

第 2 2 回 東 京 都 環 境 審 議 会

平成 1 5 年 7 月 3 0 日 (水)

東 京 都 環 境 局

午前 10 時 01 分 開会

【横山会長】 それでは、定刻になりましたので、第 22 回東京都環境審議会を開催させていただきます。各委員におかれましては、ご多用中、また悪天候にもかかわらずご出席いただきまして、ありがとうございます。

なお、本日は、大田区大森南四丁目におきますダイオキシン類土壤汚染対策地域から掘り出されて保管されております汚染土壤の処理について審議をいただきます。

本件に関しましては、平成 13 年 6 月、都知事から諮問をいただきまして、水質土壤部会の方にこれを付議し、ご検討いただいた結果を受けて、同年 9 月に答申をさせていただいたところでございます。その後、この保管されております汚染土壤を最終処理するということになり、それに要する費用負担の計画が本日の審議になりますが、この件につきましては、水質土壤部会で本年 7 月に 2 回にわたりご検討いただきましたので、その結果をご報告いただき、そして各委員からの審議を仰いだ後に答申をまとめたいと思っておりますので、よろしくご協力のほどお願い申し上げます。

なお、審議終了後、現在審議していただいております温暖化の問題、それから来る 10 月から規制されますディーゼル車の問題につきましてご報告をいただくことになっておりますので、またお時間を少しいただきますが、よろしくお願いいたします。

それでは、審議に入る前に、事務局の方から確認事項をお願いいたします。

【山内企画調整課長】 それでは、本日の出席についてご報告したいと思います。ただいまご出席の委員は 14 名ということで、審議会規則に定めます定足数の過半数、12 名を上回っており、定足数に達しているということをご報告いたします。

【横山会長】 ありがとうございます。

それでは、本日は小池局長にご出席いただいておりますので、局長の方からごあいさつをお願いいたします。

【小池環境局長】 環境局長の小池でございます。どうかよろしくお願いいたします。

本日は、開会に当たりまして一言ごあいさつを申し上げさせていただきたいと思いますが、皆様方、本当にお忙しいところをご出席いただきまして、まことにありがとうございます。また、日ごろより都の環境行政につきまして、ご理解、ご協力をいただきまして、まことにありがとうございます。この場をお借りいたしまして深く御礼申し上げます。

さて、最近の都の環境行政の取組状況につきまして、若干ご報告させていただきた

と思います。現在、都では、ますます深刻化する自動車公害問題、あるいは地球温暖化とヒートアイランドといった、都市をめぐる2つの温暖化ということで、これを今審議会でご審議いただいているところでございますが、こういった問題が大都市の活動に伴いまして非常に大きな問題となっておりまして、その解決に向けまして、いろいろな角度から取り組んでいるところでございます。

その中でもとりわけディーゼル車から排出される粒子状物質の削減、これにつきましては、都民の生命と健康を守るために早急に解決しなければならない喫緊の課題であると認識しております。このため、環境確保条例に基づきまして、本年の10月からいよいよ基準に適合しないディーゼル車の都内走行の規制を開始いたします。残すところあと2カ月でございますが、世界的にも例を見ない、現在走っている車を規制していくと、こういうことでございます。いろいろと課題がございますが、首都圏の3県とも連携して、ぜひとも成功したい、させなくてはならないと思っております、現在事業者の方々に事前の対応を急いでいただくようにということで、全力を挙げて取り組んでいるところでございます。

さて、本日の審議会では、ただいま会長からお話ございましたように、大田区の大森南四丁目ダイオキシン類汚染土壌につきまして、現在大田区城南島の一時的保管施設に掘削した汚染土壌を保管しておりますが、この汚染土壌の無害化処理を行うに当たっての費用負担計画（第二次）についてご審議をお願いしております。答申をいただきましたならば、都といたしまして費用負担計画を早急に決定することとしております。よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

なお、本日報告事項といたしまして、本審議会の企画政策部会でただいまご審議していただいております東京における実効性ある温暖化対策についての審議経過、また、ただいま申し上げました本年10月から規制が開始されます、東京都のディーゼル車規制についての2項目につきましてご報告をさせていただくことにしております。よろしくお願い申し上げます。

甚だ簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。

【横山会長】 ありがとうございます。

早速、この会議次第に従いまして、本日の議事を進めさせていただきます。

それでは、議事第1、大田区大森南四丁目におけるダイオキシン類土壌汚染対策地域の公害防止事業に係る費用負担計画（第二次）についてご審議をいただきます。

この件につきましては、水質土壌部会の方に付議し、2回にわたりご検討いただいておりますので、まずその結果につきまして、部会長である内山委員の方からご報告をお願いいたします。

【内山委員】 それでは、ご報告させていただきます。

まず、部会報告に先立ちまして、今回の審議事項であります大田区大森南四丁目地域ダイオキシン類土壌汚染対策事業に係る費用負担計画（第二次）の策定に至る経緯につきまして、前回から少し時間がありますので、事務局から、その経緯について説明をお願いして、その後に部会報告をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【柿沼参事】 それでは、事務局からご報告申し上げます。

参考資料の1と2を用いてご説明いたします。まず参考資料1の方をごらんいただきたいと思っております。

この件に関しましては、平成12年に大田区大森南四丁目におきまして油汚染が発見されました。その後、その油汚染がダイオキシン類を高濃度に含むということが判明いたしまして、その原因が、PCBがそこに排出されていて、それに含まれる成分でありますコプラナーPCB、これによるダイオキシン類汚染であるということが判明しました。平成13年になりまして汚染原因の調査を実施し、原因者に対して汚染者負担の原則に基づいて汚染土壌の処理を都として要請いたしましたが、原因者は拒否したという結果がございましたので、都が対策を実施することにいたしましたわけがございます。

この表は、そういった背景に基づいて対策を行ってきた経過、あるいは今後の予定について整理したものでございます。左右2つに大きく分かれておりますが、左はダイオキシン類対策特別措置法に基づいて東京都がダイオキシン類による汚染土壌の除去を実施する際に必要となる手続の流れでございます。また、右側は汚染土壌の処理事業について、汚染原因者の負担を決める際に必要となる公害防止事業費事業者負担法に基づく負担計画を策定する流れでございます。また、さらにこの表は上下の方向に3段に分かれておりますが、上段のところはダイオキシン類対策特別措置法による対策地域を指定するという行為についてです。平成13年度に当審議会から地域の指定について答申をいただきまして、それに基づき対策地域の指定を行っております。

中ほどの段でございますが、こちらは第一次計画ということで、汚染土壌の掘削、

除去の工事をするためのそれぞれの計画でございます。第一次計画の内容は、「対策計画（第一次）の概要」と、黒く囲んであるところに示してございますけれども、汚染土壤の除去を事業内容といたしまして、事業費約 51,000 万円、これは実績で書かれております。実施者は東京都という内容でございます。並行して進められておりました費用負担の方でございますが、こちらについては環境審議会の答申をいただいて、その意見に基づいて策定されたものでございます。

右側の方に同じく「費用負担計画（第一次）の概要」と四角で囲んでありますが、その内容は、費用負担者としては PCB を排出した者、費用総額は左の対策計画と同様でございます。原因者の負担額といたしましては、原因者がこれを排出したと思われる時期が昭和 39 年から 40 年にかけてということございまして、当時法的な規制がなかったということ considering 4 分の 1 を減額し、費用総額の 4 分の 3 を負担してもらうということになっております。この計画に基づきまして、平成 13 年度、14 年度の 2 カ年にわたりまして汚染土壤の掘削除去を行って、現在汚染土壤を保管している状況というのは、先ほど会長からご説明のあったとおりでございます。

次に、上から 3 段目の欄でございますが、これはこれから取り組む事業でございます。掘削除去いたしました汚染土壤を、今後、無害化処理をするということに必要な流れでございます。左側は、まだ現段階では案でございますが、対策計画の案につきましては汚染土壤の処理を事業内容として、現在の案では事業費はそこに記載されたとおりとなっております。

また、右側の欄は、今回審議事項となっております費用負担計画（案）についてでございます。7 月 7 日、7 月 28 日の 2 回にわたりまして部会が開かれております。1 回目の部会については、公害防止事業費算定の前提となる処理技術の検討を行っていただきました。また、2 回目の 7 月 28 日の部会では、処理技術を選定することについての意見を伺い、また、それに基づく費用負担計画の案についても意見を取りまとめたところでございます。その部会での検討をもとに、きょう、環境審議会の答申をいただくという予定になってございます。費用負担計画（第二次）（案）の内容につきましては、後ほど部会長からの報告の中でご説明があると思いますので、省略いたします。このような対策を行いまして、最終的には 17 年度末までに対策を終了したいと考えております。

次に、参考資料の 2 をごらんください。審議会の委員の先生方の中には、今回初

めて本件の審議にかかわっていただく委員の方もいらっしゃると思われまので、これまでのいきさつについて簡単に経緯をまとめたものでございます。また、第一次の土壤汚染の掘削除去事業の状況などについても補足して説明をさせていただきたいと思ひます。

左側の時系列の欄でございますが、先ほど申しましたように、平成 12 年に油汚染が見つかり、高濃度のダイオキシン類が検出されました。平成 12 年 12 月に東京都が周辺の大気や地下水、土壤等の環境調査を実施しまして、その結果が翌 13 年 1 月に出ました。いずれも周辺環境への影響は、その現在では及ぼしていないという内容でございます。

その後、汚染範囲の把握等をするための詳細調査を実施いたしまして、4 月 20 日には環境基準の 570 倍、57 万 p g - T E Q / g のダイオキシン類の汚染土壤の存在、これは最高値でございますが、それが確認されております。

そういった経過の中で、先ほど申し上げましたように、過去からの現場の土地の履歴、あるいはその土地に立地していた工場で使用されていた P C B、その他の化学物質等が現場から見ついているというようなことから、三菱瓦斯化学という会社が汚染者であるというふうに私どもは判断いたしまして、平成 13 年 4 月には三菱瓦斯化学に対して汚染者負担の原則による土壤処理の要請を行いました。拒否されております。そのため、都として、先ほど申し上げましたような手続によって原因者の負担を求めつつ、対策事業を行っていくという必要が生じたものでございます。

なお、この件に関しましては、表の中ほど下の方にありますように、平成 13 年 11 月、三菱瓦斯化学が、今回の費用負担について不当な処分であるということで東京都を提訴しているということでございます。その後、これに関しましては、口頭弁論が現在まで 8 回開催されております。今後もこの件については訴訟が続くものと考えられます。

右側の写真をごらんいただきますと、今申し上げましたような経過が、およそ現場の状況がわかるかと思ひます。左上の写真は、平成 13 年 6 月の段階でございます。調査はしてはいたしましたが、まだ対策を行う前の状況です。赤線で囲った部分、約 360 m²ほどが P C B で汚染されていた地域でございます。この中にあります 3 階建ての比較的大きく見える建物、これは 6 世帯ほどの方が入っている集合住宅でございます。その他の部分は自動車の駐車場、近所の会社の駐車場等に利用されているところでご

ございました。

その後、第一次の対策計画で、上の段右側の写真のような状況に、周囲を建屋で覆った上で中の汚染土壌を掘削し除去するという工事を行いました。写真は平成 14 年 11 月のものです。

次に、中ほど左側の写真でございますが、これはことし 3 月の状況でございます、掘削除去工事を終えて、城南島という現場から近いところでございますが、城南島というところに保管施設をつくって保管をしている状況です。中ほど右側は、その内部の状況でございます、ドラム缶約 6,700 本になりますが、その中にビニール袋に入れた上で保管をして、厳重な管理をしているという状況です。

一番下の写真でございます。これは今後、第二次計画に基づいて土壌の処理を行いますが、その処理施設を一時つくって、ここで処理をするという場所でございます。現在、運河、それから周りは配送センター等の予定地になっておりますが、そういったもので囲まれている状況の土地でございます。

以上が、これまでの経過、あるいは現場での第一次対策の実施状況ということでございます。説明は以上でございます。

【内山委員】 ありがとうございます。

それでは、部会報告をさせていただきたいと思います。

ただいま事務局から説明がありましたように、本件は「大田区大森南四丁目におけるダイオキシン類土壌汚染対策地域の公害防止に係る費用負担計画について」として、平成 13 年 6 月に本審議会に諮問されたものでございます。そのうち汚染土壌の掘削除去工事に係る第一次の費用負担計画に関しましては、既に平成 13 年 9 月に本審議会で意見を答申しております。今回は、これに引き続きまして、汚染土壌の処理に係る第二次の費用負担計画（案）について審議を行ったものでございますので、第二次の費用負担計画においても、事業者による負担割合等は、平成 13 年 10 月に決定されました第一次の費用負担計画で定まったものを用いることとなります。このため、今回の水質土壌部会の検討のポイントは、汚染土壌の処理事業に要する費用の総額ということでございました。

まず審議の経過を申し上げますと、水質土壌部会では、先ほどご説明がありましたように 7 月 7 日、7 月 28 日の 2 回にわたり本件について審議を行いました。事業に要する費用は、どのような処理方法を採用するかにかかりますので、まず第 1 回の部会

では、公害防止事業費算定の前提となります汚染土壌の処理方法について審議をいたしました。処理方法の検討に当たりましては、本件の土壌が非常に高い濃度のPCBを含むという特徴がありますために、この条件に適用可能で確実に土壌を浄化できる技術であること、処理に際してはPCB等の環境への排出がなく安全性が確保できること、さらに、できるだけ経済的に処理できることを視点を審議をいたしました。

また、第2回の部会では、処理方法についての審議の後、処理方法の選定を行い、この処理に要する費用をもとに第二次の費用負担計画について審議し、部会の意見を取りまとめたところでございます。なお、その間、対策地域であります大森南四丁目、現在土壌を一時保管しております城南島三丁目、PCBの分離を行う予定地である東海二丁目におきまして現地視察を行っております。

審議の結果につきましては、資料を参考にしながら報告させていただきますので、資料2をお開きください。

まず、汚染土壌の処理方法についてですが、資料2の第二次対策計画(案)の3ページをお開きいただきたいと思います。

2.2の事業の内容の欄に、「汚染土壌から、PCBを分離し、分離したPCB液は、東京PCB廃棄物処理施設において無害化処理をする」と記載されております。処理方法には、汚染土壌のPCBを直接分解する方法などもありますけれども、このように土壌を処理する全体の工程をPCBの土壌からの分離とPCBの無害化との2つに分けて実施する方法は、今回のケースにおきましては、環境への安全性や処理の確実性などを考慮いたしますと適切な方法であると判断いたしました。

次に、資料2の6ページをお開きください。

まず、汚染土壌からPCBを分離する処理についてですが、これは前段の工程に当たります。(1)処理の概要の欄には「溶剤を用いて分離する方法により、汚染土壌からPCBを分離し、PCB液として回収する」とあります。汚染土壌からPCBを分離する技術には、大きく分けて2通りの方法がありますが、1つは溶剤を用いて抽出する方法と、もう一つは加熱して脱着させる方法でございます。この2通りの技術について、実証データをもとに分離効率や環境への影響、それから必要な費用等について比較検討を行いました。溶剤を用いてPCBを抽出して分離する技術は、分離抽出操作を常温常圧で行うために、PCBの漏えいなどのおそれが少なく、同時に一般環境へのPCBを含む排ガスも発生しないことから、環境への負荷が少ないため、特

に P C B 濃度の高い本件土壌に適用するには安全性が高い方法であると言えます。また、この技術は、国内の他の都市で P C B による土壌汚染の処理に用いられた実績もあり、確実に分離が行われる手法であると考えられます。

次に、資料 2 の 11 ページをお開きください。

2 段階の工程のうち後段の工程に当たります、分離した P C B 液を無害化する処理についてですが、「分離した P C B 液は、環境事業団が整備、運営する東京 P C B 廃棄物処理施設において無害化処理を行う」とあります。東京 P C B 廃棄物処理施設とは、1 都 3 県の P C B 廃棄物を処理するために環境事業団がこれから整備する施設ですが、こうした広域的な処理施設を活用すれば、分離した P C B 液を安全かつ確実に無害化処理できるとともに、処理のトータルコストとしても経済的であると考えられます。

次に、資料 3 でございます。資料 3 の費用負担計画（案）に基づきましてご説明いたします。東京都は、この計画に基づきまして、汚染原因者に対して費用負担を求めることとなります。

まず、公害防止事業の種類をごらんください。ここでは今回の事業の種類が示されており、この事業は、公害防止事業費事業者負担法第 2 条第 2 項第 3 号に規定するダイオキシン類による土壌の汚染の除去に関する事業でございます。

次に、費用を負担させる事業者を定める基準の項目です。やや長くなりますが、ダイオキシン類対策特別措置法第 29 条第 1 項の規定に基づきダイオキシン類土壌汚染対策地域に指定された大田区大森南四丁目の区域を含む土地を所有し、当該土地に所在する P C B を使用していた工場の建物及び設備を昭和 39 年から昭和 40 年にかけて除却し、当該土地を更地にした際に、P C B を排出して土壌の汚染を引き起こした事業者でございます。

ここまでの 2 項目は、第一次費用負担計画と同様でございます。

次の公害防止事業費の額の項目は、今回の部会で審議した処理方法をもとに算出したものでございます。（1）の汚染土壌から P C B を分離する処理及び管理と、（2）分離した P C B 液を無害化する処理及び管理の 2 つに分けて、処理費及び管理費がそれぞれ算定されております。

次に、負担総額及びその算定基礎の項目についても、考え方は第一次の費用負担計画で決定されたものでございます。「ダイオキシン類による土壌の汚染がコプラナー

P C Bに由来するものであり、排出された当時、P C Bの有害性が明らかになっておらず、法規制も行われていない時期であるため、法第4条第2項の規定に基づく減額を行う。減ずる額は、公害防止事業費の4分の1とする」と記載されております。すなわち、事業者に対して負担を求める額は、3の公害防止事業費の額から4分の1相当額を減額した金額となります。

その他の項目といたしまして、5、公害防止事業の実施に必要な事項ということが記載されてございます。

以上のとおり、今回の水質土壌部会におきましては、3の公害防止事業費の額と、その算定に必要となる汚染土壌の処理方法を主な審議の対象といたしました。公害防止事業の額につきましては、部会の審議を経て選定された処理方法をもとに、汚染土壌からP C Bを分離し、分離したP C B液を無害化する際に要する処理費及び管理費がそれぞれ算出されており、妥当な金額であると考えます。

以上を踏まえまして、当部会といたしましては、第二次の費用負担計画は資料3として示されております案のとおりとすることが適当であると感じました。

報告は、私からは以上でございます。

【横山会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま内山水質土壌部会長の方からご報告いただきました検討結果につきまして、各委員からご意見、ご質問をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【原委員】 三菱が嫌だと言っている理由を端的に挙げていただきたい。それから、係争中の事件であるということに対して審議会が答申をするということに何らかの法的な問題はないのか。その2点についてお願いいたします。

【柿沼参事】 1点目でございますが、原因として私ども、先ほど申し上げましたように、土地の使用の履歴、それから見つかった化学物質、これらから当該の土地を三菱瓦斯化学が更地化する際に排出したということ判断をいたしております。それに対して三菱瓦斯化学の方は捨てていないということを主張しております。そこでこのような提訴になっております。

それから、もう一点でございますが、係争中の案件ということではございますが、今回の負担計画は、事業者の個々の企業を特定するものではございません。汚染の原因者に負担していただくということと、それから、負担の額を幾らにするかというこ

とが今回の計画の内容でございますので、その面では先生のご指摘のような心配はないものと私どもは考えております。

【原委員】 アメリカのスーパーファンド法のような運営をしますと、三菱がノーと言ったときに裁判で判決が出る。都の思っていたとおりの内容であるとした場合に、さらに三菱がそれを突っぱねたときに、裁判で汚染土壤の除去費用を強制的に取り立てることになるのでしょうか。

【柿沼参事】 公害防止費用負担法の規定でございますが、強制的に徴収をするということが可能な規定になっておりますので、事実関係に間違いがなければ強制的な徴収が可能という仕組みになっております。

【横山会長】 今の原委員のご質問に直接お答えするわけではございません。今の柿沼さんの方からのご返答で十分でございますけれども、あの当時、やはりこの件につきましては審議会でもいろいろお話が出たのですが、一つの側面として、現実にもう汚染がございますので、早く手をつけなきゃならないという事情もあったということでございます。

【伊藤委員】 私もちょっと不勉強で失礼な質問かもしれませんが、昨年国の方で土壤汚染対策法というのができたと思いますが、それとの整合性に特に問題はないかということをお知らせください。

【柿沼参事】 今のご指摘でございますが、土壤汚染対策法、これ自体は違うといいますが、一般的な土壤汚染全体を対象とした仕組みでございまして、ダイオキシン類に関しましては、ダイオキシン類対策特別措置法が適用になりますので、今回のように東京都が事業者の立場として事業を実施する、それで負担は原因者に求めると、こういった対応をとる場合には、ダイオキシン対策特別措置法の対策計画に基づく事業ということになるかと思います。

【小早川委員】 先ほどの原委員のご質問と関連しますが、それに対するお答えでは、本日この会議で審議するのは、相手方を特定しない費用負担計画の内容についてであるということだったと思いますが、その相手方の特定、つまり三菱が捨てたという事実があるかどうか、そして、それが汚染原因、法律でいう原因行為に当たるかどうかという、そういう判断作業を経て負担の相手方の特定がされるわけですね。その作業、その判断については、これはまた私も今回初めて関与するものですから、第一次計画のときにこの審議会にかかっているのか、あるいは別のところでその判断がされたの

か。今回は、既になされた判断をそのまま踏襲するという事なのか。それはだれの責任において行うのか。その辺のご説明をちょっとお願いいたします。

【柿沼参事】 先ほど申し上げましたけれども、今回の費用負担計画については、計画上特定の個別原因者の名前は挙がりません。第1回目の費用負担計画を審議していただく際に、当審議会でその原因者であるという東京都の判断について、かなり細かい点でのご説明を行い、ご意見もいただいていると思います。しかしながら、最終的にはだれが原因者かということについては、東京都がさまざまな証拠に基づいて判断しているということでございます。当審議会で第1回目のときに、その内容についてはご理解いただいていると思いますが、原因者の個別の企業の特定ということについては、すべて東京都の責任において行っておるという状況でございます。

ちょっと補足して、第1回目のときにご説明させていただいたと思いますけれども、なぜ三菱瓦斯化学が原因者だと東京都が判断したかという理由でございます。

まず、この土地のありました当該土地が、過去に昭和20年代から共栄化成という会社によって、無水フタル酸という化学物質を製造する工場として機能してまいりました。昭和37年後半には経営が不振になって、当時、三菱瓦斯化学の前身でありました日本瓦斯化学、これが共栄化成という会社を救済するために株を買い取り、さらに最終的には土地を所有して買い取って共栄化成に貸与していたという状況です。その後、昭和39年から40年にかけて、共栄化成は倒産をして、この三菱瓦斯化学の前身である日本瓦斯化学は、その建物を除却し、土地を更地化して処分するという事を行いました。

私どもはこの過程でPCBの排出が行われたと考えておりますけれども、その理由です。まず、当該土地で見つかったPCBの種類がカネクロール400という、そういう成分でございまして、PCB、いろいろ種類がある中で、当時共栄化成という会社が使っていたものと同じ種類のPCBでございました。また、PCBと同時にナフタレンという物質も多量に見つかりました。これも共栄化成が無水フタル酸を合成する際に原料として使っていたものでございます。また、そのほかに同じところにまじって、SKオイルという、これも熱媒や潤滑油に使う油ですけれども、これもやはり共栄化成が使っていたものと思われるものが発見されております。そのほか、建物を壊した際のコンクリート、レンガ等が、今申し上げましたとおりすべてまじって出ているということから、共栄化成の土地を日本瓦斯化学が更地化する際に排出された

ものだという判断をしているわけでございます。日本瓦斯化学は、先ほど申しましたように三菱瓦斯化学になっておりますので、三菱瓦斯化学が原因者だと、こういう判断を私どもはしております。

もう一点、P C Bの量についてですが、この現場で見つかったものを分析し、それで全量がどのぐらいのものかというものを予測いたしますと、P C Bとして約 800 キログラムということになります。実は共栄化成の土地を更地化する際に、日本瓦斯化学は、そこにありましたP C Bを水島にあります別工場に運んだということを言っておりますが、この運んだ記録を見ますと、幾つかございますけれども、当時使われていた量のうち、約半分程度が運ばれたという記録もございます。そうしますと、この使われた量は 1,500 キロと考えられておりますが、そのうちの半分という量が当該土地に発見された量とほぼ一致するということがございます。

このようなことから、私どもとしては、三菱瓦斯化学がこのP C Bによるダイオキシン汚染の原因者であるというふうに判断しているというわけでございます。

【横山会長】 この問題につきましては、その当時の審議会に、この案件に関しましてかなり多くの資料が提出されております。もし何でしたらば、今回初めてご出席いただいた方にご参考までに資料を配付したらいかがでしょうか。あれは、この問題の背景を考える上ではかなり参考になるものだと思いますので、もし可能でしたらば。

【柿沼参事】 そのようにさせていただきます。

【小早川委員】 ありがとうございます。

じゃ、ちょっと畳みかけて確認ですが、きょうの議題は、先ほどご報告がありましたように、この処理計画と、その費用の見積もり、これが合理的かどうかという、そういう専門的な立場からのご報告をいただいて、それを審議するということであって、だれがいつ、どこでどういうことをやったのかという、これは都ではお調べになったんでしょうけれども、私たちが審議するとすれば、ここに証人を呼んできて証言してもらわないといけないというような話です。そこは今、会長からもお話がございましたけれども、あくまでも参考のために、理解のために説明を伺う、あるいは資料を見せていただくということで、審議会としてその辺の事実関係を確定するということではないということによろしいんでしょうか。

【横山会長】 それ以上のことは審議会としてもできませんので、結局、本日皆さん方にご審議いただきますことは、先ほど内山部会長からご報告がありました、この処

理技術及びそれを使つての費用負担計画につきまして、その基本の考え方についてよろしいかどうか。この具体的な作成執行は、これは東京都の方の責任において行うものというふうに理解しております。

【森田委員】 では、きょうの審議事項であります事業総額について、ちょっと質問を1つだけさせていただきたいのです。先ほどのご説明にありました、この事業総額の算定の際には、PCBを分離する2つの処理方法を検討されて、その中でよりPCBの漏えいが少ないと判断される溶剤を用いて分離する方法を採用された。それをもとに費用が算定されたということで、ここでは基本的に、こういった処理による二次公害を引き起こさないという原則を取り入れられたということだと理解いたしました。これは大変正当な、非常に適切な判断基準を入れられたと思います。二次公害を引き起こすと、何をやっているかさっぱりわからなくなりますし、少々コストが高くなると、徹底してこの基準は導入すべきだと思います。

1つ質問は、私は素人でございますけれども、加熱による分離方法、これを導入する際にも、ある程度のコストをかければPCBの漏えいを少なくするということは技術的には可能なような感じがいたします。そういった加熱による分離に漏えいをさせないような技術を複合した場合、その場合には、かなりこれはコストが高くなるから、もともとこういうものを採用されないと、こういうご判断をされたんでしょうか。そのところ、ちょっとロジックをご説明いただきたいと思います。

【内山委員】 その技術のところは、私どもも非常に議論いたしましたところでございますが、もしよろしければ、特にご専門である細見委員の方からご発言いただければと思います。よろしいでしょうか。

【細見委員】 確かに今、森田委員のご指摘のように、加熱をすれば当然PCBは蒸気となって分離は可能だと、これは試験管レベルではおよそ我々もそう考えるわけですが、実際に、今回油まじりで非常にPCB濃度が高くて、それを分離するという操作は実は余り実績がない。余りというか、実績がないということで、確かに汚染土壌をきれいにする、無害化することはできると予想されますが、実際に例えばこの図の4、今、森田委員があげておられるようなところで見ますと、実際に抽出部というのはここを加熱するわけですが、6ページの図4を見ていただきますと、溶剤を用いて分離する場合には、これは常温常圧下で行いますが、加熱する場合には約500度ぐらいの加熱をするわけです。その際に、たしかに分離は可能だと思われませんが、その後

の精製部だとか分離した油まじりのガス、PCBがまじっておりますが、これをうまく分離できないと、PCB分離液というものが物すごく大きくなったり、あるいは確実に分離できなかったり、それから排ガスの部分が、やはり加熱をしていきますので大気放出分が多くなる。これの排ガスの処理についても基本的に実証データが乏しいということで、今回、現時点で分離技術といった場合に、溶剤を用いた技術というのは一応実績があるということと、室内実験レベルですが、この実際の大田区の土壌を用いても、PCB濃度、あるいはダイオキシン濃度を所定以下のレベルまでは達成できるというデータがございましたので、今回、技術的に見れば溶剤を用いて分離する方法が最もいいのではないかとということと、それまでに至る過程として、東京のPCB廃棄物の処理施設ができる。ここで分解施設ができるということになっていましたので、そこをこの部会では議論をいたしまして、分離技術がまず望ましい。分解、無害化する技術を一貫してする技術もごさいますが、それよりも環境負荷を考えたり、周辺的环境への影響を考えた場合、あるいはコストを考えた場合に、東京のPCB廃棄物処理施設を利用させていただくというのが最もコスト的にもいいのではないかとということで分離技術を選んで、分離技術の中でも2つ、実証レベルにあると考えられる溶剤の技術がふさわしいというふうに考えました。

【横山会長】 ちょっと今のことで、溶剤ということになっているのですが、これは具体的にはどんなものになるのでしょうか。

【細見委員】 現時点ではIPA、イソプロピルアルコールというようなもの、あるいはアセトンといったようなものが、このPCBの除去には非常に有効であると。特に実績のデータを見ますと、アセトンの抽出分離効率が非常によさそうであるということで、それに基づいて考えていますが、このIPA、イソプロピルアルコールを必ず使わないといけないとかというわけではなくて、溶剤を適切に選べば今回の汚染土壌に対して適用可能だろうというふうに、部会では、特別にこれとこれとこれを使わないといけないというわけではなくて、可能な限り、実際の汚染土壌を対象にして使える溶剤を特定して、それぞれやっていただきたいということで、我々としてはこれを使いなさいというわけでは、そういう議論はしなかったわけです。こういう溶剤を使えば可能であろうということは議論させていただきました。

【横山会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見なりご質問はございますでしょうか。

僕の方から、これ、第一次のときにもちろんご説明いただいて了承しておったんですが、4分の1削減ということの4分の1というのは、何か根拠があるのでしょうか。

【藤村ダイオキシン類対策担当課長】 4分の1削減の根拠ですが、第二次負担計画の4にもちょっと触れてございますが、本件の土壤汚染がコプラナーPCBに由来するものであって、排出された当時、PCBの有害性が明らかになっておらず、法規制も設けられていなかったと、こういうことから4分の1を減額したといういきさつがございます。

【横山会長】 それだったら8分の1だって構わないんじゃないですか。

【柿沼参事】 すみません。これは第一次の審議のときに、まさに焦点となったところだというふうに聞いております。その中で最終的に4分の1が採用されたのは、このような事例ですね。当時、法的な規制がなくて捨てられたもの、これが後に汚染になって、それに対してこの負担法が適用された事例が第一次の審議会の段階では9件あったそうでございます。このうち8件が、その負担割合を4分の1減額するという事例があった。1件だけは3分の1減額というものもあったそうでございます。そういった過去の事例、あるいは法律上規定されている4分の1ごとの区切り、これを考えたときに、今回の事例ではやはり4分の1にすることが適当だということで、先生方からのご意見があったというふうに伺っております。

【橋委員】 その点が、私も伺いたかったんですが、4分の1というのは判断で決めた。前例に基づいて判断で決めた値ということですね。それが妥当かどうかというのは、これとは別の司法での判断に最終的にはなるのでしょうか。

【柿沼参事】 今ご説明いたしましたとおり、これが負担割合として最適なのかどうかということについては、私どもは当審議会の意見もいただきつつ決めた割合でございますので、適切だというふうに判断しておりますが、別の見方があるとすれば、これは訴訟でということになるかと思えます。

【横山会長】 いかがでございましょうか。いろいろご意見、ご質問をいただきましたが、大体問題は出尽くしたように思いますが、ここら辺で締めてもよろしゅうございましょうか。

それでは、本件につきましては、ただいまの水質土壤部会の会長の方からの報告を審議会として了承いたし、そして大田区大森四丁目地域ダイオキシン類土壤汚染対策事業にかかわる第二次費用負担計画につきましては適当であるというふうに本審議会

として了承するというところでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【横山会長】 ありがとうございます。

それでは、本報告を了承として、本審議会としてこれを都の方に答申いたしたいと思えます。

(答申文(案)配付)

【横山会長】 それでは、答申文を事務局の方で朗読をお願いします。

【藤村ダイオキシン類対策担当課長】 それでは、事務局から答申文(案)を朗読いたします。

15都環審第9号

平成15年7月30日

東京都知事

石原慎太郎様

東京都環境審議会

会長 横山 榮二

大田区大森南四丁目におけるダイオキシン類土壤汚染対策地域の公害防止事業に係る費用負担計画(第二次)について(答申)

平成13年6月20日付で諮問のあったこのことについては、別添「大田区大森南四丁目地域ダイオキシン類土壤汚染対策事業に係る費用負担計画(第二次)(案)」のとおりとすることが適当であると認めます。

【横山会長】 ただいまの答申文、これでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【横山会長】 それでは、これをもって本審議会の答申文とさせていただきます、都の方に提出したいと思えます。

それでは、ただいまの審議におきまして、第二次費用負担計画について答申させていただきます。答申文は、先ほど読み上げていただきましたので、省略させていただきます。よろしくをお願いします。

(答申文の手交)

【横山会長】 それでは、以上をもちまして答申は終了いたしました。

ここで局長の方からごあいさつをいただきます。

【小池環境局長】 ただいま、横山会長から、「大田区大森南四丁目におけるダイオキシン類土壌汚染対策地域の公害防止事業に係る費用負担計画（第二次）（案）」につきまして、適当であるとする旨の答申をちょうだいいたしました。

都では、ただいまいただきました答申に沿いまして、公害防止事業費事業者負担法の規定に基づきまして第二次の費用負担計画を定め、費用を負担させる事業者に通知してまいります。皆様のこれまでのご審議に心より感謝を申し上げます。

今後とも、都の環境行政にお力添えいただきますようお願い申し上げまして、私の御礼のごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【横山会長】 ありがとうございます。

それでは、次に報告案件が2つございますので、これを都の方からご説明いただきます。では、よろしく願いいたします。

【百合都市地球環境部長】 都市地球環境部長の百合でございます。私の方からは、企画政策部会の審議状況についてご報告をさせていただきます。

資料4をごらんいただきたいと思います。

まず諮問事項でございますが、平成14年12月25日、第21回の環境審議会におきまして、東京における実効性のある温暖化対策について諮問をしたところでございます。これは、東京においては地球温暖化と都市の温暖化とも言うべきヒートアイランド現象という2つの温暖化が進行いたしていることから、地域特性を踏まえた実効性ある温暖化対策について専門的・技術的観点からご審議いただきたいという諮問を行ったものでございます。

具体的な内容につきましては、東京都の温暖化阻止東京作戦の6つの挑戦事項がございますけれども、その中の3点でございます。第1が挑戦1：大規模事業所における温暖化対策の強化について、第2が挑戦2：新築建築物に対する温暖化対策の強化について、第3が挑戦3：家庭における温暖化対策の強化についてということでございます。

次に、審議状況でございますが、現在までのところ、部会につきましては5回開催しております。それでは、それぞれの部会での審議状況の概要につきましてご説明を

させていただきます。

まず第1回目の部会でございますが、平成15年1月27日に開催をされております。ここにおきましては、スケジュールなどの部会運営に係る基本的事項の整理、また東京都における二酸化炭素の排出の現状等につきまして審議を行ったところでございます。この中で議論されました主な論点といたしましては、まず1つ目は、都市再生によって、今後ビルがさらに増加することが予想されるわけでございますけれども、これと温暖化対策との整合性をどのように図るのかという行政の総合性についての問題提起がなされております。また、第2番目に、温暖化対策により東京を長期的な視点でどのように持続可能な都市に変革していくかというメッセージを明確にすることが重要で、そのことにより長期的な技術革新も誘発されるという議論がございました。また、経済活性化との両立をどのように図っていくか。例えば、制度の運用を通じまして環境技術を育てていけるような仕組みづくりが必要であるというご指摘もございました。

次に、第2回の部会でございます。平成15年3月24日に開催をしたところでございます。ここにおきましては、挑戦3の東京都における家庭部門対策並びに省エネ情報が確実に伝わる仕組みづくりについて審議をいただいたところでございます。主な議論といたしましては、1つは、省エネラベルに当たりましては、基準を他の地域と統合化するなど、全国的に統一的な取り扱いをする必要があるのではないかという意見が出されております。現在、京都市などにおきましても省エネラベルづくりを進められておりまして、これらの自治体と連携することにより、広がりのある対策につなげていくことが有効であるというようなご提案をいただいております。2番目に、省エネ性能の非常によいものには補助金を、また逆に悪い場合は課徴金を課すなどの方法によりまして経済的な手法を導入すべきとのご提案もございました。これに対しましては、あくまでもインセンティブ型でいくのが望ましいという意見も出されております。

この第2回の部会の議論を踏まえまして、具体的な制度化の検討につきましては、業界団体、消費者団体、NGO等をメンバーとする実行委員会を設けて進めるということにいたしました。この実行委員会につきましては、今月22日に“家電で少エネ”実行委員会という形で発足をしております。

次に、第3回の部会でございますが、平成15年5月26日に開催をされております。

ここでは、挑戦1、挑戦2の総論につきまして審議を行ったところでございます。主な議論といたしまして、温暖化対策についての自主的な取組の評価が論点となっております。日本経団連の自主行動計画はそれなりに成果を上げており、現在、実効性や透明性を高める検討をしているので、これらの点を評価すべきという意見がございました。また、その一方で、自主行動計画は文字どおりの自主的取組であり、罰則やインセンティブのある協定や義務づけと比べると効果があるとは考えにくいという意見もございました。また、国の制度との整合性という観点での議論もございました。最近、国におきましても、ヒートアイランド対策、排出権取引、温暖化対策などの検討が進んでおりますので、それらの評価を与えるべきとの意見もございました。また一方では、自治体が環境対策で一步国に対して先んじることで、国全体の対策が推進したというこれまでの流れもあり、国と自治体が一定の緊張関係を持って制度づくりを進める必要があるとのご指摘もございました。

次に、第4回の部会でございます。7月8日に開催をしたところでございます。ここでは、挑戦2につきまして都市環境計画書制度の骨子を、また挑戦1に関しまして、新たな地球温暖化対策計画書制度の骨子を審議したところでございます。主な議論といたしまして、まず都市環境計画書制度につきましては、公表した内容の信頼性を確保する方策について意見が出されております。具体的には、実際の性能を評価する制度として第三者認証が有効ではないかというご提案がございました。次に、新たな地球温暖化対策計画書制度に関しましては、特に産業分野において実効性を確保する方策といたしまして、削減目標が達成できなかった場合に罰則があるような協定という手法が提案をされております。これは、あるグループ全体で目標値について約束をいたしまして、達成していくことを協定として定めるもので、デンマークやイギリスで実施されており、基本的には自主性に任せる制度でございますが、達成できない場合には罰則を課すというような方法がとられているということでございました。

次に、第5回の部会でございますが、15年7月28日に開催をしております。ここでは、地球温暖化対策の計画書制度の中で、特に削減目標の設定、この考え方につきまして審議をいただいております。主な議論といたしましては、二酸化炭素の排出削減の目標は、対象事業所の実態調査を踏まえて設定しようと考えているところでございますが、この実態調査に関しまして、例えば床面積とエネルギー消費量との関係について、業界で把握しているデータとの比較などの議論がございました。また、エネル

ギーの使用形態や省エネ対策などが類似していることから、類型化が可能な場合にはオフィスなど用途ごとに削減目標を設定する考え方に対しまして、どのような用途ごとのくり方をするのかについて議論がございました。また、コスト負担が過大とならない程度の削減対策を求めるといった観点から削減目標を設定する考え方に対しまして、環境負荷は大きいけれども、削減余地が少ない事業所については相応の負担を求めることも必要であり、目標以上に努力した場合には排出量を売ることができるような取り扱いも必要ではないかとの意見が出されたところでございます。

以上、第5回までの企画政策部会のご議論の概要でございます。

最後に今後の予定でございますけれども、第6回の部会を9月下旬ごろに開催をいたしまして、秋以降に審議会で中間のまとめをお願いし、その後、広く都民などからパブリックコメントをいただく予定にしております。最終的には年内を目途に答申をいただきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【横山会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明がありました企画政策部会の審議状況につきまして、ご質問などがございましたらば、どうぞご発言をお願いいたします。

企画政策部会の方では、大変エネルギーに作業を進めているようでございまして、これを拝見いたしますと、秋以降中間のまとめがまとまるそうでございますが、よろしゅうございましょうか。

私、会長の方からちょっと質問いたしますが、この中間のまとめに至るまでに、この企画政策部会委員以外の方から、この作業が始まる時に、この企画政策部会以外の審議会委員がこの問題に対して発言できるか、あるいはオブザーバーとして出席できるかというような、かなりご熱心な意見があったわけでございます。このようなことに対しては、どのように考えればよろしいのでしょうか。今ご説明いただいたわけですが、恐らくこの問題が進むに従いまして、いろいろとまた審議会委員としてご意見があろうかと思っております。それを申し上げる場、あるいは機会というものはどういうふうにとらえておけばよろしいか、ちょっと追加説明をお願いしたいと思います。

【百合都市地球環境部長】 基本的には審議会から部会に諮問をしたという形をとってございますので、また審議会に対して部会から、中間のまとめなり最終報告というものにつきましてはご報告をさせていただきます。そのご報告をしていく中で、審議

会の場でご意見なりをいただくという形は、一応基本的な形としては考えております。ただ、いろいろ時期とか議論の経過とかの中で、どうしてもこの時点で審議会の委員の先生として、部会の中でご質問なりご意見なりをとということがございましたら、そのときは部会長とも相談しながら、必要に応じて部会の場にまた審議会の委員の先生をお呼びするということも可能かというふうに考えております。

【横山会長】 ありがとうございます。じゃ、そのようにひとつ、ぜひお取り計らいください。

それでは、ただいまご報告をいただきましたので、当面これでまた企画政策部会の方で作業を進めていただきます。ありがとうございました。

それでは、ディーゼル問題についてご説明ください。

【山本自動車公害対策部長】 自動車公害対策部長の山本でございます。

それでは、東京都におけるディーゼル車規制についてご報告をさせていただきます。お手元の資料5をごらんいただきたいと思います。

まず、ディーゼル車規制の概要でございますが、ディーゼル車から排出される粒子状物質は、ご案内のとおり発がん性物質でございます。さらに気管支喘息や花粉症との関連も指摘されており、都民、国民の生命と健康に大きな影響を及ぼしております。このため、東京都は平成12年12月に、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例を制定いたしまして、この条例に基づいてディーゼル車規制を実施することにいたしました。その表のところにもございますが、運用開始日はこの10月からでございます。

規制の内容は、PMの排出基準に適合しないディーゼル車は、島しょを除きまして都内の運行を禁止するというものでございます。対象車種は、トラックなどの貨物自動車、バスなどの乗合自動車、それから冷蔵冷凍車などの特種用途自動車でございます。同じディーゼル車でも乗用車は除かれております。また、初度登録から7年間は規制が猶予されるとともに、知事が指定するPM減少装置を装着した場合には規制に適合したものとされております。

罰則でございますけれども、違反したときに運行禁止命令を出しますが、それに従わない場合には氏名公表、それから50万以下の罰金適用がございます。なお、埼玉、千葉、神奈川県におきましても同様の規制を一斉に開始をすることになっております。

次に、2の方でございますが、規制開始に向けた事前対応の促進でございます。規

制を円滑かつ効果的に実施するため、規制開始の1年前にやっている、昨年9月から「違反ディーゼル車一掃作戦」というような名称で、さまざまな取組を展開してございます。

作戦は7つほどございますが、作戦1は、ディーゼル車のユーザーに東京都が直接働きかけるといってございまして、私どもに所属しております自動車公害監察員、通称自動車Gメンと呼んでおりますが、こういった職員によりまして20台以上を使用する都内の事業者約4,000社に、この間、立ち入り指導を行っております。また、本年3月には、直接ディーゼル車を所有している事業者の方々にダイレクトメールを送付いたしまして、使用している車1台1台ごとに、いついつから規制の対象になりますよというような内容を通知しております。

作戦2の方でございます。これは荷主に対するものでございまして、契約で配送をお願いする、あるいは工事を契約するといったような、そうした荷主の立場で契約を行うようなときには、ぜひ違反車を使用しないようにということで、さまざまな形で要請を行ってきております。

作戦3から5につきましては、これは自動車の関係者に協力を求めるものでございまして、整備事業者の方々には、点検時にPM減少装置の装着を働きかけてくださいということで、これを促しております、実際さまざまな形で点検を受ける車のユーザーの方に働きかけを行っていただいております。それから、自動車メーカー、装置メーカーには、適合車、最新規制適合車やPM減少装置の供給拡大、また、今、経営環境が非常に厳しい状況がございますので、事業者の方々の負担の軽減にぜひ配慮してくださいということで、あわせて要請をしてきております。また、石油メーカーにはPM減少装置の普及に不可欠な50ppm以下の低硫黄経由の全国供給を要請いたしまして、全国のガソリンスタンドで軽油も売られているわけですが、本年4月から低硫黄軽油の供給を実現しております。

作戦6は、これは首都圏全体での取組でございまして、八都府県市で共同して規制周知、指導の徹底を図っているところでございます。

作戦7につきましては、これは規制開始後の取組でございまして、規制開始後は監視・取り締まりを行うということにしております。

右の方にまいりますが、このディーゼル車の一掃作戦と関連いたしまして、東京都は事業者の方への支援策ということで、装置装着に対する補助と、買い換えのための

融資あっせんを行ってきております。装置装着補助につきましては、14年度の補助申請が約1万3,000件、これに対しまして本年度は7月中旬までで約2万3,000台ということで非常に大幅に増加しておりまして、条例の規制への対応が本格化してきていると考えております。

融資あっせんの方でございますが、これにつきましては、従来からの制度融資でございます自動車低公害化促進資金に加えまして、本年度に限りまして、民間信用保証機関を活用して車両を担保に融資をする特別融資制度を創設いたしました。この間、いろいろと議会サイド等からも要請があったわけでございますが、運転資金等を目いっぱい借りてしまうと、なかなか信用保証協会から保証が得られない。既存の融資制度を活用できないという声もございまして、新しく購入する車を担保に融資をするというようなことで取り組んできております。こういったさまざまな取組によりまして、本年10月、規制が開始されます時点ですけれども、この時点で規制対象となる都内登録車両の数が、この間、大きく減ってきてございます。14年3月末時点では20万2,000台ということでございましたが、ことしの3月末時点では13万5,000台、それから、この6月末時点では10万3,000台ということで、順次規制への対応が進んでおりまして、進捗率は、この6月末時点で約5割ということで推計をしているところでございます。

規制開始まで、本当にあと2カ月余りということになってしまいましたが、今後も事業者の規制対応がさらに進捗するように、全力を挙げて取り組んでいくということにしております。

以上でございます。

【横山会長】 ありがとうございます。

ただいま、東京都におきますディーゼル車規制、いよいよ本番を迎えて、いろいろとご苦労をお願いしておるわけでございますが、ご質問等々がございましたらばどうぞ。

【平井委員】 今のご説明ですけれども、20万台が10万台に減ったということで、5割進捗したという側で見ればまことに結構な話なのですが、未適合のものがまだ半分あるという側で、まさにコップの半分の水をどちら側で考えるかというのと同じ話だろうと思うのですが、まだ半分は残っているということをどういうふうに考えるかは、極めて大きな問題じゃないかなと思います。

本件につきましては、東京都は、ここに書かれているように特に助成策を講じられて、それを対象の事業者が一生懸命活用するということで対策に動いていることが事実であろうと思います。ただ、ディーゼル規制につきましては、国も助成策を講じて動いていましたが、皆さんご案内のとおり、6月に国交省の今年分の助成が打ち切られたわけです。あわせて、本当かどうかわからないのですが、7月23日の新聞報道によりますと、都の補助が8月末で前倒し終了になるという報道がなされています。この新聞報道の表現ですと、9月になってもまだやっていない状況というのは、対象の事業者にやる気がないということであり、だから、8月末で打ち切ることも止むを得ないというわけです。この報道のとおり、国の助成が6月に打ち切られ、それから都の助成が8月末に打ち切りになるんだとしますと、今のお話でさらに頑張っていくということではありましたが、現状、トータルの半分しか進んでいない状況を考えますと、先行きについて暗澹たる気分にならざるを得ません。そのため、今後どうなさろうかとしているのかということについて。本当は審議案件ではないので、質問をするのは変だと思うのですが、今後東京都としてどういうふうにお考えなのかをお聞きできればと思います。

これに関連して、産業界代表の立場で申し上げますと、東京商工会議所では、6月に国の助成の打ち切りがだんだん見えてきている状況の中で、傘下の事業者がどんな対応を図っているのかを調べる意味から、交通運輸部会という会合があるのですが、地域の部会長さんに集まってお聞きいただきまして、対象の事業者が今どんな状況なのかを、それぞれ報告してもらったわけです。ここで確認できたのは、対象の事業者がこういう規制に対し何とかのりくったりとやって規制を逃れようということでは決してなく、何とかしたいという問題意識を十分持っておられるという実態でした。しかしながら、現下の非常に厳しい経済状況の下で、先ほど話がありましたけれども、信用協会の枠を借りるにしても、既に一般の運転資金で予定枠を使っているため、新たに借入れが難しくなっており、金策に奔走している中で規制スタートがだんだん迫ってきている。そんな厳しい状況の中で廃業を真剣に考えるところも出てきているというのが、交通運輸部会の部会長さんの集まりの中で出た報告です。

このような厳しい実態があることを踏まえ、東京都として、現状まだ半分しか進んでいないということについて、今後どういうふうにお進めになるうとしているのかご意見を伺いたいと思います。

【横山会長】 お答え願えますか。

【山本自動車公害対策部長】 6月末時点で進捗率が約5割ということで、これにつきましては、9月までにできるだけこの5割をさらに進捗を高めていくということで、最大限努力をするということで考えております。

先ほどお話がございましたとおり、国の方は、6月11日だったと思えますけれども、国の補助の予算枠を補助申請が大きく上回ってしまったということで、突如として打ち切った経過がございます。それにつきましては、私ども東京都といたしまして、八都庁市でも行いましたけれども、直ちに国に要請を行いまして、国の補助金の受付を早く再開してもらいたいということで要請を行ってきておりまして、この間もそういった働きを続けてきております。

国の補助につきましては、車両総重量が8トンを超えるような車ということで、すべての車ではないということがございますが、これはやはり東京都の中で、これから装置の装着をしようとしている車、あるいは東京都の外の地域の車、これから都内に入ってこようとする車の対応ということを考えますと、ぜひともこれは再開を実現してほしいということで、これについては強力に取り組んでいくということにしております。

それから、東京都の方の補助金でございますが、これにつきましては、7月23日に補助金の申し込み期間の設定ということで、プレスに発表してございます。内容的には、年内、12月31日までに規制対象となるような車については、この8月29日までに補助金の申し込みを行ってください。あともう一つは、来年の1月1日以降に規制対象となるような車については、別途10月に申し込み期間を設けていきますよということでアナウンスさせていただきました。この趣旨につきましては、通常、酸化触媒、あるいはDPFというPM減少装置がございますが、東京都の方に補助申請をして、それから実際に装着するためにはある程度期間が要するというので、10月からの規制に間に合わせるために最大限周到に補助申請の期間を設けたとしても、やはり1カ月前ぐらいの8月末ぐらいにはきちんと補助申請をしていただかないと、10月の規制開始に間に合わないということもございますので、今回、12月31日までということで、そういった方々の車両も含めまして、規制対応の促進をお願いするというので申し込み期間を設定させていただきました。これにつきましては、これからも再度いろいろな地域の中でいろいろな説明会等もございまして、あるいは総合相談ということで、

私ども、専門の職員が対応しておりますので、その中できめ細かにそういったアナウンスの実施をしていくということで考えております。

あわせて、同日7月23日に、できるだけ規制に早目に対応してくださいということも、さらに促進をするということもございまして、ぜひこの間にやっていただかないと、10月以降につきましては東京都として取り締まりをやっていかざるを得ませんよと、不適合車につきましては取り締まりの対象になりますよということもあわせて発表させていただきました。やはりそういったような対応をぜひ早目をお願いをするということで、今後も対応していくということで考えております。

それと、もう一つ、この資料のこの間の動きを見ていただいても、恐らく大体事業者の方は、いろいろ聞いてみましたが、非常に直前になっての対応ということがかなり考えられます。例えば減車の問題もあるでしょうし、あるいはある程度この時期になって初めていろいろと相談に来るような方も実際におりますので、そういった中で、事務的な面でも支援しながら対応していきたいということでございます。

それと、先ほどの国の関係でございまして、国は予算がないから打ち切ったわけですが、東京都の場合の補助金の受付期間の設定というのは、あくまでも規制への対応を促進するという観点からでございまして、予算が限られているからこういったような取組を行ったというわけではございません。一応念のためにそれだけ申し添えさせていただきます。

【横山会長】 よろしゅうございますか。

【平井委員】 ということは、8月29日までに大幅な追加の申し込みが出てきても、予算枠に限らずに、弾力的に温かく対応していただけるという理解でよろしゅうございますか。

【山本自動車公害対策部長】 基本的にそういった方向で努力をしていきたいというふう考えております。

【平井委員】 ぜひよろしく願いいたします。

【西野総務部長】 総務部長の西野でございます。

ディーゼルの問題につきましては、昨年の秋に私どもの予算を要求する際に各党からも非常に大きな関心が持たれまして、そのあたりがいろいろ論点になりました。私どもとすれば規制に適切に対応していただくということが第一でございまして、とりあえずDPFなり粒子状物質の部分については59億円の予算を今回積んでおります

し、それから、融資合わせてトータルで 130 億円の予算を計上してございますが、対象者すべてにわたって予算を計上するということではなくて、当然融資なんかについてもご自分で対応される方もいらっしゃいますので、2分の1なり、あるいは3分の2ぐらいの規模で予算を積んでいるわけですが、当然補助申請が多くなれば、私どもの局の予算の中で、ほかの補助金の予算を活用するなり、あるいはほかの経理を流用するなり、足りなくなれば当然財務局に相談するなり、予算がないから打ち切りますということではなくて、ご要望のあった部分については適切に対応していくということで、去年の秋の段階から各党に鋭意説明してございますし、今後もそういうスタンスでしっかりと対応していきたいというふうに考えております。

【伊藤委員】 私も今の件なのですが、たまたま民放のテレビを見ていまして、東京都の融資が8月に前倒しで打ち切るといふか、前倒しで終了しますので、早目に皆さん、対策を進めてくださいのようなことをニュースで見まして、これは東京都は本当に規制を始めるんだなというのを一般人としまして感じた次第です。この点、都民のアナウンスではうまく10月から実施できるよう、今からもう準備にかかっているんだぞというのが言われつつあると思いますので、とてもいいことと思ってテレビのニュースを見ておりました。それだけではなくて、ただ、産業界などには説明されているとは思いますが、一般都民にはアナウンスは不十分で、よっぽど関心がある人しか知らないと思います。本格的に始めるディーゼル車一掃作戦のアナウンスを、これから8月、9月に向けてさらに強化して、一般の人にもよく知れ渡るようお願いしたいと思います。

あとは、それだけ今、補助金申請を打ち切ると聞いていながら、まだ半分は対応をやっていないというのを伺いびっくりしたところなのですが、きちんと守っている人が損とならないように、守っていない人に対しての規制をきちんとされていくことをお願いしたいなと思います。

あと、1つ質問なのですが、これは乗用車を除くということなのですが、将来的に乗用車まで拡大する予定であるかをお願いいたします。

【山本自動車公害対策部長】 規制対象に乗用車が入っていないということですが、これにつきましては、将来的にも私どもとしては規制対象を広げる予定はございません。なぜ乗用車を外したかという、まずディーゼルの乗用車、ある程度の数はございますけれども、1台1台ごとの環境に対する負荷が、いわゆるトラックとか

大型のバスとか、そういった車と比べますと非常に負荷自体が小さいということと、あと、もう一つ、自動車NOx・PM法という国の方の法律がございまして、遠からずといたしますか、ここ一、二年ぐらいの間に車検自体が通らなくなってしまうというような状況もございますので、基本的にはやはり排出係数が高いといたしますか、環境に負荷を大きく及ぼしているようなところへ焦点を当てて、今回規制を開始しているということでございます。

【橋委員】 これは非常に話題にもなって、よく知られていることなのですが、国に先んじて都だとか地方でやっていくというのは大変いいことだと思うんですが、ただ、素朴な疑問は、車というのは動き回るわけで、東京都とその近県で一斉にやり始めるとなりまして、例えば関西の登録車両なんていうのは、これは東京へ入ってこれなくなるわけですか。それで、そういうことになると、当面かなり自動車Gメンが活躍しないと、違反車を東京に乗り入れさせないというのを相当厳密にやらないと、今のご質問にもあったような一種の違法車が走り回るということにもなりかねない。こういうあれですから、将来はやはり国とは言いませんけれども、全国的な制度としてスペックもちゃんと統一した上でやっていかないと、非常に問題が多いんじゃないかなという、そういう素朴な疑問を感じます。

【山本自動車公害対策部長】 まさにご指摘のとおりでございまして、私ども、国に対しては、使用過程車対策というものをもっと充実してほしいと、機会をとらえて強く要請をしてきてございます。これはやはり、東京都だけがこういった規制をすることですべてうまくいくということではございまして、やはり東京都から問題提起をして、国が最終的には自動車排出ガスの第一義的な責任があるという立場で適切な体制、対応をとる必要があると考えております。それにつきましては、引き続き、国の方については強く要請をしていきたいというふうに考えております。

それと、外から関西の車や何かが東京に入ってくるわけでございます。この条例の仕組みそのものが、都内車だけでなく都外ナンバーも、東京都内に入ってきた場合には規制の対象となってしまうということがございまして、特に物流車等が都内に入ってくるということになると、規制の対象の車がその分ふえるということになるわけでございます。したがって、私ども、この間、取り締まりということもやっていきますよということで表明したわけでございますが、その中で、特に流入車両に対しましてどういった方向でやっていくかということ、まず基本的には路上で取り締まりを

やるということで考えております。これについては警視庁とも協力をさせていただきまして、走行車両をとめて車検等をチェックして違反車両をやっていく。それ以外にも、ビデオカメラを用いて走行車両の車両ナンバーを撮影いたしまして、それで違反車両を割り出して追跡をしていくと、そういったこともやっていくことにしてございます。それ以外にも物流拠点というようなところ、例えば市場とか、あるいは自動車ターミナル、あるいはコンテナ埠頭といった、いろいろなところから車が集まるような場所、そういったところには、やはり定期的に指導に入るといいますか、取り締まりに入って違反車両を捕捉して対応するというようなことで、できる限りの体制の中でやっていきたいと思っております。

それから、NO_x・PM法との絡みでございまして、私どもが国に対して強く言ってきたものは、国がせつかくNO_x法を改正して、PMを対象としてNO_x・PM法をつくったわけなんです。つくった時点で使用過程車については最大2年半ぐらい経過措置といいますか、猶予措置を設けたということで、当初、実はこの条例、12年12月の段階で条例をつくった時点で、私ども、この10月時点で規制対象となる車というのは、大体9万台ぐらいを想定していたんですね。ところが、先ほどもお話ししたとおり、国の方が規制を遅らせたということがございまして、対象となる車が実は倍増してしまって、20万台を超えてしまったというようなことがございました。これにつきましては、やはり国の方の取組が、こういったPMに対しては非常に認識を欠いたと思っております、この辺も含めまして、国については注文をつけていきたいと考えております。

【横山会長】 よろしいですか。それでは、ほかにございませんでしょうか。

【原委員】 基本的な問題かもしれませんが、もともとこのディーゼル車というのは、石原知事が就任したときに東京都環境科学研究所に来られまして、フラスコかピーカーの中に黒煙の粒子が大量に入っていたのを見つけて見本だということでキャンペーンがスタートした。その影響で、ディーゼル車の排ガス規制イコール黒煙規制という印象が都民の間に強いわけです。このPM、粒子状物質と黒煙の関係、これはすべて包括的に黒煙を含んだ規制なのか。それから、装置には、都が融資しているのですが、その装置は黒煙の除去に有効なのか。この2点について説明していただきたいと思っております。

【山本自動車公害対策部長】 黒鉛とPMとの関係でございまして、基本的にはPM

の中に黒煙が入っているわけでございます。したがって、こういったPMを除去するような装置につきましては、黒煙も基本的には少なくなるということでございます。

【原委員】 その少なくなるという意味は、具体的に何を基準に少なくなるのでしょうか。

【山本自動車公害対策部長】 PM減少装置も指定を行ってございますが、これについては、それぞれ私どもが設定している一定の基準の、例えば30%程度PMの減少機能がある、あるいは60%、70%減少する機能があるということで、それぞれカテゴリー別にPM減少装置の指定をしてございまして、そうした装置をつけることにより、それぞれの、例えば酸化触媒であると30%、あるいはDPFということになりますと相当程度減少をするというような装置として指定してございますので、その割合に従って除去が期待できるということで考えております。

【横山会長】 それでは、ご意見、ご質問、まだございますか。

【橋委員】 この際ということで、全くディーゼルの問題とは関係ないのですが、私、専門が騒音なんですけれども、この間もちょっと実験というか測定しましたら、違法マフラーをつけている車、改造マフラーですね。あれが実に普通の車より、加速走行状態ですと20デシベル、要するに1台で100台分ぐらいの騒音を出しているわけですね。これで、国だとかどこかでそういうのも少し取り上げようというようなご意見が出てき始めているようですけれども、東京都としてはそういうお考えは全く今のところはございませんか。いわゆる改造マフラー。改造マフラーと言わないで市販マフラーと言っているらしいですけれどもね。自動車メーカーなんかで非常に努力して音を小さくして、1デシベル、2デシベルのレベルで押さえ込んでいるにもかかわらず、ちょっとマフラーをつけかえるだけで20デシベルに上がってしまうわけです。そういうのを少しやはり取り上げていただければなという希望がございます。

【松葉環境改善部長】 環境改善部長の松葉です。

今、先生がご指摘のように、改造マフラーの中で通常のマフラーにかえたマフラーというのが出回っていますよね。それから、いわゆるマフラーを外しちゃうような問題、2通りあるわけですが、一般的には東京都として、自動車の場合、マフラーに伴うのは警視庁なんかとも連携しながら、そういう問題について具体的に取り締まるといって、現場ですぐやらずにちやいけなわけですが、こういう問題について、今、

先生からご指摘いただきましたので、私ども、国でも検討を進めているというふうに聞いています。さまざまな機会をとらえて、こういう問題についてのPRだとか、それから具体的な方法については、今後さらに研究していきたいと考えております。

【橘委員】 環境省の皆さんも、国家公務員までがつけていますので。

【横山会長】 それでは、この報告につきましては、東京都のディーゼル車規制については以上で締めたいと思います。何分にもいろいろとご苦勞も多いかと思いますが、この規制の成功を祈りたいと思います。

最後の議題にその他がございますが、各委員の方から、審議会、それほど頻繁に行われているわけではございませんので、この機会に何かご提案なりご発言がございましたならば承りたいと思いますが。

【伊藤委員】 この機会ということで、全然関係ないことなのですが、東京都の環境学習センターが秋で終了になるということを知っています。まだまだ東京都は、特に子供たちに対しての環境学習は重要であると考えて、都庁の中に移されるとは聞いているのですが、今後、特に子供たちばかりでなく大人、熟年の方も含めた環境学習を東京都はどのように考えていらっしゃるかを、ちょっとこの機会に、よろしかったらお願いします。

【横山会長】 この点は私も大分関心を持っておりまして、たしかあれは閉鎖してお茶の水の方に移るというところまでは前々回ぐらいの審議会で答えていただいていると思うのですが、今の伊藤委員のご質問についてご説明いただければと思いますが。

【梶原企画担当部長】 企画担当部長の梶原です。

今、伊藤委員からご指摘いただいたとおり、秋葉原にあります施設は、この秋に都庁の中に新規に衣がえをして再スタートする予定でございます。環境学習の重要性というのは、私どももかねがね広く認識しておるところでございます。従来は変わりますが、引き続き環境学習については十分考えていきたいと思っております。

今回、衣がえをする一つの大きな原因は、各市町村の環境学習のいろいろなお取組が大変充実してまいりましたので、従来市町村を支援するという形の運営をしておりましたものを改めて、例えば環境学習に非常に重要な役割を果たしておりますNPOの皆さんですとか、あるいは地域の活動をされている皆さん方のご意見をお聞きしながら、改めて地域に根付いたような環境学習のあり方、都道府県としてできるあり方を考えながら進めていきたいと考えておりますので、都が環境学習を軽視していると

ということでは全くございません。その辺は改めてお話し申し上げたいと思います。

【横山会長】 よろしいですか。

それでは、ほかにはないようですが、事務局の方で何かその他ございますか。

【山内企画調整課長】 特にございません。

【横山会長】 それでは、これをもちまして第 22 回の環境審議会を終了いたします。

どうも本日は、長い時間にわたりましてご審議いただきましてありがとうございました。

午前 11 時 48 分 閉会