



2016
E-KIZUNAサミット
プレミアム

「提言書」

第7回を迎えました「E-KIZUNA サミット」につきましては、電気自動車をはじめとする次世代モビリティの普及に向けた首脳会議として、平成28年11月1日（火）に、経済産業省、国土交通省、環境省の御理解、御協力のもと、「2016 E-KIZUNA サミット プレミアム in さいたま」として、さいたま市にて開催されました。

今回は、24地方自治体、24企業・団体等、2研究機関・大学の参加により開催し、活発な意見交換の後、全会一致で「E-KIZUNA サミットプレミアム宣言」を採択するとともに、提言を行うことを決議しました。

この「E-KIZUNA サミットプレミアム宣言」では、輸送手段を中心としたエネルギーの繋がりをグローバルな視点、我が国全体の視点、地域の視点といった3つの視点で捉え、参加者一同が強力かつ迅速に次世代モビリティの普及を進めることを確認しており、今回、その推進に向け具現化したものを「提言書」として取りまとめました。

この度、以下の内容について参加全団体等の総意として提言させていただきますので、実施に向けた検討をお願いいたします。



**1. 次世代モビリティの普及やインフラ整備
などの基礎的支援に関する提言**

[提言先：経済産業省]

1 集合住宅及び勤務地への充電インフラ整備促進について

今後EV・PHVを加速度的に普及させるためには、車両本体に対するインセンティブに加え、自宅や職場などの基礎充電環境整備、特に潜在需要の掘り起しという観点から、集合住宅及び勤務地への充電環境整備を図っていく必要があると考えます。

経済産業省においても、自動車メーカー、マンションディベロッパー、マンション管理会社、充電器メーカー、他省庁、自治体等が連携し、基礎充電の課題整理とその対処方法について検討すべく、平成28年度に基礎充電研究会を立ち上げたところです。

そこで、一層の充電インフラ整備促進に向けた機運を高めるため、例えば、マンション管理組合に、集合住宅へ円滑に充電環境を整備するためのコンサルティングを行うモデルの作成や、具体的な手順のパッケージ化、事業者の温暖化対策計画において、EV等での通勤によるCO₂削減対策を積極的に評価・位置づけること等、新たな仕組みづくりを行うことを提案します。

<サミット参加者からのご意見>

- ① 今後は、勤務地充電や、集合住宅における充電環境整備が重要。(企業)
- ② 集合住宅にも勤務先にも充電環境が無い場合、わざわざ充電器設置箇所まで行かなければならず、効率的でないため、集合住宅や勤務先への充電環境の整備が進めば良い。(団体)

[提言先：経済産業省・国土交通省・環境省]

2 水素ステーション等の設置推進について

パリ協定を踏まえ、我が国で策定された、「地球温暖化対策計画」（平成28年5月13日閣議決定）では、長期的目標として2050年までに2013年度比で80%の温室効果ガスの排出削減を目指すとして掲げております。

この目標を達成するためには、次世代自動車の更なる普及が必須ですが、PHV、EVのみならず、CNGVやFCVも大幅に普及させていく必要があります。加えて、車両普及に必要なCNGステーションや水素ステーションの設置についても、車両普及と同時に車の両輪として進めていく必要があります。

水素・燃料電池戦略協議会にてまとめた水素・燃料電池戦略ロードマップでは、2025年度までに、現在の4倍程度である320か所程度の水素ステーションを配置することを目標に掲げておりますが、インフラ整備を進めてきたこれまでの勢いを止めることなく、施策を継続・拡大させていくことを提案します。

<サミット参加者からのご意見>

- ①日本の長期戦略である、2050年までの温室効果ガスの排出削減目標を達成するためには、ガソリン、ディーゼル、ハイブリッドでは厳しく、FCVやEVの普及が必要不可欠である。（企業）
- ②自治体としてFCVや水素ステーションの将来的な普及目標を設定しており、水素ステーションがまだない地域にも普及させたい。（県）
- ③FCV普及のためにはやはり水素ステーションの設置が鍵である。（団体）

[提言先：国土交通省]

3 多種多様な低炭素型パーソナルモビリティ（超小型モビリティなど）の日常利用について

急速な高齢化や、少子化による人口減少が進む中、自治体はその課題に対してまちづくりをどのように進めていくかを考える上で、「次世代モビリティ」を1つの切り口とすることは、非常に重要な観点であると考えます。

今後、より一層進む高齢化社会に対応すべく、次世代モビリティの1つの形態である、環境に配慮され、かつ日常における高齢者の交通手段としても期待される多種多様な低炭素型パーソナルモビリティ（超小型モビリティなど）について、安全性に十分配慮しながらも高齢者にとって利便性が高く、日常生活の足として利用することができるよう、普及に向けた制度の弾力的な運用を提案します。

<サミット参加者からのご意見>

- ①人口減少の中、まちをどうやって作るかということと次世代モビリティは切り離せない。コンパクトシティという考え方もあるが、実現にはハードルが高いため、モビリティを上手に活用し、距離ではなく、時間を縮めることが重要である。(団体)
- ②まちづくりとの関係から新しいモビリティを考えることや、都市部、郊外などそれぞれの地域に合った様々なタイプのモビリティを活用することは有効である。(学)

2. 国土強靱化（レジリエンス）に資する提言

[提言先：経済産業省・国土交通省・環境省]

1 次世代バスの普及促進について

路線バスは、公共交通手段として市民の重要な生活の足となっており、将来にわたり、路線バスのサービスを維持していくことが求められております。加えて、地球環境への更なる配慮を進めるため、CO₂の排出を削減するための取組も併せて進めていく必要があります。

このような課題がある中、EVバスやFCバスなど環境性能の高い次世代バスの導入を運送事業者に促すことは、低炭素化の推進に加え、車両に備わる外部給電機能を活用することで、非常災害時における有効なバックアップ電源としても位置づけることができるため、バスの付加価値が高まり、路線バスのサービス維持の観点からも、採算性だけでなくトータルメリットとして判断できるようになります。

そのため、EVバスやFCバスなど次世代バスの更なる普及促進に向けて、車両やインフラ整備に係る支援が継続・拡充されるよう提案します。

<サミット参加者からのご意見>

- ①地方では民営バスの運行が危機的な状態である。次世代バスとして、災害時に利用可能な非常用電源としての位置付けができれば、その有用性を訴えることができる。(学)

[提言先：経済産業省・国土交通省]

2 次世代モビリティのレジリエンス性について

災害に対するレジリエンスの向上に向け、平時から災害時を想定した訓練を行い、万が一の被災時には、復旧に向け一刻も早く、平時と変わらない活動ができるような態勢を整えることが重要です。

また、地域や暮らしの安心・安全、災害対策については、個々の団体のみでの活動にとどまらず、国、自治体、企業等各主体が連携して取り組むことの重要性が、今後一層増してくるものと考えます。

次世代自動車の外部給電機能に着目し、災害時における非常用電源として活用できるよう、例えば、給電装置導入に対するインセンティブ制度や、防災基本計画や地域防災計画等にEV・FCV等を「電気の備蓄」として位置づける等、給電装置と併せた災害拠点への導入促進を行う。

さらに、日常から次世代自動車・給電装置の動作等訓練の実施や、次世代自動車が地域の防災拠点へ迅速に参集できるような仕組みづくりの構築について提案します。

<サミット参加者からのご意見>

- ①自治体の条例などに、EV・FCVを「電気の備蓄」として位置づけ、給電装置とともに、自治体等については導入義務づけを行い、事業者等については努力義務（導入促進）としてほしい。（企業）
- ②自社の店舗は、社会における生活インフラと考えており、従業員が被災時にすぐ活動できるよう態勢を整えたり、物流訓練を実施している。災害対応には自治体や企業パートナーとの連携が必要と考えており、今まで自治体と数多くの防災協定や包括連携協定を締結してきた。（企業）

- ③災害時においても平時と同様に企業活動できるよう、あらかじめ事業所等の代替機能を別の場所で持っておくことは必要。(学)
- ④災害時に柔軟に対応できる、レジリエンス性を兼ね備えた取り組みは重要。市や県などの自治体は、住民が安心して楽しく住むことができる備えを日ごろからしておかなければならない。(団体)

3. 技術開発に対する提言

[提言先：経済産業省・国土交通省]

1 次世代自動車における I o T、A I との連携について

近年の自動車は、単に目的地へ快適に人を運ぶという「乗り物」としての機能だけではなく、I o TやA Iと言った技術の進化により、モノどうしがつながることで利便性がより大きくなるなど、自動車の持つ可能性がさらに広がってきています。

時代の先を予測し、世界規模で負けない先進技術開発が進むよう、コネクテッドカーや安全運転支援車、自動運転車などの次世代自動車を普及させるため、技術開発に対する更なる支援を提案します。

<サミット参加者からのご意見>

- ①以前は単なる「モノ」だったものが、I o T、A Iと言った技術の進化により、「モノ」どうしにつながりが生まれてきている。時代の先を予測し、非常時を想定しながらその時に備え、実証を重ねることで知見を積み、日常生活における楽しさや快適さを感じていくことが大切。(企業)

平成29年6月27日

国土交通大臣 石井 啓一 様

2016 E-KIZUNAサミット プレミアム in さいたま

【参加24地方自治体】

座長	さいたま市長	清水	勇人
	宮城県知事	村井	嘉浩
	埼玉県知事	上田	清司
	神奈川県知事	黒岩	祐治
	弘前市長	葛西	憲之
	仙台市長	奥山	恵美子
	つくば市長	市原	健一
	宇都宮市長	佐藤	栄一
	高崎市長	富岡	賢治
	熊谷市長	富岡	清
	川口市長	奥ノ木	信夫
	秩父市長	久喜	邦康
	戸田市長	神保	国男
	千葉市長	熊谷	俊人
	横浜市長	林	文子
	川崎市長	福田	紀彦
	相模原市長	加山	俊夫
	横須賀市長	吉田	雄人
	新潟市長	篠田	昭
	甲府市長	樋口	雄一
	松本市長	菅谷	昭
	浜松市長	鈴木	康友
	磐田市長	渡部	修
	鈴鹿市長	末松	則子

【参加23企業・団体等】

イオンリテール株式会社 特別顧問	梅本 和典
株式会社エヌ・ティ・ティ・データ 代表取締役社長	岩本 敏男
カルソニックカンセイ株式会社 代表取締役社長	森谷 弘史
クラリオン株式会社 執行役社長	川本 英利
一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 会長	小谷 彰治
埼玉県住まいづくり協議会 会長	風間 健
埼玉県石油商業組合 代表理事	星野 進
公益財団法人さいたま市産業創造財団 理事長	山縣 秀司
住友三井オートサービス株式会社 代表取締役社長	露口 章
大樹環境システム株式会社 代表取締役社長	本郷 安史
CHAdeMO協議会 会長	志賀 俊之
日産自動車株式会社 代表取締役共同最高経営責任者	西川 廣人
合同会社日本充電サービス 代表社員 職務執行者	川口 均
日本信号株式会社 代表取締役社長	塚本 英彦
日本電気株式会社 代表取締役執行役員社長	遠藤 信博
パーク24株式会社 代表取締役社長	西川 光一
富士重工業株式会社 代表取締役社長	吉永 泰之
本田技研工業株式会社 代表取締役社長	八郷 隆弘
三井不動産リアルティ株式会社 代表取締役社長	山代 裕彦
三菱自動車工業株式会社 取締役社長	益子 修
リードエグジビションジャパン株式会社 代表取締役社長	石積 忠夫
日経BPクリーンテック研究所 所長	河井 保博
モータージャーナリスト	竹岡 圭

【参加2研究機関・大学】

東京工業大学 特命教授	柏木 孝夫
埼玉大学大学院 教授	久保田 尚

※役職名は2016E-KIZUNAサミットプレミアム開催時（平成28年11月1日時点）のものです。

E-KIZUNA サミットプレミアム宣言

平成27年11月から12月に掛けて開催された、気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）では、参加196全ての国や地域の合意のもと「パリ協定」が採択され、地球の未来のために世界全体が一丸となった取組が、いよいよ動き始めた。

地球全体を視野に入れ、持続可能な今後の経済成長を考えたとき、限りある化石エネルギーに頼りすぎない未来を構築していくこと、進む地球温暖化を止める今からの取組こそが我々の責務であると考えます。

このため、地球上に賦存するあらゆる再生可能エネルギーの活用に向けて、国際的な連携も含め、産学官公が一丸となった早急な研究・技術開発や製品化・社会実装が必要である。

また、近年の著しい研究・技術発展により、エネルギーはその種類や用途に関わらず、ネットワークとして全体を考える段階に入ったと言える。

今後一層進むグローバル化に伴い増大する、人や物資の輸送需要への対応と併せて、低炭素なエネルギーへの転換とネットワーク構築の双方からの取組が必要であることは論をまたない。

一方、国内に目を向けると、近年頻発する大震災等に対して、発災後の国民生活や経済活動に向けた国土強靱化の取組は、一層の加速化が求められている。

これらを踏まえ、我々E-KIZUNA サミットプレミアム参加者一同は、輸送手段を中心としたエネルギーの繋がりを、グローバルな視点、我が国全体の視点、そして地域の視点といった3つの視点から捉え、ここに集う産学官公各界からの志を持った参加者同士の絆（E-KIZUNA）の更なる強化により、一丸となって強力かつ迅速に進めていくことをここに宣言する。

平成28年11月1日

E-KIZUNA サミットプレミアム参加者一同