

寄稿

# カーボンニュートラルと 国土交通政策

筑波大学名誉教授 国土審議会北海道開発分科会長 石田 東生 氏



レヴィ=ストロースが処女作の「悲しき熱帯」を執筆中に人類を脅かす二つの禍に関して大きな不安を覚えたことを日本人読者へのメッセージとして綴っている。「自らの根源を忘れてしまうこと」と「自らの増殖で破滅すること」という二つの禍である。現在の課題を考えた時、自らの根源を忘れてしまうことは、人類の700万年にもわたる進化の中で形成されてきた、身体性に強く規定される文化・歴史・伝統や社会のあり方を忘れてしまい、1990年代から急速に普及したインターネットやAIなどサイバーの世界に過度に浸ることであろうかと思う。自らの増殖で破滅することとは、温室効果ガスやマイクロプラスチックが我々に与えている脅威に他ならない。人新世という言葉が最近よく聞くようになったが、まさに人類の繁栄が地球に多大なる影響をあたえる時代である。悲しき熱帯の刊行は1955年であるので、執筆は今から70年程度前のことであり、レヴィ=ストロースの慧眼と想像力には驚かされる。

さて、地球温暖化問題とカーボンニュートラル(脱炭素)である。EUやヨーロッパ諸国を皮切りとし

て2050年までの脱炭素宣言が相次いだ。民間企業もGAFに代表されるように、2040年までにサプライチェーンを含めての脱炭素を実現するというように、より早期の脱炭素を宣言している。わが国においても、2020年10月に菅前総理が2050年までの脱炭素、2030年までに2013年比46%削減という意欲的な宣言を行っており、岸田総理も引き続き重要政策の一つと位置付けている。そのような中、2022年2月28日に気候変動に関する政府間パネル(IPCC)の気候変動リスクの評価及びマネジメント担当のWG2からの第6次報告書が公表され、「人為起源の気候変動は、極端現象の頻度と強度の増加を伴い、自然と人間に対して、広範囲にわたる悪影響と、それに関連した損失と損害を、自然の気候変動の範囲を超えて引き起こしている(日本政府による仮訳)」と危機認識を強めるとともに、緩和策と適応策の強化と早期の効果発現の重要性を指摘している。

国土交通省の政策としても脱炭素は最重要政策の一つとして位置づけられている。2021年7月に国土交通省から国土交通グリーンチャレンジが公表され、またこれを中核に12月には国土交通省環境行

動計画が策定された。内容については国土交通省のHPをご覧ください。グリーンチャレンジでは国土交通行政に関わる領域からの排出量がわが国の排出量の50%(約6億t-CO<sub>2</sub>)を超えていて国土交通行政には大きな責任があること、削減を目指す緩和策とすでに世界各地で発生している気候変動による異常気象への適応策の両方を国土交通行政は施策体系に有していることが強調されていて、強い責任認識と課題挑戦への高い意欲を示している。政府全体のグリーン成長戦略でも新しい技術の社会実装や社会システムの改革が強く謳われていて国土交通行政への期待が大きい。国土交通省環境行動計画でもグリーンチャレンジの精神は受け継いでいるが、具体的な行動となると着実な実現性と責任が当然のことながら付随することになり、施策一覧表に記載されている削減量の数値目標の合計値は9,000万t-CO<sub>2</sub>になってしまう。このギャップをどのように解消するかはなかなか難しい問題である。自らが直接排出するものだけではなく(スコープ1)、消費電力などからの排出(スコープ2)、そしてライフサイクルにわたる総排出量(スコープ3)を

すべて含んだ政策展開が必要であり、特にスコープ3においては資材調達などのサプライチェーンの上流側とストック効果を果たすための稼働や維持マネジメントなどの下流側についても積極的な働きかけが重要である。言い古されていることではあるが、産官学民、とりわけ省庁や部局の壁を越えた連携と協働が不可欠であり、挑戦は始まったばかりである。

連携して正しい政策展開を行うためにも政策効果のモニタリングシステムが重要である。国全体の排出量の推定は経済統計制度の充実もあり、正確かつ迅速に行っているが、問題は地域地域の特徴を生かした政策展開に不可欠な市町村やもっと小さい地域単位でのモニタリングシステムが十分でないことである。現在多く使用されているものは、例えば自動車からの排出量推定では国全体や都道府県単位での排出量を自動車台数で比例配分するなどのように、政策努力や効果が必ずしもうまく表現できず、PDCAがうまく回らないという課題を有している。現在400を遥かに超える自治体が脱炭素を宣言しているが政策をどう舵取りするのかその方法論の真剣な議論と技術開発が重要であ

る。産業界の貢献に関していうと、脱炭素技術の開発と普及を促進するための評価システム、とりわけ調達に関わる認証や支援システムの充実が急務である。投資を呼び込むためにEUで実施中のESG(環境社会ガバナンス)投資に関わる個別技術や社会システム技術の認証のあり方なども参考にすべきである。ここにデータ活用、デジタル化による政策展開や実践の変革(DX)の重要性が存在する。レヴィ=ストロースの懸念にも応えうる形でのスマート化である。すべての脱炭素政策について十分には述べてはいないが、その実践に関しては非常に大きな社会変革や産業構造改革、ライフスタイル変容など、非連続のゲームチェンジが必要であり、社会資本政策が勇気をもって先頭に立ってほしいと願う。

そして、北海道への期待である。最初の期待は第9期の北海道総合開発計画策定の議論が開始されようとしていることである。この中で脱炭素に向けて北海道が果たすべき貢献について十分に議論していただきたい。次期計画では、食料・観光・エネルギーを3つの柱として北海道の自然条件・地域構造の下での、くらし・産業・モビリティなどの通常時と非

常時の双方における具体的姿の描きだしがDX、スマート化も含めて行われるであろうが、その中に脱炭素に向けた連携と協働のあり方をしっかり描くことが重要である。北海道局並びに北海道開発局が社会資本政策と農業政策の双方に責任と権限を持つことは緩和策と適応策を同時に考える上で極めて重要であり、またスマートシティやスマートモビリティの支援や実証においては、国土交通省の開発局・運輸局、経済産業省からは経済産業局、総務省の総合通信局が連携を強めていることも心強い。是非、有機的効果的な連携を関係するステークホルダーとともに構築していただきたい。さらに、8期計画中にスタートした生産空間の地域モデル検討で培われた自治体間連携と地域課題に即した政策メニューの作成は今後に向けての大きな資産であり、その承継と拡充も重要である。

以上、色々と述べてきたが、北海道開発分科会としての問題や課題認識ではなく、あくまで個人のものであることをお断りしたうえで、関心をお持ちの方からのご意見やご批判をいただければありがたい。

## 参考資料

- ・レヴィ=ストロース 「悲しき熱帯」 中公クラシックス
- ・国土交通省HP 「国土交通グリーンチャレンジ」「国土交通省環境行動計画」

