

第 213回通常国会

## 村田きょうこ 「今回の質疑のポイント」 No.12

2024 年 5 月 9 日（木）経済産業委員会



ご安全に！ 参議院議員の村田きょうこです。

7日に行った参考人質疑を踏まえ、5月9日(木)に「水素社会推進法案」と、「CCS 事業法案」の2つの法案の質疑を行いました。

水素社会推進法案では、

- 1. 価格差支援について柔軟な対応が必要**
- 2. 水素の需給量見通しと中小事業者の利活用**

CCS 事業法案では、

- 1. 貯留CO<sub>2</sub>のマイナスカウントルール**
- 2. 貯留事業と国の安全保障**
- 3. カーボンニュートラルに資する次世代船舶支援**

に関して質疑を行っています。

※詳細は次頁以降、または YouTube をご覧ください。



# 【水素社会推進法案】

## 1. 価格差支援

### 【課題認識】

・日本の産業の国際競争力強化のためには、電気料金と同様に水素、アンモニア等においても価格が重要となる。

・水素を最大限普及させるために、この法案では、①利用者と供給者が共同で計画を作成し、供給あるいは利用が、②2030年までに開始され、③25年以上継続的に行われることが認められた場合、「価格差に着目した支援」「拠点支援整備支援」が受けられるとしている。

・しかし、これまで使用してきた化石燃料との価格差が思うように縮まらない可能性もある。支援期間の延長や支援価格の見直しについて、政府はどう考えているのか。

村田:他国の制度等も参照して、価格差に注目した支援を15年間としたとのことだが、為替の影響や今後CO<sub>2</sub>排出企業に金銭的な負担を求めるカーボンプライシング制度の導入等がある中で、価格差支援を、15年を超えて延長する想定はしているのか？

政府参考人:英国における支援期間だけではなくて、船やタンク等、主たる資産の耐用年数も踏まえて15年としている。また、経済的に自立したサプライチェーンの構築が主眼であるため、現時点においては、支援期間を15年より延長するということは想定していない。

村田:プロジェクトにかかるコストを回収できる水準として「基準価格」を定めるとしているが、この見直しは行うのか？行う場合はどのようなタイミングで行うのか？

政府参考人:基準価格は、支援期間中、原則固定が投資者の予見可能性としては望ましいと考えている。一方で、導入可能な革新的な技術が生まれた等、国民負担の抑制という観点も踏まえて、合理的な理由により基準価格の低減が見込まれる場合には、見直しを求める制度設計にしていくことが肝要かと考えている。投資者の予見可能性を損なうことなく、しかし、国民負担の抑制という観点もしっかり制度の中に織り込んでいきたい。

## 2. 水素の需給量見通しと中小事業者の利活用

### 【課題認識】

・水素基本戦略では、水素の導入目標を2030年300万トン、2040年1,200万トン、2050年2,000万トンとしている。この目標を達成していくためには、国内だけではなく、当面の間、海外からの輸入も必要となるのではないか。

・価格差支援を受けるためには、かなりの量の水素を使用することが求められている。中小企業でも支援を受けられるだけの量を使用できるのか疑問。

村田:日本が水素を輸入しなければいけないという状況において、現在、どの程度水素の輸入を確保できているのか？

政府参考人:様々な地域や取組で水素等を作って国内に輸入するプロジェクトについて、国内外のエネルギー企業であるとか商社であるとか、様々な方々から具体的な相談を多数受けている状況だが、これだというふうに内々においても決めているものがない。そういった意味では、現状、水素の調達量の見込みについて、めどが付いているとお答えできる段階にはまだない。

村田:価格差支援を受けるための条件として年間の水素使用量がかなり必要なため、そこに中小企業が入り込む余地はあるのか疑問に思う。中小企業が水素の利用事業者となれ

るために、どういった支援を考えているのか。

政府参考人：今回の法案では、利用事業者サイドは一者でなければならないということではなく、複数の利用事業者と複数の供給事業者というケースも想定している。そういった意味では、複数の利用事業者の中に中小企業の方々が参加していただくということが我々としても大変望ましく、そのような見込みもあると考えている。

## 【CCS事業法案】

### 1. 貯留CO<sub>2</sub>のマイナスカウントルール

#### 【課題認識】

・CCSの技術を使ってCO<sub>2</sub>を地中に貯留する際、国際的な取引を含めてマイナスカウントするルールはどうなっているのか。

村田：CCSによってCO<sub>2</sub>を貯留する際、どうやってCO<sub>2</sub>をマイナスカウントしていくのか、海外に貯留した場合の両国のマイナスカウントのやり方などの国際的なルールはあるのか？

政府参考人：温室効果ガスに係る国際的な算定、報告のルールとして、IPCCが作成したガイドラインというものがあり、CCSについてもこのガイドラインに基づいて算定、報告が行われることになっている。具体的には、CO<sub>2</sub>の排出施設での回収量からパイプラインや船舶等によるCO<sub>2</sub>輸送量、輸送時の漏れい量などを差し引いた正味のCO<sub>2</sub>回収量が排出国の排出量全体から差し引かれてマイナスカウントされる。海外に貯留する場合についても、回収量から輸送時の漏れい量などを差し引いた正味の回収量が、日本の排出量から差し引かれてマイナスカウントするということになる。

村田：各国の協議でマイナスカウントの方法が決まっていくのかかと思っていたが、そうではないということか？

政府参考人：海外への技術展開を貢献分として我々のカウントに持ってくる、「JCM (Joint Crediting Mechanism)」の中でCCSを活用するのであれば、そういった議論も出てくるのかなかと思っているが、今のところはIPCCのガイドラインのルールの中ではこういったものになっていますよという、ところにとどまっている。

村田：この点は経産省の方も同じ見解ということではよろしいか？

政府参考人：我々経産省も環境省と全く同じ理解である。今委員が御指摘いただいた、受入れ国によっていろんな思惑があるものとは我々も理解しており、そのスタンスは、例えば海外に自分たちが持っている貯留

のポテンシャルの一定割合を、どこまで外国のCO<sub>2</sub>受入れにリザーブするかという辺りで違ってくる。海外に持っていきたいという国のニーズに応えるということは多分彼らの一つの目的でもあるが、受け入れるときの条件の面でどういうふうに自分たちの利益を主張していくかということを考えていくことになるのではないかと思う。

### 2. 貯留事業と国の安全保障

#### 【課題認識】

・昨年3月公表された「CCS事業のあり方について」では、鉱業法に倣って貯留事業者は原則的に日本国民又は日本国法人とするとされていたが、法案では特段限定しないへと変わっている。外国法人がCCS事業をやることになると、日本の海域の情報を事業者が知ることになるが、国の安全保障上問題ではないか。

村田:国の安全保障を考えると、貯留事業者について本当に外国法人を制限しなくていいのことは大事なところだと思うが、法案では特段限定しないへと、昨年のあり方から変えたのはなぜか？

齋藤経産大臣: 鉱業法で国籍要件が設けられている理由は、貴重な資源である鉱物を我が国において適切に確保するためだが、CCS事業の場合は、我が国の資源採掘という性格のものではない点で鉱業法と大きな違いがある。 もう一つは、電波法等の一部の例外を除き、電気事業法においても、ガス事業法等の他の一般的な事業法でも、国籍要件というものは設けられていないことから、日本国民や日本国法人でないことを理由として、一律に我が国におけるCCS事業への参入を拒む制度とはしないということとした。

仮に、外国法人等から貯留事業の許可申請があった場合には、当該事業者の適格性に加えて、その事業者が行おうとする取組が我が国におけるCCS事業の健全な発達やカーボンニュートラル実現に資するものであるかなど、許可基準に照らしてしっかりと審査をしていきたい。

村田:試掘や貯留事業者がCCS事業を通じて知り得た日本の領土、領海、EEZ等の地質情報の管理はどのようになっていくのか？

政府参考人:CCS事業法案においては、貯留事業や試掘に関する許可、不許可の判断を行うに当たって、まず、その申請者が十分な社会的信用を有する者であるかどうか、また、その申請者が行う貯留事業が公共の利益の増進に支障を及ぼすおそれがないかどうかなどを厳格に審査することとしており、万が一、地質情報の適切な取扱いに疑義があると認められる場合には、こうした者については許可を与えないということになる。 経産省としては、許可基準に照らして申請者の審査を厳格に実施することを通じて、我が国の国益が損なわれることのないような取組を進めていきたい。

### 3. カーボンニュートラルに資する次世代船舶支援

#### 【課題認識】

- ・カーボンニュートラルに関し、液化水素運搬船やアンモニア燃料船、タンクなど、日本の造船業が強みを持つ。
- ・かつて日本が多く建造していたLNG運搬船は、欧米が関連設備のライセンスを持っており、ライセンス料の支払いや技術的な制約等から、現在では中国、韓国の後塵を拝している。次世代船舶では、こうした経緯を踏まえた対応が必要ではないか。

村田:厳しい状況が続いてきた日本の造船業だが、カーボンニュートラルは大きなチャンス。特に両法案に関わる水素、CCSは日本の強みが生かせる分野であり、是非とも支援をお願いします。

政府参考人:関係省庁が連携して、グリーンイノベーション基金などを活用し、液化水素やアンモニアの運搬船あるいは燃料船の技術開発や実証の支援を行っている。 また、液化CO<sub>2</sub>運搬船については、大型化が可能な低温、低圧のタンクを搭載した船舶による輸送実証に対し支援を行っている。 さらに、今年度からは、GX経済移行債を原資として、エンジンや燃料供給システムなどを含め、ゼロエミッション船などの生産基盤の構築に向けて、造船事業者や関連船用機器メーカーの支援に取り組んでいる。

こうした日本発の新技术を活用した船舶の世界的な普及を図るべく、技術開発と並行して、産学官連携して標準化や安全基準の検討をしている。 国際海事機関のIMOに日本から提案をして、早期の国際事業環境の整備を目指した取組も進めているところである。 国土交通省としては、引き続き関係省庁と連携して、我が国造船業の競争力の強化を図りつつ、2050年カーボンニュートラルに向けしっかり取り組んでまいりたい。

以上