

衆議院 環境委員会 議録 第五号

(一五九)

平成十五年三月二十五日(火曜日)

午前九時四十分開議

出席委員

委員長 松本 龍君

理事 稲葉 大和君 理事

理事 西野あきら君 理事

理事 近藤 昭一君 理事

理事 田端 正広君 理事

小渕 優子君

阪上 善秀君

野田 毅君

菱田 嘉明君

松浪 健太君

水野 賢一君

山本 公一君

鮫島 宗明君

日野 市朗君

中井 治君

中川 智子君

環境大臣

環境副大臣

環境大臣政務官

参考人
(福岡大学法学部教授)参考人
(千葉大学大学院医学研究
院助教授)参考人
(環境総合研究所所長)参考人
(環境行政改革フォーラム
代表幹事)

環境委員会専門員

藤井 忠義君

○松本委員長 これより会議を開きます。

三月二十日

第一類第十一号 環境委員会議録第五号 平成十五年三月二十五日

独立行政法人環境再生保全機構法案(内閣提出
第四九号) 日本国環境安全事業株式会社法案(内閣提出第五
〇号)

同月二十五日

自動車排出ガスによる大気汚染公害被害者に対する救済制度の創設に関する請願(小林守君紹介)(第一〇八一號) は本委員会に付託された。

三月二十日

環境教育・学習推進法(仮称)の早期制定に関する意見書(秋田県議会)(第四一九八号)

環境教育・学習推進法(仮称)の早期制定に関する意見書(千葉県議会)(第四一九九号)

環境教育・学習推進法(仮称)の早期制定に関する意見書(福岡県議会)(第四一二〇〇号)

廃棄物処理施設(ごみ処理施設)解体整備費補助制度の創設に関する意見書(福岡県議会)(第四一二〇一号)

廃棄物焼却施設の解体・撤去に係る国庫補助制度の創設に関する意見書(鳥取県議会)(第四一二〇二号)

廃棄物焼却施設の解体・撤去に係る国庫補助制度の創設に関する意見書(鳥取県議会)(第四一二〇三号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

独立行政法人環境再生保全機構法案(内閣提出
第四九号)日本環境安全事業株式会社法案(内閣提出第五
〇号) 環境保全の基本施策に関する件(大気汚染による健康影響問題)

環境保全の基本施策に関する件について調査を進めます。

参考人から意見を聴取いたします。

本日は、大気汚染による健康影響問題について御出席いただいております参考人は、福岡大学法学院教授浅野直人さん、弁護士村松昭夫さん、環境総合研究所所長・環境行政改革フォーラム代表幹事青山貞一さん、以上四名の方でございます。

この際、参考人の皆様に一言ございさつを申し上げます。

本日は、御多用中のところ本委員会に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。皆様におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のない御意見をお聞かせいただき、調査の参考にしてまいりたいと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

次に、議事の順序であります。参考人、島参考人、村松参考人、青山参考人の順に、お一人十五分程度御意見をお述べいただき、その後、委員からの質疑に対してお答えをいただきたいと存じます。

なお、念のため申し上げますが、御発言の際は委員長の許可を得ることになつております。

それでは、浅野参考人にお願いいたします。

○浅野参考人 福岡大学の浅野でございます。きょうは、発言の機会をお与えいただきまして、ありがとうございます。発言の機会をお与えいただきまして、急な話でございましたので、レジュメをきちんと用意しておりませんで、項目のみを示したものと参考資料をお配りしております。大変申しわけございません。

まず、道路沿道の大気汚染の状況についてでございます。御承知のとおりでございますが、我が国の大気

汚染、とりわけ道路沿道の大気汚染は、窒素酸化物に関しましては毎年少しずつ改善の傾向にござります。しかし、二酸化窒素の環境基準の達成率は、上がつておりますけれども、年平均値について見ますと、ほぼ横ばいでございます。これは、つまりは、自動車の排出ガスそのものについては少し減つてきていますけれども、それが大気中に出てからいろいろな形で化学変化を起こして、二酸化窒素という指標で見てまいりますと、数値はやや改善が悪いということだと聞いております。

また、浮遊粒子状物質につきましては、年平均値では、近年は横ばいからやや緩やかな改善傾向になつてきていますけれども、環境基準の達成率という点で見ますと、年度ごとに大変変動が激しいわけでございまして、これは気象要因によるもの、例えば、私の住んでおります福岡などは春先に大変ひどい黄砂が飛んでまいりますが、こういうようなものが浮遊粒子状物質の中に入つておりますので、それが一緒に測定されるということがあるのですから、その年々の気候条件によつて大きく変動するというようなこともあります。

余談でございますが、自動車NO_x法改正のときには、浮遊粒子状物質がひどいということを理由に改正をお願いしたんですが、たまたま運悪くその年はすとんと数字が下がつて、大変環境省も困つたと聞いておりますが、やはりこれは気象要因でありますので、次の年また上がってしまつたというようなことがござります。

ところで、大気汚染による健康被害につきましては、他の参考人からもる御指摘があろうかと思いますが、大変数多くの訴訟が起こされておりました。お手元には、大ざっぱに大気汚染の訴訟がどんなものがあつたのかということを一覧にした

ものをお配りしておりますので、ごらんいただきたいでございます。

一九七二年の七月二十四日にいわゆる四日市判決が出されたわけでございます。その後、多くの判決がございますが、大気汚染、健康被害に関する訴訟というのは、その判決を必要以上に一般化して見るということは適当ではないのではないかというのが私の考え方でございます。つまり、判決というのはそれぞれの事件ごとの固有の事情を反映しておりますので、その点での影響が結構あるということでございます。

ところで、四日市判決は、後に公害健康被害補償制度の制定の契機となつたものでございますし、それから、公害健康被害補償制度制定に当たつては、制度の構造についての法理論的な根拠の手がかりを与えてくれたものということでは、大変重要な意味を持つていてる判決であろうと思ひます。

この判決では、慢性気管支炎とか肺気腫、気管支ぜんそくといった、公害健康被害補償制度で指定疾病と言われる疾病が決まつておりますけれども、そういう疾病的個々の病名を挙げてそれに罹患をしたということを認定しているのではなくて、判決をお受けになつた原告患者の方々の症候群としての呼吸器疾患というのでしようか、例えばせきが出るとかたんが出るとか、あるいは目が充血するといったような、そういう全体としての患者さんのお一人お一人の健康状態の悪化というものをとらえて、裁判所はこれを、この判決ではぜんそく様症状と呼ぶと表現をしております。これは極めて適切な表現であったのではないかと思ひます。

また、当時の患者さんが住んでおられました磯津地区における硫酸酸化物の汚染というのは、大変ひどいものであったことは明らかでございます。後になりますと、これは、ひょっとすると石油を燃やして出てくる硫酸酸化物以上に、工場プラントから出てきた硫酸ミストそのものではないかといふことも言われるぐらいに、かなり常

識では考えられないほどのひどい汚染の状況であったということです。

そういう状況を反映いたしましたと、このような硫酸酸化物による大気汚染と地域における症候群としての疾病が多発しているということについて、集団としての因果関係、つまり、その地域に住んでおられる方々が多分その大気汚染によって症候群としての健康影響を受けておられるであるうことが明らかであれば、当然その中におられるお一人お一人の患者さんも硫酸酸化物による大気汚染の影響を受けておられるのだろう、つまり個の因果関係ということについても、裁判上、事実上の推定と申し上げますけれども、これがわかれれば多分こういうことだと考へても問題はないという推定を勧かすことが合理的である、そういう状況であった。私は四日市の判決についてはそのように理解をしているわけでございます。

いわゆる指定疾病、四疾病とその続発症を認定の要件とするということにいたしましたのは、行政制度として公害健康被害補償制度をつくるときには、症候群ではちょっとどうにもなりませんのでも、行政的な制度の中で画一的の判断の必要から、あえて四つの病名をつけて、この病気にかかる、あつておられる方を認定するという制度にしたのだろうと思います。

これに続きます、その後の多奈川訴訟判決、千葉川鉄判決あるいは水島訴訟判決、こういったようなものについて言いますと、大気汚染の状況は四日市に比べれば比較にならない程度に軽いものであったということは無視されるべきではないと思つております。

他方、これらの訴訟では、公害健康被害補償制度上の指定疾病の発症や増悪とそれとの訴訟地での大気汚染との関係が争われたわけでございました。裁判所の判決もその点に大変多くのエネルギーを割いて判断をするという傾向がございました。これは、大気汚染健康被害訴訟が、いずれも公害健康被害補償制度における認定や補償給付との関係が深くあるということがその理由にあります。

たんだろうと思いますけれども、しかし、その結果として、四日市判決で展開されました疾病と大気汚染との因果関係をめぐるべき論議が別の形の論議になってしまった。つまり、慢性気管支炎とか気管支ぜんそくが大気汚染との関係があるかどうかという議論になってしまった、言つてみれば、患者さんが受けたおられる被害そのものを総体としてとらえるというよりも、必要以上に科学論争の世界に入り込んでしまった、そういうようないふたつの問題が混在してしまったのです。

しかし、いざれにいたしましても、今申し上げました判決は、いずれも工場や事業場などの固定発生源を被告とするものでございまして、固定発生源に加え自動車排出ガスを問題にする、あるいは専ら自動車排出ガスだけを問題にして道路管理者である国などの責任を問うということになります。訴訟は、西淀川の第一次訴訟、川崎第一次訴訟以降のことです。

訴訟では、いざれも固定発生源である企業の責任だけが肯定されまして、窒素酸化物と呼吸器疾患との因果関係を否定するということを前提にして道路管理者の責任も否定したわけでございます。

同様に、最高裁まで参りました国道四十三号線訴訟につきましても、騒音被害と、それからさらに、自動車排出ガスによるちりやはこりによつて例えば洗濯物が汚れるといったような生活妨害レベルの被害については、これを肯定いたしまして損害賠償を認めたわけでござりますけれども、健康被害との因果関係については否定されているわけでございます。

しかし、続く西淀川の第二次から第四次までの訴訟でございます。この訴訟になりますと、和解に応じないで判決を受けるということに固執いたしました道路管理者につきましては、硫酸酸化物と窒素酸化物の相加的、相乗的影響によつて健康被害があったということを沿道から五十メートル以内の原告について認めました。また、川崎二次の判決でも、同じように和解に応じなかつ

た道路管理者につきまして、一九六九年以降は、道路から五十メートル以内の居住者については窒素酸化物の単体で慢性気管支炎、肺気腫、気管支ぜんそくを発症、増悪させる危険があつたということが認められておりまして、道路管理者の賠償責任が認められたわけでございます。

しかし、これに続きます尼崎訴訟では、窒素酸化物の健康影響を完全に否定した上で、国道三号線沿道五十メートル以内の局所的な自動車排出ガスによる大気汚染には気管支ぜんそく発症の危険がある。そして幹線道路沿道の危険増大は自動車由来の粒子状物質の影響によるものと説明されるべきである、とりわけディーゼルの関与が疑わしいということになりました。道路管理者に沿道五十メートル以内居住者の健康被害についての賠償責任を認めております。さらにまた、加えて浮遊粒子状物質の一時間値の一日平均値が〇・一五ミリグラム・パー・立米を超える大気汚染の形成の禁止を命ずるという差しとめを命じたわけでございます。

名古屋南部訴訟でも同様の論理で、こちらの方は、沿道二十メートル以内に居住する原告三名について損害賠償を認め、一名の原告についてはやはり差しとめを認めるということになつております。

東京一次訴訟の判決では、差しとめ請求は否定了しましたが、沿道五十メートル以内の原告十九名中七名について自動車排出ガスによる気管支ぜんそくの発症、増悪を認めて、道路管理者の賠償責任を肯定している、こういうことでございました。

このように、最近の下級審判決は自動車排出ガスによる沿道居住者の健康被害についての救済を部分的に認める傾向がございますが、しかし、原物質についての判断がわずか五年の間に大きく揺れ動いておりまして、また被害対象となる疾病についても一樣ではありません。影響ありと判断もさまざまである、こういったような点には

注目をする必要があるうかと思ひます。

もちろん、国民の健康を守ることを旨とすべき

環境行政の権限発動というものは、ある程度の確か

らしさでこれが疑わしいといふことが明らかに

なった段階で、当然予防的に発動されるという必

要があると思います。自動車NO_x・PM法の改

正はそういう意味でもぜひ必要であるということ

を、私、以前にここで発言をさせていただいたこ

とがございます。

しかし、健康被害の救済、補償ということにな

りますと、これと同じ程度の疑わしさの段階で実

施すべきかどうかは、他の類似の被害を受けた國

民への救済との公平という観点から見ても、多少

慎重でなければならぬと思ひます。

もちろん、訴訟制度というのは、裁判所の自由

な心証による証拠の評価に基づいて個別の原告に

ついて個別に審査を行うことが建前でございます

から、民事訴訟においてすべての事情を総合勘案

して裁判官が判断された結果が判決として確定い

たしましたら、その判断は原告と被告の間では真

実なものであるという取り扱いになるわけであり

ますが、しかし、行政制度としての救済制度や補

償のシステムを導入する場合は、司法審査とは違

いますので、一定の要件のもとで一的、定型的に判断を行い、公平性を維持することが強く要請さ

れるわけでござります。

現に、指定解除前の公健制度も、個々の患者さ

んについてその原因を特定することがおよそ不可

能に近い非特異疾患でありましたので、これにつ

いては、一定期間住民票をここに置いているとい

うこととでそこに住んでおられたという居住の事実

が明らかにされる、それで汚染への暴露の要件を

満たしたものとしてしまって、それから、実

際にはいろいろな原因で病気になられることがあるわけですが、そのことは捨象しまして、特定の

指定疾患有かつておられるということさえ明らかになれば、その疾病的発症、増悪については大気汚染の影響を受けているものとみなすという割

り切り制度のもので、医療の現物給付やその他の金銭給付を行つていただけであります。

これは、一九七二年から三年ころの極めて深刻な公害被害の現実のもとで、産業界、被害者、そ

して国民の強い要請のもとで、言ってみればある種の社会的合意あるいは社会的契約ともいうよう

な形で緊急にできた制度でござります。健康影響についての疑わしさがかなりの程度認められてお

りました硫黄酸化物を指標として、環境基準の三倍から四倍程度の濃度の面的汚染が継続し、地域住民に広く非汚染地域の二倍から三倍の呼吸器疾患が発生しているということがあれば、それで認定をしましようという制度になつたわけでござります。しかし、それでも、純粹な科学的な判断という立場からいいますと、これは思い切つた

もあるようございます。

また、八八年の国会による公健法改正は、環境条件が大きく変わってきたことによる、言つてみ

れば事情変更による社会契約の解除であつたと評価することができないわけでもないとも思われま

す。

今回の東京訴訟の判決は、千葉大調査で、後に島先生もお話をあらうかと思いますが、沿道学童の気管支ぜんそく患者に個別因果関係を肯定しておられますけれども、これを、司法判断としてはどうするかといふことについてはかなりの困難があろうかと思うわけでござります。

私は、当面は、改正自動車NO_x・PM法で新たに導入されました自動車の大量保有事業者に対する公健法制定当時の事情に比べますと、やや根拠としては弱いと思われます。

第一、東京第一次訴訟に先立つさまざまの先例

といふべき判決には大きな搖れがございまして、これでもつて確立した裁判例の集積があるとは

ちょっとと言えないのでないかと思いますし、そ

れから、東京判決がよりどころとしております重

要知見は千葉大調査でござります。これをどのよ

うに判断されるかはもちろん裁判官の自由でござりますけれども、調査の前提や射程距離を正しく

理解して判決の基礎としているかどうかということがありますと、これは結局は、訴訟当事者、とりわけ被告側がどんなふうに論理を開拓し争つた

かということに左右されるわけでござりますの

で、一つの判決が一つの科学的知見に与えた評価だけを行政制度の基礎とすることには無理があ

ります。しかし、それがどうあります。

近年の大気汚染の状態は、かつての固定

発生源による面的汚染の時代に比べますと、汚染の形態が大きく変わっております。そして、汚染

の状況が沿道の場合は変動幅が結構大きいですね。さらに、こういう居住環境や生活環境もかつての公健法時代とはかなり変わつてきております。

から、そうなりますと、沿道汚染に暴露したといふことを、かつてのよう、通勤をしていたとか居住をしていたといふことで割り切ることは甚だ難いと思われますし、それから距離減衰がかなりあるということが言われておりますから、そういうふたよな汚染の場合には、費用負担者をどうするかといふことについてもなかなか割り切

りが難しいのではないか、どうやって公平性を維持して費用負担させるかということにはかなりの困難があろうかと思うわけでござります。

私は、当面は、改正自動車NO_x・PM法で新たに導入されました自動車の大量保有事業者に対する公健法制定当時の事情に比べますと、やや根拠としては弱いと思われます。

資料を付させていただきましたが、調査は、昭和六十一年から千葉県環境部の委託で、私が

属する千葉大学公衆衛生学教室が行つてしまひました。三年ごとに内容や対象などの見直しを行つ

ました。三年ごとに内容や対象などの見直しを行つきましたが、ほとんどは同じ小学校で気管支ぜんそくを中心とした呼吸器症状の調査を継続して

取り上げられておりますので、本日は、その内容を御紹介するとともに、大気汚染の健康影響についての意見を述べさせていただきたいと存じます。

○松本委員長 ありがとうございました。

次に、島参考人にお願いいたします。

○島参考人 千葉大学の島でござります。本日は、お招きいただき、ありがとうございます。

私は、自動車排出ガスの健康影響につきまして、千葉県の小学生を対象に長年疫学調査を行つ

てまいりました。この結果は、今、浅野先生からもお話しいただきましたように、最近の尼崎、名古屋、東京などでの大気汚染公害訴訟の判決でも

取り上げられておりますので、本日は、その内容を御紹介するとともに、大気汚染の健康影響についての意見を述べさせていただきたいと存じます。

○島参考人 お話をいただきましたように、最近の尼崎、名古屋、東京などでの大気汚染公害訴訟の判決でも取り上げられておりますので、本日は、その内容を御紹介するとともに、大気汚染の健康影響についての意見を述べさせていただきたいと存じます。

今回の千葉大調査の結果についてお話しします。

島先生もお話をあらうかと思いますが、沿道学童

データをもとに、同程度の汚染が考えられる沿道の気管支ぜんそく患者に個別因果関係を肯定して

おりますけれども、これを、司法判断としてはどうするかといふことについてはかなりの困難があ

ります。しかし、行政救済、補償制度の基礎とするの

もかくも、行政救済、補償制度の基礎とするの

は、公健法制定当時の事情に比べますと、やや根

拠としては弱いと思われます。

第一、東京第一次訴訟に先立つさまざまの先例

といふべき判決には大きな揺れがございまして、これでもつて確立した裁判例の集積があるとは

ちょっとと言えないのでないかと思いますし、そ

れから、東京判決がよりどころとしております重

要知見は千葉大調査でござります。これをどのよ

うに判断されるかはもちろん裁判官の自由でござりますけれども、調査の前提や射程距離を正しく

理解して判決の基礎としているかどうかといふことになりますと、これは結局は、訴訟当事者、とりわけ被告側がどんなふうに論理を開拓し争つた

かということに左右されるわけでござりますの

で、一つの判決が一つの科学的知見に与えた評価だけを行政制度の基礎とすることには無理があ

ります。しかし、それがどうあります。

近年の大気汚染の状態は、かつての固定

発生源による面的汚染の時代に比べますと、汚染の形態が大きく変わっております。そして、汚染

の状況が沿道の場合は変動幅が結構大きいですね。さらに、こういう居住環境や生活環境もかつての公健法時代とはかなり変わつてきております。

から、そうなりますと、沿道汚染に暴露したといふことを、かつてのよう、通勤をしていたとか居住をしていたといふことで割り切ることは甚だ難いと思われますし、それから距離減衰がかなりあるということが言われておりますから、そういうふたよな汚染の場合には、費用負担者をどうするかといふことについてもなかなか割り切

りが難しいのではないか、どうやって公平性を維持して費用負担させるかということにはかなりの困難があろうかと思うわけでござります。

私は、当面は、改正自動車NO_x・PM法で新たに導入されました自動車の大量保有事業者に対する公健法制定当時の事情に比べますと、やや根拠としては弱いと思われます。

資料を付させていただきましたが、調査は、昭和六十一年から千葉県環境部の委託で、私が

属する千葉大学公衆衛生学教室が行つてしまひました。三年ごとに内容や対象などの見直しを行つ

ました。三年ごとに内容や対象などの見直しを行つきましたが、ほとんどは同じ小学校で気管支ぜんそくを中心とした呼吸器症状の調査を継続して

実施しております。本日は、主に平成四年から六年まで行つた調査の結果についてお話しします。

調査の対象は、千葉県北西部の都市

部にあります、いざれも学区内を大きな幹線道路が通つております。これらの道路の自動車交通量は、およそ一万七千台から八万二千台と多く、大型車も二六・八%とかなり高率に混入しております。

つまり、このうち六つの学校は、学区内に主要な道路

部にあります。ほかの四つの学校は、学区内に主要な道路

が通つております。これらの道路の自動車交通量は、およそ一万七千台から八万二千台と多く、大型車も二六・八%とかなり高率に混入しております。

ほかの四つの学校は、学区内に主要な道路

が通つております。これらの道路の自動車交通量は、およそ一万七千台から八万二千台と多く、大型車も二六・八%とかなり高率に混入しております。

対象地域内の大気環境測定局における二酸化窒素濃度は、都市部の自動車排出ガス測定局が最も

高く、次いで都心部の一般環境測定局、田園部順となつておりました。浮遊粒子状物質につきましても同様ですが、地区間の差は二酸化窒素濃度ほど大きくありません。

健査調査につきましては、一九八〇年以降我が国で行われた大気汚染に関する疫学調査は、ほとんどの米国の胸部疾患学会が考案したもののもとに

くの研究で関連が一致しているかどうか、リスクの大きさがどの程度であるか、過去の知識と矛盾がないかどうかなどであります。環境因子のリスクを評価する際は、これらの中でも関連の一貫性、すなわち多くの研究で同様な結果が得られているかどうかということが重視されています。これは、さきにお話したような疫学研究の結果に影響し得るバイアスや交絡因子などが、状況が異なれば再現しにくいことによると思われます。

護団でもありましたし、日本弁護士連合会、日弁連の公害対策・環境保全委員会の委員でもあります。また、自動車NO_xの問題では、大阪府が自動車NO_x削減検討委員会というのを設けておりますが、この委員も務めております。こうしたことから、さまざまな大気汚染患者さんたちへの聞き取りだとか、あるいは裁判等の問題にも関与してきましたので、そういう立場から意見を述べたいというふうに思います。

私は、大気汚染による健康影響の問題を考えるときには、その出発点は、やはり公害被害の現状、とりわけ、現在でいえば、未認定患者さんたちの被害の状況というのがその議論の出発点になるということだろうと思います。

御存じのとおり、言うまでもなく、気管支ぜん

ども、二十四歳の若さで亡くなつた方であります。小学校のときにぜんそく發作にかかり、亡くなるまで病院のベッドでの生活を余儀なくされた方であります。この方は、人が自分のベッドの近くに来るとき、空気が減るから来ないでというふうに頼んだといいます。

そして、亡くなられた後、お母さんはこういうふうに言つております。

葬式のとき、お棺に入れられたあの子を見て、私ははつと思いました。大きいんです、思ったより背が。いつも苦しい言つて、かがみ込んだり、うずくまるみたいな格好ばかりしていましたからね。背筋をびんと伸ばした普通の姿勢でおるところ、もうずうつと見たことがなかつたんですけど、何年来。お棺に入れられて初めて真つすぐに伸び

す。発作のために個室に入院するということも勧められます。そうすれば、差額ベッド料も大変かかります。したがって、年間の医療費だけで三千万、百万、そういう費用がかかるのが今の現状であります。

そのために、未認定患者は、受診の回数そのものを抑制したり、入院を勧められても、費用が捻出できないために入院を断る、こういうこともあります。そこで、さらに症状、状況は悪化をし、場合によつては死に結びつく、こういう悪循環に陥るということになります。

私たちは、公害患者さん、とりわけ未認定患者さんのこうした現状というのを、やはりこの健健康被害の問題をどうするかというときの出発点にすべきだというふうに考えます。

州諸国でも道路に近いほど呼吸器疾患が多いこと
が報告されていますが、残念なことに、我が国で
は千葉県以外でこうした調査はほとんど行われて
いないのが実情であります。今後、多くの地域で
大気汚染に関する疫学調査が行われることを強く
望みたいと思います。

最後になりますが、これまで申し上げてきましたように、私たちが行ってきた疫学調査は、さまざまな限界はあるにしても、幹線道路沿道部における大気汚染が小学生のぜんそく発症に関与していることを疫学的に示唆する結果であると考えます。自動車交通量の多い幹線道路沿道に多くの人が居住する我が国にとって、自動車による大気汚染の問題は早急に取り組むべき課題であり、健康影響を明らかにするための調査研究を行うとともに、汚染を低減するための対策が推進されることを期待して、私の意見を終了させていただきます。

その苦しさというのは想像にかたくないというふうに思います。

私は、こうした公害患者さんたちの被害の象徴的な話を一つだけ御紹介させていただきたいと思います。

生活保護を受けている患者さんも多いということ
であります。治療費だけを見ても、最低月一、三
回の通院が必要として、患者さんによつては年に
百回もの通院が余儀なくされます。一回の通院で
五千円、一万円がかかりますので、これに入院が
必要ということになればさらに出費はかさみま

に裁判所が判断したからこそ差しとめ請求を認めたわけであります。このことは、緊急の公害対策はもちろんではありますが、今なお発生している、現状でも発生している公害被害の救済を強く要請している、そういうメッセージだというふうに見るべきだと思います。私は弁護士をやってお

ども、二十四歳の若さで亡くなつた方であります。小学校のときにぜんそく發作にかかり、亡くなるまで病院のベッドでの生活を余儀なくされた方であります。この方は、人が自分のベッドの近

す。発作のために個室に入院するということを勧められます。そうすれば、差額ベッド料も大変かかります。したがって、年間の医療費だけで三十万、百万、そういう費用がかかるのが今の現状で

りまして、裁判所というのは、ある面でいうと、もともと歯がゆいばかりに行政に対しても謙抑的、抑制的であります。その裁判所が差しとめ請求まで認容をした、このことの意味はさらに大きいというふうに思います。

第三に、東京大気判決が未認定患者さんに対する賠償を認めたということの意味も大きいというふうに考えております。このことは、救済が必要な、救済の手を差し伸べるべき公害被害者がいるということを裁判所が認定したわけであります。このことの意味も、先ほどの未認定患者の生活状況の現状を考えれば、極めて大きいというふうに受けとめるべきと考えます。

第三番目に、少し視点を変えて、救済の問題についてお話ししたいと思います。

我が国の公害とそれを克服してきた経験からも、公害被害の救済が今優先で行われるべきだというふうに考えております。公害被害の救済は、よく言われるよう公害克服の原点であります。これを放置する中で公害克服というのはあり得ない、このように思います。このことは、例えば、我が国では一九六〇年代から七〇年代にかけて、工場、つまり固定発生源から大変深刻な公害が発生をし、それを、国民もあるいは企業も行政も、大変な努力によつて克服してきたという経験があります。

行政的には、総量規制という方法が行われると同時に、被害者救済制度が創設され、こうした中で、世界的に注目されるような公害克服の経験を持つてきたわけであります。つまり、公害対策と被害者救済を車の両輪として公害を克服してきました。これが我が国が世界に誇るべきこれまでの公害克服の経験だったのではないかと思ひます。

自動車NO_xの問題でいいますと、環境省は、一九七八年に二酸化窒素の環境基準を緩和したときから一貫して、早期に環境基準の達成を公約しました。ところが、残念ながら、何度も計画立てながら、この二十数年間この公約は果たせないままとなつております。もちろん、自動車排

ガスの問題についてはさまざまな問題があります。しかし、私は、環境省が自動車排ガスによる健康影響を正面から認めてこなかつた、このことがその根底にあるというふうに思います。つまり、本当に環境基準の達成の緊急性への認識がなければ、未だ計画が立てられてきた、このことが、公害が達成されてこなかつたその根底にあるのではなかと思います。私は、このことは大阪府の自動車NO_x検討委員会の検討の中でも強く感じているところであります。

自動車排ガスによる健康被害の発生を正面から認め、そのことを前提とした対策と救済を行うこと、このことが日本の公害経験を生かす道ではないかというふうに考えております。

さて、被害者救済の制度の問題でありますが、私たちは、基本的な制度設計は、現在の被害者救済制度を参考にして行うべきというふうに考えております。一点ほど、ポイントをお話ししたいと思います。

一つは、どのような地域に住む患者さんを救済の対象にすべきかという問題であります。これは、さまざまな医学的あるいは疫学的な研究の成果を前提にしていけば、汚染指標は、本来であれば、現在であればディーゼル微粒子を中心とするPM二・五がその基準として一番考えられるべきであります。しかし、現状ではこの環境基準が制定されていてなくて測定も十分ではありませんので、二酸化窒素と浮遊粒子状物質、つまりSPMを基準物質にすべきとというふうに考えます。道路沿道では、交通量と大型車混入率というものの使用も十分に考えられると考えております。

そして、費用負担の問題です。これは、できるだけ原因者負担の原則を貫くべきというふうに考えます。お手元の日弁連の意見書では、道路の設置・管理者、自動車メーカー、とりわけディーゼル車を製造販売しているメーカー、さらにディーゼル車の燃料である軽油のメーカーなどもその費用負担の念頭に置いております。

道路の設置・管理者に救済責任がある、費用負

担があるということは、この間の判決の中でもそ

の責任が認められておりますので、かなり異論のないところとも思いますが、自動車メーカーにつ

いては、残念ながら、東京大気判決の中では、結論的には賠償責任が認められませんでした。しかし判決も、自動車メーカーも大量に製造販売する自動車から排出される排ガス中の有害物質について最大限低減させる社会的責務があると述べております。さらに、ディーゼル車に対する排出ガス規制が必ずしも十分でない時期に、ガソリンエンジンを搭載可能な車種についてまでディーゼル化が進行することは望ましいことではなかつたといふうに述べております。さらに、現にメーカーの中には、行政から救済制度への協力要請がある場合にはそうした協力について検討する用意があると明示している自動車メーカーもあります。

したがつて、仮に法的責任の問題はおくとしても、大量的自動車によって、その一方で広範な公害被害者が発生している以上、これにかかわっている自動車メーカーが少なくとも行政的な救済責任を果たすことはやはり必要ではないかと考えております。未認定患者の現在の状況を考えれば、公平の観点からもこのことが強く要請されているというふうに思います。

最後に一言だけ、緊急の問題として提起をした

いと思います。

一つは、東京大気裁判が、沿道の問題で、昼間の十二時間交通量四万台、一定の大型車混入率のある沿道五十メートルというところは基本的に被害が発生しているということを判決の中で指摘しています。環境省は、今後数年かけてさまざまなかつては、浅野さんもおっしゃつていましたけれども、急の話だつたんですけれども、私自身、この分野、環境庁、今まで国土交通省、建設省、東京都、横浜市、川崎市、千葉市、千葉県等々の仕事の中で、この自動車大気汚染の予測、評価を十五年ぐらいやつてきた者として、ほかの先生方がお話ししされなかつたところを特に中心に、皆さんにわかりやすくお話ししたいと思います。

きょうは、浅野さんもおっしゃつていましたけれども、急の話だつたんですけれども、私自身、この分野、環境庁、今まで国土交通省、建設省、東京都、横浜市、川崎市、千葉市、千葉県等々の仕事の中で、この自動車大気汚染の予測、評価を十五年ぐらいやつてきた者として、ほかの先生方がお話ししされなかつたところを特に中心に、皆さんにわかりやすくお話ししたいと思います。

第一点目は、この公害健康被害補償予防法ということができたときは、工場、事業所、発電所、いわゆる固定発生源と申しますけれども、煙突から大気汚染が出る。一番有名なのは四日市の公害問題であります。そのころに、それによる健康被害を補償するためにこの法律ができるわけであります。ですが、そのときは約八割が工場、事業所、今言いました煙突から出る大気汚染です。二割が自動車とか、東京のよう羽田飛行場があるところは飛行機とか、港があるところは船の大気汚染、それが二割の時代がありました。

汚染物質としては、硫酸酸化物。今までイラクで油が燃え出しています。僕は十二年前、湾岸戦

争のときに、世界で唯一、油が燃えたものを、最後は現地にまで行きまして予測したんですねけれども、ああいう油が燃えますと、硫黄がまず高濃度で出ます。それに近いもの、それが当時の主流でありました。ところが、この公害健康被害補償が防法により新しい患者認定を打ち切った、山東議員がたしか環境委員会の委員長だったと思いまして。その後から急激に自動車による大気汚染がふえてきました。

えているということは、皆さん御承知のとおりだと思います。それが第一点であります。

第一点は、私は、東京大気汚染公害裁判の証人

にもなりましたし、川崎公害裁判も証人になりました

東京、特に都心、千代田区、中央区、港区は、このケース四もしくはケース三がそぞらじゅうにあります。

左の図が何かといいますと、九十九人の東京大気汚染裁判の原告の方が居住している位置であります。この黒い点が原告の方の住まわれている場所であります。右の方が実は大気汚染の濃度です。これはちょっとカラーでないとわからないんですが、太くなっている部分が当然幹線道路であります。東京がいかに一極集中であり、日本の首都であり、千代田区を中心に日本全体に国道が延びているか、幹線道路が延びているかということがよくわかります。

次のページをちょっと見てください。これは、昭和四十九年度から、裁判で私が証人になつたときのデータとしては平成六年度が一番新しいものでした、四十九、六十、平成二、平成六と、それまでの年度における大気汚染のシミュレーションを行つたものであります。もちろん、予測ではなく、実際の直がありますので、その直をもとに再

年度、併し、全くかたがてしておれないのでござる。二
代田区を中心的に真っ黒であります。つまり、大気
汚染は、幾らか改善したときもありましたけれど
も、事この狭い東京に一千万から住んでいるその
地域にありましては、大気汚染はこのような面的
な汚染を呈するということが私の申し上げたいこ
との大きな第三であります。

は密接に関係がありまして、過去の裁判では大きな道路の近くにいる方だけが賠償の対象になつたつゞぎらりミーティング、ム吉野は豊能(自らの)建設省に

われてありますか。私は自身は現環境省にも建設省にも東京都にもこういう仕事をさんざん仕事の中では

出してきたわけであります、そういう裁判、司

法の場と実態を調査する話はまた判断が乖離す

る、評価が乖離するかもしませんが、さつき申

し上げましたのは五十ノート以下の方だけが高濃度を受けるということは、よほど地方に

あつて幹線道路がたくさんないところの話であり

ます。東京とか大阪とか横浜のように、狭いところ

ろに道路が集中するところにありますては、面的

な汚染状況が現出しているということを私は強く主張したわけであります。

そういうことを前提にした上で、四つ目、これは村松弁護士がる御説明されました。実は、私自身、今まで裁判所では「」のことは一切言わなかつたんです。それはバイアスがかかるということで言わなかつたんですけれども、私は、一九九二年のときに非常に重度なぜんそくに見舞われまして、その後四回、きょうは実は妻も傍聴人で来てもらつてゐるんですけども、救急車で運ばれるほどの発作に見舞われまして、そのうち一回は十日間ほど入院いたしました。昭和大学とか国立医療センター、東京に五十五年住んでおりますが、そういう中での私の体験を少し四番目にお話したいと思います。

それは、未認定なつてます、丁寧に切らへんこ矣。

東京都内に、未認定であり、実際重度な症状を持つた患者の方がいらっしゃる。その方は、もちろん私自身も何回となく仕事ができないほどのことになりましたけれども、それとは別に、年をとつてからぜんそくになりますとほとんど治らない。薬で、コントロールというんですけれども、それを抑えるしかないわけであります。そうすると、ずっと一年通じて、一貫して薬を飲まなくちゃいけない。その薬がただじゃないわけです。

私は、たまたま会社とか大学とかいろいろなところの職がありまして、収入がありますからいいわけですけれども、収入がない方、生活保護を受けている方、そういう方にとっては、実はこのお金はばかになりません。実はそれは医療控除の対象になるぐらいの高額になることもあります。まして、入院を繰り返している方にとっては何十万になるわけであります。さらに、この四月から健康保険の個人負担が一割ふえます。実はそれはもうに薬代にも影響してくるわけであります。

ですから、たまたま工場が多く、煙が工場から来ている時代に認定された方は、曲がりなりに今までさまざまな意味で補償されているわけであります。その後の方は、白か黒かでいいますと、今

度は全く何もない中で、自分の仕事に専念しても、そういう医療費に関しても、薬代に関しても自己負担しなくていいのではないという現実は、ぜひ皆さんに聞いていただきたいということあります。

最後に、ほかの方は政策というより実態でお話をされたんすけれども、私は大学でも環境政策、公共政策というのを担当しておりまして、政策的に申し上げますと、この間、道路の特定財源の使途というのがずっと問題になりました。

それに関連して言えば、こういう、自動車が大都市で七割、浮遊粒子状物質に至りましては八割発生源である、かつ、島先生がおっしゃるようなそれなりの因果関係が汚染と患者の間に認められるようなものに関しては、やはり新しい財源をもつて、つまり、重量税だけじゃなくて、例えばガソリン税、軽油税、保有税、いわゆる道路特定財源に当たっています道路系の、自動車系の財源があるわけです。そのごく一部でもそういうところに向かわせ、かつ新規の認定をする中で、当然それはちゃんととした手続、審査をすべきであります。ですが、自動車公害によって影響を受け被害が認定された方に対しては、そういう財源を一部でも補償のために充てるということを提案したいと思います。

以上であります。ありがとうございました。
(拍手)

○松本委員長 ありがとうございます。
以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○松本委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。三ツ木隆志君。

○三ツ木委員 おはようございます。自由民主党の三ツ木と申します。

本日は、参考人の皆様、貴重な御意見をお話しいただきましたことにありがとうございます。時間も余りありませんので、いろいろお聞きしたいところがあるので始めさせていただきます。

度は全く何もない中で、自分の仕事に専念しても、そういう医療費に関しても、薬代に関しても自己負担しなくていいのではないという現実は、ぜひ皆さんに聞いていただきたいということあります。

最後に、ほかの方は政策というより実態でお話をされたんすけれども、私は大学でも環境政策、公共政策というのを担当しておりまして、政策的に申し上げますと、この間、道路の特定財源の使途というのがずっと問題になりました。

それに関連して言えば、こういう、自動車が大都市で七割、浮遊粒子状物質に至りましては八割発生源である、かつ、島先生がおっしゃるようなそれなりの因果関係が汚染と患者の間に認められるようなものに関しましては、やはり新しい財源をもつて、つまり、重量税だけではなくて、例えばガソリン税、軽油税、保有税、いわゆる道路特定財源に当たっています道路系の、自動車系の財源があるわけです。そのごく一部でもそういうところに向かわせ、かつ新規の認定をする中で、当然それはちゃんととした手続、審査をすべきであります、自動車公害によって影響を受け被害が認定された方に対しても、そういう財源を一部でも補償のために充てるということを提案したいと思ひます。

以上であります。ありがとうございます。

まず、浅野先生にお聞きしたいのですが、今までの各種の裁判の結果の中で、原因というのもいろいろ変化しているし、その対象となる疾患も変わつたりする、そしてまた、大気汚染と道路との距離に対しても、いろいろなそれぞれの判決なんかによつて変化があるというふうなことが出ているというお話を先ほどありましたけれども、それはいいましても、やはり今までの中では、大気汚染と健康被害というのをある程度認めると、そういうふうな判決が実際にここまで統けて出ているということが言えるわけです。

今後、そのような大気汚染による健康被害といふものに対してどのような対応が必要になるのか。まずは、大気汚染と健康に対する被害との因果関係、それからそれぞれの、それらをもとにした道路との関係によるどのような補償というふうな、先生のお考えをお聞きしたいのです。

○浅野参考人 大気汚染と健康被害との関係を認める判決が出ているという先生の御指摘でございました。

この件に関しては、かつての固定発生源、工場系の大気汚染に関する判決を見ましても、あるいは西淀、川崎の判決を見ましても、過去のかなり重篤な汚染があつたという時期の影響を見ていて認めているかということになりますと、これはなお議論の余地があるのではないかと思います。についてどこまではつきりと、かつての汚染についての影響を認めたという判決と同じくらいの強さで認めているかということになりますと、これはの推定を割合素直に認めができるわけですが、けれども、疾病そのものがさまざまなものによつて起こるということをございます。もちろん、ループとして影響があるというお話をござりますますさつきの島先生のお話を承りますと、さまざまなもの

まず、浅野先生にお聞きしたいのですが、今までの各種の裁判の結果の中で、原因というのもいろいろ変化しているし、その対象となる疾患も変わつたりする、そしてまた、大気汚染と道路との距離に対しても、いろいろなそれぞれの判断なんかによつて変化があるというふうなことが出ているというお話を先ほどありましたけれども、そうはいいましても、やはり今までの中では、大気汚染と健康被害というのをある程度認めると、いうふうな判決が実際にここまで続けて出ているということが言えるわけです。

今後、そのような大気汚染による健康被害というものに対してどのような対応が必要になるのか。まずは、大気汚染と健康に対する被害との因果関係、それからそれぞれの、それらをもとにした道路との関係によるどのような補償というふうな、先生のお考えをお聞きしたいのです。

○浅野参考人 大気汚染と健康被害との関係を認める判決が出ているという先生の御指摘でございまます。

この件に關しては、かつての固定発生源、工場系の大気汚染に関するの判決を見ましても、あるいは西淀、川崎の判決を見ましても、過去のかなり重篤な汚染があつたという時期の影響を見ているということは確かでございます。近年の汚染についてどこまではつきりと、かつての汚染についての影響を認めたという判決と同じくらいの強さで認めているかということになりますと、これは

は、ダイレクトに窒素酸化物が直ちにすべての個々の患者さんの原因であるということを断定することはできるかどうか。これは、窒素酸化物について島先生は個人暴露をしつかり見なきやいけないということをおっしゃっています。さてここに浮遊粒子状物質になるとつとその点は難しくはないかとおっしゃったわけです。これは私、専門外でよくわかりませんけれども、やはりその因果関係の強さの程度、これが最終的には誰得力の材料になるのではないかと思うわけです。ですから、現にそこに被害を受けていらっしゃる方がいらっしゃるということはよくわかるわけですね。ですが、類似の疾病にかかるておられる方は全国であちらこちらにおられる、その点も十分に考慮いたしませんと、やはり行政制度として何かを考えるということにはやはり問題があるのではないか。それよりも、やはり何としても、現在の、私自身が集まつて協議会が行われて、対策のメニューがいっぱいつくられて、これをやりますというのが出てくるんですけども、どれを見てもみんな同じことを書いてあるわけですね。だったらやればいいじゃないかと思うわけですが、それが毎回毎回繰り返されていることにむしろ疑問を感じます。

十分なお答えになりませんが。

○三ツ林委員 ありがとうございました。

因果関係が非常に重要だというふうなお話でした。

島先生に次にちょっとお聞きしようと思うんで

すが、私も長年小児科医で、特に小児のぜんそく

を扱っていて、大きな道路等の沿線とぜんそくの

発作の関係とかというふうな調査も以前やった記

憶があるんですが、先生のお話の中で、ぜんそく

の発症、新規の発症のお話がありましたけれど

も、子供のぜんそくは六歳くらいまでにはほとんど

九割以上の子が発症して、小学校に入つてから発

症する子はどちらかというと非常に少ない。なお

かつ、私なんかがやったときには、沿道五十メー

トル以内で発症するような子供というと、かなり

の数の子たちを集めないとなかなかそういうデー

タがとれないんじゃないかというふうな印象を

持つたことがあります。

今回の先生の結果で、新しくぜんそくになつた

という患者さんが有意であったということです

が、どれくらいの母数であつて、その中でどれく

らいの発症があつたのかをちょっと教えていただ

けるかということ。

それから、先生のこの結果のほかにも、小児に

関してどれくらいの同様のデータが今まで出てい

るのかということ、成人が余りない。子供の

ぜんそくの場合には、ほとんどアレルギーが関

与していて、一番影響が大きいと私は思つており

ますけれども、成人となると、また小児とは原因

とかもかなり割合が違つてくるというふうに言わ

れています。そうなると、小児でのデータとい

うものが成人のぜんそくの発作等にそのままスラ

イドして当てはめられるかどうかというのは、や

はりちょっと疑問なところもあるんですが、その

点に関しましても、ちょっと幾つになりました

けれども、先生の御意見をいただければお願ひし

ます。

○島参考人 御指摘いただいた点であります、

まず、本日ちょっと正確なデータは持ち合わせて

おりませんが、母数でございますけれども、調査を行つているのは千葉県下、十の小学校であります

して、年間約五千名程度を対象にしてまいりました。ただ、やはり学校単位で調査を行つております。

それで、そのうち沿道五十メートルに居住する者

となりますと、かなり人数が限定されてまいります。

数百名程度ということになります。

その中で、先生の御指摘にありましたように、

確かに小児のぜんそくというのはアレルギーが原

因の場合が非常に多いわけでございますので、小

学校入学までに発症する人がかなり多数ではござ

いますが、今回、私たちが調べた調査にあります

ように、やはり最近、從来言われているよりも比

較的高年齢で、小学校に入つてから発症するぜん

そくの子供もいるということが言えるのではないか

かと思います。

同様の調査でございますが、このような道路か

らの沿道に限つた調査というのでは、先ほども申

ましたとおりほんど日本ではないのであります

が、環境省が環境庁の時代に、大気保全局の方で

継続観察調査という形の調査が行われまして、そ

の中でも、やはり小学校に入学してからのぜんそく

発症と地域の二酸化窒素濃度との関連が見られ

たというようなことは示されていると思います。

あと、もう一点御指摘のございました成人の

データであります、これは、実際のところ、ほ

とんど疫学的な調査というのではないのが現状であ

るといふことで、大きな調査局のところのデータ

とかがもとにありますけれども、こうい

うシミュレーションが実態とどれだけ似つてい

るかということがこのシミュレーションが成り立

つもになると思いますので、それであるとした

ならば、シミュレーションの結果と、それから道路

と道路の間であるとか、または少し離れていると

ころなんかの実際の測定値と、そういうものの相

関であるとか近似というふうなことについてはど

れくらい調査されているのかをちょっと教えてい

ただければと思います。

○青山参考人 時間がありませんので、簡単に申

し上げます。

それに關しましては、国土交通省、環境省が数

理モデルに基づく予測値と実際にはかったものとの相関分析を当然行つていまして、それによる検

定で、例え検定値で九〇以上の場合にそのモデルを使えるという前提がございますから、全く机上でのコンピューターモデルで計算しているわけではありませんが、母数でございますけれども、調査を行つているのは千葉県下、十の小学校でありますから、東京全体を対象とした、先ほど委員にお見せしたような大きな場合には、実は、そななか、実際の大気汚染との因果関係というのも非常に難しいんじゃないかというふうには思つております。私も、かなり田舎のところで仕事をしていまして、そこでも、やはりぜんそくの発作であるとか新しくぜんそくになる子供は着実にふえているというふうな印象があるのです。それと、うまく分ける方法というのを見つけたというのは非常に重要なこともありますし、また今後とも、成人も含めて先生にいろいろ疫学的な調査の方を進めていただければと、お願いを申し上げます。

○三ツ林委員 ありがとうございます。
なかなか、実際の大気汚染との因果関係というのも非常に難しいんじゃないかというふうには思つております。私も、いろいろなビルがあつたり構造物があります。数百名程度ということになります。

その中で、先生の御指摘にありましたように、

確かに小児のぜんそくというのはアレルギーが原

因の場合が非常に多いわけでございますので、小

学校入学までに発症する人がかなり多数ではござ

いますが、今回、私たちが調べた調査にあります

ように、やはり最近、從来言われているよりも比

較的高年齢で、小学校に入つてから発症するぜん

そくの子供もいるということが言えるのではないか

かと思います。

対象にした調査を行うということは非常に多くの困難性を伴うことも事実であります。そういう点で十分な調査が行われていないのではないかと考へています。

以上でございます。

○三ツ林委員 ありがとうございます。

なかなか、実際の大気汚染との因果関係というのも非常に難しいんじゃないかというふうには思つております。私も、いろいろなビルがあつたり構造物があります。数百名程度ということになります。

その中で、先生の御指摘にありましたように、

確かに小児のぜんそくというのはアレルギーが原

因の場合が非常に多いわけでございますので、小

学校入学までに発症する人がかなり多数ではござ

いますが、今回、私たちが調べた調査にあります

ように、やはり最近、從来言われているよりも比

較的高年齢で、小学校に入つてから発症するぜん

そくの子供もいるということが言えるのではないか

かと思います。

同様の調査でございますが、このような道路か

らの沿道に限つた調査というのでは、先ほども申

ましたとおりほんど日本ではないのであります

が、環境省が環境庁の時代に、大気保全局の方で

継続観察調査という形の調査が行われまして、そ

の中でも、やはり小学校に入学してからのぜんそく

発症と地域の二酸化窒素濃度との関連が見られ

たというようなことは示されていると思います。

あと、もう一点御指摘のございました成人の

データであります、これは、実際のところ、ほ

とんど疫学的な調査というのではないのが現状であ

るといふことで、大きな調査局のところのデータ

とかがもとにありますけれども、こうい

うシミュレーションが実態とどれだけ似つてい

るかということがこのシミュレーションが成り立

つもになると思いますので、それであるとした

ならば、シミュレーションの結果と、それから道路

と道路の間であるとか、または少し離れていると

ころなんかの実際の測定値と、そういうものの相

関であるとか近似というふうなことについてはど

れくらい調査されているのかをちょっと教えてい

ただければと思います。

○青山参考人 時間がありませんので、簡単に申

し上げます。

それに關しましては、国土交通省、環境省が数

理モデルに基づく予測値と実際にはかったものとの相関分析を当然行つていまして、それによる検

定で、例え検定値で九〇以上の場合にそのモデルを使えるという前提がございますから、全く机上でのコンピューターモデルで計算しているわけではありません。

ただ、一つ、東京全体を対象とした、先ほど委員にお見せしたような大きな場合には、実は、そ

れども、いろいろなビルがあつたり構造物があり

まして、背後地で、全く何もないときと比べます

と濃度が違うという問題がございます。もし、そ

れを本格的に考慮して東京全体のこういう大き

な、拡散計算というんですけれどもシミュレー

ーションをやろうとしますと、現在出ていますス

パー・コンピューターを回しても、恐らく數カ月か

かるぐらいの話になります。今回私が裁判所に

出したり役所に頼まれてやつているものは、それ

はほかでも東京のような大きなところを対象に全

部建物のデータを入れて詳細にやるという例はな

いわけございませんけれども、今回提出したもの

は一応、平らな、建物がないという前提でやつて

おります。

もし建物を入れると、まさに建物の背後ではよ

どみまして非常に高い濃度が出ると、逆に、地

上より高いところは拡散が進むとか、そういう地

形とか建物、構造物を考慮したときは、結果

がそれほど一様でありません。

先ほど、環境省とか国交省が使つていてるとい

ますか、こういう条件のもとでこういう検定で九

十点以上とつた場合にはこれを用つてもいいよ

どとしますが、この条件のもとでどうしてこの検定で九

十点以上とつた場合にこの検定で九

十点以上とつた場合にこれを使つてもいいよ

どとしますが、この条件のもとでどうしてこの検定で九

十点以上とつた場合にこれを使つてもいいよ

を始めたというお話をされども、ぜひともそれを進めていたので、もつと、よりよいといいますか、より有意なデータをいろいろ出していただけますように希望する次第であります。では、時間になりましたので私の質問を終わります。ありがとうございました。

○松本委員長 牧義夫君。

○牧委員 民主党の牧義夫でございます。

参考人の皆様方には、お忙しい中、また足元の悪い中、衆議院の方までお運びをいただきましたことを感謝申し上げたいと思います。また、それをお立場で本当に示唆に富むお話をお聞かせいただきましたことを、重ねて感謝を申し上げたいと存じます。

皆様の意見を参考にさせていただいて、公健法の改正自体は先週手続は済んでおるんですけども、皆様のお話を踏まえて、また今後の大気汚染による健康被害の未然の防止等に資するよう、そんな議論も深めていきたいと思っておりました。未認定の方たちの新たな救済のそ

ういとした粹組みが何とかできなかつたことでも、皆様方の御意見をお聞かせいただきたいと思います。

まず、先ほど浅野先生からもるる御解説をいたしましたけれども、自動車排出ガスによる大気汚染と氣管支ぜんそくなどの健康被害との関係について、西淀川の二次一四次、川崎二次一四次、それから尼崎、名古屋南部の判決においてこれが認められているというふうに思ひます。さらに、尼崎、名古屋南部では差しとめ判決まで出て

いる。

それにもかかわらず、今回、東京大気汚染訴訟において国が控訴したことについて、それぞれのお立場があらうかと思ひますけれども、まず、全員の方に一言ずつ率直な御意見、感想をお聞かせいただきたいと思います。

○浅野参考人 控訴されたのは、それなりに國の事情がおありだらうと思ひますから、とやかく申

し上げることはできないかと思います。

ただ、やはり、事実認定と申しますか、この問題に関してはなお議論の余地があると判断されたことはやむを得なかつたのではないかと私は考えております。

〔委員長退席、近藤(昭)委員長代理着席〕

○島参考人 なかなか私の立場からはお答えしにくのでありますけれども、やはり自動車排出ガスによる健康問題というのはかなり緊急の課題であると思います。しかしながら、その因果関係を確かめるという点につきましては、やはり私が科学者という立場でさらに究明しなきゃいけない問題であろうというふうに考えます。

○村松参考人 私は、原告の代理人もやつてきた関係ありますけれども、控訴というのは原告たちにとっては大変負担なんですね。御存じのように、日本の公害裁判というのは、十年だと、東京でも判決まで七年でした。これは、控訴で再度ということになりますと、さらに期間が延びる、率直に言つてその間患者さんたちの救済がおくれるという問題が出てきます。

そういう点では、もう今度の東京で自動車排污の健康影響が認められたのは五回目なので、やはりこの辺で、国の方も、そういう公害患者の現状も踏まえた上で、國の方も、そういう公害患者の現状も踏まえた上で、國の方も、そういう公害患者の現状も踏まえた上で、國の方も、そういう公害患者の現

状というふうには思つております。

○青山参考人 東京大気汚染公害裁判の判決に関しましては、私は非常に不服を持っていています。

○牧委員 ありがとうございます。

次に、浅野先生と村松先生にお聞きしたいと思

います。

今、東京大気汚染裁判の判決について、東京都は控訴しなかつたわけでございます。ただ、これは、判決の内容そのものすべて承服したわけではなくて、一定の意見をつけていいわけであります。

その理由は、先ほど申し上げましたように、島先生の御努力は重々評価しておりますけれども、東京という特殊な、非常に密度の濃い、道路密度も交通量も多い、狭いところにたくさん住んでいる、そういうところにあって幹線道路五十メートル以内だけが救済の対象になつたということは、先ほど私が皆さんにわかる形で図で示しましたことからしても、つまり、道路がたくさん、網の目状のようにある中に住んでいる実態、私が住んでいるところも、数百メートルの間に中原街道、国道一号、第一京浜が錯綜しております、で

すから、そういう実態を踏まえていないという意味では、問題を感じています。

もう一つ、島先生の方から、調査が日本で島先生のだけだというお話を何回となくなされました。一体環境省は何をしているんでしょうか。

国は、道路をつくるためには膨大なお金を過去投入してきながら、こういう問題に関して、結局

国が調査すればいいわけです、お金がいっぱいあると思います。しかしながら、その因果関係を確かめるという点につきましては、やはり私が科學者という立場でさらに究明しなきゃいけない問題であろうというふうに考えます。

○村松参考人 私は、規制に関しては、単体規制、つまり車両一台一台の規制を幾らしても、絶対的に車の総量が減らない限りは問題はなかなか解決しない。結局、単体で削減した分が全部総量で相殺されてしまうという問題がありますから、やはり思

い切つたことをやらなきゃいけないわけですが、そうなりますと今度は、一方では、産業活動、経済活動に大きな影響を与えてくるということが起

りますから、なかなか難しいわけですね。それ

で、どうしても自主的な取り組みとか自主規制と

そういうようなことに頼らざるを得ないという状況

があるわけです。

○牧委員 ありがとうございます。

次に、浅野先生と村松先生にお聞きしたいと思

います。

今、東京大気汚染裁判の判決について、東京都は控訴しなかつたわけでございます。ただ、これ

は、判決の内容そのものすべて承服したわけではなくて、一定の意見をつけていいわけであります。

その理由は、先ほど申し上げましたように、島

先生の御努力は重々評価しておりますけれども、

東京という特殊な、非常に密度の濃い、道路密度も交通量も多い、狭いところにたくさん住んでいる、そういうところにあって幹線道路五十メートル以内だけが救済の対象になつたということは、先ほど私が皆さんにわかる形で図で示しましたことからしても、つまり、道路がたくさん、網の目状のようにある中に住んでいる実態、私が住んでいるところも、数百メートルの間に中原街道、国道一号、第一京浜が錯綜しております、で

わけで、ただ、率直に言いますと、技術開発とのペースを合わせるという傾向があることは事実です。

しかし、スケジュールをつくって、それで技術開発を促進するという努力をしてきたことは、裁判所の判決の中でも認められてきたのではないかと思います。

私は、規制に関しては、単体規制、つまり車両

一台一台の規制を幾らしても、絶対的に車の総量が減らない限りは問題はなかなか解決しない。結局、単体で削減した分が全部総量で相殺されてしまうという問題がありますから、やはり思

い切つたことをやらなきゃいけないわけですが、そうなりますと今度は、一方では、産業活動、経

済活動に大きな影響を与えてくるということが起りますから、なかなか難しいわけですね。それ

で、どうしても自主的な取り組みとか自主規制と

そういうようなことに頼らざるを得ないという状況

があるわけです。

○村松参考人 一つは、東京都が控訴しなかつた

といふ問題をどう考えるかということでありますけれども、私は一つの行政の見識だったといふ

うには思います。

ただ、そうであれば、あの判決は、いろいろ問

題がありますけれども、少なくとも東京都の沿道

でかなりの公害患者が発生している可能性を示唆しているわけですから、そうであると、東京都は、控訴しないのであれば、被害者の救済という点でも、そこを一步進めて、そのためには何をするかかという点を地方自治体としてやはり考えるべき時期。そのことをやらないと、控訴しなかったというだけで済む問題ではないだろう。

例えば、東京都においては条例で、十八歳未満が二十歳かちょっとそこはあれですけれども、医療費の救済がされております。しかし、成人については医療費の救済もされていないんですね。だからこそ、ぜひ東京都は、まずはそこを、いろいろあっても控訴しないという判断をされたのならば、次はそのところに踏み込むべきだろうと思います。

二つ目は、国の規制責任の問題なんです。私も先ほどの意見の中で言いましたように、環境省

は、二酸化窒素の環境基準を緩和したときから二十数年間、早期にこれを達成しますと言つてきた

んですけれども、残念ながら二十数年間その公約が破られているという問題は非常に重い。そこ

は、この自動車の問題といふのは、単体規制であればあるいは自動車総量の削減、いろいろあります、そういうのを本気になつてやつてきたかどうかという点が、やはり東京都が指摘している問題だらう。

私は、単体規制だけに特化しあり過ぎた、それはそ

れで非常に大事なんですかね、基本なんですねけれども、同時に、現状のこういう集中した都市

を考えると、自動車総量そのものをどう減らしていいのか、このことも含めてやらないと規制にはならない、その点がやはり国の規制という点では問題があつた、そのことがやはりひいては被害者

を生んできました、こういうふうに考えております。

○牧委員 ありがとうございます。今、村松先生がおつしやつたように、国が本気でやつてきたのかといふのは私も全く同感でございまして、この

間の法改正のときの質問でも取り上げたんですねけれども、そもそも六十二年の公健法改正の附帯決

議で、「主要幹線道路沿道等の局地的汚染については、その健康影響に関する科学的知見が十分でない現状にかんがみ、調査研究を積極的に推進するとともに、その結果に基づいて、必要に応じ、被害救済の方途を検討すること。」とあるわけで、ただ、それが、十五年以上経過する中で調査研究がどう進んだのか、認定の要件というのがはつきり決まつたのか、そういう質問をさせていただきましたけれども、この手の調査設計から手をかけなければいけなかつた、そしてそれに基づくさまざまなものにも時間がかかつてしまつた、そういう答弁があつたんです。

今度は、島先生、青山先生にお聞きしたいと思います。

これほど時間がかかることについてどう思われるか、お聞かせいただきたいと思います。

○島参考人 御指摘の点につきましては、私も千葉県でさまざまな調査を行つております。やはり疫学調査を行うには大変な困難性があるということは痛感している次第であります。特に局地的な汚染の問題を考える場合に、従来の固定発生源による汚染のときの調査のように地域単位で見るということだけでは決して十分ではないと思われますので、先ほどお話ししましたように、できればやはり個人の暴露等をはかることが必要であることは思いますが、なかなかそのような機器を開発されてこない。

そしてまた、汚染の実態も、昭和六十二年当時から現在に至るまで大きく変わつております。

そこでなかなか調査設計自体が進んでこなかつた、ということは理解できませんけれども、それでも、それにしてもかなりの期間がたつているわけですから、やはり不十分な点もあつたのではない

か。困難性は理解できますけれども、もう少し何かありました。

○青山参考人 先ほど私、不作為といふことを申し上げました。こういうところへ来て、早急にと

か、いろいろと言葉の上では省庁の方も言われるわけです。しかし、他の、地球環境問題とかダイオキシンとかそういう問題に対しても、膨大な財源がどう進んだのか、認定の要件というのがはつきり決まつたのか、そういう質問をさせていたきました。この分野が非常におくれていてるといいますか、遅々として進まないといいますか、こういう場に呼ばれればそれなりのことは言つていただきますと、この分野が非常に遅れていたと思いませんけれども、現状に至つてはいるといふことは、決して技術の問題ではなく、行政なりの意思の問題というふうに僕は強く感じています。

というのは、先ほど国立環境研究所を申し上げましたけれども、環境庁の附置研究所としてこういう問題を、ほかの国を見ても、ある意味で第三者的な立場からやれる研究員も博士もいづばいますし研究者もいるわけです。しかし、なぜこういうテーマが積極的に、予算がつき、研究費がつき、やられてこなかつたかというのは、私、何となくわかりました。

なぜかというと、私は川崎と東京の公害裁判で証人になつて出たわけです。証人になつて出たときに、反対尋問のときの要するに被告側の弁護士、これはふだんは判事をやつている方が出てきたわけですから、その方が隣にいて、やり合はれてこなれたかというと、これは全部建設省の方なんです。環境庁の方は一人もいないんです。環境庁に友達がいるので聞いたら、環境庁としては余り争いたくないというふうなことを、当時、僕に裏で言つたことがあります。環境省としては恐らく、環境を預かる、健康を預かる役所として、こういう問題に対し積極的にやつたんじゃないかと思うんです。しかし、国としては、島先生の千葉大調査といふものが、尼崎、名古屋、東京等、そういう裁判の一つの基礎データになつてゐるわけありますけれども、しかし、先ほど浅野先生の方をおつしやつておつしましたが、行政の救済制度ということになれば一定の要件の画一性が必要であるといふお話をございました。そういうことになりますと千葉大調査だけはやはり足りないわけで、そこをどうきちっとすれば科学的な立証になつていくのかということが大事なんだと思います。

そうしますと、国は十七年度から調査をすると

いう話ですけれども、結局そこまで待つしかなく

なつてしまふのかな、こんな思いもするんですね

が、その点、浅野先生はどういうお考えでしようか。

○浅野参考人 先生のお尋ねの点についてはどう

島先生だけに任せておくんじやなくて、どんどんやればいいんです。ですから、それこそ皆さんの役割だと私は常々思っています。

○牧委員 どうもありがとうございました。

○田端委員長 田端正広君。

○田端委員 公明党の田端でございます。きょうは、四人の先生方、大変にお忙しいところありがとうございます。

○松本委員長 田端正広君。

早速ですが、浅野参考人にお尋ねしたいと思います。

先生は、大変長い間、ずっと一連の裁判等にもかかわってきたといいますか、そしてまた、いろいろな形で新たな検討の中にもお入りになつていただいているようですが、基本的に、昭和六十三年以前と以降ではつきりと分かれてしまつてゐるという点は非常に残念なことだと思います。

そうすると、新しい制度をつくる場合に、私は、今の法律制度では無理があつて新たな法の仕組みという救済制度をつくらないとできないのではないかと考えておりますが、その点をお尋ねしたいと思います。

その場合に、つまり、大気汚染と健康との因果関係ということが大きな問題になると想います。が、島先生の千葉大調査といふものが、尼崎、名古屋、東京等、そういう裁判の一つの基礎データになつてゐるわけありますけれども、しかし、先ほど浅野先生の方をおつしやつておつしましたが、行政の救済制度といふことになれば一定の要件の画一性が必要であるといふお話をございました。そういうことになりますと千葉大調査だけはやはり足りないわけで、そこをどうきちっとすれば科学的な立証になつていくのかということが大事なんだと思います。

そうしますと、国は十七年度から調査をすると

いう話ですけれども、結局そこまで待つしかなく

なつてしまふのかな、こんな思いもするんですね

が、その点、浅野先生はどういうお考えでしようか。

いうポイントからお答えしていいかちょっとよくわからない面もございますので、御質問の趣旨にうまく答えたことにならないかもしれません。

行政制度をつくる場合に画一的な要件が必要であるということを申し上げましたが、結局のところ、その後の効果、制度の効果がどうなるかというようなところまで見る、そこまでの手厚い制度をつくるとすればやはり相当はつきりした要件が必要になるでしょうし、もっと緩やかなものであればもつと緩やかな要件であるということはあり得ると思いますから、どんな場合でも、これの因果関係が明確になり、これこれがことがあれば行政制度がつくられる、そう硬直に考える必要はないと思っています。

しかしながら、申し上げましたように、司法制度の場合は、建前ではありますけれども、まさに個々の事件を個々の事件ごとに裁判官が判断すれば済むわけでありますから、表に出る事情、表に出ない事情、諸般の事情を一切合財考えて判断をするということが許されるわけですね。

例えば、国道四十三号線と類似の汚染状況のところがほかにもあるではないかという御議論があるわけですが、私は、裁判官の頭の中にありますのは、住宅地の真ん中にある日突然産業道路がどかんとできて地域分断が起つたようなどころ、そういうことが恐らく背景事情として頭の中にあるから、ほのかに波及するかどうかよりも、ここで被害者の方はぜひ救済しなきゃいけないという裁判官の判断が働く、こういうことはあり得るだろうと思うんですね。ですから、司法判断はそんなものだと私は思つておりますけれども、行政の場合には、一ヵ所一ヵ所、一つ一つ法律をつくつて何かを考えるといふことは恐らく効率性から見てもまだありますから、ある程度塊をもつて類似のところを同じように処理するという制度にせざるを得ませんのと、その限りにおいては司法制度よりもきめ細か

さが必要であります。

繰り返しますけれども、どういう後効果を考

えるかということとの関連で、少し緩やかでもまされるとの公公平性とか、例えば今日、非常にあちらこちらで花粉症などが問題になつておりますけれども、そんなようなものとの比較はどうなのがうまく保たれるんがあれば、それでよろしいのではないかと思つております。

○田端委員 大変難しいといいますか、微妙だというお話でございます。

それで、今お話をございました花粉症の問題、これも大変大きな、罹患者としては一千五百万とか二千万人とか、本当に大変な数でありますとか、しかし、確定するその因果関係といいますか、そのところがはつきりしない。

それで、もう一点お尋ねをしたいのは、例えば、私はディーゼル排気微粒子というの非常に問題だと思いますし、私も今から九年前に花粉症をこの環境委員会で取り上げたことがありますけれども、それから比べると、ぐつと患者があつた。そうしますと、ディーゼル車というのとガソリン車というものは基本的にどうなんだろうと。ヨーロッパではディーゼル車があれですかども、日本の場合は、今後、こういうふうな問題になっていくとすれば、これは自動車行政としてどうあるべきなんだろう、そういう基本的な問題にもぶつかるんですが、その辺はどうでしょうか。

○浅野参考人 ディーゼルにつきましては、先生御承知のとおり、ヨーロッパなどでは、むしろ温暖化対策の観点からは推奨すべきものというような議論もあるわけでございます。結局のところ、我が国では、窒素酸化物が最初に問題だということで、そちらの方に全面的に対

策をシフトして、それでやつてきたために、御指摘のとおりDEPはかなり立ちおくれてしまつた。私が聞いておりますところでは、対策上なかなか両立は難しかつたと聞かされておりますので、それが本當であるとするならば、最初の政策のターゲットの立て方が少し問題だと考えられるときには、余り行きがかりなどにこだわらずに、さっとそのターゲットを変えるという柔軟さが必要だと思うんです。

しかし、事はやはり、自動車のように保有者がたくさんいて、これまでそれでやつてきたとかというようなことがありますから、そう役所だけを責めるわけにいきませんけれども。しかし、我が国は、一たんある政策ターゲットが決まつたら、それはもうしゃにむにやつてしまわなきやいけない、やり過ぎるぐらいやるといつようなことがあつて、それで大事なものがおつちてしまうということは、私も問題だと思っております。

○田端委員 島先生にもお尋ねしますが、先生のやつてこられた疫学調査、それが大きく今この問題の基礎データになつていてるわけであります。しかし、先ほど来のお話を聞いていても、それだけでよしとしないといつることもおつしやつていてるわけでありますし、そういう意味で、科学的な立証を客観的にするために幾つかのデータが重なり合わなければならぬんだろう、こう思います。

そこで、つまり、大気汚染とぜんそくというこの因果関係は、あとどういう形があればその辺のところの因果関係をもう少し明らかにしていく道筋がつくんだろうかといつのが第一点。

それから、これが、例えば道路に近いところほど被害は大きいんだというお話ですが、しかしそれもまた、因果関係は多種多様であるといつお話しございました。そつしますと、何となくわかる

す。

○島参考人 非常に難しい御指摘でありますので、なかなか明確にお答えすることはできないの

であります。しかし、あと何がわかれればいいかという点につきましては、ぜんそくというものを客観的に評価するということがまず第一点としてあります。これまでの調査では、本日お話ししましたように、主に質問票への回答を用いております。これはかなり精度は高いものであるというふうに考えておりますが、やはりそいつた質問票への回答だけではなく、何らかの検査のデータなりでこの人は明確にぜんそくであるかどうかというようなことが判断できれば、調査は大きく推進することができるものであると思

います。

それと、やはりこれも非常に困難な問題は伴うわけであります。大気汚染物質への暴露といふことをどの程度正確に評価できるかという問題があります。すべての人を対象に暴露を評価するということは現実的に不可能であると思

います。それとも関係しますが、第二点目の御質問の、道路に近いところでどうかといつようなお話をござりますが、道路の状況といつのは地域ごとに大きく異なつております。今回私たちは千葉県内の道路に限つたわけであります。それでも六つの学校がありまして、それぞれ、道路の交通量も、またその周辺の状況も異なつてあります。今後解明しなければいけない大きな問題ではありますので、そうした異なる状況も踏まえた上で大気汚染の影響をどのように評価するかといつことは、今後解明しなければいけない点

は、今後解明しなければいけない大きな問題であるといつふうに考えております。

以上です。

○田端委員 島先生は環境省の検討会にも参加されてゐるわけであります。そうしますと、十七年度から調査するということに関して、今までの先生の御経験と、まだそこまで至つていない点と、そういうことをあわせて考えますと、これか

らはどういう方向で新たな環境省としての調査研究に入るべきだという御意見をお持ちなんでしょうか。

○島参考人 まだまだ幾つかの課題は抱えているわけであります、この問題の緊急性も考慮した上で、やはり十七年度から調査がスタートできるように、従来の知見を踏まえて早急に調査設計等を進める必要があるというふうに思つております。

十分なお答えにはなりませんけれども……。

○田端委員 それでは、青山参考人にお尋ねしたいと思います。

面的な汚染ということをおっしゃつておられるわけであります、確かにそういう意味での感じは私たちもするわけであります。しかし、これを裁判なりあるいは行政の中でどうするかということになると、なかなかまたそこは難しい点があるうかと思いますけれども。

まず、それは何か科学的な立証の方法というのはあるのかどうか、特に健康被害との因果関係で、面的にまで拡大をどこまでできるかというのをお考えなんでしょうか。

○青山参考人 因果関係は、私というより島先生なり別途の方がいらっしゃるわけですから、裁決でいうと到達といふんですけれども、走る自動車が出した排ガスが道路からどう原告、居住者に到達するか、その居住者の暴露する濃度を推定するのが私の専門であり、この問題についての役割なわけで、それでいいますと、田端さんがおっしゃつたことを検証する方法は幾らでもあります。

現在、東京都内を例にとりますと、一般大気測定局、これは住宅地に置いてある測定局であります。もう一つは沿道局、自動車排ガス局、道路の沿道に測定局を置いてあります、それが全部で百弱あるわけですけれども。例えば、今までのものは必ずしもきょうのようなお話に沿つて置いたわけじやないんですけれども、明確にあらかじめ状

況を設定して、きょう私がお示ししたような場所に置いて、その測定器は、器械でありますと二百五十五万台ぐらい、いろいろなものを入れても恐らく一千五万台でできるでしょう。電話回線を使ってインターネットを通じて常時一時間ごとにデータが来ます。ですから、道路の際と、例えば五十メートルのところ、百メートルのところ、まあ次に道路があるわけですけれども、そういうところに置いて、東京じゅうに置くんじゃなくて、千代田区なら千代田区のあるところに今私が言つたものを置いてモニタリングを通ければ、濃度に関しては、粒子状物質も NO_2 にしてもわかります。これは間違いなくできます。私が頗まれれば私がやります。

ですから、何で緊急云々言ひながらやつていなかといふと、さつき言つたことなので繰り返しませんけれども、やる気になればできますし、裁判所にそれを言つてもなかなかわかりませんから、それは多分立法府を通じて政府にそういうことをやらせるということが重要だだと思います。それに比べて、日本での状況というのは極めて立ちおくれていると言わざるを得ない状況にあります。

しかしながら、幹線道路周辺での自動車排出ガスの、ディーゼル排ガス、特に大気中の微小粒子状物質というふうに広く考えさせていただきますと、その健康影響に関する知見は、米国あるいはヨーロッパの諸国では非常にたくさん出されております。それに比べて、日本での状況というのは極めて立ちおくれていると言わざるを得ない状況にあります。

ただ、一つ重要なのは、距離が違いますと、一たんに出た排ガスが環境中で化学変化を起こして、たときから、ほかの粒子状物質と一緒にになって、ガス状物質と一緒にになって、ある距離、時間がたつとほかのものになるということがあります。ですから、単なる距離ではないことは間違いないんですけども、それも、今言つたことをやればわかります。ですから、どこかをモデル地区にとつてそれをやるということを、私は、とりあえず私の分野に関してはお勧めしたいと思います。

○田端委員 ありがとうございました。以上で終わります。

○松本委員長 高橋嘉信君。

○高橋(嘉)委員 自由党の高橋嘉信でございました。きょうは、参考人の皆様方、ありがとうございました。

例え、窒素酸化物はどうかとか、浮遊粒子状物質などその中のどういう物質かということをまず一生懸命考えて、それがどうだというような研究にはかなり今までお金も時間も割かれてきたと思います。しかし、トータルに、では排ガス全體がどういう影響を与えておるのか。何か聞くところによると、それではドクターラン文にならない

○島参考人 まだほどの意見に補足をしますが、歐米諸国では、大気中の微小粒子状物質の健康影響について、これは、一般環境における、日本で進められております。しかしながら道路に極めて近いような、いわゆる局地的な汚染の問題といつても一度聞くんですが、健康影響はきちっと日本より進んで欧米は研究しているけれども、過密地域、こういう総排出量が多い、暴露する地域の研究はあつちではするべくもないという話のことですか。

○島参考人 先ほどの意見に補足をしますが、歐米諸国では、大気中の微小粒子状物質の健康影響について、これは、一般環境における、日本で進められております。しかしながら道路に極めて近いような、いわゆる局地的な汚染の問題といつても一度聞くんですが、健康影響はきちっと日本より進んで欧米は研究しているけれども、過密地域、こういう総排出量が多い、暴露する地域の研究はあつちではするべくもないという話のことですか。

が、浅野先生の場合は、裁判は裁判というような御見解を先ほどからお話をされていますけれども、自動車排出ガス、とりわけディーゼル車対策についてお伺いします。

我が国の排出ガスが健康被害に与える調査研究、このレベルは、アメリカとかヨーロッパに比していかがなものでしょうか。また、その対策についても、比してどのようにお考えか、両参考人に教えていただきたいのですが。

○島参考人 お答えいたします。

ディーゼル排ガス、特に大気中の微小粒子状物質というふうに広く考えさせていただきますと、それは健康影響に関する知見は、米国あるいはヨーロッパの諸国では非常にたくさん出されておりました。それに比べて、日本での状況というのは極めて立ちおくれていると言わざるを得ない状況にあります。

しかししながら、幹線道路周辺での自動車排出ガスの、ディーゼル排ガスの影響ということになりますと、これは国によつて大きく状況が変わつてくるのであります。やはり、幹線道路、特に高速道路や自動車交通量の多い国道に接して多数の住民が暮らしている日本の状況というのは日本でないと検討できない問題でありますし、欧米諸国ではそのような研究というのは十分行われているわけはないというふうに思います。

○浅野参考人 研究に関しては私はいささか素人でございます。ただ、印象だけ申し上げますと、どうも我が国の研究は物質を同定することに力を入れ過ぎていて、総体としてどうなのかということにに関する研究は少しおくれているのではないかと。そこで、私は、とりあえず私の分野に関してはお勧めしたいと思います。

○田端委員 ありがとうございました。以上で終わります。

○島参考人 まだほどの意見に補足をしますが、歐米諸国では、大気中の微小粒子状物質の健康影響について、これは、一般環境における、日本で進められております。しかしながら道路に極めて近いような、いわゆる局地的な汚染の問題といつても一度聞くんですが、健康影響はきちっと日本より進んで欧米は研究しているけれども、過密地域、こういう総排出量が多い、暴露する地域の研究はあつちではするべくもないという話のことですか。

○島参考人 先ほどの意見に補足をしますが、歐米諸国では、大気中の微小粒子状物質の健康影響について、これは、一般環境における、日本で進められております。しかしながら道路に極めて近いような、いわゆる局地的な汚染の問題といつても一度聞くんですが、健康影響はきちっと日本より進んで欧米は研究しているけれども、過密地域、こういう総排出量が多い、暴露する地域の研究はあつちではするべくもないという話のことですか。

ヨーロッパのオランダなどでは、道路からの距離と呼吸器の症状や呼吸の機能との関連を検討した報告はありますが、しかし、これは道路から数十メートルから数百メートルといった非常に広い範囲、日本に比べると広い範囲での住民を対象にしたもののがほとんどでありまして、居住の環境が日本と大きく異なっておりますので、そういう点で、道路に極めて近いところでの局地的な汚染の影響という点ではほとんど行われていないと考えられます。

○高橋(嘉)委員 それでは、村松参考人にお伺いします。

このたびの大気汚染裁判の判決において、小型トラックのディーゼル化の伸長に対してこれを戒める言及がございますが、これについての御見解をお聞かせいただきたいのです。

○村松参考人 先ほど意見の中でも触れさせていただいたんですが、今回の東京大気判決では、メーカーの責任については、いわゆる賠償責任という点では否定をするという結果になりました。しかし、判決を読んでみると、理由の中で、やはりメーカーがやるべきことをすべてやったんだというのではなくて、先ほど委員の御指摘のあるような、本来ガソリンで対応できるのをディーゼル化を進めたという点は、これはやはり望ましくないものだということを明確に理由の中に書いてあります。

そういう点でいうと、判決というのは、最終的には法的責任があるかどうかというのは最終判断というところがありますけれども、理由を読んでみますと、結論的には認めなかつたんですが、今言つたような点をかなり裁判所が理由の中で厳しく指摘している部分もあるというふうに考えております。

○高橋(嘉)委員 今回の東京裁判を決定づけたとも言われる千葉大の調査結果でありますが、いずれ、参考の方々から本当に御指摘いただきますように、国がある意味では健康被害という視点に目をそらしてきた、そういう視点をとらえてこ

なかつたということ、これは反省すべきことであらうと思います。

その中でですが、環境省の方では、例えば母数が少ないと、あるいは暴露量を調査する、科学的知見が不足しているからそういうことをこれからやつていくんだ、二年後にやついく、それまでの調査方法を考えるんだというやり方であります。この暴露量を調査した場合、千葉大調査を僕は裏づけると思うのですが、裁判されたの話ではないのですが控訴しているから聞くのですが、もし因果関係を否定するような結論が出た場合、これは見解だけで結構なんですが、疫学上、反証に足るものとなるのでしょうか。島先生にお伺いしたいのです。

○島参考人 非常に難しい御指摘ではありますけれども、やはりそれぞれの地域で異なる結果が出る可能性というものは考えられますので、さまざまな地域で大規模な疫学研究を行えば、その結果で、先ほど申しましたよつて、関連性にどの程度一致性があるかというようなことが因果関係の評価の指標にならうかと思ひます。ですから、ちよつとその反証という意味が十分に理解できなないのでありますけれども、千葉大の、我々が行った調査だけではなくて、さらに環境省が計画されおられるような大規模な疫学調査を行うことは、言うまでもなく必要であると思ひます。

○高橋(嘉)委員 では次に、大気汚染の主因がバイクから自動車排ガスに変わってきたして、相次いで判決を出しているわけであります、公害健康ライシングに近い乗り入れ規制をやっていました。車の前にステッカーをつけまして、そのステッカーをつけている車を、ロンドンも最近やり出しましてけれども、それをやつてました。一台一台をチェックするというより、ステッカーのあるなしというのを抜き打ち的にチェックすると

いう方法でした。

石原知事も就任以来相当その研究をなさつてゐるようですが、今言いましたステッカー方式、これはシンガポールも同じであります。一時期、香港もやろうとしていました。そういう方式はかなり実現性がある。ただ、本当に必要なある車は、お金を払つても、つまり賦課金なり環境税に近い「自動車排ガスによる健康被害の救済に関する意見書」というのを参考資料としてお渡ししており

ますけれども、日弁連は、これを東京の大気裁判の判決が出る前に、去年の八月の段階に出しております。日弁連の独自の調査や、東京大気判

決のない中での判決の積み重ね、さらに、今なお続いている汚染の実態、被害者の窮状、こういうことを総合的に考えまして、今、救済という点では、前の救済制度は参考にしながらも、新たな制度として、費用の負担者も独自に考えた上で救済制度をやはり設けるべきだというふうな意見書を提出しております。

私もこの意見書の作成にかかわりましたけれども、今その必要性は非常に強いというふうに考えております。

○高橋(嘉)委員 青山参考人にお伺いしたいのですが、今、ディーゼル車の流入規制とか、非常に東京を初め近郊で条例化の動きが出てきておりましたが、これについての御意見をお聞かせいただきたいのです。

○青山参考人 私は、東京都とか、環境庁のころの環境庁ですけれども、そこの依頼で、ロードプライシングとか乗り入れ規制とかさまざまな調査を、政策立案、実際施策には至つていませんけれども、やりました。

一月に、私どもの研究所の友誼機関がウイーンにありまして、ウイーンに行きました。ロードプライシングに近い乗り入れ規制をやっていました。車の前にステッカーをつけている車を、ロンドンも最近やり出しましてけれども、それをやつてました。一台一台をチェックするというより、ステッカーのあるなしというのを抜き打ち的にチェックすると

払つてでも入るということにあつて、果たして交通量がどこまで削減するかというのを容易にはわかりません。

ただ、ロンドンの話、台北市も日中の乗り入れ規制というのを似たような方法でやつています、貨物に関しまして。そういうデータを見ますと、不要不急の車があえて賦課金を払つてまで都心部に入るということは減るはずですから、それなりの効果があるというふうに思つています。それも、かなりもう十数年前からさまざまな検討を行政、国も自治体もやつていて、まだどこも日本の場合に施策として取り入れられていないことに關して、私は石原さんの言つていいことは大気汚染以外は余り評価するものではありませんが、少なくともディーゼル排ガス問題に関する石原知事の言つていらっしゃることは、東京でこそ早急に実現すべきだというふうに個人的には思つております。

○高橋(嘉)委員 ありがとうございました。これで終わります。

○松本委員長 藤木洋子さんです。

きょうは、お運びをいただきまして、本当にありがとうございます。

早速ですけれども、島参考人にお伺いをしたいと思うのですが、先ほどの御報告を伺つておりますと、委嘱されて研究を始められてから、かれこれ十七年目になるんですか、そのぐらいかかつていらつしやるわけですね。この間に本当に継続的にフィールド研究を実施してこられたというのが千葉大しかないと言われているのは、全く貴重な研究だというふうに思いますので、この経験というのをやはり生かしていかなければならぬだろうということを、まず強く感想として持ちました。

そういうことです、先ほど青山参考人からもお話をあつたのですが、環境省も実はそのぐらいの年月を費やして調査というのをやつてているわけです

けれども、調査手法の調査しかやらないというところをずっと繰り返し続けてもう十五年過ぎているわけですね。そういうことでは、本当に、同じ年月を費やしても、こういう一つのデータを取り出しができるということが非常に大事ではない

がん性の危険性をかなり強調しているわけですけれども、そういうことから考えれば、この病気といふのはかなり深刻なものではないのかと私は考
えるわけですね。

するような、いわゆる高年齢で発症するようなぜんそくというのには、乳幼児期に発症するぜんそくと比べても、アレルギーなどよりは環境因子の影響が大きいのではないかというふうに考えられますが、環境対策というのは重要であると私も考

だけに限らずに、広域化しているんじゃないかなと
いうおそれを持つわけです。

島参考人が、法律時報の七十三巻ですか、ここに論文を載せていらっしゃいまして、「幹線道路沿道部における大気汚染の健康影響」ということでお書きになつていらっしゃるのでですが、この中で私が特に関心を持ちましたのは、今の御報告のとおりなんですねけれども、児童が、年齢が上がるに従つて田園部在住者は有症率が低下しております。

求められていると思うのですが、具体的に、研究者が少ないんだというふうにお考えなのか、それとも、物質的、経済的に体制を整えれば、それは千葉大だけではなくてどこでもなし得ることだとお考えなのか、その点についてお答えいただきたいと思います。

また、ディーゼル排ガスと発がん性の問題については、これは非常に強く示唆されているのは環境省の報告書にも示されているとおりであります。研究者の問題でありますから、率直に申しますと、疫学研究というのはさまざまなものには対象となるのは人間集団でありまして、調査の意義を理解していくだいに協力を得るなど、さ

すけれども、患者がふえていまして、ぜんそく発症者がふえているということが示されておりました。それも、高年齢化していくとも発症率がそんなに激には下がらないという特徴も示しております。

ですから、そういうことからいなならば、救済は局地に限らないで、発症した人を対象にするという広がりを持つたものにする必要があるのであります。

すが、沿道部、非沿道部に住む者の場合は、男子は年齢による法則性といつのが全く見られないという点と、女子の場合は全く下がらないというような状況になつてゐるわけですね。ですから、特に沿道部の汚染度が高いということを示しているのではないかと思うのですが、そのように考えてよいかどうかということが一つ。
それからもう一つは、患者さん、医業内外など易

まず、沿道部の汚染で、学年の進行に伴う変化の問題であります。

従来、小児期のぜんそくは成長とともにほとんどが寛解し、症状が出なくなるというふうに言われておりました。ところが、最近のさまざまな調査結果を見ますと、小学生の時期で見ましても、一年生と六年生でそれほどぜんそくの割合に差が見られなくなっています。これは環境汚染が

えます。また、ディーゼル排ガスと発がん性の問題について、これは非常に強く示唆されているのは環境省の報告書にも示されているとおりでありますて、研究者の問題であります。が、率直に申しまして、疫学研究というのはさまざまな困難性、特に、対象となるのは人間集団でありまして、調査の意義を理解していただいて協力を得るなど、さまざまな困難性を伴います。また、結果が出るまでにかなり長い年月を要するなどの問題から、研究者が少ないのは事実であります。そしてまた、研究者が少ないこととも関連して予算も限られてきている、予算が限られるからますます研究者は離れていくというような悪循環ではないかと思いますので、そういう点を何とか改善することが必

すけれども、患者がふえていまして、ぜんそく発症者がふえているということが示されております。それも、高年齢化していくとも発症率がそんなに激には下がらないという特徴も示しております。

ですから、そういうことからいふならば、救消は局地に限らないで、発症した人を対象にするという広がりを持ったものにする必要があるのではないかということを考えておりますが、それが一点点ですね。時間が余りないようですから、そのことをまずお聞きをしたいと思います。

それと、そのためには救済の新たな枠組みが必要だろう、先ほどから論じられておりますけれども、その点をお聞かせをいただきたいと思いま

それからも、一ヶ月、患者さんは医学的な場
からいうならば症状を緩和させるとか治療あるいは療養ということは欠かすことができないことが多いふうに思いますし、しかし同時に、根本的には大気そのものを浄化するということがなければ発症を防ぐことは不可能ではないかという気が

見られないなくなってきております。これは現地因子が関係しているのかどうかは明らかではあります。しかし、従来のように成長とともに症状が自然におさまるというだけでは単純に説明できない問題があろうというふうに考えます。

○藤木委員 ありがとうございます。
では、村松参考人にお伺いをいたします。
環境省は、今は空気がきれいになつて、八年に環境基準の大大幅な緩和を行つて、指定地域を解禁するというようなことをやつてから、現在

（本校参考人）教説の枠組みて沿道以外にもやはり患者さんがおつて、その救済も必要じゃな
いかという点ですが、私、これは先ほどから青山先生が面的汚染ということを言われていますけれども、そのとおりだと思います。濃度という点でいえば、東京なんか二つ巴の半島首各の沿

するんですね。環境基準の達成ということが急務である。まずは基準の達成。それだけでいいかという問題もありますけれども、そういうことが大切であろうと思うが、その点についていかがかということ。

それからもう一つは、ショッキングなのは、この論文の中で述べられていますのは、環境省の中の検討会が出された例も引き出されおられまして、特に、ディーゼル排ガスによる浮遊粒子状物質の中の極めて粒子の小さい、PMと言われていますけれども、それが非常に深部まで達していくことの恐ろしさと、それからもう一つは、環境省の検討会が言っているのは、発

は学年とともに有症率が下がります。都市部、特に沿道部ではそれほど下がらないわけあります。が、個々に見ますと、沿道部でも症状が緩和している人はいらっしゃいます。ただ、それと同様あるいはそれ以上に規則に発症する方がいるために、「有症率に変化が見られない」ということがあります。

はうんときれいになつてゐるんだと言ふんですけれども、私は、あの当時というのは、人が生活できぬ環境そのものだったのではないか、あれと比べてよくなつたというようなことでは、そんなことでぜんそく患者がなくなるだらうなどということはおよそ考えられないというふうに思うわけですね。まして、今御紹介がありました日弁連の意見書の中にも述べられておりますけれども、 NO_2 は多少なりとも少しずつ改善してきてる傾向はありますけれども、SPMの場合は、一九九年と二〇〇〇年を見る限りでは、かえつて達成率が低くなつてているというような状況もあるわけで、これを患者との関連で見ると、私は、沿道

道と同程度、あるいはそれ以上の濃度が住宅地に発生をしている。したがって、大事なのは、これだけ判決が積み重なっていますから、今すぐにその判決をもとにした沿道救済というのは、緊急には、これはある面でいえばできるんだろうと思いません。ある面で、そこは、私は、世論というか国民的な納得の得られる問題だらうと思います。

同時に、広域問題も、それで全部、沿道で終わるわけありませんので、そういうところの救済もやりながら、広域の問題も、一定の NO₂ や SPM 濃度を参考にしながら救済の制度を確立すべきだ、こういうふうに考えております。

第一類第十一号 環境委員会議録第五号 平成十五年三月二十五日

それでは、青山参考人にお尋ねをさせていただきます。

私、このシミュレーションを見せていただきたいと、年々悪くなっているではないかということが非常にショックでございました。

先生のお住まい、これで拝見をいたしますと品川区になつてているんですけど、私もそこに宿舎がございまして、あそこもちょっと人間の住むところではないと思うほど、もう本当に室内でも黒く、密閉しているんですよ、サッシンなんですけれども、そんな状況なんですね。もう恐らく吸い込んでいるだらうなという危険性を感じているわけですから。

それとの因果関係を政府側、環境省は否定して、わからぬ、知見がないということを盛んに言うわけですけれども、私は、もし、その知見がないとその因果関係がわからないというのではなくて、因果関係はないのだという証明がなければ、救済しなくてもいいという話にはならないだろうというふうに思うんですね。ですから、SPMの影響ではないというような知見があるのかどうか。

私は、実際、恐らく公健法の前回の改正のときだと思うんですけども、環境研の嵯峨井先生がちょうど動物実験、マウス実験をしていらっしゃるのを拝見して、お話を聞いてきたんですけれども、あのときはほんと因果関係はこれでもうわかつたということをおつしやっていたんですけれども、その後、その研究はそこで途絶えてしまつているわけですけれども、それの、SPMによる影響は一切ないというような知見はあるんでしようか。

○青山参考人 私の専門からちょっと外れる部分ですが、嵯峨井先生とは何回か、国立環境研究所をおやめになつて大学に行つた後もお話を伺う機会がありまして、今藤木委員がおつしやつた因果論だけじゃなく、科学的な知見について議論したことほどございます。

私が非常に疑問といいますか率直に感じます

は、人々の健康とかまた環境の保全を預かる環境省が、みずからかなりの時間があるにもかかわらず、ちゃんとした、別途さつき申し上げましたダ

イオキシンだとか地球環境に膨大な予算を財務省からとり、やつてはいるのに比べて、この分野、非常に細く、あと、肝心なところに踏み込まないと申上げたんですけれども、それを本来国民にいと申上げたんですけれども、それを本来国民に成りかわり、皆さんに成りかわり調査する、自分が調査するというより大学の先生なり国立研究所、国立公衆衛生院、いっぽいあるわけで、それ

をやるべきであつて、それをやらないで、ないな、海外に求める。逆に、東京大気汚染裁判の場合は、カリフォルニア大学の全く因果関係がないということをおっしゃる先生をわざわざ国が呼んできて、主尋問でとうとうとやつてはいる。それはやはりおかしい。

○藤木委員 時間が参りましたので終わらせていただきます。ありがとうございます。

○松本委員長 中川智子さん。

○中川(智)委員 本日は本当に貴重な御意見をあ

りますが、より影響が強いと思われるのはやはり道路に近いところであろうという意味から、一応五十メートルというのを区分した上で評価を行つたわけであります。これだけ司法での判断というのがつくりしておきながら、一切、未認定患者を救わない、新たな救済制度をつくらないということは、もう怠慢通り越して、人道的に、本当に人権から見ても許しがたいというふうに思つておりますが、なぜここまで放置するのかということころで、率直な、一番被害者の方々と寄り添つて裁判の大きなところだと思うんですが、私は、結局それがと言わされました。やはり私も全くそのとおりだと思います。これだけ司法での判断というのがつくりしておきながら、科学的には常に進歩しますから、科学的な究明が100%というのでは、これは何年先になるかわかりません。しかし、大事なのは、進歩しますその時々の科学の到達点の中で、その現状の中で何を行政がすべきかというところを常に判断し、やつていくということがあります。

○中川(智)委員 では、続きまして村松参考人に伺いたいんですが、先ほど青山参考人が国の不作為と言わされました。やはり私も全くそのとおりだと思います。これだけ司法での判断というのがつくりしておきながら、科学的には常に進歩しますから、科学的な究明が100%というのでは、これは何年先になるかわかりません。しかし、大事なのは、進歩しますその時々の科学の到達点の中で、その現状の中で何を行政がすべきかというところを常に判断し、やつしていくということがあります。

はつかりして、先ほども青山先生がこれは姿勢の問題だと言われましたけれども、私も、環境省のそういうところの姿勢がここまで問題を先送りし、被害をより深刻にさせたことになつていてはつかり言つて、先ほども青山先生がこれは姿勢の問題だと言われましたけれども、私も、環境省のそういうところの姿勢がここまで問題を先送りし、被害をより深刻にさせたことになつていてはつかりしておきながら、科学的には常に進歩しますが、なぜここまで放置するのかということころで、率直な、一番被害者の方々と寄り添つて裁判の大きなところが環境省の基本的な姿勢として不足している。

はつかりして、先ほども青山先生がこれは姿勢の問題だと言われましたけれども、私も、環境省のそういうところの姿勢がここまで問題を先送りし、被害をより深刻にさせたことになつていてはつかりしておきながら、科学的には常に進歩しますが、なぜここまで放置するのかということころで、率直な、一番被害者の方々と寄り添つて裁判の大きなところが環境省の基本的な姿勢として不足している。

○村松参考人 それは環境省に聞いていただければ一番いいんですけど……(中川(智)委員「この間聞いたんです」と呼ぶ) そうですね。

私が見て思うことなんですが、環境省は患者さんの被害の実態を本当に調査したのかという問題があると私は思うんですね。

つまり、今回も、疫学調査をやりますと言いました。でも、そうだったら同時に、今判決で言われたことはございません。

て感じられたことなどをちょっと御意見としていただかたいと思います。

○島参考人 調査の設計で、都市部では道路から五十メートル以内と五十メートルを超える地域と

いうふうに分けて評価をしているわけであります

が、この五十メートルというのは全く今回の検討を行つて当たつて分けた区分であります。ですか

ら、五十メートルちょうどの地点と、そこを一メートル超えた地点というのは連続してほとんど同じ環境にあるわけでありますので、そういう点も踏まえて、五十メートル以内だけが影響がある

というような考え方方は、私はいたしております。

ですから、考え方としましては、幹線道路の周辺地区ではぜんそくが多いというふうに考えられますが、より影響が強いと思われるのはやはり道

路に近いところであろうという意味から、一応五十メートルというのを区分した上で評価を行つたわけであります。

○中川(智)委員 では、続きまして村松参考人に伺いたいんですが、先ほど青山参考人が国の不作為と言わされました。やはり私も全くそのとおりだと思います。これだけ司法での判断というのがつくりしておきながら、科学的には常に進歩

しますから、科学的な究明が100%というのでは、これは何年先になるかわかりません。しかし、大事なのは、進歩しますその時々の科学の到達点の中で、その現状の中で何を行政がすべきか

というところを常に判断し、やつしていくということがあります。

○中川(智)委員 では、続きまして村松参考人に伺いたいんですが、先ほど青山参考人が国の不作為と言わされました。やはり私も全くそのとおりだと思います。これだけ司法での判断というのがつくりしておきながら、科学的には常に進歩

しますから、科学的な究明が100%というのでは、これは何年先になるかわかりません。しかし、大事なのは、進歩しますその時々の科学の到達点の中で、その現状の中で何を行政がすべきか

というところを常に判断し、やつしていくということがあります。

はつかりして、先ほども青山先生がこれは姿勢の問題だと言われましたけれども、私も、環境省のそういうところの姿勢がここまで問題を先送りし、被害をより深刻にさせたことになつていてはつかりしておきながら、科学的には常に進歩

しますが、なぜここまで放置するのかということころで、率直な、一番被害者の方々と寄り添つて裁判の大きなところが環境省の基本的な姿勢として不足している。

はつかりして、先ほども青山先生がこれは姿勢の問題だと言われましたけれども、私も、環境省のそういうところの姿勢がここまで問題を先送りし、被害をより深刻にさせたことになつていてはつかりしておきながら、科学的には常に進歩

しますが、なぜここまで放置するのかenderror

して医療費の負担、そして家庭のさまざまな崩壊にも至るような悲惨な状況というのを、先生にもうちょっとだけ、時間が余りないわけですが、生活苦と病苦、両方にさいなまれた被害者の方々のことをもうちょっとお話ししていただきたいと思います。

○村松参考人 先ほどもちょっと御紹介をさせていただきましたけれども、公害被害というのには、私たち、裁判のときに常に裁判所に理解してもらつていただいているのは、單に手を骨折してというだけじゃなくて、この公害被害は一回かかると、子供さんたちは別として、成人がかかるとなかなか治らない。つまり、ぜんそくの苦しみなりが二十年、三十年続くわけですよね。

それで、夜、発作が多いです。そうすると、御家族の方は、本人はもう本当に死ぬか生きるか、大変な思いをします。私も弁護団でしたから、患者さんの自宅に泊まり込んだこともあります、あるいはビデオなんかも何回も見せてもらつた。本当に苦しめます。でも、私は恐らく本人以上に、そこにいた家族は、自分が眠れないだけじゃなくて、医者にすぐ運びますけれども、深夜です、なかなか大変です、その苦しみを見ながら、ずっと寄り添いながら生活していく。それで、耐えられなくて離婚もし、家庭崩壊もあります。

その身体的な被害から、それが今度は経済的、とりわけ未認定の患者さんは一番大きいのは、医療費も、あるいは仕事を奪われるから生活もある。このところを、生活保護をもらうというのは、やはり患者さんは抵抗があります。しかし、それをもらわざるを得ないような生活にどうしてもならざるを得ない。やはり、少なくとも医療費の救済はもつと、十八歳だとか子供だけじゃなくして、すぐにでも一定の地域のところの患者さんにやるだけで、患者さんは安心して医療を受けられる。そうすれば、今は悪循環になってしまいますけれども、それがまたいい方に向かっていくということもあります。

私は、そういう被害というのは、一つのところ

から、自分の将来や、いろいろなところに広がっていく、それで家族にも広がる、こういうところにも至るような悲惨な状況というのを、先生にもうちょっとだけ、早急に何かをしなきやいけないという問題が一つ残りますから、余り無体なことがありますから、早急に何かをしなきやいけないということはよくわかるわけですが、どのレベルのどういう対策を講じるかということについて、常にそのバランスを考えるということはぜひお願いしたいと思います。

○村松参考人 詳しくは日弁連の提言を読んでいただきたいと思うんですが、やはり費用負担をどうするかという問題が一つ大きい問題だらうと思います。私はこういう公害関係の、公健法の現在の救済もそうですが、やはり原因者負担といふこと、非常に大きいと思います。

○中川(智)委員 続いて、青山参考人に伺います。青山先生がそのような発作を起こされて苦しんでいらしたのを、きょう初めて伺いました。

それで、青山先生は本当に環境全体の専門家でいらっしゃいますけれども、ついせんだけ、いわゆる排ガスの中のいろいろな化学物質、汚染物質が子供にも、胎児にも影響するというマウスの実験があつたというふうに聞いたんですけども、これは、本当にたやすくだけではなく、未来に生まれる子供たちへの影響ということに対するお話を少し伺いたいと思います。

○青山参考人 先般というのは、ひょっとしてコルボーンさんがいらしたときの話かもしれません。私は、きょうあえてそういうお話ををするつもりはなく来ただけですが、中川先生の御質問との関連で一つ非常に疑問に感じていることがこの分野でござります。

何かというと、大気汚染は、浅野先生もおつしやるよう改善はされています。大都市といえども少し横ばい、僕は高値安定と言っているんですけども、高くなつて全然おつこちてこない。とはいって少しずつよくなつてているわけです。にもかかわらず、ぜんそく、呼吸器疾患がふえていく。これはなぜかということが一つあります。きょうの粒子状物質、二酸化窒素、この問題は間違いない僕はあると思っています。

それ以外に、そもそも遺伝的なものとは別に、免疫機能が下がっているんじゃないとか、皆さん御承認が下がれば、気管支ぜんそくとか、皆さん御承認が下がつて、浮遊粒子状物質、二酸化窒素というのがきょうのテーマですけれども、化学物質全体が、やはり日本の場合、どうも私たち暴露を受けている量が多いんじゃないか。そういう総合的な、免疫機能が下がることによってせんそくになります。

○中川(智)委員 続いて、青山参考人では、最後にお二方に質問いたします。が、やはり私は、環境行政がもう一步、今のようないい状況に飛躍していっただけではないかなというふうに思つております。

○中川(智)委員 続いて、青山参考人に伺います。青山先生がそのような発作を起こされて苦しんでいらしたのを、きょう初めて伺いました。

それで、青山先生は本当に環境全体の専門家でいらっしゃいますけれども、ついせんだけ、いわゆる排ガスの中のいろいろな化学物質、汚染物質が子供にも、胎児にも影響するというマウスの実験があつたというふうに聞いたんですけども、これは、本当にたやすくだけではなく、未来に生まれる子供たちへの影響ということに対するお話を少し伺いたいと思います。

○青山参考人 先般というのは、ひょっとしてコルボーンさんが衆議院にいらしたときに私が質問させていただいたものは、それとはちょっと別なんですけれども、あるときから、生まれてくる子供たちの体軀は非常によくなつた。体軀といふのは、背が高くなり、それから足は長くなり、歐米人に比べて遜色ない体軀になつてきた。ところが、体力がことごとくおつちてきているというのを、僕の親しい金沢の方の大学の先生が、星稟大学、女子短大の附属、今アメリカに行つてますゴジラの、ゴジラというは何というんでしたか……(発言する者あり) 松井、あの松井氏が出了学校の、小学校、中学校の生徒をずっと調べたところ、体軀はよくなつているけれども体力がどんどん落ちている。それと同じように免疫機能も下がつていて思つてます。

ですから、浅野先生やほかの方もおつしやつていましたけれども、浮遊粒子状物質、二酸化窒素というのがきょうのテーマですけれども、化学物質全体が、やはり日本の場合、どうも私たち暴露を受けている量が多いんじゃないか。そういう総合的な、免疫機能が下がることによってせんそくになります。

期間の次の中期目標の期間に係る通則法第三十一条第一項の認可を受けた中期計画(同項後段)の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの)の定めるところにより、当該次の中期目標の期間における第十条に規定する業務の財源に充てることができる。

2 環境大臣は、前項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、環境省の独立行政法人評議委員会の意見を聽かなければならぬ。

3 機構は、第一項に規定する積立金の額に相当する金額から同項の規定による承認を受けた金額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、前項の納付金の納付に係る手続その他積立金の処分に関し必要な事項は、政令で定める。

(公害健康被害予防基金)

第十四条 機構は、第十条第一項第二号に掲げる

業務及びこれに附帯する業務に必要な経費の財源をその運用によって得るために公害健康被害予防基金を設け、附則第三条第十項の規定により政府から出資があつたものとされた金額及び設置者等(大気の汚染の原因となる物質を排出する施設を設置する事業者その他大気の汚染に連するある事業活動を行つ者をいう。以下同じ。)から拠出があつたものとされた金額並びに第五条第二項後段の規定により公害健康被害予防基金に充てるべきものとして政府が示した金額及び公害健康被害予防基金に対し大気汚染物質排出施設者等から拠出された金額の合計額に相当する金額をもつてこれに充てるものとする。

2 通則法第四十七条及び第六十七条(第四号に係る部分に限る。)の規定は、公害健康被害予防基金の運用について準用する。この場合において、通則法第四十七条第三号中「金銭信託」とあるのは、「金銭信託で元本補てんの契約があるのは、「金銭信託で元本補てんの契約がある」と読み替えるものとする。

るもの」と読み替えるものとする。

(地球環境基金)

第十五条 機構は、第十条第一項第三号及び第四号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務に必要な経費の財源をその運用によって得るために地球環境基金を設け、附則第四条第十一項の規定により政府から出資があつたものとされた金額及び同条第十二項の規定により政府以外の者から出えんがあつたものとされた金額並びに

第五条第二項後段の規定により地球環境基金に充てるべきものとして政府が示した金額及び地球環境基金に充てることを条件として政府以外の者から出えんされた金額の合計額に相当する金額をもつてこれに充てるものとする。

2 機構は、次の場合による場合を除くほか、地球環境基金を運用してはならない。

- 一 国債、地方債、政府保証債(その元本の償還及び利息の支払について政府が保証する債券をいう。)その他環境大臣の指定する有価証券の取得
- 二 銀行その他環境大臣の指定する金融機関への預金又は郵便貯金
- 三 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭(信託で元本補てんの契約があるもの)
- 四 財政融資資金への預託

(ポリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金)

第十六条 機構は、第十条第一項第五号に掲げる

業務及びこれに附帯する業務に要する費用で環境省令で定める範囲内のものに充てるためにボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金を設け、附則

第三条第十三項の規定によりボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金に充てられた金額並びに第三

項の規定により交付を受けた補助金及びボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金に充てることを条件として政府及び都道府県以外の者から出えん

件として政府及び都道府県以外の者から出えん

された金額の合計額に相当する金額をもつてこ

れに充てるものとする。

2 通則法第四十七条及び第六十七条(第四号に係る部分に限る。)の規定は、公害健康被害予防基金の運用について準用する。この場合は、「金銭信託」とあるのは、「金銭信託で元本補てんの契約がある」と読み替えるものとする。

ル廃棄物処理基金の運用について準用する。この場合において、通則法第四十七条第三号中の「金銭信託」とあるのは、「金銭信託で元本補てんの契約があるもの」と読み替えるものとする。

(金銭信託)

第十五条 機構は、予算の範囲内において、機構に対し、ボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金に充てる資金を補助することができる。

3 政府及び都道府県は、予算の範囲内において、機構に対し、ボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金に充てる資金を補助することができる。

第四章 雜則

(財務大臣との協議)

第十七条 環境大臣は、次の場合には、財務大臣に協議しなければならない。

一 第十条第一項第五号及び前条第一項の環境省令を定めようとするとき。

二 第十三条第一項の規定による承認をしようとするとき。

三 第十五条第二項第一号又は第二号の規定による指定をしようとするとき。

四 (主務大臣等)

第十八条 機構に係る通則法における主務大臣は次のとおりとする。

一 役員及び職員並びに財務及び会計その他管理業務に関する事項については、環境大臣

二 第十条第一項第三号及び第四号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務に関する事項

については、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び環境大臣

三 第十条に規定する業務のうち前号に掲げる業務以外のものに関する事項については、環境大臣

二 第十条第一項第三号及び第四号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務に関する事項

については、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び環境大臣

三 第十条に規定する業務のうち前号に掲げる業務以外のものに関する事項については、環境大臣

二 第十条第一項第三号及び第四号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務に関する事項

については、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び環境大臣

二 第十条第一項第三号及び第四号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務に関する事項

については、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び環境大臣

二 第十条第一項第三号及び第四号に掲げる業務並びにこれらに附帯する業務に関する事項

については、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び環境大臣

第一百七号)の規定は、機構の役員及び職員には、適用しない。

(国家公務員共済組合法の適用に関する特例)

第二十一条 機構の役員及び職員は、国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第百一十八号)の規定の適用については、同法第一条第一項第一号に規定する職員には該当しないものとする。

この場合において必要な事項は、政令で定める。この場合において必要な事項は、政令で定める。

第五章 罰則

第二十二条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした機構の役員は、二十万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により環境大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第十条に規定する業務を行つたとき。

三 第十四条第二項及び第十六条第一項において読み替えて準用する通則法第四十七条の規定に違反して公害健康被害予防基金若しくはボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金を運用し、又は第十五条第二項の規定に違反して地球環境基金を運用したとき。

四 (施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、附則第十八条から第二十七条まで及び第二十九条から第三十六条までの規定は、平成十六年四月一日から施行する。

附 則

(環境事業団法の一部改正)

第二条 環境事業団法(昭和四十年法律第九十五条)の一部を次のように改正する。

第二十八条第一項第一号から第六号まで」に改める。

(公害健康被害補償予防協会の解散等)

第三条 公害健康被害補償予防協会(以下「協会」という。)は、機構の成立の時において解散する

五百十条を次のように改める。

第一百五十条 第五十七条第六項(第六十六条に
おいて準用する場合を含む。)の規定により環
境大臣の認可を受けなければならない場合に
おいて、その認可を受けなかつたときは、そ
の違反行為をした機構の役員は、二十万円以
下の過料に処する。

附則第二条から第九条までを削り、附則第十
一条を附則第二条とし、附則第十二条を附則第三
条とする。

附則第十二条後段を削り、次のただし書を加
える。

ただし、旧法第十三条から第十五条まで、
第十八条及び第十九条の規定は、適用しな
い。

同条に次の二項を加える。

2 前項の認定を受けた者は、政令で定めると
ころにより、この法律による認定を受けた者
とみなす。

3 政府は、予算の範囲内において、第一項の
規定により從前の例によりその認定をするこ
とができるとされている者の認定に関し旧法
第十条の規定により都道府県が支弁する費用
及び旧法第十二条の規定により都道府県が補
助する費用に充てるため、該都道府県に対
し、交付金を交付するものとする。

附則第十二条を附則第四条とし、附則第十三
条を附則第五条とし、附則第十四条を削る。

附則第十五条中「附則第十二条」を「附則第
四条第一項」に改め、同条を附則第六条とし、
附則第十六条を削る。

附則第十七条第一項中「環境事業団」を「機
構」に改め、同条を附則第七条とし、附則第十
八条を附則第八条とし、附則第十九条を削る。
附則第十九条の二第一項中「協会」を「機
構」に改め、同条を附則第九条とする。

附則第十九条の三第一項中「協会は、第九十
八条の二第一項」を「機構は、独立行政法人環
境再生保全機構法(平成十五年法律第
号)」に改め、同条第三項及び第五項中「環境
事業団」を「機構」に改める。

第八条の六を削る。

以下「機構法」という。第十四条第一項に、
「者」を「大気汚染物質排出施設設置者等」に、
「第八十八条第四号及び第五号に掲げる業務」に
「第八十八条第四号及び第五号に掲げる業務」に
規定する業務に改め、同条を附則第十条と
する。

附則第十九条の四(見出しを含む。)中「協会」
を「機構」に、「第九十八条の二第一項」を
「機構法第十四条第一項」に、「基金」を「公害
健康被害予防基金」に、「第八十八条第四号及
び第五号に掲げる業務(これらに附帯する業務
を含む。)」を「第六十八条に規定する業務」に
改め、同条を附則第十二条とする。

附則第二十条から第三十二条までを削る。
(公害健康被害の補償等に関する法律の一
部改正に伴う経過措置)

附則第二十条から第三十二条までを削る。
(公害防止事業費事業者負担法の一部改
正に伴う経過措置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
第二十条から第二十二条までを一条ずつ繰り上
げる。

第十八条を削り、第十九条を第十八条とし、
(公害防止事業費事業者負担法の一部改
正に伴う経過措置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(公害防止事業費事業者負担法の一部改
正に伴う経過措置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(公害健康被害の補償等に関する法律の一部改
正に伴う経過措置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(公害健康被害の補償等に関する法律の一部改
正に伴う経過措置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(環境事業団法の廃止)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(環境事業団法の廃止に伴う経過措置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(第二十一条旧事業団法(第九条を除く。)の規定
によりした処分、手続その他の行為は、通則
法、この法律又は日本環境安全事業株式会社法
(平成十五年法律第号)中の相当する規定
によりした処分、手続その他の行為は、通則
法の適用)に改め、同条第一項を削り、同
条第二項を同条とする。

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(公害の防止に関する事業に係る国の財政上の
特別措置に関する法律の一部改正)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(公害の防止に関する事業に係る国の財政上の
特別措置に関する法律の一部改正に伴う経過措
置)

附則第二十条を削り、第十九条を第十八条とし、
(第二十二条廃棄物の処理及び清掃に関する法律
の一部を次のように改止する。

第八条の五第二項中「環境事業団」を「独立
行政法人環境再生保全機構(以下「機構」とい
う。)に改め、同条第三項及び第五項中「環境
事業団」を「機構」に改める。

第八条の六を削る。

算定については、前条の規定の施行後も、なお
その効力を有する。この場合において、旧特別
措置法第六条第一項中「環境事業団」とあるの
は「独立行政法人環境再生保全機構」と、「環
境事業団法(昭和四十年法律第九十五号)第十八
条第一項第二号」とあるのは「独立行政法人環
境再生保全機構法(平成十五年法律第
号)附則第七条第一項第一号」と読み替えるものと
する。

第二十三条 公害防止事業費事業者負担法(昭和
四十五年法律第百三十三号)の一部を次のよう
に改正する。

目次中「第二十二条」を「第二十二条」に改
める。

第一条中第三項を削り、第四項を第三項とす
る。

第二十二条から第二十二条までを一條ずつ繰り上
げる。

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(公害防止事業費事業者負担法の一部改
正に伴う経過措置)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(公害防止事業費事業者負担法の一部改
正に伴う経過措置)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(公害健康被害の補償等に関する法律の一部改
正に伴う経過措置)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(公害健康被害の補償等に関する法律の一部改
正に伴う経過措置)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(地方自治法の一部改正)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(地方自治法(昭和二十二年法律第六
十七号)の一部を次のように改止する。

別表第一公害健康被害の補償等に関する法律
(昭和四十八年法律第百十一号)の項中「第二百三
十九条第一項及び第三項」を「第二百三十九条第
一项及び第四項」に改める。

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(地方財政再建促進特別措置法(昭和三
十年法律第百九十五号)の一部を次のように改
止する。

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(所得税法の一部改正)

第二十二条を削り、第二十二条を第二十二条とし、
(所得税法(昭和四十年法律第三十三
号)の一部を次のように改止する。

別表第一第一号の表環境事業団の項及び公害
ものに限る。に係る経費に対する政府の補助の

健康被害補償予防協会の項を削る。

(法人税法の一部改正)

第三十二条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表環境事業団の項及び別表

第二第一号の表公害健康被害補償予防協会の項を削る。

(印紙税法の一部改正)

第三十三条 印紙税法(昭和四十二年法律第三十号)の一部を次のように改正する。

別表第二環境事業団の項を削る。

(登録免許税法の一部改正)

第三十四条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二環境事業団の項を削る。

(消費税法の一部改正)

第三十五条 消費税法(昭和六十三年法律第八百八号)の一部を次のように改正する。

別表第三第一号の表環境事業団の項及び公害健康被害補償予防協会の項を削る。

(独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律の一部改正)

第三十六条 独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律(平成十三年法律第八百四十号)の一部を次のように改正する。

別表第一環境事業団の項及び公害健康被害補償予防協会の項を削る。

(消費税法の一部改正)

第三十七条 消費税法(昭和六十三年法律第八百八号)の一部を次のように改正する。

別表第三第一号の表環境事業団の項及び公害健康被害補償予防協会の項を削る。

(独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律(平成十三年法律第八百四十号)の一部を次のように改正する。)

別表第一環境事業団の項及び公害健康被害補償予防協会の項を削る。

(理由)

特殊法人等改革基本法に基づく特殊法人等整理合理化計画を実施するため、公害健康被害補償予防協会及び環境事業団を解散して独立行政法人環境再生保全機構を設立することとし、その名称、目的、業務の範囲等に関する事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本環境安全事業株式会社法

日本環境安全事業株式会社法

目次

第一章 総則(第一条～第三条)

第二章 経営の健全性及び安定性の確保(第四章～第十二条)

第三章 雜則(第十三条～第十五条)

第四章 罰則(第十六条～第二十一条)

附則

議決権の過半数を保有していなければならぬ。

(重要な財産の譲渡等)

第九条 会社は、環境省令で定める重要な財産を社債を発行しようとするときは、環境大臣の認可を受けなければならない。ただし、新株予約権が行使されたことにより新株を発行しようとするときは、この限りでない。

会社は、前項ただし書の場合においては、当該新株を発行した後、遅滞なく、その旨を環境大臣に届け出なければならない。

会社は、新株、新株予約権又は新株予約権付社債を発行しようとするときは、環境大臣の認可を受けなければならない。ただし、新株予約権が行使されたことにより新株を発行しようとするときは、この限りでない。

会社の定款の変更、利益の処分、合併、分割及び解散の決議は、環境大臣の認可を受けなければならない。

(定款の変更等)

会社の定款の変更、利益の処分、合併、分割及び解散の決議は、環境大臣の認可を受けなければならない。

(財務諸表)

会社は、毎営業年度終了後三月以内に、その営業年度の貸借対照表、損益計算書及び営業報告書を環境大臣に提出しなければならない。

(長期借入金)

会社は、弁済期限が一年を超える資金を借り入れようとするときは、環境大臣の認可を受けなければならない。

(代表取締役等の選定等の決議)

会社の代表取締役又は代表執行役の選定及び解職並びに監査役の選任及び解任又は株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律(昭和四十九年法律第二十二号)第二十二条の八

第七項に規定する監査委員の選定及び解職の決議は、環境大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

(事業基本計画)

会社は、ボリ塩化ビフェニル廃棄物処理事業について、ボリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法第六条第一項に規定するボリ塩化ビフェニル廃棄物処理基

本計画に従い、ボリ塩化ビフェニル廃棄物の処理施設の設置の場所、当該処理施設における処理量の見込み及び処理の方法その他環境省令で定める事業の基本となる事項に関する計画(以下「事業基本計画」という。)を定め、環境大臣の認可を受けなければならない。事業基本計画の変更(環境省令で定める軽微な変更を除く)をしようとするときも、同様とする。

(事業計画)

会社は、環境大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

(監督)

会社は、環境大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

(報告及び検査)

環境大臣は、この法律を施行するため特に必要があると認めるときは、会社に対し、その業務に關し報告をさせ、又はその職員に、会社

の営業所、事務所その他の事業場に立ち入り、

帳簿、書類その他の物件を検査させることができ。又は監査役は、百万円以下の過料に処する。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(財務大臣との協議)

第十五条 環境大臣は、第一条第二項、第四条第二項、第五条、第七条から第九条まで又は第十一条(会社の定款の変更の決議に係るものについては、会社が発行する株式の総数を変更するものに限る)の認可をしようとするときは、財務大臣に協議しなければならない。

(第四章 罰則)

第十六条 会社の取締役、執行役、監査役又は職員が、その職務に関して、賄賂を收受し、又はその要求若しくは約束をしたときは、三年以下の懲役に処する。これによつて不正の行為をし、又は相当の行為をしなかつたときは、五年以下の懲役に処する。

2 前項の場合において、犯人が収受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その価額を追徴する。

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。
(会社の事業)

2 前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。

第十八条 第十六条第一項の罪は、刑法(明治四十一年法律第四十五号)第四条の例に従う。

第十九条 第十四条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした会社の取締役、執行役、監査役又は職員は、三十万円以下の罰金に処する。

第二十条 次の各号のいづれかに該当する場合に

は、その違反行為をした会社の取締役、執行役又は監査役は、百万円以下の過料に処する。

2 第一条第二項の規定に違反して、事業を営んだとき。

3 第四条第二項の規定に違反して、新株、新株予約権又は新株予約権付社債を発行したとい。

4 第五条の規定に違反して、資金を借り入れたとき。

5 第七条の規定に違反して、事業基本計画の認可を受けなかつたとき。

6 第八条の規定に違反して、事業計画の認可を受けなかつたとき。

7 第九条の規定に違反して、財産を譲渡し、又は担保に供したとき。

8 第十一条の規定に違反して、貸借対照表、損益計算書若しくは営業報告書を提出せず、又は不実の記載若しくは記録をしたこれらのものを提出したとき。

9 第十三条第二項の規定による命令に違反したとき。

附 則

(第二十一条 第二条の規定に違反した者は、十万円以下の過料に処する。)

第三条(会社の在り方の検討)

一 第一条第二項の規定に違反して、事業を営んだとき。

二 第四条第二項の規定に違反して、新株、新株予約権又は新株予約権付社債を発行したとき。

三 第八条の規定に違反して、事業計画の認可を受けなかつたとき。

四 第九条の規定に違反して、財産を譲渡し、又は担保に供したとき。

五 第七条の規定に違反して、事業基本計画の認可を受けなかつたとき。

六 第八条の規定に違反して、事業計画の認可を受けなかつたとき。

七 第九条の規定に違反して、財産を譲渡し、又は担保に供したとき。

八 第十一条の規定に違反して、貸借対照表、損益計算書若しくは営業報告書を提出せず、又は不実の記載若しくは記録をしたこれらのものを提出したとき。

九 第十三条第二項の規定による命令に違反したとき。

附 則

たものとみなす。

3 政府は、会社の成立後五年を日途に、第一項の事業を終了させるため、必要な措置を講ずるものとする。

(会社の在り方の検討)

第三条 政府は、特殊法人等改革基本法(平成十三年法律第五十八号)第五条第一項に規定する特殊法人等整理合理化計画(環境事業団に係る部分に限る)に基づき、平成二十八年三月三十日までの間に、ボリ塩化ビフェニル廃棄物の処理の状況等を勘査しつつ、会社の在り方にについて、この法律の廃止及び会社の民営化を含めた見直しを行つものとする。

(設立委員)

第四条 環境大臣は、設立委員を命じ、会社の設立に関する発起人の職務を行わせる。

(定款)

第五条 設立委員は、定款を作成して、環境大臣の認可を受けなければならない。

第六条 会社の設立に際して発行する株式にかかる商法(明治三十二年法律第四十八号)第一百六十八条ノ二各号に掲げる事項は、定款で定めなければならない。

2 会社の設立に際して発行する株式については、商法第二百八十四条ノ二第二項の規定にかかるわらず、その発行価額の二分の一を超える額を資本に組み入れないことができる。この場合において、同条第一項中「本法」とあるのは、「本法又ハ日本環境安全事業株式会社法」とする。

(設立の登記)

第七条 会社は、商法第二百八十八条第一項の規定にかかるわらず、会社の設立後遅滞なく、その設立の登記をしなければならない。

(政府への無償譲渡)

第八条 事業団が出資によって取得する会社の株式は、会社の設立の時に、政府に無償譲渡されるものとする。

(商法の適用除外)

第九条 会社は、商法第二百六十七条、第二百六十八条第二項、第二百六十九条、第二百八十二条第四条の規定は、会社の設立については、適用しない。

(権利及び義務の承継に伴う経過措置)

第十一条 機構法附則第四条第一項の規定により

会社に承継される事業団の長期借入金に係る債務について旧事業団法第二十八条の規定により

政府がした保証契約は、その承継後において

も、当該長期借入金に係る債務について従前の条件により存続するものとする。

会社の設立に關する株式引受け人としての権利は、政府が行使する。

(出資)

第八条 事業団は、会社の設立に際し、会社に対し、機構法附則第四条第五項の認可を受けた同

条第一項の承継計画書において定めるところにより、その財産を出資するものとする。

(創立総会)

第九条 会社の設立に係る商法第二百八十八条第一項の規定の適用については、同項中「第二百七十七条ノ規定ニ依ル払込及現物出資ノ給付」とあるのは、「日本環境安全事業株式会社法附則第七条第一項ノ規定ニ依ル株式ノ割当」とする。

(会社の成立)

第十条 附則第八条の規定により事業団が行う出資に係る給付は、機構法附則第二十条の規定の施行の時に行われるものとし、会社は、商法第二百五十七条の規定にかかるわらず、その時に成立する。

(設立の登記)

第十二条 会社は、商法第二百八十八条第一項の規定にかかるわらず、会社の設立後遅滞なく、その設立の登記をしなければならない。

(政府への無償譲渡)

第十三条 事業団が出資によって取得する会社の株式は、会社の設立の時に、政府に無償譲渡されるものとする。

(商法の適用除外)

第十四条 機構法附則第四条第一項の規定により

会社に承継される事業団の長期借入金に係る債務について旧事業団法第二十八条の規定により

政府がした保証契約は、その承継後において

も、当該長期借入金に係る債務について従前の

条件により存続するものとする。

(商号についての経過措置)

第十五条 第一条の規定は、この法律の施行の際に現にその商号中に日本環境安全事業株式会社という文字を使用している者については、この法律の施行後六月間は、適用しない。

(事業計画についての経過措置)

第十六条 会社の成立の日から前条までに規定する事業計画については、第八条中「毎営業年度の開始前に」とあるのは、「会社の成立後遅滞なく」とする。

(政令への委任)

第十七条 附則第四条から前条までに規定するものほか、会社の設立に関し必要な事項は、政令で定める。

理由

特殊法人等改革基本法に基づく特殊法人等整理合理化計画の円滑な実施に資するため、ポリ塩化ビフェニル廃棄物の処理等の環境の保全上の支障の防止のための事業を行う日本環境安全事業株式会社を設立する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十五年四月三日印刷

平成十五年四月四日發行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

0