

2. 「経済」問題を討論するためのアーギュメント&表現力UP

論争度★★★★

CD-1

世界経済のグロー
バル化

1. Free trade vs. Protectionism (自由貿易と保護貿易の是非)

保護貿易とは、国際間の取引での関税 (tariff) などを用いて、国内産業を保護する (protect domestic industries) 貿易であり、自由貿易とは、関税介入がない (undutiable) 貿易のことです。前者は、非効率的な外国資源の運用や競争力の低下を招く恐れがあります。近年、1995年に国際レベルでの自由貿易の実現に向けて世界貿易機関 (the World Trade Organization [WTO]) が設立されるなど、自由貿易を国際取引の主流にする動きが多く見られますが、競争激化による所得格差の拡大 (widening income gap) や外資系企業 (foreign-affiliated company) による国内産業の侵食などといった問題が生じているため、行き過ぎた自由貿易に疑問を持つ意見もあり、自由貿易と保護貿易に関する議論が絶えません。では、自由貿易と保護貿易についての賛成・反対双方の主張を見てみましょう。

Free trade – PROS (自由貿易賛成派の主張)

1. 自由貿易は、国際貿易を促進し、国際経済の成長を促す。	Free trade promotes international trade, thus promoting the growth of the world economy.
2. 自由貿易が、国際市場を拡大し、雇用の機会を大幅に増やす。	Free trade will expand the international market, thus dramatically increasing job opportunities. (Q1 どれくらい恩恵を受ける?)

Free trade - CONS (自由貿易反対派の主張)

1. 自由貿易は、競争力のない発展途上国の産業を弱体化させ、所得格差が拡大する。	Free trade will undermine less competitive industries in developing countries, thus exacerbating income disparity.
2. 海外の低価格製品が原因で、	Free trade will seriously undermine

自由貿易が国内産業に打撃を与える。	domestic industries because of foreign low-price products.
Protectionism – PROS (保護貿易賛成派の主張)	
1. 保護貿易は、産業空洞化を防ぎ、国際競争から国内産業を保護する。	Protectionism will prevent industrial hollowing-out by protecting domestic industries against foreign competition.
2. 保護貿易は、より多くの国内雇用を生み、地域産業を育てる。	Protectionism will produce more domestic employment, thus fostering local industries .
Protectionism - CONS (保護貿易反対派の主張)	
1. 保護貿易は、海外からの投資を弱め、経済をむしろ弱める。	Protectionism will discourage foreign investment , thus undermining the economy .
2. 保護貿易は、国際取引の障壁となり、世界経済を悪化させる。	Protectionism will be an obstacle to the international trade , thus undermining the world economy .

強いアーギュメントをするためのロジカル・シンキング力UP!

英国系金融グループである **HSBC** によれば、自由貿易により今後 15 年で国際取引 (**international trade**) が 90% 近く成長すると見込まれており、今後も自由貿易が世界経済の主流取引システムになることが予想されます。また、自由貿易による雇用機会の拡大 (**expansion of employment opportunity**) と労働者の賃金増加 (**increase in workers' wages**) も期待されており、欧州委員会 (**the EU Commission**) によれば、自由貿易による市場の統一 (**single market**) で 100 万規模の雇用機会が増加すると言われており、メキシコでは 6 割以上の輸出業者が他の産業よりも 4 割増の賃金を支払っています **Q1**。

しかし、**新自由主義 (neoliberalism)** と並行して自由貿易が拡大すると国内の経済格差も拡大すると指摘されており、**北米自由貿易協定 (NAFTA)** を締結したメキシコでは、米国からの低価格商品の流入が原因で経済格差が拡大しました。日本でも**環太平洋戦略的経済連携協定 (the Trans-Pacific Partnership [TPP])** の締結により、**競争激化 (intensified competition)** に伴う格差拡大と外国による日本産業界の侵食 (**foreign companies' inroads into the Japanese industry**) を危惧する声が多いのも現状です。

電気自動車

7. The pros and cons of electric vehicles

(電気自動車の是非)

環境負荷の低減 (reduction of environmental impact)、低炭素社会 (low-carbon society) の実現を目指して、これまでのガソリン自動車 (gasoline vehicles) に代わって電気自動車 (electric vehicles [EVs]) やハイブリッド自動車 (hybrid electric vehicles [HEVs]) など、低燃費・低排出車 (vehicles with high fuel efficiency and low gas emissions) の開発が進んでいます。では、電気自動車のメリット・デメリットについて、以下のキーアイデアを見てみましょう。

PROS (賛成側の主張)	
1. 電気自動車は、二酸化炭素や汚染物質を大気中に排出せず、環境にやさしい。	Electric vehicles are environmentally friendly without emitting CO ₂ or pollutants into the air.
2. 電気自動車は、石油以外のエネルギーを利用するので、化石燃料枯渇に対する不安がなくなる。	Electric vehicles, which run on non-fossil fuels, rule out concerns about oil depletion.
3. 電気自動車は、ガソリン自動車と異なり、 combustion エンジン を必要としないため、車内が広々としており、走行中も静かで乗り心地が良い。	Unlike their gasoline counterparts, electric vehicles with no combustion engine offer a comfortable ride in a roomy interior with excellent noise resistance.
CONS (反対側の主張)	
1. 電気自動車用電池は高額なため、一般消費者にはまだ手が届きにくい。	Batteries used in electric vehicles are very expensive, and thus still unaffordable to general consumers.
2. 電気自動車は、電気モーターによって非常に静かに走行するため、歩行者は車が近づいていることに気づかず、危険である。	Electric vehicles powered by quiet electric motors can be dangerous as they may not be noticed by pedestrians.
3. 電気自動車は常に充電が必要なので、産業用長距離移動には	Electric vehicles, which require constant charging, are unsuitable for long-distance

不向きである。

travel for commercial use.

強いアーギュメントをするためのロジカル・シンキング力UP!

注目される電気自動車の特徴と今後の課題は以下のとおりです。

特 徴	課 題
<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行中は排出量を出さない (no CO₂ emission) ・ 石油以外のエネルギーを利用 (use of non-fossil fuels) ・ エネルギー効率が高い (high energy efficiency) : ガソリン車の3倍 ・ 都市環境の改善 (urban environmental improvement) : 排気ガスがなく、騒音が小さい ・ 乗り心地の改善 (comfortable driving) : 振動・騒音が少なく、静か 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電池の価格が高い (high battery cost) : 技術開発・大量生産により低価格化 ・ 電池が大きい (重い) (bulky battery) : 技術開発により小型軽量化 ・ 充電スタンドが少ない (charging station shortage) : 電気自動車の普及とともにインフラも整備 ・ 走続可能距離がガソリン車よりも短い (lower mileage than gas vehicles) : 用途が限られるが、日常的な利用には十分

自動車の電動化は一朝一夕に起きるわけではありませんが、携帯電話やデジタルカメラが今や完全にデジタル化され、充電するのが当たり前となったように、これらの課題が克服される頃にはほとんどの車が電気自動車に収斂する日が来るかもしれません。

論争度★★★

CD-16

ロボット

8. Future roles of robots

(今後のロボットの役割)

ロボットが身近な存在となったのは、1980年代、主に工場の生産ラインなどでの力仕事 (heavy lifting) や高温、危険など特殊な環境下 (extreme environments) での点検・保守作業 (inspection and maintenance) を人間に代わって自律的に作業する産業用ロボット (industrial robots) が導入されたのが始まりです。その後、災害救助 (relief operation) や地雷除去 (demining)、海底 (deep sea) や宇宙探査 (space exploration) など、