

○経済産業省の2020年度自動車関係予算案 ○次世代自動車に関する情報共有 ○「東京モーターショー2019」の総括 をテーマに経産省自動車課の神田補佐などが説明



マイクを持って開会の挨拶をする平井委員長（写真中央）、写真内は講師の皆さん。左から、経産省の神田課長補佐、JHyMの菅原社長、自工会の鈴木室長

日 本自動車会議所は2月18日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2019年度第2回経済・産業委員会（委員長＝平井敏文・日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事）を開催した。委員会では、まず経済産業省製造産業局自動車課の神田啓史課長補佐が「経済産業省の2020年度自動車関係予算案」と、次世代自動車に関する情報共有のため、「電動車活用社会推進協議会の検討状況」について説明。続いて、日本水素ステーションネットワーク合同会社（以下、JHyM）の菅原英喜社長が「燃料電池自動車普及に向けた水素ステーション整備の加速」と題して講演した。この後、日本自動車工業会東京モーターショー室の鈴木庸弘室長が「東京モーターショー2019」を総括し、委員会は終了した。

■経済産業省の2020年度自動車関係予算案

講師：製造産業局自動車課 神田啓史課長補佐
冒頭、「関係官庁の政策動向に関する情報共有」として、新型コロナウイルスの影響と政府での対策、直近の国内新車販売の状況について説明したあと、今回の議題の説明に入った。

1. 安全運転サポート車（以下、サポカー）補助金（2019年度補正予算）

池袋と大津の痛ましい交通事故をきっかけとして、昨年6月に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が関係閣僚会議で決定した。10月未来投資会議での総理発言「対歩行者の自動ブレーキの装備やペダルの踏み間違い等の加速抑制装置を装

備する車を普及する必要があります。（中略）年末までにサポカーの市場導入を加速化する措置を検討します。」を受けて、経産大臣・国交大臣・国家公安委員長の3省庁に具体的な検討の指示が出た。それを踏まえて12月5日の総合経済対策に65歳以上の高齢者によるサポカー購入等の支援が盛り込まれ閣議決定された。その後2019年度補正予算案が昨年末に閣議決定され、本年1月通常国会で成立した。

65歳以上の高齢者を対象にした背景は、年齢別の死亡事故率を分析すると、75歳以上から顕著に増加している一方で、高齢者の自家用車保有年数は平均10年と長い。75歳以上ではあまり新車を購入されないことから、最後の一台として購入されるであろう65歳以上の運転者を対象にすることで、75歳以上の高齢者の事故を将来的に防ぐことが効果的であることから、65歳以上を対象としたもの。

具体的な内容は「資料1」にある通りで、国交省要求分は外数で事業用の12.5億円。経産省要求分と合わせると、総額1,139億円に上る。

閣議決定後、経産省には対象車種や申請開始時期など多くの問合せが入っており、世の中の関心の高さを感じる。中古車も購入補助の対象となるのは今回が初めてのことで、新車購入補助の場合は、補助金の実施についての報道が出てから実際の申請受付開始までの間、いわゆる買い控えが起こり、経済的なインパクトが大きい。その対策として対象となる車種の認定は12月23日に速やかに行い、その日以降に登録（届出）された車は、申請受付開始前であって

も購入補助の対象として
いる。対象車種は約400
車種で、以降発売された
新型車も追加で審査し認
定することになる。

補正予算の繰り越しに
ついてよく聞かれるが、
通例では3月中～下旬に
財務省との事務的な調整
を経て、2020年度への繰
り越しが決まる。

2. クリーンエネルギー 自動車導入事業費補助 金(CEV補助金)

(2019年度補正予算50
億円、2020年度当初予
算130億円<前年度160
億円>)

EV、FCVなどの、い
わゆるクリーンエネルギ
ー自動車は導入の初期段
階にあり、コストが高い
ため普及が進んでいな
い。そこで購入費を一部
補助することで、普及を
後押ししていく。2020年
度当初予算が国会で認め
られて、(サポカー補助
金同様に)補正予算が繰
り越しになれば、今年度
より20億円の増額となる。

3. 充電インフラ整備事業費補助金

(2020年度当初予算8.9億円<前年度11億円>)

2016年度から5年間継続している事業で2020年度
が最終年度。「成長戦略フォローアップ」における
2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合
を5～7割とする目標の実現のため、車だけではなく、
普及に不可欠な充電インフラの整備をするための
補助金。

■電動車活用社会推進協議会の検討状況

講師：製造産業局自動車課 神田啓史課長補佐

「自動車新時代戦略」の中で掲げられている将来
目指すべき社会像、「低炭素・分散・強靱な自動車・

資料1 サポカー補助金について【1,126.7億円】

- 高齢運転者の交通安全対策は、政府全体の喫緊の課題。サポカーは高機能であるため価格が高く、そもそも
買替え需要の低い高齢運転者の買替えが進まない構造。
- このため、65歳以上の高齢者を対象に、①対歩行者衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制
装置を搭載する車(サポカー)や、②後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の購入を支援。

①新車・中古車の購入補助

対象：i) 対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ
ii) ペダル踏み間違い急発進抑制装置

●衝突被害軽減ブレーキ(イメージ図)



※三菱自動車HPより

●ペダル踏み間違い急発進抑制装置(イメージ図)



※日産自動車HPより

●支援内容・対象となる性能

i) かつ ii) を搭載する車両 i) のみを搭載する車両

登録車	10万円	6万円
軽自動車	7万円	3万円
中古車	4万円	2万円

②既販車に対する、後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置購入補助

●後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置



「つくづ防止」
(タイヤ工業)



「ペダルの見張り番」
(オートボックス)



S-Drive
(イエローハット販売)

●支援内容・対象となる性能

センサー有り 4万円

センサー無し 2万円

資料2 災害時における電動車(EV・PHV・FCV・HV)の活用

- 千葉で発生した停電では、自動車メーカーが被災地に電動車を派遣。避難所での携帯充電や
灯火確保、乳幼児・高齢者などがある個人宅や老人ホームなどでの給電を実施。**電動車ならではの機動性・静音性・低振動性においても貢献。**
- 他方、電動車がどのような電力需要を賄うことができるのか周知が不足していることや、給電ニーズ
がある場所の把握が困難であることに加え、**非常時に電動車から給電ができることが認識されて
いないというそもそもの課題も存在。** → マニュアル作成などの普及啓発

千葉での給電活動の様子



FCVからの給電：地域を巡回し、個人宅で照明、電子レンジ等に使用
出典：トヨタ自動車株式会社



EVからの給電：避難所等で携帯電話充電、扇風機、冷蔵庫等に使用
出典：日産自動車株式会社



PHVからの給電：老人ホームで洗濯機、洗濯乾燥機に使用
出典：三菱自動車工業株式会社



FCVからの給電：老人ホームでエアコンや小型蓄電池の充電に使用
出典：本田技研工業株式会社

自治体の取組事例

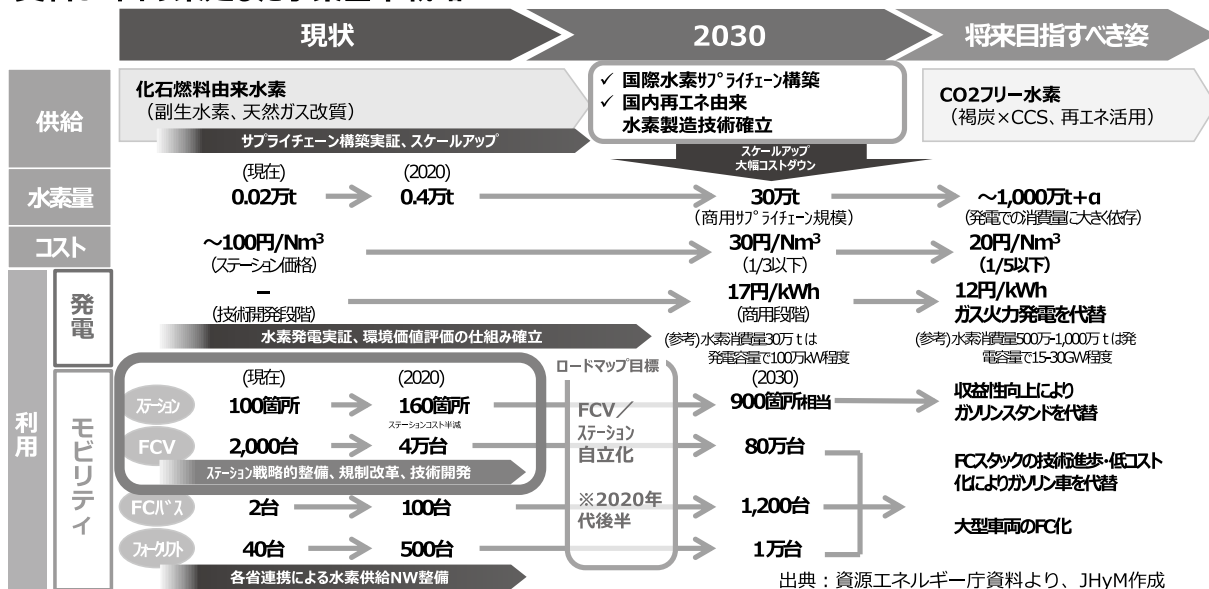
○練馬区や鳥取県では、外部給電が可能な電動車を所有する者に事前に登録してもらい、災害による停電時等に給電の協力を依頼する制度を構築。



エネルギー融合社会」実現のため当協議会を立ち上げ、「電動車活用促進WG」、「車載用電池リユース促進WG」の2つのワーキンググループを設置。

電動車活用促進WGでは、災害時のEV、FCVなどの電動車のエネルギーインフラとしての価値に着目。OEMメーカーだけでなく政府・自治体が価値を認識し、いざという時のためにユーザーに知ってもらうことが必要として、取組事例を集めるとともに、マニュアルを作成。積極的に普及啓発に取り組み、最終的にはアクションプランとして「防災基本計画」に織り込めるよう関係各社と連携して取り組んでいる。＝資料2参照＝

資料3 国の策定した水素基本戦略



■燃料電池自動車普及に向けた水素ステーション整備の加速

講師：JHyM（ジェイハイム）菅原英喜社長

冒頭、「エネルギーと車の歴史」、「CO₂削減に向けた国際的な動向」について説明。FCVの魅力については①走行中のCO₂排出ゼロ、②水素は地球上に無限に存在し、多様なエネルギーから製造可能、③EVと同様に走りが滑らか、④非常時に電源供給できる、⑤航続距離が長く、ガソリン車並みに走れ、水素の満タン充填も3分程度、などが挙げられる。

2017年12月、国の策定した「水素基本戦略」においては、初期は水素の需要を増やし、2030年頃に国際的な水素のサプライチェーンを構築し、国内で再エネ由来の製造方法を確立。将来的にCO₂フリー水素の世界を目指す。水素ステーション（以下、ST）整備の進捗を見ると、2013年～2015年は順調だったが、2016年、2017年に腰折れ。それではいけないということでJHyMを設立。盛り返しを図り、ロードマップのターゲットの「2020年で160カ所」は見えてきた段階。＝資料3参照＝

FCVと水素STの対比で見ると、FCV台数は昨年末3,611台で乗用車2万台弱に1台の割合。1ST当りのFCV台数は70台弱。一方、保有台数6,200万台に対し、ガソリンスタンド（以下、GS）は3万カ所で、1GS当り2,000台の車がついている計算になる。この状況を打開してくれると期待しているのが2020年末に発売予定のトヨタの次期MIRAI。月販目標1,000台なので、3カ月半で現状の倍になる計算で、

光明が見えてくる。

都道府県別の水素ST整備状況では、全国で113カ所稼働。まだ未整備県が16県ある。2019年度の整備計画では136カ所までが見えている。海外との比較では2位がドイツで60カ所、次が米国加州で38カ所（建設中26を含め64カ所）。日本がトップを走っている。ただ各国の2030年までの設置目標は高く、ドイツ・中国で1,000カ所と日本の900カ所を抜く。

■東京モーターショー2019振り返り

講師：日本自動車工業会東京MS室 鈴木庸弘室長

総来場者数は130万人で、今回新規来場ターゲットとして力を入れた、子どもや若い人たちに多数ご来場いただいた。特に14歳以下が11.3%で前回比176%と大幅増、女性も前回24.1%から29.8%に増加。公式行事、VIP視察も多数参加いただいた。

分散開催となった青海エリアと有明エリアを繋ぐ1.5kmの「OPEN ROAD」を無料エリアとして様々なプログラムを実施。来場者のアンケート結果では来場目的となったイベントの中で1位だった。オールインダストリーのコラボで実現した「FUTURE EXPO」は約50万人が来場。子ども向け職業体験型施設「Out of KidZania in TMS2019」は約1万人のお子様が体験。そのほか、e-Motorsportsやドローンショーなども初めての試みとして実施し、好評であった。

メディアの露出ではポジティブな報道が多く、メディアやジャーナリストに加え、一般の人のモーターショーのイメージアップに大きく貢献した。