



黒竜江省訪問紀2017

藤江徹 (あおぞら財団)

① 黒竜江省の野焼きに関する勉強会

(2017年8月4～5日)

8月4日、関空を出て、北京にて乗り換え、夜の21時過ぎに佳木斬(ジャムス)空港に到着。迎えに来てくれた代先生から一言「ここから車で4時間かかります。」深夜のドライブで240kmを走り抜け、宿に到着した時には、日付が変わっていました。

翌朝9時から「黒竜江省の野焼きに関する勉強会」がスタート。同会議は、日本大使館による草の根支援事業の一つとして実施されており、今回の訪問は、「日本の大気汚染の歴史とあおぞら財団の紹介」、「日本の野焼きの現状」について報告するのが目的でした。

東北三省の中で黒竜江省はもっとも農地が多い地域で、小麦、トウモロコシ、アブラナ等を耕作する畑で野焼きが行われています。冬の期間が長く、秋の収穫後、雪が降り始めるまでの半月の間で各農家が一齐に野焼きを行うため、野焼きの時期になると極端に大気中の汚染物質の量が上昇するそうです。

中国では、野焼きを禁止する法律はないけれど、規制はされつつあるそうです。代替案としては、新エネルギー(バイオガスなど)、家畜の飼料、工業原料(繊維維を用いて複合材料をつくる)、土壌に戻す方法(すき込み)があります。中でも、肥料として農地に戻すために、①刈取後に残る部分の高さを低くする、②土壌をかき混ぜる、③分解するための微生物を投入する、などの方法が検討されており、そのための日本の農機具も紹介されています。

最後は、在中国日本大使館の岡野さん、土屋さんから地元で活動している中学生ボランティアへの表彰が行われました。

出席者は、中学生も含め、地元の方々約80名、関心の高さと今後の展開が期待されます。



勉強会の参加者との集合写真
(2017年8月5日撮影)

② 黒竜江省視察

勉強会後は、車で周辺地域の視察に向かいました。佳木斬(ジャムス)市周辺は、一年の半分は冬だそうです。この時期は涼しくて半袖シャツでちょうど良いぐらいです。

車窓からは、一面にトウモロコシやまだ青い稲田、その間に防風林、北海道のような風景が延々と続きます。途中、日本の開拓団時代の住居が残る大和鎮に立ち寄りつつ、到着したのは、面積200キロになる、観光地としても有名な雁窩島湿地。広大な湿地帯の中には、開拓の歴史を偲ばせる巨大な像がいくつも設置されています。

8月6日。向かったのはロシア国境である、黒竜江(アムール川)の支流であるウスリー川。中国側の饒河鎮には新たなビルが立ち並んでおり、ウスリー川を挟んで向こうに見える対岸は、ロシア。2012年に中国とロシアとの間で国境についての交渉が成立。観光船などが行き来しており、ロシア側からの買い物バスでの往来があるそうです。

8月7日。案内いただいたのが農機具展示場。こういう展示場がある!とは驚きました。開拓の歴史に沿って、それぞれの時代に活躍した農機具が展示されています。

現在は、ほとんど機械化された大規模農業が展開されています。

併設する博物館では、少数民族、開拓や抗日運動などの地域の歴史の展示がありました。日本のアイヌに近い民族で、鮭をとって暮らしていたそうで、鮭の皮をつかった作品が展示されていました。

湿原を開拓することで、農地拡大が進められてきました。工業発展だけでなく、農業発展に伴って失われる部分もあるのでしょうか。日本も他所のこと言えませんが。

今回、訪問させていただいた黒竜江省は、日本の東北や北海道のように広大な農地が広がり、まだまだ手つかずの自然が残っている地域で、改めて、中国の大きさや多様性、変化の速さに驚かされました。また、食べ物も美味しいし、出会った方々からも非常にあつく歓迎いただきました。改めて、御礼申し上げます。



農機具展示場にて
(2017年8月7日撮影)

車窓から見た稲田のようす
(2017年8月6日撮影)

中国レンタサイクル事情

富岡美波 (神戸市外国語大学4年)

以前ブログでも紹介した中国のレンタサイクル(シェアバイク)。今年8月、最大手のモバイク(mobike)が北海道に進出したことで、日本でも話題になりました。いまや約30社がその市場に参戦し、各都市で急速に普及する中、どのような現象が起きているのか、再訪した武漢で体験しました。

1年前、武漢ではレンタサイクルが普及し始めたところで、大学内でレンタサイクルを走らせる学生をちらほら見る程度でした。しかし今では、街はレンタサイクルで溢れ、駅やバス停、観光地、人が集まるところには必ずと言っていいほど目にします。その数も尋常じゃなく、自転車が多すぎて交通が困難な道も少なくありません。

今回の滞在中、街で様々な問題を目にしました。

① マナー問題

2016年にレンタサイクルが普及し始めた当初から、利用者の交通マナーや自転車の扱いが問題になって折り、現在は改善されたところか、数が増えた事により深刻になっていました。歩道や車道への駐輪やきれいに並べず駐輪したりなど、交通の妨げになる行為をする利用者が後を絶ちません。というのも、中国のレンタサイクルは駐輪場所に制限が無い上、駐輪のマナーを気にする利用者が少ないからだと思われます。

また、乱暴に扱う利用者もあり、故障中の自転車が山積みになっている光景も目にしました。

対策として各社は利用者に対して厳しいペナルティを科したり、アプリ内で利用者が故障車を通報するサービスを設けたりしていますが、交通マナーの問題に対する具体的な対策はまだとられていません

② タダ乗り

現在普及しているものの多くが、手動で鍵を閉めるタイプのものがあるため、鍵を閉め忘れたものや、故意に鍵をかけず自転車をタダ乗りしている人も少なくありません。レンタサイクルを乗るにはまず最初にアプリ内でデポジットの300元(日本円5000円相当)を払うのですが、デポジットを払うのが面倒でアプリを取らずに常にタダ乗りをしている人もいます。

また、鍵を壊して盗難するケースもあり、資金が回収できず倒産した小規模企業もあるほどです。



故障して積み上げられた自転車
(2017年9月14日撮影)

③交通事故の増加

大量の自動車、電動バイクに加えて、多くの人が自転車に乗るようになったため、武漢を含む都市の交通はより一層乱れています。武漢では、道幅が広い所では車道、歩道、電動バイク・自転車道と分かれていますが、実際は分かれていないようなもので、歩道や渋滞の中の車道を自転車が行っています。私も友人とレンタサイクルに乗った際、目の前で友人が自転車と接触事故に巻き込まれているのを目にしました。そもそも利用者の交通規則の意識や、自転車の規則が普及していない中、自転車が増え続けているので、交通事故の増加に繋がっていると思われる。

④産業の衰退

レンタサイクルの利用者急増に伴い、観光地のレンタサイクルや自転車関係の販売や修理店、タクシーなどの産業の衰退を招いています。1年前に校门近くにあった自転車修理店もなくなっており、前の自転車を利用する人は「逆に不便になった」と不満を漏らしていました。

このようにレンタサイクルの普及によって、環境面や生活面で大きなメリットもある反面、様々な問題も発生しています。各社は今後も台数を増やしていく方針ですが、これから中国のレンタサイクル事情はどう変わっていくのか、次回の訪問の際に確かめたいと思います。



車道に駐車された
レンタサイクル
(2017年9月14日撮影)



歩道に並ぶレンタサイクル
(2017年9月14日撮影)

「アジアの経済発展と公害・環境問題～参加・訴訟の現在～」 大久保 規子(大阪大学大学院法学研究科教授)

①参加原則の重要性

アジアの国々では、自動車の増加、鉱山開発、発電所の建設等による大気汚染、水質汚濁、自然破壊等が依然として深刻な状況にあります。この数十年間、憲法や判例で環境権を認める国が増え、たくさんの環境法が整備されてきたものの、法律が守られないことが問題だといわれてきました。

しかし、21世紀に入ると、コミュニティや環境NGOの参加を通じて、環境法の実効性を確保し、環境問題を改善しようという動きが広がっています。環境と開発に関するリオ宣言(1992年)において、「参加原則」が第10原則として位置付けられたことが契機となり、1998年には環境分野の市民参加条約ともいべき「オーフス条約」が採択されました。この条約は、情報アクセス権、政策決定への参加権、司法へのアクセス権という3つの権利を保障することを柱としており、UNEPは、主に途上国で参加原則を推進するために、2010年に「パリガイドライン」を採択しています。

このような国際的な展開に呼応し、インドネシア、タイをはじめ、アジア各国においても参加規定が強化されています。最初は他の法律と同様に「絵に描いた餅」だといわれましたが、最近とくに裁判所が積極的な役割を果たし、参加を事実上のものにしていくという傾向が顕著になっています。

②参加規定の特徴

アジアの特徴としては、①環境破壊に反対し、違反を告発する権利、②コミュニティの権利が重視されていることが挙げられます。近年、環境活動家が殺害されたり暴行を受けたりする身体的被害に加え、事業者や行政が反対運動を封じ込めるために市民やNGOを提訴する、いわゆる恫喝訴訟(SLAPP: Strategic Lawsuit Against Public Participation)がみられるようになり、環境活動家をいかに守るかが切実な課題となっています。また、コミュニティの権利は先住民族の権利とも密接に関連しており、例えば、インドネシアの環境保護・管理法では、コミュニティは、社会的監視提案、意見提出

異議の申立て等を通じ、環境保護に積極的に参加する平等かつ最大限の権利と機会を有すると定められています。

③環境裁判所と公益訴訟

環境訴訟については、環境裁判所を設置し、環境NGOや市民による環境公益訴訟を認める動きが広がっています。2010年に国家環境裁判所(NGT: National Green Tribunal)を設置し、全世界から注目されているのは、インドです。環境裁判所は、司法官に加え、化学、工学等の専門官から構成され、精神的な審理により、80%以上の事件について1年以内に判決を下しています。環境事件については、無過失責任の原則、持続可能な発展原則、予防原則等を適用することが定められていて、デリーの大気汚染、ヤムナ川やガンジス川の水質汚濁については、新たな基準や行動計画の作成を指示するだけでなく、判決の履行状況を継続的フォローアップしています。また、驚くべきことに、深刻な事案については、誰も訴訟を提起していなくても裁判所が職権により裁判を開始することも認められています(suomoto)。



世界一汚染されたといわれるヤムナ川の浄化に向けた取り組み
(PPT資料)



インドの環境裁判所のようす (PPT資料)

フィリピンでは、既存の117の裁判所が環境裁判所に指定され、特別の環境訴訟手続が整備されています。これにより、フィリピン市民は誰でも、少数者、将来世代等を代表して、環境法上の権利・義務の履行を求める訴訟を提起することができるかとされています。また、迅速な救済も重視されていて、緊急性が高く、重大かつ回復しがたい損害を受ける可能性がある場合には、裁判所は、即座に暫定的環境保護命令を発することができ、保証金の支払いも不要とされています。そのほか、環境部を設置したり(タイ)、環境裁判官制度を導入したり(インドネシア)している国もあります。



タイの公聴会の一幕
(PPT資料)

④中国とアジアの環境問題

中国も、アジアの潮流と軌を一にするように、2014年に環境保護法を全面改正し、参加規定を強化したり、NGOに環境民事公益訴訟を認めたりしています。また、2017年には行政訴訟法を改正し、検察官に環境行政公益訴訟の訴権も付与しました。さらに、環境法廷の設置も段階的に進めていて、2014年には、最高人民法院にも環境資源審判廷が設置されました。

このように、中国も含め、アジアの国々では、参加原則に大きな進展がみられます。しかし、その一方で、最近、環境アセスメントの対象を従来よりも限定したり(インド)、NGOのコントロールを強化する動き(インド・中国)もあります。また、中国がらみの開発プロジェクトがアジア各国で紛争を引き起こしており、アジアインフラ投資銀行(AIB)の影響も気になるところです。現在、ラテンアメリカ・カリブ諸国では、地域ぐるみで参加原則を推進するために、参加条約の採択に向けた交渉が行なわれており、アジアにおいても、同様の取組みが期待されるところです。