

第4回 鉄道分野のGXに関する官民研究会 概要

【目標について】

- ・ 目標は非常に高く野心的なものであり、これを達成するためには国・関係団体による環境整備が達成されなければ難しいため、この点については引き続きご助力をいただきたいとの意見や、コストを運賃料金に転嫁しにくい構造になっているため、制度の合理化により実現しようと考えており、力添えをいただきたいとの意見があった。
- ・ 採算の厳しいローカル路線の存続の足枷になりかねないといった負の側面が出てくると考えているとの意見があった。
- ・ 鉄道産業全体として産業競争力の強化や経済成長に資するという観点から目標に挑戦する必要があると認識している。目標については、一定の不確実性はあるが、鉄道事業者、メーカー、国が可能な範囲でリスクテイクをしながら目標を実現し、持続可能性を高める必要があると考えているとの意見があった。
- ・ 中小鉄道事業者からは、高性能な車両は高価でなかなか買えないという声があり、支援が必要と考えているとの意見があり、中小鉄道事業者のディーゼル車について、機械式でよいとは考えておらず、カーボンニュートラルに資する方向に支援していくことを考えている旨の回答があった。
- ・ 今回の目標について、各社で具体的な目標を策定してトレースしていくのかとの質問があり、今回の目標は本官民研究会の構成員の合意を得て、取組の方向性として一致したものを対外的に表明する位置付けと考えており、現時点でそこまでを求めるものではない旨の回答があった。
- ・ 今回の目標については、一度出して終わりというものではなく、社会情勢や技術の進歩なども鑑みて柔軟に見直していくものと理解しているという意見や、脱炭素の必要性は理解しつつも、経営状況に左右される部分が多々あるため、制度や資金等を含めて国の方にご助力いただきたく、目標のブラッシュアップ等のための定期的な集まりを行いながら進めていきたいとの意見があった。

【環境整備について】

- ・ 環境整備に期待をしており、国がリーダーシップを発揮し、支援制度の検討やスケールメリットを利かせるために事業者の垣根を超えた連携を取る必要があるとの意見があった。
- ・ この年限でこの挑戦的な目標を達成するためには個社の努力だけでは届かないため、環境整備がマストであると認識しているとの意見があった。

【モーダルシフトについて】

- ・ モーダルシフト等により輸送量が増加する中で排出量を削減するというのはハードルが高く、モーダルシフトに関して一定の配慮をいただきたいと考えている。また、モーダルシフトを推進するにあたり、scope4（削減貢献量）などの考え方を押し出していくというのも一案だと考えているとの意見があった。
- ・ 国土交通行政全体の話であるが、移動による炭素排出量の差分を量的に把握することは難しいかもしれないが、人流・物流を環境負荷の低い鉄道に移すのであれば、人流・物流全体の環境負荷という視点で考えていただきたいとの意見があった。

【超電導送電について】

- ・ 超電導送電の見込みと CO2 の削減については、スケールメリットを出さないと CO2 削減にならないため大規模化が必要であるとの説明があった。
- ・ 交流での実用化は技術的に難しく、実質的な可能性という視点から文章に慎重になるべきであるとの意見があった。

【標準化について】

- ・ 海外は規格や商習慣が異なる場合が多々あり、海外に向けた標準化戦略をどのように立てていくかといったところが重要と考えるとの意見があり、本年 6 月に日本の鉄道標準化を進める指針となるビジネスプランをまとめ、これを踏まえたロードマップを作成するところである、日本の技術は環境性能に優れており、実績を踏まえて標準化を進めていくべきと考えるとの回答があった。

【その他】

- ・ とりまとめ原案について全般的に合意に達した。本日の指摘事項に係る加筆・修正については、座長に一任とさせていただくことになった。