

21世紀グローバルイシュー としての交通・輸送問題

新田義孝

（財）電力中央研究所
研究開発部長

Yoshitaka NITTA

Director in Charge of R and D Review,
CRIEPI R and D Division

1995年にベルリンで国際連合気候変動枠組条約第1回締約国会議が開催され、21世紀のCO₂排出量抑制に向けての外交が始まった。今年第2回会議が開かれたが、国の事情によってそれぞれの立場が鮮明になった以外、重要な事柄はほとんど先送りされた。1997年12月に第3回会議（COP3）が京都で開催される予定で、大切な事柄は全てこの会議で決める事になっている。

2000年以降のいつ迄にCO₂排出量をどの程度に抑制するのか、誰が排出量を削減するのか、途上国の排出量は無制限なのか等々合意の難しい会議になるのは必至だが、議長国日本としてはCOP3で一連の努力が水泡に帰したという汚名を歴史に残さない様に、何らかのウルトラCを演じなければならない立場にある。

米国やカナダ等は国も企業も、欧州では主に企業がCO₂問題をビジネスチャンスと見ている。同じ量のCO₂排出量を減らすなら、先進国内で行うよりも途上国で行う方がずっと安上がりだし、途上国側にとっても持続可能な成長に必要な資金を得るチャンスにもなるので、一石二鳥ではないかというのが基本的な考え方になっている。先進国やその企業が途上国で植林やエネルギー効率向上の事業を行い、吸収あるいは排出量削減した分のCO₂を排出権として事業出資者に与えるという概念で、Joint Implementationを認める事について、インドや中国など主要途上国が反対しているが、これが認められない限りは、COP3の成功は難しいと思う。

では、議長国日本がどのようなカードを切って途上国を味方につけるか、戦後二国間援助で日本が途上国に円借款してきた金額の累積額は決して少なくない。その内の数割をジャパンファンドとして各国に残し、それを使ってCO₂排出量抑制あるいは硫黄酸化物排出低減に役立つインフラ整備を行うことをCOP3で提案するなら、その見返りとしてJoint Implementationを認めようとする国が出てくるだろう。それを第二ODAとして、途上国のモータリゼーションを抑制すべく、公共輸送システム、とりわけ鉄道網の充実を促進するのに一役買うのが、我が国の重要な貢献案ではないのだろうか。

21世紀をにらんでの大規模輸送網を構築するうえで、チューブ型プレハブ式海中リニアトンネルを開発したいと思う。チューブ内は1/2気圧に減圧して、弾丸列車の空気抵抗を減らす。今だって国際線ジャンボ旅客機内の気圧は0.8気圧くらいに減圧されているから、列車内も減圧してよい。チューブ型リニアトンネル弾丸列車は東南アジアの島々を繋ぎ、アジア大陸、豪州、日本列島を含めて一大ネットワークを形成する。これを30年計画構想にして、COP3あるいはAPECの然るべき会議に提示する。参加希望者はこの指止まれて募集する。

21世紀は情報と環境そして知恵の時代。それを支えるのは人間の交流である。ジャンボジェット機で飛び回る20世紀から、大気とくに成層圏の環境を保全するリニア弾丸列車の21世紀へと時代が変わる。COP3にはその夜明けとなってほしい。

原稿受理 1996年9月12日