

環境文明社会づくり あれこれ(28)

加藤 三郎

源流(28)

騒音に関する最初の環境基準は1971年5月に設定されたが、これは当時の騒音実態に対する激しい抗議運動を反映して、商業・工業等が立地する地域ですら、夜間50、朝夕55、昼間60デシベルと極めて厳しいものであった。これでは当時のジェット機が地方空港に就航するのはほとんど不可能。しかし民間や自衛隊が利用する空港は不可欠な公共施設であるとの認識のもと、厳しい基準と航空機の利用価値を何とか折り合いをつける視点から、基準設定時に次のような了解が政府内でなされていた。即ち、住宅等の戸外で当面基準を達成するのは無理でも、屋内に防音設備(二重窓、空調施設など)を設ける等の努力をしながら、発生源の低騒音化対策を促すというものであった。

私達は、この了解に着目し、ジェット機の騒音が及ぶ範囲(コンター)は、高い精度で事前に予測可能であったので、屋外で環境基準値を超過する可能性のある住宅、学校、病院等に対し、就航前に防音設備を施し、その完了を確認した上で、ジェット就航

を可とする方針を決定した。実際、環境庁のこの決定を受け、運輸省や防衛庁は必要な対策を実施し、地方空港へのジェット機の就航が可能となった。私は今でも、地方空港を利用する際には、航空機騒音に耳を傾けるが、機材の改良により昔と違って、騒音レベルが著しく低減していることに驚き、嬉しくなる。ごく身近な人には、「君たちが地方空港へジェット機で飛ぶのは、その昔、私や対策室スタッフが必死になって解決策を模索し、関係者を説得したことがあったから」と自慢げに語るほど、私にとっては忘れられない仕事である。

航空機騒音に限らず、交通公害現場へは、私は度々足を運び、反対運動を繰り広げている住民の抗議や要望を伺った。空港、高速道路、新幹線鉄道などの深刻な現場には環境庁長官(大臣)にも行っていただき、もちろん私も同行した。鯨岡兵輔長官が神戸の国道と阪神高速道路が二階建てで重なる43号騒音現場を訪れた際に、住民代表が「大臣、こんな真昼間に視察しても被害の実態はわからない。夜間がすごいのだ。」と言った

時、鯨岡大臣は、「そうだろうと思ったので、室長を今夜はこの沿道に宿泊させ、実体験をさせる」と答えた。実際、私は兵庫県の担当者と一緒に、確か「松島屋」という木造の木賃宿に測定計器を持ち込み、激甚とされる沿道に一泊したこともあった。

そのようなことをあちこちで繰り返したが、現場を訪れ、住民の声に耳を傾けるだけでは行政にならない。問題の主要な根源は、発生源での低騒音、振動対策のほか、道路、鉄道、空港などの交通施設と住居等の立地関係(土地利用)の不適さと、もう一つは経済活動の急速な拡大に伴う物流の激増にあるとの二点に問題を絞り込んだ。そしてこの問題を総合的に検討した上で、政府一丸となって立地規制、民家等の防音工事、新幹線鉄道や高速道路の構造強化や防音壁の設置など必要な対策を講じてもらうため、中央環境審議会に諮問することになった。私の室長就任から約2年たった1980年6月のことであった。(この項つづく)

