

EV・pHVタウン提案書（様式1）

タイトル	自然エネルギー活用によるEV・pHVタウンの実現	
提案団体	高知県	人口：789,450人（H18.10現在）
担当者名及び連絡先	商工労働部新産業推進課 須藤 088-823-9750 / 088-823-9261 / 151901@ken.pref.kochi.lg.jp	
1.全体構想		
1.(1)EV・pHVタウンとしての位置づけ		
<p>【CO2削減効果】 EV・pHVを活用したカーシェアリング事業の実施により、県内の自動車保有台数を削減するとともに、EV・pHVに対する県民・観光客の認識を高めることでその普及促進を図り、CO2排出量の削減を実現する。</p> <p>また、ICカード一枚で公共交通機関とカーシェアのシームレスな利用環境を実現するシステムを導入し、利用に応じて蓄積したエコポイントの幅広い活用環境を整備することで、公共交通機関及びカーシェアリングの利用を促進し、民生部門でのCO2排出量の削減を推進する。</p> <p>【自然エネルギーの活用】 EV・pHVの利用による供給電力の需要増加に対応するため、太陽光発電や風力発電事業など、自然エネルギーの活用により有利な条件を備えた本県の特性を活かした取り組みを推進する。</p>		
1.(2)現状分析		
1.(2)地域特性	<p>【交通環境】 平野が少なく東西に細長い地形を有する本県においては、東西に伸びる鉄道が基幹公共交通機関として利用されているが、鉄道各駅からの公共交通機関網の整備は十分とは言えず、県民の日常生活、ビジネス及び観光においては、自家用車・タクシー・レンタカー等の自動車に依存する割合が高い。</p> <p>【人口】 全国平均に比べ人口減少及び高齢化が顕著であり、将来的にもその傾向が強まることが見込まれている。</p>	
1.(2)自動車の普及状況、CO2の排出実態等	<p>【乗用車の保有台数】 367,922台（2005末時点） 地域経済の低迷により、近年はほぼ横這い状態 （近年は普通乗用車は減少、軽乗用車は増加傾向が続いている）</p> <p>【温室効果ガス排出の実態】 1990年 2004年では全体で11%増 うち運輸部門は約85%増と部門別では最大の増加比率であり、総排出量に占める割合も4% 7%と増加している。（この間の自動車保有台数は約70%増）</p> <p>参考資料1参照</p>	

1.(2)	計画の名称及び策定期	内容
関係する既存の行政計画の内容	高知県地球温暖化対策地域推進計画(2次)平成20年4月策定	地球温暖化対策を県民総参加により総合的かつ計画的に推進するとともに、適切な進捗管理を行うことにより、削減目標の達成を目指す。
1.(3)普及目標等		
1.(3)目標		<p>【短期】EV車：県本庁公用車10台置換、県5合同庁舎の1台置換、5市町村公用車の2台置換、民間事業者+個人500台置換・導入 pHV車：空港・JR高知駅に5台、JR・くろしお鉄道5駅に2台ずつ設置 民間事業者+個人500台置換・導入 充電台数：本庁2台、県5合同庁舎・5市町村・空港・高知駅・5駅に1台ずつ設置 民間30台設置</p> <p>【中期】EV車：県本庁公用車30台置換、県出先庁舎の250台置換(全体の約1/3) 全市町村公用車3台ずつ置換(100台) 民間企業+個人7,000台置換・導入 pHV車：空港・JR高知駅に10台、JR・くろしお鉄道10駅に3台ずつ設置、 民間企業+個人5,000台置換・導入 充電台数：本庁3台、空港・高知駅に3台ずつ、各合同庁舎・全市町村・10駅に1台ずつ設置、民間100台設置 削減効果：2004時点から20%削減</p> <p>【長期】EV車：県本庁公用車の60台置換、県出先庁舎の500台置換(全体の約2/3) 全市町村公用車の6台ずつ置換(210台) 民間企業+個人81,000台置換・導入 pHV車：空港・JR高知駅に20台、JR・くろしお鉄道10駅に5台設置、 民間企業+個人30,000台置換・導入 充電台数：本庁・空港・高知駅に5台ずつ、各合同庁舎・全市町村・10駅に1台ずつ、民間300台設置 削減効果：2004時点から約50%削減(1990年レベルより約6%削減)</p> <p>1 中期目標台数は短期目標台数を含み、長期は中期を含む。 2 目標値についてはあくまでも想定値であり、関係機関から達成に向けた取り組みの確約を得たものではありません。</p>

<p>1.(3) 目標の達成 についての 考え方</p>	<p>【背景】 全国平均に比して軽自動車割合の大きい本県においては、小型車輛を中心に普及を進める業界の計画と、県民ニーズが合致するため、EV・pHV が効率的に普及する可能性がある。また、全国有数の日照量と太平洋に面した丘陵地を持つため、太陽光発電及び風力発電事業の普及が見込まれており、これら自然エネルギーを活用したEV・pHV の普及は、本県の自然豊かさをアピールする一つのツールとなり得る。</p> <p>【現状】 県民のEV・pHV に対する認識が低いため、軽自動車からの更新需要が全国に先駆けて高まるとは考えづらく、何らかのきっかけ作りが必要である。</p> <p>【短期】 走行範囲が比較的一定地域に限定される県及び市町村公用車へのEV 導入と、長距離走行も想定される市街地、特定地域及び観光地を中心としたカーシェアリング事業へのpHV 導入を行う。 さらに、セミナー等のイベント開催を通じて県内外の認識を高め、普及を促進する。 また、動力源として活用する電力を供給するための自然エネルギー発電事業の推進を図る。</p> <p>【中期】 既存の取り組みの継続とともに充電インフラの整備を促進し、民間事業者及び個人による導入促進を図る。なお、継続する取り組みについては、それまでの成果の評価分析を行い、必要に応じて内容の見直しを行う。</p> <p>(参考)</p> <p>カーシェアリング事業 以下の理由により一定の需要が見込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の整備が十分でないため、本県の一般家庭では、一家に一台ではなく一人に一台という傾向が強いが、他県に比して一人当たりの県民所得が低い本県では、その経済的負担が大きい。 ・公共交通機関の整備が十分でないため、観光客が同一地域内における移動に不便を感じている。 ・市街地在住の高齢者層は、中若年者層に比して乗用車利用頻度が低いため、購入及び維持に要する経費負担を考慮して、乗用車保有しない場合が多いことが想定される。 <p>普及・啓発イベント 自動車の温暖化への影響を認識している県民割合が大きいことから、イベントによる普及・啓発効果が見込まれる。</p> <p>統計・推計データ(参考資料2参照) (軽自動車割合) 38%(2005年) <全国平均: 25%(2005年)> (人口推計) 796千人(2005年) 708千人(2020年) 494千人(2050年) (高齢者割合) 26%(2005年) 35%(2020年) 41%(2050年)</p> <p>県民アンケート(参考資料3参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車維持所有の経済的負担が大きい : 78% ・地球温暖化に関心がある : 76% ・自動車排ガスが温暖化に影響がある : 89% ・低公害車の普及に関心がある : 77%
--	--

	取組み方針	普及・整備の程度及びその見込みの根拠
	(a)民間企業及び個人の車輛購入時における補助制度の創設	EV 購入者アンケートにおいて「購入要因の一つとなった」という回答を 50%以上得る
	(b)県及び市町村施設における充電設備の整備	1.(3) のとおり
	(c)公共施設における充電設備の整備	1.(3) のとおり
1.(3) フォローアップの方法	<ul style="list-style-type: none"> ・EV・pHV に対する認識アンケート（イベント参加者への配布、任意の県民への郵送、自治体窓口・駅・バス待合所・自動車販売店等に設置）を実施し、普及・啓発事業の評価材料とする。（年1回） ・EV・pHV を導入済みの事業者、個人に対する満足度アンケート（導入者宛に郵送）を実施し、インフラ整備に対する評価材料とする。（年1回） ・上記アンケートと共に、県民及び関係機関の参加によるシンポジウムを開催し、計画の進捗状況の評価及び計画の見直し検討を行う。 	
1.(4) 自治体の活力の創出等		
<p>【意識の向上】 県民一人一人の環境問題に取り組む意識が向上し、県全体としての環境問題への取り組みの推進に繋がる。</p> <p>【満足度の向上】 日常生活への先端技術の活用を他県に先駆けて実践することで、県民の満足度が向上する。</p> <p>【電力事業の推進】 自治体の整備する充電設備に電力を供給するため、自治体独自でメガソーラー、風力発電事業などの推進が図られる。</p>		

必ず改ページ

2. 取組内容 (取組内容の整理にあたっては「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た柱に沿って取組を分類すること。)			
2.(1) EV・pHVの初期需要の創出に関する事項			
2.(1) 取組方針			
<p>【短期】</p> <ul style="list-style-type: none"> EV・pHVの自動車取得税の優遇措置により、ガソリン自動車からの乗り換えを促進し、CO₂排出量の削減を目指す。 官公庁舎、主要駅及び空港に専用無料駐車場と無料充電設備を設置する。 <p>【中期】</p> <p>短期の取り組み成果の評価分析を元に、取り組み内容を見直す。</p>			
2.(1) 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・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)自動車取得税の優遇措置の実施 国の優遇措置に上乗せ	県 22～25年度	69,000千円 2.3% 0% 4年間1,000台購入を想定	EV 購入者アンケートにおいて「購入要因の一つとなった」という回答を50%以上得る。
(b) 専用無料駐車場と無料充電設備の設置	県・市町村 22～25年度	未定	EV 購入者アンケートにおいて「インフラに対する不安はなかった」という回答を50%以上得る。
2.(1) 課題			
(b)専用無料駐車場と無料充電設備の設置については、設置場所として主要駅及び空港を想定しているため、用地確保が課題である。			

必ず改ページ

2.(2) 充電インフラの整備に関する事項			
2.(2) 取組方針			
<p>【短期・中期】</p> <p>補助金の交付により、道の駅、スーパーマーケット、コンビニなど商業施設への充電設備の設置を促進し、各市町村に1箇所以上設置する。</p> <p>なお、ガソリンスタンド事業者が既存給油設備を充電所設備に置き換える場合には、一般事業者の新規設置に対してよりも高い補助率とする。</p>			
2.(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・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)設備導入補助金の交付(一般事業者)	県 23~25年度	25,000千円 1/3補助 15箇所設置 を想定	補助事業者アンケートにおいて、「補助金がない場合には導入しなかった」という回答を50%以上を得る。
(b)設備導入補助金の交付(燃料小売事業者)	県 23~25年度	37,500千円 1/2補助 15箇所設置 を想定	同上
2.(2) 課題			
<p>国の補助制度が整備される場合には、上乘せの補助事業とし、補助率を変更する。</p>			

必ず改ページ

2.(3) 普及啓発に関する事項			
2.(3) 取組方針			
<p>【短期】 EV・pHV 利用のメリットであるCO2 排出量の削減に併せ、利用電力を自然エネルギーで賄うことにより、「自然豊かな高知県」というイメージアップに繋がることを、県民に対してアピールする。 また、世界的に喫緊の課題であるガソリンに替わる自動車燃料の確立に向けて、県全体として取り組むことが県民の誇りであることをアピールする。</p> <p>【中期】 短期の取り組み成果の評価分析を元に、取り組み内容を見直す。</p>			
2.(3) 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・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) 温暖化対策シンポジウムの開催 温暖化対策（特に EV・pHV 利用促進）における各国及び国内での取り組み事例の紹介や、住民参加によるパネルディスカッションを行う。	県 22 年度 2 回 23～25 年度 各 1 回	2,500 千円	50 名以上の住民参加
(b) 広報活動の実施 EV・pHV の理想促進に向け、新聞、情報誌への掲載、ポスター貼付、チラシ配布、イベントでの PR、試乗会の開催、利便性向上のための利用ガイドの作成を行う。	県・市町村 22～25 年度	5,000 千円	
2.(3) 課題			

必ず改ページ

2.(4) 効果評価に関する事項			
2.(4) 取組方針			
<p>【短期・中期】</p> <p>配置されたEV・pHVの稼働率、住民及び観光客の満足度、住民の環境保全に対する意識の向上などの指標を把握することにより、事業成果の評価を行う。</p>			
2.(4) 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・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) 住民及び観光客の満足度調査の実施	県 24,25年度	500千円	EV・pHV利用者の満足度70%以上を達成する。
(b) 住民の環境保全に対する意識調査の実施	県 22,24年度	250千円	「EV・pHV事業実施が意識向上につながった」という回答を30%以上得る。
2.(4) 課題			

必ず改ページ

2.(5) その他の事項

2.(5) 取組方針

特になし

2.(5) 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・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

2.(5) 課題

必ず改ページ

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
事業の実施に向けた次の活動を通じて、次年度以降の体制、進め方等について検討を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・有識者による意見交換会 ・住民の意識調査 ・関連企業に対する事業参加の勧誘 ・カーシェアリング事業の先進地調査 	県 11月～3月	-

4. 取組体制等	
自治体内の連携体制	新産業推進課を中心に商工部門（商工政策課）、環境部門（環境共生課）との連携を図る
自動車メーカーとの連携	富士重工業（株）との連携を図る
電力会社との連携	四国電力（株）との連携を図る
地元企業との連携	日和崎石油（株）との連携を図る
地元住民との連携	NPO高知市民会議、高知エコデザイン協議会を通じての連携を図る
市区町村との連携	高知市、外4市町村との連携を図る
その他の関係者との連携	高知工科大学（筒井副学長）との連携を図る

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。

(都道府県名)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

【CO2削減効果】

EV・pHVを活用したカーシェアリング事業の実施により、県内の自動車保有台数を削減するとともに、EV・pHVに対する県民・観光客の認識を高めることでその普及促進を図り、CO2排出量の削減を実現する。

また、ICカード一枚で公共交通機関とカーシェアのシームレスな利用環境を実現するシステムを導入し、利用に応じて蓄積したエコポイントの幅広い活用環境を整備することで、公共交通機関及びカーシェアリングの利用を促進し、民生部門でのCO2排出量の削減を推進する。

【自然エネルギーの活用】

EV・pHVの普及による供給電力の需要増加に対応するため、太陽光発電や風力発電事業など、自然エネルギーの活用により有利な条件を備えた本県の特性を活かした取り組みを推進する。

1-2. 現状分析

【交通環境】

平野が少なく東西に細長い地形を有する本県においては、東西に伸びる鉄道が基幹公共交通機関として利用されているが、鉄道各駅からの公共交通機関網の整備は十分とは言えず、県民の日常生活、ビジネス及び観光においては、自家用車・タクシー・レンタカー等の自動車に依存する割合が高い。

【人口】

全国平均に比べ人口減少及び高齢化が顕著であり、将来的にもその傾向が強まることが見込まれている。

【乗用車の保有台数】

367,922台(2005末時点)

地域経済の低迷により、近年は横這い状態

(近年は普通乗用車は減少、軽乗用車は増加傾向が続いている)

【温室効果ガス排出の実態】

1990年 2004年では全体で11%増、うち運輸部門は約85%増と部門別では最大の増加比率であり、総排出量に占める割合も4% 7%と増加している。(この間の自動車保有台数は約70%増)

1-3. 普及目標等

【短期】

EV: 県・市町村公用車 25台
民間事業者・個人500台
PHV: 空港、JR・くろしお鉄道 20台
民間事業者・個人500台
充電施設:
県・市町村: 12台
空港、JR・くろしお鉄道: 7台
民間事業者: 30台

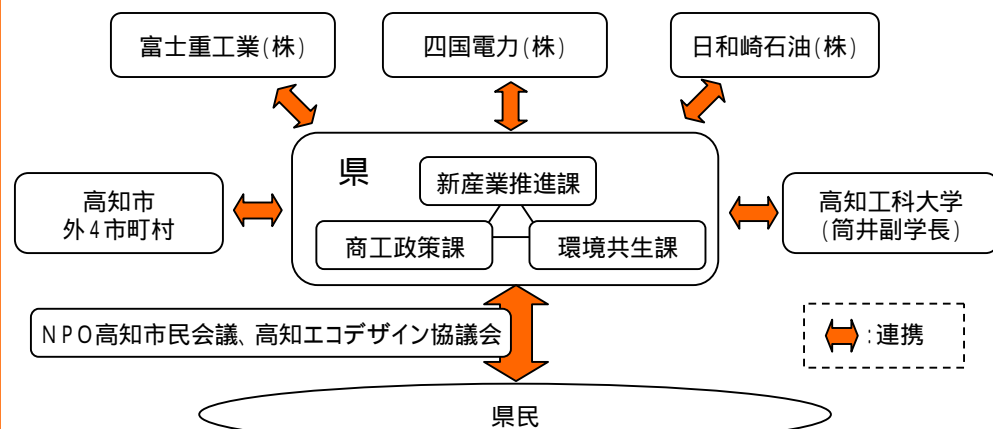
【中期】

EV: 県・市町村公用車 380台
民間事業者・個人7,000台
PHV: 空港、JR・くろしお鉄道 50台
民間事業者・個人5,000台
充電施設:
県・市町村: 42台
空港、JR・くろしお鉄道: 16台
民間事業者: 100台

【長期】

EV: 県・市町村公用車 770台
民間事業者・個人81,000台
PHV: 空港、JR・くろしお鉄道 90台
民間事業者・個人30,000台
充電施設:
県・市町村: 44台
空港、JR・くろしお鉄道: 20台
民間事業者: 300台

1-5. 取組体制等



1-4. 取組内容

【短期】

走行範囲が比較的一定地域に限定される県及び市町村公用車へのEV導入と、長距離走行も想定される市街地、特定地域及び観光地を中心としたカーシェアリング事業へのpHV導入を行う。

さらに、セミナー等のイベント開催を通じて県内外の認識を高め、普及を促進する。また、動力源として活用する電力を供給するための自然エネルギー発電事業の推進を図る。

【中期】

既存の取り組みの継続とともに充電インフラの整備を促進し、民間事業者及び個人による導入促進を図る。なお、継続する取り組みについては、それまでの成果の評価分析を行い、必要に応じて内容の見直しを行う。

(都道府県名)EV・pHVタウン提案書(様式2)

5年後のEV・pHVタウンのイメージ

カーシェアリング事業

JR高知駅

pHV 5台
充電設備 1台

JR・くろしお鉄道 主要駅

pHV 2台×5箇所
充電設備 1台



高知龍馬空港

pHV 5台
充電設備 1台



JR・くろしお鉄道主要駅及び空港にpHVを配置するカーシェアリング事業を利用する県民・観光客が年々増加している。

ICカードシステム

公共交通機関とカーシェアリングシステムの両方で活用できるICカードシステムの整備により、双方の利用者が増加している。

民間企業・個人

民間企業

・事業車輛(レンタカー、タクシー等)
・社用車輛(営業者等)

一般家庭

・セカンドカー
・少人数家族
・高齢者



EV・pHV 1,000台 充電設備 30台

民間企業・一般家庭への導入により、EV・pHVが身近なものであると県民に認識されつつある。

普及・啓蒙活動

イベント等の継続により、県民の認識がさらに高まりつつある。

・マスコミを活用したPR活動
・シンポジウム開催
・住民向け試乗会 etc

官公庁

高知県庁本庁舎

EV 10台
充電設備 2台

高知県庁総合庁舎

EV 1台×5箇所
充電設備1台×5箇所

市町村

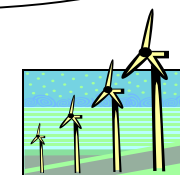
EV 2台×5箇所
充電設備1台×5箇所



官公庁による先導的利用により、県民の認識が高まりつつある。

自然エネルギー事業

動力源の確保に向けて、各市町村が独自で太陽光発電、風力発電事業等に取り組みつつある。



EV・pHVの普及促進に向けた環境整備