

EV・pHVタウン提案書（様式1）

タイトル	福井県EVタウン構想（CO2 排出ゼロの観光とライフスタイルの提案）	
提案団体	福井県	人口：818,975人(H18.10.1)
担当者名及び連絡先	担当者の所属 福井県安全環境部環境政策課 氏名 中村保博 電話番号 0776-20-0302/ファックス番号 0776-20-0679/メールアドレス ecolife@pref.fukui.lg.jp	
1 全体構想		
1-1 EV・pHVタウンとしての位置づけ		
<p>(1) 福井県の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福井県の1世帯あたり自動車保有台数は日本一（福井県2.1台、全国平均1.4台の1.5倍） ・1世帯あたりの年間ガソリン購入金額は89,551円（全国平均71,988円の24%増） ・(財)自動車検査登録情報協会が保有する車検データを活用した独自調査によると、福井県の自家用乗用車1台当たりの年間走行距離は10,300km（全国平均9,300kmより約1割多い） ・公共交通機関については、えちぜん鉄道、福井鉄道の私鉄やバスに多額の県費を投入して存続に努力し、平成19年度にカーセーブ戦略を策定し利用促進に努め、自動車利用を削減（知事の Manifesto にも掲載） 例：カー・セーブデーの設定（月2回）、パークアンドライドの実施（駐車場整備290台） 携帯電話からの公共交通情報の提供（公共交通ネットワークシステム）、高校生バス通学の利便性向上 ・しかし、公共交通機関は、ルート、本数、費用、いずれも十分に住民のニーズを満たしているとは言えず、特に周辺部においては、現実的には自動車に頼らざるを得ない状況であり、CO2を削減するためには、自動車自体からの排出を減らすことが不可欠 ・福井県は、原子力によるCO2を排出しないクリーン電力の日本一の供給地域である。（平成19年度 原子力発電量 698億kWh、全国2,638億kWhの26.5%） ・車の保有率が高く、走行距離も多く、原子力クリーンエネルギーの使用が可能である福井県では、<u>電気自動車はCO2削減の切り札</u> <p>(2) 取組みの特徴</p> <p>①費用に対して高いCO2削減効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関をさらに充実させるためには、多額の費用がかかるが、県・市町が連携して導入を支援し、電気自動車を普及し、1世帯に2台以上ある自動車の半分を電気自動車に転換させることにより、県民・県・市町の費用に対するCO2削減効果が絶大 <p>②環境基本計画による高い実現可能性と継続性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本県では現在策定している新環境基本計画で「EV・pHV率先導入プロジェクト」を重要な施策の一つとして位置づけ、このプロジェクトを電力事業者、企業、県民、各種団体、行政が一体となり、次の事業を県民運動として実施することにより高い実現可能性と継続性を確保 <ul style="list-style-type: none"> ○EV・pHVの初期需要の創設：購入支援、税や金利の優遇により車両購入時のインセンティブを付与 ○充電インフラの整備：県・市町、電力事業者等と連携して整備 ○普及啓発：「ゼロカーボン・エコツーリズム」実施や「ゼロカーボンライフ」の提案 ○効果評価：モニター等にアンケートを実施し、その内容を施策に反映 <p>(3) 取組みの先導性・モデル性</p> <p>①電気自動車を使用した「ゼロカーボン・エコツーリズム」の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車の観光レンタカーなどにより、駅前等で誰でも気軽に電気自動車を利用できる環境を整備 ・地方をバス等で移動しようとする、機動性が悪く、金額も割高という問題があるが、そこに電気自動車を観光レンタカーとして導入し、主要観光施設等に整備する充電インフラと組み合わせて、ルート化することにより、移動にかかるコスト、時間を大幅に削減可能 		

- ・従来のエコ・グリーンツーリズムと連携させることにより、公共交通が不便でこれまでは現場へ行くのに自動車を利用した所へも電気自動車で行けることになり、CO2を出さないより一層クリーンな観光が実現
- ・「ゼロカーボン・エコツーリズム」を実現することにより、地方の観光地を活性化するとともに、新しい観光のあり方を全国に発信

②CO2を全く排出しない新たなライフスタイル「ゼロカーボンライフ」の提案

- ・福井のCO2を排出しない原子力発電を背景に、電気自動車とヒートポンプ、太陽光発電とを合わせて、車と住環境を一体的に整備し、生活全体を電化することによる新たなライフスタイルとして「ゼロカーボンライフ」を提案

1-2 現状分析

1-2①
地域特性

(1)原子力発電

- ・福井県は、原子力による二酸化炭素を排出しないクリーン電力の日本一の供給地域(福井県の原子力発電所のCO2削減量約7,000万t、もし本県の原子力発電が無かったとしたら日本の温室効果ガス排出量を5.5%押し上げる)
- 原子力発電によるCO2削減効果をアピール可能

(2)豊かな住環境

- ・福井県は、持ち家率が76.1%と高く全国3位、持ち家一戸当たりの延べ床面積は、全国平均の1.5倍にあたる171.2㎡(全国2位) (平成15年住宅・土地統計調査 総務省)
- 車を含めた住環境の省エネ化が重要

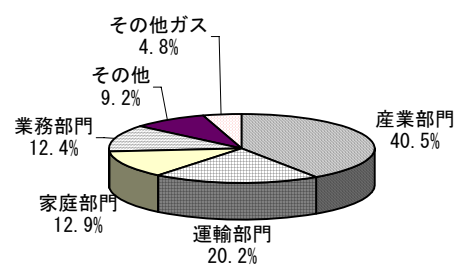
(3)公共交通機関の状況

- ・JR、えちぜん鉄道、福井鉄道、バスなどが運行しているが、ルート、本数、費用、いずれも十分に住民のニーズを満たしているとは言えず、特に周辺部においては、現実的には自動車に頼らざるを得ない状況
- ・福井県自家用乗用車1台当たり年間走行距離は10,300km、全国平均9,300kmの約1割増
- CO2削減のためには、走行中にCO2を排出しない電気自動車が不可欠
- 1台当たりの走行距離が長い為、電気自動車によるCO2削減効果が大

1-2②
自動車の普及状況、CO2の排出実態等

(1)温室効果ガス排出状況

- ・平成17年度福井県温室効果ガスの排出量：9,302千t(平成2年度比5.3%増)、平成12年度の9.5%増をピークに低減傾向
- ・部門別排出量の平成2年度比：産業部門8.9%減、運輸部門26.6%増、家庭部門32.8%増、業務部門58.2%増
- ・運輸部門では、貨物等が5.2%増に対して、乗用車が62.2%増と大幅に増加しており、乗用車対策が必要



温室効果ガス部門別排出割合

- 公共交通機関の利用を推奨しているが、公共交通機関が十分でないため、自動車を使わざるを得ず、CO2削減のためには、利用してもCO2を排出しない電気自動車が不可欠

(2)自動車保有状況等

- ・自動車保有台数：643,993台、乗用車台数：472,300台、新車販売台数：44,562台(平成19年度)
- ・1世帯当たりの自動車保有台数は2.1台で、全国1位(全国1.4台)
- 1世帯当たり2台以上車を保有しており、2台目の車については、短い距離を走るタウンユースの車として利用していると考えられ、一充電あたりの走行距離が100km程度の電気自動車であっても、買う側の抵抗感が少なく導入がスムーズ

(3)これまでの取り組み

- ・平成20年度三菱自動車工業株式会社および北陸電力株式会社と連携し、三菱自動車が開発中の電

	<p>気自動車「iMiEV(アイミーブ)」を用いた実証実験と普及啓発を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化ストップ県民運動「LOVE・アース・ふくい」推進大会での展示試乗 ・マラソン大会での先導車としての使用によるPR ・BCリーグ福井ミラクルエレファント公式戦でのPR、その他イベントでの展示、業務利用 <p>・電気自動車試乗会でのアンケート結果【非常に優れると回答した人の割合()内は試乗後】 加速性能 18%(47%)、静粛性能 56%(91%)、実用性 16%(47%)、環境性能 84%(88%)</p> <p>・環境性能が優れていることは多くの人が試乗前から認識し、試乗後に加速性能、静粛性能、実用性も優れていることを再評価</p>
--	---

1-2③ 関係する既存の行政計画の内容	計画の名称及び策定期	内 容
	福井県環境基本計画 (平成15年1月策定)	公用車への低公害車の率先導入に努めることとともに、県民や事業者への低公害車の普及を図ることとしている。また、新環境基本計画を年内に策定予定であり、その中で「EV・pHV率先導入プロジェクト」を主要な施策の一つとして位置付けることとしている。
	福井県地球温暖化防止対策推進計画 (平成18年3月策定)	日常生活(Life)、事業活動(Office)、自動車利用(Vehicle)、環境教育(Education)の分野において、地球温暖化防止活動の輪を広げる県民運動として、地球温暖化ストップ県民運動「LOVE・アース・ふくい」を実施することとしている。自動車については、その柱の一つとして、低公害車の導入を促進することとしている。

1-3 普及目標等

1-3① 目標	<p>(1) EV・pHVタウンのイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期的(5年後)には、「ゼロカーボン・エコツーリズム」が普及し、駅前や観光地において、誰でも気軽に電気自動車に触れることができ、企業については、電気自動車のカーシェアリングによる使用が可能なシステムが構築されており、街には電気自動車と太陽光発電等を合わせて整備した「ゼロカーボンライフ」を実現した街区が出現 <p>(2) 目標とその考え方</p> <p>①新車販売台数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期：平成19年度(本県が低公害車補助を実施してから5年後)のハイブリッド車販売台数が年間543台であることから、短期的には600台(内訳：電気自動車200台、プラグインハイブリッド車400台)を目標として設定 (軽自動車と登録車の新車販売比率1対2であることから、電気自動車1、プラグインハイブリッド車2と設定) ・中期：平成32年の総新車販売数38,900台の2分の1(≒19,500台)を次世代自動車(電気自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車)が占めることとし、各6,500台として設定 ・長期：平成62年度には、すべての自動車が電気自動車になっているとして設定
------------	---

	現状	短期	中期	長期
	平成19年(2007)	平成25年(2013)	平成32年(2020)	平成62年(2050)
新車販売台数	44,562	42,100	38,900	30,000
電気自動車	0	200	6,500	30,000
割合	0%	0.5%	17%	100%
プラグインハイブリッド車	0	400	6,500	0
割合	0%	1%	17%	0%
保有自動車台数	643,993	609,000	563,000	425,000
電気自動車	0	400	20,400	425,000
割合	0%	0.1%	4%	100%
プラグインハイブリッド車	0	800	22,500	0
割合	0%	0.1%	4%	0%
CO2削減効果(千t)	0	2	85	895
CO2削減効果(%)		0.1%	5%	50%
充電インフラ箇所数	0	50	200	200

②自動車台数

- ・電気自動車、プラグインハイブリッド車の設定した目標台数に向けてグラフ上に近似曲線を引き、年度毎の販売台数を算出し、過去10年分の販売台数を保有自動車台数として設定

③CO2削減効果

- ・平成62年度に、自動車からのCO2排出量を平成17年度の1,805千tから895千t、約50%削減、平成62年度の自動車からのCO2排出量は約300千tとなることを見込まれ、平成17年度比で約8割の削減（県内の温室効果ガス排出量の直近のデータが平成17年度であるため、平成17年度のデータをもとに算出）
- ・CO2削減量は1台当たりのCO2排出量は、電気自動車がガソリン車の1/4、プラグインハイブリッド車は1/3として算出

④充電インフラ箇所数

- ・短期的には、県・市町の庁舎、主な観光施設、自動車販売店・電力事業者の営業所、ショッピングセンター等で50箇所程度、中期的には小学校区に1箇所程度、長期的には、バッテリーの性能が向上していることが予想されるため、それ以上の整備は不要として設定

<参考>

新車販売台数や自動車台数の推計に当たっては、国立社会保障・人口問題研究所の都道府県別将来推計人口（平成19年5月29日）を参考に人口を推計し、平成17年度の「20歳～64歳」人口に対する自動車の販売台数割合や自動車保有割合で、目標年度の台数を算出

	平成19年 (2007)	平成25年 (2013)	平成32年 (2020)	平成62年 (2050)
全体人口(千人)	816	795	763	610
20歳～64歳(千人)	463	437	404	312

**1-3②
目標の達成
についての
考え方**

(1)短期：①EV・pHVの初期需要の創設、②充電インフラの整備、③普及啓発、④効果評価の実施により、年間新車販売台数で、電気自動車200台、プラグインハイブリッド車400台を目指す。

①EV・pHVの初期需要の創設

- ・購入支援、税や金利の優遇により車両購入時のインセンティブを付与

②充電インフラの整備

- ・県、市町において率先して充電インフラを整備（特に拠点市町に重点を置いた整備）
- ・電力会社、企業等と連携して充電インフラを整備

③普及啓発

- ・原子力発電によるCO2ゼロの電力利用を背景として、電気自動車と住環境を一体として整備した省エネ、省コスト化による「ゼロカーボンライフ」の提案や観光レンタカーによる「ゼロカーボン・エコツーリズム」の実施により、普及啓発を推進

④効果評価

- ・モニター等にアンケートを実施し、その内容を施策に反映

(2)中期：車両価格の低下、充電インフラの民間での整備、普及啓発の実施により、年間新車販売台数で、電気自動車6,500台、プラグインハイブリッド車6,500台を目指す。

取組み方針	普及・整備の程度及びその見込みの根拠
(1)EV・pHVの初期需要の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・購入支援制度や税の優遇の検討 ・自動車購入ローンの金利優遇 ・公共施設および量販店等でのエコ優待 	平成25年度の販売台数 電気自動車 200台 プラグインハイブリッド車 400台 【根拠】 平成19年度ハイブリッド車販売台数 543台

	<p>(2) 充電インフラの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県・市町率先導入と充電施設付き専用駐車場設置 ・ 電力会社等と連携した充電インフラの整備 	<p>平成 25 年度の充電インフラ 50 か所 【根拠】 県、市町施設、観光施設、ショッピングセンター、電力会社、自動車販売店等</p>
	<p>(3) 普及啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光レンタカーによる「ゼロカーボン・エコツーリズム」の実施 ・ 電気自動車と住環境を一体として整備した省エネ、省コスト化による「ゼロカーボンライフ」を提案 ・ カーシェアリングシステムによる県民、企業の利用機会の拡大 ・ 県・市町の率先導入とイベント等での積極活用 	<p>県内 17 市町をルートに含む「ゼロカーボン・エコツーリズム」の実施</p>
	<p>(4) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 効果評価に関する取組みの実施 	
<p>1-3③ フォローアップの方法</p>	<p>(1) 環境保全に取り組む新たな県民運動の母体として設置される「環境ふくい県民会議」にEVタウン構想の推進会議を設け、そこで普及状況・取組みを点検・調整</p> <p>(2) モニターからのアンケート内容を分析し、結果を県民会議にフィードバックし、施策に反映</p> <p>(3) 電気自動車、プラグインハイブリッド車の販売状況を、販売店から随時報告を受け把握</p> <p>(4) 充電インフラについては、「県内充電インフラマップ」を作成して広報することとし、設置者から報告を受付</p>	
<p>1-4 自治体の活力の創出等</p>		
<p>(1) 電気自動車の観光利用による情報発信と観光産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全国に先駆け電気自動車の環境を整備し、レンタカーなど観光面での利用により、本県の二酸化炭素を排出しない電気エネルギー（原子力）の供給県としてのイメージを発信 ・ 公共交通機関の不便な地域にも、環境に優しい電気自動車で誘客を促進し、エコを意識した観光産業の充実、活性化 <p>(2) 電気自動車関連産業の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エネルギー研究開発拠点化計画の一環として、二酸化炭素を排出しないクリーンで安定したエネルギーに関する研究開発に取り組み、事業化、産業化を目指すため設立した「福井クールアース・次世代エネルギー産業化協議会」と連携しながら、二次電池などの次世代エネルギー関連産業を育成 		

2-1 EV・pHVの初期需要の創出に関する事項			
①取組方針			
<ul style="list-style-type: none"> ● 県、各市町における低公害車購入支援制度や税優遇を検討し、ガソリン車（ベース車）との価格差の縮小を図り、需要者にEV・pHVの入手しやすい環境を提供する。 ● CO2 排出量や燃料費の比較等、「環境的」、「経済的」貢献度をホームページやメディアにより見せることで、県民のEV・pHVに対する意識を高める。 ● 金融機関との連携により自動車購入ローンの金利優遇を図り、EV・pHVへの更なる購入意識を促進する。 ● EV・pHVを企業、集合住宅でのカーシェアリングに導入することにより、経費負担の軽減および購入リスクの回避など、更に効果的な車利用への意識の醸成を図る。 ● 需要者の混乱を防ぐため、国、県、市町におけるEV・pHVの情報を県、市町が共有し、スムーズな情報の提供を行う。（導入推進パンフレットの作成等） 			
②5年以内に実施する予定の取組に関する事項			
取組の内容・場所	主体・時期	費用負担	普及見込み・フォローアップの方法
(a) 購入支援制度の創設 ・各市町と連携した購入支援制度の検討。 ・ガソリン車（ベース車）との分野別での比較を、パンフレット等により広く県民に伝えることによる、EV・pHVへの関心の向上。（環境貢献度、経済性、利便性など）	県、連携市町 H21～H25	国、県、市町 ※ベース車との差額に対する割合 パンフレット @30×25,000	制度の利用者数
(b) 自動車税、自動車取得税の優遇 ・各市町、県税事務所と連携した、EV・pHVに対する税制優遇の検討。	県、連携市町 H21～H25	自動車税軽減 自動車取得税	対象者数
(c) 自動車購入ローンの金利優遇 ・金融機関と連携した、購入ローンの金利優遇による、購入意欲の促進。	金融機関 H21～H25		利用者数
(d) カーシェアリングにおけるEV・pHVの活用 ・カーシェアリング実施団体に、EV・pHV導入による効果を、環境面、コスト面から比較し示すことによる、EV・pHVの利用促進。 ・カーシェアリングへのEV・pHV導入による、1台で多くの人がEV・pHVを利用することでの、効果的な普及促進。	不動産業、企業 H21～		カーシェアリングへのEV導入数 カーシェアリング会員数
(e) 公共施設および量販店等でのエコ優待 ・公共施設や有料駐車場での減免と優先利用に加え、大型ショッピングセンター等でのポイント付与などによる、EV・pHV利用者に対するインセンティブの創設。	県、連携市町、 連携企業 H21～H25		利用者数
③課題			

2-2 充電インフラの整備に関する事項

①取組方針

- 充電インフラの整備は、需要者の購入意識を左右する大きな要因である。県、市町をはじめ、電力会社や自動車メーカーが連携し、200V充電設備を県内の末端まで配備するとともに、急速充電設備を、県内を縦断する幹線道路が通る県内拠点地域、および、それらを結ぶ高速道路の中間地点に配備することで、緊急の事態にも対応した基盤体勢を早急に整え、県内におけるEV・pHVの利用について、安心して自由な移動が可能なまちづくりを行う。
- EV・pHV普及促進を図る「EVタウン構想推進会議」において意見集約を行い、設置場所等、効果的な充電インフラ整備を考案するとともに、電力会社や企業と連携して公共施設や大型量販店、コンビニなどへの充電設備の導入を促進し、県内各地で容易に充電できる環境を整備する。
- 県民が安心してEV・pHVを利用するためにも、県内において充電インフラがバランスよく十分に整備されていることが重要であり、充電設備の「見える化」により、県民に対する露出を増やし、県民のEV・pHVに対する関心を高める。
- 補助金制度の導入により、充電装置の普及速度を加速させ、安心してEV・pHVを活用できる環境をすばやく提供する。

②5年以内に実施する予定の取組に関する事項

取組の内容・場所	主体・時期	費用負担	普及見込み・フォローアップの方法
<p>(a) 県、市町、電力会社、自動車メーカー等の連携による県内全域にわたる充電インフラ整備と専用駐車場の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・充電設備の先進導入として、県施設、市町庁舎などに200V充電装置を設置するなど、県内全域まで行き渡った充電設備と専用駐車場の設置。 (初期段階においては無料で利用可能) ・県、市町、電力会社、自動車メーカーとの連携による県内を縦断する幹線道路が結ぶ県内拠点地域およびそれらを結ぶ高速道路の中間SAへの急速充電設備の設置。 ・充電設備の設置におけるメリットを示すことによる、県内企業、団体等への充電インフラの普及促進。 ・充電設備の設置を示す標識の設置。 	<p>県、市町 電力会社、自動車メーカー H21～H25</p>	<p>200V電源 1基:約10万円 急速充電 1基:約500万円 標識設置費 (調査中)</p>	<p>設置見込み数 H25:50基 設置見込み数 H25:3基</p>
<p>(b) 充電インフラ整備促進補助金制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・200V充電器および急速充電器の設置費に対する支援制度を検討。 	<p>県 H21～H25</p>	<p>(参考) 国:1/2 50万円上限</p>	<p>制度利用者数</p>
<p>(c) EVタウン構想推進会議での意見集約による、電力会社、自動車メーカーと連携した効果的な充電インフラの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EV・pHVの普及に向けた「EVタウン構想推進会議」の意見集約を踏まえた、効果的な充電インフラの整備。 ・県内企業、団体等への、充電設備の設置の促進。 ・県ホームページ等による充電設備設置企業の公表。 	<p>県、市町、電力会社 H21～H25</p>	<p>—</p>	<p>設置見込み H25:50基</p>

③課題

2-3 普及啓発に関する事項

①取組方針

- 1 世帯当たりの自動車保有台数日本一、原子力発電によるクリーンエネルギーの世界有数の供給地である本県において、運輸部門における大幅なCO2削減に不可欠とされているEV・pHVの本格普及に全国に先駆けて取り組む。
- 太陽光、ヒートポンプ、オール電化にEV・pHV充電システムを完備した「ゼロカーボンライフ」を提案し、EV・pHVを含めた新しいライフスタイルの普及促進を図る。
- 県、市町、自動車メーカー、電力会社、地元企業、団体が連携しながら、本県の産業、観光などの地域の特色を活かした効果的な普及方策を推進する。
- 近年のフリーな観光スタイルにEV・pHVを導入した、エコ体験を踏まえながら充電ポイントのある観光施設を周遊する「ゼロカーボン・エコツーリズム」を提案することで、観光ニーズに「環境性」、「経済性」などの付加価値を創出し、原子力発電によるクリーンエネルギー拠出県であるというイメージを全国へ発信する。
- 「ゼロカーボン・エコツーリズム」等により、EV・pHVを利用する機会を創出し、観光客の誘客を図るとともに、県内の観光施設、商業施設の活性化を図る。
- 企業、集合住宅等におけるカーシェアリングや、コミュニティバスへのEV・pHV導入を図ることにより、EV・pHVを利用する機会を広く県民に提供するとともに、更なる環境配慮を施した車社会を推進する。
- 福井県の特徴であるセカンドカーのEV・pHV化を図る。

②5年以内に実施する予定の取組に関する事項

取組の内容・場所	主体・時期	費用負担	普及見込み・フォローアップの方法
<p>(a) EV・pHVをオール電化住宅に組み込むことによる、「ゼロカーボンライフ」の提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車ディーラー、建築業者等との連携による、住宅展示場などを通じた「ゼロカーボンライフ」のPR。 (太陽光・ヒートポンプ・オール電化・充電システム完備) ・ゼロカーボンライフと一般生活における、環境貢献度およびコストの比較と情報発信。 ・ゼロカーボンライフ実行者に対する電気料、税制優遇の検討。 ・自動車ディーラー、ハウスメーカー、建築設計事務所、工務店等が一体となった、ゼロカーボンライフの普及促進。 	<p>県、ハウスメーカー、電力会社 H22～H25</p>	<p>—</p>	<p>オール電化住宅の普及率</p>
<p>(b) 県、市町によるEV・pHVの率先導入と試乗車の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般業務やイベントでの活用、また休日の公用車をレンタカー会社へ貸し出すなど、県民、企業への露出と乗車の機会を増やし、県内全域においてEV・pHVが活用されている実績をつくることによる、県民への関心の向上と、EV・pHVの普及促進。 	<p>県、連携市町 H21～H25</p>	<p>県 EV×10台 (リース)</p>	<p>イベント報告書 レンタカー利用回数</p>

<p>(c) 「ゼロカーボン・エコツーリズム」のモデルルート作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EV・pHVレンタカーによる、エコ体験を含んだ周遊観光のルートの作成。 ・航続距離内で安心して周遊できる観光ルートと充電ポイントに掲載したマップの作成。 ・本県の特徴を活かした観光ルートの作成。 Ex) 福井のおいしい水めぐりツアー（平成名水百選） エネルギー環境教育ツアー（電源地域） ・充電設備のある観光施設を巡るごとのポイント付与、ポイントに応じたレンタカー代の割引など、安心して格安なツアーの提供。 ・旅行会社との連携による「ゼロカーボン・エコツーリズム」の商品化。 	<p>県、県観光連盟 H22～H25</p>	<p>マップ作成費 @15×30,000</p>	<p>レンタカー利用数とポイント数</p>
<p>(d) EV・pHVレンタカー利用状況のデータベース化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホームページにおけるEV・pHVレンタカーの取扱店と予約状況の情報提供。 	<p>県、レンタカー会社 H22～H25</p>	<p>—</p>	<p>ホームページアクセス数</p>
<p>(e) 観光客が安心して利用できる環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地への充電設備の積極的な整備と、有料駐車場および入場料の減免。 ・充電装置の設置場所を示す標識の設置。 ・各観光施設に設置してある観光マップへの充電設備設置場所の表示。 	<p>県、連携市町 H22～H25</p>	<p>—</p>	<p>観光客入込み数 充電設備利用者数 有料駐車場および入場料の減免数</p>
<p>(f) 県内企業、施設、団体等との連携によるEV・pHV導入と、利用する、見ることによる普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタカー、観光タクシー、パトカー、ピザ等宅配自動車、自動車学校用車両等での活用を促すことによる、県民、企業への露出の増加と、県内全域においてEV・pHVが活用されている実績をつくることでの、県民の意識向上による、EV・pHVの普及。 ・初期段階における利用者への付加価値の提供。 Ex) EV・pHVタクシーを拾った人へ花の種プレゼントなど 	<p>連携企業、 H22～H25</p>	<p>—</p>	<p>使用者が法人の車両登録数</p>
<p>(g) 公共交通機関のEV化に向けた実証実験を行うことによる、車を持たない県民への関心の醸成。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元大学と電力会社、企業が共同開発を行っているリチウムイオン二次電池を用いたバス、電車の運行による、自動車免許を持っていない県民に対しての、EV・pHVの意識向上。 	<p>県、福井大学、北陸電力、(財)北陸産業活性化センター、三菱ふそうバス製造(株) H22～H25</p>	<p>—</p>	<p>試験的走行時におけるバスおよび電車の利用客数</p>

<p>(h) 次世代エネルギー技術の研究開発と連携したEV・pHVの普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素社会に期待されている次世代二次電池などの産業化プロジェクトに取り組んでいる、企業、大学および行政が一体となった「福井クールアース・次世代エネルギー産業化協議会」との連携による、本県の産業、観光など、本県の特徴を活かした効果的な普及方策の推進と、県民、企業が電子力発電によるクリーンなエネルギーを享受できる環境の構築。 	<p>県 H21～H25</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>(i) 団地、集合住宅および企業におけるカーシェアリングでのEV・pHV活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアリングにおけるEV・pHV導入の更なる効果を、環境面、コスト面から広く企業、県民に周知することでの、カーシェアリング利用者の増加とEV・pHVの普及促進。 ・カーシェアリングへのEV・pHV導入による、1台で多くの人がEV・pHVを利用することでの、効果的な普及促進。 	<p>不動産業、企業 H22～H25</p>	<p>—</p>	<p>カーシェアリングへのEV導入数 カーシェアリング会員数</p>
<p>(j) 福井県の特徴であるセカンドカー、サードカーとしての導入促進（タウンユース）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1世帯当たりの自動車保有台数が2.1台であること、ならびに、2台目のほとんどがタウンユースである本県の車利用の実態を県民にPRすることによる、タウンユースとしてのEV・pHVの普及促進。 ・航続距離に対する安心感と、環境面、コスト面などの導入価値を与えることによる、EV・pHV利用者の発掘 	<p>県 H21～H25</p>	<p>—</p>	<p>EV・pHV普及率</p>
<p>(k) EV・pHVオリジナルナンバープレートの利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリジナルナンバープレートを採用することによる、EV・pHVの識別化と、視覚的に訴えることでの、買替え時におけるEV・pHVへの選択の促進。 	<p>国 H21～</p>	<p>—</p>	<p>ナンバープレートの発行枚数</p>
<p>③課題</p>			

2-4 その他の事項			
①取組方針			
○効果評価			
<ul style="list-style-type: none"> ●モデル企業、モデル地区、モニターの募集を行い、走行距離、充電時間、コスト、CO2削減量等を集計し、更には充電インフラの利便性、トラブル状況などをまとめる。 ●集計した数値は、ホームページによる公表等により、県民に広く電気自動車の実用性を周知し、EV・pHVの普及促進を図る。 ●利用者から普及方法や安全に安心して利用するためのサービスの改善策を提案してもらい、その内容を施策として実施する。 			
○その他			
<ul style="list-style-type: none"> ●電気バス用の急速充電システムの開発を提案する。 ●簡易式バッテリーの開発を提案する。 ●トラブル時への対応を強化する。 ●自動車任意保険の充実。 			
②5年以内に実施する予定の取組に関する事項			
取組の内容・場所	主体・時期	費用負担	普及見込み・フォローアップの方法
(a) モデル企業、モニターの実績による実用性の分析 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車メーカーとの連携による試乗車を確保。 ・実証実験におけるモデル企業、県民モニターの募集。 (期間は1週間～2週間とし、公募する。) ・報告の集計、分析による施策への反映と、県ホームページへの公表による関心の醸成。 	県 H21	—	モデル企業、モニターによる実績値の集計、比較分析、公表
(b) 電気バス用の急速充電およびEV・pHV用簡易式バッテリーの開発 <ul style="list-style-type: none"> ・電力会社、自動車メーカーへ開発の提案 	県、電力会社、自動車メーカー — H21～H25	—	—
(c) トラブルへの対応強化 <ul style="list-style-type: none"> ・県と環境協定を結んでいる(社)日本自動車連盟福井支部と連携した、トラブル時のEV・pHVに対応できる体勢づくり。 	県、(社)日本自動車連盟福井支部 H21～	—	利用者数
(d) 自動車保険の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車保険におけるEV・pHV保険の充実と、保険料の優遇措置による、利用者の普及促進。 	保険業者	—	EV・pHV保険加入者数
③課題			

3. 平成20年度中に行う事業の内容		
取組の内容	主体・時期	費用負担
<p>・電気自動車の実証実験と普及啓発</p> <p>北陸環境共生会議(福井県、石川県、富山県および北陸経済連合会で構成)において、三菱自動車工業株式会社(以下、三菱自動車)および北陸電力株式会社と連携し、三菱自動車が開発中の電気自動車「iMiEV(アイミーブ)」を用いた実証実験と普及啓発を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化ストップ県民運動「LOVE・アース・ふくい」推進大会での展示試乗 ・マラソン大会での先導車としての使用によるPR ・BCリーグ福井ミラクルエレファント公式戦でのPR ・その他イベントでの展示 	<p>県 6月 11月</p>	<p>県</p>
<p>・EVタウン構想推進会議</p> <p>電気自動車を県内で普及させるための方策やインフラ整備について検討参加者</p> <p>電気事業者、商工会議所、市町、大規模小売店、レンタカー事業者、リース業者、金融機関等</p>	<p>県 12月</p>	<p>県</p>
4. 取組体制等		
自治体内の連携体制	<p>県の部局横断的な推進組織として新たに設置する「福井県環境計画推進会議(仮称)」において、庁内各課の連携を図る。</p>	
自動車メーカーとの連携	<p>新たな環境基本計画の策定に伴い推進組織として、環境保全に取り組む新たな県民運動の母体として設置される「環境ふくい県民会議(仮称)」にEVタウン構想の推進会議を設け、そこで、普及状況・取組みの点検や関係者間の意見交換、調整を図る。</p> <p>EVタウン構想推進会議構成員</p> <p>電気事業者、自動車メーカー、大規模量販店、レンタカー業者、金融機関、住宅メーカー、広告代理店、旅行会社、観光・旅館業者、損保会社、商工会議所、福井クールアース・次世代エネルギー産業化協議会、県・市町等</p>	
電力会社との連携		
地元企業との連携		
市区町村との連携		
地元住民との連携		
その他の関係者との連携		

※ 5年以内に実施する予定の取組については、その実施箇所を一覧できる地図を添付すること
 必要に応じて適宜、行や欄の追加、注記・例示の削除を行ってよいが、様式1、2の全体の枚数は12枚程度とすること。また、様式に入力する文字は10.5ポイント以上とすること。

(福井県)EV・pHVタウン提案書(様式2)

1-1 EV・pHVタウンとしての位置づけ

(1)福井県の特徴

- 1世帯あたりの自動車保有台数日本一2.1台(全国の1.5倍)
- 1台あたり年間走行距離10,300km(全国より1割多い)
- 公共交通機関の存続にも努力(カーセーブ戦略)
- 車に頼らざるを得ず、CO2削減には自動車本体からのCO2削減が不可欠
- 原子力によるCO2を排出しないクリーン電力の日本一の供給地域

車保有率が高く、走行距離も多く、原子力クリーンエネルギー使用可能な福井県では、電気自動車はCO2削減の切り札

(2)取組みの特徴

- 費用に対して高いCO2削減効果
- 環境基本計画による高い実現可能性と継続性

(3)取組みの先進性・モデル性

- 「ゼロカーボン・エコツーリズム」の推進
- CO2を全く排出しない「ゼロカーボンライフ」の提案

1-2. 現状分析

○福井県温室効果ガス排出量 9,302千t

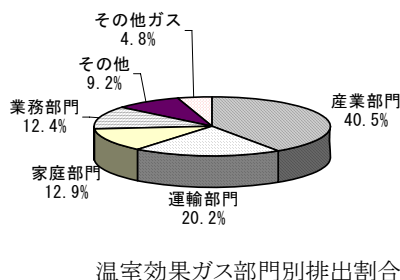
平成2年度比 全体:5.3%増
 産業:8.9%減 家庭:32.8%増
 業務58.2%増 運輸:26.6%増
 (乗用車63.2%増 貨物等5.0%増)

○自動車保有台数 643,993台

1世帯あたり、2.1台(全国1位)
 →運輸部門、特に乗用車に対する対策が重要

○これまでの取組み

平成20年度三菱自動車工業株式会社および北陸電力株式会社と連携し、三菱自動車が開発中の電気自動車「iMiEV(アイミーブ)」を用いた実証実験と普及啓発を実施



1-3. 普及目標等

○新車販売台数

平成32(2020)年にEV、pHVの新車販売台数を各6,500台

○CO2排出量

平成62(2050)年に自動車からのCO2排出量を半減

	現状	短期	中期	長期
	平成19年(2007)	平成25年(2013)	平成32年(2020)	平成62年(2050)
新車販売台数	44,562	42,100	38,900	30,000
電気自動車	0	200	6,500	30,000
割合	0%	0.5%	17%	100%
プラグインハイブリッド車	0	400	6,500	0
割合	0%	1%	17%	0%
保有自動車台数	643,993	609,000	563,000	425,000
電気自動車	0	400	20,400	425,000
割合	0%	0.1%	4%	100%
プラグインハイブリッド車	0	800	22,500	0
割合	0%	0.1%	4%	0%
CO2削減効果(千t)	0	2	85	895
CO2削減効果(%)		0.1%	5%	50%
充電インフラ箇所数	0	50	200	200

1-4. 取組内容

○初期需要創出

- ・購入支援制度や税の優遇の検討
- ・自動車購入ローンの金利優遇
- ・公共施設・駐車場の優遇(優先使用、使用料減免)
- ・ショッピングセンターでのエコ優待等利用者インセンティブの創出

○充電インフラの整備

- ・県・市町の庁舎における専用駐車場と充電システムの整備
- ・電力会社、企業と連携した、観光施設、ショッピングセンターへの整備

○普及啓発

- ・観光レンタカーによる「ゼロカーボン・エコツーリズム」の実施(観光施設、充電設備を掲載した地図を作成し安全な走行ルートを提案)
- ・太陽光発電、ヒートポンプと一体的に、CO2を排出しないライフスタイル「ゼロカーボンライフ」として普及促進
- ・カーシェアリングシステムによる県民、企業の利用機会の拡大
- ・県・市町で率先導入し、イベント等での積極活用によるPR

○効果評価

- ・モニター等にアンケートを実施し、その内容を施策に反映

○その他

- ・市町(福井市、坂井市、越前市、敦賀市、おおい町)との連携による拠点地区の設定、モデル事業の実施

1-5. 取組体制等

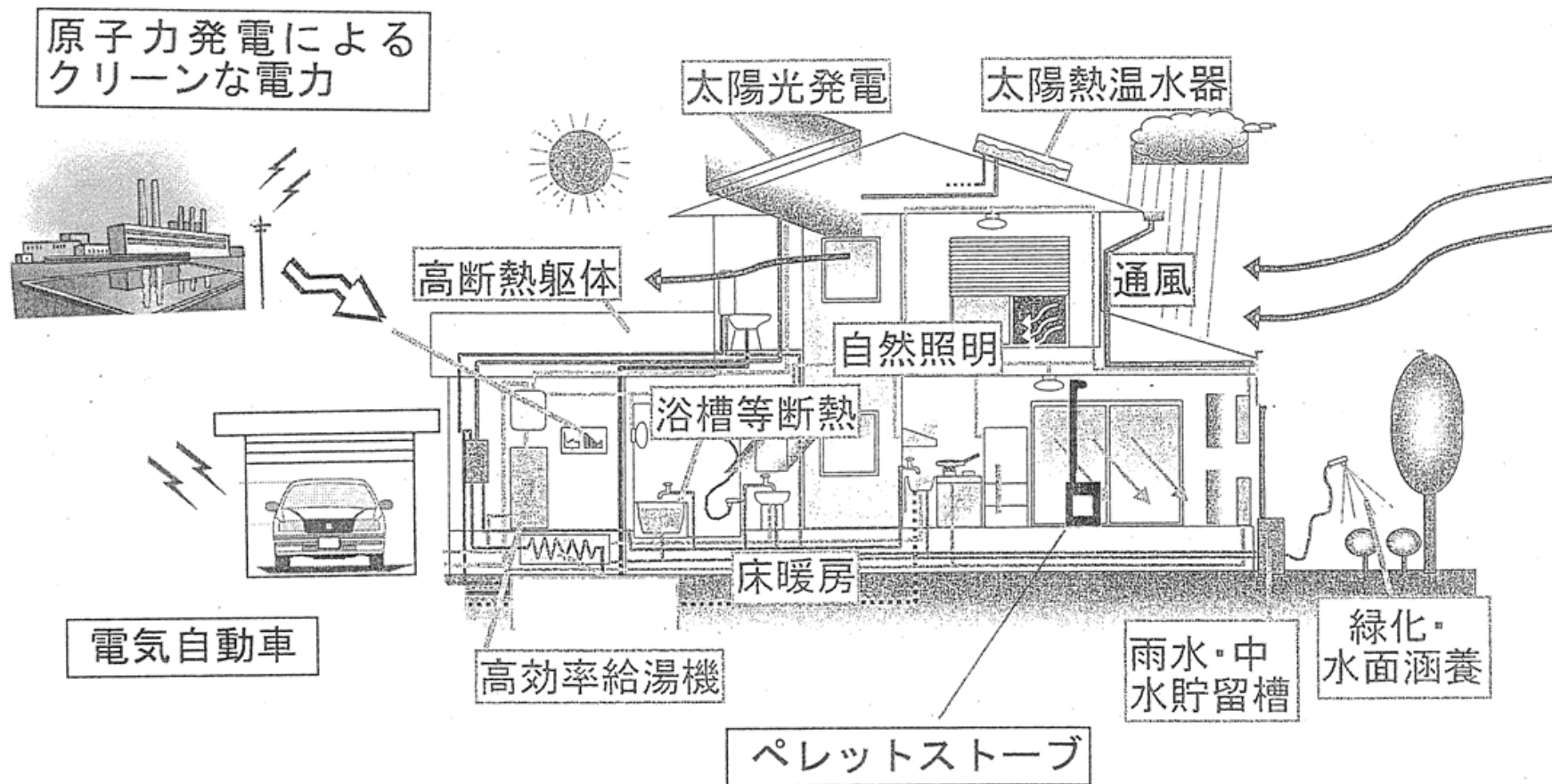
○EVタウン構想推進会議

推進組織として、新たな環境基本計画の策定に伴い設置される「環境ふくい県民会議(仮称)」を母体として、EVタウン構想の推進会議を設け、そこで普及状況・取組みの点検・調整を行う。

EVタウン構想推進会議構成員

電気事業者、自動車メーカー、大規模量販店、レンタカー業者、金融機関、住宅メーカー、広告代理店、旅行会社、観光・旅館業者、損保会社、商工会議所、福井クールアース・次世代エネルギー産業化協議会、県・市町等

(福井県)EV・pHVタウン提案書(様式2)



ゼロカーボンライフ

