



特集「東アジアの環境問題と地域協力」の編集にあたって

東アジア地域は、世界でももっとも急速に経済発展している地域の1つである。今後も当分成長軌道にあると考えられているが、手放しで喜んでばかりはいられない。そのことがもたらす潜在的環境負荷の増加がどれほどの環境インパクトにつながるか、不気味である。

自動車を例にとって考えてみよう。現在日本では7000万台を超える自動車が走っているが、中国において日本と同じ人口比率で自動車が走ることになると8億台近くにのぼることになる。8億台という数字は、現在世界全体で走っている自動車の台数に匹敵する。すなわち、同じ地球上にもう1つ世界ができることになるのである。かりに現状のままの自動車が走ることになれば、それにもなう環境負荷は倍増することになり、地球温暖化防止をいくら叫んでも絵に描いた餅ということにならざるをえない。中国は自転車交通中心のままでというわけにはいかない（現実到大都市部を中心にモータリゼーションが急速に普及しつつある）だろう。今後の東アジア地域の経済発展をいかに持続可能な発展パターンにしていくことができるかという問題は、東アジア地域のみならず世界全体にとってもきわめて重要な課題である。

東アジア地域の持続可能な発展を考えるには、まず東アジア地域における経済発展と環境問題・環境政策のかかわり、その現状と課題をよく知らなければならない。本特集の第1のねらいもそこにある。この地域の環境の状態はどこまでわかっているのか、また東アジア地域の経済発展にはどのような特徴があるのか、この地域の環境を保全するためにどのようなことが取り組まれているのか、といったことは基礎情報として多くの人に共有されるべきである。

同時に、東アジア経済は非常にダイナミックな動きをしており、政治情勢にも大きな影響を与えていることは周知の事実である。そのことが環境の状態はもちろんのこと、環境政策の様相においても大きな変化をもたらしつつある。これまで環境政策の主体という国民国家が念頭におかれてきた。ところが、グローバリゼーションの時代においては、国民国家よりも上位ないし下位のレベルの行政機構や組織の公共的役割が大きくなりつつある。環境への政策的配慮はまだ具体的にはなっていないけれども、東アジア経済共同体構想に見られる地域協力が現実味を持って語られており、自治体間ネットワークも進みだしている。もちろん民間レベルでの交流や技術協力も大きな役割を果たしていくであろう。

環境保全の観点から国際的な協力の仕組みを活用することや構築していくことも重要である。東アジア地域において、循環型の経済や社会を形成しようとする動きがまだ調査研究の段階ではあるけれども始まりだしたし、京都議定書で定められた京都メカニズムを活用したCDM（クリーン開発メカニズム）がこの地域においても進行中である。また、従来からある環境ODAもより明確な位置づけや機能が与えられようとしている。

そしてなによりも重要な変化は、東アジアの環境問題・環境政策にかかわるさまざまな動きにきわめて多くの主体がかかわるようになってきたことである。行政機関だけではなく、非営利組織や非政府組織、コミュニティ、民間企業など環境政策の主体は多様化してきたというべきで、そのネットワークのあり方が、環境政策の成否を決めるといっても過言ではない。東アジア地域はこの意味からも注目すべき実験場になっている。本特集のもう1つのねらいは、こうした実験場の先端的状況を伝えることにある。

（編集委員 植田和弘）