

「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律案」、「二酸化炭素の貯留事業に関する法律案」について

【水素社会推進法案・CCS 事業法案に関する趣旨説明質疑】

令和6年3月12日（火）衆議院本会議

衆議院議員 重徳和彦（立憲民主党）

立憲民主党の重徳和彦です。立憲民主党・無所属を代表して、政府提案の「水素社会推進法案」と「CCS 事業法案」について質問いたします。

先日与党は、衆議院での当初予算審議を短時間で強引に終結させ、本日、予算関連の法案審議がスタートするわけですが、本来、国会議員は、国民の信あってこそ、国会の場で政策論争に臨めるのであります。

裏金・脱税問題で、自民党は国民の信を失っています。

当事者が説明責任を果たすべく、我々は、衆議院の自民党議員51人に政治倫理審査会への出席を申し出るよう求めています。未だ5人しか出席しておらず、岸田総理が言われるとおり、残る46人の「志ある」自民党議員にも出席いただくよう、強く求めます。

特に、下村博文議員は、自民党安倍派事務総長経験者であり、裏金のキックバックの継続の是非が議論されたとされる令和4年8月の安倍派幹部の会議にも参加した当事者として、同会議でのやりとりについて説明すべき立場の方です。

同会議に参加した議員のうち、世耕弘成参議院議員が参議院政倫審に出席することになれば、残るは下村議員のみとなります。

ご本人は、寺田学筆頭幹事に対し、政倫審に出席する意向を正式に示しておられますが、それでも出席しないとすれば、自民党がご本人の出席を止めているとしか考えられないのではありませんか。

これまでの安倍派幹部の責任逃れの証言が食い違っていることなどについて、真実を明らかにしていただき、自民党の裏金・脱税問題の全容について、説明責任を果たしていただくよう強く求めます。

さて、法案の質疑に入ります。

1. 世界の情勢と政府の基本姿勢

まずはじめに、カーボンニュートラルを機に、我が国が、国益をかけて、主体的に取り組むべきエネルギーのゲームチェンジの進め方についてです。

2050年カーボンニュートラルは、持続可能な地球環境と人類共通の利益を目

指すものですが、各国においては、それぞれの産業構造、資源保有状況、国民生活への影響といった個別事情に応じ、それぞれの国益を守るためにしたたかに取り組んでいます。

「日本は資源の乏しい国なので、化石燃料を外国から大量に輸入してエネルギーを賄っている」。これが小中学校でも習う、我が国の従来からの姿です。

我が国はこれまで、限られた化石燃料資源を有効に使うため、世界トップクラスの省エネ技術や環境技術を磨いてきたと自負していますが、水素エネルギーや再生可能エネルギーへの取り組みはむしろ遅れをとっている面があると認識しています。

世界の中で日本の置かれた現状、日本固有の個別事情をどう認識しているか、
齋藤健・経済産業大臣の認識をお尋ねします。

世界がカーボンニュートラルという目標に向かって走り始めた今、日本はこれまでの常識を覆し、エネルギーの世界のゲームチェンジ、すなわち既存のルールや市場の根本的な変革に挑むべきです。経済、環境、そして安全保障の観点から、国益をかけて、国際社会において優位な立ち位置をとらねばなりません。

そのためのカギを握るのが、水素エネルギーと再生可能エネルギーです。

一方、エネルギーのゲームチェンジの過程では、各国の壮絶な国益のぶつかり

合いを想定せねばなりません。我が国の産業が、エネルギーシフトが引き起こす苛烈な国際競争の中で淘汰されないよう、国力を維持発展させねばならぬことは当然です。我が国にとって守るべき具体的な国益は何か、国益を守るための戦略をどう考えているか、お伺いします。

我が国の国益に資するゲームチェンジのためには、我が国に有利な国際ルールが必要です。

欧州ではすでに域内で、排出権取引制度（キャップ・アンド・トレード）や、国境炭素調整メカニズム（CBAM）が進められており、今後は世界のルールづくりに乗り出すとみられますが、我が国がその動きに後れをとるわけにはいきません。現時点の欧州内での取り組み状況、米国、途上国を含め、国際社会における政府間のルールづくりに向けた進捗状況をご答弁願います。

経済安全保障の観点からは、サプライチェーン上の重要産業が日本国内に立地し、集積することこそが我が国の国益です。エネルギーの脱炭素化が、我が国の産業立地の優位性確保にどう影響すると考えているか、大臣の見通しをお尋ねします。

2. 水素エネルギーのビジョン

次に、水素エネルギー社会に向けたビジョンについてです。

化石燃料から水素エネルギーに移行する中で、我が国が何より目指すべきは、エネルギーの自給です。

我が国はエネルギーを外国に依存しているため、地政学的な安全保障リスクを抱えるとともに、毎年巨額の国富が国外に流出しています。国内でまかなえるクリーンで持続可能なエネルギーへのシフトに注力し、エネルギーの自給力を高めることこそ、自立した国家としての我が国の存立基盤の強化につながります。

水素社会への移行は、エネルギー自給力の強化にどのような筋道で貢献するのか、具体的なビジョンはあるのでしょうか。外国で製造された水素に依存するのでは、コスト・環境・安全保障のいずれの面でも、不十分と考えますが、いかがでしょうか。

水素社会が持続的に環境に貢献するには、再生可能エネルギーで生成する、いわゆるグリーン水素の比重を高めることが急務であり、政府がそのビジョンを明確に示すべきです。

政府の再生可能エネルギー推進に向けた本気度を示されたい。特に、地勢的な

強みを生かせるはずの浮体式風力発電と地熱発電の推進について、明確なビジョンを示すべきと考えますが、いかがでしょうか。

先日視察した JERA の碧南火力発電所では、世界最高水準の技術といわれるアンモニア発電が導入されており、現在 20%のアンモニア混焼の比率を高め、2030 年には 50%、将来的には 100%専焼への移行を目指す「スマート・トランジション」すなわち、できることから着実にやっていく方針を打ち出しておられます。

石炭火力発電をアンモニア発電に切り替えるゲームチェンジは、海外にも波及するのか。アジアなど途上国を含むカーボンニュートラルへの貢献と、日本の経済的メリットを両立できるのか、具体的な戦略を問います。そのために必要なコスト低減の見通しはいかがでしょうか。

3. 自動車産業の展望

カーボンニュートラルに向かう世界で戦う上で、水素エネルギーや CCS の推

進は不可欠、と多くの産業界が捉える中で、最も裾野が広い基幹産業である自動車産業を取り上げて質問します。

自動車の脱炭素化は、車の電動化のみならず、電力・製鉄・部品製造などの関連産業、さらにはユーザーの走行時等のライフ・サイクル・アセスメントの視点が必要です。自動車のライフ・サイクル・アセスメントの各段階の脱炭素化の現状はどうか、答弁願います。

次にEV、電気自動車についてです。

ここ数年、世界で新車の製造・販売を全面的にEVに切り替えようとする動きが目立ちましたが、ここへ来て各国の状況も変化しつつあるようです。

私はかねてより、EVは全面的な普及には課題が多いため、自動車産業のカーボンニュートラルには、EVの他、ハイブリッド技術や燃料電池、合成燃料等を活用した「多様な選択肢」をもって現実的に対応すべきと主張してまいりました。

我が国として、EU、米国、中国など国際的な自動車産業政策の動向をどう評価しているか、ご答弁願います。

また、国際社会全体が、「多様な選択肢」を視野に入れた現実的な路線を進むよう、日本政府が国際交渉において、国益をかけて、イニシアティブをとるべき

とありますが、現状と具体的な課題をどう認識しているか、ご答弁願います。

欧州ではすでに昨年3月、CO2を排出しない合成燃料 e-fuel の利用を前提に、内燃機関の存続が合意されました。e-fuel の開発状況やその特性、実用に向けた見通しをお示しください。

FCV、燃料電池車も、水素社会における有力な選択肢の一つですが、現時点では十分普及しておらず、今後はバス・トラックのFCV化を推進すべきです。今後のFCV普及について、国内と、海外市場への展開も合わせ、ご答弁願います。

水素ステーションの設置にも課題があります。政府は現場を確認し、水素ステーションが普及しない原因と、どうすれば実効性ある事業となるかを検証するとともに、水素利用が社会全体で拡大していくよう、企業や自治体へ支援を強化すべきではないでしょうか。海外市場への展開戦略と合わせ、ご答弁願います。

今回の2法案について

ここまで申し上げた観点から、今回の2法案の内容に沿って質問します。

まず「水素社会推進法案」において、「低炭素水素等」のCO2基準をどう想定

しているのか、明らかにしていただきたい。輸送時の排出CO2も加味するなど、ライフサイクル全体のCO2基準とすべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

水素サプライチェーンの構築における低炭素水素等への価格差に着目した支援の仕組みや支援対象期間は、事業者の参画にあたっての重要事項であり、政府の考え方を明確にお示してください。また、「あいち水素関連プロジェクト」のような地域の取り組みも進められていますが、価格差支援や拠点整備支援によって、どのぐらいの需要の掘り起こしを目指していて、利用者となる産業・企業や自治体に対しどのような支援をしようとしているのか、具体的にお示してください。

次に「CCS事業法案」に関し、我が国ではCCSのメカニズムが十分周知されておらず、事故リスクや、事業所等からのCO2の回収率などについて国民の理解を得る必要があると考えますが、いかがでしょうか。

これまで新潟県長岡市や北海道苫小牧市でCCSの事業化に向けた実証試験が行われてきましたが、我が国におけるCCSの適地は、どのぐらいあると想定し

ていますか。また、実際の候補地の指定にあたっては、事業者選定、事業内容等
について、苫小牧市の事例などを参考に、住民参加による地元への説明や協議の
場を確保し、事業や工事による環境負荷を検証する環境評価の仕組みを鉱業法
の制度に倣って制度的に担保すべきと考えます。大臣のお考えをお尋ねします。

CCS も大きなゲームチェンジです。CCS の技術や事業が海外で評価され、受
け入れられるだけの経済性や、その際の我が国にとっての経済的メリットがあ
るのでしょうか。「アジア CCUS ネットワーク」の展望を含め、ご答弁願います。

以上で、質問を終わります。