



—湾岸・アラビア半島地域ニュース—

イラン：大気汚染の政治経済学

湾岸地域の経済・金融・エネルギー問題専門家 中嶋 猪久生

テヘランの立地

搭乗機が首都テヘラン上空にさしかかると、三方を山に囲まれた盆地の底辺にあり、土煙色のスモッグが垂れ込めている光景が見えてくる。特に、秋から冬にかけて大気汚染がひどくなる状況が長く続く。

大気汚染の実態

この盆地には 1300 万人が住んでおり、テヘランは世界でも有数の大気汚染都市だ。イランでは大気汚染による年間死亡者は、約 5,000 人というデータが発表されている。厚生省の統計によれば、2010 年 1～9 月の 9 カ月間、大気汚染が原因による死亡者は約 3,600 人に上っている。最もひどくなった 11～12 月には、テヘラン市民は頭痛と咳に悩まされ、心臓病による緊急入院が 18%増加、呼吸器疾患による入院患者が 30%増加し、病院の廊下は酸素吸入を待つ老人や妊産婦で溢れかえっていたという。

政府が講じた緊急措置は効果なく・・・

11 月以降のひどい大気汚染のため、政府は政府機関や学校の臨時閉鎖、事務所営業時間の短縮、市内への車両の乗入れ制限、ナショナル・サッカー試合の延期などの措置を講じると共に、市内 100 カ所に空気清浄機据付計画を発表した。しかし、これら緊急対策はいずれも焼け石に水で、効果はみられなかった。

大気汚染の原因は？

今回の大気汚染の原因は、直接・間接を問わず、環境対策の失敗や対策の先送りと政争が根底にある。いくつかの理由を示そう。

(1) 粗悪な国産ガソリン

イランの 1 日あたりのガソリン消費量は 6650 万リットルで、その 3 分の 1 は輸入に依存している。米国や EU は 2010 年 7 月、新たな対イラン追加制裁の中で、外国企業によるガソリンなど石油製品のイラン向け輸出に圧力をかけ続けている。このため、急遽、9 月に、緊急計画の中でイラン政府は 6 施設の既存の石油化学プラントをガソリン生産用に切り替えた。しかし、ガソリン生産用に改造された施設には、製造過程で、人体に有害な硫黄分を分離・

除去する十分な脱硫装置が設置されていないため、粗悪なガソリンが生産されているようだ。このガソリンが市場に雪崩れ込み、大気汚染を加速させた、というのがテヘランっ子の言い分だ。政府筋も、「国内産のガソリンは、輸入ガソリンよりも有害物質を 10 倍も多く含有している」と語っている。

(2) 排ガス規制対策の不足

テヘランのインフラ能力では、受け入れ可能な車台数はせいぜい 75 万台であるが、実際は老朽化した 400 万台の車や 250 万台のバイクが走り回り、排ガスを撒き散らしている。その中でも、2005 年に生産中止となった国産車ペイカーン (Paykan) が主力車として走っている。2005 年以降、政府は、排ガス対象車の定期点検を義務付けたが、10 台のうち 7 台は当局の証明書を取得していない。このルールに違反したドライバーを指導する技術センターも十分に設置されていないという制度上の問題も抱えている。

(3) 政府のモータリゼーション対策の遅れ

国営企業の 2 大自動車会社、Saipa と Khodro は EU の排ガス規制に対応する標準車 Euro 3 タイプへの切替が求められているが、未だに旧型の Euro 1 タイプの車種を生産している。また、イランの石油業界もクリーン・ガソリンを十分に供給できる体制にあるとはいえない。

(4) 国営自動車会社の販売支援

車に対する当局の姿勢は矛盾に満ちたものだ。イラン人は首都テヘランで狭くてすし詰めバスや地下鉄を利用することを求められているのに、自動車産業の大株主である政府は、既に 400 万台も走っているテヘランで、車の宣伝を積極的に行っているのである。

地下鉄が大気汚染対策につながっているか？

大気汚染対策のため乗用車やバイク以外の交通手段として、公共機関によるバスや地下鉄の運行も期待された。しかし、バスの運行には制約があり、効果は期待はずれに終わった。他方、地下鉄は路線網が不足する中で、一応の成功を収めてきた。テヘラン中心街へ出入りする一日あたりの人口は 1900 万人であるが、このうち地下鉄利用率は約 10% の 200 万人前後に過ぎない。今後利用率を高めていこうと路線 7 本の増設や駅の拡張計画が出てきたが、予算上の問題で建設に着工できない。

地下鉄をめぐる政治的対立

地下鉄増設工事が遅延している原因は政治にある。地下鉄増設賛成派とモノレール支持派の政治的対立である。アフマディーネジャード政権では、増設派ガーリーバーフ・テヘラン市長と Tehran Metro Co. のハーシェミー最高経営責任者 対 アフマディーネジャード大統領

領 の政争が起こっている。議会ではテヘラン市の地下鉄増設予算（20 億ドル）が承認されたのに、大統領が反対し、予算を執行しないからである。

12 年前の開業以来、地下鉄網は、1,300 万人の人口を抱えるテヘランの交通緩和と大気汚染対策の一翼を担ってきた。この成功が、地下鉄の支配（地下鉄の利権）をめぐる政治権力闘争を生み出した。地下鉄建設は、シャーの時代に計画されたが、1979 年の革命やその後のイラン・イラク戦争もあり先延ばしされた。ようやく軌道に乗ったのは 1990 年代。以来、ラフサンジャーニー大統領（当時）の長男でカナダの大学で機械工学の学位を取得したハーシェミー氏が、地下鉄建設の責任者となった。

アフマディーネジャード大統領は、公益評議会と専門家会議の議長であるラフサンジャーニー元大統領とは政敵関係にある。アフマディーネジャード大統領は、「坊主憎けりや・・・」もあり、ハーシェミー氏による地下鉄計画に反対し、執拗な妨害工作を繰り返している。アフマディーネジャード大統領は、地下鉄よりもモノレール計画を支持したが、ガーリーバーフ市長を議長とする市評議会と議会の反対で覆された。これに対してアフマディーネジャード大統領は、逆襲に転じ、地下鉄網拡張に伴う予算を撤回するという手段に打って出た。「合法的でない議会の決定には縛られない」と言い放っている。

ガーリーバーフ市長は、革命防衛隊出身ではあるが、アフマディーネジャード大統領とは異なる政治信条を持っており、現政権の経済政策には批判的で、次期大統領選挙の有力候補者の一人と目されている。また、ラフサンジャーニー元大統領とも政治的立場は異なっているが、ハーシェミー氏を評価している。ハーシェミー氏は地下鉄事業をうまく運営しており、兄弟や姉妹とは違い、政治世界から離れたところに身を置いているというのが理由のようだ。

今後の大気汚染はどうなる？

このままでは、テヘランだけでなく、他の都市にも大気汚染の影響は波及していくだろう。政府の環境対策の失敗や、国際社会による制裁の中で、資金不足にあり、また、石油精製技術の導入もままならない。政府は、その場しのぎの対策を打つだけで、犠牲になるのは市民だ。