

**愛知県次世代自動車充電インフラ  
整備・運用ガイドライン  
【補遺資料】**

2025年3月

**愛 知 県**



## <目 次>

愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン【補遺資料】について.....	1
1. 趣旨.....	1
2. 目的.....	1
3. 本資料の構成.....	1
<b>第1章 国の動向</b> .....	<b>2</b>
1. 充電インフラ整備促進に関する検討会 .....	2
2. 充電インフラ整備促進に向けた指針 .....	3
<b>第2章 愛知県における現状と課題</b> .....	<b>4</b>
1. 車両の普及状況.....	4
2. 充電インフラの整備状況.....	6
3. 普及に向けた課題.....	7
<b>第3章 充電インフラの整備促進に向けて</b> .....	<b>8</b>
1. 集合住宅等における整備.....	8
(1) 現状.....	8
(2) 現在の取組.....	8
2. 事務所・工場等における整備.....	9
(1) 現状.....	9
(2) 現在の取組.....	11
3. 商業施設・宿泊施設等における整備.....	11
(1) 現状.....	11
(2) 現在の取組.....	13
4. 具体的な整備事例について.....	13
(1) 概要.....	13
(2) 整備・運用のポイント.....	14
5. 今後の取組.....	14
<b>参 考</b>	
参考1 事例集.....	15
参考2 啓発資料.....	28
参考3 充電インフラ整備促進に向けた指針（経済産業省） .....	42
参考4 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（概要資料）（抜粋） ....	57



# 愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン【補遺資料】について

## 1. 趣旨

愛知県では、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）を始めとする次世代自動車等の普及や自動車使用の改善に取り組んでいます。

EV・PHVに必要な充電インフラの整備を進めるため、充電インフラを設置する事業者や市町村向けの手引書として「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」を2014（平成26）年10月に作成しました。

利便性が高く持続可能な充電インフラ社会を構築していくため、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（経済産業省2023（令和5）年10月策定）が示されました。

この度、同指針や同ガイドラインに記載のない集合住宅等の内容を踏まえるとともに、充電インフラの整備の考え方やポイントを具体的な整備事例により紹介し、「補遺資料」として取りまとめました。

## 2. 目的

本資料は、今後、充電インフラを設置する方が、より円滑に充電インフラを設置し、運用いただくため、国指針、本県の現状、集合住宅等における整備に向けた内容や、具体的な整備事例を紹介しています。

また、参考として、EV・PHVを普及するための啓発資料も添付していますので、持続可能なモビリティ社会の構築に向けて、ご活用いただきますようお願いします。

## 3. 本資料の構成

章	項目	内容
第1章	国の動向	1. 充電インフラ整備促進に関する検討会 2. 充電インフラ整備促進に向けた指針
第2章	愛知県における現状と課題	1. 車両の普及状況 2. 充電インフラの整備状況 3. 普及に向けた課題
第3章	充電インフラの整備促進に向けて	1. 集合住宅等における整備 2. 事務所・工場等における整備 3. 商業施設・宿泊施設等における整備 4. 具体的な整備事例について 5. 今後の取組
参 考	参考1 事例集 参考2 啓発資料 参考3 充電インフラ整備促進に向けた指針（経済産業省） 参考4 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（概要資料）（抜粋）	

## 第1章 国の動向

### 1. 充電インフラ整備促進に関する検討会

経済産業省は、電動車の普及と表裏一体である充電器について、EVの普及見通しや性能向上等を踏まえて、中長期的に持続可能で利便性の高い充電インフラの整備に向けた関係者の見通しを共有するとともに、課題解決に向けて講じていく措置を明確化することを目的として、2023（令和5）年6月に「充電インフラ整備促進に関する検討会」を設置しており、これまでに7回の検討会を開催しています。

#### 【これまでの状況】

- ・第1回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2023（令和5）年6月23日）
- ・第2回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2023（令和5）年7月5日）
- ・第3回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2023（令和5）年7月13日）
- ・第4回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2023（令和5）年7月19日）
- ・第5回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2023（令和5）年8月7日）
- ・第6回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2023（令和5）年8月28日）
- ・充電インフラ整備促進に向けた指針（2023（令和5）年10月18日）
- ・第7回 充電インフラ整備促進に関する検討会（2024（令和6）年4月22日）

#### 充電インフラ整備促進に関する検討会について

- これまで、「充電インフラ整備促進に向けた指針」の策定に向けて、本検討会の中において、充電インフラの整備を巡る状況や課題について議論を行ってきた。
- 今後、本検討会では、行政当局において充電インフラに関する政策を検討・決定していくにあたり、指針で提示した各課題についての進捗状況や、指針策定後の充電関連事業者や自治体の動きを関係者間で確認、共有するとともに、課題解決に向けた措置等について意見交換を行っていく。
- これにより、業界の横断的な連携を促すとともに、政府における政策検討の参考にすることで、官民における持続可能な充電インフラ整備を加速化させる。

#### 【第7回の意見交換のテーマ】

##### ① 充電器の設置や稼働率の把握について

- ・充電器の設置の場所や数に関するデータをどのように把握していくか。
- ・適切な市場の形成やユーザーの利便性向上の観点から、各社における設置場所や稼働率等の情報の公表を、どのように進めていくべきか。

##### ② 充電情報に関する提供・表示のあり方について

- ・ユーザーをはじめとする多様な主体に対して、充電に関わる情報をどのように表示、発信していくべきか。
- ・例えば、充電の仕組み、実際の充電出力、不具合やそれへの対応状況、充電器や案内板における表示等について、どのような発信をしていくべきか。

3

出典：経済産業省「第7回 充電インフラ整備促進に関する検討会 事務局資料」

## 2. 充電インフラ整備促進に向けた指針

日本政府は「2035年までに、乗用車新車販売で電動車<sup>1</sup>100%」という目標を掲げ、クリーンエネルギー自動車の普及と、インフラとしての充電器等の設置を、車の両輪として進めていくこととしています。

経済産業省は、検討会でのヒアリング結果を踏まえ、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（以下「国指針」という。）を2023（令和5）年10月に策定しました。

国指針の基本的な考え及び主なポイントは以下のとおりです。

### 【基本的な考え】

「ユーザーの利便性向上」「充電事業の自立化・高度化」「社会全体の負担の軽減」の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する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。

### 【主なポイント】

1. 世界に比肩する目標の設定：充電器設置目標を倍増
2. 高出力化：高速道路では90kW以上で150kWも設置し、高速道路以外でも50kW以上を目安
3. 効率的な充電器の設置：費用対効果の高い案件を優先
4. 規制・制度等における対応：従量制課金を25年度からサービス実現を目指すなど、ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現

充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）		
<ul style="list-style-type: none"><li>● 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、<b>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15万基設置する」</b>との目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。</li><li>● 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、<b>「充電インフラ整備促進に向けた指針」</b>を策定した。</li></ul>		
<b>基本的な考え</b>		
✓ 以下の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する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。		
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
<b>指針のポイント</b>		
<b>（1）世界に比肩する目標の設定</b>		
✓ <b>充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に</b> ⇒ 日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速		
<b>（2）高出力化</b>		
✓ 急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW） ⇒ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備		
<b>（3）効率的な充電器の設置</b>		
✓ 限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（与入札制の実施） ⇒ 費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す		
<b>（4）規制・制度等における対応</b>		
✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。 ⇒ ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化		

出典：経済産業省「充電インフラ整備促進に向けた指針」

<sup>1</sup> 電動車＝EV、FCV、PHV、HV

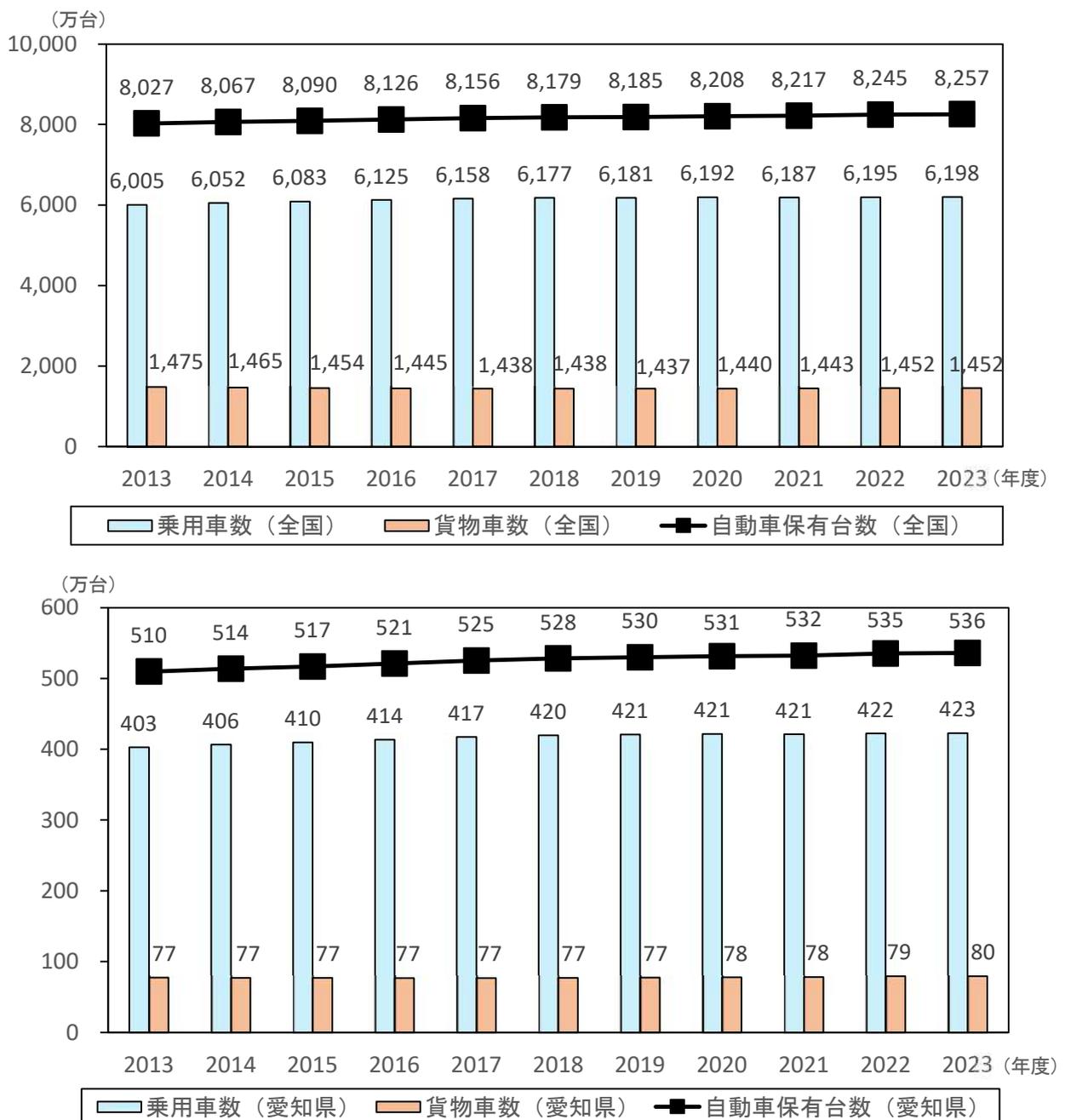
## 第2章 愛知県における現状と課題

### 1. 車両の普及状況

近年、愛知県の自動車保有台数、乗用車及び貨物車数はほぼ横ばいとなっています。また、これらの傾向は、全国でも同様となっています（図1、図2）。

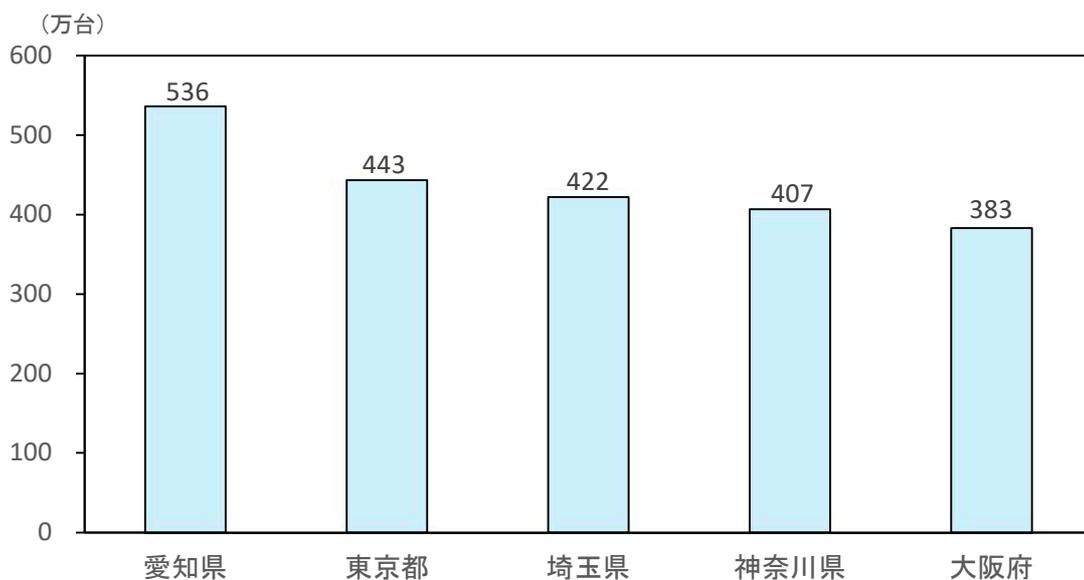
都道府県別の2023(令和5)年度の自動車保有台数は、愛知県が全国1位(約536万台)であり、2位の東京都(約443万台)より90万台以上多くなっています。

また、県内のEV・PHV・FCVの合計保有台数は、51,000台(登録自動車のみ、2023(令和5)年度末)で、全国第2位となっています(表1)。



出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」から作成

図1 全国(上段)及び愛知県(下段)における自動車保有状況



出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」から作成

図2 他都府県(上位4都府県)との自動車保有台数の比較(2023(令和5)年度末)

表1 EV・PHV・FCVの保有台数(2023(令和5)年度末)

	1位	2位	3位	全国
ゼロエミッション自動車 (EV・PHV・FCV計)	東京都 (59,426台)	<b>愛知県</b> (51,000台)	神奈川県 (35,870台)	562,666台
自動車登録台数 割合	3,935,440台 1.5%	<b>5,126,333台</b> <b>1.0%</b>	3,740,343台 1.0%	78,533,241台 0.7%
EV	東京都 (32,204台)	<b>愛知県</b> (23,530台)	神奈川県 (21,821台)	301,700台
PHV	<b>愛知県</b> (25,603台)	東京都 (25,589台)	神奈川県 (13,456台)	252,914台
FCV	<b>愛知県</b> (1,867台)	東京都 (1,633台)	神奈川県 (593台)	8,052台

※軽自動車含む・二輪は除く

出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」及び軽自動車検査協会「管轄別、燃料別保有車両数」から作成

## 2. 充電インフラの整備状況

これまで愛知県では、2013（平成25）年7月に「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・配備計画」を策定（2017（平成29）年3月まで3回改訂）し、経路充電・目的地充電といった、誰もが利用できる公共性を有した充電インフラの整備に取り組んできました。

こうした結果、2023（令和5）年度末現在で、1,918口（1,243箇所）の充電インフラが整備され、県内のガソリンスタンド数（1,282箇所）と遜色ないところまで整備が進み、1箇所あたりの整備基数は1基程度であるものの、全市町村に整備されていることから、面的には、概ね空白地帯が無くなり県内全域で整備が進んでいます（表2）。

表2 市町村別の公共用充電インフラ整備状況（2023（令和5）年度末）

（単位：口）

市町村名	急速	普通	計	市町村名	急速	普通	計
名古屋市	170	420	590	岩倉市	0	6	6
豊橋市	37	62	99	豊明市	5	7	12
岡崎市	36	64	100	日進市	14	16	30
一宮市	33	58	91	田原市	7	15	22
瀬戸市	9	15	24	愛西市	1	2	3
半田市	13	20	33	清須市	5	2	7
春日井市	24	27	51	北名古屋市	7	15	22
豊川市	19	16	35	弥富市	3	3	6
津島市	7	6	13	みよし市	8	19	27
碧南市	1	8	9	あま市	1	1	2
刈谷市	24	29	53	長久手市	6	46	52
豊田市	28	125	153	東郷町	2	8	10
安城市	7	28	35	豊山町	2	7	9
西尾市	11	23	34	大口町	3	5	8
蒲郡市	4	29	33	扶桑町	1	14	15
犬山市	4	9	13	大治町	0	4	4
常滑市	9	28	37	蟹江町	5	9	14
江南市	8	12	20	飛島村	1	1	2
小牧市	16	27	43	阿久比町	4	5	9
稲沢市	16	16	32	東浦町	2	16	18
新城市	8	11	19	南知多町	1	7	8
東海市	12	15	27	美浜町	1	4	5
大府市	4	11	15	武豊町	0	4	4
知多市	5	1	6	幸田町	4	2	6
知立市	2	12	14	設楽町	5	1	6
尾張旭市	4	10	14	東栄町	2	0	2
高浜市	2	10	12	豊根村	2	2	4
				合計	605	1,313	1,918

※(株)ゼンリン調べ

### 3. 普及に向けた課題

愛知県における自動車利用の実態については、「事業所における EV・PHV・FCV 活用促進ガイドライン<sup>2</sup>」において、以下のとおりまとめています。

- ・地球温暖化防止対策上、自動車のゼロエミッション化は重要。
- ・愛知県では、通勤時の自動車利用が多い。
- ・愛知県の住宅総数の約5割が集合住宅であるが、集合住宅への充電設備の整備率は伸び悩んでおり、EV・PHV ユーザーは集合住宅に居住する割合が低い。
- ・将来的な EV・PHV の増加を見据えると、基礎充電主体の使い方が推奨され、セーフティネットとして経路充電・目的地充電といった公共用の充電設備の整備が必要。
- ・勤務先における充電環境を整備することが、EV・PHV 普及のために重要なポイントのひとつ。勤務先充電には、集合住宅における充電器不足を補完し、集合住宅居住者の EV・PHV 購入を促進できる可能性もある。
- ・また、EV・PHV・FCV といったゼロエミッション自動車の普及については、地球温暖化対策に資するだけでなく、その給電機能を有することから「走る蓄電池」として活用することもできる。

本県は、モノづくり産業の集積地で人口が多く、人や物の移動が極めて多い交通の要衝となっており、県内の自動車保有台数、自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量ともに全国第1位<sup>3</sup>となっています。

2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ（カーボンニュートラル）、脱炭素社会の実現を目指していくためには、エネルギーの脱炭素化と平行したEV・PHV・FCVの普及加速が必要となります。

そこで、第1章及び第2章の内容を踏まえ、第3章では、EV・PHVの普及に必要な充電インフラの整備の拡充に向けて、集合住宅や事務所・工場等における整備を図るためのポイントを具体的な事例を踏まえて紹介します。

---

<sup>2</sup> 2023（令和5）年3月に、「従業員向け充電インフラ整備促進ガイドライン」及び「EV・PHV用充給電設備整備促進ガイドライン」（2016（平成28）年3月策定）を統合。

<sup>3</sup> 「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」（2021（令和3年）3月策定）

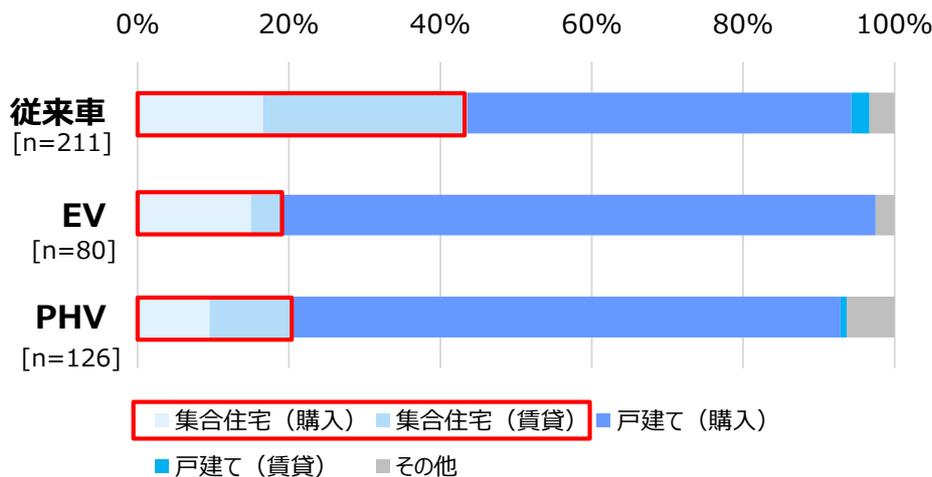
1. 集合住宅等における整備

(1) 現状

県内の住宅における整備状況について、統計的に把握された資料はありませんが、経済産業省の調査報告書<sup>4</sup>では、大手住宅ハウスメーカーや、マンションディベロッパーを対象としたアンケート調査結果を基に、全国の新設物件に対する普通充電設備の導入割合が示されており、一戸建て住宅では約40%、集合住宅では、約30%となっています（2015（平成27）、2016（平成28）年度実績）。

なお、この数値は、あくまで新設物件あたりの数であり、集合住宅の総駐車区画数における充電設備付区画は約2%にとどまっています。

実際に、2020（令和2）年に愛知県が実施した調査では、県内の従来車ユーザーとEV・PHVユーザーの居住形態を比較すると、EV・PHVユーザーは、従来車ユーザーと比べて、「集合住宅」に居住する割合が低くなっており（図3）、自宅への充電設備整備が進んでいないことが、集合住宅居住者へのEV・PHV普及を妨げる一因となっていると考えられます。



出典：EV・PHV・FCVの普及に係る意識調査結果（2020年愛知県）

図3 県内の従来車・EV・PHVユーザーの居住形態

(2) 現在の取組

集合住宅等における充電器の整備については、国指針で「2030年における設置数の目安として、「集合住宅や月極駐車場等（いわゆる基礎充電）として、10～20万口とする。これにより、集合住宅におけるEV・PHEVユーザーの基礎充電充足率（集合住宅に住むEV・PHEVユーザーのうち、充電を住宅内で可能なユーザーの割合）10%以上を目指す」とされています。

<sup>4</sup> 「平成28年度エネルギー使用合理化促進基盤整備委託費（EV・PHVの充電インフラに関する調査）調査報告書」（経済産業省）

新築の集合住宅の場合は、既築の集合住宅に比して設置に伴う合意形成が容易であるケースや工事費用が少ないケースが多いとされていることから、この目安を実現するためには、新築の集合住宅における電気自動車等用充電設備の設置を進めることが特に重要であると考えられ、「新築集合住宅における電気自動車等用充電設備の積極的な設置について<sup>5</sup>」が業界団体向けに示されています。

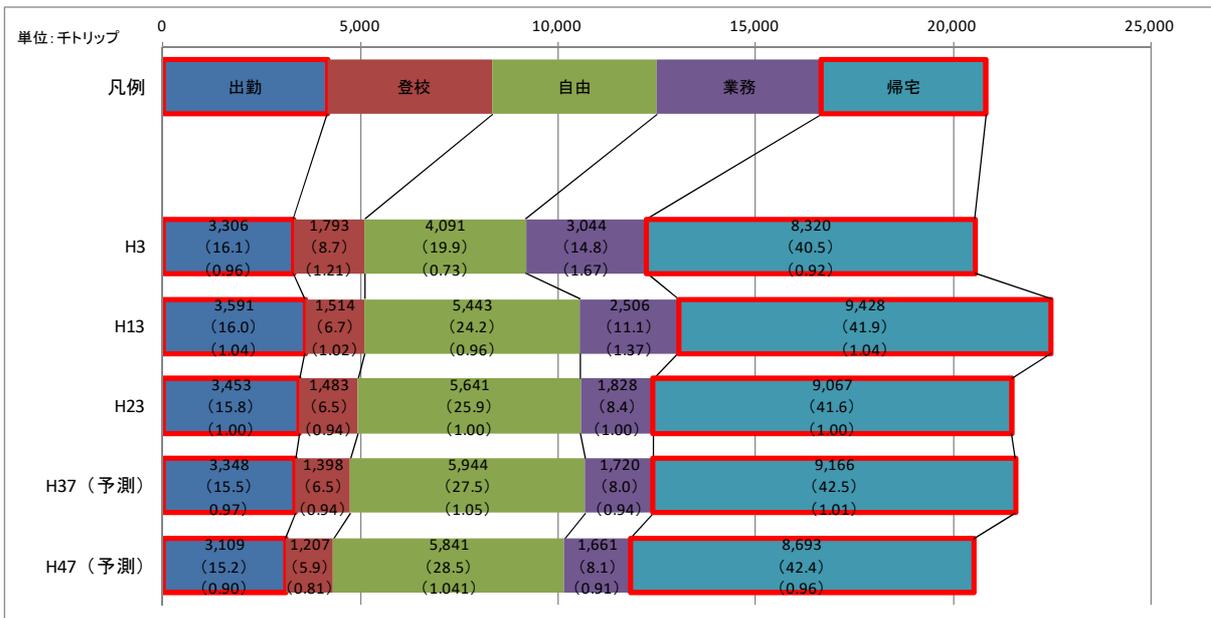
既築の集合住宅の場合は、設置にあたり、費用負担や運用ルールを検討し、管理組合の同意が必要といった課題があることが原因と考えられ、本県の住宅総数の約5割は集合住宅であることから、集合住宅等への充電器整備促進にも取り組む必要があります。

## 2. 事務所・工場等における整備

### (1) 現状

中京都市圏総合都市交通計画協議会により定期的にパーソントリップ調査が行われ、2011(平成23)年の調査結果が、「第5回パーソントリップ調査 国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都：中京都市圏を目指して(2014(平成26)年9月)」に報告されています。

人の移動目的をみると、出勤のための移動(トリップ<sup>6</sup>)と帰宅のための移動の割合が全体の約6割を占めています(図4)。



注：自動車だけでなく全ての交通手段を用いたトリップ数

出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回パーソントリップ調査 国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都：中京都市圏を目指して(2014(平成26)年9月)」から作成

図4 目的別トリップ数の推移と見通し

<sup>5</sup> 2024(令和6)年3月18日付け 20240226 製局第2号 国住経法第36号 国住生第338号 国住参建第4350号 経済産業省製造局長 国土交通省住宅局長

<sup>6</sup> ある目的(例えば、出勤や買物など)を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位

事業所における充電器については、資源エネルギー庁の「エネルギー消費統計調査」において、全国の業種別の保有割合が集計されており、2022（令和4）年度における全業種の平均保有割合は5.2%となっています（表3）。業種別でみると、「宿泊業、飲食サービス業」が11.4%で最も多く、続いて「不動産業、物品賃貸業」が9.4%となっています。

表3 電気自動車向け充電設備の保有割合

		保有あり	保有なし	不明
A	農業，林業	1.4%	91.7%	6.9%
B	漁業	0.7%	89.5%	9.7%
C	鉱業，採石業，砂利採取業	1.8%	90.6%	7.6%
D	建設業	7.2%	87.5%	5.3%
E	製造業	5.9%	89.9%	4.2%
F	電気・ガス・熱供給・水道業	7.9%	89.1%	3.0%
G	情報通信業	3.8%	85.7%	10.4%
H	運輸業，郵便業	3.2%	85.6%	11.2%
I	卸売業，小売業	7.6%	80.3%	12.1%
J	金融業，保険業	4.3%	86.5%	9.2%
K	不動産業，物品賃貸業	9.4%	84.1%	6.4%
L	学術研究，専門・技術サービス業	5.9%	89.9%	4.2%
M	宿泊業，飲食サービス業	11.4%	81.8%	6.8%
N	生活関連サービス業，娯楽業	3.0%	90.3%	6.6%
O	教育，学習支援業	3.0%	93.8%	3.3%
P	医療，福祉	2.8%	92.7%	4.5%
Q	複合サービス事業	1.6%	35.0%	63.3%
R	サービス業（他に分類されないもの）	5.9%	88.5%	5.6%
S	公務（他に分類されるものを除く）	6.9%	90.2%	2.9%
	業種計	5.2%	88.1%	6.7%

（備考）

- 1 石油等消費動態統計の対象事業所分は含まれていません。
- 2 農業部門には、本統計で調査を行っていない耕種農業・畜産農業分が含まれていません。
- 3 四捨五入のため、各値の合計と表示されている合計値は必ずしも一致しません。

出典：「令和4年度エネルギー消費統計調査」統計表一覧（石油等消費動態統計含まない）（資源エネルギー庁）から作成

また、国指針において、「商用車の基礎充電については、①同一場所に複数・多数の車両が多いこと、②EVバスやEVトラックの電池容量は乗用車と比較して大きいこと、③車両の非稼働時間である夜間など特定の時間帯に充電が集中しがちなことなどの特徴がある。このため、基礎充電に必要な充電総量が大きく、これを限られた非稼働時間

で充電しようとする、ピークの電力量が大きくなりやすいことが課題となる。」とされています。

## (2) 現在の取組

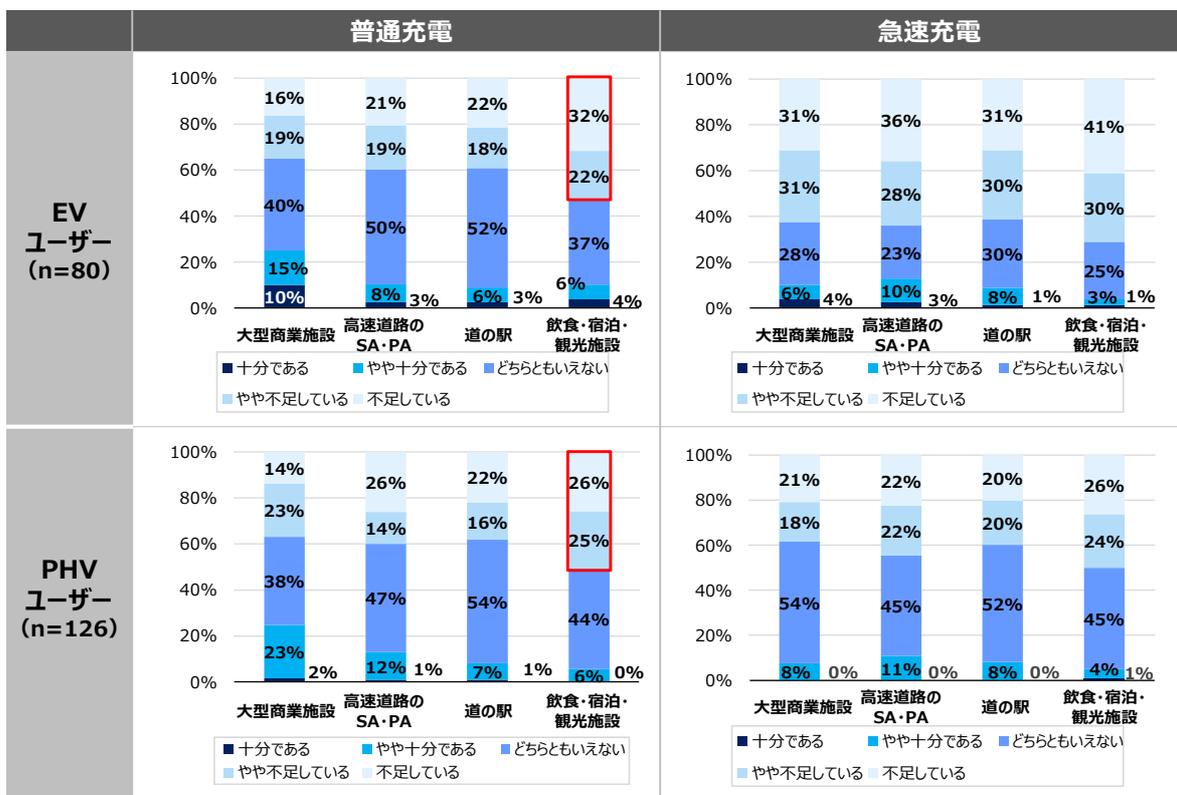
「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」(2021(令和3)年3月策定)では、「公共用充電インフラの負荷低減を図るため、自宅や職場等での基礎充電を主体とした使い方を推奨するとともに、移動の際のセーフティネットとしての公共用の充電環境整備を促進する必要がある」としています。

このため、基礎充電としての集合住宅や工場・事務所、目的地充電としての商業施設、宿泊施設等への充電設備の導入補助制度として「充電インフラ整備促進費補助金」を2024(令和6)年度に創設し、充電器の普及加速を図っています。

## 3. 商業施設・宿泊施設等における整備

### (1) 現状

外出先での充電のうち、目的地充電については「飲食・宿泊・観光施設」において、意識調査結果から他の施設と比べてユーザー満足度が低い状況となっています(図5)。県内ユーザーの約3~4割が休日における主な車両の利用目的に、「遊び・行楽」を挙げており<sup>7</sup>、比較的長距離の移動が伴うレジャー時を想定すると、県内だけでなく、近隣県も含めて、これらの施設への充電器整備が進められる必要があります。



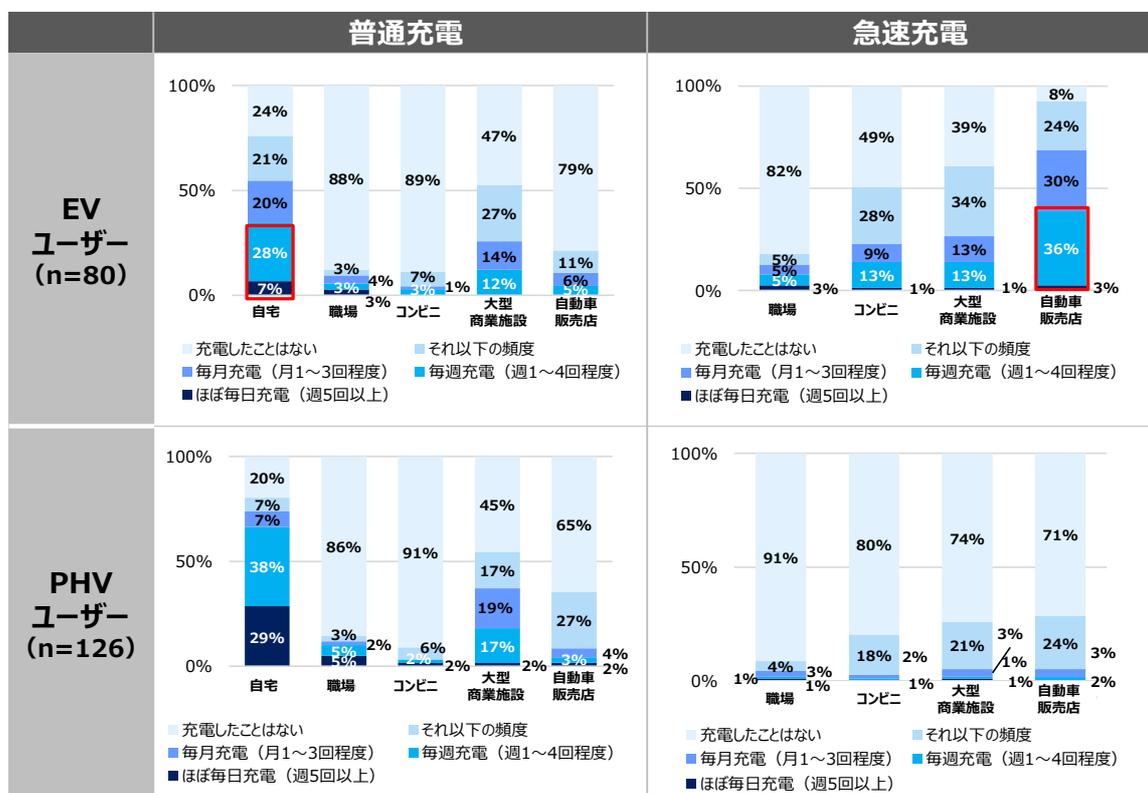
出典：EV・PHV・FCVの普及に係る意識調査結果(2020年愛知県)

図5 EV・PHVユーザーのインフラ基数に対する満足度

<sup>7</sup> 出典：EV・PHV・FCVの普及に係る意識調査結果(2020年愛知県)

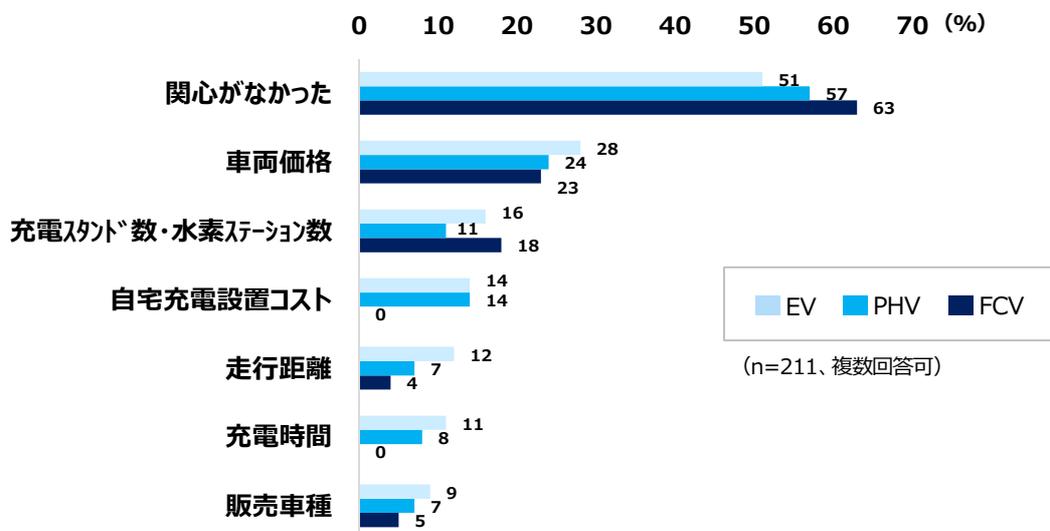
また、「大型商業施設」は、普通充電器を中心とした整備が進んでいますが、比較的EV・PHVユーザーの利用頻度が高い施設です（図6）。

これらの施設への整備の拡充は、EV・PHVユーザーの利便性・満足度の向上につながるとともに、多くの来場者が見込まれる施設でもあることから、従来車ユーザーの充電インフラに対する認知度向上、インフラ環境に対する漠然とした不安感（図7）の解消も期待できます。



出典：EV・PHV・FCVの普及に係る意識調査結果（2020年愛知県）

図6 EV・PHVユーザーの充電場所毎の充電頻度



出典：EV・PHV・FCVの普及に係る意識調査結果（2020年愛知県）

図7 従来車ユーザーがEV・PHV・FCVを保有していない理由

## (2) 現在の取組

県内のEV・PHVユーザーの充電場所毎の充電頻度を見ると、EVユーザーの約4割が「自動車販売店の急速充電器」を週1回以上利用しており、「自宅の普通充電器」を同等の頻度（週1回以上）で利用しているEVユーザーの割合と同程度であることがわかりました（P12 図6参照）。

第3章3.（2）（P11）で示したとおり、基礎充電を主体とした使い方を推奨するとともに、移動の際のセーフティネットとしての公共用の充電環境整備を促進していく必要があります。基礎充電としての集合住宅や工場・事務所、目的地充電としての商業施設、宿泊施設等への充電設備の導入補助制度として「充電インフラ整備促進費補助金」を2024（令和6）年度に創設し、充電器の普及加速を図っています。

## 4. 具体的な整備事例について

### (1) 概要

2024（令和6）年度に、充電設備の理解と充電環境の整備を促すことができる事例の調査を実施しました（表4）。

表4 事例一覧

区分	調査先	充電器の種類
基礎充電 （集合住宅等）	①アーバンラフレ鶴舞公園【既築・賃貸】 （名古屋市中区千代田3丁目32）	普通充電（3.2kW）20基
	②ザ・スクエア国府宮【既築・区分所有】 （稲沢市長野1丁目4-1）	普通充電（3.2kW）8基
	③野田マンション【既築・賃貸】 （豊橋市野田町字野田17-4）	普通充電（6kW）2基
	④レゾンシティ南岡崎【既築・区分所有】 （岡崎市柱曙1丁目2-1）	普通充電（3.2kW）20基
基礎充電 （事務所・工場等）	⑤株式会社鈴木文具 （蒲郡市旭町7番17号）	普通充電（6kW）1基
	⑥日東工業株式会社 瀬戸工場 （瀬戸市八床町22-4）	普通充電（6kW）30基
	⑦八洲建設株式会社 （半田市吉田町1丁目60番地）	急速充電（30kW）1基 普通充電（6kW）3基
経路充電 （道の駅等）	⑧豊田市役所 足助支所 （豊田市足助町宮ノ後26-2）	急速充電（50kW）1基
	⑨道の駅 とよはし （豊橋市東七根町字一の沢113番地2）	超急速充電（150kW）1基
目的地充電 （商業施設、宿泊施設等）	⑩三河湾国定公園 三谷温泉 平野屋 （蒲郡市三谷町南山1番地21）	普通充電（3kW）1基
	⑪瑞穂公園 第1駐車場地上部 （名古屋市瑞穂区萩山町4丁目1番地）	普通充電（6kW）4基

## (2) 整備・運用のポイント

事例調査における各区分のポイントを表5に示しています。

表5 各区分のポイント

区分	ポイント
基礎充電 (集合住宅等)	・マンションの資産価値の向上 ・分譲マンション等における合意形成
基礎充電 (事務所・工場等)	・SDGsの取組による企業価値の向上 ・利用状況（走行距離、充電頻度、稼働パターン）の把握 ・エネルギーマネジメント
経路充電 (道の駅等)	・利用者の利便性の向上 ・地域の実情などを踏まえた充電器の整備
目的地充電 (商業施設、宿泊施設等)	・来訪者の利便性の向上 ・滞在時間等の利用見込みなどを踏まえた充電器の整備

## 5. 今後の取組

EV・PHVの普及加速のためには、車両の普及と充電インフラの整備をバランスよく進めていくことが重要です。

そのため、車両の環境性能だけでなく、ランニングコストや運動性能、自宅や事業所で充電できる手軽さなどのメリットを分かりやすく紹介した上で、具体的な充電インフラ整備事例をまとめた啓発資料「未来へつなぐ！EV・PHV&充電インフラ導入ガイド」を作成しました（P28～41）。

また、充電器は、集合住宅等、事務所・工場等、商業施設・宿泊施設など、整備する場所により、整備・運用面における課題等は様々であるため、各施設における具体的な事例をもとに、整備・運用面のポイントや、導入時の工夫や重視したところ、メリットなどを聞き取り、事例集としてまとめました（P15～27）。

本県としては、これらの啓発資料等を活用して、ゼロエミッション自動車を選択する機運の醸成に資する取組を実施し、普及加速を図っていきます。

## 参 考





## 充電インフラ整備に関する事例集

# 目次

	事例No.1	アーバンラフレ鶴舞公園	1
	事例No.2	ザ・スクエア国府宮	2
	事例No.3	野田マンション	3
	事例No.4	レゾンシティ南岡崎	4
	事例No.5	株式会社鈴木文具	5
	事例No.6	日東工業株式会社 瀬戸工場	6
	事例No.7	八洲建設株式会社	7
	事例No.8	豊田市役所 足助支所	8
	事例No.9	道の駅とよはし	9
	事例No.10	三河湾国定公園 三谷温泉 平野屋	10
	事例No.11	瑞穂公園 第1駐車場地上部	11

# 事例No.1 アーバンラフレ鶴舞公園

EVユーザーにとっては、**自家用車を日常的に使用している駐車場で充電できることが重要**です。  
**賃貸住宅においても、EVユーザーは増えていく**と考え、充電器が無いという理由で入居を諦める方がいないよう、充電器の設置を決めました。（不動産管理会社 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント

設置	<b>目的・きっかけ</b> ◆ <b>賃貸住宅の入居者においても、今後EVユーザーが増加していく傾向にある</b> と考え導入。	◆ 賃貸住宅の入居者にとって、充電場所の確保は課題。 <b>自宅充電ができることは物件のアピールポイント</b> となる。
	<b>主な関係者</b> ◆ 不動産オーナーが設置を決定。 ◆ 充電サービス提供会社が設備を所有し、利用料金を徴収。	◆ 賃貸住宅は不動産オーナーが設置を決めるため、 <b>入居者目線に立って設置を検討</b> することが重要。
	<b>場所の選定</b> ◆ 空きがあった屋上の区画では無く、 <b>EVユーザーの利便性を考慮し、屋根付き部分に設置</b> 。	◆ 稼働率向上のためには、 <b>駐車場として利用しやすい区画への設置</b> が重要である。
	<b>期間・コスト</b> ◆ <b>検討から1年以内</b> に設置。 ◆ 設置費：約910万円 ◆ 補助金：国 約885万円	◆ 補助金制度活用のため、 <b>補助金公募時期を考慮し、計画を検討</b> する。
	<b>留意点</b> ◆ <b>補助金の補助対象上限基数に合わせ、設置計画を変更</b> 。	◆ 補助金制度を最大限活用するために、 <b>設置費総額及び基数に留意</b> する。
	<b>料金の設定</b> ◆ <b>電力量に応じた月額定額制（超過分は電力量に応じ、従量課金）</b> ◆ 利用料の徴収及び電気代支払いは充電サービス提供会社が実施。	◆ 従量課金制の場合、 <b>充電量に応じて課金されるため、利用者の安心を確保</b> できる。
	<b>日常の維持管理体制</b> ◆ 設備の定期的なメンテナンスは不要。 ◆ 充電サービス提供会社が <b>24時間365日のコールセンター</b> を提供し、システム上にて常時監視や漏電を感知。	◆ 機器故障の頻度が低くても、 <b>車両側の要因によるトラブル</b> が発生する可能性があるため、迅速かつ常時対応可能な問合せ窓口があることよ。
	<b>トラブル対策</b> ◆ <b>充電待ちリスク回避のため、共用でなく個別設置（各区画の契約者専用）</b> の充電環境を構築。	◆ 共用の場合、 <b>充電後の車両移動が利用者にとって手間</b> となるため、使いやすさを重視することよ。
運用		



## 施設基本情報

### アーバンラフレ鶴舞公園

名古屋市中区千代田3丁目32

- 【施設形態】 既築・賃貸
- 【設置時期】 2024年4月
- 【設置場所】 自走式立体駐車場
- 【充電器の種類】 普通充電（3.2kW）20基
- 【利用可能時間】 24時間（入居者のみ）
- 【駐車場区画数】 93区画

基礎充電（集合住宅等）  
 基礎充電（事務所・工場等）  
 経路充電（道の駅等）  
 目的地充電（商業施設、宿泊施設等）

# 事例No.2 ザ・スクエア国府宮

EV・PHVに対する情報は浸透していない面もあり、施設への充電器の設置に対し、判断に迷われる方もいます。集合住宅における合意形成にあたっては、EV・PHVの**基本情報**について、**入居者に十分に周知することも重要**であると考えます。（施工会社 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント

設 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 将来的に入居者からEV・PHVユーザーが現れた場合の、<b>事前の対策として充電器の導入を検討。</b></li> <li>◆ 理事会（施工会社同席）で協議。</li> <li>◆ <b>入居者の意見を広く募るため、総会の前に、入居者に対し事前アンケートを実施。</b></li> <li>◆ 複数あるバイク駐車場のうち1箇所とその周辺の植栽を撤去し、増設した駐車区画に設置。</li> <li>◆ <b>検討から1年半で設置。</b></li> <li>◆ 設置費：約700万円</li> <li>◆ 補助金：国 約300万円</li> </ul>
留 意 点	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 入居者との合意形成のため、<b>EV・PHVの基本情報を提供し、車両の電動化に対する理解を促進。</b></li> </ul>
料 金 の 設 定	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>電力量に応じた月額定額制（超過分は電力量に応じ、従量課金）。</b></li> <li>◆ 利用料の徴収及び電気代支払いは充電サービス提供会社の実施。</li> </ul>
日 常 の 維 持 管 理 体 制	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>維持管理に関する使用細則を制定。</b></li> <li>◆ 施工会社から<b>雛形を提供し、管理組合にて作成。</b></li> </ul>
ト ラ ブ ル 対 策	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>充電器の共有はトラブルが生じやすいため個別設置（各区分の契約者専用）の充電環境を構築。</b></li> </ul>
運 用	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 集合住宅では、<b>入居者との合意形成や区分の確保に時間を要するケースが多く、早期に充電器の導入を検討することが有効</b>である。</li> <li>◆ 説明会や事前アンケート等、<b>総会に諮る前に入居者に周知することで、整備への理解を促す</b>とよい。</li> <li>◆ <b>区分移動のルール整備が困難な場合、敷地に余裕があれば、駐車区画を新たに増設する</b>手段もある。</li> <li>◆ 入居者との合意形成や補助金の活用には専門的な知見や幅広い情報が必要となる。<b>計画段階から設置事業者と連携</b>することで提案や相談を受けながら進められる。</li> <li>◆ EV・PHVの普及動向、自宅充電の必要性等、<b>入居者の不安や懸念に対する対応策や情報を整理して伝えることが重要</b>である。</li> <li>◆ <b>コストの試算がしやすい明確な料金体系を採用</b>することで、EV・PHVの導入・利用促進につながれると思う。</li> <li>◆ 使用細則の制定には総会の議決を要するため、<b>充電器の設置要否の議論と並行して運用ルールの議論も必要</b>となる。</li> <li>◆ EV・PHV利用者数を把握した上で、<b>充電器が足りる場合は個別設置</b>とすると使いやすい。</li> </ul>



基礎充電（集合住宅等）  
基礎充電（事務所・工場等）  
経路充電（道の駅等）  
目的充電（商業施設、宿泊施設等）

## 施設 基本情報

### ザ・スクエア国府宮

稲沢市長野1丁目4-1

- 【施設形態】 既築・区分所有
- 【設置時期】 2024年10月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 普通充電（3.2kW）8基
- 【利用可能時間】 24時間（入居者のみ）
- 【駐車場区画数】 382区画

# 事例No.3 野田マンション

集合住宅は、充電器が未だ普及途上であり、充電器の設置により差別化できると考えます。行政が集合住宅の充電器の導入を支援し、補助金が広く設定されているタイミングで、設置できるとよいでしょう。（野田マンション オーナー様）

## 事例情報

## ポイント

設置	<p>◆ リフォーム等と比較し低コストでマンション価値向上を図る良い方法だと感じ、導入。</p> <p>◆ マンションオーナーが設置を決定。</p> <p>◆ 導入から運用までトータルサポートを行っている充電器メーカーに相談。</p> <p>◆ 配電がしやすい区画を選定。</p> <p>◆ 元々駐車場区画は十分あるため、駐車場の移動に伴う入居者とのトラブル無し。</p> <p>◆ 検討から1年余りで設置。 設置費：約153万円 補助金：国 約112万円 / 県 約7万円</p>	<p>◆ EVユーザーの入居者の満足度向上だけでなく、低コストで住宅価値の長期的向上を実現する手段となる。</p> <p>◆ 設置場所・台数・出力数の相談から導入支援を受けられる専門業者も多く、効率的に設置を実現できる。</p> <p>◆ 設置区画は配電等の都合で制約が生じやすく、駐車場利用者との交渉が必要になるケースもある。</p> <p>◆ 設置箇所の選定や配電の状況確認等を事前に行うことで、設置段階での不測のトラブルを防ぐことができる。</p>
	<p>◆ 事業継続性を踏まえた充電サービス提供会社の選定。</p> <p>◆ 補助金申請のための書類作成。</p>	<p>◆ 充電サービス提供会社は多数あり、それぞれ料金体系や決済方法等が異なるため、情報収集を大切にす。</p> <p>◆ 補助金申請時に、補足資料を求められる場合があるので、留意する。</p>
運用	<p>◆ 充電時間に応じた月額定額制（超過分は電力量に応じ、従量課金）。</p> <p>◆ 充電サービス提供会社が利用者からサービス料金を回収し、管理者に充電器利用分の電気代を返金。</p> <p>◆ 設備の定期的なメンテナンスは不要。</p> <p>◆ 充電サービス提供会社が、機器故障及び利用者からの問合せに対応。</p>	<p>◆ 充電サービス提供会社と利用者が直接契約することで、管理者が料金徴収や精算業務の負担無しで設置することも可能である。</p> <p>◆ 料金徴収及び問合せ窓口の一元化により、管理コストを軽減できると同時に、利用者にとっても分かりやすいものとなる。</p>
	<p>◆ 充電サービス提供会社のアプリを介し、予約機能を設けるとともにユーザー認証により不正利用を防止。</p>	<p>◆ 不正利用防止と利便性向上が、利用者満足度の向上につながる。</p>



## 施設基本情報

### 野田マンション

豊橋市野田町字野田17-4

- 【施設形態】 既築・賃貸
- 【設置時期】 2024年10月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 普通充電（6kW）2基
- 【利用可能時間】 24時間（入居者のみ）
- 【駐車場区画数】 88区画

# 事例No.4 レゾンシティ南岡崎

高騰しつつあるガソリンを使い続けることに比べ、EV・PHVは燃料代節約効果があるため、EV・PHVが普及することで入居者の満足度向上にもつながると考えます。  
充電器設置による資産価値向上が期待できます。(レゾンシティ南岡崎 役員様)

## 事例情報

## ポイント

目的・きっかけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ マンションの資産価値向上のため、外部コンサルタントからの提案を受け、設置を検討。</li> <li>◆ コストを具体的に試算し、補助金を活用し設置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 管理組合や入居者との合意形成を円滑に進めるため、充電器の導入効果および導入コストを具体的に示すことが重要である。</li> </ul>
主な関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 理事会で設置の方針を検討、更新費を含む具体的なコストを試算。</li> <li>◆ 入居者向け説明会(任意参加)を実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 設備の利便性や維持費負担の透明性を明確にし、入居者の理解と支持を得る機会が重要である。</li> </ul>
場所の選定	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 駐車場の全体ではなく一部分の整備であり、施工費を抑えるため、電柱から近い区画に設置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 一部分の整備のため、EV・PHV購入者が充電器を利用できるように区画を交換するルール作りが必要である。</li> </ul>
期間・コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 検討から1年余りで設置。</li> <li>◆ 設置費：約727万円</li> <li>◆ 補助金：国 約678万円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 計画段階から、理事会を始めとする関係者間で早期に計画内容を共有することで、合意形成を迅速化できる。</li> </ul>
留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 設置基数が限定されるので、総会で丁寧に説明し決議。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 入居者の理解を得るには将来的な利便性や資産価値の向上を示すことが重要となる。</li> </ul>
料金の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 電力量に応じた月額定額制(超過分は電力量に応じ、従量課金)。</li> <li>◆ 利用料の徴収及び電気代支払いは充電サービス提供会社実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 従量課金制の場合、充電量に応じて課金されるため、利用者の安心を確保できる。</li> </ul>
日常の維持管理体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ プレーカーの管理は20年に1度程度。</li> <li>◆ その他の設備の定期的なメンテナンスは不要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 普通充電器は管理コストや維持管理に対する作業負担が小さく、初期投資に対する費用対効果が高いと思われる。</li> </ul>
トラブル対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 今後、初めて利用する方に向けたアプリ操作の補助が必要になる可能性あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ トラブル削減のためにも、充電器利用に係る簡易マニュアル作成や説明会の実施といった機器操作の支援体制整備を検討するとよい。</li> </ul>

## 設置 運用



## 施設 基本情報

### レゾンシティ南岡崎

岡崎市柱曙1丁目2-1

- 【施設形態】 既築・区分所有
- 【設置時期】 2024年2月
- 【設置場所】 自走式立体駐車場
- 【充電器の種類】 普通充電 (3.2kW) 20基
- 【利用可能時間】 24時間 (入居者のみ)
- 【駐車場区画数】 80区画

# 事例No.5 株式会社鈴木文具

営業車へのEV導入と充電器の設置を補助金を活用して一体的に行うことで、導入コストを削減できるほか、燃料代の節約につながります。また、給油時間が削減でき、業務の効率化も期待できます。（株式会社鈴木文具 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント

- ◆ ディーラーから、EVの燃料代節約効果や補助金活用についてアドバイスあり。
- ◆ 利用状況に合う車種があり、EV導入を決定。
- ◆ 基礎充電を主体とするため、EV導入に併せて、駐車場に充電器を設置。

- ◆ 利用状況、コスト管理等を総合的に判断し、導入する車種を選定する必要がある。
- ◆ EV導入と同時に充電器の設置を進めることで、スムーズな運用が可能となる。

## 設置

- ◆ 営業車の運用面を考慮し、普通充電器の中でも比較的出力数が大きく充電時間が短い機種を選定。

- ◆ EV導入時は、車両の走行距離、充電頻度、稼働パターンを事前に試算し、業務に適した充電器を選定することが重要である。

## 留意点

- ◆ 施工性を踏まえて、充電器の設置場所を検討。
- ◆ 今後のEV営業車増車に備え、電気容量を確保するための工事を実施。

- ◆ 配電盤の負荷試算を事前に実施し、必要な配線・ブレーカー容量を設定することが重要である。
- ◆ EVの増車に備え、充電器の増設が可能ならスペースや電気容量を確保するとよい。

## 料金の設定

- ◆ 主に営業車の充電に使用。
- ◆ 地域への貢献として、災害時の蓄電池としての活用も想定しており、100Vの出力がでさる外部給電器も併せて購入。

- ◆ 車両への充電だけでなく、災害時の電力供給拠点としての活用可能性も検討するとよい。

## トラブル対策

- ◆ トラブルが発生した場合、会社側で個別に対応。
- ◆ 設置後、特にトラブル無し。

- ◆ 充電器の故障や不正利用等のトラブルが発生した場合に、迅速に対処できるような社内体制を構築しておくことが重要である。



## 施設基本情報

### 株式会社鈴木文具

蒲郡市旭町7番17号

- 【設置時期】 2025年1月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 普通充電（6kW）1基
- 【利用可能時間】 制限無し
- 【駐車場区画数】 42区画

基礎充電（集合住宅等）  
基礎充電（事務所・工場等）  
経路充電（道の駅等）  
目的地充電（商業施設、宿泊施設等）

# 事例No.6 日東工業株式会社 瀬戸工場

企業における充電器の設置は、**自社の環境配慮の取組のアピール**になります。  
 先ずは数基の導入で試行し、**水平展開**していくとよいと思います。

(日東工業株式会社 ご担当者様)

## 事例情報

## ポイント

- ◆ 太陽光発電システムの設置やカーボンリサイクルの購入により100%再生可能エネルギーで電力を賄う、**サステナビリティを重視した最先端の工場を目指す中で、充電器も整備。**
- ◆ 100%再生可能エネルギーで電力を賄うことで、**脱炭素化を加速**できる。  
 企業経営では、環境に配慮した取組など、ESG経営が重要となる。

- ◆ 工場新設時に**本部主導**で設置を決定。
- ◆ **環境配慮型工場**として、EV・PHV社員車や従業員通勤車・来客用に**大規模な設置を実現。**

- ◆ 設置基数が多いため、**電力確保が課題。**
- ◆ 遠隔コントロールで**充電器の稼働スケジュールや出力調整の設定が可能**な充電器を採用し、電力を制御。
- ◆ 工場レイアウトの設計に併せて、充電設備の設置場所を検討。

- ◆ 従業員には、充電時間により課金。
- ◆ **ID別に充電時間データの取得ができる機能**を備えた充電器により**従業員別に利用状況を把握**し、給与から天引き。
- ◆ 来客者には無料で開放。

- ◆ **充電ケーブルの故障を防ぐため、ケーブルの巻き取りが可能**なリールを設置。
- ◆ 充電器の故障要因として、**充電ケーブルの故障が多く挙げられる。不特定多数の利用者が使用する**場合は、特に傷みが早く、断線が起きやすくなる傾向があり、**利用マナーの周知や周辺設備の工夫が必要**である。



写真提供：日東工業株式会社



## 施設基本情報

### 日東工業株式会社 瀬戸工場

瀬戸市八床町22-4

- 【設置時期】 2023年10月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 普通充電（6kW） 30基
- 【利用可能時間】 6:30～21:30
- 【駐車場区画数】 500区画

# 事例No.7 八洲建設株式会社

充電器の導入により、社員通勤車のEV化が進み、燃料代の節約効果がありました。また、災害時の非常用給電設備確保、さらには社員の満足度向上、人材獲得にもつながる多角的な導入効果があると考えます。（八洲建設株式会社 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント

<p><b>目的・きっかけ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 「未来に誇れる街づくり」を掲げる経営理念のもと、社員から<b>充電器設置の提案</b>があり、実現。</li> <li>◆ <b>地域貢献のため、非常時の電気供給としての活用</b>も検討。</li> </ul>
<p><b>検討プロセス</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 本社「ZEB」※改修工事に伴い、ソーラーカーポートや蓄電池の整備等を実施し、<b>給電能力を強化</b>。</li> <li>◆ 急速充電器の導入による<b>デマンド超過の対策</b>として、蓄電池を導入。</li> <li>◆ 経営理念に合致しているため、時間を要さずに社内にて意思決定。</li> </ul>
<p><b>留意点</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 補助金申請スケジュールに併せて導入。</li> <li>◆ 駐車場に重機が入ることもあるため、配電方法を検討し、<b>架空配線でなく地中配線</b>を採用。</li> </ul>
<p><b>料金の設定</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 従業員、来訪者ともに<b>無料で開放</b>。</li> <li>◆ 充電器利用分の<b>電気代は会社負担</b>。</li> </ul>
<p><b>トラブル対策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ トラブルが発生した場合、充電器メーカーへの問合せ等、<b>会社側で個別に対応</b>。</li> <li>◆ 完成して2年弱だが、特にトラブル無し。</li> </ul>

※先進的な建築設計によるエネルギー負荷の抑制やパッシブ技術の採用による自然エネルギーの積極的な活用、高効率な設備システムの導入等により、室内環境の質を維持しつつ大規模な省エネルギー化を実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、エネルギー自立度を極力高め、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物。（経済産業省資源エネルギー庁「ZEBロードマップ検討委員会とりまとめ」（2015年12月）における定義）



## 施設基本情報

### 八洲建設株式会社

半田市吉田町1丁目60番地

- 【設置時期】 2023年2月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 急速充電（30kW）1基  
普通充電（6kW）3基
- 【利用可能時間】 従業員:制限無し  
来訪者:8:00～17:00
- 【駐車場区画数】 75区画

基礎充電（集合住宅等）  
基礎充電（事務所・工場等）  
経路充電（道の駅等）  
目的地充電（商業施設、宿泊施設等）

# 事例No.8 豊田市役所 足助支所

基礎充電（集合住宅等）  
 基礎充電（事務所・工場等）  
 経路充電（道の駅等）  
 目的地充電（商業施設、宿泊施設等）

山間地における電気自動車の利便性を向上させるため、足助支所に充電器を設置しました。  
 地域の実情や社会課題の内容等を踏まえて、脱炭素化に取り組みることが重要です。  
 （豊田市 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント

設置	目的・きっかけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 山間地における電気自動車の利便性の向上のために設置。</li> <li>◆ <u>市街地から道の駅「どんぐりの里」までの電欠を防ぐため中間地点の足助支所の設置を検討開始。</u></li> <li>◆ <u>豊田市、充電サービス提供会社で協議。</u></li> <li>◆ 短時間で充電可能な急速充電器を選択。</li> <li>◆ 国の補助金を活用。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <u>行政が率先して充電器を導入すること</u>で、充電インフラの整備を促進することができる。</li> <li>◆ <u>地域の実情を踏まえた環境対策として、市民への啓発</u>につながる。</li> <li>◆ 充電時間を短縮することで、短時間でも利用しやすくしている。</li> <li>◆ 国の補助金を活用することで、経済的に充電器を設置することができる。</li> </ul>
	検討プロセス		
運用	留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 足助の街並みの景観を損なわないよう配慮した配色を選択。</li> <li>◆ 経路充電器として利用されるような制御・取り組みが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 充電器は景観条例に準拠した色にラッピングし、調和をもたせた。</li> <li>◆ <u>長時間占有されないように、充電時間を30分を限度時間と定めた。</u></li> <li>◆ <u>観光協会と連携したキャンペーンを実施</u>し、充電器の周知を行った。</li> </ul>
	料金の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <u>充電時間により課金。</u></li> <li>◆ 利用料の徴収及び電気代支払いは豊田市が実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 料金は他市や周辺の充電器の金額と差がないように設定している。</li> </ul>
	トラブル対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ トラブルが発生した場合、利用者が充電器メーカーへ、直接問合せ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 専門知識を有さない行政では即対応が難しいが充電器メーカーが対応することで迅速な対応を可能としている。</li> </ul>



写真提供：豊田市

## 施設基本情報

### 豊田市役所 足助支所

豊田市足助町宮ノ後26-2

- 【設置時期】 2024年12月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 急速充電（50kW） 1基
- 【利用可能時間】 平日の8:30~17:15  
（足助支所の開庁時間）
- 【駐車場区画数】 153区画

# 事例No.9 道の駅とよはし

これまでの急速充電器に代わり、電気自動車の超急速充電サービスによる利用者の料金需要性等を検証するために設置しました。蓄電池型充電器とすることで、電力系統への負荷を下げることによる環境に配慮した取組にもつながります。（豊橋市 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント



### 目的・きっかけ

- ◆ 超急速充電器の設置による利用者の料金需要性等を検証するために設置。

- ◆ 行政が率先して充電器を導入することで、充電インフラの整備を促進することができる。

### 検討プロセス

- ◆ 豊橋市、(株)道の駅とよはし、(株)パワーエックスなどを始めとする各関係者で実証実験に向けて協議。
- ◆ 実証実験を行い、料金と需要のバランス等を検証。

- ◆ 地域の実情を踏まえた環境対策として、市民への啓発につながる。

### 留意点

- ◆ 充電器を更新したため、これまでと同じ場所に設置。
- ◆ 検討から設置までの期間は、約1年。
- ◆ 補助金交付見込み：国 約780万円

- ◆ 超急速充電器を設置することで、従来のEV充電器より充電時間を短縮することができ、利便性を高めることができる。
- ◆ 蓄電機能を有しており、災害時等における活用を検討している。

### 料金の設定

- ◆ 電力量に応じた従量課金制。
- ◆ 利用料の徴収及び電気代支払いは充電サービス提供会社が実施。

- ◆ 充電する時間、支払金額等を利用者が決めることができる。

### トラブル対策

- ◆ 充電サービス提供会社のアプリによる完全予約制。
- ◆ トラブルが発生した場合、充電サービス提供会社への問合せ等、**施設側で個別に対応。**

- ◆ 予約制にすることで、待ち時間なく利用することができ、ユーザーの満足度向上につながられる。
- ◆ 充電メーカーが充電サービス提供もしているため、トラブルへの対応がしやすい。



写真提供：豊橋市

## 施設 基本情報

## 道の駅とよはし

豊橋市東七根町字一の沢113番地2

- 【設置時期】 2025年1月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 超急速充電（150kW）1基
- 【利用可能時間】 24時間（有料会員については予約制）
- 【駐車場区画数】 258区画

基礎充電（集合住宅等）  
基礎充電（事務所・工場等）  
経路充電（道の駅等）  
目的地充電（商業施設、宿泊施設等）

# 事例No.10 三河湾国定公園 三谷温泉 平野屋

EVの普及に伴い充電インフラの整備が宿泊施設自体の評価向上につながるでしょう。  
補助金の制度も活用し、充電インフラを整備するのがよいと考えます。  
(三河湾国定公園 三谷温泉 平野屋 代表者様)

## 事例情報

## ポイント

<p><b>目的・きっかけ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 温泉旅館振興協同組合がとりまとめをし、地域の旅館一帯が補助金を活用して充電インフラを整備。</li> <li>◆ 設置当時は、EV普及途上であったが、今後環境への取組が重要になることを見越し、時代に先駆けて導入。</li> </ul>
<p><b>場所の選定</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 宿泊客等のために、入口付近にバスを停車させることを考慮し、コストがかかるものの、往来を妨げない場所に充電器を設置。</li> <li>◆ 充電器の設置にあたり、配電盤を増設。</li> </ul>
<p><b>期間・コスト</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 検討から1年未満で設置。</li> <li>◆ 設置費：約180万円※</li> <li>◆ 補助金：県約90万円※ ※他宿泊施設含めた5基分の費用</li> </ul>
<p><b>留意点</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 宿泊施設は、チェックイン後の夕刻の時間帯で電力需要が上がる。デマンド超過のリスクがあるため、電気料金の契約形態の工夫が必要。</li> </ul>
<p><b>料金の設定</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 宿泊者に対し、無料で開放。</li> </ul>
<p><b>トラブル対策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 施設側が充電器を稼働させることで、利用時のトラブルを未然に防ぐことができる。</li> </ul>



基礎充電（集合住宅等）  
基礎充電（事務所・工場等）  
経路充電（道の駅等）  
目的地充電（商業施設、宿泊施設等）

## 施設 基本情報

### 三河湾国定公園 三谷温泉 平野屋

蒲郡市三谷町南山1番地21

- 【設置時期】 2013年8月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 普通充電（3kW）1基
- 【利用可能時間】 7:00～19:00
- 【駐車場区画数】 70区画

# 事例No.11 瑞穂公園第1駐車場地上部

公共施設への充電器設置の課題整理や、運用方法の検討のためのモデル事業として瑞穂公園への設置・運用を行います。この結果を踏まえて、公共施設における適切な運用方法等を検討し、充電器の普及を図ります。（名古屋市 ご担当者様）

## 事例情報

## ポイント

<p><b>目的・きっかけ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 大気環境改善、温室効果ガス排出削減に向けて、EV等及び充電器の普及を推進。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 電気自動車等及び充電器の普及を同時に進めていくことが重要である。</li> <li>◆ 行政が率先して充電器を導入することで、充電インフラの整備を促進することができ。</li> </ul>
<p><b>検討プロセス</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 運営方法や利用率など課題が多く、<u>施設管理者（PFI事業者）</u>だけでは設置についての検討が困難。</li> <li>◆ モデル事業として実施し、課題の整理や解決方法、運用方法を検討。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 観光施設や公園、スポーツ施設管理者等の関係者と連携を図り、充電器の設置を進めるとよい。</li> <li>◆ モデル事業の成果を他の公共施設へ展開する。</li> </ul>
<p><b>留意点</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 設置する駐車場や口数、運用方法等について提案を募集し、充電サービス提供会社を選定。</li> <li>◆ <u>名古屋市、充電サービス提供会社、PFI事業者の3者で協定締結。</u></li> <li>◆ 設置は3年に分けて行い、それぞれ8年間運用。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <u>駐車場が不足している施設や、駐車場が複数個所に分かれている施設</u>における設置・運用方法を検討することが求められる。</li> <li>◆ 設置には、<u>国の補助金を活用し、効率的に実施</u>するとよい。</li> </ul>
<p><b>料金の設定</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <u>電力量により課金。</u>（3kW、6kWを選択可能）</li> <li>◆ 二次元ロード決済可能。</li> <li>◆ <u>充電に係る電気は新規で引き込み。</u>利用料の徴収及び電気代支払いは充電サービス提供会社が実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 従量課金制とすることにより、<u>公平性の高いサービス</u>を提供している。</li> <li>◆ 新規引き込みをした電気の契約者を充電サービス提供会社とすることにより、<u>市やPFI事業者の電気料金の負担を軽減</u>する。</li> </ul>
<p><b>トラブル対策</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 故障等のトラブルが発生した場合、充電サービス提供会社が対応。</li> <li>◆ Q &amp; Aを作成し、三者で共有。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 駐車待ちの渋滞が発生している中での設置・運用であることから、充電器を設置した駐車マスを「充電専用」とせず、柔軟に対応する。</li> </ul>



写真提供：名古屋市長

## 施設基本情報

### 瑞穂公園第1駐車場地上部

名古屋市瑞穂区菟山町4丁目1番地

- 【設置時期】 2024年11月
- 【設置場所】 平面駐車場（屋外）
- 【充電器の種類】 普通充電（6kW） 4基
- 【利用可能時間】 24時間（7:45～21:45以外の時間は入庫不可。出庫は可能）
- 【駐車場区画数】 60台（第1駐車場地上部）