



自動車社会に向かう（北京の高速道路）

の意味している。英ロンドンで地下鉄が発達しているといつても、その距離は、地下鉄やJ・R、私鉄などが乗り入れる東京の公共交通網の3分の1に過ぎない。

20兆円を超える負債を国民に押し付けた国鉄への批判は強いが、巨額の負担は国鉄の経営モラルが低かったことや、新幹線整備に代表されるように政治の道具にされたことに起因するものであり、鉄道インフラの問題ではない。さらにいえば、日本が鉄道整備に精を出していた頃には想定できなかった「世界レベルでの

米国で環境問題がますます深刻になつても、将来、シカゴやロサンゼルスで東京と同じくらい鉄道網が発達すると予想する人はほとんどいない。自動車大国アメリカにできることは、せいぜいハイブリッド車やバイオエタノール車を普及させるくらいだ。こうした方法による環境性の向上は鉄道インフラから見たら大きなものではない。

中国の一般家庭が自動車を持てるほど経済発展を遂げるのは良いことだが、本来、経済発展レベルが低いうちに、国のインフラをどう整備するか、環境や資源安全保障面から議論すべきであった。中国を市場経済に迎えるにあたり、先進国からはこうしたアドバイスがあつてしかるべきであつたろうが、残念なことに、そうした見識はなかつた。中国が経済成長優先であつたと同じくらい、先進国も巨大な成長市場に目がくらんでいたのである。また、米国に「自国のインフラ整備が環境面から見て日本の

中国の石油消費が増加している大きな理由は、市場経済政策によって重工業が発達したことと、自動車の保有台数が増大していることにある。2003年時点では中国国内の石油消費の半分は化学、鉄鋼など重厚長大産業に集中している。また、自動車によって消費される割合も15%に達する。

重厚長大産業の石油消費は、中国の産業構造が今後より高付加価値製造業やサービス産業にシフトし、現在の低エネルギー効率が改善していくことで、いずれは頭打ちになるだろう。一方で、都市化の進展は、業務・民生部門という新たなエネルギーの食いぶちを台頭させる。例えばホテルやオフィスビルなどだ。

だが、自動車のエネルギー消費は当面急速な伸びが避けられそうにもない。中国の自動車保有台数は2000万台を超えた。日本を抜くのは時間の問題で、将来は米国を追い越す。

中国を訪れて実感するのは「中国は交通インフラ整備のアプローチを誤った」ということだ。

例えば、現在、北京市内から北京空港へのアクセスは自動車しかない。08年の北京五輪に向けて鉄道整備が進められているが、本来、国際空港のような巨大交通拠点を作る場合、鉄道整備を並行して進めるべきだ。空港の機能強化と道路整備が先行したのは、経済優先志向が強すぎたためである。

もっとも、これは中国だけの責任ともいえない。世界の人口の5%にも満たない米国は実に世界中のエネルギーの3割近くを消費し、1人当

中国の過ち

すだろ。かつて、中国の道路を埋め尽くした自転車のほとんどが、他の先進国並みに自動車に置き換わると思われる空想らしい。

市場経済に任せれば交通インフラは自動車主体になる
中国の失敗は、世界のエネルギー市場に禍根を残す。

井熊均／王婷
（日本総研・創発研究センター所長／同副主任研究員）

交通網——米国型の失敗

中国は日本の交通インフラに学ぶ

たりのエネルギー消費で日本の2倍以上という巨大消費大国である。その理由の一つは、インフラ整備の理
念より、成長志向が優先されたため
だからだ。

鉄道整備には、軌道整備と列車確保に大きな投資が必要だが、産業としてみた場合、個人や企業が自動車に投資する額には及ばない。また、産業の裾野も自動車産業の方がずっと広い。自動車を中心とした交通インフラと鉄道では、産業面での波及効果、つまり、企業が受ける経済的な恩恵が違うのである。

加えて、鉄道整備では誰かが超長期の投資回収を前提とした巨額の投資リスクを背負わなければならぬ。しかも、鉄道周辺の住民が自動車より鉄道を便利に感じるのは軌道車十分に張り巡らされ、ダイヤが充実してからだ。鉄道整備がそのレベルに達するまで自動車産業との競争に耐えることはできない。

システムより劣っている」という認識を期待することは難しかっただろう。

東京の経験を生かせ

鉄道整備には、広大な土地を手に入れ、リスクのある投資を引き受ける担い手が必要だ。日本のような高度な鉄道インフラは、各家庭の所得が自動車を持てるほど高くなく、国家経済における政府の位置づけが大きな時代にはできない。

その意味で、中国の交通インフラが米国型になるのか、日本型になるのかを考えると、前者に近くなると答えるしかない。小国ならともかく、21世紀に国際経済の中心になる大國、しかも圧倒的な人口を抱える國で、ボタンの掛け違いがなされたことは世界レベルの環境、資源面で禍根となる。

「ウサギ小屋」に住み、混雑した通勤電車にもまれる日本の都市生活は、貧しさの象徴とされてきた。しかし、中間、インドという巨大な人口を抱える国々が市場主義経済の中で力をつけた今日、日本の都市の価値を再評価してみるべきだ。

確かに首都圏の家は狭く、電車も混雑しているが、環境と経済の両立という面で言えば、東京は世界の大都市の中で最も優れたエネルギー効

一方、自動車は買ったその日から消費者が便利な生活を享受できるうえ、所有の悦びもある。ゼロからスタートして便利さや満足感で鉄道が自動車に勝てることはない。

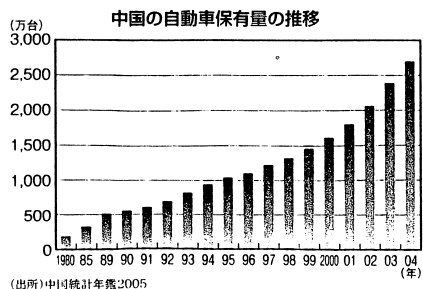
企業や個人の思うままに任せれば、一つの国の交通インフラは鉄道よりも自動車・鉄道になる傾向にある。産業として鉄道と自動車を競争させたら自動車の方が勝つ可能性が高いことは米国の歴史を見れば明らかだ。

一方、環境面で見ると、同じ荷物を輸送するのに自動車は鉄道とは比べ物にならないくらい多くの二酸化炭素（CO₂）を発生させる。同じだけの貨物を輸送する場合、鉄道のエネルギー消費は家用トラックの45分の1でしかない。社会的効用から見れば、交通インフラは市場経済に任せきつてはいけない代表的な社会資産なのである。

貧弱な米国の公共交通網

日本は明治以降、国家主導で国土に鉄道を張り巡らせ、経済レベルが低いうちに国民が鉄道インフラを受け入れた。交通インフラ整備をみれば、市場経済に任せた米国より賢明なアプローチを行ったといえる。

世界中見回しても、日本ほど鉄道網が発達している国はない。これは、効率的に人とモノを運んでいること



率を持つ都市なのである。

中国では直轄都市北京、天津、上海、重慶に加え、成都も人口1000万人を超えている。中国における成長と環境の両立を図るには、こうした大都市レベルでインフラや社会システムを考えることが必要だ。そして、この規模の都市に網の目のような鉄道を張り巡らせるなどしてエネルギー効率を高めてきた経験を持つ国は日本だけだ。

中国は3月に採択した第11次5カ年計画（06～2010年）でエネルギーと環境を重要なテーマに掲げ、省エネルギー政策を推進する。世界経済と環境・エネルギーが健全であるためにも、東京の都市レベルでの経験を伝える必要がある。