

知のコンパス

社会の変化と省エネルギー

社会の変化

最近の20年間の社会の変化はかつて想像できなかった社会現象を引き起こしている。

携帯電話の普及は固定電話の時代をはるか昔に追いついてしまった。さらに加えて、携帯電話のスマートフォン化はもはや電話の機能さえ超えて、SNSやLINEにみられるような情報交換にとって代わられようとしている。今や掌の中にあらゆる情報検索が可能な手段が収まっているようだ。通勤電車の中でスマホを操作していない人を探すほうが大変だ。

このような現象はビジネスの世界でもここここ起こっている。小売店と呼ばれた業態はeコマースと呼ばれるネット販売に大きくシェアを奪われつつある。銀行システムでもネットバンキングが常態化しかかっている。今や世界最大のタクシー業者は自社では車を一台も保有していないUberと呼ばれる事業者だそう。宿泊斡旋業界でも自社では一つも不動産を所有していないAirbnb（エアビーアンドビー）という事業者が世界一の宿泊施設提供をしているという。Facebookは世界で最も人気のあるメディアの所有者だそうだが、コンテンツは何も作っていない。^(注1)

これらのすべてが情報技術の進化によってもたらされている。この勢いは止まることなく日々新たな業態を生み出し、われわれの生活スタイルを変えていくようだ。

省エネルギー小委員会の再開

このような急激ともいえる社会システムの変化は、省エネルギーを推進するうえでもいろいろと対応の変

化を余儀なくさせられることになる。今年の5月から総合資源エネルギー調査会の省エネルギー小委員会が再開された。7月をめどに省エネルギー政策の深掘りを行うことが予定されている。この審議会での審議の一つに輸送部門の省エネルギー政策に係る議題が上がっている。これまでも荷主に対する規制措置として輸送に係る省エネルギーが規定されていたのだが、社会システムの変化によって対象者が変化したからである。これまでは百貨店や製造事業者のように荷主を特定して規制措置を講ずればよかったのだが、上述のeコマースの登場により従来の荷主の規定では収まらない問題が生じてきた。eコマースに登場する荷主は従来のような大型の業者は少なく、むしろ中小零細事業規模の業態が多い。しかし、eコマース全体として取引される輸送量は宅配便問題で明らかになってきたように、膨大な量に及んでいる。省エネルギーの規制をだれに課するのが改めて問われることになっている訳だ。

この問題は別な観点からも社会問題として取り上げられたので、ご高承の通りだが、宅配便事業者におけるドライバーの過重労働問題として検討が進められ、受取者不在時の対応が講じられている。受取人不在による多重配送によるロスも省エネルギーの点からも重要な改善ポイントである。ことは輸送用エネルギーの問題であるが、受取人である消費者の対応も看過できない。過度な利便性への傾斜はますます増加するのではないかとも思われる。われわれ消費者の行動の再点検も必要だろう。

同じく今回の検討課題に、ホールディング会社制度



株式会社住環境計画研究所 代表取締役会長

中上 英俊

Profile

1945年岡山生まれ。1973年東京大学大学院工学系研究科建築学専門課程博士課程を修了，博士（工学）。同年，住環境計画研究所を創設，現在に至る。日本学術会議連携会員，東京工業大学統合研究院特任教授，早稲田大学招聘研究員，経済産業省総合資源エネルギー調査会省エネルギー小委員会委員長，環境省中央環境審議会専門委員，国土交通省社会資本整備審議会臨時委員他を務める。専門分野はエネルギー・地球環境問題，地域問題。

に係る課題がある。省エネルギー法では年間のエネルギー消費量が一定の量を超えた事業者に対して義務を課している。しかし，ホールディング会社の傘下に連なる事業者が分散化され従来ならば一括して省エネルギー義務が遂行されていたものが，分社化したため対象が分散化し，旧来の会社総体では省エネとなったものが，個々にみると増エネと省エネが混在する事態が起こることがある。このような現象にどう対応させていくかについての検討も実施される予定である。

さて，冒頭に述べたように，社会の変化は想像もしなかった方向に加速しつつあるようだ。Uber や Airbnb のような業態が示唆しているのは「シェアリング」というライフスタイルの変化だという。車や居住空間があいているとき（非使用時）に他者にサービスを提供することが効率良く展開されるためには情報を的確に提供し，活用できるシステムが必要である。わが国では，このようなサービスはまだ端緒についたばかりであるがこのようなサービスがもし定着してくると，省エネルギーを政策的に進展させる上では，従来にない定義や考え方が必要になってくるに違いない。カーシェアリングが普及してくると自家用車としての車の普及はどうなるのだろうか？ 走行時のエネルギー消費も自家用と営業用が混在することになる。一方で車の普及率が低下するという事態は，自動車産業にとっては大問題だろう。製造用のエネルギー消費が削減するといった指摘では済まない問題が起きかねない。

また，居住スペースの空き室利用はこれまでは宿泊施設でのエネルギー消費とされていた業務部門の消費が，一般家庭や別荘などで生ずることにつながる。従

来は家庭部門として計上されていたエネルギー消費と合算されてしまうことにもなりかねない。

省エネに終わりなし

いずれにせよ，これまでの枠組みを大きく超えた社会の変化は，エネルギー消費構造の分析にあたっても基本的な見直しを余儀なくされそうだ。すでに民生用エネルギーの業務部門には業態として従前の枠組みに入らない新しい産業が続々と生まれていると聞く。もともとエネルギー統計上産業部門，運輸部門とその残渣項が民生部門として一括りにされた経緯がある。統計が開始されたころの事務所ビルや家庭におけるエネルギー消費は極めて限定的な用途のみであったことに起因しているといわれ，まさにその他部門だった。また統計のもととなるデータが需要側ではなく供給側のデータから計上されてきたことも業務部門のように種々雑多な業種が混在する分野のエネルギー消費実態を反映しきれなかった一因である。これまで暗黒大陸と言われていた業務部門のエネルギー消費構造は多種多様に及びさらに複雑さを増しかねない様相だ。これまでもたびたび指摘してきたことであるが，業務部門を一括して扱えば，実態とますますかい離していくことになりかねない。手間暇はかかるが，業態ごとに一つひとつ丁寧に実態を把握し，きめの細かい省エネルギー対策を講ずるほかはない。

まさに「省エネに終わりなし」である。

注1；ケヴィン・ケリー「〈インターネット〉の次に来るもの」未来を決める12の法則，NHK出版2016年7月発行