

グリーン社会小委員会 第3回 議事要旨

日時：令和4年11月30日（水）14：30～16：30

場所：国土交通省 中央合同庁舎3号館3階 総合政策局 AB 会議室（Web・対面同時開催）

●議題

- (1) 判断基準（素案）について
- (2) 荷主分野の検討状況について
- (3) 意見交換

●議事概要

議題（1）について、事務局より資料1，2に基づき説明。

議題（2）について、資源エネルギー庁より資料3に基づき説明。

委員からの主な意見等は以下のとおり。

■全体に関するご意見等

○判断基準（素案）については、グリーン成長戦略等に基づいたおおむね合理的な提案だと考えている。

○非化石エネルギー転換に向けた議論ということは承知しているが、本来であれば、エネルギー消費量削減に向けた物流効率化、モーダルシフト等のキーワードについても、資料2に織り込めれば良いと考える。

→（事務局）

資料2 P.4「輸送方法の選択に関する事項」の下部ではモーダルシフト等の取組を想定している。非化石エネルギーへの転換が主目的ではあるが、告示の策定にあたっては、ご指摘も踏まえて、検討したい。

○資料2 P.4 下部の記載について、貨物輸送事業者だけでなく、旅客輸送事業者も含めた輸送事業者全体が対象になるのではないかと。「貨物の輸送に際し」という表現は不要なのではないかと。

→（事務局）

想定している典型的な例としては、貨物のモーダルシフトである。旅客については、個人の動向に依るものなので、事業者を求めることは難しいかと考えているが、どのような記載が可能か検討したい。

○モーダルシフトの取組をどのような形で評価することを考えているのか。

→（事務局）

モーダルシフト等により消費エネルギー量に占める非化石エネルギーの割合が増加する輸送を行った事業者に対しては、非化石エネルギーへの転換に関する取組として評価したい。

○モード毎の取組だけではなく、その上位にあるモーダルシフト等の総合対策について、国としてどのように位置づけているのかという全体像と、その全体像の中で省エネ法において取り組む内容を示したほうが良いと感じる。

○目標達成のためには、輸送事業者の努力、荷主や国民の理解・協力、そして、インフラ整備・車両価格・燃料代等の普及に向けた諸課題の解決のため、税制優遇、規制緩和等の政府による支援をより一層充実させていくことが不可欠と考えている。

○GX 実行会議で議論されているとおり、規制や制度と支援を一体的に進めていくことが必要だと考えている。例えば、水素利用拡大に向け、軽油と同等の燃料費となるよう、水素ステーションでの販価に支援をいただきたい。

○事業者が計画的に取り組むべき措置（案）として、行政やメーカーとの協力を掲げているが、政府におかれては、特にその初期において、輸送事業者・製造産業・インフラ事業者をつなぐ取組を進めていただくとともに、目安達成に関するロードマップをお示しいただき、それぞれの関係者がいつまでにどの程度の取組を行う必要があるかが明確になるとありがたい。

○改正省エネ法に基づき、事業者は、非化石エネルギーも含めたエネルギーの使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標として取り組まなければならない。非化石燃料の中には、化石燃料に比べエネルギー効率が悪いものもある。かえって原単位目標達成の足かせになる場合もある。非化石転換に向けた取組の妨げとならないよう、原油熱量換算係数についても、配慮いただきたい。

○判断基準の策定に向けた今後のスケジュールを教えてください。また、事業者における具体的な対応について、判断基準に沿った取組内容等の報告は義務化されるのか。

→（事務局）

2023年4月1日の施行に向けて、今後パブリックコメント等を行うことになる。経済産業省と相談しながらはなるが、ある程度文書になった段階で本小委員会にも諮りたいと考えている。また、事業者における具体的な取組について、特定輸送事業者においては、判断基準を踏まえて、非化石エネルギーへの転換の目標と、その達成のための中長期的な計画を提出しなければならない。

○事業者において設定した目標が達成できなかった時にはどうなるのか。

→（事務局）

国が取り得る措置としては勧告などがあるが、目標未達であれば直ちに勧告等をするということではなく、事業者における非化石転換に関する様々な取り組み状況や、技術開発動向等も踏まえながら、検討することになるかと思われる。

■自動車に関するご意見等

○目安の設定におけるHVの扱いについて、荷主事業者側と輸送事業者側で整合性が取れていないことが気になる。

→（事務局）

グリーン成長戦略で定義されている電動車に HV が含まれていることから、輸送事業者の目安には HV を含める方向で記載しているが、HV の扱いについては、引き続き、資源エネルギー庁と調整したい。

→ (資源エネルギー庁)

車両の普及状況も見据え、関係する事業者も含めて調整しながら数値設定に向けた議論を進める必要があると考える。

○HV の燃料はガソリン、軽油であるため、非化石エネルギー転換の手段としては整理出来ないのではないか。一方で、HV は省エネには大きく貢献するため、非化石転換に向けた取組の参考指標として評価することは一定の効果があるのではないか。

○自動車分野について、仮に HV を除いた EV 等で 10% の目標を設定すると、ハードルが高いと思う。一方で、HV は省エネ効果があるので、参考値として、HV を含めた電動車の目安を求めても良いのではないか。

○P.11 の「電動車については、非化石由来の電気の使用割合の増加に努める」という記述について、電動車の 1 つである HV においては、非化石由来の電気の使用割合の増加に努めることができないので、この増加に努める対象を明確にしてほしい。そのうえで、目安の設定における HV の扱い等については、協議を続けてほしい。

○充電インフラの設置に向けた取組について、荷主若しくは輸送事業者が責任を持って進めていくのか。取組の役割分担について教えていただきたい。

→ (事務局)

例えば、トラックについて、資料 2 P.12 に措置の一つとして、「車両や燃料の導入等に向けた関係者(行政やメーカー、荷主等)との協力」という記載がある。ここで、荷主と輸送事業者が協力しながら充電インフラ設置に向けた取組も進めていくことを想定しているが、荷主の判断基準作成の検討状況も見つつ、どのような記載が可能か検討したい。

→ (資源エネルギー庁)

充電インフラの設置については、ご指摘のとおり、荷主のみならず、輸送事業者の取組も必要。また、行政としても電動車関連インフラ投資支援を実施している。関係者による全体の取組の中で、荷主の取組の例としては、輸送事業者が物流センター等で荷物の積み下ろし作業をしている間に充電出来る設備を設置することが考えられるため、荷主側に急速充電器の設置口数の指標案を設けている。

○自動車分野全般について、ヨーロッパを中心に水素エンジンの活用が注目されている。資料 2 P.12 等の代替燃料の () 書きの中に、「水素」を追加しても良いのではないか。

→ (事務局)

自動車については、比較的、既存のインフラや車両の大幅な更新を必要としない取組として、「代替燃料の導入」を記載していた。非化石エネルギーへの転換における水素エンジンの位置づけや、水素エンジン車の将来可能性等も踏まえながら、記載可能か検討したい。

○トラックの EV について、輸入車の割合が圧倒的に多い状況。国産車を普及させるべく、メーカーの努力、国の支援をお願いしたい。

■鉄道に関するご意見等

○鉄道分野について、グリッド電源を引いていれば、第 6 次エネルギー基本計画で示された非化石割合と同じ数値目標（59%）の達成は難しくないのではないかと考える。鉄道事業者に対しての目標設定があっても良いかと考える。

→（資源エネルギー庁）

工場 WG での議論を申し上げると、需給両面における様々な課題の克服を野心的に想定した数値が 59%であり、供給側のみならず需要側も大きな役割を果たす必要がある。具体的な需要側の取組としては、例えば、再エネ由来の電力を提供する小売事業者との契約、非化石証書の購入、自家発電の導入があると考える。

○鉄道について非電化区間はどれほどあるのか、その区間におけるエネルギー使用量はどの程度なのか。また、鉄道における取組みとして、“電化区間の拡大”も考えられるのではないかと考える。

→（JR 東日本）

日本全体で電化区間は 7 割弱だと記憶している。国交省主催の「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」の資料によると、鉄道事業者の CO2 排出量の 9 割が電力由来とされている。また、各社の収支状況に差があることを踏まえると、電化区間の拡大や、事業者に対する数値目標の一律の設定は馴染まないのではないかと感じる。

→（JR 九州）

JR 九州の電化率は約 6 割である。電力の非化石化について、使用電力のうち、購入電力の占める比率が非常に大きく、事業者の努力で取り組める部分に限りがある。また、鉄道は事業者がインフラを保有しているなかで、更なるインフラ増強の負担が増える非電化区間の電化もなかなか簡単ではない。非化石化に向けては、GXなどの政府の支援が必要と考える。

→（事務局）

非化石化に向けた取組については、非化石電気の発電設備の導入だけでなく、非化石証書の購入もある。

■船舶に関するご意見等

○モード毎の対応策を見ると、非化石エネルギーの動力の選択肢が限られている船舶が一番難しいと感じた。船舶に関する計画的に取り組むべき措置（案）については、船主に対して求めるものなのか、オペレーターに対して求めるものなのか。

→（事務局）

船主のみ又はオペレーターのみに取り組んでいただくのではなく、契約関係に応じて、双方で協力しながら取り組んでいただきたいと考えている。

○モード毎に非化石転換に関する事情が異なるのは理解するが、船舶について、可能であれば、例えば、2030 年までに目標設定の検討を進めるなどと記載できないか検討して欲しい。

■航空に関するご意見等

○SAFなどの非化石エネルギーは市場に十分な供給量が無く、価格が高い状況にあるため、国の支援が必要。

→（事務局）

SAFについては、SAFの導入促進に向けた官民協議会を開いている。支援も含めて検討を行っていければと考えている。

○航空については、機体に対する工夫で燃料効率を上げることができると聞いている。例えば、機体表面にサメ肌のフィルムを貼ることによって燃料効率が上がるという記事を見たことがある。このようなSAFの導入以外の取組についても、参考として評価しても良いのではないか。

以上