



佐々木 努

日本総合研究所
総合研究部門 マネジャー

2011年の東日本大震災を機に、我が国のエネルギーを巡る環境は一変した。とりわけ、ビジネスの観点から政策や制度が検討される色合いが強まった。14年4月に閣議決定されたエネルギー基本計画では、電力・ガス制度改革を起爆剤としてエネルギー産業構造の大転換を図り、エネルギー分野において新市場を創出するとともに、国際展開の強化によって日本の成長戦略を支えるという方針が示された。それに先んじて公表された日本再興戦略においても同様の趣旨が明記されており、エネルギー分野は日本の成長戦略の重要な分野に位置づけられている。

この期待の実現を担うのが燃料電池であり、その先に広がる水素社会の構築である。

日本経済の舞台を支える自動車関連産業が満を持して15年に投入する燃料電池自動車(FCEV)は、水素社会についての包括的な検討を進めることを国に促す契機となった。既に経済産業省は13年12月に「水素・燃料電池戦略協議会」を立ち上げ、産学官で水素社会到来を目標とした30年頃までのロードマップを策定する作業に取りかかっている。「エネルギー政策上の意義」個々の主体の重要性「リアリティ」ある導入プロセス「関係者の共通認識醸成と役割分担」の四つを検討の基本的な視点に据えながら、様々な課題の解決と社会への実装の仕組みの検討が行われる。

この中でも重要なのは「リアリティ」ある導入プロセス」という部分である。水素を日

本の成長分野に仕立てていくためのロードマップとは、まさに戦略を立案することにある。戦略を優先順位付けと捉えるのであれば、この戦略協議会で導き出されるアウトプットに期待するのは、政治的に様々な配慮が行き届いた行政文書としての完成度ではなく、水素で日本が飯(めし)を食っていくための意思表示である。水素社会実現に向けた複数の課題を並列に書き連ねるのではなく、それら課題間の優先順位に関する議論を尽くすことが重要だ。

例えば、燃料電池自動車と水素ステーションは「鶏と卵」の関係であると繰り返し表記したところで、現状から何も変わらない。悪循環を断ち切るために、それぞれの課題に対して「FCEVの補助金」「ステーション建設の補助金」など個別の対策を講ずることも、戦略とは言えない。個別対策を積み上げるだけで効果が得られる適度な予算があれば話は別だが、限られた予算で最大の効果を短期間のうちに達成するためには、もっとも効果的に連鎖を断ち切るための施策に注力するのが適切だろう。

水素社会実現に向けて示すべき国の意思表示とは

これは、どちらか一方の普及に軸足を置いた大胆な絵姿を描くことで、はじめて見えてくる。例えば、水素ステーションの整備目標は100カ所とされるが、これを全額国費負担で1千カ所整備するという内容まで踏み込むとどうなるだろうか。この施策の展開に必要な数千億円の国費がまさに国の意思表示となり、自動車メーカーや水素運搬・貯蔵を担う企業に言い訳の余地を与えず、パフォーマンスでの回答を要求することになるのではないだろうか。非常に緊張感のあるやりとりになるだろうが、閉塞した状況を打開するにはこうしたやり方も必要ではないだろうか。

(今回は6月2日付に掲載します)

ささき・つとむ 総合
研究部門 社会・産業
サイン事業部 マネジャー
一 京都大学大学院工学
研究科博士前期課程修了
(工学修士)。入社以
来、一貫して環境・エネ
ルギー分野の事業戦略
政策立案支援に従事