

「グリーン? なダボス?」

2014/03/20

コラム

国際交渉

菊川 人吾

国際環境経済研究所主席研究員



1970年代はじめから活動している世界経済フォーラム（WEF）の年次総会、いわゆるダボス会議が今年も例年同様1月後半に開催された。今年のダボス会議は日本にとって大きな意義となるものだったであろう。歴史あるダボス会議において初めて日本の首相がオープニングスピーチを行ったからである。今年は第一次世界大戦勃発の1914年から100年ということでそうした視点からの問題提起もあったに思う。^{注1)}

そうした複雑な論点を有したダボスであったが、安倍総理と5閣僚がダボスを訪れた日はいずれも晴天となった。筆者自身もその職務上ダボス会議に参加する閣僚随行といった業務で訪問するのは5回目だがこんなに晴れたのは記憶にない。ダボスに上がって行く手前の村がハイジで有名なマイエンフェルトだが（写真1）のように快晴だった。写真の山々はいわゆるハイジの山小屋（観光名所）があるところだが、その麓を総理一行の乗ったスイス鉄道がダボスまで駆け抜けた。さぞかし、絶景の「車窓から」であっただろう。



写真1

こうした環境の中で開催されるがゆえか、ダボス会議自体も「環境」をテーマにしたセッションも多く、街そのものも環境配慮を謳っている。例えば、グリーンダボス車という登録がないとダボス会議一体の域内を走れないことになっているのだが、その基準は若干お粗末^{注2)}で、しかも、基準適合しない車は走れないのではなく、単に迂回しなければならないだけで、その分余計に走らなくてはならない（写真2）。となると、全体としては環境を悪化させているだけにしかすぎないと思われるのだが、この辺りが欧州型の環境対策とフランクに言えるのか「偽善」又は「取り繕い」といった言葉がお似合いとも言えよう。^{注3)}



写真 2

こうしたご愛嬌のグリーンなダボスであるが、今年のダボスでは大きくグリーンに影響を与えるかもしれない記者発表があった。

1月24日、米国フロアマン USTR を筆頭に 14 カ国の閣僚ないし大使クラスが勢揃いの上で記者会見を行い、環境物品に関する自由化交渉への準備を始めることのコミットメントを発表したのである。^{注4)} (写真 4)



写真 4

この記者発表の共同ステートメント^{注5)} は以下の点で興味深い。

1. 中国が直前で参加を表明し、China の入った文書に会見場その場で差し替えられたこと。
2. 交渉を立ち上げる、のではなくその準備にコミットというもったいぶった表現^{注6)} になっていること。
3. WTO での交渉を前提にし、関税を撤廃 (eliminate) するとしており、APEC での環境物品自由化合意と異なるコンセプトになっていること。
4. APEC 合意をよい出発点 (good start) としつつ MFN (最恵国待遇) で実施するとし、APEC に留まらずいわずに WTO での成果を目指すとしていること。

昨秋の拙稿 ([「オバマ・イニシアティブ・ショック？」](#)) で解説した動きが約半年を経て現実の動きとなったのである。以前の拙稿では、この動きは以下の点で大きなハードルを抱えるとしていた。この半年でなぜこのような動きにつながったのか考えてみたい。

1. 法的拘束力の違い
2. 品目確定の困難性
3. 域内適用か MFN か
4. 頓挫している WTO ドーハラウンドとの関係

一つは、オバマ政権の通商交渉の停滞ぶりへのテコ入れが考えられよう。TPP 交渉等が見通せない状況に見受けられるが、そうした中で超党派から賛同を得やすい“環境”という名の交渉への積極姿勢を見せる事で議会や関係団体からの支持を得ようとしたことが考えられよう。

もう一つは、中国の動きだろう。直前でなぜ参加表明をしたのかその舞台裏を紐解くことは難しい。中国側には昨年 11 月の党大会三中全会以降の経済改革路線を示す必要があったのかもかもしれないが、それはまさに米国にとっては渡りに船で、中国への強い姿勢ということで議会への説明もしやすくなったのであろう。まさに、この中国が入る事がこの動きに賛同した EU 等にとってみれば自らだけでは中国と十分に対峙し得ない (昨秋寄稿の[「再生可能エネルギーは貿易戦争の新たな具へ」](#)を参照) 中で漁夫の利として魅力的に見え、域内適用のみならず、法的拘束力と MFN での対応を可能にしたと見て間違いはない。

さらには、昨年末、世界的には驚きをもって見られた WTO ドーハラウンドの一部先行合意である。^{注7)} 少なくとも一部でも成果を出せた WTO に若干の信頼が取り戻されたことも背景にあろう。

しかしながら、報道等で確認する限り、その後の具体的な動きは見えない。本来、必要と考えられる米政府の議会への交渉開始通報^{注8)} も現時点 (3月3日) で報道等には接する事がない。

中国の参加を得て、大きな一歩を踏み出した環境物品自由化交渉であるが未だ未だ紆余曲折があろう。この成否が、アナウンスされた地であるダボスを本当にグリーンと呼ぶに相応しいのか決めることになると言えるだろう。

なお、本稿の意見にかかる部分は筆者の個人的見解であり所属する団体等を代表するものではない。

注1) 例えば、Financial Times チーフエコノミストのマーティン・ウォルフやハーバード大のジョセフ・ナイの論考があろう。彼らは日中関係の地政学的なリスクの大きな懸念として位置づけていた。

<http://video.ft.com/3065600040001/Martin-Wolf-on-big-questions-at-Davos/World> や国際言論ポータルサイト“Project Syndicate”への投稿（例えば、ナイの“Return of Japan”）など。

注2) ダボス会議の開催主体たる WEF (World Economic Forum)の資料に依れば、Limousine: CO₂ emission rate Maximum 165g/km となっている。

注3) 少なくとも周辺地域への環境配慮を謳うのであれば、観光地で有名なツェルマットやサースフェーのように一切のガソリン車・ディーゼル車の乗り入れを禁止し、電気自動車や馬車のみで移動し、その不便さを甘受するくらいが必要であろう。(写真3はサースフェーでの電気自動車タクシー。こうした小さなタクシーや馬車のみが街中を移動出来る。)

注4) 写真4は、右から7番目がフロマン USTR 代表、右から4番目が在ジュネーブ日本政府代表部小田部大使、右から9番目に見えるのが在ジュネーブ中国政府代表部 Yu 大使)

注5) [別添](#)

注6) “announce our commitment to achieve global free trade in environmental goods, ... to begin preparing for negotiations in order to advance this goal” (下線は筆者)

注7) 昨年12月 WTO 閣僚会合は、ドーハラウンドの一部先行合意として、貿易円滑化協定の合意等3分野で成果を示した。(写真5、6は合意直後の会場。)

注8) 日本が TPP 参加の際に、90日待たなければならないとされた米議会との儀式的の類いである。



写真3



写真 5



写真 6