

## ヒアリング結果まとめ

○実施日 8月7日、10日

○対象事業者 4社（トヨタ自動車(株)、日産自動車(株)、本田技研工業(株)、三菱自動車工業(株)）

○主な意見

### 【目標値について】

- ・ 目標値は国のEV・PHVロードマップの数値をベースにして高めに設定し、EV・PHVの普及を牽引していただきたい。
- ・ 国の目標値をベースにして、FCV台数と水素ステーション基数の目標を設定すべき。
- ・ ワークスペースチャージングの実施事業所の目標値を設定すべきである。

### 【目指すべき姿、施策展開について】

- ・ 例えば医療福祉施設に限定してEV等の導入補助を行う等、どこにEVを導入すれば街がよくなるかイメージした施策を実施すべき。
- ・ 自宅における基礎充電がまず重要であるため、自宅充電設備設置の負担軽減に向けた施策を充実すべき
- ・ 補助金等、EV・PHV導入に対する行政の施策がなくなることにより、ようやく普及が進んできたEV・PHV普及の流れを断たないようにしていただきたい。
- ・ 非常時の移動電源として使えるEVを防災拠点に備えることが重要。
- ・ V2Hが進まない理由として、①補助金のメニューがない②土地柄（V2Hつけたいけど、太陽光もってない。災害対策の意識が低い）などが考えられる。個々の家に促すより、まちづくりの一環としての導入を進めることも1つの手段である。

### 【ガソリンスタンドの活用】

- ・ 積極的に活用すべきと考えるが、大前提として、充電器はやみくもに設置するのではなく、適切な場所に設置すべきである。
- ・ わかりやすい場所というメリットがあるため、消防法や高圧ガス法の規制がクリアできれば活用すべきである。
- ・ ガソリンが3分5000円で充填できるのに対し、EVの充電は30分500円が必要であり、コストパフォーマンスの面でも普及するか疑問である。
- ・ 例えば、バス等の決められた場所を走るものに対して、場所を決めて水素ステーションを設置する場合等には有効である。

### 【自動車整備工場の活用】

- ・ 整備のための専用機器が高価であり、安全面の条件もクリアしないといけないため、難しいのではないかと。