

開発と環境—持続可能な未来を求めて

Development and the Environment - Toward a Sustainable Future



教授
藤崎 成昭
Professor
Shigeaki Fujisaki

"Development and the environment" are the primary focus of our laboratory. We are exploring the path to a sustainable future through the resolution of north-south conflicts over the global environment.

先進国と発展途上国?

35年ほど前、調査・研究のためアジア諸国を歩く生活を始めました。最初に訪れたのはインドネシアの首都ジャカルタです。開港から間もない、未だ真新しさの残る成田新東京国際空港(同空港の開港は1978年5月)から飛び立ち、降り立った先は、鉄道の古ぼけた田舎駅舎とも見紛うジャカルタの空港でした。そして入国・通関の手続きで早速の「洗礼」です。「マネー、マネー...」。聞きしに勝る〇〇〇、というやつです。当時の日本とアジア諸国の間にはまさに「格段」と形容できる差が厳然としてありました。しかし、その差がもたらすものは、当時20代の若者には、実は子供時代を思い起こさせる懐かしさだったのです。それだけ、日本の変貌も短期間に生じたものでした。そしてアジア諸国も、日本の背を追いかけるように、急速に大変貌を遂げてきました。とりわけ、1980年代後半以降のアジア諸国の変化には目を見張るものがあります。そしていつの頃からか、一人の研究者として、この地域において「先進国(developed nations)」「発展途上国(developing nations)」という用語を用いることに、些かの居心地の悪さを感じるようになりました。

「馬跳び」(leapfrogging)式発展

今、アジア諸国のとりわけ首都を訪れる場合、飛行機を降り立った先で、その昔私を驚かせたような「田舎の駅舎」に出くわすことはまずありません。否、シンガポールやクアラルンプールを初めとして、行った先の空港の方がむしろ立派です。追いかける側(後発国)は、先を走る者(先発国)が試行錯誤の末に獲得・確立した技術や仕組み(制度)を、取捨選択して(!) 取入れることが可能だからです。アメリカの経済史家アーサー・ガーシェンクロンに倣い、経済学では、これを「後発性の利益(advantages of backwardness)」と呼んでいます。アジア諸国はまさにこの利益を享受し、さらには先発国を跳び越えていく、そんな勢いです。後発の企業や国が、先発組を跳び越えていく過程を、近年の経済学では「馬跳び」(leapfrogging)式発展

と名付けています。日本もかつて、様々な分野でこの「馬跳び」をやったからこそ、1960年代の末に「世界第2の経済大国」に躍り出たのでした。

固定電話と携帯電話

「馬跳び」式発展は、例えば、電話の普及に見られる彼我の違いに着目すると分かり易いでしょう。先発国では、電話(固定電話)は既に何十年も昔からありました。例えば日本でも、1970年代にはほぼ全世界に普及していました。普及したということは、全国に電話線というインフラが張り巡らされ、(固定)電話機が保有された、ということです。このような既存資本の存在は、携帯電話という新たに開発された技術の普及にどのような影響を及ぼしたでしょうか?当然のことながら、固定電話の存在は、携帯電話という新たな技術への需要を抑制するものとして働きました。電話の利用者にも、サービスを提供する側にも、携帯電話にすぐ飛びつく理由は無かったのです。携帯電話という先端技術の恩恵を享受したのは、むしろ貧弱なインフラしか持たなかった後発国です。携帯電話の利用が固定電話を上回った最初の地域は実はアフリカなのです。

持続可能な未来に向けての「馬跳び」

2008年にノーベル経済学賞を受賞したポール・クルーグマンの『マクロ経済学』の教科書は、2009年の第2版(初版は2006年)から、その「長期の経済成長」の章の結論部分に「世界成長は持続可能か」という節を付け加えています。マクロ経済学の教科書で環境問題が論じられること自体驚くべき変化と言うべきですが、クルーグマンは「長期的経済成長と環境保護との折り合いをつけることは可能だ」とした上で、「主たる問題は必要とされる政策について政治的な合意を取り付けられるかどうかだ」と結論しています。当然のことながら、地球温暖化をめぐる南と北の引き続く対立を念頭に置いたものです。

幸いなことに、やはり2009年の12月にコペンハーゲンで開催

された気候変動枠組み条約COP15の前後から、従来「先進国責任論」を声高に主張し続けた南の姿勢には大きな変化が見られるようになりました。1992年にはクアラルンプール会議を主催し、発展途上国の声を代弁したマレーシアも、COP15の場で「(気候変動に対処するための)全世界の努力に貢献する」姿勢を表明しています。1991年に北京会議を主催しマレーシアと並んで南を先導した中国も、同年、やはりほぼ同様の立場を示すに至りました。

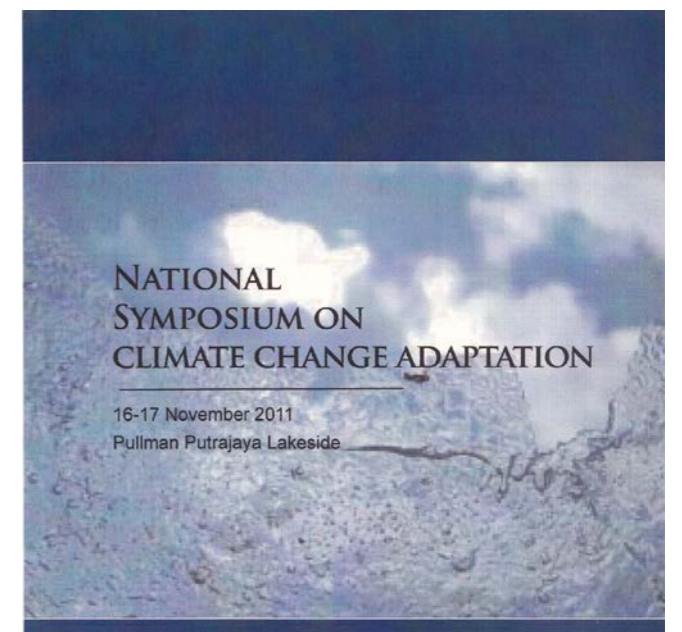
ここで認識すべきは、これらの国が、二酸化炭素の一人当たり排出量では先進国、例えば日本の半分(中国)、あるいは3分の2(マレーシア)の水準であるにも関わらず、排出量削減への取り組みを開始しているという事実です。これは、形を変えた一つの「馬跳び」、とは言えないでしょうか。

地球市民としての責務

2013年には一人当たり国民所得(GNI)が1万ドルを超えたマレーシアでは、貧困問題はほぼ克服され、むしろ国民の肥満(成人男女共に40%以上がBMI25以上)が問題視されています。公共交通網の未整備もあり、自動車の保有率は2010年に1000人当たり361台で、韓国(2009年に同355台)に並ぶ水準です(ちなみに日本は2013年に同583台)。

中国の一人当たり国民所得は依然7,000ドル弱と日本(46,000ドル)の15%程の低い水準ですが、例えば自動車の新車販売市場としては既に6年連続世界首位で、昨年の販売台数は2,349万台、日本(556万台)の4.2倍です。13億と人口では日本の10倍の中国は、自動車を買える層だけを取っても既に日本のざっと4倍に達すると見ることも出来るわけです。

こう見てくると、国単位で「先進」「発展途上」、あるいは南と北、を論じることの無意味さは既に明らかのように思われます。例えば、自動車を買えるような「豊かな」人は、どこに住んでいるかが、一人の地球市民としての責務も果たさねばならないはずだからです。



"Climate change adaptation" already has been the subject of much discussion even in developing nations.