

タイトル	「読売新聞」に見る自動車に対する論調の変化(3) - 自動車の公害問題と論調の変化 -
著者	板垣, 暁; ITAGAKI, Akira
引用	北海学園大学経済論集, 72(2): 1-49
発行日	2024-11-30

《論説》

『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(3)

— 自動車の公害問題と論調の変化 —

板 垣 暁

はじめに

本稿は、拙稿「『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(1)—自動車の生産、販売・登録台数の推移と自動車の所有に対する論調の変化—^{*1}」及び「『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(2)—自動車の事故・安全問題と論調の変化—^{*2}」に続く、1940年代後半から1970年代における自動車に対する社会的な論調の変化を『読売新聞』の社説、コラム、投書等から明らかにした研究である。

本研究全体の意義及び位置づけについて、詳細な説明は板垣 [2024a] と重複するため避けるが、簡単に振り返ると以下の通りとなる。

終戦後から1970年代を通じて、日本の経済・政治・社会が大きく変化するとともに、それらが互いに影響を与えながら人々の生活をも大きく変えていった。すなわち、三種の神器・3Cを初めとする耐久消費財の普及や公害・事故などの社会問題の深刻化と改善などを通じて生活の質が変化した。その意味で人々の生活の質の変化は戦後の日本社会の歴史を象徴している。そして、当該期において人々の生活の質に大きな影響を与えたのが自動車である。自動車は、その所有・利用により社会及び人々の生活にプラスの影響を与える一方、様々な社会問題を通じマイナスの影響を与えた。本研究は、自動車という存在に着目し、その在り方に影響を与えた世論≒論調の特徴と変化を明らかにすることで、戦後日本社会の変化を捉える視座の一つを提供することを目的としている。

以上の研究目的のもと、本稿は自動車の環境問題に関する論調に着目する。

板垣 [2024a] で触れたように、自動車産業研究の分野において、自動車に対する論調を分析した研究は限られているが、その中で、自動車の排出ガスに関する論調を対象とした研究として、以下の研究を挙げることができる。

まず、喜多川進 [2021] は当時自動車メーカー側から提示された^{*3}雇用喪失説について、同説とその反論を紹介しながら、同説の特徴と限界を批判的に分析し、自動車に対する規制、さらには自動車の存在そのものを問う必要性を提起している。喜多川の研究は雇用喪失説を主題としながら、それを巡る議論や同説が展開された背景を明らかにすることで「日本版マスクー法^{*4}」に関する当時の動きをも描き出している。その一方、同研究はその主題ゆえにマスメディアを中心とした当時の一般的な論調を描き切れていないという難を残す。また、時期が1970年代に限定されているため論調の変遷や時代性を明確に出来ていないという限界を有している。

同様に、当時の論調に言及した研究として、「日本版マスクー法」を事例に、支配的な技術が

出現するタイミングとメカニズムを解き明かした朱穎 [2002a] 及び同 [2002b] を挙げることが出来る。このうち、朱 [2002a] は、当時の朝日新聞の排ガス関連記事数や新聞記事の見出しから当時の論調を描き出している。朱の研究は、排出ガス規制の進展とそれに関連する自動車技術の発展プロセスや、自動車業界に対する報道の影響力を重視し、それを明らかにした点で価値を有する。

一方、同研究は、そのテーマ・問題関心ゆえに、対象が排ガス規制及び自動車メーカーに対する論調に限定されているため当時の論調の一面しか明らかに出来ていない。また、対象時期が1970年代に限定されているため、喜多川 [2021] と同様の限界を有している。加えて、新聞記事の分析についても、記事の数や見出しを提示するだけにとどまっており具体的な記事の内容についての分析が行われていない。

以上の点を踏まえ、本研究は1940年代後半から1970年代末までの長期的な視点から自動車の環境問題に対する論調を確認することで、その特徴と変化を明らかにする。

その際に本稿が着目する点は以下の二点である。

第一に、自動車の環境問題に関する論調と、自動車の普及やドライバー属性の変化など自動車を巡る種々の変化、あるいは自動車の安全問題に関する論調との関連である。

図表1は、自動車の公害問題^{*5}に関して言及した社説、各種コラム、記名解説記事、投書を、公害の種類ごとに分類したうえで、問題の原因とされた、あるいは問題の解決主体として期待された対象ごとに区分して集計したものである^{*6}。まず、この特徴と自動車生産・需要及び自動車所有に対する意識の変化との関連性を確認してみたい。

板垣 [2024b] で指摘したように、自動車の安全問題に関しては論調の変化と自動車生産・需要の動きとの関連性が確認できた。すなわち、自動車生産・需要が増加した高度成長期前半から自動車の安全問題に関する記事が増加し始め、高度成長期後半にピークを迎え、自動車生産・需要の伸びが落ち着く1970年代に記事の増加も落ち着いた。また、自動車の普及に伴い郊外、地方における自動車の安全問題が取り上げられた。さらに、自家用車ドライバーの増加、若年ドライバーの増加に伴って、それらのドライバーを批判する記事が増加した。

それに対して公害問題は、高度成長期後半に入ってから大気汚染の社会問題化に応じて記事が急増しており、必ずしも自動車の普及と比例する形で増加したわけではない。とはいえ、自動車の普及が大気汚染等の公害の要因になっていたのは間違いない。また、マイカーの普及による郊外や観光地での自動車の増加が当該地での騒音や自然破壊の原因となり、後述するように世論から批判された。その意味で自動車の普及やそれに伴う変化と自動車公害に関する論調の変化に関連性を見いだすことができる。

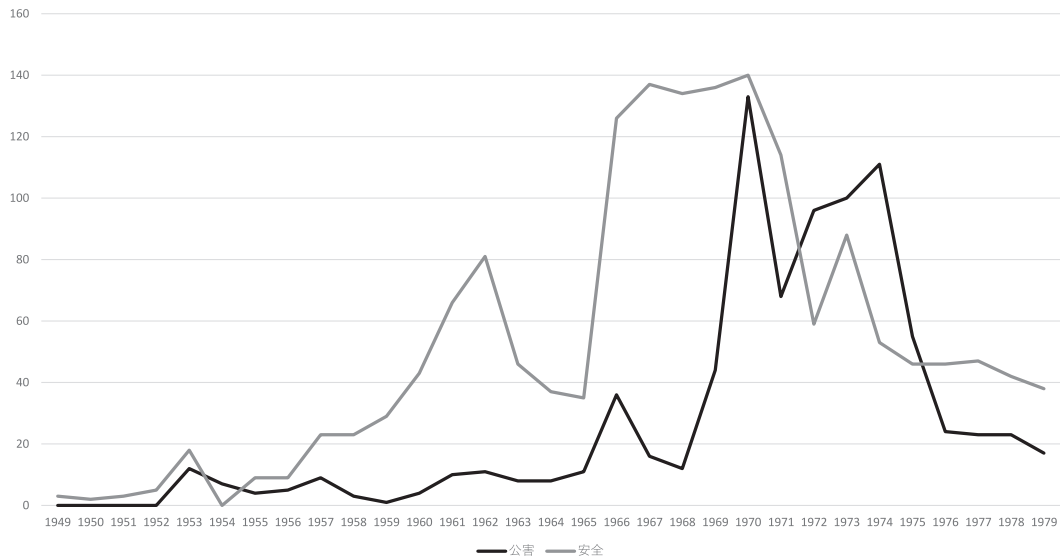
また、安全問題と環境問題の論調についても、両者の関連性を確認することができる。公害問題と安全問題に関する社説・コラム・投書数を比較した図表2から、両者が高度成長期後半から1970年代前半まで数年のタイムラグを伴いながら同様の軌跡を描いていることが分かる。ここから高度成長期後半に公害問題と安全問題が共振する形で社会問題化していったことを見て取ることができよう。

本稿の着目点の二点目が、自動車という新しい存在が人々の生活圏に浸透していく過程で生じた齟齬である。板垣 [2024b] でも述べたように、自動車という新しい存在の普及・広がりと共にそれに伴う事故の増加に対し、当初、政府のインフラ整備や法規制は不十分なものとなった。また、メーカーも結果的に自動車事故への対応が後手に回った。この自動車の普及と対応の齟齬が交通



図表1 自動車公害に関する社説・コラム・投書数の推移 (単位: 件)

出典: 『読売新聞』 各記事から著者作成。



図表2 自動車の公害・安全関連のコラム・投書数の推移 (単位: 件)

出典:『読売新聞』各記事から著者作成。

事故増大の要因の一つとなった。そして、その対応の遅れの背景には、自動車をめぐる様々な変化と政府及びメーカーの意識の齟齬があった。その意識の齟齬は政府・メーカーだけでなく、ドライバーや歩行者にも見られ、それらも事故増加の原因となった。

この齟齬は公害問題においても確認できる。公害の深刻化とそれへの対応や意識との齟齬が、政府の産業優先の姿勢あるいはメーカーの利益優先の姿勢の現れと判断され、紙上で厳しい批判の対象となった。

三点目が規制政策に対するメディア、ひいては大衆の論調の影響力である。前述の通り、「日本版マスキー法」と呼ばれた1970年代半ばの排出ガス規制は、その成立過程において連日メディアで取り上げられた。その多くは政府及び自動車メーカーを厳しく批判する内容であり、規制の成立に大きな影響を与えた。その一方、議論の盛り上がりによって「日本版マスキー法」の基準達成自体が目的化したのも事実である。マスメディアも含めた世論の盛り上がりは世界でも厳しく実現不可能と言われた規制の実現を可能にする一要因となる一方、規制政策を歪める結果ともなった。

以上の点を、実際の論調を取り上げながら確認していきたい。

前掲図表1をもとに自動車公害に関する論調の変化の特徴を挙げると、以下の通りとなる。

(1)自動車公害は1950年代から指摘されていた。(2)1950年代の問題の中心は騒音であった。(3)1960年代に入ると自動車の排出ガス(大気汚染)が徐々に社会問題化していった。(4)1966年に自動車公害に関する論調が一時的に高まった。(5)1960年代末から1975年にかけて自動車の排出ガスが大きな社会問題となった。(6)この時期の批判の対象は政府とメーカーが中心であった。(7)1976年以降、自動車公害に関する論調は減少した。

この推移を踏まえ、本稿の構成を示すと以下の通りとなる。第1章では復興期及び高度成長期前半の環境問題とそれに対する論調を確認する。第2章は自動車の排出ガスによる大気汚染問題

が重大な社会問題となった高度成長期後半の自動車環境問題に関する論調を確認する。第4章は「日本版マスク法」の延期をめぐる議論が活発化した1974年から自動車排出ガス問題が収束した後の1970年代後半における論調の変化を確認する。第5章では本稿の内容を簡単に振り返る。最後に本研究全体のまとめを行う。

第1章 復興期及び高度成長期前半の自動車公害問題と論調

1. 自動車公害の概況

(1) 騒音公害・泥はね

戦後復興期における主たる自動車公害は騒音であった。1953年8月の社説は、「戦後の日本社会生活を重くおさえている」存在として「街の騒音」をあげる。そのうえで、騒音の要因として、「自動車の警笛をはじめとする交通機関のやかましさを」、街頭放送やラジオの高音とともに「いちばんひどい」ものとして挙げている^{*7}。

また、1953年10月に自動車部品工業会で開催された自動車のクラクションに関する研究会を紹介する記事は、自動車のクラクションを「都会の騒音の王者」と称している^{*8}。

高度成長期前半においても自動車の騒音は問題として取り上げられている。1956年9月の投書欄には、「東京の騒音のはなはだしさには一驚した。この騒音の主たる原因は自動車の警笛である^{*9}」、とある。

また、1964年7月の社説は、都市の「三悪」を大気汚染、河川汚染、騒音とした上で、「大都市では、この〔自動車—筆者註。以下、〔 〕内同じ。〕騒音が、工場騒音やラジオ・テレビなどの一般騒音に比べて一番多い^{*10}」、と、自動車の騒音を騒音公害の最も主要な原因とみなしている。

1960年代に入ると住宅街における自動車の騒音が取り上げられるようになる。例えば、1963年2月の投書は、「寝静まってからの自動車の音に赤ん坊が目をさまし、寝入ったばかりの家族全員が起こされる」、「タクシーがバックする時のエンジンの音は安眠妨害の凶器にも思われる」、と、訴えている^{*11}。1960年代前半は自動車の普及が始まり、それに伴って、郊外や住宅街での自動車事故が問題になり始めた時期である^{*12}。自動車の安全問題と同様、騒音問題も自動車の普及に伴って地域的な広がりを見せていたことが分かる。

騒音と並んで、復興期から問題視されていたのが悪路を通る自動車が飛ばす泥、いわゆる「泥はね」である^{*13}。1952年1月には自動車に関するエチケットとして、泥はねに注意するようドライバーに呼びかける記事が掲載されている^{*14}。

また、「自動車がはらんしている折柄、(中略)そこ〔水浸しとなった道路〕を遠慮なく自動車が疾走する」、「チョット油断すると着物はもちろん、顔までどろをはねかけられる」、と、泥はねの被害を訴える1953年7月の投書^{*15}や「雪解けの道で自動車にドロをぶっかけられる位腹の立つことはない」「これが夏で白い麻服にやられた時は一層腹の立ち方が激しいものだ」、と、泥はねに対する不満を述べる1954年1月の夕刊コラム^{*16}などが確認できる。

(2) 大気汚染

復興期において、自動車排出ガスを原因とする大気汚染公害の記事やコラムはほとんど存在しない^{*17}。

それが取り上げられるようになるのは高度成長期に入ってからである。上野山の桜が「年々衰え」と指摘する1959年3月の記事では、その「最大の原因」を自動車の排出ガスに求める研究が紹介されている^{*18}。

さらに、1960年代に入ると、様々な記事で自動車の排出ガスの危険性が指摘されるようになる。1960年9月の主婦向けコーナーでは「都心に幼い子どもを連れていくのは考えものです。それは、自動車がめっきりふえてその排気ガスが多いからです^{*19}」と指摘する加藤常吉尚綱短大教授のコメントが紹介されている。

同様に1960年10月の記事では「工場の“ばいじん”に輪をかけて大気をよごしているのが自動車ブームにのった排気ガス^{*20}」とある。

また、1961年9月の社説は、自動車やオートバイが都市の「騒音と空気汚染の二役を買っている」として、「至急対策のあってほしいものの一つ」に挙げている^{*21}。

ただし、1960年代初期の段階では、自動車の排出ガスによる大気汚染は社会で広く共有された問題と認識されていなかった。例えば、自動車排出ガスによる都市部路上の汚染を指摘する1960年7月の投書には、「自動車の排気ガスによる公害はとかく忘れられがち^{*22}」とある。

また、1961年12月の社説も、工場からの排出ガスや自動車の排出ガスが、人体、動物、植物、静物に悪影響を与えていると指摘した上で、「このような事態を国民は熟知しているのでしょうか」と問いかけている^{*23}。1960年前後の時点では、自動車の排出ガスは大気汚染の原因として広く認知されておらず、その深刻さは国民の間に浸透していなかったといえる。

しかし、1962年に入ると認知の変化が確認できる。1962年10月の社説には、「大都市における(中略)自動車など交通機関の排気ガスによる大気汚染は、国民の健康上もはや放置できない段階に達していることは周知のこと^{*24}」とあり、この時期には工場などの煤煙と並び、自動車の排出ガスによる大気汚染の深刻化が広く認知されたことが伺える。

1960年代中頃になると、特に都心部における自動車の排出ガスが問題視されるようになる。1965年9月の朝刊コラムは、「都会の交差点に立って一時間交番で交通整理をする警官がしきりと頭痛やハキ気、目まいを訴える(中略)これは明らかに自動車の排気ガスにやられている証拠である」と指摘する^{*25}。

また、1965年11月の社説は、同年11月24日に発生したスモッグについて「工場の出すばい煙と自動車の排気ガスが元凶であることは、言うまでもない」と断じたうえで、「大気汚染の主役はばい煙から亜硫酸ガスや排気ガスに移ってきた」と指摘している^{*26}。1960年代中頃には自動車の排気ガスが大気汚染の主役の一つと目されるようになったのである。

それでは、復興期から高度成長期前半の時期においては、どの主体が公害問題の原因とされ批判されたのであろうか。以下で、確認していきたい。

2. 政府に対する論調

まず確認できるのが政府にその責を求める見解である。

第一に騒音問題について。1953年8月の社説(既出)は、「人間の生活をまもるために」「公共団体の積極的な規制」と警察による取り締まりを求めている^{*27}。

また、1954年11月の社説(既出)も、「現実の取締りはせいぜいスピード違反の取締りで手いっぱい、警笛まで及ばないというが、ぜひこの方面の取締りも充実して欲しい」と、自動車のクラクションに対する取り締まりを求めている^{*28}。

高度成長期に入っても、自動車のクラクションに対する規制を求める見解を確認できる。1956年9月の投書（既出）は、「自動車と郊外電車の警笛を取締まることは、東亜における文明国の第一であると自負する今日の日本の最大急務の一つ」と、「文明国」の責務として取り締まりの強化を求めている^{*29}。

同様に、1956年10月の投書は、「世界第二の大都会東京は世界第一の騒々しい都」と述べたうえで、「まず自動車と電車の警笛を制限する事」を求めている^{*30}。

また、1964年7月の社説（既出）は、ドライバーのクラクションの使用について、日本の道路事情から理解を示しつつ、「当局が、至急、再検討に着手してほしいこと」としている^{*31}。

なお、自動車の騒音対策として、上記のような取り締まりの強化だけでなく、その根本的な原因を交通の停滞に求め、その解決を求める見解も確認できる。1953年12月のコラムは、「単なる警笛の濫用の取締りだとか、車の構造からくる雑音の軽減だとかに止まっておれない」、「交通の不円滑こそ警笛の濫用のもと」として、中心地区の都電の廃止を含めた交通の円滑化を求めている^{*32}。

次に、泥はねについて。道路の整備が進んでいなかった当時、泥はねの被害は深刻な問題であった。その根本的な解決として望ましいのは道路の整備であろうが、それは一朝一夕で進むことはない。そのため、解決策として、戦前に義務づけられていた自動車への泥よけの取り付けを法的に課すよう求める見解が確認できる。例えば、1953年7月の投書（既出）は、戦前には泥よけが法的に義務づけられていたと指摘したうえで、「雨天の時は必ずどろよけをとりつけることを、法規できめてもらいたい」とある^{*33}。

また、1954年1月の夕刊コラム（既出）は、「道路をよくすることは必要だ。しかし、良くならぬ中はドロよけのようなよいものをつけさせる外はない」と、道路整備が不十分な状況が続くことを前提に、泥よけの法制化を求めている^{*34}。

最後に自動車排出ガスについて。先述の通り、復興期においては自動車の排出ガスが問題視されることはほとんどなかった。しかし、高度成長期に入ってから、政府の不作为を批判する見解が確認できるようになる。

1962年12月の社説は、東京における1ヶ月間の降下煤塵量がロンドンを上回ったことを指摘し、その原因が工場や自動車にあることは「周知のこと」と述べる^{*35}。そのうえで、「わが国の対策が先進国に比べて全く遅れているのは情けない」、「大気汚染に対する当局の態度の生ぬるさはおおいがたい」と政府の対策の遅れを厳しく批判している。

また、1963年11月の社説も、自動車の排出ガスが「完全に野放しになっている」として法の不備を問題視したうえで、「スモッグ防止に本腰をいれるのだったら自動車の排気ガス規制をふくむ大気汚染防止のための法律をつくるべき」と法整備を訴えている^{*36}。

同様に、1965年12月の投書は「スモッグは天然現象ではない（中略）紛れもない人災である」、「なぜ今までほうっておかれたのだろうか」、「明らかに政治の怠慢である」と、政府の対応の遅れを批判している^{*37}。

3. ドライバー・メーカーに対する論調

騒音問題については、ドライバーも批判の対象となった。そこで指摘されているのはドライバーの意識である。1953年5月の朝刊コラムは、「ブーブウと不要な騒音をまき散らし、目つぶしのようにホコリをまき上げてゆく自動車は街路を通る歩行者に対して優越感を持っている」

と指摘する^{*38}。

また、1953年7月のコラムは、「非常識きわまる警てきの濫用」や自己本位で危険な運転の背景にドライバーの特権意識を見て取っている^{*39}。

同様に、1954年11月の社説は、「必要もないのにブウブウと威圧的な音をやたらに出す。(中略)少しばかり運転の邪魔になると、けたたましく警笛を鳴らして、人を脅迫しオロオロさせる」と、運転手の態度を批判する^{*40}。そして、総理大臣の馬車を得意げに運転した御者の話を引き合いに出しながら、ドライバーの優越感が警笛の乱用に繋がっていると指摘している。

さらに、「ブーブーという警笛は『下に下に』という大名行列を思わせる^{*41}」、とする1956年9月の夕刊コラムから、高度成長期に入ってもクラクションの騒音からドライバーの特権意識を見て取る考えがあったことを確認できる。

泥はねについても、ドライバーに責を帰す見解が確認できる。その際、指摘されているのは、ドライバーのマナーの欠如である。例えば、1954年6月の投書は、「運転手側にいわせると、道徳的には泥水をはねないよう注意すべきだが、泥水をはねてみたって、べつだん罪にはとわれない」、「もし速力をおとして走ったら、自動車の値打ちがなくなる」と、ドライバーの言い分を推測して、そのマナーの欠如を批判している^{*42}。

また、1962年10月の婦人向けコーナーでは「マイカー族」の運転時のマナーの悪さを訴え、その改善を求める特集が組まれている^{*43}。当該記事では、「他人にドロをかけてはいけない(中略)道交法を読まなくたって、こんなことは社会生活をする上で守らなくてはならないエチケットであることは良識ある人ならだれだって知っている」という内海倫警視庁交通部長のコメントが掲載されているが、そこから、逆説的に泥はねの原因をドライバーのマナーの欠如に求めていることが伺える。

自動車の排出ガスについては、自動車メーカーに対する批判を確認することができる。1964年10月の社説は、自動車の排出ガス中の有害物質除去技術が開発されれば大気汚染の大半は解消すると述べたうえで、「公害の恐ろしさを十分認識した上で、できるだけ防止対策を講ずるというのが、政府や産業界に負わされた責任」としている^{*44}。

また、1965年11月の社説(既出)に「自動車にアフター・バーナーをとりつけることを義務づけるべきときがきている^{*45}」、とあるように、自動車に排ガス対策装置の装着を求める意見をしばしば確認できる。

このように、復興期から高度成長期前半にかけて、自動車公害の責をドライバーや自動車メーカーに帰し、これを批判する見解を確認できる。しかし、この時期は基本的に政府に対して規制の強化を求める見解が主であり、特に、自動車メーカーに直接対策を要求したり糾弾する意見はそれ以後の時期と比べて多くなかった。

以上、復興期から高度成長期前半にかけての時期における自動車公害について確認した。この時期の自動車公害の中心は騒音であり、特に都市部のクラクションが問題視された。また、自動車が水たまりを走行して起こす泥はねに対する批判も確認できた。一方、高度成長期後半以降に重大な社会問題となる自動車排出ガスによる大気汚染問題は当初それほど重要な問題と認識されていなかった。特に復興期の段階では、ほとんど言及されていない。自動車の排出ガスによる大気汚染は、1960年前後に都市部などで問題視されるようになり、1962年ごろになって社会問題として認知が広がっていったのである。

この時期批判の対象になったのは主として政府であった。自動車の騒音・泥はね・大気汚染に

ついて、いずれも政府の不作為を批判し、早期の対策を求める見解を確認できる。

また、騒音や泥はねについてはドライバーの意識を問題視する見解を確認できる。そこでは、ドライバーの特権意識やマナーの欠如が、無闇なクラクションや水たまりでの速度を落とさない走行の原因として認識され、批判されたのである。

なお、自動車メーカーについても排出ガスへの対応を求める意見を確認できる。とはいえ、後の時期に比べると数は少なく、またそのトーンも厳しくなかった。

第2章 高度成長期後半の公害問題と論調

1. 騒音問題に対する論調

高度成長期後半になっても、自動車による騒音は「“車公害”のビッグスリー^{*46}」と称され社会問題であり続けた。1966年8月には、学校前の道路を「わがもの顔に走る」自動車によって引き起こされる騒音によって「とても授業を続けられない」と訴える10代の学生の投書が掲載されている^{*47}。

また、1968年5月には、草加バイパスの開通によって「クラクションや、ブレーキのきしむ音が昼夜の別なくまきちらされる」被害を受けるバイパス沿いの住民を報じた特集記事が掲載されている^{*48}。

1970年代に入っても交通騒音は問題となっており、1970年1月には、病院前の道路に「スポーツカーをはじめ、乗用車をスポーツタイプに改造したもの、消音器を取りはずした車などが」、「夜九時ごろから一斉に“レース”を展開」するため、「深夜まで異常な騒音」に悩まされた元入院患者の投書が掲載されている^{*49}。

また、1971年7月には、車の騒音と大型車の振動により「話も、テレビ、ラジオの声も中断され、明けても暮れても騒音公害に悩まされている」という国道沿いの住民の投書が掲載されている^{*50}。

1973年12月には、深夜の自動車騒音により極度の不眠症に悩まされたものの、石油危機で自動車が減ったことで不眠症が改善に向かったとする国道沿いの住民からの投書が掲載されている^{*51}。

この時期の騒音問題については、政府、ドライバー、自動車メーカーにその責を帰し、対応を求める見解が確認できる。

1970年12月、保安基準が改正され、定常走行及び排気騒音を85ホン以下に義務づける従来の規制に加え、新車の型式指定や型式認定車の出荷時審査における定常走行、排気騒音、加速走行騒音に対する規制が追加された^{*52}（図表3）。

しかし、この規制について、1970年11月のコラムは、騒音の原因となる自動車は「一瞬のうちに遠ざかる」ことから取り締まりが困難であるとして、同法を「ザル法」と断じる^{*53}。そして、騒音基準の強化に対しても「ザルはしょせんザル」と揶揄しながらその実効性に疑問を呈している。

また、1971年5月、厚生大臣の諮問機関である生活環境審議会が騒音の環境基準を答申したが、これに対して各省が適用除外を求める「骨抜き」を図っているというニュースが報道された。これを受け、1971年5月の記名解説記事は、基準値の厳しさに理解を示す一方、「現実があまりにもひどいため、答申がきびしく見える」、「だから基準を現実にできるだけ近く引き下げ」るよ

図表3 1970年12月改正保安基準による騒音規制

規制の時点	自動車の種別		自動車の騒音の大きさ	
			定常走行騒音 及び排気騒音	加速走行騒音
常時	普通自動車、小型自動車、軽自動車及び原動機付自転車		85 ホン	
道路運送車両法 第75条第3項 の検査又は道路 運送車両法施行 規則第62条の 3第5項の検査 の際（型式指定 又は型式認定車 出荷時）	普通自動車、小型自動車及び軽自動車（もっぱら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車及び二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。以下同じ。）を除く。）	車両総重量が3.5トンをこえ原動機の最高出力が200馬力をこえるもの	80 ホン	92 ホン
		車両総重量が3.5トンをこえ原動機の最高出力が200馬力以下のもの	78 ホン	89 ホン
		車両総重量が3.5トン以下のもの	74 ホン	85 ホン
	もっぱら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車。小型自動車及び軽自動車（二輪自動車を除く。）		70 ホン	84 ホン
	小型自動車（二輪自動車に限る。）		74 ホン	86 ホン
	軽自動車（二輪自動車に限る。）		74 ホン	84 ホン
	第一種原動機付自転車		70 ホン	80 ホン
第二種原動機付自転車		70 ホン	82 ホン	

出典：運輸省 [1971]。

うな考えは「本末転倒」と指摘する^{*54}。そして、「関係各省は、それを乗り越えるのが本筋」として答申通りの規制を求めている。

これらに加えて、1972年9月の社説は、ニューヨーク市議会で可決された騒音防止条例を引き合いに出しながら、「わが国では、以前からニューヨーク市よりきめ細やかな法律と条例があり」ながら、騒音が解消されないと指摘する^{*55}。そして、騒音の取り締まりの徹底や、大きさ、質、回数、時間、影響などを考慮した規制値の設定を求めている。

政府による厳しい規制を求める見解は投書にも見られる。1973年3月の投書は、真夜中のエンジン音、「特に軽自動車と単車」の被害を訴えたうえで、生産時、車検時だけでなく、抜き打ち検査をし、「一定基準以上の騒音を出す車は整備させ、それができないものは運転禁止または廃車にするくらいの措置が必要」と、厳しい規制を求めている^{*56}。

次にドライバーについて。1971年1月には、家の近くの十字路に駐車する車両に対して鳴らされるダンプカーやバスの「心臓に響くようなけたたましい」クラクションに悩まされる投書が掲載されている^{*57}。同投書は、「車を止めた人が悪い」としながらも、ドライバーに対しても「必要以上の警笛はやめてください」と、自重を求めている。

また、この時期はメーカーに対する批判も確認できる。自動車の騒音に悩まされた妊娠中の女性が自身の子どもを殺害した事件を受け、1973年11月の投書は、道路公団、住宅公団と並び、「自動車産業界」に対しても、「同胞を総ノイローゼ化し、殺人への動機とさえなる騒音に一刻も早く立ち向かってもらいたい」と、訴える^{*58}。後述するように、この時期は排出ガス問題に関するメーカーへの批判が高まった時期である。その批判に比べると抑制的ではあるものの、排出ガス問題と呼応する形で騒音問題についてもメーカーへの批判が生じていたといえる。

2. 泥はね問題に対する論調

騒音問題に加え、自動車からの泥はねに悩む意見も引き続き確認できる。1966年7月には、「朝小学生だの園児たちが登校途中、疾走する自動車のはねかえす泥んこ水を頭からあびせかけられる」「見るにたえない光景」を嘆き、ドライバーに雨天時は広い道路を走るよう訴える投書が掲載されている^{*59}。

泥はねの問題も1970年代に入ってなお続いており、1972年8月の投書では、田舎道で歩行者が減った理由にスピードを出して走る自動車を挙げたうえで、「歩行者と見て徐行するようなことはほとんどない」、「雨でも降れば、歩行者は泥水のしぶきを浴びなければならない」、と、その危険性とマナーの欠如を訴えている^{*60}。

1973年6月にも、「前方からせまい道路を猛スピードで走って来る小型自動車に」泥を「思い切りよくはねられ、びしょぬれになってしまいました」、と自身の経験を語ったうえで、ドライバーに歩行者への配慮を求める投書が掲載されている^{*61}。

政府、ドライバー、自動車メーカーに対応を求める騒音問題に対し、泥はねについては、ドライバーに対する批判が中心となる。例えば、1967年12月の投書は、後ろから来た自動車に水たまりの泥水をはねられ、学生服と参考書が汚されたとして、「運転手さん、どうかむちゃをしなさい。この小さな願いを実行して下さい」、と、ドライバーに配慮を求めている^{*62}。

また、1970年11月の投書は、水たまりを徐行せずに通行したトラックによって通勤途中に「全身に泥水をあび」たとして、「水たまりの道で歩行者とすれ違う場合、かならず徐行してもらいたい。それがマナーであるはず」、と訴えている^{*63}。

さらに、1973年11月の投書は、雨のバス停の側を「マイカー以外の車は徐行するのに、なぜマイカーだけが徐行しないのか」、と、マイカードライバーの運転を批判している^{*64}。

ただし、わずかながらも政府に規制を望む見解も確認でき、1967年2月の投書は、「〔雨の日に〕通行人が自動車にハネをかけられた、と聞くのは再々である」、として、泥はねよけ装置の義務化を検討するよう求めている^{*65}。

3. 排出ガスに対する論調と規制の変遷

(1) 排出ガスに対する論調

前項までに確認したように、高度成長期後半においても騒音や泥はねに対する批判が確認できる。しかし、前掲図表1から明らかなようにこの時期の公害問題の中心は自動車の排出ガスによる大気汚染であった。

1966年12月の特集記事で「自動車のはき出す有害排気ガス禍は、交通戦争の激化とならんで大きな社会問題化している^{*66}」、と指摘されているように、1966年には自動車からの排出ガスは深刻な社会問題として認識されていた。

それに伴い、自動車に対する批判はこの時期厳しさを増していく。1967年11月の特集記事では、「“毒ガス”と騒音をまき散らす車」と表現されている^{*67}。

また、1967年12月の朝刊コラムも、「さいきん自動車に対する風当たりが強くなり、狂魔というひどい名前さえつけられている。(中略)無神経に吐き出される排気ガスも、車の評判を落とす大きな理由になっている」、と、排出ガス問題が自動車への厳しい評価に繋がっていることを指摘している^{*68}。

さらに、1970年7月に光化学スモッグが社会問題化した際には、「もはや、人間や、自然の敵

図表4 日本のガソリン自動車排出ガス規制〔規制値は最高値、()内数値は平均値基準を示す〕

年	1966-68	1969	1970	1971	1972	1973-74	1975	1976-77	1978	
規制方法	濃度規制					重量規制				
試験方法	4モード					10モード				
ガソリン車(4サイクル)	CO g/km	3%*1	2.5%*1	→*2	→(1.7%)*2	→	26(18.4)	2.7(2.1)	→	→
	HC g/km						3.8(2.94)	0.39(0.25)	→	→
	Nox g/km						3(2.18)	1.6(1.2)	1.2	0.48
ガソリン車(2サイクル)	CO g/km			3%	→(2.2%)	→	26(18.3)	2.7(2.1)		
	HC g/km						22.5(16.6)	0.39(0.25)		
	Nox g/km						0.5(0.3)	0.5(0.3)		
アイドルCO	%			4.5% (新車) 5.5% (中古車)*3	→	4.5%	→			
規制告示官庁	運輸省					環境庁				

註1：軽自動車は除く

註2：軽自動車は2サイクルエンジンと同じ

註3：中古車規制は軽自動車を除く

出典：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社〔1976〕及び日本自動車会議所・日刊自動車新聞社〔1977〕より筆者作成。

ともいうべき自動車」と評する投書^{*69}も見られる。

(2) 高度成長期後半における排出ガス規制の変遷

以上の状況において、自動車排出ガスの問題でこの時期に主な批判の対象となったのは政府及び自動車メーカーであった。そして、その論調は排出ガス規制政策の変遷と強く関わっていた。そこで、政府及びメーカーに対する論調を確認する前に、日本の主たる排出ガス規制の推移を表した図表4を参考にしながら、当該期における自動車排出ガス規制の変遷を簡単に確認していきたい^{*70}。

前章で見られたように自動車の排出ガス公害は1962年頃から社会問題化した。その一方、この時点では自動車の排出ガスが大気汚染に与える影響が不明確だったこともあり、運輸省の規制は排出ガス防止装置の取り付け及び点検の義務づけにとどまった。また、1962年に成立した「ばい煙の排出の規制等に関する法律」でも自動車の排出ガスは対象から除外された。しかし、政府・国会内外から具体的な数値規制の実施を要請されたこともあり、1966年9月より、新型車の排出濃度をCO3%とする「66年規制」が実施された。

その後CO規制は、翌1967年9月には対象が新造車にまで拡大された。1969年9月からは新型車のCO排出限度が2.5%に強化され、新造車についても1970年1月(一部は4月)から同様の基準が適用された。また、1970年8月からは使用過程車についてもCO排出限度を5.5%とする規制が実施された。1971年1月からは、規制の対象となる車種が拡大され、新たにLPG車及び軽自動車も規制の対象となった^{*71}。

このようにCO規制から始まった日本の自動車排出ガス規制だが、HC及びNOx規制は実施が遅れた。しかし、1970年7月、同月に発足した運輸技術審議会が、中間答申として「自動車排出ガス対策基本計画」を発表した。1973年と1975年までの自動車排出ガス低減目標を掲げた

同計画は、これまでのCOに加え、新たにHC及びNO_xを数値規制の対象として目標値が設定された点、大気有害物質総量の削減目標を定めてそこから個々の自動車の排出ガス低減目標が設定された点でそれまでの目標とは異なるものであった。運輸省は、以後、「自動車排出ガス対策基本計画」に基づき規制の強化を図った。

まず、HCについては、1970年9月に新型車を、1971年1月に新造車を、それぞれ対象としてブローバイガス還元装置^{*72}の設置が義務づけられた。当時、自動車から排出されるHCの25%はブローバイガスによるものであり、この装置の設置により同等量のHCが削減可能とされた。続く、1972年7月には、燃料蒸発ガス防止装置の新型車への取り付けが義務化された。

このように規制対象が拡大する一方、1971年4月より、規制方式がこれまでの最高値規制から平均値規制へと変更された。これによりCO排出基準が、ガソリン普通・小型車1.7%、LPG車1.0%、軽自動車2.2%へと変更された。

1970年代に入り、HC・NO_xを原因とする光化学スモッグが深刻な社会問題となった。特に、1970年7月に東京都杉並区の東京立正高校の女生徒43人が光化学スモッグによる症状を訴えて以後、東京、大阪、愛知等で被害届が多数出され、HC及びNO_x規制が社会的に強く要請されるようになった。

さらに、1970年12月、現行規制と比較して自動車排気ガスを90%減らすことを定めたいわゆる「マスキー法」がアメリカ上下両院を通過した。また、1972年5月に練馬区石神井南中学校で三日連続して光化学スモッグの被害が生じた事を受け、東京都から新規制案が発表された。

これらの動きを受け、運輸省は、1972年8月、HC及びNO_x規制を進めるべく、「光化学スモッグに対する自動車排出ガス対策について」を策定し、これに沿って1973年4月からの排出ガス基準を新たに定めた。「73年規制」「73年規制」では軽量車を対象とした濃度規制が採用されるとともに、課題となっていたHC、NO_xの数値規制が実施された。

使用過程車に対しても、1972年10月よりCO規制値が5.5%から4.5%へと強化された。また、HC、NO_xを規制するため、1972年10月の運輸技術審議会自動車排出ガス対策専門委員会による中間答申をもとに、同年11月、運輸技術審議会は「使用過程車に対する自動車排出ガス対策」を答申した。これに基づき1973年1月に道路運送車両法の保安基準が改正され、ガソリン車、LPG車に対して1973年5月から1975年3月までに点火時期の調整あるいは排出ガス減少装置の取り付けが義務づけられた^{*73}。

このように運輸省による規制が進展する一方、先述した「マスキー法」の成立を受け、日本でも同水準の規制（いわゆる「日本版マスキー法」）を実施する動きが進んだ。

まず、1971年9月に大石武一環境庁長官が、「米国マスキー法」と同基準の規制を1975年から実施する方針を明らかにし、中央公害対策審議会（以下、中公審と略。）に対してその方策を諮問した。これを受け、中公審公害対策審議会大気部会自動車公害専門委員会（以下、「専門委員会」と略。）は、1972年8月に中間報告として「自動車排出ガス許容限度長期設定方策について」を発表した。そして、1972年10月、中公審の答申をもとに、環境庁は1975年、1976年よりマスキー法と同レベルの規制を実施する方針を告示した。

規制案の決定を受け、1973年5月、環境庁は聴聞会を開き、乗用車メーカーから開発の現況及び将来の見通しに関するヒアリングを行った。この聴聞会では、東洋工業（以下、東洋と略。）、本田技研工業（以下、ホンダと略。）、三菱自動車工業（以下、三菱と略。）、トヨタ自動車工業（以下、トヨタ自工と略。）、日産自動車（以下、日産と略。）、富士重工、

いすゞ自動車（以下、いすゞと略。）、ダイハツ工業（以下、ダイハツと略。）、鈴木自動車工業（以下、鈴木と略。）が難色を示すなど、自動車メーカー間で見解が分かれた。結局、環境庁は、先の答申通りに1975年に第一段階の規制実施を決定し、1974年1月21日、これを告示した。（「75年規制」）これを受け運輸省は、1974年1月25日に、「道路運送車両法」の「保安基準」を改正、公布し、「75年規制」の実施を正式に決定した。

これらCO、HC、NO_xに対する規制に加え、この時期はガソリンに含まれる4エチル鉛^{*74}に対する規制も進められた。

1970年4月、東京の牛込柳町で行われた集団検診にて、周辺住民から非常に高濃度の鉛が検出されたとの結果が示された。後に、複数の検査によってこの検診の正確性には疑問が呈されているが、これを契機としてガソリンの無鉛化規制が進展した。

1970年6月、通産省はガソリンの加鉛量を減少させる方針を通達するとともに、無鉛化の実施時期を1974年4月に決定した。

しかし、官民の共同研究により、潤滑油の役割も有していた鉛の除去が故障や事故に繋がることが明らかになった。特に使用過程車の無鉛化対応が困難であるとされ、無鉛化の実施は延期された。結局、二度の延期を経て、1975年2月にレギュラーガソリンの無鉛化は実現したが、有鉛ハイオクガソリンの販売は継続され、両者を「二本立て」で販売することとなった。ハイオクガソリンの無鉛化が実現したのは1983年9月、ガソリンの完全無鉛化が実現したのは1987年になってからであった。

3. 政府に対する論調

(1) 「日本版マスクー法」以前の規制をめぐる論調

以上を踏まえ、まず、政府に対する論調を確認してみたい。

政府への批判として最も多く確認できるのは、対応の遅れを批判するものである。そして、これらの多くは規制の早期実施や厳格化を求めている。

まず、「66年規制」実施以前の、1966年3月の社説は、自動車排出ガスが問題化されてから相当の時間が経過しているにも関わらず、「わが国では自動車の排気ガスを規制する法規さえない」、厚生省は（中略）今年中に法案を出す運びだというのが、すでにおそすぎるくらいである」と規制の遅れを批判している^{*75}。

しかし、数値規制実施後も政府に対する批判は続く。「66年規制」実施後の1967年11月の特集記事（既出）は、「たとえ一時的にCOが減っても、車の台数がふえてゆけば当然またCOの濃度はあがる。そうなれば3%規制は、まったくの“ザル法”というわけだ」と、同規制を批判的に評価している^{*76}。

また、CO排出基準の3.0%から2.5%への強化についても、それが決定したことを受けた1969年2月の社説は、中古車向けの数値規制がないこと、規制の対象が普通車に限定されていること、アメリカの基準と比べて基準が甘いことを理由に、「率直なところ、この程度の規制ではまだまだ手ぬるいといわねばならない」と、厳しく評価している^{*77}。

1970年頃になると政府規制の対象物質がCOに限定されていることも問題視されるようになった。1970年2月の段階で、同年9月から規制対象にHCが加わることが確定していた。しかし、1970年2月の社説は、「〔HCや鉛化合物など〕その一つ一つについて環境基準、排出基準を決めて行くというやり方で、果たして深刻化する排気ガス公害のテンポに追いつけるだろう

か」と、規制のあり方及びそのスピードに懸念を示している*78。

1970年7月以降、光化学スモッグが深刻な社会問題になると、政府の「対応の遅れ」に対する論調は厳しさを増す。1970年7月の社説は、「公害行政のスローモーぶりは目に余る」と政府の対応の遅さを批判している*79。

また、1970年7月の投書は、「光化学スモッグが都市周辺に発生し、オキシダント注意報が連日のように出され、一時的に住民に外に出ないように広報車が呼びかけているという事態を、政府は、一体どう考えているのだろうか」と疑問を呈す形で政府を批判している*80。

同様に、1972年5月の社説も、「光化学スモッグ発生の主犯は自動車の排気ガスであることが定説となっているのに、(中略)〔HC及びNO_x〕環境基準を、今年中に作るというスローテンポぶり」、「自動車の走行規制を望む国民の声は、全く無視されている」と世論の声にこたえていないとして、政府・環境庁の対応の遅れを批判している*81。

1970年7月には、「自動車排出ガス対策基本計画」が発表され、1973年と1975年の低減目標が掲げられた。既述のように、同計画では、HC及びNO_xが数値規制の対象となり目標値も設定された。しかし、計画の発表を受けた1970年7月の記名解説は、規制の実施時期や規制の内容に対して一定の評価を与えつつも、規制の内容と目標が米国保健・教育・福祉省(the Department of Health Education and Welfare)の発表内容と全く同じと指摘し、「国民の健康を守ることより、アメリカの規制基準に合致して、対米輸出を確保することが先決だという発想」と勘る。そのうえで、日米両国の国土面積の違いから日本の方が「単位当たりの汚染度」が高いとして、「この規制基準でもまだまだ甘い」と厳しく評価している*82。

また、「73年規制」についての論調も厳しい。1972年12月の社説は、基準の甘さや、監視・測定体制の不備を理由に規制の実効性へ疑問を呈した上で、1975年まで規制を強化しないことについて「マスクー法なみの厳しい規制実現への意欲すら疑わせるもの」と批判している*83。

また、1972年12月の記名解説は、規制値について、「見方によっては、技術的に可能などころに数値を合わせ、保安基準を改正するという、いつもながらの政府の決め方」としたうえで、「すでに一部メーカーが対米輸出車に施している対策をほんの少し日本向きに直せばすむもの」と、基準の甘さを指摘している*84。

(2)「日本版マスクー法」をめぐる論調

以上のように、日本独自の基準で実施された「73年規制」までの政府の対策について、当時の論調は「ザル法」、「スローモー」などの厳しい評価を下していた。一方、1970年12月に「マスクー法」がアメリカ上下両院を通過して以後、同法と比較されながら日本の規制のあり方が論じられるようになる。以下、その論調を確認してみたい。

1970年12月の記名解説は、達成困難とされる規制を全会一致で通過させたアメリカ議会を評価する。その一方、「日本の国会、政府はなんと手ぬるい」と、その姿勢を批判し、「こういう問題での“アメリカ追従”ならおおいにけっこう」として、「わが国も、一日も早く、強い規制スケジュールを打ち出すよう求めている*85。

1971年6月2日の第二回日米公害閣僚会議において山中貞則総理府総務長官がマスクー法と歩調を合わせることを宣言すると、1971年6月の社説は、それを「“国民に対する重大公約”と受けと」ったうえで、「マスクー法なみに規制を強化するのは、いまや社会的要請」としている*86。

このように、米国マスキー法成立当初の論調は、それと同水準の規制を日本で実施することを求めるものであった。しかし、紙上の論調は次第に「マスキー法並み」の基準についても不満を示すようになる。

1972年8月、「専門委員会」が、1975年、1976年のCO、HC、NO_xの規制値をマスキー法と同等とする中間報告を発表した。しかし、紙上ではこれに対して批判的な見解が相次いだ。例えば、1972年8月の記名解説記事は、日本の規制値が「マスキー法」と同基準であることに對し、日本の実情を考慮に入れないマスキー法の「翻訳」と揶揄している^{*87}。

他にも、「〔マスキー法と〕内容から実施時期までほとんどそっくり引きうつしたもの」と、「日本版マスキー法」を批判的に取り上げる1972年8月の夕刊コラム^{*88}、「アメリカの猿まね」と表現する1972年8月の記事^{*89}など同様の見解は複数確認できる。

このように日本独自の、より厳格な規制を求める見解は、マスキー法の延期が決定される中、日本での予定通りの規制実施を求める見解へとつながっていく。

1973年4月、マスキー法の一年間延期が決定する。それを受けた1973年4月の社説は、「政府は、あくまで規定方針を貫くべき」と、日本では予定通りに規制を実施するよう求めている^{*90}。

また、1973年5月に開催された「75年規制」の実施に向けたメーカーへの聴聞会を受け、1973年6月の記名解説記事は、規制値に科学的根拠がないというメーカーの意見を認めつつ、「こうした反論は二の次である。とにかく規制にメーカーから合わせてもらうしかあるまい」として、「〔規制の〕後退は一步も無用」と当初の予定通りの規制実施を求めている^{*91}。

さらに、1973年5月の投書は、マスキー法延期を理由にメーカーが「日本版マスキー法」の実施延期を求める可能性に触れたうえで、「政府当局のきぜんたる態度を要望」している^{*92}。

それでは、日本でマスキー法以上の厳しい規制を必要とする根拠、あるいは、マスキー法が技術的な理由から延期されたにも関わらず日本での実施を必要とする根拠は何であったのだろうか。

結論から言えば、日米の汚染状況の違い、すなわち日本の方がより大気汚染が深刻であるという認識である。

その典型が、1971年6月の社説^{*93}（既出）に見られるように、1km²あたりの自動車「保有密度」の日米差を根拠に日本の相対的な汚染の深刻さを強調する見解である。同社説は、「現在、わが国の一平方キロメートル当たりの保有台数は（中略）アメリカの三倍以上となっており、保有密度が濃いだけに、排気ガス公害は、はるかに深刻」と主張する。

同様に1972年8月の夕刊コラム（既出）は、「わが国の平地面積当たり自動車台数は三年前に米国の八倍で、むしろ世界一」、「光化学スモッグなど被害が深刻化しているわが国としては、米国よりきびしい規制が必要」とする^{*94}。

また、1973年4月の特集記事は、マスキー法の実施を一年延期したアメリカに対して、「アメリカと違い、狭い国土面積のなかに自動車が激増している日本の環境問題の深刻さ」を理由に、「政府が〔予定通り〕実施への決意を固めたのは当然」としている^{*95}。

さらに、1973年5月の投書（既出）も「排気ガス公害と車両台数、そして国内の面積との比例、すなわち汚染濃度がアメリカと日本では大きな差があること」を理由に、日本政府に予定通りの規制実施を求めている^{*96}。

加えて、1973年6月の社説は「75年規制」の実施に加えて規制対象車種の拡大と自動車走行量の規制を求めているが、その理由として「日本の自動車保有台数は、平地面積当たりで米国の

八倍以上に達し、大都市および周辺に深刻な排気ガス公害をまき散らかしている」ことを挙げている^{*97}。

このように、日米の「保有密度」の違いを根拠として、アメリカの規制状況に関わらず予定通りに規制を実施するよう求める論調が定着していたのである。

(3) 規制対象車の拡大とそれに対する論調

なお、当該期は「日本版マスキー法」の議論に加えて、規制対象車の拡大という形で規制の強化を求める見解も確認できる。

まず、中古車への規制対象の拡大である。「日本版マスキー法」も含め、当該期に議論となった規制の主たる対象は新型車・新造車であった。一方、大気汚染の改善を少しでも早めるためには中古車も同時に規制することが望ましい。1972年8月の社説は、「75年規制」が新型車だけを対象にしているため効果が出るまで10年かかるとして、販売時における規制装置義務づけなどの中古車規制の実施を求めている^{*98}。

また、1972年10月の運輸技術審議会自動車排出ガス対策専門委員会が中間答申を提出したことを受けた記名解説記事は、「中古車規制の方針は、一応の評価はされる」としつつ、「なぜ、国がもっと早くから中古車対策に取り組めなかったか」と、その対策の遅れを批判している^{*99}。

次に、規制対象車種の拡大について。1973年8月の社説は、東京都公害局よって発表された都内の汚染物質排出量と発生源別の汚染寄与率調査が、「光化学スモッグの主犯が自動車にあることを明確に実証」したとして、ディーゼルバス、トラック、軽自動車に対する規制強化と、自動車の走行量削減規制の実施を求めている^{*100}。

(4) ガソリン無鉛化に関する論調

以上のCO、HC、NO_xに対する規制の進展と同様、この時期に社会問題化して対策が進められたのがガソリンの無鉛化であった。以下、通産省が主として対策にあたったガソリンの無鉛化に関する論調も確認してみたい。

1970年4月に実施された牛込柳町の集団検診以降、ガソリンの無鉛化に関しても政府の対応を批判する論調が相次ぐようになった。

この問題に対して、1970年6月、自動車業界及び石油業界を管轄する通産省は、1975年までにガソリンの無鉛化規制を実施する方針を決定した。しかし、1970年7月に杉並区の住宅街で光化学スモッグの影響による健康被害が生じたこともあり、同月の記名解説記事は、政府と自動車メーカーを批判し、自動車の乗り入れ規制を求めている^{*101}。

1970年8月には産業構造審議会産業公害部会自動車公害対策小委員会が、当初の予定を一年前倒した1974年の無鉛化実施を発表した。しかし、それに先立つ1970年7月の記名解説記事は、無鉛ガソリンに対応させるため中古車の改良が必要な点に触れ、「実行という点でまだまだ詰め甘さがありはしないか」「ドライバー側は応じまい」と疑問を呈している^{*102}。

通産省のみならず、運輸省も批判の対象となった。1970年5月の朝刊コラムは、運輸省が排出ガス中の鉛に対する数値規制に消極的であることを指摘したうえで、運輸省が通産省に面倒を押しつけたと勘ぐっている^{*103}。

また、1970年6月の記名解説記事は、運輸省が自動車排出ガス中の鉛の許容基準を大気汚染防止法に加えることに対して消極的であると紹介する。そして、鉛の排出基準の設定より無鉛ガ

ソリン及び対応エンジンの開発を優先させるべきという運輸省の説明に対して「一応もっともな考え」と理解を示しつつ、「通産省はガソリンの無鉛化には五年かかるというっており、その間だけは排出基準は必要となるはず」と反論している^{*104}。

(5) 政府批判の論拠

以上のように、CO、HC、NO_x規制、中古車規制、無鉛化規制に対する新聞の論調は、その遅れや不備に対する指摘を含め、政府の対応を批判するものを中心となっていた。一方で、前節で述べたように、高度成長期後半に入り政府も技術的に可能な範囲で規制を強化し、また、マスクー法と同程度の規制の実施を決定した。それにも関わらず、政府に対しての論調がこれほど批判的なものとなっていたのはなぜであろうか。

第一の理由は、規制の効果が見られなかったためであろう。数値規制が実施されて以降も大気汚染は改善されず、また光化学スモッグ被害など、新たな公害が社会問題化した。このため、政府の規制が不十分なものとみなされ厳しい批判にさらされたのである。

理由の第二が、測定方法や制度の「抜け穴」の存在と、それによる規制の実効性の喪失を懸念していたためである。

1972年8月の記名解説記事(既出)は、日米の測定方法の違いや、規制値を平均値とするか最高値とするかといった議論を紹介したうえで、そこに「何かカラクリがあるのではないか」と、運輸省、環境庁に懐疑の目を向ける^{*105}。

同じく1972年8月の夕刊コラムは、「日本版マスクー法」を提示した中公審の答申について、測定方法の緩和、「防止技術の開発方法を勘案して」という文言、最終的な規制値の決定を運輸省が行う点から、規制が骨抜きにされることを警戒している^{*106}。

その他測定方法の不備による事実上の規制緩和を懸念する見解は、エンジンを暖める間に排出されるCO、HCが測定できない問題を指摘した1973年3月の記名解説記事^{*107}、「許容限度の設定、排ガス測定方法の決め方によっては五十年規制の内容が一步も二歩も後退しかねない」と指摘する1973年6月の社説でも確認できる^{*108}。

しかし、政府がわざわざ測定方法や制度に抜け穴を作る必要は本来ない。それにも関わらず、それを疑うのはなぜであろうか。言い方を変えれば、何を根拠としてそのような見解が導き出されているのであろうか。

その一つが、政府—業界間に不適切な関係、すなわち政府とメーカーとの間の「癒着」や、政府によるメーカーの「甘やかし」が存在すると疑う見解である。

1973年6月の記名解説記事(既出)にある、「業界と役所の“ゆ着”という言葉が消すためにも、“日本版マスクー法”の実施は試金石^{*109}」、という文は、業界と役所の間「ゆ着」の関係を見て取る見解が当時の社会にあったことを示しているが、同様の考えは紙上でも多く確認することができる。

例えば、1972年3月の朝刊コラムは、輸出車と国内向け販売車の間でメーカーの排出ガス対策が異なると指摘し、その理由を「運輸技術審議会が国内規制は四十八〔1973〕年からという、メーカーにとってずいぶん思いやりのある答申をしているから」としている^{*110}。

また、1972年7月の特集記事は、自動車排出ガス防止対策を要請する東京都に対し、政府や自動車メーカーが「表面的には理解を示しながら、実際にはなにやかやと理屈をつけて、ソッポを向いている」と指摘した上で、「汚染側と取り締まりに当たるべき役所のゆ着が相変わらずで

ある」と断じている^{*111}。

「日本版マスキー法」をめぐっても同様の指摘がなされる。1972年8月の社説は、「日本版マスキー法」の規制値がマスキー法と同程度になったことを、マスキー法に対応せざるを得ない日本の自動車産業に配慮した結果と捉えている^{*112}。

また、1972年8月の投書は、対策車に税制面での配慮を求める考えに対し、「公害防止のための公の補助は『汚染原因者負担』が原則」であるとして、「業界に肩入れしていると思われるも仕方があるまい」と、これを批判している^{*113}。

このような指摘は他の規制についても確認できる。運輸技術審議会自動車排出ガス対策専門委員会によって中古車排出ガス規制の中間答申が出されたことを受けた、1972年10月の記名解説記事（既出）は、「自治体からの突き上げによってようやく腰をあげた」対応の遅さや、規制の決定に際してメーカーの情報に依存している状況を、「メーカーべったりといわれても弁解のしようがあるまい」と批判している^{*114}。

ガソリン無鉛化問題でもメーカーと政府の関係性が指摘されている。1973年7月の朝刊コラムは、自民党への献金額上位三団体の中に自動車工業会が入ったことを紹介した上で、有鉛、無鉛の「二本立て」販売について、「自動車業界がその気になれば、無鉛化対策を立てる時間は十分にあった」として、「浄化ならぬ政界の汚染と大気汚染、仲を取りもつ政治献金……でなければ幸いである」と勤告している^{*115}。

また、1970年6月の記名解説記事（既出）は、運輸省が自動車排出ガス中の鉛の許容基準を大気汚染防止法に加えることに対して消極的であるとして、「運輸省の態度に業界の圧力があると見るのはうがち過ぎだろうか」と、その対応に業界の影響を見て取っている^{*116}。

4. 自動車メーカーに対する論調

(1) 自動車メーカーに対する批判

以上のような政府への批判とともに、自動車メーカーへの批判が著しく高まったのがこの時期の特徴である。

高度成長期前半には相対的に厳しい批判を免れていた自動車メーカーも、この時期は最も厳しい批判の対象となった。

自動車メーカーに対する批判の主なものは、排出ガス対策に消極的、というものである。例えば、1966年11月の朝刊コラムは、エンジンへの悪影響を理由にメーカーが排出ガス除去装置の搭載に消極的だとして、「それを積極的に改良するのが企業の良心」と、苦言を呈している^{*117}。

1970年代に入り光化学スモッグが社会問題化すると、メーカーへの批判はより厳しさを増す。1970年7月の記名解説記事は、1970年までに低公害車を開発すると約した自動車業界の対応を「当然のこと」としたうえで、それが実現されるまでの対策やその実現見通しなどの課題を挙げ、「果たして、企業側が本当に真剣に、公害と取り組む姿勢があるのか」と疑念を示す。そして、「[メーカーに]『どうしてわれわれだけが責められなくてはならないのか』という不満がある」と指摘し、「現実には人が倒れ、死者が出てこの程度の認識」と厳しく非難している^{*118}。

また、マスキー法の米議会通過を受けた1970年12月の朝刊コラムは、自動車業界の反応について、「不可能に近い、絶望的などと泣きごとばかり並べたてているのはなさけない」、「未来の衝撃」のショックで目を白黒させるばかりとはなんたる醜悪」と厳しく揶揄している^{*119}。

さらに、1971年6月の投書は、「[自動車の排出ガスによる人や自然への悪影響を]知ってい

ながら“技術的に困難”との理由で消極的な態度に終始する自動車業界は、まさに、資本の上にアグラをかく“死の商人”以外の何ものでもない^{*120}、と厳しい表現を用いて自動車メーカーを非難している。

ガソリンの無鉛化問題についてもメーカーへの厳しい見解が確認できる。1970年5月の朝刊コラムは、「鉛を使わない低オクタン価のガソリンでも、ちゃんと走る車を作ることができるのにやらなかった。それは、よけいな設備投資をきらったメーカーの疑いもない怠慢」と、自動車メーカー及び石油業界を批判している^{*121}。

(2) 批判の論拠

このように当時の論調は自動車メーカーへの厳しい批判が目立つ。しかし、マスメディアからの批判の高まりは、一般消費者を顧客とする自動車メーカーにとって死活問題になり得る。そう考えれば、メーカーの対応が遅れた背景には技術的・経営的な問題があったと考える方が自然であろう。しかし、当時の論調は、メーカーが意図的に対応を怠っているとみなしていた。批判者は、なぜメーカーが排出ガス対応を怠っていると考えていたのであろうか。

第一に、デザインや車の性能等の改善を優先させ、排出ガス対策を後回しにしていると考えていたためである。例えば、1967年2月の投書には、「外観のデラックス化や速度ばかりに力を入れ、排気ガス除去装置にはコスト高の理由で消極的なのは、どうしたことだろう」とある^{*122}。

また、1970年9月の記名解説記事は、「“フルラインポリシー”に膨大なカネをかける」より、安全・公害問題への投資を国民は望んでいると指摘したうえで、ブルーバードの新車がハイオク用とそれ以外の二種類発売されることに対し、「鉛害をまき散らそうと売れる車優先、という姿勢がいぜんとして業界に巣くっているのは見のがせない」と非難している^{*123}。

さらに、1971年8月の投書は、「業界は車をスタイルで売り込むことよりも、内容の充実に力を注ぐべきである」「とくに、無公害エンジンの開発と安全対策には、費用を惜しむことなく、全力投球をするよう望みたい」と、モデルチェンジを控え、公害、安全対策に専念するよう求めている^{*124}。

同様に1971年8月の朝刊コラムは、モデルチェンジに対する大手メーカーの「信奉と執着が根強い」と指摘し、「つまらんムダをくり返しているうちに、排気ガスによる光化学スモッグが日本の空をおおってしまった」と、その姿勢を批判している^{*125}。

また、1972年10月の記名解説記事（既出）は、NOxを減少させる点火時期制御装置を輸出車のみに取りつけているとして、「わが国で規制が行われてないのをよいことに、（中略）エンジンの性能をギリギリに上げた馬力競争に血道をあげていた。（中略）パワー・ダウンや、燃料消費がふえるのをおそれて、〔政府と〕共同で光化学スモッグ対策をさぼっていた」と、車の能力を重視し環境対応をおざなりにしたと、メーカーの姿勢を批判している^{*126}。

二点目が、輸出向け自動車への排出ガス対策を優先させ国内向け販売車への対策を後回しにしているというものである。1969年2月の社説（既出）は、対米向け輸出車が現地の基準に適合するよう対策を取っているのに対し、同じ水準の対策を国内向け自動車に行っていないことを批判する。そして、「理由はコスト高になるからであろうが、それは企業努力で解決するのが、企業の社会的責任^{*127}」と指摘している。

また、1969年2月の朝刊コラムは、メーカーが国内の基準を「米国並み」にすることに反対しているとして、「やる能力がないのではなく、やる気がない」、「自動車業界に社会的責任が欠

けているといわざるを得ない」と批判している*128。

さらに、第二回日米公害閣僚会議における山中総務長官の発言を受けた1971年6月の社説(既出)も、「単に対米輸出の維持という観点からだけでなく、国内車についても国民の健康維持のために、技術的な困難性を克服して、その目標達成に全力をあげるべき*129」と、やはり自動車メーカーの対応を海外優先と捉えている。

他にも、米国カリフォルニア州向け輸出車には同州の規制に合わせCO、HC、NO_x対策が行われているのに対し、国内向けには同じ装置を使用していないとして、「アメリカへの輸出車だけ『きれいな車』にしている国民無視」と批判する1972年7月の記事*130、日本で規制がないことを理由にNO_xを減少させる点火時期制御装置を輸出車のみに取りつけていると、メーカーの姿勢を批判する1972年10月の記名解説記事(既出)*131など、同様の記事を確認できる。

このような性能・デザイン優先、海外優先の姿勢の背景にあるとされていたのが、メーカーの売上優先、利益優先の姿勢である。1971年6月の投書は、自動車メーカーに対して、「利潤追求、シェア拡大、自由化競争などに対する熱情に比して、公害防止策にどれだけ力を注いでいるか」、「自動車は相変わらずの“公害散布車”のまま」と、メーカーの姿勢を「利潤追求」と非難している*132。

また、1970年5月の社説では自動車・石油両業界がガソリン無鉛化の目標を1975年に設定したことに対し、「アメリカの規制が同年から強化されることによる自動車の対米輸出減を考慮したため」、「明らかに“利益優先”の思想」、「日本国民の健康を優先的に考える姿勢は、どこにも見られない」と厳しく批判している*133。

(3) メーカーへの評価の二分化

一方、「日本版マスクー法」への態度が起因となり自動車メーカーに対する評価が二分されるようになる。すなわち、いち早く「75年規制」に対応したホンダ、東洋に対する評価が高まる一方、トヨタ自工、日産に対する論調はより厳しさを増していったのである。例えば、1973年2月の朝刊コラムは、ホンダのCVCCエンジン、東洋のロータリーエンジンが米国EPA(Environmental Protection Agency)のテストに合格したことを受け、「各社が自動車公害だけいじめるのはひどいと泣いているのに、こちらはマスクー法延期の必要なしというのだからカッコイイ!」、と絶賛している*134。

一方、1973年4月の朝刊コラムは、マスクー法が一年延期されたことを受け、「日本のトヨタ、日産などはひそかに祝杯をあげているかもしれない」と、邪推する*135。

また、1973年4月の特集記事(既出)は、トヨタ自工、日産両社が排出ガス防止技術の開発状況や信頼性、生産車種の多さから延期を求めたことに触れたうえで、「[自動車の排出ガスの]影響に対しても、いま企業の採算性や経済効率を追い求める発想からはなれて考えてみれば、どちらの道を選ぶかわかるはずである」と、両社の姿勢をけん制している*136。

5. ドライバーに対する批判

以上のように、この時期における自動車の排出ガスについて批判の主たる対象は政府と自動車メーカーであった。一方、相対的に少数ながらドライバーを批判する論調も確認できる。例えば、1971年11月の朝刊コラムは、交通制限や車両の通行禁止を実施したニューヨークを引き合いに出しながら、愛知県のノーカー運動にトヨタ自工関係者が反発したことを伝える。そのうえで、

「どうして寄ってたかって車をいじめるのだというマイカー族の〈被害者意識〉を、いみじくも代表しているのではないだろうか」と推測している^{*137}。

また、1972年6月の投書は、不要不急車両の都内乗り入れ制限・交通制限により大気汚染が改善される可能性に言及したうえで、「マイカー族」に対して、「責任の自覚」をし、「都内のレジャー走行や通勤などの車使用は極力避けて、排気ガスを少なくするよう協力してほしい」と、訴えている^{*138}。

さらに、1972年7月の朝刊コラムは、同月に行われた美濃部亮吉東京都知事とドライバーの対話集会を紹介し、ドライバーの意識を、「せまい視野で自分たちの都合だけ強調する」、「車エゴ」、「車が悪者にされる被害者意識」等の言葉で表し、「公害を出す企業の経営者の心境と論法で自己弁護するのだけはやめてもらいたい」と、批判している^{*139}。

以上見てきたように高度成長期後半は自動車からの排出ガスが深刻な社会問題となった。同問題についての論調は1960年代後半から増え、特に1970年代に入り急増した。

論調のほとんどは批判的なものであったが、その批判の対象となったのは主として政府及び自動車メーカーであった。

政府に対しては対策の遅れや不備を批判するものが多数を占めたが、その対策の遅れの要因として指摘されたのがメーカー・業界との「癒着」である。規制者である各省庁はメーカーの技術状況などを勘案し規制値や実施時期を設定した。この姿勢が現実的な規制値・規制時期の設定と着実な規制の実施を可能にした。しかし、この姿勢は早急な規制の実施を求める世論からは政府と業界の「癒着」あるいは「なれ合い」と見なされたのである。

また、自動車メーカーに対する批判もこの時期に高まった。その批判の中心は自動車メーカーが排出ガス対策に消極的であるというものであった。それらは、自動車メーカーが、デザインや走行性能、あるいは、輸出車への対策を優先しているとみなし、その姿勢を批判した。さらに、アメリカでマスキー法が成立し、日本でも同様の規制の実施が決まると、技術的・経営的な理由から規制の実施に難色を示す自動車メーカーに対する批判はより高まった。特に、ホンダや東洋が「75年規制」基準をクリアし、規制の実施に肯定的になると、規制の実施に慎重なトヨタ自工や日産への批判がより強まった。

第3章 1970年代中～後半の公害問題と論調

1. 自動車公害問題に対する論調

(1) 排出ガス公害

この時期も引き続き自動車のもたらす公害は社会問題化し続けた。前掲図表1から明らかなように、1975年までは排出ガス問題に対する社説・コラム・投書がそれまでと同水準で掲載された。そして、その内容も自動車に批判的な内容が主であった。例えば、1974年6月の投書は、「自動車が走れば公害物質をまき散らし、石油という大切なエネルギー資源を食いつぶし、騒音の公害源となり、おびただしい事故死傷者をうむことは、子供でも知っている^{*140}」と、公害、エネルギー浪費、交通事故を生み出す存在として自動車を捉え、これを批判している。

また、1974年7月の「自動車性悪説」と題されたコラムは、宇沢弘文の『自動車の社会的費用』を引きながら、「高度成長のシンボルだった自動車も、排気ガス対策や相次ぐ値上げで、すっかり地に落ちた感じ」、「自動車ほど他人に迷惑をかけることで成り立っているものも少ない

そうだ」、「自動車性悪説まで飛び出す昨今」、と自動車に対する厳しい言葉を並べている^{*141}。

この時期は、地方に波及した自動車公害を批判する記事も確認できる。1975年7月の投書は、道路の拡張、新設によって「童話の世界のようなたたずまい」であった故郷に来るようになった、「騒音と公害」をまき散らす自動車と山菜やヤマツツジを「根こそぎとり去」り車中の「吸い殻や空きカンを、道の真ん中に捨てていく」ドライバーを批判している^{*142}。

また、1976年8月の社説は、事故や公害が十分に解決されていない状態で「クルマ・ブーム」が再燃していることを指摘したうえで、「車が持つ、そうした矛盾が、量的な増大によって、ますます処理しにくくなる恐れが強い」、と、懸念する^{*143}。そして、「そうしたクルマ社会化の現象、とくに『ひずみ』が目立つのは、最近では大都市よりも、むしろ地方においてである」、と、地方での公害や事故の広がりを指摘している。

観光地での自動車公害を指摘し、これを批判する見解も確認できる。環境庁が国立公園へのマイカー乗り入れ禁止を決定したことを受け、1974年4月の投書は、「マイカー族のマナーの悪さというものは(中略)まったく目に余る。しかも排気公害が付録につくとすれば、これほど自然破壊につながるものはない」、と、マイカーの流入と排出ガスによる自然環境への悪影響を指摘している^{*144}。

同様の見解は、京都への車の流入を嘆く1973年11月の投書^{*145}、自動車の排出ガスや騒音、人の流入によって富士山の自然が破壊されているとして、富士登山道からの自動車の締め出しを求める1977年5月の投書^{*146}、尾瀬の環境を守るため、マイカーや観光バスを利用する入山者の数と駐車時間の制限を求める1977年5月の投書^{*147}などで確認できる。

ただし、後述するように「78年規制」をメーカー各社が達成する目途が立って以降は、自動車の排出ガスに関する批判は相対的にトーンダウンする。また、1975年12月の投書のように、公害防止などを理由とした自動車重量税増税が決定されたことに対し、「自動車を公害のサンプルと考え、目のかたきにしている理由が納得できない」、「最近自動車に対しては、排出ガスや騒音防止措置が強化され、その公害も減少しつつある」、として、自動車を「大部分はまじめな国民生活に立脚し」、「生きるための道具」、と主張する見解が確認できる^{*148}。

(2) 騒音・泥はね

排出ガスと同様、騒音公害も自動車のもたらす公害として引き続き問題視されている。1976年3月の投書は、早朝のトラックや重機が出す騒音に対して、「明け方の夢を破って地響きと大きな音で通るのははなはだ迷惑」、「安眠妨害の音はなんとかしなくてはならぬ」、と訴えている^{*149}。

また、「信号のない十字路、横断歩道を渡ろうとすると、クラクションで威嚇して暴走する車があります」、と、不必要なクラクションの使用をやめるよう求める1976年4月の投書^{*150}、「足元のおぼつかないお年寄りの背後から『ピッ』と突きささるホーンの音を浴びせるのはやめて欲しい」、と訴える1977年7月の投書^{*151}、昼の自動車と夜のオートバイの騒音によって睡眠中に「薄いまぶたをピクッとさせる」生後三ヶ月の乳児を持つ母親が「静かなよい環境で育てたいと考える一方、少々のことではピクともしない神経を持たさねば」、と、複雑な気持ちを吐露する1978年7月の投書^{*152}、普段は制限速度を超過する車の騒音に悩まされているものの、警察による監視のあった日に寝過ごすほど騒音がなくなり、「制限速度内で走れば、騒音が起きないことを知った」、とする1978年7月の投書^{*153}などを確認できる。

騒音公害と並び泥はねも指摘されている。1975年5月の投書は、降雨によって自宅の団地から私鉄の駅に向かう通りに生じた水たまりを「車が遠慮会釈もなく走ると、歩行者ははねかかる泥水をよけることもできない」と嘆き、道路の改善を求めている^{*154}。

また、1976年2月には、雪道を走る自動車の泥はねによってびしょ濡れにされた恨み節を綴った小学校六年生の詩が掲載されている^{*155}。

さらに、1978年3月の投書欄には都会から来たスキー客に「凍りつくようなはね返り水を頭から」浴びせられる経験を「ひと冬に何回となく」と訴える、スキー場周辺住民の投書が掲載されている^{*156}。

2. 自動車公害規制の変遷^{*157}

続いて、この時期の批判の対象を確認する前に、その前提として自動車公害に対する規制の変遷を確認していきたい。

まず、排出ガス規制について。前章で述べたように、「75年規制」の実施に対し自動車メーカー各社の見解は分かれた。しかし、1974年1月に環境庁は「75年規制」の告示を行い、これを受け、運輸省が「道路運送車両法」の「保安基準」を改正し、公布した。これにより、「75年規制」の実施が正式に決定した。

「75年規制」の実施が決定した後、焦点となったのは「76年規制」を当初案（以下、「76年規制」当初案と記述。）の通り実施するか否かであった。

「75年規制」の実施後、環境庁は「76年規制」当初案の実施に向けた準備を進めた。1974年6月、環境庁は、乗用車メーカー9社と輸入組合の代表者に対する聴聞会を開催した。しかし、この聴聞会においては、全てのメーカーが規制への対応が困難という結論で一致した。この聴聞会の結果をもとに、環境庁は、8月に中公審大気部会に対して「76年規制」当初案の実施方策について諮問を行った。そして、「専門委員会」は再度「76年規制」当初案の規制値に関する検討を開始した。

これ以降、「76年規制」当初案が事実上緩和されて「暫定値」での実施が正式に決定するまで、この規制値を巡って、様々な議論が行われた。通産省は、自動車メーカーの技術水準を超える規制値を設定することで生じる悪影響を懸念し、消極的な姿勢を示した。環境庁は中公審の審議に委ねる姿勢をとった。また、与党自民党内では田中角栄首相が消極的な姿勢を示す一方、三木武夫環境庁長官は規制の実施を強く求めた。さらに、東京・川崎・横浜・名古屋・京都・大阪・神戸の各革新首長は、「七大都市排気ガス規制問題調査団」を発足させるなど、最も積極的な姿勢を示した。

1974年12月、「76年規制」当初案についてその見直しを含め再検討を行っていた「専門委員会」は、中間報告を提出し、「76年規制」の目標基準を事実上緩和する暫定値基準の設定と1978年における当初基準での規制実施を示した。これを受け、中公審大気部会は、中間報告を中公審の総会に諮ることを決定した^{*158}。総会は紛糾したものの、最終的には「専門委員会」案に沿った形で答申が出され、1975年2月、環境庁の告示、運輸省の保安基準の公布により「76年規制」の実施が決定した。

続く1975年4月、環境庁は、「78年規制」の検討を目的とした「自動車に係わる窒素酸化物低減技術検討会」（以下、「検討会」と略。）を新設した。「検討会」が新設された理由は、答申提出後、「専門委員会」の議事内容が自動車メーカーに伝わっていた^{*159}ことが問題視されたため

である。「検討会」は技術開発の評価・監視の役割を担ったが、その際、政治的な判断や経済的影響などの価値判断を排除した、純粋技術的な評価のみで作成された報告書の提出が義務づけられた。

1975年8月及び9月、「検討会」は、自動車メーカー及び日本自動車輸入組合に対する聴聞会を開催し、「76年規制」への対応策と「78年規制」に対する見通し及び問題点について意見を聴取した。この聴聞会で、鈴木をのぞく自動車メーカー各社が、「76年規制」への対応が可能である旨を表明した。また、「78年規制」については、当該時点で対応技術を完成させていたメーカーはなかったが、ホンダ、三菱、東洋、富士重工の4社は、規制基準の達成に自信を示した。

1976年に入ると、聴聞会で「78年規制」への対応に自信を見せた4社は対策車の実用化を発表した。一方、その他の各社は当初慎重な姿勢を示した。また、環境庁が規制値の緩和に応じない考えを明確にする一方、通産、運輸両省は規制の実施に慎重な姿勢を示した。

しかし、1976年5月頃には、これまで慎重な姿勢を示していたトヨタ自工や日産も規制の対応にめどがついたことを明らかにした。多くのメーカーが規制への対応に前向きな姿勢を示す中、1976年8月に各メーカーへのヒアリングを実施した「検討会」は、10月に報告書を作成し、規制の達成が可能との見通しを明らかにした。「検討会」の結論を受けた環境庁の告示、運輸省による「道路運送車両法」の「保安基準」改正によって、「76年規制」当初案と同様の規制が、1978年4月より新型車を対象に実施されることとなった。

「日本版マスキー法」達成以降も自動車の排出ガスに対する規制は進展した。1975年7月以降、「専門部会」においてトラックなどの大型車を対象とした規制に関する審議が進展した。そして、1977年12月、大型車のNOx規制を「1979年中」及び「1984年まで」の二段階で強化する旨の答申が出された^{*160}。

以上のような排出ガス規制の進展と同様、騒音についても規制が強化され、乗用車及び小型トラックを除く車種については1976年1月から、乗用車及び小型トラックについては1977年1月から、加速走行騒音を従来より2～3ホン低減させる旨改正が行われた^{*161}。また、使用過程車に対しても定常走行騒音及び排気騒音に対する規制が実施された。

1973年4月には、環境庁長官から自動車騒音の許容限度に関する長期的設定方策についての諮問が中公審に出され^{*162}。これを受け、1976年6月、中公審は時期を二段階に分けて加速走行騒音の目標値を定めるとする答申を行った。この答申をもとに環境庁は、1979年より、第一段階として車種区分に応じて1～5ホンの低減を義務づける規制を実施した。

3. 政府に対する論調

(1) 環境庁・中公審に対する論調

以上の経緯を踏まえ、この時期の自動車公害問題における議論の対象及びその内容を確認していきたい。

この時期にもドライバーに大気汚染の原因を帰し、反省を促す見解を確認することができる。例えば、「車を動かす人みなが光化学スモッグの製造者だということに気がつかないのだろうか」とする1972年6月の投書^{*163}、「私用で車を乗り回している者は、自分の首ばかりではなく世界人類の首をも締め付けていることを反省して、マイカーの利用をやめてもらいたい」と述べる1974年6月の投書^{*164}がそれにあたる。

しかし、高度成長期後半と同様、この時期においても主として批判の対象となったのは政府と

メーカーであった。まず、前者に対する論調から確認してみよう。

1974年初頭の段階では、「75年規制」が予定通り実施される趨勢であったこともあり、政府に好意的な見解が確認できる。例えば、1974年1月の投書は、「75年規制」の実施を決定した政府を、「このように厳しい姿勢でのぞんだことは大変に喜ばしい」と評価する^{*165}。

また、1974年1月の社説は、「自動車業界の圧力に屈せず、規定方針を貫いたことは、当然のことながら評価されてよい」と、「75年規制」を当初の予定通りに実施した政府の対応を肯定的に捉えている^{*166}。この社説の主題は、規制実施後の検査及び測定体制の不備、対策車に使用される触媒による環境汚染の可能性、ディーゼルバスや大型トラックなどの規制対象外の車種への対応など、残された課題を指摘することにあるが、前章の、あるいは後述するこの後の論調と比較すると、政府に対して好意的な見解である点は注目に値しよう。

しかし、1974年6月に開催された「76年規制」当初案の実施を巡る聴聞会の後、論調は変化する。

まず、1974年6月の社説は、光化学スモッグの広域化と「高濃度汚染が連日続いている」ことを理由に、「環境庁が真に国民の健康を守る立場に立つならば、五十一年規制の実施を貫くべきである」とする^{*167}。

また、1974年6月の投書は、「横暴な企業側の“いい子”になることなく、どうか勇気を持って規制の“断”を下してほしい」とある^{*168}。このように、まず、環境庁に当初基準の規制実施を求める見解が生じる。

その後、「76年規制」当初案の実施が困難となる公算が高まると、環境庁に対する批判が高まっていく。1974年10月の社説は、環境庁が暫定規制値の設定と「76年規制」を延期する方針を決定したとして、「環境行政の大幅な後退を非難されても仕方があるまい」と、環境庁の対応を批判している^{*169}。

また、1974年11月の投書は、「76年規制」を巡る動きについて、「環境庁の腰抜け行政の情けなさをまざまざと見せつけられる」、「業界のいいなりに押し切られ、大臣をはじめ局長にいたるまで同庁の責任を問われない収拾策さがしにやっきになっているようだ」、「こんな環境庁なら不要である」と、「不要論」まで掲げて環境庁を厳しく批判している^{*170}。

1974年12月に「76年規制」の暫定値での実施が事実上決定されて以降は、中公審や「専門委員会」への批判も高まる。1974年12月の朝刊コラムは、中公審に対して「『中央産業対策審議会』と、名乗るべき」、環境庁に対して「環境どうにでもなれ庁」に改名すべき、と揶揄する^{*171}。

また、八田桂三「専門委員会」委員長が任期半ばで辞任したことに対し、1975年2月の投書は、「今後トラックなどの排ガス規制の審議も残されているのに全く無責任」、「[審議の「漏洩」問題に対する野党の質問に明確に答えなかったとして]任期半ばでの辞任申し出は、野党のいうごとく一部大メーカーとゆ着したものと疑われても仕方があるまい」、「このような醜い国民不在の審議会ならば、いっそ廃止したらどうだろう」と、やはり「不要論」を交えながら「専門委員会」及び同委員長を厳しく批判している^{*172}。

(2) 環境庁・中公審とメーカーとの関係に対する論調

このように、予定通りの「76年規制」当初案の実施が困難となることが明らかになるにつれて、環境庁、中公審、「専門委員会」への厳しい批判が論調として定着する。その点は行政の不作为を厳しく批判する高度成長期後半の論調と同一のものといえる。

同様に、この時期も政府が厳格な規制を実施しない理由として政府と企業の癒着、あるいは、政府による企業の甘やかashiを見て取る見解を確認できる。

例えば、自民党とメーカーとの関係について、1974年6月に田中角栄首相が「76年規制」当初案の延期を示唆したことを受けた記名解説記事は、田中首相の主張とメーカーの主張が「非常に似かよっている」として、「『首相はやっぱり企業寄り』といった一般のイメージを定着化させるのではないか」、「人によっては『企業献金で選挙をするのだから、借りを返した』と思うかもしれない」と、世論の声を推測する形を取りながら両者の関係性を強調している^{*173}。

また、排出ガス規制対策を目的とした税制措置について取り上げた1975年1月の社説は、未対策車に対する取得税率を引き上げていないこと、低公害車への取得税減税率が不十分であること、自動車税等の保有税差を設けていないことを批判した上で、「今回の対策については、一部自動車メーカーの暗躍が伝えられているが、政府・自民党がそれに屈したとは思いたくないものだ」と政府に対するメーカーの影響力を示唆している^{*174}。

環境庁とメーカーの関係を批判する見解も多く確認できる。例えば、1974年11月の投書は、「76年規制」が「『自動車メーカーに甘い排ガス対策、規制』に落ち着くようである」としたうえで、「自動車メーカーと半ばなれ合いのような環境庁当局の政治姿勢を今こそ問うべき」とする^{*175}。

同様に、1974年12月の記名解説記事は、環境庁の判断基準を、「健康、生活保全の上になく、終始、産業の上に置かれていたように感じられてならない」、「基幹産業である自動車業界、さらには自動車の持つ大衆性など、“経済との調和”が根底にあったことはかくせない」と、産業・メーカー寄りとみなし、これを批判している^{*176}。

また、「76年規制」が「企業の圧力で大幅に後退し」とする1975年4月の社説は、規制値の決定プロセスにおいて、非公開の「専門委員会」の情報が業界に漏れたうえ、環境庁が「業界関係者の傍聴を許した」として、「技術の統御は業界に大きな影響を及ぼすので、中立的な立場で臨まなければならないが、環境庁はそのような姿勢を欠いていた」と、メーカーに配慮した環境庁の姿勢を批判している^{*177}。

これらに加え、「76年規制」の新造車への適用時期を、新型車の適用から11ヶ月後の1977年3月とすることが決まると、それを受けた1975年2月の記名解説記事は、この適用時期が野党案と比較して3ヶ月遅いことを根拠に、「メーカー側、特に大手メーカーの要望に近づけたものであることには違いない」と断定する^{*178}。メーカーの要求が1977年10月、通産省の要求が1977年7月だったことを考えれば、環境庁・運輸省の決定は野党案に近いものであり、メーカー寄りの決定とするには無理がある。しかし、環境庁＝メーカー寄りという認識があったがゆえに、このような推測が生まれたのであろう。

(3) この時期特有の論調

以上のような高度成長期後半と同様の論調が確認できる一方、この時期特有の見解も確認できる。

第一に、環境庁とメーカーとを対立関係に置く見解である。例えば、1974年10月の社説（既出）は、「76年規制」当初案の延期と暫定値規制実施の方針を決定した環境庁について、「結果的にはメーカー側の抵抗に屈服した格好」と、表現している^{*179}。

これに関連して、暫定値での規制が決定した後の1974年12月に興味深い記事が掲載されてい

る^{*180}。同記事は解説部、政治部、社会部、経済部のデスクによる討論という形を取っているが、「76年規制」に関して、「ひと言でいえば、メーカー寄りの大幅後退」と評価する社会部デスクや「この程度なら大手も対応できるというのが真相で、やはり“甘い結論”だといえる」と評価する経済部デスクに対し、政治部デスクは「国民の健康を守る立場からいえば、大いに不満」と前置きをしつつ、「はじめデータも出さないといっていたメーカーをここまでひきずりおろした努力だけは認めたい」、「環境庁という新しい役所がぶち当たるには、自動車業界はあまりにもずうたいが大きすぎたという感じ」と、環境庁に同情的なコメントをしている。また、「当初、環境庁は規制値を一本にすべきだといっていたのに、二本としたことで大手メーカーに配慮したといわれても仕方がない」と述べる解説部デスクに対し、政治部デスクは「二本立て規制にすることで、相当なシリ抜け規制になった」と認めつつ、「〇.八五⁹⁹になったことで大手メーカーはかなり苦戦を強いられることは確か」と環境庁を擁護している。ここから、環境庁をメーカー寄りと捉えず、むしろ対立する関係と捉える見解が政治部内に存在していたことがうかがえる^{*181}。

相違の二点目が、技術的限界に配慮する見解が多く確認できる点である。「76年規制」に関する議論が活発になった頃から、紙上では、当初案通りの規制の実施を要求しつつ、その技術的な困難さを前提とした現実的な規制のあり方が議論されるようになる。すなわち、この時期の論調は、これまでのように単に規制の遅れを批判することはせず、技術的な限界を前提に「76年規制」当初案の緩和を事実上容認しつつ、その過渡期間の長さや基準値のあり方、補完的な対応について問う見解が確認できるようになる。

例えば、1974年5月の社説は、公害対策技術の遅れが規制実施の障害となっていること、「生産手段でない技術の開発促進」のためには国の施策や姿勢が重要であることを指摘する^{*182}。そして、「五十一年規制は、かなり厳しいもの」と、断りを入れつつ、1971年ごろから技術開発が本格化していたにも関わらず「技術的に不可能なものなら、これまでに国として、どうすれば目標を達成できるか、開発を効果的にするために基準や期限の修正が必要か、といったことを検討し、その対策を立てるべきではなかったか」という形で、政府の不作为を批判している。

また、1974年6月の社説(既出)は、「仮に技術的にみて暫定値の段階が必要ならば、期限は最小限にとどめなければならない」、「交通量規制など別の規制を並行して実施することを検討すべきである」と、「76年規制」当初案の基準緩和を受け入れた上で対応を求めている^{*183}。

同様に1974年6月の社説は、「国民の健康を守る立場から考えれば、窒素酸化物の環境基準は、目標通りに達成されなければならない」と断りつつ、「五十一年規制が不可能ならば」自動車メーカーはどの程度の暫定値であれば技術開発や量産化が可能か示すべきと述べる^{*184}。そして、メーカーにその熱意がなければ、政府は「メーカーに対して、資料の提出と、暫定値の検討を急がせるべき」と要請している。

さらに、1974年9月の社説は、「完全実施が望ましい」としつつ、「76年規制」を暫定値で行うのであれば、ホンダや東洋の技術水準に暫定値を合わせることで、補完措置として使用過程乗用車の排出ガス規制を強化すること、「車の走行規制について、早急に具体策を立てること」を求める。そして、通産省に対して、「公害防止に積極的なメーカーが不利益にならぬよう、公正競争の条件を作り上げること」を求めている^{*185}。

加えて、1974年12月の社説は、「濃度規制の後退をカバーするには、総量規制など総合的な具体策を早急に確立、実施するほかない」として、1978年度における「76年規制」当初案の実

施、低公害車への税制優遇、自動車の走行規制、ディーゼル車・トラックや工場などの固定発生源への規制強化を求めている^{*186}。

このように、暫定値規制の実施について、技術的な限界からそれを容認する論調を確認することができる一方、メーカーの経営面を配慮することについては否定的な論調が多数を占める。

暫定値の技術的根拠及び「76年規制」当初案が1978年に達成可能となる技術的根拠を示すことを求める1974年10月の社説は、「もとより、明らかに技術的に達成困難なものを完全実施せよというつもりはない」、と前置きするなど技術的限界に対する配慮を見せる^{*187}。その一方、同社説は小型車であれば当初案での規制達成を可能とする七大都市首長会の最終報告に共感する国民が少なくないと指摘し、その理由を「国民の間には、メーカー側の抵抗は、技術的困難性からではなく、経営上の理由から出ているという疑念が根強いから」、と、説明している。

また、1974年11月の記名解説記事は、排出ガス規制による経済的な負の側面として、コスト上昇・インフレ助長、車両価格の上昇による国際競争力低下、生産減少による失業者増加、燃費悪化による燃料消費の増加の四点を挙げ、「確かに冷静に検討する必要はある」、と一定の理解を示す^{*188}。そのうえで、九社体制下における重複投資がコストを引き上げていること、所得が増加しても大気汚染によって生活の質が減少すること、厳しい状況でこそ技術革新が生じることを根拠に、「冷静に検討した上でも、なおかつきびしい規制値が必要なことはいうまでもない」、と結論づけるなど、規制の決定要因として「経済的」な側面を考慮することを否定的に捉えている。

さらに、暫定値規制のあり方について述べた1974年12月の記名解説記事は、「自動車メーカーへの不信、クルマざらいを解消し、車優先から人間優先の社会を取り戻す」ためには、環境庁と「専門委員会」が「国民に納得のいく技術的判断を示すことが何よりも大切」であり、「仮にも経済と技術を混同したり、経済問題を技術論議でごまかしてはならないことを強調しておきたい」、としている^{*189}。

なお、1974年11月に掲載された投書は、「76年規制」の決定に際し、「それなりの排ガス規制が必要であることは当然」、としつつ、「省資源、経済性、安全性、産業構造問題など」へ配慮する必要性から、「国民の健康を保全することを基本にしながら」、「各方面の人々の論議を徹底的にたたかわす機会をつく」ることを提案している^{*190}。このような、技術的側面のみならず、経済的・経営的側面にも十分考慮すべきという見解も確認できる。とはいえ、全体としてみれば、技術的な限界を理由とした「76年規制」当初案の緩和は認めつつ、経済的・経営的側面からのそれは認められないというのが基本的なスタンスであったといえよう。

(4) 「日本版マスキー法」以降の論調

以上のように厳しく批判された政府も、メーカー各社が「78年規制」基準の達成に目途を立てると、その評価が一変する。例えば、1976年12月の社説は、「大型・重量車の規制」が残されていると留保を付けつつ、「メーカーの競争心理をたくみに利用した環境庁の行政指導と、技術開発に全力で取り組んだ自動車業界の努力は、ともに高く評価されてよい」、と、政府及び自動車メーカーを肯定的に評価している^{*191}。

政府に対する評価の変化と一致するように、1976年以降、自動車公害に対する社説、コラム、投書は大幅に減少する。とはいえ、「78年規制」の基準達成によってすぐに大気汚染がなくなるわけではない。実際、その後も政府に対して自動車公害への対応を求める見解を確認することができる。

まず、1977年8月に環境庁によって発表された「自動車沿道住民健康影響調査」をめぐる見解がある。同調査は、国道43号線沿いの芦屋市・西宮市及び東名高速道路東京料金所周辺の川崎市の住民を対象に実施されたものであり、騒音と難聴の関係性を認める一方、大気汚染と呼吸器症状の関係は不明確とされた。これを受け、1977年8月の記名解説記事は、調査方法の不備を環境庁が認めていること、実際に沿道住民に健康被害が生じていることを理由に、騒音だけでなく大気汚染に対しても「もっと積極的な対策」を取るよう求めている^{*192}。

同じく、1977年8月の社説は、「今度の不完全な調査だけではおかぶりすることは許されない」として、調査方法の再検討と「新たな調査体系」による健康影響調査の継続や、「規制の立ち遅れているトラック、バス、ディーゼル車の排ガス規制」等を進めるよう求めている^{*193}。

また、1978年1月の大型車に対するNO_x排出量規制及び全車種を対象とした騒音規制の強化〔79年規制〕に対する見解も確認できる。この規制強化を受けた同月の社説は、「公害行政の一步前進」と肯定的に捉える一方、「今度の措置は、まだやっと対策が緒についたばかり」として、「長期目標値の実施を目指して、一層の努力を」求めている^{*194}。

これらに加えてさらに議論となったのは、1978年7月の、NO₂の1時間値の1日平均値を、従来の0.02 ppm以下^{*195}（1973年5月設定）から「0.04~0.06 ppmまでのゾーン内又はそれ以下^{*196}」とする改訂である。これは、従来の規制値が「その時点で利用可能な知見が乏しく」、「大きな安全性を見込んで判断」したものだだったことから、その後の国内外の「知見の集積と評価」の進展をもとに環境庁が中公審に対して諮問を行い、その報告を受けて改定されたものであった^{*197}。

しかし、この変更に対し、紙上では多くの批判が展開された。1977年12月の記名解説記事は、この変更を、環境庁内の「産業界や他省庁の意見も十分に聞く“調和派”」の影響増加と「あくまでも環境優先を第一に考える“環境派”」の消極化を原因とする規制の後退と捉えたうえで、「環境庁が設置の原点に立ち帰らない限り、同庁自身の存続理由を問われる」としている^{*198}。

また、1978年7月の記名解説記事は、中公審への諮問が「健康影響についての判定条件と指針」に限定され、基準そのものは行政の判断で決定したことや、安全係数を見込まず基準が設定されたことを批判している^{*199}。

同じく1978年7月の夕刊コラムは、従来の「大気汚染地区」の9割以上が基準内となることや達成期限が7年後になったとしてこの改定を批判する^{*200}。さらに、審議会の委員のうち4人が鉄鋼業界や自動車業界から研究費を受けていたことを理由に規制の正当性に疑義を述べたうえで、「わが国の環境汚染の元凶として工場、車に環境庁が加わった」と、環境庁を痛烈に批判している。

同じく1978年7月の投書欄には、調和条項の削除を魔女狩りと称した前環境庁長官の発言や自動車工業会から自民、社民両党に数億円の献金がなされていたという報道をひいて環境行政に対する自動車工業会の影響力を疑う投書^{*201}、産業界と環境庁の関係を疑ったうえで、「このままでは、〔環境庁が〕無意味ばかりでなく、実害をふりまく存在になっていく」とする投書^{*202}が掲載されている。

加えて、1979年1月の投書は、環境基準の緩和により、基準を達成した測定局が旧来の10.4%から95.4%に増加したとして、「汚染除去の努力がたな上げされる（中略）あるいは新基準ぎりぎりまで汚染が進むのを放置するところも出てくる」と懸念する^{*203}。そして、自動車がNO₂汚染に「寄与している率の高さは歴然」として、「自動車の激増を野放しにして、もっぱら

道路整備に追われてきた交通政策」の「総合的な見直し」を求めている。

このように基準の「緩和」に批判的な見解が多く確認できる一方で、1978年7月の社説は、「健康な日常生活に支障を及ぼさない限り、環境基準の見直しはやむを得ない」と理解を示す^{*204}。そのうえで、「研究者の一部に、産業界から研究費の名目で資金が出され」ていたことが「誤解を生んでいる」として、「本来なら、国民の健康に関する研究だから国費でまなうのが当然であり、その点で行政の怠慢さが責められよう」という形で、政府を批判している。

大気汚染問題だけでなく、自動車の騒音も問題として取り上げられている。先述した、1977年8月の「自動車沿道住民健康影響調査」を受けた1977年8月の記名解説記事（既出）は、自動車そのものへの規制や交通規制による対策の限界を述べ、道路の構造改善を求めた石原慎太郎環境庁長官の言を引きながら「今後の騒音対策はすべて建設省の出方にかかってくる」と、建設省に対応を求めている^{*205}。

一方、1977年8月の社説（既出）は、建設庁の対策の必要性を「当然のこと」としつつ、「どこまで改良できるかに疑問がある」として、「自動車自体の騒音低下策や、走行車両の削減策など、道路構造改善策以外の多角的な対策を総合的に推進すべき」としている^{*206}。

また、「79年規制」の決定を受けた1978年1月の社説（既出）は、同規制に一定の評価を与えつつ、騒音・排出ガス対策として、道路整備の改善とともに、車の総量規制を求めている^{*207}。

4. メーカーに対する論調

(1) 自動車メーカーに対する批判

この時期、政府とともに主な批判の対象となったのがメーカーである。

「76年規制」当初案に関する聴聞会後の1974年6月の記名解説記事は、自動車メーカーが規制の実施に消極的な姿勢を示したとして、「公害対策をなおざりにした企業の繁栄はありえない。企業防衛の卡拉にとじこもらず、積極的な協力姿勢を業界自身に望みたい」と苦言を呈す^{*208}。

同じく1974年6月の朝刊コラムは、「〈拒絶反応〉の激しさにはあきれ果てた」、「まったく冗談ではナイ」、「甘ったれるのもいい加減にしろ」、「やる気のない業界」など、厳しい言葉で自動車メーカーを批判している^{*209}。

この時期は自動車メーカーの労働者も批判の対象となった。1974年11月に自動車総連が、失業者が出る可能性を理由に、「76年規制」の延期を求めると、1974年11月の朝刊コラムは、「自分たちの職場が保証されていれば、残りの一億国民には、窒素酸化物の排気ガスを吸わせて平気でいられるのか」と、この行動を厳しく批判している^{*210}。

また、1974年11月の記名解説記事も、「環境問題のように国民あげての関心事に、背を向けてしまう自動車総連の態度は、なにやら“組合エゴ”に固まった、きわめて近視眼的なものとしか思えない」と、やはり総連の行動を批判している^{*211}。さらに、1974年11月の投書も、「国民の生活を守り、共に歩むべき労組から、企業寄りの結論が出たことに期待を裏切られた」、「失業を恐れて反対することは、企業の社会的責任を忘れた本末転倒」と批判している^{*212}。

このようにメーカーに対する厳しい批判が展開される中、特に厳しく批判されたのがトヨタ自工と日産である。

石油危機対策としてガソリン消費の節約が提唱される中、豊田英二トヨタ自工社長は環境対策車の燃費が相対的に悪いことを理由に1975年規制の延期を求めた。これに対し、紙上では、この発言を石油危機を名目とした規制延期の要求と捉える見解が展開される。例えば、1974年1

月の朝刊コラムは、豊田の考えに一定の理解を示しつつ、「これだけ石油危機が叫ばれているからには、規制緩和を求めても大義名分が成り立つと判断したからだろう」、「米国でマスキー法が後退したのはそれこそ渡りに船」、「風当たりを恐れていいたくともがまんしてきたが、自動車の売れ行きの低下という差し迫った事情もあり、こらされなくなって本音を吐いてしまった」、と、これを厳しく評価している^{*213}。

また、1974年1月の投書も、「トヨタが今まで公害について、真剣に取り組んでいなかったことを、別の理由をつけてそれを明らかにした」、とし、「タイミングよく石油危機がきたからといって、問題をはき違えては困ります」、と、同様に豊田の発言を厳しく批判している^{*214}。

1974年6月の「76年規制」に向けた聴聞会後の紙上でもトヨタ自工、日産両社への批判が展開される。例えば、1974年6月の投書（既出）は、聴聞会における「メーカーの姿勢は遺憾」、と述べたうえで、「ことに一部大手メーカーの態度は、不そんに近い」、「多少でも低公害車に近づきつつある社もあるというのに、規制延期に重点を置き、通産省を後ろだてに誠意を見せない点に怒りを覚える」、と、「一部大手メーカー」であるトヨタ自工、日産両社を他社と比較しながら厳しく批判している^{*215}。

同様に、1974年6月の社説は、「一部のメーカー」が暫定値での実施が可能とする一方、「大手メーカーは『暫定値にも応じられない』として」おり、「国民が注視していた技術開発に正面から答えようとしていない」、と、やはりトヨタ、日産を批判している^{*216}。

さらに、1974年6月の記名解説記事も、聴聞会に「比較的まともに応じた」のが「本田技研など二、三社」に過ぎないとしたうえで、「売れ行きが落ちているうえ、技術的にも五十年規制より数段難しい五十一年規制を押しつけられてはたまらない心境」を「トヨタ、日産の両大手に強く感じた」、と、印象を語りながら両社を批判している^{*217}。

1975年10月には、トヨタ自工が、「75年規制」の全面実施直前まで、価格や燃費面で優る「未対策車」を「かけ込み生産」し、それによって利益を得たとして、その姿勢を批判する記名解説が掲載されている^{*218}。そこでは、一部を除くほとんどのメーカーが同様のことを行いながらトヨタのみが批判の対象となる理由を、「低公害車という社会的要請のある“売るべき車”ではなく、価格面から“売れる車”を迎合的に生産する「利益至上主義」を背景とした“おごり”の企業体質」にあるとしている。また、1975年12月の連載コラムは、「かけ込み増産」批判に反論した山本重信トヨタ自工専務のコメントに対し、「“高公害車”いや未対策車をどっと供給したのは、あなたたちではないか」、「経済性だけでなく、こうも深く人間社会に組み込まれてしまった車の、望ましい在り方に合格せねばならぬ」、と再反論している^{*219}。

(2) 自動車メーカー批判の論拠

このように、この時期もメーカーへの厳しい批判が様々な形で続いていたことを確認できる。とはいえ、政府に対する論調の際に言及したように、1974年段階で「76年規制」当初案をクリアすることの難しさは認識されていた。それでもメーカーが厳しい批判にさらされたのは、その技術水準ではなく、規制に対する「姿勢」が批判されたためである。

例えば、1974年6月のコラムは、聴聞会に臨んだいすゞ、鈴木両社の態度が消極的であったとして、「五十一年規制は確かに技術的にはむずかしい。しかし、だからといって『じっと黙秘の姿勢』はいただけない」、と、その態度を批判している^{*220}。

また、1974年6月の朝刊コラム（既出）は、聴聞会において自動車メーカーが規制の延期を

要請しつつ暫定値案を提示しなかったとして、「黙っていれば、適当な数字が出てくるだろうというのだからナメた話」、「本来は恐縮すべきところをこれだけ開き直るのも、各方面への根回しについてよほど自信があるからだろう」と、皮肉を交えて批判している^{*221}。

同じく1974年6月の社説も、自動車メーカーの態度を、「排ガス規制そのものを否定するかのよう」、「開き直ったような発言」として、「これでは国民の不信を買うだけ」、「社会的責任をどう受け取っているのだろうか」と批判している^{*222}。

「76年規制」当初案の延期が確実となった後の1974年6月の社説も、「五十一年規制が不可能ならば、現実にとどの程度の暫定値で技術開発、量産化が可能か、を明らかにする責任がある」と、見通しを示さないメーカーの姿勢を批判している^{*223}。

さらに、1974年12月の社説(既出)は、「76年規制」の暫定値による実施に対して国民が不信感を抱く理由として、「専門委員会」や環境庁の態度に加えて、「大手メーカーのデータ出し渋り、審議への非協力的態度」と「通産省、メーカーの経済的理由に基づくけん制発言」を挙げている^{*224}。

1976年になっても、メーカーの姿勢を批判する見解を確認できる。1976年6月の特集記事は、トヨタ自工のみが「78年規制」達成車の公表が遅れている理由として、この時点でも「78年規制」の実施延期を求めているためと推測する^{*225}。そのうえで、その理由として、規制達成より自動車の価格や性能を重視していること、「75年規制」、「76年規制」の設備投資資金を回収する前に「78年規制」向け投資を行うことを忌避していること、厳しい規制が外国車の締め出しにつながり、それが相手国の報復による輸出低下につながると危惧していること等を推測して挙げて、トヨタ自工の姿勢を批判している。また、他のメーカーに対しても、「トヨタの“沈黙”をこれ幸いと販売戦略の好餌」にしているとして、「技術優位であるべき排ガス問題が、いつの間にか商売上の駆け引きに使われている」と、メーカーの姿勢を批判している。

メーカーの姿勢を問う見解の背景にあるのが成長した自動車メーカーに相応の責任を求める考えであろう。前稿で述べたように、1960年代後半から1970年代に生じた安全問題に関する厳しい自動車メーカー批判の背景に当該期の自動車メーカーの成長があった^{*226}。すなわち、大企業となった自動車メーカーに、その「地位」にふさわしい責任と対応を求めたのである。

安全問題と比較して直接的に社会に悪影響を及ぼす環境問題においては、その要求がより厳しくなるであろう。それを裏付けるように、この時期は自動車メーカーに対して、「性能優先」、「利益優先」の姿勢を「社会的責任」から改めるよう求める見解が確認できる。例えば、国民経済への影響を考慮して規制の実施に配慮を求めた衆議院公害対策委員会での豊田英二トヨタ自工社長の発言に対し、1974年9月の記名解説記事は、「メーカー側の姿勢を疑う」と批判する^{*227}。そして、規制によって生じる燃費の悪化や性能の低下を「公害対策のために当然」としたうえで、「少なくとも性能、特にスピード第一主義を捨てなければ、社会的責任を果たせない」として、自動車メーカーの「価値観の転換」を求めている。

同じく1974年9月の社説は、メーカーの延期要請が「純粋に技術的理由だけによるものなのか、経済的要因への考慮を加味したものなのか」判断がつかなかった、と述べたうえで、「これでは、自動車メーカーの社会的責任の自覚は不十分だという、根強い国民の不信感を取り除くことはできない」としている^{*228}。

この時期の論調は技術的な限界を理由とした排出ガス規制の延期については一定の寛容さを見せていた。その一方、自動車メーカーの社会的・経済的な地位の向上を背景に、利益を優先し排

出ガスへの対応に消極的ともみられる姿勢とそれを理由とした規制の延期については激しい反発が生じたのである。

このように厳しい批判にさらされた自動車メーカーも、全てのメーカーに「78年規制」基準達成の目途が立つと、政府同様その評価が変化する。例えば、1976年8月の聴聞会にて各メーカーが「78年規制」の達成を可能と表明したことを受け、同月の記名解説記事は、「もっと早い時期に競争状態に追い込めば」、「もうとっくに実施できたかも知れない」、としつつも、「経済的なロスを最小限に抑えて、世界で最も厳しい自動車公害規制にこぎつける見通しをつけたことは誇りにしていい」、とメーカーを評価している^{*229}。また、1976年12月の社説（既出）も、環境庁とともに、「技術開発に全力で取り組んだ自動車業界の努力」を高く評価している^{*230}。

その後も「79年規制」の決定を受けた1978年1月の社説^{*231}が、その達成の難しさやコスト上昇に理解を示しつつ、「その解決が難しいことを理由に、いたずらに規制緩和の方向に走る愚だけは避けなければならない」、と、メーカーを牽制しているように、メーカーにさらなる対策を求める見解を引き続き確認することが出来る。とはいえ、「日本版マスクー法」への目途が立って以降は、自動車メーカーへの批判は減少し、そのトーンも緩和されたのである。

以上、高度成長期後の1974年から1979年における自動車公害に関する論調を確認した。

この時期も自動車のもたらす騒音や泥はねは社会問題となった。そのうち騒音については、政府による規制が強化されたものの、この時期を通して対策を求める社説や被害を訴える投書が掲載され続けた。

とはいえ、1970年代中頃まで議論の中心となったのは自動車の排出ガスであった。特に「76年規制」当初案をめぐる議論が活発化する中、自動車は厳しく批判された。

また、この時期は自動車の普及に伴い、それがもたらす地方や観光地での公害や自然破壊が問題として指摘された。

公害の責任主体として主な批判の対象となったのは政府と自動車メーカーであった。

前者について。特に「76年規制」当初案の実施を断念し暫定値での規制を決定した際には、環境庁及び中公審は、その決断が「環境行政の大幅な後退」と見なされ、自身の存在意義を問われるなど、厳しく批判された。

同様に後者である自動車メーカーも引き続き批判の対象となった。特にトヨタ自工と日産は規制への対応に消極的と見なされ厳しく批判された。

また、この時期も政府とメーカーの癒着を疑う見解を確認できた。すなわち、環境庁や中公審が「76年規制」の暫定値での実施を決定した背景に政府とメーカーの癒着を見て取ったのである。

一方、この時期特有の見解も見られる。まず、環境庁とメーカーを対立関係に置き、環境庁がメーカーに屈したと見て取る見解が確認できた。

また、この時期の見解では、基本的にはメーカーの技術的限界が考慮されていた。すなわち、政府に対しては、技術的な限界を理由とした当初案からの緩和を事実上容認し、代替措置も含めた現実的な規制のあり方を問う見解が確認できた。同様に、メーカーに対する批判も、その技術ではなく、規制に対する姿勢や、経済的な理由による規制の延期・規制値の緩和要求に対するものが中心であった。

このような批判もメーカーが「78年規制」への対応に成功すると終息した。以後、大型車等への規制やNO₂に対する規制を求める見解は確認できるが、基本的にその量もトーンも抑えら

れたものとなったのである。

第5章 本稿の小括

本稿では、自動車公害に関する論調の変化を『読売新聞』の社説、コラム、投書等を通して確認した。

戦後復興期に当たる1950年代前半における自動車公害の中心はクラクションなどの騒音と泥はねであった。一方、自動車の普及台数が少なかったこともあり、この時期は自動車公害に関する記事自体が限られていた。

高度成長期に入っても自動車の騒音は人々の生活を侵害する社会問題として取り上げられた。この時期の騒音問題の特徴の一つとして、自動車の広がりに伴う、都市郊外や住宅地での自動車騒音被害の拡大がある。この点は自動車事故が都市外周部へ広がっていたことと同様の特徴を有している。

また、高度成長期前半には徐々に自動車排出ガスによる大気汚染が問題視されるようになった。とはいえ、1960年代に入るまでは、都心部での大気汚染が問題視される一方で、その深刻さは十分に国民の間で共有されてはいなかった。

それが変化するのが1960年代に入ってからであり、1962年には都心部における自動車排出ガスによる健康被害は「周知のこと」として語られるようになった。さらに、1960年代半ば頃には、自動車排出ガスは大気汚染問題の「主役」として位置づけられた。

高度成長期後半においても依然として自動車の騒音と走行中の泥はねは問題となっており、その被害を訴える投書を確認することができる。しかし、この時期最も深刻な問題として取り上げられたのは自動車の排出ガスによる大気汚染問題であった。自動車の排出ガスは大気汚染の主要な原因として認識され、交通事故問題の深刻化と相まって、自動車は人間や自然の敵と評されるほど厳しい立場に追いやられた。

高度成長期が終了した1970年代中頃においても自動車の排出ガスは社会問題であり続けた。特に「日本版マスキー法」と称された「76年規制」の実施をめぐる動きは連日のように紙上で取り上げられた。

しかし、「78年規制」の達成に目途が立った1976年半ば以降はその数が減少した。自動車の排出ガス、騒音、泥はねの問題は引き続き紙上で取り上げられたが、自動車公害は社会問題としては一段落した。

以上のような自動車公害をめぐる議論において、常に批判の対象となったのは政府であった。政府は、1966年にCOを対象に数値規制を実施して以降、HC、NO_xへと規制の対象を広げ、数値も厳格化していった。とはいえ、1970年までの規制は自動車メーカーの能力に配慮して規制を実施していたこともあり、自動車単体の環境性能を向上させる一方、環境の改善には至らなかった。

また、アメリカでマスキー法案が通過して以降は、日本でも同等あるいはそれ以上の規制を求める声が高まった。さらに、東京都をはじめ革新自治体が自動車公害問題に積極的に取り組む姿勢をアピールしていたこともあり、政府は自動車公害問題に消極的と見なされ、その不作為を批判され続けた。加えて、自動車の安全問題と同様、メーカーへの配慮が「癒着」と見なされ、これも厳しい批判の対象となった。

政府と同様に厳しく批判されたのが自動車メーカーである。特に「日本版マスクー法」に対して慎重な姿勢を示したこともあり、メーカー各社は厳しい批判を受けた。特に、厳しく批判されたのがトヨタ自工と日産である。ホンダ、東洋、三菱などが規制への対応に自信を見せ、それをアピールしたことが、両社に対する批判をより高めることになった。トヨタ自工、日産が慎重な姿勢を示した背景には、相対的に対応すべき車種が多かったことや、今後の規制強化も見据えた技術の追求があったが、世論の理解を得ることはできなかった。

なお、この点について注意すべきは、当時の批判がメーカーの技術水準を考慮せずになされていたわけではない点である。本稿で確認したように、「日本版マスクー法」を達成するための技術的な困難さは十分理解されていた。メーカーが批判されたのは、技術開発が遅れたためではなく、経営的な理由から規制に消極的であると捉えられたためである。当時の世論は、成長した自動車メーカーが「利益」を優先させ、企業の社会的責任を果たしていないとして、これを批判したのである。

しかし、最終的に「日本版マスクー法」への対応に目途が立ったこともあり、自動車公害に関する自動車メーカーへの批判は沈静化していった。

以上、この時期の自動車公害に関する論調からは、以下の点を読み取ることができる。

第一に様々な齟齬である。前稿^{*232}でも述べた安全問題と同様、自動車の環境問題においても複数の齟齬が見られた。まず、自動車の増加と政策及び技術との齟齬である。大気汚染は自然による浄化能力を有害物質が上回ったときに深刻化する。すなわち、ある箇所の大気浄化能力を上回って自動車排出ガスが放出された場合、大気汚染が生じる。1960~70年代の自動車排出ガス公害の原因の一つは自動車の急激な増加に道路のインフラや規制、自動車メーカーの公害対策技術が追いつかなかったことにある。言い方を変えれば、自動車の増加と政府及びメーカーの対策との齟齬が自動車公害の深刻化をもたらしたといえる。これは自動車による騒音公害についても同様である。

そして、その齟齬が生じた原因の一つに政府及びメーカーの意識と公害の実態及び世間の意識との齟齬がある。本稿で触れたように、政府は自動車の公害問題に対応するため、排出ガス規制及び騒音規制を進めていった。また、自動車メーカーも規制の進展に合わせて対応車の開発・生産と販売を進めていった。しかし、政府による規制は自動車メーカーの技術力を参考に、メーカーが達成可能な水準に設定された。これにより着実な規制の強化が実現した一方、規制の基準が環境の悪化に十分に対応できず大気汚染状況の悪化を招いた。また、規制がメーカーの技術水準をベースにしている以上、メーカーの対応も規制基準の達成を目指すことに止まった。この対応が政府とメーカーの不作為あるいは両者の癒着として世間に認識された。

加えて、メーカーは技術的な限界とともに、経済的な理由を挙げ、規制達成の難しさを訴えた。しかし、その姿勢が、社会的責任の欠如、あるいは「利益至上主義」と捉えられた。その意識の齟齬も世論の批判を高める要因となった。

意識の齟齬という点では、ドライバーの意識も自動車公害の一要因となった。特に、騒音及び泥はねについては、道路などのインフラの不備と並んで、ドライバーの被害者に対する意識の不足がその原因となっていた。

当時の論調から読み取れる二点目が、規制に与える世論の影響力の大きさである。本稿で確認できたように、マスクー法の成立後、日本でも同等あるいはそれ以上の規制の実施を求める世論が政治への圧力となった。その圧力が、一度の延期を伴いつつ、「日本版マスクー法」の成立と

メーカーがその基準を達成する要因の一つになったことは間違いない。このことは、世論がより厳しい規制へと政府及びメーカーを追い込む原動力となりうることを示している。

とはいえ、世論の力が適切な規制の条件になるかは別の問題である。確かに「日本版マスク法」は当時最高水準の規制であり、直接的には自動車排出ガスの有害物質の減少に、間接的にはメーカーの技術向上に貢献した。しかし、世論の強い意向により、日本の大気汚染状況ではなく、アメリカで設定された数値を前提とする規制が実施されたのもまた事実である。また、規制の達成に向けた技術について、後の規制強化も見越した、より適切な技術が何かという問題が、各社の技術を比較しながら議論されることもなかった。その意味で、世論の強い力は、環境の改善という目的やそれを実現するためのより適切な技術といった本来考慮すべき論点を後景に退ける負の役割も担ったのである^{*233}。

おわりに — 本研究のまとめ —

最後に本研究全体のまとめをしたい。

戦後、自動車産業・企業の発展を伴いながら、国産自動車の生産台数、販売台数は伸張していった。特に乗用車の伸びは著しく、高度成長期後半には生産量、新規登録台数ともにトラックを逆転した。乗用車生産及び販売・登録台数の増加は、自動車の大衆化を意味する。戦後を通じて自動車は日本人の生活に浸透していった。

本研究第1稿^{*234}で明らかにした、自動車の所有に対する論調の変化は、まさに自動車という新しい文化が浸透し、人々の生活に受け入れられていく過程であった。戦後復興期には高嶺の花ですらなく、おとぎ話の宝物として扱われた自動車は、高度成長期を経て、身近な生活必需品「マイカー」として、都市部から地方へ、サラリーマン層から若者、大学生へと普及し、その所有も「当たり前」のこととなった。

自動車の所有は人々の生活を物理的にも精神的にも満たす効果があったであろう。乗用車の普及による、自動車所有の大衆化は人々の生活水準をプラスに引き上げる意味を持った。

一方、自動車の急速な普及は、自動車事故の増加、自動車による公害をもたらした。これらは逆に自動車の人々の生活水準をマイナスに引き下げる要因となった。

自動車の事故・安全問題に関する論調については、前稿^{*235}で検討を行った。まだ自動車の普及が進んでいなかった復興期から自動車の事故は紙上で取り上げられ社会問題化した。高度成長期に入ると事故の増加と相まって自動車事故に関する言説が増加した。

その際、主として批判の対象となったのは、政府とドライバーであった。そのうち、ドライバーについては、復興期及び高度成長期前半においてはタクシーやトラックなどの職業ドライバーが批判の対象となった。しかし、乗用車の普及による自動車所有の大衆化が進展すると一般ドライバーへの批判が中心となった。また、若年層への自動車の普及は、いわゆる「サーキット族」、「暴走族」等、若年層への批判にもつながった。

自動車事故に関しては、歩行者や自動車メーカーも批判の対象となった。前者については、特に子供の事故に関して教育不足や親（特に母親）の注意不足が批判された。

自動車メーカーについては高度成長期前半までは厳しい批判の対象とはなっていなかった。しかし、高度成長期後半以降、自動車の排出ガス公害の深刻化と共鳴する形で自動車メーカーに対する批判が高まった。

1970年代に入り、自動車事故の件数、死傷者数の伸びが落ち着いたこともあり、自動車事故に対する批判も相対的に落ち着いた。

自動車の公害については本稿で述べたとおりである。復興期の段階では騒音、泥はねが主であった自動車公害に関する議論は、高度成長期以降、自動車による排出ガスがもたらす大気汚染が中心となった。自動車公害で批判の対象となったのは政府と自動車メーカーであった。特に大気汚染が深刻化し、アメリカのマスキー法が通過したこともあり、1970年代以降両者は厳しく批判された。

日本の自動車メーカーが「日本版マスキー法」に対応したこともあり、自動車の公害についても、1970年代中頃から政府及び自動車メーカーに対する批判は相対的にそのトーンが緩和された。

自動車の安全問題・公害問題に共通して確認できたのは、自動車という新しい文化が普及する過程で生じた齟齬である。まず、自動車の普及とそれによって生じる事故や公害対策の速度の齟齬である。自動車の急激な普及に対し、政府によるインフラ及び法規制の整備は当初十分に対応できなかった。もちろん、インフラにせよ、法規制にせよ、それを整備するには多くの知見と時間が必要であり、単純に政府の対応の遅れを批判することはできない。とはいえ、結果的にその遅れが多くての被害者を生んだことは事実である。それゆえ、この齟齬が多くての批判を浴びることとなった。

第二の齟齬が政府や自動車メーカーの意識と大衆の意識との齟齬である。この時期を通して、政府や自動車メーカーが安全問題や公害問題に無頓着であったわけではない。しかし、市場の拡大、需要の増加、国内の競争の激化、将来の自由化への対応などの条件下において、安全や公害への対応は世間の求める水準を下回った。また、メーカーが認識するより、世間の認識する自動車産業の存在は大きく、それゆえ自動車事故・公害の問題についてメーカーに求められる責任はメーカー自身の認識より大きくなっていった。自動車の事故や公害が大きな社会問題となり、政府やメーカーの意識もその対応にウェイトが置かれるようになった。しかし、その配分及び対策が有効化するまでの時間と大衆が求める水準との齟齬、さらには政府やメーカーの姿勢と大衆が求める姿勢の齟齬が批判につながったのである^{*236}。

本研究ではさらに、ドライバーや歩行者の意識にもズレがあった点を明らかにした。マナーや明文化されないルール、また法律の厳格性（どこまで法律を守るか）は、新しい文化の流入によって変化する。その際の齟齬がドライバーと歩行者との間で生じていた。それが自動車の安全や、騒音、泥はねなどの公害被害が拡大する要因となった。また、自動車の安全・公害への対応の遅れは見方を変えれば、ユーザーであるドライバーがそれを積極的に望んでいなかったことでもある。

戦後復興期、高度成長期、1970年代は自動車という新しい文化が流入し、その過程で生じた様々な齟齬をすりあわせていく過程でもあった。その齟齬を社会問題化という形で可視化させたのが新聞等のマスメディアであった。マスメディアが社の意見としてあるいは読者の声として取り上げた、時に感情的な批判が、自動車事故や公害を社会問題化し、政府やメーカーの意識の変化とそれによって進められた規制や対策の原動力となった。その意味で、齟齬のすりあわせ過程で果たしたマスメディアの役割は大きかった。

一方で、その動きは大衆の感情を増幅させ、冷静な議論を遠ざけた側面も持つ。大気汚染問題でいえば、環境の改善という目標とそれに向けたプロセス、またそれに必要な技術やその開発を可能にする環境などが冷静に議論されないまま、アメリカで設定された規制値が目標となった。

その意味で、70年代の安全・環境をめぐる議論は、環境規制のあり方をより適切な形から遠ざけたとも評価できる。

参考文献一覧

書籍・論文・雑誌・民間団体HP

- 板垣暁 [2003] 「復興期外国車輸入をめぐる意見対立とその帰結」『経営史学』38-3, 経営史学会。
- 板垣暁 [2007a] 「日本におけるガソリン無鉛化の経緯と通産省の役割」『エネルギー史研究』第22号, 九州大学記録資料館産業資料部門。
- 板垣暁 [2007b] 「日本における自動車排出ガス規制の成立過程」『社会経済史学』72-4, 社会経済史学会。
- 板垣暁 [2024a] 「『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(1)―自動車の生産、販売・登録台数の推移と自動車の所有に対する論調の変化―」『北海学園大学経済学論集』71-4。
- 板垣暁 [2024b] 「『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(2)―自動車の事故・安全問題と論調の変化―」『北海学園大学経済学論集』72-1。
- 喜多川進 [2021] 「1970年代における自動車排気ガス規制の再検討 雇用喪失をめぐる議論をてがかりに」法政大学大原社会問題研究所・鈴木玲編著『労働者と公害・環境問題』法政大学出版局。
- 朱穎 [2002a] 「CVCCと三元触媒―排気浄化技術促進の歴史的对称分析―」(一橋大学博士号学位論文)。
- 朱穎 [2002b] 「自動車排気浄化技術促進の対称分析 CVCCと三元触媒」グローバルビジネスリサーチセンター『赤門マネジメント・レビュー』1巻2号。

政府刊行物・HP

- 運輸省 [1968] 『運輸白書』昭和43年度版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa43/index.html>, 2023年9月3日閲覧)。
- 運輸省 [1971] 『運輸白書』昭和46年版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa46/index.html>, 2024年5月18日閲覧)。
- 運輸省 [1973] 『運輸白書』昭和48年度版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa48/index.html>, 2024年5月18日閲覧)。
- 運輸省 [1974] 『運輸白書』昭和49年度版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa49/sankol/frame.html>, 2023年9月3日閲覧)。
- 運輸省 [1975] 『運輸白書』昭和50年版。(<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa50/index.html>, 2023年11月12日閲覧)。
- 運輸省 [1981] 『運輸白書』昭和56年度版 (<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa56/index.html>, 2023年9月3日閲覧)。
- 環境庁 [1976] 『環境白書』昭和51年版。(<https://www.env.go.jp/policy/hakusyo/s51/index.html>)。
- 環境庁 [1978] 『環境白書』昭和53年版 (<https://www.env.go.jp/policy/hakusyo/s53/index.html>, 2024年6月24日閲覧)。
- 環境庁 [1980] 『環境白書』昭和55年版 (<https://www.env.go.jp/policy/hakusyo/s55/index.html>, 2024年6月24日閲覧)。
- 国会会議録 [1960] 「第34回国会参議院地方行政委員会第4号昭和35年2月18日。」

読売新聞掲載記事

- 愛沢勝志 [1970] 「水たまりは徐行」『読売新聞』1970年11月28日付。
- 浅野儀一 [1973] 「車減って不眠症治る」『読売新聞』1973年12月7日付。

- 麻生国男 [1973a] 「環境か安全か」『読売新聞』1973年7月20日付。
- 麻生国男 [1973b] 「板ばさみの自動車業界」『読売新聞』1973年11月7日付。
- 新井喜美子 [1973] 「泥をはねる自動車」『読売新聞』1973年6月15日付。
- 荒武正英 [1970a] 「売れば“鉛害車”も」『読売新聞』1970年9月5日付。
- 荒武正英 [1970b] 「“無公害車”へZ旗を」『読売新聞』1970年12月18日付。
- 飯島堤吉 [1971] 「車公害の責任はメーカーに」『読売新聞』1971年6月30日付。
- 石村澄江 [1974] 「業界の言いなりになるな！」『読売新聞』1974年6月21日付。
- 伊藤瑞枝 [1973] 「ああ！京都もダメか」『読売新聞』1973年11月17日付。
- 上田篤次郎 [1974] 「“排ガス規制”延期に重点をおく」『読売新聞』1974年6月29日付。
- 植村直 [1974] 「く自動車税）三倍増案に賛成」『読売新聞』1974年11月8日付。
- 内田忠男 [1973] 「米マスクー法最後の詰め」『読売新聞』1973年3月9日付。
- 及川量進 [1966] 「泥しぶきを浴びせる運転者」『読売新聞』1966年7月13日付。
- 大川徹 [1973] 「住民は逃げ出すしか……」『読売新聞』1973年11月15日付。
- 小倉朝江 [1967] 「水たまりでは必ず徐行して」『読売新聞』1967年12月24日付。
- 刑部竹幹 [1977] 「自動車公害から富士の自然守れ」『読売新聞』1977年5月21日付。
- 小関定男 [1974] 「排ガス規制の強化策を歓迎」『読売新聞』1974年1月23日付。
- 加登純 [1971] 「無公害車、業界はなぜ渋る」『読売新聞』1971年6月13日付。
- 加藤孔昭 [1973] 「論より実行『日本版マスクー法』」『読売新聞』1973年6月7日付。
- 加藤孔昭 [1974a] 「何が最も大切か」『読売新聞』1974年6月19日付。
- 加藤孔昭 [1974b] 「許されぬ業界エゴ」『読売新聞』1974年6月21日付。
- 加藤常吉 [1960] 「幼児に有害な排気ガス」『読売新聞』1960年9月26日付。
- 加藤正男 [1970] 「“業界省”に負けるナ」『読売新聞』1970年6月13日付。
- 加藤正男 [1971] 「騒音基準批判は容易」『読売新聞』1971年5月2日付。
- 加藤美紀子 [1972] 「『車やめちゃおう』と思いませんか？」『読売新聞』1972年6月6日付。
- 亀海昌次 [1978] 「環境庁の存在意義に疑問」『読売新聞』1978年7月14日付。
- 川合基之 [1956] 「自動車警笛の制限を」『読売新聞』1956年10月22日付。
- 河村好市 [1970] 「運転者、ソッポ必至」『読売新聞』1970年7月31日付。
- 岸見一雄 [1960] 「車の排気管を上向きにせよ」『読売新聞』1960年7月11日付。
- 北川清太郎 [1970] 「“新税”の急設を要望」『読売新聞』1970年7月30日付。
- 木村鉄太郎 [1967] 「車の排気ガス除去メーカーが対策を」『読売新聞』1967年2月14日付。
- 小泉ひさお [1976] 「運転手やめて知る車の騒音」『読売新聞』1976年3月27日付。
- 斎藤乾 [1953] 「自動車に泥除けを」『読売新聞』1953年7月30日付。
- 斎藤良夫 [1977a] 「灰色に終わった“排ガスの影響”」『読売新聞』1977年8月5日付。
- 斎藤良夫 [1977b] 「この悲劇、忘れてはいけない」『読売新聞』1977年12月29日付。
- 斎藤博 [1978] 「業界を立てた環境庁」『読売新聞』1978年7月14日付。
- 酒井一雄 [1970] 「排気ガス対策輸出の方を心配」『読売新聞』1970年7月21日付。
- 坂本房磨 [1971] 「新車競争より無公害、安全」『読売新聞』1971年8月24日付。
- 佐久間貢 [1971] 「たまらぬ国道の騒音」『読売新聞』1971年7月9日付。
- 佐竹昌 [1975] 「公害で心まで汚染させるな」『読売新聞』1975年7月30日付。
- サトウタダシ [1977] 「警笛やたら鳴らすな」『読売新聞』1977年7月27日付。
- 佐藤弥一 [1975] 「庶民生活への役割も考えて」『読売新聞』1975年12月26日付。
- 沢田三枝 [1971] 「車の警笛、お静かに」『読売新聞』1971年1月29日付。
- 下川浩一 [1975] 「“車文明”再考の時」『読売新聞』1975年10月20日付。
- 主婦 [1963] 「団地」『読売新聞』1963年2月23日付夕刊。

- 鈴木孝之 [1974] 「車の排気ガス規制の延期とガソリン緩和の動きに抗議」『読売新聞』1974年6月21日付。
- 須田延尾 [1970] 「“受益性” こだわるな」『読売新聞』1970年7月1日付。
- 添田悦子 [1974] 「トヨタ、低公害車で逃げるな」『読売新聞』1974年1月18日付。
- 高田孝治 [1975] 「利益至上の“おごり”」『読売新聞』1975年10月26日付。
- 高橋光明 [1976] 「あの車」『読売新聞』1976年2月18日付。
- 田川五郎 [1974] 「総連の排ガス規制反対」『読売新聞』1974年11月17日付。
- 武末久一 [1974] 「基本精神忘れず、徹底論議を」『読売新聞』1974年11月30日付。
- 谷川三太郎 [1965] 「バイ煙浄化装置を取りつけよ」『読売新聞』1965年12月25日付。
- 津高卓 [1974] 「行楽地からマイカー締め出せ」『読売新聞』1974年4月2日付。
- 東宮哲哉 [1972a] 「中古車排ガス規制、答申出たが」『読売新聞』1972年10月13日付。
- 東宮哲哉 [1972b] 「本当にきびしいか」『読売新聞』1972年12月7日付。
- 中野邦観 [1974] 「決着迫られる排ガス規制」『読売新聞』1974年9月12日付。
- 中野邦観・森下源基 [1974] 「納得いく技術判断を」『読売新聞』1974年12月4日付。
- 中村仁 [1976] 「販売競争が生んだ低公害車」『読売新聞』1976年8月7日付。
- 中村幸雄 [1975] 「梅雨空に泥ンこ道の憂うつ」『読売新聞』1975年5月29日付。
- 中保章 [1970] 「みたことか無為無策」『読売新聞』1970年7月19日付。
- 中山栄 [1967] 「車にはね止めの装置を」『読売新聞』1967年2月16日付。
- 新倉寿美恵 [1972] 「だが、ドロナワ車規制はごめん」『読売新聞』1972年6月2日付。
- 新田英明 [1974] 「自動車メーカーに甘い“排ガス対策”」『読売新聞』1974年11月6日付。
- 呑気布袋 [1953a] 「自動車横暴！」『読売新聞』1953年7月23日付夕刊。
- 呑気布袋 [1953b] 「無音電車」『読売新聞』1953年12月3日付夕刊。
- 橋本善一 [1973] 「企業圧力に屈するな」『読売新聞』1973年5月26日付。
- 原野竜男 [1973] 「トバッチリ水の洗礼」『読売新聞』1973年11月17日付。
- 林哲也 [1977] 「国立公園入山料だけで自然守れぬ」『読売新聞』1977年5月22日付。
- 日塔治郎 [1956] 「警笛の取締りをいそげ」『読売新聞』1956年9月13日付。
- 福本憲男 [1970] 「病人泣かせ、原宿のカミナリ族」『読売新聞』1970年1月29日付。
- 藤川良 [1978] 「静かすぎて寝すごす」『読売新聞』1978年7月2日付。
- 藤島和夫 [1970] 「“一千億円” は安いもの」『読売新聞』1970年6月2日付。
- 星野シゲ子 [1978] 「雪解け水はねる車」『読売新聞』1978年3月11日付。
- 前田菊子 [1952] 「交通道德」『読売新聞』1952年1月11日付。
- 松井義雄 [1970] 「経営者の心一つ」『読売新聞』1970年7月23日付。
- 松井義雄 [1974] 「排ガス規制の経済論議」『読売新聞』1974年11月28日付。
- 松田吉雄 [1978] 「中公審査のNO₂新基準」『読売新聞』1978年7月11日付。
- 水村敏明 [1976] 「過剰なクラクション」『読売新聞』1976年4月3日付。
- 宮野晴雄・鈴木武夫・清水勲 [1967] 「排気ガスが主犯だ」『読売新聞』1967年11月9日付。
- 向井麗子 [1978] 「ビクつく乳児の睡眠」『読売新聞』1978年7月2日付。
- 村上邦英 [1974] 「国民に背を向ける自動車総連の姿勢」『読売新聞』1974年11月20日付。
- 森下源基 [1974] 「結局後退排ガス規制」『読売新聞』1974年12月28日付。
- 森下源基 [1975] 「通した業界の注文」『読売新聞』1975年2月23日付。
- 梁川幸作 [1973] 「くたばれ騒音車」『読売新聞』1973年3月31日付。
- 山浦利雄 [1970] 「自家用車の規制なせせぬ」『読売新聞』1970年7月30日付。
- 山木剛 [1972] 「排ガス規制、数字は厳しいが…」『読売新聞』1972年8月19日付。
- 山下米孝 [1974] 「大気の汚染防止にマイカーやめよう」『読売新聞』1974年6月13日付。
- 横井栄一 [1975] 「中公審査は御用機関なのか」『読売新聞』1975年2月26日付。

- 横田洋 [1979]「環境改善へ交通政策見直せ」『読売新聞』1979年1月6日付。
- 読売新聞社 [1953]「都会の騒音・自動車から」『読売新聞』1953年10月30日付。
- 読売新聞社 [1954]「街路樹病み餓える」『読売新聞』1954年8月29日付。
- 読売新聞社 [1959]「サクラは泣いている」『読売新聞』1959年3月26日付夕刊。
- 読売新聞社 [1960]「呼吸するの命がけ」『読売新聞』1960年10月8日付。
- 読売新聞社 [1962]「マイカー族にもの申す」『読売新聞』1962年10月20日付。
- 読売新聞社 [1966]「排気ガス規制の波紋(上)」『読売新聞』1966年12月21日付。
- 読売新聞社 [1968]「バイパス公害」『読売新聞』1968年5月7日付。
- 読売新聞社 [1970]「騒音公害」『読売新聞』1970年11月14日付。
- 読売新聞社 [1972a]「企業とのゆ着を断て」『読売新聞』1972年7月11日付。
- 読売新聞社 [1972b]「もう怠慢は許せぬ」『読売新聞』1972年7月30日付。
- 読売新聞社 [1972c]「“猿まね”和製マスクー法」『読売新聞』1972年8月19日付。
- 読売新聞社 [1973]「バックしたマスクー法 上」『読売新聞』1973年4月13日付。
- 読売新聞社 [1974a]「自動車黙秘カルテル？」『読売新聞』1974年6月7日付。
- 読売新聞社 [1974b]「自動車性悪説」『読売新聞』1974年7月3日付夕刊。
- 読売新聞社 [1974c]「相手が大きすぎた？」『読売新聞』1974年12月6日付。
- 読売新聞社 [1975]「経済性だけでいいか」『読売新聞』1975年12月14日付。
- 読売新聞社 [1976]「商魂先行の車公害追放」『読売新聞』1976年6月18日付。
- 読売新聞社社説 [1953]「やり切れぬ街の騒音」『読売新聞』1953年8月16日付。
- 読売新聞社社説 [1954]「騒音を防止しよう」『読売新聞』1954年11月1日付。
- 読売新聞社社説 [1961a]「都市の騒音と汚染をなくせ」『読売新聞』1961年9月11日付。
- 読売新聞社社説 [1961b]「大気汚染防止を再検討せよ」『読売新聞』1961年12月11日付。
- 読売新聞社社説 [1962a]「生ぬるい大気汚染防止対策」『読売新聞』1962年10月31日付。
- 読売新聞社社説 [1962b]「スモッグ対策を真剣にやれ」『読売新聞』1962年12月22日付。
- 読売新聞社社説 [1963]「スモッグ対策を真剣に」『読売新聞』1963年11月14日付。
- 読売新聞社社説 [1964a]「騒音防止対策を強化せよ」『読売新聞』1964年7月24日付。
- 読売新聞社社説 [1964b]「公害対策を促進せよ」『読売新聞』1964年10月15日付。
- 読売新聞社社説 [1965]「スモッグ対策を急げ」『読売新聞』1965年11月29日付。
- 読売新聞社社説 [1966]「排気ガスの規制を急げ」『読売新聞』1966年3月1日付。
- 読売新聞社社説 [1969]「不十分な排気ガス規制」『読売新聞』1969年2月27日付。
- 読売新聞社社説 [1970a]「排気ガス対策は総合的に」『読売新聞』1970年2月22日付。
- 読売新聞社社説 [1970b]「鉛公害の追放に業界の努力を」『読売新聞』1970年5月28日付。
- 読売新聞社社説 [1970c]「深まる公害に危機感をもて」『読売新聞』1970年7月21日付。
- 読売新聞社社説 [1971]「日米公害会議が残した課題」『読売新聞』1971年6月5日付。
- 読売新聞社社説 [1972a]「環境対策の具体化を急げ」『読売新聞』1972年5月27日付。
- 読売新聞社社説 [1972b]「排ガス規制と真剣に取り組め」『読売新聞』1972年8月20日付。
- 読売新聞社社説 [1972c]「静かな環境を取り戻すために」『読売新聞』1972年9月21日付。
- 読売新聞社社説 [1972d]「排出ガス規制の一層の強化を」『読売新聞』1972年12月8日付。
- 読売新聞社社説 [1973a]「マスクー法なみ規制を堅持せよ」『読売新聞』1973年4月13日付。
- 読売新聞社社説 [1973b]「日本版マスクー法の完全実施を」『読売新聞』1973年6月8日付。
- 読売新聞社社説 [1973c]「排気ガス対策を早急に練り直せ」『読売新聞』1973年8月24日付。
- 読売新聞社社説 [1974a]「実効ある排ガス規制の強化を」『読売新聞』1974年1月27日付。
- 読売新聞社社説 [1974b]「公害技術政策の確立を望む」『読売新聞』1974年5月27日付。
- 読売新聞社社説 [1974c]「自動車排ガス規制はゆるめるな」『読売新聞』1974年6月15日付。

- 読売新聞社社説 [1974d] 「排ガス削減への真剣な努力を」『読売新聞』1974年6月23日付。
- 読売新聞社社説 [1974e] 「排気ガス規制をさらに強化せよ」『読売新聞』1974年9月13日付。
- 読売新聞社社説 [1974f] 「排ガス規制の延期と今後の課題」『読売新聞』1974年10月22日付。
- 読売新聞社社説 [1974g] 「排ガス規制の後退と今後の課題」『読売新聞』1974年12月7日付。
- 読売新聞社社説 [1974h] 「総合的な排ガス対策の実施を急げ」『読売新聞』1974年12月30日付。
- 読売新聞社社説 [1975a] 「いい加減な自動車排ガス税制」『読売新聞』1975年1月18日付。
- 読売新聞社社説 [1975b] 「科学技術の統御と行政の役割」『読売新聞』1975年4月21日付。
- 読売新聞社社説 [1976a] 「『ケルマ・ブーム』の再燃に思う」『読売新聞』1976年8月30日付。
- 読売新聞社社説 [1976b] 「NOx 削減に一層の努力を」『読売新聞』1976年12月19日付。
- 読売新聞社社説 [1977] 「排ガス影響調査を継続せよ」『読売新聞』1977年8月6日付。
- 読売新聞社社説 [1978a] 「排気、騒音規制の着実な実施を」『読売新聞』1978年1月31日付。
- 読売新聞社社説 [1978b] 「NO₂ の新基準は告示されるが」『読売新聞』1978年7月11日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1953] 『読売新聞』1953年5月18日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1965] 『読売新聞』1965年9月12日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1966] 『読売新聞』1966年11月16日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1967] 『読売新聞』1967年12月12日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1969] 『読売新聞』1969年2月3日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1970a] 『読売新聞』1970年5月23日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1970b] 『読売新聞』1970年5月31日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1970c] 『読売新聞』1970年12月19日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1971a] 『読売新聞』1971年8月27日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1971b] 『読売新聞』1971年11月14日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1972a] 『読売新聞』1972年3月16日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1972b] 『読売新聞』1972年7月20日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1973a] 『読売新聞』1973年2月18日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1973b] 『読売新聞』1973年4月13日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1973c] 『読売新聞』1973年7月31日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1974a] 『読売新聞』1974年1月13日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1974b] 『読売新聞』1974年6月13日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1974c] 『読売新聞』1974年11月17日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1974d] 『読売新聞』1974年12月7日付。
- 読売新聞社よみうり寸評 [1954] 『読売新聞』1954年1月31日付夕刊。
- 読売新聞よみうり寸評 [1956] 『読売新聞』1956年9月4日付夕刊。
- 読売新聞社よみうり寸評 [1972] 『読売新聞』1972年8月19日付夕刊。
- 読売新聞社よみうり寸評 [1978] 『読売新聞』1978年7月11日付夕刊。
- 渡部勝義 [1972] 「無公害車の開発を急げ」『読売新聞』1972年8月24日付。
- 渡辺五郎 [1972] 「いなか道さえ歩行者はいない」『読売新聞』1972年8月23日付。
- TS 「泥水対策について」[1954] 『読売新聞』1954年6月9日付。
- YH [1966] 「授業さまたげる爆音」『読売新聞』1966年8月29日付。

注

- * 1 板垣暁 [2024a]。
- * 2 板垣暁 [2024b]。

- * 3 より正確を期して述べれば、喜多川 [2021] で挙げられているのは、佐貫利雄日本開発銀行設備投資研究所主任研究員、香山健一学習院大学教授、日本興業銀行、塩路一郎自動車労連会長兼自動車総連会長、産業構造審議会によって提起されたものである。しかし、提唱者の立場や公表のタイミングから、それらの論考が自動車メーカーに近い立場から排出ガス規制の実施を牽制する意図を持って提起されたものであったことが喜多川によって示唆されている。
- * 4 最終的に1975年、1976年、1978年に段階的に実施された自動車の排ガス規制を指す。アメリカのマスキー法案と同水準の排出ガス規制を目指したことから、当時からこの呼称が使われていた。
- * 5 ここでいう公害問題には、排出ガスによる大気汚染や警笛・エンジン音による騒音に加えて、水たまり等の水を歩行者に浴びせる「泥はね」も含む。
- * 6 社説、コラム、投書、記名解説記事に限定し、通常の記事や特集記事を含まなかった理由は、通常の記事の場合必ずしも意見・見解が含まれていないためである。また、特集記事の場合、その特性上、一時期に記事が集中し記事数が増加する。そのことは、ある時期の特徴を表してはいるが、本稿では様々なテーマを選択できる中で敢えてそのテーマを選択したという点を重視し、社説、コラム、投書、記名解説記事のみを取り上げて集計した。
- * 7 読売新聞社社説 [1953]。
- * 8 読売新聞社 [1953]。
- * 9 日塔治郎 [1956]。
- * 10 読売新聞社社説 [1964a]。
- * 11 主婦 [1963]。
- * 12 板垣暁 [2024b]。
- * 13 泥はねを公害に分類することに違和感を持つ方もあろう。ただし、公害を自動車もたらす人体や自然に悪影響を与える汚染と捉えた場合、泥はねを公害に分類することに問題はないと思われる。
- * 14 前田菊子 [1952]。
- * 15 斎藤乾 [1953]。
- * 16 読売新聞社よみうり寸評 [1954]。
- * 17 数少ないながらも東京都心の街路樹が黄色く変色した要因の一つとして、自動車の排出ガスの影響を示唆する記事が1954年8月に掲載されている。(読売新聞 [1954])。ただし、同記事には排気ガスの影響を否定する田村剛国立公園協会理事長の談話が載せられている。
- * 18 読売新聞社 [1959]。
- * 19 加藤常吉 [1960]。
- * 20 読売新聞社 [1960]。
- * 21 読売新聞社社説 [1961a]。
- * 22 岸見一雄 [1960]。
- * 23 読売新聞社社説 [1961b]。
- * 24 読売新聞社社説 [1962a]。
- * 25 読売新聞社編集手帳 [1965]。
- * 26 読売新聞社社説 [1965]。
- * 27 読売新聞社社説 [1953]。
- * 28 読売新聞社社説 [1954]。
- * 29 日塔治郎 [1956]。
- * 30 川合基之 [1956]。
- * 31 読売新聞社社説 [1964a]。
- * 32 呑気布袋 [1953b]。
- * 33 斎藤乾 [1953]。

- *34 読売新聞社よみうり寸評 [1954]。
- *35 読売新聞社社説 [1962b]。
- *36 読売新聞社社説 [1963]。
- *37 谷川三太郎 [1965]。
- *38 読売新聞社編集手帳 [1953]。
- *39 呑気布袋 [1953a]。
- *40 読売新聞社社説 [1954]。
- *41 読売新聞よみうり寸評 [1956]。
- *42 TS 「泥水対策について」 [1954]。
- *43 読売新聞社 [1962]。
- *44 読売新聞社社説 [1964b]。
- *45 読売新聞社社説 [1965]。
- *46 須田延尾 [1970]。
- *47 YH [1966]。
- *48 読売新聞社 [1968]。
- *49 福本憲男 [1970]。
- *50 佐久間貢 [1971]。
- *51 浅野儀一 [1973]。
- *52 運輸省 [1971]。
- *53 読売新聞社 [1970]。
- *54 加藤正男 [1971]。
- *55 読売新聞社社説 [1972c]。
- *56 梁川幸作 [1973]。
- *57 沢田三枝 [1971]。
- *58 大川徹 [1973]。
- *59 及川量進 [1966]。
- *60 渡辺五郎 [1972]。
- *61 新井喜美子 [1973]。
- *62 小倉朝江 [1967]。
- *63 愛沢勝志 [1970]。
- *64 原野竜男 [1973]。
- *65 中山栄 [1967]。
- *66 読売新聞社 [1966]。
- *67 宮野晴雄・鈴木武夫・清水勲 [1967]。
- *68 読売新聞社編集手帳 [1967]。
- *69 北川清太郎 [1970]。
- *70 以下、特に断らない限り、自動車排ガス規制の変遷については板垣 [2011] を参照した。
- *71 運輸省 [1973]。
- *72 エンジンの燃焼室からクランクケースに漏れるガスを還元させる装置のこと。
- *73 運輸省 [1973] 及び同 [1975]。ただし、「73年規制」に適合した新車及びそれと同等と運輸大臣が認定したものは適用から除外された。また、1967年12月31日以前に新規登録された自動車と、全ての軽自動車は点火時期の調整だけが義務づけられた。(運輸省 [1973]。)
- *74 当時のガソリンにはオクタン価を高めるため鉛が含有されていた。また、後の研究により、鉛がエンジンの排気バルブの潤滑剤の役割を果たしていたことも明らかになった。ガソリンの無鉛化の経緯及び政府、自

動車・石油業界の対応については板垣 [2007a] を参照のこと。

- *75 読売新聞社社説 [1966]。
- *76 宮野晴雄・鈴木武夫・清水勲 [1967]。
- *77 読売新聞社社説 [1969]。
- *78 読売新聞社社説 [1970a]。
- *79 読売新聞社社説 [1970c]。
- *80 山浦利雄 [1970]。
- *81 読売新聞社社説 [1972a]。
- *82 酒井一雄 [1970]。
- *83 読売新聞社社説 [1972d]。
- *84 東宮哲哉 [1972b]。なお、この記事では、メーカーの技術水準に合わせた規制基準の設定を「いつもながら」としている。後述する日本版マスクー法の実施を巡る議論においても、メーカーの技術水準をどこまで考慮するかが重要な論点となったが、この時点において既にそれが日本の規制の特徴として否定的に論じられている点は興味深い。
- *85 荒武正英 [1970b]。
- *86 読売新聞社社説 [1971]。
- *87 山木剛 [1972]。
- *88 読売新聞社よみうり寸評 [1972]。
- *89 読売新聞社 [1972c]。
- *90 読売新聞社社説 [1973a]。
- *91 加藤孔昭 [1973]。
- *92 橋本善一 [1973]。
- *93 読売新聞社社説 [1971]。
- *94 読売新聞社よみうり寸評 [1972]。
- *95 読売新聞社 [1973]。
- *96 橋本善一 [1973]。
- *97 読売新聞社社説 [1973b]。
- *98 読売新聞社社説 [1972b]。
- *99 東宮哲哉 [1972a]。
- *100 読売新聞社社説 [1973c]。
- *101 中保章 [1970]。
- *102 河村好市 [1970]。
- *103 読売新聞社編集手帳 [1970b]。
- *104 加藤正男 [1970]。
- *105 山木剛 [1972]。
- *106 読売新聞社よみうり寸評 [1972]。
- *107 内田忠男 [1973]。
- *108 読売新聞社社説 [1973b]。
- *109 加藤孔昭 [1973]。
- *110 読売新聞社編集手帳 [1972a]。
- *111 読売新聞社 [1972a]。
- *112 読売新聞社社説 [1972b]。
- *113 渡部勝義 [1972]。
- *114 東宮哲哉 [1972a]。

- *115 読売新聞社編集手帳 [1973c]。
- *116 加藤正男 [1970]。
- *117 読売新聞社編集手帳 [1966]。
- *118 松井義雄 [1970]。
- *119 読売新聞社編集手帳 [1970c]。
- *120 加登純 [1971]。
- *121 読売新聞社編集手帳 [1970a]。
- *122 木村鉄太郎 [1967]。
- *123 荒武正英 [1970a]。
- *124 坂本房磨 [1971]。
- *125 読売新聞社編集手帳 [1971a]。
- *126 東宮哲哉 [1972a]。
- *127 読売新聞社社説 [1969]。
- *128 読売新聞社編集手帳 [1969]。
- *129 読売新聞社社説 [1971]。
- *130 読売新聞社 [1972b]。
- *131 東宮哲哉 [1972a]。
- *132 飯島堤吉 [1971]。
- *133 読売新聞社社説 [1970b]。
- *134 読売新聞社編集手帳 [1973a]。
- *135 読売新聞社編集手帳 [1973b]。
- *136 読売新聞社 [1973]。
- *137 読売新聞社編集手帳 [1971b]。
- *138 新倉寿美恵 [1972]。
- *139 読売新聞社編集手帳 [1972b]。
- *140 鈴木孝之 [1974]。
- *141 読売新聞社 [1974b]。
- *142 佐竹昌 [1975]。
- *143 読売新聞社社説 [1976a]。
- *144 津高卓 [1974]。
- *145 伊藤瑞枝 [1973]。
- *146 刑部竹幹 [1977]。
- *147 林哲也 [1977]。
- *148 佐藤弥一 [1975]。
- *149 小泉ひさお [1976]。
- *150 水村敏明 [1976]。
- *151 サトウタダシ [1977]。
- *152 向井麗子 [1978]。
- *153 藤川良 [1978]。
- *154 中村幸雄 [1975]。
- *155 高橋光明 [1976]。
- *156 星野シゲ子 [1978]。
- *157 以下、特に断らない限り、自動車排ガス規制の変遷については板垣 [2011] を参照した。
- *158 「専門委員会」の決定は、審議にかけられることなく、上位部会の了承後、中公審会長から環境庁長官に

答申されることが通例であったが、この中間答申は、中公審で初めて、総会でその内容が検討されることとなった。この点からも政府側がこの問題を繊細なものとして捉えていたことが伺える。

- *159 秘密裏に行われていた「専門委員会」の審議内容について、委員の一人であった家本潔日野自動車副社長が記したメモが自動車工業会に保管されていたことが明らかになった。
- *160 環境庁 [1978]。
- *161 環境庁 [1978]。
- *162 環境庁 [1980]。
- *163 加藤美紀子 [1972]。
- *164 山下米孝 [1974]。
- *165 小関定男 [1974]。
- *166 読売新聞社説 [1974a]。
- *167 読売新聞社説 [1974c]。
- *168 石村澄江 [1974]。
- *169 読売新聞社説 [1974f]。
- *170 植村直 [1974]。
- *171 読売新聞社編集手帳 [1974d]。
- *172 横井栄一 [1975]。
- *173 加藤孔昭 [1974b]。
- *174 読売新聞社説 [1975a]。
- *175 新田英明 [1974]。
- *176 森下源基 [1974]。
- *177 読売新聞社説 [1975b]。
- *178 森下源基 [1975]。
- *179 読売新聞社説 [1974f]。
- *180 読売新聞社 [1974c]。
- *181 もちろん、環境庁に近い政治部の見解故に同庁を擁護する姿勢があったのは否定できない。とはいえ、環境庁内におけるメーカーとの対決意識を政治部が共有していたと捉えることもできよう。
- *182 読売新聞社説 [1974b]。
- *183 読売新聞社説 [1974c]。
- *184 読売新聞社説 [1974d]。
- *185 読売新聞社説 [1974e]。
- *186 読売新聞社説 [1974h]。
- *187 読売新聞社説 [1974f]。
- *188 松井義雄 [1974]。
- *189 中野邦観・森下源基 [1974]。
- *190 武末久一 [1974]。
- *191 読売新聞社説 [1976b]。
- *192 斎藤良夫 [1977a]。
- *193 読売新聞社説 [1977]。
- *194 読売新聞社説 [1978a]。
- *195 環境庁 [1976]。
- *196 環境庁 [1980]。
- *197 環境庁 [1978]。
- *198 斎藤良夫 [1977b]。

- *199 松田吉雄 [1978]。
- *200 読売新聞社よみうり寸評 [1978]。
- *201 斎藤博 [1978]。
- *202 亀海昌次 [1978]。
- *203 横田洋 [1979]。
- *204 読売新聞社社説 [1978b]。
- *205 斎藤良夫 [1977a]。
- *206 読売新聞社社説 [1977]。
- *207 読売新聞社社説 [1978a]。
- *208 加藤孔昭 [1974a]。
- *209 読売新聞社編集手帳 [1974b]。
- *210 読売新聞社編集手帳 [1974c]。
- *211 田川五郎 [1974]。
- *212 村上邦英 [1974]。
- *213 読売新聞社編集手帳 [1974a]。
- *214 添田悦子 [1974]。
- *215 上田篤次郎 [1974]。
- *216 読売新聞社社説 [1974c]。
- *217 加藤孔昭 [1974a]。
- *218 高田孝治 [1975]。
- *219 読売新聞社 [1975]。
- *220 読売新聞社 [1974a]。
- *221 読売新聞社編集手帳 [1974b]。
- *222 読売新聞社社説 [1974c]。
- *223 読売新聞社社説 [1974d]。
- *224 読売新聞社社説 [1974g]。
- *225 読売新聞社 [1976]。
- *226 板垣暁 [2024b]。
- *227 中野邦観 [1974]。
- *228 読売新聞社社説 [1974e]。
- *229 中村仁 [1976]。
- *230 読売新聞社社説 [1976b]。
- *231 読売新聞社社説 [1978a]。
- *232 板垣暁 [2024b]
- *233 この点について、朱穎 [2002a] に加え、慶應義塾大学名誉教授飯田訓正氏及び元日本自動車研究所岩井信夫氏より頂いた示唆より導き出されている。この場を借りて両氏に深くお礼申し上げたい。
- *234 板垣暁 [2024a]。
- *235 板垣暁 [2024b]。
- *236 同様の指摘は同時代的にも確認できる。例えば、下川浩一 [1975] は、自動車批判の要因として、自動車の成長とインフラ整備との齟齬と同時に、自動車をもたらす社会負担と自動車中心の社会システムに対して世論が疑問を持ち始めたことを挙げる。そのうえで、自動車メーカーに意識の転換を求めている。

追記：本稿は令和2年度北海学園学術研究助成「日本人の自動車に対する意識の変遷についての研究」の成果の一部である。