

交通公害への新たな挑戦

加藤 三郎*

自動車、航空機、鉄道等交通機関の運行に伴い発生する騒音、振動、大気汚染等の交通公害は、近年、各地で深刻な問題となっている。交通需要の増大、人口の都市への集中、貧弱な居住条件等を考えると、対策が現状程度のまま推移した場合には、交通公害が軽減するとは考えにくい。本稿は、現在の交通公害問題の諸要因、とくに、交通需要と都市環境について分析し、環境政策の一環としての交通公害対策の概要を論じたものである。

Waging a New Fight against Traffic Pollution

Saburo KATO*

Traffic pollution problems such as noise, vibration and air pollution which are caused in the process of transport have been worsening in recent years and attracting social concerns in many parts of the country. In view of increasing demands in transport, population growth in urban areas and poor housing conditions, it would be difficult to expect the improvement of the situation, should the counter-measures remain at the present level. This article is aimed at analyzing major factors which are attributable to the current traffic demands and urban environment, and is discussing the measures to be taken from the environmental policy point of view.

1. 交通公害問題への視点

言うまでもなく現代社会においては、自動車、航空機、鉄道等の交通機関の利用は、1日も欠かすことが出来ない。それは丁度、われわれの肉体における血液のようなもので、社会の生命と活力とを維持している不可欠の要素である。その意味で交通網は、社会の“動脈”であり、“静脈”であると見做すことが出来よう。

さらにまた、近代文明の歴史は、移動の利便性、快適性、高速性のあくなき追求の歴史でもあったと言うことも出来よう。実際、わが国のことだけを見ても、1853年浦賀沖に現れた蒸気船（黒船）が、日本社会の近代化を急激に加速し、その成果の一つとして、明治2年11月にわが国最初の鉄道建設が廟議決定され、明治5年（1872年）10月には、新橋—横浜間29kmに鉄道が開通した。この“陸蒸気”が、当時徒歩で6時間ほど要した区間を53分で結び、それが、わが国における近代的交通機関の開幕を告げるものとなった。その後の鉄道の発達、普及は文字通り日進月歩であり、日本列島の大部分がカバーされ

るには長年月を要しなかった。また技術の進歩に伴い時間距離も大きく短縮されている（Table 1）。一方、自動車や飛行機の進歩、普及は、特に戦後において目覚ましいものであり、今日では完全に国民の足となっている。

しかし、このように国民の権利の一つである移動の自由を保障し、かつその移動を便利で快適なものにする交通の発達、その周辺に住む多くの人々に交通公害など少なからぬ迷惑や苦痛を与えており、しかも現状のまま推移すれば、それはますます拡大するであろうことが予測されている。交通公害のうち、騒音の影響は、会話の妨害、テレビ、ラジオの視聴の支障、思考の中断、睡眠妨害等、日常生活のあらゆる面に及んでいるが、激甚地区の沿道住民の一部に聴力の低下が生じることが明らかにされている。騒音のほか、振動、大気汚染等が重複して影響を与えることが多いので、交通公害にさらされている人の苦悩は深く、大きい。深刻化する交通公害はすでに交通そのものの発展や使用にも大きな影響を与え始めている。すなわち、道路、空港、鉄道等の建設、拡張、あるいはプロペラ機からジェット機への変更などにおいて、影響をうける住民等からの激しい反対を受け、立ち往生しているプロジェクトは少なくないからである。

現在においてさえ、すでに深刻な状況にあり、こ

*環境庁大気保全局交通公害対策室長
Head, Office of Traffic Pollution Control,
Air Quality Bureau, Environment Agency
原稿受理 昭和54年4月3日

Table 1 列車速度の変遷（東京一大阪間）
Changes in train speed (Tokyo-Osaka)

年	列車別	所要時間	記	事
明治22年	東海道本線直通列車（蒸機けん引列車）	18時間52分	御殿場線経由	新橋発
29	急行列車（"）	16時間29分	"	"
39	最急行列車（"）	12時間48分	"	"
45	特別急行列車（"）	11時間55分	"	"
昭和 4	特急 富士（"）	10時間52分	"	東京発
5	特急 燕（"）	8時間20分	"	"
9	特急つばめ（電機・蒸機）	8時間00分	丹那トンネル経由	"
24	特急へいわ（"）	9時間00分	"	"
25	特急つばめ、はと（"）	8時間00分	"	"
33	特急こだま（電車）	6時間50分	"	"
35	特急こだま（"）	6時間30分	"	"
39	超特急ひかり（新幹線電車）	4時間00分	新幹線・東京-新大阪間	
40	超特急ひかり（"）	3時間10分	"	

のまま推移すれば、ますます悪化すると見込まれる交通公害を防止するためには、これまで講ぜられてきた発生源対策や周辺対策を一層拡充、強化することが必要であり、それが基本であるが、より長期的、抜本的には①交通体系、とくに物流の現況に着目し、検討を行ない、料金、税制等の経済的手段等の活用により、少なくとも環境保全の面からバランスのとれた物流構成になるよう誘導すること、②道路等の交通施設周辺の土地利用の状況を適正なものに変えること、具体的には例えば、住宅と幹線道路とをある程度切り離し、その間にしかるべきバッファゾーンを設けるとか、オフィス、商店等の沿道指向型の建物を配置するなどにより、交通と調和のとれた街づくり（周辺環境整備）を推進することが必要である。さらに言えば、単に交通施設周辺の土地利用の適正化にとどまらず、都市構造の改造を図り、また国土全体の見地から、人口、産業等の合理的な再配分を視野に入れた都市政策、住宅政策、産業政策、交通政策等を併せ推進することが必要であろう。

2. 増大する交通要因

戦後のわが国の経済復興、そしてそれに続く高度経済成長の時代は、交通機関にとっても、きわめて高度かつ多様な発展を遂げた時代であった。大きな出来事だけを拾っても、ジェット旅客機の就航（国際線35年8月、国内線36年9月）、東海道新幹線鉄道の開通（39年10月）、高速道路東京・神戸間開通（44

年5月）、新幹線鉄道の博多まで営業開始（50年3月）等を挙げることが出来る。

なかでも、この時期の最も顕著な現象としては、自動車がわが国社会のすみずみにまで普及したことを指摘することが出来よう。所得倍増計画による高度経済成長の始まった昭和35年に340万台ほどであった自動車は、17年後の昭和52年には3,300万台ほどに、実にほぼ10倍増加した（乗用車の場合には42倍）。個人所得の増加、女性ドライバーの急増等の要因により、車の増加傾向は今後も続くと思込まれる。

この増加する車を収容し、走らせるための道路や付帯施設の建設と維持管理は最も大規模な公共事業となっており、それに投じられている費用は膨大である（Table 2）。昭和53年度から開始された第8次道路整備5カ年計画においては、総事業費28兆5000億円をもって、高速自動車国道1,300kmの建設、一般国道や主要地方道等の新設、改良、舗装、本四連絡橋道路の整備等を実施することとしている（Fig. 1）。

一口にモータリゼーションと呼ばれるこの現象が、日本の社会全体に与えつつある影響もまた巨大である。この影響の全体像を分析するには、まだあまりにも生々しく、手に負えるような段階ではないが、さしずめ、自動車交通公害に代表される都市環境の悪化がそのマイナス面の主たるものであろうことや、人と物の輸送におけるシェア、特に物流のシェアが鉄道から自動車へと大きく移行した事実を指摘する

にとどめておこう。

さて、モータリゼーションに次いで顕著な特色は航空輸送への需要の増大であろう。航空客や航空輸

送物資は増加の一途をたどっており、現状の輸送力では、とくにローカル線で需要に応えきれないところが多い。これが機材のジェット化や大型化を促し

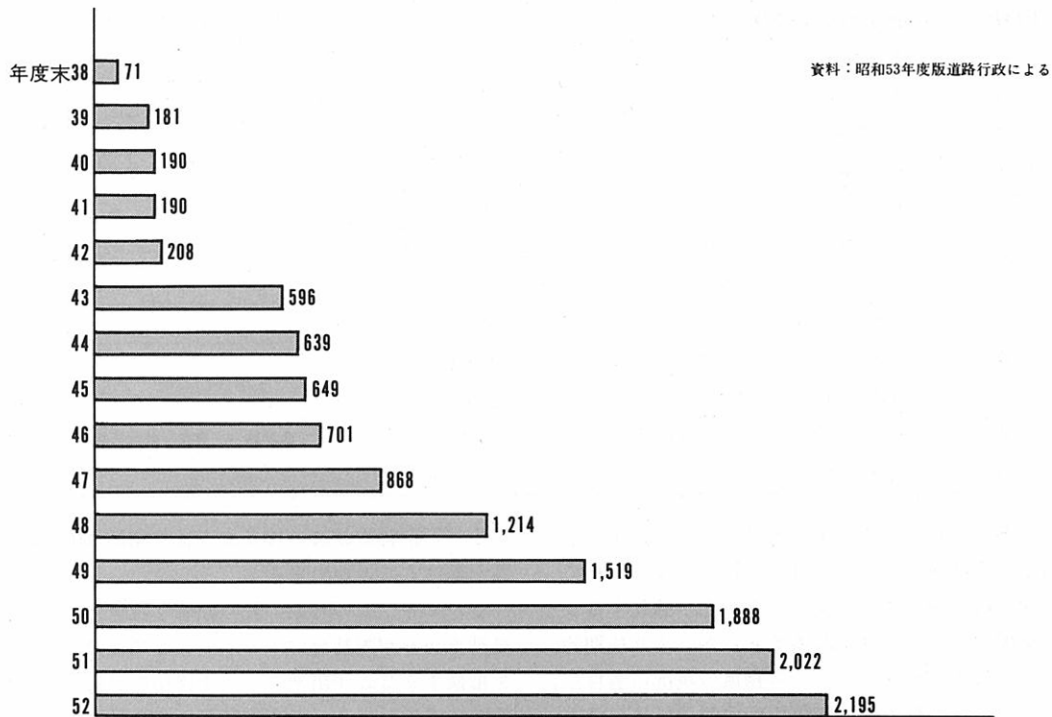


Fig. 1 使用中の高速自動車国道の延長の推移 (昭和53年4月1日現在) (単位：km)
National highway road extensions under use

Table 2 経済計画における部門別公共投資計画額の推移
Changes in budgeted public investment

(単位：億円)

部門	新 経 済 社 会 発 展 計 画 (昭和45～50年)		経 済 社 会 基 本 計 画 (48 ～ 52)		昭 和 50 年 代 前 期 経 済 計 画 (51 ～ 55)	
	環 境 衛 生	31,400	5.7 %	77,400	8.6 %	136,400
公 共 賃 貸 住 宅	39,000	7.1	60,800	6.8	65,000	6.5
厚 生 福 祉	10,400	1.9	18,200	2.0	21,500	2.2
学 校	26,200	4.8	43,700	4.9	65,500	6.6
道 路	117,000	21.3	190,000	21.1	195,000	19.5
鉄 道	55,000	10.0	78,500	8.7	80,000	8.0
港 湾	19,000	3.5	31,900	3.5	29,000	2.9
航 空	5,900	1.1	7,700	0.9	8,000	0.8
電 気 通 信	53,200	9.7	65,100	7.2	73,000	7.3
国 土 保 全	37,000	6.7	58,300	6.5	69,000	6.9
農 林 漁 業	32,500	5.9	55,000	6.1	69,900	7.0
そ の 他	113,400	20.6	182,900	20.3	167,700	16.8
調 整 額	10,000	1.8	30,000	3.3	20,000	2.0
合 計	550,000		900,000		1,000,000	

ており、その結果として地方空港の拡張、新設等の計画が日程にのぼっている (Table 3)。このほかにも新幹線鉄道の新線の建設が進むなど、交通公害を深刻にする要因は衰える兆しをみせていない。

3. 貧弱な都市環境

前述の如き交通機関の発達、普及が、わが国のような過密社会の、しかも不十分な居住環境のなかでなされたことが、今日の深刻な交通公害問題を惹起するに至った一つの重要な要因である。

実際これまでのところ、交通公害防止の観点から適正な土地利用が必ずしも十分でないままに、人口が都市部に集中した。人口集中地区(DID)での人口の動きを見ると、過去15年間に、2,300万人ほど増加し、それが過密地域を拡大し、交通公害問題の解決を一層困難にしているのである。

わが国有数の自動車交通公害激甚地区である国道43号沿道について兵庫県が取りまとめた調査結果(兵庫県生活部環境局「国道43号沿道環境整備対策調査報告書」昭和53年10月)によれば、兵庫県下20.3km、道路端から奥行各100mの範囲内の総人口は約7.7万人であり、その人口密度は19,000人/km²と沿道4市(尼崎、西宮、芦屋、神戸)のDID人口密度の12,200人/km²をすら上回っており、超過密地域でもあることを示している。

この過密性に加え、わが国の家屋の構造が、一般的には騒音や振動に弱く、被害を拡大する側に作用している点も見逃すことは出来ない。前出の調査結果により、再び国道43号沿道について見てみると、沿道建物のうち96%が1~2階の低層家屋であり、木造ないしは木造モルタル造りは81%となっている。このような中を1日16万台ほどの車が通行し(高架構

Table 3 第3次空港整備五カ年計画における滑走路長別空港整備計画 (昭和51~55年)
Airport improvement project by runway length
(from the third five-year airport improvement plan)

	現 状	第 3 次 五 年 計 画 整 備 内 容	
		継 続 事 業	新 規 事 業
3,000m級	東 京 大 阪 名 古 屋 福 岡 三 沢 小 松 千 歳 那 覇	新千歳 (3,000 m) 下地島	那 覇 (2,700 m→3,000 m) 長 崎 (2,500 m→3,000 m) 熊 本 (2,500 m→3,000 m) 鹿 児 島 (2,500 m→3,000 m) 大 分 (2,000 m→3,000 m)
2,500m級	長 崎 熊 本 鹿 児 島	秋 田 (1,500 m→2,500 m) 函 館 (2,000 m→2,500 m) 宮 崎 (1,800 m→2,500 m)	釧 路 (1,800 m→2,300 m) 高 松 (1,200 m→2,500 m)
2,000m級	仙 台 新 潟 広 島 松 山 大 分 宮 崎 釧 路 函 館	宇 部 (1,200 m→2,000 m) 帯 広 (1,500 m→2,000 m) 花 巻 (1,200 m→2,000 m) 八 丈 島 (1,500 m→1,800 m) 高 知 (1,500 m→2,000 m) 徳 島 (1,500 m→2,000 m)	旭 川 (1,200 m→2,000 m) 奄 美 (1,240 m→2,000 m) 徳 之 島 (1,200 m→2,000 m) 石 垣 (1,500 m→2,000 m) 宮 古 (1,500 m→2,000 m) 女 満 別 (1,200 m→2,000 m) 対 馬 (1,500 m→1,800 m) 山 形 (1,500 m→2,000 m) 美 保 (1,500 m→2,000 m)
800m級	利 尻 奥 尻 佐 渡 南 大 東 与 那 国 多 良 間 波 照 間	礼 文、上五島	北大東、新与那国

(資料:運輸省航空局)

注: 1. アンダーラインは、昭和55年度までに供用開始予定
2. 米軍、自衛隊との共用飛行場を含む

造となっている阪神高速道路の走行台数も含む)、しかも人が睡眠を必要としている深夜から早朝にかけて、甚しい騒音や振動の原因となる大型車の混入率が特に高くなっているのである (Fig. 2)。

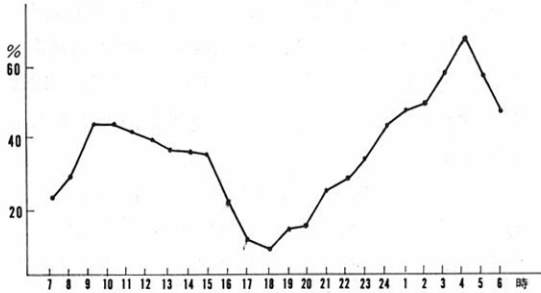


Fig. 2 国道43号における時間別大型車混入率
(昭和53年10月、兵庫県生活部環境局調査による)
Percentage of large-sized cars driving on national highway 43

このように、極めて深刻な交通公害の状況をいかにして改善すべきかについての住民意識調査の結果 (前出「報告書」に含まれている) によれば、現行の諸規制を強化すべしとする住民の意見が3分の1(34%)であったのに対し、沿道周辺の都市改造による街づくりによるべしとする意見が約半分(46%)を占め、しかも古くからこの地に住み、長いこと苦しんできた人にその傾向が強かったのは注目すべきである。つまり、少なくとも交通公害の激甚なこの地区では、都市改造による周辺対策によらねば、もはや抜本的な改善が望めないと、住民の半分ほどの人が判断するに至ったことを示唆しているからである。

都市改造、それは時間も費用も労力もともに膨大

なものを要するチャレンジである。しかもこれは、国道43号クラスの交通公害防止の観点から求められているだけでなく、災害や火災からの都市防衛や美観、住み心地の良さ(アメニティ)の点から考えれば、実は交通公害があろうとなかろうと、わが国の市街地の多くで、程度の差こそあれ、遅かれ早かれ実施さるべき事業であろう。貧弱な都市環境を改善することが、ひいては交通公害解決への道につながっていると見えよう (Fig. 3)。

4. 当面の施策

これら深刻化する交通公害に対し、これまで、環境庁をはじめ関係省庁等において、各種の対策が講じられてきた。例えば、環境庁においては、環境基準を設定したり、自動車排出ガス等の許容限度や要請限度を定めたり、モニタリングや健康影響調査を実施したり、あるいは関係省庁に対し勧告や要請等を行なって、対策の促進を働きかけるなどをしてきた。また関係省庁においても発生源対策、周辺対策等具体的な防止策を講じてきた。その概略は Table 4~8 に示すとおりである。

今後とも交通公害対策は重要な政策事項として強化拡充されるわけであるが、当面必要と考えられる施策のメニューを示せば、次の如きものであろう。

(1)自動車交通公害対策

- ①トラック・バス等の排出ガス規制強化については、54年1月よりいわゆる第1段階の規制を開始したところであるが、さらに厳しい第2段階

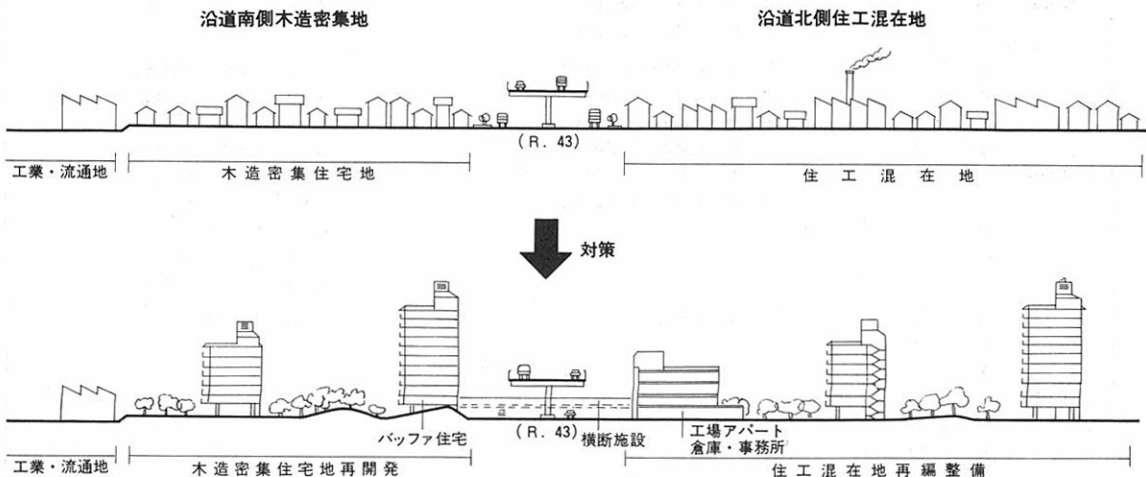


Fig. 3 沿道環境整備概念図 (兵庫県環境局による)
Roadside environment improvement concept
(by Environment Department of Hyogo Prefecture)

Table 4 交通公害対策の主要経過
Record of traffic pollution countermeasures

年	一 般	自 動 車	航 空 機	鉄 道
42	42・8 公害対策基本法制定	41・9 一酸化炭素濃度規制実施 (行政指導)	41・6 防衛施設周辺の整備等に 関する法律制定	
	43・6 大気汚染防止法制定	43・12 一酸化炭素濃度規制実施 (保安基準)	42・8 公共用飛行場周辺におけ る航空機騒音による障害 の防止等に関する法律制 定	
	43・6 騒音規制法制定	44・9 一酸化炭素濃度規制強化		
	44・2 いおう酸化物に係る環境 基準 (閣議決定)	45・9 ブローバイガス還元装置 規制実施		
45	45・2 一酸化炭素に係る環境基 準 (閣議決定)			
	45・7 公害対策基本法改正			
	45・11 騒音規制法改正			
46	45・12 道路交通法改正 (交通公 害関係)			
	46・5 騒音に係る環境基準 (閣 議決定)	46・4 46年度規制実施 (騒音)	46・12 環境保全上緊急を要する 航空機騒音対策について (勧告)	
47	46・7 環境庁発足	47・7 燃料蒸発ガス抑止装置の 規制実施		47・12 環境保全上緊急を要する 新幹線鉄道騒音対策につ いて (勧告)
	47・6 各種公共事業に係る環境 保全対策 (閣議了解)	48・4 48年度規制実施 (CO強化、 HC、NOx開始)	48・12 航空機騒音に係る環境基 準 (告示)	
48	48・5 大気汚染に係る環境基 準 (告示)	49・5 49年度規制実施 (CO、HC、 NOx開始 (ディーゼル車))	49・3 航空機騒音障害防止法改 正	
			49・4 大阪空港周辺整備機構設 立	
			49・6 防衛施設周辺の生活環境 の整備等に関する法律制 定	
49				
50		50・4 50年度規制実施 (CO、HC、 NOx強化)	50・10 航空法改正 (航空機騒音 基準適合証明の制度化)	50・7 新幹線鉄道騒音に係る環 境基準 (告示)
			50・12 大阪国際空港における当 面講ずべき措置について (申入れ)	
51	51・6 振動規制法制定	51・1 51年規制実施 (騒音)	51・7 福岡空港周辺整備機構設 立	51・3 新幹線鉄道騒音対策要綱 (閣議了解)
		51・4 51年度規制実施 (NOx強化)		51・3 環境保全上緊急を要する 新幹線鉄道振動対策につ いて (勧告)
52		52・1 52年規制実施 (騒音)		51・11 新幹線鉄道騒音振動対策 処理要綱制定
		52・8 52年度規制実施 (NOx強化・ディーゼル 車)		
53	53・7 二酸化窒素に係る環境基 準の改定 (告示)	53・4 53年度規制実施 (NOx強化)	53・4 特定空港周辺航空機騒音 対策特別措置法制定	
54		54・1 54年規制実施 (騒音、NOx強化)		

(資料：日本環境協会「交通公害を考える」1979年3月)

の規制を昭和50年代中には実施する (Table 9)。

- ②自動車本体から発生する騒音についても54年1月から規制を強化したところであり、できるだけ早い時期に第2段階規制を実施することとしている (Table 10)。
- ③速度違反の取締まり、過積載車の規制、大型車の走行制限等による走行状態の改善や駐車規制等による交通量抑制対策の推進に努める。
- ④道路構造の改善を図り、遮音壁、緩衝施設帯の設置等道路環境の整備を推進するとともに、通

過交通の排除に資する道路等の適切な整備を図る。また、高速自動車国道の周辺等騒音の著しい場所の住宅については、緊急措置として防音工事の助成を実施する。

- ⑤沿道の土地利用の適正化を推進する必要がある、土地利用転換の手法等の検討を含め沿道環境整備の促進を図る。
- ⑥さらに自家用自動車以外の大量公共輸送手段への誘導等により、環境保全の観点からバランスのとれた陸上輸送体系の確立を図る。

(2)航空機騒音対策

- ①公共用飛行場については発生源対策、空港構造の改良および空港周辺対策の拡充強化を図る。このうち発生源対策としては、低騒音機材の導入を図るとともに便数の調整、騒音軽減運航方式等の実施を促進する。空港周辺対策としては、騒音の著しい地域の住居の防音工事および移転、緑地帯の整備等を推進するとともに、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法等の活用により、土地利用の適正化の施策を積極的に講ずるよう努める。
- ②自衛隊等が使用する飛行場についても、消音器の設置等の音源対策の推進を図るとともに、①に準じた措置を講ずるよう努める。

Table 5 新幹線鉄道騒音、振動対策実施状況(80ホン以上対策)
The counterplan against noise and vibration along the Shinkansen railway

区 別	全 体 計 画		53年6月(実績数量)
	数 量	金 額	
音 源 対 策	—	491億円	—
防 音 工 事	499km	343	486km
鉄 桁 防 音 工 事	182カ所	148	164カ所
障 害 防 止 対 策	17,802戸	1,296	3,325戸
防 音 工 事	16,522戸	961	3,045戸
移 転 工 事	1,280戸	335	280戸
計	—	1,787	—

(資料：昭和53年7月運輸省鉄道監督局調査による)

Table 6 道路の緑化及び環境整備の現況
The current situation of environmental improvement and tree planting along roads

(単位：km)

区 分	緑化対策	環 境 対 策				計	合 計
		遮 音 壁	環 境 施 設 帯	構 造 対 応	シ エ ル タ ー		
一般道路	3,400	27	4	1	—	32	3,430
有料道路	1,700	626	65	2	1	694	2,390
計	5,100	653	69	3	1	726	5,820

(資料：昭和53年7月1日発行「道路セミナー」による)

Table 7 第8次道路整備五カ年計画 環境対策事業費 (昭和53~57年)
Environmental policy budget in the eighth five-year road improvement plan

(単位：km・億円)

区 分	既 設 道 路		新 設 改 築 道 路		合 計		
	事 業 量	事 業 費	事 業 量	事 業 費	事 業 量	事 業 費	
緑 化 対 策	1,151	383	4,072	856	5,223	1,239	
環 境 対 策	遮 音 壁	446	1,030	669	800	1,115	1,830
	環 境 施 設 帯 等	33	787	255	2,182	288	2,969
	沿 道 環 境 整 備 事 業	339	646	97	247	436	893
	小 計	818	2,463	1,021	3,229	1,839	5,692
合 計	1,969	2,846	5,093	4,085	7,062	6,931	

注) 上記のほか道路公団等による民家の防音工事助成等191億円がある

Table 8 空港周辺対策事業一覧表
Table of environmental investments for airports' outskirts

(予算額 単位:億円)

区 分	48年度まで		49年度		50年度		51年度		52年度		予算額 (累計)
	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	
学校・病院	140.4	296	62.1	141	66.1	144	71.2	149	81.9	147	421.7
民家防音	3.0	210	9.0	844	64.6	3,901	104.0	5,887	128.6	7,051	309.2
移転補償	63.9	220	43.6	208	77.3	346	128.0	674	177.1	952	489.9
緩衝緑地							1.1		3.7		4.8
周辺整備機構	25.5		20.5		21.8		18.1		11.5		97.0
テレビ助成	2.7		1.8		4.3		6.5		6.8		22.1
地方空港環境対策事業補助									0.2		0.2
計	235.5		137.0		234.1		328.9		409.8		1,344.9

(資料:運輸省航空局)

Table 9 自動車排出ガス許容限度長期設定目標
A long-range target of maximum permissible exhaust gas

自動車の種別		許容限度目標値 (平均値)	
		第1段階	第2段階
軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車	直接噴射式	540ppm	470ppm
	副室式	340ppm	290ppm
ガソリン又はLPGを燃料とする普通自動車及び小型自動車(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く)	車両総重量が2,500kgを超えるもの	1,100ppm	750ppm
	車両総重量が1,700kgを超え2,500kg以下のもの	1.2g/km	0.9g/km
	車両総重量が1,700kg以下のもの	1.0g/km	0.6g/km
軽自動車(専ら乗用の用に供するもの及び二サイクルエンジンを有するものを除く)		1.2g/km	0.9g/km

(3)鉄道騒音・振動対策

- ①新幹線鉄道騒音については、音源対策の強化のため、技術開発を総合的・計画的に推進するほか、障害防止対策、沿線地域の土地利用の適正化のための施策等の積極的な推進を図る。
- ②新幹線鉄道振動については、騒音対策との有機的な連携のもとに、新幹線鉄道振動対策に関する指針により緊急に振動低減対策を講じるようにするとともに、振動の著しい地域について、住居等の防振工事、建物移転等の障害防止対策を実施する。また、これらの対策と並行して、振動防止技術の開発・導入、土地利用の適正化等の推進を図る。
- ③在来線鉄道騒音・振動については、基準・指針等の設定を検討し、所要の対策の推進を図る。

Table 10 自動車騒音の許容限度長期設定目標
A long-range target of maximum permissible vehicle noise

(単位:ホン)

自動車の種類	許容限度設定目標値 (加速走行騒音)	
	第1段階	第2段階
車両総重量が3.5トンを超えるもの	86	83
車両総重量が3.5トン以下のもの、乗用車、2輪車(原動機付自転車を除く)	81	78
原動機付自転車	78	75

(4)新たな交通施設の建設に際しての環境アセスメントの実施

昭和47年6月、国の行政機関はその所掌する公共事業について、事業実施主体に対し、あらかじめ必要に応じ、その環境に及ぼす影響の内容および程度、環境破壊の防止策、代替案の比較検討等を含む調査研究を行ない、その結果に基づいて所要の措置をとるよう指導することを「閣議了解」している。この



写真 防音壁で保護される団地
A housing-complex protected by soundproofing walls

了解以来、とくに近年、各種の公共事業に対し環境アセスメントが実施されるようになってきているが、道路、鉄道、飛行場などの交通施設の建設にあたっては、これが地域環境に適合したものになるよう周辺の土地利用状況等について十分に調査検討する。さらにこれら施設の建設の具体化に際しては、良好な環境を維持する観点から、必要に応じて環境アセスメントを実施し、所要の対策を講じるよう努める。

5. 今後の課題——総合的な交通公害対策

これまで述べてきた対策は、交通機関ごとに講ずべき施策であり、その推進は重要であるが、さらに総合的な施策の推進を考慮すべきことは多い。例えば、自動車で運ぶか鉄道で運ぶかなどの選択を決定する要因の一つはコストであるので、料金、税等の経済的な手法の果たしうる役割が大きいと考えられること、また、発生源対策以外の手段、例えば、都市計画手法による周辺環境整備の重要性が今後ますます高まるであろうことなどを考えれば、これまでの個別対策を一步進めて、幅広く総合的な見地から交通公害問題にアプローチすべき必然性が首肯されよう。

これを自動車交通公害対策についてみれば、自動車構造の改善、交通管理、道路構造の改善等の対策が関係省庁において進められているものの、各々の対策の積み重ねのみによっては、必ずしも十分な効果をあげているとはいえず、今後さらに、自動車交通量の増大等が予想されるなかで、大都市地域等に

おける大量公共輸送機関の整備によるこれへの転換の促進、バイパス等の整備による道路機能の分化、及び沿道土地利用の適正化を含む諸施策を充実強化するとともに、これらを有機的に組み合わせつつ、総合的に推進していく必要がある。

さらにいえば、これまでの施策が、次から次へと伸びていく交通事情の後追いの色彩を有していたと思われるが、長期的な展望の下に、交通公害を防止する観点から、環境庁として必要な提言をすべきことが強く要請されている。このため、環境庁では、当面、学識経験者による検討会を設置し、現行対策の問題点ならびに長期的な交通公害対策の策定にあたって、検討すべき課題を抽出することとしており、さらに、中央公害対策審議会に交通公害対策の基本的なあり方について諮問する予定である。

昭和53年10月、環境庁大気保全局に、交通公害防止に関する総合的な調査・計画の立案と、関係行政機関の交通公害の防止に関する事務の総合的調整を主たる業務とする交通公害対策室が発足したが、54年度からは総合的な交通公害対策の検討を本格的に開始することとしている。具体的には、交通公害激甚地区についてケーススタディ等を行なうことにより、緊急的な対策について検討を行なうほか、交通機関別に既存の対策の内容を再検討し、体系的な交通公害対策を進める上で基本となる考え方を構築するものとし、併せて、総合交通公害対策モデルの開発などに着手する。われわれとしては、これに向けて全力を尽くす所存である。