

第4回鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会 結果概要

日時：令和4年6月28日（火） 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室（対面形式とWEB形式の併用）

事務局からの説明後、以下の意見交換がなされた。中間取りまとめについては、座長一任が承認された。

<学識経験者>

（大崎委員）

- 中間取りまとめについて、全体としてはこれまでの議論を反映した形でまとめていただき、方向性としては結構な方向に向かっていると思う。
- 電力の確保について、調整力というか、いわゆる蓄電池や水素の役割を記載した方が良い。極端な言い方だが、蓄電池を入れることで調整力がつく、電力側にとってよりよい負荷になり、その結果として、全体として再生可能エネルギーを増やしていくことにも貢献できる。
- 「今年度において取り組むべき事項」に記載の目標値の設定とロードマップの作成等について、もう少しブレイクダウンした形での目標値も設定できるのであれば、設定するのが良いと思う。また、もう1つハイレベルというか、ブレンドした形で目標値を設定し、それに向けたロードマップの形に整理できないか。
- 新電車型のところで技術基準、国際標準化、国際展開のことが記載されているが、産地直送型や地産地消型でも同様に関連する部分があると思うので、共通的な位置付けとしても良いのではないか。

（瀬川委員）

- 政府が出している数字がかなり野心的であり、それに向けて国土交通省、あるいは鉄道分野においても、見合うようなインパクトのある提案を出していくという観点では、非常にいいものだと思う。ただ、かなり荒削りな部分があるので、中間の先にある最終的なゴールに向けて、ブラッシュアップをができればよいと考える。
- セクターカップリング、鉄道分野に閉じることなく幅広く鉄道アセットを利用しながら、日本の脱炭素全体に貢献していくという意思は、非常にインパクトのあるとても大事なメッセージだと思う。
- 何より大事なことは、国交省、民鉄、JR、我々有識者も同じ側に立って、脱炭素という目標に向かって進めるような方向性が出ていることである。

（納富委員）

- 中間取りまとめ案3ページで、鉄道分野の話でありながら、結果としてセクターカップリングの目標設定になっているということになると、読む側からすると理解が難しいところが出てくるかもしれない。最初から関連するセクターをある程度明示し、それをある程度分けながら説明をすることが必要なのではないか。「鉄道分野」という言葉と「鉄道関連分野」というような言葉で表現をすると、そういうことができるのではないか。
- 中間取りまとめ案8ページ「沿線地域や鉄道利用者などの受益者負担も含めた費用負担のあり

方」の記載は、特に野心的、挑戦的だと思う。ただ、最終消費者に負担させるのは鉄道事業者にとっては非常に難しく、大きな課題になってくるので、いかにここをサポートしていくのか、あるいは、透明性が確保された中で、いかに我々利用者が合意を持って受容するのか、という取り組みが不可欠だと思う。

- 非常に素晴らしい方向性を示していただいたなと思いつながら、どうアクションに落としこむか、というところは、最終取りまとめの方でも折り込んでいただければと思う。

(高村委員)

- カーボンニュートラル、脱炭素化の流れが、鉄道事業者にとっての大きなオポチュニティにもなり得るということ、同時に、鉄道という地域のモビリティの基幹を担っている事業者の取り組みが、地域、ひいては日本の脱炭素化に非常に大きな貢献をするということ、そのためにどういう政策が国として必要なのか、そのための調査項目についてまとめていこう、という方向性を出していると思っている。
- 鉄道利用の促進に関して、鉄道が作るエネルギーを地域に共有するだけでなく、根本的にモビリティの利用者の行動変容を引き起こすことが、全体としての排出を減らして行くことだと思う。行動変容も含めた需要側対策の重要性が指摘されている中、ぜひ検討いただきたい。鉄道の利用による削減貢献量をどう評価し見える化するかについては、利用者のモビリティ選択の転換も含めた、鉄道利用による削減貢献量の見える化を調査項目の中に入れると良いのではないかな。
- 取組みの方向性として 3 類型を定めているところ、地域や鉄道事業者の違いを踏まえても共通して取り組める、取り組むべきところが、地産地消型に該当すると思っている。エネルギーを作る・使う・貯めるというところに重点が置かれていると感じるが、もう少し広い意味合いで位置付け直してはどうか。地域のモビリティ全体を、鉄道事業を基幹にしてどう脱炭素化して行くかという観点を入れるべきではないかな。
- 調整力について、地域の電力システムの調整力の担い手ともなり得るという観点で、地産地消型にも入ってくる項目ではないかな。また、地域とともに地域の将来像を作っていくことが、地産地消型の中に入っていると良いのではないかな。エネルギーの側面だけでなく、どのようにして、地域と鉄道事業者が協力し地域のモビリティやあり方を構築するかの取り組みについての調査をお願いしたい。
- 目標設定について、今回非常に意欲的な目標提示をしていただくのは本当にありがたい。今挙げられているのに加えて、事業者の創意工夫ある目標の設定案が出てくると良いと思う。例えば、一番大きな使用エネルギーである電力にフォーカスした目標の設定というのもあるのではないかな。
- 委託調査について、地域や鉄道事業者のタイプの違いによってどういう実態、可能性があるか、がわかる委託調査を期待している。
- 資源エネルギー庁や環境省の支援制度の適用可能性を整理するというのは是非お願いをしたい。地域のあり方と鉄道事業は密接に関わっていると思うので、地域の脱炭素化の取り組みについても、支援等連結をして、最大限支援が活用されるように連携していただきたい。

(山内座長)

- 前回までの議論を中心に、少し新しいところを加えて、今回中間取りまとめ案を出してもらったと思う。今年度の取り組むべき事項というところについて、前回までの様々な議論、特に有識者の意見を取りまとめた形になっていると思う。今回の中間取りまとめはそのような感じでまとめたものだと思

している。

- 事務局から例が上がっているが、既に検討を行っている事業者がいる中、もしかしたら、電気事業法など現在のエネルギー関係の法制度の中で、そぐわないところがあるかもしれない。だから、それをまず確認しないといけないと思っている。資源エネルギー庁に協力をいただきたいと思う。

<関係事業者・オブザーバー>

(JR 東日本 渡利常務)

- 水素ステーションについて、原案だと産地直送型に記載あるが、地産地消型においても、水素を貯蔵することは必要だと思うので、広い範囲で考えてもらえるとありがたい。
- JR 北海道に在籍した経験から申し上げますと、ボリュームが少ないと、乗客一人を運ぶのに発生する CO2 排出量は多くなり、環境に優しいとは言いにくい部分がある。「平均すれば」あるいは「おしなべて言えば」という形で、書いてもらえるとありがたい。
- 「鉄道なくして脱炭素無し」「脱炭素なくして鉄道なし」という言葉について、「社会経済・鉄道事業の持続可能性を向上」に向けていうことだと思うので、「鉄道が支える脱炭素」「脱炭素が支える鉄道」といった言い方にした方が良いのではないかと。

(民鉄協会 野澤常務)

- 中間取りまとめ案 7 ページの目標値の設定の例について、これまでの民鉄業界では省エネ車両の導入等によって相当削減に頑張ってきたので、それも加味していただきたい。また、目標値の設定については、今後、目標値の積み上げ方や実現可能性を十分に精査の上検討をお願いしたい。
- 4 ページの①地産地消型の取り組みの部分に「沿線地域で生産された再生可能エネルギー」という記述があるが、沿線地域に加えて、沿線の周辺地域まで対象を広げて考えていただきたい。また、オフサイト型のコーポレート PPA や地域マイクログリッドという考え方も生産に準ずるものとして、委託調査やロードマップのスコープに加えていただきたい。
- 環境面で優れた鉄道の利用促進について、国の積極的な広報やキャンペーンをお願いしたい。行動変容を訴える動きも起していただければありがたい。

(資源エネルギー庁 小林課長補佐)

- 再エネをどのように導入していくか、そして使っていくか、さらには調整力をどう確保するか等、国交省や環境省と連携しながら取り組んでいきたい。
- 中間取りまとめにおいて、経産省としても目標は重要だと思う。また、支援できること等あれば、経産省としても一緒に協力させていただきたい。

(環境省 五味室長補佐)

- 先の国会で、もともとは法定外の官民ファンドだった脱炭素化支援機構が法定の官民ファンドとなった。国から財政投融資で 200 億、民間資金もさらに呼び込んで 1,000 億のファンドという目標でやっている。その活用も含めて検討いただければと思う。

(水素 VC 推進協議会 福島事務局長)

- 「鉄道は、基幹的な公益事業」といった視点から、色々なカーボンニュートラルに向けた事業展開を出していただきたい。
- 水素は、これからインフラができる産業なので、インフラが全く整備されていない。水素パイプラインや

貨物輸送といった話を引き続き検討していただきたい。

- 国内で国産のエネルギーを作っていく期待は非常に高まっていると思われる中、中間取りまとめの後の検討に当たっては、海外対応、国産水素、調整力といった視点においても引き続き検討していただきたい。

(鉄道局 上原局長)

- 検討会の立ち上げの際に、鉄道はエネルギー効率の優等生だが、より高レベルのイノベーションに取り組む必要があること、更に、脱炭素化への取組みを、企業のコストとのみ捉えるのではなくて、企業の成長の糧としていただきたいということを申し上げた。
- 本日、中間取りまとめ案で示しているとおり、関係者間の情報共有の場として、この夏中に、鉄道脱炭素官民プラットフォームを立ち上げる予定にしている。本プラットフォームと委託調査を連動させて、鉄道脱炭素化に向けた取組みを推進してまいりたい。