

2024 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

2025 年 3 月

愛知県

2024 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の普及目標と実績	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)	普及啓発	4
	・ 展示会、試乗会等の開催	4
	・ 事業者向け見学会・研修会の開催	5
	・ 体験授業の開催	6
	・ 啓発資材の作成・活用	6
(b)	車両導入の促進	7
	・ 導入補助	7
	・ 課税免除	12
	・ 公用車への率先導入・活用促進	13
	・ 社用車への導入促進	13
	・ 公共交通機関等への導入促進	14
	・ 物流分野への導入促進	15
	・ 自動車エコ事業所	16
(c)	研究・開発の促進	17
	・ 研究開発助成等	17
(2)	インフラ整備の拡充（充電インフラ）	18
(a)	公共用充電インフラ	18
	・ 整備促進①	18
	・ 整備促進②	19
	・ 公共施設への整備①	21
	・ 公共施設への整備②	22
	・ 公共施設への整備③	23
	・ 整備促進、利便性向上につながる情報発信	24
	・ 規制緩和の推進	25
(b)	基礎充電	25
	・ 集合住宅への働きかけ	25
	・ 通勤利用の拡大	26

(3) インフラ設備の拡充（水素ステーション）	27
(a) 普及啓発	27
・ 水素ステーションに関する普及啓発の実施	27
(b) 整備事業者への支援	28
・ 整備費及び需要創出活動費の補助	28
・ 規制の見直しの推進	28
・ 新規参入事業者の掘り起こし	29
(4) 蓄電・給電機能の活用	30
・ 認知度向上、関連機器の普及①	30
・ 認知度向上、関連機器の普及②	32
・ 災害時活用の促進	32
・ エネルギーインフラとしての活用促進	33
3 トピックス	34
(1) 「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」の見直し	34
(2) 充電インフラ導入促進費補助金の創設	35
(3) モビリティ水素官民協議会、重点地域	36
(4) 水素社会推進法	37
4 総括	38

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。

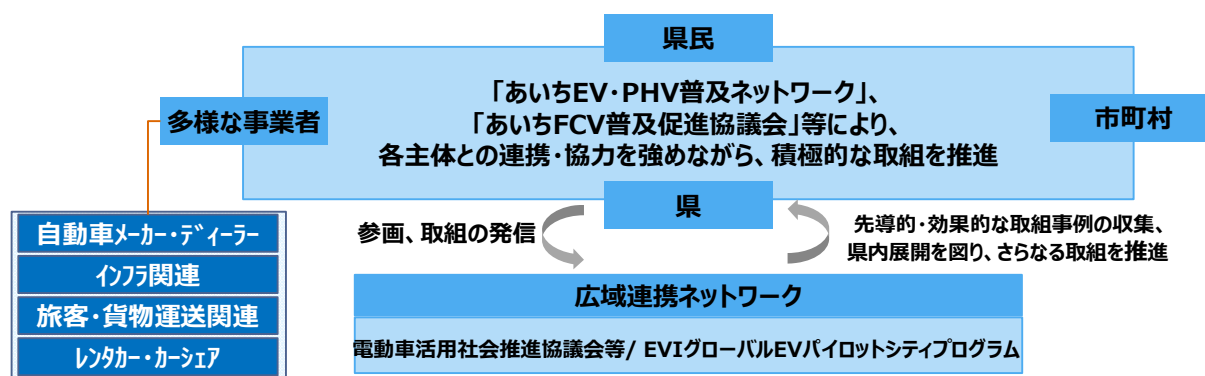


図1 プランの推進体制

(2) EV・PHV・FCVの普及目標と実績

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。

また、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※）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。

これまでの実績については、表1に示す。

※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CO₂排出量は、燃料・エネルギーの製造段階のCO₂排出量は考慮しないTtWで算出したものである。

表1 EV・PHV・FCVの普及目標と実績

（単位：台）

	策定時※	実績					目標
年 区分	2018年度	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2030年度
EV	2,307	1,718	1,101	2,260	4,772	7,276	
PHV	3,102	2,154	1,713	2,383	3,839	5,480	
FCV	218	110	58	496	184	60	
EV・PHV・FCV 計	5,627	3,982	2,872	5,139	8,795	12,816	
新車販売台数	406,930	402,445	349,638	342,160	316,678	367,079	
新車販売割合（%）	1.4	1.0	0.8	1.5	2.8	3.5	30

※ あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン策定時の実績

（環境省提供資料を基に愛知県作成）

(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。

進捗管理指標の状況については、表2に示す。

表2 進捗管理指標の状況

分類	指標名	プラン策定時	現状値
CO ₂ 排出量	運輸部門の温室効果ガス排出量削減率（2013年度比） 【数値目標】28.9%※ ¹	1.7%増加 (2017年度、 13,541千t-CO ₂)	8.5%減少 (2022年度、 12,188千t-CO ₂)
	自動車からのCO ₂ 排出量	11,907千t-CO ₂ (2019年度)	11,132千t-CO ₂ (2023年度)
車両	EV・PHV・FCV新車販売割合 【数値目標】30%	1.4%（2018年度）	3.5%（2023年）
	EV・PHV・FCV保有割合 【数値目標】20%※ ²	0.5%（2018年度）	1.0%（2023年度）
	県、市町村の公用車へのEV・PHV・FCV導入割合	1.3%（2019年度）	2.6%（2023年度）
	EV・PHV・FCVのラインナップ (モデル数、性能、価格帯)	7モデル (2019年度、 国内メーカー)	38モデル (2025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)	92回（2024年度）
充電インフラ	公共用充電インフラの整備状況 (設置場所別（SA・PA、道の駅、商業施設、宿泊・観光施設、公共施設、自動車販売店等）に把握)	1,929基 1,253箇所 (2019年度)	1,243箇所 ※ ³ (2023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）	34箇所（2024年度）
蓄電・給電機能	V2H機器の導入補助実績	32件（2019年度）	227件（2023年度）
	県内自治体と自動車メーカー等の電動車災害時活用に関する協定締結件数	6件（2020年度）	38件（2025年1月）

※1 「あいち地球温暖化防止戦略2030」（2018年2月策定）における目標

※2 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。

※3 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。

〔その他、従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心やユーザーのインフラの利用状況等については、不定期に実施するアンケート調査により把握する。〕

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) 普及啓発

- ・ 展示会、試乗会等の開催

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

認知度向上、関連機器の普及

【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。



にっしん消防防災フェスタ



環境調査センター公開イベント

2024 年度普及啓発活動の実施状況

(単位：回)

主体	展示会	展示会・試乗会	計
県及び市町村	65	1	66
ネットワーク参加者	20	6	26
計	85	7	92

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 1.0%（2023 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。

・ 事業者向け見学会・研修会の開催

①取組内容【実施主体】

事業者向け見学会・研修会の開催

物流分野への導入促進

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、CJPT 株式会社、一般社団法人愛知県トラック協会の協力の下、荷主や輸送事業者の方に、FC トラックと EV トラックの試乗体験や、FC トラックの日常点検講習を通じて、実際の乗り味や使い勝手を知っていただき、物流の脱炭素化を検討するきっかけとするために、「FC トラック・EV トラック試乗会&日常点検講習会」を開催した。
- FC トラック・EV トラックの試乗運転や、FC トラックの日常点検等に係る講習等により、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。

<実施概要>

開 催 日：2024 年 7 月 31 日（水）

開催場所：愛知県トラック協会 中部トラック総合研修センター（みよし市）

出席者数：約 110 名

内 容：・FC 小型トラック（1 車種）、EV 小型トラック（2 車種）の試乗運転
 ・FC 大型トラックは助手席に同乗した形での乗車体験
 ・FC 小型トラックを用いた日常点検等に係る講習 等



FC 大型トラックの試乗の様子

③今後に向けた課題・取組

- 事業者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体感することで、物流の脱炭素化を検討するきっかけとすることができた。
- 体感することで理解が深まるため、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。

・体験授業の開催

①取組内容【実施主体】
小学生・中学生を対象とした水素・アンモニアの理解増進を図るワークショップ 【中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議】
②実施結果
● 名古屋港管理組合が主催するカーボンニュートラルのススメ@名古屋港は、次世代エネルギー利活用の普及啓発として、脱炭素促進・啓発を目的に実施されたイベント。 ● 小学生・中学生向けに水素やアンモニアについて楽しく学べるワークショップを開催した。 <実施概要> 開催日：2024年11月16日（土） 開催場所：名古屋港湾会館 2階 第1会議室 出席者数：約50名 内 容：燃料電池ラジコンカーの実演、アンモニア実験映像の上映、水素エネルギーロケットの実験、水素燃料電池の実験
③今後に向けた課題・取組
● 中部圏（愛知県、岐阜県、三重県）内外に広く水素・アンモニアの普及啓発・理解増進を図るとともに、サプライチェーンの構築に向けた普及啓発の推進が必要である。 ● 推進会議の会員自治体のイベント等において、主に小学生・中学生を対象に水素エネルギー等についての学習・体感できるワークショップを開催する。

・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 認知度向上、関連機器の普及 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】

再 掲
(P.4 参照)

(b) 車両導入の促進

・ 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、事業者等に対し EV・PHV・FCV 等の導入補助を実施している。
- 2024 年度における補助申請台数 783 台であった。
- 県内 27 市町においても、導入補助が実施された。(P.8～11 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 ～ 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	計
EV トラック・乗用車	307	3	89	99	131	197	300	739	589	322	2,776
PHV トラック・乗用車	115	42	141	80	139	125	190	334	696	420	2,282
FCV 乗用車	51	258	49	57	42	82	120	43	27	40	769
EV・PHV・FCV バス	—	—	—	—	0	1	4	1	5	1	12
その他※	377	5	18	7	485	297	175	174	157	0	1,695
計	850	308	297	243	797	702	789	1,291	1,474	783	7,534

※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 1.0%（2023 年度末現在）となっている。
- 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。

2024 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	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
	法人	FC バス	(車両本体価格－通常車両価格) × 1/4
豊橋市	すべて	EV 乗用車 (軽)	車両本体価格 × 5% (上限 3 万円)
		EV 乗用車 (軽以外)	車両本体価格 × 5% (上限 6 万円)
		PHV 乗用車	車両本体価格 × 5% (上限 3 万円)
		FCV 乗用車	車両本体価格 × 5% (上限 20 万円)
岡崎市	すべて	EV 乗用車	3 万円 ※ゼロカーボンドライブ加算 2 万円
		PHV 乗用車	3 万円 ※ゼロカーボンドライブ加算 2 万円
	個人	FCV 乗用車	20 万円
	法人		10 万円
瀬戸市	法人	EV	30 万円
半田市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	10 万円
		FCV 乗用車	30 万円
豊川市	すべて	EV 乗用車・トラック (軽)	購入額 × 5% (上限 3 万円)
		EV 乗用車・トラック (軽以外)	購入額 × 5% (上限 6 万円)
		PHV 乗用車	購入額 × 5% (上限 3 万円)
		FCV 乗用車	購入額 × 5% (上限 30 万円)
碧南市	法人	EV	20 万円
		PHV	10 万円
		FCV	30 万円
	個人	EV	5 万円
		PHV	10 万円
		FCV	40 万円

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
刈谷市	法人	EV	車両本体価格×10%（上限 15 万円）
		PHV	車両本体価格×10%（上限 15 万円） ※排気量 1.8ℓ以下に限る
		FCV	車両本体価格×10%（上限 40 万円）
	個人	EV	車両本体価格×10%（上限 30 万円）
		PHV	車両本体価格×10%（上限 30 万円）
		FCV	車両本体価格×10%（上限 50 万円）
	すべて	超小型 EV	車両本体価格×10%（上限 7 万円）
豊田市	すべて	EV 乗用車	車両ごとに補助額を設定（上限 20 万円）
		PHV 乗用車	車両ごとに補助額を設定（上限 20 万円）
	法人	FCV 乗用車	車両ごとに補助額を設定（上限 15 万円）
	個人		車両ごとに補助額を設定（上限 32 万円）
	個人	超小型 EV	車両ごとに補助額を設定（上限 3 万 5 千円） ※満 65 歳以上の場合上乗せ 4 万円
安城市	すべて	EV	5 万円
		PHV	5 万円
		FCV	30 万円
		超小型 EV	5 万円
西尾市	すべて	EV	5 万円
		PHV	5 万円
		FCV	10 万円
蒲郡市	すべて	EV 乗用車	車両本体価格×10%（上限 5 万円）
		FCV 乗用車	車両本体価格×10%（上限 30 万円）
犬山市	すべて	EV	5 万円
	個人	FCV	10 万円
	法人		5 万円
常滑市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	10 万円
		FCV 乗用車	30 万円

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
新城市	法人	EV 乗用車	車両本体価格×1/10（上限 30 万円）
		PHV 乗用車	車両本体価格×1/10（上限 30 万円）
東海市	個人	EV 乗用車	車両本体価格×1/10（上限 30 万円）
		PHV 乗用車	車両本体価格×1/10（上限 30 万円）
		FCV 乗用車	車両本体価格×1/10（上限 50 万円）
大府市	個人	EV	30 万円
		PHV	30 万円
		FCV	50 万円
知多市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
知立市	すべて	EV 乗用車	5 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
岩倉市	すべて	EV	5 万円 ※事業者は V2H 同時導入で上乗せ 2 万円
		PHV	5 万円 ※事業者は V2H 同時導入で上乗せ 2 万円
		FCV	10 万円 ※事業者は V2H 同時導入で上乗せ 2 万円
日進市	すべて	EV 乗用車	5 万円 ※普通充電設備を同時導入で上乗せ 1 万円
		PHV 乗用車	5 万円 ※普通充電設備を同時導入で上乗せ 1 万円
		FCV 乗用車	20 万円
田原市	個人	EV	車両本体価格×1/20（上限 6 万円）
		EV バイク	車両本体価格×1/4（上限 2 万円）
	すべて	FCV	車両本体価格×1/20（上限 20 万円）
みよし市	すべて	EV	車両本体価格×5%（上限 15 万円）
		PHV	車両本体価格×5%（上限 15 万円）
		FCV	車両本体価格×5%（上限 35 万円）
		超小型 EV	車両本体価格×5%（上限 5 万円）

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
東浦町	個人	EV 乗用車	5 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
武豊町	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	10 万円
		FCV 乗用車	30 万円
幸田町	すべて	EV 乗用車（軽）	車両本体価格×10%（上限 5 万円）
		EV 乗用車（軽以外）	車両本体価格×10%（上限 10 万円）
		PHV 乗用車	車両本体価格×10%（上限 10 万円）
		FCV 乗用車	車両本体価格×10%（上限 30 万円）
東栄町	個人	EV 乗用車	7 万円
		PHV 乗用車	7 万円

・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 2023 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（初回新規登録台数の内訳）

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	3,711	5,386	84	9,181
2024	2,452	2,886	77	5,415
合計	23,739	34,410	2,057	60,206

※2011 年度は 2012 年 1 月から 3 月の新車新規登録分

※2024 年度は 2024 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、2025 年度も引き続き課税免除措置を行う。

・ 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、2024 年度における愛知県及び県内市町村の導入自治体数は 48 自治体、保有台数は 430 台（EV：286 台、PHV：93 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		11 (5)	6 (6)	6 (5)	23 (16)
市町村	尾張	111 (87)	29 (28)	25 (25)	165 (140)
	知多	49 (25)	6 (4)	5 (5)	60 (34)
	西三河	41 (39)	41 (39)	12 (12)	94 (90)
	東三河	74 (55)	11 (9)	3 (3)	88 (67)
合計		286 (211)	93 (86)	51 (50)	430 (347)

※市町村分は地域別の集計

※（ ）内は 2023 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 の率先導入を進める。
- 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。

・ 社用車への導入促進

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】

再 掲
(P. 7 参照)

・ 公共交通機関等への導入促進

①取組内容【実施主体】

マルチタスク車両としての活用に向けた実証実験

【県内市町村】

②実施結果

- 豊田市は、トヨタ自動車株式会社とともに、豊田市つながる社会実証推進協議会の取組の一環で、同社が開発中の電気自動車「e-Palette」を、用途によってレイアウトや機能の切り替えが可能なマルチタスク車両として活用するための実証実験を実施した。
- 実証実験では、同車両を移動可能な多目的スペースとして捉え、車内で高齢者向けの介護予防サービスを複数種類、短時間で切り替えながら提供した。
- 自治体が主体となって、同車両をマルチタスク車両として活用する試みは、全国初である。

< 実証内容 >

- (1) 足助地区内に停車させた「e-Palette」の車内で、地域の高齢者に向けた市内事業者による歩行トレーニングや、カリンバ（楽器）を使った音楽教室、ネイル等の美容サービスを提供
- (2) 利用者及びサービス提供事業者に対し、利便性や快適性など車両の利用満足度や、今後次世代モビリティに期待することなどのアンケート調査を実施
- (3) マルチタスク車両としての有用性を検証するとともに、上記アンケート結果を踏まえ、移動手段以外での同車両の具体的な活用手法を検討

< 実施主体（役割） >

- ・ 豊田市：実証フィールドの提供、アンケート調査の実施、市内での「e-Palette」の活用手法の検討
- ・ トヨタ自動車株式会社：車両の提供、実証実験の効果検証



実証実験の様子

（写真提供）豊田市

③今後に向けた課題・取組

- マルチタスク車両としての有用性及び中山間地における介護予防サービスのニーズを検証し、新たな活用方法の検討や市民サービスの向上につなげていく。

・ 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

- 2023 年度あいちカーボンニュートラル戦略会議において、ワタミ株式会社、株式会社ムロオ及び三和清掃株式会社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」が選定された。
- 愛知県は、「あいち物流脱炭素化推進会議」の設置、県内の荷主・運輸事業者等に横展開できるモデルスキームの構築及びFCトラックの導入需要の掘り起こし、取りまとめを実施している。



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

- あいち物流脱炭素化推進会議や 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支援する。

・自動車エコ事業所

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

- 愛知県では、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「自動車エコ事業所認定制度」として認定している。
- 2024 年度は、3 事業所を認定した。（2025 年 3 月末現在 93 企業・団体、140 事業所）

自動車エコ事業所の認定を受けた事業所（2024 年度認定分）

事業所名	所在地	取組
自動車部品 栄和協同組合	豊田市	・ゼロエミッション自動車の導入（100%（過去 3 年）） ・電動車の導入（100%（過去 3 年）） ・EV・PHV に対する料金割引制度（初回車検代の割引） ・従業員向け充電設備の設置（4 口）
八洲建設株式会社	半田市	・ゼロエミッション自動車の導入（55%（過去 3 年）） ・一般開放された充電設備の設置（4 口） ・その他の取組（本社屋「ZEB」化）
ミロク工業株式会社	半田市	・ゼロエミッション自動車の導入（25%（保有割合）） ・一般開放された充電設備の設置（2 口） ・従業員向け充電設備の設置（1 口）

※自動車エコ事業所認定制度に基づく認定順で記載



あいち地球温暖化対策フォーラムにおける認定証授与式の様子（2024 年 12 月 20 日）

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。

(c) 研究・開発の促進

・ 研究開発助成等

①取組内容 【実施主体】
産業空洞化対策減税基金を活用し、次世代自動車や環境・新エネルギーなど、今後の成長が見込まれる分野において、企業等が行う研究開発・実証実験に対する補助（新あいち創造研究開発補助金） 【愛知県】
②実施結果
● 2024 年度は、次世代自動車や環境・新エネルギー分野を始めとする研究開発・実証実験について 130 件の申請があった。外部有識者を中心とする審査委員会において、厳正な審査を行った結果、61 件、約 7 億 6 千万円を採択した。
③今後に向けた課題・取組
● 2025 年度も引き続き、次世代自動車や環境・新エネルギーなど、今後の成長が見込まれる分野において、企業等が行う研究開発・実証実験に対する補助を行う。

(2) インフラ整備の拡充（充電インフラ）

(a) 公共用充電インフラ

・整備促進①

①取組内容【実施主体】
公共用充電インフラの整備拡充 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】
②実施結果
2024年3月末現在の充電インフラ設置数は、1,243箇所・1,918口（2023年3月末現在は1,153箇所・1,716口）であった。 - 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。
③今後に向けた課題・取組
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。 - 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。

市町村別の公共用充電インフラ整備状況（2024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	170	420	590	岩倉市	0	6	6
豊橋市	37	62	99	豊明市	5	7	12
岡崎市	36	64	100	日進市	14	16	30
一宮市	33	58	91	田原市	7	15	22
瀬戸市	9	15	24	愛西市	1	2	3
半田市	13	20	33	清須市	5	2	7
春日井市	24	27	51	北名古屋市	7	15	22
豊川市	19	16	35	弥富市	3	3	6
津島市	7	6	13	みよし市	8	19	27
碧南市	1	8	9	あま市	1	1	2
刈谷市	24	29	53	長久手市	6	46	52
豊田市	28	125	153	東郷町	2	8	10
安城市	7	28	35	豊山町	2	7	9
西尾市	11	23	34	大口町	3	5	8
蒲郡市	4	29	33	扶桑町	1	14	15
犬山市	4	9	13	大治町	0	4	4
常滑市	9	28	37	蟹江町	5	9	14
江南市	8	12	20	飛島村	1	1	2
小牧市	16	27	43	阿久比町	4	5	9
稲沢市	16	16	32	東浦町	2	16	18
新城市	8	11	19	南知多町	1	7	8
東海市	12	15	27	美浜町	1	4	5
大府市	4	11	15	武豊町	0	4	4
知多市	5	1	6	幸田町	4	2	6
知立市	2	12	14	設楽町	5	1	6
尾張旭市	4	10	14	東栄町	2	0	2
高浜市	2	10	12	豊根村	2	2	4
合計					605	1,313	1,918

※（株）ゼンリン調べ

・整備促進②

①取組内容【実施主体】

充電設備の整備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、充電インフラ導入促進費補助金により、補助対象施設に充電設備を設置する者に対して、その経費の一部を補助している。
- 2024 年度における補助申請基数 89 基のうち、急速充電設備は 37 基であった。
- 県内 8 市町においても、整備補助が実施された。(P.20 参照)

充電インフラ導入促進費補助金の補助実績（2025 年 3 月末）

(単位：基)

補助対象施設	急速充電設備	普通充電設備	計
商業施設	29	25	54
工場・事務所	8	24	32
集合住宅	0	2	2
宿泊施設	0	1	1
計	37	52	89

③今後に向けた課題・取組

- 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。
- 優良事例の情報収集を行い、情報発信に努める。

2024 年度愛知県内自治体における充電設備の整備に対する補助制度等

	対象者	補助額（上限）	備考
豊橋市	法人	導入費の 1/4 普通充電設備：10 万円（上限） 急速充電設備：50 万円（上限）	1 年度につき 1 基 国の補助事業における補助対象設備であること 工事着工予定日の 14 日前までに事前申込をすること
瀬戸市	法人	新規に充電設備を購入する費用及び設置に係る費用の 1/2 10 万円（上限）	2024 年度ゼロエミッション自動車等の導入に係る補助制度の欄に記載の事業で取得した電気自動車を購入することに伴うもののみ対象
豊田市	個人 法人	充電設備の設置に要した費用 2 万円（車両の補助金に上乗せ）	EV・PHV の導入と同時に設置する場合に限る
新城市	法人	設備の設置にかかる費用×1/2 10 万円（上限） ※EV・PHV と同時設置	EV・PHV の導入と同時に設置する場合に限る
安城市	集合住宅の管理組合 集合住宅の所有者	補助対象設備の購入費×1/4 普通充電設備：17 万 5 千円 充電用コンセント：3 万 5 千円 充電用コンセントスタンド：5 万 5 千円	集合住宅に普通充電設備※を設置する場合に限る ※普通充電設備 充電用コンセントスタンド 充電用コンセント
日進市	個人 法人	EV・PHV＋充電設備：6 万円 ※EV・PHV のみ：5 万円	EV または PHV（乗用車）の購入にあわせて、普通充電設備を購入・設置した場合は、10 千円を加算 EV・PHV の購入とセットで設置する場合に限る
みよし市	県の補助金の交付を受けているもの	愛知県充電インフラ導入促進費補助金交付額の 1/2	愛知県充電インフラ導入促進費補助金の上乗せ補助
東郷町	事業所、事務所、診療所、工場、店舗、駐車場、集合住宅等へ充電器を設置する者	（一般開放型施設） 普通充電設備：10 万円 急速充電設備：100 万円 （一般開放されていない施設） 普通充電設備：5 万円 急速充電設備：50 万円	個人の住宅は補助対象外 普通充電設備及び急速充電設備のみが補助対象（コンセントスタンド等は対象外）

・ 公共施設への整備①

①取組内容【実施主体】

充電サービス提供会社と協定を締結して実施する充電サービスの提供

【県内市町村】

②実施結果

- 名古屋市は、公共施設への充電器設置について、ユアスタンド株式会社（充電サービス提供会社）及び株式会社瑞穂 LOOP-PFI（PFI 事業者*）と協定を締結し（2024 年 4 月 16 日）、瑞穂公園にて充電器設置のモデル事業を実施している。

※名古屋市瑞穂公園陸上競技場整備等事業を実施する民間事業者

< 充電サービスの概要 >

設置場所所在地	瑞穂公園第 1 駐車場地上部 (名古屋市瑞穂区萩山町 4 丁目 1 番地)
充電器の種類(出力)・設置数	普通充電器 (最大 6kW)・4 基 (口)
サービス提供開始日	2024 年 11 月 5 日 (火)
充電料金 (税込み)	6kW の場合 330 円/時間 3kW の場合 165 円/時間 ※二次元コード決済、クレジットカード決済が可能です。 現金での支払いはいけません。
利用可能時間	24 時間利用可能。 ただし、7 時 45 分～21 時 45 分以外の時間は駐車場が閉鎖され、入庫ができません。出庫は可能です。
設置期間	8 年間
その他	- 充電料金の他に駐車場利用料が必要です。 (入庫から 30 分以内無料) (60 分 200 円 (当日 24:00 まで最大料金 500 円)) - 充電器に設置された二次元コードを読み込むことで利用ができます。 - 電気自動車専用駐車場ではありません。混雑時等、ガソリン車等が駐車することがあります。



設置状況



充電器

(写真提供) 名古屋市

③今後に向けた課題・取組

- 充電器は 8 年間運用し、利用状況等についてデータの提供を受け、公共施設における適切な運用方法等の検討を行い、充電器の普及を図る。

・ 公共施設への整備②

①取組内容 【実施主体】

超急速充電サービスに係る実証実験

【県内市町村】

②実施結果

- 豊橋市は、一般社団法人全国「道の駅」連絡会が株式会社パワーエックスと共同事業で実施している「電気自動車の超急速充電サービスによる利用者の料金需要性等を検証する実証実験」の整備対象として決定された。
- 2025 年 1 月に東海地域の道の駅で初となる最大出力 150kW の超急速充電器を道の駅とよはしに設置した。

< 充電サービスの概要 >

利用開始日	2025 年 1 月 22 日（水）
設置場所	道の駅とよはし 西側駐車場内 （豊橋市東七根町字一の沢 113-2）
設置製品	パワーエックス製蓄電池型超急速 EV 充電器 「Hypercharger」（2024 年モデル）
利用対象	充電規格「CHAdeMO」での充電に対応した電気自動車の利用者 ※一部の車種は充電いただけない場合あり
設置台数	1 基／2 口
最大出力	150kW
利用アプリ	パワーエックスアプリ
利用料金	従量課金制
営業時間	24 時間（有料会員については完全予約制）



2025 年 1 月に設置した道の駅とよはしの超急速充電器

（写真提供）豊橋市

③今後に向けた課題・取組

- 道の駅における EV 経路充電インフラの整備に向けて、充電サービスの受容性を検証していく。

・ 公共施設への整備③

①取組内容 【実施主体】

山間地における電気自動車の利便性向上

【県内市町村】

②実施結果

- 豊田市は、次世代自動車の普及を通じたゼロカーボンシティの実現に向けて、山間地における電気自動車の利便性を向上させるため、足助支所の駐車場に短時間で電気自動車の充電ができる急速充電器を、新たに 1 基設置した。

< 設置する急速充電器 >

設置日	2024 年 12 月 5 日（木）
導入金額	9,645,000 円 ※株式会社 e-Mobility Power から 8 年間のリース総額
利用料金	550 円／1 回（最大 30 分まで利用可能）
機体	メーカー：東光高岳、型式：HFR1-50B9-A7、出力：50kW
その他	使用方法や決済方法などの詳細は株式会社 e-Mobility Power ホームページを参照



2024 年 12 月に設置した足助支所の急速充電器

(写真提供) 豊田市

③今後に向けた課題・取組

- 足助支所に設置した急速充電器の利用状況を鑑み、他の山間地域への急速充電器の拡充を検討していく。

・整備促進、利便性向上につながる情報発信

①取組内容【実施主体】

整備促進、利便性向上につながる情報発信

集合住宅等における充電設備の整備促進に向けた事例収集

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、EV・PHVに必要な充電インフラの整備を進めるため、充電インフラを設置する事業者や市町村向けの手引書として「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」を2014年10月に作成している。
- 利便性が高く持続可能な充電インフラ社会を構築していくため、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（経済産業省2023年10月策定）が示されたことから、同指針や同ガイドラインに記載のない集合住宅等の内容を踏まえるとともに、充電インフラの整備の考え方やポイントを具体的な整備事例により紹介し、同ガイドラインの「補遺資料」として取りまとめた。



2024 年度に作成した補遺資料

③今後に向けた課題・取組

- 今回作成した資料を活用し、ゼロエミッション自動車及び充電インフラの普及加速を図る。

・規制緩和の推進

①取組内容【実施主体】													
次世代超急速充電器の開発による利便性の向上													
【ネットワーク参加者】													
②実施結果													
● 株式会社東光高岳と株式会社 e-Mobility Power は、次世代超急速充電器（一口最大出力 350kW、総出力 400 kW（最大電流 400A×最大電圧 1,000V））の共同開発について合意した。 ● CHAdeMO 規格の最大出力 350kW／口の急速充電器の開発は、世界初の取り組みとなる。													
<開発コンセプト> 次世代超急速充電器の開発にあたり、これまでに EV・PHV ユーザーの皆さまからいただいた多くの声を分析し、次世代超急速充電器の改良ポイントを以下の 4 項目とした。 ①より早く充電できる ②誰でも楽に操作できる ③分かりやすく、フレキシブルなサービスとタイムリーな情報提供 ④視認性が高く、スタイリッシュなデザイン <次世代超急速充電器の基本スペック> <table border="1"> <tr> <td>最大電圧</td><td>1,000V</td></tr> <tr> <td>総出力</td><td>400kW（2 口）</td></tr> <tr> <td>最大出力</td><td>1 台充電時：350kW／口、2 台同時充電時：200kW／口</td></tr> <tr> <td>CHAdeMO 規格</td><td>CHAdeMO2.0</td></tr> <tr> <td>通信プロトコル</td><td>OCPP2.0</td></tr> <tr> <td>開発スケジュール</td><td>2025 年 3 月 CHAdeMO 認証取得 2025 年秋 納品・設置開始</td></tr> </table>		最大電圧	1,000V	総出力	400kW（2 口）	最大出力	1 台充電時：350kW／口、2 台同時充電時：200kW／口	CHAdeMO 規格	CHAdeMO2.0	通信プロトコル	OCPP2.0	開発スケジュール	2025 年 3 月 CHAdeMO 認証取得 2025 年秋 納品・設置開始
最大電圧	1,000V												
総出力	400kW（2 口）												
最大出力	1 台充電時：350kW／口、2 台同時充電時：200kW／口												
CHAdeMO 規格	CHAdeMO2.0												
通信プロトコル	OCPP2.0												
開発スケジュール	2025 年 3 月 CHAdeMO 認証取得 2025 年秋 納品・設置開始												
③今後に向けた課題・取組													
● 国内でも高電圧車両は市場投入されているものの、既存の充電器では車両に搭載された昇圧回路で昇圧して充電するため、充電効率向上の恩恵が受けられず、高電圧充電器の設置ニーズが高まっており、開発を進めていく。													

(b) 基礎充電

・集合住宅への働きかけ

①取組内容【実施主体】	
整備促進、利便性向上につながる情報発信 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】	

再 掲
(P. 24 参照)

・ 通勤利用の拡大

①取組内容【実施主体】

EV・PHV の通勤・業務利用の拡大

【ネットワーク参加者】

②実施結果

- 日東工業株式会社は、2024 年 4 月 23 日に瀬戸工場（瀬戸市）の稼働を開始した。
- 瀬戸工場は電気機器収納用キャビネット等を生産する新工場で、太陽光発電システムの設置やカーボンフリー電力の購入により 100%再生可能エネルギーで電力を賄う環境配慮型の最先端工場である。
- EV・PHV 社用車を導入するとともに、社用車、来客用、従業員用の駐車場に充電設備を整備している。

<瀬戸工場の概要>

所在地	瀬戸市八床町 22 番地 4
敷地面積	253,000 m ²
建物面積	50,000 m ²
主要生産製品	金属製キャビネット・ブレーカ・システムラック・光接続箱・熱関連機器



工場の屋根に設置している太陽光発電システム（パネル容量 1,313kW）



社員駐車場に設置している EV 充電設備



来客駐車場に設置している EV 充電設備

（写真提供）日東工業株式会社（左上、左下）

③今後に向けた課題・取組

- 社用車、来客用、従業員用の駐車場に充電設備を整備することで、視認性の高い環境対策として取引先や市場へのアピールにつなげていく。

(3) インフラ設備の拡充（水素ステーション）

(a) 普及啓発

- ・ 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】		
愛知県の水素ステーション整備状況や補助制度について展示会にて普及啓発を実施【愛知県】		
②実施結果		
● 2024 年度は、以下の展示会において、愛知県の水素ステーション整備状況や補助制度についてパネルを掲示し、普及啓発を実施した。		
日程	場所	展示会名
6/5～7	愛知県国際展示場	AXIA EXPO2024
10/17、18	ビッグパレットふくしま	第 13 回ふくしま再生可能エネルギー産業フェア
10/30～11/1	ポートメッセなごや	メッセナゴヤ 2024
2/19～2/21	東京ビッグサイト	H ₂ & FC EXPO 国際水素・燃料電池展
③今後に向けた課題・取組		
● 水素ステーション基数全国 1 位を誇る当県において、FC 商用車普及を見据えた水素ステーションの更なる整備促進を目指して普及啓発を継続する。		

(b) 整備事業者への支援

・ 整備費及び需要創出活動費の補助

①取組内容【実施主体】																						
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】																						
②実施結果																						
● 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。 ● 2024 年度は、整備費補助金 1 件、需要創出活動費 36 件に対して補助見込である。																						
<補助制度概要>																						
<table><tr><th colspan="3">水素ステーション整備補助金</th></tr><tr><td colspan="3">水素ステーションの整備費(新設・改修)の一部を補助 【負担割合】</td></tr><tr><td>事業者</td><td>国補助(経産省) 2/3 (※)</td><td>県補助 1/4</td></tr><tr><td colspan="3">(※)規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる</td></tr></table>	水素ステーション整備補助金			水素ステーションの整備費(新設・改修)の一部を補助 【負担割合】			事業者	国補助(経産省) 2/3 (※)	県補助 1/4	(※)規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる			<table><tr><th colspan="3">水素ステーション需要創出活動費補助金</th></tr><tr><td colspan="3">国の補助対象外経費(土地賃借料、予備品購入費) に対し 最大1,000万円補助 【補助上限額】</td></tr><tr><td>事業者</td><td>JHvM支援金 1,100万円</td><td>国補助(経産省) 2,100万円 県 1,000 万円</td></tr></table>	水素ステーション需要創出活動費補助金			国の補助対象外経費(土地賃借料、予備品購入費) に対し 最大1,000万円補助 【補助上限額】			事業者	JHvM支援金 1,100万円	国補助(経産省) 2,100万円 県 1,000 万円
水素ステーション整備補助金																						
水素ステーションの整備費(新設・改修)の一部を補助 【負担割合】																						
事業者	国補助(経産省) 2/3 (※)	県補助 1/4																				
(※)規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる																						
水素ステーション需要創出活動費補助金																						
国の補助対象外経費(土地賃借料、予備品購入費) に対し 最大1,000万円補助 【補助上限額】																						
事業者	JHvM支援金 1,100万円	国補助(経産省) 2,100万円 県 1,000 万円																				
③今後に向けた課題・取組																						
● 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。 ● 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。 ● 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。																						

・ 規制の見直しの推進

①取組内容【実施主体】
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】
②実施結果
● 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 2021 年度まで国に要望し、水素ステーションにおけるセルフ充填の許容等、一定の成果を得た。
③今後に向けた課題・取組
● 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。 ● 引き続き、保安規制の見直し等を国へ要請する。

・新規参入事業者の掘り起こし

①取組内容【実施主体】
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】
②実施結果
● これまでの取組の結果として、2024 年度新たに山本石油株式会社が水素ステーションを整備完了し新規参入事業者となる予定である。 ● 大型水素ステーション整備に向けて、輸送事業者や水素ステーション運営事業者、荷主、行政等が一体となって構成される「あいち FCV 普及促進協議会 大型商用 FCV 対応水素ステーション整備検討ワーキンググループ」を 4 回開催した。 ● WG では FC 商用車の着実な普及を目指し、FC 商用車の機運醸成や需要取りまとめ、FC 商用車に対応する水素ステーションの整備計画や方策を講じ、今後の県の施策に反映した。
③今後に向けた課題・取組
● 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。 ● FC 商用車向け大型水素ステーション整備促進のため、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継続するとともに、来年度大型水素ステーション整備促進検討調査事業により候補地探索等を行う。

(4) 蓄電・給電機能の活用

- ・ 認知度向上、関連機器の普及①

①取組内容【実施主体】
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】
②実施結果
● 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、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。 ● このうち、2024 年度に V2H 充放電器の補助を行っている市町村は 46 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 37 市町村であった（P.31 を参照）。 ● 愛知県は、住宅用太陽光発電設備、HEMS、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。
③今後に向けた課題・取組
● 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額及び補助対象設備を拡大し、県民全体で地球温暖化対策に取り組むことが望まれる。

2024 年度住宅用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	H E M S	燃料電池	V2H 充放電器	太陽光・H E M S・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		○	○	○
阿久比町	○			
東浦町		○	○	
南知多町	○	○	○	○
武豊町	○	○	○	○
幸田町	○	○	○	○
設楽町				
東栄町				
豊根村				

・ 認知度向上、関連機器の普及②

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 認知度向上、関連機器の普及 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】	再 掲 (P. 4 参照)

・ 災害時活用の促進

①取組内容【実施主体】	
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】	
②実施結果	
● 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。 ● 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。（2025 年 1 月末現在、38 件の協定が締結されている。）	
③今後に向けた課題・取組	
● 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はなく、県民の防災対策としても有効な手段である。 ● 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。	

・ エネルギーインフラとしての活用促進

①取組内容【実施主体】

リユースバッテリーを活用した可動式蓄電池の共同実証

【ネットワーク参加者】

②実施結果

- 三菱自動車工業株式会社と株式会社日立製作所は、電動車に搭載されているバッテリーのサーキュラーエコノミー実現を目指し、電動車の使用済みリチウムイオン電池（以下、リユースバッテリー）を活用した可動式蓄電池「バッテリーキューブ」の共同実証（以下、本実証）を 2023 年 9 月 25 日より開始した。
- 本実証では、三菱自動車が販売するプラグインハイブリッド EV「アウトランダーPHEV」のリユースバッテリーをバッテリーキューブに搭載し、その実用性を検証する。



バッテリーキューブから給電している様子

（写真提供）三菱自動車工業株式会社



バッテリーキューブに搭載しているリユースバッテリー

③今後に向けた課題・取組

- これまで実績のある V2H 機能搭載の電動車からの給電に加え、バッテリーキューブからの給電を企業や自治体における、継続的なバックアップ電源確保への貢献を目指す。

3 トピックス

地球温暖化対策に係る取組について紹介する。

(1)「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」の見直し

実施主体

愛知県

愛知県は、EV・PHVに必要な充電インフラの整備を進めるため、充電インフラを設置する事業者や市町村向けの手引書として「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」を2014年10月に作成している。

利便性が高く持続可能な充電インフラ社会を構築していくため、「充電インフラ整備促進に向けた指針」(経済産業省2023年10月策定)が示されたことから、同指針や同ガイドラインに記載のない集合住宅等の内容を踏まえるとともに、充電インフラの整備の考え方やポイントを具体的な整備事例により紹介し、「補遺資料」として取りまとめた。

「補遺資料」には、具体的な整備事例を収集した事例集、EV・PHVの導入メリットや充電インフラの整備事例を分かりやすく記載した啓発資料が含まれている。

EV・PHVの普及と充電インフラの整備をバランスよく進めていくため、啓発資料を活用しながら、ゼロエミッション自動車を選択する機運の醸成に資する取組を実施し、普及加速を図っていく。(関連)P.24

環境にやさしい自動車

2050年のカーボンニュートラル(CO₂排出量実質ゼロ)の実現に向けて、毎日の自動車利用においても環境配慮と利便性の両立が欠かせません。
環境負荷の少ない移動や物流の選択肢の一つとして、走行時にCO₂を排出しないゼロエミッション自動車(EV・PHV・FCV)の普及加速が求められます。
※PHVはEV走行時

	電気自動車 (EV)	プラグインハイブリッド自動車 (PHV)	燃料電池自動車 (FCV)
燃料	電気	ガソリン + 電気	水素
特徴	外部電源から車載バッテリーに充電した電気を用いて、モーターで走行。 ●ガソリンを使用しないため、走行時のCO ₂ 排出量はゼロ ●騒音・振動が少ない、発進は力強く加速もスムーズ	EVとHVの長所を合わせて進化させたクルマ。EVと同様に、外部電源から直接バッテリーに充電した電気によるモーター走行と、必要に応じてエンジンを作動させたHV走行が可能。 ●EV走行時はガソリンを使用しないため、走行時のCO ₂ 排出量はゼロ	水素と空気中の酸素を化学反応させて電気を作る「燃料電池」の電気を動力源としてモーターで走行。 ●走行中の排出は水のみであり、CO ₂ 排出量はゼロ

充電器を選ぶ

充電器は、普通充電器、急速充電器に分けられます。運用方法や設置場所にあった機種を選ぶことが大切です。

	普通充電器 3～6kW	急速充電器 10kW～
電力仕様	電源側:交流単相100～200V 車側:交流100～200V	電源側:交流三相200V等 車側:直流450V
充電器のタイプ	コンセント 壁面取り付け スタンド	1口 複数口
充電ケーブル	充電ケーブルは別(車載のケーブルを使用)	充電ケーブル付き
充電スピード*	8時間で50%程度	4時間で50%程度 30分で70%程度
メリット	整備費用を抑えられる。	ピークコントロールや通信等が可能な機種がある。 短時間で充電ができる。

* 充電出力やバッテリー容量により異なります

啓発資料（抜粋）

(2) 充電インフラ導入促進費補助金の創設

実施主体

愛知県

「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」において、「公共用充電インフラの負荷低減を図るため、自宅や職場等での基礎充電を主体とした使い方を推奨するとともに、移動の際のセーフティネットとしての公共用の充電環境整備を促進する必要がある」としている。

このため、愛知県では、基礎充電としての集合住宅や工場・事務所、目的地充電としての商業施設、宿泊施設等への充電設備の導入補助制度として「充電インフラ導入促進費補助金」を2024年度に創設した。（関連）P.19

＜補助制度の概要＞

項目	内容
補助対象施設	基礎充電：集合住宅、工場・事業所 等 目的地充電：商業施設、宿泊施設 等
補助対象設備	急速充電：急速充電器 普通充電：普通充電器 充電用コンセントスタンド 充電用コンセント
補助対象経費	補助対象設備の購入費
補助率	1／4
補助限度額	急速充電：1,250 千円 普通充電： 175 千円
1施設当たりの設置上限	急速充電：1 基 普通充電：駐車区画の 10%又は 10 口の小さい方

充電設備の設置をお考えの皆様へ

充電インフラ導入促進費補助金のご案内

愛知県では、電気自動車等の普及を加速し、自動車から排出される温室効果ガスの削減等を目的とし、補助対象施設に充電設備を設置する経費の一部を補助します。

補助対象者

- ・自ら所有する補助対象施設に補助対象設備を設置する者
- ・他の者が所有する補助対象施設に、その所有者から許諾を得て補助対象設備を設置する者

補助対象施設

基礎充電又は目的地充電を目的とした充電設備を設置する愛知県内の施設（戸建住宅、個人宅に付随する施設、国及び地方公共団体が所有する施設は除く）

補助対象施設の例
集合住宅、工場、事務所、商業施設、宿泊施設、自治会集会所、月極駐車場等

補助対象設備と補助限度額

対象設備	補助対象経費	補助率	補助限度額	補助限度基数
急速充電設備	補助対象設備の購入費 消費税及び地方消費税を除く。	1 / 4	125万円	1施設当たり1基
普通充電設備等			1基当たり17万5千円	1施設当たり10基又は駐車区画数の10%の少ない方

1基当たり補助額

次の①から③を比較して最も少ない額

①補助対象設備の購入費×1 / 4

②経産省補助金における補助対象充電設備型式一覧表から算出される充電設備の購入費×1 / 4

③設備の購入価格又は経産省補助金における補助対象充電設備型式一覧表から算出される充電設備の購入費のうち少ない方の額から他の補助金等を減じた額

申請の流れ

交付申請書の提出

受付・審査

交付決定通知書の送付

設置工事の着手

設置工事の完了

実績報告書の提出

額の確定通知書の送付

補助金支払

交付申請書の受付締切：2025年1月31日(金)正午(必着)

【注意】・先着順・予算額に達し次第、締切前でも受付を終了します。
・必ず設置工事の着手前に申請してください。

**実績報告書の提出締切：設置工事の完了から30日後
又は2025年2月28日(金)正午の早いほう(必着)**

補助対象外となる場合

以下に該当する場合は、交付申請後であっても補助対象外となりますので、ご注意ください。

- ・県から発送される受理通知書又は交付決定通知書の受領前に充電設備の設置工事に着手した場合
- ・2025年2月28日までに充電設備の設置工事が完了しない場合

注意事項

- ・補助を受けた充電設備を所定の期間内に処分する場合、事前に県の承認が必要です。また、この場合、補助金の一部を返還していただきます。
- ・このチラシに記載していない補助要件等については、補助金交付要綱、取扱要領及び補助金申請の手引きをご確認ください。以下のURLに掲載しています。
<https://www.pref.aichi.jp/soshiki/ondanka/evphvinfra-subsidy.html>

申請書の提出

- ・申請書類等の様式は、上記URLよりダウンロードしてください。
- ・充電インフラ導入促進費補助金交付要綱、取扱要領及び補助金申請の手引きをご確認の上、申請書と必要書類を以下の提出先まで、郵送（レターパック・書留等）してください。

【申請書提出先】

愛知県 環境局 地球温暖化対策課 自動車環境グループ
〒460-8501 愛知県名古屋市中区三の丸3丁目1-2

【問い合わせ先】

TEL 052-954-6217（平日 9:00～12:00、13:00～17:30）
※年末年始（12/29～1/3を除く）

(3) モビリティ水素官民協議会、重点地域

実施主体	経済産業省
------	-------

1 モビリティ水素官民協議会について

モビリティ分野での導入拡大に向けて、官・民（供給側・需要側）で将来像を共有し、それに向けて必要な政策を議論する検討会を立ち上げ、2022 年 9 月 8 日に第 1 回協議会が開催されて以降、これまでに 7 回開催されている。

モビリティ水素官民協議会について

●カーボンニュートラル社会の実現に向けては、運輸部門の脱炭素化が不可欠。

●特に走行距離が長く、電気自動車等では対応できない領域（大型バス・トラック等）では、各国で燃料電池化が急速に進展。翻って、我が国では、現状、FCバス/トラックをはじめとした、商用用途でのモビリティ分野での将来像は部分的にしか描けておらず、需要・供給の両サイドから予見性が立ちにくい状況。

●モビリティ分野での導入拡大には、FCVや水素燃料の供給量・コスト、ユーザーの利用方法に応じたインフラの戦略的整備等多くの課題があり、需要側・供給側ともに業界を超えた連携が必要。こうした状況を踏まえ、モビリティ分野での導入拡大に向けて、官・民（供給側・需要側）で将来像を共有し、それに向けて必要な政策を議論する検討会を立ち上げた。

検討課題

○モビリティ分野における重点領域（小トラ、大トラ、バス等）の特定

○2030年までの車両の導入・インフラ整備の規模及びその道筋

○使い方（ラストワンマイル/幹線など）を踏まえた水素ステーションの最適配置

○車両、水素ステーション（整備・運営）、水素コスト目標

○上記を踏まえた各種施策（予算・制度等）

検討会メンバー

供給側

岩谷産業株式会社、日本エアークード合同会社、ENEOS株式会社、東京ガス株式会社、伊藤忠エネクス株式会社

需要側

トヨタ自動車株式会社、いすゞ自動車株式会社、本田技研工業株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、Commercial Japan Partnership Technologies株式会社

物流

ヤマト運輸株式会社、佐川急便株式会社、トナミ運輸株式会社、株式会社ファミリーマート、株式会社ローソン、株式会社セブンイレブン・ジャパン

荷主側

イオン株式会社、アマゾンジャパン合同会社、イケア・ジャパン株式会社

関係省庁

経産省（水素・アンモニア課・自動車課・共同事業局）
国土交通省（総合政策局、道路局、自動車局）、環境省

開催経緯

第1回 2022年9月8日 第2回 10月5日 第3回 10月18日
第4回 12月2日 第5回 2023年3月8日
中間とりまとめ 7月11日

モビリティ水素官民協議会第 6 回（2024 年 9 月 12 日）資料 4（抜粋）

2 重点地域について

重点地域の取組に関しては、水素社会推進法における基本方針で示した、需要が大きく、自治体の意欲的な活動という観点を踏まえて、「FC 商用車を集中的に導入する重点地域」を選定し、当該地域に対してより集中的な支援を講じていくものとされている。

重点地域の具体的基準、スケジュール

・従前議論してきた、重点地域の具体的な基準については、以下のとおり。

➢ 需要基準は、都道府県内に登録されている車両の輸送トンキロ数が50億トンキロ/年以上あり、都道府県内の高速道路での大型車走行台数が上下線合計で10,000台/日以上あること。

➢ 自治体基準は、民間を含めた協議会等を設立し、一定以上の野心的なFC商用車の普及目標の策定と、それに向けた水素ステーション整備にむけた取組を行っていること。また自治体独自の追加支援による後押しを行っていること。

・中核となる地域と周辺で連携する地域の取扱いや重点地域間のつながりなどについて、必要に応じて今後検討を深める。

重点地域の選定基準（案）

第6回モビリティ水素官民協議会（令和6年9月12日）事務局資料を一部加工

需要基準（案）

①輸送量：都道府県内に登録されている車両の輸送トンキロ数が50億トンキロ以上（全国平均値以上）
②走行量：都道府県内の高速道路における大型車走行台数が10,000台/日以上（全国平均値以上）

自治体基準（案）

①協議会等の設立：自動車メーカー、運送会社、水素ステーション事業者等が参画し、普及に向けた議論を実施
②導入目標：2030年度末時点で、都道府県内の普通貨物車及びバスの3%以上のFC商用車（大トラ+小トラ+バスの合計）の導入目標の設定。なお、車種別目標も設定し、大トラは全体の1割以上とする。^{*1}
③自治体独自の支援：車両購入支援、水素ステーション整備支援、運営費支援等を実施

選定プロセス（案）

①2024年冬 公募開始

②2024年度末～2025年度初頭 公募呼び、審査・選定

③2025年度 重点地域施策開始

④今後 重点地域へのフォローアップ・継続可否審査 取組進捗状況等を踏まえた、追加公募

*1：全国の商用車（大トラ、小トラ、バス）約260万台のうち、2030年導入目標の約3万台は約1%。これを地域要件を踏まえて割り当てると考えられる全国約13（約1割強程度）の自治体で割り当てると3%となる。
また、特に自治体ごとの水素需要が高い大トラ・バスの割合が、全数採用しなくてはならないFC商用車全体の約3割を占めることから、大トラの目標は、全体の1割以上と定める。

モビリティ水素官民協議会第 7 回（2025 年 1 月 16 日）資料 3（抜粋）

（出典）経済産業省 HP より、抜粋、編集

(4) 水素社会推進法

実施主体	経済産業省
低炭素水素等の供給・利用を早期に促進するため、基本方針の策定、計画認定制度の創設、計画認定を受けた事業者に対する支援措置（「価格差に着目した支援」、「拠点整備支援」）や規制の特例措置を講じるとともに、低炭素水素等の供給拡大に向けて、水素等の供給を行う事業者が取り組むべき判断基準の策定等の措置を講じることが定めた「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律（以下「水素社会推進法」という。）が第213回国会（常会）において成立し、2024年10月23日に施行された。	
脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための 低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律〔水素社会推進法〕の概要	
背景・法律の概要	
✓ 2050年カーボンニュートラルに向けて、今後、脱炭素化が難しい分野においてもGXを推進し、エネルギー安定供給・脱炭素・経済成長を同時に実現していくことが課題。こうした分野におけるGXを進めるためのカギとなるエネルギー・原材料として、安全性を確保しながら、低炭素水素等の活用を促進することが不可欠。 ✓ このため、国が前面に立って、低炭素水素等の供給・利用を早期に促進するため、基本方針の策定、需給両面の計画認定制度の創設、計画認定を受けた事業者に対する支援措置や規制の特例措置を講じるとともに、低炭素水素等の供給拡大に向けて、水素等を供給する事業者が取り組むべき判断基準の策定等の措置を講じる。	
1. 定義・基本方針・国の責務等	
(1) 定義 「低炭素水素等」：水素等であって、①その製造に伴って排出されるCO2の量が一定の値以下 ②CO2の排出量の算定に関する国際的な決定に照らしてその利用が我が国のCO2の排出量の削減に寄与する等の経済産業省令で定める要件に該当するもの ※「水素等」：水素及びその化合物であって経済産業省令で定めるもの（アンモニア、合成メタン、合成燃料を想定）	(2) 基本方針の策定 - 主務大臣は、関係行政機関の長に協議した上で、低炭素水素等の供給・利用の促進に向けた基本方針を策定。 - 基本方針には、①低炭素水素等の供給・利用に関する意義・目標、②GX実現に向けて重点的に実施すべき内容、③低炭素水素等の自主的な供給に向けた取組等を記載。
	(3) 国・自治体・事業者の責務 - 国は、低炭素水素等の供給・利用の促進に関する施策を総合的かつ効果的に推進する責務を有し、規制の見直し等の必要な事業環境整備や支援措置を講じる。 - 自治体は、国の施策に協力し、低炭素水素等の供給・利用の促進に関する施策を推進する。 - 事業者は、安全を確保しつつ、低炭素水素等の供給・利用の促進に資する設備投資等を積極的に行うよう努める。
2. 計画認定制度の創設	
(1) 計画の作成 - 低炭素水素等を国内で製造・輸入して供給する事業者や、低炭素水素等をエネルギー・原材料として利用する事業者が、単独又は共同で計画を作成し、主務大臣に提出。 (2) 認定基準 ①計画が、経済的かつ合理的であり、かつ、低炭素水素等の供給・利用に関する我が国産業の国際競争力の強化に寄与するものであること。 ②「価格差に着目した支援」「拠点整備支援」を希望する場合は、 (i)供給事業者と利用事業者の双方が連名となった共同計画であること。 (ii)低炭素水素等の供給が一定期間内に開始され、かつ、一定期間以上継続的に行われると見込まれること。 (iii)利用事業者が、低炭素水素等を利用するための新たな設備投資や事業革新等を行うことが見込まれること。 ③導管や貯蔵タンク等を整備する港湾、道路等が、港湾計画、道路の事情等の土地の利用の状況に照らして適切であること。等	(3) 認定を受けた事業者に対する措置 ①「価格差に着目した支援」「拠点整備支援」 (JOGMEC（独立エネルギー・金属鉱物資源機構）による助成金の交付) (i)供給事業者が低炭素水素等を継続的に供給するために必要な資金や、 (ii)認定事業者の共用設備の整備に充てるための助成金を交付する。 ②高圧ガス保安法の特例 認定計画に基づく設備等に対しては、一定期間、都道府県知事に代わり、経済産業大臣が一元的に保安確保のための許可や検査等を行う。 ※一定期間経過後は、高圧ガス保安法の認定高度保安実施者（事業者による自主保安）に移行可能。 ③港湾法の特例 認定計画に従って行われる港湾法の許可・届出を要する行為（水域の占用、事業場の新設等）について、許可はあったものとみなし、届出は不要とする。 ④道路占用の特例 認定計画に従って敷設される導管について道路占用の申請があった場合、一定の基準に適合するときは、道路管理者は占用の許可を与えなければならないこととする。
3. 水素等供給事業者の判断基準の策定	
- 経済産業大臣は、低炭素水素等の供給を促進するため、水素等供給事業者（水素等を国内で製造・輸入して供給する事業者）が取り組むべき基準（判断基準）を定め、低炭素水素等の供給拡大に向けた事業者の自主的な取組を促す。 - 経済産業大臣は、必要があると認めるときは、水素等供給事業者に対し指導・助言を行うことができる。また、一定規模以上の水素等供給事業者の取組が著しく不十分であるときは、当該事業者に対し勸告・命令を行うことができる。 電気・ガス・石油・製造・運輸等の産業分野の低炭素水素等の利用を促進するための制度の在り方について検討し、所要の措置を講ずる。	
（出典）経済産業省 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。

「車両導入の支援」の取組として、2024年度に県は、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、FCトラックを補助対象車両へ追加し、物流の脱炭素化の支援を図っている。

「インフラ整備の拡充」の取組として、車両の普及と充電インフラの整備をバランスよく進めることが求められるため、県は、充電インフラの整備拡充に向けた補助制度を2024年度に創設した。また、充電インフラの設置時や運用時に支障となる課題を解消するためのポイントを整理した「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」（2014年10月作成）による働きかけを行っているが、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（経済産業省2023年10月策定）が示されたことから「補遺資料」を作成した。今後は、資料による啓発を図り、補助制度をより有効活用できるように、充電インフラの整備を促進していく。

「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、2023年は3.5%となり、前年に引き続き増加した（2022年：2.8%、2021年：1.5%）。2023年度以降も、EV・PHV・FCVの新型乗用車が発売され選択の幅が広がっていることから、普及が進んでいくものと考えられる。

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、2025年度に、FCトラック・バスについて、メンテナンス費用を含むリース料部分への追加支援や、補助対象事業者に市町村等を追加するとともに、県内に使用の本拠を置くFCトラック・バスの使用者に対して水素と従来燃料との差額の補助を行い、FC商用車の導入拡大を図っていく。

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。

2024 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

2025 年 3 月発行
