〇・〇六の環境基準は達成できないという厳しい予測なんかも出てゐるわけですね。このところを、どういう根拠で二〇〇〇年までに達成できるとするの、ちよつとお答えいただきたいと思います。
○入山政府委員 非常に精密な計算というのはこれからの検討事項になるわけでございますが、かなり粗っぽいという御指摘をあるいは受けるかもしれませんが、私も幅を持たせた形で予測をしてゐるわけでございます。
例えば、車種代替でございますが、これによりまして一割から二割程度削減できるだろう、一五割ぐらいかなと思つております。それから低公害車を導入しようといふことで積極的に進めていくわけでございますが、例えば電気自動車あるいはメタノール車といったものでございますが、こ

れが普及してくれば数%から一割程度を考えてお
ります。それから物流対策でございしますが、これ
もきちっとした対策がとられれば数%から一割程
度効いてくるだろうと思っております。さらに、
人流対策あるいは交通流対策といったものもある
わけでございまして、これによってもそれぞれ
数%程度は効くだろうと思っております。そう
いったことに加えまして、従来からやっております
単体規制もこれを強化してまいりたいと思つて
おりますので、その効果も一割程度はあるのでは
ないかということで、こういったものを合算いた
しまして、二〇〇年までにはおおむね環境基準
を達成できるのではないかと、こう思っているわけ
でございます。

○長谷委員 これは新聞にも出ておりましたけれ
ども、東京都が車種規制だけでは大体七・九%ぐ
らいじゃないかという厳しい予測をしておるの
ですね。私も、これはどうだろうか、大分違うもの
です。今おっしゃったの半分というところで
すけれども、どうかということ、いろいろな
ところで調べてみましたが、どうも一五%程度いく
という予測の方が相当樂觀的というか、この七・
九という数字についても、複数、いろいろなこ
ろに私問い合わせしている調べましたけれど
も、そういういかな数字ではないなという、私
はそういう感覚を持っております。ですから、そ
の予測がちよつと樂觀的過ぎるというようにこと
を御認識いただきまして、やはりほかのところ
も、これから中身を詰めるわけですから、そこ
このところではこれがもうちよつと実効性、ほか
のところでの施策等を厳しく積み上げていって
いただきたいということをぜひお願いしておかな
ければいけないと思っております。

それで、一つは交通、東京都内、私は東京の議
員で東京に通つておるのですけれども、物すごく
車が込むわけですね。込んでしまつと、もう渋
滞してほとんど車を、環境問題以前に、車を利用
するところからいってもほとんど麻痺しちゃつて
使えないようなことがもう頻繁に起こっているわ

けです。基本的にそうだ。急ぐときには車に乗
てはいけないというのが、東京の常識というよう
なことになっておるわけです。

こういうことに関して、かつて東京都が水曜日
はノー・カー・デーだということをやりましたけ
れども、このときにやはりあくまで指導というか、
罰則というところとあわせてすけれども、どうす
るかというお願いのレベルでしかなかったという
ことで、これがほとんど効果を上げるには至らな
かったということをお聞きしておりますけれども、こ
れは私は非常にいいことだと思ふのです。

ノー・カー・デーをつくるかあるいは日曜日は
やめましょう、それからあるところでは、こんな
に麻痺した状態になればお互いが車を譲り合はな
い、みんなが乗りたいたから、みんなが便利だか
らということをやつていけばだれもが使えないと
いう状況、これが現実でございまして、やはり
半分の車は引く、何曜日には引くというような積
極的な施策ということも考えていかないといけな
いのじゃないか。そのときに、東京都のやりま
したノー・カー・デーのことが非常に参考になつ
て、いいことをやつたんだけれども、なかなか徹
底できなかった。この辺のことを勘案しますと、
もう少し今度は国が指導して国の方針をつくつて
というようなことでありますので、そういう車の
機能も保障し、そして環境基準をクリアさせる弾
みをつけるというような点でやはり乗り入れの問
題ということ、かつての指定車以外のものとか
指定してあるものというのではなくて、もっと
一般の乗用車も含むような環境的な対応あるいは
車社会的な対応ということを考えていただきたい
と思ふのですが、いかがでしょうか。

○入山政府委員 乗り入れ規制あるいは交通を制
限するといった問題かと存じますが、この問題に
つきましては、いわば制度として申しますか、
規制という形でやるというのはなかなか難しい問
題があるかと思ひます。PR、啓発等を通じま
して、一般の国民の皆様十分にこの環境問題に
ついての御理解をいただいて、自発的な形でその

ういう交通渋滞を避ける、あるいは不要不急の車
の使用は避けるといったような形で浸透させてい
くべきものだろうと思つております。

もう一つの問題は、きちつとした形での乗り入
れ規制ということをやりますと、非常にチェック
が難しいということもあるわけでございまして。膨
大な費用もかかります。その割には余り効果が
上がらないといったような問題点もあるわけでご
ざいまして、指定した地域全体についての規制
ということとはなかなか難しい、このように考へて
おります。

○長谷委員 確かに、規制をすることで車を全部
とめてしまふようなことがあつてはならないと思
うのですけれども、やはりこれは住民、国民の共
通の課題であると思ひますので、そういうところ
に対して積極的なPRと定義、こういうふう
にしていくという方向をぜひ示されることを願
ひたいと思ひます。

今いろいろなことを申し上げてまいりましたけ
れども、自動車の量の増加、自動車が増えたと
いふ、それに伴つて大気汚染が悪化している
というところは非常に緊急課題だと思ふのです。こ
も、実はそういうことにさらに拍車をかけるか
のように、私の地元であります八王子や多摩や西
多摩の方を通ります圏央道、首都圏中央連絡道路
というものの建設の計画ということが非常に問題
になっておりました。地元の八王子の方でも、高
尾山という、これは皆さん御存じの、東京都では
唯一の国定公園でございまして、この高尾
山のところで二つの大きなトンネルをどんと通す
というところで、地元は非常に困つております。そ
のまま高尾山に穴があいてしまつと、これは八王
子の人間だけの財産ではもちろんなくて、都民の
財産、国民の財産ですけれども、この高尾山国定
公園がどうなつてしまふんだらうかという議論が
一つと、それから、それに伴ひまして非常に交通
量の増大が見込まれるわけですから、このこと
によりまして、最初にも申し上げましたように、
既に三多摩地域というのは環境基準をオーバーし

ている地域が続出してはいるのですが、これに二層
拍車がかかつてくるのではないかと、こういうこと
を非常に心配しておるところでございまして。

圏央道の計画につきまして、将来の首都圏の交
通量の伸びというのを建設省は計算されたんだと
思ひますけれども、これをできるだけ定量的な形
でお答え願ひたいと思ひます。

○井上説明員 お答えいたします。

圏央道の計画についてのお尋ねでございすけ
れども、東京都内分、東京都の八王子市から東京
都青梅市今井五丁目までの区間二十二キロでござ
いまして、昭和五十九年に都市計画決定の手續に
入りまして、平成三年に都市計画決定を行ったと
ころでございまして。

そのときの将来交通量の推計につきましては、
経済指標の予測それから地域との結びつきや道路
ネットワークを考慮して予測を行つております。
まず、地域ごとの人口あるいは就業人数等の社会
経済指標の予測を行ひまして、次に、地域ごとに
発生したり集中したりする交通量を推計いたしま
す。そして、将来どこの地域からどこの地域にど
れだけの交通量が流れるかというようなことを推計
いたしまして、道路網を設定して、どのルートに
どれだけの交通量があるか、目標年度における交
通量を推計しております。そういうようなことで
推計しております。当該地域の交通量、自動車の
走行台キロであらわしますと、二〇〇〇年には
一九八〇年の一・四五倍になるといふふうに推計
しております。

○長谷委員 一・四五倍になるといふことでござ
いますけれども、その大量のふえた車が圏央道に
流れ込むということになるかと思ふのです。そう
いたしまして、やはり圏央道の通過いたします西
多摩地区というところの交通量の予測、ここは
非常にふえてきます。そこからはバイパスが
下におりくるわけですね。こういふことを勘
案すると、やはり西多摩地区の交通事情というの
は非常に厳しくなつて、きょう議論しております
環境の問題でもさらに追い打ちをかけるようなこ

○長谷委員 この圏央道、南は八王子、そしてずつ

しまして、埋め立て処分場の遮水工についての経

百八カ所あったというふうなことにについては報告

○長谷委員 時間ですか、わかりました。じゃ、すぐ終わりますから。

○浜田説明員 サンプリングとの関係でござい
ますが、これにつきましては、百八カ所はサンプリ
ングのためにあけた穴ではないというところは私
も報告を受けております。確かに劣化の状況、あ
る程度長い期間埋め立てが行われない場所、ゴ
ムシートがある場合に劣化が起り得ますので、毎
年一カ所程度ずつサンプリングをしながら劣化
状況を調査しているという事実はございませう
けれども、その調査と今回の百八カ所というのは直接
は関係ないというふうに把握しております。

○長谷委員 では、時間ですのでこれで終わら
いと思ひますけれども、今のゴムシートの問題に
つきましては、私の方では地元で市民の皆さんと
現場を見ていろいろやっておりますので、どうい
う穴をふさいでいるかということについても私は
知っておりますので、どうぞそのところを見て、
よく調べていただきたいと思います。

それから、きょうの法案、環境庁長官からも熱
意のある言葉をいただきましたけれども、車に
よる死亡者が年間一万人です。大体一万人前後
死んでしまっている。こういったことは車に伴う
必要悪だということも考えますと、車とい
うのは非常に大きな犠牲の上に成り立っているも
のではないかと、こういったことも考えて、車がこ
こまでふえるからと、ふやしていいという方
向ではなくて、ほかの対策を総合的にやっていく
べきではないか。あるいは、またちよつとこれは
別ですけれども、きょうの法案とは別にCO₂の
問題からいいますと、大型車と小型車、普通の
乗用車でも大型車よりは小型車をこれからはふや
していくべきだということも考えるときは、税制
が、消費税導入等に伴って三千cc以上のものを買
うときに非常に税金が安くなつてしまつたとい
うようなことも非常に一つ、小さなことというか大
きなことというか、そういうようなことも含め
て、実態のあることをやるのであればそういうこ
とからきちんとやっていくていただきたいと思います。
そして、国会の車も大きい車を買われたようござい
ますが、足元からということを重ねて申し上げて

私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○小杉委員長 岡崎トミ子君。

○岡崎(ト)委員 岡崎トミ子です。よろしくお願
いいたします。

大気汚染に関する昨年の新聞の見出しを見てみ
ますと、「窒素酸化物の汚染は猶予ならない状態
にある」、また「ディーゼル車排ガスに未知の毒
性物質含有」、またある新聞は「NO₂新たな危
険一発が物質に変化」こういう見出しが新聞に
出ていまして、毎日吸っております空気がこんな
ものであったのかということでも私自身も驚きまし
たし、日本じゅうの市民の皆さんの環境、健康へ
の関心が一段と高まったのではないかと、この
ように思います。

今回の法案なんです、見てみますと、当初環
境庁が検討しておりました事業所ごとの排出量削
減義務づけや車の都市への流入規制案などが後退
したものになっております。

一方、阪神間の住民が国と道路公団に対して訴
えました道路公害訴訟で、ことし二月二十日、大
阪高裁は、原告住民の訴えを一部、騒音や排ガス、
粉じん被害を認め、二億三千三百三十二万円の損害
賠償を命じた判決を出しております。これは、経
済活動のための道路の公共性という論理は、周辺
に住んでいる住民の皆さんの受忍限度を超えた被
害の事実によって否定され、住民の人格権、健康
権、生活権が初めて認められたのだと思います。
道路公害の加害者は通行する車ではありませんが、
裁判所は道路公団と建設省、管理者である行政に
責任を課したわけですよ。

企業用ベルトコンベヤーと言われます幹線道路
を大型トラックが毎日走る。昨今問題になってお
ります宅配業者の大型トラックも毎日環境を汚染
する有害物質をまき散らしながら走っている。そ
して私たちもそれを利用している。今問われてい
ますのは、こういった過剰なものが流通する社会
のあり方、そして私たちの生活スタイルそのもの
なのではないかということに私自身は思っております。

ます。

そこで、今回の自動車排ガス規制のこの法案に
ついてお伺いしたいと思います。まず、地域指
定についてお伺いします。現在の東京、大阪、横
浜の指定地域に加えて周辺地域も予定していると
言っておりますけれども、その線引きをする場合、
判断の基準は何でしょうか。

○入山政府委員 この法案は、従来の対策だけで
は環境基準の達成が見込めないという大都市
地域について、総合的にまた集中的な特別の
対策を講じるということをお願いしていただ
いておりますが、その線引きと申しますか、その
基準といったものにつきましては、一つは、自動車
交通が集中している地域であるということ、それ
からもう一つは、従来の対策だけでは環境基準の
確保が困難であると認められるような地域とい
うものを私どもは想定しているわけでございます。

○岡崎(ト)委員 ちよつと、私の地元、宮城の話
をさせていただきますと思いますが、御存じのよ
うに仙台市、政令指定都市になりました。その中
心部は環境が大変悪化しております。環境基準を
オーバーしている地点が二カ所ほどあります。ま
た、昨年、一九九一年十二月十一日の地元の新聞
の河北新報なんです、みやぎ生協が大気中のN
O₂の測定をしたという記事があります。これに
よりますと、県内千七百六十四地点中二十五地点
が〇・〇六の環境基準を上回っておりますし、宮
城県の公害防止計画の目標値〇・〇四を超えた地
点が八十八地点あったというふうに書かれており
ますけれども、もちろんこれは長期的なデータで
はないのです。一回の調査ということになります
けれども、既に地方でも環境基準をオーバーして
いるところかなり出てきているというのが現状
ではないかというふうに思いますが、この環境基
準をオーバーしている部分、地域についてはどの
ようにお考えでしょうか。

○入山政府委員 御指摘のように全国各地で、局
所的と申しますか限られた地域で環境基準を超え
ているというところはないわけではございませ

ん。何カ所あるわけでございますが、このたび
のこの法案の目的といたしまして大都市地域におけ
るような大部分の測定局において超えているとい
うものとはおのずから実態が異なっていると私
どもは思います。

しかし、そういった地域、何も手をつけずに置
いていいということではございませんで、一般
的な対策の中で、例えば長期規制のできるだけ早期
の実施とか、あるいはいろいろな形で先ほど早
期の啓発とかPRとかといったようなことを通
じておられます。そしてさらには低公害車の普及等も考
えられたいと思ひますけれども、いろいろな対策を講
じていくべきものであろう、そのように思っております。

○岡崎(ト)委員 長期規制の早い実施であるとか
低公害車、国民の皆さんの啓発ということなんで
すが、これまでも単体規制をやつてきていて
すよね。こういうようなことをやってきていて
も、もしかして、規制を進めていった場合でも
だうまいかないというような場合にはどんな考
えをお持ちでしょうか。地域指定の車種の規制で
すね、代替を進めていった場合に、適用しない車
種、古い車種なんです、それが指定地域以外に多く
集まることになるとは、いやな感じがします。こ
の点について、地方都市、例えば北九州、近畿圏、
札幌、仙台にディーゼル車が多く入り込むこと
によって環境の悪化が心配されると私は思うので
すけれども、いかがでしょうか。また、さらに、そ
ういった地域に新たな開発計画がある場合さら
なる悪化が予想されますけれども、そういった場
合には指定地域をふやしていくという考えは
お持ちではないでしょうか。

○入山政府委員 結論から申し上げますと、現在
考えております総量規制地域に若干の周辺地域を
オンした形というものをこの対象地域というよう
に私どもは考えておまして、現在、先ほど申し
上げましたような条件に該当しないような地域に

つきましては、将来その対象地域に入り得るような事態にならないように未然に防止をしていかなければならない、このように考えております。そういったことで、私も、先ほど申し上げましたような短期あるいは長期の単体規制を強化していくというふうなことで、この地域指定をしなければならぬような事態になることはないだろうと予測をしていくわけでございます。

○岡崎(ト)委員 それはわからないんじゃないでしょうか。環境庁の予測は非常に甘いんじゃないかなというふうに思うのです。ですから、そのようなことではなく、もし環境が悪化している場合には見直すのだという姿勢がとても大切だと思うのです。そして、そういうふうになった場合、地域の皆さんたちの心配も大きくなるわけですから、その場合は地域指定もふやしていかなければならない、こういう考え方に立たなければいけないんじゃないでしょうか。

○入山政府委員 法律としては、そういった事態になった地域につきましては、改めてふやすといいますが追加指定をするということも可能でございますが、私も、そういうことにならないように全力を挙げて頑張つてまいりたい、こう思っております。

○岡崎(ト)委員 私の意見としては、環境が今後悪化した場合には、改善されていないということが明確な場合には新たな対策が必要だということに思っています。

次に、五日付の地方紙ですが、建設省で物流対策として都心から三十キロ、五十キロ周辺に巨大物流ゾーンの計画があるという記事が載っておりますが、それについて御説明いただきたいと思っております。

○城越説明員 御指摘いただきました物流ゾーンの件につきましては、現在私どもで検討しております、ロジスティックス拠点と呼んでいますが、この整備のことではないかと思いますが、この拠点整備につきましては、物流の一層の効率化、これを実現したい、結果的にはトラックの走行量

の削減も期待される、それから地域の環境改善にも資するものだというふうに考えまして、現在調査を進めているものでございます。

○岡崎(ト)委員 この巨大物流ゾーンが指定地域外のとこにできていてその辺の環境はかなり悪化する、この巨大物流ゾーンというタイトルを見ただけでも私はそういうふうな感じはたけなすけれども、これは、もし環境が悪化された場合には指定地域に含まれることになるのでしょうか。また、その場合に環境アセスメントの必要性についてはどのように感じていらっしゃるのでしょうか。環境庁、建設省、双方にお伺いしたいと思います。

○入山政府委員 そういった事態になった場合に直ちに指定地域に追加するということは、先ほども申し上げましたようなことから考えておりませんが、こういった新しい施設ができるということにつきましては、自動車交通の分散でございますとかあるいは円滑化に資する事業を推進していくという必要性からこれは当然あつていいと思っておりますが、ただし、そのためにその新しい地域において新しい環境問題が生ずるということはあるのではないと思っておりますので、未然に防止する措置が当然講じられるべきである、御指摘のように、アセスメント等も十分に考えていかなければならないものと思っております。

○城越説明員 このような拠点の整備の具体の実施ということになりますれば、周辺環境への影響ということには十分配慮していく必要があると考えておりますし、今後検討を進めていく、あるいは事業を具体化していく段階で必要な環境に関する調査も実施していく必要があると考えております。

ただし、趣旨は、先ほど申し上げましたように、今物流の効率化ということが大変言われておりまして、多頻度、多品種の輸送というようなことが大変効率を悪くしているのではないかと、こういうような指摘もあります。これに基本的に対処したいというところで、物流を効率化したい、こういう趣旨

で調査に乗り出したものでございまして、ぜひ我々としては積極的に対応してまいりたいと思っております。

○岡崎(ト)委員 その物流の効率化、一層の効率化ということで私たちは環境を悪化してきたということもありますので、言葉としては確かに通りがいいことではあります、万が一環境が悪化するような場合には、環境庁の場合アセスを考えるということですので、ぜひその方向で考えていただきたいというふうに思いますし、また、環境を考える、あるいは健康被害を初めとしたことを十分に考えるということであれば環境行政とは言えないというふうに思います。

それで、先ほど私がちょっと触れました大阪の四十三号訴訟の場合のように、建設省、計画者の責任として、周辺に住んでいらっしゃる住民の環境を考えなければならぬ責任は社会的にも認知されてきているわけです。しかも、東京都のアンケートによりまして、環境保全と責任に対する認識が、経営者の方や管理者の方に九〇％という大変高いデータも出ております。そういう現状になつていくときに、国が事前のアセスをきちんと行つて計画の見直しを行つていくというのが正しい姿勢ではないかというふうに思います。また、規模の縮小や分散や交通流も含めまして細かい点検が必要だということに思います。

それで、この埼玉の周辺に住んでいらっしゃる方に直接お伺いしたのですけれども、都心が大変に汚れているということとできれいな空気を求めて近くに逃げてきた人も多し、ぜんそくも治つたという人もいろいろあるんですね。そこにまた巨大物流ゾーンというのができるということで、周辺の人が困つたものだということに思っているわけです。

やはり、体の弱い人とか子供たちとかお年寄り、そして障害を持つていらっしゃる人たちが、最も弱い人に照準を合わせた町づくりということが福祉行政の基本となつております。それを一方から保障するのが環境行政だということに思っておりますし、国

が目指すところの生活大國づくりになるのではないかと、こういうふうに思いますので、ぜひともアセスなり事前の対策を十分検討していただきたいということを要望しておきたいというふうに思います。

ところで、先日、銀座五丁目連合会が銀座一丁目から八丁目まで、晴海通り、中央通り、沿道一帯のNO₂の測定を行いました。ちなみに昨年十二月の測定値は、銀座四丁目十四の晴海通りで〇・〇九四、一丁目京橋小学校裏では〇・〇八九と非常に高い数値を示しております。そこで、先月、三月の六日、七日、八日の三日間にかけて測定をしたわけですが、六日から七日、銀座通りで〇・〇七、ところが、七日から八日にかけて同じ場所でも〇・〇四七という結果が出ました。お気づきかもしれませんが、これは六日が金曜日で、八日が日曜日という歩行者天国が実施されている場所です。車の交通量の減少もあるでしょうが、迂回すると効果はつきりと出ているわけですね。

このような点から考えますと、時間による流入規制やフランスのバリのように夜間走行の奨励などがやはり効果があるのではないかと、こういうふうにはあります。この法案の効果はすぐに出てくるわけではございません。このように状況が悪化している地域について短期的な即応力のある対策が必要と考えますが、今度のこの法案は国の主導性が強くあらわれておりますが、こういった歩行者天国のようなこと、こんな対策についてはどんなふうにお考えでしょうか。

○入山政府委員 歩行者天国の気象に対する改善効果といったようなことにつきましては、特別のデータ、調査結果等持ち合わせておりませんので正確なことは申し上げられませんが、やはりそれなりの効果はあるものだろうと私も思います。

地域や時間帯を限定した交通規制、乗り入れ規制と申しますか、そういったことにつきましては、今までは主として騒音の観点から、例えば環七の内側への大型トラックの乗り入れを土曜日の夜か

ら日曜日の朝にかけて制限するといったようなこと、あるいは私鉄の駅前でバスの運行を確保するような観点からラッシュ時にマイカーの駅近辺乗り入れを規制するというようなこと、こういったことで一定の効果は上げている、そういう例もあると思います。こういった限定的な交通規制につきましては、関係省庁におきまして渋滞対策等の手段として研究が行われることになっておりまして、環境庁としては、交通騒音あるいは渋滞のための対策としての視点も含めながら、こういった研究とも連絡調整を行いながら今後検討してまいりたいと思っております。

○岡崎(ト)委員 地方自治体がこの法案よりも厳密な計画を出して実行するというようなことが考えられているというふうに思うのですけれども、本法案との整合性はどのような御見解をお持ちでしょうか。

○入山政府委員 地方自治体がいろいろな形でこういった問題に取り組んでこられたということについては、私も承知しておりますし、また評価もしているわけですが、この法案が出たことによって従来行われたことが行われなくなるとかあるいはできなくなるとかといったことはまあないだろうと。できないことにつきましては具体的な問題等につきましてはそれぞれケースごと検討しなければならぬ問題でございますが、私どもは、この法案ができたことにより自治体の独自の施策との間でいろいろな矛盾が生ずるといったようなことは考えておりません。

○岡崎(ト)委員 そうしますと、地方自治体が積極的に取り組むことについては、この法案、大丈夫であるということになりますね。

○入山政府委員 一般論としてはそのようなことになるとは思いますが、例えば、例を挙げますと、車検をもって行う車種代替のようなものにつきましては、さらにその上に乗せをして自治体が行うといったようなことはできないだろうと思っております。

○岡崎(ト)委員 はい、わかりました。次に、これに関連しまして都道府県知事の権限について伺います。

法案によりまして、「都道府県知事は、総量削減基本方針に基づき、総量削減計画を定めなければならない」とし、また、「策定協議会の意見を聴く」とし、内閣総理大臣の承認を受けなければならない」とする、また、その「達成に必要な措置を講ずるよう努めるものとする」とありますが、都道府県に關して、環境庁としてはどのような計画をイメージし、策定の指導をしていくつもりでしょうか。また、物流対策、交通流対策、人流対策について具体的に、わかりやすく御説明いただきたいと思っております。

○入山政府委員 都道府県知事が具体的な削減計画をつくるということでございますが、それにつきましては国が承認をするという形をとらしていただいております。

そして、そのイメージするところでございますが、都道府県がそういう計画をつくるにつきましては、それぞれの地方で協議会を設けていただき、その協議会には関係の機関の方に入っていただき、実際の業務的に申しますと、それぞれ実施する側のいろいろな施策の持ち寄りといったような形でまとめ上げていくべきものであらうと思っております。いろいろな具体的な計画について、都道府県知事からつくっていただくということになると思っております。一方、事業所管大臣による指針をつくっての対応ということもあるわけでございますが、それはそれで非常に、何と申しますか、事業者に対する指導でございますから、専門のそれぞれの省庁からやいただくということでございます。環境の観点からいろいろと物を申し上げる場合もあるだろうと思っておりますし、また、都道府県知事は、環境庁を通じて、そういった形でいろいろの要請等があれば行えるというような仕組みになっているわけでございます。

○岡崎(ト)委員 今の私がお伺いしたことにお答

えになっていらっしゃるのですが、具体的に物流対策、交通流対策、人流対策、わかりにくいのです。今のお話では、お答えがちょっと私にはわからないのですけれども。

○入山政府委員 具体的な対策として考えられますのは、物流施設の整備でございますとかあるいはモーダルシフト等の物流対策、それから公共輸送機関の整備あるいは自動車の使用自粛等の人流対策、あるいはまた交通規制、道路整備による交通流対策といったようなことがイメージされるものと思っております。

○岡崎(ト)委員 この中でも公共輸送機関、これを緩和と利用すると、大分さまざまな交通大気汚染が緩和されるだろうというふうに私も思うのですけれども、これには力を入れていらっしゃるのでしょうか。

○入山政府委員 当然、そういった環境保全のために資する施策につきましては進めてまいりたいと思っております。

○岡崎(ト)委員 また、この都道府県知事の権限とありますが、事業者に対する指導助言がされることとが必要と認めるときというの、どういう場合を想定しているのでしょうか。

○入山政府委員 まあいろいろな場合があるかと思いますが、例えば、所管の大臣の指導に基づいてとられている対策につきましては、それぞれの地域性と申しますか、地域においていろいろなパリエーションもあるわけでございますので、またその特殊性といったようなこともあるわけでございますが、一律にはそういう形でできないという問題もあるかと思っております。その場合、この地域ではこのような特殊性があるから、こういった点にもきめ細かく配慮して指導してほしいといったようなことが一例としては挙げられるのではないかと考えております。

○岡崎(ト)委員 それぞれの地域の特殊性を認めながら指導助言されるということは大切ではないかというふうに思っております。

の電気自動車についてお伺いしたいと思います。

その前に、都道府県知事の権限についてなんですけれども、もう一つ伺うことを忘れておりました。その都道府県、それぞれの自治体は、今回の総量規制の法制化に対して非常に期待が大きかっただけに、後退したということについては非常に失望感が大きいわけなんです。自治体独自のより厳しい取り組みがこの法によって封じられることがあったり、あるいは事業者への指導がしにくくなるのではないかと、いろいろな不安がそれぞれの関係自治体にあるわけなんですけれども、そうした不安と不満についてはどういうふうにお答えになりますでしょうか。

○入山政府委員 東京都あるいは大阪府といったようなこの地域指定にかかわる自治体とは常に密接な連携をとり合っているつもりでございますが、今後とも、先生御指摘のこともございまして、一層連絡を密にいたしまして、協力しながらやってまいりたいと思っております。

○岡崎(ト)委員 私も、ある県にお伺いしたところ、指定地域以外ということで少し緊張感が緩んだとか、私もでは計画をしなくてもいいとか、そんな意見を伺いまして、ちょっと無力感にとらわれているのではないかなというふうに感じたわけなんです。今回その関係自治体、知事の権限が後退したからといって、現状を放置するようなことがあってはならないというふうに考えておりますし、これまで裁判闘争を含む住民運動がなかったら、現在の政府の公害行政ははるかにおくれていたというふうに思うのです。

同時に、自治体が数々の先駆的な公害防止策をつくり出してきた実績も忘れてはならないというふうに思います。総量規制という手法を本格的に実施して効果を上げたのは、二十年前の大阪府だと思っております。主要工場の煙突ごとに調査をして、事業所単位で排出量を抑えるように辛抱強く指導したわけなんです。それが政府を動かして、硫酸酸化物だけでなく窒素酸化物についても、固定発生源での総量規制の法制化につながったというふう

思います。大阪府は、独自に業界の実態調査を続けて、なお総量規制を模索するというふうに行っております。そのような姿勢を自治体には私は期待をしたいというふうに思っておりますが、そのような姿勢は環境庁でもお認めになれますか。

○入山政府委員 大阪府等とも十分に連絡をとりながら、先ほども申し上げましたが、連絡を密にして一緒にやってまいりたいと思っております。

○岡崎(ト)委員 次に、より低公害な車の導入の促進対策としての電気自動車について伺いたいと思います。

通産省は、二〇〇〇年までに二十万台という計画をお持ちのお話ですが、その実現性はどのようにうか。また、実現に向けてのこれからの課題は何でしょうか。そして、仮にこれが実現可能となった場合のNOx削減効果はどのくらいでしょうか、お聞かせいただきたいと思っております。

○染川説明員 お答えいたします。

私も通産省の中に、電気自動車協議会という検討会がございますが、そこで昨年十月に、先生御指摘のように、二〇〇〇年までに二十万台の電気自動車の普及を目指した総合的な普及計画というものを立てておるわけでございますが、まず、これは可能かどうかという御質問でございますけれども、そこで一つは、電気自動車を走らせる場合にはその走らせるエネルギーとして電気が、電力が要るわけでございます。この面から考えてみますとどういふことかというわけでございまして、その普及計画の中でもうたっておりますが、電気自動車には充電というものが必要になってくるわけでございます。これは現在比較的低価格でございます夜の間の夜間電力を有効に活用するという計画でございますので、考え方でございまして、そういう面からの問題は特にないのではないかと私どもは考えておるわけでございます。

それから今後の課題でございますが、電気自動車の大量普及に対応するために、私ども通産省といたしましては平成四年度から、夜の間の電力、

夜間電力をためておきまして昼間に電気自動車に充電するための充電スタンドの技術開発というのに取りかかるという予定でございます。

それからお尋ねのNOxの削減効果でございますが、環境庁の方とされては、中央公害対策審議会が平成元年十二月に答申した規制を実施することによりまして二〇〇〇年時点で東京、神奈川地域においてNOx総量を約一〇%低減させることが可能と予測しているところでございますが、一方電気自動車を東京、神奈川地域に二十万台普及させますと、さらにNOxを五%削減させることが可能となるのではないかと、こういうふうな試算しておるところでございます。

○岡崎(ト)委員 私は、電気自動車について一番心配しておりますのは、電力供給の問題なわけですね、今電力のことをおっしゃってまいりましたけれども、利潤追求原理に基づいた消費拡大による経済成長が私たちの住む地球全体に環境破壊をもたらした。その反省から省エネとかエコロジーへの追求が始まっておりますので、さらに電力需要を拡大することがどうなのかというふうに思うわけですね。今夜間電力を使うということで、これ以上は拡大する心配はないのかどうか、その点について、二〇〇〇年の見通しについてどうなんでしょうか。

○染川説明員 二〇〇〇年の電力の需給見通しというもので、私も通産大臣の諮問機関というところで電気事業審議会というのがございますが、そこで平成二年六月に電力の供給目標というものを立てておるわけでございますが、そこで二〇〇〇年度九千四百六十億キロワットアワーの発電を行うというわけでございます。

一方で、電気自動車にどれだけ電力が必要かというところでございますが、今後の技術開発も絡みまして幾つか前提を置いた試算となるわけでございますが、一キロワットアワー当たり大体二キロメートル走るのではないかと予測しておりますところでございますが、大体普通の乗用車が一日四十キロメートル、まあ二百五十日間走るといたしまして

て大体年間一万キロメートル走るわけでございしますが、充電効率をどれだけ見るといふこともございしますが、これを〇・七と見ますと、幾つかの掛け算、割り算等を踏まえまして、先ほど申し上げました二〇〇〇年度の電力供給目標の九千四百六十億キロワットアワーの大体一%以下ぐらいには抑えられるのではないかと、このように考えております。

○岡崎(ト)委員 都合のいい試算ではないですね。ぜひこれ以上電力供給の問題について心配のないようにしていただきたいというふうに思うわけなのです。

アメリカのカリフォルニア州のパイロットプランでは、一九九七年に二%の電気自動車、二〇〇三年には一〇%の電気自動車の販売義務が課せられていくというところなのですが、そうなりますと、日本の自動車業界も競争力という点からいまして電気自動車の開発には積極的にならざるを得ないというふうに思われますが、その点を含めて、今後日本で電気自動車が大に普及する見通し、電力供給の問題は今言いましたので、充電スタンドの普及の見通しについて御説明いただきたいと思っております。

○染川説明員 先ほど御説明いたしましたように、二〇〇〇年の段階で二十万台という計画でございますが、これをどのように普及していくのかというところでございますが、幾つかの段階を踏んでそういう実現をしていけばよろしいのではないかと考えています。

まず最初は公的機関、さらには事業者が使うような商用車、さらには最終的には一般ユーザーの方が使われる自動車にだんだん普及していくというところになるかと思われませんが、先生御指摘のように、そのときに一番重要なことは電気スタンドの開発でございますが、これは先ほど御説明いたしましたように平成四年度から、私ども通産省といたしまして、夜の間の夜間電力を蓄電しておいて昼間に充電するための充電スタンドの技術開発というのに取りかかる予定でございます。

〔委員長退席、塩谷委員長代理着席〕

○岡崎(ト)委員 はい、わかりました。

次に、環境庁長官の権限について伺いたいと思っております。

この法案は環境庁から出されているわけなんです。環境庁長官がなかなか出てこないのでも私は心配をしていたわけなんです。十三条にやと出てくるわけなんです。事業者に対する指導の中で、環境庁長官は事業所管大臣に対し意見を述べること、また、事業者に対する指導及び助言を要請することができるものとありますが、これはどういふことを想定しているんでしょうか、お伺いしたいと思っております。

○入山政府委員 事業所管大臣がそれぞれの専門分野と申しますか所管事項につきまして、事業者に対する指導方針等についての具体的な指針をつくるわけでございますが、その指針に對しまして、環境庁としては環境の観点からいろいろな注文と申しますか、物を申すというようにことが当然考えられるわけでございますが、そういうことを一つは指しているわけでございます。

○岡崎(ト)委員 環境の観点から十分に指導していただきたいと思いますが、これまでに環境アセスメント制度において環境庁長官が事業者に対して意見を述べることでございまして、三つの例があったと聞いておりますが、言いかえまして三つしかなかったのかということもなっており、ちょっと不安を感じて疑問を感じておるわけなんです。それはどのようなものであったか簡単に説明していただきたいと思っております。また、これを受けて建設省はどのように対応しているのか、お伺いしたいと思っております。

○八木橋政府委員 ただいま先生御指摘になりましたように、環境庁長官が意見を申し述べました件数は平成二年度末まで見ますと、三件でございます。

その三つと申しますと、一つは東京湾の横断道路の建設事業、二つ目は都市高速道路中央環状新宿線建設事業、三番目は川崎縦貫道路事業でございます。

いまして、いずれも六項目から七項目にわたる意見を申し述べております。

○岡崎(ト)委員 その内容について簡単に、六項目、七項目では内容がわかまないのでよろしくお願ひします。

○八木橋政府委員 例えば東京湾横断道路事業について申し上げますと、換気塔における汚染物質の除去及び川崎側におけるアクセス道路についての環境保全上適切な道路計画を策定する必要があるというよう意見、二番目に、工事中の濁りの拡散防止のための工法導入等水質汚濁防止への配慮が必要であること、三点目、干潟の地形及び生物相の保全に対する配慮が必要であるようなこと、その他工事用の土砂等の採取、運搬に関する環境保全措置の実施、工事に伴い発生する土砂等の処分に係る環境保全措置の実施とか、そのほか、これは重要なことでございますが、工事を行うまたはその後におきましても環境監視またはその結果に基づく対策を実施する必要があるというよう意見、また、これらの事業の具体化に伴って関係地方公共団体との調整が必要である、こういったような意見でございます。ほかの二件についても大体今申し上げたようなことと似たような意見を申し述べております。

○岡崎(ト)委員 それに対して建設省はどのようなお答えになったか、お伺いいたします。

○城地説明員 ただいまお話ございました東京湾横断道路、中央環状新宿線、それから川崎縦貫道路、これにつきましては、事業規模が大変大きゅうございまして、その実施によりまして環境に及ぼす影響について特に配慮する必要があるというふうに考えられたために、事業の実施あるいは都市計画決定に当たりまして環境庁長官の意見を求めまして、これに対して回答をいただいているところでございます。

その内容につきましては今お話ございましたとおりでございます。建設省ではこの環境庁長官からの意見を受けまして、事業の実施者あるいは都市計画決定権者にこれを周知徹底するという

こととともに、現在までに、この意見を踏まえまして、例えば脱硝装置の調査研究ということにつきまして、平成三年度から関係機関と一緒に現在供用中のトンネルがございまして、ここにおきまして、そこから排出される実際のガスを使ひまして、現地の実験をすることいたしてございまして、現在そのための装置の調整でありますとか試運転のための準備を進めているところでござい

ます。

また、その他大気保全にかかわる御意見につきましても、これから設計を進めていく中で詳細な検討を行い、必要な措置を講じてまいりたいというふうにも考えております。

また、工事の実施に伴う残土対策等につきましては、既に工事中の東京湾横断道路におきましては水質汚濁も含めた施工法等いろいろな工夫を行うとともに、川崎縦貫道や中央環状の新宿線につきましても同様に工事の実施までに詳細な検討を行ひまして必要な措置を講じてまいりたいと思つております。

また、工事中あるいは工事完了後の環境監視といったことにつきましても、都道府県等の環境部局の方とも十分調整あるいは連携を図りましてその実施に努力していきたいというふうに考えております。

いずれにいたしましても、事業を進めるに当たりますと、環境庁長官の御意見を含めまして環境保全等には十分に配慮をいたしまして、地域の皆さん方の御理解と御協力を得て円滑に事業が進めらるるように関係機関を指導してまいりたいというふうに考えております。

○岡崎(ト)委員 環境庁からのアクセスのことについて御意見、建設省では十分に受け入れて調査し、また事後アクセスにも力を入れていただきたいというふうに思ひますのは、実は私も環境アクセスメントに関連しまして、第百二十回の国会で当時の愛知環境庁長官に質問をいたしまして、そのときにも、国民の命を守る、環境の保全をするとい

う目的からしつかりとしたアクセス制度の検討が必要な時期ではないかというふうに長官に伺ひいたしました。そして長官は、法制化なども引き続き検討していきたいというふうにもお答えになつていらつ

しゃいます。

先日の岩垂議員の質問の際にも、道路だけつくつておいて後は知らぬ顔というお話がありまして、たけれども、そういうアクセスメントでは意味がないというふうにも思つておられるわけですね。言いかえまして、後手後手に回つた道路行政、環境行政のツケが回つた結果が今日の状態ではないかというふうにも思ひます。したがって、計画がある場合には、その影響についての評価項目を検討し直すこと、例えば浮遊粒子状物質の人体への影響を考えたり、項目を健康という面から十分に考えていた

いただきたいというふうに思ひます。

昭和五十九年以來の閣議決定でのアクセス制度ではさまざま不備な点が指摘されております。その結果、先ほど長谷百合子議員が触れておりましたけれども、圏央道建設計画に見られるようにトンネルが各地で発生するというものになつていて、これはではないかと思ひます。環境庁としてはこういったアクセス制度の法制化も含めてお考えがあるかどうか、新長官としてあらためてお聞かせいただきたいと思ひます。

○中村国務大臣 アクセスメント法案につきまして、私は一つの思いがございまして。アクセスメント法案が過去に国会に提出され、当時環境特別委員会がございまして、そこで審議をされたことがございまして、そのときは馬場先生、岩垂先生などをカウンターパートとして私が自民党の理事をやつておりました。そしていろいろな議論を重ねたのでございまして、一口で言つてしまえば、当時は御理解が得られなかった。こういう問題が起るのじゃないか、ああいう問題が起るのじゃないかということで、アクセスメントという考え方自体に対してなかなか理解が得られない、そして野党の一部にも慎重論があったと私記憶しております。その中で、やはり民主主義であり、立

法府の御理解が得られなければ法律はできないわけですから、審議未了、廃案ということになつた。

しかし、それからこれだけの年月が経過いたしました。国民の皆様もまた役所の考え方も、我々、私半分立法府でありますけれども、立法府の物の考え方も随分変わつてきたと思ひます。そういう時期におきまして、折しもUNCEDが開かれるという時期になりました、今までの対応療法的な、何か悪いものが出てきたらそれをつかまへようという後追い後追いでやつてきたやつた公害対策的な環境問題でなくて、持続可能な開発という中で環境というものを視点に入れて、それを経済に組み込んでいかなければいけないという時代に入つてまいりました。そういう中で抜本的な環境に関する法制度の整備、今の制度ではとても不足でございまして、そういうものを考えていかなければいけない時代に入つたと思ひます。

そういう中で、環境基本法ということになりまして、そういつたものの検討も今審議会にお願いして検討していただいている中で、このアクセスメント法案その他のいろいろな環境に関する法案等についても今検討を進めているわけでありまして、そうした法体系の整備そして環境庁の組織、体制の整備、そういったものを含めて取り組んでいっている、現在そういうところでございまして。

○岡崎(ト)委員 力強いアクセスメントに關しての前向きな御答弁だったというふうに思ひますが、アメリカのようなアクセス制度、事前の検討、関係者の意見を十分に取り入れた、時には川崎によつて計画の撤回もあり得るとか、あるいは川崎で提案の予定の事前アクセスのような制度の検討も含めて考えるべきというふうにも考えております。また、事後的にも、工事が完了して供用開始された場合に、その後の環境変化についても調査をして事前のアクセスとの突き合わせ、そしてその後の対策についても制度化が必要だということに思ひます。が、長官、これについてはいかがでしようか。

○八木橋政府委員 先生おっしゃられるように、

環境アセスメントを行うに当たりましては、その環境アセスが環境政策に的確に生かされる必要であるという点が一点、それからもう一点は、環境アセスメントにおける調査、予測等の手法が現実の事態にいかに対応しているか、この二つについての技術的な向上を図っていく必要はあらぬことだろうと思います。

そういう意味におきまして、一つは環境アセスで行ったことが事業実施の展開に伴ってフォローアップがうまくできるかどうかというような問題、もう一点は、アセスにおける技術的検討がアセスに取り込む要素の問題をどうやって向上させていくかという問題だろうかと思ひます。この二つにつきましては私も今後検討会をつくりながら鋭意その向上に努めているところでございまして、これは先ほど大臣から御答弁申し上げました法整備の検討とあわせて、私もこの二つに對する技術的な向上というものを図ってまいりたいと考えております。

○岡崎(ト)委員 ありがとうございます。ぜひその点でよろしくお願ひしたいというふうに思ひます。

さて、環境庁の窒素酸化物の自動車排出に関する検討会が最終報告を出した際に、全日本トラック協会からこの報告に關しまして要望が出されたというふうに思ひますが、どんな内容であつたか簡単にお聞かせいただきたいと思います。

○入山政府委員 いろいろな項目につきまして要望があつたわけですが、結論といたしましては、協会としても積極的にこの問題に對処してまいりたい、協力していききたいという趣旨でございました。

具体的なか身につきましては、例えばトラックの行動範囲は広域であつて、自治体ごとの総量削減計画には反對であるとか、あるいは使用過程車に對する経過期間を延長すべきだとかいったようなこともございました。

○岡崎(ト)委員 ちょっと重要なことが抜けているというふうに思ひますが、今ここにトラック

協会の内部文書があります。はつきりと意見、要望を環境庁の大気保全局長及び運輸省自動車交通局長に申し述べているというふうにあるのですけれども、環境庁は、私がこの資料を提出してくだされと申し上げましたときにこれをいただけたか、かつたわけなのですが、こうした事実をどうして明らかにしようと思ひないのか、ちょっとお聞かせをいただきたいと思います。

○入山政府委員 いろいろなすり合わせと申しますか協議をしてきたわけですが、いわば話し合いの過程におきまして、必ずしも公式に申し入れたとか、あるいはいわば公然とお互いについて合つたということだけではございませんで、いろいろなりとりもあるわけでございます。したがひまして、オープンにできないと申しますか、そのまゝ公表するということとは、お互いの信頼関係ということもございしますので、できないものもあるかと存じます。

○岡崎(ト)委員 マスコミは、環境庁が通産省や運輸省に配慮して最終報告から後退した法案になつたというふうなときに報じているわけなのですが、とりわけトラック協会などの業界の圧力があつたのではないかとこのように指摘してございまして、ですから、なおかつすべてを全部さらけ出せないというふうな今おっしゃつたのではないかとこのように思ひますけれども、業界の要望にどうしようふに對処して今こういふふうな後退したことになるのか。現実には、トラック協会の要望の中で先ほどおっしゃらなかつた重要なことがあるのです。最終報告のポイントの一つだつた事業者がNOx削減計画を知らずに届け出るといふ項目に關して、トラック協会は有効性に問題があるとして反對したのです。法案でこの項目がなくなつております。しかも環境庁はその理由として、実現は難しいことを挙げたというふうな報じられておりますが、これではトラック協会の言ひ分をそのまま通したとしか考えられませんか。実現性が難しいという根拠は何でしょうか、具体的に御説明いただきたいと思います。

○入山政府委員 後退したとこのことではございませんで、また、トラック協会の要望を入れて、いわば当然なすべきことを放棄したとかそういったことは決してございせん。形としては、先生御指摘のようなそういう事項につきましては今回の法案の中に入つておりませんが、それ以上に強力に對処できる案をつくらつたつもりでございまして、何回も申し上げているようにございしますが、政府内部の関係の省庁が一致してこの問題に取り組んでいくということ、事業所管大臣の強力な指導をやるという形に変わったわけでございます。この方がより効果的であると私も思つております。

○岡崎(ト)委員 業界への指導性ということでは確かにものを環境庁は得られたのだらうと思ひますけれども、何か根拠というものが何えなかつたというふうな思ひますが、業界との癒着と言われなためにも、業界に對する指導をもつと強化した内容にすべきだつたというふうな考へておりますけれども、この点に關して、どうもそれぞれの所管大臣が権限をたくさんお持ちなんです、ぜひとも環境庁としての意見を強く指導できるということも含めまして、長官、今のようなりとりを聞いて、そしてトラック協会のことも業界のことも考へて、自工会のことも考へまして、長官の御見解をお聞かせいただきたいと思います。

○中村国務大臣 やはり法律も行政のあり方も現実対応じゃないと私はいかぬと思つております。そういう中で、日本は民主主義国家でありますから、いろいろな意見のある中で、我々としては一番有効な案を模索し、それを決めてやつていく、こういうこととございまして。そういう中で私もその中の環境庁は調整官庁でありますから、当然いろいろな役所と調整を図り、その中で一番実現性があり、有効である案を立ててその立法をお願いするという立場でございまして。でありますから、今御提出されていただきました法律というのは、過去における単体規制ではどうしてもいけな

くなつてきた。私は本当は、結論を言えば、単体規制がきつちつとできて、幾ら自動車が進んでNOxだとか恐ろしいガスが出てこないような単体規制ができればそれにこしたことはないと思うのです。それができないという現実を踏まえて、一歩新しい領域に踏み込んで総量規制という考えを入れた、その中では私も取り得る最善の策だと思つて御提案を申し上げております。

○岡崎(ト)委員 そうですか。どうも私自身納得がいかなければならないところも、それでは、より強い姿勢として大臣に力を發揮していただきたい。私も環境庁の応援団の一員でありますけれども、長官にお伺ひしたいと思います。

この法案を第一歩といたしまして、新しい環境行政に向けて環境庁が積極的に取り組んでいく。アセスもすべて含めて、今度の法案が本当に実効あるものになるようにぜひとも力強いお答えを最後にお伺ひしたいというふうに思ひますが、いかがでしょうか。

○中村国務大臣 地球規模の環境ということが喫緊の課題になつてきた時代に入りまして、精いっぱい努力をしてみたいと思ひます。

○岡崎(ト)委員 以上で終わります。よろしくお願ひします。ありがとうございます。

○小杉委員長 午後一時から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時十七分休憩

午後一時一分開議

○小杉委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

この際、参考人出席要求に關する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、本日、中央公害対策審議会大気部会長斎藤孟君の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○小杉委員長 御異議なしと認めます。よつて、

そのように決しました。

○小杉委員長 この際、本案に対し、齊藤一雄君外一名及び寺前巖君から、それぞれ修正案が提出されております。

提出者から順次趣旨の説明を求めます。齊藤一雄君。

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対する修正案（齊藤一雄君外一名提出）
〔本号末尾に掲載〕

○齊藤（一）委員 私は日本社会党・護憲共同を代表して、ただいま議題となっております内閣提出の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対する修正案につきまして、その趣旨を御説明申し上げます。

修正案はお手元に配付してありますので、案文の朗読は省略させていただきます、その要旨につきまして御説明いたします。

窒素酸化物が人間の健康などに悪影響を及ぼすことは、委員各位は既に御承知のことでございます。そこで、長年にわたり、環境庁を初め政府がその抑制策をお考えになり、やつの思いで、日の目を見なかった自動車排ガス法を提案されたことは評価します。しかし、環境庁が元来考えられていた内容は、窒素酸化物自動車排出総量抑制検討会の中間とりまとめであつたろうと私も認識し、特定地域外から流入してくる自動車についても規制を加えるなど、その趣旨を新法に追加することがよりよきものになるであろうとして修正案を提出した次第であります。

修正の第一は、特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制についてであります。その主

な内容は、一、都道府県知事は、政府案に言う特定地域についての総量削減計画に従つて、一定規模以上の自動車事業活動を行つて事業所に關しても特定事業所総量削減計画、規制基準を定めなければならないこと。二、一定規模以上の自動車事業活動を行つて事業所は、事業活動の内容、自動車の種類・台数、運行方法・区域などを都道府県知事に届け出なければならないこと。三、都道府県知事は、二の事業所に対して、規制基準に適合しないと認められる場合は、改善のため勧告、命令の措置がとれるとしたことであります。

第二は、ステッカー方式による走行規制についてであります。これは適合車に対してステッカーを交付し、識別をやりやすくする方策を講ずることとあります。

第三は、税制上の優遇策についてであります。それは第十五条中「資金の確保、」を「税制上の措置、資金の確保、」と改めることとあります。以上が修正案を提出いたしました趣旨と内容であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○小杉委員長 寺前巖君。

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対する修正案（寺前巖君提出）
〔本号末尾に掲載〕

○寺前委員 私は、日本共産党を代表して、議題となつております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対する修正案の趣旨を説明します。

修正案は、既にお手元に配付されておりますので、細々と説明いたします。

その内容は、第一に、原案の第一条に、「当該地域内の一定の事業所又は事務所の事業活動に係

る自動車から排出される窒素酸化物の総量を規制する措置」及び「一定の自動車につき定められた窒素酸化物排出基準に適合しない自動車の一定地域における走行を規制する措置」を加えて、総合的な総量規制措置でもって一刻も早く汚染状況の改善を図るものです。

第二に、原案の総量削減基本方針及び総量削減計画の後に、「特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制」を行う新たな節を設け、「都道府県知事は、特定事業所に係る総量規制計画を作成し、特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制基準を定める」及び「都道府県知事は、指定自動車台数の削減、運行の方法などを勧告、改善命令することができ」る」等を加え、地方自治体の権限を強化することにより総量削減計画の実効を図るものです。

第三に、原案の「特定自動車排出基準」の後に、「指定地域の指定自動車の走行規制の措置」を行う新たな節を設け、「内閣総理大臣は、指定地域を指定し、指定地域排出基準に適合したものでなければ、運行の用に供してはならない」及び「都道府県知事は、指定地域排出基準に適合する旨の標識を交付する」等を加え、指定地域に流入する自動車から排出される窒素酸化物を削減するものとする。

委員の皆さんの御賛同をお願いして、趣旨説明を終わります。

以上です。

○小杉委員長 以上で両修正案の趣旨の説明は終わりました。

○小杉委員長 これより原案及び齊藤一雄君外一名提出の修正案を一括して議題とし、質疑を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。時崎雄司君。

まずその一つは、これまでの二酸化窒素の環境基準が達成できないというこの現状、主によいような原因によるものか、どのように理解をしているのか、お尋ねをいたします。

○齊藤（一）委員 簡単に主な理由を申し上げさせていただきます。

一つは、環境行政の後退であります。すなわち、環境基準の大幅三倍の緩和、公健法の地域指定を解除して新規患者を切り捨てたこと、達成期限の明示が極めて政治的なもので根拠がなかったこととあります。

二番目は、規制並びに対策のおくれであります。すなわち、単体規制の後退、ディーゼル車を中心とした自動車交通量の増大に対する取り組みの弱さであります。

三番目は、環境庁の権限の弱さ、自治体との一体的な取り組みの弱さが挙げられると思ひます。

○時崎委員 続きましてお尋ねをしておきたいのは、政府提案と今回出された修正案を比較して、修正案がすぐれていると考えられる点がありましたら、その点についてお聞かせをいただきたい、このように思ひます。

〔委員長退席、鈴木（恒）委員長代理着席〕
○齊藤（一）委員 簡単に申し上げます。

一つは、特定事業所に対するNOx総量削減計画及び総量規制基準を定め、自動車の台数、種類及び運行の方法等を勘案した削減目標量を定めることとあります。それに違反した場合は、知事が勧告、改善命令を出せるという極めて具体的で実効性のある内容であります。

二番目は、特定地域における指定自動車についてNOx排出基準を定め、公安委員会がその規律に適合しない車の通行の禁止措置を行うこととあります。つまり、地域外車の流入をステッカー方式で規制しようとするものであります。

以上です。

○時崎委員 もう一点お尋ねをいたしたいと思ひますが、政府案と、そして今出された修正案の両方について、これが法案が成立した際に環境基

準等に及ばず影響の見通しを、修正案提案者から見て政府案がどうかであるか、そしてまた修正案提案者から見て修正案はどうかであるか、二つに分けてお答えいただきたいと思ひます。

○青藤(一)委員 まず環境基準達成について、政府案でいきますと、我が党の委員各位からも、また他の党の委員からもいろいろ指摘がございましたように、さらに東京都の試算あるいはこれまで政府が言ってきた施策等を勘案いたしますと、政府が言っておりますようにおおよそ二〇〇〇年に達成可能ということにはどうしてもならない。私の立場からはこれは絶対に不可能である、政府案では達成が不可能であるということを断言しておきたいと思ひます。

それに対して我が党修正案でございますが、我が党修正案にさらに加えて単体規制の強化、交通量対策の強化等々を実施することによりまして、二〇〇〇年にはかなりの程度達成に近づけるものというふうに確信をいたしております。

○時崎委員 後ほど修正案提案者にお尋ねをいたしますので、しばらくできればそこへお座りいただきたいと思ひます。

それでは長官にお尋ねをいたしますが、提案説明の際、理由を付された文書、さらにはまたこれをお読みになったわけですが、その一ページに、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」ということとございしました。それから三日の我が党の同僚議員の質問に対して、今まで踏み込んだことのないところまで踏み込んだ、こういう言い方をされておられるわけですが、従来にはない新たな視点に立った施策を講ずるのだ、具体的にはどういうことを指すのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○中村国務大臣 従来の単体規制、これを主にやってまいりました。その単体規制の達成というのは、私も随分自動車メーカーそれから石油業界と当たったのですが、早急にはなかなか解決、達成できない。長期目標の達成も、今のところ自動車メーカーとしてはいついつまででできるとい

うことが言えないという状態でございます。そのような中で、新しい視点から政策を打ち立てなければいけないということで、大都市地域に総合的に集中的に特別な対策を講じよう、これが新しい断面に踏み込んだということでありました。

具体的には、総量削減基本方針と総量削減計画によって新たに国及び地方公共団体を通じて総合的な施策の推進の枠組みを構築するというところでございます。第二に、使用過程車にも適用される車種の規制や事業者の自動車使用のあり方にまでさかのぼる指導措置など特別の抑制制度を盛り込む、こういうことでございます。

○時崎委員 何か委員が退席されて、数がだんだん少なくなつて寂しくなつてしまつたんですね。

私、三日の審議以来ずっと聞いておるのですが、どうもこの法律は本末転倒しているのではないかと、こう思うのです。といいますのは、排気ガスが出るというのは車が走行しているときに出現するのです。これは走っているとき以外に出ないのです。まあとまわっているときエンジンをつけられれば別ですが、走っているとき排気ガスが出るとすれば、それを規制するのが当たり前で、所有しているところに規制をかけるということはどうも私には合点がいかないのです。特別な地域で、指定された地域の中に所有しているというだけで、車のエンジンをかけなければ何ら排気ガスは出さないのではありませんか。なぜ所有しているというだけで、特定の地域に所有しているというだけで規制の対象になるのか、私はそこがよくわからないのです。法律の立て方としてどうもこれは誤つた法律なんじゃないか、立て方が誤つておるのじゃないか、こう私は思うので、長官もう一度、いやそうじゃないのだというならば、国民が納得できるように説明いただきたいのです。

○入山政府委員 地域内において車検登録をしている車でございますが、これが大都市地域、特に東京地域を走っております車の八割程度を占めておるといふことが一つございします。それからもう一つは、やはり所有しているというところは走行と

いうことを前提にして所有しておられると推定されるわけでございますので、これは走行させるために所有しているのか、あるいはまた単に車庫に入れておくために所有しているのかというふうな区別につきましては、なかなか判別が難しいというところもございします。そういうことでこのようにな形にしておるわけでございます。

○時崎委員 あなたと車庫に置いておいて飾っておく車に乗るために買ったのか、その議論をするつもりはございませんが、私の言っているのは、このようない排気ガスの対策をやるというのなら、走行しているときに排気ガスが出るので、当然走行していることに着目をして規制をすべきではないか、こういうことです。所有をすることについて規制をするという視点の違いを言っているのです。私も車に乗りますけれども、車庫に入れて飾り物にして、そのことを自慢するために車買っているわけじゃないですから、対象になる視点のところがまた、そのことがどう違うのかわからない。極端に言えば、これから地域が指定をされる、その地域から一歩外れたところに車の所有を移してしまふはどういうことになります。これは規制の対象にならなくなるでしょう。長官、そういうことだつて可能でしょう。それほど今トラックとかバスの業界というのはお上品な、悪いことをやらない業界ですか。佐川を筆頭に、そうでしょう。こんなことは幾らでもできるのじゃないですか。だから私は、問題の把握がお互いできたとすれば、その問題をどう解決するという視点がどうもずれておるのではないかと、こう思っているのです。

このことを長い時間やり合つても、恐らくは平行線でしょうから、若干別な角度からまたお尋ねをしたいと思ひます。

先ほど、長谷委員の質問に対して、検討委員会をつくつて、そしてその検討委員会は専門的に、それから中公審は何か学術的にというふうなことで、学問的にと言つたのですかね、局長からそういう答弁がございました。ところで、この検討委員

員会というのはどのぐらいの人数で何回程度検討されたのか、お尋ねをいたします。

○入山政府委員 ほぼ二年間をかけて検討したものでございまして、私の記憶では二十回程度であつたと思つております。

○時崎委員 次に、参考人の斎藤さんにお尋ねをさせていただきます。斎藤さんが二人おられますので、参考人の斎藤さん、本当にお忙しい中、急においでいただきましてありがとうございます。長官からも再三、この環境基準をクリアできるように、こういうこれまで踏み込んだことのないような分野にまで踏み込んで、そして新たな視点で総合対策を考えていく、そしてまた今局長からも、環境庁内に検討委員会を発足させて二年間にわたつて約二十回検討してきたという大変重要な法案の提案なんです、中公審にこの案が諮問されましたのが二月二十六日でございます。

そして、答申が出たのも同日付の二月二十六日なんです。私が聞きたいのは、これだけ環境庁で長い間、そして重大な意識を持って、この法案を本委員会に提案された、しかしどうも中公審の審査というのか審議というのはおざなりだったのではないかと、こう思うわけでございます。

そこでお尋ねしたいのは、諮問を受けて答申するまで一日、何時に諮問を受けて何時に答申されたか、そしてその間にどれだけの審議をしたのか、何人の委員で審議をされたか、そしてそのときにどういう意見なりまたは質問が出たのか、その概要について詳細にお尋ねをしておきたい、こう思ふのです。

○斎藤参考人 斎藤でございます。

お答えいたします。

今御質問のように、諮問を受けましたのが二月二十六日、この日午前十時から十一時三十五分まで一時間三十五分にわたつて慎重に審議を行いました。私としては、ここで意見が出尽くしまして、この一回の審議で十分審議できたというふうな考えでございます。ただし、その諮問以前に、検討会の最終報告につきまして十二月に一

つ、やはり所有しているというところは走行と

回と一月に一回、審議しております。ですから、実質の審議はその場でも十分できたというふうに考えております。

それから、この二月二十六日の委員会の出席状況でございますが、これは大気部会と交通公害部会の合同部会でございます。大気部会の方は十九名中十三名、交通公害部会の方は十八名中十名の出席を得ておりまして、もちろん定足数に達しております。なお、このほか専門委員二名が出席しております。

それでは、今御質問がありました、そのときに出ました意見について簡単にまとめて御報告したいと思います。

当日、これは二月二十六日でございますけれども、八名の方から質問あるいは要望が出されました。要約いたしますと四つございまして、一つは、この諮問に対しまして、窒素酸化物対策は非常に重要であるから、ぜひこの内容を法律化して早期に実施してほしいという御意見でございます。それから、次にはこの実施に当たっては、車を供給する側あるいは実際に車を使う側、それぞいろいろな問題がございまして、それで、その実施時期とかあるいはこの法律の適用猶予期間等については十分配慮してほしいという要望がございました。それから、この法律が出ますと、これは一般の人たちにも非常に影響が大きいところがございますので、一般の人の理解を得て対策を進める必要があるということでございまして、その広報体制をしっかりしてほしいという要望がございました。それから、実施に当たっては関係省庁の協力を得てやってほしいという、この四点。主にまとめたところだけを申し上げます。

○時崎委員 二月二十六日約一時間三十五分審議をされて、諮問に対する答申。それも字で書けば三十字ぐらいですかね、答申の内容というものは、それで、この中公審そのものができているその基本というのか、それは公害基本法第二十七条に基づいて設置をされているんですね。それで総理

大臣や環境庁長官から諮問を受けたときに、それに対して調査をし審議するということになっているわけですね。そうしますと、この中公審というのは、諮問もない前に環境庁と一体になって何か研究したり調査したり検討するものなんですか。

どうも先ほどのお話を聞いていると、過去に一度何らかの中間報告ですか最終報告ですかわかりませんが何かしたというふうに聞こえるのですが、法律の建前からいえば、これは総理大臣、環境庁長官からの諮問があつて初めて調査をし審議をするという機関じゃないのですか。そう考えますと、実質的にせよ形式的にせよ一時間三十五分のみがこの法律案の審議時間だった、私はこう理解するのですが、いかがですか。

○斎藤参考人 確かに、諮問につきましてはこの一日、一時間三十五分で終わっておりますが、実質的にその内容につきましては、先ほども申し上げましたように既にそれまでの間に二回の委員会がございまして、そこではほとんど諮問に近い内容のものについて審議しております。ですから、私どもとしては十分そこで審議されているというふうに考えております。

さらに、あの検討会はこの部会の下に置かれまして、そして専門の委員の先生方が十分審議されてあの最終報告書ができておりますので、私どもとしてはその間に審議された内容についてかなり信頼を置いた上で、またその説明を十分聞いた上でこういう結論を出しておりますので、必ずしもこの二十六日一日だけでその諮問の答申が出たというふうにお考えいただかない方がいいかと思っております。

○時崎委員 斎藤参考人の話を聞いてみると頭の方がますます混乱してくるのですが、検討委員会というものは中公審の下に置かれている、これは中公審の内部機関ですね。——ちょっと、私が聞いているのは、わざわざ来ていただいた斎藤参考人に聞いているのです。後でゆくりまた入山さんに発言を求めますから。

○斎藤参考人 下部組織というのは間違いでござ

いました。訂正させていただきますと思います。

○時崎委員 そうしますと、検討委員会というのは、これはあくまでも環境庁の中の検討委員会ですね。間違いないですか。

○入山政府委員 環境庁内部の検討委員会でございます。

○時崎委員 大臣、中公審に諮問したのはあなたの名前で出しているんですね。そうでしょう。公害対策基本法第二十七条二項の二号に基づいてと明記しているんじゃないですか。違いますか。これあなたの諮問書ですよ。諮問書の中にはっきり出ているでしょう。公害対策基本法第二十七条二項の二号に基づいて諮問をするよ、こう言っているんですよ。どうも今までの参考人の話を聞いていると、中公審と環境庁が一体になってこの法律を出してきたんですね。間違いないですか。参考人。

○斎藤参考人 そういうことはございません。

○時崎委員 どうもよくわかりませんね。まあ、訂正されたけれども、検討委員会とは何か中公審の下部機関のようなことを言ってみたり、諮問がない前の去年の十一月、十二月、二度にわたってこの内容について既に審議をされている。だから、諮問があつた時点すなわち二月二十六日には、一時間三十五分で十分だった、こういうわけですね。

そうしますと、私の言うのは間違っていますか。諮問のないうちに既に環境庁と一緒にあって、この法案についての審議を行っていたと考えるのが至当じゃないんですか。あなた方は環境庁から独立した機関じゃないのですか。環境庁の組織規則の中に入っているんですか。私は、どこを見たってあなた方は独立した機関であつて、総理大臣や環境庁長官から諮問された課題について十分に調査をし審議をする、審議をする、こういう機関になつていて思っているのです。どうもあなたの話を聞いていると、この法案については、よそはわかりませんが、この法案については一体となつて既につくり上げたものだ。これでは私、質問のしようがないんですよ。

あなた方は独立した機関だ、私はそう理解して

いる。したがって、環境庁から諮問を受けて、それに対して公平な目でもって十分に調査と審議が尽くされて、三十字ぐらいの字であつても、これは法律としてつくることは適当だとあなた方が答申されたとは私は理解しているのです。諮問もないうちから同じことをやっていたんですか。この法律案について審議していたんですか。

○斎藤参考人 決して諮問のないうちに審議していたということは当てはまらないかと思ひます。先ほど申し上げましたように、検討会での最終報告書というのがこの大気部会に提出されまして、その説明を受けて、そこでいろいろ質疑があつた、これが十二月と一月の二回の大気部会及び交通公害部会の合同部会においてやられたということでございます。

中公審としての手続は御指摘のとおりであるかもしれませんが。確かに当日でございます。ただ、検討会はその専門家が議論してまとめたものでございまして、その成果は中公審としても念頭に置いて考えることができたわけでございます。そういう内容的な実質論を申し上げているということでございます。

○時崎委員 どうも私にはまだよく、その専門的な検討委員会と中公審の関係が理解しにくいんですが、検討委員会の最終報告書の説明を受けた、これ中公審にまだ諮問もしていないうちから、審査をしていただくということであらかじめ出した。

入山局長、これちょっとよく説明していただきたいと思います。

○入山政府委員 審議会の機能といたしましては、御指摘のように諮問、答申の形をとるとのことでございますが、そのほかにも、各界の先生方が委員になつていらっしゃるわけで、いろいろな御意見を伺うという機能もまた、これあるわけでございます。

先ほど申し上げましたように、検討会は環境庁内部の検討会でございますけれども、そこで得ました結果等につきまして審議会の先生方に率直な

御意見を伺いするということは当然あつてしかるべきであると思つてゐるわけでございます。その機会が二回ほどあつた、こういう意味でございます。

○時崎委員 特に中公審の調査審議、これは諮問を含めてこれから環境庁とかかわりが大変強いわけでございます。これから今のようなり方していくのですか。

これは大臣、大臣にお尋ねしますが、今回のように諮問もしないうちから中公審が環境庁内部の検討会と一緒に調査をしたり審議をする、こういうことをこれからも続けるつもりですか。

○中村国務大臣 事実関係については入山大気局長がお答えしたとおりだと思いますけれども、私の立場といたしましては、いろいろな研究会の結論を得て、政府内部の調整もございまして、そういったものが整ひまして、こういった案ができたという段階で諮問をいたしまして、そうして答申をいただいて、それを成案として出してきた、こういうことでございます。

○時崎委員 いや、私の聞いているのは過去のことじゃなくて、中公審の位置づけというのか役割というのか、そういうものを、今回の法律の諮問、答申と同じようなやり方をこれからとるのであるか。私は独立した機関だと思つていますから。法律にそう書いてあるのですよ。それを、環境庁で何か施策を講ずるときに中公審と一緒に、諮問もしないうちから一緒に検討するのですかと聞いているのです。

○中村国務大臣 一緒になつて検討するということではないと思つていただけます、あくまでも我々としては我々の考えを述べ、そして中公審の意見をいただいて、そして政策を決めていくということでございます。

○時崎委員 公害対策基本法の二十七条をきつと読んでいただきたいと思います。中公審というのはこの二十七条に基づいて設置をされてゐるんでしよう。そしてやることは何かというのは、一号から二号、三号と書いてあるのです。環境庁、行

政機関が法案を出そうとするときに一緒になつて作業しろとは書いていないのですよ、これは。そうでしょう。これはあなたの方が諮問してそれからなんです。

これは環境庁長官も、もちろん局長もそうですが、私は参考人にもきちつとそこを理解してもらいたいです。あなたの方が一体となつて環境庁と何か法案をつくるための作業をする機関じゃないのですよ、これは。だから、環境庁としては二年そして二十回に及んで検討委員会というものをつくつて、そして案をつくつたのでしよう。それを二月二十六日に中公審に諮問をされて答申をいただく、本来はこうなんですよ。だから、これから今回のようなことをやられては困ると私は思うのですよ、法律の趣旨はそうなつていないのですから。参考人どうですか、今後はどうしますか。

○斎藤参考人 御趣旨の意味はよくわかりました。その趣旨でもつて進めていきたいと思つています。

○時崎委員 長官、長官も局長以下監督する立場にあるわけですから、いやくも中公審を使つて環境庁の法案作成の準備を手伝わせるなどということ、私は、私はこの法の趣旨からいつたらおかしいと思ふんです。

○中村国務大臣 先ほどから御答弁をいただいておりますように、私も私どもも考えを伝えて中公審に諮問をいたしまして、そこで御審議をいただいて答申を受け、それをまた見て法律を作成してこうして案を出しているわけでありまして、ただ、中公審がそれ自体の機能としていろいろ御研究されたり、いろいろな意見を聞いたり、いろいろな活動をされているということは、これはまた法律で許されることだと思つていますので、そこでどういふことを中公審さんがされたいか、いかにいふことをこちらから申し上げるわけにいかないと思つてございまして、私も私も諮問いたしまして、議員御指摘のとおり、私も私も諮問いたしまして、それを受けて研究していただいて答申を受けて、それで法律を我々なりに考えてつくつていく、こういうことだと思つています。

○時崎委員 私、例えば環境庁内で行つてある検討委員会の報告書を、最終報告であるか中間報告であるかは別として、そういう報告書を中公審の委員の皆さんに見せるなどか見せてはならぬなどというつもりで言つてゐるわけじゃないんです。公害対策基本法の二十七条できちつと位置づけられた中公審ですから、当然独立した機関として行政側で考へてゐることに十分チェックをして、調査をしたり審議をして、みずからの意思で答申を出すんだらう、こう思ふので、以前から審議してきました、そういう検討委員会等をやつてきましたというところは、私はこの法律からいくと、どうもおかしいのではないかと、こう思ふんです。

そこで、これとの関係でもう一つ、質問を通告する際には言つておかなかつたんですが、この法律をつくるに当たつて公害対策会議を開催されたか、長官。

○中村国務大臣 当時、私はまだ長官になつてなかつたので、ちよつと今聞きましたら、やつてないやうでございます。

○時崎委員 社会党、共産党からそれぞれ修正案が出る、そしてこの法案についてのみ集中審議を去る三日、そしてきょう七日と行つてゐるわけですね。そういう中で、大変重要な役割を果たすべき公害対策会議が開かれていない、そしてまた中公審の答申についても一時間三十五分というところで、私は大変不十分なんじゃないかと、姿勢において不十分なんじゃないかと。公害対策会議は、これは環境庁が事務局を所管しておりますね。これは総理大臣でしょう。どうも私は、こういう重要な法案を国会に提出する手順としては不十分なんじゃないか、このように感じられてなりません。環境庁長官は、従来踏み込んだことの少ない分野にまで踏み込むと、こう言つてゐるわけですから、なぜ公害対策会議を開いたり、中公審にもつと時間をとつて十分に調査、審議をしていただいて、その上でさらに検討して法案を出すべきではないのか、私はこう思ふんですが、いかがですか。

○中村国務大臣 もとより環境庁は調整官庁でありますから、政府の中の意見を取りまとめて調整をして、総理から付与された権限におきましてそういう作業を行い、法律をまとめてまいるわけでありまして、法律を出す出し方としては間違つてないと思つております。

○時崎委員 どこが間違ひで、どこが間違つてないかの議論をするつもりはございせんが、わざわざ公害対策基本法の中の第二十五条に、総理大臣をキャップとする公害対策会議を開いて、その会議において公害防止等に関する計画その他法案等の審査をすることがきちつと明記されてゐるわけですね。あわせて中公審に対しても、大臣から諮問し、そしてそれを答申するに当たつて十分調査し審議することになつてゐるわけでしょう。どうも今回の法律の手續においてそういう点が不十分だつたのではないかと、私はこう思ふんですが、いかがですか。

○中村国務大臣 私、弁解するわけではありませんが、この法案がほぼ固まつたところに私は環境庁長官を拝命いたしましたけれども、そのとき私もいろいろ聞いてみました。そうしたら、随分時間をかけまして環境庁内部でも議論をし、そして政府内部でも議論をし、そしてその結果、最終的にこういうものができてまいりましたということでありまして、それを私は諮問いたしましたので、答申を得まして出したわけでありまして、かなりの時間をかけて政府内部でも議論を尽くして出してきた法律というふうに考えております。

○時崎委員 中村環境庁長官の代ではないと、何かそんなふうに関心してゐるんですが、それはおやめになつていただけませんか。今度前大臣からかわつたからといって、それは一連の作業をしてきたものですか。私がもつと前から大臣だつたらばこんなふうにするとかという、そういう自分なりの考えはあるでしょうけれども、しかし先ほど、現実に公害対策会議は開いてないということでした。そして今また、中公審も一時間三十五分審議したというだけでしよう。私はそういう

ことについて不十分じゃないのかなと、こう言っているのですよ。あなたが後になってから大臣になったから、前のことはどうだったかよくわからぬというなら、これはまたこれで、その当時からある政府委員にでもお尋ねすればいいんですが、私はどうも今答弁された中では不十分なんじゃないか、こう思うのですよ。

○中村国務大臣 私がい上げましたのは、私がいけないときのことであつたから、それをうちの庁の人からよく聞いたということを申し上げたわけでありま。

それから、法案は、これは政府の中を調整いたしまして閣議決定をするわけでありま。閣議で議題として、総理を中心にそこで決定するわけでありま。そういうわけでありま。手続としては、庁内の研究を経て、そして政府部内の調整を経て、そして総理のもとで閣議決定をして出させていた、こういうわけでありま。

○時崎委員 どうも長官の話を聞いてると、そうすると公害対策基本法の第二十五条は必要ないですな。そうでしょう。

○中村国務大臣 この今御指摘の会議は政策決定をする会議でありまして、今までここで法案の審議をしたことはないように何っております。

○時崎委員 ところで、この会議、やっているんですか。過去、いつやったんですか。公害対策会議、一番近いところで、いつに行っているんですか。何を決めたんですか。

○入山政府委員 この三月に一回開催いたしております。

それから事務局につきましては、総理本府の方で所管をいたしております。失礼いたしました。環境庁で庶務を担当いたしております。

○時崎委員 要らないことまで答弁するから間違つて……

長官、この公害対策会議、さらにはまた中公審、これらの位置づけというものがきちつと法律に明記されているんですね。それは法律を出すときに

一々公害対策会議を開けとか、すべての法律を含めて中公審に諮問して答申いただきなさいとか、そういうのは全然書いてありませんが、少なくとも二年間にわたって二十回も検討会というものをつくつて、それでしよう、その専門委員に大学の先生まで呼んできて、相当の期間また努力を使つて、そして重要だと考えるから中公審に答申をお願いしたのでしよう。そして三月に公害対策会議が開催されているとすれば、これは当然のこととして、私はそこで議題になり話題になつていいはずだと思ふのです。そういう点で、どうも手続上で、我々に大臣が盛んに答弁その他趣旨説明をされている制には手続上で不十分だったのではないかと。そして、今後またこういういろいろな規制を含めて法律が出てくるだろうと思ふ。十分この辺の基本法というのをわきまえた対応をお願いしておきたい、こういうことです。

もう時間もございませんで最後に一点、修正案と原案との絡みで大臣にお尋ねをいたしておきますが、なぜ特定地域外の車の乗り入れ規制がないのか。ステッカー方式とか何とか、検討委員会でも中間報告にあつたようですけれども、三日の日の大臣の答弁を聞いてると、それは大臣としてというよりも一個人として、例えばステッカーを張れというなら業界は張るよ、こういう車はいかぬよといえれば別な車に切りかえる。若干のコストは、それは商売上でコストアップすればいいというふうなことで、それはできるんだと言つてゐるのです。できるんだと言つてゐるのです。今度は大臣の立場になると何らその対策はない。何らというの、特定地域外のものが特定地に入つて通過する場合、またはそこに商売上来る場合、これの規制がない。業界の一個人として考えればできると言つておいて、今度は法律を出す段になつたらできないということはどういうことなんですか。

○中村国務大臣 私が申し上げたのは、よく議事録を見ていただきたと思うのですが、私も一業者であり、バス、トラックの路線業者であつたといふことを踏まえまして、お前の会社にやれと言われたら私はやりますと答へたのです。それは何百台かの車はあるでしょうけれども、それにステッカーを張ることはそれほど面倒なことではないと思ひます、こうお答えいたしました。しかしながら、これを法律として考えた場合は、それを実効性あるしめるためにはステッカーを張る義務じゃなくて、張つたステッカーを取り締まる、その車を取り締まるということが必要になつてくるわけでありまして、そういう面から考えて実効性といふことを考えますと、先ほどから御議論いただいております車検による方がより確実ではないかといふことで、こういう方策をとらしていただいたといふことであります。

それから先ほどちよつと、もう一つ御答弁させていただいてよろしいでしょうか。それはバス、トラック業界なんといふのはいろいろなことをやるじゃないかといふお話がありました。

確かに、自由主義経済の中のいろいろな業務をやるものから、いろいろなことがあると思ひます。しかし、バスとかトラックはその走っている営業地営業地のどちらかで登録しなきゃいけないといふことは法的に義務づけられておりますので、それ以外で登録するといふことはできないやうになつておりますので、その点御理解いただきたいと思ひます。

○時崎委員 時間も来ましたから以上で終わりますが、私はどうもこれまでの三日以降の審議の状況その他を聞き、また今、私の質問に対する答弁等を聞いておりますが、私の気持ちとしては残念ながら政府原案よりは社会党の修正案の方がより効果的であることを申し上げて、質問を終わります。

○小杉委員長 東順治君。

○東(順)委員 最初に、大臣にお伺ひしたいと思います。

大気汚染の悪化の問題でございますけれども、私、福岡に住んでおりまして、およそ週に一回上

京してまいりますが、やはり東京の空、この大気汚染、いろいろな努力はしているけれどもなかなか深刻だなど、実感として感じるものがよくございます。総量規制三地域における環境基準達成状況を見ましても、平成二年度において一般局では東京で二十五局中四局、横浜で三十一局中六局、大阪で五十三局中四十局が達成しているにとどまつてゐる。また自動車排ガス測定局では、東京で二十八局中二局、横浜で十七局中わずか一局、大阪で二十七局中五局、これしか環境基準を達成しておらない、こういう現状であるわけでございます。

先日、メキシコの大気汚染の深刻な状況が報道されておりました。悪化する一方の大気汚染対策として、メキシコ首都圏で週二日の自家用車の運転禁止措置、また工場も五〇%以上が操業短縮、あるいは子供たちもスモッグマスクをつけて通学をしてゐる、こういう非常に深刻な状況が報道されておりました。これによつて、首都圏の乗用車が約三百五十万台のうち一日平均四〇%が運転できない、それが商業活動にも深刻な影響を及ぼして市民生活に大きな打撃を与えてゐる。そして、きょうの朝日の社説ですが、これは決して対岸の火事ではない、我が国にとつても下手をすればこういう状況になつていく心配がある、こういう旨の社説も載つておりましたけれども、こういうことを含めて、日本の大都市地域の大気汚染といふことについてどのように御認識なさつておられるか、これをまず伺ひたいと思ひます。

○中村国務大臣 大都市地域といふことで考えますと、窒素酸化物による大気汚染が深刻といふことだと思ひます。そして、固定発生源にかかわる総量規制や自動車一台ごとの排出ガス規制等、いろいろなことの対策をやつてきたわけでございますけれども、今窒素酸化物に関しては改善が余り見られないといふわけでございます。

その主な原因は、ディーゼル車を中心とする自動車からの窒素酸化物の排出でございます。その対策の強化が必要であるといふことから、私ど

もいたしましては本法案を提出させていただきます。また、単体規制のみならずこうした総量規制、違った切り口から対策を講じていこうということ、で法案を提出させていただいてるわけでございます。

○東順委員 大変重要なというか深刻な状況というものが背景となつて本法案提出、こういうことでございませうけれども、ここで何回も議論が上がっておりますが、特定地域として政令で定めるということ、東京特別区と横浜市と大阪市、あるいは周辺地域、千葉、埼玉、兵庫の一部、こういうものを想定しているようでございませうけれども、例えば福岡市ですね。福岡市の環境局の調査で、福岡市の大気汚染度は過去十年間で最悪の状態であるというものがこの三月十七日に発表されました。

この福岡市というのは工場が非常に少ない、いわゆる商業を中心として発展している町でございませう。政令指定都市、百万を優に超えている町でございませうけれども、これは結局、窒素酸化物などの大気汚染の最大の原因が自動車の排出ガスである、こういうふうな結論づけられておるようでございませう。その結果、この四月にも自動車交通公害防止計画策定協議会、こういうものを発足させようとしておるようでございませう。

これは、福岡市のような地方の中核都市、これは実は今また地方の一極集中ということで新たな問題が生じている、そういう状況でございませうけれども、この一極集中によって人口が急激に増大をしていく、人口が増大してくるということは、これに伴って車の都心部への大量の流入、それが大気汚染に直結をしていく、こういうことになるわけでございませう。福岡市の車両台数も十年前の約一・六倍にはね上がっております。こういうことから考えていったときに、こうした大都市といふものもこの指定地域の対象として考慮していく、そういう柔軟性を持って、先ほどからも議論に出ておりますが、要するにアウトになる前に追加指定をしていく、そういう弾力性というものを

持った法案とすべきではなからうか、私は率直にこういうふうな思ふわけですが、これについてはいかがでしょうか。

○入山政府委員 御指摘の、福岡市等におきましても環境基準を達成できない測定局があるということも存じておりますが、ただ、私も想定をいたしております東京、横浜、大阪といったいわゆる大都市地域と比較をいたしますと、その達成度においては相当に違いがあるということも、一方言えるかと思ひます。

今申し上げましたような地域でのいろいろな従来の対策では改善が見込めないということで、緊急に新しい角度からの対策を講じなければならぬという趣旨で提出させていただいております法案でございませう。将来的にはそういうおそれのある地域というふうなものにつきましては、私も、そういうことにならないように予防的にいろいろな対策をとつていこうという考え方で対処させていただきたいと思つております。

○東順委員 なぜ心配するかといたしますと、こういう地方都市というのは、都心部に通勤をしてくる人たちの通勤の足というのが、公共交通機関とともにやはりマイカー通勤というのがすばい大いわけですね。マイカー通勤が大きいというのは、後から話が出ますが、特にディーゼル乗用車みたいなものがこれからどんどんふえていくということになってまいりますと、やはり非常に深刻な状況というものが想定されるわけでございませう。そういう意味で、要するに地方の一極集中が起これば人口が増大する、都心部に人がどんどん流れ込んでくる。流れ込んでくるということはそのまま車がふえる、こういう認識をしつかり持つておいていただきたい。車がふえるということはそのままだ大気汚染につながる。気がついたときには、それこそメキシコじゃありませんが、状況としてはもう非常に深刻になって手のつけられないというふうなことになるように、どうかひとつその辺のところをしつかり注視をしていきながら対応していく、こういう姿勢で対応していただ

きたい、こういうふうな思ふわけでございませう。それから、自動車使用車種規制について伺いたいわけでありませう。

この検討会での最終報告で、「自動車使用基準」遵守義務違反については、勧告、改善命令を行うことができるものとし、命令に対する違反については罰則を設ける」こうなつていたのが、本法案では、基準に適合しない自動車に対して自動車検査証を交付しないということ以外には何ら罰則はないわけでございます。本法案で罰則を規定できなかった理由、これは何なのか、お答え願ひたいと思ひます。

○入山政府委員 使用車種規制の遵守を担保する措置といたしましては、自動車検査制度を活用するということが一番確実で、かつ実効性があると考えられるわけでございませうが、そういうことで、この法案におきましては、運輸大臣が道路運送車両法に基づく命令によって必要な措置を講ずることにしていただくわけでございませう。

このため、この法案において規定上、基準に違反した者に対する罰則の規定を定めないこととしたものでございまして、制度全体として見た場合には、この法案による基準に不適合の自動車に対しては、道路運送車両法に基づきまして自動車検査証の交付が受けられない。それからまた、有効な自動車検査証の交付を受けないで自動車を運行させたという場合には、これについて所要の罰則が科せられるということになっていくわけでございませう。車検制度で規制を担保することにした、法制上当然の措置でございまして、規制という点から見まして、これは緩んだとか後退したとかといったことはないと思つていただくわけでございませう。

○東順委員 同じく最終報告で、ディーゼル乗用車につきましても、「現在の汚染寄与は少ないものの、近年著しい増加傾向にあり、東京、神奈川、大阪においては、昭和六十年末から平成二年度末までの五年間に二・三・二・五倍もの伸びを示している。ディーゼル乗用車は、ガソリン乗

用車に比して窒素酸化物排出量が二・二・五倍に上ること、利便性の観点からはガソリン乗用車に代替しても特段の不都合はないと考えられること等から、ディーゼル乗用車についても、規制対象に係る自動車に準じ何らかの抑制措置を講ずる余地がないか検討すべきだろう。」このように報告されておりますね。

その後、このディーゼル抑制ということについて何らかの検討が行われてきたのかどうか、この辺はいかがでしょうか。

○入山政府委員 この法案ではディーゼル乗用車についての規制を直接加えるということはないわけでございますが、私も、ディーゼル乗用車につきましても、その使用につきましましては抑制をしていくというふうな形で御理解をいただくことにしたいと思つておりますが、この具体的な検討につきましては、この法案成立後の課題であると思つていただくわけでございませう。

○東順委員 おっしゃる通りに、まさに重要な課題だと私は認識しております。

ディーゼル車の増加要因の一つとして、燃費、消費量あるいは燃料価格、こういった差があります。乗用車で今リッター幾らでしょうか、ガソリンが百二十円ぐらいでしょうか。それに対してディーゼル、軽油が七十円ぐらいですかね、こういう燃費の差がある。また、燃料にかかる税金の問題なんです、これも何度も議論に出ておりますが、軽油がリッター当たり今二十四・三円ですが、それに対してガソリンが五十三・八円と、その差約三十円。これは税制面から経済的増加要因というものを抑制していかなければならないというふうな思ふわけでありませう。

こういうことから考えていったときに、例えば軽油に対して環境保全税のような目的税というものをしっかり導入して、そしてそれを、例えば触媒の研究、あるいは電気自動車開発、あるいはメタノール車等々の研究対策というものに充てるとか、そういう具体的な手を打たなければ、先ほど私言いましたように利便性から見れば、例えば

ディーゼル乗用車も、乗る側から見れば普通のガソリン車と余り変わらないぐらゐに利便性みたいなものは高まってきておるわけですね。快適な感じもそんなにそう遜色はない。あるいはまた騒音ということから考えても、乗用車の場合にもそれほどガソリン車と変わらないぐらゐの感じになつてきている。こうなつてくると、燃費は安い、快適性はある。当然これは消費者の傾向としてどんどんディーゼル乗用車の方を買つていくというものがあえてくるのはもう目に見えておるわけでございます。そうなつてくると、NOxも大きな問題にまだほとんど高まつていく。加えて、先ほど言いましたように、地方都市というのは交通手段が即車という要素が非常に高いわけですから、それでまた一極集中なんかになつてくると、ほとんど車がふえてくると、そのままディーゼル乗用車なんかふえてくる。こういうことになるわけ、しかも、今はもう特に地方なんかは一家に一台という時代じゃないんですね。家族何人に何台というふうな、そういう感覚まで、車というのがいふゆる足になつてきている。

こういうふうな考えていきますと、やはり今私が提言いたしましたような税対策みたいなところをしっかりとらまえていかなければいけないんじゃないかならうか、こういうふうには思ふわけでございます。こういう強い意思を持った問題提起というものをぜひ環境庁が強烈におやりになるべきじゃないか、このように思ふんですが、長官、いかがでしょうか。

○中村国務大臣 委員の御指摘のとおりだと思ひまして、私は、この環境庁長官を拝命いたしましたから、国会における答弁でも、記者会見でも、またテレビ等でも、努めてその原因を指摘し続けております。ただ、なかなか税のことというのは難しいものでありまして、なかなか一概に簡単にいかなないという面がございます。

ただ、根本的な原因を考えてみますと、終戦後、三十年代はガソリンでバスもトラックも動いておつた。三十年代からディーゼルが入つてきて、

四十年ごろに大体ガソリン車が消えて、あとほとんどディーゼルになった。それは何かといへば、一にかかつて燃料費が安いからであります。その燃料費の安い原因というのは、委員御指摘になつた、税金がガソリンに比べて安いということが主な原因になつておるわけでありまして。

そういう中で、ディーゼルに関して単体規制がかばかしくないか。その中で、こうした総量規制ということをやつて導入するわけでありまして、今のような状態でいきますと、乗用車を中心にディーゼルの数は減るといふ計算はしてありますけれども、乗用車などはふえてくるのではないかと。私的なことで御無礼であります。私の兄もずっとディーゼルの乗つておられますけれども、一にかかつて、これは何だと言へば、それはずつと安い、半値で済んじゃうよということでありまして。

でありますから、今税金の使い方というふうなお話もございましたけれども、私といたしましては、まず環境という面からだけ考えれば、ガソリンと軽油にかかる税は公平にしてみたい。そうしないとお金がふえてしまふので、ガソリンエンジンだつて、もう大きなエンジンはつくらなくていいよと言われ、つくらなくなつてしまつた。そうしたように、公害対策から何かいろいろなもの、公害という面から考えると、税によつてゆがめられた形で進んでいつてしまつていふふうな考えざるを得ないわけでありまして。出発点として、この税負担のあり方を公平にしてみたいといふことは、こうして委員に御答弁しながらも問題提起をさせていただいておるわけでありまして。そういうことも環境の目的税として使つたらどうかという大変御見識のあるお話でありまして、傾聴に値する御意見として伺つておきたいと思つております。

○東(順)委員 まさにガソリンとディーゼルを公平にという、これはもうそこら出発しない限りはというふうには私は思ひます。それで、何回も重ねて言うようでございますが、

東京都区内に住んでいる人たちが地方に住んでいる人たちのマイカーに関する感覚は若干違ふような感じがしますね。御存じのように車検が何年かごとに一度つてまいります。そうすると車検を受けたいと、そのときに、いつぞがガソリン車からディーゼル車に買い換えようかというふうな、いつもそういうことを迷うような状況になる。それで、やはり燃費が大変安いからということであるわけ、しかも性能もだんだん上がつてきているからということ、そういうふうになるわけでございます。これは一度ディーゼル車の伸びが大きいというのを丹念に地方別に私は調べてみたというふうな思いをしておりますが、折が

あつたらその資料もぜひ御提供願ひたいというふうに思ふわけでございますが、長官、そういう全体的状況でございますので、具体的に問題提起のやり方を、これからどうかもうひとつはつきりというものが具体的な形でもつと前面に出てくるような形で工夫されて、ぜひお願いしたい、こういうふうな思ふわけでございます。よろしくお願いしたいと思ひます。

それから、検討会の最終報告で、自治体に対して事業者が抑制計画をつくらせて、これも先ほどから出ております、それからまた、ただいまもございまして、自治体が事業者に指導助言をする、そういう権限と役割が与えられておつたんですけれども、本法案では、業界指導では運輸、通産両省が自治体にかつて前面に出る、こういう形に端的に言えば変わつておるわけでございます。これはいろいろな要因があつたんだと思ひますが、端的に言つてどうしてこういうふうに変つたのか、これを伺ひたいと思ひます。

○入山政府委員 自動車に対する規制といたしましては、排出ガス対策、それから物流対策など、国が行うことが適切かつ有効な施策が多あるわけでございますが、こうした施策につきましては、窒素酸化物による大気汚染を改善するという観点から国が責任を持つて積極的推進するということ

とが最善であるという考え方に立つたものでございます。○東(順)委員 国が行うことが有効、国が積極的に責任を持つて行うことが有効、この二つをいふすけれども、それでは、都道府県知事が削減計画を策定する、こうなつておりました、この計画の策定について関係機関、市町村等から成る総量削減計画策定協議会を都道府県に置くことになつておりますね。この協議会というものの位置づけ、これはどうなつておるのでしょうか。

○入山政府委員 物流、人流、交通流といったいろいろな施策を推進していく必要があるわけでございます。そのために、この計画策定に当たつてのこれらの施策の実施の任にある関係の機関、国の出先機関等もあるわけでございますが、そういった関係機関を構成員とする協議会で調査、審議をして実施のある計画をつくるということを目的にして行つていきたいと思います。

○東(順)委員 実効性のある計画をつくることを目的としてということでございますが、そこで伺ひたいのですが、先ほど質問させていたいただきましたが、結局自治体というものが一歩後ろに下がつて、そして、実際の指導助言というところには国が出てくる。ところが、この削減の計画は自治体が立てるところで、自治体の削減計画を策定するんだけれども、肝心の削減の当事者である事業者に対しては国がきちつと助言したり指導したりするということ、結局自治体としては間接的にしか事業者がタッチできない。つまり、かゆいところを靴の上からしかかかないみたい、な、どうもこの辺のどこかしらを感じてゐるわけでございます。

図式的に言えば、都道府県が総量削減計画を策定して、その策定を受けて事業者はその範囲内で自動車使用の合理化に努める。それを例えば逸脱する、こうなつてくると、それをじつと見ている都道府県が今度は環境庁に指導助言の要請をする。そうすると環境庁は、指導助言の要請をさらに通

産省、運輸省にもしていく。それで通産、運輸から自動車使用の合理化の指導助言が業界においていく。非常に遠回りの、何でもこんなふうにするんだらうか。どう法案を読んでも、この辺がもどかしうてしようがないわけですね。大きな矛盾を私は思うわけでごさいます。自治体としてきちっとした実効性を担保されない中に計画を策定する、そして先ほどの協議会は、計画の実効性を指し示して協議をするというふうなことで、何が何だかわからなくなってくるわけでごさいます。

したがって、現状とか実情というものに即してこそ、計画というのは初めて生きた計画が策定される。そしてまた同時に、現状、実情を一番理解しているからこそ最も効果ある指導助言ができる。一番理解しているというのは、地域差がそれぞれあって、やはり各自治体が一番現状、実情というのは理解しているわけですから、一番現状、実情を理解している自治体が直接タッチできてこそ初めて、私は生きた指導助言というものができる。どうもそこは遠回りの、靴の上からかゆいところをかくような、非常にもどかしい、何でもこんなことになっちゃうのか、本当にこれで実効性が確保できるのか、こういう疑問を感じてならないわけですね。この辺はいかがでしょう。

○入山政府委員 関係の機関がそれぞれ自分の所掌する施策につきまして持ち寄って、そしてそれを地域において最も有効な形で生かしていくというのをねらっての協議会、計画案作成の機能のごさいます。実際は、都道府県知事の指導というよりも、国が直接指導する、あるいは出先機関を通じて、従来から持っておりますノウハウを生かしながらかちっとした指導をするというところの方がより効果的であらうという考え方に立つたわけでごさいます。先生御指摘のような、形の上からいいますと、知事の権限、国の権限、協議会、その間に環境庁が介在するといった一見複雑なような形になるのでございます。私も、私どもはその辺はきちっとした形で適正な運営ができる

ように心がけてまいりたいと思っております。

○東(順)委員 私、どうもよくわからないのですが、例えば、昭和四十年代の中盤ごろですか、公害問題が全国的に起こりましたね。この公害問題の克服というのは結局どこがやったのか。それはやはり、当該の自治体というものが死に物狂いで公害克服に取り組みましたよね。そして、そのそれぞれの公害に対して必死になって、現状に逆にながら有効な手を打ちまくって、それを国がバックアップする、こういう構図だったんですよね。したがって、あくまでも公害克服の主役というのはやはり地方の自治体でしたよね。私は、それと同じような原理になるのじゃないかな。やはり、一番排ガスの問題で苦しんでいる、何とかしなければいけない、こう悩んでいるのは自治体であって、そしてまた、しかも、指定地域はあってもそれぞれ地域差がいろいろな形で違うわけですから、そういう実情、状況に応じて有効な手をきちっと打てるのがまた自治体ではないか。いわゆる有効な指導助言というものができるのが自治体ではないかな。だから、国は自治体の意見というものを最大に尊重して後ろからしっかりとバックアップをする、こういう構図が私は極めて自然ではなからうかな、それでこそ初めて実効ある実効性というものが確保されるのではないかな、こういうふうに思うわけなんです。

その辺のところを、局長、もうちょっと私が理解できるように具体的に、納得できる御答弁をいただきたい、こういうふうに思います。いかがでしょう。

○入山政府委員 自動車の問題につきましては非常に広域にわたるわけでごさいます。幾つかの県から県に広がっていくといいますが、一つの地域だけに限定しない、非常に広がりのある問題が多いわけでごさいます。また、それに関連いたしまして国の事務も、比較的と申しますか、非常に多いのでございます。

そういったことから考えまして、やはり国が前面に出てやるということの方が、ただしそれは国

がすべて頭から決めてしまうというのではなくて、地方、都道府県知事のそういう計画というものも十分に尊重する形で、また他の県との整合性もとるといったような、国の調整といったことも加えながら進めていく方がより効果的ではないか。そういったことでこういう形にしてあるわけでごさいます。

○東(順)委員 そちらの方がより効果的と思われるわけですね、わかりました。それはどうでしょう。かねというふうに思うのですが、まあなかなか答弁できない難しい状況というのが絡んでおるからそういう苦しい御答弁になるのだらうというふうに思うわけでごさいます。やはりこの問題は加害者も被害者もないのです。みんな加害者なんです。要するに、この法案を決める側も決める側も、そしてまたそれを運用する側も運用される側も、もつと言えどトラックやバスを運転する運転手さんもあるいはその会社の企業経営者の人も、あるいはみんながいわば被害者といえれば被害者なんです。そういうことから考えていけば、要するに、いかにすれば実効性が上がるかという、その観点というのが実は一番大事なことでありまして、これから推移を見まして、本当に指定地域からNOxが減っていくという、そういう数字としてきちっと出てくるかどうか、この辺に最大の注目をしたいと思っています。

そして、これは思うように効果が上がらないということになったときには、やはりまた思い切った、人命にかかわることですから、法のさらに改正ということも十分これから考慮していく、こういうスタンスでやっていかないとかならない、こういうふうに思います。また、そういうスタンスに立つところこそ私は環境庁であらう、こういうふうなふうに思うわけでありまして、よろしくお願いしたいと思っています。

続きまして、先月の三十一日ですか、第二次の酸性雨対策調査というものの中間報告を環境庁が発表されましたね。この酸性雨の調査結果の概略を説明したいというふうに思います。

○田村説明員 先月発表されました第二次酸性雨対策調査の中間取りまとめについて、簡単に申し上げます。

現在、酸性雨調査にしましては、第一次ということで昭和五十九年から六十二年度の結果を得ておりますが、その上で、次の五年間ということ第二次の酸性雨調査を行っております。

第二次の酸性雨調査の中間報告としての現在までの知見としましては、全般的に欧米と同じほどの酸性の雨が降っているということがまず確認されております。第一次五十年計画のときの調査では、pHが年間平均で約四・四から五・五という酸性度であったわけですが、これがさらに〇・一ポイントほど酸性度合いが強くなりまして、現在の平均値では四・三から五・三ということになっております。なお、従来これ八年間を通して日本における雨の現状というものの酸性の度合いはこの程度でなからうかということでごさいます。

それに関連しまして、被害の観点におきましては、森林被害というものがいろいろところでささやかれてはおりますが、必ずしも酸性雨だけの被害という感じではないというようにございまして、森林の場合には土の性質の問題が大きな影響を持っています。雨量、それから生えている樹種、さらにいつごろ植わった木であるかというようにも絡めてありますので、なかなか酸性雨の被害が森林にそのままあらわれているというところではございせん。ただ、学説によりまして、森林に被害が出るのは十年ほどたってから出るという説もありまして、特に都市近郊の森林では、そういう意味では自然形態自身が都市化されてなかなか大きな森が育つような条件がなくなっているというところも絡めまして、明らかに何らかの影響はあるだろうというふうな状態でございす。

来年度の平成四年度にまともなということ、あと一年ほどの期間がございまして、現在その研究調査の方向といたしましては、そういうことでよ

り深い知見を得たいということで、雨の酸性度というものと土壌との関係を調べる。それから、森林自体の植生というように形で植物の生育形態の問題を見ていく。さらに、酸性の雪、酸性の霧というように形で非常に強い濃度を得た酸性雨が時折の気象条件であられるということで、そこら辺も十分調査している。

それから、現在、知見をいたしまして何が一番大きな酸性雨の要因であるかということ、酸性の原因として、硫酸から来る亜硫酸ガス系のS分、硫酸部分に属するものと窒素分ということで、これは燃焼したときの排ガスに入りますが、そういうような燃焼したときのNO_x、さらに現在問題となっておりましてディーゼル関係から排出される排ガスというようにものから出てくる窒素系のものということで、その二つが非常に大きな原因であるということがはばわかっております。

さらに、我が国と海外を比べた場合、日本の場合には火山の噴火というのがかなり大量のS分を出しているということが明らかになっておりまして、火山という自然現象の中におけるそういう硫酸分の役割というのがどのくらいあるかということ、これは気象条件は定まらないし、火山活動自身が変動するものだからなかなか定量的には一致しないということで、そういう構成要因に關しても努力して鋭意調査中でございます。

現在、中間報告ということでまとめさせていただきまして、多分来年の今ごろから来年中には最終結果を得られると思つて鋭意努力しております。

○東(順)委員 ありがとうございます。
それから、昨年十二月十八日に発表されております自動車交通騒音の調査結果についても、あわせて御説明いただければと思います。

○入山政府委員 この調査は、全国の都道府県、市町村、特別区が平成二年一月から十二月までに沿道で測定した自動車交通騒音の測定結果を環境庁で取りまとめたものでございます。
環境基準の達成率でございますが、全測定点四

千五百八十五地点を対象にした場合は一三・三%、最近五年の継続測定点一千五十六地点を対象にした場合は九・三%と、いずれも引き続き前年よりも悪化しております。大変厳しい状況であると受けとめておるわけでございます。これは主として自動車交通量の増加に起因するものと考えているわけでございます。

○東(順)委員 それからもう一点、環境庁の国立環境研究所と東日本学術大学の薬学部の共同研究グループで、ディーゼル車の排ガス中の微粒子には未知の強い毒性物質が含まれているということが動物実験で明らかになっておると伺っておりますが、このデータも御説明いただけますか。

○入山政府委員 御指摘の研究でございますが、これは昨年の大気汚染学会で発表された研究でございます。まして、マウスに一定量のディーゼル排ガス中の微粒子を与えましたところ、死亡率が非常に高くなったということでございます。これは、投与前に活性酸素を消去するような酵素を与えておきますと死亡率が大幅に減るということがわかったわけでございます。したがって、このマウスの死亡原因としたしましては活性酸素によるということが示唆されたというわけでござい

ます。
しかし、この活性酸素は、正常時でありまして吸入酸素の一、二%ぐらい体内でつくられてい

ると言われておられて、また、この実験では、現状の環境濃度によつて暴露される量よりも著しく高濃度である、ざつと数百倍以上というところでございますが、この高濃度のディーゼル粒子を直接気管の中に注入投与したという実験でござい

ます。そういうことから、実際の環境条件下での影響がこれによつて説明されたとは言いえないというところでございます。

しかしながら、ディーゼル排ガスは、人での発がん性は明らかでございませぬけれども、国際がん研究機関におきましても、人に対して恐らく発がん性があるというようなコメントもされておりますし、環境庁といたしまして、いろいろな形で、こういった有害性といったものについては十分に着目しながら、こういった研究を見守つてまいりたいと思つておるわけでございます。

○東(順)委員 大変ありがとうございます。
いずれも、酸性雨については欧米並みである、さらにpHが厳しくなつてきている、あるいは自動車交通騒音の調査では前年より悪化して大変厳しい状況になってきている、あるいはまたディーゼル排ガスが人に発がん性というものを与える、そういう危険性も考えられるという非常に深刻な報告でございます。

実は、我が党も酸性雨の実態調査を昨年十二月からことし三月にかけて行いました。これは伊豆大島を含む都内二十三区二十七市五町一村で実施したのですが、やはり同じような厳しい、深刻な状況が出ております。全体の五十六地点のうち、江東区の一地点を除いて五十五地点でpHが五・六以下の酸性雨を観測いたしました。延べ二百三十四回測定したうち、酸性雨でない降雨はわずか十二回しかなかったという状況でございます。pHが平均で四から四・五、先ほどは四・三から五・三という数字でございましたけれども、やはり東京都を中心として平均で四から四・五、こういう厳しい数値でございます。都内全域で恒常的に降っている。最近はずっと長雨ですね。こんな長雨が續くと、本当に酸性雨の心配が一段と深刻になるわけでございます。非常に厳しいものがあるなというところを改めて感じました。

○入山政府委員 地域外からの流入車の問題があるわけでございます。この車両に対しまして、一律にこの規制と同じような規制を行うことはいろいろと難しいということ、何回か私は申し上げたつもりでございます。大都市の大気汚染の防止の見地から、極力、窒素酸化物の排出量の少ない車両の使用がされるように理解と協力を求めているかなければならないと思つておるわけでござい

ます。
この酸性雨が最も高かった地域が多摩地域で二カ所出たというのです。これはもうレモンジュース並みのpH三・五であった、こういう状況でございました。今、酸性雨つららという言葉があるのです。酸性雨つららと云うて、コンクリートの中の石灰分が溶け出して炭酸カルシウムの結晶となつてつららのようにずつと垂れ下がる、これは二十センチを超すものが出てきている、こういう状況でございまして、改めて本当に今回のような法案というもので、これは非常に大事な法案でございまして、少しでも失敗をするとも

う後退は許されないう状況に間違いなく我が国は来ている、特にこの東京都内周辺は来ているなというふうには私は思いました。
そこで、こういう危機的な状況を少しでも改善するために、こういう観点からも、先ほど来何度も議論が出ております地域外からの指定地域への流入車の問題ですね。これは何らかの法的措置というものをこれから考えていかなきゃいけないのではなからうか、こういうふうにも思つてござい

えがあつたらお聞かせ願いたいと思います。

○入山政府委員 いろいろな考え方があろうかと存じますが、いろいろなノウハウを持つております関係の省庁とも十分に相談をしながら、実効の上がるような方策を考えてまいりたいと思います。

○東(順)委員 まだ具体的にはこれからですか。

○入山政府委員 具体的な検討は、この法案が通りました後にさせていただきますかと思つてゐるわけでございます。

○東(順)委員 そこで、私は思うわけでございすが、指定区域内はそれぞれ中型、小型まで含んでということでございますけれども、私は最低限、流入してくる車両については大型のトラックあるいはバス、特にバスとか大型トラックというのは大体もともとつかまりやすいわけですね。例えば東京に行く、大阪に行く、そういう定期の長距離バスだとか長距離トラックというのはある程度つかまりやすい、つかまりやすいというか特定しやすい状況にあるわけですから、普通の中型車、小型車、そういうところまで取り締まりの対象にできないにしても、大型のバスとかトラックについては工夫によつては何とかできるのではなからうか、こういうふうに思いますけれども、この辺について、運輸省さん来られてますね、ぜひお答え願いたい。

○洞説明員 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、流入車対策といたしまして、大都市の大気汚染の防止の観点からできるだけNOxの排出量の少ない車両を使用されるよう、運送事業者についてその理解と協力を求めているといたし運輸省も考えております。

具体的に、特定地域内に車両を運行させておりますバス、トラック等の運送事業者に対しましては、先ほどの大気保全局長さんのお答えもございましたが、事業者団体等を通じてできるだけNOx排出量の少ない車両を使用するよう協力を呼びかけて、また強く指導していきたいと考えてございます。

○東(順)委員 あらかじめ特定しやすいわけでございますので、ひとつ具体的な効果があるという指導、あるいは周知させていくという努力をぜひお願いしたいと思つます。

それから、最後になりましたけれども、都心部とか交通混雑の激しい地域への車の流入というものの、車そのものの総量を規制していく、こういう制度の導入はもうそろそろ真剣に考えるべきではなからうか、そういう事態に來ているのではなからうかというふうには私は思うわけでございします。

運輸省が大都市圏の車の総量規制、来年度の調査費要求ということで私は新聞で読みましたけれども、車そのものの総量規制の検討を開始した、こういうふうに向つておるわけでございします。この基本的な考え方と、今後こういうことについてどういふふうにお考えなのか、お伺いしたいと思つます。

○洞説明員 お答え申し上げます。

自動車交通の総量規制策、これは環境問題のみならず、道路交通混雑対策という観点からいろいろ検討していかなければならない問題でございします。

諸外国には、先生御存じのとおりナンバー制であるとか負担金制度とかいろいろな走行規制の制度が導入されているわけでございまして、私ども運輸省といたしましても、平成元年度に環七に乗り入れますドライバーの皆さんを対象にアンケートを行いまして、このようなナンバー制とかあるいはお金を取る、負担金制度の導入についての意向調査等を行いました。残念ながら半数以上の方が、まだ時期尚早であるとかということで消極的な意見が多うございました。また、負担金を取つても、お金を払つても乗り入れるというふうな意見もかなりの部分を占めております。我が国におきましては、かかるナンバー制とか負担金制度というふうな制度は実施されていないわけでございます。しかしながら、広く目を地方にも向けますと、時間や場所を限定したそういう乗り入れ規制といひますか、そういったものは実施されてお

りますし、事実、成功している箇所もございします。運輸省といたしましては、こういうマイカーの総量抑制策につきましては、国民生活とか産業活動に及ぼす影響というのとは極めて大きいわけでございますので、その導入については世論の動向等を見ながら慎重に考えていく必要があると思つておりますが、広範な地域で即実施するということとは、すぐに無理だと思つたとしても、こういった部分的な抑制策といひますか、そういったものについては適用可能なケースというのがあるのではなからうかと考えているわけでございします。そういう意味で、今年度予算をしようだいで、総合的な抑制策についてももちろんでございします

が、こういう部分的な実行可能な抑制策について十分検討し、勉強していかなければいけない、こういうふうにお考えをいただいております。

○東(順)委員 同じ件を大臣、車の総量規制というものをそろそろ考えなければいけないのではなからうか、こういうふうにお考えをいただいておりますが、大臣としての御見解をお願いいたします。

○中村国務大臣 本来、これは国民生活と密接な関係のある問題ですから、便利なものを使いたいという国民の要望、それにはこたえていくという観点からすれば、我々の環境の面から考えれば、幾ら走つても大丈夫なような排出ガスの単体規制ができればそれが一番ベストであるということでありまして、

しかしながら、それができないということでありまして、からこういう総量規制のことを考えてまいたこととありますが、ある地域に限って全部に、全部の車種を入れるか入れないかというところは、その地方の御意見もありましようし、今運輸省から言われましたその地域の利便性、それから交通混雑緩和の問題もございしますし、それから、外国へ行つてみまして、この前、ストックホルムの流入規制を見たのですが、都市の形態が一本の道路で入つてまいりまして非常に規制しやすい状態で、日本はばあつと面を展開している都市形成でありますから、この規制をどう

やるかという実効性の問題等もあると思つまして、将来の検討課題であらうというふうにお考えさせていただきます。

○東(順)委員 では、時間が参りましたので、以上で終わります。

ありがとうございました。

○小杉委員長 寺前議員。

○寺前委員 前回に引き続いて、環境の破壊から守るために法案の審査をやらせていただきます。まず、この前は車種の規制とかあるいはいろいろ道路交通上の問題をどうするかとか、いろいろ聞きました。同時に、何しろ公害というのは発生源でとめないかぬのだから、発生源の一つとしてやはり、大事なものは燃料そのものにある、だから、その低硫黄化への道という問題も、これも重要な課題であらうというふうには私は思つたのです。

ところで、この間からこの法律を審査するに当たつていろいろ物の本を読んでみると、アメリカでは九三年から、E.C.では九六年から低硫黄の、硫黄分を〇・〇五にするんだという方向を打ち出してきてゐるというのです。日本の場合にはJ.I.S.で基準〇・五で、今硫黄分〇・四だ。えらい違うやないか。よその国がやれるという話を我が国がやれぬというのとは一体何でやろか、こんなに世界の工業国として進んでいる日本が何でけぬのやろかというのが不思議でかなわぬのやけど、これはだれが説明してくれまして、——おもしろいところやね。大臣でないと説明でけぬのや。こういう話を、これは大抵普通の委員会では質問すると大臣なんて立たへんのやけど、この委員会だけは結構な話で、大臣が出てくるのやね。

○入山政府委員 軽油中の硫黄分の低減ということにつきましては、自動車排出ガスの低減対策を進める上で非常に重要なこととございします。不可欠と言つてもいいことであらうかと存じます。平成元年の中公書の答申でも、長期目標値を達成するためには〇・〇五までの低減が必要である、こうしてゐるわけでございます。この必要性につきましては、業界と申しますか、もう非常に認識

をしておりまして、一定のリードタイムが必要ではありますけれども、技術的にはもう既に可能になっておりますので、ある一定の期間を与えていただければ〇・〇五％まで持っていけます、こういうことを言っていたらいいわけでございます。

そういうことでございますので、関係の省庁とも連携しながら、できるだけ早い機会に〇・〇五％を実現するように私も頑張つてまいりたいと思っております。

○寺前委員 それで、世界各国はいついつからそうする、こう言うところの、日本では可能だといふだけで、いついつからやりますかとは何で言えないのだろうか、これは大臣、答弁いただけますか。

○中村国務大臣 確かに今〇・四％で、ことしの秋には〇・二％まで下げるといふことは見通しがついているのでありますが、委員御指摘のとおり、アメリカで来年から〇・〇五％まで下げるといふことがございました。そして、私は、これでは大変だと思ひまして、自動車メーカーからの要請もありまして、むしろ自動車メーカーでは石油の方を先にやってくれなければ自分たちのNOxの対策はできないということでありましたので、メーカーの代表の方に来ていただきました。そして、これはこういう状況だといふ状況を切々とお話しいたしました、すぐやってくれと言いましたところ、業界の方の反応は、即座に、今から取りかかればできます、そしてリードタイムは五年かかる、五年以内にやらせてもらいたい、ですから、それはなるべく早くやってもいい、その上で、設備投資等があるのでコストに対する若干のね返りがある、リッター当たり数円というふうな数字まで、ちょっとそのときの話ですから控えさせていたいただきたいと思いますが、大したことないね返りであるというお話でございました。

そして、これはいつも申し上げますように、また我々は調整官庁であり、直接の監督官庁は通産省でございますので、通産大臣にすぐ申し上げます。

した。そしてその話がありまして、今通産省で業界との話し合いを進めておりまして、近々、そのいつごろまでにできるということがわかつてこようというふうな考えております。

○寺前委員 五年以内とこうおっしゃったから、そうすると、ことしは一九九二年、五年というたら九七年か。そうすると、アメリカは来年と言ふところの、えらいテンポ違うやないか、計算からいうたつて。何でアメリカが言うようなことを日本で言えないんだ、せめてそのぐらいのことはやりまひよかいな、どうです。

○中村国務大臣 それは、やはり技術的に設備投資をして、その機械を設置してやるわけですから、それだけの時間がかかるということでございます。

○寺前委員 だから、よその国がやる話が日本の水準でやれないなんてことは言えない。だから、私はもうこれ以上同じことを繰り返したつて始まらぬから、環境を守るためだつたら、この際に即刻その道を追求していただきたいということを申し上げたいと思ひます。

次に、同じようにいろいろな分野で地球環境破壊が起こつていますが、フロンのことは重大だと思ひます。最近、二月でしたか、新聞を読んでもおりましたら、ブッシュ米大統領が全廃ということをお呼びかけてますわ、これ、単に決めるだけじゃなくて、冷蔵庫や自動車の冷房に使われる特定フロンの製造の中間原料である四塩化炭素の問題があるし、いずれにしろ、オゾン層の破壊防止のためには早く対処しなければならぬ事態が来ているということ、もう天下周知の事実です。これについてはモントリオール議定書締結国会議が、二〇〇〇年から五年繰り上げて一九九五年とするという方針までも、前倒しの方針がなければならぬと出てきているわけですね。この方針は、フロンのほかにハロンガスやメチルクロロホルムや四塩化炭素を九二年末までに生産量を八六年水準の五〇％に削減し、九五年末ま

でに生産を全面停止するんだという方向に走つていふことなんです。また、これまで規制の対象となつていなかった水素化フロンの、臭化メチルについても規制対象に追加するという方向にも動いてきている。事の重要性というのはいずれにも随分テンポを速めて問題になってきています。ドイツでは九三年末とか、英国では九五年末、デンマークでは九四年末、ECでは九五年末とか、次々と前倒し、私はいいことやと思うのです、そうやって積極的に取り組んでいこう。日本はどないなつておりますか。

○中村国務大臣 モントリオール議定書によりまずCFC関係の生産をなくしようといふことは、前倒ししようといふことで各国がいろいろ考えておりました、そして正式な見直しはことしの十一月だったでしょうか、十一月に行われることになつておりました、そこで恐らく前倒しの話が出るだろうと思ひます。

そこで、一つはつきりしていますことは、この間、ECの環境大臣の議長国であるポルトガルの環境大臣が私のところに参りまして、ECでは九五年までにゼロにしようと思ひます、我々もそういう方向で今関係省庁と相談しておりますというお話をしました。

そこで、一つおわかりいただきたいのは、先ほどハロンとかフロロンとかCFCに関するところをお話ししましたけれども、アメリカのゼロにするのには一つエクスキューズがついておりまして、消火器とか、それから吸入用とか、そういうものは除くといふことがついてくるのです。私どもとしては、そういうことでなく全部なくして、くのがいいのじゃないかと思ひます。

今、監督官庁である通産省とも相談を進めていこうとございまして、ぜひ前倒しをしていくように努力をしたいと思ひます。

○寺前委員 私、努力は早く実るようにはしたい。というのは、フロンの問題についていつだったか、前にここで一回問題にしたことがある。オ

ゾン層保護のためのウィーン条約の締結の際に、日本は随分不名誉になつていふのです。というのは、科学的に解明されていふと代替品が難しいとか、二年間おくらせるといふような役割を日本は担つたといふんだ。一九八七年のオゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書の締結の際も、フロンの規制などに反対して、当時、その成立を引き延ばすという役割を担つていふとも言われたんだ。だから、日本政府の姿勢はラストランナーだといふ批判を、私も外国へ行ったとき言われたのですよ、この問題は。

それだけに、フロンの生産問題に対しては積極的に打つて出るといふことは当然の世界的な使命だろうと私は思ふのです。事実、私はそのときを振り返つてみると、今調べてみたのですよ。国連環境計画のフロングラス規制勧告が出た一九八〇年には、日本の生産が九万四千トンであつた。ヘルシンキ宣言があつた一九八九年には、国際的に問題になつていながら二二・四万トンと、何と二・四倍の生産量に、国際的に批判が起つてい

の中でぐつとふえていくのですよ。

それで、ちなみにセントラルは一万五千トン、ダイキンが二万トン、旭硝子が一万九百トン、三井デュポンが二万三千七百トンといふふうに、世界的に問題になつて、日本政府が代替品は難しいとか、科学的に解明されていふというけちをつけている最中にどんどんと生産を上げていくのだから、これは批判されるのは当たり前だ。日本政府といふのは一体商売人の手先なのかいなど、このとき私も思ふつたのです。

だから、ランナーとしてラストランナーだと言われるだけのことは、こういう数字を挙げられたときに思ふ言わざるを得なくなるんだね。それだけに、九五年以前に積極的な前倒しを提起していく、アメリカの部分的なところのけちを言うだけではないで、それはもちろんのこと、積極的に打つて出るといふことを希望を申し上げておきたいと思ひます。

それから、これをやろうと思つたら同時にオゾ

ン層保護法も早急に改正せよいかぬことになるでしょう。水素化フロン、臭化メチルについても規制の対象にするという方向を打ち出さなければいかぬでしょう。そういうことの準備をしておられるわけですか。いかがでしょうか。

○入山政府委員 国際的に協調するというところで、我が国は法律につきましても各国に先駆けてつくったという経緯もございます。必要な法律改正につきましても十分に検討してまいりたいと思っております。

○寺前委員 ところが、今度はその過程で問題になった、代替品がどうのこうのと言うのだけれども、次にその代替品がまた問題を起すというものが最近の一連の事実になっているわけです。だから、安易な大量生産を行わないように、代替品の場合に十分に先々を計算してやってもう必要があると思いますが、その点はよろしくおすか。

○入山政府委員 いろいろな代替品が開発されつつあるわけですが、新しい物質等でもございまして、安全性の問題あるいは毒性の問題等につきましても十分な試験をして実用に供するといったことが必要であらうかと存じます。そういったことで、現在いろいろと技術的な開発準備を進めている段階であるとおっております。

○寺前委員 ところで、フロンは確かに今は日本の生産は下がってきている。ところが、今度は海外へ日本のプラント輸出がされていっている。海外でふえていっているんだ。これまた、日本の国内さへフロンの対策が進めばよろしいというわけにいかぬわけだ。日本の企業の海外進出の道義的問題もまた大きな問題があるんだね。

三月に日本とアメリカとタイによる三極オゾン会議が開かれて、タイに工場進出し、オゾン層破壊物質を使用している日系企業三十社と米系企業十一社がODS削減・全廃行動計画を作成して、九六年末までにフロンを全廃するとした。タイでは、何しろあそこオゾン層破壊の一役どころか半分は日本の企業だということでしょう。二五％がアメリカの企業だということだから。物すごく大

きな役割を海外へ出ていつてやっている。

この間うちから、そういうことで一体どういふふうになっているのだらうかというものを調べてみたのです。主なアジア諸国への特定フロンの輸出状況を八九年年度に対する九〇年度の比較で見ると、タイが一六・七％増、香港が一八・八％増、中国が一七・七％増、南朝鮮が一七・五％増、シンガポールが一四・八％増、全体として九〇年度は一・六六倍の輸出増になっている。だから、海外に対する態度というのは、日本の企業進出も、重要なきちつとした指導性を発揮しないと、国内法だけで済む問題ではないということをおはさるべきです。これは所管は通商省になるのですね。こういった地域に進出する日系企業に対する指導はどういうことになっているのか、聞かせていただきたいと思うのです。

○佐々木説明員 お答え申し上げます。先生ただいま御指摘いただきましたように、日米タイの三極オゾン会議は、タイにおきますフロン及びトリクロロエタンの削減あるいは全廃を促進するために、三月十一日から十八日までタイにて開催されたものでございます。

タイにおきましては、経済の高度成長に伴いまして、近年フロン及びトリクロロエタンの消費が急増いたしております。特に、洗浄用途にしましては日系及び米系の多国籍企業の合併企業における消費が大部分を占めている、そういう事情にございまして、日米に、これらの物質の削減技術の移転を促進するための協力が強く求められていたところでございます。

この三極オゾン会議におきましては、日米の関係業界から多数の専門家が参加いたしまして、フロン及びトリクロロエタンの使用分野ごとのセミナーを開催し、意見交換あるいは現地工場の見学等を実施するとともに、タイ企業における削減あるいは代替を進めるため、日米の専門家による個別診断、相談を行い、各個の条件を踏まえた細かな技術指導を実施したところでございます。

なお、この会議の中で、産業界が取りまとめしたフロン及びトリクロロエタンの削減の行動計画が発表されておまして、先ほど先生御指摘の日系企業三十社及び米系企業十一社につきまして、タイ現地企業におけるこれらの物質の削減、全廃のスケジュールをモニトリオール議定書に規定された年限よりも大幅に加速させるという目標が示されたところでございます。

○中村国務大臣 その会議には環境庁も職員を送っております。日系企業を視察させておられます。

○寺前委員 私は、タイだけじゃいかぬと言っているのです。今アジアの各地の話をしたでしょう。タイで問題になったからタイでやる、それじゃほかの国は問題にならなかつたらほっとけというのか。日本でいついふまでこういふ言ひを言ったら、海外に行ってもその態度を堅持するのかもしれない。これは融資の面から研究の面から、あらゆる面でそういう方向に従うのか従わないのかという企業への指導性を通産省がやってくれなかつたら、日本人として恥ずかしくてかなわぬ。これはどうですか。

○佐々木説明員 お答え申し上げます。通産省といたしましては、これまでもオゾン層保護対策促進に関する大臣の要請会議等の場におきまして、関係業界に対し、途上国に対するフロン等の削減技術の円滑な移転を要請するということなど、途上国のオゾン層保護に向けた努力に対する協力を要請してきたところでございます。

先生御指摘のように、今後とも、このたびの日米タイ三極オゾン会議の成果を踏まえつつ、引き続きタイ以外の途上国におけるフロン等のオゾン層破壊物質の削減努力にも積極的に協力するよう、関係業界に要請してまいり所存でございます。

○寺前委員 こういうのは本場にすつきりやらなにかぬと思う。やるんだつたらやるで、やってもらう。問題になったところへだけ行って適当な処理をしてくるというのは、そんなのはいかぬと思う。

せつかくの機会だから、フロンだけではなくして、ブラジル会議がありますね。温暖化問題が大問題になってくる。CO₂が話題になってくる。きょうも新聞を読んでいたら、「ブッシュ大統領「後ろ向き」参加せぬかもしれぬと書いてある。これはどうなっているのか。これはアメリカを含めて安定化の目標を設定するようにしなかつたら、地球環境全体として困るのと同じな。日本政府はこういうアメリカの「環境より選挙」という、きょうの新聞を見ていたら見出しに書いてあったが、これは一体何を考えているんだらうかと思うけれども、大臣、この問題についてはどういふふうにお考えになりますか。

○中村国務大臣 おっしゃるとおり、UNCEDへ向けての準備会合が難航しているのは仰せのとおりであります。日本国政府としては、十九省庁集まった関係閣僚会議で二〇〇〇年までに一九九〇年のレベルで排出量を安定させるという政府方針を持っております。これをもって外国と交渉しておりますが、ECの諸国とか発展途上国の大部分、そして特に低い国、オランダのように非常に土地が低い、バングラデシュのように水害を受けやすい、モルディブのように海に沈んでしまいうような国とか、我々も島国でありますから温暖化による海面の上昇ということに大変神経質であります。そして、海面の上昇のみならず、いろいろな植生の変化とか気候の変化、大変なことが起こってくるだろうということでもあります。しかしながら、アメリカがこれに対してアズ・スーン・アズ・フィージブルという言葉を使っているのですが、可能なようになるときにというふうなことで、きちつとした明確な日にちを打ち出さないようなことで交渉が進んでおるといわけでありま

す。

ところが、御案内のとおり、世界におけるCO₂の発生量の約四分の一はアメリカが排出している、日本はこれだけの工業生産を持ちながら四・七％しか出してないということでありまして、アメリカを抜きにして条約ができて実

効性のないものになるし、アメリカが入って実効性のない条約をつくってもいけない。でありますから、これはアメリカにいろいろお願いいたしまして、説得をして、ECなり私どもと同じ考えの立場に立っていただけないかということをやる以外にないということで、今あらゆる手段を講じてアメリカにお願いをしておるわけでありまして。特にECの、この間議長国であるポルトガルの環境大臣が見えましたが、ECはきちっと二〇〇〇年までにという期日を付して一九九〇年のレベルというレベルで交渉に臨むから日本と一緒にやっということとありますので、そういうところと携えてやっていきたいと思っております。

そして、こういうことを言う人もいますのですけれども、フロンガスの場合、話が比較的早く進むというの、紫外線が入ることによってがんになりやすい、しかし幸いなことに我々はそれほど皮膚がんになりやすい体質を持っていない、しかし白人種の方は非常に皮膚がんになりやすいというので御熱心であるんじゃないかといううな、ひが目でしようか、そういうことをおっしゃる方もいらつしやいます。それに引きかえて、我々海に囲まれた国は、CO₂による気候の変化もございいますけれども、水面の上昇ということには、これは将来一体幾らコストがかかるかわからないというところになってくるわけでありまして、どうしてもアメリカを説得いたしまして実効のある条約をつくって、そして地球が将来安全であるようにしなければいけない、このような方針で臨んでおります。

○寺前委員 お約束の時間も迫りましたので、何か今のお話を聞いてみると、アメリカがおくれているという態度の批判だけがありましたけれども、日本が進んでいるとも必ずしも言い切れないと私は思うのです。それで、ドイツは二〇一〇年までに現水準より二五％削減する、あるいはECは二〇〇五年と二〇一〇年をめぐりに削減計画を立てるとか方向づけを明確にしてやるとなっている

んだけれども、日本は必ずしもそうならないでしよう。だから、すかつとやるように目標を明確にしてやっていきましよう、それでアメリカに對しても。

それから、今の皮膚がんになるとかいうフロンの話は、日本人には大丈夫だなんて、そんなことはありません。そう気楽に言うてもらったら——やはり人類といわず地球環境としては大問題なんだということをこの際明確にしておかなければいかぬ。アメリカの諸君は自分のところだけでそんなことを言うとならあかんで、そういう意見の言い方もあるのかしらぬけれども、それはやはり生態系全体として重視しなければならぬ問題として積極策に打って出るように、お互いにする必要があると思っております。

○中村国務大臣 フロンの問題は、ひがみとかそういう感じでおっしゃる方もあると言っただけでありまして、日本人もそれは危険が大きいわけでありまして、白内障になる危険もあるし、植生が変わるといふ危険もあるし、気候が変わる、大変なことをもたらすわけでありまして、日本も最大級の熱心さでやっていかなければいけない問題でございます。

それから、CO₂の削減計画について日本は何もないのではないかと御指摘ありましたけれども、日本は西暦二〇〇〇年までにおおむね一九九〇年のレベルで発生量を安定させるということで、関係閣僚会議で決定し、行動計画をつくって各省で今やっております。

○寺前委員 私は、削減をせよと言っているのや。安定だけではあかんと申すかと言っているのや。だから、削減計画を目標を持ってやらなければあかんと申すか、やろうやないかという話をしているのですけれども、いかがですか。

○加藤説明員 大臣が今お答え申し上げましたように、一九九〇年十月の行動計画におきましては、まず第一段階として安定化ということをつくって行くわけでございます。先生お尋ねの国際条約の検討の場におきまして

も、一応削減というものの念頭に置きながら審議が進められているということも、あわせ御報告させていただきますかと思っております。

○中村国務大臣 ちょっと聞き間違えまして御無礼をいたしました。

当然のことながら、安定の次は削減をさせなければいけないということで考えております。

○寺前委員 だから、その削減目標をきちんとして位置づけなさい、もうヨーロッパではやっておるというのを申し上げたのであつて、積極的に取り組むことを願いたい。

終わらせていただきます。ありがとうございます。

○小杉委員長 御苦労さまでした。

これにて原案及び斎藤一雄君外一名提出の修正案に対する質疑は終局いたしました。

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

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及びこれに対する両修正案について採決いたします。まず、寺前議員提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小杉委員長 起立少数。よつて、本修正案は否決されました。

次に、斎藤一雄君外一名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小杉委員長 起立少数。よつて、本修正案は否決されました。

次に、原案について採決いたします。原案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小杉委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○小杉委員長 次に、ただいま議決いたしました本案に対し、高橋一郎君、斎藤一雄君、斎藤節君、寺前議員及び中井治君より附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。提出者から趣旨の説明を聴取いたします。高橋一郎君。

○高橋委員 私は、ただいま議決され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対する附帯決議案につき、自由民主党、日本社会党、護憲共同、公明党・国民会議、日本共産党及び民社党を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。案文を朗読して、説明にかえさせていただきます。

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対する附帯決議（案）

窒素酸化物に係る環境基準の当初の達成時期であつた昭和六十年を六年余りも経た現在においても、大都市地域における大気汚染の改善が大幅に遅れていることに対する国の責任は極めて重大であることにかんがみ、政府は、本法の施行に当たり、次の事項につき適切な措置を講ずべきである。

一 デイゼル車を中心とした自動車排出ガス総量の増大による大気汚染状況を改善するため、効果的な自動車交通量抑制対策その他の総合的な交通体系政策を推進すること。

二 特定地域の大気汚染の改善に資するため、特定地域外のデイゼル車についても最新規制適合車への代替の促進を図るなど、実効性のある方策を検討すること。

三 自動車排出ガス規制に係る「長期目標」を早期に実施すること。

四 本法による窒素酸化物削減効果の予測について一層科学的に精査するとともに、本法に基づく施策を含め、遅くとも二〇〇〇年までには環境基準が達成されるよう努力すること。

五 国及び地方公共団体は、率先して、本法に基づく特定地域内における特定自動車の代替を行うこと。

六 代替期予期間の決定に際しては、窒素酸化物削減の効果、平均使用年数の実態及び基準適合率の供給可能量等を十分に考慮すること。

七 事業所管大臣は、これまでの地方公共団体における交通公害対策の実績を踏まえつつ、都道府県知事の求めに応じた環境庁長官の要請事項の確実な実施に努めること。

八 大気汚染健康影響継続調査結果において、二酸化窒素濃度の高い地区は喘息様症状の新規発症率が高い傾向がみられたことを踏まえ、窒素酸化物と疾病との関連性について引き続き調査に努めること。

九 道路の建設に関する環境影響評価については、予測交通量をもとに行われた大気汚染・騒音等の予測・評価の結果が建設中及び供用後においても確実に維持されるよう、そのフォローアップに努めること。

十 二酸化窒素に係る環境基準達成のため、自動車の製造業者、運送業者等を含めた国民的コンセンサスを得るための方策を確立すること。

十一 低公害車の実用性の向上に全力をあげるとともに、普及促進を図るための制度を確立し、社会的経済的な基盤整備、研究促進を図ること。また、自動車の低公害化や燃料の費用について環境保全上の見地を加味した公平な負担を図ること。

十二 使用車種規制に対応した代替の促進、供給体制の確立、技術開発の推進、低公害車の開発普及等を円滑に実施する見地から、法第

十五条の規定による援助に努めること。
右、決議する。
以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。(拍手)
○小杉委員長 採決いたします。
本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)
○小杉委員長 起立総員。よって、高橋一郎君外四名提出の動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

この際、中村環境庁長官より発言を求められておりますので、これを許します。中村環境庁長官。○中村国務大臣 ただいま御決議になりました附帯決議につきましては、その御趣旨を十分尊重いたしまして努力いたす所存でございます。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)
○小杉委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○小杉委員長 次に、内閣提出、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律案を議題といたします。
政府より趣旨の説明を聴取いたします。中村環境庁長官。

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○中村国務大臣 ただいま議題となりました絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律案について、その提案の理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

野生動植物は、人類の生存基盤である生態系を構成する基本的な要素であるとともに、人間生活にさまざまな恵みをもたらすものであり、絶滅のおそれのある種の保存は喫緊の課題であります。現行制度においても、すぐれた景観や自然環境を有する地域の保護を目的とする自然公園法や自然環境保全法のほか、鳥獣の保護及び狩猟の適正化を目的とする鳥獣保護及び狩猟ニ関スル法律がありますが、これらは、絶滅の危機に直面する野生動植物の種の保存をその直接の目的とする制度とはなっておりません。また、ワシントン条約や幾つかの二カ国間の条約等により国際的に保護することとされている本邦内外の動植物については、絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律及び特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律により本邦内での譲渡等の規制を行っておりますが、これらは国内の動植物の種の全体に及ぶ制度とはなっておりません。

本法は、こうした状況を踏まえ、本邦及び本邦以外の地域における絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存を図る体系的な制度を整備するものであり、種の保存を通して良好な自然環境を保全し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するものであります。次に、法律案の主要事項について、その概略を御説明申し上げます。

第一に、種の保存に関して国、地方公共団体及び国民の責務を定めるとともに、希少野生動植物種保存基本方針を閣議決定をもって策定することとしております。また、絶滅のおそれのある野生動植物の種のうち、本邦に生息するものを国内希少野生動植物種、ワシントン条約等により国際的に

に保存することとされている種を国際希少野生動植物種として、指定することとしております。

第二に、希少野生動植物種の個体の捕獲、譲渡、輸出入、陳列等は、学術研究などやむを得ない場合を除き、原則として禁止することとしております。ただし、国内希少野生動植物種のうち商業的に繁殖させることができる種については、特定国内希少野生動植物種に指定して、その個体の譲渡等の事業を届け出制にかからしめることとしております。また、国際希少野生動植物種については、現行の絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律から引き継いで、個体の登録制度を設けることとしております。

第三に、国内希少野生動植物種の個体の重要な生息地については、生息地等保護区として指定し、工作物の設置、土地の形質の変更等の改変行為を許可制または届け出制とし、これを保護することとしております。

第四に、国内希少野生動植物種については、その個体をふやすための積極的な事業として、保護増殖事業計画を定めて、保護増殖事業を推進することとしております。

このほか、定期的な調査、希少野生動植物種保存取締官、希少野生動植物種保存推進員、罰則等に関する規定を設けることとしております。また、この法律の制定に伴い、絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律及び特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律は、廃止することとしております。

なお、この法律案につきましては、基本方針の策定及び希少野生動植物種の指定に必要な規定は公布の日から、その他の規定は平成五年四月一日から施行することとしております。

以上が、本法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。

次回は、来る二十一日火曜日午前九時五十分理事會、午前十時委員會を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十五分散会

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
に対する修正案（青森一雄君外一名提出）
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の一部を次のように修正する。

題名の次に次の目次及び章名を付する。

目次

第一章 総則（第一条―第五条）

第二章 自動車排出窒素酸化物の総量の削減等に関する措置

第一節 総量削減基本方針及び総量削減計画（第六条―第九条）

第二節 特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制（第十条―第十四条）

第三節 特定自動車排出基準（第十五条―第十七条）

第四節 指定自動車排出基準（第十八条―第十九条）

第三章 雑則（第二十条―第二十三条）

第四章 罰則（第二十四条―第二十六条）

附則

第一章 総則

第一条中「計画を策定し」の下に「、当該地域内の一定の事業所又は事務所の事業活動に係る自動車から排出される窒素酸化物の総量を規制する措置を講じ」を加え、「一定の自動車」を「一定の自動車等」に改める。

第二条に次の一項を加える。

3 この法律において「指定自動車」とは、自動車の種類、第六条第一項の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排出窒素酸化物が同項の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をいう。

第五条の次に次の章名及び節名を付する。

第二章 自動車排出窒素酸化物の総量の削減等に関する措置

第一節 総量削減基本方針及び総量削減計画

第六条第一項中「次条第二項第三号」の下に「及び第十一条第一項第三号」を加える。

第十六条を第二十三条とし、同条の次に次の一章を加える。

第四章 罰則

第二十四条 第十三条の規定による命令に違反した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第二十五条 第十二条の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第二十六条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に對して各本条の罰金刑を科する。

第十五条中「資金の確保」を「税制上の措置、資金の確保」に改め、同条を第二十二条とする。

第十四条を第二十一条とし、第十三条を第二十条とし、同条の前に次の一節及び章名を加える。

第四節 指定自動車排出基準

（指定自動車排出基準）
第十八条 内閣総理大臣は、特定地域において運行の用に供する指定自動車について、総理府令で、窒素酸化物の排出量に関する基準（以下「指定自動車排出基準」という。）を定めなければならない。

2 指定自動車排出基準は、指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、指定自動車の車両総重量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、指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。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

4 特定地域をその区域の全部又は一部とする都道府県の知事は、指定自動車排出基準が定められたときは、都道府県公安委員会に対し、指定自動車の運行に伴って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、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）の規定による措置をとるべきことを要請することができる。

5 都道府県知事は、都道府県公安委員会が、前項の要請に基づいて道路交通法の規定による措置を取ったときは、総理府令で定めるところにより、その内容について内閣総理大臣に報告するとともに公告しなければならない。

6 前項の規定は、都道府県公安委員会が道路交通法の規定による措置の内容の変更について準用する。

（指定自動車排出基準に関する経過措置）
第十九条 指定自動車排出基準が定められた際指定自動車であつて指定自動車排出基準に適合しないものを現に使用する者又は一の自動車指定自動車となった際その自動車を現に使用する者が、当該自動車を引き続き使用する場合における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条の規定により運行の用に供することができることとなつた日から一の自動車について指定自動車排出基準が定められ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、指定自動車排出基準に適合しているものとみなす。

ない。

第三章 雑則

第十二条を第十七条とし、第十一条第一項中「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。）」を「指定自動車」に改め、同条を第十六条とする。

第十条第一項中「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」を「指定自動車」に改め、同条第二項中「をいう」の下に「。以下同じ」を加え、同条を第十五条とし、同条の前に次の一節及び節名を加える。

第二節 特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制

（特定事業所総量規制基準）
第十条 都道府県知事は、特定地域にあつては、特定事業所（特定地域において、総理府令で定める基準に従い都道府県知事が定める規模以上の指定自動車の事業利用（その事業活動において、自動車を運行の用に供すること又は運送の委託等により他人の自動車を総理府令で定めるところにより利用すること）をいう。以下同じ。）が行われる事業所又は事務所をいう。以下同じ。）においてその事業利用に供される指定自動車の運行に伴って排出される自動車排出窒素酸化物について、総量削減計画に従つて、特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物総量削減計画（以下「特定事業所総量削減計画」という。）を作成し、これに基づき、総理府令で定めるところにより、特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物総量規制基準（以下「特定事業所総量規制基準」という。）を定めなければならない。

2 都道府県知事は、その事業利用に供される指定自動車の台数の増加又は種類の変更等をした特定事業所及び初めて特定事業所となつた事業所又は事務所について、特定事業所総量削減計画に基づき、総理府令で定めるところにより、

それぞれ前項の特定事業所総量規制基準に代えて適用すべき特別の特定事業所総量規制基準を定めることができる。

3 第一項及び前項の特定事業所総量規制基準は、特定事業所につき、その事業利用に供されるすべての指定自動車の特定期域内における運行に伴って排出される自動車排出窒素酸化物の合計量について定める許容限度とする。

4 都道府県知事は、特定事業所総量規制基準を定めるときは、公告しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。

(特定事業所総量削減計画)

第十一條 特定事業所総量削減計画は、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、特定事業所においてその事業利用に供される自動車の台数、種類及び運行の方法並びにそれらの見通し、特定事業所以外の事業所又は事務所において運行の用に供される自動車の運行に伴って排出される自動車排出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自動車排出窒素酸化物の総量

二 当該特定地域における特定事業所においてその事業利用に供される指定自動車の運行に伴って排出され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自動車排出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 第二号の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定める場合にあつては、その削減目標量を含む。)

五 計画の達成の期間及び方途

2 都道府県知事は、特定事業所総量削減計画を

定めようとするときは、都道府県公害対策審議会及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。

3 都道府県知事は、特定事業所総量削減計画を定めようとするときは、総理府令で定めるところにより、第一項各号に掲げる事項を内閣総理大臣に報告しなければならない。

4 内閣総理大臣は、前項の報告を受けたときは、当該特定事業所総量削減計画の作成に關し必要な助言又は勧告をすることができる。

5 都道府県知事は、特定事業所総量削減計画を定めるときは、第一項各号に掲げる事項を公告しなければならない。

6 都道府県知事は、当該特定地域における大気の汚染の状況の変動等により必要が生じたときは、特定事業所総量削減計画を変更することができる。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の規定による計画の変更について準用する。

(特定事業所においてその事業利用に供される指定自動車の届出)

第十二條 特定地域において、初めて特定事業所となつた事業所又は事務所の事業主は、総理府令で定めるところにより、次の各号に掲げる事項を都道府県知事に届け出なければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二 事業所又は事務所の名称及び所在地

三 事業利用に供される指定自動車の事業活動の内容

四 事業利用に供される指定自動車の種類及び台数

五 事業利用に供される指定自動車の運行の方法、区域及び距離

六 その他総理府令で定める事項

2 前項の規定による届出に係る事項を変更しようとするときは、総理府令で定めるところにより、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

(改善命令)

第十三條 都道府県知事は、前条の規定による届出があつた場合において、その届出に係る特定事業所について、当該特定事業所においてその事業利用に供されるすべての指定自動車の特定地域内における運行に伴って排出される自動車排出窒素酸化物の合計量が、特定事業所総量規制基準に適合しないと認めるときは、その届出を受理した日から起算して政令で定める期間内に限り、当該特定事業所の事業主に対し、その事業利用に供される指定自動車の台数の削減、運行の方法の改善その他必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(勧告)

第十四條 都道府県知事は、第十二条の規定による届出に係る特定事業所について、特定事業所総量削減計画を達成するため必要があると認めるときは、当該特定事業所の事業主に対し、その事業利用に供される指定自動車の台数の削減、種類の変更、運行の方法の改善その他必要な措置をとるべきことを勧告することができる。

第三節 特定自動車排出基準

附則第一項中「次項から附則第四項まで」を「附則第四項から第六項まで」に、「第十條」を「第十五條」に、「第十一條第一項及び第十二條」を「第十六條第一項及び第十七條」に改め、「二年六月を超えない範囲内において政令で定める日から」の下に、「第二章第四節及び附則第三條の規定は別に法律で定める日から」を加え、同項を附則第一條とする。

附則第四項を附則第六條とし、附則第三項を附則第五條とし、附則第二項を附則第四條とし、同条の前に次の二條を加える。

(経過措置)

第二條 この法律の施行の際現に特定地域において特定事業所に該当する事業所又は事務所の事業主は、この法律の施行の日から六十日以内に、第十二條第一項の規定の例により届け出なければならない。

ばならない。この場合において、当該届出は、同項の規定によりされた届出とみなす。

2 前項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

3 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の罰金刑を科する。

(道路交通法の一部改正)

第三條 道路交通法の一部を次のように改正する。

道路交通法第百十條の二第一項中「又は振動規制法(昭和五十一年法律第六十四号) 第十六條第一項」を「、振動規制法(昭和五十一年法律第六十四号) 第十六條第一項又は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) 第十八條第四項」に改め、同条の次に次の一條を加える。

(指定自動車排出基準の検査証及び標識)

第百十條の三 公安委員会は、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第十八條第一項に規定する指定自動車排出基準が定められたときは、当該指定自動車排出基準に適合する自動車の使用者に対して、その申請に基づき、総理府令で定めるところにより、当該指定自動車排出基準に適合する旨の検査証(以下「検査証」という。)及び当該指定自動車排出基準に適合する旨の標識(以下「標識」という。)を交付しなければならない。

2 標識の交付を受けた者は、総理府令で定めるところにより、当該標識を当該自動車に見やすいように表示しなければならない。

3 自動車の使用者は、検査証又は標識が滅失し、損傷し、又はその識別が困難となつた場合その他総理府令で定める場合には、都道府

県知事にその再交付を求めることができる。

4 検査証の有効期間は、当該自動車の自動車検査証（道路運送車両法第六十条の自動車検査証をいう。以下同じ。）の有効期間と同一とする。ただし、当該自動車の自動車検査証の期間満了前に自動車検査証を運輸大臣に返納した場合は返納するまでの期間とする。

5 標識には、総理府令で定めるところにより、その交付の際の検査証の有効期間の満了する時期を表示するものとする。

6 標識の有効期間は、その交付の際の検査証の有効期間と同一とする。

7 標識は、当該検査証がその効力を失ったときは当該自動車に表示してはならない。

8 標識の様式その他標識に関し必要な事項は、総理府令で定める。

第百十二条第一項中「又は第百一条第一項」を「第百一条第一項」に改め、「免許証の更新」の下に「又は第百十条の三第一項の規定による検査証及び標識の交付若しくは同条第三項の規定による検査証及び標識の再交付」を加え、「又は免許証更新手数料」を「免許証更新手数料、検査証・標識交付手数料又は検査証・標識再交付手数料」に改める。

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
に対する修正案（寺前義孝提出）
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の一部を次のように修正する。
題名の次に次の目次及び章名を付する。

目次

第一章 総則（第一条—第五条）
第二章 自動車排出窒素酸化物の総量の削減等に関する措置
第一節 総量削減基本方針及び総量削減計画（第六条—第九条）

第一類第十六号 環境委員会議録第五号 平成四年四月七日

第二節 特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制（第十条—第十四条）

第三節 特定自動車排出基準（第十五条—第十七条）

第四節 指定地域における指定自動車の走行規制の措置（第十八条—第二十条）

第三章 雑則（第二十一条—第二十四条）

第四章 罰則（第二十五条—第二十八条）

第一章 総則

第一条中「計画を策定し」の下に「、当該地域内の一定の事業所又は事務所の事業活動に係る自動車から排出される窒素酸化物の総量を規制する措置を講じ」を、「窒素酸化物排出基準を定め」の下に「、一定の自動車につき定められた窒素酸化物排出基準に適合しない自動車の一定地域における走行を規制する措置を講じ」を加える。

3 この法律において「指定自動車」とは、自動車の種類、第六条第一項の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排出窒素酸化物が同項の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をいう。

第五条の次に次の章名及び節名を付する。

第二章 自動車排出窒素酸化物の総量の削減等に関する措置

第一節 総量削減基本方針及び総量削減計画

第六条第一項中「次条第二項第三号」の下に「及び第十一条第一項第三号」を加える。

第十六条を第二十四条とし、同条の次に次の一章を加える。

第四章 罰則

第二十五条 第十三条の規定による命令に違反した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第二十六条 第十二条の規定による届出をせず、

又は虚偽の届出をした者は、三月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第二十七条 第十九条第一項の規定に違反した者は、三月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第二十八条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前三条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の罰金刑を科する。

第十五条を第二十三条とし、第十四条を第二十二條とし、第十三条を第二十一条とし、同条の前二条及び第一章を加える。

第四節 指定地域における指定自動車の走行規制の措置

（指定地域）

第十八条 内閣総理大臣は、特定地域の全部又は一部のうち、住居が集合している地域その他の地域であつて、自動車排出窒素酸化物の排出を制限することにより住民の健康を保護するものとして生活環境を保全することが特に必要であるものを指定地域として指定しなければならない。

2 都道府県知事は、その管轄する都道府県の区域のうち前項の指定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、同項の指定について、環境庁長官を通じて、内閣総理大臣にその旨の申出をすることができる。

3 内閣総理大臣は、指定地域を指定しようとするときは、国家公安委員会及び関係行政機関の長に協議するとともに、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

4 内閣総理大臣は、指定地域を指定するときは、その旨及びその区域を公告するとともに、当該指定地域を管轄する都道府県知事に通知しなければならない。

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

（指定地域排出基準）

第十九条 指定地域内においては、指定自動車であつて、内閣総理大臣が定める窒素酸化物の排出量に関する基準（以下「指定地域排出基準」という。）に適合したものでなければ、運行の用に供してはならない。

2 指定地域排出基準は、指定自動車の一定の条件における運行に伴つて発生し、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、指定自動車の車両総重量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、指定地域排出基準を定めようとするときは、指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。

4 都道府県知事は、指定地域排出基準に適合する自動車の使用者に対して、その申請に基づき、総理府令で定めるところにより、指定地域排出基準に適合する旨の標識を交付するものとする。

5 前項の標識の交付を受けた者は、総理府令で定めるところにより、当該標識を当該自動車に見やすいように表示しなければならない。

6 自動車の使用者は、第四項の標識が滅失し、損傷し、又はその識別が困難となった場合その他総理府令で定める場合には、都道府県知事にその再交付を求めることができる。

7 第二項の標識の有効期限は、当該自動車の自動車検査証（道路運送車両法第六十条の自動車検査証をいう。以下同じ。）の有効期限と同一とする。ただし、当該自動車の自動車検査証の期間満了前に自動車検査証を運輸大臣に返納した場合は返納するまでの期間とする。

8 標識には、総理府令で定めるところにより、当該標識の有効期間の満了する時期を表示するものとする。

9 第四項の標識の交付及び第六項の標識の再交付を受けようとする者は、標識交付手数料又は標識再交付手数料を納めなければならない。

10 標識の様式その他標識に関し必要な事項は、

総理府令で定める。

(経過措置)

第二十条 指定地域排出基準が定められた際指定自動車であつて指定地域排出基準に適合しない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その自動車を現に使用する者が、当該自動車を引き続き使用する場合には、当該自動車については、自動車の種別及び車齢(自動車最初道路運送車両法第四十四条の規定により運行の用に供することができなくなった日から一の自動車について指定地域排出基準が定められた日又は一の自動車が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までの間は、前条第一項の規定は、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。

第三章 雑則

第十二条 第十七条とし、第十一項中「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。)」を「指定自動車」に改め、同条を第十六条とする。

第十條 第一項中「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、その運行に伴つて排出される自動車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」を「指定自動車」に改め、同条第二項中「をいう」の下に「以下同じ」を加え、同条を第十五条とし、同条の前に次の一節及び節名を加える。

第二節 特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物の総量規制

(特定事業所総量規制基準)

第十條 都道府県知事は、特定地域にあつては、特定事業所(特定地域において、総理府令で定める基準に従ひ都道府県知事が定める規模以上

の指定自動車の事業利用(その事業活動において、自動車を運行の用に供すること又は運送の委託等により他人の自動車を総理府令で定めるところにより利用することをいう。以下同じ。))が行われる事業所又は事務所をいう。以下同じ。においてその事業利用に供される指定自動車の運行に伴つて排出される自動車排出窒素酸化物について、総量削減計画に従つて、特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物総量削減計画(以下「特定事業所総量削減計画」という。)を作成し、これに基づき、総理府令で定めるところにより、特定事業所に係る自動車排出窒素酸化物総量規制基準(以下「特定事業所総量規制基準」という。)を定めなければならない。

2 都道府県知事は、その事業利用に供される指定自動車の台数の増加又は種類の變更等をした特定事業所及び初めて特定事業所となつた事業所又は事務所について、特定事業所総量削減計画に基づき、総理府令で定めるところにより、それぞれ前項の特定事業所総量規制基準に代えて適用すべき特別の特定事業所総量規制基準を定めることができる。

3 第一項及び前項の特定事業所総量規制基準は、特定事業所につき、その事業利用に供されるすべての指定自動車の特定地域内における運行に伴つて排出される自動車排出窒素酸化物の合計量について定める許容限度とする。

4 都道府県知事は、特定事業所総量規制基準を定めたときは、公告しなければならない。これを變更し、又は廃止したときも、同様とする。

(特定事業所総量削減計画)

第十一條 特定事業所総量削減計画は、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、特定事業所においてその事業利用に供される自動車の台数、種類及び運行の方法並びにそれらの見通し、特定事業所以外の事業所又は事務所において運行の用に供される自

動車の運行に伴つて排出される自動車排出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自動車排出窒素酸化物の総量

二 当該特定地域における特定事業所においてその事業利用に供される指定自動車の運行に伴つて排出され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自動車排出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 第二号の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定める場合にあつては、その削減目標量を含む。)

五 計画の達成の期間及び方途

2 都道府県知事は、特定事業所総量削減計画を定めようとするときは、都道府県公害対策委員会及び関係市町村長の意見を聴かなければならない。

3 都道府県知事は、特定事業所総量削減計画を定めようとするときは、総理府令で定めるところにより、第一項各号に掲げる事項を内閣総理大臣に報告しなければならない。

4 内閣総理大臣は、前項の報告を受けたときは、当該特定事業所総量削減計画の作成に関し必要な助言又は勧告をすることができる。

5 都道府県知事は、特定事業所総量削減計画を定めたときは、第一項各号に掲げる事項を公告しなければならない。

6 都道府県知事は、当該特定地域における大気汚染の状況の変動等により必要が生じたときは、特定事業所総量削減計画を變更することができる。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の規定による計画の變更について準用する。

指定自動車の届出

第十二條 特定地域において、初めて特定事業所となつた事業所又は事務所の事業主は、総理府令で定めるところにより、次の各号に掲げる事項を都道府県知事に届け出なければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二 事業所又は事務所名称及び所在地

三 事業利用に供される指定自動車の事業活動の内容

四 事業利用に供される指定自動車の種類及び台数

五 事業利用に供される指定自動車の運行の方法、区域及び距離

六 その他総理府令で定める事項

(改善命令)

第十三條 都道府県知事は、前条の規定による届出があつた場合において、その届出に係る特定事業所について、当該特定事業所においてその事業利用に供されるすべての指定自動車の特定地域内における運行に伴つて排出される自動車排出窒素酸化物の合計量が、特定事業所総量規制基準に適合しないと認めるときは、その届出を受理した日から起算して政令で定める期間内に限り、当該特定事業所の事業主に対し、その事業利用に供される指定自動車の台数の削減、運行の方法の改善その他必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(勧告)

第十四條 都道府県知事は、第十二条の規定による届出に係る特定事業所について、特定事業所総量削減計画を達成するため必要があると認めるときは、当該特定事業所の事業主に対し、その事業利用に供される指定自動車の台数の削減、種類の變更、運行の方法の改善その他必要

な措置をとるべきことを勧告することができ
る。

第三節 特定自動車排出基準

附則第一項中「次項から附則第四項まで」を「附則第三項から第五項まで」に、「第十條」を「第十五條」に、「第十一條第一項及び第十二條」を「第十六條第一項、第十七條、第十九條第一項及び第二十條第一項」に改め、同項を附則第一條とする。附則第四項を附則第五條とし、附則第三項を附則第四條とし、附則第二項を附則第三條とし、同條の前に次の一條を加える。

(経過措置)

第二條 この法律の施行の際現に特定地域において特定事業所に該当する事業所又は事務所の事業主は、この法律の施行の日から六十日以内に、第十二條第一項の規定の例により届け出なければならぬ。この場合において、当該届出は、同項の規定によりされた届出とみなす。

2 前項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

3 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の罰金刑を科する。

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律案

絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律

目次

第一章 総則（第一条—第六条）

第二章 個体の取扱いに関する規制

第一節 個体の所有者の義務等（第七条—第八條）

第二節 個体の捕獲、譲渡等の禁止（第九條—第十九條）

第三節 国際希少野生動植物種の個体の登録（第二十條—第二十九條）

第四節 特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し等に係る事業の規制（第三十條—第三十三條）

第三章 生息地等の保護に関する規制

第一節 土地の所有者の義務等（第三十四條—第三十五條）

第二節 生息地等保護区（第三十六條—第四十四條）

第四章 保護増殖事業（第四十五條—第四十八條）

第五章 雑則（第四十九條—第五十七條）

第六章 罰則（第五十八條—第六十四條）

第一章 総則

第一條 この法律は、野生動植物が、生態系の重要な構成要素であるだけでなく、自然環境の重要な一部として人類の豊かな生活に欠かすことのできないものであることにかんがみ、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存を図ることにより良好な自然環境を保全し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与することを目的とする。

第二條 国は、野生動植物の種（亜種又は変種がある種にあつては、その亜種又は変種とする。以下同じ。）が置かれている状況を常に把握するとともに、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存のための総合的な施策を策定し、及び実施するものとする。

2 地方公共団体は、その区域内の自然的社会的諸条件に応じて、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存のための施策を策定し、及び実施するよう努めるものとする。

3 国民は、前二項の国及び地方公共団体が行う施策に協力する等絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に寄与するように努めなければならない。

らない。

（財産権の尊重等）

第三條 この法律の適用に当たっては、関係者の所有権その他の財産権を尊重し、住民の生活の安定及び福祉の維持向上に配慮し、並びに国土の保全その他の公益との調整に留意しなければならない。

（定義等）

第四條 この法律において「絶滅のおそれ」とは、野生動植物の種について、種の存続に支障を来す程度にその種の個体の数が著しく少ないこと、その種の個体の数が著しく減少しつつあること、その種の個体の主要な生息地又は生育地が消滅しつつあること、その種の個体の生息又は生育の環境が著しく悪化しつつあることその他のその種の存続に支障を来す事情があることをいう。

2 この法律において「希少野生動植物種」とは、次項の国内希少野生動植物種、第四項の国際希少野生動植物種及び次条第一項の緊急指定種をいう。

3 この法律において「国内希少野生動植物種」とは、その個体が本邦に生息し又は生育する絶滅のおそれのある野生動植物の種であつて、政令で定めるものをいう。

4 この法律において「国際希少野生動植物種」とは、国際的に協力して種の保存を図ることとされている絶滅のおそれのある野生動植物の種（国内希少野生動植物種を除く。）であつて、政令で定めるものをいう。

5 この法律において「特定国内希少野生動植物種」とは、次に掲げる要件のいずれにも該当する国内希少野生動植物種であつて、政令で定めるものをいう。

一 商業的に個体の繁殖をさせることができるものであること。

二 国際的に協力して種の保存を図ることとされているものでないこと。

6 内閣総理大臣は、前三項の政令の制定又は改

廃に当たつてその立案をするときは、自然環境保全審議会の意見を聴かなければならない。

（緊急指定種）

第五條 環境庁長官は、国内希少野生動植物種及び国際希少野生動植物種以外の野生動植物の種の保存を特に緊急に図る必要があると認めるときは、その種を緊急指定種として指定することができる。

2 環境庁長官は、前項の規定による指定（以下この条において「指定」という。）をしようとするときは、あらかじめ関係行政機関の長に協議しなければならない。

3 指定の期間は、三年を超えてはならない。

4 環境庁長官は、指定をするときは、その旨及び指定に係る野生動植物の種を官報で公示しなければならない。

5 指定は、前項の規定による公示の日の翌々日からその効力を生ずる。

6 環境庁長官は、指定の必要がなくなったと認めるときは、指定を解除しなければならない。

7 第二項、第四項及び第五項の規定は、前項の規定による指定の解除について準用する。この場合において、第五項中「前項の規定による公示の日の翌々日から」とあるのは、「第七項において準用する前項の規定による公示によつて」と読み替へるものとする。

（希少野生動植物種保存基本方針）

第六條 内閣総理大臣は、自然環境保全審議会の意見を聴いて希少野生動植物種の保存のため基本方針の案を作成し、これについて閣議の決定を求めるものとする。

2 前項の基本方針（以下この条において「希少野生動植物種保存基本方針」という。）は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する基本構想

二 希少野生動植物種の選定に関する基本的な事項

三 希少野生動植物種の個体（卵及び種子並び

に個体、卵及び種子の加工品で、政令で定めるもの(第三十条第二項において「加工品等」という。)を含む。以下同じ。の取扱いに関する基本的な事項

四 国内希少野生動植物種の個体の生息地又は生育地の保護に関する基本的な事項

五 保護増殖事業(国内希少野生動植物種の個体の繁殖の促進、その生息地又は生育地の整備その他の国内希少野生動植物種の保存を図るための事業をいう。第四章において同じ。)

六 前各号に掲げるもののほか、絶滅のおそれのある野生動植物種の保存に関する重要事項

三 内閣総理大臣は、希少野生動植物種保存基本方針について第一項の閣議の決定があつたときは、遅滞なくこれを公表しなければならない。

四 第一項及び前項の規定は、希少野生動植物種保存基本方針の変更にについて準用する。

五 この法律の規定に基づく処分その他絶滅のおそれのある野生動植物種の保存のための施策及び事業の内容は、希少野生動植物種保存基本方針と調和するものでなければならない。

第二章 個体の取扱いに関する規制

第一節 個体の所有者の義務等

(個体の所有者等の義務)

第七条 希少野生動植物種の個体の所有者又は占有者は、希少野生動植物種を保存することの重要性を自覚し、その個体を適切に取り扱うよう努めなければならない。

(助言又は指導)

第八条 環境庁長官は、希少野生動植物種の保存のために必要があると認めるときは、希少野生動植物種の個体の所有者又は占有者に対し、その個体の取扱いに必要な助言又は指導をすることができ。

第二節 個体の捕獲、譲渡等の禁止

第九条 国内希少野生動植物種及び緊急指定種

(以下この節及び第五十四条第二項において「国内希少野生動植物種等」という。)の生きている個体は、捕獲、採取、殺傷又は損傷(以下「捕獲等」という。)をしてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

一 次条第一項又は第二項の許可を受けてその許可に係る捕獲等をする場合

二 生計の維持のために必要があり、かつ、種の保存に支障を及ぼすおそれのない場合として総理府令で定める場合

三 人の生命又は身体を保護その他の総理府令で定めるやむを得ない事由がある場合

(捕獲等の許可)

第十条 学術研究又は繁殖の目的その他総理府令で定める目的で国内希少野生動植物種等の生きている個体の捕獲等をしようとする者(次項に規定する者を除く。)は、環境庁長官の許可を受けなければならない。

第二十条 第一項の事業に係る譲渡又は引渡しのためにする繁殖の目的で特定国内希少野生動植物種の生きている個体の捕獲等をしようとする者は、環境庁長官及び農林水産大臣の許可を受けなければならない。

三 第一項の許可を受けようとする者は、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に許可の申請をしなければならない。

四 環境庁長官は、前項の申請に係る捕獲等について次の各号のいずれかに該当する事由があるときは、第一項の許可をしてはならない。

一 捕獲等の目的が第二項に規定する目的に適合しないこと。

二 捕獲等によつて国内希少野生動植物種等の保存に支障を及ぼすおそれがあること。

三 捕獲等をする者が適当な飼養栽培施設を有しないことその他の事由により捕獲等に係る個体を適切に取り扱うことができないと認められること。

五 環境庁長官は、国内希少野生動植物種等の保存のために必要があると認めるときは、その必要

の限度において、第一項の許可に条件を付することができ。

六 環境庁長官は、第一項の許可をしたときは、総理府令で定めるところにより、許可証を交付しなければならない。

七 第一項の許可を受けた者のうち法人であるものその他その許可に係る捕獲等に他人を従事させることについてやむを得ない事由があるものとして総理府令で定めるものは、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に申請をして、その者の監督の下にその許可に係る捕獲等に従事する者であることを証明する従事者証の交付を受けることができる。

八 第一項の許可を受けた者は、その若しくはその者の監督の下にその許可に係る捕獲等に従事する者が第六項の許可証若しくは前項の従事者証を亡失し、又はその許可証若しくは従事者証が滅失したときは、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に申請をして、その許可証又は従事者証の再交付を受けることができる。

九 第一項の許可を受けた者又はその者の監督の下にその許可に係る捕獲等に従事する者は、捕獲等をするときは、第六項の許可証又は第七項の従事者証を携帯しなければならない。

十 第一項の許可を受けて捕獲等をした者は、その捕獲等に係る個体を、適当な飼養栽培施設に収容することその他の総理府令で定める方法により適切に取り扱わなければならない。

十一 第三項から第六項までの規定は第二項の許可について、第七項及び第八項の規定は第二項の許可を受けた者又はその者の監督の下にその許可に係る捕獲等に従事する者について、前項の規定は第二項の許可を受けて捕獲等をした者について準用する。この場合において、第三項、第六項から第八項まで及び前項中「総理府令」とあるのは「総理府令、農林水産省令」と、第三項から第八項までの規定中「環境庁長官」とあるのは「環境庁長官及び農林水産大臣」と、

第四項第一号中「第一項に規定する目的」とあるのは「第二項に規定する目的」と、第五項中「国内希少野生動植物種等の保存のため必要がある」とあるのは「特定国内希少野生動植物種の個体の繁殖を促進して希少野生動植物種の保存に資するため必要がある」と読み替えるものとする。

(捕獲等許可者に対する措置命令等)

第十一条 環境庁長官は、前条第一項の許可を受けた者が同条第十項の規定に違反し、又は同条第五項の規定により付された条件に違反した場合において、国内希少野生動植物種等の保存のため必要があると認めるときは、飼養栽培施設の改善その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 環境庁長官は、前条第一項の許可を受けた者がこの法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこの法律に基づく処分違反した場合において国内希少野生動植物種等の保存に支障を及ぼすと認めるときは、その許可を取り消すことができる。

3 前二項の規定は、前条第二項の許可を受けた者について準用する。この場合において、前二項中「環境庁長官」とあるのは「環境庁長官及び農林水産大臣」と、第一項中「国内希少野生動植物種等の保存のため必要がある」とあるのは「特定国内希少野生動植物種の個体の繁殖を促進して希少野生動植物種の保存に資するため必要がある」と、前項中「国内希少野生動植物種等の保存に支障を及ぼす」とあるのは「国内希少野生動植物種の個体の繁殖を促進して希少野生動植物種の保存に資することに支障を及ぼす」と読み替えるものとする。

(譲渡等の禁止)

第十二条 希少野生動植物種の個体は、譲渡若しくは譲受け又は引渡し若しくは引取り(以下「譲渡等」という。)をしてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

一 次条第一項の許可を受けてその許可に係る

譲渡し等をする場合

二 特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し等をする場合

三 第九條第二号に規定する場合に該当して捕獲等をした国内希少野生動植物種の個体の譲渡し等をする場合

四 第二十條第一項の登録を受けた国際希少野生動植物種の個体の譲渡し等をする場合

五 希少野生動植物種の個体の譲渡し等をする当事者の一方又は双方が国の機関又は地方公共団体である場合であつて総理府令で定める場合

六 前各号に掲げるもののほか、希少野生動植物種の保存に支障を及ぼすおそれがない場合として総理府令で定める場合

2 環境庁長官は、前項第五号又は第六号の総理府令の制定又は改廃に当たつてその立案をするときは、農林水産大臣及び通商産業大臣に協議しなければならない。

(譲渡し等の許可)
第十三條 學術研究又は繁殖の目的その他総理府令で定める目的で希少野生動植物種の個体の譲渡し等しようとする者(前條第一項第二号から第六号までに掲げる場合のいずれかに該当して譲渡し等しようとする者を除く)は、環境庁長官の許可を受けなければならない。

2 前項の許可を受けようとする者は、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に許可の申請をしなければならない。

3 環境庁長官は、前項の申請に係る譲渡し等について次の各号のいずれかに該当する事由があるときは、第一項の許可をしてはならない。

一 譲渡し等の目的が第一項に規定する目的に適合しないこと。

二 譲受人又は引取人が適当な飼養栽培施設を有しないことその他の事由により譲受け又は引取りに係る個体を適切に取り扱うことができないと認められること。

4 第十條第五項の規定は第一項の許可について

第一類第十六号 環境委員会議録第五号 平成四年四月七日

て、同條第十項の規定は第一項の許可を受けて譲受け又は引取りをした者について、前條第二項の規定は第一項の総理府令の制定又は改廃について準用する。この場合において、第十條第十項中「その捕獲等に係る個体」とあるのは、「その譲受け又は引取りに係る個体」と読み替えるものとする。

(譲渡し等許可者に対する措置命令)

第十四條 環境庁長官は、前條第一項の許可を受けた者が同條第四項において準用する第十條第十項の規定に違反し、又は前條第四項において準用する第十條第五項の規定により付された条件に違反した場合において、希少野生動植物種の保存のため必要があると認めるときは、飼養栽培施設の改善その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(輸出入の禁止)

第十五條 特定国内希少野生動植物種以外の国内希少野生動植物種の個体は、輸出し、又は輸入してはならない。ただし、その輸出又は輸入が、国際的に協力して學術研究をする目的とするものその他の特に必要なものであること、国内希少野生動植物種の本邦における保存に支障を及ぼさないものであることその他の政令で定める要件に該当するときは、この限りでない。

2 特定国内希少野生動植物種以外の希少野生動植物種の個体を輸出し、又は輸入しようとする者は、外国為替及び外国貿易管理法(昭和二十四年法律第二百二十八号)第四十八條第三項又は第五十二條の規定により、輸出又は輸入の承認を受ける義務を課せられるものとする。

(違法輸入者に対する措置命令等)

第十六條 通商産業大臣は、外国為替及び外国貿易管理法第五十二條の規定に基づく政令の規定による承認を受けないで特定国内希少野生動植物種以外の希少野生動植物種の個体が輸入された場合において必要があると認めるときは、その個体を輸入した者に対し、輸出国内又は原産国内のその保護のために適当な施設その他の場所を指定してその個体を返送することを命ずることができる。

所を指定してその個体を返送することを命ずることができる。

2 環境庁長官及び通商産業大臣は、外国為替及び外国貿易管理法第五十二條の規定に基づく政令の規定による承認を受けないで特定国内希少野生動植物種以外の希少野生動植物種の個体を輸入した者からその個体がその承認を受けないで輸入されたものであることを知りながら第十二條第一項の規定に違反してその個体の譲受けをした者がある場合において、必要があると認めるときは、その者に対し、輸出国内又は原産国内のその保護のために適当な施設その他の場所を指定してその個体を返送することを命ずることができる。

3 通商産業大臣が第一項の規定による命令をした場合又は環境庁長官及び通商産業大臣が前項の規定による命令をした場合において、その命令をされた者がその命令に係る返送をしないときは、通商産業大臣又は環境庁長官及び通商産業大臣(第五十二條において「通商産業大臣等」という)は、自らその個体を前二項に規定する施設その他の場所に返送するとともに、その費用の全部又は一部をその者に負担させることができる。

(陳列の禁止)

第十七條 希少野生動植物種の個体は、販売又は頒布をする目的で陳列してはならない。ただし、特定国内希少野生動植物種の個体、第九條第二号に該当して捕獲等をした国内希少野生動植物種等の個体及び第二十條第一項の登録を受けた国際希少野生動植物種の個体の陳列をする場合その他希少野生動植物種の保存に支障を及ぼすおそれがない場合として総理府令で定める場合は、この限りでない。

(陳列をしている者に対する措置命令)

第十八條 環境庁長官は、前條の規定に違反して希少野生動植物種の個体の陳列をしている者に対し、陳列の中止その他の同條の規定が遵守されることを確保するため必要な事項を命ずることができる。

とができる。
(報告徴収及び立入検査)

第十九條 次の各号に掲げる大臣は、この法律の施行に必要な限度において、それぞれ当該各号に規定する者に対し、希少野生動植物種の個体の取扱いの状況その他必要な事項について報告を求め、又はその職員に、希少野生動植物種の個体の捕獲等、譲渡し等、輸入若しくは陳列に係る施設に立ち入り、希少野生動植物種の個体、飼養栽培施設、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

一 環境庁長官 第十條第一項若しくは第十三條第一項の許可を受けている者又は販売若しくは頒布をする目的で希少野生動植物種の個体の陳列をしている者

二 環境庁長官及び農林水産大臣 第十條第二項の許可を受けている者

三 環境庁長官及び通商産業大臣 特定国内希少野生動植物種以外の希少野生動植物種の個体で輸入されたものの譲受けをした者

四 通商産業大臣 特定国内希少野生動植物種以外の希少野生動植物種の個体を輸入した者

2 前項の規定による立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第三節 国際希少野生動植物種の個体の登録

(個体の登録)

第二十條 国際希少野生動植物種の個体で商業的目的で繁殖させたものであることその他の要件で政令で定めるものに該当するものの正當な権原に基づく占有者は、その個体について環境庁長官の登録を受けることができる。

2 前項の登録(以下この節において「登録」という)を受けようとする者は、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に登録の申請をしなければならない。

3 環境庁長官は、登録をしたときは、その申請をした者に対し、総理府令で定めるところにより、登録票を交付しなければならない。

4 登録を受けた国際希少野生動物植物種の個体の正当な権原に基づく占有者は、前項の登録票以下この節において「登録票」という。でその個体に係るものを亡失し、又は登録票が滅失したときは、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に申請をして、登録票の再交付を受けることができる。

5 第十二条第二項の規定は、第二項の総理府令の制定又は改廃について準用する。

(登録個体及び登録票の管理等)

第二十一条 登録を受けた国際希少野生動物植物種の個体は、販売又は頒布をする目的で陳列をするときは、その個体に係る登録票を備え付けておかなければならない。

2 登録を受けた国際希少野生動物植物種の個体の譲渡し等は、その個体に係る登録票とともにしななければならない。

3 登録票は、その登録票に係る国際希少野生動物植物種の個体とともにする場合を除いては、譲渡し等をしてはならない。

4 登録を受けた国際希少野生動物植物種の個体の譲受け又は引取りをした者は、総理府令で定めるところにより、その日から起算して三十日を経過する日までの間に環境庁長官にその旨を届け出なければならない。

(登録票の返納等)

第二十二條 登録票(第二号に掲げる場合にあつては、回復した登録票)は、次に掲げる場合のいずれかに該当することとなつたときは、その日から起算して三十日を経過する日までの間に環境庁長官に返納しなければならない。

一 登録票に係る国際希少野生動物植物種の個体を占有しないこととなつた場合(登録票とともにその登録票に係る国際希少野生動物植物種の個体の譲渡し又は引渡しをした場合を除く。)

二 第二十条第四項の登録票の再交付を受けた後亡失した登録票を回復した場合

2 第二十条第四項の規定は、盗難その他の事由により登録を受けた国際希少野生動物植物種の個体を亡失したことによつて前項第一号に掲げる場合に該当して同項の規定により登録票を環境庁長官に返納した後その個体を回復した場合について準用する。

(指定登録機関)

第二十三条 環境庁長官は、総理府令で定めるところにより、前三条に規定する環境庁長官の事務(以下この節及び第六十三条第一号において「登録関係事務」という。)のうち総理府令で定める個体に関するものを、民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の規定により設立された法人でその登録関係事務を適正かつ確実に実施することができるとして環境庁長官がその申請により指定するものに行わせることができる。

2 環境庁長官は、前項の申請をした者が次の各号のいずれかに該当するときは、同項の規定による指定(以下第二十六条までにおいて「指定」という。)をしてはならない。

一 この法律に規定する罪を犯して刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者であること。

二 第二十六条第三項又は第四項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から起算して二年を経過しない者であること。

三 その役員のうち次のイ又はロのいずれかに該当する者があること。

イ この法律に規定する罪を犯して刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者

ロ 第二十六条第二項の規定による命令により解任され、その解任の日から起算して二年を経過しない者

3 環境庁長官は、指定をしたときは、指定に係る個体に関する登録関係事務を行わないものとする。

4 環境庁長官は、指定をしたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

5 指定を受けた法人(以下この節及び第六十三条において「指定登録機関」という。)がその登録関係事務を行う場合における前三条の規定の適用については、これらの規定中「環境庁長官」とあるのは、「指定登録機関」とする。

(指定登録機関の遵守事項等)

第二十四条 指定登録機関は、その登録関係事務の開始前に、総理府令で定めるところにより、その登録関係事務の実施に関する規程を定め、環境庁長官の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 指定登録機関は、毎事業年度の事業計画及び収支予算を作成し、その事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、指定を受けた後遅滞なく)環境庁長官の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

3 指定登録機関は、毎事業年度の経過後三月以内に、その事業年度の事業報告書及び収支決算書を作成し、環境庁長官に提出しなければならない。

4 指定登録機関は、環境庁長官の許可を受けなければ、その登録関係事務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

5 環境庁長官は、指定登録機関が前項の許可を受けてその登録関係事務の全部若しくは一部を休止したとき、又は指定登録機関が天災その他の事由によりその登録関係事務の全部若しくは一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、その登録関係事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

6 環境庁長官が前項の規定により登録関係事務の全部若しくは一部を自ら行う場合、指定登録機関が第四項の許可を受けてその登録関係事務

の全部若しくは一部を廃止する場合又は環境庁長官が第二十六条第三項若しくは第四項の規定により指定を取り消した場合における登録関係事務の引継ぎその他の必要な事項は、総理府令で定める。

(秘密保持義務等)

第二十五条 指定登録機関の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、その登録関係事務に関し知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 登録関係事務に従事する指定登録機関の役員又は職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(指定登録機関に対する監督命令等)

第二十六条 環境庁長官は、この節の規定の施行に必要な限度において、指定登録機関に対し、その登録関係事務に関し監督上必要な事項を命ずることができる。

2 環境庁長官は、指定登録機関の役員が第二十四条第一項から第四項まで若しくは前条第一項の規定に違反する行為をしたとき、第二十四条第一項の規程によらないでその登録関係事務を実施したとき、又は前項の規定による命令に違反する行為をしたときは、指定登録機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

3 環境庁長官は、指定登録機関が第二十三条第二項第一号又は第三号に該当するに至つたときは、指定を取り消さなければならない。

4 環境庁長官は、指定登録機関が第二十四条第一項から第四項までの規定に違反したとき、同条第一項の規程によらないでその登録関係事務を実施したとき、第一項又は第二項の規定による命令に違反したときその他その登録関係事務を適正かつ確実に実施することができないと認めるときは、指定を取り消すことができる。

5 第二十三条第四項の規定は、前二項の規定による指定の取消しについて準用する。
(報告徴収及び立入検査)

第二十七條 環境庁長官は、この節の規定の施行

に必要な限度において、指定登録機関に対し、その登録関係事務に関し報告を求め、又はその職員に、指定登録機関の事務所に立ち入り、指定登録機関の帳簿、書類その他必要な物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 前項の規定による立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(指定登録機関がした処分等に係る不服申立て)
第二十八條 指定登録機関が行う登録関係事務に係る処分又はその不作為について不服がある者は、環境庁長官に対し、行政不服審査法(昭和三十一年法律第六十号)による審査請求をすることが出来る。

(手数料)

第二十九條 次に掲げる者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を国(指定登録機関が登録関係事務を行う場合にあつては、指定登録機関)に納めなければならない。

一 登録を受けようとする者
二 登録票の再交付を受けようとする者

2 前項の規定により指定登録機関に納められた手数料は、指定登録機関の収入とする。

第四節 特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し等に係る事業の規制
(特定事業の届出)

第三十條 特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し又は引渡しの業務を伴う事業(以下この節及び第六十一條第二号において「特定事業」という。)を行おうとする者(次項に規定する者を除く。)は、あらかじめ、次に掲げる事項を環境庁長官及び農林水産大臣に届け出なければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二 特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し

又は引渡しの業務を行うための施設の名称及び所在地
三 譲渡し又は引渡しの業務の対象とする特定国内希少野生動植物種

四 前三号に掲げるもののほか、総理府令、農林水産省令で定める事項

2 特定事業のうち加工品等に係るものを行おうとする者は、あらかじめ、次に掲げる事項を、環境庁長官及び加工品等の種別に応じて政令で定める大臣(以下この節において「特定大臣」という。)に届け出なければならない。

一 前項第一号から第三号までに掲げる事項
二 前号に掲げるもののほか、内閣総理大臣及び特定大臣の発する命令で定める事項

3 第一項の規定による届出をした者は、その届出に係る事項に変更があつたとき、又は特定事業を廃止したときは、その日から起算して三十日を経過する日までの間に、その旨を環境庁長官及び農林水産大臣に届け出なければならない。

4 第一項及び前項に定めるもののほか、これらの規定による届出に関し必要な事項は、総理府令、農林水産省令で定める。

5 第三項の規定は第二項の規定による届出をした者について、前項の規定は第二項の規定による届出について準用する。この場合において、第三項中「農林水産大臣」とあるのは「特定大臣」と、前項中「総理府令、農林水産省令」とあるのは「内閣総理大臣及び特定大臣の発する命令」と読み替へるものとする。

(特定事業を行う者の遵守事項)
第三十一條 前条第一項の規定による届出をして特定事業を行う者は、その特定事業に関し特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し又は引取りをするときは、その個体の譲渡人又は引渡人の氏名又は名称及び住所並びにこれらの者が法人である場合にはその代表者の氏名を確認するとともに、次に掲げる事項についてその譲渡人

又は引渡人から聴取しなければならない。

一 その個体が繁殖させたものであるか又は捕獲され、若しくは採取されたものであるかの別

二 その個体が繁殖させたものであるときは、繁殖させた者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

三 その個体が捕獲され、又は採取されたものであるときは、捕獲され、又は採取された場所並びに捕獲し、又は採取した者の氏名及び住所

2 前条第一項の規定による届出をして特定事業を行う者は、総理府令、農林水産省令で定めるところにより、前項の規定により確認し又は聴取した事項その他特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し等に関する事項を書類に記載し、及びこれを保存しなければならない。

3 前二項の規定は、前条第二項の規定による届出をして特定事業を行う者について準用する。この場合において、前項中「総理府令、農林水産省令」とあるのは、「内閣総理大臣及び特定大臣の発する命令」と読み替へるものとする。

(特定事業を行う者に対する指示等)
第三十二條 環境庁長官及び農林水産大臣は、第三十條第一項の規定による届出をして特定事業を行う者が前条第一項又は第二項の規定に違反した場合においてその特定事業を適正化して希少野生動植物種の保存に資するため必要があると認めるときは、その者に對し、これらの規定が遵守されることを確保するため必要な事項について指示をすることが出来る。

2 環境庁長官及び農林水産大臣は、第三十條第一項の規定による届出をして特定事業を行う者が前項の指示に違反した場合においてその特定事業を適正化して希少野生動植物種の保存に資することに支障を及ぼすと認めるときは、その者に對し、三月を超えない範囲内で期間を定め、その特定事業に係る特定国内希少野生動植物種の個体の譲渡し又は引渡しの業務の全部又

は一部の停止を命ずることが出来る。

3 前二項の規定は、第三十條第二項の規定による届出をして特定事業を行う者について準用する。この場合において、前二項中「農林水産大臣」とあるのは「特定大臣」と、第一項中「前条第一項又は第二項」とあるのは「前条第三項において準用する同条第一項又は第二項」と読み替へるものとする。

(報告徴収及び立入検査)
第三十三條 環境庁長官及び農林水産大臣は、この節の規定の施行に必要な限度において、第三十條第一項の規定による届出をして特定事業を行う者に対し、その特定事業に関し報告を求め、又はその職員に、その特定事業を行うための施設に立ち入り、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 前項の規定は、第三十條第二項の規定による届出をして特定事業を行う者について準用する。この場合において、前項中「農林水産大臣」とあるのは、「特定大臣」と読み替へるものとする。

3 第一項(前項において準用する場合を含む。次項において同じ。)の規定による立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

4 第一項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第三章 生息地等の保護に関する規制
第一節 土地の所有者の義務等
(土地の所有者等の義務)

第三十四條 土地の所有者又は占有者は、その土地の利用に当たっては、国内希少野生動植物種の保存に留意しなければならない。

(助言又は指導)
第三十五條 環境庁長官は、国内希少野生動植物種の保存のために必要があると認めるときは、土地の所有者又は占有者に対し、その土地の利用の方法その他の事項に関し必要な助言又は指導をすることが出来る。

第二節 生息地等保護区

(生息地等保護区)

- 第三十六条 環境庁長官は、国内希少野生動植物種の保存のため必要があると認めるときは、その個体の生息地又は生育地及びこれらと一体的にその保護を図る必要がある区域であつて、その個体の分布状況及び生態その他その個体の生息又は生育の状況を勘案してその国内希少野生動植物種の保存のため重要と認めるものを、生息地等保護区として指定することができる。
- 2 前項の規定による指定（以下この条において「指定」という。）は、指定の区域、指定に係る国内希少野生動植物種及び指定の区域の保護に関する指針を定めてするものとする。
- 3 環境庁長官は、指定をしようとするときは、あらかじめ、関係行政機関の長に協議するとともに、自然環境保全審議会及び関係地方公共団体の意見を聴かなければならない。
- 4 環境庁長官は、指定をしようとするときは、あらかじめ、総理府令で定めるところにより、その旨を公告し、公告した日から起算して十四日を経過する日までの間、指定の区域、指定に係る国内希少野生動植物種及び指定の区域の保護に関する指針の案（次項及び第六項において「指定案」という。）を公衆の縦覧に供しななければならない。
- 5 前項の規定による公告があつたときは、指定をしようとする区域の住民及び利害関係人は、同項に規定する期間が経過する日までの間に、環境庁長官に指定案についての意見書を提出することができる。
- 6 環境庁長官は、指定案について異議がある旨の前項の意見書の提出があつたときその他指定に関し広く意見を聴く必要があると認めるときは、公聴会を開催するものとする。
- 7 環境庁長官は、指定をするときは、その旨並びに指定の区域、指定に係る国内希少野生動植物種及び指定の区域の保護に関する指針を官報で公示しなければならない。
- 8 指定は、前項の規定による公示によつてその効力を生ずる。
- 9 環境庁長官は、生息地等保護区に係る国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育の状況の変化その他の事情の変化により指定の必要がなくなつたと認めるとき又は指定を継続することが適当でないと認めるときは、指定を解除しなければならない。
- 10 第三項、第七項及び第八項の規定は、前項の規定による指定の解除について準用する。この場合において、第七項中「その旨並びに指定の区域、指定に係る国内希少野生動植物種及び指定の区域の保護に関する指針」とあるのは「その旨及び解除に係る指定の区域」と、第八項中「前項の規定による公示」とあるのは「第十項において準用する前項の規定による公示」と読み替へるものとする。
- 11 生息地等保護区の区域内（次条第四項第八号に掲げる行為については、同号に規定する湖沼又は湿原の周辺一キロメートルの区域内）において同項各号に掲げる行為をする者は、第二項の指針に留意しつつ、国内希少野生動植物種の保存に支障を及ぼさない方法でその行為をしなければならない。
- (管理地区)
- 第三十七条 環境庁長官は、生息地等保護区の区域内で国内希少野生動植物種の保存のため特に必要があると認めるところを管理地区として指定することができる。
- 2 環境庁長官は、管理地区に係る国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育の状況の変化その他の事情の変化により前項の規定による指定の必要がなくなつたと認めるとき又はその指定を継続することが適当でないと認めるときは、その指定を解除しなければならない。
- 3 前条第二項から第八項までの規定は第一項の規定による指定について、同条第三項、第七項及び第八項の規定は前項の規定による指定の解除について準用する。この場合において、同条第七項中「その旨並びに指定の区域、指定に係る国内希少野生動植物種及び指定の区域の保護に関する指針」とあるのは前項の規定による指定の解除に関する指針」とあるのは前項の規定による指定の解除について準用する。この場合において、同条第四十一条第一項において同じ。」においては、次に掲げる行為（第十号から第十四号までに掲げる行為については、環境庁長官が指定する区域内及びその区域ごとに指定する期間内においてするものに限る。）は、環境庁長官の許可を受けなければならない。
- 一 建築物その他の工作物を新築し、改築し、又は増築すること。
- 二 宅地を造成し、土地を開墾し、その他土地（水底を含む。）の形状を変更すること。
- 三 鉱物を採掘し、又は土石を採取すること。
- 四 水面を埋め立て、又は干拓すること。
- 五 河川、湖沼等の水位又は水量を増減を及ぼさせること。
- 六 木竹を伐採すること。
- 七 国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育に必要なものとして環境庁長官が指定する野生動植物種の個体その他の物の捕獲等を行うこと。
- 八 管理地区の区域内の湖沼若しくは湿原であつて環境庁長官が指定するもの又はこれらに流入する水域若しくは水路に汚水又は廃水を排水設備を設けて排出すること。
- 九 道路、広場、田、畑、牧場及び宅地の区域以外の環境庁長官が指定する区域内において、車馬若しくは動力船を使用し、又は航空機を着陸させること。
- 十 第七号の規定により環境庁長官が指定した野生動植物の種の個体その他の物以外の野生動植物の種の個体その他の物の捕獲等を行うこと。
- 十一 国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育に支障を及ぼすおそれのある動植物の種として環境庁長官が指定するものの個体を放ち、又は植栽し、若しくはその種子をまくこと。
- 十二 国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育に支障を及ぼすおそれのあるものとして環境庁長官が指定する物質を散布すること。
- 十三 火入れ又はたき火をすること。
- 十四 国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育に支障を及ぼすおそれのある方法として環境庁長官が定める方法によりその個体を観察すること。
- 5 前項の許可を受けようとする者は、総理府令で定めるところにより、環境庁長官に許可の申請をしなければならない。
- 6 環境庁長官は、前項の申請に係る行為が第三項において準用する前条第二項の指針に適合しないものであるときは、第四項の許可をしないことができる。
- 7 環境庁長官は、国内希少野生動植物種の保存のため必要があると認めるときは、その必要の限度において、第四項の許可に条件を付することができる。
- 8 第四項の規定により同項各号に掲げる行為が規制されることとなつた時において既に同項各号に掲げる行為に着手している者は、その規制されることとなつた日から起算して三月を経過する日までの間に環境庁長官に総理府令で定める事項を届け出たときは、同項の規定にかかわらず、引き続きその行為をすることができる。
- 9 次に掲げる行為については、第四項の規定は、適用しない。
- 一 非常災害に対する必要な応急措置としての行為
- 二 通常の管理行為又は軽易な行為で総理府令

で定めるもの

三 木竹の伐採で、環境庁長官が農林水産大臣と協議して管理地区ごとに指定する方法及び限度内においてするもの

10 前項第一号に掲げる行為であつて第四項各号に掲げる行為に該当するものをした者は、その日から起算して十四日を経過する日までの間に環境庁長官にその旨を届け出なければならぬ。

(立入制限地区)

第三十八条 環境庁長官は、管理地区の区域内で国内希少野生動植物種の個体の生息又は生育のため特にその保護を図る必要があると認める場所を、立入制限地区として指定することができる。

2 環境庁長官は、前項の規定による指定をしようとするときは、その場所の土地の所有者又は占有者(正当な権原を有する者に限る。次項及び第四十二条第二項において同じ。)の同意を得るとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。

3 環境庁長官は、土地の所有者又は占有者が正当な理由により第一項の規定による指定を解除しよう求めたとき、又はその指定の必要がなくなったと認めるときは、その指定を解除しなければならない。

4 何人も、環境庁長官が定める期間内は、立入制限地区の区域内に立ち入ってはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

一 非常災害に対する必要な応急措置としての行為をするために立ち入る場合

二 通常の管理行為又は軽易な行為で総理府令で定めるものをするために立ち入る場合

三 前二号に掲げるもののほか、環境庁長官がやむを得ない事由があると認めて許可をした場合

5 第三十六条第七項及び第八項の規定は第一項の規定による指定及び第三項の規定による指定の解除について、前条第五項及び第七項の規定

は前項第三号の許可について準用する。この場合において、第三十六条第七項中「その旨並びに指定の区域、指定に係る国内希少野生動植物種及び指定の区域の保護に関する指針」とあるのは、第一項の規定による指定については「その旨及び指定の区域」と、第三項の規定による指定の解除については「その旨及び解除に係る指定の区域」と、同条第八項中「前項の規定による公示」とあるのは、「第三十八条第五項において準用する前項の規定による公示」と読み替へるものとする。

(監視地区)

第三十九条 生息地等保護区の区域で管理地区の区域に属さない部分(次条第一項及び第四十一条第一項において「監視地区」という。)の区域内において第三十七条第四項第一号から第五号までに掲げる行為をしようとする者は、あらかじめ、環境庁長官に総理府令で定める事項を届け出なければならない。

2 環境庁長官は、前項の規定による届出(以下この条において「届出」という。)があつた場合において届出に係る行為が第三十六条第二項の指針に適合しないものであるときは、届出をした者に対し、届出に係る行為をすることを禁止し、若しくは制限し、又は必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

3 前項の規定による命令は、届出があつた日から起算して三十日(三十日を経過する日までの間に同項の規定による命令をすることができない合理的な理由があるときは、届出があつた日から起算して六十日を超えない範囲内で環境庁長官が定める期間)を経過した後又は第五項ただし書の規定による通知をした後は、することができない。

4 環境庁長官は、前項の規定により期間を定めるときは、これに係る届出をした者に対し、遅滞なくその旨及びその理由を通知しなければならない。

5 届出をした者は、届出をした日から起算して

三十日(第三項の規定により環境庁長官が期間を定めるときは、その期間)を経過した後でなければ、届出に係る行為に着手してはならない。ただし、環境庁長官が国内希少野生動植物種の保存に支障を及ぼすおそれがないと認めてその者に通知したときは、この限りでない。

6 次に掲げる行為については、第一項の規定は、適用しない。

一 非常災害に対する必要な応急措置としての行為

二 通常の管理行為又は軽易な行為で総理府令で定めるもの

三 第三十六条第一項の規定による指定がされた時において既に着手している行為

(措置命令等)

第四十条 環境庁長官は、国内希少野生動植物種の保存のため必要があると認めるときは、管理地区の区域内において第三十七条第四項各号に掲げる行為をしている者又は監視地区の区域内において同項第一号から第五号までに掲げる行為をしている者に対し、その行為の実施方法について指示をすることができる。

2 環境庁長官は、第三十七条第四項若しくは第三十八条第四項の規定に違反した者、第三十七条第七項(第三十八条第五項において準用する場合を含む。)の規定により付された条件に違反した者、前条第一項の規定による届出をしない等と同項に規定する行為をした者又は同条第二項の規定による命令に違反した者がその違反行為によつて国内希少野生動植物種の個体の生息地又は生育地の保護に支障を及ぼした場合において、国内希少野生動植物種の保存のため必要であると認めるときは、これらの者に対し、相当の期限を定めて、現状回復を命じ、その他国内希少野生動植物種の個体の生息地又は生育地の保護のため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

3 環境庁長官は、前項の規定による命令をした場合において、その命令をされた者がその命令に係る期限までにその命令に係る措置をとらな

いときは、自ら現状回復をし、その他国内希少野生動植物種の個体の生息地又は生育地の保護のため必要な措置をとるとともに、その費用の全部又は一部をその者に負担させることができる。

(報告徴収及び立入検査等)

第四十一条 環境庁長官は、この法律の施行に必要な限度において、管理地区の区域内において第三十七条第四項各号に掲げる行為をした者又は監視地区の区域内において同項第一号から第五号までに掲げる行為をした者に対し、その行為の実施状況その他必要な事項について報告を求めることができる。

2 環境庁長官は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、生息地等保護区の区域内において前項に規定する者が所有し、又は占有する土地に立ち入り、その者がした行為の実施状況について検査させ、若しくは関係者に質問させ、又はその行為が国内希少野生動植物種の保存に及ぼす影響について調査をさせることができる。

3 前項の規定による立入検査又は立入調査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

4 第一項及び第二項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(実地調査)

第四十二条 環境庁長官は、第三十六条第一項、第三十七条第一項又は第三十八条第一項の規定による指定をするための実地調査に必要な限度において、その職員に、他人の土地に立ち入らせることができる。

2 環境庁長官は、その職員に前項の規定による立入りをさせようとするときは、あらかじめ、土地の所有者又は占有者にその旨を通知し、意見を述べる機会を与えなければならない。

3 第一項の規定による立入りをする職員は、そ

の身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

4 土地の所有者又は占有者は、正当な理由がない限り、第一項の規定による立入りを拒み、又は妨げてはならない。

(公害等調整委員会の裁定)

第四十三条 第三十七条第四項、第三十九条第二項又は第四十条第二項の規定による処分不服がある者は、その不服の理由が鉱業、採石業又は砂利採取業との調整に関するものであるときは、公害等調整委員会に裁定を申請することができる。この場合には、行政不服審査法による不服申立てをすることができない。

2 行政不服審査法第十八条の規定は、前項の処分について、処分庁が誤って審査請求又は異議申立てをすることができ旨を教示した場合に準用する。

(損失の補償)

第四十四条 国は、第三十七条第四項の許可を受けることができないため、同条第七項の規定により条件を付されたため又は第三十九条第二項の規定による命令をされたため損失を受けた者に対し、通常生ずべき損失の補償をする。

2 前項の補償を受けようとする者は、環境庁長官にその請求を受けなければならない。

3 環境庁長官は、前項の請求を受けたときは、補償すべき金額を決定し、その請求をした者に通知しなければならない。

4 前項の規定による金額の決定に不服がある者は、同項の規定による通知を受けた日から起算して三月を経過する日までの間に、訴えをもってその増額の請求をすることができ。

5 前項の訴えにおいては、国を被告とする。

第四章 保護増殖事業

(保護増殖事業計画)

第四十五条 環境庁長官及び保護増殖事業を行うとする国の行政機関の長(第三項において「環境庁長官等」という。)は、保護増殖事業の適正かつ効果的な実施に資するため、自然環境保

全審議会の意見を聴いて保護増殖事業計画を定めるものとする。

2 前項の保護増殖事業計画は、保護増殖事業の対象とすべき国内希少野生動植物種ごとに、保護増殖事業の目標、保護増殖事業が行われるべき区域及び保護増殖事業の内容その他保護増殖事業が適正かつ効果的に実施されるために必要な事項について定めるものとする。

3 環境庁長官等は、第一項の保護増殖事業計画を定めたときは、その概要を官報で公示し、かつ、その保護増殖事業計画を一般の閲覧に供しなければならない。

4 第一項及び前項の規定は、第一項の保護増殖事業計画の変更について準用する。

(認定保護増殖事業等)

第四十六条 国は、国内希少野生動植物種の保存のため必要があると認めるときは、保護増殖事業を行うものとする。

2 地方公共団体は、その行う保護増殖事業であつてその事業計画が前条第一項の保護増殖事業計画に適合するものについて、環境庁長官のその旨の認定を受けることができる。

3 国及び地方公共団体以外の者は、その行う保護増殖事業について、その者がその保護増殖事業を適正かつ確実に実施することができ、及びその保護増殖事業の事業計画が前条第一項の保護増殖事業計画に適合している旨の環境庁長官の認定を受けることができる。

4 環境庁長官は、前項の認定をしたときは、総理府令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。第四十八条第二項又は第三項の規定によりこれを取り消したときも、同様とする。

第四十七条 認定保護増殖事業等(国の保護増殖事業、前条第二項の認定を受けた保護増殖事業及び同条第三項の認定を受けた保護増殖事業をいう。以下この条において同じ。)は、第四十五条第一項の保護増殖事業計画に即して行われなければならない。

2 認定保護増殖事業等として実施する行為については、第九条、第三十七条第四項及び第十項、第三十八条第四項、第三十九条第一項並びに第五十四条第二項及び第三項の規定は、適用しない。

3 生息地等保護区の区域内の土地の所有者又は占有者は、認定保護増殖事業等として実施される給餌設備その他の保護増殖事業のために必要な施設の設置に協力するように努めなければならない。

4 環境庁長官は、前条第三項の認定を受けて保護増殖事業を行う者に対し、その保護増殖事業の実施状況その他必要な事項について報告を求めることができる。

第四十八条 第四十六条第二項の認定又は同条第三項の認定を受けて保護増殖事業を行う者は、その保護増殖事業を廃止したとき、又はその保護増殖事業を第四十五条第一項の保護増殖事業計画に即して行うことができなくなったときは、その旨を環境庁長官に通知しなければならない。

2 環境庁長官は、前項の規定による通知があつたときは、その通知に係る第四十六条第二項の認定又は同条第三項の認定を取り消すものとする。

3 環境庁長官は、第四十六条第三項の認定を受けた保護増殖事業が第四十五条第一項の保護増殖事業計画に即して行われていないと認めるとき、又はその保護増殖事業を行う者がその保護増殖事業を適正かつ確実に実施することができなくなったと認めるとき若しくは前条第四項に規定する報告をせず、若しくは虚偽の報告をしたときは、その認定を取り消すことができる。

第五章 雑則

(調査)

第四十九条 環境庁長官は、野生動植物の種の個体の生息又は生育の状況、その生息地又は生育地の状況その他必要な事項について定期的に調査をし、その結果を、この法律に基づく命令の

改廃、この法律に基づく指定又はその解除その他この法律の適正な運用に活用するものとする。

(取締りに従事する職員)

第五十条 環境庁長官又は農林水産大臣は、その職員のうち政令で定める要件を備えるものに、第八条、第十一条第一項(同条第三項において準用する場合を含む。)、第十四条、第十八条、第十九条第一項、第三十五条、第四十条第一項若しくは第二項又は第四十一条第一項に規定する権限(農林水産大臣にあっては、第十一条第三項において準用する同条第一項及び第十九条第一項に規定する権限に限る。)の一部を行わせることができる。

2 前項の規定により環境庁長官又は農林水産大臣の権限の一部を行う職員(次項において「希少野生動植物種保存取締官」という。)は、その権限を行うときは、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 前二項に規定するもののほか、希少野生動植物種保存取締官に關し必要な事項は、政令で定める。

(希少野生動植物種保存推進員)

第五十一条 環境庁長官は、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に熱意と識見を有する者のうちから、希少野生動植物種保存推進員を委嘱することができる。

2 希少野生動植物種保存推進員は、次に掲げる活動を行う。

一 絶滅のおそれのある野生動植物の種が置かれている状況及びその保存の重要性について啓発をすること。

二 絶滅のおそれのある野生動植物の種の個体の生息若しくは生育の状況又はその生息地若しくは生育地の状況について調査をすること。

三 希少野生動植物種の個体の所有者若しくは占有者又はその生息地若しくは生育地の土地の所有者若しくは占有者に対し、その求めに

応じ希少野生動物植物種の保存のため必要な助言をすること。

四 絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存のために国又は地方公共団体が行う施策に必要な協力をする。

3 希少野生動物植物種保存推進員は、名誉職とし、その任期は三年とする。

4 希少野生動物植物種保存推進員が希少野生動物植物種の個体に関する調査で総理府令で定めるもののために捕獲等については、第九条の規定は、適用しない。

5 環境庁長官は、希少野生動物植物種保存推進員が、その職務の遂行に支障があるとき、その職務を怠ったとき、又はこの法律の規定に違反し、その他希少野生動物植物種保存推進員たるにふさわしくない非行があったときは、これを解職することができる。

(負担金の徴収方法)

第五十二条 環境庁長官が第四十条第三項の規定により、又は通商産業大臣等が第十六条第三項の規定により費用を負担せよとするときは、総理府令、通商産業省令で定めるところにより、その負担せよとする費用（以下この条において「負担金」という。）の額及びその納付期限を定めて、文書でその納付を命じなければならない。

2 環境庁長官又は通商産業大臣等は、前項の納付期限までに負担金を納付しない者があるときは、総理府令、通商産業省令で定めるところにより、督促状で期限を指定して督促しなければならない。

3 環境庁長官又は通商産業大臣等は、前項の規定による督促をしたときは、総理府令、通商産業省令で定めるところにより、負担金の額に、年十四・五パーセントを超えない割合を乗じて、第一項の納付期限の翌日からその負担金の完納の日又はその負担金に係る財産差押えの日の前日までの日数により計算した額の延滞金を徴収することができる。

4 環境庁長官又は通商産業大臣等は、第二項の規定による督促を受けた者が、同項の督促状で指定した期限までにその納付すべき負担金及びその負担金に係る前項の延滞金（以下この条において「延滞金」という。）を納付しないときは、国税の滞納処分（例により、その負担金及び延滞金を徴収することができる。）の場合における負担金及び延滞金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとする。

5 延滞金は、負担金に先立つものとする。
(地方公共団体に対する助言その他の措置)
第五十三条 国は、地方公共団体が絶滅のおそれのある野生動物植物の種の保存のための施策を円滑に実施することができるよう、地方公共団体に對し、助言その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(国等に関する特例)
第五十四条 国の機関又は地方公共団体の行う事務又は事業については、第八条、第九条、第十二条第一項、第三十五条、第三十七条第四項及び第十項、第三十八条第四項、第三十九条第一項、第四十条第一項並びに第四十一条第一項及び第二項の規定は、適用しない。

2 国の機関又は地方公共団体は、第九条第二号及び第三号に掲げる場合以外の場合に国内希少野生動物植物等の生きている個体の捕獲等をしよとするとき、第十二条第一項第二号から第六号までに掲げる場合以外の場合に希少野生動物植物の個体の譲渡し等をしよとするとき、又は第三十七条第四項若しくは第三十八条第四項第三号の許可を受けるべき行為に該当する行為をしよとするときは、総理府令で定めるところを除き、あらかじめ環境庁長官に協議しなければならない。

3 国の機関又は地方公共団体は、第三十七条第八項の規定により届出をして引き続き同条第四項各号に掲げる行為をすることができるとき、該当する場合にその行為をするとき、又は同条第十項若しくは第三十九条第一項の規定により届出をすべき行為に該当する行為をし、若しくはしようとするときは、総理府令で定めるところを除き、これらの規定による届出の例により、環境庁長官にその旨を通知しなければならない。
(権限の委任)
第五十五条 この法律に定める環境庁長官の権限は、政令で定めるところにより、その一部を都道府県知事に委任することができる。
(経過措置)
第五十六条 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（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

(総理府令への委任)
第五十七条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のための手続その他この法律の施行に關し必要な事項は、総理府令で定める。
第六章 罰則
第五十八条 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。
一 第九条、第十二条第一項、第十五条第一項又は第三十七条第四項の規定に違反した者
二 第十一條第一項（同条第三項において準用する場合を含む。）、第十四条、第十六条第一項若しくは第二項又は第四十条第二項の規定による命令に違反した者
第五十九条 次の各号のいずれかに該当する者は、六月以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。
一 第十條第五項（同条第十一項及び第十三条第四項において準用する場合を含む。）、又は第三十七条第七項の規定により付された条件に違反した者
二 第十八条又は第三十二条第二項（同条第三項において準用する場合を含む。）、の規定に

よる命令に違反した者
三 偽りその他不正の手段により第二十條第一項の登録を受けた者
四 第三十八條第四項の規定に違反した者
第六十条 第二十五條第一項の規定に違反した者は、六月以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第六十一条 次の各号のいずれかに該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。
一 第十七條又は第三十九條第五項の規定に違反した者
二 第三十條第一項又は第二項の規定による届出をしないで特定事業を行い、又は虚偽の届出をした者
三 第三十八條第五項において準用する第三十七條第七項の規定により付された条件に違反した者
四 第三十九條第一項の規定による届出をしないで同項に規定する行為をし、又は虚偽の届出をした者
五 第三十九條第二項の規定による命令に違反した者
第六十二条 次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。
一 第十條第九項（同条第十一項において準用する場合を含む。）、の規定に違反して許可証又は従事者証を携帯しないで捕獲等をした者
二 第十九條第一項に規定する報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による立入検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に對して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者
三 偽りその他不正の手段により第二十條第四項（第二十二條第二項において準用する場合を含む。）、の登録票の再交付を受けた者
四 第二十一條、第二十二條第一項又は第三十條第三項（同条第五項において準用する場合を含む。）、の規定に違反した者
五 第三十三條第一項（同条第二項において準

用する場合を含む。以下この号において同じ。に規定する報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同条第一項の規定による立入検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

六 第四十一条第一項に規定する報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同条第二項の規定による立入検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

七 第四十二条第四項の規定に違反して、同条第一項の規定による立入りを拒み、又は妨けた者

第六十三条 次の各号のいずれかに該当するときは、その違反行為をした指定登録機関の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第二十四条第四項の許可を受けずに登録関係事務の全部を廃止したとき。

二 第二十七条第一項に規定する報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による立入検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をしたとき。

第六十四条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第五十八条、第五十九条、第六十一条又は第六十二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の罰金刑を科する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成五年四月一日から施行する。ただし、第一章並びに附則第九条及び第十二条の規定は、公布の日から施行する。

(特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律等の廃止)
第二条 次に掲げる法律は、廃止する。

一 特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律(昭和四十七年法律第四十九号)

二 絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)

(経過措置)

第三条 この法律の施行の際現に前条の規定による廃止前の特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律(以下「旧鳥類法」という。)第三条第一項ただし書の規定によりなされている許可又は前条の規定による廃止前の絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(以下「旧野生動植物法」という。)第三条第一項第一号の規定によりなされている許可は、第十三条第一項の許可とみなす。

第四条 この法律の施行の際現に旧野生動植物法第六十一条第一項の登録を受けている旧野生動植物法第二条第一項の希少野生動植物(以下「希少野生動植物」という。)で国際希少野生動植物種の個体であるものは第二十条第一項の登録を受けているものと、当該個体に係る旧野生動植物法第六十一条第三項又は第五項(旧野生動植物法第八条第二項において準用する場合を含む。)の規定により交付された登録票は第二十条第三項の規定により交付された登録票とみなす。

第五条 前二条に規定するもののほか、旧鳥類法若しくは旧野生動植物法の規定により環境庁長官がした処分その他の行為又は旧野生動植物法の規定により環境庁長官に対してなされている許可若しくは登録若しくは登録票の再交付の申請は、この法律の相当規定に基づいて環境庁長官がした処分その他の行為又は環境庁長官に対してなされている許可若しくは登録若しくは登録票の再交付の申請とみなす。

第六条 この法律の施行前に、旧野生動植物法第六十一条第一項の登録を受けた希少野生動植物を譲り受け、又はその引渡しを受けた者に係る環境庁長官への届出及び当該登録を受けた希少野生動植物を所持する者で旧野生動植物法第八条第一

項各号のいずれかに該当するに至つたものに係る登録票の返納については、なお従前の例による。

第七条 この法律の施行前にした行為及び前条の規定によりなお従前の例によるものとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(鉱業等に係る土地利用の調整手続等に関する法律の一部改正)

第八条 鉱業等に係る土地利用の調整手続等に関する法律(昭和二十五年法律第二百九十二号)の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「行なう」を「行ふ」に改め、同項第二号に次のように加える。

「七 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成四年法律第九号)第四十三条第一項

第一条第一項第三号及び同条第二項を削る。

第二条第一項中「前条第一項第二号の裁定及び同項第三号の裁決」を「前条第二号の裁定」に、「行なう」を「行ふ」に改める。

第二十五条第一項中「第一条第一項第二号」を「第一条第二号」に改め、同項ただし書中「やむをえない」を「やむを得ない」に改める。

第四十五条第一項中「左に」を「次に」に、「基く」を「基づく」に、「自然環境保全法」を「自然環境保全法」に改め、同条中第七項を第九項とし、第六項を第八項とし、第五項の次に次の二項を加える。

6 第一項の規定により絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律の規定による許可があつたものとみなされる場合においては、裁定で、国内希少野生動植物種の保存のため必要限度において、鉱業権者若しくは租鉱権者又は採石業者が守るべき事項を定めることができる。

7 前項の規定により国内希少野生動植物種の保存のために定められた事項は、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律の規定の適用については、同法第三十七条第七項(同法第三十八条第五項において準用する場合を含む。)の規定により許可に付された条件とみなす。

第五十八条の二中「第一条第一項各号」を「第一条各号」に改める。

(自然環境保全法の一部改正)

第九条 自然環境保全法(昭和四十七年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第十三条第二項中「及び絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)」を、「絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)及び絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成四年法律第九号)」に改める。

第十条 自然環境保全法の一部を次のように改正する。

第十三条第二項中「特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律(昭和四十七年法律第四十九号)、絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)」を削る。

(松くい虫被害対策特別措置法の一部改正)

第十二条 松くい虫被害対策特別措置法(昭和五十二年法律第十八号)の一部を次のように改正する。

第三条第三項中「特殊鳥類(特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律(昭和四十七年法律第四十九号)第二条第一項に規定する特殊鳥類をいう。)」を「国内希少野生動植物種(絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成四年法律第九号)第四条第三項に規定する国内希少野生動植物種をいう。)」に改める。

(環境庁設置法の一部改正)

第十二条 環境庁設置法(昭和四十六年法律第八

十八号)の一部を次のように改正する。

第四条第七号中「及び絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)」を「絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)及び絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成四年法律第 号)」に改める。

第十三条 環境庁設置法の一部を次のように改正する。

第四条第七号中「特殊鳥類の譲渡等の規制に関する法律(昭和四十七年法律第四十九号)、絶滅のおそれのある野生動植物の譲渡の規制等に関する法律(昭和六十二年法律第五十八号)」を削る。

(農林水産省設置法の一部改正)

第十四条 農林水産省設置法(昭和二十四年法律第五十三号)の一部を次のように改正する。

第四条第六十一号の次に次の一号を加える。

百六十一の二 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(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。

第二十九条中「第百六十二号」を「第百六十一号の二」に改める。

(通商産業省設置法の一部改正)

第十五条 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。

第四条第十四号の次に次の一号を加える。

十四の二 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成四年法律第 号)の施行に関すること。

理由

本邦及び本邦以外の地域における絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存を図るため、希少野生動植物種の個体の捕獲、譲渡等を規制し、国内希少野生動植物種の個体の生息地又は生育地を生

息地等保護区として指定して工作物の設置等を規制するとともに、保護増殖事業の促進その他所要の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成四年四月十六日印刷

平成四年四月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局