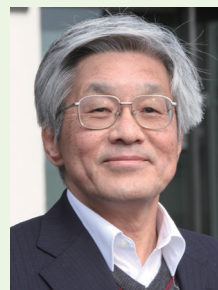


気候変動分野の科学的知見の蓄積について
(気象研究所客員研究員・鬼頭昭雄氏)

気候変動分野では科学的知見の蓄積が進展している。気象の研究とともに、これまで約30年、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）^{注13}に執筆者として関与している鬼頭氏に、気候変動分野の科学的知見の状況についてお話を伺った。

■気候変動と人為的影響の評価

気候変動の科学的知見はIPCCに蓄積があり、その評価報告書では、気候変動の人為的影響についての確からしさ（気候変動は人間活動によるものか）が示されてきた。当初の評価報告書では、気候変動が起きていることは事実である旨の記述のみがなされていたところ、その後、気候変動への人為的影響について、2001年の第3次評価報告書では可能性が高い（66%の確からしさ）、2013年の第5次評価報告書では可能性が極めて高い（95%の確からしさ）、そして直近2021年の第6次評価報告書では疑いの余地がないことが示されている。一般に科学の世界では、95%の確度が得られた時点で確かであると認識するため、第5次評価報告書の時点で、気候変動は人間活動によるものとIPCCで認識されたことになる。

■気候変動の予測と気候モデル

気候変動の研究には将来予測が必要であり、この30年間、その予測の基本的な枠組みに大きな変化はない一方で、予測の精度は大きく向上している。1990年のIPCCの第1次評価報告書から大気と海洋の双方の温度変化を扱う気候モデルが用いられており、これは2021年ノーベル物理学賞を受賞された真鍋氏の研究内容をベースとするものである。現在は、予測精度が向上し、SSP1-2.6シナリオやSSP5-8.5シナリオなどの精密なシナリオにより、2100年までに気候がどう変わっていくかなどが予測されている。

なお、2007年、IPCCはノーベル平和賞を受賞しており、この受賞について、個人的には気候変動問題への取組みは安全保障上の重要な課題であり、人類の平和のためには気候変動への取組みは欠かせないというメッセージだったと考えている。今回の物理学賞についてはその意図はわからないものの、個人的な受け止めとしては、2007年以降、気候変動の緩和策の取組みに目覚ま

しい進展が見受けられない中、改めて気候変動問題に対して関心を持ってもらいたいとの思いも込められているのではないかと感じている。

■我が国における気候変動の影響

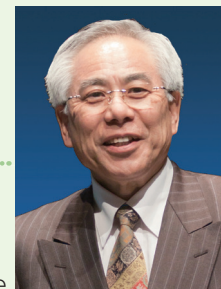
今後、世界的に気温が上昇することが予測されている中、世界の気温変化と比較して、日本の気温変化は相対的に大きいことが予測されている点に留意すべきである。このため、パリ協定での1.5℃上昇の目標が達成された場合でも、日本では1.5℃よりも高い気温上昇が見込まれる。また、平均的な気温上昇と極端な気温上昇との違いについても注意が必要である。平均気温の1℃上昇は、極端なケースではこれ以上の気温上昇が生じ得ることとなる。例えば2018年の日本での熱波のような極端な現象も、地球温暖化の影響がなければ起こり得なかったことである。大雨や強風なども含め、今後、気候変動に伴う異常気象の頻度と強度が高まることが予測されており、対策が必要である。

また、大雨などの異常気象と地球温暖化との関係性については、イベントアトリビューションという近年大きく進展した研究分野があり、実際に観測された異常気象について、その発生確率や強度に対して気候変動がどの程度影響を与えたかの評価が試みられている。例えば、特定の気象災害について、地球温暖化がなかった場合の雨の降り方を想定すると河川の氾濫が少なかったとの研究結果や、気象災害に伴う経済的被害のうち幾つかが地球温暖化により引き起こされたものとの研究結果もあり、ランダムに起きた現象に対する計算機能力の向上等がこれら研究結果に寄与している。

■気候変動の緩和策と適応策の両輪に向けて

気候変動による影響は将来発生するように捉えられる向きもあるが、熱波による熱中症など、既に異常気象による被害が生じていることから、現在進行形の課題である。また、今後災害リスクが高まることが予測されており、例えば2050年に気温が大きく上昇したケースを想定すると、昼間は熱中症を気にして屋外で働けないといった状況も考えられ、労働生産性や経済損失の観点からも大きな課題になっていくと思う。

注13 IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) は、世界気象機関 (WMO) 及び国連環境計画 (UNEP) により1988年に設立された政府間組織。IPCCの目的は、各国政府の気候変動に関する政策に科学的な基礎を与えることであり、世界中の科学者の協力の下、出版された文献（科学誌に掲載された論文等）に基づいて定期的に報告書を作成し、気候変動に関する最新の科学的知見の評価を提供。

人の豊かさと地球負荷低減の二兎を追う
空間構造に向けて（中部大学卓越教授・林良嗣氏）

■各都市・地域独特の創出された価値、それを相互に共有する装置が交通インフラ

都市にも農山村にも、固有の価値がある。都市、農山村に施設や自然を整備し、各々の価値を交通ネットワークによりシェアする（互いに共有し合う）ことにより地域格差を抑え、共に豊かにすることが国土インフラ計画の役割である。現在、都市間鉄道や高規格道路といった交通ネットワークの整備により時間距離が短縮され、都市の価値をシェアすることが可能となったなか、人々の生活の質（QOL）が向上していく側面に焦点を当てていくことが重要である。

国内では、例えば京都にはお寺やお宮など東京に移転できない価値があるように、それぞれの地域に独自の価値があることで、そこへアクセスする価値が生じる。そのためには、都市、農山村が固有の文化を復活させ（レストレーション）、独自の価値を持つ必要があり、都市、農山村により提供される価値サービスと交通ネットワーク整備により QOL の向上が図られる。

ドイツの国土政策には、大都市から町・村まで階層構造として捉える中心地理論（1933年にクリスタラーが提唱）に基づく「空間開発法」があり、各中心地を機能

分担配置し、Autobahn（道路）、Eisenbahn（鉄道）、Wasserstrasse（水路）の通路で効果的に結ぶこととしている。例えば、ベルリン、ミュンヘンのような地域上位中心には、大学病院からオペラハウスまであらゆる機能が揃う。一方、下位中心の町では、自分のところのない機能は、隣接する同位の都市が中位・上位中心に移動してサービスを受ける。上位中心は一般に自然資源に乏しいが、下位中心の豊かな自然価値をシェアしてもらうことができる。ドイツ中部のルール地方は、東西 100km × 南北 70km 程度のエリアに約 20 の自治体があるが、例えば人口 50 万人のドルトムント市には 8 万人収容の大サッカースタジアムがあり、エッセンにはコンサートホールがある。優れた高速交通インフラにより、30 分程度で都市間を移動でき、アフターファイブにサッカー観戦や音楽鑑賞を楽しめる。交通インフラは、コンパクト & ネットワークとして謳われるが、その価値は、自都市にない価値を相互に共有し、人々の QOL を支えるネットワークとなって初めて評価される¹⁾

■都市や国土の空間構造へ責任をもち、人の豊かさと地球負荷の低減の二兎を追うべき

日本人は鉄道に乘車する習慣があり、国全体の CO₂ 排出抑制に大いに貢献している。また、最近のコロナ禍等を契機として、街路整備や歩道拡幅等の整備も進んでいる。このような自動車に依存しないまちづくりや交通ネットワーク整備は CO₂ 排出抑制に貢献するものであるが、その整備目的は、これまでは経済成長（GDP）を主眼としたものであった一方で、人々の QOL の向上や環境負荷の低減でもある。CO₂ の排出削減は、洪水など自然災害リスクの低減を通じて、人々の安心・安全な暮らしをもたらすことから、最終的には人々の豊かさと地球負荷の低減の二兎を追うことにつながるものである。これは経済成長で計ることができない。20 世紀は経済成長効率（Efficiency）が重視される社会であったが、現代は充足性の重要性がより高まっていると考えており、個人の充足と環境負荷の低減の両立、すなわち

Sufficiency を重要視した空間構造の整備を行っていくべきである。

最近の動向として、パリ市では「15 分都市圏」を目指すとして宣言し、自動車移動に頼らなくても日常の買い物等の用事を含め、近所で歩いて暮らす街を目指しているようだが、東京・大阪などには鉄道沿線開発（TOD）と駅前商店街の 100 年の伝統があり、駅から 15 分圏内に生活機能が既に整備されており、先進事例として提示する価値がある。ただし、アジアなどの発展途上国では、道路渋滞と地球規模の課題解決に向けて、日本の TOD モデルに対する期待があると肌で感じてきたものの、従来の TOD は陳腐化しており、ポストコロナのニューノーマルにも対応でき、これを、QOL に基づいた ICT 支援システム（QOL-MaaS²⁾）で支援する新しいモデルを日本から提示していくべきだと考えている。

参考文献 1),2) 林良嗣他編著「交通・都市の QOL 主流化—経済成長から個人の幸福へ」、明石書店、2021 年

2) QOL-MaaS については、第 3 章第 1 節 1 コラム「デンマーク、フィンランド、タイの事例（移動）」「温室効果ガスの削減と生活の質（QOL）の向上を目指す「QOL-MaaS」の取り組み」参照



脱炭素社会の実現に向けて、2020年の政府による「2050年カーボンニュートラル宣言」を契機に、再生可能エネルギーを主力電源化する動きが活発化している。我が国は先進諸国の中で再生可能エネルギーの導入が遅れていたが、速やかな再エネシフトが求められている。風力エネルギー利用を中心とした再生可能エネルギーの研究開発や開発途上国への技術協力に取り組まれている牛山泉氏に、再生可能エネルギーの可能性や関連技術の動向などについてお話を伺った。

■日本は再生可能エネルギーの宝庫

日本は再生可能エネルギーの宝庫である。日本には約3万本の河川と既存のダムがあり、水力発電のポテンシャルは高い。バイオマスについても、日本は国土の約7割が森林に覆われており、世界でもトップクラスの森林資源を有する木質バイオマス王国でもある。また、地熱発電のポテンシャルは世界3位といわれており、世界の地熱発電所の発電システムは70%を日本の3社が製

造しており、技術的なポテンシャルも高い。さらに世界2位の導入量を誇る太陽光発電があり、洋上風力のポテンシャルは、電力需要の9倍もあり、これを開発すると世界3位の洋上風力発電王国となる。波力や潮流を利用する発電も先進的な開発が実施されており、日本の電力需要をこれら再生可能エネルギーで賄っていくポテンシャルが十分にあると考えている。

■洋上風力発電は特にポテンシャルが高く、直面する課題を乗り越え、国際競争力を強化すべき

日本は、陸地の約7割が山岳丘陵であり、平地には都市や工場等があるため、陸上での風力発電の開発導入には限界があるが、周囲を海に囲まれた排他的経済水域世界6位という洋上風力に目を向けるべきである。IEA(国際エネルギー機関)によると、日本の電力需要の約9倍ものポテンシャルが洋上風力にあるとの報告もある。日本政府は、第6次エネルギー基本計画において、2030年までに洋上風力発電1,000万キロワット、2040年までに3,000~4,500万キロワットという目標を掲げ、その目標を支えるための産業・サプライチェーン、関連企業を育成し、産業界の目標として、2040年までに関連部品の60%を国産化する目標を掲げている。

欧州の北海では、洋上風力のための巨大風車が5,400本も回っており、特に海洋国の英国の動きが大きく先行しているが、同様に海洋国である日本にはさらに大きなポテンシャルがあると考えている。風の観点では、欧州は偏西風帯にあり常に強い風が吹いているが、日本はアジアモンスーン地帯のため、冬の風は強いが夏は弱いという課題がある。また、北海と異なり、台風や春一番などの強風により風車が破損することもあることに加えて、欧州にはない極めて強い冬季雷や地震も多い。しかし、日本には、これらの課題を解決するために蓄積してきた高い技術力がある。例えば、雷の対処と

して風車の羽に取り付けたレセプターとダウンコンダクターにより、雷を瞬時に地面に逃がす技術等である。日本と同様の気候条件であるアジア地域での市場開拓において、その技術力が役立つはずである。様々な課題を解決するためにはコストを要するが、日本は引き続き技術力を高めるべきである。例えば風車の設計基準は、基本的に雷や台風が少ない欧州で原案が作成され IEC(国際電気標準会議)が定めているが、台風や雷に対する知見、あるいは陸上風車の乱流についての知見を日本から提唱してきた。このように、欧州にはない強みを生かして新しい市場を開拓することも可能であると考えている。

かつて日本は造船王国といわれ、船づくりや海洋関係の技術に蓄積がある。特に浮体式洋上風力発電の浮体は造船技術そのものであるといっても過言ではなく、その技術を生かしていくべきである。

また、洋上風力発電には基地港湾が必要であり、現在は基地港湾に能代港、秋田港、鹿島港、北九州港の4港が指定されている。今後は、洋上風力発電のポテンシャルが高い北海道等の北日本方面での基地港湾の増強が求められる。さらに洋上で発電した電力を陸上に輸送するための海底ケーブルの設置も重要であり、政府では直流高圧送電の検討がなされている。

■エネルギーハンティング（狩猟時代）から、エネルギーカルティベーション（耕し育てる時代）へ。

環境に対する倫理観や道義心を大切にしてほしい。

私たちが生活してゆくために、一般的に衣食住が大切だと言われているが、それを支えているのはエネルギーであり、我々はそのエネルギーがあることを前提に生活を営んでいる。現在、日本はそのエネルギーのほとんどを海外から輸入しているが、今後はエネルギーの自給率を高めるためにも、国産のエネルギーであるポテンシャルの高い再生可能エネルギーを積極的に活用すべきである。生活の基盤にはエネルギーがあり、そのエネルギーを作る際に二酸化炭素を排出しては、持続可能な生活が難しいことを認識することが重要である。脱炭素の取り組みでは、高い技術のみならず、倫理観・道義心を育

んでいくとの着目点も大切である。

人類は狩猟生活から栽培・農耕（カルティベーション）へ移行することで繁栄してきた。エネルギーの分野でも、地中から化石燃料を掘り出してきて使うようなエネルギーハンティング（狩猟時代）から、使ってもなくならないエネルギーカルティベーション（耕し育てる時代）へ転換しなければならない。このカルティベーションのキーワードは持続可能性である。今後は、世界に誇れる日本の技術者達に洋上風力産業に参画してもらい、さらに持続可能な再生可能エネルギー分野が活性化することを願っている。

企業の積極的な脱炭素対策に向けて (日本気候リーダーズ・パートナーシップ 共同代表 三宅香氏)



脱炭素化に向けては、企業の積極的な脱炭素対策が欠かせない。持続可能な脱炭素社会実現を目指す企業グループである日本気候リーダーズパートナーシップ（JCLP）の三宅香氏に、日本企業の動向や今後の課題についてお話を伺った。

■脱炭素は競争優位から営業許可証へ

脱炭素の取組みは、過去にはCSR（企業の社会的責任）の一環とみなされていたものの、日本でも競争の源泉と認識される時代になった点で進展していると思う。しかしながら、世界の潮流としては、脱炭素の取組みなくして競争の場にすら立てない状況も生じつつあり、脱炭素は企業にとっての競争優位から営業許可証の位置付けへと変化していると感じている。日本企業は、未だ競争優位の段階で足踏みしている向きもあり、課題だと考えている。また、日本と諸外国とで熱量の違いを感じることもある。例えば、日本では、脱炭素の取組みに必要な世の中の体制が整っていない中で、脱炭素化が難しいと考える見方があると思う。他方で、欧米では、その環境をどう変え得るかを考える向きがあると思う。一社で難しければ他社と協力したり、サプライチェーン全体を巻き込んだりすることを含め、日本の産業界でも環境を変えていく動きが生じることが望ましい。

また、世界的に脱炭素に取り組まざるを得ない状況になっていると思う。グローバル企業であれば、世界標準に合わせて変わっていく必要がある。特に海外から投資を受けている企業は、海外投資家からの脱炭素の要求もあり、より広範囲での改革が求められる中で、意識が高まっていると思う。例えば、JCLPの活動に参画する企業は、他社との情報交換を行ったり、海外事例を学んだりすることを機に触発されて、個社では困難なことも企業の枠を超えて取り組む動きとなっている。

■企業の取組例（イオン株式会社の場合）

イオン株式会社の場合、二酸化炭素排出量の約9割が電力由来であり、電力に関する取組みが一目一番地である。

まず、省エネルギー対策が重要である。これは「濡れ雑巾を絞ること」に例えられるが、80年代からの取組みである中、「もう絞る余地はない」との見方もあるものの、絞り方を変えればさらに絞れる点について改めて考える必要がある。現在は、AI（人工知能）など新しい技術もあり、これまで人の手で雑巾を絞っていた部分を

機械で絞ることも可能となり、省エネルギー対策に継続して取り組むことが大切である。これら省エネルギー対策により、一定程度、二酸化炭素排出量削減を図ることが可能である。

また、再生可能エネルギーを作ることも重要である。大型ショッピングセンターのみならず、小型ショッピングセンターやコンビニ、ドラッグストアに至るまで、屋根があれば太陽光発電設備を設置するようにしている。その上で不足する分については、再生可能エネルギーを購入することとしている。

ここで、エネルギーの地産地消が一つのキーワードだと考えている。再生可能エネルギーが普及した場合、時間帯による電力の過不足への対応として、面的にエネルギーを融通し合う考え方が重要だと思う。イオン株式会社では、充放電の取組みを進めていくことで、ショッピングセンターが平時も災害時も地域のエネルギー面でのハブとして機能することを取組みの一環として考えている。地域におけるエネルギー面での自立が可能となれば、災害に対してレジリエントであることにも繋がる中、地域内で電力を融通し合う取組みが日本全体に広がっていくことが重要だと考えている。

■脱炭素化に向けて、地域に根差した企業活動が重要

脱炭素化に向けて、産学官連携の観点では、「官」については国のみならず、今後は地方公共団体の役割が大きくなっていくと考えている。国土交通関連企業には、住宅、建設、不動産、交通といった地域密着型の企業も多く、それぞれの地域をどう設計すべきかとの観点に立って、地域に根差した企業活動が重要である。また、このような企業の取組みに対して、地方公共団体がどう連携し得るかも大切なポイントである。国や大企業など全体の動きのみならず、その地域とどう向き合うかとの視点に立って企業活動を行うことが一層重要になると思う。

消費者の利便性を高める形での
脱炭素化を希求すべき

(東京大学大学院経済学研究科・経済学部 教授 柳川範之氏)



気候変動時代の暮らしを見据えて、技術革新や社会実装などイノベーションが重要である。経済財政諮問会議の有識者議員であり、経済学とともにスマートシティや不動産イノベーション¹について研究されている柳川範之氏に、デジタル化の動向等を踏まえつつ、これからの暮らしの変化や行政に求められる視点についてお話を伺った。

■昨今の情勢を踏まえ、求められる視点について

足元の原油価格の動向やウクライナ情勢などにより、エネルギー戦略が世界的に見直されていくことが予想される中、これまでカーボンニュートラルは未来の話と受け止められる向きもあったものの、今後は、環境問題のみならず資源確保の側面からも、新しい暮らし方への変化が加速していくだろう。日本としても、どのような形で暮らしや産業を形作っていくべきか、改めて考える時期にあると思う。短期的には、人々の生活や企業活動面での省エネルギー行動といった需要面での行動変容の動きがあり、中長期的には供給面での行動変容に向けた動きとともに、技術革新によりエネルギー負荷を抑制していく取組みが重要になると考えている。

暮らしの面では、消費者の住まい方や日々の生活の中で、エネルギー負荷を抑制する行動を促す施策が重要である。住まいの面では省エネルギー住宅への支援策がその一例であるが、昨今、データの利活用により、エネルギー効率の向上の程度が定量的に把握されるようになった中、エネルギー効率やエネルギー消費を上手にコントロールすることが重要である。データの利活用により、生活の中での環境負荷が見える化されることで、人々の行動変容が促進されていくと考えている。また、金融や投資家の動きとしても、企業による環境への取組み状況等を数値化する動きがあり、その正確性といった課題もあるものの、世界中でカーボンニュートラルやグリーンに関する活動の指標化・データ化の動きがある中で、実態を数値で管理するとともに活用していくことが望ましい。

■スマートシティに加え、カーボンニュートラルに近づくまちづくりを

スマートシティは、データや技術の利活用により、暮らしやすいまちづくりを目指すものであるが、これに加

え、カーボンニュートラルに近づくまちづくりが重要である。コロナ禍を契機として、このような機運が日本でも高まっていると思うが、欧州を中心として、コロナ禍以前から存在する動きでもある。欧州の方々と接した際に、スマートシティについて、データの利活用に加え、環境に優しいまちづくりや環境問題対応型のまちづくりとの観点で議論を持ち掛けられた経験もある。

しかしながら、本来は、日本において自然と共生する住まい方やまちづくりが文化として根付いてきた中で、環境に優しいまちづくりや環境問題対応型のまちづくりについて、そのコンセプトを日本発のものとして、先進的な国として世界へ発信できた筈ではなかっただろうか。今後、スマートシティとしてそういう側面を含め、気候変動に対処し、環境への配慮を伝統的に持ち合わせた国として取り組んでいくことも大切だと考えている。

■省エネルギー・グリーン関連技術への注力が必要

資源には限りがある中、環境負荷の少ないエネルギー開発と、これに必要な技術革新が必要である。これからの日本は、省エネルギー・グリーン関連技術の開発に向けて、より一層注力しなければならない。前述の通り、住まいの面では、省エネルギー住宅への支援も必要であるが、現在の技術を前提としたもののみならず、より省エネルギー化が図られるよう、技術革新を促すような施策も重要であり、これら技術開発への投資を促していくことも重要だろう。

また、関連技術の例として、蓄電池については、今後技術開発の進展があれば、現在の太陽光発電等についても、相当程度、使い勝手が向上していくと考えられる。国土交通分野の範囲から少し広がる形で、省庁間での連携などがより一層重要になってくるだろう。

■消費者の利便性を高める形での脱炭素化を希求すべき

環境負荷の低減を図る上で重要な視点として、環境のために我慢を強いるのではなく、生活面での不便さを伴うことなく、むしろ生活をより豊かに、そして利便性を高める形での脱炭素化を図ることが大切である。これは技術の活用により達成できるものだと考えてお

1 【関連リンク】
「不動産イノベーション研究センター」 <https://www.crei.e.u-tokyo.ac.jp/>

り、脱炭素に向けて持続的に取り組んでいく上で重要な視点である。

そもそも、気候変動問題には様々な意見やスタンスがあり、それは価値観の違いのようなものと認識しており、政策としてアプローチできることには限りがあるのではないかと思う。持続可能性という課題に対し、どれほど厳しい状況に置かれているか共有し合い、意識を互いに高めていくことが重要であるが、気候変動問題や持続可能性に対する危機意識は、国や個人によって大きく異なっている。例えば欧州では、今取り組まなければ今後の生活がより一層憂慮されることから、環境のために我慢することが、将来の豊かさに結び付くと捉えられているように思う。

このとき、一律に我慢や行動制約を強いるのではなく、生活を豊かにしながら環境に優しいというWin-Winの関係をつくらなければ、行動変容の観点で持続可能性につながりにくい。消費者の利便性を高める形で脱炭素化を図るべく、省エネルギーで環境に優しい製品を企業が開発していくことがポイントである。例えば、移動の面では、電気自動車や太陽光発電などの技術革新により、脱炭素化を効果的に図ることが可能である。電気自動車が乗り心地が悪くてスピードも出ないということであれば、消費者は仕方なく電気自動車に乗り換えることになる。一方で、電気自動車がその特性を活かして、今のガソリン車にはない利便性を提供し、乗り心地やスピードも良いようであれば、消費者は喜んで電気自動車に乗り換えるだろう。むしろ、環境問題や脱炭素化という目標があったからこそ、より便利で乗り心地のよい乗り物の選択が可能となったとも説明できる。消費者の利便性を高める形での脱炭素化により、Win-Winの関係で必要な取組みが進展していく。そのような開発が企業により実施されるような誘導措置が重要になるのではないか。

また、移動の面では、人々の移動のタイミングに着目し、オンラインを効果的に取り入れていくことも重要である。近年、コロナ禍によりリモートワークが普及した。感染症対策としてオンラインを余儀なくさ

れる場合のみならず、感染症対策が不要の場合でも、人々が不便を感じないところでオンラインが活用されることで、不要な移動の回避による環境負荷の低減が可能となる。どのような場面でリアルに人や物を動かすのか、どのような場面でリモートを使うのかを考えながら、まちづくりに取り組む視点も大切である。

さらに、歩いて暮らせるまちやウォークアブルシティの観点は、環境に優しいまちができることにつながる。同時に、利便性やイノベーションの側面からも重要である。例えば、人々が離れて住んでいて車を使って集まるより、また、車で移動する人に無理に自転車で移動させるより、近くに住むようになれば自然と歩いて集ったり自転車で集ったりすることとなる。そして、このような暮らし方が便利だ、このようなまちが良い、ということになれば、環境負荷低減のために都市をコンパクト化したとしても、結果的にはわたしたちの暮らしはより良くなることにつながると思う。

■カーボンニュートラルにつながる技術革新や新しいイノベーションに向けて

企業が目線では、環境負荷低減に向け、二酸化炭素排出削減に資する製品開発や技術革新に費用をかけて取り組む局面もあると思うが、この他、より細かいレベルでも実施できることがある。人々の住まい方や移動での利便性を損なわず、あるいは高めた上で環境に優しい活動やサービスを提供すべく、コロナを契機に働き方や暮らし方も大きく変化した中で、例えば不動産や観光・交通など国土交通分野の企業活動に当たって工夫の余地もあるように思う。

カーボンニュートラルが大きく叫ばれている中、カーボンニュートラルにつながる技術革新や新しいイノベーションが企業や業界に大きなメリットをもたらす可能性も高いと思う。この観点で、足元での政策的な支援策の有無といった範囲を超えて、グリーンイノベーションを起こせる余地があるのか否か、企業や業界の大きな戦略として真剣に考えていく時期にきていると思う。