

## 鳥取県「次世代自動車充電インフラ整備ビジョン」

鳥取県のビジョンを次ページ以降に公開します。

鳥取県内で「第1の事業」として補助金交付申請を行う場合は、下記フローに従って、処理を進めて下さい。

### 【鳥取県のビジョン確認フロー】

- ①ビジョンの要件を満たしていることの確認依頼 《申請者→鳥取県》
- ②当該申請がビジョンの要件を満たしていることの確認 《鳥取県》
- ③確認書の作成 《鳥取県》
- ④「要件を満たしていること」もしくは「要件を満たしていないこと」の連絡・  
確認書の交付 《鳥取県→申請者》
- ⑤申請 《申請者→センター》
  - ・申請者は、申請書に自治体等から付与された管理ナンバーを記入、交付された確認書を添付の上、申請書類一式をセンターへ送付してください。（申請書に自治体の承認印、サインは必要ありません）
- ⑥申請受付 《センター》

上記フローは、鳥取県での確認フローとなります。自治体等によっては異なったフローを採用している場合がありますのでご注意ください。

一般社団法人次世代自動車振興センター

鳥取県へのお問い合わせ窓口は以下となります。

担当部署名：鳥取県生活環境部 環境立県推進課  
電話番号：0857-26-7875

# 鳥取県次世代自動車充電インフラ整備ビジョン

～ 電欠の不安を感じないインフラ整備に向けて ～

平成25年8月  
鳥取県生活環境部

# ビジョン策定の趣旨

## 1. 背景

鳥取県は、地球温暖化対策を推進するため、温室効果ガスの総排出量削減等に向け、具体的に推進する施策を掲げた「とっとり環境イニシアティブプラン」を平成24年3月に策定。その中でも、特に大きなファクターである「運輸部門」の削減に向け、「モーダルシフト」とEV等の次世代自動車の普及促進など環境負荷が軽減される社会システムへの転換を目指しています。

また、平成25年4月に策定した「鳥取県経済再生成長戦略」では、課題解決型サービス産業として、超小型モビリティ等による新たな移動サービスの創造などEV等の関連産業の振興を図っています。

## 2. 策定への経緯

国は、電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド(PHV)の普及促進のため、各都道府県が策定するビジョンに基づいた整備計画に対して支援する「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」を平成26年度補正予算で創設した。

## 3. 鳥取県の取組方針

エコツーリズムやグリーンツーリズムなど環境に配慮した観光客の受入体制の整備に併せて、EV・PHV等の普及促進を図り、電欠の不安を感じないインフラ整備を目指していきます。

政府目標 [次世代自動車戦略2010]

2020年までに 急速充電設備 5000基 普通充電設備 200万基

# EV・PHV普及に向けた整備スキーム（経産省）

- 経産省は、平成26年度補正予算（経済対策）において次世代自動車充電インフラ整備の促進を図るため、約300億円の予算を計上（補助金）
- 各都道府県が策定するビジョンに基づいて、整備するために必要な充電器の購入費及び工事費について約3分の2程度の補助制度を創設。

## 次世代自動車充電インフラ整備促進事業

平成26年度補正予算額 **300.0億円**

製造産業局 自動車課  
03-3501-1690

事業の内容	事業イメージ
<p><b>事業目的・概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>●電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）に必要な充電インフラの整備を加速することにより、次世代自動車の更なる普及を促進し、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図ります。</li><li>●具体的には、充電器等の購入費及び工事費を補助することにより、①目的地への途中で充電可能な「経路充電」の充実（高速道路SA/PA、道の駅、コンビニ等）②目的地における「目的地充電」の充実（ショッピングセンター等）③マンション・月極駐車場及び従業員駐車場等の充電設備（「基礎充電」）の充実④自立的なインフラ整備を推進するため、充電器課金装置の整備加速を図る。</li></ul>	<p>電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド自動車（PHV）の普及を加速させるため、以下の充電器について購入費及び工事費の一部補助を通じて、充電インフラを計画的・効率的に整備。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>事業メニュー1 自治体の計画に基づく充電器の設置</li><li>事業メニュー2 自治体の計画に基づかないものの、公共性を有する充電器の設置</li><li>事業メニュー3 マンション・月極駐車場及び従業員駐車場等への充電器の設置</li><li>事業メニュー4 事業メニュー1～3以外の充電器の設置</li><li>事業メニュー5 自立的なインフラ整備を不可欠な課金装置の設置等</li></ul>
<p><b>成果目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>●「日本再興戦略改訂2014」における、2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とする目標の実現に向けて、普及に不可欠な充電インフラの倍増を目指します。</li></ul>	<p>【設置場所のイメージ】</p> <p>（急速充電器） （普通充電器）</p> 
<p><b>条件（対象者、対象行為、補助率等）</b></p> <p>国 補助 → 民間企業等 補助（定額、2/3、1/2） → 事業者等</p>	

# 充電器の種類と設置場所イメージ

## 1. 充電器の種類と適切な設置場所の考え方

(13年3月末時点)

種類	充電可能な車種 <sup>(*)</sup> と充電時間		主な用途	適切な設置場所の考え方 (詳細は2.参照)
	EV	プラグインハイブリッド <sup>*</sup>		
普通充電器 スタンドタイプ 壁掛けタイプ コンテナタイプ	日産リーフ: 8時間 三菱iMiEV: 4.5~7時間	トヨタプリウスPHV: 90分 三菱アウトランダー PHEV: 4時間	目的地充電 (目的地での滞在中の充電)	・長時間滞在する/させたい施設 ・一箇所複数台設置が望ましい
急速充電器	日産リーフ: 30分 三菱iMiEV: 15~30分	三菱アウトランダー PHEV: 30分	経路充電(移動経路上での充電) 緊急充電(電欠の恐れが 生じた際の駆け込み充電)	・短時間滞在する/回転を 早めたい施設

(\*)普通充電器のみ対応した車種もあり (ご参考) 急速充電器による充電時間は、出力50kWで80%まで充電した場合の時間  
普通充電器による充電時間は、電圧200V、電流15Aで充電した場合の時間

## 3. 充電器設置者にとってのメリット(まとめ)

- 1) エコな取り組みで、  
・先進性をアピールできる  
・ブランドイメージを高める事ができる
- 2) 排ガスや騒音を気にするお客様に、  
クリーンな環境を提供できる
- 3) 観光誘客に繋がる
- 4) 集客に繋がる  
(インセンティブで効果拡大)
- 5) 他店/他社との差別化ができる
- 6) お客様の滞在時間が長くなる

お客様へのインセンティブ例:  
① 充電時の電気代を無料化  
② 店舗に近い場所(一等地)に駐車  
③ 買い物時のサービス・値引き

## 2. 適切な普通/急速充電器の設置割合と設置場所(利用促進取組事例) イメージ

充電器に関するお客様アンケートや実証試験等の結果から、  
充電器設置場所をイメージ。(詳細は補足資料参照)

**道の駅の取り組み**  
急速充電器と普通充電器を併設する事で、基礎  
工事の一体化が可能となり、工事費用の節約と  
充電満車時の対応に有効。



**観光地の取り組み**  
宿泊客がEVを無料でレンタルできる宿泊プラン  
を旅行代理店が販売。観光地に充電器を設置し、  
地域全体の活性化を推進。

**マンションへの取り組み**  
区は新築マンションの全駐車区画の10%に  
充電器を導入するよう、条例で指導。

**美術館の取り組み**  
充電器利用で、入館料を割引。

**ガソリンスタンドの取り組み**  
充電器利用で、洗車料金を割引。

**空港の取り組み**  
空港の駐車場に充電器を複数台  
設置し、エコな取り組みをアピール。



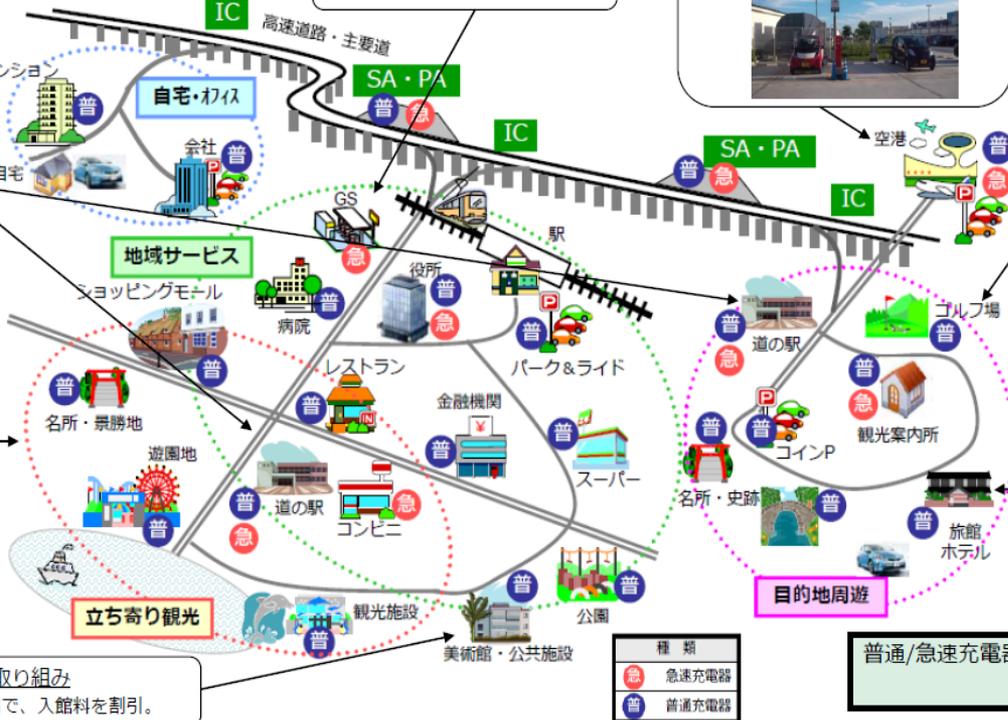
**ゴルフ場の取り組み**  
全国のゴルフ場100箇所に充電器を設置。  
景品が当たるキャンペーンも実施。



**旅館の取り組み**  
旅館に充電器を設置する  
事で、高いエコ意識を  
持った宿泊客に利用  
され、高品質な旅館の  
イメージを確立。



**旅館組合の取り組み**  
温泉旅館協同組合の合意の元、  
充電器をまとめて発注し、  
複数の旅館に集中的に設置。



種類
急速充電器
普通充電器

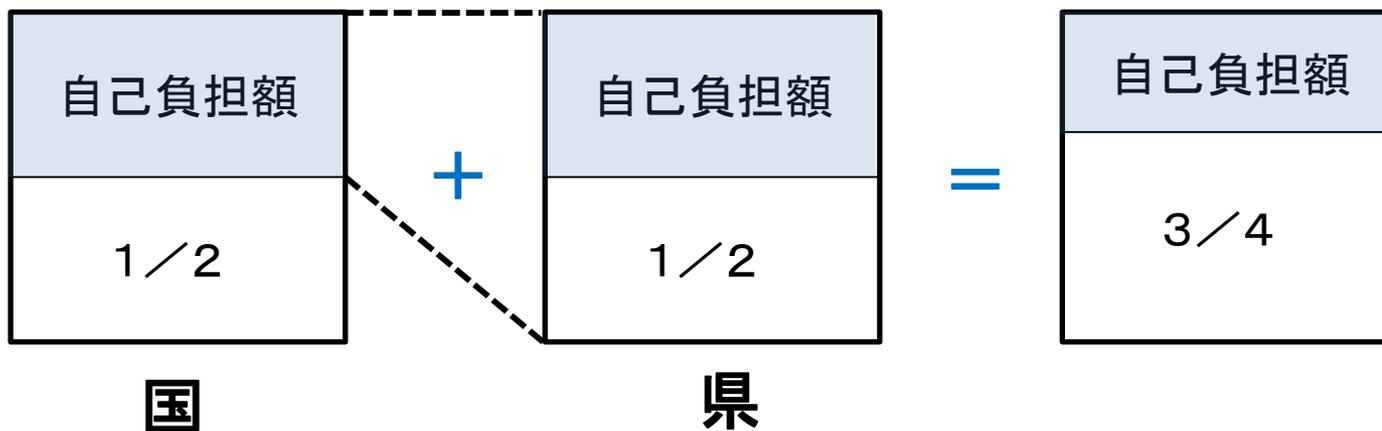
普通/急速充電器をバランスよく、  
適切な場所に設置する事が望ましい。

# ビジョン策定のインセンティブについて

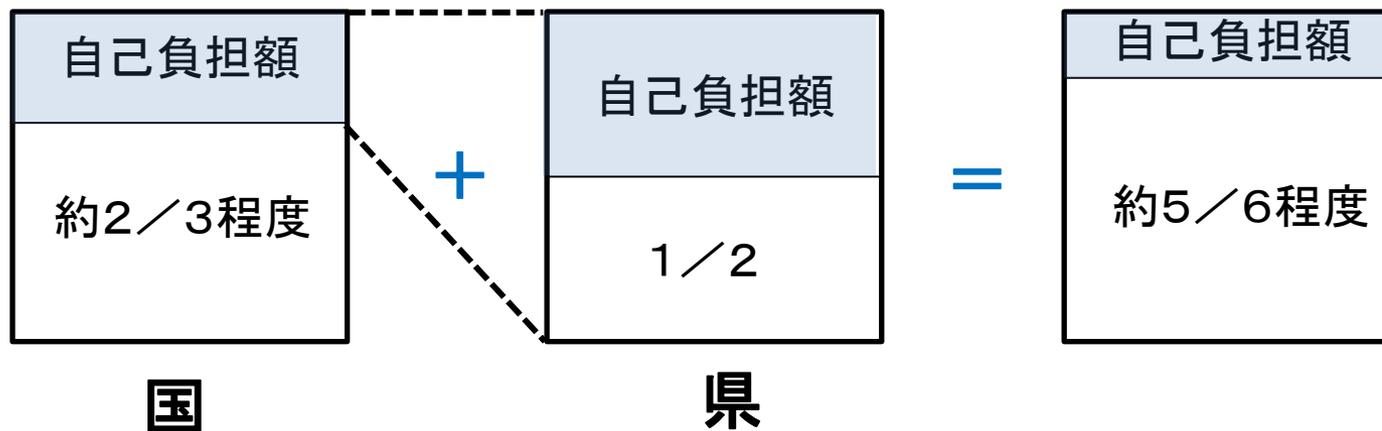
- ビジョン策定前は、国は充電器に対して2分の1補助。県は自己負担部分に対して、2分の1の上乗せ補助。※県は工事費も対象
- ビジョンが承認されるとビジョンに位置づけている充電ステーションの整備に対して、国は、**設置工事を含めて約3分の2程度の補助**へ支援が拡大する。

※急速充電器の事例

ビジョン策定前



ビジョン策定後



# 次世代自動車の普及状況とインフラ整備の現状

○全国のEV・PHVの普及台数は、計画を上回るペースで順調に伸びている。

〔EV・PHVタウン構想2013年普及目標値:約32,000台 ⇒約35,000台(2013年4月現在)〕

○一方、鳥取県は、徐々に普及しているが、252台と目標には程遠い。

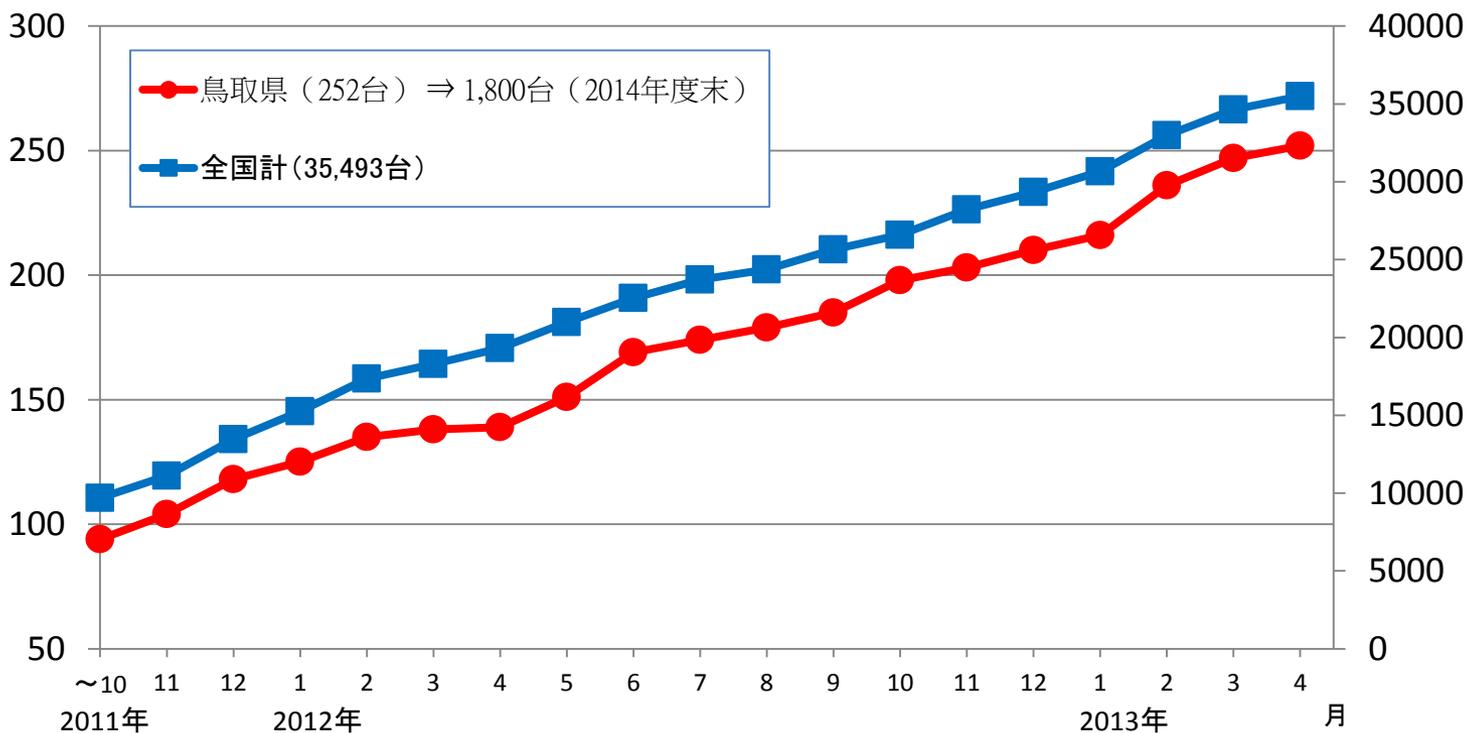
〔とっとり環境イニシアティブプラン2014年普及目標値:1,800台 ⇒252台(2013年4月現在)〕

○現在、鳥取県に配備されている充電ステーションは、合計88基。

〔急速充電;33基、普通充電;55基 ※急速充電は人口比で全国トップ〕

## 電気自動車の登録台数の推移(累計・推計値)

鳥取県の登録  
台数(台)

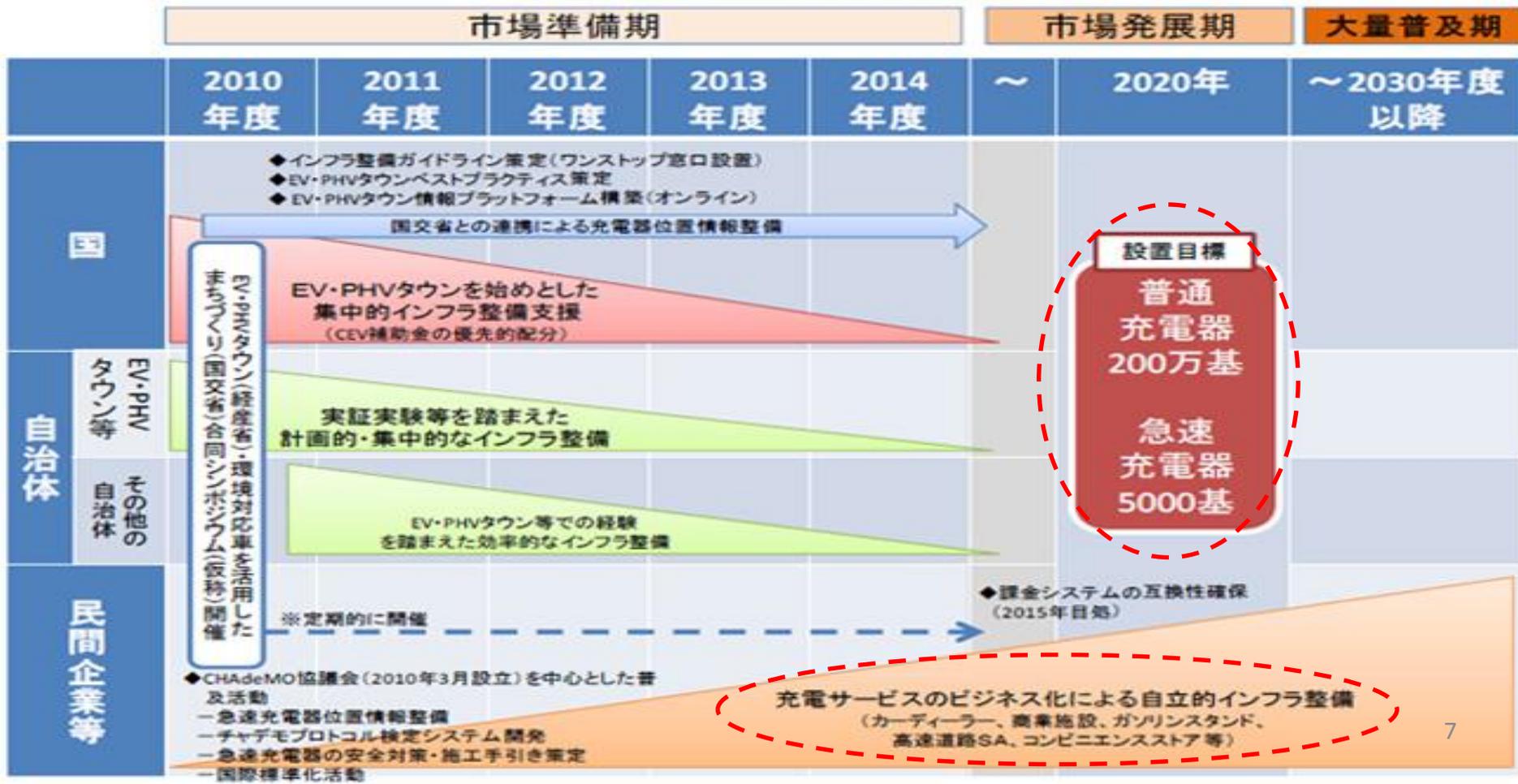


全国の登録  
台数(台)

# インフラ整備ロードマップについて

- 充電インフラ整備は、行政主導のアーリーステージから民間主導の市場発展期に移行する必要があり、現在は移行期である。※支援対象は公共性を有するものに限る。
- 民間レベルで整備が進展しない要因として、充電サービスの無料化が一因となっているため、課金サービスなど充電サービスのビジネス化を目指す必要がある。

## インフラ整備ロードマップ



# 充電インフラ整備に向けた目標設定の考え方

- 政府目標は、EV・PHVの新車販売台数に占める割合は最大で20%。(2020年)
- 2020年の目標実現には、電欠の不安を感じない走行環境を整備することが必要。
- 経産省は2020年の交通状態を勘案して、「モデルプラン」を構築。
- 本県では、経産省推奨モデルと観光客等の受入態勢なども視野に入れ目標を設定。

## 次世代自動車戦略2010(2020年・2030年普及見通し／政府目標)

- 次世代自動車の普及加速のため、政府が目指すべき、車種別普及目標を設定。
- 2020年の乗用車の新車販売台数に占める割合は最大で50%。(2012年;16%)
- EV・PHVの占める割合は最大で20%であり、2020年を目標に整備モデルを構築。

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

### 【モデルプラン】経産省推奨 (線・メッシュの2つの考え方)

※電欠発生率を最小化するために実施したシミュレーションに基づく

$$\text{【設置間隔} = -0.00064 \times (\text{交通量[台/日]} + 38.8)$$

$$\text{【箇所数} = -0.0006 \times \text{ST評価指数} + 0.822 \text{】} \quad \text{※ST評価指数} = (\text{面積[km}^2\text{)})^{0.68} \times (\text{人口[人]})^{0.2} \times (\text{事業所数})^{0.19}$$

# ビジョンの策定フロー

- ユーザーが電欠の不安を感じることがないように、充電設備が面的・線的に配備されることを念頭に、都市の規模、交通量、観光誘客などの地域特性を踏まえて策定。
- 運営・設置事業者のニーズ調査と県民アンケートによるニーズ調査を実施。
- 目的地充電エリアを設定し、電欠防止のため、エリアを繋ぐ経路充電を設定。
- 設置ニーズと「電欠発生率の最小化モデル」を組み合わせ、整備計画を策定。

## 第1回次世代自動車充電インフラ整備ビジョン連絡会議

- 【参集範囲】 市町村環境政策主管課、大規模小売店、GS、カーディーラー、EV関連ビジネス事業者など  
【オブザーバー】 観光政策課、商工政策課、道路企画課など  
【議題】 ①経路充電・緊急充電箇所(案)について ②目的地充電の必要箇所について  
③充電インフラ整備の促進に向けた必要な施策について

事業者ニーズ調査  
(充電ステーション)

県民ニーズ調査  
(ユーザー)

設置ニーズを最大限考  
慮した整備計画を策定

電欠発生率の  
最小化モデル

## 第2回次世代自動車充電インフラ整備ビジョン連絡会議

- ①ビジョンの申請内容の報告 ②ビジョンに基づいた国・県補助制度の説明会

県策定のビジョン

申請

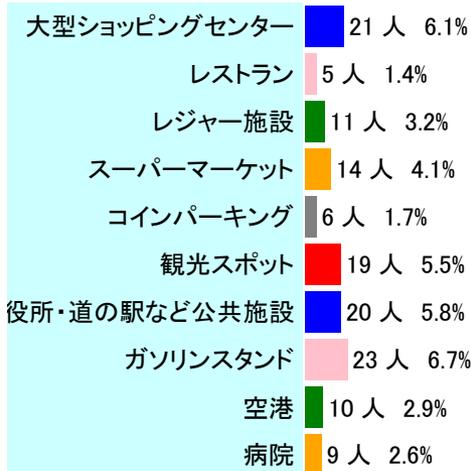
一般社団法人次世代自動車振興センター

# 充電器の設置箇所のニーズ調査結果（県民）

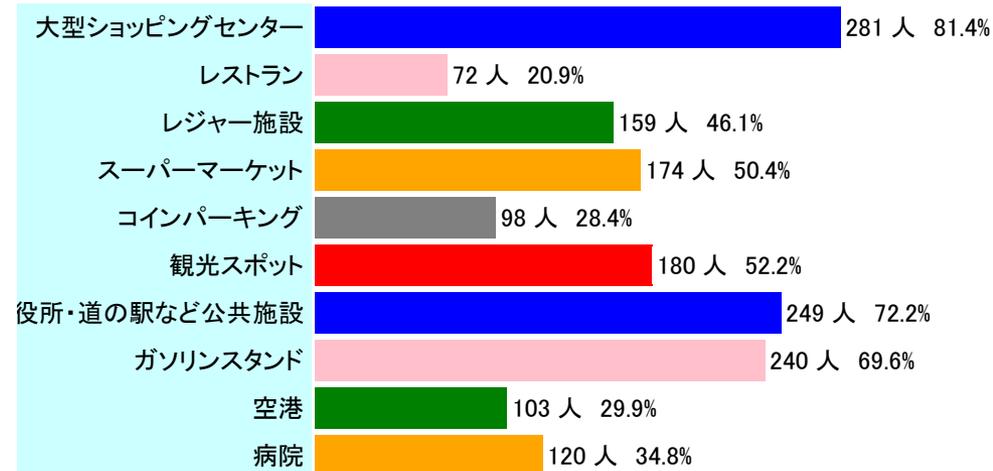
- 充電器の設置箇所のニーズについては、「大型ショッピングセンター」、「役所・道の駅などの公共施設」、「ガソリンスタンド」、「観光スポット」の順に大きい。（県政参画電子アンケート）
- EV・PHVを保有しない理由として、「車両価格が高いこと」をあげる者が多い。

## ○平成25年7月実施の県政参画電子アンケート ※サンプル調査

EV・PHVを保有している方で、充電設備があった方がよいと思うところ【複数回答可】



EV・PHVを保有していない方で、将来保有した場合に充電設備があった方がよいと思うところ【複数回答可】



EV・PHVを保有していない方で、現在保有しない理由【最も大きい要因を1つ】



# 充電器の設置箇所の調査結果（事業者）

- 事業者・市町村は、「大型ショッピングセンター」、「役所・道の駅などの公共施設」、「観光スポット」への充電器の設置を予定している。（調査対象：大規模小売店舗、カーディーラー、市町村）
- 上記調査において、国・県の補助制度を知らない事業者も多く、制度周知に努めることで、今後、潜在的なニーズの掘り起こしは可能と考える。
- ガソリンスタンド、カーディーラー、市町村等をまじえて開催した連絡会議の概要は以下のとおり。

## ○平成25年7月実施の事業者・市町村アンケート（設置予定箇所の調査）

⇒設置予定あり：大型ショッピングセンター、市町村庁舎、道の駅

## ○平成25年7月5日開催の事業者・市町村連絡会議での主な意見

団体	意見
ガソリンスタンド	・現状だと飛びつく経営者は少ないと思う。これからEVが普及していくのか、積極的に参入する段階なのか不安。 ・カーライフの観点から、充電器の設置についても積極的に進めていきたい。
大型ショッピングセンター	・店舗の大きさに応じて、充電器の設置台数を決めている。管理上、営業中でないと稼働させられない。
カーディーラー	・鳥取駅の北側ばかり整備が進んでおり、南側にも充電器がほしい。例えば、東部総合事務所や駅裏あたり。ユーザーからは、北側の県庁充電器で渋滞がおきている話は聞いている。
飲食店	・付加価値として、前向きに取り組みたい。
書店	・条件面がはっきりしないと踏み切れない。 ・充電器の設置自体は、店舗での滞在時間が増えるので、売り上げにつながる部分はある。
市町村	・米子鳥取間をEVで運転するのは電欠の観点から躊躇する。中部エリアの9号沿いにもつけてほしい。 ・小さな町の場合、設置目的は町民の福祉になる。町外利用者目的での設置は大変困難。ビジョンでの箇所数を期待されると非常に苦しい。今後は防災時の緊急充電が主流になりそう。

# 充電インフラ整備への基本方針

- ①公共・商業・観光施設への設置エリアを設定し、目的地充電の箇所数を特定。
- ②過疎地では人口密度等を考慮し、旧市町村単位で最低限必要な箇所数を設定。
- ③さらに、電欠防止のため、経産省がEV走行シミュレーションを実施し分析した「電欠発生率の最小化モデル」と交通量により、路線ごとに経路充電の箇所数を特定。

## 公共・商業・観光施設への配備(集客力のあるエリアを設定)

- ①県民ニーズ調査と事業所ニーズ調査により、優先する公共施設や商業施設など箇所を特定。
- ②観光客の入込客数に応じて、重要な観光施設を特定。

目的地充電  
(248基)

## 県外から市街地への交通アクセスにおける電欠防止

- ①県外・市街地からの交通アクセスにおいて、緊急充電として中山間地域に配備(旧市町村単位で算出)  
基本的な算出式【箇所数=0.0006×ST評価指数+0.822】  
※ST評価指数=(面積[km<sup>2</sup>])0.68乗×(人口[人])0.2乗×(事業所数)0.19乗

緊急充電  
(115基)

## 主要道路への配備(目的地充電エリアへのアクセスを視野)

- ①主に目的地充電エリアへのアクセスにおいて、電欠防止のため、国道・主要地方道路など道路規格ごとの交通量を勘案し、設置間隔を設定。(路線単位で算出)  
※経産省モデルプランを活用【設置間隔=-0.00064×(交通量[台/日])+38.8】

経路充電  
(106基)

## 次世代自動車の普及・推進のための先進地区への配備

- ①EV関連・充電器関連ビジネスなど先進的サービスモデルを創造する事業者へパイロット事業として配備
- ②EV関連産業(EVベンチャー企業、EVバイク生産事業者など)に関連する事業者が設置する充電ステーションを先進的事例として配備

パイロット事業  
(58基)

【ビジョンの目標年度】 2020年まで 【整備目標】 527基 (急速183、普通344) 12

# 【目的地充電】公共・商業・観光施設エリアへの配備

## 配備方針の考え方

- ①集客力のある公共・商業・観光施設エリアを設定し、1エリアに急速充電を2基、普通充電を4基設置する。また、主要温泉地についても同様に設定する。
- ②主要観光地・レジャー、公共施設エリアについては、中心地から半径5<sup>キ</sup>圏内をエリアとして設定し、商業複合施設については、中心地から半径1<sup>キ</sup>圏内をエリアとする。

## 〔主要観光地・レジャー・公共施設エリア〕

84基(急速28基、普通56基)

エリア名(東・中)	中心地
浦富海岸	浦富海岸海水浴場
鳥取砂丘	鳥取砂丘
鳥取山の手	仁風閣
わかさ氷ノ山	氷ノ山自然ふれあい館響きの森
智頭宿	石谷家住宅
かみんぐさじ	さじアストロパーク
三徳山	投入堂
倉吉白壁土蔵群	白壁土蔵群

エリア名(西)	中心地
妻木晩田遺跡	伯耆古代の丘公園
大山	大山平原GC
奥大山	奥大山スキー場
とっとり花回廊	とっとり花回廊
水木しげる	夢みなと公園
出雲街道根雨宿	金持神社

- ①中心地から半径5<sup>キ</sup>圏内をエリアとして設定
- ②対象は、観光施設、宿泊業、レストラン、行政機関
- ③1エリアに急速充電2基、普通充電4基を設置する計画

※中心地の住所地は、別添のビジョンリストに記載。

# 【目的地充電】公共・商業・観光施設エリアへの配備

## 〔主要温泉地エリア〕

**50基**(急速10基、普通40基)

エリア名	中心地
岩井温泉	岩美岩井郵便局
はわい温泉	はわい・東郷温泉観光案内所
東郷温泉	JR松崎駅
三朝温泉	三朝温泉観光商工センター
皆生温泉	米子皆生郵便局

- ①中心地から半径5<sup>キ</sup>。圏内をエリアとして設定
- ②対象は、観光施設、宿泊業、レストラン、行政機関
- ③1エリアに急速充電2基、普通充電8基を設置する計画

※中心地の住所地は、別添のビジョンリストに記載。

# 【目的地充電】公共・商業・観光施設エリアへの配備

## 〔商業複合施設エリア〕

114基(急速38基、普通76基)

### 東部・中部

エリア名	中心店舗
鳥取安長第1	ナンバ鳥取店
鳥取安長第2	JAグリーン鳥取店
鳥取古海	カインズホーム鳥取店
鳥取湖山	マルイ湖山店
鳥取大杣	けんこうらんど
鳥取南隈	イオンモール鳥取北
鳥取宮長	マルイ宮長店
鳥取賀露	かろいち
倉吉山根	パープルタウン
倉吉河北	100満ボルト倉吉本店

### 西部

エリア名	中心店舗
伯耆	いしかわ岸本店
日吉津	イオンモール日吉津
米子昭和町	ホック昭和町店
米子市米原	ホープタウン
米子市米原	ホック阿倍店
米子新開	本の学校今井ブックセンター
米子両三柳	マルイ両三柳
米子車尾	マルイ車尾店
竹内団地	PLANT-5

- ①大規模店舗のうち、3商業施設以上の立地し、駐車場を共有しているエリアを抽出
- ②中心店舗から半径1<sup>キ</sup>。圏内をエリアとして設定
- ③1エリアに急速充電2基、普通充電4基を設置する計画

※中心地の住所地は、別添のビジョンリストに記載。

# 【緊急充電】中山間地での電欠防止(旧市町村エリア)

## 配備方針の考え方

①旧市町村エリア単位で、電欠発生率最小化モデルを適用し、面積・人口密度・事業所数を評価し、設置箇所数を算出(ST評価方式)。

### <電欠発生率最小化モデル>

【箇所数 =  $-0.0006 \times \text{ST評価指数} + 0.822$ 】 ※ST評価指数 = (面積[km<sup>2</sup>])0.68乗 × (人口[人])0.2乗 × (事業所数)0.19乗

## 115基(急速47基、普通68基)

算出表	算式	【箇所数 = $-0.0006 \times \text{ST評価指数} + 0.822$ 】 ※ST評価指数 = (面積[km <sup>2</sup> ])0.68乗 × (人口[人])0.2乗 × (事業所数)0.19乗							必要箇所数	基数				
		面積(km <sup>2</sup> )	累乗	人口(人)	累乗	事業所数	累乗	ST評価指数		乗数	プラス係数	箇所数	左欄の端数切上	内訳 急速充電器 普通充電器
市町村														
鳥取市	237.2	0.68	151917	0.2	312	0.19	1334.40799	0.0006	0.822	1.622644794	2	2	7	
米子市	106.41	0.68	140475	0.2	188	0.19	691.7638466	0.0006	0.822	1.237058308	2	4	4	
倉吉市	174.5	0.68	49029	0.2	111	0.19	709.7785431	0.0006	0.822	1.247867126	2	6	4	
境港市	28.75	0.68	37045	0.2	108	0.19	195.8710136	0.0006	0.822	0.939522608	1	1	1	
〈岩美郡〉														
国府町	93.4	0.68	8629	0.2	15	0.19	224.1224229	0.0006	0.822	0.956473454	1	0	1	
岩美町	122.38	0.68	13579	0.2	32	0.19	340.5611932	0.0006	0.822	1.026336716	2	1	2	
福部村	34.94	0.68	3399	0.2	7	0.19	82.47046304	0.0006	0.822	0.871482278	1	0	1	
〈八頭郡〉														
郡家町	85.53	0.68	10163	0.2	17	0.19	223.3727758	0.0006	0.822	0.956023665	1	0	1	
船岡町	53.67	0.68	4413	0.2	11	0.19	126.7736167	0.0006	0.822	0.89806417	1	1	1	
河原町	83.62	0.68	8137	0.2	22	0.19	220.9653027	0.0006	0.822	0.954579182	1	0	1	
八東町	67.51	0.68	5299	0.2	11	0.19	153.6999434	0.0006	0.822	0.914219966	1	1	1	
若桜町	199.31	0.68	4687	0.2	11	0.19	313.1290652	0.0006	0.822	1.009877439	2	2	3	
用瀬町	81.6	0.68	4143	0.2	13	0.19	171.81518	0.0006	0.822	0.925089108	1	1	1	
佐治村	79.89	0.68	2689	0.2	14	0.19	157.5351002	0.0006	0.822	0.91652106	1	1	1	
鯨頭町	224.61	0.68	9009	0.2	38	0.19	489.853235	0.0006	0.822	1.115911941	2	2	3	
〈気高郡〉														
気高町	34.31	0.68	9869	0.2	25	0.19	128.3953572	0.0006	0.822	0.899037214	1	1	1	
鹿野町	52.77	0.68	4567	0.2	8	0.19	118.778141	0.0006	0.822	0.893266885	1	0	1	
青谷町	67.93	0.68	7847	0.2	27	0.19	198.0166658	0.0006	0.822	0.940809999	1	0	1	
〈東伯郡〉														
羽合町	12.23	0.68	8011	0.2	13	0.19	53.93076417	0.0006	0.822	0.854358459	1	0	1	
泊村	14.56	0.68	3036	0.2	5	0.19	41.70752216	0.0006	0.822	0.847024513	1	1	1	
東郷町	47.07	0.68	6461	0.2	11	0.19	125.1384044	0.0006	0.822	0.897083043	1	1	1	
三朝町	238.46	0.68	7711	0.2	8	0.19	362.5715518	0.0006	0.822	1.039542931	2	4	4	
関金町	97.65	0.68	4160	0.2	5	0.19	162.0317398	0.0006	0.822	0.919219044	1	1	1	
北条町	20.92	0.68	7770	0.2	20	0.19	83.80343988	0.0006	0.822	0.872282064	1	0	1	
大栄町	36.23	0.68	8800	0.2	23	0.19	128.1714479	0.0006	0.822	0.898902869	1	1	1	
東伯町	82.2	0.68	11894	0.2	28	0.19	246.6825611	0.0006	0.822	0.97009537	1	1	1	
赤碓町	57.72	0.68	8101	0.2	16	0.19	161.5073987	0.0006	0.822	0.918904439	1	0	1	
〈西伯郡〉														
西伯町	83.08	0.68	8147	0.2	13	0.19	199.1161067	0.0006	0.822	0.941469664	1	1	1	
会見町	30.95	0.68	4086	0.2	4	0.19	70.84354989	0.0006	0.822	0.86450613	1	1	1	
岸本町	39.05	0.68	7152	0.2	14	0.19	117.747619	0.0006	0.822	0.892648571	1	1	1	
日吉津村	4.16	0.68	3085	0.2	7	0.19	19.02843741	0.0006	0.822	0.833417062	1	1	1	
淀江町	25.8	0.68	8852	0.2	25	0.19	103.4947412	0.0006	0.822	0.884096845	1	1	1	
大山町	84.45	0.68	6627	0.2	14	0.19	195.936563	0.0006	0.822	0.939561938	1	1	1	
名和町	45.02	0.68	7392	0.2	13	0.19	128.7411435	0.0006	0.822	0.899244686	1	0	1	
中山町	60.3	0.68	5095	0.2	6	0.19	125.8616287	0.0006	0.822	0.897516977	1	1	1	
〈日野郡〉														
日南町	340.87	0.68	6351	0.2	9	0.19	461.3546159	0.0006	0.822	1.09881277	2	3	8	
日野町	134.02	0.68	4379	0.2	13	0.19	243.4442735	0.0006	0.822	0.989066564	1	1	2	
江府町	124.66	0.68	3758	0.2	9	0.19	209.6002881	0.0006	0.822	0.947760173	1	3	2	
溝口町	100.4	0.68	5309	0.2	8	0.19	189.5695448	0.0006	0.822	0.935741727	1	1	1	
合計	3503.13		611073		1234						47	47	68	

# 【経路充電】主要道路への配備（路線単位で設定）

- 充電ステーションは、EV・PHV双方に対応することが理想であり、急速充電器と普通充電器の併設型が望ましい。
- しかしながら、現在、1箇所には1充電器のパターンが多く、急速と普通に仕分けして、不足する箇所を設定する。

## 〔高速道・国道〕

※交通量1万台／日以下の路線は、経路充電として設定しない。

**36基**（急速22基、普通14基）

路線名	起点	終点	急速	普通
鳥取自動車道	鳥取市	智頭町	1	2
9号(自動車専用道路)	鳥取市	米子市	2	3
9号(一般国道)	京都市	下関市	7	4
29号	姫路市	鳥取市	4	1
53号	岡山市	鳥取市	2	—
179号	三朝町	湯梨浜町	1	—
180号	日野町	米子市	1	1
181号	日野町	米子市	1	2
313号	倉吉市	北栄町	2	1
431号	境港市	米子市	1	—

## 〔主要地方道〕

42基

※交通量1万台／日以下の路線は、(急速23基、普通19基)交通量と実延長を考慮し設定する。

路線名	起点	終点	急速	普通
津山智頭八東線	智頭町	八東町	2	2
鳥取鹿野倉吉線	鳥取市	倉吉市	2	2
倉吉青谷線	倉吉市	湯梨浜町	1	—
鳥取停車場線	鳥取市	鳥取市	1	1
秋里吉方線	鳥取市	鳥取市	1	—
米子停車場線	米子市	米子市	1	1
鳥取国府岩美線	鳥取市	岩美町	2	2
郡家鹿野気高線	八東町	鳥取市気高町	2	2
倉吉赤碕中山線	倉吉市	大山町	2	2
岩美八東線	岩美町	八東町	2	2
倉吉福本線	倉吉市	三朝町	1	1
鳥取港線	鳥取市	鳥取市	1	—
鳥取河原線	鳥取市	鳥取市河原町	1	1
鳥取福部線	鳥取市	鳥取市福部町	1	1
倉吉江府溝口線	倉吉市	伯耆町溝口	2	2
米子境港線	米子市	境港市	1	—

## 〔一般県道〕

28基

※交通量1万台／日以上(急速15基、普通13基)の路線を1基設定する。

路線名	起点	終点	急速	普通
米子広瀬線	米子市	米子市	1	2
米子港線	米子市	米子市	1	—
皆生車尾線	米子市	米子市	1	1
皆生西原線	米子市	米子市	1	—
旧奈和西坪線	大山町	大山町	—	1
福成戸上線	南部町	米子市	1	1
両三柳後藤停車場線	米子市	米子市	1	1
渡余子停車場線	境港市	境港市	1	—
清谷北条線	倉吉市	北栄町	1	1
鳥取空港布勢線	鳥取市	鳥取市	1	1
湯山鳥取線	鳥取市	鳥取市	1	1
俵原青谷線	三朝町	青谷町	1	1
米子空港境港停車場線	米子空港	境港停車場	1	1
八坂鳥取停車場線	鳥取市	鳥取市	1	1
米子環状線	米子市	米子市	—	1
両三柳西福原線	米子市	米子市	1	—
若葉台東町線	鳥取市	鳥取市	1	—

# 【パイロット事業】先進事業の推進(パイロットエリア)

## 配備方針の考え方

- ①EV関連サービス及び充電サービスにおける新たなビジネスモデルを創造する事業者に対して、パイロット事業として配備する。(総合特区エリアなど)
- ②EV関連産業に参入を行う事業者に対して、充電ステーションをモデル的に整備する。

総合特区エリア  
(米子市)

28基  
(普通充電器)

パイロット事業  
(鳥取市)

30基  
(普通充電器)

### とっとりスマートライフ・プロジェクト モデル事業① 【実施エリア:米子市】 商店街の利便性を高めるe-モビリティ交通サービス

神代の国の  
まちづくり再生

- 中心市街地を中心に小型電動モビリティやEVでレンタカー型カーシェアリング事業を実施
- 快適な移動手段をサービス提供し、地域の電源を活用する安心感等の新たな生活価値を提供

#### 事業イメージ



米子市において  
カーシェアリング  
実証実験を実施中  
(H23.11~)



#### 【設定の根拠】

- ✓ 交通手段や市街地活性化へのニーズが圏域全体、特に米子市で高い
- ✓ まちづくり会社が設立され、多面的な市街地活性化への取組を推進中
- ✓ ナノオプティクス・エナジー(協議会委員)が米子で小型e-モビリティの製造を開始予定

#### 【実施規模(目標)】

- ✓ 電動モビリティ導入台数: 73台
- ✓ カーシェアスポット: 8箇所
- ✓ 会員登録者数: 1,163人

#### 【徹底開-波及効果】

- ✓ EV電力は太陽光等の地産の電力を融通
- ✓ ICTでエネルギーと通信を結び利便性を向上

#### 規制の特例措置等

- ワンウェイ方式(乗り捨て)のレンタカー型カーシェアリング実施基準(許可条件)の設定(道路運送法第80条関連)
  - > レンタカー事業を実施するには、運輸支局長の許可が必要だが、**運行法付帯し捨てが規定されていないため許可が得られない**
  - > 事業実施に向けて、乗り捨てを想定した車両の利用状況の把握やスポット等の設置基準などの実施基準の設定(明確化)が必要

# ビジョンに基づく補助対象要件等について

## 1. 概要

経済産業省では、次世代自動車(EV・PHV)に必要な充電インフラの整備を加速することにより、次世代自動車の更なる普及を促進するため、「次世代自動車インフラ整備促進事業」(平成26年度補正予算)を実施している。

また、鳥取県では、環境先進県を目指すため、国の補助制度に加え、自己負担部分について、補助事業支援を実施している。

当該事業における補助の対象については、「鳥取県次世代自動車充電インフラ整備」ビジョンに基づき、以下のとおり要件を制定する。

## 2. 対象要件

- |           |                                       |
|-----------|---------------------------------------|
| (1) 地域    | 鳥取県全域                                 |
| (2) 期間    | 本ビジョンの公表から「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」の終了時期まで |
| (3) 機器    | 急速充電器及び普通充電器                          |
| (4) 設置エリア | 「鳥取県次世代自動車充電インフラ整備ビジョン」が示す箇所          |
| (5) 充電設備  | 以下のとおり、公共性等を有する設備                     |

① 今後、新設される充電器(中古品を除く。)であること

② 充電設備の場所を示す案内看板を設置すること

③ 充電設備が公道に面した入口から誰もが自由に入出りできる場所にあること

④ 充電設備の利用を他のサービスの利用又は物品の購入などを条件としていないこと  
(ただし、駐車料金等の徴収は可とする)

⑤ 利用者を限定していないこと (ただし、会員制等であっても、その場で料金を支払うことで、誰でも充電設備を利用できる場合は、条件を満たすものとする)

## 3. 推奨モデルについて

効率的な配置と事業性を確保するため、事業者は、以下について検討、留意する必要がある。

① 急速充電器と普通充電器のセット設置

② 事業運営等を考慮した課金システムの導入