

令和4年新春駐車場研修会開催報告

一般社団法人全日本駐車協会
一般社団法人日本パーキングビジネス協会
公益社団法人立体駐車場工業会
一般社団法人日本自走式駐車場工業会

令和4年新春駐車場研修会が4団体共催にて開催されました。

日 時：令和4年2月4日（金） 13時30分～16時30分

場 所：オンライン研修

参加者：310名（内、当協会関係139名）

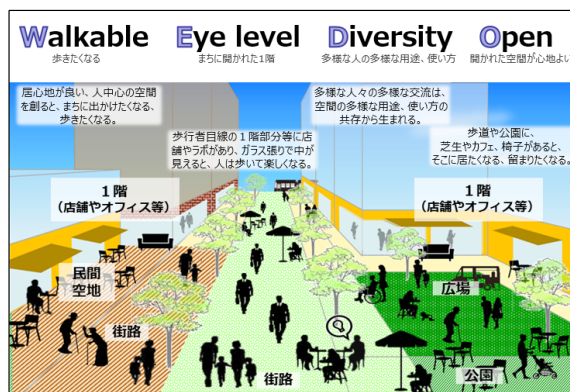
1. 駐車場施策の最近の動向

国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 太田 裕之様

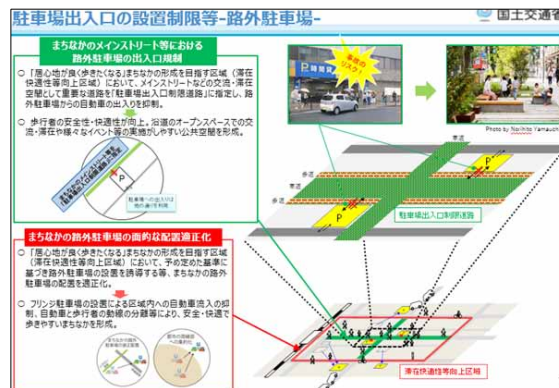
<概要>

【居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出】

まちづくりと連携した駐車場施策について、国土交通省で進めている「居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出」という取組みに関連して説明する。この取り組みは、街路、公園、広場、民間空地等の官民のパブリック空間をウォークアブルな人中心の空間へ転換し、民間投資等と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を図るもの。これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁石・国際競争力の向上を図り、地域内外の多様な人材、関係人口をさらに惹きつける好循環が確立された都市を構築していくものである。



その中で駐車場に関連する施策として、①まちなかの駐車場の適正配置、都市の周辺部への集約化、②まちなかのメインストリート等における駐車場の出入口制限、③路外駐車場の届出基準の引き下げ、等を掲げている。まちなかに小規模な駐車場があって、そこに車が出入りすると歩行者との錯綜等もあるため、集約化してフリンジ等に設けることや、特定の道路に面した駐車場の出入口を制限することができるようになっている。



このような施策については地方自治体と一緒に考えていく必要があり、平成30年度に「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を公表しているので参考にしてもらいたい。

また、駐車場に関しては、荷さばき駐車施設の不足や大都市を中心に自動二輪車駐車スペースの確保も課題となっている。

まちづくりと一体的に整備する駐車場に対しては補助金等の支援策を設けている。民間事業者も活用できるものに、冒頭説明した居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出に向けた支援として「まちなかウォークアブル推進事業」がある。市町村が作成した、滞在快適性等向上区域を設定した都市再生整備計画に位置づけられる等、一定の要件はあるが、民間事業者であってもフリンジパーキングの整備等に活用できる場合がある。

また、令和4年度からは、「まちなかウォークアブル推進事業」のメニューとして「エリア価値向上整備事業」を創設し、官民の費用負担や役割分担をしっかりと位置づけることを前提に、情報化に対応したシステム基盤整備等に対する支援を行う予定。さらには、「都市・地域交通戦略推進事業」では、まちの中心となる駅・駅前広場と周辺街区(駅まち空間)において、地方公共団体、民間開発事業者、鉄道事業者による、一体的な空間へ再構築するための整備等に対する支援を行うこととしており、駐車場・駐輪場の整備も対象となりうる。

居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考として「ストリートデザインガイドライン」を、駅とまちの一体的な空間整備の参考に「駅まちデザインの手引き」を公表している。また、全国の街路・まちづくり担当者等が情報共有・意見交換する場として全国会議「マチミチ会議」を設けている。マチミチ会員を随時募集しているので、興味があれば参加いただきたい。

【機械式駐車装置の安全対策】

機械式駐車装置の安全対策は、①安全性に係る基準等の制定、②安全確保の周知・啓発、③

適切な維持管理の3本柱で行っている。

安全性に係る基準等の制定では、機械式駐車装置の大臣認定制度(登録認証機関：立体駐車場工業会)を設けるほか、安全性に関するJIS規格を制定している。安全確保の周知・啓発では、製造者・設置者・管理者・利用者が取り組むべき事項を「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」として取りまとめている。適切な維持管理では、管理者等が行うべき事項・保守点検業者の選定に当たって留意すべき事項・保守点検契約に盛り込むべき事項のチェックリスト等を取りまとめた「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」を作成し、昨年9月に一部見直しを行った。この指針を詳しく解説した「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針の解説」が立体駐車場工業会から発行されているので、参考にしてもらいたい。

【バリアフリー化の推進】

特定路外駐車場のバリアフリー化は着実に進んでいるが、3.5m幅の駐車施設を車椅子使用者以外の方が利用している場合もあり、幅広のスペースを本当に必要としている方が利用できないといった課題も発生している。車椅子使用者用駐車施設等のあり方に関する検討会を設置し、有識者を交えて議論をしている。

バリアフリーについては、聴覚障害者に対する連絡手段の確保(問い合わせ対応等)も課題と認識しており、駐車場運営をされている各事業者においては配慮をお願いしたい。



【その他】

都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい方向性の一つとして、自転車、シェアモビリティなど多様な移動手段の確保や利用しやすい環境整備が必要であり、シェアサイクル設備の整備に対する支援等を設けている。

都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討も行っている。ある程度条件が限定された限定空間、自動運転の実装が早期に期待されるような空間での検討を深めていく予定であり、駐車場もそうした限定空間の一つになると考えられる。

2. ウォーカビリティを考慮したまちづくりと駐車場整備の今後

日本大学 理工学部 交通システム工学科 主任教授 博士 小早川 悟 様

<概要>

【はじめに】

国土交通省の太田様よりご講演頂いた通り、ウォーカビリティと駐車場整備は、かなりリンクして議論しなければならないような時代になってきている。具体的にまちづくりと駐車場整備をどのように考えていったら良いのか、大学の研究室にいた学生の修士論文や駐車協会の会員様より研究費をご負担いただき調査した内容を含め、ご紹介させて頂きたい。

【駐車場の配置適正化のイメージ】

平成27年3月に国土交通省都市局が作成した「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き」では、都市の周縁部(フリンジ)等へ駐車場を誘導・集約化することで、都市中心部への自動車流入を抑制するとともに、自動車と歩行者の動線分離を図り、歩行者等にとって利便性・安全性の高い集約型都市構造(歩いて暮らせるまちづくり)を実現すべく、推進していく事が示されている。

手引きの中には駐車場の配置適正化について、①特定の通りに沿った線的なエリアとして駐車場配置適正化区域を設定する場合、②歩行者優先の面的なエリアとして駐車場配置適正化区域を設定する場合、③鉄道駅等を中心に面的に駐車場配置適正化区域を設定する場合、④一つの都市内で複数の駐車場配置適正化区域を設定する場合、⑤一つの駐車場配置適正化区域を複数のブロックに分割する場合の5つの方策が示されている。これらを基に現実のまちの中で行ったらどうなるのかということを検討してみたいと考え、関西のとある地区で、台数調査と駐車場利用者のアンケートを行い、駐車場の適正配置化を行ったときにどういうことが起きるのかということ、数値計算ベースでシミュレーションした結果を紹介したい。



【駐車場の配置適正化のシミュレーション】

鉄道駅から徒歩圏内の中心市街地で、幹線道路と地区内商店街の柱となる主要道路付近を対象エリアとして、調査をさせて頂く事が出来た6か所の立体駐車場でシミュレーションを行った。

(1) 駐車場アンケート調査

駐車場台数、駐車場料金も各々異なる駐車場に対してアンケート調査を行った。利用人数はアンケートに回答した人数で実際の利用者数ではないが、合計355件の回答者数となった。駐車場から目的地までの平均徒歩距離(m)は駅から1番遠いA駐車場が約446m、商店街の近くの駐車場で約178m～約298mとなった。50パーセンタイル値(中央値)ではA駐車場が約311m、商店街の近くのB、C、D駐車場で約42m～122m、駅に近いE、F駐車場で約115m～203m目的地まで歩いている結果となった。



(2) 駐車場選択モデルの構築

駐車場を配置適正化するために集約した場合どのような影響が起きるのかを検証するにあたり、集約先の駐車場に、それぞれ何人ずつ移動するか把握するため、駐車場選択モデルを構築した。駐車場利用者に質問した「目的地までの距離」「駐車場料金」「利用目的」「駐車場選択理由」を説明変数とした多項ロジットモデルで、これを用いて駐車場を選択する確率をシミュレーションした。

(3) 集約シナリオの設定

国土交通省の「駐車場の配置適正化の手引き」を参考に、集約する駐車場について4つのシナリオを設定した。

・シナリオ①

駅周辺地域に一般車の流入出を防ぐ集約方法(駅前E駐車場を集約)

・シナリオ②と③

中心市街地への一般車の流入出を防ぐ集約方法(中心市街地B、C、D駐車場から集約)とし、シナリオ②は中心市街地内にある全駐車場を集約、シナリオ③は中心市街地内にある駐車場から少なくとも1つは残して集約(6通りのパターンから検討)

・シナリオ④

地区内に駐車場を点在させ、地区ブロックごとに集約する方法(12通りのパターンから検討)



(4)シミュレーション結果

i) 駐車場集約後の収容台数と駐車需要の関係

4つのシナリオについて利用台数がどのようになるのかを検討したところ、地区全体としては全ての車を収容する駐車場収容台数があるが、全利用者が第一選択とする駐車場に移動すると駐車場に偏りが出てきてしまい、シミュレーションによっては、収容台数が溢れる駐車場が出てきてしまうという分析結果であった。

ii) 利用者の目的地までの徒歩距離の分析

アンケートに協力頂いた駐車場利用者が駐車場から目的地までの徒歩距離が、集約化によりどの程度増減するかについて分析した。

駅前駐車場を集約するシナリオ①の場合、徒歩距離への影響は最も小さい(+18m/人)結果となった。中心市街地内の全駐車場を外部に集約するシナリオ②の場合は、徒歩距離は大きく延びた(+71m/人)。中心市街地内の中から1つは残して集約するシナリオ③においては、集約する駐車場の組み合わせにより徒歩距離が大きく伸びる場合や、少し短くなる場合もあった。地区ブロックごとに集約するシナリオ④の場合は、全パターンで徒歩距離が増加する結果となった。

iii) 徒歩距離の変化からみた駐車場配置適正化シミュレーションのまとめ

徒歩距離の変化から駐車場の配置適正化についてシナリオ毎に纏める。

<シナリオ①>

駅周辺地域に一般車の流入出を防ぐ集約方法は、徒歩距離への影響が最も小さい結果であり、集約駐車場の抽出が容易であることや徒歩距離への影響が小さいため集約化は実施しやすい。

<シナリオ②>

中心市街地内の一般車の流入出を防ぐ集約方法(全駐車場を集約)は、駐車場から目的地までの徒歩距離が延びる結果であり、駐車場の集約化と併せて、歩行者のための歩行優先空間整備も一緒に行う事が必要である。

<シナリオ③>

中心市街地内の一般車の流入出を防ぐ集約方法(少なくとも1つの駐車場は残して集約)は、

駐車場の組み合わせにより、徒歩距離は大きく延びる可能性があり、駐車場の組み合わせ方をよく吟味することや残した駐車場の使われ方も一緒に検討していく必要がある。例えば高齢者の方、障害者の方等、商店街に自動車で来る必要がある方に優先的に駐車場を利用頂く等、利用の優先順位を決めなければ、残した駐車場に利用者が殺到する事態等が予想される。

<シナリオ④>

地区内に駐車場を点在させ、地区ブロックごとに集約する方法は、徒歩距離が大きく延びる場合があり、集約による影響が大きいため、ブロックの大きさや料金設定等を検討する必要がある。

【附置義務駐車施設の緩和】

地域ルール の制度による附置義務駐車場条例の緩和が東京都内を中心に行われている。現在、建物毎の附置義務駐車施設に対して附置減免台数を定め、その代わりに地域貢献協力金を支払うという運用方法が多い。今後は地区毎にどのように駐車場を整備していくか、まちづくりの方向性に合った駐車場の整備が必要であると考えている。地域ルールの策定においては台数に関する議論に偏る傾向があるが、本来は地区やエリアにおける交通計画や都市計画、まちづくりの計画と連動して駐車場を配置していく必要がある。

今後、配置適正化を考えていく上では、駐車場の隔地が重要であると考えられる。もともと駐車場は目的地に近く徒歩距離が短い方が選ばれやすく利便性が高いが、目的地に近い場所に駐車場を配置していく事が必ずしも良いとは言えない状況である。ウォークアブルなまちづくりの観点からすると、駐車場を目的地から離して配置し、併せて歩行者動線、歩行者空間をどのように整備していくのか検討する事が重要である。駐車場単体での議論ではなく、地区の歩行者空間整備等を考慮し地区の交通計画、都市計画の中で検討していかなければならないと考えている。

今後、自動運転が普及してくると、まちの中心部には駐車場は不要で、乗降場と自動車を駐車する場所との関係が重要になってくると思われる。その場合においても、まちの地区計画や都市計画の中で検討する事になると思われる。駐車場の整備については今迄と違った考え方で検討していく必要があると感じている。

【まとめ】

まちづくりの方向性に沿った駐車場の集約方法が与える影響について分析した結果、駐車場の集約や再配置方法により利用者へ与える影響の大きさは異なるが、特に駐車後の歩行者空間の整備について、もう少し考慮する必要があると感じている。中心市街地の駐車場を集約する場合は、歩行者空間の整備や利用状況も含めて検討する必要があると感じている。また、料金設定は駐車場を選択する上で重要であり、どこがどうやってコントロールするか難しい問題であるが、まちづくりの方向性等を考慮した料金設定のあり方を検討する事が重要であると考えている。

附置義務駐車場条例では、駐車場整備は建物単位での駐車場計画であったが、まちづくりと沿った配置適正化の観点より検討する事となると、地区単位での駐車場計画を考える事になると思われる。現状、地域ルールのあるエリアでは、駐車場の協議会が立ち上がり、地域ルールの窓口となり、駐車場計画の内容の確認を行い、判断する事が困難な際は外部の有識者が中心となって審査を行うようになっているなど、地域単位で駐車場計画を考えるようになってきている。また、従来は台数に関しての議論が中心であったが、駐車場の台数だけでなく、地区計画の中で駐車場をどのように計画していくのかという考え方が求められていると感じている。

3. 自動車の高度化・自動化における今後の駐車場について

ウーブン・コア株式会社 MaaS Automated Driving Deployment
Automated Valet Parking Staff Engineer 岡村 竜路 様

<概要>

【はじめに】

現在私が所属するウーブン・コア(株)は、トヨタ自動車(株)(以下「トヨタ」)の子会社であるウーブン・プラネット(株)という持株会社の子会社の1つであり、トヨタの自動運転や自動駐車を担っている。よって、一般的な自動車の高度化や自動化の話をするが、具体例等はトヨタの自動車が中心となる。

【自動車の予防安全／自動運転の開発の目的】

トヨタが自動運転を開発する目的は「安全」「自由な移動」「環境」であり、これらの目的を達成することで、全ての人が安全、スムーズ、自由に移動できる社会の実現を目指していきたいと考えている。

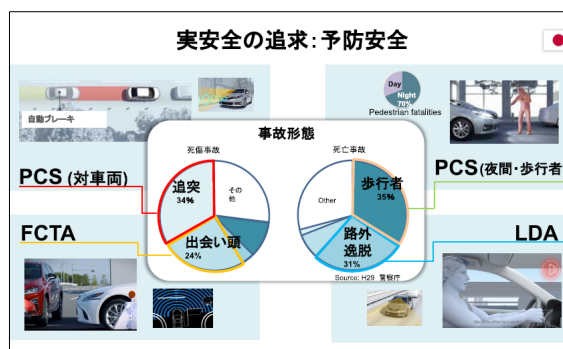
また、自動運転の開発にあたり、トヨタは「人とクルマが、ある時は見守り、ある時は助け合う、気持ちが通った仲間の関係を築く」という考え方で取り組んでいる。

交通事故死傷者ゼロを目指し、クルマの安全性向上だけではなく、人への教育や交通環境の整備といった三位一体の取り組みを行うとともに、事故の調査・解析やシミュレーションを踏まえた開発・評価も行っている。

開発した安全技術は、先進技術として一部車種に早期に搭載を進めることで安全への貢献をいち早く実現するとともに、追って普及技術として予防安全パッケージを展開している。このように先進技術と普及技術の両輪で安全なクルマ作りに取り組んでいる。

【予防安全／運転支援システムの現状】

予防安全技術の開発にあたっては、実際の事故を分析している。例えば死傷事故では追突事故や出会い頭の事故が多く、また死亡事故では夜間・歩行者の事故、路外逸脱といった事故が多いことから、これらに対応したシステム開発を行っている。



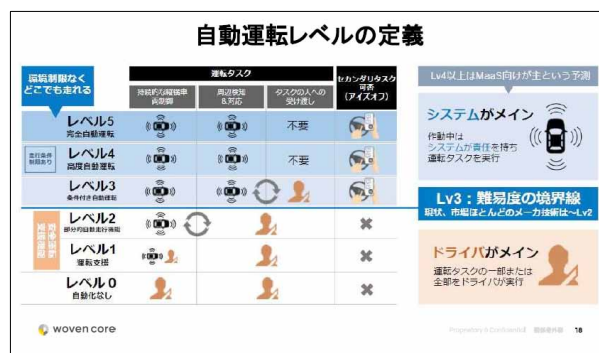
トヨタの予防安全パッケージは、緊急時にドライバーをサポートする「安全機能」と運転行為をサポートして運転負荷を軽減する「運転支援」の2つの機能がある。前者としては衝突被害軽減ブレーキであるPCS(プリクラッシュセーフティ)、車線はみ出しアラートであるLDA(レーンディパーチャーアラート)など、後者としては追従ドライブ支援機能であるACC(レーダークルーズコントロール)、ハンドル操作サポートであるLTA(レーントレーシングアシスト)などである。

駐車場の事故は全体の約3割を占めており、軽微な物損事故が多いもののブレーキの踏み間違いなどによる不幸な事故もあることから、衝突被害軽減ブレーキや周辺確認支援などの安全技術を導入することで大幅に事故件数を低減している。

これら安全技術の周知・普及を促進するために、国土交通省等が実施しているJNCAPというアセスメントの仕組みがあり、支援システムの有無や車両試験による衝突回避有無等により点数化された指標が公表されている。また、サポカーは、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術を備えたクルマを認定する仕組みである。

【最新の自動運転システムの現状】

自動運転の定義にはレベル1からレベル5の5段階があるが、レベル2までは運転支援であり、あくまでもドライバーがメインとなる。これに対し、レベル3以上をいわゆる自動運転と呼び、システムがメインとなる。レベル3以上では、ドライバーは運転以外の操作も可能となるが、現在の市販車の殆どはレベル2までである。



自動運転技術開発のアプローチとしては、移動サービス(MaaS)向けとオーナーカー(POV)向けがあり、前者は一定のエリアや専用車両など制限のある中で早期に自動運転を実現しようとしている一方、後者は段階的にレベルアップすることで自動運転を実現していく。

オーナーカー向けとしては、トヨタでは昨年、高度運転システム(Advanced Drive)を一部車種に導入した。これは高速道路や自動車専用道路においてETCを通過してから、ハンズフリー走行や前車への追従走行、ジャンクションでの分岐、車線変更サポートなど、高度な運転支援を行うシステムである。

移動サービス向けとしては、e-Paletteというプラットフォームがあり、複数のバリエーションをもつ車両によるサービスの最適化を実現する。

【最新の自動駐車システムの現状】

トヨタでは、2020年より高度駐車支援システム(Advanced Park)の導入を開始している。このシステムは、駐車における運転操作(ステアリング、アクセル、ブレーキなど)を自動化して、安全な駐車をサポートするものである。また、リモート機能を用いると、車外から専用スマホアプリで操作することで、遠隔操作による駐車・出庫が可能となる。

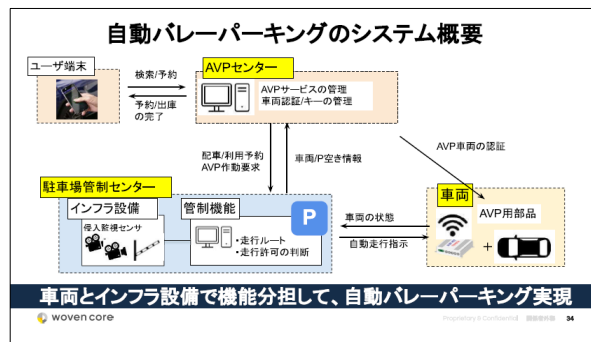
【自動バレーパーキングの開発動向】

前出の高度駐車支援システム(Advanced Park)は自動運転のレベル2までの自動駐車システムであるが、レベル4に該当する自動バレーパーキングを各社が開発している。

システムとしては、低速域且つ利用できる環境を限定し、インフラ設備と連携することで、標準的な装備の車両でレベル4の自動運転を実現し、駐車ストレスを軽減することを狙っている。

自動バレーパーキング技術の適用候補としては大きく2つあり、一つはBtoBと言われる事業者向けのシステム(完成車両の搬送、バックヤード内の配回送)、もう一つはBtoCと言われるユーザ向けのサービス(空港やオフィスなどでのバレーパーキング)である。

このシステムを実現するためには、無線で制御できる車に対して、駐車場の管制センターからインフラ設備と管制機能を用いて走行指示を与えるというように、車両とインフラ設備で機能分担することが必要となるが、機能分担の在り方としては、車両に機能を大きく持たせる順に、車両主体型、インフラ・車両協調型、インフラ主体型の3つがあり、各社、最適構成を見極めているところである。



開発動向としては欧州が進んでいるが、例えばシュツットガルト空港の駐車場では、Mercedes Benz、Bosch、Apcoaが量産車のS-classを用いてパイロットテストを実施している。また、業界動向としては、IAA Mobility2021(旧フランクフルトモーターショー)において、VDA(ドイツ自動車工業会)主導で、複数の自動車メーカーと複数のインフラプロバイダー間でのデモンストレーションが実施され、合わせて自動充電や自動洗車との連携も訴求された。

国際標準化の動向であるが、複数のメーカーと複数のインフラプロバイダー間の接続が必要となることから、接続性や相互運用性の確立を目的に、ISOの中で標準化活動が進められている。

最後に、駐車場関連の事業者への期待であるが、多くの人への安全や自由な移動の実現、便利で新たな付加価値サービスを創造・提供するには、自動車と駐車場が連携していく必要がある。将来の新しいモビリティサービスの実現に向けて連携を進めていき、100年に一度の大変革時代を乗り越えていきたい。

4. 次世代自動車の最新動向と充電インフラ補助金について

一般社団法人 次世代自動車振興センター 関口 明彦様

<概要>

【次世代自動車振興センターと政府方針について】

(1)次世代自動車振興センターの概要

まず、当センターの概要をご紹介します。財団法人日本自動車研究所の一部「電動車両普及センター」が2007年に独立し、その後、2009年に現在の「一般社団法人 次世代自動車振興センター(NeV)」となった。

主たる業務は以下の二つである。

・補助事業

経済産業省等から交付される補助金で、クリーンエネルギー自動車(CEV) 購入、充電インフラ整備、水素インフラ整備に補助金の交付を行う。

・普及広報事業

電気自動車等の次世代自動車の情報発信・調査などを通して普及・広報活動を行う。

(2)日本国政府の次世代自動車(ハイブリッド自動車・電気自動車等)普及目標

乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合が、現状約40%のところ、2030年までに50～70%とすることを目標に掲げている。

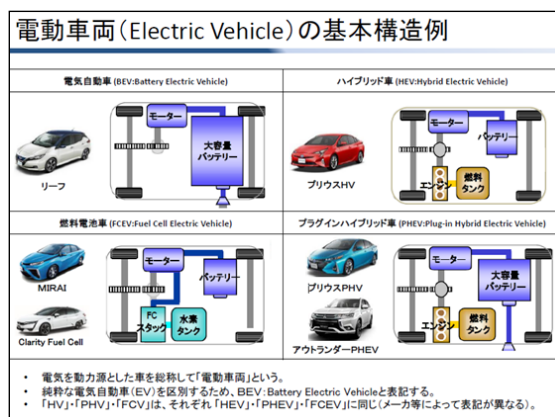
又、2021年6月策定の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、主な今後の取組として

・電動化目標：乗用車は、2035年までに新車販売で電動車100%を実現。

・充電・充てんインフラ目標：公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラ15万基を設置し、2030年までにガソリン車並みの利便性を実現。又、2030年までに1,000基程度の水素ステーションを最適配置で整備。

を掲げている。

<参考(各種電動車両の略称の説明含)>



【電気自動車と充電インフラの現状】

(1)電気自動車の普及状況

HEVは近年順調に保有台数を伸ばし、2020年度末で約1,170万台と本格普及しているが、BEVとPHEVは合計で30万台弱と普及初期の段階である。

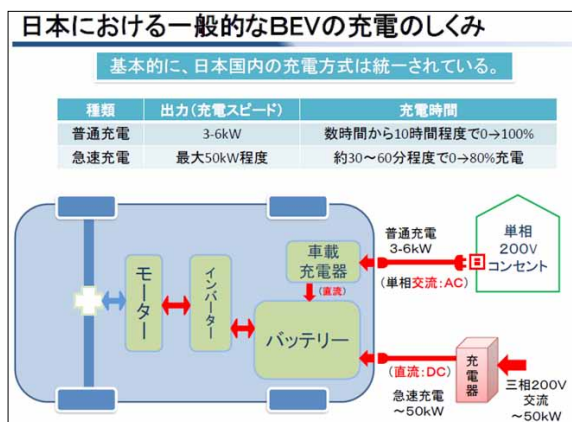
尚、BEV・PHEV共にバッテリーの性能が上がっており、特にBEVでは、搭載バッテリーの大容量化によりガソリン車並みの走行距離となる車種があり、今後の普及に貢献するものと思われる。

(2)充電器の設置状況について

政府による補助金の恩恵もあり、ここ10年ぐらいで整備が進んでいる。特に急速充電器は、現状8千基位まで増えている。その結果、全国の「高速道路、道の駅」等への設置が進み、BEVの長距離走行を可能とする整備レベルとなった。政府は、前述した通り、2030年までに公共用の急速充電器の3万基設置を目標にしており、今後、整備が加速していくだろう。

ここで、充電器の性能について、EVの大容量化に伴い超急速充電器の開発が活発化していることをご紹介しておく。150kW級の充電器であれば、単純計算で従来の3倍の速度で充電が可能となる。(対応車種による)

なお、BEVのユーザーが充電スタンドを探す手段としては、民間の充電スタンド情報サイトがある。あるサイトでは、日本全国で約19,300拠点の充電スタンドが掲載されている。この拠点数からすると、充電スタンドは「数」としては、BEVが安心して走行できるレベルまで整備が進んでいると言えよう。今後は充電待ちを回避するための「口数の増加」と「使い勝手の良さ」が求められる。



【電動車の電源としての新たな役割】

近年、頻発する自然災害により大規模停電が発生した際、電気自動車からの電力供給で救われる事例は知られており、移動する電源としての新たな役割が見直されている。

整理すると下表の通りとなる。

移動する電源としての新たな役割

- ✓ BEV・PHEVはこれまでの内燃機関自動車と違って、充電時には電氣的に電力系統と接続
- ✓ 搭載されるバッテリーは、10～60kWh程度と大容量
- ✓ ほとんどの自動車は走行している時間より駐車時間の方が長時間

BEV・PHEV・FCEVを電力システムに取り込む動き

名 称	電気の流れ	期待される機能
Vehicle to Load (V2L)	BEV・PHEV・FCEV から負荷へ	車両の電力を 家電機器 への電力供給源として利用。
Vehicle to Home (V2H)	BEV・PHEV・FCEV から家庭へ	車両の電力を 家庭用の電力 供給源として利用。
Vehicle to Grid (V2G)	グリッドから BEV・PHEVへ	車両への充電を 電力系統側でコントロール 。例えば太陽光・風力発電からの余剰電力の吸収等を行う。
	BEV・PHEV・FCEV からグリッドへ	車両から 電力系統に電力を供給 。電力系統の周波数調整・需給調整等へ利用。

将来的にはVPP:バーチャルパワープラント(仮想発電所)も

【充電インフラ補助金事業について】

標記補助金については、令和3年度「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金(車両・充電インフラ等導入事業)」は、既に昨秋に受付を終了している。今後については、3月終わり頃に令和3年度補正予算による新しいスキームが発表されるので、申込の為の詳細はお待ちいただきたい。

尚、同補正予算における「クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金」の概要は下記の通りだが、その内、充電インフラ関連は予算額65億で、令和2年度の約20倍、令和3年度の約5倍の規模となっている。それに伴い、補助金の額も補助対象も拡大が予想されており、ご期待頂ければと思う。

R3年度補正予算について (充電インフラは予算5倍)

クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金

令和3年度補正予算額 375.0億円

事業目的・概要

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要で、早期に電気自動車や燃料電池自動車等の需要創出や車両価格の低減を促すと同時に、車両の普及と表裏一体にある充電・水素充てんインフラの整備を全国各地で進めることが喫緊の課題です。
- 本事業では、導入初期段階にある電気自動車や燃料電池自動車等について購入費用の一部補助を通じて初期需要の創出・量産効果による価格低減を促進します。
- また、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備等の購入費及び工事費、水素ステーションの整備費及び運営費を補助します。

成果目標

- 「クリーン成長戦略」等における、2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%とする目標の実現に向け、クリーンエネルギー自動車の普及を促進します。
- また、車両の普及に必要な不可欠なインフラとして、充電インフラを2030年までに15万基、水素充てんインフラを、2030年までに1,000基程度整備します。

条件 (対象車、対象行為、補助率等)

補助 (定額) 補助 (定額:2/3,1/2等)

国 → 民間団体等 → 購入者、設置事業者等

事業イメージ

(1) クリーンエネルギー自動車導入事業

電気自動車 (補助対象例)

プラグインハイブリッド自動車

燃料電池自動車

(2) 充電インフラ整備事業

急速充電器 (補助対象例)

普通充電器 (20kW以下)

直流充電器 (20kW以上)

(3) 水素充てんインフラ整備事業

【小規模】 【中規模】 【大規模】 (補助対象例)

最後にまとめると、充電インフラには世間の関心も高く、予算も増えており、「風が吹いて」いる状況である。皆様には、補助金を活用するなどして充電器整備を進めて頂けると有難い。

以上