

## 東京大気汚染公害訴訟

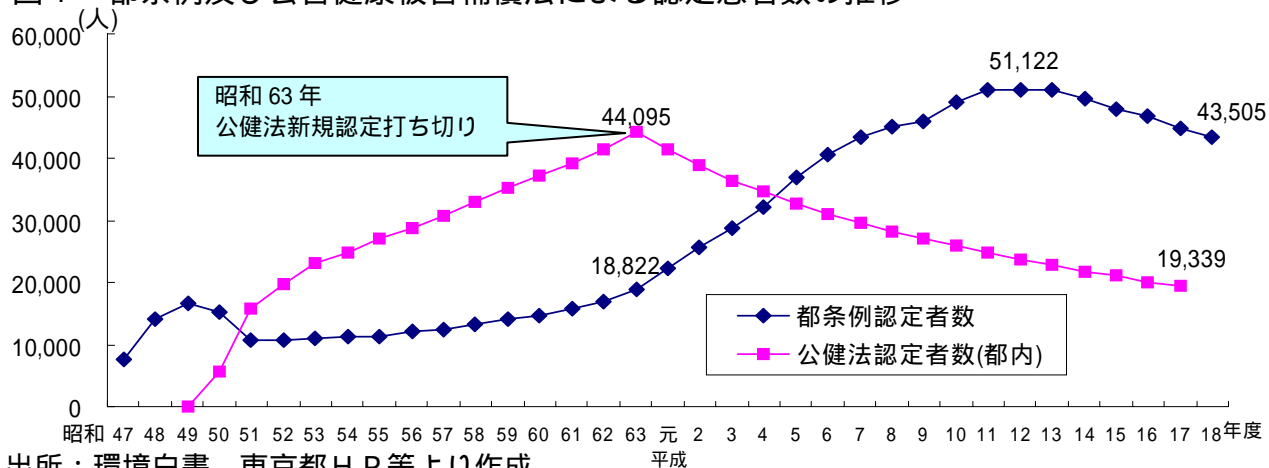
気管支ぜん息患者等から提訴された東京大気汚染公害訴訟は、11年を経てようやく和解となる。和解勧告にある医療費助成制度の早期創設や公害対策の着実な実施と共に、環境負荷の少ない都市の実現等に取り組むことが重要である。

### 1 都内における大気汚染の現状

#### (1) 大気汚染に係る認定患者

戦後の日本の急速な高度成長に伴い、大気汚染や公害が社会問題化したため、昭和42年に、国、地方自治体、事業者の公害の防止に関する責務を明らかにした公害対策基本法（平成5年環境基本法に移行）が制定された。都は、昭和44年に、画期的な公害防止条例（平成12年環境確保条例に移行）を制定するとともに、昭和47年には、国に先駆けて「大気汚染に係る健康障害者に対する医療費の助成に関する条例」を制定し、都内居住の18歳未満の慢性気管支炎・気管支ぜん息等の患者に対して医療費の助成を開始した。国は、昭和49年に「公害健康被害補償法(公健法)」を施行し、都内では千代田区等19区が、大気汚染による疾病が多発する第1種指定地域として指定されている。公健法認定患者数は年々増加していたが、昭和63年に、大気汚染は改善されたとして新規認定を打ち切った。そのため、都条例認定者数が増加し、平成12年に5万1,122人に達した(図1)。

図1 都条例及び公害健康被害補償法による認定患者数の推移

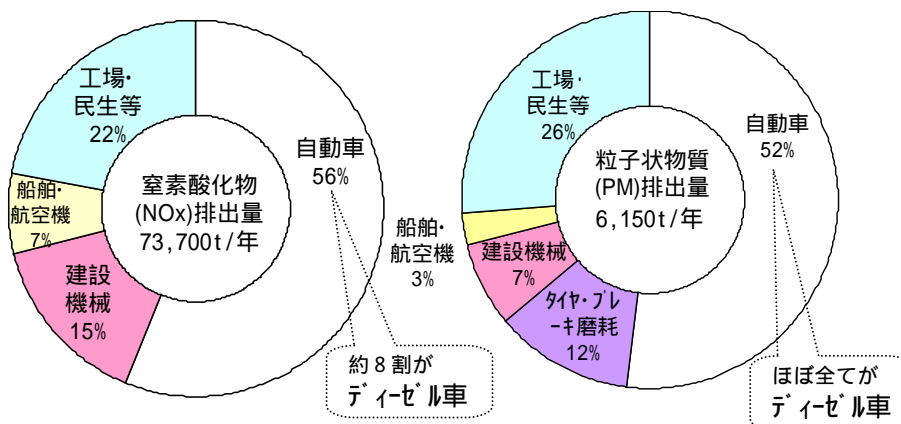


出所：環境白書、東京都HP等より作成

#### (2) 大気汚染の発生源

大気汚染物質の中で、窒素酸化物(NOx)と粒子状物質(PM)が、呼吸器に悪影響を与えるとされている。都内では、自動車が、NOx排出量の56%、PM排出量の52%を占めている。そのうち、NOxでは約8割、PMではほぼ全てがディーゼル車によるものである(図2)。

図2 都内NOx・PM排出量と発生源(平成12年度)

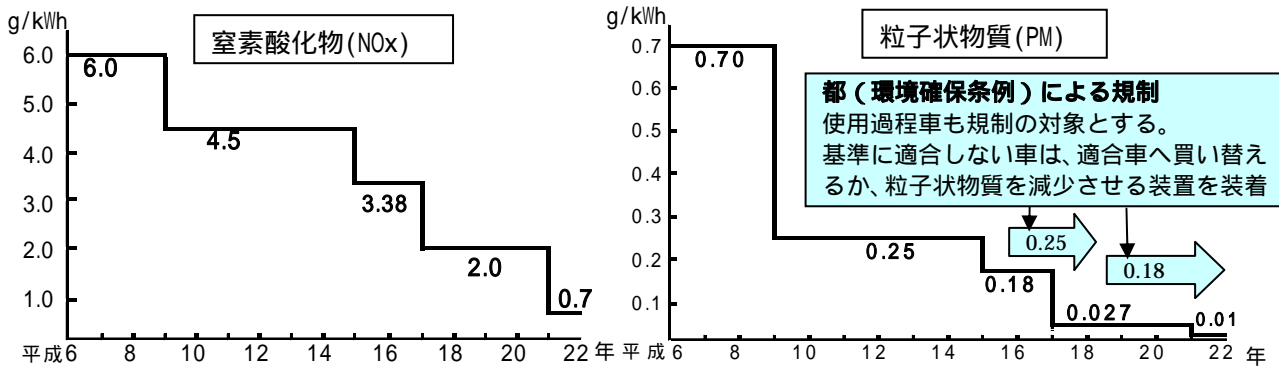


出所：東京都環境白書2006

### (3) 自動車排出ガス規制

自動車の新車に対する排出ガス規制は、昭和49年以降、大気汚染防止法によりNO<sub>x</sub>について段階的に規制を強化しており、平成6年には、規制の対象にPMを加えた。平成21年には、NO<sub>x</sub>が0.7g/kWhと平成6年の1/8以下に、PMが0.01g/kWhと1/70となる。都では、平成12年に環境確保条例を制定し、使用過程のディーゼル車についてもPMの排出基準を設定し、平成15年10月から規制を開始している(平成18年4月から2段階目の規制を実施)(図3)。また、汚染の深刻な大都市地域については、平成4年に自動車NO<sub>x</sub>法、平成13年に自動車NO<sub>x</sub>・PM法が制定されており、都道府県が総量削減の計画を定めた上で対策を講じることとされている。

図3 新車に対する排出ガス規制値(例 ディーゼル重量車3.5t超)



出所：環境省HP等より作成

### ディーゼル車NO<sub>x</sub>作戦

都は、平成11年から「ディーゼル車NO<sub>x</sub>作戦」などのディーゼル車規制を展開している。平成15年10月からは、首都圏1都3県で、7年超の使用過程車も対象とした広域的なディーゼル車走行規制を開始した。また、排出ガス対策の一環として、石油連盟等への要請と補助施策を実施し、平成15年4月より全国で低硫黄軽油が供給されている。

### COLUMN

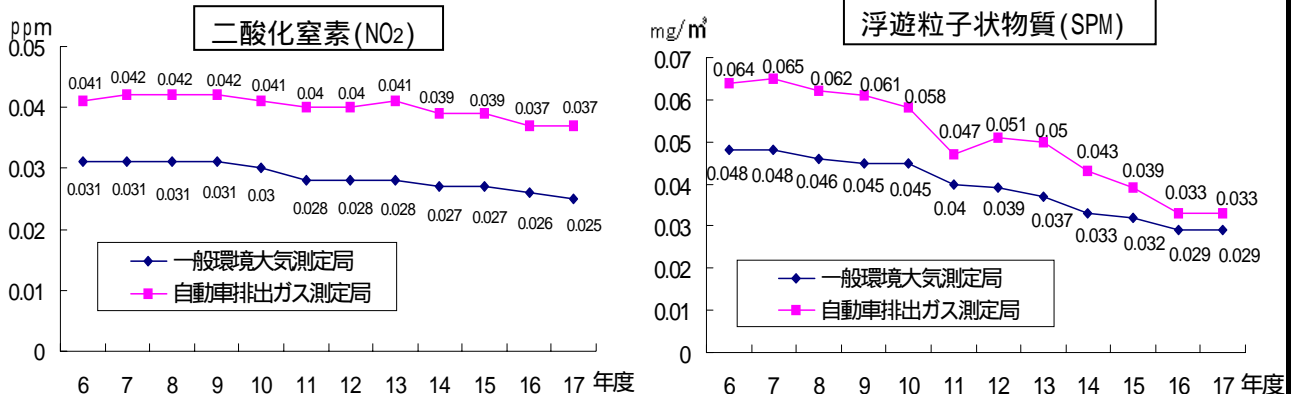


出所：東京都環境白書

### (4) 大気汚染物質の固定測定局の推移

規制の強化や都の取組が進む中で、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の年平均濃度の推移をみると、44か所の一般環境大気測定局、34か所の渋滞の激しい交差点等に設置された自動車排出ガス測定局ともに減少傾向にある。また、都が削減に重点的に取組んだ浮遊粒子状物質(SPM)は、平成16年度から全測定局で環境基準を達成するなど大きな改善が見られる(図4)。

図4 都内大気汚染物質年平均値推移



出所：東京都環境白書等より作成

## 2 東京大気汚染公害訴訟

### (1) 提訴

平成8年5月、都内のぜん息患者ら99名が国、首都高速道路公団（現：首都高速道路株）、都、自動車メーカー7社に対し、大気汚染の排出差し止めと損害賠償金の連帯支払いを求め、東京地方裁判所に提訴した（第1次）。その後、平成18年2月の第6次に至るまで、633名が原告となった。

#### 提 訴 平成8年5月（第1次）～平成18年2月（第6次）

**原告** 都内に居住又は勤務していた気管支ぜん息、慢性気管支炎、肺気腫のいづれかの病気を発病した患者またはその遺族 合計633名

**被告** 国、首都高速道路公団、東京都  
自動車メーカー7社（トヨタ自動車株、日産自動車株、三菱自動車工業株、日野自動車株、いすゞ自動車株、日産ディーゼル工業株、マツダ株）

**請求の趣旨** 大気汚染物質の排出差し止め、損害賠償金の連帯支払い

**請求の原因** 国、首都高速道路公団、都・・・道路管理者としての責任  
国、都・・・公害規制（排ガス・交通規制）を怠ってきた責任  
メーカー・・・排ガス対策を怠り、自動車を製造販売してきた不法行為

### (2) 東京地方裁判所（第1審）判決〔第1次訴訟〕

平成14年10月、東京地方裁判所の第1審判決では、原告99名のうち自動車交通量が著しく多い幹線道路の沿道に居住する7名の気管支ぜん息と自動車排出ガスの因果関係を認めた。道路管理者に対して損害賠償金の支払いを命じ、自動車メーカー7社への損害賠償請求及び大気汚染物質の排出差し止め請求については棄却した。

都は、多数の健康被害が発生し、各地で訴訟が提起されており、今や問題解決を個々の裁判にゆだねられない全社会的な問題となる中で、行政内部の論理を優先して結論を先送りすべきでないとして、判決を受け入れた。しかし、被告である国と首都高速道路公団、原告は控訴した。

#### 第1審判決 平成14年10月

**判決** 原告患者99名のうち7名に気管支ぜん息の発症増悪と自動車排出ガスとの因果関係を認め、道路管理者である国・首都高速道路公団・都に対し、総額7,920万円の損害賠償金の支払いを命じた。  
原告らの自動車メーカー7社に対する損害賠償請求を全て棄却。  
大気汚染物質の排出差し止め請求も棄却。

都は、判決に従い命じられた損害賠償金6,054万余円を支払った。  
国、首都高速道路公団、原告は控訴。

## 大気汚染訴訟

COLUMN

平成7年の西淀川2～4次訴訟の判決では、初めて自動車排ガスによる健康被害を認め、国に「道路管理者として十分な防止策をとらなかった」と賠償を命じた。平成12年の尼崎1～2次訴訟の判決では、排ガスに含まれる汚染物質を規制範囲内とするよう、国に差し止め命令を出した。

訴訟	提訴年	1審判決			企業が支払った 一人当たり解決金
		判決年	国	企業(工場)	
西淀川2～4次	昭和59年～平成4年	平成7年	賠償命令	和解	770万円
川崎2～4次	昭和58年～63年	平成10年	賠償命令	和解	773万円
尼崎1～2次	昭和63年	平成12年	賠償・差し止め	和解	639万円
名古屋南部1次	平成元年	平成12年	賠償・差し止め	賠償命令	578万円

出所：平成19年7月3日 読売新聞 \* 1審で敗訴した国・企業は全て2審で和解成立

### (3) 東京高等裁判所(第2審)の和解勧告〔第1次訴訟〕

平成19年6月の東京高等裁判所が勧告した和解案では、被告側の法律上の責任には触れず、自動車を使うことで利益を受けた国民も含めて「全員が等しく社会的責任を受け止めるべきだ」と指摘した。これまでの自動車メーカー、国、都の社会的責任を自覚した改善努力を評価した上で、医療費助成制度の創設、公害対策の実施、解決金の支払いを勧告した。原告、被告は、第2～6次の解決も見据えて、いずれも和解案の受け入れを表明した。

### 和解勧告 平成19年6月22日

#### 骨子

**気管支ぜん息患者に対する新たな医療費助成制度の創設。(都が提案)**

助成額：5年間で約200億円

負担割合：国(1/3)・都(1/3)・首都高速道路株(1/6)・メーカー7社(1/6)

〔勧告段階で、国60億・都66億・首都高5億・メーカー33億円を拠出表明〕

対象者：都内に引き続き1年以上住所を有する者

医療保険各法により医療に関する給付が行われる者

公健法・都条例等による認定者、喫煙者を除く

期間：5年間。5年後に検証のうえ、見直しを実施。

その他：所得制限なし。認定審査実施。医療費本人負担分を全額助成。

**公害対策の実施。**

国・・・PMの健康影響評価の専門的検討、自動車NOx・PM法の改正等

国、首都高速道路株・・・交通渋滞解消のための高速道路料金割引導入実験

交差点の改良、道路緑化、大気常時観測局増設等

都・・・道路植樹帯・自転車歩行者道整備、鉄道立体交差事業、大型貨物自動車

の通行禁止規制の拡大等

**解決金の支払い。**自動車メーカー7社が計12億円を原告に支払う。

原告、被告が、いずれも和解案受け入れを高裁に通知。

### 3 今後の取組

11年にわたる東京大気汚染公害訴訟は、ようやく和解することになる。気管支ぜん息に苦しむ人からは、早期の医療費助成制度創設が強く望まれている。また、公害対策の着実な実施とともに、環境問題が世界的な課題となる中では、「10年後の東京」で掲げた世界で最も環境負荷の少ない都市の実現等に取組むことが重要である。