

商用車における 電動車活用促進WGについて

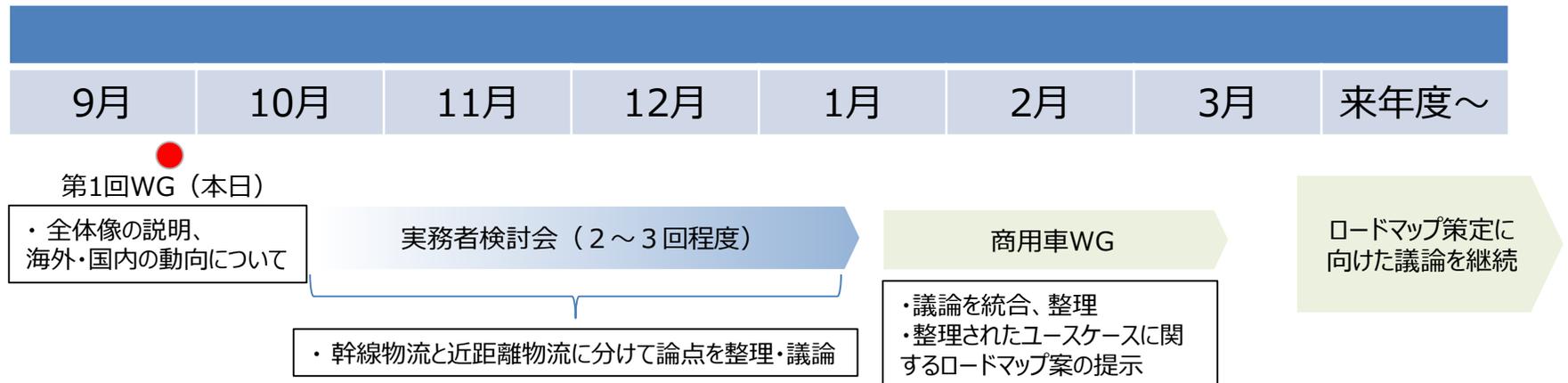
経済産業省・国土交通省

令和2年9月30日

商用車における電動車活用促進WGの開催の趣旨とスケジュールについて

- 2015年12月、COP21において採択されたパリ協定に基づき、世界各国が対応の検討を開始。世界の温室効果ガス排出量のうち約4分の1を占める運輸部門は、**より一層の環境対策が必要であり、自動車分野においても電動化が進展しているところ。**
- 今年5月に開催した電動車活用社会推進協議会の第2回運営委員会においても、こうした情勢を踏まえ、電動化の効果がより期待できる**商用車について、電動車の普及台数見通しだけでなく、車両のあり方や充電・燃料充填インフラ整備についての議論が必要とされており、今回、商用車の電動化における導入の現況や課題について整理・議論を行うべく、本WGを立ち上げる**こととした。
- 本年度は大きく**近距離物流と幹線物流に分け、それぞれ整理・議論。今年度は特に大型貨物車と軽バンに焦点を当てつつ、ユースケース毎にロードマップ案の策定を行う。**

<開催スケジュール（案）>



本日の進め方及び次回以降の進め方について

(本日)

- ・ 事務局より本WGの進め方及び議論すべき論点案について提示。
- ・ 国内・海外における商用車における電動車の普及状況、支援策等を紹介。
- ・ OEM及びユーザサイドから取組や導入等に向けた課題・論点について紹介。
- ・ 上記を踏まえた、自由討議および論点出し。

➡ 本日の議論を踏まえて、事務局にて論点整理を実施。

(次回以降の進め方※)

- ・ 本日の議論を踏まえて、支援策、規制や必要な車両等について近距離物流と幹線物流に分けて議論を実施。

➡ 整理されたユースケース毎にロードマップ案をWGで提示。

本WGで議論・整理すべき論点（案）

①：電動商用車に関する課題について

（1）ユースケース毎に求められる性能は何か。

（2）電動商用車の低価格化に向けて、取り組むべきことは何か。例えば、低価格化のためには、スケール化が必須と考えるが、官民・民民連携でどのようにスケール化を達成するか。

②：充電・水素インフラの整備に関する課題について

→商用車用途ならではのインフラ整備に関する課題は何か。（例：配置、営業時間、性能など）
また、課題の解決にあたって乗用車のインフラ整備に連動する/しない論点は何か。

③：①②を踏まえた実運用時の課題について

→ユーザー企業が導入に踏み切るために整理が必要な課題は何か。例えば、複数車両を同時に運用する場合にどういった論点が考えられるか。

④：商用車における電動化のロードマップについて

→パリ協定に整合的な形で設定された長期ゴール（次世代自動車戦略）を踏まえ、商用車における長期ゴールをどのように考えるか。それを踏まえ、2030年代にどのような普及の絵姿を目指すべきか。その実現に向けてどのような取組を進めていくべきか（ロードマップ）。

【参考：次世代自動車戦略の長期ゴール】

2050年までに世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する

= 1台あたり温室効果ガス8割程度削減を目指す（乗用車は9割程度削減、電動車(xEV)100%想定)

※車両全体の目標としてパリ協定と整合的なシナリオに基づき設定。