

令和3年度第1回大阪府環境審議会温暖化対策部会 議事概要

1. 日 時：令和3年5月6日（木）17時00分～19時00分

2. 場 所：WEB会議オンラインシステムによる開催

3. 議 題：

(1) ゼロエミッション車を中心とする電動車の普及促進に向けた制度のあり方について

【資料1-1～1-3、参考資料1～3】

(2) 建築物の環境配慮のあり方について

【資料2-1～2-3、参考資料4-1～4-4】

(3) その他

4. 委員からの意見要旨

(1) ゼロエミッション車を中心とする電動車の普及促進に向けた制度のあり方について

■自動車販売事業者（日産大阪販売株式会社）からのヒアリング要旨

【事業者】

- 大阪府内に所在する販売店舗数は新車販売店舗で82であり、中古車販売店舗等も含めると府内及び阪神地区内に100を超える。
- 前年度の乗用車販売はコロナ禍の影響もあったが合計で約26,000台。そのうち電気自動車（EV）は約720台、ハイブリッド車（HV）は約7,000台であり、構成比としては電動車が30%程度となっている。
- 電動車販売促進のための取組みとして、まずEVの試乗に力を入れている。また、EVはバッテリーの価格が高く車両本体が高価になるため、購入時の特別低金利のクレジット制度や、一般家庭での充電器工事費用のキャッシュバック制度を実施している。
- 顧客に対する説明も重要であり、EV関係のスペシャリストを設け、商談時の説明を強化している。
- 説明時にはカタログだけでなく、iPadで独自コンテンツの動画を見ていただくとともに、V2Hなどで蓄電池としても利用できるEVの多機能性を伝えている。ショッピングセンター等で実施する展示会でもV2Hなどのデモンストレーションをしている。
- 顧客が一番関心のある点は、車両価格と補助金制度であり、航続距離を気にされる方は最近減少してきていると考えている。

- EVの販売のためには、車自体の説明に加え、充電環境の整備に関する建築関係の知識や各家庭の電気契約、政府の補助金申請に関する知識など、幅広い知識が必要となる。ガソリン車の販売と比較し、営業マン一人当たりのコストは非常に大きくなる。負担軽減のため、自社内の電気事業部署や家電・電気機器量販店などと協力しながら進めている。
- 顧客に一番効果があるのは政府の補助金。現在実施中の再生可能エネルギー利用の補助金などにより、EVとともにV2Hなど商談が増えている状況。
- 府内ほとんどの新車販売店舗に急速充電や200Vの普通充電設備を設置しており、リーフ所有者による充電利用が増加している。大型店舗では2基の場合があるが、通常は1店舗に1基の急速充電設備を設置している。
- 行政に対する要望としては、大阪府でも国補助金と併用できるような補助金を創設していただきたい。また、充電インフラについて、充実してきてはいるものの、引き続き公共施設などでの設備を進めていただきたい。

■自動車販売事業者への委員質問要旨

【部会長】

- EVを購入希望される方のモチベーションはどのようなものがあるか。

【事業者】

- 台風や地震の際に停電を経験された方など、EVの蓄電池利用の問い合わせが増えている。V2Hとセットで購入される方もいるので、蓄電池としての利用に興味を持たれている方が多いと思う。

【部会長】

- EVとガソリン自動車の運転時の違いに対するものはあるか。

【事業者】

- EVの加速感はガソリン車と全然違うため、驚かれる方が多い。どのようにして試乗につなげるかということが悩み。

【委員】

- 本審議会での検討内容には、電動車のラインナップや環境性能の説明など、販売店舗に対する内容が提示されているが、どのような感想をお持ちか。

【事業者】

- 環境意識の高い方が電動車を購入するのは事実なので、環境性能の説明は必要と考える。しかし、環境性能等はすぐに実感できるものではないため、先ほど説明した独自コンテンツ動画などで、加速性能や蓄電池利用などの基本的な内容とともに説明することになると思う。

【委員】

- EVや電動車に興味がない顧客に対して説明しなければならなくなった場合、顧客から否定的な反応がある可能性があるのではと思っているが、そのあたりいかがか。

【事業者】

- 確かに関心のない顧客もいる。そういった方への説明は難しいので、例えばすべての販売事業者が説明する内容をマニュアルなどにまとめ、どの商談の際でも常に環境性能等の説明を組み込むようにすればよいのではと思う。

■事務局への委員意見要旨

【委員】

- 資料1-1の11ページで、EVとPHVの新車販売台数に占める電動車の割合の推移がある。例えば2018年ではEVが約0.75%、PHVが0.9%程度となっている。一方、1ページでは大阪府の目標として2030年に40%や90%といった目標を掲げているが、現状に対して目標達成が可能か心配である。
- 補助金について意見があったか、その原資が税金であることを考えると、目標を達成するために補助金を交付するというのはあり得ない話で、普及促進ではなく規制の検討となるのではないかと考える。

【事務局】

- ご指摘の通りかなり高い目標であり、EV・PHV（プラグインハイブリッド車）・FCV（燃料電池自動車）といった、いわゆるZEV（ゼロエミッション車）については、新車販売に占める割合で40%をめざすとしている。この目標は、昨年度に策定した「大阪府地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」の取組指標として掲げているもの。
- 一方、HVを含めた電動車としては2030年における乗用車の新車販売に占める割合を90%、軽自動車を除いて100%という目標としており、2019年は40%前後であった。ご指摘の90%という目標は、電動車、つまりHVも含めた目標値である。

【委員】

- ZEVでは現状で約1%のところを40倍に引き上げることになる。単純な試算で、来年度までに約1%から4%にしないと、積み上げていくのは難しい。

【事務局】

- 目標値は新車販売台数に占める割合なので、ZEVのラインナップの充実に応じ、販売台数が向上すると期待している。目標達成に向けて頑張っていきたい。

【委員】

- 先ほどの販売事業者からのヒアリングで、EVに関心がない顧客もいる状況で、営業担当者の努力だけで目標を達成できるか心配。
今回の審議内容にて、あと9年間で40%が本当に達成できるのか。何か抜本的な施策が必要ではないか。

【事務局】

- ご指摘を受け止め、販売事業者にて現状どのような取組みを実施されているかを把握しつつ、販売事業者を意識的に取り組んでいただくため、普及促進計画や報告制度などを制度化していきたい。

- 販売事業者からのヒアリングでは、試乗が重要とのことであった。市町村とも連携し、イベントなどで試乗の機会を設けるなど、普及促進の取組みを引き続き進めていきたいと考えている。

【委員】

- 販売事業者に対して販売促進計画や実績報告制度を創設し、それを評価、公表、表彰するとあるが、これは競わせることが目的か。計画と実績報告を府としてどう活用するのか。

【事務局】

- 競わせるというよりも、優良な取組みを広げていきたいという趣旨。例えば今回のヒアリングで iPad を使用した動画での説明などについて紹介があったが、先進的なよい取組みは府域全体で広めてければと思う。

【委員】

- 計画に対して実績が伴ってなくても、それはそれでよいということか。

【事務局】

- 達成できないから罰則を科すものではないと考えている。販売状況や取組みを可視化することで、販売事業者で現状を把握いただき、翌年度以降の計画を考えていただきたい。販売実績を伸ばす工夫を考えていただけるような仕組みにしたいと考えている。

【委員】

- 計画を作り、その実績に対して府が評価するというのであれば、次につながると思う。

【事務局】

- 販売事業者にしっかりと取り組んでもらえる工夫を考えて制度設計したい。

【委員】

- 資料 1-1 の 12 ページ記載のとおり、大阪府や市町村の公用車で率先して導入すべきではないか。
- 6 ページの記載に該当すると思うが、率先導入が望ましい公共交通機関のバス、タクシーについてはどうか。

【事務局】

- 大阪府では公用車で電動車導入に関する指針を作成しており、それに基づき進めている。市町村にも同様に働きかけをしていきたいと考えている。
- ご指摘の通り、公共交通機関に対しては、一定規模以上の特定事業者が、車両買替時に電動車を優先導入していただくよう、制度設計をしていきたい。また、EV バスや FC バス（燃料電池バス）等は普及までまだ時間が必要であり、国での検討状況などみながら進めたい。

【委員】

- コロナ禍の影響を受けている交通機関は多いと思うので、まずは公共部署から取り組んでいただければと思う。

【委員】

- 資料 1-1 の 3 ページ、販売事業者による普及促進にて、環境情報の説明項目に CO₂ 排出量がある。充電に利用する電気の発電時の電源構成で大きく変わってくるので難しいと思う。
- 同資料 9 ページにて、「基本的な考え方」で「電動化すべきである」とあり、語調として厳しいのでは。
- 同資料 2 ページにて、ZEV40%、電動車 90%という厳しい目標が掲げられている。全体的に事業者に対する制度創設が挙げられているが、それでもこの目標が達成できるのだろうかと思う。例えばカ

リフォルニア州のような優先レーンや公共施設における駐車場の優先利用などを作るといったことも考えられるが、相当労力や調整が必要であるとも思う。府としてどこまで考えているか。

【事務局】

- 環境情報の説明については、ご指摘の通り CO₂排出係数が年により変わるので、大阪府で考え方を整理し、一般的な計算方法などを情報発信したいと考える。
- 語調が厳しいという点については、努力規定の部分などについて表現を改めたい。
- 優先レーン等の設置については関係機関との調整も多く、現時点ではハードルが高いと感じている。実施が難しいものもあると思うが、委員各位にご相談しつつ取組事例などを追記していきたい。
- 目標と実施施策の間のギャップは我々も考えている。自動車での移動は府域にとどまるものではないため、大阪府だけで進めるのではなく、国との連携を強化しつつ、要望すべきことは要望しながら、それぞれの制度を補完できるような共同体制を構築したいと考えている。
- 府議会からも規制等に関するご意見があった。現状、大阪府だけで販売に関する規制を実施するのは難しいと考えており、国の動きも踏まえながら府が実施する制度構築を検討し、今後の部会にて審議いただけたらと考えている。

【委員】

- 販売事業者側だけに厳しい制度を設けないよう、ユーザー側などとのバランスについても留意いただければと思う。

【委員】

- 販売実績の報告制度について、目安として割合も入れてはどうか。
- 報告制度について結果を公表するのであれば、そのデータを活用しやすいような形で公表していただきたい。

【事務局】

- 割合も項目に加えます。
- 報告内容については事業者の秘匿情報にあたるかどうか整理しつつ、公表できる内容は公表し、幅広く活用いただけるようにしたい。

【部会長】

- 国が掲げる 2030 年までに CO₂ 排出量 46%削減を達成するには、ある程度の電動化が必要と思う。今後、国も様々な施策を出してくるのでは。
- 電動車の普及が進めば価格も下がり、ある程度のところで普及は加速すると考えている。
- 販売事業者からのヒアリングにて、EV の販売促進には実際に乗ることが大切とのご意見があったので、レンタカーやカーシェアリングで使ってもらうだけでなく、例えば、大阪府が様々なゼロエミッション車を試乗できる場所を設置するというのもよいのではと考える。

(2) 建築物の環境配慮のあり方について

■事務局への委員意見要旨

【部会長】

- 部会報告案でいいと思うが、もともと条例にあった非住宅の規制を、法の関係規定化により建築確認へ組み込むにあたってエビデンスがいるという点が気になる。本来は組み込んだことによって、コスト高になるとか、技術的にできないということであれば配慮すべきと思うが、いかがか。

【事務局】

- 現状、2000㎡以上の非住宅については、条例により適合義務を課しているが、罰則等はない。今回、建築物省エネ法で条例による基準等が付加できることが規定されたが、規制をかける場合は地域性や地方公共団体としての独自の目標値をもとに規制の効果や理由を示す必要がある。すでに規制をかけているところ、より厳しい制約を課す規制をかけることになるため、今後、整理・検討していく。

【部会長】

- 数%だったと思うが、基準不適合で建築されている非住宅の事例について、適合させることに大きな課題があるのかなど、引き続き調査をお願いする。

【委員】

- 結語の達成すべき目標や規制の内容とその効果について、エビデンスが明らかにされた時点で、最適となるよう期待します、という文章の最適とはどういう意味か。

【事務局】

- 国の動きが刻一刻と変化する状況の中、現段階で制度の動向が読めない部分もあるため、我々が普及啓発や規制に取り組もうとする、その時点でベストな取組みをするという意味で使用している。

【委員】

- 意味、意図は分かったが、最適という言葉は、もう少しいい言葉に置き換えた方が理解しやすいかと思う。

【部会長】

- エビデンスとは、府民に説明できる対策の効果という理解でよろしいか。

【事務局】

- エビデンスは2つあり、2050年脱炭素社会を見据えた目標に対する寄与に関するエビデンスと、それを達成するための規制による効果に関するエビデンスを確立していこうと考えている。

【委員】

- エビデンスがその2つを指していることが分かるように、少し文章を工夫されてはいかがか。

【部会長】

- 国の温暖化対策に関する情勢の変化が顕著な中、対策強化の話も出ていて、その後にエビデンスとつなげるのは適切でないと感じる。国の動きもあることと、大阪府が府民へ目標と効果を説明しなければならぬことの2つが、別の事象としてあることをわかるようにした上で、最適という言葉をわかりやすく修正されてはいかがか。

【事務局】

- 表現について、検討する。

【委員】

- 資料4-3のⅢの目指すべき方向性で記載のある、経済・環境の好循環を生み出すことが重要ということや、府民・事業者に対し、建築物の環境性能の向上が経済の活性化にもつながることをわかりやすく普及啓発していくことには賛成だが、具体的な内容が部会報告案の中に記載されているか。

【事務局】

- 現状案の中には記載されていないが、今後、この部分について、もう少し掘り下げて、検討していく。

【委員】

- 具体的な記載がなくても、概要版に書いてもいいのか。

【事務局】

- 表現や内容について、検討する。

【部会長】

- 各委員から指摘のあった表現について修正し、各委員に確認いただく。また、5月19日の国の検討会の結果を受けて、さらに修正があれば、その場合には各委員に再度、確認をいただくこととするが、基本的にこの方針で6月8日の環境審議会で報告するということでよいか。

【委員】

- 結構です。