

前回部会における主な指摘事項と対応について

【自動車対策の考え方】

主な指摘事項等	対応案
自動車の導入だけでなく、バックグラウンドとして、車全体を考えていくことが必要。	普及促進制度を検討するにあたり、徒歩、自転車、公共交通の利用促進、モーダルシフト、コンパクトシティ化など、交通需要を抑制し、輸送・移動によるCO ₂ を削減するために必要な対策について整理します。
ゼロエミッション車の普及は重要だが、公共交通の利用やモーダルシフト、都市構造の変化など全体の対応方針を議論しないとイケない。トータルとしてCO ₂ を減らす意識が必要。	
電動化してランニングコストが安くなると交通量が増える可能性もあるので、総合的な交通政策の中で考えるべき。	
ヒートアイランド対策も含めて市街地での自動車の流れを考えるとよい。	ヒートアイランド対策の観点から、市街地にできるだけ自動車を入れないよう自動車の流れについても整理します。

【普及促進制度の考え方】

主な指摘事項等	対応案
電動化というとEVを思い浮かべるイメージがあるが、貨物系について、短距離・小型車の電動化はできると思うが、長距離・大型車はFCVの方が有力である。車の用途に応じた戦略が必要。	用途、移動距離、車両サイズ毎の電動車の将来普及イメージについて整理します。また、それを踏まえて、充電・水素インフラの普及に向けた論点を記載します。
本当のところ何がCO ₂ 削減に寄与するかの見極めが大事だと思う。例えば、今の状況ではバッテリーが非常に重く、重いバッテリーを日常的に積まないで長距離移動ができないという無駄が生じている。反対にハイブリッド車やプラグインハイブリッド車の方が全体の環境負荷が小さい可能性もある。ハイブリッド車等が悪いという一方的なイメージが先行すると、全体としてCO ₂ を減らすのが難しい。	

【電源の脱炭素化】

主な指摘事項等	対応案
電動車のLCA（ライフサイクルアセスメント）を考慮すると、電源のCO ₂ を減らしていくことが必要。電源構成も含め、トータルで考えるべき。	自動車の電動化にあたり、電源のCO ₂ 削減もセットで取り組むことが重要と認識しており、再生エネルギー由来の電気などCO ₂ 排出が少ないエネルギーの利用の拡大についても、並行して対策を進めていきます。

【インフラ整備】

主な指摘事項等	対応案
現在の需要の増加を考えると、ゼロエミッション車の使用を想定した集合住宅の駐車場設計や、それに対する補助金等の支援が必要ではないか。	集合住宅における充電環境の整備は重要と認識しており、可能な支援制度などについても検討していきます。
充電設備と水素ステーションの普及展開も含めて全体の適正なバランスを考慮する必要がある。	今後の電気自動車の普及拡大を見据え、充電設備の適正数や配置等のあり方について検討していきます。
自宅での普通充電は時間がかかるので、出先で、例えば公共施設の駐車場等に急速充電を優先的に利用できる枠を設けることはできないか。	