

意見：P 19 ⑧環境保全の人づくり・地域づくり に関して

特に大学・研究機関と環境保全活動との関連について意見を述べる。

環境問題の解決は、科学的知見に基づいてなされるべきであり、科学的知見を持つ、大学や研究期間これらの情報公開および協力は欠かせない。

情報公開については研究者によって情報公開の内容も質もばらばらであるため、一定の情報公開のガイドラインが必要と思われる。(いまどき、HPによる情報公開をしていない研究室などがあつたらそれは論外である。)

また研究者の環境保全活動への参画については促進されるべきである。しかし、幾つかの問題が存在する。一つは専門用語や行政用語などが一般市民にはわかりづらく、市民側で十分にその知見を活用できていない点が挙げられる。もう一つは大学・研究機関の研究者が専門家として活動に関わる際、研究対象としてとらえる専門家の論理と、活動主体の現場側の論理とがかみ合わないことが活動の混乱を招く恐れがある点である。

これまでNPO（およびその職員）がその役割をになうことが期待されてきたが、地域での活動実施の主体としての役割が既にあることと、現状では資金的・時間的な制約を持つ団体が多いという理由により、大学・研究機関が持つ科学的知見と市民の環境保全活動をつなぐ役割を充分には果たしていない。

そこで、大学側で研究と地域社会での環境保全活動をつなぐ役割を持つ職員を配置するなど連携強化を図るべきである。この職員については、地域の人材、活動などについて深い理解を必要とすることから、長期にわたってその役割を発揮できるような身分保障が必要であろう。

中央環境審議会政策部会 殿

環境基本計画のあり方に関する意見

環境基本計画のあり方に対する意見を下記の通り提出します。

意見

社団法人 においかおり環境協会主催

平成17年度第1回臭気対策講演会に出席し、諸先生方の御講演を拝聴させて頂きました。

その際の御講演内容及び御講演要旨につき、小生の意見を申告させて頂きたいと存じます。

(1) 改正省エネ法成立の対応

平成17年8月3日付で、京都議定書に関する改正省エネ法が国会を通過いたしましたことは十分御存知のことと存じます。

この京都議定書発効による改正省エネ法は、国際協定であり、設定目標を達成しなければならないと存じます。

この削減目標は各企業が現行生産体制でも削減しなければならず、ましてや、各企業は発展のため、生産量の増強が宿命と存じます。よって改正省エネ法実施時期において、生産量アップのためのエネルギー増加のためには、現行生産設備の省エネ改革が是非共必要となるものと思う次第です。

よって上記環境基本計画の推進も、VOC抑制技術また環境基本計画についても、上記省エネを兼ねた技術開発が是非必要となるものと思う次第です。

(2) 今回の臭気対策講演会発表のVOC抑制法につきましては、「におい」公害関係が取り上げられておりません。

環境省の答弁では、この件は悪臭防止法とのお答えしかありません。悪臭防止法については、塗装工場周辺の悪臭の臭気濃度又は臭気強度の規制規定がありません。

また今までの規定では、臭気濃度にて住宅地300以下、準工業地帯で500、工業地帯にて1000と承知しておりますが、臭気濃度500、1000では周辺は相当「におい」があります。この規制値の改正は如何でしょうか？

上記環境基本計画として、「におい」公害の市民よりの苦情件数は年々増加とのことですが、これに対する対応施策の発表はありませんでした。

しかし上記「におい」公害クレームは年々増加とのことですので、自主規制と言えども、クレーム対応策の推進指針はお示しあるものと存じます。

(3) (2)の1例として、塗装乾燥炉の“ヤニ”臭「におい」公害については、乾燥炉

“ヤニ”臭はVOC量が少ないので、裾切りとの説がありますが、この“ヤニ”臭はVOC量は少量でも、焦臭悪臭とホルムアルデヒドで強烈な悪臭で、遠方まで届き、塗装関係の悪臭公害の最たるものと存じます。

“ヤニ”臭はディーゼル車の排気粒子状物質と似通っており、ホルムアルデヒドは発癌性毒性物質です。この“ヤニ”臭は塗装の方式により、排出量に大小がありますが、特に“ヤニ”発生量の多い塗装について申しあげますと、

- ① 電着塗装
- ② 水溶性塗料
- ③ エポキシ系塗料(特にドラム缶内面塗装)
- ④ PCM塗装
- ⑤ 粉体塗装 等であります。

上記“ヤニ”臭の多量の塗装は何等かの対策を講じているケースもありますが、その対応措置の悪臭除去効率に問題があり、悪臭成分洩気のケース多く、また1例を上げますとドラム缶内面塗装では、根本対策が取られておらず、近隣市民は大迷惑です。

以上悪臭苦情が年々増加している報告に対する現状の1例を申し上げましたが、「におい」公害は自主規制かもしれませんが、何等かの改革方針をお示しあることの必要性を申し上げます。

(4) VOC排出規制の発想のとは、欧米各国が、HCの排出規制が厳しく、韓国、台湾でも排出抑制法が発令されているのに我が国のみ野放しでは、国際的視野から見てVOC削減を図らなければならないとのことでした。

またVOCはオキシダントより、光化学スモッグの発生を少なくするとの目的も大切とのことです。現在、光化学スモッグの発生は、自動車排ガスのNO_xは減少したが、VOCは減少していないので、VOC排出抑制は成し遂げねばならないとのことです。

(5) 全国のVOC排出量は固定発生源で年間150万Tで、その内56%が塗装関係とのことです。

吹付塗装施設の規制対象施設は排風機能力100,000M³/Hr以上のものとのことで全国で約600施設とありますが、このVOC吐出量の統計が出ていませんが、600施設のVOC排出量30%で、全国塗装業VOC発生量30%削減との差は如何なものでしょうか、.....

- (6) 先述の臭気対策講演会では、VOC排出抑制装置技術、「におい」公害対策施設技術についての指針が示されておりませんでした。
- (7) (1)で吹付塗装施設のVOC発生量の疑問点を申し上げましたが、自動車工場の塗装乾燥施設は約400とのことで、また一般の数千塗装工場の乾燥施設よりの排ガス処理方式は
- ① 直接燃焼方式
 - ② 触媒燃焼方式
 - ③ 蓄熱燃焼方式
- となっております。①～③共燃料多消費方式であり、① ②は悪臭除去効率が劣っており、“ヤニ”臭洩気、“ヤニ”臭公害が多発しております。、
- ③は処理温度800℃にもなり、“ヤニ”成分と高温部との接触時間長く、“ヤニ”臭除去効率は秀れていますが、燃料消費量は大量で、設置工場は良い熱回収方法は無いものかと困っています。
- いずれにしても、①～③は燃料多消費システムです。

以上 環境基本計画のあり方に対する意見と疑問点を申し上げましたが、改正省エネ法を探り入れなければならない時代のことは事実と存じます。

小生の省エネと環境を兼ねた新技術開発を発表させていただきますので、意見と共にこの新技術の推進をお願いするものであります。

これらの省エネを兼ねた環境対策及び塗装関係悪臭公害防止策技術を添付させていただきます。

別添資料 略

環境基本計画に関する意見

表記についての意見を下記の通り提出致します。

意見

現在は改正大気防止法・改正省エネ法の時代となりました。

しかし現今工業塗装工場周辺は「悪臭」公害のケースが多数あり、「悪臭」苦情は年々増加しているとのことです。環境基本法と改正省エネ法の二法を満足させる大気汚染防止技術の開発普及が関係技術者の総力を上げて取り組む必要の時代です。

また現今の大気汚染防止技術は、燃焼法と吸着法（燃料大量消費）で非省エネシステム。

I. 工業塗装工場より発生する悪臭公害の多い例

- ① 電着塗装工場 ② 水溶性塗装工場（焼付時“ヤニ”及びブース水腐敗臭）
- ③ 粉体塗装 ④ エポキシ系塗料（特にドラム缶内面塗装のヤニ臭）
- ⑤ PCM塗装 ⑥ 焼付塗料は、各工場共“ヤニ”臭あり。

II. 塗装工場省エネ・環境改善

- ① 現今ヤニ脱臭は、直燃バーナー、白金触媒法、蓄熱バーナー法と燃料多消費型。燃料不使用脱臭法を開発成功。（湿式化学反応脱臭法、高風力層流脱臭兼用炉）
- ② VOC抑制施設は活性炭吸着が主流、吸着は脱着と後処理に膨大な熱量が必要。
- ③ 現行熱風炉の外壁温度は、高温の例多く、改善の必要あり。
この低温化技術は炉内熱風流規制による。この技術は筆者の特許で実績多数。
- ④ 現行焼付時間は塗料メーカー指定温度にて20分・30分。

筆者開発の高風力層流熱風炉は上記と同一温度にて10分以内焼付で実績多数。

以上、現今の工業塗装工場の省エネ兼用大気汚染防止の技術開発が是非必要です。

又、大気汚染物質はPRT法毒性物質が多数含まれています。尚、上記悪臭防止法の範囲とのことですが、「におい」公害苦情の増加に伴い、塗装工場周辺の悪臭臭気濃度又は臭気強度の規制値を公表して頂くことを要望致します。（悪臭排出口）

以上にて別添筆者著作論文（省エネを兼ねた環境対策技術）を添付致します。

以上

別添資料 略

1. はじめに

私は後に示すプロフィールのとおり、永年にわたって、東京で大気汚染（ NO_2 ）の住民による自主測定運動を援助してきました。1992年の地球環境サミットを契機に、この測定運動は全国に拡がりました。現在は年間（6月と12月）に約5万カ所で、約30,000人が参加する大運動に発展してきました。そしてこの間の測定箇所は延べ約65万カ所に及びます。

長年に及ぶ環境ウォッチング活動が評価されて、昨年は「ノーモア・ミナマタ環境賞」を、今年は東京弁護士会から「人権賞」を受賞しました。

これらの草の根環境ウォッチング活動を通して、例えば、道路建設事業を始め、再開発事業や大型商業施設の建設に係わる環境影響評価にも参画してきました。永年にわたる草の根環境ウォッチング活動の経験から、第三次環境基本計画策定に向けた考え方に意見を述べたいと思います。

2. 第三次環境基本計画策定に向けた考え方について

これらの問題を正面から正確に認識することが必要です。わが国では、1970年の国会で、1967年に制定された公害対策基本法第1条2項の「経済発展との調和条項」が削除されました。しかし、1973年と78年のオイルショックを契機として、経済成長が衰え、再び環境・公害問題の解決が先送りされました。

四日市大気汚染公害裁判の判決を契機に、1973年に制定された「公害健康被害補償法」は、世界に例を見ない優れた被害者救済制度でしたが、制定から3年後には早くも経済団体からその改悪の要望書が政府に提出されました。そして87年には、「大気汚染公害は終わった」として、新たな公害認定を打ち切るという大改悪が行われました。

1976年に政府が環境アセスメント制度の検討を始めると、矢張り経済界が政府に圧力を掛けて法制化を阻止してしまいました。

78年に経済界からの要請で、人の健康に悪影響を与える二酸化窒素（ NO_2 ）の環境基準が2～3倍も緩和されました。当時の環境庁の責任者は、私たちが基準緩和反対を要請したとき、「経済界からは0.1ppmに引き上げると言われているし、皆さんは0.02ppmを維持せよと言う。加えて2で割って0.06ppmが丁度良い基準だ。」と暴言を吐いたのです。

環境を守り、人の健康を保護するためには、経済活動を環境保護より優先させる経済界と、その政策に従う政府との闘いなしには環境を保全し公害をなくすことは出来ませんでした。

政府は、歳出見直しとして「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」を重点分野と位置づけました。しかし、「都市再生プロジェクト」に見られるように、考え方の上では「持続発展可能な社会の実現、自然と共生した社会の形成」が強調されましたが、東京の汐留、臨海副都、品川駅東口再開発そして港区六本木周辺ではおよそこのような視点は全く無視され、自然をなぎ倒して超高層ビルが林立した結果、東京のヒートアイランド現象や自動車交通の増加による大気汚染を増悪させて「東京の環境の二つの危機」が益々進んでしまいました。

また、高速道路建設事業などで導入されている効果対費用分析では、費用の項目が極めて狭く選定され、特に環境負荷による費用などはすべて除外されているのが現状です。

これらの事例はほんの一部ですが、文書上の建前では、環境重視が声高く言われながら、実際は相変わらず環境無視が続いています。

環境アセスメントでも同じ状態が続いています。大気汚染や騒音の予測・評価に対して、われわれがその不備を何回指摘しても、手続きは粛々と進行し、不適切な予測・評価のまま通過儀礼の如く進行し、終了してしまいます。事後調査で、予測・評価が不適切であったことが判明しても、根本的な対策が取られたことはありません。

2-1 物の面からみた環境と我々の関わり

環境基準を超えて環境に負荷を与えないように努める必要がある。言い換えれば、環境基準を超える負荷を大気や水などに与えてはならないというように受け取れますが、これまでに肝心の環境基準が緩和されてきた事実があります。そしてその達成期限が先送りされてきました。このような状況の中で、前述のようなことを述べても余り迫力がありません。

2-2 心の面からみた環境と我々の関わり

これまでのように、産業界、運輸業界を初め、多くの企業が環境破壊を繰り返してきた状況の下で、特に最近大問題になっているアスベストは70年代に規制が行われ、その後生産が中止されたはずのアスベスト製品が今日大きな社会・環境問題になっています。環境を巡るこのような状況の中で、精神訓話的な話をしても何ら説得力はありません。

2-3 環境を介した将来世代や世界の様々な地域の人々との関わり

地球温暖化の影響は全世界、特にバングラディッシュを初めとする南太平洋やインド洋などの海拔高度が低い国からロシア北極圏のツンドラ地域からのメタンガスの放出など全世界に大きな影響を及ぼしています。このようなことを印象付けるだけでは不十分で、日本で、自分たちが生活している地域で発生しているヒートアイランド現象や集中豪雨の頻発といった極端な環境破壊現象にもっともっと目を向ける必要があります。さらに、アフガニスタンやイラクでの戦争で毎日のように行われている大規模な環境破壊や、核兵器の使用による大量破壊を禁止する視点を強調すべきではないでしょうか。

全体として、①、②、③のような具体性のない抽象論は「百害あって一利なし」といった感じがしますので、捨象してもっと現実的な視点からの論立てに改めて貰いたいと思います。

2-4 環境の21世紀最初の計画となる第三次環境基本計画の策定にあたって

いま、何が最も重要なテーマなのかと考えるとき、本年2月に発効した地球温暖化防止京都議定書を実質的に達成する計画であるべきと考えます。その必要性を前面に押し出していきたいと考えます。

2-5 環境に優しい経済、経済を活性化する環境と何か

経済団体はその目的から最大利潤を上げることを使命としています。そうしなければ、他の企業に食われてしまうからです。日本の自動車産業は、70年代から80年代にガソリントラックをディーゼルトラックに切り替えて、取り返しのつかない大気汚染を発生させ、沢山の公害患者を作りました。いま、法廷でその責任が問われています。一方で、トヨタ自動車はプリウスなど、燃費が安く、排ガスを押さえた低公害車を生産した結果、世界のトップへ躍り出ました。これこそこのテーマにふさわしいものではないでしょうか。トヨタ自動車は過去の誤りを公害患者に謝罪して、十分な補償と被害者救済制度の確立に財政上の援助をすべきではないでしょうか。そうしてこそ、環境に優しい経済と言えるでしょう。

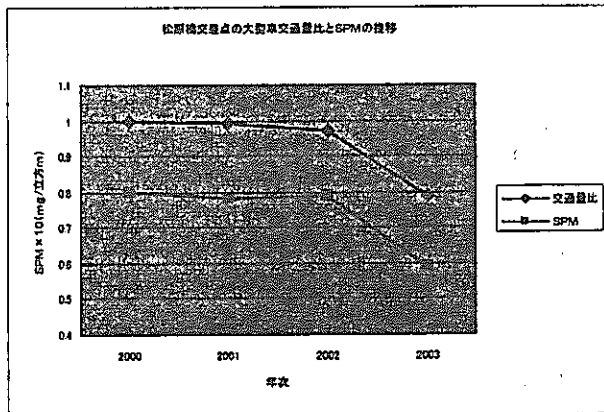
2-6 環境汚染のコストを市場価格に内部化することには賛成です。

環境消費税的な考え方には反対します。＃国民の理解と協力を得るよう努力する。＃とありますが、こんな事したら、購買力を削ぎ、代えて不況を深刻化してデフレを加速することになるでしょう。

2-7 経済発展と環境改善の両立は難しい。

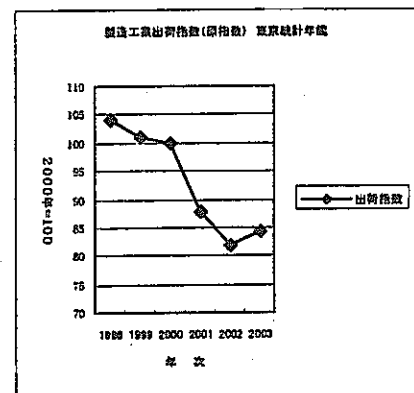
2000年以後東京では浮遊粒子状物質（SPM）の濃度が直線的に下がっています。しかし主要交差点で計測された大型自動車の交通量も平行して減少しています。（第1図）

第1図



ここでは都内で最も汚染度が高い大田区松原橋交差点の例を出しましたが、この他世田谷区上馬、大田区南千束、板橋区大和町などの交差点でも同様な傾向です。

第2図



第2図を見て下さい。大型車の交通量の減少は東京都の製造工業出荷指数の減少と連動していることが分かります。ここには示しません、大型車の交通量は営業用も自家用も減少していません。誠に残念ですが、東京都内の環境改善の大きな部分は製造工業出荷の減少による大型トラックの走行量の減少でもたらされたものと言えます。

2-8 科学・技術に頼る解決策（Scientific & Technical through）だけでは危険

従来から自動車の排ガス単体規制が何回も繰り返し行われてきましたが、1985年までにNO₂の環境基準を総達成するという環境庁（当時）の約束はおろか、20年後の今日でも達成されていません。甘い規制を繰り返しても自動車の走行台数が増えたり、大量に排ガスを出すディーゼル車が増えたりすれば、規制の効果は消えてしまいます。大都市ではロード・プライシングやパーク&ライドなどの交通需要管理政策が伴わなかったためです。

2-9 国・地方公共団体と市民のパートナーシップの構築について

環境省も地方自治体も我々に向かってパートナーシップを呼びかけます。ところが、私たちがパートナーシップの観点から色々な提案や要望を提出すると、殆どの場合、拒否されてしまいます。これではパートナーとは言えません。

2-10 考え方全般にわたって

文書表現が大変硬く、難解あるいは不分明な面を強く感じます。一般国民が読んで明解出来る文章にして下さい。これは内容の構築にも問題があるかと思

います。

2-11 ISO14001 認証取得企業とアスベスト問題

環境基本計画の点検に係わる参考データによると、ISO14001 認証取得企業は平成12年12月に比べて、14年4月には1.8倍に増加しています。

これらの企業の中にアスベスト問題を起こしている企業はないのか、是非点検して下さい。

2-12 環境統計情報の整備

最近友人が全国地方公共団体で放出されているCO₂など地球温暖化ガスの情報を調べようとしたが、各団体で不統一で調べようがないと言っていました。このような基本的情報の整備が急がれます。

2-13 環境教育・学習について

私は東京の小学校の環境学習の授業に招かれてNO₂の簡易測定法を小学生と一緒に学習しました。私は環境省認定の環境カウンセラーをしています。環境カウンセラーは全国で約3,000人もいらっしゃるのですから、その人の特技を生かして、小・中学校での環境学習に参加していただく機会を環境省が斡旋したらどうでしょうか。

2-14 環境への負荷の少ない交通に向けた取り組み

単体規制（技術的改善）、交通流対策、交通需要マネージメント（TDM）施策の推進の中で、単体規制が主流になってきました。今後は問題の中心である大都市ではTDMを中心に取り組みを強化すべきです。諸外国では90年代からこの取り組みを進め、決めたら直ぐ実施するという切れ味鋭い行政が行われていることにもっともっと学ぶべきです。自動車への過度な依存の低減を考慮したまちづくり、事業活動、生活様式の変革などを含めた総合的な対策を講ずる必要があります。

東京都などでは、環境基本計画では自動車への過度な依存の低減を掲げていますが、一方で、自動車集客大型ショッピングセンターが続々認可されているという笑えない矛盾が吹き出しています。

2-15 今後の課題

テクニカルスルー手法の限界を認識し、TDM政策にシフトするようにして下さい。この政策も何時までも実験段階を続けるのではなく、早急に実施に移すことが課題です。大都市周辺に立地する飛行場に離着陸する大型航空機の台数が急増しています。例えば羽田国際空港では、年間27万台が離着陸すると言われていています。

これらの大型機から排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質の量はおびただしい物があります。ところが現在は排出係数さえ分かっていないのです。今後は益々増便傾向にありますので、これらの航空機からの排ガス対策に目を向けて下さい。

2-16 まとめ

21世紀の初頭に掲げる環境基本計画として、真っ先に取り組むべき課題は何か。地球温暖化、大都市でのヒートアイランド現象、自動車交通の増大に伴う大気汚染と公害患者の増大、光化学スモッグの再来といった緊急な課題を取り上げて、これらの環境問題の解決を期限を切ってどのような方法で克服するのかの計画を示して下さい。

／プロフィール／

以下略