

## 第 3 回 EV・PHV・FCV 普及加速プラン(仮称)検討委員会(2020 年 12 月 25 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>(HVについての説明)</p> <p>・HV が電動車の先駆者的な役割を果たしてきている中、EV・PHV・FCV は次世代自動車という位置づけと考えられる。HV についても説明する必要があるのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>参考資料 P94 において HV も含めたエンジン搭載車及び電動車の分類についての説明を追加しました。</li> </ul>
2	<p>(EV 等の表記)</p> <p>・対象が「EV・PHV・FCV」となっているが、順番的には「PHV・EV・FCV」とした方が良いのではないか。また、以降、EV・PHV・FCV を「EV 等」とまとめているが、この表現では EV を代表者としている印象となる。見る人によっては、「電動車は EV」「県は EV を一押ししている」と捉えられる可能性がある。報道等でも電動車と言えば、EV と勘違いしている表現も見受けられるので、誤解を生じさせないように書いた方が良い。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「EV 等」の表現は用いないこととし、これまでの県の施策を説明してきた際に用いている表現と同様に、「EV・PHV・FCV」としました。</li> </ul>
3	<p>(WtW排出量試算結果の追加)</p> <p>・図 1-5 の「WtW での自動車 CO2 排出量の削減」はイメージではなく、第 2 回検討委員会で報告されていた、試算値が使われてはどうか。また、同図でのエネルギーミックスについて、定性的な表現となっているが、経産省が提示しているエネルギー基本計画に掲載されている電力排出係数の 2030 年目標等は記載しておいた方が良い。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>WtW 排出量の試算結果については、参考資料 P98 に記載しました。また、P6 の図 1-5 には、電力排出係数を追記しました。</li> </ul>
4	<p>(世界の温暖化対策の動向)</p> <p>・P6 に 2013 年までの累積排出量と平均気温上昇の数値が記載されているが、最新の値に更新してはどうか。現時点では、累積排出量は 2 兆トンを超え、バッファは 5 千億トンもなく、気温は 1 度上昇していて、バッファが 0.5℃しかないことを伝えた方が良いのではないか。また、図 2-1 に関連して、日本は、排出量ワースト5でありながら、個人一人当たりでも排出量が多いことにも触れてはどうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P10 の累積排出量等の状況については、最新の記載に更新しました。また、図 2-1 に日本の一人当たり排出量が全世界平均の約 2 倍である旨を追記しました。</li> </ul>

No	主な発言要旨	対応案
5	<p>(コラム:気候変動の影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P9の気候変動のコラムの記載はこの2~3年の、実際に現実に起こっている「脅威」を掲載するとともに、その脅威がますます増しているということを記載した方が、インパクトがあるのではないか。世界全体が脅威にさらされる中、日本の状況も説明した方が聞く側の目線で分かりやすい。</li> <li>・1パラグラフでも、すでに起きていることの代表例を入れ、県の別資料があるなら、そのWebページのURLを参照として、詳しくはそちらの計画をご覧ください。ということで良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● P13のコラムに県内で実際に起きている変化の例として、短時間強雨の発生回数の増加についての記載を追加しました。</li> <li>● また、記載内容に関連する、愛知県気候変動適応センターのWebページのURLも記載しました。</li> </ul>
6	<p>(コラム:自動車用燃料・エネルギーの今後の展望)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P13の「自動車用燃料・エネルギーの今後の展望」の一番右に、それぞれのエネルギーが、エンジン車、PHV、EV、FCVのどれに適應できるか記載してはどうか。</li> <li>・この図における一次エネルギー、二次エネルギーの言葉の使い方が適當ではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● P17のコラムの図に各エネルギーが対応する車種について、追記しました。</li> <li>● 一次エネルギー、二次エネルギーの定義に関しては、第1章P5の図1-4に追記しました。</li> </ul>
7	<p>(新型コロナウイルス感染症による環境変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P20の「新型コロナウイルス感染症による環境変化」と電動化とのつながりがわかりにくい。「コロナ禍を契機に」ということであれば、これを機会に、ということを入れてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第2章の「新型コロナウイルス感染症による環境変化」(P24,25)について、御指摘を踏まえ、文章全体を修正しました。</li> </ul>
8	<p>(蓄電・給電機能活用の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P17、18記載の「V2L」と「V2H」の違いがわかりにくい。図2-12「蓄電・給電機能の活用イメージ」に複数記載されている「非常時にも利用可能」の文言については、差をつけてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 御指摘を踏まえ、P22の図2-10「蓄電・給電機能の活用イメージ」を修正しました。</li> </ul>

No	主な発言要旨	対応案
9	<p>(SA・PA、道の駅における充電器整備状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんど全ての SA・PA、道の駅に急速充電器を設置済ではなかったか。そのような状況であれば、これらの場所の充電器が使えることを記載いただきたい。今の書き方だと、自動車ディーラーばかりに設置されているように見えるため、公共の場にも設置が進んでいることを記載いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 急速充電器の整備状況について確認し、P39 に追記しました。(SA・PA:各主要高速道路の県内区間で1箇所以上整備。道の駅:大部分に整備(13/17箇所、2020年12月時点)されています。)</li> </ul>
10	<p>(SA・PAでの充電渋滞の発生状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.9に関連して、SA・PAには急速充電器が整備されているが、土日・金曜日の夜に利用が集中し、充電渋滞が発生し、結果的にユーザーが不足を感じていると思われる。</li> <li>・このような、情報も入れてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● P44のインフラ基数に対するユーザー満足度の考察として、御指摘の点を追加しました。</li> </ul>
11	<p>(市町村単位での充電器整備状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛知県の市町村単位で急速・普通充電が、台当たり何基整備されているかわからないのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 参考資料 P95 に市町村別EV・PHV保有台数と充電インフラの整備状況を追加しました。</li> </ul>
12	<p>(関連箇所の記載)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでも議論したことだが、2030年時点で全ての車種をEV・PHV・FCVにするのはあり得ない話で、2030年は、やはり優先順位が高いものから入れていくべきである。FCVは大型車両や新型MIRAIのような超高級乗用車が適しており、CO2排出量の寄与が大きいトラック系統については、再エネとセットで電動化を進めなければならない。</li> <li>・このような方向性も記載されているということであるが、現在の構成では、ストーリーがわかりづらい。</li> <li>・例えば、括弧書きで「(第何章参照)」と記載する方が良いのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全編を通じて、関連箇所がわかりように、参照ページ等を追加します。</li> </ul>