

地球温暖化に対して、企業、そして私
たちができること

～自動車業界におけるCSR～

片岡 信

はしがき

2005年10月21日、私は奈落の底に落ちた。夏休み明けの中間発表が、ズタズタに切り裂かれたからである。自分を見失った。もう何をして良いのかさえ、分からなかった。そんな私が、12月13日未明、なんとか卒論を仕上げるに至ったのである。卒論を書き終えた達成感・解放感で体中が嬉しい気持ちで溢れかえっているのに、どこか寂しさ・虚しさもわずかながら同居している、そんな不思議な気持ちなのである。これは卒論というよりも、2年間苦楽をともにしてきたゼミ生・院生・教授との別れが、名残惜しいからなのだろうか……。その答えをさがすべく、学生生活を振り返ってみようと思う。

私の学生生活において、テニスを抜きにすることはできないだろう。試合に負け、そして勝つたびに、何度涙を流したことか。私にとっては、ゼミ活動（卒論）とテニスは、まさに自動車の両輪であった。しかしながら、4年の夏休みは、運転を誤った。どうしても、学内トーナメントにおける決勝進出を果たしたかったからである。そのため、知らず知らずのうちに、「テニス」の左車輪ばかりが勢いを増し、車は右に急カーブしていた。今思えば、「10月21日」の事件は、当然の報いであった。

落ち込むこと一週間……。藁にもすがる思いで、唐木さんのところにご相談に行き、

勇気付けられました。それから、自分に発破をかける意味でも、そして半ば強制的に「卒論」の右車輪をフル回転させる意味でも、ほぼ1週間に一回のペースで「唐木塾」に通い続けた。

そして、11月18日の最終発表を、なんとかクリアすることができた。そして、12月13日に至るこの1ヶ月弱の間、死ぬ気で卒論を進めた。一週間、家から一步もでないなんてこともざらであった。途中、トヨタの環境部から、「環境報告書以上のことは機密情報に当たる可能性があって、質問状には回答できない」とのお達しがあったが、そんなこれとにめげている状況ではなかった。与えられた環境の中で、最善を尽くすことだけに集中した。この1ヶ月間、卒論をしなかつた日はない。そして、今を迎えるのである・・・。

最後になりましたが、谷本先生、本当にお世話になりました。私ほど、先生に怒られたゼミテンはかつていなかったのではないでしょう。こんなふがない自分を見捨てることなく、最後の最後までご指導いただき本当にありがとうございます。これから、社会に出て活躍することが、先生への何よりの恩返しになると思いますので、精一杯トヨタの田舎町で暴れてきます。

そして、唐木さん、本当にありがとうございます。唐木さんのサポートがなければ、この卒論は完成することはなかったはず。お忙しいなか、毎週毎週お相手をしていただ

いて、感謝の気持ちでいっぱいです。

最後の最後に、ゼミテンのみんな、2年間一緒にいられて本当に楽しかった。ありがとう。これからは、みんな別々の道に進んでいくわけだけど、またどこかで会えるのを楽しみにしています。

ここまで書いてきて、ようやく答えが分かりました。「谷本ゼミナール」という居場所から、卒業することが、名残惜しいのだと……。それでは、みなさんお元気で！

2005年12月13日 片岡 信

目次

第 1 章	地球温暖化問題の現状	
第 1 節	なぜ環境問題、とりわけ地球温暖化を 取り上げるか	1
(1)	環境問題のグローバル化	1
(2)	地球温暖化とは	1
(3)	地球温暖化が及ぼす被害	2
第 2 節	グレンイーグルズサミット 2 0 0 5	3
第 2 章	地球温暖化問題に対する、各主体の 関連性	
第 1 節	なぜ政府、消費者・市民・N P O (第 3 セクター)、企業の 3 方面から捉え るのか	6
(1)	政府の役割	6
(2)	政府の限界	6
(3)	消費者・市民・N P O (第 3 セク ター) の役割	8
(4)	企業の役割	1 0
1)	閉じたネットワーク	1 0
2)	近年の変化	1 1
3)	現在の C S R を求める潮流	1 1
	持続可能な発展を求める時代の要請	1 2
	日本企業のグローバル化	1 2
	N G O による批判・監視	1 3
	S R I の影響	1 3
第 2 節	政府・消費者・企業の相互関連性	

．．．．．	1 4
(1) 経済基本主義の限界	1 4
(2) ステイクホルダー・マネジメントの要請	1 4
(3) 企業とステイクホルダーの具体的な関わり	1 5
1) 社会的責任投資	1 5
2) グリーン・コンシューマリズム	1 5
3) 企業のコミュニティへの関与	1 6
(4) 政府、消費者、企業の相互関連性	1 6

第 3 章 政府の取り組み

第 1 節 温室効果ガス排出量の現状	1 8
第 2 節 政府の環境政策	2 1
(1) 国際的取り組みの動向	2 1
(2) 京都議定書	2 2
1) 数値目標	2 2
2) 経済的手段として、京都メカニズムの導入	2 2
先進国間での排出量取引	2 2
共同実施 (J I)	2 2
クリーン開発メカニズム (C D M)	2 2
3) 発展途上国に関して	2 3
(3) 京都議定書の評価	2 3
1) 経済的手段の是非	2 3

2) 発展途上国問題	2 5
(4) 地球温暖化対策推進大綱	2 6
(5) 京都議定書目標達成計画	2 7
1) 現状分析	2 7
2) 部門ごとにおける対策と施策	2 8
産業部門 (製造事業者等)	2 8
運輸部門 (運輸事業者等)	2 9
民生部門	3 1
(6) 政府自身の実行計画	3 1
第 3 節 環境税の是非について	3 2
(1) 環境省による環境税の具体案	3 2
(2) 環境税に対する評価	3 3
第 4 節 新たな環境行政に向けて	3 5

第 4 章 消費者・市民・N P O の取り組み	
第 1 節 なぜ、消費者・市民・N P O の力が 必要になったのか	3 9
(1) 市場の限界	3 9
(2) 政府の限界	3 9
第 2 節 消費者運動、N P O 法人の活動	4 0
(1) 消費者に関して	4 0
1) 直接的な方法	4 0
2) 間接的な方法	4 1
グリーン購入ネットワーク	4 1
エコファンド	4 3
(2) N P O 法人に関して	4 3
1) R I D E S	4 3

第 3 節	日本における環境 N P O の展望	4 5
第 5 章	企業の取り組み	
第 1 節	なぜ、企業が環境問題に取り組む必要があるのか	4 8
第 2 節	環境に配慮した経営	4 9
(1)	環境マネジメントシステム	5 0
(2)	環境報告書	5 2
第 3 節	経団連の取り組み	5 4
(1)	環境自主行動計画	5 4
(2)	地球温暖化に対する基本的な立場	5 7
第 6 章	自動車業界の C S R	
第 1 節	なぜ自動車なのか	5 9
(1)	日本における自動車	5 9
(2)	世界における自動車	6 0
第 2 節	自動車の総量が増え続ける構造	6 2
(1)	税制面の問題	6 2
1)	道路特定財源	6 2
2)	走行段階における課税	6 2
(2)	政策・政治の問題	6 4
第 3 節	脱モータリゼーションの動き	6 5
(1)	モータリゼーションの陰	6 5
(2)	市民・住民の抵抗	6 6
(3)	アメリカから欧州へ	6 7
(4)	日本との相違点	6 8

第 4 節	自動車業界の取り組み	6 9
第 5 節	自動車業界への提言	7 2
(1)	自動車業界に求められること	7 2
(2)	自動車業界への具体的な提案	7 5
1)	社内において	7 5
2)	製造過程において	7 5
3)	販売過程において	7 6
	燃費基準の良い自動車の優先販売	7 6
	環境に優しい自動車の利用方法の案・促進	7 6
第 7 章	クルマとの共存社会に向けて	7 9
	文献一覧	8 2
	環境報告書一覧	8 5
	U R L 一覧	8 6

第 1 章 地球温暖化問題の現状

第 1 節 なぜ環境問題、とりわけ地球温暖化を取り上げるか

(1) 環境問題のグローバル化

現在、インターネットの広がりやグローバルソーシングの展開、あるいは企業の海外進出にともなって、急速にグローバル化が進んでいる。その一方でまた、負の側面として、環境問題も同時にグローバル化が進行しているのである。従来 of 環境問題といえば、いわゆる産業公害であり、その影響は特定の地域に限定されていたが、大量生産・大量消費・大量廃棄の経済システムの発展にともない、今日の環境汚染は一国の領土内だけに限定されることなく、地球規模でその範囲を拡大させつつある。オゾン層の破壊、砂漠化、熱帯林の減少、海洋汚染、酸性雨、そして地球温暖化といった様々な現象は、地球環境そのものの破壊に繋がる可能性を多分に秘めており、早急な対応が求められているのである。(1)

(2) 地球温暖化とは

地球規模で様々な環境問題が起こりつつある中で、京都議定書(2)の発効を受けるなどして、現在私たちが最も耳にし、身近に感じざるを得ない問題として、地球温暖化が考えられるのではないだろうか。また、その問題要因の広がり、影響の及ぶ空間的な範囲と時間的範囲が最も大きく、原因と影響の大きさという観点からみても、環境問題の中で地球

温暖化が最も重要なものと考えられるのではないだろうか。

では、地球温暖化の仕組みについて簡単にみてみる。大気中の二酸化炭素、メタン、亜酸化窒素などの「温室効果ガス」は、太陽光により温まった地表から放出される赤外線を吸収し、再び放射することにより、地表と大気を温めて熱を宇宙空間に逃がしにくくしている。つまり、温室効果ガスは、地球を暖かく保ってくれる大切な毛布のような役割を果たしているのである。しかし、近年の人間活動によって、この温室効果ガスが大量に大気中に排出されるようになり、その結果、大気中の温室効果ガスの濃度が高まり、地表面付近の気温が徐々に上昇していく。この現象を「地球温暖化」と言う。温室効果ガスのうち、地球温暖化に最も影響を与える大きなものは、石油や石炭などの化石燃料の燃焼により発生する二酸化炭素である。この温室効果ガスの濃度の上昇により、過去約100年間で地球の平均地上気温が0.3～0.6上昇したが、温室効果ガスがこのまま増え続けると2100年には、平均気温が約1.4～5.8上昇し、海面が25～170cm上昇すると予測されている。

(3) 地球温暖化が及ぼす被害

地球の気温が上昇すると海水の熱膨張、山岳氷河の融解、北極やグリーンランド氷床の融解、南極氷床の崩落等により、海水面の大幅な上昇が予測される。沿岸地域の侵食や島

嶼国の消滅は避けられない状況になり、さらに発展途上国の今後の人口増は河口付近の大都市に集中すると予測され、海面上昇は多数の環境難民を生む恐れも存在する。そして地球温暖化の影響は、海水面の上昇だけに止まらず、異常気象による集中豪雨、干ばつ・渇水の危機、自然生態系の変化に伴う絶滅種の増加、伝染病・熱射病の流行などを引き起こし、いずれも地球上に甚大な被害を及ぼし、人類の存在基盤が失われる可能性を十分に秘めているのである。

第2節 グレンイーグルズサミット2005

では現在、地球温暖化は世界的にどのように捉えられているのかについて見ていくことにする。2005年7月6日から8日にかけて、英国のスコットランドのグレンイーグルズにおいて、31回目を数えたサミット（主要国首脳会議）が開催された。今回のサミットにおける主要課題は、議長であるブレア首相のイニシアティブにより、「アフリカ」⁽³⁾と「気候変動」とされた。本論では、その「気候変動」における主たる報告についてみていく。

まず一つ目としては、気候は変化しており、人間の活動、特に化石燃料の燃焼と土地の利用法の変化によって大気中の温室効果ガスが増加し、それによって地球の温暖化が引き起こされているという事実に対して、科学的見

解が一致したことである。日常生活において、しばしば天気予報が当てにならないほど、気候を把握することは難しいとされる中で、少なくとも地球温暖化の事実は科学的にも証明されたということである。二つ目として、G8諸国は世界のGDPの65%以上、世界の二酸化炭素排出量の47%以上を占めている。また、世界で発表されている科学論文の70%をG8諸国が占め、技術開発と科学分野での取り組みにおいて地球規模で大きな役割を果たしており、その行動力は気候変動に対して大きな影響力を保持している。そして三つ目としては、G8諸国は過去の温室効果ガスの放出に対して多くの責任を有しており、気候変動に対してリーダーシップをとって、発展途上国のCO2削減に向けて支援するべきであるとの見解である。科学の専門機関は各政府と共同して、即刻の国内・国際的な行動を推進していくべきであり、各国はCO2削減に向けて、緊急の行動を取る必要性があり、また地球温暖化に対して適応していかなければならないのである。最後に四つ目として、議長のアブレウ首相が、この地球温暖化問題（気候変動）を「恐らく長期的に我々が地球共同体として直面する最も重要な問題」と位置づけている、ということである。（4）

以上の報告を受けて、今回のグレンイーグルズサミットにおいて、地球温暖化問題は世界的に最重要課題であり、非常に緊急性を有しているとの共通認識がG8を中心にもたれ

たのである。しかし、京都議定書に関する不
合意を解決することや、京都議定書の代わり
となる各国目標の設定に関する再交渉は行わ
れなかった。その一方で、将来のための話し
合いや、米国などの経済大国と中国やインド
などの新興国をまとめる行動計画と共に、こ
の地球温暖化の問題に対して即刻取り組む必
要があるという点でしっかりとした合意が得
られた点は、評価されるべきことである。日
本としても、過去における温室効果ガスの放
出に対して責任を持ち、今後しっかりとした
CO₂削減に向けた対策を実施していくべき
だろう。地球温暖化によって負の財産を背負
ってしまうのは、私たちの子孫なのだから。

-
- (1) 石 [2] 3 ~ 6 ページ
 - (2) ロシアの批准によって、2005年2月
16日発効
 - (3) アフリカにおける、貧困・エイズ・紛争
などのあらゆる問題
 - (4) [http://www.uknow.or.jp/be/speeches/
speeches/SP000566_7_e.htm](http://www.uknow.or.jp/be/speeches/speeches/SP000566_7_e.htm) より

第 2 章 地球温暖化問題に対する、各主体の 関連性

第 1 節 なぜ政府、消費者・市民・NPO（第 3 セクター）、企業の 3 方面から捉えるのか

（ 1 ）政府の役割

環境破壊が進行してしまう最大の原因とされているものは、市場経済下での個別企業の活動や大量生産・大量消費・大量廃棄の経済システムである。市場メカニズムの機能だけでは、環境を保護できない部分を是正し、将来世代の利益や地球公共利益を守るためのルールや規範を設定するといった、環境政策の実施主体は依然として政府である。しかし、地域における公害問題が深刻化・全国化し、それに伴う住民運動や地方公共団体の先駆的な取り組みなど、地域からのボトムアップ的な動きに対して、政府による旧来のトップダウン式の直接的な統治ではなくなってきた。多様なステイクホルダーの意見を反映し、環境政策における意思決定の透明性の高さが必要になってきたとはいえ、それでもなお政府は各種の政策を立案・実施し、企業や国民に対して法的義務を制度化していくなど、社会の活動に大きな影響を与える環境ガバナンスの中心的な主体なのである。⁽¹⁾

（ 2 ）政府の限界

これまでわれわれ日本人の多くは、公共的な問題（環境問題等）にボランティア・スピリットをもって積極的に関わるということに

無関心であった。自律的に自分たちの問題を自分たちで考え、問題解決に当たって自発的に組織していかうとする力は弱かった。下からの民主主義的プロセスによらず上からの制度化によってつくられてきた近代国家の枠組みの中で、個人レベルでは公共利益より自己（グループ）利益を優先し、公共的な問題の解決については「お上」（政府・行政）に依存してしまう姿勢が強かった。⁽²⁾

しかし、1960年代の高度経済成長が進むなか、企業活動や政府による開発に伴う環境問題が社会的課題として認識され始めた。水俣病をはじめとする4大公害病において、企業と行政の責任を問う市民運動が、被害者だけではなく市民を巻き込んだ動きとして、70年代に入ると一部にはあるが広がり始め、政府・行政に全てを委ねることへの疑問がわずかではあるが明確になった。そして、1980年代では中曽根内閣による、福祉の有料化・民間委託の推進・民間サービスの奨励といった、福祉の事業化政策が推進された。この動きは、あらゆる課題に政府が解決に当たる「大きな政府」の限界が到来し、政府自らが全ての課題解決を担うことからの撤退を事実上表明したものとみることが出来る。以上のように、1970年後半から80年代にかけて、社会的課題の解決を「お上」に委ねることを当然のこととする流れに対して、変化の兆しが見え始めたのである。1980年代後半以降のバブルの成長と崩壊を期に、企

業システムの構造が揺らぎ始め、お上依存体質への疑問はますます広がり、1995年の関西淡路大震災とそれに続く1998年の特定非営利活動推進法（NPO法）の施行を経て、少しずつではあるが政府に全てを委ねるのではなく、市民自らが積極的に公共的な問題の解決に取り組む方向性が芽生えたのである。

（３）消費者・市民・NPO（第３セクター）の役割

政府の限界に伴って、第３セクターの重要性が認識されるようになってきた。社会を構成する最小の単位は個人であり、個々人がどのような価値観を持ち、日々どのような選択をし行動するかによって、最終的には企業活動や行政を動かし社会を変えていくのではないだろうか。CO₂排出に関して例を挙げてみると、CO₂の排出量は、エネルギー供給CO₂原単位（ガソリン・電気・石炭など）、エネルギー利用原単位（電気機器における発熱効率・自動車の燃費など）、活動量（電気機器の使用量・自動車の走行距離など）の３つの積によって決まる。に関してはエネルギー転換産業の自主的取り組み、についても各メーカー等における技術開発に依存しているのだが、の活動量に関しては私たちの意識・行動次第なのである。つまり、私たちが環境意識の高い行動を選択していけば、CO₂の排出量は抑えられるのである。

また、1998年のNPO法の施行を受け

て、法人格をもつことが可能になったのを契機に、NPOという新たな形態での市民自身による自立的な様々な活動が活発になっていった。NPOの役割の一つとして、公共的な問題を社会的に認知させることが挙げられるだろう。環境問題が存在することと、それが政治的ないし行政的課題になるということにはギャップがあり、このギャップを埋める役割である。それには、単に一般的な社会的・政治的関心を得るだけではなく、マスメディア、利害関係者グループ、産業界、官庁などから相当な注目を集めることが必要である。二つ目として、多くのNPOはそれぞれが関わっているテーマにつき、専門的な知識と経験を蓄積し、実践性を持っていることである。フロン対策、温暖化対策、廃棄物対策など、それぞれの問題に長く関与しているNPOは、役所や企業の担当者よりも専門的な知識に精通していることもしばしばある。三つ目の役割として、政策提言とその実施に向けたロビー活動がある。政府の政策を批判するだけではなく、具体的な政策提言をして政府に対してその実現を働きかけたり、国際的にもネットワークを形成し、国益を超えた立場から地球環境問題に関する国際交渉に影響を与えたりもしている。

地球規模という空間的広がりや将来世代への影響という時間的広がりを持つ環境問題に対して、専門性を保持し、特定の利害に拘束されることなく、地球全体の利益の立場か

ら、また将来世代を代弁する立場から、発言し活動するNPOの役割は次第に大きくなっているのである。⁽³⁾

(4) 企業の役割

市場経済において、環境を破壊してきた直接の原因者は何といても企業である。しかし、環境問題の全責任を企業に押し付けるのは適当ではない。それは、企業が環境対策や環境への配慮といったことについてアカウンタビリティを明確にしていくことが、ほとんど求められてこなかったからである。以下では、市場社会の変化に伴って、旧来の企業を中心とした閉鎖的なネットワークから、現在のCSR⁽⁴⁾が求められる背景を追っていき、企業に求められる役割や機能が変化してきていることを見ていく。

1) 閉じたネットワーク

戦後日本では、主に90年代まで、企業中心の閉鎖的な社会経済システムが構築されてきた。そこでは、企業とステイクホルダーの間で情報が交換・共有されるという場合でも、オープンな形で開示されるのではなく、コアのステイクホルダーを取り込んだ閉じたネットワークの中で行われていたのである。つまり、企業と企業の間における相対的な所有・支配関係、企業と銀行との相対的な融資関係、企業と行政との相互依存関係を互いに維持・強化していく限りにおいて、情報の交換・共有がなされ、ステイクホルダーが企業に対峙し経営のあり方をチェックする、というよう

な関係性は非常に弱かった。ガバナンスの基本的な基準はあくまで企業システムの効率性・経済性を高めることにあり、企業社会においてそれぞれ相対的な利害や既得権益の維持を基準としており、決して社会的公正性や責任を配慮してチェックしていこうとするものではなかった。⁽⁵⁾

2) 近年の変化

90年代前後の株価暴落、証券スキャンダル、ゼネコン汚職などの問題、さらには不良債権処理の問題や従来 of 日本的経営のスタイルが行き詰まりをみせるに至って、これまでの企業システムに対する批判が出てきて、戦後企業システムに取り込まれていたステイクホルダーと企業の関係性は変化しつつあった。旧来の企業システムを改革するに当たって、重要な柱の1つとされたのが、企業活動を監視するコーポレート・ガバナンスの強化であり、株主代表訴訟の強化や外部監査役の導入、さらには外国人とくに機関投資家の影響力が増大し、企業経営に対するチェック機能が強化されていった。そして、近年の市場社会においては、株主利益を第一に考えた効率性基準のガバナンスの再構築という発想にとどまるのではなく、他のステイクホルダーの利益も同時に考慮し、ガバナンスの原則の中に社会的公正基準も組み込んでいくことが求められるようになった。⁽⁶⁾

3) 現在のCSRを求める潮流

2000年に入って以降、日本において企

業の社会的責任（＝Corporate Social Responsibility、以下CSR）が広範に問われるようになってきた。単に企業不祥事に対してコンプライアンス体制を整えるというレベルに収まることなく、環境対策や雇用における公平性や人権問題、投資家や顧客に対する情報開示など、財務面のみならずCSRを含めたトータルな企業価値をいかに高めていくのか、ということが問われているのである。では、CSRが求められるようになってきた時代の背景・潮流を、以下に4点にまとめてみる。

持続可能な発展を求める時代の要請

大量生産・大量消費・大量廃棄をベースとする社会経済システムのあり方が問い直されてきている。2002年にヨハネスブルグで開催された「持続可能な開発に関する世界首脳会議」においては、環境問題にとどまらず、貧困や健康問題、社会的・経済的不平等の問題を含めた人間的で持続可能な発展について包括的な議論がなされた。このような潮流の中で、企業は経済・社会・環境へのインパクトを考慮し、社会的責任を果たしていくことが要請されている。翌2003年のフランスのエビアンで開かれたG8サミットにおいては、議題の1つにCSRが初めて取り上げられ、CSRの重要性がうかがい知れる。

日本企業のグローバル化

進出先の欧米諸国や途上国において、現地コミュニティの支援を求められたり、環境・

人権などに関する基準の達成を求められたりするようになってきている。また、サプライヤーが起こした問題についても、親会社の責任が問われるようになってきており、NECをはじめ、サプライヤーへのCSR調達が進んでいる。

NGOによる批判・監視

1992年のリオデジャネイロで開催された「国連環境開発会議」において、多くのNGOが参加して以降、インターネットの普及にも伴って、NGOのネットワーク化が劇的に広がり、影響力を増大させていった。日本企業もグローバルな市場社会において、NGOから環境対策や人権問題などへの取り組みを監視されているのである。

SRIの影響

2000年を越える頃から欧米のSRI評価機関からの調査や問い合わせが急増してきたことや、国内においてもSRI投資信託やSRIインデックスが誕生している。現時点でのSRIファンドはその資産残高も小さく、市場に直接影響を与えるものではないが、市場社会にCSRへの関心を喚起する役割は次第に大きくなるであろう。

以上のようなグローバルな潮流や国内における環境変化を受け、CSRへの関心が急速に高まっている。しかし現状では、一部グローバル企業の先進的な動きと、CSRに積極的ではないその他多くの企業との格差は大きいものの、多くの企業にとって環境対策も含め、

ステイクホルダーに対してアカウントビリティを果たしていくことは、例外なく重要なテーマなのである。(7)

第2節 政府・消費者・企業の相互関連性

先の第1節では、なぜ環境問題に対して、政府、消費者・市民・NPO(第3セクター)、企業の3方面から考えなければいけないのかをみてきた。この第2節では、主に企業とステイクホルダーという観点から、その3つの主体の相互関連性をみていくことで、以下の章で述べられている各主体の取り組みが、どれ一つとして独立して行われている訳ではなく、あくまで各主体と相互に関わりながら行われている、ということを確認したい。

(1) 経済基本主義の限界

企業は、利益を生み出して株主への責任を果たしながら、経済活動を通して社会に貢献することが基本である、という経済基本主義の考え方はその通りである。しかし今問われていることは、企業の経済活動が大規模化・複雑化したことにより、意図せざるところに社会や環境に与えるマイナスの影響が増大しており、そのことの企業責任が問われているのである。

(2) ステイクホルダー・マネジメントの要請

経済基本主義の限界を受けて、企業に対し

て、効率性を求める経済活動のベースに、社会的公正性や環境への配慮といったことを組み込むことを求める動きが広まってきた。そういう流れを受けて、企業は株主のみならず、その経済活動を通して様々なステイクホルダーと関わっており、それぞれに対してアカウンタビリティが求められてきたのである。顧客に対して製品の安全性や、従業員に対して雇用上の公正、コミュニティに対して環境問題など、それぞれの活動において説明責任が求められている。したがって、企業は、株主だけでなく、それ以外のステイクホルダーを考慮したマネジメントのあり方が求められているのである。(8)

(3) 企業とステイクホルダーの具体的な関わり

主に市場社会において広がりつつある動きを見ていく。

1) 社会的責任投資

外国人による機関投資家の進出もあり、そのインパクトは企業経営に大きな影響を与えているが、これは主に投資家・消費者から企業への関わり・動きとみることができよう。

2) グリーン・コンシューマリズム

消費者の環境意識の向上により、購買活動を通して企業に何らかのメッセージを与えることができる。実際に、価格が低くても社会的に責任あると認められない企業の商品は買わないという消費者が増えている。また、企業同士の間においてもグリーン調達が広ま

りつつあり、これらは主に消費者・企業から企業への関わりとみることができる。

3) 企業のコミュニティへの関与

企業が大都市内部の疲弊した地域や発展途上国に進出した場合、そこでの取引や投資、現地雇用といったものが生まれ、コミュニティを活性化させる一助となるものであり、これは主に企業からコミュニティ・市民への関わりと捉えることができる。⁽⁹⁾

(4) 政府・消費者・企業の相互関連性

以上見てきたように、企業は様々なステイクホルダーと関わりながら経済活動を行っている訳であり、NPOに関しても彼らから批判・監視されたり、あるいはコラボレーションしながら、営利活動を追求しているのである。そして近年、現代社会においては、地球環境問題などのように国家・国連という枠組みを超えた課題や、また逆に国家・政府が扱うには小さすぎるローカルでマイナーな課題、あるいはビジネス性の低さから企業が取り上げない領域などの問題解決のために、NPOの果たす役割には大きな期待が寄せられている。また、政府に関しても、政府は産業政策に深く関わることを通して統制経済的な指導を行い、特定産業の保護・振興のために優遇税制・金融政策・法的保護などによって、企業システムの成長・土台作りに貢献してきた。現在、その旧来の政官財の閉じたネットワークに変化が起きつつあり、ISOのCSR規格化などグローバルにCSRが求められてい

る潮流の中にあっても、政府が今後施行するであろう、排出基準や環境税といった環境政策の影響を最大に受けるのは、他ならぬ企業なのである。

つまり、企業は全てのステイクホルダーとの関わりがあり、決して単独ではありえないのである。ただ、以下に続く章では、地球温暖化への対策ということで、その各主体の取り組みを、政府、消費者・市民・NPO、企業という順に大別して論を進めていく。しかし、繰り返しになるが、各主体ともどれ一つとして独立して行われている訳ではなく、あくまで各主体と相互に関わりながら取り組みを行っている点に、再度留意したい。

-
- (1) 松下 [1 0] 1 2 9 ページ
 - (2) 谷本 [2 0] 1 4 1 ページ
 - (3) 松下 [1 0] 8 3 ~ 8 5 ページ
 - (4) 谷本 [2 2] によれば、企業活動のプロセスに社会的公正性や環境への配慮などを組み込みステイクホルダー（株主、従業員、顧客、環境、コミュニティなど）に対しアカウンタビリティを果たしていくこと。その結果、経済的・社会的・環境的パフォーマンスの向上を目指すこと。
 - (5) 谷本 [2 0] 9 5 ~ 1 0 2 ページ
 - (6) 谷本 [2 0] 1 0 2 ~ 1 0 9 ページ
 - (7) 谷本 [2 1] 9 ~ 1 3 、 2 5 ~ 2 8 ページ
 - (8) 谷本 [2 0] 1 9 6 ページ
 - (9) 谷本 [2 0] 1 9 7 ページ

第 3 章 政府の取り組み

この第 3 章では、温室効果ガスの排出量の現状を把握するとともに、政府が地球温暖化に対してこれまでどのように取り組んできたか、そして今後どう対処していくかを見ていくことにする。

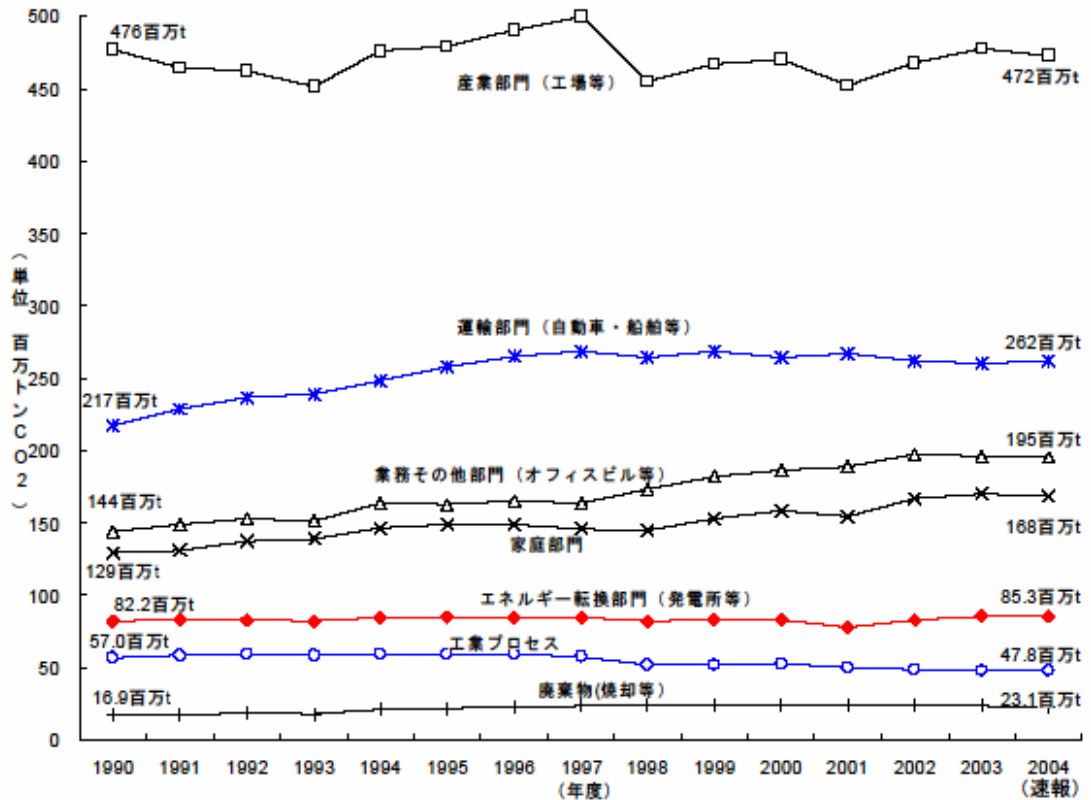
第 1 節 温室効果ガス排出量の現状

図表 3 - 1 温室効果ガス排出量の推移

	GWP	京都議定書の基準年	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (速報)
二酸化炭素 (CO ₂)	1	1,122.3	1,122.3	1,131.4	1,148.9	1,138.7	1,198.2	1,213.1	1,234.8	1,242.0	1,195.2	1,228.4	1,239.0	1,213.6	1,247.8	1,259.3	1,251.7
メタン (CH ₄)	21	24.8	24.8	24.6	24.5	24.4	24.0	23.4	22.9	22.1	21.5	21.1	20.7	20.2	19.5	19.3	19.1
一酸化二窒素 (N ₂ O)	310	40.2	40.2	39.7	39.9	39.6	40.5	40.6	41.5	41.9	40.6	35.1	37.5	34.6	34.7	34.6	34.6
ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)	HFC-134a: 1,300など	20.2						20.2	19.9	19.8	19.3	19.8	18.5	15.8	12.9	12.3	9.0
パーフルオロカーボン類 (PFCs)	PFC-14: 6,500など	12.6						12.6	15.3	16.9	16.6	14.9	13.7	11.5	9.8	9.0	9.9
六ふっ化硫黄 (SF ₆)	23,900	16.9						16.9	17.5	14.8	13.4	9.1	6.8	5.7	5.3	4.7	4.5
計		1,237.0	1,187.2	1,195.7	1,213.3	1,202.8	1,262.7	1,326.8	1,351.8	1,357.5	1,306.6	1,328.4	1,336.2	1,301.4	1,330.0	1,339.3	1,328.8

出所：環境省 [9] 2 ページより

図表 3 - 2 二酸化炭素の部門別排出量の推移



出所：環境省 [9] 4 ページより

地球温暖化は、6種類の温室効果ガスによって引き起こされているのだが、その割合は図表 3 - 1 のようになる。図表 3 - 1 から、2004年度の温室効果ガスの総排出量が13億2900万トンであり、前年度と比べると0.8%の減少となっているが、京都議定書の規定による基準年(1990年度)に対しては、いまだ7.4%上回っている。またその内訳は、二酸化炭素(CO₂)の割合が

全体の約 94% を占めており、温室効果ガスの削減は、そのまま CO₂ の削減とほぼ同じであると考えても良いだろう。2004 年度の二酸化炭素排出量は 12 億 5200 万トンであり、前年度と比べると 0.6% 減少したが、基準年と比べると 11.5% 増加している。基準年の排出量まで CO₂ を削減するためには、まだまだ改善していかなければならない、ということである。そして、以下に続く本文では、この CO₂ をどのように削減し、地球温暖化を防いでいくかを考えていくことにする。

次に、図表 3-2 から、産業部門（工場等）が企業の自主的取り組みの努力によって、基準年以下にまで CO₂ を削減しているのに対して、運輸部門（自動車・船舶等）、業務その他部門（オフィスビル等）、家庭部門からの排出量が基準年と比べて大幅に増加していることが分かる。さらに、経団連の主張によれば、東京電力における原子力発電所の長期停止の影響がなければ、さらなる産業部門における削減が期待できた、としている。つまり、CO₂ 削減に向けて、特に重要視していかなければならない部門は、運輸部門と、業務その他部門・家庭部門を合わせた民生部門の 2 つなのである。なかでも、運輸部門の排出量が大幅に増大しているのは、第 6 章で詳しく論じることになるが、自動車の総量が増え続けてきたことに、起因しているのである。

第 2 節 政府の環境政策

(1) 国際的取組みの動向

人間が利便さと快適さを求め、大量生産・大量消費・大量廃棄の経済システムを拡大させてきた結果、1980年代後半より、環境問題のグローバル化はいっそう進み、様々な形態での地球環境問題が噴出してきた。それを受けて80年代末から、地球環境問題が極めて大きな国際的関心事項になり、特に地球温暖化問題については、先進各国が緊急課題として認識し始め、1988年11月に国連環境計画(UNEP)⁽¹⁾と世界気象機関(WMO)⁽²⁾によって、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)⁽³⁾が設立された。1990年のIPCCによる第一次報告書が原動力となって、1992年のリオデジャネイロで開催された地球サミットにおいて、気候変動枠組み条約が採択され、とりわけ日本を含む先進国に対して、2000年までにCO₂等の温室効果ガスの排出量を1990年レベルまで戻すことを目標に政策上の措置をとり、その実施状況を締約国会議(COP)に報告することなどが、義務付けられた。

しかし、この条約において、先進国間に課された削減目標は必ずしも強制されたものではなく、あくまで努力目標であり、また2000年以降の具体的取り組みに関する決まり事もなかった。このような不備を是正し条約を一層効果あらしめる狙いから、COPが95年ベルリン、96年ジュネーブにおいて開

かれ、97年の京都にその決着が委ねられることになった。

(2) 京都議定書

京都会議でも各国の意見の対立は容易に解けず、これを打開するため各国の閣僚などによるハイレベルの交渉や首脳同士による電話による直接交渉も含む公式・非公式の協議が行われ、予定の会期を過ぎた1997年12月11日、やっと京都議定書が採択された。その主な内容を以下にまとめてみる。

1) 数値目標

先進国に対し法的拘束力のある温室効果ガス削減の数値目標が定められ、2008～2012年の5年間に全体として少なくとも1990年に比べ5.2%削減する。主要各国の削減率は、日本が6%とされ、米国7%、EU8%、カナダ6%となった。

2) 経済的手段として、京都メカニズムの導入

先進国間での排出量取引

CO₂削減枠に大幅な余裕がある国（ロシア等）は、その余剰分を排出権として、アメリカや日本に移転する（売る）ことができる。

共同実施（JI）

先進国同士が、自国の数値目標達成のために共同して温室効果ガス排出削減や吸収の事業を実施し、排出削減単位をクレジットして獲得することができる。

クリーン開発メカニズム（CDM）

先進国が途上国において共同で温室効果

ガス削減プロジェクトを実施し、そこで得られた吸収分あるいは削減分を先進国がクレジットとして獲得し、自国の温室効果ガス削減量に充当できることのできる。

3) 発展途上国に関して

地球温暖化を深刻化させた先進諸国が、これから発展しようとする後発グループを阻止する権利はないという途上国側の主張が通り、途上国の削減目標は決められなかった。

ところが2001年3月末、米国のブッシュ大統領が突然京都議定書からの離脱を表明した。その主な理由は、発展途上国が温室効果ガス排出削減義務を負っていないことは不公平、議定書は米国経済に悪影響がある、といったものであった。これに対し、各国は世界最大の排出国である米国の参加を粘り強く働きかけたがはかばかしい成果は得られず、議定書の発効は見送られると思われたが、自国の削減によるクレジット獲得を背景にロシアの参加が決まり、2005年2月16日発効されることになった。

(3) 京都議定書の評価

細部にいたる詰めは以降のCOPに引き継がれていったが、国際間で具体的な数値目標が決まり、少なくとも地球温暖化防止のための大きなフレームが出来上がったことは、間違いなく意義のあることである。ただ、私は、大きな2つの問題が未解決であると考え、それを以下に整理していく。

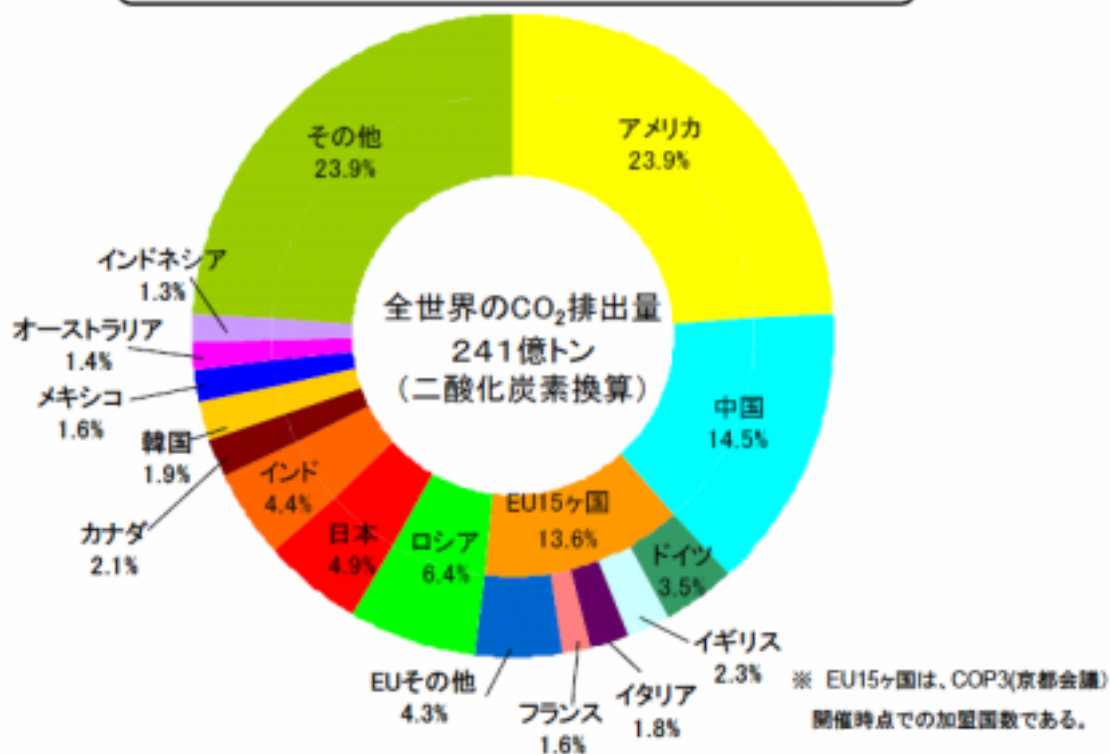
1) 経済的手段の是非

京都議定書においては、京都メカニズムとよばれる経済的手段の導入が認められることになった。確かに、先進諸国は技術開発と科学分野での取り組みにおいて途上国をリードしており、その技術を途上国に譲渡することによって、途上国のCO₂削減に貢献できる上にその分のクレジットを獲得できて、まさにWin-Winの関係が出来上がっている。

しかし、その一方で、先進国の自国における排出削減が順調に行かない場合は、環境経済学における限界削減費用の観点から考えても、途上国のCO₂削減に貢献し、その分のクレジットを獲得した方が、効率的でもあり容易なのである。さらに極論を言ってしまうと、自国において無理に排出削減を行わなくても、途上国に技術譲渡してその分のクレジットを獲得すれば、削減目標を達成できてしまうのである。もちろん、そういった事は世界的な批判を浴びてしまう結果となり、現実的ではないのかもしれないが、懸念材料として残ってしまうのも事実であると思う。現在、主に商社が排出権ビジネスに参入しているのだが⁽⁴⁾、市場経済下における企業活動が多数の環境問題を引き起こしてきた一方で、地球温暖化問題においては商社を含めた市場原理が解決の一助となってしまうかもしれないのである。

図表 3 - 3 世界全体のCO₂排出量

世界全体のCO₂排出量(2002年)



出所：エネルギー・経済統計要覧
2005年度版

2) 発展途上国問題

図表 3 - 3 において、米国、1990年度基準なため削減目標が決められていない中国・インド、そしてその他に含まれている、今後排出量を拡大していくであろう発展途上国といった国々が、CO₂の削減義務が存在しないのである。図表からも、その割合がどれほど大きいか分かるはずである。しかも、中国やインド、発展途上国は、今後ますます

のCO₂排出増が見込まれているのである。地球温暖化を進行させたのは先進諸国であり、その責任をこれから発展しようとする後発グループに対して押し付けないでほしい、といった途上国側の主張も確かに一理ある。

しかし、地球温暖化は国境と関係なく、地球全体の問題であって、ある一国だけで地球温暖化防止のためのCO₂排出量を抑制しても、近隣国が何もしないようでは、意味がないのも事実である。先進国と途上国におけるこの問題の根は深く、まだ解決のメドは立っていないが、早急に国際的な場における平和的な話し合いによって、共通の削減目標が具体化されることを切に望む。

(4) 地球温暖化対策推進大綱

1997年12月の京都議定書の採択を受けて、1998年6月に、地球温暖化対策推進本部において、2010年に向けて緊急に推進すべき地球温暖化対策をとりまとめた地球温暖化対策推進大綱が決定された。しかしながら、温室効果ガスの削減は思うように進まず、1999年度においては基準年比で約6.9%の増加となり、大綱の見直しが急務となった。そして、2002年3月に、大綱は改正され、国・地方公共団体・事業者・国民の総力を挙げた取り組みを強力に推し進めるため、京都議定書の6%削減の達成に向けた対策の全体像を示すとともに、温室効果ガスの種類ごとに目標並びに対策及びその実施スケジュールを記述し、併せて個々の対策

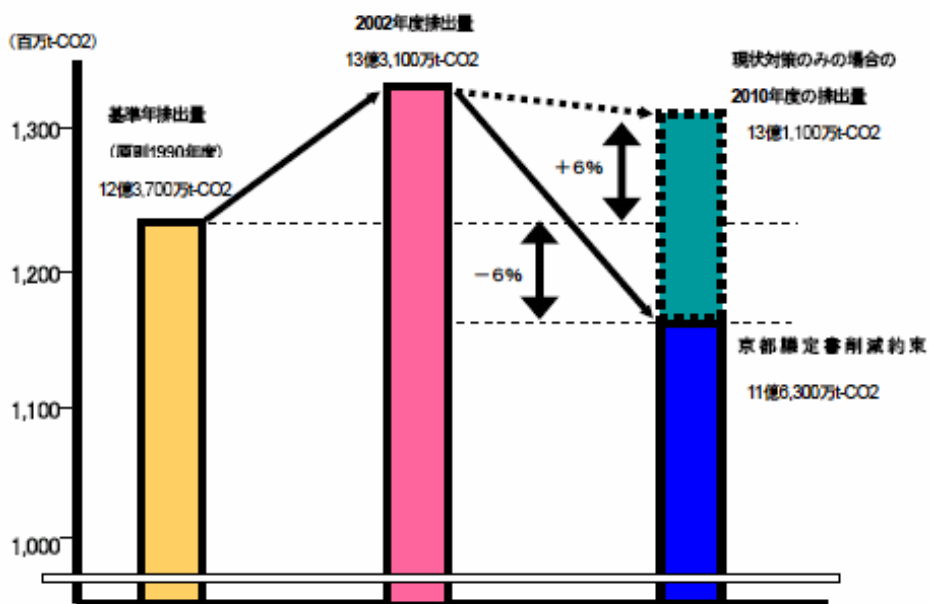
についての全体における導入目標量、排出削減見込み量及び対策を推進するための施策を定めた。

(5) 京都議定書目標達成計画

2002年の地球温暖化対策推進大綱は、2004年にその評価・見直しが行われることとされ、また、京都議定書の6%削減約束の確実な達成に向けて、2005年4月、京都議定書目標達成計画が定められた。

1) 現状分析

図表3-4 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量



出所：環境省 [7] 10 ページより

図表3-4をみると、現行対策のみで

はわずかながらの削減しか果たせず、基準年比6%増で目標を達成できないことが分かる。それゆえにこの計画では、基準年比6%削減を確実に達成するための対策と施策が、省CO₂型の地域・都市構造や社会経済システムの形成といったマクロな視点から、施設・主体単位の対策、機器単位の対策といったミクロな視点の3段階に分けて、政策が挙げられている。

2) 部門ごとにおける対策と施策

第1節で、基準年度に比べて大幅な増加をみせている運輸部門と民生部門に注目するところは述べたが、企業の自主的努力によって基準年度以下の水準に抑えているものの、CO₂排出の約4割を占めている産業部門、以上の3部門に対する施策をみていくこととする。

産業部門（製造事業者等）

産業部門においては、1997年に日本経済団体連合会（以下、経団連）が率先して環境自主行動計画⁽⁵⁾を策定し、2010年度のCO₂排出量を1990年度比±0%以下に抑制することを目標として掲げており、2002年度においては1990年度比-1.7%と、企業の自主的努力が実を結んでいると言えよう。また、これまでに34業種が業種ごとに定量的に目標を設定した環境自主行動計画を策定してきており、産業部門全体の約8割をカバーするに至るまで範囲を拡大している。京都議定書目標達成計画の中に「自主的手法には、各主体がその創意工夫により

優れた対策を選択できる、高い目標へ取り組む誘因があり得る、政府と実施主体双方にとって手続きコストがかからないといったメリットがあり、事業者による自主行動計画ではこれらのメリットが一層いかされることが期待される」、また「このような事業者による自主行動計画はこれまでのところ成果を上げてきており、産業部門における対策の中心的な役割を果たすものである」との文面があり、政府は、この経団連による環境自主行動計画、つまりはCO₂削減において企業の自主的努力をかなり高く評価しているのと同時に、かなり依存してしまっていることがうかがい知れる。

そして上記の自主的な措置に加えて、熱と電気を併せた総合的な省エネルギー対策を求めるなどして、工場等におけるエネルギー管理の徹底を促すとともに、高性能工業炉や次世代コークス炉といった省エネルギー性能の高い機器・設備の導入を促進させる方針を取っている。

運輸部門（運輸事業者等）

運輸部門におけるCO₂排出量は、近年は大幅な増減は見られないものの、基準年度比で約20%も増加してしまっており、今後、自動車保有台数の増加等を通じて、排出量の増加の可能性は否定できず、早急な対策が求められている。

一つ目として、駐停車時のアイドリングストップ、交通状況に応じた安全な低速走行等、

エコドライブの普及・推進を図るといった環境に配慮した自動車使用の促進である。関係4省庁⁽⁶⁾のエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行うとともに、運送事業者等を対象にエコドライブ管理システム⁽⁷⁾の構築・普及を図り、また、アイドリングストップ装置導入のための補助等を引き続き実施している。二つ目としては、荷主と物流事業者の協働によるCO₂削減の推進である。具体的には、グリーン物流パートナーシップ会議⁽⁸⁾を通して、モーダルシフト⁽⁹⁾やトラック輸送の効率化等を荷主と物流事業者が連携して行う先進的モデル事業への支援を行うことであり、物流体系全体のグリーン化を促進していくものである。そのためにも、自動車輸送からCO₂排出量の少ない内航海運や鉄道による輸送への転換は、非常に重要なものとなっている。

しかしながら、それでも依然として、運輸部門におけるエネルギー消費の大半を自動車占めていることから、自動車単体対策として、世界最高水準の燃費技術により燃費の一層の改善を図るとともに、燃費性能の優れた自動車やアイドリングストップ装置搭載車の普及等の対策・施策を推進している。具体的には、トップラナー基準適合車の拡大や、税制上の優遇措置による燃費性能の優れた自動車の普及、さらには、ハイブリッド自動車や天然ガス自動車等のクリーンエネルギー自

動車⁽¹⁰⁾に対しては、補助制度や税制上の優遇等の支援措置を講じている。

民生部門

オフィスビル等における床面積の増加や家電保有台数の増加等によって、民生部門におけるCO₂排出量は、基準年度比で約3～4割増大している。政府の民生部門における主要な方針は、省エネルギー政策であって、E S C O事業⁽¹¹⁾の活用や、ITを利用することでエネルギーの使用状況をリアルタイムに表示し、また室内状況に対応して照明・空調等の最適な運転を行うエネルギー需要管理システム（B E M S : Building Energy Management System、H E M S : Home Energy Management System）の普及を図っている。そして、家庭やオフィス等において、トップランナー基準に基づく機器の効率向上を促進させ、特に家庭におけるエネルギー消費量の約3割を占める給湯部門においては、省エネルギー機器の普及支援や技術開発を奨励している。

(6) 政府自身の実行計画

2005年4月、京都議定書目標達成計画と同時に、政府自身の実行計画も定められたのだが、政府は、通常の経済活動の主体として国民経済に占める位置が極めて大きいことから、自らがその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のための措置を実行することによる地球温暖化対策の推進が大きく期待され、また、地方公共団体や事業者、国

民の自主的積極的な措置を求めるためにも、政府自らが率先して実行することの意義は高い。そして、京都議定書目標達成計画に掲げられた先進的な温暖化対策を政府自らが、事業者や家庭に先駆けて率先して導入することにより、社会全体への普及を牽引することが求められている。具体的には、燃料電池自動車等を筆頭に低公害車の導入、自動車の効率的利用、自転車の積極的な活用、省エネルギー機器の導入、両面印刷による用紙類の使用量の削減、冷暖房の適正な温度管理、周辺や屋上の緑化などである。

第 3 節 環境税の是非について

石弘光の著書⁽¹²⁾によれば、広範囲な不特定多数の経済主体が排出するCO₂による地球温暖化の場合には、政府による直接規制を用いることは困難であって、環境税等といった経済的手段の活用を検討が不可欠としている。実際に、環境省としても、京都議定書の削減約束を確実なものとするために、規制的手法や企業の自主的取り組みだけではなく、環境税といった経済的手段の導入を検討している。では、その具体案の概要を見ていくことにする。

(1) 環境省による環境税の具体案

すべての化石燃料と電気を課税対象とし、税率は炭素 1 トンあたり 2 4 0 0 円 (CO₂

1 kg あたり 65 銭) に設定し、その税収額は一般財源として約 4900 億円(温暖化対策に約 3400 億円、雇用促進など、企業活力の維持・向上に 1500 億円)を見込んでいる。温暖化対策としては、家庭用省エネ機器の購入促進や環境産業の育成、グリーンな交通の実現のために低公害車・低燃費車の購入促進、天然ガス・風力・バイオマスなどのクリーンエネルギーの奨励といった、民生部門を含めた幅広い主体の取り組みが支援される。また、税負担による国際競争力の減少を防ぐために、企業活力の維持・向上としては、社会保険料や法人税の軽減が検討されている。

(13)

そして、この環境税導入によって、工場等からの直接的な排出削減や温暖化対策の促進によるCO₂削減など、およそ5200万トン(基準年比で4%強程度)の削減が期待されており、京都議定書目標達成計画を補完するものとなっている。ただ、環境税の導入については、国際競争力の低下を招く等して、経済産業省と経団連からの猛反対を受けて、いまだに実施に踏み切れない状況である。

(2) 環境税に対する評価

図表3-4をもう一度確認すると、現行対策だけでは基準年度比6%増で京都議定書の削減約束(基準年度比6%減)を達成できないがゆえに、2005年4月、京都議定書目標達成計画が定められた訳であるが、その削減量の内訳を考えてみたい。

図表 3 - 5

温室効果ガスの排出抑制・吸収の量の目標

区 分	目 標		2010 年度現状対策 ケース(目標に比べ +12%*) からの削減 量 ※2002 年度実績 (+ 13.6%) から経済成長等 による増、現行対策の 継続による削減を見込 んだ 2010 年見込み
	2010 年度 排出量 (百万t-CO ₂)	1990 年度 比 (基準年 総排出量比)	
温室効果ガス			
①化石 [*] -起源CO ₂	1,056	+0.6%	▲4.8%
②非化石 [*] -起源CO ₂	70	▲0.3%	▲0.4%
③メタン	20	▲0.4%	
④一酸化二窒素	34	▲0.5%	
⑤代替フロン等3ガス	51	+0.1%	▲1.3%
森林吸収源	▲48	▲3.9%	(同左) ▲3.9%
京都メカニズム	▲20	▲1.6%*	*(同左) ▲1.6%
合 計	1,163	▲6.0%	▲1.2%

*削減目標 (▲6%) と国内対策 (排出削減、吸収源対策) の差分

出 所 : 環 境 省 [7] 骨 子 よ り

図表 3 - 5 から分かるように、削減しなければいけない基準年度比 1.2% 分の内訳は、森林吸収源の 3.9%、京都メカニズムの 1.6%、そして国内における排出削減対策が 6.5% となっている。その中において、森林が突如として増える訳ではないので、森林吸収源の 3.9% はほぼ固定枠として考えてよいだろう。しかしながら、国内における削減対策が 6.5% と大きな割合を占めているだけに、もしも不調に終わった場合は、その分の

補填を先の第2節で述べたように、京都メカニズムに依存せざるを得ない状況になるであろう。さらに、京都メカニズムにおける共同実施（JI）・クリーン開発メカニズム（CDM）は海外で事業が行われることにリスクが伴い、またクレジット獲得の認証には3～5年かかるため、緊急の場合には、比較的即効性のある「排出権取引」に参加する可能性が高いのではないだろうか。つまり、外国の空気を（ホット・エアー）を買ってくるのに対して、我々の税金がさらに使われることになるのである。

以上のように考えると、企業の自主的取り組みや政府による直接規制といった、国内対策だけでは不十分なのではないだろうか。新しく環境税という、経済的手段を使ってCO₂の排出を抑えるべきではないのだろうか。しかも、現在CO₂の排出が大幅に増加しているのは、民生と運輸部門といった排出主体が多数存在する部門であって、排出総量に直接作用する環境税が効率的であると考える。その際、企業における国際競争力の確保として、各種の減税措置や低所得者・中小企業への配慮等を考慮に入れている、環境省の環境税案には賛成である。

第4節 新たな環境行政に向けて

現在、日本の環境行政は、主に環境省が中心となって、政府全体の環境保全に関する施

策の総合的推進を図っている。しかし、環境に影響を与えない政策などほとんどなく、多くの政策は何かしらの形で環境に影響を与えているがために、環境政策は概して各省庁の所管行政に関わる横断的な性格を備えている。それゆえに、環境立法過程では政府内各省庁の縦割りセクショナリズムと権限配分をめぐる争い、そして各省庁所管業界の働きかけなどの結果、原案が大幅に変更されることもありうる。環境税の導入に際して、環境省と経済産業省の立場が真逆なのは、その典型的な例であろう。地球温暖化問題を解決していくには、まず政府内における意思の統一を進めていかなければならないだろう。

また、繰り返しになるが、今までの環境政策は、各省庁とその所管業界の癒着・省庁間の意見のすり合わせといったものから出来上がってきたものである。第2章でも述べたが、旧来の閉じたネットワークの産物としての政府と産業界（企業）の癒着構造において、企業から政府には、政治献金や票、政府から行政には、特定の企業優遇の政策の斡旋、行政から企業には、特定の企業の保護・天下り人事などが慣行されていたのである。これからの環境立法過程においては、単に政府内関係省庁間の既存施策のすり合わせにとどめず、専門家やNPO、市民といった多くのステイクホルダーを巻き込んで、議論の透明性を高め、国民の幅広い共感を得られるようなプロセスを経ていくことが重要であろう。

- (1) 1972年にストックホルムで開催された国連人間環境会議で採択された「人間環境宣言」及び「環境国際行動計画」を実施に移すための機関として、同年に設立され、環境に関する諸活動の総合的な調整を行なうとともに、新たな問題に対しての国際的協力を推進することを目的としている。
- (2) 国際連合の外部機関の一つで、気象観測業務の国際的な標準化と調整を主な業務としている。
- (3) 地球温暖化に関する最新の知見の評価を行っていき、IPCC自体は、各国への政策提言等を行うことはないが、国際的な裏付け組織として、間接的に大きな影響力を持つ。
- (4) 住友商事が2005年2月にインドの化学工場において、日本企業として初めてCDMプロジェクトの登録がなされた。
- (5) 製造業・エネルギー消費産業だけでなく、流通・運輸・建設・貿易・損保など、参加した業種はかなり幅広い。
- (6) 警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省
- (7) 自動車の走行において計画的かつ継続的なエコドライブの実施とその評価及び指導を一体的に行う取り組み
- (8) 物流のグリーン化に向けた産業界の自主的な取り組みを推進するため、荷主企業、物流事業者、行政、その他関係方面の会員企業・団体に構成される組織であり、経済産業省、国土交通省及び関係団体の協力により運営される。
- (9) 貨物輸送において、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用により、輸送機関（モード）の転換（シフト）を図ること。
- (10) ここでは、電気自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、

メタノール自動車、ディーゼル代替LP
ガス自動車の総称

- (11) 包括的な省エネルギーサービスを提供
する事業である Energy Service Company
の略
- (12) [環境税とは何か]岩波新書、1999年
- (13) 経済への影響は、GDP年率0.01%
減としている。

第 4 章 消費者・市民・N P O の取り組み

この章では、消費者・市民・N P O の立場から、C O 2 削減のために、どんなことができるのかを考えていくことにする。

第 1 節 なぜ、消費者・市民・N P O の力が必要になったのか

第 2 章でも述べたが、環境問題との関わりの中で、N P O を含む市民社会の役割が注目されるようになった背景としては、大きく 2 つのことが考えられるだろう。それは、市場経済の限界と政府の限界である。

(1) 市場の限界

現在の市場機構は、価格メカニズムを通して、マーケットで取り引きされている財やサービスの効率的配分にはきわめて有効なシステムである。しかし、大気・水・自然環境などの環境という公共財の価格は市場では適正に評価されていないのである。それゆえに、環境という公共財を適正に管理し提供するのには、現在の市場経済には限界がある。(1)

(2) 政府の限界

これまでわれわれ日本人の多くは、公共的な問題の解決については「お上」(政府・行政)に依存してしまう姿勢が強かった。しかしながら、高度経済成長期における環境問題の噴出、オイルショック・ショックとそれに続く低成長期、バブルの成長と崩壊、阪神淡路大震災とそれに続く N P O 法の施行等を

経て、福祉国家の限界と同時に、社会的課題の解決を政府に委ねることを当然のこととする流れに対して、少しずつではあるが市民自らが取り組む方向への変化がみられ始めている。⁽²⁾また、政府においても重視されるのは、行政の安定性・公平性（他の問題とのバランス）・継続性（前例踏襲）などであって、環境問題に対して将来を見通した革新的・抜本的な政策がとられることはあまりなかった。

以上のように、現在の私企業を中心とした市場経済の限界、および政府の役割の限界を背景に、NPOを含む市民社会の役割が次第に大きくなってきたのである。

第2節 消費者運動、NPO法人の活動

(1) 消費者に関して

消費者がCO₂削減に貢献できることは、電気を節約したり、公共交通機関を利用するといった、直接的な手段と、環境に配慮した商品・サービスを優先的に購入したり、操業上あるいはマネジメント面で環境により配慮している企業を評価することで、企業をグリーン化させるといった、間接的な手段の二通りが考えられる。

1) 直接的な方法

CO₂の排出量は、エネルギー供給CO₂原単位（ガソリン・電気・石炭など）、エネルギー利用原単位（電気機器における発熱効率・自動車の燃費など）、活動量（電気機

器の使用量・自動車の走行距離など)の3つの積によって決まる。 に関してはエネルギー転換産業の自主的取り組み、 に関しても各メーカー等における技術開発に依存しているのだが、 の活動量に関しては私たちの意識・行動次第なのである。つまり、私たちが環境意識の高い行動を選択していけば、CO₂の排出量は抑えられるのである。

家庭内においては、冷暖房の調整、電気・シャワーの節約、といった具合に今日からでも容易に取り組めるものばかりなのである。家庭外においては、特に移動手段の選択が重要である。自家用乗用車は、他の公共交通機関に比べると格段にCO₂を排出するものなので、自動車の代わりに電車を利用すればCO₂排出量は約8分の1、バスを利用すれば約4分の1に減らせるのである。個々人の移動手段の選択がCO₂排出量に大きな影響を与えているのであるから、都市部のように公共交通機関が発達しているところでは、ぜひ自動車を使わない選択をしていただきたいものである。

2) 間接的な方法

グリーン購入ネットワーク

現在の社会において、私たちは企業が提供する商品やサービスを購入する消費者として、市場経済を通じて社会とつながりを持っている。その消費者として、積極的に「モノを選択する」ことによって、製品市場に環境負荷低減の意思表示を行い、企業に対してメッセ

ージを発することができるのである。商品を実際に製造するのは企業ではあるが、消費者がどのようなニーズを持つかによって、企業の生産・販売活動も変わってくるのである。

1988年英国では『ザ・グリーン・コンシューマー・ガイド』が発売されて、一躍ベストセラーになったのだが、この本はどの商品が環境に配慮したものであるかを消費者に知らせ、消費者行動に影響を与えることによって企業の商品戦略をグリーン化させることに一役買ったのである。

日本においては、1996年グリーン購入ネットワークが設立されたのだが、この組織は企業・政府・地方公共団体・消費者団体・環境NPO等から構成される非常に緩やかなネットワークで、目的は環境への負荷が少ない商品やサービスの優先的購入である。ホームページ⁽³⁾からは、各々の製品群に関して、各メーカーの製品の環境データベースを閲覧することができる。会員数に関しては、設立直後の530社から、2005年9月15日現在で2847社（企業2248、行政機関319、民間団体280）に達している。少しずつではあるが、グリーン購入の意識が市場において芽生えてきたと考えても良いだろう。消費者は環境に配慮した商品・サービス、そして企業を適切に評価し、企業に対する選択の意思を積極的にメッセージとして発信していく能動的な役割を果たすべきなのである。

(4)

エコファンド

また、近年のCSRが求められる潮流を背景に、投資の基準に経済的な指標と同時に、社会的・環境的項目を組み込み、企業に社会的責任ある活動を求めるという、社会的責任投資（Socially Responsibility Investment：SRI）の市場が次第に拡大している。

日本においては、環境問題への関心の高まりを受けて、1999年にはじめてSRI投資信託が発売されたのだが、これがいわゆるエコファンドと呼ばれるものである。エコファンドは、環境配慮の度合いが高く、かつ株価のパフォーマンスも高いと判断される企業の株式に重点的に投資するものであるが、その購入者の約9割は個人投資家であり、しかも投資信託の初心者や女性が多いことが特徴である。消費者から投資家という立場に変わるものの、購買活動を通して企業に対してメッセージを発信していくことに変わりはなく、企業をグリーン化させる一助となるであろう。

(5)

(2) NPO法人に関して

NPOは、政府・行政の対応では漏れ落ちてきた領域、また交換の原理に支配された市場では対応しきれない領域における社会的ニーズに応え、社会的課題の解決に取り組む新しい可能性と力をもつものである。さらに、NPOは政府・行政や企業と連携し、パートナーシップを組む新しい形で社会的事業に取り組んでいくなど、第3セクターとしてその

役割は多様な可能性を持っている。それは、地球温暖化という問題に対しても、同様である。CO2削減・後述する自動車という観点から、アメリカのR I D E (RIDES for Bay Area Commuters)を紹介したいと思う。

1) R I D E S

R I D E S はアメリカのフランシスコ・ベイエリアで活動しているN P Oで、1977年に設立された。初期の事業は、自動車利用者の組織化とパンプールの維持運営であったが、市民の環境意識の高まりという社会的ニーズに対応して、現在では「環境を守りクオリティ・オブ・ライフを高めるような交通のあり方を促進していくこと」をミッションとしている。その主な事業は、カー・シェアリングを進めるために、相乗り希望者のマッチングに関するものである。カー・シェアリング、つまり1台の自動車を複数の人間で相乗りをすることによって、排出されるガスやCO2を減らして環境を改善し、使用燃料の消費を節約すること、また自動車の交通量を減らして交通混雑という生活環境の悪化を抑止改善することが可能となるのである。そして、現在R I D E Sでは、マッチング事業にとどまらず、H O V (High-occupancy Vehicle、複数の人間が乗車している自動車)促進に関わる広い領域の事業に携わっている。

日本においても、福岡の環境N P O、西日本リサイクル運動市民の会が運営する、特定非営利活動法人カーシェアリングネットワー

クが地球温暖化防止等を目的に、2002年10月にその事業を始めていたが、当初の予定通り2005年9月を以てそのパイロット事業の役目を終了した。福岡市におけるカー・シェアリングに関しては、株式会社マツダレンタカー⁽⁶⁾がその事業を引き継ぎことになっており、同社は広島市においても事業展開しており、今後の事業拡大が期待される。
(7)

第3節 日本における環境NPOの展望

上記のRIDE Sと政府の関係には示唆的な点が見られる。それは、政府によるH O Vレーン(複数が乗車する自動車のみが通行可能な道路)の設定などの環境および交通混雑の施策が、相乗りを促進しRIDE Sの利用者を増やしている、ということである。これを、政府とNPOとがコラボレーションすることによって、環境などの面においてより好ましい結果を導き出している事例とみることができよう。そして、アメリカには、RIDE Sのようにカー・シェアリングを組織的に行うNPO団体が各地に広がっている。その一方で、日本においては、(特活)カーシェアリングネットワークがそのパイロット事業の役目を果たし終えた段階であって、その後の事業は、企業に引き継がれていった。これは、日本においては、いまだNPOが満足に活動できるほどの基盤が整っていないことを暗に意味しているのではないのだろうか。

日本における環境NPOは膨大な数に上り、その活動も多岐に渡っているものの、多くの団体が資金・人材・情報の不足などに直面しているのが現状である。会員数100人以下の団体がほぼ半数を占め、大半が法人格を持たない任意団体であり、財政規模も半数以上が100万以下となっており、非常に小規模の組織が大部分なのである。NPOに対しては、政府や市場では扱いきれないローカル・グローバルな課題の解決が期待されているのだから、その活動基盤を整備していく必要があるだろう。

そのためにはRIDSのように、政府からの支援が重要なのではないかと考える。アメリカでは、民間団体の法人格取得が比較的容易であることや、団体に対する寄付への税制上の優遇措置が幅広く認められていることなど、民間活動を促進する国の制度が日本より整っているのである。

日本においても、1988年に成立した特定非営利活動推進法や、NPOの環境保全活動に対する資金援助を目的とした地球環境基金など、NPO活動を推進するための社会的システムが整備されつつある。そして2000年に、NGO・経団連・外務省がパートナーシップを組んで、NGOの緊急人道支援活動をサポートするために、「ジャパン・プラットフォーム」を設立したのだが、3つのセクターがそれぞれの強みを生かしてコラボレートしていくことで、複雑な要因が絡む社会

的問題に新しい発想から取り組んでいくことが可能となった。今後もこういったNPOを理解・支援するための対話と協働の枠組みをつくっていく努力が求められるだろう。⁽⁸⁾

(1) 松下 [1 0] 8 2 , 8 3 ページ

(2) 詳しくは、第2章、第1節に記述

(3) グリーン購入ネットワーク・データベース
<http://gpn-db.mediapress-net.com/gpn-db/index.hgh>

(4) 松下 [1 0] 7 7 ~ 7 9 ページ

(5) 谷本 [2 1] 1 ~ 5 ページ

(6) マツダレンタカー

<http://www.cs24.jp/index.html>

(7) 谷本・唐木 [2 3]

(8) 谷本 [2 0] 4 1 9 、 4 2 0 ページ

第 5 章 企業の取り組み

この章では、企業が地球温暖化をはじめとする環境問題に取り組むに至った背景や、実際の取り組みに関して経団連を中心にみていくことにする。

第 1 節 なぜ、企業が環境問題に取り組む必要があるのか

C S R に取り組み始めた先進企業の間では、企業が環境問題に取り組むのは当たり前と認識されていることが多いが、それはこの 10 年ほどの間に広がったものにすぎない。従来、利潤追求を目的とする企業活動と、環境保全のための積極的な取り組みは両立しえない、つまり「経済と環境は対立するもの」というのが、経済界の常識であった。

しかし、現在のグローバル化の潮流に伴って、経済活動の規模が地球環境容量に匹敵するほど大きくなった結果、温暖化やオゾン層の破壊といった地球規模での深刻な環境問題という大きなフィードバックを引き起こすようになってきた。それに対して、環境保護団体や地域社会、N P O、あるいは行政などが、環境の価値を改めて認識し、地球環境の代弁者として行動するようになり、「環境」が企業や産業界にとって重要なステイクホルダーとして存在するようになったのである。

第 2 章でも述べたが、主に 90 年代までは、企業は政府と行政のトライアングルの中での

閉鎖的なネットワークに位置しており、ステイクホルダーから、経営活動にかかわる社会的公正性や環境への配慮といったことに関してアカウンタビリティを明確にしていく、というようなことはほとんど求められてこなかった。環境は与えられたものであり、環境対策はコストとしか考えられていなかった。

しかし近年、特に企業評価団体が企業活動の社会的評価を行い、一般消費者や投資家がそういった情報に基づいて市場行動を行ったり、機関投資家が株主総会の場において企業行動原則の設定を要求したり、また市民型NPOが直接圧力行動によって働きかけるなど、企業は市場社会からの要請を無視することができなくなってきた。そして、企業はそういった様々なステイクホルダーからの支持がなければ存在できなくなっており、「環境」も含めた全てのステイクホルダーとの間に良好な関係を築くことにより、経済的・社会的・環境的業績を実現することができ、CSRを履行することができるのである。(1)

第2節 環境に配慮した経営

従来は、環境問題への対応はコスト要因とみなされ、企業収益にマイナスの効果しか及ぼさないと受け止められてきた。しかし、現在のCSRを求める潮流を背景に、環境をステイクホルダーとして認識し、企業活動のプ口セスの中に環境への配慮を組みこむことが、求められるようになってきたのである。そし

て、環境問題の解決を積極的に図って、そこに新たな事業機会を見出したり競争優位の条件を作り出したたりして、収益に貢献する直接的な効果を得るなど、積極的に環境への配慮を進めていくことのメリットが明らかになってきたのである。

谷本は、CSRを次のように定義している。

(2)「企業活動のプロセスに社会的公正や環境への配慮などを組み込み、ステイクホルダーに対しアカウンタビリティを果たしていくこと。その結果、経済的・社会的・環境的パフォーマンスの向上を目指すこと。」これを環境というステイクホルダーに焦点を当てて解釈すると、企業活動のプロセスに環境への配慮を組み込むということは、日々の全体の業務・経営戦略に環境配慮を組み込むことであり、これは主に環境マネジメントシステムの構築と考えることができる。さらに、環境に対しアカウンタビリティを果たしていくということは、主にホームページ・環境報告書等で、環境に対する今後の方向性など、情報開示を行っていくことと、捉えることができる。

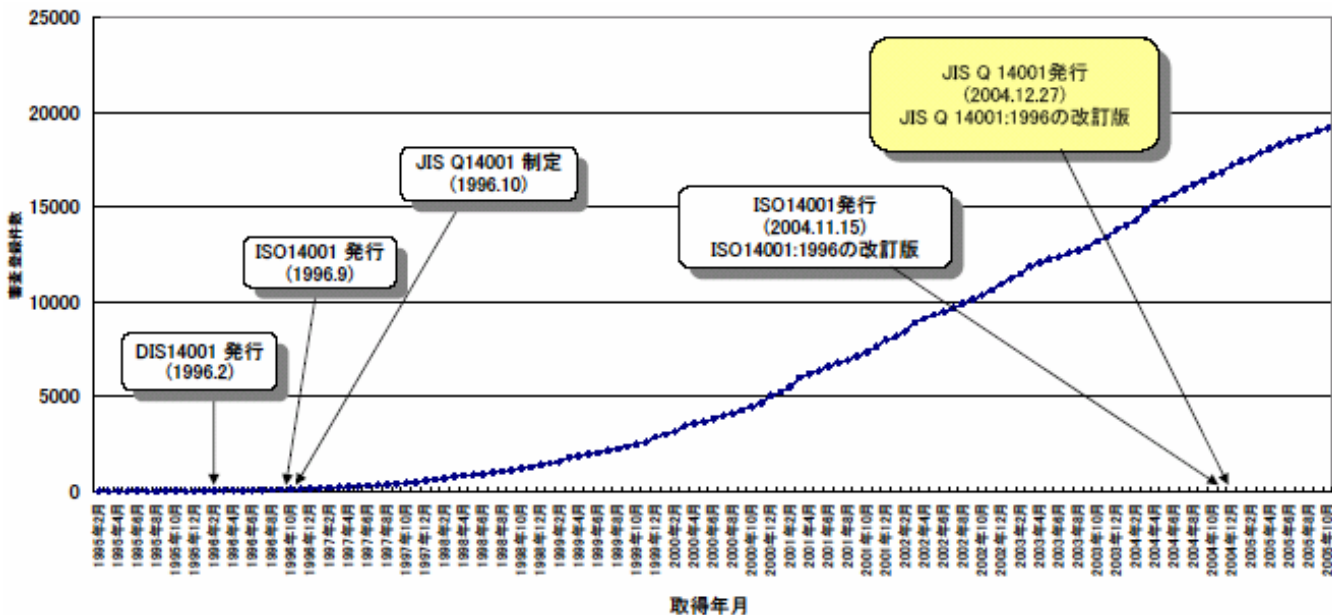
(1) 環境マネジメントシステム

環境マネジメントシステムは、環境効率の追求を始めた段階で導入するのが一般的である。導入初期段階では各社とも、既存の技術や設備・製品を前提に省エネ、省資源、廃棄物削減、有害化学物質の使用削減など、身近なものから着手する。それが、定着してくると、製品工程や製品設計、ビジネスモデルの

変更までに発展していく。それゆえに、事業者が環境に関する方針や目標等を自ら設定し、これらの達成に向けて取り組んでいく「環境マネジメント」を確立したあとにこそ、従業員への環境教育や、グリーン調達、物流の合流化、環境会計⁽³⁾といったものが導入されるのである。

環境マネジメントシステムの国際規格については、国際標準化機構（ISO）において検討が進められ、1996年9月に国際規格としてISO 14001が発効された。ISO 14000シリーズに基づくこのシステムは、経営者が策定した環境方針に沿って、PDCAサイクル⁽⁴⁾を繰り返すことにより、環境の継続的な改善を図っていくものである。

図表 5 - 1 日本における I S O 1 4 0 0 1
 認証取得件数の推移



出所：日本規格協会

<http://www.jsa.or.jp/iso/graph/graph1.pdf>

図表 5 - 1 から、日本の事業所等における ISO 14001 取得が、2005 年 10 月末の段階で 19,205 件となり、右肩上がりに進んでいることが分かる。日本の企業にとって、環境に対する関心がますます高まっている、と考えることができるだろう。

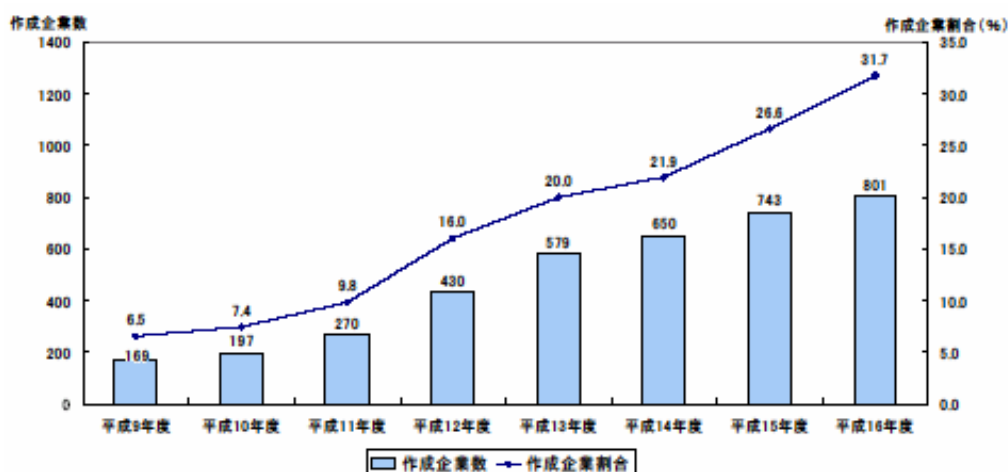
(2) 環境報告書

環境経営には、環境保全活動を行うだけでなく、その状況を広く社会に情報開示することが必要である。というのも、環境というステイクホルダーにはその環境保全活動の内容について直接発言・批判できず、人が判断せ

ざるを得ないからである。さらに、企業の独自の判断だけで決定した対策が社会的に望ましいものであるとは限らないので、多くのステイクホルダーから環境に対する知見や意見をフィードバックしてもらい、改善・解決に役立てていく姿勢が重要である。こうした認識が広がる中で、環境報告書を作成する企業が増えている。

環境報告書には、具体的に、環境に関する経営方針、組織体制など環境マネジメントシステムに関わる内容、CO₂などの環境負荷物質の排出状況、環境負荷の低減に向けた取り組みなどが記載されている。図表5-2を見ると、確かに環境報告書を作成している企業数が増えているのが分かる。

図表5-2 環境報告書作成企業数の推移



出所：環境省『平成16年度環境にやさしい企業行動調査』5ページより

環境報告書は、環境に関心のあるステイクホルダーとの対話を始めるための手段であって、それをもとにより良い環境経営を目指すためのツールである。こうしたステイクホルダーからの意見やコメントを、次年度の活動や報告書作成に活かしていくことで、環境経営の実態を進展させることができるだろう。以上のように、日本の企業における環境への関心は高まってきていると、考えられるだろう。

しかし、ISO認証取得企業による塩素系溶剤汚染問題やダイオキシン流失事故が発生したことは、ISO取得に躍起になるあまり、自社の足元を見失った結果ではないだろうか。まずは、自社のビジネスの中で、こういった課題に優先的に取り組まなければならないのか、その課題に対してどの程度の実績を達成したのか、といったことを正確に把握し情報開示する必要があるだろう。その一方で、先進的な企業に関しては、環境配慮型製品の開発や製造プロセスの転換、新しいサービスの提供など、経営戦略に環境を積極的に組み込んでいることは、評価すべきことであろう。

第3節 経団連の取り組み

この節では、実際に経済界を代表して、経団連の地球温暖化を含めた環境問題に対する取り組みをみていくことにする。

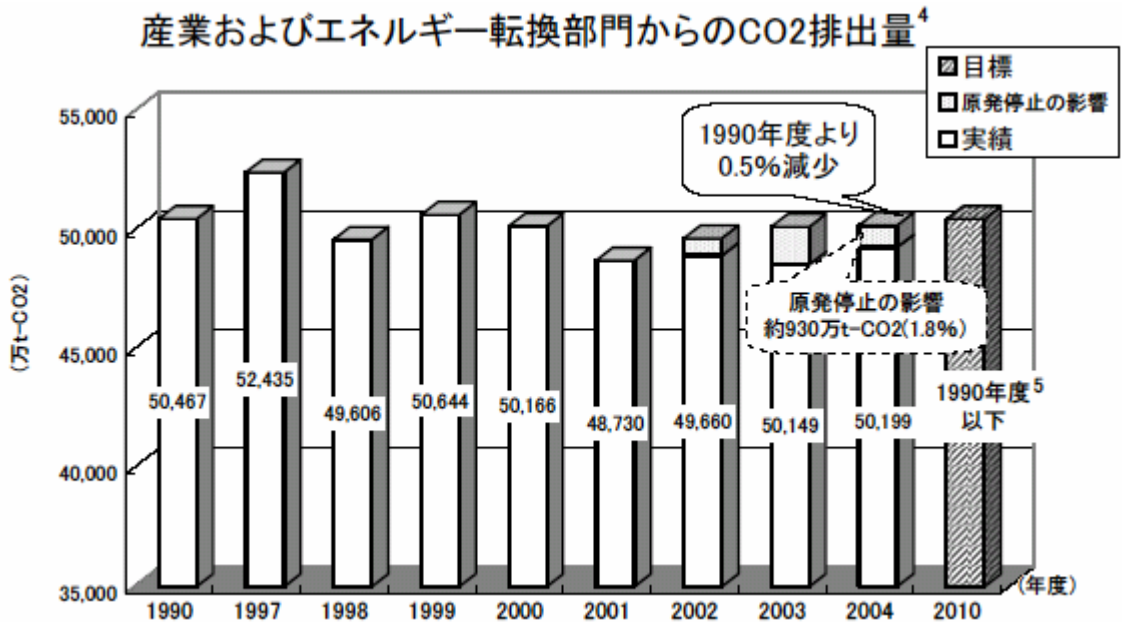
(1) 環境自主行動計画

経団連は、1992年の地球サミットに先

駆けて、1991年に「経団連地球環境憲章」を策定し、環境問題への取り組みが企業の存在と活動に必須の要件であることを基本理念として、環境保全に向けて自主的かつ積極的に取り組みを進めていくことを宣言した。1996年の「経団連環境アピール」を経て、翌1997年に「環境自主行動計画」を策定し、現在57団体・企業が参加、温暖化問題に加えて廃棄物問題にも積極的に取り組んでいる。温暖化対策については、「2010年度に産業部門及びエネルギー転換部門からのCO2排出量を1990年度レベル以下に抑制するよう努力する」という統一目標を掲げている。

それでは、以下の図表5-3で、実際に目標が達成されているかを確認しておこう。

図表 5 - 3 産業及びエネルギー転換部門からの
のCO₂排出量



出所：日本経済団体連合会 [1 5]

1 ページより

産業・エネルギー転換部門において、経団連に所属する35業種からの2004年度のCO₂排出量は5億199万トンと、1990年度比で0.5%減少となり、2000年度から5年連続で目標をクリアしたことになる。さらに、2004年度も前年度に引き続き、一部の原子力発電所が長期停止となったため、その分の約930万トンも考慮に入れば、1990年度比で約2.3%減の成果が上がったことになる。なお、2004年度の産業・エネルギー転換部門の全体の排出量

は、約 5 億 5 7 3 0 万トンなので、経団連がその約 9 0 % をカバーしていることになる。

このように、確かに経団連は自ら掲げた目標を達成しているとともに、企業の自主的取り組みの成果は上がっている、と考えることができるだろう。しかし、経済界が環境自主行動計画を達成し、いくら産業・エネルギー転換部門の削減が進んだとしても、1990年度比から大幅な増加傾向を見せている民生・運輸部門からの削減が進まない限り、温暖化の問題はすっきりとした解決の方向に進んでいかないのが現状である。

(2) 地球温暖化に対する基本的な立場

産業界としても、オフィスや物流に置ける排出削減に努めるとともに、省エネルギー製品や情報・サービスの提供を通じて、民生・運輸部門での排出削減に積極的に取り組んでいく、としているものの、「温暖化問題の解決には、国民一人ひとりの自発的な取り組みが必要不可欠である」、また「政府は、適切な情報提供により国民の内発的な意識に強く働きかけ、国民一人ひとりの自主的な行動に結びつけるための活動を早急に実施するべきであり、まず、行政による率先垂範が求められる」とも述べている。⁽⁵⁾

しかしこれは、産業界からの民生・運輸部門におけるCO₂削減には、ある程度の限界があり、最終的には、国民一人ひとりに委ねるしかない、しかも国民への働きは政府が率先してやるべきである、と解釈することはで

きないだろうか。政府に関しても、京都議定書目標達成計画の中で、民生・運輸部門における基準年度比からの増加分を、産業・エネルギー転換部門からの削減分でカバーすることを目標として掲げている。⁽⁶⁾以上のように、現状では、民生・運輸部門における増加にはある程度目をつぶらなくてはいけないのかもしれないのだが、以下に続く第6・7章で、特に運輸部門における削減に関して提言を行うことが、本論の主旨である。

-
- (1) 谷本 [20] 351 ~ 367 ページ、
谷本 [22] 177 ~ 179 ページ
- (2) 谷本 [22] 5 ページ
- (3) 環境省によれば、事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得られた効果を認識し、可能な限り定量的（貨幣単位または物流単位）に測定し伝達する仕組み。
- (4) Plan（計画） Do（実行） Check（点検） Act（見直し）を繰り返すサイクル。
- (5) 日本経済団体連合会 [温暖化問題についての基本的な考え方] 20 ページ
- (6) 環境省 [7] 14 ページ

第 6 章 自動車業界の C S R

自動車は、1930年代のイギリスで「自動車 20世紀の恋人」という表現が生まれるほど、20世紀の技術が人間に与えてくれた最高の贈り物だと言われている。「いつでも、どこでも、どこへでも」自由に移動できる自動車は、まさに20世紀の文明の象徴であり、現代の私たちの日々の生活に必要な存在にまで至ったのである。しかしながら、自動車は「移動の自由」を私たちに提供する一方で、騒音や交通渋滞、時には凶器としての交通事故、排ガスに伴う大気汚染、そしてCO₂排出による地球温暖化までも引き起こす一因になってしまったのである。

この第6章では、自動車と地球温暖化の因果関係を分析するとともに、自動車業界のCSRを考えていくことにする。

第 1 節 なぜ自動車なのか

まず始めに地球温暖化に対して、いかに自動車が「貢献」してしまっているのかをみていくことにする。

(1) 日本における自動車

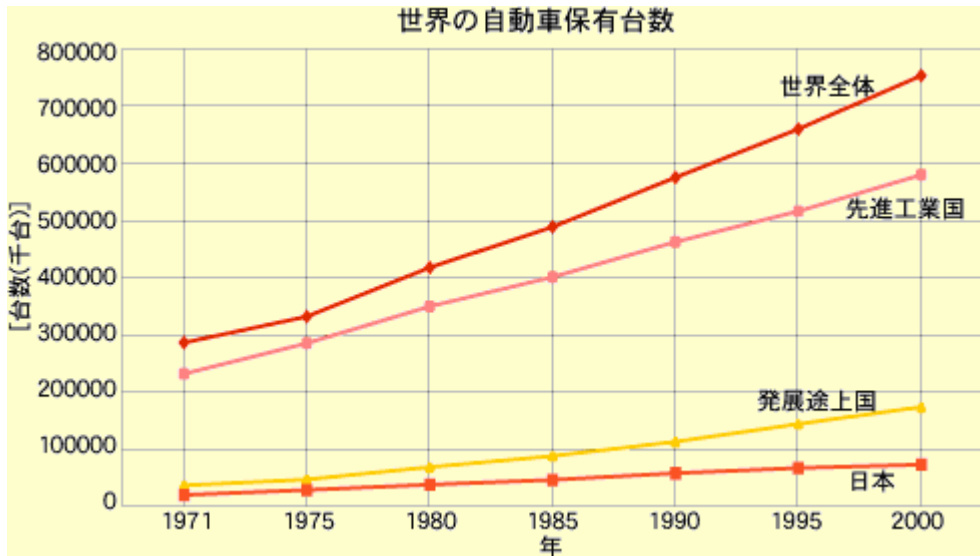
第3章で、民生・運輸部門におけるCO₂排出量が基準年度から大幅に増加しているのは確認した。民生部門においては、営業用自動車や買い物・通勤等における自家用乗用車といった自動車から排出されるCO₂が、民生部門全体の約25%を占めている。さらに、

運輸部門においては、その約9割が自動車からの排出であり、日本全体のCO₂排出量の約4分の1を自動車が負担していることになるのである。

(2) 世界における自動車

2002年現在、世界で241億トンのCO₂が排出されているのだが、世界の約47%を排出している先進国では、自国内排出量の約34%は運輸部門から排出されており、そのうちの約76%が自動車からなのである。

図表6-1 世界の自動車保有台数の推移

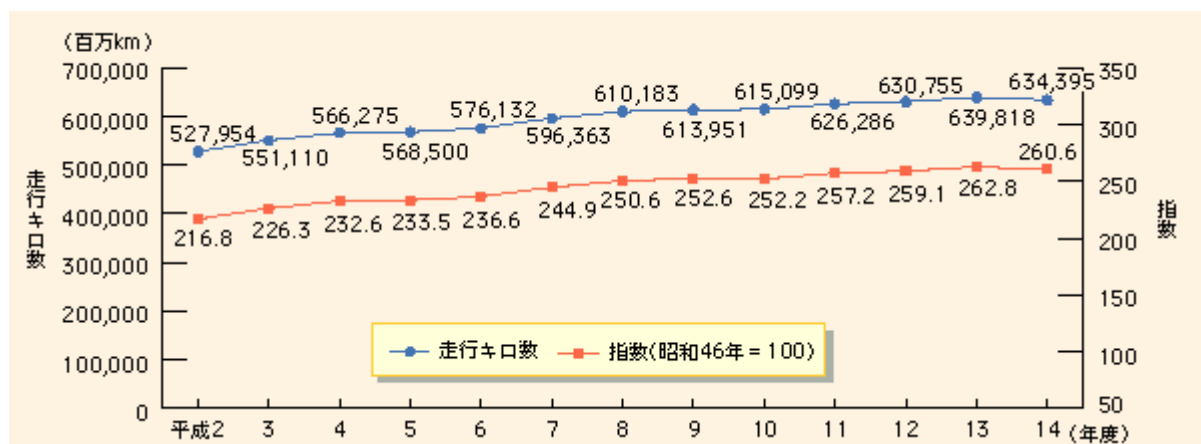


出所：全国地球温暖化防止活動センターより⁽¹⁾

図表6-1を見ると、2000年までに、世界全体の自動車保有台数は確実に増えてきているのが分かる。さらに、近年では、先進

国における自動車保有台数の伸びは落ちてきているものの、発展途上国における自動車保有台数は先進国の2倍以上の速さで急増していると言われている。自動車業界がBRICS⁽²⁾を中心とした移行経済国に進出し、市場を開拓しているのは記憶に新しいのではないだろうか。

図表 6 - 2 自動車走行キロ数の推移



出所：環境省『環境白書2004年度』序章より

それでもなお、自動車が世界中に普及しつつある一方で、自動車はもはや日常生活になくなくてはならないほど身近にあるがゆえに、国民一人ひとりの意識次第では、かなりの削減ポテンシャルの可能性も考えられるだろう。

しかしながら、現状のまま世界の自動車保有台数と自動車走行距離（図表6-2参照）が増大し続ければ、いくら自動車メーカーによる燃費の改善が進んだとしても、自動車が

ますます大きなCO₂排出源となり、地球温暖化を加速させることは間違いないのである。

第2節 自動車の総量が増え続ける構造

現在、日本では約1.7人に1人が自動車を保有するまでに、自動車が普及している。日本において、いかにしてモータリゼーションが進展してきたのか、その原因と背景を考えていくことにする。

(1) 税制面の問題

1) 道路特定財源

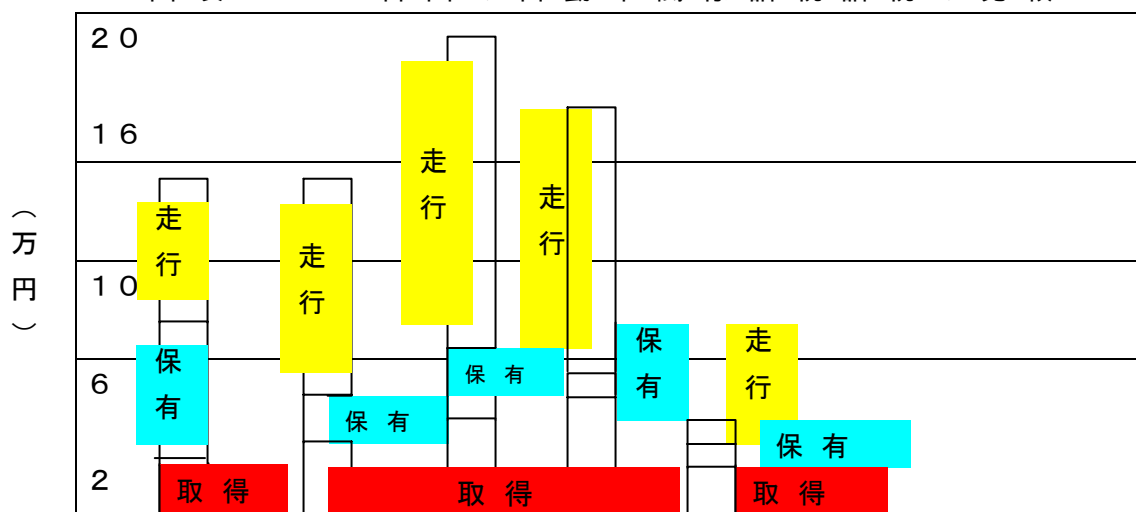
現行の自動車関係諸税のうち、自動車取得税(取得段階)、自動車重量税(保有段階)、揮発油税などの燃料税(走行段階)の一部が、道路建設・整備のため「だけ」の特定財源になっている。⁽³⁾この道路特定財源は、道路建設により自動車走行が増大すればするほど税収が増え、それを財源にさらに道路建設を行うもので、モータリゼーションと道路建設が、自動車関係諸税と道路特定財源によって相互補完的に進展する仕組みのなっているのである。⁽⁴⁾欧州諸国では、走行段階における自動車燃料税を環境対策のための税源とし、自動車交通を減らす手段として税率を高くする傾向にある一方で、日本はこの道路特定財源によって、ともすれば不要不急でもとにかく道路整備を推し進めようという動機が働くことになってしまっている。

2) 走行段階における課税

自動車のライフサイクルでみたCO₂の

排出量は、走行時 8.7%、次いで素材資源 6.8%、製造組立 3.1%、維持管理 2.2%となっており⁽⁵⁾、走行時のCO2排出量をいかに抑制するかが問題なのである。

図表 6 - 3 各国の自動車関係諸税諸税の比較



日本 ドイツ イギリス フランス アメリカ

出所：寺西 [2 4] 1 2 3 ページより 筆者作成

図表 6 - 3 から、先進 5 カ国の 1 年当たりの自動車関係諸税負担（絶対額）を比較すると、日本の自動車関係所税は保有段階における負担が重く、走行段階での負担が軽いことが分かる。そのため他の OECD 諸国に比べて自動車の走行が促進される税体系になっているのである。

その他にも、消費税導入にともない自動車税の税率が軽減され、大型乗用車の普及が進んだこと、自動車重量税の体系がトラックを

優遇するものになっていることなど、日本の自動車関係諸税は環境保全の観点から望ましくない体系となっている。(6)

(2) 政策・政治の問題

日本において道路建設事業は、他の公共事業には見られないほど特定財源で保護されてきた。道路財源のような目的税は財政を硬直化させるだけではなく、その税収は聖域とされて手を付けることができず、道路建設の予算は増えて建設業界は潤っていた。特権的な道路特定財源を守るようとする建設業界の要求に沿って自民党の道路族が動き、環境を優先した鉄道への支出等の公共交通を整備しようとする施策は、切り捨てられていった。利権に群がる建設業界、私腹を肥やす政治家、その政治家を使って権限の拡大を図る官僚の癒着の構造が、日本の総合交通政策を歪め、道路建設優先の政策がつくられていくのであった。まさに、旧来の政府・行政・企業の閉鎖的なネットワークの産物なのである。

しかし、主に90年代以降、経済基本主義の限界やグローバル化の潮流、NPOの台頭などを受けて、これまでの企業とステイクホルダーの関係性が変化しつつある。閉鎖的な企業中心のネットワークから、企業がまわりのステイクホルダーに対してアカウンタビリティを果たしていくことが求められるようになったのである。そういった流れを受けて、ようやく小泉首相のもと、2007年度からの道路特定財源の一般財源化が決まったもの

の、自動車業界・建設業界などからの反発は必至であり、今後の動向に注目が集まる。その反面、一方的な自動車総量の増加に対して、変化の兆しが見られ始めことは、評価すべきことである。

第3節 脱モータリゼーションの動き

これまで日本の交通計画は、自動車交通を削減するのではなく、交通量の増加に合わせて自動車道路を整備する、また並行して公共交通を図るという2本柱の政策目標であった。しかし、近年、オランダ・ドイツを筆頭に、欧州の環境先進国では1970年代のクルマ依存社会から脱却して鉄道など公共交通を充実させ、並行して自転車専用道路の建設など、環境を重視した交通体系に転換し始めているのである。この節では、先進的な脱モータリゼーションの動きをみることで、日本に欠けている視点を考えていく。

(1) モータリゼーションの陰

地球温暖化が問題視される以前の1970年代において、自動車中心の交通体系に最初に疑問が投げかけられたのは、アメリカの中でも自動車王国と呼ばれていたロサンゼルスであった。ロサンゼルスは、当時の連邦政府によって自動車交通を中心とした交通体系の建設が推進され、郊外電車・地下鉄・バスといった公共交通機関が次々に姿を消し、それにかわって縦横にはり巡らされた高速道路網が自動車交通の便利さを全米、そして世界

に誇示していたのであった。

しかし、それも束の間、次第に渋滞がひどくなり、排気ガスにともなう大気汚染が人々の健康を奪い始め、「ノーモア・ロサンゼルス」がアメリカの交通政策の合言葉になるほど、ロサンゼルスはひどく不健康な都市に変わっていった。その後ロサンゼルスでは、自動車交通の削減と同時に、バスやLRT（軽快電車）といった公共交通の充実が図られたものの、いまだに晴れた日でもスモッグにかすむと言われている。⁽⁷⁾

(2) 市民・住民の抵抗

アメリカの連邦政府によって、自動車道路建設や自動車の販売増による経済成長という政策課題の達成が最優先される中で、脱モータリゼーションの動きを最初にみせたのは、サンフランシスコとポートランドといったアメリカ西海岸の都市であった。当然、連邦政府による高速道路建設の流れは、この両都市にも押し寄せていた。

しかし、一方的なモータリゼーションの流れを止めたのは、ロサンゼルスでの失敗を目の前で見ている、住民であった。連邦政府の計画の実行を阻止するために数々の訴訟を繰り返し、直接行動により抵抗を続けた結果、ついに市政を動かすとともに、市民の要求による交通計画が実現していったのである。その結果、今では、サンフランシスコは、きれいに澄んだ空、美しい街路と海に囲まれ、ポートランドも全米で一番住みたい都市の上位に

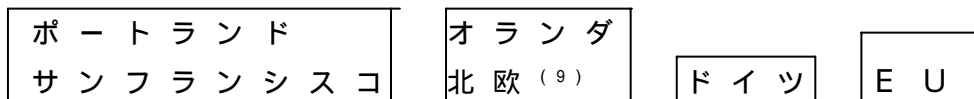
ランクされているのである。(8)

(3) アメリカから欧州へ

アメリカと同じように、自動車交通問題の解決に迫られていた欧州の自治体・政府は、サンフランシスコやポートランドといった自治体の成果を積極的に受け止め、各都市における固有の独自性を活かしながら、環境重視の交通体系への転換を進めていった。さらに欧州では、一つの都市で公共交通中心の交通計画が成功すると、国境を越えた環境運動体の繋がりを通じて欧州全土の都市にその経験が広がっていくのである。騒音や排気ガスに伴う大気汚染に加えて、1992年のリオデジャネイロの地球サミットにおいて国際的に認知された地球温暖化が、欧州の交通体系の転換の流れを加速させたことは間違いないであろう。

図表6-4 全体的な流れ

(自治体の成功例が、他国の自治体に波及する)



出所：白石[18]より筆者作成

環境重視への交通体系の転換は、おおよそ図表6-4のように行われていったのだが、それはあくまで自治体という「点」の活動が盛んになってきたということで、国全体としての動きは欧州の環境先進国のみであって、EU全体の流れはいまだに始まったに過ぎない。

以上のように脱モータリゼーションの動きは行われてきたわけであるが、自動車交通量を削減することは自動車メーカーや自動車関連産業全体の抵抗もあるし、それらの利益集団の利害を代弁する政治勢力の力も強大である。そういった中で、なぜアメリカや北欧の個々の自治体では、環境重視への交通体系の転換が可能になったのかを考えていく。

(4) 日本との相違点

自動車関連業界・建設業界・政界からの圧力がある点は、欧州もアメリカも日本も、同じである。しかし、欧州やアメリカの個々の自治体レベルでは、それらの反対を抑え切れざるほどの政治的・社会的力を市民・住民の側が持っていた、あるいは市民運動を起こして市政・政府を動かしてきたのである。

その反面、日本においては、環境問題等の社会的課題の解決を「お上」に委ねる姿勢が強くなり、近年になってようやく少しずつ、市民自らが自分自身に関わる社会的課題に取り組む方向への変化がみられ始めた段階なのである。欧米と日本では、市民レベルでの、国民的な危機意識の違いがある可能性も否定できないであろう。

1998年9月22日、はじめてフランスで実施されたノーカーデーはその後欧州全体に広がり、フランスの35の都市で始まった試みは、わずか2年間でEU加盟15カ国の793市町村、スイスなどEU非加盟国の11カ国の29市町村にまで広がった。⁽¹⁰⁾こ

れは脱モータリゼーションの思想が欧州の多くの市町村の住民に支持され、行動として実行されていることを示すものである。そして、現在もノーカーダーの流れはさらに広がり、世界の自治体の運動となっていく勢いを見せている。日本においても、市民・自治体が主体となってノーカーダーを広げていくことが求められる時代となったのである。

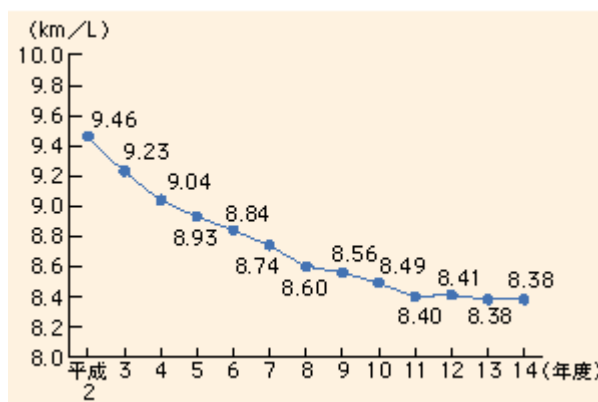
第4節 自動車業界の取り組み

京都議定書目標達成計画において、これからの経済発展や自動車保有台数の拡大を見込んで、運輸部門におけるCO₂排出の削減目標は、基準年度比15.1%増の2億5000万トンとなっている。さらに、運輸部門における削減計画を大きく分けると、燃費の改善（いわゆる単体対策）、交通対策、物流の効率化の3つに分けられる。

日本自動車工業会、環境ワーキンググループ主査の水戸部氏は、「交通対策、物流の効率化に関しては、特に政府に強力に推進していただきたい」と述べているように、自動車業界の地球温暖化に対する取り組みの中心となるのは、燃費の改善なのである。⁽¹¹⁾ 実際に1997年、経団連の環境自主行動計画の段階で、自動車工業会は温暖化対策の柱を燃費効率の向上としており、政府も京都議定書目標達成計画の中で、原単位の改善（自動車で

い えば、燃 費 改 善) に 重 点 を 置 く こ と を 明 ら か に し て い る 。

図 表 6 - 5 自 動 車 の 実 走 行 燃 費 の 推 移



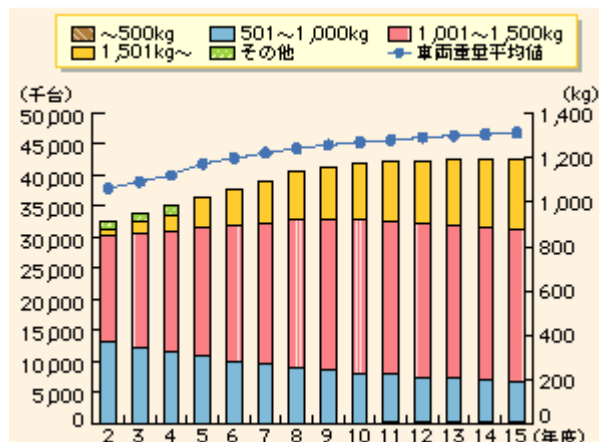
出 所 : 環 境 省 『 環 境 白 書 2 0 0 4 年 度 』 序 章 よ り

図 表 6 - 5 を み る と、確 かに 自 動 車 業 界 に よ る 燃 費 の 改 善 に は、成 果 が み ら れ る こ と に な る。そ し て、政 府 が 定 め た 2 0 1 0 度 ま で に 達 成 す べ き 燃 費 目 標 に お い て は、日 本 の 自 動 車 メ ー カ ー の う ち、す で に 5 社 が 2 0 0 5 年 時 点 で 達 成 し て お り、2 0 0 7 年 に は 全 社 が 達 成 で き る 見 込 み と な っ て い る。し か し な が ら、燃 費 の 向 上 は、地 球 温 暖 化 対 策 と い う よ り も、自 動 車 の 商 品 性 を 左 右 す る 最 重 要 事 項 で あ っ て、自 動 車 メ ー カ ー が 積 極 的 に 技 術 開 発 を 進 め て い る の は 当 然 で あ り、経 団 連 の 奥 田 会 長 も「自 動 車 の 燃 費 向 上 は こ れ か ら も 続 く だ ろ う」と 述 べ て い る。(12)

こ こ で、図 表 6 - 2 か ら 自 動 車 走 行 キ ロ 数 が 増 加 し て い る の を 確 認 し て、図 表 6 - 6 を

みると車体重量の増加、つまり自動車が増え、ますます大型化しているのが分かる。自動車メーカーにおける主力商品はR V車やS U V⁽¹³⁾といった排出量の多い大型車であって、自動車の売り上げランキングにおいて「プリウス」⁽¹⁴⁾等の燃費性能の高いハイブリッド自動車が上位に食い込むことはあまり見られない。

図表 6 - 6 車種別保有台数と
車体重量平均値の推移



出所：環境省『環境白書 2005 年度』第 1 章より

これまでをまとめてみると、自動車メーカーの技術開発で燃費の改善は進んでいるものの、彼らの主力商品はあくまで排出量の多い大型車であって、さらに道路特定財源等の政府の施策によって道路建設・整備が行われ、自動車の総量は増え続けているのである。

以上のことから、運輸部門においてCO₂削減が思うように進まないことへの、1つの

解答が導き出されるのではないだろうか。それはつまり、いくら自動車単体の燃費が改善されたとしても、大型化や総量増大の効果が燃費の向上を上回り、むしろCO₂が増え続けているかもしれない、ということなのである。そして、CO₂排出に対してかなりの貢献をしてしまっている自動車業界が、主たる対策は燃費の改善だけであって、温暖化防止の環境税には「断固」反対というのは、いくらなんでも不合理と言えるのではないだろうか。続く第5節で、自動車業界のあり方・CSRを考えるとともに、自動車業界に対する提言を行っていく。

第5節 自動車業界への提言

(1) 自動車業界に求められること

今日の経済発展は、自動車産業の発展なしには考えられないだろう。自動車が生み出したのは巨大な自動車市場・雇用だけでなく、他産業の発展も各種の自動車によって支えられているのである。それは、今日の流通システムを見れば明らかなことであろう。日本だけでなく、アメリカ、ドイツ、あるいは自動車産業の発展が始まったばかりの中国においても、自動車産業は国家最大級の産業として位置づけられている。従って自動車産業は、これからの経済・社会システムの発展に対して大きな責任を負っているのと同時に、他産業、さらには政治の方針をも変えうる影響力を有しているのである。

図表 6 - 7 日本企業の売上高ランキング
(2 0 0 5 年 3 月 決 算 時)

1	トヨタ	18,551,526	自動車	2005/03
2	三菱商	17,132,704	商社	2005/03
3	三井物	13,615,047	商社	2005/03
4	N T T	10,805,868	通信	2005/03
5	住友商	9,898,598	商社	2005/03
6	伊藤忠	9,576,039	商社	2005/03
7	日立	9,027,043	電気機器	2005/03
8	松下	8,713,636	電気機器	2005/03
9	ホンダ	8,650,105	自動車	2005/03
10	日産自	8,576,277	自動車	2005/03

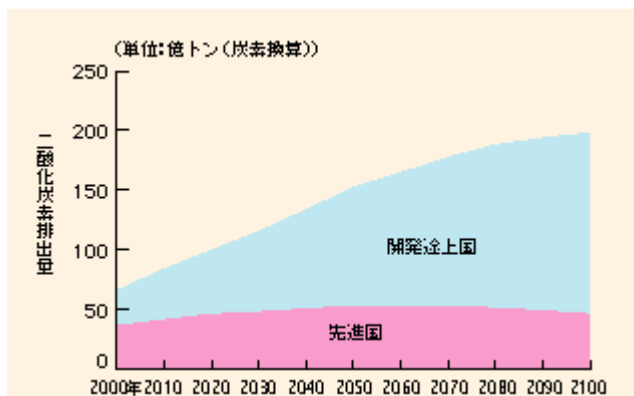
出 所 : N I K K E I N E T よ り (1 5)

図表 6 - 7 から、2 ~ 6 位が非製造業であることを考えれば、自動車業界が日本にとっても紛れもなく基幹産業であることが分かるだろう。それゆえに、他の産業を引っ張る旗手となる同時に、環境対策の面においても他の企業の手本となるような、リーダーシップが求められるのではないだろうか。

そういった中で、自動車業界が地球温暖化に対して、最大限に貢献できることは何だろうか。図表 6 - 8 をみると、先進国のCO2排出量は今後安定化に向かっている一方で、発展途上国はかつて先進国がそうであ

ったように、CO₂排出量は増加の一途を辿ると予測されているのが分かる。

図表 6 - 8 先進国と途上国の
今後の二酸化炭素排出量予測



出所：環境省『環境白書 2005 年度』第 1 章より

発展途上国が、経済・産業発展を優先して環境問題を置き去りにしてしまう可能性が高いだけではなく、自動車業界による BRICs を中心とした発展途上国への進出が加わり、地球温暖化はさらに加速してしまうのではないのだろうか。このままでは、先進国の二の舞になってしまうだろう。そうならないためには、まず自動車業界が自らを「環境悪」の立場だと認識するところから始まると考える。確かに、自動車業界による経済的な発展や巨大な雇用など、社会への貢献度は計りしれないものがあるのだが、製造・販売している「自動車」という商品は、地球温暖化の観点から捉えれば、かなりの「戦犯」扱いにさ

れても仕方がないのであるまいか。だからこそ、自動車業界には、その企業使命である「自動車を売って、利益を追求する」といことはもちろんなのであるが、環境というステイクホルダーを最優先に考え、少しでも身を削るような方針・立場を表明していただきたいと考える。

(2) 自動車業界への具体的な提案

1) 社内において

まずは、社内研修によって、社員自らの環境意識の向上をはかり、企業内風土を環境優先の流れにする必要があるだろう。日常の業務においては、電気の無駄使用の防止や省エネ機器の導入などが挙げられるだろう。その中でも、自動車業界の社員であるからこそ、重要となってくるのは、通勤手段の選択ではないだろうか。トヨタ自動車では、交通費の補助としてガソリン代が支給されている。

(16) これでは、マイカー通勤を奨励しているのと同じではないだろうか。トヨタ自動車においては、豊田市の本社周辺に社宅や寮が集中しているのであるから、自転車通勤・相乗り通勤を促進させるべきである。本田技研工業や日産自動車においても、本社は東京近郊に存在しているのだから、地下鉄などの公共交通機関での通勤を奨励すべきであると考えられる。発展途上国においては、現地の公共交通機関が未発達であることを考慮して、相乗り通勤を推奨したい。

2) 製造過程において

産業部門（工場等）において、企業の自主的努力によってCO₂が削減されつつあるのは、第5章で確認した。これは、日本企業の技術開発力の高さを示しているのだろう。しかし、発展途上国の工場においては、日本と比べてまだ削減技術の余地が残っているので、発展途上国において工場等の製造過程における技術譲渡・資金援助を通じてCO₂削減に協力していくべきであろう。また、現地のサプライチェーンにまで技術譲渡を広げていくことができれば、かなりの削減が期待できるのではないだろうか。

3) 販売過程において

燃費基準の良い自動車の優先販売

現在、自動車メーカーにおける主力商品はSUVをはじめとするRV車であり、CO₂排出量の多い大型車である。しかし、発展途上国のような自動車市場がいまだに成熟していない国において、各社単独ではなくて自動車業界全体として、ハイブリッドカーや小型車などの燃費性能の高い自動車を優先的に市場に投入していくことは、可能ではないだろうか。ただ、「プリウス」は売れば売れるほど赤字が出ると言われているように、ハイブリッドカーや小型車に対して多くの企業利益を望むことは厳しいであろう。まさに、これは環境のために企業体力を削らなければいけないものである。

環境に優しい自動車の利用方法の提案・促進

電力会社による「電気の無駄使いへの注意」、タバコ産業による「吸い過ぎに伴う体調への警告」といった自社利益にとっては、ネガティブなメッセージが発信されている一方で、自動車業界から「CO₂を多分に排出するため、クルマの乗りすぎへの警告」といったメッセージが発せられたことはないのである。今後は自動車業界としても、環境に対するネガティブな情報を公開し、消費者に対してエコ・ドライブといった環境に優しい自動車の利用方法を積極的に奨励していくべきであろう。

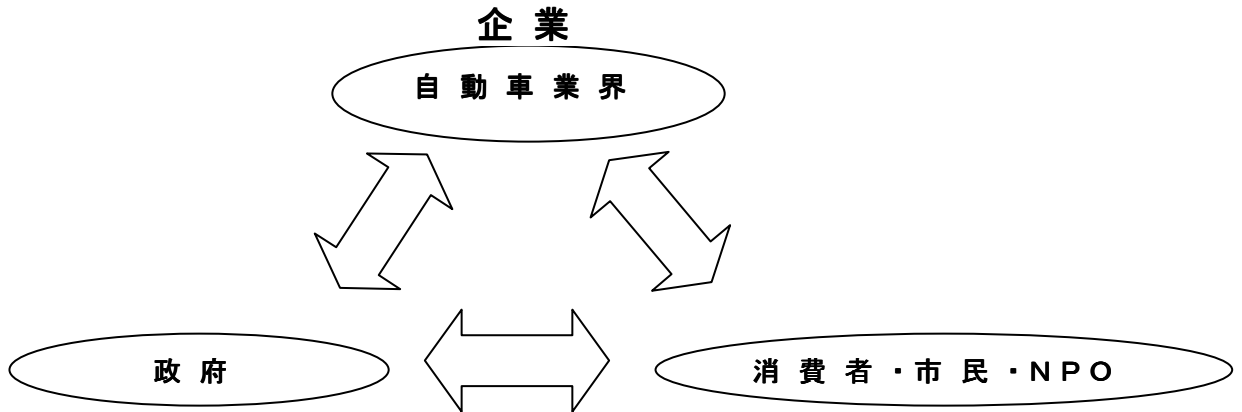
以上のように具体的な提言を行っていったが、その全ての根底にあるのは、自動車業界自らが「環境悪」の立場を認識することなのである。その認識が行われな限りは、地球温暖化に対する主たる取り組みが、燃費の改善だけで終わってしまう可能性は否定できないであろう。

-
- (1) <http://www.jccca.org/education/datasheet/04/data0403.html> より
 - (2) ブラジル、ロシア、インド、中国の総称
 - (3) 1953年の「道路整備等の財源に関する臨時措置法」によって創設されたものである。
 - (4) 道路は整備すればするほど、増やして便利にすればするほど交通量が増し、結局渋滞は緩和されないという特徴がある。それは、便利な道路に自動車が流れ込むからであり、また便利になったゆえに自動車にそれまで乗っていなかった人が、自動車を利用し始めるからである。

-
- (5) 日産自動車 [4] 1 9 ページ
 - (6) 寺西 [2 4] 1 2 1 ~ 1 2 3 ページ
 - (7) 白石 [1 8] 4 3 ~ 4 5 ページ
 - (8) 白石 [1 8] 4 6 ~ 5 3 ページ
 - (9) デンマーク、スウェーデン、ノルウェー
といった国々
 - (10) 白石 [1 8] 2 2 2 ページ
 - (11) 水戸部 啓一 [1 1]
 - (12) 毎日新聞 2 0 0 5 年 6 月 2 4 日より
 - (13) R V 車は Recreational Vehicle、S R V
は Sport Utility Vehicle であって R V の
一種に含まれる。
 - (14) 1 9 9 7 年、トヨタ自動車による、燃費
性能を飛躍的に向上させるハイブリッ
ド技術を搭載した世界で初めての自動
車。
 - (15) [http://markets.nikkei.co.jp/
ranking/keiei/uriage.cfm](http://markets.nikkei.co.jp/ranking/keiei/uriage.cfm) より
 - (16) トヨタ自動車内定式において、本社勤務の
社員談による

第 7 章 クルマとの共存社会に向けて

図表 7 - 1 企業、政府、
市民・NPO・消費者の関連図



三位一体の全体的な流れ

出所：谷本 [2 0] より 筆者作成

第 2 章でも言及したように、企業はそれ単体ではなくて、様々なステイクホルダーと関わりながら企業活動を行っているのである。その中で地球温暖化に対しては、図表 7 - 1 のように、政府、消費者・市民・NPO、企業の 3 方面から考えていくこととした。そして、企業を代表して自動車業界が「環境悪」の認識という勇気ある行動をとることで、政府、第 3 セクターを巻き込んだ三位一体の環境重視の交通体系の流れを創造していくべきなのである。

もちろん、欧米での自治体の成功例のように、市民・住民側からの運動も重要ではある

が、それはあくまで自治体という「点」の活動なのである。「流れ」を創造するためには、環境、他産業、政治といったものに対して、大きな影響力を有する自動車業界の英断が必要不可欠なのである。

さらに、環境重視の交通体系に切り替わっていくには、日本においても、欧州のように自動車の走行段階での税をもっと重くする必要があるのではないだろうか。その走行段階での新たな税は、もちろん環境税（炭素税）ということになるのだが、経団連は環境税には「断固」反対の立場を表明している。経団連のトップである奥田会長が、トヨタ自動車の会長であるということは、自動車業界が「断固」反対しているのである。しかしながら、「環境悪」の認識があるなら、本当に環境というステイクホルダーを最優先に考えているのなら、環境税を受け入れるべきなのではないだろうか。

そして、自動車業界の主導によって環境重視の交通体系の流れが創造された時はじめて、自動車は都市内（近い）エリアの貨物輸送、小さい子供・身体的障害者などを連れての移動など、他の交通機関ではきわめて不便な交通のために利用される、真の意味での便利な交通手段となっていくのである。

地球温暖化は、まさにこの瞬間も進んでいるのである。一刻も早い自動車業界の勇気ある行動を願って、筆をおこうと思う。この先、環境重視の交通体系の流れの中で、自動車業

界が衰退する時期もあるかもしれない。しかしながら、かつて自動車が20世紀の文明の象徴であったように、21世紀もまた「走れば走るほど空気が綺麗になる」自動車⁽¹⁾、という最高の傑作として再び私たちの前に現れることだろう。

(1) トヨタ自動車[8]より、渡辺社長の夢のクルマ

文献一覧

- [1] バリー・C・フィールド著、秋田次郎・猪瀬秀博・藤井秀昭訳『環境経済学入門』日本評論社、2002年
- [2] 石弘光著『環境税とは何か』岩波新書、1999年
- [3] 環境経済・政策学会編著『環境税』東洋経済新報社、2004年
- [4] 環境省『地球温暖化対策推進大綱』2002年
- [5] 環境省『環境税の具体案』2004年
- [6] 環境省『2003年度の温室効果ガス排出量について』2004年
- [7] 環境省『京都議定書目標達成計画』2005年
- [8] 環境省『政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のための実行すべき措置について定める計画（政府の実行計画）』2005年
- [9] 環境省『2004年度の温室効果ガス排出量速報値について』2005年
- [10] 松下和夫著『環境ガバナンス』岩波書店、2002年
- [11] 水戸部啓一「環境への取り組み」『JAMAGAZINE』2004年5月
- [12] 日本環境教育フォーラム・安田火災海上保険編著『市民のための環境講座 下巻』中央法規、1997年

- [1 3] 日本経済団体連合会 『環境自主行動計画』 1997年
- [1 4] 日本経済団体連合会 『温暖化対策環境自主行動計画2004年度フォローアップ結果』 2004年
- [1 5] 日本経済団体連合会 『温暖化対策環境自主行動計画2005年度フォローアップ結果』 2005年
- [1 6] OECD著、天野明弘訳 『環境関連税制』、2002年
- [1 7] 柴田徳衛・永井進・水谷洋一編著 『クルマ依存社会』 実教出版、1995年
- [1 8] 白石忠夫著 『世界は脱クルマ社会へ』 緑風出版、2000年
- [1 9] 高月紘・仲上謙一・佐々木佳代編著 『現代環境論』 有斐閣、1996年
- [2 0] 谷本寛治著 『企業社会のリコンストラクション』 千倉書房、2002年
- [2 1] 谷本寛治編著 『SRI社会的責任投資入門』 日本経済新聞社、2003年
- [2 2] 谷本寛治編著 『CSR経営』 中央経済社、2004年
- [2 3] 谷本寛治・唐木宏一著 「NPOと社会サービス」 『運輸と経済』 2004年8月
- [2 4] 寺西俊一編著 『新しい環境経済政策』 東洋経済新報社、2003年
- [2 5] 山口光恒 『地球環境問題と企業』 岩

- 波書店、2000年
- [2 6] 横山恵子『企業の社会戦略とNPO』
白桃書房、2003年
- [2 7] 吉川栄一『企業環境法』上智大学出
版会、2002年

環境報告書一覧

- [1] 本田技研工業『Honda環境年次レポート 2004』
- [2] 本田技研工業『Honda環境年次レポート 2005』
- [3] 日本たばこ産業『社会・環境報告書 2005』
- [4] 日産自動車『環境報告書 2004』
- [5] 日産自動車『環境報告書 2005』
- [6] 東京電力『サステナビリティレポート 2005』
- [7] トヨタ自動車『Environmental & Social Report 2004』
- [8] トヨタ自動車『Environmental & Social Report 2005』

U R L 一 覧

[w 1] グ レ ン イ ー グ ル ズ サ ミ ッ ト 2 0 0 5

<http://www.g8.gov.uk/>

[w 2] 本 田 技 研 工 業

<http://www.honda.co.jp/>

[w 3] 環 境 省

<http://www.env.go.jp/>

[w 4] 国 土 交 通 省

<http://www.mlit.go.jp/index.html>

[w 5] 日 本 自 動 車 工 業 会

<http://www.jama.or.jp/>

[w 6] 日 本 経 済 団 体 連 合 会

<http://www.keidanren.or.jp/indexj.html>

[w 7] 日 産 自 動 車

<http://www.nissan.co.jp/>

[w 8] 省 エ ネ ル ギ ー セ ン タ ー

<http://www.eccj.or.jp/>

[w 9] ト ヨ タ 自 動 車

<http://toyota.jp/>

[w 1 0] 全 国 地 球 温 暖 化 防 止 活 動 推 進 セ ン タ ー

<http://www.jccca.org/>