

第 2 回 EV・PHV・FCV 普及加速プラン(仮称)検討委員会(2020 年 11 月 5 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>(取組の主体)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対策内容については、県独自でやるもの、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、という視点で整理する方が良い。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で、そこまで落とし込んでいただけた方が良い。 ・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る。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第 4 章冒頭P64～66 で EV 等の普及加速に向けた事業者、県民、市町村等の各主体の役割を整理した上で、P67 以降に県が主体的に取り組む施策を明示することにより、各主体相互の連携・協力を促すこととしました。
2	<p>(地球温暖化対策としての押し出し、危機感の追加)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」がもう少し必要である。 <p>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。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 のコミットの状態なども記載する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 第 2 章の「地球温暖化対策の動向」に、1.5℃抑制を目指す最新の動向を記載するとともに、P9 に県民に危機感を伝えるためのコラムとして「気候変動の影響」を追加しました。

No	主な発言要旨	対応案
3	<p>(プランで示す方向性①(押し出し、危機感を踏まえたストーリー展開))</p> <p>・1.5℃抑制のためには、2050年のCO₂についてゼロとしなければならないことを見据えた上で、自動車からのCO₂排出量を減らすために、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、というストーリーをプランに表してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●世界及び国の方針が、2050年の実質排出ゼロを目指す方向に変化していることを踏まえ、本県として、2050年の自動車からのWtWゼロエミッションを目指して、現時点から、県民、事業者等と連携してEV等の普及加速に取り組む考え方を示すため、以下のとおり修正しました。
4	<p>(プランで示す方向性②(2050年を見据えたEV等普及の意義))</p> <p>・2050年に向けてゼロエミッションを目指すという国の方針を受け、県として引っぱっていくのであれば、WtW排出量の図で、2050年のグラフも示し、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、そこまでやらなければ達成は難しいということまで記載すれば、県としてのやる気を示すことができるのではないかと。</p> <p>・問題は「なぜEVにするべきか」に触れられていない点である。ガソリン車の削減には限界があり、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よい。</p> <p>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く、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。</p> <p>・前回の検討会で「今後の20～30年を見据えてEV・PHV・FCV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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2050年を見据えた「EV・PHV・FCVの普及加速の意義」として、第1章P4,5で、HVによる削減の限界にも触れつつ、WtT、TtWのCO₂排出量の内訳、それぞれの削減に向けた取組方向を追記したWtWでのCO₂排出量削減のイメージ図を用いた説明を追加しました。 ・また、第3章P61に本プランが目指す方向性を示したイメージを追加しました。 ・さらに、この考え方を補強するコラムを、池谷委員及び藤村委員に寄稿いただきました。(P45～46,P62～63にそれぞれ掲載。)

No	主な発言要旨	対応案
5	<p>(プランのストーリー③(まとめ))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ プランで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。 ・ 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、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、このようなベクトルを作るため、各主体にわかりやすく説明できるプランとしていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● No1,3,4 の対応案に同じ。
6	<p>(普及目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 普及目標については、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、今後の県の温暖化対策全体の検討をした上で、そ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。 ・ 現段階で目標値を変更すべきとは申し上げないが、2050 年の実質排出ゼロを見通していることに触れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第 3 章 P56 に、普及目標については、現在の温暖化防止戦略 2030 の目標達成を前提としつつ、2050 年頃の脱炭素社会を見据えた目標としては十分ではない可能性があることを明記し、今後の地球温暖化対策の進展等を踏まえて、見直す旨記載します。

No	主な発言要旨	対応案
7	<p>(充電インフラの整備状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、充電インフラは箇所数よりも基数が重要。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。EV の保有台数に対する必要基数という考え方が重要で、もう少し丁寧に書いた方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 第 2 章 P35 において、1 箇所あたりの整備基数が 1 基/箇所程度であることを示した上で、P38 で課題として、特に EV 保有台数の多い名古屋市内等での充電渋滞発生が懸念される旨記載します。
8	<p>(基礎充電、商業施設等への整備の重要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 現状では、公共用の充電インフラでの充電が、自宅での基礎充電よりも安価なため、そちらが選ばれる傾向にあり、充電渋滞の一因になっている。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。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。 	<ul style="list-style-type: none"> P40 で基礎充電の重要性について触れるとともに、P39 では、商業施設も含めた外出先での充電の充実に関して記載します。

No	主な発言要旨	対応案
9	<p>(EV・PHV・FCV の棲み分け)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普及目標の30%を、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。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。棲み分けを想定すれば、インフラもどこに重点的に設置するとよいかが見えてくるので、そういう絵柄を県のほうで是非描いていただきたい。 ・技術的観点から、使用燃料を含めて、現在の技術の完成度を考慮すると、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 等といった棲み分けが想定される。このような棲み分けをもっと具体的に書いてはどうか。 ・上記の意見はすご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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第3章 P59 に「取組方針」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、記載しています。 ● 上記を補強する形で、技術的見地に基づくEV等の具体的な普及シナリオについて、藤村委員に寄稿いただきました。(P62～63に掲載。)
10	<p>(県民向けのわかりやすい記載)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EV等のコストに関する試算結果が掲載されているが、試算前提が注釈に小さく記載されているのみで、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。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。また、脚注は読みづらいため、しっかり書いていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● プラン全体として、脚注を減らし、県民向けのわかりやすい表現に改めました。 ● なお、プランの趣旨を県民にわかりやすく伝えるための概要版(パンフレット)を別途作成します。

No	主な発言要旨	対応案
11	<p>(EV 等のメリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> EV 等の購入検討する際には、コストだけでなく、払ったお金に対してどれだけのメリットがあったかが重要となる。乗って楽しい、会社においては外へのイメージ、航続距離、重量も重要である。県民が、お客様の立場に立った時に何を知りたいのか、コスト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。 	<ul style="list-style-type: none"> 第 4 章 P75 にコストだけではなく、EV 等の導入メリットについて、コラムとしてまとめました。
12	<p>(補助金実績の追加)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 第 2 章 P26 の取組実績に加え、P32 の導入費用イメージにも、補助金の累計交付実績を記載しました。