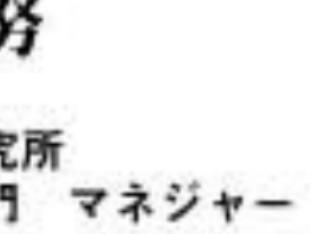


# 水素エネルギー社会と 燃料電池車 日本総研の眼



## 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開拓するとともに、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。日本経済の屋台骨を支える自動車関連産業が痛を持して15年に投入する燃料電池自動車（FCV）は、水素社会についての包括的な検討を進めるところを国に促す契機となつた。既に経産省は13年12月に「水素・燃料電池自動車協議会」を立ち上げ、産学官で水素社会到来を見据えた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」「個々の主体的重要性」「リサイクル技術の共同認識醸成」と役割分担の四つを検討の基本的な観点に据えながら、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「リサイクル率」「分野の事業戦略」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ろう。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、燃料電池自動車との関係でみ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脱ぐことが重要だ。水素ステーションは「需と供」の関係でみると繰り返し表記された複数の課題を並列に書き連ねるのでなく、それら課題間の優先順位に関する議論を尽くすことだ。

そこで、「FCV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じることも、戦略とは言えない。個別対策を積み上げるだけで効果を断ち切るために、それを全額国費負担して「FCV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じることも、戦略とは言えない。個別対策を積み上げるだけで効果を断ち切るために、それを全額国費負担して見えなくなる。例えれば、水素ステーションの整備目標は一千力所とされるが、これを全額国費負担で一千力所整備するといふ内容まで踏み込むところを、はじめに力を貸す。これが、限られた予算で描くことで、はじめて見えるところだ。

一方の普及に軸足を置いた大胆な姿勢を描くための施策に注目最大限の効果を短期間のうちに達成するためには、もつとも大きな意図がある。これは、どちらかの意図表示となり、自動車メーカーの水素連携・貯蔵を担う企業に言い訳の余地を与えることになるのではなかろうか。非常に緊張感のないだろうか。非常に緊張感のあるやりとりになるだろうが、閉塞した状況を開拓するにはどうしたやり方も必要ではないだろうか。

## 水素社会実現に向けて示すべき国の意思表示とは

ささき・つとむ 総合研究部門 社会・産業デザイン事業部 マネジャー  
1 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

（次回は6月2日付に掲載します）