

巻頭発言

グリーン社会実現に向けた 環境行動計画の改定と期待

いしだ はるお
筑波大学 名誉教授 石田 東生



去る6月20日の国土交通省グリーン社会実現推進本部会議において、新たな環境行動計画が決定された。社会資本整備審議会環境部会長として、また一連の議論に参加させていただいた身として、その概要と期待について述べさせていただきたい。

今回の環境行動計画は、地球沸騰という言葉に象徴されるように脱炭素の緊急性・必要性の高まり、自然共生・生物多様性の機運増大（グリーンインフラを当たり前に）、サーキュラーエコノミーにも配慮した経済安全保障や産業競争力の強化、そして気候変動による適応政策の重視という、いずれも重要な現状認識の切迫感を持った提示から始まっている。

国土交通政策のあらゆる政策の立案・実行において環境政策との整合を図ること、そして予算、税制、法令等のあらゆる手段を駆使して環境政策が目指すウェルビーイングの向上を図りながら、それらの任務を果たすと宣言していることも好ましい。具体的には、7つの政策の柱を立てて重点施策を構築するとともに、その進め方には関係省庁や国土交通省の多岐にわたる政策分野の連携・協働、人口減少や担い手不足問題などの社会課題解決との連動といった横断的視点の重要性を強調しているなど、構想や大戦略としては思い切った宣言であると思う。

全ての政策分野や進め方について紹介することはできないが、“連携と協働”という今回の重要なキーワードが特に要請される二つの分野、すなわち脱炭素戦略とグリーンインフラ戦略のより効果的な推進のために、少しばかり私見を述べたい。

2050年のカーボンニュートラル達成がわが国の国際公約であり、トランプ大統領のパリ協定脱退宣言の直後にもこのことを政府として再確認しているなど、重要政策であることは言うまでもない。インフラ、国土・地域・都市、強靱化、住宅・

建築などの政策や建設業行政と国土交通行政が関わる分野は非常に広く、国土交通行政が関連する分野からのCO₂排出量は約7億t-CO₂と、わが国の総排出の2/3に達する。しかし、環境行動計画で国土交通省がその権限、所掌業務の範囲とその若干の拡張も視野に入れた削減目標量の総計は8000万t-CO₂弱であり、その差は大きい。

実はこのようなギャップの解消に向けては、国際的あるいは国内企業に関しては有価証券報告書にCO₂を含む温室効果ガス（GHG）を非財務情報として提供財の生産及び使用からのGHG排出量も全て含める、というスコープ3の考え方に立って開示することを求めている。もちろん、国土交通省は民間企業ではなく義務化はされないが、むしろ先頭を走るべきではないかと思う。

前述の8000万t-CO₂には、経済産業省との連携が必要な自動車の燃費改善、官民挙げた物流の効率化、モーダルシフトの推進、建設資材（特にセメントと鉄鋼）の製造過程からの排出量削減という連携施策も含まれており、それは評価できるが、それでもまだギャップは埋まらない。実施するには省庁、国と地方、産官学民分野など、あらゆる壁を乗り越える連携・協働が必要であるが、行政は当然のことながら法律に則って進められるべきものであり、これは必ずしも容易ではない。場合によっては設置法の改正なども視野に入れるべきかもしれない。

グリーンインフラ政策にも同様の性格があり、従来の政策範囲は河川、公園、道路などの公物管理的色彩が強く、国土に豊富に存在する山林、田畑、神社仏閣、住宅などのグリーン資産を網羅的に扱うことも難しい。新しい政策の進め方の方法、これは非常に挑戦的で難しい挑戦であるが、これが日本国として問われている。

国土交通省や建設業界がこの難しい課題に先頭を切って挑戦されることを期待したい。