



本事業は、SDGsの「13 気候変動に具体的な対策を」に資する取組です。



「あいち COOL CHOICE」
県民運動のロゴマーク

2021年3月23日（火）
愛知県環境局地球温暖化対策課
自動車環境グループ
担当 中根、木佐
内線 3037・3092
ダイヤルイン 052-954-6217

「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」を策定しました

世界の地球温暖化対策が2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指す方向へ大きく舵を切りつつある中、将来的な自動車からのCO₂排出ゼロを目指すためには、エネルギーの脱炭素化と並行して、走行時にCO₂を排出しないEV・PHV・FCV^{*}の普及（自動車ゼロエミッション化）加速が必要です。

そこで、愛知県では、2030年度のEV・PHV・FCVの普及目標と、その達成に向けた取組の方向性を示すため、有識者からなる検討委員会（座長：森川 ^{もりかわ たかゆき} 高行 名古屋大学未来社会創造機構教授）での検討を踏まえ、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」を新たに策定しました。

今後は、本プランに基づき、関係事業者、市町村等と連携・協力を深めながら、自動車ゼロエミッション化の加速に向けた取組を推進し、持続可能なモビリティ社会の構築を目指します。

※EV：電気自動車、PHV：プラグインハイブリッド自動車（CO₂を排出しないのはEV走行時）、FCV：燃料電池自動車

1 目標年度

2030年度

2 プランの概要

(1) 普及目標

EV・PHV・FCV 新車販売割合

2018年度(実績) 1.4% → 2030年度 30%

※普及対象とする乗用車・バス・トラックの合計割合

(2) 主な取組

車両導入の支援（自動車税種別割の課税免除制度、導入補助等）、
充電インフラ・水素ステーション整備の拡充、蓄電・給電機能の活用促進、
認知度の向上、導入後の利便性の向上等

3 プランの閲覧方法

愛知県地球温暖化対策課 Web ページから、概要及び全文が閲覧(ダウンロード)できます。

(<https://www.pref.aichi.jp/soshiki/ondanka/evphvfcv.html>)

【参考】キックオフフォーラムの配信（3月17日記者発表済）

本プランの策定に当たって、2021年3月26日（金）から3月31日（水）までの間、県地球温暖化対策課 Web ページでキックオフフォーラムをオンデマンド配信します。

(<https://www.pref.aichi.jp/soshiki/ondanka/xevforum2021.html>)

「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」の概要

第1章 基本的事項	策定趣旨	<ul style="list-style-type: none"> 県内の自動車保有台数、自動車からのCO₂排出量ともに全国第1位 →全国に先駆けて自動車からの排出量削減を進めることが、この地域の責務 世界の地球温暖化対策が2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指す方向へ大きく舵を切りつつある →2050年頃の自動車からのCO₂排出ゼロを目指し、関係事業者、市町村等と連携・協働しながら実施する、EV・PHV・FCVの普及(自動車ゼロエミッション化)加速に向けた取組の方針を示すため、新たに策定
	位置付け	<p>「第5次愛知県環境基本計画」、「あいち地球温暖化防止戦略2030」に基づくプラン</p> <ul style="list-style-type: none"> 「あいち自動車環境戦略2020」に基づく次世代自動車普及施策や「EV・PHVタウン事業」の成果や理念を継承 「愛知県水素ステーション整備・配置計画」と整合
	EV・PHV・FCVの普及加速の意義	<ul style="list-style-type: none"> 燃料・エネルギーの製造段階も含む「自動車WtW※ゼロエミッション」実現の鍵は、EV・PHV・FCVの普及と再エネ導入拡大によるエネルギーの脱炭素化 EV・PHV・FCVの本格的な普及に向けては、特に今後10年間の取組が重要 <p><small>※Well(油田)-to-Wheel(自動車): 燃料・エネルギーの製造段階から走行させる段階まで</small></p>
	目標年度	2030年度 (2050年頃の脱炭素社会を見据える)

第2章 EV・PHV・FCVを取り巻く現状と課題	地球温暖化対策の動向等	<p>■温暖化対策の動向：COP21(2015年12月)において温室効果ガス排出削減等のための国際枠組みパリ協定が採択。2℃目標の設定、1.5℃抑制努力に言及</p> <p>IPCCが「1.5℃特別報告書」(2018年10月)で「2050年の排出量実質ゼロ」が1.5℃目標の実現に不可欠と報告したことを契機に、各国は2019年9月の国連気候行動サミットにおいて、1.5℃抑制を「目標」と捉え、新たな削減目標を提示。我が国も、2020年10月に2050年の温室効果ガス排出量を実質ゼロにする方針を発表</p> <p>■自動車低炭素化の動向：世界各国は、燃費規制の強化、EV・PHV・FCVの普及目標の設定、将来的なエンジン搭載車の販売禁止方針の発表等により、電動化を加速</p> <p>我が国も2030年の新車乗用車販売に占めるEV・PHVを20~30%、FCVを ~ 3%とする普及目標を掲げるとともに、2035年までに乗用車新車販売で電動車 (HV・EV・PHV・FCV) 100%とする目標を発表</p> <p>■社会情勢の変化：①SDGs、今後の環境政策の視点、②SDGsの取組を通じた企業価値の向上、③技術革新 (CASE、MaaS) の進展、④EV・PHV・FCVの蓄電・給電機能活用への期待、⑤商用車におけるEV・PHV・FCV普及促進の必要性、⑥コロナ禍における環境変化</p>										
	県内の普及の現状と課題	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>主な課題</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ① 従来車ユーザーの認知度、関心が低い。 ② 車両価格が従来車よりも高額。 ③ 航続距離を始めとした性能向上が必要。 ④ 車両のラインナップが限定的。 </td> </tr> <tr> <td>充電インフラ</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ① 一部の公共用急速充電器では、充電渋滞の発生が懸念。 ② 老朽化に伴い更新が必要な充電器が今後増加。 ③ 外出先での充電 (飲食・宿泊・観光施設、商業施設等) の充実が必要。 ④ 従来車ユーザーのインフラ環境に対する不安感。 ⑤ 基礎充電主体の使い方の推奨。 ⑥ 既設集合住宅での整備不足。 ⑦ 勤務先充電の整備不足。 </td> </tr> <tr> <td>水素ステーション</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ① 整備費・運営費が高額。 ② 関連規制の見直し推進が必要。 </td> </tr> <tr> <td>蓄電・給電機能</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ① 蓄電・給電機能に対する認知度が低く、V2H等の関連機器の普及が進んでいない。 ② 災害時の電動車活用について、自治体と事業者の連携による実効性のある支援体制の構築が必要。 ③ V2G等の動向を踏まえた対応の検討。 </td> </tr> </tbody> </table>	項目	主な課題	車両	<ul style="list-style-type: none"> ① 従来車ユーザーの認知度、関心が低い。 ② 車両価格が従来車よりも高額。 ③ 航続距離を始めとした性能向上が必要。 ④ 車両のラインナップが限定的。 	充電インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ① 一部の公共用急速充電器では、充電渋滞の発生が懸念。 ② 老朽化に伴い更新が必要な充電器が今後増加。 ③ 外出先での充電 (飲食・宿泊・観光施設、商業施設等) の充実が必要。 ④ 従来車ユーザーのインフラ環境に対する不安感。 ⑤ 基礎充電主体の使い方の推奨。 ⑥ 既設集合住宅での整備不足。 ⑦ 勤務先充電の整備不足。 	水素ステーション	<ul style="list-style-type: none"> ① 整備費・運営費が高額。 ② 関連規制の見直し推進が必要。 	蓄電・給電機能	<ul style="list-style-type: none"> ① 蓄電・給電機能に対する認知度が低く、V2H等の関連機器の普及が進んでいない。 ② 災害時の電動車活用について、自治体と事業者の連携による実効性のある支援体制の構築が必要。 ③ V2G等の動向を踏まえた対応の検討。
	項目	主な課題										
車両	<ul style="list-style-type: none"> ① 従来車ユーザーの認知度、関心が低い。 ② 車両価格が従来車よりも高額。 ③ 航続距離を始めとした性能向上が必要。 ④ 車両のラインナップが限定的。 											
充電インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ① 一部の公共用急速充電器では、充電渋滞の発生が懸念。 ② 老朽化に伴い更新が必要な充電器が今後増加。 ③ 外出先での充電 (飲食・宿泊・観光施設、商業施設等) の充実が必要。 ④ 従来車ユーザーのインフラ環境に対する不安感。 ⑤ 基礎充電主体の使い方の推奨。 ⑥ 既設集合住宅での整備不足。 ⑦ 勤務先充電の整備不足。 											
水素ステーション	<ul style="list-style-type: none"> ① 整備費・運営費が高額。 ② 関連規制の見直し推進が必要。 											
蓄電・給電機能	<ul style="list-style-type: none"> ① 蓄電・給電機能に対する認知度が低く、V2H等の関連機器の普及が進んでいない。 ② 災害時の電動車活用について、自治体と事業者の連携による実効性のある支援体制の構築が必要。 ③ V2G等の動向を踏まえた対応の検討。 											
課題を解決												

■ 普及目標は、「あいち地球温暖化防止戦略2030」における運輸部門の排出削減目標を達成可能な普及状況として、自動車CO₂排出量の将来推計を行い設定

普及目標	温暖化防止戦略2030	運輸部門CO ₂ 排出量	実績		目標(2030)	
			(2013年度)	▲28.9%	(2030年度)	(2030年度)
			13,327 千t-CO ₂		9,476 千t-CO ₂	
	あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン	EV・PHV・FCV新車販売割合※	(2018年度) 1.4%		(2030年度) 30%	

*普及対象:乗用車、バス、トラックの合計割合

将来社会のイメージ
EV・PHV・FCVの普及とCASEの進展に伴う新たな技術との組み合わせにより、生活サービスや街づくり、エネルギー等の領域も含めて、環境負荷の少ない持続可能なモビリティ社会構築を推進

取組方針

- 1 車両導入の支援、車両の普及を支えるインフラ (充電インフラ、水素ステーション) 整備の拡充、蓄電・給電機能の活用促進を一体的に進め、EV・PHV・FCVの普及加速を図ることで、持続可能なモビリティ社会づくりに貢献
- 2 EV・PHV・FCVに対する関心は、まだまだ低い状況にあることから、導入促進にあたっては、その認知度向上、興味関心の喚起から、購入・導入時の支援、その後の利便性の向上、EV・PHV・FCVのポテンシャルを生かした賢い利活用の啓発といった、各段階に応じた適切な促進策を検討
- 3 今後の市場動向も踏まえながら、EV・PHV・FCVの特長を生かした、車種毎の具体的な用途、利用シーンを想定した上で、効果的な普及啓発や支援施策を検討

