

2023 年度

あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン

年次レポート

2024 年 3 月

愛知県

# 2023 年度あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン年次レポート

## < 目 次 >

1	あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの目標と進捗状況 .....	1
(1)	あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの推進体制 .....	1
(2)	E V・P H V・F C Vの普及目標 .....	2
(3)	あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの進捗管理指標の状況 .....	3
2	取組内容 .....	4
(1)	車両導入の支援 .....	4
(a)	展示会、試乗会の開催 .....	4
(b)	啓発資材の作成・活用 .....	4
(c)	事業者向け見学会・研修会の開催 .....	5
(d)-1	導入補助 .....	6
(d)-2	導入支援 .....	10
(e)	課税免除 .....	11
(f)	公用車への率先導入・活用促進 .....	12
(g)	物流分野への導入促進 .....	13
(h)	自動車エコ事業所認定制度の活用 .....	14
(2)	インフラ整備の拡充（充電インフラ） .....	15
(a)-1	充電設備の整備促進 .....	15
(a)-2	充電設備の整備促進 .....	16
(a)-3	充電設備の整備促進 .....	17
(b)	公共施設への整備促進 .....	18
(c)-1	充電設備の整備促進、利便性向上につながる情報発信 .....	19
(c)-2	充電設備の整備促進、利便性向上につながる情報発信 .....	19
(d)	集合住宅への働きかけ .....	20
(e)	通勤利用の拡大 .....	21
(3)	インフラ設備の拡充（水素ステーション） .....	22
(a)	水素ステーションに関する普及啓発の実施 .....	22
(b)	整備費及び需要創出活動費の補助 .....	23
(c)	規制の見直しの推進 .....	24
(d)	新規参入事業者の掘り起こし .....	24

(4) 蓄電・給電機能の活用 .....	25
(a)-1 認知度向上、関連機器の普及.....	25
(a)-2 認知度向上、関連機器の普及.....	27
(b)-1 災害時活用の促進 .....	28
(b)-2 災害時活用の促進 .....	28
3 トピックス .....	29
(1) 充電インフラ整備促進に向けた指針の策定 .....	30
(2) 水素基本戦略改定、モビリティ水素官民協議会中間とりまとめ .....	31
(3) 高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージについて .....	32
(4) 「電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン」の公表 .....	33
(5) 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進.....	34
(6) クリーンエネルギー自動車導入及び充電インフラ整備の補助金 .....	35
(7) 商用車のゼロエミッション自動車化の集中支援.....	36
(8) 燃料電池バスの導入 .....	37
(9) 愛・地球博記念公園に充電インフラを整備.....	38
(10) EV 充電サービス事業の開始 .....	39
(11) 集合住宅への充電器設置促進.....	40
(12) EV を活用したエネルギーマネジメントサービス「ニッサンエナジーシェア」の提供を開始 .....	41
(13) 電気自動車の再生バッテリーを利用したポータブル電源を発売.....	42
(14) 電動車の使用済みバッテリーを活用した自律型街路灯の実証実験を開始 .....	43
4 総括 .....	44

# 1 あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの目標と進捗状況

## (1) あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの推進体制

EV・PHV・FCVの普及加速にあたっては、県民、事業者、市町村等の各主体が、地球温暖化の現状やEV・PHV・FCVに関する正しい認識を持ち、それぞれの役割を意識した上で、相互に連携・協力を深めながら、環境配慮行動や事業活動等に取り組む必要がある。

このため、「あいちEV・PHV普及ネットワーク」、「あいちFCV普及促進協議会」等において、取組の進捗状況や車両の普及状況、インフラ整備状況等の情報を共有し、構成員間の情報交換や交流を図るとともに、県として参画している「電動車活用社会推進協議会（CEVS）」、「EVIグローバルEVパイロットシティプログラム（PCP）」といった広域的・国際的な連携のネットワークも活用し、先導的・効果的な取組事例等を県内の事業者、市町村等へも展開することで、普及に向けた取組を推進する。

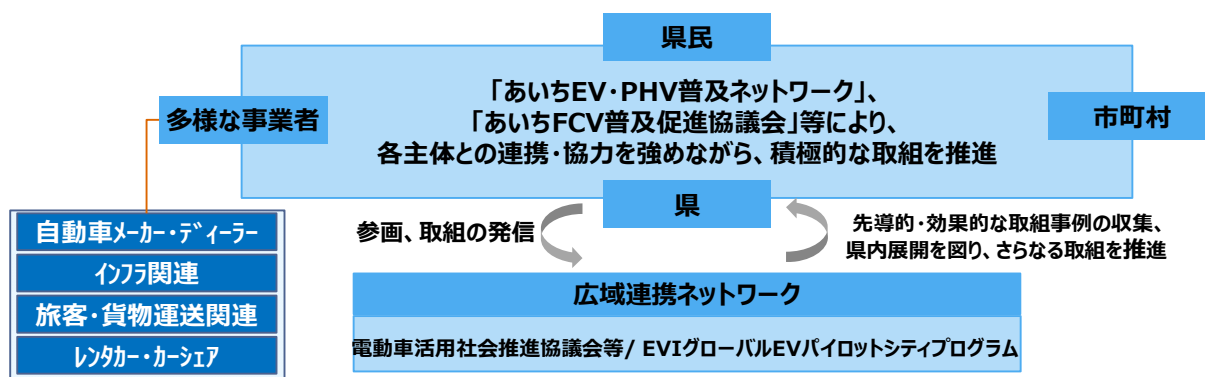


図1 プランの推進体制

## (2) EV・PHV・FCVの普及目標

本県では2022年12月に「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」を策定し、2030年度における温室効果ガス排出量を2013年度比で46%削減するという目標を掲げ、「ゼロエミッション自動車の普及加速」を重点施策の一つに位置付けるとともに、削減目標の達成に向けてEV・PHV・FCVの保有割合を20%とする取組指標を新たに設定した。

なお、本プランでは改定前の「あいち地球温暖化防止戦略2030」における2030年度の運輸部門の温室効果ガス排出削減目標（2013年度比で28.9%削減<sup>※</sup>）を達成するための目標として、県内の自動車販売台数のうち、EV・PHV・FCVの割合を30%とすることを目標として設定したが、この改定を踏まえ、今後の温室効果ガス排出量の推移やEV・PHV・FCVの普及の状況を注視しながら必要に応じてプランの見直しを検討する。

※あいち温暖化防止戦略2030の排出削減目標における自動車CO<sub>2</sub>排出量は、燃料・エネルギーの製造段階のCO<sub>2</sub>排出量は考慮しないTtWで算出したものである。

### (3) あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの進捗管理指標の状況

本プランに位置づけた取組の進捗状況を確認するため、進捗管理指標を設定し、状況を把握することとしている。

それぞれの進捗管理指標の状況は下表のとおりであった。

分類	指標名	プラン策定時	現状値
CO <sub>2</sub> 排出量	2030 年度における運輸部門の温室効果ガス排出量削減率 (2013 年度比)	1.7%増加 (2017 年度、 13,541 千 t-CO <sub>2</sub> )	12.6%減少 (2021 年度、 11,643 千 t-CO <sub>2</sub> )
	自動車からの CO <sub>2</sub> 排出量	11,907 千 t-CO <sub>2</sub> (2019 年度)	10,868 千 t-CO <sub>2</sub> (2022 年度)
車両	EV・PHV・FCV 保有割合※ <sup>1</sup> 【数値目標】 20%	0.5% (2018 年度)	0.8% (2022 年度)
	EV・PHV・FCV 新車販売割合	1.4% (2018 年度)	2.8% (2022 年度)
	県、市町村の公用車への EV・PHV・FCV 導入割合	1.3% (2019 年度)	2.1% (2022 年度)
	EV・PHV・FCV のラインナップ	7 モデル (2019 年度、 国内メーカー)	33 モデル (2024 年 1 月、 国内メーカー)
	普及啓発活動の実施状況	EV・PHV : 41 回 FCV : 17 回 (2019 年度)	74 回 (2023 年度)
充電インフラ	公共用充電インフラの整備状況	1,253 箇所 (2019 年度)	1,153 箇所 ※ <sup>2</sup> (2022 年度)
水素ステーション	水素ステーションの整備状況	36 箇所 (2020 年度)	36 箇所 (2022 年度)
蓄電・給電機能	V2H 機器の導入補助実績	32 件 (2019 年度)	144 件 (2022 年度)
	県内自治体と自動車メーカー等の電動車災害時利用に関する協定締結件数	6 件 (2020 年度)	25 件 (2023 年 12 月)

※1 2022 年 12 月に「あいち地球温暖化防止戦略 2030(改定版)」を策定したことに伴い 2022 年度の年次レポートから追加した。

※2 2021 年度から集計方法を変更したため、プラン策定時と比較することはできない。

## 2 取組内容

「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき各主体が実施した取組内容等を示す。

### (1) 車両導入の支援

(a) 展示会、試乗会の開催

(b) 啓発資材の作成・活用

#### ①取組内容【実施主体】

展示会・試乗会等の実施

リーフレットや啓発資材を活用した EV・PHV・FCV の普及啓発

【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】

#### ②実施結果

- ネットワーク参加者及び県内自治体において、展示会及び試乗会等を開催した。
- 愛知県では、市町村や民間事業者が開催する環境イベントや防災訓練等に県公用車を出展し、EV・PHV・FCV の給電機能に着目したパネルを用いて普及啓発を行った。



尾張旭市避難所開設訓練



愛知県庁本庁舎公開イベント



給電機能活用パネル

#### ③今後に向けた課題と取組

- 愛知県内の EV・PHV・FCV の保有割合は 0.8%（2022 年度末現在）であり、引き続き県民への普及啓発が必要である。
- 様々な場所で展示会等を行うことで目にする機会を増やすことは EV・PHV・FCV の普及促進につながると考えられることから、ネットワーク参加者、市町村及び愛知県による展示会や試乗会等を引き続き実施するとともに、リーフレットや啓発資材を活用しながら普及啓発を実施する。

### (c) 事業者向け見学会・研修会の開催

<b>①取組内容【実施主体】</b>
EV・PHV・FCV の展示会・試乗会 充電インフラ・給電機能活用に関する普及啓発 【ネットワーク参加者】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● SMAS（住友三井オートサービス(株)）は、国内外の EV・FCV を 15 車種・20 台用意し、自治体及び事業者向けの展示会・試乗会を実施した。</li><li>● この試乗会では、海外メーカーも含め 9 車種の EV の乗り比べが可能であり、それぞれの操作性や実用性などを比較することができた。</li></ul> <p>&lt;実施概要&gt;</p> <p>開催日：2023 年 11 月 29 日（水） 開催場所：名古屋港ガーデンふ頭ひがし広場 出席者数：約 50 名 内 容：EV の試乗（9 車種）、EV・FCV の展示（11 車種） 充電器の展示、充電設備整備の案内</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 三菱自動車工業(株)は 2024 年 12 月に新型軽バン「ミニキャブ EV」を発売した。</li><li>● この発売に先立ち、愛知県内の自治体職員を対象とした EV・PHEV の試乗会を実施した。</li><li>● この試乗会では、航続距離の伸長や安全性能を高めた新型「ミニキャブ EV」の特長を知るだけでなく、EV や PHEV とガソリン車を乗り比べることにより、静粛性や操作性など、EV の特長を体感することができた。</li></ul> <p>&lt;実施概要&gt;</p> <p>開催日：2023 年 12 月 15 日（金） 開催場所：名古屋北自動車練習所 出席者数：30 名（県、市町村職員） 内 容：EV・PHEV 及びガソリン車の試乗（5 車種） 給電デモンストレーション（電気自動車から家電製品への電力供給の説明）</p>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 企業や自治体の導入意欲を高めるため、実際に業務で使用する担当者が EV・PHV・FCV の性能を理解し、関心を持つことが必要である。</li><li>● また、EV・PHV・FCV と従来車を乗り比べることにより、その特長をよりわかりやすく体感することができる。</li><li>● そのため、ネットワーク参加者、市町村及び愛知県による展示会や試乗会等を引き続き実施する。</li></ul>



(d)-1 導入補助

①取組内容【実施主体】

EV・PHV・FCVの導入に対する補助の実施

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県では、先進環境対応自動車導入促進費補助金により、中小企業等の事業者によるEV・PHV・FCV等の導入補助を実施している。
- 2023年度（2024年2月末日時点）における補助申請台数1,373台のうち、EV・PHV・FCVは1,216台で、各メーカーから多種多様なEV・PHVの新型車両が発売された2022年度に引き続き高水準を維持している。
- 県内22の市町村においても、導入補助が実施された。（P7～9を参照）

先進環境対応自動車導入促進費補助金の補助実績

年度 車種（台）	2009 ～ 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	計
EVトラック・乗用車	289	18	3	89	99	131	197	300	739	563	2,428
PHVトラック・乗用車	71	44	42	141	80	139	125	190	334	626	1,792
FCV乗用車	0	51	258	49	57	42	82	120	43	22	724
EV・PHV・FCVバス	—	—	—	—	—	0	1	4	1	5	11
その他	370	7	5	18	7	485	297	175	174	157	1,695
計	730	120	308	297	243	797	702	789	1,291	1,373	6,650

※2023年度の補助実績は2月末日時点の申請台数

その他はハイブリッドのユニバーサルデザインタクシー、優良ハイブリッドトラック・バス及び天然ガストラック・バス

③今後に向けた課題・取組

- 愛知県内のEV・PHV・FCVの保有割合は0.8%（2022年度末現在）となっている。
- 新型車両の販売開始等により申請が増加した2022年度以降、高水準を維持しており、引き続きEV・PHV・FCVの導入補助を実施し、さらなる普及拡大を図る。

2023 年度愛知県内自治体における EV・PHV・FCV 等に対する補助制度等

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
名古屋市	法人	次のいずれかに当てはまる貨物・乗合自動車※ <sup>1</sup> ・天然ガス自動車 ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・軽油、ガソリン又はLP ガスを燃料とする自動車（ハイブリッド自動車を含む。）で、最新規制排出ガス（NOx・PM）基準に適合したもの	小型貨物自動車：30 万円 中型貨物自動車：40 万円 大型貨物自動車：50 万円 乗合自動車：35 万円  ※旧車の名義変更をもって廃車に代える場合は 20 万円減額
	個人	電気自動車	20 万円
		電気自動車(軽) 超小型モビリティ	10 万円
		プラグインハイブリッド自動車 燃料電池自動車	10 万円 20 万円
豊橋市	個人 法人	電気自動車	6 万円
		電気自動車(軽)	3 万円
		プラグインハイブリッド自動車	3 万円
		燃料電池自動車	20 万円
岡崎市	個人	電気自動車	5 万円※ <sup>2</sup>
		プラグインハイブリッド自動車	2 万円※ <sup>2</sup>
		燃料電池自動車	20 万円
	法人	電気自動車	5 万円
		プラグインハイブリッド自動車	2 万円
		燃料電池自動車	10 万円
碧南市	個人	電気自動車	5 万円
		プラグインハイブリッド自動車	10 万円
		燃料電池自動車	40 万円
	法人	電気自動車	20 万円
		プラグインハイブリッド自動車	10 万円
		燃料電池自動車	30 万円
刈谷市	個人	電気自動車	上限 30 万円
		プラグインハイブリッド自動車	
		燃料電池自動車 超小型電気自動車	上限 50 万円 上限 7 万円
	法人	電気自動車	15 万円
		プラグインハイブリッド自動車	
		燃料電池自動車 超小型電気自動車	上限 40 万円 上限 7 万円

- ※1 車齢 8 年超の貨物・乗合自動車の買い換えを行う場合に限る  
国の補助金交付申請受付期間は、当該補助対象車両の補助金交付申請受付休止
- ※2 ゼロカーボン・ドライブを行う場合は 2 万円加算

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
豊田市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	上限 20 万円 <sup>※3</sup>
		燃料電池自動車	上限 32 万円
		超小型電気自動車	上限 3.5 万円
	法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	上限 20 万円 <sup>※3</sup>
燃料電池自動車		上限 15 万円	
安城市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5 万円
	法人	超小型電気自動車 燃料電池自動車	30 万円
犬山市	個人	電気自動車	5 万円
		燃料電池自動車	10 万円
	法人	電気自動車	5 万円
		燃料電池自動車	5 万円
西尾市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5 万円
	法人	燃料電池自動車	10 万円
大府市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	30 万円
		燃料電池自動車	50 万円
蒲郡市	個人	電気自動車	5 万円
	法人	燃料電池自動車	30 万円
新城市	法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	30 万円
東海市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	30 万円
		燃料電池自動車	50 万円
知多市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	10 万円
		燃料電池自動車	20 万円
知立市	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5 万円
		燃料電池自動車	20 万円
田原市	個人	電気自動車	6 万円
		燃料電池自動車	20 万円
		電動バイク	2 万円
法人	燃料電池自動車	20 万円	
岩倉市	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5 万円
		燃料電池自動車	10 万円

※3 充電設備を設置の場合上乗せ 2 万円

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
日進市	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5万円
		燃料電池自動車	20万円
みよし市	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	15万円
		燃料電池自動車	35万円
		超小型電気自動車	5万円
東浦町	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5万円
		燃料電池自動車	20万円
武豊町	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	10万円
		燃料電池自動車	30万円
幸田町	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	10万円
		燃料電池自動車	30万円
東栄町	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	7万円
愛知県	法人	HV 乗用車 (UD タクシーに限る)	10万円
		優良 HVトラック・バス 天然ガストラック・バス EVバス、PHVバス FCVバス	通常車両価格との差額の1/3以内 大企業は1/4以内 (FCバスのみ)
		EVトラック・乗用車	3ナンバーの車： (一充電走行距離(km)-200) × 2千円 3ナンバー以外の車： 一充電走行距離(km) × 1千円 ※いずれも、上限400千円
		PHVトラック・乗用車 FCV乗用車	20万円 60万円

## (d)-2 導入支援

### ①取組内容【実施主体】

燃料電池バスの導入

【ネットワーク事業者】

### ②実施結果

- イオンリテール(株)は、『脱炭素社会』への貢献のため、イオンモール熱田で運行している無料シャトルバスについて、燃料電池バス「SORA」を1台導入した。

#### <概要>

運行開始日	2024年3月2日(土)
運行区間	金山駅ーイオンモール熱田間 ※平日2台のうち1台、休日3台のうち1台を燃料電池バスで運行



出発式の写真

### ③今後に向けた課題・取組

- 公共交通機関へのEV・PHV・FCVの導入は、初期費用が高いことや、充電時間が長いこと、水素ステーションが少ないことの課題があり、事例が少ない。
- 国や愛知県が実施している導入補助制度(P7~9参照)によりEV・PHV・FCVの導入を支援するとともに、高出力の充電設備や水素ステーションの設置補助制度により、インフラの導入を促進する。
- また、公共交通機関への先行導入事例を収集し、情報発信を行う。

(e) 課税免除

①取組内容【実施主体】

自動車税種別割の課税免除措置

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県では、EV・PHV・FCVの普及を促進するため、自動車税種別割の課税免除措置を2022年度に引き続き実施した。

【対象となる自動車】

2019年4月1日から2025年3月31日までの間に新車新規登録を受けたEV・PHV・FCV

【軽減期間及び軽減額】

新車新規登録を受けた年度の月割分及び翌年度から5年度分を全額免除

これまでの課税免除実績

年度	EV	PHV	FCV	合計
2011	129	485	0	614
2012	811	1,534	0	2,345
2013	996	1,165	0	2,161
2014	1,280	1,535	58	2,873
2015	1,168	1,771	119	3,058
2016	1,030	1,742	466	3,238
2017	2,110	4,280	194	6,584
2018	2,062	2,840	192	5,094
2019	1,505	2,131	116	3,752
2020	1,239	1,866	247	3,352
2021	2,135	2,861	393	5,389
2022	3,111	3,928	111	7,150
2023	2,941	4,254	53	7,248
合計	20,517	30,392	1,949	52,858

※2011年度実績は2012年1月から3月の新車新規登録分

※2023年度は2023年4月から12月の新車新規登録分

- 県内市町村では、豊田市及び知多市がEVの軽自動車税種別割の減免制度を実施している。

③今後に向けた課題・取組

- 県民、事業者による車両導入を支援するため、2024年度も引き続き課税免除措置を行う。

(f) 公用車への率先導入・活用促進

①取組内容【実施主体】

公用車へのEV・PHV・FCVの導入

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県は、新たに導入する公用車は原則として電動車（HV・EV・PHV・FCV）とするよう、2023年8月に「愛知県庁の環境保全のための行動計画（あいちエコスタンダード）」を改定した。

愛知県庁の環境保全のための行動計画（あいちエコスタンダード）（抜粋）

導入する公用車については、代替可能な電動車がない場合等を除き、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車を始めとした電動車とする。

- また、地球温暖化対策市町村連絡会議において、県内市町村に対し、公用車へのゼロエミッション自動車の導入を呼びかけた。
- なお、2023年度における愛知県及び県内市町村の導入自治体数は47自治体、保有台数は369台（EV：223台、PHV：95台、FCV：51台）となった。

愛知県内自治体のEV・PHV・FCV保有台数

	EV	PHV	FCV	合計	
愛知県	5 ( 4 )	6 ( 5 )	5 ( 5 )	16 ( 14 )	
市町村	尾張	87 ( 43 )	28 ( 20 )	25 ( 22 )	140 ( 85 )
	知多	25 ( 15 )	4 ( 6 )	5 ( 5 )	34 ( 26 )
	西三河	51 ( 43 )	48 ( 45 )	13 ( 11 )	112 ( 99 )
	東三河	55 ( 38 )	9 ( 8 )	3 ( 3 )	67 ( 49 )
合計	223 ( 143 )	95 ( 84 )	51 ( 46 )	369 ( 273 )	

※市町村分は地域別の集計  
※（ ）内は2022年度実績

③ 今後に向けた課題・取組

- 愛知県は、2023年度に改定したあいちエコスタンダードに基づき、引き続きEV・PHV・FCVを率先導入を進める。
- また、県内市町村に対しても公用車への率先導入を呼びかける。

(g) 物流分野への導入促進

①取組内容【実施主体】

「荷主と運輸事業者等の連携による物流脱炭素化プロジェクト」の支援

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、2023年12月14日(木)に開催したあいちカーボンニュートラル戦略会議において、事業化を支援すべき脱炭素プロジェクトとして、ワタミ(株)、(株)ムロオ及び三和清掃(株)から提案のあった配送等にFCトラックを活用する「荷主と運輸事業者等の連携による物流脱炭素化プロジェクト」を選定した。



提案のあったプロジェクトのイメージ

③今後に向けた課題・取組

- 今後、このプロジェクトに対して、県内の荷主や運輸事業者等が参画する推進協議会の設置や、FCトラックを活用した物流脱炭素化のモデルスキームを構築することなどで、県内の物流脱炭素化に向けて、幅広く横展開できるように支援する。



(h) 自動車エコ事業所認定制度の活用

①取組内容【実施主体】

自動車エコ事業所認定制度の周知及び認定事業者数の増加に向けた周知活動の継続実施  
【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、EV・PHV・FCV の導入など、自動車利用における脱炭素化に資する取組を積極的に実践する事業所を認定する「自動車エコ事業所認定制度」について、EV・PHV・FCV の導入促進に直接つながる制度となるよう募集要項を改正した。

主な改正内容

1. 認定基準\*の見直し

※認定基準

設定された取組の達成状況に応じて加点方式で採点。

一定以上の点数を獲得した事業所を認定（ただし必須項目については1点以上の獲得が必要）

- ・ 必須項目の変更

（旧）太陽光発電施設の設置、蓄電池の設置 等

（新）一定割合以上の電動車（EV・PHV・FCV・HV）の導入

- ・ エコカーの定義の見直し

（旧）EV・PHV・FCV・HV・CNG・CDV・環境性能に優れた従来車

（新）電動車

- ・ 充電・充填インフラ整備に係る加点要件の追加

（旧）設置口数に応じて加点

（新）再エネ由来電力・水素を供給する場合はさらなる加点

2. 認定期限の設定

（旧）なし

（新）旧基準での認定は3年で失効。

- 2023年度は、2企業2事業所を新たに認定した。（累計で91企業・団体（142事業所）を認定）

自動車エコ事業所の認定を受けた事業所（2023年度認定分）

事業所名	所在地	取組
稲沢建設株式会社	稲沢市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゼロエミッション自動車の導入</li> <li>・電動車の導入</li> <li>・従業員向け充電設備の設置</li> <li>・太陽光発電設備の設置</li> </ul>
特定非営利活動法人 Hands	名古屋市名東区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゼロエミッション自動車の導入</li> <li>・EVカーシェアリングの導入</li> <li>・従業員向け充電設備の設置</li> </ul>

※自動車エコ事業所認定制度に基づく認定順で記載

③今後に向けた課題・取組

- 引き続き本制度の周知活動を行い、EV・PHV・FCV の導入を促進する。

## (2) インフラ整備の拡充（充電インフラ）

### (a)-1 充電設備の整備促進

<b>①取組内容【実施主体】</b>
公共用充電インフラの整備拡充 【愛知県、県内市町村】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2023年3月末現在の充電インフラ設置数は、1,153箇所・1,716口（2022年3月末現在は1,138箇所）であった。</li> <li>● 県内市町村別の公共用充電インフラの整備状況は下表のとおりであり、概ね空白地帯はなく、県内全域で整備が進んでいる。</li> </ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2023年10月に経済産業省が策定した「充電インフラ整備促進に向けた指針」において、2030年の整備目標を全国で30万口（従来の15万口から倍増）とされており、さらなる整備促進が必要である。</li> <li>● ネットワーク参加者と協力しながら、県や国の補助制度の周知を行い、普及を促進する。</li> </ul>

### 市町村別の公共用充電インフラ整備状況（2023年3月末）

（単位：口）

市町村名	急速	普通	計	市町村名	急速	普通	計
名古屋市	149	367	516	岩倉市	0	4	4
豊橋市	27	59	86	豊明市	5	7	12
岡崎市	31	59	90	日進市	10	16	26
一宮市	23	52	75	田原市	7	15	22
瀬戸市	9	11	20	愛西市	1	2	3
半田市	12	18	30	清須市	5	2	7
春日井市	23	21	44	北名古屋市	4	12	16
豊川市	10	17	27	弥富市	3	3	6
津島市	7	6	13	みよし市	7	18	25
碧南市	1	14	15	あま市	0	2	2
刈谷市	13	29	42	長久手市	7	40	47
豊田市	22	124	146	東郷町	2	8	10
安城市	7	26	33	豊山町	2	7	9
西尾市	10	18	28	大口町	3	3	6
蒲郡市	4	29	33	扶桑町	1	14	15
犬山市	4	7	11	大治町	0	4	4
常滑市	9	28	37	蟹江町	5	8	13
江南市	9	10	19	飛島村	1	1	2
小牧市	11	24	35	阿久比町	4	5	9
稲沢市	15	14	29	東浦町	2	14	16
新城市	8	11	19	南知多町	1	3	4
東海市	12	15	27	美浜町	1	2	3
大府市	4	11	15	武豊町	0	2	2
知多市	5	1	6	幸田町	0	2	2
知立市	2	14	16	設楽町	7	1	8
尾張旭市	4	11	15	東栄町	2	0	2
高浜市	2	8	10	豊根村	2	2	4
				合計	515	1,201	1,716

※(株)ゼンリン調べ

## (a)-2 充電設備の整備促進

<b>①取組内容【実施主体】</b>
あいち EV・PHV 普及ネットワーク充電インフラ WG の開催 【愛知県、県内市町村、ネットワーク事業者】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 2023 年 10 月に経済産業省から「充電インフラ整備促進に向けた指針」が公表されたことを踏まえ、充電インフラの整備促進に向けた今後の県の支援策を検討するため、充電インフラ WG を開催した。</li></ul> <p>&lt;実施概要&gt;</p> <p>開催日：2023 年 12 月 25 日（月）</p> <p>開催場所：Web 会議</p> <p>議 事：充電器の整備に向けた各事業者の考えについて 充電器の整備や営業をするにあたっての県への要望等</p> <p>&lt;出席者の主な意見&gt;</p> <p>（自動車メーカー）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・大枠としてはディーラーへの充電器設置(複数設置/高出力化/複数口化)を進める。</li><li>・更新の需要があるので、県の補助があるとありがたい。</li><li>・集合住宅への設置が大切である。公共用の充電インフラ普及も必要だが、まずは基礎充電をベースとした使い方をしないと車の普及にもつながらない。</li></ul> <p>（充電器メーカー）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・集合住宅など、自宅で充電できない人が利用する基礎充電の代替インフラを街中に設置するとよい。</li><li>・国の補助に加えて県からの補助もあるとありがたい。</li><li>・EV・PHV の将来的な普及を見据え、エネマネ機能を充電器に登載するなどの方策が必要になる。</li></ul> <p>（電力会社）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・これからの研究課題として、エネマネ機能付き充電器の設置により電力ピークが立たないようにする方策が必要である。</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 愛知県では、集合住宅や工場・事務所、商業施設、宿泊施設等への充電設備の設置に対する補助制度を 2024 年度に創設することとしている。</li><li>● 県や国の補助制度の周知を行い、充電インフラの普及加速を図る。</li><li>● また、優良事例の情報収集を行い、情報発信に努める。</li></ul>

### (a)-3 充電設備の整備促進

#### ①取組内容【実施主体】

あいち EV・PHV 普及ネットワーク研修会の開催

【愛知県】

#### ②実施結果

- 2023年10月に経済産業省から、中長期的に持続可能で、利便性の高い充電インフラの整備に向けた関係者の見通しを共有することにより、課題解決に向けて講じていく措置を明確化するため、「充電インフラ整備促進に向けた指針」が公表された。
- これを受けて、あいち EV・PHV 普及ネットワーク参加者及び県内市町村等の関係者が充電インフラの整備促進に向けた考え方を共有し、県内の充電インフラの整備に連携、協力して取り組んでいくため研修会を開催した。

<実施概要>

開催日：2024年1月17日（水）

開催場所：愛知県環境調査センター

出席者数：約40名

議 事：愛知県内における EV・PHV・FCV 及び充電インフラの普及状況について  
EV 普及政策の全体像と今後の方針（経済産業省）  
充電インフラ設置に係る事例紹介（新城市）  
意見交換



経済産業省による説明の様子

#### ③今後に向けた課題・取組

- 指針においては、①整備目標の設定（2030年までに30万口）、②充電器の高出力化、③効率的な充電器の設置・充電事業の自立化、④規制・制度等における対応が示されており、自治体や事業者などのさらなる取組が必要である。
- 出席者からは、充電設備の整備促進に向けて理解を深めるよい機会となったといった感想もあり、今後も機会を捉えて研修を開催する。

## (b) 公共施設への整備促進

### ①取組内容【実施主体】

公共施設への充電設備の整備、公共施設設置の充電設備の設置状況の把握

【愛知県、県内市町村】

### ②実施結果

- 愛知県は、愛・地球博記念公園に充電設備を設置し、2023年9月1日から運用を開始した。

<概要>

施設名：愛・地球博記念公園（モリコロパーク）

設置台数：2基（4口）

最大出力：6kW（利用時に出力（3kW/6kW）を選択可能）

- 複数の市町村において、充電設備の整備から運用までを一体的に導入する充電サービス事業者と協定を締結し、公共施設への財政負担ゼロでの充電設備の設置を進めている。

<充電設備整備の事例>

市町村：大府市

協定の相手方：Terra Motors 株式会社（現 Terra Charge 株式会社）

整備内容：横根公民館 → 2基（6kW）

森岡公民館 → 2基（6kW）

愛三文化会館 → 1基（6kW）

二ツ池公園 → 2基（6kW）

- 2023年度末現在、愛知県及び県内23市町村により160口が整備されている。

#### 愛知県内自治体による充電設備の設置数

単位：口

地域	急速充電器	普通充電器	計
尾張	2	23	25
知多	0	9	9
西三河	2	78	80
東三河	21	25	46
計	25	135	160

※2023年度末時点の設置予定を含む

### ③今後に向けた課題・取組

- 市町村と充電サービス事業者が連携した市町村施設への充電設備の整備の計画が進んでいる。
- 今後は、自動車での来場が多く見込まれる施設への整備を進めていく必要がある。

(c)-1 充電設備の整備促進、利便性向上につながる情報発信

<b>①取組内容【実施主体】</b>	
充電設備位置情報検索アプリ「全国 EV・PHV 充電まっぷ」の情報の充実等 【愛知県、ネットワーク参加者】	
<b>②実施結果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「全国 EV・PHV 充電まっぷ」の情報を更新し、ユーザーの利便性の向上を図った。</li> <li>● また、様々な主体においても充電設備の位置情報を配信しており、愛知県ではいくつかの事業者と情報交換を行った。</li> </ul> <p>&lt;位置情報発信ツールの事例&gt;</p> <p>全国 EV・PHV 充電インフラまっぷ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="284 689 520 1137" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="614 680 1390 1111" data-label="Image"> </div> </div> <p style="text-align: center;">(株)ゼンリン HP (EV 充電スタンド地図)</p>	
<b>③今後に向けた課題・取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● EV・PHV の普及を促進するためには、充電設備の位置情報について情報発信を行い、EV・PHV ユーザーの利便性向上を図ることが重要であることから、引き続き情報更新と情報発信を実施し、利便性向上に努める。</li> </ul>	

(c)-2 充電設備の整備促進、利便性向上につながる情報発信

<b>①取組内容【実施主体】</b>	
OCPP*、従量課金機能付き充電設備の発売 【ネットワーク参加者】	※急速充電器を管理する国際標準通信プロトコル。 課金や充電器の保守・運用などを専用の端末や特別なネットワークを介さず行うことができる。
<b>②実施結果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● JFE テクノス(株)においては、OCPP 機能付き充電器及び従量課金機能付き充電設備の販売営業開始した。</li> <li>● また、河村電器産業(株)においては、課金システムや OCPP への対応など、市場でつかいやす充電設備を 2024 年に導入開始する。</li> </ul>	
<b>③今後に向けた課題・取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の指針において、利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指すため、OCPP の通信規格の推進や従量制課金への対応が記載されており、それらの機能付きの充電設備の普及を進める必要がある。</li> </ul>	

## (d) 集合住宅への働きかけ

### ①取組内容【実施主体】

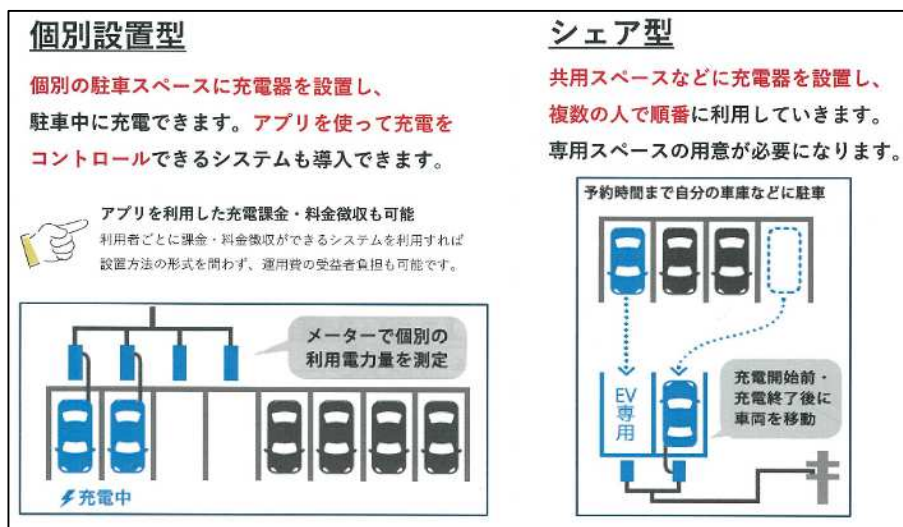
集合住宅における充電設備の整備促進に向けた情報交換

【愛知県、ネットワーク参加者】

### ②実施結果

- 愛知県は、集合住宅への充電設備の整備を提案※、施工を行う事業者との情報交換を行った。  
※個々の住宅環境に合わせた整備方法が提案されている。

#### <充電設備の整備方法>



### ③今後に向けた課題・取組

- 集合住宅においては、住民の合意形成（EVを保有していない居住者の同意）や利用方法の明確化、費用負担等）などの面で、課題がある。
- このため、県や国の補助制度の周知を行い、普及を促進する。
- また、引き続き事業者との情報交換を継続し、優良事例の発信を行う。

(e) 通勤利用の拡大

①取組内容【実施主体】

EV・PHV を活用した取組事例の情報発信

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、従業員用駐車場に充電設備を整備し、従業員の EV・PHV 通勤を促すことで通勤時の CO<sub>2</sub> 排出量削減に貢献しているネットワーク事業者の取組事例を紹介した「事業所における EV・PHV・FCV 活用促進ガイドライン」を活用し、啓発・導入促進を働きかけた。



三菱自動車工業(株)岡崎製作所の設置風景



日東工業(株)本社・名古屋工場の設置風景

③今後に向けた課題・取組

- 従業員向けに充電器を設置することで、通勤車の EV・PHV への転換を促すことができる。
- 引き続き、勤務先充電をはじめとする EV・PHV の通勤・業務利用での好事例の情報収集・発信を行うとともに、ガイドラインを用いた啓発等を行う。



### (3) インフラ設備の拡充（水素ステーション）

#### (a) 水素ステーションに関する普及啓発の実施

##### ①取組内容【実施主体】

愛知県庁水素社会普及啓発ゾーンの運営

【愛知県】

##### ②実施結果

- 愛知県庁水素社会普及啓発ゾーンにおいて、見学者への説明など、水素社会に関する普及啓発を実施した。（2023年9月29日で営業終了）
- 民間事業者の協力により、移動式水素ステーションを週2日（月・金）運用した。（2023年9月29日で営業終了）

#### <水素社会普及啓発ゾーン>



★は、高圧ガス保安法に基づく第二種貯蔵所に必要です  
移動式水素ステーションは、容積300m<sup>3</sup>以上1,000m<sup>3</sup>未満の高圧ガス(水素)を貯蔵するため、その設置場所は第二種貯蔵所となります

##### ③今後に向けた課題・取組

- 水素ステーション運営事業者の協力を得ながら、水素ステーションの普及啓発に努める。

(b) 整備費及び需要創出活動費の補助

<b>①取組内容【実施主体】</b>									
水素ステーション整備費補助金、水素ステーション需要創出活動費補助金の実施 【愛知県】									
<b>②実施結果</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 愛知県では、2015年度から水素ステーションの補助制度を創設し、整備や運営に係る費用の一部を補助している。</li> <li>● 2023年度は、整備費補助金4件、需要創出活動費38件に対して補助見込である。</li> </ul> <p>&lt;補助制度概要&gt;</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p><b>水素ステーション整備費補助金</b></p> <p>水素ステーションの整備費の一部を補助</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">国(経産省) 2/3*</td> <td style="text-align: center;">県補助 1/4</td> <td style="text-align: center;">自己負担</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p><b>水素ステーション需要創出活動費補助金</b></p> <p>需要創出活動費(運営費)の一部を補助 国の補助対象経費以外に対し補助 最大550万円</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">国(経産省) 最大2,100万円 (補助対象経費の2/3以内)</td> <td style="text-align: center;">県 550万円</td> <td style="text-align: center;">自己負担等</td> </tr> </table> </td> </tr> </table> <p>※水素ステーションの規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる</p> <p>&lt;県の補助対象経費&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地賃借料</li> <li>・予備品購入費</li> <li>・原料水素購入費*</li> </ul> <p>※水素購入費&gt;水素販売費の場合のみ</p>		<p><b>水素ステーション整備費補助金</b></p> <p>水素ステーションの整備費の一部を補助</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">国(経産省) 2/3*</td> <td style="text-align: center;">県補助 1/4</td> <td style="text-align: center;">自己負担</td> </tr> </table>	国(経産省) 2/3*	県補助 1/4	自己負担	<p><b>水素ステーション需要創出活動費補助金</b></p> <p>需要創出活動費(運営費)の一部を補助 国の補助対象経費以外に対し補助 最大550万円</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">国(経産省) 最大2,100万円 (補助対象経費の2/3以内)</td> <td style="text-align: center;">県 550万円</td> <td style="text-align: center;">自己負担等</td> </tr> </table>	国(経産省) 最大2,100万円 (補助対象経費の2/3以内)	県 550万円	自己負担等
<p><b>水素ステーション整備費補助金</b></p> <p>水素ステーションの整備費の一部を補助</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">国(経産省) 2/3*</td> <td style="text-align: center;">県補助 1/4</td> <td style="text-align: center;">自己負担</td> </tr> </table>	国(経産省) 2/3*	県補助 1/4	自己負担	<p><b>水素ステーション需要創出活動費補助金</b></p> <p>需要創出活動費(運営費)の一部を補助 国の補助対象経費以外に対し補助 最大550万円</p> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">国(経産省) 最大2,100万円 (補助対象経費の2/3以内)</td> <td style="text-align: center;">県 550万円</td> <td style="text-align: center;">自己負担等</td> </tr> </table>	国(経産省) 最大2,100万円 (補助対象経費の2/3以内)	県 550万円	自己負担等		
国(経産省) 2/3*	県補助 1/4	自己負担							
国(経産省) 最大2,100万円 (補助対象経費の2/3以内)	県 550万円	自己負担等							
<b>③今後に向けた課題・取組</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 水素ステーションの整備には、多額の整備費や毎年の運営費負担がかかり、FCVの普及が十分でない現状では、採算が取れないといった課題が挙げられる。</li> <li>● このような課題に対して、本県独自の補助制度により、整備や運営に対して補助を行うことで、事業者の下支えをしている。</li> <li>● 引き続き、整備や運営に対して補助を行い、水素ステーションの整備促進を図る。</li> </ul>									

### (c) 規制の見直しの推進

<b>①取組内容【実施主体】</b>
水素ステーションに係る保安規制の見直し等について国への要請を実施 【愛知県】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 水素ステーションやフォークリフト充填用水素供給設備の整備を促進するため、規制の見直しの着実な実施や、整備・運営コストの負担を軽減する支援制度の拡充、及び関連技術開発の推進を国に要望した。</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 水素ステーションの整備促進や将来的な自立化のため、整備費や運営費を一層コストダウンすることが必要であり、保安規制の見直しや関連機器の技術開発支援等が重要である。</li><li>● 引き続き、保安規制の見直し等を国へ要請する。</li></ul>

### (d) 新規参入事業者の掘り起こし

<b>①取組内容【実施主体】</b>
FCVの普及や水素ステーションへの理解を深める取組、支援制度の広報の実施 大型水素ステーション整備に向けた事業者、市町村等との打合せの実施 【愛知県】
<b>②実施結果</b>
これまでの取組の結果として、2023年度に新規参入事業者として(有)位田モータース((株)菅原設備と共同運営)と知多高圧ガス(株)が水素ステーション事業を開始する。
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 支援制度の広報などにより、水素ステーション整備の促進に向けた取組を継続する。</li><li>● 商用FCV向けの大型水素ステーションの整備検討のため、水素ステーション運営事業者や運送事業者、荷主等へのヒアリング調査等を実施する。</li></ul>

## (4) 蓄電・給電機能の活用

### (a)-1 認知度向上、関連機器の普及

<b>①取組内容【実施主体】</b>
愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金による関連機器の普及 【愛知県、県内市町村】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 愛知県と県内市町村との協調による「愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金」により、個人住宅への太陽光発電設備や HEMS、燃料電池、蓄電池、V2H 充放電器等の地球温暖化対策設備の導入を促進している。</li><li>● このうち、2022 年度に V2H 充放電器の補助を行っている市町村は 42 市町村であった。また、太陽光発電設備・HEMS と V2H 充放電器の一体的な導入に対する補助を行っている市町村は 36 市町村であった（P25 を参照）。</li><li>● 愛知県は、住宅用太陽光発電設備、HEMS、燃料電池、蓄電池、V2H 充放電器について、県民に対し補助を行う市町村への補助を行うとともに、県内市町村の補助制度について、県ウェブページで情報発信を行った。</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 補助制度を継続するとともに、県内市町村においても補助メニューを拡大し、県民全体で地球温暖化対策に取り組むことが望まれる。</li></ul>

## 2023 年度地球温暖化対策設備導入促進費補助実施市町村

自治体名	HEMS	燃料電池	蓄電池	V2H 充放電器	太陽光・HEMS・V2H の一体的導入
名古屋市		○	○	○	
豊橋市		○	○	○	
岡崎市	○	○	○	○	○
一宮市	○	○	○	○	○
瀬戸市		○	○	○	
半田市			○		
春日井市	○	○	○	○	○
豊川市	○	○	○		○
津島市			○	○	○
碧南市	○	○	○	○	○
刈谷市	○	○	○	○	○
豊田市		○	○	○	○
安城市	○	○	○	○	○
西尾市	○	○	○	○	○
蒲郡市	○	○	○	○	○
犬山市	○	○	○	○	○
常滑市	○	○	○	○	○
江南市	○	○	○	○	○
小牧市	○	○	○	○	○
稲沢市		○	○	○	○
新城市	○	○	○	○	○
東海市	○	○	○	○	○
大府市			○	○	
知多市	○		○	○	○
知立市	○	○	○	○	○
尾張旭市	○	○	○	○	○
高浜市	○	○	○	○	○
岩倉市	○	○	○	○	○
豊明市				○	
日進市	○	○	○	○	○
田原市	○	○	○	○	○
愛西市	○		○	○	○
清須市	○	○	○	○	○
北名古屋市			○	○	○
みよし市	○	○	○	○	○
あま市		○	○		
長久手市	○		○	○	○
東郷町	○	○	○	○	
豊山町	○	○	○	○	○
大口町	○	○	○	○	○
扶桑町	○	○	○	○	○
大治町		○	○		
蟹江町	○		○	○	○
飛島村		○	○		
東浦町		○	○	○	
武豊町	○	○	○	○	○
幸田町	○	○	○	○	○
設楽町			○		
東栄町			○		
豊根村			○		

## (a)-2 認知度向上、関連機器の普及

### ①取組内容【実施主体】

展示会・試乗会等の実施

リーフレットや啓発資材を活用した EV・PHV・FCV の普及啓発

【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】

再掲

### ②実施結果

- ネットワーク参加者及び県内自治体において、展示会及び試乗会等を開催した。
- 愛知県では、市町村や民間事業者が開催する環境イベントや防災訓練等に県公用車を出展し、EV・PHV・FCV の給電機能に着目したパネルを用いて普及啓発を行った。



尾張旭市避難所開設訓練



愛知県庁本庁舎公開イベント



給電機能活用パネル


### ③今後に向けた課題と取組

- 愛知県内の EV・PHV・FCV の保有割合は 0.8%（2022 年度末現在）であり、引き続き県民への普及啓発が必要である。
- 様々な場所で展示会等を行うことで目にする機会を増やすことは EV・PHV・FCV の普及促進につながると考えられることから、ネットワーク参加者、市町村及び愛知県による展示会や試乗会等を引き続き実施するとともに、リーフレットや啓発資材を活用しながら普及啓発を実施する。

### (b)-1 災害時活用の促進

<b>①取組内容【実施主体】</b>
自治体と自動車メーカー等の災害時の電動車活用に関する協力を含む連携協定 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 災害時における給電機能の活用については、「愛知県地域強靱化計画」（2020年3月改訂）で、停電時における電動車等の活用の推進・促進を位置付けており、全国的にも、自治体と自動車メーカーやディーラー等との協定により、活用を推進する流れがある。</li><li>● EV・PHV・FCVは、一般的な定置用の蓄電システムと比べ、長時間の電力供給が可能であることから、県内市町村においても、災害時の電動車活用を含む包括連携協定を締結しており、避難所開設訓練等でも活用されている。（2023年12月末現在、25件の協定が締結されている。）</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 動く蓄電池としてEV・PHV・FCVを活用することは、避難所運営を行う行政だけでなく、県民の防災対策としても有効な手段である。</li><li>● 引き続き県民に給電機能の有効活用や活用方法等について周知を図ることで、EV・PHV・FCVの普及につなげる。</li></ul>

### (b)-2 災害時活用の促進

<b>①取組内容【実施主体】</b>
「EV・PHV用充電設備整備促進ガイドライン」の情報発信 【愛知県】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 愛知県は、EV・PHV・FCVからの給電機能の活用イメージと特徴をまとめ、先進的な活用事例を紹介した「事業所におけるEV・PHV・FCV活用促進ガイドライン」を活用し、啓発・導入促進を働きかけた。</li></ul>

NTT西日本(山口支店)の設置状況*
※日産のEVを活用したオフィスビルでのエネルギーコスト・CO <sub>2</sub> 削減トライアルの夏季実証
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● V2H充放電器や外部給電器を導入することで、災害時も普段と変わらない生活が可能となる。</li><li>● 引き続き、ガイドラインを用いて普及啓発を行うとともに、V2H充放電器や外部給電器を活用した好事例を収集し、情報発信を行う。</li></ul>

### 3 トピックス

地球温暖化対策に係る国や自治体の計画、国、県、市町村及び事業者のEV・PHV・FCVの普及に関する2023年度の取組について紹介する。



## (1) 充電インフラ整備促進に向けた指針の策定

実施主体	経済産業省
------	-------

経済産業省は、電動車の普及と表裏一体である充電器について、EVの普及見通しや性能向上等を踏まえ、中長期的に持続可能で利便性の高い充電インフラの整備に向けた関係者の見通しを共有するとともに、課題解決に向けて講じていく措置を明確化することを目的として、検討会を設置し、「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定した。

### <基本的な考え>

「ユーザーの利便性向上」「充電事業の自立化・高度化」「社会全体の負担の軽減」の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。

### <主なポイント>

- ・世界に比肩する目標の設定  
充電器設置目標を倍増（2030年15万基⇒2030年30万口）
- ・高出力化  
高速道路では90kW以上で150kWも設置し、高速道路以外でも50kW以上を目安とする
- ・効率的な充電器の設置  
費用対効果の高い案件を優先して設置する
- ・規制・制度等における対応  
従量制課金を25年度からサービス実現を目指すなど、ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現する

### 充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」**との目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定**した。

#### 基本的な考え

✓ 以下の**三原則**を総合的に勘案し、**世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。**

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

#### 指針のポイント

##### (1) 世界に比肩する目標の設定

✓ **充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に**  
⇒ **日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速**

##### (2) 高出力化

✓ **急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）**  
⇒ **充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備**

##### (3) 効率的な充電器の設置

✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（≒入札制の実施）**  
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

##### (4) 規制・制度等における対応

✓ **充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。**  
⇒ **ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化**

（出典）経済産業省 HP より、抜粋、編集

## (2) 水素基本戦略改定、モビリティ水素官民協議会中間とりまとめ

実施主体	日本政府																																					
<p>1 水素基本戦略 (2023. 6)</p> <p>我が国はグリーントランスフォーメーションを通じて、エネルギー安定供給、経済成長・国際的な産業競争力強化、脱炭素の同時実現を目指している。今後 10 年間に官民で 150 兆円超の GX 関連投資を引き出すべく、国による 20 兆円規模の先行投資支援を行う方針を示している。</p> <p>新しい水素基本戦略では、2050 年カーボンニュートラルを達成するため、官民での共通認識と必要なビジョンを示しながら、課題認識と取組方針を明示している。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p><b>水素基本戦略 (抜粋)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 塊の需要創出に貢献する事業に政策資源を重点的に振り向けていく。</li> <li>・ 物流事業者や荷主等、リスクをとって先行的に導入を進めるファーストムーバーについては、水素供給面を含めて、総合的な支援を行う。</li> <li>・ 今後は、より多くの水素需要が見込まれ FCV の利点が発揮されやすい商用車に対する支援を重点化していく。</li> </ul> </div>																																						
<p>2 モビリティ水素官民協議会中間とりまとめ (2023. 7)</p> <p>2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、運輸部門の脱炭素化が不可欠であり、特に走行距離が長く、電気自動車では対応できない領域 (特に商用車領域) では、各国で燃料電池化が急速に進展している一方、自動車メーカーと物流・荷主企業と水素供給企業は、各々が燃料電池自動車の需要の見通し、燃料電池自動車と水素ステーションの普及台数見通し、燃料電池自動車の普及台数見通しが不明であり、投資計画が立てられないといった三すくみ状態である。</p> <p>水素基本戦略の改定を踏まえ、三すくみ状態の打破に向けて、各団体が一定の前提の元に将来の見通しと普及に向けた課題を共有する中間とりまとめが公表された。</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p><b>水素基本戦略を踏まえた政府の方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 水素基本戦略において、「FCVにおける重要な部品である燃料電池への取組」「FCV国内普及に向けた取組」「水素ステーションへの取組」方針を公表。</li> <li>● 様々な課題がある中で、上記取組方針に基づき三すくみの打破を目指す。</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 40%;">水素基本戦略における記載</th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 40%;">具体的な対応方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">燃料電池の産業化</td> <td>論点① サポートインダストリーの支援・国内立地を促進</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">→</td> <td>燃料電池のサプライチェーン強靱化に向けた支援制度の検討</td> </tr> <tr> <td>論点② 世界を視野に入れた戦略の構築</td> <td>各国の事情に応じた、トップセールスやオープン・クローズを含む戦略の検討</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">FCVの国内普及に向けた取組</td> <td>論点③ 商用車に対する支援を重点化</td> <td></td> <td>GX移行債を活用した商用車電動化補助金を開始</td> </tr> <tr> <td>論点④ 港湾等での塊需要創出に貢献する政策に重点化</td> <td></td> <td><b>FCV普及を早期に目指す重点地域を選定</b></td> </tr> <tr> <td>論点⑤ 改正省エネ法の中でトラック (8トン超) の転換目標や充填インフラ目標目安の設定</td> <td></td> <td><b>2030年5,000台の先行導入目標を踏まえ、導入エリアや事業者の具体化</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: mixed;">水素ステーションに向けた取組</td> <td>論点⑥ ファーストムーバーに対して、水素供給面を含めて総合的な支援を行う</td> <td></td> <td>論点④・⑤も踏まえ、総合的な支援の制度設計を検討</td> </tr> <tr> <td>論点⑦ マルチ化・需給一体型の最適配置を進める</td> <td></td> <td>マルチ化：マルチ化への設備支援の検討 最適配置：重点地域の選定にあわせて配置の検討</td> </tr> <tr> <td>論点⑧ 大規模水素ステーションに対し税制措置等を含め政策リソースを拡充</td> <td></td> <td>税制措置：固定資産税の見直し実施 補助金：補助金上限や補助率の見直し実施</td> </tr> <tr> <td>論点⑨ 自治体・地方経済産業局による需要の積み上げを後押し</td> <td></td> <td><b>自治体・地方経済産業局による需要の積み上げを促進</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td>論点⑩ 規制について、合理化・適正化を進める</td> <td></td> <td>規制制度の見直しを検討</td> </tr> </tbody> </table> </div>		水素基本戦略における記載		具体的な対応方針	燃料電池の産業化	論点① サポートインダストリーの支援・国内立地を促進	→	燃料電池のサプライチェーン強靱化に向けた支援制度の検討	論点② 世界を視野に入れた戦略の構築	各国の事情に応じた、トップセールスやオープン・クローズを含む戦略の検討	FCVの国内普及に向けた取組	論点③ 商用車に対する支援を重点化		GX移行債を活用した商用車電動化補助金を開始	論点④ 港湾等での塊需要創出に貢献する政策に重点化		<b>FCV普及を早期に目指す重点地域を選定</b>	論点⑤ 改正省エネ法の中でトラック (8トン超) の転換目標や充填インフラ目標目安の設定		<b>2030年5,000台の先行導入目標を踏まえ、導入エリアや事業者の具体化</b>	水素ステーションに向けた取組	論点⑥ ファーストムーバーに対して、水素供給面を含めて総合的な支援を行う		論点④・⑤も踏まえ、総合的な支援の制度設計を検討	論点⑦ マルチ化・需給一体型の最適配置を進める		マルチ化：マルチ化への設備支援の検討 最適配置：重点地域の選定にあわせて配置の検討	論点⑧ 大規模水素ステーションに対し税制措置等を含め政策リソースを拡充		税制措置：固定資産税の見直し実施 補助金：補助金上限や補助率の見直し実施	論点⑨ 自治体・地方経済産業局による需要の積み上げを後押し		<b>自治体・地方経済産業局による需要の積み上げを促進</b>		論点⑩ 規制について、合理化・適正化を進める		規制制度の見直しを検討
	水素基本戦略における記載		具体的な対応方針																																			
燃料電池の産業化	論点① サポートインダストリーの支援・国内立地を促進	→	燃料電池のサプライチェーン強靱化に向けた支援制度の検討																																			
	論点② 世界を視野に入れた戦略の構築		各国の事情に応じた、トップセールスやオープン・クローズを含む戦略の検討																																			
FCVの国内普及に向けた取組	論点③ 商用車に対する支援を重点化		GX移行債を活用した商用車電動化補助金を開始																																			
	論点④ 港湾等での塊需要創出に貢献する政策に重点化		<b>FCV普及を早期に目指す重点地域を選定</b>																																			
	論点⑤ 改正省エネ法の中でトラック (8トン超) の転換目標や充填インフラ目標目安の設定		<b>2030年5,000台の先行導入目標を踏まえ、導入エリアや事業者の具体化</b>																																			
水素ステーションに向けた取組	論点⑥ ファーストムーバーに対して、水素供給面を含めて総合的な支援を行う		論点④・⑤も踏まえ、総合的な支援の制度設計を検討																																			
	論点⑦ マルチ化・需給一体型の最適配置を進める		マルチ化：マルチ化への設備支援の検討 最適配置：重点地域の選定にあわせて配置の検討																																			
	論点⑧ 大規模水素ステーションに対し税制措置等を含め政策リソースを拡充		税制措置：固定資産税の見直し実施 補助金：補助金上限や補助率の見直し実施																																			
	論点⑨ 自治体・地方経済産業局による需要の積み上げを後押し		<b>自治体・地方経済産業局による需要の積み上げを促進</b>																																			
	論点⑩ 規制について、合理化・適正化を進める		規制制度の見直しを検討																																			
<p>(出典) 経済産業省 HP より、抜粋、編集</p>																																						

### (3) 高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージについて

実施主体

国土交通省・経済産業省

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要である。特に、電気自動車・プラグインハイブリッド車・燃料電池自動車等の普及に向けては、車両の普及と表裏一体にある充電・水素充てんインフラの整備が不可欠である。

高速道路のSA・PAにおいて、昨今のEV普及と車載電池容量拡大に伴い、より高出力の充電器整備を求める声が多くなってきている。また、2023年9月には、高速道路(E1 東名足柄SA(下り))にも初めての水素ステーションが設置された。

このような情勢の中、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の更なる普及を促すために、経済産業省及び国土交通省は、「高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージ」として、現在の状況や今後の具体的な取組などについてとりまとめた。

#### <主なポイント>

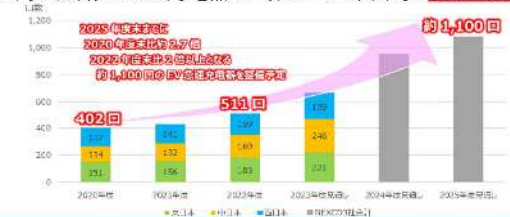
1. 高速道路における 2025 年度までの整備計画の公表
2. 充電インフラ補助金の予算拡充・補助額の引き上げ
3. 高速道路外の EV 充電器の活用の検討
4. SA・PA 駐車場の整備費用への国費支援制度の創設

#### 高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージ【ポイント】

- クリーンエネルギー自動車の普及に向けて、車両の普及と表裏一体にある**充電・水素充てんインフラの整備が不可欠**。
- これまで、高速道路のSA・PAにおいては、**50kW以下の出力の充電器が大半**であり、22年度には、**90kW以上を中心に高出力の充電器の設置や、複数口の充電器の設置が進む**も、更なる利便性向上が鍵。
- 今般、高速道路及びその周辺における、現状や電動化インフラ整備を加速化する取組をとりまとめ、**充電器の大幅増加と高出力化・複数口化を促し、利用者がいつでも快適にEV充電できる環境をめざす**。

#### 1. 高速道路における2025年度までの整備計画の公表

- 高速道路における充電器の口数は、20年度比で**約2.7倍に**



#### 2. 充電インフラ補助金の予算拡充・補助額の引き上げ

- 予算額を**約3倍に**。複数口や高出力化へ補助額の引き上げ

- ◆ **高速SA・PA**  
⇒ **6口タイプの補助上限額** (工事費上限: 3,100万円→6,200万円)
- ◆ **コンビニ、ディーラー等の公共用充電器**  
⇒ **90kW以上の補助率・補助上限額** (機器補助率: 1/2 → 1/1)
- ◆ **大規模の高圧受電設備**  
⇒ **補助上限額** (最大400万円→600万円)



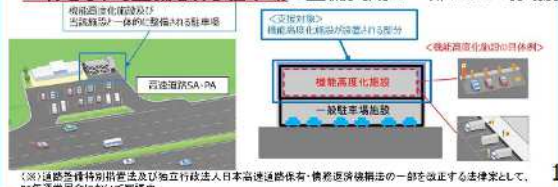
#### 3. 高速道路外のEV充電器の活用の検討

- 料金調整により、**路外の充電器も利用可能な制度や新たな課金・決済の導入**について、**R6年度から順次実施できるよう検討**



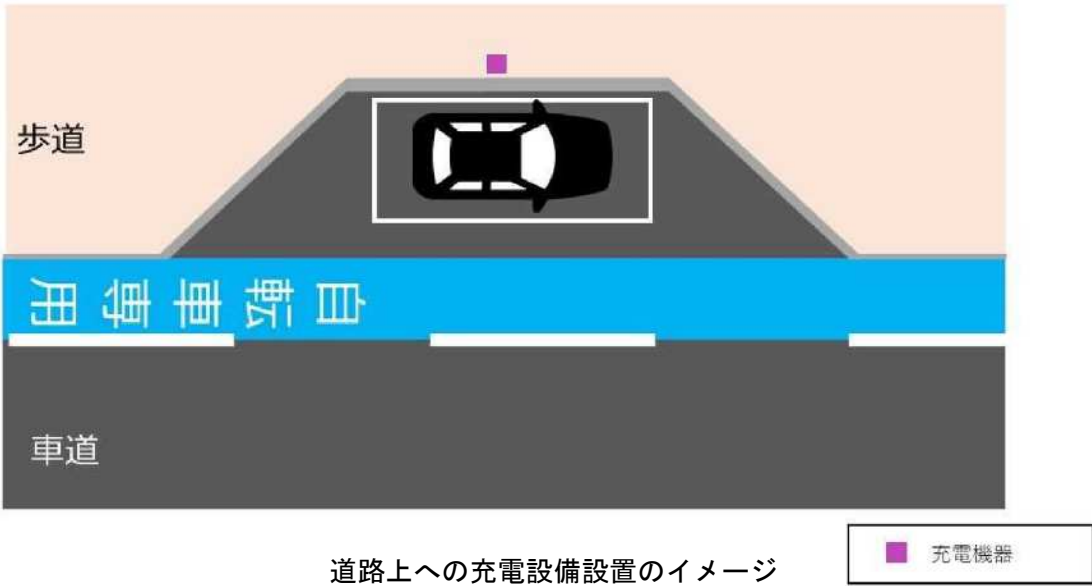
#### 4. SA・PA駐車場の整備費用への国費支援制度の創設

- 充電施設や自動運転車両拠点施設などの**機能高度化施設と一体となって整備される駐車場の整備費用の一部**について支援



(出典) 国土交通省 HP より、抜粋、編集

#### (4) 「電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン」の公表

実施主体	国土交通省
<p data-bbox="188 324 1380 450">「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、電気自動車等の普及促進のため、公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置し、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現することを目標としている。</p> <p data-bbox="188 465 1380 591">国土交通省は、電気自動車等の普及に向けた環境整備の一環として、道路上に急速充電機器が設置される場合に、道路管理者が道路占用許可申請等の審査の参考とするため、「電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン」を策定した。</p> <div data-bbox="240 622 1326 1263" style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"><p data-bbox="655 647 911 680" style="text-align: center;">ガイドラインの構成</p><ol data-bbox="288 696 1171 1240" style="list-style-type: none"><li>1 はじめに</li><li>2 安全な構造、設置場所等の考え方<ol data-bbox="312 790 975 913" style="list-style-type: none"><li>2.1 充電スペースの標準的な構造、設置場所</li><li>2.2 充電スペースの構造、設置場所に係る留意事項</li><li>2.3 充電スペースの構造等以外の留意事項</li></ol></li><li>3 道路占用許可手続き<ol data-bbox="312 976 1171 1189" style="list-style-type: none"><li>3.1 占用希望者が競合する可能性のある場合における占用者の選定</li><li>3.2 道路占用の取扱い</li><li>3.3 道路占用許可の審査基準</li><li>3.4 施工</li><li>3.5 維持管理・運用</li></ol></li><li>4 その他留意事項</li></ol></div> <div data-bbox="229 1323 1326 1906" style="text-align: center;"><p data-bbox="555 1872 1010 1906" style="text-align: center;">道路上への充電設備設置のイメージ</p><div data-bbox="1078 1843 1326 1906" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"><span style="color: purple;">■</span> 充電機器</div></div> <p data-bbox="204 1944 724 1980">(出典) 国土交通省 HP より、抜粋、編集</p>	

## (5) 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進

実施主体	国土交通省	
<p>国土交通省では、2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（2021年6月18日成長戦略会議決定）における普及目標を達成するため、EVバスの導入及び充電設備の整備に対する補助事業を実施した。</p>		
<p><b>【補助対象車両等及び補助率】</b></p>		
補助対象	補助率	
電気バス	車両本体価格の1/3	
充電設備	導入費用の1/2 （充電設備の工事費については実額又は上限額）	
（出典）国土交通省 HP より、抜粋、編集		
<p>なお、2023(令和5)年度から、自動車環境総合改善対策費補助金については、以下のとおり事業の再編等が行われた。</p>		
補助車両	所管省庁	事業名
電気バス	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業用自動車における電動車の集中的導入支援</li> <li>・ 地域公共交通確保維持改善事業</li> </ul>
プラグインハイブリッドバス	環境省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業</li> </ul>
燃料電池バス	環境省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業</li> </ul>
電気タクシー	環境省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商用車の電動化促進事業</li> </ul>
プラグインハイブリッドタクシー		
燃料電池タクシー		
電気トラック	環境省	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商用車の電動化促進事業</li> </ul>
燃料電池トラック		

## (6) クリーンエネルギー自動車導入及び充電インフラ整備の補助金

実施主体	経済産業省
------	-------

運輸部門は我が国の二酸化炭素排出量の約2割を占めている。自動車分野は運輸部門の中でも約9割を占めており、2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要である。また、国内市場における電動車の普及をてこにしながら、自動車産業の競争力強化により海外市場を獲得をしていくことも重要であることから、経済産業省は、産業競争力強化と二酸化炭素排出削減を図ることを目的に電気自動車等の導入に対する補助事業を実施した。

なお、2023年度に登録された車両については、外部給電機能を有すること、EV・PHEVの乗用自動車については省エネ法トップランナー制度の2030年度燃費基準の対象となる車両を優遇するとともに、価格低減を促す観点から、高額車両（税抜840万円以上）は、補助額を減額するなどの見直しを行った。

### ○クリーンエネルギー自動車の導入

#### ・クリーンエネルギー自動車導入促進等補助金

令和4(2022)年度補正予算額：700億円

令和5(2023)年度予算額：200億円

令和5(2023)年度補正予算額：1,291億円

### ○クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金

令和4(2022)年度補正予算額：200億円

令和5(2023)年度予算額：100億円

令和5(2023)年度補正予算額：400億円

### グリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）の概要

- **グリーンエネルギー自動車の普及拡大に向けて、予算額を大幅に増加。**  
(令和4年度補正700億円、令和5年度当初200億円)
- **補助上限額を維持し、普及を力強く促進するとともに、所要の見直しを行う。**
  - GX支援の趣旨を踏まえ、規制・制度と支援を一体的に行う観点から、**補助上限額の上乗せの要件**として、外部給電機能を有することに加えて、EV・PHEVの乗用自動車については省エネ法トップランナー制度の2030年度燃費基準の対象となる車両（型式指定自動車）であることを追加。
  - 価格低減を促す観点から、**高額車両（税抜840万円以上）は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。**

#### 予算事業の概要

※4月1日以降の登録車に係る主な変更点は赤字

**車両登録時期に応じた取扱い：**  
新車新規登録（新車新規検査届出）が、  
①令和4年11月8日～令和5年3月31日までの車両  
→ 令和4年当初予算事業の補助対象、  
単価等の要件を維持  
②令和5年4月1日以降の車両  
→ **見直し後の補助条件等**を適用

**補助対象車両：**

- ・電気自動車（EV）
- ・軽電気自動車（軽EV）
- ・プラグインハイブリッド車（PHEV）
- ・燃料電池自動車（FCV）
- ・超小型モビリティ、ミニカー、電動二輪

＊グリーンディーゼルは、4月1日以降の登録車は対象外

#### 補助上限額

車別	令和4年度補正・令和5年度当初	
	ベース	条件付き
EV	65万円	85万円
軽EV	45万円	55万円
PHEV	45万円	55万円
FCV	230万円	255万円

- ・条件付きは、外部給電機能としてのV2X対応又は1500W車載コンセント装備を有していること、かつ、省エネ法トップランナー制度の対象車両(型式指定自動車)とする。
- ・EV、PHEV、FCVについて、メーカー希望小売価格（税抜）が840万円以上の車両は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。

令和5年3月23日～ 次世代自動車振興センターにて申請受付中  
(車両登録・納車後に、登録に係る書類を添付して、補助金を申請)

詳しくは ▶ CEV補助金 検索

(出典) 経済産業省 HP より、抜粋、編集

## (7) 商用車のゼロエミッション自動車化の集中支援

実施主体	環境省																		
<p>環境省は、「GX 実現に向けた基本方針」に基づき、規制・支援一体型投資促進策として商用車（トラック・タクシー）の電動化（EV・PHV・FCV）を集中的に支援する事業を 2023（令和 5）年度から開始した。</p>																			
<p>○商用車の電動化促進事業 令和 5（2023）年度予算額：約 1 3 6 億円</p>																			
<p>&lt;事業の概要&gt;</p>																			
<p>商用車（トラック・タクシー）の電動化（EV、PEV、FCV）を集中的に支援することにより、今後 10 年間での国内投資を呼び込み、商用車における 2030 年目標（8 トン以下：新車販売の電動車 20～30%、8 トン超：累積 5000 台先行導入）を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進めることとしている。</p>																			
<p>具体的には、改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、BEV や FCV の野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両の導入費の集中的支援を実施した。</p>																			
<p>&lt;補助の概要&gt;</p>																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">補助対象</th> <th>補助率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">トラック</td> <td>電気自動車</td> <td>ディーゼル車との差額の 2 / 3</td> </tr> <tr> <td>プラグインハイブリッド自動車</td> <td>ディーゼル車との差額の 1 / 2</td> </tr> <tr> <td>燃料電池自動車</td> <td>ディーゼル車との差額の 3 / 4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">タクシー</td> <td>電気自動車</td> <td>車両本体価格の 1 / 4</td> </tr> <tr> <td>プラグインハイブリッド自動車</td> <td>車両本体価格の 1 / 5</td> </tr> <tr> <td>燃料電池自動車</td> <td>車両本体価格の 1 / 3</td> </tr> </tbody> </table>			補助対象		補助率	トラック	電気自動車	ディーゼル車との差額の 2 / 3	プラグインハイブリッド自動車	ディーゼル車との差額の 1 / 2	燃料電池自動車	ディーゼル車との差額の 3 / 4	タクシー	電気自動車	車両本体価格の 1 / 4	プラグインハイブリッド自動車	車両本体価格の 1 / 5	燃料電池自動車	車両本体価格の 1 / 3
補助対象		補助率																	
トラック	電気自動車	ディーゼル車との差額の 2 / 3																	
	プラグインハイブリッド自動車	ディーゼル車との差額の 1 / 2																	
	燃料電池自動車	ディーゼル車との差額の 3 / 4																	
タクシー	電気自動車	車両本体価格の 1 / 4																	
	プラグインハイブリッド自動車	車両本体価格の 1 / 5																	
	燃料電池自動車	車両本体価格の 1 / 3																	
<p>&lt;補助対象となる自動車（例）&gt;</p>																			
<p>トラック</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>EVトラック</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>EVバン</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>FCVトラック</p> </div> </div> <p>タクシー</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>EVタクシー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>PHEVタクシー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>FCVタクシー</p> </div> </div>																			
<p>（出典）環境省 HP より、抜粋、編集</p>																			

## (8) 燃料電池バスの導入

実施主体	中部国際空港(株)、イオンリテール(株)・名阪近鉄バス(株)
<p>中部国際空港(株)は、温室効果ガスの削減という世界規模での喫緊の課題に対し、「セントレア・ゼロカーボン 2050」を宣言し、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロの実現に向けた取組を推進している。さらに、2023年12月に、「中部国際空港脱炭素化推進計画」の国土交通大臣認定を受け、目標に向けた取組を進めている。</p> <p>その取組の一環である水素社会の実現に向けて、2024年1月に燃料電池バスを導入した。</p> <p>なお、燃料電池バス導入にあたっては愛知県の「先進環境対応自動車導入促進費補助金」が活用され、運行開始セレモニーには来賓として愛知県の犬守知事も出席した。</p> <p>&lt;概要&gt;</p> <p>運行開始日 : 2024年1月30日(火)</p> <p>運行区間 : 第1ターミナルアクセスプラザと第2ターミナルの連絡</p> <p>運行スケジュール : 毎日5:45~14:00</p> <p>名阪近鉄バス(株)は、イオンリテール(株)から運行を受託している「イオンモール熱田 無料シャトルバス」に、三重交通グループとして初めて燃料電池バスを導入した。</p> <p>本導入は、環境保全を目的とし、事業活動における環境負荷低減の推進と脱炭素社会の実現を目指すもので、熱田地区における地域発展の新しい枠組みの一環として取り組み、持続可能な循環型社会の構築に貢献していくこととしている。</p> <p>なお、燃料電池バス導入にあたっては愛知県の「先進環境対応自動車導入促進費補助金」が活用され、出発式には来賓として愛知県の犬守知事も出席した。</p> <p>&lt;概要&gt;</p> <p>運行開始日 : 2024年3月2日(土)</p> <p>運行区間 : 金山総合駅南ローイオンモール熱田</p> <p>運行スケジュール : 平日2台のうち1台、休日3台のうち1台をFCバスで運行</p> <p>その他 : 豊田通商(株)がイオンモール熱田の東側に水素ステーションを設置する予定(2024年4月(予定))</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div data-bbox="300 1480 746 1816" style="text-align: center;">  <p>中部国際空港での運行開始セレモニーの様子</p> </div> <div data-bbox="815 1480 1305 1816" style="text-align: center;">  <p>イオンモール熱田での出発式の様子</p> </div> </div> <p>(出典) 各社HPより、抜粋、編集</p>	



## (9) 愛・地球博記念公園に充電インフラを整備

実施主体	愛知県
<p>愛知県では、これまで、愛・地球博記念公園において、太陽光発電による園内一部施設への電力供給や、屋上・壁面緑化等による空調負荷の低減など、脱炭素化に向けた取組を進めてきたが、地元企業である日東工業(株)から充電器を寄贈いただき設置した。</p>	
<p>&lt;概要&gt;</p>	
設置場所	：愛・地球博記念公園北 1a 駐車場
設置基数	：4 基 (4 口)
最大出力	：6kW
決済方法	：クレジットカード QR コード決済
運営事業者	：ユアスタンド(株)
運用開始	：2023 年 9 月 1 日
<div data-bbox="670 595 1393 931" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p style="text-align: center;">【EV充電器の主な仕様】</p><div data-bbox="774 651 882 904" style="display: inline-block; text-align: center;"></div><ul style="list-style-type: none"><li>・ Pit-2G シリーズ 通信モデル</li><li>・ 型番 : EVPT-2G60</li><li>・ 出力電力 : 6.0kW</li><li>・ 連続使用定格電流 : 30A</li><li>・ 充電ケーブル : 7m</li></ul><p>(スマホ QR コード決済、クレカ決済による課金運用)</p></div>	
<div data-bbox="328 983 1272 1686" style="text-align: center;"></div>	
<p>(出典) 愛知県 HP 及びユアスタンド(株)HP より、抜粋、編集</p>	

## (10) EV 充電サービス事業の開始

実施主体	中部電力ミライズ(株)
<p>中部電力ミライズ(株)は、来店者用や従業員用の駐車場を所有する法人を対象とした EV 充電サービス事業を 2024 年 2 月に開始した。</p>	
<p>同社の EV 充電サービス「treev」は、法人の所有する駐車場に設置した充電スタンドにより、EV 利用者向けに EV の充電サービスを提供するもの。駐車場所所有者は、充電に使用する電気を提供する一方、充電スタンドの設置や充電サービスの運営などに必要となる負担が軽減されるため、手軽に充電スタンドを導入することが可能となる。</p>	
<p>EV 充電サービス「treev」では、充電スタンドの設置にかかる費用やサービスの月額利用料金が無料となる「おためしプラン」を用意、このプランの提供にあたり、約 20 億円の規模で設置費用の補助などを実施し、充電スタンドの導入を支援していく。</p>	<p><b>サービスの流れ (おためしプラン)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 充電スタンドの設置にかかる費用やサービスの月額利用料金が無料となるプランです。</li> <li>● プランの提供にあたり、当社は、約20億円の規模で設置費用の補助等を実施いたします。</li> </ul>
<p>なお、設置費用、月額利用料金などを駐車場所所有者が負担する一方、EV 利用者からの充電料金の一部を受け取る「きほんプラン」も用意。EV 利用者による長時間の充電が想定される施設では、負担額を超える収入が見込める場合もあり、駐車場所所有者のニーズや充電スタンドの利用状況を踏まえ、最適なプランを提案する。</p>	<p><b>サービスの流れ (きほんプラン)</b></p> <p><b>サービスの流れ</b></p>
<p>同社は今後、EV での来店者の利便性向上に取り組む商業施設や、自社従業員に EV での通勤を促進し CO<sub>2</sub> 排出量の削減を目指す法人に向け、「treev」のご提案を行っていく。</p> <p>充電スタンドの設置は、2024 年 5 月から開始する予定で、2030 年度末までに 1.5 万口の設置を目指す。</p> <p>(出典) 中部電力ミライズ(株)HP より、抜粋、編集</p>	

## (11) 集合住宅への充電器設置促進

実施主体

(株)サウンドライフ

(株)サウンドライフは、集合住宅への充電設備の設置を請け負っている。

同社においては、個々の住宅環境に合わせた設置方法を提案するとともに、理事会の承認、補助金申請手続き、設置工事、充電設備の運用方法の提案等、企画立案から運用までのあらゆる面での支援を実施している。



## (12) EVを活用したエネルギーマネジメントサービス「ニッサンエナジーシェア」の提供を開始

### 実施主体 日産自動車(株)

日産自動車(株)は、電気自動車 (EV) の魅力をさらに向上させる商品として、EV のバッテリーを蓄電池として充放電制御を行う日産独自のエネルギーマネジメントを活用したサービス「ニッサンエナジーシェア」の提供を開始した。

#### <ニッサンエナジーシェアの概要>

EV のバッテリーは、移動可能な蓄電池として、建物や地域へ電力を供給することが可能である。日産独自のエネルギーマネジメント技術は、充電器や充放電器に接続した充放電制御システムが、クルマの使用予定やバッテリー残量、建物の電力使用状況をリアルタイムに把握しながら、最適な受給電タイミングを自律的にコントロールする。電力のピークシフトやピークカットを図るとともに、再生可能エネルギー設備と連携し、エネルギーの地産地消や脱炭素化にも貢献できる。

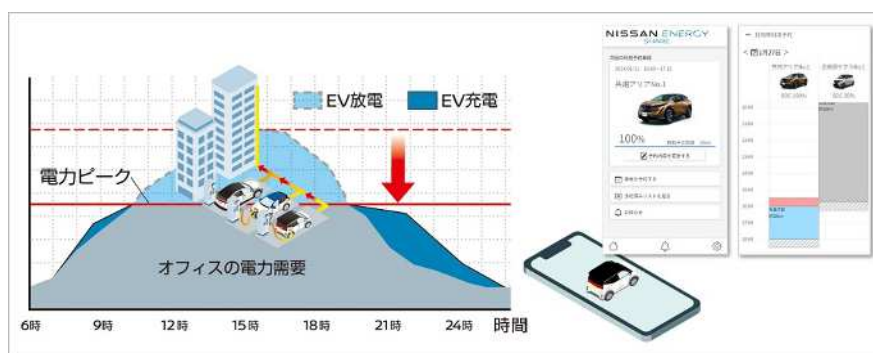
#### <主な特長>

##### 1. スマート充電によるピークシフト

建物の電力消費状況と EV のバッテリー残量や使用状況を把握し、EV への充電タイミングを賢く制御する。複数の EV を保有している場合でも、建物の電力使用に影響を与えることなく、安心して EV を使用することが可能となる。

##### 2. 放電マネジメントによるピークカット

建物の電力需要が高まる時間帯に、EV から建物へ電気を戻すことで施設電力のピークをカットし、電力使用量を抑えるとともに、電気料金の削減にも貢献する。



##### 3. 再生可能エネルギーの有効活用

太陽光発電との連携し、太陽光での発電量が多い時には積極的に EV へ充電し、その電力を夜間に建物へ給電するなど、太陽光の発電状況に応じた受給電を効果的に行う。これにより、企業の RE100 の取組への貢献につながる。

#### <提供するサービス>

導入目的に応じた最適なソリューションの提案から、機器や施工業者の選定、補助金の申請など、スムーズな導入をサポートするとともに、導入後の保守運用や状況変化に応じた改善提案まで、それぞれのニーズに合った異なる価値の実現をワンストップのサービスで提供する。

(出典) 日産自動車(株)HP より、抜粋、編集

### (13) 電気自動車の再生バッテリーを利用したポータブル電源を発売

実施主体	日産自動車(株)、(株)JVC ケンウッド、フォーアールエナジー(株)																								
<p>日産自動車(株)と、(株)JVC ケンウッド、フォーアールエナジー(株)は、電気自動車「日産リーフ」の再生バッテリーを利用し、3社で共同開発したポータブル電源を発売した。</p> <p>ポータブル電源は、「日産リーフ」で使用されていたバッテリーを再利用して開発している。リーフの車載バッテリーは、使用後も高い残存性能と安全性を持っており、再利用においても安心して利用できる仕様を実現。また、中古バッテリーを再利用することで、製造時のCO<sub>2</sub>発生を抑えることができる。</p>																									
<p>&lt;特長&gt;</p>																									
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車載可能 暑さや寒さに強く、-20℃～60℃の環境でも使用や保管できる。</li> <li>2. 長期間保管可能 自己放電が少なく長期保管が可能のため、災害時等の非常時用電源としても活用できる。</li> <li>3. 繰り返し充電可能 約2,000回の繰り返し充電が可能のため、長い期間使用できる。</li> </ol>																									
<p>主要諸元</p>																									
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>充電池タイプ</td> <td>リチウムイオン充電池（リサイクルバッテリー）</td> </tr> <tr> <td>充電池容量</td> <td>633Wh</td> </tr> <tr> <td>入力</td> <td>12~25V DC 100W</td> </tr> <tr> <td>AC出力</td> <td>【AC×2】 100V AC 50/60Hz 合計600W（瞬間最大1,200W） HIGH-POWER時 合計900W</td> </tr> <tr> <td>USB出力</td> <td>【USB type-C™】 5V DC 3A 【USB type-C™】 5V/9V/15V/20V DC 3A（最大60W） 【USB type-A×2】 5V DC 1.5A</td> </tr> <tr> <td>シガーソケット出力</td> <td>12V DC 10A 最大120W</td> </tr> <tr> <td>充電時間</td> <td>ACアダプター使用時：約9.5時間 シガーアダプター使用時：約14時間</td> </tr> <tr> <td>充電温度範囲</td> <td>0℃～45℃</td> </tr> <tr> <td>動作温度範囲</td> <td>-20℃～60℃（ただし、バッテリー温度が60℃を超えた場合は停止）</td> </tr> <tr> <td>外形寸法（W）×（H）×（D） （ハンドル収納時）</td> <td>370mm×205mm×282mm</td> </tr> <tr> <td>重量（重さ）</td> <td>14.4kg</td> </tr> <tr> <td>サイクル寿命</td> <td>約2,000回</td> </tr> </tbody> </table>		充電池タイプ	リチウムイオン充電池（リサイクルバッテリー）	充電池容量	633Wh	入力	12~25V DC 100W	AC出力	【AC×2】 100V AC 50/60Hz 合計600W（瞬間最大1,200W） HIGH-POWER時 合計900W	USB出力	【USB type-C™】 5V DC 3A 【USB type-C™】 5V/9V/15V/20V DC 3A（最大60W） 【USB type-A×2】 5V DC 1.5A	シガーソケット出力	12V DC 10A 最大120W	充電時間	ACアダプター使用時：約9.5時間 シガーアダプター使用時：約14時間	充電温度範囲	0℃～45℃	動作温度範囲	-20℃～60℃（ただし、バッテリー温度が60℃を超えた場合は停止）	外形寸法（W）×（H）×（D） （ハンドル収納時）	370mm×205mm×282mm	重量（重さ）	14.4kg	サイクル寿命	約2,000回
充電池タイプ	リチウムイオン充電池（リサイクルバッテリー）																								
充電池容量	633Wh																								
入力	12~25V DC 100W																								
AC出力	【AC×2】 100V AC 50/60Hz 合計600W（瞬間最大1,200W） HIGH-POWER時 合計900W																								
USB出力	【USB type-C™】 5V DC 3A 【USB type-C™】 5V/9V/15V/20V DC 3A（最大60W） 【USB type-A×2】 5V DC 1.5A																								
シガーソケット出力	12V DC 10A 最大120W																								
充電時間	ACアダプター使用時：約9.5時間 シガーアダプター使用時：約14時間																								
充電温度範囲	0℃～45℃																								
動作温度範囲	-20℃～60℃（ただし、バッテリー温度が60℃を超えた場合は停止）																								
外形寸法（W）×（H）×（D） （ハンドル収納時）	370mm×205mm×282mm																								
重量（重さ）	14.4kg																								
サイクル寿命	約2,000回																								
<p>（出典）日産自動車(株)HP より、抜粋、編集</p>																									

#### (14) 電動車の使用済みバッテリーを活用した自律型街路灯の実証実験を開始

**実施主体** 三菱自動車工業(株)、MIRAI-LABO(株)

三菱自動車工業(株)とMIRAI-LABO(株)は、三菱自動車工業岡崎製作所(愛知県岡崎市)の所内に、プラグインハイブリッド自動車の使用済みバッテリーを活用した自律型街路灯を設置し、2023年4月から実証実験を開始した。

自律型街路灯は、日中に太陽光で発電した電力を電動車の使用済みバッテリーに蓄電し、夜間はその電力でLED照明を点灯させる。2024年度内の販売開始を目指し、本実証実験では使用時のバッテリー等のデータを取得し、不日照日数の検証等を行う。

2022年11月に環境省から脱炭素先行地域に選定されている岡崎市と三菱自動車は、2022年6月にカーボンニュートラル社会の実現に向けた連携協定を締結しており、本実証実験はこの連携の一環である。本実証実験で得られた実績やノウハウを岡崎市と共有し、更なる連携に向けて活用することとしている。



(出典) 三菱自動車工業(株)HP より、抜粋、編集

## 4 総括

本県では、EV・PHV・FCVの普及加速に向けて、「車両導入の支援」、「インフラ整備の拡充」、「蓄電・給電機能の活用」の3つの取組を柱に、電力会社や自動車メーカー、充電器メーカー、小売業者、市町村など、幅広い分野の関係者との連携・協働による取組を進めている。

2023年度の「車両導入の支援」の取組として、県は中小企業等の事業者を対象としたEV・PHV・FCVの導入補助において、想定を上回る申請の増加に対応するため補正予算により予算を増額して対応した。国においては、従来の補助制度（CEV補助金）の予算額を大幅に増加したことに加え、商用車の電動化促進事業を開始し、トラックやタクシーへの補助制度を強化した。また、市町村においても補助制度を創設する自治体も増えており、知多市においては軽自動車種別割の減免制度を開始するなど、EV・PHV・FCVの導入に対する支援制度の充実が図られた。

「インフラ整備の拡充」の取組として、県が愛・地球博記念公園に充電器を整備したり、市町村においても充電サービス事業者と協定を締結し、整備に向けた取組が進められたりするなど、公共施設への設置が進んでいる。また、設置運営に要する費用や維持管理等の面で課題が多い集合住宅への設置事例も増えている。

「蓄電・給電機能の活用」の取組として、住宅用地球温暖化対策設備の補助メニューとしてV2H充放電器の補助を行う市町村も増えており、また、県・市町村・民間事業者が相互に連携しながら環境イベントや防災訓練等においてEV・PHV・FCVを展示し、給電機能のデモンストレーション等を通じて県民の認知度向上を図ることができた。

本プランで目標としている「EV・PHV・FCV新車販売割合」については、2022年度は2.8%となり、前年度に引き続き増加した（2021年度：1.5%、2020年度0.8%）。これは2022年に軽自動車のEVが発売されたことなど、ユーザーの選択の幅が大きく広がったことが要因と考えられる。2023年度以降も、乗用車においては複数メーカーからEV・PHV・FCVの新型乗用車が発売され、商用車についても2023年3月に改正された省エネルギー法において電動化目標が設定されたことやEV・PHVの新型車両が発売されたことを受けて、普及が進んでいくものと考えられる。

一方、充電インフラについても、2023年は、国が充電器設置目標の倍増や高出力化、効率的な整備等の方向性を示し、自治体や事業者による公共用充電インフラの整備を進めているとともに、集合住宅への整備も始まりつつあり、EV・PHV導入の環境整備も進んでいる。

あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）で掲げる温室効果ガス排出量の削減目標（2030年度における排出量を2013年度比で46%削減）を達成するためには、EV・PHV・FCVの普及割合を20%に引き上げる必要があり、あらゆる施策を総動員してゼロエミッション自動車のさらなる普及加速を進めていく必要がある。

本県では2024年度から、集合住宅や工場・事務所、商業施設、宿泊施設等への充電設備の設置に対する補助制度を創設し、インフラ整備の拡充に向けた取組を加速化していくこととしている。また、車両導入に対する補助メニューに新たにFCトラックを追加し、物流の脱炭素化に向けた取組の加速を図ることとしている。

2024年度以降も引き続き、ネットワーク事業者を始めとした様々な主体と連携した取組を進めていく。

2023 年度 あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン  
年次レポート

---

愛知県環境局地球温暖化対策課  
名古屋市中区三の丸三丁目 1 番 2 号  
TEL 052-954-6217 (ダイヤルイン)  
FAX 052-955-2029

2024 年 3 月発行

---