

# 自動車環境対策と雇用喪失

—1970年代自動車排出ガス規制と2020年代EVシフトの比較—

喜多川 進

## はじめに

現代社会では、環境対策が実施されて以来、成長させるべき「経済」<sup>1)</sup>と守るべき「環境」とのあいだのせめぎ合いが展開されてきたといっただろう。そして、ある対策の実施回避を目的として、その対策の「経済」への負の影響を事前に予測し批判することがしばしば行われてきた。雇用が大量に失われるという主張は、その種の「経済」への負の影響を示す典型的なものであり、経済成長を至上とする主体やコミュニティが発することが多い。

本章では、ある環境対策が大量の雇用喪失を招くとの予想にもとづき、その対策に反対する主張を「雇用喪失説」と呼び、自動車に関する環境対策に焦点を当てる。そして、日本でのこの約50年の自動車環境対策における代表的な2つの雇用喪失説である、1976年度自動車排出ガス規制と今日の電気自動車（Electric Vehicle: EV。以下、EVと記す）に関する国際的潮流である「EVシフト」<sup>2)</sup>の事例を取り上げる。1976年度自動車排出ガス規制は、1970年代には盛んに議論されたが、近年ではほとんど研究されることはない（喜多川 2021a, 207-209）。一方、製造・販売される自動車をガソリン車やディーゼル車等の内燃機関車からEVへ

1) 本章で「経済」とは、基幹産業や巨大企業による経済活動を意味する。

2) 本章ではなんらかの電動駆動系を持つ自動車をEVと記述するが、欧州を中心とする潮流として「EVシフト」と呼ぶ場合には、おもに内燃機関をもつ自動車からバッテリー式電気自動車（Battery Electric Vehicle: BEV）への移行を意味する。

と転換させるEVシフトは、最近の事例であるゆえにほとんど研究されていないが、100年に1度といわれる大変革を自動車産業にもたらすものとして注目されている。本章では、この2つの雇用喪失説の比較を行い、両者の違いを明らかにする。なお、その際、喜多川（2015, v）で提起された「環境リアリズム」という概念を援用することにより、2つの雇用喪失説における対立の構図を検討する。

本章の構成は次のとおりである。第1節では、1976年度自動車排出ガス規制における雇用喪失説について、続く第2節では、2021年のEVシフトにおける雇用喪失説について述べる。第3節では相互比較を行い、2つの雇用喪失説の相違点を明らかにする。環境政策が「後発の公共政策」であるという本書序章の指摘をふまえると、第2節の1976年度自動車排出ガス規制の事例は、まさに「後発の公共政策」である環境政策と、産業政策などの「先発の公共政策」のせめぎ合いをみるものである。一方、第3節でみる今日のEVシフトの事例からは、「後発の公共政策」である環境政策が、産業政策や金融政策と統合されている状況が浮き彫りになる。そして、最終節では主要な検討結果と、そこから得られる示唆について述べる。

## 1

# 1976年度自動車排出ガス規制における雇用喪失説

## 1-1. 概要——NO<sub>x</sub>規制強化反対のための雇用喪失説

日本では1960年代のマイカーブームによる自動車生産・保有量の増加を1つの背景として、1970年代には光化学スモッグをはじめとする大気汚染が深刻化し、自動車排出ガス対策は喫緊の政策課題になった。そのなかで、環境庁<sup>3)</sup>、中央公害対策審議会（中公審）、自動車メーカー、東京都・大阪市などの革新自治体、さらに7大都市の革新自治体が結成した7大都市自動車排出ガス規制問題調査団（以下、7大都市調査団と記す）、環境保護・消費者団体などのあいだで、いわゆる

3) 組織名および役職は、すべて当時のものである。以下、同様。

「1976年度規制」<sup>4)</sup>と呼ばれた自動車排出ガス規制の是非をめぐって熾烈な議論が行われた。1976年度規制は一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)の濃度を対象としたが、NO<sub>x</sub>の許容限度である0.25g/kmという規制水準を当初の計画どおりに1976年度から実施すべきかが争点となった<sup>5)</sup>。

1976年度、そして1978年度の排出ガス規制という一連の自動車排出ガス規制の実施は、もともとはアメリカ合衆国でのマスキー法の成立(1970年)を契機としており、大石武一環境庁長官の指示のもとで、自動車排出ガスによる大気汚染が深刻化していた日本での導入が検討されたものである。そして、当時、ようやくアメリカ合衆国市場での販売を軌道に乗せるに至った日本の自動車メーカーは、同国市場での生き残りのために、マスキー法が定める自動車排出ガス基準の達成を目指した(鈴木 2016, 90)。

しかし、アメリカ合衆国でのマスキー法の度重なる導入延期<sup>6)</sup>は、日本の自動車メーカーの対応に影響を及ぼした。1974年に日本の自動車メーカーは、技術的な困難さゆえに1976年度の時点での計画どおりのNO<sub>x</sub>規制の実施は無理ではないかとの見通しを示した。この見通しに対して、田中角栄首相は「51年度実施のために努力してきたが、その後情勢が変わり、技術的な開発が遅れているので、同年度実施が延びることは物理的にやむをえなくなった」と応じた<sup>7)</sup>。そのような状況を受けて、1974年8月に7大都市調査団が柴田徳衛(団長)、華山謙らをメンバーとして結成された。そして、同調査団は、1974年9月に提出した報告書にて、技術情報を秘匿して同調査団の調査に非協力的なトヨタ、日産自動車の2大メーカーを批判するとともに、計画どおりの1976年度からの自動車排出

- 
- 4) この時期の一連の自動車排出ガス規制はその実施年にもとづき、元号を用いて50年(度)規制、51年(度)規制、53年(度)規制と呼ばれることもあるが、本章では西暦表記を採用し、1975年度規制、1976年度規制、1978年度規制とした。ただし、引用の際には原文のままの表記を採用した。なお、本章で「1976年度規制」と呼ぶ場合、とくに断りがなければ、当初、1976年度に実施予定であった規制を指す。
- 5) 以下、本項の記述は喜多川(2021a)にもとづく。なお、NO<sub>x</sub>の一種である二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)は、呼吸器疾患の原因になる。この時点ですでに、30才以上の家庭の主婦を対象とした調査から、持続性の咳と痰の有症率とNO<sub>2</sub>濃度は高い水準の関連性を示すことが知られていた(中央公害対策審議会大気部会窒素酸化物等に係る環境基準専門員会 1972)。なお、本章で論じるのは、自動車単体から排出されるNO<sub>x</sub>であり、大気中のすべてのNO<sub>x</sub>ではないことに注意されたい。
- 6) マスキー法の当初の排出ガス基準が適用されたのは1994年であった(小林 2011, 65)。
- 7) 『朝日新聞』1974年6月20日夕刊。引用にあたり、漢数字をアラビア数字に改めた。以下、同様。

ガス規制の実施が技術的に可能であると結論づけた（7大都市自動車排出ガス規制問題調査団編 1974, はしがき）。

7大都市調査団の報告の影響もあり、「51年排ガス規制の完全実施を求める市民の声は、陳情の大波となって環境庁と中公審を襲った。一つの環境政策をめぐる、これだけ多くの世論が直接、環境庁へ寄せられたことは空前絶後であろう」と指摘されるほどであった（原 1975, 279）。また、1974年10月末頃より、1976年度規制に関する「新聞、ラジオ、テレビの報道合戦も火花を散らしはじめ」、新聞では連日のように1面などで報道されるようになった（本郷 1978, 92-95）。このように、1974年前後は、自動車排出ガス規制に対する世論の関心が極めて高く、各方面からの自動車メーカーへの排出ガス規制の実施への圧力が高い時期であった。

1974年後半には、0.25g/kmという規制水準を緩和したいいわゆる暫定規制値を設定するかという点が議論されるようになった。さらに、規制達成がより困難な大型車にはより緩い暫定規制値の設定をすべきとの意見があり、暫定規制値を小型車対象と大型車対象の2つにすべきかという点も争点になった。

このような状況下で、1976年度自動車排出ガス規制の実施が大量の雇用喪失を招くとの主張が、佐貫利雄（日本開発銀行設備投資研究所）、塩路一郎（自動車総連会長）、香山健一（学習院大学）、日本興業銀行から、1974年から1975年にかけて発せられた。

佐貫の見解は次のとおりであった。

かりに、51年規制を実行したとすれば、日本の自動車産業は大きな危機にひんすることになる。第1にコストが、1台当たり12万円程度上昇する。これによって、52年における自動車の需要は48年に比較して25-30%減少すると予測される。……かりにこのような事態に突入したとすれば、自動車産業だけでも28万人の失業者を排出することになる。そればかりではない。産業連関表から算出してみた結果では、自動車産業の直接生産部門で58万人、間接生産部門で29万人、販売整備部門で69万人、石油小売り・卸部門などで25万人、自動車輸出部門で136万人、合計317万人の労働者に生活危機が訪れることになる。……51年規制を実施すると、日本の自動車輸出は完全

にストップせざるをえないであろう<sup>8)</sup>。(佐貫 1974a)

また、労働界の重鎮であった塩路は、当時論争になっていたNOxの暫定規制値に関連して次のように言及した。

[自動車]<sup>9)</sup> 総連の試算によれば、仮に暫定規制値が0.6g〔/km〕となり、排気量1600cc以下の車がパスできると仮定しても、一本の規制であれば<sup>10)</sup>、自動車生産は約4割縮小することになるという。これにともない、自動車関連労働者300万人のうち、1、2割の雇用問題が発生する恐れがあるといっている<sup>11)</sup>。

のちに中曽根康弘のブレーンを務めることになる香山は、もし1976年度自動車排出ガス規制を計画どおりに実施した場合には、次の結果を招くと警告した。

われわれは鉄鋼に次いで第2位、49億ドルの外貨獲得産業を失うことになり、約400万人の自動車関連産業に一大打撃を与え、環境どころか国民生活そのものを破壊してしまうことになるであろう。(香山 1974)

一方、自動車メーカーとの関係が深い銀行であった日本興業銀行は、1975年12月に「自動車排出ガス規制の経済的影響」(以下、興銀レポートと記す)を公表した(日本興業銀行資料センター編 1975)。興銀レポートは、まず、自動車排出ガス規制により製造コストが上昇した結果、自動車価格は1975年度規制値レベルでは5~12%、1976年度当初規制値レベルでは8~14%上昇すると予測した。これらの自動車価格上昇の数値は、全米科学アカデミー(National Academy of

8) この記事には「道険しい自動車産業。成長引き金役か51年規制か」という見出しもつけられている。ここでの引用箇所とはほぼ同様の主張は、佐貫(1974b, 177-178)においてもなされている。なお、「……」は、引用資料中に中略を施したことを表す。以下、同様。

9) [ ]で括られている部分は、筆者による註記を表す。以下、同様。

10) 暫定規制値を2つ設定せずに一本化するという意味である。

11) 『読売新聞』1974年11月16日朝刊。なお、塩路のこの発言はのちになかったことにされたが、その点については喜多川(2021a)を参照。

Sciences: NAS) の報告書における自動車価格上昇率の数値を使用した上で、日本では小型車を中心であるという理由から係数を乗じて算出されたものである。次に、1975年度規制を実施した場合の新車価格の上昇率を10%とした場合、その後1年間の乗用車の需要減を本来需要に比べて60万台と算出した。そして、産業連関表にもとづき、この60万台の需要減に伴う自動車産業および関連産業への影響を算出し、その結果、雇用吸収効果の減少は自動車産業では3万5000人、関連産業を含めると9万4000人に上ると予測した（日本興業銀行資料センター編1975, 31, 43-44)<sup>12)</sup>。

佐貫、塩路、香山が提示した雇用喪失の値は算出根拠を示しておらず、その是非は判断しがたいものであった。一方、興銀レポートは、経済学的な分析にもとづいておりその算出根拠を一定程度公開しているものの、華山謙によって計算過程での誤りや過大な見積もりが指摘された（華山1978, 94-99）。

雇用喪失説の論者は、0.25g/kmへのNOxの規制水準強化に反対した。結果として、NOx規制強化は当初予定されていた1976年度から2年延期され1978年度に実施となった。0.25g/kmという規制水準は最終的には導入されたものの、2年延期できたことは自動車メーカーの技術開発の上では重要であった。そして、これらの雇用喪失説がNOx規制の2年延期に一定の貢献をした可能性はある。また、雇用喪失説は、新聞および雑誌等で広く発信されたことで、「経済」重視思考の人びとの一定の支持を得たと推測される。

## 1-2. 雇用喪失説を支えた「思想」——「経済」重視思考の存在

雇用喪失説が生み出された背景には、国益や巨大企業を守るという「経済」を重視する考えがあった。それは、経済成長を第一とする考えであるということもできる。こういった考えは、1-1で挙げた雇用喪失説の主張者のみならず、政財界やその周辺では共有されていたといえる。1970年代の日本で、そのような「経済」を重視する考えとしては、いわゆる経済調和論を挙げることができる。

経済調和論とは、1967年制定の公害対策基本法の目的に沿い、発展させるべ

---

12) 興銀レポートが算出した雇用吸収効果の減少は1975年度規制に対するものであるが、その計算では1975年度規制と1976年度規制におけるNOxの値の違いが考慮されているわけではない。

き「経済」と守るべき「環境」の調和を求める主張である。公害対策基本法における「生活環境の保全については、経済の健全な発展との調和が図られるようにするものとする」(1条2項)との条項(経済調和条項)は、批判を受けて1970年の同法改正時に削除された。しかし、経済との調和は、自動車排出ガス規制をめぐる議論のなかで話題に上っていた。

たとえば、中公審大気部会自動車公害専門委員会の八田桂三委員長(東京大学工学部教授、機械工学)は、1974年11月に、自身が主張する大型車救済論<sup>13)</sup>は経済調和条項を削除した公害対策基本法に違反するのではないかという記者団の質問に対して「経済との調和と言われてもしかたない」と答えたとされる(柴田1978, 22)。

また、同月、毛利松平環境庁長官は、パリで開催された経済協力開発機構(Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD)の環境担当閣僚会議からの帰国後に「環境問題は経済との調和をはかって判断さるべきだ。それがOECDでみた世界の大勢だ。排ガス問題も資源や経済の仕組みを総合判断して決められるべきだ」との声明を出すつもりであった。しかし、環境庁企画調整局長の城戸謙次は毛利に対して「この手詰まり状態では、なにが適正な規制水準なのか、環境庁としては裏付けも取れないまま、メーカーの一方的な言い分に応ずることはできない。たとえ経済利益に譲歩を強いても、ギリギリのところまで規制水準を締めあげねばならない。経済との調和論を安易に持ち出すべきでない」と反論したという(原1975, 269-270)<sup>14)</sup>。

新聞報道によれば、帰国後の記者会見での毛利の発言は、次のとおりであった。

一、OECDは経済を前提にしているが、環境保全と経済の協調は無縁ではなく、経済と環境の総合政策が強く打ち出されている。

一、(自動車排ガス51年度規制と経済との協調の関連について)51年度規制と経済協調を関連して考えているわけではない。ひっくるめて考えないが、常識

13) 等価慣性重量1000kg超の車種の暫定規制値を緩い値に設定することを指す。なお、等価慣性重量とは、排出ガス試験時に使う負荷重量である。

14) なお、毛利は環境庁長官就任の2日前に、環境庁に対して自動車排出ガス規制の緩和を陳情していた。この点については、本郷(1978, 105)および『朝日新聞』1974年7月13日朝刊参照。

論として無関係のものではない。重点はあくまで環境保全だが、学ぶべき点はある。51年度規制についての議論の中には、あまりにも経済との協調を無視した議論が多すぎた。（『読売新聞』1974年11月19日朝刊）

OECDの議論に感化されて「経済」を優先したい毛利が、城戸の忠告を受けて思い止まったことが伝わってくる。

毛利のような必ずしもデータにもとづかない「経済」重視思考が存在した一方で、1976年度自動車排出ガス規制の「経済」への影響を経済学的手法により明らかにしようという動きが出てきた。

7大都市調査団のメンバーには、柴田徳衛や華山謙のような経済学者も入っていたが、同調査団の主眼は、1976年度規制達成の技術的可能性の評価にあった。そのため、同調査団の報告書のなかでは、排出ガス規制の「経済」への影響は検討されなかった。そこで、「経済」を重視する論者によって雇用喪失説が唱えられたことは先にみたとおりである。そして、日本興業銀行はより徹底した反論を試みるために、7大都市調査団が論じなかった自動車排出ガス規制の日本経済への影響を定量的に分析した。松下和夫（環境庁）によれば、興銀レポートは「産業界における環境政策によるマクロ経済への影響の検討の代表的なもの」とされる（松下1982, 17）。

一方、環境庁は環境対策の「経済」への影響を明らかにすべく、計量経済モデルを開発した。その経緯は、次の『環境庁二十年史』の記述に明らかである。

7大都市首長懇談会では、独自に「7大都市自動車排出ガス規制問題調査団」を発足させ、「目標値は技術的に可能」との報告をまとめ、その実施を環境庁に強く要望した。……他方、産業界からは、このような状況の中で、公害防止投資によるコスト増が景気浮揚に悪影響をもたらし、日本経済の国際競争力の低下をもたらすおそれがあるとの懸念が示され、不況の下で、環境保全と経済成長との調和を求める声が復活してきた。一方、環境庁においては、計量経済モデルを開発し、公害規制が国民経済に与える影響はそれほど大きなものではないと予測した。（環境庁20周年記念事業実行委員会編1991, 57）



その環境庁の計量経済モデルでは、興銀レポートと同様に、1975年度規制および1976年度規制対策車の価格が自動車排出ガス規制によって10%上昇するものと仮定された。その仮定のもとでの分析結果は、次のとおりであった。乗用車需要は31万台減少すると予測された一方で、排出ガス規制への対応は、触媒をはじめとする諸装置とその原材料、加工、製造における需要増につながる。このようなプラスの波及効果もあるため、自動車需要の減少が経済全体に及ぼす影響は、産業連関表を利用すれば1976年生産額の0.04%に相当する1100億円の減少となり、「マクロ経済に与える影響はそれほど大きいものではなかった」<sup>15)</sup>。

1970年代末に経済企画庁から環境庁に出向し計量経済モデルの環境分野への適用に携わった荒井晴仁は、「特に産業界を中心に石油ショック後の不況の中で増大する一方の公害防除費用に悲鳴が上がる中で、そういう人たちを説得して合意を得るには、やはり客観的に見ても『こうなのです』ということが必要であったのだろうと思います」と述懐している（荒井談 2012, 36）。なお、当時の状況について、環境庁で大気汚染防止行政にも関わった橋本道夫は、「相手が経済モデルで批判をすれば、こちらも経済モデルで反論しなければならない」と述べていた（橋本 1988, 256）。

雇用喪失説論者は0.25g/kmへのNOx規制強化の阻止を目指したが、それは実現しなかった。しかし、この環境庁担当者らの反応を考慮すれば、日本興業銀行による経済学的分析にもとづいた雇用喪失説は、規制官庁であった環境庁への一定の圧力となったと理解できる。

### 1-3. 看過された問題

0.25g/kmというNOxの許容限度は、最終的に2年遅れで1978年度から実施された。環境庁は、当時、世界でもっとも厳しいとされた当時の日本の自動車排出ガス規制について、次のように経済的視点から評価した。

マスキー法レベルの規制を2年延期したことに対し環境行政の後退と批判す

---

15) 環境庁編（1977, 55-58）および環境庁10周年記念事業実行委員会編（1982, 100-101）。この環境庁の計量経済モデルの特長および課題については、荒井（1979, 68-70）を参照。

る声もあったが、明確な政策決定があったがゆえに、自動車メーカーは研究開発競争を続け、その結果不可能とも言われた技術開発・導入が実現されたものと言えよう。また、自動車排出ガス規制の経済的悪影響についてもその実施前にはさまざまな懸念がなされたが、結果としては、マクロ経済への悪影響が生じなかったことはもちろん、日本車の燃費は向上し、かえって国際競争力が強まることとなった。(環境庁20周年記念事業実行委員会編 1991, 57)

同様の評価は環境庁のみならず、さまざまな論者によってもなされた<sup>16)</sup>。また、この1970年代後半の日本の自動車排出ガス規制は、環境規制・政策と技術革新の関係について幅広い議論を巻き起こした「ポーター仮説」<sup>17)</sup>を説明する典型例とされることもある。

このように1976年度自動車排出ガス規制の「経済」への貢献が評価される一方で、看過された問題もある。その1つは同規制が自動車単体への規制であり、自動車生産台数の量的規制を実施できなかったことである<sup>18)</sup>。

1976年度規制と、その後の1978年度規制は達成されたものの日本の乗用車生産台数は、約457万台(1975年)、約503万台(1976年)、約543万台(1977年)、約598万台(1978年)、約618万台(1979年)と上昇傾向が続き、1990年には約995万台に達した(日刊自動車新聞社・日本自動車会議所編 1995, 610)。また、1975年時点で約2800万台であった日本での四輪車の保有台数は、1989年には5500万台となり、15年間で倍増した(日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 1990, 52-53)<sup>19)</sup>。そのため、1976年度規制(実質的には1978年度規制)による排出ガス削減効果は、自動車生産台数増加により相殺されてしまったといえる<sup>20)</sup>。

---

16) たとえば、武藤(1984, 279)。

17) 環境規制の強化は技術革新を促進するため、他国に先駆けて環境規制を強化した国の企業は他国企業に対して競争優位を得るとする仮説であり、Porter(1991)において主張された。

18) 1976年度自動車排出ガス規制がカバーできなかった、それ以外の問題については、喜多川(2021a)を参照。

19) 四輪車とは乗用車、トラック、バス、特種(殊)用途車の合計である。特種用途車とは緊急車、工作車等であり、特殊車とは雪上車、除雪車、トラクター、ブルドーザー等を指す。

20) 前述の興銀レポートも単体規制の限界を指摘していたことは興味深い。それは個別規制(単体規制)ではなく、交通規制や賦課金による保有規制などの総量規制を検討すべきすべきという理由からであり、1976年度自動車排出ガス規制という自動車単体規制への反対という文脈でなされたものであった(日本興業銀行資料センター編 1975, 51)。

実は、7大都市調査団の報告書は、NO<sub>x</sub>規制の達成のみならず、自動車の生産制限の必要性も訴えていた。それは、国内自動車販売台数を廃自動車の回収台数以下にするように自治体が自動車メーカーを指導するというものであった（7大都市自動車排出ガス規制問題調査団編 1974, 63）。しかし、同調査団代表を務めた柴田徳衛がのちに認めたように、自動車の生産制限は実現されなかった（柴田談 1977, 44）。

その後、ディーゼル車の排出ガス規制は強化された一方で、自動車生産台数の量的制限は困難であり、さらに今後の実施の見通しも立っていない。この点については、最終節「おわりに」であらためて触れる。

## 2 2021年EVシフトにおける雇用喪失説

### 2-1. 概要——EVシフト批判のなかでの雇用喪失説

パリ協定を1つの契機として、気候変動対策やカーボンニュートラルへの関心が高まるなかで、EVシフトの国際的な潮流が生まれている。EVシフトは、もともとはディーゼルエンジン不正事件後に欧州自動車メーカーが起死回生の策として講じたものされる（鶴原 2022, 120-121; 『毎日新聞』2021年11月8日朝刊）。しかし、その後、欧州委員会や欧州の産業界が、産業政策の一環としてEVシフトを支援するようになった。そして、中国も国策としてEVシフトによる自動車産業の競争力を強化している（鶴原 2022, 121-122）。また、テスラをはじめとするアメリカ合衆国の自動車メーカーもEVシフトを進めている。

一方、日本の代表的な自動車メーカーであるトヨタは、バッテリー式電気自動車（Battery Electric Vehicle: BEV）や燃料電池自動車（Fuel Cell Electric Vehicle: FCEV）のみならず、プラグインハイブリッド自動車（Plug in Hybrid Electric Vehicle: PHEV）やハイブリッド自動車（Hybrid Electric Vehicle: HEV）のようなモーターとエンジンを使用する自動車、さらに水素エンジン車、ガソリン車といったさまざまな車種を製造するという「全方位戦略」を採用している。全方位戦略のもとでのトヨタのEV販売台数は、次のとおりである。

調査会社マークラインズによると、[20] 20年のEV世界販売台数の首位は米EV大手テスラの45万8385台。これに中国や欧州、韓国勢が続く。日本勢では日産自動車（6万2678台）が7位でトップ10入りしているもののトヨタは41位（9134台）にとどまり、国内全体のEV普及率も低迷している。（『毎日新聞』2021年12月15日朝刊）

トヨタのEVシフトに対する消極姿勢の実態は、海外でも知られていた。その一例を挙げよう。トヨタの政府関連業務を統括するクリス・レイノルズ（Chris Reynolds）が、ワシントンでの議会スタッフとの非公開会合において、全電気自動車（all-electric cars）<sup>21)</sup>への積極的な移行に反対するトヨタの姿勢を説明し、プリウスなどのハイブリッド自動車や水素燃料による自動車（hydrogen-powered cars）がより大きな役割を果たすべきだと主張したとニューヨーク・タイムズ（New York Times）は報じた（Tabuchi 2021）。

EVへの移行が進まない状況のなかで、トヨタ社長の豊田章男は、EVシフト、とりわけBEVへのシフトの影響と、自動車分野での脱炭素化の一環としてBEVへのシフトと連動して推進される見通しのライフサイクルアセスメント（Life Cycle Assessment: LCA）<sup>22)</sup>を受けての日本の自動車メーカーの輸出激減により、国内の自動車業界で大量の雇用が失われると訴えるようになった。2021年3月11日開催の日本自動車工業会（自工会）のオンライン記者会見における、自工会会長としての豊田章男の次の発言はその1つである。

クルマがすべてEVになればいいという報道もありますが、そんな単純なものではないことをぜひご理解いただきたいと思います。……自工会各社は、国内生産約1,000万台の約半分に相当する482万台を輸出しています。LCAで見ると、この輸出分の生産が、再エネ導入が進んでいる国や地域へシフト

---

21) 全電気自動車とは、バッテリー式電気自動車（BEV）を指す。

22) LCAとはLife Cycle Assessmentの略である。EVシフトと連動する自動車分野での脱炭素化の一環として、自動車のライフサイクルの各段階（原料調達、製造、使用、リサイクル、廃棄）での環境影響をLCAにもとづき定量的に評価し、環境影響の少ない自動車のみ流通を認めようとする動きがある。

することが予想されるわけです。日本の再エネ導入が進まなければ、この輸出の482万台をつくったとしても、使えなくなります。トヨタの例では、東北とフランスでつくったヤリスを比べた場合、クルマとしては同じであっても、日本生産のクルマは使っていただけなくなると思います。そうなると、輸出で自動車業界が稼いでいる外貨獲得15兆円が限りなくゼロになり、[日本の]自動車業界550万人のうちの70万から100万の雇用に影響が出てくると思います<sup>23)</sup>。

その後、豊田章男自工会会長は、2021年9月9日開催の同会のオンライン記者会見において、「輸出で成り立っている日本にとって、カーボンニュートラルは雇用問題でもあるということをおぼわすてははいけないと思います」と主張した。そして、質疑応答の際には、雇用問題であるというカーボンニュートラルについての考えや想いを教えてほしいとの朝日新聞記者の質問に対して、豊田章男は次のように回答した。

日本の自動車業界は生産台数が約1000万台、その半分の500万台が輸出になります。それを「内燃機関は敵」と言われますと、ほとんどのクルマが生産できなくなります。私どもの試算では、2030年代でも、内燃機関以外のクルマ（BEVやFCEV）の生産台数は、200万台にも到達しないと見ておりますので、（現在が1000万台であることを考えると）800万台以上の生産台数が失われるということにもなると思います。そうなってしまいますと、昨年コロナ禍において、12万人の雇用を増やした自動車業界であっても、550万人の大半の雇用を失う可能性がある、そのことを是非ご理解いただき、今年のいろんな意味での環境問題に対処いただきたいと思ひます<sup>24)</sup>。

---

23) 「CO<sub>2</sub>と雇用の関係 豊田章男の危機感」『トヨタタイムズ (TOYOTA NEWS)』130号、2021年3月22日、<https://toyotatimes.jp/insidetoyota/130.html> (2021年11月17日アクセス)

24) 「【カーボンニュートラル】基幹産業としての切実な想い 自工会会見『トヨタタイムズ (TOYOTA NEWS)』169号、2021年9月10日、<https://toyotatimes.jp/insidetoyota/169.html> (2021年11月17日アクセス)

豊田章男は、『文藝春秋』誌上でのトヨタ社長としてのインタビューにおいても「国内の自動車産業に従事する550万人の雇用の多くが、一気に失われかねない」とほぼ同様の雇用喪失者数を挙げている（豊田談 2022, 109）。

なお、2021年9月9日開催の自工会オンライン記者会見の際、上記の朝日新聞記者の質問への豊田の返答時に画面で共有された「自工会各社生産・輸出台数（2019年）」と題された表の下部には、「輸出が無くなった場合（国内生産▲約500万台） 雇用影響：▲100万人、経済影響：▲26兆円（※貿易統計、産業連関表等より推計）と記されていた<sup>25)</sup>。これは、日本の自動車メーカーの輸出がなくなり国内生産が500万台減少した場合には、雇用影響はマイナス100万人という意味である。豊田章男は、次項で言及するトヨタの「バッテリー EV戦略に関する説明会」（2021年12月14日開催）においても、「今年、自工会会長として、日本で売るすべてのクルマがBEVになると、550万人のうち100万人の雇用が失われると注意喚起をしました」と発言している<sup>26)</sup>。

ここで、豊田章男が発した上記の雇用喪失予測に関して、トヨタと自動車業界の団体である自工会の関連性を検討する必要があるだろう。まず注目すべきは、本項ですでに示した、豊田章男自工会会長が2021年3月11日開催の自工会のオンライン記者会見において「[日本の]自動車業界550万人のうちの70万から100万の雇用に影響が出てくると思います」と発言した点である。筆者の問い合わせに対して、自工会広報担当は、70万から100万というこの推計値は会長会社であるトヨタが算出したものであるため、自工会側では詳細な算出方法を把握していないと返答した<sup>27)</sup>。実際にトヨタからは、70万から100万というこの推計値は、日本自動車工業会編（2020）や厚生労働省大臣官房統計情報部（2016）の産業連関表のデータ等を利用して、トヨタの渉外部自工会グループという部署が算出したとの回答を得た<sup>28)</sup>。また、「私たちは、動く。」「#クルマを走らせる550万人」

---

25) <https://toyotatimes.jp/insidetoyota/169.html>（2021年11月17日アクセス）。オンライン記者会見における画面共有については次の動画で確認した。<https://www.youtube.com/watch?v=hKWSSI296-M>（2021年11月17日アクセス）

26) 「【詳報】トヨタBEV戦略 記者の質問に答えた1時間」『トヨタタイムズ』192号、2021年12月21日、[https://toyotatimes.jp/report/bev\\_strategies/192.html](https://toyotatimes.jp/report/bev_strategies/192.html)（2022年1月17日アクセス）

27) 自工会広報担当から筆者への電子メールでの回答（2022年9月20日）。

28) トヨタから筆者への電話による回答（2022年10月27日）。

というメッセージが付された、2021年元旦朝刊の主要紙掲載の自工会を含む自動車関係5団体による広告には、自動車業界におけるトヨタの意向の強さが表れているとされる（『選択』編集部 2021, 40-41）。さらに、豊田章男はトヨタ社長としても、国内自動車産業労働者の雇用の多くが失われかねないと発言している。以上を考慮すれば、トヨタの主導によって、自動車業界の雇用喪失説がつくられていると考えられる。

以上のように、日本の自動車業界が示したEVシフトによる雇用喪失予想は、「70~100万人」「100万人」「550万人の大半」といったものである。これらの雇用喪失予測の妥当性は、今後検討されるべきものである。ただし、EVへの転換が進めば、エンジン車生産が支配的な日本の自動車メーカーにおいて雇用が失われることは避けがたい。実際、EVシフトによる雇用喪失発生については他の予測も存在する。日本経済研究センターは、「EV普及率75%の改革シナリオを想定した場合、現在約190万人の自動車の製造販売に関する雇用は2035年には約130万人となり60万人もの雇用が失われる」（日本経済研究センター中期予測班 2021, 58）としている<sup>29)</sup>。また、「コンサルティング会社のアーサー・ディ・リトル・ジャパンは「2050年に国内販売車の9割がEVになれば、自動車部品関連雇用の12%にあたる8万4000人が職を失うと試算する」（『日本経済新聞』2022年1月9日朝刊）。

## 2-2. 雇用喪失説論者が対峙すべき対象

### —— EVシフトとそれを加速させる国際的ネットワーク

日本政府は、2020年12月には、2030年代半ばでの国内の新車販売をEVかハイブリッド自動車などにする、つまりガソリンエンジンのみで動く純粋ガソリン車以外にするとの目標を設ける方向で検討に入った（『朝日新聞』2020年12月4日朝刊）。そして、経済産業省の2020年12月25日発表の報告書「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、EVシフトについては「遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車<sup>30)</sup> 100%を実現できるよう、包

---

29) 日本経済研究センターは、この予測からEVシフトを推進すべきではないとは主張していない。そのため、本章での雇用喪失説にはあたらないことに留意されたい。

括的な措置を講じる。商用車についても、乗用車に準じて2021年夏までに検討を進める」との目標が設定された（経済産業省 2020, 28）。この政府方針において電動車にハイブリッド自動車が含まれたことは、結果的に、トヨタなどの国内自動車メーカーの意向が反映されたかたちになった。このように、日本の政府方針としては、エンジン生産自体は2035年になっても終わるわけではない。

ただし、トヨタや自工会にとって、EVシフトへの懸念は解消したわけではなかった。2-1で言及した2021年9月9日の自工会会見では、豊田章男は「これから総裁選も始まります。一部の政治家からは、『すべてを電気自動車にすれば良いんだ』とか『製造業は時代遅れだ』という声を聞くこともありますが、私は、それは違うと思います」と語っていた<sup>31)</sup>。この言及は、2021年9月の自民党総裁選に立候補したEVシフトに熱心な河野太郎などの政治家を念頭においたものと推測できる。

河野太郎はこの総裁選で敗北し、日本国内ではエンジン車廃止の気運は収まったかにみえたが、EVシフトという国際的潮流をものはやせき止めることはできない。2021年7月に欧州委員会が発表した包括的な二酸化炭素削減提案には、2035年にCO<sub>2</sub>を排出するエンジン車の販売を事実上禁止する内容が含まれた。ハイブリッド自動車もその販売禁止対象となる見通しである（『朝日新聞』2021年7月15日朝刊）。したがって、日本の自動車業界の雇用喪失説は、EVシフトを先導する欧州委員会、欧州の自動車メーカーや産業界、さらに欧州をはじめとする海外でのエンジン車禁止の動きに対して発せられているといえる。

さて、前項で言及したとおり、EV生産に消極的とされたトヨタは、「業界内外から『トヨタは自社が強みを持つHV<sup>32)</sup>を守りたいだけ』と批判的になった」とのことである（『毎日新聞』2021年11月8日朝刊）。そのトヨタが2021年12月14日に「バッテリー EV戦略に関する説明会」を開催した<sup>33)</sup>。その内容は、これまで2030年に年間200万台としていた同社のBEVの目標販売台数を350万台に引

---

30) ここでの電動車とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車である（経済産業省 2020, 28）。

31) 『【カーボンニュートラル】基幹産業としての切実な想い 自工会会見『トヨタタイムズ (TOYOTA NEWS)』169号, 2021年9月10日, <https://toyotatimes.jp/insidetoyota/169.html> (2021年11月17日アクセス)

32) ハイブリッド自動車を指す。



き上げ、2030年までに30車種のBEVを市場に投入するというものであった<sup>34)</sup>。また、高級車ブランドの「レクサス」については同年までに、欧州、北米、中国市場ではBEVを100%にし、2035年には世界で100%を目指すという目標も提示された。

トヨタのこのEV戦略転換への影響の度合は明らかではないが、トヨタ、そして日本の自動車業界を大きく揺さぶることになる会計分野と金融分野での新たな動きが、この戦略転換の前月の2021年11月にグラスゴーでのCOP26開催中にあった。その動きとは、国際会計基準 (International Financial Reporting Standards: IFRS) を設定する会計分野の組織であるIFRS財団と、金融分野での国際的な連合体である「ネットゼロのためのグラスゴー金融連合」(Glasgow Financial Alliance for Net Zero: GFANZ) に関するものである<sup>35)</sup>。

IFRS財団は、企業の財務諸表作成における国際基準を設定している団体である。そのIFRS財団が、サステナビリティに関する国際的な情報開示基準の設定を担う組織である国際サステナビリティ基準審議会 (International Sustainability Standards Board: ISSB) をその傘下に設立するとCOP26にあわせて発表したのであった<sup>36)</sup>。この新しい情報開示基準は、ユーザー使用時の自社製品からの温室効果ガス排出の開示も企業側に要請する可能性がある (稲留・加藤 2022, 15)。

さらに、ISSB設立発表と同じ2022年11月3日には、2050年までに温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指す金融機関の連合体であるGFANZも結成された。IFRS財団とGFANZは連携しているとされる (原 2022)。そして、GFANZには「世

33) この説明会での豊田章男のスピーチ全文は次を参照。https://toyotatimes.jp/report/bev\_strategies/191.html。他の役員をも交えた質疑応答の内容は次を参照。https://toyotatimes.jp/report/bev\_strategies/192.html (いずれも2022年1月18日アクセス)

34) この350万台という数字は、年間1000万台規模であるトヨタの世界販売の35%に相当する。

35) トヨタのこのEV戦略転換には、IFRS財団やGFANZの動向が関わっているとみる向きもある (稲留・加藤 2022, 15-16)。また、原 (2022) は本項後段で触れるとおり、脱炭素の潮流におけるIFRS財団やGFANZの重要性に注目している。なお、筆者がこのIFRS財団に注目するようになったのは、シンポジウム「SDGsをめぐる現実と思想」2022年1月29日、オンライン開催) での森原康仁氏 (専修大学) のコメント「SDGs言説の意義と限界——『SDGsをめぐる現実と思想』をめぐって」に接したことによる。このコメントはのちに森原 (2022) として公表されている。

36) ISSBの設立に関しては次のIFRS財団のインターネットサイトおよび足達 (2021) を参照。https://www.ifrs.org/news-and-events/news/2021/11/ifrs-foundation-announces-issb-consolidation-with-cdsb-vrf-publication-of-prototypes/

界の銀行、保険、運用会社など450社が参加し、資産総額は1京円を上回る。新たな開示基準が適用されれば、[温室効果ガスの]排出量の大きな自動車メーカーは、金融機関や投資家からの圧力で、エンジン車の製造が難しくなる恐れがある」との見通しである（稲留・加藤 2022, 15）。

ISSBの設立時点において、サステナビリティ関連情報の開示基準は、複数存在していた（『日本経済新聞』2021年9月22日朝刊）。それゆえに、異なる基準を採用する企業間のパフォーマンスの比較が投資家にとって困難という課題があった。IFRS財団が目指すのは、その課題の解消である。つまり、ISSBによる新しい開示基準の設定は、投資家のための投資環境の整備を目的としているのである。

そもそも、脱炭素の潮流をつくったのは、巨額の投資を見込んだ欧米の金融界であるという見方もある。

金融が脱炭素の推進パワーとなった背景には、世界的な低成長がある。[20]08年に起きた世界金融危機の後、主要各国は超金融緩和と大規模な財政出動を繰り返してきたが、以前のような成長軌道には戻れなかった。そこで世界経済を押し上げる新たな需要、新たな投資機会を求める声が高まり、浮上したのがグリーン（環境にやさしい）投資だった。「石油の世紀」と言われた20世紀の化石燃料依存社会から再生可能エネルギーを基盤とする脱炭素社会へとインフラを全取っ換えする。そんな壮大な構想が実行されれば世界でグリーンバブルとも言える投資ブームが起きる。GFANZは「脱炭素のために今後30年間で100兆ドル（1.1京円）の投融資が可能」と発表している。（原 2022）

なかでも、英国金融界は、欧州連合離脱後においても、世界の金融の中心という地位を揺るぎないものにするために脱炭素を先導していると考えられている（足達 2021）。

ところで、2021年4月19日付の次のロイターの報道は、トヨタがもとより投資家の圧力にさらされていたことを示している。それによれば、約2350億ドルの運用資産を持つ欧州の4つのファンドが、壊滅的な地球温暖化を防止するための国際的な取り組みに反対するロビー活動とは一線を画すようにと、2021年6

月の年次株主総会前に、トヨタに圧力をかけていたとされる。このうちいくつかのファンドは、トヨタに対して、株主決議の検討や保有株式の売却も視野に入れていた。その結果、「トヨタは『当社および業界団体を通じた公共政策への関与活動を見直し、パリ協定の長期目標との整合性を確認する』と声明で述べ、年内に行動を発表する予定だと付け加えた」<sup>37)</sup>。この2021年内の行動発表というのが、「バッテリー EV戦略に関する説明会」であったとの推測も可能である。

さて、IFRS財団は2001年に設立され、国、地域、会計事務所等からの拠出で運営される民間の非営利組織である。そして、同財団は、特定の利害から独立して基準を設定するとされている。しかし、「内容が全ての国家や企業に中立的であるはずもない。基準作りでは欧州が主導権を握る。欧州に都合の良い基準作りをされれば日本は不利である」との経営学者による評価もある（松田 2021）。

IFRS財団に属する独立の会計基準設定機関である国際会計基準審議会（International Accounting Standards Board: IASB）の設立時には、理事会メンバーのアジア枠の選考をめぐる攻防があった<sup>38)</sup>。会計分野での人材育成に取り組んできた中国政府も、強力なライバルである。そして、「IFRS財団などに国際的に著名な政治家や財界人なども動員して働きかける様子は『会計外交』と呼ばれ」ることもある（『日本経済新聞』2020年12月2日朝刊）。設立後間もないISSBに関しては、「日本政府は、ISSBの方針決定をになう理事会に日本の代表者を送り込むべく、IFRS財団への働きかけを強めてほしい」（『日本経済新聞』2021年11月10日朝刊）との期待も存在する。

トヨタ、そして日本の自動車産業にとってEVシフトによる雇用喪失の危機は存続したままである。それは、エンジン車の生産台数減少に対する有効な対応策が見出されていないためである。日本の雇用喪失説論者が対峙すべき存在は、欧州委員会やEVシフトに積極的な欧州など諸外国の産業界であることはよく知られているところである。さらに、EVシフトの行方を左右しつつある国際的な会計・金融分野の組織も、雇用喪失説論者が対峙すべき存在になったといえる。

---

37) <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/toyota-review-climate-stance-investors-turn-up-heat-2021-04-19/>（2022年1月19日アクセス）

38) IFRS財団および国際会計基準審議会は、1973年に設立された国際会計基準委員会（IASC）に代わる機関として2001年に設立された。

## 2-3. 看過されている問題

EVシフトに対しては、EVは電力消費をむしろ増やすといった批判がなされることが多い。しかし、現行の資源の大量採取と大量生産のシステムをそのまま維持するという点は、EVシフトの推進側と反対側の双方でほとんど触れられないものである。

自動車は現代社会にとって不可欠であり、有用性をもつものであるが、近年の世界での自動車生産量は毎年9000万台以上に上る<sup>39)</sup>。したがって、将来、生産される自動車がすべてEVになったとしても問題は残る<sup>40)</sup>。なぜならば、ガソリン車をすべてBEVに置き換え、自動車生産を化石燃料由来の電力によってではなく再生可能エネルギーによって行う場合であっても、自動車の大量生産・大量消費・大量廃棄を前提にしており、大量の素材や電力の消費を伴うからである。われわれは、年間9000万台ほどの新車のEVがこの社会にとって必要なかを再考する必要がある。

# 3 相互比較

## 3-1. 双方の特徴の整理

本節では、第1節と第2節での検討をふまえて、1976年度自動車排出ガス規制とEVシフトに対する雇用喪失説の相互比較を行う。本項ではそのために、2つの雇用喪失説のそれぞれについて、雇用喪失説の論者、その主張による批判対象、雇用喪失説が唱えられるようになった契機、雇用喪失説の論者に求められた（あるいは求められる）対応といった視点から整理することから始めよう。

まず、1976年度自動車排出ガス規制に対する雇用喪失説からみてみたい。雇用喪失説の論者は、経済界（佐貫利雄，日本興業銀行），学者（香山健一），労働界（塩

39) 国際自動車工業連合会（OICA）によると、世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）と自動車生産台数は、コロナ禍以前の2016年から2019年にかけては、いずれも9000万台以上で推移している（日本貿易振興機構海外調査部 2021, 2）。

40) 同様の見解としてはリード（2022, 105-106）を参照。リード（2022, 106）は「トヨタをはじめとする自動車メーカーは、販売台数を追及するこれまでのビジネスモデルを根本的に見直す時期にきています」と述べている。

路一郎)であり、その批判は、1976年度自動車排出ガス規制におけるNO<sub>x</sub>規制強化と、同規制の実施主体である環境庁に向けられた。さらに、1976年度自動車排出ガス規制実施に肯定的な世論も批判された。

これらの雇用喪失説を生み出す背景となったのは、自動車排出ガス規制の強化であり、その契機の1つは日本国内の大気汚染の深刻化であった。当時、自動車排出ガスによる大気汚染への世論の関心は高く、環境庁と中公審に対する自動車排出ガス規制強化の陳情も精力的に行われた。いまひとつの契機は、アメリカ合衆国でのマスキー法の成立であった。しかし、合衆国でのマスキー法の導入が1970年代半ばには延期されたことにより、日本の自動車メーカーに対する自動車排出ガス規制強化への「外圧」は消失した。そのため、この雇用喪失説が発せられた当時には、日本のみが世界でもっとも厳しいとされる自動車排出ガス規制を追及するという状況になった。そして、1976年度自動車排出ガス規制での懸案のNO<sub>x</sub>濃度削減は、日本の自動車メーカーにとって技術的に容易ではないうえ、排出ガス削減による自動車の製造コスト上昇が自動車販売を停滞させるという認識が登場した。この認識のもとで雇用喪失説が発せられるに至った。

佐貫、塩路、香山による雇用喪失予想は、算出根拠が不明であり、その見解が示された時点でその是非を判断することは困難であった。そして、実際には、彼らが指摘したような雇用喪失問題は発生しなかった。一方、興銀レポートは、経済学的な分析にもとづいておりその算出根拠を一定程度公開しているものの、その過大な見積もりなどは、華山(1978, 94-99)によって批判された。そして、同レポートが予測したような雇用喪失問題も実際には生じなかった。その後の実態は雇用喪失論者が唱えた予測とはまったく異なり、日本の自動車メーカーは国際的な販売競争で勝利を収めるに至ったことは周知のとおりである。また、1976年度自動車排出ガス規制に対しては、NO<sub>x</sub>削減という技術革新によって対応可能であった。

次に、EVシフトに対する雇用喪失説に関して整理する。このケースでは、トヨタの主導のもとで、自動車業界が雇用喪失説を唱えていると考えられる。その主張による批判対象は、エンジン車の生産中止につながるEVシフトを支持する勢力である。それには、欧州委員会や欧州の産業界などが該当する。

この雇用喪失説が唱えられるようになった契機は、近年、気候変動防止対策や

脱炭素化が重要な国際的課題になるなかで、エンジン車の将来的な製造継続に赤信号が灯り、EVシフトへの圧力が強まったことである。

日本経済研究センターなどの他の組織も雇用喪失の発生自体は予測していることから、1976年度自動車排出ガス規制と比較した場合、今日のEVシフトでは日本の自動車メーカーにとって雇用喪失問題は避けたい状況にあるといえる。さらに、エンジン部品製造等の下請企業にとって、EVシフトは存続の危機につながる。

一方、EVシフトに対しては、1976年度自動車排出ガス規制のように単なる技術革新では対応できず、生産システム自体の改革が求められる。EVでは、部品点数はエンジン車に比べて少なく、工程は簡略化され、少人数での製造が可能になる。その結果、日本の自動車メーカーは、創業以来培ってきたエンジン技術における優位性をも失うことになりかねない。その一方で、EVシフトによって、自動車に搭載する基本ソフト（OS）開発やデジタルデータ活用といった自動車製造のIT化が進むとされる（『日本経済新聞』2022年1月9日朝刊）。さらに、EVシフトの進展は、単にエンジンからモーターや電池への移行を促すだけではなく、巨大EVプラットフォーム企業が誕生すれば、これまで企画、開発、製造、販売のすべてを担ってきた自動車メーカーは、車両製造に特化することにもなりかねない（鶴原 2022, 124）。

### 3-2. 2つの事例の背景にある「経済」と「環境」をめぐる認識の相違

2つの雇用喪失説について、前項とは異なり、本項では「経済」と「環境」をめぐる認識の変化という視点から整理してみたい。

1970年代までは、「『経済』か『環境』か」という二項対立的思考が支配的であったといえる。1976年度自動車排出ガス規制に対する雇用喪失説は、そのような状況下で主張された。

その二項対立的理解が大きく変わるのは1980年代である。それは、国際機関や国際ビジネス界が、「経済」の成長のための手段として「環境」を取り込んだことによる。その動きが本格化したのは1970年代末以降である<sup>41)</sup>。マルテン・ハイエル (Maarten Hajer) によれば、1980年前後から、先進国での「経済」と

「環境」に関する認識は変化した。この時期に、批判的姿勢をもつ従来の環境運動とは異なり、政治的には穏健な性格をもつ、超国家的な環境政策を推進するネットワークが形成されたという。さらに、1980年代半ばには、「環境」と「経済」は、適切に管理されていれば相互に補強しあい、技術革新を支えるものになるという知見がOECDの会議で共有されたと、ハイエルは指摘した (Hajer 1995, 96-100)<sup>42)</sup>。「サステイナブル・デベロップメント」という概念を国際的に周知したブルントラント委員会も、「経済」と「環境」が両立するという理解の促進に貢献した。また、国際ビジネス界は、1992年の地球サミットに自身の意見を反映させるべく、1980年代半ばから動き出していた (Chatterjee and Finger 1994, Chp. 7)。

日本では、1980年から、OECD等での国際的な議論に接していた官僚や大来佐武郎らが主導した環境庁長官の私的諮問機関「地球的規模の環境問題に関する懇談会」において、地球環境問題が議論されるようになった。この懇談会も、「経済」と「環境」をほぼ対立的なものとして捉えてはいなかった<sup>43)</sup>。

次項では、2つの雇用喪失説を、この「経済」と「環境」をめぐる認識の変化のなかに位置づけてみよう。

### 3-3. 環境主義，環境リアリズム，経済成長主義の視点からみた雇用喪失説

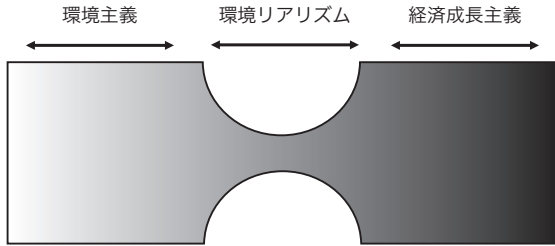
これまで、環境対策をめぐるさまざまな主体の姿勢は、言説、国家や資本主義などの体制などによって分類されてきた (ドライゼク 2007; 深井 2005)。ここでは、ルール、スタンダード、原則、コンセプトを生み出す能力にも注目して、環境対策をめぐるさまざまな主体の姿勢を経済成長主義、環境リアリズム、環境主義という3つに整理する<sup>44)</sup>。図5-1と図5-2は、この整理にもとづいたものである。図5-1は1970年代までの状況を、図5-2は1980年代以降から今日に至る状況を表

41) Sluga (2017) は、この国際機関や国際ビジネス界の動きは、すでに1972年国連人間環境会議前後に胎動していたとの重要な提起を行ったが、この点についてはさらなる研究が望まれる。

42) このような動きが1980年代以降の環境対策の質的变化につながったことを考察したものとしては喜多川 (2015, 147-150) を参照。

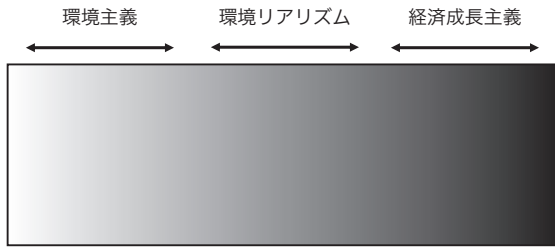
43) 「地球的規模の環境問題に関する懇談会」が作成した報告書が1つの契機となりブルントラント委員会が創設された。この懇談会についての詳細は喜多川 (2021b) を参照。

図5-1 1970年代までの環境対策をめぐる姿勢



(出所) 喜多川 (2022) にもとづき作成。

図5-2 1980年代以降の環境対策をめぐる姿勢



(出所) 図5-1に同じ。

している。

環境主義は、環境を守ることを最優先する立場である。環境主義の事例には、本章の事例に即していえば7大都市調査団のメンバーであった柴田徳衛や華山謙が当てはまる。そして、環境保護団体のうちの一定程度も環境主義とみなすことができる。

環境リアリズムは、経済成長と環境を守ることの両立を目指す立場と定義される<sup>45)</sup>。そして、環境リアリズムは、経済成長を重視しているがそれを前面に出さ

44) 以下、本項の記述は、喜多川 (2022, 39-41) における議論を基礎にして雇用喪失説を検討したものである。

45) 以上の環境主義と環境リアリズムの定義は、喜多川 (2022) を踏襲した。なお、「リアリズム」とは、国際政治学の分野では、政治をパワーと安全を求める国家間の権力闘争とみなす見方である (ナイ・ウェルチ 2017, 6, 443)。本章では、そういった国際政治学での議論とは別の意味で「リアリズム」という語句を用いている。



ず、経済界に幅広く受容される、環境を守るとされる政策、ルール、スタンダード、原則、コンセプト等を創出するという特徴をもつ。

環境を守るとされる政策、ルール、スタンダード、原則、コンセプト等に該当するものとしては、たとえばサステイナブル・デベロップメント、拡大生産者責任 (Extended Producer Responsibility: EPR)<sup>46)</sup>、持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals: SDGs)、そしてEVシフトを列挙できる。

1970年代以前の環境リアリズムとしては、伊藤康が明らかにした、1960年代の出光興産の事例を挙げることができる。同社は、1967年に重油直接脱硫装置を世界で初めて設置し、硫黄含有率に関する事実上のスタンダードをつくりだした。しかし、その際、出光興産は、自社商品の高硫黄重油による顧客のボイラー損傷回避という本来の目的を前面に出さず、重油脱硫は大気汚染対策であるとしていた (伊藤 2016, 135-165)。

一方、1980年代から今日に至る環境リアリズムの事例としては、本章で言及した、EVシフトに積極的な欧州自動車メーカー、それを支える欧州委員会のみならず、IFRS財団やGFANZといった国際的な金融・会計分野の組織を挙げることができる。

経済成長主義は、経済成長を最優先する立場と定義できる。経済成長主義の特徴は、経済成長を最優先するという前提のもとで環境対策に取り組むが、環境を守るとされる政策、ルール、スタンダード、原則、コンセプト等を創出しないことにある。そして、経済成長主義は、環境リアリズムが創出した政策、ルール等に抵抗あるいは追従することになる。経済成長主義には、1976年度自動車排出ガス規制の導入に反対していた自動車メーカーや、経済調和論を唱える主体が当てはまる。また、今日でも多くの企業や政府が経済成長主義に位置づけられる。エンジン車生産にもこだわりEVシフトに消極的と理解されているトヨタ、さらにEVシフトの流れに乗り遅れた日本の自動車メーカーは、EVシフトにおいては経済成長主義にとどまっている<sup>47)</sup>。

---

46) ドイツにおける拡大生産者責任を環境リアリズムの視点から分析したものとしては、喜多川 (2015) の第8章第4節がある。

47) 環境主義、環境リアリズム、経済成長主義のその他の事例については、喜多川 (2022) を参照されたい。

図5-1において、環境主義、環境リアリズム、経済成長主義の3つの領域は、それぞれスペクトル状にゆるやかにつながっている。1970年代までは、「経済」と「環境」の両立がほとんど認識されていなかったため、環境リアリズムの存在は目立たないものであった。図5-1において、環境リアリズムが狭い領域で表されているのはこの理由による。二項対立的思考が支配的であった1970年代までの関係主体の環境対策に対する姿勢は、ほぼ経済成長主義あるいは環境主義に分類できたと考えられる。図5-1をふまえると、1976年度自動車排出ガス規制に対する雇用喪失説は、環境リアリズムの存在感が薄い状況下で、環境主義とのせめぎ合いのなかで経済成長主義から発せられたことがわかる。したがって、この雇用喪失説の背景には、《経済成長主義》と《環境主義》の対立があったといえる。

図5-2においても、環境主義、環境リアリズム、経済成長主義の3つの領域はそれぞれスペクトル状にゆるやかにつながっており、それぞれのあいだには明確な境界線はない点は図5-1と同じである<sup>48)</sup>。その一方で、図5-2では、1980年以降に台頭することでその存在感が大きくなった環境リアリズムが占める領域は、図5-1に比較して大きくなっている。すでに述べたように、EVシフトに積極的な欧州自動車メーカー、それを支える欧州委員会のみならず、IFRS財団やGFANZといった国際的な金融・会計分野の組織が、この増大した環境リアリズムの領域に当てはまる。EVシフトをめぐる日本で雇用喪失説が唱えられた背景には、気候変動対策をめぐる国際的なルールやスタンダードづくりを主導するこれらの環境リアリズムの台頭があると考えられる。

EVシフトにおいては、環境リアリズムと環境リアリズムに近い環境主義のあいだでは協調が成立している。そして、トヨタなどの日本の自動車メーカーにEVシフトをより強力に迫っているのは環境主義勢力ではなく、脱炭素化やEVシフトを新たな経済成長の枠組みのなかに組み込み、EVシフトを牽引している環境リアリズムのネットワークである。したがって、今日の雇用喪失説においては、《経済成長主義》対《環境リアリズム》という対立構図が成立している。

本章冒頭で述べたように、ある環境対策により想定される経済的なマイナスの影響の回避を目的として雇用喪失説が発せられる。今日のEVシフトという対策に向けられた雇用喪失説もそれに当たる。しかし、その対策からプラスの経済的影響を受けると考えられる環境リアリズムのネットワークが存在する場合には、

その対策の実施をめぐる攻防は、ともに経済成長を志向するはずの《経済成長主義》と《環境リアリズム》のあいだでの対立を招いてしまっている。それは、いずれが経済競争における勝者になるかという争いである。そして、経済成長主義側から発せられたEVシフトに対する雇用喪失説は、ルールやスタンダードづくりに取り組んでいる環境リアリズムにもはや影響を及ぼすものとはならない。

ここで、環境主義、環境リアリズム、経済成長主義とポーター仮説との関係を考えてみたい。1-3で述べたとおり、ポーター仮説は、環境規制への対応を通じて技術革新が促され、企業の競争力が増すというものである。環境主義に立脚する場合には、ポーター仮説は環境規制導入を求める根拠の1つとなる。そして、経済成長主義勢力は、この仮説の実現を否定的に捉える可能性が高い。一方、環境リアリズムが目指すのは、EVシフトの事例にみられるように、単なる技術革新にとどまらず生産システム改革であるというケースもある。したがって、環境リアリズム的発想の企業によってポーター仮説が成立することもあるが、その場合には、技術革新の促進を考察対象としたポーター仮説の範囲を超え、生産システム改革にまで発展する可能性もある。

本節でのこれまでの分析をふまえると、2つの雇用喪失説の相違点は、次の表5-1のようにまとめられる。

## おわりに

EVシフトが日本の自動車業界に及ぼしている衝撃は大きく、短期的な影響がすでに現れている。たとえば、EVシフトによる市場の変化に対応するために、ホンダは2040年までには、新車の脱エンジンを実現するとの目標を掲げた。つまり、自社が販売する新車をEVかFCEVにするというのである。そして、この

---

48) 「『経済』か『環境』か」という主張が叫ばれなくなった今日では、さまざまな主体の環境対策に対する姿勢の違いはわかりにくいものになっている。たとえば、サステイナブル・デベロップメントやSDGsの重要性は、図5-1および図5-2において、環境主義の左端部に位置する主体を除けば、いずれの立場にも支持される。図5-1および図5-2により各主体の位置づけを確認することで、その種のわかりにくさを克服するための手がかりが与えられる。

表5-1 2つの雇用喪失説の相違点

	雇用喪失説の論者	雇用喪失説の契機と批判対象	雇用喪失の発生有無	必要な対応策	対立の構図	雇用喪失説の有効性
1976年度自動車排出ガス規制	経済界, 学者, 労働界	大気汚染と米国マスキー法。同法延期後は日本独自のNOx規制強化。	発生せず	NOx削減技術開発	経済成長主義対環境主義	成功しなかったが一定程度あり
EVシフト	自動車業界(トヨタの主導性が推定される)	脱炭素化。国際的な環境リアリズムによるEV化推進, エンジン車排除。	発生不可避	エンジン車生産終了, 生産システム改革	経済成長主義対環境リアリズム	環境リアリズムのネットワークに対してはなし

(出所) 筆者作成。

エンジン車からの撤退を一因として、同社は、栃木県真岡市にあるエンジン部品工場の閉鎖を2021年6月に発表した。このホンダのエンジン部品工場の閉鎖は、同社のエンジン部品を手がけてきたサプライヤーにとっては死活問題である。エンジン部品の下請企業は、自動車分野以外への進出を迫られている（横山・木皮2022, 68-69）。したがって、自動車メーカーのみならず、エンジン部品製造等の下請企業における雇用維持が懸案となっている。このように、自動車業界においても「ジャスト・トランジション」(just transition)<sup>49)</sup>が喫緊の課題である。経済産業省は、自動車部品メーカーにおけるエンジン部品等の製造からEV部品製造への転換を支援する「カーボンニュートラルに向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業」や事業再構築補助金の「グリーン成長枠」などの施策により着手したところである<sup>50)</sup>。

さて、冒頭で指摘したように、本章は2つの雇用喪失説の比較から、雇用喪失説が発せられなければならなかった背景の違いを明らかにするとともに、環境リアリズムという概念の援用を通じて、2つの雇用喪失説における対立の構図を検討するものであった。最後に主要な検討結果とそこから得られる示唆をまとめた

49) ジャスト・トランジションとは、平等で公正な (just) 方法での脱炭素社会への移行を目指す考え方である。ジャスト・トランジションについては、ILO (2015) を参照。

50) これらの補助制度については次を参照されたい。https://www.meti.go.jp/main/yosangaisan/fy2022/pr/ip/seizou\_15.pdf, https://www.meti.go.jp/covid-19/jigyo\_saikoutiku/pdf/green\_jirei.pdf (いずれも2022年5月24日アクセス)

い。

EVシフトに対しては単なる技術革新では対応できず、生産システム自体の改革が求められる。それは、創業以来培ってきたエンジン技術における優位性をも失うことに通ずる。日本の自動車メーカーの多くは環境リアリズムが「ルール」や「スタンダード」とするものへの追従を余儀なくされつつある。

1976年度自動車排出ガス規制とEVシフトにおける雇用喪失説の大きな違いは、前者が《経済成長主義》と《環境主義》の対立から生まれたものであったのに対して、後者は《経済成長主義》と《環境リアリズム》の対立から生まれている点にある。経済成長主義路線である今日の日本の自動車メーカーがEVシフトにおいて対峙しているのは、欧州委員会、欧州等の産業界、国際的な金融・会計分野の組織などの環境リアリズムを体現する幅広いネットワークである。

ここで、本書序章で論じられた「後発の公共政策」という視点からこの対立構図を捉えなおせば、次のようになる。1976年度自動車排出ガス規制の事例からは、「後発の公共政策」であった環境政策と、「環境」に十分な配慮をしない産業政策などの「先発の公共政策」のせめぎ合いが浮き彫りになった。一方、環境リアリズムの国際的ネットワークが伸長するなかで、EVシフトに関する事例には、会計分野や金融分野の国際的な新たなスタンダードが組み込まれつつあり、環境政策の新たな姿が示されている。

ところで、EVシフトでは、日本の自動車メーカーにおける大量の雇用喪失発生は一定のリアリティをもつ。その一方、EVシフトからプラスの経済的影響を受けると考えられる、環境リアリズムの幅広いネットワークの存在は、雇用喪失説を主張すること自体の有効性を低下させている。それは、次の理由による。1976年度自動車排出ガス規制の事例では、雇用喪失説によって、規制官庁である環境庁に圧力をかけるとともに、あわよくば世論の風向きを変えようという狙いがあった。それに対して、新たな成長へ向けて邁進しつつあるEVシフトの先導者に対しては、雇用喪失説を投げかたとしても、もはや効果的な対抗策とはならない。なぜならば、EVシフトの先導者にとっては、EVシフトこそが新たな産業を創出し、雇用を生み出すものだからである。

では、日本の自動車メーカーにとっての課題は、EVシフトを推進した上で、環境リアリズムへの移行を目指すことであろうか。否である。それは、EVシフ

トと環境リアリズムのそれぞれが次の問題点を有するからである。

1つめは、1-3と2-3で言及した自動車の生産量に関する問題である。自動車生産台数の量的規制というルール・基準策定に、経済成長を重視する環境リアリズムが興味を示すとは考えにくい。したがって、自動車生産台数の量的規制が環境対策のメニューに上る可能性は現状では低い。ただし、カーボンニュートラルやEVシフトが今のような大きな動きになるとは20年前には想像できなかったことを考慮すれば、環境主義勢力が粘り強く自動車生産台数の量的規制導入を提起してムーブメントをつくりだすことは重要である。

2つめは、関係者の利害対立のなかで、環境改善を実現しないルールやスタンダードが環境リアリズムによってつくられる可能性もある。1980年代から1990年代初頭にかけては、国際的な経済団体が、環境対策における厳しい規制の導入を阻止し、自主的取組の実施に置き換えることに成功したとされるが（Chatterjee and Finger 1994, 117）、今日のEVシフトに関連しては、新たなルールやスタンダードづくりをめぐる何が起きつつあるのだろうか。たとえば、IFRS財団の下部組織でありサステナビリティに関する情報開示ルールを設定するISSB（2-2参照）に関しては、その設立の正式発表以前に次のように関係国がすでに動き出していた。「カナダは7月にISSBの設立・運営資金の一部を負担する代わりに本部設置を求めている。足元でドイツやスイスも本部誘致を表明し、中国も17日に財団への支援と北京への本部誘致を示す文書を公表した」（『日本経済新聞』2021年9月22日朝刊）。このISSB本部の誘致運動は、国際基準づくりをめぐる主導権争いの一環である。また、ISSBでサステナビリティの開示基準設定に携わるボードのメンバーの人選についても、関係する国や組織のあいだでの綱引きが繰り広げられている。すでにISSBの議長、副議長、特別アドバイザーの3人には、欧米で企業経営や会計基準づくりに従事した人材が選出されており、他のメンバーの選考には、アジアからは日本、中国、インド、インドネシアが関心を示しているとされる（『日本経済新聞』2022年2月3日朝刊）。とくに、「ISSBアジア代表の座に向けて熱心に働きかけているのは日本と中国だ。日本が競り負けるようなことになれば、環境や人権といった問題についても、中国の声が国際基準に反映される」（『日本経済新聞』2022年2月9日朝刊）との見方もある<sup>51)</sup>。

国、欧州委員会、産業団体などによる主導権争いといえる「会計外交」(2-2参照)

の結果、国際基準づくりに環境リアリズムのネットワークの意向が反映される可能性は高い。しかし、そのようにしてつくられたルールやスタンダードが環境改善に貢献する保証はない。自動車環境対策分野ではないが、欧州委員会は「EUタクソノミー」において、その評価が割れている原子力発電を一定の条件の下ではあるが「グリーン」な地球温暖化対策に役立つエネルギー源に位置づけた事例もある（『朝日新聞』2022年2月3日朝刊）。

本章はEVシフトをめぐる雇用喪失説の分析を通じて、気候変動防止分野における環境リアリズムの存在を浮き彫りにした。グローバルなネットワークを形成している環境リアリズムは、近年の環境政策を左右しつつあり、その学術的検討が今後求められる。

【付記】本章は、科学研究費補助金（基盤研究C: JP20K12281, 基盤研究B: JP21H00773）による成果の一部である。森久聡氏（京都女子大学）からは、筆者がEVシフトに注目する上での重要なお教示を、そして、小堀聡氏（京都大学）からは、本章全体に関するさまざまなご教示をいただいた。小松志朗氏（山梨大学）、中澤高師氏（東洋大学）、グレゴリー・トレンチャー氏（京都大学）、小西雅子氏（WWFジャパン）には、本章の一部について貴重なお助言をいただいた。以上、記して感謝したい。

#### 【参考文献】

##### 〈日本語文献〉

- 足達英一郎 2021. 「英国、環境金融で主導権狙う。COP26を機に地歩固め」『日経産業新聞』11月12日。
- 荒井晴仁 1979. 「環境政策の経済的影響——計量経済学的分析手法の整理」『かんきょう』4(3): 61-70.
- 荒井晴仁 談（荒井晴仁・甲斐沼美紀子・小林光・斉藤照夫・増原義剛）2012. 「特集：環境庁40周年 第一部環境行政の40年を振り返る 座談会 その3 環境と経済」『環境研究』(165): 35-49.
- 伊藤康 2016. 『環境政策とイノベーション——高度成長期日本の硫酸酸化物対策の事例研究』

51) 本章脱稿後の2022年8月に、ISSBのボードメンバー14名が出揃った。中国からは副議長を含む2名が、韓国からと日本からは各1名が選ばれた。<https://www.ifrs.org/news-and-events/news/2022/08/former-world-bank-vice-president-jingdong-hua-appointed-as-issb-vice-chair/> (2022年10月19日アクセス)

- 中央経済社.
- 稲留正英・加藤結花 2022.「トヨタがEV本腰で新局面——「会計」が淘汰するエンジン車」『週刊エコノミスト』1月18日号: 14-16.
- 環境庁編 1977.『環境白書（昭和52年版）』大蔵省印刷局.
- 環境庁10周年記念事業実行委員会編 1982.『環境庁十年史』環境庁.
- 環境庁20周年記念事業実行委員会編 1991.『環境庁二十年史』ぎょうせい.
- 喜多川進 2015.『環境政策史論——ドイツ容器包装廃棄物政策の展開』勁草書房.
- 2021a.「1970年代における自動車排気ガス規制の再検討——雇用喪失をめぐる議論をてがかりに」鈴木玲編『労働者と公害・環境問題』法政大学出版局, 207-247.
- 2021b.「日本における地球環境政策の萌芽——『地球的規模の環境問題に関する懇談会』に注目して」寺尾忠能編『「初期」資源環境政策の形成過程——「後発の公共政策」としての始動』日本貿易振興機構アジア経済研究所: 117-153.
- 2022.「環境政策史からみた環境政策研究の展望」『環境情報科学』51(2): 37-41.
- 経済産業省 2020.「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」経済産業省.
- 厚生労働省大臣官房統計情報部 2016.『平成23年（2011年）産業連関表 労働誘発係数』厚生労働省大臣官房統計情報部.
- 香山健一 1974.「排ガス規制は総合的視野で。『51年完全』はムリ。性急な実施、国の進路を誤る」『サンケイ新聞』12月4日朝刊.
- 小林健一 2011.「米欧の環境規制と自動車工業」『アメリカ経済史研究』(9): 63-79.
- 佐貫利雄 1974a.「日本経済“五つの壁”(下)」『日本経済新聞』6月20日朝刊.
- 1974b.「日本経済五つの壁」『中央公論』8月号: 167-179.
- 柴田徳衛 談（西村肇・橋本道夫・宇沢弘文・柴田徳衛・庄司光・華山謙・宮本憲一）1977.「『自動車公害』について」『公害研究』6(3): 29-46.
- 柴田徳衛 1978.『日本の都市政策——その政治経済学的考察』有斐閣.
- 鈴木直次 2016.『モータリゼーションの世紀——T型フォードから電気自動車へ』岩波書店.
- 『選択』編集部 2021.「広告を裏読みする第26話——トヨタ主導のEV反対『脅し広告』」『選択』2月号: 40-41.
- 中央公害対策審議会大気部会窒素酸化物等に係る環境基準専門員会 1972.「窒素酸化物等に係る環境基準についての専門委員会報告」1972年6月20日（環境庁大気保全局『日本における光化学反応による大気汚染の概要（昭和48年度）』1973年: 102-103, 国立国会図書館デジタルコレクション<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/3948326>所収).
- 鶴原吉郎 2022.「電動化が引き起こす自動車産業の『解体』と『再構築』」『世界』2月号: 118-125.
- 豊田章男 談（豊田章男・新谷学）2022.「トヨタ豊田章男社長、すべての疑問に答える！——EVシフト、日鉄訴訟、メディア不信、後継者……」『文藝春秋』新年特別号: 92-114.
- ドライゼク, J. S. (丸山正次訳) 2007.『地球の政治学——環境をめぐる諸言説』風行社.
- ナイ, ジョセフ・S. Jr., デイヴィッド・A. ウェルチ（田中明彦・村田晃嗣訳）2017.『国際紛争——理論と歴史（原書第10版）』有斐閣.
- 7大都市自動車排出ガス規制問題調査団編 1974.『7大都市自動車排出ガス規制問題調査団報告



- 書』7大都市自動車排出ガス規制問題調査団。  
 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所編 1995.『自動車年鑑1995年版』日刊自動車新聞社。  
 日本経済研究センター中期予測班 2021.『コロナ後の日本経済——DX加速はグリーン成長への道（第47回中期経済予測報告書）』日本経済研究センター。  
 日本興業銀行資料センター編 1975.「自動車排出ガス規制の経済的影響」『興銀調査』6(通号180): 2-79。  
 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 1990.『自動車年鑑平成2年版（1990）』日刊自動車新聞社。  
 日本自動車工業会編 2020.『日本の自動車工業2020年版』日本自動車工業会。  
 日本貿易振興機構海外調査部 2021.『主要国の自動車生産・販売動向』日本貿易振興機構。  
[https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/\\_Reports/01/b1e7627cbc668431/20210039.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/b1e7627cbc668431/20210039.pdf) (2022年2月3日アクセス)。  
 橋本道夫 1988.『私史環境行政』朝日新聞社。  
 華山謙 1978.『環境政策を考える』岩波書店。  
 原剛 1975.『砂漠のオニヒトデ——排気ガス規制後退の共犯者』自動車産業研究所。  
 原真人 2022.「(記者解説) 脱炭素の原動力。欧米の金融界が描く、エコなバブル」『朝日新聞』1月17日朝刊。  
 深井慈子 2005.『持続可能な世界論』ナカニシヤ出版。  
 本郷滋 1978.『ドキュメント0.25——日本版マスキー法は成功したか』日本環境協会。  
 松下和夫 1982.「最近の環境行政の動向と環境経済学の課題」『環境研究』(37): 15-24。  
 松田千恵子 2021.「ESGルール、守るより作ろう」『日本経済新聞』12月3日夕刊。  
 武藤博道 1984.「自動車産業」小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎編『日本の産業政策』東京大学出版会, 277-296。  
 森原康仁 2022.「SDGs言説の意義と限界——『SDGsをめぐる現実と思想』をめぐる」『専修大学社会科学研究所月報』(707): 40-43。  
 横山隼也・木皮透庸 2022.「EV化が揺るがす国内生産——脱エンジン最前線の試練:自動車」『週刊東洋経済』3月26日号: 68-70。  
 リード, ダニエル 2022.「Fun to Drive?——トヨタと気候変動」『世界』2月号: 100-107。

#### 〈英語文献〉

- Chatterjee, Pratap and Matthias Finger 1994. *The Earth Brokers: Power, Politics and World Development*. London: Routledge.  
 Hajer, Maarten A. 1995. *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Oxford: Oxford University Press.  
 International Labour Organization (ILO) 2015. *Guidelines for a Just Transition towards Environmentally Sustainable Economies and Societies for All*. Geneva: ILO.  
 Porter, Michael E. 1991. "America's Green Strategy," *Scientific American* 264(4): 168.  
 Sluga, Glenda 2017. Capitalists and Climate, <http://humanityjournal.org/blog/capitalists-and-climate/> (2022年1月31日アクセス)

Tabuchi, Hiroko 2021. “Toyota Led on Clean Cars. Now Critics Say It Works to Delay Them.” *New York Times*, July 25.

©IDE-JETRO 2023

本書は「クリエイティブ・コモンズ・ライセンス表示-改変禁止4.0国際」の下で提供されています。  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.ja>

