

第二次環境基本計画見直しにかかる
中央環境審議会総合政策部会と各種団体との意見交換会
議事要旨
(主に大気環境関連)

(団体)	(頁)
第8回	
・財団法人 公害地域再生センター	2
・全国公害患者の会連合会	5
・社団法人 全日本トラック協会	7
・社団法人 日本自動車工業会	10

第8回 中央環境審議会総合政策部会と各種団体との意見交換会 議事要旨

日時 平成17年9月15日(木) 10:00～12:00

場所 経済産業省別館10階1020号会議室

発表団体

財団法人 公害地域再生センター	鎗山善理子 研究員
全国公害患者の会連合会	太田映知 事務局長
社団法人 全日本トラック協会	豊田榮次 専務理事
社団法人 日本自動車工業会	八谷道紀 地球環境部会長

出席者

【委員】

小澤委員(司会)、高橋委員、青木委員、石坂委員、久保田委員、
塩田委員、善養寺委員、鳥井委員、横山委員

【その他有識者(重点分野別検討メンバー)】

鹿島氏、萩原氏

【環境省】

大臣官房 桜井審議官

環境管理局環境管理技術室 鈴木室長補佐

総合環境政策局環境計画課 佐野課長、苦瀬計画官

発表者：財団法人 公害地域再生センター 鎗山善理子 研究員
森脇君雄 理事長

1. 団体発表概要

(1) 環境基本計画見直しに関する意見

今こそ「環境再生」の理念を環境基本計画に

- ・公害や環境破壊によって被害を受けた地域は、自然環境の再生だけでなく、人々の暮らしやコミュニティ、アメニティの再生が必要である。このことは環境の世紀といわれる 21 世紀の重要課題の一つと捉えられる。
- ・環境基本計画や環境政策に、環境や地域の再生が正しく位置づけられ、推進されるべきである。
- ・また、行政・企業・市民などさまざまな主体の協働した取り組みが不可欠であり、そうした参画の仕組みづくりが必要である。

生命育む都市づくりを ～人と環境にやさしい持続可能な交通～

- ・「中間とりまとめ」の「環境の現状」には、都市がかかえる公害・環境問題についてまったく触れられていない。
- ・とりわけ、自動車交通問題をどう解決するか、自動車排ガスによる健康被害の根絶は環境政策上の緊急課題である。
- ・単体規制も大事だが、同時に自動車交通の総量削減も最優先課題であること、自動車交通優先から人と環境に優しい交通に発想転換することを明確にしていきたい。
- ・「交通流の円滑化」「環状道路やバイパスの整備等」は環境対策の名のもとに新たな道路建設の推進を可能とし、さらなる都市環境の悪化を招くものである。
- ・道路構造の改善や低公害車の普及などハード面の対策だけではなく、エコドライブやアイドリングストップなど環境に優しい技術、対策を適切に使いこなすソフト面の対策もあわせて行うことが必要。

日本の公害経験を 21 世紀にいかしていくために

- ・環境政策の原点として過去に学ぶことが大切であると考え、「中間とりまとめ」では、過去そして現在の公害問題がまったく取り上げられていない。
- ・過去の公害・環境問題を記録した資料を適切に保存し、活用して行くことを検討していただきたい。とくに大気汚染公害については、まったく手付かずの状況である。

公害による健康被害者の救済と公害の予防は環境行政の原点

- ・ 公害による健康被害者の多くはいまだに救済されておらず、このことをしっかりと取り組んでいただきたい。
- ・ 公害被害者は高齢化が進むにつれて、生活上の新たな困難が生じてきている。こうした被害者のケアを対策として実行することは重点事項としてしっかり位置づける必要がある。

(2) 取組の状況と課題等

- ・ 大阪・西淀川大気汚染公害裁判の企業との和解金の一部を基金にして、公害患者たちが設立した財団。
- ・ 西淀川を拠点として、公害地域の再生をめざして活動している。
- ・ 取り組み目標は以下の4点。
 - 公害のないまちづくり
 - 公害の経験を伝える
 - 自然や環境について学ぶ
 - 公害病患者の生きがいづくり

2. 意見交換概要

- ・ 「車優先から人優先の社会へ」という理念はわかるが、基本計画に明記してもあまりインパクトがないのではないかと？自動車削減とは言えないか。(横山委員)
 - 交通量の削減は重要な取り組みであると考えている。(鎗山氏)
 - 自動車の削減については、ほかの交通機関との連携も含めて考えるべきだと思う。そのあたりの考えが抜け落ちていた。(森脇氏)
- ・ アメニティという言葉が出てくるが、具体的にどんなことをイメージしているか。(鳥井委員)
 - 人間が人間らしく暮らすことのできるまちづくりをイメージしている。大気汚染だけでなく、景観や暮らしやすさなどすべてを含めてアメニティ豊かなまちを目指すべきだと考えている。(鎗山氏)
- ・ 中国・韓国との交流の内容について、詳しく教えてほしい。(鳥井委員)
 - 韓国から司法研修生を受け入れたり、中国での法律家の実習に協力したりしている。日本における公害問題の体験・経験を聞いてもらったり、NPO 団体との交流を図ったりしている。(鎗山氏)
 - 活動を始めたきっかけや研修の期間、費用、カリキュラムなどについて教えてほしい。(鳥井委員)
 - きっかけは一人の弁護士とのつながり。期間は1週間から10日程度。費用は参加者が全額負担しているが、財政的に厳しく去年は実施でき

なかった。カリキュラムは、患者や弁護士など当事者の声を直接聞く機会や、現場を直接見てもらう機会を中心としている。(鎗山氏)

- ・ エコドライブの普及に取り組み成果があったとあるが、事業者・ドライバーをどのように巻き込んでいったのか。(高橋委員)

何度もお願いに伺い、はじめは少数から立ち上げていって徐々に参加者を増やしていった。人とのつきあいが大事だと感じた。(鎗山氏)
今年、400台を目標に実施しようとしている。ドライバーの人間形成が最も重要だと思っている。トラック協会にも協力していただけると、より参加の輪が広がり、効果もより大きくなるのではないかと、優良ドライバーに対し表彰するなどの仕組みがあればなおいいのではないかと。(森脇氏)

1. 団体発表概要

(1) 環境基本計画見直しに関する意見

- ・ 自動車排ガスによる公害健康被害の実態はいまだ明らかにされておらず、早急に実態調査を実施するとともに、被害者救済を実施すべき。
- ・ 途上国でも既に公害被害が発生しており、我が国の被害者救済の経験を正しく伝えるべき。
- ・ 公害地域の再生の理念を明記すべき。「人と社会のやさしい関係」について、もう少しきちんとした理念を打ち出すべき。
- ・ 環境政策における環境基本計画の優位性を確認すべき。確認されなければ、環境政策の推進根拠とはならない。
- ・ 良好な環境の中で生活する権利を国民の基本的権利として明記するとともに、国はその実現に向けた施策を講じる責務を負うことを明記すべき。
- ・ 事業者に対し、環境保全・公害防止を目的に一定程度の活動制限を盛り込むべき。健康・生命・環境が経済に優先する理念を明確にすること。
- ・ 未規制有害物質を含め、大気汚染物質の排出については個別単体規制から総量排出規制へと転換すべき。
- ・ 環境容量を踏まえ、大量廃棄につながる大量生産は制度的に規制すべき。
- ・ 超長期的に視野に立って取り組みを行うことは重要であり、技術開発に関する知財管理については、国が独占的に行うのではなく、専門家や市民を管理体制に参加させるべき。

(2) 取組の状況と課題等

- ・ 公害患者の権利が可能な限り守られるようにすることを目的に、1973年に連絡会として発足。1981年に連合会とした。
- ・ 連合会の活動の柱として、公害の根絶、被害者の健康回復、被害者救済、環境再生とまちづくり、を掲げている。

2. 意見交換概要

- ・ 環境政策の推進根拠を計画の中に盛り込むべき、ということの法的意味合いがわからない。ここでいう根拠とは具体的に何を考えているか。(高橋委員)
- ・ 基本的権利を基本計画の中で言及することについて、何か法的な効果はあるのか。(高橋委員)

環境権について憲法の中で明記すべきとの意見も出てきている。まずは今見直しを行うものから書いていく必要があるのではないかと。法的根拠や意味合いについては、詳しいことはわからない。(太田氏)

- ・ (提出資料に)「知財の国による独占的管理は危険」とあるが、ここでいう独占管理とはどういうことか。(高橋委員)
- ・ 知財の独占管理に関する具体的動きはあるのか。(鳥井委員)
 - 軍事的なものが最も脅威的であり、軍事的なことから環境破壊が進むのでは、と思っている。そこへの民間関与が必要であると思う。(太田氏)
- ・ (提出資料の中の)「重大な環境破壊がなされた地域の復元」の復元とはどんなイメージか。(青木委員)
- ・ (提出資料の中の)「破壊された環境の再生」について、具体的考え・イメージを示してほしい。(横山委員)
 - 環境破壊がなされた地域として水島をイメージしている。もともと農漁村だった地域にコンビナートが建設され、地元の人たちは自然との関係を断絶された。復元・再生といっても今あるものを壊すことはできない。元々あった自然を少しずつ取り戻していき、その過程で人と自然の関係やまち・コミュニティのあり方などを考え直していく、というイメージを持っている。(太田氏)
 - 水島だけの問題ではなく全国的な問題として捉えることは可能か。(横山委員)
 - 地域により、地域コミュニティのありようなど様々な特徴がある。画一的に捉えることは難しいが、被害者に対しては一定の措置を講じることも必要であると思う。(太田氏)
- ・ 公害被害者の救済は当然の責務と思うが、被害者を定義することは非常に難しい。被害者の定義について何か考えはあるか。(鳥井委員)
 - 難しい問題だと思う。漁業補償問題も広義の被害といえる。しかし、健康被害に関しては救済の必要な人がまだたくさんおり、まずはこの問題を何とかしなければならないと思っている。(太田氏)

1. 団体発表概要

(1) 環境基本計画見直しに関する意見

- ・ 「環境の汚染のコストを市場価格に内部化すること」については、安全対策や環境対策のコストなどを運賃に転嫁することが極めて困難な状況にあり、現状では市場メカニズムが有効に機能していないことに留意していただきたい。
- ・ 「汚染者負担の原則」については、物流に関しては荷主や荷受者、車両製造者や燃料供給者も広義の汚染者であり、トラック運送事業者のみに負担を押しつけることは避けるべき。
- ・ 「環境に関する税」については、過重な負担を強いられている自動車関係諸税からも既に道路環境対策に使用されており、燃料価格の高騰が生じた現状を見ても課税による消費抑制効果は期待できないことなどから、総合的な施策の中で検討すべきであり、環境税等の新税創設には断固反対である。
- ・ 大気環境問題は既に「自動車公害」のレベルにはなく、なお残された局地的な問題解決のためには単体対策のみでは限界がある。「環境にやさしい物流」の実現にむけて施策をシフトすべきである。
- ・ 特にアジア近隣諸国への国際的な環境対策支援も、重要な施策に位置づけるべきである。

(2) 取組の状況と課題等

- ・ かねてよりディーゼルトラックが自動車公害の元凶と言われてきたことから、環境と安全を「社会との共生」の重要な柱と位置づけ、積極的に対策に取り組んできた。
- ・ 会員企業の99%以上が中小企業であり厳しい経営環境の中、相次ぐ環境規制の強化に対しても対応を進めてきた。
- ・ 原油価格の高騰に伴う軽油価格の急激な上昇の中でも、「環境対策は経営対策」との認識のもと対策を進めているところである。
- ・ 我が国の物流の主役であるという自負のもとに「持続可能な物流」の実現のため、引き続き努力を続けていく。

2. 意見交換概要

- ・ (提出資料の中の)「事業者のみに負担を押しつけるのは避けるべき」ということについて、具体的に説明してほしい。(横山委員)
環境対策を推進するためには最新規制対応車を導入するなどの対応が求められるが、それを荷主等が支援するための仕組みができていない。国や自治体などの補助施策もあるが、それ以上にコストがかかってしまっている。(豊田氏)
- ・ 市場メカニズムが有効に機能していないためにコストを転嫁できないとあったが、市場メカニズムが機能しているからこそ転嫁できないのではないか。過当競争の現状について説明してほしい。(鳥井委員)
規制緩和により事業者数が10年間で4万社から6万社に増加したにもかかわらず、車両台数がほぼ横ばいであり、結局はパイの奪い合いとなってしまう。価格決定方法の見直しや求荷求車システムの導入などにより、荷主から最安値での輸送を強いられることもある。安全・環境に関する規制は強化されているものの、経済的規制については野放しの状態である。原料や資材の高騰分を運賃に転嫁することはできない。(豊田氏)
- ・ 市場メカニズムを形成する仕組み、環境コストを転嫁する仕組みについて、具体的イメージがあれば教えてほしい。(久保田委員)
荷主に対してトラック業界も努力するがご理解いただきたいとのPRキャンペーンをすること。
助成制度をお願いすること。例えば、あるコンビニ会社では低公害車に替えると補助金が出る等の、事例を紹介することで、我々も努力するのでご支援等を頂きたい。また、ある消費者団体の方と直接対話する機会があったときには、環境が良くなるなら多少の運賃上昇は負担するとの話があったが、その間に荷主がいるので現実にはうまくいかない。ご理解を頂いた方からご支援を頂けばよいのか、助成策を含め間接的にご支援頂いた方が良いのか検討していきたい。(豊田氏)
- ・ 燃料価格の高騰に伴い買い控えが進んでいるとの報道もあるが、実際はどうか。(鳥井委員)
都市部の乗用車については一部買い控えも見られるようだが、地方部や物流については自動車は必要不可欠であり、燃料消費量もほとんど変化していない。(豊田氏)
- ・ エコドライブの効果について、実際にはどうか。(久保田委員)
エコドライブを推奨すれば、15%の燃料を節約できる。全事業所が行ったら、京都議定書もクリアできる。緑ナンバーでは不可能ではないと考えている。また、スピードリミッターの導入によりかなりの燃料が節約できたと思う。(豊田氏)

- ・ 物流効率化に向けたパートナーシップの取り組みについて、どのような評価をしているか。(塩田委員)

グリーン物流パートナーシップ(荷主、物流事業者の協働による環境にやさしい物流の仕組みづくり)の取り組みや、省エネ法改正による管理計画の義務化、エコロジー・モビリティ財団による独自の環境認証の仕組みなど、環境に対する取り組みを推進しなければ仕事ができない社会になったと認識している。(豊田氏)

- ・ アジア諸国への支援について、どのような取り組みが必要と考えているか。(小澤委員)

中国の排ガス規制は日本の規制に比べ甘いといわれている。同じレベルの規制の下で競争できればと思う。(豊田氏)

発表者：社団法人 日本自動車工業会 八谷道紀 地球環境部会長

1. 団体発表概要

(1) 環境基本計画見直しに関する意見

- ・ 取り組みの方向性も含め全面的に支持できる内容となっている。
- ・ 「新たな負担を広く国民に求めるような経済的手法」というのがいわゆる環境税のことを意味しているのならば、その導入に関しては反対である。

(2) 取組の状況と課題等

自工会の状況

- ・ 自動車を取り巻く環境問題は、排ガスによる大気環境問題から燃料消費に伴う温暖化問題、騒音問題、化学物質問題、廃棄物問題など、多岐にわたる。
- ・ 自動車業界における環境負荷低減に向けた取り組みをまとめた「環境レポート2004」を今年6月に発表した。

環境への取り組みとその状況

(温暖化対策)

- ・ 運輸部門のCO₂排出の9割は自動車によるものであり、「民生・運輸部門のCO₂排出は依然として増加傾向である」との指摘を受けることが多い。しかし、運輸部門のCO₂排出量は1997年をピークに減少傾向に転じている。このまま推移すれば、2010年までのCO₂排出削減目標はクリアできると考えている。
- ・ 単体対策として燃費の向上が求められているが、乗用車の平均燃費は1996年より一貫してよくなっており、2003年時点で2010年目標をほぼ達成している。
- ・ 温暖化対策のさらなる推進のためには運転方法の改良や渋滞の解消などの取り組みも不可欠である。できることは積極的にサポートしたい。

(自動車排ガス対策)

- ・ 今年10月に施行される新長期規制やその後のポスト新長期規制など、世界で最も厳しい排ガス規制に対しても技術的にクリアしてきている。
- ・ これにより我が国の大気環境は10数年前に比べ格段に改善されていると考えている。

(クリーンエネルギー自動車等の普及促進)

- ・ クリーンエネルギー自動車及び低燃費かつ低排出ガス自動車の普及はここ数年で急激に伸びている。クリーンエネルギー自動車は、特にハイブリッド車が大きく伸びている。
- ・ 低燃費かつ低排出ガス車の普及については、いわゆるグリーン税制が購入意欲、開発意欲をかき立てている。

(騒音対策)

- ・ 走行騒音規制が始まってから、これまでにエネルギーレベルで 1/10 程度まで下がっている。

(化学物質対策)

- ・ 車室内 VOC 低減に対し、2007 年度の新車から満足させるべき指針値を自主的に定め、今年発表した。

2. 意見交換概要

- ・ 既存の自動車関連諸税や道路特定財源について、どのように考えているか。(久保田委員)

現在の税体系の仕組みは複雑でユーザー負担も大きいため、整理・軽減をかねてよりお願いしている。グリーン税制の仕組みについては評価している。環境税については、昨今の燃料価格の高騰にもかかわらず、ユーザーの運転行動に大きな変化が見られないことから、数円程度の課税ではほとんど効果がないのではないかと。(八谷氏)

- ・ 環境対策の取り組みについては、大きく経済的規制と強制的規制とに分けられると思うが、自工会としては経済的規制よりも強制的規制を指向していると考えてよいか。(鳥井委員)

規制措置に関して、現行 2010 年燃費規制がある。更に新燃費基準も検討されており、これに反対はしていない。(八谷氏)

- ・ 交通量の総量規制や自動車の台数規制について、どのように考えているか。(横山委員)

我が国の自動車保有割合は欧米に比べ多いものの、台あたり走行キロは少ない。年末年始などピーク時の状況に注目して規制の是非を議論するのはおかしいと思う。東京のような大都市地域では台数規制について検討課題として挙げられるのは理解するが、その他の地域では生活利便性の面から見ても疑問である。(八谷氏)