

京都府電気自動車等普及促進計画（改定版）中間案に対する府民意見募集の結果

1 意見募集期間

平成 26 年 9 月 26 日（金）から平成 26 年 10 月 23 日（木）まで

2 意見提出数

37 件（意見提出者数 10 人）

3 意見の要旨とこれに対する府の考え方

項目	意見の要旨	府の考え方
全 体	<p>計画改定に当たり、CO₂削減等の環境改善のみならず、蓄電機能を活用した街づくり等、様々な視点から普及促進計画を検討していることは評価できる。野心的な目標である「5000 台普及」を確実にするとともに、早期に「本格普及」のステージを達成されたい。</p> <p style="text-align: right;">その他賛同の御意見 6 件 計 7 件</p>	<p>本計画に掲げた施策を事業者等と連携を図りながら推進し、普及目標の達成を目指していきたいと考えています。</p>
	<p>水素エネルギーの活用も盛り込んだ案となり、電気と水素を活用した多様なエネルギーから成り立つ社会の構築に向けた計画と感ずる。</p> <p style="text-align: right;">その他賛同の御意見 1 件 計 2 件</p>	<p>今後、燃料電池車に関する情報収集や水素関連産業のあり方等についても調査研究を進め、多様なエネルギーを効率的に活用し、温暖化対策にも寄与する社会づくりを進めていきます。</p>
	<p>H32 年度に新車登録台数の 1/2 がEV/PHVとする目標については、かなりチャレンジブルなものと思われ、法的な規制なども含めた、思い切った施策が必要になると考える。</p>	<p>本計画では、中期的目標年度である平成32年度での自立的普及の実現を目指し、平成28年度末までに需要の創出拡大・本格普及へと誘導する施策を推進していきます。</p>
	<p>台数目標のみならず、方策毎の「KPI（重要業績評価指標）」を決めて、取組みのPDCAを回す仕組みが必要と思われる。</p> <p>例）ワークスペースチャージング導入企業数、高齢者福祉施設への電気自動車等導入数 等</p>	<p>御意見を踏まえて、今後の施策評価での活用を検討していきます。</p>
	<p>これまでの施策を継続することで、普及、拡大が進むと考えられる。一方で、海外で数多くのEVが普及している地域の施策を見ると、より直接的なインセンティブ（免税、減税、専用レーン、専用パーキング、各種料金の優遇など）の効果が大きいことがわかる。特にH32年度新車登録台数の目標達成に向けては、さらなる「直接的」インセンティブやワークスペースチャージングなどの施策が必要になると考える。</p>	<p>府独自の自動車税等の減免措置を継続するとともに、企業で取組が始まりつつある「ワークスペースチャージング」の促進にも取り組んでいきたいと考えています。</p>

	本計画の内容を踏まえると、将来的には、計画名を「電気自動車等普及促進計画」から、小型モビリティやFCVも内包した「次世代環境車普及促進計画」に変更してもよいのではないかと。	本計画は、電気自動車等普及促進条例に基づく計画であり、現名称としていますが、次世代自動車は多様化しており、計画の名称変更も、将来の検討課題の一つと考えています。
府民生活と地域に即した需要の創出・拡大	EV等の蓄電機能を活用した災害に強い街づくりを推し進めるため、ガイド値を設けて、一定割合をEV等に代替するという目標を持って公用車への導入促進に取り組むべき。	府の公用車への率先導入を進めていくほか、市町村に対しては、地域に応じた使い方の提案や体験の機会を設け、公用車へのEV・PHV等の導入を支援していきます。
	市町村におけるEVの導入促進に向けて、市町村を対象としたEV等の説明会・試乗会の開催やワークスペースチャージングを含む充電インフラ整備等の普及啓発を行うべき。	
	環境に良いが、ガソリン車に比べてまだ高額なEV・PHEVを購入した人が、利用に関して何か特典や優遇策を受けられるようにすると、個人での普及が促進できるのではないかと。 その他同様の御意見 1件 計2件	民間企業と連携を図りながら、今後とも、EV・PHVを利用した府内観光やショッピングで優遇や特典が付与されるサービスの開拓を進めていきます。
	1日の走行距離が150km内で利用する主婦層などの都市部利用者、1世帯に数台保有すると言われる過疎地での利用者に対しては、EV・PHEVの普及促進が期待できる。	本計画では、地域や使用目的に応じた新たな活用モデルを提案していくこととしています。
	法人の需要創出のために、EV、PHEVタクシーへの優遇・補助金を拡充することで、例えばEV、PHEVタクシーのみ初乗り運賃を下げたり、専用乗車レーンを作るなど、タクシー利用者がガソリン車よりもEV、PHEVを選択しやすい方策が考えられないかと。	これまでからEV・PHVタクシー、レンタカー、貨物運送事業者等への導入支援を行ってきたところですが、効果的な普及策について、関係団体とともに検討していきます。
充電インフラの整備	利用頻度の低い普通充電器の設置よりも、利用頻度の高い急速充電器設置の拡大が必要。更に、EVだけでなく、急速充電ができるPHEVが増加しており、充電待ちが散見されるようになっており、急速充電器の複数台設置が必要。 その他同様の御意見 1件 計2件	本計画では、府内のどこにいても電欠を回避できるレベルまで充電インフラの整備を推進していくこととしています。
	充電器の課金はまだ早いように思う。	初期普及段階においては、官民とも無料で充電器を開放してきたところですが、本格普及に向けては充電ビジネスの支援が必要と考えています。近年、民間部門を中心に有料化への移行が進んでいることを踏まえ、本計画においても課金システムの本格運用や充電ビジネスへの取組に対して支援していきたいと考えています。
	合同会社日本充電サービス（NCS）の本格的稼働が進むと、利用者の無料充電器への雪崩現象が懸念される。充電サービスの有料化が必要ではないかと。また、課金機能の後付の支援事業が必要ではないかと。	

	<p>充電施設は着実に増加しているが、認知が進んでいない。このままでは、EVは航続距離が短いとの認識が覆せない。</p>	<p>関西広域連合等と連携しながら、充電インフラの広域的な情報提供を充実していきます。</p>
	<p>身近にいつでもEV、PHEVの利用価値やエコを体験できる施設や場所を作ってほしい。</p>	<p>観光客や府民がEV・PHVを身近に体験できる機会の増強に取り組んでいきます。</p>
	<p>観光地、山間・積雪地、過疎地を踏まえた計画となっており、府内それぞれの地域特性に応じたモビリティ活用に向けた施策展開に期待。 特に低公害車が望まれる地域（重要文化財等が密集）は、EVやFCV以外の乗入規制等によって、今後は京都ならではの次世代環境車の普及促進が盛り込めたいと良いか考える。 これは『歩くまち京都』の理念とも共有できるものと思う。</p>	<p>本計画では、地域に応じたEV・PHVの活用促進やEV・PHVの多様な機能を活かした、まちづくり・地域づくりを進めることとしています。</p>
EV・PHVの多様な機能を活かしたまちづくり・地域づくり	<p>通勤車両の電動化は、航続距離に対する不安が無いことから本格普及に繋がりがやすい。また、「勤務地」にLEAF to Homeのような「給電装置」を備えることにより、通勤車両が蓄電池（=電気の備蓄）となり、災害に強い街づくりにつながると考えられる。このため、「通勤車両の電動化促進」の取組を強力に推進するため、「企業、学校、公的機関での通勤車両の電動化促進を奨励・表彰」、「通勤車両を対象としたモニター体験等の普及啓発」、「従業員向け駐車場等へのインフラ整備促進支援策」等を検討してもらいたい。</p>	<p>本計画では、事業者の協力を得ながら、ワークスペースチャージングの取組を拡大していくこととしており、それに関連して通勤車両の電動化等も促進していきたいと考えています。</p>
	<p>「安心して暮らせる・訪れられる京都」を目指し、EV等の蓄電機能を活用した「自助・公助」の環境づくりを進める施策として、高齢者福祉施設や観光・宿泊施設等への給電装置及びEV等の導入促進（補助制度・奨励制度等）施策が必要。</p>	<p>EV・PHVの蓄電機能は、災害時等に大いに活用できると考えており、EV・PHVを活用した防災機能の強化に向けた事業を検討していきます。</p>
	<p>EVは駐車している時も蓄電池として機能する事の認知が進んでいない。イベントやお祭りなどでの認知活動の推進や、避難所への設置推進が必要。</p>	<p>防災訓練における非常用電源としての活用デモンストレーション等により、蓄電池としての機能等についても啓発していくこととしています。</p>
	<p>災害発生時に道路等寸断により孤立が予想されるエリアでのEV・給電装置等を活用した街づくりモデルの検討及び水平展開が必要。</p>	<p>本計画では、地域に応じたEV・PHVの利用促進を図ることとしており、御指摘の事例も含めて、地域や使用目的に応じた新たな活用モデルを検討していきます。</p>

	過疎地の集落ごとでのEV・PHVのカーシェアの普及を促進するための補助を検討してはどうか。	本計画では、過疎地等地域に応じたEV・PHVの活用促進について検討していきます。
	「低炭素社会のまちづくり・地域づくり」の具体的な推進を目指すには、「再生可能エネルギー発電」を増やしなが、EVをそのバッファに活用することが有効であり、京都府がけいはんな実証実験で行っていたCEMSの本格導入を進めていくべきと考える。本文記載のワークスペースチャージングも、その観点で積極的に推奨されるものとする。	本計画では、省エネ・節電型社会に向けたエネルギーマネジメントの推進を位置付けており、BEMSやFEMSのほか、CEMS（地域エネルギーマネージメントシステム）も含め、EV・PHVを活用したスマートグリッドの構築を促進していくこととしています。
	将来的には、エネルギーマネジメントの観点や、防災機能の強化においてもFCVを巻き込んだ計画を織り込んでいていただきたい。	FCVは大電力を外部に給電できることから、今後の普及状況も考慮しながら、防災面でのFCVの活用を検討していきます。
	新しいタイプの電気自動車である、燃料電池自動車について記載があるが、電気自動車との関係性については記載がないため、それぞれの特徴を生かした活用の位置づけ等があるといいのではないかと考える。	本計画では、FCVを含むEV・PHVの多様な機能を活かしたまちづくり・地域づくりを推進することとしており、各車両の機能を考慮した施策を検討していきます。
新たなエネルギー産業の創出	従来の深夜電力を用いた使用体系から、再エネ発電の促進など、今後実現しようとする発電体系に合わせたものに切り替えて行く必要があり、その実現にむけては、ITSやV2X機器の開発・導入を促進する施策が必要ではないかと考える。	スマートグリッドの整備推進のため、本計画においても、エネルギーマネジメント関連新産業の創出を促進することとしています。
	EV、PHEVバスは普及が遅れており、一定数量の導入台数義務化や大容量バッテリーシステムの開発推進など働きかけてほしい。また、電池のリサイクルなどの環境対応産業にも着手してほしい。	本計画では、新たなエネルギー産業の創出のため、引き続き、大学や研究機関、企業等の技術を活かした新産業の創出を支援することとしています。
	燃料電池自動車の普及にもインフラ整備に課題があることから、本課題における施策も記載があるといいのではないかと考える。	今後、FCV普及に向けた情報収集や水素関連産業のあり方を調査研究し、水素ステーションの府内への誘致等について検討していきます。