

第百六十六回国参議院環境委員会會議録第六号

平成十九年五月八日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月二十七日

選任

島尻安伊子君

出席者は左のとおり。

委員長

大石 正光君

理事

大野つや子君

橋本 聖子君

福山 哲郎君

加藤 修一君

委員

愛知 治郎君

山崎 正昭君

岡崎トミ子君

小林 元君

平田 健二君

山根 隆治君

荒木 清寛君

草川 昭三君

市田 忠義君

田村 秀昭君

荒井 広幸君

島尻安伊子君

国務大臣

環境大臣

若林 正俊君

副大臣

環境副大臣

土屋 品子君

大臣政務官

環境大臣政務官

北川 知克君

事務局側

常任委員会専門員

洪川 文隆君

政府参考人

厚生労働大臣官

宮坂 巨君

経済産業大臣官

伊藤 元君

経済産業大臣官

石黒 憲彦君

資源エネルギー庁省エネルギー部

上田 隆之君

国土交通省道路局次長

原田 保夫君

国土交通省自動車交通局長

梶野 龍二君

環境大臣官房廃棄物・リサイクル対策部長

由田 秀人君

環境省総合環境政策局長

上田 博三君

環境省地球環境局長

南川 秀樹君

環境省水・大気環境局長

竹本 和彦君

参考人

神奈川大学名誉教授

猿田 勝美君

東京経済大学経済学部准教授

除本 理史君

早稲田大学創造理工学部教授

大聖 泰弘君

弁護士

大江 京子君

全国公害弁護士連絡会議事務局次長

大江 京子君

本日の会議に付した案件

○自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○政府参考人の出席要求に関する件

○委員長(大石正光君) ただいまから環境委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

去る四月二十七日、一名欠員となっております委員として島尻安伊子君が選任されました。

○委員長(大石正光君) 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は、本案の審査のため、参考人として神奈川大学名誉教授猿田勝美君、東京経済大学経済学部准教授除本理史君、早稲田大学創造理工学部教授大聖泰弘君及び弁護士・全国公害弁護士連絡会議事務局次長大江京子君の四名に出席をいただきます。

この際、参考人の皆様に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多忙のところ本委員会に御出席いただき、誠にありがとうございます。参考人の皆様には忌憚のない御意見を述べいただき、本案の審査のために参考になさっていただきたいと存じますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

本日の会議の進め方ですが、まず、猿田参考人、除本参考人、大聖参考人、大江参考人

の順で一人十分程度で御意見を述べていただき、その後、委員の質疑にお答えいただきたいと存じます。

なお、参考人、質疑者ともに御発言は着席のままで結構でございます。

それでは、まず猿田参考人から御意見を述べさせていただきます。猿田参考人。

○参考人(猿田勝美君) 猿田でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

私は、自動車NOx法そして自動車NOx・PM法が参議院で審議されました際にも参考人として意見を述べさせていただきました。今回、自動車NOx・PM法の改正案につきまして意見を述べる機会をちょうだいしましたことを感謝申し上げます。

さて、大都市圏における大気汚染につきまして、自動車NOx・PM法によります車種規制あるいは数次にわたる排出ガスの規制の強化によりまして、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質につきまして、法施行時の、NOx・PM法施行時の平成十四年度に比べまして十七年度は環境基準の達成率も向上いたしました。全体として改善傾向にあるところでございます。いわゆる自動車NOx・PM法の成果が現れたものと理解しております。

しかし一方で、大都市圏を中心に環境基準を達成しない測定局が依然として残っていることも事実でございます。特に、東京都では自排局の環境基準達成率が平成十七年度では五七・九%にとどまっているなど、非達成局の存在が地域的に局限されつつ引き続き存在する傾向が見られます。

平成十二年十二月の中央環境審議会答申の中で、「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」におきましては、「計画期間の中間時点

で、施策の進捗状況の点検・評価を行い、その後の施策の推進に反映させていく必要がある。」とされており。また、自動車NO_x・PM法の附帯決議におきましても、環境基準が達成できるよう、本法に基づく施策の進行管理を行い、必要に応じて法改正を含めた対策の見直しを行うことということが附帯決議に盛り込まれております。

このような経緯を受けまして、中央環境審議会におきましては、平成十七年の十月に大気部会の中に自動車排出ガス総合対策小委員会を設置いたしました。私も委員として対策の進捗状況の点検・評価を行い、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について検討を行ったところでございます。

NO_x・PM法におきましては、平成二十二年に環境基準をおおむね達成することを目標としていくわけでございますが、検討に当たりましてシミュレーションモデルを用いまして平成二十二年における大気環境基準の達成見込みについて試算を行いまして、その結果は、対策地域全体ではおおむね達成すると見込まれたわけでございます。しかしながら、交通量の極めて多い道路が交差しているような地点などにおきましては環境基準が非達成となると見込まれるなど、交通量が現状よりも増大するといったケースでは十五か所ほど非達成局が残ってしまうという試算が得られております。したがって、環境基準のおおむね達成を一層確実なものにしていくためには、現行の自動車NO_x・PM法に基づく各種施策を引き続き推進するとともに、局地汚染対策と流入車対策について対応していくことが必要だろうと思っております。

私が現在にかかわっております環境アセスメントの審査案件の中で、横浜市の審査でございますが、横浜市内の保土ヶ谷バイパスという道路がございます。これに関連した道路ネットワークの道路建設計画がございます。この保土ヶ谷バイパスは昼間十二時間交通量が約十一万台と日本で一番多いところで、道路でございますが、この道路

ネットワークの整備によりまして約二万台減少するだろうということが予測されております。

このように、道路ネットワークの整備は大きな効果が上がるわけでございまして、道路を造るのは悪いという視点だけではなく、交通の集中が避けられぬために恒常的な渋滞が発生して大気汚染の原因となっているような場合には、都市全体としてどのように交通を分散させていくかということが交通流の円滑化につながることもありまして、総合的に検討することが必要だろうと思っております。

新たな施策であります局地汚染対策につきましては、地域の特性を生かして地方自治体の独自性に基いて積極的に対応していただくことが必要であります。しかし、環境部局が、事業者はもちろんのことでございまして、道路管理者や警察など関係者を含めて総合的に対応しなければなりません。今回の改正案では、自治体を中心に局地汚染対策に取り組むため、知事が重点対策地区を定めまして、その地区について重点対策計画を策定するということは、各地区の実情を踏まえた計画が策定されることにより局地汚染の改善が図られるものと期待しているところでございます。

また、局地的に汚染が集中するような施設、これが建設されますと、大気環境の悪化をもたらすことにもなりかねないわけであります。今回の改正法案では、新たな交通需要を生じさせる施設を新設する者に対して排出量の抑制を図るための配慮事項等の届出を義務付け、知事が意見を述べることができることとなっておりますが、これは環境部局が施設の新設に関し大気環境への配慮について意見を述べることでございまして、評価すべきものと思っております。

次に、流入車対策でございますが、これも現在アセスメントの審査の対象となっております。案件でございますけれども、横浜の石油製油所の跡地二十一平方メートルの土地に七階建ての倉庫が四棟建設される計画がございます。その延べ

床面積が五十七万平方メートルとなりまして、一日に約一万七千台の車が入り出すという計画がございます。これは、現在アセスの中でこれをいかに減らすかを検討しておりますが、このような施設に対策地域内だけの車が入りするのであれば、恐らくほとんどは適合車だと思えますけれども、どのようなテナントが入るかまだ分かりません。どこから車が来るかも把握されてないわけでございます。必ずしも適合車だけではないということになります。

このように、工業地帯の再開発が盛んに行われることによりまして大型施設の整備と相まって、流入車対策をどう取るかということが問題になってまいります。

これまで、対策地域内の業者につきましては車種規制という厳しい規制を行って適合車への代替が進んでおりますが、対策地域外の自動車につきましては規制が掛かっていなかったわけでございまして、そのような対策地域外の車をどうするかということが一つの問題でございまして、対策地域内の事業者でありましても全国展開している事業者もあるわけでございまして、対策地域外では恐らく非適合車を運行に使っているかと思えますけれども、何割かは適合車を保有しているのであれば、対策地域外から対策地域内に行く場合には優先的に適合車を配していくといった計画を提出していただくということで、車を使用する者が自主的な努力をしていくことが求められるわけでございます。

また、今回の改正法案では、対策地域の周辺地域の自動車について排出抑制のための計画の策定、報告を義務付けておりまして、事業者の自主的な取組を促すものとして評価できるものでございます。

また、荷主につきましても積載率の向上等排出抑制について取り組んでいくということで、自動車運送業者のみならず、荷主も含めた関係者の取組を促すことが必要でございまして、これも今回の中で評価できる方策が講じられております。

以上申し上げましたように、今回の改正案では中央環境審議会の意見具申を踏まえまして、従来のNO_x・PM法において課題とされておりました幾つかの点を対策に盛り込み、施策的に大きな前進が図られるものと考えております。

続きまして、今後の課題として、改正案に盛り込まれました施策の実効性について一、二述べさせていただきます。

局地汚染対策につきましては、自動車にかかわる対策に加えまして、都市構造、道路構造の改善のような抜本的な対策が重要と考えております。さらに、長期的な視点からは自動車交通を抑制するような道路計画、また自動車に依存しない都市構造を実現する都市計画についても検討することが考えられます。重点対策計画が短期的な視点からの計画とならないよう、適切な運用が図られることを期待しております。

また、流入車対策につきましては、周辺地域の対象事業者に対して報告、立入検査等によつて的確な把握を行い、円滑な施行を行うことが重要と考えております。

事業者の努力義務につきましては、対策の実効性を担保するとともに自動車運送事業者による適合車の使用を促すため、適合車かどうか容易に判別することが必要であります。

実は、私は、自動車NO_x法を検討する際に、窒素酸化物自動車排出総量抑制方策検討会、これは平成二年八月に設立されましたが、座長を務めさせていただきました。その検討に当たりまして、ステッカー方式による走行規制も検討されましたが、最終的には実効性に関して疑問があるという御意見もありまして採用されませんでした。ステッカーを用いて適合車を容易に判別できるようにいたしますと、自動車運送業者の適合車の使用を促すとともに流入車対策の実効性の担保が高まりますので、ステッカー制度の構築については私は非常に期待しているところでございます。また、将来的には、スマートプレート等の今後の技術の進展を踏まえまして担保策について検討を深

める必要があろうかと思ひます。

いずれにいたしましても、今後、実効性を確保していくために必要な点がありますが、今回の改正によりまして局地における大気環境が早期に改善され、大気環境基準の達成を確実にものにしていくことが期待されるものでございまして、今回の改正法案が環境改善のため一日も早く施行されることを期待いたしまして、速やかな法律の成案を望むものでございます。

以上でございます。ありがとうございます。

○委員長（大石正光君） ありがとうございます。

次に、除本参考人をお願いいたします。除本参考人。

○参考人（除本理史君） このたびは、NO_x・PM法改正案に対しまして意見を述べさせていただきます。機会をお与えいただきましてありがとうございます。

私は、環境経済学とか環境政策論という分野を専攻してまして、これまで東京都の大気汚染公害の被害実態ですとか、あるいは首都圏のディーゼル車の走行規制に関連して若干の調査を行ってきたという経験がございますので、その立場から意見を申し上げたいと思っております。

今回の問題になっておりますNO_x・PM法の目的は、法律にも書かれておりますように、NO₂やあるいはSPMの環境基準を確保して自動車排ガス汚染から国民の健康と生活環境を守ることであるというふうに定められているわけです。この点にかかりまして、今回の改正案を検討する前提としまして、まず自動車排ガス汚染の結果、従来、これまでどういふような被害が出てきたのかという点について申し上げたいと思っております。被害の実態という点を前提としなければ、その公害対策をどういふふうに進めていくのかという点に関する適切性について評価ができないであろうというふうに考えるからであります。

私どもは、二〇〇三年、ちよつと前になつてしまひますが、東京の未認定患者の方々に對するア

ンケート調査を実施しております。未認定患者とここで申しますのは、公害健康被害補償制度に定められた大気汚染による指定四疾病というものがございましてけれども、これに罹患しているにもかかわらずこの制度の適用を受けていない、救済を受けていないという方々のことを言ひます。

私どもは、東京都の未認定患者の中から百七十四名の方々にアンケート票を郵送いたしまして、九十六通の有効回答を得ました。回収率は半分を超えております。私どもの調査結果につきまして、今日お手元に二枚の新聞記事を配付資料として付けてございまして、そちらをございましていただきたいと思います。これから私がそのアンケート調査の結果に関して申し上げたいことは大きく二つありますけれども、その二つの点が二紙にそれぞれ、これ偶然ですが、紹介されておりますので、それらもございましてながら私の御説明をお聞きいただければと思ひます。

まず第一に申し上げたいことですが、これは上の方にしております読売の方の記事ですが、けれども、未認定患者の経済的状況は非常に苦しいものであるということが第一の点であります。

私どもの調査では、その指定四疾病、先ほど申し上げた指定四疾病にかつたために失業してしまつたというふうなアンケートで回答された方が全体の四分の一を占めたわけですね。約二五％であります。これ以外に、収入の減少をもたらすような、仕事にマイナスの影響が出たという方が四割弱いらつちやいます。もうちよつと正確に言う

と、三八・五％ということになります。これに對しまして、仕事に影響はなかつたというふうな回答された方は三四％ですから、仕事にマイナスの影響が出たという方が多いということが分かります。しかも、その中で失業したという非常に深刻な影響を被つた方が二五％もいたということでありまして、主たる家計支持者の年収を見ますと、三百万円未満というところに五〇％が集中しております。これは、東京都の総務局の統計と比較いたしまして、未認定患者の家計が非常に苦しい

ということが分かるかと思ひます。これが第一の点であります。

それから第二に申し上げたいことは、こういった状況がもたらしている受診抑制という未認定患者の行動でありまして、これによつて症状悪化の危険性があるのではないかとということでありまして、この点については、二枚目の毎日の夕刊の記事をございましていただきたいと思います。

私どもの調査によりまして、未認定患者の平均的な医療費の自己負担額というのは年間約十五万円ぐらひに上つております。これは、先ほど述べました家計支持者の年収の状況と比べますと決して小さい額とは言えないと思ひます。そのため、未認定患者の二七％の方々が医療費負担を心配して受診の回数あるいは入院日数を減らしたことがあるんだというふうな回答されております。

以上の二点のことを総合して何が言えるかといひますと、公害病によつて収入が低下をしていり、医療費による家計の圧迫がある、そのことによつて必要な治療を受けるということをやめられている患者さんがいて、それが症状の悪化ということをもたらし可能性があり、そういう危険性がある。言うなれば、悪循環に陥つていっているのではないかとということでありまして、こういうようなもし状況があるとすれば、行政、国や地方公共団体が未認定患者に対して医療費の助成制度を創設をするとするならばこういった悪循環の進行を少なくとも食い止めることはできるであろうというふうな考えられるわけですね。

以上申し上げましたのが、被害実態と若干のその対策として考えられることでありまして、今回の改正案をどう見るかということについて述べたいと思ひます。

こういうような被害実態を踏まえるというふうな考えるならば、今回の改正案が、こういうような深刻な被害実態がある、それを根絶するような強い姿勢を示すものとなつていのかどうかということが評価のポイントになるのではないかと

うふうに考えているわけですね。

私が若干この法案に関連して調査をしたことがありますが、このことについて述べたいと思ひます。

今回の改正案で盛り込まれていりる内容というのは、対策地域周辺の事業者に対して排出抑制に関する計画の作成、提出あるいは報告を義務付ける、あるいは努力義務を定めるという内容です。で、東京都などが行つていりる走行規制に比べて非常に弱いものになつていりるということは言うまでもないと思ひます。東京都の規制と比べると、少なくとも例えば重点対策地区については、先ほど猿田先生がおつしやつていたような深刻な局地汚染が今後も残つていく可能性があるんだというところを考えると、少なくとも重点対策地区についてはもっと強い規制が掛けられてもよいのではないかとこのうふうに考えられます。

これに関連しまして、ちようだいしたこちらの委員会の調査室の冊子に収録されていりる中環審の今年二月二十三日の意見具申、今後の自動車排ガス総合対策の在り方についてというのを拝見しますと、東京都などの走行規制に加えて、国の法律でも流入車対策を講じるべきなんだというふうな述べられていりる。同時に、対策地域外の自動車所有者に對策地域内と同じような負担を強いことは適切ではないというふうにも述べられていりる。このことが東京都なんか比べて今回の改正案が弱い内容になつていりるという理由の一つではないかなというふうに思つたわけなんです。が、もし、対策は必要なんだけれども、それによる経済的コストがあるので、そういった負担は避けなくてはならないんだという論理を立てるとするならば、環境政策というものは堂々巡りに陥つてしまつて進まないということになりかねないと思ひます。むしろ、必要な対策があるのであれば、それはきちんとして、経済的コストなどが発生するのであれば、それに対して適正な負担の仕組

みをつくるべきだというふうに見えるべきなのではないでしょうか。

先ほどの中環審の意見具申を拝見しますと、先ほど述べた内容以外にこういう一節がございます。「事業者、荷主、行政等道路交通に関わる幅広い主体の取組による枠組みを検討することが必要であり、負担が特定の者に偏らないようにするとともに、その実施体制を考慮する必要がある。」というふうに書かれています。

これには全く賛成でありまして、そうであるならば、流入車対策について必要な範囲でより強い措置を講じた結果、対策地域外の自動車所有者、例えば特に中小の運送事業者などに経済的な負担が生じたならば、それを緩和する施策が講じられるべきなんだというふうに思います。当然ながら、流入車対策による経済的コストを自動車所有者のみが負担するというのは、中環審が指摘しているとおり筋が通らないわけです。

負担を分担すべき主体として、中環審は、荷主を含む広い意味での自動車ユーザーそれから行政というのを例示していますけれども、もう一つ重要な関連主体として自動車メーカーというのも加えてもいいと思いますが、こういった幅広い主体が、自らの責任に応じて適正な費用負担をして流入車対策を進めていく必要があるというふうに考えます。

最後に、現在、自動車排ガス対策、こういったNO_x・PM法ですとかあるいは東京大気汚染裁判というのがありますが、この和解協議をめぐって、東京都などに比べて国が姿勢が非常に後退的ではないかという印象が恐らく国民の中にあるんじゃないかと思えます。そういう報道もさされていると思います。

したがって、今回の改正というのは、差し当たり可能な改正をするんだというふうに考えられるべきであって、先ほど猿田先生もおっしゃっていましたように、ほかに講ずべき措置が残されているのであれば、今後それを積極的に進めていたいただきたいということを希望いたします、私の意見

を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

○委員長(大石正光君) ありがとうございます。次に、大聖参考人をお願いいたします。大聖参考人。

○参考人(大聖泰弘君) このたびは、このような意見を申し上げる機会を与えていただきまして感謝申し上げます。私、自動車の排出ガス対策あるいは燃費改善技術などにも専門として取り組んでおりますので、そういった観点も含めて御意見を申し上げます。

自動車NO_x法は、平成十三年に自動車NO_x・PM法として自動車NO_x法から改正されたわけでございますけれども、その際に、大都市地域における早期の環境基準が達成されるよう最善を尽くして、そのために施策の進行管理、あるいは必要に応じて法改正を含めた対策の見直しを行うということが閣議でも決定されております。平成二十二年度すなわち二〇一〇年度において大気環境基準をおおむね達成するということが目標とされているところであります。

このような経緯を受けてまして、中央環境審議会では、平成十七年十月になりましたけれども、大気汚染の状況それから現在の施策の進捗状況を点検、評価した上で今後の対策を検討すると、このために大気環境部に自動車排出ガス総合対策小委員会が設置されました。私もそのメンバーとして参加いたしましたので、そういった観点も含めて御意見を申し上げます。

さて、大気環境の改善のために数次にわたって行われてまいりましたガソリン車それからディーゼル車に対する排出規制の強化、それから最新規制適合車への転換を目指す自動車NO_x・PM法、この二つの法律が相乗的な効果を持ちまして、これらによって総体としては大気環境の改善が進んでいるというふうに思っております。しかしながら、大都市の交通量の多い地点では

環境基準が未達成の地点がまだ依然として残っているということもまた事実でございます。このため、環境基準の達成率を引き上げるというために、自動車NO_x・PM法の改正が必要でありまして、これによって一層の対策強化が必要だということに思っております。

さて、ディーゼル貨物車等は、産業や経済活動、ひいては我々の生活にとって不可欠な輸送機関でありますけれども、ガソリン車に比べて排出ガスの対策が技術的に困難であったという経緯がございます。

最近、自動車メーカーによる対策技術が進展しまして、これに加えて石油業界による軽油中の硫黄成分の大幅な低減が可能になりまして、この両者が相まって二〇〇五年から実施されております新長期規制、さらには、それらの対策技術の一層の改善を求める二〇〇九年から開始される予定のポスト新長期規制によってディーゼル車はガソリン車並みの大幅な排気浄化が可能になるものというふうに予想しております。

なお、このディーゼル車の排出ガス規制は日米欧で強化されてきておりまして、それに対応した排ガス浄化技術というものが熾烈な国際的な技術競争の対象にもなっております。日米欧で開発研究が鋭意進められているところでもあります。

このような技術によって大気改善が更に進むものというふうに予想しておりますけれども、旧規制の適合車からより排出レベルの低い最新規制適合車への転換による効果が現れるためには数年から十年程度の時間を要するものと思っております。環境基準の達成が急務であるということも、勘案しますと、それらを更に促進する追加的な対策が必要な状況にあって、このたびのような法改正の必要性を感じております。

現行の自動車NO_x・PM法では、特定地域内の車両のみが対象となっておりますけれども、環境基準の未達成の地点では、周辺地域から流入するディーゼル車の割合が高いということが多く、

考えますと、これらの車両に対しても適切な対策が必要であると。とりわけ、域内で車庫を持つ車両も流入車も地域内で産業経済活動を行っておりますと、排出源としては同様であるというふうに考えます。そのような流入車に対しても、このたびのような法改正による措置が必要ではないかというふうに思っております。

また、建造物等の建設に当たりまして、それを利用する自動車によって交通量の増大あるいは渋滞が発生するというようなことが考えられますので、その周辺地域の大気汚染を助長するという懸念もあります。このたびの法改正で、そのような対策があらかじめ講じられることは非常に有効なことだろうというふうに思っております。

現状では、大気環境基準の達成が大都市に対して求められておりまして、これが環境行政の最大の優先課題であるというふうに思います。できる限り早期にこれを達成した上で、その一方で、より長期的な重要課題である地球温暖化の抑制に向けた自動車の対策に重点を移していくという必要も一方でございます。そのような節目の年が二〇一〇年であるというふうに考えられますので、このような観点からも、二〇一〇年までに局地対策を終えるということを目指すことがこの法律の改正の趣旨でありますので、それに賛同したいと思います。

これまで、排出ガスの対策、それから燃費の改善、これは技術的にはトレードオフの関係にあったわけですが、二〇一〇年を超えた時点では、その両立が可能になるような技術の進展が予想されております。それに加えて、中長期的には一層の物流体系の合理化、交通流の円滑化、それから環境に配慮した交通体系の構築、あるいは都市構造の改善といったものも抜本的には進めていく必要があるんじゃないかと思いますが、こういった対策とが相まって一層の大気環境の改善、それから地球温暖化の対策というものが同時に進められるものというふうに期待しております。このたびの法改正の実施に当たりまして、関連

する各省庁、それから自治体、さらには事業者、これらの三者の間の緊密な連携や協力というものが不可欠でありまして、これによって初めて大気改善の方向が明確になるんではないかと、進展するんではないかというふうに強く期待しております。

以上でございます。

○委員長(大石正光君) ありがとうございます。

次に、大江参考人をお願いいたします。大江参考人。

○参考人(大江京子君) 本日のような貴重な機会を与えていただきまして、誠にありがとうございます。

私は、一九九六年の東京大気汚染公害裁判提訴以来今日まで、被害者原告の代理人として東京を中心とする自動車排ガス問題に関与してまいりました弁護士でございます。この立場から、本日は意見を申し述べたいと思います。

自動車排ガス公害問題は、既に一九六〇年代後半以降から東京などの大都市において社会問題となっておりまして、種々の曲折を経てようやく一九七〇年代後半、いわゆる昭和五十二年規制と言われているものですが、ガソリン乗用車の排ガス規制が本格的に開始されました。ところが、ディーゼル車の排ガス規制は遅々として進まず、極めて緩やかな規制の中で、自動車メーカーが一九七三年末のオイルショックによる新車販売台数の低下打開策として、燃費の安さ、経済性を売りにして一斉に従来の中小型トラックを、商用車でございまして、トラック、バスをディーゼル車に転換して大量にディーゼル車が市場に出たと。それが今日の深刻な大気汚染の実態と被害者の増加を招く結果となりました。

国は、一九八三年に浮遊粒子状物質の健康影響に関する文献調査という形でPM大気汚染の健康影響に関連する知見の集約を図っており、一九七〇年代末から八〇年代初頭のディーゼル化の時期には、PMの危険性にとどまらず、ディーゼル排

気微粒子、いわゆるDEPと言われている固有の危険性、がんや呼吸器疾患などの危険性が存在することを具体的に認識されていた、そのことは明らかだと思えます。にもかかわらず、残念ながら国は、ディーゼル排ガスによる健康被害の拡大防止のための適切な時期に適切な措置をとっていかたと申しますと、それについては必ずしもそうではなかったと申し述べざるを得ない、それが私どもの立場であります。

例えば、東京都内で走行する車両総重量八トン以下の貨物車あるいはバスなどがすべて仮にガソリン車であった場合、つまりディーゼル車の転換ではなくガソリン車のままであった場合、東京都内における自動車走行による粒子状物質PMの排出量は、一九八〇年では五四％、九〇年では七四％、実に四分の三以上が削減されていたという学者のシミュレーション研究報告、これも大気汚染裁判の中で裁判所の中に提出されております。

深刻な環境被害、健康被害の現実がある以上、国は、ディーゼル車に代替することが技術的に不可能なクラスを除いて、代替が可能なクラス、それについてはディーゼル車の排ガス規制をガソリン車と同等にする、あるいは軽油税を見直すなどしてディーゼル車の拡大を防ぐ措置を講じることができたはずですが、残念ながら、例えばPM規制に関しても、国は遅くとも一九八〇年代初頭ころには規制権限を行使してPM規制を行うことは可能であった、しかしながら現実にはPM規制が行われたのは一九九三年から、米国などと比較しても十年も後ということになります。これは、国の公害に対する規制対策の怠慢であると言わざるを得ないと思えます。このような国の怠慢によって、東京都内を始め全国で大勢の被害者が生まれ、命を奪われていったこと、国の責任は極めて大きい、そのことをまずもって最初に、国の責任という観点で最初に申し述べたいと思えます。

改正案の中身について一言意見を述べたいと思えます。

回の改正について、流入車対策ということが極めて注目されていた。しかしながら、法案を見ますと、残念ながら腰砕けの感、適切な言葉ではないかもしれませんが、残念ながら腰砕けの感をぬぐい切れない。

十九年二月、中環審の出されました意見具申では、対策地域外の自動車所有者に車種規制のような重い規制を強いることは適切ではないということ、流入車を直接規制するような対策を否定された。この点は大変残念であると言わざるを得ません。

また、局地対策、汚染についても、荷主や自動車集中施設設置管理者についての義務付けがやはり中間報告であるとか、そのトーンと比べて非常に後退した。わずかに荷主の努力義務と特定建物の新設者に対する届出義務が規定されるにとどまってしまう。この点も我々大変期待しただけに、もうちょっと規制を掛けることができなかったかということを感じざるを得ません。

また、是非ともこの点については申し述べたいんですが、PM二・五の環境基準設定についてでございます。

粒子状物質の中でもその粒径が二・五マイクロメートル以下の微小粒子の総称であるPM二・五は、その小ささゆえに肺に付着しやすく、がんや気管支ぜんそくなどの強い関連性を指摘されております。そのことは御存じのとおりでございます。

問題なのは、ディーゼル自動車から排出されるディーゼル排気微粒子はPM二・五の代表物質であるということでございます。現在、このPM二・五について我が国においてはいまだに環境基準が設定されていません。米国では一九九七年、十年前からPM二・五の環境基準が定められ、昨年一月に基準の大幅な強化が提案されております。また、EUでも二〇〇五年にWHOのレポートを採用し、環境基準が設定されております。

平成十三年五月三十一日、参議院で行われた本法についての附帯決議においても、特に健康

影響が懸念されているPM二・五については、調査研究を急ぐとともに、できるだけ早期に環境基準を設定することとたわわれております。このときから数えても既に六年近くが経過されている。余りにも遅い対応と言わざるを得ません。

多くの薬害、公害事案、私、全国の公害の弁護団の連絡会議の事務局長もやっておりますが、多くの薬害、公害事案がそうであったように、国の対策が遅れたために病気になる人も多かつた方が病気になるという悲劇を絶対繰り返してはならない。その観点からも、直ちにPM二・五についてせめて欧米並みの環境基準を設定し、基準遵守のための実効ある措置を講じていただきたい。本法の改正案、検討する際にその点を是非御考慮いただきたいというのが私の意見でございます。

最後に、昨年九月二十八日、東京大気汚染公害裁判においては、東京高等裁判所が自動車排ガスによる公害被害に苦しむ患者を一日も早く救済すべきであるという立場から、裁判所としてはできる限り早く抜本的、最終的な解決を図りたいとして、国を始めとする関係当事者に対して、英知を集めて協力していただきたいという異例の解決勧告を行いました。これにこたえて被告である東京都は、被告らが、これは国と自動車メーカー、そして東京都ですが、費用を負担して東京都内全域の気管支ぜんそく患者に対し、医療費の自己負担なしの全面助成を行う制度の創設案を提案いたしました。これは東京高裁に提出されております。また、トヨタを始めとするディーゼルの製造販売メーカー、自動車メーカー七社も基本的に東京都案に協力すると、応じるといって、そういう前向きな回答を東京高等裁判所に寄せております。

これに対してと申し上げざるを得ませんが、国は、東京都案については費用負担に関しては非常に後ろ向きな回答、端的に申し上げますと協力できないという、そういう御回答となっておりまして、非常に残念と言わざるを得ません。

そもそも自動車排ガスによるぜんそくなどの呼

吸器疾患との因果関係というのは裁判においては繰り返し認定されております。もう十年以上前から、九五年のときから認定されております。また、国の道路管理者としての公害責任も五度にわたって司法判断としてはもう明確に断罪されていると。

是非、国は、一刻も早く自らの責任、重大な責任、国民の命と健康を守る、未然に防ぐと、健康被害については未然に防ぐべきであるという国の重い責任、それを自覚されまして、医療費助成制度創設のために東京都案について前向きな回答、安倍首相の言われる最大限の努力、真摯な努力を是非していただきたいと、そのことを最後に申し述べて、私の意見としたいと思っております。

以上です。

○委員長(大石正光君) ありがとうございます。以上で参考人の皆様からの意見の聴取は終わりました。

これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○愛知治郎君 おはようございます。自民党の愛知治郎と申します。

本日、参考人の先生方におかれましては、お忙しい中、貴重な御意見を賜りまして、本当にありがとうございます。特に、猿田参考人におきましては、平成四年ですね、もう十五年も前からずっとこの法律にかかわっていた、いろいろな御意見をお寄せいただきましたこと、感謝申し上げます。その点も踏まえて、今までいろいろな取組ございましたけれども、経緯も踏まえて御意見を賜りたいというふうに考えております。

まず、今回の改正案なんですけれども、御承知のとおり、知事による計画策定、それから事業者に対する様々な義務付けということで新たに改正を加えておるんですが、先ほど参考人の先生方からも御意見いただきましたけれども、やはり抜本的な対策としてこの都市構造を見直さなくちゃいけないんじゃないかという問題もござい

し、やはり流入車対策、これは全国的な取組になるかとは思っていただいても、何らかの措置を講じていかなければならないという御意見をいただきました。私もそのとおりだと思っております。

ただ、規制的な手段を様々取らなくてはいいのはこれは変わらないです、これからもしっかりと取り組んでいかなければならないのは当然なんですけれども、極端な話、ディーゼル車のみならずガソリン車、すべての今までの自動車を禁止してしまつて、全部電気自動車にしろというふうにすればこの法律も要らなくなる、全く問題がなくなるんですが、現実にはなかなかそこまで進むことはできないと思っております。

だからこそ、政府としてもいろいろな取組をしてまいりました。特に、五年ほど前からなんですけれども、規制をする一方で、産業に対してしっかりとインセンティブを与えて環境の技術を進めたり、環境に優しい製品の普及を進めるということ、環境と経済の両立という大きな方向性を出して様々な政策に取り組んでまいりました。

この点について、最初、総論なんですけれども、この環境と経済の両立、この方向性に対する、政策に対する評価と、やはりそれだけじゃ足りないんじゃないか、こういった方法をどんどん取り入れていかなくちゃいけないんじゃないかという様々な御意見があると思うんですが、評価と課題ということで各参考人に、時間も限られておりますので、端的に御意見を賜りたいと存じます。

○参考人(猿田勝美君) 今、愛知先生からお話しの環境と経済の問題、いわゆる昔は、環境問題というのは企業にとつては決してプラスの要因ではない、そこに投資することはマイナスだということ、うな認識が多かったわけでございます。いわゆる公害時代といましようか、公害問題として騒がれていた時代は、私自身そういう話をよく聞かされたものでございます。しかし、そうではなくて、環境を整備することによってその企業のイメージアップも行われますし、その製品に対す

る、何といましようか、安心感というのか、そういうものも出てくるだろう。いわゆる環境に配慮することによっての経済効果が逆に上がってくる。

それともう一つは、最近よく言われますCSRと申しましうか、企業の社会的責任において環境に対して企業はどうすべきなのか。経営者の立場からすると、それを優先して考えていただきませんと、企業そのものの存続が問題になるんじゃないかと。やはり、企業がいかに社会的責任を持つて環境に対して配慮していく、それがまた経済効果を、企業としての経営効果を高めていくことになるだろう、私はそう思っております。

○参考人(除本理史君) 今、愛知先生が挙げられた規制とインセンティブ、環境政策なんかでも大きな二つの政策手段だというふうに言われます。規制的手法それから経済的手法というふうに言われます。これは両方、特徴としては、今後例えば環境負荷をこれ以上増大させない、被害を発生させないための事前的な政策手段というふうに位置付けられると思っております。

今回、流入車対策なんかで問題になっている、既にある比較的高公害車というのか、排ガスがそれほど低減されていないような技術の車が既に走っている、あるいはこれまでの被害が、既にもう汚染被害として発生してきて患者さんが現にいる、こういうような問題というのは事後的対策と言われ領域に属するものであつて、今言われた規制あるいは経済的手段とは別個の政策領域として、きちんとしていこうというのを考える必要がある領域なんではないかというふうに考えているわけです。

こういった事後的対策というのが、やもするとちよつと手の付けられにくい領域として残つてきているというふうに私は感じてまして、そこにきちんとしていこうというのには、このNOx・PM法の使用過程車対策だけではなくて、先ほど申し上げたような被害者の救済措置というふうなことについてもやられる必要がある

んではないかなというふうに考えております。以上でございます。

○参考人(大聖泰弘君) 環境と経済の関係でございますけれども、日本の自動車メーカーの最近の排出ガス対策の技術的な進展を見ますと、これは国際的な意味でも非常に大きな技術的リードを保っております。そういったことで、この法律の改正案、あるいはその前の自動車NOx・PM法、あるいは自動車NOx法、その中でやはり重要な役割を果たしてまいりましたのは車種規制というところでありまして。

つまり、古い車に対して新しい車に転換するということを促進するということが、今、除本先生がおっしゃったようなその事後対策にも非常に有効だというふうに思っております。最近の、二〇〇五年から始まりました新長期規制、あるいは二〇〇九年から始まりましたポスト新長期になりまして、もうほとんど大気への影響というのが除かれますと思っております。その過程で、それじゃ、車はコストがかさみますし負担も増えるわけですけども、それは私は技術力を進展するドライビングフォースになっていっていると思ひますし、それが日本の自動車メーカーの技術的な力を高め、それを環境の改善に役立てるということ、私はいい循環をもたらすというふうに思っております。

それからもう一つは、自動車税のグリーン化というのが適用されておまして、ガソリン車などでは規制値のレベルに対して四分の一ぐらいのきれいな、排ガスのクリーンなものが出てきているわけですね。そういうものが出てくることによって、またそういったものが量産され、クリーンなものがコストダウンが図られ、それで環境も良くなるというふうな循環が起りますので、ディーゼル車に対してもそのような循環がうまく起こるということを我々非常に大きく期待しているというところでありまして、環境と経済の両立というものがそこで果たせるのではないかなというふうに思ひます。

それから、事業者等は、やはりそうはいえコスト

トアップいたしますけれども、それは適切な負担として負うべきであろうと思ひますし、そういう新車の購入に關していろいろな助成、優遇制度もありますので、そういうものを最大限活用していただくということもやはり環境と経済にとって非常にプラスなことではないかなというふうに思っております。

以上です。

○参考人(大江京子君) 環境と経済の両立という点、御質問でございますが、環境基準の達成率など資料を拝見いたしましたも、実感といいたしましても、この数年非常に環境基準の達成率が上がってきているという、全体としてはそういう傾向にある。これはやはりNO・PM法を始め、あるいは東京都を始めとする首都圏の地方自治体の環境規制条例、正に規制によつての効果であると思ひ方も考えております。これはどなたも否定される方はない、正に規制があつてこれだけ改善されるということなんです。そういう意味で、国の規制があつて民間、自動車メーカーが大変な努力をされる。逆に言いますと、規制がないと努力をしない。

コストの点どうかと申しますと、特にその短期規制切りでしょうか、あるいは長期規制掛かっている平成十六年ころ、ちょうど条例が同時実施のころですが、規制パブルという言葉、これ業界で当然のようにおっしゃつておられましたが、買換ええということでも非常に売上げ促進になつていいます。この点は、もちろんユーザーに費用負担が押し付けられていゝという点では大変問題ではございますが、そういう意味では猿田先生がおっしゃつたとおり、正に今は環境を促進する、環境を図る、その経営戦略こそが、企業がやはり今後伸びていく、生き延びていく重要な戦略、ポイント、そこを、また実際、環境でもうかる、経済効率、経済的な効果も上がるということとは、皆さん、私どもがやっておりますトヨタを始めとする被告の自動車メーカーさん、その点は認めておられます。

その意味で、正に環境と経済、昔はバツイングしていた、どっちを優先するかということでありましたが、今は正に環境を図ることこそが経済を、コストの面も含めて非常に企業にとつても有益である。国全体として、環境全体を見ても負荷を見ても、それが地球温暖化の問題ももちろんでございますが、つながつていくと、そういう時代であると、それを是非御考慮いただいて、最初申し上げましたように、規制があれば企業の皆さん、技術者の方、大変な努力をされます。それによつて物すごいそういう意味では効果がつながつていく、そこを是非政府はお考えいただきたいと思ひます。

以上でございます。

○愛知治郎君 ありがとうございます。

各参考人、皆さん、おおむね環境と経済の両立、インセンティブの部分については評価していただいているというふうにとらえました。また、大江参考人におきましては、それでもやはりしっかりとした規制がベースにあつて初めて効果があるということもそのとおりだと思ひますし、また除本参考人からも、事後的な対策というのもブラス考えていかなければいけないという大変貴重な意見をいただきました。

各論を一点だけ、もう時間がないので、お伺いをしたかったんですが、先ほど猿田参考人から判別方法、流入規制に対する判別方法の御提言がございましたけれども、私自身も全くもって大賛成で、許可証のようなものをしっかりと発行して、これはこの環境問題だけではなくて、例えば一時期、ちよつと前ですけれども、駐車車の規制を強化しましたが、やはり業者で苦しんでいるところもありますし、しっかりとした業者に時間や地域を限つてそういった許可証を出して、そこにだけ、限られたところだけ止めていいよとか、いろいろな手段でそういった経済活動、また環境対策、交通渋滞対策、施策を取つていくという可能性から考えても、そういった許可証のようなものを発行して一定の業者、一定の地域・時間帯だけ認め

られるという手法というのは非常に有効だと思ひんすけれども、この点について全参考人にお伺いしたかったんですが、時間がもうあと一分しかありませんので、猿田参考人にだけこの許可証等についての御意見をいただきたいと思ひます。

○委員長(大石正光君) 猿田参考人、短くお願いいたします。

○参考人(猿田勝美君) 先ほど申し上げましたけれども、いわゆるステッカー方式というのを平成二年から三年にかけての検討会の中でもいろいろと議論したところでございます。しかし、その当時はまだ、じゃだれがチェックするのかとかいろいろ問題がございまして、時期尚早だろうとかいろいろ御意見がございまして、最終的には採用されなかつたわけでございまして、最終的には

今、先生も御指摘のように、流入車に対してとにかく識別できないや困るわけですね、これは適合車なのか非適合車なのか。東京都の環境基準の達成率、平成十七年度、自排局では五七・九％しかなくつたわけですね。これは、将来もそういうような局地的に汚染が残る、達成が難しいところもあるわけでございまして、やはりその原因というものは流入車の問題、道路構造とかそういう問題はございまして、流入車の影響も否定できないわけでございます。やはりそういうものが入りにくくなるといふんですか、非適合車がそういう対策地域に入りにくい、入れない、やはりそういうものを識別する方式として、ステッカーなり、ステッカー方式だけということにはならないと思ひますけれども、私ももう十年以上いろいろとやってきた中で、やはりこういう方式がいいんではないかと、この制度に愛着を持つておる一人でございます。何らかの識別方法を明確にした

いと、そして非適合車が対策地域内に入りにくくする、極端に言えば入れないようにしてもらいたい、それによつて環境改善が一段と進むだろうというふうにご考えているところでございます。

○愛知治郎君 ありがとうございます。大変参考になりました。

○福山哲郎君 民主党・新緑風会の福山哲郎と申します。

参考人の皆様方におかれましては大変御多用の中、今日は貴重な御意見を賜りまして、心から御礼申し上げる次第でございます。座らせていただきながら質問をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

私も先生方と同様というか、先生方よりはそれはかわりは薄いんですけども、平成十三年の法案の改正にもかかりましたし、板橋区の大変汚染の厳しい交差点も現場を見に行きましたし、被害者の方にもお話を伺つた経緯がござい

ます。今回の改正で多少の、何というか、環境基準に達しない局地的汚染地域が若干残つていゝといひながら、全体として改善の方向に見えていゝことに対しては評価をしたいと思ひますが、しかしながら、先ほどお話がありましたように、やはり一番重要な肝であつた流入車対策について具体的な規制の枠組みが提示をされなかつたということは非常に残念に思つています。特に、猿田参考人や大聖参考人が参加をしていただいているところの中環審の中では、規制の案は六案ぐらい具体的にメニューとしてあつたはずだったにもかかわらず努力義務になつたということについては非常に残念に思つています。

そのことに対しては参考人の方々のほぼ共通した御意見だつたと認識してありますのもう質問はしませんが、そんな中で、実はこの問題は二十年にも及ぶ問題になつていまして、ずっと国会の中でも、また裁判の中でもいわゆる科学的知見の問題についてちゃんと調査研究をやれと、さらには被害救済の方途を検討することというのが国会の中でもずっと附帯決議で言われてきたわけですね。先ほど大江参考人からもありましたPM二・五の環境基準の設定についてもまだ行われていないわけ

です。つまり、因果関係の調査、それから被害者救済の方途、道筋の問題、それからPM二・五の環境

基準の問題等について私は政府の不作為をやはり感じざるを得ない状況でございます。このことについて、各参考人、どのようにお考えなのか、簡単に結構でございますので御陳述をいただければと思います。

○参考人(猿田勝美君) 今までいろいろな対策は講じられてきたわけでございまして、PM一〇から始まって、PM二・五、あるいはナノ粒子等についていろいろな御意見もどうか、知見も得られてきておるわけでございます。

今問題になっております粒子状物質等の問題としては、今後、どのような影響、いろいろな今検討会では設置されて、あるいは各医学系の研究も進んでいてございまして、いろいろ今最終的なサバイランス等を見てまいりまして、最終的なまだ報告が出ておりませんので、こうすべきである、こういう影響があるということ

を私自身申し上げる段階にはございせんけれども、ただ、微小粒子であるということは肺の奥まで侵入して何らかの健康に対する影響を及ぼすだろうというようなことを言われているわけでございまして、そういうことを中心にしたいわゆる微小粒子に関する知見を更に深めていくことがまず最優先されるべきだと。その上で、環境基準とか規制基準がそれぞれ整備されなければならぬだろうというように私は考えております。

○参考人(除本理史君) 今先生がおっしゃった幾つかのポイントの中で、被害者の救済の問題について若干述べさせていただきたいと思っております。これについては、先ほど申し上げたように調査した経験がございします。

今私が医療費の助成を行うことによって何らかの対策を取るべきだと申したのは、先ほども意見陳述の中で述べましたように、現在、悪循環と申し上げたようなある種の二次被害というか、健康被害から制度問題が絡み合って新たな被害に移行しつつあるという部分の進行過程を少なくとも止める必要があるのではないかとということについては、これはある種の不作為と言われても仕方ない

ような事態があるのではないかとというふうに考えているわけです。

公害健康被害補償法自体は固定発生源中心の大気汚染の被害者を救済するという制度でしたから、新たに自動車排ガスで被害が出ているということをもし認めるのであれば、それに対して何らかの救済措置を講じるべきであるし、今の因果関係の視点を別にしても、現に今申し上げたような悪循環があるということを例えば福祉的な観点でも止めなくてはならないと。環境と福祉の両方の観点を入れた制度というのがつくられていいのではないかなというふうに考えております。

以上でございます。

○参考人(大聖泰弘君) 一つはPM二・五の関連でありますけれども、これに関しては国内でも幾つかの地点で観測が行われておりますし、それとPM一〇との関連も一部で明確になりつつあるというふうに思っております。

そのPM二・五以下に含まれる成分の中で、ディーゼルからの粒子状物質が多くを占めているということもある程度はつきりしつつあると思っております。また、それに対する健康への影響についてもまだ調査を進めている段階だというふうに思っていますので、今すぐ規制という形には少し時期が早いのではないかなというふうに思います。

その一方で、御案内のとおり、新長期規制あるいはポスト新長期規制になりますと、未規制の当時からもう数十分の一に削減されますので、これはほとんど新車に関しては大気への影響、あるいは健康への影響はもう完全に払拭されるであろうというふうに思っております。したがって、再三申し上げておりますように、いかに新車への代替をうまく進めるかということが必要なんだろうというふうに確信しております。

それから、流入車対策でありますけれども、規制の一方で、この地域内に流入する事業者あるいは荷主、そういった者への報告ですとか計画書を作らせて、それを管理するというやり方というのは私は規制を補完する意味で非常にこれからのやり方としては有効なんだろうというふうに思っています。

すべて規制でござりやるというよりも、大

体、環境基準の達成がもう目前に迫っているわけですから、それを補完するという意味でこういう取組が行われるということも適切ではないかなと思っておりますし、その過程でやはり業者が、自分が、各社がそれぞれだけの汚染物を出しているんだ、それを減らすためにどうしたら、どういう対策を講じたらいいかということを経営管理していくという立場はこれからは世の中の趨勢ではないかなというふうに思っておりますので、こういう取組が行く行くは二〇一〇年の環境基準の達成を

超えて、例えばCO₂対策とかそういったものにもつながる、まあ改正省エネ法というのが一方でございますけれども、そういった取組にも整合するものであるというふうに我々思っております。

以上です。

○参考人(大江京子君) 不作為という点で二点申し上げたいと思います。

私がかかわっております公害の関係で特に感じますのは、例えば浮遊粒子状物質の環境基準物質として定められたのが七二年、それで、自動車排ガスについてPM規制が始まったのが先ほど申し上げたとおり九三年、その間三十年近い間が空いていると。その点で、やはり今回のPM二・五も同様でございます。

国は非常に慎重な調査研究を行うということで十年、二十年、ともすれば大変な膨大な調査を行います。今もう、現在も二十二年までのそのプロジェクトを行っておりますが、やはり被害者が現に生まれているということ、あるいは外国などの知見で現に危険性がもう言われているという時点で一〇〇%、一二〇%因果関係が明確になるということはあり得ないと、私、そういう立場で。そこで初めて規制ではなく、やはりかなりの蓋然性がある。事、人の生命、身体にかかわる、健康にかかわることでございますので、一〇〇%明らかにしたところで初めて規制をするというスタンスではなく、是非前もった事前の防止策、そういう観点から積極的な作為を講じていただきたいと。その点は、特に規制の点で。

あるいは、被害者対策についてもそうでございます。いまだに因果関係が明確でないということではなかなか対策、救済策が進まない。現に苦しんでおられる方がたくさん、除本先生がおっしゃったとおり、おられる。やはりそこから出発していただく。その観点が、是非積極的な作為を講じていただきたいと、そこはそういうふうに印象を持っております。

○福山哲郎君 ありがとうございます。

除本参考人にお伺いをしたいと思います。

先生は、先ほどお話がありましたように、未認定患者の皆様の実態把握をされて、私も論文を幾つか拝見をさせていただきました。具体的な事例を拝見をするとかやはり、何というか、リアリティーがありますので、非常に胸にぐっとくることもありまして、先生の論文に出てきた六十歳代から七十歳代の女性の方などは、仕事が終わってこれから五十代、六十代、第二の人生をどう生きようかといったときに実は患者になられて、非常に家族にも気を遣い、お金のことも考え、さらには自分の人生のやりたいことを全部断念をするような状況が幾つか出てきているというふうに考えます。

先生、この実態調査でございますが、調査の対象者についてはどのように把握をされて調査をされたのか、お答えをいただけますでしょうか。

○参考人(除本理史君) 調査対象者でありますけれども、残念ながら今、未認定患者というが大気汚染公害の被害者の方を把握しようとする、例えば認定患者については国が認定していますので把握をされているわけなんです、それ以外の例えば自動車排ガスで被害を受けた、病気になったしまった方というのはどこにどれだけのいるのかというのには恐らくつかまえていないと思っております。

したがって、私ども、調査対象をどこに絞るかということで非常に苦労したわけなんです

れども、もう仕方なく改善の策といたしまして、東京大気汚染公害裁判の原告団の中で未認定の方々、四割ぐらいいらっしゃるので、その回答可能な方に調査を掛けたということであります。先ほど、医療費助成制度なんかをつくって、基礎的な作業として、まず被害実態をきちんと把握するということこそ是非行政がやっていただきたいというふうに思っています。これがないと議論のそもそもの土台ができないということですので、その点を希望したいと思っています。

○福山哲郎君 ありがとうございます。

大聖参考人に簡単にお伺いしたいんですが、大聖参考人は、自動車排出ガス小委員会の委員長であると同時に、交通政策審議会の委員でもいらっしゃいます。

先ほど温暖化対策の話もされておられましたが、やはり基本的には大気汚染も温暖化対策も、交通需要管理や公共交通機関の整備は僕らは非常に重要だと思っております。いわゆる渋滞対策という名目で我が国は道路の拡幅をしたりバイパスを造ったりして、それが逆に大気汚染を助長をしてきたというような歴史的な私は経緯があると思っております。環境ロードプライシングとか交通需要管理政策とかいうこと、これからの町づくりに対して非常に重要な要素だと思いますが、それをこの国の政策に当てはめていくときに、やっぱり縦割りの弊害みたいのがたくさん出てくるわけですね。このことを克服することについて、何か先生の御意見があればお聞かせをいただきたいと思っています。

○参考人(大聖弘君) この対策では、私一つのかぎを握っているのは今後の情報通信技術だと思っております。技術的な観点から申し上げます。皆さん最近、Suicaでバスも地下鉄も私鉄も乗れるというようなことがありますけれども、ああいう技術を使いますと、そういう交通流の円滑化ですとか渋滞の解消、それから行く行くはロードプライシングのようなものを導入する場

合にもそれが不可欠になってまいります。また、それを我々がうまく使いこなすような土壌ができつつあると思っております。そういう情報通信を使う上で、国土交通省、環境省、それから経産省、警察庁、総務省ですね、そういったところが是非協力していただいて、私、ＩＴ交通といえますかＩＴモビリティのようなやり方を進めていただきたいと思っています。

それから、道路インフラを整備していくということももちろん大事ですし、都市構造の改善というのにも必要なんですけれども、これにはかなりの投資と時間が掛かります。そのような長期的な計画ももちろん推進していただきたいわけですが、でも、それをサポートする、あるいはそれを克服する上でも、そういった情報通信技術、交通需要マネジメントも含めて、あるいは公共交通機関の利用のしやすさといえますが、そういったものを提供する上でも非常に重要なポイントではないかなと思います。これは日本の国としても是非推進していただきたい。これは実は大都市の環境対策にもなりまします温暖化対策にもなりまします。一挙両得といえますが、そういう側面があるということをお理解いただいて推進していただければというふうに思っております。

○福山哲郎君 ありがとうございます。

時間が参りましたので、終わります。

○加藤修一君 公明党の加藤修一でございます。

今日は四人の参考人の皆さん、大変お忙しい中このようにおいでをいただきまして、誠にありがとうございます。

まず最初に、私は、猿田参考人と除本参考人にお尋ねしたいと思います。

私は、先ほど事後の対策の話が出てきておりましたが、そういったことと同時に予防的な対応というのは極めて重要だと、そういうふうにおっしゃって、アジェンダ21の原則の一つとして予防原則ということが挙げられているわけでありま

と思います。

猿田先生は平成十三年にも参考人として意見陳述されているわけでありましても、配付された資料の中で、予防原則の立場から健康リスクを低減させるために定量的な削減目標を示して、その中で現実的な期間を設定していくべきであろうと、そういうふうな予防原則の言葉を使っているわけでありましても。

また、除本先生は、論文の「環境とコミュニティの再生」の中で、結論として、医療、福祉、環境の分野における政策統合が求められる。このような方向で環境被害ストックの修正を目指している。このような方向でサステナブルな社会に向けた環境再生政策のモデルを指し示して、そういうふうな述べていられるわけでありましても。

私は、非常に単純な考え方をしてるかもしれませんが、やはり一たび環境破壊の発生によりまして健康被害が生じる、影響、被害は甚大であると、地域社会の人間関係とか共同性まで破壊し尽くしているケースが決して少なくはない。そういう中で、本質的には、いかに先生のおっしゃる環境被害ストックが生じないようにするか。それはやはり、私は、事後的な対策というよりは予防的な対応、予防原則にある部分では極めてつながっていることではないかなと、そんなふうに思います。

一見目に見えない環境汚染とも言える化学物質の拡散、私たちは、周辺で約十萬種に及ぶ化学物質が流通しているわけでありまして、それにある意味ではさらされている。大気中にはNO_x、PM、黄砂、そのほかの化学物質が混在しているわけですから、ある種の複合的な汚染が進んでいるという状況かもしれないわけでありまして。この日本では、水は選んで飲むことはできるわけでありましても、大気は選んで呼吸することはできません。言うまでもなく、大気に限らないわけでありましても、特にこの微量な化学物質はあらゆるところに拡散しているというふうな言え

ると思います。

こういったことから、やはり予防原則の視点、すなわち転ばぬ先のつえですか、それを重要ととらえることであると思えます。まあアスベストのような問題が起こってしまってから大変だ大変だと騒ぐことがあつてはいいないわけでありま

すけれども、やはり健康とか命をそういう段階で取り戻すことはなかなか難しいというふうなことになると思います。やはり私は、予防原則というところからいいますのは、これからの二十一世紀にとつては社会の新しい仕組みとしてしっかりと加速化させるような、そういう普及、定着を図っていかねばいけないんじゃないかなと、そういうふうな考えております。

更に申し上げますと、これエンドクリン問題の

関係もありました。すなわち、それは環境ホルモンの問題でありますけれども、これは国民的な関心の中で、微量な化学物質が生体へ影響を

していると。恐らく「奪われし未来」のホルモンなんかも予見できなかったことも、生体におけるいわゆる新しい見方が始めているんじゃないかなと、そう思います。

内分泌系は神経系や免疫系と体の中で化学信号を交換し合っていると。そういった意味ではクロストークがされているというふうに、それ自体が分かっていたという話でありますけれども、私は、発達障害者の関係もこれは極めて大変な話で、小学校、中学校合わせて六・三％いらっしゃるというふうな聞いています。これは大変厳しいと恐ろしさを味わわれておりますけれども、その原因の一つに化学物質の影響がないとは断言できないことだと思えます。最近の脳科学は非常に発達してきておりますので、そういったつながりがあるのではなかろうかという、そういう論文が多く出されているわけでありま

す。かつての公害病は一つの環境汚染に一つの病気が対応すると、そういうふうな言われてきておりますけれども、しかし、先ほど言いましたよう

に、我々の周りには相当の化学物質が拡散している状態になっていると、健康被害につながっている可能性も十分考えられると。その化学物質の作用というのはますます複雑なことが明らかになってきておりますので、以上の考え方によりますれば、やはり私は、健康、命を守るためにはこの予防原則の導入ということについてはより一層加速的にやっていかなければいけないと、こんなふうにご考えているわけでありすけれども、両先生のお考えをお聞きさせていただきたいと思っております。

○委員長(大石正光君) 教授、ちよつとお待ちください。

どの順番で発言を。

○加藤修一君 猿田さん。

○委員長(大石正光君) 先ほど除本先生を先におつしやうたわけじゃないんですね。

○加藤修一君 違います。

○委員長(大石正光君) 猿田先生からでよろしうございますか。

○加藤修一君 はい。

○委員長(大石正光君) 猿田参考人、申し訳ありませんが、三十二分までですべての質問が終わりますので、端的にひとつよろしくお願い申し上げます。

○参考人(猿田勝美君) はい。

ただいまの先生の御発言の中で、予防原則ということを言われました。これは、環境問題にかかわらず健康にいいという観点から見ますと予防原則というのは大前提でございまして、事前に、よくいろいろな予防接種というのも行われますけれども、健康を保護する上では非常に重要なこととございまして、事後対策よりは予防原則、これが環境問題としても最優先されるべきものでございます。

そういう中で、最近の化学物質が非常にもう数多く大気中に、あるいは水の中に拡散しているのではないかと、それによる健康影響が大きいだろうということでございます。こういう点に関しまして

では、環境ホルモンのお話も出ましたけれども、いろいろと調査も行われ、大分知見が得られてきておりまして、最近、揮発性有機化合物、VOCとよく言いますけれども、これなども規制の対象になりまして、そして大気中の微粒子の生成を抑制しよう。大気中にあります粉じんというのは、一次粒子として工場や自動車から出るもののほかに、大気中で、ガス状で出た物質が紫外線の影響とかオゾンの影響を受けて小さな微粒子になる。これが比較的そのPM_{2.5}に近い、あるいはそれ以下の微粒子が発生しやすいわけです。そういうものができやすいものですから、それでVOCを規制しようということで、最近国の方でも対応なさっております。

こういう問題も含めて、いろいろと健康管理という面から予防原則という点は言われておりますけれども、ただ、この今回の自動車NOx・PM法関連の中で、この予防原則がどのように適用されているかという観点から見ますと、先ほどステッカーのお話も申し上げましたけれども、できるだけ分かっているものは規制したいということとで対応しようとしているわけですが、ただ、この自動車問題となりますと、非常に我々予測しにくいところがございまして。

先ほどシミュレーションモデルで試算をしたということも申し上げましたけれども、やはり我々予測、平成二年ごろから私もかわつておりますが、予想以上に車が伸びてきている。しかし、逆に予想以上に車が改善されたという点もあるんですが、しかし走行量の伸び、保有台数の伸びというものは著しいものがございまして。やはりそういう点からいいますと、予防原則を前提にいろいろと対応しようとしても不確定要素がかなりあるわけですね。その不確定要素をどれだけ排斥していくか、少なくとも、それがこれからの問題だろうと思っております。

化学物質について今お話ございましたけれども、じゃ我々の周辺に、身の回りにどういう物質がどれぐらいの濃度でどこに存在しているのか、

やはりそういうこともあるわけではなかなか難しい。予防原則が大事でありますけれども、不確定要素を前提にどう考えていくかということも必要だろうと思っております。

○加藤修一君 委員長、済みません。除本参考人、済みません、恐れ入りますが手短にお願ひできれば、あと一問させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

○委員長(大石正光君) 除本参考人、持ち時間は、三十二分までが加藤先生の持ち時間でございまして、端的にお願いいたします。

○参考人(除本理史君) もう私の専門との関係で余り科学的な因果関係のところまで申し上げられませんが、端的に申せば、予防原則ということが極めて重要な原則になっているんだということは、まずこれはもう恐らく異論はないところでありまして。先ほど申し上げた事前的対策との関係で言えば、事前的な対策をどういう姿勢でやるのかということに予防原則ということが重要になってくるよということでありまして。事前的な対策を取るときに因果関係が明らかになるまで対策をしないというやり方もあるわけでありまして。そうではなくて、予防原則に立つた事前的対策をやるということが重要なんだというふうに考えられる。

それから、その事後的対策というのを先ほど私が強調いたしましたのは、その事前的対策と同時にに行われなければならないという負の遺産に対する対策というのを環境政策の領域としてつくっていくかきかないんだというふうに考えるからであります。

これはなぜかといいますと、事前的対策については、例えば環境負荷の低減、あるいは資源循環を促進するというような形で、もう既に基本法制度ができてきているわけです。環境負荷の低減ということで言えば一九六〇年代から公害対策基本法がありまして、資源循環ということで言えば循環型社会形成推進基本法が既にできています。じゃ事後的対策についてはどうかというと、被害者救

済とか土壌汚染対策とかというような個別法制が、自然再生とかあるのみであって、その政策領域としてきちんとまだ確立されていないというふうにとらえられる。この点をどう考えるのかという問題提起をさせていただいたということでありまして。

以上でございます。

○加藤修一君 大聖参考人をお願いしたいわけでありすけれども、大気汚染の改善のために単体の改革とか燃料の転換とか、そういったことも非常に必要だと思っております。

それから、買換え促進の支援策ということも極めて重要でございますし、ただいま申し上げました燃料の転換の関係についてはバイオ燃料、これは食料とけんかしない形でどうやっていくという意味ではセルロース系のバイオ燃料をどう今後拡大していくかということが極めて重要だと思ひますが、端的に質問申し上げますけれども、この辺についてどのような御見解をお持ちでしょうか。

○参考人(大聖泰弘君) 排ガス対策において、燃料性状を改善するということが非常に大きな役割を担ったということは皆さん御存じのとおりだと思います。例えばガソリン中のベンゼンを削減するというのも、これは有害物質の対策にもなっております。それから、軽油中の硫黄成分の削減ですね、これもディーゼル車の排ガス対策には不可欠な取組だったというふうに思っております。

ですから、燃料の性状あるいは新しい燃料をうまく活用していくということも必要だと思ひますが、この新しい燃料につきましては、むしろ排ガス対策と申しますよりは温暖化対策に有効ではないかなというふうに思っております。すなわち、バイオマス系の燃料が、最近、ガソリンですとバイオエタノールを三%混ぜる、あるいは一〇%混ぜるような方向も検討されております。それから、バイオディーゼルとしまして、植物油系の脂肪酸メチルエステルを使ったもの、これはB5と言っておりますけれども、五%混ぜることが排ガスには影響なく、しかも温暖化対策になるという

ことで進められております。

ただし、日本はこういったバイオマスを大量に生産できるような国土を持っておりませんので、廃棄物の有効利用とか、あるいは適切な諸外国での取組を支援しながら日本にもそれをうまく導入していくというような取組が必要だというふうに思っております。

以上です。

○加藤修一君 ありがとうございます。

○市田忠義君 日本共産党の市田忠義です。

今日は、大変貴重な御意見を参考人の皆さんにお聞かせいただき、ありがとうございます。

九二年の自動車NO_x法制定の際にも総量規制、走行規制、車種規制が議論になりましたが、結局、車種規制を中心とした対策だけで二〇〇〇年のおおむね達成の総量削減目標となりました。しかし、その目標も達成できずに、二〇〇一年の法改正に伴って二〇〇一年のおおむね達成に先送りされた。そういう意味では、今回の法改正というのは、二〇〇一年達成に向けた最後のチャンスになるというふうに私は思うんですが、今回の法改正では、二〇〇一年のおおむね達成どころか、大都市における健康被害の増悪も回避できないと、私はそう考えています。

そこで、大江参考人にお聞きしたいんですが、現行の大気環境基準の達成状況が、大都市における深刻な大気汚染の改善や、健康被害の増悪を回避できるものになっているかどうか、どのようにお考えでしょうか。

○参考人(大江京子君) NO_x・PM法の現行の達成状況という御質問であつたかと理解します。

私も、平成十三年に本法が成立し、初めて使用過程車も含めた本格的なディーゼル対策規制が開始されたことについては、もちろん遅い、遅ればせながらとはいいながら大変期待いたしました。特に附帯決議、参議院での環境委員会の附帯決議においてはその事項が迅速かつ具体的に履行されることを強く期待いたしました。しかし、その後の運用といえますか、達成状況を見ますと非

常にまだ不十分と言わざるを得ない、そう考えます。

もちろんこの法律に基づいて、あるいは自治体の努力によつて効果が一定上がっていることはもちろん認めるところではございますが、やはり都内の、特に大気汚染測定局の濃度、自排局の濃度を見ますと、まだまだ問題があると。特にNO₂でございますね、これは政策評価書でも指摘されているとおり、NO₂については改善に著しい進展が見られないという点と。

あと、是非とも指摘したいのは、被害が減少傾向にないということでございます。新聞報道でされておりますので御承知のとおりでございますが、厚労省の学童保健統計などを見ますと、児童のぜんそく罹患率が、例えば東京、このような局地的な大気汚染、深刻な大気汚染の大都市付近、東京で見ますと、過去十年で二倍以上、非常に深刻であると。一つの小学校で、小学校六年生ぐらいの男の子を見て、七割、まあ一割とまでは言いませんが、の子がぜんそくにかかる、それが非常に増えていると。

そういうことも考えまして、決して局地汚染だけではなく、先ほど申し上げたPM_{2.5}という問題もございします。局地汚染、あとわずかな局地汚染対策をすればそれで済むということではない。決して、環境基準達成まであと一歩だと、そういう樂觀できるような状況ではないと考えております。

○市田忠義君 PM規制の遅れとか、国の公害規制の責任についてもお聞きしたかったんですが、これは福山委員がお聞きになりましたので省きます。

大江参考人にもう一問お聞きしたいんですが、東京高裁の解決勧告に基づいて今和解協議が進められているわけですが、国が示しているPM_{2.5}・五の環境基準の設定、自動車排ガス規制強化、こういう公害対策は私は当然だと思ふんですけれども、被害者への謝罪と補償、医療費助成、これは原告患者の共通の切実な願いだと私は考え

ています。

今関係者が解決に向けた話し合いを継続しているわけですが、すべての被害者の抜本的で最終的な解決を求めたこの勧告にこたえるために国が早急に何を決断すべきか、この点について端的にお答えいただきたいと思ひます。

○参考人(大江京子君) 正に、今、東京大気汚染公害裁判、もう亡くなられた方が原告の中で百十名以上超えました。一日も早い抜本的な解決を望むという観点から、国に対して二点是非お願いしたい。安倍首相もコメントしていただいていますので、大変期待しております。

一点は、抜本的公害対策。それはどの観点からかという点、今申し上げたような、先ほど先生方がおっしゃった予防原則に立つた抜本的な公害対策。具体的には、PM_{2.5}・五の環境基準を一日も早く設定した上で、それを実施する実効的な措置をとっていただくのと、本法については実効的な流入車対策を取っていただく、そういう具体的な対策を取っていただくこと。

二点目は、除本先生がおっしゃった事後的な対策という点で、正に被害者救済でございます。本当に、私が触れておる被害者の方々、原告の方々、病氣だけでも、ぜんそくというのは息ができませんので苦しいわけですが、それによって仕事も奪われ、家族の困らんも奪われ、自分の夢も奪われ、要するに何の希望も持てない、生きていくことに希望が持てない、そういう苦しみを背負っておられます。一説では、東京都の試算などではそれがもう東京都だけでも十万人以上、二十万人近くいるのではないかと言われております。その方々に対する被害者救済、東京都が提案しております医療費助成制度に対して国は是非回答していただきたい、応じていただきたい。その二点でございます。

○市田忠義君 除本参考人にお伺いします。

私、三月の当委員会、除本参考人の未認定患者の被害者実態調査、これを示しながら環境大臣に未認定患者の救済を求めました。川崎市は今年

一月から医療費助成制度をスタートさせていますし、東京都も医療費助成制度の創設を提起しています。今、国が財源拠出を決断して助成制度を創設するというのは、未認定患者が治療を安心して受けることが、治療を安心してできるし、認定患者との格差の悪循環を断ち切る役割を果たす、このように除本参考人のおっしゃいました。これを環境大臣に迫ったときに、因果関係が明確でないから医療助成は難しいと、こういう答弁だったんですが、これについてどういうふうにお考えでしょうか。

○参考人(除本理史君) 私は自然科学を専攻しておりませんので、その因果関係があるかないかという点については自然科学の立場から回答することはできませんけれども、少なくともこの間、東京だけではなくて各地で行われてきている大気汚染公害裁判で、道路設置管理者としての国あるいは規制権限者としての国の責任が認められてきているということ自体は事実なわけです。ですの

で、その因果関係があるかないか、私はあると思っています。それから、国に責任も既に一部の裁判では認められているということセットにして考えるならば、国が何らかの費用負担をするということにならざるを得ないのではないかと、いうふうに考えます。

医療費助成制度がどういうレベルで、例えば東京都ですと、どういふときに、東京都だけが一般財源で費用負担をするというのは、先ほど申し上げた中環審でも言われていたように、道路公害に関係する様々な主体が、責任に応じて費用負担をしていくべきではないかというふうな読めるような考え方とも矛盾してしまうわけですね、東京都だけが費用負担をするということになれば、です。道路公害を発生させるメカニズムをきちん

○市田忠義君 猿田参考人と大聖参考人にお伺いしたいと思うんですが、中環審の小委員会の中間報告が一年の十二月に出されました。この中間報告を見ますと、流入車対策の具体的な案として、対策地域内の非適合車の走行禁止を法律に規定するというA案から、卸売市場やトラックターミナルなどの設置及び管理者に抑制計画の提出を求めるF案まで検討が提起されていました。

ところが、今回の改正案に盛り込まれた流入車対策というのは、A、B、C、DのD案に近い、周辺地域の自動車を使用する事業者への抑制計画の提出にとどまっているわけですが、これは中間報告の対策の水準から大幅に後退したという感じが否めないわけですが、局地汚染対策として重点対策地区の新設等が併せて盛り込まれたとしても、この改正案で二〇一〇年の大気環境基準の達成とか自動車排ガスによる健康被害の増悪の回避が果たしてできるのか、それぞれ対策小委員会専門的に携わってこられた猿田参考人、大聖参考人の率直な御意見をお聞かせいただきたいと思っています。

持ち時間四十七分までですので、済みません、よろしく。

○参考人(猿田勝美君) 環境基準達成できるかという御質問もございました。まずそれにお答えいたしますと、私はおおむね達成できると。いわゆるNOx・PM法の中で平成二十二年、二〇一〇年にはおおむね達成するというのは目標になつていて、その達成度については、それは達成できると私は考えております。これは、前の改正案のときに、NOx・PM法の御審議の際にも同じような御質問いただきまして同じようなお答えをした覚えがございますけれども、そう思っています。

それから、AからF案の中で云々という今お話ございました。これも、A案についてはどうだろう、B案についてはどうだろうと、いろんな試算も行い内容の検討も行いました。その結果、個別に、じゃAでいいのか、Bでいいのかということ

にはならなかったわけですね。結局、それぞれメリット、デメリットがあるわけですが、いいところはここにはこういうのがいいんじゃないか、こういうことに効果があるんじゃないか、そうすると例えば、例えばですが、CとFのいいところを組み合わせればこうなるだろうと、その結果が今回の御提案でございます。

○参考人(大聖泰弘君) 今、猿田委員がおっしゃいましたように、私も小委員会ではAからF案までを検討いたしました。その中でいろんな利点、長所あるいは実効性上問題がある点はどこかということを検討しまして、これらを併記するというような形で選択肢として御提案申し上げたわけです。

その中で、このたびの法律改正を行う上でそれを参考にされたというふうに私も拝察しておりますので、その実効性を上げるためには法改正によつて実際にどういう取組をやるかということに私は懸かっているのではないかなと。行政側の問題、それは地方自治体の問題でもありますし、国の問題でもありますが、事業者がやはり努力しなきゃいけないということをお願いしておりますので、それをどういうふうにも実効性のあるものにするかという、これから私やらなければならぬ課題だというふうに思っております。

○市田忠義君 一分残っていますが、終わります。

○荒井広幸君 参考人の皆様、もうしばらく御指導いただきしたいと思います。

荒井広幸です。今日はありがとうございます。まず、私は先日ベトナムに行つてまいりました。非常に、環境でお互いに共有したものは、人間の愚かさといひますか、負の遺産というものを共有していた。私たちはまだ五十年解決していかない水俣病に代表される公害を持っています。これは経済成長を含めた我々のやっばり反省すべき負の遺産であつたと思います。ベトナムでは現在四百万人だそうです。戦争によつて枯れ葉剤の被

害に苦しんでいるわけなんです。私たちはこうした本当に愚かなことをして、その負の遺産ということをしてきていて。これを前進していく様々な糧にしてくちやならない、尊いそうした犠牲に報いていかなくちゃいけないと思うんです。そしてまた、解決しなくちゃならない問題が一杯あると、こういうことです。

そこで、今回の法律のベースになるものと思いますが、社会的責任という範疇で考えますと、メーカーの応分の負担、これについてどのように評価されているのか、あるいは御要望があるのか、こういった点について猿田参考人、除本参考人、大聖参考人、大江参考人にお話をいただきましたと思います。

○参考人(猿田勝美君) 今、メーカーの社会的責任というお話がございました。今、日本のディーゼルにしましてもガソリン車にしましても、それなりに改善が進められ、もう排出、例えば窒素酸化物あるいは粒子状物質などの削減についてはすばらしいものがあるわけですね。ですから、規制前に比べて現在、各測定点でも改善が図られてきましたというのを申し上げましたけれども、これはやはり走行している自動車の排出濃度がそれなりに改善されてきれいになってきた、きれいと

は言いませんが、よくなつてきたからですね。そういう点ではメーカーも責任持つてやっております。いうふうには私は認識しております。

先ほどCSRという、企業の社会的責任というお話もちょっとさせていたいただきましたけれども、やはりメーカー側にとつては環境への負荷をいかに低減し、あるいは回避するかというのは一つの大きな責任ですから、そういう意味でそれなりに各メーカーとも自動車メーカーは努力しているというふうに考えております。

○参考人(除本理史君) 今、猿田先生がおっしゃったこと、全くそれ自体は同感でありまして、NOx・PM法にも自動車メーカーの責務と

あります。実際にそれがやられてきている、そのこと自体非常に歓迎されるべきことだというふうに私は思っております。ただ、その領域だけに自動車メーカーの社会的責任が限定されるのかという、そうではないのかということになります。

先ほど申し上げた事前的対策、事後的対策ということでいいますと、環境負荷を低減させるような製品を開発し製造すること自体は事前的対策の範疇に入ることです。今後その環境を改善していくための先行投資ということであり、それ自体はもう全くCSRの範囲内なんですけれども、じゃ、それだけに限定されているのか。事後的に、例えば被害者が出てくるときに、自動車交通にかかわる業を営んでいる主体としてどう関与していくのか、無関係でいいのかということを出てくると思います。ですので、いい製品を作つて販売するだけではなくて、事後的な対策の領域でも何らかの費用負担などが求められていくのではないかと考えております。

○参考人(大聖泰弘君) メーカーの努力というのは非常に重要だと思ひます。排出ガス規制への適合を前提にするということ、あるいは低公害車の開発、そういった面で非常に大きな責任があるというふうには思っております。

ただ、そういった対策に当たつてはコストアップが必ず発生しますので、それをできる限り抑制するような努力もまた必要だというふうに思ひますけれども、結果的に車両価格が上がるということとは避けられませんが、事実、新長期規制に適合した車の価格を見ますとやはりかなり上昇しております。それはそれを使う事業者、これがやっばり私は負担すべきものではないかと思ひます。それから、それによつて物流のコストが上がるということがあるかもしれませんが、それはやっばり消費者がある程度負担すべきことではないかと思ひます。それがやはり社会的な公平性を確保する点で非常に重要なポイントだというふうに思ひます。

それからもう一つは、そういった低公害、あるいは排ガス浄化が進んだ新車の普及を図るような支援策、これはやはり行政サイドでも必要になってまいります。それによってコストダウンが図られるという循環を促すでありましょう。そういった各層の負担、応分の負担というものを認識した上でそういった取組を進めていただきたいというふうに思っております。

○参考人(大江京子君) 私も参考人の先生方の意見と同様でございます。やはり、自動車メーカーの責任というのは非常に重い。社会的責任というのは欧米では特に強く言われていることで、認知されている言葉だと思いますが、社会的責任の本来の意味で、事前的にも事後的にも自動車メーカーの果たす役割、責任、それを自覚していただきたい。公害対策、もちろんでございます。技術者、非常に優秀な技術があります。しかし、その公害対策を施した自動車が販売にならなかった時代はやっぱりその技術が開発されない。しかし今は、言葉は悪いんですが、今環境抜きに企業は考えられない、そういう時代ですので、技術を、低公害車の対策、作っていくという点はもちろんのこと、やはり実際、環境に与えた負荷を低減していく、補償していく、回復していく、そのために積極的な、事後的な責任、社会的責任という観点から果たしていただきたいと思えます。

○荒井広幸君 広範囲にありがとうございます。

結局、私のただいまの理解のところでいえば、いわゆる市場原理でなかなかない世界ですから、どうしてもそこに政府始め、例えば一つは規制、税制、予算もそうでしょう、そしてメーカー側含めて技術革新というの必要である、そういったことはひとつだれでも理解はできると。そうすると、先ほど言いましたけれども、やっぱり人間の愚かさみたいな意味でいいですと、私たち一人一人のモラル、意識、こういったところに非常に、極めて大きく問題が自分に戻ってくるんだらうと思うんです。

そこで、今申し上げましたようなやり方でもできるんですが、やっぱり国民全体の意識、あるいは世界の人たちの利便を享受しなくちゃならないけれども、それは分かりながら意識改革をしていくという意味では、パーク・アンド・ライドという考え方は非常に有効だと思っております。このパーク・アンド・ライドで、みんなどこかに来て、共通した乗り物で移動すると、こういうことでございますが、こういった意味でのパーク・アンド・ライドの有効性、こうしたものに対しての取組、可能性ですね、こうしたことについて猿田参考人にお聞かせいただきたいと思えます。

○参考人(猿田勝美君) 今パーク・アンド・ライドのお話ございました。

私、神奈川県藤沢に住んでおるんですが、隣の鎌倉で同じような、今先生おっしゃったようなことをやっておりまして、非常に、これから夏になりますと外来者といましようか、観光並びに海水浴の方が増えるわけですが、鎌倉でやっておりますパーク・アンド・ライド、非常に有効に機能しております。ですから、こういう方式をやはり全国的に広めていく、特に観光地とかそういうところではそれなりの施設も、場所、駐車場が必要になります、設けて対応していくべきだろうと、私はほとんど広めるべきじゃないかと思っております。

○荒井広幸君 ありがとうございます。

これも一つの意識の問題ですね。国立公園などというところでも始めていますけれども、それは教科書になると思うんですね。学校になる、全国に広がる、自分の動機付けになると思えます。

除本参考人のコミュニケーションの復活、復権というのを非常に共鳴しております。いわゆる環境被害ストックの問題、こういった問題の解決の仕方について、被害者の方々のケアについて、地域のコミュニケーションあるいは医療、福祉のネットワーク、こういったものをやっぱり充実していく、あるいはそういう助け合いというのは我々農耕民族

にあったわけですが、今本当にばらばらになってしまいましたけれど、そういったものの可能性というのを、私も共通するんですが、若干そうしたコミュニケーションというものと被害者救済、協力をしていく、そういったものの可能性についてお話をいたしたいと思います。

○参考人(除本理史君) 被害者の救済の問題というところ、やまやまですと、まず医療対策とかそのコストの問題、医療費助成の問題というところに話が限定されがちで、まあそれ自体一番重要なことなのでそこから始めるのは当然なんですけれども、患者さんの立場から見ると療養生活をどう送るのかということでは、通院するコストを見てやればいいんだというだけにとどまらずに、例えば、特に今医療制度改革の中で、ずっと患者さんが入院できる状態ではありませんから、じゃ地域の中で療養生活をどう進めていくのかという観点の間わけてくるわけです。これはもう環境政策の領域を超えて、福祉政策とどうリンクさせていくのかという視点が必要になってくる。これは大気汚染だけじゃなくて、特に水俣病などで非常に明確に出てきている方向性だろうと思えます。こういうことが今後、政策統合と、先ほどちょっと加藤先生の方から私の論文を引いていただいていたが、そういう観点が必要になってくるのではないかと考えております。

以上でございます。

○荒井広幸君 ありがとうございます。

政策統合、あるいは各分野にまたがるのでポリシームックスといいますが、政策の融合的なものが非常に重要だというふうに私も思えます。大聖参考人に最後にお聞かせいただきましたんですが、非常に今回の法律の部分でも、例えば先ほど認識でいうステッカーのお話など出ましたけれど、これからどんどん展開しますと、IT情報を使った可能性というのはいろいろな意味で計量もできますし、対策も打てるわけですね。そしてまた、先ほどありましたようにいろいろな、やっぱり意識改革だけでは難しい場合のインセンティブ

として経済であつたり規制であつたりと、これやむを得ない形で出てくる場合があると。そういったものにも有効だと思えますので、私、あと二分ほど残しておりますが、少しこのモビリティとかモビリティというんですかね、自動車社会の中のIT等の可能性、少し言及足りないところあつたらお聞かせいただきたいと思います。

○参考人(大聖泰弘君) IT、情報技術、それから交通分野ではITS、インテリジェント・トランスポーション・システムズというのがありまして、これもひとつ情報通信技術をうまく使って自動車の渋滞をなくすとか無駄な走行を削減する、利便性を増すというようなこと、快適性を改善する、いろんな側面があります。それで、何よりも環境改善、それから温暖化対策、そういったものにも役立つわけですが、なかなか、ITSを使つてそれが環境改善がどこまで進むかというのが研究が実は進んでおりませんで、私はこれからの大きな課題だと思えます。

最近、ITSをやつておられる専門家の方々が環境ITSという接頭語を付けるようになりました。我々もそれに対して大きく期待しておりますし、私、環境の立場からもうそういうものに取り組みたいなと思っております。

それから、情報技術で申しますと、かなり、私も都内の交通量を調べてみますと、商慣行で移動している車が多いんですね。御用聞きとかちよつとした小物を運ぶというふうなことで、あいつたものをもう少し合理化できないかなと。かなり車に依存したそういうビジネスが行われておりますので、それを削減するような努力が是非必要だと思えます。これは環境対策、温暖化対策の点で必要。それからもう一つは、ナンバープレートのエレクトロニクス化ですね、これも推進されておりますので、それも情報技術を担う一つ

の大きなツールになると思っております。

○荒井広幸君 参考人の皆様大変ありがとうございます。

○委員長(大石正光君) 以上で参考人に対する質疑は終わりました。

参考人の皆様方に一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただきまして、誠にありがとうございます。委員会を代表して厚く御礼を申し上げます。

(拍手)

午後一時まで休憩いたします。

正午休憩

午後一時開会

○委員長(大石正光君) ただいまから環境委員会を再開いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会の協議のとおり、厚生労働大臣官房審議官宮坂亘君外九名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(大石正光君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大石正光君) 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次発言願います。

○橋本聖子君 ありがとうございます。

自民党の橋本でございます。

今日は、午前中十時から四名の参考人の方にお越しをいただきました。それぞれの立場から意見を聞かせていただいたわけでありませうけれども、大変勉強になったところでございます。

今日は、引き続いてすぐに質疑に入らせていただくということでありますけれども、まず最初に、現状とこの法改正の必要性についてまずお聞かせをいただきたいというふうに思うんですが、環境省におかれましては、これまでも自動車排出ガス対策に取り組んでこられたわけでありませうけれども、これまでの取組の評価と現状というものをどのようにお考えになっていらっしゃるか、そして、今回の法改正の必要性についてお考えをお聞かせいただきたいと思いますが、副大臣にお願いいたします。

○副大臣(土屋品子君) これまでの対策といたしましては、大気汚染防止法や自動車NO_x・PM法の法令に基づく各種対策、それから低公害車の普及の促進、それから自治体による様々な対策がありましたが、その結果を受けてまして全体としては改善傾向にあるわけでございます。そして、数値として見てみますと、平成十四年度、NO_xとしては六九・三％が、平成十七年度になりましたと八五・一％になりました。それから、PMは、平成十四年度で二四・七％だったのが平成十七年度には九二・八％になったわけでございます。

しかし、交通量の多い一部の局地、交差点の渋滞するところとか幹線道路等の一部では環境基準がいまだ達成できていない状況が長期にわたって続いているところがありまして、それを受けて今回改正ということになったわけなんです。大都市地域における大気環境基準の確保を目指していかなければならないということが大きな目的でございます。そして、局地汚染対策及び流入車対策、二本の柱として自動車NO_x・PM法の改正が必要と判断した次第でございます。

○橋本聖子君 ありがとうございます。

まだまだ改善が難しい状況に置かれている地域、私自身もいろいろ調べさせていただいたわけですが、広報活動と事業者の混乱を避けるための施策についてまずお伺いをしたいというふうに思うんですが、東京、埼玉、千葉そして神

奈川、この一都三県と兵庫県は既に数年前から条例によりディーゼル車規制を行ってきております。そして、埼玉、千葉、東京及び神奈川の一都三県の場合は、平成十五年の十月の一日から条例によるディーゼル車規制を実施いたしまして、八都府県で連携協力してディーゼル車の排ガス対策に取り組んできたわけでありませうけれども、現在も幹線道路沿いに残る浮遊粒子物質というものが、や、また二酸化窒素の高濃度汚染というものが深刻な状況にあるという報告があるんですけれども、でも確実にこういうような地域というのは改善傾向が見られているわけでありませう。

でも、そういう中で、今回の流入車対策の実施によって事業者が更に混乱をするのではないかと、そういうことが予想されておまして、そういったことが地域によっては大変心配をされているという声があるんですけれども、そのことについては、政務官、どのようにお考えでいらっしゃいますでしょうか。

○大臣政務官(北川知克君) ただいま橋本委員長御指摘のように、この大気の改善については一部でも改善をされているところでありませうけれども、今回の改正案につきましては、対策地域の周辺の地域に使用の本拠地を置く事業者に対して、その流入車対策に関する取組を盛り込んだ計画の作成、提出を義務付けるものでありまして、取組の具体的な例といたしましては、指定地区の運行に当たっての車種規制適合車の配車、またエコドライブの実施、そして貨物自動車の積載率の向上等を通じた車両使用量の削減等を事業者による主体的な取組を促すものでありまして、あくまで事業者の方々が自主的にこういう課題に取り組んでいただくという計画を出していただくというものを義務付けるものでありませう。

一方、今委員御指摘の東京、神奈川、そして千葉、埼玉の一部で行われております条例による規制でありますけれども、これは流入車対策として一定の排出基準を満たさない自動車の地域内での走行を規制するものでありまして、こういう観点

から、あくまで事業者の方々が自主的に取り組んでいただく主体的な取組を促すものであるのが今回の改正案でありまして、流入車対策について条例による規制という、こういう内容からいたしましても明確に異なる点であります。

事業者が今後混乱することはないものと考えておりますけれども、本改正案を成立させていただいた後には、その円滑な施行に向けて、関係者の方々に十分周知をさせていただいて協力をいただきたいと思いますと考えております。

○橋本聖子君 ありがとうございます。

流入車対策、これは流入車の方々のみならず、先ほど、今政務官がエコドライブという話をさせていただきましたけれども、やはりこれは一人一人が、車を持つていらっしゃる方すべて、それ以外の方もなんでしょうけれども、やはりしっかりとしたそういう意識の改革というものがなされない限り難しい状況になるんじゃないかなというふうに思っておりますので、そういったことも含めてしっかりと働き掛けというのも環境省からは是非行っていたらいいというふうに思います。

また次に時間があつたらエコドライブについて少しお話を聞かせいただければと思いますが、時間の関係で次に進めさせていただきますというふうに思っております。

大都市圏で使えなくなった自動車は北海道ですとか東北を始めとする地方都市で再度使用されているというケースがあるというふうに聞いておりまして、私の地元北海道でありますけれども、実際にそのような車が走っていることがありまして、これは大変矛盾を感じるんですけれども、これについて環境省はどこまで実態を把握しているのか、お聞かせいただきたいというふうに思います。

実際に平成三年、一九九一年ですね、スパイクが禁止されました、スタッドレスが導入されたわけでありませうけれども、本当にそれからは北海道、札幌の町は粉じん公害が大変ひどかったんですけれども、それが本当に北海道特有の青い空が

札幌市でも見られるようになったということで、大変いいことだなというふうに感じたんですけども。

ただ一方で、今度は冬になりますと、粉じんの公害では問題はなかったのが、今度はそういったトラックが北海道を走ることによりまして雪が大変真っ黒になる地域があるわけですね、札幌市内でも。そういったことが実際にあるということが札幌市内でも問題になっていっているんですけども、その件についてどこまで把握されているかということ、今後それについてどのようにお考えかということも併せてお聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(竹本和彦君) 委員御指摘のとおり、この自動車NOx・PM法、特に大都市の大気環境を改善するという観点から、全国一律の排ガス規制などの施策のみによつてはなかなか大気環境基準の確保が困難であるというような地域に限定をいたしまして古い年式の車の更新を認めていないという、こういった特別の対策を総合的に講じていくとしたものでございます。

その結果、先ほど委員が御指摘のありましたように、車種規制の結果、大都市圏で使えなくなった自動車も地方都市で再度使用されているというようなことが若干散見をされているということで私どもも大変危惧をしておりますが、そういうようなことはやはり地方の大気環境の改善という観点に立ちますれば必ずしも好ましいものではないというふうに考えております。

一方で、事業者の負担の軽減を図るということも大変重要でございます。そういう観点から、環境省といたしましては、良好な大気環境を維持するため、この大気環境というのは全国的な意味でございまして、大都市圏であるかどうかを問わずにできるだけ環境に優しい自動車に転換をしていただく、そういう観点から、事業者の負担軽減を図るために、補助金でありますとか税制優遇、また低利融資等の措置を講じてきておるところでございます。

環境省としましては、引き続き、全国的に環境に優しい自動車の普及が推進されるように、先ほど申し上げました支援の充実に努めてまいりたいと考えております。

○橋本聖子君 ありがとうございます。様々な取組への配慮ということで今お聞かせいただいたわけでありましても、大都市圏で使えなくなった自動車が地方都市で使用されるということについては本心に矛盾を感じますけれども、燃料の高騰もあつて車種規制を受ける事業者のコスト負担も心配されるということがありますが、今税制の問題ですとかいろいろなさういった事業者に対しての配慮というものをそれぞれ聞かせていただいたんですが、具体的にもう少し踏み込んで対策というものを聞かせていただければと思います。

○政府参考人(竹本和彦君) 自動車NOx・PM法に基づきます車種規制の実施は、委員が御指摘のとおり車両更新の必要が生じるということでございますので、事業者の負担を軽減するために、先ほども項目を申し上げましたが、政府といたしましては、低公害車なんかの導入に対する補助金、また自動車取得税の軽減等の税制優遇、それから政府系の金融機関、例えば中小企業金融公庫でございますとか、また国民生活金融公庫のような政府系金融機関によりまして低利融資などの措置を講じてきておるところでございます。

これに加えまして、実は今年度から新たにNOx・PM低減装置の装着を低利融資の対象に新たに追加をするということにしておるところでございます。さらには、これも今年度からでございますけれども、重量車の燃料基準を達成すると同時に、かつ最新排出ガス規制にも適合しましたディーゼルバスとかトラックを導入する事業者に対しての補助を新たに導入するというところにしたところでございます。

そういう意味で、これまでやってきた支援策、それに加えて、先ほど申し上げました新たな支援策、一層充実をいたしまして、こうした措置

をフル活用いたしまして、今後とも事業者に対する支援を進めてまいりたいと考えております。

○橋本聖子君 ありがとうございます。是非、今おっしゃっていただいたようにフル活動をするべく努力をしていただければというふうに思っていますので、よろしくお願いいたします。

周辺地域からの流入車対策というもののについてもう一度お聞かせをいただきたいんですけども、一定の要件の下に事業者を限定しておりますけれども、この要件について、具体的にはどのようなことを考えていらっしゃるのかということと、またその地域の面的な規模はどのような程度の想定をしているのかということをお願いいたします。

○政府参考人(竹本和彦君) まず最初に、一定の要件、特に事業者の規模の要件ということでございましたが、今回導入します流入車対策に関する事業者の具体的な要件ということでは、対策地域に隣接した周辺地域の全都府県におきまして自動車を一一定台数以上所有をしているというのが一つの要件でございます。またその自動車を指定地区において一定回数以上、反復継続して走行させると、こういうことを要件としておるところでございます。

先ほど申し上げました一定台数以上の具体的な数値でございますけれども、三十台以上保有するということを想定しております。これは現行のNOx・PM法におきまして、自動車使用管理計画の作成を義務付けております対象事業者、これについては三十台以上保有をするという事業者に対する義務付けでございます。それと同程度を考慮しておるところでございます。

もう一点の面的規模、周辺地域の面的規模でございますけれども、現時点では、実はこの指定地区として指定されるところがまだ決定をされていない、こういうことでございますので、この面的規模の具体的な広がりについては現段階では具体的に申し上げることは困難であるということでございますが、いずれにしてもこの流入車対策の必

要性ということにかんがみすれば、大気環境の改善が求められている地区におきまして、これまでは対策の必要のないといましようか、規制が掛からない対策地域外から流入している、そういう状況にかんがみましてこの流入車対策位置付けておるところでございます。

そういう趣旨にかんがみまして、当該地区に流入する自動車が相当程度捕捉をできる範囲となるように、これからそういう考え方の下で検討してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○橋本聖子君 ありがとうございます。まだ面的な規模というのは想定ができないということなんですけれども、やはり現状をしつかりと見た中で、是非面的な規模に関してもその地域の状況を見ながらしつかりと決めていただければというふうに思いますので、お願いをいたします。

周辺地域その他の業者や間接的排出者である荷主には努力義務が課せられるということになるんですけども、その点について取組が期待されることを簡単でいいですのでお願いいたします。

○政府参考人(竹本和彦君) 努力義務で期待をしているところでございますが、具体的には対策地域内を走行する際には、現行法の車種規制に適合した車両を使用してもらうように努めていただくというようなことを期待しております。

また、荷主に対しては、例えば貨物輸送の計画的な発注によりまして、貨物をできるだけ少ない頻度で運送させるとか、また運送車両が車種規制に適合しているかどうかステッカーを通じて確認をすることなど期待をしておりますので、よろしくお願いいたします。

○橋本聖子君 是非、よろしくお願いいたします。続きまして、大規模小売店舗を対象外としたことについて少し質問をさせていただきたいというふうに思っております。この制度は、自動車の交通需要を生じさせるような一定規模以上の集客施設やオフィスビルの建

設を知事への届出制にして、重点対策地区にあるものについて適用されるということなんですから、この大規模小売店立地法の大規模小売店舗を制度の対象から外したということについてお聞かせをいただきたいと思ひます。

恒常的に交通需要が生じる傾向にあるというのが、場所によっては当然、郊外の大規模店舗、最近では結構多くなってきておりますけれども、そういうようなことを考えてみますと、どうして除外をされたのかということ、もう一つは、都道府県知事が大規模小売店舗の設置者に対して意見等を行うということにしておりますけれども、実際にはそれがどのように運用されているのかということもそれぞれお願いいたします。

○政府参考人(竹本和彦) 今回の改正法案及びたいた御指摘がございました大規模小売店舗立地法、それぞれに自動車の交通需要の増加に着目をして、交通渋滞の解消など交通流量の問題に対処しようとするものでございます。具体的には、荷さばき施設の確保でありますとか駐車場の確保、アイドリングストップの実施等々、いずれも共通をしたものでありまして、窒素酸化物など排出抑制の効果をもつものというように考えておるところでございます。

また、これらの対策の実効性を担保するため、今回の改正法案では特定建物の設置者に対して、また、大規模小売店舗立地法では大規模小売店舗の設置者に対して、それぞれ意見を述べることができる仕組みとなっております。こうした意見の内容も当然共通のものとなるというように考えておるところでございます。

そこで、大規模小売店舗の新設についての届出義務の重複を避けるということから、大規模小売店舗を特定建物の定義から除外をするということとしたものでございます。

○橋本聖子 分かりました。

続いて、東京大気汚染の訴訟についてお聞かせをいただきたいというふうに思ひます。

自動車の排ガスで健康被害を受けたとして、東

京都内のぜんそく患者の方々が国や都、そしてまた自動車メーカーに損害賠償を求めている東京大気汚染訴訟の控訴審についてなんですけれども、二十日の開議後の記者会見で若林大臣が、具体的に被害を感じている人々から健康相談のニーズが出ていて、健康相談なら国の費用負担を伴うものであっても検討し得るということで発言をいたしました。まして、これについて大変希望が持てた患者さんといったお話がありました。

この点について、健康相談の具体的中身について大臣の方からお聞かせをいただきたいと思ひます。○国務大臣(若林正俊) 委員が御指摘をいたしておりますように、過日、二十日の開議後の会見におきまして、具体的に被害を感じている人々から健康相談のニーズがいろいろ出ております。その状況を受け止めて、健康相談ということであれば、因果関係その他の点につきましても、国の費用負担を伴うものであっても、直接因果関係を問題にしないで検討し得るのではないかとこのように思ひ、会見でそのような趣旨を申し上げたところでございます。

御承知のように、健康相談等の事業は現在あるわけでございますが、従来から、公害健康被害の補償等に関する法律の旧第一種指定地区を中心にしまして、ぜんそく等の発症の予防、健康回復を図るために、ぜんそく等に係る健康相談、健康診査及び機能訓練、また医療機器等の施設整備などを公害健康被害予防事業という位置付けをいたしまして実施してきているわけでございます。

このうち、健康相談につきましては、地方自治体が実施する医師、保健師等による個別の相談などに対する助成を行っておりますが、こうした事業についてぜんそく患者の方々の各種ニーズを具体的にすることについて更に検討をしようという趣旨で申し上げたものでございます。

環境省として、現在、本訴訟の解決に向けまして原告との話し合いを進めているところでございま

すので、引き続き誠意を持って検討を進めていきたい、このような趣旨で申し上げたものでござい

ます。

○橋本聖子 ありがとうございます。なかなかこの部分が原因であってぜんそくになられたとか、そういうことに関しては大変難しい状況にあるかというふうに思ひますけれども、是非患者さんの立場に立つての考えに重きを置きまして、是非解決に向けて御努力をしていただければというふうに思ひます。

こういった問題もすべてやはり公害対策の強化というものに懸かっているのではないかなというふうに思ひますが、その公害対策の強化と公害道路建設推進の道路行政の抜本的転換を図っていくべきだというふうにはやはり考えるところなんです。都道府県そしてまた道路管理者である国土交通省とも連携を含めて、若林大臣の自動車排ガス対策に対する意気込みをお聞かせいただければと思ひます。

○国務大臣(若林正俊) 今回の改正法案は、自動車排ガス対策を一層強化するという視点に立ちまして、新たに局地汚染対策及び流入車対策を講じようとするものでございます。これらは、道路の改善、交通流対策などを含むものでございまして、施策の実効性を上げるためには、道路管理者であります国土交通省を始めとした関係省庁、自治体との連携が不可欠であるというふうに考えております。

さらに、自動車の単体制制でありますとか低公害車の普及などの各種排出ガス対策というものは一層推進していくこととされているところであります。このような対策の積極的展開を図るためには、環境大臣として各省庁との連携を取りながら一層リーダーシップを発揮してまいらなければならぬ、このように考えているところでござい

ます。

○橋本聖子 ありがとうございます。局地対策、そして流入車対策、また低公害車の普及、そういったものに全力を挙げて取り組んで

いただきたいということ、もう一つは、やはりこれは省庁の垣根を越え、また産業の垣根を越えて考えていかなければいけない問題でありますので、是非その点についてもお願いをしたいというふうに思ひます。

少し時間が残っていますが、ちょっとだけ海外のスポーツで転載をしていたときの話をさせていた

た

もう古くからヨーロッパですとか北欧は、大都市においてもしっかりとサイクリング道路が造られているということで、今回国土交通省の方に来ていただいているではないんですけれども、そういった中でやはり、特にイギリスだったというふうに思ひますけれども、国会議員が自転車で敷地内を、議事堂内を走ったときには手当が出るというような話も聞いたこととか、本当にそういう意味では自転車というものが一つの交通にしっかりと組み込まれているという、これはいろいろな歴史背景があるかというふうに思ひますけれども、そういったことも考えていきますと、これからはやはり自動車と、また自転車ですね、自転車というものを、そしてまた人というものの、健康の問題も考えたときに、これからは大きな枠の中での環境問題というものを考えていかなければいけないというふうに思ひますので、その点も是非、大臣が自ら進んで自転車で、まあいろいろ周りの対応が大変かもしれませんが、そういった永田町、この霞が関になれば私はいんではないかなというふうに思ひますので、是非、健康と環境というものの、自転車をとり入れる交通網というものもしっかりと考えていただければというふうに思ひますので、よろしくお願ひいたします。

ありがとうございます。

○加藤修一 公明党の加藤修一でございます。まず、環境大臣にお願いしたいわけでありまして、先ほど橋本委員からも話がありましたけれども、東京大気汚染公害訴訟の和解協議に向けて国はどのような決意で今後対応していくのか。さらに、平成二十二年度の大気環境基準のお

いた

おむね達成に向けた大臣の決意をお聞きしたいと思います。

○国務大臣(若林正俊君) 東京大気汚染公害訴訟につきましてはもう長い間の懸案でございまして、委員の御指摘のとおり、訴訟で解決をしていくには更に長期の時間を要するというふうなことがあり、司法の方から、解決点を探るために何らかの話し合いをしてはどうかという、そういうサジェスチョンがございまして、国としてもそういう司法の方のサジェスチョンを受けまして、早期の解決が図られるように、自動車排ガス対策の推進と併せて健康相談などのニーズも踏まえた充実等につきまして国として何ができるか、できることを誠意を持って検討をしようということで話合いに応じ、取り組んでいるところでございまして、原告の要望あるいは裁判所の意向、これも踏まえながら、さらに、関係をいたしております東京都との協議も進めながら本訴訟の解決に向けて最大限の努力をしてみたいと、このように考えているところでございます。

また、今回の法改正案では、局地汚染対策及び流入車対策を新たに講ずることといたしております。これらの取組に加えて、引き続き自動車排出ガスの単体規制を強化する、また低公害車の一層の導入の対策を総合的に展開するといったようなことを通じまして、環境基準の確保に向けまして全力を尽くしてまいり、平成二十二年度の大気環境基準の達成を図ってまいりたい、このように決意しているところでございます。

○加藤修一君 二十一世紀環境立国戦略、これを今策定中でありますけれども、それにふさわしい和解協議を含めて積極的な対応をよろしく願っています。

それでは次に、P.M.の二・五以下の関係でございまして、これは特に健康影響が懸念されている内容でありまして、午前中の参考人の関係におきまして、欧米はもう既にこういつた面についての環境基準を導入していると。我が国にお

きましてはモニタリングをしている状況でございしますが、私は、モニタリングの成果を踏まえながら、これはまた積極的に環境基準ということで導入を図っていくべきではないかと、このように考えておりますけれども、この辺についての御見解を示していただきたいと思います。

○政府参考人(竹本和彦君) ただいま御指摘のございましたP.M.二・五のモニタリングについてでございますが、国が直轄管理する国設の測定局、又は地方公共団体の設置する測定局、合わせまして全国で現在十五局でモニタリング測定を実施をしておるところでございまして、これらのモニタリングは、P.M.二・五の環境濃度の現状把握など基礎的なデータの集積のために実施をしておるものでございまして。直ちに規制強化を目的とするというものではないわけでございしますが、P.M.二・五の健康影響評価など、今後の大気環境保全対策の検討に資するものというように私も考えております。

こうした知見も含めまして、国内外の科学的知見の集積に現在努めてきておるわけですが、こういったものを踏まえまして、早急に、学識経験者などから構成されます検討会を速やかに立ち上げまして、健康影響評価の検討に精力的に取り組んでまいりたいと考えておるところでございまして。

○加藤修一君 是非、皆さんが安心して暮らせるような形にするためには環境基準を導入するということも非常に大きな判断でありますので、是非積極的な対応をよろしく願いたいと思います。

それで、流入車対策の基準の関係について先ほど橋本委員からも話がありました。一定の事業者というのは三十台以上という事業者を対象にするという話でございしますが、その指定地区に反復継続して流入させる事業者、これは計画作成あるいは届出するとしておるわけでありましてけれども、この反復継続という中身ですね、数量的な問題でありますけれども、これはどういうふうな足切りをするかによって大きく影響が出てくる話でござ

いますので、この辺の数的な量についてはどのようにお考えでしょうか。

○政府参考人(竹本和彦君) ただいま御指摘のございました運行回数等の要件ということでござい

ます。指定地区の大気汚染に影響を与えている事業者を捕捉し、効果的に対策を進めるために継続かつ頻繁に指定地区を運行する事業者を対象とするということでございますが、具体的な水準につきましては今後政令として定めることとしておりまして、今後早急に検討していく、そういうように考えているところでございます。

○加藤修一君 言うまでもない話ですけれども、まあ濃度がかかなり削減されるようなところでの足切りということも、こともではなくて、それ自体が非常に必要でございしますので、そういった中身のある足切りの点をよく考えて設定していただきたいと思ひます。

それで、次に、環境省と国土交通省にお願いでありますけれども、指定地区になると思われる地区は、例えば東京都の場合でありますけれども、環状七号線や環状六号線と国道一号線などいわゆる主要幹線道路との交差点が多いというふうな考えられるわけでありまして、これらの環状道路と都市へ集中する主要幹線道路という構造的な問題が言わば慢性的な渋滞、それを引き起こしているというふうな言われているわけでありまして、けれども、交差点におけますN.O.の滞留が発生しているということは十分考えられるということでございます。

先ほど流入車対策の基準の設定のいかんによつてはその辺のことが非常に大きく、どっちに転ぶかという話にも当然なるわけでありましてけれども、この辺についての渋滞の発生などで懸念されることについての環境省の見解についてお伺いしたいという点と、それから国土交通省に対しましては、C.O.削減の観点からも外環道など環状道路の早期整備を行うべきだというそういう意見もあることは事実でございまして、あるいはそう

いったことを通しながら通過交通を分散させることが抜本的な対策であると、そういうふうな主張する方もいることはよく聞いているところでございます。

ただ、私は、そういうこともやることは必要であると思っておりますが、道路が極めて便利になればなるほど道路を使う方が増えるわけであります。それは誘発交通量も伴ってくる話で、総量としては減るというよりは増えるということも十分考えられるわけでありまして、そういう誘発交通量を加味しながら総合的にやっぱり検討していかんやないけない、そういった部分も私はあると思ひます。

そういったことを含めて、国土交通省にその辺の見解についてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(竹本和彦君) まず、私の方からその渋滞対策等の観点からの環境省の考え方でございますが、今回、御提案をさせていただいておりますN.O.・P.M.法の改正法案の柱として局地汚染対策というものを位置付けさせていただいておりまして、具体的には、重点対策地区を定めまして、その中で交通流が円滑にいくように、例えば右折レーンの整備でありますとか、立体交差点の整備でありますとか、非常に時間の掛かる、また道路管理者など、関係する省庁とも協力をしながらこういった対策を長期的に進めていくことにできればということで、今回の法案の中の一つの柱として盛り込ませていただいたところでございます。

先ほど御答弁申し上げた中で訂正がございす。政令と申し上げましたが、今後省令で、環境省令で定めるということにしておりますので、訂正しておわびをいたします。

○政府参考人(原田保夫君) お答え申し上げます。

首都圏におきましては、例えば首都高速都心環状線の全体の交通量のうち約六割が都心部に用いない通過交通でございまして、したがって、多くの通過交通が都心部を経由せざるを得ないとい

うような道路ネットワークとなっております。

また、この多くの通過交通が都心部における慢性的な交通渋滞の原因の一つともなっております。これによって走行速度が低下をしまして、自動車交通量に由来するCO₂の総排出量を増大させているという原因にもなっております。でございます。したがって、我々としては、通過交通を適切に排除、分散させるような道路ネットワークの整備というのが必要だということふうに思っております。

具体的に申し上げますと、首都圏におきましては、こうした観点から首都圏三環状道路、すなわち圏央道、外環道、首都高速中央環状線の整備が不可欠だというふうに思っております。その整備の推進に努めているところでございます。しかしながら、本年四月現在でこの三環状道路の整備率は三八％にとどまっております。でございます。まして、国土交通省として引き続き早期整備に向けて努力をまいりたいというふうに思っております。

先ほど先生の方から誘発交通需要の問題も御提起していただきましたけれども、こうしたハードの整備に加えて、我々としては、交通渋滞の解消という観点から、公共交通機関への利用転換ということなどのソフトな政策も含めまして、総合的に交通渋滞の解消に向けて努力してまいりたいというふうに考えております。

○加藤修一君 最後の答弁の中は恐らく交通機関別分担を変えるという意味だと思っております。そういうモーターシフトを考えると、そういって非常に大事な視点だと思っております。そういったことも含めながら総合的な交通体系、総合的な交通体系があるかどうか分かりませんが、そういう方向の中でしっかりと検討をしていただきたいと思っております。

それで次に、中央環境審議会で「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」ということで、これは二月に出されたものでありますけれども、局地汚染対策の具体例として交通流の円滑

化、交通量の抑制などが挙げられておりまして、ただ私、家電リサイクル法の関係でいろいろ検討している最中なわけなんですけれども、これはいろいろと新聞にも載せられていたように思っております。

家電量販店自身がいわゆる消費者に商品を提供し、不要になった家電製品を回収してくる。これ自体は全然問題はない。しかし、委託運送業者が商品を配送したとしても、廃品法上の収集運搬の許可業者でなければ不要品は回収はできない。と。法律上、そういうふうになっているわけでありまして、そういふふうになっているわけでありまして、回収運搬の許可業者が改めて回収しなければならぬということ、商品をお届けする運送業者と、廃品を回収すると言ったらおかしな言い方かもしれませんが、それはまた別のところから回収しなければいけないということ、すなわち商品配送と廃品の回収の二系統が出てきてしまうという話になってしまっているわけですね。そういった意味では、非常に非合理的な現実が、実態があるというふうに見えるわけでありまして、そういう意味では局地汚染対策の思想に逆行するんじゃないかと、そんなふうに思っています。

ただ、それはそういう業許可を取ればいいという話かもしれませんが、そういう答弁が返ってくるかもしれない話なんです。ですから、あえてこういう形で質問しておりますので、そういったことも含めて考えていただきたいと思います。

それから、家電リサイクル法ということなんですけれども、これリサイクルが非常に強調されていて、回収したものがリユースの方に行くインセンティブがなかなか働いていない。中には使えるものもまだまだあるわけですね。中古品として使うもの、あるいはリペアして、修繕して、それをまた商品として乗せることもできるのにもかかわらず、大概ある種の下でリサイクル、切り刻んでしまつて、鉄だとかアルミニウムとかそういうものに分けられてしまつて、そういうところの流れが非常に強いということで、やはりリユースということも強めていくことが極めて重要でないかなと思っております。そういった意味で私は、家電リサイクル法という名前を変えて家電循環法という、リデュース、リユース、リサイクルという三つをしっかりと明示的に組み替えた法律ということも考えられるのではないかなと、そう思いますので、この辺について御見解をよろしく願います。

○政府参考人(由田秀人君) 廃家電の回収、リサイクルの仕組みを定めております家電リサイクル法ににつきましては、現在、中央環境審議会、産業構造審議会の合同会合の場で見直しの検討を行っているところであります。先生御指摘の廃家電の効率的な収集、運搬システムの整備につきましても重要な検討課題であると認識しております。今現在、二つのグループに分かれておる製造業者による廃家電の引取り体制の在り方なども含めまして議論が行われているところであります。環境省としましては、経済産業省とも連携いたしまして、合同会合の検討結果を踏まえて、家電リサイクルの円滑な推進を図るよう必要措置を講じてまいりたいというふうに考えております。

また、もう一つのお尋ねの件でございます。家電リサイクル法に更にスリーRの推進を図るようというところでございます。

現在のこの両審議会の合同会合の場での検討の中では、いわゆる循環型社会形成推進法の基本原則に基づきますスリーRの推進に関しても検討課題の一つとして挙げられておまして、今後、リデュース、リユースを含めましたスリーRの推進の取組を一層充実させていく方針について議論されていく予定であります。

環境省としましては、先ほど申し上げましたように、経済産業省と連携いたしまして、合同会合の検討の結果を踏まえて、循環型社会の形成の推進を図る観点から必要な措置を講じてまいりたいと考えております。

○加藤修一君 認識は一緒のようでございますので、是非そういった面については積極的に対応をよろしく願いたいと思います。

それで次に、国土交通省と経済産業省にお願いでありますけれども、クリーンエネルギー自動車は二〇一〇年導入目標が二百三十三万台である。ただし、現在の十七年度実績を考えると、まだと二十九万四千台と。そういった意味では普及が非常に遅れているというふうに考えられるわけでありまして、先端技術の開発やSSなどのインフラ整備とともに、やはりクリーンエネルギー自動車の普及拡大をより一層加速的に、加速的にやっていく必要があると考えております。

それで、一方、適合車や天然ガスなどの低公害車への買換え、これをやはり促していくかなければいけない。従来は税の軽減とか、あるいは融資の関係とか、あるいは補助金メニュー、そういったものが用意されておるわけでありますけれども、これも先ほど答弁があつたわけでありますけれども、トラック業界など運輸業界は非常に、皆さん御承知のように競争の激化により経営内容が極めて厳しい。そういうことを考えた上で、やはり買換のインセンティブが働くように従来の様々な支援措置について拡大充実を更にやっていくべきではないかなと。動産担保の制度、そういったことも含めての話でありますけれども、充実強化をしっかりとやっていく必要がある。このように考えておりますけれども、国土交通省、この辺についてよろしく願いたいと思っております。

それからさらに、クリーンエネルギー自動車、これ二〇一〇年の導入目標達成に向けてグリーン税制、昨年、これなくなるとかならないとか、何かいろいろ議論があつたように思いますが、けれども、なくすのはまだまだ早いと思っておりますので、是非このグリーン税制の強化、拡大充実を是非しっかりと更に押し上げていくべきではないかなと、そう思っておりますので、経済産業省におかれましては、是非この辺についてよろし

くお願いしたいと思っています。

それから、三番目でありますけれども、燃料転換もやはり急ぐべきであると思っております。それに關するSSなどのインフラ整備も当然ながら進めていかなければいけない。この辺のSSの内容の在り方をどう考えるかというのは、非常に長期的な展望も必要でありますので簡単に決める切れない部分も当然あるかもしれませんが、それは言いながらも、やはりバイオ燃料の關係を含めて、これはもちろん食料とけんかするような、競合するようなことがあつては当然いけないわけでありますけれども、今後はやはりセルロース系ということ、すなわち、地方に眠る地域資源である農業廃棄物、あるいは林地残材、間伐材、あるいは人工林、そういう森林のバイオマス、あるいは建築廃材の關係、さらに海洋資源でありますホンダワラ、いわゆる海の藻でありますけれども、そういう海藻を用いたバイオ燃料製造等、そういった意味での先端的な技術開発を更に進めていくということ。

やはり私は、先ほどのクリーンエネルギーの關係もそうでありますけれども、法改正、こういったことも含めて、制度的にある話じゃなくて、法律上しっかりとこの辺は、地球温暖化対策の關係も含めてしっかりと対応していく上では、法律を作っていく、改正をするということも含めて積極的に対応していかなければいけない、そういう時代が正にこういつた二十一世紀ではないかなと考えておりますので、その辺についてよろしく願ひいたします。

以上です。

○政府参考人(柳野龍二君) 今先生御指摘ございましたように、環境基準というものをきちんと達成するために、やはり自動車というものをよりいいものに買い換えていただくことを促進していく必要があると思っております。しかしながら、これをやるためには、新しい車でございまして、どうしても負担というのが出ます。そういう負担をできるだけ軽くして買換えを促進するた

めに、今までも税制でございまして、あるいは予算でありますとか、あるいは融資であるとか、そういう政策的な手段を用いながら支援策を講じてきたところでございます。

具体的に申し上げますれば、NOx・PM法の排出基準に適合するバス、トラックへの代替。それから新長期規制に適合し、燃費基準もより良いものにする、導入などについて自動車取得税についての一定の軽減、またCNGバス、トラックなどについての予算、補助金などの措置、また低公害車等に対する低利融資の措置などを行つてまいりました。

これも今後、こういうような手段を用いながらも、さらにその充実等も踏まえながら、新しい取替への状況とか新しい技術開発とか、そういうものを加えながら、より円滑な買換えの促進が行われて、より環境に寄与していけるように我々も政策措置を講じてまいりたいと思つていところでございます。

○政府参考人(石黒憲彦君) グリーン税制についてのお尋ねについてお答えを申し上げます。

ハイブリッド車、電気自動車、CNG自動車等の低公害車の普及状況につきましては、委員御指摘のとおり、まだ低い状況にあるというふうに認識をいたしております。こういう観点から、御指摘のとおり、自動車取得税及び自動車税の軽減措置を環境省及び国土交通省と連携をいたしまして講じてきていところでございます。

第一の自動車取得税の軽減措置でございますけれども、平成十九年度の税制改正におきまして、環境省、国土交通省とともに共同で要望を行ひまして、低公害車の自動車取得税に関する軽減措置につきましましては二年間の延長を行つたところでございます。第二の自動車税の軽減措置につきましては、今年度一杯で期限を迎えます。本年度の税制改正要望の際におきまして、その充実強化の在り方についてしっかりと関係省庁と調整をしてまいりたいというふうに考えております。

○政府参考人(上田隆之君) バイオ燃料、とりわ

けセルロース系のバイオ燃料に関するお尋ねがございました。

バイオ燃料の導入は、エネルギー源の多様化並びに地球温暖化対策の観点から非常に有効でございます。とりわけ、御指摘がございました農業の廃棄物であるとか建設廃材であるとかあるいは林地残材であるとか、様々ないわゆる木質系原料から製造されるバイオ燃料の利用というものは、未利用資源の活用といった観点、さらに食料とエネルギーとの競合を避けていくという観点、こういった観点から特に重要であると考えていところでございます。

しかしながら、こういった木質系バイオ燃料につきましましては、現時点では石油系の燃料あるいは農作物から製造するバイオ燃料等々と比較いたしますと、なおコストが非常に高いといった問題がございます。このため、コスト削減のための技術開発あるいは実証実験といったものを重点的に推進をしてまいつていところでございます。

例えば、現在、岡山県の真庭市におきまして、製材所から発生する廃材を原料といたしまして、遺伝子組み換えを行つた酵母を利用して効率的にバイオエタノールを製造する技術の実証実験を支援していところであります。また、昨年末に公表いたしました次世代自動車燃料イニシアティブの中でも、こういった食料と競合しないバイオ燃料の技術開発を進めることといたしてありますし、また安心、安全、公平といった原則のとりながら、品質や徴税公平性のための制度面の整備といったことについても進めていきたいと考えておるところでございます。

今後とも、関係各省庁とも連携しながら、こういったセルロース系バイオ燃料の利用促進に取り組んでまいり所存でございます。

○加藤修一君 是非、森林が豊富な日本にとつては有利な点がございますので、積極的にそのバイオ燃料、セルロース系については格段の努力を傾注していただきたいと思ひます。

また、世界最先端の低公害車社会の構築という

ことも政府は従来からうたつているわけでありまして、それに対応する中身のある、台数が二百万台を超すという話にしているわけですから、それに対して一〇〇程度ということではなくして、しっかりとそれが増やしていくように強力な対応を考えていただきたいと思ひます。

それでは次に、国内排出権取引の市場の形成の關係でありますけれども、やはり国内の企業間の取引、これをより拡大していくべきだと、このように考えておまして、CO₂削減のため天然ガス車等を導入したトラック事業者とか、あるいは太陽光発電等を設置するなど省エネの住宅団地、それを推進したいいわゆる住宅建設事業者の側と、今後もCO₂の増加が見込まれるコンビニ等のサービス事業者や、いわゆるオフィス等の管理事業者との間などにおけます中小企業の省エネ事業等を含めて排出権取引を活性化する、そういう取引市場をしっかりとつくり上げていくことが大事ではないかなと思つております。

この辺については経済産業省もかなり関心を持って進めてきているように理解しておりますけれども、やはりキャップ・アンド・トレード、そういう方式がやはり私は非常に効果的な在り方の一つではないかと、このように考えておりますので、こういった面を含めて御答弁をお願いしたいと思ひます。

○政府参考人(伊藤元君) お答え申し上げます。

国内排出権取引制度が成立するためには、国内の個々の企業に対して排出枠を割り当てるということが前提になるわけでございます。この排出権取引制度のメリットでございますが、自国の排出量を直接的に規制でき、また市場が十分に成熟したものであれば、取引を通じて全体としての排出削減コストを最小化できるという点に利点があるというふうに考えております。

他方、この制度は、個々の排出主体に排出枠を割り当てる強度の規制の措置であるということも事実でございまして、中小企業との關係を考えた場合には、この点十分留意をする必要があるとい

うふうに認識をしております。

また、京都議定書への非参加国が排出量ベースで世界の約七割を占める現状におきましては、排出枠の割当て水準によりましては、大企業、中小企業を問わず厳しい国際競争の中で企業の海外流出を招く等のおそれがあるのではないかと指摘もございします。また、欧州の例を見ましても、排出量価格の大幅な変動ということが起こり得るわけございまして、企業経営に新たな不安定要素をもたらすおそれもあるのではないかと指摘もございします。

このような点を踏まえまして、今後、その効果、産業活動や国民経済に与えます影響等、幅広い観点について関係省庁とも相談をしながら総合的に検討してまいりたいと考えております。

○加藤修一君 地球温暖化の状況がかなり深刻だというのは、お互いの認識は共通していると思いますけれども、京都メカニズムの中にある排出権取引ということでありますので、巷間言われていくような、ある部分的な意見だと思えますけれども、統制経済ということには当てはまらないと私は思っております。いずれにいたしましても、ある程度の規制といえますが、キャップを掛けた上でないとなかなか効果が目に見えて現れないという側面もあると思いますので、是非こういつた面については、いろんな議論があると思えますけれども、議論を深めて効果的な在り方をしっかりとつくり上げていた。だいたい、このように思います。

それから、CO₂の関係で簡易ソフト、個人や中小企業が楽しみながらCO₂の温室効果ガスの削減効果を簡便に計算できると、そういうソフト、楽しみながらというのは嫌々やらないという意味です。そういう意味で、楽しみながら削減に向けて進んでいけるような、そういう効果もたらせる、そういうソフト開発をしていくこともこれは決して小さくはないと思っておりますので、この辺について環境省、お願いいたします。

○政府参考人(南川秀樹君) 加藤委員御指摘のと

おり、私も、できるだけ簡易でおかつ分かりやすく、付けていて、ああこれなら自分も減らせると、そういったヒントが得られるようなものを用意していきたいというふうに考えているところでございます。

私も、家庭向けに環境家計簿、えこ帳と申しておりますが、それから中小企業向けに環境大福帳と、そういったものをウェブページ上に提供しておりますので、いずれも非常に簡単に、数字を入れていただきますとCO₂排出量が自動的に計算できると、そういったものを用意しておるところでございます。職員にもできるだけ付けるように督促をしておりますけれども、いろんな方の意見を聞きながら、より使い勝手がいい、付けて楽しいと、そういったことになるような努力を更に継続していきたいと考えております。

○加藤修一君 是非よろしくお願いいたします。それから次に、事業所のトラックのパーキングしているときの話になりますけれども、仕事をしているときの話ということも含めてでありますけれども、運転手が休憩のときにアイドリングする、そういった意味で燃料が大幅に使われる、動いていないのに使ってしまうという、そういうことも考えられますので、やはり大気汚染も減らすということを考えていきますと、エンジンを停止している間としてもトラック内の機器、冷凍車とかあるいは保冷車という、そういうことも考えられますので、そういった面についてアイドリング削減機能を持つ駐車場、アメリカでは十一州に五十か所ぐらいあるというふうに聞いておりますけれども、我が国はこれから実証実験の段階という部分もあるように思っております。

ただ、東電と日野自動車が共同でやった外部電源式アイドリングストップ冷暖房システムの実証実験ではCO₂排出量の九七％を削減したと、あるいは燃料消費はコストの九八％の低減を図ることができたということでありまして、そういう意味では、後付けも可能な形でこういった意味でのシステムの技術開発、あるいは具体的にそういう

うことがなされるような、あるいはそういう事業者がアイドリングストップを義務付けできる、そういう場所を設定してやっていくことも一つの重要なテーマではないかなと、そう思っておりますけれども、この辺について、これは環境省と国土交通省、お願いいたします。

○政府参考人(竹本和彦君) 先ほど御指摘のございましたアイドリングストップ、NO_x・PM対応だけではなくてCO₂の削減についても大変有効なことで、私も、政策の重要課題として位置付けをして、その推進を図るべく努力をしているところでございます。

今、御指摘のございました外部からの給電装置、これについてもエコドライブを推進する上で有効なものというように考えてございます。ただ、この装置の普及のための今後の方策につきましては、ちょうど本年度、環境省におきましてトラックのアイドリングストップ用給電冷暖房システム事業に対する補助事業を実施しておるところでございますので、その成果を踏まえた上で検討していきたいと思っております。

○政府参考人(柳野龍二君) ただいま環境省の局長から御答弁申し上げましたが、同じような導入促進事業を環境省と一緒にやらせていただいております。

私もとしては、アイドリングストップ、これが非常に環境に影響いたしますので、全国のトラック協会あるいはバス協会等を通じてながら、より一層こういうものに対する協力進めてまいりたいと思っております。

○加藤修一君 それにかかわるインフラ整備もしっかりとやっていただきたいと思います。

それでは、環境大臣にお願いなんですけれども、私は、かねてから子供のいわゆる環境リスクの関係でずっと疫学調査をすべきであると、そういうふうに主張してきたわけでありまして、私も、平成十九年度環境省予算の中では、子供環境のリスク評価において、いわゆる小児環境保健と

たというふうに聞いておまして、これはアメリカでもオランダでもかなり大規模に長期間にわたる疫学調査、コホート分析ということも含めてやってきているように聞いております。

あるいは、北海道大学の岸玲子先生も、環境化学物質が胎児にどのような影響を及ぼすか、それを明らかにして予防に役立たせると、そういうことを目的に妊娠初期から北海道全域で二万人規模の調査をやっているわけでありまして、やはり未来の子供たちに負の遺産が残らないような形にやっていかねばいけないと。

胎児の段階あるいは乳幼児の段階で、やはり大人に比べれば環境弱者ということでありまして、こういった面については健康被害にならないように、命に及ぶことがないように、午前中にも発達障害者の話で申し上げましたけれども、決してこれは化学物質と関係がないとは言いきれない話でありますので、そういった面についてしっかりと疫学調査をやっていくことも一つの方向性でありますし、あるいは予防原則という対応の仕方も極めて二十一世紀的なテーマである、このように考えておりますので、そういった面を含めまして、環境大臣よろしくお願いいたします。

○国務大臣(若林正俊君) 今委員が御指摘になりました小児環境保健に関する疫学調査の件でございますが、平成九年、一九九七年にマイアミで開催されました先進八か国環境大臣会合におきまして、いわゆるマイアミ宣言が採択をされまして、各国の環境大臣が自分の国の子供の健康と環境保護に着手するということを合意したわけでございます。

委員は、この問題について殊更に熱心に取り組んでこられ、子供の健康と環境保護に関する具体的な研究及びその疫学調査などについて大変力を入れていただいていると承知いたしております。委員がお話ございましたように、子供は小さな大人というものではないんだと、子供は子供として環境リスクがありまして、その評価に取り組ま

なきゃいけないということでございます。その結果、子供は有害な環境に対して大人とは異なる特有の暴露経路があるということ、成長の途上にあるために体の機能が未熟であることなどが明らかになってきております。

しかし、子供を取り巻く環境と健康影響との関係についてはなお未解明な問題が非常に多くございます。委員が御指摘になりますように、平成十九年度小児等の脆弱性を考慮したリスク評価検討調査事業という事業がございしますが、平成十八年度予算額四千六百万円を平成十九年度の予算では八千三百万円に拡充をいたしたところでございます。そして、昨年八月にまとめられた小児の環境保健に関する懇談会の提言がございします。その提言に基づきまして、この予算を活用しつつ、疫学調査など今後の調査事業の展開について検討を加えることとしております。

また、この検討の結果を踏まえまして、今後とも必要な措置を、予算を確保する等必要な措置を講じてまいりたい、このように考えております。

○加藤修一君　SAICMでハイレベル宣言で、いわゆるこういうふうに宣言しておりまして、「子供たちや胎児を、彼らの将来の生命を損なう化学物質の曝露から守ることを決意する。」と、そういうふうにはハイレベル宣言やっているわけがありますので、これに十分対応した形で積極的な在り方を求めて進んでいただきたい、このように申し上げて私の質問を終わります。

○委員長（大石正光君）　本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後二時十一分散会

平成十九年五月十六日印刷

平成十九年五月十七日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

B