

(4) 神奈川県

対象地域	神奈川県	実施主体	神奈川県
目的・ねらい ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市販化初期段階における需要の創出 ・ 安心してEVを運転できる充電インフラの整備 ・ EVの走行性能や環境性能に対する県民意識・理解の向上 ・ マンション等における充電設備の現状、ハード・ソフト・コストの側面からの阻害要因の分析、想定される具体的な対応策、実証試験等の可能性等の検討 ・ EVタクシーの実用性や事業性を検証 ・ 次世代電気バス開発・普及検討 ・ EVを単なる移動体としてだけでなく、再生可能エネルギーとの連動など「蓄電機能」に着目した社会インフラとしての実証実験 		
取組内容 ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普及に向けた課題 ：①航続距離の延長や充電時間の短縮化などEVの高性能化と特にリチウムイオン電池のコストダウンの実現、②量産効果の創出に向けた市販化初期段階における需要の創出、③安心してEVを運転できる充電インフラの整備、④EVの走行性能や環境性能に対する県民意識・理解の向上を挙げた。 ・ 解決に向けた取組の基本方向 ：①メーカーによる開発努力の推進、産学公連携によるリチウムイオンバッテリーの開発促進、②導入補助、税制優遇等導入時のインセンティブ提供、駐車場や高速道路などの料金優遇など利用時のインセンティブ提供による初期需要の創出、③民間との協力による充電ネットワークの構築、④メーカー、市町村等との連携による試乗会やイベントなどによる普及啓発の推進などに取り組む。 		
	EV イニシアティブかながわによる取組		
	<p>(率先導入の実施)</p> <p>次世代EVの早期普及を目指す上では、初期段階からの量産効果によるコストダウンの実現が必要不可欠と考え、まず神奈川県、市町村及び普及推進協議会メンバー等がEVを自ら率先導入することとし、神奈川県は2014年度までに公用車100台をEVに順次転換する方針を決めた。</p> <p>(導入補助)</p> <p>導入補助としては、国の補助金の半額を上乗せすることとし、ガソリン車との差額の4分の1を上限として補助金を交付している。平成21年度は76台の補助を行い、平成22年度は当初予算で350台分の補助を見込んだが、2010年末に販売される日産リーフの予約が好調であり当初の見込台数を大きく上回る可能性が高くなったため、県では、急遽、270台分の補正予算を組んだ。</p>		

(税制優遇)

加えて、次世代EVの市販初期段階での需要の創出を図るため、2008年4月に自動車税・自動車取得税について「90%軽減」を実施すると発表した。2009年7月には、これを全額免除へと拡大した。現在、国によるグリーン税制とも合わせると、EVに関しては、県内では、自動車重量税・自動車取得税、そして自動車税(登録後5年間)は全額免除となり、いわば「タックス・フリー」が実現する。

(利用時のインセンティブ)

- ・EVの導入時だけでなく利用時のメリットを最大化するため、県内高速道路の利用料金の半額分をキャッシュバック方式で補助している。さらに、県が所管する一部有料駐車場をEVが利用した場合の料金は半額割引する。
- ・このような率先導入及び購入時・利用時の優遇策により、県内ではH22.11月末現在で530台を超えるEVが導入されている。

表2 平成22年度電気自動車導入等補助金の補助対象車種及び補助金額

電気自動車の銘柄	基準額 ※1	補助限度額 ※2
富士重工業株式会社「プラグイン ステラ」	1,380,000円	650,000円
三菱自動車工業株式会社「i-MiEV (イミーブ)」	1,140,000円	570,000円
株式会社光岡自動車「雷駆(ライク)」	1,140,000円	570,000円
日産自動車株式会社「リーフ」	780,000円	390,000円

※1 基準額はクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助事業(経済産業省)の補助限度額と同額。
 ※2 補助限度額は基準額の1/2以内。(ただし上限650,000円)

充電インフラの整備

- ・ユーザーの不安解消と利便性向上を図るため、「2014年度までに急速充電器100基」の目標を立て、整備を進めていく。
- ・現在、神奈川県では、図3が示すように県・市町などの公共施設や東京電力(株)営業所、さらにガソリンスタンドや高速道路のパーキング・サービスエリアなどに計60基の急速充電器が設置されている。

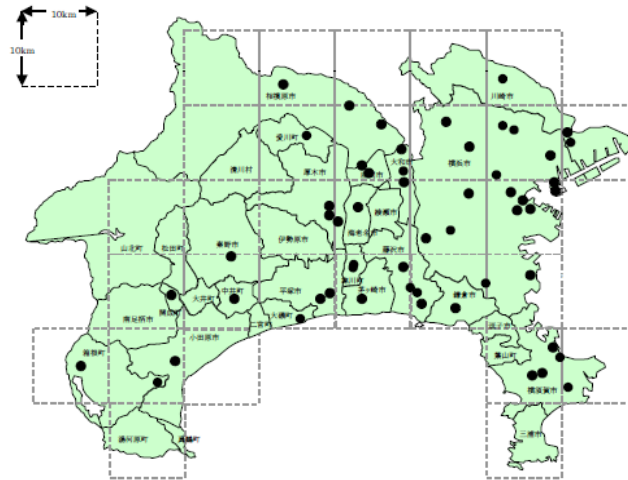


図 急速充電器整備箇所²⁾

基礎充電環境の整備

- ・EV は本来、事務所や自宅など保管場所で夜間電力により充電を行う「基礎充電」が基本となる。
- ・「基礎充電」の環境整備が現実の問題となりつつある。特にマンションなどの集合住宅や月ざめ駐車場などの保管場所における「基礎充電」の整備が殆ど進んでおらず、このことが、特に、前世代数の約 6 割が共同住宅となっている神奈川県においては、今後の本格的な EV 普及の大きな障害となることが懸念されている。
- ・「基礎充電」の整備の現状と阻害要因を分析し、対応策の検討を始めた。具体的には、マンション等における充電設備の現状、ハード・ソフト・コストの側面からの阻害要因の分析、想定される具体的な対応策、実証試験等の可能性等の検討を行っている。
- ・「環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験」が開始された。この実証実験では、分譲マンション等における機械式立体駐車場に 200V の普通充電コンセントを設置し、設置工場及び運用上の課題、さらに充電作業の使い勝手・安全性を検証することを目的とした。

(EV タクシープロジェクト)

- ・「EV タクシープロジェクト」を進めている。このプロジェクトの目的は、多くの県民の目に触れ、手軽に乗車できるタクシーの EV 化を進めることで、EV の更なる普及促進を目指すとともに、走行距離が長いタクシーを EV 化することで CO₂ 排出量を削減することを狙っている。
- ・平成 22、23 年度の 2 カ年で、県内各地に EV タクシーを 100 台程度導入し、走行・充電データや利用者ニーズに基づき、EV タクシーの実用性や事業性を検証する。

	<p>(EVバスの開発・普及)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスのEV化を目指し、慶應義塾大学、いすゞ自動車(株)、神奈川県バス協会などをメンバーとして、産学公の連携による「<u>かながわ次世代電気バス開発・普及検討会</u>」を2009年5月に立ち上げた。 ・環境省の研究委託事業(平成21年度委託費5億円)の採択を受け、神奈川県では、慶應義塾大学、いすゞ自動車などと協力し、産・学・公による「<u>電動フルフラットバス</u>」の開発に取り組むこととなり、第1号の試作車が今年度中に完成し、路上での実証走行を実施する予定である。
	<p>(箱根EVタウンプロジェクト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一定地域を対象に重点的に施策を集中し、地域の特長を生かしEV普及を図ることが、「<u>低炭素型まちづくり</u>」のモデルにもなる効果的な手段と考えた。 ・箱根において、観光振興と連携したEVの利用拡大に取り組む。 <div data-bbox="494 862 1372 1276" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">箱根EVタウンプロジェクト構想(イメージ) EVで箱根の自然を満喫! エコ観光を楽しもう!</p> <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px; width: 20%;"> <p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 箱根における観光振興と連携したEVの利用拡大に取り組むことで、EV普及の加速化を図るとともに、CO2削減による「環境先進観光地箱根」の実現を目指す。 <p>【概要】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. モビリティのEV化(当面の重点分野) <ul style="list-style-type: none"> ■ EV観光タクシー、EVレンタカー、EVシェアリング、EVバイクの導入・活用など、観光向け交通手段の電動化を促進。併せて、宿泊施設や観光施設等への充電インフラ整備も進める。 2. モーダルシフトの促進(将来像) <ul style="list-style-type: none"> ■ 新旅行商品の開発など、EVと鉄道などの公共交通機関との連携を図る。 3. 再生可能エネルギーの導入拡大 <ul style="list-style-type: none"> ■ 太陽光発電の導入促進とともに、再生可能エネルギーとEVとの連携を検討・実施する。 <p><small>※なお、本構想のモビリティのEV化で実施する内容は、環境省の「平成22年度観光地まちづくり型対策推進事業」に採択されております。</small></p> <p style="text-align: right;"><small>出典：神奈川県作成資料</small></p> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 箱根EVタウンプロジェクト³⁾</p>
	<p>「<u>ゼロ・エミッション型</u>」EV社会の実現に向けて</p> <p>今後はEVを単なる移動体としてだけでなく、再生可能エネルギーとの連動など「<u>蓄電機能</u>」に着目した社会インフラとして、様々な活用可能性を追求していくことが重要となる。例えば、住宅に、太陽光発電とEV用リチウムバッテリーの2次利用などによる蓄電池を組み合わせ、さらにEV充電設備も加えることで、「ゼロ・エミッション化」が実現可能である。現在、神奈川県では、この実験システムを県庁前に設置し、モデル的に実証試験を行っている。</p>
<p>課題²⁾</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. EVの率先導入関連 <ul style="list-style-type: none"> ・大半のEVが第3四半期以降に導入されており、年間を通じたデータの取得が必要 ・充電インフラの利用についても、第3四半期からの整備数が多かったことから、今後、充電可能箇所を周知し、継続して利用状況をモニターする必要がある。 2. 導入補助、税の軽減、高速道路料金の割引、有料駐車場の割引関連

	<p>：より強くメリットが感じられるように、割引実施駐車場の拡大を図る。</p> <p>3. 充電インフラの整備関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者における事業採算性 ・課金システムの構築及び事業者間でのシステム共有 ・インフラ整備事業者に対するインセンティブ ・マンション、テナントビルにおける自家用充電器の整備 <p>4. 充電施設の位置情報の提供関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設設置主体が多様なため、効率的に情報収集ができない。 ・情報量の増大に伴う運營業務の負担増に対し、民間での運用も含めて検討する必要がある。 ・施設の改廃等の情報を確実に把握する必要がある。 <p>5. EVシェアリングモデル事業関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EVの試乗目的での利用が主であり、観光などのレンタカー本来的の利用を図って行く必要がある。 ・平日の利用への拡大 ・運用コストの削減 <p>6. EVサポートクラブ関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サポーター会員で独自に利用カードを発行している場合があり、カードを多数所持することになっている。 ・設立からあまり時間が経っておらず、充電器利用の実勢に関する課題が残る。
<p>出典</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) 「特集 環境対応車（電気自動車等）を活用したまちづくり」『新都市』、Vol.65、No.1（2011年） 2) 経済産業省 施策別評価書（神奈川県） http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004487/bestpractice1st008kanagawa.pdf 3) 箱根町 箱根 EV タウンプロジェクト http://www.town.hakone.kanagawa.jp/hakone_j/ka/kankyou/page000022.html

：