

「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン（仮称）（案）」に対する県民意見の募集結果

1 意見募集期間

2021年1月27日（水）から2021年2月25日（木）まで

2 提出方法

所定の様式に居住市町村名、年齢、職業を記入の上、郵便、ファクシミリ又は電子メールにより提出

3 応募状況

提出人数 4人、提出件数 10件

(1) 提出方法

電子メール	ファクシミリ	郵便	合計
4	0	0	4

(2) 地域別

名古屋	尾張	海部	知多	西三河	東三河	合計
1	1	0	0	1	1	4

(3) 年代別

～20代	30代	40代	50代	60代	70代～	不明	合計
1	1	0	1	1	0	0	4

(4) 職業別

会社員	学生	無職	その他	合計
1	1	1	1	4

番号	御意見の概要	県の考え方
1	<p>EV・PHV・FCVの普及推進を柱としていますが、バイオ燃料で走る自動車の普及とその条件整備の検討も必要ではないでしょうか。</p> <p>バイオ燃料の普及のためには、地産地消システムの構築が肝要と思います。日本の国土においてバイオ燃料用作物の生産の確立がこれの鍵を握ると思います。</p> <p>県内産バイオ燃料を用いて、例えば碧南火力発電所で用いる燃料の石炭からバイオ燃料への転換、トヨタ自動車からバイオ燃料自動車の供給がなされれば、愛知県がゼロエミッション化実践の先駆けとなれるのではないのでしょうか。</p>	<p>本プランは、EV・PHV・FCVの普及加速に主眼を置くものですが、自動車からのCO2排出量削減に向けては、コラム(P17)に記載したとおり、バイオ燃料も含めたエンジン搭載車用の燃料の低炭素化も重要な課題と認識しております。</p> <p>御意見は、関係局と共有し、今後の施策の参考にさせていただきます。</p>
2	<p>二酸化炭素削減による人類の持続的発展を目指そうとする今回の計画で、人命や人権の重視と、より安全な社会の構築を併せて実現して欲しい。</p> <p>急激な交通システムの変化は、愛知を日本のラストベルトに貶めてしまうほどの威力があり、地場産業の壊滅的悪影響を回避するためにも、過渡期の技術であるハイブリッドに過度に依存することなく、新規分野への挑戦を政策で後押しして欲しい。</p> <p>加速化のために遅れを取り戻して欲しい分野</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 積極的安全対策 2. 電気通信全般 3. 蓄電技術の研究開発 4. 新素材の実用化 5. 交通権を含めた交通法体系 	<p>本プランは、将来的な自動車からのCO2排出ゼロを目指し、EV・PHV・FCVの普及加速に主眼を置くものですが、第3章(P64)に記載のとおり、EV・PHV・FCVの普及は、自動運転等CASEの進展に伴う新たな技術と組み合わせることで、将来的には、生活サービスや街づくり、エネルギー等の領域も含めて、環境負荷の少ない持続可能なモビリティ社会構築への大きな推進力となると考えています。</p> <p>御意見は、関係局と共有し、今後の施策の参考にさせていただきます。</p>

<p>3</p>	<p>くるま単体</p> <p>自家用自動車所有から、公共財としての移手段の 1 つに マイカーからあいのりシェアへ</p> <p>介護タクシー・病院循環バス、路線バス・コミュニティーバスの電化、自動運転化</p> <p>電車利用の促進 路面電車の復古、延伸</p> <p>自転車の法的権利の確立と自転車道の分離、免許制の導入</p> <p>今後増加が予想される電動車椅子や電動立ち乗りスクーターの法整備</p> <p>一般歩行者や視覚、聴覚障害者等、幼児、愛玩動物の権利保護と、こうした交通弱者の視座に立った積極的安全性能の高いくるま(パッシブセーフティーカー)づくりを一番のセールスポイントに</p> <p>陸上物流</p> <p>トラックの電動化、自動運転化 ディーゼルから電気機関車への転換</p> <p>産業機械</p> <p>建機、農機の電動化、自動運転化</p> <p>自動車金融</p> <p>自動車金融に替わるゼロエミッション促進金融システムの開発と普及</p> <p>交通システム全般について</p> <p>県内に複数の異なるモデル地域を設けて実証実験を進める</p> <p>情報は動画などを使い、進展状況や課題も隠さず全公開していく</p> <p>必ず、複数の交通弱者をシステム開発チームに加える</p> <p>電動化促進インフラ</p> <p>急速充電施設の拡充と整備進展状況の見える化</p> <p>自動車バッテリーの個人リース、フルオートメーション急速交換システムの導入</p> <p>水素自動車</p> <p>普及促進策は、公共政策の優先順位を下げるべき</p> <p>EV 化と自動運転化に資源を集中すべき</p>	<p>御意見のうち、路線バス等の公共交通機関や物流の電動化、充電インフラ整備の拡充は、重要な課題と考えており、第4章の施策内容(P80、82、83)に位置付け、促進していきます。</p> <p>FCVについては、EV・PHVと同様に、将来的にWtW全体でのゼロエミッションを実現できる可能性があり、第2章(P23)、第3章(P67、68)に記載のとおり、その特長を生かして、大型・長距離輸送の分野等での活用が期待されるものとして、導入を促進します。</p> <p>その他のご意見については、関係局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
----------	---	--

4	<p>発電を含むエネルギー収支全般について</p> <p>何で、電気を生み出すかも除外して考えるわけにもいかないのではないか？</p> <p>洋上風力の好適地を、渡り鳥や渡り蝶などのフライウェイを綿密に事前調査し、妨げにならない領域を導き出す取り組みは必要。この発電装置が発生する 10Hz 前後の低周波振動には集魚効果があり、漁業の収益向上に資するものである。この発電装置に産卵場所としての機能と、幼稚魚の保育機能を持たせて、漁業団体に管理運営を任せる柔軟な運用管理を期待している。</p>	<p>第 1 章 (P5) に洋上風力を含む「再エネの普及・拡大等の国への働きかけを継続し、今後の動向も踏まえて、取組を進める」と記載しています。</p>
5	<p>積極的安全対策</p> <p>視覚障害者団体では、電動車やハイブリッド車など、停車時と発進から低速走行時には電動モーターで駆動する車両を静音車と呼んでいる。</p> <p>2008 年ごろから国土交通省内でも、静音車の無音の問題が取り上げられ、普及状況を睨みつつその対応の議論が進められてきた。</p> <p>2016 年 3 月にようやく「車両接近通報装置(メーカー及び経済産業省呼称)」なるものの設置が義務化された。しかしながら、この装置を使わせない「OFF スイッチ」も付いていたらしく、わたしは未だに実社会でこの警告音を聞いたことがない。2020 年 10 月に国連機関の「自動車基準調和世界フォーラム (UNECE/WP 29)」の基準に倣い、「OFF スイッチ」がようやく無くなった。</p> <p>しかし、低速走行時の発生音も小さく、音域が高音に偏り、しかも停車時には音を発しないため、視覚障害者や高音の聞こえ辛い高齢者にとっては、頻繁に歩行の妨げとなっている。</p> <p>今のところは、停車時と低速走行時に限られるため、大事に至るケースは少ないようだが、何らかいぜんをせぬまま静音車が自動運転化とセットで普及が進むと、死亡事故の発生を危惧せざるを得ない。</p>	<p>頂いたご意見は、関係局と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

6	<p>世界一の自動車のまち、愛知県として自動車のゼロ・エミッション化は大いによろしいことと思います。しかしながら、それを成し遂げるには大きな課題があると思います。例えば、電気自動車であれば給電箇所の少なさの問題、燃料電池自動車にえば、水素ステーションの少なさの問題です。私は、電気自動車の問題に対しては、個別の家庭への補助金云々ではなく、県があらゆる施設に給電ステーションを設けて、いつでもどこでも気軽に給電できるような環境整備をしたり、燃料電池自動車にえば、水素ステーションの問題に対しては、ガソリンスタンドに水素タンクを併設した所をあらゆるところに整備したり、県は水素ステーションを設置した企業に補助金を出す仕組みを作るといようなことをしなければ、ゼロ・エミッションは成し遂げられないと思います。</p> <p>愛知県はどのような普及策や普及した後の未来をどのようにお考えなのでしょうか？お聞かせください。</p>	<p>EV・PHV・FCVの普及加速に向けては、第3章の取組方針(P66)に記載のとおり、車両導入の支援とともに、車両の普及を支えるインフラ(充電インフラ、水素ステーション)整備の拡充等も一体的に進めることとしています。</p> <p>県が主体的に取り組むインフラ整備の拡充に関する施策については、第4章(P82~84)に記載しており、水素ステーションについては、整備事業者に対し、整備費及び需要創出活動費の補助を行う等により、整備を促進することとします。</p> <p>また、EV・PHV・FCVの普及がもたらす将来社会のイメージについては、第3章(P64)に記載しています。</p>
7	<p>公用車への率先導入・活用促進の箇所について</p> <p>パトカーへの積極的導入も愛知県の方針として検討し、そういった文言が入ることが望ましいと考えます。</p> <p>また具体的に、知事公用車を2020年型FCV新型ミライに転換させて、率先して環境に優しいクルマへシフトさせる。</p>	<p>公用車への率先導入にあたっては、既存車両の更新時期や、用途毎に必要な性能等も考慮した上で、積極的な導入、利活用を進めます。</p>
8	<p>2031年度を目途に、愛知県独自で愛知県内での新車販売はガソリンエンジンモデルのみの車は原則発売禁止にする。</p> <p>新車販売において、HV・EV・PHV・FCV100%の実現を目指す。</p> <p>2041年度を目途に、愛知県内で走行するバスはディーゼルエンジンのみのバスは原則走行禁止にする。</p> <p>FCVバス等の普及を目指すことを検討する。</p> <p>トラックについても、ディーゼルエンジンのみのトラックについては愛知県内で原則走行禁止の方針を検討する。</p>	<p>本プランの普及目標については、第3章の普及目標(P62、63)に記載のとおり、あいち地球温暖化防止戦略2030の排出削減目標の達成を前提に設定したものです。今後の地球温暖化対策の進展やEV・PHV・FCVを取り巻く情勢の変化、ユーザーニーズの高まり等の変化を踏まえ、目標年度の前であっても、見直しを検討することとしています。</p>

9	<p>個人宅などの配送事業者による、再配達における配送ロスによる二酸化炭素の排出を削減するため、愛知県内での新築や再築には宅配ボックス原則設置義務化を検討。又、宅配ボックス設置に対し補助金も検討。</p>	<p>本プランは、将来的な自動車からのCO₂排出ゼロを目指し、EV・PHV・FCVの普及加速に主眼を置くものですが、コラム(P26)に記載のとおり、再配達に伴う、郵便・宅配分野からのCO₂排出量の増加等も課題と認識しており、御意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
10	<p>年次レポートの作成の箇所について、 「世界的に自動車のEV化がより急劇に、先進的に進むことも考えられます。」というような文言を付け加えた方が良いと思います。 実際、想像以上に急激な早さで新型ピュアEVモデルが、海外メーカーから発売されている状況です。 そのため、本プランの推進にあたっては、プランに位置づけた取組の着実な推進を図る一方で、目標年次である2030年までには、国の地球温暖化対策計画の見直しや、現時点では想定し得ない様々な社会情勢の変化が生じることも予想されます。 「さらに、世界的に自動車のEV化がより急劇に先進的に進むことも考えられます。」 このため、毎年度、年次レポートを作成し、プランに示されている取組の進捗状況や新たに取り組むべき課題の把握など、プランのさらなる充実を図っていくとともに、社会情勢の変化に応じたプランの点検、見直しなどを行っていきます。というような内容にする方が、より良いと思います。</p>	<p>プランの推進にあたっては、世界的な自動車の電動化の急激な進展も含め、現時点では想定し得ない様々な社会情勢の変化が生じることが予想されるため、毎年度、進行管理を行い公表するなど、社会情勢の変化に応じたプランの点検、見直しなどを行っていきます。</p>