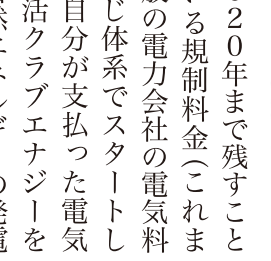
NO.371
2016.8.15
ローカルパーティ情報紙
Kanagawa net
神奈川ネット
URL http://kanagawanet.org/
1991年1月22日第三種郵便物認可毎月1回15日定期発行
神奈川ネットワーク運動
〒231-0006
横浜市中区南仲通4-40南山ビル2F
TEL:045-651-2011
FAX:045-651-2081
定価／1部100円（毎月発行）

エネルギーの選択は生き方を選ぶこと
電気の共同購入スタート！

2014年、生活クラブグループは(株)生活クラブエナジーを設立し、今年6月から、自然エネルギーを中心とした電気の供給を始めました。国や電力会社などにおまかせするのではなく、電気を「供給・販売」する取組みを伺いました。

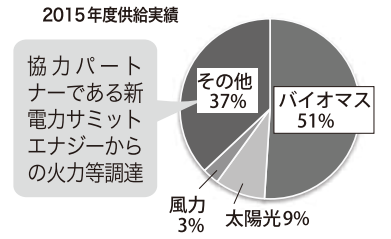


(株)生活クラブエナジー
代表取締役
半澤彰浩さん

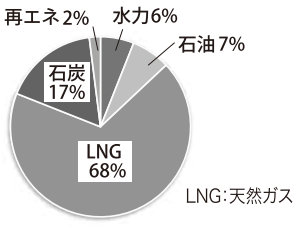
自然エネルギー100%をめざす

2016年4月から電気事業法が改正され、全国で電気の小売が完全自由化されました。5月末時点で、約2%の世帯が既存の電力会社から新電力に切り替えています。現在、新電力の電源構成は化石燃料(火力)中心です。一方、生活クラブエナジーの自然エネルギー割合は2015年度実績で63%、共同購入に参加する人を増やすことで自然エネルギー100%をめざしています。

生活クラブエナジー(全国)の電源構成
2015年度供給実績



東京電力の電源構成



「生活クラブ電気」3つのポイント

1 **太陽光・風力など電源構成と比率公開**
太陽光や風力など電源構成の実績を毎月の電気料金明細書で明らかに

2 **自然エネルギーをひろげる「生活クラブ自然エネルギー基金」**
電気料金の5%を基金に上乗せして寄付。寄付されたお金は自然エネルギーの開発や省エネルギー活動などに活用

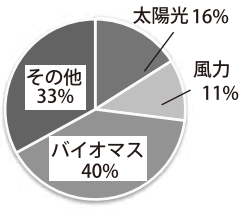
3 **価格と契約メニューを自分たちでつくれる**
電気料金は、使用量に応じて単価が3段階に変わる制度。コストを明らかにし契約メニューも契約者である組合員とともにつくる

電気代は変わらず中身は自然エネルギー

生活クラブエナジーでは2015年から生活クラブの各事業所に電気の供給を開始し、2016年6月、首都圏の生活クラブ組合員1500世帯限定で供給を開始しました。3500世帯ほどの事前申込みがあり抽選となる状況でした。生活クラブの電気は自然エネルギーを基本としたものです。6月供給では自然エネルギーの比率が約67%という実績(速報)になりました。10月には全国の生活クラブ組合員(約13000世帯を予定)へ供給を拡大します。

生活クラブの電気の価格は国が2020年まで残すことにしている規制料金(これまでの一般の電力会社の電気料金)と同じ体系でスタートしました。自分が支払った電気代が、生活クラブエナジーを通じて自然エネルギーの発電者や地域に還元されること、「コンセントの向こう側」がどこにつながっているかを明確にできるなど、多くのメリットがあります。

生活クラブエナジー 東京電力エリア 電源構成



2016年6月度実績 速報値

エネルギーは人間が生きていく上で不可欠なものであり、食の共同購入と同じように、自分たちで良いものを選び、共同購入できないかと考えました。まず、自分たちで太陽光や風力発電など自然エネルギーをつくる取組からスタートし、2016年3月末で生活クラブ立の自然エネルギー発電所は31ヶ所、約12メガワットになっています。

国の政策は原発・化石燃料中心

課題は国の制度変化の影響を大きく受けることです。特に安倍政権下で、原発・化石燃料中心のエネルギー政策へと舵が切られています。自然エネルギーを推進するFIT法の改悪により、自然エネルギーに取組む小さな電力会社ほど生き残りづらい環境になってきています。価格や送電線への接続、送電線を使用する費用(託送料)の問題等、課題は多岐に渡っています。

神奈川県は、全国公営電気事業の中では、最大の発電規模を有しています。現在、2023年までの電力需給基本計画に基づいて、発電した電力量の全てを東京電力㈱に随意契約により売電しています。しかし、この電気は神奈川のエネルギー資源であり「地域に資する」という視点から自然エネルギーを推進する新電力にも部分供給を認めるべきです。今後も、自然エネルギー100%をめざし、政策提言を進めます。

リニア中央新幹線 公費投入の必要性検証を

視点

岩本　香苗
（ネットさがみはら）

8月2日に閣議決定された「未来への投資を実現する経済対策」に、財政投融資の手法を積極的に活用し、リニア中央新幹線全線開業を最大8年間前倒しすることが明記されました。

リニア中央新幹線は2027年に東京～名古屋開業、その後8年間は着工せず、2045年に名古屋～大阪開業をめざし、約9兆円の建設費全てをJR東海が負担することを前提としていました。国の経済対策は、この巨大な民間プロジェクトに、長期・固定・低利の公的資金を供給し、JR東海の借入金の金利負担を軽減させるものです。

返済期限は30～40年。全線開業を早め「全国を一つの経済圏に統合し、成長の果実が全国津々浦々にいきわたる環境の整備を図る」としていますが、経済効果を生むのは10年以上先です。経済効果が都市部に偏り経済格差が拡大することも考えられます。また、南アルプスの下にトンネルを掘るなど難工事が予測され開業が遅れる事態も危惧されます。政府が言うような経済効果が見込めるのかは疑問です。

神奈川ネットは、2012年に神奈川県が公表したリニア新幹線駅設置による経済波及効果について、1時間に5本停車、羽田―大阪間の飛行機便の廃止などの前提条件が非現実的であると指摘しました。

2013年に神奈川県駅が橋本に決まった相模原市では、相模総合補給廠の一部返還、相模縦貫道の開通等が次々と実現したことを背景に、広域交流拠点としての大規模開発を計画しています。橋本駅前の県立相原高校の移転や、京王線橋本駅の移設、駅前広場の整備、小田急多摩線の延伸、横浜線の立体交差化と道路整備等が盛り込まれています。

しかし、計画には予算についての説明がありません。市民説明会では、市単独事業費の試算は600億円と口頭説明がありましたが、不十分と言わざるを得ません。

非現実的な経済波及効果を前提としたまちづくりを進めることへの不安と併せて、将来に大きな負担を残すのではないかとの懸念がますます大きくなっています。税金を投入するのであれば、国は改めてその必要性や効果を検証し、説明責任を果たすべきです。

お知らせ **市民の生活・活動 法律相談** を行っています
◎相談日時：毎月第３水曜日　13:00～15:00 相談時間約30分　◎料金：無料
◎問い合わせ先：神奈川ネット事務局　TEL：045-651-2011