

別記第2号様式（第3条関係）

## 視察概要書

- 1 視察日時 令和5年10月20日（金）  
午前10時00分～午前11時30分

- 2 視察先 埼玉県入間市議会  
（住所：埼玉県入間市  
豊岡一丁目16番1号）



入間市市役所前

- 3 調査事項 EV活用再生可能エネルギーマネジメント事業について

### 4 視察先概要

- (1) 挨拶 入間市議会 副議長 古仲 リカ 氏  
(2) 説明者 入間市役所 環境経済部  
エコ・クリーン政策課長 竹廣 由美 氏  
エコ・クリーン政策課主査 西村 卓也 氏  
エコ・クリーン政策課主事 神田 啓佑 氏

- (3) 視察先概要：埼玉県入間市

ア 人口： 145,360人（令和5年4月1日現在）

イ 面積： 44.69km<sup>2</sup>



視察の様子①



視察の様子②

5 調査項目：

- (1) EV活用再生可能エネルギーマネジメント事業の概要と経緯について
- (2) EV活用再生可能エネルギーマネジメント事業におけるそれぞれの効果（メリット等）について
- (3) 太陽光発電設備導入による効果（電気料金の削減額等）について
- (4) 「本庁舎に配備され、複数部署が共有している公用車43台のうち9台を削減しても業務上支障が出ない」という分析結果を今後を活用することですが、EV10台導入時には既存の公用車を減車したのか。
- (5) EV導入前における公用車の適正な保有台数の算出について
- (6) 減車された（今後減車する）場合、庁内調整をどのようにされたのか。
- (7) EVの電力残量、充電状況、走行可能距離の管理について
- (8) EVシェアリング後の車両管理（清掃、忘れ物、事故被害の確認等）について
- (9) EVシェアリングで良かったこと、困ったことについて
- (10) EVシェアリングの利用頻度、市民の反応について
- (11) EVについて、現在まで災害等での派遣実績について
- (12) 今後の課題について

※別紙にて入間市からの回答書あり

- 6 視察の目的：現在、本市でも公用車の老朽化に伴い、今後の公用車更新を検討していくに当たり、EVを活用した再生可能エネルギーの利用、ゼロカーボンドライブの推進及び地域レジリエンスの強化を実施されている入間市を調査・研究するもの。

- 7 施策等の概要：入間市では、太陽光発電設備とEV（電気自動車）の導入により、公用車使用による環境負荷の低減と、再生可能エネルギーの活用として、発電した電力をEVに供給するとともに余剰電力は市役所本庁舎で使用されている。また、EVを公用時間外にカーシェアリングサービスとして市民・観光客の方に利用してもらうことで、EVの普及促進と地球温暖化防止に対する意識啓発が図られ、災害等により停電となった際には、EVを避難所等に派遣し、電源として利用できる取り組みが行われている。

## 8 主な質疑応答

**Q 1 EV導入に当たり、他の職員にあっては、反対意見もあったそうだが、どのような意見があったのか。**

A 1 シェアリング用EV等の設備の設置場所について、庁舎管理の面やPRできる場所であるかなどの意見があり、最終的に現在の庁舎正面玄関前に設置することになった。

**Q 2 市内のEVにおける充電スポット増加のための取組みについて、何かされているのか。また、事業を開始し、実際にEV購入者は増加したのか。**

A 2 市内の公共施設等に充電スポットを増やしていくような取組みはしていない。また、事業開始後における市内EV購入者の件数に関しては、把握していないが、一つの指標として、一般社団法人次世代自動車振興センターのHPでは埼玉県内のEV購入者への補助金の件数が出ており、令和3年度は864台、令和4年度は3136台とかなり増加している。

**Q 3 EV導入により、今後の公用車についてはEV化していくのか。**

A 3 エコ・クリーン政策課としては、EVのシェアリング、再生可能エネルギーの導入による太陽光発電設備の設置を実施してきた。今後は、出先機関において、同事業を行っていく予定としている。また、公用車管理は庁舎を管理している管財課が行っており、今後、管財課で公用車を5年間かけて40台EV化する予定となっている。

**Q 4 EVのシェアリングの料金（15分220円）はどのように算出されているのか。**

A 4 料金については、事業者の設定した一律の値段になっている。

## 9 考察

### ア 現状や事業効果

令和3年2月に入間市を含めた近隣4市でゼロカーボンシティ共同宣言を表明し、公用車の老朽化に伴い、脱炭素の観点から公用車のEV化への刷新に向け、環境経済部持続可能未来プロジェクトチームを立ち上げ、先進自治体への調査、EV導入の効果の研究を行っている。その後、関係部署と協議・調整を図り、予算についてリースの比較や効果を検討し、承認を受け、ゼロカーボンシティ実現に向けた脱炭素・地球温暖化対策をミッションとするエコ・クリーン政策課が発足されている。事業者においては、公募型プロポーザル方式を用い、選定を行っている。事業の目的としては、EV活用による環境負荷の低減と災害時にける防災レジリエンス強化とされている。EVは走行時に二酸化炭素を排出しないことから環境負荷の低減を促進し、EVは外部給電器として電気を取り出すことが可能であり、V2Hという設備を通して、災害時等には非常用電源として市内の防災レジリエンス強化に寄与することができている。また、カーシェアリングにより、市民の方へのEV普及促進及び地球温暖化防止に対する意識啓発が図られている。

事業の概要においては、事業者からリースにてEVを10台導入し、平日の夜間、土日祝日には市民等にシェアリングを行い、職員においても職員用として同様にシェアリングができるようになっている。また、EVとあわせ、太陽光発電設備を設置し、発電した電力はEVに供給して、余剰電力は本庁舎へ供給されている。この事業は、環境省の補助金である二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（再生可能エネルギー及びEV導入による脱炭素型カーシェアリング、災害時におけるEVの活用）をセットとした事業内容となっている。

事業の実績・効果について、EVの市民利用件数にあっては、事業導入当初は最多となっており、その後は若干下がって横ばいとなっているが、概ね好意的な声が多数であり、1日1件利用されている状況となっている。利用増加を目指し、PR動画や予約方法の周知、パンフレットの配布、初回利用の割引キャンペーンを行っている。課題としては、土日が有料のためイベント等で利用しづらいことや、シェアリングは民間事業者の事業となっているため、収益を市に還元する仕組みになっていないことから、リース料の削減や場所代に関しての

仕組みが必要となっている。今後事業者と協議の上、改善していく予定となっている。EVの職員利用については、毎月300件前後公用利用されており、予約やカギについては、スマートフォンに専用アプリを入れ、スマホで行っている。課題としては、業務用スマホの貸与が理想であるが、予算の関係から個人用スマホを使用しており、アプリを個人用スマホに入れることに抵抗がある職員もいる。

次に、太陽光発電設備については、庁舎使用の最大で4分の1程度発電できている状況で想定以上の発電量が確保できている状況となっている。太陽光発電設備設置に関しては、PPA（第三者所有方式）で設置場所を民間事業者に貸して、民間事業者の費用で設置してもらい、代わりに市は電気代を支払う方法をとっており、電気料金高騰の中、16.43円/kWhと電気料金を比較的安価に抑えることができている。

二酸化炭素の削減効果については、月に4トンとなっており、温暖化対策の第一歩にはなっている。

次に、この事業に係る市のコストとして、EVのリース料と太陽光発電設備の電気料金があり、リース料についてはEV1台当たり14万円となっている。この料金には、車両価格、EV用の充電設備費用、車両維持管理費、タイヤ交換、定期清掃費、24時間対応のコールセンター手数料、EV予約のシステム利用料が含まれ、EVにおける公用分とシェアにかかる費用が全部セットになっている。また、太陽光発電設備よって発電された電力使用量は、単価が16.43円/kWhであり、月にすると従前に比べ6万円程度の電気代削減効果が得られている。

また、EV使用にあっては、外部給電器を使用することでEVを蓄電池として活用ができ、イベント等や災害時にはEVを電源として使用することが可能となっている。

## イ 本市に導入できることや検討

本市においても、令和4年1月に中間市ゼロカーボンシティ宣言を表明後、国による脱炭素先行地域に選定されている。入間市のようなEVを活用した再生可能エネルギーの利用、ゼロカーボンドライブの推進及び地域レジリエンスの強化を実施されている事業はSDGsの観点からも大変有用な事業であると思われる。これらの事業は環境省の二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（再エネ×EVの同時導入によるカーシェア・防災拠点化促進）の事業スキームに合わせた事業内容であるため、補助要件を満たすための検討が必要である。また、今後、太陽光発電設備を設置する予定の公共施設において、効果を検証し、当該事業の導入の可能性について検討が必要と思われる。

## ウ 本市に導入した場合の課題

スマートフォンアプリを利用したEVの管理システム導入やEV車種によっては、リース料が上がることで、市民へのカーシェアリング利用料も高くなってしまふことから、事業者側との調整が必要となってくる。また、利用率を上げるための市民への周知やキャンペーンを行うなどの取組みも課題のひとつであり、検討が必要であると思われる。



カーシェアリング視察①



カーシェアリング視察②