

○国土交通省告示第二百八十九号

産業競争力強化法（平成二十五年法律第九十八号）第二十一条の十四第一項及び生産工程効率化等設備に関する命令（令和三年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第三号）第一項の規定に基づき、鉄道業の事業適応の実施に関する指針を次のように定めたので、同法第二十一条の十四第五項の規定に基づき公表する。

令和六年三月三十日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

鉄道業の事業適応の実施に関する指針

一 基本認識

イ 鉄道業の産業構造

鉄道業は、他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う産業である。我が国の鉄道による旅客輸送は、利便性、定時性及び快適性に優れ、国際的に見てもトップクラスの旅客輸送量及び輸送分担率を有しており、日本の社会経済活動を支える基盤である。特に、人口が集中する都市部においては、日々大量の旅客を輸送しており、大量輸送機関としての特性を存分に発揮している。貨物鉄道輸送についても、長距離及び大量輸送機関という特性を有していることに加え、基幹的鉄道ネットワークを活用することで、中長距離帯を中心に存在感を発揮している。

また、我が国の鉄道業は、令和元年度における営業収入が約七兆円と我が国のGDPの一パーセント以上であり、従業員数も約二十万人である等、我が国の経済や雇用を担う主要な産業である。加えて、鉄道車両は、車体及び動力並びにこれらの制御等に係る広範な技術を組み合わせた製品であることから、鉄道車両製造業をはじめ、関係する産業が幅広いことも鉄道業の特徴である。

## ロ 鉄道業を取り巻く環境の変化

（カーボンニュートラルに向けた動き）

世界的に脱炭素化に向けた動きが加速化しており、我が国においても、令和二年十月に「二〇五〇年カーボンニュートラル」が宣言され、令和三年十月に改定された「地球温暖化対策計画」において長期目標として位置付けられたほか、令和五年二月には、GX（グリーン・トランスフォーメーション）実現に向けた基本方針が閣議決定される等、脱炭素化と経済成長を両立した、脱炭素成長型経済構造への円滑な移行を目指すこととされている。

我が国の鉄道は、大量輸送機関であるという特性を背景に、総じて他の交通モードに比べてエネルギー効率がよく、単位輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量が著しく低いという環境優位性を有している。一方で、運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量は、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の約二割を占めており、運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量の削減は、カーボンニュートラル社会の実現に向けて必要不可欠で

ある。そのため、環境にやさしい鉄道は、我が国のカーボンニュートラル社会の実現に資するインフラとして期待され、エネルギー効率の更なる向上や動力源の非化石転換等、環境性能を一層向上させていくことが求められる。

## 二 指針策定の必要性

上述のとおり、我が国の鉄道業は、我が国の社会経済活動を支える基盤であるとともに、カーボンニュートラル社会の実現に資する重要な産業である。しかしながら、人口減少や少子化、自家用自動車の普及やライフスタイルの変化等の外的要因による旅客輸送量の減少といった経営環境の変化にさらされていることに加えて、頻発化・激甚化する自然災害への対応やバリアフリー化等、社会課題の解決に向けた積極的な設備投資も求められる状況にある。

このような中、我が国の鉄道業が、産業構造や社会経済情勢の変化に対応しつつ、カーボンニュートラル社会の実現に資する産業として、持続的に成長するためには、鉄道業の脱炭素化に向けた効果的な取組を、計画的に行う必要がある。

こうした取組を通じ、我が国の鉄道業について、事業環境の変化への対応や、産業競争力強化法に規定する「エネルギー利用環境負荷低減事業適応」を促すため、本指針を策定し、計画的なカーボンニュートラル投資を行うための基本的方向性を示すこととする。

## 三 エネルギー利用環境負荷低減事業適応に関する基本的方向性

「二〇五〇年カーボンニュートラル」の実現に向けては、上述のとおり、運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出量の削減が必要不可欠である。鉄道輸送からのCO<sub>2</sub>排出量は、運輸部門全体の五パーセント程度ではあるものの、カーボンニュートラル社会の実現に資するインフラとして、エネルギー効率の更なる向上や動力源の非化石転換等、脱炭素化に向けた更なる取組が必要である。

鉄道業の脱炭素化に向けては、鉄道業のCO<sub>2</sub>排出量の約四分の三を占める列車運行に由来するCO<sub>2</sub>排出量の削減が必要不可欠である。具体的に進めるべき取組は、次のとおりとする。

イ 電気車については、チョップ制御や抵抗制御等の旧式の制御方式を使用していることによりエネルギー効率の劣る鉄道車両から、VVVFインバータ（可変電圧可変周波数インバータ）により制御される鉄道車両であって、VVVFインバータの半導体素子にSiC（炭化けい素）を採用したものへの代替を進めること。

ロ 内燃車については、蓄電池車両（車両に搭載された蓄電池に蓄電された電気を動力源とする鉄道車両をいう。）又はハイブリッド車両（内燃機関及び主電動機を搭載する鉄道車両をいう。）への代替を進めること。

ハ 電気車又は内燃車から、水素又は水素から生み出した電気を動力源とする鉄道車両への代替を進めること。

#### 四 エネルギー利用環境負荷低減事業適応についての要件

生産工程効率化等設備に関する命令第一項の列車の走行に伴う二酸化炭素の排出量の削減に資する鉄道車両として国土交通大臣が定めるものは、前号イからハまでに規定する取組に係る代替後の鉄道車両とする。また、設備が導入される事業所の同項に規定する炭素生産性の算出に当たっては、次のとおりとする。

イ 設備が導入される事業所は、車両基地（鉄道事業法施行規則（昭和六十二年運輸省令第六号）第九条第三号に掲げる車庫及び車両検査修繕施設であつて、施設及び車両の定期検査に関する告示（平成十三年国土交通省告示第千七百八十六号）別表備考第一号に規定する状態・機能検査を行う施設をいう。）とする。

ロ 設備が導入される事業所の付加価値額（生産工程効率化等設備に関する命令第三項に掲げる式により算出された数値をいう。以下このロにおいて同じ。）は、鉄道業の付加価値額を輸送人キロで除した値に当該事業所に係る車両の輸送人キロを乗じた値とする。

ハ 設備が導入される事業所のエネルギー起源二酸化炭素排出量は、鉄道業に由来するエネルギー起源二酸化炭素排出量を車両走行キロで除した値に当該事業所に係る車両の走行キロを乗じた値とする。

## 附 則

この告示は、令和六年四月一日から施行する。