

### コラム3：比較優位の原理と、経済のグローバル化の背景

環境学を学び始めた者は、経済のグローバル化は絶対悪として、その本質を理解せずに批判することがある。しかし、グローバル化の根底にあるものを十分に理解していなければ、有効な議論を組み立てることはできない。そこで、本コラムでは、経済のグローバル化が進んだ背景について解説する。図の例は国際分業のメリットを説明したものである。ここでは自動車5台の生産に必要な人数は、A国では1人に対して、B国では10人である。他方で、米20トンを生産するのに必要な人数は、A国では1人に対して、B国では2人である。このように、A国はいずれの生産効率も高いという絶対的な競争力を持つものの、A国が車の生産に特化し、B国が米の生産に特化した場合、そのような国際分業を行う以前に比べて、自動車と米のどちらの生産量も増加する。このように、国々が「比較的」競争力のある産業に特化するという国際分業は、絶対的な競争力がどうであれ、それに参加する国々全体としての生産性を高める。この原理は「比較優位の原理」と呼ばれる。なお、この例では労働者数を商品の生産量を定める資源としているが、それが材料のような他の資源量でも基本的な考え方は変わらない。

ここで紹介した論理は、商品の輸送コストなどを無視した単純なものである。このような国際分業の利益は、商品を国の間で輸送するコストが高いほど、失われていく。第二次大戦後に経済のグローバル化が加速した主な理由の1つは、まさにその輸送コストが下がったからである。1958年には、満載排水量10万トンを超える石油タンカーが初めて登場、その後も石油タンカーの大型化は進行し、1979年には載貨重量56万トンという史上最大の石油タンカーが日本で建造された。このような石油タンカーの大型化に伴い、大量の原油が安く輸送できるようになり、船や車両の燃料が安くなったことで、輸送コストも下がった。そして輸送コストの低下は、材料の調達価格を下げるため、輸送機材の価格を下げ、それによりさらに輸送コストが下がるという正のフィードバックをもたらした。石油価

分業前			分業後		
A国			A国		
	自動車	米		自動車	米
労働者数	10人	20人	労働者数	30人	0人
生産量	50台	400トン	生産量	150台	0トン
B国			B国		
	自動車	米		自動車	米
労働者数	100人	50人	労働者数	0人	150人
生産量	50台	500トン	生産量	0台	1500トン
A国+B国			A国+B国		
	自動車	米		自動車	米
生産量	100台	900トン	生産量	150台	1500トン

図 国際分業が、各国の生産効率に与える影響

---

格は1973年と1979年に始まったオイルショックの後、以前の安い水準まで戻らなかったが(図7.2.2b)、それでも、このような石油文明の仕組みが大きく変わることはなかった。人口あたりの原油採掘量は、現在までも安定した水準を保っている(図7.2.2b)。

気をつけなければならないのは、ここで言う効率性とは、あくまでも短期的な経済利益を最大化するという性質のものであり、食糧安全保障、文化の基盤としての農業、途上国の長期的発展戦略、地産地消の魅力などといった視点は考慮されていない点である。たとえば、化石燃料の大量消費がもたらす気候変動リスクなどは、この効率性には含まれていない。このような、ある経済活動主体の意思決定に影響を与えず、しかしその経済活動がもたらす不利益は、**外部不経済**と呼ばれる。公害は典型的な外部不経済であるが、土壌の流出や重金属汚染といった比較的ローカルな環境問題の場合は、誰が「加害者」で誰が「被害者」かがわかりやすく、よって当事者間、または国家や行政を介した対策が取られやすい。しかし、これが気候変動のようなグローバルかつ、現世代の行動が次世代に悪影響をもたらすような環境問題の場合、しかも化石燃料の使用という現代の経済メカニズムの根幹に関わる活動に対しては、そのような対策を行うことは容易ではない。

---