

EV充電設備の現状と課題

わが国では、2050年カーボンニュートラル（CN）の実現と、2030年度までに温室効果ガス排出量（2013年度比）46%削減、自動車分野においては2035年までに乗用車新車販売で電動化100%という高い目標が示されている。政府の「成長戦略実行計画」では、充電設備の不足はEV普及の妨げとなるため、急速充電設備を3万基設置し、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現するよう強力的に整備を進めるとしている。

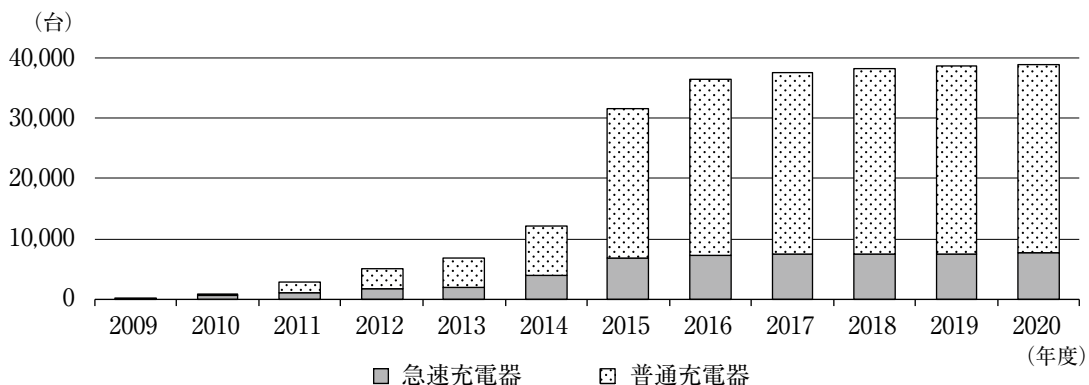
充電設備の整備状況について、国の「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金」を利用した充電設備補助金交付台数により推移をみると（図表）、2009年度から2020年度の累計で普通充電器31,329基、急速充電器7,574基、合計38,903基となっている。但し、充電器の耐用年数は8年程度のため、現在の稼働基数は上記よりも少ないと推測される。

問題点として、①急速充電器台数が非常に少ないこと、②補助金交付台数がここ数年はほぼ横ばいで推移し普及の頭打ちがみられることがあげられる。要因としては、①急速充電器本体やランニングコストの価格が高いこと、②全体台数は、高速道路SA、自動車ディーラーや商業施設など公共性のある場所への設置が一定程度進むなか、足元ではEV普及遅れから全体としては充電器の過剰感が出ていることが原因として推測される。

しかしながら、国の目指すCN実現にはEVの本格普及が重要で、その為にはEV価格の低下のみならず、ガソリンスタンドにかわる利便性の高い充電設備の拡充も必要不可欠となる。ただし、数だけ増やせばよいというものではない。例えば、①充電渋滞の発生しやすいSAへの複数設置、②電池切れの心配がなく安心感に繋がる設備配置、③駐車料金不要で誰でも気軽に利用できる設置等については、急速充電器（約30分で80%充電）設置の補助率を大幅に引き上げるなどの優遇策を採用し、ユーザー目線に立った質の高い拡充策を国に期待したい。

（商工総合研究所 主任研究員 川島宜孝）

（図表）充電設備補助金交付台数（累計）の推移



（資料）一般社団法人次世代自動車振興センター「都道府県別充電設備補助金交付台数」に基づき筆者作成