

閉会挨拶（2024年3月7日）

運輸総合研究所理事長の佐藤です。お疲れのところ恐縮ですが、閉会に当たり一言申し上げます。

まず、ご登壇いただいた九州大学の佐々木副学長、横浜国立大学の三宅教授、岩谷産業の井上シニアマネージャー、JAL エンジニアリングの小倉執行役員、水素バリューチェーン推進協議会の水田部長、石狩市の加藤課長、長時間にわたりご参加いただいた大勢の視聴者の皆様、そして日頃より当研究所の活動をご支援いただいている日本財団に御礼を申し上げます。

さて、本日の「交通脱炭素セミナー」は、昨年度まで当研究所で主席研究員として活動され、今年度から鉄道運輸機構理事を務めている江口秀二さんが、当研究所機関誌「運輸総研だより」に投稿されたことがきっかけになっています。

江口さんの投稿を要約して紹介いたしますと、「欧州ではアルストム社が既に水素燃料電池鉄道車両の営業運転を始めている一方、我が国ではJR 東日本が2030年までの実用化をめざし走行試験を行っている。水素燃料電池鉄道車両は高圧の水素ガスを用いるので、高圧ガス保安法などに適合する必要があるが、こうした法規制は欧州と比較して日本の方が厳しいようだ。法規制や政府からの支援にどのような違いがあるのかなどの観点から、日欧の水素燃料電池鉄道車両の導入に関する取組みについて考えてみたい」というものでした。

こうした問題意識で、江口さんがJR東日本に働きかけて若手社員を当研究所に派遣していただき、1年間調査研究を行った成果が、ほかならぬ本日の堀尾研究員による研究報告でありました。

本日のセミナーで堀尾研究員が報告したとおり、我が国の高圧ガス保安法は鉄道での水素利用を想定しておらず、合理的な規制への見直しが不可避であります。また、鉄道での水素利用に関する国際規格策定の流れに取り残されないよう、一刻も早く、この見直しを進めていく必要があります。そして、この研究報告で堀尾研究員が、あるいは江口さんが訴えたかったことは、「我が国と欧州との差は、何としてでも水素を利用して脱炭素化を進めたいという政府の熱量の違いである」ということではないかと私は思っております。

運輸総研といたしましては、「交通機関の脱炭素化が交通産業に及ぼす影響と対応方策に関する調査研究」を来年度も引き続き実施するとともに、本日のようなシンポジウムやセミナーの場を活用して、交通分野の脱炭素化について皆様と一緒に考察を深めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

私からは以上です。この後、今後の予定のお知らせがあります。また、アンケートへのご協力も、よろしくお願いいたします。

本日は、最後までご参加いただき、誠にありがとうございました。