

いよいよ明らかとなった 自動車メーカーの責任

**中小型トラックのディーゼル化推進が
今日のぜん息の元凶**

4〜5トン積み以下の「中小型トラック」は元々そのほとんどはガソリントラックでした。ところが被告メーカーからは、PMやNO₂など排ガス中の汚染物質によりぜん息をひきおこすことを十分に知っていたながら（このことは一次判決でもはっきり認定されています）、一九七〇年代後半から八〇年代にかけて、これを一斉にディーゼル化しました。

これら中小型トラックや乗用車などがガソリン車のままであったならば、PMの排出量はなんと四分の一に削減されていた（水谷洋一静岡大助教授の証言）。

中小型トラックは欧米ではほとんどガソリン車のままです。被告メーカーらは外国には低公害のガソリントラックを輸出して、国内ではディーゼルトラックを販売して悲惨な公害の被害を発生させてきたのです。

**利益追求のために生命・健康を
侵害したメーカー**

これに対して被告メーカーの反論は、「ディーゼル化が進んだのは買手であるユーザーが選択した結果であり、メーカーには責任はない」という「ユーザー選択論」でした。

しかし実際には、各メーカーは一斉に「経済性ならディーゼル」「低燃費で新登場！」と燃料（軽油）の安さを大宣伝して、ユーザーにディーゼルを選択させました。

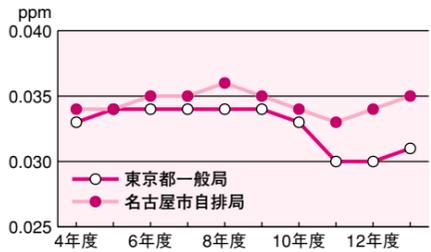
当時二度のオイルショック（一九七三年、一九七九年）、円高不況（一九七七年）などで車の売れ行き低迷に悩んだメーカーは、ディーゼル車は「経済的」と大々的に売り込むことで経営危機を乗り切ったのです。その犠牲になったのは国民の生命と健康でした。



**沿道50m以上で因果関係を否定した
一次判決の誤り**

判決は汚染の濃度を問題にせず、幹線道路（十二時間四万台以上）から五十m以上離れた地域については一律、ぜん息等の発病との因果関係を否定しました。

しかし、東京の汚染実態をみると、例えば判決で因果関係ありとされた尼崎や名古屋の幹線道路沿道（自排局と都内の非沿道（一般局）の汚染を比べてみると、ほぼ同水準であることがわかります。東京都内は面的に尼崎、名古屋などの幹線沿道並みの汚染が広がっているのです。



NO₂年平均値の名古屋市自排局と東京都一般局の比較

**面的汚染との因果関係を
立証する証拠は十分**

私たちは一次判決が完全に無視をした面的汚染と発病の因果関係を裏付ける疫学調査結果について、福富和夫証人に詳しく証言していただきました。例えば千葉大調査は最新の成果として幹線沿道以外の地域でも田園部と比べて四倍以上もぜん息を発病する割合が高いこと、また欧米でも沿道以外の地域で大気汚染と呼吸器疾患との因果関係を認めた権威ある調査が存在することなどが法廷でも明らかにしています。

全面勝利判決まであと一押しのご支援を

以上のように、現状をありのまま見るならば、メーカー責任は明らかで、東京の面的汚染による被害を完全に救済する判決以外にはあり得ません。世論の大きな支持があれば、完全勝利判決を必ず勝ち取ることができるところまで被告を追い込んでいます。一〇〇万署名であと一押しをお願いします。

面的汚染と被害の 因果関係は明らか

不当な一次判決を乗りこえて

二〇〇二年十月二十九日の第一次判決では、公害認定をうけていない未救済患者について初めて賠償が命じられ、またトヨタら被告自動車メーカーの加害責任をあと一歩まで追いつめる成果を上げることができました。

しかし判決は東京全域の面的な大気汚染と発病の因果関係を否定し、原告九十九名中、巨大幹線道路の沿道に移住する七名をのぞき、残りの九十二名の救済を拒否するという不当な結果となりました。また被告メーカーらの責任についても、患者の生命や健康を軽視して、これを免罪しました。

このように一次判決は、「公害をなくせ」「公害被害者を完全救済せよ」という公害被害者を始め、国民すべての願いを真つ向から裏切るものでした。こんなとんでもない判決は絶対に認めることはできないと、私たちは一次判決の不当性を明らかにした立証を法廷で行うとともに、さらに多くの世論に訴え、運動を進めています。

判決日、被告メーカーとの本社交渉では、被害者救済制度についても行政からの提起があれば「社会的要請もふまえて総合的に対応（トヨタ）など」確認書で約束。救済の責任は否定できず。

▶▶▶ 被害者救済を放置したまま、ディーゼル規制による「新車買換え」で大儲け。企業の社会的責任に反するメーカーの姿勢は許されない。

第1次判決を期に、今の深刻な東京の大気汚染を一刻も改善してほしい、そして増え続ける公害被害者を救済する制度を創設すべきだとの声が大きく広がっています。

公害被害者の救済問題について判決後、当時の鈴木環境大臣は自民党以外の全会派から追及される。それでも「これから調査の上検討」というのんびりした答弁。ひたすらメーカーのための防波堤になっているようです。

▶▶▶ 「調査」している間にも、次々に公害患者が生まれ、大勢の命が奪われています。一刻も早く救済の決断を。

石原知事は控訴を断念し、行政の責任を認めて、原告と都民に謝罪。しかし公害患者を救済する制度は必要だが、「メーカーの費用負担を含めて国の責任で考えていくべきだ」と自らは責任逃れ。

▶▶▶ 判決を認めた東京都が国に先駆けて、医療費救済を実施するのは当然。三井物産データねつ造問題ではぜん息患者に謝罪すべき。

広がる被害者救済を求める声 追いつめられる被告

道路公害の責任者として5たび断罪。ところが判決後半年間も原告との交渉を拒否。批判の高まりをみて、救済制度についても、ようやく「環境省が動けば、積極的に対応」と回答。

▶▶▶ あきる野裁判判決でも公害道路建設を強行する国交省は断罪された。ディーゼル規制問題では、メーカー擁護の姿勢が問われている。

東京都

メーカー

環境省

国土交通省