

第1回 充電インフラ整備促進に関する検討会

議事要旨

日時：2023年6月23日（金）13:30～15:00

場所：オンライン会議

メンバー：資料3のとおり

議事概要：

1. 事務局から設立趣旨等について説明

2. 構成委員からの主な意見としては以下の通り。

- 電気自動車の車種の拡大や、電気容量の拡大等が広がっており、電動車両と急速充電器の相性（インターフェース）の不一致問題は重要。
- 充電設置者が故障を放置するだけでなく点検をするのは重要。
- 充電器の設置台数は3万基弱設置しているという数値は、他国に比べて遜色ないように思えるが、多くの旧世代の充電器がリプレースを必要としている。
- 充電設備のニーズについては、だれがどのように使うかが非常に重要。
特定の場所に大量に充電器を設置し低稼働率であるのはよろしくないため、EV普及率を見ながら、適切な場所に適切な個数を設置する必要がある。
- 日本の充電料金の課金の仕組みとしては分単位での課金になっている。様々な課題があると思うが、従量料金ベースにしていくべき。
- 高速道路での急速充電器の整備は着実に進めたい。また、バリアフリー化は取り組む必要があるところ、充電器やその周辺のバリアフリー化については、チャデモ協議会のガイドライン等で整備してほしい。
- ガソリン車の給油と電気自動車の充電の体験の違いは、ユーザーへの認知を進めていくべき。
- OCPP や国際的な充電通信規格等も含めて共通見解を持つことが重要。
- 充電器の中でもエネルギーマネジメントは重要な論点。充電が集中するのをどのようにヘッジするかについては、議論したい。
- 車を止めたら必ずエネルギーアクセスできるようにするのは重要。
- 普通、交流の充電器は車載されている。交流の充電器という要望は、市場に混乱を持たずと考えているため、普通充電器の言葉を厳密に定義し、普及したほうがいいのではないか。
- 経路充電の場合、短時間で充電できることが重要。
- 旅館施設のうち、25%の施設しか充電器を設置していない。仮定として、一施設50時部屋の旅館に、部屋数の10%の充電設備を備えるとなると、約7万基の充電器の設置が必要。
- 2011年に、マンションへの充電器設備導入マニュアルを発行し、一昨年改訂版を発行。マンションへの導入課題等は記載しているため、参考にしてほしい。