

## 電気自動車等の普及に向けた支援の拡充について

2023 年の世界の平均気温が過去最高を記録するなど、気候変動問題が喫緊の課題となる中、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた取組として、自動車分野の脱炭素化を進めることが必要不可欠である。

電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）等の普及拡大は、九都県市における二酸化炭素総排出量の 18%を占める運輸部門での排出削減に不可欠であるとともに、EV 及び PHV（以下、「EV 等」という。）の蓄電池としての機能は、電力の系統安定化や再生可能エネルギーの有効活用、災害時のレジリエンス向上などに大きく貢献する。

九都県市内の自動車保有台数約 1,500 万台のうち、EV 等の割合は 0.7%程度に留まっている。

EV 等の普及が進まない要因として、車両価格がガソリン車と比べて高価となることや、航続距離の制約、EV 等ユーザーが利用可能な公共の EV 等用充電スポットの不足などが挙げられる。EV 等の普及拡大に向けては、ガソリン車との車両価格差を少なくするとともに、充電設備の設置等に対する国の支援を活用しながら、九都県市全体で充電環境を充実させ、回遊性を高める施策を進めることが重要である。

国は、「充電インフラ整備促進に向けた指針（令和 5 年 10 月経済産業省）」において、2030 年までに「公共用の急速充電器 3 万口を含む充電インフラを 30 万口設置すること」を掲げ、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ともに、グリーンイノベーション基金事業等により、次世代蓄電池や次世代モーターの開発に対する支援を実施しているところである。

EV 等用充電インフラ整備の補助金は、令和 5 年度補正・令和 6 年度当初予算第 1 期の申請総額が予算額を大きく上回るなど、十分な対応ができているとはいえない。加えて、急速充電器を設置する際に高圧受変電設備設置工事が嵩むことから支援の強化が重要である。

また、九都県市など大都市圏においては、集合住宅への充電器の導入促進が進まないことも課題となっており、その理由として、導入費や導入後の維持管理の負担について住民の合意形成が難しいことが挙げられている。

EV等の普及拡大を進めるためには、充電器を設置する事業者等に対する十分な支援を通じた充電環境の整備・充実、EV等の価格低減や性能向上等による導入促進が必要といえる。

そこで、以下の3点を要望する。

- 1 EV等用充電インフラ整備の補助金について、需要増に継続して対応できる十分な予算措置及び利便性の高い公道や商業施設、宿泊・観光施設等に設置する急速充電器の補助交付上限額を拡大すること。加えて、設置工事費を含む高圧受変電設備設置に対する補助上限額を引き上げること。
- 2 集合住宅への充電器の導入を促進させるため、集合住宅を供給する事業者等へ充電器の積極的な設置を促す政策展開を行うこと。
- 3 EV等の蓄電池の開発費等、技術開発に係る事業者への財政支援を強化すること。

令和6年 月 日

経済産業大臣 武藤 容治 様  
国土交通大臣 斉藤 鉄夫 様

#### 九都県市首脳会議

|    |        |        |
|----|--------|--------|
| 座長 | 千葉県知事  | 熊谷 俊人  |
|    | 埼玉県知事  | 大野 元裕  |
|    | 東京都知事  | 小池 百合子 |
|    | 神奈川県知事 | 黒岩 祐治  |
|    | 横浜市長   | 山中 竹春  |
|    | 川崎市市長  | 福田 紀彦  |
|    | 千葉市長   | 神谷 俊一  |
|    | さいたま市長 | 清水 勇人  |
|    | 相模原市長  | 本村 賢太郎 |