

第2回 EV・PHV・FCV普及加速プラン（仮称）検討委員会 会議録

1 日時

令和2年11月5日（木）午後2時半から午後4時まで

2 場所

愛知県自治センター 4階 第2会議室

3 出席者

EV・PHV・FCV普及加速プラン（仮称）検討委員 3名

事務局 9名

愛知県 経済産業局産業科学技術課 2名

4 傍聴者等

なし

5 開会

6 議事

（1）第1回検討委員会における意見対応について

事務局から、資料1に基づき説明。

<質疑応答>

（藤村委員）前回の振り返りということで、こういった点を折り込むということが書かれているのは良い。ただし、課題が何で、その課題に対して県としてどう対応していくのか。具体的な対策の中身については、県独自でやるもの、それと政令指定都市である名古屋市と一緒にやるもの、それから、政府に働きかけるものがあるのではないか。この点を県の方で整理された方が良い。何をやらなければならないかということを示すのは良いが、結局、誰がいつまでにやるかを決めない限りは絵に描いた餅で実際に効果が出てこない。だから、そこまで落とし込んでいただける方が良い。私は名古屋市の取組をよく知らないものの、こういった点も上手く踏まえてもらった方が良い。

もう一つ大事な点として、前回の検討会において、ゼロエミッション車

の啓発に関して、私は「一般市民はCO₂にはほとんど興味がない。」と言ったが、後々考えると、そこが1番のポイントではないかと思える。要するに、国民、県民及び市民の大半が、本当に温暖化を危機だと捉えていない中で、「温暖化防止に効果があるEV・PHV・FCVを選択しましょう。」と言っても、なかなか興味をもってもらえないだろうということである。最近の動向として、パリ協定の前提は、あくまでも2°C抑制で進んでいたが、昨年の国連気候行動サミットで1.5°Cが必達だと決定し、そのためには、現在日本が掲げる2030年度までにCO₂26%削減どころではなくて、45%削減が必要だと言われている。そして、この目標にコミットしていないのは、G7のうちでは米国と日本だけである。しかし、米国では新大統領がバイデン氏となった場合は、確実にコミットすると考えられ、そうすると日本だけが取り残されるので、菅首相が所信表明演説で2050年CO₂排出量ゼロにコミットしたところである。

このような点を踏まえて、プラン素案を読むと、地球温暖化対策として県がどう進めるか、という「押し出し」がもう少し必要だと感じている。その押し出しによって、県民が温暖化対策に「真剣に取り組まないといけない。」という意識に変わり、「値段は高くても、EVを買おう。」ということにもなるのではないか。先回の発言に翻って考えると、今回の検討委員会でそういったことをお話ししたいと考えていた。

(森川座長) 今の発言内容に関連した内容は、次の議題のプラン素案に記載されているのか。

(事務局) 取組の実施主体という点では、現時点でプラン素案の中で明確に整理はしていない。ただし、素案に記載した取組は基本的には県が主体として取り組むものを記載している。その中には、国への働きかけや事業者らと協働で進めるべき取組も含まれているので、もう少しわかりやすい形で整理を進めていきたい。また、名古屋市の取組については、市でもエコカー普及の取組を含む自動車環境対策に関する計画を策定しており、現在見直しの検討が行われている。取組内容は、県と同様に公用車へのFCVの率先導入や、普及啓発などが実施されているが、県のような幅広い補助制度はなく、課税免除も県独自の取組である。

(藤村先生) くり返しになるが、プラン素案の冒頭の押し出しが弱く、動向に記載されている情報がやや古いという印象である。温暖化対策に係る情勢は刻々と変化しており、少なくとも昨年9月の国連気候行動サミットの

内容と、G7 のコミットの状況なども記載する必要がある。温暖化によって産業革命以降、現在までに気温が 1℃上昇しており 1.5℃の目標まで残り 0.5℃しかないという状況である。「押し出し」とは、県民を不安にさせるという意味ではなく、このような科学的な事実知ってもらうことで、EV が大事だと思ってもらうためのものである。

(事務局) 前回の検討会でも「関心がない」県民が多いことを紹介したが、いかにして広報をするか、いかにして EV 等を選択してもらうか、CO₂ を気にしている県民は一体どれくらいいるのか、というところに県としても問題意識を持っている。今回お示しするのは、プラン素案ということで、愛知県らしさを出すための肉付けは、これから考えていかなければいけないと認識している。現在の素案はベースとなる部分として、これまでやってきた補助金や課税免除といった施策はきっちり位置付けたものであるが、現状を踏まえて、プラスアルファで必要となる点について意見をいただければ、検討していきたいと考えている。

(森川座長) 既にプラン素案についての議論となっているが、非常に重要な意見である。国と県と市と民間の役割とか、県民をいかにその気にしていくか。これは、この会議体や EV 等だけにとどまる話ではなく、県としての最重要事項であり、一段上の話ではあるが、重要な指摘を得られていると思う。いただいた意見は素案の方に是非反映頂きたい。前回の委員会対応と、先ほどの well-to-wheel (WtW) の話についてはどうか。

(池谷委員) WtW 排出量の試算について質問がある。P4 に記載のある「現状」と「目標」の定義を確認したい。

(事務局) 「現状」は電気及び水素の排出係数について実績をベースにした場合での試算、「目標」は電気の排出係数が 0.37、水素だと現状から 60% 減など、政府が定める排出係数の目標をベースに試算したものである。車両台数については、「現状」「目標」ともに、前回示した 2030 年度に EV・PHV・FCV の販売割合が 3 割となった時の保有台数をベースに試算している。

(池谷委員) せっかく計算してもらったが、ほとんど変わらない値である。

(事務局) 保有台数で見ると EV 等の割合は 13% ぐらいしかないなので、EV 等

の well-to-tank (WtT) の排出量を加えても、ガソリン・ディーゼル車も含む WtW 全体に占める割合は大きくはならなかった。

(池谷委員) そうすると P5 のグラフで、何の効果によって CO2 排出量が減少したのかがよくわからない。

(事務局) CO2 排出量が 1,176 から 805 に減少するのは EV・PHV・FCV の導入に加えて、ガソリン・ディーゼル車などの燃費改善なども含めた結果、この値となっている。

(池谷委員) この図を見ても県民にはわからない。P5 に何の効果で減少したのかを書くべきではないか。

(藤村委員) 提案だが、この試算結果のグラフについて、排出係数も示した上で、どの部分が WtT、tank-to-wheel (TtW) になるかを図示してはどうか。その中で 2030 年までの WtT 及び TtW の削減分を示せば、TtW に占める EV・PHV・FCV からの排出はゼロになるので、わかりやすいのではないか。

(森川座長) 前回の指摘を受けて、WtW の試算を行った結果だけを抜き出したから、わかりにくくなっていると思われる。県民向けに示す場合には WtT、TtW、それぞれで何の影響により 2030 年にかけて排出量が削減されるのかを記載した方がよい。今回は委員向けの試算結果のため、やや解説しづらくなっている印象である。

(事務局) 承知した。

(藤村委員) 試算では TtW よりも WtT で見た方が、CO₂ 削減率が高くなっている。2030 年は EV 等の比率がそこまで高くないが、今後、40 年 50 年になるとさらに EV 等の比率が上がり、WtW 全体でもっと削減効果がでてくる、ということである。

(池谷委員) 2050 年に向けてゼロエミッションを目指すという菅首相の所信表明演説を受けるのであれば、施策として、こういうことをやれば、ゼロが達成できることを示す 2050 年のグラフを追加してはどうか。

(事務局) 現状の目標値としているので、所信表明演説を受け、排出係数の見直しがあると、連動して排出量の削減も当然想定されるが、2050年のゼロまでは約束はできるわけではない。

(池谷委員) 約束しなさいということではなく、県はこうしたい、このような夢を見ることができるということを記載すべきではないか。本当だったら、ゼロエミッションの電気を使うという手があり、そうすれば、ここまでCO₂を削減できる、ということをお県民に訴えることが必要だと思っている。現実的な計算だけでは、アピールが足りないのではないか。藤村委員が言うように、県として引っぱっていくということであれば、2050年のグラフを示し、次の段階の2030年では30%ぐらいのEV等の普及を目指す、もう少し取組を進めるのであれば何が必要なのか、そこまで記載することで、県としてのやる気を示すことができるのではないか。2050年にゼロエミッションを目指すということは、電力会社としても火力発電ができなくなるということであり、極論では、みなさん息をしないでください、というくらいで、あとはCO₂を固定化するしかなくなってくる程の話である。2050年のグラフを示し、そこまでやらなければ達成は難しいということを書いても良いのではないか。そうすると更に良いプランになるのではないか。

(藤村委員) 池谷委員の発言はよく理解できる。それはおそらく、私が先ほど発言した冒頭の「押し出し」についてと同じ趣旨の意見である。なぜ国全体の目標をベースにした28.9%が2030年の県の目標となるのか、現状ではわかりづらい。

目標の背景は、まずパリ協定に基づく「2℃抑制の達成」からきており、この場合、2050年はCO₂を70%削減、今世紀中には排出ほぼゼロを達成すべきというストーリーはIPCCのレポートに依るもので、パリ協定の2℃目標はそれに準じている。しかし、2℃では不十分であり、1.5℃まで抑える必要があると情勢が変化した。すると、2050年のCO₂についてはゼロとしなければならず、逆算すると2030年は45%削減になるので、それに対して車はどうすべきか、というストーリーになる。このようなストーリーを示せば、ある程度は県民にも理解いただけるようになるのではないか。このグラフ自体を悪いとは思わないが、冒頭の「押し出し」にしっかり触れることで、このグラフのインパクトを出すことができるのではないか。現時点のストーリーでは池谷先生の指摘のとおり、インパクトに欠ける印象である。

(森川座長) 既に議論が議題(2)の内容となっている。前回の振り返りとして、普及目標は30%にするということで、これはこれで良いが、直近の動きである菅首相のゼロエミッションの反映に関する意見も頂いたので、県としてどこまでプランに書くかについて、是非次の議題で議論をさせて頂きたい。

(2) プラン素案について

事務局から、資料2・3に基づき説明。

(事務局) 先ほど2050年の脱炭素や、今の目標は45%削減に合致していないという意見をたくさんいただいたところであるが、本プランは、県の「あいち地球温暖化防止戦略2030」(以下、「温暖化防止戦略」とする。)に基づくものとして、EV等の普及に関する取組方針をまとめるものである。目標関係の見直しについては、国もようやく着手したところなので、その内容をすぐに反映するのは、現時点では難しいため、県としては動向を把握しながら、今後検討していきたい。

(森川座長) 目標は前回説明の通りで、県の運輸部門のCO2削減目標は2030年に28.9%削減であることから、この達成のために設定するものである。県の削減目標の前提となっている国のこれまでの方針は、P5の2030年までに26%削減、長期的目標として2050年までに80%削減ということであるが、先日、菅首相が、2050年に実質ゼロということを述べられたので、国がそれに対して2030年から2050年の目標値を出すかどうかということ状況である。以前の国の目標、2050年の80%削減と、菅首相発言に基づく森林吸収等も含めた2050年の実質ゼロはどれくらいの差があるものなのか。

(事務局) 当初国が示した2050年80%削減は、積み上げではなく、あるべき姿であると、明確に示している。ここに20%上乗せというのは、技術革新なくして難しいと専門家も言っており、政府もカーボンリサイクル等の技術革新をもって達成するものと述べているが、20%の差がどれだけかという説明は難しい。

(藤村委員) はっきりとした根拠のある数字ではない。国の動きはG7の中でも遅いため、愛知県が国の動きを無碍にできないということもわかるが、国の動きを少し超えた程度、つまり「世の中の動きを考慮して愛知県は…」

といったスタンスで、取り組むべきではないか。2030年に排出量全体で26%削減、運輸部門では28.9%削減、2080年頃にゼロという目標はあくまでも2℃目標に基づくものであり、1.5℃になると2030年は現状の45%減、2050年は限りなくゼロとなる。これは植栽をしてトータルでゼロにするということであり、池谷委員が言うように、簡単ではないが、やらないと地球に住めなくなってくる。生きるか死ぬかといったレベルの議論であり、地球温暖化対策はそれくらいの意気込みで取り組まないといけない、人類への影響が非常に大きい問題である。自動車産業はCO₂排出量全体の約20%を占めているので、これを下げるために、クリーンなモビリティが必要であり、自治体も援助するので、メーカーも原価低減努力をしてほしい、ユーザーもたくさん買っていただきたい、という説明になる。そういった道筋をプランに表してほしいが、今の資料では見えづらく、危機感が感じられない印象である。

(事務局) 全体のトーンとして危機感が見えづらい部分は見直しが必要だと考える。一方、本プランの中で具体的に踏み込むことが難しいと感じているところでもあり、素案のP3「位置づけ」を参照いただきたい。本プランは県の温暖化防止戦略に基づくもので、県内のCO₂排出量の内訳として、産業部門が約半分、運輸部門は17%程度のところ、温暖化防止戦略では、運輸部門は2013年度の約1,333万トン、2030年度に約947万トンまで削減するという目標を掲げている。2030年だけでなく、2050年を見据えた危機感が必要ということ認識しながらも、愛知県の地球温暖化対策全体の見直し議論がまだ着手できていない状況である。自動車の分野を先行して検討するというのも考え方の一つではあるが、やはり温暖化対策全体の計画、ビジョンを描いた上で、その中で運輸部門はこれくらいの削減が必要なので、具体的なアクションプランに落とし込むというのが通常の我々の考え方である。これまでの議論の中で、危機感が弱い点は見直したいと考えているが、温暖化戦略全体の見直しが着手できていない中で数値目標を変更するのが難しい点については、理解いただきたい。先ほどのWtWの議論についても、自動車の電動化においてWtWの考えは、なくてはならないものということは理解しながらも、WtTのところは「産業部門」の削減として考えるという整理をしている。考え、ビジョンとしては掲げたいところではあるが、WtTも含めて具体的な数字目標に落とすのは、現時点では難しい。

(池谷委員) 素案の内容は非常に良いと思っている。問題は「なぜEVにす

るべきか」に触れられていないところにある。なぜEVか、というと、EVは電気を、FCVは水素を使うから、走行時のCO₂排出がないことが一つ目の理由である。その次に、電気については今後再エネの普及により排出係数が下がるので、こちらもいずれ排出が無くなる。しかし、ガソリン車の削減には限界があり、HVは限界値(60g/km)まで来ていると考えられる。前回の試算結果では、HVの導入等による燃費改善が進むだけでも、2030年目標は概ね達成できる結果であったが、それを書いても良いのではないか。ただし、「その先の削減を目指すなら、やはりEV等だ」という書き方が良い。2030年の削減目標はHVのおかげで達成できるが、2050年の目標は難しい、そのためにはEVシフトしかないというストーリーにして、その時に太陽電池の効率化やEVの性能改善が進み、いずれはゼロとなるということを書けば良いので、数値は書かなくて良い。走行距離あたりのCO₂排出量(g-CO₂/km)と電源からの排出原単位(kg-CO₂/km)の関係でグラフを描くとEVは斜めの直線となる。排出原単位が高い時はCO₂が出るが、原単位を下げていけば排出量は減り、なおかつEVの性能が向上すると傾きが小さくなるので、ますますCO₂が削減される、ということである。このような流れを、関係者全体で進めていくこと、なおかつ台数としての普及が必要であることを書けばよいだけであって、数値を書けばよいものではない。自治体の役割としては、数値よりも「方向性」を出すことが大事ではないかと考える。

(藤村委員) HVは現在の延長で普及が進むが、まずはTtWでCO₂を下げなくてはならない。そのためにはEV・PHV・FCVをある程度増やす必要がある、国が提示するレベルに販売台数比率を上げると目標達成が可能であることがわかった。そこにTtWだけでなくWtTを考えることで試算してみるとTtW以上に効果があることがわかった。また、具体的には経済産業省の方針によるものであるが、電力排出係数の目標値は、来春ぐらいには間違いなく、更に低いものとなることが考えられるので、そうするともっと効果が出るのが期待できる。こういったストーリーは、数値的な抑えをした上で、ある程度書けているから良い。

やはり、足りないのは「危機感」の「押し出し」である。もともとの目標設定の背景がパリ協定であること、その達成に向けて、全体排出量の2割弱を占める自動車からの排出削減を進めるため、EV・PHV・FCVの普及が必要だというストーリーにして、結果を示す。排出係数やエネルギーミックスは今後目標が更新されるのは間違いはないが、現状の値をベースにするとこうなるという結果を示す。その後の情勢変化を踏まえ、県の温暖化対策全

体の検討をした上で、できあがったプランについて修正をかける、という進め方で良いのではないか。いきなり、2050年のゼロエミッション、2030年の45%削減を前提とすると、大変更になってしまうので、まず今までに検討してきたことをステップ1として設定しておいて、次のステップは、今後の目標見直しに沿って検討していくという形にすれば良い。

(森川座長) とても良い意見を両委員からいただいたので、現段階で目標値を変更すべきとは申し上げないが、2050年の実質排出ゼロの話が出てるので、それは見通していることに触れてほしい。両委員の発言にもあるように方向性を示すことで、まず県民が温暖化対策の重要性を理解して、かつ、自分にとってもそれが得だということになれば、HVが普及したように雪崩を打って買うようになる、それに対してカーメーカーも、売れるのであれば車種を広げて魅力的な車を作っていく、というベクトルを作っていけば29%削減どころかもっと下げられる可能性もある。そのためのプランであり、わかりやすくする必要がある。例えば2030年に全ての車がHVになるだけでも削減目標は達成できるが、その先はないという話はとてもわかりやすい。そして、EVも、今の原単位だとなかなか難しいが、WtTで電気及び水素を造る技術の改善も併せて進めていけば、相乗効果で排出削減が進む。そのような燃料を使用した車が、いかに魅力的か、航続距離もルックスも乗心地も加速性能も、そして、お得であるということであれば本当に加速度的な普及が期待できるので、そのベクトルを作るためのプランである。カーメーカーに対しても県民に対しても、また、インフラを提供する人にも、それをわかりやすく説明するようなプランにするように、もう一工夫していけたら良いというのが各委員からの意見である。

(藤村委員) メーカーはお客さんに対して、都合の悪いことはあまり表に出さない。HVの話は私が個人的な興味で計算した結果であるが、2030年のエネルギーミックスでもHVの方がEV等よりWtWでの排出量が少なく、それが現実である。プランに記載してほしいとは言わないが、2030年まではEVではなくHVが良いというのは間違いない。ただし、2030年以降が厳しくなるため、そこからEV・PHV・FCVを導入するのは間に合わない。今からあと10年しかないため、早々に準備を始める必要がある。なぜEV・PHV・FCVが必要か、前回の検討会で「今後の20~30年を見据えて必要だ」と事務局からコメントがあったが、まさにその通りである。HV等で頑張るが、いずれそれだけでは頑張り切れなくなるので、そこから慌てて始めるのではなく、今から準備をする、そういうイメージが伝わる内容になると良い。

(森川座長) 車は企画から販売までに、とても時間がかかる。今すぐ EV を出さなさいといっても、できる訳が無い。やはり流れをしっかりと見せれば、カーメーカーも本気になるので、今から 10 年後にはこんな車を出すんだということでゼロからの設計を始めていただくことができる。

(池谷委員) P21 に急速充電スタンド数とガソリンスタンド数が同じ数との記載があるが、充電インフラの数は基数が重要で、箇所数ではない。ガソリンスタンドは箇所数であるが、1 箇所あたり 10 個くらいの給油設備がある。充電インフラは箇所数は多いが、基数は少ないという状況であり、場所の数としては充足しているが、そこに複数基置かないといけない。何万台増えるとこの箇所に何基インフラが必要かという考え方が重要で、過去に計算をしたことがある。P21 はもう少し丁寧に書いた方がよい。また、基礎充電を進めれば公共用の充電インフラは不要であるが、集合住宅にほとんどないのが現状である。基礎充電は電気代が自腹だが、充電インフラでの充電は定額で手頃なため、そちらが選ばれる傾向にあり、渋滞の一因になっていると考える。基礎充電を増やせば渋滞は減るので、少しプランの中で触れていただくとよい。急速充電器は 200 万円もするので、補助金を受けても絶対にペイしない。プランの中でも 8 年更新に触れているが、実際国の補助金で更新を進めているが追いついていない。一方、基礎充電の機器代金はコンセントタイプであれば 5 千円である。基礎充電を増やさないと保たない状況である。急速充電が必要なのは、EV の走行距離が短いからで、家で充電しないのは充電料金が低いからである。基礎充電比率を向上し、また、商業施設等の目的地への整備を進めることがよい。大型商業施設には、普通充電器が多く整備されており、無料もしくはポイントバックするということに優先的に触れていただくとよい。今は国の補助金が余っているが、これまであまり使われなかった充電器が更新時期にさしかかっており、これらに補助金が充当されるようなことだと、無駄である。社会インフラとして有効に活用するというのも記載していただくと助かる。

(森川座長) 基礎充電はとても重要である。自宅での充電を推奨する必要がある。

(藤村委員) EV は基礎充電、200V で夜間に入れるのが基本である。個人的にはガソリンでは 3 分でも長いと感じるが、急速充電といっても 30 分かかる。その間、車両を放ってはおけない。この点を踏まえると、水素は 3

分で充填可能で、ガソリン並みだがステーション新設に 3~4 億円がかかるため、国に頑張ってもらう必要がある。車両導入促進の EV・PHV・FCV30%というのが、国は乗用車に限定しているが、本プランでは商用車も含めているという点は大賛成である。理由としては、EV・PHV・FCV を考えたときに、将来的に様々なところで利用可能になるにしても、2030~40 年ごろはやはり EV は近辺利用がメインと考えられる、といった棲み分けがあるだろう。そこで、まずどういうところにインフラを設置するとより有効に、国及び県の税金が活用できるかという視点で記載する必要があるのではないか。EV は特にバッテリーの価格が問題であり、バッテリーのエネルギー密度が低いので、航続距離を延ばすには、大きなコストをかけてバッテリーを大量に積む必要があるが、充電時間も長くなるのでそんなに簡単な話ではない。そうすると、EV は可能なところから、例えば LSEV をメインとして、FCV はトラック・バス、あるいは乗用車は PHV と絞り込むと、インフラはどこを重点的にやったらいいかということが見えてくる。その上で様子を見つつ、必要な箇所に設置する、そういう絵柄を県のほうで是非描いていただきたい。

(事務局) 特に急速充電の配置に関しては、日本充電サービスが保有していた充電ネットワークが e-Mobility Power 社 (以下、eMP という。) という中部電力と東京電力の共同出資会社に事業承継される予定で、今後利用実態を踏まえて eMP が配置等を検討すると聞いている。県としては補助金などの直接的な施策がなく、場所のコントロールは困難である。

(藤村委員) 場所のコントロールまではよいが、まずは県として EV・PHV、FCV のターゲットを定めれば、すぐに設置ができないとしても、設置のニーズが深まる地域は見えてくるのではないか。

(事務局) 例えば、LSEV 用に都市部中心に配置するといったようなことか。

(藤村委員) その通りである。またはバッテリー交換でも良い。LSEV はバッテリーが小さいから、チャージされたものと交換すれば良く、中国ではどんどん進んでいる。だから、そういう具体的なところに落とし込むと良く、詳細な記述は難しいかもしれないが、どこに焦点を合わせるのかを明確化すべきではないか。なお、個人的には急速充電は、エネルギーの無駄使いだと考えている。あまり表には出ないが、急速充電は無理やり充電し、発熱するのでそれを冷却している。すなわち大量の熱エネルギーを大気に捨

てているようなものである。

(森川座長) 充電インフラに関しては、現状、県でできることはないのか。

(事務局) 直接的な支援は難しいが、EV・PHVのネットワーク会員による整備状況の把握や情報発信、配置場所の要望を聞いた上での働きかけ等を行っている。

(池谷委員) 急速充電の整備は、国の補助金により、工事費の一部を除き事業者負担がほぼ無く、整備支援は国が行っている。

(藤村委員) 充電インフラが普及すれば、EVが増えるのか、ということである。卵が先か、鶏が先かであり、いろいろな意見があるが、私は充電インフラの不足ではなく、ユーザーにとって、トータルでEVに魅力がないから売れていないと考えている。CO₂削減の面でも、WtWで見ると、日本ではEVのそれはHVよりも悪い。とは言いつつも、都市部でのゼロエミッションという意味では大気を改善する等のメリットはあり、発進性能も良い。ただ発進ばかりに電力を使うと航続距離が短くなる。今後改良が進めば、将来的には商用車だけではなく乗用車もEV・FCVが普及する、でよい。ただし、最初から総花的な考えを進めると、ありとあらゆることに取り組むことになる。まずは現実的な想定を置き、様々な使い方の中で何が現実的を考えると、優遇税制、補助金、インフラの設置にしても、頭を整理しやすい。「優先順位付けをしてはどうか」という言い方が良いかもしれない。最終的に全部取り組むにせよ、全てを同時進行で進めるのではなく、優先順位付けをするという考え方もあるのではないか。

(森川座長) 今度はカーメーカーとユーザーの卵と鶏の話になるが、カーメーカーに魅力的なEVを作ってもらおう。それからユーザーがEVを、「ちょっとでも魅力的なEVがあれば買いたいな」と思わせる。そういった後押しを県ができれば良い。

(藤村委員) トヨタの次期MIRAIは現在のMIRAIよりかなり高級路線となり、ある程度高所得者が購入する可能性がある。そうした層には、テスラのような高級EVが売れる可能性がある。だから一般的には、乗用車では高級路線のEV・FCVとPHV、残りは内燃機関とHVで、小型はMaaSに含めて商用ユース中心に、LSEV等。私は技術的観点から、使用燃料含め、現在

の技術の完成度を考慮してコメントしているので、もっと具体的に書いてはどうか。

(森川座長) EV はテスラの戦略が好印象である。高級、高性能、高価格によりブランドとしてステータスになってくる。最近、テスラはよく街中で見かけるが、一方で、小型でチョイ乗りが良いという戦略で失敗してしまったケースもある。

(藤村委員) 大阪のある会社の社長が、現在販売中の MIRAI を保有しており、評価を聞くと「値段が高いのに、内装や乗心地はクラウンより劣る」「高級な FCV が出たら、社有車として購入する可能性がある」ということだった。このような経営者の方は結構いる。

(森川座長) 次期 MIRAI は高級路線、5 人乗りで好印象である。

(藤村委員) レクサス LS の保有者は経営者が多く、水素ステーションの問題はあるが、MIRAI へ買い替える可能性は高いと考える。こういった考え方は大事な点であり、参考にしてもらえると良い。プランに記載されているところもあるが、もっと具体的に、EV・PHV・FCV がどの辺で普及していくのかを書いた方が良いのではないか。

(事務局) 現段階で具体的な絞り込みまでは、難しいところはある。

(森川座長) いま藤村委員がおっしゃられたことは凄く説得力があるので、専門家へのインタビュー記事のような形で、普及のシナリオをコラム化してはどうか。そうすることでプラン全体が更に良くなるのではないか。

(池谷委員) P19 にコストに関する試算結果が掲載されているが、何年間使って、何キロ走るという前提をしっかりと記載した方が良い。注釈に小さく記載されているが、本文を読むだけではよくわからない。県民が読んでわかるように、お薦めするように書いてはどうか。全体的に誰が読者なのか、誰に訴えたいのかがわからず読んでいた。2050 年の話についても、県が県民に訴えることがあれば、それを書けば良いので、もう少し平易な文章にして、県民向けに書かないといけない。

(事務局) 読者は県民を想定しているので、もう少しわかりやすい表現等を

検討する。

(藤村委員) P19 に関して、EV・FCV・PHV の金額積み上げのグラフがあるが、結局お客様が購入するときに考えるのは、「温暖化」の危機がしっかりと、頭のすみずみまで入っていったという前提で、これから「CO₂を減らさないといけない」という意識の人が購入検討する時に、車両購入価格は補助金とか優遇税制で支援がどの程度あるか？そのうえで、何年間も乗るという前提で、その間の燃料コスト、電気代を全部考えると、これらがお客様の懐に影響するものとなる。要は払ったお金に対してどれだけのメリットがあったかということが重要となる。それは、乗って楽しいとか、クリーンであることだとか…。特に会社では、この会社の社長がクリーンを重要視しているといった外へのイメージが結構大きい。それから、航続距離、重量も重要である。車が重いというのは致命的であり衝突安全性については、相手も自分も危害損傷が大きくなる。このような点を考慮に入れ、車種ごとのメリットを比較できる図を私も持っており、横軸が車両重量で、縦軸が走行距離と価格、そして価格のところ今回今回のトータルコストを入れると、簡単にEVとPHVのメリットがどれだけ違うのかがわかるグラフになり、それを活用するのも一つの手である。航続距離を増やすため電池を積み増しすれば重量は増える、それはガソリン車の比ではない。余談ではあるが、最近の欧州では、中型EVの航続距離を伸ばすことは半分諦められ、300km前後の車種が出てきている。県民が、お客様の立場に立った時に何を知りたいのか、この情報だけで良いのか、ということも検討いただくと良い。

(池谷委員) この補助制度を使っている方は沢山いるのか。

(事務局) 使っている方は多くいる。

(池谷委員) そうであれば、補助金利用実績を記載してはどうか。実績を見ると「ああこんなに使っているのか」と県民に思っただけ。また、脚注は読みづらいため、しっかり書いて頂きたい。

(事務局) 承知した。

(森川座長) とてもたくさん、良い意見をいただいたと思う。方向性は十分理解いただけたと思うので、次回に向けて素案のブラッシュアップをお願い

いしたい。

(池谷委員) 補足であるが、P11 の動向に自動運転を入れてほしい。自動運転と EV の関係はものすごく重要である。

(藤村委員) CASE の中で記載されるものと考えている。

- (3) 今後のスケジュールについて
事務局から、資料 4 に基づき説明。

以上