

2022 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

2023 年 3 月

愛知県

2022 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)	EV・PHV・FCV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)	導入補助	6
(e)	課税免除	9
(f)	公用車への率先導入・活用促進.....	10
(g)	公共交通機関への導入促進	11
(h)	物流分野への導入促進	12
(i)	自動車エコ事業所認定制度の活用	12
(2)	インフラ整備の拡充（充電インフラ）	13
(a)	充電設備の整備促進	13
(b)	公共施設への整備促進	15
(c)	充電設備の整備促進、利便性向上につながる情報発信	16
(d)	集合住宅への働きかけ	17
(e)	通勤利用の拡大.....	17
(3)	インフラ設備の拡充（水素ステーション）	18
(a)	水素ステーションに関する普及啓発の実施.....	18
(b)	整備費及び需要創出活動費の補助	19
(c)	規制の見直しの推進	20
(d)	新規参入事業者の掘り起こし	21
(4)	蓄電・給電機能の活用	22
(a)	認知度向上、関連機器の普及	22
(b)	災害時活用の促進.....	25

3	クローズアップ	26
1.	自動車メーカー各社、電気自動車の新モデルを投入	27
2.	トヨタ車体、超小型電気自動車「コムス」の積載量を拡大	28
3.	愛知県、電気自動車「bZ4X」の納車式を開催	29
4.	日本郵政グループ・中部電力グループ、カーボンニュートラル化の推進に向けた戦略的提携の合意 ..	30
5.	河村電器産業、充電量制御型充電器を発売、自社で運用開始	31
6.	国土交通省、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	32
7.	経済産業省、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	33
8.	環境省、脱炭素型カーシェアリングと地域のレジリエンス強化の同時支援	34
9.	環境省、商用車のゼロエミッション自動車化の集中支援	35
4	トピック	36
1.	あいち地球温暖化防止戦略 2030 の改定	37
2.	G X 実現に向けた基本方針の閣議決定	38
3.	全国知事会による脱炭素・地球温暖化対策行動宣言	39
4.	「関西蓄電池人材育成等コンソーシアム」の設立	40
5.	超小型電気自動車「C+pod」の大量導入	41
6.	グリーンイノベーション基金事業、「スマートモビリティ社会の構築」に着手	42
7.	集合住宅への充電器設置促進事業	44
5	総括	45
	資料編	46
	あいち EV・PHV 普及ネットワークについて	47

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。

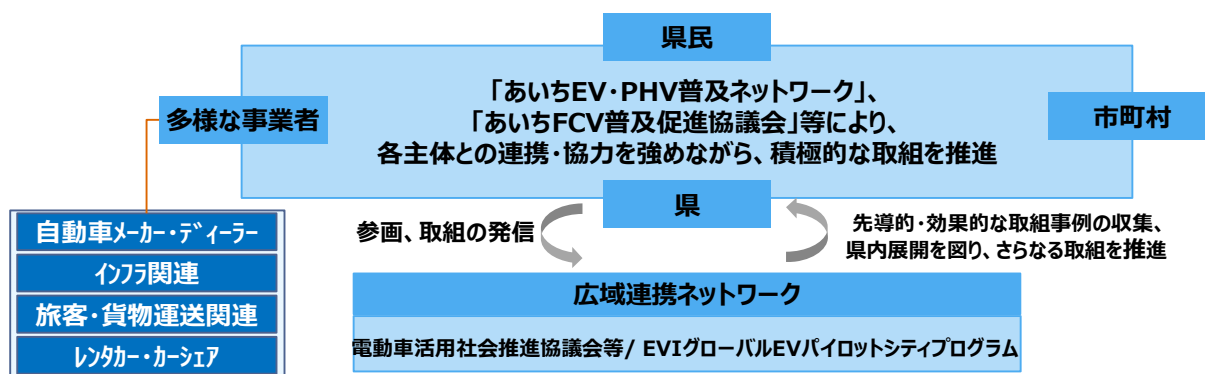


図1 プランの推進体制

(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」を改定し、2030年度に運輸部門から排出される温室効果ガスを2013年度比で46.2%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^{*}）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、今回の戦略の改定を踏まえ、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。

(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 ₂ 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) 【数値目標】 46.2%削減 ^{※1}	1.7%増加 (2017 年度、 13,541 千 t-CO ₂)	15.1%減少 (2020 年度、 11,330 千 t-CO ₂)
	自動車からの CO ₂ 排出量	11,907 千 t-CO ₂ (2019 年度)	10,518 千 t-CO ₂ (2021 年度)
車両	EV・PHV・FCV 保有割合 ^{※1} 【数値目標】 20%	0.5% (2018 年度)	0.7% (2021 年度)
	EV・PHV・FCV 新車販売割合	1.4% (2018 年度)	1.5% (2021 年度)
	県、市町村の公用車への EV・PHV・FCV 導入割合	1.3% (2019 年度)	2.0% (2021 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)	19 モデル (2022 年 12 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)	EV・PHV : 24 回 FCV : 24 回 (2022 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)	1,138 箇所 ^{※2} (2021 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)	39 箇所 (2022 年度)
蓄電・給電機能	V2H 機器の導入補助実績 (累計)	32 件 (2019 年度)	109 件 (2021 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 (累計)	6 件 (2020 年度)	25 件 (2022 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)」を改定したことに伴い今回から追加した。

※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】

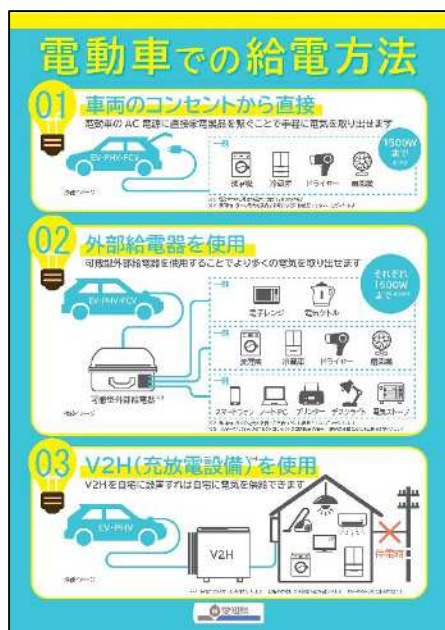
展示会・試乗会等の実施

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。



愛知県活用パネル

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 0.7% (2021 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

①取組内容【実施主体】

自治体職員向け電気自動車（EV）活用セミナー及び試乗会

【ネットワーク参加者】

②実施結果

- 日産自動車は2022年6月16日に新型軽EV「日産サクラ」を発売した。
- この発売を機に、愛知県内の自治体職員を対象に、改めて、国内外の動向や弊社の電気自動車普及に向けた取り組み、各自治体での活用事例などを紹介するセミナーと合わせ、「日産サクラ」を体感するための試乗会を実施した。

<実施概要>

開催日：2022年11月28日（月）

開催場所：日産プリンス名古屋 山王店

出席者数：16名（県、市町村職員）

内 容：

脱炭素化に向けたEVの紹介及び活用法（セミナー）

日産サクラ試乗会

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実演と説明）



当日の写真

③今後に向けた課題・取組

- 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職員がEV・PHV・FCVの環境性能を理解し、関心を持つことが必要である。
- 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。

(d) 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。
- 2022年度（2023年3月16日時点）における補助申請台数1,297台のうち、EV・PHV・FCVは1,118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ことにより昨年度に比べ大幅に増加した。
- 県内17の市町村においても、導入補助が実施された。（P7～8を参照）

愛知県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 ～ 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	計
EVトラック・乗用車	251	38	18	3	89	99	131	197	300	739	1,865
PHVトラック・乗用車	48	23	44	42	141	80	139	125	190	335	1,167
FCV乗用車	—	0	51	258	49	57	42	82	120	43	702
EV・PHV・FCVバス	—	—	—	—	—	—	0	1	4	1	6
その他	335	35	7	5	18	7	485	297	175	179	1,543
計	634	96	120	308	297	243	797	702	789	1,297	5,283

※2022年度の補助実績は3月16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0.7%（2021年度末現在）となっている。
- 2022年度は新型車両の販売開始等によりユーザーの選択の幅が広がり、県補助金の申請が大幅に増加しており、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。

2022 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	
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	
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※ ¹ ・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 (NO _x ・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 プラグインハイブリッド自動車 燃料電池自動車	20 万円 10 万円 20 万円
		個人 法人	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 電動バイク	上限 6 万円※ ^{2,3} 上限 3 万円※ ^{2,3} 上限 20 万円※ ² 上限 2 万円
岡崎市	個人	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	上限 5 万円 上限 20 万円	
		法人	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	上限 5 万円 上限 10 万円
碧南市	個人	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	5 万円 10 万円 40 万円	
		法人	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	20 万円 10 万円 30 万円
			個人	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 超小型電気自動車
刈谷市	法人	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 超小型電気自動車	15 万円 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 外部給電装置購入の場合上乗せ 2 万円
- ※ 3 太陽光発電システム設置の場合上乗せ 2 万円

	対象者	対象車両	補助額	
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 15 万円 ^{※4}	
		燃料電池自動車 超小型電気自動車	上限 32 万円 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 15 万円 ^{※4}	
		燃料電池自動車	上限 15 万円	
安城市	個人 法人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車 超小型電気自動車	5 万円	
		燃料電池自動車	30 万円	
犬山市	個人	電気自動車 燃料電池自動車	5 万円 10 万円	
		法人	電気自動車 燃料電池自動車	5 万円 5 万円
	西尾市	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
大府市	個人	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	30 万円 50 万円	
蒲郡市	個人 法人	燃料電池自動車	上限 30 万円	
知立市	個人	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5 万円 ^{※5}	
		燃料電池自動車	20 万円 ^{※5}	
田原市	個人 法人	燃料電池自動車	上限 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	上限 15 万円	
		燃料電池自動車 超小型電気自動車	上限 35 万円 上限 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 燃料電池自動車
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 燃料電池自動車	10 万円 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 燃料電池自動車
幸田町	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	上限 5 万円		
	燃料電池自動車	上限 15 万円		

※ 4 外部給電設備・機能を設置の場合上乗せ 2 万円

※ 5 充電設備 (V2H) の設置が必要

(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実施した。

【対象となる自動車】

2016年4月1日から2023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

	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	2,059	2,707	92	4,858
合計	16,524	24,917	1,877	43,318

※2011年度実績は2012年1月から3月の新車新規登録分

※2022年度は2022年4月から12月の新車新規登録分

- 県内市町村では、豊田市がEVの軽自動車税種別割の減免制度を実施している。
また、知多市では2023年度課税分からEVの減免制度を開始することとしている。

③今後に向けた課題・取組

- 本制度では、2023年3月31日までに新車新規登録を受けたEV・PHV・FCVを対象としていたが、引き続き、県民、事業者による車両導入を支援するため、期限を2025年3月31日までに延長した。

(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

- 2022年度は、愛知県、豊田市及びみよし市において、トヨタ自動車の「bZ4X」を率先導入したほか、県内20の市町村がEV・PHV・FCVを導入した。
- その結果、2022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273台（EV：143台、PHV：84台、FCV：46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		4 (2)	5 (5)	5 (5)	14 (12)
市 町 村	尾張	43 (33)	20 (17)	22 (22)	85 (72)
	知多	15 (4)	6 (4)	5 (5)	26 (13)
	西三河	43 (34)	45 (44)	11 (9)	99 (87)
	東三河	38 (32)	8 (9)	3 (4)	49 (45)
合計		143 (105)	84 (79)	46 (45)	273 (229)

※市町村分は地域別の集計

()内は2021年度実績

③ 今後に向けた課題・取組

- 愛知県は、あいち自動車ゼロエミッション化加速プランに基づき、引き続き公用車へEV・PHV・FCVを率先導入を進めていくこととした。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。
- 2022年7月の全国知事会「脱炭素・地球温暖化対策行動宣言」により、「都道府県が新たに導入する公用車は、原則電動車を目指す」こととされた。

(g) 公共交通機関への導入促進

①取組内容【実施主体】

燃料電池バスの導入

【県内市町村】

②実施結果

- 名古屋市は、株式会社三菱UFJフィナンシャル・グループ各社からの寄附金を活用し、2023（令和5年）4月から、燃料電池バス「SORA」1両を名古屋市営バスに試行導入する。

<運行路線等>

運行開始予定日：令和5年4月1日（土）

主な運行路線：基幹1号（鳴尾車庫、星崎、笠寺駅 ⇄ 栄）

導入営業所：交通局鳴尾営業所

燃料電池バスのイメージ



③今後に向けた課題・取組

- 導入費用や燃料の供給面（充電インフラ、水素ステーション）の課題があり、公共交通機関へのEV・PHV・FCVの導入事例は少ない。
- 愛知県が実施している先進環境対応自動車導入促進費補助金（P6～8を参照）により導入を支援するとともに、国による高出力の充電設備や水素ステーションの設置補助制度の周知を行い、インフラの導入を促進する。
- 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。

(h) 物流分野への導入促進

①取組内容【実施主体】
配送車両への電気自動車の導入環境の整備 【ネットワーク参加者】
②実施結果
<ul style="list-style-type: none"> ● 中部電力(株)は2023年1月に日本郵政グループとカーボンニュートラル化の推進に向けた戦略的提携について合意した。 ● 両グループは、双方が有する経営資源・ノウハウを活用した以下の取り組みを通じて、日本のカーボンニュートラル化と地域の災害レジリエンスの強化に貢献することとしている。 <ul style="list-style-type: none"> ・郵便局の集配用車両へのEV導入拡大に向けた充電設備の整備 ・郵便局における太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入 ・郵便局における蓄電池の設置とそれによるエネルギー利用の最適化 ・太陽光発電設備や蓄電池などの活用による、災害に強いまちづくりへの貢献 など
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none"> ● 商用車用のEV・PHV・FCVのラインナップは少なく、普及が進んでいない状況である。 ● 今後の市場動向に注視しながら、配送車両のゼロエミッション化が他の物流事業者にも広がるよう普及啓発を行う。

(i) 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												
<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車エコ事業所認定制度の周知を行うとともに、2022年度は、3企業3事業所を新たに認定した。(累計で92企業・団体(143事業所)を認定) 												
自動車エコ事業所の認定を受けた事業所(2022年度認定分)												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業所名(業種)</th> <th>所在地</th> <th>取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>株式会社青島設計 (建築設計)</td> <td>名古屋市</td> <td>・エコカーの導入(100%) ・公共交通機関による通勤割合(100%)</td> </tr> <tr> <td>ミロク工業株式会社 (製造業)</td> <td>半田市</td> <td>・EV・PHV・FCVの導入(33%) ・一般開放されたEV・PHV用充電設備の設置(2基)</td> </tr> <tr> <td>テレビ愛知株式会社本社 (民間テレビジョン放送)</td> <td>名古屋市</td> <td>・エコカーの導入(100%) ・公共交通機関による通勤割合(100%)</td> </tr> </tbody> </table>	事業所名(業種)	所在地	取組	株式会社青島設計 (建築設計)	名古屋市	・エコカーの導入(100%) ・公共交通機関による通勤割合(100%)	ミロク工業株式会社 (製造業)	半田市	・EV・PHV・FCVの導入(33%) ・一般開放されたEV・PHV用充電設備の設置(2基)	テレビ愛知株式会社本社 (民間テレビジョン放送)	名古屋市	・エコカーの導入(100%) ・公共交通機関による通勤割合(100%)
事業所名(業種)	所在地	取組										
株式会社青島設計 (建築設計)	名古屋市	・エコカーの導入(100%) ・公共交通機関による通勤割合(100%)										
ミロク工業株式会社 (製造業)	半田市	・EV・PHV・FCVの導入(33%) ・一般開放されたEV・PHV用充電設備の設置(2基)										
テレビ愛知株式会社本社 (民間テレビジョン放送)	名古屋市	・エコカーの導入(100%) ・公共交通機関による通勤割合(100%)										
※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												
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者によるEV・PHV・FCVの導入のインセンティブとなるよう、制度の見直しを検討する。 												

(2) インフラ整備の拡充（充電インフラ）

(a) 充電設備の整備促進

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】
②実施結果
<ul style="list-style-type: none"> ● 2022年3月末現在の充電インフラ設置箇所数は、1,138箇所*であった。 ● 県内市町村別の公共用充電インフラの整備箇所数（2021年度末現在）は下表のとおり。
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none"> ● 概ね空白地帯はなく、県内全域で整備が進んでいるが、設置箇所数や基数が少ないとの声を上げるEV・PHVユーザーもいる。 ● ネットワーク参加者と協力しながら、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導入設置箇所数*（2021年度末）

市町村名	急速	普通	計	市町村名	急速	普通	計
名古屋市	72	276	333	岩倉市	0	4	4
豊橋市	20	48	67	豊明市	3	8	11
岡崎市	20	42	58	日進市	3	11	13
一宮市	11	34	42	田原市	4	13	17
瀬戸市	4	11	13	愛西市	2	2	4
半田市	7	15	21	清須市	2	2	4
春日井市	10	23	32	北名古屋市	0	13	13
豊川市	5	14	19	弥富市	2	2	4
津島市	3	10	13	みよし市	4	7	9
碧南市	0	9	9	あま市	0	2	2
刈谷市	11	28	38	長久手市	4	10	13
豊田市	17	98	112	東郷町	1	3	3
安城市	5	22	27	豊山町	2	3	5
西尾市	4	16	20	大口町	1	3	4
蒲郡市	2	24	26	扶桑町	1	5	5
犬山市	1	8	9	大治町	0	4	4
常滑市	5	9	12	蟹江町	1	8	8
江南市	4	12	16	飛島村	1	1	1
小牧市	4	21	24	阿久比町	1	5	6
稲沢市	5	12	17	東浦町	1	5	5
新城市	7	10	15	南知多町	1	3	4
東海市	3	15	18	美浜町	1	1	2
大府市	1	12	13	武豊町	0	2	2
知立市	2	8	10	幸田町	0	2	2
知多市	2	1	3	設楽町	4	1	4
尾張旭市	2	10	12	東栄町	1	0	1
高浜市	0	6	6	豊根村	2	2	3
				合計	269	916	1,138

* (株)ゼンリン調べ

* 急速充電器と普通充電器の両方が設置されている箇所があるため合計は一致しない。

(a) 充電設備の整備促進

①取組内容【実施主体】

充電器の高出力化による充電時間の短縮

【ネットワーク参加者】

②実施結果

- (株)ファミリーマートにおいては、充電渋滞の解消（充電時間の短縮）を図るため、現在店舗に設置されている電気自動車用急速充電器（愛知県内には 2023 年 3 月末現在で 24 か所（24 基）設置されている）を 100kW 級や 50kW 級の高出力機器に入れ替えることを発表した。
- ファミリーマート店舗には、約 700 店舗に電気自動車用急速充電器が設置されているが、2023 年 1 月 24 日よりサービス開始するファミリーマート千葉大宮インター店（千葉県千葉市）の充電器を皮切りに、2025 年度を目途に高出力機器への入れ替え完了を予定している。

<ファミリーマート千葉大宮インター店にて運用開始する急速充電器の概要>

機器概要：CHAdeMO 規格 デルタ電子株式会社製

通信プロトコル 世界標準規格 OCPP（Open Charge Point Protocol）

100kW（1 口あたりの最大出力 90kW）/基

2 台同時充電可能

※実際の充電出力は、車両側の充電指令値などによって変動する。

※50kW 以上の出力は、最大 15 分間

営業時間：24 時間

利用料金：充電カードにより異なる

e-Mobility Power 発行の充電カードに対応（ビジター利用も可能）

設置された充電器の写真



③今後に向けた課題・取組

- 一部の充電ステーションにおいては充電渋滞が発生しているところもあり、充電器の追加設置、高出力化、複数口化を促進する。

(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

- 愛知県及び県内市町村における公共用施設の充電設備の設置基数を把握した。
- 2022年度末現在、愛知県及び県内22市町村により152基が設置されている。

愛知県内自治体による充電設備の設置基数

地域	急速充電器	普通充電器	計
尾張	0	17	17
知多	0	2	2
西三河	3	76	79
東三河	23	31	54
計	26	126	152

※2022年度末時点の設置予定を含む

③今後に向けた課題・取組

- 車での来場者数が多く見込まれる施設であっても充電器が設置されていない施設や基数が不足している施設がある。
- ユーザーの不安を解消し、EV等の普及を促進するため、国の補助制度の周知を行い、整備を促進する。

(c) 充電設備の整備促進、利便性向上につながる情報発信

①取組内容【実施主体】

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、利便性の向上、情報発信ツールの認知度向上とネットワーク参加者の取組周知

【愛知県、ネットワーク参加者】

②実施結果

- 「全国 EV・PHV 充電まっぷ」の情報を更新し、EV・PHV ユーザーの利便性の向上を図った。
- また、様々な主体においても充電設備の位置検索アプリを配信しており、愛知県ではいくつかの事業者と情報交換を行った。

全国 EV・PHV 充電インフラまっぷ



③今後に向けた課題・取組

- 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。
- なお、充電器の設置されている駐車場区画にガソリン車が駐車されたり、充電後の速やかな車の移動を行わなかったりすることによる充電渋滞の発生も報告されていることから、EV・PHV の普及促進に向けた啓発イベント等において、充電設備利用時のマナー改善に関する啓発活動もあわせて実施する。

(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 【愛知県、ネットワーク参加者】
②実施結果
<ul style="list-style-type: none">● 愛知県は、集合住宅への充電設備の提案・整備・運用を一体的に実施する事業者との情報交換を行った。● (一社)次世代自動車振興センターでは、集合住宅への設置を含め、充電設備設置を検討している方々への充電サービス事業者をホームページで紹介している。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p><ホームページ掲載条件></p><ul style="list-style-type: none">・下記のⅠ)Ⅱ)のいずれかのサービスを提供しており、既に導入実績を有し、その情報をインターネット上で発表していること。<ul style="list-style-type: none">Ⅰ)設置場所毎に適した充電設備や導入台数、運用方法といった導入方法の提案や相談等のコンサルテーションを行っていること。Ⅱ)導入から課金認証などの運用・保守メンテナンス業務などを行っていること。・外部からの問い合わせに対して適切な対応窓口(対応者)を設定できること。等</div> <ul style="list-style-type: none">● 日産自動車は、「既存の分譲マンションへの電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHEV)充電設備導入マニュアル(2021年4月電気事業法改正対応版)」の改定作業に(一社)日本自動車工業会を代表して参画。 改定マニュアルは2022年8月に発行され、(一社)次世代自動車振興センターのホームページで公開されている。
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none">● 集合住宅においては、充電器の設置運営に要する費用や維持管理等の面で課題が多い。● このため、引き続き事業者との情報交換を継続し、情報発信する● 先行事例を掲載したホームページの紹介等を通じて充電設備の設置に関する普及啓発を行う。

(e) 通勤利用の拡大

①取組内容【実施主体】
ネットワーク参加者におけるEV・PHVの通勤・業務利用の拡大 【ネットワーク参加者】 EV・PHVを活用した取組事例の情報発信 【愛知県】
②実施結果
<ul style="list-style-type: none">● 三菱自動車工業(株)岡崎製作所及び日東工業(株)では、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CO₂排出量削減に貢献している。● 愛知県は、「従業員向け充電設備整備促進ガイドライン」を改定し、啓発・導入促進を働きかけた。
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none">● 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。● そのため、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

「あいち水素社会体験ツアー」の開催

【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ている。
- 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）運用している。
- 燃料電池や水素に関する県民の理解を増進するため、2022年8月24日に「あいち水素社会体験ツアー」をイオンモール常滑で開催し、簡易な燃料電池キットを用いて水素エネルギーを体験するワークショップ、燃料電池バス「SORA」への乗車、セントレア水素ステーションの見学を行った。

<水素社会普及啓発ゾーン>



<あいち水素社会体験ツアー>



③今後に向けた課題・取組

- 水素ステーションや水素エネルギーの理解を増進する普及啓発は重要であり、理解が進むことで水素ステーションの整備促進やFCV等の増加に繋がると考えられる。
- そのため、引き続き、愛知県庁水素社会普及啓発ゾーン等により、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

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】

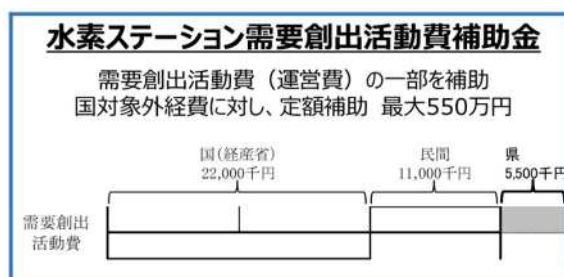
②実施結果

- 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。
- 2022年度は、整備費補助金3件、需要創出活動費35件に対して補助見込である。

<補助制度概要>



※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



<国補助対象外経費>

- 土地賃借料
 - 原料水素購入費
 - 予備品購入費
- 事業者負担となっていた項目に対し、県が支援

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。
- そのため、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。

(c) 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
<ul style="list-style-type: none">● 水素ステーションやフォークリフト充排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。
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none">● 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。● そのため、引き続き、保安規制の見直し等を国へ要請する。

(d) 新規参入事業者の掘り起こし

①取組内容【実施主体】

ビジネス交流会、水素ビジネス参入セミナーの開催

コーディネーターによる事業者支援

【愛知県】

②実施結果

- 水素をはじめとした新エネルギー関連産業への事業参入を促進するため、2023年2月9日に「あいち新エネルギー産業講演会・交流会 2023」を TECH BIZ EXPO2023 の併催セミナーとして開催し、事業者から小規模水素ステーション事業への参入事例を始め新エネルギー関連の事例の紹介を行った。
- 「新エネルギーコーディネーター」を設置し、水素等に関心の高い企業を訪問し、水素ステーションの補助制度等の支援施策の紹介を行った。

<あいち新エネルギー産業講演会・交流会 2023>



③今後に向けた課題・取組

- 水素ステーション整備を促進するには、FCVの普及や水素ステーションへの理解を深める取組を継続するとともに、支援制度の広報などにより水素ステーションに関わる事業者を増やしていくことが重要である。
- そのため、セミナーの開催等により水素ステーションに関心の高い事業者を把握するとともに、コーディネーターによるフォローアップにより、支援施策等の周知を行う。

(4) 蓄電・給電機能の活用

(a) 認知度向上、関連機器の普及

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
<ul style="list-style-type: none">● 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。● このうち、2021 年度に V2H 充放電器の補助を行っている市町村は 33 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 30 市町村であった（P24 を参照）。● 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。
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none">● 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。● 2023 年度から、国の「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」を活用して、EV の走行に再エネ電力を活用する「ゼロカーボン・ドライブ」を推進するため、太陽光発電設備の新規導入を条件に、EV と充電設備をセットで導入する個人を対象とした補助制度を創設する。

2022 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	○	○	○	○	○
江南市	○	○	○	○	○
小牧市	○	○	○	○	○
稲沢市		○	○		
新城市		○	○	○	
東海市	○	○	○	○	○
大府市			○		
知立市	○	○	○	○	○
知多市	○		○	○	○
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	○	○	○	○	○
東栄町			○		
豊根村			○		

(a) 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

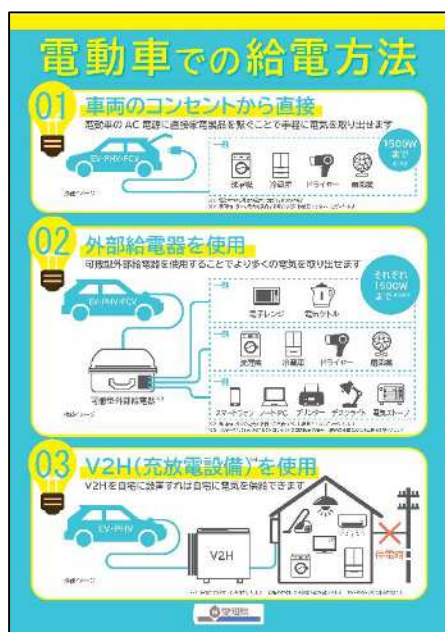
リーフレットや啓発資材を活用した EV・PHV・FCV の普及啓発

【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より、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。
- なお、「EV・PHV 用充給電設備整備促進ガイドライン」の改定を行った。



愛知県活用パネル

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 0.7%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) 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
<ul style="list-style-type: none">● 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。（2022年12月末現在、25件の協定が締結されている。）
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none">● 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。● 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。

(b) 災害時活用の促進

①取組内容【実施主体】
「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】
②実施結果
<ul style="list-style-type: none">● 「EV・PHV用充電設備整備促進ガイドライン」を改定し、学校や福祉施設等の災害時の電源供給ニーズが高いと想定される施設へV2H充放電器や外部給電器の導入の働きかけを行った。
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none">● V2H充放電器や外部給電器を導入することにより、災害時にEV・PHV・FCVから電気を取り出し、業務を継続することが可能となる。● 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。

3 クローズアップ

あいち EV・PHV 普及ネットワーク参加者及び国の EV・PHV・FCV に関する 2022 年度の取組について、クローズアップとして紹介する。

1. 自動車メーカー各社、電気自動車の新モデルを投入

実施主体	トヨタ自動車(株)、(株)SUBARU、日産自動車(株)、 三菱自動車工業(株)、フォルクスワーゲングループジャパン(株)、 アウディジャパン(株)																								
<p>2022年度には多くの自動車メーカーから、EVの新モデルの販売が開始されるなど、ゼロエミッション自動車の普及に向けてユーザーの選択の幅が広がってきている。</p> <p style="text-align: center;">2022年度に販売開始されたEVのモデル</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">メーカー名</th> <th style="width: 30%;">発売年月</th> <th style="width: 40%;">車名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>トヨタ自動車(株)</td> <td>2022年5月</td> <td>bZ4X</td> </tr> <tr> <td>(株)SUBARU</td> <td>2022年5月</td> <td>ソルテラ</td> </tr> <tr> <td>日産自動車(株)</td> <td>2022年6月</td> <td>サクラ</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">三菱自動車工業(株)</td> <td>2022年6月</td> <td>ekクロスEV</td> </tr> <tr> <td>2022年11月</td> <td>ミニキャブ・ミーブ (販売再開)</td> </tr> <tr> <td>フォルクスワーゲングループジャパン(株)</td> <td>2022年9月</td> <td>ID.4</td> </tr> <tr> <td>アウディジャパン(株)</td> <td>2022年10月</td> <td>Q4 e-tron</td> </tr> </tbody> </table>			メーカー名	発売年月	車名	トヨタ自動車(株)	2022年5月	bZ4X	(株)SUBARU	2022年5月	ソルテラ	日産自動車(株)	2022年6月	サクラ	三菱自動車工業(株)	2022年6月	ekクロスEV	2022年11月	ミニキャブ・ミーブ (販売再開)	フォルクスワーゲングループジャパン(株)	2022年9月	ID.4	アウディジャパン(株)	2022年10月	Q4 e-tron
メーカー名	発売年月	車名																							
トヨタ自動車(株)	2022年5月	bZ4X																							
(株)SUBARU	2022年5月	ソルテラ																							
日産自動車(株)	2022年6月	サクラ																							
三菱自動車工業(株)	2022年6月	ekクロスEV																							
	2022年11月	ミニキャブ・ミーブ (販売再開)																							
フォルクスワーゲングループジャパン(株)	2022年9月	ID.4																							
アウディジャパン(株)	2022年10月	Q4 e-tron																							
<p>(出典) 各社HPより、抜粋、編集</p>																									

2. トヨタ車体、超小型電気自動車「コムス」の積載量を拡大

実施主体		トヨタ車体(株)																						
<p>トヨタ車体株式会社は、2021年6月8日の道路交通法施行令の改正（ミニカーの最大積載量が30kgから90kgに緩和）を受けて、超小型電気自動車「コムス」の改良を行った。 （販売開始：2022年4月1日）</p> <p>【今回の主な改良点】</p> <p>1. 最大積載量拡大</p> <p>宅配、宅食などの小口配送サービスをはじめとするお客さまからの要望を受け、3つのバリエーションごとの使われ方に合わせて最大積載量を拡大しました。P・COMとB・COMはお弁当などの宅食配達に、B・COMデッキは飲料などの宅配に多く利用されており、1回の積載量が拡大することで、拠点への戻り回数の低減にもつながり、配達時間・移動時間の短縮につながる。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">車種</th> <th>P・COM</th> <th colspan="2">B・COM</th> </tr> <tr> <th></th> <th>デリバリー</th> <th>デッキ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th rowspan="2">最大積載量</th> <th>改良前</th> <td colspan="3">30kg</td> </tr> <tr> <th>改良後</th> <td>45kg</td> <td>45kg</td> <td>90kg</td> </tr> </tbody> </table>					車種	P・COM	B・COM			デリバリー	デッキ					最大積載量	改良前	30kg			改良後	45kg	45kg	90kg
車種	P・COM	B・COM																						
		デリバリー	デッキ																					
																								
最大積載量	改良前	30kg																						
	改良後	45kg	45kg	90kg																				
<p>2. その他の変更点</p> <p>ユーザーの声をもとに、使いやすさの観点から変更・追加。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーキングブレーキかけ忘れ/戻し忘れ警告を追加 ・充電ケーブルの長さの延長（3m→5mに延長） ・キャンバスドアのカラー変更（ブラック→グレー） <div style="text-align: right;">  </div>																								
<p>（出典）トヨタ車体 HP より、抜粋、編集</p>																								

3. 愛知県、電気自動車「bZ4X」の納車式を開催

実施主体	愛知県
-------------	------------

愛知県では、ゼロエミッション自動車の普及加速に向けた取組の一環として、県公用車への率先導入に取り組んでいる。

2022年12月に、トヨタ自動車株式会社のEV「bZ4X」2台を導入し（配備先：県本庁舎（名古屋市中区）、東三河総局（豊橋市））、12月8日に納車式を開催した。

納車式では、トヨタ自動車株式会社によるbZ4Xの解説の後、知事及び林副知事へのレプリカキーの受け渡し、知事による試乗や充電デモンストレーションが行われた。

愛知県では、今回導入したbZ4Xのほか、これまでに導入したEV（日産リーフ等）、PHV（三菱アウトランダー等）、FCV（トヨタMIRAI）を含めたゼロエミッション自動車を、環境学習や避難所開設訓練等のイベントで展示・給電機能のデモンストレーションを行うなどにより、その普及啓発にも活用している。

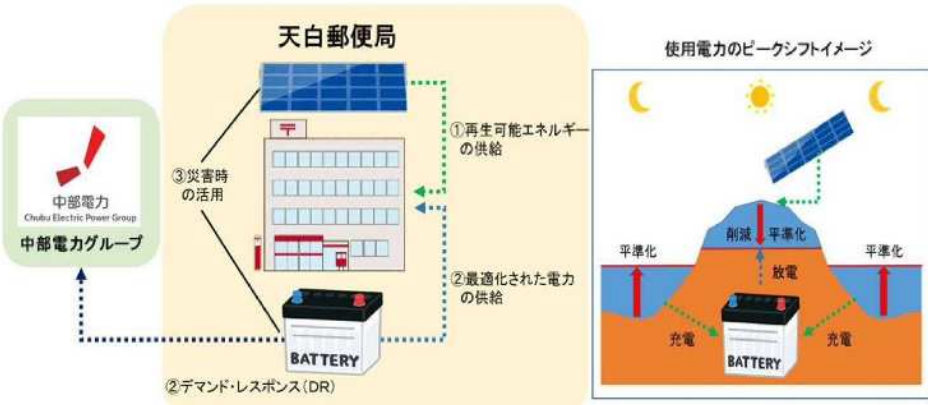


レプリカキーの受け渡しの様子



充電デモンストレーションの様子

4. 日本郵政グループ・中部電力グループ、カーボンニュートラル化の推進に向けた戦略的提携の合意

実施主体	日本郵政(株)、日本郵便(株)、中部電力(株)
<p>日本郵政株式会社、日本郵便株式会社及び中部電力株式会社は、2023年1月11日、カーボンニュートラル化を推進していくための取組を共同で進める戦略的提携について合意書を締結。</p> <p>今後、双方が有する経営資源・ノウハウを活用した以下の取り組みを通じて、日本のカーボンニュートラル化と地域の災害レジリエンスの強化に貢献していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郵便局の集配用車両へのEV導入拡大に向けた充電設備の整備 ・郵便局における太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入 ・郵便局における蓄電池の設置とそれによるエネルギー利用の最適化 ・太陽光発電設備や蓄電池などの活用による、災害に強いまちづくりへの貢献 など <p>本合意を踏まえ、2023年秋以降に天白郵便局において、太陽光発電や蓄電池等の設置を進め、再生可能エネルギーの活用とエネルギー利用の最適化等の試行を実施できるよう検討を進める。</p>	
<div style="text-align: center;"> <h4>施行概要</h4> <p>郵便局に太陽光発電設備や蓄電池などを設置することで、以下の①～③の取り組みを進め、運用上の課題や利便性向上効果について試行し、今後の更なる展開を検討。</p> <p>①太陽光発電設備の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郵便局で使用する電気の一部を賄い、CO₂削減やピーク時の使用電力量削減に寄与 <p>②蓄電池の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ピークシフトを行うことにより、エネルギー利用を最適化 ・蓄電池をデマンド・レスポンス^{※1}に活用し、再生可能エネルギーの普及に貢献 <p>③災害に強いまちづくりへの貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・停電時に太陽光発電と蓄電池を活用することで、災害時のレジリエンス^{※2}を強化 <p>※1) 市場のニーズに応じ、需要家（電気サービスの供給を受ける者）のエネルギーリソースを用いて、需要家の電力需要パターンを変化させること。</p> <p>※2) 災害時のさまざまな事象に対して柔軟に対応する能力。</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <p>(出典) 日本郵政、中部電力 HP より、抜粋、編集</p>	

5. 河村電器産業、充電量制御型充電器を発売、自社で運用開始

実施主体	河村電器産業(株)
<p>河村電器産業株式会社は、2022年にスマートチャージシステム wayEV（ウェイブ）を発売した。</p>	
<p>大きな特徴としては、3口の充電口が備えられている点（それぞれ6kWの充電が可能）であり、充電器の設置基数を減らすことが可能となり、結果として設置コストを下げることができる。</p>	
<p>また、高圧受電設備からデマンド情報を受け取り、デマンド契約もしくは設定した総電力容量の中で充電の運用ができる。このため、少ない電力での複数台の充電や、優先的に充電する自動車の設定、充電量の均等割振りなど、設定された電力、電力量での運用が可能となる。</p>	
<p>同社においては、本充電器を本社に1設置して社用車で運用をしている。</p>	
<div style="text-align: center; background-color: #FFD700; padding: 5px;"> 制御条件に基づく優先順位に応じて充電 <small>一定距離を走れる量まで優先して充電する</small> </div>  <p style="text-align: center; background-color: #ADD8E6; padding: 5px;">比較条件：充電器の充電総容量：60A（200V）／充電器の充電電流値：30Aの場合</p>	
<p>(出典) 河村電器産業 HP より、抜粋、編集</p>	

6. 国土交通省、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
-------------	--------------

国土交通省では、省エネルギー、温室効果ガス（CO₂）排出削減等政府方針実現のため、「地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業」として事業用としてしようする次世代自動車及び充電設備の導入補助を実施した。

【補助対象車両等及び補助率】

補助対象車両等	補助率
燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス	車両・充電設備等価格の1/3
電気タクシー、電気トラック（バン）、プラグインハイブリッドタクシー	車両・充電設備等価格の1/4～1/5
ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック	通常車両価格との差額の1/3

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進の概要

国土交通省の補助事業「地域交通グリーン化事業」

令和4年度予算額 392百万円

政府は省エネルギー、温室効果ガス(CO₂)排出削減等政府方針実現のため、次世代自動車の普及を促進

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日成長戦略会議決定）
 新車販売の電動化目標を設定 → 商用車は、小型新車で2030年電動車20～30%、2040年電動車・脱炭素燃料車100%。
 大型車は技術実証・水素普及等を踏まえ、2030年までに2040年目標を設定。

地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）
 運輸部門におけるエネルギー起源CO₂削減 → 2030年度に2013年度比約35%減。

交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）
 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現 →
 温室効果ガス排出削減、再生可能エネルギーや水素の利活用に向けた取組を加速させ、運輸部門における抜本的な脱炭素化を推進する。

- ・地域交通のグリーン化のため、事業用として使用する次世代自動車及び充電設備（充電設置工事費を含む）の導入支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。
- ・電気自動車及びハイブリッド自動車等は、災害時等において電力供給による支援が可能。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達
補助率	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4～1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス 	電気タクシー、電気トラック（バン）、プラグインハイブリッドタクシー 	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック

地域の計画と連携した取組を支援するとともに、段階的に次世代自動車の本格的普及を実現

（出典）国土交通省 HP より、抜粋、編集

7. 経済産業省、グ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
<p>経済産業省は、「グリーン成長戦略」等における、2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%とする目標の実現に向け、グリーンエネルギー自動車の普及、及び、車両の普及に不可欠なインフラとして、充電インフラを2030年までに15万基、水素充てんインフラを2030年までに1,000基程度整備をするための取組を進めている。</p>	
<p>○グリーンエネルギー自動車導入促進等補助金 令和4年度予算額：当初155億円、補正700億円、令和5年度予算案額：200億円</p>	
<p>○グリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金 令和3年度補正予算額：375億円</p>	
<p>○グ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年度補正予算額：200億円、令和5年度予算案額：100億円</p>	
<p>運輸部門は、我が国の二酸化炭素排出量の約2割を占めていることから、環境性能に優れた電気自動車や燃料電池自動車等のグリーンエネルギー自動車の普及が重要である。加えて、安全性を向上させる高度な機能や、災害時に非常用電源としても活用できる機能を有した車両もあり、グリーンエネルギー自動車の普及は社会全体のレジリエンス等向上にも重要である。</p>	
<p>2050年カーボンニュートラルの実現に向け、環境性能に優れた電気自動車や燃料電池自動車等のグリーンエネルギー自動車の普及が重要である。</p>	
<p>同事業は、EV・PHV・FCV需要創出や車両価格の低減を促すとともに、車両の導入と表裏一体である充電・水素充てんインフラの整備を促進するものである。</p>	
<p>補助対象となる自動車（例）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>燃料電池自動車</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>電気自動車</p>  </div> </div> <p style="text-align: right; margin-right: 100px;">※補助対象例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>プラグインハイブリッド自動車</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>クリーンディーゼル自動車</p>  </div> </div>	<p>充電器の設置場所イメージ</p> <div style="border: 1px solid #add8e6; padding: 10px;"> <p>【主な充電器のタイプ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  普通充電器 </div> <div style="text-align: center;">  急速充電器・超急速充電器 </div> </div> <p>【主な設置場所】</p> <div style="display: grid; grid-template-columns: repeat(3, 1fr); gap: 10px;"> <div style="text-align: center;">  マンション </div> <div style="text-align: center;">  事業所・工場 </div> <div style="text-align: center;">  宿泊施設 </div> <div style="text-align: center;">  商業施設 </div> <div style="text-align: center;">  道の駅 </div> <div style="text-align: center;">  高速道路SA・PA </div> </div> </div>
<p>(出典) 経済産業省 HP より、抜粋、編集</p>	

8. 環境省、脱炭素型カーシェアリングと地域のレジリエンス強化の同時支援

実施主体	環境省
<p>環境省は、2022（令和4）年度から、地方公共団体の公用車や民間社用車に再生可能エネルギーで充電する電動車を導入し、地域住民とのシェアリングや地域のレジリエンス強化を同時に促進するための補助事業を実施した。</p>	
<p>○再エネ×電動車の同時導入による脱炭素型カーシェア・防災拠点化促進事業</p>	
<p>令和3年度補正予算額：10億円、令和4年度補正予算額：10億円</p>	
<p>運輸部門は、我が国のCO₂排出量の約2割を占めていることから、グリーン社会の実現に向けては、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、災害による停電等の発生時において、EV・PHV・FCV等の電動車は非常用電源としての活用が期待されている。</p>	
<p>同事業では、地方公共団体及び民間事業者・団体が、再生可能エネルギー発電設備とEV・PHVを同時に導入し、普段は公用車として、遊休時は地域住民の足としてシェアリングする。</p>	
<p>また、補助の対象者は自治体・民間企業の施設を災害拠点化し、地域のレジリエンス強化へ貢献する必要がある</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <h3 style="color: #0070c0;">再エネ×電動車の同時導入による脱炭素型カーシェア・防災拠点化促進事業</h3>  <p style="font-size: small;">【令和4年度第2次補正予算額 1,000百万円】</p> </div> <div style="text-align: right;">  <p>環境省</p> </div> </div> <div style="background-color: #e0f2f1; padding: 5px; margin-top: 5px; text-align: center;"> <p>公用車・社用車に「再エネ×電動車」を導入し、地域住民の足としてシェアリングとしても活用します。</p> </div> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1; padding-right: 10px;"> <h4 style="color: #0070c0;">1. 事業目的</h4> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体の公用車及び民間事業者の社用車に「再エネ×電動車」を導入することで移動の脱炭素化を進め、当該電動車の有休時には地域住民が利用（シェアリング）できるようにする。また、電動車を“動く蓄電池”として活用することでレジリエンス強化を促進する。 </div> <div style="flex: 1;"> <h4 style="color: #0070c0;">4. 事業イメージ</h4>  <p style="font-size: small; text-align: center;">普段は公用車・社用車、遊休時は地域住民の足としてシェアリング</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <h4 style="color: #0070c0;">3. 事業スキーム</h4> <ul style="list-style-type: none"> ■ 事業形態 間接補助事業（1/2、1/3、定額 ※一部上限あり） ■ 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等 ■ 実施期間 令和4年度 <div style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 5px;"> <p>お問合せ先：環境省水・大気環境局 自動車環境対策課：03-5521-8303</p> </div> </div> </div>	

9. 環境省、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）年度から実施する。</p>							
<p>○商用車の電動化促進事業 令和 5 年度予算額（案）：約 136 億円</p>							
<p>運輸部門は我が国全体の CO₂ 排出量の約 2 割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約 4 割であることから、2050 年カーボンニュートラル及び 2030 年度温室効果ガス削減目標（2013 年度比 46%減）の達成に向けて、商用車の電動化は必要不可欠である。</p>							
<p>同事業では、商用車の電動化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 年目標である 8 トン以下：新車販売の電動車 20～30%、8 トン超：累積 5,000 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。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。</p>							
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <h3 style="color: #0070c0;">商用車の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）</h3>  </div> <div style="text-align: right;">  <p>環境省</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">【令和 5 年度予算（案） 13,599 百万円（新規）】</p> <div style="background-color: #e0f2f7; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center; color: #0070c0;">2050 年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシーの電動化（BEV、PHEV、FCV）を支援。</p> </div> <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1; padding-right: 10px;"> <h4 style="color: #0070c0;">1. 事業目的</h4> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸部門は我が国全体の CO₂ 排出量の約 2 割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約 4 割であり、2050 年カーボンニュートラル及び 2030 年度温室効果ガス削減目標（2013 年度比 46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV）は必要不可欠である。 ・ このため、同事業では商用車（トラック・タクシー）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。 <h4 style="color: #0070c0;">2. 事業内容</h4> <p>本事業では、商用車（トラック・タクシー）の電動化（BEV、PHEV、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 年目標である 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。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。</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する。</p> <p>※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車</p> <h4 style="color: #0070c0;">3. 事業スキーム</h4> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">■ 事業形態</td> <td>間接補助事業（2/3、1/4等）</td> </tr> <tr> <td>■ 補助対象</td> <td>民間団体等</td> </tr> <tr> <td>■ 実施期間</td> <td>令和 5 年度より実施</td> </tr> </table> </div> <div style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <h4 style="color: #0070c0;">4. 事業イメージ</h4> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p>【トラック】</p> <p>補助率：標準的燃費水準車両との差額の 2/3、等 （補助対象車両の例）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: small;">EVトラック EVバン FCVトラック</p> </div> <div> <p>【タクシー】</p> <p>補助率：車両本体価格の 1/4、等 （補助対象車両の例）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: small;">EVタクシー PHEVタクシー FCVタクシー</p> </div> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>（参考）「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、「脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業」等にてバスの電動化を支援。</p> </div> </div> </div> <div style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <p>お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話：03-5521-8302</p> </div> </div>		■ 事業形態	間接補助事業（2/3、1/4等）	■ 補助対象	民間団体等	■ 実施期間	令和 5 年度より実施
■ 事業形態	間接補助事業（2/3、1/4等）						
■ 補助対象	民間団体等						
■ 実施期間	令和 5 年度より実施						
<p>（出典）環境省 HP より、抜粋、編集</p>							

4 トピック

地球温暖化対策に係る国や自治体の計画、あいち EV・PHV 普及ネットワーク参加者以外の EV・PHV・FCV に関する 2022 年度の実施について、トピックとして紹介する。

1. あいち地球温暖化防止戦略 2030 の改定

実施主体	愛知県														
<p>愛知県では、2018年2月に「あいち地球温暖化防止戦略2030」（計画期間：2018年～2030年）を策定し、様々な取組を総合的かつ計画的に進めてきたが、2020年10月に、国が「2050年カーボンニュートラル」を宣言して以降、その実現に向けて温室効果ガスの削減目標を引き上げるなど、戦略策定時から社会情勢が大きく変化した。</p> <p>こうした状況を踏まえ、2022年12月に、「2050年カーボンニュートラル」の実現を目指し、2030年度までに本県の温室効果ガス排出量を2013年度比で46%削減する目標を掲げるとともに、2030年度までの間に取り組むべき施策の方向を示した「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）～カーボンニュートラルあいちの実現に向けて～」を策定した。</p>															
<p>戦略（改定版）の特徴</p>															
<p>1 温室効果ガス排出量の削減目標（2030年度）を引き上げ</p> <p>2030年度の県内の温室効果ガス総排出量の削減目標を、2013年度比で、これまでの26%減から46%減に大幅に引き上げ、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指す。</p>															
<p>2030年度の部門別の温室効果ガス削減率（2013年度比）</p>															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>部門</th> <th>産業</th> <th>業務</th> <th>家庭</th> <th>運輸</th> <th>その他※</th> <th>総排出量※</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>削減率</td> <td>▲34.6%</td> <td>▲69.2%</td> <td>▲77.6%</td> <td>▲46.2%</td> <td>▲34.2%</td> <td>▲46.0%</td> </tr> </tbody> </table>		部門	産業	業務	家庭	運輸	その他※	総排出量※	削減率	▲34.6%	▲69.2%	▲77.6%	▲46.2%	▲34.2%	▲46.0%
部門	産業	業務	家庭	運輸	その他※	総排出量※									
削減率	▲34.6%	▲69.2%	▲77.6%	▲46.2%	▲34.2%	▲46.0%									
<p>※植林や森林管理などによる温室効果ガスの吸収源を増やす対策を含む。</p>															
<p>2 新たに6つの重点施策を柱に取組を加速</p> <p>新たに特に注力する6つの重点施策を柱に位置付け、これまで進めてきた「徹底した省エネルギー」と「創エネルギーの導入拡大」を加速するとともに、「愛知発の脱炭素イノベーションの推進」、「ゼロエミッション自動車の普及加速」、「水素利用のさらなる拡大」等により、目標の実現を目指す。</p>															
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>重点1 脱炭素プロジェクトの創出・支援</td> <td>重点2 意識改革・行動変容</td> </tr> <tr> <td>重点3 建築物の脱炭素化の推進</td> <td>重点4 脱炭素型事業活動の促進</td> </tr> <tr> <td>重点5 ゼロエミッション自動車の普及加速</td> <td>重点6 水素社会の構築</td> </tr> </tbody> </table>		重点1 脱炭素プロジェクトの創出・支援	重点2 意識改革・行動変容	重点3 建築物の脱炭素化の推進	重点4 脱炭素型事業活動の促進	重点5 ゼロエミッション自動車の普及加速	重点6 水素社会の構築								
重点1 脱炭素プロジェクトの創出・支援	重点2 意識改革・行動変容														
重点3 建築物の脱炭素化の推進	重点4 脱炭素型事業活動の促進														
重点5 ゼロエミッション自動車の普及加速	重点6 水素社会の構築														
<p>3 再生可能エネルギーの導入目標を新たに設定</p> <p>2030年度までに県内で導入される再生可能エネルギーを、現状の335万kW（2021年度）より約1.7倍増加させ、580万kWとする。</p>															
<p>4 取組指標（KPI※）の設定</p> <p>温室効果ガスの排出を低減するための緩和策の施策体系を踏まえ、合計21項目の取組指標（KPI）を設定。</p> <p>※KPI（Key Performance Indicator）：本戦略の取組の進展を確認することを目的とし、目標や効果につながる施策の達成度合いを、可能な限り定量的に測定するための重点的な指標</p>															

2. GX実現に向けた基本方針の閣議決定

実施主体	日本政府
-------------	-------------

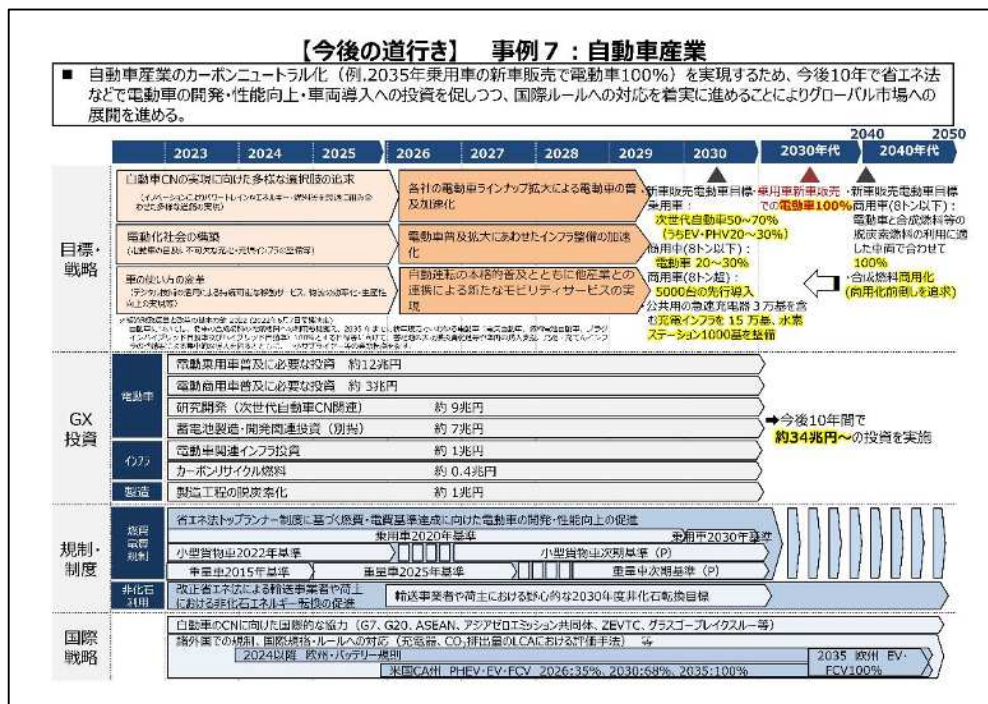
2022年2月のロシアによるウクライナ侵略以降、エネルギー安定供給の確保が世界的に大きな課題となる中、日本政府においては、GX（グリーントランスフォーメーション）を通じて脱炭素、エネルギー安定供給、経済成長の3つを同時に実現するべく、「GX実現に向けた基本方針」2023年2月10日に閣議決定された。

概要

気候変動問題への対応に加え、ロシア連邦によるウクライナ侵略を受け、国民生活及び経済活動の基盤となるエネルギー安定供給を確保するとともに、経済成長を同時に実現するため、主に以下2点の取組を進めることとしている。

- 1 エネルギー安定供給の確保に向け、徹底した省エネに加え、再エネや原子力などのエネルギー自給率の向上に資する脱炭素電源への転換などGXに向けた脱炭素の取組を進めること。
- 2 GXの実現に向け、「GX経済移行債」等を活用した大胆な先行投資支援、カーボンプライシングによるGX投資先行インセンティブ、新たな金融手法の活用などを含む「成長志向型カーボンプライシング構想」の実現・実行を行うこと。

基本方針の参考として、「水素・アンモニア」、「自動車産業」、「再生可能エネルギー」など、22の分野についての今後の道行きが示されており、自動車産業については、「自動車産業のカーボンニュートラル化（例. 2035年乗用車の新車販売で電動車100%）を実現するため、今後10年で省エネ法などで電動車の開発・性能向上・車両導入への投資を促しつつ、国際ルールへの対応を着実に進めることによりグローバル市場への展開を進める。」とされている。



(出典) 経済産業省 HP より、抜粋、編集


3. 全国知事会による脱炭素・地球温暖化対策行動宣言

実施主体	全国知事会
<p>全国知事会は、2022年7月5日に「第1回脱炭素・地球温暖化対策本部会議」を開催し、都道府県が“地域脱炭素の旗振り役”として公共部門から率先して脱炭素へ取り組むことを宣言する「脱炭素・地球温暖化対策行動宣言」を決定した。</p> <p>同宣言では、①都道府県が整備する新築建築物についてはZEB Ready相当(50%以上の省エネ)を目指すこと、②都道府県が新たに導入する公用車は原則電動車を目指すこと、③都道府県有施設で使用する電力については再エネ電力への切り替えに最大限取り組むことが宣言されている。</p> <div data-bbox="316 607 1262 2069" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"><p style="text-align: center;">脱炭素・地球温暖化対策行動宣言</p><p style="text-align: center;">～2050年カーボンニュートラル実現に向けた「決意」と「共通の行動目標」～</p><p>気候変動の影響は深刻化しており、2050年カーボンニュートラル実現はもとより、2030年までの取組が人類の未来を決定づけると言われている。脱炭素化は限られた時間の中で成果を出していかなければならない課題であり、気候変動を食い止めるための行動を直ちに起こすことは、今を生きる我々として将来世代に対する大きな責務である。</p><p>昨年6月「地域脱炭素ロードマップ」が決定され、地域における脱炭素化に向けた取組を一層推進することが求められている。「地方自らの積極的な行動」を掲げる我々は、国へ必要な支援等を提言する一方で、自身が地域脱炭素の旗振り役として公共部門から率先して取り組み、社会変革を先導していく必要がある。気候変動という人類共通の課題に対する政策推進には様々な困難も予想されるが、47都道府県知事が一致結束して、強い覚悟でやりぬいていく決意である。</p><p>については、2050年カーボンニュートラル実現に向けて、各都道府県が以下、共通の行動目標に基づき、それぞれの地域の実情に応じながら、知恵を絞って個性や強みを活かした施策を実践することを宣言する。</p><ol style="list-style-type: none">1. 都道府県が整備する新築建築物について、ZEB Ready相当(50%以上の省エネ)を目指します<ul style="list-style-type: none">・住宅やビルのZEH・ZEB化を進めるため、都道府県有施設からZEB化2. 都道府県が新たに導入する公用車は、原則電動車*を目指します<ul style="list-style-type: none">・電動車普及率向上のため、代替可能な電動車がないなど、支障がある場合を除き、新規導入・更新は原則電動車化<small>*電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車</small>3. 都道府県有施設で使用する電力について、再エネ電力への切り替えに最大限取り組みます<ul style="list-style-type: none">・地域における再エネ電力への切り替えを促進するため、庁舎などで使用する電力の再エネ化に取り組み、将来的にゼロエミッション電力100%化の達成を目指す<p style="text-align: right;">令和4年7月5日</p><p style="text-align: center;">全国知事会 脱炭素・地球温暖化対策本部</p></div>	

4. 「関西蓄電池人材育成等コンソーシアム」の設立

実施主体	経済産業省
<p>令和4年8月31日、蓄電池産業戦略検討官民協議会において策定された蓄電池産業戦略（最終とりまとめ）において、2030年までに蓄電池・材料の国内製造基盤として150GWhの製造能力を確立するべく、電池製造で合計約2.2万人、材料などサプライチェーン全体で合計約3万人、蓄電池に係る人材を育成・確保していくという目標が掲げられた。</p>	
<p>この実現に貢献するべく、蓄電池関連産業が集積している関西エリアにおいて、産業界、教育機関、自治体、支援機関等が参画する「関西蓄電池人材育成等コンソーシアム」が設立された。</p>	
<p>The diagram illustrates the roles of three sectors in the consortium: <ul style="list-style-type: none"> 産 (Industry): 必要な人材像（スキル・ボリューム、時期等）の明確化、カリキュラムの策定への協力 学 (Education): カリキュラムの策定、教育 官 (Government): 必要な施策等を検討 </p>	
<p>コンソーシアムでは、産学官が抱える人材育成・確保に係る現状と課題を共有した上で、目指すべき人材像の具現化を図るとともに、蓄電池に係る人材育成・確保の取組について議論を深める。具体的には、関西エリアを中心として、令和6年度を目処に、工業高校や高専等での教育カリキュラムの導入、産総研など支援機関における教育プログラムを本格的に開始するべく、講じるべき取組等の検討を行う。</p>	
<p>（参考）蓄電池産業戦略の概要</p>	
<p>カーボンニュートラルの実現のカギとなる蓄電池について、(1)液系リチウムイオン蓄電池の製造基盤の確立（遅くとも2030年までに蓄電池・材料の国内製造基盤150GWh/年の確立）、(2)グローバルプレゼンスの確保（グローバル市場においては、2030年に、我が国企業が製造能力600GWh/年を確保）、(3)次世代電池市場の獲得（2030年頃の全固体電池の本格実用化、2030年以降の技術リーダーの地位の維持・確保）が目標として設定された。</p>	
<p>また、この目標を達成するための具体的な取組として、①国内基盤拡充のための政策パッケージ、②グローバルアライアンスとグローバルスタンダードの戦略的形成、③上流資源の確保、④次世代技術の開発、⑤国内市場の創出、⑥人材育成・確保の強化、⑦国内の環境整備強化の方向性をまとめられた。</p>	
<p>あわせて、上流資源の確保について、国内製造基盤の確立（150GWh/年）とグローバル製造能力の確保（600GWh/年）のために必要な資源量の目安を示し、加えて、人材育成・確保の強化については、2030年までに、蓄電池サプライチェーン全体で合計3万人の人材育成・確保が目標とされた。</p>	
<p>（出典）経済産業省 HP より、抜粋、編集</p>	

5. 超小型電気自動車「C+pod」の大量導入

実施主体	名古屋銀行
<p>名古屋銀行は、2022年8月22日、～環境に優しく、非常用電源として活用できる、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ自動車）の超小型電気自動車「C+pod」を導入することを発表した。</p>	
<p>1 背景・目的</p>	
<p>近年、気候変動や環境問題への対応は世界共通の課題となっており、同社においてはこれまでに100台超の環境配慮型車両を導入してきた。</p>	
<p>また、同社においては、トヨタ自動車が掲げるカーボンニュートラルへの考え方に賛同して、2016年に燃料電池自動車「MIRAI」を導入している。</p>	
<p>今般、「C+pod」は、非常用電源として外部給電が可能であり、地域社会におけるBCP対策としての役割も期待できると判断したことから導入を決定した。</p>	
<p>2 導入店舗</p>	
<p>愛知県内店舗^{※1}</p>	
<p>3 導入台数</p>	
<p>約100台^{※2}</p>	
<p>4 導入予定</p>	
<p>2022年9月^{※2}</p>	
<p>※1）一部店舗では、営業行員が所属する近隣店舗に複数台配置する等、柔軟な運用を行う。 ※2）今後1年程度をかけて順次導入予定。</p>	
<p style="text-align: center;">トヨタ自動車「C+pod」の写真</p>	
	
<p>(出典) 名古屋銀行 HP より、抜粋、編集</p>	

6. グリーンイノベーション基金事業、「スマートモビリティ社会の構築」に着手

実施主体	国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）
1 グリーンイノベーション基金事業	
<p>日本政府は2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標を掲げた。この目標は従来の政府方針を大幅に前倒しするものであり、実現するにはエネルギー・産業部門の構造転換や大胆な投資によるイノベーションなど現行の取り組みを大きく加速させる必要がある。このため、経済産業省はNEDOに総額2兆円の基金を造成し、官民で野心的かつ具体的な目標を共有した上で、これに経営課題として取り組む企業などを研究開発・実証から社会実装まで10年間継続して支援するグリーンイノベーション基金事業を立ち上げた。</p>	
2 プロジェクト概要	
<p>当該基金事業はグリーン成長戦略で実行計画を策定している重点分野において、野心的な2030年目標を目指すプロジェクトを実施しており、その一つが「自動車・蓄電池産業」である。</p>	
<p>日本国内全体のCO2排出量のうち自動車の利用による排出は16%を占め、そのうち40%が貨物などの商用車によるものである。地球温暖化対策のため、世界的に見ても自動車の電動化が加速する中で、トラックやバス、タクシーなどの商用車は稼働率が高くエネルギー消費量も多いため、航続距離が短く充電時間のかかる既存の電動車では必要な稼働率を維持できず、乗用車と比較しても電動化が遅れている。</p>	
<p>こうした状況を打開し、EV・PHV・FCVといった電動車の商用利用を進めるためには、「運輸事業コスト」と「社会コスト」の双方を許容可能な範囲に収める必要がある。そこで、商用車が計画的に運行されることに着目し、運行管理と一体的にエネルギーマネジメントを行い、同じエリアを走行する商用電動車を連携させながらエネルギー利用と運行の最適化を図る取組が求められている。</p>	
<p>運輸事業コスト：車両導入に伴うイニシャルコストや車両の充電を考慮した契約電力量増加、関連設備の導入・保守などにかかるコスト</p>	
<p>社会コスト：充電需要の増加や充電タイミングの集中などに伴う送配電設備の増強、整備コストの高い水素ステーションの設置・運用などにかかるコスト</p>	
<p>このような背景の下、NEDOは経済産業省、国土交通省が策定した研究開発・社会実装計画に基づき、「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトとして、8テーマを採択した。</p>	
<p>当該プロジェクトでは、運輸部門のカーボンニュートラル実現に向け、「社会コスト」の増大につながる現象を見積もるシミュレーション技術と、そのシミュレーション技術を活用し、電動車の商用利用時のデータを活用した運行管理と一体的なエネルギーマネジメント技術を開発し、社会全体および個別運輸事業者におけるエネルギー利用・運行管理などの最適化を実現するスマートモビリティ社会の構築を目指す。</p>	
3 採択テーマ	
<p>当該プロジェクトでは、車両・走行データやエネルギー消費、インフラ活用、地図などの外部データをもとに、インフラの最適配置やエネルギー利用の最適化の検討を行うシミュレーション技術を開発する。また、複数の事業者による大規模な電動車の商用利用実証を伴う</p>	

研究開発を行い、シミュレーションを行うために必要なデータ収集や、運輸事業者が電動車の利用を拡大するために必要な運行管理と一体的なエネルギーマネジメントを構築、検証する。

(1) 期間

2022年度～2030年度（予定）

(2) 実施テーマ

研究開発項目「スマートモビリティ社会の構築に向けたEV・FCVの運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの構築」

①商用利用されるEV・FCVの本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発

(略)

②商用利用されるEV・FCVの大規模導入を実現するために必要となる運輸事業者における運行管理と一体的なエネルギーマネジメント等に関する研究開発

一定のエリアにおいて、EVまたはFCVを運用し、運行・車両・エネルギー利用に関するデータを取得するとともに、当該データや外部データなどを活用し、EVまたはFCVについて、運行管理と一体的にエネルギーマネジメントを行うシステムを構築し、その有用性を検証する。

このうち、(株)Mobility Technologiesは、首都圏・京阪神圏・名古屋圏のタクシー事業者等と連携してEVタクシー約2,500台を導入し、エリア特性に応じた運行距離やタクシーの乗務実務の実態を考慮した上で、運行効率を損なわない充電計画を生成するAIシステムの技術開発と技術検証を最長2031年までに実施、EV運行マネジメントとエネルギーマネジメントに最適なシステムの開発・提供を進めることとしている。

グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築
【研究開発項目】スマートモビリティ社会の構築に向けたEV・FCVの運行管理と一体的なエネルギーマネジメントシステムの構築

事業の目的・概要	事業イメージ	委託事業	助成事業
<p>【目的】 運輸部門のカーボンニュートラル実現に向け、商用電動車の普及を推進。</p> <p>【概要】 稼働率が高くエネルギー消費量が多い商用車が計画的に運行されることに着目し、運行管理と一体的なエネルギーマネジメントを行うシステムの研究開発を実施。</p> <p>委託事業：様々な業態の商用車の走行データや外部環境データを連携し、充電・充電インフラ整備最適化や社会全体での最適化に取り組む。</p> <p>助成事業：運輸事業者が主体となり商用電動車の実証実験を通じ、運行とエネルギー利用の最適化を行うシステムを開発する。</p>		<p>◆(国研)産業技術総合研究所、(独)自動車技術総合機構 交通安全環境研究所、(一財)電力中央研究所、ダイナミックマップ基盤等</p> <p>助成事業実施先から得られるデータおよび交通・エネルギー関連データ等を活用して以下を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行データの管理・分析・連携基盤の研究開発 運行管理シミュレーション・最適化技術の研究開発 充電・充電インフラ整備の評価手法開発 電力情報データの整備 各種情報収集・地図等更新システムの研究開発 商用車電動化や諸規制等の海外動向調査 	<p>◆ 茨城のりホールディングス、東京電力ホールディングス㈱、関東自動車㈱、福島交通㈱、茨城交通㈱</p> <p>実証車両：EV路線バス 約200台 実証エリア：栃木、福島、茨城 特徴：バス会社と電力会社による運行計画と需給調整マネジメント</p> <p>◆ 関西電力㈱、大阪市高速電気軌道㈱、舞子ハイウェイ、衛大林組、東日本高速道路㈱</p> <p>実証車両：EVバス 約100台（一部、自動運転・走行中給電対応車両） 実証エリア：大阪市内 特徴：大阪万博会場実証、走行中給電車両の実証</p>
<p>◆ 日本郵便㈱</p> <p>実証車両：軽バンEV 約900台、電動二輪 約1,800台 実証エリア：北海道、秋田、東京、福岡、新潟、岐阜、沖縄 特徴：地域ごとの気象・走行条件などを踏まえた二輪と四輪の一体的なエネマネ・運行管理</p> <p>◆ ヤマト運輸㈱</p> <p>実証車両：EV小型トラック 約850台、バッテリー交換式EV小型トラック 約850台 実証エリア：群馬県全域 特徴：県全域でのEV車両の大規模実証、交換式バッテリーを活用した車両運行オペレーション最適化と拠点間電力輸送</p> <p>◆ Commercial Japan Partnership Technologies㈱、佐川急便㈱、西濃運輸㈱、日本通運㈱、日本郵便㈱、福山通運㈱、ヤマト運輸㈱、舞子ハイウェイ、シャパン、舞子ファミリーマート、舞子ローソン</p> <p>実証車両：FCVトラック 約300台、BEVトラック 約210台、BEV商用軽バン 約70台 実証エリア：東京、福島、東北-関東-関西（幹線輸送） 特徴：運行管理と一体となったエネルギーマネジメントの構築とFCV・BEVの大規模実証</p>	<p>◆ 第一交通産業㈱、阪電交通</p> <p>実証車両：EVタクシー 約160台 実証エリア：広島、和歌山 特徴：タクシー業界の利用促進を視野に各エリアの特性に合わせて、配車システムをコアとした運行の効率化と給電タイミングの最適化を行う</p> <p>◆ ㈱Mobility Technologies</p> <p>実証車両：EVタクシー 約2,500台 実証エリア：首都圏、京阪神圏、名古屋圏、他 特徴：AI技術を活用し、エリア特性に応じた運行距離や乗務実務の実態を考慮した上で、運行効率を損なわない充電計画の生成・伝達</p>		
<p>※太字：幹事企業・機関</p>			
<p>事業期間：2022年度～2030年度（最大9年間） 委託事業 事業規模/支援規模：約110億円/約110億円 助成事業 事業規模/支援規模：約1,523億円/約1,020億円 補助率など：定率助成分（2/3→1/2→1/3）+ 電動車等費用、インセンティブ率10%</p>			

(出典) NEDO 及び Mobility Technologies HP より、抜粋、編集

7. 集合住宅への充電器設置促進事業

実施主体	ユアスタンド(株)
<p>ユアスタンドでは、マンション（集合住宅）を中心に電気自動車の充電器を設置し、受益者（充電器の利用者）負担での運用を提案している。</p> <p>現地調査による最適な充電設備や運用方法の提案から国補助金の申請、充電器の設置、運用（利用料の管理やトラブル対応など）までの一連の事務についてサポートを行っている。</p>	
<p>ユアスタンドが提案する充電器の運用フロー</p>	
<p>利用者がアプリで予約&決済 → EV 充電器を利用 → ユアスタンドから管理組合へ利用料金を支払い</p>	
<p>（出典）ユアスタンド HP より、抜粋、編集</p>	

実施主体	ENECHANGE(株)		
<p>エネチェンジでは、国の補助金に上乗せして同社が導入支援金を提供し、1台あたり約185万円の機器を設置者の初期費用と月額利用料0円、従量電気代も実費分を還元する「マンションゼロプラン」を提案している。</p>			
<p>エネチェンジが提案するマンション・集合住宅向けの料金プラン</p>			
	補助金活用ありプラン		補助金活用なしプラン
ニーズ	共用部に費用負担なく設置したい	専用車室に設置したい	自由度高く設置したい
メニュー	マンションゼロプラン	マンションスタンダードプラン	ベーシックプラン
設置費用 (工事費用)	0円 (数量限定)	あり ※補助金活用で負担軽減	あり
月額費用	0円 (数量限定)	3,300円 (税込み)	5,500円 (税込み)
充電料金の設定	エネチェンジが設定		オーナーが設定
充電売上	オーナー還元あり		オーナー還元あり
<p>※各プランの運用には条件あり</p>			
<p>（出典）エネチェンジ HP より、抜粋、編集</p>			

5 総括

本県では、2021年3月に策定した「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に掲げた「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。

2022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、予定を大幅に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。また、国がEV・PHV・FCVの補助単価を増額したほか、補助制度を創設する市町村も増えており、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」について、みよし市を始め県内4市で公共施設に新たに充電器を12基設置したほか、来客や従業員用に設置を検討する企業も増えている。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を提案する充電サービス事業者も増えている。

「蓄電・給電機能の活用」について、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取組を実施した。

また、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、2021年度には1.5%となり、前年度の0.8%から増加した。これは、2020年度末から2021年度にかけて、国内外の自動車メーカーからEVやFCVの新型車両が相次いで発売され、自動車ユーザーの需要が喚起されたことによるものと考えられる。2022年度には複数メーカーから軽自動車の新型車が発売されるなど、ユーザーの選択の幅も広がりつつあることから、自動車のゼロエミッション化の流れはさらに加速していくものと考えられる。

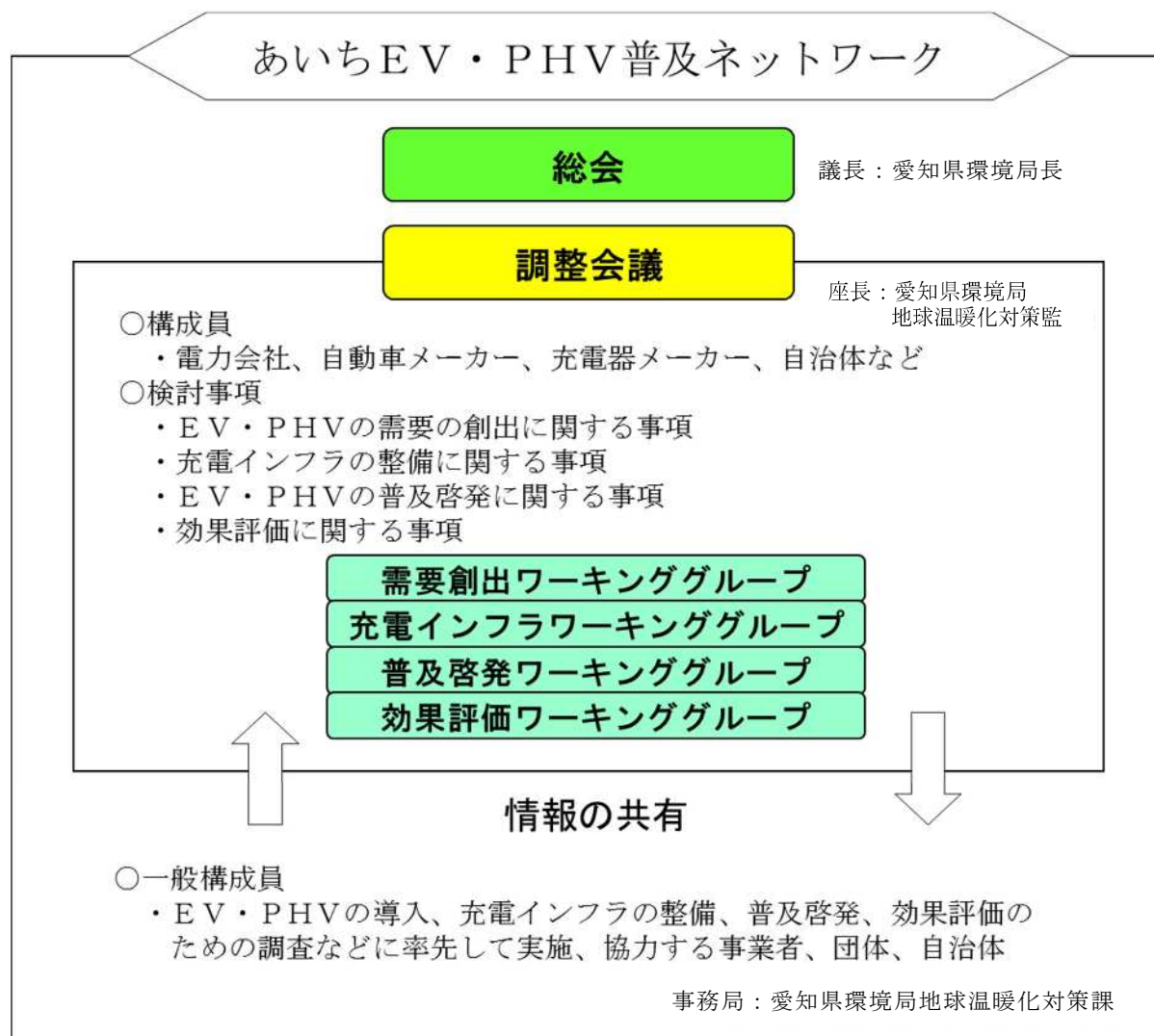
こうした中、愛知県では、2022年12月に、「あいち地球温暖化防止戦略2030」を改定し、2030年度の温室効果ガス削減目標を2013年度比で26%減から46%減に大幅に引き上げ、2050年までに「カーボンニュートラルあいち」の実現を目指すこととした。

本県の運輸部門における削減目標についても28.9%減から46.2%減に大幅に目標を引き上げたところであり、目標の達成に向けて、その9割を占める自動車について、あらゆる施策を総動員してゼロエミッション自動車の普及加速を進めていく必要がある。

そのために2023年度も引き続き、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。

あいち EV・PHV 普及ネットワークについて

ネットワークの推進体制は下図のとおりであり、構成員は 2022 年 1 月末現在で 92 者となっている。



あいち EV・PHV 普及ネットワークの推進体制

次頁に、あいち EV・PHV 普及ネットワークの設置要綱と設置要領を示す。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク設置要綱

(目的)

第1条 あいち EV・PHV 普及ネットワーク（以下「ネットワーク」という。）は、愛知県における電気自動車（以下「EV」という。）、プラグインハイブリッド車（以下「PHV」という。）の本格的な普及に向けて、関係実施主体が協働して施策を推進することを目的とする。

(組織)

第2条 ネットワーク参加者は、EV・PHV の導入、充電インフラの整備促進、EV・PHV の普及啓発又は効果評価のための調査に、率先して実施又は協力する、事業者、団体又は自治体とする。

2 ネットワークの議長は、愛知県環境局長をもって充てる。

(情報交換等)

第3条 ネットワークは、第1条の目的を達成するために、次の各号に掲げる事項について、情報の交換及び共有を図る。

- (1) EV・PHV の需要の創出に関する事項
- (2) 充電インフラの整備促進に関する事項
- (3) EV・PHV の普及啓発に関する事項
- (4) 効果評価に関する事項
- (5) その他必要事項

(総会)

第4条 ネットワークの総会は、必要に応じて議長が招集する。

2 議長が総会に出席できない場合は、議長の指名した者がその総会において議長の代理を務める。

(調整会議)

第5条 第3条各号の事項について、検討、調整を行うため、ネットワークに常設機関として調整会議を置く。

- 2 調整会議の構成員は、ネットワーク参加者のうち、電力会社、自動車メーカー、関係自治体及び参加を希望する者から、調整会議の座長が指名する。
- 3 調整会議の座長は、愛知県環境局地球温暖化対策監をもって充てる。
- 4 調整会議は第1項の検討、調整事項について、ネットワーク参加者にその情報を提供する。
- 5 調整会議の座長は、必要のつど調整会議を招集し、これを主宰する。
- 6 調整会議の座長は、必要があると認めるときは調整会議に関係者の出席を求め、その説明または意見を聞くことができる。
- 7 調整会議の座長が調整会議に出席できない場合は、座長の指名した者がその調整会議において座長の代理を務める。

(ワーキンググループ)

第6条 調整会議において専門の事項を検討する必要があるときは、調整会議にワーキンググループを置くことができる。

2 ワーキンググループの班長及び構成員は、調整会議の構成員から調整会議の座長が指名する。

3 ワーキンググループの班長は、必要のつどワーキンググループを招集し、これを主宰する。

4 ワーキンググループの班長は、必要があると認めるときはワーキンググループに構成員以外の者の出席を求め、その説明または意見を聞くことができる。

(人件費及び旅費)

第7条 ネットワーク総会、調整会議、ワーキンググループの活動に必要な人件費及び旅費等は、出席者の所属部署で負担する。

(事務局)

第8条 ネットワークの事務局は、愛知県環境局地球温暖化対策課に置く。

2 事務局は、総会、調整会議及びワーキンググループの庶務を行う。

(会議の公開)

第9条 ネットワークの総会は、公開とする。

(退会等)

第10条 議長は、ネットワークの運営、秩序を乱すネットワーク参加者に対して、ネットワークの運営、秩序を守るよう勧告することができる。

2 前項の勧告にもかかわらず改善が見られない場合は、議長は当該参加者に対して、ネットワークからの退会を命じることができる。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、ネットワークの運営その他必要な事項は、調整会議の座長が定める。

附 則

この要綱は、平成21年4月23日から施行する。

(中 略)

附 則

この要綱は、令和3年4月14日から施行する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク設置要領

(ネットワークの参加者)

第1条 あいちEV・PHV普及ネットワーク設置要綱(以下「設置要綱」という。)第2条第1項の参加者は、別表1のとおりとする。

(調整会議の構成員)

第2条 設置要綱第5条第2項に規定する調整会議の構成員は、別表2のとおりとする。

(ワーキンググループの構成員等)

第3条 設置要綱第6条第1項の規定により、専門の事項を検討するため、次の各号のワーキンググループを設置する。

- (1) 需要創出ワーキンググループ
- (2) 充電インフラワーキンググループ
- (3) 普及啓発ワーキンググループ
- (4) 効果評価ワーキンググループ

2 前項各号のワーキンググループの構成員は、別表3のとおりである。

3 需要創出ワーキンググループは、EV・PHVの需要の創出に関する事項について検討する。

4 充電インフラワーキンググループは、充電インフラの整備促進に関する事項について検討する。

5 普及啓発ワーキンググループは、EV・PHVの普及啓発に関する事項について検討する。

6 効果評価ワーキンググループは、効果評価に関する事項について検討する。

(その他)

第4条 この要領に定めるもののほか、ネットワークの参加者及び調整会議の運営その他必要な事項は、調整会議の座長が定め、ワーキンググループの運営その他必要な事項は、第3条第1項各号のワーキンググループの班長が定める。

附 則

この要領は、平成21年4月23日から施行する。

(中略)

附 則

この要領は、令和2年4月1日から施行する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク参加者（要領第 1 条関係）

区 分		参 加 者
電力会社（1）		中部電力株式会社
自動車メーカー（5）		トヨタ自動車株式会社 三菱自動車工業株式会社 日産自動車株式会社 トヨタ車体株式会社 本田技研工業株式会社
自治体（12）		名古屋市 豊橋市 岡崎市 刈谷市 豊田市 安城市 蒲郡市 新城市 蟹江町 幸田町 田原市 長久手市
事業者（72）	メーカー関係（25）	株式会社デンソー 株式会社豊田自動織機 パナソニック株式会社エレクトリックワークス社 日東工業株式会社 株式会社トヨタエナジーソリューションズ 株式会社東光高岳 株式会社高砂製作所 菊水電子工業株式会社 日本ユニシス株式会社 ニチコン株式会社 サンワコムシスエンジニアリング株式会社 日本電気株式会社 株式会社パトライト 株式会社日立製作所 愛知電機株式会社 河村電器産業株式会社 株式会社クリエイト・プロ 株式会社L I X I L シンフォニアテクノロジー株式会社 富士通株式会社 株式会社日立アイイーシステム J F E テクノス株式会社

	新明工業株式会社 四国化成工業株式会社 中部精機株式会社
商社関係 (3)	豊田通商株式会社 三井物産株式会社 住友商事株式会社
小売関係 (8)	株式会社大丸松坂屋百貨店 ユニー株式会社 株式会社エディオン 株式会社ファミリーマート 株式会社ローソン 株式会社ヤクルト本社 愛知中央ヤクルト販売株式会社 イオンリテール株式会社
通信・システム関係 (3)	KDDI株式会社 パナソニックシステムソリューションズジャパン株式会社 トヨタコネクティッド株式会社
カーシェアリング関係 (1)	オリックス自動車株式会社
自動車等販売関係 (4)	西日本三菱自動車販売株式会社 株式会社ホワイトハウス 株式会社アイカーズ 株式会社名鉄AUTO
駐車場関係 (6)	名鉄協商株式会社 株式会社エンゼルパーク パーク24株式会社 日建開発株式会社 株式会社日本駐車場サービス ジャンボパーキング
カーリース関係 (3)	株式会社中電オートリース 住友三井オートサービス株式会社 三菱オートリース株式会社
電気・通信工事関係 (3)	株式会社トーエネック 株式会社日本総合施設 株式会社シーテック
ガソリンスタンド関係 (1)	株式会社ENEOSフロンティア
郵便関係 (1)	日本郵便株式会社
空港関係 (1)	中部国際空港株式会社
鉄道関係 (1)	名古屋鉄道株式会社
レンタル・リース関係 (1)	オリックス・レンテック株式会社
製薬関係 (1)	田辺三菱製薬株式会社
宿泊・旅行関係 (1)	株式会社JTB中部
建設・不動産関係 (4)	株式会社大京 名古屋支店 JFEシビル株式会社

		三交不動産株式会社 トヨタホーム株式会社
	金融・保険関係（４）	瀬戸信用金庫 あいおいニッセイ同和損害保険株式会社 東京海上日動火災保険株式会社 株式会社日本政策投資銀行
	飲食店関係（１）	株式会社サガミマネジメントサポート
団体（１）		中部百貨店協会
愛知県（１）		愛知県

（備考）議長は、愛知県環境局長が担当する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク調整会議構成員（要領第 2 条関係）

区 分		構 成 員
電力会社（1）		中部電力株式会社
自動車メーカー（5）		トヨタ自動車株式会社 三菱自動車工業株式会社 日産自動車株式会社 トヨタ車体株式会社 本田技研工業株式会社
自治体（4）		名古屋市 岡崎市 豊田市 安城市
事業者（10）	メーカー関係（3）	株式会社デンソー 株式会社豊田自動織機 パナソニック株式会社エレクトリックワークス社
	商社関係（2）	豊田通商株式会社 三井物産株式会社
	小売関係（2）	ユニー株式会社 株式会社ファミリーマート
	通信関係（1）	KDDI 株式会社
	カーシェアリング関係（1）	オリックス自動車株式会社
	駐車場関係（1）	名鉄協商株式会社
団体（1）		中部百貨店協会
愛知県（1）		愛知県

（備考）座長は、愛知県地球温暖化対策監が担当する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク需要創出ワーキンググループ
(要領第 3 条第 2 項関係)

構成員は、活動開始時に決定する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク充電インフラワーキンググループ
(要領第 3 条第 2 項関係)

区 分		構 成 員
電力会社 (1)		中部電力株式会社
自動車メーカー (3)		トヨタ自動車株式会社 日産自動車株式会社 本田技研工業株式会社
自治体 (1)		豊田市
事業者 (6)	メーカー関係 (3)	株式会社デンソー 株式会社豊田自動織機 パナソニック株式会社エレクトリックワークス社
	商社関係 (1)	豊田通商株式会社
	小売関係 (1)	株式会社ファミリーマート
	通信関係 (1)	KDD I 株式会社
愛知県 (1)		愛知県

(備考) 班長は、愛知県地球温暖化対策課長が担当する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク普及啓発ワーキンググループ
 (要領第3条第2項関係)

区 分		構 成 員
電力会社 (1)		中部電力株式会社
自動車メーカー (3)		トヨタ自動車株式会社 三菱自動車工業株式会社 本田技研工業株式会社
自治体 (4)		名古屋市 岡崎市 豊田市 安城市
事業者 (2)	メーカー関係 (1)	株式会社豊田自動織機
	商社関係 (1)	豊田通商株式会社
団体 (1)		中部百貨店協会
愛知県 (1)		愛知県

(備考) 班長は、愛知県地球温暖化対策課長が担当する。

あいち EV・PHV 普及ネットワーク効果評価ワーキンググループ
 (要領第3条第2項関係)

区 分		構 成 員
電力会社 (1)		中部電力株式会社
自動車メーカー (2)		トヨタ自動車株式会社 三菱自動車工業株式会社
事業者 (4)	メーカー関係 (2)	株式会社デンソー 株式会社豊田自動織機
	商社関係 (1)	豊田通商株式会社
	小売関係 (1)	ユニー株式会社
愛知県 (1)		愛知県

(備考) 班長は、愛知県地球温暖化対策課長が担当する。

2022 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

2023 年 3 月発行
