

## 前回部会における主なご意見等と対応について

ページ	主なご意見等	対応
全体 36 ほか	ゼロエミッション車や電動車、充電インフラなど、取りまとめの内容に応じた用語の整理ができていますか。	各章・節での電動車、EVやPHVなどの用語を確認し、「Ⅲ章 3 節」のタイトルについて、「インフラ設備の促進に向けた施策」を「充電設備の設置促進に向けた施策」に変更するなど、用語の整理を行った。
19-20	充電設備の設置に関し、導入やメンテナンスに係るコストとその収支について、もっと台数を増やせば課題が解消できるのではないかと。料金体系については過去から変わっていないのか。コスト収支の段階的なシナリオがあっても良いのではないかと。戸建住宅の後付けの充電設備設置工事では、示されている工事費内では収まらないこともある。	「Ⅱ章 3 節(1)充電インフラ」に前回部会の資料 2-2「充電インフラのコストに関する現状について」の内容を抜粋して課題を提示し、「収益性が確保できるビジネスモデルを確立させることが望ましい。」と記載。また、工事施工に関する模式図を追加するとともに、現場状況や施工方法により費用が大きく異なる旨を記載。
22	交通施策全体を考えたときには、CO <sub>2</sub> 排出が少ない公共交通機関の利用、特に地下鉄などの利用促進が重要。 ドローン配送について触れているが、エネルギーを多く消費するものもある。社会全体の省エネ・脱炭素化につながるという視点が大切。	「Ⅲ章 1 節(1)社会情勢を踏まえた施策展開」について、「これまで以上に公共交通の利用促進を図る」を加筆。 また、脱炭素化につながるという視点から、「輸送・移動を最適化するという考えのもと、電動車を効果的に活用して脱炭素化を推進していくことが望ましい」と修正。
34-35	コベネフィットを強調することも重要。非常時に利用できる給電機能など、災害対応に着目した普及啓発ができればよい。 また、EV 等の良いところを実感してもらうためには体験が重要であり、府民に EV を体験してもらえよう機会を設けてほしい。	「Ⅲ章 2 節(4)府民等による導入・利用の促進」について、「今後進展が期待される IoT 等を活用した車内空間の進化なども周知するといったコベネフィットを意識した啓発方法の創意工夫が必要」と加筆修正。また、「取組みの具体的な例」に、「走行性能に加え、災害時にも活用可能な充放電機能の利便性等の多様な魅力を実感できる体験機会の提供」を加筆。