

JNEP news

Japan Network for Earth Environment and Prevention of Pollution (JNEP)

公害・地球環境問題懇談会

googleで検索 → jnep.jp

大気公害患者はたたかう — 責任裁定



目次

| | |
|--------------------------|---|
| 大気公害患者はたたかう — 責任裁定 | |
| 責任裁定—大気公害患者の新たなたたかい..... | 2 |
| 史上”最暑”の地球で石炭火力ゼロを叫ぶ..... | 4 |
| JNEP情報..... | 6 |
| 活動日誌..... | 7 |
| リレーエッセイ..... | 8 |

責任裁定—大気公害患者の新たなたたかい

弁護士 原 希世巳

公害責任裁定の申請

2022年6月28日、東京、千葉、埼玉、神奈川・愛知・大阪の大気汚染公害患者153名が、公害等調整委員会(公調委)に、国(環境省)とトヨタ、日産など自動車メーカー7社に対し公害責任裁定の申請をした。公調委とは公害紛争の迅速・適正な解決を図ることを目的に1972年に設立された総務省の外局で、責任裁定とは公害被害者の救済のため、独自に調査をして加害企業等に被害賠償を命じる手続である。

2007年に解決した東京大気汚染公害訴訟では、国やメーカーの公害発生責任が明らかにされ、その和解条項により、国、メーカー、東京都が合計98億円の原資を拠出して東京都にぜん息医療費を無料とする制度が作られた。

しかしこの救済制度は2015年4月から新規患者の認定が打切られ、2018年4月から月額6000円まで患者の自己負担とする制度改悪が進められた。この点について東京都は患者会との交渉の中で、この制度がきわめて大きな社会的効果を上げていることを認め、「問題は財源のみ」であり、国やメーカーらに制度財源の追加拠出を要請したが拒否されたため、やむを得ずこうなったとの説明であった。

このような事態を受けた全国公害患者会は、全ての患者の救済制度の復活を求めて2019年に公調委に公害調停の申請をしたが、メーカーらの出席拒否という不誠実な対応もあって2021年12月に調停不成立となった。そこで改めて国・メーカーらの公害発生責任を明らかにして、東京都の救済制度の復活と全国的な被害救済制度の創設を実現することを目的にして、本申請に及んだのである。

本格的な審理の開始

これまで3回の審問が持たれ(11/2, 3/3, 5/10)、申請人側は被害の歴史、因果関係論、責任論など、これまでの訴訟等の到達点を踏まえて総論的な主張を展開し、現在申請人らの発症・増悪の原因など個別の論点についての準備を進めている。

これに対して国、メーカーらはこれまで公害発生責任に関する反論書面を提出しているが、とりわけ国は、公調委の委員長(永野厚郎・元名古屋高裁長官)から、申請人の主張とかみ合った反論をするよう繰り返し指導・要請を受けている。

例えば、「1972年にSPMの環境基準を設定しながら、国は1994年まで自動車排ガスのPM規制を全く行わず、その後も10年間は欧米の規制値よりも緩やかな規制しか行わなかった。これは自動車メーカーのディーゼル化推進戦略を支えるもので、深刻な排ガス汚染をもたらした重大な要因となった。」との申請人の主張に対し、国は反論書面を提出したが、委員長からは「規制の経過を年表のように並べただけではわからない。時々の規制に合理性があったかどうかについて説明せよ」と指摘される始末であった。

自動車メーカーの法的責任

他方メーカーらは口をそろえて東京大気訴訟第1審判決を引用して法的責任はないと主張している。同判決は、最大の争点であった被告メーカーらの公害被害発生の予見可能性は認めたものの、メーカーらの被る損失を考慮すれば回避可能性は認め難いとしてその責任を否定した。

それまでの公害訴訟判決では公害発生源企業に公害被害発生の予見可能性があった場合、操業を停止してでも被害発生を防ぐ義務があるとされていたことを考えれば、これは無茶苦茶なものという他はない。

控訴審では原告側はこの点について周到な主張立証を展開した。そして東京高裁の和解勧告では、メーカーの法的責任について言及してはいないが、新たな医療費救済制度創設のための資金33億円の他に、原告らに対する解決金12億円、合計45億円の支払いを勧告しており、その金額の大きさを見ても裁判所がメーカー責任について積極的な心証を形成していたであろうことは明らかである。

低公害車の開発と社会的責任

メーカーらは無公害車の開発、普及に不断に取り組んで社会的責任を果たしており、新たに法的責任が発生する状況ではないとも主張している。

仮にメーカーらが低公害車開発の努力をしていたとしても、それがとりわけ1970年代以降今日に至る排ガス公害の発生を免責するものではないことは当然のことである。しかも今日までのメーカーらの低公害車開発の水準は、諸外国のメーカーなどと比べてもおおよそ社会的責任を果たしたなどといえるものでないことも明らかである。

我が国の無公害車普及の取組は諸外国と比べて大きく遅れている。今日、ガソリン・ディーゼルの新車販売を2035年～40年を目標に禁止していくことを決めた国々(英国、韓国、インド、EU)、あるいは2030年～40年の時期目標を掲げて電気自動車(EV)、または燃料電気自動車(FCV：水素と酸素の化学反応によって発電して走行。排出は水蒸気のみ)の普及を目指す国々(米国、カナダ、中国、オランダ、デンマーク、ノルウェイなど)が世界の趨勢となっている。

これに対して、日本は2021年1月に菅首相が1935年に「電動車」100%を目指すとの目標を掲げたのみである。この「電動車」には、無公害車であるEV、FCVの他にハイブリッド車(HV)、プラグインハイブリッド車(PHV)が含まれている。HVはガソリンエンジンを動かして発電し、電気モーターで走行するもので、NOx、CO2等を排出しており、無公害車とはいえないことは国際的に常識とされている。PHVは外部電源からの充電を可能にしたHV車で、電気だけで走行できるのは40km程度とされている。

このように政府がHV車も含めた目標としたのはトヨタが政府に圧力をかけた結果であることが明らかである。昨年7月には自民党の甘利前幹事長の「昨日もちょっと豊田章男会長と話をしたけれども、HVを否定するような政権は全く賛同できないとおっしゃっていた」との発言が報道されたりもしている。また被申請人メーカーらの2021年及び22年の「電動車」販売台数は下表の通りである(被申請人いすゞ、日野、UDトラックスは「電動車」の販売ゼロである)。

このように日産を除く各社は2022年にEV車の生産台数を減少させており、唯一、FCV車の生産にこだわっていたトヨタも2022年には3分の1に激減させている。これに対してHV車は三菱以外の各社とも生産を伸ばしており「電動車」の94%はHV車が占めているのである。

いずれにしても無公害車(EV、FCV)の国内販売台数は国内の乗用車総販売台数のわずか1.7%にしかならず、このような水準で無公害化のための社会的責任を果たしたなどとは到底いえないことは明白である。



2021年→ 2022年メーカー別国内「電動車」の販売台数
Picture false

| 2021年→ 2022年 | 普通乗用車 | | | | 総数 |
|-----------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------------|-------------------------|
| | E V | F C V | P H V | H V | |
| トヨタ | 758→ 618 | 2,438→ 831 | 9,536→ 8,994 | 538,985→ 545,395 | 1,262,609→ 1,081,112 |
| 日産 | 10,846→ 16,017 | | | 146,869→ 176,387 | 182,669→ 209,912 |
| マツダ | 194→ 48 | | 0→ 265 | 5,930→ 13,166 | 119,397→ 122,838 |
| 三菱 | 13→ 10 | | 8,003→ 22,474 | 4,426→ 3,599 | 31,910→ 46,571 |
| ホンダ | 723→ 371 | 12→ 2 | 14→ 1 | 159,012→ 169,908 | 268,186→ 266,895 |
| SUBARU | 0→ 180 | | | 26,692→ 27,669 | 83,118→ 81,420 |
| 合計 | 12,534→ 17,244 | 2,450→ 833 | 17,607→ 31,734 | 881,904→ 936,124 | 2,010,704→ 1,808,748 |

おわりに

弁護団としてはこの責任裁定申請、何とか3年程度で決着をつけたいと考えている。大気汚染問題はもう過去のことと思っている人がかなり多い。確かに一時期より大気汚染は改善されている(それもこれまでの患者たたかいと世論の力である)。しかし患者のぜん息等の疾病は治ることはない。彼らは命ある限り、発作の恐怖と医療費負担に苦しまなくてはならない。

弁護団も患者会とともに今後も定期的にトヨタ、日産などの本社要請行動・ディーラー要請行動、環境省要請行動などを展開し、世論を変えていくたたかいを進めていきたいと考えている。



史上”最暑”の地球で石炭火力ゼロを叫ぶ

—そして2035年の目標を語ろう—

エネルギー問題研究者 佐川清隆

地球全体の平均気温が過去最高になっています。6月がこれまでで最も暑い6月になったのに続き、7月は3度、1日の平均気温が史上最高を更新しました。7月3日に史上初めて17度を超えたのですが、4日には17.18℃、6日には17.23℃となりました。過去12万5000年間で最も暑かった可能性を指摘する専門家もいるほどです。アメリカでは連日のように各地で最高気温を更新しています。南極の氷でおおわれた面積も過去最低となっています。長期的な気候変動に、エルニーニョなどが重なることで、かつてない高温になっています。2022年の欧州の熱波では6万人を超える人が亡くなったとの報告が出ましたが[1]、今年の熱波も世界中で多くの人命を今も奪っています。国内でも豪雨による水害と猛暑が連日のように報道されています。

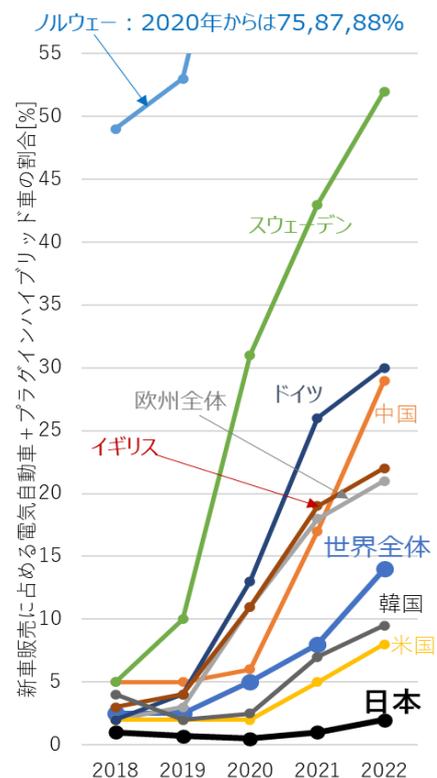
これまで気候変動に懐疑的だった人たちも含めて、今の気候が異常だと痛感し始めています。気候変動への追加的な対策を求める声が大きくなる新たな条件を感じています。

それだけに、6月30日にはJERAが神奈川県横須賀市久里浜で、四国電力が愛媛県西条市でそれぞれ石炭火力発電所を営業運転を開始したことは許せません。横須賀は2号機も試運転中です。速やかに多くの人に伝え、石炭火力発電NOの世論を広げに広げましょう。

加えて、これから2035年の温室効果ガスの削減をめぐる議論が本格化します。国際的には2024年のCOP(国連気候変動枠組条約締約国会議)29までに、各国の2035年の温室効果ガスの削減目標を出すことが推奨されています。今年3月に出されたIPCCの第6次統合報告書では、世界全体では19年比で温室効果ガスを60%以上、二酸化炭素を65%以上減らすことが求められています。日本など先進国はより高い目標が必要です。

国内では、今後第7次エネルギー基本計画と合わせて、削減目標が議論されるでしょう。今後さらに私たちの議論を深めていく必要があります。

そこでの一つの大きな争点は、「2035年までの電力部門の完全または大部分の脱炭素化」をどこまで、どのように実現するかです。これは2022年のG7サミットで日本も含めて合意したものです。これを原発やCCS(炭素貯留・貯蔵)付き火力、水素やアンモニア頼みで進めるか、地域が主役となる省エネルギーと再生可能エネルギー(再エネ)を核として進めるかが大きく問われています。日本の電力に占める再エネ比率は2022年で約23%に過ぎず、米国とともにG7最低レベルとなっています。



自然エネルギー財団は4月に、『2035年エネルギーミックスへの提言(第1版)-自然エネルギーによる電力脱炭素化を目指して-』を発売し、電力の8割以上を再エネで供給することを提言しています。

また、とりわけ省エネは政府のGX実行会議の議論では隅に追いやられています。本来は供給関連(再エネ・火力・原発・CCS・水素・アンモニア・・・)全体と同格に位置づけて議論すべきです。

輸送部門では、電気自動車の普及、そして自家用車なしでの生活も含め、いかにガソリン車を急速に減らすかが問われています。この数年で主要国が新車販売に占める電気自動車の比率を急増させています。

2022年には中国の新車販売の30%、欧州の23%が電気自動車とプラグインハイブリッド車(電気でもガソリンでも走る車)となり、一気に本格的な普及フェーズになってきました。日本ではまだ2%にすぎません。35年までのガソリン車の販売禁止と一体に、軽自動車も含めて手ごろな価格で手に入れられる電気自動車を増やすべきです。

[1] 例えば、ロイター

<https://jp.reuters.com/article/climate-change-heatwave-deaths-idJPKBN2YR02L>
元論文は

<https://www.nature.com/articles/s41591-023-02419-z#Sec8>

JNEP情報(2023年7月)

石炭火力発電所2つが運転開始

JERA(東京電力と中部電力の火力発電事業者)は、6月30日に横須賀石炭火力発電所新1号機の運転を開始した。設備容量が65万kWで、発表によると1年間に363万トンのCO₂を排出、天然ガス火力の約2.5倍になる。JERAはさらに横須賀石炭火力新2号機(設備容量が65万kWで、発表によると1年間に363万トンのCO₂を排出)を建設中で、来年2月に運転を開始することを計画している。仮に計画通り運転されれば1年間726万トンのCO₂を排出する。天然ガスならその4割程度。排出0に向けては省エネと再エネ発電を進めるしかない。

四国電力は、6月30日に西条石炭火力発電所新1号機の運転を開始した。

設備容量が50万kWで、発表によると246万トンのCO₂を排出する。もとの旧型石炭火力よりは多少ましだとしても、天然ガス火力の約2.5倍になる。

再稼働原発の発電単価

原子力発電所の再稼働の場合の発電コストについて、東京電力の小売会社である東京電力エナジーパートナーが5月17日の電力・ガス取引監視委員会・第45回料金制度専門会合に提出した資料で、40円/kWh以上と高額であることが明らかになった。

同社は、柏崎刈羽火力7号機が2023年10月、6号機が2025年4月に運転開始するとして計算、それにより値下げができるなどとしているが、原子力のコストが4940億円、発電量見込みは119億kWh、これを割り算して発電コストは41.5円/kWhとなる。原発の発電コストは石炭火力やLNG火力の約2倍、太陽光や風力の約3倍である。

また、仮に再稼働したとして、今後長期間運転による劣化による設備補修費の増加、これまでも繰り返された事業者自身の不祥事による運転停止・遅延と点検費用、それによる火力発電の燃料費・運転費の増加や他社電力購入費の増加、などの費用も考えられる。

活動日誌

6月

- 20日(火)福島原発被害東京控訴審(結審)
- 21日(水)福島原発被害千葉避難者
第2陣控訴審(結審)
- 24日(金)国際影響評価学会(IAIA)
日本支部主催
オンラインシンポジウム
「神宮外苑再開発計画はSDGsに
適うかー環境アセスメントの
あり方を問うー」
- 25日(日)JNEP総会
- 29日(木)神宮外苑訴訟第1回弁論
- 30日(金)原発と人権 事務局会議

7月

- 10日(日)原発と人権 実行委員会
- 18日(火)リニア訴訟判決言い渡し



今後の日程

7月

- 23日(日)東京大気交流集会 プラザエフ
- 25日(火)全国公害被害者総行動事務局会議
- 27日(木)福島原発被害東京訴訟控訴審

8月

- 1日(火)第3回大気責任裁定 環境省
14:00～
- 2日(水)全国公害被害者総行動事務局会議
13:30～
- 17日(木)福島原発被害者最高裁行動
- 23日(水)全国公害被害者総行動実行委員会
13:30～
- 26日(土)「8.26 水俣病全面解決をめざす
東京原告決起集会」プラザエフ

9月

- 2日(土)～3日(日)／原発と人権集会
(福島大学)
- 4日(月)福島原発被害東京訴訟
- 18日(祝)気候アクション
「ワタシノミライ」
- 27日(水)ノーモア・ミナマタ大阪地裁判決
東京行動

発行 : 公害・地球環境問題懇談会
(公害・地球懇/JNEP)
連絡先 : 〒160-0022 東京都新宿区新宿2-1-3
サニーシティ新宿御苑10F
TEL 03-3352-3663
FAX 03-3352-9476
郵便振替 : 00140-1-80892
加入者 公害・地球環境問題懇談会

JNEPリレーエッセイ

第12回：「新婦人の活動を紹介します」

新婦人 藤田真理子

新婦人ではごみ問題や気候危機の学習、原発ゼロの行動などを各県でとりくんでおります。去年後半からの主なものを紹介します。

●ごみ問題で京都・長岡京支部は環境フェスタを開催。プレ企画として市の出前講座で、「ごみの現状と課題」を学習しました。

フェスタの前半はごみ減量のために一人一人がとりくめることを4つのコーナーに分け、掲示と実演で紹介 ①ごみになるものを買わない ②減らす→食材使い切りレシピの紹介 ③リサイクル→古布でつくるバッグや服の展示と古新聞で袋作りの実演 ④繰り返し使う→かえっこバザール。

後半は環境団体に講師を頼み「地球環境を守るために私たちができること」の学習会をしました。他の支部でも環境フェスタをとりくんでいます。

●気候危機一年間390万トンの石炭を使い、日本の年間CO₂排出量の1%を排出している舞鶴石炭火力発電所。京都府本部は地元の環境団体に案内してもらい、周辺の支部などに呼びかけ11人で見学。“火力発電でも原発でもなく、小規模な再エネ発電をエネルギーの主流に”との思いを深めた見学会になりました。

●原発反対関連の行動も積極的に行っています。

・滋賀・湖南支部では原発の事故が起きて放射性物質が放出されたときに備え、安定ヨウ素剤を事前配備させようと1月に共同で学習会を開催。現在小学校での配備の検討が始まっています。

・埼玉・所沢支部では2月に福島からの「汚染土再利用の持ち込み反対署名宣伝行動」を新婦人がよびかけ、30人の参加で行いました。

・福島・いわき支部が3月に「原発処理水海洋放出中止を表明することを求める要望書」を市長と市議会各会派に届けて要請しました。

・福井県本部が4月に「老朽原発動かすな、高浜全国集会」にバス1台を借り切り、25人で参加。原発を外観から初めて見る人、抗議行動や集会に初めて参加する人たちなど有意義な行動となりました。

・鹿児島支部では「川内原発20年延長反対の署名行動」を今年1月から始め、3.11の400人パレードにも参加。6月に新婦人の「原発おしゃべりカフェ」を若い人を含む14人で開催。新婦人しんぶんの読み合わせ、情勢学習などをする中で、「国はなぜこんなに莫大なお金のかかる原発をつくり維持しようとするのだろう」「学習する機会が無ければ何も考えなかった」などの感想も出ました。「自分たちの事は自分たちで決めよう！」と20年運転延長の是非を問う「県民投票条例制定を求める署名」運動が始まっています。