

## 令和7年度第1回「京都府水素社会みらいプロジェクト検討会議」結果概要

- 1 日 時 : 令和8年1月15日（木）午後3時～5時
- 2 場 所 : 京都経済センター4-A及びオンライン ※非公開
- 3 出席者 : 出席者等名簿のとおり
- 4 議 事
  - (1) 京都府の水素関連施策について【京都府】
  - (2) 「京都府水素ビジョン」の骨子について【京都府】
  - (3) その他（意見交換等）

### 5 主な意見等

- コスト面で水素が既存エネルギーと対等となるためには、需要家に対し、行政のエネルギー基本方針やカーボンプライシングによる二酸化炭素を出さないことへの付加価値創出が必要。
- 地産地消でのグリーン水素製造モデルについては、水電解装置の稼働率を担保するため、再エネ以外にグリーン証書付きの系統電源、未利用電源、廃棄物発電所やバイオマス等の安定的な電源を活用することが必要。
- 水素関連の実証事業には莫大な資金が必要であり、企業単位での実施は難しい。府も国の水素の利活用の方針と連携し、地域でさまざまな企業に参加してもらえるよう面的な需要を掘り起こす施策が必要。
- 脱炭素化を議論する上では電力にフォーカスされがちだが、熱需要への対策も必要。水素は発電の原料だけでなく、熱源としても使えることを水素ビジョンには組み込んでいただきたい。
- 水素ビジョンの策定にあたっては、京都府特有の地理条件についての考慮が必要。受入拠点からの二次輸送コストや、分散した産業需要に対してローリーやカーボルを用いてどのように供給していくのか考える必要がある。また、景観や観光に与える影響についても配慮が必要。
- 水素利用の定着について、誰が環境価値を負担するかを考えておくことが必要。京都府ならではの視点として、タクシーやバスなどの観光需要を取り込むなど、新たな価値の創出が求められる。
- 水素ビジョンの作成にあたっては、現在の温室効果ガス排出量を把握しておく必要がある。電気利用が前提となっている地域においては水素に転換する必要はないため、排出源をいかに脱炭素化するかを考えることが重要。
- 運輸部門は水素の特性を活かせる分野であることから、高速道路の結節点である京都府南部の物流拠点においてモビリティに水素を活用することは理にかなっているのではないか。
- 国の水素基本戦略においては、e-メタン（e-methane）やアンモニアも水素の一部として位置づけられているため、水素ビジョンの作成にあたっても、盛り込んだ方が良いのではないか。
- 地産地消水素は水素製造量から見るとモビリティ利用と相性が良い。一方、産業用途ではより多くの水素が必要であり、輸入水素の活用が適している可能性もある。水素利用量の観点から考える際には、水素の調達方法について利用用途との相性も整理できればより良い。
- 水素コストには規模が影響するが、京都府には大きな水素需要が無いことから、新たな産業誘致や他地域と連携した2次受入も視点に入れると良い。
- 水素ビジョンにおいては、必ず達成する明確なミッションを持って定量的に評価し、そのシナリオの中で対外的な変化を盛り込み議論する方向が良いのではないか。