



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	＜第2回研究会＞グリーン・イノベーションと地域経済（報告補遺）
Author(s)	橋本, 努; Hashimoto, Tsutomu
Citation	地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 1, 99-100
Issue Date	2012-03-30
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/48842
Type	departmental bulletin paper
File Information	REBN_1_099.pdf



＜第2回研究会＞

グリーン・イノベーション論（報告補遺）

橋本 努

小生の報告内容は、そのまま論文として本誌に掲載させていただく予定なので、ここではいくつかの点について、データと議論を補いたい。

（1）近久武美（北大教授）によれば、「直径4kmの地域にソーラーパネルを敷き詰めれば、札幌市の年間電気需要の約20%を太陽電池でまかなうことが可能」であり、その際の導入のコストは「市民一人当たり50万円」になるとのことであるが、この試算の根拠は、札幌市環境局環境計画課の内部資料に基づいている。

札幌市政策企画部によれば、太陽光発電の価格は63万円/kW（<http://www.city.sapporo.jp/kankyo/energy/ecopro/questionnaire/taiyoukou.html>）である。パネル占有面積を7.5m²/kWとした際の出典は不明なものの、メーカーのカタログから計算すると、パナソニック5.6m²/kW、シャープ6.8～7.4m²/kWとなる。参考までに、4kWシステムの場合、太陽電池モジュールの設置面積は約25～40m²（<http://www.jpea.gr.jp/11basic05.html>）となる。年間見込発電量は、NEDO太陽光導入ガイドブックp.23 No.2「電力の使用削減量」の記載に基づくという。（http://www.nedo.go.jp/library/pamphlets/ZZ_pamphlets_08_1shinene_taiyoukou_ft_sys_index.html）

（2）人間開発指数とエコロジカル・フットプリントの関係については、研究会の報告では2003年のデータを用いたが、最新のデータは、グローバル・フットプリント・ネットワークの



ホームページ（http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/fighting_poverty_our_human_development_initiative/）を参照されたい。また「生きている地球レポート2010年版」39頁（http://www.wwf.or.jp/activities/lib/lpr/WWF_LPR_2010j.pdf）の分析も参照されたい。研究会の報告では、当時の中国の人々の生活水準が、持続可能な地球環境にとって相応しいとみなしたが、その後の中国人の平均的なエコロジカル・フットプリントは上昇しており、2007年の段階ですでに持続可能な水準を上回っている。

この他、グローバル・フットプリント・ネットワークによる人間開発指数とエコロジカル・フットプリントの関係の年次推移から分かることは、多くの開発途上国では、1981年から2007年にかけて、エコロジカル・フットプリントを悪化させずに、人間開発指数を上昇させていることである。また、ドイツ、ノルウェー、フィンランド、オランダ、オーストラリア、ギリシアなどの先進諸国では、エコロジカル・フットプリントを改善しながら人間開発指数を上昇させている。つまり、人間開発指数を上昇させるために、地球環境を悪化させる必要はなく、む

しろ地球環境を維持ないし改善しながら、人間開発を進めることは可能であることが分かる。日本はどうかと言えば、1981年以降、エコロジカル・フットプリントを悪化させながら、人間開発指数を上昇させてきた。日本はしかし、持続可能な地球環境を求めながら、人間的な開発の理想を追求することもできるはずである。

を得ないだろう。

(3) 最後に、研究会においての札幌市職員の方との質疑応答で印象に残ったのは、札幌市が掲げている2020年までのシナリオの実行可能性についてである。札幌市は例えば、次のような目標を掲げている。「札幌市版住宅基準が普及し、新築戸建住宅の100%がその基準を達成しています。」「市内で購入される新車（乗用車）の50%以上が次世代自動車となっています。」

しかし例えば、札幌市は、新築戸建住宅の断熱性に関する基準を満たすために、住宅の購入者に対して、補助金を出すだけの財政的な余裕がない。また札幌市は、新車をすべて次世代自動車にするために、補助金を出したり、あるいは条例でもって新車販売を規制することができない。現実には、財政的にも法的にも、制約がある。こうした状況を、札幌市はいかにして改善することができるのだろうか。

政府は例えば、新車販売において、次世代自動車の割合が多い地方自治体に多くの財政的な支援をする（反対に次世代自動車の割合が低い地域に財政的な制約を課す）といった政策を、実施することはできるだろうか。あるいは札幌市は、新車販売において、次世代自動車以外の自動車の販売に、相対的に高率の自動車販売税や自動車取得税などを課すことはできるだろうか。地方自治体が何か実効的な政策を打ち出さないかぎり（あるいは政府がそのような地方の政策を許容しないかぎり）、二酸化炭素排出量を減らすための目標は、絵に書いた餅にならざる