

第9章

台湾の環境政策と日本モデル

植田 和弘

はじめに

経済大国日本が、地球公共財としての地球環境の保全のために、何らかの国際貢献が求められるのは当然である。さしあたり、日本が持っている資金力や技術力に注目が集まっているが、むしろ重視されるべきは、日本が経済成長の過程で経験してきた公害の発生や、1960年代後半以降の公害対策・環境政策の教訓をどのように総括し、現在あるいはこれから、同種の問題に直面する発展途上国にいかにして伝達するか、という問題である。⁽¹⁾

台湾経済は、NIEsの一員として、すでに年間1人当たりGNPが1万ドルの水準に達しているが、その代価ともいえるべき環境問題も一大社会問題となっている。台湾政府はすでに一定の施策を講じているが、その際、日本の法律制度等がかなり詳しく検討・参照されている。しかも、こうした傾向は、アジアの国々を中心に、少なからず世界中で見られる傾向になりつつある。

また、日本政府の文書にも、「高い経済成長を維持しつつ、産業公害を克服してきた経験の過程で蓄積した環境保全に関する知見と技術を活かして……貢献する」といった表現が頻出している。同時に、国際的にも、省エネルギーや環境政策の面での日本モデルとして、評価が高まっているのも事実である。つまり、日本の戦後の経済発展と環境政策の経験を、いわば持続的発展の⁽²⁾ひとつのモデルとみる傾向が広がっているのである。

しかし、この日本モデルの具体的な内容について、ある定式化された見解があるわけではない。そこで、本稿では、台湾の環境問題や環境政策をめぐる論点を紹介・検討しつつ、可能なかぎり、日本の環境問題・環境政策における経験と教訓を理論化しておきたい。したがって、この作業は、日本の経験の中で知識・情報として移転可能な世界に普遍性をもつものと、移転不可能な特殊日本的なものとを区別することによって、発展途上国の環境政策・開発政策に貢献できる途を探ろうとするものであると同時に、日本の経済発展プロセス総体を環境問題の視角から再検討し持続的発展論の手がかりを得ていくために不可欠の作業でもある。

I 台湾における環境問題の諸特徴

台湾は、1960～89年の30年間に平均成長率が年率9.1%という驚異的な経済成長を遂げてきた。このような高度経済成長が可能となった要因をどこに求めるべきかは、今日の経済学が解きあかすべき課題であり、少なからぬ成果が生み出されつつある。⁽³⁾

しかし、台湾の高度経済成長は、同時に、いわゆる「産業公害」と「都市公害」の同時進行的な深刻化をもたらした。アジアNIEsに共通する「圧縮型」工業化と都市化がもたらす社会的費用は、環境問題に典型的に現われている。また、エビの養殖や養豚という第1次産業の分野は、本来自然環境となじみやすいはずであるが、現在の世界経済システムに組み込まれた輸出型第1次産業は、資源の収奪や環境破壊を起こしやすく、そしてまた公害対策はすすみにくい。⁽⁴⁾

現実には、各種の公害被害が発生しており、物的な被害については、かなり資料等も整備されつつあるが、まだ、全面的な調査および特に疫学的な調査は、きわめて不十分なために、人体被害がどの程度あるのかについては、明確になっていない。しかし、公害に対する反対運動は急速に広がり、政治・

行政・司法に対する不信もあり、いわゆる「自力救済」と呼ばれる、現在の⁽⁵⁾日本の感覚からはかなり過激と思われる運動も少なくない。

公害をめぐる紛争が多発している原因は、ただたんに驚くべき高度経済成長がつづいたことだけにあるのではない。葉俊栄の研究にも指摘されているように、⁽⁶⁾地方政府の権限や地方自治が弱く環境政策において十分な役割を果たせていないこと、また、司法・裁判所の機能の不備、あるいは公害に対する苦情を陳情していくチャネルつまり住民参加制度が未整備であること等、主として、民主主義的諸制度の未確立が、公害紛争が発生する主要な原因のひとつであると考えられる。

台湾政府が採用してきた政策は一貫して、経済成長に至上の価値を置いてきたのであり、1950年代および60年代には、まったく環境保全を考慮していなかった。⁽⁷⁾1971年に行政院衛生署が成立し、環境管理機構として関係法規の制定も開始されたが、実効性をもつものではなかった。高度経済成長がすすむなかで、環境管理組織や環境法規の欠陥が露呈し、公害は日増しに深刻になっていった。1982年に行政院衛生署環境保護局が成立し、各地方政府の環境行政組織も整備されていったが、経済成長が環境保全に優先するという政策基調は変わらず、公害は激化し、同時に、反公害の自力救済運動もますますさかんになっていった。

1987年に行政院環境保護署が成立し、「現段階の環境保護政策調査」が公布され、個別の環境法律も続々と整備されつつある。さらに、日本の公害対策基本法にあたる、環境保護基本法の内容をめぐる⁽⁸⁾論争がつづいている。例えば、環境優先の考え方と経済優先の考え方をいかに調整していくのかをめぐる対立がある。総じていえば、台湾における環境問題の現段階は、日本の1970年、いわゆる公害国会の時代とよく似た状況に、直面しているといえるのではない。

また、台湾の環境政策の体系化がすすむ過程で、公害健康被害補償制度や公害防止協定等の日本の経験が具体的な形で参照されていることも大きな特徴であろう。⁽⁹⁾したがって、台湾の環境問題と環境政策の現状を正確に理解

し、的確な処方箋を考察するうえで、1970年前後の日本における経験を台湾と比較しつつ分析しておくことは有益であろう。

Ⅱ 環境政策が前進したメカニズムとしての「日本モデル」 ——地方自治を中心に——

1960年代後半から70年代にかけての日本の環境政策は、たしかに先駆的な経験を数多くつくりだした。ひとつは、日本の公害対策に果たした地方自治体の役割である。日本の環境政策は、地方自治体にはじまり、それが国を動かしたといっても過言ではない。

もちろん、地方自治体は条例等を制定することができるけれども、1947年制定の地方自治法第14条よって、中央政府によって遂行されている政策よりも厳しくすることは、原則として認められていない。しかし、1950年代から60年代にかけて、特に大都市地域で環境汚染は悪化する一方であり、住民の反対運動も強まるなかで、東京、大阪、横浜等の地方自治体は、国の法律や政府と摩擦を起こさずに、環境汚染に効果的に対処しうる方法を、探究していた。というのは、当時、国は環境汚染に対して有効な手段を提供する基礎となる法律を持っておらず、また、環境汚染は当然のことながら全国一律というよりは、とりわけ一部の工業地帯と大都市地域で集中的に問題となり、当該地方自治体においては何らかの対策が切実に求められていたという事情があった。さらにその背景には、国は一貫して全国総合開発計画にみられるように、開発志向型の政策をすすめており、地方政府と地方財政をその政策体系の中にくみこむという国の考え方に変更のきざしはみられず、にもかかわらず、その矛盾が環境や福祉・教育等の分野で、集中的に大都市地域に表われてきていたこともあった。日本の地方自治体が独自に開発した公害対策⁽¹⁰⁾のひとつの方法は、いわゆる公害防止協定である。

公害防止協定の最初のケースは、1964年に横浜市と、人口密集地域の近く

に石炭火力発電所を建設しようとしていた電力会社との間で締結された。その時点で、大気汚染防止に関する1962年法はあったけれども、発電所は、厚生省（当時、環境庁はなく、公害対策は主に厚生省が担当していた）や地方自治体の管轄からは除外されていた。

横浜のケースは、日本の公害対策史上ひとつの画期をなす出来事だといってよい。なぜなら、地方自治体が、企業に環境汚染に対処する具体的な公害対策をとらせることを可能にする手段を獲得したからである。

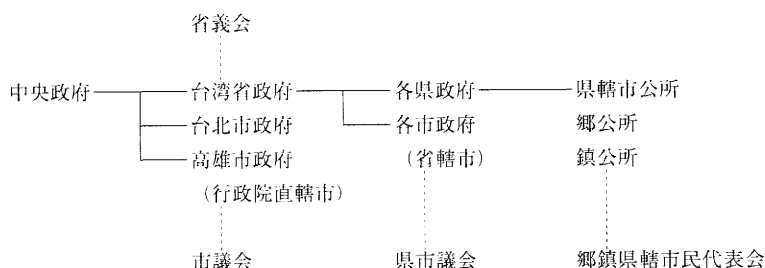
柴田徳衛⁽¹¹⁾によれば、特に横浜市において、中央政府よりも厳しい公害防止対策を採用させた理由は2つある。ひとつは、横浜市に、電力会社に対して公害防止のための技術的アドバイスをすることができる十分な専門的知識をもったスタッフがいたことである。一般に、公害対策に関する専門的知識と技術的力量をめぐり、公共部門と民間部門の対抗関係は、環境政策の有効性や効率性を考察するうえで重要な視点である。第2に、横浜市民がその協定を積極的に支持したことである。

横浜市のケースにつづいて、1968年9月に、東京都と東京電力との間に、⁽¹²⁾次のような内容を含む公害防止協定が締結された。

- (1) 東京電力の新旧の工場から排出される二酸化硫黄の量は、1974年までに、67年レベルの50%まで削減する。
- (2) 低濃度硫黄含有の石油を使用する。
- (3) 東京電力は、東京都の代表が発電所に立入り、調査することを認める。
- (4) 「住民への公開」の原則を守る。
- (5) 東京都および東京電力の代表は、公害防止委員会を構成する。

先駆的な試みであった東京と横浜の公害防止協定が、それまで公害防止のための有効な手段を持ち得ていなかった地方自治体からみれば、革新的な政策手段の発案であり、効果的かつ公害防止に成功したので、同種の公害防止協定は全国に広がっていった。現在では、約3万の公害防止協定が存在しているが、いずれも国の環境法に基づくものではない。また、地方自治体は条例をつくることもできるけれども、その場合には、国の法律との整合性が問

図 9-1 台湾の地方制度



(出所) 川瀬光義『台湾の上地政策——平均地権の研究——』青木書店、1992年、77ページ。

題となり国の介入を招きやすいうえに、行政プロセスが時間がかかるために、しばしば、地方自治体は条例とほぼ同じ効果を持ついわゆる行政指導を選択したのである。

公害防止協定以外にも、住民の世論や運動を背景に、公害防止条例の制定、いわゆる上乘せ・横出しの環境基準、総量規制の導入など、さまざまな社会的技術を駆使して、地方自治体は環境政策をすすめていった。地方自治体のこうした取り組みが、国の環境政策を前進させることにもつながったのは、周知の事実である。

地方自治体が採用した施策がすべて法的基礎を持っていたか否かは議論があるところだが、中央政府が環境問題に十分取り組んでいない時に、現実の公害対策が地方自治体によってすすめられていったことは間違いない。さらに重要な点は、地方自治体が公害対策のために実施した政策手段が有効であるか否かは、採用された政策の内容それ自身に依存するだけでなく、地方の財政や政治のシステムが住民参加に支持された地方自治の原則に乗っ取っているかにも大きく左右されるということである。

では、台湾の公害対策や環境政策において、地方自治体はどのような役割を果たしているのか。

台湾での国際会議⁽¹³⁾や環境調査⁽¹⁴⁾で、日本の公害対策における地方自治体の役

割や経験について話すと、台湾の研究者やNGOの人々から、「台湾の地方政府と日本の地方政府は違う」という反応が返ってくる。

台湾の地方制度は、⁽¹⁵⁾ 図9-1に示すようになってきているが、台湾では、県を自治の基礎単位としている。日本の市町村にあたる郷鎮は、政府ではなく「公所」とされ、英訳では、governmentではなくoffice、とされていることにみられるように、また、固有の税源を賦与されていないなど、自治の単位としての基礎自治体ではなく、上級政府の指令を伝達する機関にすぎない。その財政規模も全政府歳出総額の3%ほどにすぎない。ところが、川瀬光義の推計によれば、この県轄市郷鎮の行政区画が占める面積と人口は、全国土面積の97.1%、1989年末の総人口の68%を占めている。また、台湾政府間財政関係の特徴のひとつは、中央政府、省、県の3層制の行政機構の下、中央政府は所得税、省は営業税、県は不動産関係税を中心とした租税体系を構成し、税源の分離独立がはかられる一方、共通税と統一税源による財政調整が行なわれているが、中央政府と院轄市は、その徴収する税目の多くがその調整財源の対象外であるなど、手厚い税源配分措置を講じられていることである。つまり、台湾の政府間財政関係は、中央政府と院轄市が有力な税源を独占し、財政調整にほとんど寄与していないという点に最大の特徴がある。

さらに、地方自治体に関する基礎法が存在せず、また憲法をはじめとする諸法律も非常事態を理由に制約されたり実施されない条項が多い中で、地方自治の重要な要素である課税自主権や事務遂行における自治権を欠如させてきた。台湾では、台北市の市長も高雄市の市長も住民による選挙はされておらず、中央政府が任命している。

要するに、税源や財源の配分や自治権の確立程度からみるならば台湾の地方政府は、日本の地方政府と比較しても地域住民の生活水準の向上をはかる自治の単位というよりも、中央政府が行なうさまざまな政策を遂行していく末端機関という性格をはるかに強くもっているといえることができる。台湾の中央政府が、一般に成長志向型・開発独裁型と呼ばれる、開発や経済成長のための政策に絶対的な優先順位を与えている下では、地方政府がいかなる役

割を果たすかは明らかであろう。

台湾の地方自治におけるこのような現状の下で、日本の公害対策において地方自治体が果たした役割と同様の役割を台湾の地方政府に期待することは困難であり、それゆえ環境政策も前進しにくいのである。逆に言えば、日本において地方自治体が公害対策をすすめられた基盤は、戦後の憲法と地方自治法に基づく地方自治制度にあり、そこに環境権の確立を目指す環境政策をすすめる手がかりが存在していたといえよう。環境政策は“Think Globally, Act Locally”ですすめるべきだといわれるが、その基礎には、地方自治権の確立がなければならない。

台湾では、韓国と同様、地方自治・地方行財政制度の改革が大きな論争点に発展しつつあるが、それは、環境破壊がすすむなか、地方自治制度をいかに確立するべきかを模索していると見ることができる。だとすれば、1970年前後の日本の公害対策において地方自治体が果たした役割に関する経験からは、世界的に普遍性を持ちうる教訓を導き出しうるのではない。

こうした経験と教訓の発展途上国への伝達は、とりわけ日本の地方自治体とNGOが大きい役割を果たすべきであろう。

地方自治だけではない。日本における環境破壊の被害者の救済に関して公害裁判がもたらした積極的意義を考えるならば、司法権の独立、言論・集会・結社の自由や基本的人権の確立等が遅れていることは、環境政策が市民権を得、前進させていくうえで、市民が活用しうるチャンネルがきわめて狭いものになっていることを意味している。要するに、現在の台湾には、さまざまな歴史的経緯の中で、個々の環境問題を社会的に解決していくことを困難にする国内的諸要因を、1970年前後の日本社会よりも数多く抱えているということである。したがって、台湾の環境問題の解決は、環境政策体系それ自身が整備されることと同時に、その統治構造の民主主義的改革が追求されることにならざるをえないのである。

Ⅲ 環境規制をめぐる技術と経済

次に、前進した環境政策の対応として生じた経済メカニズムとしての「日本モデル」について検討しておこう。

この点では、1970年代の自動車排ガス規制と自動車産業の動向に関する日米比較を行なうことから、有益な示唆を得ることができる。

日本の自動車産業およびその関連産業は、日本のGNPの約10%を占めており、日本経済の屋台骨を支えているといっても過言ではない。しかし、同時に、とりわけ1960年代後半以降、増加する自動車は、大気汚染、騒音、交通事故、交通渋滞等さまざまな社会的費用を著しく増大させ、しかも、その負担を市民に負わせてきた。⁽¹⁶⁾自動車に対する何らかの環境政策のなかでも排出ガス規制が必要なことは、誰の眼にも明らかだった。

1972年、日本の環境庁は、その1年前にすでにアメリカで成立していたマスキー法を基にした自動車排ガス規制政策を発表した。そこでは、自動車排ガス中の一酸化炭素および炭化水素の濃度を、1975年までに現在の10分の1までに下げること、および、76年までにNOx濃度を同じく10分の1までに下げることがうたわれていた。

1975年規制は完全実施されることになったが、76年規制については、自動車業界が強く抵抗し、技術的困難を理由に大幅な緩和を要求した。⁽¹⁷⁾さらに、日本興業銀行調査部は、アメリカにおいてマスキー法を実施した場合の経済的影響を予測・評価した全米科学アカデミーの1974年11月のレポートの方法に準拠して、76年規制の日本経済に及ぼす影響を予測して、次のような結論を導いた。⁽¹⁸⁾

「排ガス規制を実施すれば、(1)自動車価格の上昇、(2)燃料消費の増大、(3)自動車性能の低下、は避けられないため、自動車需要は減少し、多くの関連産業にも悪影響を与え、生産額は7827億円、雇用吸収効果も94,000人減

少……」。

中央政府は、中央公害対策審議会に政策の再検討を指示したが、世論はこれに強く反発した。各自動車メーカーは、いずれも1976年規制は技術的に不可能であると主張していた。これに対して、7大都市首長会議の要請でつくられた「7大都市自動車排出ガス規制問題調査団」は、「現在のメーカーの技術水準は、昭和51年度において、NO_xに関して、0.25 g/kmあるいはそれにごく近い規制値を達成しうる水準にある。しかも、厳しい規制の下においてのみ、技術水準の向上がありうる」という見解を表明して、1976年規制の完全実施を要求した。

結果的には、日本の自動車メーカーは排ガス削減と燃費増大というトレードオフ問題を画期的な技術開発で解決し、低公害で世界中で最も燃費効率のよい小型乗用車を生産できるようになった。排ガス規制についても、2年遅れたけれども、1976年規制を78年から実施することとなった。より長期的な視野からみれば、この排ガス規制に対処するための技術革新が、日本の自動車産業の国際競争力を飛躍的に高めることになり、日本の乗用車のアメリカ市場をはじめとする世界市場への進出は、この期に急速に進んだのである。

これに対して、一足早くマスキー法を成立させていたアメリカでは、日本とは逆の事態が発生した。マスキー法は、1970年大気汚染防止法の第2章として成立したもので、自動車排ガスを10分の1に削減することを目標にした画期的な環境政策であるとの評価を受けて登場した。しかし、マスキー法には、同時に、必要と認められる場合には達成期限を延長することができるという延期条項があり、また、排ガス改善の技術開発の可能性について検討することを全米科学アカデミーに義務づけていた。マスキー法の実施が自動車産業に及ぼす影響が大きいとの意見に影響されて、直ちに先の延期条項が発令された。さらに、目標どおりの排ガス削減を行なうことが技術的に困難であるとの全米科学アカデミーによる報告が発表されると、アメリカ政府は、最終目標の達成期限を一挙に5年間も延長してしまった。

アメリカでは排ガス規制が大幅に延長されたので、当然のことながら、自

自動車の排ガス規制のための技術開発はすすまず、相変わらずガソリン多消費型・公害発生型の自動車が生産されつづけた。そのため、アメリカ自動車産業の国際競争力は相対的に低下し、アメリカ市場への日本車の急速な進出を許してしまう原因のひとつになったのである。アメリカの自動車産業がその競争力を急速に低下させるひとつのきっかけが、その産業を擁護するために行なった環境規制の延期から生まれたということは、まことに皮肉としか言いようがない。

一般に、環境規制は産業の活力を落とし、さらにまた経済を衰退させるものではないかという危惧の念あるいは「神話」が定説化しているが、少なくとも自動車排ガス規制に関する日米比較から得られた結論は、環境規制という新しい「必要」が新しい技術需要を生み出すことで、公害防止技術の革新という「発明」を促し、その結果として、産業の国際競争力をむしろ高めることになったということである。

OECDによる、日本の環境政策のレビューを担当したプリュドム・パリ大学教授は、自動車排ガス規制に関するこのような経緯をふまえて、次のように評している⁽¹⁹⁾。

「ここで起こったことは、科学や技術というものが発生した多くの問題に解答を与えることができるということである。科学・技術のもつ可能性は、合理的であるものの範囲を拡大する。合理的な決定とは、費用と便益を考慮したものである。問題は、便益（すなわち、それによって避けることができた損失）を決定するのに困難があるのみならず、費用を推計するのがしばしば不可能であることにある。まだ発明されていない生産工程の費用は、推計することができない。この費用は非常に高い、あるいは（実現不可能だから）無限大とさえいわれるが、結局は手頃なものとなるのである。不合理なのは、そのように過大評価された費用にもとづいた決定である。公害防除の分野における日本の経験は、技術が政策選択を制約するのではなく、政策選択が技術を制約するという考え方を支持するものである。

まさに、この点において、日本の自動車排ガス規制政策は世界的にみて普

遍性を持ちうるひとつの経験なのである。このことは、自動車産業だけにあてはまるわけではない。今日でいうエコビジネスの元祖とも言える公害防止技術と公害防止産業は、環境規制がすすむのに対応して、この時期に急速に発展したのである。

しかし、同時に、1970年代の環境規制に対する日本企業の対応を、環境規制→技術開発→国際競争力の強化、とだけ図式化することは一面的であろう。環境規制は、個々の企業や産業によっては経済的影響が大きかった場合もあるろうし、日本経済全体としては、産業構造の転換をすすめることにつながったと思われる。さらに、個別の企業のなかには、工場の海外移転をすすめた例もあろう。たとえば、「……日本の企業は、1960年代後半から日本で高まりつつあった公害反対運動や公害規制の強化の動きを逃れ、公害被害の経験が乏しいうえに、開発優先のなかで公害規制が未整備または実効性のない発展途上国に立地しようとした⁽²⁰⁾」と評価する向きもある。

1970年代において、環境規制に対して日本経済と日本企業が全体としてどのように反応をしたのかを定量的に分析することは、日本の環境政策の経験や教訓を、発展途上国へ伝達するうえでも不可欠の課題である。その際重要なことは、企業が環境規制に直面したとき、公害防止技術の開発が促される場合と、工場の海外移転等いわゆる公害輸出がすすむ場合とは、それぞれいかなる条件の下で起こるのか、その国内的要因、国際的要因および企業固有の要因等を明らかにすることである。さらに、そうした要因や条件は、産業毎でどのように異なり、経済構造の変化とともに歴史的にどう変化してきたのかを明らかにすることである。

Ⅳ おわりに

環境政策が前進したメカニズムとしての「日本モデル」、および前進した環境政策に技術革新で対応した経済メカニズムとしての「日本モデル」は、

いずれも1960年代から70年代にかけての日本の公害と環境政策の経験のなかから、教訓として汲み取られ、そのメカニズムがより解明されていくべきであろう。また、こうしたメカニズムとしての「日本モデル」が、現在の台湾の政治・経済・社会をめぐる状況の下で、環境政策として機能しうる可能性と困難性についての検討が、今後切実に求められている。

さらに、⁽²¹⁾別稿でも指摘したように、台湾政府が理解し導入している「日本モデル」は、ここで述べたような環境政策がすすみ日本経済の質が改善された過程での「日本モデル」ではなく、開発優先政策を推進していくための「日本モデル」である。台湾におけるそうした「日本モデル」の実態を検討することを通じて、日本の経済発展と環境政策の相互関係における普遍性と特殊性について総合的把握を試みることは、「開発か保全か」「成長か環境か」という問いかけに答えるために不可欠な、かつまことに魅力的な研究課題である。同時に、台湾をはじめアジアの環境問題にいかに対処すべきかに悩んでいる人々にとっての共有資産になりうるものでもある。

〔注〕

- (1) 同種の問題意識から、環境に配慮せず公害を発生させることがいかに不経済であるかを論証しようと試みたものに、地球環境経済研究会『日本の公害経験——環境に配慮しない経済の不経済——』合同出版、1991年。
- (2) World Commission of Environment and Development, *Our Common Future*, Oxford University Press, 1987. (大来佐武郎監修『地球の未来を守るために』福武書店, 1987年)。持続的発展の理念および課題については、さしあたり、植田和弘他『環境経済学』有斐閣, 1991年, 第13章, 参照。
- (3) 例えば、隅谷三喜男・劉進慶・涂照彦『台湾の経済』東京大学出版会, 1992年。
- (4) 例えば、エビを事例にした分析に、村井吉敬・鶴見良行編著『エビの向こうにアジアが見える』学陽書房, 1992年, がある。
- (5) 蕭新煌他『70年代反汚染自力救済的結構與過程分析』（環境保護政策分析叢書11）、行政院環境保護署, 1988年。
- (6) 葉俊栄他『公害紛糾処理白書——民国80年版——』行政院環境保護署, 1991年。
- (7) 蕭代基・黄燕如「台湾の環境保護と経済発展の回顧および展望」（『公害研究』20巻2号, 1990年）37～43ページ。

- (8) 川瀬光義「台湾環境保護基本法草案比較解説」(『公害研究』20巻3号, 1991年) 68~69ページ。
- (9) 例えば, 行政院環境保護署『公害補償法制之研究』EPA-77-006-04-082では, 日本の公害健康被害補償法制度を参考にして, 台湾における「公害健康被害補償法」草案が提案・検討されている。また葉他, 前掲書にも, 日本の公害防止協定が参照すべき施策として提示されている。
- (10) この公害防止協定に関する日本の経験は, 1990年夏にブルージュでヨーロッパ環境会議 (European Environmental Bureau) および日本環境会議の共催で開催された日欧環境会議においても, ヨーロッパの研究者やNGOから非常に注目された。また, 公害防止協定の法律的側面については, さしあたり, 人間環境問題研究会編『公害・環境に係る協定等の法学的研究』有斐閣, 1981年, 参照。
- (11) T. Shibata, "Pollution Control Agreements: The Case of Tokyo and other Local Authorities," S. Tsuru, and H. Weidner eds., *Environmental Policy in Japan*, Berlin, Edition Sigma, 1989, p. 248.
- (12) *ibid.*, p. 249.
- (13) K. Ueta, "Environmental Policy Planning in Japan," *Proceedings of the International Conference on Public Policy Planning*, June 12-14, 1989, Taipei, R. D. E. C., The Executive Yuan, Republic of China, pp. 429-458.
- (14) 調査の概要および印象等については, 植田和弘他「座談会」韓国・台湾の環境問題をめぐって——1990年春の現地調査から——(『公害研究』20巻2号, 1990年), および秋山紀子他「アジアNIEsの環境問題・環境政策をめぐって——「圧縮型」工業化と都市化のツケ——」(藤崎成昭編『発展途上国の環境問題』アジア経済研究所, 1992年) 38~55ページ, 参照。
- (15) 台湾の地方自治や地方財政に関する研究は非常に少ない。この頃は, 川瀬光義『台湾の土地政策』青木書店, 1992年, 76~91ページに多くを負っている。
- (16) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』(岩波新書) 岩波書店, 1974年。
- (17) 76年規制に伴う自動車の技術的諸問題と経済的影響の評価については, 西村肇『裁かれる自動車』(中公新書) 中央公論, 1976年; 華山謙『環境政策を考える』(岩波新書) 岩波書店, 1978年; 柴田徳衛『日本の都市政策——改訂版——』有斐閣, 1981年および, T. Shibata, "The Influence of Big Industries on Environmental Policies: The Case of Car Exhaust Standards," Tsuru, Weidner eds., *op. it.* pp. 99~108.
- (18) 『興銀調査』180, 1975年, No. 6.
- (19) OECD, *Environmental Policies in Japan*, Paris, 1977. (環境庁国際課監修 国際環境問題研究会訳『日本の経験——環境政策は成功したか——』日本環境協会, 1978年, 111~112ページ)

- (20) 日本弁護士連合会公害対策・環境保全委員会編『日本の公害輸出と環境破壊——東南アジアにおける企業進出とODA——』日本評論社, 1991年, 74ページ。
- (21) 植田和弘「台湾の環境問題・環境政策と日本」(宮本憲一編『アジアの環境問題と日本の責任』かもがわ出版, 1992年) 67～80ページ。