

## 環境文明社会づくり あれこれ(27)

加藤 三郎

### 源流(27)

今でこそ、東京から遠く離れた地方都市に出かける時は、陸路より空路を利用する人の方が多いのではなかろうか。その空路は、ジェット機で飛ぶことが今では当たり前になっているだろうが、1978年時点では、地方空港へはプロペラ機しか就航していなかった。その最大の理由は、1967年に鳴り物入りで制定された公害対策基本法の目玉の一つ「環境基準」による規制で、大気質、水質などと並んで、自動車、航空機、新幹線鉄道からの交通騒音に対しては73年から逐次制定されていた。(註：私は大気質のうち第1弾のSO<sub>2</sub>環境基準の設定には担当者として深くかかわったが、騒音については全くなし。)それによると、空港施設の外側では地域の類型や時間帯に応じて60デシベル前後と厳しく、当時使用されていたジェット機ではこの基準を満たせなかったからである(現在はこの基準値はかなり緩和されている)。

私が環境庁の幹部職に就いたとき、当時の慣例に従って、環境行政に関係のある自民党国会議員(当時は衆参い

ずれも自民が過半数)の事務所就任挨拶に廻ったところ、広島出身のある議員は、私の顔を見るなり、「君の使命は広島空港(当時は瀬戸内海に面し、市街地至近)へジェット機を飛ばすことが第一だぞ」と強い口調で注文された。しかしこれは広島だけの問題ではなく、すでに全国的な問題であった。

なぜなら、経済活動の急速な拡大のため、64年に開業した新幹線のように移動スピードの加速化が強く要請されていた。しかし当時のプロペラ機はジェット機に比べれば低騒音であったが、客席は50～60程度(すでに国際線に就航していたジャンボジェット機は400～500席)で、航空需要には追いつけず、しかも飛行高度も低く揺れがちであり、乗客の不安感も大きいことは、交通公害対策室の全員が共有していた。その一方で、環境基準を遵守することは環境庁の使命であることも理解していた。つまり、経済事情からの強い要請と環境保全の必要性とが正面からぶつかっていたという、今日にもつづく典型的な事例であった。

新設の交通公害対策室で連日連夜検討した結果、思いついた解決策としては、①環境基準順守は環境庁として至上の責務であるので、これを厳格に適用し、空港施設の外側のどの地点でも基準値を満たせる航空機のみを当該空港への就航を許容(この案は事実上、この空港へのジェット機就航不可を意味するが、飛行機が発する騒音の低減化を促す効果あり)、②社会からの強い就航要請に折れて、当該空港へのジェット機の就航を許し、被害を訴えてくる人に対しては賠償金を航空会社に支払わせる(これも航空機材の低騒音化を促すことを期待する)などが、まず浮上した。

しかしどの案も社会を納得させ得るものではないことは、室員皆が理解し、さらに苦闘しているうちに、もう一つの案が浮上し、結果的にこれが地方空港での騒音問題を解決する方向に導いた。その策のヒントは意外にも、環境基準の適用説明文の中にあった。(この項つづく)

