

EV・pHVタウン提案要領 ～EV・pHVの本格普及に向けた実証実験～

1. 趣旨

「EV・pHVタウン構想」は、「次世代自動車・燃料イニシアティブ（平成19年5月、次世代自動車・燃料に関する懇談会）」で提案された電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（pHV）の本格普及に向けた実証実験のためのモデル事業であり、低炭素社会の実現を目指し、その具体的な施策をとりまとめた「低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月29日、閣議決定）」にも位置付けられている取組である。

（1）EV・pHVタウンの提案募集の目的

我が国の運輸部門における地球温暖化対策は、自動車単体対策、燃料対策、交通流対策、ユーザー対策の統合的アプローチで進められた結果、現在、CO₂排出量は着実に減少している。しかしながら、運輸部門におけるCO₂排出量の抜本的な削減を行うためには、技術開発の動向も踏まえつつ、内燃機関からの脱却を目指し、電気走行時にCO₂を全く排出しない電気自動車、プラグインハイブリッド車の本格普及が不可欠であり、我が国自動車産業の競争力の強化・維持のためにも、産業界とともに、官・学が一体となってその先導的役割を担う必要がある。

「低炭素社会・日本」をめざして（平成20年6月9日、福田内閣総理大臣スピーチ）においては、2020年までに現状から更に14%のCO₂削減が可能と言われているが、このためには、電気自動車、プラグインハイブリッド車を含めた次世代自動車を2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入を図る野心的な目標を実現していかなければならない。

これらを踏まえ、電気自動車、プラグインハイブリッド車の本格普及に向けた実証実験のための具体的な提案を募集し、目標の達成を目指して先駆的な取組みにチャレンジする自治体を「EV・pHVタウン」として選定する。

自治体からの提案は、既存インフラ、ライフスタイル、自然環境、観光資源等の地域特性を最大限に活用するために、自動車メーカー、電力会社、地元企業等の連携による創意、工夫に基づいた取組によって、地域独自のEV・pHVタウンの実現が期待されるとともに、地域特性を活かした様々な普及モデルを確立し、全国への展開を促す。

こうした取組により、我が国における運輸部門のCO₂の大幅削減に貢献するだけでなく、こうしたことを世界に発信し、2050年までに全世界の温室効果ガスを半減させる「Cool earth 50」にも貢献する。

（2）EV・pHVタウンの検討と提案の実施

応募提案については、2.(2)に掲げる～の6つの「提案の視点」に基づき、自治体の規模、地域特性等も考慮して検討を進める。

検討にあたっては、自動車課長の私的検討会として設置された「EV・pHV普及推進検討会」等において、必要に応じて提案者からヒアリングも実施し、平成20年

度中に、提出された提案に沿って平成 21 年度以降平成 25 年度末までの 5 年以内に実施する予定の取組内容及び中期の普及目標に向けた取組方針を整理した各自治体独自の「EV・pHV タウン構想推進アクションプラン」を策定する。

また、平成 21 年度には、当該アクションプランに基づき、実車を用いた実証実験を行い、その結果を踏まえて「EV・pHV タウン構想推進マスタープラン」を策定する。

国は、各自治体独自の「EV・pHV タウン構想推進アクションプラン」の策定、実施、それに基づく「EV・pHV タウン構想推進マスタープラン」の策定等に向けて、「EV・pHV 普及推進検討会」等も活用しつつ、新たな施策の検討を含め、総合的な支援を行うとともに、これらの成功事例を蓄積するとともに、その情報を共有化し、こうした取組の全国展開を図る。

EV・pHV タウン構想推進アクションプランは、提案を基に、

- 1) 2013 年前後までの短期、2020 年前後までの中期の電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及目標、充電インフラの整備目標とそれらの達成に向けた取組方針（2050 年前後までの長期の取組方針の提示が可能であればそれも含む）
- 2) 平成 21 年度以降平成 25 年度末までの 5 年以内に実施する予定の取組内容を示すものであり、選定自治体において平成 20 年度中に策定する。提案の詳細はアクションプランの策定に向けた検討の中で決定されていくことを想定している。

2. 募集する提案

(1) EV・pHV タウンの提案に求められる内容

上記を目的として募集する提案には次の内容が求められる。

効果的な EV・pHV の本格普及に向けた具体策の提示

- 「EV・pHV タウン構想」の推進にあたっては、
 - 電気自動車、プラグインハイブリッド車の初期需要の創出
 - 充電インフラの整備
 - 電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及啓発
 - 効果評価

の 4 つの基本方針に基づき、様々な施策を実施することが必要である。

応募提案にはこれらの基本方針を踏まえ、自治体固有の地域特性を最大限に活用した効果的な電気自動車、プラグインハイブリッド車の本格普及に向けた実証実験の具体策の提示が求められる。

自動車メーカー、電力会社、地元企業、地元住民、市区町村等との連携による取組の提示

応募提案は、組織単独の取組ではなく、その地域における既存インフラ、ライフスタイル、自然環境等の地域特性を最大限に活用するために、自動車メーカー、電力会社、地元企業、地元住民、市区町村等の連携による創意、工夫に基づいた取組により、電気自動車、プラグインハイブリッド車の本格普及に向けて取り組むものであることが求められる。また、記述に際しては、取組の具体的な方策や考え方の先導性・モデル性を分かりやすく示し、取組の国内外への波及効果の大きさを想起させることが求められる。

自治体独自のEV・pHVタウンの5年後のイメージの提示

電気自動車、プラグインハイブリッド車の本格普及を目指し、自動車メーカー、電力会社、地元企業、地元住民、市区町村等との連携により継続して取り組むためには、その取組が自治体独自のEV・pHVタウンのあり方や今後の長期的な活力の創出につながることを示すことが必要である。

応募提案には、電気自動車、プラグインハイブリッド車の本格普及に向けた実証実験により、自治体独自のEV・pHVタウンの5年後のイメージの提示が求められる。

(2) 提案の視点

電気自動車、プラグインハイブリッド車普及とCO2削減の効果

電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及、充電インフラ（急速充電器、充電コンセント）の整備等、自治体独自のEV・pHVタウンの実現に向け、その目標の達成を目指して先駆的な取組にチャレンジする提案であり、それによりCO2の削減が期待できること。

例えば、以下のようなEV・pHVの本格普及、CO2削減の考え方に沿った取組であることを推奨

- ・ 2020年までにEV、pHVを含めた次世代自動車を新車販売の2台に1台の割合で導入を図る野心的な目標を達成するための一翼を担うものであること。
- ・ 2050年に半減を超える長期的な目標を目指すものであること。

費用対効果

関係者との連携体制の下、地域の特色を最大限に活かした先導性・モデル性のある取組により、なるべく少ない費用負担で地元住民、地元企業、自治体等へのEV、pHVの普及が促進され、それによりCO2の削減が期待できる取組であること。

先導性・モデル性

これまでに実施されてきた電気自動車、プラグインハイブリッド車の初期需要の創出、充電インフラの整備、普及啓発にとどまらない新たな取組であって、電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及目標等の達成に向けた考え方が示されており、全国及び世界の模範となる取組であること。

地域適応性

自治体の固有の条件・特色（地理、気候、人口、経済、産業、電力、交通、環境等）と課題を的確に把握し、その特色を活かした独自のアイデアが盛り込まれ、電気自動車、プラグインハイブリッド車の利用可能性の高まる取組であること。

実現可能性

計画熟度が高く、政府、自動車メーカー、電力会社、地元企業、地元住民、市区町村等の関係者の協力を得て、地域適応性も踏まえた取組の確実かつ円滑な実施が見込まれるとともに、妥当な普及目標の見込みが示されていること。

持続性

自治体独自のEV・pHVタウンの概念の提示や関係者の持続的な参加や取組

の波及を促す枠組みや仕掛けがあり、自治体の長期的な活力の創出に支えられ、取組の持続的な展開が期待できること。

3 . 提案主体

提案主体は原則として都道府県とする。

複数の都道府県の連携した取組の提案も受け付けるが、1都道府県の応募できる提案は1件とする。

市区町村については、都道府県と連携して取組む場合に提案主体の構成員とすることができる。

4 . 提案の内容

提案は次の項目を提案書(様式1)にそって整理したものをもって行う。また、提案書(様式2)により、提案内容を簡潔に示す資料を併せて作成する。必要に応じて、参考資料を添付する。

4 - 1 全体構想

「EV・pHVタウン」の5年後のイメージと目標達成への道筋について概括し、以下の項目で整理する。

(1) EV・pHVタウンとしての位置付け

2.に掲げた「EV・pHVタウン」の推進に向けた4つの基本方針や6つの提案の視点を踏まえ、提案のアピールポイントについて記述する。提案をとりまとめるにあたっては、本項目に示す考え方を基に、具体的な方策や考え方の先導性・モデル性を分かりやすく示し、国内外への取組の波及効果の大きさを想起させる提案資料となるよう留意すること。

(2) 現状分析

地域特性

自治体の地理、気候、人口、経済、産業、電力、交通、環境等の電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及、充電インフラ等の整備に向けた取組に関連する地域特性について簡潔に記述する。

自動車の普及状況・CO₂の排出実態等

自動車の販売、保有、利用、充電インフラ等の整備の推移や特徴、地元企業、地元住民の電気自動車、プラグインハイブリッド車に対する意識の実態について簡潔に記述する。自治体のCO₂の排出実態について、排出総量、産業、民生、運輸等の部門別の排出量、及びその推移について記述し、更にその特徴について簡潔に記述する。

数値については推計でも可とするが、推計に用いたデータ及び推計方法について参考資料として添付すること。

また、これまで、電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及に向けた取組

を行っている場合には、取組内容とその効果を踏まえ、今回の提案がこれまでの取組のどこを活かし、課題にどう対応するものであるかを明らかにする。

関係する既存の都道府県の行政計画

自治体のエネルギー計画や交通計画、総合計画や基本構想等低炭素社会の実現に向けた取組に係る行政計画が、電気自動車、プラグインハイブリッド車を含めた次世代自動車（低公害車、低燃費車、エコカー、環境対応車等）を普及させる方向の計画となっているか、又は今後普及させる方向で検討する予定があるかについて記述する。

(3) 普及目標等

目標

自治体独自のEV・pHVタウンの5年後のイメージを基に、短期（2013年前後までの期間。以下同じ。）中期（2020年前後までの期間。以下同じ。）長期（2050年前後までの期間。以下同じ。）の電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及目標、充電インフラの整備目標、それによるCO₂の削減効果を記述する。

普及目標については自治体の特性や取組内容に応じて設定し、設定の考え方について記述するとともに、削減効果については、総量目標、原単位目標等適切なものを選択して設定し、設定の考え方について記述する。自らの自治体内での削減効果の他、国内外の他地域においても削減効果の波及が認められる場合には、それも効果とすることが可能。

目標の達成についての考え方

2.(1) に示した「EV・pHVタウン」の推進に向けた4つの基本方針、現状分析（4-1(2)）の記述を踏まえ、4-1(3) に掲げる目標の達成に向けた短期、中期の取組方針の考え方を記述する。長期の取組方針の考え方を示すことが可能であればそれについても記述する。

その際、将来の人口の増減や経済動向等の推計データを踏まえた自動車の販売台数、保有台数の傾向や、取組による普及の程度を記述する。

また、自治体の電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及、充電インフラの整備に向けた取組方針とその普及、整備の程度及びその見込みの根拠について簡潔に記述する。

フォローアップの方法

提案全体の進捗について、定期的な電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及状況、充電インフラの整備状況の把握、それを踏まえた取組の見直し等フォローアップの方法について記述する。

取組の内容に応じて電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及状況の把握の他、率先導入、導入補助等の台数、充電インフラ、優先駐車スペース等の設置数、普及啓発活動の開催数等、普及に向けた取組の進捗を検証するため、短中期的にフォローアップすべき指標等を設定し、状況を把握することが適切と考えられる場合には、その指標や把握方法についても記述する。

(4) 自治体の活力の創出等

取組の実施により期待される自治体の活力の創出や地元住民の生活の質の向上等、電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及にとどまらない幅広い効果について記述する。

4 - 2 取組内容

全体構想を踏まえ、平成21年度以降平成25年度末までの5年以内に実施する予定の取組に関する事項及び中期の目標に向けた取組方針を整理する。整理にあたっては、「4 - 1 (3) 目標の達成についての考え方」に記載された取組内容の整理の枠組みを基礎として取組を分類し、分類毎に以下の内容を記述する。

(1) 取組方針

「4 - 1 (3) 目標の達成についての考え方」に記述した「短期、中期の取組方針の考え方」を踏まえ、平成 21 年度以降平成 25 年度末までの5年間に実施する予定の取組と中期の取組方針(長期の取組方針の考え方の提示が可能であればそれについても記述する。)の位置づけについて記述する。

また、政府の関連施策と連携した取組が可能な場合には、当該施策との関係について記述する。

(2) 5年以内に実施する予定の取組に関する事項

取組の内容

平成 21 年度以降平成 25 年度末までの5年間に実施する予定の取組について記述する。取組の特徴的な推進方法については、その効果や実現可能性が明らかになるよう記述すること。

また、提案の中で特に強調したい取組は、詳細に記述すること。

< E V ・ p H V の初期需要の創出に関する事項 >

(例)

- ・ 車両購入時インセンティブ制度の創設
- ・ 公用車、社用車、郵便集配車、パトカー等への率先導入の実施
- ・ レンタカー、タクシー、カーシェアリング等への活用
- ・ 既存の環境負荷低減施策を活用した導入促進
- ・ 駐車場で電気自動車、プラグインハイブリッド車優先スペースの整備
- ・ 駐車場の優先入場、料金割引の導入の実施
- ・ 充電インフラ無料化の実施
- ・ エコポイント(マネー)の活用
- ・ パーク&EVライドの実施
- ・ 特区を活用した施策の実施
- ・ 車両導入貢献企業表彰制度の創設

< 充電インフラの整備に関する事項 >

(例)

- ・ 充電インフラの設置
- ・ 集合住宅への充電インフラの設置

- ・ 課金システムの構築
- ・ インフラ整備貢献企業表彰制度の創設

< 普及啓発に関する事項 >

(例)

- ・ 展示会、シンポジウム、試乗会の開催
- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車を活用した環境教育の実施

< 効果評価に関する事項 >

以下の効果評価に関する事項は、基本的には政府が実施していくが、自治体独自で実施する事項、政府との連携が可能な事項がある場合には記述する。

(例)

- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車の導入によるエネルギー効率、電力利用効率、ガソリン消費効率等に関する評価
- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車、充電インフラの利用実態に関する評価（走行距離、トリップ距離、充電時間、エアコン利用、トラブル等）
- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車、充電インフラの経済性に関する評価（ランニングコスト、イニシャルコストを含めたトータルコスト）
- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車、充電インフラの利便性、受容性に関する評価（走行性能（航続距離、加速性等）、充電インフラの使いやすさ・煩わしさ等）
- ・ その他、自治体独自の取組の効果、経済性、利便性、社会受容性等に関する評価

場所

特定の地区で重点的に行う取組については、自治体におけるその地区の位置づけ、自治体全域への取組の展開や普及の波及効果について考え方を記述する。

また、その場所が特定できる地図を参考資料として添付すること。

費用負担

取組を実施するにあたって必要な費用負担について可能な限り具体的に記述する。

また、既に活用している、又は、今後活用を考えている政府等における制度（クリーンエネルギー自動車等導入促進事業等）がある場合には、それを記述する。

実施主体

取組を実施する者について可能な限り具体的に記述する。

実施時期

取組の開始時期と期間について可能な限り具体的に記述する。

普及見込み

事業の進捗や効果の把握を行うことが可能な取組について、その指標や把握の方法、又はそれを基に推計を行う場合の電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及、充電インフラの整備の見込みについて記述する。

フォローアップ方法

普及状況、整備状況や施策の進捗状況の把握等、フォローアップの方法について可能であれば記述する。

(3) 課題

取組の実施にあたって法令の規定等による制度的な課題が想定される場合等などの取組についての課題なのかを明らかにした上で、その課題の内容を記述する。

4 - 3 平成 20 年度中に行う事業の内容

平成 20 年度中に行う以下の例を示す事業等について、主要なものの内容を記述する。

(例)

- ・ 提案内容の具体的検討のための事業
- ・ E V・p H V タウン構想推進アクションプランの策定に向けた合意形成のために行う事業
- ・ E V・p H V タウン構想推進アクションプランの先行的な実施のために行う事業

4 - 4 取組体制等

E V・p H V タウン構想推進アクションプランの策定及び実施を円滑かつ効果的に進めるためには、自動車メーカー、電力会社、地元企業、地元住民、市区町村等の様々な主体の理解・参加・協力を得て、広く地域ぐるみで取り組む必要がある。

電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及に向けた下記の例に示す取組体制に関して、現時点での連携・調整の状況、今後の連携・調整の予定について記述する。

既存の枠組みを活用する場合には、既にその枠組みの下で行われている取組の状況を記述する等により、実効性が確保されていることについて記述する。

(例)

- ・ 都道府県における推進体制の整備等
- ・ 計画に基づく事業・措置の推進、効果評価のための自動車メーカー、電力会社、地元企業、地元住民、市区町村等の様々な主体の参加及び各種の施策、事業等との連携・調整等
- ・ 大学等の知的資源の活用

5 . 提案期間・提案書類の提出方法

(1) 提案期間

平成 20 年 8 月 29 日 (金) ~ 10 月 31 日 (金)

(2) 提案締切

平成 20 年 10 月 31 日 (金) 17 時必着

(3) 提出方法

提案書類については、下記まで郵送若しくは電子メールで、提案書様式 1、2 及び参考資料を送付して下さい。なお、様式については経済産業省のホームページ (http://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/ev_phvtown.html)にあるファイルをダウンロードして使用して下さい。

郵送にあたっては下記の資料（紙媒体及び電子媒体）を送付して下さい。

- ・紙媒体：2通
提案書様式 1、2 及び参考資料一覧、参考資料の順で一つの紙ファイル等と同じ、ファイルの表及び背に「 県 E V・p H V タウン提案書」と記したもの。
- ・電子媒体（C D - R）：2セット
提案書様式 1、2 及び参考資料について、拡張子が .doc、.ppt 又は .pdf いずれかの形式の文書ファイルで作成したもの。

電子メールによる送付にあたっては、提案書様式 1、2 及び参考資料一覧、参考資料を「 県.pdf」で下記のアドレス宛に送付して下さい。

参考資料については一覧を作成するとともに、連番を付し、提案様式のどの記述に対応するものであるか明らかになるようにすること。

提出先：〒100-8901
経済産業省製造産業局自動車課
東京都千代田区霞が関 1 - 3 - 1
E V・p H V タウン担当：野田、旭
アドレス：ev-phv-town@meti.go.jp

（４）提出資料の扱い

提出された提案書様式 1、2 及び参考資料については原則公開とする。

6．問い合わせ先

経済産業省製造産業局自動車課
住 所：東京都千代田区霞が関 1 - 3 - 1
電話番号：03 - 3501 - 1690
担 当：前田、野田、旭