

第2回充電インフラ整備促進に関する検討会

1. 日本自動車輸入組合（JAIA）の概要
2. 輸入電動車の販売動向
3. 充電インフラ整備に向けた現状の取組と課題

2023/7/5
日本自動車輸入組合

1. 日本自動車輸入組合（JAIA）の概要

- 日本自動車輸入組合（JAIA）は、日本で自動車の輸入が自由化された1965（昭和40）年に、輸出入取引法に基づく非営利法人として設立されました。
- 海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターによって構成されています（四輪26社、二輪12社（2023年4月現在））。

JAIA電動化における基本方針

1. 政府等に対する要望（補助金等）
2. **輸入電動車普及促進イベント**
3. 技術的課題への取り組み（電圧制限等）
4. ライフサイクルアセスメント（リサイクル・リユース）

充電インフラ要望7項目

- ① 現状の基礎充電がまだ十分であるとは言えないことから、集合住宅を含む基礎充電設備とそれを補うための住宅地周辺の公共充電施設を充実
- ② 郊外では戸建てユーザーが主体となるものの、現状普通充電器設置にあたっての補助が無いことから、一戸建て住宅を含む基礎充電設備への補助を充実
- ③ 現状6kW以下の普通充電器しか補助対象とならないが、6kWを超える普通充電器などへの補助金の拡充等、要件を緩和
- ④ 商業施設に設置する充電器補助に関する支援策の更なる充実
- ⑤ 公道への充電器の設置促進を支援
- ⑥ 経路充電としての高速道路等における充電渋滞等の解消
- ⑦ 依然喫緊の課題である都心におけるタワーパーキングを含む機械式駐車場等駐車場への充電インフラの整備

電圧規制（DC450V/750V）の緩和

- 充電時間短縮等のための技術的課題を含む諸課題（電圧制限等）

輸入電動車普及促進イベントの例 （充電インフラ事業者との連携）

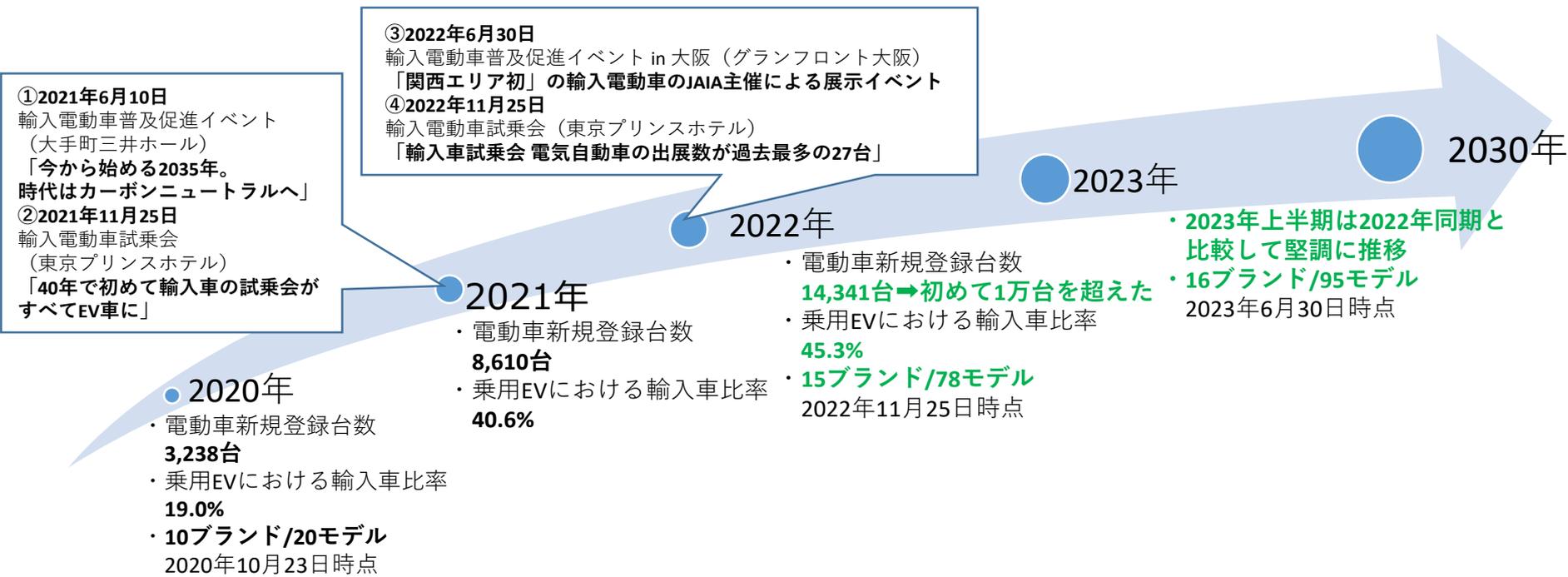
- 7月14日（金）、15日（土）神戸旧居留地にて開催
 - JAIA電動車イベント初のBtoCイベント
 - ご後援：経産省・国交省・環境省、兵庫県・神戸市旧居留地連絡協議会、神戸新聞社、サンテレビジョン、ラジオ関西
 - 輸入四輪車インポーター10社、
輸入二輪車インポーター1社、
充電関連事業者8社、リサイクル事業者2社が出展
（地域連携としてカワサキモータースジャパンも出展）
- 電動化に関する課題も意識し、
持続可能なモビリティの最前線を広くアピールいたします。

<インポーター（四輪・二輪）11社>
ビー・エム・ダブリュー、ビーワイディー・ジャパン、Hyundai Mobility Japan、ジャガー・ランドローバー・ジャパン、マクラレン・オートモーティブ、メルセデス・ベンツ日本、ポルシェジャパン、Tesla Motors Japan、フォルクスワーゲングループジャパン（アウディ事業部）、ボルボ・カー・ジャパン、プロト

<充電関連事業者8社>
ENECHANGE、エネゲート、IHI運搬機械、JFEテクノス、ニチコン、パナソニック、新電元工業、東光高岳

<リサイクル事業者2社>
DOWAエコシステム、松田産業

2. 輸入電動車の販売動向



日本における外国メーカー車	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
外国メーカーEVの登録台数	684	1,378	3,238	8,610	14,341
前年比	70.1%	201.5%	235.0%	265.9%	166.6%
外国メーカー車に占めるEVのシェア	0.3%	0.2%	1.3%	3.3%	5.9%

(参考) ドイツ	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
EVの乗用車販売台数	36,062	63,281	194,163	355,961	470,559
前年比	143.9%	175.5%	306.8%	183.3%	132.2%
乗用車に占めるEVのシェア	1.0%	1.8%	6.7%	13.6%	17.7%

(出典) 日本における外国メーカー車の数値はJAIA資料より、ドイツの数値はドイツ運輸省資料を参照

ロードマップの策定にあたり、ご配慮いただきたい点；

- ✓ 補助金等に関しては、政府からの持続的で絶え間ない中長期的な支援を期待しています。
- ✓ 将来のインフラ実装計画は、数年先の自動車開発に大きな影響を及ぼします。そのため、時間軸をはっきりした形で記載いただきますとともに、できる限り充電インフラの展開に関する実施の状況をコミットした形での記載をお願いいたします。
- ✓ ロードマップ策定後は、実現に向けた具体的なインフラ整備の状況のフォローアップがしっかりなされることを期待します。そのためには、制度設計および実施主体の役割分担を含めて明らかに記載されていることを望みます。
- ✓ 2030年に向けて技術開発等における先をにらんだ先行投資を充電インフラに関して迅速かつ的確に進めていただきたいと思います。その際、ユーザーの方々に安心してご利用いただけるよう、わかりやすい説明をいただくとともに前広に情報を展開いただけることを期待しています。
- ✓ ロードマップ上に記載された計画に関する検討の場を設ける時は、JAIAをメンバーに入れていただきたいと考えております。

3.充電インフラ整備に向けた現状の取組と課題 ＜2030年に向けた基本的な考え方＞

- 現在、基礎充電・経路充電、目的地充電の分野において各方面ご努力いただいていることに感謝申し上げます。
- 2030年に向けては、基礎充電・経路充電・目的地充電における大容量化とともに、さらなる充電インフラの拡充が、量・質ともに必要になると考えています。
- そうしたなかで、2030年に向けて車両・充電インフラ双方において、技術開発等における先をにらんだ先行投資を行い、さらなる高電圧化等に向けた取り組みを迅速かつ的確に進めていくことが必要と考えています。
- 急速充電・普通充電においても、しっかりした対応を2030年に向けて着実に進めていくことが必要です。具体的には、急速充電は質・量両面における対応（大容量化に向けての対応を含む）が必要であり、あわせて普通充電の高出力化も重要となります。
- こうした観点から政府による継続的で切れ目ない補助金等支援が必要です。また、併せて東京都の事例にみられるような公共駐車場や集合住宅への充電器設置を促進するための環境づくりが必要で、東京都のみならず地方へ展開されることが重要です。既築集合住宅や既存の機械式駐車場等への充電器整備が進むよう関係者のご支援をお願いいたします。

3.充電インフラ整備に向けた現状の取組と課題 <具体的な要望の例>

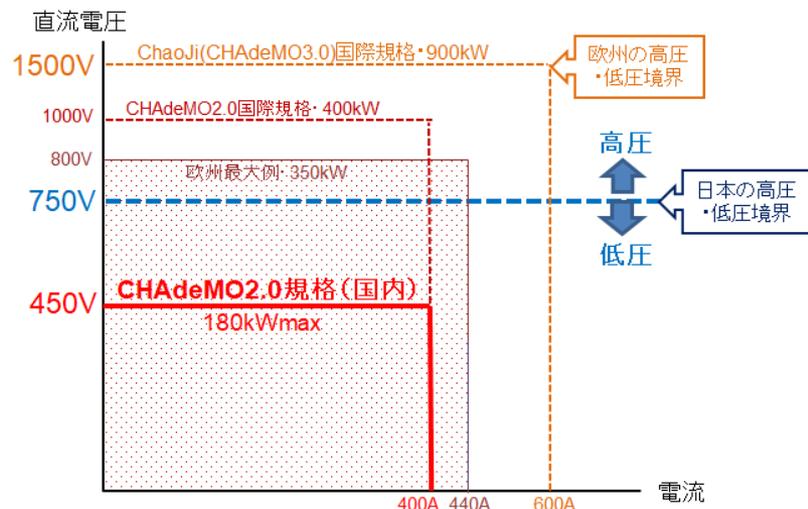
①普通充電器の高出力化

- 6kW超の普通充電器への補助金適用をお願いします。
 JARI認証を拡大（電流制限の緩和）して頂きたいことに加え、UL（米国認証機関）やIEC（国際電気標準会議）といった国際認証も対象に加えて頂けるように検討を頂きたいをお願いします。

②高電圧化（急速充電）

- 乗用車を含めた一般利用者による、超急速充電が実現するように、電圧制限（DC450V/750V）緩和に向けた法整備をお願いいたします。特に一般用電気工作物である低圧給電の充電器で高圧充電を実現するためには、電技解釈199条の2の対地電圧DC450V規制を緩和いただき、高圧充電を可能とし、労安法の高圧講習要件を緩和して頂く必要があります。

- DC800Vバッテリー搭載車両が、日本のためだけに搭載しているDC/DCコンバータを装備すること無く、本国仕様のままDC1,000V充電ができるようになることを希望します。
- 関連する制度改正とあわせ、補助金によるご支援のほか、具体的な事業の実施タイミングにも配慮いただき、効率的な投資対効果を得られるような全体的な制度設計をお願いいたします。



3.充電インフラ整備に向けた現状の取組と課題 ＜具体的な要望の例＞

③高速道路関係

- 高速道路上の充電インフラが質・量とも充実し、速く充電できるようになることを期待しています。高速道路近傍のEV充電器利用のための高速道路からの一時退出の制度化が実現するとともに、充電事業者の負担が少ないかたちで仕組みが導入されることを希望いたします。
- 高速道路のSA/PAあるいは近傍エリアに、民間事業者が充電器を設置する機会が増えることを期待いたします。

④高電圧化に対応した規格関係

- 高電圧化を考えていくうえで、規格の問題をどう扱っていくかが重要になってきます。諸外国の動きを鑑み、今後も補助金の対象がCHAdeMO充電器に限定されるのかどうか、政府としての国際規格に関するお考えをいただけないでしょうか。
- CHAdeMO3.0 (ChaoJI) 以降の規格は、日本では乗用車向けに実用化されるのか、されるとすればいつ頃からとお考えでしょうか。車両開発に大きな影響を及ぼすため、重量車への採用とあわせ、ロードマップへどのように書かれるかご教示頂きますようお願いいたします。