

# 自動車に係る費用負担の延長

## ～ 公害健康被害補償法改正案 ～

環境委員会調査室 かねこ かずひろ  
金子 和裕

### 1. はじめに

第 169 回国会に「公害健康被害の補償等に関する法律の一部を改正する法律案」（閣法第 26 号）が提出された。本法案は、大気汚染によるぜん息等の被認定患者に係る補償給付等に充てる費用のうち、自動車重量税の税込見込額の一部相当額からの引当措置を平成 20 年度から 10 年間延長するものである（平成 20 年度引当措置予算額（案）約 101 億円）。

本稿では、こうした公害健康被害補償制度及び改正案の概要、自動車重量税の引当措置の経緯などを中心に紹介することとしたい。

### 2. 公害健康被害補償制度及び改正案の概要

公害健康被害補償法の考え方は、本来、公害による健康被害の問題は原因者と被害者の間で民事上の解決が図られるところではあるが、個別の因果関係の立証が困難であったり、原因者が不特定多数であるといった公害被害の特殊性にかんがみ、基本的には民事責任を踏まえつつ、国が公害健康被害者を迅速かつ公正に保護しようとするものである。

#### （1）補償等の対象者

次のいずれかの指定地域に一定期間在住し、一定の疾病（指定疾病）にかかっているとして、申請に基づき、指定地域の都道府県知事又は政令市（新潟市）長が認定した者

##### ア 旧第一種地域

相当範囲に著しい大気汚染による気管支ぜん息等の疾病が多発している地域（当初、四日市、東京 19 区等 41 地域が指定されたが、大気環境の状況、その健康への影響等を踏まえ、昭和 63 年にすべて解除された。その後は、指定解除前に認定を受けた者への補償等が行われている。なお、被認定患者数は昭和 63 年の約 11 万人をピークに平成 18 年度末現在で約 4.7 万人となっている。）

##### イ 第二種地域

水俣病、イタイイタイ病等、原因物質との因果関係が明らかな疾病が多発している地域

#### （2）補償等の内容及び財源

##### ア 医療費等の補償給付

療養、障害補償費、遺族補償費、療養手当等、7 種を給付

##### 財源

旧第一種地域：汚染原因者である工場等（固定発生源）への汚染負荷量賦課金（8

割)、自動車(移動発生源)の自動車重量税からの引当(2割)  
 第二種地域:汚染原因者からの特定賦課金(水俣病及びイタイタイ病については、  
 汚染原因企業と患者団体による補償協定により企業から直接給付)

イ 公害保健福祉事業

リハビリテーション、転地療養、療養指導等を実施

財源 国1/4、都道府県又は政令市1/4、汚染原因者(汚染負荷量賦課金、自動車重量税、特定賦課金)1/2

ウ 健康被害予防事業(昭和63年の第一種地域の指定解除の際に創設)

健康の確保・回復を図る事業及び環境の改善に資する事業を実施

財源 事業者及び国等の拠出による約500億円の基金の運用益<sup>1</sup>

(3) 改正案の概要

本改正案は、公害健康被害補償制度の旧第一種地域に係る費用負担のうち、自動車重量税の収入見込額の一部相当額の充当について、現行当該措置が平成19年度までとなっているところを平成20年度から29年度までの10年間延長しようとするものである。

昭和46年に創設された自動車重量税は、国の一般財源ではあるが税収の2/3のうち8割相当額が道路整備に充てられており、残り2割のうち一部(国分の税収の約1.5%程度)が公害健康被害補償制度へ交付されている(なお、自動車重量税の税収のうち、残りの1/3は、自動車重量譲与税として市町村の道路整備財源に充てられている。)

表 自動車重量税収と公害健康被害補償制度への引当措置の推移(当初予算)

(単位:百万円)

年度	自動車重量税収 A	うち国分 B=A×2/3(注)	制度への引当分 C	百分比 C/B(%)
15	1,120,000	741,000	13,221	1.8
16	1,126,500	751,000	12,544	1.7
17	1,132,500	755,000	11,905	1.6
18	1,105,500	737,000	11,374	1.5
19	1,074,000	716,000	10,753	1.5

(注) 平成15年度以前は3/4  
 (出所) 環境省資料から作成

公害健康被害補償制度は昭和48年に法律が制定され、翌49年に施行された。このうち、移動発生源に係る費用徴収については、昭和48年の中央公害対策審議会答申「公害に係る健康被害損害賠償保障制度について」において、自動車以外の移動発生源は汚染寄与度も低く、直接徴収することが困難であるとされ、自動車に係る費用徴収は、原燃料に賦課する方式、自動車重量税収を引き当てる方式を併記し、政府の選択に委ねるとされた。

これを受け、昭和49年度及び50年度の2年間については、自動車重量税収入の一部を本制度に引き当てる方式とし、昭和49年に法改正が行われた。

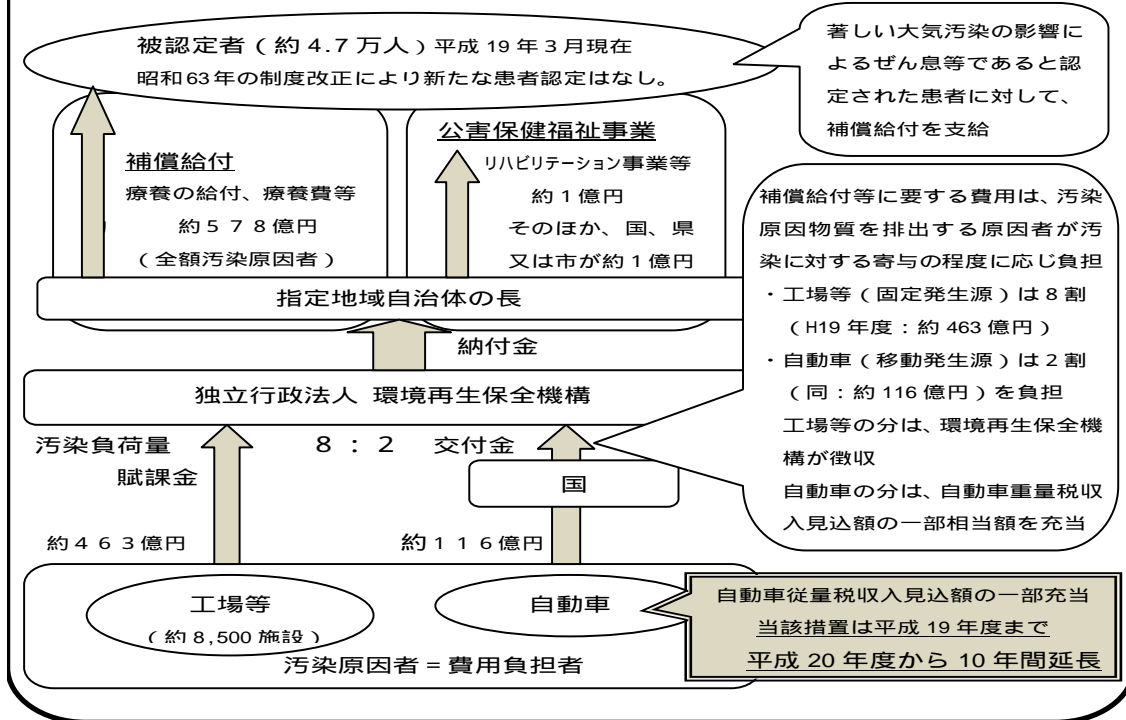
その後も移動発生源に係る費用徴収について政府及び審議会で検討が行われたが、本方式が現実的かつ合理的とされ、法改正により引当措置の延長が行われてきたものである。

公害健康被害の補償等に関する法律の一部を改正する法律案の概要

公害健康被害補償制度（大気汚染系）の仕組み

民事責任を踏まえた公害健康被害者の迅速かつ公正な救済を目的とする行政上の補償制度

〔制度の発足〕昭和49年9月（昭和63年3月1日改正法施行）



（出所）環境省資料から作成（なお、金額及び施設数は平成19年度見込み）

### 3. おわりに

中央公害対策審議会での自動車に係る費用負担の検討では、「自動車関係諸税について自動車のもたらす社会的費用の負担の要素を十分織り込むこととし、財源の一部は環境汚染防止費用等環境問題への対処のための費用に充てるべき」との考えが示されている<sup>2</sup>。

こうして発足した公害健康被害補償制度は、大気環境の改善などから昭和63年に第一種地域の指定が解除され、ぜん息患者などの新たな認定は行われていない。一方、平成19年8月に和解した東京大気汚染公害訴訟の第一審判決では、未認定患者についても自動車排出ガスと健康被害との因果関係が認められている。道路特定財源の見直しで環境税の必要性が指摘されているが、自動車の社会的費用についても改めて認識する必要がある。

1 平成19年8月に成立した東京大気汚染公害訴訟の和解により、本基金から60億円が東京都創設の医療費助成制度へ予防事業の実施に充てるため拠出されることとなった。

2 中央公害対策審議会費用負担特別部会費用負担専門委員会「費用負担専門委員会検討結果整理(メモ)」(昭和48年10月31日)