

研究ノート

気候危機・民主主義の危機と労使関係

— トヨタとボルボを素材として —

猿田正機

目次

はじめに

【Ⅰ】気候危機・民主主義の危機

1. 気候危機

(1) 気候危機とは

(2) 気候危機の現状

①「豊かな生活」と気候危機

②気候テックベンチャー投資と脱炭素への変革

2. 民主主義の危機とは

(1) アメリカおよび日本の政府や大企業の対応

(2) 国連、市民の反応・対応

①国連気候変動枠組み条約締約国会議（COP）

②気候市民会議（「脱炭素社会」）

【Ⅱ】環境・気候危機と日本の自動車産業

1. 日本・トヨタの気候危機対策

(1) 日本の気候危機対策

①日本政府の気候危機対策

②産業・雇用とCO2排出量

③運輸（輸送・交通）と自動車

(2) トヨタ・豊田市の気候危機対策

①トヨタの気候危機対策

a. トヨタのCO2削減目標

b. 新興国にHV、利益でEV投資

c. 気候危機とトヨタ労使の対応

②豊田市の気候危機対策

2. 高度成長下の自動車事故・公害

(1) 人間的な街づくりと自動車

(2) 公害、社会的費用と自動車

(3) その原因は、どこにあるのか、その解決策は。

【Ⅲ】スウェーデン・ボルボの気候危機対策

1. スウェーデンと「緑の福祉国家」

2. 「緑の成長」に向けたボルボと自治体の協同の取り組み

(1) ヨーテボリ市の環境浄化問題

(2) ヨーテボリ市の環境プロジェクトの設置

(3) ボルボ社の環境マネジメントへの離陸

(4) ボルボ社の環境経営の進化

(5) サステナブル・シティリージョンを目指して

(6) ローカル・レベルにおける「緑の成長」への近代化能力

3. ボルボの環境対策

(1) グリーン調達

(2) リサイクル活動

(3) ライフサイクル・アセスメント

(4) 環境関連投資

4. 労働組合の気候危機政策

【補論】スウェーデン労働組合総連合（LO）

『環境と気候政策プログラム—投資主導の国家気候政策—』

【IV】スウェーデンとの比較からみえてくる
日本の労使関係の現状

【V】気候危機・民主主義の危機と労働組合・
ユニオン運動

1. 労働組合・ユニオン運動への期待
2. 戦後日本労働組合運動（労使関係）の
辿った道
3. 欧米からみた日本の労使関係
4. 日本の労働運動に求められるもの

【VI】ユニオン運動をどう考えるか

おわりに

はじめに

80歳にもなって、なぜ今、気候危機問題の専門家でもなく、自動車にそれほど興味もなく、運転もしない筆者が、気候危機を研究する気になったのか、また、それを一步踏み込んで、労使関係の視点からやろうと思ったのか、について簡単にふれておきたい。

最初、「気候危機」について整理してみようと思立った理由は、前稿でも触れたように、三つある。ひとつは、かつてトヨタ生産方式とともに、世界的注目を浴びたボルボのウデバラ生産方式とは、大きな歴史的流れの中でどう考えたらよいのかという、私の研究上の強い関心からである。もう一つは、トヨタの研究を長年続けてきた私には、手に余るテーマであるが、ある意味で、幸いというべきか、この「気候危機」に、両国の労使がどう対峙しているのかを、どうしても整理してみたくなったのである。

三つ目は、若き研究者、斎藤幸平氏の『人新世の「資本論」』（集英社新書、2020）の影響である。ぜひ一緒に、この本を読んでほしいというユニオン学校の仲間からの誘いが、この本を読むことになったキッカケであった。著者は「はしがき」で、産業革命以降、

人間は石炭や石油などの化石燃料を大量に使用し、膨大な二酸化炭素を排出するようになり、今この瞬間も増え続けていることを指摘し、次のように述べている。

「人類が築いてきた文明が、存続の危機に直面しているのは間違いない。近代化による経済成長は、豊かな社会を約束していたはずだった。ところが、『人新世』の環境危機によって明らかになりつつあるのは、皮肉なことに、まさに経済成長が、人類の繁栄の基盤を切り崩しつつあるという事実である。

気候変動が急激に進んでも、超富裕層は、これまでどおりの放埒な生活を続けることができるかもしれない。しかし、私たち庶民のほとんどは、これまでの生活を失い、どう生き延びるのかを必死で探ることになる。

そのような事態を避けるためには、政治家や専門家だけに危機対応を任せていてはならない。『人任せ』では、超富裕層が優遇されるだけだろう。だからより良い未来を選択するためには、市民の一人ひとりが当事者として立ち上がり、声を上げ、行動しなければならないのだ。そうはいっても、ただ闇雲に声を上げるだけでは貴重な時間を浪費してしまう。正しい方向を目指すのが肝要となる」^(註1)。

もう一つ、あえて付け加えるとすれば、グレッタ・トゥーンベリのマスコミへの登場である。私に衝撃を与えたのが、当時15歳の高校生、グレッタの「学校ストライキ」であった。スウェーデンの教育については、以前から興味があり、留学中に学校を訪問したり、子どもたちの「マクドナルド進出反対」などの抗議活動を目にしていた筆者には、グレッタの行動には特別に興味を引かれた。

さらに、気候危機を労使関係の視点から研究しようと思った背景には次のような事情がある。第1には、現在も務めている「愛知はたらくもののいのちと健康を守るセンター」の理事長の仕事からくる、「いのちと健康」へのこだわりである。第2には、恩師・黒川

俊雄先生が30年ほど前に出された著書『いままぜ労働者協同組合なのか』（大月書店、1993年4月）のなかで指摘された気候危機への労働組合の取り組みがあまりにも弱いこと、が気になって仕方がないということである。その後の30年間、世界の各種研究機関・研究者の研究報告は、温暖化（環境危機）の深刻さが、刻々と地球環境の限界に近づきつつあることを如実に示しているにも拘らず、日本の労働・社会運動の動きはきわめて遅く、あまりにも弱い。

さらに、それとの関わりで、ロシアのウクライナ侵攻とその後の戦争による殺人・自然破壊行為やパレスチナ自治区ガザへのイスラエルの侵攻のニュースを連日目にするにつけ平和・環境への取り組みの重要さとその結果としての移民・難民問題や子どもたちへの教育機会の剥奪の深刻さを痛感するからである。

【1】気候危機・民主主義の危機

気候危機・民主主義の危機について触れるのは、気候危機の現状の深刻さに比べて日本国内の危機意識の薄さや対応の遅さが目立つからである。

1. 気候危機

(1) 気候危機とは

今では、環境活動家と言われている、グレタ・トゥーンベリが、前稿を書き終えたすぐ後の2022年末に、編著で『気候変動と環境危機—いま私たちができること—』河出書房新社（2022年11月30日）を世界各国で出版した。グレタが、15歳の時に、最初の「学校ストライキ」を始めてから5年が経ちます。この本は、グレタが「自分の立場を利用」して出した本ですが、現在20歳の若者が、世界の学者・識者に寄稿をお願いして、それに応えた104人の総力を結集してまとめたものである。これを出版するにあたっての

彼女の思いは、「この問題を解決するには、まず理解が大事」ということである。次のように述べている。

「私は自分の立場を利用して、現在わかっている最良の科学にもとづく本をつくることにした。気候、生態環境、持続可能性の危機について全面的に論じるものだ。もちろん気候の危機は、より大きな持続可能性の危機の一つの兆候に過ぎないのだから。互いに密接にかかわる別々の危機を理解するために、この本が何がしら情報源になることを願っている。

2021年に、私は非常に大勢の著名な科学者、専門家、活動家、著者、語り手に、それぞれの専門知識をもって寄稿していただけないかをお願いをした。この本は、それらの人びとが原稿を持ち寄った結果だ。気候と生態環境に明確な焦点を当て、持続可能性の危機が見せるさまざまな顔の一部を映し出す事実や物語、グラフ、写真による集大成なのだ」^(註2)。

私が驚くのは、20歳の女性がこれだけの学者・識者の総力を結集してまとめたという事実です。恐らく、歴史上初めてのことはないかと思います。私の専門は労働問題ですが、これまでは、退職後は、専門以外のことには手を出すまいと思っていたのですが、今は、残りの人生を、少しでも「環境危機」の問題に、筆者の専門との関わりで発言し、子どもたちに希望を与えることに寄与できれば、と思っている。

ヨハン・ロックストロームは「転換点とフィードバックループ」について次のように述べている。^(註3)

「人類は自然界に関する2つの仮定にもとづいて、自分たちの経済や社会、文明を築いてきた。第1に、変化は徐々に、切れ目なく生じる（つまり反省したり簡単に修復したりできる）。第2に、生物圏は基本的に無限の空間であって、人間の影響（私たちの廃棄物を吸収し、資源の採掘（私たちの消費）

に対処できる許容量がある。回復力と複雑系の科学は、このどちらの仮定も誤りであることを明らかにする。地球がどれだけ生存可能であるかは、究極的には氷床から森林までの、地球の生物・物理学的システムによって決まる」。

ヨハンの言う、「転換点」とは、「フィードバックは寒冷化し抑止効果のある状況から、温暖化して自己強化する方向へと変わり、完新世の地球の安定した間氷期の状況から、後戻りできない移行を地球全体が始める。」ことをいう。「1万年ほど前に文明が出現して以来、人間はこの完新世の恩恵をこうむってきたのであり、いまなお、それに完全に依存している。

このことは、私たちが生存の岐路に到達していることを意味する。すでに人新生は始まっており、取り返しのつかない転換点に近づきつつある兆候が増加している。・・・完新世は地球の一つの状態（北極と南極に2つの恒久的な水冠がある間氷期）だが、人新生はいまのところ、次の年代への移行を示す軌道でしかない。完新世の状態から移動はしているものの、まだ新しい状態になっていないのだ。・・・この平均温度がプラスにもマイナスにも1°Cの範囲を超えない、間氷期の快適な『生命の回廊』の上限に達してしまったのだ。私たちがかかえる大難題は、人間社会が現在の軌道を進むのを食い止めて、人新生が自己強化する高温の新時代になるのを防ぐことだ。人間がこの探求を成功させる唯一の道は、気候の状態と生物圏を調整する地球システムが、転換点を超える事態を防ぐことだ。そのためには、地球の共有財産をプラネタリー・バウンダリー（地球の限界）のなかで維持管理する必要がある」。

ところが、すでに「地球の平均気温は産業革命以前からおよそ1.2°C上昇」している。

「一部の国は歴史的に、その他の国々よりもはるかに多く責任を負っている。1850年から2021年までに、もっとも排出量の多い

国々は数千億トンのCO₂を大気中に放出してきた。①アメリカ、②中国、③ロシア、④ドイツ、⑤イギリス、⑥日本、⑦インド、⑧フランス、⑨カナダ、⑩ウクライナ。現在の政策にもとづいて、地球は2100年までに3.2°C温暖化するとIPPCは推計する。」

「1%の最富裕層が世界の半数の貧しい人々全体の2倍以上のCO₂の排出責任を負っている。」「生き延びるための1.5°C」

排出量の多い国々の責任の順位は、1位アメリカ、2位中国、3位ロシア、・・・6位日本などである。IPPCは、現在の政策のままだと、「地球は2100年までに3.2°C温暖化する」と言っている。それにもかかわらず、「1988年に気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が創設されて以来、人類のCO₂の排出量は2倍以上になった。人為起源の全CO₂排出量の3分の1は、2005年以降に排出された。」というのである。

プラネタリー・バウンダリー（地球の限界）を2009年に提唱した環境学者ヨハン・ロックストロームは、これまでの「完新世」の「地球には、自然本来の回復力が備わって」いたが、「人間たちの活動の痕跡が、地球の表面を覆いつくした年代」である「人新生」の時代には、その限界が突破されようとしているという。しかし、2016年のCOP21のパリ協定でやっと、「世界共通の長期目標」として、「2100年までの気温上昇を産業革命以前と比較して、2°C未満（可能であれば1.5°C未満）に抑え込むこと」が採択されたのである。

(2) 気候危機の現状

温暖化による世界の風水害や山火事などの災害状況は、日本でも日常的に報道されている。しかし、比較的気候温暖な島国ということもあり、世界的な気候危機の深刻さに比べて、日本国内の危機意識はそれほど高くない。視野が狭いということもある。

①「豊かな生活」と気候危機

豊かな生活の前提条件として自然・社会環境の維持・改革は欠かせない。しかし、第二次世界大戦後の経済成長による、いわゆる「公害」の拡散によって地球の温暖化は「大加速時代」に入ったと言われている。1960～70年代は、先進国の経済活動によって空気や水など自然・地域環境の汚染が急速に広がった。後にみる宇沢氏の指摘にみられるように、社会的・教育的被害も深刻化した。それが現在では、短期間のうちに地球環境の破壊が進み、人類・生物の生存を脅かすまでになっている。

ただし、この気候危機は貧困層と富裕層、「中核」と「周辺」（グローバルサウスとノース）などで不均等に分配されているのが現実である。その影響は著しく広範囲にわたり、いちいち記すことはできないが、たとえば、温暖化、山火事、干ばつ、風水害の大規模化、熱中症、食糧不足、水不足、島・領土の水没、生物多様性の喪失、砂漠化、新種のウイルスによる病気の蔓延、難民・移民の激増（紛争、戦争）。気候危機の原因の一つともいえる森林破壊などの自然破壊も挙げておくべきかもしれない。

要するに、気候危機が誰の目にも見えるようになってきているということである。それは、アフリカなどの廉価な労働力のフロンティアの喪失や環境負荷のグローバル・サウスへの転嫁や外部化の限界という形でもはっきりしてきている。

それは結果として、住居、食糧、水などによる生存条件を脅かし、大量の難民を生み出すことになっている。「国連難民高等弁務官（UNHCR）によると、難民と国内避難民などは2023年5月末に過去最多の約1億1千万人となりました」^(注4)。実に、世界人口約80億人の、8人に1人が難民・避難民となっている。

難民の移動には様々な悲しいドラマがみられるが、たとえば、「難民船の転覆事故」に

ついて、次のような記事が掲載されている。「とくにシリア難民の女性との出会いは特別だった。2014年、欧州を目指した船が地中海で転覆した。おぼれていく人から託された2人の赤ん坊を抱いて4日間海を漂い、奇跡的に救出された。その女性のスウェーデンでの定住を支援するなかで、聞き取った話を本にまとめ、トークショーにも出て難民問題への理解を訴えた。やりとりは今も続く。『人それぞれの物語には、問題解決を求める人たちの増やす力がある。』」^(注5)。

このような厳しい状況にもかかわらず、現実には、ロシアによるウクライナ侵略戦争のような人災による大量の殺傷行為や自然破壊、食糧破壊が行われ続けている。

②気候テックベンチャー投資と脱炭素への変革

「気候テック」とは、温暖化問題の解決につながるテクノロジーのことである。原因となる温室効果ガスの排出を減らす技術だけでなく、温暖化の影響への備え（適応策）を進めたり、気候変動への理解を深めたりする技術やサービスも含まれる。

米調査会社「Holon IQ」によると、気候テックへの投資は2022年に701億ドル（約9兆8千億円）となり、前年比で89%増えた。今年1月時点で、気候テック評価額10億以上の未上場企業「ユニコーン」とされるのは米国や中国を中心に世界で83社にのほるといふ。

深刻化する気候変動に対し、各国は脱炭素化を加速させている。「国際エネルギー機関（IEA）の試算では、温暖化対策の国際ルール『パリ協定』の目標達成に必要な費用は約8千兆円。気候テック企業は、これをビジネスチャンスとみる。

米国で気候変動対策を担当するジョン・ケリー大統領特使は『産業革命以来最大の変革となるだろう』と語る」^(注6)。

アメリカでは、脱炭素化が加速し、ユニコーン企業が次々と誕生し、「国内200社大

手も参入」しているという。その結果、若い世代の雇用にも深刻な影響が出ており、IT企業からも人材が流入しているという。「ユニコーンとされる主な気候テック企業」は、たとえば(図表1)のごとくである。

米国の調査会社が今年報告した気候テック企業の上位100社には、米国がトップの54社、アジアでは中国が1社入ったが、日本はゼロで存在感は乏しい。

2. 民主主義の危機とは

このような気候危機をまえに、本来なら、国連を中心にまとまり、緊急に対策を考え実行していかなければならない時期に、それとは逆に、どういうわけか世界的な「大分岐の時代」が到来している。排外主義的ナショナリズムの横行であり、民主主義の危機である。アメリカのトランプは気候危機を否定し、ロシアのプーチンはウクライナ侵攻による自然・社会環境の破壊をすでに1年半以上も続けており、中国は民主主義や個人の自由の否定を行い、コロナ時の完全ロックダウンや日常的な情報封鎖や軍備増強を続け台湾に圧力をかけ続けている。日本にしても、事実

の歪曲、統計の偽造、軍事費の大幅な増額、議論の否定など民主主義国としては恥ずかしいような様相を呈している。日本における根本的な問題点は、科学や事実の歪曲・悪用と労働組合運動や政治的民主主義の軽視にある。

(1) アメリカおよび日本の政府や大企業の対応

アメリカの政府や大企業の対応としては、次のようなことが明らかになっている。石油資本であるエクソンモービルやロイヤル・ダッチ・シェルなどは、石油の消費が地球の温暖化に悪影響が出ていることを調査・研究によって知りつつ、気候危機への影響の隠蔽してきたということである。日本のトヨタなども自動車の排気ガスによる大気汚染の事実を知りつつ人間への悪影響を無視ないし軽視してきた。

両国の既存の労働組合の反応にしても、きわめて鈍いと言わざるを得ない。日本の場合には、後で触れるように、労働組合自体が企業別ごとの会社組合であり、「職場に民主主義がない」「労働組合の存在意義の喪失」と言われて久しい。労働者の権利すら守れない

(図表1) ユニコーンとされる主な気候テック企業

	創業年	時価総額	
ノースボルト (スウェーデン)	2016	118 億ドル	製造過程を低炭素化したバッテリーの開発製造
オクトパスエナジー (イギリス)	2015	50 億ドル以上	エネルギーの小売り、再生可能エネルギー発電
コモンウェルス・フュージョン・システム (アメリカ)	2018	40 億ドル	核融合炉の開発
蜂巢能源科技 (SVOLT) (中国)	2018	27 億ドル	電気自動車のバッテリーの開発
ZUME (ズーム) (アメリカ)	2015	23 億ドル	植物繊維でつくった食器やコップの製造
クライムワークス (スイス)	2009	22 億ドル	大気中から二酸化炭素を直接回収する技術の開発
スパイバー (日本)	2007	12 億ドル	微生物発酵でつくる人工タンパク質素材の開発

(注) ユニコーンは評価額が10億ドルを超える未上場企業、米調査会社「Holon IQ」の1月の資料などによる。(朝日新聞、2023年9月4日)

会社組合に気候危機とのたたかいを期待することは難しいだろう。

政府の対応としては、アメリカ共和党の前大統領トランプによる気候危機の否定が典型的である。以下の指摘には驚くほかはない。

「人類史上最も驚くべき文書の第一候補とも言える、トランプ政権が2018年8月に発表した文書・・・国家幹線道路交通安全局による・・・環境影響表明書だ。

ここでは、自動車の排ガス規制に対する新規の制限は一切必要ないという結論が述べられている。共著者たちの議論は筋が通っていた。評価書の結論は以下の通りだ。今世紀の終わりまでに気温は4度ほど上昇するだろう。それは科学界が『壊滅的』とする値の2倍に相当する。自動車による排気ガスは、こうした大惨事の要因の一つでしかない。近い将来、人類はどの道谷底へ落ちていくのだから、世界が炎に包まれていても今のうちにドライブを楽しみ、ネロも仰天させてやろうというわけだ。

これに匹敵するほどの悪意をもった文書がもし歴史の記録文献から見つかるのであれば、ぜひ教えていただきたいものだ。・・・例のごとく、この研究報告が一般向けに発表されたときにも、ほぼまったく何の議論も起こらなかった」^(註7)。

アメリカの場合には、政権政党によって危機への対応は大きく異なる可能性がある。たとえば、オバマ政権の場合には、「危機が到来した時、オバマはアメリカの自動車産業を事実上国有化した」^(註8)。しかし、「これと異なる選択も十分考えられた。ステークホルダーや労働者、そして地元地域へと自動車産業を譲渡しアメリカの産業体制の中核を事実上社会化（社会保有化）するという選択だ。利益ではなく人間の命や生活を優先していれば、生産体制を抜本的に軌道修正できたかもしれない。効率的な大規模交通のインフラの方が、毎日数時間も渋滞に巻き込まれるような仕組みよりも優れた生活につながり、

ひいては迫りくる環境破壊の脅威を大きく緩和できるということに気がついていたかもしれない」^(註9)。

ロシアのウクライナ侵略による人間・自然破壊は、もっと悲惨な状況を生みだしている。2022年2月24日、ロシアがウクライナへ軍事侵攻を開始し、すでに1年半以上が経過しているが、終わる気配はない。その間、5月15日にはスウェーデンとフィンランドがNATO加盟申請を決定するという事態も起こった。また、2023年2月にはイランやシリアの大地震も発生している。

日本はとえば、「2030年までの10年間は『勝負の年』」(『環境白書』山口大臣)としているが、間もなく3年が経過しようとしているが、後述するように、積極的な対応策がとられているようには見えない。

このような各国の動きのなかで、やはり注目すべきは国連(COPなど)のうごきであろう。

(2) 国連、市民の反応・対応

① 国連気候変動枠組み条約締約国会議(COP)

気候危機の指摘を受けて、1992年6月3日から14日にかけて、ブラジルのリオデジャネイロで「環境と開発に関する国連会議」が開かれた。この会議には172の政府の代表が参加し、NGOからも2,400人参加するという大規模な国際会議でした。のちに「地球サミット」とよばれるこの会議で、持続可能な開発を目指すリオ宣言や21世紀に向けての環境保全計画であるアジェンダ21、森林保全などに関する原則声明などが採択された。

地球サミットの中で結ばれた諸条約の一つが「気候変動枠組条約」である。そして、条約にもとづき毎年COP(締約国会議)を開催することが決まりました。

日本ではこの時期は、1990年前後は、政治も企業や労働組合も「気候危機」には目が

いかず、足元で長時間・過密・不規則労働によって引き起こされる過労死問題の深刻化に目を奪われていました。1997年に日本でCOP3が開催され、京都議定書が採択され、「先進国に排出削減義務」が決まりましたが、あまり大きな成果は得られませんでした。

2015年になってやっと、国連総会で、持続可能な開発目標（SDGs）が採択され、同年のCOP21がフランスで開催され、次のような「パリ協定」が採択された。

- a. 世界共通の長期目標として2°C目標の設定。1.5°Cに抑える努力を追求。
- b. 主要排出国を含む全ての国が削減目標を5年ごとに提出・更新すること。
全ての国が共通かつ柔軟な方法で実施状況を報告し、レビューを受けること。
- c. 先進国による資金の提供。これに加えて、途上国も自主的に資金を提供すること、などである。

また、2021年のCOP26（イギリス）では、「産業革命前からの気温上昇を1.5度におさえることを目指すことや、石炭火力発電の段階的削減に各国が合意」^(注10)し、「1.5度目標の実現には25年までに排出量を減少に転じさせ、30年までに半減させる必要がある。2050年、二酸化炭素実質排出ゼロ」が確認された。

また、昨年（2022年）のCOP27（エジプト）の主な成果として、朝日新聞があげているのは次のような点である^(注11)。

- a. 温暖化による「損失と被害」、脆弱国向けに新たな基金を創設へ
- b. 産業革命前からの気温上昇
COP26で事実上の世界目標となった「1.5度目標」を堅持
- c. エネルギー危機、この10年間に再生可能エネルギーへの公正な移行を促す。
- d. 50年までの実質排出ゼロの達成
30年までに年4兆ドルの再生エネへの投資が必要
- e. 石炭火力：排出削減策のない石炭火力を

段階的に削減。

欧州など提案の「すべての化石燃料の段階的削減」は入らず。

- f. 化石燃料への補助金、非効率な補助金を段階的に廃止

積極的な評価すべき点としては、温暖化による「損失と被害」に対する「脆弱国向けに新たな基金を創設」や、「この10年間に再生可能エネルギーへの公正な移行を促す。」などがみられるが、欧州などが提案した、「すべての化石燃料の段階的削減」は入っていない。

産業革命前からの気温上昇、COP26で事実上の世界目標となった「1.5度目標」を堅持や「この10年間に再生可能エネルギーへの公正な移行を促す。」「50年までの実質排出ゼロの達成」が掲げられているが、実現の可能性には疑問が残る。

②気候市民会議（「脱炭素社会」）

2015年にパリ協定が結ばれ、急速に世界中で「脱炭素社会」に向けた取り組みが進められている。特にヨーロッパでは、政府や政治家、専門家、民間NGOといったこれまでのメインの政策プレイヤーだけではなく、市民（国民）を巻き込んだ取り組み、「気候市民会議」が広がっている。

そして、2018年には、グレッタ・トゥーンベリの学校ストライキが始まり、Friday For Future運動が世界的に拡大しつつある。また、日本では斎藤幸平『人新生の「資本論」』（集英社新書、2020年9月）は50万部超のベストセラーとなったが、その後も、彼の行動は国民から注目され続けている。国際的な市民の気候危機に対する連帯運動を進めるうえでも、グレッタ編著『気候変動と環境危機—いま私たちできること—』河出書房新社（2022年11月30日）はぜひ読まれるべき本であろう。しかし、現状は、気候危機の深刻さや進展の速度に対して、その運動や対策は遅々としている。

【II】 環境・気候危機と日本の自動車産業

1. 日本・トヨタの気候危機対策

人間が生活する「社会・自然環境」の面は、スウェーデンと日本ではどうなっているのか。当然予想されることではあるが、一言で言って、スウェーデンでは、バックキャスト思考で、環境や気候変動対策重視の姿勢が貫かれているのに対して、フォアキャストの日本では、電力産業や自動車産業などの企業優先か、せいぜい顧客優先の政策が、相変わらず場当たりの、とられ続けている。

全体を通して、ハッキリしてくるのは、後にみるように、スウェーデンが賃金・労働条件や「労働の質」の改善、「生活の質」の改善、「社会・自然環境の質」の改善を一步一步進めてきたのに対して、日本はすべてが曖昧で、遅々としているどころか、後退している面がみられることである。その顕著な事例が、相変わらず頻発する過労死・自死であり、30年以上も続く実質賃金の低下、ジェンダー差別の拡大、自動車事故の多さである。

(1) 気候危機と日本

① 日本政府の気候危機対策

日本政府はエジプト（シャルム・エル・シェイク）で行われた、国連気候変動枠組条約第27回締約国会議（COP27）で温室効果ガス削減量の国際取引に関する連携や、気象災害の早期警戒システムの途上国への導入支援、世界銀行の基金への拠出など独自の政策をアピールしたが、「日本の存在感は薄かった」という。「交渉の本筋には深く関与できず、主体性は発揮できなかった。・・・『環境先進国』としての存在感は失いつつある。」^(注12)と指摘されている。

岸田政権が通常国会に「GX（グリーン・トランスフォーメーション）推進法案」を提出した。新法は、① GX 推進戦略の策定・

実行、② GX 経済移行債の発行、③ 成長志向型カーボンプライシング（炭素課金）の導入、④ GX 推進機構の設立、⑤ 進捗の評価と見直し、の5本柱で構成されている^(注13)。しかし、法案は、気候危機対策としては積極性がみられず、具体性に欠くものとなっている。

とりわけ問題視されているのは、ヨーロッパのような「環境債ではなく移行債」の発行で、欧州は再エネ限定なのに対して、日本は火力・原発もへの投資も含めている。つまり、「集めた資金の使い道を脱炭素事業に絞った国債とする」が、「主に再エネ投資に用途を限定している欧州のグリーン（環境）国債と違い、日本は基準を緩めて二酸化炭素（CO₂）の排出量を抑えた火力発電や原発関連も対象とする。移行国債と呼ばれ、実現すれば初となるが、世界の潮流からは外れる」ことになる。

「移行国債にこだわるのは、集めた資金を再エネや蓄電池関連だけでなく、化石燃料を水素やアンモニアと混焼する火力発電や、既存の原発を改良する『次世代革新炉』の開発の支援にも充てるとしているからだ」。現在、「主要7カ国（G7）で環境国債を発行していないのは日米だけ」である。

民間企業が社債としてすでに発行している「移行債」は、脱炭素を段階的に進める資金調達に使われ、投資対象の事業に温室効果ガスの『排出ゼロ』までは求めていない^(注14)。

このように日本政府や企業が念頭に置く資金の用途には、次世代原発の開発や石炭火力発電のアンモニア混焼など、環境債に認定されたことのないものも含まれている。だが肝心なのは、「移行」の計画が、国際合意である「1.5度目標」と整合し、科学的裏付けのある内容になっているかどうかであり、日本政府の姿勢が問われよう。

②産業・雇用とCO2排出量

産業部門で最も多く排出しているのは鉄鋼の生産で、それにつづくのがセメントだ。何をどうつくり、どう使うか。「日本の産業界によるCO2排出量の約4割を、鉄鋼業界が占める。鉄鋼業の脱炭素化が進むかどうかは、政府が掲げる目標達成を左右する」^(注15)。

自動車産業は自動車を作るためには鉄鋼を必要とし、それを使用するには道路が不可欠である。それらの生産ためには膨大な電力を必要とする。愛知県の主要産業は自動車および部品生産であり、それらの部門に非常に多くの労働者を全国から雇用してきた。自動車産業がなければ、今の愛知県、とりわけ西三河はない、と言ってよいかもしれない。その負の側面が、大量の排気ガスの放出による公害や、それによる温暖化である。それに加えて、人びとの生活環境破壊を上げることができよう。後に触れるよう、自動車優先社会が子どもたちに与えてきた影響はとりわけ大きい。

2023年1月、日本の国立環境研究所の研究チームによると、「2050年に温室効果ガスの排出量が実質ゼロのカーボンニュートラル(CN)社会が実現した場合、日本国内の鉄鋼生産量はどうなるのか。その分析結果は、持続可能性に警鐘を鳴らすものだった。

再生可能エネルギーや水素、鉄スクラップの供給制約から、鉄の生産量は『現在の半分程度となる可能性』があるという。特に影響を受けるのは、高級鋼材を多く使う自動車産業で、鉄スクラップを建設資材に再利用するいまのやり方が続けば、『自動車産業が利用できる鋼材は現在の約40%にとどまる』と予測した^(注16)。

この数字はトヨタにとってのみならず、愛知県、しいては日本にとって驚くべき数字である。これはカーボンニュートラル(CN)社会の実現と現在の自動車産業に代わる新しい産業の開拓による雇用の拡大なくしては経済・産業・企業の発展は望めないことを意味

しているからである。トヨタ住宅にしても、気候危機を考慮した、資源を有効に活用した住宅建設の工夫が早急に求められよう。

③運輸(輸送・交通)と自動車

先に述べたように、自動車はガソリンとしてのみならず自動車生産用の鉄、道路用のセメントの生産で大量のCO2を排出している。これは、後に詳しく触れるように、自動車の生産のみならず、ジャストインタイムといわれる部品納入方式やそのための生産優先の道路づくり、街づくりなど生産・流通システムや生活基盤づくり全般にわたる変革を要請するものである。これは子どもの安全教育にとっても欠かせない。

自家用車、バス、トラック、汽車・電車、高速道路、高速鉄道など交通システム全体の見直しが必要とされよう。バイク、自転車、徒歩などの日常の生活道路の整備も当然必要になる。高齢者や身障者が安心して利用できるような道路網の整備も不可欠であろう。

生活と自動車の共存は自動車事故対策ともなり、現在行われているような交通安全教育の見直しも必要になろう。今では、日常的に行われている「コンビニ」のPOSシステムなどの生産・流通・販売システムも環境や生活の面から全面的に見直さざるをえなくなろう。

(2) トヨタ・豊田市の気候危機対策

①トヨタの気候危機対策

トヨタに対するグリーン・ピース・ジャパンの世界的評価は著しく低く、10車中最下位であり、「化石賞」も何度か受賞している。日本企業のなかでも、トヨタは「2023年版CSR企業ランキング300」の「環境」の項目では、209社中208位と極端に低い。

トヨタは、2015年に「環境チャレンジ2050」を発表し、そのなかで「6つのチャレンジ人とクルマと自然が共生する社会を目指して走り続ける」と謳っている。また、豊

田市は第2次豊田市環境モデル都市アクションプランとして、『人と環境と技術が融合する環境先進都市―「ハイブリッド・シティとよたプラン」』（2014年3月）を出している。

いうまでもないことであるが、企業都市・豊田市の環境政策はトヨタの動向に大きく左右される。豊田章男前社長の言動にみられるごとく、トヨタの気候変動対策は、「EVのみではなく、HVや水素エンジンなど、今は、技術の選択肢を広げることが大事」というものである。また、「未来都市」像については、先にふれた「ウーブンシティ」の実験にその一端はみられる。交通事故対策にしても、技術による解決を優先し、個人の注意を促すこと以外、取り立てて社会的解決策はみられないといっただろう。

2023年1月に開催された、改造車の祭典「東京オートサロン」では、水素エンジン車や電気自動車（EV）など、「脱炭素時代」を見据えた改造車の展示があったほか、ガソリン車の新型車も続々と登場し、多彩な車がみられる場となったという。登壇した豊田章男社長（当時）は次のように述べたという。「これから売り出す新車をEVにするだけでは2050年のゼロカーボンには達成できない」と指摘し、「すでに販売された車を改造によって脱炭素化することも有効な対策になると訴えた」。そして、トヨタでは、「それぞれの車両の開発は、各部門の『車好き』の技術者たち数十人が勤務時間後に自発的に集まって取り組んだ。・・・豊田氏は『車好きだからこそやれる脱炭素がある』と述べたという^(注17)。

a. トヨタのCO2削減目標

トヨタ自動車は今年の株主総会で、気候変動をめぐる同社の渉外活動について、欧州の機関投資家など3社から株主提案を受けた。株主提案をしたのはオランダの年金基金系ファンドや、デンマークやノルウェーの機関投資家などである。

ヨーロッパの機関投資家はトヨタが世界各

国で行う渉外活動と、温暖化対策の国際ルール『パリ協定』などとの整合性について毎年評価し、報告書にまとめることを定款で定めるよう求めた。業界団体を通じた渉外活動などを含め、整合性のない活動であれば、その概要や是正策を記載することも提案している。

しかし、トヨタは「定款には個別具体的な業務執行に関する事項は規定せず、現行を維持したい」などとして反対の立場を鮮明にした^(注18)。

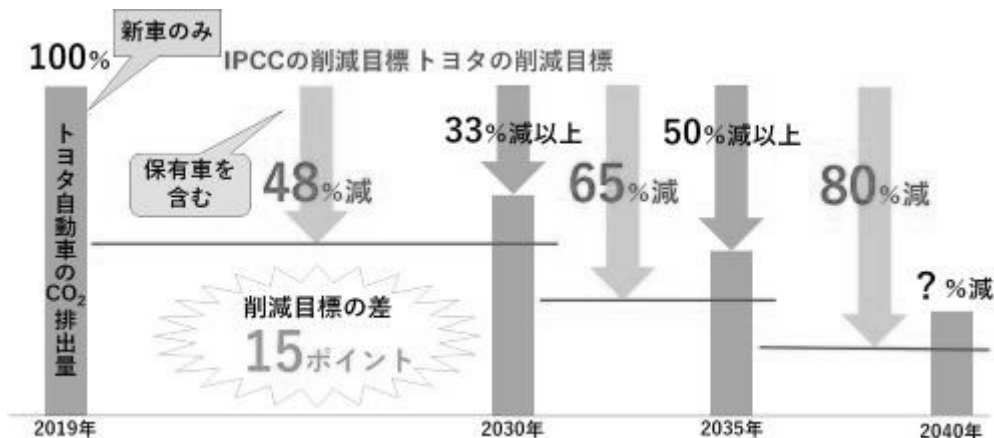
ここで重要なのは、『2030年目標』を達成しなければ平均気温は1.5℃を上回り、気候危機の連鎖が始まるということだ。そうなると、2035年、2040年、2050年の目標設定は無意味なものとなる。残された時間が7年しかない2030年までに、CO2を48%削減するという目標が、最もハードルが高く緊急度が高いものなのである。

このIPCCが示すCO2削減目標とトヨタ自動車のそれとを比較すると、同社が掲げた目標の緩さが浮かび上がる。まず、分かりやすいのがCO2削減の目標値の緩さだ。それを「見える化」したのが（図表2）である。

2019年比で2030年のCO2削減目標は、IPCCが48%削減であるのに対し、トヨタ自動車は33%以上だ。同じく2035年のCO2削減目標は、IPCCが65%削減であるのに対し、トヨタ自動車は50%以上となっている。両年ともトヨタ自動車の目標値はIPCCのそれよりも15ポイント下回っている。なお、2040年のCO2削減目標についてトヨタ自動車は言及していない。

トヨタ自動車の目標の緩さはそれだけではない。同社が打ち出したこれらの目標値の対象は、あくまでも新車1台当たりのCO2削減目標にすぎない。既に販売したクルマのCO2は全く考慮されていないのである。カーボンニュートラル（温暖化ガスの排出量実質ゼロ）で世界をリードすべき自動車メーカーの目標とは到底言えない目標といっただ

(図表 2) IPCC が示す CO2 削減目標とトヨタ自動車の削減目標の比較



い、^(注19)。

b. 新興国にHV、利益でEV投資

一方、HVの生産はコストダウンの取り組みが進んでいる。トヨタによると1997年に発売した世界初のHV戦略車のHV量産車『プリウス』と比べ、現在の原価は6分の1まで下がっている。1台当たりの利益はガソリン車とほぼ変わらない水準だという。

トヨタはアジア市場でのHVの割合は22年の8%から、30年には21%になると見込む。10日の記者会見では佐藤社長が、EVが拡大する中国でも『HVに対する底堅い需要がある』と語り、期待感を示した。ただ、新興国で期待通りにHVの販売が広がるかは不透明だ^(注20)。

また、トヨタは2日、SUV(スポーツ用多目的車)「ランドクルーザー」の「プラウド」シリーズの後継となる「250」シリーズを公開した。悪路を走る性能や安全性を向上させた車種である。まず日本で2024年前半に発売し、北米、中国でも順次売り出す予定で、海外ではランクル初のハイブリッド車も発売し、いずれ日本でも投入する予定だという^(注21)。世界の環境活動家が、環境車とは認めないHV車やSUV(スポーツ用多目的車)を競争力のあるうちに世界中で販売しようと

する姿勢がありありと見える。この姿勢は、環境公害が公然化し批判にさらされた1960年代の高度成長期のトヨタの販売姿勢から一歩も前進していない。

c. 気候危機とトヨタ労使の対応

気候危機への労働組合としての独自の対応は、「連合」(日本労働組合総連合会)にしても、トヨタ労働組合にしても、まったくといってよいほどみられない。まさに、トヨタ労組の経営者や自民党への従属と協力そのものといってよいだろう。

まず初めに、ごく簡単に、日本の労働組合運動におけるトヨタ労組の位置づけを確認しておきたい。

厚生労働省が昨年12月に公表した2022年「労働組合基礎調査」結果によると、労働組合に加入している人が雇用者に占める割合を示す「推定組織率」は16.5%で、過去最低の水準を記録した。一方、パートタイム労働者の推定組織率は8.5%で、前年から0.1ポイント上昇した。労働組合数の対前年比減は2000年から続いている。労働組合員数は999万2,373人となり、前年から8万5,504人(0.8%)減った。1,000万人を下回ったのは2017年以来5年ぶりだ。

労働組合員数について産業別にみると、

「製造業」が264万人5,000人（全体の26.6%）と最も多く、「卸売業、小売業」が153万4,000人（同15.5%）、「建設業」が83万7,000人（同8.4%）でこれに続く。

民営企業の労働組合員数は871万人で、前年（876万2,000人）に比べて5万2,000人（0.6%）の減少となった。これを、企業規模別にみると、1,000人以上規模が579万8,000人（全体の66.6%）と最も多く、300～999人規模が111万8,000人（同12.8%）、100～299人規模が55万8,000人（同6.4%）と続いている。その特徴を、要約すると、組織率は16.5%で、産業別にみると「製造業」が264万人5,000人（全体の26.6%）と最も多く、その中心の一つが自動車産業であり、なかでもトヨタやトヨタ関連の大企業の組織率が高く、労働者の数も多い。

日本の労働組合の組織率は、大企業労働者や公務員が高くなっているが、公務員は、第二次世界大戦後の占領下で、マッカーサー書簡によって団体交渉権や争議権が制限され人事院勧告によって賃金が決定されるようになった。その後の法律の改正で現在も同じ状況が続いている。労働組合が企業別に分断して組織されていることもあり、中小企業の組織率はきわめて低い。かつて勢いのあった失業対策事業従事者でつくる全日自労という労働組合も、政府によって解体された。その結果、組織率が高いのは、残された大企業の労働組合ということになるが、その大企業労働組合の典型がトヨタ労働組合とあってよいであろう。

そのトヨタ労組は、高度経済成長のはじめに経営者との間に「労使宣言」を結び、実質スト権を放棄し、いわゆる「労使協議制」（報告・連絡・相談）といわれる話し合いによって賃金・労働条件を決めていくことになった。非正規の期間工や下請企業の労働者は大きな格差賃金と自己責任という名の無権利状態の下で、劣悪な状態で働かされ続けてきた。

日本・トヨタとスウェーデン・ボルボを比較してハッキリするのは、トヨタなどの日本企業が、海外企業や他企業との競争で、資本を自由に移動させつつ、できるだけ賃金・労働条件面でのコストがかからないところに立地して「底辺への競争」「自己責任論」で行動しているのに対して、一方のスウェーデンのボルボなどは、人の移動の自由を進め、たとえば、教育の北欧協力やEU協力などのように、「上方への協力」により労働力の質を高め賃金を引き上げ、世界をリードしようという姿勢がみられることである。

このような姿勢の違いからも推察されるように、トヨタなどは労働組合側から積極的な提案が出されることもなく、「気候変動対策」も不十分で、ヨーロッパの機関投資家などからトヨタ株主総会で、「気候変動対策」に絡む株主提案（外圧）^(注22)を出されるまでになっている。

トヨタはトヨタシステム最優先・利益最優先で、依然として「日本的経営」の徹底的利用をはかろうとしているが、日本の現実には、多くの大企業において「日本的経営」の柱とされる終身雇用や年功賃金制度は崩壊し、それを柱とする、いわゆる「日本的福祉国家」もほとんど崩壊してきている。そのような状態で、日本の労使は気候危機と対峙し、連帯して克服することができるのかは、大いに疑問である。というのは、とくトヨタの場合には、自動車のCO2排出問題のみならずEV化の遅れや生産・流通システム改革、人間が、とりわけ子どもたちが安全で生活しやすい道路への整備という大きな課題を抱えているからである。トヨタシステムをどう変革するのか、生産・労働・労使関係のパラダイム転換をどうはかっていくのか、難しい課題が山積しているからである。

②豊田市の気候危機対策

トヨタのお膝元である豊田市にしても、環境モデル都市に指定され、いろいろなことが

やられてはいるが、具体的な対策は、手探りの状態である。

豊田市は2023年1月17日に、協議会『とよた・ゼロカーボンネットワーク』を立ち上げた。協議会は、市と市区長会、豊田商工会議所、JA あいち豊田、連合愛知豊田地域協議会で作られた。

朝日新聞によると、「温室効果ガスの排出量ゼロを実質ゼロする『ゼロカーボンシティ』の2050年実現を目指して、家庭や職場、地域で具体的な活動に取り組む」という。「当面のスローガンは、『ムダな電気を減らそう』『無駄なプラスチックを減らそう』『無駄な食糧廃棄を減らそう』の三つ」である。そのために、「重ね着やマイボトルの持参、商品棚の手前の食品を選ぶ『てまえどり』などを進める」という。そして、「イベントへの参加特典やSDGs（持続可能な開発目標）ポイントを発行する」とされている。

太田市長は、この日の運動開会式で、「物価、エネルギー価格の高騰を肌身で感じる今、効果があるし市民の共感が得られる。このタイミングで取り組みを強化したい」と述べ、「各団体の代表も、ごみ減量や省エネ活動、3R（リデュース、リユース、リサイクル）、環境を配慮した商品の購入などの展開を宣言」している。「続く第1回会議では、『カーボンニュートラルを楽しもう！』とのキャッチコピーや『春の節電・エコまつり』の開催を決めた」という。^(注23)

内閣府の交通対策本部は、2022年11月から、自転車走行ルールの指針にあたる『自転車安全利用5則』を15年ぶりに改定している。内容は次のようになっている。①車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先。②交差点では信号と一時停止を守って安全確認、③夜間はライトを点灯、④飲酒運転は禁止、⑤ヘルメットを着用。愛知県では、子どもの自転車事故の防止ということで、県警では初の試みという「自転車教室」が開かれている。「豊田市は、市内にある交通危険

箇所5946カ所を地図上に示した『ヒヤリハット体験マップ2022』を制作した。市によると、市地域で危険箇所の整理をして『見える化』するのは、全国で初めてだという^(注24)。しかし、本当の問題は、「見える化」してからどうするかであろう。交通安全指導だけでは、対策としてはあまりにも幼稚すぎる。

2023年9月も終わりの地元の中日新聞^(注25)の紙面を、本稿で取り扱っている気候危機と関係のありそうな記事を抜粋すると次のようである。1面のトップは「終わらない夏」という見出しで、「観測史上最も暑い夏となった今年は、9月も厳しい残暑が続いた。28日時点で、全国の延べ385地点で最高気温が35度以上の猛暑日を記録し、気象庁が集計を始めた2012年以降で9月として2番目に多くなる見通し。・・・9月の気温が統計史上最高となる可能性がある。」と報じ、「中部地方では28日、熱中症とみられる救急搬送が相次いだ」ことが、報じられ、環境省の資料などから作成したという「主な熱中症対策」や「もしなった・・・」場合の対策が書かれている。「中日春秋」では、「水俣病」が取り上げられ論じられている。「水俣病」は、第二次大戦後の日本における高度経済成長期の負の側面である四大公害病の一つである。「公害の原点」ともいわれ、工業災害における犠牲者の多さでも知られる。1956年（昭和31年）5月1日、公式に確認されて以来、すでに67年が経過しているが、未だに解決をみていない。

3面には、米軍普天間飛行場の名護市辺野古移設を巡り、「辺野古承認 国が指示」、福島第1原発の「処理水2回目 5日放出開始」や「女川原発 再稼働延期」に混じって、「氷河 スイスで2年で1割減」のニュースが掲載されている。

そして5面には、2024年の米大統領選で返り咲きを狙う野党共和党のトランプ前大統領が27日、全米自動車労組（UAW）がス

トライキを行っているデトロイト郊外で、労働者らに向けて演説をしている様子が写真入りで報道されている。気候危機を認めないトランプは、「ペテン師ジョー（バイデン氏）は米国の自動車産業を破壊し、私たちの国も破壊する」と述べ、「電気自動車（EV）を推進するバイデン氏の政策が自動車産業と労働者の生活を脅かすと強い口調で攻撃した」という。この面には、ウクライナの「ロシア占拠 ザポロジエ原発 メンテ不能『状況悪化』」の記事もみられる。

一方、8面には、トヨタの世界販売について、「トヨタ、8月最高85万台」の見出しと、「中国は3カ月連続前年割れ」の小見出しがあり、ただし、「ハイブリッド車（HV）を含む電動車の販売は中国でも伸びており、電動車に限れば27%増だった。」という。しかし、ヨーロッパなどの先進地域ではハイブリッド車（HV）は電動車とは認めていない。このやり方は、トヨタが高度成長期の排ガス規制の間隙を縫って大量生産・販売したケースとよく似ている。

この記事の下に、トヨタ労組の定期大会がオンライン形式で開かれた様子が記されている。「9月に新執行委員長に就任した鬼頭圭介氏は冒頭、『深刻な人手不足の中で働く人の意識や行動に変革が求められている。変革は1人では達成できない。組合員一丸となって取り組みたい』と挨拶した」という。

また、9面には、「ペットボトルで車シート」という見出しで、トヨタが車内で回収した使用済みペットボトルを再生し、車のシート表皮に生まれ変わらせる取り組みを始めたことが報じられている。これによって「製造時のCO2排出量は石油由来のポリエステル素材が100%の場合と比較して約10%削減可能だという」。これを「世界170カ国・地域で来年前半に発売する大型スポーツタイプ多目的車（SUV）「ランドクルーザー」の新型モデル「250」系に採用するという。トヨタモビリティ材料技術部の大下直紀主幹は「グ

ローバル展開するランクルで初採用することで、トヨタの環境への取り組みを世界に発信し、さらに採用車種を拡大したい」と語っている。この大型スポーツタイプ多目的車（SUV）は、世界の環境活動家が製造中止を求めている車種であることは指摘しておきたい。

最後に、触れておきたいのは、2面に掲載されている「首相、労働界に接近 賃上げ推進アピール」の記事である。「10月5,6両日の連合の定期大会出席も調整しており、労働界との距離を縮める狙いだ。」と報道されている。ここには首相主導の春闘がますます定着する気配がみえる。

同年10月1日の朝日新聞の地元の記事には、「脱炭素への理解を深めてもらう「カーボンニュートラル（CN）出張事業」が豊田市の小学校で始まった。」というニュースが載っている。11月の世界ラリー選手権（WRC）日本大会「ラリージャパン」開催を前に、市がトヨタのレーシングチーム「TOYOTA GAZOO Racing」と連携して企画したという。講師は水素エンジン車両を開発している技術者や、レーシングドライバーの佐々木雅弘さんが講師を務めたという。

「教室では6年生が、車や工場から出る温室効果ガスで地球の平均気温が上がり、極地の氷が解けて島が海中に沈む現実や、緑を育てて二酸化炭素を減らす取り組み、家庭や地域での省エネの大切さなどを学んだ。」また、「グランドであった水素エンジンのラリーカーによるデモ走行は、全校児童が見学した。」という。「『助手席でデモ走行を体験した児童代表の男児は、「ジェットコースターみたいに体が浮く感じで、『楽しかった』と笑顔を見せた。』と報じられている^(注26)。これらを読むと、トヨタの車の気候危機への危機感の深刻さや責任は感じられず、「水素エンジンのラリーカーによるデモ走行」などはトヨタの宣伝にしか見えない。

トヨタは、刻々と深刻化しつつある気候危

機に本当に対応できるのか。はたして、社会的・技術的対応は可能なのか。部品搬入のJITシステムは変えられるのか。街づくり、道路、住宅などの環境対応はできるのか。一つひとつに疑問符が付く。また、豊田前社長が退陣してからは、未来都市・オープンシティ（当事者参加なし）は、あまり聞かなくなった。トヨタの実態をみるには全体的・世界的な視点が必要である。その障害になっているのが、労使関係の民主化の欠如である。

2. 高度成長下の自動車事故・公害

今から50年以上も前になるが、自動車が激増するなかで、その弊害も目立つようになっていた。たとえば、自動車事故による死傷者の激増であり、排気ガスによる大気汚染による、いわゆる「公害」の全国への広がりである。また、自然への影響の深刻さも指摘されるようになっていた。

その実態がどのようなものであったのかは、あまり明らかにされていない。研究者や被害者など一部の人を除くと自動車の便利さばかりが強調され、そのマイナス面は陰に隠れたままであったといえる。愛知県などでは、若い人と話していても、トヨタの悪いことはほとんど聞いたことがない、という人が多かった。とくに大人の場合には、自分が通勤などで、トヨタの自動車を利用して、その批判をするということは出来難いことは容易に推測できる。筆者が仕事で愛知の中京大学に赴任してきて、ゼミのテキストに当時、非常に読まれていた、トヨタを扱ったルポルタージュの鎌田慧氏の『自動車絶望工場』という本を採用した時、ゼミ生の一人が親に、その本をみて「なぜそんな本を読んでいるのだ。」と怒られたという話を思い出す。本章では、その当時の状況を、筆者の経験してきた実感とその後の調査・研究をもとに、主として、宇沢弘文氏の著書を参考に再整理しておきたい。

(1) 人間的な街づくりと自動車

私は、愛知に来て、トヨタ研究を始めて40年以上になるが、その間、大人が自家用車で通勤し、子どもたちが集団登校や自転車で通学する異様な光景をみてきたが、宇沢弘文氏は、早くから自動車が市民生活に与える被害について指摘している。宇沢氏は50年ほど前の、1974年に出版した『自動車の社会的費用』「序章」の「自動車の問題性」の項で、小学生の自動車事故死について触れた後で、次のように述べている。「このような自動車事故はいま日本国中でいたるところにおきていて、事故にあった被害者本人だけでなく、その家族、友人の悲しみははかりしれないものがあるが、その悲惨さに対する人々の感覚はすっかり麻痺してしまっているようにみえる。自動車事故による死亡者が年々2万人にも達し、100万人近い負傷者がでていられるにもかかわらず、歩・車道も分離されていない欠陥道路に依然として自動車の通行が許されている。そして、都市と農村とを問わず、子どもたちにとって、自動車をさけるといふ技術を身につけることが、生きていくためにまず必要となっている。これまで貴重な遊び場だった街路は自動車によって占有され、代替的な遊び場もない。学校でも家庭でも、自動車の注意するようにまず最初につけられる。このような非人間的な状況をわたくしたちはどのように理解したらよいであろうか」^(注27)。

「日本ではもはや、子どもたちがのびのびと街を歩き、学校に通い、遊びにゆくということはできなくなっている。たえず自動車に注意するようにつけられ、おどおどした態度で道を歩かざるをえなくなっている。子どもたちがこのようにたえず自動車に注意するように歩いているにもかかわらず、日本における交通事故による子どもたちの死傷は、世界のどの国に比べてみても、比較できないほど大きい。たとえば、1970年の統計によれば、日本における交通事故の犠牲者の約20%

が子どもによって占められている」^(注28)。「このように、人々が自由に安全に都市の街路を歩き、田舎の道を歩くことができないような国を、はたして文明国といってよいであろうか」^(注29)。

さらに、「自動車の普及にともなう交通犯罪の増加」について触れ、「交通犯罪のほとんどは自動車に関するものであるが、年々その犯罪件数は高い率で増加しつつあり、しかもそのうち少年犯罪の占める割合がきわめて大きい。そのうえ、殺人・強盗などの凶悪犯罪もまた自動車を利用してはじめて可能となるような性格のものが増えてきている」^(注30)。

このように「自動車の通行によって、都市環境は破壊され、自然は汚染されてきた。そして、市民生活の安全を脅かし、社会的な安定性は失われつつある。

しかし、自動車通行の及ぼす社会的害毒が大きいにもかかわらず、自動車の保有台数は依然として増加する長期的な趨勢をもち、年々膨大な資源が、自動車の生産、道路の建設に向けられている」^(注31)。

筆者が、子どもに関わる自動車の被害について、長々と引用したのは、筆者自身が、長年、豊田市の近くに住み自動車を所持せず、いわゆる「管理教育」の圧力を感じながら子育てをし、地元で、「愛知郡にゆたかな教育をつくる会」を組織し活動してきた経験からである。そこで痛感したのは、自動車企業・トヨタの内的・外的な影響力の強さであった。筆者が、常々、問題としてきたのは、トヨタの「人づくり」の影響を受けた、いわゆる「愛知の管理教育」についてであった。そのなかで、それがトヨタの生産・労働システムの影響を強く受けていることは、折につけ触れてきたことであった。筆者の長年の研究仲間である野原光氏は、かつて、トヨタの在庫削減と道路の関係について、次のように触れている。

「トヨタ自工（注：現トヨタ自動車）の高収益を成立させる一要因として中間在庫の著

しい低位水準があるが、これは独特の生産方法たる『トヨタ生産方式』（＝「かんぱん」を情報手段とするジャストインタイムの部品供給方式）によって可能となったものである。だがこの『トヨタ生産方式』は生産工程上の前工程から後工程に中間製品を在庫なしで円滑に流すためにはどうしても前工程をうけもつ企業、工場を後工程の工場の周辺にひきつけ集積させることとなり、それらの各工場間を整備された道路網で結ぶことを必須とする。逆にまた工場が集積と道路網の整備なくしては本格的な意味での『トヨタ生産方式』の展開は不可能である。事実、・・・関連工場のまれにみるほどの集積と網の目のように張りめぐらされたトヨタ自工への部品輸送を第一の課題とするかのような道路網体系が存在するのである。ここからまた、・・・工場集積を促進し、道路網整備を狙った自治体行政が、トヨタ自工の高蓄積を支えた背景として浮かびあがってくる」^(注32)。

40年ほど前に、「地域構造研究会」として集団で、西三河地域やトヨタを研究対象として地域調査をやっていた頃、われわれ研究者の間では、「すべての道はトヨタへ通じる」と疑問なく呼んでいた。道路わきの街並みは、雑然としており、公共交通は軽視され、街中は、子どもやお年寄りが、決して自由に安全に歩ける街づくりが行われているとは言えない状態であった。

そのトヨタがウーブンシティという「未来都市」の実験をやると言っており、どんな未来都市になるのか興味深い。

ウーブン・シティは、「人々の『幸せ』の実現」とか、「ヒト中心主義」を盛んに謡っているが、肝心の、都市計画への住民の主体的・自主的参加がどうなるのか、住民の意思を反映するシステムをどう組み込むのかは、まったくみえてこない。性別、年齢、職業、人種、宗教、家族構成など多様な人々が生活するのが未来都市だと思うが、それへの対応はどうなるのか。これでは、技術偏重主義、

社会的観点の欠如といわれても仕方がないであろう。宇沢氏が指摘した、「低所得者、老人、子どもにとって住み難いもの」という点について、どう解決できるのか。

さらに、宇沢氏は日本における自動車の普及が、国民生活にどのような影響を与えたかを、分かりやすく整理しているので、それを紹介しておきたい。そこで指摘された問題点を、その後、日本が、どう解決してきたのかこそが問われよう。

「日本における自動車の普及は、戦後の高度経済成長のプロセスをそのまま象徴するものであった。1950年にわずか40万台そこそこであった自動車の保有台数は、1960年には340万台を越え、1972年末にはじつに2400万台近い数字を示すようになってきた。この12年間に約7倍にふえたことになるが、このうち、とくに、乗用車の保有台数の増加が著しい。すなわち、1960年に44万台であったのが、1972年には997万台へと飛躍的にふえ、12年間にじつに20倍以上に増加したのである。1972年には、4.7人に1台自動車を保有していることになるが、アメリカの1.8人に1台に及ばないまでも、イギリスの3.6人に1台にほぼ匹敵するほどにふえていることを示す」^(注33)。

ここで描かれている時期は、ちょうど筆者が北海道の炭鉱町から東京に出て生活を送っていた頃なので、今でもはっきりと頭に浮かんでくる。まさに、高度経済成長の絶頂期はエコノミックアニマルの全盛期でもあった。筆者がそこで目にしていたのは、昼夜となく、働き続けるサラリーマンの姿であった。この点については、拙著などで、トヨタなどを事例に詳しく分析した^(注34)が、その周りでは全国的な道路の建設・普及と、都市・農村の変貌が急速に進んでいた。宇沢氏は次のように述べている。

「さし当って、交通面に限定して眺めたととき、まずもっとも顕著な現象は、東京、大阪などの大都市について、路面電車とバスとに

主として依存していた交通手段に対して、乗用車の占めるウェイトが大きくなってきたことであるのは言うまでもない。・・路面電車の除去は、もちろん道路の効率的な利用という観点からなされたものであるが、そのことによって都市における生活様式が大きく変貌して、とくに低所得者、老人、子どもにとって住み難いものとなってきたということを指摘しておきたい」^(注35)。「子どもも老人も路面電車を利用することによって自由に行動ができ、街全体に一つの安定感がみなぎる。たとえ、道路が多少非効率に使用されることになっても、また人件費などの費用が多くなったとしても、路面電車が中心となっているような都市が、文化的にも、社会的にもきわめて望ましいものであることを考え直してみる必要があるであろう」^(注36)。

そして、「非人間的な街路」と「異常な自動車通行」について触れている。

都市では、道路の混雑解消と称して道路の改良を行い、一層混雑するという悪循環を繰り返し、農村でも、「横断歩道橋」や「高架の高速道路」で環境破壊が進んでいる。宇沢氏は、主張する。「アメリカにせよ、ヨーロッパにせよ、およそ文明国といわれる国々で、歩道と車道とが分離されていない街路に自動車が無制限に通行を許されていることは、まず想像できないことだからである。

この点に関して、私がいつも疑問に思うことがある。それは、自動車が一台通ると、人間の歩く余地がなくなってしまうような街路を、どのような意味で自動車が通る権利があるのだろうかという疑問である。・・・

またこのような道路で自動車が轢かれて、死んだり、ケガをしたときに、加害者だけの責任ですむのであろうか。道路を管理すべき地方自治体なりが、このような欠陥道路で自動車の通行を認めているということの責任をとるべきではなからうか」^(注37)。

「都市を離れて農村などに行くと、状況はさらにいっそう悪化する。地方の国道の多く

についても、歩・車道の分離はおこなわれておらず、人々はときとして側溝に落ちそうになりながら歩かなければならない。自動車のスピードもずっとはやくなり、歩行者の危険は計り知れないものがある。・・・

統計をみても、都市部では自動車が飽和状態に達して、自動車の速度が落ち、人身事故は減少の傾向を示している。地方では逆に、道路が整備され、自動車通行がさかんになり、同時に交通事故による人命の損傷が増加してきている。

「日本における自動車通行のもっとも特徴的な点を一言にしていえば、歩行者のために存在していた道路に、歩行者の権利を侵害するようなかたちで自動車の通行が許されているという点である。都市と地方とを問わず、道路は、もともと歩行者のために存在していたものであり、各人が安全に、自由に歩行することができるというのは、近代市民社会における市民のもっとも基本的な権利の一つである。この市民的権利を侵害するような自動車通行がこれほど公然と許されているのは、いわゆる文明国において日本以外には存在しないといってもよい」^(注38)。

「日本の道路の多くがこのような欠陥道路であるときに、自動車を所有し、運転すれば必ず住民の生活に大きな被害を与え、市民の自由な歩行の権利を侵害することになる。自動車の排気ガス、騒音、振動にたえず悩まされながら、街を歩くときには常に自動車に注意しなければならなくなってきたことによって、わたくしたちの実質的な生活水準はきわめて低いものになっているに違いない」^(注39)。

日本の生活水準は、1990年前後のバブル経済の崩壊後、目に見えて悪化しており、それは実質賃金が、その後の30年以上も低下し続けていることからもうかがえるが、宇沢氏の指摘するように、日本の貧困化は、交通システムや都市計画の貧しさも併せて考える必要があろう。

「このような日本における自動車通行の異

常さは、自動車事故による死傷統計にもっとも顕著なかたちであらわれている。1971年度の自動車事故による死亡数は、警察庁統計（事故後24時間以内死亡）で1万6000人、厚生省統計では2万1千人であり、負傷者数は95万人となっている。この死亡数のうち、約半数が歩行中あるいは自転車乗車中であって、道路構造の不完全によっていかに大きな被害が発生しているかが分かるであろう。とくに、15歳未満の子どもの交通事故死傷者は、死者2000人、負傷者12万人であるが、そのうち80%以上が歩行中および自転車乗車中という、いたましい統計が発表されている。

陸上における交通事故によって保護者を失った交通遺児のうち、1971年度には約6万人が小・中・高などに在学中であるが、そのうち90%近くが母子家庭で、40%近くがなんらかのかたちで生活保護を受けているか、あるいはそれに準ずる程度に困窮している世帯であるという。自動車事故のもたらした被害はとくに交通遺児の場合にいたましい」^(注40)。この時から、すでに50年以上が経過しているが、この時の交通遺児が、その後、新自由主義の下で、自己責任が強調される社会のなかで、どのような人生を歩んだかを調査することは、今後の交通政策を考えていくうえで重要であろう。一人ひとりが幸せな人生を送っていくうえで、交通政策がいかに大事かを理解するうえでの助けになるのではないか。

また、「1960年代を通じて、刑法犯総数は増加の傾向を示しているが、この増加は業務上過失致死傷にもとづくものである。すなわち、業務上過失致死傷を除いた刑法犯については、1960年には約140万件であったのが、1971年は約120万件に減少している。ところが、業務上過失致死傷は、同じ期間に9万件から65万件にふえている。業務上過失致死傷はほとんどが交通事故であると考えてもよいから、この発生件数はほぼ自動車の保有

台数の増加に比例しているということができよう。

最近では、刑法犯の新規受理人員の60%以上が交通犯罪といわれるものになってきている。また、道路交通関係特別法違反の新規受理件人員は、1971年にはじつに167万人という数にのぼっている。

さらに、1971年の少年刑法犯の検挙人員のうち40.6%が交通事故関係の業務上過失致死傷であり、また、少年特別法犯の送致人員のうち、いわゆる交通犯罪がじつに96.3%を占めるという悲しむべき統計が、1972年版『犯罪白書』に記されている^(注41)。

現在、気候危機の焦点になっている環境破壊については、次のように述べている。「自動車の普及はまた大気汚染、騒音、振動などといういわゆる公害問題を悪化させてきた。・・・大気汚染について、自動車がどれだけ寄与しているか、たとえば、1972年版の『環境白書』によれば、一酸化炭素については93%、炭化水素については57%、窒素酸化物については39%という推計がおこなわれている。・・・公害問題についても、その被害は健康の損失、ときとしては生命の喪失、生活環境の悪化など一般に不可逆的な性質をもつものであることと、低所得者層に対してより大きな被害を与える傾向をもち、実質的な面からみて所得分配上にきわめて悪い影響をおよぼすものであることを強調しておきたい」^(注42)。

自動車の普及にともなっておきてくるもう一つの問題は、「観光道路の建設と自動車通行による、自然環境と社会環境の破壊である。・・・これまでの観光道路について自然環境の保全に十分な配慮がなされた例があったであろうか。道路建設のプロセスで多数の樹木を切り倒し、大量の土砂によって沢や渓谷を埋め、自然景観を見るも無残に変え、その保全を困難にしてきたのが一般的であったといえよう。さらに不必要なまでに舗装して、森林の生態学的な均衡をくずしてきた。

そして、自動車の排気ガスによって、貴重な森林が不可逆的に破壊されようとしている観光道路の例は、枚挙にいとまがないほどである・・・

しかし、実際の観光開発の事業は巨大な資本をもった企業によって主としておこなわれ、そこに発生する利潤のうち、どれだけが地元のより貧しい人々に分配されてきたか、大きな疑問をもたざるをえない」。そして言う。「環境開発による自然破壊は、日本経済の特質を象徴する、もっとも恥ずべきことの一つである」^(注43)。

宇沢氏は「社会的費用の内部化は、結局、歩行、健康、住居などにかんする市民の基本的権利を侵害しないような構造をもつ道路を建設し、自動車の通行は原則としてそのような道路にだけ認め、そのために必要な道路の建設・維持費は適当な方法で自動車通行者に賦課することによって、初めて実現する。」^(注43)と言い、「市民の基本的権利を侵害しないような道路とは、つぎのような構造をもつと考えてよい」とし、次のように述べている。

「まず、歩道と車道とが完全に分離され、並木その他の手段によって、排気ガス、騒音などが歩行者に直接被害を与えないような配慮がされている。と同時に、住宅などの街路側の建物との間もまた十分な間隔がおかれ、住宅環境を破壊しないような措置が講ぜられる必要がある。また、歩行者の横断のためには、現在日本の都市で使われているような歩道橋ではなく、むしろ車道を低くするなりして、歩行者に過度の負担をかけないような構造とし、さらにセンターゾーンを作って、事故発生の確率をできるだけ低くするような配慮をしなければならない。

このような市民の基本的権利を侵害しないような構造をもつ道路を建設し、維持するためには、どれだけの費用がかかるか、を計算し、自動車通行者の現実の負担額を差し引いた額を、自動車通行にかんする社会的費用の一つの尺度としようというのである」^(注44)。

宇沢氏の指摘を引用してきたが、それから既に、50年が経過しようとしているが、そこで指摘された多くは、未だに解決の気配もみえない。たとえば、死傷者数については、加藤久道氏の指摘によると、次のようである。

「2018年については、統計死者数は3532、自賠責死亡件数は3542、差は10、乖離率は1.0であり、整合性が認められる。」が、統計負傷者数と自賠責障害件数については、障害乖離率が大きく、しかも拡大を続けており、「整合していないと判断」する保険評論家の加藤久道氏は、次のように述べている。「筆者は、交通事故発生状況の実態は、自賠責保険支払件数に反映されていると考えるところから、死者数は減少したが、負傷者数、死傷者数は実際には減少せず推移していると考えている。

1999年から2018年までの間の自賠責死亡障害計は、110万546（最小値、2018年）から119万9100件（最大値2013年）の範囲で推移し、すべて110万件を超えている。

かつて『交通戦争』と呼ばれた1970年あるいは1992年当時であっても、死傷者数は100万人を超えていなかったことを考えれば、現在の状況は、かつての『交通戦争』当時を越える状態が続いているといえるのではないだろうか。

障害乖離率の拡大傾向は、2007年に始まった。以後乖離は拡大を続け、2018年に、障害乖離率は0.48となっている。

2018年の統計負傷者数は52万5846人、自賠責障害件数は109万7004件である。乖離率0.48の意味する数値についても拙速、単純に過ぎる論理との批判を甘受の上で述べれば、障害件数のうち約52%程度、件数でいえば、57万442件程度が、『隠れ人身事故』であることになる^(注45)。それにしても、死者数を別にすると、自賠責障害件数は109万7004件というのは驚きである。「交通戦争」が、50年後の今も続いていることになる。

杉田聡氏は「自動車による道徳の退廃」ついて次のように述べている。「自賠責保険制度が、道徳の退廃の制度化でもある。・・大事なことは、他者を殺し傷つけたときに支払う金を貯えるのではなく、他者を殺し傷つける可能性そのものをなくすことである。」『『殺すなかれ』のように最低水準の道徳に私たちの行動が依拠するとき、その形式性への墮落は、悪徳の支配を社会に許すことを意味するのである。こうして殺しさえしなければ、排気ガスで大気を汚染しようと、騒音・振動で人々の精神と身体をむしばもうと、子どもの遊び場を奪って、子どもの子どもの精神と子どもとしての身体の成長に鋭いくさびを打ちこもうと、また都市を巨大化して一方公共輸送機関を衰退においこむことでお年寄りをはじめとする交通貧者を窮地におとし入れようと、それはたいした問題とはみなされなくなるという、真に驚くべき状態が出現する。ましてや、泥をはね、水をはね、ホコリをあげて、人々の衣服や心をよごすことなど、一顧だにされなくなるであろう」^(注46)。

そして、「道徳を破壊するものものとしての〈交通道徳〉」について、「総務庁交通安全対策室が監修し、トヨタ自動車協賛し、交通安全協会が発行している、新入園児向けの交通道徳の手引き」を例として、次のように述べている。「そこでは、『子どもの交通事故では、[子どもの]“とび出し”による事故が大半を占めてい(る)』として、かなり詳細に子どものとび出しの事例をあげたうえで、クイズ形式をとりながら、狭い道路から広い道路に出るときには『クルマがこないかよくみて、たしかめてからでる』、ボールが道路にころがったら『道路のはしでたちどまり、みぎひだりをよくみて、くるまがこないかたしかめてからとりにいく』などと指導している。これは、ごくありきたりのものだ。今日、〈交通道徳〉の名のもとに通用しているものは、すべてこの種のものである。

だがこうした〈交通道徳〉は、あくまでも道徳をよそおいながら、実は、人間の本来的かつ基本的な道徳を破壊するものである。」^(注47)「この〈交通道徳〉は、すべてを車優先に、すなわち加害者優先にすることを子どもに教えるのである」^(注48)。

「しかしそもそも、誰がいったい、子どもたちのあたりまえの行動が『危険な行為』となるような、無慈悲な行為を行っているのか、誰がいったい『ひと声かけ』られ、『注意』されるべき、本質的に『危険な行為』を行なっているのか。誰がいったい、子どもたちを大規模に殺傷しているのか。

もう一度、言おう。こうした本質的な悪を不問にふしたうえで、子どもたちに与えられる〈交通道徳〉などは、すでにその本質からして、非道徳である。いな、それははっきりと、反道徳であるといわなければならない」^(注49)。

「子どもたちは、今日、自動車による危険を前に委縮し、ドロのような懐疑に陥っている。いな、おとなたちのつくりだしたくみな〈交通道徳〉によって、彼らはみずからを危険にさらすおとなたちにたいして、懐疑に陥ることすら許されない。今日の異様な自動車絶望社会にあっては、子どもにおいてすら、一瞬の判断の狂いが生死を分けるというのに、彼らは、こうした状態の異様に気づく可能性さえ拒まれているのである。こうして、どの側面からみても、自動車はみごとに道徳を退廃にみちびく。そのうえ、運転者は、違法駐車や速度違反など、「何よりも自動車は、日々に警察官のこのみを考慮するような人格をつくりやすい。」^(注50)として、道徳意識の退廃を指摘している。

自動車優先社会の日本では、これらの指摘を「当たり前」のことと考え、ほとんど気にしない人が多いが、スウェーデンでは、このような自動車がもたらす害悪の認識は常識化している。

また、問題はこれだけではなく、新たな問

題も全国的に広範化している。それは、運送・配送の需要が急増しているのに対して、長距離ドライバーのみならずラストワンマイルのトラックドライバーの不足が深刻化していることである。その背景に、低賃金・劣悪な労働条件があることは言うまでもないが、筆者が気になるのは、その際、地元・愛知県では40年以上も前から、トヨタがトヨタ生産方式の下請企業への拡大・深化のために下請企業に強制してきた部品納入の効率化として広げてきたJIT（ジャスト・イン・タイム）納入制度が、至る所で問題を引き起こしていることである。

たとえば、橋本愛喜氏によると、長距離ドライバーの場合には次のようである。「彼らドライバーは、『延着（遅刻）』はおろか『早着（早く着くこと）』も許されないうえ、荷主の中には『近所迷惑になるから建物周辺での待機禁止』をすることで多い。そのため彼らは高速道路の深夜割引の時間調整をしつつ、SA・PAやコンビニなど『駐車マス争奪戦』を繰り広げたり、できるだけ他車に迷惑がかからない路上にクルマを止め、精神的に落ち着かないまま休憩をとったりするなどしながら、なんとか『時間ぴったりに』荷主の元へ向かうのだ。

が、これで終わりではない。現場ではさらに他のトラックとの順番争いが待っており、指定された時間通りに荷積み・おろしできることはめったにない。3時間以上も荷待ちさせられることは、昨今でもごくごく当たり前の状況で、ひどい時は、筆者の経験の通り、半日近く棒に振ることもある。彼ら荷主の『ジャスト・イン・タイム』での効率化は、こうしたトラックドライバーの犠牲のもとで成り立っているのだ。

これほど悲惨な現場にも拘わらず、なかなか改善されないのは、『荷主』が『閻魔大王』である以外に理由はない。

しかも、「荷主からは『荷待ち料』などが運送業者やドライバーに支払われることは未

だに少ない。どれほど長い時間待たされても、みなし残業制によってサービス残業が常態化するトラックドライバーの給与には、その荷待ちが反映されないこともザラなのだ」^(注51)。

また、橋本愛喜氏はラストワンマイルで働く配達員の労働環境の変化と「追いつめられるドライバー」の姿を次のよう書いている。「労働環境の変化」の一つとして挙げられているのが、「道路交通法の改正」である。この「改正」により、「2006年から駐車違反の取り締まり業務が民間に委託され、停車中の車内に人がいなければ、たとえ1分1秒の停車であっても駐車違反として扱うことができるようになった。これにより、彼らの負担は一気に増えたのだ。

トラックを離れれば時間との勝負。重い荷物を持ち、風雨や寒暖に抗いながら走って向かった届け先が不在だった時の落胆は、想像に難くない。再配達を約束する不在通知をポストに残し、「緑色の2人組」がいないことを願いながらトラックへと戻るのである。この駐車監視員は、違反の対象が配達業者であっても容赦はしない」^(注52)。この描写からも、駐車違反や「世界にも稀な再配達と時間帯指定配送」によって苦しめられる配達員の姿が浮かんでくる。

ここでみられる運送業者やトラックドライバーへの負担の転嫁のやり方は、トヨタが長年やってきたトヨタ生産システムでの、下請企業や労働者への負担の転嫁の手法そのものである。しかも、自然・社会環境への悪影響も、下記のように無視できない。

さらに、橋本氏は次のように述べている。「宅配便の再配達は、その率なんと20%。5軒に1軒が再配達ということになる。これは、年間9万人のドライバーの労働力に匹敵し、トラックの排出ガスは年間42万トン分のCO₂に相当する量（JR山手線の内側の面積約2.5倍のスギ林が吸収する量）だ（国土交通省資料）。ワンクリックで外出せずと

も買い物ができる時代。購入時の利便性が高まる反面、荷物の受け取り方法においては、その利便性が追いついていないのが現状なのだ」^(注53)。これほどまで多くのものを犠牲にして、買い物の利便性を高める必要があるのだろうか。

日本国民の貧困化、とりわけ若者の貧困化が進み、子どもが減少するなかで、ウーブン・シティが、これらの問題の解決にどう貢献しうるかが、今後、トヨタに問われよう。

(2) 公害、社会的費用と自動車

1960年代以降の高度経済成長を担った主要産業の一つが自動車産業であった。

自動車産業の急成長は道路建設の急拡大を要請し、政府・自治体は膨大な予算を道路建設へ投入した。その結果、不必要なものを含めて、道路は全国的に整備されたが、都市・農村を含めて生活環境は破壊され、自然環境の破壊や大気汚染・温暖化が著しく進んだ。現在、問題になっているCO₂などの排出量の大きな部分を占めたのが自動車であった。かくして、気候危機という人類にとっての深刻な事態を眼前にして、自動車産業・企業は生産・流通・販売を通じて二酸化炭素の排出ゼロという目標の達成を早期に実現することを余儀なくされている。

60年から70年代の高度経済成長期の公害問題への対応もしぶったトヨタなどが、今回の気候危機にどう対応していくのか。気候危機を克服するためには、何が要請されているのか。現在、深刻化しつつある低賃金・格差や長時間労働問題、生産・労働システムや労使関係、そしてジェンダー関係、人種差別問題などを、生活様式や道路づくり、街づくりの対応を含めてフォア・キャストの姿勢できたトヨタが、期限がハッキリしている気候危機にどう対応しようとしているのか。これまでもほとんど解決されていない階級関係、格差・差別問題、民主主義の劣化などを放置して日本は、はたして、気候危機を無事に乗

り切れるのか。

筆者は、日本の貧困化の原因は、長期的にみて、高度経済成長期に、一方では、企業は利益追求一辺倒で、労働者を長時間・過密労働に駆り立て、従業員をエコノミックアニマル化し、他方で、経営者は労働組合潰しや組合活動家の排除などを強行したが、これが職場から異なった考え方の労働者を追い出すことになり、賃金格差の拡大や職場の自由・民主主義の喪失につながったことが大きな要因ではないかと思っている。つまり、女性や外国人を含めた労働者（人間）の多種・多様な能力利用の軽視が今日の危機を招いているのではないかということである。

宇沢弘文氏は、「日本の高度経済成長と貧困化」について、別の側面から、次のように述べている。「1960年代から現在にかけて、日本の都市は著しく貧困化した。・・・都市は、多くの人々が相互に密接な関連をもちながら生活を営むことを通じて、文化の創造、形成、維持を図ろうとする場である。・・・日本の都市の劣悪化を招来した最も大きな要因は、自動車の普及である。」^(註54)

そして、宇沢氏は、このような結果を招いたのは新古典派経済学の考え方で経済運営が行われた結果だとして、次のように言う。「新古典派経済学の考え方・・・『もうかることは良いことだ』という原則・・・このような原則にもとづくとき、自動車をもっとも効果的な素材を提供していて、自動車中心の経済、社会の形成ということが、資本主義制度のもとである意味で必然的な帰結となってきた。膨大な公的資金を投入して、自動車道路を新しく建設したり、既成の道路を大幅に改造する。自動車の生産、消費に対して、税制その他の面からさまざまな特典を与えることによって、自動車の普及一般的なものとする。このことによって、多くの雇用を生み出し、経済成長のテンポを高めることが可能となってきた。マクロ経済的にいうならば、まさにケインズ的な経済政策の展開によって、

日本の経済成長を可能とし、その結果として、一人当たりの国民総生産を基準としたとき、日本経済はアメリカを超えるということになってきた。その原動力としての役割を果たしてきたのが自動車だったのである。

そして、次のように強調する。

しかし、自動車を中心とした経済、社会は、人間的にも、文化的にも、きわめて魅力にとほしい、殺伐としたものとなっている。このことはとくに都市において深刻である。もともと、文化の形成は、人間と人間とのコミュニケーションを通じて初めて可能となるものである。また、人々の生活もまた、このような人間的接触を通じてはじめて、うるおいのある、ゆたかなものとなる。都市が、自動車を中心とするようなかたちでつくられるとき、このような人間的接触を最小化するものとなり、文化的水準を著しく低めることになる」^(註55)。

世界有数の自動車メーカーとして君臨するようになったトヨタにとって、環境破壊や気候危機や人間的な生活への社会的責任は重いと云わざるを得ない。

スウェーデンやボルボなどは、後にみるように、この点を強く自覚して行動しているが、日本やトヨタなどの大企業の認識や行動のレベルは著しく低いと云わざるを得ない。

日本の自動車排出ガス規制は1978年以降、強化されてきたが、この点について、上岡直見氏は、2022年に出版された著書のなかで、次のように述べている。「自動車排出ガス規制に関して特に注目されたのは『53年（1978年）規制』と呼ばれた規制強化であり、自動車メーカーは競争力の低下をもたらすとして激しく抵抗した。この経緯は西村著『裁かれる自動車』（中央公論社、1976年）に詳しい。このように車両自体の排ガスについては未規制時に比べて規制値が格段に厳しくなっているから、環境中の大気汚染物質の濃度も格段に改善されるはずであるが、実際には規制の強化に対応するほどの改善はみられな

い」^(注56)。

また、宇沢氏は、それ以前の、1974年に『自動車の社会的費用』（岩波新書）を出版し、現代文明の象徴ともいべき「自動車」がもたらす各種の深刻な社会的諸弊害に注意を喚起し、「自動車依存」からの脱却の必要性を明らかにしたが、その後、『世界』（1990年9月号）に寄せた「自動車の社会的費用再論」では、5つの問題群を挙げており、寺西俊一氏は、それを最近、次のように整理している^(注57)。

第1に自動車走行のために「道路を建設、維持し、交通安全のための設備を用意し、サービスを供与するためにどれだけの費用がかかるか」という問題、第2に「自動車事故によって惹き起こされる生命、健康の損失」という問題、第3に「自動車通行によって惹き起こされる公害、環境破壊」（大気汚染、騒音、振動などによる人々の健康被害、住宅環境の破壊、街路の機能阻害等）という問題、さら第4に「自然環境の破壊」（自動車道路、特に観光道路、スーパー林道などの建設による森林と地形の均衡の破壊、自動車から吐き出される有毒ガスによる樹木の枯死や枯木の墓場、災害の惹起など）、および「自動車による文化的、社会的環境の破壊」という問題、そして第5には、「自動車の生産、使用の過程で使われる膨大なエネルギー資源」の浪費、「とくに化石燃料の使用によって、大気の温暖化という地球的規模における不均衡現象を誘発している」という問題である。

寺西氏は、「この第5として挙げられている問題は、その後における深刻な気候危機への対応として、いまやきわめて切迫した課題となっている脱炭素化への取組みの重要性を宇沢氏が先取的に提示していたものといえる。」^(注58)と指摘しているが、気候危機の深刻化している現在、第1から第4も、危機への対応と深く関係してこよう。たとえば、第1は、地方鉄道の廃線と過疎化との関

係^(注59)、また、第4は、オゾンガスや酸性雨による樹木の枯れ死や枯木の墓場などの拡大として1990年代後半から、労働運動の中でも注目され、注意を喚起されていた^(注60)。

宇沢氏は、自動車もたらす深刻な社会的弊害や社会資本の国民負担への転嫁については、著書でいろいろ触れているが、たとえば、日本の道路行政の失敗については、次のように痛烈に批判している。高齢化社会になって、特に気になる点なので再度掲載しておきたい。「日本における自動車通行のもっとも特徴的な点を一言にしていえば、歩行者のために存在していた道路に、歩行者の権利を侵害するようなかたちで自動車の通行が許されているという点である。都市と地方を問わず、道路は、もともと歩行者のために存在していたものであり、各人が安全に、自由に歩行することができるというのは、近代市民社会における市民のもっとも基本的な権利の一つである。この市民的権利を侵害するような自動車通行がこれほど公然と許されているのは、いわゆる文明国においては日本以外には存在しないといってもよい」^(注61)。現在においても、この問題は深刻であり、この問題の解決の難しさは、クルマの主たる利用者が大人の男性であり、歩行者が子どもや老人であるという点である。

トヨタの発展は、ボルボの環境経営にみられるような、「働く人の成長と満足、喜びのなかに企業や社会の成長がある」という考え方は、異質といってよい。しかも、日本では軽視され続けてきたが、国民に負担を転嫁し続けてる自動車の社会的費用の大きさがある。自動車の社会的費用を、客観的にデジタル化することは難しいが、宇沢氏は次のように指摘している。先の5点と若干重複するが大事な点なので再度、引用しておきたい。

「自動車の社会的費用を考えると、まず想起されるのは、自動車通行が可能になるように、道路を建設・整備し、交通安全のための設備を用意し、サービスを提供するため必

要な費用である。

つぎに、自動車事故によっておきる生命・健康の損傷をどのように評価したらよいであろうか。・・・通例採用されるのは、ホフマン方式とよばれる計算方法である。・・・要するに、ホフマン方式によって交通事故にともなう死亡・負傷の経済的損失額を算出することは、人間を労働を提供して報酬を得る生産要素とみなして、交通事故によってどれだけその資本としての価値が減少したかを算定することによって、交通事故の社会的費用をはかろうとするものです。

つぎに、自動車交通にともなって発生する公害現象の結果生ずる都市環境の破壊があげられる。大気汚染、騒音、振動などの公害現象によって、住宅環境は破壊され、街路の機能が阻害されていって、・・・たんに人々の健康を損傷するだけでなく、その物理的な破壊も無視できないものとなっている。・・・また、観光道路については、自然環境の破壊という外部不経済（社会的費用）が発生する。自動車通行にかんする社会的費用について、さらに、道路の混雑にともなう社会的費用を計上することが必要となってくる。

さて、これまでとられてきた自動車の社会的費用の計測は、上に述べたような考え方にもとづいてなされてきた。すなわち、交通事故、公害、道路建設、混雑など、自動車通行によって発生する外部不経済の現象について、そのときどれだけの経済的損失が発生するか、ということの評価し、集計することによっておこなわれてきた^(註62)。そして、次のよう強調している。

「このような道路は、また、たんに人間または物を移動するためだけに存在していたのではない。さらに広く文化的・社会的交流の場として重要な役割をはたしてきた、ということに注目する必要がある。・・・とくに日本についてみれば、街路は子どもの遊び場としてかけがえのない場所を提供してきた、ということ指摘しておきたい。・・・しか

し、自動車の普及によってこの状況は一変した。街路はいたるところ舗装され、歩道のないところに自動車が通行する。交通事故、公害などの点から、街路はもはや子どもの遊び場どころではなくなってしまった^(註63)。

一つひとつが、筆者も常々痛感しているところであるが、「歩道橋」についての批判は強烈である。「歩道橋を作ること自体じつはこれほど非人間的なものはないということができよう。歩道橋を作ることによって自動車通行は円滑におこなわれることになるであろうが、歩行者はどうなるのであろうか。いわゆる先進国といわれる国の中で、日本の都市ほど歩道橋が一般的な横断の手段となっている国は見当たらない。この点にかんして、ストックホルム市における街路の構造がいかに日本の都市と異なった考え方にもとづいて作られているか、ということに簡単にふれておこう。ストックホルム市では、数年前路面電車の撤去がおこなわれたが、市民の街路について、多くの交差点において歩道を中断しないで、むしろ自動車の通行を中断するという政策をとったのである。すなわち、多くの交差点で歩行者は歩道上を歩きつづけることができるが、自動車は迂回しなければならないようにした。この措置によって、ストックホルム市の街路は、歩行者が安全に歩くことができるようになって、路面電車の撤去という失敗の一部を相殺することになったのである。日本の都市における歩道橋と比較して、いかに人間性に対する基本的な考え方が相違しているかを示す好例であろう^(註64)。

このように、後にみる「労働条件の改善」や「労働の人間化」、「労働生活の質の改善」のみならず、「生活の質の改善」についても、「人間的な環境」の整備についても、日本の道路行政は、短期的な利潤追求や利便性はともかく、人間的視点からみれば、完全に失敗してきたと言ってよいであろう。

(3) その原因は、どこにあるのか。その解決策は。

スウェーデン・ボルボと日本・トヨタを比較するとはっきりしてくるのは、気候危機下にあっても、日本のシステム革新、とりわけ生産・労働・生活システムの革新が非常に遅れているということである。一言で言って、「労働者・人間の軽視」である。このような社会環境下で、日本は石炭・石油・ガスなどの化石燃料を廃止し、自然再生可能エネルギーを中心に、日本の自動車産業・企業や交通システムは改革できるのであろうか。

日本は、「労働の人間化」には「長時間労働・過労死・自死」で対応し、「生活の質の向上」には、ジェンダー・ギャップ指数、先進7か国(G7)のうち最下位、世界146か国中116位(2021年は156か国中120位)と、ジェンダー格差・差別で対応している。さらに、気候変動には、「化石賞」の受賞という有様である。一番大事な教育の崩壊や子どもの減少も急速に進んでいる。しかも、これがコロナ危機のみならず財政赤字の極端な悪化という経済環境の下で進んでいる。子どもたちに残す様々な負担は、限りなく大きくなっている。だが、岸田政権は「新しい資本主義」を謳っているが、失敗続きの「アベノミクス」の転換という声はほとんど聞こえない。

スウェーデンの環境技術政策については、たとえば、朴相鉄氏によれば次のようである。「1999年にスウェーデン議会は良質の環境を確保するために、16項目の目標(EQO)と72項目の中期目標を決議した。これらの目標については、政府が特別に任命した環境目標審議会が継続的に評価している。気候変動の抑制がEQOの最重要項目であったことなどから、スウェーデンは二酸化炭素の排出量を削減できた数少ない国の1つとなった。二酸化炭素の排出量が、1990年から2006年までの間に9%も減少したことは、驚くべき結果である。その間、国民経済が44%も成

長したにもかかわらず実現できたのである。[Swedish Institute 2008]」^(註65)。

では、人間が生活する「社会・自然環境」の面は、どうなっているのか。本稿は、そこに焦点を当てて、その実態を明らかにしようとしたものである。当然予想されることではあるが、一言で言って、スウェーデンでは、バックキャスト思考で、環境や気候変動対策重視の姿勢が貫かれているのに対して、日本では、電力産業や自動車産業などの企業優先か、せいぜい顧客優先の政策が、相変わらず場当たりの、とられ続けている。(ただし、スウェーデンにおいて、2022年の選挙で右派の民主党が第二党、野党第一党となり、初めて政権に加わり、気候対策が大きく変化兆しがあるが、それについては後述する。)

その原因はどこにあるのか。両国を比較から見えてくるのは、宇沢氏の指摘にもあるように、直面する課題に対して労使や政党間のまじめな議論がなされていないことに求めることができるのではないか。その背景には、日本の労働組合運動の著しい弱体化や民主主義の未成熟がある。

宇沢氏は著書『社会的共通資本』(岩波新書、2000年)の最後に、スウェーデンの温暖化対策について触れ、次のように述べている。「スウェーデンは、世界でもっとも自然の美しい国の一つである。何万という美しい湖沼と、それを囲む豊かな森林に恵まれたスウェーデンはまた、環境保護の面でも、世界でもっとも進んだ国である。

スウェーデンの温暖化対策は、強制的手段によるものではなく、経済的な手段を用いたものであるが、その中心は炭素税である(スウェーデンでは、二酸化炭素税と呼ばれている)。スウェーデンは、1991年1月、炭素税の制度を導入した。これは世界で最初であった。しかも、その税率は高く、広い範囲にわたって課税された。・・・スウェーデンは同時に、各種燃料に対しても炭素税を導入した。・・・スウェーデンにつづいて、オランダ、

ノルウェーなど少数の国々で炭素税の導入が決められたが、いずれの場合も、スウェーデンほど高率ではなく、またその範囲も限定されていた。

炭素税の制度が、国際間の競争という観点からスウェーデンの産業に過重な負担をかけていることになり、1993年1月1日から、炭素税の制度に対して、多少の修正がなされた。・・・各種燃料に対する炭素税も、産業用と民生用によって区別されることになった。・・・スウェーデンでは、炭素税のほかにも、硫黄税、エネルギー税の制度が環境問題の解決を目指して実施されている^(注66)。

こう述べた後で、次のように言う。「スウェーデンはこのように、他の国々にさきがけて、炭素税の導入にふみきったが、それはどのようにして可能となったのであろうか。スウェーデンでの炭素税の制度が導入された過程をふりかえってみると、民主主義的な政治の理想像がえがかれている。

スウェーデンの炭素税の制度は、じつはもっと広い税制改革の一環として導入された。1991年の炭素税導入に先立つこと3年、1988年、スウェーデンの国会の中に、税制改革のための委員会がつけられたが、環境税の導入はその一部だったのである。(ちなみに、スウェーデンは、日本やアメリカとは異なって、国会に一院制をとっている。)

国会の中につけられた税制改革委員会は与党、野党を含めて、国会議員の人数に比例して、その構成メンバーが決められた。税制改革委員会は、その下に専門委員会をつくり、関係省庁の代表、専門家、一般市民の代表などを任命する。

専門委員会は、炭素税をはじめとして税制改革一般について、2年間にわたって調査・研究し、税制改革の原案を作成して、本委員会に提出した。本委員会ではさらに議論を重ねて、1年間かかって、税制改革案をつくり、国会に提出した。税制改革委員会の構成からわかるように、本委員会が出した税制改革案

が国会で承認された。

スウェーデンでは、税制改革にかぎらず、国会で重要な法案を決めるときに、同じような手続きを経て審議される。1991年の炭素税の制度は、地球環境を保護するための政策として画期的な意味をもつが、その導入は、このようなスウェーデン国会の民主的でしかも理性的な手続きのもとではじめて実現できたといつてよい。スウェーデンの国会のあり方は、これまでくり返し強調してきたリベリズムの思想が、実際の政治の基調となっていることを示している^(注67)。

そこで以下において、スウェーデンが国家の重要課題にどう取り組んできたのか、を簡単に整理しておきたい。詳しくは、『中京企業研究 No.44』の拙稿を参照していただきたい。

【Ⅲ】 スウェーデン・ボルボの気候危機対策

スウェーデンとボルボの気候危機対策として注目している点としては、まず第1には、国家として「生態学的に持続可能な社会」へ向けての対策がある。

1. スウェーデンと「緑の福祉国家」

スウェーデン・ボルボの「気候危機」対策は日本・トヨタの危機対策と大きく異なっているが、国家レベルでの注目すべき点としては次の4点を挙げておきたい。

第1点目は、スウェーデンが国家として、「緑の福祉国家」というビジョンをもっていることである。1987年に、国連の「環境と開発に関する世界委員会(WCED)」は、「持続可能な開発(Sustainable Development)」の概念を国際的に広める先駆けとなった報告書「われら共有の未来」(通称ブルントラント報告)の概念を公表したが、スウェーデンは、この国際的な概念を国の政策にまで高めた数少ない国の一つで、その実現に具体的な一歩を踏み出した世界初の国といえる。

かつて、「旧スウェーデン・モデル」といわれた20世紀の「スウェーデン福祉国家」の8つの主導的価値は「自由」「平等」「機会均等」「平和」「安全」「安心感」「連帯感・協同」「公正」であった。21世紀の「緑の福祉国家」といわれる「新スウェーデン・モデル」では、これに「人間と環境の両方を大切に作る社会」、「生態学的に持続可能な社会」が加えられた。そのため、21世紀へ移る準備をした「90年代」には、「環境政策」（1991年2月）、「循環政策」（1992年6月）、「経済発展のための政策」（1995年11月）が次々と打ち出された。

1996年9月17日のペーション首相の施政方針演説は次のようなものであった。「スウェーデンは生態学的に持続可能性を持った国をつくる推進力となり、そのモデルとなろう。エネルギー、水、各種原材料といった天然資源のより効率的な利用なくしては、今後の社会の繁栄はあり得ないものである」。この演説のなかで、「広義の持続可能な開発とは、将来世代が彼らの必要を満たす能力を損なうことなく、現世代の必要を満たす社会の開発」と定義されている。日本人には理解が難むずかしいが、重要なことは「社会の開発」であって、「経済の開発、経済の発展や経済の成長」ではないということである。

そして、第2点目として挙げたいのは、それを推進する原動力として、若い閣僚に政府の主導権を委ねたことである。「緑の福祉国家」を提唱したペーション首相は、「この仕事は若い閣僚が目標を立て、プロジェクト推進の原動力になるのが自然だ」と述べ、若い閣僚に政府の主導権を委ね、「閣僚環境委員会」を設置した。委員長の環境大臣（女性、39歳）をはじめ、委員は環境、教育、労働、農業、財務の閣僚から選ばれ農業大臣一人が47歳で、残りはすべて20～30代という若さであったこの委員会の任務は、「持続可能なスウェーデン」を実現することであった。政府のすべての政策の土台となる、包括的なプ

ログラムを1997年までにつくり、98年からそれをスタートさせることであった。高齢の政治家が権力を握って離さない日本とは対照的である。

そして、第3点目が、それを推進する組織として、2005年1月に、環境省が廃止され、世界初の「持続可能な開発省」設置したことである。

さらに、第4点目に、スウェーデンの「緑の福祉国家」への主な8つの転換政策としては、次のようなものが挙げられている点も注目される。

①気候変動防止への対応

1991年1月1日からは、CO₂税が導入された。1992年、スウェーデン国会は「CO₂の排出量を2000年までに1990年レベルに安定化させ、その後は減少させる」というスウェーデン独自の目標をつくり、実現させてきている。

2001年11月、スウェーデン政府は新たな気候変動防止政策を発表した。この政策では、スウェーデンは2010年までに温室効果ガスの排出量を90年レベルの4%減（ECの割当枠では4%増が可能）を目標としたのである。また、国連開発計画（UNDP）の「人間開発報告書2004」では、先進工業国のなかで一人当たりのCO₂排出量が最も少ないのはスウェーデンで、5.3トン（日本9.3トン）であった。

②オゾン層保護への対応

③税制改革—課税対象の転換

先に述べたごとく、スウェーデンは、1990年の税制構造改革（税制のグリーン化）で、課税対象の転換の第一歩を踏み出した世界初の国となった。この改革で、CO₂税や二酸化硫黄の排出税、窒素酸化物の排出税が新たに導入され、所得税率と法人税率が引き下げられた。その結果、法人税率はOECD加盟国中29カ国中、最低（1999年時点で28%、日本は40%台）となった。課税対象の転換は、21世紀の税制を先取りする新しい試み

として、世界的にも注目されている。

④エネルギー体系の転換—原発の段階的廃棄

⑤廃棄物に対する「製造者責任制度」の導入

企業が生産活動を続ける限り、かならず生産工程から、「製品」とともに「廃棄物（産業廃棄物）」が排出される。製品もまた、消費活動の結果として、「廃棄物（一般廃棄物）」となる。建設構造物も廃棄物となる。つまり、人口構造物はすべて将来廃棄物になる。スウェーデンの廃棄物政策のキー・ワードは「今日の製品は、明日の廃棄物」である。つまり、製品の製造者は「廃棄物の製造者でもある」ということである。

国際的に製造者責任の議論が始まったのは1994年、OECDの「拡大生産者責任（EPR）」に関する検討委員会が発足した時である。

製造者責任とは、「製品の製造者がその製品の廃棄についても責任を負う」という考え方で、この制度のもとでは、製品の廃棄後にかかるすべてのコストを製造者が負担することになる。生産だけでなく、回収・リサイクルの仕組みづくりまでが製造者の責任とされる。回収・リサイクルのコストは製品価格に上乗せされるので、実質的に負担するのは製造業者だけでなく、流通にかかわる事業者と消費者ということになる。

国際的な動きに先駆けて、1990年5月に正式決定されたスウェーデンの「90年代の廃棄物政策」は、廃棄物の処分に関する中央の行政機関を環境保護庁に一元化し、284の自治体の権限を拡大して、製造者、国・地方の行政機関、消費者の責任分担を明らかにした、廃棄物処分の包括的なプログラムである。

基本的な考え方は「クリーンな製品の流通」と「資源の有効活用」で、「包装材料としてのポリ塩化ビニール（PVC）の使用中止」「飲料用の使い捨てPETボトルの使用を中止し、使い捨てPETボトルを再使用可能な使い捨てPETボトルに置き換える」「分別されないごみの焼却や埋め立ては原則的に

中止」「政府は下水処理場から出る汚泥中の『危険物質』を除去するプログラムを示す」などの対応が含まれている。

1994年10月1日には、「包装」「古紙」「タイヤ」の製造業者に対する、「製造者責任に関する政令」が施行された。

1998年1月1日から「自動車に対する製造者責任に関する政令」が施行され、すべての自動車メーカーと輸入業者は、新車の登録時に自社の廃車を引き取る義務を負うことになった。また、2001年7月1日からは、「電気・電子機器に対する製造者責任制度に関する政令」が施行され、これにより建物に固定されていない電動機器のほとんどすべてが対象となった。

もう一つ、興味深いのは、すでに当時、スウェーデン最大の家電メーカー、エレクトロラクス社が、洗濯機を販売する代わりに「洗濯の機能（サービス）」を販売する実験を試みていることである。これは、現在では、自家用車販売にも取り入れられようとしている。

⑥スウェーデン発の新しい化学物質政策

⑦持続可能な農業と林業：（自給自足経済、森林の増加）

⑧都市政策

都市政策でも、日本のようにリゾート法に踊って乱開発に明け暮れたのとは違って、景観を台無しにする高層ビルの建設を止めたり、旧工業団地を8,000戸の住宅を要する「持続可能な街」につくりかえたり、また、排ガス対策も世界に先駆けて行っている。

ストックホルム市では、市バスの燃料を1990年頃からエタノールに切り替えきた結果、2000年にはすべての市営バスがエタノール・バスとなりました。市の公用車の大部分が現在では電気、エタノール、バイオガスなどで動いている。菜種油を燃料とするタクシーも走っている。ディーゼルの車の排ガス対策でも、スウェーデンはEUをリードし、世界の最先端を走っている。

2. 「緑の成長」に向けたボルボと自治体の協同の取り組み

注目すべき第2の点は、自治体と企業や労働組合、NPOなどとの地域での気候危機への協同の取り組みについてである。本稿では、筆者が留学した、ボルボ本社のあるヨーテボリ市を取り上げた。

(1) ヨーテボリ市の環境浄化問題

ヨーテボリ市では1960年代、大気、水質、騒音、土壌などの環境悪化を原因とする、市民の健康被害が深刻な社会問題となった。とりわけ汚染企業の集積する地区の浄化は、従来からの重要課題だった。

その抑制のために行政当局は対応を取り始め、硫黄酸化物、窒素酸化物、微粒子状物質などの排出量を削減させ、一定の成果を収めた。また、市内の家屋のほとんどが地域暖房システムに結合されるようになり、1980年代には二酸化炭素排出量を半減することができた。国際的にも国内でも環境政策が新しい段階を迎えていた1980年代末、ボルボ本社のある、ヨーテボリ市において、ステークホルダー間の盛んな協同作業を通じて緑の成長が開始された。

そうした折、当時のB・ダール環境大臣が「実行委員会」を任命し、彼らに浄化手法の探求にあたらせた。その活動期間は長くはなかったが、目を見張る成果を上げて全国的にも注目を浴びた。この委員会の活動を中心に、地域環境政策の質的アップグレードが図られるが、この際、ボルボに代表される地元企業も委員会に触発されて、環境経営を加速化させることになる。

1980年代の世界的なエコロジー的意識の高揚は、ローカル・レベルにも影響を及ぼしていた。スウェーデン市民の環境保護要求も、1986年のチェルノブイリ原発事故や酸性雨・海洋汚染といったエコロジー・ショックによって急激に高まった。B・ダール環境大臣は、1987年の党大会で「環境一われわ

れの共通の未来」と題するスピーチを行い、全国的な環境政策を大会の中心的論点のひとつにした。彼女はボルボの工場が地域の環境汚染の主要原因であると非難し、政策の見直しを主張した。1988年国政選挙では、まさしくエコロジーが争点となった。ヨーテボリ地域の「環境委員会」のメンバーも、これまでにない市民的認識の変化を実感していたという。

(2) ヨーテボリ市の環境プロジェクトの設置

ヨーテボリ市の産業集積地区ヒーシンゲンには、シェルやBPなどの石油精製工場、ボルボのトシュランダ主力工場、オイル・ハーバーといった有害ガスの大規模な排出源があり、それらだけで地区の炭化水素排出量の約8割（約1万5000トン）も占めていると計算されていた。重工業と大量の輸送が市民の居住地域と隣接しており、炭化水素、二酸化硫黄、窒素酸化物が大量に大気に排出されていたため、その地域の環境に与える負荷は甚大であった。

また、大量の交通量を大幅に削減することも課題だった。ヨーテボリ市の住民の約4分の1がヒーシンゲン地区に居住し、また職場も同じく市全体の4分の1がこの地区にあり日常的に大気汚染に晒されていた。そこで、この地区の環境を今後10年間で劇的に浄化するべく環境大臣によって提案されたのが「ヨーテボリ環境プロジェクト」(Miljöprojekt Göteborg MPG)であった。「委員会」は8名から成り、チーム全員が地元の政治家や活動家であった。ところが、ヨーテボリのデレゲーションは、企業からの参加者が積極的だったのに対して、労働組合代表はそれほどでもなかった。それでも、1990年代以降、組合指導部は環境問題に関する労働者の知識や教育を重視し、企業を越えた環境への配慮を高めさせ、長期的視野で環境に適応すべく導くようになったという。

レーンの環境への取り組みは、1980年代

前半頃までは鈍かったが、1988年になって、気候変動、海洋汚染、オゾン層破壊などの問題が注目され、一般の人々を含めて相当の議論が沸き起こったのである。

(3) ボルボ社の環境マネジメントへの離陸

そもそも1927年の会社創業以来、ボルボの経営のコアバリューには、安全性、品質（顧客サービスを含む）と並んで環境が据えられていた。

ボルボは職場環境を超えるエコロジー問題にも大きな配慮を払ってきた。ただし、経営がその重要性を認識して、統一的な態度による取り組みが本格化するのには、1970年頃からである。すなわち、1972年の国連人間環境会議（ストックホルム会議）の際に、ボルボ社は会議参加者をヨーテボリのトシュランダ工場に招き、自動車の安全性を宣伝するのではなく、逆に自動車の危険性と環境への悪影響を想起させたことは有名である。これを契機に、全社包括的な環境プログラムを提出することによって、同社は自動車産業で環境負荷を強く意識した最初の企業となった。

参考になる事例としては、一つは、工場内の輸送から発生する排気ガスの削減問題のケースである。これについては、工業地区ヒーシンゲンでの部品輸送と車両輸送による排気ガスとエネルギーの浪費について、可能な対策がないか議論された。工場間の輸送に加えて、国内各地の工場からの道路、海上、鉄道を使った輸送が大量に行われ、排出量も少なくない。

そこでチームは、この問題を取り上げ、まずヨーテボリ地域の状況を広範に調査した。その結果、商品輸送の約7割が域内運送で、トラックの4分1が空のまま運行していること、50もの運送基地が地域全体に散在し相互調整がなされていないことといった状況が判明した。そこで、それらの調整をまず提起した。

ボルボ社側は当初難色を示していたが、幾

度も議論を重ねるにつれて、次第に協力姿勢を見せ始め、両者は共同で次のことを提案することにした。まず社内の輸送を、地域内輸送と遠距離輸送とに分けた。前者に対しては、組立工場への部品納入と完成車の輸送のために、道路の新設、部品の積み降ろし地の変更、積出港の変更、輸送手段の改善、道路標識・情報の改善などで対応し、効率的な輸送システムの構築を提案した。後者の遠距離輸送に対しては、部品納入の調整、鉄道輸送の利用、情報技術・輸送車両を利用した輸送の統合、環状道路の新設、積載重量の大きな車両の導入によって対応することになった。

非常に興味深いことは、この計画が順調に進むにつれて、むしろボルボ社側が積極的な提案を行うようになったことである。

もう一つの問題は、トシュランダ工場の塗装工程から放出される有機溶剤の排出削減問題であった。1991年に新技術を備えた塗装工場が完成し、従来の施設と比較して8割も有機溶剤の排出量を削減できた

さらに注目すべき点は、生産プロセスの検討に付されたアセンブリー・ラインで使用されている有害原料と化学物質の排出についても、削減方法が議論されたことである。たとえば、有機溶剤の使用や有害な接合剤やガラスの光沢剤などを、自然環境と労働環境に適合的な種類へと代替することを試みた。チームが考案した方法は、ボルボがサプライヤーに対して環境適合的な部品・材料の仕様を提示し、その開発と納入を要請することだった。興味深いのは、そうした開発が可能になるようリーダー委員が直接、取引業者およびボルボの関係者と面会し、次に双方の代表者を対話させたことである。対話の主題はきわめて明快かつ実用主義的であって、購買者が欲している、有機溶剤の発生しない接着剤をいかに生産するのかについて、その要求を相互に理解することである。

リーダーは生産現場の監督や労働者と直接的な接触を絶えずもって、彼らの環境改善努

力が現場環境を改善するだけでなく、廃棄物やエネルギー消費の削減を含む多方面のコストの削減につながることを説いた。リーダーが「期待したのは、経営者だけでなく1万人にもものぼるトシュランダ工場の従業員全員をも刺激し、彼らを環境改善活動に意欲的に参加させることだった」という。

(4) ボルボ社の環境経営の進化

「1980年代前半、環境監督官庁と企業の間には、まだまだ相互不信が支配的だったが、環境プロジェクトがその疑念を打ち砕く突破口となった」^(注68)。

1983年、ユレンハンマー CEO のイニシアチブによって初めて、ボルボ・グループ全体の環境方針が定式化された。そのなかで環境所官庁との積極的な協力姿勢が重ねて強調されていた。そのなかでは、環境法、環境基準、ガイドラインを遵守するだけでなく、できる限りそれらに先んじて知識ノウハウ、情報なども公開する方針であると宣言していた。

ユレンハンマーは1987年の環境担当重役の任命に続いて、1988年には乗用車・トラック・バス各部門のトップマネジメントを含む、グループ環境評議会を設置した。ヨーテポリ環境プロジェクトの終了時に、ボルボは企業の環境戦略を次の8点にまとめて提示した。すなわち、①共通の環境方針、②各部門の最小基準ガイドライン、③3年から5年にわたる計画、④最善の技術を利用する排出管理政策、⑤上級管理職と従業員の訓練、⑥内外の情報管理、⑦環境監査の導入、⑧企業全体を包括する組織である。これは環境経営に向けた方針であるが、より包括的かつ主体的に対応する姿勢をも示していた。

プロジェクト以降、つまり1990年代に入って以降、企業・官庁間関係は対立ないし無関心から協調関係へと大きく変容した。ボルボ社は、地方自治体、大学・研究所、取引企業、市民団体という各種アクターとの幅広

い協働を非常に重要とみなすようになった。

1994年の環境方針は1983年方針を継承し、産業活動が資源問題、景観の変容、大気・水質の汚染、騒音・廃棄物処理問題、交通・輸送問題などの環境影響を広範に及ぼすことを認識し、当然ボルボも例外ではないと認識する。一方で、企業の環境対策の合理的範囲とその投資は、健全な収益性が条件となると同時に、他方で効果的な環境対策が長期的な収益性の基礎にもなると述べ、環境対策と収益性の相互依存関係を強調することになった。長岡氏によると、「両者を挟む約10年間はさまざまな革命の変容を含む時期だった」^(注69)。

このように、1980年代以降、企業は消費者行動として表現されるいわば経済的世論とエコロジー運動として表現される政治的世論という、二重の世論に対処する必要が出てきた。ボルボの経営は、緑化する市場動向からの影響を次第に受けるようになり、エコロジー配慮はビジネスの長期的繁栄のための条件である、と確信するに至った。スウェーデンにおける企業とイノベーションは顧客やユーザーに近接していて、彼らの必要性和要求に焦点を当てているのがひとつの特徴である。

ともかく1990年代前後から市場での消費者選択の変化が、ビジネスにエコロジー配慮を必然的に求めるように変化していった。ボルボは1980年代からすでに、いくつかの点において積極的な環境対策を講じていた。しかし、それは十分ではなかったのも確かであった。ちょうどそうした時に、GEPチームからの積極的な働きかけが行われ、準備されていた姿勢が前面に出てきた。その意味で、まさしく、GEPチームは環境経営への触媒となった。

ボルボの経営環境への離陸を促進させた基盤となる諸条件は、長岡延孝氏によると次の点である^(注70)。第1には、1980年代の環境保護運動の激化と緑の消費者運動の高揚という市場要因である。第2に、政権党である社

会民主党の政治的イニシアティブであり、中央と地方双方の政府によるエコロジー重視と「環境プロジェクト」の開始が重要だった。第3の条件としては、企業内のトップマネジメントの積極的態度・企業文化が挙げられる。すでに国連ストックホルム会議への対応に見られたように、乗用車、バス、トラックなどの移動排出源は間違いなく環境への負荷となる、というリアルな認識を持ったトップ経営者の役割である。CSRを意識する経営文化にとって、環境負荷低減に向けた行動の必要性が自然かつ論理的に導かれた。

(5) サステナブル・シティリージョンを目指して

ヨーテボリ市を中心とした西ヨータランド地方には、伝統的に強力な製造業部門、高等教育機関、交通・運輸の要衝、多様な民族の・人種といった、イノベーション・リージョンのための資産も備わっていた。そのなかで、緑の成長を追求して、持続的な発展を目指すようになった。その特徴として、長岡氏は次の3点を指摘している。

第1に、ヨーテボリ市はグリーン調達を戦略的に捉え、緑成長の実現において公共部門の機能を利用し始めた。すなわち、1990年に市議会と公企業とが公共調達での環境要求を高め、「ヨーテボリ・モデル」と称する、公共調達における戦略を策定し、法的要求、政治的決定、手段、情報、訓練、フォローアップを明確にした。1996年には市の環境方針を策定し、市のすべての組織に環境配慮を求めた。緑の成長のための公共部門の戦略的活用は、北欧で共通している。

第2に、地域クラスターの形成が緑の成長の一角を占めるようになり、その基盤としても企業間ネットワークが必要になる。

第3に、政府の環境投資プログラム（LIPとKlimp）において、西ヨータランド地方はプログラム数と補助金額で最大である。「EUの調査では、イノベーション力に秀で

た地域として、西ヨータランド地方はヨーロッパで2位に位置している。」^(註71)

まさにGPEは、協働を通じた利益を具体例で説得的に示すことによって、ビジネス側の抱きがちな、「環境保護と経済性の二律背反」という固定観念の打破に成功した。それまでの相互不信の状況に対してこの委員会が大きな突破口を作った。

(6) ローカル・レベルにおける「緑の成長」への近代化能力

かくして、ヨーテボリにはステークホルダー間の新しい関係が生まれた。第1に、ビジネスがエコロジー的改善に取り組む意欲と能力を持つ主体となり、消費者のグリーン化に対応して社会的責任を果たそうとする組織も出現してきている。第2に、従来規制者であった行政は、低成長期で効率的な政策運営が要求されており、市民社会を構成する各種アクターの総意と工夫による積極性を引き出せるような枠組みが重要である。

第3に、行政と噛み合う形で市民社会で環境NGOが成熟するだけでなく、一般生活者の認識向上や住民活動への参加意欲のように、エコロジー的転換を促進できる主体が育ってきている。

第4に、環境主体が円滑に活動する際の潤滑的な役割を果たす社会的な基盤の存在が望ましい。最新の情報通信技術は、様々なコミュニケーションを可能にしている。

ヨーテボリは、ソーシャル・キャピタルを基礎にサステイナブル・シティ、またはサステイナブル・リージョンを目指すようになった。市当局、ビジネス、労働者、市民が持続可能な都市空間を目指して、質的に新たな構造を模索し始めた。その構造はステークホルダーによる対話と協働を社会的基盤にした広義のイノベーション活動が機動力となった。ヨーテボリの場合も、市、議会、ビジネス、その他の団体において、人的側面でも組織面でも多くの接触面を持っている。ス

ウェーデン企業は相対的に階層性の低いヨコ社会であり、マネジャーは部下を信頼してアイデアや創意工夫をえることが容易である。企業側においても組織の内外からのアクセス・ポイントが多数存在している。スウェーデンではローカル・レベルでも政治的機会は比較的開かれているのである。

こうして、スウェーデン・ヨーテボリの気候変動対策をみていると、日本が「失われた30年」を開始する頃から、着実に環境対策を進めていたことがみとれる。

3. ボルボの環境対策

注目すべき第3の点として、個別企業レベルとしてのボルボの取り組みについて触れておきたい。ボルボの環境対策は早い時期から始められている。ここでは、主として、黒川文子「ボルボの環境戦略」に依拠して、ボルボの環境対策について簡単にみておきたい^(注72)。トヨタと比較するうえで大切な点と思える、グリーン調達、リサイクル活動、ライフサイクル・アセスメント、そして環境関連投資の重要性について述べたい。

ボルボは、環境保全活動の項目ごとに、社内で達成すべき基準を設定している。これは、ボルボ自身が満足であると判断し実行するための内部基準であり、環境規制や法律で義務付けられた他律的な基準ではない。

たとえば、ボルボでは製造段階で、1998年に水消費量を1995年比で10%削減すること、環境トレーニングを実施し、1997年にはこれに9,000人が受講すること、従業員の70%以上が、ボルボの環境保全活動に満足すること、10の製品開発プロジェクトにライフサイクル・アセスメントを導入することというように、独自の達成基準を具体的に設定するのである。そして、ここからボルボの環境対策が始まる。

また、「社内の従業員と取引業者に対して、ボルボは、『環境についての対話』(Dialogue on the Environment) と称する環境トレー

ニングを行っている。1997年末までに、ボルボの2万1,000人の従業員が、そして1998年末までに、約3万5,000人がこのトレーニングを終了した。トレーニングでは、従業員に、ボルボの生産活動や製品が環境に及ぼす影響や、環境に対する基本的なノウハウなどの情報を提供し、環境保全活動を実施させることが目的である。トレーニングは、販売、サービス、パーツなどの機能横断的なメンバー間で実施されている。事業パートナーに対しては、ボルボは、150社以上をイエテボリイに集めて環境会議を定期的に行い、環境トレーニングを実施している。^(注73)。

ボルボは情報を公表して環境活動を行っている。「ISOでは企業が排出する汚染物質の総量を公表する義務はないが、EMAS (Eco-Management Audit Scheme, EUの環境管理制度) では公表しなければならない。EMASでは、環境情報の開示が義務づけられており、多くの企業で環境報告書を公表している。ボルボは、株式の過半数を所有する工場における生産関連の環境データを、それが環境保全のマイナス面であろうと公表している。ボルボは、1990年5月17日の新聞広告でも、『わたしたちの製品は、公害と、騒音と、廃棄物を生み出しています』と述べた^(注74)。

「1998年末現在で、ボルボの34の工場または事業所が、EMAS登録を完了しているか、またはISO14001の認証を取得している。ボルボグループのすべての工場は、なんらかの認証を取得することが義務づけられているのである。

ボルボでは、1989年以来、第三者による環境監査が行われてきた。1997年に入って環境監査を受けた工場は25カ所である。1989年から1997年までの82回の環境監査の結果、ボルボでは約6,000万クローネの環境浄化対策がとられた^(注75)。そして、「1996年のボルボ環境レポートは、自動車業界で1位に評価された」。また、ボルボには、「自

社の環境憲章に即した戦略や計画を立案するための環境対策委員会が、各事業部門や大半の工場に設置されている。また、環境プログラムを評価する環境コーディネーターもすべての工場または事業所に配置されている」^(注76)。

(1) グリーン調達

「ボルボはサプライヤーの部品や、その製造活動にも、環境に配慮することを要求し、その要求が受け入れられないならば、取引を停止するのである。環境対策を積極的に行っている事業パートナーから、部品等を調達することを『グリーン調達』というが、ボルボは、とくに部品の原材料について厳しく使用を定めている。ボルボは1996年以降、各35項目ほど記載された『ブラック・リスト』と『グレイ・リスト』を作成した。そして、環境や健康に悪影響を及ぼさないものを載せた『ホワイト・リスト』には、『ブラック・リスト』や『グレイ・リスト』に記載されている化学物質の代替品や代替プロセスが記述されている。

サプライヤーは部品の設計時に、それが有害物質を含まず、リサイクル可能な材料であるかどうかを考慮しなければならない。そして、それは材料コスト以前に考慮すべき問題となる。

ボルボは、部品を世界中のサプライヤーから調達しているため、ボルボのグリーン購入ネットワークは拡大しつつある。ベルギー、ドイツ、イギリスのサプライヤーに対して、ボルボは独自の環境トレーニング・プログラムを用意し、170がこれに参加している。ボルボは自社だけでなく、サプライヤーやディーラーに対しても、環境負荷を考えて使用する化学物質を選定したり、処理するように対策を講じている」^(注77)。

自動車に限らず、世界的な産業の再編成は、グローバル・サウスを含めた企業・工場やそこで働く労働者の労働・生活を考慮した

ものでなければならないだろう。その際、環境のみならず、賃金、労働時間、雇用など労働諸条件への配慮も不可欠だということである。

(2) リサイクル活動

ボルボは、1990年代から自動車のリサイクル施設や乗用車・商用車さらにはバスの解体マニュアルなどを作成している。

「リサイクルを効果的に行うためには、設計段階から回収を考慮に入れて製品開発をする必要がある。企業は、製品開発時に必要最小限の材料、リサイクルしやすい材料、寿命がきた部分だけを交換できる製品構造、あるユニットだけを交換すれば修繕できる構造等を考慮すべきである。

ボルボは、1994年、Stena, Gotthard, ヨンシェーピング・オートモビル・リサイクリングといった解体業者やプラスチック業者と共同出資で、自動車のリサイクル施設、ECRIS (Environmental Car Recycling in Scandinavia) をヨンシェーピング市に設立した。そこでは、解体する車を金属、プラスチック、ガラス、ゴム、繊維などの素材別に分類し、かつ、解体作業をよりスムーズにするための情報を設計部門へフィードバックしている。反対に、設計担当者も ECRIS に出向いて実習を行い、それを解体やリサイクルを考慮した設計に役立てている。そして、設計が改善されるごとに、解体マニュアルも更新されていく。ボルボは1992年から乗用車の、1997年から商用車の解体マニュアルを用意している。すでに1982年以降に販売されたボルボ車の解体マニュアルがコンピューターに入力されており、解体業者がそれを利用できるようになっている。解体マニュアルは、車種／タイプごとに用意され、各部品は素材ごとに色分けされている。また、ボルボは、バスの原材料をリサイクルしやすくするための解体説明書も作成している」^(注78)。

「スウェーデンでは、1998年1月1日に、自動車メーカーや輸入業者が、車の所有者に費用を負担させることなしに、その登録された車を受け取り、解体する責任を負うことが、法律で規定された」^(注79)。

(3) ライフサイクル・アセスメント

ボルボは、製品のライフサイクルの観点から「ライフサイクル・アセスメント」と称するものを新製品開発に活用している。「ライフサイクル・アセスメントとは、原材料の採掘、製造、使用、廃棄・リサイクルにわたる製品のトータルな環境負荷を評価することである」。

「ボルボは、ライフサイクル・アセスメントの一貫として、他の会社や組織とともに、EPS (Environmental Priority Strategies for product design) として知られるコンピューター・ツールを開発した。EPSは、原材料の品質、性能、価格に加えて、採掘からリサイクルまでの車のライフサイクル全体が、環境にどんな影響を与えるか分析、評価したうえで、製品の材料を選択する戦略である。1997年には、オランダの子会社であったネッドカーがEPSの利用を開始した。結果は、ELU (Environmental Load Unit: 環境負荷係数) で表させる。EPSは製品設計における環境優先戦略であり、コストよりも環境を大切にするというボルボの戦略が示されている」^(注80)。

(4) 環境関連投資

ナオミ・クラインは『地球が燃えているー気候崩壊から人類を救うグリーン・ニューディールの提言』(大月書店、2020年11月)のなかで、「公共圏の再生」ということで、次のように述べている。

「長年にわたり、リサイクル、カーボン・オフセット、エコ電球への交換などの努力を続けてきた結果、いまや明らかなのは、個人の行動をどれほど重ねても、気候変動への対

応には不十分だということだ。気候変動は集団的な問題であり、解決のためには集団的な行動が要求される。この集団的行動が求められる重要分野のひとつに、排出量を大規模に削減するための計画的な巨額の投資がある。具体的には、地下鉄や路面電車、LRT (軽量軌道交通) システムをあまねく敷設するだけでなく、誰もが利用できる価格 (あるいは無料でもよい) で提供することや、それらの公共交通路線に沿ってエネルギー効率のよい安価な住宅を建設すること、再生可能エネルギーを運ぶスマートな配電網、可能な限り最良の方法が使用されることを確実にする大規模な研究促進、などである。

こうしたサービスのほとんどは、民間セクターが提供するは適していない。大規模な先行投資が必要なためだ」^(注81)。ここで指摘されている環境投資の重要性については、スウェーデン労働組合総連合 (LO) が詳しく論じており、次の【補論】を参照していただきたい。

4. 労働組合の気候危機政策

最後の注目すべき点として、スウェーデンでの労働組合レベルの気候危機に対する考え方を取り上げた。これは日本では、労働組合が気候危機にたいしてどう立ち向かおうとしているのか、まったく見えてこないからである。

但し、筆者は、ボルボ労働者が所属するIF Metallが、ボルボ内で、気候危機に対して、どういう取り組みをしているのかは十分に把握しきれていないので、ここでは、IF Metallが所属するスウェーデン労働組合総連合 (LO) の『環境と気候政策プログラム

投資主導の国家気候政策』を取り上げた。内容的に非常に面白く、日本が今後、気候危機対策を考えていくうえでも大いに参考になると思うので、短文であることもあり、補論として、筆者の責任で全訳を掲げておきたい。

序文では、次のように述べている。「LOの気候政策は、スウェーデンの排出量を削減し、スウェーデンがパリ協定を遵守するために必要なレベルまで削減することを目的としている。また、スウェーデンで気候変動に配慮したライフスタイルを簡単かつ自然に実現できるような、気候変動に配慮した技術、製品、サービスを開発することも目指している」。

詳細は全文をお読みいただくとして、以下では、本稿に直接関係する自動車産業や労使関係に関わる点について主として、紹介しておきたい。

(1) 気候変動対策の必要性の背景

移行には「広範な政治的イニシアチブが必要」である。「気候変動は、人間の健康、労働、生活環境に影響を与える。生計と生存への脅威は、私たちがすでに目にしている難民流入の理由のひとつである」。

「国際労働組合総連合 (ITUC) は、国連の新たな持続可能な開発目標だけでなく、世界的な気候変動協定の実現にも積極的に取り組んでいる。これには、現在よりもかなり高いレベルの政治的野心と移行速度が必要である。これと並行して、世界の労働組合組織は公正な移行を求めている。だから、私たちは移行にかかる費用を分担しなければならない。気温の上昇を2度未満に抑えることで、誰もが恩恵を受けることになる。短期的には、一部の雇用が脅かされるかもしれないが、他方では、気候変動と持続可能性への移行は、大規模なリストラを伴うが、その結果、多くの雇用が創出されることになるだろう。既存の道を進むという選択肢は存在しないのだ。パリで開催された気候変動会議に先立ち、ITUCがスローガンに掲げたように、「死んだ惑星に雇用はない」のである。

「ITUCは『グリーン・ディーセント・ジョブ』、すなわち生態学的、社会的、経済的に持続可能な雇用に創出するよう呼びかけてい

るが、これはつまり、環境負荷が低く資源効率が高い仕事、良好な労働環境、自らの影響力が高い適正な条件、生活賃金を備えた仕事であるべきだということである」。

「スウェーデンの気候変動排出量の約3分の1は、運輸と工業生産が占めている。残りの3分の1は、農業、廃棄物焼却、作業機械、その他わずかな項目からの排出である。・・・従って、スウェーデンの気候への影響を削減するためには、輸送、建設、エネルギー・材料供給への適応に大規模な投資を行う必要がある」。

(2) 気候変動投資の5分野についての提案

「LOは、スウェーデンの気候政策を発展させる必要があると考えている。気候変動問題に真剣に取り組み、世界初の脱化石燃料の福祉国家を建設するには、いくつかの大規模かつ首尾一貫した投資イニシアチブが必要である」。

さらに、気候変動に左右されない資材供給や建設部門のための新しい公共インフラ、化石燃料を使用しないエネルギーや交通システムを実現するための投資も必要である。同時に、社会は気候の変化に対応できるように適応しなければならない。

LOの気候政策プログラムは、投資主導の気候政策の必要性を強調し、材料管理、エネルギー、輸送、バイオベース製品、建設の5分野における開発を促進するための投資例を紹介している。LOが提案する投資イニシアチブのひとつは、より循環的な素材管理に関するものである。特に、スウェーデンにおいて、根本的に気候変動排出量の少ないグリーンセメントを生産できるようにすることが重要である。特にセメントは、必要な住宅、インフラ、気候変動適応プロジェクトの建設に大量に必要とされる。

投資主導の気候変動政策の2つ目の分野は、太陽光発電と風力発電を導入したエネルギーシステムの開発である。LOはまた、水

素製造とインフラへの投資も、エネルギーシステムの最適な機能にとって重要であると考えている。

課題は、電力需給のバランスである。そのためには、エネルギー、輸送、産業の各システムを組み合わせ、出力を確実に均衡させるシステムを構築する必要がある。

3つ目は、公共交通機関を増やし、化石燃料を使用しない交通システムへの投資である。スウェーデンでは、運輸部門が温室効果ガスの排出量の大半を占めている。これは主に、広範な自家用車の使用と大量の貨物輸送によるものである。つまり、今日、主に化石燃料を燃料とする車両による輸送である。環境と気候への影響を減らすためには、公共交通機関だけでなく、海路や鉄道による輸送を増やす必要がある。スウェーデンが排出量目標を達成するためには、化石燃料を使わない燃料で運行しなければならない。

そのため、LOは化石燃料を使用しないバス、大都市圏の鉄道や国鉄に大規模な投資が必要であると考えている。LOは、既存の鉄道路線をリニューアルし 時速 320 キロの高速鉄道を建設したいと考えている。通勤も長距離移動も、鉄道が最も気候効率が高い。これは貨物輸送にも当てはまる。高速鉄道が敷設されれば、貨物列車と旅客列車の輸送力競争は緩和されるだろう。貨物列車は既存の路線を改修して運行することができ、より長距離の旅客輸送サービスを現在より高速で運行することができる。また、列車はより多くの路線で航空輸送と競合することができる。同時に、労働市場も拡大する。より長い距離を合理的な時間で通勤できるようになるからだ。

また、貨物自動車と乗用車の両方が、今後も重要な輸送手段であり続けるだろう。LOは、輸送部門の気候変動問題には、再生可能な自動車技術の研究開発への大規模な投資が必要だと考えている。化石燃料を使わない輸送部門には、電気／バッテリー、水素ガス／

燃料電池、バイオ燃料が必要だ。また、エネルギー流通のためのインフラ整備も必要である。同様に、化石燃料を使わない輸送に必要なエネルギーを効率的に生産できる新しいバリューチェーンも必要である。

交通のニーズは、町やコミュニティがどのように設計されているかにも影響される。デジタル化も交通ニーズに影響を与えるかもしれない。・・・また、デジタル化によって、会議やリモートワークの機会が増えれば、移動の必要性を減らすこともできる。

4つ目が、バイオベース産業共生への投資とグリーン産業が気候変動に恩恵をもたらすための条件整備であり、LOが投資を提案する5つ目の分野は気候変動による排出量と住宅不足を削減しながら、国全体で雇用を創出するための木造建築増加への投資である。木造建築の増加は、気候政策だけでなく、地域政策や住宅政策にも有益である。学校や高齢者向け住宅、サービス・アパートなど多くの住宅建設が必要である。

(3) 持続可能性の移行における政策の役割

LOは、気候政策は他の政策分野と統合される必要があると考えている。スウェーデンの産業と社会発展の歴史において、政党と政策間の進歩的でバランスの取れた協力イニシアティブは、歴史的にしばしば成功の鍵となってきた。ここでは「教育イニシアティブ」と「グリーン公共調達」を強調している。

「教育イニシアティブがなければ、気候変動と持続可能性への移行が停滞する恐れがある。」として、スキルの提供に関しては、公共部門が責任を持つ必要がある。気候変動に配慮した政策が必要とするスキルを満たす教育の道と場所を確保する必要があると指摘する。

気候変動に配慮した政策に必要な技能や熟練労働者へのアクセスは 主要な取り組みが潜在能力を最大限に発揮できるようにするための重要な課題である。これはまた、LOが

提案する投資は、国内のあらゆる地域、さまざまな部門、職種に関わるものであるため、これは地域政策のイニシアチブを意味する。

「目標とする社会の変革には、政治的枠組みが必要」であるとして、「グリーン公共調達」について触れている。例えば、公的資金による投資や技術調達を通じて、電気自動車用充電器の統一インフラ構築、グリーンセメントのような新しい気候変動に配慮した製品の市場をより容易に立ち上げることができる。

(4) 移行の社会的側面

「社会の変革は、誰も自活できなくなることをのまないよう、仕組まれる必要がある。社会的説明責任もまた、移行に必要な正当性と参加を達成するために必要である。労働組合は歴史的に、社会の変化を誰もがついていけるような速度で実施し、最終的に労働者が損をしないよう、すべてが正しく行われることを保証する役割を果たしてきた」。

運輸部門における化石燃料の代替には、新しい燃料、新しい輸送手段、新しい輸送習慣、そして新しいインフラストラクチャーが必要である。将来的にも、公共部門がインフラ・プロジェクトの資金調達の主な責任を担うことが重要である。

スウェーデンは住宅に投資し、インフラと交通システムを整備し、エネルギーと材料の供給を持続可能なものにする必要がある。投資不足は、環境問題、不健康の増加、気候状況の悪化につながり、投資額をはるかに上回る経済的コストを発生させる。

したがって、「移行を費用とみなすのは妥当ではない。それはむしろ、気候の変化による生活環境の悪化に対処するための出費を避けるための投資と考える方が合理的である。今すぐ移行を始めることが予防であり、気温の上昇を抑えることで、未来の人々も現在と同じような自然条件のもとで生活するチャンスを得ることができる。LOが提案する投資

は、気候変動による将来のコスト増を回避することを可能にする」。

「私たちは皆、気候変動を防止することで利益を得ることができる。平等な社会の基本的条件は、高賃金の仕事と良好な労働条件を備えた高雇用である。移行の最前線に立つことで、私たちは低賃金や劣悪な労働条件との競争を避けることができる。さらなる訓練、技能開発、再教育の提案は、気候変動に配慮した構造転換が可能にする収益に人々が貢献し、それを分かち合うことを可能にする」。

(5) LOの投資計画のより詳細な検討

ここでは、「循環型素材供給とグリーンセメントへの投資」と「太陽光、風力、水素ガスによる再生可能なスマートエネルギーシステムへの投資」が強調されており、トヨタに關係する交通システムについては次のように書かれている。

「公共交通機関を増やし、化石燃料を使わない交通システムへの投資

—公共交通機関を少なくとも2倍に増やし、都市計画や地域計画によって自転車や徒歩の利用を増やす。

—通勤、長距離移動、貨物輸送の両方を促進するため、鉄道容量を大幅に改善する。そのためには、保守の強化、新規路線のための線路の増設、現存するが不十分な路線のための線路の増設が必要である。また、さまざまな輸送手段の価格設定も見直す必要がある。特に、鉄道と海運の競争力については、最も気候変動に配慮したものであるため見直しが必要である。

—家庭や企業向けの電気による自動車充電。
—次世代パワートレインの研究とテスト、そして電気自動車の外出先での充電。そうすれば、大型車にも弾みがつくだろう。これは水素ガスと燃料電池の両方、さまざまな電力充電の選択肢、そして必要であればバイオ燃料給電とどのように組み合わせられるかという問題であろう。

「労働環境、交通安全、環境、気候、健康への影響の減らすために、運輸業界の秩序を守る」。

また、「バイオベース産業共生への投資と、グリーン産業が気候変動に恩恵をもたらすための条件整備」として触れられているトヨタ住宅に関係する次の指摘も重要であろう。

「気候変動による排出量を削減しながら住宅不足を解消し、雇用を創出するための木造建築への投資

「建物のライフサイクルは、より良いメンテナンスと設計によって大幅に向上する必要がある。メンテナンスと、時間の経過とともにニーズが変化した場合の既存施設の再配置の両方を容易にするために、長寿命の木質系建築材料の炭素吸収源を拡大する。新しい建築は、部分的に以前使用された建材を再利用する必要がある」。

ここで指摘されている点は、すべて日本・愛知・トヨタに当てはまるが、日本の場合には、労働組合がどこまで自覚しているかは疑問である。また、トヨタがボルボのようにトヨタの自動車が公害を出し続けていることを公表し、きちっとした対策が取ることができるかどうか、現状では疑問である。トヨタの気候危機対策への意識は、あまりにも低いと言わざるを得ない。

【補論】スウェーデン労働組合総連合（LO）『環境と気候政策プログラム－投資主導の国家気候政策－』

The Swedish Trade Union Confederation (LO), Environmental and climate policy programme, An investment-led national climate policy, ENVIRONMENT AND CLIMATE

目次
序文

1. 気候変動対策の必要性の背景

2. 気候変動投資の5つの分野についての提案

3. 持続可能性の移行における政策の役割

4. 移行における社会的側面

5. LOが提案する投資についてのより詳細な検討

序文

国際労働組合運動は、世界の平均気温の上昇を2度未満に抑えるという世界各国のコンセンサスに向けて、長年取り組んできた。数十年にわたる国際交渉の末2015年にパリで開催された気候サミットは、この方向で決定的な一步を踏み出した。パリ協定は2016年から実施されている。その内容は以下の通りである。世界各国は、世界の平均気温の上昇を2度未満に抑えるよう努力しなければならない。気温上昇を1.5℃に抑える努力を追求する。

パリ協定を達成するためには、すべての国が自ら対策を講じ、排出量を持続可能なレベルまで削減しなければならない。どの国も単独では気候問題を解決することはできず、また、どの国も気候問題から逃れることはできない。世界の温室効果ガスの排出量は、2020年から減少に転じ、2000年代半ばまでにはゼロに近づけなければならない。生産方法を決定するのは使用者であるが、排出量削減のための世界的な労働組合運動の共同努力は極めて重要である。労働組合運動は常に強力な重要な社会運動である。私たちが労働組合の活動を通じて生産プロセスを変え、持続可能な労働環境を作り出したように、私たちもその力を使って持続可能な外部環境を作り出すことができます。

パリ協定を実現するためには、公正な移行が必要です。移行と発展のためには、長期にわたって大規模な投資が必要となる。これらの投資によって、現在の生活環境を維持し続けることが可能になる。しかし、もし私たちがこの移行を控えるのであれば、気候変動が

もたらず問題や損害に対処するために、私たちは将来にわたって何倍もの費用を支払わなければならない。簡単に言えば限られた資源をより短期間に使用し、慣れ親しんだ生活環境を維持するか、あるいは、計り知れない期間、その何倍もの投資をすることが気候変動がもたらず諸問題に対処するためには、必要となるということである。

このプログラムは、気候変動に適応し、スウェーデンを持続可能な国にするための対策に重点を置いている。国際的に見れば、スウェーデンの排出量はわずかである。その主な理由はスウェーデンの人口が少ないことが主な理由であるが、同時に、スウェーデンの排出量が他の多くの先進工業国よりも一人当たりで少ないためでもある。

また、他の多くの国とは異なり、化石燃料をほとんど使わない発電を行っていることも重要である。だからといって、スウェーデンが自国で何をしているかに関心がないわけではない。そもそも、わが国の排出量はパリ協定を遵守するほど低くはない。パリ協定を遵守するのに十分ではない。排出量を削減するよう他国を説得するためには、一人当たりの排出量を世界的な観点から必要以上に増やすわけにはいかない。第二に、我々は豊かな国であり、優れた技術的ノウハウを有している。その結果、気候変動技術に投資し、同じような排出問題を抱える他の多くの国々が必要とする解決策を生み出すことができる。同じような排出問題を抱える他の多くの国々が、パリ協定を遵守するために輸入を望むかもしれない解決策を生み出すことができる。

LOの気候政策は、スウェーデンの排出量を削減し、スウェーデンがパリ協定を遵守するために必要なレベルまで削減することを目的としている。また、スウェーデンで気候変動に配慮したライフスタイルを簡単かつ自然に実現できるような、気候変動に配慮した技術、製品、サービスを開発することも目指している。さらにスウェーデンは、気候変動対

策の最前線に立つことで、新たな輸出製品を開発することができる。このように私たちは、1900年代にスウェーデンの経済に活力を与え、スウェーデンを世界的な経済大国に成長させた伝統に従っているのです。バイオエコノミクスに投資することで、スウェーデンの地方の雇用を増やし、経済を強化することも可能になる。スウェーデンは、持続可能な気候政策とは別に、LOがこのプログラムで提唱しているような適応を行うことによっても、多くのものを得ることができる。

カール＝ペッター・トルワルドソン	ベリット・ミュラー・トレム
Karl-Petter THorwalddsson	Bertil Mullertrom
スウェーデン労働組合総連合 (LO) 議長	スウェーデン労働組合総連合 (LO) 副議長

1. 気候変動対策の必要性の背景

多くの研究結果や、暴風雨、洪水、熱波、氷の融解といった形で世界各地で起きている事象が、世界各国が気候政策を強化する必要があることを示している。効果的な気候政策にはコストがかかるが、必要な投資を行わなかった場合のコストの方がはるかに高いと推定される。世界の気温上昇を抑えるにはスターン・レビュー報告書では、2050年までの世界の総GDPの1%と見積もられている。これは、温室効果ガス排出削減への急速な移行を前提としている。気温の上昇がこのまま続けば、そのコストは世界のGDP総額の5%から20%にまで上昇する。技術開発のペースはますます速くなっている。例えば、より安価な再生可能エネルギーやバッテリーソリューションなどである。しかし、その開発を推進するためには、その程度と移行スピードの両面において、次のような広範な政治的イニシアチブが必要である。材料やエネ

ルギーの供給、輸送、グリーン産業、建設など、気候変動に対応したスマートシステムに対する政治的なインセンティブがなければ、世界は気候変動という課題に対応できないだろう。

気候変動は、人間の健康、労働、生活環境に影響を与える。生計と生存への脅威は、私たちがすでに目にしていてる難民流入の理由のひとつである。このような移住は生計を立てることがますます困難になっている地域からの移住は、気候変動に歯止めがかからなければ、何倍にも膨れ上がる可能性がある。残念ながら、私たちはすでに海面上昇など気候変動による不可避の事態に直面している。だからこそ気候変動への適応も大規模に始めなければならない。国連のグリーン気候基金は、この目的のために発展途上国へは、2020年から毎年1,000億米ドルを拠出することになっている。現在も歴史的にも、排出は豊かな国々からもたらされている。脱化石燃料を実現し、環境と気候への影響を削減するためには、それに見合った経済的動員が必要である。

国連の「持続可能な開発のための2030アジェンダ」で示された持続可能性の目標を達成するためには、気候変動への対応が不可欠である。国際労働組合総連合（ITUC）は、国連の新たな持続可能な開発目標だけでなく、世界的な気候変動協定の実現にも積極的に取り組んでいる。これには、現在よりもかなり高いレベルの政治的野心と移行速度が必要である。これと並行して、世界の労働組合組織は公正な移行を求めている。だから、私たちは移行にかかる費用を分担しなければならない。気温の上昇を2度未満に抑えることで、誰もが恩恵を受けることになる。短期的には、一部の雇用が脅かされるかもしれないが、他方では、気候変動と持続可能性への移行は、大規模なリストラを伴うが、その結果、多くの雇用が創出されることになるだろう。既存の道を進むという選択肢は存在しな

いのだ。パリで開催された気候変動会議に先立ち、ITUCがスローガンに掲げたように、「死んだ惑星に雇用はない」のである。

気候変動や持続可能性を重視した投資や訓練は、既存企業にも新興企業にも新たなビジネスチャンスを提供することができる。そうすることで、現在と将来の労働力の両方が、未来に続く仕事を見つけることができる。ITUCは「グリーン・ディーセント・ジョブ」、すなわち生態学的、社会的、経済的に持続可能な雇用を創出するよう呼びかけているが、これはつまり、環境負荷が低く資源効率が高い仕事、良好な労働環境、自らの影響力が高い適正な条件、生活賃金を備えた仕事であるべきだということである。

パリ協定によって、気候変動に配慮した商品や製品、そして気候変動に配慮した技術的解決策に対する国際的な需要の増加に期待することは合理的である。

その開発の最前線にいることは、それらを国際市場に提供するための好条件を生み出すことにもなる。

スウェーデンの気候変動に最も貢献している部門

スウェーデンの気候変動排出量の約3分の1は、運輸と工業生産が占めている。残りの3分の1は、農業、廃棄物焼却、作業機械、その他わずかな項目からの排出である。スウェーデンの気候変動への影響の大部分は、10のセクターによるものである。農業、エネルギー、海運、鉄鋼、都市外交通、セメント、製油所、航空機、建設、廃棄物、化学物質である。従って、スウェーデンの気候への影響を削減するためには、輸送、建設、エネルギー・材料供給への適応に大規模な投資を行う必要がある。

スウェーデンの気候政策枠組みは、2045年までに国の排出量を極めて低くすることを定めている。これは野心的な気候政策であり、スウェーデンを国際的な評価において、設定された目標値でトップクラスの国として

いる。LOは、先進的な気候政策が必要だと考えている。正しく設計されれば、経済も地域も発展するだろう。しかし、開発のリーダーになることはリスクが高く、最悪の場合、製造や排出が海外に移転してしまうかもしれない。これを防ぐためには、環境と気候にとって危険な活動をスウェーデン国内で制限するだけでなく、新技術と資源効率の高いシステム・ソリューションの成長を刺激する政策が必要である。

これを成功させるためには、効果的な気候政策イニシアティブが必要である。そして、LOがこのプログラムで提案しているのは、このような取り組みである。

ホームでもアウェイでも有効なスウェーデンの気候政策

LOは、国家環境目標、パリ協定、EUの長期気候目標、国連の持続可能な開発目標に沿い排出削減のための国家的コミットメントが必要である。スウェーデンがこれらの目標達成に効果的に参加するにはより投資主導型の気候政策への転換が必要である。そのためには投資対象は、世界の気候変動排出量に効果的な影響を与え、さらにスウェーデンの国際競争力、革新能力、中小企業が成長し新たな市場に参入する能力を発展させることができる分野に絞るべきである。このように、スウェーデンの気候政策イニシアチブは、排出量を削減し、国の経済繁栄に貢献し、国全体の雇用を増加させることができる。また、スウェーデンの気候政策イニシアチブは、新しい製品や技術、そして知識やシステム的な解決策を、他国が適応しているときに輸出することができる。

残念なことに、スウェーデンはしばらくの間、昔のメリットや投資で生きてきた。気候変動による排出量はもはや減少していないのが実情だが、それはインフラにも顕著に表れており、多くの公共サービスはもはや満足に機能していない。それは、メンテナンスが軽

視され、新規投資が過小評価されているからだ。スウェーデンは、公共インフラを近代化・発展させることで、新たなメリットを得る必要がある。とりわけ、産業・建設部門の資材供給を持続可能なものにする取り組みのみならず持続可能な交通とエネルギーシステムを実現するための投資が必要である。

2. 気候変動投資の5分野についての提案

LOは、スウェーデンの気候政策を発展させる必要があると考えている。気候変動問題に真剣に取り組み、世界初の脱化石燃料の福祉国家を建設するには、いくつかの大規模かつ首尾一貫した投資イニシアティブが必要である。小手先の税制改正や小手先の選択的な取り組みでは、気候変動の脅威や経済発展能力に対して十分なインパクトを与えることはできない。さらに、気候変動に左右されない資材供給や建設部門のための新しい公共インフラ、化石燃料を使用しないエネルギーや交通システムを実現するための投資も必要である。同時に、社会は気候の変化に対応できるように適応しなければならない。これらの投資には、現在のスウェーデンのインフラや建物ストックの近代化も含まれる。

同時に、気候への影響を軽減するための効果的な投資は、スウェーデン企業が世界にスウェーデンの技術や体系的な解決策を世界にアピールすることができる。他のすべての国々が同様の転換を図るとき、これらのサービスや製品を輸出するための重要な後押しとなる。

スウェーデンの潜在能力を最大限に引き出し、最良の結果を出すためには、さまざまなイニシアチブが互いに強化し合う必要がある。このようなシステムティックな考え方は、スウェーデンが歴史的に特徴づけられ、成功を収めてきた相互作用に沿ったものである。国、企業、研究機関、ソーシャル・パートナーの協力が福祉の拡大と技術開発へ導き、そして財とサービスの両市場におけるス

ウェーデン企業の成功につながった。

LOの気候政策プログラムは、投資主導の気候政策の必要性を強調し、材料管理、エネルギー、輸送、バイオベース製品、建設の5分野における開発を促進するための投資例を紹介している。その目的は、スウェーデンが気候変動に影響を及ぼしている分野の排出量を削減し、スウェーデンの原材料、産業構造、技術から利益を得て、スウェーデン自身が解決策を開発し、商品やサービスを生産できるような対策を提案することである。

循環型素材とグリーンセメントへの投資

LOが提案する投資イニシアチブのひとつは、より循環的な素材管理に関するものである。特に、スウェーデンにおいて、根本的に気候変動排出量の少ないセメントを生産できるようにすることが重要である。特にセメントは、必要な住宅、インフラ、気候変動適応プロジェクトの建設に大量に必要とされる。また、スウェーデンは、新しいセメントレシピに混合するために最も必要とされる多くの成分を入手しやすい国でもある。気候変動への影響低減に向けたイノベーションと技術開発を刺激するため、公共調達に対して、気候変動への影響をより小さくする義務を課すことができる。このような義務づけは、スウェーデンが必要とするインフラを構築し、スウェーデンが「グリーンセメント」の開発で主導権を握ることを可能にする。

太陽光発電と風力発電と水素発電による気候変動に対応したエネルギーシステムへの投資

投資主導の気候変動政策の2つ目の分野は、太陽光発電と風力発電を導入したエネルギーシステムの開発である。LOはまた、水素製造とインフラへの投資も、エネルギーシステムの最適な機能にとって重要であると考えている。電力システムにおけるいくつかの重要な課題を解決するだけでなく、この種の投資は、運輸部門と産業部門が脱化石燃料を

目指す上で有益である。

エネルギー協定は、2040年までに完全に再生可能な発電を実現するという野望を掲げ、持続可能な電力システムへの制御された移行のためのロードマップを提供している。この協定の意図は、スウェーデンが、高い供給安定性と環境負荷の低い、強固な電力ネットワークを持つことである。そして、競争力のある価格で電力を提供することである。水力発電と優れた風力条件はスウェーデンに気候変動に配慮した電力生産に有利な条件を与えている。課題は、電力需給のバランスである。そのためには、エネルギー、輸送、産業の各システムを組み合わせ、出力を確実に均衡させるシステムを構築する必要がある。

ある時期には、太陽光発電や風力発電の発電量が需要を上回ることもあれば、下回ることもある。再生可能エネルギー生産から最大限の利益を引き出し、電力不足を回避し、電力システムにおいて適切な出力バランスを保つためには、再生可能エネルギーを貯蔵できなければならない。電力が余っている場合、水素ガス製造は補完的な機能を果たすかもしれない。同時に、水素ガスは輸送部門の脱化石燃料化に貢献するものでもある。

産業部門も水素ガスを使用することで、石炭やコークスを使用せずに済む。石炭の代わりに水素ガスで鉄鉱石を還元することは、気候変動への適応において非常に重要なステップである。スウェーデンはそのためのユニークな条件を備えている。というのも、スウェーデンには最も純度の高い鉄鉱石があり、同時に気候変動に配慮したエネルギーで水素ガスを製造することができるからである。そうすることで、気候変動に配慮した鉄鋼生産を実現し、スウェーデンの鉄鋼産業の競争力を高めることができる。脱化石燃料を実現した産業は、排出権取引システムで排出枠を購入する必要がないため、そのコストを回避することができる。

スウェーデンは、気候変動に対応したエネ

ルギー技術と、それに関連するシステム・ソリューションへの早期開発と投資を通じて、新たな輸出製品を同時に生産することができる。パリ協定は、世界の排出量が2000年代後半にネットゼロを超えないことを意味している。したがって、世界のすべての国々は、やがて排出量を極めて低く、あるいはマイナスにする解決策を必要とするようになる。スウェーデンが最前線に立つことで、気候にやさしい解決策を輸出し、世界の気候変動に貢献することができる。

公共交通機関を増やし、化石燃料を使用しない交通システムへの投資

スウェーデンでは、運輸部門が温室効果ガスの排出量の大半を占めている。これは主に、広範な家用車の使用と大量の貨物輸送によるものである。つまり、今日、主に化石燃料を燃料とする車両による輸送である。環境と気候への影響を減らすためには、公共交通機関だけでなく、海路や鉄道による輸送を増やす必要がある。これらの輸送手段は、エネルギー効率と気候変動効率がかかなり高いが、しかし、スウェーデンが排出量目標を達成するためには、化石燃料を使わない燃料で運行しなければならない。

輸送シェアを拡大するためには、気候効率の高い輸送手段は、より効果的で、より利用しやすいものでなければならない。そのため、LOは化石燃料を使用しないバス、大都市圏の鉄道や国鉄に大規模な投資が必要であると考えている。LOは、既存の鉄道路線をリニューアルし時速320キロの高速鉄道を建設したいと考えている。通勤も長距離移動も、鉄道が最も気候効率が高い。これは貨物輸送にも当てはまる。高速鉄道が敷設されれば、貨物列車と旅客列車の輸送力競争は緩和されるだろう。貨物列車は既存の路線を改修して運行することができ、より長距離の旅客輸送サービスを現在より高速で運行することができる。また、列車はより多くの路線で航

空輸送と競合することができる。同時に、労働市場も拡大する。より長い距離を合理的な時間で通勤できるようになるからだ。

また、貨物自動車と乗用車の両方が、今後重要な輸送手段であり続けるだろう。国土の一部では、満足な公共交通機関がほとんど提供されないだろうし、さまざまな物資を輸送しなければならないすべての場所に鉄道線路が敷設されるわけでもない。インフラ投資は、こうしたニーズにも応える必要がある。同様に、化石燃料を使わない道路運送車両を促進するための投資も重要である。

LOは、輸送部門の気候変動問題には、再生可能な自動車技術の研究開発への大規模な投資が必要だと考えている。化石燃料を使わない輸送部門には、電気/バッテリー、水素ガス/燃料電池、バイオ燃料が必要だ。また、エネルギー流通のためのインフラ整備も必要である。同様に、化石燃料を使わない輸送に必要なエネルギーを効率的に生産できる新しいバリューチェーンも必要である。

交通のニーズは、町やコミュニティがどのように設計されているかにも影響される。したがって、どれだけの距離を移動する必要があるのか、どのような交通手段を利用できるのかについては、都市計画や地域計画が非常に重要である。デジタル化も交通ニーズに影響を与えるかもしれない。物流効率を改善することで、輸送量を減らし、充填率を向上させることができる。また、デジタル化によって、会議やリモートワークの機会が増えれば、移動の必要性を減らすこともできる。「モノのインターネット」の発展も、移動の必要性を減らすかもしれない。

バイオベース産業共生への投資とグリーン産業が気候変動に恩恵をもたらすための条件整備

環境と気候変動に対するグリーン産業の貢献を高めるため、LOはバイオベース産業共生の発展を促進したいと考えている。これ

は、バイオベースの原材料の新たな利用分野を見つけるための研究開発と、これらの製品を商業的に成立させるためのバリューチェーンや経済的枠組みの構築の両方に関するものである。バイオ産業共生のネットワークは、新たなバイオ燃料に貢献し、化学産業における化石石油の代替となり、例えば建設産業や包装産業においてユニークな特性を持つ循環型材料を可能にする。バイオ産業共生ネットワークはまた、健康的な食品添加物やスマートな機能性を、製薬産業や仕上げ産業向けに供給することもできる。

グリーン産業の将来の生産能力を高めるためには、持続可能な農業に報いる新たなインセンティブ・システムが必要である。例えば、腐植の含有量を増やすと、土地の肥沃度と保水力の両方が向上し、同時に炭素の結合量も増える。農業、林業、木造建築物などにおける長期的な炭素貯留は、報奨を受けることができるはずである。受粉、水質浄化、生物多様性の保全など、その他の不可欠な生態系サービスにも報酬を与えるべきである。

気候変動による排出量と住宅不足を削減しながら、国全体で雇用を創出するための木造建築増加への投資

LOが投資を提案する5つ目の分野は、建設用木材の利用拡大に関するものである。木造建築の増加は、気候政策だけでなく、地域政策や住宅政策にも有益である。学校や高齢者向け住宅、サービス・アパートなど多くの住宅建設が必要である。そこにはさまざまな種類の木造建築を有利に利用できる。「百万戸の住宅計画」において必要な住宅ストックの近代化とエネルギー効率の改善も、バイオベースの材料の割合を増やすことで恩恵を受けることができる。

住宅不足が最も深刻なのは都市であるとしても、建設向けの木材産業の多くは森林郡を基盤としている。そのため、木造建築の増加による経済的・社会的利益は、町にも田舎に

ももたらされる。さらに、林産物の残渣の量も増え、それはバイオ燃料の生産などに利用できる。

木造建築の気候フットプリントは、それ自体、代替材料よりも小さい。それに加えて、フレーム内に一時的に炭素が隔離される。生態系の中で育つものは、持続可能な栽培を前提に利用されれば、気候にとっても最も有益であり、環境上の理由から保護されなければならない生態系の部分も保護される。

3. 持続可能性の移行における政策の役割

LOは、気候政策は他の政策分野と統合される必要があると考えている。そうすることで、目的の衝突に対処しやすくなり、また、効果的な投資や研究イニシアチブのためのより良い条件を作り出すことができる。投資主導の気候政策は、産業政策、地域政策、地方政策、農村政策など、他の政策分野と組み合わせることができる。産業政策、地域政策、農村政策、林業政策、農業政策、研究・教育政策、労働市場政策、住宅政策、統合政策、消費者政策、そしてもちろん交通政策、エネルギー、環境政策などである。

スウェーデンの産業と社会発展の歴史において、政党と政策間の進歩的でバランスの取れた協力イニシアチブは、歴史的にしばしば成功の鍵となってきた。

LOは、スウェーデンが再びテクノロジー・リーダーとなり、投資志向の経済大国となることを目指し、以前から成功を収めている社会変革のための政策をさらに発展させることを望んでいる。今回は、気候変動と持続可能な社会への移行を視野に入れたものである。

教育イニシアチブがなければ、気候変動と持続可能性への移行が停滞する恐れがある。

スキルの提供に関しては、公共部門が責任を持つ必要がある。気候変動に配慮した政策が必要とするスキルを満たす教育の道と場所を確保する必要がある。

気候変動に配慮した政策に必要な技能や熟練労働者へのアクセスは主要な取り組みが潜在能力を最大限に発揮できるようにするための重要な課題である。気候変動に配慮した開発を可能にするためには、幅広い職業スキルが必要となる。

これはまた、LOが提案する投資は、国内のあらゆる地域、さまざまな部門、職種に関わるものであるため、これは地域政策のイニシアチブを意味する。現在、国家レベルでは多くの技能が不足しており、地域レベルではなおさらである。ボトルネックを回避するためには、グリーン産業、木材産業、建設部門、公共交通機関、循環型材料管理のあらゆる側面において、また気候変動に対応したエネルギー部門や輸送部門の電化のためにも、研修や労働市場への取り組み（特に技能開発）が必要である。

気候政策への投資を補完するために有用な調達要件およびその他の政策手段

目標とする社会の変革には、政治的枠組みが必要である。例えば、公的資金による投資や技術調達を通じて、新市場をより容易に立ち上げることができる。例えば、電気自動車用充電器の統一インフラ構築には、そのような支援が必要かもしれない。他の文脈では、割当義務や、税金や補助金という形の政策手段も必要である。その意図は、長期的に持続可能で経済的に効果的なものは、短期的な民間経済や企業経済においても利益を生むということである。市場は通常、生産者や消費者にとって最も安価なものに報いる。市場が国民経済にとって効果的なものに報いるためには、政策もしばしば必要となる。環境・気候ラベリングは、市場や政策が主導する場合もあるが、環境と気候にとってより良い選択を促すそのようなツールの一つである。これらのラベリングが調達要件と結びつければ、真に効果的なものとなる。

公共調達の助けによって、グリーンセメン

トのような新しい気候変動に配慮した製品は、重要な最初の顧客を見つけることができる。LOが提案するすべてのイニシアチブは、公共調達を通じて、より迅速かつ大きな効果をもたらし、その結果、より迅速な排出削減を実現することができる。スウェーデンやEUには、グリーン調達のためのスウェーデンのマニュアルや、公共調達における車両・燃料・輸送に関する気候要件など、多くの優れた事例がある。EUレベルでは、「グリーン公共調達」に対応するイニシアティブがある。

4. 移行の社会的側面

社会の変革は、誰も自活できなくなるのではないよう、仕組まれる必要がある。社会的説明責任もまた、移行に必要な正当性と参加を達成するために必要である。労働組合は歴史的に、社会の変化を誰もががついていけるような速度で実施し、最終的に労働者が損をしないよう、すべてが正しく行われることを保証する役割を果たしてきた。例えば、持続可能性の移行における社会的側面には、輸出部門が国際競争力を高めるための政策と有利な移行機会を開発するための政策を含まなければならない。これには、転職を余儀なくされる可能性のある労働者の経済的保障も含まれる。また、より持続可能な労働生活に踏み出すために、さらなる訓練が必要な人々のための訓練イニシアティブも必要である。より厳しい社会的な持続可能性の要件には、不公正な競争の抑制、労働市場と職場における良好な秩序の確保も含まれる。また、持続可能性の移行に必要な資金調達も公正でなければならない。

気候政策投資への融資

セメント、水素、バイオ産業共生ネットワークプロジェクトなど、実証・試験施設による投資と開発を促進する取り組みは、公的資金によって継続される必要がある。そのた

めの条件は揃っている。スウェーデンには古くから、さまざまなアクターが参加できる研究開発協力がある。

イノベーションと環境技術を重視した公共調達の拡大が、経済的利益への幅広いアプローチの重要性を浮き彫りにしている。また、この政策は労働市場を促進するための公正な条件や新たな機会を確保するために、他の分野にも要件を課すことができる。例えば、建設協定の分野では、請負業者に対し、慣例よりも多くの徒弟の受け入れや労働市場プログラムへの参加を通常より多く確保するよう要求することができる。

インフラの新設や維持にはコストがかかる。一方、これは市民と企業の双方が必要とする公共財の問題であるため、通常は公的資金が投入される。公共交通の発展もまた、伝統的に公的な取り組みが中心であった。

数十年前まで、住宅建設は集団的な政治的事業であった。住宅危機を解決するためには、公共政策が再び大きな責任を負うべきである。例えば、新築の請負や、家賃の安い木造建築の賃貸住宅の所有などである。市場が単独で若者、学生、低年金の高齢者そして購買力のない新移民のために住宅が建設されるとは考えにくい。

スウェーデンは、化石燃料を使用しない自動車保有台数という国の目標を実現するため、交通システムの近代化と拡張を目的とした大規模な投資に直面している。運輸部門における化石燃料の代替には、新しい燃料、新しい輸送手段、新しい輸送習慣、そして新しいインフラストラクチャーが必要である。将来的にも、公共部門がインフラ・プロジェクトの資金調達の主な責任を担うことが重要である。交通インフラはすでに公的な公約であり、今後もそうあるべきである。エネルギー・インフラはより多様化し、公的所有者と私的所有者の両方が存在する。年金基金やグリーンボンド市場は、さまざまなタイプのエネルギー・プロジェクトに関心を寄せてい

る。将来的には、エネルギーと交通インフラの統合に関しても、これらのプロジェクトが一翼を担う可能性がある。

スウェーデンは住宅に投資し、インフラと交通システムを整備し、エネルギーと材料の供給を持続可能なものにする必要がある。投資不足は、環境問題、不健康の増加、気候状況の悪化につながり、投資額をはるかに上回る経済的コストを発生させる。

移行に向けた枠組みと公的支援の必要性

温室効果ガスの排出を削減するための転換にはコストがかかる。しかし、これらのコストは、地球の平均気温の上昇とそれに伴う気候変動の影響に対処しなければならない場合に発生するコストに比べれば、かなり低いものである。したがって、移行を費用とみなすのは妥当ではない。それはむしろ、気候の変化による生活環境の悪化に対処するための出費を避けるための投資と考える方が合理的である。今すぐ移行を始めることが予防であり、気温の上昇を抑えることで、未来の人々も現在と同じような自然条件のもとで生活するチャンスを得ることができる。

国連の気候変動に関する政府間パネルは、2020年までに世界の排出量が減少し始めれば、1.5度目標達成の可能性は66%になると見積もっている。残された時間は短い、すでにいくつかの分野では減少を開始するための技術的解決策が数多く存在している。すべての部門で技術開発がこれほど進んでいるわけではないが、すべての部門で排出量をこれほど削減する必要はまだない。世界の排出量が、地球が自ら対処できる温室効果ガスの量と同じレベルになるのは、2000年代半ばになってからである。一方、今世紀半ばに気候変動に中立的な立場をとるためには、すべてのセクターが戦略を策定することが重要である。すでに技術的解決策を持っている部門にとっては、競争力のある生産のためのビジネスモデルとバリューチェーンを見つけること

が問題である。その他の分野では、研究開発を通じて効果的な技術的解決策を生み出すことが重要である。

パリ協定に従って段階的な排出量削減を成功させるためには、これらすべてを同時並行的に進める必要がある。

パリ協定によって、世界各国は世界の気温上昇を抑えることを約束した。これを成功させるためには、有害な行動をより高価なものにし、有益な選択肢をより安価で魅力的なものにする政策手段を構築しなければならない。現在の行動はあまりにも遅すぎるし、必要な時間内にこの移行に対処する市場の能力を疑う十分な理由がある。気候や環境に有害なものも多くは、今日では比較的安価である。従って、気候変動を引き起こす要因の禁止だけでなく、税金や料金の引き上げも期待するのが妥当である。とはいえ、代替品が大規模になり、価格下落が可能になるには助けが必要だ。

これは、研究開発への財政的補助金、新しい電力システムや脱化石燃料インフラへの投資、気候変動に対応した素材や商品に対する公共部門の需要増加の問題である。これらは、企業や個人が気候変動に配慮した解決策を容易に選択し、その利点を実感できるようにするために必要な推進力である。

スウェーデンは現在、良好な経済状況にある。財政見通しでは、今後数年間は大幅な黒字が見込まれ、さらに税率は以前より数%ポイント低くなっている。GDPに占める国債の割合も、国が借りられる金利も、歴史的に低い水準にある。排出量を削減し、代替案を開発するために必要な投資を行うには、これ以上ないタイミングである。

LOが提案する投資は、気候変動による将来のコスト増を回避することを可能にする。これはまた、スウェーデンが、今後ますます多くの国々が求めるようになる商品、サービス、技術的ソリューションという形でのイノベーションを開発することを可能にする。ス

ウェーデンのような輸出依存国にとって、これは経済的に極めて重要である。同時に、スウェーデンには石炭や石油といった化石資源がない。脱化石燃料を実現し、その代わりに自国の資源を使ってエネルギー需要を満たすことで、輸入の必要性も減らすことができる。

気候変動に配慮した転換のために、公的資源の割合を一定期間増やすことは、最終的に経済の強化につながるはずだ。

気候や環境に悪影響を与えるものに課税することで、代替手段の開発を促進するために使用できる国の歳入を得ることもできる。LOは以前、税制改革を目的とした税制の見直しを要求した。このような見直しには、税制が安定した税収で気候変動に配慮した経済への移行をどのように促すことができるかという問題を含めるべきである。また、税制やその他の経済的インセンティブが、必要な技術的解決策の開発と歩調を合わせた速度で開発を推進することも重要である。

公正な移行

私たちは皆、気候変動を防止することで利益を得ることができる。したがってLOとITUCは、移行にかかる費用を公平に分担するよう求めるのが妥当である。平等な社会の基本的条件は、高賃金の仕事と良好な労働条件を備えた高雇用である。そのためには、強力な競争力と高い付加価値を持つ企業が必要である。LOが提案する投資は、経済を発展させ、将来のニーズに応えることを目的としている。最前線に立つことで、私たちは低賃金や劣悪な労働条件との競争を避けることができる。さらなる訓練、技能開発、再教育の提案は、気候変動に配慮した構造転換が可能にする収益に人々が貢献し、それを分かち合うことを可能にする。この提案はまた、現在人口の少ない地域での経済活動を拡大することを可能にし、その結果、より多くの地域に経済的繁栄を広げることにつながる。

5. LOの投資計画のより詳細な検討

循環型素材供給とグリーンセメントへの投資

短期的には、以下を可能にするイニシアティブを意味する：

- －循環型経済に関する調査の提案を実現する。
- －研究、パイロットプラントから調達まで、すべてを含む。低排出セメントとゼロ・エミッション・セメントを開発する。

長期的には：

- －社会的なインフラが整備され、より循環的な原料の取り扱いに適合した設計指令や規制の枠組みが整備されなければならない。
 - －公的に調達されるセメントはすべてグリーンでなければならない。
- 業界標準になるはずである。

太陽光、風力、水素ガスによる再生可能なスマートエネルギーシステムへの投資

短期的には、以下を可能にする取り組みを意味する：

- －発電システムは、より多くの太陽光発電や風力発電のためのスペースを確保する。これは、「バランサー」としての電力システムで自動車用バッテリーの充電と接続の両方に適応する電力網が発達すれば可能になる。
- －試験的な水素ガス製造プロジェクトは、水素ガスが電力システム、産業、輸送システムにどのような利益をもたらすか、またどのように利益をもたらすことができるかを調査する。その目的は、余剰時には安価な再生可能エネルギーを利用し、不足時には電力バランシング能力を持ち、カーボンフリーの鉄鋼生産と水素ガスによる輸送を実現することである。

長期的には：

- －2045年までに完全に再生可能なエネルギーシステムを構築するというスウェーデ

ン・エネルギー委員会の合意が、必要な投資によって確実に守られるようにすべきである。

- －水素ガスインフラは、それが持続可能な産業、交通、輸送の重要な構成要素であると考えられるのであれば、整備されるべきである。

公共交通機関を増やし、化石燃料を使わない交通システムへの投資

短期的には、以下のような取り組みを意味する：

- －公共交通機関を少なくとも2倍に増やし、都市計画や地域計画によって自転車や徒歩の利用を増やす。

- －通勤、長距離移動、貨物輸送の両方を促進するため、鉄道容量を大幅に改善する。そのためには、保守の強化、新規路線のための線路の増設、現存するが不十分な路線のための線路の増設が必要である。また、さまざまな輸送手段の価格設定も見直す必要がある。特に、鉄道と海運の競争力については、最も気候変動に配慮したものであるため見直しが必要である。

- －家庭や企業向けの電気による自動車充電。一次世代パワートレインの研究とテスト、そして電気自動車の外出先での充電。

そうなれば、大型車にも弾みがつくだろう。これは水素ガスと燃料電池の両方、さまざまな電力充電の選択肢、そして必要であればバイオ燃料給電とどのように組み合わせられるかという問題であろう。持続可能な海運、そして可能であれば持続可能な航空への取り組みも含めることができる。

- －労働環境、交通安全、環境、気候、健康への影響の減らすために、運輸業界の秩序を守る。また、実際にルールを守っている人が不利益を被らないよう、競争の中立性も確保されなければならない。この文脈では、トランスポンダーは、気候変動に影響されない燃料の使用を促すような料金を設計するためにも

使用できる。

長期的には

－公共交通機関と鉄道の容量を拡大する必要がある。国道沿いには電気自動車の充電ステーションを設置しなければならない。スウェーデンを縦断する E-roads に組み込まれるかもしれない。

－一部の地域では、化石燃料を使用した自動車の運転を禁止する必要がある。

バイオベース産業共生への投資と、グリーン産業が気候変動に恩恵をもたらすための条件整備

短期的には、以下を可能にするイニシアチブを意味する：

－移行へのインセンティブを与える様々な政策手段を通じて、バイオベース製品の需要を高める。

－有望な研究成果をスケールアップするためのパイロットプラントの設置。

－炭素隔離やその他の生態系サービスを代替する方法をテストする。これは、持続可能な栽培に利益をもたらす温室効果ガスの純排出量と総排出量を削減する。炭素隔離によって農業の一部は排出量がマイナスになる可能性がある。

長期的には

－化石原料を必要としていたものの多くを経済に供給することができる、完全に機能するバイオベースの産業共生ネットワークがある。

－より大きなエコシステム・サービスを伴う気候変動に対応した食料供給がある。

気候変動による排出量を削減しながら住宅不足を解消し、雇用を創出するための木造建築への投資

短期的には、以下を可能にするイニシアチブを意味する：

－住宅不足の解消に必要な高い建設ペースを維持しながら、木造建築の市場シェアを拡大する。成功のためには、林業から木質産業を経て、産業建設、現場建設に至るまで、木造建築のサプライチェーンのすべての部分を対象とした、的を絞ったトレーニングの取り組みが今すぐ必要である。

－建設に課される気候変動対策により建設プロジェクトや建設資材のサプライヤーは、すべての建設において資材の選択と気候性能の見直しを余儀なくされる。

－木造建築の産業建設は、訓練イニシアティブと公的資金による発注の両方を活用して発展させる。

－自治体やその他の公的セクターは、住宅供給へのコミットメントを高め、国は地域政策を活用して国全体の持続可能な開発を支援する。これはまた、バイオ産業共生ネットワーク・プロジェクトとも有益にリンクさせることができる。

－建設業界の秩序を確保する調達協定。同時に、徒弟制度の要件や社会的持続可能性に関する条項も盛り込むことができる。

長期的には

－気候への影響は、新規建設や改修プロジェクトに組み込まれる必要がある。

また、税制や補助金制度を通じて、建設コストや住宅コストの見積もりに組み込む必要がある。

－建物のライフサイクルは、より良いメンテナンスと設計によって大幅に向上する必要がある。メンテナンスと、時間の経過とともにニーズが変化した場合の既存施設の再配置の両方を容易にするために、長寿命の木質系建築材料の炭素吸収源を拡大する。

－新しい建築は、部分的に以前使用された建材を再利用する必要がある。これにより、木材でできた再利用部分のカーボンシンク効果をさらに拡大する。

(2018年11月 ISBN 978-91-566-3356-0)

www.lo.s)

**【IV】スウェーデンとの比較からみえてくる
日本の労使関係の現状**

日本とはまったく違って、スウェーデンにおいて労働組合による気候危機政策がなぜ出てくるのかを知るには、スウェーデンの労使関係の歴史的展開を簡単にでも押さえておくことが不可欠であろう。スウェーデンの労使関係をごく簡単に図示すると、(図表3)のごとくである。スウェーデンの労使関係は4つの段階に分けて考えることができる。

第1段階は、1890年～1930年代半ばに、遅れた出発したスウェーデンの資本主義のなかで、労働組合が組織として確立した時期である。スウェーデンは、第1段階ですでに非同盟・中立の下で平和を実現していた。その下で、1906年に、いわゆる「12月の妥協」によって、労働組合の諸権利(団結権、団体交渉権)の承認が実現する。そして、団体交渉によって賃金や労働時間などの改善が図られた。

そして、1932年に誕生した社会民主労働党政権が1976年まで44年間連続して政権を維持したことにより、労使関係の状況は一変した。その間、1938年には、いわゆる「サルチオバーデン(基本)協定」が結ばれ、労使の「中央集権交渉」システムが確立し、労使間の協力と協議に向けての基盤が確立する。1939年9月～45年8月の第二次世界大

戦中も非同盟・中立を堅持し、国民の「全体防衛」体制を維持した。

第2段階は、「労働の質」「労働生活の質」の改善が図られ、社会民主党政権の下で、1930年半ば～1970年代初頭までの「スウェーデン・モデル」の確立期である。1950年には、スウェーデンのストックホルムで開かれた平和擁護世界大会で、深刻化する米ソ冷戦や朝鮮戦争をまえに「ストックホルムアピール」が出された。

1951年のLO大会において、スウェーデンの雇用・賃金制度にとって画期となる、いわゆる「レーン＝メイドナー・モデル」が提案され採択された。これを進めることによって、1950年代から60年代終わりの時期に連帯賃金・雇用政策(労働力流動化政策)が定着する。このモデルの2つの柱が、①「同一労働同一賃金」の原則と低賃金労働者と高賃金労働者の格差の縮小、そして、②職業教育・訓練、失業保障制度の導入であった。この間、スウェーデン経済は着実な成長・発展を遂げ、「所得の再分配」(含む経営者負担金、消費税)による社会保障・福祉改革の進められ、「賃金・所得・生活の社会化」が急速に進んだ。また、1969年には環境保護法がつくられている。

この間、特に1970年代初めに、ボルボのカルマル工場では、「労働の人間化」実験として世界的にも有名な「労働生活の質の改善」(QWL)が図られ、カルマル生産方式と呼ばれた(1971年～1994年閉鎖)^(註82)。ま

(図表3) 福祉国家・スウェーデンの労使関係と社会改革

- ① 第1段階 労働組合活動の承認と雇用・労働時間・賃金の改善
1898年LOの結成、1938年サルチオバーデン協定(中央集権的団体交渉)
- ② 第2段階 「労働の質」「労働生活の質」の改善
- ③ 第3段階 人間らしい「労働と生活の質」の改善
- ④ 第4段階 「社会・自然環境の質」の改善(環境危機対策)
「人間らしい労働・職場生活、生活、環境の質」の改善
小括—スウェーデンと日本の比較から学ぶべきこと

た、さまざまな労働時間短縮^(注83)の手法が取り入れられた。

そして、1971年には、課税方式を夫婦単位から個人単位へと変更する注目すべき税制改革が行なわれ、これがインセンティブとなって家庭にいた女性が多数労働市場へ参加することになるとともに、福祉国家を支える財源をつくり出すことにも貢献した。

1972年の人間環境会議(6/5-16)の折に「人間環境宣言」が採択されるが、このストックホルム会議の際に、ボルボは会議の参加者をヨーテボリのトシュランダ工場に招き、自動車の安全性を宣伝するのではなく、逆に、自動車の危険性と環境への悪影響を想起させたことは有名である。会議では、ボルボは、次のような認識を示している。「ボルボ社はどんな犠牲を払っても、またどんな条件下でも自動車を擁護したいとは考えていない。環境被害を引き起こさないような形で車が利用されることこそが、わが社の最大の利益にかなうのである。ボルボ社は、輸送手段としての最終目的を満たす製品を製造することだけではなく、製品がわれわれの環境というより広い文脈でその機能を果たすこと対しても、責任を負っている。そして最後に、生きた、もっと人びとに優しい都市環境と効率的な輸送資源とを結び付けることが可能である、とボルボ社は強く確信している。社会はどちらも必要としているのだ」。

この段階で、一方の労働組合側では、レーン・メイドナー・モデルの実現のために、賃金のベース・アップ、同一労働同一賃金、積極的労働力政策による職業教育・訓練制度の整備などが進められ、他方では、社民党政権による所得の再分配政策、「所得の社会化」・「生活の社会化」、さらには、労使による「労働・労働生活の質の改善」への取り組みが始められたのである。

第3段階は、1970年代に始まり、1980年代以降に団体交渉構造の細分化・分権化が進み、政権が交代し「新自由主義」が拡大した

時期である。1980年に、労働者基金制度を巡り最大級の労働争議が発生し、中央統一交渉方式時代が閉幕し、日本では「スウェーデン方式」の崩壊とあって騒がれた。

1982年の選挙は労働者基金制度(パルメ首相)をめぐる社会主義ブロックと穏健統一党など右派との厳しい対決となった。労働者基金は企業利潤の一部を提供しその基金で組合が企業の株を購入しそのことによって労働組合が企業の共同所有者となり経営参加を実質的なものとするのが狙いであった。経営者連盟と労働組合全国組織との激しい対決となり、スウェーデン政治の両極化の兆しが見みえた。

問題が先鋭化したこの時期1970年代の大半は、労使は産業民主主義に関する論争に終始した。「産業民主主義とは、雇用労働者が自らの勤労生活、またはより正確には、『雇用労働者が、何を、どのようにして生産するか』に関して有する影響力を意味する広い概念の用語である」。オレ・ハマシュトロム氏は、労働組合の戦術として「意識の高い組合員と組合活動家に、職場の安全衛生問題に絞って目を向けさせることより、彼らを産業民主主義推進運動に動員することに成功した」と指摘している。その結果、労使関係の新たな枠組みを構築するいくつかの新法が制定され、産業民主主義の法的枠組みが整備された。具体的には、従業員代表取締役法(1972年)、組合代表者法(1974年)、雇用保護法(1976年)、共同決定法(Act CO-determination At Work、MBL、1976年)、労働環境法(1977年)などである。かくして、雇用労働者とその組織の権利が強化された。

支部(企業)レベル(クラブ)でも、団体交渉、取締役会に代表権をもち、労働環境委員や経済委員会に各々の代表が出席して交渉が行われた。

このような時期の1987年4月に国連・ブルントラント委員会・報告書「われら共有の

未来」が出され、持続可能な開発の概念の提唱されたのである。さらに、翌1988年には、NASA ゴダード宇宙科学研究所長のジェイムズ・ハンセンが、「真の温暖化傾向」と人間の活動の関係は「99%の確立」と証言し、国連「気候変動に関する政府間パネル」(IPCC)の第1回会議が開催されたのである。

先に触れた如く、1990年以降になるとボルボの環境対策も加速することになる。一方、世界的には、1991年にソ連邦が崩壊し、世界市場がいきなり拡大するとともに新自由主義の急拡大・浸透が続いた。

この段階では、労使関係の分権化が進められるなかで、労使は産業民主主義(共同決定法など)に関する論争に終始しつつも、所得の再分配と教育・生活の社会化が進められ、生活の質や社会保障・福祉の充実が図られることになる。

この時期になると、教育の平等・無料化の下で、個性尊重・平等を重視した民主主義教育(個性尊重、選挙教育など)が行われ、個人単位税制の導入により、女性の労働市場への進出が急速に進んだ。また、「ワーク・ライフ・バランス」も一層進展した。一方、日本では、依然として性別役割分業、「男性稼ぎ主」モデル、世帯単位税制という旧式モデルが支配的であった。

ウデバラ生産方式(1986年～1993年閉鎖)はこの第3段階の後半に建設され「ナチュラルワーク」や「ホリスティック・ラーニング」が取り入れられ、大胆な生産・労働改革により、人間らしい「労働と生活の質」の改善が進められることになる。

筆者は、その後の経済危機や気候危機を考慮して、1990年初め以降を、スウェーデンが「持続維持可能な社会、安心社会の実現」を目指した第4段階に位置づけている。この時期は、日本では、いわゆる「新日本の経営」の導入、「失われた30年」(1991年「全国過労死を考える家族の会」が結成、一日八

時間労働のILO一号条約を日本は未批准)に相当しよう。

この段階になると、スウェーデン政府は、1990年代半ばに安心社会の実現と「緑の福祉国家」宣言をし、1991年には炭素税を導入し、1995年にEUに加盟している。1996年に、21世紀前半のビジョンとしての「緑の福祉国家の実現」(9月)が出され、1999年には、21世紀へ向けた年金制度改革が行われている。この年金制度改革は、『国民生活の基本的な制度の一つである公的年金制度の設計には与野党の対決を持ち込むべきではない』という現実的な考えから、保守四党と与党の社民党が協力し、20世紀最後の10年に十分時間をかけてまとめたもの」である。また、1999年には、環境問題に関する諸法令がスウェーデンの環境法典として整備されている。

スウェーデンの場合には、生活権・労働権や「労働の人間化」、「職場生活の質」や「労働・生活の質」の改善に取り組みつつ、その延長線として「社会・自然環境の質」の改善への取り組みが始まっているとみることができ。ただし、現状を見ると、今年の選挙で、民族主義・反移民政策を掲げる右派・民主党が第二党となったことにより気候変動対策が大きく後退しており、今後の動向が注目される。

スウェーデンの辿ってきた労使関係と比較すると、日本の労使関係が大きく異なっていることが分かる。最も大きな違いは、スウェーデンの労働組合が団結権・団体交渉権・争議権にはじまり、賃上げ、時間短縮、雇用・失業保障さらには社会保障や環境を視野に入れて行動し、制度として成果を獲得してきたのに対して、日本の場合、第二次世界大戦後の占領下で、いち早く労働組合法ができ、その後は、現在まで続いている春闘にみられるように、いわゆる「日本的経営」(年功賃金、終身雇用、企業別組合)の下での賃上げ(定昇プラスベースアップ)闘争に

終始してきた点であろう。その結果、制度的な成果はほとんど得られず、公務員などは未だにスト権を奪われたままであり、企業別組合中心の大企業は争議権を実質放棄しており、中小零細企業の労働者は未組織のまま放置されている^(注84)。春闘にしても、年功賃金・終身雇用は一部を除いて崩壊するなかで行われているが、実態は、実質賃金が30年にわたって低下し続けている。雇用にしても、「終身雇用」が崩壊するなかで、非正規労働者が激増し雇用不安は拡大し続けており、将来の展望もみえない。このような状況の中で、大企業の会社組合だけが強固に残存しているかにみえる。しかし、マスコミや国民からは労働組合の存在が消えつつあるのが実態である。

ただし、スウェーデンの労使関係とて、安泰というわけではない。この気候危機との関わりでも、事態を揺るがす動きが生じている。これらに、スウェーデンの労働運動がどう対峙していくのかが注目される。ひとつは先に指摘した、右翼・民主党の政権入りと気候危機対策の変化であり、もうひとつが、後に触れるテスラの進出とIFメタルの対決である。

では、このような状況のなかで、日本の労働組合や労使は深刻化しつつある気候危機にどう対峙していくことになるのであろうか。この点について詳論はできないが、日本の労働組合、労使関係の現状を振り返るとともに、最近、活発化しつつあるユニオン運動について触れて結びとしたい。

【V】気候危機・民主主義の危機と労働組合・ユニオン運動

1. 労働組合・ユニオン運動への期待

筆者は社会を改革する力として労働運動に注目してきた。しかし、日本の現状は、ストライキどころか労働組合の存在すらマスコミから消えつつある。何故なのか。労働運動は

政治・社会運動と並んで未来の子どもたちや人類・生物・自然などへの責任を担う存在であるはずである。労働者や市民の期待もここにある。スウェーデンをみていると、それがよく理解できる。それは、労働者が平和、自由、平等、民主主義、連帯、人権、ジェンダー、普遍的平等教育（リカレント教育）、ディーセントワーク、ワーク・ライフ・バランスの保障そして環境、気候変動対策（正義）など、継続して自由・平等・人権などの問題と取り組み、その延長線として気候危機対策に取り組んでいるからである。

しかし、日本の場合には、戦争・占領という特殊な状況も加わって労働運動の発達は、一時期を除いて絶えず弾圧・抑圧されてきた。だが、この非常な困難を乗り越えるには労働組合・ユニオン運動の前進なくしては難しいだろう。何が、運動の前進を妨げているのか。理由は多々上げうるが、とくに強調しておきたいのは、次の二点である。

一つは、労働者に必要なのは、「どういう社会をつくるのか、の認識の共有」であるが、これが欠けていることである。早急に、平和、自由・平等、民主主義、人権、ジェンダー、教育、ディーセントワーク、人間らしい生活の保障そして環境、気候変動対策（正義）などで共通認識を持つ必要がある。

もう一つは、認識共有のための情報共有（科学の尊重）・議論とコンセンサスの習慣を身につけることである。これには、先に掲げたヨーテボリ市の事例が参考になる。政府・自治体・労使、NPOなどとの対話とコンセンサスである。これがなければ、気候危機の克服は困難を極めるだろう。

2. 戦後日本労働運動（労使関係）の辿った道

本稿で、戦前の労使関係について詳しく触れることはできないが、本稿に関わって筆者の記憶に残る点は、遅れて資本主義化した日本では、大日本帝国憲法（天皇主権）と教育勅語の下で労働運動の発展も制限・抑圧され

たが、それにもかかわらず労働者が、労働組合をつくり運動したこと、また、戦時下でも日本労働組合評議会や日本労働組合全国協議会をつくりたたかい続けたことである。また、戦前の労働組合組織率の最高は7.9%で、大正期には企業別組合が成立し始めたこと、労働者は女性の方が多かったことが特徴としてあげられる。しかし、戦時体制が深まるなかで、国家総動員法が発令され、労働組合は「産業報国会」へと変質させられていく。

戦後、アメリカの占領下で、いち早く労働組合法がつくられ労働運動が異常に昂揚する。その辺の事情については、拙著『戦後日本における労務管理と労働政策』^(注85)を参照いただきたいが、筆者の記憶に残るのは、戦後民主変革期では、生産管理闘争や電産型賃金体系であり、高度経済成長期では、安保・三池闘争、春闘、千代田総行動（使用者概念の拡大）、全国金属労組、全国一般、全日自労のたたかい、そして、大企業での実質、スト権の剥奪である。高度成長末期のスト権スト以降、労働運動は急速に後退し続け、1989年の総評解体（連合、全労連、全労協への分裂）は、それを決定的なものとした。同時期のソ連崩壊後の日本では、グローバル化・新自由主義化が急進展し労働者や国民の生活は急速に悪化している。

戦後の一時期、異常に昂揚した日本の労働運動は、現在、後退・低迷へと突き進んでいる。その背景としては、一方では、占領軍の労働組合への政策転換やその後の政府・経営者による労働組合の権利への攻撃・弾圧があり、他方では、主体としての労働組合中央組織の分裂・弱体化がある。ここでは気候危機・民主主義の危機との関わりで、これまでの運動を簡単に整理しておきたい。

第1には、占領下の1948年に芦田均首相あてのマッカーサー書簡に基づいて発せられた政令201号の影響が大きかった。占領軍の戦後民主化政策の転換に対応して、従来憲法によって労働三権を保障されていた公務員労

働者から団結権のみを残し、団体交渉権と争議権を奪った。政令201号は1952年に失効したが、その実体は国家公務員法、公共企業体等労働関係法に継承され現在も続いている。労働運動の主力として活躍していた公務員や公共企業体等労働者への団交権・争議権の制限と人事院勧告制度の導入が日本の労働運動へ与えた影響は非常に大きかった。これにより労働運動の主力部隊ともいえる公務員労組などの活動の場が大きく制限されることになった。これが現在も継続している。

第2は、高度経済成長期に、一方では、春闘に代表される賃金闘争などが激しく展開されたが、他方で、大企業での労働組合の活動家攻撃・排除と「会社組合」化による実質、スト権の放棄と団体交渉の無力化（労使協議制の拡大）が大きく浸透していた。これは、いわゆる「三種の神器」といわれた日本的経営が大きく広がった時期であり、その後、日本的経営が世界的に賛美される基ともなった。その背後で、大企業では、「男性稼ぎ主」モデル、年功給・能力主義・業績主義など査定による差別賃金や「異質」の労働者の排斥、年齢差別、性差別、外国人差別が常態化することになった。

第3は、膨大な中小企業が存在する日本のなかで、大企業労組が中小零細企業労働者や非正規労働者を非組合員として放置し、大企業が低賃金労働者として利用することを放置した。その手段として、当時大きな役割をはたしていた失対事業で働く労働者の組合である全日自労つぶしと最低賃金制の軽視・利用（業者間方式、審議会方式）が開始され、それが現在では、労働者の賃金を引き下げらうとて大きな役割をはたしている。

最低賃金は、公益代表、労働者代表、使用者代表の各同数の委員で構成される最低賃金審議会において議論の上、都道府県労働局長が決定することになっているが、実態は、労働者の実情と乖離しており、日本の労働者の賃金や労働分配率を引き下げる役割をはたし

ている。実質賃金は30年にわたって低下し続けており、労働分配率は、ここ50年で最低となっている。

現在、それを支えているのが、たたかえない労働者やたたかわない労働組合と大企業や自民党にすり寄る連合の姿勢、経団連や政府主導の春闘、人事院勧告による賃上げ要求、地域別最低賃金の操作、大企業による賃金体系の改悪と格差（差別）拡大であり、その結果が、労働者や国民の生活の極端な悪化である。

労働運動の制度的な支えを喪失した日本国民の生活の悪化は止まることを知らなくなっている。長時間・過密労働と過労死・自死、超低賃金、雇用不安・非正規労働者の増大、30年にわたる実質賃金の低下、物価上昇、とりわけ生活必需品の価格上昇、正規労働者のなかの中高年労働者賃金の急落と世帯収入の減収および相も変らぬ若者の極端な低賃金、生活保護の増大、職場環境の激変と企業内教育の崩壊、そしていじめ、パワハラ・セクハラ蔓延、さらには教育の困難化、不登校の激増、奨学金の高率のローン化と返済不可能による自殺の発生など枚挙にいとまがない。

そのような状況のもとでの、ロシアのウクライナ侵略戦争とイスラエル・パレスチナの紛争、そして日本などの軍事費の増大、ジェンダー差別の拡大、外国人差別が進み、刻々と深刻化する気候危機への対策は一向に進んでいない。日本人は、とりわけ危機意識が薄いと言われている。それを知った若者のなかには将来への希望を失ったという人もいと聞いている。しかし、他方では、世界的に若者たちの運動は急速に活発化している。

3. 欧米からみた日本の労使関係

気候危機という視点から労働組合運動をみる場合、日本の参考になるのは、やはり欧米であろう。ここでは、濱口桂一郎／海老原嗣生『働き方改革の世界史』（筑摩書房、2020

年）などを参考に、日本の労使関係の特徴について、ごく簡単にふれておきたい。

世界最初の産業革命（1760年代から1830年代まで）が始まったイギリスでは労働運動の発展も早かった。木下武男氏は、「労働運動の発展によって福祉国家を実現させる道が切り開かれた。・・・社会政策の1880年から1910年代までの約30年間における集中的前進こそは、全体としてそのままイギリス『福祉国家』の基礎づくりとなった。・・・とくに1906年から11年までの時期はリベラル・リフォーム『自由＝社会改良の時代』といわれ、社会改良政策のめざましい前進がみられた。制度の水準は現在とはもちろん違うが、医療保険と失業保険を内容とする国民保健法をはじめ、老齢年金制度、最低賃金制度、職業紹介制度、労働災害補償法、炭鉱八時間法などがこの時期に成立・確立した。」^(註86)と述べている。

その後、第二次世界大戦中の1941年、労働組合会議の請願を契機として省間委員会が組織され、国民健康保険制度などについての検討が行われた。その検討に基づいて1942年11月に示されたものがベヴェリッジ報告（正式名称は「社会保険と関連サービス」、*Social Insurance and Allied Services*）である。報告の中で、健康保険、失業給付、年金などを、あらゆる国民がその対象になるような統一制度のもとで整備することが示された。この報告は国民の関心を強く集め、第二次世界大戦後における福祉国家への期待を高めることになった。そして、第二次世界大戦末の選挙において労働党が大勝し、アトリー労働党政権が成立したことは、この構想を実現へと向かわせた。1946年に国民保険法、国民保健サービス、1948年国民扶助法（英語版）などが制定され、いわゆる「ゆりかごから墓場まで」といわれるような福祉国家への道を歩んでいった。

このようなイギリスの労使関係を濱口／海老原著は団体交渉（「一本足打法」）中心の労

使関係と言い、企業内は管理不在の無秩序状態で、ショップスティワード運動が盛んにおこなわれたとする。ところがその後、サッチャー首相による労働組合への激しい弾圧により変質してきた現在のイギリスの労使関係を、「ノンユニオン型」と位置づけている。

アメリカ労使関係の場合にも、団体交渉、ジョブコントロール、福祉資本主義（ウェルフェアキャピタリズム）が進展するが、「結果的に今日のアメリカ労働社会は、ノンユニオン型のジョブ・コントロールなきジョブ型社会に落ち着いた。そこでは職務評価や格付けは市場ベースで行なわれ、ヘイ・システムなどの人事コンサルタント会社がその担い手となります。」^(註87) というのが濱口／海老原著の認識である。次のように述べている。

「1930年代にはニューディール政策によって労働運動が促進され、とりわけ団体交渉権が確立していきますが、その時に基盤となったのは、19世紀いらいのAFL（アメリカ労働総同盟）型の企業を超えた職業別労働運動ではなく、新興のCIO（産業別労働組合）が代表する企業を基盤とする産業別労働運動でした。もともと会社の側が事業運営のための仕組みとして整備してきた『ジョブ』というものを、労働運動の側がそれを抛り所として権利を主張する仕組みに読み替えていくのです」^(註88)。

「そこで、労働者は労働組合に結集して闘います、・・・その時、会社側が作り出したジョブを、労働者の権利を守る根拠として再編成する。これがニューディール以後確立したアメリカ型のジョブ・コントロール・ユニオンズの本質なのです。

その結果、決められたジョブ以外はやらされない。そして、解雇者の順位は労働側が決める、労使間の問題については労働協約で定めた苦情処理制度で対処する、などの権利を獲得していく。そのコアは、経営者の恣意は許さない、ということです」^(註89)。

これに対して、ドイツ、フランスやス

ウェーデンなどは、現在では、団体交渉と従業員代表制の両方の制度をもっている。ドイツの経営参加制度は進んでおり、フランスの場合には、組織率は低くても労働運動への支持者・協力者は多い。フランス革命（「自由・平等・友愛」）やレジスタンス運動、反ファシズム統一戦線内閣など運動の経験も豊富である。本稿で取り上げているスウェーデンの場合には、組織率が非常に高く、失業保険は労働組合が管理しており、団体交渉と各レベルでの経営参加も進んでいる。

これに対して、濱口／海老原著は、日本の場合を「労使協議制」と位置づけている。その根拠として、藤林敬三『労使関係と労使協議制』（ダイヤモンド社、1963年）を取り上げ、検討していることは興味深い。

著者は、先に、「英米を中心に、集合取引だけで貫いた労働運動の挫折」を描き、この日本を扱っている章では、「社外（集合取引）→社内（共同経営）」という両翼がどのように出来上がってきたかを辿っている英米と正反対で、藤林氏には、「外につながらない労働組合が、社内だけで労働運動を続けるという片肺飛行は、どのような帰結を見せるのか。協調、なれ合い、そして組合弱化。そうした将来は、なんと60年近くも前に、もう見えていたのです」^(註90)と述べている。

「同書の冒頭で、藤林氏は『労使関係は本来二元的関係である』といいます。・・・『第一次関係といのは、いいかえれば経営対従業員関係を意味し、第二次関係といのは経営対組合関係を意味している。』（8頁）」^(註91)。

「当時も現在も、日本の労働組合の圧倒的 대부분は企業内組合です。『わが国の場合は、その多くがいわば特定の会社ないし事業所の従業員だけで労働組合を形成している。したがってこのような労働組合は、名は労働組合であるが、明らかに形態上は従業員組合であり、あるいは1920年代にアメリカで多く存在したカンパニー・ユニオンと同じような会社組合であるというふうに見られるふしがあ

る。』(19頁)ここからが「藤林理論の神髄」として、次のように述べている。

『「明らか日本に普通にみられる企業ないし事業所ごとに成立している労働組合と経営との関係は、このような第一次関係と第二次関係の両面を同時に含んでいるように思われる。又事実そう考えてよろしいと思う。したがって、このような労使関係は、私のいう労使関係の第一次関係と第二次関係とが混在し、いわば癒着し、不分離状態にある』(19頁-20頁)・・・

しかしそれは必ずしも経営者が意図して御用組合的に暗に組合をつくらせた結果であるのではない。従業員自ら自主的につくった労働組合が、かくのごとき存在のしかたと、このような労使関係を維持しているのである。この点をわれわれは、かなり重視して考えていかなければならないであろう。(37頁)^(註92)。この指摘に、そのまま賛同することは出来ないが、筆者が学生時代の1960年代後半から70年代は、「経営者が意図して御用組合的に暗に組合をつくらせた結果」という見方が、非常に多かったように思う。筆者自身が「会社組合」化は経営者による弾圧・攻撃の結果だと当時は、思っていた。しかし、現在は、それがどうしてそうなったのかをもっと広く、深い視点から見ることができている。それは、いわゆる「片肺飛行」が国家のビジョンを喪失させ、進むべき方向を見失わせることになると思うからである。

4. 日本の労働運動に求められるもの

日本の労使関係の現状は、圧倒的な経営者・資本家の優位の下で、労働組合運動は窒息しているかにみえる。日本の経営のうち「年功賃金、終身雇用、企業内教育・福祉」は崩壊し、会社組合の強化=労働運動の弱体化のみが突出しているかにみえる。春闘は、政府や経営者の独壇場である。その結果、いわゆる「日本的福祉国家」の崩壊と将来ビジョンの喪失が進展している。その実態は、

次のようなものである。

- ①労働組合運動の成果が制度として定着しなかったこと
- ②公務員などからの団交権・争議権の剥奪、大企業にみる労働三権の形骸化
- ③春闘にみる賃上げ交渉とその後30年続く実質賃金の低下、最賃闘争の軽視
- ④正規労働者の雇用・生活の不安定化と非正規労働者(若者、女性、高齢者、外国人など)の激増
- ⑤長時間・過密・不規則労働～過労死・自死、パワハラ、セクハラ、うつ病
- ⑥教育・社会福祉・保障の普遍主義化・社会化の遅れと貧困の拡大

そのような国内環境のもとで、ロシアのウクライナ侵略やイスラエルのガザ侵略による平和・民主主義の危機と気候危機の激化が急速に進んでいる。

現在日本の労働運動に求められるものは、あまりにも多いが避けて通るわけにはいなくなっている。これまでに解決しきれなかった賃金・雇用・労働時間などの基本的な労働問題の解決のみならず、対等な労使関係、ジェンダー平等、人種問題の解決などは労働者・人間尊重の実現に欠かせないものである。また、急速に進む平和・気候危機との対峙や人間のみならず自然・生物・環境の保護は未来を築く上では欠かせないものである。

そのためには、今こそ労働者・市民(若者、女性、身しょう者、外国人)の交流・連帯・国際連帯が求められている。たとえば、トヨタでも、フィリピン・トヨタ争議や韓国・デンソー子会社争議などで、まだ微力ではあるが、連帯が進んでいることも確かである。

世界的な労働運動の連帯したたかひの事例として、2023年10月のスウェーデンでのIFメタルによる米電気自動車メーカーテスラへのストライキ闘争の事例をあげておきたい。テスラはスウェーデンの労働組合IFメタルとの交渉を拒否し、史上初のストライキ

に直面している。「われわれは労働協約を要求する！」が、悪名高い反組合的米自動車メーカー、テスラへのIFメタルからのメッセージである。驚くことではないが、最も労働組合への組織化が進んだ国のひとつであるスウェーデンでのストライキである。インダストリアルによると、これはテスラに対する世界初の正式な労働争議行為だという。

ストライキは労働組合IFメタルによって開始された。テスラのスウェーデン子会社TMスウェーデンは5年間、全国の修理工場で働く従業員の労働協約交渉を拒否していた。最初のストライキ通告は、テスラの従業員である約120人の整備士とサービス技術者（スウェーデンにはテスラの工場はない）のうち組合員に限定された。しかし、先週火曜日に国家調停局から呼び出されたTMスウェーデンとIFメタルとの会談の後、同社の代表は、いかなる国でも労働協約を締結しないという企業方針を理由に、今後の交渉から離脱した。これを受け、IFメタルは直ちにストライキ通告をテスラ社だけでなく、スウェーデンでテスラ車を修理しているすべての修理工場に拡大した。

雇用主が団体交渉を拒否した場合、スウェーデンの労働組合はストライキやその他の形態の争議行為に訴えることができる。選択肢には、新規採用や時間外労働の禁止、さらには他の組合による連帯ストライキも含まれる。

スウェーデンでは団体交渉の拒否は、伝統的な労使の労働市場モデルの拒否を意味し、一企業の問題にとどまらない深刻な対立を呼び起こすことになる。たとえば、テスラが直面する可能性を示唆する先例として、1995年にトイザラスがスウェーデン市場に参入した際、当初は小売労組Handelsanställdas Förbundとの労働協約締結を拒否したことが挙げられる。他の組合が配達、ごみ収集、郵便サービス、銀行決済などトイザラスの業務に不可欠な部分をすべて妨害した連帯スト

ライキを含め、3カ月にわたる争議の末、最終的に同社は譲歩した。この行動は他国の組合からも支持され、組合員はトイザラス製品をボイコットするよう奨励された。

IFメタルのストはまだ比較的少数の労働者に関係するものだが、スウェーデンの組合にとっては非常に重要な問題であり、スウェーデンの労働組合は、この国の公認労働市場モデルを守るためにストが必要だと考えている。その制度的柱の1つは、通常、全従業員の90%をカバーする部門レベルの協約である。労働協約の交渉を拒否して人件費を削減することは、スウェーデンでは一般に、組合と使用者の双方から不公正な競争とみなされている。組合はまた、それが他社の賃金や労働条件を引き下げる可能性があり、長期的にはこのモデル自体を弱体化させると見ている。

スウェーデンのモデルでは、労働者だけでなく使用者も使用者団体に組織化され労働協約に拘束されている。つまり、テスラはスウェーデン運輸企業連盟に加入すれば、従業員に部門別労働協約を提示できる。使用者団体は、実際に、この選択肢をテスラに伝えたが、効果はなかった。つまり、テスラにスウェーデンのモデルに適応するよう圧力をかけているのは、労働組合だけでなく使用者側からも同様なものである。

この紛争が労働組合にとって重要であるもう1つの理由は、テスラが急成長する電気自動車市場を象徴しているからである。産業移行の中で創出される雇用に労働協約を確保することは、グリーン・ジョブを優良な雇用にもつなげるための最も確実な方法の1つであり、組合の重要な関心事である。

しかし、この対立はテスラにとっても象徴的な意味を持っている。スウェーデンでの譲歩は、テスラの従業員の多くが働く国々での組合の要求を後押しする可能性があるからだ。実際、同社に圧力をかけているのはスウェーデンの組合だけではない。ドイツで

も、強力な産業別組合 IG メタルの新会長は、「ここではゲームのルールが違う」と言い、テスラがベルリン近郊の工場のひとつで、組合の組織化を妨害しようとしていることを批判した。

一方、米国では、9月中旬からデトロイトの自動車メーカー「ビッグスリー」（ゼネラルモーターズ、フォード、ステランティス）で自動車労組のストライキが行なわれたが、テスラは労働組合に加入していないためターゲットにはされていないが、同社の首脳部は動向を注視しているようだ。しかし、UAW が組合員にとって魅力的な組合契約を交渉することに成功すれば、テスラの労働者の間でも、組合への関心が高まる可能性がある。これまでに、テスラの労働者を組織化しようとした UAW の試みは何度か失敗に終わっているが、その一因は、労働組合結成の努力を抑制しようとする会社の違法行為にある。

テスラの主要市場における労働組合の急増を背景に、また公正な移行を促進する取り組みという文脈で見ると、スウェーデンの一見小さなストライキはより重要な意味を持つ。その結果は極めて不透明だが、はっきりしているのは、テスラが米国で採用してきた組合潰しの手法がスウェーデンでは容認されないということだ。

スウェーデンの IF メタルは、よほどやる気があり、選択肢を慎重に検討していなければ、テスラに挑戦するリスクを取ることはなかっただろう。世界 140 カ国で 5,000 万人の労働者を代表するインダストリアル・アトレ・ホーイ書記長は、次のように述べたという。「イーロン・マスクのビジネスモデルは人権を尊重しないことだ。今、彼は私たちの最も強力な組合のひとつに取り込まれている。私たちはテスラのビジネスモデルを打ち破らなければならず、そして、スウェーデンはその手始めとして最適です」。今後の動向が注目される。^(注 93)

一方、日本では、自動車総連やトヨタなど

の大企業労組にほとんど期待できないという状況の下でユニオン運動が少しずつ進んでいる。筆者は東海地方でユニオンと接しているが、ユニオン学校などからみえてくるユニオンの姿を意識しつつ、日本の労働運動の現在の全体像をユニオン運動の側面から補足しておきたい。

【VI】ユニオン運動をどう考えるか

最後に、現在胎動しつつある日本のユニオン運動をどう考えるべきかについて、先学の業績と筆者個人の労働組合運動やユニオン運動との接触を辿り感じていたことを書いてみたい。

筆者は、労働組合が専門とは言えないが、絶えず身近に接し、学び続けてきたことは確かである。特に、興味をもっていたのは、「日本の低賃金構造」や最低賃金、企業規模別賃金格差や労働力再生産費の社会化などの賃金問題であり、失業・雇用対策などの社会政策そして労働組合、労使関係、従業員代表制や労働者協同組合であった。総評が分裂し、1989年11月に「日本労働組合総連合会」（78組織 800万人）が発足し、連合・全労連・全労協などに分裂したことは、今も記憶に新しい。その後の労働運動は、後退に次ぐ後退が続いている。

筆者が社会運動ユニオニズムという言葉に身近に接したのは戸塚秀夫氏から寄贈された、戸塚秀夫、国際労働研究センター編著『社会運動ユニオニズム——アメリカの新しい労働運動』（緑風出版、2005年）によってである。ユニオンという言葉は、木下武男の著書『格差社会にいでむユニオン』（花伝社 2007年）や『若者の逆襲—ワーキングプアからユニオンへ—』などや、熊沢誠氏の『労働組合運動とはなにか』（岩波書店、2013年）などからも学んでいた。それ以上に、興味を持たざるを得なかった理由は、愛知で「愛知労働問題研究所」や「愛知はたらくものい

のちと健康を守るセンター」に所属し続けていた筆者の周りにユニオンを名乗る労働組合の仲間が増え続けてきたことである。今後、ユニオン運動がどう展開していくのか、まったく定かではないが、乏しい知識・経験をもとに「ユニオン運動」について簡単に触れておきたい。

ユニオン運動といってもほとんどの人はまったくといってよいほど知識がないのではないかと予想される。というのも、マスコミでユニオンの運動を見かけることがほとんどないからである。かなり以前から労働組合に興味をもっていた筆者でも、ユニオンといわれると、まだまだよく分からないことが多い。

全国的に、どんなユニオンがあるのか筆者自身まだ、その全体像を把握しきれていない。今野晴貴『ストライキ2.0—ブラック企業と闘う武器』（集英社新書、2020年）には「無料労働相談窓口一覧」ということで、次のようなユニオンなどの名が掲載されている。NPO法人POSSE、総合サポートユニオン、ブラック企業ユニオン、介護・保育ユニオン、私学教員ユニオン、裁量労働制ユニオン、エステ・ユニオン、ブラックバイトユニオン、仙台けやきユニオン、そしてブラック企業被害対策弁護団、ブラック企業被害対策仙台弁護団、である。

今野氏は「『駆け込み寺』としてのユニオン、弁護士団体」ということで、労働組合は「ブラック企業の違法行為を取り締まるために、なくてはならない存在」だとして次のように述べている。「そこで注目を集めているのが、会社にかかわらず、個人の相談に応じている個人加盟労組だ。『駆け込み寺』のような役割を果たしている。こうした社外の労組は一般的に『ユニオン』と呼称されている。労働組合は2人いれば結成することができる。法的にも保護される。会社の外の労働組合（ユニオン）に加入しても、企業内の労働組合と同じように権利が行使できる。

ユニオンに加入して問題の解決にあたる際には、専門の職員が証拠固めから交渉まで、サポートしてくれる。組合によってその程度ややり方は様々だが、『法律上の権利行使』であれば、労使交渉で解決することは珍しいことではない。

また、日本労働弁護団やブラック企業被害対策弁護団という、無料で法律相談を受け付け、労働側に配慮した弁護活動を行っている弁護士団体もある。こうした団体も、権利行使のサポートをしてくれる。もちろん、私たちNPO法人PSSEも、そうした権利行使を支える団体の1つである」^(注94)。

ユニオンが登場してきた経緯については筆者は詳しくは知らない。ここでは寺間誠治氏が産業別組合とのことも含めて触れているので、氏の言葉を借りてみておきたい。「戦後労働運動の再生ともいえるべき新たな潮流として地域における個人加盟ユニオンが、1980年代後半以降発展してきた。東京の江戸川地区労が、パート労働者が一人でも入れる労働組合として1984年、江戸川ユニオンを結成したことが個人加盟組合の始まりといわれている。本格的に広がったのは1990年代で、全労連の地域ユニオンも2008年のリーマンショックで『派遣切り』にあった大企業の非正規労働者が組織化され、飛躍につながった。一方、中小の労働組合が『合同』した地域合同労組は1960年代からあり、一定の地域を団結の場として組織された労働組合であり、個人加盟の一般労組を名乗り、職場に支部が組織されている。また、建交労や化学一般など一般労組も職種・産業にかかわらず組織化を進めている。

コミュニティ・ユニオン、青年ユニオン、女性ユニオン、派遣ユニオン、職種別ユニオンなどさまざまな個人加盟ユニオンは、その数も社会的影響力も拡大しており、ユニオンの『ルネサンス』時代を迎えたとの評価もある。これらは、わが国の主流派労働組合としての企業別組合に対して、新たに生まれた個

人加盟の労働組合である。新しい労働組合としてのユニオンは、青年層の参加が顕著であり、地域社会と社会的世論という市民社会からの様々な力によって支えられ、労働者個人の自覚に基づいて個人のイニシアティブで活動がなされているのが特徴である」^(注95)。

ヨーロッパでは、個人が直接ナショナルセンターに加盟し、産業別に結集し産業別労働組合をつくっているが、日本の場合にはそういうケースはきわめて少ない。「産業別使用者団体が形成され、産別協約を締結している単産は、中立系では、全国港湾、音楽家ユニオン、連合系では海員組合、UA ゼンセンのNCCU（日本介護クラフトユニオン）、全労連で言うと建交労（生コン、首都圏トラック）等があるに過ぎず、これらの単産以外では産別使用者団体との団体交渉もなければ産別労働協約も存在しない」^(注96)。

さらに、「単産改革のためのツールとして産業別個人加盟ユニオンの構築がある。」として、次のように述べている。「産業別ユニオンで作られた企業横断的な要求を個々の企業に提出し交渉することを通じて単産リーダーの企業内意識の改革につながるし、何よりも企業横断的規制の実現へ一歩踏み出すことにもなる。民間単産では、映演労連のフリーユニオン、金融労連の金融ユニオン、日本医労連の『医療・介護・福祉ユニオン』、民放労連の放送スタッフユニオン、出版労連の出版ネットおよび出版個人加盟ユニオン、全農協労連の農協農業一般労組、航空労組連のスカイネット、新聞労連の新聞通信合同ユニオンなどがある。さらに官公労では、自治労連の公務公共一般、国交労連の国交一般がある。産別個人加盟ユニオンが企業横断的的要求を作ってもそれを実現するパワーがあるかという、課題が残る。しかし、企業別組合の単なるヨコ並び組織が産別ユニオンを内部に抱え、当面は並立しつつもベクトルを徐々にユニオン側にシフトして行くことができるならば、単産組織は大いに改革されることに

なり、それは企業別組合そのものの改革より容易に実現できるはずである」^(注97)。

また、筆者は愛知県で「ユニオンと連帯する市民の会」に関係しているが、そこで日常的に接するユニオンとしては、愛知連帯ユニオン、名古屋ふれあいユニオン、ATU（全トヨタ労組）、笹島日雇労働組合、女性ユニオン名古屋、ゼネラルユニオン（東海支部）、ANU オールナショナルユニオン、ユニオンみえなどがある。また、「ユニオンと連帯する市民の会」が主催している「ユニオン学校」では、労働問題のみならず社会・歴史問題など非常に広範な報告がなされ、議論されており、参加者の認識・意識の広がり・深まりを感じさせられる。

また、警察などから弾圧を受けてつつも、たたかい続けている「全自運関西生コン支部のたたかい」もこのなかを含めて考えてよいであろう^(注98)。愛知にも、「関西生コンつぶしの弾圧を許さない東海の会」があり、今年は第5回総会が行なわれている。フィリピン・トヨタや韓国のデンソーグループ企業「全国金属労働組合韓国ワイパー分会」との共闘や「ウィシュマンさん名古屋入管死亡事件」裁判など、少しずつだが国際的な連帯も広がっている。

なかでも、愛知にいても突出して目につくのは、「全自運関西生コン支部のたたかい」である。武建一委員長の言葉には建設業界の体質を改善し日本を守ろうとする思いが感じられる。「底上げのために重要なのは労働者間の格差をなくすことです。労働組合は統一要求、統一交渉、統一行動、統一妥結で闘う。経営者も統一して労働組合と向き合う。共に方針を打ち立て、業界全体の利益を考える。」「中小企業はセメントメーカーやゼネコンと対等取引関係を結び、協同組合化に努力し、共同受注、共同販売の道を探るべきである」^(注99)。

業界の体質改善には賃金・労働条件、品質（シャブコン）、地下水（リポート）、SS 渡し

方式、「半金半手（支払方法）」、共同受注（生コン価格）」など改善が必要と主張し、このような主張をする労働運動に対する弾圧は「民主主義の危機」だと声高に主張しています。「憲法 28 条、労働組合法は戦後民主主義の出発点。今回の弾圧手法は、団体交渉権、団体行動権の制約、そのために暴力団対策の拡張適用、共謀罪の先取りの手法。まさに『民主主義の危機』^(注100) だという。そして、「阪神淡路大震災の惨事。シャブコン追放しなければ、建造物どころか日本社会そのものが壊れてしまう。人の命を軽視することだ」^(注101) と述べている。このような時期に、名古屋では、愛知経営者協会と連合・愛知が企業間取引の適正化による共存共栄を目指すとして「パートナーシップ構築宣言」を結び、労使の一体性を強めている。

関西生コン支部のたたかいを高く評価しているのが木下武男氏である。氏は次のように述べている。「関西生コン支部は、『労働者間競争の規制』戦略を理念や建前としてではなく、組織論と運動論の次元で具体化した。それができたのは、関西生コン支部が、ヨーロッパ型ユニオンを参考にし、組織も運動も、それを見事に『模倣』してつくられたからである。この点こそが日本のすべての労働組合が検討すべきことである」^(注102) 木下武男、『建設独占を揺るがした 139 日ー関西生コン闘争が切り拓く労働運動の新しい波』変革のアソシエ、2011 年、p.66)。この「関西生コン支部の出自は、イギリスの一般労働組合を参考にしながら構想され、発展してきたものであった」^(注103) という。

木下氏は、戦後労働組合の歴史は「戦後の一瞬の高揚とそれ以降の長い下降線にとらえることができる」が、「しかし、2000 年代、労働運動の舞台は急激に転換した。」とし、「現局面の労働運動には、貧困・格差・失業・生活不安という新しい労働問題が突きつけられて」おり、「これからの労働運動が演じるべき新しい舞台がせり上がってきていると見

なければならない。しかし、その舞台上で演じるには抜本的な発想の転換が必要とされる。発想の転換さえなされるならば、労働運動の基盤は根本的に転換したのであるから、日本の労働運動は揚揚たる展望が開け、後退から前進に転じることができるだろう。今回の関西生コン支部のストライキは、この転換のためのヒントを提供したところに戦後労働運動の歴史に残る貢献があるとみるべきだろう」^(注104)。

そして木下氏は、発想の「転換への三つのヒント」として次の点を挙げている。①膨大なワーキングプアと未組織労働者を、職種別という視点から把握すること、②労働者の団結のなかに職種別連帯の軸を確立することが大切だということ、③日本労働運動の再生をジェネラル・ユニオンの創出として考えること、の三点である。

「ところで、欧米の労働運動の歴史は、つねに『ワン・ビッグ・ユニオン』を求めたたたかいであった。・・・欧米では『ワン・ビッグ・ユニオン』は二つの筋、すなわち未組織労働者の大々的な組織化と、あと一つ、労働組合の合併・合同によってなされてきた。その合併・合同を貫く軸こそが『業種別グループ』であった」^(注105)。そして次のように言う。

「日本的雇用システムは瓦解していない。低処遇の周縁的正社員では、システムは『縮小』し、非正規のところでは『解体』している。しかし、日本の労働組合の多数派のところではこのシステムは『温存』されている」。だが、「増大しつつある膨大なワーキングプアと未組織労働者こそが多数派なのである。この荒涼たる広大な領域に、今回の大ストライキが示した業種別連帯の視点で、組織化の鋏を入れることが、今後の労働運動における最大の課題になるだろう。その課題の地道な追求の先に、日本における『ワン・ビッグ・ユニオン』の道は拓かれるだろう。その可能性を示した関西生コン支部のストライキの意

義は極めて大きい」^(注106)。

では、日本の研究者は社会運動ユニオニズムやユニオン運動をどうみているのか、それを最後に確認しておきたい。

鈴木玲氏は、社会運動ユニオニズムの特徴について次のように整理している。

「社会運動ユニオニズムはどのような特徴をもつのか。社会運動ユニオニズムを構成する4つの特徴として、(1) 既存の労使関係制度の制約の克服と、(それに伴う) 労働運動の目的の見直し、(2) 労働組合と社会運動団体との協力・同盟関係の形成、(3) 官僚的な労働組合組織の改革、(4) 労働者の草の根の国際連帯を挙げることができる。すなわち、社会運動ユニオニズムは、労働組合の目的を組合員の経済的利益の代表する労使関係制度内のものから、地域、エスニシテイ、ジェンダー、環境問題、国際連帯などの課題を取り入れた広義で制度を超えたものに拡大・再定義する。その過程で、組合を官僚的組織から社会運動を志向する組織へ改革することを目指す。社会運動ユニオニズムの特徴は、権威主義的国家の下での労働運動と先進工業国での労働運動のどちらにも当てはめることができる。但し、特徴(1)で克服の対象とされている『既存の労使関係制度』は、先進工業国の場合、労使関係制度およびそれに組み込まれた現状維持志向の労働組合を前提としている。それに対し、権威主義的国家の下での労働運動は、労働運動や市民運動の抑圧あるいは統制する政治的制度(そこには、政府に統制された体制ない労働組合も含まれる)を克服の対象としていることに留意する必要がある」^(注107)。

そして、日本の社会運動ユニオニズムについて次のように述べている。「社会運動ユニオニズムは、雇用労働条件の水準が低い非正規労働者を中心に組織化することで『底辺への競争』(race to the bottom)を喰い止め、労働運動の再活性化により新自由主義経済の流れに対抗することをめざす。日本の社会運

動ユニオニズム(ユニオン運動)が労働運動全体における周辺的位置や抗議レパトリーの多様性の欠如という限界を克服し、労働運動の再活性化で役割を担うには、どのような方策が必要なのか」^(注108)。

また、ユニオンに深くかかわってきた木下武男氏は、「産業別協約体制と福祉国家、この二つを目的とする労働運動こそが真のユニオニズムと呼ぶにふさわしい。この二つの目的を欠いた運動は労働運動の再生にはつながらない。」と述べ、「労働運動の再生」について触れている。

「さて、現在における労働運動の再生とは、・・・非正社員と周辺の正社員の膨大な階層を労働組合に組織し、さらに、この過程で労働者の職種別再編・結集をはかり、職種に関連する経営者団体との団体交渉を確立することである。すなわち膨大な未組織労働者の組織化をつうじて産業別・職種別運動を進め、ヨーロッパ型の産業別労働協約体制をめざすということになる。そして下層労働者の生活と労働を支える労働政策・社会保障政策・社会政策の実現を求めて国の福祉国家的改編を実現させることである。

産業別協約体制と福祉国家、この二つを目的とする労働運動こそが真のユニオニズムと呼ぶにふさわしい。この二つの目的を欠いた運動は労働運動の再生にはつながらない。・・・階層社会のなかでの貧困化の深まりに対応した幅の広い社会的連帯や世論形成も必要であり、とくに若者の労働運動を大きく支援していくことが期待される。

さらに、労働者という階層的利益を追求するだけでなく、今日の労働運動には、ジェンダー平等やエコロジズム、反グローバリゼーションの視点を確立することが必要とされ、その視点はユニオニズムの二つの目的を深め、さらに再定義することにつながるだろう」^(注109)。

「社会的労働組合運動(ソシアル・ユニオニズム)」という言葉がアメリカにもあるし、

日本でも使われるようになった。その言葉はまだ一つにまとまっていない。ここでは、社会的労働組合運動を『新しい社会運動』の価値を受容した労働組合運動として考える。したがって日本では基本的には未来のことである。欧米に比べるならば日本は三周遅れの社会運動とみることができる^(注110)。

「グローバリゼーションの進展は、労働運動が行ってきた経済成長を前提とした『豊かさ』の追求が限界に来ていることを示している。今日では、労働運動の側も『新しい社会運動』の価値を受容する必要性と可能性が生じてきたと思われる。

それでは、『新しい労働運動』の提起したテーマとは何であったのだろうか。まず、一つは脱物質文明の価値である。・・・第二は、これまで労働者階級を基盤にする労働運動にとって副次的な存在でしかなかった階層やあるいは課題が、社会運動としてみずからの価値を主張するようになったことである。エコロジー運動やフェミニズム運動、エスニシティノ運動などが『新しい社会運動』として活発に展開されるようになってきた。・・・労働運動はこの『中枢』と『周辺』の逆転を直視し、『社会運動』との連携をめざすことが重要である。第三には自発的な参加意識の高揚である。イングルハートは、68年以降の政治文化について「『エリート挑戦』型の政治が登場してきていることを指摘した」^(注111)。

遠藤公嗣氏は「新しい労働者組織の発展史」のなかで「個人加盟ユニオン」について、次のように述べている。

「労働組合の活動が法認された社会では、労働者が雇用上の諸権利を擁護する手段は、概していえば2つであろう。第一の手段は、労働者が労働組合に加入して組合員となり、労働組合の活動によって、自らの権利を擁護することである。第二の手段は、労働者が市民社会の一員として、既存の法律や司法手続きを利用して、自らの権利を擁護することで

ある。その典型的手段、裁判を起こすことである」^(注112)。

「ところが現代では、世界のいくつかの国において、第一の手段が十分に機能しない状況が生まれることがある。・・・日本はそうした国々の一例・・・。その結果、企業内組合の活動によって権利を擁護できない日本の労働者は、第一の手段としては、企業内ではない労働組合を組織し発達させることとなった。その典型が個人加盟ユニオンである。また、そうした日本の労働者は、第二の手段にも頼ることとなった。そして、労働者が原告となる裁判において、原告を支援する労働者組織も結成されることになった。この原告支援の労働者組織が現在のNPOの一つの類型となる。現在の日本の個人加盟ユニオンも労働者NPOも、このような意味で新しい労働者組織である」^(注113)。

「個人加盟ユニオン」については次のように述べている。「1960年代における合同労組の実際は、中小零細企業の企業内組合の連合団体である場合が多く、・・・本書では、合同労組を個人加盟ユニオンに含めず、個人加盟ユニオンの前形態と理解する。」(p.4)「個人加盟ユニオンは、その生成と発展の過程で、およそ3つの類型をもつことになった。①第1類型『地域組織援助型』、②第2類型『一般組合転化型』、③第3類型『特定労働者志向型』」である。

そして、新しい労働者組織の発展史のなかでの「原告支援の労働者組織」を次のように3段階に分けている。「①第1段階『レッドページ解雇反対裁判闘争』、②第2段階『組合員差別反対裁判闘争』、③第3段階の1『過労死・過労自殺裁判闘争』④第3段階の2『女性労働者差別裁判闘争』。

労働者が第二の手段をとると、原告支援の労働者組織を結成すること、これはノウハウとして現在の労働運動に深く定着している。そして、原告支援の労働者組織ばかりでなく、多種多様な労働NPOが現在は活動して

いる」^(注114)。

最後に、熊沢誠氏が「労働組合運動論の特徴」について触れているところで、ユニオンについても書いているが、それは次のようである。

①労働の実情はつねに労使関係というものへの関心なしには把握できない。くりかえしになるが、労使関係とは、広義の労働条件について働く人びとが享受できる発言権または決定権の有無を問う考察にほかならない。

②普通の労働者にとって最も手応えのある民主主義とは、まずもって労働条件についてはそこで働く人びとが第一義的な発言権を保障される産業民主主義であろう。これは労働三権の完全な保障と同義だ。こうした産業民主主義の意義は、伝統的に日本の支配層には軽視され、体制批判の陣営にもあまり根づいていなかった。

③近年では、職場における『個人の受難』を『個別労働紛争』とみなし、集団的労使関係と切り離して『解決』する傾向にあるけれども、・・・企業別組合であれ、企業横断組合であれ、『個人の受難』に集団的、連带的に、つまり本来の労働組合運動として取り組む営みが求められよう。

④企業別組合の唯一性という迷妄から脱却しなければならない。現実にも脱却は進んでいる。とはいえ、従来企業別組合と形態上は同じながら、継続雇用の非正社員をふくめて労働条件を競争制限的に規制し、かつ産業規模の連帯を守ろうとする組合主義の可能性をなお追求する私は、職場への定着を願うノンエリート労働者の明日の組合を、なべてクラフトユニオンか一般労働組合に帰着させる組織イメージには賛成できない。・・・

⑤『労働組合』と『ユニオン』は同義である。『労働組合』を企業内の組織として絶望のうちに見放し、個別労働紛争の解決に奔走する企業外の『ユニオン』のみについてある期待をこめて語るのは、良心的な運動家がときに陥る視野狭窄である・・・^(注115)。

筆者としては、戦争・気候危機を目の前にして、できるだけ多くの人が可能限り、議論し合い連帯し、統一・団結して、この危機的状況に対峙していくほかはないと思っている。しかし、木下氏の言うように、何周遅れかはともかく、「日本は三周遅れの社会運動」であることも確かであり、熊沢氏の言うように、「個別労働紛争の解決に奔走する企業外の『ユニオン』のみについてある期待をこめて語るのは、良心的な運動家がときに陥る視野狭窄である」という指摘もその通りであろう。この厳しい時期に、労働者が労働運動の各自の持ち場で、どう頑張ることができるのかに日本の将来はかかっていると見えよう。

おわりに

本稿では、気候危機に関わって様々な点について触れたが、言いたいことは、グレタ・トゥーンベリの言うように、「希望は勝ち取らなければならないもの」であり、「どれだけ暗雲が立ち込めようと、諦めることは決して選択肢にはない。

なぜなら、ごくわずかな気温の上昇も、CO₂の1トンの増加も、つねに問題となるからだ。私たちに抑制できることは出来る限り抑えておくのに、遅すぎることは決してない。」^(注116)ということである。最後に、ここでは3つだけ触れておきたい。一つは、労働組合やNGOなどが環境危機にどういう役割を果たせるのかという点である。

日本の労働組合が気候危機に対してほとんど運動をなしえていないことについては、かつて黒川俊雄氏が指摘した通りであろう。さらに、2009年にデンマークのコペンハーゲンで行われたCOP15について、グローバル・ユニオン・ヨーロッパ 警備・清掃・介護部門局長のMARK BERGFELDは次のように述べている。「COP15の交渉決裂はロビイングや専門家の仕事で時代遅れであることを明らかにした。もはやNGOは過去15年と同

じような影響力を行使できなくなっている。・・・

このことについて一つの理由をあげるならば労働組合と組織労働者が結集していなかったということだ。実際、労働組合は企業による『グリーン・ウォッシュ』戦略「環境に配慮していると見せかけた欺瞞」を暴露し、労働協約を通じて足元から資本を規制する潜在的な自らの力をいまだに自覚していない。自由市場を通じた気候危機解決など期待できない中で、このようなアプローチは今まで以上に求められている。今日に至ってもなお政策立案者や世界のリーダーたちは国家を駆使した気候変動対策に躊躇し、その代わりに政策議論の中心は企業と消費者のインセンティブに任せ、労働者は完全に議論から外されているように思われる」^(注117)。この指摘を、どう克服していくかが現在も問われよう。

もう一つは、パラダイムシフト（社会の価値観の徹底的な大変化）の必要性についてである。パラダイムシフトについても、さまざまな視点から指摘することは可能であろうが、筆者は、サリムル・ホクが述べた次の言葉には驚かされた。「バングラデシュの物語は犠牲者の物語ではない。これは英雄たちの物語であり、地球の本来の物語だ。地球のほかの地域は、今日私たちが直面していることに明日、向き合うことになる。地球のほかの地域は、この問題にどう対処すべきかを私たちに学びにこななければならないだろう。」という指摘には、愚かにもびっくりさせられた。筆者自身、良く知らないままに漠然と、「バングラデシュの物語は犠牲者の物語」と思っていたからである。「1℃上昇の暮らし」ということでサリムル・ホクは次のように述べている。

「気候変動の問題は、歳月とともに進化してきた。・・・その最大の進化の一つは、2021年8月9日という特定の日に生じた。これは気候変動が公式に到来した日だった。国際的な科学者の委員会である IPCC 第1作業部会

が、第6次評価報告書を発表した日だ。これらの科学者たちはきわめて有能であり、きわめて保守的である。危険は冒しはしない。それでも、これまで一度も口にしなかったことを今回は述べた。『人間の影響が大気、海洋及び陸域を温暖化させてきたことに疑う余地がない』と、科学者たちははじめて表明したのだ。そして、人間が引き起こした気候変動のせいで、地球の平均気温は1.1℃上昇したと述べたのである」^(注118)。

「私たちはいま、世界全体の不正義について考える必要がある。おもに世界の裕福な人びとからなる汚染者が、炭素の排出と環境被害に最も責任を負いながら、貧しい人びとを苦しめているという、明白な不正義である」^(注119)。

「しかし、バングラデシュの物語は犠牲者の物語ではない。これは英雄たちの物語であり、地球の本来の物語だ。地球のほかの地域は、今日私たちが直面していることに明日、向き合うことになる。地球のほかの地域は、この問題にどう対処すべきかを私たちに学びにこななければならないだろう。・・・

最初の教訓は、世界中のお金と技術があっても、救われないということだ。・・・

危機の時代に本当に必要なのは、人びとが互いに助け合う社会の団結であり、バングラデシュにはそれがたっぷりある。異常気象に見舞われるたびに、私たちは手を差し伸べ、助け合う。誰も取り残しはしない。学校では、緊急時にどこへ逃げるべきか、誰を助けるべきかを学ぶために避難訓練をする。独り暮らしの高齢の寡婦には、高校生2人が割り当てられ、迎えに行くことになっている。

私たちに伝えられる2つ目の教訓は、若者たちが大きな違いをもたらせるということだ。いったん組織ができて支援と指導が得られれば、若者は非常に強い勢力となりうる。気候変動に対処するには、年を取った人間には難しいものの方の変化が求められる。パラダイムシフト（社会の価値観の徹底的な大

変化)が必要とされていることを、指導者たちに理解できない理由の一つがこれだ。指導者たちは急には変われず、どこでも変化を妨げ、それに抵抗する。若者ならば彼らを変えることができる。バングラデシュではこれは確かに言えるし、アメリカでも、ドイツでも、スウェーデンでも言える。私たちがいま必要なパラダイムシフトは、これらの若者たちが世界的な勢力となることだ。そして、バングラデシュではこの点で先行している。バングラデシュの子どもたちはただ金曜日ごとに抗議しているだけではなく、週のどの日も出かけて行って人々を助け、気候変動の影響に対し社会を備えさせている」^(注120)。

最後は、前稿でも触れた、アマルティア・センの「環境問題の優先事項」について再度、触れておきたい。

アマルティア・センは、国連環境計画の特別委員会が作成した、ブルントラント報告書の持続可能な発展の定義、「未来世代の要求に応える能力を損なうことなく現在世代の要求をみたくことだ」^(注121)に注目し、さらに『『人間という概念』に十分な意味をもたせていたかどうか』を問い、人間の「論理的に考え評価し、行動し参加する能力」の大切さを指摘し、次のように述べている。「私たちは単に、要求に目を向けてもらおうとしている『受益者』というだけではなく、『行為者』でもあるのです。何を重んじ、それをどう追求するかを決める私たちの自由は、要求を満たすこと以上にずっと大きな意味をもちうるのです。・・・環境問題の優先事項は、私たちの自由を持続させる観点からも検討されるべきじゃないのか」と述べ、『『未来世代』が現在と同等あるいはそれ以上の自由を手にする『能力を損なうことなく』、現在世代の人々の実質的な自由を守り、可能であればそれを拡充することに、私たちは関心をいさぐべきではないでしょうか』『自由な状態としての発展』をめざす一般的なアプローチの一端として、『持続可能な自由』に注目するこ

とは、概念として重要であるだけでなく、現実問題としても具体的に意味のあるものになるでしょう。」と強調する。

ここで現実に戻ると、2023年のCOP28はUAEのドバイで開催されるが、ロシアのウクライナ侵略戦争に続いて、イスラエルとハマスの紛争が激化し気候危機にも大きな影響を与えており予断は許さない。日本は、平和・民主主義の維持と環境危機への人類の挑戦にどう立ち向かえるのか。軍事力増強で平和・気候危機・国民の生活は守れない。直面しているのは、労働者・人類のみならず生物・地球の危機だ。いまこそ世界的な平衡・連帯が必要だ。そのためにも、「報告・連絡・相談」では、社会改革はできない。国民の間の議論と合意形成が不可欠だ。労使関係の民主化を進め、職場における民主主義や当事者参加も必要だろう。平和を守るためには、全体防衛の視点の重要性と科学への信頼を再認識すべきだろう。

〈付記〉

昨年寄稿した、「〈研究ノート〉気候危機・民主主義の危機と自動車産業—スウェーデン・ボルボと日本・トヨタを事例として—」からちょうど1年が経過した。前回も、まとめるにあたっていくつかの研究会で報告する機会をえたが、今回も、ユニオン学校のみならず、名古屋哲学セミナーや基礎経済科学研究所の2023年秋季研究大会などでも報告させていただいた。記して感謝の意を表したい。コロナ禍やロシアのウクライナ侵略戦争、その間の筆者にしては初めての長期入院などを身近に経験するなかで、ひたすら気候危機と筆者の専門とする分野と関わらしめながら研究を進めた。

この間、ビックリするような経験をした。藤井聡太の8冠達成である。通常、囲碁にしても将棋にしても、できるだけ強い人と対戦しながら力をつけていくものだと筆者は思っていた。しかし、藤井聡太は違っていた。目

の前の相手は対戦者であるようであり、人工知能（AI）でもあった。彼は、むしろAIを相手に対戦しているようであった。特に驚いたのは、まったく素人の筆者は、将棋の場合には、最初はよく、居飛車か、振り飛車か、中飛車かを決めて指していたものだが、AIによると振り飛車や中飛車では勝てないことが多いと判断されるので、専門家はほとんど使わなくなったと新聞で読んだ時である。AIがどこまで進歩し、どう人間と共存するのかは分からないが、これを知って、われわれも利用できるものは徹底的に利用すべきと確信した。それから、それまで躊躇していた翻訳ソフトを徹底的に利用すべく方針転換をした。今回の論文にも、それで得たスウェーデンからの情報を少なからず利用させていただいた。情報量が短期間に、相当増えた気がする。まさか80歳目前になってこんな経験をすとは思わなかった。テレビの出現にも驚かされたが、ワープロ、パソコン、携帯、コンピューター、会議や学会のオンライン化など、今後どんな発展を遂げていくのか興味は尽きない。それにつけても、戦争や気候危機で人類が減びないことを祈るばかりである。

【注】

【Ⅰ】気候危機・民主主義の危機

- (注1) 斎藤幸平『人新世の「資本論」』集英社新書、2020年、pp.5-7。
- (注2) グレタ・トゥーンベリ編著、pp.2-3。
- (注3) ヨハン・ロックストローム「転換点とフィードバックループ」(グレタ・トゥーンベリ編著『気候変動と環境危機-いま私たちできること-』河出書房新社、2022年11月30日、pp.32-33)。
- (注4) 朝日新聞2023年8月22日
- (注5) 朝日新聞2023年5月12日
- (注6) 朝日新聞2023年9月4日
- (注7) ノーム・チョムスキー、ロバート・ポーリン『気候危機とグローバル・グリーンニュー

ディール』那須里山舎、2021年12月、p.122-3。

- (注8) 同上書、p.124
- (注9) 同上書、p.125
- (注10) 朝日新聞、2022年11月7日
- (注11) 朝日新聞、2022年11月21日

【Ⅱ】環境・気候危機と日本の自動車産業

- (注12) 朝日新聞、2022年12月5日
- (注13) 朝日新聞、2023年1月17日
- (注14) 朝日新聞、2023年2月1日
- (注15) 朝日新聞、2023年8月29日
- (注16) 朝日新聞、2023年8月30日
- (注17) 朝日新聞、2023年1月14日
- (注18) 朝日新聞、2023年5月12日
- (注19) 日経クロステック2023年5月23日
- (注20) 朝日新聞、2023年5月11日
- (注21) 朝日新聞、2023年8月3日
- (注22) 朝日新聞、2023年7月11日
- (注23) 朝日新聞、2023年1月18日
- (注24) 朝日新聞、2022年12月1日
- (注25) 中日新聞、2023年9月29日
- (注26) 朝日新聞、2023年10月1日
- (注27) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波新書、1974年6月、p.5
- (注28) 宇沢弘文、同上書、pp.6-7
- (注29) 宇沢弘文、同上書、p.7
- (注30) 宇沢弘文、同上書、p.9
- (注31) 宇沢弘文、同上書、p.10
- (注32) 野原光「トヨタ自工における在庫削減と道路」宮本憲一・山田明編『公共事業と現代資本主義』垣内出版、1982年6月、p.205
- (注33) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波新書、1974年、p.50
- (注34) 都丸泰助・窪田暁子・遠藤宏一編『トヨタと地域社会』大月書店、1987年1月、愛知労働問題研究所編『トヨタグループの新戦略』新日本出版社、1990年2月、猿田正機『トヨタシステムと労務管理』税務経理協会、1995年7月、同『トヨタウェイと人事管理・労使関係』税務経理協会、2007年

12月

- (注35) 宇沢弘文、前掲書、p.56
 (注36) 宇沢、同上書、p.57
 (注37) 宇沢、同上書、pp.64-5
 (注38) 宇沢、同上書、pp.66-7
 (注39) 宇沢、同上書、pp.68-9
 (注40) 宇沢、同上書、pp.69-70
 (注41) 宇沢、同上書、pp.71-2
 (注42) 宇沢、同上書、pp.73-4
 (注43) 宇沢、同上書、pp.74-5
 (注44) 宇沢、同上書、pp.19-20
 (注45) 加藤久道『交通事故は本当に減っているのかー「20年間で半減した成果の真相」』家伝社、2020年12月、P.30-31
 (注46) 杉田聡『人にとってクルマとは何か』大月書店、1991年、p.146
 (注47) 杉田、同上書、p.147
 (注48) 杉田、同上書、p.148
 (注49) 杉田、同上書、p.149
 (注50) 杉田、同上書、p.150
 (注51) 橋本愛喜『トラックドライバーにも言わせて』新潮新書、2020年3月、pp.200-1
 (注52) 橋本愛喜、同上書、pp.210-1
 (注53) 橋本愛喜、同上書、p.216
 (注54) 宇沢弘文『「豊かな社会」の貧しさ』岩波書店、1989年、pp.80-81
 (注55) 宇沢弘文、同上書、pp.136-7
 (注56) 上岡直見『自動車の社会的費用・再考』緑風出版、2022年5月、p.45
 (注57) 寺西俊一「脱クルマ依存へーその文脈を追うー」(『世界2』2022年2月)
 (注58) 寺西俊一、同上書、pp.88-9
 (注59) 国鉄分割・民営化に反対し国民の財産と足を守る筑豊会議・ふるさと線を守る筑豊地域実行委員会『銀河鉄道の現状を探る旅』1987年10月、在来線を守る全国連絡協議会『鉄路を守れ! 20年の軌跡 1984-2004』2004年6月
 (注60) 『森とローカル線が消える国ー永島盛次写真集ー』光陽印刷、2000年2月
 (注61) 『宇沢弘文著作集I 社会的共通資本と社

会的費用』岩波書店、1994年、pp.60-1

- (注62) 同上書、pp.71-75
 (注63) 前掲『宇沢弘文著作集I』pp.79-80
 (注64) 前掲『宇沢弘文著作集I』pp.80-1
 (注65) 朴相鉄、(長岡訳)「スウェーデンの環境技術政策」(長岡延孝編著『サステナビリティの政策と経営』晃洋書房、2010年5月、p.131)
 (注66) 宇沢弘文『社会的共通資本』岩波新書、2000年、pp.232-4
 (注67) 宇沢弘文、同上書、pp.234-5。スウェーデンの政治については、岡沢憲英『スウェーデンの政治ー実験国家の合意形成型政治』東大出版、2009年3月参照。

【III】スウェーデン・ボルボの気候危機対策

- (注68) 長岡延孝『「緑の成長」の社会的ガバナンスー北欧と日本における地域・企業の挑戦ー』ミネルヴァ書房、2014年2月前掲書、p.235
 (注69) 長岡延孝、前掲書、p.238
 (注70) 長岡延孝、前掲書、pp.240-1
 (注71) 長岡延孝、前掲書、p.242
 (注72) 黒川文子「ボルボの環境戦略」(丸山恵也編著『ボルボシステムー人間と労働のあり方ー』多賀出版、2002年6月)参照。
 (注73) 黒川文子、同上書、p.155
 (注74) 黒川文子、同上書、p.154
 (注75) 黒川文子、同上書、pp.154-5
 (注76) 黒川文子、同上書、pp.155
 (注77) 黒川文子、同上書、pp.157-8
 (注78) 黒川文子、同上書、pp.158-9
 (注79) 黒川文子、同上書、pp.161
 (注80) 黒川文子、同上書、pp.161-2
 (注81) ナオミ・クライン、前掲書、pp.98-99
 【IV】スウェーデンとの比較からみえてくる日本の労使関係の現状
 (注82) 拙稿「〈研究ノート〉気候危機・民主主義の危機と自動車産業ースウェーデン・ボルボと日本・トヨタを事例としてー」『中京企

業研究 No.44』2022 年 12 月の【注 4】参照されたし。

(注 83) 前掲、拙稿の【注 1】【注 3】参照。

(注 84) 労働組合にとってストライキ権がいかに大事かについては、とりあえず、今野晴貴『ストライキ 2.0—ブラック企業と闘う武器』集英社新書、2020 年を参照されたし。

【V】気候危機・民主主義の危機と労働組合・ユニオン運動

(注 85) 拙著『戦後日本における労務管理と労働政策』中京大学商学研究叢書編集委員会、1986 年

(注 86) 木下武男『格差社会にいどむユニオン』花伝社、pp.214-5

(注 87) 濱口桂一郎／海老原嗣生『働き方改革の世界史』筑摩書房、2020 年、pp.167-8

(注 88) 濱口／海老原、同上書、pp.220-1

(注 89) 濱口／海老原、同上書、pp.221-2

(注 90) 濱口／海老原、同上書、p.187

(注 91) 濱口／海老原、同上書、p.192

(注 92) 濱口／海老原、同上書、pp.191-5

【VI】ユニオン運動をどう考えるか

(注 93) GERMAN BENDER *Social Europe* 31st October 2023

(注 94) 今野晴貴『ブラック企業 2 —「虐待型管理」の真相』文春新書、2015 年、pp.203-4

(注 95) 中村浩爾・寺間誠治編著『労働運動の新たな地平』かもがわ出版、2015 年、p.230

(注 96) 中村浩爾・寺間誠治編著、同上書、p.234

(注 97) 中村浩爾・寺間誠治編著、同上書、pp.235-6

(注 98) 武建一『竹建一が語る 大資本はなぜ私たちを恐れるのか』旬報社、2020 年や木下武男・丸山茂樹・本山美彦・田淵太一・竹建一『建設独占を揺るがした 139 日』変革のアソシエ、2011 年、連帯ユニオン編『ストライキしたら逮捕されまくったけどそれでどうなの (労働組合なのに…)』旬報

社、2019 年参照。

(注 99) 武建一、同上書、pp.102-103

(注 100) 竹建一、同上書、p.203

(注 101) 竹建一、同上書、p.168

(注 102) 木下武男、『建設独占を揺るがした 139 日—関西生コン闘争が切り拓く労働運動の新しい波』変革のアソシエ、2011 年、p.66)

(注 103) 木下武男、同上書、p.68-9

(注 104) 木下武男、同上書、p.74-6

(注 105) 木下武男、同上書、p.79-80

(注 106) 木下武男、同上書、pp.80-81

(注 107) 鈴木 玲「日本の社会運動ユニオンリズムの現状と課題—コミュニティ・ユニオン運動を中心として—」『日本労働社会学会年報第 24 号』2013 年、pp.3-4

(注 108) 鈴木玲、同上書、pp.14-5

(注 109) 木下武男、同上書、p.189

(注 110) 木下武男、同上書、pp.189-190

(注 111) 木下武男、同上書、pp.191-3

(注 112) 遠藤公嗣編著『個人加盟ユニオンと労働 NPO—排除された労働者の権利擁護—』ミネルヴァ書房、2012 年、p.2

(注 113) 遠藤公嗣編著、同上書、pp.2-3

(注 114) 遠藤公嗣編著、同上書、pp.2-10

(注 115) 熊沢誠『労働組合運動とはなにか—絆のある働き方をもとめて』岩波書店、pp.216-8

【おわりに】

(注 116) グレタ・トゥーンベリ編著『気候変動と環境危機—いま私たちができること—』河出書房新社、2022 年 11 月 30 日、p.442

(注 117) MARK BERGFELD, UNI グローバル・ユニオン・ヨーロッパ 警備・清掃・介護部門局長、‘The climate justice movement, Trade unions and the working class’, ICTUR “International Union Rights”

(注 118) サリムル・ホク「1.1℃上昇の暮らし」、グレタ・トゥーンベリ編著『気候変動と環境危機—いま私たちができること—』河出書

房新社（2022年11月30日、p.158

（注119）サリムル・ホク、同上書、p.159

（注120）サリムル・ホク、同上書、pp.159-160

（注121）アマルティア・セン『人間の安全保障』

集英社新書、2006年1月、p.182