

徳島県EV充電インフラ整備促進に向けた指針(案)

徳島県危機管理環境部グリーン社会推進課脱炭素推進室

国の目標

<グリーン成長戦略>

- 2035年までに、乗用車新車販売で電動化100%を実現
- 2030年までに、公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置

<充電インフラ整備促進に向けた指針>

- 充電器設置目標を倍増(2030年までに15万口→30万口)
- 急速充電器の高出力化・平均出力の倍増(40kW→80kW)
- 充電した電気量(kWh)に応じた課金(従量制課金)を2025年度から実現

徳島県版・脱炭素ロードマップ

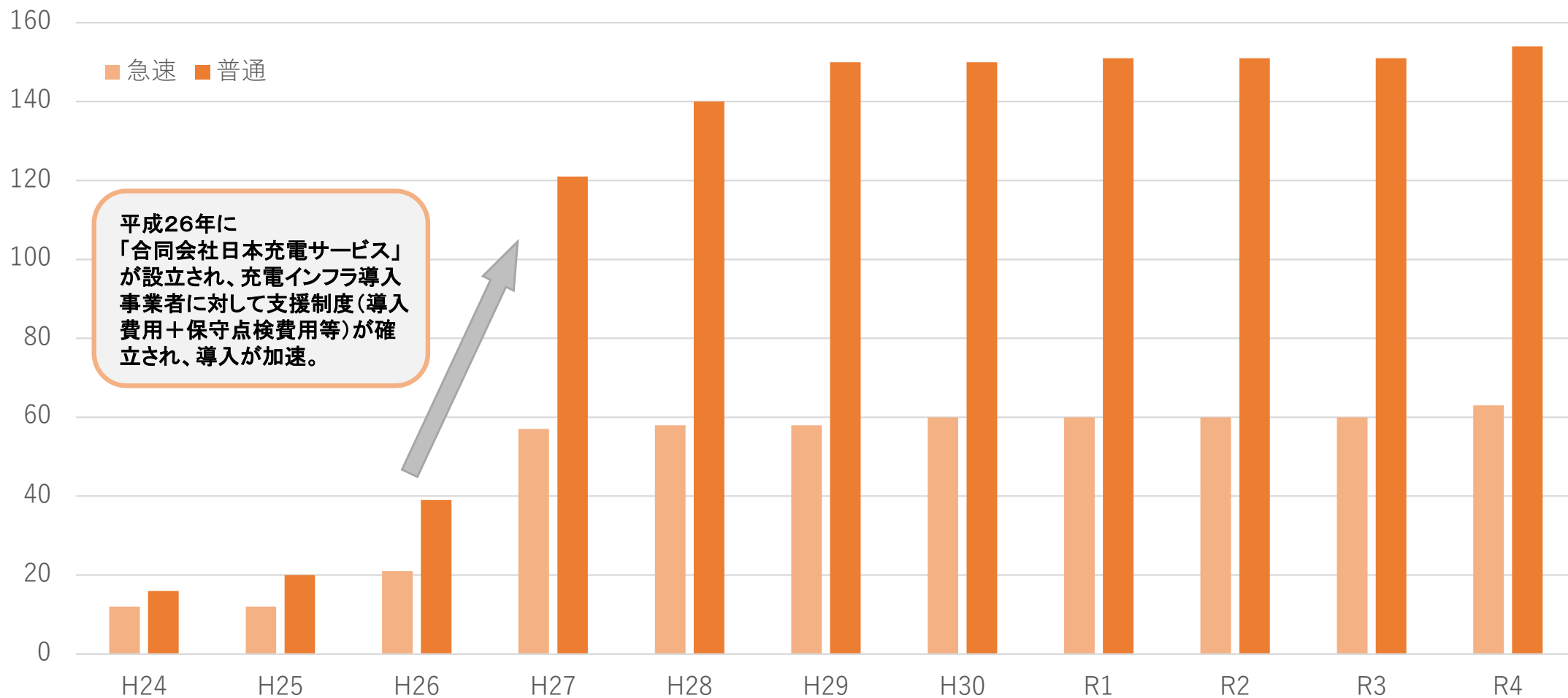
- 電気自動車を含む電動車を活用する「ゼロ・カーボンドライブ」を普及させ、自動車による移動や物流の脱炭素化を推進
- 「走る蓄電池」として災害時の非常用電源に活用

【2030年目標】

(ゼロカーボン・ドライブの推進) 県公用車の新規・更新における電動車割合 100%

- 充電インフラの整備と電気自動車の普及は車の両輪として進めていくことが必要
- 令和5年度に策定を予定している、GX推進計画(仮)に電気自動車の普及に加え、充電インフラの整備についての方針を位置付けることで、計画的に事業実施

充電設備設置数の推移



[出典] (一社)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)

市町村別充電設備数

(2023年5月現在)

市町村	急速充電(基)	普通充電(基)	充電器総数(基)
徳島市	21	40	61
鳴門市	6	17	23
小松島市	2	1	3
阿南市	7	17	24
吉野川市	1	9	10
阿波市	4	4	8
美馬市	3	2	5
三好市	5	11	16
勝浦町	1	2	3
上勝町	0	1	1
佐那河内村	0	0	0
石井町	0	6	6

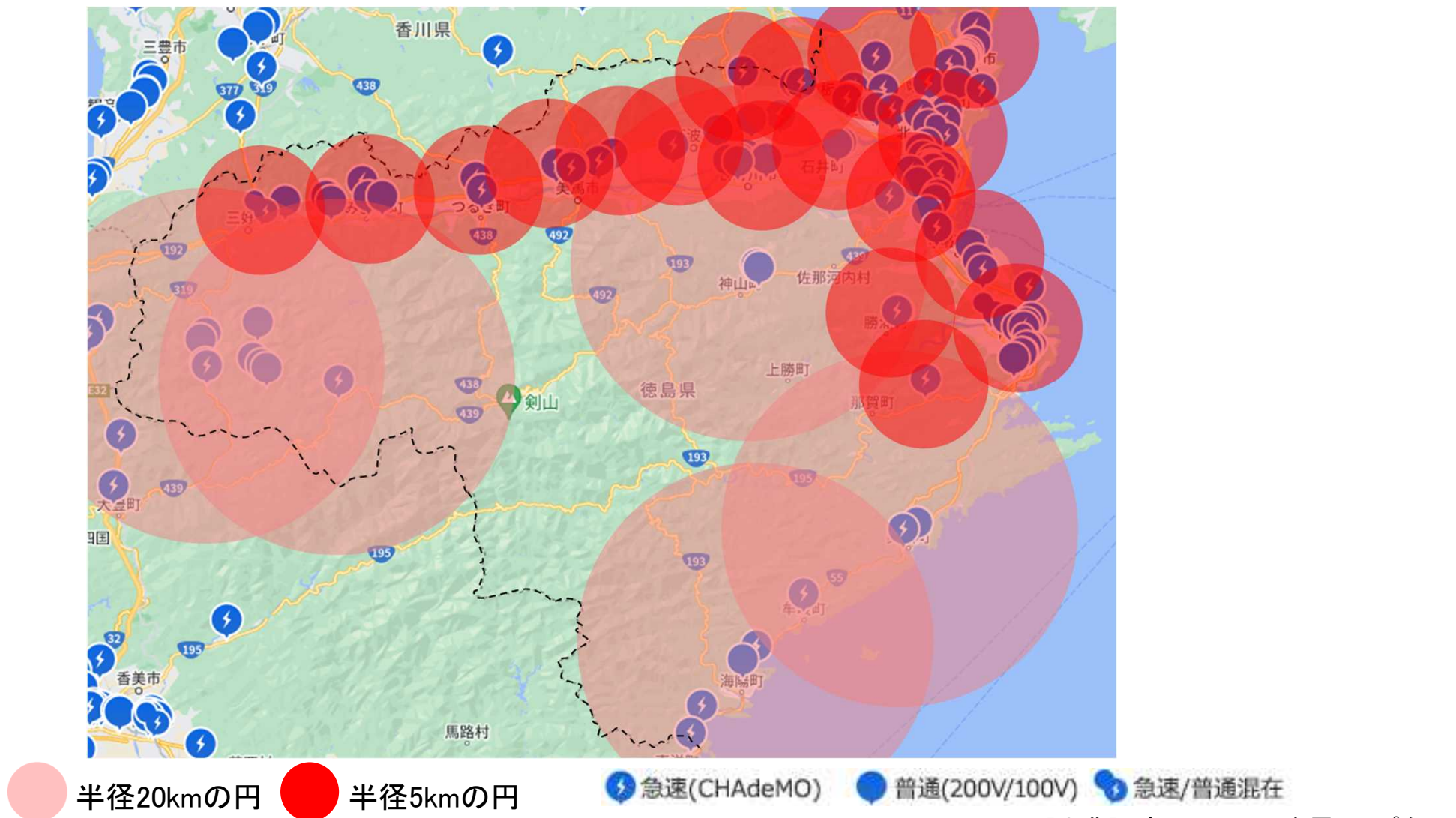
市町村	急速充電(基)	普通充電(基)	充電器総数(基)
神山町	1	2	3
那賀町	2	0	2
牟岐町	1	0	1
美波町	1	2	3
海陽町	2	1	3
松茂町	1	1	2
北島町	2	5	7
藍住町	2	5	7
板野町	4	4	8
上板町	2	0	2
つるぎ町	1	1	2
東みよし町	3	4	7
県全体	72	135	207

[出典] 脱炭素推進室調べ(GoGoEV参照)

県内充電器設置分布図

(2023年5月現在)

- 県内の主要道路である国道192号、国道55号沿いでは概ね10km圏内で充電インフラは設置されている。
- その他の国道では充電インフラ整備が遅れている状況。
- 特に国道439号(剣山付近)、国道195号(那賀町)では40km圏内に充電インフラが整備されていない空白地域が存在。



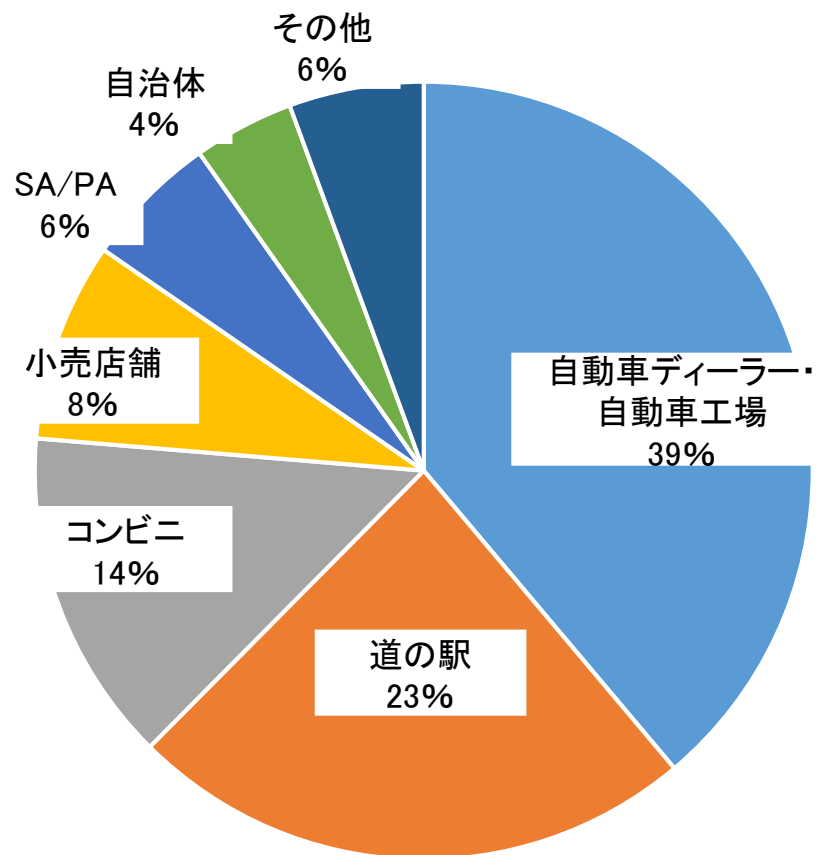
[出典] 全国EV・PHV充電マップ参照

本県の充電設備の設置箇所別割合

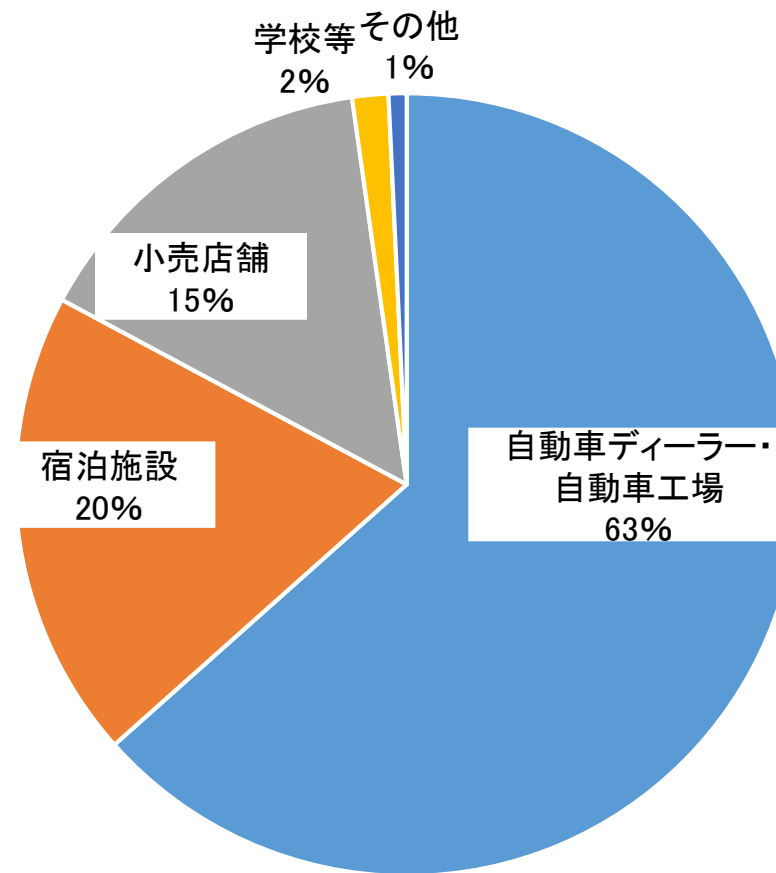
(2023年5月現在)

- 急速充電器、普通充電器ともに自動車ディーラーや自動車工場での設置が多い。
- 道の駅においては、急速充電器の設置が進んでいる。
- 普通充電器については、施設利用時間の長い宿泊施設での導入が進んでいるが、小売店舗と合わせても4割に満たない状況。

【急速充電器】



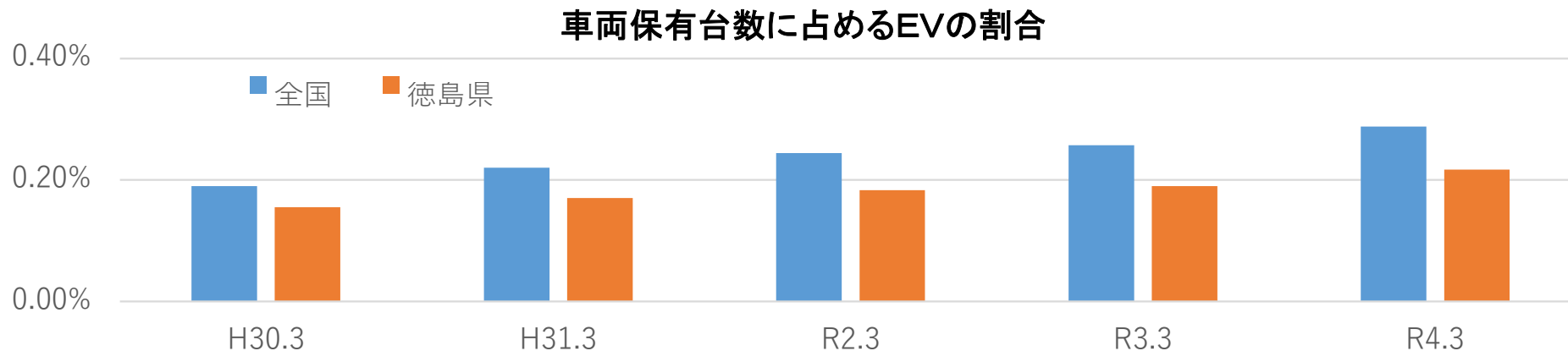
【普通充電器】



県内の電気自動車の状況及び保有台数の推移

県内の普及状況

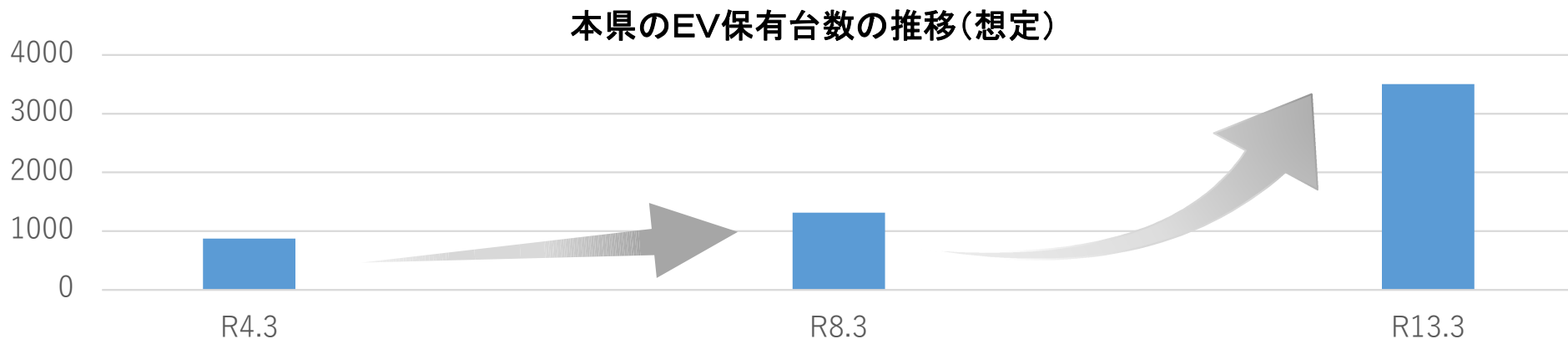
- 徳島県の車両保有台数に占めるEVの割合は年々増加しているが、0.2%程度。



[出典] 脱炭素推進室調べ((一財)自動車検査登録情報協会データ、地方運輸局公表データ参照)

県内の保有台数の推移(想定)

- 徳島県のEVの保有台数は、既存電池の改良や、全固体電池などの次世代電池の開発により、価格面・性能面の向上化を背景に、年々増加し、2030年(令和13年)には現在の4倍程度まで増加。



※(一財)自動車検査登録情報協会データ、(一社)次世代自動車振興センター公表データを参考に保有台数を算出。

保有台数の推移については、東京都で公表されている「自動車に係る将来の行政需要及び税収シミュレーション調査」の保有台数想定を元に算出。

充電インフラ整備に向けた原則

国の「充電インフラ整備促進に向けた指針」の案では、

①ユーザーの利便性向上、②充電事業の自立化・高度化、③社会全体の負担の低減、といった三原則を総合的に勘案し、利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指すとしている。

ユーザーの利便性向上

車両の性能や使い方を考慮しながら、ユーザーの利便性を向上する。このため、高出力化、設置目安の具体化等を図る。

充電事業の自立化・高度化

充電事業の自立化・高度化を図る。このため、コストを低減するとともに、サービスの高度化を図る。

社会全体の負担の軽減

充電インフラの整備や運用に伴う公的負担や電力システムへの負担を低減していく。このため、公共性を考慮しながら、効果的、効率的な整備を進める。

充電ビジネスの自立・社会コストの最小化に向けた国の方針

- 充電事業者のビジネスの継続性、ユーザーの納得度の向上の観点から、充電した電力量(kWh)に応じた課金(従量制課金)の広範な導入について、2025年度から実現を目指す。
- 一般国道においては隣接充電器までの距離が概ね40km以上となる区間を減らしていくとともに、高速道路においては、IC付近の高速道路外のEV充電器の活用を含め、概ね70km間隔で充電器を整備する。

全国的な課題

充電インフラの不足

電気自動車等の更なる普及に備え、電池切れの不安を払拭するため、希望の場所・時間で充電できるように充電インフラ設備を増加させる必要がある。

収益性が低い

電気自動車の普及の初期段階では、充電サービスの収益性が低いため、社会全体で民間事業者の設置を推進するため、より効果的な方策等を検討する必要がある。

既存設備の老朽化

平成27年度以降、国の補助制度に加え、合同会社日本充電サービスからの支援制度が始まったことにより、充電インフラの整備が急速に進み、その結果、令和5年度以降、順次、更新時期を迎えることから、適切に維持・更新することが必要である。

過疎地域での課題

過疎化が進む中山間地域を中心に、ガソリンスタンドがなくなる「給油所過疎地」が増加する中、自動車の電動化が課題解決に向けた一つの選択肢となっており、充電インフラ整備の必要性が増している。

本県特有の課題

剣山付近や那賀町の一部地域で充電インフラが整備されていない「空白地域」が発生しており、解消に向け、更なる充電ネットワークの強化が必要となる。

充電器ごとの国の方向性

急速充電器

- 2030年に向けて、現在9千口ある急速充電器の平均的な出力(約40kW)を2倍の80kWまで引き上げる。
- 高速道路においては、1口の出力を原則90kW以上とし、概ね70km間隔で充電器を整備。
- 道の駅、公道、SS、コンビニ、ディーラーにおいては、駐車スペースに余裕がある場合や充電ニーズが高い箇所は、1口の出力90kW以上で複数口に対応した充電器の設置を行い、難しい場合でも50kW以上の出力を確保する。

普通充電器

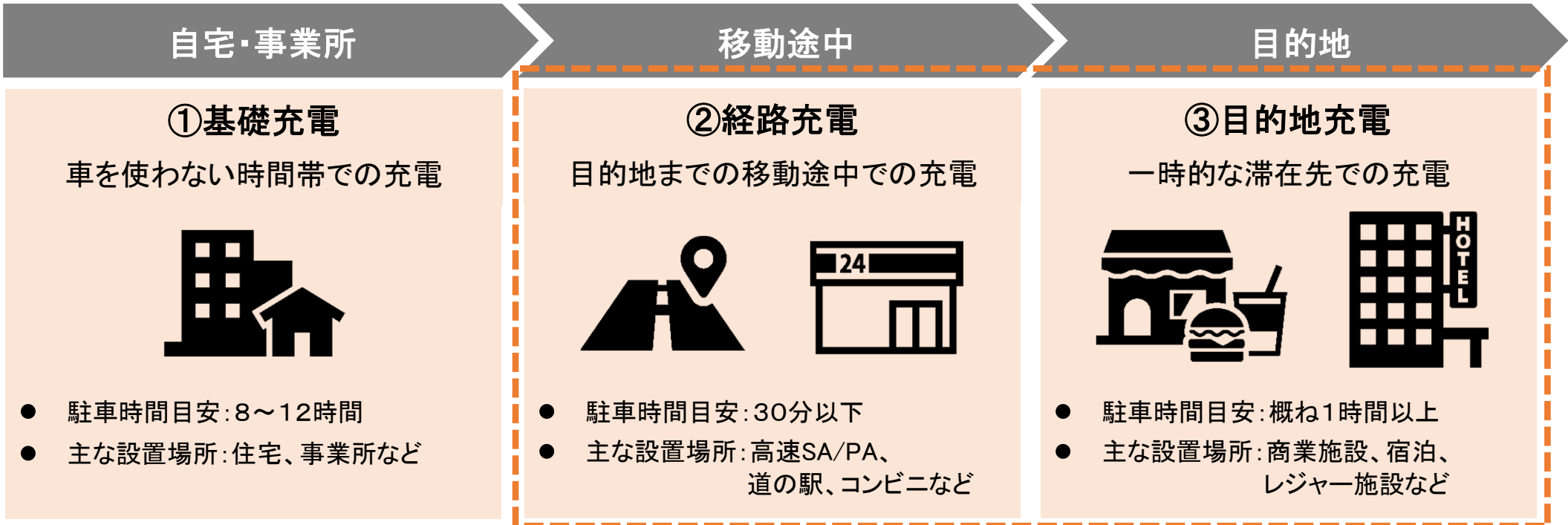
- 施設への滞在時間の間にコストを抑えて充電でき、基礎充電がない場合や、経路充電の機能を一部補完することが期待される。
- 集合住宅における基礎充電を増やしていくことが必要であり、集合住宅や月極駐車場等(いわゆる基礎充電)に10~20万口設置。

<参考>シーン別充電器設置目安

基礎充電	経路充電	目的地充電	
		短時間滞在 (スーパー、ディーラー等)	長時間滞在 (ホテル、大型商業施設等)
自宅、事業所	高速道路、道の駅等		
普通充電	急速充電	急速充電	普通充電 or 急速充電

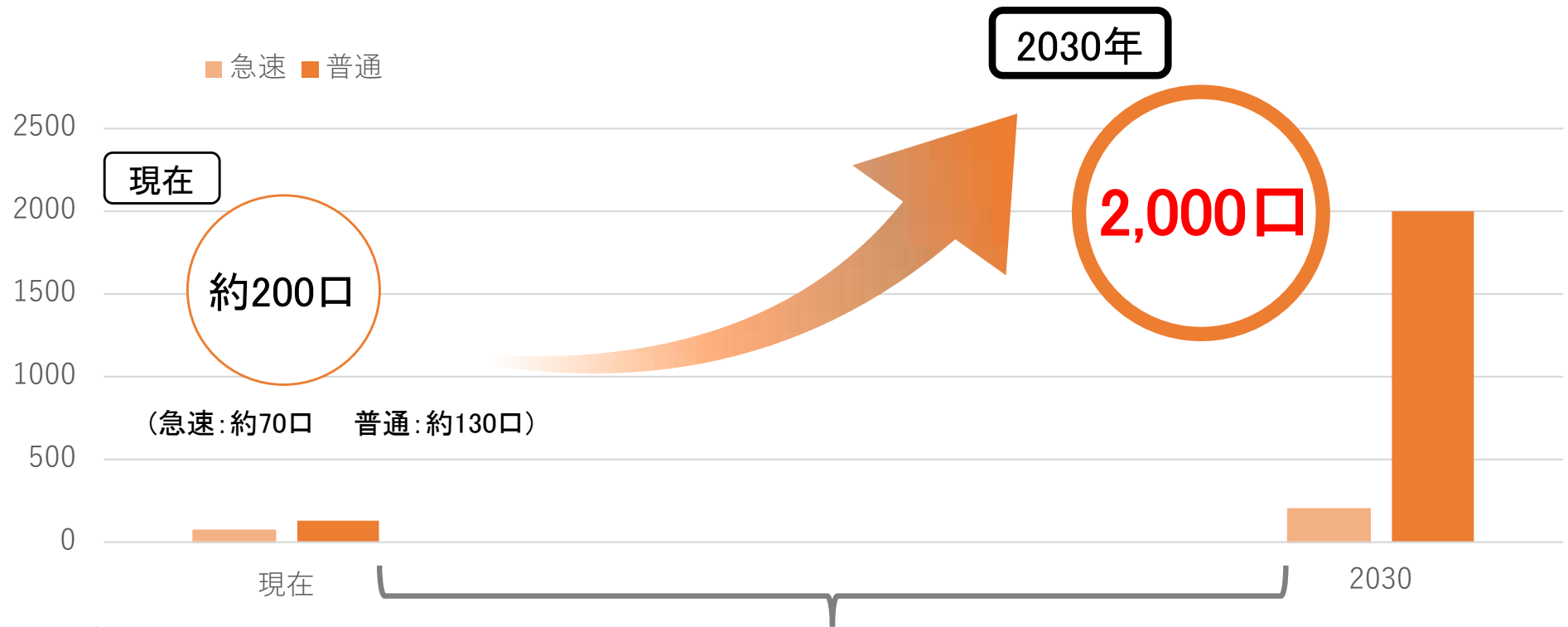
国の方針を踏まえた県の方向性

- 主に経路充電、目的地充電を対象に、住宅や事業所での基礎充電を補完する形で整備を進め、電気自動車の充電切れの不安を払拭し、ユーザーの利便性向上を図る。
- 整備場所の特性に応じた充電設備(急速・普通)を配置し、効果的、効率的な整備を進める。
- 隣接充電器までの距離が概ね40km以上となる区間を減らしていき、充電インフラの整備がなされていない空白地域の解消を図る。



重点的に整備を実施

- 国では充電器の口数を2030年までに現在の約10倍にあたる公共用の急速充電器3万口を含む30万口まで充電インフラを増やす目標を掲げている。
 【参考】令和5年時点の国内充電器口数：約3万口（うち急速充電器9千口）
- 本県としても、現在（令和5年時点）、約200口ある充電器を2030年までに2,000口（急速充電器200口、普通充電器1,800口）の整備を目指す。



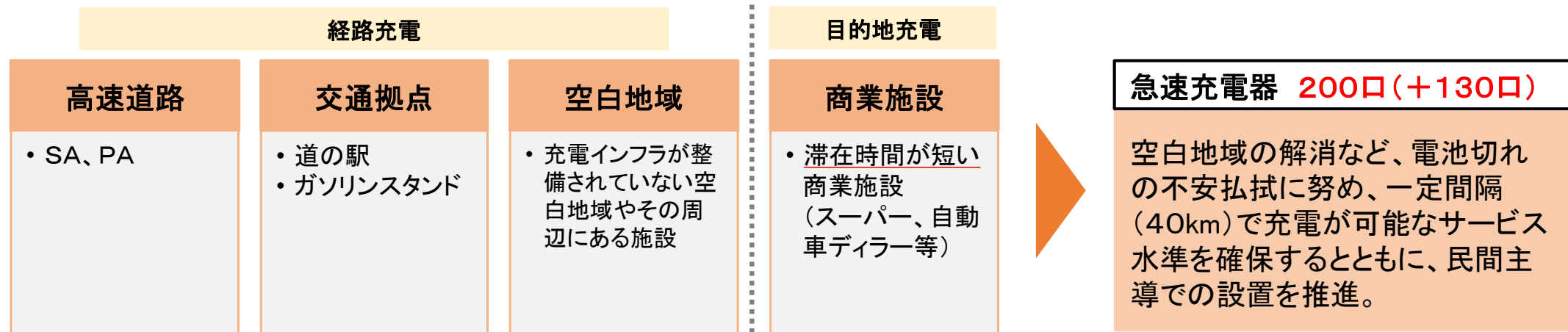
<年ごとの設置口数推移>

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
普通充電器(口)	190	290	470	720	1,070	1,430	1,800
急速充電器(口)	73	80	92	114	140	170	200

6 県の整備方針

- 充電インフラを整備する施設での滞在時間や利用者の充電特性(経路充電・目的地充電)に応じた充電設備(急速・普通)を設置し、効果的、効率的な整備を進める。
- 充電インフラ整備については、充電器を購入して設置をするモデルの他、導入時の費用やランニングコストがかからない0円モデルなど、多様な導入モデルを活用して整備を進める。
- 民間主導で充電インフラの整備を促進するため、県有施設をはじめとした公共施設に率先して導入を進める。

急速充電器(経路充電・目的地充電)



普通充電器(目的地充電)

