

九都県市同時記者発表 令和4年5月25日 14時
問合せ先 九都県市各担当

脱炭素社会実現に向けた取組の推進に関する要望の実施について

九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）では、九都県市首脳会議での合意に基づき、地方自治体が地域のエネルギー利用実態並びに区域内における再生可能エネルギー種別ごとの導入量等を把握できる制度の構築、水素エネルギーの普及拡大に向けた各取組の加速など、脱炭素社会実現に向けた取組の推進について、国に対して要望を実施しましたのでお知らせします。

- 1 実施日 令和4年5月25日（水曜日）
- 2 要望先 国の関係省（経済産業省、国土交通省、環境省）
- 3 要望方法 関係省の部局へ要望書を郵送（書留郵便）
- 4 要望内容 別添要望書のとおり

脱炭素社会実現に向けた取組の推進について

【経済産業省・国土交通省・環境省】

■ 要望事項

- 1 地方自治体が域内の効果的な温室効果ガス削減対策を行うため、地域のエネルギー利用実態並びに区域内における再生可能エネルギー種別ごとの導入量、設備容量及び発電量等を速やかに把握できる具体的な制度を早急に構築すること。
- 2 次世代エネルギーとして期待される水素エネルギーの普及拡大に向けて、水素を安価に供給できるよう、水素のコストダウンを図る方策を推進すること。併せて、水素ステーションの整備を着実に推進するため、水素ステーションの設置・運営に係る財政支援を継続的に行うとともに、規制緩和を推進すること。また、燃料電池バスや燃料電池トラックの普及促進及び燃料電池の用途拡大・技術開発のための財政支援などの具体的な施策を着実に進めること。

■ 要望の理由・背景

- 地方自治体による温室効果ガス排出量の算定、脱炭素化の取組及びエネルギー政策の更なる推進や施策等の検討のためには、地域のエネルギー利用状況の実態を把握し、地域の特性・実情に合わせた効果的な施策の立案及び評価等を行う必要がある。各地方自治体は、これまでエネルギー供給事業者へ協力を依頼し、データの収集等を行ってきたが、電力・ガスの自由化以降、把握が難しくなっており、また都道府県別のエネルギーデータからの推計では精度面の問題もある。

他方、国は、「地方公共団体実行計画策定・実施マニュアルに関する検討会」において、区域内のエネルギー消費データ（系統から供給された電力、都市ガス）については、年1回、都道府県・市町村に対してデータ提供を行うことを基本的な方針とし、段階的な運用を目指すこととしている。このため、国が地方自治体に行うこととしているデータ提供に関する仕組みの速やかな構築を求めるとともに、当該データの内容は、地域の特性・実情の把握及び効果的な施策立案に資するよう主体別の消費量や系統電力の電源構成等の内容が含まれることを求める。

- 再生可能エネルギーについては、令和3年5月に成立した改正地球温暖化対策推進法において、種別ごとの導入容量を施策の実施目標として設定することとされた。進捗管理や効果検証には導入量、設備容量及び発電量等の情報が必要となるが、現在、地方自治体では、固定価格買取制度（FIT）で認定を受けた設備以外の情報把握が困難であることから、地方自治体が必要な情報を得られる仕組みを速やかに整備する必要がある。

る。このため、上記で国が地方自治体に提供を行うとしているデータの中に、区域内における再生可能エネルギー種別ごとの導入量、設備容量及び発電量等を含めることを求める。

- 水素エネルギーの普及に当たっては、コスト低減、インフラ整備、規制緩和、更なる技術開発など多くの課題があり、官民一体となった課題解決が求められている。令和3年6月に改定された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を踏まえ、国主導によるサプライチェーンの構築や、発電・製鉄等の産業利用に向けた各取組を一層加速させることが必要である。
- 水素社会の実現に向けた課題の一つとして、水素の価格が既存化石燃料より高いことが挙げられる。水素の低コスト化を図るため、再生可能エネルギーによる水素製造技術の確立や、効率的な水素の貯蔵・運搬を行うことができる水素キャリアの開発等に対して、財政支援を求める。
- 「水素・燃料電池戦略ロードマップ（平成31年3月）」に掲げる水素ステーションの整備目標（2025年度までに320箇所）を達成するためには、更なる整備拡大に向けた規制緩和等の措置が必要であるため、安全性の確保を前提として、「規制改革実施計画（平成29年6月閣議決定）」に掲げる規制見直し項目のうち、措置されていない項目を着実かつ速やかに推進すること。また、障壁の高さや構造に係る技術基準の見直しなど、「規制改革実施計画（令和2年7月閣議決定）」に新たに定められた項目について、早期に規制緩和を実現することを求める。

なお、公道と水素充填設備との保安距離規制に関して、ディスペンサーと公道との離隔距離の短縮を可能とする代替措置が例示基準へ追加されているが、ガソリンスタンド並の更なる緩和を進めることを求める。

加えて、水素ステーションの保安検査方法について見直しを実施されたが、事業者負担の軽減、営業休止期間の短縮をより一層進めることを求める。

- 燃料電池自動車の普及が進まない要因の一つとして、ガソリンスタンドと比較して、水素ステーションの設置箇所数が不足していること、営業日数・時間が短く、インフラ環境が十分でないことが挙げられる。燃料電池自動車の更なる普及は、脱炭素社会の実現や災害時のレジリエンス強化に向けた広域的な共通課題である。
- 多くの水素を利用し、安定的な水素需要が見込める燃料電池バスや燃料電池トラックの普及促進は、水素エネルギーの早期普及拡大に向け必要不可欠である。そのため、大幅なコストダウンが進むまでの期間、購入者等に対する国による財政支援を継続的に行うことを求める。
- 燃料電池車両の普及促進に向けては、多くのユーザーのニーズに応えられるよう、燃料電池自動車や、燃料電池フォークリフト、燃料電池トラックをはじめとする産業用車両の用途拡大及び車種の多様化を図るとともに、その他燃料電池技術を活用した新たな製品を開発するメーカー等への支援を求める。また、水素に関する新技術・新製品の

許認可に係る期間について、安全性の確保を前提として短縮を図ることを求める。

令和4年5月25日

経済産業大臣 萩生田 光 一 様
国土交通大臣 斉藤 鉄 夫 様
環境大臣 山口 壯 様

九都県市首脳会議

座長 埼玉県知事 大野 元 裕
千葉県知事 熊谷 俊 人
東京都知事 小池 百合子
神奈川県知事 黒岩 祐 治
横浜市長 山中 竹 春
川崎市長 福田 紀 彦
千葉市長 神谷 俊 一
さいたま市長 清水 勇 人
相模原市長 本村 賢太郎