

## 1 開催日時・会場

平成 28 年 7 月 28 日（木） 10：00～11：35 神奈川県自治会館 3 階会議室

## 2 傍聴者・報道

無し

## 3 要旨

### (1) 挨拶

【神奈川県（エネルギー担当局長）】

- ・ 本協議会は、次世代自動車の中でも、主に燃料電池自動車と電気自動車の普及を目的として平成 25 年 8 月に設置された。
- ・ 燃料電池自動車については、国が平成 26 年 6 月に「水素・燃料電池戦略ロードマップ」を策定したことを受け、神奈川においても「神奈川版ロードマップ」を平成 27 年 3 月に作成した。
- ・ 国のロードマップにおいては数値目標が設定されなかったが、神奈川版のロードマップでは本協議会の意見もあり、数値目標を設定した。
- ・ 今年 3 月に国のロードマップが改定され、新たに数値目標が設定された。そこで、神奈川版のロードマップとの整合性等について検討が必要。
- ・ 電気自動車については、国が今年 3 月に「EV・PHVロードマップ」をとりまとめた。その中で、充電器整備の自治体計画の見直しについても言及されている。
- ・ そうした国の動きや、社会情勢の変化等を踏まえ、今後、神奈川としてどう対応していくか、皆様のご意見をいただきたい。

### (2) 議題

#### ○議題 1 協議会設置要綱、部会設置要綱の改正について

事務局説明

- ・ （「資料 1 - 1 - ~」、「資料 1 - 2 - ~」に沿って改正内容・趣旨を説明（社名、部署名の変更及び「スズキ株」の追加参画）

一同了承。同日付けをもって事務局改正案のとおり改正することとなった。

新たに参画したスズキ株から「資料 2」に沿って同社事業内容の説明

#### ○議題 2 「神奈川の水素社会実現ロードマップ」の対応について

事務局説明

- ・ 「資料 3」に沿って、協議の趣旨や、国のロードマップと神奈川版ロードマップの目標値の比較、各自治体の対応状況等を説明し、数値目標の見直しは行わないとする事務局案を提示。

## 【神奈川県】

- ・ 神奈川版のロードマップの燃料電池自動車の目標台数については、国の「次世代自動車戦略2010」に掲げられた政府目標を参考として設定した。
- ・ 国のロードマップの改訂にあたっては、「次世代自動車戦略」の政府目標に踏襲したかたちで議論を行ったと伺っている。
- ・ ただし、目標台数の設定については普及曲線のどこをとったかで違って来るものであり、検討の結果、神奈川版のロードマップでは積極的な数値を設定することとなった。
- ・ 燃料電池自動車の数値目標については、車両の生産体制との整合も考慮すべきであるが、こうした観点から、現在FCVを販売しているトヨタ自動車、本田技研工業に、ご意見を伺いたい。

## 【トヨタ自動車】

- ・ 国のロードマップ改訂の場に参画し、議論させていただいた。その結果、今回の改訂により目標数値が明示されたこと自体の意義が大きいと考えている。
- ・ トヨタ自動車の目標としては、昨年10月に「トヨタ環境チャレンジ2050」を発表し、その中で、FCVの販売台数は2020年以降、グローバルで年間3万台以上とした。そこを目指し、FCVの普及に貢献できればと考えている。

## 【本田技研工業】

- ・ 今年3月に市販FCVを発表した。現在の生産能力は国内向け年間200台程度であり、量産に向けて、鋭意努力をしているところ。
- ・ ただし、現在販売しているクラリティの第二世代の車を、GMと共同開発しているところ。
- ・ その結果として、大幅なコストダウンなどを入れた新しい車を導入し、そこから加速度的に普及させていくことを想定している。
- ・ 2025年20万台、2030年80万台という、国のロードマップ改訂版に掲げられた目標に届けるよう、鋭意努力している。

## 【神奈川県】

- ・ 水素ステーションについては、国と神奈川県版のロードマップでは設定の考え方が違う。
- ・ 神奈川版のロードマップでは、ユーザーの利便性の観点から、最寄りの水素ステーションまで10～15分程度で到達できるよう、2020年度には移動式も含め25箇所。
- ・ 一方、2025年度には、燃料電池自動車の普及に見合った整備を進めることで、事業採算性を向上させていくことが重要との観点から25箇所～50箇所とし、燃料電池自動車と水素ステーションの両方が自立普及するシナリオで目標を設定した。
- ・ それと比して、国のロードマップは、現在の設置箇所数が80箇所程度であることを踏まえ、2020年度はその倍の160箇所、2025年度はさらに倍の320箇所という、ある意味ざっくりとした考え方をとっていることから、両者の数値の違いはある程度仕方ないとの認識である。
- ・ 水素ステーションの目標の考え方について、インフラ事業者等から意見を伺いたい。

## 【JXエネルギー】

- ・ 車両台数に比して現在はステーションが過剰な状態にあることと、ユーザーの利便性の両方のバランスをみながら整備を進めていかないといけない。

## 【大陽日酸】

- ・ 大陽日酸はステーションの運営事業者ではなく、設備メーカーの立場であるので、設備のコストダウン等で整備促進に貢献したいというスタンスである。

## 【東京ガス】

- ・ 現在3箇所の水素ステーションを運営している。統計では、1日1台しか車が来ないステーションもある。我慢の時期というものはあると思うが、それが長いと厳しい。
- ・ どうやって水素の需要を増やしていくかが重要となってくる。車の台数増はもとより、東京都で導入しようとしているFCバス等、いろいろな形で水素の需要を、国や、神奈川県をあげて進めていくことで、良い方向へ向かうのではないかと考える。

## 【日本エア・リキード】

- ・ 数値については、もう少し状況の推移を見てから修正要否の判断をした方が良い。
- ・ 水素ステーションによって稼働率に偏りもあり、プランどおりっていない部分もあるが、もう少し車両が普及して時点でないと評価することは難しい。
- ・ こうした理由から、事務局案と同じく、今は見直しの必要はないと考える。

## 【コスモ石油】

- ・ かつて大黒に水素ステーションを整備していたが、現在は運営していない。
- ・ 理由は、事業採算性の厳しさにある。その解決策を考えていく必要はあるが、やはり、燃料電池自動車の台数が増えていくことが、参入を前向きに考える上では必要である。

## 【神奈川県】

- ・ 国が数値目標を設定する前に、神奈川版ロードマップでは意欲的な数値目標を設定することができた。
- ・ その際には、行政が意欲的な目標を掲げることが、民間企業の積極的な事業展開につながるので、ぜひ数値目標を設定して欲しいといった意見もいただいた結果、数値目標を掲げた。
- ・ そういった経緯も踏まえると、国のロードマップにおける数値目標が、神奈川版ロードマップの目標値より低いという理由だけで、国にあわせて下方修正するというのは、神奈川版ロードマップ作成時の趣旨から後退することになる。

## 【横浜市】

- ・ 神奈川県と整合性が取れるよう、横浜市でも「エネルギーアクションプラン」において数値目標を掲げた。

- ・ それは、水素社会に向けた横浜市の姿勢を示すものでもあるので、ぶれることなく積極的に施策を展開し、本日参加の皆様と協力して、数値目標の達成を目指していきたい。
- ・ 横浜市としても、国のロードマップの改訂を受けて計画の修正ということは考えておらず、神奈川県の見解に賛同。

#### 【川崎市】

- ・ 国が目標を立てる前に、本協議会にて行政と民間企業が協議し、現在の神奈川版ロードマップに掲げる数値目標を決定した経緯を踏まえれば、国の数値目標に合わせて目標を下方修正する必要はないと考える。

#### 【相模原市】

- ・ 相模原市のビジョンでは、数値目標は設定していないもの、神奈川版ロードマップとの整合は意識したイメージの内容となっている。
- ・ 現状が大きく変わってきたということであれば修正も必要かと思うが、今回は現状に変化があったわけではなく、計画として国が数値目標を設定したという話なので、神奈川版での目標数値の変更等の改正は必要ないと考えている。

#### 【日本エネルギー学会】

- ・ 現行の数値目標の修正については必要なしとの意見。
- ・ なお、水素ステーションの整備目標の達成にむけては、例えば第三セクターなど、行政や産学等の枠組みを超えたひとつの事業体を作り、その事業体で県の西部にステーションを作るといった施策があっても良いのではないかと考える。

#### 【神奈川県】

- ・ 以上の協議内容を踏まえ、神奈川版ロードマップについては、事務局案のとおり、今回は数値目標の見直し等の改正はしない、ということで良いか。

一同了承。ロードマップの改定はしないこととなった。

### ○議題3 電気自動車の普及促進について

#### 事務局説明

- ・「資料4」の内容に沿って、「神奈川県次世代自動車充電インフラ整備ビジョン」の見直しに向けた検討状況等について説明。

#### 【神奈川県】

- ・ 本件は、承認案件ではない。皆様の忌憚のないご意見をお願いしたい。

#### 【日産自動車】

- ・ EV充電器は、急速充電器は7,000箇所、普通充電器は20,000箇所に届く勢いで充実してきている。
- ・ ただし、国が掲げるEV普及台数の目標値100万台というレベルに対しては、充電渋滞等が予測されるため、それを見越して早めに手を打つということは重要である。そのために、経路充電、目的地充電という観点で積極的なビジョンを描いて欲しい。
- ・ またインフラ整備ビジョンとは少し離れるかもしれないが、基礎充電という観点では、自宅、特にマンションでの整備や勤務地での充電環境を整えることが重要。
- ・ EVは通勤に使う方がかなり多く、勤務先に充電器があると、EVに乗り換えても良いというアンケート結果もあり、これは今後のEV普及に向けて大切な切り口であると考え。
- ・ 神奈川県の平成29年度に掲げる18,900台という大きな目標の達成に向けての鍵になると考える。インフラ整備ビジョンの見直しと合わせて、そうした観点も、ぜひ検討して欲しい。

#### 【神奈川県】

- ・ 日産自動車では、自らの事業所等でも充電設備の整備を進められているのか？

#### 【日産自動車】

- ・ 県内の事業所の他、他県でも整備している。それにより、マンションに住んでいる社員でも、勤務地に充電設備があることにより、EVに乗り換えるといった事例もでてきている。

#### 【神奈川県】

- ・ 充電器については、PHVにも使用ができるわけだが、PHVを展開しているトヨタ自動車、本田技研工業はどうか。

#### 【トヨタ自動車】

- ・ 国の「EV・PHVロードマップ」が改訂され、基本的には充電器の数は充足されたというのがあると思うが、今後は空白地域、集客施設等に広がっていけば、よりPHVの普及も進んでいくと思う。

#### 【本田技研工業】

- ・ PHVの立場からすると基礎充電が重要になってくる。戸建住宅や、マンション等の共同住宅に

整備を進めていくことが重要であるので、国や地方公共団体から支援があるとありがたい。

#### 【神奈川県】

- ・ 基礎充電については、県でかつて事業者の方と研究会というものをやっていた。新築のマンションはもちろんだが、既存のマンションにつけて行くには、管理組合等の合意が必要であるなど壁があった。
- ・ 基礎充電については、EVを使用する方が増えれば既存のマンションに普及していくものと思う。県としても普及に向けてPRしていきたいと思う。

#### 【日本エネルギー学会】

- ・ 最近では地震が多いが、非常用電源として充電インフラの設備を共用できないか。
- ・ 単に車両への充電ではなく、防災の観点でも設置を進めれば普及が進むのではないか、という意見である。道の駅のような施設に非常用電源として設置できないか、そうした観点での行政側の支援を検討していただきたい。

#### 【神奈川県】

- ・ EVは「走る蓄電池」と言われており、「V2H」という、車から建物に電気を供給する充電器の補助等も行っていたが、通常の充電器よりも高く、計画停電以降は長期の停電も少ないことから、「V2H」を入れたいという人の需要も少なく、補助金の件数が伸びなかった。
- ・ 道の駅等、人が集まるところで、蓄電池タイプの充電器とあわせて、EVから建物に電気を供給できるような切り口で進めていけないかと考えている。

#### 【日産自動車】

- ・ 熊本地震の際に停電があり、リーフから家へ電気を供給し、そのご家庭の近隣で電気を分け合ったという話もある。こういった事例を取材し、PRしていくことが必要と考えている。

#### 【神奈川県】

- ・ ぜひ、そういった事例をPRに使わせていただければと思う。
- ・ 皆様のご意見を踏まえて、充電インフラ整備ビジョンの改訂をしていく。

### ○議題4 情報・意見交換

#### 各団体より

- ・ 各団体の提供資料に基づき、各自治体・企業の取り組みについて紹介。

#### 【資料提供者】

- ・ 神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、日産自動車、三菱化工機、日本エネルギー学会

#### 【意見】

- ・ 無し

## ○議題5 その他

事務局より

- ・ 次回は年度内に開催予定。行政からは平成 29 年度当初予算の内容等について説明したい。
- ・ なお、関係者間で協議を勧めるテーマでできた際には、各部会やワーキンググループを随時開催させていただく。

以上