

誰もが利用できる EV 充電インフラの構築

電気自動車（EV）の普及に伴い、並行して、誰もが利用できる充電も拡充する必要がある。しかし、市場主導による配置は偏りが生じやすく、採算性の高い地域に充電設備が集中して地域差を生み、ドライバーからの信頼獲得や EV 普及の妨げとなっている。

現在、各国政府は、信頼性が高く、利用しやすく、広く利用可能な充電ネットワークをどのように確保するかという課題に直面している。初期段階の市場主導型の展開では、インフラが商業的に魅力の高い場所に集中しがちであり、管理運営及び系統接続（grid connection）の遅れはコストを増やし、運用開始を遅らせた。公共当局は、より広範なサービス提供、長期的な競争及び高品質なサービスを実現させる方策を模索している。

本報告書は、一般利用向け EV 充電ネットワークの計画・実現に関する指針を政策担当者に提供するものである。本報告書では、充電インフラの整備モデル、土地利用及び電力系統の計画並びに投資リスクを低減する政策枠組みから国際的な経験の事例を抜き出し、管理運営上の障害を解消し、運用開始を迅速化し、利用者にとってアクセスしやすく信頼性の高いネットワークを維持するための基準の適用に向けた方策を提示している。

また、国際的な事例研究及び ITF ラウンドテーブルでの政府、事業者及び研究者との議論に基づき、許可制から、コンセッション方式及び公営事業者方式に至る整備モデルを比較し、サービス提供範囲、競争及び料金負担の観点からそれぞれの長所・短所を評価している。本報告書は、新興又は成熟した EV 市場において、公共充電戦略の策定に携わる意思決定者を対象としている。

政策提言

- 充電インフラへの投資リスクを低減するための政策枠組みを策定する。
- 都市計画、交通計画及びエネルギー計画に EV 充電を組み込み、調整する。
- 需要の高い場所と低い場所をセットで考え、長期間で広範囲にわたるサービスを保証する。
- 長期間の競争を確保するためには、コンセッション方式を優先する。
- 公共充電ネットワークが利用者にとって、アクセス可能なものとなるようにする。

本資料（仮訳）は OECD 国際交通フォーラムが翻訳したものではないため、OECD 国際交通フォーラムの公式翻訳とはみなされない。原文と仮訳の間に相違がある場合は、原文のみが有効である。