

モビリティ水素官民協議会（第 5 回） 議事要旨

日時： 令和 5 年 3 月 8 日（水） 15:00-16:50

場所： オンライン会議

出席者（座長以下名簿順）：大聖座長、三菱ふそうトラック・バス（株） 越前委員、東京都 榎園委員（池上代理）、日本エア・リキード（同）尾浜委員、アマゾンジャパン（同）海保委員、（株）ローソン川島委員（有吉代理）、Commercial Japan Partnership Technologies（株）木全委員（後藤代理）、ENEOS（株）塩田委員、イオン（株）鈴木委員（木下代理）、トナミ運輸（株）高柳委員（山下代理）、（株）本田技術研究所 武石委員、伊藤忠エネクス（株）齋藤委員、トヨタ自動車（株）濱村委員、イケア・ジャパン（株）平山委員、ヤマト運輸（株）福田委員、いすゞ自動車（株）藤森委員、東京ガス（株）矢加部委員（藤崎代理）、佐川急便（株）山田委員、岩谷産業（株）鈴木委員

（オブザーバー）

（一社）水素バリューチェーン推進協議会、日本水素ステーションネットワーク（同）、国土交通省自動車局貨物課、国土交通省自動車局技術・環境政策課、国土交通省自動車局旅客課、環境省水・待機環境局自動車環境対策課

（事務局）

田邊 経済産業省製造産業局自動車課自動車戦略企画室長

議題：

- （１）事務局説明
- （２）委員ご意見伺い
- （３）自由討議
- （４）事務連絡等

議事概要：

- （１）事務局説明

資料に基づいて、事務局より「燃料電池車の普及に向けた中間まとめ」について、プレゼンテーションを行った。要旨は以下の通り。

【中間取りまとめの要旨】

- 第 4 回までのモビリティ水素官民協議会を通じて、以下の整理・提示を実施した。
 - ① FC 商用車普及に向けた現状と課題を整理
 - ② 普及が見込まれる利用分野の提示

- ③ 需要と供給の具体的な数字の提示
- ④ 需要が見込まれる地域の明示
- ⑤ 水素供給コストの見通しの提示
- ⑥ FC 化に伴う車両規制緩和の具体的な数字の提示
- 以下の規制一体型の投資支援策を策定した。
 - ① 省エネ法改正による非化石エネルギー自動車の保有割合の目標目安の設定
 - ② GX 移行債等を活用した商用車の電動化や普及に向けたインフラ整備支援等の手厚い補助金の確保
- 以下の項目については、引き続き検討が必要な状況である。
 - ① 広範囲な FC 商用者の需要のとりまとめ
 - ② とりまとめを踏まえた有望な地域の精緻化
 - ③ 一般的制限値を超過する車両への具体的な方針の策定
 - ④ 地方局や地方公共団体との連携
- 上記についても 2023 年内を目処により具体化、場合によっては目標の新規設定・見直しを行っていく必要があるため、今後も不定期にモビリティ水素官民協議会を開催していく。

【議論の背景】

- 中国は FCV の保有台数を 5 万台とし、35 年に交通・エネルギー貯蔵・工業などの分野をカバーする多元的な水素エネルギー産業体制を形成することを目指している。日本の FCV、商用車を含めた取り組みには高い関心を持っている。
- 欧州では、LDV について 2035 年に ZEV 化 100% という規制の導入が調整されているが、先日 HDV についても規制の案が提示された。案では 2040 年に 90% を目指すとしている。

【水素政策の全体像】

- 水素ステーションについては 2030 年に 1000 基程度、FCV については 80 万台を現行の水素基本戦略に規定している。
- FCV80 万台を前提として水素消費量は年間 8 万トン程度と見込んできた。大きな水素需要が見込まれる商用分野での FCトラック、FCバスの推進を行っていく。
- フォークリフトや建機、農機といったディーゼルエンジンを非化石転換が必要なものに需要が見込まれれば、FC スタックの需要拡大につながる。

【商用燃料電池車普及に向けた課題】

- 需要面が不透明であること。
- 供給側においては、ディーゼル車を前提とした現行の法規制において、バッテリー重量の増大、FC システムの重量の増大、タンク積載による容積の減少。
- FCV や水素ステーションについての供給見通しが不明瞭であると、ユーザー側が計画を立てづらい。

- 容量が減少することで、積載量が減少する。ドライバー不足の中では、輸送量が減少する。
- ステーション側について、整備費・運営費ともに低減しているものの、依然としてコスト高であり、事業性の確保が難しい。
- 需要の具体化がまばらな中では、ステーションの最適な配置が難しい。
- 既存のステーションの充填速度では、利便性が損なわれる。
-

【中間とりまとめ】

- 2030 年のグリーン成長戦略の「30 年電動車導入目標」「水素利用目標」達成に向けて必要となる車両供給の見通しを様々な前提をおいて試算した。
- FC 小型トラックに関しては、2023 年から限定導入した上で、2025 年、2029 年にモデルチェンジすることで、販売価格を低下させ、累計 1.2 万～2.2 万の供給が必要と試算。
- FC 大型トラックに関しては、2025 年から先行導入した上で、2029 年にモデルチェンジすることで、販売価格を低下させ、2030 年までに累計 5,000 台の供給が必要と試算。
- 需要側の導入台数に関する見通しとして、2030 年までに小型 FCV・BEV に関しては 5,700 台程度、大型 FCV・BEV に関しては 60 台程度の導入意欲ありとした。
- 省エネ法に基づく FCV、BEV 等の車両の導入（非化石エネルギーへの転換）の促進策を概ね策定した。
- より広範囲な輸送事業者、荷主の需要を確認していくなど、需要の可視化を検討。
- 水素の供給コストの見通しを試算した。水素供給コストとユーザーの利便性はトレードオフの関係がある。トレードオフの関係の中で供給側と需要側の関係者間で共通の理解を持ちつつ、需要の大きさ変動等に応じた適切な仕様の水素ステーションを整備することが重要。
- 福島・関東圏・中京圏・関西圏・福岡に多くの水素ステーションが整備されている状況。
- 各輸送事業者・荷主の FC 車両導入検討が進むエリア及び当該エリアを結ぶ幹線に水素ステーションの整備を行うことが基本形。その際、バックアップ対応等も考慮したステーション配置とすることが必要となる。
- 2023 年度をメドに重点地域の精緻化を目指す。
- 最近の動きとしては、FC 小型トラックについては、2023 年 2 月以降、福島・東京・福岡にて実証実験が開始。FC 大型トラックについては、2023 年以降に関東圏・中京圏において走行実証を開始予定。2025 年以降は 50 台程度が幹線で走行する実証実験も開始予定。
- GI 基金や三省連携による商用車電動化補助金等を通じて支援実施。

- FC 商用車導入において、長期的にディーゼル並みを目指すものの、2030 年までの先行的な導入時期においては、全ての面でディーゼルと同じ条件となることはかなり困難である。
- 省エネ法改正に伴い新設される予定の「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する荷主の判断基準」において、貨物輸送事業者と連携した非化石転換の促進の観点から、非化石エネルギー自動車の導入に係る協議等に関する規定を設ける予定である。
- 貨物輸送事業者から要請がある場合には非化石転換に係る費用負担について協議すべきとする考え方を示した。
- 省エネ法の改正に伴い、特定輸送事業者・特定荷主に対して、非化石転換に関する中長期計画（2030 年度が目標年）および定期報告の提出を義務化。この中で、非化石転換の定量目標の目安を提示している。併せて環境省では 136 億円の補助金を開始予定。
- 2030 年度におけるトラック・バス・タクシーの非化石エネルギー自動車（FCV を含む）の割合目安として、8 t 以下のトラックおよび、バスは 5%、タクシーは 8% と設定。
- ディーゼルから水素へ転換するにあたり、エネルギー密度の関係から同量のエネルギー確保のために必要な体積が増加し、商用車として重要な積載量が減少する。全長規制についての検討が必要。
- 今後 1 年以内に一般的制限値の規制緩和が必要かどうか踏まえ検討していく。
- 産業競争力強化について、日本は燃料電池のセル技術・水素タンクの小型化技術関連で、諸外国と比較して特許数で優位に経つ。一方で、中国でも燃料電池には力を入れている。
- 今後は自動車分野のみならず、建機・農機・鉄道・船舶・航空機などのその他モビリティへの広がりや、FC システム、FC スタックレベルを含めた海外への販売といった国内外への幅広い需要をより促進する必要がある。
- 水素ステーションの開発状況として、大量水素供給を可能とする大規模水素 ST の技術開発・実証を福島等で実施中である。
- 今後の FCV、FC 商用車の更なる普及拡大及び水素 ST 事業の自立に向けては、規制改革実施計画等に基づき、安全確保を前提に、コスト低減やユーザー利便性向上に向けた規制見直しを推進していく。具体的には、水素ステーション設備の乗用圧力上限の見直し等を実施し、水素ステーションのコスト削減等に取り組む。
- 水素ステーション整備を加速するために、R5 年度より、予算措置、税制措置ともに拡充を行う。
- 水素ステーションの用地不足や、水素ステーション運営における細かな問題点など、国だけでは対策に限界のある課題も多い。FC 商用車普及に向けた地域特性のある

課題について、関係各社と共同で解決に取り組む地方自治体の存在も重要。

- その他の意見として、車両購入補助以外のインセンティブの検討、「充填」タイミングを輸送事業者が考慮する必要が出てきたことからのデータの利活用について検討、高速道路利用車の経路充填についての一時退出の可能性について検討、水素ステーション規制の基準の共通化、明確化、合理化の検討、円滑に自治体が業務を行うためのサポート、水素のクリーン化について指摘を頂いた。

(2) 委員ご意見伺い

事務局の説明に対して、各委員から意見を伺った。委員からの主な発言は以下の通り。

- 事業者の様々な課題に共通認識を持つことができて非常に有意義であるが、普及に向けて課題も多く、引き続き政府の協力を仰ぎたい。3点コメントする。21ページで示していただいたFC商用車の普及見通しについて、車両コスト、水素供給コストが整った場合に業界全体として見通すべき内容として弊社も違和感ないと申し上げた。今後商用車メーカー4社がこの目線を踏まえて、弊社が個社でどういう商品を導入できるか具体化に向けて、検討に取り組んでいきたい。2点目として、ユースケースについて述べる。電動化と有望なユースケースに示していただいた。商用車は様々な用途があって、どのようなことが有力かはコストなどの動向を踏まえて今後も検討が必要である。関係事業者様と引き続き議論を深めてまいりたい。ご相談に乗って頂ければありがたい。3点目。コスト低減に向けて、自立化に向けて一定の期間を要すると考えられる中で今回示していただいた支援策は重要と認識している。TCOの観点でディーゼル車と遜色ない経済性の実現を目指すべきということは我々もずっと考えており、この視点で議論の継続をお願いしたい。
- 記載のとおりだと感じた。34ページで示していただいた日本の産業力供養化につながるという点は、本当に自動車普及が進むとフォークリフト、船、鉄道、港湾機器など国内企業からお声がけいただいております。機器開発を進めているところである。モビリティ以外が普及してきたときに別のサプライチェーンを組んでしまうと、水素需要を高めるに当たり非効率になる。ぜひ連携して、いろいろな手段で水素を活用して国家的にCO2低減するという観点を持って頂けると有り難い。次に、地方公共団体の役割について、これも我々が仕事をする中で感じているところである。25ページで示していただいた福島、東京、福岡も単に需要が大きいだけではなく、知事や市長が強いメッセージを発信されている。山梨県もポジティブなメッセージを出している。そうした場所でき取り組むと色々と早く進むと感じている。地方自治体のトップの方々にできるだけ協力頂ける施策について、省庁の皆様には取り組んでいただきたい。
- 今まで議論させていただいた内容がよくまとめられていてとてもわかりやすかった。我々の立ち位置としては、商用車の車両開発というよりFCのサプライヤーとして、需

要に対して顧客の要望にこたえるというものである。今後日本の産業に育て上げる中で、日本全体で盛り上げていければと思っている。その中で、水素普及に向けた最大の課題は、7 ページに歯車の絵があったが、あれをうまく回すのが大事であろう。ある産業だけ儲かるのではなく、全体が均等になることが重要。モビリティ以外の水素活用を考えると、水素を使うと嬉しいような社会制度を作ると、モビリティ以外への水素活用にも面白いと思う。このような様々な産業が集まって意見を頂いたのは良い機会である。こういった会合を引き続き設けていただきたい。

- 当面コスト負担増になると思われる FC 商用車をいかに普及させていくかについて、我々も同じ思いである。ステークホルダー間で納得感ある目標が必要である。3 点コメントする。24 ページで水素の支援、大型ステーション支援見直しなどこの場でも検討いただいたことに感謝したい。普及には国の支援は不可欠であり、引き続き関係者で議論していきたい。例えば、水素燃料費についても、荷主、物流事業者には大きな負担になっていると考えている。燃料に対する補助制度についてもぜひ議論させていただきたい。2 点目として、水素需要の明確化、議論の進め方についてご提案したい。これまでも充填投資の設定をすることで推進していくことが重要だと認識しているが、水素需要明確化には、より具体的に、誰がいつどこにどの程度設備を導入するかという内容を具体化する必要がある。その需要を支えるインフラ整備が議論加速になるかと思う。本会議と別で良いと思うが、国、荷主、インフラ事業者、自動車メーカーで実務レベルで具体的議論を行う場を設けてはどうか。少し検討スピードを加速する必要がある。ステーション建設にはリードタイムがかかる。本年 7 月を目標に出口を見出さないと 25 年目標が厳しくなると思っており、ぜひ引き続き議論させていただきたい。3 点目として、車両の規制緩和について述べる。やり方として、特殊車両の通行システム活用で乗り越えていく案が出されている。恒久的に、ぜひこの部分も連携して議論していきたいと考えている。
- 各業界の共通認識を記載という意味で非常によくまとめていただいた。三菱ふそうとしては需要可視化が重要というのは理解しているものの、車両開発のリードタイムもあって、早期に FCV 導入タイミングをまだ見通せていない状況である。ただ、なるべく早く導入をしていきたいとは思っているところである。やはり需要の可視化、どのような形でお客様の使い勝手も考えてどういったものが一番良いのか、まだ結論出すところに至っていないが、資料で提示いただいた需要見込は、導入タイミングに合わせての数字として理解しており違和感はない。後は、ステーション整備に関しては、幹線輸送の部分が需要としては大きくなると思っている。お客様が使って頂く際に利便性が得られる場所に最適配置することを期待している。補助金の部分は、手厚い補助金を来年以降頂くということで継続をお願いしたいことに加え、CJPT さんからもあった通り、車両規制緩和の部分は一般的制限値の緩和について議論を深めさせていただきたい。

- 改めて三すくみの構造が見えてきていると感じている。2点ほど意見を述べさせていただきたい。1点目は資料26ページあたりにあるが、インフラ事業者として需要見える化、具体的な実証モデルを教えていただきつつ、どの場所にどの程度の車が来るかに応じて水素ステーションを建設する必要がある。具体的な動きのために、実務レベルでの会話を続けさせていただきたい。2点目として、補助金いただきながらもなかなか水素ステーションも収支的には合わないところがある。法規制に関すると、消防法、高圧ガス保安法、各省庁様の法に対応する必要があるが、窓口を一本化いただいてワンストップで相談させて頂けるとコストダウンに向けて有り難い。
- 岩谷産業も三すくみの部分について問題意識を持っている。ユーザビリティ追求というところでインフラ整備をしているが、ユーザーをこれから増やす中でインセンティブやユーザーベネフィットについてもぜひご支援をいただきたい。もう一点、21ページのトラック導入目標や商用車導入見通しについては、挑戦的な数字だと感じた。本当に達成されるとインフラ側としても非常に有り難いが、FCVの導入台数と目標の乖離を業界としても認識して、トラック300台という数字はあるが、短いスパンで目標数値の改定を行っていただきたい。そこに向けてインフラ整備を都度検討できればと考えている。
- 今までのご意見の通り、三者が集う協議会であること、それによって三すくみの構造が明らかになり、共有することができ、それは非常に意義があったと思う。議論の内容からしてまとめに違和感はない。自主的な議論が来年度も継続的に行えることを希望している。我々の考えとして、FCV対応ステーションをこれまで整備してきたが、今後商用車をターゲットにステーションづくりが課題となっている。ここは有望エリアに対して積極的にステーションづくりを展開していきたい。我々は石油会社なので、2万8000箇所SSをもっているが、系列SSが4割程度である。そのうち、360箇所程度がトラックステーションとなっている。これらの特徴は面積的に3千平米ぐらいあり、そのうち8割程度が24時間給油対応している。新たに商用車対応ステーションを作る場合、広くて長時間営業というのを念頭に組み込む必要がある。一つ申し上げたい点として25ページにもあるが、やはり重点的に商用車対応ステーションを整備するエリアを明確にさせていただきたい。その上でエリアを監督されている自治体様、政府からの支援策がどんなメニューがあるかも明らかにしていただくと、新しい水素ステーションづくりというものがやりやすくなる。水素ステーション建設は2年程度かかっているので、支援メニューやエリアなどさらに議論を深めて頂ければと思う。
- 商用FCVの有望なユースケースが、幹線用の大型トラック、大型路線バス、小型トラックであることに同意する。有望エリアを設定して、ということであれば前向きに建設にも取り組めるかと思う。23ページに提示があるが、水素供給コストについては24時間営業など、ステーションにとって理想的な条件となっている。既存燃料との差はいまだ大きく、この差を下げることに取り組みたい。28ページに費用負担のあり方について

てご提示いただいたが、荷主の皆様の負担と合わせて解決の方向も探っていきたい。ぜひご検討いただきたい。最後に水素圧力を落とすことで、2割コスト削減になることはご提示の通りである。中距離や高稼働のモビリティには適していると考え。用途に合わせた普及拡大を図れるとありがたいと考えている。

- 2025年という節目を見たときに時間がないこともあるので、いかに今後具体的議論を加速させていくかが重要であり、ぜひフェーズを移していただきたい。いくつかコメントする。三すくみの絵が非常にわかりやすいところだが、各当事者同士では事態を頑張っていると思うが、国が打ち出す有効打が何かと考えると、アプローチを規制的なもの環境配慮したものを入れる必要があると考えている。今回の省エネ法は貴重な第一歩だったと受け止めている。補助金一辺倒では効果が薄いとわかってきた。有効に進めていくのが重要である。34ページにあるように、日本の産業競争力の強化は非常に重要である。日本が進んでいるところもあると思うが、ガラパゴス化が往々にあると思う。海外と技術共通化、規制標準化を進めていかないと、徐々に規制緩和で遅れているというところも見受けられる。こういったところに力を入れていく必要があると考える。9ページにおいて、石油精製等で副生水素が、と書かれていると思うが、ミスリードにならないように、あまり副生水素というのは強調しなくとも良いと考える。今後の具体化に非常に期待している。
- 重複もあると思うが、三すくみ、というのを改めて感じた。需要計画をきっちりお示ししないといけないと感じた。是非お願いしたいのは、重点地域から順に、というのがあったが、我々が全国津々浦々に荷物を届けていくにあたり、どこまでFCVでリーチするのかという全国に展開する際のビッグピクチャーを国で書いていただきたい。それに向けたロードマップというのを参加企業、地方自治体も含めて、具体的に書いていくとよいと考えた。補助制度、自立優遇、いつのタイミングで自立拡大するのか、規制緩和として何が必要か、などぜひこのメンバーで協議させて頂ければありがたい。一方コストの話として、我々が需要計画を作った上で、どの程度のトラックが必要か、どこにロットをまとめて発注するかが一つある。また、運行効率を上げるのが重要であり、我々は荷物の輸送の所要時間などのデータ取得をしている。こういうデータを持ち寄って、どう効率的にすれば、無駄な時間を減らせるか、荷物が乗ってない時間を減らせるか、煮詰めていければと思う。もしこの協議会でデータを集めるのならぜひ共有いただきたい。
- 11ページ、21ページ、30ページにある水素ステーションの2030年の目標の記載について歓迎したい。我々インフラ整備と店舗で販売している製品の流通について、何をどのように行っていくのか考える契機を頂いた。現状かなり何度の高い目標と思われるので、更に分野別というか、どのようなロードマップ、マイルストーンが良いのか、求められるのかについて精緻化、具体化をお願いしたい。規制、コスト、技術の課題など我々リーチできなかった課題を認知できた。荷主として物流企業様と競技する際の参

考にさせていただきたい。水素ステーションについても FCV についても間接的にしか関わり持てないが、どう戦略的に保有地を活用するか、物流網にどう FCV を展開するか、我々自身が決定するのは難しいが、今回のご示唆を元にコミュニケーションしていきたい。

- 4 点コメントしたい。28 ページ、EV 導入に当たり、コスト負担をさせていただきながら運送会社とともに導入を目指している。これまでも議論があった通り、ガソリンへの追加税などもビジネス的にもメイクセンスになるような仕組みを検討いただきたい。車両規制緩和について、1 年以内というのを書いていただいた点に感謝したい。市場において BEV もアベイラビリティ、選択肢が増えている中、国内脱炭素をどう取り組めるか、我々も前向きに考えたいのでサポートをお願いしたい。FCV 用途別モデルについて、弊社はモーダルシフトに早期に取り組んでいる関係で、幹線利用はなく、地域内利用になると思うが、新しいプロジェクト発足の機会があれば参加の方検討させていただきたい。最後に 13 ページの水素利用拡大についても、弊社配送サービスについて 25 年までにゼロ・エミッション達成に向けて動いている。お店に入るまでの輸送のところは 40 年までにゼロ・エミッションという目標が降りてきている。国内船舶の輸送について、水素、CO2 フリー燃料について積極検討しなければならない。引き続き、参加させていただき協議できればと思う。
- 今まで皆様と議論させていただいた課題が整理されたと考えている。7 ページに有る三すくみというのは実証実験の中で我々も強く感じているところである。ユーザー側、荷主側において、OEM、インフラ事業者「こうであって欲しい」「この点が今のディーゼルと違うので、こうして欲しい」というのは事実として話す必要がある一方で、荷主、ユーザー側として、セブン・イレブン・ジャパンは小売業として全国津々浦々にあり、納品時間など、水素ステーションでの充填時間などのエネルギーマネジメントで連携できれば、現行の車両と異なるところをカバーできないかと考えている。各事業者様と FCV の普及拡大に向けて協力してやっていきたい。39 ページにあるように国の皆様ともタッグを組んでやっていく必要があるが、東京、福島、大都市圏をモデルケースとするというのは当然考えているが、内陸部でも共同配送しているセンターの会社が水素ステーション既に作っており、それらの FS 事業や事業性の確保について、水素ステーションを使う側として議論させていただいているので、地方部、内陸部についてもキーワードとして認識いただきたい。最後に国の皆様におかれては脱炭素に向けて強いメッセージを出していただいている。官民協議会でも継続してバックアップいただきたい。
- ステークホルダー間で協議でき、有意義であった。需要や供給量を明示いただいたり、重点エリアにも記載いただいております、概ね方向性に違和感ない。車両導入に当たっての荷主との関係性についてお話したい。荷主との協力が必須と明記いただいたのは重要である。特定の顧客のみ運ぶのではなく不特定多数の荷物を運んでいるケースも有る。

こういった部分もあると、省エネ法の目標設定についても物流事業者一括りにならないような配慮を頂ければと感じた。サプライチェーン排出量という観点だと物流事業者への年々増えてきている。現実問題、Scope3 の一つということで後回しになっている。2040 年問題の中で、荷主には環境面の負担の優先度高めて頂けるような制度やメッセージがあると有り難い。最後であるが、引き続き国がリーダーシップを取って進めていただきたい。不定期開催ということを示していただいたが、今後も各ステークホルダーが実務面で会話できる機会を設けていただきたい。

- ステーションについて述べる。17 ページに運営費 3000 万とあるが、都内はかなり高いということで乖離がある。稼働率が高く、メンテコストも高いと思われる。今後大型化が進んで稼働率が高まると、目標の 1500 万に抑えるのは技術開発と規制緩和が相当必要であろう。ステーションが運営続けてもらうのがモビリティ普及に必要なので、これらについて国の後押しをお願いしたい。大規模ステーションの他、中規模ステーションもトラック・バスを受け入れているため支援が必要である。2 点目として、目標目安が示されると、事業者が計画的導入をしたいと思うと思われる。その事業者様の導入以降似合うように補助予算の確保、メーカーの生産体制確保がセットで進む必要である。東京都も頑張る必要があるが、国やメーカーと連携して進めていく必要がある。また、21 ページの表と省エネ法の目標の目安は整合性を取っているかどうか教えていただきたい。最後に自治体の役割、記載はその通り。東京都も個々に記載のことはやっていく必要があると考えている。地域固有の課題というのも仰る通りで、東京都は小型 FC トラックの開発など、地域特有のものがあるので、国に吸い上げてもらえるように積極的に取り組んでいきたい。

(3) 自由討議

(1) (2) を踏まえた自由討議が行われた。委員からの主な発言は以下の通り。

- 東京都からの問い合わせについて回答する。議論の出発点はグリーン成長戦略で示している 8 トン以下商用車の 2030 年までの新車販売が電動車で 2 割から 3 割、8 トン超の大型商用車で 30 年までに 5000 台の先行導入という点である。そこからの一定の仮定で試算したのが 21 ページの FC の見通しである。本来は電動車の目標であるので、大型の累積 5000 台というのは大型が全て FC だったという場合という前提であり、BEV の場合もありうる。21 ページに基づいて省エネ法の目標を決めたものではない。13 ページに書いてあるような電動車の目安を保有台数ベースで置き換えている。
- 水素政策小委員会というところで値差補填と拠点整備がうたわれている。今回の説明だと値差補填が入っていないように感じたが、その点について組み入れられるようであれば入れていただきたい。それに合わせて、GX 実行計画だと、将来的に燃料の賦課金という議論もある。各所の議論の整合性を加味しながら、今日提示いただいたパッケ

ージが前に進むと良い。

(4) 事務連絡等

- 今回ご発言頂けなかった委員、欠席の委員にも、追加意見を事務局にいただきたい。その上で、中間とりまとめ案を確定としたい。
- 今週中目処にコメントがあればお寄せいただきたい。本日の会議コメントと合わせて修正した上で、大聖先生、皆様方に送付の上で公表のタイミングを測っていきたい。