

環境文明社会づくり あれこれ(26)

源流(26)

1978年10月、環境庁大気保全局に「交通公害対策室」が新設され、私は室長に据えられた。私にとっては初めての管理職ポストである。最近でこそ、「交通公害」という言葉も見聞きすることは殆どなくなったが、70年代の日本では、産業(工場)公害とほぼ並ぶくらい深刻な社会問題であった。何故なら、当時は高度経済成長の真只中だったので、当然ながら人と物の移動も急速に増大した。しかしその運び手である鉄道、特に東海道新幹線用の鉄道システム、自動車専用の高速道路、空港といった交通の受け皿づくりの方は、膨張する人と物を滞りなく流すだけで精一杯。それに伴い発生する大気汚染や騒音・振動に対する備えは、全くといってよいほど不十分であった。

それに加えて、輸送機材である自動車、新幹線、航空機そのものも、今日のものと比べると、公害発生を抑制する設備も極めて不十分だった。石原都知事のところ(本年6月会報)でも触れたが、ディーゼルのバスやトラックは発進時や坂道では有害な黒煙をま

き散らし、飛行機(当時特に多用されたDC-8、B727など)は耳をつんざくほどの騒音で空港周辺の住民を苦しめていた。私は学生時代、鉄道工学、道路工学の授業を一通り受けたが、どの先生からも、交通公害対策に配慮した施設づくりをしなさい、などの注意を聞いた記憶はないし、私自身も当時は全く気にしていなかったことを思い出す。

そんなわけで、当時、東京で言えば国道の「環七」沿線住民、羽田国際空港周辺住民、名古屋では東海道新幹線沿線住民、関西では阪神高速道路と重なって走る国道43号線や大阪国際空港(伊丹)など、日本の主要交通施設周辺の人々が、毎年大挙して環境庁に押しかけた。そして、自分たちの生活に振りかかる交通公害をなくしてほしいと強く訴え、年に1~2回は大臣や局長らが陳情者と直接面談し、厳しい行政批判や要望を受けることがほぼ慣例化していた。

そんな事情もあって、大気汚染や騒音・振動対策を所管していた大気保全局に交通公害対策室を設け、「交通公害問題を何とかせい」との使命を受けることとなった。就任後

加藤 三郎

に私はある先輩から、「この室の仕事は、苦情受付・処理係のようなものだ」と言われたこともある。もちろんヨーロッパの高速交通施設周辺での住宅、学校、病院等の立地規制や、交通施設が住宅等から遠くに敷設させられていた状況を見てきていた私は、苦情処理だけに満足するつもりは全くなかった。

さて、これらの難問に対応する室の陣容は、交通に直接関係する省庁、すなわち警察庁、建設省、運輸省などから若手官僚が室長補佐として、また道路公団からも研修生が配置され、環境プロパーは私と藤田八暉さん(現、環境アセスメント学会長)ぐらいであったが、各々が、深刻化していた交通公害の防止のために、経験を活かして頑張ってくれた。この新設チームが最初に直面した課題は、地方空港のジェット化問題だった。当時、地方空港では騒音問題のため、小型のプロペラ機(YS-11)しか発着できず、これでは急増する航空需要には応えられないという問題が出ていた。<この項、続く>

