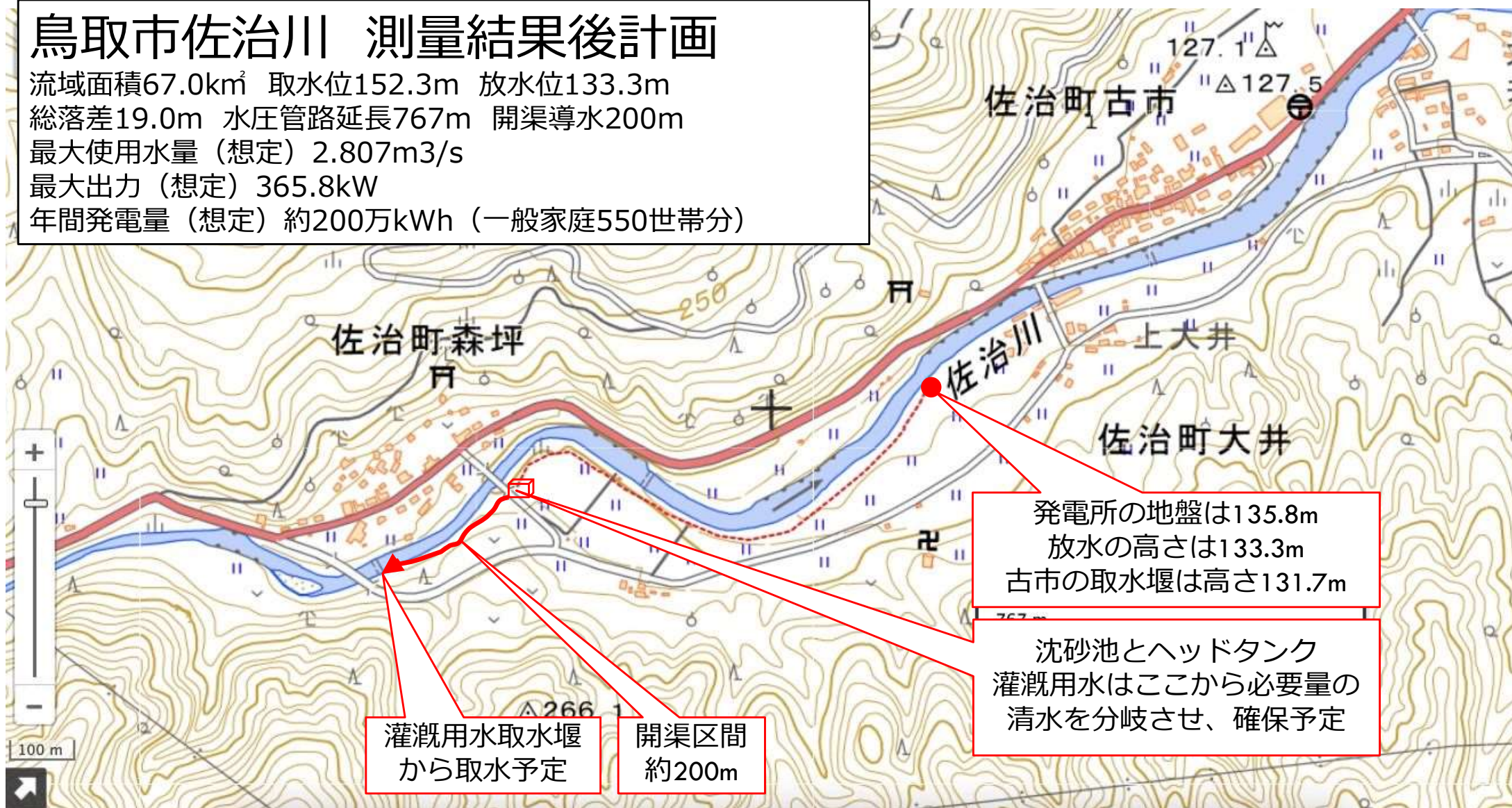


鳥取市佐治川 測量結果後計画

流域面積67.0km² 取水位152.3m 放水位133.3m
総落差19.0m 水圧管路延長767m 開渠導水200m
最大使用水量（想定）2.807m³/s
最大出力（想定）365.8kW
年間発電量（想定）約200万kWh（一般家庭550世帯分）



令和6年度佐治町佐治川水力発電事業性評価調査業務スケジュール

調査内容	令和6（2024）年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
生物調査					調査								
地形測量					調査期間								
地質調査							調査期間						
流量調査					調査期間								

令和7年度佐治町佐治川水力発電事業性評価調査業務（案）

事業内容	令和7（2025）年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
流量調査		調査期間										
基本設計		設計期間										
事業性評価				事業性評価								
発電事業者公募						準備	公募					
発電事業者選定									選定●			



資料提供	
令和7年2月25日	
担当課 (担当)	経済・雇用戦略課 スマートエネルギータウン推進室 (大角・保木本)
電 話	0857-30-8288 (内線 7516)

京都大学・日本総研などが設立したコンソーシアムに参画します ～「モビリティ×エネルギー」で持続可能な地域交通システムを再構築～

鳥取市（以下「本市」という）は、国（環境省）が進める脱炭素先行地域の選定を受け（令和5年4月28日）、若葉台エリアと佐治町エリアにおいて、2030年度までに電力消費に伴うCO2排出量実質ゼロ（脱炭素社会）を実現するための取組を推進するとともに、脱炭素の取組が地域課題の解決にも結び付く地域脱炭素モデルの創出を目指しています。

本市は、この度、株式会社日本総合研究所（本社：東京都品川区、代表取締役社長：谷崎勝教）、国立大学法人京都大学（所在地：京都市左京区、総長 湊長博）、京大オリジナル株式会社（本社：京都市左京区、代表取締役社長：三輪誠司）が設立し、佐治町エリアをフィールドに活動する「ReCIDA(リシーダ)コンソーシアム(Renewing Community Infrastructure in Depopulated Areas)」(以下「本コンソーシアム」という)に参画します。本市は、20年前倒して脱炭素社会の実現に取り組む佐治町エリアにおいて、再エネ主力電源化に必要な蓄電池（定置型蓄電池、電気自動車（以下「EV」という）の車載蓄電池・バッテリーなど）を安全・安心な暮らしに貢献するコミュニティインフラとして活用し、持続可能な交通システムの構築などの地域課題の解決と新たな地域価値創出に産学官連携で取り組みます。

記

1 本市の参画目的

過疎地域において、着脱式を含むEV車載蓄電池に再生可能エネルギー（以下「再エネ」という）由来電力を貯蔵し、交通事業と電力事業が連携することによって、事業性のあるコミュニティインフラ事業を実現することを目指す本コンソーシアムに参画することによって、本市は持続可能な地域交通システムの再構築など、地域脱炭素を通じた地域課題の解決に取り組みます。

2 本市の役割

脱炭素先行地域づくり事業により2030年度までに再エネ導入最大化が実現する予定の佐治町を実証フィールドとして提供し、安全・安心に暮らし続けるために必要不可欠な交通・エネルギーなどの地域インフラのあり方について産学官連携のもと主体的に検討や実証事業に取り組みます。

3 活動内容

民間企業、大学等教育機関、自治体等参画のもと研究会を開催し、次の3つの活動を行います。

活動①：地域脱炭素を契機とした持続可能な交通事業モデルの検討

脱炭素先行地域づくり事業を契機として最大導入される再エネ由来電力をEVに貯めることにより燃料費の削減に貢献するほか、エネルギー事業と連携して需要予測に応じた電力販売を行うことによって収益性を確保し、持続可能な事業モデルの構築を目指します。

活動②：交通・物流・電力インフラ間の連携による事業モデルの検討

地域における交通サービスや物流サービス・エネルギー利用が可能となる「交流結節点」を整備するとともにネットワーク化することで、社会価値を最大化（地域内移動の活性化、生活関連サービスの充実、地域脱炭素化と災害耐性の向上など）させる「ヒト・モビリティ・エネルギーの交流結節点ネットワーク」づくりを目指します。

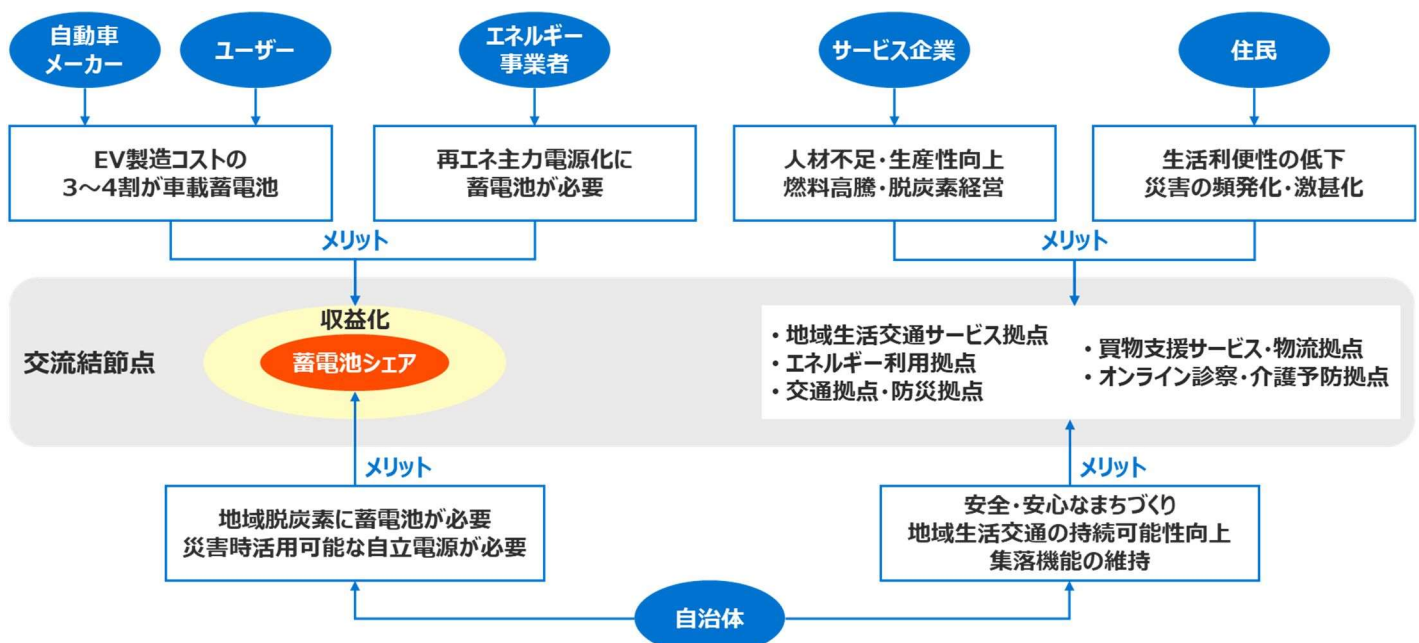
活動③：地域価値の最大化に向けた成果指標と評価手法の開発

本コンソーシアムで検討する事業モデルは、交通・物流サービスと電力事業という、通常は別々に運用するシステムの連携によるものです。そのため、事業の収益性のほか、地域にもたらすメリットや必要な政策的支援、目標設定などを検討するために、SROI（Social Return On Investment／社会的投資収益率）の考え方をを用いて、インフラ投資額に対する地域価値創出を算出する新たな事業評価手法を開発します。

4 本市参画の背景

交通網の末端に位置する過疎地域では、高齢化によって運転が困難になる住民の需要に対応するデマンド・タクシーやコミュニティ内での自家用車有償旅客運送が求められ、ガソリンスタンドの撤退が起こる中で電力をエネルギー源とする電化モビリティの活用が期待されます。しかし、需要の小さな過疎地域では、交通インフラの投資コストや維持コストを容易に回収できない課題があります。加えて、災害が頻発化・激甚化するなかで、地域の防災施設等では蓄電池などの非常用電源の整備が不可欠ですが、こうした非常用電源の多くは稼働率が低く、費用対効果が悪いことが導入の大きな課題となっています。そこで、一定の事業収益が見込めるエネルギー事業と大容量の車載蓄電池を搭載していることから、再生可能エネルギーとの親和性が高いEVと連携することによって、持続可能なビジネスモデルの構築が期待されます。交通とエネルギーの2つのセクターをカップリングすることは、上記に示す複数の課題を同時に解決し、地域の再生可能エネルギーを最大限活用した、持続可能かつ地域貢献型の新たな脱炭素型交通モデルの構築につながることを期待されます。

本市が期待する交流結節点のイメージ



【ご参考】株式会社日本総合研究所

「過疎地域での持続的な交通事業モデルの社会実装を目指す「ReCIDA コンソーシアム」の設立について」

<https://www.jri.co.jp/> ●●●●●●●●●●●●●●●●

木質バイオマスボイラーを活用したスマート農業構想

