



広島市における次世代 自動車の普及について

平成23年11月9日

広島市環境局エネルギー・温暖化対策部企画課

広島市の温暖化対策 に係る計画・条例等

地球温暖化対策地域推進計画

● 策定 平成15年5月

● 削減目標

平成22年度(2010年度)までに
市域内から排出される温室効果ガス排出量を
基準年度(1990年度)から

6%削減する

広島カーボンイマース70

—2050年までの脱温暖化ビジョン—

地球温暖化の影響を許容範囲内に食い止めるためには、地球全体の平均気温の上昇を2°C以内に抑えることが必要

そのために

2050年までに温室効果ガス排出量を半減
日本を含めた先進国はそれ以上の削減が必要

広島市の温室効果ガス排出量(1990年比)

長期目標 2050年に**70%削減**

中期目標 2030年に**50%削減**

地球温暖化対策等の推進に関する条例

平成21年3月制定

平成22年4月施行

主な内容



事業活動環境配慮制度

エネルギー使用量1,500kl以上等の事業者に対して、事業活動環境計画書などの提出・公表を義務付け、その概要を市で公表するほか、取組内容を市で評価し、評価結果を公表



自動車環境管理制度

50台以上の自動車を使用する事業者に対して、自動車環境計画書などの提出・公表を義務付け、その概要を市で公表



建築物環境配慮制度

床面積2,000m²以上の建築物の新築等をしようとする建築主に対して、環境性能の評価結果を記載した建築物環境計画書の提出を義務付け、その概要を市で公表



緑化推進制度

市街化区域等で、敷地面積1,000m²以上で建築物の新築等をしようとする建築主に対して、敷地内に一定割合以上の緑化を義務付け



エネルギー環境配慮制度

電気事業者に対して、エネルギー環境計画書などの提出・公表を義務付け、その概要を市で公表

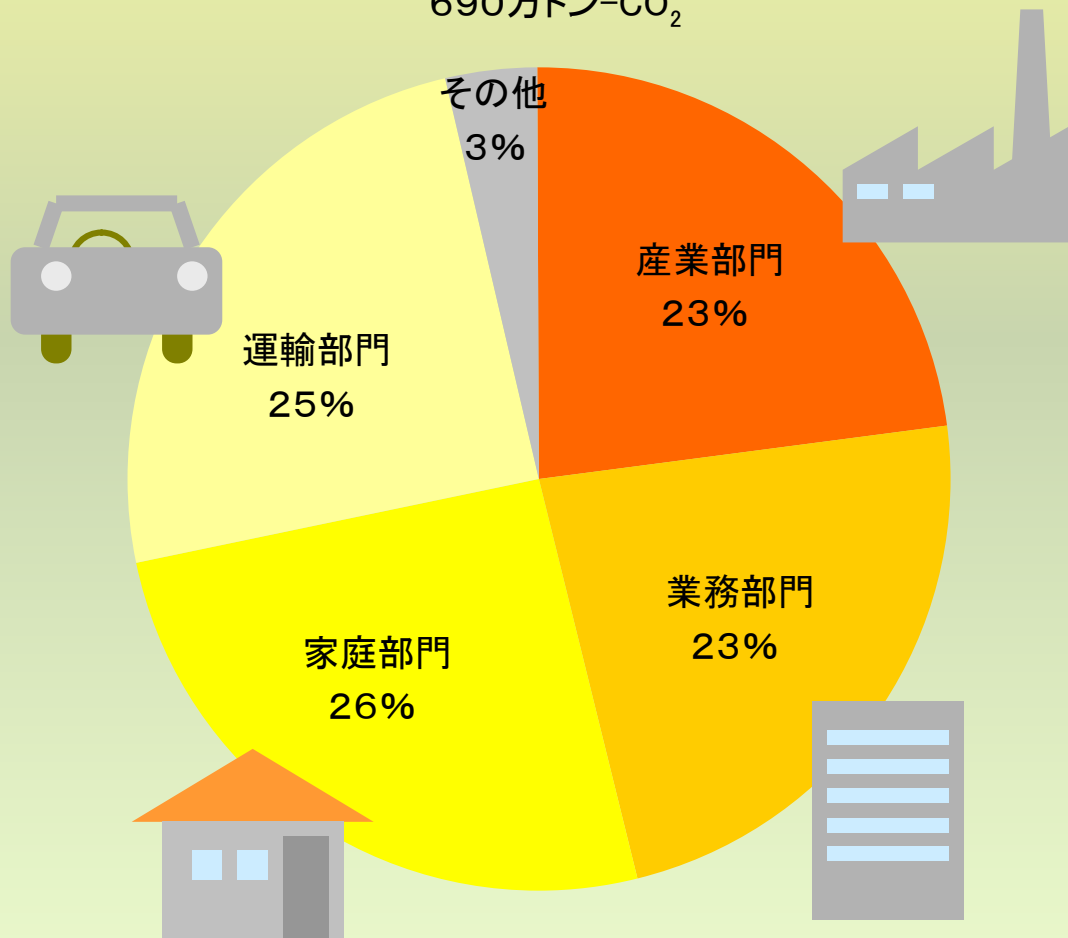
その他 立入調査、勧告及び公表など

広島市も対象

広島市の温室効果ガス排出量

温室効果ガス排出量(平成20年度)

690万トン-CO₂



対基準年度比 **4%減**

産業部門 19%減

業務部門 4%増

家庭部門 14%増

運輸部門 16%減

「次世代自動車導入 加速モデル事業」の概要

次世代自動車導入加速モデル事業

環境対策に関心の高い地域をモデル地域として指定することにより、運送事業者等による次世代自動車の実証実験事業を支援し、また低公害車補助の優先採択等、次世代自動車の更なる導入を促進する。

モデル事業協議会

地方公共団体

燃料供給事業者

運送事業者

荷主事業者

運輸局

- ・次世代自動車導入加速計画の策定
- ・展示会等啓蒙活動の企画・実施
- ・地域内の事業者に対し次世代車導入の働きかけ

導入加速計画策定
にあたり助言・支援

計画策定
調査費を支援

モデル地域
の指定

国の支援

- 次世代自動車導入加速計画策定の支援
- 次世代自動車の導入に対して低公害車補助の優先採択、最低導入台数要件の緩和(原則バス2台、トラック3台を1台でも可)
- モデル地域の環境面での先進性を全国的にPR
- モデル事業参加事業者名等のPR

実証実験事業<最大1年間>

次世代自動車の導入加速に向けた試行事業を重点的に支援

国の支援(予算措置)

- 補助内容
 - ・導入試行の実証実験経費(車両の購入・リース費、燃料費)
 - ・次世代自動車導入加速計画策定調査費
 - ・次世代自動車展示会等の広告宣伝費
 - ・協議会の運営経費 等
- 補助率: 1/2

広島市 全国初のモデル地域指定

○平成21年7月17日 「広島市次世代自動車導入加速モデル事業協議会」を設立

○同年9月1日 「次世代自動車導入加速モデル事業」の実施地域指定(全国初)



モデル事業協議会会合の様相

モデル事業協議会メンバー

広島市

株式会社タカキ物流サービス

株式会社ネストロジスティクス

広島電鉄株式会社

株式会社丸二運送

中国運輸局

財団法人運輸低公害車普及機構

広島ガス株式会社

社団法人広島県トラック協会

社団法人広島県バス協会

広島市の次世代自動車 導入状況

平成21～22年度の導入実績

(単位:台)

	CNG	ハイブリッド	計
バス	10(-)	9(8)	19(8)
トラック	5(2)	13(7)	18(9)
計	15(2)	22(15)	37(17)

※導入加速計画参加事業者が、国土交通省の補助金申請を行ったもの

※()の数字は平成21年度にモデル事業の優遇措置を受け導入した実績で、内数である。

平成21年度導入分アンケートの結果 ～バス～

実験期間	使用形態	区分	定員	使用実態	燃費向上率
H22.3 ～H23.2	貸切	大型	54	貸切、県内・中国四国中心	28.5%
H22.2 ～H23.2	貸切	大型	55	市内送迎15日。県内25日。中国地区23日。県外44日。	21.4%
H22.2 ～H23.2	路線	大型	38	広島～鳥取高速路線 1運行574～591km	11.8%
H22.3 ～H23.3	路線	大型	61	広島～呉(クレアライン) 6往復 1日352.5km	17.8%
H22.3 ～H23.3	路線	大型	39	広島～米子高速路線 1運行385km	16.3%
H22.3 ～H23.2	貸切	大型	55	市内送迎。中国地区から関東地区 まで多岐にわたる。 1運行150～1000km	— 比較する 同様の大型 車両が ない
H22.2 ～H23.2	路線	大型	44	広島～広島空港(リムジン) 1日2～6往復(200～600km)	13.4%
H22.2 ～H23.1	路線	大型	46	広島～三次・庄原・東城 1日当たり走行距離444km	5.8%

平成21年度導入分アンケートの結果 ～バス～

メリット

- ・燃費が向上した。(全社)
- ・環境への取組が外部で評価された。(4社)
- ・車内が静か、快適であった。お客様からの評判が良かった。(3社)
- ・乗務員の燃費への意識、環境問題への意識が向上した。(4社)

平成21年度導入分アンケートの結果 ～バス～

デメリット

《コスト面》

- ・車両が高額。(7社)
- ・バッテリーも高額なことから、ランニングコストも懸念される。(6社)
- ・費用効果を出すためには更なる燃費向上が必要。
(2社)

平成21年度導入分アンケートの結果 ～バス～

《車両面》

- ・馬力不足。(4社)
- ・トランクルームが狭い。(2社)
- ・バッテリーの重量からフロントタイヤの片摩耗が早い。(1社)

平成21年度導入分アンケートの結果 ～トラック～

実験期間	種別	最大積載量	運行概要	燃費向上率
H22.2 ～H23.2	ハイブリッド	2t	広島市北部、山口県防府市等 1日1往復300km	9.4%
H22.2 ～H23.2	ハイブリッド	3t	広島市内 1日350km	15.5%
H22.3 ～H23.3	ハイブリッド	2t	広島西区～山口県光市・柳井市 1日200km	-8.2%
H22.2 ～H23.2	ハイブリッド	3.5t	広島市北部、山口県光市・下関市 1日400km	4.2%
H22.1 ～H23.1	ハイブリッド	3t	広島市～東広島市 1日2往復	41.3%
H22.2 ～H23.2	ハイブリッド	2t	広島市北部、呉市、廿日市市 1日200km	8.1%
H21.12 ～H22.12	ハイブリッド	-	広島市内、東広島市 1日130km	49.8%
H22.2 ～H23.2	CNG	3.25t	広島市西部 1日150km	-6.9%
H21.12 ～H22.12	CNG	2.4t	広島市内中心部 1日100km	-35%

平成21年度導入分アンケートの結果 ～トラック～

メリット

- ・燃費が向上した。(6社)
- ・企業イメージのアップ、荷主へのアピールになった。
(4社)
- ・エンジン音が静か。夜間・早朝に近隣に迷惑がかからない。(4社)
- ・乗務員がエコドライブを意識するようになった。
(5社)

平成21年度導入分アンケートの結果 ～トラック～

デメリット

- ・車両が高額。(7社)
- ・冷蔵冷凍車で冷凍機を使用する場合にアイドリングストップできない。(2社)
- ・馬力不足。(1社)
- ・CNG車の場合、充填場所が限られるため、遠出ができない。(2社)

次世代自動車の普及に向けて必要な取組

1 導入費用を抑えるための取組

- ・次世代自動車の導入を促進するような補助制度の拡充
- ・税制面での優遇措置

2 車両面での改善

- ・メーカー開発支援

3 運用面で事業者を支援する取組

- ・運転技術・整備技術講習
- ・環境に配慮している事業者のPR(広報・表彰・車の表示)

広島市次世代導入加速 モデル事業協議会の活動

モデル事業の実績 ～普及啓発活動～



ひろしまバスまつり、
ひろしまトラックまつりに参加

ひろしま次世代自動車普及
セミナーを開催





ご清聴ありがとうございました。