

## 第75回 地球温暖化問題の裏側

政財界のみならず、マスコミまでが一体となって地球温暖化問題を国民運動にしよう動き始めている。そこには事業の宣伝材料にしたり、責任逃れの方便に利用しようという大企業の思惑が透けて見える。

### 洞爺湖サミットと国民運動

七月七日から洞爺湖サミットが開かれ、ここでは地球温暖化問題が主要議題となるというので、日本のマスコミでは地球温暖化問題が流行テーマになっている。

福田首相は温室効果ガスを二〇五〇年までに現状に比べ六〇〜八〇%削減するという提案を発表しており、環境税を含め税制全般を見直すとしているが、「低炭素社会は国民の行動なくしては成り立ち得ません」とも言う。

また首相直轄の有識者会議として奥田碩トヨタ自動車相談役を座長とする「地球温暖化問題に対する懇談会」も出している。そのなかで「産業界のみが負担するのではなく、広く国民レベルでも応分の負担をする制度設計を考慮すべきだ」としているが、そういう呼びかけにこたえたのか京都市などではコンビニエンスストアの深夜営業を規制するという方針を発表しており、地球温暖化問題はこうして国民運動になろうとしている。

福田首相にとってはその不人気対策として洞爺湖サミットを利用しようとする魂胆がみえみえだ。一方、財界もこれを低炭素社会の実現のためというよりも、責任逃れに使うおとししている。

地球温暖化の原因の大きなものが、二酸化炭素を排出する電力会社や鉄鋼メーカーをはじめとする大企業、そして自動車の排出ガスにあることはいままでもない。したがって地球温暖化の責任を追及されるのは電力会社や鉄鋼メーカー、そして自動車メーカーであるべきなのだが、その責任を広く国民一般に課せようとしている。

それが福田首相の提案にも現れているし、財界主導の「地球温暖化問題に対する懇談会」の提言にもはっきりとうたわれている。それは責任逃れのための宣伝だが、これを一大国民運動にしようというのである。

### 排出量取引制度の問題点

一九八八年、アメリカ上院の公聴会でJ・ハンセン博士が「地球温暖化の到来は九九%確実」と証言したことを契機に地球温暖化問題がにわか大きな政治問題、そしてさらに国際的な問題になった。

その後、二〇〇三年にはフランスなどを襲った熱波でヨーロッパ全体で三万人以上の死者を出したし、そして二〇〇五年にはアメリカ南部を猛烈なハリケーン・カトリナが襲って大きな被害を出した。そのほか世界中いたるところで異常気象が観測され、人々の生存を脅かすようになっていく。

そこで気候変動に関する世界の専門家会議が開かれ、「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」が何回かに分けて報告書を発表している。ここでは地球温暖化は自然現象ではなく、人間による温室効果ガスの排出に原因があるとし、「一刻も早く温暖化対策に手を打つべきだ」としている。

地球温暖化の原因として人類による森林破壊などがあるということはいまでもない。しかし二〇世紀後半から二一世紀にかけて地球温暖化が急速に進んでいることは電力会社や鉄鋼メーカーなどによる二酸化炭素の排出、そして自動車の排気ガスによるものであることは誰も否定できない。そこでこれを規制するために温室効果ガスの排出枠を決めて、その排出量の取引をするという構想がいわゆる排出量取引制度として提案されているが、自動車を走らせる過程で出す排出量はメーカーの責任ではなく、自動車を運転する個人の責任だから、自動車メーカーにはいつさい責任はないということになる。

排出量取引制度というのは、政府が決定する温室効果ガスの許容排出量（キャップ）の下で、各企業が保有排出枠を売買する仕組みだが、これは環境問題を投機材料にするものだ、という反対意見もあり、論争が交わされている。



おくむら・ひろし 1930年生まれ。新聞記者、経済研究所員を経て、龍谷大学教授、中央大学教授を歴任。日本は世界にも希な「法人資本主義」であるという視点から独自の企業論、証券市場論を展開。日本の大企業の株式の持ち合いと企業系列の矛盾を鋭く批判してきた。近著に『会社はどこへ行く』（NTT出版）。

## 自動車メーカーの責任

欠陥商品を製造した会社には製造物責任がある、というのが基本である。ところが有害な二酸化炭素ガスを排出するような自動車を製造した会社には責任はなく、もっぱら自動車を運転する個人の責任にするというのが排出量取引制度である。

そうだとすれば、「低炭素社会は国民の行動なくしては成り立ち得ない」という福田首相は、「国民はすべて自動車に乗るのを止めなさい」というべきであろう。

製造した会社の責任を問わないで、それを買ったお客が悪い、というのはどう考えてもおかしい。

奥田トヨタ自動車相談役を座長とする有識者会議は「産業界のみの負担とするのではなく、広く国民レベルでも自分の負担をせよ」というのであるが、逆に自動車に乗る人の責任にするのではなく、自動車を作った会社も責任を負担せよ、というべきではないか。

かつて宇沢弘文元東大教授が『自動車の社会的費用』（岩波新書）という本を書いて、大きな反響を呼んだことがある。自動車は事故を起こして多くの人を傷つけ、あるいは死に至らしめている。そして排気ガスによって地球環境を破壊している。これらはすべて自動車の社会的責任であるとし、それを計算すれば一台当たり何十万円もの負担をすべきだとした。

これに対して自動車メーカーは猛反発したが、そのせいか、今回の地球温暖化問題では自動車メーカーはその責任を問われず、もっぱら自動車を利用する個人の責任にされている。そしていわゆる次世代自動車の開発に自動車メーカーは力を注ぐべきだ、として、自動車メーカーを逆に保護しようとしてきている。現在の地球温暖化問題のキャンペーンにはそのような意図がみえるのだが、マスコミは全くそれに触れないで、一方的な宣伝を行っている。

## 宣伝の材料にする

一方、電力会社は排出量取引制度ができれば大きな負担になるが、そうなれば電力料金を引き上げれば問題ない。そして温室効果ガスの排出を少なくするために、原子力発電に力を入れなければならないということになる。

そうなれば国民の間に強い原発反対運動を抑え込むことができる。こうして地球温暖化問題が原発反対運動抑え込みの材料、そして原発推進の道具になっていく。

地球温暖化が問題になった段階で、アメリカでは地球温暖化には科学的根拠がないというキャンペーンが行われ、マスコミがそれに乗った。それを宣伝したのは大企業がスポンサーになっているシンクタンクや大学の学者たちであったが、日本でも一部のマスコミや学者がそれを同じことをやった。

その後、IPCCの報告などで、このような地球温暖化はデマであるというような議論は通らなくなった。

そこで次に登場したのが、地球温暖化の責任は国民すべてにあるという主張である。これによって自動車メーカーの責任は問われず、自動車を買ったお客が悪いということになった。

そして電力会社や鉄鋼メーカーなどについては排出量取引制度で排出枠を買い、そのコストは利用者に負担させればよいということになる。さらに原子力発電や次世代自動車の開発に力を入れるべきだということになる。

地球温暖化は人類の生存にかかわる問題であり、しかもそれは遠い未来のことではなく、つい近くにせまった問題である。

ところがこれを大企業は自分たちの事業の宣伝材料にするか、あるいは責任逃れのために利用しようとしている。

洞爺湖サミットはこのような状況の中で開かれ、それが宣伝とキャンペーンの材料にされようとしているが、これでは人類の未来はどうなるのだろうか……。