

第26回京都府次世代自動車普及推進協議会

日時：令和元年11月5日（火）

午後2時30分から4時15分まで

場所：ホテルルビノ京都堀川「ひえいの間」

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

- (1) 次世代自動車の普及状況及び電気自動車等普及促進計画の進捗について
- (2) 今後の次世代自動車普及方策について

4 閉 会

【本日の配付資料】

次 第、出席者名簿、配席図、京都府次世代自動車普及推進協議会の設置及び運営に関する要綱

資料1：事務局提出資料（第26回京都府次世代自動車普及促進協議会）

資料2：電気自動車等普及促進計画の進捗（詳細版）

参考資料1：他府県における次世代自動車普及施策とりまとめ結果

参考資料2：京都府電気自動車等普及の促進に関する条例

参考資料3：京都府電気自動車等普及促進計画 概要

参考資料4：京都府燃料電池自動車普及・水素インフラ整備ビジョン 概要

第 26 回京都府次世代自動車普及推進協議会 出席者

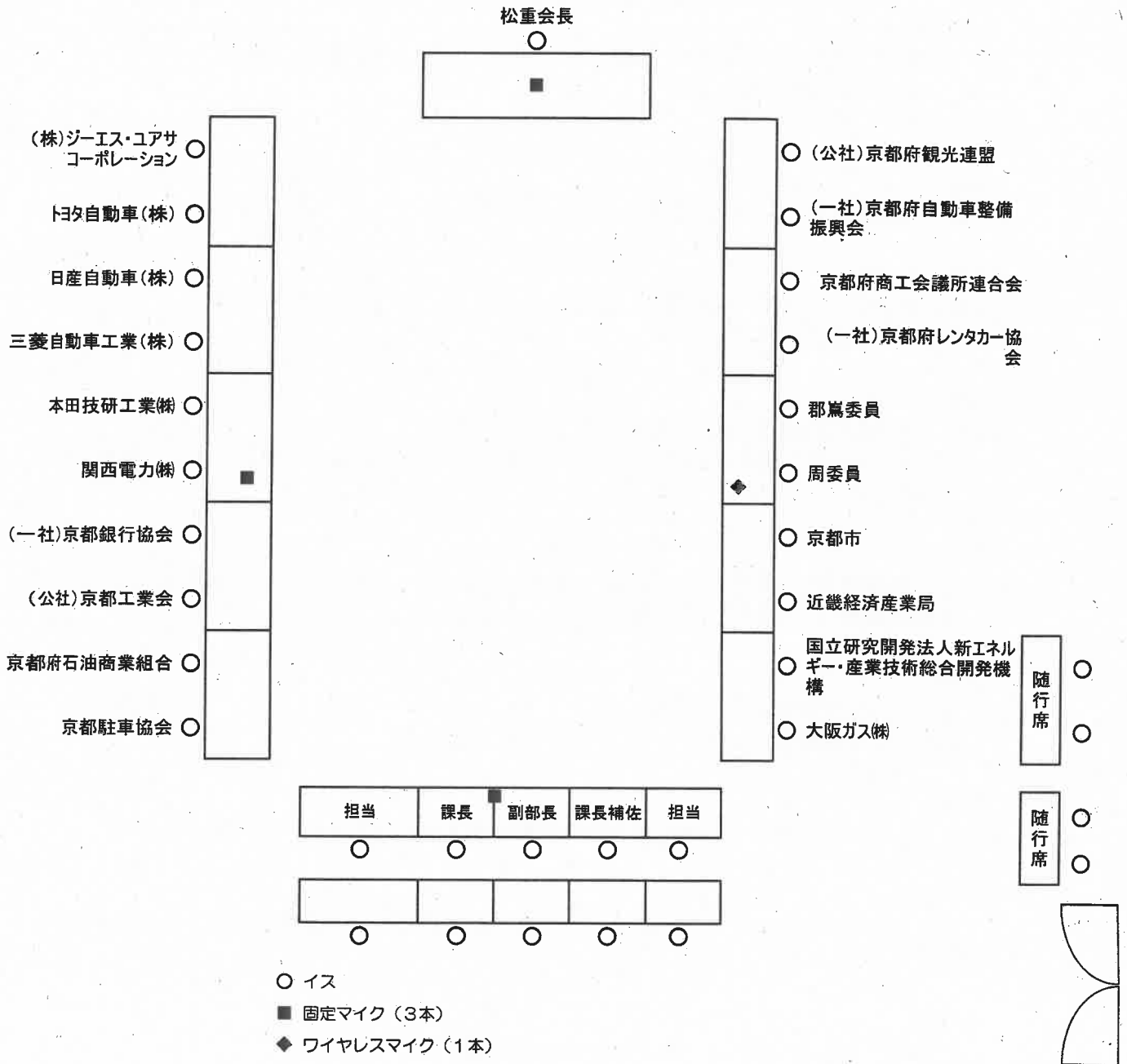
令和元年 11月 5日
ホテルルビノ京都堀川 ひえいの間

	機 関 名	職	氏 名	
			出 欠	
メーカー・電力会社等	株式会社ジーエス・ユアサ コーポレーション	代表取締役 取締役副社長	西田 啓	(代) リチウムイオン電池事業部 企画部 部長 田中 俊樹
	トヨタ自動車株式会社	近畿営業部長	中本 卓治	(代)課長 森 伸太郎
	日産自動車株式会社	理事渉外担当役員	石井 裕晶	(代) 日本事業広報渉外部 シニアマネージャー 高橋 雄一郎
	株式会社SUBARU	担当部長	岩瀬 勉	×
	三菱自動車工業株式会社	理事	廣實 郁郎	(代) 総務渉外部担当部長 五島 賢司
	本田技研工業株式会社	執行役員	鈴木 麻子	(代)開発技師 武藤 栄二
	関西電力株式会社	執行役員京都支社長	津田 雅彦	(代) 総務部長 増井 和重
学識経験者	同志社大学	名誉教授	郡 嘉 孝	○
	立命館大学	教授	周 璋 生	○
	富山大学	副学長 (京都大学名誉教授)	中川 大	×
	四国大学	学長 (京都大学名誉教授)	松重 和美	○
経済団体	一般社団法人京都銀行協会	会長	土井 伸宏	(代)業務部長 藤田 智広
	公益社団法人京都工業会	会長	中本 晃	(代)業務推進役 河野 穰
	一般社団法人京都府タクシー協会	会長	兼元 秀和	×
	京都府石油商業組合	専務理事	鳥山 正未	○
	京都駐車協会	会長	津田 和雄	(代)川端 光行
	公益社団法人京都府観光連盟	会長	柏原 康夫	(代)事務局長 栗山 晃司
	一般社団法人京都府自動車整備振興会	会長	城谷 忠	(代)総務課次長 田崎 暁
	京都府商工会議所連合会	会長	立石 義雄	(代)産業振興部 光田 都
	京都府商工会連合会	会長	沖田 康彦	×
	一般社団法人京都府レンタカー協会	会長	小國 徳人	○
	一般社団法人日本ホテル協会京都支部	支部長	福永 法弘	×
行政	京都府市長会	会長	河井 規子	×
	京都府町村会	会長	汐見 明男	×
	京都市	副市長	岡田 憲和	(代) エネルギー事業推進課長 大西 一範
	京都府	副知事	山内 修一	(代)府民環境副部長 高屋 奈尾子
オブザーバー	日本チェーンストア協会	専務理事	井上 淳	×
	一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会	専務理事	伊藤 廣幸	×
	近畿経済産業局総務企画部	参事官 (エネルギー・環境ビジネス担当)	大塚 公彦	(代) 資源エネルギー環境部 エネルギー対策課 新エネルギー 推進室 室長 大平 昌幸
	国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構	関西支部主査	阪井 康代	(代)主査 國木 政徳
	大阪ガス株式会社	マネジャー	田中 耕司	(代) 課長 岩佐 純

※敬称略

第26回 京都府次世代自動車普及推進協議会 配席図

令和元年11月5日(火)
 午後2時30分から4時15分まで
 ホテル ルビノ京都堀川「ひえいの間」



京都府次世代自動車普及推進協議会の設置及び運営に関する要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、「京都府次世代自動車普及推進協議会（以下「協議会」という。）」の協議事項、組織、運営等について必要な事項を定めるものとする。

(定義)

第2条 この要綱において「次世代自動車」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド車等をいう。

(目的)

第3条 協議会は京都府内における次世代自動車の普及を目的として、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 次世代自動車の普及推進方策（京府EV・PHVタウン推進マスタープランなど）の検討
- (2) 次世代自動車の普及啓発
- (3) その他必要な事項

(組織)

第4条 協議会は別に定める委員等をもって構成する。

(会長)

第5条 協議会に、会長1名を置き、委員の互選によってこれを選出する。
2 会長は、協議会を総括する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が必要に応じて招集する。
2 協議会において、必要があると認めるときには、専門の知識を有する者等から意見を聴くことができる。

(部会)

第7条 協議会に、専門の事項を調査審議するため、部会を置くことができる。
2 部会の組織及び運営に必要な事項は、会長が別に定める。

(公開)

第8条 協議会の会議は原則公開とする。
2 傍聴に係る手続等の必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、京都府府民環境部地球温暖化対策課において処理する。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附則

この要綱は、平成20年10月10日から施行する。

附則

この要綱は、平成21年7月27日から施行する。

附則

この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

附則

この要綱は、平成27年2月16日から施行する。

第26回 京都府次世代自動車普及促進協議会

京都府府民環境部
地球温暖化対策課
2019年11月5日

「次世代自動車の普及状況及び
電気自動車等普及促進計画の進捗について」

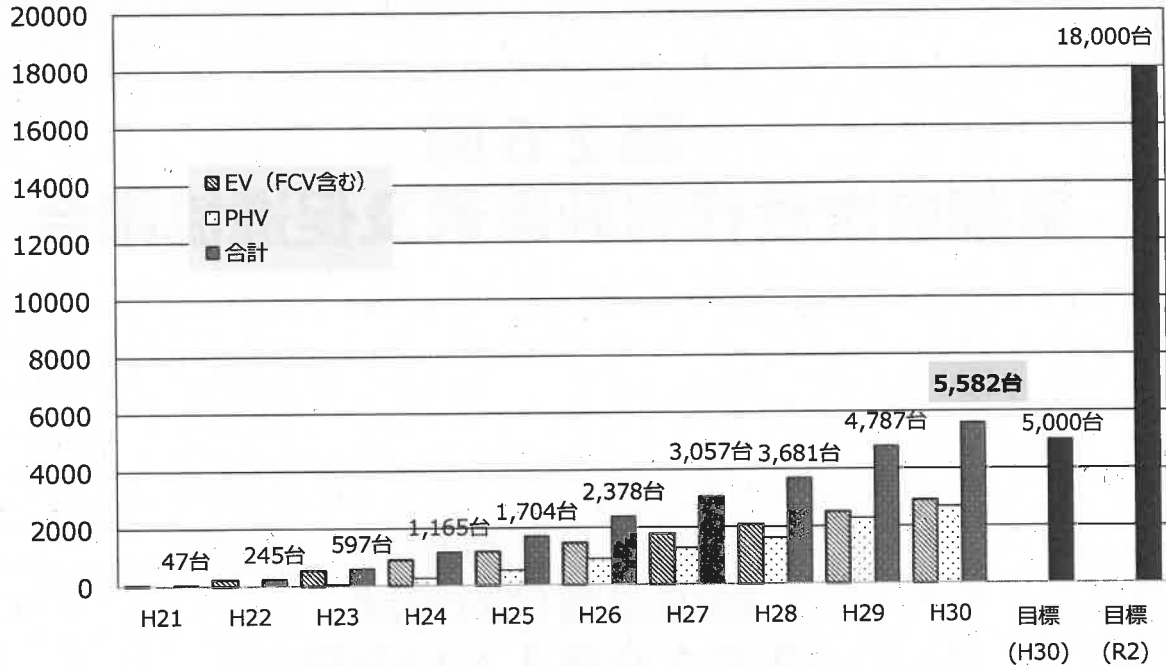
1-1 京都府における次世代自動車等の普及状況

次世代自動車 (EV・PHV・FCV) の普及状況

(目標) H30年度 : 5,000台 H32年度 : 18,000台

(実績) H30年度 : 5,582台

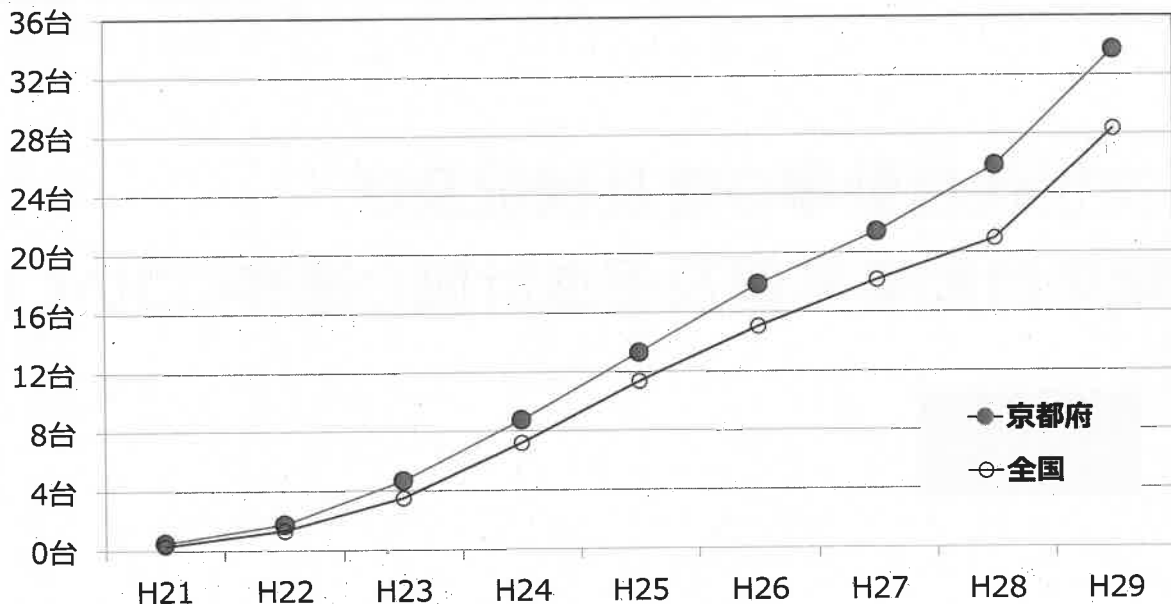
※自動車取得税をもとに算出



次世代自動車 (EV・PHV・FCV) の普及台数推移

1-2 京都府における次世代自動車等の普及状況

自動車 1万台当たりの次世代自動車台数 (全国 5位)



(計算方法) 1万台当たりの次世代自動車台数 = ① ÷ ②

各都道府県別の次世代自動車補助金交付件数 (台数) ……①

各都道府県別の乗用車、貨物車、乗合車数 (台数) ……②

①一般社団法人次世代自動車振興センターの都道府県別補助金交付状況より

②一般財団法人自動車検査登録情報協会の都道府県別・車種別保有台数表より

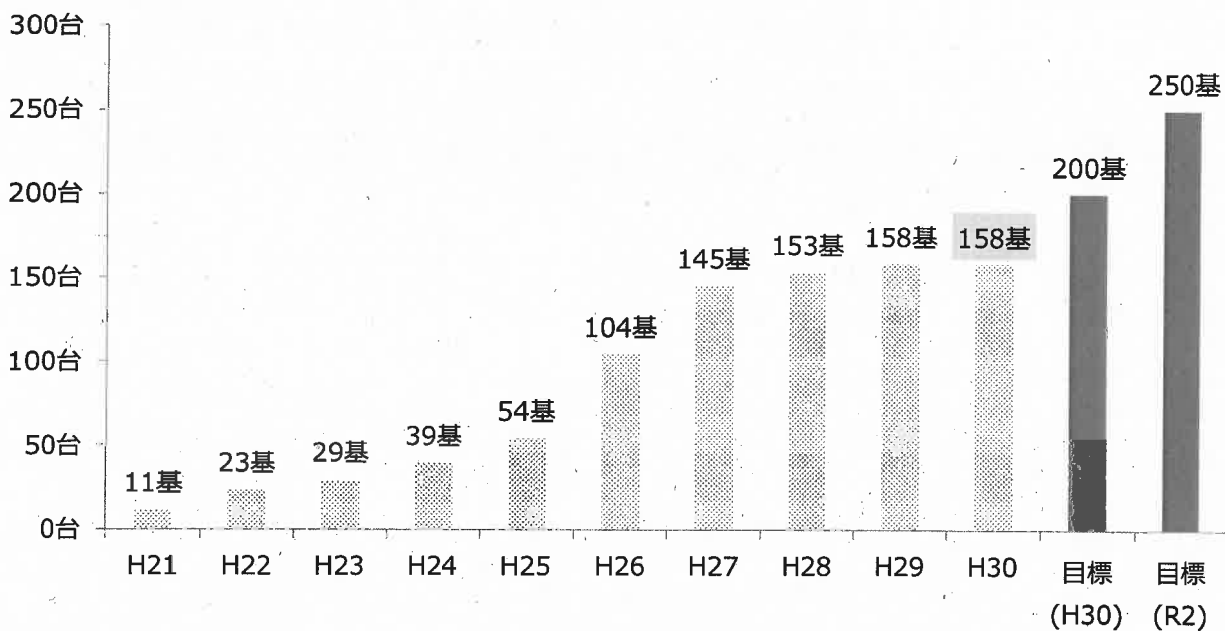
1-3 京都府における次世代自動車等の普及状況

急速充電器の普及状況

(目標) H30年度 : 200台 H32年度 : 250台

(実績) H30年度 : 158基

※CHAdeMO協議会HPより



1-4 取組総括

電気自動車の普及

H30年度の目標を達成 (実績値 : 5,582台 目標値 : 5,000台)

急速充電器のインフラ整備

H30年度の目標に未達 (実績値 : 158台 目標値 : 200台)

電気自動車普及計画の成果 (詳細は参考資料に掲載)

観光 ▶観光地におけるEV活用事例の創出
南丹市美山町で小型EVを活用 等

交通 ▶過疎地域への導入等の地域交通課題解決に向けた取組を実施

MaaS実証を府内複数箇所で実施 等

災害 ▶災害時のEV等活用の体制を構築
府地域防災計画にEV活用を位置付
展示等で府民に活用方法を啓発 等

技術開発 ▶水素社会実現に向けた技術開発を支援
個体水素源型燃料電池システムの研究を支援

エネルギー ▶スマート・エコハウス促進融資事業において、
V2Hシステムの導入に対する融資を実施 等

「今後の次世代自動車普及方策について」

2-1 前回協議会の検討状況

前回協議会意見の論点

- 技術革新に伴うE V等が果たす役割の変化、社会への影響を踏まえた取組とは。
- 2021年度以降を展望して、地方自治体は次世代自動車の普及に向けて、どのような役割を果たすべきか。

前回協議会意見の要約

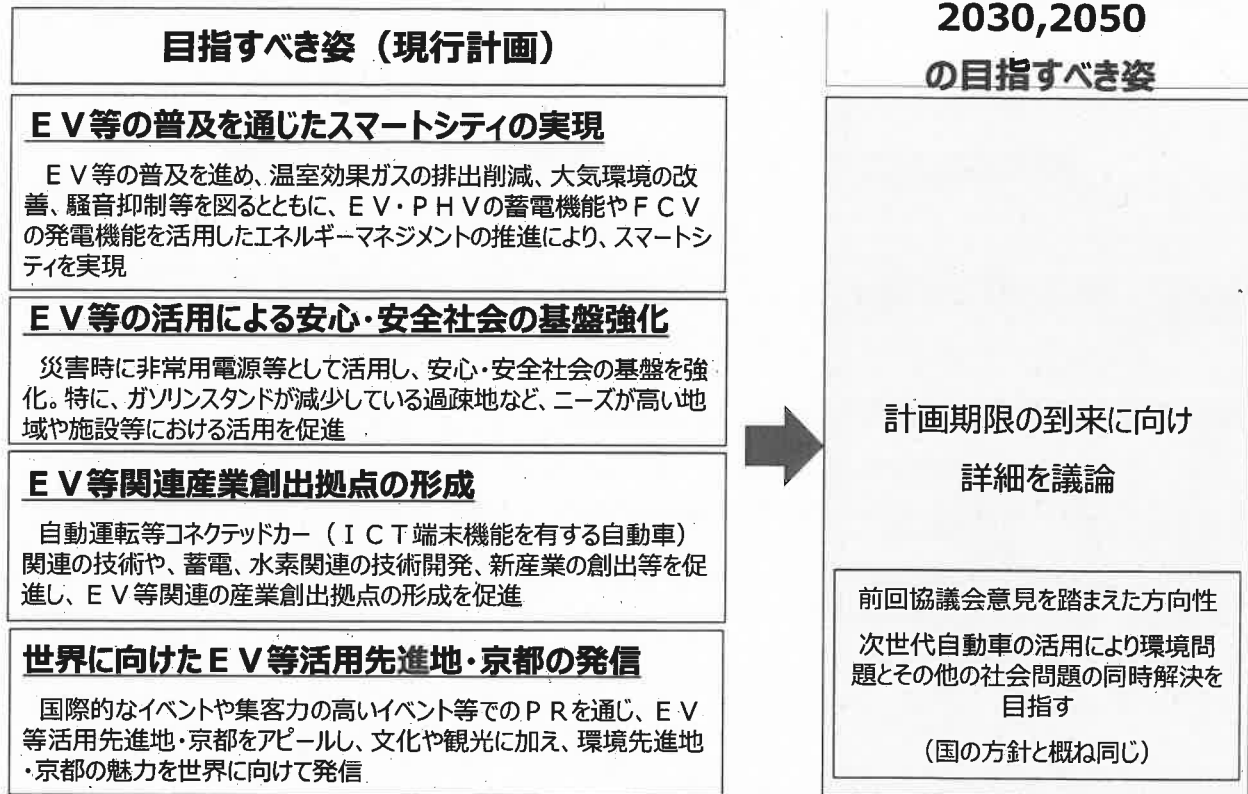
- 次世代自動車の役割等について
・次世代自動車は、環境負荷低減だけでなく、産業、災害、エネルギー管理等の課題解決に寄与する。総合的観点から普及を図ることが環境対策にも資するという視点が必要。

次世代自動車は環境問題とその他の社会問題の同時解決に資する

- 京都府に求められる役割等について
・多様な主体と連携し、複合的な事業モデルを構築していく過程では、自治体がイニシアチブをとり、協調体制を形成すべき。

イニシアチブをとり協調体制を形成する役割

2-2 目指すべき姿 京都府電気自動車等普及促進計画



2-3 国の次世代自動車普及に係る長期目標

自動車政策・産業の状況（自動車新時代）	長期ゴール（2050年まで）		
<ul style="list-style-type: none"> “CASE”等の自動車を巡る技術革新は、より効率的・安全・自由な移動を可能とし、自動車と社会の関係性に新たな地平を開く可能性（自動車新時代）。 その可能性の一つとして、地球規模での気候変動対策への積極貢献が期待される。成り行きでは、世界の自動車は新興国の経済発展や都市化の拡大等に伴いさらに増加、環境面の悪影響懸念。 積極貢献の力は電動化による環境性能向上、カギとなる電池の技術進展等は未だ途上であるが、ブレークスルーの可能性が見えてきた。 日本は、電動車（xEV）比率（約3割）、電動化の技術力、産業・人材の厚み、いずれも世界トップレベル。これらを最大限に活かして世界をリードしていくべき。 <p><small>※電動車：EV・BEV・PHEV・HEV・FCV</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> 世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する → 1台あたり温室効果ガス8割程度削減を目指す（乗用車は9割程度削減、電動車（xEV）100%想定） 車の使い方のイノベーションも追求しつつ、世界のエネルギー供給のゼロエミッション努力とも連動し、究極のゴールとしての“Well-to-Wheel Zero Emission”チャレンジに貢献 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 日本車 世界最高水準の 環境性能実現 (GHG削減等) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> × 車の使い方の イノベーション ・MaaS ・コネクテッド ・自動走行 等 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> × 世界のエネルギー供給の ゼロエミッション (電・水素・地熱のゼロエミ) </div> </div> <p style="text-align: center;">“Well-to-Wheel Zero Emission”チャレンジ</p>		

※自動車新時代戦略（中間整理）		短期（2030）	長期（2050）
国	温室効果ガス削減目標	26%削減 (2013年比)	80%削減 (2013年比)
	次世代自動車普及	新車登録台数の 2～3割を次世代自動車に	電動化100% (EV,PHV,FCV,HV)
京都府	温室効果ガス削減目標	40%削減 (1990年比)※審議中	80%削減 (1990年比)※審議中
	次世代自動車普及	新車登録台数の 5割を次世代自動車に（現行計画）	計画期限の到来に向け 詳細を議論

2-4 国の今後5年間の重点取組

長期目標に向けた基本方針と具体的アクション（今後5年間の重点取組）

- 日本の政府・自動車産業として、日本車の世界最高水準の環境性能実現に必要な技術の開発とその普及拡大に取り組みつつ、世界各国の政府・産業とも協力し、グローバルな環境改善と成長との好循環を生み出す。そのため、3つの柱で具体的取組を進める：
 - ◆自主開発のみに拘らず「オープン」なイノベーションを促進
 - ◆日本国内だけでなく「グローバル」の課題解決を目指し国際協調
 - ◆個別の課題対応でなくトータル「社会システム」を確立

オープンイノベーション促進	グローバル課題解決のための国際協調	社会システム確立
次世代電動化技術のオープンイノベーション促進 電動化のキーとなる電池、駆動装置、パワー半導体、モーター、インバーター、素材軽量化等について、産学官連携・企業間連携等により、世界に先駆けた早期実用化、生産性向上を実現	“Well-to-Wheel Zero Emission”チャレンジの方針や考え方の世界発信・共有 地球環境問題の持続的解決に向けてWell-to-Wheelベースでのゼロエミッションを目指す方針、その手段としての企業平均燃費向上の重要性等について、国際的に発信・共有	電池社会システムの構築 電池資源調達安定化、電動率リチウムイオン電池の枯渇リスクの低減手法確立、電池リユース・リサイクル市場創出等を通じ、電池及び電動車のエコサイクルを構築
内燃機関脱炭素化に向けたオープンイノベーション促進 GHG削減に引き続き重要な役割を占める内燃機関の最大限の燃費効率化や、軽金属等の高バリュー材料や軽質材料の活用化について、産学官連携・企業間連携等により実現を促進	電動化政策に関する国際協調強化 各国・地域の状況やニーズに応じた最適な形での電動車普及を促すため、各国との政府間対話等を通じ、我が国の経験等を積極的に共有しつつ、必要なインフラや制度の整備等を促進	次世代商用車利活用システムの開発促進 商用車市場における次世代車の普及にとっては、特に甲の使い方が極めて重要となることを踏まえ、課題抽出等をユースケース先行し、必要な技術開発や環境整備等を重点的に実施
自動走行時代を見据えたオープン開発基盤構築、人材育成、サプライチェーン構築強化 “CASE”がもたらす構造変化への対応を可能とする3D/バーチャルを活用したオープンな開発基盤やAIを活用した高度な開発基盤の整備等を促進	グローバルサプライチェーンの電動化対応支援 日系自動車メーカーのグローバルサプライチェーン全体において電動化への対応が確実に進むよう、人材育成等を通じ、各市場で日本車の供給を支えるサプライヤーの技術レベルの高度化等を支援	分散型エネルギー社会に向けたBEV・PHEV・FCEV普及加速、インフラ整備 分散型エネルギー社会の中で社会的価値も高まって、ビジネスベースで普及する状況となるよう初期需要の創出・インフラ整備等を加速

2-5 ご議論いただきたい点

次世代自動車の活用により環境問題とその他の社会問題の同時解決を目指し、ユースケースを創出・浸透するためにどのような方策、連携の方法があるか。

1 分野別取組の方向性について

- ・課題に対する方策例の他、EV等が活躍できる場を増やせないか。
- 業種を超えた連携方策や、府民に直接的なメリットのある施策が考えられないか。

2 取組分野について

- ・災害、エネルギー等以外にもEV等を活用できる分野がないか。

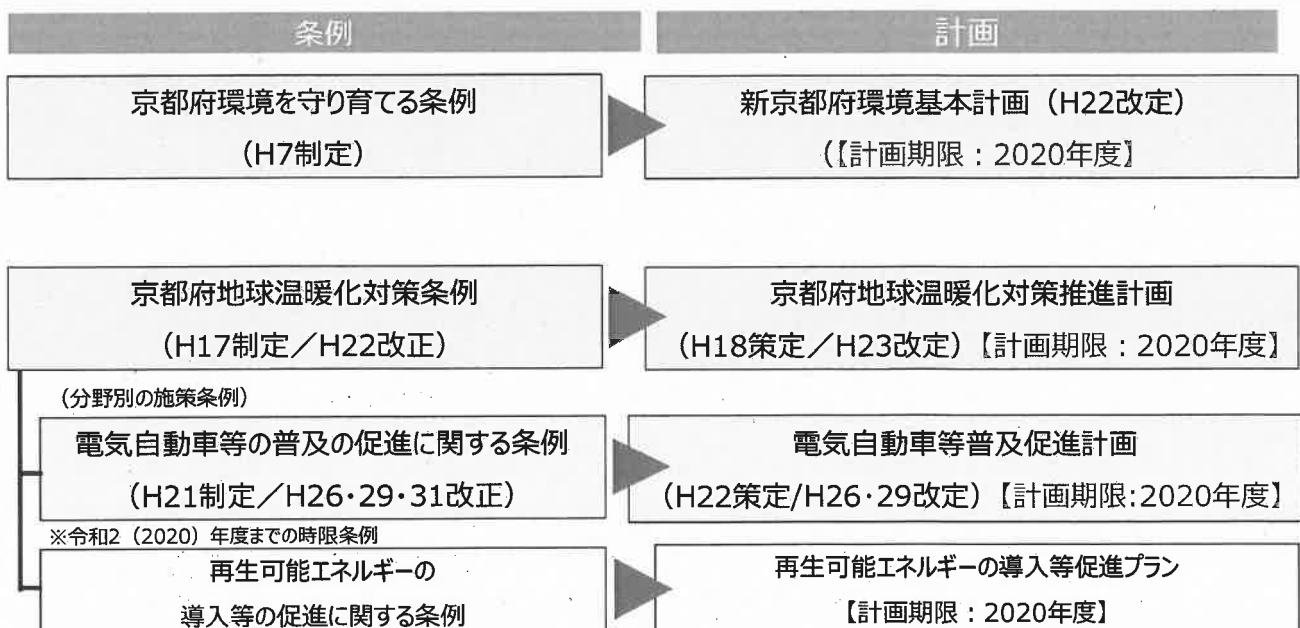
3 各企業等における脱炭素化、EV等導入に向けた考え方について

- ・取組を進める上で感じている課題は何か。

2-6 EV等を活用した今後の施策の展開例

分野	取組の方向性 (期待される効果)	課題
災害	非常用電源としての活用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急時に対応できる人材育成が必要ではないか。 取組例) 住民向け、自治体職員向け勉強会等 ■ 初動対応に加え、長期停電への対策が必要ではないか。 取組例) 業種横断的な協力体制の構築 等
エネルギー	エネルギーリソースとしての活用	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生活の場面でEV等がエネルギーリソースとして活躍する場面を増やせないか。 ■ 再生エネルギーの有効活用とEV等の活用を促す仕組みが必要ではないか。 取組例) 府民のVPP参加を促す仕組み構築 等
交通	過疎地域における交通課題解決 (MaaS技術)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「電動化」と交通課題の解決を進める仕組み (電気自動車の活躍の場を増やす) が必要ではないか。 取組例) SS過疎地のEV等の活用 等
観光	観光者向けグリーンスマートフォンモビリティの運行	<ul style="list-style-type: none"> ■ 多様な観光客層を想定してEV等活躍の場を創出できないか。 取組例) EVカーシェア 等

京都府における温暖化対策の施策体系



▶ 京都府環境審議会において2020年度の温対条例・計画の改正等に向けて審議

▶ 2050年度を見据えた当面目標 (2030年度) の温室効果ガス削減目標値の設定や目標達成に向けた施策について議論

電気自動車普及促進計画の進捗状況①

資料2

E V計画		実施 状況 ○実施 ×未実施	取組内容
大項目	具体策		
(1) E V等 の活用による スマートな 地域社会 づくり	ア 京都舞鶴港スマート・エコ・エネルギーポートのE V・P H V普及拠点化 エコ・エネルギーポートを目指す京都舞鶴港において、クルーズ船客等を対象とするレンタカー・タクシー事業者に対するE V・P H Vの導入支援、充電器の設置支援等に取り組み、E V・P H Vの魅力を国内外に向けて発信する拠点として整備を進める。	○	・舞鶴港に寄港するクルーズ船客の利用者等の観光手段として、舞鶴市内に事業所等を有するレンタカー事業者へのE V・P H Vの導入補助を実施（H29、3台）
	イ けいはんな学研都市への最先端技術の導入促進 スマートシティの形成が進むけいはんな学研都市において、同地域でのこれまでの実証成果等も活かしながら、住宅やビルとE Vが双方向で充電・給電を行うV2X（Vehicle to X）電力供給、E Vを活用したバーチャルパワープラント（VPP）の構築、FCバスの導入等、最先端技術の導入を促進する。	○	・「スマートけいはんなプロジェクト」（国交省スマートシティモデル事業に認定）により、グリーンスローモビリティ導入やカーシェアの整備を進める事業を実施。（R1）＜参考1＞
	ウ 太陽光発電設備とE V・P H Vのセット導入への支援 E V等の普及を確実に温室効果ガスの排出削減につなげるとともに、災害時等にE V・P H Vが再生可能エネルギー由来の電気を地域コミュニティ等に供給する非常用電源としての役割を果たせるよう、太陽光発電設備とE V・P H Vのセット導入を支援する。	○	・スマート・エコハウス促進融資事業において、V2Hシステムの導入に対する融資を実施（H30～）

電気自動車普及促進計画の進捗状況②

E V計画		実施 状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(1) E V等 の活用による スマートな 地域社会 づくり	エ 集合住宅居住者向けE V普及促進モデルの構築・普及 集合住宅居住者向けのE V普及策として、自動車メーカー、カーシェアリング事業者、管理組合等と協力し、集合住宅におけるE Vカーシェアリングの事業モデルを構築し、普及を図る。	×	・集合住宅での充電負担の所在の明確化が課題（参考） ・日産自動車「EV「リーフ」を新たに購入するユーザーマンション駐車場に、普通充電器を初期費用ゼロで設置できる仕組みを実証（H29） ・東京都でマンションへの充電設備設置経費補助を実施（H30～）
	オ ワークスペース・チャージングの促進 事業所に充電器を設置し、従業員が勤務中にE V・P H Vの充電を行えるようにするワークスペース・チャージングの普及を図るため、充電器の設置支援や優良事例の発信等を行う。	○	・三菱自動車工業(株)が従業員駐車場に普通充電器を整備 ・京都府温対条例に基づく特定事業者の重点取組項目として「ワークスペース・チャージングの推進」に関する取組を追加（H29～）
	カ 地域コミュニティとの協働によるE V等活用先進モデルの構築・普及 E V等を地域の活性化や問題解決に積極的に活用しようとする地域コミュニティとの協働により、地域の実情に応じたE V等活用の先進モデルを構築し、普及を図る。	○	・南丹市美山町において、EV（グリーンスローモビリティ）を活用し、農産物や商品配達や買い物客の送迎するシステムを実証実験（H28） ・木津川市において、EV（グリーンスローモビリティ）を地域の防犯活動において利用（H28） ・和束町において観光者向けE V（グリーンスローモビリティ）の運行を実施（R1）

電気自動車普及促進計画の進捗状況③

E V計画		実施 状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(2) E V等の活用による災害に強い自立分散型地域社会づくり	ア 災害時等の非常用電源としての活用 公用車として使用しているE V等を、災害時等に非常用電源として活用するとともに、平時の防災訓練等において、非常用電源としての活用を想定した訓練を実施する。また、災害拠点施設等におけるE V等の実践的活用方法等について、積極的に情報発信を行う。	○	<ul style="list-style-type: none"> 環境フェスティバル等のイベントにおいて外部給電機を活用した給電デモ等を実施 三菱自動車工業(株)、(株)GSユアサ、ニチコン(株)及び京都三菱自動車販売(株)と、府内で自然災害等が発生した場合に、EV及び給電装置の無償貸与協力を要請することができる協定を締結(H24～) 非常時の在宅医療機器向け電源としてEVの活用を想定し、医療機関とも連携した災害訓練を実施(H28) 京都府総合防災訓練でE V等の展示及び給電デモを実施(R1)
	イ E V・PHVの過疎地等への導入支援 ガソリンスタンドの減少が著しい過疎地等において、府民の「生活の足」を確保するため、E V・PHVの導入や充電器の設置を支援する。	○	<ul style="list-style-type: none"> 和束町(H29)、伊根町(H29、H30)において電動小型低速車両を活用した実証運行
	ウ E V等の医療・福祉施設等への導入支援 災害時等の非常用電源確保の必要性が極めて高い医療・福祉施設等へのE V等の導入や充電器の設置を支援する。	○	<ul style="list-style-type: none"> 非常時の在宅医療機器向け電源としてEVの活用を想定し、医療機関とも連携した災害訓練を実施(H28)

電気自動車普及促進計画の進捗状況④

E V計画		実施 状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(3) E V等関連技術の開発促進及び関連産業の振興	ア 自動運転等の実用化促進 AI、IoT、ロボットなどの技術導入が進み、自動車産業が歴史的な転換点を迎えていることを踏まえつつ、E V等との親和性が高く、また、渋滞解消などを通じて環境負荷の低減に貢献する自動運転について、実証フィールドの提供などを通じ、技術開発を促進する。	○	<ul style="list-style-type: none"> (公財) 関西文化学術研究都市推進機構において、自動運転等の新技術確立に向け、けいはんな学研都市エリアでの走行実験が可能な実証実験プラットフォーム「K-PEP」の提供を開始(H29～) けいはんな学研都市でパナソニックが研究開発中の自動運転システムを搭載したカートが公道を走行(H30) 京都府とN T Tがスマートシティ構築に向けた連携協定を締結。5 Gの実証環境を整え、公道での自動運転実験などに活用予定(R1)
	イ E V等を活用したコネクテッドカー関連ビジネスの創出促進 通信機能を備えてIoT化するE V等を活用した、オンデマンド配車サービス、遠隔車両診断等によるカスタマーサービスなどのコネクテッドカー関連ビジネスの創出を促進する。	○	<ul style="list-style-type: none"> 「スマートけいはんなプロジェクト」(国交省スマートシティモデル推進事業に認定)によりグリーンスローモビリティ導入やカーシェアの整備を進める事業を実施(R1)(再掲) 「相楽東部地域公共交通再編事業」(国交省新モビリティサービス事業)により、過疎地型MaaSの実証実験を実施(R1) <参考3>

電気自動車普及促進計画の進捗状況⑤

EV計画		実施 状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(3) EV等関連技術の開発促進及び関連産業の振興	ウ 多様な電動車両の開発・普及促進 府民生活や産業活動の様々な分野でEV等の普及を図るため、物流車両、農業車両、バイクなど、多様な電動車両の開発・普及を促進する。	○	<ul style="list-style-type: none"> ・南丹市美山町において、EV（グリーンスローモビリティ）を活用し農産物や商品配達や買い物客の送迎等を実施するシステムを実証実験（H28） ・木津川市において、EV（グリーンスローモビリティ）を地域の防犯活動において利用（H28） ・「スマートけいはんなプロジェクト」（国交省スマートシティモデル事業に認定）により、グリーンスローモビリティ導入やカーシェアの整備を進める事業を実施（R1）（再掲）
	エ 水素関連産業の振興 産学公の連携により、固体水素源型燃料電池システムや食品残渣から水素エネルギーを回収する技術の開発等を推進する。 また、エネルギーセキュリティの向上や環境負荷の低減のため、水素による電力貯蔵技術の開発を促進する。	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「京都府燃料電池自動車（FCV）普及・水素インフラ整備ビジョン」を制定（H27～） ・「水素企業の森」創出事業（地域産業育成産学連携推進事業）において京都大学等によるプロジェクトチームによる固体水素源型燃料電池システムに関する研究を支援（H28）

電気自動車普及促進計画の進捗状況⑥

EV計画		実施 状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(4) EV等に関する普及啓発・情報発信	ア 国際的なイベント等での情報発信 2020年東京オリンピック・パラリンピック関連イベントなどの国際的なイベントや学会などにおいて、EV等のPRを行うとともに、ホームページなどで京都府の取組を積極的に紹介し、「EV等活用先進地・京都」を国内外に広く発信する。	○	<ul style="list-style-type: none"> ・EVIグローバルパイロットシティプログラムに参画（H29～） ・中国広西壮族自治区訪問団との意見交換会（H30） ・京都スマートシティエキスポで「次世代モビリティと地方自治体の役割を考えるフォーラム」を実施（R1）
	イ イベント等での展示・試乗や電源としての活用 「もうひとつの京都」等のイベント等において、EV等の展示・試乗を行うとともに、照明、音響等の移動可能な電源としても活用し、EV等の多様な魅力を広くPRする。 また、京都議定書誕生20周年のキーワード「WE DO KYOTO!（環境にいいことしています）」の活用など、府民等が親しみやすい方法で情報発信を行う。	○	<ul style="list-style-type: none"> ・京都環境フェスティバルにおいて次世代自動車展示ゾーンを設け、EV等の展示・試乗会を実施 ・関西広域連合において「EV・PHV・FCV写真コンテスト」を実施（H24～H30） ・関西広域連合において、FCV普及啓発冊子を作成し、エコカー検定を実施（H30,R1）
	ウ EV等を活用したエコツーリズムの推進 タクシー事業者やレンタカー事業者に対し、EV等の導入を支援するとともに、国立公園等への超小型モビリティ（EV）の導入等を促進し、環境に負荷をかけないエコツーリズムを推進する。	○	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者、レンタカー事業者、貨物運送事業者に対するEV・PHVの導入補助（H21～H29、64台） ・超小型EVに、地域の自然や文化を音声や動画で紹介するアプリを組み込んだ専用タブレットを登載し、京都丹波高原国立公園を中心とした「森の京都」エリアにおける体験観光に活用（H29～）

電気自動車普及促進計画の進捗状況⑦

EV計画		実施状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(5) EV等の普及を支える基盤的取組	ア 初期費用の負担軽減 電気自動車等普及促進条例に基づく京都府独自の自動車取得税及び自動車税の減免制度により、EV等の初期費用の負担軽減を図り、EV等の導入を促進する。(R2年度まで。)	○	・タクシー事業者、レンタカー事業者、貨物運送事業者に対するEV・PHVの導入補助(H21～H29、64台) ・電気自動車等の普及の促進に関する条例に基づき、EV・PHV・FCVの自動車取得税を免除するとともに、登録後2年間の自動車税を約75%軽減(H21～R2)
	イ 公用車への導入促進 京都府自ら率先して公用車にEV等を導入するとともに、府内の市町村にもEV等の導入を働きかけ、京都府等が自らEV等を積極的に活用することで、府民や事業者のEV等の導入を促進する。	○	・府公用車への導入：14台 (EV：11台、PHV：2台、FCV：1台)
	ウ 充電・水素充填インフラネットワークの構築 EV・PHVの本格普及に向けて、国や自動車メーカーの支援制度を積極的に活用しながら、府内のどこにおいても安心してEV・PHVを利用できるレベルにまで、充電インフラネットワークを整備する。FCVの普及を支える水素ステーションについては、交通の結節点等への整備を促進する。 <急速充電器> 主要道路の沿線、道の駅、高速道路のインターチェンジ周辺やパーキングエリア等で重点的に整備を促進 <普通充電器> 宿泊施設、大規模商業施設、一時預かり駐車場など、滞在時間が比較的長いサービス施設を中心に整備を促進 <水素ステーション> 府内各地域の主要な交通結節点等への整備を促進	○	・急速充電器を府内11か所に整備(環境省GNDを利用)。H27から課金システムを導入。 ・「京都府次世代自動車インフラ整備ビジョン」を策定(H25) ・「京都府燃料電池自動車(FCV)普及・水素インフラ整備ビジョン」を制定(H27) ・府内市町村に対し、水素ステーションの適地調査を実施(H29)

電気自動車普及促進計画の進捗状況⑧

EV計画		実施状況 ○実施 ×未実施	これまでの取組状況
大項目	具体策		
(5) EV等の普及を支える基盤的取組	エ 再生可能エネルギー由来の電気・水素の供給促進 京都府内における再生可能エネルギーの普及を促進するとともに、再生可能エネルギー由来の電気・水素を供給する充電器・水素ステーションの整備を促進する。	○	・「京都府燃料電池自動車(FCV)普及・水素インフラ整備ビジョン」を策定(H27) ・京都府内においては水素ステーション3か所(うち1か所は建設予定)が整備(R1)
	オ ガソリンスタンド等の既存インフラの活用検討 既存のガソリンスタンドや自動車整備工場について、自動車メーカー等と協力して、充電・水素充填や車両整備等の拠点としての活用について検討する。	×	・ガソリンスタンド等の産業用地土壌汚染があった場合の浄化費用の捻出等が課題 ・立地が良く、ロードサイドビジネス向けであるため。駐車場等への活用可能性もあり。 (充電・水素充填だけでなく、カーシェア用駐車場等への活用の可能性)
(6) 更なる課題への対応検討	EV等の更なる活用やそれによる温室効果ガスの排出削減について、たとえば温室効果ガス大規模排出事業者等に対するEV等の導入義務化、自然公園等へのガソリン車・ディーゼル車の乗入規制等の規制的手法、EV等の優先レーンの設置等の優遇策などについても、幅広く検討を行っていくこととする。		2021.4に改正施行する府地球温暖化対策条例及び計画において、規制的手法や優遇策等の導入について幅広く検討 4

(参考 1)

スマートけいはんなプロジェクト

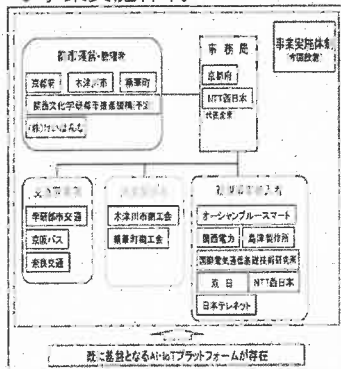
【地方公共団体: 京都府 民間事業者等代表: 西日本電信電話株式会社】*

*: 公募時点で変更

◆対象区域



◆事業実施体制



◆新技術・データを活用した都市・地域の課題解決の取組

施設間の多様な移動手段の確保

・街区間を移動するグリーンスローモビリティを導入し、ラストワンマイルの交通を確保。デマンドでの呼び出し等により利便性向上、効率化(ラストワンマイルオンデマンドモビリティの導入)
 ・カーシェア、シェアサイクル等の整備



統合プラットフォームの整備

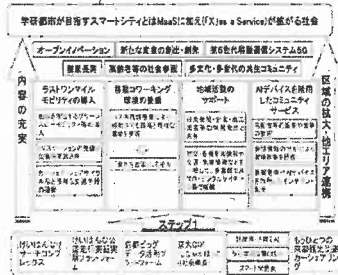
・既存の京都ビックデータプラットフォームとの接続やオープンデータ、交通事業者等からの取得データ等により統合プラットフォームを構築

ワーキング環境の整備

・京都駅と精華・西木津地区間の中距離直通バスの車内にてワーキング環境の整備
 ・企業からの認証を受けて「移動中の業務＝勤務」とし、働き方改革の取組を推進
 ・通勤者、出張者等の移動をマイカーから公共交通機関に転換

高齢者の生活支援

・AIデバイス(マイク、スピーカー)を高齢者住宅に整備し、日常の話し相手、健康相談、薬の服用や食事管理を支援
 ・音声によりラストワンマイルモビリティの手配を実施



◆2019年度の主な取組

- ・シェアサイクル、グリーンスローモビリティの実証実験
- ・高齢者向けAIデバイス(見守り、健康相談等)による地域での実用検証

(参考 2)

相楽東部地域公共交通再編事業(京都府)

地方郊外・過疎地域

実験の概要

京都府南山城村域において、既存の村営バス等の再編、自家用有償運送等の導入による村内の交通網整備に合わせ、これら交通網とJR関西本線等とも組み合わせ、シームレスな移動を生み出すための過疎地型MaaSの実証実験を行う。

構成員(予定)

京都府、南山城村、NPO法人 南山城村らおこし事業組合、南山城村社会福祉協議会、南山城、月ヶ瀬ニュータウン自治会

地域の交通課題

- 人口減少、少子高齢化により、公共交通利用者が減少し、バス事業者、タクシー事業者が撤退。それに伴い、自家用車がないと生活できない環境に。
- 村内の交通網は脆弱で、今後、更なる高齢化により、自家用車がないと、高齢者は、近隣のバス停までの移動も困難となる恐れ。

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

アプリのダウンロード数(2,700ダウンロード)
 自家用有償旅客運送バス利用者数(10人/日)
 JR大河原駅の利用者数(80人/日)
 JR月ヶ瀬口駅の利用者数(205人/日)

実験内容



