

韓国のグリーン成長政策と グリーン物流に関する研究*

金 龍 憲 ・ 李 鎔 根

要旨

地球の環境は急速な人口の増加と人類による化石燃料の使いすぎで深刻な危機を向えている。特に、温暖化現象は単なるCO₂の増加に止まらず、地球の平均気温の上昇や海水面の増加、氷河面積の減少など様々な弊害をもたらしている。そして、国際社会はこのような問題を解決するために協調体制を作って努力をしているものの成果を上げるまでには至っていない。その原因は先進諸国と開発途上国間の意見の対立も大きな要因であるが、しかしそれよりも経済成長を伴わない環境保全に対してはどの国も賛成してないことにある。つまり、国際社会は環境に対する意識は持っているものの経済発展という欲求も同時に進行させたいと願っている。このような経済成長と環境保全を同時に進行させようとする概念が‘持続可能な発展’であり、日本をはじめとする先進国では20世紀後半から積極的に取入れている。

一方、韓国では2008年8月に‘低炭素グリーン成長’という概念が提示された。この概念は‘持続可能な発展’の延長線にあることは間違いないが、従来の政策と大きく違うのは‘低炭素グリーン成長’政策を国家の新しいビジョンとして捉え、今後の韓国経済を引っ張っていく基幹産業として育てていくということである。つまり、今まで環

* この論文は2009年から韓国政府(教育科学技術部)の財源のもとで韓国研究財団の支援を受けて行った研究である(NRF-2009-413-B00011)。

境と経済に関する様々な政策があり、それらはいくまでも政策のなかにあるものだった。しかし‘低炭素グリーン成長’政策は最上位に位置する国家の中心的な戦略政策だということである。

本論文ではこのような韓国の‘低炭素グリーン成長’政策を物流と関連付けながら考察するとともに日本との比較を通じて更なる発展を模索する。

キーワード：グリーン政策、低炭素グリーン成長、持続可能な発展、
グリーン物流

1 はじめに

大量生産・大量消費に集約される20世紀の世界は経済成長を最高の至上課題として位置づけられてきた。そして、経済的な成長を通じて物質的な豊かさが実現できれば、社会に幸せをもたらしてくれるものだとも誰もが思っていた。無論、このような考え方は韓国においても同様で、韓国歴代政権の最大の命題は経済成長であった。特に20世紀の半ばから後半にかけて‘経済開発5ヵ年計画’を中心に経済発展に最大の重点を置いてきた韓国は、日本と同じく重化学工業を重心とした製造業の経済構造を持っている。

しかし、人類による化石燃料の使いすぎは地球環境に深刻な影響を及ぼしていることが明らかになってきた。例えば大気中の温室効果ガスの増加によって100年前と比べて、地球の平均気温は0.74℃上昇している。また、北極の水氷の面積は1987年以後に2.7%ずつ減少している一方で、地球の海水面は1961年～2003年間に毎年1.8mmずつ上昇している。その他、地球の温暖化に起因するとされる台風や集中豪雨などの異常気象が多発している。

このような深刻な問題を解決するために国際社会で本格的な議論が始まったのは1972年のローマクラブからである。しかし、環境に優しい経済発展のためには成長率をゼロにするべきという主張を行い世界的に非難を浴びることになった。つまり、地球環境の深刻さについては共通の認識を持つ

ているものの、経済成長を放棄してまで環境を守ることにはすべての国が反対をしている。

そして、ローマクラブの議論以後に注目を浴びたのが‘持続可能な発展(ESSD: Environmentally Sound and Sustainable Development)’という概念である。この概念は経済成長と環境問題を同時に実現しようという考え方で地球の環境を保存しながら経済成長も達成するというものである。日本が主導的な役割を果たしたという‘持続可能な発展’の概念は今日において先進諸国を中心に広く使われている。韓国においても2000年の前半まで環境と経済を結ぶときにこの概念が使われてきた。

ところが、2008年8月にイミョンパク大統領による‘低炭素グリーン成長’政策の標榜によって環境と経済政策は一変した。大統領はこの概念を韓国の最高位の位置におき、今後の韓国経済を牽引していく最も重要な政策であると標榜したのである。つまり、環境と経済を結ぶときに用いられた従来の‘持続可能な発展’は重要ではあったものの、それはあくまで政策の中での一つであった。それに比べて‘低炭素グリーン成長’政策はIT・半導体産業と自動車産業に次ぐこれからの韓国経済を引っ張っていく産業として育てる国家的な戦略産業政策なのである。

環境保護は時代のパラダイムであり、先進国の仲間入りを願っている韓国としてはグリーン政策を通じて世界の規範になるのはもちろんのこと、経済成長をも実現しようとしている。従って、本論文では韓国の‘低炭素グリーン成長’政策の特徴を物流の観点を交えながら考察するとともに日本との比較を通じて政策の課題を明らかにすることを目的とする。

2 グリーン成長に関する理論的考察

2.1 韓国におけるグリーン政策に関する先行研究

グリーン成長を通じて経済発展と先進国の仲間入りを目指している韓国は、‘低炭素グリーン成長’政策を強力に推進している。政府の言葉を引用すれば、これからの韓国経済の核心産業になり、今後の60年間に韓国民の糧になるという。それだけ、韓国のグリーン成長を考察するときに‘低炭素グリーン成長’

は重要な意味合いを持っている。本論文では‘低炭素グリーン成長’政策を中心に韓国のグリーン成長について考察する。

韓国政府が推進している‘低炭素グリーン成長’政策は時代の要請であることは間違いないが、現行の政策に対する意見は様々である。まず、積極的な支持の立場から見てみると、ジョンボンヒョンは既存の成長中心の国家戦略に変わる新しい国家発展のパラダイムが未来の国家競争力の核心になり得ると主張している¹。また、カンソンジン は人類が追求する経済欲求を抑えるのは限界があるとし、グリーン成長政策を通じて発展することの意義を強調している。特にグリーン市場の可能性を高く評価して体系的なグリーンガバナンスの重要性を力説している²。そして、パクジンホは低炭素グリーン成長を基礎とした‘炭素中立’社会として発展するための産業構造の方向を提示している³。

それに比べて、より現実的な視点で分析を行っているピョンジョンホンは低炭素とグリーン成長を同時に実現するのはとても難しいと指摘している。ただ、このような理想的な目標を少しでも達成するためには市民の意識と生活の革新的な変化が必要であると述べている⁴。また、同じく市民の意識を強調しているピョンヨンチャンは、CO₂を削減して化石燃料を使用しないことから環境汚染を防ぎ生態系の多様性を保存することまでグリーン成長であると説いている⁵。

上記の二つの考え方は積極的であれ、現実的であれ、政府の政策を支持する立場であるが、政策そのものに疑問をもつ研究者もいる。キムオンキョンは政府の低炭素グリーン政策は多様費のエネルギー産業構造を維持したままグリーン成長を指向するもので、結局は環境規制の強化により企業への投資を萎縮さ

¹ ジョンボンヒョン、「グリーン成長と環境に優しい港湾管理政策の方向」『海洋物流研究』、韓国海洋水産開発院、2009年。

² カンソンジン、「グリーン成長と韓国経済」『韓国経済研究』、第28巻 第1号、韓国経済研究学会、2010年。

³ パクジンホ、「低炭素 グリーン成長と慶南の対応方案」『イシュー分析』、2009-2、慶南発展研究院、2009年。

⁴ ピョンジョンホン、「低炭素グリーン成長戦略と市民教育の課題」『倫理教育研究』、韓国倫理学会、2010年。

⁵ ピョンヨンチャン「グリーン成長と生活環境」『保健福祉フォーラム』、第163号、韓国保健社会研究院、2010年。

せて生産費用を増加させると指摘している⁶。さらにユンジュンジン(尹鍾珍)は政府の政策には真心が欠如していると指摘するとともに炭素削減の計画については全く実効性が見当たらないと述べている。そして、過去の開発と成長に対する反省や省察がまったく見えず、相変わらず成長指向的であると批判している⁷。

以上のように韓国ではグリーン政策に対する立場は大きく3つある。特に批判的立場の見解は政策自体を反対する傾向が強いので、本論ではグリーン物流と区別する。

2.2 韓国のグリーン物流先行研究

グリーン物流に関する研究は効率側面からのアプローチの他に、政策側面からのアプローチ、事例を中心とした実証側面からのアプローチなどがある。まず、効率的なアプローチとしてキムヒョンスウ(金暎秀)は、物流に対する伝統的な考え方は顧客満足のために原産地から原材料、加工品、完成品及び情報の流れを効率的で効果的な計画を実行・管理するプロセス(米国、物流協会)に重点がおかれているとする。しかし今日ではグリーン物流を含む「逆物流」も物流プロセスに入れるべきだと主張している⁸。実際に都市鉱山(Urban Mining)ともいわれる都会の家電製品を適切に活用すると、環境保全を実現しながら鉱山で採集するよりはるかに効率よく資源を獲得できるといわれている。

次に政策的なアプローチとしてユガンヒョン(于幹暎)、他は、グリーン物流の活性化のために政府が具体的な事業を指定するのではなく、企業のアイデアを最大限に支援できる運営体制の確立に重点を置くことを提案している⁹。また、キムヨンファン(金允範)、他は一部の先進国では自国の環境基準を適用して輸入の規制を始めており、韓国でも政府の包括的な政策と立法戦略が必要だと指摘してい

⁶ キムオンキョン、「経済成長戦略としてのグリーン成長政策の推進方向」『女性経済研究』、第7集第1号、韓国女性経済学会、2010年。

⁷ ユンジュンジン、「グリーン成長の問題点と逆に行くエネルギー政策」『環境と生命』、Vol. 60、環境と生命、2009年。

⁸ キムヒョンスウ、「親環境的な物流活動」『ウジョン情報』、79号、情報通信政策研究院、2009年。

⁹ ユガンヒョン・バンソン Chol・キムヒョン Chol、「親環境物流政策の改善方向に関する理論的な考察」『関税学会誌』、第11巻第2号、関税学会、2010年。

る¹⁰。

最後に実証的なアプローチとしてパクソッハは、大手企業のCO₂排出量と関連する物流活動の中で、燃費や区間距離、積載率など新環境的な物流活動分析を通じてモーダルシフト(modal shift)を含む資源物流の積極的な推進を主張している¹¹。また、洪京和は日本との比較を通じて韓国では自家用貨物の比率が日本よりかなり高いと指摘し、このことが物流コストを上げていると述べるとともに、韓国で推進されている‘韓国大運河’政策の背景になっていると説いている¹²。

2.3 日本におけるグリーン成長に関する先行研究

韓国におけるグリーン政策に対する考え方は積極的、現実的、否定的という3つの見方があるとすでに述べた。そして、グリーン物流においても大きく3つのアプローチで研究されている。これに対して、日本における研究アプローチは実に多様である。しかも政策に対する指摘は存在しても政策そのものを否定する論者はいない。

従って、ここでは日本の研究者のアプローチの方法のみに注目しながら分析を進める。日本におけるアプローチの方法は大きく5つに分類できると考えられる。まず第一は、環境に関する事例や政策の変遷からみた‘歴史的な視点でのアプローチ’である。たとえば、大橋敏二郎の「日本の環境政策と環境ビジネスの展開」¹³ や勝原健の「環境経営の変遷と最近の進化について」¹⁴ がそれにあたる。

第二は、政策を中心にした‘政策的な視点でのアプローチ’である。河田圭

¹⁰ キムヨンファン・パクキジヨン・ジョンキョンエ・ムンジョンリョン・ヨギテ、「韓国の大手物流企業のグリーン評価に関する研究」『韓国港湾経済学会誌』、第26集第4号、韓国港湾経済学会、2010年。

¹¹ パクソッハ、「環境親和的な物流活動の実態分析」『産業経営研究』、第20巻第2号、韓国産学経営学会、2007年。

¹² 洪京和、「韓国における物流構造の現状について」『流通問題研究』、51、流通経済大学、2008。

¹³ 大橋敏二郎、「日本の環境政策と環境ビジネスの展開」『日本情報経営学会誌』、Vol.31 No.4、日本情報経営学会、2011年。

¹⁴ 勝原健、「環境経営の変遷と最近の進化について」『東アジアの視点』、2009年12月号、設立20周年記念特集号、国際東アジア研究センター、2009年。

太の「ポスト京都議定書に向けた環境経営と環境政策」¹⁵ や塚越由郁の「新政権は環境革命を起こすのか」¹⁶ などがそれに該当する。

第三は自然や企業の事例を中心に分析した‘事例研究的視点でのアプローチ’がある。青木健の「資源枯渇：もう一つの脅威」¹⁷ や井上剛・木場正信の「地球温暖化を考慮した高潮リスク評価システムの構築その1」¹⁸ などがその代表である。

第四は企業の立場から分析を行う‘企業の視点でのアプローチ’である。実務的な視点から取り上げた加賀田和広の「持続可能性による企業評価の現状と課題」¹⁹ や、企業の社会的責任と関連づけた小本恵照の「環境問題とCSRに取り組む日本企業」²⁰、吉村英子・宮崎正浩の「持続可能な社会の構築」²¹、そして企業戦略視点からの研究を特徴とする豊澄智己の「エコビジネスの展開戦略」²²などがある。

最後の第五は国際的な動向と連動させた‘国際的視点でのアプローチ’である。奥村重史の「リオ+20 及び国際環境政策の将来展望」²³ や高橋信吾の「‘ポスト京都議定書’をめぐる国際動向」²⁴、富田洋三の「地球温暖化と環境ビジネス」²⁵ などがある。

¹⁵ 河田圭太、「ポスト京都議定書に向けた環境経営と環境政策」『経済政策研究』、第7号、香川大学、2011年。

¹⁶ 塚越由郁、「新政権は環境革命を起こすのか」『みずほ政策インサイト』、みずほ総合研究所、2009年10月16日。

¹⁷ 青木健、「資源枯渇：もう一つの脅威」、『季刊 国際貿易と投資』、No.69、国際貿易投資研究所、2007年。

¹⁸ 井上剛・木場正信の「地球温暖化を考慮した高潮リスク評価システムの構築その1」『三菱総合研究所所報』、No.51、三菱研究所、2009年。

¹⁹ 加賀田和広、「持続可能性による企業評価の現状と課題」『KGPS review』、No.3、関西学院大学、2004年。

²⁰ 小本恵照、「環境問題とCSRに取り組む日本企業」『ニッセイ基礎研 REPORT』、145、ニッセイ基礎研究所、2009年。

²¹ 吉村英子・宮崎正浩、「持続可能な社会の構築」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』、第7号、跡見大学、2009年。

²² s 豊澄智己、「エコビジネスの展開戦略」『広島修道大学人間環境学会』、5(1)、広島修道大学、2006。

²³ 奥村重史、「リオ+20 及び国際環境政策の将来展望」『Journal of Mitsubishi Research Institute』、54、三菱総合研究所、2011年。

²⁴ 高橋信吾、「‘ポスト京都議定書’をめぐる国際動向」『Journal of Mitsubishi Research Institute』、54、三菱総合研究所、2011年。

²⁵ 富田洋三、「地球温暖化と環境ビジネス」『生活科学部紀要』、第48号、実践女子大学、2011。

その他にも、大橋昭一の「サービス・ツーリズム業のイノベーションとエコ・イノベーション」²⁶ のような環境に対する考え方と経済との関係を研究した興味深い論文も数多くある。

3 グリーン成長と韓・日の主要政策

3.1 グリーン成長を取巻く環境

1950年25億人だった世界人口は、1987年に50億人を突破した。国連はこれをきっかけに、1987年7月11日を「世界人口の日(World Population Day)」と命名した。一方、2007年7月の基準で66億7千万人と推定された世界人口は、増加し続けて2050年に91億9千万人を超えると推測されている。このことは、1804年に10億人、1927年に20億人、1960年に30億人、1974年に40億人、1987年に50億人を思えば、実にすさまじい速度で増加している²⁷。特に、このような爆発的な人口の増加は、発展途上国を中心に、アジアとアフリカで大幅に伸びている。

一方、このような人口の増加とともに化石燃料の多量使用によって地球の環境は深刻な被害を受けている。1974年シャウドロランド(F. Sherwood Rowland)などが、地球のオゾン層がフロンガスに破壊されるという論文を発表(論文発表当時には大きい注目を引くことがなかった)した。また、1984年にはイギリスの南極調査団が南極成層圏のオゾン層が40%減少したという事実を究明し、1985年に論文として発表した。これが環境問題に対する世界の関心をひき起こすきっかけとなった²⁸。

しかし、1972年のローマクラブでまとめられたゼロ成長は結果として途上国はもちろんのこと先進国からも非難を浴びることとなった。すなわち、地球の環境にはすべての国が関心をもっており、経済成長を諦めてまで環境を守ると

²⁶ 大橋昭一の「サービス・ツーリズム業のイノベーションとエコ・イノベーション」『経済理論』、356号、和歌山大学、2010年。

²⁷ 統計庁、「世界及び韓国の人口現況」、2007年7月、p.3、p.9。

²⁸ 稲場紀久雄、「地球環境問題の歴史」『大阪経大論集』、第53巻第5号、大阪経済大学、2003年、pp.86-87。

いう意思がないことを公表した。

その後、経済発展を前提にした地球環境の改善方向が模索され、1992年環境と開発に関する会議で採択された‘リオ宣言’で初めて導入された“持続可能な発展”の概念は、地球環境を配慮しながらも経済を追求するという事で多くの国から支持された²⁹。ただ、“持続可能な発展”という概念はリオ宣言で生まれた言葉ではなく、その以前から多様な論議と検討を通じて一定の合意を得ていた用語である³⁰。

しかし、強制性を伴わない‘リオ宣言’は、効果をおさめることができなかった。1997年には日本の京都で開かれた‘気候変動枠組条約第3回締結国会議’の総会で先進38ヶ国の義務減縮を決意する‘京都議定書’が採択された。そして、2008年から2012年まで二酸化炭素の排出量を1990年対比で平均5.2%削減することが締結されて、2005年に正式に発効するようになった³¹。地球の環境と未来にとって“京都議定書”の採択は、大きな進展であり、このような国際的な努力と結果がこれまでよりも一層強く求められるようになってきた。

このような国際的環境課題のなかで、韓国でもグリーン成長のような考え方が浸透するようになった。政策的な議論は1995年から、また本格的な動きは2000年に大統領の諮問機関である‘持続可能な発展委員会’が起動してからである。

その背景として、エネルギーの使いすぎと無駄遣いは依然として改善されず、国際的には環境問題に対する規制の台頭と国内ではエネルギー問題の深刻さがあり、国家主導の対応が強く求められたという事情がある。このような国内外の変化が環境と経済を統合した新しい成長パラダイム誕生の後押しをした。2008年には‘低炭素グリーン成長’政策が生まれた。

²⁹ キムジュンヨン・パクミオク、“国家と企業のグリーン成長とグリーン経営事例に関する研究”『知性と創造』、No.13、ナサレッ大学出版者、2010年、p.345。

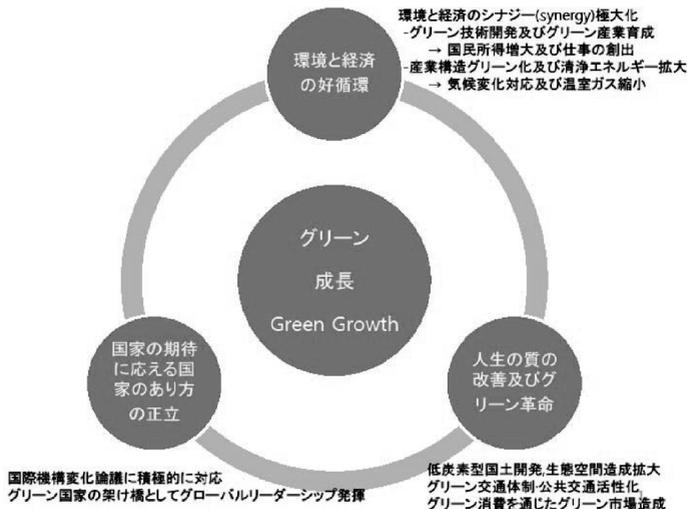
³⁰ ガンヒジョン・チェギレン・ガンスンジン・ジョンヒヨン・ジャンハンスウ、「温室ガス低減量算定方法に関する評価分析の研究」、エネルギー管理公団、2003年、p.3。

³¹ キムヒョンスウ、前掲書、p.6。

3.2 韓国の‘低炭素グリーン成長’政策

韓国で‘低炭素グリーン成長’という概念は2008年8月15日の建国60周年及び光復63周年の記念式の祝辞の中で、イミョンパク大統領が最初に言及した。そして、2009年1月6日にグリーンニューディール事業推進法案が発表され、2009年12月29日に‘低炭素グリーン’法という名前で正式に国会の承認を得た。

図1 韓国のグリーン成長の概念



資料：国土海洋部、http://www.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_23778/DTL.jsp

韓国のこのようなグリーン政策は、グリーン技術と清浄エネルギーを使って新しい経済成長動力と雇用を創出することを目標としている。ここでいうグリーン成長(Green Growth)とは、環境(Green)と経済(Growth)は相容れないという固定観念から脱皮して両者のシナジー効果を極大化することを意味する。

そして、グリーン成長の3大要素は、i) 新しい成長動力の開発、ii) 堅実な成長とエネルギー・資源使用量の最小化、iii) CO₂排出を最小限に抑えて環境に負担をかけないことである。具体的には i) の場合はグリーン技術に対するR&D投資、新生エネルギーなどのグリーン産業育成および輸出産業化、世

界市場での先占を支援する。ii) の場合は省エネ産業構造への再構築(製造業→知識サービス業中心)、エネルギーの節約と効率化、生態系へ配慮政策であり、iii) の場合は新生エネルギーの普及と拡大、原子力などの清浄エネルギーの開発、CO₂排出の規制、低炭素・新環境インフラの構築、消費者のグリーン製品への購買活性化である。

このような韓国の‘低炭素グリーン成長’政策は、‘グリーン成長ビジョン’を国家発展の核心パラダイムとして世界で最初に世界で最初に位置づけられた。そして、ユネプ(UNEP: United Nations Environment Program、国連環境計画)は2009年8月にソウルで開催された記者会見及び評価報告書(Policy Brief)で高く評価された³²。

ただ、グリーン成長という用語がはじめて使用されたのは2005年ソウルで開催された第5次環境と開発に関するアジア太平洋の長官会議(The Fifth Ministerial Conference on Environment and Development in Asia and Pacific)で、ここでの論議の核心はアジア太平洋地域の開発途上国をどのように経済発展と環境保全を同時に実現させるかであった³³。つまり、グリーン成長の概念は貧困問題の解決のために経済成長を追求しつつ、環境も守っていくかの考え方から生まれたのである。

さらに、このグリーン成長の考え方は‘持続可能な発展’という概念を基礎にして作られている。従って、韓国の‘低炭素グリーン成長’という政策の概念は、本来の趣旨とは異なった意味で使われていることに注意を払う必要がある。

3.3 韓国のグリーン物流政策

韓国のグリーン物流政策は今まで説明した‘低炭素グリーン成長’政策に基づいて実施されている。具体的に見ていく。まず、‘物流政策基本法’における物流の目的(第1章第1条)は、物流体系の効率化、物流産業の競争力強化、物

³² UNEP, “The Republic of Korea and UNEP Pledge Green Growth Partnership”, 2009.8.2., <http://www.unep.org/GreenEconomy/InformationMaterials/News/PressRelease/tabid/4612/language/en-US/Default.aspx?DocumentId=594&ArticleId=6277>.

³³ ユンシュンジン、前掲書、p.22。

流の先進化・国際化のために国内外の物流政策・施行及び支援に関する基本的な事項を決めることで国民経済の発展に寄与することであると明記されている。換言すれば、韓国における物流は効率化、競争力強化、国際化という3つの領域であるといえよう。

表1 韓国の物流政策基本法の主要内容

区分	具体的な項目	主要内容
物流体系の効率化	物流施設・装備の拡充など	物流施設・装備に関する拡充、物流施設間の連携と調和、物流共同化・自動化の促進
	物流標準化	物流標準の普及と促進、物流装備の使用者に対する優遇措置、物流会計の標準化
	物流情報化	物流情報化の促進、単位物流情報網の構築、総合物流情報網の構築、電子文書の利用・開発・促進など
物流産業の競争力強化	物流産業の育成	物流産業の全般的な育成、第三者の物流の促進
	総合物流企業の認証	総合物流企業の認証及び取消し、認証センター指定、認定書と認証マーク、認証総合物流企業に対する支援
	国際物流の斡旋(あっせん)業	国際物流斡旋業の登録、欠格理由、事業の継承、事業の休止・廃止など
	物流人材の向上	物流管理士の試験、物流管理士の職務、資格取消しなど
	物流関連団体の育成	物流関連の協会など、民・官共同の物流支援センター
物流の先進化及び国際化	物流関連の研究開発	新技術・技法の普及管理、研究促進
	グリーン環境的な物流の促進	グリーン環境的な物流促進、グリーン環境的な輸送手段への転換を促進
	国際物流の促進及び支援	共同投資の誘致活動、投資誘致活動の評価

資料：法制處、「物流政策基本法」を参考に作成。

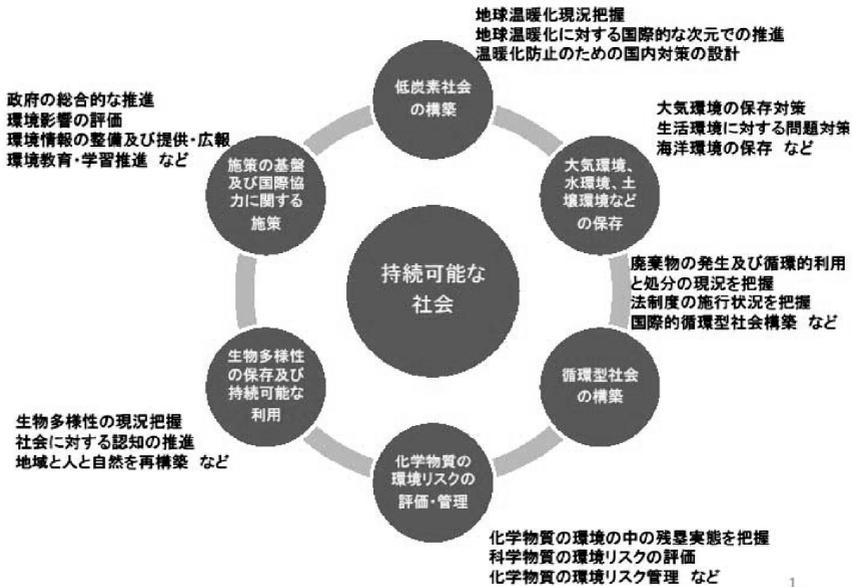
具体的な内容は、まずグリーン物流の実現のために最も重要である効率化は物流施設・装備の拡充、物流の標準化、物流の情報化で構成されている。また、物流産業の競争力強化の場合は、物流産業の育成、総合物流企業の認証、国際物流斡旋業、物流人材の養成、物流関連団体の育成が組み込まれている。そして、物流の国際化においては研究開発、国際物流の促進及び支援で構成されている。

3.4 日本のグリーン成長政策と物流政策

大量生産・大量消費の時代は終焉を向え、環境保全と経済成長を同時に実現するというグリーン成長に対する考え方は日本においても同じである。しかし、日本において‘グリーン成長’という用語は韓国と比べるとその範囲がとても狭いことが分かる。つまり、韓国では最高位の概念であるのに対して、日本では‘持続可能な社会’という大きな枠の中の一部である。従って、韓国の‘低炭素グリーン成長’の概念に匹敵する日本での概念は‘持続可能な社会’であるといえる。

日本における‘持続可能な社会’の概念が生まれたのは1960年代である。1960～70年代にかけて飛躍的な経済成長を成し遂げた日本では、国内で深刻な公害問題に直面した。またその一方、国外では途上国の貧困問題と環境問題に遭遇したのがきっかけであった。

図2 日本の持続可能な社会の概念



資料：環境省、『環境白書』、平成23年度版、2011、参考で作成。

世界的には、1972年ストックホルムで開かれた‘国際人間環境会議’が開催されたにもかかわらず成果を上げられなかった。同じ時期にローマクラブによる‘成長の限界’やアメリカ政府の特別調査報告‘西暦2000年の地球’などが発表された。そのような状況で1987年に、日本が主導的な役割を果たして設置された‘環境と開発に関する世界委員会’の“われわれ共通の未来(Our Common Future)”を通じて‘持続可能な開発’という用語が生まれたのである。

日本の‘持続可能な社会’の概念は大きく6つの項目で構成されている。

①低炭素社会の構築、②大気・水・土壌の環境保存、③循環型社会の構築、④化学物質の環境リスク評価と管理、⑤生物多様性の保存及び持続可能な利用、⑥各種政策の基盤・各主体の参加及び国際協力に関する施策である。

一方、物流政策に関しては2005年11月に‘総合物流施策大綱’を策定して2009年を目標年度に、①スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現、②‘グリーン物流’など効率的で環境に優しい物流の実現、③ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現、④国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現という4つを目標に総合的な物流政策を推進してきた³⁴。

4 韓国のグリーン成長の活性化方案

4.1 研究領域の拡大

グリーン成長に関する韓国での先行研究は政策を中心とした研究が主流であり、しかも積極的な支持の立場、あるいは現実的な立場、政策を反対する立場という大きく3つのグループに分けられる。無論、政策を反対するからといってグリーン成長を反対するわけではない。問題は韓国のグリーン成長は‘低炭素グリーン成長’政策をもって推進されるのであるから、政策がより発展できるように多方面での研究が求められている。

日本の場合は前述したように多様な方面からのアプローチが存在しており、それは法律的な側面、歴史的な側面、事例・実証分析、CSRなどの企業の側

³⁴ 国土交通局、『総合物流施策大綱(2009-2013)』、2009.7、pp.1-8。

表2 日本の総合物流施策大綱(2009-2003)の主要内容

区分	具体的な項目	内容
従来の 政策課題	スピーディでシームレスかつ 低廉な国際・国内一体となっ た物流の実現	国際拠点・空港の機能向上,国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築,物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化,輸出入・港湾手続などのワンストップサービス・シングルウィンドウ化と民間物流業務の電子化促進
	グリーン物流など効率的で 環境に優しい物流の実現	グリーン物流パートナーシップ会議の活用,鉄道・内航海運の機能向上,貨物自動車による環境負荷の低減など,ITSの推進,物流分野におけるエネルギー使用の合理化や温室効果ガス排出量削減への取組みの促進,静脈物流システムの形成(資源を循環活用する物流)
	ディマンドサイドを重視した 効率的物流システムの実現	交通システムの標準化
	国民生活の安全・安心を支 える物流システムの実現	セキュリティ確保と物流効率化の両立,輸送の安全確保など,災害時の早期復旧に向けた体制整備など,消費者ニーズを踏まえた交通システム
今後の方向	基本的方向性	グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現 環境負荷の少ない物流の実現など 安全・確実な物流の確保など
	施策の推進体制のあり方	連携・共同の必要性 -国民の理解と協力 -荷主と物流業者,インフラとの連携・協働 -地域レベルでの関係者の連携・協働

1

資料:国土交通省、『総合物流施策大綱(2009-2012)』、2009.7、資料を参考に作成

面、国際的な側面など、実に幅広い研究がなされている。

したがって、韓国のグリーン成長に関する分野は日本よりもかなり遅れている。前述したように環境に対する歴史や国民の意識、環境技術など、どれをとっても日本とは大きな格差が存在する。このような問題を解決するためには多方面での研究が必要であり、その成果を元に政策がより発展できるように育てていかなければならない。

4.2 生活環境の改善と法律の整備

グリーン政策に関して、大統領の強力なリーダーシップによる迅速な動きや資源投入に対する明確な役割分担などは評価できる。しかしその一方でソウル市の二酸化硫黄排出量は政府の取組によって減ってはいるものの、全国の二酸化窒素および粒子状物質に関しては、OECD 諸国の中で最下位であり、水質も

かなり悪化している³⁵。例えば、物流と密接な関係にある温室効果ガス、即ちCO₂に関する韓国と日本の比較の結果をみるとその差は歴然としている。1990年を基準にして、2007年の日本と韓国の温室ガス排出量の増加を見てみると日本の場合8.5%増えたのに対して韓国は103%も増加している³⁶。このような問題の改善は国民の健康はもちろんのこと、今後の国際社会での環境規制にも大きく関連している。

つまり、温室効果ガスに対する国際の規制はますます強くなることが予想される。国際社会で温室効果ガス削減に関する規制に対抗するためには、至急に環境を改善するとともに、韓国に適切な排出権取引制度の導入などを検討しなければならない。

4.3 グリーン物流の推進

生産から消費までの一連の循環を循物流というのであれば、その反対の流れを逆物流であるといえる。グリーン物流とは循物流と逆物流が統合された閉鎖型循環構造をもつ供給チェーンのなかで持続可能性、経済性、親環境を追求する物流活動を意味する³⁷。

すでに言及したように今日の都会は宝の山であり、パソコンや携帯電話などから抽出される原材料は源鉱石の80倍(同じ量の基準)であるといわれている。無論、環境に優しい産業構造を考えれば、逆物流は無いのが最も望ましいことであるけれども³⁸、現実的には無理である。次善の策として逆物流を最大限に活用するグリーン物流システムを構築して、産業ゴミの出ない社会を形成しなければならない。

4.4 社会全体の連携

最後にグリーン成長を成功させるためには、日本のように民・官・学の連携

³⁵ 宮沢郁穂、「深刻化する韓国の環境課題と政府主導のグリーン成長・低炭素戦略」『OECC会報』、第62号、海外環境協力センター、2011年4月、pp.9-12。

³⁶ イスチオル、「排出権取引制度の導入のための政策過程と制度設計の韓日比較」『エネルギーフォーカス』、第8巻第4号、通巻42号、エネルギー政策研究院、2012年1月、p.75。

³⁷ キムヒヨンスウ、前掲書、p.16。

³⁸ ユガンヒョン・バンソンチョル・キムヒョンチョル、前掲書、p.291。

がとても重要である。日本のグリーン物流政策は政府の主導で進められており、‘グリーン物流パートナーシップ会議’のように民・官・学が連携しているからこそ大きな成果を上げられている。

つまり、モーダルシフトのようなCO₂削減に即効性の高い政策が円滑に施行され機能するためには、社会のインフラと多方面の関係者連携・協力が何よりも必要になる³⁹。

韓国でも各方面の協力と連携ができるようなシステムの構築が可及的速やかに求められている。

5 おわりに

地球環境は爆発的な人口増加と人類による化石燃料の大量使用で限界をむかえている。そして、環境問題の深刻さによって人類は自然との共存の道を模索せざるを得なくなり、その結果生まれたのが‘持続可能な発展’や‘グリーン成長’の概念である。

しかし、経済成長を伴わない環境保存には発展途上国はもちろんのこと先進国も反対している。さらに、国際規模で環境に関する会議では途上国と先進国間の意見が合わず、分裂しているのが実情である。このような状況で、先進諸国を中心に環境規制が厳しくなっている。

一方、韓国では2008年8月に‘低炭素グリーン成長’という構想が発表された。そして、これからの韓国を環境先進国に育てるという目標で世界で最初に‘グリーン成長ビジョン’を国家発展の核心パラダイムとして位置づけた。特にイミョンパク大統領は‘低炭素グリーン成長’という新しい政策を通じて経済成長と環境保護を同時に満たしながら、今後の韓国経済成長の最重要の産業として育てていくことを明言した。

一方、物流政策はこのような流れに沿って推進されている。しかし、日本より環境に対する歴史や環境技術、環境意識はかなり遅れているのが実情である。

³⁹ イヨンゴン・ナムジョンウ、「日本のグリーン物流の政策分析と示唆点」『電子貿易研究』、第8巻第1号、2010、p.96。

それを少しでも埋めるべく本論文では次のような提案をする。第一は日本のように政策発展のための研究領域拡大、第二は法の整備と同時に生活環境改善、第三は逆物流を中心としたグリーン物流の推進、最後に政策の成果を最大限に上げるために日本のように民・官・学の社会全体の連携の必要性、である。

グリーン成長は環境問題を解決する重要な鍵であり、韓国の経済を支えていく重要なキーワードでもある。新しくはじまった韓国の挑戦が大きな成果を上げられるように政府ともちろんのこと社会全体が一体になって取り組まなければならない。