

意見公募の結果

(令和3年 3月9日～4月2日に頂いた御意見)

回答者番号	御意見及びその理由
001	<p>自動車の電動化について 2035年までに新車の電動化 EV、HV、PHVとなりますが、一般的なガソリンエンジンに比べ50万円～100万円程度高くなる。メーカーの技術的な問題は特に無い 国民サイドから考えると 価格負担が発生する。この価格増を国民が負担するのか？国が負担するのか？最大の課題と思う。車がないと生活が成り立たない人にとって とにかく動けばいい 安くていい と考える人にも電動化された自動車を買わないといけない事になる。国としてここをどうすると言う事を決めてから タイムスケジュールを発表してほしい。国民に負担増を強いるのであれば その前に火力発電所を廃止し 原子力や自然エネルギーに変えた方がはるかにCO2削減になる。この自動車と発電所のバランスを無視して自動車だけに電動化をと目先だけの発想では 国民は納得できないと思う。</p>
002	<p>まず、自動車については、電動車の定義を明確にしていきたい。 電気自動車だけでなく、（水素）燃料電池車やプラグインハイブリッドカー、 ストロングハイブリッドカー（モーターで自走できるハイブリッドカー）、 そしてマイルドハイブリッドカー（モーターで自走できないハイブリッドカー）を 電動車として定義し、広く国民に伝えるべきである。 電動車を電気自動車のみ限定することは絶対に避けるべきである。 蓄電池については、消防法を改正して一般家庭の室内に大量の蓄電池が 収納できるようにするべきである。 屋外設置のみに限定していれば、マンションなど屋外設置ができない家庭に 蓄電池が普及しない。 もちろん、蓄電池の普及に価格低減も欠かせないので、補助金などの施策を 行う必要がある。</p>
003	<p>現状の発電構成や送電設備、また充電設備ではBEVを増やすことは問題が多すぎる。火力発電からいかにco2を出さず安定した電力供給ができる発電システムに変えるかが問題でそれを議論せずにBEVを増やすこと、さらにいえばHVを含めた電動車を増やすにしても製造時のCO2排出量を考えると非電動車とくらべてどうかという議論も必要。またBEVでガソリン給油並みの時間で急速充電しようとする、電流量の関係で充電設備で太い電線が必要だとか、大電流による危険度も上がるので、その辺りの対策や送電網の整備など、国として先にやらなくてはいけないことが多い。また、日本という立地条件から安定供給できなく自然破壊につながる太陽光発電もこれ以上増やすのは考えものだし、陸上の風力発電も低周波騒音などの環境問題で難しいので、まずはHVなどのBEVでない電動車に力を入れるほうが良いかと。</p>
003	<p>環境を考えるなら、新車製造時のCO2排出やバッテリー廃棄の問題も出てくるので、古い車を大切に乗り継いでいくことも環境にはたいせつなことではないでしょうか。そのためにも古い車への重課税は撤廃すべきだと思います。そしてこのような問題をすべて解決していくには、電動車のように複雑な構造で、製造時にCO2を排出するようなものを進めるのではなく、根本的に内燃機関を使ってCO2排出を0にすることを考えれば、今ある自動車すべてにおいてCO2排出を0ということができます。そのため一番進めるべきことはe-fuelの開発に予算をかけて、それを世界に向けて輸出できるようにすること。そうすればエネルギー輸出国としての産業も創造できます。</p>
004	<p>電動自動車を普及するには、ガソリンスタンドやカーディーラーなどで、電池を満充電された電池に瞬時に交換してもらえるシステムが必要です。 日本の全ての自動車メーカー、バイクメーカーがまずは、同じ規格のバッテリーに統一しましょう。バッテリーはリースになるでしょう。家の近所だけ乗っている人は、バッテリーを買取で良いと思います。 しかし、旅行や遠出目的の人には、電池交換システムの方が時短になり良いです。今までの車の様に乗れます。ガソリンスタンドも雇用が守れます。 実際に中国では既に電池を瞬時に交換出来ていると言うニュースを聞きました。日本の全てのメーカーが話し合い一刻も早く実現させて欲しいと思います。遅れを取ってはなりません。</p>
005	<p>グリーン戦略を進めるのは経済・環境戦略として構わないが、自動車を100%電動化するにあたり、特に地方部への充電インフラの整備計画はどうなっているのか。 山間部が多い県では、現在の電動車の航続距離で十分な移動ができるのか不安を感じている。 また、地方部に関しては灯油等のインフラを個人ガソリンスタンドが担っている部分がある。 ガソリン車を全廃して充電スタンドへ転換した場合に、先に述べたインフラの担い手が改修費用捻出に窮し、廃業することも考えられる。 寒冷地の燃料供給に関しては生命に直結するため、安易な判断は下さないで欲しい。 また電動車の経済性をガソリン車並みにするとあるが、現在のガソリン車並の価格まで10年で下げられるのか疑問である。国民所得が上昇しないなかでの急速な電動車普及案が、国民生活の強制的なコスト増に繋がりがねない。</p>
006	<p>水素社会に向けて以下の3点についての整備を考察します。 1.水素ステーションには水素充填だけではなく、EV充電も可能なものとする（住宅設備エネファームの水素版 新規製造が必要 →水素インフラ普及により、LPガスから水素ガスへ →住宅、非住宅で利用 →ガス給湯器からの脱却&身近なところからカーボンニュートラル）. 2.大規模太陽光発電や風力発電だけではなく、触媒反応を用いた水素精製技術の導入（現存するガソリンスタンドスペースでの建設導入） 3.既存火力発電所の燃料に、エマルジョン燃料やエタノール燃料を使用する際の優遇制度（化石燃料の輸入量を抑える、コスト削減、二酸化炭素発生抑制） 以上.</p>

回答者番号	御意見及びその理由
007	<p>電力確保が最優先。 HITACHIとかがやってる</p> <p>「水から水素取り出して発電する燃料電池」 が戸建て住宅に設置出来るサイズ、価格になれば？</p> <p>市場は世界規模！ 金使うならそんな「水から燃料電池」でしょ。 車なんざにチマチマ金出すのアホ。</p> <p>能力もなきのに社長になりたい！と起業して整備せずドライバーの給料も抑えて事故起こす様な事業者は潰れるべき。 そんな輩に税金使って社長続けさせちゃダメ。 大手しか残らないイメージは決して「金の力」だけで無いと皆知るべき。</p> <p>「何これ！」だのギャーギャー言ってる間にブレーキ踏んで減速しとけば、 急ハンドルで分離帯に激突死しなくて済んだ←一般的な運転スキルとするなら、 ついでに自動運転義務化もセットにしてやるべき。</p> <p>車の性能上がったからと高速120キロに制限速度上げる省？庁？は殺人幫助で訴えられれば良いんだ。</p>
008	<p>導入 個人向けの前に自治体、企業が導入しなければならない状況を作ることが必要 EV特区による実証検証 EVでも問題なく使える安心感を国民に伝える EVに乗り換える場合の補填制度 インフラ整備の充実 充電施設 自治体への充電設備導入義務化：公的施設への配置 企業への努力義務 公的補填制度 自動車電動化においては、海外メーカーが先行している。 海外メーカーのEVは、V2Hが使えない状況。自動車に充電できても、自動車からの放電はできない 海外メーカーのEVでも国内では、V2Hが使える様にして選択幅を広げていただく事 蓄電池 産業用蓄電池が、異常に高価である事。家庭用蓄電池が、EVよりもkWh単価として高価である事 低価格化の推進、また、将来低価格となる事を予測し、早期導入に対しての補助制度を拡充する 自治体、企業への導入推進 導入する要素を作ることが重要と推測</p>
009	<p>電動車(とりわけEV車)が増えると充電に要する電力需要が増えると想定されるが、現状でも停電の恐れがあるといわれる中、需要に対してどう供給対応していくのか。 EV車を充電する際は、ソーラーパネル等を使用することも想定されるが、一般人が通勤や、レジャーで車を使用するのは昼間で、夜間における充電は困難ではないか。 供給が追いつかず停電が頻発してしまうと、車を使う以前の話になり、トラブルが多い不安定な電力でも困るので、災害に強いエネルギーをいくつも用意しておくことが重要ではないか。 再エネばかり推進してCO2排出量を減らすのもご尤だが、電気代が高くなり、家庭の負担になることや、企業の競争力向上の足枷になるのも本末転倒。 国民の意識を再エネばかりに向けるのではなく、現状悪者イメージの、CO2を排出しない原子力発電に目を向けさせる意識改革も必要では。夜間の充電にはもってこいの電力だと考える。</p>
009	<p>軽自動車の電動化について、搭載された電池容量が少なくとも電動車と呼べるのが争点になると思いますが、 現在でもマイルドHV等の車両は多く販売されているため、あまり低い目標設定ですと技術的進歩がない上に、税制優遇されてしまうと今度はEV車等が売れなくなってしまうのではないかと思います。 また、全固体電池等の新技術を他国に真似されないような手立ても必要だと思います。 安易に国外生産とするより、国内生産できるように税制等も考慮していただきたく思います。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
010	<p>自動車の全電動化にあたり、まずは懸念の払しょくが最優先。 充電には長い時間がかかり、拘束されるが、現在の原動機であれば給油は数分で完了。 そのため駐車時に充電をするという方法が考えられるが、既存の建物、駐車場に充電設備が無く、駐車場の形式には多種多様なものがあり、機械式駐車場においては充電したまま駐車することは出来ない。 機械式と一言で言っても、2段上下動のものから、2段上下左右に動くもの。多段式のもの。タワー式のもの。ラック型のものがある。 また、平面駐車場で電気が引かれていない場所もある。</p> <p>その他、航行距離や製造時の二酸化炭素排出量の問題、電力不足、発電時の二酸化炭素排出の問題もある。</p> <p>このような現状を鑑みずに電動化を義務化というのはいかがなものか。 現状では全く受け入れることが出来ない。</p>
011	<p>電気自動車の電気は、火力発電で賄っているのが現状であるため、カーボンニュートラルとならないのではないか？原子力や自然エネルギーで電気が十分に賄えるようになってから、電気自動車の普及を検討すべきではないか。</p>
012	<ol style="list-style-type: none"> 1. アイルランドは外資誘致により、医療機器産業クラスター集積により高い生産性を誇っているが、日本にも水素産業、全固体電池産業のようなクラスター形成を行うような施策が必要でありそれにより中小企業の固有技術も生かせ製造業全体の生産性を上げる必要がある。 2. 水素→燃料電池のイメージが先行してるが 自動車エンジン タービン等、水素燃焼技術によるエネルギー化も、すりあわせ技術の高度化と維持ができ、他国との差別化につながる。 3. コスト低減→海外生産という図式をどのように打破して技術流出を防ぎ知的財産の保全を図るのか国内投資に積極的な企業への政府の後援 4. 米国マイクロンはメモリ量当たり最小面積にこだわり、日本は面積当たりの最大メモリ量にこだわり敗れた、電池も電気量あたりの最小容量を考える思考 その電池の個々をコントロールするシステムの確立もコスト低減の考え方の一つでは
013	<p>今の火力発電で電気を賄っている構成比率が高い日本で、EVの普及を促しても目的を達する道筋上での順番が間違っている気がします。当然、マンションやアパートにお住まいの方が導入するのは難しいとは思いますが、まずは日照のある一軒家の方の全てに太陽光発電パネルの導入を促すべきと考えます。もし、家が老朽化している場合でも、今は駐車場屋根一体パネルもあります。ある一定量の太陽光発電パネルがあって、それで充電できる施設があって初めてEVとPHEVに対する助成金を出すなどの意味合いが出てくると考えます。</p> <p>今の売電価格が設定されたままだと昼間は売電を優先してEV,PHEVに充電するのを避ける方もおられるでしょうから、導入補助金を厚くして、売電の金額をあまり高くしないのがより適切な誘導策かもしれません</p>
013	<p>自分は基本、国の介入は最小であるべきと言う、小さな政府を良しとする考えの持ち主であるが、カーボンニュートラルを達成する為にすべき政策上の介入や補助、方針については、多くの人々が発するのと同じようにまずはリサイクル可能エネルギーでの発電を推奨することが第1に推し進めるべき政策であって、EVの購入に多額の助成金を支払うのは、予算が限定的である事を考えると、優先すべき事柄では無いと考えます。</p> <p>まず、優先すべきはメガソーラーではない環境破壊を伴わない太陽光発電パネルの導入推進で、ほとんどの家庭で消費される電気は事故発電で賄う事が出来る様にする、1に、発電パネルの設置と2に、蓄電池の設置に予算を投じるべきと考えます。それがなされて初めてPHVやEVへの予算配分がなされるべきと考えます。</p> <p>まとめきれず、2部構成になりました。</p>
014	<p>電気自動車を増やすことで電力需要がひっ迫し、火力発電所が増えるようでは本末転倒であるし、原発の再稼働を前提とした、あるいは何も考えずにただ電気自動車を増やすだけでは無責任と言われざるを得ない。つまり、電力需要の増加を他人事とせず、一体で考えた計画であるべきである。</p> <p>このためには、太陽光発電や風力発電を主軸として増やし、その不安定な発電能力を補うバッファとして、駐車中の電気自動車の蓄電池を使用するプランを提案する。</p> <p>現在の自動車の状況を見ると、昼間であっても稼働していない自動車の台数は多い。昼間に太陽光発電で発電した電力を停車中の自動車に貯め、夜や雨天時に放出することとすれば、発電所にカーボンニュートラルの負担を強いることなく電気自動車を普及させることが可能である。</p>
015	<p>現在日本では9000万台中500万台、中国では2500万台、アメリカでは1700万台が販売されています。当該取組みが1)世界での販売を行う取組みなのか、2)国内のカーボンニュートラルを目指す取組みなのかが見えません。1)の場合、補助金は正しいと思いますが、ルールを日本有利にするのは世界販売からむつかしいのではないかと思います。FCVについても同様に高い技術があったとしても、ルール化で飲み込まれてむつかしい状況になるのではないかと思います。技術的な規制だけでなく、投資などを含めてどのようにするのかを考える必要があると思います（オールジャパンに拘らない方がよいのでは？）。また2)の場合においても補助金は大切だと思います。しかし、国内の新イノベーションの創出のために、実務的な面としてリスクはありますが、安全面の規制の廃止や問題発生時に役所が再発防止などを求めないことが必要なのではないでしょうか</p>

回答者番号	御意見及びその理由
016	<p>電動車の普及にあたり補助金も必要となるであろうが、財源にも限度があることから、補助対象電動車をBEVとPHEV(EV航続距離90 km以上など)に絞り、いわゆるプリウスのような単純HVは補助金対象から除外するべきだ。これは、欧州などでは単純HVがグリーン税制対象外とする動きが出てきているためである。</p> <p>また、地域格差の解消も考慮すべき点である。交通インフラが整備され、自家用車の必要のない東京と、何をしても車が必要な地方では、補助金及び自動車に係る税金の体系を変えるべきである</p> <p>水素について、これは正直現時点では全く使い物にならない。そもそも水素インフラを普及させるうえで、その水素の調達には原発エネルギーがセットだったはずである。原発をベースロード電源とし、その上で余剰となるエネルギーを水素に変換するというサイクルが考えられていたはずである。個人的には原発は動かすべきと考える。</p>
017	<p>当方は豊田章男氏の意見と全くの同意。そもそも蓄電池の性能は、自動車普及黎明期よりこの100年以上、大きな進歩は見られず、内燃機関に代わって自動車の実用に耐えうる能力には達していない。オイルショック時にもEV化は叫ばれたが、内燃機関の効率には及ばず廃れた技術。廃れた技術にすがりつく各国政府の姿勢は、日本国においては産業の根幹喪失と国際競争力低下をもたらす愚策。各国の政治家は完全なEV化へ舵を切っているが、政治パフォーマンスで実が伴っていない。内燃機関の熱効率は50%超えの時代、ピュアEVの出る幕ではない。内燃機関の制御&技術は、日本の自動車メーカーは世界トップレベル。高効率内燃機関とHVシステムの普及に、政府は全面支援するべき。自動車業界に横槍を入れる暇があるならば、火力や原子力に頼らない再エネの比率向上を早急に考えるべき。(自動車メーカーエンジン開発担当)</p>
018	<p>自動車の実用性には、航続距離のほかエネルギー補充の時間が大きく影響します。高速で長距離走らせる使い方を意識し、次のような指標を開発し、次世代の車を含め車選びの目安にしてもらうことを提案します。施設の整備状況や混雑可能性等は、簡単のため考慮していません。</p> <p>航続指標 $L \times (Tr \div (Tr + Tc))$</p> <p>文字の定義は</p> <p>Tc [min]: その車で使える最も早いエネルギー補充方法で、そのエネルギーだけを満杯にするのにかかる時間。但しBEVについては電池の電力受入の性質や高速道路上の急速充電器の仕様からSOC10%~80%程度、つまり実際の総電力量の約7割を全体として扱う</p> <p>L [km]: Tcで定義の方法でエネルギー補充後、そのエネルギーだけで走る前提で算出したWLTC-Hの消費率で走れる航続距離</p> <p>Tr [min]: 100 km/hでLを走り切るのに要する時間。但しTcを含まない</p>
018	<p>「この10年間は電気自動車の導入を強力に進め」に関する提案です。日常的な場面でのBEVと変わらない環境性能の高さと、非日常的な場面での汎用性の高さを併せ持つ点で、BEVに近い構成のREx付き車を含むPHEVが、いましばらくの現実的なプラグイン車の姿であり、いろいろ詰まっていた無駄とのイメージさえ払拭できればBEVより格段に普及が見込めると考えます。また、気が早いかもしれませんが、エンジン搭載車関連かつ転換が見込めない事業のハードランディングや技術の伝承失敗をできるだけ避ける姿勢を示すべきとも思います。強力に進めるのはBEVとPHEVの2本柱ということにし、そのために、PHEVにBEVと同等か3分の4程度CEV補助金を出していただくことを提案します。</p>
018	<p>電力線搬送通信の規制緩和を求めます。この意見募集に関わります。</p> <p>プラグイン車の充電の利便性を向上し、以て普及を図るため、また、資料から離れますがデマンドレスポンスや電力需給逼迫時の確実な需要制御のため、「モバイル需要場所」の概念を導入してほしいのです。これは電力引込みの「需要場所」自体が車として移動する概念です。車両側からスマートメーターへIDを宣言し、スマートメーターのネットワークで車両がどの電力引込み箇所に接続しているか特定し、全国でただの車両用コンセント程度の単純な設備でも自動的に課金されるようにするのがよいと考えます。モバイル需要場所専用として駐車場に充電設備を整備し、形式的には車両がないなら需要場所ではないとみなし、利用者に配電関連の負担を転嫁することで、駐車場管理者の金銭的負担を軽減する仕組みも作れるかもしれません。その前提を作るため、冒頭に示した取り組みを求めるものです。</p>
018	<p>新しい仕組みのものを推進する上で、総合的な環境負荷が結果的に昔からある仕組みのものに比べて良かろうと悪かろうと、その負荷がどの程度なのか考察する材料となるデータを用意し、透明性のある議論ができるようにすることが必要だと思います。そのための取り組みとして、「日本政府」や「経済産業省」などの名前を使って、日本で販売する車に関わる素材・部品の製造、廃棄・リユース・リサイクルにまつわるデータを十分に開示するよう、関連企業や他国政府に働きかけを行ってほしいと思います。</p>
018	<p>プラグイン車や燃料電池車の普及は、人や物の移動に留まらない、エネルギーシステムの電力シフトという大きな絵の一部に描かれるものだと認識しています。そのような俯瞰的で長期的な見かたをもとにした説明で裏づけしないと、お示しの資料に書かれていることの正当性がそもそも理解されず、ひいては局所最適の議論によって技術の未来が潰されるのではないかと危惧します。是非、上述のような説明を重ねて、資料のことが、夢物語でも「変えるために変える」ものでもないことを示してください。</p>
018	<p>BEV、PHEV、FCEVについては、それらへのエネルギー供給の制御により再生可能電源の変動を近場で吸収してやる価値、いうなれば -ΔkW価値が増えることで、再生可能電源の連系を増やせる効果を勘案して環境負荷を考えるべきと捉えています。その意味で、自動車と蓄電池の分野を一緒にしてあることを肯定的に評価します。実行計画達成のための議論が視野狭窄に陥らないようにするため、これからも分野を切り分けなことを望みます。</p>
018	<p>商用車に関しては、「車両の特性を十分に把握していない事業者が購入し、無理のある運用をし、使い物にならないイメージが広まって普及の足を引っ張る」ということを避けるべきです。そこで、実際の運用をどんなタイムスケジュールとするかの計画提出を求め、提出の有無を補助金の多寡または有無の判断材料にすることで、運用計画の吟味にインセンティブを与える恰好にしてはどうでしょうか。まずは、数を普及させるより、よき前例を作ってくれる者を進んで補助することを考えてほしいと思います。</p>
018	<p>プラグイン車、および水素ステーションの種類によってはFCEVもですが、車両までのエネルギー輸送を送電網に振り向けることで貨物列車の石油輸送の本数を減らせるようになり、その輸送容量の空きによりモーダルシフトの可能性が大きくなる効果が期待されます。上記のような自動車の普及を見通すため、環境負荷のアセスメントを示す場面が出てくるとはと思いますが、その際、このような他分野にまたがる要素を適切に評価することが必要だと思います。</p>
018	<p>さきごろ行われた一般送配電事業者の託送供給等約款変更の中で、より弾力的な引込みを可能にする条項（たとえば、東電PGであれば、1-14-(4)）の追加は、場合によっては、特に基礎充電の環境整備の低廉化に資するものと思います。プラグイン車の普及に、上のことの周知が役立つのではないのでしょうか。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
019	<p>達成には専門家による目標とする数値設定が必要（「どれだけをいつまでに」が無ければ物事は進まない）</p> <p>1、インフラ整備 数値目標の設定 地域毎に予測保有台数比で急速充電スタンド設置目標数を設定。 充電場所に数10kmも走行したり、充電に数時間を要するようでは普及しない。</p> <p>2、発電所の発電方法（自動車・蓄電池の生産から普及の根本となる最重要課題） 数値目標の設定 グリーン電力への転換スケジュール作成。 火力発電比率（特に石炭火力）の削減目標を設定。 自然エネルギー（太陽光、風力、水力、海流など）の活用と高効率化への支援。</p> <p>3、蓄電池の生産、開発、安全性 安全性向上のため全固体電池開発への支援が必要。 達成目標（特に安全性が重要）、段階的な期限の設定。現在主流のリチウムイオン電池は発火、爆発の危険性が高い。</p>
020	<p>現在50kW以下の能力の急速充電器が普及してきていますが、この能力では30分間の充電で100kmそこそこしか走れません。つまり、高速道路では1時間走って30分間充電するの繰り返しになります。この状況ではあまりに非効率的でEVで遠出する気にもなりませんし、EVの普及を妨げています。急速充電器の能力アップをすれば、短時間の充電で200～300kmといった距離を走れ、2～3時間走っては休憩を兼ねた充電時間を取るという良いサイクルができます。車の充電量(電池容量)も必要以上に大きくする必要がなく、EVの価格低下にもつながります。充電器の設置個所の多さだけが取り上げられがちですが、もはや中身が重要で、大容量の急速充電器の設置が進まなくては効果が半減します。特に高速道路では、大容量の急速充電器の設置が不可欠です。この辺の見直しをぜひお願いしたいと思います。</p>
020	<p>日本車は優れたハイブリッド技術を持っているのにほとんどPHEVがありません。ハイブリッド車の電池を少し大きくして外部充電機能を持たせるだけで、日本車は優れたPHEVを作れるはずですが。現状として完全な電気自動車はコスト、航続距離、充電インフラの問題がありますし、また、電源構成の観点から本当にCO2削減になるのかという話もあります。それらの問題が解決していくまでの移行期間においてPHEVは非常に優れた選択肢になるはずですが。現在でも環境意識の高さから、コスト面のメリットが少なくてもエンジン車よりハイブリッド車を選ぶ人は多くいます。補助金の増額や自宅の充電器の設置の補助金などで、普通のハイブリッド車より若干のコストアップで購入できればかなり普及できるのではないかと思います。補助金などで国民への購入の動機付けをさせつつ、メーカーにもPHEVの普及をさせるような施策を取ることが必要だと思います。</p>
020	<p>EVのための家庭用充電器の設置について、新規住宅については補助金や住宅ローン減税の優遇などで、充電器を実質ゼロ円で取り付けられるように施策をとってみたいはどうでしょうか。現在EVを持っておらず、具体的な購入予定がない人でも、経済的負担がないならとりあえず取り付けておこうかという気になると思います。家に充電器があれば、その後にクルマを買うときにEVを買う良い動機付けになると思います。後付けだと工事が面倒になって躊躇したり、工事費の負担も結局大きくなり、非効率的です。</p>
021	<p>グリーン購入法では「可能な限り電動車等の調達を推進」とあるらしいが、イニシャルコストを上げてまで調達するのは国民の理解が得られるものなのか。 机の上ではランニングコストを考えると経費も掛かりませんという考えなのだろうが、正直そこまで非電動車とコストは変わらないと思う。</p> <p>少なくとも役所の車であるならば用途は限られる。 巡回のために使う車。人を輸送するための車。荷物を運ぶための車。</p> <p>組織で共有して車を利用しているのだから、同時に多くの車を使うのではなく、可能な限りタイミングをずらしたり乗り合いをするなどをしてシンプルな非電動車をシェアリングすることが、真のコスト削減にも繋がるのではないか。 そのコスト削減こそが電動車を調達するよりもエコだと思う。</p> <p>銀行等の民間ならば、本当にシンプルな軽商用車を購入してコストを圧縮している。 国が電動車を導入する理由にはならない。</p>
022	<p>「グリーン成長戦略の実行計画」には反対である。</p> <p>私は反対とは言うものの、計画の全てを否定するわけではない。答えありきで進められていること。そしてその計画のゴールが決まっているような話の流れで意見公募を行うことがおかしいのである。</p> <p>今回報道から漏れ出てきた今回の計画案であるが、政治家の人気取り、官僚の仕事をやってます感を感じるような暴挙な計画である。世界ではこのように似た話があるのは事実であるが、一部の団体や国からの批判に応じた形で勝手に進めるような話でもない。だのに日本は、批判されているから計画しますよという印象を拭えない。</p> <p>世界で画一的に行うものではないのだから、その地域の特性に合った内容であるべき。 また従来型のガソリン車の新車販売を2035年以降もさせるためにも合成燃料に力を入れるべきだ。 新車販売100%電動化には断固反対である。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
023	<p>他国は電動化を進めているからうちもというのは甚だおかしい。 それも新車販売100%に電動化技術を載せるとかあり得ない。</p> <p>日本は災害大国だ。立ち往生に巻き込まれたらどうする。 たった短時間でも電池の残量がないかもしれない。満量に近くても一晩停まりっぱなしかもしれない。 自分1台しか電気自動車がなければどうにか助けてもらえるかもしれないが、大半が電気自動車になったらどうする。 今では救援の方法が限られている。未来のことはわからないが、液体みたいに気軽に補充できない。</p> <p>合成燃料なら併用できる。そうすれば従来のエンジンを積んでいる車であっても、走行時には電気自動車と同等以下になる。 そして純粋なエンジン車販売を規制するのではなく、2035年以降も新車販売させる。</p> <p>だからといってHVやPHEVならば最適とは言わない。 ガソリン車販売禁止に断固反対である。</p>
024	<p>全ての人々が電気自動車を求めているわけでも、HVなどの電動化技術を載せた車を求めているわけではない。 国が車を無償で支給してくれているのならば、電気自動車なりHV車を使わされても良いかもしれないが、 そんな世の中にはならない。 欲しいものを買う。それを国が規制を掛けるものではない。</p> <p>健全な市場を尊重し、適度に環境への対応が出来ればよいのだから、 経産省と国交省には自動車の文化的な側面、技術立国も考慮して政策を願いたい。</p> <p>合成燃料ならば、燃料を使った車全てで恩恵を受けられる。 昔から走っているクラシックカーでも、その時点で生産されている最新のエンジン車であってもカーボンオフセット達成だ。 経産省はこういった視点にたたなくてはならないのではないかと。産業を守るとはこういったことを言うと思う。</p> <p>いつまでも純エンジン車を買いたい。その為にも合成燃料の普及を願う。</p>
025	<p>海外の声に応じてのような雰囲気になっているが、日本と海外は置かれている環境が違う。 そして同様の政策を出そうとしていることがおかしい。</p> <p>エンジンの車に乗り続けたい人もいるだろうから、合成燃料の普及を進めていくのがより良いのではないかと。 ガソリンスタンドなどのインフラを活用でき、維持することもできる。 ガソリン車もディーゼル車も。ハイブリッドやPHEV。そしてEV。全て併存できる社会になる。</p> <p>この計画が目指している新車販売電動化に反対する。 なぜ、メーカーを無視して国が方向性に口出しをするのか。その方向性も国民不在で打ち出された。 本来ならば自動車メーカー等の業界団体が策を出していくことが筋だろう。 ただそのメーカーもユーザーを蔑ろにしても、売れなければ意味がない。 売れたとしても市場が小さくなってしまえば本末転倒だ。 利用者の意向を無視した政策は間違っている。</p>
026	<p>私財を投じて個人が購入するもの、それも高額である自動車に対して、政府が商品性に規制なり圧力を掛けるのはいかがなものか。 多様なラインナップがあるから各メーカーなり、様々な国の自動車をユーザーは比べられるのではないかと。</p> <p>様々なカテゴリから用途に合わせて選び、純粋なエンジン駆動車に乗りたい。静かなEVに乗りたい。ちょっとだけ燃費がいいHVに乗りたい。 様々な想いがあって一台の中からグレードを選ぶ。</p> <p>車は移動手段かもしれないが、移動するだけのものではない。 それについて国が押し付けものではない。 私たちに選択の自由がある。そもそもの選択肢にも国がメーカーに対して規制を掛け開発させず、売らせないなどあってはならない。</p> <p>仮に規制をせず制度上は売り続けられるはずなのに、国土交通省がこの先ガソリン車には型式を認めないなどの嫌がらせをするなども許さない。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
027	<p>燃料のカーボンニュートラル化について、合成燃料の記述のみが見受けられるが、すでに世界で流通しているバイオ燃料の導入拡大については検討しないのか？</p> <p>コストの面から国民や国家への経済的負担を最小限にとどめるために、合成燃料に先立って米国やブラジルですでに経済合理性をもって導入されているバイオエタノールについても導入拡大を検討すべきではないか？</p> <p>これは合成燃料の技術の不確実性の観点からも言えるし、石油の脱炭素化に向けたインフラの構築の観点としても考えられる。</p> <p>合成燃料について、水素をCO2と合成するe-fuelと解釈すると、水素製造は取り組みが始まったばかり、水素製造の基盤づくりと並行してバイオ燃料などのカーボンニュートラルの液体燃料の基盤づくりをすべきではないか？</p>
028	<p>EVに移行すべし、ハイブリッドなどで電動化を義務にしていこうという流れに違和感を抱く。</p> <p>なぜEVならば環境に優しいのか、ハイブリッド車ならば許されるのか。</p> <p>ガソリン車でも燃費の良い車種は多くあり、ハイブリッドを名乗っていても燃費が悪い車は多くある。</p> <p>ただ電動技術が付いているだけだ。</p> <p>HVでも数値目標をとるか、内燃機関を撤廃してEVに、という訳で提起したわけではない。</p> <p>EV車は走行時にはゼロエミッションであったとしても、発電所でCO2を排出する。結局どこで出すかの違いであって、EVであっても排出はするし、ガソリン車と比べてエコかと言われても大きな違いがあるわけではない。</p> <p>合成燃料を活用すれば、電動化されていなくとも電気自動車を上回るゼロエミッションを実現出来るのではないか。</p> <p>コスト面やリスク、そして魅力といった面から見ても粋なエンジン車を止めさせてはならない。</p>
029	<p>車には何かしらを運ぶためなどの様々な用途、時にドライブという目的もある。</p> <p>ただの移動手段かもしれないが、単なる移動するための道具だけでもない。</p> <p>動力源は関係ないという人もいるのは事実。</p> <p>車が大好きでエンジン車を自分でハンドルを握りたい人もいる。</p> <p>車が好きでもEVや自動運転車を買ってみようかなという人もいる。</p> <p>車に興味はなくてもガソリン車を選びたい人もいれば、ただ何でもいいという人もいるだろう。</p> <p>趣味の一面もあり、嗜好性が大きく現れる工業製品だ。</p> <p>商品性を国が促すのは問題がある。ユーザーが選択する。それが正しい作用であるはずだ。</p> <p>その選択肢を狭める行為を国やメーカーがしてはならない。市場が決める。</p> <p>数は少なくなろうとも純粋なエンジン車を求める車種やカテゴリー、ユーザー層に応じた商品を30年代半ば以降でも提供できるような「環境」を国として保証していかななくてはならない。</p>
030	<p>ガソリン車を販売させず、電動車100%を目指したEV車への切り替え、ハイブリッド車への促しには反対である。</p> <p>EVだらけになり充電箇所も不安がある中、平時でも電力供給に余裕があるのか。</p> <p>また、電力に頼っていた場合、緊急時には使えないリスクもある。</p> <p>普通のガソリン、ディーゼル車。合成燃料でのガソリン、ディーゼル車を規制で排除するのではなくそれぞれの存在を認めるのが良い。</p> <p>電気自動車によって電気料金が上がった場合の負担も考えなければならず、少なくともEVを持たない家庭など、全ての国民に負担が回る。</p> <p>発電所に頼るのではなく、それぞれの車が動力源を持っていた方がリスクの分散にもなるし、利便性の向上にも繋がる。合成燃料ならば現状のガソリンのように原油価格に影響を受けずに供給することが可能になるはずでよいのではないだろうか。</p>
031	<p>「燃費基準」とはあくまでも一つの目標であって、それをもって型式認証などの分野で利用するものではない。</p> <p>どれだけ燃費が悪かろうとも内燃機関車の型式は認められるものとする。</p> <p>ドライバーがそれに応じた負担をしているのだから、もしもそのような運用がなされたら、それは国土交通省の嫌がらせに過ぎない。</p> <p>そもそも、いつまでも燃費を向上させることができると考えている政府に問題がある。</p> <p>昔と比べたら遥かに燃費は向上している。</p> <p>安全に関わる規制に合わせて車重が増えているにもかかわらずメーカーはそれに応えている。</p> <p>もちろん技術の進歩を求め続けていることはよいことであるが、ある程度の数字で妥協しなくてはならない。</p> <p>その数字を達成するにはハイブリッド化するか、EV車になるしかないような圧力は認められない。</p> <p>内燃機関は内燃機関なりの利点や存在価値があるのだから、引き続き販売させていく必要がある。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
032	<p>政府のエンジン車を排除するような方針は宜しくない。 そもそも日本車に対抗するため、もしくは締め出すための海外の動きなのだから、それに日本が乗っかるような行動がおかしい。 海外から批判されたくらいで、それに波長を合わせる首相や環境大臣は何なのか。 自分から畏につかまりに行くようなもの。</p> <p>日本の強みをより活かせる車作りをすべきだ。エンジンが車から無くなるとは思えない。 HV車でもエンジンはある。だからと言ってHVを強制させるのはダメだ。 エンジンが欲しければHVを買うしかないという状況にしてはならない。 電動化技術を嫌な人は存在する。</p> <p>今までであったら見られないような数字を出す究極の純エンジン車を実現できるように、エンジンの改良のため研究開発は続けるべきで、産学官で力を合わせるべきだ。 そういった分野に巨額の資金を投じるべきで、エンジニアが豊富に育つと思うのだが。</p>
033	<p>内燃機関のことは実は多く解明されているものではない、という見解があるそうだ。 つまりまだ解明されていないことばかりで、まだまだ改良する部分がいっぱいあるということ。 枯れた技術と言われることもあるエンジンが、実は技術の宝庫であったりする。</p> <p>それにも関わらず、EVに力を入れましょう。ハイブリッド車に流れていきましょとエンジン技術の可能性を捨てるのはもったいないし、そういったことを国がさせるのは受け入れられない。 自らの優位性を捨てさせる政策は認められない。</p> <p>粋なエンジン車を存続させるための研究や開発に力を入れるべきで、それらと組み合わせて発揮できる合成燃料の普及をさせることが求められているのではないだろうか。 合成燃料が出回れば今走っているガソリン車でも「エコカー」に成りうるわけで、燃費という「排出」削減に囚われることもない。</p>
034	<p>普通自動車での新車販売完全電動化は無理であろうと考えている。 いや達成できるかどうかを別にしても、そもそも反対である。 それ以上に、軽自動車や商用車にも電動化を無理強いすることは認められない。</p> <p>地方にとって車は生活必需品である。一人一台といっても過言ではない。そんな中で全ての車に電動化技術を載せる方針とは、電力供給体制や様々な災害への対応、そして車のメンテナンス面から鑑みても、強制させるものではない。</p> <p>車の値段が上がり家計をひっ迫する。今まで必要なかったハイブリッド用、もしくはEV用のバッテリー交換費用として跳ね返る。 それならば合成燃料として、既存の全ての車が享受できるカーボンオフセットの方が好ましいと思う。 そうすれば車は今までの技術でも問題はない。</p>
035	<p>車だったら何でもいだろうと考えているのならば、それは間違いだ。 自分の金で決して安くはない車を買うのだから、自分が気に入ったものを買うのが当たり前である。</p> <p>この国の考えだと、スポーツカーが強く影響を受けてしまう。 街中がスポーツカーで溢れているわけではない。それなのに数少ないスポーツカーにも電動化を押し付ける政策。 スポーツカーには、生の音なり振動を求めて粋なエンジン車を求めているユーザーもいる。 ただ速く走りたいたけではないのだ、一体感など気持ちよさを求めている。 それはスポーツカーだけじゃない。セダンもコンパクトカーも、ミニバンも軽自動車も。 どのような車でも純エンジンを求めている人がいる。</p> <p>一律的に電動化を促そうとしている国には産業や文化を見る目がないと思う。 電動化だけで置き換えられない面もあるのだから、きちんと守り続けられるように、役人も立案すべきだ。</p>
036	<p>現在の軽自動車は十分燃費が良いと思う。 それなのに軽自動車や商用車までも電動化を促進させるなど何を考えているのか。 軽規格という制限された中で企業努力もあって色々な車種をそれぞれのメーカーが出しているにもかかわらず、そこに度重なる車重を伴う規制強化。それに打ち勝って燃費を向上させているのだ。 つまり、昔の規格のままならば途轍もない燃費の値が出ているはずだ。</p> <p>電動化技術を載せる場所もないのが軽自動車であり、その軽さが燃費にも表れている。 しかし、美辞麗句のためだけに電動化装置を載せたら車重が重くなり、電動化から得られる燃費向上も大した値ではないか、もしくは増加分を差し引いたらシンプルな軽自動車の方が燃費も良かったりするのではないか。 モーターを載せるための電動化なのか。ただコストを上げるための愚策なのか。 軽自動車は価格が命で、何でもかんでも電動化すればいいものではない。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
037	<p>商用車について、中型・大型トラックのZEV化の道筋が全く立っていない中、乗用車に準じた具体的数値目標を設定し議論を加速化すべき。諸外国での実証実験にて日本メーカーの存在感がないことは問題。</p> <p>商用電動車の普及では、affordableな価格で提供されることが重要。特に商用軽は、一般乗用軽と比較しマーケットが小さいためスケールメリットによる低価格化が困難。しかし、商用軽は日本の宅配配送のラストワンマイルを支える重要な領域であり、少量多頻度化が進む中でEV化を進めることは喫緊の課題。このため、電動車分野で軽貨物運送事業者の使用可能車両を中型バンや小型トラックまで拡大するなど、スケラビリティ確保のための規制緩和を検討すべき。また、商用軽について、BaaSという車とバッテリーを分離し、バッテリーをレンタルする新しいビジネスモデルも視野に、車検上バッテリー交換を可能とする規制緩和も検討すべき。</p>
038	<p>燃料のCN化対策として合成燃料の商用化が挙げられています。そのような合成燃料は多種の成分の混合された燃料となりますが、すべての成分をCO2と水素から合成して得ることが可能にならない場合でも、CN化に資する成分と組み合わせた活用を図ることが重要です。その一つが、すでに欧米で利用され、わが国でもETBEとして利用されているバイオエタノールの利用拡大です。合成燃料成分の一つとして、すでに利用実績があるエタノールのガソリン混合での活用を迅速な実行を図るべきで、エタノールの利用を進めつつ、将来はそれを基礎に合成燃料の一部にオクタン価向上効果もあるエタノールを組み込んでいくべきです。そのためには、エタノールの供給に必要なインフラ整備と自動車の対応策への財政的取り組み、揮発油税免除による導入拡大の後押しが必要です。その上でCO2と水素を利用した多様な燃料原料の開発への支援を図るべきであると考えます。</p>
039	<p>わが国は揮発油税の免税措置などでE10バイオエタノールを導入し、CN化に向けた技術開発を推進すべきと考える。エタノールはE10、ETBEあるいはATJプロセスにより航空機用燃料の原料としても使うことができる。さらに、エタノール製造時には、エタノールと同量の高純度のCO2が発生する。水素は、イナワラ、モミガラ、サトウキビの搾りかすであるバガスなどの農業残渣など、廃棄物系バイオマスのガス化により容易に製造できる。すなわち、エタノールを製造すれば、同時にCO2とH2が得られ、これを原料としてe-fuelを製造できる。これは、乗用車燃料に加えて、長距離トラック、バス、救急車、消防車などの燃料として使える。CN化はもとより防災やエネルギーセキュリティの観点からも、2050年に向けた国の政策として、このような技術開発を推進するべきである。</p>
040	<p>個人所有の車まで電動化を強制させる政策には断固反対する。</p> <p>燃費規制の活用とあるが、どれだけ燃費が悪かろうとも基準値はあくまでも目標であって、その一台の車が達成せねばならない値ではない。つまり、極端に悪い車であっても国交省では型式の認可をせねばならなく、非電動化車両であっても車両登録を受け付けなければならない。30年代半ば以降であっても、メーカーにエンジン車の商品化について圧力であったり、我々国民に迷惑行為をしてはならない。ましてや、その他の措置が必要かなど、一体何を考えている。嫌がらせをするな。</p> <p>日本でも車に思い入れのある国民が多い。ユーザーの中にもこだわりを抱く人も多くいる。そのような声を聴かずに政策を進めることはあってはならない。</p> <p>マイルドハイブリッドのような簡易のものでも「電動車」には乗りたくない人も存在するのだ。</p> <p>趣味の分野まで影響を及ぼすな。</p>
041	<p>スポーツカーにまで電動化を求める世の中ではとても寂しい。</p> <p>BEVやHVのスポーツカーがあってもいいが、やはり力強い純粋なエンジンで駆け抜ける車であってほしい。それは軽自動車やコンパクトカー、ステーションワゴンやミニバン、RVやセダンなどどの分野の車でもだ。要は動力源もボディも多彩な選択肢があることが大切であって、選択するのは国民である。</p> <p>選択肢を国が狭めたり、潰したりすることがあってはならない。</p> <p>欲しくもないものをいくら強要してもメーカーとしては売れないのだ。</p> <p>ただ、無ければどっちも買えないのだから、選択肢としてあってもいい。</p> <p>先生方やお役人さんにも車が好きな人がいるのではないかな。</p> <p>技術や文化を潰す政策を打ち上げるのではなく、スポーツカーには「抜け道」を与える未来を作ってもらいたい。</p> <p>いや抜け道ではなく、きちんと幅広くエンジン車を認めて強く守り抜いてほしい。</p>
042	<p>いわゆる軽トラは軽自動車でありながら商用車として扱われるのだろうが、軽トラにも電動化を無理強いさせる愚策とは何なのだろうか。</p> <p>一般的に軽トラは近距離での利用となるだろう。</p> <p>力強さや積載性、耐久性、経済性等が必要なものであって、ハイテクな装置までは必要ないと思う。</p> <p>MTでギヤを選びながら運転しなくてはならない場面もあるだろう。</p> <p>過去にMTでもハイブリッドはあったが、果たしてそこまでして必要なのだろうか。</p> <p>電池やモーターを載せてまでも燃費を向上させる必要がないと思う。</p> <p>犠牲になる性能があり、燃費も同等か上がらない。下手すれば低下だろう。</p> <p>修繕時のコストも上げ、ただ政治家と官僚と外国人の自己満足にしかならない。</p> <p>他に軽バンと呼ばれるもの、街中に溢れている軽自動車や普通車であってもだ。</p> <p>電動化によってタフな使い方が出来なくなると思われる。</p> <p>電動化強制に強く反対する。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
043	<p>インフラで動いている運送業者の商用車を電動車両に置き換えるのはいいと思う。 郵便局や配送業者、路線バスや長距離トラックなど、決まったエリアを持っていたり予測されたルートを管理している車両はEVやFCV、PHEVやHVに置き換えても大丈夫だと思う。 エンジン音が無くちゃ運転した気にはならないとか、一応必要ない使い方だからだ。</p> <p>ただ、山間部や海辺などで使うにはMT車であったり、シンプルなエンジンの商用車が必要であったりするだろう。 もちろん、洪水や大雪、地震や津波、停電などのリスクにも対応しなくてはならないのだから、ガソリンやディーゼルなど従来からのものを動力源とする車を用意しておかなければならない。 やはり、動力源を一つに頼るのは良くない。</p> <p>合成燃料を普及させれば、結局のところシンプルな、それも従来からのガソリン車やディーゼル車で十分解決できる。</p>
044	<p>軽自動車の電動化について 軽自動車は2025年を目途に規格の変更を行い 全モデルを48Vマイルドハイブリッド化して そこから完全EVなり代替燃料へと進展させれば 良いと思います</p> <p>その変更点は、電池、モーターの重量の増加分を 補い燃費の向上を図るため 排気量を660cc から700ccにし、さらに安定感と安全性向上 の為に車幅を148cmから150cmにするのです</p> <p>この小さな変更だけで、軽自動車の魅力が益して 補助や援助金が少なくてもスムーズに買換えが進む と考えます。</p>
044	<p>日本の電力事情を鑑みるとEVは、小さいクルマから 推し進めたほうが良いと思います。</p> <p>しかし、超小型モビリティとして進行している政策は メリットも少なく使う側の目線では進んでいません。</p> <p>そこで提案です、 超小型モビリティの（型式指定車）は（ミニカー）に統合し 「原動機付四輪車」という名称にしてファミリーバイク特約の 保険が適用されるようにしてはどうでしょう、</p> <p>もう一つは、超小型モビリティの（認定車）ですが、こちらは 全長3mまでの排気量400cc相当で、最高出力25kWまでの クルマを新たに 四輪の「検査対象外車」（軽四輪車）とすれば 基本の要件を満たすと思います。</p>
044	<p>商用車の電動化について</p> <p>全長4mまでの貨物車を新たに「準小型貨物」と指定して 車検期間を二年毎にし、ハイブリッド化を進めれば、より早く 電動化が行き渡ると思います。</p> <p>その区分としては、現在の6ナンバーの指定を改変して充当 すればスムーズな対応が図れるのではないのでしょうか。</p> <p>物流の多様化の中で求められるサイズや機種が減少してしまた 貨物車の現状も解決に繋がると考えます。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
045	<p>EVを推進するのは、一次電力が100%再エネなどのゼロカーボンであることが大前提である。それまではEV一辺倒ではなく、ガソリン車の燃費規制を推進し、燃費に連動したガソリン税や重量税にするなど、真のCO2削減を推進するような現実的な政策にすべき。</p> <p>現状の電源構成におけるEV系自動車は、LCAではガソリン車よりCO2排出量が多い。</p> <p>しっかりした一次エネルギーの計画と連動した国内政策を進めて欲しい。</p> <p>今の環境でEV購入補助金を入れるのは、カーボンニュートラルに逆行している。</p> <p>EVの技術革新や生産CO2や合成燃料の技術革新に補助金を入れていくのは正しいが、国内販売でのEV普及への補助金は一次エネルギーが変わってからすべき。</p> <p>半導体や蓄電池産業を国家戦略とするとあるが、それでどうなるのか見えない。</p> <p>海外の動向に踊らされて莫大な税金の無駄遣いに繋がらないか心配になる。</p> <p>以上</p>
046	<p>私はマニュアル車で変速しながら走るのが好きだ。</p> <p>車も大好きだが、スポーツカーに乗っているわけではない。そこら辺の一般的な車だ。</p> <p>走りに特化したグレードでも、車種でもない。</p> <p>でも自分でギアを選び、エンジンが呼吸する感覚を味わいながら運転することに幸せを感じる。</p> <p>マイルドハイブリッドなど、いくらか補助が入る装置が付いている車にもマニュアル車は存在するみたいだが、やはりシンプルなエンジンの車に乗りたいし、そういう車を候補にしたい。</p> <p>マニュアル車が大好きなユーザーは意外と多い。</p> <p>電動化を促されれば、ただでさえ少ないマニュアル車は無くなってしまわないか。</p> <p>完全な電動化に反対する。</p> <p>例え電動車でもマニュアル車が生き続けたとしても、ただそれではダメだ。</p> <p>マニュアル車を選べるのはうれしいが、それは普通のエンジンであってほしい。</p> <p>世の中「数字」や「効率」だけではない。</p>
047	<p>無理やり電動化をさせても、そこから削減できる二酸化炭素の量は一割強と聞いた。</p> <p>そこまでして電動化させなくていい。</p> <p>電気自動車さえ、走行時には排出しなくても発電時には排出する。</p> <p>結局どこで「排出」させるかの違いならば、電気自動車にしないでいい。</p> <p>普通のガソリン車は排出しているから、まるで「悪者」のような印象付けをおこなっているが、スポーツカーであっても排気ガスはほとんど実害がないレベルのはずだ。</p> <p>リスクを分散する兼ね合いからも、各々で排出させる方がいいと思う。</p> <p>燃料から低炭素化させれば、製造時からトータルで見たときにエコになるのではないか。</p> <p>電力の供給体制も整っておらず、増強させるとためどれだけ建設させなくてはいけないのか。</p> <p>電気自動車もエンジン車も排出に大差はない。</p> <p>燃料で十分、純粋な内燃機関だけでも対策できる。電動化には反対。</p>
048	<p>一概に軽自動車、商用車、乗用車といっても使われる場面が違う。</p> <p>そこに国が介入して商品に影響を与えてもいいのか。私は駄目だと思う。</p> <p>商品が消滅せず車種が残っても、車のイメージが変わってしまったら商品として成り立たない。</p> <p>一律に、杓子定規的に電動化と考えていたのなら、思考停止もいいところだ。</p> <p>まず、メーカーと利用者の関係に立ち入るな。</p> <p>法律を制定したり規制を活用して排除してはならないと思うが、</p> <p>国がメーカーに見えない圧力を掛けて内燃機関車を販売させないなど、あってはならない。</p> <p>罰金を払えば販売できるのならばまだいいが、その罰金自体まず考えられるものではない。</p> <p>国民に対しても税金を増やすなども言語道断である。</p> <p>活躍する場面が違うのだから、電動化を求めるのがおかしい。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
049	<p>軽自動車は価格にシビアであったりする。 価格を引き上げることに繋がることもある、電動化を強制させることに強烈に反対する。</p> <p>低コスト化と言えども実現しない。いや多少下がっても今の主力エンジン車のようにはならない。 相対的に見ても逆転しない。 仮に価格で逆転しても買わないものは買わないのだから、購入者に拒否権を与えるべきだ。 電動化装置を無くした軽自動車の方が軽量化を実現できて、トータルで見ても同等かそれ以上の数字が出るだろう。</p> <p>何でもかんでも、電動化させればいいものじゃない。 役所や研究室の机だけの話ではないのだから、答えは一つではない。</p>
050	<p>燃料が爆発して生じる「振動」。エンジンが躍動する「音」。 エンジンが私たちに語りかけるその「鼓動」を感じながら、そこから漂うガソリンの「匂い」も堪能しながら人生を楽しむ。 どんな車であってもエンジンは車の「要」だと思う。 特にスポーツカーと呼ばれる「走りの車」は花形であって、純粋なエンジンは必要不可欠だ。 スポーツカーなど特定の分野だけではなく、軽自動車や商用車など幅広い分野まで電動化に向かわせることに大反対する。</p> <p>それぞれのメーカーに対して包括的な措置を講じ、間接的でもその「走り」が売りの車であるスポーツカーまで潰すような政策は許されるものではない。 ましてや直接的に規制や禁止をして個々の車まで影響を受ける制度は、個人の自由までも侵害する。</p> <p>自動運転等も個人で判断して選ぶもの。 いつまでも自分の手でハンドルを握りつつギヤを操作し、エンジンと「語り合い」たい。</p>
051	<p>電動化に進むのではなく、合成燃料を普及させれば数多くのメリットが生じるのではないか。 既存のスタンドや設備を十分に活かすことができ、末端のインフラはすでに整っている。 自動車会社をはじめ、エンジンの関連企業、石油元売り関連の雇用や産業の維持にも繋がる。 何より、すでに街中を走っている車までも幅広く対応することができる。それらの車もカーボンニュートラルが達成し究極のエコカーとなりうる。 電動車両というエコかどうかもわからない存在よりも、「エコ」の度合いが大きい。 電動化を促さなくてもよくなり、非電動車両でも選べるバリエーションが広がり市場を活性化できる。</p> <p>合成燃料なら国内でも生産でき、原油取引や為替の影響を受けている石油製品のような価格変動を抑えることにもなり、今よりもより安価で安定供給も可能になる。 やはり、「政治的」な「リスク」を回避することができるのは大きいと考える。</p>
052	<p>蓄電池普及に向けて留意すべき点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃掃法の規制緩和：廃棄コストが高いのは廃掃法の規制により運搬・保管・処理が非効率であるため。自由競争にしてコストダウンを図る。 ・中古車の海外輸出の規制：輸出先でLIBが不正利用され事故が起これば電池メーカー、自動車メーカーの負担となるので、輸出先での適正利用を厳格に判断できる国に限定するなどの基準を設ける。 ・リユース品のメーカー責任免除：リユース品に対して元のメーカーの製造者責任を問うと、メーカーの態度が硬直化して進まなくなる。リユースアッセンブリーが責任をもって品質を保証するための規格を作り、元のメーカーの責任を解放すべき。
053	<p>資料3 項目にある【電動化の推進・車の使い方の変革】についてEV等の電動車の普及加速には、基幹産業である自動車組立メーカー各社への支援は最も重要と考えますが、一般社会に対する電動モビリティ文化の普及啓蒙及び浸透には2輪車、ミニカーをはじめとしたパーソナルモビリティに対し広く輸入車等にも各種規制や補助金等の手厚い補助や支援が必要と考えます。一般社会にEV車が自然に溶け込むには取り急ぎ輸入車であっても中小インポーターディストリビュータ等にも目を向けた支援を頂きたい皆さんのEVが身近になる様な施策が必要と考えます。社会に絶対数が増してゆけば商取引や新産業の創出によりインフラ充実にも加速追い風になると思います。是非とも国内組立メーカーありきではなく実社会の経済的実情にも見合ったユーザー目線の取り組みに期待申し上げます。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
054	<p>エンジンにも様々な違いがあって、ガソリンやディーゼルなどの燃料の違いだけではない。直列やV型、水平対向など色々と性格が違うものが存在する。その中でも気筒数の違いがある。直4や直6、V6やV8、V10やV12など車好き界隈では話題となり、車のことがよく分からない人でもいいエンジンだなど何となく恩恵を受けている場面がある。そして、そこにターボが付いていた方が加速性が高いのだ、自然吸気エンジンの加速感がいいとかの話にもなる。</p> <p>純エンジンの味わいが魅力だとの話にもなる。</p> <p>それぞれ「違い」があるからいいのである。またメーカーごとに「色合い」がまた違うから楽しいのである。燃費だけでは計り知れない性能や特徴、分野や文化、趣味や嗜好が存在するのだから、電動車両に向かわせようと選択肢を狭めさせる政府の介入には断固反対。電動化はあり得ない。</p>
055	<p>燃費基準や排ガス規制、その他に騒音規制など現行の基準を包括的に活用までして純ガソリン車を新車販売させないことに抗議したい。純内燃機関車に開発や生産、販売並びに登録をさせないように直接的な規制や法律を定めることは許されないが、メーカー本体に対して圧力をかけることで、結果的に純内燃機関車を止めさせることもしてはならないことだ。</p> <p>CAFEの考え方も商品性を否定することにつながるため同意できないが、このようなものを通じて間接的に「悪影響」を与えようと働きかけるのは横暴である。そもそも、個々の車種でどれほど極悪の燃費であって基準に達していなくとも型式は認められるのだから、純内燃機関だからといって型式を与えないような行為をしてはならない。制度を使い、販売させる代わりにメーカーや個人から罰金を取り「喝上げ」するようなことも認められない。自動車を政治に利用してもらいたくない。</p>
056	<p>それぞれの自動車会社が今まで積み重ねてきたアドバンテージを潰すことになる無策だと考える。エンジンは自動車本体だけではなく、会社という組織の一丁目一番地でもあって、商品性に影響を与えるものだ。そのエンジンを止めなさい、新車販売は認めませんよというのは、ハイブリッド車などエンジンを載せている車両だけではなく、電気自動車などその他の全車両まで悪影響を及ぼすものである。</p> <p>電動化強制はその業界の中でも、ある自動車会社はガソリンが得意です。とある自動車会社はディーゼルが評判です。といった強みを否定し、会社そのものを潰しかねない。</p> <p>車の「要」はエンジンだ。それを完全否定するのはおかしい。趣味の観点から見てもエンジンは「心臓」だ。非電動車にだって存在価値はある。「個性」があるから「消費活動」に繋がるのであって、政府が口出しをするのはやってはならないことだ。</p>
057	<p>燃費はいつまでも向上するものだ、と外を見ずに机の上だけで制度を作るのはやめてもらいたい。十分に今の燃費でも不満はないし排気ガスも影響のない基準だと考えている。燃費が悪くともそれに納得している。包括的に政策を総動員させてまで車文化を消滅させるまでもあるまい。</p> <p>ただ、燃費がいいことには悪いことではないから、そのためにも純エンジンの研究や開発に膨大な資金を投入すべきと考えている。だからといって燃費の悪い車種は少なくしなさい、ガソリン車は認めません。という否定を政府がすべきじゃない。</p> <p>自動車メーカーにも多大な支援をすべきだが、未来のエンジニアを育てる観点からも大学などにも援助するのが良い。エンジンを救う新しい技術が生まれるかもしれない。脱炭素という言葉には違和感を抱く。低炭素化を進めつつ、ガソリン車という未来を作っていただきたい。</p>
058	<p>蓄電池及び全個体電池の「要素技術開発」では他国に引けをとっていないが、日本は「量産」で出遅れている。実質国の資金が注入されている中韓に対し、民間資本だけの対抗は実質太刀打ちできない。全個体電池を含む技術開発だけではなく、量産化投資に対しての大規模な国の助成が必要だと考えられる。また、EVの急速な普及に耐えられる安定した発電量の確保および送電インフラの確保が必要で、カーボンニュートラルを目指す以上、再生可能エネルギー自体のさらなる普及が不可欠。FIT終了後も再生可能エネルギー発電所建設に対するインセンティブを強化すると共に、「再生可能エネルギー」を利用するインセンティブが同時に必要。また、蓄電池、充電設備、EV、再エネ発電設備などは国内需要だけでは量産効果は乏しいため、輸出前提での施策にする必要があり、安全規格などの国際規格を日本発で決めていくなどの対策も必要。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
059	<p>自動車に対して電動化を押し付けることに拒否したいが、二輪車であっても反対したい。</p> <p>そもそも、二輪車において電動化を強制しても性能がついてこないと思われる。</p> <p>限られた場所に電動化装置を載せることは難しく、仮に載せられても軽さが売りのはずが重りになって加速性が落ちる。</p> <p>また、走行距離も短くなり、さらには小さなバッテリーも容量が限られている。</p> <p>バイクに乗る人はやはり二輪車好きが特に多く、走りが好きも多い。</p> <p>そういった走りの性能も犠牲になり、二輪車離れを引き起こしかねない。</p> <p>それはもとより、エンジンサウンドや排気音を求めており、それを無くしてしまったら醍醐味を見失いかねない。</p> <p>バッテリーバイクだけではなく、ハイブリッドバイクに移行させようとするに反対したい。純エンジンを無くしたバイクは商品として成立しない。</p> <p>カブに限らず二輪全体で燃費はいいはずだ。</p>
060	<p>軽自動車は普通車と比べて燃費がいい。</p> <p>それは限られた規格の中で、それぞれの企業の努力があって実現したものである。</p> <p>ただ、いつまでも数字が伸び続けるわけではなく落としどころが存在する。</p> <p>国はいつまでも数字が伸ばせると思い込んでいる節がある。</p> <p>仮に電動化させ伸ばせたとしても価格が高くなってしまい、それでは軽自動車の魅力が減ってしまう。</p> <p>そもそも載せられる場所がないか、スペースが限られている。電動化装置を載せたために居住性が損なわれたりしたら本末転倒だ。</p> <p>スケールの、載せても然程燃費が変わらないか、もしくは低下すると思う。</p> <p>ガソリン車を無くすことが目的になっている。ただモーターを載せたいだけの電動化だ。</p> <p>今の非電動車のままで十分な値が、ただでさえ値段が上がっている。非電動車のまま燃費を伸ばす努力をさせてほしい。</p>
061	<p><全般></p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合的な競争力や安定的なサプライチェーンの確保のために製造業の国内回帰への積極的な支援が必要ではないか。カーボンニュートラルに向けた設備投資や関連ソリューションの導入に対する補助等の有効性のあるインセンティブがあると、普及だけでなく関連分野の競争力強化につながると思う。半導体製造における中国依存度が高く国内半導体メーカーでの有事では自動車メーカーの生産にも影響するほど。半導体メーカーに対する設備投資インセンティブ等の考慮をお願いしたい。 ・制度設計、インセンティブ設定において、国内の競争環境の整備中心で考えるのではなく、海外との競争環境を基にした検討が必要と考える。他国、他地域では、自国、自地域の技術に対する政策的な後押しが検討される可能性があり、日本が制度的に劣後した場合に日本企業は国際競争力を失うことも念頭に検討をお願いしたい。
061	<p><蓄電池（１）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・リチウムイオン蓄電池には、危険物である電解液が材料として含まれるため、その内包量によって電池としての危険物規制が決まっている。蓄電池としての安全性を考慮し、安全性に優れた蓄電池は規制を緩和すべきと考える。 ・海外では車で使用されたリチウムイオン電池の再利用として蓄電池盤に活用し、小規模店舗での蓄電システムに役立てることも進んでいる。日本でも安全性に優れた蓄電池については、再利用がしやすいようなルールや環境を整えば、省エネシステム投資が進むことが考えられる（資源確保の意味で蓄電池のリユース、リサイクルも重要となると考えられる。その為のルールを明確化し、安心、安全に利用できる環境を整えることが重要ではないかと考える）。
061	<p><蓄電池（２）></p> <p>ピークカットやBCP用途のリチウムイオン蓄電池の導入について、地域マイクログリッド（地産地消）や調整力としての活用を目的に、デマンドレスポンス（DR）に対応する制御が行えるものに対し、補助金や税制上の優遇処置等のインセンティブが受けられる制度設計が必要ではないかと考える。調整力としての定置形蓄電池システムの普及が進まない場合、将来的にはビル・施設に分散設置された蓄電池システムを調整力として用いることが可能となると考える。このようなデマンドレスポンス用の蓄電池システムについて、各メーカーのインタフェースが不統一のため、DR制御のインタフェースの統一が必要ではないかと考える。また、電池の劣化度合い等も統一した基準が必要になると考える。そのうえで、公平かつ定量的に比較して、寿命性能の高い二次電池はインセンティブを受けられるような制度設計が必要ではないかと考える。</p>
061	<p><蓄電池（３）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後EVや住宅向け蓄電池の流通が増加することを想定すると、消費者にとって不利益とならないような充放電サイクルによる劣化についての定量的な指標が必要ではないかと考える。 ・蓄電池市場拡大に伴う資源の確保および資源循環の課題についても取り組むべきと考える。LTO系、三元系、リン酸鉄系等の電池の特性に応じた使い分けをするため、電池の劣化診断技術の確立、実証が必要ではないかと考える。 ・持続的な国内市場の維持・確保や、長期安定エネルギーに向けた事業環境整備のため、再生可能エネルギー導入時の一定の安全性を（基準等で）担保した蓄電池システムの設置義務付けや、海外製品に対する平等な関税措置を設ける必要があるのではないかと考える。

回答者番号	御意見及びその理由
061	<p><電動化の推進・車の使い方の変革（1）></p> <p>・車、フォークリフト、AGV等を電動化するにあたっては、充電場所の効率的な活用が重要になる。各機器の充電状況や電力消費状況を可視化する把握基盤の構築を行い、それを運行日報等の現場データとも連携させることで、より効率的な配送体制から省エネを実現すべきであると考えられる。</p> <p>・ネオジム磁石は小型・高効率モータに重要な磁性材料であり、家庭や産業用機器・機械向けなど様々な分野で使用されているうえ、自動車の電動化（HEV、EV、FCV）に伴い、需要の拡大が予想されている。耐熱性付与など磁石性能向上のためには、ジスプロシウムなどの重希土類の添加が必要であるが、重希土類は地球上に偏在しているため、サプライチェーン強靱化の観点から、重希土類を使用しない高性能新磁石の探索は最重要課題の一つではないかと考える。</p>
061	<p><電動化の推進・車の使い方の変革（2）></p> <p>・EV車の普及に伴い、ビル・施設にEV充電器が今後普及していくと考えられるが、EV充電に伴う系統への影響低減、EV充電を再生可能エネルギー由来とするため、EV充電器に太陽光発電設備や蓄電池を併設するための補助金や税制上の優遇措置等のインセンティブを検討すべきと考える。</p>
061	<p><水素産業（FCトラック）></p> <p>FCトラックの普及に向け全国に多数の水素ステーションの整備が必須である。多数の整備・普及に向けては、整備コストを低減するために水素ステーションの無人化が今後必要になってくると考えられるが、無人化したステーションでは水素の漏洩を人手で早期に検出・対処できず、爆発事故が発生するなどの懸念がある。そのため、水素が漏洩した場合にはそれを早期に検出して、水素の供給を遮断するなど、水素ステーションの安全性を確保する技術を検討すべきと考える。例えば、水素ステーションに水素の漏洩を検知する多数のIoT化された無線センサを敷設した無人水素漏洩監視ネットワークなど、新規技術が必要になると考えられる。</p>
062	<p>ほかしても伝わりにくいと思うので。</p> <p>軽自動車や商用車まで電動化となると、三菱パジェロミニやスズキジムニーなどの軽RV車。軽トラ。それらのバンタイプも含まれることとなる。</p> <p>使用場面を考えるとMT車が求められる車であって、力が必要なカテゴリーであったりする。</p> <p>また、耐久性や整備性が必要な車であり、電動化を受け入れる車ではない。</p> <p>山奥まで走っていき、そこで立往生してしまった場合には自分で整備したりするユーザーもいると思う。</p> <p>ガソリン車ならば、予備の燃料も持ち運びができ、ある意味アナログなもので構成されているので直して帰ってくることもできる。</p> <p>高機能が求められている車ではないのに、マイルドハイブリッドでも載せようかと何でも電動化をさせようとするのは間違っている。純エンジンでタフさを気軽に楽しむ車である。普通車のRV車も同様だと声高に訴える。</p>
063	<p>自動車分野で電動化を行っても、日本での二酸化炭素の2割弱しか減らせないという。</p> <p>エコかどうかはわからない電気自動車を買わせたり、ハイブリッドカーにさせようとするのはおかしいのではないかと。</p> <p>世界で見ても、小さな国の自動車の排出量など1%にも満たず誤差の範囲内である。</p> <p>世界各地でおかれている気候や環境は違う。</p> <p>それを海外の動向がどうのと無理やり電動車両にさせても、日本の自動車産業を潰したり、エンジン技術の優位性を失いかねない。</p> <p>海外勢が負けそうになって今に至り、また状況を見てころころとブームを変えるだろう。</p> <p>日本は容易に電動車両だけにせず、従来型の非電動車も継続して販売させていくべきではないか。</p> <p>エンジン車を求める日本人好みもあるわけで、災害のことも考慮して日本の立場、エンジンをこれからも必要とする発展途上国を巻き込んで、欧米にはエンジン車や合成燃料を主張していくべきだ。</p>
064	<p><蓄電池（4）></p> <p>商用車（トラック、建機）は、多くのCO2を排出するが、電動化の対応が遅れている。一般に、車両重量が大きくなるほど回生電流が大きくなり、特に重機は充放電の繰り返し頻度も高い。電池発熱により劣化が加速しやすく、安全性低下が懸念される。また、発熱・劣化を抑制するため冷却機構は電池パック密度を低下させる要因となる。先進LIBで期待される全固体電池もリチウム dendraitによる内部短絡による安全性低下リスクは残ると考えられ、高エネルギー密度を維持しつつ、大きな回生用電流を安全に劣化なく受け入れる電池の開発は難しい。チタン酸リチウム負極を活用した蓄電池は非常に有利であるが、車両重量がより大きな重機を見据え、より高エネルギー密度を維持しつつ、「幅広い温度域×高入出力特性×高信頼性」を実現できる蓄電池の開発が必須であると考えられる。</p>
065	<p>石油業界はカーボンニュートラルに向けたビジョンを策定しており、回収CO2とCO2フリー水素を原料とした合成燃料や次世代バイオの実用化に向けた技術開発に取り組むとともに、自動車業界と共同で、EVと共存できるWell to WheelのCO2削減と更なるエミッション改善を目指し、ガソリン車およびディーゼル車の燃費向上を目指した新燃料開発にも取り組んでいます。こうした液体燃料は、輸送・貯蔵等の既存インフラを活用できる点で国民負担の軽減に資するとともに、近年多発する地震等の自然災害では国民生活を守るエネルギーとして重要な役割を果たすことが可能であり、エネルギー政策の「S+3E」の同時達成に欠かせないエネルギーであると考えています。政府におかれては、電動化一辺倒ではなく、「S+3E」の同時達成に不可欠なカーボンニュートラルな合成燃料や次世代バイオの研究開発・実用化に向けた政策支援の強化をお願いします。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
066	<p>電動化標準にさせる政策には大反対する。</p> <p>燃費基準の活用とあるが、大排気量のエンジンでしか味わえない感覚もある。</p> <p>直6やV8だの、V10やV12など、シンプルにエンジンを楽しみたい。</p> <p>車はただの移動手段ではない。多くの人から愛情を注がれる工業製品であり、相棒と呼ばれる存在だ。</p> <p>個人が安くはないお金を投じて購入するのだから、国が文句を言ったり制限を掛けるものではない。</p> <p>どれほど燃費が悪かろうが燃費基準は問題ないし、CAFEと呼ばれる悪制度の中でも問題なく売ることができる。</p> <p>燃費規制や騒音規制、排ガス規制などを強め様々な圧力を掛けてエンジン車を潰すことは許されない。</p> <p>ただ販売は認めるが、その代わり増税や罰金を課すのは頂けない。</p> <p>ユーザーも納得して購入し、ガソリン代や安くはない税金を個人として納めているのだから、未来においても大排気量などの純ガソリン車は販売されるべきものだ。</p>
067	<p>グリーン購入法にそって、役所では可能な限り電動車両を調達するとあるが、果たして国民の理解が得られるのか。</p> <p>取得費用が高くなるが、利用段階までいけば費用を抑えられると発言がありそうだが、街に出て生活をしていない人たちが机上だけで考えているのであろう。</p> <p>そして、一台当たりのコストが高くなろうと公金だから多く用意ができ、多量の車を配備しても財布は痛くないと目論んでいるのだろう。</p> <p>民間ではあり得ない。</p> <p>予算が決まっていれば一台当たりの取得費用を抑え、より多くの台数を確保する。</p> <p>もしくは可能な限り台数を減らし費用を下げる。</p> <p>まず自家用車ではないのだから、低価格のスズキアルトのバンやダイハツミラのバンで事足りるはずだ。</p> <p>燃費も驚愕の数字を出す。</p> <p>金融機関やJA、他民間企業ではそのようにしてコストを抑えているのに、環境だどうのこうのと電動車に税金をつぎ込むことは許されない。</p>
068	<p>卒FIT時代における個人の再生可能エネルギー利活用を後押しする制度の整備が必要だと考えています。固定価格買い取り制度（FIT）の期間を終えた「卒FIT」の太陽光パネルを所有する家庭などでは、住宅向け蓄電池の需要が高まっていくことが予想されます。現在、日本における住宅向け蓄電池市場では米国や中国を中心に参入が続いています。また、日本のメーカーも開発・販売しており、価格競争が進んでいるが、その価格は「購入しやすい」とは言えません。</p> <p>住宅用の蓄電池を普及させるためには、企業の研究開発力を高める必要があり、先に述べた米国や中国は政府が巨額の資金を市場に投入して企業の研究開発を後押ししているのに対して、日本はその規模が小さく充分とは言えないと思います。</p> <p>FIT制度で広まった個人の再生可能エネルギー利活用を生かすためにも、蓄電池普及における企業と個人の双方への支援が必要だと考えます。</p>
069	<p>趣味として車に愛着を持つ国民も多く、それはデザインだけではなく走りといった車本来の持ち味を享受しているユーザーも多い。</p> <p>政治家や官僚、そしてマスコミなどが「電動化しても車なんだから一緒でしょ」と産業を潰してはならない。</p> <p>そもそもあまり乗らないから電動車までは必要なく、安いガソリン車でという人もいるだろう。</p> <p>車が好きで絶対に電動車を選びたくない人たちも存在するのだから、その人たちの趣味を侵害するような政策、それ以前に車という文化を消滅させるような行動をしてはならないと考える。</p> <p>今までは電動車の選択が出来ないのが問題なのであり選択肢がないことがいけないのだから、未来でも非電動車も用意させ、非電動車にするか電動車にするかは個人に任せるべきだ。</p> <p>非電動車だからと支援せず補助金で優劣を付けるべきではない。エンジンの車でも電動車よりもエコな車はある。</p>
070	<p>「次世代自動車最低基準」とあるが、まず「次世代自動車」とは何だとなる。</p> <p>それは電気自動車に限らず、ハイブリッド車やマイルドハイブリッド車でも「次世代」になるらしい。</p> <p>エンジンも載せたハイブリッド車を除外しろとは言わない。</p> <p>目的がただエンジン車を排除したいだけにしか見えないから抗議する。</p> <p>マイルドハイブリッドを載せれば「次世代車」とのことだが、車重が増えたりすることを考えれば内燃機関だけでも燃費は変わらなかつたりする。ただ電池とモーターを載せたいだけなのだろう。</p> <p>純エンジン車で燃費がいいものでも、電動車を上回っていたとしても「次世代」ではないらしい。</p> <p>馬鹿馬鹿しい。</p> <p>公用車だけの話ではない。国内の車を電動化させようとすることに大反対だ。</p> <p>燃料で対策すれば燃料を使う全ての車で、実現出来る社会になるだろう。</p> <p>公用車でもエンジン車を選ばせるべきだ。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
071	<p>気候危機の下で日本が経済的な成長のために「グリーン成長戦略の実行計画」を巡って考慮すべき点がいくつかある。</p> <p>第一に、PHEVはEV導入支援の対象外とすべき。2030年代半ばまでに新車販売をEV100%にする目標はパリ協定と整合せず、また世界市場の動向を無視している。HEVとPHEVを含めてのICE新車販売は2030年前に終わらせるべき。EV普及を育む導入支援は支持するが、ハイブリッド車はICE技術の延長にすぎず、本格的な転換を妨げる。製造と販売を超え、モビリティを中心とする包括的なサービス提供に向けて、自動車産業はビジネスモデルを変える必要がある。</p> <p>第二に、自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを目指す上で、材料の水平リサイクルと電池の安定供給は不可欠な一歩である。グリーンスチールに基づく世界初のゼロ炭素の循環型ビジネスモデルを日本から実現するための政策も必要だ。</p>
072	<p>年々規制に合わせ、昔より重くはなっているが軽自動車は燃費がいい。電動化技術がない軽自動車でも同様にとっても燃費がいい。そこに電動化装置を載せようとしているが、限られた軽規格ではスペースがない。</p> <p>他の性能を犠牲にしてまでする必要はないだろう。どこまでも燃費は伸びない。落とすところは存在する。</p> <p>だからといってエンジンを止めたり電動化に頼るのではなく、純エンジン車でも燃費が向上するように金銭的に支援をしたり、新たな技術開発を促進させるべきだ。</p> <p>それと日本が誇る軽自動車という、「純エンジンでもエコカー」を世界に売り出すべきだ。</p> <p>内燃機関だけでもやっていると、発展途上国と一緒に政府として欧米先進国を説得、主唱していくべきだ。</p> <p>それなのに、日本を陥れるための電動化についていこうとしている。</p> <p>発展途上国では純ガソリン車は必要だ。それは先進国の遠い未来でも同様だ。</p>
073	<p>先見性のない政治家や役人が打ち上げた計画には反対する。国民不在どころか、ユーザー不在ではないか。</p> <p>別に車に興味のないユーザーだけではない、車愛好家までも無視した内容だ。</p> <p>商品開発を歪める内容で、「車の家電化」を国が推奨していることとなる。</p> <p>家電に成り下がったら車が車じゃなくなる。ますます市場が縮小していくだろう。</p> <p>「残すべきものを残すこと」は大切だと思う。</p> <p>それはメーカーも政府も同様であって、そういったことを理解して業界やユーザーを「守る」政策を願いたい。</p> <p>それが巡り巡って国益に繋がることにもなる。</p> <p>例えシェアが小さくなくてもエンジン車は残してほしい。</p> <p>それはスポーツカーだけではなく、ありふれた車であってもだ。</p> <p>ただ、仮に政策で推し進めても国民の意思として電動化は広がらないと思う。</p> <p>だからといって電動化を押し通そうとする政策はあってはならない。</p>
074	<p>自動車を対象に、特にガソリン車を悪者にする政策、金づるとして利用しようと企むことに不快になる。</p> <p>新しい車に買い替えてほしいのなら、まずはユーザーが欲しがらる車を作らせなさい。</p> <p>そこに政府が口を出して電動化しなさいというのはおかしい。</p> <p>電動車は欲しくもないのに売るのは電動車にさせ、売れなくなれば市場は壊滅する。</p> <p>国は責任を取れるのか。いいことをしているつもりなだけで、たいしていいことはない。</p> <p>そもそも電動化自体がエコかどうかははっきりしていない。</p> <p>それなのにエコだから、エコを進めることはいいことだと鼻高々に能天気発言する大臣に腹が立つ。</p> <p>やろうとしていることが「レジ袋有料化」と変わらない。</p> <p>結局は袋代を消費者が店に代わり負担するようになっただけで、それを受けてホームセンターで大量に安くすることにも繋がった。</p> <p>果たしてエコだったのかな。</p>
075	<p>乗用車CO2削減対策の柱の「電動車によるエンジン車代替促進政策」という政策を補完する目的で、更なる追加施策として「従来車・HV・PHVのエンジン部分へのバイオエタノール導入」を促進すべきと考える。当面技術面・制度面で既に車両側の問題が無く世界的に広く使用されるE10を導入。次にWorldwide Fuel Charterでもオクタン価向上効果が推奨されるE20導入を検討する。更に現在世界の自動車業界が注目し開発中の合成燃料(e-fuel)が開発された暁には、e-fuelと混合することによって将来的に100%カーボンニュートラルフェュエル化を図るシナリオを念頭にロードマップを描き、バイオエタノールの導入をTransition政策と位置付ける。尚、2030年以降EV以外の販売を禁止した英国でも、最も早期に・簡単に・安価なCO2削減方法としてE10導入を表明している。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
076	<p>世界を見渡しても日本ほど車に恵まれている国は数少ない。 多種多様なスポーツカーが存在しており、比較的安いスポーツカーが多いのも日本車の特徴だ。 大衆車でもスポーツカーに仕上げる。もしくは専用ボディを与えた高性能車でも安価で売り出す。 このようなことは日本の会社くらいだろう。</p> <p>同性能を外車で求めても、まずラインナップに存在しない。 あっても価格が段違いに跳ね上がる。外車のスポーツカーは庶民が買える存在ではない。 こ慣れた値段だから若者でも気軽に手を伸ばすことができるわけで、また高かろうとも仕事を頑張り購入しようとなる花形的な存在なのだから、それらの個性を消し去ろうとする電動化には断固反対する。</p> <p>メーカーの様々な努力や想いがある送りに出されているのに、政府が口出しをすることは認められない。 電動化されたスポーツカーなどつまらない。それはスポーツカー以外の車でも同様だ！</p>
077	<p>自動車は日本車がまだ強いですが、電池が半導体や液晶、ソーラーのように、外国製ばかりになって行くのは望ましくないとおもいます。 なぜこうも日本製は負けてるんでしょうか？ 企業のせいもあるでしょうが、こうも沢山の企業が全部負けていくというのは、企業のせいばかりでないはずです。 日本国としてどうするかだと思います。 そこをしっかりと考えないと行けない。 今頃になって、半導体であたふたしている。 こうなることは、前から分かっていたのではないですか？ でも手を打ってこなかった。 昔は何もかもメイドインジャパンでしたが、今はほとんど見かけません。さみしい限りです。 日本国としてどうするか、です。企業任せできて、こうなっているのですから。</p>
078	<p>車っているのは、直4など種類や排気量、出力やメーカーごとにエンジンの感触に違いがあるからそこに意義や選ぶ楽しみが存在すると私は思う。 ハイブリッドでもエンジンは残るが、それではまた違うと思う。 エンジン車でしか訴求できない価値があると思うし、それが車の魅力を高めていると思う。</p> <p>モーターの補助が入るか、モーターでしか駆動しなくなったら今よりも車から離れていく人が増えると懸念される。 制御の味付けで変えるというが、しょせんはモーターだ。 出力の違いがあっても「モーター」とは余りにも汎用的すぎる。 エンジンでも汎用だと捉えられるかもしれないが、つまらないエンジンであったとしても唸りや振動などひとつひとつに個性がある。 車に興味がない人でも、実はエンジンが大切な演出をしていることに気付く人も多いはず。</p> <p>ハイブリッドでさえも嫌われている面があるのだから、電動化義務には反対。</p>
079	<p>電気自動車はエコだ。ハイブリッドカーでも環境に優しいと誘導するが、それは本当にエコなのだろうか。 モーターやバッテリーなど電動化装置には様々な資源を必要とする。 その資源を調達するために環境に影響を与えたり、多くの電力を使ったりするわけだ。 その労力から得られる量は少なく、それらの資源は一部の地域に偏っていたりする。 現状、政治的に利用され、それが色濃く産業に影響を与えている場面が多々ある。 他に半導体においても、火災という意外なリスクが存在するわけだ。 手間が多くかかる。スケールを改善しても内燃機関には追い付けない。</p> <p>純エンジン車だけが悪者にされているが、トータルで見たら変わらないか、むしろ生活に与える影響は少ないのではないか。 車が直接的に影響を受ける災害だけではなく、生産時にも影響を受けるリスクを鑑みて、エコじゃないにしても内燃機関車も続けるべきだ。</p>
080	<p>電動車はエコらしいが電気自動車のためには多くの電力が必要となる。その電力は勝手に湧いてくるものなのだろうか。 太陽光発電や風力発電などの再生可能エネルギーならばそれに近いのだろうが、一般的には発電所から供給される。 再生可能エネルギーもエコと言われているが、それらで発電するための設備には多くの資源や電力、環境に悪いものが用いられている。 それらも場所がなければ意味がない。場所がないわけではないが、それらが設置された地域ではガラリと風景を変えてしまっていること、騒音や土砂崩れなど「新たな問題」から目を背けてはならない。</p> <p>電動車を作ることはエコではないが、その電力もエコではなかったりする。 それを走らせる行為はエコなのか。 そもそも電力が足りない。設備も足りない。 停電などのリスクを考え分散させることも必要で、内燃機関で向かい合わなければならない問題なのではないか。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
081	<p>自動車会社の立場として、一つの車種の中でも違う性格や装備を持たせたグレードを用意しなければならない。走りに特化したグレード、コンフォートなグレード、ちょっとスポーティーなグレード、スタンダードなグレード、エントリーグレード、そして燃費特化型のグレード。</p> <p>一つの車種でも人によって求めているものは違う。</p> <p>スポーツだから高性能なエンジン、高級だから品であるエンジン、燃費がいいエンジン。力のあるディーゼル。そして静かさや燃費が欲しいからハイブリッド。</p> <p>または、この車は走りが売りだから、絶対に純粋なエンジンだけの設定ではなければならない、など車のストーリー性やイメージ戦略は自動車会社の商品戦略としても必要だろう。</p> <p>ラインナップを整えたり商品性を豊富にするためにも電動義務化はしてはならないと考える。</p> <p>また、それを選ぶ消費者にとっても電動車しか選べない状況があってはならない。</p>
082	<p>国の目指す政策はS + 3 Eを踏まえ決定すべき。今回の唐突な方針は以下の議論が欠落・不足し強く異議を唱える。①災害対応の議論が欠落。日本は欧州等と異なり地震等の災害が多い。災害時におけるEVの安全性や地域社会の生活と安全を守るインフラネットワークの議論が必要②LCA全体でのCO2排出削減議論をすべき。仮に今の電源構成で電動化するとCO2排出量は増えてしまう。S + 3 Eを基本にエネルギーベストミックスを検討すべき③SS業界含めた産業構造・雇用面や消費者の納得する議論が不十分。我が国自動車産業が誇る技術を活かし550万人雇用を支えにしてEVに偏らず日本の自動車を国内だけでなくアジア等海外で生産・販売・輸出を拡大することを政策の基本とすべき。今後全ての車種や製造工程毎にLCA全体でのCO2排出量を情報提供し必要に応じてCO2排出量ランク付け・価格差の仕組みも導入した上で消費者に選択してもらうことが適当</p>
083	<p>高級車の世界では排気量や気筒数、シリンダー配列などエンジンにかかわることが重視されることがよくある。直6の滑らかさ、V8の静穏性などと語られ車のプレミアムやステータスとして必要なものであったりする。V8からV6に、直6からV6のエンジンに変わりましたと言われれば、それには「格下げ」という印象が拭えない。V6ターボでV8NA以上の性能です、直4ターボでもカバーできますと言われても、やはり壁がある。ターボもいいのだが、それでも大排気量のNAエンジンがいいという場面もあるだろう。</p> <p>これは私のような貧乏人が乗る大衆車や軽自動車でも似たような風景を見る。つまり、全ての車で言えるくらい大切なことなのだろう。お金の問題ではない。</p> <p>国民の理解を得ることは難しいと思う。まずユーザーの考えを変容させることはできないと思う。それくらい電動化を政府が強制することは難しいのだ。</p>
084	<p>合成燃料について国策会社として取り組めばいいのではないか。</p> <p>専売公社への回帰と言われるかもしれないが、ガソリンより安価での安定供給が求められているのだ。ただ色々弊害もあるので半官半民としてがよいかもしれない。</p> <p>市町村庁舎やディーラー、郵便局や金融機関、農協や道の駅など人が集まってくるところにスタンドを容易に常設できるように法改正すれば、過疎地であったり山間部でも供給可能となる。</p> <p>可搬式のスタンドの技術も促進すればよりスタンド問題も解消される。</p> <p>郵便局は一軒のためでも隅々まで配達に廻っているのだから、郵便局に燃料を補充させる役割を与えてもいい。</p> <p>燃料というインフラのユニバーサルサービスであり、郵便側だけのユニバーサルサービスの補填にもなる。</p> <p>もちろん、石油元売りの流通に載せてスタンドで販売することが前提だが、そうすればインフラ維持や雇用の問題も解消できる。</p>
085	<p>電動化を強制させることには大反対だが、発電所での低炭素化を進めることは大多数の家庭で享受できるので、そちらを進めていただきたい。</p> <p>非電動車を購入し続けながらも、違った面で協力できる。</p> <p>そこに合成燃料を組み合わせたら内燃機関でカーボンオフセット達成である。</p> <p>もし電動車に乗っていても充電するのはグリーンな電力になる。</p> <p>現状の電力はエコではない。再生可能エネルギーもそんなに環境によいものではない。</p> <p>電動車の生産も環境負荷が大きい。</p> <p>そのためにも、環境に優しい普通の石炭火力と高効率石炭火力発電の技術を普及させるべきなのではないか。コストも魅力的。</p> <p>海外と渡り合えず浅はかな政治家や、クールでセクシーな環境大臣には難しいかもしれないが、途上国だけではなく先進国にも必要な存在だと考える。</p> <p>日本が輸出を止めたら、他国の石炭火力発電が入り込むだけだと思う。</p> <p>それはエンジン車も然り。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
086	<p>海外動向とか国際世論に配慮して、日本なりの取り組みを止める？ 国内の世論や意向を気にも留めていないのに、笑わせるな。 この国の政治家や官僚は意見を言えない。言わないのか。 折れてどうするんだ。堂々と胸を張って押し切れ。</p> <p>諸外国の建前はCO2排出削減とはなっているが、本音というか実態としては日本への妨害でしかないことに気付いているのか。 ガソリン車のこと、発電所のことも。 優位性がなくなれば方針を変えてきたのが欧米の手段だろう。 日本が電動化の道に進めようとした矢先に、また内燃機関車にころっと回帰する。</p> <p>国内でしかガソリン車、石炭やLNG火力が通用しなくなっても、国内専用としてやり抜いてもらいたい。 それぐらい主唱しろ。よそが羨ましがらうくらいのものを持っているんだから。 他国民も現実にも直面しうちも欲しいと自国政府に異を唱えて、そのうち国際世論もまともになるだろう。</p>
087	<p>私のような庶民には関係ない世界だが、フェラーリやポルシェ、ランボルギーニなどを愛好する人にとってエンジン音が無くなっていくこと、ハイブリッドだとしてもエンジンを味わいにくくなることは許されることではないのではないか。 私たちがいう、日本のスポーツカーでもそうだ。</p> <p>仮に、メーカーに罰金を科す形で販売ができたとしても価格に反映される。スーパーカーを買うことができる人たちには誤差の範囲だろうし、税金を重課にされても気にもしないだろう。 私たちはどうだろうか。ガソリン車を好む場合、メーカーに罰金が科されれば今以上に高額になる。それでも購入ができるのなら乗りたいから買うだろう。その後、重課を科されるかもしれない。そうであっても好きだから乗り続けるだろう。</p> <p>政府は電動化させ、販売を妨げたりすべきではない。 罰金も税金も払う連中だからといって重課するような政策を作るべきではない。</p>
088	<p>地球温暖化(気候変動)Co2削減などは情報を操作し、必要性等を意識付けしてきたが、脱炭素(Co2削減)の必要性が具体的に、科学的データをもとに示されていない。 石油枯渇、O3ホール、ダイオキシン、マイクロP、再生可能エネルギー等と同様、大量の税金を無駄に使ったその二の舞に。日本の家電・電子産業を貶め、次は自動車産業を窮地に陥れる政策。 石油(埋蔵数千年)利用の自動車は、技術革新により、クリーン&エコ、EG効率も現在の電気自動車と差異なし。 EGインフラの一本化は災害にも弱く(電気)、急激な変化は、国民に多大な負担(生活エネルギー高額化やその他費用負担・不便)を強い、自由な移動も制限する。 電動化は必要電力を増大させ、世界のCo2削減に影響せず、自動車関係の強制的なEG変換政策に大反対。日本は独自政策で新技術の研究開発を進め、大量排出国に削減をお願いすべき</p>
089	<p>太陽光発電、電気自動車と蓄電池の活用は、環境負荷が少なく、脱炭素社会として現状でのベストな組み合わせです。4人世帯が消費する約1日分の電気に相当する13.5kWhを蓄電できる家庭用蓄電池ですが、価格が100万円とまだ高いので、もう少し小容量のコンパクトタイプであれば、設置スペースも少なく済みます。価格的には50万円を切れば、相当に普及します。更に、補助金支援制度などがあれば普及が加速します。補助金制度については、購入を躊躇している差分について補助すべきで今回の補助率は4分の1で、普及初期段階としてはほぼ妥当といえます。EVの普及状況を勘案して、補助率は下げていけばよいと考えます。また、既に電気自動車を保有している場合の買い替えは補助対象外としてガソリン車からの新規買替に限定すると更に効果的です。そして外車を対象外として、国産車のみを対象とすべきです。</p>
089	<p>政府はEVの購入者に対し、現行の2倍となる最大80万円の補助金を支給する制度を2021年度に導入する方針を決めましたが、購入者への経済的な支援制度による普及施策を更に強化する必要があると考えます。特に、自家用車および再エネ電力由来の充電・蓄電装置向けへの補助金の大幅な増額が必要です。EVの普及に向けて、政府が充電施設の整備やバッテリーの開発を特に支援すべきです。また、充電装置については、太陽光発電設備との連携システムであれば、更に補助率を上乗せしてもよいです。</p>
089	<p>脱炭素化の柱となる産業の一つとして「自動車・蓄電池」などが挙げられておりますが、施策については、ガソリン車の販売禁止といった規制的な手法よりも、購入時の補助金制度などといった経済的な手法が有効ですので、政府は、目標値の設定よりも、経済的な支援制度を手厚くする為に、予算の増加を講じて充電設備などのインフラの整備策を進めてほしいです。</p>
089	<p>燃料電池車、電気自動車、ハイブリッド車、ガソリン車、ディーゼル車と間での比較は単純には出来ないもので、消費者に分かりやすい評価法の確立が望まれます。EVのCO2排出量削減への貢献については、適正な評価を行うべきです。IEAがEVについて環境性能の評価方法を検討中ですが、環境影響評価法を加味して、ライフサイクル全体でのCO2排出量を比べるのも良いです。試算では、製造時のCO2排出を自動車の価格から推測していますが、このやり方だと大量生産時代に入って間もない電気自動車に不利になる可能性があります。研究開発費などが電気自動車の価格には反映され高くなっているとも考えられるからです。いずれにしても、ライフサイクルでの評価が政策決定には必要です。その上で、英仏のように思い切った転換戦略を打ち出し、技術革新による改善や問題解決を政策が誘導するという考え方が良いです。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
089	電気自動車の普及策として、時間別電気料金でEVの充電時間をシフトできるかですが、低コスト化やピークシフトに貢献するだけではなく、CO ₂ 削減効果も期待できます。ベースロードとなる夜間での充電は、水力発電および原子力発電を主電源としますので、CO ₂ 排出係数が少なくなるためです。昼間での充電はピーク対策上、火力発電が主電源になりますので、CO ₂ 排出係数が高くなります。このように昼間と夜間によってCO ₂ 排出係数に差がありますので、夜間の充電は地球温暖化防止に寄与しますので、ダイナミックプライシングによるEV充電の実証実験を重ねて、早期の普及を期待しています。
089	2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう包括的な措置を講じることについて、施策の手法として、規制的手法、経済的手法、自主的手法がありますが、販売禁止などの法規制や条例などの制定による規制的手法ではなく、産業界の競争、自発的な開発とコストダウンなどの自主的手法、市場原理などの経済合理性による経済的手法で十分ではないかと考えます。
089	2020年代後半に自動車に温暖化ガスの排出枠取引制度を導入する検討について、メーカーに電気自動車（EV）などの販売比率目標を設け、届かない場合は達成済み企業からの排出枠の購入で補わせるそうですが、排ガスの排出枠取引制度の導入に対しても政府の行き過ぎた介入につながりかねないとの意見については、開発資金が不足する弱者に対する配慮であり、制度設計時に工夫すればよいです。
089	EVの普及はまだ本格化していないようで、消費者が1回の充電で走行できる航続距離になお不安を抱いているのが一因となっています。航続距離への不安を軽減する一つの手段は、EVの充電インフラを十分に整備することです。充電インフラの整備が進めば、EVの普及が一段と促されます。大型のEV向け充電インフラシステムを開発して、コスト削減を実現しようとしています。電源は太陽光発電を活用した充電、蓄電池設備との連携システムが有効ですので、太陽光発電など再生可能エネルギーや蓄電池設備を多く設置してほしいです。EV向け充電インフラシステムの次には、水素が控えていますので、更に水素ステーションの整備を期待しています。更に充電ステーションでの充電時間を省略して、走行中に自動充電できるような仕組みを高速道路などで使用できるように開発を急いで進めてください。
089	EV購入者へ現在、最大40万円の補助ですが、購入時に現行の2倍となる最大80万円の補助金を受け取れる制度を設けるそうですが、最大100万円前後の欧州と比べるとまだ少なく、普及が進まない要因となっていますので、欧州並みの手厚い補助が必要です。電動車を蓄電池代わりにして家庭や事業所などでの太陽光発電と連携したシステムの場合には、更に補助金額を最大100万円に拡大してください。新制度では、電気契約を二酸化炭素（CO ₂ ）が排出される石炭などの化石燃料で発電された電力から、太陽光や風力といった再エネによる電力に変更することを条件としていますが、再エネ電力の電気代は、一般家庭で通常の化石燃料由来の電力と同程度か、最大で2～3割高いので、その差額についても補助すべきです。再エネ由来の電気EVに充電することで、CO ₂ 排出を抑制するのが狙いですので、脱炭素社会の実現にかなり貢献することが期待できます。
089	EVは車体価格の3分の1が電池の値段だとされますので、蓄電池のコストが最大の課題となります。量産効果で競争力を高めていくことを期待しています。30年のEV市場を2800万台と想定した場合、必要な電池の総容量は1700GWhほどで、今後10年で電池の生産規模を10倍にする必要があるのです。これは企業レベルで考えれば非常に事業リスクの高い話で、電池の生産能力がEV拡大のボトルネックになる可能性が十分あり得ます。もちろん、高品質なEV用電池に不可欠なコバルト（Co）やニッケル（Ni）などの材料を、環境対応を重視するESG（環境・社会・企業統治）の要件を満たしながら安定的に調達する難しさも、電池の生産能力を拡大させる際の拘束条件になります。EV用電池の素材開発、国内でのEV普及拡大で量産効果によるコストダウンで支援していくことが重要です。
089	EVなどで活用が期待されている次世代蓄電池の全固体電池の開発が急がれていますが、製造工程も簡便にできたそうで、製造面でも実用面でも使いやすい電解質になったことにより量産効果で大幅なコストダウンも期待できそうです。これからは、日本企業の開発力が先行しても、中国・韓国・米国などの海外企業に市場では追随を許してしまわないためにも、量産やコストダウンの生産技術面、歩留まりや信頼性の高い品質管理面での頑張りが求められます。これらの業界では、研究開発に取り組んでいるのは、ベンチャー・中小企業が多く、開発しても生産を増やす日系電池メーカーが少なく、日本勢はシェア争いで不利な立場にあります。量産化も重要な課題ですので、多額の設備投資と人員も必要になりますので、政府の補助金などの支援制度による手厚い拡充と、資金的な事業経営の支援制度などにも国が更に注力せねばなりません。
089	蓄電池で競う世界に、日本勢は果たして、技術力で商機を得られか懸念しています。中国は、政府を挙げて電池の規格や安全基準など国際ルールも主導しつつあるそうですが、基準作りで後手に回ると、日本勢にとって不利な技術を強いられます。日本政府にはこうした制度面でも欧米と連携して産業界を後押しすべきです。
089	2050年の温暖化ガス排出実質ゼロを実現するにはCO ₂ を出さない水素の活用が不可欠です。水素を30年に主要燃料に、発電やFCV向けの燃料として利用を増やし、普及につなげることです。日本は水素で走る燃料電池車をいち早く実用化するなど水素技術で先進国とされてきましたが、足元では欧州や中国が猛追してきていますので、巨額の政府資金を投じて安く水素を調達できるインフラをつくることです。また、自動車部門については、バスやトラックなどの大型・長距離輸送は燃料電池車が電気自動車よりも優位に立っています。水素をFCトラック向けの燃料に加工したり、水素をアンモニアに加工して輸出し、バスの燃料として供給するなどの事業が急速に発展させていくことが重要です。経済性の確保に政府の支援が不可欠ですので、水素は政府・企業一体で競争に打ち勝てなければなりません。
090	<p>MT車でギヤを変速させエンジンを回した時の鼓動や響くエンジンサウンド。 マフラーから漂う排気音と排気ガスの匂い。エンジンは車の根幹で魂であり心臓だと思っている。 車が生きている「衝撃」が何とも堪らない。ハイブリッドカーでは成し得ない。EVなどもっての外。</p> <p>新車販売電動化に強烈に反対したい。MTも潰しかねない。 燃費基準や騒音規制、排ガス規制や保安基準、CAFEなどを駆使することを企んでいるみたいだが、そのようなことは認められない。 どれだけ燃費が悪かろうともどんな時代でもエンジン車にも型式やナンバープレートは与えられるべきだ。</p> <p>政府がメーカーに口出ししようとしているが、余計なおせっかいだ。買うのは私たちだ。 車の価格や税金が高くなろうともそれを払ってでもエンジン車を買いつけるし乗り続ける。 だからと言ってそこに付け込んで税金を貪り取ろうとするのはやってはいけない。</p>

回答者番号	御意見及びその理由
091	<p>時計にはアナログもあればデジタルもある。クォーツもあれば電波時計も存在する。 なのに機械式も生き残っている。ソーラー時計もある世の中だ。 メカニカルとして安い時計にも活かされ、時に高級腕時計だからこそメカニカル、とブランドの付加価値になっている。 高級腕時計だから電波時計の正確性が求められるわけではない。 同じ正確性でも、メカニカルとしての高精度だから意味があるのだ。 安い時計でもその世界観や時の連続性を気軽に楽しむ。 メンテナンスなど機械式に手間が掛ってもその過程も楽しむ。そういったものを求めているのだ。</p> <p>ただ効率や正確性といった手段ではなく、趣味やロマンでもあるのだろう。 それは車でも同様と思っている。ただの移動手段ではなく愛情を注ぐものだ。 だから、内燃機関車は無くしてはならないし、付加価値も計り知れないものだ。 スポーツカーとエンジンは切り離せないと考える。</p>
092	<p>グリーン購入法で、可能な限り電動車を導入とあるが、購入時の補助や税制面での助成を役所が受けることになるのはいかがなものか。 その原資は私たちの税金である。 購入時のインシャルコストも非電動車と比べて圧倒的に高い。それも公金だから問題ないと思っているのだろうか。</p> <p>ランニングコストも電動車特有の消耗品があり、結局は非電動車よりも高くつくと思う。 机上で計算しているような燃費で元を取るような結果にはなり得ないだろう。 燃費もカタログほど出るわけではないし、非電動車と変わらない値になったりする。 理想的な燃費のまま運転はできないだろう。</p> <p>そのようなことから国民の理解は得られない内容だと感じる。 多くの職員で一台を共有するわけで、一度に長距離を乗るわけでもない。ころころと車を買替えるわけではないのだから非電動車でコストを掛けてもその方がいいと私は考える。</p>