

## 第 1 回 EV・PHV・FCV 普及加速プラン(仮称)検討委員会(2020 年 9 月 10 日開催)における主な委員発言要旨及び対応案

No	主な発言要旨	対応案
1	<p>(普及目標の考え方)</p> <p>LCA の観点から、日本も欧州も燃費でなく WtW の CO2 で基準を策定する動きがある。EV にしても FCV にしても、再生可能エネルギーを電力としてどれだけ使えるかが今後の課題となっていく。また、再生可能エネルギーによる電気及び水素を中部圏で供給することができるかも考慮していくこと必要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● WtW による CO2 排出削減の必要性、エネルギーミックスの動向等を踏まえた普及目標見直しの考え方を以下のとおり、プラン素案に記載します。</li> <li>・第 3 章 P30 の普及目標は、国の動向、県の現行計画(地球温暖化防止戦略 2030)等との整合や最新の実績データに基づく推計等により設定しますが、今後の地球温暖化対策の進展、EV 等を取り巻く情勢の変化、ユーザーニーズの高まり等の変化を踏まえ、見直しを検討する旨記載します。</li> <li>・関連して、第 3 章 P31 に本プランにおける WtW の位置付けを記載するとともに、P32 には、内燃機関車も含めた自動車用燃料・エネルギー多様化の動向を記載します。</li> </ul>
2	<p>(普及目標の考え方)</p> <p>今回示された政府目標を踏まえた目標案自体は問題ないが、将来的にはエネルギーの動向や、ユーザーニーズを踏まえて修正を加え、最終的なゴールを検討する必要がある。</p>	
3	<p>(普及目標の考え方)</p> <p>内燃機関の燃料は引き続きガソリン及び軽油なのかということも論点となる。例えば日本でも水素と CO2 から作る合成燃料や、バイオ燃料の研究が進んでおり、ガソリン等に混合すると CO2 の削減が可能である。EV・PHV・FCV の比率を何%とするといった議論はスタート地点として良いが、そういった取組の肉付けも検討しないと実行に移すのは難しい。</p>	
4	<p>(WtW での CO2 排出量試算)</p> <p>これまでの計算方法に従い(Tank to Wheel の)試算で、販売目標 30%を達成すれば 28.9%の削減にミートするという結果は問題ない。但し、エネルギーミックスは前提条件として重要なことなので、WtW の値を参考値として試算すること。</p> <p>その際、「技術難易度」も入れるべきである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● WtW の排出量の試算結果は、別紙のとおりです。</li> <li>● 自動車用燃料・エネルギーの多様化に向けた技術難易度については、第 3 章 P32 の図に記載します。</li> </ul>

No	主な発言要旨	対応案
5	<p>(エネルギーミックス)</p> <p>前提条件として、エネルギーミックスを代えていかないと、CO2削減にはつながらず EV・PHV・FCV を普及させて良いとすることができない。そのため、検討委員会からも、前提条件としてのエネルギーミックスを政府として検討してほしいという旨、提言しても良いかもしれない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国は、本年7月に、非効率な石炭火力のフェードアウトや再エネの主力電源化を目指すための仕組みの検討を開始し、9月には地球温暖化対策計画の見直し、10月にはエネルギー基本計画の見直しに向けた検討をそれぞれ開始したところであり、温室効果ガスの削減目標についても、エネルギーミックスの改定と整合的に、更なる野心的な削減努力を反映した意欲的な数値を目指して検討することとしています。</li> </ul>
6	<p>(エネルギーミックス)</p> <p>国のエネルギーミックス及びエンジン用燃料については、今後の方針があいまいなため、中部圏の目標も決まらない。パリ協定の前提は、あくまでも2℃抑制であるが、昨今の国連の報告では1.5℃抑制を前提に、2030年までにCO2を45%削減しないといけないという目標が掲げられている中、2030年の国の目標はこの目標にミートしていない。愛知県が率先して政府に働きかけるなどの動きも必要であり、愛知県はEV・PHV・FCVの保有台数が全国最多であることから、愛知県が日本を引っ張っていくようなことも必要ではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● さらに、10月末の総理大臣の所信表明演説では、「国内の温室効果ガス排出を2050年までに実質ゼロにする」方針が表明されました。</li> <li>● このような動向も把握しながら、将来のエネルギーミックスの変化を見据え、本プランの策定により、現時点からEV・PHV・FCVの普及加速を図っていきたいと考えています。</li> <li>● プランで掲げる普及目標は、国が乗用車のみの新車販売台数割合で約20～30%の普及目標を掲げる中、トラック・バスも含めた販売台数割合として、国の普及目標の上位値である30%を目指す野心的な目標であり、全国一自動車が多く、またEV等の保有台数も多い本県として全国に先駆けて取組を進めていきたいと考えています。</li> <li>● なお、再生可能エネルギーの普及・拡大等の地球温暖化対策の推進については、県としての要望活動や、全国知事会としての提言により、毎年国へ要望しているところであり、今後も、継続して働きかけを行います。</li> </ul>

No	主な発言要旨	対応案
7	<p>(用途を踏まえたインフラ設置)</p> <p>水素ステーション等インフラ設置の考え方については、100%の正解を出すことができるわけではないにせよ、EV・PHV・FCVの用途としての棲み分けを設定した上で、配置を考え、何 km あたりに 1 基というよりも、FCV、EV が多いところに手厚く整備して、段々と広げていくといった方向性が良いのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第 4 章 P36 に「施策展開の視点」として、車種毎の具体的な用途、利用シーンを想定し、効果的な施策を検討する旨、記載します。</li> <li>● インフラ設置の考え方を含め、上記視点に基づく具体的な取組については、事業者の取組や今後の市場動向等を踏まえながら、検討します。</li> </ul>
8	<p>(用途を踏まえた補助金等)</p> <p>インフラ設置の考え方に留まらず、補助金の使い方及び優遇税制についても、乗用・商用と用途を踏まえ、ある程度前提を決めて進めてはどうか。</p>	
9	<p>(価格低減)</p> <p>多くの県民に購入してもらうためには、価格面でお得かどうかは大変重要である。5 年保有して、ベース車と比較してイーブンとなるレベルのインセンティブが必要ではないか。メーカーとして販売価格が今後下がるかどうかも普及の鍵である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EV・PHV の車両価格に直結する蓄電池のコストについては、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構の「NEDO 二次電池技術開発ロードマップ 2013」(H25.8)により 2030 年頃のコスト目標 (1 万円/kWh) が示されるとともに、FCV については、国の「水素・燃料電池ロードマップ」(H31.12)において、「2025 年に同車格の HV と同等の価格競争力を有する価格を目指す」ことを掲げられるなど、低価格化に向けて、自動車メーカーを中心としたコスト削減努力が進められています。</li> <li>● 県としても、補助金・課税免除等による支援や、自動車産業に対する研究開発助成によりコスト低減を図り、購入・導入の後押しをします。 (第 4 章 P38 に取組として記載します。)</li> </ul>

No	主な発言要旨	対応案
10	<p>(普及啓発:ユーザーメリット)</p> <p>ユーザーがメリットを感じなければ、導入は進まないが、車種ごとに何をメリットとして押し出すか。</p> <p>PHVは発進性が良い、燃費メリットもHV以上にあるというユーザーメリットがあるので、価格低減さえ進めば、普及が進むだろうが、EVは難しい。例えば超小型EVをシェアカーとして使う、EVが都市部を走れば大気汚染が改善されるなどの効果があるなら、そういった側面を押し出しても良い。FCVはユーザーメリットが感じられづらいので、商用車ユースがメインとなる。FCバスなら振動も比較的少なく楽で、利用者にとってのメリットがある。</p> <p>一般市民はCO2にほとんど興味がない。そのため、FCバスに乗るとこんなに良いことがある、EVでシェアリングするとこんなに良いと理解いただく。その次にエネルギーミックスとセットで、地球環境にこんなに貢献するなど伝える方が良いかもしれない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境性能だけでなくEV等の走行性能、静音・静粛性、ランニングコスト、蓄電・給電機能等のユーザーメリットにも訴求した効果的な啓発活動を実施します。(第4章P37に取組として記載します。)</li> </ul>
11	<p>(普及啓発:ターゲット)</p> <p>関心施策は全方位的に実施しても効果が上がりづらいと思われる。EV・PHV・FCVでそれぞれターゲット層を絞って施策を検討してはどうか</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第4章P36に「施策展開の視点」として、車種毎の具体的な用途、利用シーンを想定し、効果的な施策を検討する旨、記載します。(再掲)</li> </ul>
12	<p>(普及啓発:目立たせる工夫)</p> <p>啓発を行うのであれば、ヤマト運輸がEVトラックを東京で走らせており、車体にEVと書いてあるので、非常に目立つ。これを愛知県に呼んでくると良いのではないか。</p> <p>今の車は一目見るだけでは、HV・FCVなど車の差がわからないため、車両として目立たせることも検討してはどうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第4章P37に車両を目立たせる取組として、国の電動車活用社会推進協議会(CEVS)などのステッカー活用について記載します。</li> </ul>

No	主な発言要旨	対応案
13	<p>(普及啓発:公用車活用)</p> <p>他の自治体では県などが保有しているEVを土日に貸与している事例もある。自治体が保有している車両は走行距離が少ない傾向であり、啓発を進めたいのに、車を庁内に置きっぱなしにしておいては意味が無い。</p> <p>養護学校や学校など人が来るところに、導入を進めるとか、まずは車両を街中で走らせることで露出を増やすことが重要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公用車を活用した普及啓発については、これまでも市町村の主催する環境や産業に関するイベント、県本庁舎公開イベント等で車両の展示・啓発活動を行っているところです。</li> <li>● ご意見を踏まえ、第4章 P37 に公用車として導入したEV等の積極的な利活用について検討する旨、記載します。</li> </ul>
14	<p>(普及啓発:公共交通機関での利用)</p> <p>名古屋市は循環経路があるので、FCバスを1台でも走らせるのはどうか。EV・PHVはパーク&amp;ライドで一般ユーザー向けに無償で走らせて利便性を感じてもらうなどはどうか。人口密度の高い所で実施するのが良い。</p> <p>名古屋ガイドウェイバスの専用路線は、走行に適していると考えられる。将来的に自動運転に使っても良い。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第4章 P37 に多くの県民が利用する機会があるバス、タクシー、カーシェアリング・レンタカー事業者に対する導入を促進する旨、記載します。</li> <li>● 豊田市では、コミュニティバスへFCバスを導入しており、平日は、計25便運行(利用者数約20人/便)されています。また、名古屋市の「新たな路面公共交通システムの実現を目指して(SRT※構想)」(H31.1)では、SRTには、燃料電池などの走行時にCO<sub>2</sub>を排出しない環境技術を採用する旨、記載されています。</li> <li>● このような動向を踏まえ、市町村が運営する公共交通機関への導入促進を図ります。</li> </ul> <p>※Smart Roadway Transit</p>