

**一般社団法人コンサベーション・インターナショナル (CI) ジャパン
代表理事 兼 CI バイスプレジデント 日比 保史 氏**

Green recovery による new normal へ

昨年末から発生したコロナ禍により、国際社会全体が未曾有の影響を受けており、これまでと同様の社会・経済・ビジネスのあり方へ戻るのは、公衆衛生的観点からも難しく、「新しい日常 (the new normal)」への移行が国内はもとより、世界各国で取り組まれています。特に、欧州を中心とした green recovery の考え方は、コロナ禍からの社会・経済の復興 (リカバリー) を通じた、コロナ以前からの国際社会のテーマであったサステナビリティ、特に気候変動対応への飛躍的な貢献を同時に目指しており、新たな社会の成長モデルを模索するものとなっています。フランスでは航空会社への支援について、国内線からの CO2 排出量の 2024 年までの 50%削減や代替交通手段 (鉄道) がある短距離フライトの削減などを条件とするなど、従来のビジネス (business as usual) へ戻る産業・企業は、ポストコロナ社会の構成員として不適格とのメッセージと取ることもできます。欧州全体では、Green Recovery Alliance に 37 社、28 業界団体が参加表明していることもあり、これらの動きと相まって、コロナ禍前から起こっていた“flight shame”運動・考え方が欧州発でさらに強まることも考えられます。

人の「移動」が社会にもたらす価値と負荷

今回のコロナ禍における経済への影響の特徴は、人の「移動」が徹底的に止められたところにあると言えます。「移動」が現代の社会・経済にとっていかに重要な機能・価値を發揮していたかを改めて示しました。この「移動」を止めたことに伴う経済活動の停滞により、世界全体の CO2 排出量は前年比最大-8%減ると予想され (IEA 発表)、その他の大気汚染物質の大幅な減少、自然生態系の回復なども各地で報告されています。しかし、気候変動で例えばパリ目標 (産業革命前比 2℃以内上昇) を達成するためには、毎年-7.5%の削減が必要とされており、これだけの経済活動の縮小がなければ「サステナブルな」水準を達成できないのが、今の経済・社会システムであることが改めて露見したとも言えます。(なお、国際的には 2℃目標では不十分であり、1.5℃目標がデフォルトとなりつつあることにも留意すべきです。)

Do-no-harm、そして net-zero の追求へ

このような状況下において、特に長距離間の「移動」をコアビジネスとする ANA グループはどのような戦略を持ってビジネスリカバリー、そしてポストコロナ/ウィズコロナ時代の新たなビジネス展開を目指すべきでしょうか。まず、コロナ禍によって期せずして回復した環境や提言された負荷を元に戻すことないよう、“do-no-harm”すなわち環境への負荷を「回避」という環境対策の基本に立ち返ることは、社会・経済的に大きな損失を受けた中での極めて少ないポジティブな面を将来に生かしてくと言う点で、今こそ重要になります。CO2 排出量にしても、コロナ禍によって下がったものが、business as usual への回復によってまた増えてしまえば、その後また削減するために莫大な費用と労力、時間を必要とします。コロナ禍でも変わらない気候危機に対しては、コロナ前に立てた環境・サステナビリティ戦略や目標を少なくとも維持しつつ、排出レベルの現況を生かしむしろ取り組み

を強化していくことが、ANA グループがコロナ禍に負けることなくビジネスを続けていくというメッセージになります。そして、ビジネスのリカバリー段階における社会・環境への影響をこれまで以上にモニタリングし、それを社会へ開示していくことです。しかし、逆に従来のビジネスモデルやプラクティスのまま短期的にビジネスを回復することのみを優先させたとすれば、コロナ禍で低減された排出量やその他の環境・社会負荷がリバウンドすることになります。特に航空業界はコロナ禍により大きな痛手を受けており、短期的にビジネスを回復させることが全てに優先されがちですが、むしろコロナ禍を経ても変わらず対処すべきサステナビリティ課題を統合し、進めるチャンスとして捉えるべきです。そして、社会の有り様が大きく変わる今のタイミングで、「環境に対する基本的考え方」をより積極的、具体的なものへアップグレードするのも一手です（例えば、「資源とエネルギーを大切に利用し、豊かで持続可能な社会の創造に貢献します」→“大切に”をより具体的に掲げ、「資源やエネルギーの利用は、環境への負荷をネットゼロとし、豊かで。。。」）

コロナ禍を逆手にとったカーボンマネジメントの強化

ポストコロナのビジネスリカバリーを追求していく中では、特に気候変動への対応を維持、さらには強化していくことを早い段階で明らかにすることが重要です。排出量だけの観点からコロナ禍の影響を見れば、誤解を恐れずにいえば、競合他社含めて全ての企業も国も、パリ協定の達成に向けて自動的に駒が進められた（つまり、最小限の排出削減努力で大きな削減を実現した）と言えます。しかしプラネタリーバウンダリーから規定されるゴールはコロナ禍前からは変わっておらず、むしろシベリアの永久氷土の融解や海洋の熱容量の上昇が明らかになるなど、厳しさを増しています。駒がすすんだ状態を最大限生かすためには今こそ気候変動対策を緩めるのではなく強化することが、後々ビジネス側面にも効いてくるのではないのでしょうか。そのためにも、排出原単位の削減だけでなく、排出総量の削減につながるビジネスのトランスフォーメーションが必要となります。それには、航空機燃料からの大幅な排出削減をすぐに実現するのは技術的にも難しいとすれば、コアビジネスである「人の移動」を量的には減らすことを意味します。ただ、ポストコロナ社会では、従来のような移動を人々はしなくなる可能性があります。飛行機を飛ばすこと自体の付加価値の低減は航空市場の競争激化で既にコロナ前から起こりつつあったと理解しますが、「人が移動することによって得られる便益を他の方法で提供する」ことに軸足を移していくことが重要になるでしょう。例えば、貴社のアバター事業は、ポストコロナにおいてより一層付加価値を高めるでしょうし、むしろアバターが当たり前にビジネスやライフスタイルに溶け込む事業の拡大、それを例えば再生可能エネルギーで稼働させるような仕組みづくりやまちづくりがあるかもしれません。また、本業においても、フライト自体も規模や数の重要性は下がり、質、しかもサステナビリティという尺度で測られる質を伴うものへと変化させるべきと考えます。それは、カーボンに限らず、環境（そして社会）負荷のネットゼロを目指して環境・社会費用を適正に内部化させ（すなわち航空運賃は上昇）、その価値を顧客に伝えていくことも含まれると考えます。そこには、CORSIA 制度下でのカーボン・オフセットの積極的活用も含まれますし、航空事業以外も含めたグループ全体としてはカーボン・プライシングなどの導入で内部化を促進することも必要になるでしょう。また、CORSIA では削減対象とならない国内線からの排出についても同様の削減にコミットすべきでしょう（オフセットについては、実体排出量を減らす努力が社会に認識されてこそ受け入れられ

ることに注意。)

コベネフィッツを重視したサステナビリティ投資効果の追求

もう一つ重視すべきは、付加価値としていかに多くの質の高い「コベネフィッツ(すなわち、付随的な社会・環境便益)」を生み出せるかという点になります。当然ながら人類が直面する地球規模課題は気候変動だけではなく、環境面では生物多様性や海洋汚染(プラスチック含む)、さらには貧困や格差など多岐にわたり、どれも危急の課題です。しかしながら、御社も社会も、これら一つ一つに個別に対応していく資金的、時間的余裕はありません。いかに一粒で二度三度四度と美味しい施策を打ち出せるかが鍵になります。例えば、カーボン・オフセットを例に取れば、とにかく大量に安くクレジットを仕入れるという方法もあり得ますが、このようなクレジットは必ずしも他の課題の解決に貢献するとは限らず、逆に悪影響を及ぼすこともあり得ます。そうならないよう、例えば適切に設計・実施される森林カーボンのように生物多様性の保全や地元コミュニティの持続的な発展にも貢献するようなクレジットを通じたオフセットを、「新たな日常」における航空サービスの「質」と捉え、それを顧客にもコミュニケーションしていくことが求められるのではないのでしょうか。また、フライト中は、移動だけでなく、機中で食事から睡眠、娯楽、あるいは働くことまで、地上の生活が凝縮される時空間です。フライト中のあらゆる活動が、社会・環境にとって負荷がネットゼロ、さらにはネット・ポジティブを実現するモデルとすることこそが、ポストコロナ時代におけるサステナビリティの目指すべきところではないのでしょうか。