

課題解決に向けた新たな対策（案）について

～ カーボンニュートラルの実現に向けたEV車等の普及 ～

令和4年12月20日

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会 事務局

第24回 再生可能エネルギー等に関する規制等の総点検タスクフォース（内閣府：2022.11.11開催）

■カーボンニュートラルに向けた EV 普及のための充電器の整備についての提言（抜粋）

Ⅱ：課題と必要な措置（総論）

日本では、経産省が、「2030年に急速充電器3万基を含む15万基」（グリーン成長戦略）というマクロ目標を掲げているが、現状は、「やりやすい箇所から手を付ける」というボトムアップ的な整備手法となっており、目標と現実には大きな間隙がある。こうしたことが、他国と比較して、日本においてEVの普及が進んでいない要因の1つとなっている。この観点からは、例えば、日本では依然利用割合の低いEVのスピーディな成長を支えるため、EVを利用する際の利便性向上のために不可欠な経路充電を、質、量とも集中的に、先行投資的に拡充することが緊急に必要である。

（中略）

○ 経済産業省を中心に国土交通省の協力の下、上記を実現するロードマップを今年度中を目途に策定すべきである。

第24回 再生可能エネルギー等に関する規制等の総点検タスクフォース（内閣府：2022.11.11開催）

■カーボンニュートラルに向けた EV 普及のための充電器の整備についての提言（抜粋）

(1)経路充電について

課題①：サービスエリア及びパーキングエリアにおける充電渋滞の解消に向けた課題 現状、高速道路のサービスエリア及びパーキングエリア（SA・PA）においては、急速充電器が設置されているが、一部の SA・PA で充電渋滞が発生している。この原因として、

- i) まず、高速道路の一部の SA・PA には高出力の急速充電器が複数台設置されていないことが挙げられ、この点については、事業者などの関係機関において、積極的に導入を推進していくことが重要である。
- ii) また、高速道路を利用する EV ユーザーが、高速道路外の充電器を利用しようとした場合、追加で料金が必要となることも充電渋滞の原因として挙げられる。具体的には、高速道路を一時退出して近傍の充電器を設置しようとする場合は、現状、ターミナルチャージ（利用 1 回当たりの料金）が再徴収され、かつ・長距離通減（一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置）も連続適用されない

■必要な措置

- i) EV 用充電器について、全国 884 箇所の高速道路の SA・PA の駐車場に高出力の急速充電器を設置する際、EV 用充電器の設置主体となる事業者が充電能力の拡張性（さらに需要が増えた場合に備えた用地や工事計画上の配慮（電線の埋設管路の設置等））を確保しつつ、円滑に EV 用充電器の設置事業を進められるよう、国土交通省、経済産業省は、NEXCO 等の高速道路会社や独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 等の関係機関と適切に連携しつつ、当該事業に協力すること。
- ii) 高速道路を一時退出したうえで、高速道路近傍の充電器を利用できるようにするため、高速道路からの一時退出による充電器利用でも一時退出しない場合と同じ料金を適用できるよう国土交通省において、検討すること

## カーボンニュートラルへの対応

## ■グリーン成長戦略（自動車・蓄電池産業）概要抜粋（2021.6改定）

2030年までに1,000基程度の水素ステーションの整備

## ■モビリティ水素官民協議会（第1回）事務局資料（抜粋）（経済産業省2022.9.8）

## 論点

- ・モビリティ分野における水素利用拡大が見込まれる領域、利用拡大の可能性
- ・利用拡大に向けて解決すべき課題（例えば、需要側では、利便性の高い車両の開発、供給側では、水素の供給コストの低減、インフラの整備、等）
- ・利用拡大、課題解決に向けて、民間投資を行う上での不確実性を減らすために、関係者間で共有することが有益な展望・道筋（例えば、車両の製品化の予定、特に需要が見込まれる地域や用途、需要側のカーボンニュートラルに向けた計画、必要となる排出削減量や水素利用量、削減価値の評価方法、水素の価格目標、市場規模、等）
- ・民間の投資を促すために必要となる政府の対応（例えば、利用拡大に向けた基本的な考え方の提示、車両導入や水素利用に対する支援、車両やインフラ、水素利用に関する規制・制度の見直し、など）

## ■モビリティ水素官民協議会（第1回）議事要旨（抜粋）（経済産業省2022.9.8）

- ・コスト削減に向けてはセルフ充填、保安監督者兼任など規制見直しの下、取り組んでいる所。
- ・利用側としては、営業時間外や法定点検時の充填が難しいことに課題があると認識
- ・現状水素ステーション数が限定的。燃料単価やリードタイムについても課題があると認識。今後議論を重ねて普及に向けて取り組んでいきたい
- ・三位一体ということで自動車メーカー、インフラ事業者、物流事業者間の協力がないと進まない。商用車でFCVも使って頂く事業者様のご要望が大事。商用車では乗用車に比べルートも定まっておらず最適運行など一緒に考えていきたい