

## 環境問題を点検する

横山 榮二

平成4年6月、リオデジャネイロにおいて「環境と開発に関する国連会議」、いわゆる地球サミットが開催され、資源の分配等に関して先進国と発展途上国間に意見の相違があったにせよ、世界の約170ヵ国によって地球環境の保全について基本的合意が得られたことは画期的な事であり、極めて喜ばしい事である。我が国が地球環境問題の発見等の研究において謂わば遅れをとった事は否定しえないが、その経済力と環境・公害問題への経験からして、地球温暖化、オゾン層の破壊、酸性雨等の問題の防止へより積極的に関与していくべきであろう。

既にオゾン層破壊に関しては「オゾン層の保護のためのウィーン条約(1988年)」及び「オゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書(1989年)」が国際的に採択され、特定フロン、特定ハロン、その他のCFC、四塩化炭素を2000年までに、1,1,1-トリクロロエタンを2005年までに夫々全廃という削減スケジュールが決定されており(このスケジュールを更に早める事が検討中)、我が国においてはこのスケジュールを的確に実施するために、「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」が昭和63年に制定されている。この一連の動きは国際的な謂わば共同歩調という点で画期的である。又オゾン層の破壊は事実であるとしても皮膚癌や白内障の増加は科学的に必ずしも実証されていない段階で、即ち予測的に立法された事は、我が国の環境汚染或いは環境問題への対応の歴史の中で高く評価されるが、一方産業構造や消費生活の見直しが迫られることも事実である。

地球環境問題に関連して“Think Globally, Act Locally”と指摘されているが、その典型は我々が日常的に使用する自動車排ガス問題である。特に大都市、中でも道路沿道において大気中NO<sub>2</sub>濃度が一向に改善せず環境基準の達成も低率であるが、その主因は自動車排ガス由来の窒素酸化物である。又ディーゼル車排ガスの発癌性が動物実験では確認されIARC分類では2A(ヒトに対して恐らく発癌性あり)に位置するが、最近における肺癌の増加との関連で早急の検討が待たれる所である。一方自動車排ガスは排出二酸化炭素によって地球環境の温暖化に大きな影響を及ぼしている。即ち、自動車から排出される二酸化炭素の量は一日に約46万トン以上で、これは二酸化炭素総排出量の約20%をしめているのである。一方自動車の利便は誰も否定し得ないであろう。事実1988年度における自動車数は約5,500万台に達し、これは1971年度台数の約2.6倍に達する。この自動車数の増加が、自動車単体に対して行われている世界でも有数な厳しい排ガス中NO<sub>2</sub>規制をキャンセルし、これ以上は自動車交通体系の見直ししかないであろう事は各方面から指摘されている所である。

環境汚染は以前はその排出の規制によって一定の解決を得る事が可能であった。しかし最近の社会経済的条件下においてはそれのみでは不十分であり、上記したフロンや自動車排ガスの例にみるごとく、生産・消費の抑制、つまりは生活の利便を犠牲にしなくてはならなくなっていると言えるであろう。しかし生活の利便をどこまで犠牲にするかは国民の判断の問題であり、その判断の資料を提供するのが公衆衛生研究者の務めであると考え、本特集もその意図の下に編成されたものであり、読者の御批判をまつものである。