

## EV・PHVタウン提案書（様式1）

タイトル	『24H コビキタスネットワーク』を核とした佐賀県EV・PHVタウン構想	
提案団体	佐賀県	人口：850,211人 (平成22年9月1日現在 推計人口)
担当者名及び連絡先	担当者の所属 佐賀県くらし環境本部 地球温暖化対策課 氏名 黒田 誠 電話番号 0952-25-7079 / ファックス番号 0952-25-7783 メールアドレス kuroda-makoto@pref.saga.lg.jp	
1. 全体構想		
1.(1) EV・PHVタウンとしての位置づけ		
<p>佐賀県は、エネルギーとの関係が深く、明治期から始まったとされる石炭採掘をはじめとして、火力発電（休止中）や水力発電、山をくり貫いた揚水発電、九州初の原子力発電所、さらにはプルサーマル発電と時代それぞれの最先端エネルギーとともに歩んできた歴史があり、「佐賀県新エネルギー導入戦略的行動計画」（平成18年2月策定）では、『佐賀県は常に時代の最先端エネルギーと共に』を基本理念に、地方からのアグレッシブなエネルギー政策を発信することとしている。</p> <p>また、当県の電力は、原子力発電や水力発電等ほとんど温室効果ガスを排出しない、地球に優しい電気で賄われている。今回の提案に当たっては、このような状況を背景にして、『ゼロエミッション社会の実現』をテーマに、地球に優しい電気でクルマを走らせる『環境未来ゾーン』の構築を目指し、地球温暖化対策の一環として、さらには、地域づくりや次世代産業の育成のためにもEV・PHVの普及にしっかりと取り組んでいく。</p> <p>今回の構想の主な取組は、『24H コビキタスネットワーク』等以下のとおりとなる。</p>		
1 充電インフラの整備		
<p>全国初「24H コビキタスネットワーク（いつでも、どこでも、だれでも）」の整備</p> <p>EVの購入の検討に当たって航続距離の不安を上げる声があるが、全国初の取組として、コンビニエンスストアと連携し、県全域をフルカバーした急速充電器と普通充電器を誰もが使える「24H コビキタスネットワーク」を早期に構築し、「安心して走れる佐賀県」を確立する。</p> <p>また、充電器の継続的な運営が可能となるビジネスモデルを開発するとともに、空き情報提供や予約システムについても構築を図り、本当に継続して使える充電器網を整備する。</p> <p>EV・PHVサポートショップ</p> <p>普通充電器を備え、EV・PHV利用者にプラスワンサービスを行う「EV・PHVサポートショップ」を300店確保する。</p>		
2 普及啓発		
<p>重点モデル地域等の設定とその取組を通じたEV・PHVへの県民の関心の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部に比べ普及が遅れると懸念される農村・田園の普及を促進するための「田園モデル地区」</li> <li>・県全体でユニバーサルデザイン（UD）を進める中で、EV・PHVとUDの「やさしさ」をコンセプトとしたまちづくりを先導して進める「やさしさモデル地区」</li> </ul> <p>を重点モデル地区として設定し、普及啓発や基盤整備、様々な研究開発等の情報発信を通じて地区内住民のEV・PHVへの関心を高め、地区内での普及を加速度的に進め、その取組を他地域に波及させる。</p> <p>また、県内で交流の拠点となっている空港や駅等を拠点化することで、県民のEV・PHVへの関心を高める。</p> <p>CSO（NPO等の市民社会組織）と連携した1万人ローラー試乗会や全県キャラバン</p> <p>佐賀県は、国連公共サービス賞を受賞した「協働化テスト」等を通じて県とCSOで県民協働事業を幅広く取り組んでいる。こうした土壌を生かし、環境に熱心な県内各地域のCSOとネットワークを構築し、県民サイドから啓発を進</p>		

める。

今まで約2万人に啓発を行った経験から、EV・PHVの最大の特徴である二酸化炭素を排出しない(排出が少ない)ことと理解と合わせ、クルマが持つ「走りの楽しさ」を体感してもらうことが欠かせないと考えている。

そのため、まずは多くの人に試乗してもらうために、CSOと連携して「1万人ローラー試乗会」を展開し、実車体験をしてもらうとともに、CSOのネットワークを活かして全県キャラバンを行う。

県民サポーター1000人

啓発には県民の広がりがもっとも有効であることから、CSOの参加者、佐賀県「ストップ温暖化」県民運動推進会議(76団体、個人会員173名)や子どもエコクラブ(27団体、サポーター140名)の会員、試乗会参加者の希望者、EV・PHV利用者など、啓発の応援団となるEV・PHVサポーター1000名を任命し、県民の中からEV・PHVの良さをPRしてもらう。

### 3 初期需要の創出

行政での導入や重点モデル地域での集中導入

県はもちろん、市町の首長にも現在直接、導入の働きかけを行っており、2年間で30台導入する。

また、重点モデル地域にタクシー、レンタカー、電動バス等を早期に導入する。

購入費用の財政支援

### 4 効果評価

このような取組の効果の検証については、取組開始の前の県民アンケートを皮切りに、以降年に1回の県民アンケート、購入者へのアンケートを実施し、クルマに関する理解度、興味度、導入に必要なサービスや支援制度、充電器設置ポイント等のユーザーの声を拾い上げ、現状の分析と合わせ、施策の効果を見極め、必要に応じて、より効果的な普及策に改善していく。

(項目例)・「24hユビキタスネットワークの整備」、「1万人ローラー試乗会」、「県民サポーター」等の施策の有効性  
・重点地区の取組の有効性と類似した他地区からの取組全体の評価

## 1.(2)現状分析

### 1.(2)地域特性

- ・ 佐賀県は、九州の北西部に位置し、東は福岡県、西は長崎県、北は玄界灘、南は有明海に面しており、気候は比較的温和である。(佐賀市 平均気温 16.1、平均降水量 1,888mm)
- ・ 当県の人口は約 85 万人、面積は約 2400k m<sup>2</sup>で、主要都市間の距離は 30~50km 程度、自動車での移動時間は 1 時間程度と非常にコンパクトである。
- ・ 産業別就業者数 (H17.10.1) では、第一次産業が 11.0%、第二次産業が 24.8%、第三次産業 63.8%となっており、他の都道府県に比べて第一次産業、特に農業人口の割合が多い。
- ・ 電力の供給面では、九州電力株式会社玄海原子力発電所が立地し、エネルギー移出県となっている。  
<参考> H21 年度県内発生電力量 240 億 kWh(原子力 238 億 kWh、水力その他 2 億 kWh)、  
うち県外への送電量 170 億 kWh
- ・ 住宅用太陽光発電システムの普及率は、8 年連続日本一となっており、県民の環境意識は高い。  
平成 22 年 3 月末時点 4.45%(九州経済産業局資料から)
- ・ 交通面では、県東部の鳥栖市では、高速道路の九州自動車道、長崎自動車道及び大分自動車道が交差する鳥栖ジャンクションを抱えており、九州の交通の要衝となっているほか、来年 3 月には福岡と鹿児島を結ぶ九州新幹線が開業され、県内では、新鳥栖駅が設置される予定である。  
空港は、佐賀市街地から南 10km のところに佐賀空港(第三種空港)があり、現在 1 日当たり東京便が 4 便、大阪便が 2 便就航している。  
当県では、平成 18 年 3 月に「佐賀ユニバーサルデザイン(UD)推進指針」を策定し、UDの全県的な取組を展開し、今年 12 月に県内でも先駆的に取り組んでいる嬉野市で全国大会を開催する。

<p>1.(2) 自動車の普及状況、CO2の排出実態等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当県の自動車保有台数:約65万台、乗用車台数:約46万台(ともにH22.7月末現在) そのうち軽自動車の保有台数は約30万台(H22.3月末現在)であり、世帯当たりの軽自動車の普及率(1世帯当たり台数0.97)が全国第2位と、マイカーの依存度が高い。</li> <li>電気自動車等の県内の普及状況は、EV13台、PHV2台となっている。(県把握分)</li> <li>県内の2007年度のCO2排出量は5,478千トンであり、基準年度(1990年度)と比較すると300千トン(5.8%)増加している。</li> <li>2007年度のCO2排出量の内訳は、産業部門:1,893千トン、運輸部門:1,579千トン、民生家庭部門:970千トン、民生業務部門:906千トン、廃棄物部門:84千トン、エネルギー転換部門:1千トン、その他の部門:45千トンで、運輸部門の割合が自動車交通に頼る割合が高いことから29%と高い。</li> <li>CO2排出量の推移をみると、基準年度(1990年度)と比較し、産業部門(175千トン、8.5%)、エネルギー転換部門(32千トン、97.0%)で減少し、民生業務部門(315千トン、48.1%)、民生家庭部門(77千トン、9.3%)、運輸部門(75千トン、5.0%)で増加している。</li> <li>クリーンエネルギー自動車の購入に対して2008年度に県単独の補助を行っている。</li> <li>当県では、i-MiEVやPHVプリウスについても、いち早く導入しており、環境イベント等で7千人、知事を筆頭に職員の出張先の大会、会議等で約1万3千人にPRを行ってきた。 体験試乗参加者からは、クルマの乗り心地については、ほとんどすべての参加者が評価しており、試乗体験がクルマの良さを理解してもらうのに最も効果があると考えている。また、参加者からは「価格が安ければ買いたい」、「航続距離が短いのが気になる」など率直な声が寄せられている。</li> </ul>										
<p>1.(2) 策定済みのEV・PHV普及計画(関係する既存の行政計画)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>計画の名称及び策定期間</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・佐賀県環境基本計画 (平成12年3月策定、平成17年3月改定)</td> <td>・「環境への負荷の少ない循環を基調とする社会づくり」を基本指針の一つに掲げ、県公用車にクリーンエネルギー自動車を率先導入するとともに、低燃費・低排出ガス認定車などの環境性能やグリーン税制を広報・啓発し、買い替え時の低公害車の選択を促進することとしている。</td> </tr> <tr> <td>・佐賀県地球温暖化防止地域計画 (平成16年3月策定)</td> <td>・地球温暖化防止型社会の実現のために推進する重点対策の一つとして「自動車の適正利用」を掲げ、自動車を購入する際には低公害車を選択・導入することとしている。</td> </tr> </tbody> </table>	計画の名称及び策定期間	内容	・佐賀県環境基本計画 (平成12年3月策定、平成17年3月改定)	・「環境への負荷の少ない循環を基調とする社会づくり」を基本指針の一つに掲げ、県公用車にクリーンエネルギー自動車を率先導入するとともに、低燃費・低排出ガス認定車などの環境性能やグリーン税制を広報・啓発し、買い替え時の低公害車の選択を促進することとしている。	・佐賀県地球温暖化防止地域計画 (平成16年3月策定)	・地球温暖化防止型社会の実現のために推進する重点対策の一つとして「自動車の適正利用」を掲げ、自動車を購入する際には低公害車を選択・導入することとしている。	<p>・平成23年度に「佐賀県総合計画」、「佐賀県地球温暖化防止地域計画(改訂版)」を作成する予定で、その中でタウン構想を位置づける。</p>			
計画の名称及び策定期間	内容										
・佐賀県環境基本計画 (平成12年3月策定、平成17年3月改定)	・「環境への負荷の少ない循環を基調とする社会づくり」を基本指針の一つに掲げ、県公用車にクリーンエネルギー自動車を率先導入するとともに、低燃費・低排出ガス認定車などの環境性能やグリーン税制を広報・啓発し、買い替え時の低公害車の選択を促進することとしている。										
・佐賀県地球温暖化防止地域計画 (平成16年3月策定)	・地球温暖化防止型社会の実現のために推進する重点対策の一つとして「自動車の適正利用」を掲げ、自動車を購入する際には低公害車を選択・導入することとしている。										
<p>1.(3) 普及目標等</p>											
<p>1.(3) 目標</p>	<p>導入台数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2013年度までの短期目標 1,000台 (CO2削減量 1,870トン/1000台) <ul style="list-style-type: none"> <li>2010~2011年度 100台</li> <li>2012年度 300台 新車販売台数(32,843台 H20)の1%</li> <li>2013年度 600台 新車販売台数の2%</li> </ul> </li> <li>2020年度までの中期目標 乗用車新車販売台数の20%(6,200台程度、CO2削減量 12千トン)</li> <li>2050年度までの長期目標 全自動車保有台数の80%(28万台程度、CO2削減量 52万トン)</li> </ul> <p>充電インフラの整備 &lt;急速充電スタンド&gt;</p> <table border="1"> <tr> <td>2010年度中</td> <td>ファミリーマートと協定を締結し、7箇所設置、ディーラー2箇所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2011年度</td> <td>空港、新駅等の拠点に6箇所以上設置</td> <td>計15箇所</td> </tr> <tr> <td>2011年度以降</td> <td>その他の箇所に順次整備</td> <td></td> </tr> </table>		2010年度中	ファミリーマートと協定を締結し、7箇所設置、ディーラー2箇所		2011年度	空港、新駅等の拠点に6箇所以上設置	計15箇所	2011年度以降	その他の箇所に順次整備	
2010年度中	ファミリーマートと協定を締結し、7箇所設置、ディーラー2箇所										
2011年度	空港、新駅等の拠点に6箇所以上設置	計15箇所									
2011年度以降	その他の箇所に順次整備										

	<p>&lt;普通充電スタンド&gt;</p> <p>2011年度まで 50箇所以上 ファミリーマート店舗等を中心に整備</p> <p>2013年度まで ショッピングセンター等の普通充電器を設置したサポートショップを300店</p>
<p>1.(3)</p> <p>目標の達成についての考え方</p>	<p>&lt;導入台数&gt;</p> <p>2013年度までの短期目標については、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1年目、2年目 100台</li> <li>県、市町の公用車、タクシー・レンタカー（支援制度）を中心</li> <li>・3年目 新車販売台数の1% 300台</li> <li>・4年目 新車販売台数の2% 600台 累計導入台数1,000台</li> </ul> <p>黎明期にあるEV・PHVの普及には、「興味から理解へ、理解から実感、そして購入」の流れが重要であり、行政の先行導入、導入補助金、1万人ローラー試乗会、24hユビキタスネットワークを中心に実施する。</p> <p>中期目標（2020年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車新車販売台数の20%（6,200台程度）</li> </ul> <p>基本的には次世代自動車戦略研究会が取りまとめた「次世代自動車戦略2010」のEV及びPHVの普及見通しの最大値（20%）を採用した。</p> <p>これは、県全域フルカバーの24hユビキタスネットワークや1万人ローラー試乗会、導入補助金等により、初期段階でEV購入の不安感が解消され、EVに対する評価が定着することで、十分可能と考えている。</p> <p>（推計手法）</p> <p>直近の2008年の県人口に対する新車登録台数の割合をもとに、2020年の台数を推計</p> $804 \text{ 千人} \div 850 \text{ 千人} \times 32,843 \text{ 台} \times 20\% = 6,213 \text{ 台} \quad 6,200 \text{ 台}$ <p>長期目標（2050年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全自動車保有台数の80%（28万台程度）</li> </ul> <p>2009年7月のラクイラ・サミット（伊）では、「先進国全体で、2050年までに温室効果ガス80%以上削減」との合意があることから、全登録車両の80%の普及を目指すこととする。なお、ゼロエミッションのクルマとしてはEVのほかにFCV（燃料電池自動車）が実用車となっており、その割合をEV8割、FCV2割と見込んだ。</p> <p>（推計手法）</p> <p>直近の2008年の県人口に対する乗用車保有台数の割合をもとに、2050年の台数を推計</p> $556 \text{ 千人} \div 850 \text{ 千人} \times 650 \text{ 千台} \times 80\% \times 80\% = 272,113 \text{ 台} \quad 280,000 \text{ 台}$
	<p>&lt;充電インフラ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急速充電器のインフラの整備については、半径10km～15km程度に1箇所整備すれば安心感を醸成できるとされていることから、当県のコンパクトという特性を活かし、県全域をカバーするための「24hユビキタスネットワーク」を構築する。</li> <li>・具体的には、ファミリーマートと共同で2010年度中に7箇所、ディーラーで2箇所整備し、さらには、2011年度には空港、JR各駅（新鳥栖駅、佐賀駅、武雄温泉駅、唐津駅等）の拠点に6箇所以上整備するなど「いつでも、どこでも、だれでも」が使える「24hユビキタスネットワーク」を進めていく。</li> <li>・普通充電器は、2011年度までに急速充電器を備えた店舗以外のファミリーマートの店舗等を中心に整備するほか、2013年度までにその他ショッピングセンター、地域商店街等に300店舗の設置を目標とする。</li> </ul>

	取組み方針	普及・整備の程度及びその見込みの根拠
	(a) EV・PHVの初期需要の創出 導入補助制度、税の軽減策 重点モデル地区の設定 行政による率先導入	2013年度までにEV・PHV1,000台 ・1年目、2年目 100台 2011年度に県市町公用車30台以上 ・3年目 新車販売台数の1% 300台 ・4年目 新車販売台数の2% 600台
	(b) 充電インフラの整備 24H コピキタスネットワークの構築 設置等に対する県の財政的支援 NTTデータと連携したインフラ整備に係るビジネスモデルの構築 空き情報提供及び予約システム	主たる設置箇所であるファミリーマートと 年内に協定締結の予定
	(c) 普及啓発事業 キャラクターの公募、愛称の募集 CSOと連携した1万人ローラー試乗会、全県キャラバン 県民サポーター1000人	これまでのCSOのネットワーク等を活用
	(d) 効果評価・支援策の見直し等 協議会の設立 県民アンケートの実施 24H コピキタスネットワークの分析等	・協議会設立 11月予定 協議会で事業の進捗を管理
1.(3) フォローアップの方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・24H コピキタスネットワークの核となるファミリーマートについては、12月目処に協定を締結し、今年度からインフラ整備に着手する。また、設置の都度報告をもらう予定。</li> <li>・EV等の購入者、充電器設置者等の把握に関しては、県が2011年度の創設の補助制度により捕捉することとし、その状況に応じて、後述の協議会に報告し、購入者等の開拓を進めていく。</li> <li>・EV・PHVの普及のための支援策等に関して議論を行うプラットフォーム(土台)として、「佐賀県EV・PHV普及推進協議会(設置:本年11月予定)」を立ち上げる。</li> <li>・市町の公用車利用については、購入の都度報告してもらう。</li> <li>・県民アンケート等を毎年度定期的の実施し、ユーザー等の声を検証し、効果的な普及策に改善していく。</li> </ul>	
1.(4) 自治体の活力の創出等		
<p>世界的な潮流である地球温暖化対策の動きがこれからますます加速すると考えられるが、本県の運輸部門からの二酸化炭素排出量は2007年の実績では1990年比で5%増となっている。これは、県内の公共交通網が脆弱で車に依存する割合が高いことが要因と考えられるが、これを削減するためには、EVとPHV等の普及がカギになる。</p> <p>このため、このタウン構想により、まずは運輸部門からの排出量を削減することを目的とする。</p> <p>また、本県産業は自動車関連産業のウエイトが高く、直近の平成20年工業統計調査によると、「自動車・同付属品製造業」の製造品出荷額は出荷額全体の4.7%となっている。この業種の近況としては、2年前のリーマンショックによる世界経済の不況からようやく抜け出そうという矢先の急激な円高により、先行き不透明感が漂っている。</p> <p>一方で、EV・PHVはこれからの市場が大きく期待されており、自動車産業の新しい柱として開発が進められているので、このタウン構想を通じて、地場の関連企業に新しいビジネスチャンスを提供したいという思いもある。</p> <p>農村・田園モデルの提案に当たって現場から発せられたのが、「軽トラックが一番重宝する」とのことであり、田園の清純な空気にマッチする軽トラックのEV試作・改良に地場企業と大学との連携により試み、産業化への可能性を探る。</p> <p>EVとUDには「優しさ」という意味合いを共有しており、これを合言葉にCSOを中心に地域住民を巻き込んだ街づくりにチャレンジする。</p> <p>発電時にCO<sub>2</sub>を排出しない原子力発電や太陽光発電で生み出された電気をEV・PHVに充電することにより、EV・PHVの環境優位性を県内外に広くアピールすることができる。</p>		

2. 取組内容 ( 取組内容の整理に当たっては「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

ユーザーが不安なく走行できる環境の構築が初期需要の創出につながる 「24h コビキタスネットワーク」の整備  
また、県・市町での率先導入とあわせ、県民のコスト高への不安を払拭するため、2011年度に国補助制度の1/2程度の補助金を創設するとともに、自動車税、自動車取得税の負担軽減策を講じる。

さらに、EV・PHVの普及にはクルマの認知度を高めることが不可欠であり、地域色に富んだ地域や人が集まりやすい箇所をモデル的に選定し、重点的に普及・支援することで効果を高め、それを周辺地域へ浸透させていく。

1 田園地帯での普及「EV・PHVが似合う田園風景」<ゼロエミッション地域(原発立地)の玄海町、唐津市で実施>  
都市部に比べ普及の遅れが懸念される農村・田園地域においても、EV・PHVの普及が可能であることを示すために、JAや関連企業等と連携し重点的に普及・支援することでどのように普及につながったかを実証する。

JAと連携した販売体制の構築、充電環境整備やサービス体制の充実

軽トラックの改造EV化や、高齢者等の交通弱者対策として電動コミュニティバス、高齢者向けEVの研究検討

2 「やさしさ」をキーワードにした街づくりと一体となった普及(EV・PHVとUDとの融合)

ユニバーサルデザイン(UD)を街づくりに取り入れ、日本三大美肌の湯として名高い嬉野温泉の所在する嬉野市をターゲットに、地球にも(環境負荷のない)人にも(UD、温泉による癒し)やさしいエリアを整備することにより、「やさしさ」をコンセプトとしたまちづくりを進めるとともに、両者の取組を積極的に情報発信する。

UD化されたEV・PHV専用ゾーン(レーン)の整備 温泉旅館・ホテルでのEV・PHVレンタカーの提供  
大学等と連携した未来へ向けての実証試験の可能性の検討

・温泉水を利用した温度差発電や太陽光発電等のノンカーボン発電による充電器の設置

・UD仕様車の研究 ・ITS利用した温泉回遊自動システムの開発

3 フラグとなる拠点(将来の高速交通体系を先導する空港、新幹線駅等)のEV・PHVの拠点化と今後の普及  
今後の普及のために人が集まりやすく将来の高速交通体系の中核である空港、新幹線駅等を拠点とし、県民や観光客等に使ってもらえる環境を提供し、その情報発信を通じて県民のEV・PHVに対する認知度の向上を図る必要がある。

・佐賀空港、新幹線駅等のEV・PHV拠点化(急速充電器の整備、タクシー・レンタカーのEV・PHV化)

・空港、新幹線新駅間等のEV・PHV拠点間を結ぶ電動バス(非接触型充電式)の運行

2.(1) 3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) 行政(県・市町)での率先導入	県、市町 2010年度～	県、市町、 国補助	・2011年度までに100台 県・市町で30台以上
(b) EV・PHV購入支援策創設 ・購入補助 国補助額の1/2程度 ・タクシー、レンタカーへの補助	県、タクシー会 社、いか会社 2010年度～	県、国、タ クシー会 社等、県民	・タクシー、レンタカー、環境等に 関心のあるリーダー企業等で70台 ・2013年度までに1,000台 購入補助金で把握
(c) 自動車税・自動車取得税の優遇措置	県	県	
(d) モデル地区の推進 ・2010年度 推進組織立上げ、実施手法検討 ・2011年度～ 本格実施	県、市町、関連 団体	県等	・県、市町が中心に組成 ・県協議会参画企業等の支援

2.(1) 課題

EV・PHVの普及を自立的なものにするためには、ビジネスとして成り立たせることが必要であり、販売のビジネスよりむしろインフラ関連のビジネスをいかに展開できるかがカギとなる。

2.(2) 充電インフラの整備に関する事項

2.(2) 取組方針

試乗体験者の声にあるように、航続距離の不安を解消するために、ファミリーマート等と共同で、急速充電器と普通充電器で県全域をフルカバーした「24H コビキタスネットワーク」を構築し、「いつでも、どこでも、だれでも」使える環境を整え、「安心して走れる佐賀県」を確立することを目指す。

1 24H コビキタスネットワーク(いつでも、どこでも、だれでも)の構築 2011年度までに急速を15箇所以上県下全域で安心して走れる環境を提供するため、いつでも、どこでも、だれでも充電可能な充電器(急速・普通)網を全県域に整備する。

2 NTTデータと連携したインフラ整備に係るビジネスモデルの構築

EV・PHV普及の黎明期には、クルマの台数も少なく充電インフラの利用も多くないと見込まれていることから、それをビジネス的に維持していくことが困難といわれている。そのような課題を解決するため、会員制による月額定額制、従量課金制、両者の併用などのビジネスモデルを検討し、持続可能な普及につなげていく。

また、ユーザーへの充電器の空き情報を携帯電話から提供し、予約できるシステムの実証実験を行う。

3 普及効果の検証

24時間可能な充電網で県全域をフルカバーした地域は、全国でもないことから、EV・PHVの普及にこの24時間フルカバーがどのような効果をもたらすのかを分析・検証し、今後の全国展開に役立てる。

2.(2) 3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
<b>(a) 24H コビキタスネットワーク</b> (いつでも、どこでも、だれでも)県全域を安心して走れる24時間充電可能な充電器網の整備 ・県負担による設置 ・設置に対する県の補助(2011年度～)	県・ファミリーマート・地元ディーラー等 2010年度～	県、国、企業	(急速充電器) ・2010年度中にファミリーマート7箇所(24時間利用可能)、ディーラー2箇所 ・2011年度 空港、新駅等の拠点施設に6箇所以上配備 ・2011年度以降 その他にも順次拡大 フォローアップは協定と補助制度で把握し、HPなどにより情報提供を行う。
<b>(b) EV・PHVサポートショップ 300店舗</b> 普通充電器を備え、EV・PHV利用者にプラスワンサービスを行うサポートショップ ・設置に対する県の補助(2011年度～)	県、ファミリーマート、地域内商店街等 ~2013年度	県、国、企業	(普通充電器) ・2011年度までにファミリーマート等を中心に50箇所程度(24時間利用可能) ・2013年度までにサポートショップに300箇所以上 フォローアップは補助制度で把握し、HPなどにより情報提供を行う。

2.(2) 課題

・充電器の維持管理に係るコストに関して、クルマの普及初期段階では利用者も少なく、ビジネスとして成り立たない可能性が高く、ネックとなる電気料金(基本料金)を低減することが必要と考えている。

・クルマの使い勝手を良くするためには、全国の充電器の空き状況を手軽に確認することが必要で、通信網の整備を統一するなどが必要。

2.(3) 普及啓発に関する事項			
2.(3) 取組方針			
<p>当県は「協働化テスト」等を通じて、CSO(NPO等の市民社会組織)と県民協働事業に幅広く取り組んでおり、こうした土壌を活かし、環境に熱心なNPO等とネットワークを構築し、県民サイドから啓発を進める。</p> <p>(a) キャラクターの公募、愛称募集</p> <p>これまで県に導入した電気自動車等を覚えてもらうため、車体に県民から公募したキャラクターデザインを描いている。また、12月に導入予定のリーフについても現在車体に描くキャラクターデザインを募集している。</p> <p>さらに、この3台がそろった段階で、これらキャラクターの愛称、たとえば、電動三兄弟とみなした愛称、親子に見立てた愛称などを一般から募集し、愛称をつけ、子供から大人まで幅広くPRを行う予定である。</p> <p>(b) 重点モデル地域等の取組を通じたEV・PHVへの県民の関心の醸成</p> <p>重点モデル地区での様々な取組を情報発信し、地区内住民のEV・PHVへの関心を高め、地区内での普及を加速度的に進め、その取組を他地域に波及させる。</p> <p>また、県内で交流の拠点となっている空港や駅等を拠点化することで、県民のEV・PHVへの関心を高める。</p> <p>(c) CSO(NPO等の市民社会組織)と連携した1万人ローラー試乗会や全県キャラバン</p> <p>多くの人に試乗してもらうために、CSOと連携して「1万人ローラー試乗会」を展開し乗車体験をしてもらうとともに、CSOのネットワークを活かして全県キャラバンを行う。特に、2011年度には、早稲田大学の協力を得て電動バスを有明佐賀空港 佐賀駅間などに運行し、EVを体感してもらう。</p> <p>【1万人ローラー試乗会の取組内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての自動車学校における試乗</li> <li>・県公用車等の土日限定レンタカーの活用</li> <li>・運転免許証更新時での試乗会</li> <li>・県、市町の公用車を中心とした地元NPO等と連携した全県キャラバンの実施</li> </ul> <p>(d) 県民サポーター1000人</p> <p>啓発には、県民の広がりをもっとも有効であることから、CSO、佐賀県「ストップ温暖化」県民運動推進会議(76団体、個人会員173名)や子どもエコクラブ(27団体、サポーター140名)の会員、試乗会参加者の希望者、EV・PHV利用者など、啓発の応援団となるEV・PHVサポーター1000名を任命し、県民の中からEVの良さをPRしてもらう。</p>			
2.(3) 3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) キャラクターの公募・愛称募集 県が保有する3台のクルマのキャラクターに名前、家族構成等を公募により選定し、広報に活用する。	県、 2010年度～	県	・2台には既にキャラクターを描いている。また、12月導入のリーフ用のキャラクターを現在募集中 ・翌1月に愛称を募集
(b) 重点モデル地域等の取組を通じたEV・PHVへの県民の関心の醸成	県、市町、企業等 2011年度～	県、市町、企業等	・県民アンケートにより把握
(c) CSOと連携した1万人ローラー試乗会や全県キャラバン等	県、市町、CSO 2010年度～	県、市町他	協議会、県民会議、CSOのネットワークを活用し実施
(d) NPO、地球温暖化センター等と連携し、EV・PHV普及を推進する「EV・PHVサポーター」の募集	県、NPO、温暖化センター 2011年度～	県	2013年度までに1,000名
2.(3) 課題			
試乗体験者の大多数がEV・PHVを良いクルマとして評価していることから、多くの県民にいかに試乗してもらい、体感してもらえるかが課題			

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>各種取組に関する効果の検証については、取組開始の前の県民アンケートを皮切りに、以降年に1回のアンケート、購入者へのアンケートを実施し、クルマに関する理解度、興味度、導入に必要なサービスや支援制度、充電器設置ポイント等のユーザーの声を拾い上げ、現状の分析と合わせ、施策の効果を見極め、必要に応じて、より効果的な普及策に改善していく。</p> <p>また、24H コピキタスネットワークの利用状況のデータを取得、分析することによりビジネスモデル等の最適化を行う。</p> <p>1 佐賀県EV・PHV普及推進協議会(仮称)の設立</p> <p>EV・PHVの普及のための支援策等に関して議論を行うプラットフォーム(土台)として、行政、メーカー、ディーラー、インフラ関連企業、その他の関連団体が参画した「佐賀県EV・PHV普及推進協議会(設置:2010年11月予定)」を立ち上げ、下記の県民アンケートに対する評価や新たな普及策を議論し、真に効果的な手法を確立する。</p> <p>2 県民アンケートの実施</p> <p>3 24H コピキタスネットワークの分析等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・充電器の設置拡大に向けた持続可能なビジネスモデルの構築(2011年度~)</li> <li>・ユーザーへの充電器空き情報のネットでの提供と予約システムの実証実験(2011年度~)</li> <li>・充電器の県全域フルカバーがもたらすEV・PHVの普及効果の検証(毎年度分析)</li> </ul>			
2.(4) 3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)EV・PHV普及推進協議会の立ち上げ	県、自動車メーカー、市町、電力供給者、充電器メーカー、ユーザー、大学、JA、経済団体等 2010年度~	県ほか	協議会が、EV・PHVの普及状況や充電インフラの整備状況など全体を掌握し、進捗状況を管理する。
(b) 県民アンケートの実施 (購入者へのアンケート) (24H コピキタスネットワークの検証も含む)	県(協議会と打合せを行いながら) ・毎年度	県	"
(c)24H コピキタスネットワークの分析等 (会員による月額定額制、従量課金制、両者の併用等によるビジネスモデルの構築・実証)	県、ファミリーマート、NTTデータ、その他	県ほか	"
(d)その他の評価 ・普及台数 ・充電器の設置 ・各種実証試験等 (EV軽トラック、UD仕様車等)	・県 (毎年度 補助金で把握) ・実証事業は県自ら参画することでその都度確認していく。	県  県ほか	"  "
2.(4) 課題			
<p>精度の高い評価とするため、アンケートの内容、対象者、手法等について事前の吟味が必要</p> <p>当県でも普及のため種々の取組を行うこととしているが、評価には複層的な要因が重なっていることも多いので注意が必要であり、メーカー等の専門家と協議をしながら評価を行う。</p>			

2.(5) その他の事項			
2.(5) 取組方針			
<p>自動車教習車両として、EV・PHVの活用            教習車両とするためには、警察庁の認可が必要であるが、新規免許取得者にEV・PHVのユーザーとなってもらうべく、自動車教習所での利用を協議会で検討する。</p> <p>EV・PHV専用ナンバープレート            国民にEV・PHV車を知覚してもらう最善の方法は、専用のナンバープレートを制定することと考えるので、規制緩和を提案したい。</p> <p>デザインの自由なEVの新しい提案            EVならではのクルマの概念を変える新しいデザインやITを活用したより安全なクルマの開発に役立つような提案ができないか。</p> <p>高速道路の充電のための特例取扱い            充電のためインターから下りるEVについて通行料が継続して算定されるような新たな制度を提案したい。</p>			
2.(5) 3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)自動車教習車両として、EV・PHVの活用 県内すべての教習所	国		
(b)EV・PHV専用ナンバープレート	国		
(c)デザインの自由なEVの新しい提案	メーカー		
(d)高速道路の充電のための特例取扱	国、高速道路 (株)		
2.(5) 課題			
<p>上記の提案はいずれも社会的な制約等もあり、容易ではないと考えるが、EV・PHVの普及のために前向きに検討してもらいたい。</p>			

3.平成22年度中に行う事業の内容		
取組の内容	主体・時期	費用負担
佐賀県EV・PHV普及推進協議会(仮称)の創設 ・EV・PHV導入の働きかけ、支援策の検討 ・充電器設置の働きかけ、支援策の検討 ・実証実験の検討	事務局： 県 構成 市町、大学、自動車メーカー、地元ディーラー、インフラ整備関係(九州電力、電気工事組合、充電器や電池関連企業)・インフラ設置関係(ファミリーマート、大型ショッピングセンター、駐車場、JR九州)、ユーザー関係(レンタカー協会、バスタクシー協会、マンション開発業者)、JA、県商工会議所連合会、県商工会連合会、県経営者協会、県観光連盟、CSO 設立：11月予定	県
充電器に関する県内事業者との連携	ファミリーマートと協定を締結し、急速・普通充電器を設置 2010年度 7台 急速充電器	県、企業
関連企業との協定の締結	自動車メーカー ファミリーマート	県、企業
EV・PHVの導入	県でリーフ(日産)1台を購入(12月) 県民からキャラクターデザインを公募 県が保有する3台の愛称募集	県
4.取組体制等		
自治体内の連携体制	関連する部局との定期的協議の場の設定 (新産業課、観光課、地域福祉課、空港・交通課、新幹線活用・整備推進課、警察本部運転免許試験場)	
自動車メーカーとの連携	自動車メーカー(トヨタ、日産、三菱、富士重工業)に協議会に参画してもらい、その中で各種普及策について協議、推進	
電力会社との連携	協議会に参画してもらい、その中で充電インフラ、ネットワークの構築に向けて協議、推進	
地元企業との連携	協議会に参画してもらい、その中で充電インフラ整備、EV軽トラック改造等に関して地元企業との連携	
地元住民との連携	地域のCSOに協議会に参画してもらい、その中で協働で行う、1万人ローラー試乗会、全県キャラバン、EV・PHVセミナー(試乗展示会)、EV・PHVサポーター、EV・PHVサポーターショップの募集・普及展開を協議、推進	
市区町村との連携	協議会に参画してもらい、その中でモデル地区の推進、公用車としてEV・PHVの導入促進、インフラ整備での連携などの協議、推進	
その他の関係者との連携	早稲田大学(電動バス、EV改造)、ファミリーマート(充電インフラ)、NTTデータ(充電インフラのビジネスモデル、通信関連)に協議会に参画してもらい、その中で協議、推進	

3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。

# (佐賀県)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

佐賀県はエネルギーとの関係が深く、石炭採掘、火力発電(休止中)や水力発電、九州初の原子力発電、さらにはブルサーマル発電と時代それぞれの最先端エネルギーとともに歩んできた歴史があり、「新エネルギー導入戦略的行動計画」では、「常に時代の最先端エネルギーと共に」を基本理念に、地方からのアグレッシブなエネルギー政策を発信することとしている。また、本県は原子力発電や水力発電などの地球に優しい発電で賄われている。今回の提案に当たっては、このような状況を背景にして、「ゼロエミッション社会の実現」をテーマに地球に優しい電気でクルマを走らせる『環境未来ゾーン』の構築を目指し、地球温暖化対策の一環、さらには地域づくりや次世代産業の育成のためにもEV・PHVの普及にしっかりと取り組んでいく。

## 1-2. 現状分析

当県の人口は約86万人、乗用車台数約46万台、軽自動車の保有台数は約30万台(世帯当たり普及率 全国第2位)と、マイカーの依存度が高い。当県の面積は約2400km<sup>2</sup>とコンパクトであり、主要都市間の距離は30~50km程度である。このため、主要都市間の自動車での移動時間は1時間程度である。電力の供給面では、九州電力玄海原子力発電所が立地し、エネルギー移出県となっている。また、住宅用太陽光発電の普及率が全国第1位であり、県民の環境意識は高い。交通面では、九州自動車道、長崎自動車道及び大分自動車道が交差する鳥栖ジャンクションを抱え、自動車関連企業も多く進出している。電気自動車等の普及状況は電気自動車13台、プラグインハイブリッド2台。県内の2007年度のCO<sub>2</sub>排出量は5,478千トンであり、基準年度(1990年度)と比較すると300千トン(5.8%)増加し、運輸部門は1,579千トンで、運輸部門の割合が29%と高い。CO<sub>2</sub>排出量の推移をみると、基準年度と比較し、運輸部門(75千トン、5.0%)でも増加している。当県では、環境イベントや知事を始めとした職員の出張先で約2万人にPRを行ってきた。それを通じて、試乗体験がクルマの良さを理解してもらうのに最も効果的と考えている。また、参加者からは「価格」「航続距離」の不安の声があった。

## 1-5. 取組体制等

「佐賀県EV・PHV普及推進協議会」(仮称)を今年11月に創設する。

### 検討項目

- ・EV・PHV導入の働きかけ、支援策の検討
- ・充電器設置の働きかけ、支援策の検討
- ・実証実験の検討

### 構成

県、全市町、大学、自動車メーカー(トヨタ、日産、三菱、スバル)、地元ディーラー、インフラ整備関係(九州電力、電気工事組合、充電器や電池関連企業)・インフラ設置関係(ファミリーマート、大型ショッピングセンター、駐車場、JR九州)、ユーザー関係(レンタカー協会、バスタクシー協会、マンション開発業者)、JA、県商工会議所連合会、県商工会連合会、県経営者協会、県観光連盟

## 1-3. 普及目標等

### 導入台数

- ・2013年度までの短期目標 1,000台
- ・2020年度までの中期目標 新車販売台数の20%(6,200台程度)
- ・2050年度までの長期目標 自動車保有台数の80%(28万台程度)

### 充電インフラの整備

#### <急速充電スタンド>

2010年度中 ファミリーマートと協定を締結し、7箇所、ディーラー2箇所  
2011年度空港、新駅等の拠点に6箇所以上、2011年度以降 順次整備

#### <普通充電スタンド>

2011年度まで 50箇所以上、2013年度まで サポートショップ300箇所

## 1-4. 取組内容

### 1 充電インフラの整備

全国初「24hユビキタスネットワーク(いつでも、どこでも、誰でも)」の整備

EV・PHVサポートショップ300店

### 2 啓発普及

重点モデル地域等の設定とEV・PHVへの県民の関心の醸成

・「田園モデル地区」

・EV・PHVとUDの「やさしさ」をコンセプトとした「やさしさモデル地区」

・空港や駅等を拠点化

CSOと連携した1万人ローラー試乗会や全県キャラバン

県民サポーター1000人

### 3 初期需要の創出

行政での導入や重点モデル地域での集中導入

購入費用の財政支援

### 4 効果評価

県民アンケート等を実施し、ユーザーの声を拾い上げ、現状の分析とあわせ、施策の効果を見極め、より効果的な普及策に改善していく。

# (佐賀県)EV・PHVタウン提案書(様式2)

3年後のEV・PHVタウンのイメージ

