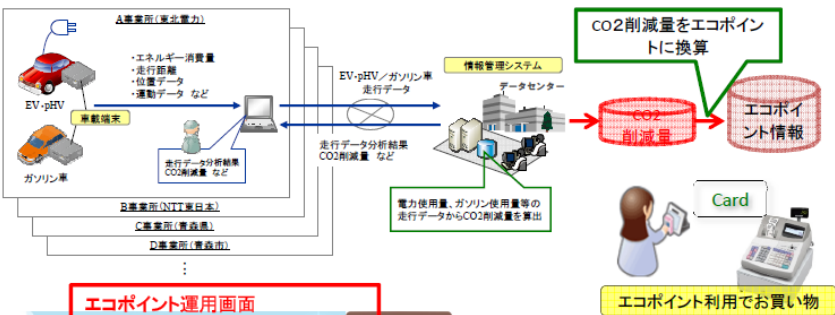

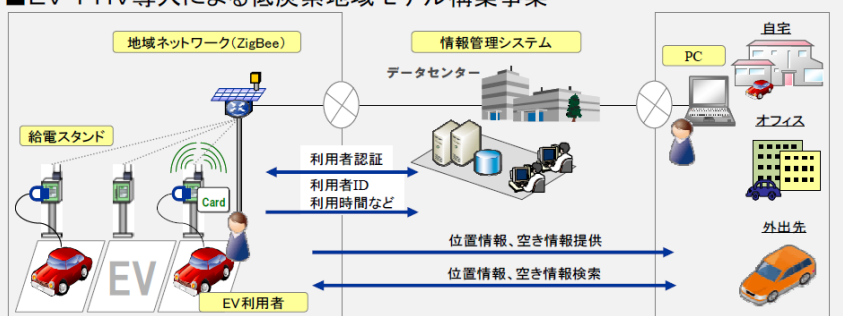



(1) - ② 青森県

対象地域	青森県	実施主体	青森県
目的・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコポイント還元による、EV 所有者へ経済的インセンティブを付与する仕組みづくりの検討</li> <li>・充電インフラ同士のネットワーク化を図り、PC、カーナビ等により位置情報、空き情報を確認できるシステムを構築</li> <li>・静音性による危険が指摘されている EV・PHV(HV)について、最初のユビキタス技術を利用し、歩行者に対して車の接近をお知らせするシステムを構築 等</li> </ul>		
取組内容	<p><b>1. CO2 削減量の見える化とエコポイントへの還元</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関等の協力で通常の業務に EV とガソリン車を利用することにより、CO2 排出量を測定する。</li> <li>・得られた結果から EV を導入したことによる CO2 削減量を算定の上、それらをエコポイントに還元し、EV 所有者へ経済的インセンティブを付与する仕組みづくりの検討を行う。</li> </ul>  <p><b>エコポイント運用画面 (青森市ICT活用推進事業と連携)</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証試験の概要 <ul style="list-style-type: none"> <li>期間：平成 21 年 10 月～平成 22 年 2 月末</li> <li>仕様車両：三菱 iMiEV 8 台、三菱 i3 台</li> <li>走行協力機関：青森市、東北電力青森支店、NTT 東日本青森支店、青森県観光連盟、県立美術館</li> </ul> </li> <li>・EV への移行による CO2 削減効果、経済効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>EV 0.0779kgCO2/km 3.54 円/km</li> <li>ガソリン車 0.1943 kgCO2/km 12.14 円/km</li> <li>※10km 走行につき 1.164kg の CO2 (60%)、86 円のコスト(71%)を削減</li> </ul> </li> </ul> <p><b>2. 県公用車での EV・PHV 率優先的導入、協議会内の市町村、協力ユーザー企業による率優先的導入</b></p>		

	<p>・県、市町村、協力ユーザー企業、団体等によるEV・PHVの率先的導入を図る。</p>
<p><b>3. 充電インフラネットワークの整備</b></p>	<p>・充電インフラ同士のネットワーク化を図り、PC、カーナビ等により位置情報、空き情報を確認できるシステムを構築する。</p> <p>・設置場所：青森県庁、青森市役所、青森観光物産館ほか合計10基</p>
<p>■EV・PHV導入による低炭素地域モデル構築事業</p>  <p>The diagram illustrates a system for EV/PHV charging stations. On the left, there are charging stations (給電スタンド) connected to a local network (地域ネットワーク ZigBee). An EV user (EV利用者) is shown using a card (Card) for authentication. This network connects to a data center (データセンター) which houses an information management system (情報管理システム). The data center is linked to a PC in a home (自宅) and an office (オフィス). Data flows include: 'User authentication' (利用者認証) with 'User ID' (利用者ID) and 'Usage time' (利用時間など) sent to the data center; 'Location and availability information provision' (位置情報、空き情報提供) sent from the data center to the office; and 'Location and availability information search' (位置情報、空き情報検索) sent from the office to the data center. An 'Out of town' (外出先) car is also shown.</p>	
<p><b>4. EV・PHV 充電サポーターの募集登録</b></p>	<p>・EV・PHV に対し、駐車場所と電気を提供してくれる事業者を「EV・PHV 充電サポーター」として、募集登録する。</p> <p>・個々のEV・PHV 充電サポーターを「次世代自動車支援隊」として組織化する。また、充電可能箇所をデータベースで管理し、HP や形態で閲覧できるシステムを構築する。さらには、メーカーの協力を得て、カーナビへも反映し、利用者の利便性に資する。</p>
<p><b>5. 奥入瀬渓流、白神山地でのパーク&amp;EV・PHV ライド</b></p>	<p>奥入瀬渓流や白神山地などで観光地において、ガソリン車からEV・PHVに乗り換えるパーク&amp;EV・PHV ライドの取組を進める。</p>
<p><b>6. 六ヶ所村次世代エネルギーパークでのPHVの利用</b></p>	<p>次世代エネルギーについて、国民の理解の増進を図る「次世代エネルギーパーク」の認定を受けている六ヶ所村において、施設間の見学移動用にPHVを利用する。</p>
<p><b>7. 歩車間の車両接近認知システムの開発</b></p>	<p>静音性による危険が指摘されているEV・PHV(HV)について、最初のユビキタス技術を利用し、歩行者に対し、車の接近をお知らせするシステムを構築する。</p>

	
課題	<p><b>8. 普及啓発イベント（展示試乗会、フォーラム）の開発、PR 用ロゴの設定</b></p> <p>2008年6月 G8エネルギー大臣会合時の展示試乗会          2008年10月 奥入瀬溪流マイカー規制時の試乗展示会          2008年10月 電気自動車フォーラム in 青森          2009年5月 PR 用ロゴ設定          2009年10月 奥入瀬溪流マイカー規制時の展示試乗会</p> <p><b>1. CO2 削減量の見える化とエコポイントへの還元関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、NPO 等が主体となって進めているエコバッグ持参などのエコポイントの活動内容に比較して、EV・PHV 走行に係る CO2 削減量が極めて大きいことから、妥当だと考えられる<u>経済的インセンティブのあり方</u>について更なる検討が必要</li> <li>・エコポイントの原資となる財源をどのように確保するかが課題</li> </ul> <p><b>2. 県公用車での EV・PHV 率優先的導入、協議会内の市町村、協力ユーザー企業による率優先的導入関連</b></p> <p>： 現在は EV・PHV 黎明期であり、実証試験や CSR としての利用がメインであることから許容される面もあるが、<u>今後の普及には車両価格の低減と走行距離の増加が図られないと、公用車や企業の営業車として代替していくことは困難</u>。また、個人ユーザーの所有についてはさらに厳しい評価をされると思われる。</p> <p><b>3. 充電インフラネットワークの整備関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、各主体により整備が進むと考えられる充電インフラについて、一元的に情報を把握し、EV・PHV ユーザーに提供していく仕組づくりが求められる。</li> <li>・ネットワーク化に当たっては、充電インフラ及びネットワークシステムを開発している各社のシステムの互換性などが求められる。</li> </ul> <p><b>5. 奥入瀬溪流、白神山地でのパーク&amp;EV・PHV ライド関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・奥入瀬溪流については、全国 29 の国立公園で唯一特別保護地区の核心部（溪流治い）を国道が通過していることから、溪流の適正な利用についてはマイカー交通規制（現状 2 日間）の拡大が不可欠であるが、バイパスの整備がなかなか進ま</li> </ul>

	<p>ず、課題となっている。このため、<u>新たな切り口のエコツーリズムの手段として、EVの活用も推進していくことが求められる。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能なビジネスモデルとして成立させるため、事業実施主体の確保と観光客数の季節変動、曜日変動に対応するためのモデルの精度向上が必要となっている。</li> </ul> <p><b>6. 六ヶ所村次世代エネルギーパークでのPHVの利用関連</b>          : 利用実態を踏まえ、利用台数の増加やEVの導入を検討していく。</p> <p><b>7. 歩車間の車両接近認知システムの開発関連</b>          ・視覚障害者だけでなく、聴覚障害者などユニバーサルデザインの考え方に沿ったシステムであると考えられるとともに、静音性の利点も活かすことができる。          ・普及に当たっては、車載器の小型化や携帯端末機能を日常の携帯物へ搭載することなどの対応が求められる。</p> <p><b>8. 普及啓発イベント（展示試乗会、フォーラム）の開発、PR用ロゴの設定</b>          : 今後、普及が進んでいった場合、行政中心の普及啓発活動から、民間企業中心のPRへと移行していく。</p>
<p>出典</p>	<p>1) 経済産業省 施策別評価書（青森県）  <a href="http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004487/bestpractice1st008aomori.pdf">http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004487/bestpractice1st008aomori.pdf</a></p> <p>2) 経済産業省 EV/PHV タウン推進アクションプラン施策別評価書  <a href="http://www.meti.go.jp/committee/materials2/downloadfiles/g100428a02j02a.pdf">http://www.meti.go.jp/committee/materials2/downloadfiles/g100428a02j02a.pdf</a></p>