

<運輸・水素部門>

【全般】

- 自動車利用の抑制と脱炭素化には、都市計画との連携が大事である。都市のなかで人々が移動する際にゼロエミッションをどう確保するのか、電力・熱・エネルギーの需給にエネルギーインフラをどう組み合わせていくかなど、都市としての未来のビジョンを明確に打ち出す必要があり、そのためには東京都庁内の連携が非常に重要になってくる。
- 事業者や都民がすぐに着手できることを示すことが大事。今すぐできることを早く始める選択肢を見せて、そのあと技術的に新しいことにチャレンジしていけるようなステップを示せると良い。
- 中小事業者にとっては設備投資に関する補助金は大変ありがたく、今後も事業者側の目線を忘れず続けてもらいたい。
- 自動車利用が下げ止まりになっていることやFCVが想定より普及しないことについて、何がボトルネックになっているのか調査すべきである。

【自動車利用の抑制】

- 地方に比べ東京は車がなくても生活できる環境が整っているため、そのメリットを最大限に生かしていくべきであり、その観点では、便利で利用しやすいカーシェアリングのシステムを都内で進めていただきたい。
- 自転車で走りたくなるような道路整備を内外にアピールし自転車で得られるメリットや環境価値を出していくことが大事である。エネルギー効率や脱炭素の先には生活の質や都市としての経験価値の向上があるという視点を持つべき。
- 自転車が使いやすい道路や駐輪場の整備は引き続き進めてもらいたい。自転車シェアリングのエリアを拡大しつつも、自転車による事故が増えているなかで社会制度をどのように整備していくかも考えていただきたい。

環境審議会第44回企画政策部会における主なご意見について

【自動車の脱炭素化】

- 将来的に太陽光発電が中心になると、昼間に余った再エネ電力を駐車中の電動車に充電できるため相性が良い。充電した再エネ電力を証明するような仕組みがあれば、走行時に必要とする電力の再エネ化に向けたインセンティブになる。
- 自動車環境管理計画書制度における非ガソリン車の導入義務付けを支持する。本制度の長期的な見通しを示せれば投資が進むのではないか。
- 社会基盤であるインフラからエネルギーを最も効率的かつ脱炭素で提供するのには、社会設計が必要になり、インフラ整備における構想や街側の工夫が重要であるため、オール東京で連携して取り組んでいただきたい。
- EVなどの蓄電池を搭載している車両は、災害時にライフラインが途絶したときに電力を供給できるため、社会的に重要な施設にV2Hなどを整えておくことや、災害時を想定しどのような場所に充電拠点を設けるべきなのかを検討することが重要ではないか。災害時の電源確保のみならず平常時のエネマネツールとしても活用でき、エネルギーの面的利用によるBCD（業務継続地区）化にも繋がるZEVの普及施策や助成を、都が率先して進めることは意義が大きい。
- 事業者にとってEV充電器を自前で設置することはインセンティブが少ないため、公的な存在である都がサポートすることは普及の鍵になるし、コインパーキングなど「土地のみ」駐車場への設置も進めていくべきである。また、設置する場所によって、普通充電器や急速充電器などの充電設備のスペックを変えることも重要である。
- ガソリンスタンドのマルチエネルギーステーション化について、新たなエネルギーを提供する拠点として変えていけるということを都が見せられれば、全国的にも意義のある変化につながるのではないか。ガソリン車とZEVが共存するような移行期においては、ガソリンスタンド等のインフラがなくならないよう、都市機能の観点から注視いただきたい。
- 車両の電動化、自動運転、デジタル化は相性が良いため、物流における脱炭素化への支援をお願いしたい。

環境審議会第44回企画政策部会における主なご意見について

【水素の普及促進】

- 水素は再エネの調整力になり、エネルギーの貯蔵可能時間も既存の技術とは異なる。再エネと地産地消型の国産のグリーン水素は補完性の高い技術のため、先を見据えた施策検討をお願いしたい。
- グリーン水素普及のために将来的に重要になるのは、消費者がグリーン水素を選べるようになること。そのために必要な情報基盤の整備も一緒にやっていくべきである。
- グレー水素は、水素普及の初期においてはネットワーク拡大など一定の役割を果たすと考えられ、クレジットを使ってオフセットすることで脱炭素に貢献できる点も普及させることができる。
- グリーン水素に先立ってグレー、ブルー水素を普及させることや、都市ガス等のパイプラインに依存している家庭用燃料電池の普及は、長期的なロックイン効果（囲い込み効果）が発生する恐れがある。その観点から、グリーン水素のサプライチェーンを構築できるように補助すべきではないか。
- 燃料電池の利点は高効率でエネルギーを利活用できる点であるが、水素供給のコストをいかに下げていくかが課題であるため、行政からの協力をお願いしたい。
- 水素普及においては、技術開発にも補助できるように考えていただきたい。
- 水素を活用したメタネーション等の熱の脱炭素化は、都市機能を活かすことになり、エネルギー施策だけでなく、社会全体のコストやセキュリティの観点からも可能性として残していくべきである。
- カーボンニュートラル都市ガスは企業のSBTにおける認定スキームでは削減に当たらないため、クレジットは活用できない点を注意すべき。
- 持つことの憧れと使うことの喜びをデザインしていくことで、水素が自律的に普及していく仕組みを作っていくべきであり、補助金からどう脱却するかを考えていく必要がある。

環境審議会第44回企画政策部会における主なご意見について

<部門別目標>

- 2030年への目標が明確な数値で示されることは誘導効果もあり、高く評価したい。新規と既存の施設における手法や実施方法の違いを、条例にどう落とし込んでいくかは今後検討すべき点である。
- 家庭部門の対策においては住宅に住んでいる人々の意識変革が重要である。また、その目標達成には住宅を売る人々の意識変革も必要であることなど、各部門で削減が求められる主体は、必ずしも部門ではないため混同しないようにすべき。
- 家庭部門を所得階層別で見た時、エネルギー消費の状態や光熱費が家計に与えるインパクトが違うため、部門の中の内訳に関しても、もう一段踏み込んだ想定を示すことが必要ではないか。
- ZEHや東京ゼロエミ住宅などトップアップの施策を推進しつつも、一定の環境性能を持った住宅をデフォルトとして示すことや、エネルギー消費が多いと考えられる世帯に対して有効な施策を進めることで、脱炭素へ誘導していけるのではないか。
- 部門別目標達成には消費ベースCO₂の視点も大事である。特に業務部門においては、今後、ビルの建築に低排出型の資材が使われるよう、都ができることを検討いただきたい。