



CHAdemo



2024 活動報告書

(2024 年 4 月 1 日～2025 年 3 月 31 日)

一般社団法人 CHAdemo 協議会

ごあいさつ

CHAdeMO 協議会は今年 15 周年を迎えました。2010 年 3 月に協議会を設立した時点では、急速充電器の数はわずかに国内 583 台、海外 41 台でした。急速充電器の製造会社も日本国内の 5 社に限られていましたが、協議会の設立後、僅か 1 年で国内外 20 社以上が製品を発表するまで急拡大しました。現在、世界 50 社以上の会員メーカーの急速充電器が、日本におよそ 1 万基、海外に 5 万基設置されています。日本国内よりも海外に多く設置されているのは、会員の皆様が急速充電器の必要性・利便性を世界各地で示されてきた結果であり、心から感謝申し上げます。

欧州で CCS2 が、米国で CCS1 が政府指定の規格になって以降は、CHAdeMO 急速充電器の伸びは鈍化しています。その様な中でも CHAdeMO は急速充電中の火災の発生が皆無であることや、充電できないというトラブルが極めて少ないという優れた実績を示し続けています。これに対し他の規格では故障や不具合のトラブルが多く、それが原因で米国においては一旦は国が定める規格となった CCS1 から NACS への規格変更が図られるに至っています。

自動車メーカーと異なる充電器メーカーが製造販売している急速充電器で安全確実に充電を実行するためには、各社の利害を超え協働して規格を維持・改訂していく必要があります。CHAdeMO が良好な安全性や確実に充電できるという実績を上げられているのは、これまでの会員の皆様の協働の結果であり、この面においても会員の皆様のご協力に感謝申し上げます。

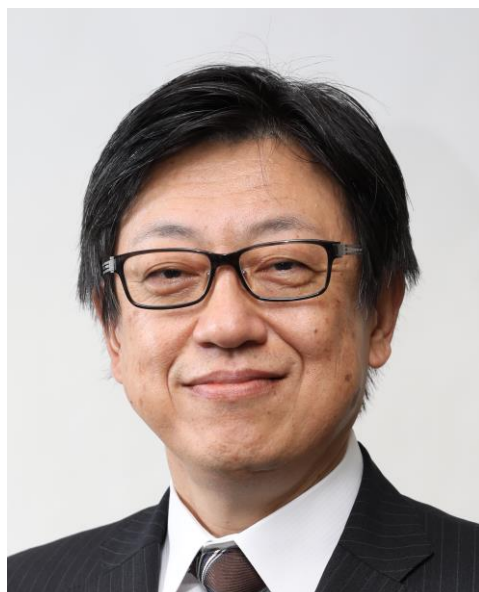
さて 15 周年の節目に当たって改めて協議会設立時ことを思い起こしますと、その最大の目的は電動車の普及でした。CHAdeMO が世界に提案した複数社間で共用できる急速充電器は、充電規格こそ中国の GB/T、欧州の CCS2、北米の CCS1 と別れて行きましたが、それぞれの地域で電動車の普及を助け、昨年の世界の電動車の販売台数は 1700 万台を越えるに至りました。2024 年の新車販売台数に占める電動車の比率は中国が 41%、欧州各国は 5%から 10%ほど、米国が 10%でした。一方、日本は 1.3%と低い水準にあります。

急速充電器設置台数は、中国が 120 万基と圧倒的に多いですが、ドイツ約 33,000 基、イギリス約 15,000 基、フランス約 13,000 基、スペイン約 11,000 基、ノルウェー約 5,600 基、オランダ約 5,200 基、イタリア約 5,000 基です。米国ではカリフォルニア州約 14,000 基、ニューヨーク州 10,100 基、テキサス州約 9,500 基です。日本の約 10,000 基は国土面積を考えると電動車の普及が進んでいる世界各国と比較して遜色はありません。ところが、日本で電動車を購入しない理由をアンケートすると、「公共の充電インフラが少なく不安」との声が多くあります。CHAdeMO 協議会は、この原因をよく分析し、日本及び今後電動車の普及が加速する国々に対して広報面を中心に普及活動を改善していくことが必要と考えています。

以上を踏まえ、今年度の重点活動方針は以下の 3 項目を重点に進めて参りたいと考えます。

第 1 は充電時の利便性の向上です。

最近の CHAdeMO 急速充電器は、従来 50kW 級が多かったのに対し、150kW 級のものが増えてきており、そのためケーブル重量が増してハンドリングが難しくなっています。大出力になってもユーザーが容易に充電できる環境を



確保するための検討を加速してまいります。他の充電規格をベンチマークし、必要に応じて国際的な安全基準についての見直しも検討し、充電時の操作性を向上するためにコネクタ・ケーブルの小型・軽量化やプラグ＆チャージなどを実現するための活動を開始します。皆様の将来の製品仕様に影響することですので、できるだけ多くの会員の皆様に本活動に積極的に参加いただければありがたく存じます。

第2は車両と充電器間の互換性を維持向上です。

これまでもCHAdeMO協議会では、新たにCHAdeMOを実装する電動車に対して技術支援を行ってきましたが、それでも初期トラブルが発生しています。関係する会員の皆様のご支援によって不具合の解消は着実に進んでいますが、引き続き信頼性向上のための活動を継続していきます。

基本となる仕様書・解説書を適宜改訂・充実させ、不具合の未然防止に努めてまいります。個別の製品間の動作確認をするためのテストセンターは、会員の皆様のニーズや利便性を向上するため、UL 伊勢テストセンターに続き長野県に TUV ラインランドテストセンターを開設致します。ユーザーが必要な時に充電できないというトラブルを解消すると共に、会員の皆様の製品開発がスムーズに行える様に、引き続き支援活動に努めてまいります。

第3は各国の状況に応じた電動車両の普及活動です。

再生可能エネルギーが増加している国や地域においては電気料金の変動が激しく、更に電力は CHAdeMO が実用化している双方向充放電機能（V2X）は、電力系統の安定化を図る有効な技術となります。すでに市場に展開されている CHAdeMO 電動車両と V2X 機器を用いて、その有用性を訴求してまいります。

大出力が求められるトラック・バス・船舶の電動化ニーズが大きなところには、CHAdeMO 3.0 の規格標準化を進めてまいります。

欧州では電動アシスト自転車に最適化した EPAC の標準化を提案してまいります。

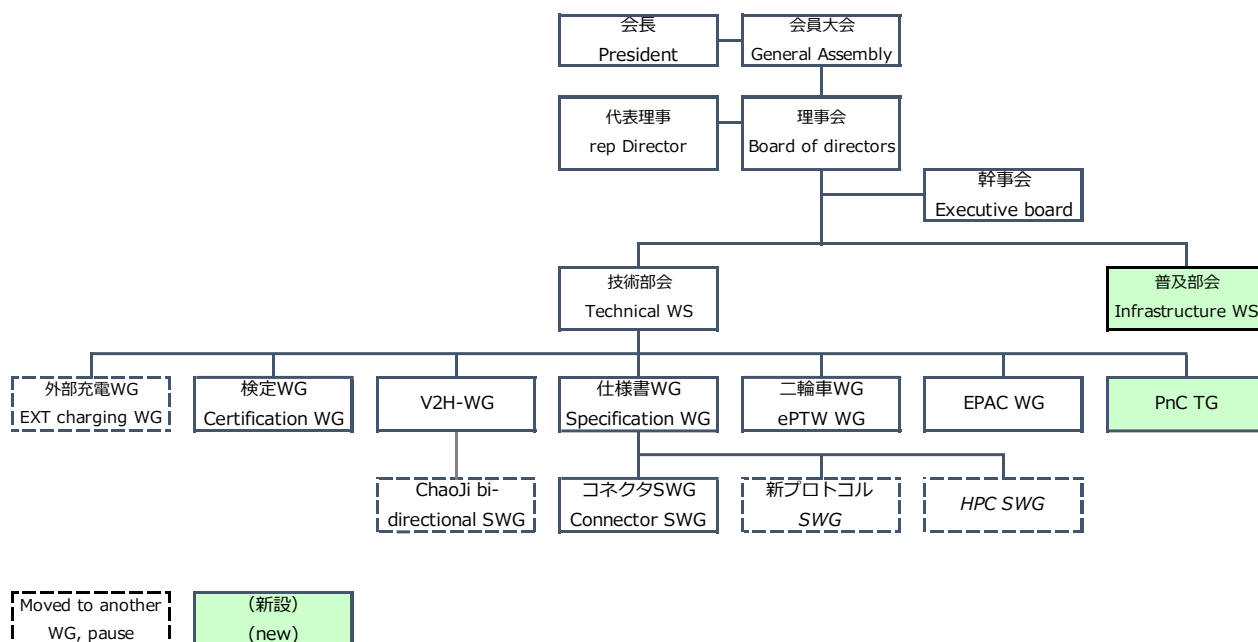
ASEAN 諸国では、電動 2・3 輪（LEV）に適した e-PTW を提案してまいります。

また、世界各国への普及活動を強化するため、従来の整備部会を発展させて普及部会を組織し、多くの国々の方々に CHAdeMO の高い安全性、良好な互換性、先進的な V2X 機能を知っていただき、使っていただけるよう活動してまいります。

会員の皆様のご協力を得て、以上の重点事項を中心に CHAdeMO 協議会の活動を推進してまいりますので、引き続きご支援を賜りますようお願い申し上げます。

会長 姉川 尚史

CHAdemo 協議会の組織



技術部会の活動

技術部会はいくつかの WG で開発案件が一定の成果を得たこと、また、国際標準化の進展状況や市場動向に合わせて活動ペースを見直し、WG の統合や一時中断の判断を行いました。その結果、2024 年度は 5 つの WG, SWG で活動を行ってききましたが、2025 年度から新 WG としてプラグ & チャージ (PnC) TG を新設します。

標準仕様書は ver.2.0.4 と 1.2.7 を、また EPAC は ver1.2 を発行しました。各々の最新バージョンと発行日は以下の通りです。

CHAdemo 標準仕様書 2.0.4	2025/3/28
CHAdemo 標準仕様書 1.2ed7	2025/4/15
EPAC 仕様書 ver.1.2	2024/9/30
CHAdemo-ECHONET Lite 連携ガイドライン ver.1.10	2024/6/28
CHAdemo 認証ガイドライン	2024/7/23

仕様書 WG

バスなどのヘビーデューティー車両の要求に応じて、長時間充電制御の一般化を目的に Ver1.2.6 と 2.0.3 を発行しました。さらに、市場不具合の歯止め及び IEC/ISO 規格との調和を目的に Ver1.2.7 と 2.0.4 を発行しました。

2025 年度は Ver1.2.7 と 2.0.4 の検定仕様書の発行を予定してます。加えて、次世代規格及び車両制御の高度化に対応すべく、Ver2.1 の検討を行う予定です。

コネクタ SWG

ChaoJi コネクタの開発については、ChaoJi 国際 SWG1 で継続しています。2024 年度は実フィールドにおける Ultra-ChaoJi の異常発熱を検知する方法を中心に議論しました。

IEC 規格の審議対応では、IEC TS 62196-7 アダプタ規格のドラフト内容に関する審議を行いました。



検定 WG

2024 年度も前年度に引き続きアジア各国からの検定申し込み数が増えています。中国、台湾、韓国での検定実施や、2023 年度に検定機関として加わった中国 CCIC の検定が複数ありました。

V2H-WG

2023 年度から 2024 年度に切り替わる時期に検定基準書の改定審議が一段落したため、2024 年度としての大きな動きはありませんでした。

二輪車-WG

電動二輪車や小型の電動車に適した充電器の仕様書開発は一区切りしているため、今年度の WG 自体の開催はなかったものの、「電池指令 2032/1542 の 94 条(6)に基づく共通充電器のアセスメント」や「代替燃料インフラ整備規則(AFIR) 2023/1804 の Amendment 案へのパブコメ」といった、検討過程の欧州レギュレーションに対する 二輪車用 CHAdeMO 採用に向けてのコメント出しや、インドからの認定に関する問い合わせの対応などを行いました。

IEC 62196-6; CHAdeMO ePTW	LMT, motorbikes		DC	Max. 100A	Max. 120V	Max. 12 kW	
------------------------------------	--------------------	--	----	--------------	--------------	------------	---

共通充電器のアセスメント資料に掲載された 二輪車用 CHAdeMO 仕様

EPAC-WG (2025 年)

現在、EPAC WG は 2023 年に EU 委員会で採択された改正エコデザイン規則（案）への対応を主眼に置いて、以下の 3 点の重点項目を中心に活動を継続中です。

第 1 に、仕様のアップデートを行っております。改正エコデザイン規則（案）で提案されている「共用充電器」に対応するために、規格のスコープを「充電ステーション」と「家庭用充電器」の双方に拡大し、それに伴う各種の技術仕様を更新したうえで 2024 年 10 月に v1.2 が発行されました。

第 2 に、EU 委員会に対するロビー活動にも力を入れており、2024 年 11 月に EU 委員会の担当部署や欧州の各種業界団体へ訪問し、各種の意見交換を行いました。

第 3 に、一般ユーザーへの認知を広げるために「Charge2Bike」という製品



欧州委員会の DG-ENV を訪問した CHAdeMO チーム

名称を考案し、商標登録を行いました。日本での商標登録は無事に完了し、現在、欧州各国・北米・中国での審査・登録作業が進行中です。

今後も欧州での活動を中心に、技術開発、ロビー活動、広報の全方位において活動を継続していきます。

標準化活動

IEC では、CHAdeMO の DC 充電規格である IEC61851-23/24ED2 は 2023 年 12 月に発行されました。ED2 では、CHAdeMO1.2 以降で規定された大出力、マルチアームほか拡張機能、双方向給電などが標準規格化されました。

また IEC 61851-23/24 につきましては ED3 に向けた改定が開始されました。改定の主な内容は双方向給電、System D (ChaoJi) の追加などです。またアダプタの規格である IEC TS 62196-7 において、CHAdeMO と ChaoJi のアダプタの標準化を進めております。

Ultra ChaoJi の規格である IEC 61851-23-3(Megawatt Charging System, MCS システム) では CD の審議を継続しております。この規格においては欧州主導の MCS と Ultra ChaoJi は、High Level Communication (HLC) , Basic signaling 双方の通信プロトコルを統一することを合意して標準化を進めております。また HLC につきましては各国委員の投票により、2 線式 Ethernet とすることが決定しております。同規格において、Ultra ChaoJi のカプラとして IEC TS 63379 configuration JJ を参照しております。

ISO では、CHAdeMO 2.0 系の ISO15118 対応について議論を進め、通信方式を Wi-Fi として ISO15118-20 ED2 に織り込むことを ISO と合意しました。

また ChaoJi 統合版、Ultra ChaoJi につきましては通信方式を ISO 15118-10 (2 線式 Ethernet) , 通信プロトコルについては ISO 15118-20 Amendment に織り込むことを進捗しています。

その他の WG/SWG 活動

新プロトコル SWG, 外部充電 WG は、遅々として進みの遅い ISO 15118 の進捗を見ながら活動を継続してきましたが、FY2024 の活動として表記する目ぼしいものはありません。

渉外・広報活動

国内では、前年度に引き続きスマートグリッドと EV との協調や、CHAdeMO のみが持つ双方向給電機能に対する関心が強く、各種団体での講演依頼が増えています。学会誌・業界紙への技術記事の投稿のほか、メディアからのインタビュー等を通じて CHAdeMO の技術動向・活動状況を情報発信しています。

海外向けでは、CHAdeMO 規格の安全性と実績に加え、近年では双方向給電機能への期待が高まっており、コンベンションでの発表と JICA 来日研修での発表 (FY2024 は計 3 回) を軸に情報を発信しています。

ASEAN 諸国への普及活動

電動化が急速に進展しているアジア地域では、充電インフラ普及のパートナーとの交流を行っています。タイの EGAT (タイ王国発電公社) , マレーシアの UiTM (国立マラ工科大学) と技術面を含めた交流を行い、協力関係を構築しています。このうち UiTM は CHAdeMO の V2X 技術に強い関心を持っており、系統連系・エネルギーマネジメントの観点で実証試験を計画したり、双方向チャージャーの試作等を行っています。

インドについては、FY2023 に 2・3 輪の電動化を進める企業の集合体である BCA（バーラト・チャージ・アライアンス）と MOU を結びましたが、引き続き e-PTW CHAdeMO のインドでの普及を図っています。

ASEAN 諸国では充電規格はまだ定まっていないものの、現状としては欧州・中国から CCS2 を装着した EV が急速に流入しており、CCS2 と AC Type 2 が増えている現状があります。CHAdeMO では、ASEAN 諸国と連携を密にしながら、価値ある技術を共に作り上げていきたいと考えています。

その他の普及活動

海外への周知・普及活動に関しては、JICA が行う訪日研修を通じて日本技術の紹介の一環として CHAdeMO 規格を説明しています。やはり、確かな技術に裏打ちされた安全性と、CHAdeMO のみが実現している双方向給電機能に対する関心が高く、今後世界に貢献できる可能性を感じています。

また、2025 年 2 月 13 日には、全世界にいる JICA 職員を対象とした研修の一部として、CHAdeMO を紹介する機会がありました。結果として、2025 年 5 月半ば現在、JICA 南アフリカを通して南アフリカ開発銀行とつながり、CHAdeMO に関心を寄せてくださるようになり、連携の模索が始まっています。

カンファレンス

EVS37



2024 年 4 月 23 日から 26 日まで、第 37 回国際電気自動車シンポジウム・展示会（EVS37）が韓国ソウル特別市で開かれました。今回のテーマは“Electric Waves to Future Mobility”でした。

CHAdeMO 協議会では、26 日の Technical Session 5 の中のひとつ、5H セッションで “CHAdeMO: DC fast charging system” と題した 4 つの発表を行いました。発表は以下のとおりです。

- Seeking versatility in e-mobility with CHAdeMO
- Thermal sensing test method for ChaoJi coupler
- CHAdeMO 3.1 / ChaoJi-2 demonstrative facility structed in Hitachi/Omika Works, Japan
- Reliability analysis of e-mobility power's electric vehicle charging network

日立製作所から宮田博昭氏が、中国国家電網（CEC）からは Ni Feng 氏の共同研究者 Zhu Xiaoqiang 氏が、また CHAdeMO からは北米事務局の David Patterson 氏と日本の箱守知己氏がそれぞれ発表を行いました。

CHAdeMO のこれまでの歴史、最優先される安全と互換性、それらを担保のためのシステム、次世代の ChaoJi（CHAdeMO 3.0）に加え、電動 2- / 3- 輪車向けの CHAdeMO の展開などが報告されました。

ChaoJi 充電カプラの温度計測テスト法に向けられた努力と継続中の努力について具体的なデータを基に報告がなされました。

日立製作所大遷事業所にて 2023 年秋に稼働を始めた ChaoJi 充電器の解説と、それを支える柔軟な電源モジュールについての報告が行われました。

世界に類を見ない充電器の高い健全率（98%以上）を保ち続ける e-Mobility Power に対する調査結果が報告されました。

フロアからは、特に 4. の発表に対して、「充電器の高い健全率を保つ具体的な取り組みについては、その秘訣は何なのか」や「複数種類の車両・充電器との間で互換性を保つ努力としては、どのようなことがおこなわれているか」などの質問が寄せられ、活発なやりとりが行われました。

EV Charge LIVE 2025 in Thailand

2025 年 2 月 26・27 日に、タイ王国のバンコクの国際展示場 BITEC で EV Charge LIVE 2025 in Thailand が開かれ、チャデモもパネリストと単独発表という 2 つの形態で参加しました。従来参加していた Future Mobility Asia がより幅広いトピックを扱うようになったため、今回は EV やそれを取り巻く環境に特化した EV Charge LIVE のほうに参加しました。会場ではトヨタや日産、BMW といった OEM に加え、BOSCH や NEC といったメーカ、EGAT や TEPCO といった電力会社の展示や発表がありました。



チャデモでは姉川会長が、初日のパネルディスカッション“Innovative Infrastructure and Emission-free Grids for Boosting Efficiency and Sustainability”にパネリストとして参加し、チャデモの利点である安全性・互換性、そして双方向充放電機能（V2X）の先進性を訴えました。

2 日目も姉川会長が登壇し、“CHAdeMO: Excellent and Safe Standard of EV Charging”と題した単独発表を行い、チャデモ充電規格の利点を訴えました。

整備部会の活動

2024 年度の整備部会は、第 40 回・第 41 回ともに Web・対面のハイブリッド形式で開催いたしました。

開催日	参加者	主な議題	発表者
第40回 2024/10/28	110	1. 開会のご挨拶 2. モビリティとその先を切り拓く事業開発 3. EV普及に弾みをつけた軽EV マーケティング 4. 欧米の街で見たEVとインフラの動向 5. 活動報告 6. 閉会挨拶	代表理事 今田 博己 日産自動車株式会社 新規事業開発部 齋藤 脩 氏 日産自動車株式会社 日本マーケティング本部 チーフマーケティングマネージャー オフィス チーフマーケティングマネージャー 近藤 啓子 氏 株式会社 東京アールアンドデー 経営企画室 室長 福田 雅敏 氏 CHAdeMO事務局 事務局長 荒井 一真 CHAdeMO会長 姉川 尚史
第41回 2025/3/3	181	1. 開会のご挨拶 2. 150kW級のBEV充電時におけるEMC試験の検討 3. 直流マイクログリッド適用に向けた 多並列EV向け分散協調制御の開発 4. 2025 update on OCA and OCPP 5. 東光高岳における次世代超急速(高電圧化) 充電器の開発について 6. 欧州EV充電紀行：初心者ユーザーの充電器 利用報告 7. 海外の充電器見て歩き 8. 2024下期活動報告	会長 姉川 尚史 トヨタ自動車 電子性能開発部 森 晃 氏 トヨタ自動車 パワートレーン 先行製品開発部 杉本 和大 氏 OCA(Elaad) ロネケ・ドリーゼン 氏 株式会社東光高岳 G Xソリューション事業本部副本 部長 兼システムソリューション 開発部長 丸山 元樹 氏 CHAdeMO欧州事務局 Tomoko Blech CHAdeMO事務局 箱守 知己 CHAdeMO事務局 事務局長 荒井 一真

kWh 課金検討会

高出力急速充電器と大容量電池を搭載した電気自動車市場投入され、車種による充電性能に差が生じてきました。公平性の観点から、現在主流の時間課金（円/分）から従量課金（円/kWh）への対応実現に向けて、2023 年度に kWh 課金検討会を設けました。特定計量制度による従量課金を行うべく、ガイドラインの作成を開始しました。

2024 年度はガイドライン（機器編）の作成に向け、kWh 課金検討メンバーから、充電器メーカーを中心とした作業会メンバーにて、特定計量制度で求められる直流電力量計の試験内容の取りまとめ、所管省庁への確認を行い、ガイドライン（案）を作成しました。今後、kW 検討会への意見聴取を行い、発刊する予定です。

また、kW 課金実証試験は 10 月より開始し、特定計量制度に基づく事前届出や事後報告を実施しました。今後、具体的に行った申請報告内容を取りまとめ、ガイドライン（運用編）を作成する予定です。

マッチングテストセンター

CHAdeMO では、充電品質の向上、充電器の互換性確保のために 2022 年度に UL Japan 伊勢本社において合同試験会を実施したあと、その活動を継続的に実施するために 2023 年度には、同じく UL Japan 伊勢本社に常設施設として、CHAdeMO 充電器と EV の組み合わせ試験のためのマッチングテストセンター（CITC：CHAdeMO Interoperability Test Centre）を開設し、2024 年度より本格的に稼働させました。UL Japan 伊勢本社の一隅に作られた CITC 試験センターには、日本国内で広く使用されている主要な CHAdeMO 充電器、様々な出力レベル（25～180kW）と、いくつかの CHAdeMO バージョンの 16 台の充電器が設置されました。



EV、CHAdemo急速充電器、適合試験、組み合わせ試験結果一覧

車両		充電器リスト	テスト実施時当該充電器未設置										未実施		
NO.	自動車メーカー	充電器メーカー	充電器型番	充電器出力 (kW)	CHAdemo version	未実施									
		ハセテック	東光高岳	ニチコン	東光高岳	新電元工業	デルタ電子	A B B	ダイハチ	東光高岳	ニチコン	東光高岳			
		充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番	充電器型番			
		充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)	充電器出力 (kW)			
		CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version	CHAdemo version			
車名		車名	車名	車名	車名	車名	車名	車名	車名	車名	車名	車名	車名		
◇乗用車															
1	1	本田技研工業株式会社	Honda e			○	○	○			○	○	○	○	
	2	本田技研工業株式会社	N-VAN e			○	○	○			○	○	○	○	
2	1	Hyundai Mobility Japan 株式会社	INSTER	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
◇バス、トラック															
1	1	いすゞ自動車株式会社	ERGA EV	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	2	いすゞ自動車株式会社	ELF EV	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
2	1	Hyundai Mobility Japan 株式会社	ELEC CITY TOWN	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
◇建設機材、重機															
1	1	株式会社タダノ	EVOLT eGR-250N	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

参考扱い、又は故障により撤去		
撤去	参考	
日産自動車	日本電気	
NSQ-C44388	NQVC500	
44	50	
0.9	0.9	

改訂：20240926：追加設置未定充電器の表記削除、Hyundai ELECITY TOWN追記
改訂：20250318：撤去、参考欄作成、Hyundai INSTER追記

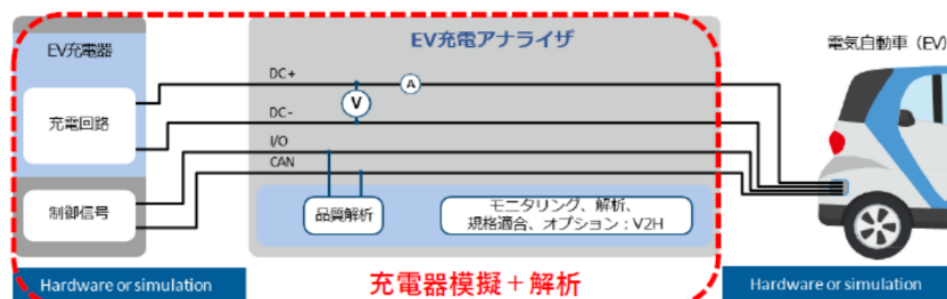
CITCの実績

UL Solutions における試験的稼働開始の 2023 年 11 月より 2025 年 3 月までに、自動車 OEM およびサプライヤ 6 社、バス・トラックメーカー 2 社、EVSE メーカー 2 社、建設機械車両メーカー 1 社の計 11 社の利用申し込みがありました。この中でマッチングテストとして利用された、乗用車 3 台、バス・トラック 2 台、建設機械 1 台の、計 7 車種の確認結果は、下記のようなホワイトリストとして CHAdemo のウェブサイト公表され、新しく発売される EV がどの充電器と互換性を確認しているかが一目でわかるようになっています。

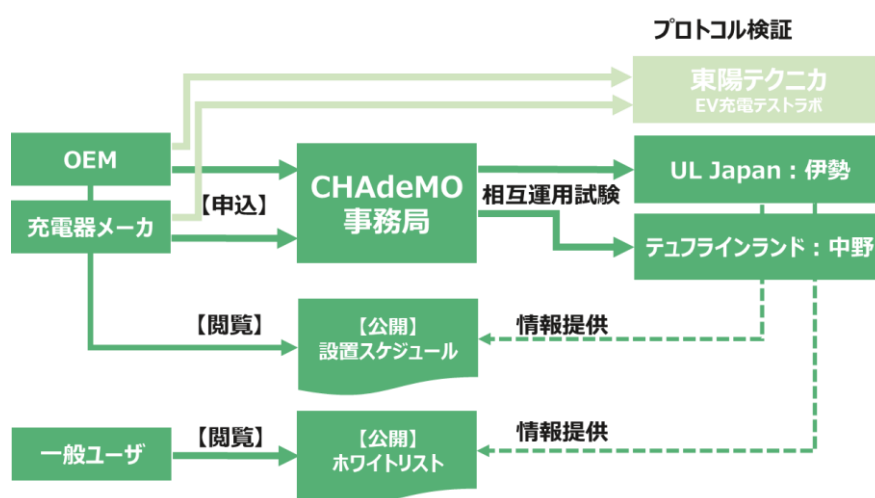


特に注目する事例として電動大型クレーン車を試験したケースもあり、日本で初めての建設機械による互換性試験合格として、電動化時代を象徴する事案となりました。

一方、主に開発時点での支援をするために東陽テクニカ EV テクニカルセンターでは、EV 充電アナライザを用いた充電プロトコルチェックが実施できます。試験項目は充電容量別での充電検証、CHAdeMO プロトコル Ver0.9～2.0 までの充電検証、V2H ver2.1 プロトコルでの充放電検証、CHAdeMO プロトコル Ver.1.2～2.0 でのダイナミックコントロール/ハイクレントコントロール検証などで、これらのサービスもすでに 2023 年度より開始しています。



さらに、テュフラインランドジャパンは 2025 年度 4 月から 500kW の大電力電源保有、電気自動車向け高電圧・大電力対応 EV 試験センターでのサービスを開始しました。



これら多面的な活動により、充電信頼性を限りなく 100% に近づける努力を継続していきます。(充電信頼性：99.42% 2024 年度 e-Mobility Power 社による。)

欧州事務所報告

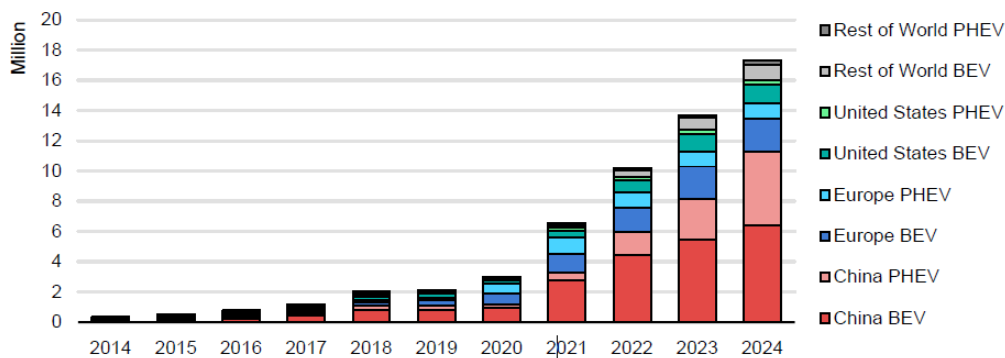
欧州では主要自動車市場での EV 販売台数が前年度を下回り、24 年は業界にとって厳しい年となりました。新規急速充電器でのチャデモプラグの採用比率は引き続き下がっており、チャデモ欧州事務所では、電動自転車や電動二三輪の充電規格の PR 活動、政策・市場のモニタリング、ユーザーからのお問い合わせ対応等を継続しつつ、活動の範囲を見直して運営の効率化を図っています。

世界・欧州 EV 市場の動向

欧州 EV 販売は補助金削減の影響続き 2 年連続前年割れ

24 年の世界の EV 販売台数は 1,700 万台で全新車販売台数の 20%を超え、EV ストックは 5,800 万台に達し、全車両の約 4%になりました。年間 EV 販売のほぼ 3 台に 2 台に相当する 1,100 万台が中国で売れ、中国では全車両のほぼ 10 台に一台が EV となりました¹。

Global electric car sales, 2014-2024



IEA. CC BY 4.0.

Notes: BEV = battery electric vehicle; PHEV = plug-in hybrid vehicle. Includes new passenger cars only.

Sources: IEA analysis based on country submissions and data from the European Automobile Manufacturers Association (ACEA), European Alternative Fuels Observatory (EAFO), EV Volumes and Marklines.

中国 OEM の EV は外国への輸出を伸ばしていましたが、欧州や米国の関税措置を受けて仕向け先がアジア諸国や南アメリカ、アフリカとなり、それらの地域でも同様の関税が課されることになると、現地生産化に拍車がかかりました。特に誘致を奨励している東南アジア諸国（インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナム）への生産移管は加速しており、このトレンドはこれから数年続くと見られていますが、米国の通商政策の動きもあり、EV 産業の先行きも不透明です。

欧州市場（EU + EFTA + 英国）では、電気自動車（BEV + PHEV）の新規登録台数は 24 年もふるわず、23 年に比べて BEV が 1.3%（199 万 3 千台）、PHEV が 6.8% 下回る 95 万 2 千台となり、合計でも 300 万台を割りました（2.1%減）²。欧州委員会は 24 年秋、中国産 EV に 5 年間の相殺関税措置を発動し³、24 年に欧州で販売された中国産 EV の数は前年同等にとどまりました。

新車販売に占める電気自動車シェアは全体では 23%を切り、23 年を下回りました。英国（30%）、ノルウェー（92%）、デンマーク（56%）など 16 か国では EV シェアが増加したものの、欧州最大の EV 市場であるドイツで 23 年

¹ IEA Global EV Outlook 2025, International Energy Agency <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>

² ACEA <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-0-8-in-2024-battery-electric-13-6-market-share/>

³ European Commission https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_5589

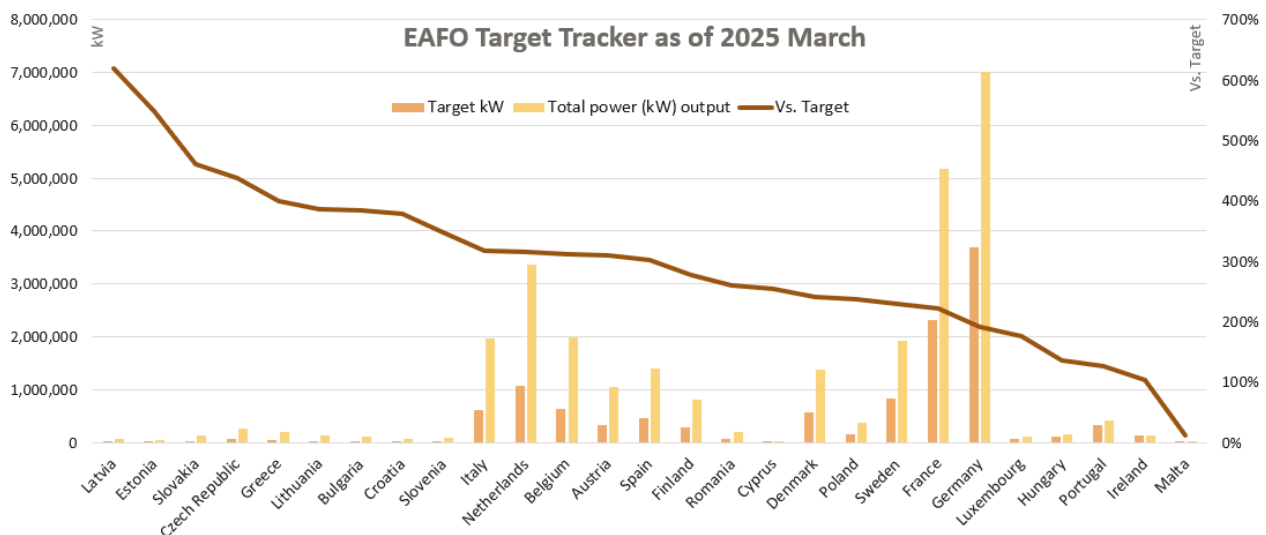
末に EV 補助金が終了した影響が継続, フランスの補助金減額も響いて, EU + EFTA + 英国の 31 か国合計では販売数が 2 年連続で前年を下回る結果となりました。EV に関する自動車 OEM 各社の発表も弱含みとなり, これまでの電気自動車販売が補助金頼みになっていたことが浮き彫りになりました⁴。

自動車全般の販売不振が続く中, 欧州委員会は年明けより業界関係者との「自動車産業の未来に関する戦略的対話」を実施, 25 年 3 月に「自動車セクターアクションプラン」を発表して, 域内産業競争力の強化とゼロエミッションモビリティへの移行を支援する政策を約束しました。具体的には, 欧州の新車販売の 6 割以上を占める法人フリートへの EV 導入強化策などで需要側の刺激策を打つ一方, 2025 年に自動車 OEM に課されていた CO2 排出目標は維持しつつも, 25 年~27 年の 3 年間の平均値で達成すればよいとする緩和を決定しました⁵。

欧州充電器設置と欧州法制の動向

AFIR ターゲットはほぼ達成、主要幹線道路の充電インフラはより高速に

「代替燃料インフラ整備規則 2023/1804 (AFIR)」は 24 年 4 月に発効し, 充電インフラの整備は順調に推移しています。チャート右軸の達成率でわかるように, マルタを除く EU 加盟国すべての国で, 既に AFIR に従って規定する「最低充電器設置義務」を上回る充電器が設置済みとなっていて, 多くの国で目標の 2 倍以上の充電キャパシティが備わっています⁶。



EAFO によりますと, 25 年 4 月現在, 欧州 (EU + EFTA + 英国) では, AC, DC 合計の累計充電器数は 103 万 2,300 基で⁷, 25 年 2 月には 100 万台の大台に乗せたということです⁸。EU では, 「2025 年までに 100 万基, 2030 年までに 300 万基」の充電器設置総数目標のうち⁹, 25 年の目標は 1 年近く前倒しで達成されたことになります。一方 ACEA (欧州自動車工業会) では, 2030 年までに 880 万基の充電ポイントが必要だとして, 現在のペースの 8 倍で充電器を設置する必要がある, と訴えています¹⁰。

⁴ IEA Global EV Outlook 2025, International Energy Agency www.iea.org

⁵ European Commission, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_854

⁶ EAFO (European Alternative Fuels Observatory) <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/target-tracker> 2025 年 4 月 8 日付データ

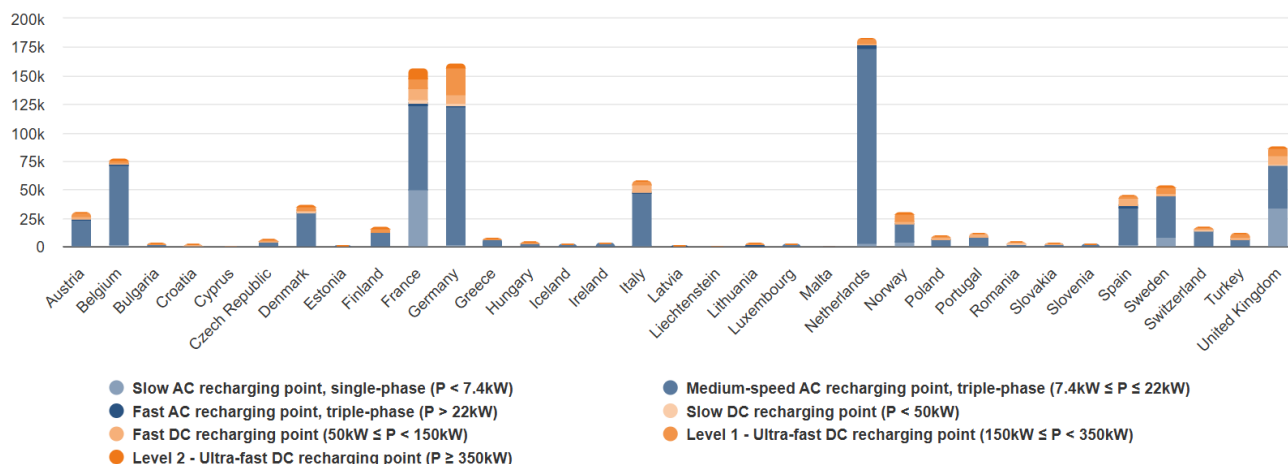
⁷ EAFO (European Alternative Fuels Observatory) <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/eu27-uk-norway-iceland-switzerland-turkey-liechtenstein> 2025 年 4 月 8 日付データ

⁸ <https://www.lcp.com/en/media-centre/press-releases/europe-reaches-1-million-public-ev-charge-points-set-to-double-by-2029-lcp-delta>

⁹ European Commission, https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

¹⁰ ACEA プレスリリース <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-eu-needs-8-times-more-charging-points-per-year-by-2030-to-meet-co2->

DC 充電器は 25 年 4 月現在、累積 17 万基を超えました。150kW 以上 350kW 未満の Level 1 大出力充電器は 84,034 基で、発売当初のチャデモ充電器のような 50kW 以上 150kW 未満の急速充電器の約 6 万基を追い越し、350kW 以上の Level 2 超大出力充電器の数も 2 万基にせまる勢いで、HDV 充電設備の充実と合わせ、充電器の高出力化の傾向が続いています（グラフも含め EAFO より¹¹）。



AFIR 技術規格要件追加の法案審議中

24 年 12 月、欧州委員会は、AFIR で定める技術規格を改訂する素案を公表し、通信規格 ISO 15118 を広く要件化することを提案、パブコメ期間を経て 25 年 4 月、ほぼそのまま採択しました¹²。主なポイントは以下の通りです。

- ・ 法施行後 6 か月後以降、すべての新設・大幅改修の AC・DC 公共充電器は ISO 15118-1～5 に対応する
- ・ 2027 年以降新設・大幅改修する AC・DC 充電器について、公共・私設を問わず ISO 15118-20 に対応する
- ・ プラグ & チャージ対応の充電器については、ISO 15118-2 および ISO 15118-20 の双方に対応する

素案に対して業界関係者から寄せられたパブコメの多くが反対意見や懸念を表明しました。具体的には「適合試験規格もない中、2027 年の ISO 15118-20 の実装は困難」、「私的ドメインのモード 3 充電器には ISO 15118 通信は不要」といった内容でしたが、欧州委員会はこれらを取り入れず、ほぼ素案通りの内容で採択。欧州議会と EU 理事会からの異議がなければ、そのまま法制化されます。

同法案の中には、L カテゴリの電動車両の充電規格について、これまでの AC 公共充電器（mode 1～3）の規定に加え、DC 公共充電器（mode 4）について、「少なくとも（at least）Combo2」を要件づけるという内容が盛り込まれました。チャデモ協議会は ePTW WG と欧州事務局が共同で欧州委員会のパブコメに対応し、「Combo2 コネクタは、L3e-L5e 当の大型車両には適しているものの、市場の大部分を占める L1e/L2e カテゴリの電動車両にはオーバースペックであり、後者のカテゴリの車両には IEC 61851-25 を採用すべきである」とする [コメントを提出](#)しました。欧州二輪車工業会など複数の企業・団体も同様のコメントを提出しましたが、受け入れられませんでした。

欧州専門委はスマート/V2G 充電におけるデータ交換要件を検討

チャデモ協議会が委員を務める、欧州委員会の専門家小部会「通信インターフェースにおけるガバナンスと標準化に

targets/, 2024 年 4 月 29 日

¹¹ EAFO (European Alternative Fuels Observatory) <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/eu27-uk-norway-iceland-switzerland-turkey-liechtenstein> 2025 年 4 月 8 日付データ

¹² European Commission https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14362-Data-on-alternative-fuels-infrastructure-common-technical-requirements-for-a-common-application-interface_en

関するサブグループ（sub-group on governance and standards for communication exchange）¹³」では、電気自動車、充電器、バックエンドを結ぶ各種の通信規格や、プラグ＆チャージ、PKI 認証などについて 21 年から討議してきましたが、今年は別の複数の専門グループとの共同審議で、スマート充電や（V1G）双方向充電（V2G）に関するデータ交換の決まりについて策定作業に取り掛かっています。用語やバリューチェーンにおける役割の定義など、基本的で重要な内容について、作業の重複を避け、各グループ個別の活動に齟齬がないように協力関係を築いています。今年上半期でこの作業にめどをつけ、V1G/V2G の導入に弾みをつける狙いです。

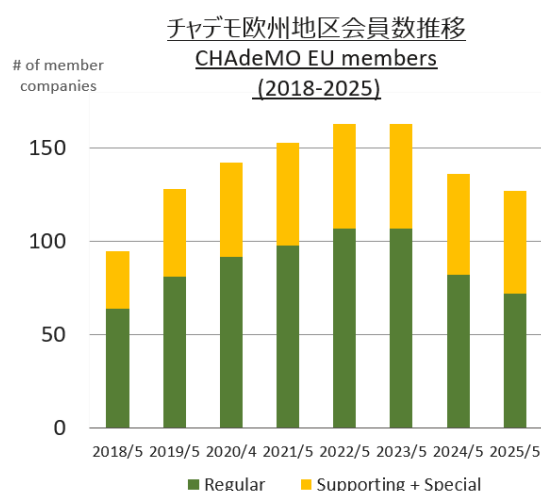
V2G では、24 年にはルノーが、特定の双方向充電器との組み合わせ限定ではありますが、AC の V2H 対応車として、まずはフランスで 2 車種の販売を開始しました。この他にもいくつかの車種で V2L や V2G に対応している車が少しずつ投入されていますが、ISO15118-20 の試験規格の策定を待つ中、互換性を持ったスケールアップには時間がかかりそうなので、業界関係者の多くは V1G スマート充電が先行すると見えています。

チャデモ欧州の活動

欧州会員数は減少傾向続く

25 年 5 月現在、欧州地区の会員数は 127 社で、引き続き正会員の減少傾向が続いています。背景として、チャデモを搭載した EV 新モデルの欧州市場投入の見込みが低いことに加え、EV 全般の販売の停滞に伴う業界の再編やコスト削減の継続、関税をめぐる市場の見通しの不透明さなどが挙げられます。

一方で、V2G や EPAC 規格の展開といった特定目的の新規入会も散見されます。チャデモ事務局では、今後も EPAC や二三輪規格の PR を継続することで新たな会員の獲得につなげつつ、非活動会員の退会処理を続けることで既存会員向けサービスの質の向上を目指します。



世界会員向けのオンライン GTU 継続

欧州技術部会は 24 年度も、対象を世界のチャデモ会員に広げた「グローバル技術進捗報告会（GTU: Global Technical Update Meeting）」を開催しました。24 年は 11 月 14 日、北米のタイムゾーンに照準を合わせて開催し、欧州、日本、北米から 40 人程度が参加しました。

姉川尚史会長からの開会の挨拶に続き、チャデモ事務局の箱守知己氏による活動報告、荒井一真事務局長兼技術部会長による技術部会報告、EPAC WG の高橋大輔氏による Charge2Bike プロジェクトの紹介、北米事務所の David Patterson 氏による北米の状況報告がありました。北米については V2G in the U.S. と題して Vehicle-Grid Integration Council (VGIC) エグゼクティブディレクター、Zach Woogen 氏より、アメリカにおける V2G の状況の発表がありました。参加者からのフィードバックは概ね好評でした。今後の開催フォーマットや内容についても、会員の皆様のご意見に耳を傾けながら方針を決定する所存です。

¹³ EU 加盟国と産業界の代表で構成される欧州委員会（EC）の諮問機関「持続可能な交通フォーラム（STF）」の下部組織として専門的な提言をする

PR 活動報告

■ 国際会議・展示会

24 年度、欧州でチャデモが出展した展示会は EUROBIKE 一件でした。国際会議での発表も精査し、チャデモ欧州事務所では、V2G 会議（ミュンスター、24 年 4 月）、EV Charging Infra UK2024（ロンドン、24 年 4 月）、OCA10 周年記念イベント（アムステルダム、24 年 10 月）等に登壇し、チャデモの強みである V2G や相互互換性を訴求しました。



■ V2G ウェビナーシリーズ

4 年目を迎えた V2G ウェビナーシリーズは、正会員の CIRCE（スペイン）からスピーカーを迎えて、ポルトガルとスペインの V2G 実証試験の紹介でした。24 年 10 月 15 日の開催で、タイトルは「CIRCE V2G projects: from Madeira island grid stabilisation to powering a building in Zaragoza」（ビデオとプレゼン資料は[こちら](#)）でした。

■ ロビー活動

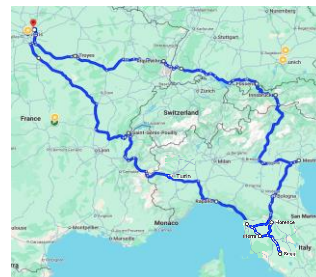
チャデモ欧州事務所では、欧州委員会の政策モニタリング、ポジションペーパーの執筆、パブコメ対応や関連団体との協力関係の構築といったロビー活動を継続しています。

24 年 10 月、欧州委員会環境総局では、バッテリー規則に関連した「Light means of transport (LMT)やガーデンツールに関する共通充電器レポート」の報告を受け、各種の軽量電動車両に関する充電システムの共通化の可能性を探り始めました。チャデモも業界関係者のヒアリングに積極的に参加、最終レポートには、策定済みのチャデモ二三輪充電規格（IEC/EN 規格化済）に加え、策定中だったチャデモ EPAC 規格の内容を盛り込むことができました¹⁴。バッテリー規則に基づく欧州市場での共通充電方式の指定については、引き続き立法機関や業界関係者への適切な情報提供を心がけます。

EPAC WG で開発を進めているチャデモ自転車規格に関連しては、業界からの注目が集まっています。欧州事務局でも、EPAC WG と緊密に連携しながら、24 年 7 月には、誤解の多い、[EN50604 の解釈に関するポジションペーパー](#)をウェブサイトに掲出、10 月には、[EPAC 規格の概要をまとめて閲覧](#)できるようにして、より多くのステークホルダーにその内容を知ってもらえるよう工夫しています。

■ 充電の旅

欧州事務局では、24 年 11 月、欧州充電インフラを試しながら移動する充電旅行を初めて実施して、その結果を 25 年 3 月の整備部会で発表しました。レンタカー-EV で 5 か国 3600 キロを走破、20 か所以上の充電ステーションを訪ねた記録は、「欧州 EV 充電紀行：初心者ユーザーの充電器利用報告」として、[ウェブサイトアップロード](#)されています。



¹⁴ 欧州委員会「Assessment of harmonised standards for ‘common chargers’ for rechargeable batteries powering light means of transport and specific categories of electrical and electronic equipment covered by Directive 2012/19/EU」
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0f8e257e-8526-11ef-a67d-01aa75ed71a1/language-en>

北米事務所報告

米国 EV 販売動向

2024 年の米国における電気自動車（EV）の新車販売台数は、およそ 130 万台を記録しました。米国の自動車市場全体に占める EV のシェアは 8.7%と、2023 年の 7.6%から上昇しました。

しかし、EV の販売に関しては明らかな減速が見られました。2023 年では 49%増加していたのに対し、2024 年はわずか 7.3%増にとどまっています。

米国の EV の平均価格は 58,000 ドル（日本円でおよそ 830 万円）を超えています。このように高価格帯が中心なのは、より手の届きやすい低価格帯の EV が限られていることも一因です。

北米で EV 市場をけん引しているカリフォルニア州では、保有される小型車のうち 16.4%をバッテリー式電気自動車（BEV）とプラグイン・ハイブリッド車（PHEV）が占めています。

図 1－ 2024 年の米国の EV 売れ筋トップ 10

Model	Sales	Market Share
Tesla Model Y	372,613	28.6%
Tesla Model 3	189,903	14.6%
Ford Mustang Mach-E	51,745	4%
Hyundai IONIQ 5	44,400	3.4%
Tesla Cybertruck	38,965	3%
Ford F-150 Lightning	33,510	2.6%
Honda Prologue	33,017	2.5%
Chevrolet Equinox EV	28,874	2.2%
Cadillac Lyriq	28,402	2.2%
Rivian R1S	26,934	2.1%

〔データは Kelley Blue Book Estimates と CARB/CEC による〕

CHAdemo - 米国における公共 DC 急速充電

米国における CHAdemo コネクタの数は、2024 年第 2 四半期も 4.3%増と引き続き増えています。この数値は Tesla/NACS の増加率と同じです。EVgo, ChargePoint などの大手 CPO（充電サービス会社）によると、CHAdemo 充電器が伸び続けているのは、日産リーフや三菱アウトランダーに加え、CHAdemo コネクタを搭載した旧型 EV も今でも走っているためだということです。

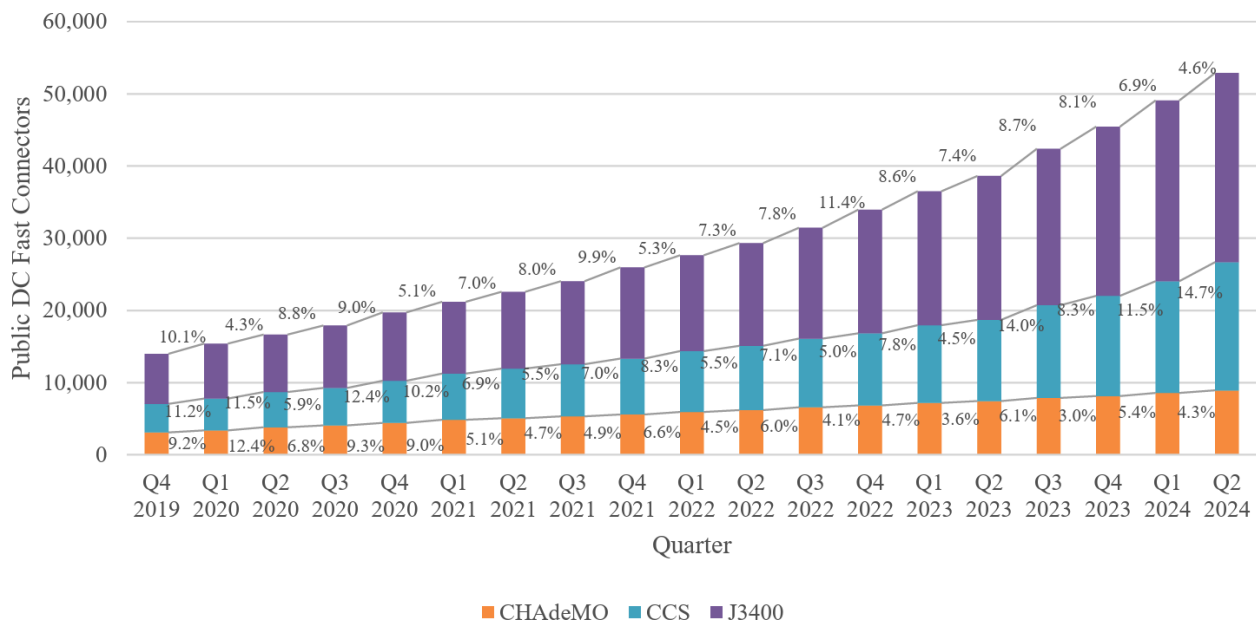
テスラ/NACS と CCS の設置台数が増えたことにより、CHAdemo のシェアは統計的には減少しています。2019 年第 4 四半期の CHAdemo コネクタのシェアは 22.1%でしたが、2023 年第 3 四半期は 16.9%となっています。

〔国立再生可能エネルギー研究所（National Renewable Energy Laboratory: NREL）のデータによる〕

表 1 - 2024 年第 2 四半期 公共 DC 急速充電器の伸び

Connector	All DCFC Capable EV (%)	Growth in DCFC Stations (%)
CCS-1	34	14.7
CHAdemo	4	4.3
Tesla/NACS	62	4.3

表 2 - これまでの傾向-公共 DC 急速充電器の伸び (Experian Information Solutions 2024b より)



米国の V2X の現状 - 注目すべき 3 つの V2X プロジェクト

dcbel 社製 r16 住宅用双方向充放電器がカリフォルニア州で使用可能になりました。日産リーフのような CHAdeMO 搭載車と互換性があり、停電時の V2H (Vehicle-to-Home) 電源バックアップなどが可能となります。

dcbel
r16



ハワイ電力 (HECO) , サクラメント市営電力管区 (SMUD) , 東京電力 (TEPCO) は、V2X 技術を評価するためのパートナーシップを結びました。Fermata 社製 FE-20 双方向 CHAdeMO 充電器を使った最近のテストでは、電力会社の信号に反応して電力使用ピーク時に日産リーフから電気を供給する能力が実証されました。



SMUD の施設内のリーフと FE20 充電器

ZUM は米国最大の双方向スクールバス充電ステーションで、カリフォルニア州オークランドにあります。この施設には独自の CCS1 ベースのシステムを使った 80 台の双方向 Tellus Power EVSE ユニットが設置されており、BYD のスピンオフ企業である RIDE Mobility 社が製造した 74 台の A 型電気スクールバスを使って充放電を行っています。この施設では、1 日あたり最大 10~12 メガワット時 (MWh) の電力を供給できるとされています。



ZUD のスクールバス充電ステーション

米国における DC 急速充電の現状 - NACS

テスラ NACS 実装計画

- 2025 年 — OEM (自動車会社) 各社が、テスラ社製以外の NACS 搭載車を発売
- 2026 年 — NACS ネイティブでリリースされる新型 EV を期待
- 2027 年 — NACS の全面的な市場導入

北米充電規格（NACS）は、CCS1 通信プロトコル（PLC）を使用するテスラ製コネクタです。これを使うことで、テスラ以外の自動車メーカーの EV もテスラのスーパーチャージャー・ネットワークを利用できるようになります。テスラのスーパーチャージャーはテスラ独自の通信システム（テスラ EV 向け）と、他の自動車メーカーの EV 向けの CCS（PLC）の両方を使用する「多言語」通信を備えています。（詳細は後述）

SAE J3400 タスクフォース（TF）は、2026 年モデル以前の新車に NACS を搭載するための規格の策定を急いでいます。この背景には、カリフォルニア州大気資源局（CARB）のアドバンスト・クリーン・カーII（CARB ACC II）規制があり、2026 年モデルのすべての小型車に CCS1（SAE J1772 DC Charging standard）インレット、またはアダプタが供給される場合は代替の DC インレットを装備し、アダプタおよび代替インレットは NRTL によってテストされ承認されなければならない、と定めていることが背景にあります。（カリフォルニア州条例 Title 13 Section 1962.3 (c)(4) and (5)）。

今回の NACS 採用により、テスラはテスラ製インレット（CCS1 の代替）を搭載した車両の販売を継続することができます。なお、CARB は将来この規制を改正し、NACS を明記する予定です。

NACS 規格開発の概要：

2024 年 8 月 - TF は規格開発や試験を完了することなく、NACS 推奨慣行の最初のバージョンである J3400 を発行しました（現在進行中）。J3400 を完成させ、「業界標準」として確立するための作業が続いています。

2025 年 5 月 29 日、TF は既存のテスラ・インレットとコネクタのモデル・寸法を「標準化」するため、J3400/2 と呼ばれる特別バージョンを業界標準として発行することを急ぎました。これにより、サプライヤーは 2026 モデル車両で使用するインレットとコネクタを大量生産できるようになります。

CCS-1 NACS アダプタ



Left – CCS1 to NACS, right – NACS to CCS1

アダプタは、レガシーCCS1 車両で北米充電規格（NACS）を使用し、カリフォルニア州の先進クリーンカーII（ACC II）規制への適合を確保するために不可欠です。しかし、SAE J3400/1 アダプタ規格はまだ開発中であり、技術情報報告書（TIR）は 2025 年末までに発行される予定といった段階です。一方、アンダーライターズ・ラボラトリーズ（UL）は、EV 充電アダプタに特化した安全規格である UL 2252 を発表しました。

テスラは「すべてのアダプタは OEM から供給されるべきである」と述べており、現在多くの自動車メーカーが自社車用のアダプタを開発し、自己認証を行っています。これに対し懸念が高まっているのは、北米市場でサードパーティ製 CCS1-NACS アダプタが広く出回っていることで、その多くは UL2252 に準拠していないという事実です。この問題をさらに深刻

にしているのは、どの米国政府機関もアダプタの安全基準や適合基準を施行する責任を認めていないことです。

テスラは他の自動車メーカーと協力し各社新車に NACS 導入

2025 年 — OEM 各社が初の非テスラ製 NACS 車両を発表
2026 年 — NACS ネイティブでリリースされる期待の新型 EV
2027 年 — NACS の完全市場導入

テスラの NACS 総合実施計画

このテスラのプレゼンテーション・スライドには NACS の一般的な導入計画が示されています。テスラの戦略は、スーパーチャージング・システムの全要素との互換性を確保するために、自動車メーカーを 1 社ずつ「取り込む」ことです。次にあ

るように、これがテスラの導入スケジュールです。

表 3 - OEM 各社 NACS 採用タイムテーブル

NACS adoption timeline		
Company ♦	Announced ♦	Supercharger access ♦
Ford	May 25, 2023	February 29, 2024
General Motors	June 8, 2023	September 18, 2024
Rivian	June 21, 2023	March 18, 2024
Volvo	June 27, 2023	October 29, 2024
Polestar	June 29, 2023	October 29, 2024
Mercedes-Benz	July 7, 2023	February 4, 2025
Nissan	July 19, 2023	December 10, 2024
Honda	August 18, 2023	Coming soon ^[44]
Jaguar Land Rover	September 21, 2023	Coming soon ^[44]
Hyundai/Genesis	October 5, 2023	March 25, 2025
Kia	October 5, 2023	Coming soon ^[44]
BMW Group	October 17, 2023	Coming soon ^[44]
Toyota	October 19, 2023	Coming soon ^[44]
Subaru	November 1, 2023	Coming soon ^[44]
Lucid	November 6, 2023	January 31, 2025 ^[a]
Tesla	October 1, 2011	September 24, 2012
Volkswagen Group	December 19, 2023	Coming soon ^[43]
Mazda	January 16, 2024	Planned
Stellantis	February 2, 2024	Planned

メガワット充電システム（MCS）に関する最新情報

SAE J3271 - 大型車用 MCS 規格 - 遅々とした進展

2025 年 3 月 4 日、SAE J3271 タスクフォース（J3271 TF）はメガワット充電システム（MCS）に関する最新の TIR を発表しました。

J3271TF は、CAN bus ベースの通信プロトコルを積極的に追求し続けています。この取り組みを支援するため、CHAdemo の代表者は SAE J3271 のリーダーと会談し、CHAdemo 3.1/ChaoJi 通信プロトコルの使用の

可能性について議論しました。一方、多くのトラック・バスメーカーがプロトタイプの MCS システムのデモを行っています、設計コンセプトや技術的アプローチを J3271 TF と共有しているところはありません。これと並行して、いくつかのサプライヤーは将来の MCS 展開を見据えた「生産意図」の電気自動車供給装置（EVSE）、インレット、コネクタを展示しています。

トランプ政権の EV 政策

米国の政策 - 「不公平な補助金や、他の技術よりも EV を優遇するような、政府が不当に課した市場の歪みの撤廃

EV に関して、トランプ大統領は就任と同時に大統領令を出しました。それは「アメリカのエネルギーを解放する」というものでした。

第 2 項 合衆国の政策：

(e) 「電気自動車（EV）義務化」を撤廃し、経済成長と技術革新に不可欠な真の消費者の選択を促進するため、自動車へのアクセスに対する規制障壁を撤廃する。また、不当な補助金や、他の技術よりも EV を優遇し、他の種類の自動車を手の届かないものにすることで、個人、民間企業、政府機関に EV の購入を事実上強制するような、政府が不当に課した市場の歪みの撤廃を検討することである。

それ以来、大統領府は以下のような行動をとっています：

- 2030 年までに米国で販売される新車の半分以上を電気自動車にすることを義務づける 2021 年の大統領令を撤回。
- EV 購入に対する税額控除の廃止を計画。
- イーロン・マスク率いる政府効率化省（DOGE）が連邦政府の雇用をすべて凍結。

EV インフラに特化：

- o 電気輸送を支援するエネルギー省と運輸省の共同オフィスは事実上停止。
- o 国立研究所主導の ChargeX コンソーシアムが終了。
- o 多くの連邦政府職員が出張を許可されない。
- 自動車充電ステーション開発のための未使用の国家電気自動車インフラ（NEVI）資金はすべて凍結される。
- トランプ大統領はまた、カリフォルニア州が 2035 年までにさらに厳しいゼロ・エミッション車規制を採用することを認めていた免除措置の廃止を求めました。特に 14 の州がすでにカリフォルニア州の規制を採用しているため、この決定は非常に重要です。



2024 年 10 月 MCS 充電器とともに展示された
ペティボーン社製の資材運搬機器



トランプ大統領とイーロン・マスクはそれでもテスラが好き
- 大統領はこのテスラを購入



テスラオーナーの多くはイーロンを嫌っていることを示すため、このバンパーステッカーを貼っている

- トランプ大統領はまた、2032 年までに保有車両の 30%から 56%を電気自動車にすることを自動車メーカーに義務づける連邦排出ガス規制を再検討しています。

これは、長い戦いの始まりに過ぎないことを皆さんにはご理解いただきたいです。提案されたとおりに実施された場合、これらの措置のいくつかは米国の基本的な環境政策を変えることになります。CHAdemo NA は、詳細が明らかになり次第、追ってご報告いたします。

カリフォルニアの EV アクション - 連邦政府の措置に抵抗する

カリフォルニア州、トランプ大統領に対抗

カリフォルニア州の政策と連邦政府の政策転換の可能性との間には矛盾があります。カリフォルニア州は、電気自動車への移行に重点を置く姿勢を崩していません。ギャビン・ニューサム州知事はカリフォルニア州の EV 目標を守るために行動を起こすことを約束しており、その中には、連邦政府の税額控除が廃止された場合、州独自の EV リベート・プログラムを復活させる可能性も含まれています。カリフォルニア州はまた、州独自の排ガス基準を設定する権限を与える EPA の免除を撤回しようとするいかなる試みに対しても、法的対抗手段を準備しています。

カリフォルニア州に加え、他の 14 州がカリフォルニア州のゼロ・エミッション・ビークル（ZEV）義務付けを採用しており、合計で米国自動車販売の約 40%を占めています。その結果、トランプ大統領がカリフォルニア州の EPA 免除を取り消さない限り、米国市場の 40%近くが依然として義務化の対象となり続けます。この規制では、これらの州で販売される新車の 35%を 2026 年までにゼロ・エミッション車にしなけければならず、この割合は 2035 年までに 100%にまで引き上げられます。

カリフォルニア州ではこうしたトランプ政権のイニシアチブに対する政治的抵抗が続いており、これに伴って市民の疲労も高まっていますが、民主党の有権者は引き続き、同州の環境政策を強力に支持しています。

理事会・WG 開催実績

理事会・幹事会開催実績

	開催日	主な議題
第36回理事会	4月19日	2023年度決算・2024年度予算案
第111回幹事会	5月17日	24年度予算案, OPソフトウェア, アシストアーム
37理事会	6月5日	2023年度決算・2024年度予算案
第38回理事会	7月19日	活動報告, 組織体制, OPソフトウェア
臨時理事会	8月5日	組織体制, 戦略WG, 使い勝手向上
112幹&臨時理事会	9月13日	OPソフト, TUVセンタ, 普及部会創設
第39回理事会	10月18日	活動報告, 普及部会, TUVテストセンタ, 充電器認証
第113回幹事会	11月15日	子会社規定等規約改定, 両テストセンタ現状・計画
第40回理事会	12月13日	ULテストセンタ改善, TUVテストセンタ方針, 子会社規定
第114幹事会	1月24日	TUVテストセンタ運営方針, 定款・会則改定案
第41回理事会	2月21日	PnC TG設置案, 電技解釈改定対応, 両テストセンタ

幹事会員:

東京電力HD, 日産, 三菱自動車, トヨタ, SUBARU, ホンダ, 日立, パナソニック

仕様書WGの開催実績

	開催日	主な議題
第55回WG	4月23日	1.2.6・2.0.3改訂審議, 市場不具合対応検討
第56回WG	10月29日	検定仕様書改訂, 電技解釈変更, プラグアンドチャージ
第57回WG	12月20日	1.2.7・2.0.4改訂審議
第58回WG	1月31日	1.2.7・2.0.4改訂審議
第59回WG	3月12日	1.2.7・2.0.4改訂審議

仕様書WG参加企業:

東京電力HD (主査), 日産, 三菱自動車, トヨタ, SUBARU, ホンダ, スズキ, マツダ, いすゞ, 三菱ふそう, VWジャパン, BYD, 現代自, Tesla, メルセデスベンツジャパン, BMW, JLR, ヤマハ, 東光高岳, ニチコン, 新電元, デルタ電子, ハセテック, 日立IEシステム, ダイヘン, 高砂, 日鉄テクスエッジ, フジクラ, 矢崎, 住友電工, e-Mobility Power, 菊水電子, パナソニック, デンソーテン, ENEOS, ベクタージャパン, 三菱電機, UL Japan, TUV Rheinland Japan, クロマ, Power X

コネクタSWGの開催実績

	開催日	主な議題
メール審議	4月9日	CHAdemo充放電コネクタ性能確認書(日本語版) 審議
Web会議	4月26日	ChaoJi SWG1, Ultra-ChaoJi熱検知検討
Web会議	7月30日	ChaoJi SWG1, Ultra-ChaoJi熱検知検討
メール審議	8月30日	CHAdemo充放電コネクタ性能確認書(英語版) 審議
Web会議	12月5日	IEC TS 62196-7 Vehicle adapter ドラフト審議
メール審議	1月28日	充電ケーブル IEC TS 62893-4-2 コメント募集
Web会議	2月14日	CHAdemo使い勝手向上検討
Web会議	2月27日	CHAdemo使い勝手向上検討
メール審議	3月7日	充電ケーブル IEC TS 62893-4-2 コメント募集

コネクタSWG参加企業:

フジクラ (主査), 矢崎, 住友電装, 住友電工, 日本航空電子

EPAC-WGの開催実績

	開催日	主な議題
WG1	4月20日	仕様書の改定準備(ver1.2)
WG2	5月21日	仕様書の改定準備(ver1.2)
WG3	5月28日	仕様書の改定準備(ver1.2)
WG4	6月4日	仕様書の改定準備(ver1.2)
WG5	6月18日	仕様書の改定準備(ver1.2)
WG6	6月25日	仕様書の改定準備(ver1.2)
WG7	9月30日	仕様書(ver1.2)のリリースに向けた最終確認
WG8	11月22日	EU委員会に対するロビー内容の協議
WG9	12月17日	EU委員会に対するロビー活動の結果報告
WG10	1月20日	仕様書の改定準備(ver1.2.1)
WG11	2月18日	仕様書の改定準備(ver1.2.1)
WG12	3月18日	仕様書の改定準備(ver1.2.1)

EPAC-WG参加企業:

高電研(主査)、Bosch, Friwo, Bikeenergy, シマノ, パナソニック, JET