

Z E H推進協議会 高度エネマネ委員会（第 2 回）

日時：平成 31 年 3 月 1 9 日（火）

13：00～15：00

場所：経済産業省

議事録

1. 開会
2. 委員長挨拶
3. 新規委員紹介・挨拶（メンバーリストは未配布）
4. 前回議事の確認【資料 2】

○ 秋元先生、桑沢先生にご指導頂いた研究論文

「自動車、蓄電システムを含めた住宅エネルギー性能指標と V 2 H による CO2 排出量削減の効果」

エネルギー・資源学会論文誌 40 巻 (2019) 3 号 掲載

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jjser/40/3/40_78/_article/-char/ja

○ EQ の昼間沸上げの評価等 に関して

平成 30 年度建築基準整備促進事業 E10 住宅における蓄電・蓄熱された電力・熱の評価の基盤整備

成果概要 中間報告会 資料 (4/25 @すまい・るホール)

<http://www.mlit.go.jp/common/001288922.pdf>

5. 議事

(ア) 3 省合同 Z E H 補助金説明会 資料共有化 【資料 3-1,2】

○ ZEH 協主催による ZEH-M 勉強会、初めてビルダーセミナーの案内（小山代表）

3/27 「低・中層 Z E H-M（ゼッチ・マンション）勉強会」 @虎ノ門

5/14-29 「新規取組みビルダー応援企画 ZEH 補助金活用セミナー」 @福岡/岡山/大宮/静岡/京都

(イ) 「ZEH+ 選択要件における高度エネマネ 比率向上するには」 【資料 4】

平成 30 年度 ZEH+の選択要件（個別）において、

高度エネマネの導入はわずか 9%（ZEH 支援事業調査発表会 2018）。

ZEH ビルダーへの普及に向け、その要因と対策についての討議

○ 19 年度新設された 停電時のレジリエンスを強化した住宅への支援 ZEH+R でさえ、

「高度エネマネ」要件は、必須とはなっていない。

○ 再エネの自家消費拡大として、PV⇒EV 充電による CO2 削減が、ZEH の目標である

家庭部門だけでなく、運輸部門の約半分を占める自家用乗用車部門にも貢献可能。

(ウ) ZEH 先進ビルダー様の高度エネマネへの取り組みについて 【資料 5-1,2,3】

○ エルクホームズさま、ヤマト住建さまからのご意見として

ZEH+の選択要件として、高度エネマネの採択率が低いのは、引き渡し後 7 日間のデータ提出が困難、

また、お引き渡しネット環境構築後に再設定が必要となる手離れの悪さなどが主な要因。

○ 日産さまから全国のビルダー5,500 社発送した DM に関連して、ビルダーが日産さまに期待するのは

各地区販売ディーラーとの連携強化（V2H を設置した ビルダー モデルハウスでの EV 展示サポート や

まだまだディーラー販売員への 住宅における EV 付加価値の勉強会といった相互有効活用など。

(エ) 高度エネマネ議論の方向性について 【資料 6】

○ 日本には 6000 万台を超える乗用車があるが、一日の乗用車の平均稼働時間は 5%程度と少なく、

この空き時間を利用することで多大なポテンシャルがある一方で、一斉に充電するとブラックアウトすると

いうリスクもある。 モビリティを活用したスマート化で再エネ型分散電源を最大活用する地方都市を構築

し、分散型電源による災害につよまちづくり、交通手段最適化による低炭素化を目指すというためにも、

EV（スマートモビリティ）と住宅（スマートハウス）の関係を再整理する必要がある。

6. 報告事項

7. 次回開催日について

8. 閉会