

修正前		修正後		修正理由	
意見	寄せられた御意見の概要	御意見に対する考え方	意見	寄せられた御意見の概要	
73	CCSの技術的確立・コスト低減に向け必要となる研究開発についてより詳細に記載すべき 貯留技術や、モニタリングの精緻化・自動化、掘削・貯留・モニタリングの精緻化・自動化、掘削・貯留・モニタリングの精緻化「等」の部分で、貯留場所が確保できるかどうか、貯留場所までの輸送時のCO2の排出、地中に埋めたCO2が将来漏れ出す可能性などの課題についての追記。 26ページ、805-808行目 本基本計画において、適地開発の構成要素として「調査井掘削」について明示的に言及すべきであり、例えば、「・・・貯留層のポテンシャル評価等の調査を引き続き推進するとともに、調査井の掘削を実施する。」などとすることが考えられる。 水素発電のコストを、2050年にガス火力以下のコストを目指す。とありますが、このガス火力のコストとは、ガス火力+CCSのコストと考えていいのでしょうか？炭素中立エネルギーシステム構築を考えると、当然そうだと思いますが・・・ p.26 CCSに関する箇所：キャプチャーしたCO2を海外に運搬して、埋めてもらうということが、想定されているなら、その是非を問うという意味でも、それを明示すべきだと思います(廃棄物の海外輸出の一種でもありますので、認められなくなる可能性も考えておくべきだと思います)。 p.26 CCU/カーボンサイクルに関する箇所：CCUは、化石燃料燃焼にともなうCO2をキャプチャーしたものを利用するという前提でよろしいのでしょうか？そうならそう記述いただければと思います。	御意見に対する考え方 分離回収技術の研究開発・実証を行うとともに、貯留技術や、モニタリングの精緻化・自動化、掘削・貯留・モニタリングの精緻化・自動化に関する研究開発を推進いたします。 加えて、CO2輸送技術に関する研究開発・実証にも取り組んでまいります。	73	CCSの技術的確立・コスト低減に向け必要となる研究開発についてより詳細に記載すべき 貯留技術や、モニタリングの精緻化・自動化、掘削・貯留・モニタリングの精緻化「等」の部分で、貯留場所が確保できるかどうか、貯留場所までの輸送時のCO2の排出、地中に埋めたCO2が将来漏れ出す可能性などの課題についての追記。 26ページ、805-808行目 本基本計画において、適地開発の構成要素として「調査井掘削」について明示的に言及すべきであり、例えば、「・・・貯留層のポテンシャル評価等の調査を引き続き推進するとともに、調査井の掘削を実施する。」などとすることが考えられる。 水素発電のコストを、2050年にガス火力以下のコストを目指す。とありますが、このガス火力のコストとは、ガス火力+CCSのコストと考えていいのでしょうか？炭素中立エネルギーシステム構築を考えると、当然そうだと思いますが・・・ p.26 CCSに関する箇所：キャプチャーしたCO2を海外に運搬して、埋めてもらうということが、想定されているなら、その是非を問うという意味でも、それを明示すべきだと思います(廃棄物の海外輸出の一種でもありますので、認められなくなる可能性も考えておくべきだと思います)。 p.26 CCU/カーボンサイクルに関する箇所：CCUは、化石燃料燃焼にともなうCO2をキャプチャーしたものを利用するという前提でよろしいのでしょうか？そうならそう記述いただければと思います。	意見73に記載した御意見の概要の一部について、別途意見73-1として考え方を明示しております。
			73-1	2050年水素コスト目標におけるガス火力以下の定義如何 水素発電のコストを、2050年にガス火力以下のコストを目指す。とありますが、このガス火力のコストとは、ガス火力+CCSのコストと考えていいのでしょうか？炭素中立エネルギーシステム構築を考えると、当然そうだと思いますが・・・	CCSに限定せず環境価値を含めて、2050年にガス火力以下の水素発電コストを目指すこととしております。
102	アンモニア混焼には意味が無いのではないか 石炭火力への20%アンモニア混焼の導入・普及とあるが、アンモニアを製造過程で排出される二酸化炭素や運搬時の二酸化炭素をカウントすると差し引きいくらの排出量削減になるのか示されていない。 また、実機を用いた石炭火力へのアンモニアの混焼実証を進めており、2020年代後半には実用化が見込まれています。 それ以降も、20%に留まらず、専焼化や船舶等の他用途での活用も進めていくことで、カーボンニュートラルの達成に寄与していきます。	アンモニアは、多様なエネルギー源から製造することが可能であるため、国内資源の活用を含むエネルギー調達先の多様化を通じ、エネルギー安全保障の強化にも寄与します。 また、実機を用いた石炭火力へのアンモニアの混焼実証を進めており、2020年代後半には実用化が見込まれています。 それ以降も、20%に留まらず、専焼化や船舶等の他用途での活用も進めていくことで、カーボンニュートラルの達成に寄与していきます。	102	アンモニア混焼には意味が無いのではないか 天然ガスを使用しないクリーンな電力でアンモニアを20%混焼出来る量を本国内で製造できるのか、海外依存でエネルギーのセキュリティになるのか。またアンモニアを混焼させる技術は確立していない。現時点で2030年における二酸化炭素の排出量削減にアンモニアを入れる事は化石エネルギー削減を遅らせるカーボンニュートラルの取り組みを危うくさせる危険がある。	意見101と意見102に同一の意見が記載されていたため、意見102を適切な意見に差し替えております。
178	全ての電気事業者が安定供給と消費者保護等の責任を果たすべき 料金を安くし、年々手取りが少なくなり生活が苦しまれている一般家庭の国民が選びやすいエネルギーシステムを作っていかなければならないと思います。政治家の方は本当に地球環境のことを考えていらっしゃるのでしょうか。 第5次計画からの情勢変化として、世界がカーボンニュートラルに向けて動き出したことがあげられていて、「産業政策として、・・・国家間、企業間での競争も加速している」とある通り、特に産業部門でこれから脱炭素のための技術の選択肢を開発する分野においては、まさに熾烈な国家間競争の最中にあり、エネルギー政策、産業政策、地球温暖化対策が三位一体となった国家戦略の構築が必要である。この国家間競争に打ち勝つためには、脱炭素のための技術開発のみならず、欧州等で研究開発から社会実装段階までの周到な支援策を講じていることも踏まえた他国に勝るレベルでの支援強化に加え、国際的に突出して高い我が国の産業用電気料金の早急な是正が必要である。	東日本大震災以降、原子力発電所の稼働停止などにより我が国の電気料金は上昇傾向にあり、今後も、再生可能エネルギー賦課金が累積的に積み上がる可能性があることから、エネルギーコスト面で日本の国際競争力を高める必要があると認識しております。また、国民生活の観点からも、電気料金の抑制は重要と認識しております。 このため、第6次エネルギー基本計画案においては「FIT・FIP制度における入札制や中長期的な価格目標の活用を通じて、発電事業者のコスト低減の取組を促進」、「安全性を大前提とした原発の再稼働により、国民の電気料金負担の抑制に努め」等と記載し、こうした取組を通じて電気料金の抑制に取り組んでまいります。	178	電気料金を抑制すべき 料金を安くし、年々手取りが少なくなり生活が苦しまれている一般家庭の国民が選びやすいエネルギーシステムを作っていかなければならないと思います。政治家の方は本当に地球環境のことを考えていらっしゃるのでしょうか。 第5次計画からの情勢変化として、世界がカーボンニュートラルに向けて動き出したことがあげられていて、「産業政策として、・・・国家間、企業間での競争も加速している」とある通り、特に産業部門でこれから脱炭素のための技術の選択肢を開発する分野においては、まさに熾烈な国家間競争の最中にあり、エネルギー政策、産業政策、地球温暖化対策が三位一体となった国家戦略の構築が必要である。この国家間競争に打ち勝つためには、脱炭素のための技術開発のみならず、欧州等で研究開発から社会実装段階までの周到な支援策を講じていることも踏まえた他国に勝るレベルでの支援強化に加え、国際的に突出して高い我が国の産業用電気料金の早急な是正が必要である。	意見178と意見179を代表する意見が同一になっていたため、意見178を適切な内容に修正しております。
260	中間貯蔵施設の搬出先を明記すべき 使用済燃料に封じ込められた放射性物質を環境中に拡散させる再処理をしないこと、使用済燃料をできる限り安全に保管するため、乾式貯蔵方式で原発の敷地に貯蔵施設を建設すること、それについて原発立地自治体の住民と真摯に対話し、納得をしてもらうこと、さらには再処理事業を中止するため、六ヶ所再処理工場に貯蔵されている使用済燃料を乾式貯蔵容器に格納し、原発敷地に戻すことを各電力会社と自治体の住民との間で話し合うことを開始することが必要だ。 依然として、原子力発電に対する不安感などにより社会的な信頼は十分に獲得されておらず、また東京電力柏崎刈羽原子力発電所における核物質防護に関する一連の事案など、国民の信頼を損なうような事案も発生するとともに、使用済燃料対策、核燃料サイクル、最終処分、廃炉など様々な課題が存在しており、こうした課題への対応が必要であることはその通りで、原子力は、これからの日本のエネルギー源として採用されるべきでない。 放射能汚染された福島県の復興が進まない中で、これから再稼働させたい原発が立地する自治体の住民との信頼関係が作れるとは思えない。	我が国は全ての使用済核燃料を再処理することを基本としていることから、中間貯蔵施設に搬入された使用済核燃料については、貯蔵期間に終了するまでに全て搬出されることを前提としており、再処理工場の稼働状況や中間貯蔵施設における使用済核燃料の貯蔵状況を勘案しつつ、搬出時に稼働している再処理工場を処理することになります。	260	中間貯蔵施設の搬出先を明記すべき 【意見】搬出先が遠くにある中間貯蔵施設については、再処理工場が搬出先とされているものの、50年後に搬出先となる再処理工場が、六ヶ所再処理工場なのか、それとも新たな再処理工場になるのか明確に示されていない。「2050年を見据えた2030年に向けた政策対応」ということでは、第6次エネルギー基本計画において、長期的な再処理工場の考え方について明記すべきと考える。このままでは、今後の中間貯蔵事業に係るプロセスにおいて中間貯蔵施設に貯蔵した使用済燃料の搬出先の明確化が大きな論点となることは必要である。国の大きなエネルギー政策の柱であるエネルギー基本計画において、この問題を解決するため是非とも、長期的な再処理工場の考え方について明記すべきと考える。 【理由】中間貯蔵事業を受け入れている立地自治体として、市議会及び市民に対して説明することが困難となるため。 依然として、原子力発電に対する不安感などにより社会的な信頼は十分に獲得されておらず、また東京電力柏崎刈羽原子力発電所における核物質防護に関する一連の事案など、国民の信頼を損なうような事案も発生するとともに、使用済燃料対策、核燃料サイクル、最終処分、廃炉など様々な課題が存在しており、こうした課題への対応が必要であることはその通りで、原子力は、これからの日本のエネルギー源として採用されるべきでない。 放射能汚染された福島県の復興が進まない中で、これから再稼働させたい原発が立地する自治体の住民との信頼関係が作れるとは思えない。	意見260に記載した御意見の概要の一部について、別途意見260-1として考え方を明示するとともに、適切な意見に差し替えを行っております。
			260-1	使用済燃料の再処理は中止すべき 使用済燃料に封じ込められた放射性物質を環境中に拡散させる再処理をしないこと、使用済燃料をできる限り安全に保管するため、乾式貯蔵方式で原発の敷地に貯蔵施設を建設すること、それについて原発立地自治体の住民と真摯に対話し、納得をもらうこと、さらには再処理事業を中止するため、六ヶ所再処理工場に貯蔵されている使用済燃料を乾式貯蔵容器に格納し、原発敷地に戻すことを各電力会社と自治体の住民との間で話し合うことを開始することが必要だ。 原子力発電所が稼働することで発生する使用済燃料について、再処理を行うと、使用済燃料を直接処分する場合に比べ、高レベル放射性廃棄物が約4分の1に減量されるとともに、高レベル放射性廃棄物の有密度が元の自然発生から低減される期間が約10万年から約8千年に短縮されます。このような観点に加え、資源の有効利用にも資するため、使用済燃料を再処理し、回収したプルトニウム等を原子力発電所において再利用することを政府の基本方針としております。	
299	燃料電池自動車推進すべき 国際競争に勝つための燃料電池トラック推進政策が必要だ。燃料電池トラックは国際的に注目が集まる技術であるため、日本は世界市場を席巻するためのアクションを至急とるべきです。日本の産業を守るために、国としての決断をお願いします。 化石燃料を削減し、再エネとEV（FCV）に対する比率をあげてください。 脱炭素社会の実現のために、ガソリン車から水素自動車への移行を早めて欲しいと思っています。	現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。 現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。 例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。 そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。 また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。	299	燃料電池自動車推進すべき 国際競争に勝つための燃料電池トラック推進政策が必要だ。燃料電池トラックは国際的に注目が集まる技術であるため、日本は世界市場を席巻するためのアクションを至急とるべきです。日本の産業を守るために、国としての決断をお願いします。 化石燃料を削減し、再エネとEV・FCVに対する比率をあげてください。 脱炭素社会の実現のために、ガソリン車から水素自動車への移行を早めて欲しいと思っています。	小数点の記載漏れ、一部表記の誤記があったため修正しております。
300	燃料電池自動車推進すべきでない 世界の潮流が電気自動車に転換している中で、水素自動車の開発は世界の潮流に逆行しているのではないか。水素インフラが無駄になりはしないのか。水素の将来像が危ぶまれる。	現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。 現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。 例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。 そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。 また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。	300	燃料電池自動車推進すべきでない 世界の潮流が電気自動車に転換している中で、水素自動車の開発は世界の潮流に逆行しているのではないか。水素インフラが無駄になりはしないのか。水素の将来像が危ぶまれる。	小数点の記載漏れがあったため修正しております。
306	資源開発を支援すべきでない p.81 (9)エネルギー安定供給とカーボンニュートラル時代を見据えたエネルギー・鉱物資源確保の推進 2 石油・天然ガス等の自主開発の更なる推進。 3 アジアLNG市場の創出・拡大 5 石油・天然ガス業界における新たな人材育成・獲得 これらの項目を全面削除するべき。 資源外交の中で鉱物資源を除いた化石燃料についての新規開発に関する項目については、推進から撤退の方針転換を行うべき。IEAが5月に発行した2050年ネットゼロ報告書の中でも、1.5°C目標を達成するためには、すでに発見された地下資源の化石燃料の量のうちのほんの一部しか利用できないことが示されており、化石燃料の新規探査や開発は不要であるとしているため。化石燃料資源の新規開発停止が運動側の新たな目標と化していることから、これが徐々に実現することを見越して長い先の開発はこれから方針転換を始める必要がある。 なお、2010年頃のIEAの報告書でも発見済みの油田の年次減退率が年率5%以上と非常に高いことが示されており、当時話題に上っていた「ピークオイル危機」への適応策と同じものが必要となると想定して、エネルギー転換の方針を再考する必要がある。 今回の改定までにこの事態に対する緊急事態対応計画BCPを策定されることを望む。	エネルギー基本計画（案）の5（9）②に記載の通り、我が国は、石油・天然ガスのほぼ全量を輸入に依存しています。そうした中、油価高騰による上流投資の減少、ホルムズ海峡や南シナ海・東シナ海などシーレーンリスクの高まり、今冬の電力需給逼迫など、エネルギー等の自主開発の更なる推進、今冬の電力需給逼迫など、こうした大きな環境変化の中においても、石油は災害時におけるエネルギーの「最後の砦」として、また天然ガスは、カーボンニュートラル社会への移行期に加え、カーボンニュートラル社会の実現後も引き続き使用可能な重要なエネルギー源であり、石油・天然ガスの安定供給確保の重要性は全く変わりません。 今後とも、JOGMECによるリスクマネー供給や積極的な資源外交の推進等による海外利益の獲得、国内資源開発の推進等を実施していくことが重要であると考えます。	306	資源開発を支援すべきでない p.81 (9)エネルギー安定供給とカーボンニュートラル時代を見据えたエネルギー・鉱物資源確保の推進 2 石油・天然ガス等の自主開発の更なる推進。 3 アジアLNG市場の創出・拡大 5 石油・天然ガス業界における新たな人材育成・獲得 これらの項目を全面削除するべき。 資源外交の中で鉱物資源を除いた化石燃料についての新規開発に関する項目については、推進から撤退の方針転換を行うべき。IEAが5月に発行した2050年ネットゼロ報告書の中でも、1.5°C目標を達成するためには、すでに発見された地下資源の化石燃料の量のうちのほんの一部しか利用できないことが示されており、化石燃料の新規探査や開発は不要であるとしているため。化石燃料資源の新規開発停止が運動側の新たな目標と化していることから、これが徐々に実現することを見越して長い先の開発はこれから方針転換を始める必要がある。 なお、2010年頃のIEAの報告書でも発見済みの油田の年次減退率が年率5%以上と非常に高いことが示されており、当時話題に上っていた「ピークオイル危機」への適応策と同じものが必要となると想定して、エネルギー転換の方針を再考する必要がある。 今回の改定までにこの事態に対する緊急事態対応計画BCPを策定されることを望む。	意見306と意見310に同様の意見が記載されており、御意見に対する考え方に整合しない意見306から該当意見を削除しました（意見310には引き続き記載しております）。

意見	御意見に対する考え方	意見	御意見に対する考え方	
<p>寄せられた御意見の概要</p> <p>該当箇所：第5章(9)5. 2799-2815行 「石油・天然ガス業界における新たな人材育成・獲得」は、項目を削除してください。</p> <p>新たな人材育成・獲得は本案でも「最優先の原則で取り組む」とされた再生可能エネルギーなど、他の分野でも必要だが、独立した項目として記載されているのはこの石油・天然ガス業界だけになっていて不自然であり、エネルギー基本計画全体における人材育成・獲得の優先度として適当でないと考えたため。</p> <p>蓄電池など電化に必要な鉱物の採掘に関して、経済優先とならないような地球規模の対策、政策が必要。海外での鉱物採掘については、先住民のくらしが守られない、森林伐採、河川や海の汚染などの問題を密接に関係している。鉱物の採掘はなるべくしないという方向で進めるべき。</p> <p>脱石炭・脱化石燃料を進める上では、エネルギー・鉱物資源開発を積極的に進める必要はない。アンモニア・水素利用という目的で化石燃料の開発を行うのは、本末転倒でありやめるべきである。アジアのLNG市場拡大は、脱化石燃料を目指す上で不要である。</p> <p>化石燃料燃焼を止める必要があるにも関わらず、新たな化石燃料資源開発は矛盾。温暖化促進策以外の何ものでもない。即刻中止すべき。</p> <p>「石油・天然ガスの安定供給確保に向けて、引き続き資源外交の推進やJOGMECによるリスクマネーの供給等により、自主開発を推進し、石油・天然ガスの自主開発比率(2019年度は34.7%)を2030年に50%以上、2040年には60%以上に引き上げることを目指す。」とありますが、脱炭素を目指す中で、この数字の引き上げに矛盾を感じます。エネルギーのシフトは再エネに注力すべきです。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>寄せられた御意見の概要</p> <p>該当箇所：第5章(9)5. 2799-2815行 「石油・天然ガス業界における新たな人材育成・獲得」は、項目を削除してください。</p> <p>新たな人材育成・獲得は本案でも「最優先の原則で取り組む」とされた再生可能エネルギーなど、他の分野でも必要だが、独立した項目として記載されているのはこの石油・天然ガス業界だけになっていて不自然であり、エネルギー基本計画全体における人材育成・獲得の優先度として適当でないと考えたため。</p> <p>蓄電池など電化に必要な鉱物の採掘に関して、経済優先とならないような地球規模の対策、政策が必要。海外での鉱物採掘については、先住民のくらしが守られない、森林伐採、河川や海の汚染などの問題を密接に関係している。鉱物の採掘はなるべくしないという方向で進めるべき。</p> <p>脱石炭・脱化石燃料を進める上では、エネルギー・鉱物資源開発を積極的に進める必要はない。アンモニア・水素利用という目的で化石燃料の開発を行うのは、本末転倒でありやめるべきである。アジアのLNG市場拡大は、脱化石燃料を目指す上で不要である。</p> <p>化石燃料燃焼を止める必要があるにも関わらず、新たな化石燃料資源開発は矛盾。温暖化促進策以外の何ものでもない。即刻中止すべき。</p> <p>「石油・天然ガスの安定供給確保に向けて、引き続き資源外交の推進やJOGMECによるリスクマネーの供給等により、自主開発を推進し、石油・天然ガスの自主開発比率(2019年度は34.7%)を2030年に50%以上、2040年には60%以上に引き上げることを目指す。」とありますが、脱炭素を目指す中で、この数字の引き上げに矛盾を感じます。エネルギーのシフトは再エネに注力すべきです。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	
<p>415 EVを推進すべき</p> <p>ガソリン車は例外なく廃止へ向かわせ、電気自動車を普及させること。</p> <p>自動車の量自体適量にする政策。</p> <p>運輸部門の脱炭素化に向けて、乗用車については2035年までに新車販売で電動車100%の実現を掲げ、商用車についても乗用車に準じた実現目標を掲げ包括的な措置を講じることを推進してください。</p> <p>ガソリン車は廃止へ向かわせ。</p> <p>HEVとPHEVのハイブリッド種を含めてガソリン車は例外なく段階的な廃止計画を定める政策を発表する。現在の「2030年代半ば」までのガソリン車の廃止計画は不十分であり、できるだけ早期に、よりサステイナブルな交通制度とEV(電気車)への移行することが脱炭素化には不可欠である。</p> <p>特に自動車については、電化(EV化)によるCO2削減だけでなく、蓄電池資源としても脱炭素への貢献度が高いことから、普及率の目標を設定し実行していく必要がある。</p> <p>2030年の新規の電気自動車の導入目標を低くすると思います。</p> <p>「電動車」を燃料に用いないEVに限定すべきである。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>415 EVを推進すべき</p> <p>ガソリン車は例外なく廃止へ向かわせ、電気自動車を普及させること。</p> <p>自動車の量自体適量にする政策。</p> <p>運輸部門の脱炭素化に向けて、乗用車については2035年までに新車販売で電動車100%の実現を掲げ、商用車についても乗用車に準じた実現目標を掲げ包括的な措置を講じることを推進してください。</p> <p>ガソリン車は廃止へ向かわせ。</p> <p>HEVとPHEVのハイブリッド種を含めてガソリン車は例外なく段階的な廃止計画を定める政策を発表する。現在の「2030年代半ば」までのガソリン車の廃止計画は不十分であり、できるだけ早期に、よりサステイナブルな交通制度とEV(電気車)への移行することが脱炭素化には不可欠である。</p> <p>特に自動車については、電化(EV化)によるCO2削減だけでなく、蓄電池資源としても脱炭素への貢献度が高いことから、普及率の目標を設定し実行していく必要がある。</p> <p>2030年の新規の電気自動車の導入目標を低くすると思います。</p> <p>「電動車」を燃料に用いないEVに限定すべきである。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>小数点の記載漏れがあったため修正しております。</p>
<p>416 EVを推進すべきでない</p> <p>電気自動車の導入拡大が本日にCO2排出削減に繋がるのか、事前検証をしっかりとすべきである。</p> <p>電気自動車にして約10万km以上の走行距離でようやくガソリン車に対してライフサイクルCO2排出量が少なくなるという論文が工科大学とマツダ社員の共著で発表されている。</p> <p>自動車の中ではハイブリッド自動車(電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車)の中では、ハイブリッド自動車を高く評価する。</p> <p>日本の自動車産業はいち早く電化化に取り組み、ハイブリッド技術等によって、この20年間で23%という国際的に極めて高いレベルでCO2を削減してきた。米国や中国等よりはるかに進んでいる。この技術をさらに活かしていくべきである。また、エネルギー・ベストミックスとして、日本の電力会社が課題の原子力・再エネ発電を控えながら全体の電源構成や総必要発電量の課題・目標を達成していかざるを得ない状況を考慮すると、電力会社供給の電力は極力、産業や家庭で利用し、他方、自動車はガソリンで発電するハイブリッド自動車を進めるべきである。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>416 EVを推進すべきでない</p> <p>電気自動車の導入拡大が本日にCO2排出削減に繋がるのか、事前検証をしっかりとすべきである。</p> <p>電気自動車にして約10万km以上の走行距離でようやくガソリン車に対してライフサイクルCO2排出量が少なくなるという論文が工科大学とマツダ社員の共著で発表されている。</p> <p>自動車の中ではハイブリッド自動車(電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車)の中では、ハイブリッド自動車を高く評価する。</p> <p>日本の自動車産業はいち早く電化化に取り組み、ハイブリッド技術等によって、この20年間で23%という国際的に極めて高いレベルでCO2を削減してきた。米国や中国等よりはるかに進んでいる。この技術をさらに活かしていくべきである。また、エネルギー・ベストミックスとして、日本の電力会社が課題の原子力・再エネ発電を控えながら全体の電源構成や総必要発電量の課題・目標を達成していかざるを得ない状況を考慮すると、電力会社供給の電力は極力、産業や家庭で利用し、他方、自動車はガソリンで発電するハイブリッド自動車を進めるべきである。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>小数点の記載漏れがあったため修正しております。</p>
<p>417 次世代自動車インフラ整備は重要である</p> <p>排気ガスが出るガソリン車を禁止し、すべてEVにし充電場の設置を拡大してください。</p> <p>112ページ3753行から3759行にかけて、電動車向けの充電インフラ整備について書かれているが、電動車向けの充電インフラはこれまでのガソリン車のようなSSよりも、電動車が日常的に駐車されている住宅や職場で、分散型の太陽光発電等と結びついた充電が促進されるべきであると考える。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p> <p>2030年までのこの約8年間で、このような設備更新に踏み切れる企業がどれだけあるか疑問があります。電動車導入への支援拡大に代えて、次世代バイオディーゼルなど、既存設備を活用できる温室効果ガス削減分野への支援など、支援の幅の拡大検討を求めます。</p> <p>2035年までに乗用車新車販売で電動車100%はあまりにも早すぎるのではないかと。生産すること自体は可能だと思われるが、消費者に買ってもらうためには今のガソリンスタンド並みの設備の普及が必要となるが今のスタンドを新しくするにしろ企業への具体的な計画と支援がないと厳しいと思う。</p> <p>総合エネルギー拠点化の後押しについては、電気自動車向け充電サービスや燃料電池自動車向け水素ステーションはビジネス性や設置コスト等に課題があり、これらの課題の解決を図っていく必要がある。</p> <p>運輸部門では、電動車・インフラの導入拡大。エネルギー効率の観点からも、既存インフラ(車両等)の脱炭素化の方策が必要と考えます</p> <p>企業とも連携して検討を進めていただけたらうれしいです</p> <p>水素ステーションを早く整備しなければ、水素自動車の普及も進まないため、水素の安定供給を進めてほしい。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>417 次世代自動車インフラ整備は重要である</p> <p>排気ガスが出るガソリン車を禁止し、すべてEVにし充電場の設置を拡大してください。</p> <p>112ページ3753行から3759行にかけて、電動車向けの充電インフラ整備について書かれているが、電動車向けの充電インフラはこれまでのガソリン車のようなSSよりも、電動車が日常的に駐車されている住宅や職場で、分散型の太陽光発電等と結びついた充電が促進されるべきであると考える。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p> <p>2030年までのこの約8年間で、このような設備更新に踏み切れる企業がどれだけあるか疑問があります。電動車導入への支援拡大に代えて、次世代バイオディーゼルなど、既存設備を活用できる温室効果ガス削減分野への支援など、支援の幅の拡大検討を求めます。</p> <p>2035年までに乗用車新車販売で電動車100%はあまりにも早すぎるのではないかと。生産すること自体は可能だと思われるが、消費者に買ってもらうためには今のガソリンスタンド並みの設備の普及が必要となるが今のスタンドを新しくするにしろ企業への具体的な計画と支援がないと厳しいと思う。</p> <p>総合エネルギー拠点化の後押しについては、電気自動車向け充電サービスや燃料電池自動車向け水素ステーションはビジネス性や設置コスト等に課題があり、これらの課題の解決を図っていく必要がある。</p> <p>運輸部門では、電動車・インフラの導入拡大。エネルギー効率の観点からも、既存インフラ(車両等)の脱炭素化の方策が必要と考えます</p> <p>企業とも連携して検討を進めていただけたらうれしいです</p> <p>水素ステーションを早く整備しなければ、水素自動車の普及も進まないため、水素の安定供給を進めてほしい。</p>	<p>現在、自動車部門からのCO2排出量は約1.8億トンとなっており、2050年にはこれをカーボンニュートラル化していくことを目指しています。</p> <p>現時点で完璧な技術は存在しないため、特定の技術だけでこの野心的な目標を実現するのは困難であると考えられます。</p> <p>例えば、BEVやFCVは走行時のCO2排出がゼロになる一方で、コストの課題があり、加えて、BEVについては充電時間の長さ、FCVについては水素ステーション整備が高額といった課題を克服していく必要があります。特にFCVは、水素ステーションの整備や水素調達コストの低減を図ることで経済合理性を高めつつ、航続距離の長さや充電時間の短さといった利点を生かすことができる商用用途を中心に、普及を推進してまいります。</p> <p>そのため、原案にあるとおり、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー/燃料を最適に組み合わせ、多様な道筋を目指すという考え方が妥当であると考えます。</p> <p>また、その実現に向けて、電動車の購入支援、充電・充電ステーション等のインフラ整備、関連産業の「攻めの業態転換・事業再構築支援」、革新型電池の研究開発支援等、包括的な取組を進めてまいります。</p>	<p>小数点の記載漏れがあったため修正しております。</p>