

## “ふじのくに”士民協働事業仕分け結果（事業別個表）

事業番号	7	事業名	EV・PHVタウン推進事業費
------	---	-----	----------------

### 1 基本情報

実施日／班名	10月13日 第2班	時間	11:21~12:27
担当課名	企画広報部エネルギー政策課	事業費	20,800千円

### 2 判定結果

結果		県民評価者 判定内訳(人)			
県の関与必要 (見直し・縮小)	判定区分	県の関与不要	8		
		県の関与必要	23	見直し・縮小	12
				現 行・拡充	11
	判定理由	結果と同一区分を判定した県民評価者の主な判定理由（人、複数回答有）			
		効果がない、低い、不明確なため、事業内容を見直すべき			7
		県の役割(市町、関係団体、県民等との役割分担)を見直すべき			5
事業効果の把握・検証方法や目標の設定方法を見直すべき			5		
		民間委託を進めるべき		4	

### 3 具体的な見直し・改善策又はその他意見

#### 【県の関与不要】

- ・メーカー、販売業者が考えるべきです。バッテリー等の処理等の方策も考えてください。
- ・EV・PHVへの移行を進めるのであれば、民間企業によるPR、研究が求められるものであると思われる。モデル事業←これが、3. 11以前の選定だから、今後どうなるかわからない。
- ・CO2の問題解決は絶対必要だが、国の指定を受けての事業に県としての取組は一考を要する。
- ・県の税金が一部の消費者の為に使われていいのか(充電器の無料使用)。
- ・説得力に欠けている感じを受けました。集中的にやってこられたようで、H24年8月現在で2,139台ということで、その点努力が見られます。国、県、市町、民間でこれからも協力し合って進めていくと思います。
- ・本当にEV系が良いのか長期、短期で技術発達との関連がわからない。電池の安全性がどうなっているのかりチウムは非常に危険(ケータイ、PCのような小エネルギーでも発火している)。電池の寿命が不明(ケータイ、PCは数年で交換必要)←電池の廃棄にかかる費用は？短期すぎるのもっと見直す必要があるのでは。
- ・いいことばかり書いてあって、本当に電気自動車安全なのかどうか、そういうところが書いてない。携帯電話やパソコンでリチウム系の電池が発火することがあり、大きな車の電池が本当に安全なのか実験、実証が必要。また、携帯の電池が数年も持たないように、メンテナンスコストや廃棄物としてどう考えるのか、デメリット系が全く説明されていないので、一度見直しをしなければならない。
- ・環境面での効果を期待している割には、エネルギーを作るといことがよく分かっていないと思った。

#### 【県の関与必要（見直し・縮小）】

- ・普及を集中して行うということが現在では無理があるように思う。充電器の利用が現在の昼間だけでは、ピークカットの点からは疑問です
- ・インフラ整備は数より質だと思う。人口の多い都市部はもちろんだが、観光と関連づけて伊豆や山間部などにも進める必要がある。県としては自然エネルギーと関連づけるなど独自性、地域性、先進性を目指すという手もあるのではないか。また企業との連携強化はもっと必要だと考える。デフレの中で個人保有増をめざすのは難しい。しかし、EV、PHVの環境への貢献は間違いない。企業への広がりをめざすことが大切、利用数も伸び悩んでいると思う。
- ・低炭素社会に対するデータが不十分。先にEV車だけ導入して、後の責任・課題がない。初期導入という言葉だけで逃げようとしてないか。
- ・EVのデメリットはなんですか？防災に使用できる内容は、家庭で使用できるのは何分間使用できるのか？ガソリン車なら燃料分で冷暖房に使用できて良いのでは。コスト面ではどうですか。
- ・事業内容を読んでまず思ったのは、低炭素社会への転換を目的に掲げているにもかかわらず、CO2排出に関する資料が何故ないのかということ。静岡県の特性として、排出されるCO2の割合が多い（P70）と記されているなら、具体的に表やグラフで数値化するべき。CO2排出割合について、全国平均はどのくらいで、静岡県はどのくらいに位置づけられているか。この事業を進めることで、どのくらいまで削減できるのか数値で示したほうが説得力がある。
- ・取り組む事業としては重要、必要なことだと思いますが、静岡県以外でどのくらいの県が取り組んでいるのですか？不勉強で申し訳ございませんが、県が力を入れ、充電器、電気代を払っていたことは知りませんでした。私ばかりでなく、私のまわりの人はほとんど（年齢、性別にかかわらず）このことを知りませんでした。もっと県民へのPR、説明が必要だと考えます。いろいろな特典があっても、所得が減っている中で、なかなかEV車の購入は大変な方が多いのでは…
- ・充電器は主要道路30kmごととなっているが、繁栄していない町での充電切れのほう心配(不安材料)→検討して欲しい。充電代を県が負担するよりも家庭(マンション)に充電器を設置する補助金に回したほうが良いのでは？まずは、県・市町・国など行政所有の車からEV・PHVを取り入れてみては？(充電設置もあるので)
- ・目的と方法と裏付けとなるデータの整合性がとれていないように感じました。元々、国からモデル事業の県に選定されたというスタートではあるが、県でももう少し自身の事業としてしっかり取り組んでほしいと思います。
- ・EV、PHV車が環境に良いと言われているところであるが、その普及のためには各企業がより努力していくべきと思う。電気そのものをどのように作っていくかと検討されているときに一概にEV、PHV車とは言えないように思う。観光事業の発展のためには、充電インフラは必要と思う。マンション等集合住宅では充電装置の設置は困難である。改善策を検討してもらいたい。(マンション建設の際には、充電設備の設置を義務付ける etc)
- ・現実を踏まえて見直すべき。電動2輪車の普及促進もやめてみたらいい(受益者負担でいい)。
- ・電動スクーターが31万円するのに3万円の助成で買うのか？28万円なら普通のスクーターを買う。電気に頼りすぎてもだいじょうぶか？県内メーカーの作るEV・PHV電動バイクに対しての助成金を増やして欲しい。

#### 【県の関与必要（現行・拡充）】

- ・県の充電施設は夜間充電できないのでしょうか？昼の節電の為に一考を！
- ・急速充電器を目立つ所に多数設置すべき。急速充電器設置の補助金も増やした方が良く思う。

- ・公共施設への急速充電器設置を広める拡充の見直しを含めて、もう少し伸ばして、5年計画ぐらいにしたほうが良いのではないか。データはなるべく直近のデータのほうが良いと思います。今後、EV、PHVは広がりを見せるであろうと思われます。知事のPR等もあり、周知もされていると感じる。充電器の拡充は必須なので、現行水準以上のものにして頂きたい。もう少し終わる時期を伸ばした方がいいのでは。
- ・事業対象年がH23～25年なのに対し、裏付けデータがH18年3月のものを使用しているのはどうしたものか？目的、目標で質問を突っ込まれると他の目的まで入ってくるのはいかがなものか？本来の目的は低炭素社会への転換のはずなのだが、何故産業の発展まで目的に入ってくるのか？充電施設よりはバッテリー式(持ち運び方式)には転換できないものか？例えば各メーカーのEV電源を統一規格にし、コンビニ等との連携により、積み替え方式はできないのか？製作時での消費電力も削減できるので、トータルの環境対策になるのでは？
- ・地球の人間、生物の未来に関する事なので、強力に推進することが重要。
- ・電力問題の議論はあるが、本事業を推進することに問題はないと考える。早く目的を達成し、次の取組に移行すべき。ただし、将来のエネルギー事情・戦略をシミュレートする必要はあり。エネルギーはクリーンエネルギー化を推進すべきである。
- ・3年間集中的にやって、あとは民間に任せたら良いのでは。
- ・地域協議会の協力企業を共有できたら良いのではないかと。ソーラー充電も含めて考えたら。