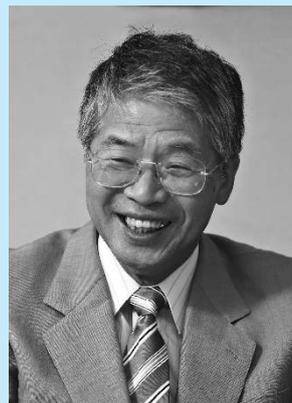


社会資本・交通政策と地球環境問題

筑波大学 名誉教授 いしだ はるお 石田 東生



私は今年3月より社会資本整備審議会環境部長を仰せつかっているが、その前から経済産業省の産業構造審議会の地球環境小委員会担当の臨時委員でもあって、そこで常々感じていることを基に、個人的意見として国土交通政策と地球環境問題について述べてみたい。

そのこととは、地球環境小委員会において国土交通省のプレゼンスがほとんど感じられないことである。政府全体としては地球環境問題は経産省と環境省が中心的に担うことになっていて、地球環境小委員会は環境省の中央環境審議会との合同開催である。国交省の影が薄いことは致し方ないことなのかもしれない。

しかしである。わが国の二酸化炭素排出量の中で運輸・交通は18%、商業・サービス業・事業者などの民生業務は17%、民生家庭は16%のシェアを占める。合計すると51%である。そして、これらはいずれも都市政策、住宅・建築政策、交通政策が深くかかわる分野であり、排出量削減からも国交省の空間概念、国土構造、都市構造を深く考えた政策アプローチが有効であろうと考える。経産省的、環境省的アプローチは、空間概念やこれまでの膨大なストックの制約や活用に弱い。国土計画、社会資本政策の思想を取り入れることなど、国交省として貢献できることが豊富にあると思う。

また、気候変動がここまで進展していることを考えると、排出量削減の緩和策だけでなく、極端気象への適応策も同時に考えることが急務である。考えてみると、緩和策と適応策の双方を現在の政策・施策体系に有しているのは国交省と農林

水産省だけである。経産省、環境省では緩和策が中心にならざるを得ない。そして、緩和策と適応策の連動の政策手段も国土交通行政は豊富に持っているのではないだろうか。水災害対策とまちづくりの連携、低炭素まちづくりと新しいモビリティサービスの融合によるコンパクトシティの展開、グリーンインフラを通じた快適性、安全性、魅力の向上など枚挙にいとまがない。

緩和策と適応策の連携だけでなく、パブリックインボルブメント（PI）やモビリティマネジメント（MM）という多様な主体の連携・協働と社会的受容性を高める技術、これらを活用したまちづくりや地域づくりとそこでのインフラ整備を全国に展開してきた実績は、これからの地球環境問題をわが国としてどう取り組んでいくべきか、解決すべきかを考えるときに大きな貢献が期待できる。

折から、内閣府・経産省・環境省・文部科学省・農水省の5府省が協働して2050年までの温暖化ガスの大きな排出削減、むしろ吸収を目指してポテンシャルの高い革新的技術を非連続に社会実装することを目指す、プラットフォームの構築に向けての検討が大規模に始まった（グリーンイノベーション戦略推進会議）。また、6月18日に総理が自ら提唱された分散型の新しい国のあり方について、第一義的な責務と豊富な蓄積を有する国交省の存在感はここでも薄いと云わざるを得ない。言うまでもなく、新しい国の形に関しては社会資本政策・国土政策・交通政策論が最も重要であり、従来の枠組みにとらわれない、広範で深い議論とそのアピールが早急に求められる。