

再エネ技術を輸出して 水素を大量輸入 先憂後楽を座右の銘と する若き政治家

秋本真利氏(衆議院議員、国土交通大臣政務官)
聞き手：秋林路篤文(本誌)

国土交通大臣政務官の秋本真利氏は、千葉市若葉区、佐倉市、四街道市、八街市を選挙地盤(千葉県第九区)とする若き政治家(衆議院議員)である。現在、自民党の青年局顧問、再生可能エネルギー普及拡大議員連盟事務局長、航空産業振興議員連盟事務局次長等の要職にある。学生時代から政治家を志し、地方議会の議員を2期8年務めた後、2012年(平成24年)12月の第46回衆議院議員総選挙で自由民主党から出馬し初当選している。

今回、秋本政務官との主な対談テーマはFC(燃料電池)トラックの普及である。FCトラック実現の為には、多量の水素が安定的に供給されなければならない。その為には、ガソリンスタンドに代わる水素供給基地が必要になる。そこで、「運送事業者が所有する車庫用地を、その供給基地として活用してはどうか…」が筆者の持論である。秋本政務官はそのアイディアに賛同の上で、「再生可能エネルギーと水素社会の実現を同じ次元で捉えて、もっとダイナミックに推進するべき」との提言があった。

近い将来、排ガスを出す車両は世界的に生産・販売が禁止になる。日本も例外ではないので、経済を支えるトラックも早急に方向性を固める必要がある。秋本政務官のような斬新な発想をもつ若い政治家に期待するところは極めて大きい。



秋本真利国土交通大臣政務官(衆議院議員)

■トラック運送業の イメージアップを

□ 秋林路 ご出身は成田空港に近い富里市(千葉県)でいらっしゃいますが、私も同じ沿線(北総線)の千葉ニュータウンで子供を育てましたので、親近感が御座います。

■ 秋 本 そうでしたか。電車の

便も今は良くなって、都心も近くなりました。

□ 秋林路 そうですね。私が生活していた20～30年前は“陸の孤島”と呼ばれる位不便な場所でした。

■ 秋 本 そうでしたか。千葉ニュータウン、今はずいぶん発展しました。

□ 秋林路 そのようですね。早速本題に入りますが、先ずこれから

のトラック運送業界への期待などお聞かせ下さい。

■ 秋 本 少子高齢化の問題は、トラック運送業界に限ったことではありませんが、若い方々が魅力を感じて集まってくる業界になって欲しいと願っています。

□ 秋林路 確かにこの業界の人手不足は深刻です。運送事業は今でも3Kイメージが強く残っていますが、大手宅配業者の中には、



自民党再生可能エネルギー普及拡大議員連盟事務局長も兼務

トラックドライバーのユニホームをカッコ良くしたら、追っかけお嬢さんも現れるようになったと聞きました。やはりイメージづくりは大切です。

■ **秋 本** 国土交通省では「トラガール」と称して、女性ドライバーさんの増進にも努めています。今後もトラック協会と共同開催している「女性ドライバー等が運転しやすいトラックの在り方検討会」や、ホームページでの発信等で、環境整備に努めるつもりです。

□ **秋林路** トラック運送は地域を離れる仕事ですから、女性には不安もあるようです。とくにドライブレインなどでは仮眠室、シャワー室、化粧室などが整っていないところもあるようですし、荷役作業に伴う現場も難しい。

■ **秋 本** 荷主さんのご理解が必要です。機械荷役への転換により荷役作業を軽減すれば、女性や高齢者も働きやすくなります。

□ **秋林路** この業界は平成2年から実施した物流二法で自由化に踏み切っていますが、弱小零細業者の多い業界ですから、運賃などもしわ寄せを喰らい易い。荷主も価格では、同業他社と競争関係にありますから、少しでも物流コストを抑えて、価格競争力を高めようとしています。その結果、しわ寄せが弱者に向かうのですが、管理体制の低下は安全にも影響することになります。

■ **秋 本** トラック協会さんも働き方改革などで、ホワイトイメージを訴えておられますので、国土交通省としても、その点を最大限支援して、一緒にやっていきたいと考えているところです。

■ **秋 本** ドライバーさんの健

康管理を怠って、悲惨なバス事故も発生していますが、トラックも他人ごとではなく、安全性の向上にしっかり務めてもらいたいと思います。

□ **秋林路** ただ、トラック協会も運送が消費者に直結するライフラインであることをPRして理解を求めていますし、国も税制や高速道路の通行料金など優遇措置を講じていますので、環境・安全に対する意識は向上しているように思います。

■ **秋 本** 今年は全国的に大規模な災害が多発しましたが、緊急物資輸送で最初に活動して頂くのはトラックです。このことから、トラック運送がライフラインに直結していることが良く分かります。

□ **秋林路** ある意味では皮肉な現象ですが、ドライバー不足で物が届けられない現実が出て参りましたので、最近では荷主も運賃の値上げ交渉に応じるようになっていくようです。適正運賃が収受できるようになれば、ドライバーの給料も上げることが出来るようになるし、ドライブレインなどのインフラも良くなってくるので、働きやすい業界として人気度も上がってくると思います。

■ **秋 本** トラック協会さんも働き方改革などで、ホワイトイメージを訴えておられますので、国土交通省としても、その点を最大限支援して、一緒にやっていきたいと考えているところです。

FCトラックの普及も水素社会実現の一環として

□ **秋林路** やはり行政の力は大きい。国家的見地からも、トラック運送事業の安定化は必要不可欠だと思います。

次に、本誌が大きなテーマとして取り組んでいますのが、CO₂削減を柱とする“環境”です。トラックは主に化石燃料を燃やして走っていますので排ガスが出ます。この排ガスは国際的にも厳しい排出基準を定めていますので、メーカーもエンジンのクリーン化に取り組んで来ましたが、そのコストは車両価格に転嫁されているのでユーザーが負担しています。トラックは新型車が発売される度に価格が上がっているのですが、その殆どは環境対策です。

ところが、ここに来て世界の国々は排ガスを出す車両の生産・販売を禁止する方針を打ち出しています。日本はその目標が2050年ですが、他国はもっと早くスタートします。トラックも既にグローバルマーケットになっていますので、地域によっては2030年頃からは排ガスを出すトラックは輸出できない事態に直面することになります。そこで本誌が目指しているのが、FC(燃料電池)トラックです。

■ **秋 本** 所謂、水素の活用ですね。私は再生可能エネルギー普及拡大議員連盟の事務局長ですので、とりわけエネルギー問題には関心をもっております。“FCV(燃料電池自動車)を中心とした水素社会実現を促進する研究会”にも、再エネ議連事務局長として会議に出席することがあります。

□ **秋林路** FCは2020年の東京オリンピック・パラリンピックを

睨んで、都バスがFC化を進めています。大型車両のFC化は、バスが先行していて、トラックはまだ一台も走っていないのですが、私は諸外国に先駆けて、日本がトラックのFC化を進めるべきだと考えています。

■ **秋 本** おっしゃる通り、再エネと水素は相性が良いので期待しています。ただ、ひとつ問題なのは、例えば太陽光を活用して水素を作ったとしても、FCはそれを再度電気に戻して使用するので、エネルギーロスが相当あります。エネルギー効率的には、ダイレクトに使用する事が一番ロスを小さくできますが、そうした利用方法を増やすことが肝要です。再エネに関係なく生産される水素も相当量あるので、その活用も有効だと思います。

日本が目標としている乗用車、バス、トラックが使用する水素の量を、再エネ由来の電気

で発生させようとする、そんなに大きなエネルギーは必要ありません。水素社会は、水素の価格を下げて需要を上げてゆく必要がある、抜本的には石炭やLNGの代わりに水素をダイレクトに燃やして発電する、いわゆる水素発電等の技術が出来ないと、水素の使用量が大きくならないので価格も下がらない。

経済産業省は2030年までに80万台のFC化を進めると言っていますが、この程度の車両台数でしたら、ほんの少しの電気で水素を発生させれば賄える量です。国が目標としている水素社会を実現する為には、FCだけではなく、エネルギー全体の視点が必要です。

□ **秋林路** FC化を必要とする元は環境ですね。トラックもバスも乗用車も電気で動くことになれば、CO₂削減に大きく貢献することになります。

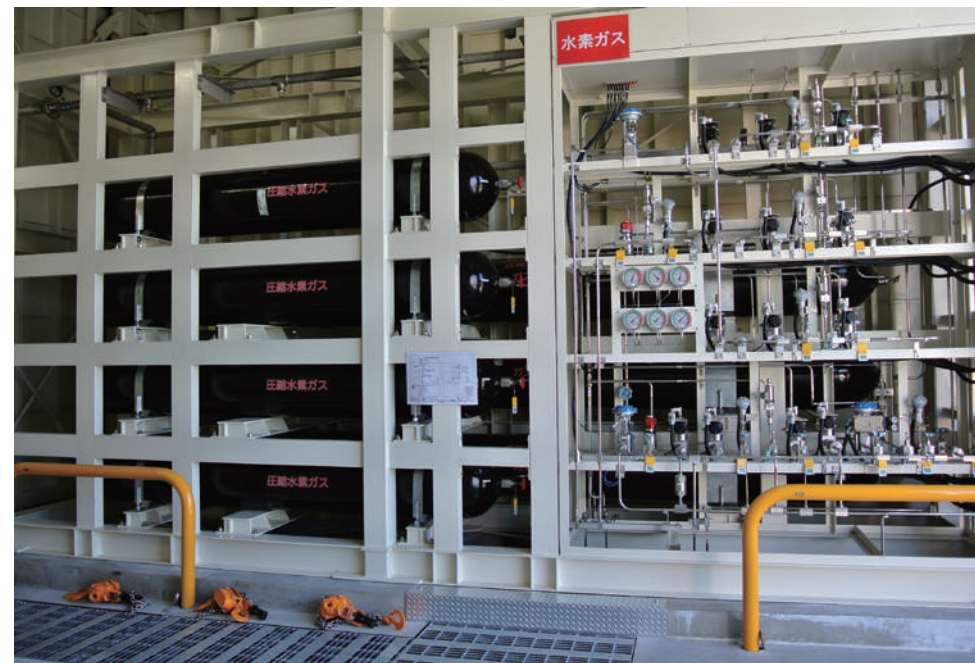


談笑する秋本真利政務官と本誌・秋林路

■ **秋 本** 統計から見ても分かる通り、運輸関係が占めるCO₂の排出量は、全体の17.9%、約20億1500万トンですから確かに重要な分野です。しかし、水素社会という大きな目標からすると、一分野だけで削減するのではなく、国全体として社会構造を変えて行かないと早期の達成は難しいと思います。

□ **秋林路** 確かに、水素にエネルギー転換をはかる為には、大量消費でのコスト低減が必要です。ただ、自動車は排ガスを出すエンジンが使用出来なくなる時期が見えていますので、目標を立てて電氣化を進める必要があります。中でもトラックはまだ1台もFCが実現していませんので、実用化を急ぐ必要があると思います。

■ **秋 本** それは、その通りですね。ただ水素社会を迎える為には、社会構造も根本的に変えてゆく必要があると考えている訳です。



保安基準に沿って特殊なボンベで水素を補完

■過剰な保安規制は見直しの必要も

□ **秋林路** FCトラックで最大の課題は水素の供給方法ではないかと私は考えています。一般車両は国が補助金を出して水素スタンドを計画的に建設していますが、物流に使われるトラックは、車庫を出発して車庫に戻る限定的な使い方です。幸い、トラック運送事業者は多くの車庫を所有しています。この車庫の一部を水素供給基地として使用するよう誘導すれば、用地買収などのコストを掛けなくても必要な数だけ基地をつくる事が出来ると思います。

■ **秋 本** それは良いアイデアだと思います。国では、水素基本戦略を定めFCトラックの普及を目指しています。今年6月には、トヨタとセブンイレブンがコンビニ配送にFCトラックを活用するプロジェクトを発表しました。水素の供給やFCトラックのスペッ

クにはまだまだ課題はありますが、しっかり取り組まなければなりません。

□ **秋林路** その通りですね。この初期段階にしっかり議論を重ねて長期プランを構築する必要があります。

■ **秋 本** 水素は分子構造も小さいので都市ガスのようにパイプで供給することも難しいと思います。

□ **秋林路** そうですね。輸送する場合も特殊なボンベが必要だし、ガソリンのように大きなタンクで長期間地下保存することも難しいようです。ですから生産から消費までの流通を短縮するためにも、トラックは車庫用地を供給基地として活用することが望ましいのではないかなと思う訳です。

■ **秋 本** 水素も危険物ですから、トラックの車庫用地を水素の供給基地として活用するためには、新たな法整備も必要かもしれませんね。

□ **秋林路** その通りだと思います。私は水素のボンベ輸送や水素スタンドも実際に取材しましたが、日本は保安の面から非常に厳しい制限が定められています。具体的には高压ガス保安法ですが、水素社会の早期実現のためには、これらの法令も見直す必要があるのではないかと思います。

■ **秋 本** 実は、先般、欧州を視察した際に、水素スタンドも見て来ました。意外に思ったのは、隣接してマンションがあるし、設備も簡素なもの

でした。日本は安全第一ですから、保存容器の設置場所や供給方法も相当厳しく制限されているように思いました。

□ **秋林路** 水素は爆発のイメージが強く、取り扱いの保安条件が厳しくなっているのではないかと思います。確かに水素は引火性がありますが、正しく取り扱えば安全な物質です。

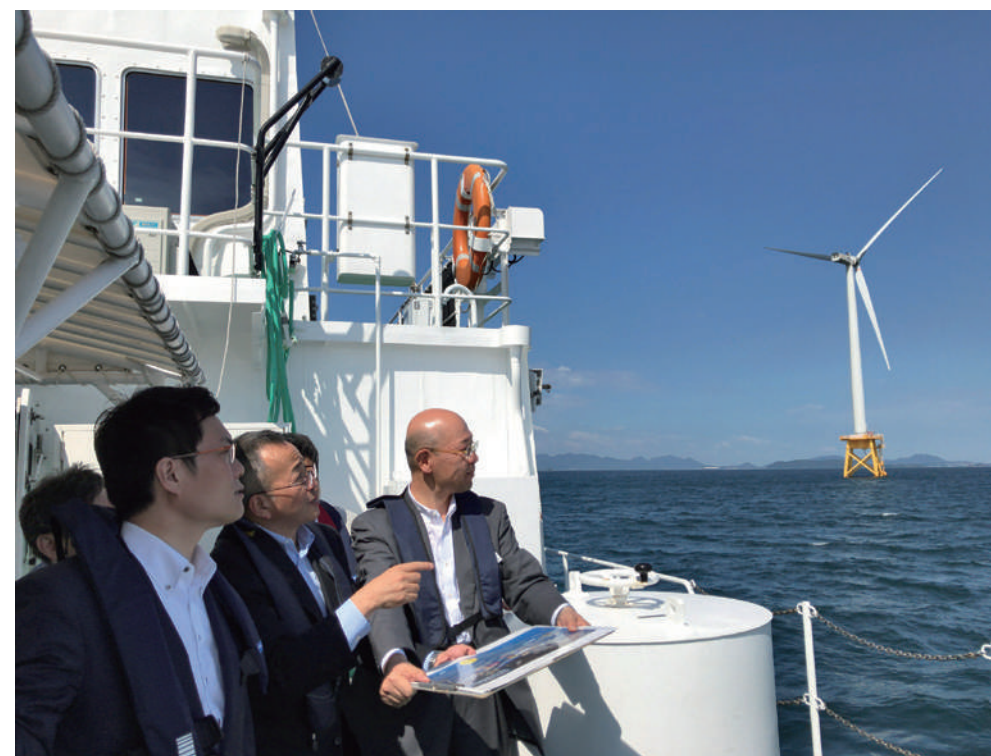
■ **秋 本** 欧州の視察した水素スタンドはセルフサービスなのですが、取扱方法をスマホのアプリを開いてマス

ターしなければ、充填できないようになっていました。これはアプリを通して、ユーザーに水素の取り扱いを徹底している例です。

□ **秋林路** 確かに安全は絶対的に必要ですが、厳しすぎると目的とする社会構築の阻害要因になってしまいます。

■ **秋 本** FCトラックを走らす為の水素は、現在のタンクローリのように、輸送はトラック運送事業者さんのお仕事になると思いますから、その事業者さんの車庫を活用するのは良いアイデアだと思います。その供給基地が一般にも開放されれば、FC車普及にも繋がると思います。

□ **秋林路** 日本は技術力があってコンパクトな国ですから、アメリカやロシア、中国のような大国に比べて水素社会に転換しやすいのではないかな。再生可能エネ



秋本議員、洋上風力発電の視察風景

ギーも同様ですが、日本が世界のお手本になるような国づくりをして、その技術を輸出すれば貢献度は高まります。地下資源を持たない日本が新しい時代に生き残る有力手段ではないかと…。

■ **秋 本** 水素社会をイメージして思う事は、例えば風力発電など再エネ設備を発展途上国にODA等で援助して、その代わりに相手国で生産した水素は日本が全量買い取る。そうすると日本は再エネで世界のCO₂削減に貢献することになるし、相手国との関係をより深化させることもできます。日本がどこの国よりも早く水素社会を実現することになります。

□ **秋林路** それは素晴らしいアイデアです。CO₂削減は地球全体の課題ですから、多面的に最良の方法を導き出す必要があります。原子力はエネルギー優先の政

策ですが、汚染物質の処理は未解決のままスタートしました。それが3.11の津波事故の後処理でも問題になっています。その意味では再生可能エネルギーや水素の活用は、日本の原子力問題も解決出来る可能性があります。

■ **秋 本** その為にはしっかりとターゲットを国で定めて、国民生活も再エネや水素による蓄電エネルギーに切り替える必要がありますが、そこへ誘導するためには税制や補助金などの優遇措置が必要になります。

■『先憂後楽』が座右の銘

□ **秋林路** ここまでFCトラックの実現についてのお考えを伺って参りましたが、最近の技術はAI(人工知能)やIOT(モノインター



トヨタがアメリカで実証実験中の FC 大型トラック

ネット)などをベースに加速度的に進化しています。自動車が自動運転になるのは時間の問題だと思うし、AI 搭載ロボットが、現在の職域を相当までカバーすることになるのではないかと思います。その意味で世界は今、産業革命以来の大変革に直面していると思いますので、日本の舵取りは非常に重要です。

■ **秋 本** その通りです。その意味でも特に政治の役割、行政のあり方が問われる時代です。

□ **秋林路** 最後に個人的な人となりについて少し伺いたいのですが、昭和 50 年の生まれですので現在 43 歳、私の息子よりも 2 歳下になります。私の子供世代が政治の中枢を担う時代になったことが感慨無量です。

■ **秋 本** そうですか。ご息は今どんなお仕事ですか。

□ **秋林路** 自動運転とも関係がありますが、ブレーキシステム

を司る会社に勤務していて、今ドイツに赴任しております。政務官はどうして政治家を志すことに？

■ **秋 本** 矛盾や無駄な規制、障壁を取り除いて、社会をより良くしたいと思ったからです。車に関係のある事で例えるならば、私はモータースポーツが好きなのですが、少し前まで日本では、サーキットで車を走らせるには 18 歳になって免許を取得してからでないとダメでした。でも海外では、サーキットは公道ではないので技術があれば年齢に関係なく車を走らせる事ができます。モータースポーツも練習の積み重ねですから、国際レースでは海外勢と差がついてしまいます。こういう矛盾はあらゆる分野にありますから、私はそういう障壁を取り払って社会を良くする仕事をしたいと思うようになりました。それが具

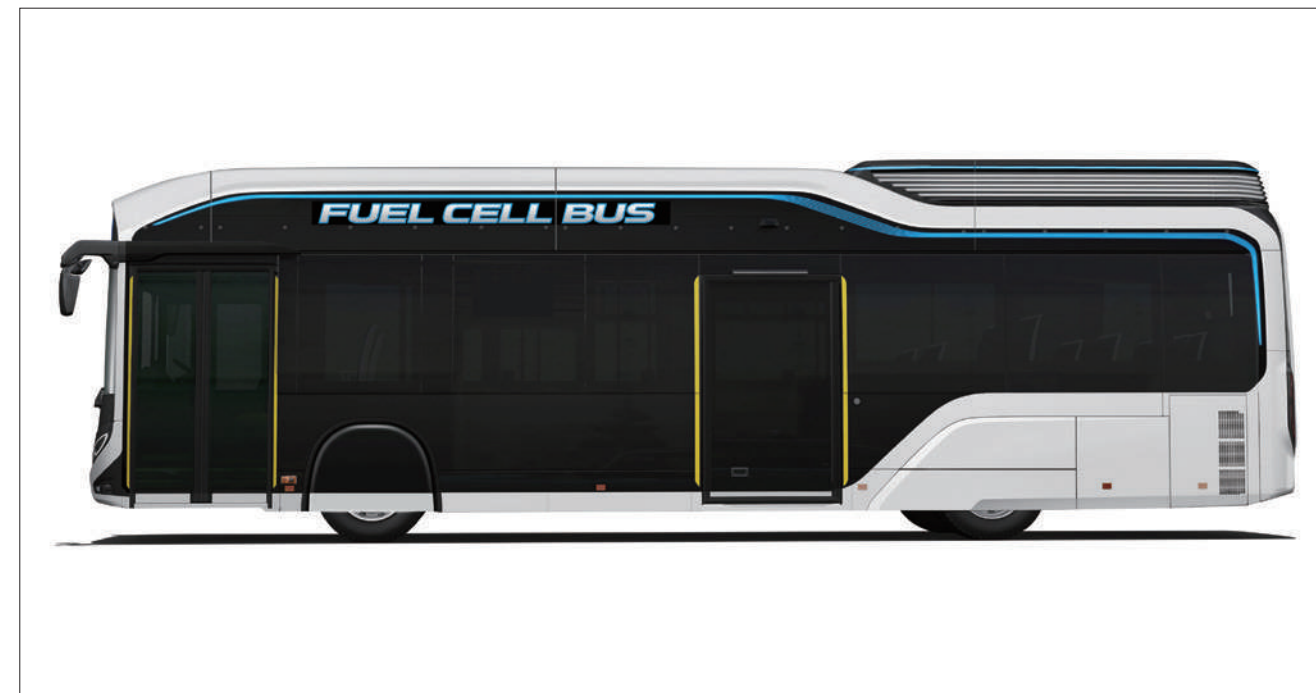
体的には政治家に結びついています。

□ **秋林路** どんな組織でも体制派と改革派の人が居ますが、改革派の人は積極的に行動すると思います。そういう意味では改革派ですね。いつ頃からそのようなお考えに？

■ **秋 本** 学生の頃から政治家への想いは持っていました。目標は 40 歳までに国会議員になる事でしたが、37 歳で実現しましたので、最初の目標を叶える事ができて、今も政治の仕事に大きなやり甲斐を感じています。有権者に付託して頂いて議員になったからには、国民の為に良い社会を創る事が、次の目標です。

□ **秋林路** 素晴らしい事です。座右の銘に『先憂後楽』を掲げておられますが、しっかりした政治家の心構えを感じます。

■ **秋 本** 有難う御座います。政治は私の仕事ではあるけれども、



大型バスは既に FC 車が走り始めている

誰のために行うかという、それは国民の為ですので、先ずはやるべき事をしっかりとやる、その心構えです。

□ **秋林路** 日本も中国も先人は良い言葉を残してくれていますが、若い政治家がこのような言葉を座右の銘とされている事に感銘を覚えます。

■ **秋 本** ご期待を裏切らないように頑張ります。(笑)

□ **秋林路** 趣味やスポーツで何か打ち込んでおられる事ありますか。

■ **秋 本** スポーツはもっぱら観戦側です(笑)。あとは映画鑑賞や旅行、それに先程申しましたモータースポーツです。年一回くらいは富士スピードウェイで行われるレースに参戦して楽しんでいます。

□ **秋林路** そうですか。プロレーサーでモンスター田嶋(田嶋伸博)さんとは親しくさせて頂いてい

て、来年 6 月、本誌が幕張メッセで開催予定の展示会にも電気自動車普及協会の代表理事としてご支援頂いています。

■ **秋 本** モンスター田嶋さん、世界的な有名人ですね。私も一度お目にかかった事がありますが、ご立派な方です。宜しくお伝え下さい。

□ **秋林路** はい。色々ご縁は繋が

るものですね。これからの半世紀は産業革命の何倍もの変化が訪れると思います。しかも、物事は地球レベルで動いていますから、政治の役割は極めて重要です。若さは何事にも勝る力です。臆する事なくご活躍されますことを願っております。本日はご多忙のところ有難う御座いました。

■ **秋 本** こちらこそ感謝致します。



対談を終えて