

衆議院 環境委員会 議 録 第 六 号

平成七年三月十日(金曜日)

午後零時十分開議

出席委員

委員長 阿部 昭吾君

理事 小泉 晨一君 理事 福永 信彦君

理事 山口 俊一君 理事 石破 茂君

理事 大野由利子君 理事 長浜 博行君

理事 竹内 猛君 理事 宇佐美 登君

理事 逢沢 一郎君 理事 稲葉 大和君

理事 小川 元君 理事 小此木八郎君

理事 齊藤斗志二君 理事 野田 聖子君

理事 松岡 利勝君 理事 持永 和見君

理事 齊藤 鉄夫君 理事 田名部匡省君

理事 田端 正広君 理事 松沢 成文君

理事 石橋 大吉君 理事 今村 修君

理事 細川 律夫君 理事 三野 優美君

理事 山崎 泉君 理事 岩佐 恵美君

理事 中村 力君

出席國務大臣

(國務大臣 宮下 創平君)

出席政府委員

環境庁長官官房 長 大西 孝夫君

環境庁企画調整 局長 石坂 匡身君

環境庁企画調整 局長 野村 瞭君

環境庁保健部長 局長 大澤 進君

環境庁水質保全 局長 島田 道夫君

委員外の出席者

厚生省生活衛生 局水道環境部環

境整備課産業廃 棄物対策室長 木下 正明君

環境委員会調査 室長 工藤 桂司君

委員の異動

三月十日

辞任

逢沢 一郎君

金田 英行君

渡辺美智雄君

田中 昭一君

三野 優美君

山崎 泉君

同日

辞任

稲葉 大和君

小川 元君

小此木八郎君

石橋 大吉君

今村 修君

細川 律夫君

補欠選任

小川 元君

稲葉 大和君

小此木八郎君

石橋 大吉君

細川 律夫君

今村 修君

補欠選任

金田 英行君

逢沢 一郎君

渡辺美智雄君

田中 昭一君

山崎 泉君

三野 優美君

三月十日

悪臭防止法の一部を改正する法律案(内閣提出 第七九号)(予)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

大気汚染防止法の一部を改正する法律案(内閣提出第六二号)

○阿部委員長 これより会議を開きます。
内閣提出 大気汚染防止法の一部を改正する法律案を議題といたします。
これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。田端正広さん。

○田端委員 今回の大気汚染防止法の一部を改正する法律案に伺いたいわけですが、燃料の品質等にかかわる問題につきましてはこの後の同僚の大野議員の方にさせていたいて、私の方からは大気汚染全般について伺いたいと思ひます。

それで、まず大気汚染の現状についてのことでありますが、大都市における現状は改善されているのかどうか、どういう認識を環境庁で持ちながら大気汚染というものは世界的、地球的規模でやらないといけない問題だと思ひますし、また大気というのは、つまり空気というものは、汚れてしまってもそれを自分で吸い込まなければならぬという非常に厄介な問題を抱えているわけでありまして、そういう意味では大気汚染については国境もなわけです。ぜひ日本が先駆的役割を果たしていかねばならない。

まず、長官の御決意のほどをお伺いしたいと思います。

○宮下國務大臣 御指摘のように、大気汚染問題は、地域性の問題であると同時に、地球環境問題でもございます。私も、大変この大気汚染の現状というものについて鋭敏な感覚を持たなければならぬと思っておりますが、いろいろの物質のうち、SO₂、硫酸酸化物、あるいはCO、一酸化炭素につきましては近年良好な状況にはなっております。しかしながら、NO₂とか、あるいは浮遊粒子状物質であるSPM、オキシダント等においては、大都市地域を中心にして依然として厳しい状況が続いております。

このため、各種のいろいろの対策を講じておりますが、工場等の固定発生源対策でありますとか、自動車の単体規制、改造の問題とか、あるいは

は自動車交通のあり方自体を問うというような各種の対策を講じておりますが、この大気汚染の現状に照らして、なお一層ひとつ努力していかなくては行かない。

それから、地球温暖化につきましてはCO₂の問題がござりますが、これ自体また地球温暖化防止行動計画をつくっております、それに基づいてやっておりますが、総量としてはなかなか所期の目的どおりいっていない点がございますから、鋭意努力をしていきたいと思っております。

○田端委員 今回特石法が廃止されて、来年四月から石油製品の輸入自由化ということになるわけでありまして、その場合に、品質が悪くならないか、落ちないか、品質の維持が果たして大丈夫なんだろうかという心配があります。そういった意味でも大気汚染に拍車をかけることにならないか、こういうことがありますが、その点はどうでございましょうか。

○大澤政府委員 今般の改正後の大気汚染防止法に基づく燃料品質についての許容限度を定めるに当たっては、現状の燃料の品質を下回らないという措置をしようということで、大気汚染防止法十九条の二の第一項で定める許容限度については、同条第二項に基づきまして、揮発油等の品質の確保等に関する法律において確保することを求めています。

具体的には、同法で許容限度に沿った揮発油等の規格を定め、当該規格を満たさないものを自動車の燃料として販売することの禁止等によりまして揮発油等の品質の確保を図ることとしております。環境庁としては、これらの措置によりまして大気保全上必要となる自動車燃料の性状等が確保されると考えております。

○田端委員 それからもう一点、自由化によって燃料価格が安くなるということになれば、消費量

がふえて、それがかえってCO₂の排出量をふやすことになる心配もあります。そういう意味で、この法案の中に「国民の努力」ということについて規定されているようであり、これも、これは国民にどういうことを求めているのか。

例えば、車の運転の中で急発進、急加速をするとか、あるいは過積載といいますが、そういったいろいろなマナーというのですか省エネの常識、そういったことがあろうかと思えますけれども、その辺のことも含んでお考えになっているのでしょうか。

○大澤政府委員 輸入の自由化が進むという揮発油がふえ、あるいは使われていくのかということ、今の時点で推定することは非常に困難でございますが、環境庁としてもその動向には十分注意してまいりたいと思えます。

そこで、自動車排ガスによる大気汚染を防止するためには、御指摘のように、自動車の構造対策あるいは燃料対策に加えて、それを使うユーザーによる取り組みというのは大変重要であると私も認識しております。今回のこの大気汚染防止法の改正によりまして、自動車の急発進とか空吹かしあるいは不要なアイドリング、あるいは不要不急の自動車の使用の自粛、あるいはできるだけ公共機関の利用促進を図る、そういったことを国民の努力として求めていくことにしております。

ただ、私どもとしては、かねてから大気汚染防止推進月間というのを毎年キャンペーンとしてやっておるわけですが、そういう中でもこれらのキャンペーンを強化したいと思えますし、さらにラジオ、テレビ等あるいはポスター、チラシ等でこれらの趣旨を十分国民に広く普及してまいりたいと考えております。

○田端委員 先日私、日本・EU議員会議というのに出席させていただきましたが、ヨーロッパの各国、例えば車を見ていると、非常にでこぼこになるような状態まで車を使っている、そういう感じがいたします。非常に物を大切に使っているな

という感じを受けますが、そういった意味で、燃料が安くなったからどんどん使うということは今の時代には合わないのじゃないか、こういうことで、ぜひそういった認識で国民に対するPR等もまたしっかりやっていただきたい、こう思うわけがあります。

さてそこで、地球温暖化の問題について、CO₂対策について伺いたいと思えます。

CO₂というのは温暖化の原因であると私はかねてから思っておりますが、一九九二年四月に採択された気候変動枠組条約、これに基づいて我が国も二〇〇〇年には一九九〇年レベルに戻す、こういうことで、つまり一九九〇年レベルの三割増という数値を予測した報告を昨年九月に決定しておりますけれども、しかし、ヨーロッパの国なんかをよく見ると、例えばデンマークでは一九九〇年レベルよりも八割減、あるいはオランダが四割減、ドイツは二〇〇五年に五割減、こういう一九九〇年レベル以下に抑制する報告が出てくるわけでありまして、まだ日本は甘いのではないかと、こんな感じがいたします。

今月末です。四月初めに、ベルリンで第一回枠組条約締結国の国際会議が行われると聞いておりますけれども、こういう地球温暖化問題というのは、やはり国際的なレベルでしっかりとやっていかないと進まない。しかも、その中で日本がどういう役割を果たすかということが大変大事になると思いますが、長官、ぜひこの第一回会議には出席されて、そして日本としてのそういう役割というものをしっかりと果たしていただきたいと思えますが、いかがでございますでしょうか。

○宮下国務大臣 地球温暖化問題の中で、地球温暖化対策というのは大変重要な視点でございます。これは、今御指摘のように、UNCEDでも大変中心テーマでございます。そして、我が国も地球温暖化防止行動計画というのを策定いたしております。そして同時に、国際条約に基づきまして、先進主要国でございますが、一九九〇年レベルと二〇〇〇年における状況等を数値的に示して、こ

の資料を提出することになっておりますが、昨年の秋に我が国としても提出いたしました。今御指摘のように、炭素換算トンで若干増加、三割くらい増加するという報告をしておりますが、一人頭ではこれは大体同程度ということが見込まれます。そういうことで報告をいたしました。

委員御指摘のように、十五カ国の報告が現在集まっておりますが、そのうち五カ国くらいが、今委員の申されたように、これを低めることが可能だという報告があります。しかし、それ以外の国々は、これはむしろ増え得る増加するという報告もございまして、いずれにいたしましても、これは発生源対策と同時に抑制対策、森林を植えて吸収作用を増加させる等々、いろいろな施策が総合的に行われる必要があると考えております。

そして、今御指摘の三月のベルリンの会議でございまして、第一回の、これは閣僚レベルの会合でございます。恐らく百カ国以上に呼びかけがございまして、私もお許しをいただき、また院の許可等も得られれば、この会議の後半に大臣会合等がございまして、出席させていただきます。また、日本の立場というものを説明すると同時に、またアジアの問題としても、今事務的な検討がいろいろなされておりますから、そういうことも反映するようになりたい。テーマとしては二〇〇〇年以降の問題は今ちよつと先送りになっておるようでございますが、鋭意国際的な枠組みでこれは処置しなければならぬ問題でございますから、本当に御指摘をいただきましたとおりでございます。最優先でひとつこの出席は考えさせていただきます。と思っております。

○田端委員 ぜひ日本の立場を明確にして、そしてそれを実行していただきたい、こう思うわけがあります。

さて、CO₂対策は地球規模での抑制といいますが、排出抑制、こういうことが大変大事になると思えますが、CO₂の排出総量に対して日本は、トップがアメリカで二番が旧ソ連、三番が中国、次いで四番目に日本、こういう状況のようであり

ますが、この点は環境庁としてどういうふうに考えておられるのでしょうか。もともと低めていく努力、そういったことが大事ではないか、しかも国際的連携ということもあわせてしっかりとやっていかなきゃならない、こう思うわけですが、いかがでございますでしょうか。

○石坂政府委員 排出総量の御指摘、順番は、今委員の御指摘のとおりでございます。一人当たりの排出量は、先進国の中では日本は割合低い水準ではございますけれども、ただ総量として見ますれば、やはり大きな経済規模がございまして、おっしゃったような形になっているわけでございます。まして、地球温暖化防止行動計画にもございまして、これをその計画の水準に近づけていくというふうなことの努力を十分にしていかなければならないと考えております。

○田端委員 その中で、つまり総量の中で自動車による排ガスのCO₂の割合というのはどういふふうになっているのか。その施策、これはどういふふうにお考えでございますでしょうか。

○石坂政府委員 自動車の二酸化炭素の排出量でございますけれども、最新のデータは一九九二年の実績でございます。この実績でいいますと、自動車からの二酸化炭素排出量は二酸化炭素排出総量の一六・五割を占めておりまして、この数年、若干ずつではございますけれども増加の傾向にございます。

政府といたしましては、自動車からの二酸化炭素、CO₂の排出抑制のために、これも地球温暖化防止行動計画にそのシナリオがあるわけでございまして、一つは自動車の燃費の改善、一つは電気自動車等の低公害車の導入、一つは鉄道、海運の積極的な活用などの貨物輸送効率の向上、一つは旅客輸送における鉄道、バス等の公共交通機関の整備と利用の促進、それから道路整備等によります自動車交通の渋滞の緩和と効率的な円滑な運行の確保といった施策を進めておるところでございます。また、環境庁プロパーの問題といたしまして

も、自動車に係る温暖化対策技術の評価と普及方策につきまして研究会を行いまして研究を重ねております。平成七年度からにつきましても、この評価の見直しの実施をする予定でございます。その中で自動車の燃費改善等、自動車に係る二酸化炭素排出抑制技術につきましても取り上げていくことを予定しておりますのでございます。

○田端委員 この問題で私今ちょっと感じた点があるのですが、自動車の排気ガスにおけるCO₂対策という側面から考えていきますと、CO₂の排出量が少ないディーゼル車ということが考えられるわけです。しかし、ディーゼル車の場合、NO_xとかPM、粒子状物質、またはDEP、ディーゼル排気微粒子とも言われているようですが、こういう問題があるために、我が国ではこのNO_xやPMの規制を強めて、そして一九九九年です、六〇％カットするという目標を掲げて今やっています。ところが、ヨーロッパの国はちよつとこの対応が異なっているように感じられるわけです。燃費がよい、CO₂対策という意味でむしろディーゼル車をふやす方向でやっているようでありまして、この辺、何か方針がえらく違うな、こういうことを感じております。

日本とヨーロッパのこの違いについて、これは国際機関等でも今後も協議していく必要があるかと思ひますけれども、現在のところ環境庁はどうかというふうにお考えになっているのでしょうか。

○大澤政府委員 確かに欧州では、専ら燃費がいいというのとCO₂の排出量が少ないというのとでディーゼル車のメリットが重視されているような状況でございます。ディーゼル車の普及が非常に増加しているということなんです。一方、我が国におきましても、ディーゼル車がガソリン車に比べて燃費がよいというふうなことから急速に最近伸びておりまして、例えば平成五年と十年前の五十八年を比較しまして、乗用車では三・六％がディーゼルだったのが、十年後は一・八％になった。車全体でも、五十八年が一四・八％に対して二五・一％。そういうことで、ディー

ゼルが我が国でもふえております。

私も私としては、CO₂は少ないにしても、御指摘のようにNO_xあるいはPM等が深刻な状況になってきておりますので、これらの環境基準達成に向けて各種の規制を強化しているところでございまして、各国によつてそれぞれの国における大気汚染の状況等を踏まえて規制を行うということが適当かと考えております。今後とも総体的に自動車排気ガスの規制に努めてまいりたいと思ひますし、また地球規模でCO₂の排出量の低減を図るという必要からも、自動車からのCO₂排出量を低減するため、ガソリン車では燃費目標値というものを設定しまして、燃費の向上を図る、つまり一キロ走行当たりの燃料消費量を低減するという形でCO₂低減に寄与しようということと対応してございまして、

○田端委員 きょう私はちよつと画期的な提言をしてみました、こう思っております。

実は、きのう、きょう、花粉がすごい飛んでいるらしいのですけれども、これは、先般の読売新聞か何かの見聞きでこの花粉に対する広告も出ておりましたけれども、花粉の量はこれは過去最高で、しかも去年の十倍ぐらいいある。こういうことで、非常に花粉症で困っている人がたくさんいるわけですから、この花粉と大気汚染が大変関係が深いということを感ずるわけです。

それは、杉がたぐさんある田舎の人はそんなに花粉症にかかっているのにもかかわらず、そんなに杉のない都会の人に罹患している人が多い。こういう現状を見ますと、車から排出されるDEP、ディーゼル排気微粒子、これが相当関係しているのではないかな、こういう感じがいたします。

それで、今ざつと、正確な数字はわからないらしいのですが、花粉症は一千万人いると言われているわけでありまして、これを今どこも本気になって取り組んでいないということは大変問題だ、こう思ひます。

この花粉症は昭和三十九年に初めて症例が出ているようですが、これは日光の杉並木です

けれども、そのところが年々にはやはり増加していつていくというデータ、花粉症の患者がふえていつていくデータがあります。この日光の杉並木のおもしろいのは、おもしろいというかはつきりしていることは、杉並木沿いの人の罹患率、発生率が一三・六％、そこから少し離れてしまつと、もう五・一％程度に、三分の一ぐらいに減つてしまふ、こういうことで、自動車の往来と花粉症は明確に、そういう症例が報告されているわけでありまして、アスファルト道路によつて花粉が大地に吸い込まれないという意味で都会に花粉がどんどん飛ぶんだ、こういう説もあるようでありまして、どちらにしても都市部に多発していることは、これはもう間違いない。

そういう意味で、花粉症を、大気汚染との関係から究明を急ぐべきではないかと私は思ひます。医療、医学の面からは当然でありますけれども、気象とかあるいは大気汚染状況とかあるいは車の渋滞とか、そういったさまざまな分野から調査を進めていく必要があるのではないかと。環境庁がその旗を振っていただいて、厚生省、林野庁あるいは気象庁等さまざまなところと連携をとつて、そういう協議関係なるものを設置するなり何なりして本格的な花粉症対策というものをやつていただきたい、こう切望するわけでありまして、大臣、いかがでしょうか。

○宮下国務大臣 花粉症の問題につきましては、診断とか治療、予防、その他その因果関係、メカニズム等、いまだ説明されていない点があるというのには議員の御指摘のとおりでございます。

こうした研究を進める必要性は十分私どもも認識いたしております。動物実験による発症のメカニズムの研究、あるいは花粉情報を利用した予防方法の研究等をやっております。具体的には、今御指摘のように、厚生省、林野庁、気象庁等関係省庁の連絡会議を平成二年から設置しておりますが、今本当に有効な活動をしているかどうか、これを動かして、そしてやはり知見をきちんと定

かなものにして、そして対策をやつていかなきゃいかぬと思っております。

いづれにしても、花粉そのものの研究とそれから環境要因との関係とかをよく研究をいたしまして、ひとつこれから取り組みをさせていただきたい。委員の御指摘のように、花粉症と大気汚染、私もそんな感じが率直にいたしております。

○田端委員 今大臣おっしゃつたように、平成二年から連絡会議みたいなものがあるということですが、私が聞いたところでは開店休業でありまして、実際には何も進んでいません。ぜひ積極的にお願いしたいと思ひます。

そこで、この花粉症とDEPとの関係から申し上げたいと思ひますが、このDEP対策というものがあつたかわからないけれども、微粒子に対する対策が今まで少し弱かつたのではないかと、こういう思いがいたします。

東京都花粉症対策委員会というところの調査によりますと、例えば都内の秋川市、ここは杉の大変多いところですが、こういう飛散花粉の多い秋川よりも、飛散の少ない、大気汚染が進んでいる大田区蒲田西の方の方が患者の発生率が高くなるという症例が出ております。あるいは東京都衛生研究所の実験によりますと、杉花粉抗原とDEPをマウスに吸わせると十倍ほど特異抗体がふえる、こういうことも判明しているようでありまして、それから国立環境研究所の調査によりますと、DEPは健康障害因子であるというふうにはつきりと言っております。花粉症の要因になつて、あるいは花粉症を誘発させる、あるいは発がん性の疑いもある、こういうふうな報告が出ております。

これらの報告から判断しますと、このDEPというものは全くクロダというふうな思わざるを得ません。大気中にDEPが浮遊しているわけですから、例えば杉花粉でなくても家の中に入るハウスダストといひますか、そういうほこりとかあるい

は他の花粉といったものの抗原をも吸い込むわけですから、そういうことによって体内で抗体が知らないうちにたまっていく、そして大量の杉花粉が発生する今の季節になりますと一気に症状が出てくる、こういうことでもあります。実は私も今まで余り花粉は関係ないと思ってたのが、こじり何か少し鼻がむずむずしておかしい、やられたかなという感じが今してあるわけでありまして、恐らくこの中にもそれ困っている方が何人かいらっしゃるのではないかと、こう思います。

ここで、このDEPに対する対策を、今までと発想を変えて花粉症という視点から一回切り込んでいただきたいと思います。そして、やがては発がん性の物質でも関係しているとか、あるいは発がん性の物質でもありませんが、ぜひ健康被害という面からこのところをしっかりと調査研究していただきたいと思います。いかがでございますでしょうか。

○野村(議)政府委員 御指摘ございましたけれども、ディーゼル排気微粒子と花粉症との関係につきましては、近年医学的に議論がなされてきておるわけですが、先ほど長官からも申し上げましたけれども、環境庁におきましても、平成三年度からこの関係につきまして動物を用いて実験を行ってきたところがございます。その結果によりますと、人における花粉症にディーゼル排気微粒子がどのような影響を及ぼしているかというところにつきましては、残念でございますけれども結論を得るには至っていないということでございます。

今後とも、先ほど長官から申し上げましたけれども、この関係の究明につきましてさらに研究を推進してまいりたいと思っております。

○田端委員 一千万人も困っている人がいるわけですから、ぜひひとつ積極的にお願いしたいと思っております。

話は変わりますが、阪神大震災の被災地で現在解体作業がどんどん進められています。しかし、相変わらず交通渋滞が解消されていないために大

気中の二酸化窒素あるいは解体による粉じん、こういったものが大変濃度が高くなっている。空がどんよりと曇って空の色まで変化している。重苦しい。神戸大学の環境計画によりまして、従来の、震災前の二倍前後に激増している、こういう報告もあります。現在あちこちでビルの解体が進んでいるわけですから、私も同じ関西の地元として何回か行ったり来たりしていますが、解体作業の現場はもう本当に息がでないくらい苦しい、そのぐらいいいいますか、大変な汚染状況であります。路上でテントを張って、あるいは公園でテントで生活をしている人というのを見たり聞いたりするわけでありまして、そのそばを幹線道路が走っている、つまり排気ガスを吸っているわけでありまして、そういう意味では二重に健康が心配なわけでありまして、これから本格的に瓦れきの撤去に入っていくわけですから、もともとはひどくなるだろう、こう思います。

そういう意味で、慢性的な交通渋滞、これはいかんともしたいと思いますが、何か知恵がないのだろうか。例えば解体作業の順序を指定するとか地域指定するとか、あるいは時間をずらしていくとか、何かそういう方法はないだろうか、そういう思いもいたします。

長官は、当然現地に行かれていらっしゃると思いますが、恐らくそれは震災直後の神戸であって、その後の今のこの状況というのは御存じないのではないかと思います。一度ぜひ行っていただいてそういう状況をつぶさに見ていただきたい。そして、それはそんなことを言ったって無理だじやなくて、何か知恵を出して市民の健康ということをやったり考えていくのが環境庁ではないか、こう思っています。長官いかがでございますでしょうか。

○宮下国務大臣 御指摘のように、私も震災直後に行つてまいりまして、最近の状況は報告を受けて承知しております。また、テレビその他の情報網を通じて承知はいたしているつもりでございますが、ひとつ現地も見て、今御指摘のような点は多分そのとおりだと思うんですね。

そういうことで、環境庁としてはモニタリング調査をやつたりいたしまして平均的な濃度その他がどうなのか、また、国会でもアスベストの問題がしばしば質問を受けます。そういう点を特に重点として粉じん、アスベスト飛散の防止対策その他対応はきちつとやっているつもりでございますけれども、今申されたように、やはり交通渋滞による大気汚染の影響というものを被災者の方々が受けられる、これはもうやむを得ないというか、そういう事情にございますから、できるだけそれを少なくするという必要がございます。ですから、ぜひ私も一度そのうちに行つて、復興過程における環境汚染問題、これをつぶさにまた見てまいりたいと思っております。

○田端委員 私の地元の西淀川の公害訴訟が先般ようやくといえますが十七年ぶりに和解することになって大変好ましい、そういうふうに思っております。

しかし、工場と大気汚染の問題はそれで一つの和解はできたわけでありまして、自動車の排気ガスと健康被害についての問題は残されているわけでありまして、まだ決着していませんが、これは今後どういふうに環境庁は見守っておられるのか、その辺のところをちよつとお伺いして、私の質問を終わりたいと思います。

○宮下国務大臣 西淀川の和解は長年の懸案が解決したものでありまして、私どもとしては、これはその地域として大変大きな問題でございましたから歓迎いたします。そして、その中で、十五億円ですか、地域の問題に充てようというふうな試みも大変評価していると思っております。

それから、国が、建設省と阪神高速が被告というところで訴えられて、道路の汚染の問題で言われているわけですが、これは今回の和解の対象外でございまして、引き続き訴訟が行われるかどうか見守つてまいりたいと思っております。道路問題は非常に複雑な要因がいろいろございまして、今後とも大気汚染の防止については、本格的に確かな、委員御指摘のような対策を精力的に進めたいとい

けないなという感想を持つてこの和解を見ておつたところでございます。

○田端委員 どうもありがとうございました。以上で終わります。

○阿部委員長 この際、暫時休憩いたします。午後零時四十七分休憩

午後二時三十五分開議

○阿部委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。大野由利子さん。

○大野(由)委員 大気汚染防止法の一部改正案について質問をさせていただきます。

昭和六十年に十年間の時限立法で制定されました特石法が平成八年の三月三十一日で期限が切れまして、平成八年の四月から輸入の自由化に伴い今までの登録業者以外のところからも安い燃料が輸入されるようになるというふうなことは、規制緩和という点からは大変喜ばしいことであるわけですが、また反面、健康によくない影響を与える品質の悪い燃料が輸入される懸念もあるというところで、今回自動車燃料の品質規制が行われる。環境保全の上からこうした社会的規制というのは私はやはり必要不可欠なものではないか、このように思っております。

ある一面では、いや、日本が新たな輸入障壁を設けるのではないかと意見があるかもしれないが、しかし、欧米でもかなり厳しい燃料の品質規制を行っているという現状でございますし、また、日本が品質規制することによって石油の輸出に対してダブルスタンダードという二重の設備を設けることは非常にかえってコスト高になるわけですから、そういう意味では、日本がこうした規制をきちつと設けるといことは世界の地球環境の保全といった意味でも大変貢献をするのではないかと。そういう意味で、私は、今回の大気汚染防止法の一部改正案、大変いいことではないかと、賛成の立場からいろいろ法案のことについて

確認をさせていただきたいと思ひますし、今後の大気汚染防止といった観点からいろいろ質問をさせていただきたい、このように思っております。

初めにちよつと法案に従つて若干伺いたいと思ひますが、環境庁長官は、大気汚染の防止を図るために必要があると認めるときは、燃料の性状及び燃料に含まれる物質について許容限度を設定しなければならぬという条文がございしますが、これはいつごろどのような形で、どのような物質に対して許容限度を設定されるか、伺いたいと思ひます。

○大澤政府委員 今回、大気汚染防止法、石油製品の品質の、自動車排出ガスの規制の観点から改正をお願いしているところでございますが、その中で許容限度を設定する項目、時期の御質問でございますが、許容限度を設定する項目としては、実は昨年十一月の中央環境審議会におきまして意見書がありまして、その意見書中を踏まえまして、当面ガソリンにつきましては、ベンゼン、鉛、硫黄それからオクタン価の向上剤であるMTBE、それから軽油につきましては、硫黄、セタン指数それから九〇％留出温度、この三項目を予定しておりますのでございまして、時期につきましては、来年の四月一日の改正大気汚染防止法のこれに合わせて施行していきたい、かように考えております。

○大野（由）委員 今回の第十九条の二で、揮発油等の品質確保に関する法律で通産大臣が環境庁長官の定めたる許容限度が「確保されるように考慮しなければならない」とありますが、現実にはどのような措置が講じられるか、伺いたいと思ひます。できるだけ簡潔にお願いいたします。

○大澤政府委員 大防法の十九条の二の第二項の規定に基づきまして揮発油等の品質の確保等に関する法律におきまして、一点目は、環境庁長官が定める燃料の性状等に関する許容限度に沿つた揮発油等の規格を定め、二点としては、販売事業者が当該規格を満たさないものを自動車の燃料として消費者に販売することを禁止し、三点目として

は、揮発油等の輸入者、販売者が燃料の品質を確保すること等を規定することとなっております。また、これらの規定に違反した場合は、改善命令それから違反者名簿等の公表、罰則の適用等についても同法で定められているところとなっております。

以上です。

○大野（由）委員 このチェック機能はどのような形で働くのでしょうか。

○大澤政府委員 先ほど申しましたように、揮発油等の品質の確保等に関する法律の仕組みの中で、まず日本の場合、原油等も含めて、あるいは製品も輸入がほとんどでございますが、輸入あるいは精製の段階で品質の確保がされ、末端の販売業者の段階では通産省の方において品質の分析、抜き取り検査をやりまして基準に合っているかどうかをチェックする。しかも、違反した場合あるいは疑いがあつた場合には立入調査、さらには必要となるべき指示もし、従わない場合については先ほど申しましたが公表し、最終的には罰則もかかる、こういう仕組みになっております。

○大野（由）委員 通産省が抜き取り検査をなさる、その前の段階ではどういう機関で、これは輸入の段階でチェックされるのでしょうか。

○大澤政府委員 石油製品は主として輸入されるわけですが、製品として輸入されるときには輸入業者、それから原油を輸入して精製する場合には精製業者、この段階から今申し上げたような規制がかかってきます。

○大野（由）委員 ぜひ厳密なチェック機能が働くように、これはぜひお願いしたいと思ひます。それから、「運輸大臣は、道路運送車両法に基づき命令で、自動車の燃料の性状に関する許容限度又は自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度の確保に資することとなるように考慮しなければならない」とあるわけですが、これは現実にはどのような措置が講じられるか、伺いたい。

○大澤政府委員 運輸省におきましては、従来から自動車排出ガス対策の観点から、例えば過去に

おいては、ガソリンの無鉛化に際しましては道路運送車両法に基づく措置の一環としてステッカーを貼付し、有鉛あるいは無鉛、こういうステッカーを張りまして区別した措置を講じて、燃料の適正な使用の確保に寄与してきたわけでございします。

今回のこの規定におきましても、同様の趣旨で道路運送車両法に基づく保安基準や自動車点検基準によつてこのような措置が講じられるものと考えておりますが、今のところ具体的にどういふこととこのはまだまだつきりしておりません。

○大野（由）委員 これから、物流を初めといったしまして輸送機関、いろいろな面でもっとこうした問題についての検討が図られる必要があるのじゃないか、このように思つております。

それから、二十一条の二で「国民の努力が明記されているわけですが、国民も自動車を利用するに当たつて「自動車排出ガスの排出が抑制されるように努めなければならない」とあるわけですが、もつともなことだ、国民の努力も本分に必要だと思つております。これは単なる気休めの条文になつてはいけなかつたと思つておりますが、具体的にどのような施策を講じられるか、伺いたいと思ひます。

○大澤政府委員 自動車の排ガスによる大気汚染を防止するためには、従来から自動車の構造対策、それに今回燃料対策も加えるわけでございしますが、さらに重要な部分として、自動車そのものを使う立場の人たちがどういふ取り組み、つまりどういふ使い方をするかということが非常に重要だと考えております。

そこで、具体的には、今回の新しい規定にもありますように、一点目は、自動車の運転につきましては急発進とか空吹かしあるいは必要以上のアイドリングをしない、それから自動車そのものの使用につきましても不要の荷物を載せない、あるいは他の公共交通機関等を利用するようにしてできるだけ不要不急の自家用車等の利用を自粛していただく、そういうことを求めるものでござい

して、私も大気汚染防止推進月間においてもかねてこれらのこともPRしておりますが、さらにテレビ、ラジオあるいはその他のパンフレット、ポスター等も新たに作りましてキャンペーンの強化に努めてまいりたい、かように考えております。

○大野（由）委員 長官に伺いたいのですが、実はこの国民の努力ということで、昨年の夏に環境委員会でもドイツまたスイス、フランス等を回つたときに、向こうは昨年は大変な猛暑だったわけですが、車を停車しているときにはエンジンをつけない、車を停車しているときには義務づけられておりまして、私たち車に乗り込んだときには冷房がきいていない、非常に暑いわけですが、そういう意味ではやはり相当徹底されているなということを感じいたしました。

一方、日本はどうかといひますと、私は、夏ドライバーが冷房をきかせて何時間も車の中で昼寝をしているという姿をよく見るわけです。暑いからやむを得ないというふうにも同情する面はもちろんです。私には、国民の皆さんに努力をしてもらいたいということを今回要請をする以上は、まず国からある面では範を垂れなければいけないのじゃないかと思つております。

この国会の周辺を見ますと、国会議事堂の周りでも、国会議員が利用する公用車それから大臣が乗られるセンチュリーが何時間もエンジンが吹かしながら夏ずっと冷房をきかせつ放しで待つていてという状況がございします。しばらくの時間ならやむを得ないのですが、随分長時間、場合によつては一時間も二時間もエンジンが吹かして待つていてということがあるのですが、国民の皆さんに努力を強いるのであれば、この辺から国会の方も何かみずから範を垂れる必要があるのじゃないかと思ひますが、御見解を伺いたいと思ひます。

○宮下国務大臣 国民の皆様が今回そういうことを求めていく以上、やはり政府みずから行動計画などをつくつてやることは極めて有意義なこと

であると思っております。今委員御指摘のような問題は、それぞれの部署部署で扱っておる問題もございますが、環境庁として、基本計画をつくったことを契機にいたしまして政府の行動計画をつくりましますから、その中の、政府みずから消費者として、あるいは事業者としての立場もございいますから、そういう意味の行動計画をつくらうと思っておりますから、その策定に際して、今委員の御指摘の問題も取り上げていきたい、こう思っています。

○大野(由)委員 今回ペンゼンの規制を告示の中で行われる、そういうことでございますが、ペンゼンというのは大変発がん性を有する物質として分類されて、世界的に既に公知の事実になっている状況でございます。一九七〇年代以降に出たはずの結果からも、ペンゼン暴露と急性白血病、特に急性骨髄性白血病との因果関係が明らかになっている、そういう状況でございますし、住民のペンゼン暴露の五〇％以上、中には地域によって八〇％が自動車に起因しているというデータもございいます。

それで私は、今回告示で体積比で五％以下という数字が出るようなのですが、この根拠について伺いたいと思っております。中環審の意見具申で、「当面の対応」として現状の水準を下回らないように、そういう答申があつたから出てきたのだと思うのですが、五％という根拠はどこから出てくるのか、伺いたいと思います。

○大津政府委員 ペンゼンにつきましては、御指摘のように健康に影響がある、発がん性ということから、私どもも十分注意していくべき物質と考えております。

このペンゼンでございますが、諸外国の燃料規制を見ましても、やはり大気汚染防止の観点から、ヨーロッパあるいはアメリカ等でもガソリン中のペンゼンが規制されております。日本においてもこのような背景を踏まえまして、今般、中環審の意見もございましたが、特定石油製品輸入暫定措置法が廃止されるわけでございまして、こ

れに対応すべく、大気汚染をこれ以上悪化させないという観点から、当面の措置として現状の水準である五％以下という水準を維持することとしたわけでございます。

○大野(由)委員 この五％以下という数字が大変緩い規制値なんじゃないかなと私は思うわけで、私が手に入れた資料によりますと、我が国で販売されているガソリンのペンゼン濃度、ハイオクガソリンの場合で平均一・二％、ばらつきでは〇・一から三・四％、レギュラーガソリンの場合は平均二・二％、ばらつきは〇・三から四・六％と、こういうデータでございます。国立公衆衛生院で出していますデータによりますと、ガソリン中にはペンゼンが約三％と、そういうデータで出ているわけでございます。

それで、今回五％以下となると、すべての今日のガソリンが許容範囲に入ってしまう。それで、既に業界の中でも、現行レベルをベースにしているために既存の精製会社はこれに向けて新たな設備投資は一切必要ないという認識でいるわけですから、私はもう少し、今すぐやれというのは無理なのはわかるのですが、三年先、四年先、五年先、ある程度業界が対応できる範囲を設けて、今から何％を目指すべきかという形で経過措置を設けてもつと低い許容限度を設定すべきではなかったか、このように思うわけですが、見解を伺いたいと思います。

○大津政府委員 先ほども申しましたように、我が国あるいは諸外国の実情、実態も私どもも調べておりました、例えば我が国のガソリン中のペンゼンの量も、いろいろなデータがあるかと思いますが、私も幾つかのデータを調べておりましたが、ばらつきもそれなりにありますが、五％の中に大体おさまっているという状況でございます。

そういうことから来年度の四月施行を予定しているわけでございまして、とりあえず中環審の意見もいただきましたので、先ほど申しましたように、今回施行のときには現状水準を下回らない、

つまり五％を超えないということでスタートしていきたいと思っておりますが、中環審の意見では、附帯意見といえますが、今後必要に応じて見直しをするように、こういうコメントもついておりますので、その意見も十分尊重しながら適宜見直しをしていく必要があるかと考えております。

○大野(由)委員 大臣にも伺いたいと思うのですが、アメリカは一九九〇年に大気浄化法を改正いたしまして、大気汚染の激しいニューヨークとかロサンゼルスとかシカゴとか大都市部九地域では一％以下という規制を九五年から義務づけているわけですね。九〇年に改正して実施は九五年、五年間の間に業界が対応できるようにということ、五年間かけて一％以下にするということをもう九〇年の段階で発表しているわけですね。

ドイツは現在二・五％ですが、環境大臣は九五年には一％にするということを明言をしております。EUも五％ですが、厳しい規制をしていくということを現在検討しております。オーストリアは三％以下、イタリア、スペインが三％を検討。東南アジアでも、マレーシアが九六年から三％以下、将来は一％以下にする、このようにしているわけですね。タイは九三年から三・五％以下と、

こういう状況を見たときに私は、どうなのか日本の状況はと思うわけですね。ドイツも、現行の二・五％から一％にこの九五年に削減すると言っているのですが、削減することによってペンゼン汚染を四〇％以上削減できると言っております。いろいろな改質低ペンゼンのための税制措置、税源軽減措置はEUが反対してもドイツはやるんだということ、ドイツの大蔵大臣もこれを支持しているというドイツの新聞報道がございます。

こういうふうに見たときに私は、日本の大気汚染防止に対する行政がどうもおくれいているんじゃないかなと思うのです。SO_xだけは脱硫酸装置で目覚ましい成果を上げました。これは率直に認めるわけですが、その他の大気汚染防止では日本は途上国じゃないかな、おくられているん

じやないかなと思うのですが、大臣の見解と今後の決意について伺いたいと思います。

○宮下国務大臣 委員の諸外国の具体的な事例等拝聴させていただきましたように大変参考になりました。委員の申されまますように趣旨は全くそのとおりでございますから、中央環境審議会の意見具申も踏まえまして、改正大気汚染防止法の施行後三年以内を目途に許容限度の見直しを行ってまいりたいというふうに考えております。

○大野(由)委員 大臣から、施行後三年を目途にというふうな答弁をいただきましたので、もう一回私確認をさせていただきたいと思うのですが、中環審の意見具申で、「当面の対応」は「当面の対応」として、「今後の対応」として「大気保全の観点から、今後、石油製品の使用による大気環境への負荷、品質改善による大気環境への効果等について調査研究を進めるとともに、その結果等に基づき、石油製品の品質水準の見直し等を図っていく必要がある。」これが中環審の意見具申の中にあります。これを中環審の意見具申の中にあるわけですが、この大気汚染防止法の一部を改正する法律案の成立後三年以内をめどに見直しを行って、そしてこの見直しに当たりましては、大気環境の保全、改善の観点から規制を行っている諸外国の先進的な基準、最も厳しい基準を考慮して行うべきである、そのように思います。が、もう一度大臣の所見を伺いたいと思います。

○宮下国務大臣 ただいま申し上げたとおりでございますが、許容限度の見直しの数値等につきましては、これからもよく検討して世界の大勢におくれをとらないように対処していくべきもの、こう考えております。

○大野(由)委員 現在、脱硫酸装置の設置についてはさまざまな助成が行われているわけですが、脱ペンゼン装置等有害大気汚染物質を除去するための設備投資に対しても、財投の低利の融資を初め、所得税、法人税の税額控除や、基準取得額の初年度の三〇％特別償却等々、こうした意味の助成が必要ではないかと思いますが、御意見を伺いたいと思います。

○大澤政府委員 御指摘のようにいろいろな優遇措置があるわけですが、現在の措置としては、軽油の含有硫黄分低減のための脱硫設備を設置あるいはそれを保有する際には、法人税あるいは固定資産税、これらの税制上の優遇措置もあり、また融資制度も講じられているところまでございまして、私どもとしては、今後この法律改正を踏まえて品質改善を求めるに当たりましては、関係省庁とも十分連携しまして支援措置等も検討してまいりたい、かように考えております。

○大野(由)委員 今回の改正案の中で、ガソリンについては四項目、軽油については三項目許容限度を設定されることになりましたけれども、灯油についてはどのような対応をされるか、伺いたいと思います。

○大澤政府委員 灯油につきましては、今の日本の実態は、八〇％弱がストーブなどのいわゆる家庭用といえますが、民生用に使われております。それで、これらの発生する排ガスにつきましては、大気汚染への寄与というのは非常に少ない状況にございまして、現時点においては灯油につきまして特段の措置を講ずる必要は必ずしも大きくないのではないかと、かように判断しております。

○大野(由)委員 中環審の意見見申の中で、「硫黄の濃度の高い灯油の流通により大気環境や室内空気環境への影響が大きくなるおそれがあり、灯油に含まれる硫黄は、現状の水準を下回るべきではない」という意見見申が行われているわけですが、

それで、もう一度お尋ねしたいのですが、室内空気は環境庁の対象外だから必要ないという見解なのか、それとも今回はとりあえず自動車燃料に限定をしたから対象になつていないけれども、後で、後でというのか、灯油もいづれ検討をするという見解なのか、どちらであるのか、伺いたいと思います。

○大澤政府委員 灯油の件でございますが、先ほども申し上げたように、民生用については非常に寄与率が少ないわけですが、工場等につ

いても現在使われております。これにつきましては排出基準が設定されておりまして、基本的には事業者側が公害の防止設備を導入したり、あるいはどういう灯油、つまり品質のよい燃料を選択することも可能でございまして、これによりまして排出基準を遵守することができまして、また、現行の制度の中でも、硫酸酸化物による大気汚染に關しましては、施設密集地域等の特定地域にありましては都道府県知事が事業者が使用すべき燃料の基準を定められる制度がございまして、

こういう制度によつて灯油の排ガスによる大気汚染の規制というものは対応が可能である、かように考えているところではございまして、なお今後、業務用施設に起因する大気汚染物質の排出の動向も十分把握しながら、必要であれば現行の規制措置等を適切に発動することによつて大気汚染の悪化の未然防止を図つてまいりたい、かように考えております。

○大野(由)委員 民生用だからという御答弁があったわけですが、灯油は寒冷地におきましては冬の間はガソリンの二倍ぐらいの販売量が出ておりまして、そういう意味では大変影響が大きいわけですし、家庭とか、また必ずしも動機先が大手の企業で十分な対策が講じられているところで働いていらっしゃる方ばかりじゃないわけですから、やはり品質の悪い灯油が入ってくる中でお仕事をしたり生活をする方の環境の悪化というものを懸念をしていかなきゃいけないのじゃないかな、そのように思うのです。

昔と違ひまして今はアルミサッシで、本当に一人間締め切りまして空気の換気がなかなか行われないう状況になつてまいりました。私は、たまたまこれは石油に絡んで今灯油が話題になつていまして、灯油だけではなくて、防錆剤とか洗剤とか建材とか、今有害化学物質が家庭の中とか屋内に大変入つてきているわけですね。そういうものに対する対策を環境庁は考えるときが来ているのじゃないかと思うのです。

それで、これもやはり長官に伺いたいと思うの

ですが、OECDの環境白書の中に、「ほとんどの人々が一日の「時間の約九〇％を屋内で過ごす」、それで「屋内汚染は特に重要である。アメリカにおける危険度の比較研究により、このような屋内の大気汚染は、国民が直面する最重要環境問題となった」このようにアメリカでは位置づけて研究が始まっているというのです。

私は、今の局長の答弁を聞いていますと、何となく、大気そのものは環境庁の所管だけれども、屋内、民生用はまだそこまですり環境庁の所管でないような、答弁を聞きながらちよつとそういう印象を受けたわけですが、先ほども申しましたように、一日の九割の時間を屋内で過ごしているわけですし、灯油だけではなくて、本当にこういう屋内の環境汚染というものにもとり組んでいくときが今来ているのじゃないか、このように思うのですが、大臣の御見解を伺いたいと思います。

○大澤政府委員 室内の汚染についても私どもも十分関心を持っていますわけですが、今現在の制度といえますか、状況を申し上げますと、例えばビル、劇場等の建物につきましては、建築物における衛生的環境の確保に関する法律、こういうものにおいて基準が定められておりますし、それから工場、事業場の内における作業環境につきましては、労働安全衛生法でそれぞれ一定の基準が定められて、そこに携わるあるいはそこにおられる人たちの健康の保護が図られている。なお、家庭の室内につきましては、現在のところ環境の保全を図るための法制度というのは定められていないわけですが、厚生省等においては、これらの家庭内室内汚染について研究を始め、こういうぐあいに伺っております。

私どもも、室内環境と室外環境というのは全く関係ないというわけではございませんで、それは大いに関係があるわけですが、ただ、制度といえますか、所管の上でどこまでカバーするかというのは一定の線引きがございまして、十分これし、関係はあるわけですが、十分これ

らの動き、研究の状況等を私どもも適宜情報をとりたいながら、私どもとして必要な対応はしてまいりたい、かように考えております。

○大野(由)委員 ほかの法律でいろいろ全く規制がないわけではないという答弁だったかと思いますが、私は、もっと環境庁が主体的にこういう問題、屋内の環境も含めた問題にリーダーシップを発揮すべきではないか、そういう質問でございまして、大臣に伺いたいと思います。

○宮下国務大臣 現在の法制的な建前等につきましては、今構造物の法律等を大気保全局長が説明されました、そのとおりでございまして、やはり大気汚染といつても、これは人間の健康とかかわり合いのもので考えなくてはならない問題でございまして、私個人の見解として申し上げれば、今委員の御指摘のように、居住性が非常に密閉性、これは建築様式が非常に高度化しますと、そういう可能性が非常に高くなつてまいります。

田舎のうちであれば、すき間だらけで外の風が入ってきます。そういう中で私ども育ちましたけれども、これからはそういうわけにいきませんから、今委員の御指摘のように、かなり長時間そこで活動するということになりましたら、今灯油の例を引用されての御説明でございましたが、いろいろの物質も考えられるわけですが、今から、これからやはり人間の居住環境という観点も十分入れて検討すべきものだというように感じ、で拝聴いたしておりました。そのように対応していかなければいけない、こう思っております。

○大野(由)委員 今回、大気汚染防止法が適用されていらない未規制の有害化学物質がベンゼンを初め百七十五種類ある、このように言われているわけですが、そのうち自動車が発生源となつていてものが約半数ある。走行量の増大とか車の普及台数の増大に伴つて早期の対策着手が求められているわけですが、この未規制のものに対していつごろまでに排出実態を調査し、そして対策を講じられるのかについて伺いたいと思います。

○大澤政府委員 現在、この大気汚染防止法で規

制されていない有害大気汚染物質は我が国の大気からも検出されているところでございますが、これらへの長期的な暴露による健康影響というものが懸念されるわけで、私どもとしても被害を未然に防止する観点から取り組みが必要と考えておりまして、昨年の四月に大気保全局に有害大気汚染物質対策検討会、専門家による検討会を設置しまして今後の対策のあり方について検討しているところでございますが、その中で発生源における排出実態、環境大気濃度、健康影響等について体系的に計画的に調査を実施しているところでございます。

今後の運びでございますが、とりあえずその中間的な取りまとめというものを来年のできるだけ早い時期にその結果を取りまとめたい。これは予備的といいますが、全体の有害大気汚染物質の総合的な対策にどういう形で取り組んでいくか、基本的な方向づけをする予備的ないわば交通整理の段階ということで中間的な取りまとめを今準備しているところでございます。

○大野(由)委員 来年度中間取りまとめで交通整理というふうにおっしゃいましたけれども、有害物質の規制等々までができるのはいつごろまでと考えていらっしゃるんでしょうか。この百七十五品目一遍にやるのはなかなか難しいのかなと思っておりますが、もう少し具体的な目標、今年度はどの辺から手をつけられるのか、そしてこの百七十五種類というようなものをどのようなスケジュールで行われるか、伺いたいと思います。

○大澤政府委員 御承知のように、私ども百七十五物質の非常に多くの物質を今リストアップしているところでございます。その中にはさまざまな構造なりさまざまな性質を持った物質が入っているわけでございますが、何しろ数が多いわけでございます。私どもとしては、この中で基本的な大気汚染の、どの程度あるかということももちろんその重要な要素の一つでもありますし、それから排出の実態がどういう状態になっているか、どういう企業、企業というかその事業所なり業種

から出ているかというようなこと、それからその中でそういう物質の性状として健康に影響する度合いもいろいろございまして。したがって、私どもとしては、健康に特にその中でも強い影響のあると思われるもの、しかもそれが大気中に比較的多くある、そういうことをやはり把握した上で優先順位を決めて全体的な今後の基準作成に向けていろいろな研究なり調査なり作業を進めてまいりたい。

したがって、今ここで明確にどの物質についてどの時点で調査を終え基準をつくるということとは申し上げる段階には至っておりませんが、そういう骨格的な方向づけを来年度の早い時期に取りまとめをしたい。その中でどういうものに優先的に取り組むかということも明らかになることとなつておりますので、その時点で今よりもっと先ののはっきりしたことが申し上げられるかもしれませんが、それまで若干時間をかしていただきたいと思っております。

○大野(由)委員 なかなかいつごろまでということが決まにくいというのはよくわかるんですが、反面、私は、目標がないといつても必ずずるると明らかに有害であると言われながら対策が講じられないという状況が続くんじゃないかなということを大変懸念をしております。

テトラクロロエチレンとかトリクロロエチレン、これは有害物質といたしまして、例のOEC Dの環境白書によりまして、テトラクロロエチレンというのは肝臓と生殖器官、リンパ肉腫、肺、頸部、皮膚のがん、肝臓障害、中枢神経への影響がある、このように出ておりますし、トリクロロエチレン、これは「精神神経機能の低下、皮膚と目の炎症、肝臓・腎臓への障害、泌尿器系の腫れとリンパ肉腫」、こういう健康への主な影響がある、このようにOEC Dの環境白書の中に出てくるわけですが、こういう有害物質が平成二年から四年度にもう既に調査をされております。そして、健康影響の評価、発生源における排出実態、環境濃度の調査がもう行われて対策が検討

されました。そしてその結果を踏まえて平成五年の四月に人の健康を保護する上で維持されることが望ましい指針として、大気環境指針としてこのテトラクロロエチレンとトリクロロエチレンが策定されたわけですが、あくまでガイドラインで、残念ながら強制力のない暫定値にすぎない。これについて一体いつ環境基準が設定されるのか、スケジュールをお伺いしたい、このように思っています。

○大澤政府委員 今お話をしましたように、平成五年の四月にトリクロロエチレン及びテトラクロロエチレンについて、人の健康を保護する上で維持されることが望ましい指針としていわばガイドラインを作成したところでございますが、その当時実態調査もしておりますが、全国的に見ても濃度的にはかなり低いという状況があったわけでございます。

そこで、この二物質について申し上げれば、これらの物質は、発生源というのはおおよそ特定される。例えばクリーニング屋さんあるいは有機溶剤を使う事業所ということで、当面それらの発生源が特定されることによりまして発生源対策というのが有効に対応できる、かようなことから暫定基準で特に支障なく対応できるというぐあいに判断したわけでございます。

ただ、最前から申し上げましたように、大気中における微量の有害化学物質につきましては、百七十五物質列挙しまして、今優先順位を決める作業をしているわけでございますが、この二物質も入っておりますので、これを含めて総合的に計画的に取り組んでいきたい。したがって、この二物質について直ちに強制にするかどうかということは、今後の課題としてもう少し検討させていただきたいと思っております。

○大野(由)委員 今回の阪神・淡路大地震において、環境庁は環境影響モニタリング調査をやっているわけですが、その結果の中に、有害大気汚染物質である塩化水素、テトラクロロエチレン、フエノールという未規制の有害物質が大変高

濃度で検出されているわけです。さつき局長は、テトラクロロエチレンとトリクロロエチレンは発生源がはっきりしているからそこをしっかりとちゃんと規制すればそれで対応はできる、そういう御答弁でありましたけれども、阪神大震災で、原因がよくわからないまま一般環境濃度に比較して大変高濃度の有害大気汚染物質が排出しているという現状があります。しかし、これも、言ってみたらまだ未規制でございますので、一般に比べて大変高いなというだけで何らの対応もできない、規制もできないという状況であるわけですね。

ですから、今の局長の答弁じゃなくて、私は、もつとこれをやはり深刻な問題として取り組んでいかなきゃいけないんじゃないかな、そのように思いますが、いかがでしょうか。

○大澤政府委員 阪神の地震の地におきまして私どもモニタリングした結果、一部の物質については高い値のものも確かにございました。全般的にはほかの全国的な地域におけるレベルと大きな差はなかったわけでございますが、それらのものについては私どもも十分関心を持って今後さらにモニタリングしていくということで、第二次のモニタリング調査を今開始しているところでございまして、しかも、できるだけ地元県、市とも連絡なり連携をとりながら、どういう場所あるいは発生源か、その周囲の状況等も十分把握しながら必要な指導なり対策もしてまいりたい、かように考えております。

○大野(由)委員 有害汚染物質というのは、一つ一つ個別に対応しているだけではないんじゃないか、相加性とか蓄積性とか相乗作用とか、そういう働きもございまして、また、非常に濃度は低いけれどもたくさん有害物質、数多い低濃度の有害物質に長期間、長時間暴露されていることによつて大変被害が大きいという、こういう問題もございまして。

こういった問題について、非常にまだまだ我が国の大気汚染防止行政がおくれているのではないかと、このように思いますので、大気はもう本当に

私たち人間の健康を守る上で大変大きな要素でございますので、ぜひこの点について環境行政、しっかり取り組んでいただきたい、このように思いますので、よろしくお願いいたします。

以上で終わります。

○阿部委員長 岩佐恵美さん。

○岩佐委員 年々大気汚染の実態が都市部を中心に深刻になっていっていることは周知の事実であります。特に東京などは、移動発生源と固定発生源の割合が、移動発生源が七以上じゃないか、こんなふうになっているわけです。

そこで、「車種別自動車保有車両数の推移」、調査室が提供した資料ですが、それを見てみますと、一九九二年のディーゼル乗用車の保有車両数は、十年前と比較して三倍近くにふえています。小型ディーゼルトラック、これも二倍近くにふえています。まさに、急増するディーゼル自動車の排出ガスが大都市地域を中心に深刻な健康への影響を加えている、そういうふうに見えると思

います。その結果、東京都内だけでも公害認定患者数が七万人にも急増する、そういう事態となっています。公害患者が発生しないようなきれいな空気、これを確保するためには、走行する自動車の総量を規制する、あるいは事業所ごとに排出ガスの総量を抑制する、そういうことを初め、公害を引き起こすディーゼル車などへの規制強化を行うことなどが求められていると思います。このように、急増するディーゼル車対策についてどうするのか、本当に真剣に考えていく必要があるというふうに思います。

今回の法改正は、規制緩和に伴って石油製品の輸入自由化が行われる、大気汚染の悪化をもたらすおそれがあるということとされるという措置であり、それが実効あるものになるのかどうか非常に大きな問題となると思います。

昨年十一月八日、中央環境審議会が環境庁長官に対して、「石油製品に係る大気保全上必要な品質の確保について」の意見具申で、「現状の水準を

下回るべきではない」と指摘をしています。改正案が成立をして、来年四月一日の施行期日までに許容限度を告示をするということになっているわけですが、現状の大気汚染が改善される方向で当然手だてがとられることだと思いますけれども、改めて大臣にお伺いをしたいと思います。

○宮下国務大臣 最近の大気汚染の状況でございますけれども、環境基準設定物質のうちの二酸化硫黄と一酸化炭素につきましては、近年、良好な状態になっていると思うのです。しかし、今御指摘のような二酸化窒素でありますとかSPM、あるいは光化学オキシダント等の汚染は、特に大都市を中心にして依然として厳しい状況が続いております。

私もとしても、こうした事態はこの大気汚染の一つの大きな、深刻な問題でございますから、今後ともいろいろ、工場等の固定の発生源対策をやるとか単体規制の対策をやるとか、あるいはまた総合的な自動車交通体系をやるとかというようなこと等を通じて、総合的、一体的に処理していかなければならない問題だということに感じておるところでございます。

○岩佐委員 先ほどの意見具申では、現状の水準を下回らないというのは当面の暫定措置であって、今後「石油製品の品質水準の見直し等」を図っていく必要がある。とされています。とりわけ、ガソリンに含まれるベンゼン、軽油に含まれる硫黄の早急な低減が図られる必要があるというふうに指摘をしています。

八九年の中央公害対策審議会の答申では、窒素酸化物及び粒子状物質の低減に関連する軽油中の硫黄分についても、二段階に分けて約十分の一レベルまで低減すると、二段階に分けて約十分の一レベル以下に低減するとしているわけです。しかし、それでも、自動車排出ガス低減技術に関する第四次報告書を見ますと、十二トンを超えるディーゼルトラックあるいはバスについては長期目標の具体的な達成時期の見通しが立っていないのです。ちなみに、この生産台数を見てみると、年間五万五千台

であります。全体の約四・二％を占めているわけですから。

こうした問題を解決するためには、新型噴射ポンプの開発など、エンジン構造や排出ガス再循環、EGR、あるいは酸化触媒の採用などが考えられていくわけですが、しかし、私も前に工場などをちょっと視察に行ったことはありますけれども、すぐに実用化というのはなかなか難しい段階ですね。ですから報告書では、現時点では見通しが立たないと言っているわけです。何といっても、こういう現状の中で、軽油中の硫黄分をさらに一層低減する、こういうことが目標達成のために不可欠だということに思います。

先ほどの車種別の自動車の保有台数を見ても、ディーゼルがどんどんふえているわけですから、そういう点からいって、具体的に手だてをとるといったら、やはり軽油中の硫黄分をさらに一層低減する、こういうことが必要であらうかというふうに思いますけれども、その点について御意見を伺いたいと思います。

○大澤政府委員 軽油中の硫黄分の低減の件でございますけれども、御承知のように、私も自動車排ガス、特にディーゼル車の排ガスの低減については継続的に、いわば常に技術的な評価なり見直しをしてきたところでございまして、昨年の秋に、先ほど申しましたように、大型トラック、バス等を除いて、一床平成十年ごろを目途に長期目標を達成するべく基準の強化を図ったところでございます。私どもは、来年度早々から残っている車種につきましては早速技術的な評価、検討を始めて、できるだけ早い時期に目標を示していきたい、基準を設定して低減に努めてまいりたい、かように考えております。

○岩佐委員 アメリカのカリフォルニア州では、自動車用の燃料について、九二年に発がん性物質のベンゼンの排出やオゾン形成を低減させるため、二・七％の酸素含有する改良型ガソリンを使用する、九五年にはスモッグの最もひどい九都市は改良型ガソリン以外は販売しない、それから

揮発性の有機化合物及び有毒排出物は一五％削減する、九六年には十五万台のクリーン燃料使用車が販売されなければならないなど、清浄大気法に基づく規制措置を示し、自動車用の燃料による大気汚染を削減してきているわけです。あるいはする計画が立てられています。

カリフォルニア州はガソリンの改良によってベンゼンの排出を低減させているわけですが、これも、燃料そのもののベンゼンを低減させる、このことが必要だと思います。現行のガソリン中のベンゼン含有量五％以下を早期に低減する見直しをすべきだと思えますけれども、この点、先ほどの軽油中の硫黄分をさらに一層低減する、そのこととあわせて具体的にどう取り組まれるのか、もう一度伺っておきたいと思えます。

○大澤政府委員 ガソリン中のベンゼンにつきましても、私も有害化学物質の一つとして十分関心を持っておりまして、今回の法改正の経緯からいっても、中央環境審議会でも意見具申があらされましたように、ガソリン中のベンゼンを含めて品質基準の見直しをするというぐあいに意見をいただいておりますので、私もこの趣旨を十分尊重しまして見直しに着手してまいりたい、かように考えております。

○岩佐委員 カリフォルニア州の大気資源局、ARBは、大気有害物質規制措置を開発してベンゼン及び六価クロムに対し規制措置を適用しております。これによって、大規模のクロムメッキ工場において九・八％の排出コントロールを要求しているわけです。

具体的な問題でありますけれども、秩父の昭和電工の工場ですけれども、クロム汚染が問題になっております。埼玉県内の大気中クロム濃度の経年変化を見ますと、秩父市のクロム濃度は他の五地点より長期的に高い数値を示しています。工場側は汚染源の責任を認めているわけですが、大気汚染防止法で六価クロムの排出規制がない、そのために電気炉だとかあるいは製錬工程あるいは堆積スラグ、こうした粉じん対策について一般粉じん

対策しかとっておりません。東京都、大阪府など一部二府四県はクロムの排出基準を設定をしています。

国として、昭和電工のクロムによる長期的な暴露による慢性健康影響やあるいは水質、土壌などの汚染状況を早急に調査をして、また国自身が排出基準を設定すべきだというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○大澤政府委員 埼玉県秩父における調査を国においても直接調査すべきではないかということでございますが、御承知のように、県で六十一年の初めのころから調査しているところでございます。その調査結果によりまして、確かに秩父市は県内の他の地区より高いという状況でございますが、ただ、最近この二、三年、つまり平成三年以降を見ますとやや減少傾向にある、こういうことがございます。

埼玉県において今後ともこの調査を引き続き行うというぐあいについてお聞きします、私もとしては、この大気の実態、それから埼玉県から健康影響の報告というものが受けていない状況でございます。二、三年の減少傾向あるいは健康影響の具体的な報告というものがございませんので、直ちに調査する必要があるものと考えておりますが、しかし、今後とも県のそういうモニタリング調査というものに十分関心を持ち、また連携をとりながら情報の把握に努めるとともに、必要な対応を県とも相談しながら考えていきたい、かように考えております。

○岩佐委員 私も現地に行きまして工場と話をしたのですけれども、工場は、みずからが汚染源であるということは認めているわけですね。確かに最近減つてはきているわけですが、今現状もいろいろ問題があるということを感じています。

それをちょっと申し上げたいと思うのですけれども、昭和電工の秩父工場で一九七五年に工場の従業員に鼻中隔せん孔患者がいるということが問題になったときに、六価クロムを含んだ鉱滓につ

いて埼玉県が廃棄物処理法に基づいて無許可の産業廃棄物ということで指摘をしたのに対して、通産省が鉱滓は廃棄物ではなくて原料だ、こういう見解をとったために、一万二千トンのペレット状のシリコムダスト、それから十数万トンのスラグ、これが工場敷地内に堆積されたままになっております。このダストはクロム濃度が一から二ミリグラム、スラグについては〇・一から〇・二ミリグラムと極めて高いクロムが含まれたものであります。これも平均値ですから、私がちよつとスラグの山を見に行つて一つ見ていたら、絶対にそれに言われましたから、恐らくどこかで一つ持つていつてはかつたらかなり高いものが出てしまつて困るということなのかなというふうに思つたわけですから。

こういうこれらの鉱滓が飛散して大気を汚染したり、あるいは地下水等の水質を汚染をしたわけですから、こうした結果を招いた通産省の指導責任というのは極めて重大だというふうに思います。これら堆積されたままのスラグやダスト、これは産業廃棄物として適正に処理をされるのか、それとも重金属類に係る土壌汚染対策指針に従つて適正に処理をさせるか、どちらかではないかというふうに思つたわけですが、その点、厚生省、環境庁、それぞれどういうふうに対処をされるのか、お伺いをしたいと思います。

○木下説明員 埼玉県によりまして、御質問の昭和電工秩父工場のスラグにつきましては、毎年二万トンから四万トン程度発生しております。古くから路盤材としてその大半が有償で売却されてきたところでございます。

こうした中で、平成五年の三月には同工場の製造工程を変更いたしました。さらにそのスラグ中の六価クロムを少なくするという方法がとられるようになった。その過程におきまして、材料としての在庫のスラグにつきましては、よりよい製品開発に資しようということで現在保管が行われております。その量が約十萬トンということで

ございます。このスラグにつきましては、現在同工場において昨年の十二月からセメント原料という形にするためのパイロット実験が行われているところでございます。この中では六価クロムを三価に還元する、こういうプロセスを予定しているというところでございます。

また、新しく変更されました工程から出るスラグにつきましては、大体年間八千五百トン程度発生しておりますが、これもすべて有料で売却されている、このような状況でございます。

このようなことから見まして、本件のスラグは有償で取引されているか、または今後そういう予定があるということでありまして、今のところ廃棄物ではないと私も理解しているところでございます。

また、先生の御指摘の保管中のスラグによります環境汚染の懸念につきましては、事業者によりまして排水の処理それから地下水のモニタリングということが行われております。埼玉県におきましても排水の監視といったことが行われているところでございまして、環境上の問題は生じていないのではないかと、このように考えております。

○岩佐委員 今の厚生省の認識は私はちよつと甘いのではないかとこのように思います。実際、有価物として路盤材に利用しているのは、九一年にスラグからクロム回収することになった以降のスラグが路盤材として使用されているわけですね。九一年以降のものについても、全量再利用されるということにはなっていない。だから、十数万トンのスラグについては、これはどうしていいかわからないというのが工場側の恐らく現状の実態だと思つたわけですね。それを無害化して何とか利用したいということでは、今開発を進めているということでありまして、しかし、その十数万トンというのは、風が吹けば飛んだり、あるいは雨が降れば地下水汚染を招いたりというような実態になっていることは現実であるわけですね。

ですから、そのところをきちつと現状を調べ、それでこれが何か将来にわたつて、何年か先

に技術開発ができたらか解決できます、それまでそこへ置いておきますということになると、これは有価物というよりも、むしろ今行き場がなく困っている、そういう廃棄物であるという理解の方が正しいと思います。それによつて生ずるさまざまな環境汚染に対して住民の人たちは非常に心配しているわけですから、私は今の厚生省の認識は非常に甘いというふうに思います。

再度きちつと現場を見て、それで指導をすべきだというふうに思いますけれども、どうですか、厚生省、ちゃんとやつてもらえますか。

○木下説明員 厚生省といたしましては、廃棄物の適正処理の立場から、埼玉県とも十分連絡をとりました。このパイロット事業が成功すれば有価物として十分活用ができる道も残されておりますので、パイロット実験の進捗状況も伺いながら適切に対応してまいりたい、このように考えております。

当然、売却の可能性がなく廃棄物として処分される場合には、廃棄物処理法に従ひまして適切に処理せられる必要がある、このように考えております。

○岩佐委員 いずれにしても、大気やあるいは水質汚染の原因になっている一万二千トンのペレットというの也非常にクロムの含有量が高いわけですね。本来からいえば、コンクリできちつと固めた上に容器の中に入れて密封しなければいけないのですが、現地は岩盤がしつかりしているから大丈夫ですということでもそのまま入れて、そして周りだけちよつとコンクリで固めているというふうな、そんな扱いをしているわけですね。ですから、その周辺というのはかなりクロムの濃度が高い、そういう状況になっているわけですね。

十数万トンのスラグについても、私も現地へ行つて驚きましたけれども、それは十数万トンというのは山なんです。ですから、これが本当に再利用されていけばそれはそれでいいと思うのですけれども、今話があるように、いろいろそのパイロットプラントで再利用の道を探っているけれ

どもなかなか見通しがつかない。その間はそこに長期保管をしておくというようなことは、到底私は許されないというふうに思います。

これは前からも問題になっていたのですが、産業廃棄物について、有価物なのかそれとも産業廃棄物なのか、そこがはっきりしないので、それで長期放置をされているという事態が、あちこちで発生し、そして水質汚濁だとかあるいは大気汚染だとかそういうことにつながっているわけで、よく大臣に事態を調査をしていただいて適切に対処をしていただきたい。両省にまたがることでもございますので、ぜひお願いをしたいというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○宮下国務大臣 この話は、私は前にも質問を別の場所ですでに受けたことがございます。

有価物が廃棄物かという問題はございますけれども、よしんば有価物であっても、その経過の中で六価クロムの有害性等が暴露されるようなことがあると、これは大気あるいは水の問題として重要な問題でございますから、注意していかねばならないと思いますので、これは埼玉県も当然調査をなさっていらっしゃると思いますし、厚生省の室長の今の答弁も聞いておられますが、非常に関心を持っておられることは事実だと存じますが、なお今申されたような事実関係、これを放置できるものかどうか、野天にさらしたままでそういうものを放置していいものかどうか、両省の方でよく話し合って、また埼玉県とも話し合って、調査をさせていきたいと思っています。

○岩佐委員長 きょうは、あとダイオキシンの問題をお伺いしようと思いましたが、時間がなくなりましたので、これで終わりたいと思いますけれども、先ほど六価クロムの問題について、地方自治体では規制を持っている、そういうところがありますね。国としてもそういう規制値をしっかりとつくって、それでこういう問題が起らないように対応をさせていただきたいということ、を再度申し上げておきたいと思えます。何かありますか。

○大澤政府委員 先ほどちょっと答弁漏れをしまして申しわけございませんでした。

もちろん、六価クロムというのは人の健康に影響を及ぼすという性質を持っているのは私も承知しているわけでございますが、今問題になっている埼玉県における大気中の実態量というのは非常に微量であるというところから、一般的に、科学的というか学問的にも、その非常に微量な六価クロム、六価クロムといつても実際はかかるときは安定の三価の総クロムになるわけでございまして、そういうものと健康の影響というのは十分に明らかになっていないというところ、それから分析法というか定量法も非常に不安定な状況だということから、私どもとしては、これらの科学的な知見をさらに集積して必要な調査なり研究なりをしてみたい、かように考えております。

○岩佐委員長 終わります。

○阿部委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

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

内閣提出、大気汚染防止法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

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

○阿部委員長 次に、ただいま議決いたしました本案に対し、山口俊一君、石破茂君、竹内猛君、宇佐美登君及び岩佐恵美さんから附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提出者から趣旨の説明を聴取いたします。山口俊一君。

○山口俊一君 私は、ただいま議決されました大気汚染防止法の一部を改正する法律案に対する

附帯決議案につき、自由民主党・自由連合、新進黨、日本社会党・護憲民主連合、新党さきがけ及び日本共産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。

大気汚染防止法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一 大気汚染物質が人の健康に影響を及ぼすおそれのあることにかんがみ、現在未規制の物質について早急に調査研究を推進するとともに、その汚染防止対策に万全の措置を講ずること。

二 ベンゼン等については、大気汚染の監視測定体制を充実させ、その健康影響についての科学的知見の集積を図るとともに、自動車燃料中の含有量について、先進的な規制の行われている諸外国の動向を踏まえつつ、早急に低減を図るよう措置すること。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をよろしくお願いを申し上げます。

○阿部委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○阿部委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、ただいま議決いたしました附帯決議につきまして、政府から発言を求められておりますので、これを許します。宮下環境庁長官。

○宮下国務大臣 ただいま御決議になられました附帯決議につきましては、その御趣旨を十分尊重いたします。努力いたす所存でございます。

○阿部委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律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〕

○阿部委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○阿部委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時五十一分散会

平成七年三月十七日印刷

平成七年三月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K