

青森県EV・pHVタウン提案書（様式1）

タイトル	エネルギー供給基地青森発「EV・pHVが創る新たな地域社会に向けて」	
提案団体	青森県	人口：1,395,208 人 (2008年9月1日推計人口)
担当者名及び連絡先	担当者の所属 エネルギー開発振興課 氏名 石戸 彰 電話番号：017-734-9378 / ファックス番号 017-734-8213 / メールアドレス akira_ishito@pref.aomori.lg.jp	
1. 全体構想		
1.(1) EV・pHVタウンとしての位置づけ		
<p>これまでもエネルギー供給面で重要な役割を担ってきた青森県において、原子力発電や風力発電など今後の低炭素社会の中心とされるべき電源による充電で走行する電気自動車等の導入普及を進め、エネルギーの川上から川下までに配慮した持続可能な社会の先進モデルを示す。</p> <p>また、豊富な自然観光資源を活用したパーク&amp;EVライドの試みや、積雪寒冷地であることや自動車依存率が高いこと等を踏まえた北国型電気自動車等の普及方策を、他に先駆けてモデル的に導入し、我が国の電気自動車等の普及に資する。</p>		
1.(2) 現状分析		
1.(2) 地域特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・9607.05 km<sup>2</sup>と全国第8位の広い県土を有していることや公共交通機関が十分に整備されていないことから、自動車依存率が高く、世帯当たり保有台数は1.77台と全国平均の1.53台を大きく上回る。</li> <li>・県西部に当たる津軽地域を中心に全県が積雪寒冷地であり、冬季間の運転に配慮した四輪駆動車が普及している（06年の新車登録台数のうち80.5%が4WD車）。また、給湯や、冬季間の暖房・融雪には灯油等を使用することが多く、本県のエネルギー消費の80%は化石燃料に依存している。</li> <li>・05年から東北電力東通原子力発電所1号機が運転を開始し、06年度の県内の発電電力量と消費電力量の比は103.6%と電力移出県となっているほか、東北電力東通2号機、東京電力東通1、2号機、電源開発大間原子力発電所の計画が進展している。本県での発電は東通原発と水力発電、風力発電でほとんどを占め、火力発電の割合は10%以下となっている。</li> <li>・また、恵まれた風況を活かし、風力発電の立地が六ヶ所村、東通村を中心に進んでおり、07年度末現在で、169基240,625kwと全国第2位の導入量となっている。今年度中には、世界初の蓄電池併設ウィンドファームが六ヶ所村で運転開始を予定している。</li> <li>・さらに、六ヶ所村には国家石油備蓄基地や原子燃料サイクル施設等、国のエネルギーセキュリティの根幹を担う施設が立地しており、これらの施設を国民が見て触れることによる体験を通じて、幅広くエネルギーへの理解を深めるために資源エネルギー庁が進める「次世代エネルギーパーク」に08年6月に認定され、10年4月のオープンを目指している。</li> <li>・十和田八幡平国立公園、津軽国定公園、下北半島国定公園、世界自然遺産白神山地などを有し、多くの観光客が訪れているが、鉄道等公共交通機関が十分に整備されていないため、アクセス手段は専ら自動車によるところが大きい。</li> </ul>	

<p>1.(2) 自動車の普及状況、CO2の排出実態等</p>	<p>(自動車の販売、保有)</p> <p>本県の新車台数は96年の80,665台をピークに減少傾向にあり、06年は59,679台となっているが、このうち、軽自動車は97年から増加傾向にあり、06年には29,638台と普通車の30,041台とほぼ匹敵する台数となっている。新車に占める4WD車の比率は06年で80.5%と非常に高くなっている。また、本県の自動車保有台数は、90年には691,130台で06年の999,789台まで増加の一途にあったが、07年からは減少に転じており、08年には988,691台となっている。07年3月の低公害車普及率は19.7%と全国平均の29.2%に比べ、大幅に低い状況となっており、ハイブリッド車両数も2,259台にとどまっている。</p> <p>(地元企業・住民のEV・pHVに対する意識)</p> <p>07年に運輸部門省エネルギーモデル策定の際、実施したアンケートによると、53%の県民、87%の企業(軽自動車の場合57%)が、多少価格が高くても購入しても良いとの結果が出ている。</p> <p>また、6月に実施したG8エネルギー大臣会合時試乗会のアンケートでは、75%(+100万円10%、+50万円34%、+20万円31%)の県民が、車両価格が高くても購入して良いと回答している。</p> <p>(CO2の排出実態)</p> <p>04年の二酸化炭素排出量は16,738千t-CO2で、1990年比で22.2%増加している。04年の部門別排出構成は、産業部門が47.5%、民生部門が27.7%、運輸部門が15.7%(2,621千t-CO2)となっているが、いずれも基準年比20%以上増加している。産業部門においては製造業における石炭消費の増加、民生部門では家電の普及による電気使用量の増加、運輸部門では自動車の台数増加、RV車等大型車の普及によるところが主な要因となっている。</p> <p>(プラグインハイブリッド車・電気自動車のこれまでの取組、効果、課題)</p> <p>06年度には「プラグインハイブリッド車導入普及検討調査」により、pHVの導入普及に関する効果を基礎的に検討、07年度には「運輸部門省エネルギーモデル」を策定し、プラグインハイブリッド車の率先導入モデルを示し、これら構想に基づき、本年6月にはG8エネルギー大臣会合の際、プラグインハイブリッド車、電気自動車の展示試乗会を実施したところである。この省エネルギーモデル策定の際に、実施した県民アンケートによれば、普通乗用車の場合、一週間内の1日当たり最長走行距離が46km以上という回答がもっとも多く、軽自動車では20km未満という回答が6割以上であった。このことから、より大容量の蓄電池が開発されるまでは、比較的長い距離を走る普通自動車の代替としてのpHV、軽自動車の代替としてのEVという住み分けができるものと考え、提案に到っているものである。また、この8月には、産学官が連携してプラグインハイブリッド車、電気自動車の導入、普及に取り組む「青森県電気自動車等導入普及推進協議会(以下、協議会)」(参考資料1)を設立し、今後、本県の地域特性を踏まえた導入方策を検討していくものである。</p>	
<p>1.(2) 関係する既存の行政計画の内容</p>	<p>計画の名称及び策定期間</p> <p>青森県エネルギー産業振興戦略 06年11月</p>	<p>内容</p> <p>本県のエネルギーポテンシャルを活かしながら、エネルギー関連の先進的プロジェクトの具体化を核に、新たな産業クラスターの形成、引いては県全域の地域振興を図ることを目指す。</p> <p>この中で、抜本的脱化石燃料を掲げ、その重要な要素として、電気自動車等の普及を位置付けている。</p>

	青森県運輸部門省エネルギーモデル 08年2月	上記エネルギー産業振興戦略を具体化するため、運輸部門の省エネルギーモデルを構築したもの。省エネルギーの基本シナリオを乗用車、貨物車、イカ釣り船のそれぞれに描き、乗用車については、プラグインハイブリッド車の地域率先導入モデルを示している。
	次期青森県基本計画（名称未定） 08年12月策定予定	現在策定作業中の次期青森県基本計画（名称未定）の中で、環境・エネルギー産業の振興の一つとして、「プラグインハイブリッド車や電気自動車などの導入促進を通じた関連産業の振興」が盛り込まれる予定。
1.(3) 普及目標等		
1.(3) 目標	<p>【短期 2013 年前後】09、10 年は社会実証的導入。本格的導入が始まる 11 年以降県、市町村、協力ユーザー企業を中心に入れ替えが進み、県 100 台、市町村・協力ユーザー企業 300 台、一般ユーザーの 600 台で合計 1,000 台の導入を目指す。          （参考）現在（07 年 3 月末）のハイブリッド保有台数 2,259 台（0.4%）</p> <p>充電については、車両保管場所での充電を基本としつつ、利用者の利便性に資するための充電インフラの整備目標については、短期における試験運用の結果を踏まえ、中長期の普及度に合わせて、適正な台数、設置場所を検討することとする。</p> <p>【中期 2020 年前後】青森県運輸部門省エネルギーモデルでは、20 年には普通乗用車のうち約 13%が pHV・EV に、軽自動車の約 26%がガソリン車から pHV・EV に移行していると想定している。（普通車燃費 10km/L、軽自動車燃費 20km/L、電費 10km/kwh、年間走行距離 10,000km で試算）</p> <p>07 年の普通車台数 59 万台 × 0.89（ 1 ） × 13% = 約 68,000 台          07 年の軽自動車台数 38 万台 × 0.89 × 26% = 約 88,000 台</p> <p>ガソリン削減分 普通車 68,000 台 × 1,000L × 2.32 kg CO<sub>2</sub>/L = 158 千 t CO<sub>2</sub>          軽自動車 88,000 台 × 500L × 2.32 kg CO<sub>2</sub>/L = 102 千 t CO<sub>2</sub></p> <p>合計 260 千 t CO<sub>2</sub> から電力使用による増加分 156,000 台 × 1,000kwh × 0.39kg CO<sub>2</sub>/kwh（ 2 ） = 61 千 t CO<sub>2</sub> を差し引き、199 千 t の削減効果が期待でき、運輸部門全体の CO<sub>2</sub> 排出の約 7.6%の削減が期待できる。</p> <p>（ 1 07 年人口 142.1 万人 20 年推計人口 126.6 万人 人口比 0.89 ）          （ 2 電力の CO<sub>2</sub> 排出係数 0.39 は電事連平均）</p> <p>【長期 2050 年前後】青森県運輸部門省エネルギーモデルでは、50 年には、すべての自動車（予想登録台数約 74 万台（ 3 ））が、ガソリン車から pHV・EV に移行していると想定している。したがって、</p> <p>ガソリン削減分 普通車 59 万台 × 1,000L × 2.32 kg CO<sub>2</sub>/L = 1,369 千 t CO<sub>2</sub>          軽自動車 38 万台 × 500L × 2.32 kg CO<sub>2</sub>/L = 441 千 t CO<sub>2</sub></p> <p>合計 1,810 千 t CO<sub>2</sub> から、電力使用による増加分 74 万台 × 1,000kwh × 0.39kg CO<sub>2</sub>/kwh = 289 千 t CO<sub>2</sub> を差し引き、1,521 千 t の削減効果が期待でき、運輸部門全体の CO<sub>2</sub> 排出量 2,621 千 t CO<sub>2</sub> の約 6 割の削減に寄与することができる。</p> <p>（ 3 50 年の人口が 35 年予想値 105 万人、一人当たり自動車所有台数 0.7 台と予想）</p>	

<p>1.(3) 目標の達成 についての 考え方</p>	<p>【短期】09年、10年については社会実証期間とし、11年から本格的導入期間と位置付け、県、市町村、協力ユーザーを中心に導入を進める。</p> <p>【中長期】 本県の人口は国立社会保障・人口問題研究所の試算によれば、20年には126.6万人に、35年には105万人まで減少するとされている。</p> <p>また、保有台数のトレンドについては、人口はかなり以前から減少しているものの、保有台数が減少に転じたのは07年であり、一人当たり保有台数も1988年の0.42台から06年の0.70台まで一貫して増加しており、07年も0.70台であったことを考えると、当面は07年の一人当たり保有台数0.70台程度で推移するものと考えられる。</p> <p>【充電インフラ】 充電については、車両保管場所での充電を基本としつつ、利用者の利便性に資するための充電インフラの整備目標については、短期における試験運用の結果を踏まえ、中長期の普及度に合わせて、適正な台数、設置場所を検討することとする。</p>
<p>取組み方針</p>	<p>普及・整備の程度及びその見込みの根拠</p>
<p>(a)県、協議会内の市町村、協力ユーザー企業による率先的導入での率先的利用</p>	<p>9、10年は社会実証的導入。本格的導入が始まる11年以降県、市町村、協力ユーザー企業を中心に入れ替えが進み、13年には県100台、市町村・協力ユーザー企業300台、一般ユーザーの600台で合計1,000台の導入を目指す。</p>
<p>(b)県、市町村、協力ユーザー敷地での急速充電器の整備 実証的に自動車を導入する機関において、必要に応じて、急速充電器の導入整備を進めていく。</p>	<p>09、10年度は、自動車を導入する機関を中心に、モデル的に数ヶ所程度導入し、充電の実証や実態把握に努め、本格的普及が予想される11年度からの理想的な急速充電器の設置場所、台数の検討を進める。</p>
<p>(c)本県ならではのPR効果の高い地域での利用方法 奥入瀬溪流などでのパーク＆ライドとしての利用、次世代エネルギーパーク内での見学移動用自動車としての利用、10年に新幹線開業を控えた青森市や七戸町の駅からのEVの利用など、エネルギー政策や観光政策とも密接に連携し、県内外に広くPRするものである。</p>	<p>奥入瀬溪流には年間280万人の観光客が訪れ、また、六ヶ所村次世代エネルギーパークも年間10万人の入込が見込まれ、環境政策のみならず、エネルギー政策、観光政策ともリンクし、そのPR効果、政策意義は極めて高い。</p>
<p>(d)歩車間の車両接近認知システムの開発 拡大版ユビキタス特区を活用し、無線ネットワーク技術を利用した歩車間通信により、EV・pHVの走行時の静かさに起因する人身事故を防止するための車両接近通知システムの開発・実証を進める。</p>	<p>CO2フリーでの走行に加え、高齢者や障害者に対する配慮をすることにより、EV・pHVのセーフティイメージをコンセプトとして普及に資する。</p>

	<p>(e) E Vエコポイントの導入 E V・p H Vの導入により削減されたC O 2 量に応じ、E Vエコポイントをオーナーに付与し、協賛企業からのサービスを受ける仕組みづくりを行う。</p>	<p>E V購入によるC O 2 削減効果を地域社会全体で共有し、持続可能な取組とするためのキーエンジンとする。</p>
	<p>(f) E Vカーシェアリングの実施 社会的にE V・p H Vを認知させるとともに、E V・p H Vの走行性能や電力利用効率、充電インフラの必要性、急速充電器の適正な個数、場所等を社会的に実証するため、カーシェアリングを行う。</p>	<p>青森県を頻繁に訪れる観光客でファンクラブを組織し、ファンクラブ所有のE Vを数ヶ所の拠点に整備し、会員共同で利用する仕組みづくりを検討する。</p>
<p>1 .( 3 ) フォローアップの方法</p>	<p>09 年度、10 年度は車、充電インフラともモデル的な導入期間とし全数把握に努め、本格的な導入が始まると想定される 11 年度からの毎年度の目標を設定し、その把握と取組の見直しについて、協議会で議論しながら決定していくものとする。</p>	
<p>1 .( 4 ) 自治体の活力の創出等</p>		
<p><b>【エネルギー面でのメリット】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Well to Wheel でC O 2 を排出しない原子力発電や風力発電などの電気による充電で走行するE V・p H Vの率先導入に取り組むことにより、エネルギー先進地域としてのイメージアップがなされるとともに、住民の間にエネルギーの地産地消意識が生まれると期待される。</li> <li>・E V・p H Vの普及により、蓄電池（バッテリー）が配備されることとなり、非常時にはバッテリーを住宅用の電源として利用できる住宅と自動車の双方向でのエネルギー供給システムの導入も考えられる。</li> <li>・E V・p H Vの普及は夜間電力の活用や電力負荷の平準化につながるものであり、風力発電や太陽光発電などの不安定な再生可能エネルギーの導入拡大に資する可能性もある。</li> <li>・一般家庭において、E V・p H Vの導入と国、県が進めている施策効果による太陽光発電の導入推進が相まって、家庭での温暖化対策が一層促進される。</li> <li>・地域にこのような新規のエネルギーシステムが構築され、さらなる発電事業の立地や関連産業の振興が期待される。</li> </ul> <p><b>【地域活性化面でのメリット】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク&amp; E Vライド等の取組みを進め、観光地や中心商店街でE V・p H Vの利用を促し、地球温暖化対策の先進地域として、イメージ、知名度を高め、来訪客の増加につなげ、観光客増、中心市街地活性化に資することも期待される。</li> <li>・さらに、冬道走行や車両接近認知システムの実証を行うことにより、環境にも高齢者・障害者にもやさしいE V・p H Vのセーフティイメージの定着にも資することができる。</li> </ul>		

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

09、10年度は、県公用車、協議会内の市町村、協力ユーザー企業による率先的な導入により一般への周知を図るとともに、実際の走行データをメーカーにフィードバックすることにより、利用者が望むEV・pHVの開発に資するものである。

また、自動車取得税、自動車税、軽自動車税の減免や、駐車場料金、高速道路料金、自動車保険等自動車の所有、走行に係る費用を軽減することによりEV・pHVの普及に資するものである。

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)県公用車での率先的導入 (県庁舎、地域出先機関) 県では、09年度は試験的に公用車用として導入し、適合調査や運用ノウハウを蓄積し、公用車全体での導入計画を検討する。	県 09年度～	県 (一部：環境省低公害車普及事業)	13年には県公用車100台の導入を目指す。 ・車両購入担当部署との連携により台数を把握。
(b)協議会内の市町村、協力ユーザー企業による率先的導入 (全県) 09、10年度はEV・pHVに関心の高い市町村やエネルギー関連企業、車両保有台数が多い企業を中心にモデル的に率先的導入を進め、11年頃から一般企業や県民への普及を進める。	市町村、協力ユーザー企業 09年度～	市町村、協力ユーザー企業 (一部：環境省低公害車普及事業、クリーンエネルギー自動車等導入費補助事業)	13年には市町村・協力ユーザー企業300台の導入を目指す。 ・協議会内会員においては県に対し導入実績報告することとともに、自動車販売店からも販売実績情報を収集する。
(c)歩車間の車両接近認知システムの開発 (青森市、六ヶ所村) 拡大版ユビキタス特区を活用し、無線ネットワーク技術を利用した歩車間通信により、EV・pHVの走行時の静かさに起因する人身事故を防止するための車両接近通知システムの開発・実証を進める。	YRPユビキタスネットワーク研究所、県 09年度～		直接的な普及効果はないが、普及の阻害要因の一つとなりうる無音走行を補う。
(d)EVカーシェアリングの実施 社会的にEV・pHVを認知させるとともに、EV・pHVの走行性能や電力利用効率、充電インフラの必要性、急速充電器の適正な個数、場所等を社会的に実証するため、カーシェアリングを行う。	協議会 09年度～		

<p>(e)購入支援メニューの検討 EV・PHVの普及に資するため、自動車取得税や自動車税、軽自動車税の減免措置について検討を行う。</p>	<p>国（環境省） 県、市町村 08年度～</p>	<p>国（環境省） 県、市町村</p>	<p>・県税、市町村税担当 部署との連携により 実績を把握。</p>
<p>(f)駐車場料金、高速道路料金、自動車保険、自動車用品等の割引、EVマイカーローンの創設、EV・PHV用電力料金メニューの設定 EV・PHVの使用に伴う経費等の軽減による普及推進について、関係者で検討を行う。</p>	<p>協議会内企業 等 08年度～</p>	<p>協議会内企業 等</p>	
<p>(g)EVエコポイントの導入 EV・PHVの導入により削減されたCO2量に応じ、EVエコポイントをオーナーに付与し、協賛企業からのサービスを受ける仕組づくりを行う。</p>	<p>民間団体 11年度～</p>	<p>民間団体、県</p>	
<p>2.(1) 課題</p>			

2.(1) 充電インフラの整備に関する事項			
2.(1) 取組方針			
<p>県、市町村等の庁舎に急速充電器を設置し、利用者の便に資するとともに、道の駅やショッピングセンター等、ある程度駐車時間が見込める施設での急速充電器の設置を進める。導入当初はモデル的な設置個所での利用実態の把握に努め、理想的な急速充電器の設置場所、台数の検討を進める。</p> <p>また、利用ユーザーには可能な限り車両保管場所での充電に努めてもらうこととする。</p> <p>さらに、風力発電施設近辺に風力発電からの電気による急速充電器を設置し、CO2フリーの充電を提供できないか検討する。</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
<p>(a) 県、市町村、協力ユーザー等の敷地での急速充電器の整備</p> <p>実証的に自動車を導入する機関において、必要に応じて、急速充電器の導入整備を進めていく。</p>	<p>県、市町村、協力ユーザー等</p> <p>09年度～</p>	<p>県、市町村、協力ユーザー等</p>	<p>09、10年度は、自動車を導入する主体を中心に、モデル的に数ヶ所程度導入し、充電の実証や実態把握に努め、本格的普及が予想される11年度からの理想的な急速充電器の設置場所、台数の検討を進める。</p>
<p>(b) ハウスメーカーやマンション事業者との連携による自宅での充電可能な駐車場の整備（全県）</p> <p>G8会合の際に実施したアンケートによると、63%の県民が自宅で充電できると回答しており、事業者、施主等に情報提供することにより、充電可能な家屋、マンションの増に資する。</p>	<p>ハウスメーカー、マンション事業者</p> <p>09年度～</p>	<p>施主、ハウスメーカー、マンション事業者等</p>	<p>事業者との連携により、現在の63%を90%程度まで高める。</p> <p>・様々な機会にアンケート等を実施、実態の把握に努める。</p>
<p>(c) 道の駅、ショッピングセンター等における急速充電器の整備（全県）</p> <p>事業者に対し情報提供し、一定の駐車時間が見込める道の駅、ショッピングセンターでの急速充電器の整備を進め、無料の充電をサービスする。</p>	<p>施設管理者</p> <p>09年度～</p>	<p>施設管理者</p>	<p>道の駅、ショッピングセンター合計約50箇所のうち、半数の25箇所への設置を目指す。</p>
<p>(d) 時間決め駐車場での急速充電器の整備</p> <p>事業者に対し情報提供し、一定の駐車時間が見込める時間決め駐車場での急速充電器の整備を進め、無料の充電をサービスする。</p>	<p>駐車場事業者</p> <p>09年度～</p>	<p>駐車場事業者</p>	<p>都市部に立地する時間決め駐車場約50箇所のうち、半数の25箇所程度の普及を目指す。</p>
<p>(e) 風力発電施設近辺における急速充電器の整備の検討（六ヶ所村等）</p> <p>世界初の蓄電池併設ウィンドファームなどからC</p>	<p>09年度～</p>		

02フリーの充電を提供できないか検討する。			
2.(1) 課題			
(a)(c)(d)(e)急速充電器を設置する主体の財政負担をいかに軽減するかが課題となる。また、課金システムの構築には相当な労力と費用がかかることから、費用対効果を踏まえた急速充電器の利用方法についての検討が必要であり、関係者間での調整が求められる。			

必ず改ページ

2.(1) 普及啓発に関する事項			
2.(1) 取組方針			
<p>県民がEV・pHVに対する正しい理解が得られるよう展示試乗会を開催するとともに、本県が取り組む意義や最新動向を広く知らしめるため、県民向けフォーラムを開催する。</p> <p>また、奥入瀬溪流でのマイカー規制時のEV利用など観光施策や、六ヶ所村次世代エネルギーパークでのエネルギー政策と連動した様々な切り口におけるEV・pHVのPRや、ロゴの設定、オーナーズクラブの組織化などにより県内外へ広く周知を図るものである。</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
<p>(a)展示会、試乗会の開催 (都市部や県内観光地) 県民に対し、EV、pHVの周知を行う展示会、試乗会を開催する。</p>	<p>県ほか 08年度～</p>	<p>県ほか</p>	<p>08年の試乗者数は約500名。</p>
<p>(b)県民向けフォーラム (青森市) 県民に向け、本県がEV、pHVの導入に率先して取り組む意義等を理解していただくため、フォーラムを開催する。</p>	<p>県 08年度～</p>	<p>県</p>	<p>08年のフォーラムは150名程度を想定している。</p>
<p>(c)次世代エネルギーパーク内での見学移動用自動車としての利用 (六ヶ所村) 10年4月開業を予定している六ヶ所村次世代エネルギーパークの見学者移動用にEV・pHVを利用する。</p>	<p>六ヶ所村 10年度～</p>	<p>六ヶ所村</p>	<p>村では公用車として2台導入することとしている。</p>
<p>(d)PR用ロゴの設定 PR用ロゴを設定し、広報に努める。</p>	<p>県 08年度</p>	<p>県</p>	
<p>(e)EV・pHVオーナーズクラブの組織化 EV・pHVの愛好家団体を組織し、エコドライブコンテスト等を行う。</p>	<p>民間団体 11年度</p>	<p>民間団体</p>	
<p>(f)奥入瀬溪流や世界自然遺産白神山地でのパーク&amp;ライドとしての利用 国内でも有数の有名観光地である奥入瀬溪流や世界自然遺産白神山地において、パーク&amp;EVライドの取組みを他の国立公園や自然遺産に先駆け実施する。</p>	<p>県ほか 10年度～</p>	<p>県ほか</p>	
2.(1) 課題			

必ず改ページ

2.(1) 効果評価に関する事項			
2.(1) 取組方針			
<p>青森県電気自動車等導入普及推進協議会において、会員から普及台数、急速充電器の設置状況の確認を報告いただくとともに、自動車販売会社から販売実績情報を収集する。</p> <p>EV・pHVの導入普及に大きく関連すると思われる利用実態や経済性に関する評価を国、メーカーと共同で実施するとともに、積雪寒冷地である本県の特性を踏まえた冬季間におけるEV・pHVの実用性について、評価を行う。</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)青森県電気自動車等導入普及推進協議会における普及台数、急速充電器の設置状況の確認 導入が少ないと想定される10年度までは全数を把握することとし、11年度以降の効果評価の手段は協議会で検討することとする。	県 09年度より 毎期末	県	
(b)冬季間におけるEV・pHVの実用性に関する評価 積雪寒冷地での普及に資するため、冬道走行に対する実用性や暖房利用による電力消費などについて評価する。	国、県、自動車メーカー 09年～	国、県、自動車メーカー	
(c)EV・pHV、充電インフラの利用実態に関する評価 実際の走行距離や電力消費などを把握し、エネルギー効率等を把握するとともに、最適な蓄電池容量等の研究開発等に資する。	国、県、自動車メーカー 09年～	国、県、自動車メーカー	
(d)EV・pHV、充電インフラの経済性に関する評価 イニシャルコスト、ランニングコストを含めたトータルコストについて、評価する。	国、県、自動車メーカー 09年～	国、県、自動車メーカー	
2.(1) 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
G 8 エネルギー大臣会合時のプラグインハイブリッド車、電気自動車の展示試乗会（参考資料 2）	県 6月7日、8日	県、自動車メーカー
青森県電気自動車等導入普及推進協議会設立（会長：三村知事） 下部組織の専門委員会も併せて開催	県 8月20日	県
北海道・北東北知事サミットにおいて、4道県知事が電気自動車で移動	県 8月29日	自動車販売会社
奥入瀬溪流マイカー規制時の電気自動車展示試乗会（参考資料 2）	県 10月18日、19日	県
電気自動車フォーラム in 青森の開催	県 10月30日	県
4. 取組体制等		
自治体内の連携体制	温暖化対策を担当する環境生活部、産業振興を担当する商工労働部、情報政策を担当する企画政策部、奥入瀬溪流マイカー規制を担当する県土整備部、県税徴収を担当する総務部等と連携し、必要に応じ、庁内連絡会議を開催し、連携を進める。	
自動車メーカーとの連携	展示試乗会の開催等により、協議会にオブザーバー参加している自動車メーカーとの連携を進める。	
電力会社との連携	当県を所管する東北電力株式会社は協議会のメンバーであり、今後も連携を密に進めるとともに、本県に立地する風力発電事業者とも連携を図る。	
地元企業との連携	協議会には趣旨に賛同する企業の参画を認めており、今後、協力ユーザー企業の発掘に努めていく。	
地元住民との連携	県民フォーラムや展示試乗会を通じ、本県が導入普及に取り組む意義に対する県民理解を深めることとしている。	
市区町村との連携	協議会設立に当たり、市町村の自由意思により参画を呼び掛けたところ、現在、本県全 40 市町村のうち、30 市町村が参画しており、今後も協議会加入市町村との連携を密接に行う。	
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。

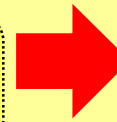
また、様式に入力する文字は10.5ポイント以上とすること。

# 青森県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

### エネルギー供給基地青森発「EV・pHVが創る新たな地域社会に向けて」

低炭素社会を担う発電(原子力発電、風力発電)による充電で走行するEV・pHV  
豊富な自然観光資源を活用したパーク&EVライド  
積雪寒冷地であること、自動車依存率の高さを踏まえた普及方策



北国型EV導入モデル  
による低炭素社会の実現

## 1-2. 現状分析

### 地理、気候

全国第8位の広い県土と公共交通基盤の脆弱さゆえに高い自動車依存率  
県全域が積雪寒冷地であり、冬季の運転に配慮した4WD車が普及  
自動車で多くの観光客が訪れる十和田八幡平国立公園や世界自然遺産白神山  
山地

### エネルギー

東通原発の運転開始により、電力移出県になっているほか、4基の原子力発  
電所の計画が進行中  
全国トップクラスの導入量を誇る風力発電施設(169基24万kw)  
六ヶ所村の世界初の蓄電池併設型ウィンドファーム、国家石油備蓄基地や  
原子燃料サイクル施設等を中心に「次世代エネルギーパーク」の認定

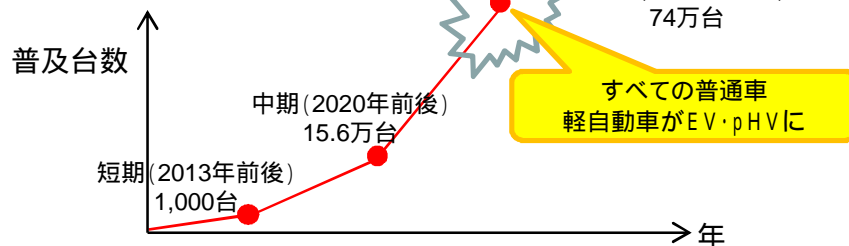
### 自動車、CO2

世帯当たり自動車保有台数1.77台(全国1.53台)、新車登録台数6万台(う  
ち3万台が軽自動車)  
04年CO2排出量1,674万トン(うち運輸部門262万トン)

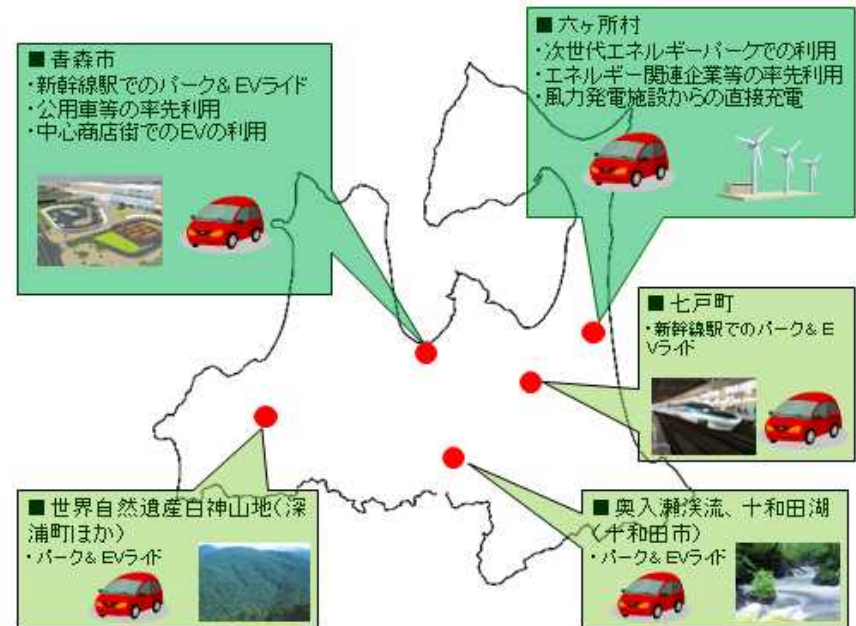
### 政策

持続可能な社会のモデル地域を目指す「青森県エネルギー産業振興戦略」策  
定(2006年)  
EV・pHVの導入シナリオを示した「青森県運輸部門省エネルギーモデル」策定  
(2007年)

## 1-3. 普及目標等



## 1-4. 取組内容



オーナーズ倶楽部の組織化による  
エコポイント制度の導入の実証

## 1-5. 取組体制等

### 青森県電気自動車等導入普及推進協議会(2008年8月設立)

会長: 知事、副会長: 東北電力青森支店長、八戸工業大学学長補佐  
【メンバー】 県、市町村 商工団体、運輸団体、エネルギー関連企業  
県内外大学、研究機関 自動車メーカー(オブザーバー)  
活動内容

- EV・pHVの実証、導入、普及方策の検討
- EV・pHVの普及啓発

エネルギー供給基地青森発「EV・pHVが創る新たな地域社会に向けて」

低炭素社会の中心を担う  
原子力発電、再生可能エネルギー発電の電源による充電



青森県電気自動車等導入普及推進協議会

