

ゼロカーボン・ドライブとは、自動車の脱炭素化と燃料の脱炭素化を組み合わせることにより、走行時のCO2排出量ゼロを目指す環境省の取組です。

ゼロカーボン・ドライブ概要

ゼロカーボン・ドライブ

- ゼロカーボン・ドライブ（略称：ゼロドラ）は、以下2つの条件を満たす走行時のCO2排出量がゼロのドライブ
 - 「EV、PHEV、FCVの活用」
⇒ ①
 - 「太陽光や風力などの再生可能エネルギーを使って発電した電力（再エネ電力）の活用」
⇒ ②
- 環境省では補正予算にて「再エネ電力と電動車等を組み合わせた補助金」の交付や「ゼロドラHPの作成」などを行い、ゼロカーボンドライブの普及啓発を実施している。



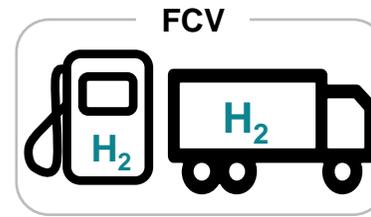
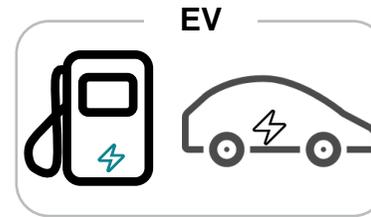
図1：ゼロドラロゴマーク



図2：環境省ゼロドラHP

① 自動車の脱炭素化

- EV、FCV、合成燃料車等の化石燃料を使用しない車両の導入を推進



② 燃料の脱炭素化

- 再エネ電力、水素、e-fuel等、CO2排出係数が小さい燃料の導入を推進



=

ゼロカーボン・ドライブの更なる普及と、自動車由来CO2排出量削減のため、

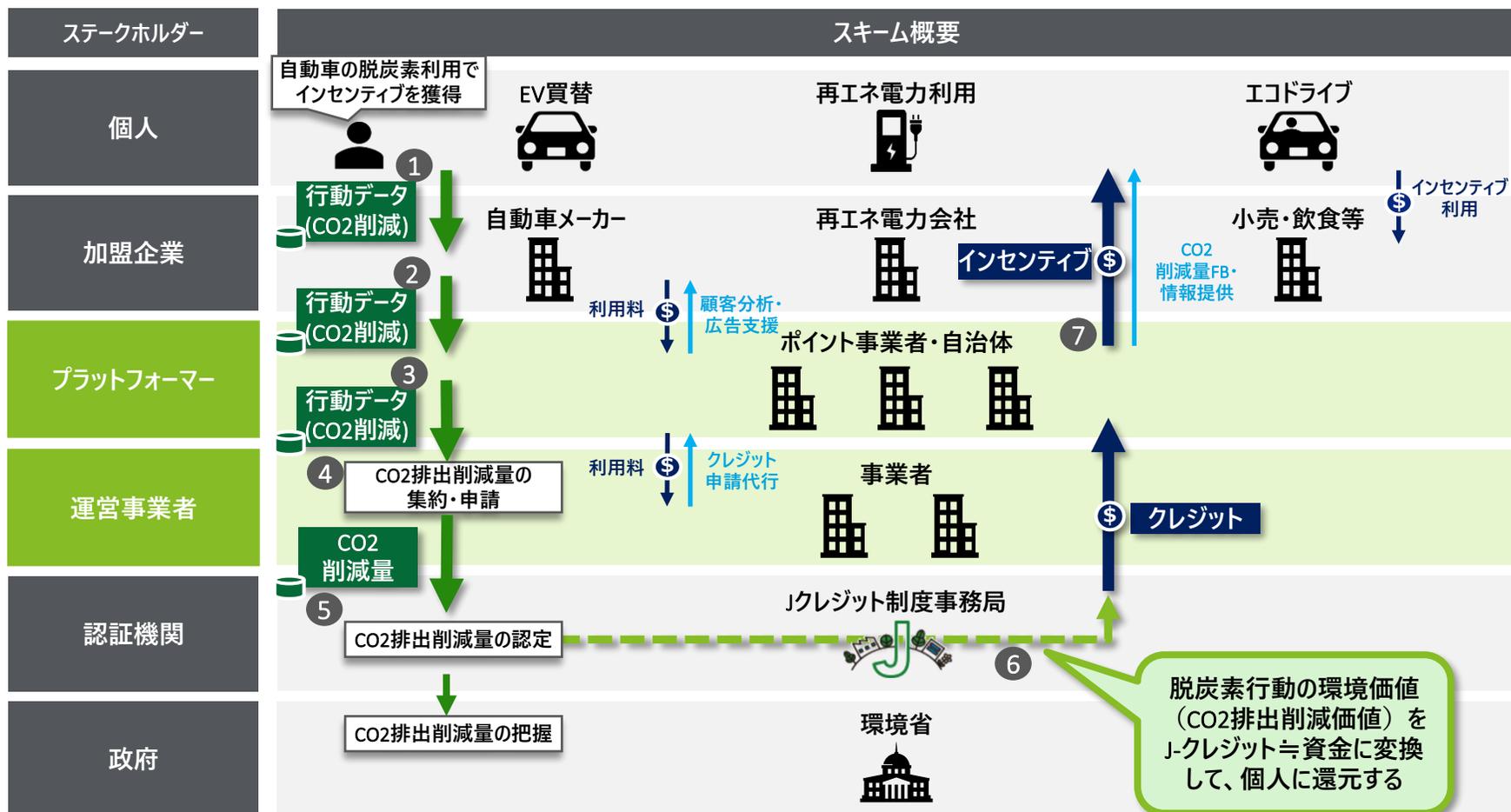
- ① 自動車の脱炭素化（EV買替・エコドライブ） ② 燃料の脱炭素化（再エネ電力利用）を促すインセンティブ制度を検討しました。

「ゼロカーボン・ドライブ インセンティブ制度」は、個人の自動車由来のCO2排出削減を、自治体や事業者がまとめてクレジット申請し、インセンティブ還元するしくみです。

J-クレジットを原資としたインセンティブ還元のしくみ

凡例 —: サービスの流れ —: データの流れ —: お金の流れ

個人の「自動車の脱炭素利用（EV買替・再エネ電力利用・エコドライブ）」の行動データを集めて、CO2排出削減量を集計し、自治体や事業者が、CO2排出削減量をまとめて申請、J-クレジット化することで、インセンティブとして個人に還元します。



実証実験では、個人の脱炭素行動の改善傾向が示唆されました。しくみ導入により、自治体目線では脱炭素と地域活性化、事業者目線では集客のメリットが考えられます。

実証実験での効果と導入のメリット例

脱炭素行動への効果

再エネ電力利用



インセンティブ還元のしくみ導入による「CO2排出量削減」、「再エネ利用意欲の向上」の傾向が示唆されました。

エコドライブ



しくみ導入による「実燃費の改善」、「CO2排出量削減」、「エコドライブ意識の向上」の傾向が示唆されました。

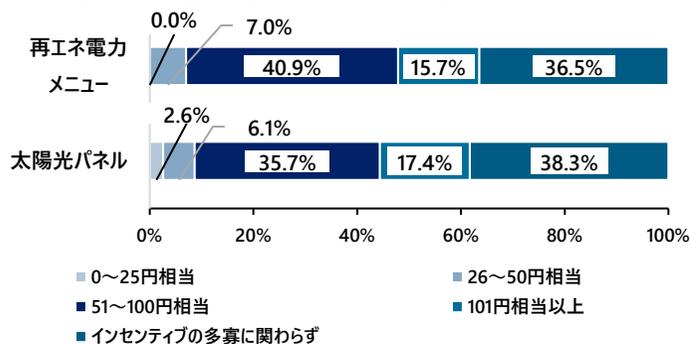
排出量

群別CO2排出削減量	単位:kg-CO2		
	対照群*1	介入群*2	介入効果
1人あたり月間平均	28.54	112.04	83.5

インセンティブによる利用意欲変化に関するアンケート

太陽光パネルや再エネ電力メニューの導入に向けて、インセンティブの多寡にかかわらず意欲が促進されると回答した層(約4割)、月間51~100円相当が妥当と回答した層(約4割)が多く、インセンティブ還元の「再エネ電力利用意欲向上」効果が示唆されました。

利用意欲が喚起されるインセンティブ付与額について



実燃費

介入前後で実燃費が変化したモニターの割合

モード燃費到達率	対照群*1	介入群*2	介入効果
悪化した/変化なし	38.1%	33.9%	+4.2%
改善した	61.9%	66.1%	

排出量

走行距離当たりCO2排出削減量 単位:g-CO2/km

対照群*1	介入群*2	介入効果
-2.29	6.00	+8.29

意識

介入後のエコドライブへの意識アンケート結果

選択肢	対照群*1	介入群*2	介入効果
ポジティブな変化	49.3%	64.0%	+14.7%
ネガティブな変化	1.5%	1.3%	
変化なし	49.3%	34.7%	

しくみ導入のメリット例

自治体

脱炭素の観点

- 住民へのEV×再エネ普及
- CO2排出削減の効果測定
- PF事業者による宣伝効果を享受できる

ポイント制度の観点

- 住民のCO2削減価値をJ-クレジット化、地域通貨等で還元し地域経済の活性化へ

事業者

脱炭素の観点

- 既存事業の脱炭素観点での魅力づけ
- CO2排出削減の効果測定

ポイント制度の観点

- プラットフォーム利用者の集客ができる

*1*2：実証参加者を、環境貢献に応じてインセンティブ還元等を行う介入群と、行わない対照群に分け、介入の効果を比較した