

2004年度
関西学院大学ロースクール

一般入試（法学未修者）

論文 2 問題

○開始の指示があるまで内容を見てはいけません

【論文2 問題】

2 ページからの文章を読んで、次の設問に答えなさい。

<設問>

この文章の著者は、ギャレット・ハーディンの「救命艇倫理」の批判を通じて資源問題・人口問題・環境問題を論じているが、ハーディンの「救命艇倫理」を支える論理とはどのようなものか、また「共有地の悲劇」を回避しながら「宇宙船地球号」を維持するために、先進国および途上国は今後どのような原則に立ってこの問題に対応すべきであると筆者は考えているか。2000字程度にまとめなさい。

< 1 >

有限の資源を利用する場合、同時代の人間やグループがそれをどのように配分するかという問題が生じる（空間的配分）。また、一度に多くを消費する生活はQOLが高いかもしれないが、少しずつ消費する生活よりも持続しないから、将来世代のために資源の利用方法を考える必要もあるだろう（時間的配分）。地球上の資源が無限ではなく、原子力エネルギーの利用が安全面で問題を孕み、他の天体の資源利用の実現が未だ現実的ではないならば、人類は生き方に関する何らかの選択をしなければならない。こうした空間的・時間的配分の問題は、配分を受けるメンバーの数によっても影響を受ける。メンバーの数に比して資源量が十分に大きい時は配分の問題はさほど重要ではなく、逆の場合は深刻である（スケール効果）。地球人口は60億人を突破して増加し続けているが、我々の星は一体どれほどの人口を扶養できるのだろうか。また、地球の自己保全能力を逸脱した資源の大規模な利用は、種々の自然破壊をも招いており、環境問題は今や資源問題以上に人類の存続に暗い影を投げかけている。資源問題・人口問題・環境問題は、複雑にからみ合って倫理的判断を困難にしているため、しばしばトリレンマと呼ばれる。

< 2 >

ギャレット・ハーディンは、多くの反響を呼んだ論文「共有地の悲劇」（1968）の中で上記のトリレンマを扱った。例えば、誰にでも開放されている牧草地があるとすると、牧畜をしている人は皆この共有地に自分の家畜を放牧しようとする。部族間の闘争や密猟、疾病などによって人間や動物の数が制限され、それがこの共有地の動物扶養能力の範囲内に保たれている間はよいが、自分の個人的利益を拡大しようとする人間が放牧する家畜を一頭、また一頭と増やしてゆくと、ついにはこの共有地の扶養能力を超えて完全な荒廃に至る。これが共有地の悲劇である。

家畜の数を人口に変えれば、この牧草地の経過はそのまま人間社会に適用できる。共有地内（例えば公海）の有限の資源（漁業資源）を人々が収奪し続け、人口が増加して共有地の扶養能力を越えた時、悲劇が訪れる。また、ハーディンは、汚染などの環境問題を共有地から資源を収奪するのとは逆に共有地に何かを加えることによるものとして、資源問題と対にして論じている。人口増加によって人間の汚物等の排出が環境の自己回復能力を越えれば、ここでもまた悲劇が生じる。

この悲劇を回避するにはどうしたらいいだろうか。解決方法は基本的に二つある。一つは、共有地を共有地でなくすることである。資源問題を例に考えれば、無責任な資源収奪が共有地のゆえに生じるとすれば、そこを私有地化することによって所有者は責任ある管理をせざるをえなくなるかもしれない。ただ、こうした所有形態との関連は、ハーディンがここで想定しているほど単純なものではない。今日の環境社会学は、事例研究に基づいて共有地（コモンズ）の概念をいくつかの類型に分類した上でそれらと悲劇との関連を研究し、私有化や国有化といった方策にも問題があることを指摘している。また、資源問題と異なって環境問題は、土地の私有化（ないし国有化）という解決策とは必ずしも馴染まない。それは、ハーディン自身認めているように水や空気をあらかじめ囲うことなどできず、海洋や大気は地球全体で循環していて人類の共有地（グローバルコモンズ）となっているからである。ハーディンも、どのような所有形態が最善かについては一般的な答えはないと述べており、共有地の悲劇を所有形態とだけ関連づけて論じ、その観点からハーディンを批判することは適当ではない。

ハーディンの主たる関心は、むしろ第二の解決策、すなわち人口抑制にある。比較的少

ない人口ならば、資源を多少使用しても、地球の扶養能力を越えなくてすむ。ハーディンはそのために避妊や中絶といった出産制御によって人口をコントロールする必要を説くが、これはカトリック教会等の伝統的倫理観とは相容れないものである。

さて、しかし、現在の世界人口は、地球の扶養能力をすでに越えているのであろうか。仮にそうでないとしても、地球は実際にどの程度の人口を養うことができるのだろうか。この問いは当然、人間の生活形態と関係している。人々が消費の少ない質素な暮らしに満足していればそれだけ資源を使わなくてすむから多くの人々が生きられるだろう。ところで、今日のいわゆる先進国では出生率は低く、逆に途上国では高い。人口増加率の高い途上国が先進国なみの資源消費社会となり、環境破壊でも先進国の轍を踏むならば、人類に未来がないことは明白である。けれども、途上国の人々が豊かな暮らしを求めることを否定する権利をいったい誰が持つだろうか。我々は危機に直面しているように思われる。

「宇宙船地球号」という言葉は今では耳慣れたものとなったが、この比喩をいち早く用い出した人にケネス・ボールディングがいる。彼によれば、世界資源の有限性が明確に自覚される今日、我々は無限の開拓を夢見たかつての「カウボーイ経済」を捨て、太陽光以外は外部からの流入がなく、すべてを切り詰めねばならない「宇宙船経済」に移行しなければならない。ハーディンは、この比喩の半分、すなわち地球が有限な資源でやり繰りしなければならない閉鎖的システムであるという部分は、人口抑制政策を促進するイメージとして肯定する。しかし、もう半分、地球は「一つの」宇宙船であり、人類は全体としてこの危機に立ち向かうべきだというイメージは否定する。彼は、地球全体を一つのものとして統括する主権が存在しない以上（国連の機能は信頼されていない）、地球の資源を人類全体の共有物だとみなせば、無責任な資源利用が人口と共に増加して共有地の悲劇が起こると言うのである。

そこでハーディンは、1974年の論文において「救命艇」の比喩を用いて別の倫理観を提唱した。それによれば、我々が乗っているのは一つの宇宙船ではなく、海上に浮かぶ複数の救命艇である。豊かな国は、それぞれ比較的豊かな人でいっぱい救命艇であり、そこに乗っている人は世界人口のおよそ三分の一を占める。それ以外の三分の二の人々は貧しく、豊かな国の救命艇よりはるかにごったがえした別の救命艇に乗っている。貧しい国の救命艇からは常に人が海上に溢れ落ち、豊かな国の救命艇に引き上げてもらうか、食糧をもらえないかと願っている。そして貧しい国の救命艇は人口増加率が高いので、この状況は時間経過とともにひどくなる。例えば豊かな救命艇には今50人乗っており海上には100人が救いを求めているとする。あと10人までは収容できるが、そうすれば豊かな救命艇は沈没の危険がある。豊かな救命艇の乗員はどうすべきだろうか。

100人すべてを救い上げればもちろん救命艇は沈む。危険を犯してぎりぎり10人を乗せるとしても、誰を乗せるかの問題が生じる。ハーディンの答えは、誰も艇に乗せず、救命艇の現乗員の生存を確保するというものである。これはつまり、先進国は現在の暮らしを維持しつつ、途上国が先進国の仲間に入ることを拒絶して人類の存続をはかることを意味している。ハーディンは、1993年には『限界内に生きる』を、1999年には『ダチョウ因子』を出版しているが、環境問題への言及が若干増えているものの、彼の基本的立場は変わっていない。

< 3 >

さて、仮に救命艇倫理に従うとして、人類が全体として滅亡する危機から脱出するためには、具体的にどのような行動をとればよいのだろうか。その饒舌さにもかかわらず、ハーディンの論述はそうした具体的提言に乏しい。

彼が主張するのは、途上国への食糧援助の中止，アメリカ合衆国への移民制限，政策による人口抑制などにすぎない。ここでは個々の提言について立ち入ることはしないが，たとえこれらすべてを実行したとしても，途上国の先進国への仲間入りを阻むという救命艇倫理のねらいは完全に実現することができない。実際の救命艇ならば，船べりを這い上がってくる人をオールで海へ突き返せるかもしれない。しかし，先進国なみの生活水準を目指して産業開発にしのぎを削る途上国の努力をどのようにしたら中止できるだろう。たとえ人口政策が功を奏して世界人口が今後ゼロ成長を実現したとしても，1995年現在12億人以上の人口を抱える中国がアメリカなみの資源消費社会へ移行すれば，それだけで先進国の船は沈む。だからといってハーディンはこれをどのように阻止するというのだろうか。有効な手立てを想像することは難しい。

さらに，仮に救命艇倫理が想定するように先進国の乗員数が現在のまま維持されたとしても先進国の船は沈む。それだけでなく途上国の船も沈む。それは環境問題があるからである。救命艇倫理は先進国が現在の生活を維持するということを前提としているが，もし先進国の船が相変わらず環境に重大な影響を及ぼす物質（例えば二酸化炭素）を放出し続けるなら，たとえその乗員が増えなくとも双方の船の環境はともに破壊され，危機が訪れる。ここで問題なのは先進国的な産業の「量」ではなく，その「質」なのである。

このように，救命艇倫理はそれを具体的に実行することが不可能であり，また仮にその狙いが実現されたとしても，人類を危機から救うことはできない。

< 4 >

「汝の隣人を愛せ」という教えを完全に実行していると断言できる人は，いるとしても多くはあるまい。しかし，だからこそこの教えは人の目指すべき指針としての価値を持つとも言えよう。一つの倫理を完全に実現できないことは，その倫理を否定する根拠とはなりえないかもしれない。だとすれば救命艇倫理も，完全に実現することは不可能だが，無限遠点にある目標としての意味を持つのではないか。以下では，現実的施策からしばらく離れ，救命艇倫理とハーディンがそれを主張する根拠が学的に支持しうるものであるかどうかを検討しよう。

(1) 古代ギリシアのカルネアデスは，船が難破したとき，一人しかつかまれない板にしがみつく人を突き落として自分が助かることは許されるかという問題を提出したと言われるが，危機が切迫していて他にその危機を回避する方法がない場合，やむを得ず他者に危害を加えてそれを避けることは，今日では「緊急避難」として一定限度認められている（日本では刑法37条で規定）。ハーディンの「救命艇」の場合も，それが実際の出来事ならば，この緊急避難の原則が適用されるであろう。問題は，彼がそれを比喻として用いていることにある。「先進国の救命艇に定員を超える人が乗船した結果，救命艇が沈む」ということは現実のどのような事態を指しているのだろうか。

それは，先進国の人々が全員死亡するという事ではない。というのも，実際の救命艇とは異なり，破局を回避する手段が他にあるからである。それは，必要量の何倍ものエネルギーを消費している先進国が現在のエネルギー消費を維持しないということである。ハーディンの比喻では先進国は現在の生活を維持することが前提となっていて，その状態でメンバーが増加すればおそらく重大な危機がくるだろう。しかしこうした前提を維持しなければならぬ根拠は何もない。あるとすればそれは先進国の人間が良い暮らしを続けたいからというものだろう（ちなみにハーディンの国であるアメリカの国民一人あたりのエネルギー消費量は日本の約2倍もある）。すなわち，先進国の沈没とは，メンバーが増え

た結果、資源消費速度が早まり、先進国が現在の消費生活をただちに放棄せざるをえなくなるということにすぎない。ハーディンは、救命艇の比喻を用いることによってそれを隠し、問題になっているのがあたかも人命であって他に危機回避の方途がなく、ここでは緊急避難の原則が適用されうるという見せ掛けを巧妙に作り出しているのである。

(2) シュレーダー＝フレッチェットは、ハーディンの救命艇倫理について、ノイハウスやカラハンらの提出したものも含めて10ほどの論点から検討している。彼女は（そして他のいくらかの環境論者も）、おそらくは資源問題をモデルにして考案された救命艇倫理を環境問題、とりわけ自然中心主義対人間中心主義という議論の枠組みに結び付けて論じているため、ハーディンの論旨を正確に捉えていない節があるが、そこではいくつか有益な指摘もなされている。例えば、アメリカは石油の50%を途上国を含む外国から輸入しているから先進国を自給可能な救命艇に譬えるのは間違っているというカラハンの指摘、アメリカの消費量を減少させるという選択肢をハーディンが考慮していないことへの非難、貧困に苦しむ国を援助しなければ政治的混乱が生じるとする指摘などがそれである。

彼女は、「フロンティア（カウボーイ）倫理」や「救命艇倫理」を批判したのち、とりわけバックミンスター・フラーに依拠しながら、世界を一つのものとする「宇宙船倫理」の採用を主張するのだが、その際、ハーディンがこの倫理を拒否した根拠を吟味することを忘れている。

先にもふれたように、ハーディンは宇宙船地球号には一元的な主権が必要だと述べ、それが不可能なことから宇宙船倫理を否定している。管理体制がないままでは共有地の悲劇が続くからだ。彼はまた『ダチョウ因子』（1999）の11章「一つの世界という夢」で昔からの世界統一の構想を列挙し、つづく12章ではバートランド・ラッセルの言葉を引用しながらそうした構想が不可能であると主張している。ラッセルは、家族より大きい集団の凝集力は外敵の存在によって与えられるので、外敵が存在しない世界国家は凝集力を失って崩壊する危険があると述べているのだが、ハーディンはこれが人間の経験に基づく真実だと言う。また、人類が一つの国家、一つの文化になれば、それが立ち行かなくなった場合、他に救済の道はなくなるとして、政治的・文化的多様性の重要性を説いている。

しかし、資源問題や環境問題の危機を回避するために求められるのはハーディンが想定しているような「世界統一国家」ではあるまい。必要なのは、あらゆる立法や行政、司法を統括する世界統一組織ではなく、資源利用や環境基準の設定といった重要課題に関する協議決定機関である。前者の実現は困難でもあり危険も孕むだろうが、後者はすでに一部現実化されているし、政治的・文化的多様性を損なうものでもない。ハーディンは「一つの世界」という言葉の意味を故意にずらしているように見えるが、彼がそれを否定する背景にはまた、人類の基本原理は他の生物種同様、生存闘争だという信念がある。

(3) マルサスは『人口論』の中で、人口は $1 \cdot 2 \cdot 4 \cdot 8$ と幾何級数的（指数関数的）に増加するのに対して食糧は $1 \cdot 2 \cdot 3 \cdot 4$ と算術級数的にしか増えないから貧困が必然的に生じるとし、この考えがダーウィンの生存闘争と自然選択の思想に影響を及ぼしたことはよく知られている。先進国だけの存続を目指すハーディンの救命艇倫理は、この思想を基盤としており、生物学的・進化論的概念をしばしば人間社会にそのまま適用している。

例えば一定の区域に棲むトナカイは、普段は捕食者や災害のおかげでその土地の扶養能力にみあった個体数に保たれているが、捕食者がいなくなると増え過ぎて土地の扶養能力を越え、その結果土地が荒廃してトナカイは絶滅する。それゆえハーディンは、大切なことは土地の扶養能力にみあった個体数を維持することで、捕食者の存在や災害は人間も含めた生物にとって個体数を調節する神の祝福なのだという。

したがって、ハーディンによれば、飢餓に苦しむ途上国へ食糧を援助することはこの生物学的法則を破ることであり、しかも途上国のためにも先進国のためにもならない。なぜなら、援助をしなければ途上国は土地の扶養能力にみあった人口になり、生活の質も上がるのに、援助をすれば貧困者の数は増える一方で、援助の負担も増大するからだという。

しかし、この議論には誤りが含まれている。というのも、ここでは飢えた人々の子孫は相変わらず飢え続けると仮定されているが、それは土地の扶養能力に変化がないという前提に立ってのことだからである。トナカイとは異なり、人間社会の場合その土地の扶養能力は単純に国土面積や緑地面積では決まらず、大きく変動する。だから援助の形を農業技術支援のように途上国の扶養能力を高めるようなものにすれば、悲劇の拡大は防げるのである。このような扶養能力概念の曖昧さ、人間社会における特殊さはハーディン自身認めていて、『限界内に生きる』第20章では「文化的扶養能力」という概念を導入している。もし我々が人口を養う能力を文化面にまで拡大するなら（当然そうすべきだが）、扶養能力の限界を見定めることは困難になり、またそれを地球全体ではなく一定の国や地域に帰属させることも難しくなるだろう。原材料や製品の恒常的輸出入、生産拠点の国外化、人的資源や情報の国境を越えた高速の移動や伝播等を考慮すれば、一体何をもってその国固有の扶養能力とみなせばよいのか。それはもはや明確な内実を持たない概念である。

ところで、ハーディンは、上記の「飢えた人の子孫もまた飢える」という固定的な図式を他でも用いている。典型的なのは、彼がチャールズ・ゴルトン・ダーウィンに依拠して主張する出産制限である（「救命艇上に生きる」及び『限界内に生きる』第24章）。ハーディンは、良心に訴えて出産制限を達成することは不可能だと言うが、それは、「自由意志によって避妊する人達」と「子どもを持ちたいと強く思う人達」では後者の方がたくさん子孫を増やすから世代を重ねるごとに前者は駆逐されてしまい、結局自由意志による制限は失敗するからだという。つまり、彼は、例えば避妊具の常用者の子孫も避妊具の常用者になるということが遺伝的にか教育効果によってか決定しており、子々孫々伝達されると考えるわけである。同様に、利己主義者と利他主義者では自己の拡張を計る利己主義者が次第に拡大して利他主義者の子孫は滅び（『サバイバルストラテジー』）、楽観論者と悲観論者では前者の子孫が残る（『限界内に生きる』6章）。明らかに彼は、同種が同種を産み、それが自然によって選択されるという進化論上の原則を驚くべき単純さで人間行動や主義主張といったものの伝達に当てはめているのである。

人間社会において自然選択原理が単純に適用できないことは、視線を食糧等の資源問題から環境問題の次元へ移すときにいっそう明確になる。自然選択原理における自然は、厳然として動かし難いものとしてある。進化は、いわば生物種が自然環境に対面して身体の形を変えることで生存の道を探ることである。しかし、人類は、自らに合わせて自然環境や遺伝子配列にさえ手を加える種であって、その点で自然選択の従来図式を逸脱している。環境問題は、このように自然を大規模に改変する種としての人類だからこそ生じる問題であって、それを考える際に、自然選択原理を単純に人間社会に適用するような議論は、基本的に混乱したものである。

(4) 居眠り運転で民家の壁を破壊したら運転手は当然責任をとる。環境破壊の場合、同じ様に責任について語りうるだろうか。それにはまず、原因を明確にする必要がある。バリー・コモナーは、アメリカの第二次大戦後の環境破壊の要因を三つ挙げ、人口増加の責任を12~20%、生活の豊かさによる責任を1~5%、新しい生産技術の導入による責任を80~85%としている。また、人口は、生活の質が向上して乳幼児死亡率が低下する第一段階では増加するが、さらに生活の質が向上すると出生率も低下し、バランスを保った状態になるという。そして途上国で人口増加が激しいのは、植民地時代に先進国がもたらした生活

条件の改善で第一段階の人口増加が生じたにもかかわらず、そこで生まれた富を先進国が吸い上げたために第二段階の生活向上が達成されず高い出生率が維持されたままだからだという。資源の枯渇に関しては明らかに先進国に大きな責任があるだろう。細かな分析には異論もあるかもしれないが、資源・人口・環境に関する現在の危機について、先進国が重大な責任を負っているということは、多くの人が認めることではなかろうか。

ハーディンは、しかし、ある行為の倫理性は、その行為が行われた時のシステムの状態によって決まると考えている（「共有地の悲劇」）。つまり、先進国は資源を大量に使い汚染を行ってきたが、その当時（フロンティア倫理の時代）は資源問題や環境問題について考える必要がなかったから、先進国の行為は正当なものであり責任などない、ということである。しかし、地球が有限だということは理念としては承知していたはずで、その状況は新たに出来たものではない。また、たとえ将来問題が生じることを予見できなかったとしても責任は残る。居眠りをしていて車が壁に向かっていているのを知らなくとも、破壊の責任は取らねばならない。

（佐藤 透著「救命艇倫理と共有地の悲劇 ―早い者勝ちは許されるか―」
加藤尚武編『共生のリテラシー ―環境の哲学と倫理―』2001年3月 より）