

# 自動車排気ガス問題への対応の歴史

—ノーカーダーの歴史的な位置づけ—

関 谷 次 博

神戸学院経済学論集

第53巻 第1・2号 抜刷

令和3年9月発行

# 自動車排気ガス問題への対応の歴史

——ノーカーデーの歴史的位置づけ——

関 谷 次 博

## はじめに

本稿で対象とするノーカーデーとは当該日のマイカー利用を控えるよう人々を促す運動であり、各自治体主導でおこなわれている。神戸市では1991（平成3）年度に始まり、1992（平成4）年度からは神戸市を含む近隣の7市において「交通（自動車）公害対策」の一環として毎月20日をノーマイカーデー（以下では、同義語であるノーカーデーに統一する）と位置付けた。<sup>(1)</sup>神戸市ではすでに30年近く続いているが、このことをどれほどの人が認識しているだろうか。きっかけは公害対策の一環であっても、いまでは公共交通の利用促進の意味合いの方が強いかもしれない。実は、日本では50年ほど前に始まった運動であるが、人々の車への依存は変わらないどころか強くなっている。この50年間で二酸化炭素の排出量は増え続け、それが自然環境にもたらす影響も実感できるまでになってきた。それでも、二酸化炭素を排出する原因である自動車の利用をただちに止めようとはしない。自動車を利用しないことの経済的損失の方が重大だと人々は考えているからであろう。人類は、環境破壊によるか、経済の停滞によるか、いずれによって滅亡の道を歩むのか。今われわれが選択しているのは明らかに環境破壊である。環境破壊よりも、経済活動が停止することの方が恐ろしいと考えられている。なぜこれほどまでに経済が優先されるのだろうか。

---

(1) 神戸市ホームページ（2021年5月11日閲覧）<https://www.city.kobe.lg.jp/a66958/kurashi/recycle/kankyohozen/noise/nomycar/index.html>

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

神野直彦は「人間回復」という言葉を使い、人類がホモ・エコノミクス（経済人）となった今日、ホモ・サピエンス（知恵のある人）という本来の姿に立ち返るべきであると訴えている。<sup>(2)</sup> 人類の進化を根本から問いただす重要な指摘ではあるが、資本主義がすすんだ世の中ではあまり支持されることが少ないように思われる。それでも近年では、資本主義の仕組みそのものを考え直そうとする見方もある。<sup>(3)</sup> しかしながら、やはり分があるのは経済成長をとめないかたちで環境負荷を軽減するための方法であり、「グリーン」や「スマート」と称される仕組みづくりに注目が集まっている。やはり経済が優先されているのを実感する。

ところで、欧州ですすめられている「グリーンリカバリー」は、地球温暖化対策や、いま流行りのSDGsにそって環境を重視した経済刺激策である。今日のコロナ禍による経済の停滞に対して、伝統的な経済回復を目指した刺激策ではなく、「次世代EU」と呼ばれる復興基金を創設し、環境を重視した企業等の支援にこれをあてるというものである。「グリーンリカバリー」は、これまで経済成長と環境破壊は同時並行的に生じるという見方も覆し、温室効果ガスの削減をともないながらGDPの成長が可能であると試算されている。<sup>(4)</sup> ところが、この「グリーン」と名付けられる環境に配慮した技術が環境に与える大きさを指摘したのが、ギョーム・ピトロンの『レアメタルの地政学』である。電気自動車は本当にクリーンなのか。ガソリンの代わりに電気を使うことで確かに、自動車自体の二酸化炭素排出量は減るかもしれない。ところが、電力をつくるための発電には同量の、いやそれ以上の二酸化炭素が排出されると指摘している。<sup>(5)</sup> われわれは知らないうちに身の回りを「グリーン」に、そして「スマー

---

(2) 神野直彦『人間回復の経済学』岩波書店、2002年。

(3) 斎藤幸平『人新世の「資本論」』集英社、2020年。

(4) 「グリーンリカバリーに向け世界が動く コロナ禍を脱炭素で克服」、『週刊東洋経済』2020年8月1日付、48～49頁。

(5) ギョーム・ピトン（兄玉しおり訳）『レアメタルの地政学』原書房、2020年、第2章。

ト」にすることで環境は良くなっていると思っ込んでいてだけで、別のところの環境悪化を引き起こしていることに気づいていない。したがって、地球環境全体では何らの解決もなされていないということになる。

本稿で取り上げる「ノーカーデー」をここで位置づけておこう。経済活動がもたらす負の外部性について、経済活動そのものを停止することによって解決しようという考えが「ノーカーデー」であった。しかしながら、経済の誘惑によって経済活動を停止することなく、負の外部性の内部化という方法がすすめられてきたのである。そうした1960年代から80年代の経緯を以下見ていくことにする。

## 1. 1960年代における自動車の増加がもたらした問題

終戦直後には海外からの訪問団に「日本には道路がない」と揶揄された。それからの日本は戦後復興、高度成長期を経て、道路建設がすすみ、欧米にならぶ車社会が形成されていった。1965年に名神高速道路が全区間で開通し、69年には東名高速道路の全区間開通をみた。1966年度の貨物輸送市場の調査では、トラックの輸送分担率が初めて鉄道のそれを上回った。その後もトラック輸送の優位がすすんだことで、鉄道貨物輸送は衰退の一途を辿ることになった。旅客輸送の市場では、自動車の分担率は60年代半ばに3割を超えた程度とは言え、自動車保有台数は増え続けていた。日本における車社会の到来は、皮肉にもそれがもたらす問題が顕著になった60年代後半から人々は実感できるようになった。

湯川利和の『マイカー亡国論』は、日本が海外に追隨するかたちでマイカーが普及すると、海外でおきている問題がそのまま日本にも訪れると警鐘を鳴らした。<sup>(6)</sup>同書の刊行は1968年のことであったが、同時期の1967年8月に公害対策基本法が制定されている。同法にもとづき日本で初めてとなる「公害白書」

---

(6) 湯川利和『マイカー亡国論』三一書房、1968年。

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

(1968年度公害白書)が1969年に発表された。そのなかで自動車排出ガスに関する大気汚染の問題をとりあげたのが、「公害の現状」と題する項目の第1章「大気汚染」の第3節「自動車排出ガスによる大気汚染状況」であった。自動車台数の増加に比例して自動車の排出ガスに含まれる有害成分、とくに一酸化炭素(CO)の発生を問題としている。これが人体に及ぼす影響を考慮した場合、10ppm以下を目安としていたが、1967年の調査によると、1時間当たりの最大値では霞が関で28ppmを記録した。こうした高い濃度が記録されるのは午前9時から夕方6時までという交通量の動向と関連があること、そして年々平均値が上昇傾向にあることが指摘されている<sup>(7)</sup>。

また、『運輸白書』(1968年度版)では、1960年と65年について、道路交通事故による死者数と自動車保有台数の数値をもとに日本と各国とを比較している。日本の場合、人口10万人当たり自動車台数が欧米先進国に及ばないにもかかわらず、自動車1000台当たり死者数の高さが際立っていた。したがって、自動車台数がさらに増えると死者数は著しく増えると予想された。「このような傾向に対する対策として、交通道德の徹底、交通環境の整備、車両の技術的改良といった社会学的、技術的両面からの対策を進める一方、大量公共輸送機関の整備を進め、代替性のある輸送については自動車輸送から大量公共輸送機関への転換を図る必要があるとの声が高まりつつある」という指摘は、自動車をもたらす問題の多様さゆえに、一つ一つこれらに対応していく難しさを伺い知ることができる<sup>(8)</sup>。

## 2. ノーカーデーの普及過程

1971年10月3日に東京都八王子市で「交通戦争一日休戦」運動が実施された。市内全域を対象として市民に不要不急の自動車利用を自粛させるというもので、全国で初めておこなわれた「ノーカーデー」であった<sup>(9)</sup>。その後、多摩地区全域

---

(7) 『公害白書』1969年版、環境省。

(8) 運輸省編『運輸白書』1968年度版、第1部第6章第1節。

でこれに同調する動きが見られ、同年11月21日には、当該全域で「ノーカーデー」が実施された。実施日は飛び石連休の初日であり、甲州街道や青梅街道といった幹線道路では自動車が多かったものの、それ以外の市街地では自動車が減り、排ガスによる一酸化炭素量も少なくなったというデータも示された。<sup>(10)</sup>

2回目のノーカーデー実施当日に八王子市ではアンケート調査をおこなっている。ドライバー107人、歩行者130人に対するアンケート調査のなかで、「7割が、ノーカー・デーを知っており、8割が賛成。しかし『知っているも車を捨てられない』と頭をかく人が多かった。これが歩行者では95.4%が『ぜひ続けて』だった」とする。ノーカーデーに賛成であっても、当事者意識に欠けているという現実を伝えている。あるいは、日野市にある多摩動物公園では1回目のノーカーデーよりも来場者が多く、駐車場も満車であった。「地元が自粛しても、他から流入してくる」といった声や、「多摩地区の人が車に乗らない運動」だということから、これもまた自身が当事者になっていないとするケースととらえることができる。<sup>(11)</sup>

「ノーカーデー」の発案者である八王子市長の植竹円次は、「人間が車に追いまくられている現状」を改善し、「子どもたちが自由に歩きまわれる日を取りもどしてやりたい」という思いからの発想であったとして、同じ思いをもった人間の精神に訴えかけたものであった。<sup>(12)</sup> こうした発想に科学性がないとする意見を発したのは、当時は自動車道路協会副会長で、初代警視庁交通局長という経歴をもつ富永誠美であった。富永は、ノーカーデーの「発想が非常に貧困」だと痛烈に批判した。精神運動を徹底させようとするエスカレートして個人生活への干渉がおきるという問題を指摘している。「マイカーに代る交通手段、車がなくてもすむような都市改造」の方向にすすむべきで、「精神運動では、

---

(9) 『朝日新聞』東京・朝刊、1971年10月4日付、3面。

(10) 『朝日新聞』東京・朝刊、1971年11月22日付、22面。

(11) 『読売新聞』朝刊、1971年11月22日、14面。

(12) 『朝日新聞』東京・朝刊、1971年10月6日付、5面。

自動車排気ガス問題への対応の歴史

せいぜい行きつく先は、都心乗入れ規制という発想程度」だとしている<sup>(13)</sup>。ただし、植竹自身も、精神的なものであるから、長続きしないことも承知していた。1972年4月からは、それまでの月1回が、3ヶ月に1回に変わり、同時に「ノーカーデー」ではなく「市民歩け大会」に変更する<sup>(14)</sup>とした。

このように科学的でない精神論では一過性に終わると見られた「ノーカーデー」であったが、これが全国規模でおこなわれるようになった。ことの発端は、1972年6月に国連人間環境会議で、日本は同会議で環境週間を提案した。毎年6月5日からの1週間、世界的な運動を展開しようとするものであった。日本はその国内行事として同年12月に「全国一斉ノーカーデー計画」をおこなうことを発表した。一度は、その効果について疑問が呈され、挫折しかけたものの、環境庁長官であった三木武夫が記者会見で実施を正式に発表<sup>(15)</sup>した。ただし、実際に実施したのは7つの道県にとどまり、閣僚たちも徒歩や電車を使う者が一部いたにとどま<sup>(16)</sup>った。

『生命ある地球』と題する冊子は「環境週間記念講演集」という副題<sup>(17)</sup>が付けられており、三木武夫の講演内容が以下のように掲載されている。

「汚染を作る原因者（ポリューター）が支払い（ペイ）をするという原則（プリンシプル）、その三つの頭文字をとったPPP、すなわち汚染者負担の原則は、きびしく貫かなければならないと考えております。PPPの最も大事なねらいは、汚染を発生させないように防除するための費用を、原因者が負担すべきであるという点であります。そして十分に防除の措置をとらない結果生じたダメージに対しても、汚染者がダメージ救済の費用を負担するようにしなけ

---

(13) 『朝日新聞』東京・朝刊、1971年12月13日付、23面。

(14) 『朝日新聞』東京・朝刊、1972年3月10日付、24面。

(15) 『朝日新聞』東京・夕刊、1973年1月30日付、1面。

(16) 『朝日新聞』東京・夕刊、1973年6月5日付、1面。

(17) 三木武夫「環境と政治」、環境庁長官官房総務課編『生命ある地球—環境週間記念講演集—』帝国地方行政学会、1973年、5頁。

れば、PPP は効果的に働かないことは、いうまでもありません。」

このなかでノーカーデーについては触れられてはならず、環境汚染者がその社会に与えるダメージについて、費用というかたちに置き換えて、これを負担すべきという考えが述べられている。1974年に刊行された宇沢弘文の『自動車の社会的費用』は、自動車が引き起こす事故、公害等を社会的費用と捉え、そうした費用を何ら負担していない自動車利用者に負担させるべきと主張した。この考えに同調した内容が三木の講演内容にあらわれていることから、三木にとっても、ノーカーデーはパフォーマンスに過ぎず、自動車の利用そのものを減らそうという考えはもっていなかったと言える。

### 3. オイルショックのインパクト

1973年11月にオイルショックが発生した。国際石油資本（メジャー）からの原油供給が削減されることから、原油価格が高騰し、それまで安価なエネルギーに頼ってきた日本の高度成長に終わりをもたらした。そして、自動車利用にとっては、石油消費規制が実施されることにともない、ガソリンスタンドの営業日や高速道路の乗り入れ等の制限をもうけ、マイカー利用を自粛するよう促された。以下は、オイルショック直後のマイカー利用の状況で、人々のマイカー利用は確かに減ったのであった。<sup>(18)</sup>

「上り2364台、下り1564台。15日午後3時から4時までの1時間に東名高速横浜地点を通った車は、去年の『成人の日』の同じ時間より、上りで1500台、下りでも300台減っていた。13日の日曜も、同じ時間で5、6割減だったから、『休日に遠出』は、去年より半減した、といえる。『エネルギー危機がさわがれ出した去年の10月以降、前より利用度が減った人は、3人に2人もある。片道

---

(18) 『朝日新聞』（東京版）1974年1月16日、19面。

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

50キロ以上のレジャードライブをしたドライバーは、4割ほど』。大東京火災海上保険が、社内のオーナードライバー310人に試みた最近のアンケートで、こんな数値が出ている。ガソリン代の値上げから、5割近くが経済速度を守る走り方に変えた。使用目的第1位も、レジャーからショッピングになっている、など休日のクルマの減りようも、アンケートは裏付けている。」

マイカー利用が増大しつつあったなかで不自由を強いられることとなったが、自動車をもたらす社会問題を真摯に見つめなおす機会であったと捉えることもできる。1970年代は人々のなかにノーカーデーの意識がまだ残っていた。ところが、オイルショックから数年経つと、マイカー自粛は人々に意識されることはなくなってしまった。「マイカー運転の自粛は石油危機以前の状態に戻ってしまった」という新聞記事は、先の新聞記事からわずか1年後のことであった。<sup>(19)</sup> オイルショックからの回復にともなうマイカー利用は、それ以前までの状況に戻っただけではなく、以前よりもさらに高まった。そのときの現象を描いたのが、1980年に朝日新聞で連載が始まった「くるま社会」である。(後に書籍として刊行された。) 以前とは異なる動きとしてマイカー利用が女性にも及ぶようになったということである。そうすると、1家に1台から1人1台の時代へとさらに突き進むことになった。

さらに、1984年に刊行された『ああダンプ街道』にも注目したい。著者の佐久間充がダンプカーのもたらす粉塵や騒音、振動、交通事故といった問題について、自らがダンプカーに同乗して調査したものである。ダンプカーの運行がもたらす直接的な被害を伝えると同時に、臨海の埋め立てるために山砂を削るという経済成長期の建設ラッシュに起因することを本書では強調されている。人間の生死にかかわる問題を引き起こしつつも、他方で生きていくためにダンプカーを運転し続けなければならないという皮肉的な現象が描かれていた。<sup>(20)</sup>

---

(19) 『朝日新聞』東京・夕刊、1975年2月27日付、1面。

1960年代に自動車をもたらす社会問題に警鐘が鳴らされ、70年代初めにノーカーデーという運動がおきた。オイルショックは強制的に自動車の利用を自粛させるもので、自動車をもたらす社会問題を見つめなおす機会であった。しかし、高度成長に続く安定成長は、なおも経済を成長させたことで車社会が確実につくられていった。経済と車とはもはや切っては切れない関係が築かれた。

#### 4. 1970年代末からの交通弱者問題

ノーカーデーが実施されたとき、自動車利用を減らすために代替となる公共交通をもっと整備すれば良いという提言もあった。「全国的に広がり始めたノーカー運動を定着させれば、バス革命は、その有力な武器のひとつになる<sup>(21)</sup>」とも言われた。至極もっともではあるが、それではなぜそれができなかったのであろうか。公共交通の整備には莫大な資金を必要としたからであろうか。自動車利用を促進させるにも、高速道路の整備は必要であり、そもそも自動車所有のための負担は個人に重くのしかかる。資金的な問題というよりも、公共交通を整備すべく政治的意思決定ができなかったからだと考える。なぜできなかったのか。世論がそれを許さなかったからである。マイカーと公共交通の機会費用を比べた場合のマイカーの割安さが人々を公共交通利用から敬遠させた。

自動車の増加が引き起こす問題は誰もが認識していることである。とは言え、自動車を使わないで移動することは不利益であったから、その不利益を解消する手段として自動車が利用されてきた。上田篤は自身の著書『くるまは弱者のもの』のなかで、そのタイトルにあるように、買い物や子育てをする主婦の行動様式は、町中に出た場合、「その身体的行動が大きく制約される交通弱者」という捉え方をしている<sup>(22)</sup>。交通弱者とは、通常、自身で移動手段を所有しない、運転することができない若年者や高齢者、身障者等を指すが、ここでは公共交

---

(20) 佐久間充『ああダンプ街道』岩波書店、1984年。

(21) 『朝日新聞』東京・朝刊、1971年11月5日付、4面。

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

通は大きな買い物袋を持った、子供を連れた主婦にとっては「使えない」ものであると断罪している<sup>(23)</sup>。しかも、マイカーを使うことで、家事労働の能率もあがるとなれば、あえて公共交通を使わなければならない理由は存在しない<sup>(24)</sup>。したがって、交通弱者に該当する主婦はマイカーを利用してしかるべきとなる。先に紹介したように、朝日新聞では1980年に半年の間、「くるま社会」と題する連載をおこなった。そのなかで「女性とくるまと買い物」はつき物であり、車でしか行けないショッピングセンターの事例が紹介されている。また、1970年代の免許保有者を男女別で見た場合、1970年の男性2,168万人、女性477万人から、1979年に男性2,955万人、女性1,149万人へと増加しているが、注目すべきはその増加率であり、男性1.3倍に対して、女性2.4倍となっている<sup>(25)</sup>。

同様の考えは、岡並木『都市と交通』のなかでも言われている。ある交通手段と他の交通手段との接点、徒歩環境の悪さが移動のためのシステム全体を悪くさせ、その自己解決の方法としてマイカー利用が進んだとしている。岡の指摘で興味深いのは、マイカーを締め出しても公共交通はよみがえらないという点である。公共交通は、まばらに散った人々をこれ以上は追いかけず、「有料の相乗りを認める」ことで公共交通の負担を軽減すべきであるとしている<sup>(26)</sup>。公共交通には、経営が成り立つ人口密度の限界があるとして、余計な負担を避けるべきであるとも指摘する<sup>(27)</sup>。

公共交通が利用されない理由に使いにくさがある。地方であれば、運行本数が少ないこと、駅との接続が難しいことがあげられる。したがって、地方に特有の問題と考えられがちであるが、実は都市でも使いにくさがある。それが都市部であるほどタクシーの利用が多いこととも関連する。距離が短くとも、乗

---

(22) 上田篤『くるまは弱者のもの』中央公論社、1979年、91頁。

(23) 上田前掲書、88～89頁。

(24) 上田前掲書、103頁。

(25) 連載記事は、後に、朝日新聞経済部編『くるま社会』朝日新聞社、1980年、として書籍で刊行されていることから、同書、39～48頁として出所を記す。

(26) 岡並木『都市と交通』岩波書店、1981年、218頁。

り換えが多かったり、乗り換えの際の移動が長かったりすると、タクシーで移動した方が、多少割高であっても便利である。<sup>(28)</sup>

以上の指摘からは、交通との接続の際の徒歩環境と、様々なハンディキャップを負う人に対処できているかが重要となってくる。ハンディキャップを負う人となると、高齢者や身障者となるであろうが、必ずしもそれだけに限らない。体に不自由がなかったとしても、両手で荷物をもっている人、小さな子供を連れてくる人も含まれる。交通弱者という言葉は、狭い意味で使われることもあるが、多様なハンディキャップに目が届かないこと、さらには、保護、恩恵的になりやすいことがある。<sup>(29)</sup> そうなるとどうしても需要が小さくなり、利用が限定されるため、経営としては成り立ちにくくなる。結果的に、交通弱者問題は、公共交通の充実ではなくマイカーを充実させることに傾いてしまった。

## 5. 自動車排出ガス抑制への技術的対応

運輸省は、1951年の「道路運送車両法」において、排気ガスの発散防止を定めていたが、1966年に自動車排出ガス規制として初めて数値を示して規制した。それは、1976年規制等につながる嚆矢となった。<sup>(30)</sup> 1976年に日本では乗用車に対して世界でも最も厳しい基準とされた排ガス規制が設けられた。自動車が排出する窒素酸化物（NOx）が大気汚染の原因とされ、排ガス対策の自動車が開発された。技術的にも難しいとされた基準であったが、自動車メーカー各社はこれをクリアした自動車を次々に開発していくこととなった。

自動車による大気汚染に対する環境庁の取り組みとして、1978年10月に大気保全局企画課に交通公害対策室が設けられた。1979年11月には交通公害対策会が「交通公害対策の課題」と題するレポートを提出している。また、1980年1

---

(27) 岡前掲書、214頁。

(28) 岡前掲書、95～107頁。

(29) 岡前掲書、41～48頁。

(30) 板垣暁「日本における自動車排出ガス規制の成立過程—『66年規制』と運輸省の役割—」『社会経済史学』72巻4号、2006年。

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

月と4月に、当時の環境庁長官であった土屋義彦の主催のもと「交通公害問題に関する談話会」が設けられ、各方面から専門家が招かれた。その談話会での提案事項が出されたが、そのなかに自動車の排ガス規制について、乗用車に比べて、トラックやバスへの対策の遅れが指摘されていた<sup>(31)</sup>。談話会のメンバーであった音田正己（大阪府立大学教授を務めたのち、当時帝塚山大学学長）は、先の対策会の座長でもあったが、音田は、朝日新聞経済部編『くるま社会』のなかで、乗用車に対する排ガス規制について、次のように述べている<sup>(32)</sup>。

「マイカーよりトラックの方が汚染寄与度が大きいから、甘いといえるかもしれない。大型車は技術的に対策がむずかしかった事情もあるが、くるまの排ガス規制は不要不急のマイカー対策から、という空気が強かった。トラックの公害防止投資は、マイカー程度の投資では到底済まず、日本経済に与えるインパクトが大き過ぎるという配慮が、暗黙のうちにあったかもしれない。」

この指摘は大変興味深い内容を含んでおり、いわば環境と経済が天秤にかけられているということである。いずれかを重視すれば、一方が損なわれる。その場合の結論が、最も経済的な影響が少ない乗用車への環境対策となったと理解される。

76年規制をめぐるのは、西村肇が自著『裁かれる自動車』にそれが成立するまでの経緯について克明に記している。西野（当時・東京大学工学部助教授）の「76年度規制」への関わりは、七大都市自動車排出ガス規制調査団の一員となったことである。環境庁がすすめる「76年度規制」が技術的な難しさゆえに、その効果的な施行に疑義があったなか、七大都市は、独自の専門家による調査によって「76年度規制」の効果的な施行を強く求めようとした。結果的には、

---

(31) 加藤三郎「交通公害問題の現況と対策」、『環境技術』第10巻第8号、1981年。

加藤三郎は当時環境庁大気保全局郊交通公害対策室長であった。

(32) 前掲『くるま社会』、96頁。

環境庁の中央公害審議会の報告にもとづき、乗用車を主とした排ガス規制となったのであるが、それがアメリカのマスキー法78年規制への対応を視野に入れた、自動車メーカーの対米輸出を目的としたものだと批判している<sup>(33)</sup>。西野の基本的な主張は、技術的には可能であったにもかかわらず、作る側のコスト要因、それが買う側にも転嫁し、ひいては自動車産業全体、日本経済全体に影響が及ぶことへの懸念から、不可能とされたというものである。西野はあくまでも技術的な視点から可能か不可能かの二分であって、そこに経済的な影響を考慮することに反対している。環境問題に対する技術的な解決策を優先するという立場である。したがって、根本的な解決法である自動車の利用を抑えるという立場ではない。具体的な解決策としての技術的解決を主張し続けたので<sup>(34)</sup>あった。

## おわりに

ある首長の呼びかけによって人々は行動を自粛した。しかし、1年も経つと、人々はうんざりし、もはや行動を制することは難しくなった。これはコロナ禍の現代でも、本文で紹介した50年前のノーカーデーでも同じで、時代が変わっても人々の行動原理は変わっていない。いずれも行動を制し続けることの難しさは、経済活動を制することにつながっているからで、50年経っても経済優先の考えは変わっていないことがわかる。そして、50年前と今の違いは、地球環境はさらに悪化しながらも、経済が優先されているということである。

本文で見てきた1960年代から80年代にかけての自動車排気ガス問題への対応のなかで、「ノーカーデー」を次のように位置づけることができる。

まず一つは、ノーカーデーは自動車排気ガスを発生させる根源である自動車の利用を抑えるというものであるから、最も簡単かつ最も近道の方法だとすれば、その道なるべく通らないよう遠回りの道を模索し続けたのが技術的な対

---

(33) 西村肇『裁かれる自動車』中央公論社、1976年、99頁。

(34) 西村前掲書、124～127頁。

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

応であったと言える。

環境破壊が進むのは誰もが望んでいない。しかしながら、マイカーを手放すことで日常生活に不自由が生じるのも困る。この二つの選択肢に対して、多くは現実の問題を解決することにつとめ、将来の問題を先送りするであろう。マイカーに依存しない生活は、車社会が築かれた世の中を一変するものであるだけに相当大がかり、かつ長期的な取組が必要になる。ノーカーデーが提唱されたとき、精神的なものだと揶揄されながらも、一定の同調が得られたからこそ実際に交通量は減った。一地方都市で始まった動きは全国にまで広まった。政治の場で提唱されたのも、全く効果がないわけではないと認められたからである。それが近道であったとしても、人々は持続的に車社会の依存から脱却できるかと問われても、それに代わる社会が準備されていたわけではなかった。それでも環境問題に対処しないわけにはいかなかった。しかも、ノーカーデー以上に目に見えるかたちで一般に理解させなければならぬ。排ガス技術が、営業用の自動車よりも自家用のそれに適用されたのは、企業と家計の経済的なダメージの大きさが天秤にかけられたことと、世論のためであった。そして、個の輸送手段であるマイカーへの依存がさらに進むと、大量輸送手段である公共交通の利用が減り、費用に対する収入が見合わなくなった。公共交通が廃止されると、それに依存していたマイカーをもたない交通弱者が問題となった。鉄道からバスへ、オンデマンド交通へと対策がたてられ、ノーカーデーは環境から公共交通を救うための方法とされながらも、それでも決して車依存はやまなかった。文明の進歩によって同時に進んだ環境破壊が、文明の進歩の象徴である車をどのように扱うべきか、それをなくすという根本的な解決をなるべく先送りするかたちで、手の届く範囲での解決に努めてきたからで、まさに遠回りの歴史であった。

二つ目に、精神論に過ぎないとされたノーカーデーという運動が不思議なことに50年経った今でも残っているのは、ノーカーデーというのはやはり最も簡単かつ最も近道の方法で誰もが考えつくものであるが、車社会が構築されたな

かで声高に主張するのを憚り人々の心の中にとどめられているからである。

フランスのアナール学派のアラン・コルバンは「感性の歴史の系譜」と題する論文のなかで以下のように述べている。<sup>(35)</sup>

「個人にとって文明化の過程というのは、自然発生的な情念や衝動を抑えるべきだという義務感によって、そして意識的なものであれ単に自動的なものであれ、自己抑制の発達によって示される。」

上記の説明からノーカーデーという運動を理解すれば、一人一人が良かれと思ったがゆえの瞬間的な行動が、ある日の車の減少という結果につながったが、同時に自己抑制が機能して、それ以上には持続しなかったと捉えることができる。持続可能性（sustainability）が求められる今日において、上記のような文明化が作り出したとされる自己抑制の発達は非常に厄介である。誰もが自然に抱く感情ほどブレーキがかかりやすい、すなわち単発的に終わりやすいことになる。ノーカーデーと並行する公共交通の利用促進もそうである。マイカーの利用を控えて公共交通を利用しようと人々の精神に訴えかけるだけでは持続性はない。やがて感情は自己抑制されるのである。いくらマイカーの利用を少なくしようとも、自動車が巷にあふれる限りは手に入れやすさから利用が減ることはない。オイルショックを経た後はむしろ反動が大きく、公共交通を瞬間間に追いやってしまった。

自動車もたらす排気ガスの問題について、経済学では負の外部性と捉え、そうした費用をどのように内部化するかということで解決の道が模索されてきた。本文のなかでも紹介した宇沢弘文の『自動車の社会的費用』は1974年に刊行された。同時期のノーカーデーに比べると自動車の利用をやめることなく、それがもたらす費用を負担するという方法は車社会が構築された時代に見合っ

---

(35) A・コルバン「感性の歴史の系譜」、小倉孝誠編『感性の歴史』藤原書店、1997年、125頁。

## 自動車排気ガス問題への対応の歴史

ていた。また、自動車排気ガスを抑制するための技術は、76年規制として導入され、自動車メーカーは以後環境配慮の技術を高めてきた。車の利用そのものをとめることなく、どのようにして負の外部性を抑え込むか。人類の知恵と工夫の結晶である。しかしながら、二酸化炭素の排出量はなおも増加傾向にある。このままの傾向が続けば地球環境に大きなダメージをもたらすことになり、甚大な自然災害を今日多く目の当たりにすることで、それが刻々と迫っていることを実感する。誰もが何とかしなければと思いつつも、どうして良いかわからない。国や自治体、企業がすすめる「スマート」や「グリーン」といった言葉に応じれば、何となく環境にやさしい行いをしていると思いつつも。そうしたものの一つがノーカーデーであるとすれば、こうした呼びかけに応えた人も少なくはなかった。しかしながら、車社会のなかでそれは決して長続きはしなかった。人々の精神に訴えるだけで科学的な根拠がないとする批判ももっともである。ただし、ノーカーデーというのは車社会がこのまますすんで良いのかという原点を見つめ直すもので、これが実行されることでの自然環境への影響はどんな技術革新よりも効果は高い。歴史を振り返ると、そうした根本的な対応を避けて、われわれは明らかに技術革新で対応してきたつもりではないかと感じる。ノーカーデーの意義を問うことは、環境問題への対応について自動車排気ガスがもたらす影響だけを対象とするのではなく、われわれの社会そのものを見つめ直すことでもある。二酸化炭素の排出量が増え続けるという社会の仕組みを変えなければ人類の未来はない。車をなくすことよりも、実はもっと難しい変革を迫られているのではないだろうか。