



2017
E-KIZUNAサミット
プレミアム

「提言書」

第8回を迎えました「E-KIZUNA サミット」につきましては、昨年欧州を中心に2040年までにガソリン車及びディーゼル車の製造・販売を禁止する方針が打ち出され、電気自動車をはじめとする電動車両の普及が加速化される情勢の中で、国内における次世代自動車の普及に向けた首脳会議として、平成29年11月7日(火)に、経済産業省、国土交通省、環境省の御理解、御協力のもと、「2017 E-KIZUNA サミット プレミアム in さいたま」として、さいたま市にて開催されました。

今回は、19地方自治体、23企業・団体等、2大学の参加により開催し、活発な意見交換の後、全会一致で「E-KIZUNA サミットプレミアム宣言」を採択するとともに、提言を行うことを決議しました。

この「E-KIZUNA サミットプレミアム宣言」では、電気自動車を活用した電力融通等を通じた普及促進、使用済車載蓄電池のリユース、低炭素化に向けた革新的技術の開発を次世代自動車普及に対する課題と捉え、産学官公が連携し課題を克服することが次世代自動車普及に向けた鍵であることを確認しており、今回、その普及に向け具現化したものを「提言書」として取りまとめました。

この度、以下の内容について参加全団体等の総意として提言させていただきますので、実施に向けた検討をお願いいたします。



E-KIZUNAサミット 参加者一同

[提言先：経済産業省]

1 EVを活用した電力融通等を通じた普及促進について

EVは、走る「蓄電池」と言われ、充電した電気を必要なときに活用できる潜在機能が備わっています。EVを蓄電池として活用し、建物側へ電力融通を行うためには、従来の充電機能に加え、放電機能も備えた充放電インフラ（V2Xシステム）が必要となります。

EVと建物間において双方向に自由な電力融通が可能になると、建物側からの電力供給によるEVへの充電のみならず、例えば、災害時に停電が発生した際には、EVに充電された電力を避難所等の建物側へ送ることができ、照明や空調を普段と同じように使用することができます。

また、平常時においても、電力消費を制御するピークカットが可能なことに加え、電気料金が安い時間帯にはEVから電力を送り建物側で使用し、安い時間帯に使用した分の充電を行うといった経済的なメリットを作り出すことができます。

EVの利用価値をより高める充放電インフラとしてのV2Xシステムへのインセンティブ創設により、設置者に対する支援が図られる仕組みの構築について提案します。

<サミット参加者からの意見>

- ①事業者とサプライヤー、電気の発電者とEVなどをつなげて、効率的な電流の調整をしようと実証実験を開始している。（企業）

[提言先：経済産業省]

2 車載用蓄電池診断技術の仕組みづくりについて

量産型EVの市販開始から10年程度経過し、今後EVが中古車として大量発生すると同時に車載用蓄電池のリユースの問題も顕在化することが想定されます。

先般、自動車メーカーでは、使用済みの車載用蓄電池をEVの交換用電池として使用するほか、大型蓄電システムや電動フォークリフトでの活用、また、電気事業者と協働で電動車用電池のリユース・リサイクル事業の実証を開始するなどの取り組みを発表しています。

しかしながら、現状ではEV・PHVからの蓄電池を回収するコストの問題、車載用蓄電池を再利用する場合の性能保証の問題（中古車査定やリース残価設定含む）など、事業性を確保するための課題が多く存在します。

そこで、車載用蓄電池診断技術を確立し、電池状態の把握が出来るための仕組みづくりの構築を提案します。

<サミット参加者からの意見>

- ①使用済みの車載用蓄電池を選別し、性能の良い車載用蓄電池の二次利用や非常用のビルの蓄電池に利用するなど、実質的な事業に向け検討している。
(企業)

[提言先：経済産業省・環境省]

3 勤務地への充電インフラ整備促進について

今後EV・PHVを加速度的に普及させるためには、車両本体に対するインセンティブに加え、自宅や職場などの基礎充電環境整備が必要となります。特に潜在需要の掘り起しという観点から、集合住宅及び勤務地への充電環境整備を図っていく必要があると考えます。

特に勤務地への充電環境整備によるワークプレイスチャージングの導入により、EV・PHVの購入が促進され、ガソリン車からEV・PHVへの乗り換えが進むものと考えられます。企業側のメリットとしてはエコイメージの向上、周辺環境への騒音低減、また従業員側のメリットとしては、低ランニングコスト、仕事中の充電による時間と電気代の節約など双方にとってWIN-WINの関係になることが考えられます。

そこで、一層の充電インフラ整備促進及びEV・PHVの普及に向け充電インフラ補助金の継続及び設置基数の拡大を提案するとともに、更なるEV導入促進を図るため、例えば地球温暖化対策計画において、EV・PHV等の使用及び通勤車両の電動化によるCO₂削減策を積極的に評価・位置づけることを提案します。

<サミット参加者からの意見>

- ①勤務先充電は電動車両が普及するための1つの大きな手段。(企業)
- ②会社で充電できることをメリットとしてEV・PHVを通勤用車両として購入した人が多い。(企業)
- ③公営住宅は全国的に建て替え時期。改修等にあわせて充電インフラを整備する視点も必要。(企業)

[提言先：経済産業省・国土交通省・環境省]

4 水素ステーションの設置推進について

パリ協定を踏まえ、我が国で策定された、「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)では、長期的目標として2050年までに2013年度比で80%の温室効果ガスの排出削減を目指すと掲げております。

この目標を達成するためには、次世代自動車の更なる普及が必須ですが、EV・PHV、のみならず、CNGVやFCVも大幅に普及させていく必要があります。加えて、車両普及に必要なCNGステーションや水素ステーションの設置についても、車両普及と同時に車の両輪として進めていく必要があります。

第2回再生可能エネルギー・水素等閣僚会議にてまとめた水素基本戦略では、2025年度までに、現在の4倍程度である320か所程度の水素ステーションを配置することを目標に掲げておりますが、インフラ整備を進めてきたこれまでの勢いを止めることなく、施策を継続・拡大させていくことを提案します。

<サミット参加者からの意見>

- ①EVだけでなく、エネルギーの多角化、技術開発の面からFCVは重要。
(県)

[提言先：経済産業省・国土交通省・環境省]

5 次世代バスの普及促進について

路線バスは、公共交通手段として市民の重要な生活の足となっており、将来にわたり、路線バスのサービスを維持していくことが求められております。加えて、地球環境への更なる配慮を進めるため、CO₂の排出を削減するための取組も併せて進めていく必要があります。

このような課題がある中、EVバスやFCバスなど環境性能の高い次世代バスの導入を運送事業者に促すことは、低炭素化の推進に加え、車両に備わる外部給電機能を活用することで、非常災害時における有効なバックアップ電源としても位置づけることができます。それにより、バスの付加価値が高まり、路線バスのサービス維持の観点からも、採算性だけではなくトータルメリットとして判断できるようになります。

そのため、EVバスやFCバスなど次世代バスの更なる普及促進に向けて、車両やインフラ整備に係る支援が継続・拡充されるよう提案します。

<サミット参加者からの意見>

- ①EVバスに搭載されている大容量な蓄電を活かし、災害時の非常用電源としての活用も有効。(市)

[提言先：内閣府・経済産業省・国土交通省]

6 次世代モビリティのレジリエンス性について

災害に対するレジリエンスの向上に向け、平時から災害時を想定した訓練を行い、万が一の被災時には、復旧に向け一刻も早く、平時と変わらない活動ができるような態勢を整えることが重要です。

また、地域や暮らしの安心・安全、災害対策については、個々の団体のみでの活動にとどまらず、国、自治体、企業等各主体が連携して取り組むことの重要性が、今後一層増してくるものと考えます。

次世代自動車の外部給電機能に着目し、災害時における非常用電源として活用できるよう、例えば、給電装置導入に対するインセンティブ制度や、防災基本計画や地域防災計画等にEV・FCV等を「電気の備蓄」として位置づける等、給電装置と併せた災害拠点への導入を進めていく必要があります。

さらに、日常から次世代自動車・給電装置の動作等訓練の実施や、次世代自動車が地域の防災拠点へ迅速に参集できるような仕組みづくりの構築について提案します。

<サミット参加者からの意見>

①東日本大震災時、電気の復旧は早かったがガソリンの入手が困難な状況になった。被災地の避難場所から電気が欲しい・非常用電源として車から電気を取り出せないかという要望があり、EVやPHVを電源として電気を供給する仕組みが今整っている。(企業)

[提言先：経済産業省・国土交通省]

7 次世代自動車普及に向けた促進策について

世界的な電動車両の導入が進む中、海外では、次世代自動車の普及促進策として、駐車料金や高速道路料金の割引・無料化、バス専用レーンへの通行許可、渋滞税免除等のインセンティブ付与の実例が見られます。

一方、我が国では、2005年に期間限定で高速道路料金を上限1,000円に割引する取組が過去にあったものの、普及促進策としては次世代自動車購入時の補助金によるものが主となっています。

そこで、「未来投資戦略2018」における「2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す」との目標を達成するためにも、補助金による次世代自動車購入支援策とあわせ、駐車料金や高速道路料金の割引・無料化等のインセンティブ付与について提案します。

<サミット参加者からの意見>

- ①世界的にEVを普及させていくためには、技術だけでは難しく、自治体による普及に対する取組とか、様々な制度によって図られると考える。例えば、北京市はEVであればナンバープレートが交付されるとか、その他の国ではバス専用路線でもEVであれば通行できるとか、政策面でのバックアップが大きい。(企業)

平成30年7月4日

国土交通大臣 石井 啓一 様

2017 E-KIZUNAサミット プレミアム in さいたま

【参加19地方自治体】

座長 さいたま市長
埼玉県知事
神奈川県知事
弘前市長
熊谷市長
川口市長
秩父市長
千葉市長
横浜市長
川崎市長
相模原市長
横須賀市長
新潟市長
甲府市長
長野市長
松本市長
浜松市長
磐田市長
鈴鹿市長

清水 勇人
上田 清司
黒岩 祐治
葛西 憲之
富岡 清
奥ノ木 信夫
久喜 邦康
熊谷 俊人
林 文子
福田 紀彦
加山 俊夫
上地 克明
篠田 昭
樋口 雄一
加藤 久雄
菅谷 昭
鈴木 康友
渡部 修
末松 則子

【参加23企業・団体等】

イオンリテール株式会社 顧問	岡内 祐一郎
株式会社HTM-JAPAN 代表取締役	大村 広司
株式会社エヌ・ティ・ティ・データ 代表取締役社長	岩本 敏男
カルソニックカンセイ株式会社 代表取締役社長	森谷 弘史
クラリオン株式会社 執行役社長兼COO	川本 英利
埼玉県住まいづくり協議会 会長	風間 健
埼玉県石油商業組合 理事長	内藤 英一
公益財団法人さいたま市産業創造財団 理事長	山縣 秀司
株式会社SUBARU 代表取締役社長	吉永 泰之
住友三井オートサービス株式会社 代表取締役社長	露口 章
大樹環境システム株式会社 代表取締役社長	本郷 安史
CHAdeMO協議会 会長	志賀 俊之
日産自動車株式会社 社長兼最高経営責任者	西川 廣人
合同会社日本充電サービス 代表社員 職務執行者	川口 均
日本信号株式会社 代表取締役社長	塚本 英彦
パーク24株式会社 代表取締役社長	西川 光一
本田技研工業株式会社 代表取締役社長	八郷 隆弘
三井不動産リアルティ株式会社 代表取締役社長	山代 裕彦
株式会社光岡自動車 代表取締役社長	光岡 章夫
美園タウンマネジメント協会 会長	西 宏章
三菱自動車工業株式会社 代表取締役	益子 修
ヤマハ発動機株式会社 代表取締役社長	柳 弘之
リコージャパン株式会社 代表取締役社長執行役員	松石 秀隆

【参加2大学】

東京工業大学 特命教授	柏木 孝夫
埼玉大学大学院 教授	久保田 尚

※役職名は2017E-KIZUNAサミットプレミアム開催時（平成29年11月7日時点）のものです。

E-KIZUNA サミットプレミアム宣言

2017 年に入り欧州を中心に 2040 年までにガソリン車及びディーゼル車の製造・販売を禁止する方針が打ち出され、環境に配慮した EV(電気自動車)の普及が加速するのは確実な情勢となってきた。

また EV シフトのうねりはアジアにも及んでおり、インド政府は「2030 年までに販売する車をすべて EV にする」との目標を表明し、中国でも追随する動きをみせるなど脱燃料車の機運が高まっている。

我が国では、「未来投資戦略 2017」において、「2030 年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを目指す」との目標を掲げ、国をあげて次世代自動車の普及に取り組んでいる。

一方、こうした EV の加速度的な普及は、充電器などのインフラ整備だけでなく、エネルギー政策全体にも関わる大きな問題にもなり得るものである。

そこで、これまで次世代自動車の普及促進に積極的な取り組みを行ってきた本サミット参加の産学官公各界が今こそ一丸となり、世界的な EV 普及のスピードに後れを取らないためにも、我々、自治体及び産業界は、更なる制度面での連携や革新的技術開発に向け、新たな車とエネルギーの関係を構築し、地球温暖化対策にも資する世界一の技術力をもって、次世代自動車の更なる普及や新たな価値の創造などに向けて、次のとおり宣言する。

1 EV を活用した電力融通等を通じた普及促進

EV は、充電した電気エネルギーを災害時に活用でき、また平時においても電力消費を制御するピークカットに貢献できるメリットがある。

特に自動車の運転時間については、約8割の方が 1 日あたり 1 時間 30 分以内であることに鑑み、日中使用していない電気自動車の車載蓄電池から系統への電力を融通する仕組みの開発など、EV・PHV(プラグインハイブリッド自動車)等の利用価値を高めるための取組を進めることで、大量普及を推進するものとする。

2 使用済車載蓄電池のリユース

世界的に EV 普及機運が高まる中、将来的に大量に発生する廃蓄電池の再利用やリサイクルが課題となる。

今後の EV・PHV の大量普及を見据え、使用済車載蓄電池の再利用等を支える体制づくりなどに、官民の枠を超えて取り組んでいくものとする。

3 低炭素化に向けた革新的技術の開発

「地球温暖化対策計画」の中で設定した温室効果ガス削減「26%目標」を達成するためには、EVの航続距離延長に向けた革新的な蓄電池開発など、様々な取組が必要である。また、こうした技術は、災害時の大容量電源としての利用価値を高め、更にはエネルギーセキュリティの確保の面からも有効である。

こうした低炭素化に向けたエネルギー分野での革新的技術の開発に向けて、産・学・官・公がスクラムを組み推進していくものとする。

平成29年11月7日

E-KIZUNA サミットプレミアム参加者一同