

# 京都府電気自動車等普及促進計画の改定に係るアンケート

## 回答結果

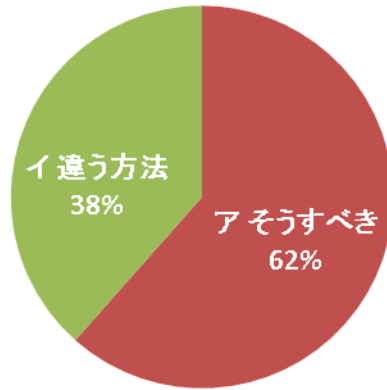
実施期間 7月3日～7月14日

### 1 目標値の設定について

(1) 5月31日の次世代自動車普及推進協議会で意見のあった「改定計画には、現行目標※の達成時期を明示した上で、さらにその先の目標（以下「中間目標」という。）を設定すべき。」という考え方について、どのように思いますか。

- ア そうすべきである ((2) へ) . . . . . 8人
- イ 違う方法で目標設定をすべきである ((3) へ) . . . . . 5人

### 1 目標値の設定について



(2) 中期目標は、どのように設定すべきだと思いますか。

- ・ 2020年にEV・PHV保有台数 13,000～19,000台。(経産省EV・PHVロードマップでの目標である2020年70～100万台をもとに現状の全国での京都府の保有台数構成比から算出)
- ・ 「京都府電気自動車等普及促進計画（改訂版）の『2020年度末まで新車登録台数の1/2がEV・PHV』とする目標設定を維持。(2025年度末までにEV等登録台数20～30%という意見も有)
- ・ 京都府が高い目標を設定していることにより、府民の意識改革につながる事が期待される。

(3) ((1) でイと答えた方) 目標設定の考え方について教えてください。

- ・ 計画策定時と異なり、FCV が導入された現在では FCV と水素ステーションの基数も目標に設定すべき

(4) 現在、計画で目標値を定めている EV 等及び充電器以外に、目標値を設定すべき項目があれば、目標年次を含めて御提案ください。

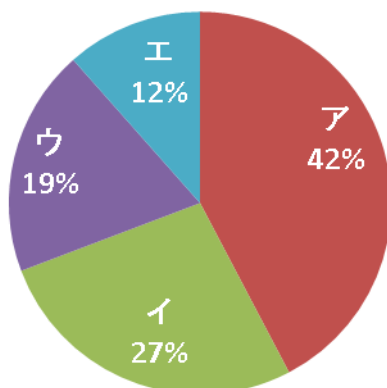
- ・ FCV 台数、水素ステーション基数
- ・ ワークスペースチャージングの実施事業所
- ・ 共同住宅への充電器設置
- ・ 太陽光発電および V2H 設備を備えた防災拠点
- ・ カーシェアリングやレンタカーに利用される EV・PHV 台数の目標値
- ・ 農村地帯等過疎地の「足」として利用される EV・PHV 台数の目標値
- ・ EV・PHEV・FCV を電気の備蓄として当該市町村の地域防災計画に位置付け

## 2 「目指すべき姿」について

(1) 内容を充実すべきであると思う項目に○を付けてください。(複数回答可。斜体文字は現行計画の概要です。)

- ア 低炭素社会のまちづくり・地域づくり . . . . . 11人
- イ EV・PHVの活用による安心・安全社会の基盤強化 . . . . . 7人
- ウ EV・PHV関連ものづくり拠点の形成 . . . . . 5人
- エ 世界に向けたEV・PHVタウン京都の発信 . . . . . 3人

2(1) 充実すべき項目



(2) 不要である取組内容が含まれていると思う項目に○を付けてください。  
(複数回答可)

- ア 低炭素社会のまちづくり・地域づくり . . . . . 0人
- イ EV・PHVの活用による安心・安全社会の基盤強化 . . . . . 0人
- ウ EV・PHV関連ものづくり拠点の形成 . . . . . 0人
- エ 世界に向けたEV・PHVタウン京都の発信 . . . . . 1人

(3) (1)、(2) について、充実すべき又は不要であると思う具体的な取組内容を教えてください。また、現行の4つの柱（上記ア～エ）に追加する新しい柱となる項目がありましたら、項目名と具体的な取組内容を記載ください。

#### ア 低炭素社会のまちづくり・地域づくり

- ・府内で一定台数以上の自動車を使用する事業者に対して次世代自動車（EV・PHV・FCV）の導入を義務付け。
- ・ワークスペースチャージングや社有車へのEV・PHV導入。
- ・EV・PHV等の環境に配慮した車両が恩恵を受ける社会インフラの整備  
例：高速道路料金、駐車料金の値下げ等
- ・EVカーシェアリングシステムの構築
- ・小型EV等を活用した、過疎地等での生活の足の確保や観光と連携した取組の充実
- ・EV・PHV・FCVの普及促進を図る第1の目的は低炭素な社会にすることだと考えるが、他のメリットが前に出過ぎて、主目的（目指すべき姿）が明確になっていない印象を受ける。

#### イ EV・PHVの活用による安心・安全社会の基盤強化

- ・EVより更に大容量のFCVであればエネルギーマネジメントがさらに効率よく進められる。さらに太陽光や風力、地熱発電等の再生可能エネルギーを利用すれば、水素製造や直接EVへの充電においてもエネルギー自立化が進められる。
- ・災害時の緊急用車両や機動性の高い自立分散型電源、避難所等への電力供給設備として活用し、安心・安全社会の基盤を強化

**ウ EV・PHV関連ものづくり拠点の形成**

- ・産学公連携等による「ものづくり拠点」形成のための計画策定等の検討
- ・現在普及の妨げになっている技術課題の解決や、自動走行等新しい技術開発に向けて、産学官連携の体制によるEV関連技術開発促進への取り組み

**エ 世界に向けたEV・PHVタウン京都の発信**

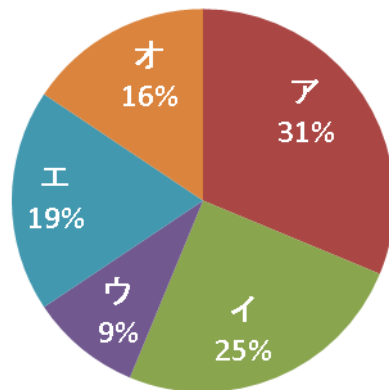
- ・産官学と市民連携で、未来を先取りする未来型モデルとして構築し、発信すべき

**3 計画改定後の「目標達成に向けた施策展開」について**

(1) 内容を充実すべきであると思う項目に○を付けてください。(複数回答可。  
斜体文字は現行計画の概要です。)

- ア 府民生活と地域に即した需要の創出・拡大 . . . . . 10人
- イ 充電インフラの整備 . . . . . 8人
- ウ 普及啓発・情報発信 . . . . . 3人
- エ EV・PHVの多様な機能を活かしたまちづくり . . . . . 6人
- オ 新たなエネルギー産業の創出 . . . . . 5人

**3(1) 充実すべき項目**



(2) 不要である取組内容が含まれていると思う項目に○を付けてください。  
(複数回答可)

- ア 府民生活と地域に即した需要の創出・拡大 . . . . . 0人
- イ 充電インフラの整備 . . . . . 1人
- ウ 普及啓発・情報発信 . . . . . 1人
- エ EV・PHVの多様な機能を活かしたまちづくり . . . . . 1人
- オ 新たなエネルギー産業の創出 . . . . . 0人

(3) (1)、(2) について、充実すべき又は不要であると思う具体的な取組内容を教えてください。また、現行の5つの柱（上記ア～オ）に追加する新しい柱となる項目がありましたら、項目名と具体的な取組内容を記載ください。

#### ア 府民生活と地域に即した需要の創出・拡大

- ・ 自宅への充電設備設置にはコスト負担がハードルとなっているため、自宅充電設備設置の負担軽減に向けた施策を充実すべき
- ・ 『京都府電気自動車等導入促進対策補助金』の対象者の制限を設けず、EV・PHV 購入者を広く支援
- ・ 民間商用車への導入促進施策の検討
- ・ 行政の率先導入（市営バス等）

#### イ 充電インフラの整備

- ・ 再生可能エネルギーを利用して作られた電気（水素）を利用することの推進。価格上昇分の（補助）負担等。
- ・ 利用者が使いやすいインフラ位置情報の提供

#### ウ 普及啓発・情報発信

- ・ 府民に向けた EV・PHV 利活用の情報発信、海外先進事例の府民向けの発信
- ・ FCV 及び水素に対する啓発活動を通じ、水素の安全性に関する間違った認識を改めさせ、普及拡大への理解を得る活動。

#### エ EV・PHVの多様な機能を活かしたまちづくり

- ・ 府内各地の防災計画にEV・PHV利用を推進、使いやすいカーシェアリングシステムの促進

#### オ 新たなエネルギー産業の創出

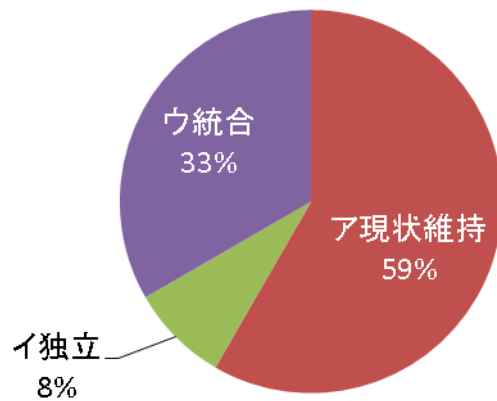
- ・ EV関連人材の育成

#### 4 燃料電池自動車（FCV）について

(1) 本計画中のFCV、水素ステーション等の普及に係る部分の目標や具体的取組を明らかにするため、本協議会のFCV・水素社会研究部会において、平成27年12月に「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（以下「水素ビジョン」という。）」を策定したところですが、今後の本計画と水素ビジョンの関係についてどのように考えますか。当てはまる項目に○を付けてください。

- ア これまでどおりの関係性（上位計画と下位計画）で、本計画と水素ビジョンの2つの計画を維持すべき・・・・・・・・・・ 7人
- イ 本計画から、FCV、水素ステーション等の記述を削除し、独立した別個の計画とすべき・・・・・・・・・・ 1人
- ウ 本計画と水素ビジョンは統合すべき・・・・・・・・・・ 4人
- エ その他・・・・・・・・・・ 0人

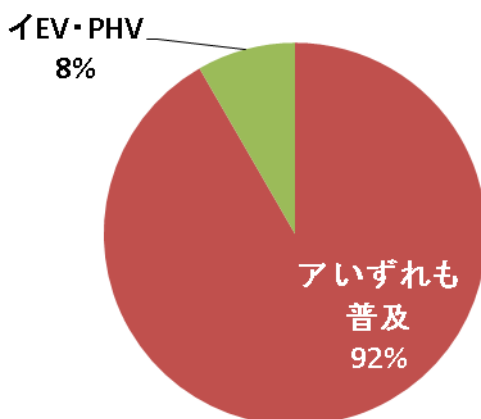
4(1)EV計画とFCV計画の関係性



(2) EV・PHVとFCVの、いずれの普及をより促進していくべきだと考えますか。当てはまる項目に○を付けてください。

- ア いずれの普及も促進すべき . . . . . 11人
- イ EV・PHVの普及を促進すべき . . . . . 1人
- ウ FCVの普及を促進すべき . . . . . 0人

#### 4(2)普及の方針



(3) (1)、(2)の回答の理由を教えてください。

- ・EV・PHVとFCVはどちらも普及を促進すべきであり、地球温暖化対策として、一体となった取組みを推進すべき。
- ・現状では全体の普及台数が少なく、どの種類に絞るべきかの結論が得にくい。

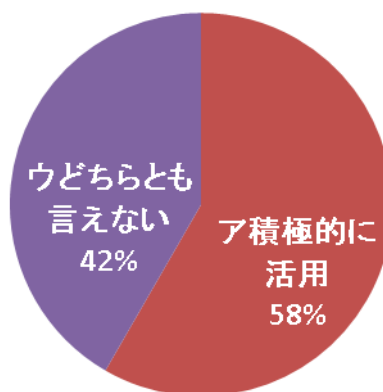
#### 5 ガソリンスタンドの活用について

(1) ガソリンスタンドを急速充電器や水素ステーションの設置場所として活用することについて、どのように考えますか。当てはまる項目に○を付けてください。

##### ○充電器

- ア 積極的に活用すべき . . . . . 7人
- イ 活用すべきでない . . . . . 0人
- ウ どちらともいえない . . . . . 5人

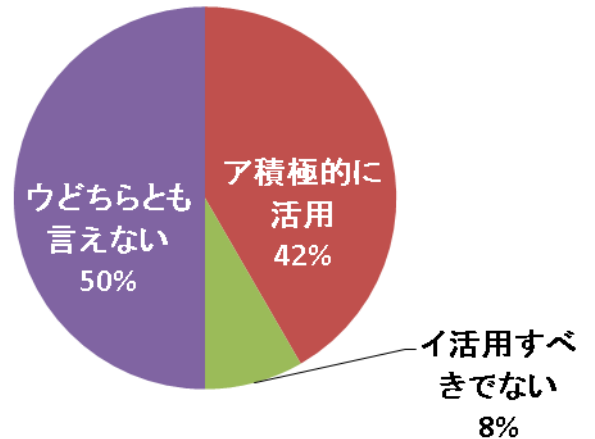
#### 5(1)充電器



○水素ステーション

- ア 積極的に活用すべき . . . . . 5人
- イ 活用すべきでない . . . . . 1人
- ウ どちらともいえない . . . . . 6人

5(1)水素ステーション



(2) (1) のように考える理由を教えてください。

○共通

- ・ 設置のための必要スペースが確保されており、点検等の車両に対するサポートが充実しているため活用すべき。
- ・ ユーザーが利用しやすい場所や、多くのユーザーが集まりやすい場所を優先する方がよい。

○充電器

- ・ 周辺の充電器との位置関係（距離）や、充電に時間がかかることから隣接場所の施設等の考慮が必要であり、立地による影響が大きいため、立地次第で検討すべき。
- ・ 経路充電や目的地充電と言った考え方に基づき、設置されるべきであり、GS ありきで設置する必要はない

○水素ステーション

- ・ 水素STは絶対的に増設が必要なため
- ・ 場所的に判りやすいメリットはあるものの、現行の消防法や高圧ガス保安法による規制、土地の確保、新たなコスト増等、設置へのハードルが高いと考える。



## 6 自動車整備工場について

EV等を普及していくに当たり、自動車整備工場が果たすことができると思う役割について意見をお書きください。

- ・メンテナンス技術を活かした車両のメンテナンスに加え、販売にも貢献できる。
- ・整備士に電気や水素に関する知識も必要があり、また、整備に必要な設備投資に莫大な費用がかかる可能性が高い。
- ・充電スポットとしての役割も果たせる。
- ・消費者と直接話をできる立場にあり、普及推進の役目を担うことができる。

## 7 その他、計画の改定に関する御意見を御自由にお書きください。

- ・電動車両（EV・PHV）の普及状況に関しては、まだ十分とは言えない。日本の抱えるエネルギー問題、国土強靱化の課題、環境問題の解決策として期待される電動車両を更に普及させるためには、普及促進活動を形骸化させず長期間継続することが必要。
- ・次世代自動車の本格的な普及に向けては、技術開発のブレークスルーと明確で野心的な政策支援は不可欠である。
- ・EV車は、走行距離の問題が解決しない限り普及しない。
- ・水素エネルギーについては、国のエネルギー基本計画において、水素社会の実現に向けた取組みを加速することとされており、当社としても「新たなエネルギー資源に対する備えという長期的な観点」から注目している。