



ゼロエミッション車を中心とする電動車の普及促進に向けた制度のあり方について

- 1 電動車の普及促進にあたっての基本的な考え方
- 2 普及促進に向けた施策・制度（案）
- 3 **インフラ整備の方向性（案）** →今回ご審議いただく内容

論点

【1】充電インフラ整備の促進

①プライベート充電

- ・基礎充電の設置の考え方について

（自己が占有する駐車場において日常的に満充電する充電設備）

②パブリック充電

- ・目的地充電の設置の考え方について

（移動先での滞在時間を利用して充電する設備）

- ・経路充電の設置の考え方について

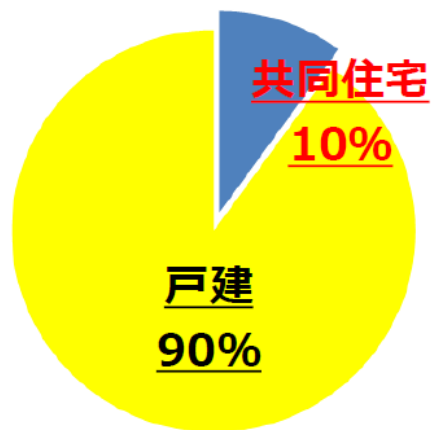
（電欠防止を目的として移動経路で利用する充電設備）

【2】水素インフラ整備の促進

(1)EV・PHV所有者の居住住居について

全国におけるEV・PHV所有者の居住住居

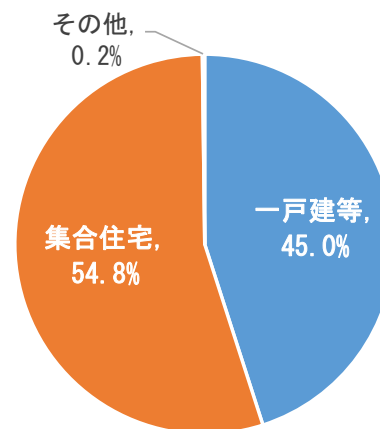
・全体の90%が戸建て住居に居住。



(出典) 「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金について」(平成29年7月・経済産業省)より抜粋

府域における一般世帯の住居の状況

・全体の約55%の世帯が集合住宅に居住。



(出典) 「平成27年国勢調査」から大阪府作成

➔ EV・PHV所有者が少ない集合住宅(共同住宅)居住世帯が府域の約半数を占めている。

<集合住宅でEV・PHVが普及しない理由として考えられるもの>

- 集合住宅が多い都市部では公共交通が発達しているため、自動車利用のニーズが低い。
- 駐車場代等も含め、維持コストがかかる。
- 駐車場に充電設備がない、または、設置が困難である。

(参考) 既設の集合住宅の駐車場において充電設備を設置する場合の手続きの例

●管理組合の総会による決議

駐車場は管理規約の定め等により共用とされ、充電設備の設置など変更や管理に関しては、管理組合の総会で決議が必要。

●管理規約の変更

管理規約を変更し、「対象物件の附属施設」や「共用部分の範囲」に追加が必要。

●電力容量の確認・共用電源の増設

電気容量が不足したまま充電設備を設置すると、停電して共用部分（エレベータ等）が停止する危険性あり。共用電源を増設する場合は、契約種別の確認等が必要。

●工事費や電気料金の負担

まず管理組合が負担し、必要に応じて利用者に課金する等のしくみづくりが必要。

●設置工事（配線・機器）の実施

EV・PHVの充電口の位置やケーブルの長さを考慮した上で、安全性・利便性を考慮して設置する必要あり。

●利用者への課金

管理規約もしくは細則を課金方法に合わせて改正し、徴収することが必要。

(参考) 充電環境の整備に関する課題

【新設マンション】

- ・マンション駐車場の7～9割を占めるといわれる機械式駐車場への設置が割高である。
- ・充電器設置を積極的に進めたものの、現時点では利用者がほとんどいない。

【既設マンション】

- ・管理組合との調整が難しい状況にある。
- ・外部の人が使えない、契約者しか使えないため、利用台数が非常に少ない。

(出典) 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



1. 入庫



2. 充電ケーブルをパレットと車のコンセントにつなぐ



3. パレットが棚に格納され充電開始

機械式(多段)駐車場での充電
(出典) 日本コンベヤ株式会社HP

(2)EVの一充電走行距離の現状について



トヨタLEXUS UX300e
408km



ホンダHONDAe
274-308km



マツダMX-30 (EV)
281km



日産LEAF
400~570km

(出典) 各社HP (JC08モード)

発売	駆動用 バッテリー 総電力量	一充電 走行距離
2010年 発売	24kWh	200km
2015年 マイナーチェンジ	30kWh	280km
2017年 新型発売	40kWh	400km
2019年 新開発e+	62kWh	570km

(参考) 走行距離の改善の状況 (日産LEAF)
(出典) 日産自動車HP

▶ 現在一般販売されているEV乗用車の一充電走行距離は約270~570km。
▶ 技術開発により、走行距離は今後も改善する見込み。

(参考) 今後のバッテリー技術の開発

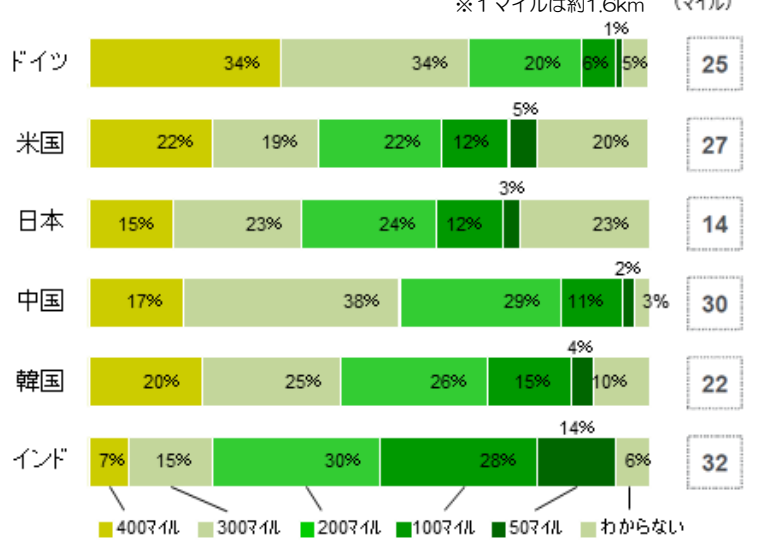
リチウムイオン電池から革新型蓄電池への飛躍
革新型蓄電池の車載・実用化により、EVの航続距離はガソリン車並に



リチウムイオン電池の性能
限界を大幅に上回る革新
型蓄電池によって実現

(出典) 革新型蓄電池実用化のための基盤技術の開発事業 (経済産業省資料)

(参考) EVに期待する最小走行距離



(出典) デトロイトトーマツ「2020デトロイトグローバル自動車消費者意識調査」

(3)乗用車の平均走行距離について

- ・ 月間走行距離は平均370km
- ・ 月間走行距離「300km以下」が全体の6割

- ・ 主使用用途は「買い物・用足し」が約4割、「通勤・通学」が約3割

EV等の走行距離の現状を踏まえると、長距離走行時等を除き、日常の走行において充電の必要回数は低下すると考えられる。

月間走行距離【A】

	月間走行距離【A】 (%)				平均 (km)
	~300km	~600km	~1,200km	1,201km~	
2007年	52	19	22	7	430
2009年	53	18	21	7	430
2011年	54	18	22	7	410
2013年	58	17	21	5	380
2015年	61	17	18	4	350
2017年	59	17	19	5	370
2019年	59	18	19	4	370

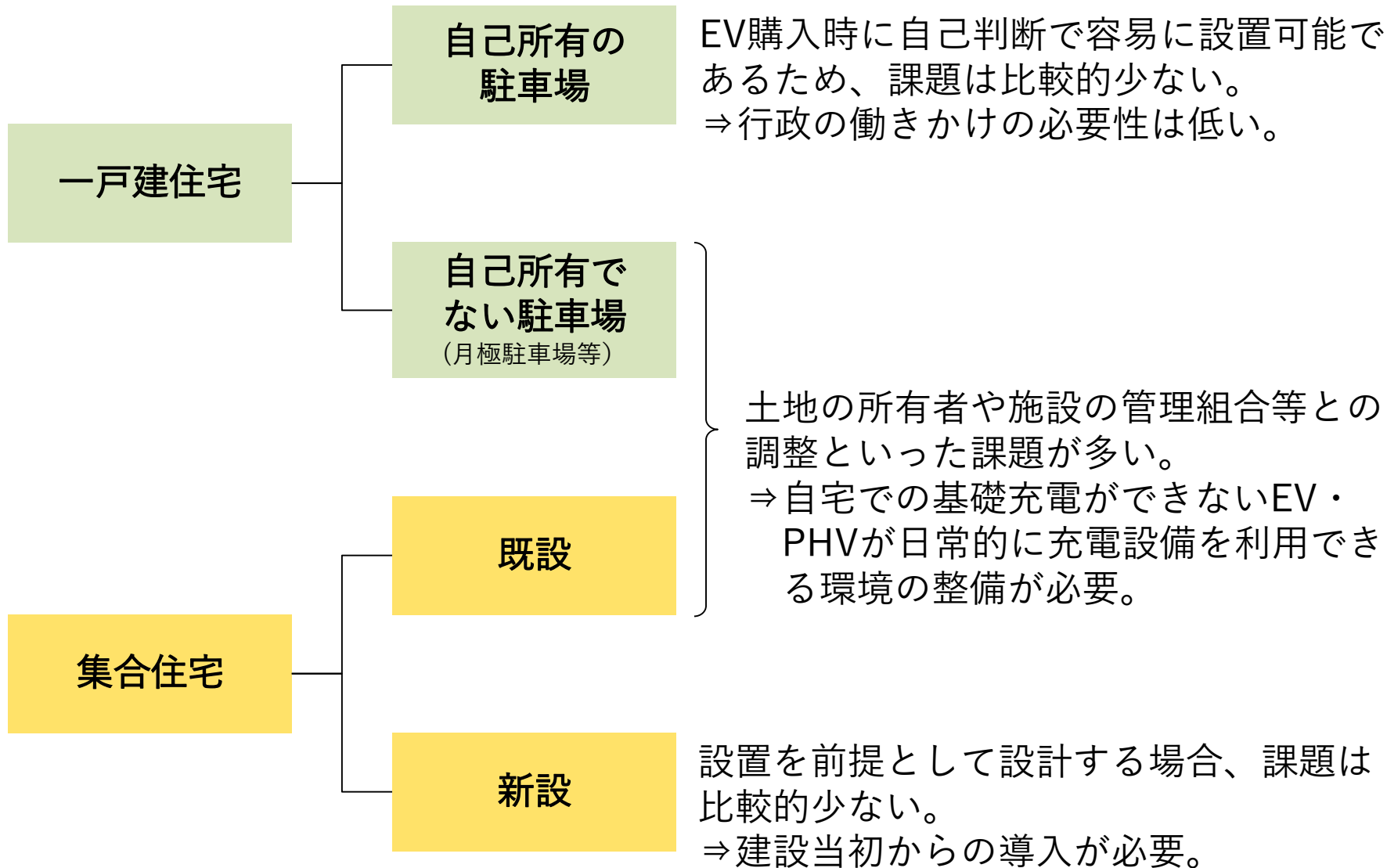
(n=3,526)

主運転者の主使用用途【A】

	主使用用途【A】 (%)			
	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買い物・用足し・他
2007年	15	33	14	37
2009年	15	31	16	38
2011年	14	32	14	40
2013年	14	27	15	44
2015年	15	29	15	42
2017年	12	32	15	42
2019年	13	33	13	41

(n=3,526)

プライベート充電（基礎充電）の導入に係る課題整理



基本的な考え方

- 集合住宅(駐車場のない一戸建住宅を含む)の居住者が所有するEV・PHVについて、**充電設備を利用しやすい環境の整備が必要**である。
 - ・集合住宅の駐車場での充電設備の導入を促進することが望ましいが、既設集合住宅における導入には様々な課題があるため、**集合住宅周辺の集客施設等に設置された充電設備を基礎充電の代替としても利用できるよう、パブリック充電（目的地充電・経路充電）の充実を図ることが適当**である。
 - ・また、**新設集合住宅等については、将来的なEV・PHVの普及拡大に備え、建築当初での充電設備の設置を促進**することが適当である。
 - ・なお、集合住宅の充電設備では共同利用などによる効率的な利用を図ることが望ましい。
- 集合住宅駐車場での充電設備設置が困難である現状を踏まえ、シェアリング・エコノミーといった新たなライフスタイルを取り入れ、基礎充電をあらかじめ備えたEV・PHVカーシェアステーションの利用等を促進することが適当である。

取組みの事例

- 集合住宅近隣の商業施設等において、複数基の充電設備の設置を促進する。
- 集合住宅駐車場等での充電環境の整備について、支援の充実を国へ働きかける。
- 集合住宅駐車場での充電設備設置の支援策等について、建築関係者等に情報発信する。
- 集合住宅の駐車場において、基礎充電設備の共有やカーシェアを実施する。

(府営住宅駐車場において、EVを利用したカーシェア事業を推進する。)



府営住宅駐車場での
カーシェアリング
(大阪府営千里桃山台住宅)

(参考) マンション入居者専用サービスの電気自動車シェアリングの例

(出典) 九州電力株式会社HP



weev で実現するスマートなカーライフ

- ◇ マンション入居者だけが利用するから「安心」
- ◇ 自宅マンションからすぐに乗れて「便利」
- ◇ 料金は使った分だけ、定額負担はないから「リーズナブル」

サービス提供予定車両
テスラ／モデル3

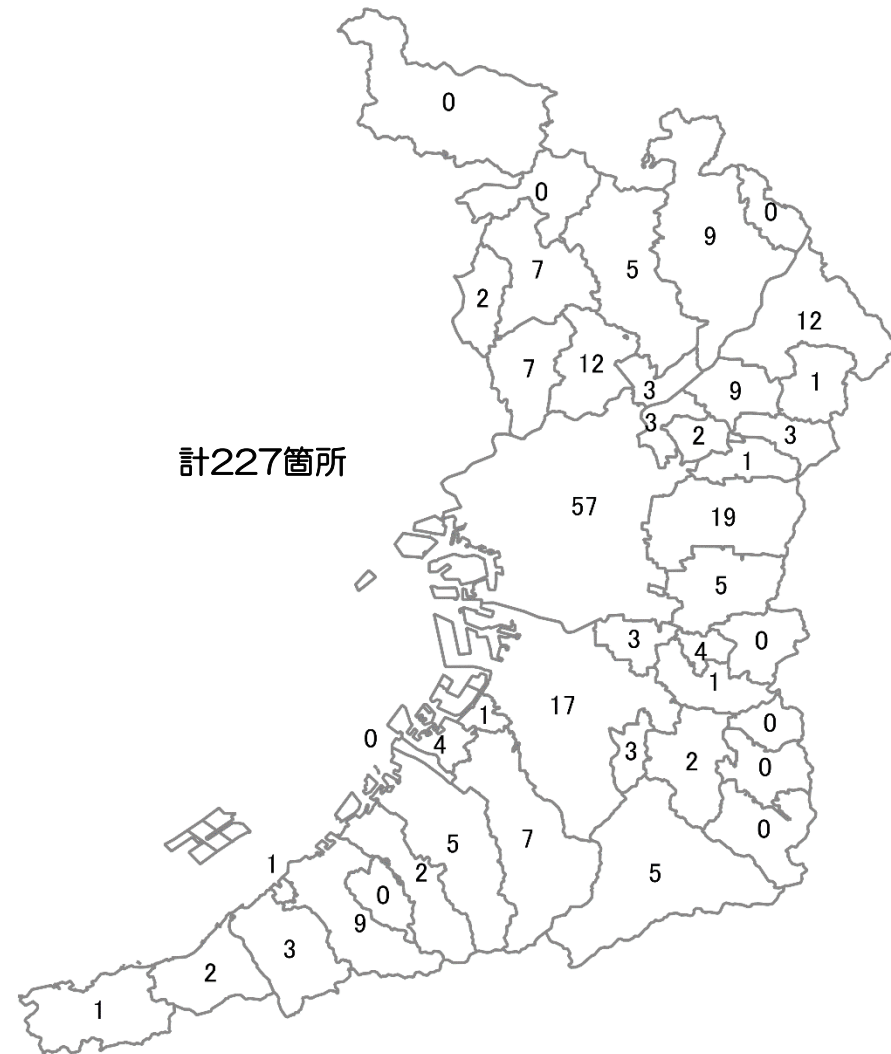
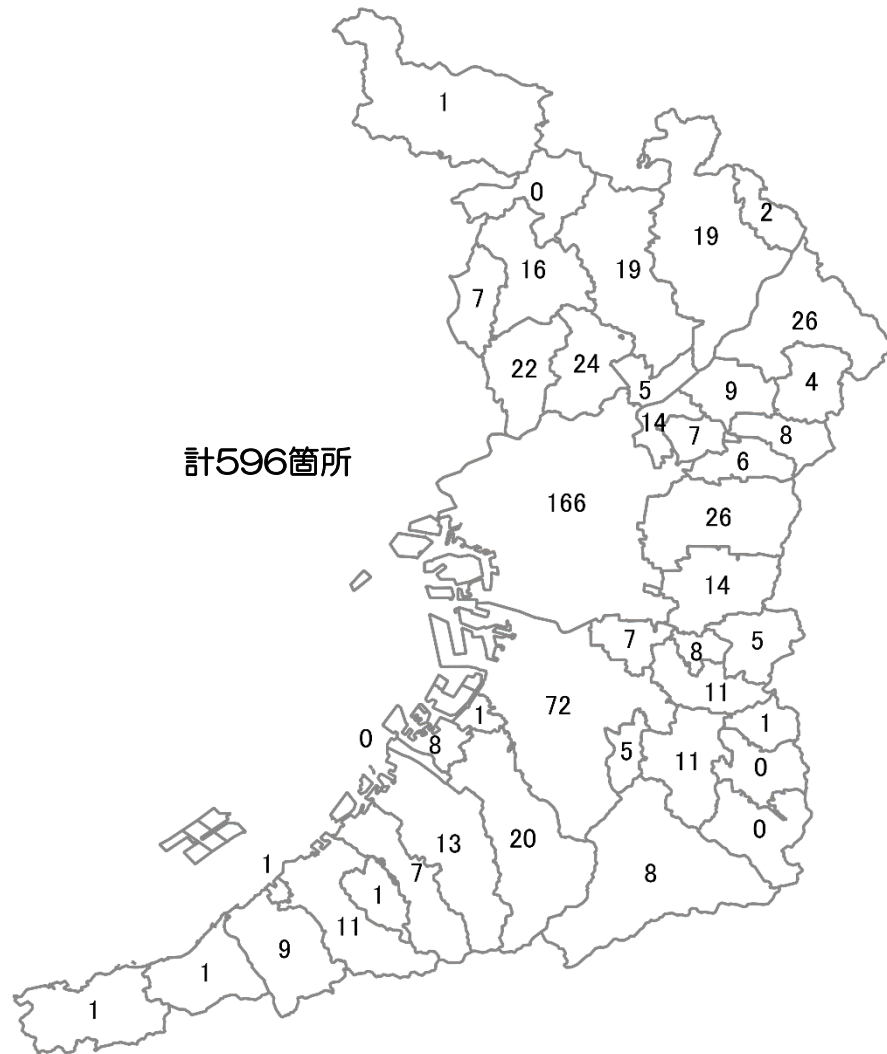
項目	内容
サービス名称由来	「マンション入居者(we)のみ利用できる電気自動車(ev)」というコンセプトより「weev」(ウィーブ)とネーミング
提供対象	主に分譲マンション(新築・既築)
車設置台数	マンションの規模に応じ1台もしくは複数台
利用可能者	サービス導入マンションの入居者のみ
利用料金 [税抜表記]	<ul style="list-style-type: none"> ・時間料金：200円/15分 ・距離料金：5円/km ・登録料、月額料金：0円
利用方法	スマートフォンに専用アプリをダウンロードすれば、会員登録完了後、いつでも予約・利用が可能
提供エリア	当面は首都圏及び九州で展開
提供開始時期	2020年12月を予定(第1号物件の竣工時期)

サービス提供予定車両
日産自動車／リーフ

(1)現在の充電設備（パブリック充電）の設置状況（設置箇所）

●100V・200V普通充電

●急速充電



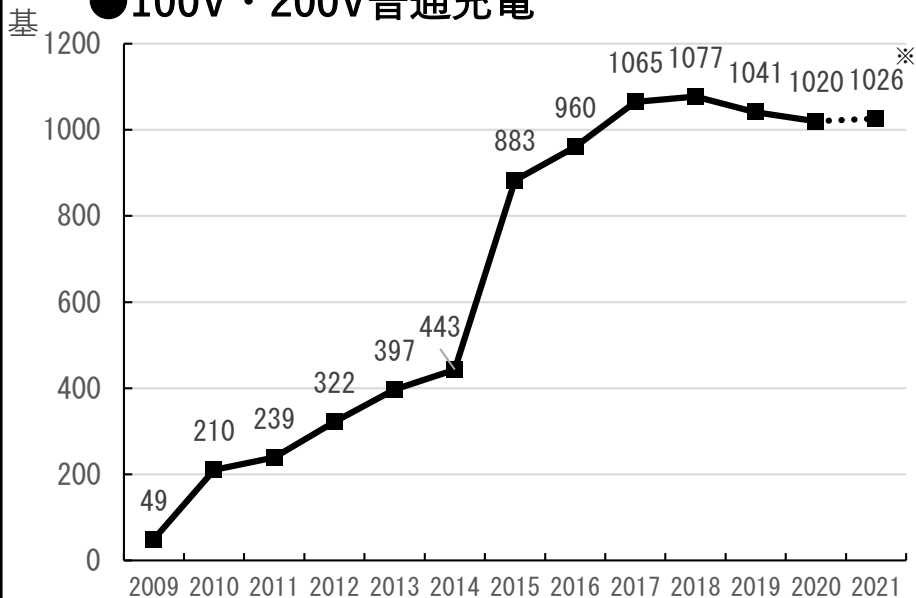
府域において、充電設備は計823箇所に設置されている。

※ガソリンスタンドの設置数は約920箇所。

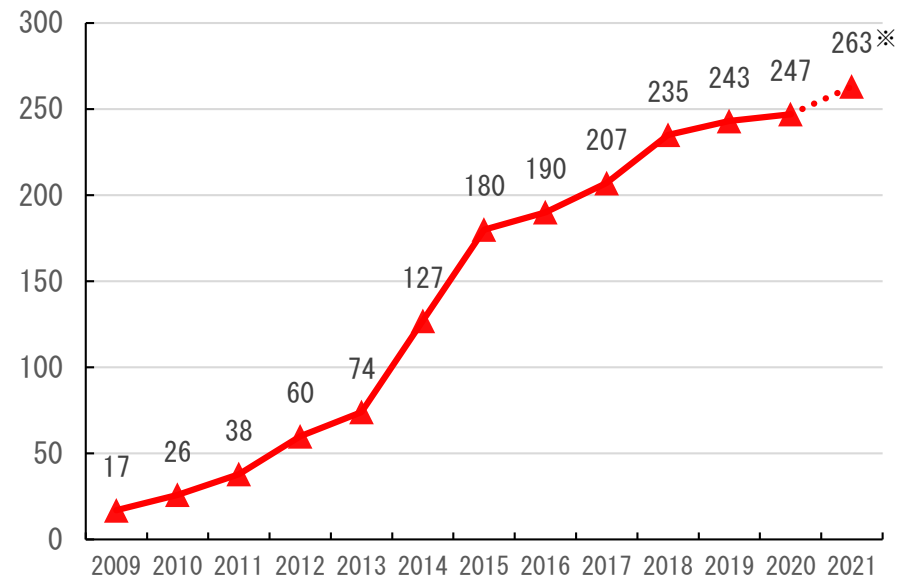
(出典)・GoGoEV、大阪市・堺市HPより
大阪府作成(2020年度末調べ)
・揮発油販売業者数及び給油所数の
推移(2020年7月・経済産業省)

(2)現在の充電設備（パブリック充電）の設置状況（設置基数）

●100V・200V普通充電



●急速充電



※2021年は6月時点

年度末

(出典)
GoGoEV、
大阪市・堺市HPより
大阪府作成

➤ 府域において、充電設備は計1,267設置されている(2020年度末調べ)。

(参考) 今後の国の方針(案)

- 既存のインフラを有効に活用できるサービスステーション(SS)における急速充電器1万基等、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、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現。
- 商業施設への設置を促すため、大規模小売店舗立地法の運用方針の改定を検討
- 充電インフラの普及促進や規制緩和等により、最適な配置やビジネス性の向上を進める。

【急速充電】

- ・ 方針(案)では急速充電が3万基
- ・ 現在の全国における充電基数は8,909基*
- 方針(案)は現状の約3倍

【普通充電】

- ・ 方針(案)では12万基(15万基-3万基)
- ・ 現在の全国における充電基数は22,412基*
- 方針(案)は現状の約5倍

※GoGoEV HPより

(出典) 成長戦略会議(第11回)資料(2021年6月、内閣官房)

(3)現在の充電設備の設置状況 (100V・200V普通充電)

●設備の設置場所

主な設置場所	箇所数	全体に占める割合
自動車ディーラー等	389	65%
商業施設・小売店等	68	11%
コインパーキング等	50	8%
病院・事業者等	20	3%
官公庁・公共施設	19	3%
レジャー・スポーツ施設	13	2%
ホテル・宿泊施設	12	2%
交通関係施設 (駅など)	9	2%
その他※1	18	3%

※1：カーリース事業者、道の駅・公園、飲食店、コンビニエンスストア等に設置

●1箇所あたりの基数

1箇所あたり設置基数	箇所数	全体に占める割合
1基	523	87.5%
2基	38	6.4%
3～5基	20	3.3%
6～10基	2	0.3%
10～50基※2	13	2.2%
50基以上※2	2	0.3%

※2：1箇所あたりの設置基数の多い施設(駐車場)は、商業施設、フェリーターミナル、集客施設等

(出典) GoGoEV、大阪市・堺市HPより大阪府作成
(2021年6月調べ)

全体の65%が自動車ディーラー等で設置。商業施設・小売店等、レジャー・スポーツ施設、ホテル・宿泊施設など、まとまった時間駐車する施設での設置は36%程度。
1箇所あたりの設置基数が少なく、同時複数台の使用ができない。

(4)現在の充電設備の設置状況（急速充電）

●設備の設置場所

主な設置場所	箇所数	全体に占める割合
自動車ディーラー等	115	50%
商業施設・小売店等	40	17%
コンビニエンスストア	20	9%
官公庁・公共施設	9	4%
高速道路SA/PA	8	3%
コインパーキング	8	3%
企業・事業者等	7	3%
道の駅・公園	6	3%
ホテル・宿泊施設等	4	2%
その他※1	20	8%

※1：カーリース事業者、飲食店、ガソリンスタンド、レジャー・スポーツ施設等に設置

●1箇所あたりの基数

1箇所あたり設置基数	箇所数	全体に占める割合
1基	218	92.0%
2基	17	7.2%
3基	1	0.4%
8基	1	0.4%

（出典）GoGoEV、大阪市・堺市HPより大阪府作成
（2021年6月調べ）

全体の50%が自動車ディーラー等で設置。

1箇所あたりの設置基数が少なく、同時複数台の使用ができない。

(参考)

集客施設の来客用駐車場での充電設備



※写真は参考

- アリオ鳳
- アリオ八尾
- イトーヨーカドー津久野店

(出典)

セブン&アイHLDGS CSRデータブック、報道提供資料



※写真はりんくう泉南店

- イオンモール堺鉄砲町
- イオンモール四条畷
- イオン高槻店
- イオンモール堺北花田
- イオン箕面店
- イオンモール日根野 (イオン日根野店)
- イオンモール茨木
- イオンモール大日
- イオンモールのりんくう泉南
- イオン東大阪店
- イオンモール鶴見緑地
- イオン喜連瓜破駅前店
- イオンモール大阪ドームシティ
- イオン貝塚店

2018年3月時点

(出典) イオングループHP「環境の取り組み」

基本的な考え方

- 数時間程度駐車する集客施設、宿泊施設、公共施設等の駐車場において、**駐車時間を活用した継ぎ足し充電を目的として充電設備を設置することが必要**である。
- 集合住宅周辺等の施設や従業員駐車場など、**自宅で基礎充電できないEV・PHVが長時間駐車する場所**において、**基礎充電の代替として利用できる充電設備の設置を促進**することが適当である。
 - ・充電待ち解消のため**複数台の導入を推進**していくことが適当である。
 - ※ただし、複数設置にあたっては、充電による電力負荷の集中に注意が必要。

取組みの事例

- 集客施設、宿泊施設、公共施設の駐車場において、EV・PHVが利用しやすい環境を整備する努力義務を創設する（複数台の充電設備の設置やEV・PHV専用駐車スペースの確保など）。
- 集客施設や宿泊施設の関連団体や行政機関などで構成される「大阪エコカー協働普及サポートネット」において、各種情報共有を図り、官民が連携してEV・PHVを利用しやすい環境整備を促進する。
- 従業員駐車場での設置（ワークスペースチャージング）を促進する。

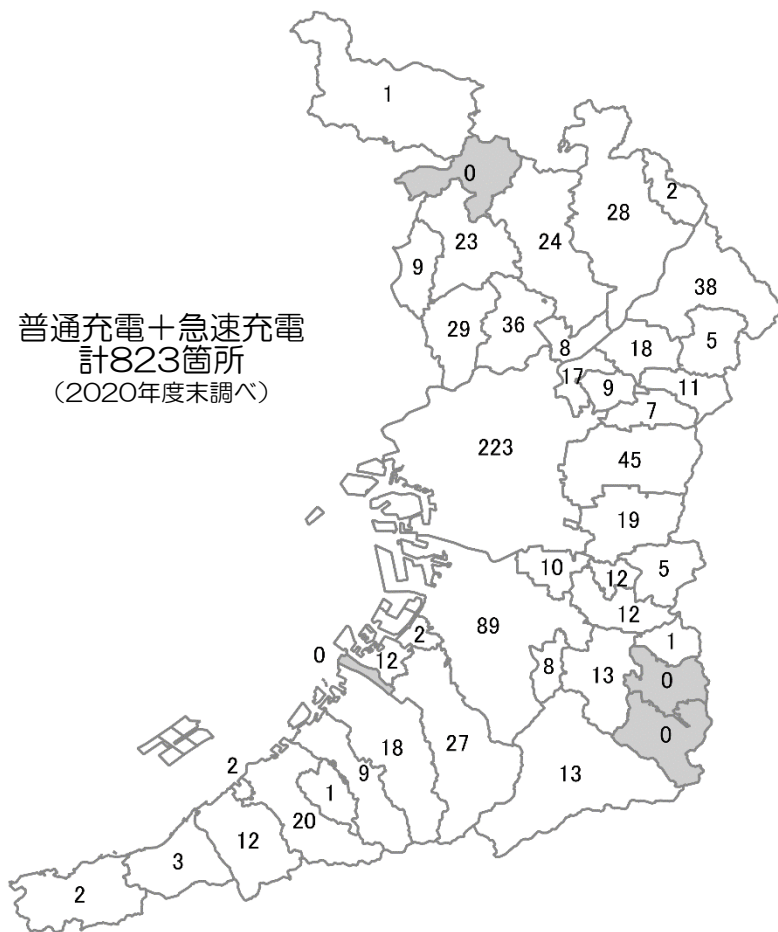


従業員駐車場への充電設備設置
（出典）三菱自動車工業（株）HP

（参考）神奈川県条例

県及び自動車駐車場を設置し、又は管理する者その他の規則で定める者は、電気自動車（専ら電気を動力源とする自動車をいう。）その他の温室効果ガスの排出の量がより少ない自動車等の普及及び当該自動車等を利用しやすい環境の整備に努めなければならない。

(1)現在の充電設備の設置状況



(出典) GoGoEV、大阪市・堺市HPより大阪府作成

(2)充電に要する時間

- 200V普通充電では、40kWhバッテリーのフル充電に約8時間。
- 急速充電では、80%充電に30～60分程度。



(3)充電設備の利用状況 (急速充電)

定休日	箇所数	全体に占める割合
なし	158	67%
土日休・年末年始等	18	8%
土日以外の曜日	34	14%
不定休・不明	27	11%

※「定休日なし」のうち、81%が24時間利用可
(府域の急速充電施設の約54%が無休24時間利用可)

一部の町村を除き、充電設備はほぼ府域の全域で設置されている。
充電に要する時間はガソリン給油と比較して長い。

基本的な考え方

- 電欠防止を目的として、主要道路の沿道において一定距離につき1箇所以上の急速充電設備を設置することが必要と考えられるが、今後のバッテリー技術の開発によるEV等の充電走行距離の改善により、経路充電としての充電の必要回数は低下すると考えられる。
充電時間の有効活用も考慮し、**目的地充電として利用する施設において、急速充電設備等の拡充を図ることで、経路充電としても利用できるような環境を整備**することが適当である。
- 今後の府域や近隣府県におけるEV・PHV普及状況（保有台数）などを注視し、**充電設備での順番待ちが発生しないよう、1箇所あたり複数基設置**することが適当である。
- ガソリンスタンドについては、国の総合エネルギー拠点化の施策とも連携し、急速充電設備の新たな設置を促進することが望ましい。

取組みの事例

- 一般国道・主要地方道・一般府道等の沿道において、一定距離につき1箇所以上の充電設備が設置できるよう、「大阪エコカー協働普及サポートネット」といった官民が連携したプラットフォームを活用して促進する。
※府域等におけるEV・PHV普及状況や施設混雑度を注視し、必要に応じて複数基の設置を働きかける。
- 既存のインフラであるガソリンスタンド等において充電設備を設置する場合については、充電時間を活用できるような施設（簡易カフェ等）の設置を促進する。

（参考）急速充電設備の設置に関する規制

【電気事業法】50kW以上は「自家用電気工作物」として電気主任技術者による保安確保が必要。

【火災予防条例※1】可燃性蒸気が滞留するおそれのある範囲※2以外の場所に設置することが必要。

※1：ガソリンスタンドに併設する場合。

※2：固定給油設備の端面からの距離…（充電設備電源の緊急遮断装置あり）水平方向6mなど（装置なし）水平方向11mなど

(参考) 一定距離ごとの充電設備の箇所数の例示(急速充電設備)

大阪府域の一般国道、主要地方道、一般府道の道路において、沿道15km^{※1}ごとに急速充電を1箇所配置した場合の拠点数を示した。

※1) 次世代自動車振興センター「EV・PHVの充電インフラ整備事業費補助金」の「高速道路SA・PA及び道の駅等への充電設備設置事業(経路充電)」にて、電欠防止の観点から「空白地域(公道上道のり15km以内)」に既存設備がないことを要件としている。

算出 単位	道路延長 ^{※2} (km)	①15kmごとに設置した 場合の充電箇所数	②現在の設置箇所数 ^{※3} (令和2年度末時点)
府全域	2,345.3	157	219
大阪市	386.9	26	55
堺市	226.5	16	17
豊能地域	240.5	17	<u>16</u>
三島地域	284.8	19	27
北河内地域	283.3	19	31
中河内地域	160.2	11	22
泉北地域	127.3	9	10
泉南地域	312.4	21	23
南河内地域	323.4	22	<u>18</u>

※2) 平成27年道路交通センサスより府算出

※3) 大阪市HP・堺市HP・GoGoEV掲載データより府算出(高速道路SA/PAに設置の8カ所を除く) 下線: ①より②の数が少ないもの

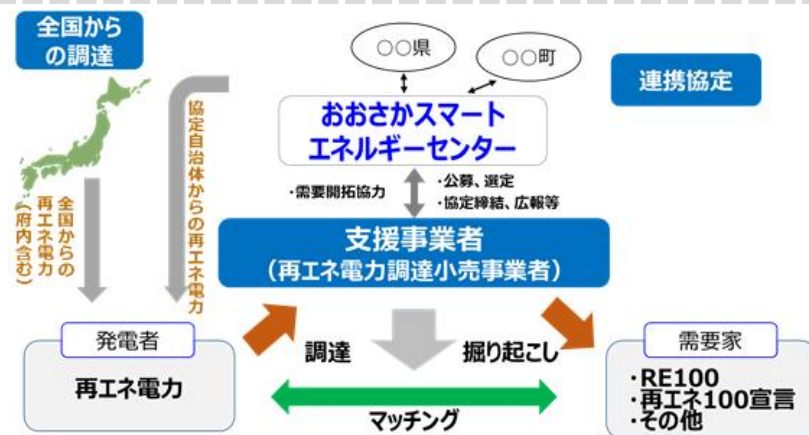
基本的な考え方

○充電設備で使用する電力については、再エネ電力の利用を促進することが望ましい。

(参考) 再エネ電力の活用促進の例

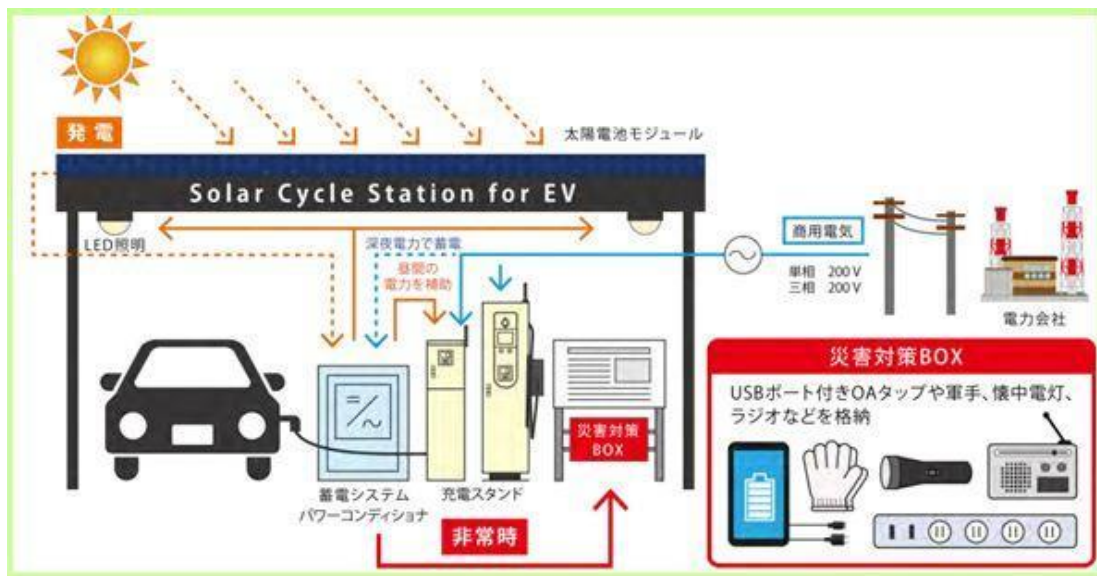
●大阪府再エネ電力調達マッチング事業

エネルギーの大消費地である大阪として、より広域的な再生可能エネルギーの普及拡大につなげる需要家と再エネ電力のマッチングを促進。産地証明された再エネ100%電力（非化石証書等を付けたFIT電力100%の電力）など、需要家が再エネ電力を選べる環境づくりを進めている。



●道の駅に設置されたソーラーカーステーション

太陽光発電による自立運転により電力供給が可能なステーションを道の駅に設置。災害対策BOXを備えるなど、もしもの時は非常用電源としても利用可能。



道の駅に設置されたソーラーカーステーション
出典) 京丹後市HP

(参考) 充電設備の導入補助の実施状況 (経済産業省)

●令和3年度クリーンエネルギー自動車導入促進補助金<(一財)次世代自動車振興センター>

	補助対象	申請者	経費の補助				申請要件
			設備の購入費		設備の設置工事費		
			補助率	上限額※1	補助率	上限額	
基礎充電	マンション等	地方公共団体、法人、個人	1/2以内	【普通】30万円 (コ)※2 2万円 (ス)※3 6万円	定額 (1/1以内)	【普通】(ス)130<131>※4万円 (コ)90<129>万円	・設備の利用者は居住者等
	事務所・工場等	地方公共団体、法人	1/2 または 2/3※5 以内	【普通】30万円 (コ)2万円 (ス)6万円	定額 (1/1以内)	【普通】(ス)45<68>万円 (コ)29<66>万円	・設備の利用は社用車または従業員通勤車 ・社用車利用の場合はEV購入など
目的地充電	商業施設、宿泊施設、観光施設、遊戯施設、公共施設	地方公共団体、法人、個人	1/2以内	【急速】130万円	定額 (1/1以内)	【急速】280万円	・自由に出入可 ・24時間利用
				【普通】30万円 (コ)2万円 (ス)6万円		【普通】(ス)90<103>万円 (コ)55<101>万円	同上
経路充電	高速道路SA・PA	地方公共団体、法人、個人	定額 (1/1以内)	【急速】600万円	定額 (1/1以内)	【急速】600<<3,500>>※6万円	・自由に出入可 ・24時間利用
	道の駅	同上				【急速】280万円	同上
	給油所	法人、個人				同上	同上
	空白地域	地方公共団体、法人、個人				同上	同上 ・道のり15km以内に公共急速充電設備がない

※1：補助対象型式に応じて設定 ※2：(コ)充電コンセント ※3：(ス)充電コンセントスタンド ※4：<>内は機械式駐車場に係る上限額 ※5：EVを10台以上購入等

※6：<>内は特別仕様でセンターが認める場合

(出典) 一般社団法人次世代自動車振興センター「申請の手引き」より府作成

※一般社団法人次世代自動車振興センターHP
「地方自治体の補助制度」掲載データより府調べ

(参考) 充電設備の導入補助の実施状況 (都道府県)

●東京都／充電設備導入促進事業※ <東京都地球温暖化防止活動推進センター>

対象施設	申請者	経費の補助率		申請要件
		設備の購入費	設備の設置工事費	
集合住宅	集合住宅所有者、入居者	全額 (上限309万円)	半額(上限81万円)	・(一財)次世代自動車振興センター補助金交付
事務所・工場	事務所等所有者等	同上	同上	同上
商業施設、宿泊施設、駐車施設等	施設所有者等	同上	同上 ※維持管理費も設置後3年間補助 (年間40万円)	同上

(出典) 都センターHP掲載資料よりより府作成 (令和2年度事業)。(令和3年度事業は準備中とのこと・2021年6月17日現在)。

●岡山県／充電環境整備事業補助金

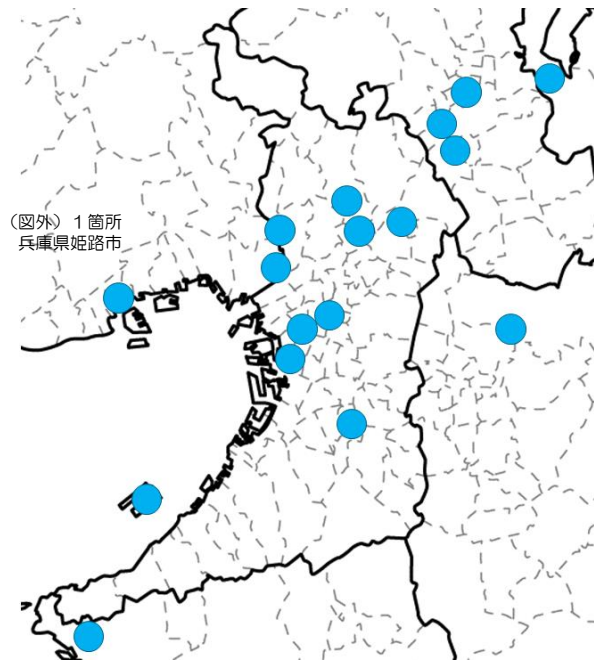
対象設備	申請者	経費の補助率		申請要件
		設備の購入費	設備の設置工事費	
普通充電設備	法人(市町村含む)、マンション代表者	経費 (設備購入費及び設置工事費) の1/2 (上限18万円) ※施設等の駐車場収容台数の2割以内又は10台のいずれか低い方の台数		・既存設備の更新でないこと など
急速充電設備		経費 (設備購入費及び設置工事費) の1/2 (上限150万円)		・経産省補助金「高速道路SA・PA及び道の駅等への充電設備設置事業」の採択通知がないこと など

(出典) 県HP掲載資料より府作成

【2】水素インフラ整備の推進

基本的な考え方

- 国の「水素基本戦略」や「水素・燃料電池戦略ロードマップ」を踏まえて、官民一体となって整備を進めるとともに、府内のFCVやFCバスの普及を促進して水素利用を拡大し、水素ステーション事業の自立化をめざす必要がある。



府と近隣府県の水素ステーションの整備状況
(2021年6月現在)

(出典) 一般社団法人次世代自動車振興センターHP掲載情報より府作成

府内の水素ステーション

	所在地	事業者	方式※
1	茨木市宮島	大阪ガス(株)	オンサイト
2	泉南郡田尻町泉州空港中	岩谷産業(株)	オフサイト
3	枚方市走谷	ENEOS(株)	オンサイト
4	茨木市上郡	ENEOS(株)	オンサイト
5	大阪市城東区森之宮	岩谷産業(株)	オフサイト
6	大阪市中央区本町	岩谷産業(株)	移動式
7	大阪市住之江区柴谷	岩谷瓦斯(株)/岩谷産業(株)	オフサイト
8	豊中市蛍池西町	岩谷産業(株)/日本水素ステーションネットワーク(合)	オフサイト
9	堺市美原区黒山	岩谷産業(株)/日本水素ステーションネットワーク(合)	オフサイト

※：オンサイト…水素製造装置を敷地内に有する

移 動 式 …充填性能に直接関わる設備を1の架台に搭載し移動可能なもの

(出典) 一般社団法人次世代自動車振興センター資料

整備の方針

- 「大阪府内における水素ステーション整備計画」で2025年度までの整備目標としている28カ所について着実に整備を進める。

**基礎
充電**

- 集合住宅の居住者が所有するEV・PHVについて、充電設備を利用しやすい環境の整備が必要。
- ・集合住宅の駐車場での充電設備の導入を促進することが望ましいが、集合住宅周辺に設置された充電設備を基礎充電の代替としても利用できるよう、**パブリック充電（目的地充電・経路充電）の充実を図る**ことが適当。

**目的地
充電**

- 数時間程度駐車する集客施設等の駐車場において、駐車時間を活用した継ぎ足し充電を目的として充電設備を設置することが必要。
- 自宅で基礎充電できないEV・PHVが**長時間駐車する場所において、基礎充電の代替として利用できる充電設備の設置**を促進することが適当。
- ・充電待ち解消のため複数台の導入を推進していくことが適当。

**経路
充電**

- EV等の充電走行距離の改善により、経路充電としての充電の必要回数は低下すると考えられる。
目的地充電として利用する施設において、急速充電設備等の拡充を図ることで、経路充電としても利用できるよう環境を整備することが適当。

大都市である大阪においては、基礎充電や経路充電の代替になる**目的地充電（パブリック充電）を充実させる**ことにより利便性を向上させるとともに、**誰もが安心してゼロエミッション車**を利用できる環境整備を推進していくことが必要である。