

# 序

## 「公害研究所のあり方」を考える

昭和45年秋の特別国会を中心として、40年代末までの危機的公害の対策、すなわち、Crisis Approach の時代を背景として、誕生し、芽を出し、若葉をつけてきた全国の公害試験研究機関が、低成長時代に際し、若葉の成長と維持に、どう対処するか。これが目下、全国公害研協議会における最も重要な議題（課題）となってきた。

地方自治体の「公害研究所のあり方」について悔のない検討が必要である。各自治体によって、試験研究の対象種別に差があっても、その技術レベルはいずれも高度のものでなくてはならない。その他基本的な事項において共通点も多いと思われる。

まず、公害対策の長期的展望に立って問題点をは握しなくてはならない。日本の大気汚染をみると、Crisis Stage は一応、とにかく克服されたが、科学的不確定要素を大胆に、粗く割り切って全国的に対応されたため、今後の科学的究明、合理性の追求の面で残された問題も少なくないであろう。

公害対策のための研究課題は今後増大こそすれ、減少するものではない。例えば、大気保全の今後の課題について、橋本教授論文の一節「今後の施策の方向」（次ページ別掲参照）をみても、山積していることが理解される。これは国際的、全国的視野に立った見解で、NO<sub>2</sub>など議論の余地はあるがこれに地域的特性を加味すれば、公害研究所の役割、使命の重大さが痛感される。

ここに発行の運びとなった川崎市公害研究所年報No.6はささやかではありますが、所員が日常の試験検査の多忙の中にも、研究を重視しつつまとめたもので、今後の公害対策に役立つものと考えます。

さきに述べたように、今後、山積している試験研究課題にチャレンジして行くため、研究所の一層の充実に努力しなくてはならないと考えております。

関係各位のご理解と御協力を得られるならば幸に存じます。

昭和54年3月1日

川崎市公害研究所

所長 寺 部 本 次

## ( 参 考 )

今後の施策の方向 <sup>\*</sup> (橋本教授論文より引用)

日本の大気汚染は確かに危機的な状況を克服し汚染は大巾に改善されたことは事実であるが、未だ「維持されることが望ましい」という公害対策基本法第9条の条件を満たしているものではない。SO<sub>2</sub>とCOでは確かに第9条の条件をほとんど満たしているとみてよいが、SO<sub>2</sub>においてすらも小数の地点ではあるがまだ問題があることを忘れてはならない。もっとも基礎的な浮遊ばい塵では高汚染は可成り改善されているが、基準を満たす地点は3割にも満たない。浮遊ばい塵についての堅実な認識と論争と努力はあまりにも欠けていることを卒直に認めなければなるまい。ばいじんの第3次規制が50年代後半に予定されているが、この場合中小の低煙源や、ジーゼル車をはじめとする自動車の排気ガス中のすすやばいじんの対策をより厳しい確実なものとしなければなるまい。

オキシダント対策としてのHCに関する固定発生源や有機溶媒対策はこれから始まる場所である。乗用車のHC規制はこれ以上の強化は当面考えられないが、トラック、バス、ジーゼル、2サイクルエンジンのHC対策は更にきびしくする必要がある。今回のNO<sub>2</sub>の環境基準の改訂に際してはオキシダントの生成におけるNO<sub>2</sub>とHCという条件はまったく含まれていない。ただNO<sub>2</sub>対策のためのNO<sub>x</sub>低減対策がNO<sub>x</sub>の削減に事実上なるだけのものである。関東平野や大阪湾沿岸と京阪神地域、瀬戸内海地域という広域のオキシダント対策としてのNO<sub>x</sub>の削減はどこまで必要かは今後の調査研究課題である。HC対策の進行と相まって、季節的に問題となるオキシダント対策として広域的な見地よりいかに最適化して制御するかということは50年代後半の出来るだけ早い時期に一応の目途をつけるべき課題である。

改訂されたNO<sub>2</sub>の環境基準を60年までにどんな高い地点でも達成するためには、トラック、バス、ジーゼルの第2段規制と、中小低煙源の対策がどこまで実現し、徹底するかにかかっている。自動車のNO<sub>x</sub>対策を進めると沿道のNOは低減の傾向を示すがNO<sub>2</sub>としてはあまりへらなないというデータも見られる。大規模の高煙源のNO<sub>x</sub>は遠隔地点でのNO<sub>2</sub>に大きくひびくのではない。広域のオキシダント対策には大規模の高煙源のNO<sub>x</sub>削減が自動車とともに大きなウェイトを持つものであろう。

50年代後半にはばいじんの第3次規制、SO<sub>2</sub>の環境基準を維持するための総量規制をけじめとする規制と管理、トラック、ジーゼル、バス、中小煙源のNO<sub>x</sub>削減とオキシダント対策としての広域の視点からの大規模煙源のNO<sub>x</sub>対策、それに固定発生源と有機溶媒とトラック、バス、ジーゼルのHCの規制強化が課題となる。その対策の重点はばいじん、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>という3つの汚染物質を固定発生源のばい煙発生施設で如何に最適化してトータルとして制御するかということが第1である。これは単に除害技術のみでなく燃料や煙焼技術と組み合わせて総合化された技術の必要性が痛感される。ついでトラック、バス、ジーゼルの排ガス規制である。しかしこれは交通規制や、交通管制及び道路や沿道構造、根本的には運輸交通体系とも深くかわり合いがあり総合対策を必要とする。HC対策では有機溶媒対策がもっとも大切であるが、段階的な進展をはからなければなるまい。これらの進捗をはかるためには定期的な防止技術の評価とその結果の公表は必須であり、又エネルギーや費用面でのインパクトの評価や、その合理化を進めるための税制、賦課金制度等の経手手段をあみ出すことが必要だろう。運輸交通体系の課題は長期の課題としつつも5年や10年の区切りで一定の前進を見るものでなければなるまい。

これらの総合対策を計画し、実現するためには政府や地方公共団体が主体となって国民に選択時とそれぞれの予想される問題点を示して最善の選択に基づく決定を行って行く必要がある。この場合総量規制による環境基準の維持管理は若し技術と費用の可能性に限界があれば成長拡大の限界に結びつくものであることを明示すべきだろう。60年代の中頃にはその困難な課題と対決をせまられるだろう。この他に地球規模の汚染や、国際的な圧力もより厳しく複雑になるだろう。

---

※ 橋本道夫：大気保全施策の総括と展望，空気清浄，No.115，P. 35～38（創立15周年特別号）  
昭和54年1月，