

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 29 年 9 月 29 日（金）から平成 29 年 10 月 19 日（木）まで

2 意見提出数

19 件（意見提出者数 6 人）

項目	意見の要旨	府の考え方
全体・普及目標	<p>パリ協定以降一層高まっていくとみられた温暖化対策に対する機運は、米国による協定脱退意向の表明があり、今後他の参加国の追従の可能性も捨てきれない状況で、直近においては不安が残っています。そのような状況において海外からよく知られ、種々注目される「京都」が先進的な取組みを行い、その機運をリードしていただきたい。</p> <p style="text-align: center;">その他賛同の御意見 2 件 計 3 件</p>	<p>本計画に掲げた施策を事業者等と連携しながら取組を進め、EV・PHV・FCV活用の先進地となるように取組を進めていきます。</p>
	<p>目標値については、かなりチャレンジングな設定になっていると思われる、達成するためには、減税、専用レーン、各種料金の優遇など、より強力なインセンティブが働くような思い切った施策を実施する必要があると考えます。</p>	<p>目標達成に向け、関係機関と協力し、京都府の特色がある施策について検討を進めていきます。</p>
	<p>現時点で既に国内トップレベルであるEV等の普及台数と急速充電器の設置基数ですが、ぜひ国内トップを目指していただき、またそのことを海外からの多くの訪問者達にわかる形で一層の情報発信をしていただきたいです。そのことがグローバルな機運強化の一助となればと考えます。</p>	<p>本計画では、EV・PHV・FCVを2020年度末までに18,000台まで普及させるというチャレンジングな目標を設定しており、その目標達成に向けた様々な取組を行うとともに、京都府での取組を広く発信していきたいと考えています。</p>
EV等の活用によるスマートな地域社会づくり	<p>東京都で実施している大規模排出事業者へのエコカー導入義務化について、例えば、対象エコカーのハイブリッドを除外、EV・FCVの台数換算の増加など、日本で最もレベルの高い規制を行ってはどうか。</p>	<p>御意見を踏まえ、平成33年度に予定されている京都府地球温暖化対策条例の改正に併せて、効果的な施策について検討を行うこととします。</p>

EV等の活用によるスマートな地域社会づくり	<p>制度設計には時間を要するが、Zero Emission Vehicle (ZEV) 規制を導入すれば、日本初の取組として話題性が大きいのではないか。</p>	<p>御意見を踏まえ、平成33年度に予定されている京都府地球温暖化対策条例の改正に併せて、効果的な施策について検討を行うこととします。</p>
	<p>公用車、府内法人フリート車へのZEV車導入義務化は、短期間で実施が可能であり、また、話題性も大きい。さらに、非常用電源としての活用をPRすることができるのではないか。</p>	
	<p>公共交通、物流事業、当該地区住民、適用曜日、時間等の限定などへの配慮が必要ではあるが、京都市内中心部へのガソリン・ディーゼル車の流入を規制してはどうか。</p>	<p>関係機関と協力し、京都府の特色がある施策について検討を進めていきます。</p>
	<p>府財政への配慮が必要ではあるが、対象とする府営駐車場について、曜日等を限定し、ZEV車対象に料金を免除してはどうか。</p>	<p>一般に開放されている府営駐車場はありませんが、関係機関と協力し、京都府の特色がある施策について検討を進めていきます。</p>
	<p>マンションへの充電器設置推進、事業所駐車場への充電器設置推進等、充電インフラ(基礎充電)施策を行ってはどうか。 (参考：江東区/横須賀市)</p>	<p>集合住宅における充電設備の設置やワークスペースチャージングを拡大するための取組を進めていきます。</p>
	<p>EV・PHV・FCVは、ガソリン車に比べて価格が高いため、購入費用の補助を拡充していただければ普及が進むのではないのでしょうか。</p>	<p>ガソリンスタンドの減少が著しい過疎地等や災害時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EV等の導入を支援していきたいと考えております。</p>
EV等の活用による災害に強い自立分散型地域社会づくり	<p>バス事業運営、必要対象路線、適用曜日/時間限定による配慮が必要ではあるが、ZEV車(対象車両：タクシー、バス、カーシェア、マイカー)へのバスレーンアクセスを付与してはどうか。</p>	<p>関係機関と協力し、京都府の特色がある施策について検討を進めていきます。</p>
	<p>道路交通法(路上での充電/給電)の課題はあると思うが、京都府のレジリエンスシティとしてのPR効果もあるため、府内主要地点への災害時充電/給電拠点を整備(EV/PHEV/FCEVによる給電)してはどうか。</p>	<p>本計画では、災害時等に、EV等を非常用電源として活用することとしており、関係機関と協力して防災面での活用を検討していきます。</p>

<p>EV等の活用による災害に強い自立分散型地域社会づくり</p>	<p>農業分野でEVをレジリエンスの観点で活用してはどうか。 東日本大震災時に、栃木県のユリ生産農家のビニールハウスの電力供給が出来ず、ユリが大きな打撃を受けた事例もございますが、京都府は「京野菜」というブランドもございますので、同様な観点で補助を行うのはどうか。</p>	<p>本計画では、災害時等に、EV等を非常用電源として活用することとしており、関係機関と協力して防災面での活用を検討していきます。</p>
<p>EV等に関する普及啓発・情報発信</p>	<p>府内の自然公園（国立公園、国定公園、自然歩道、府立自然公園等）の一部エリア（民有地がない場所に限る）について、世界文化遺産の保護（排ガス対策）や渋滞緩和の視点から、EV・FCVを対象外とするマイカー乗り入れ規制を行ってはどうか。 （参考）極端な事例ではありますが、スイスのツェルマットではEVと観光馬車のみ乗り入れ可としています。</p> <p>充電環境整備、優先客待ちレーンの整備が必要ではあるが、「EVタクシーステーション」の設置をしてはどうか。 （例）横浜市横浜駅東口</p> <p>全国でもトップの観光資源を有する京都府でのタクシーのEV化促進を継続するため、タクシー会社への補助金（車両またはインフラ）を検討してはどうか。新型日産リーフの航続距離は400km（JC08モード）に伸長し、利用条件にもよりますが、実際の航続距離は300kmをクリア出来るかと思しますので、これまで航続距離にて導入が進まなかったタクシーへの導入促進の可能性があると考えます。（地域交通グリーン化事業として、保有車両12台をすべて電気自動車へ入れ替えて頂いた事例有り）</p>	<p>本計画では、EV等を活用したエコツーリズムを推進することとしており、関係機関と協力し、京都府の特色がある施策について検討を進めていきます。</p> <p>本計画に基づき、これまでからタクシー事業者やレンタカー事業者等へのEV等の導入支援を行ってまいりましたが、引き続き、業界団体と連携しながら、効果的な普及策について検討していきます。</p>
<p>EV等に関する普及啓発・情報発信</p>	<p>EV・PHVの性能や魅力について、府民への地道な周知活動が大切だと思うので、より効果的な普及啓発に取り組んでいただきたい。</p>	<p>本計画では、「EV等活用先進地・京都」を国内外に向けて発信することとしており、御指摘の意見を踏まえたPRを行いたいと考えます。</p>

EV等の普及を支える基盤的取組	使用する電気についても再生可能エネルギーを活用し、完全にCO2排出ゼロの状態を目指して行っていただきたい。	本計画では、再生可能エネルギー由来の電気を供給する充電器の整備を促進していくこととしております。
	燃料電池自動車（FCV）についての記述があるが、現状の普及レベルや自動車の性質が電気自動車とは異なるため、同一の計画の中で普及策を検討していくことは難しく、それぞれに適した普及策や活用方法を考える必要があると思います。	京都府では、本計画の下位計画として、FCVや水素ステーションの普及目標等を定める「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」を策定しているところですが、引き続き、各自動車に応じた効果的に普及策に取り組んでいます。