

「平成 25 年度第 1 回電気自動車（EV）部会」議事要旨

1 開催日時・会場

平成 25 年 12 月 9 日（木） 15：30 - 17：00 産業貿易センター720 会議室

2 傍聴者・報道等

傍聴者 0 名 ・報道 0 社 ・市町村関係者 8 名

3 要旨

（1）議題 自動車メーカー4 社による電動車両の充電インフラ普及に向けた支援について

【日産自動車】 充電インフラ推進部担当部長 中川祐一氏より説明（ポイント抜粋）

- ・ 本支援については、4 社で 10 月以降、週 2～3 回、計 40 回にもわたり議論してきた。
- ・ 国の補正予算による支援に加えて、「設置費用」「維持費用」「電気代相当額」について支援するもの。

○「支援内容について」 以下、「充電器設置支援 設置要項」に沿って説明

- ・ 普通充電器の「設置費用」について、自治体からの補助金を受給している場合は、その控除後の額を支援する。
- ・ 急速充電器の「設置費用」の「立ち上げ検査費用」について。当該費用が本体価格に含まれる場合は、それも含めて国の補助金の対象となる。逆に、「立ち上げ検査費用」が別枠で設けられている場合は対象とならないため、そうしたケースを支援するために、支援対象項目としている。
- ・ 急速充電器の「電力基本料金」については、単相 200V の電源で駆動する充電器を設置した場合に限ることとしている。
- ・ 高性能の充電器のための 3 相 200V 電源を用いた充電器を支援対象とするか否かは、4 社でも議論があったが、単相は基本料金が 6～7 千円、3 相の場合は 5～6 万円かかることから、予算の範囲内で出来る限り効率的に幅広く支援することを考えて、最終的には単相 200V 電源のものに限らせていただいた。
- ・ なお 3 相に関しては「電力基本料金」以外については、全て同様の条件で支援させていただく。
- ・ 大まかな流れとしては、まず設置者が「設置費用」等について全額を支払う。
- ・ その後、来年 4 月から立ち上げる「会員制充電サービス運営組織」（以下、「運営組織」）が、遡って支援を行う。
- ・ 消費税等の税金は支援の対象外とする。
- ・ また、工事費に含まれる「一般管理費」等のいわゆる「諸経費」は支援対象としない。

○「支援条件」について

- ・ 充電器は自らの名義で所有、または占有し、「運営組織」との間で「加盟契約（仮）」を締結した上で、「会員制充電サービス」を提供していただくことが条件。
- ・ 具体的なイメージは、会員の方にカードを発行し、会員、非会員で1回あたりの充電器利用料金に差をつけるというスキーム。
- ・ ただし、会費や、1回あたりの料金がいくらかというような詳細は現在検討中。基本的にはガソリン車と比してメリットのある料金設定とすることを考えている。
- ・ なお、自治体が「運営組織」と「加盟契約（仮）」を結び、会員・非会員に差をつけて料金を徴収するという事は、地方自治法上のハードルが高いと聞いており、課題認識している。そこをどのようにして行くかについては、神奈川県や、市町村がやりやすい方向で調整していきたいと考えている。
- ・ 設置する充電器は「認証・課金機能」を有することとしている。会員については、会員カード、非会員については、例えばクレジットカードによる認証・課金ができる機種としていただく必要がある。コイン課金に関しては、想定していない。
- ・ なお、充電サービスの開始時期については、「運営組織」のなかで詳細を詰めたうえで、スタートしたいと考えている。

○「支援対象」について

- ・ 基本的な考え方として、ユーザー様が充電中に、食事、買い物等が出来るような、何らかのアクティビティが確保される施設という観点で、要件を設定した。
- ・ なお、国交省の調査のなかで、充電器を設置してほしい場所として、高速のSA、コンビニと並んでガソリンスタンドが挙げられていることから、施設要件のなかに入れさせていただいた。
- ・ 上限基数については、施設要件ごとに普通、急速で決めているが、組み合わせによって上手く支援をご活用いただけるという点について、充電器の設置を検討している方等へのご説明の際のポイントとしていただければ有難い。
- ・ 敷地面積 1,000 m²に満たないスーパーマーケットや書店等、施設要件に入っていない施設の取扱いについては4社としても課題認識しており、そうした施設に関して充電インフラ整備の観点から特に必要と認める場合は、支援対象となる可能性もある。
- ・ こうした施設については、4社が集まる審査会を開き、そのなかで当該施設における設置の必要性についてしっかりと議論し、支援の可否を検討していきたい。

○「支援対象充電器」について

- ・ 別添の「対象充電器リスト」のとおり。

○「支援申請から支援金交付までの流れ」について

- ・ 申請期間は一般社団法人次世代自動車振興センター（以下「NEV」）の申請期間に準ずる。
- ・ 支援金の交付については、事務局で審査することになるが、だいたい申請から交付まで 1~2 ヶ月いただくことを想定。
- ・ 具体の支援金の交付方法については、支援対象となった方に別途事務局からご案内させていただく。

○まとめ

- ・ 充電インフラ整備に関しては、自動車メーカー4社は競争ではなく、協調と考えている。
- ・ 2 月末まで時間も無いなかで、出来る限り多くの方に支援を活用していただきたい。充電設備の環境を整えることで電気自動車等の普及を図っていければと考えている。

（以下、出席者からの質疑応答等）

【質問 - 横浜市】

- ・ 「設置費用」について、自治体の補助金を交付される要件を満たしているのに、手続きが煩雑等の理由で補助金申請等をしない場合は、4 社が自治体からの補助金分を支援することになるのか。

（回答 - 日産）

- ・ できる限り自治体の補助金等の支援を活用した上で、4 社支援の活用いただくよう、ご案内をお願いしたい。

【質問 - 横浜市】

- ・ 「設置費用」について、支援対象とならない「一般管理費等」が補足できない場合もあると思うが、どうすれば良いか？

（回答 - 日産）

- ・ 万が一、見積等に項目がない場合は、事前に工事業者に確認していただいた方がよい。

【質問 - 横浜市】

- ・ 本市の補助金については、「一般管理費」等も含んで補助対象としており、4 社支援の仕組み（「一般管理費」は支援対象外）と違いが生じているが、どうすれば良いか？

（回答 - 日産）

- ・ あらためて個別にご相談させていただきたい。

【質問 - 横浜市】

- ・ 「施設要件」について、現在の要件に入っていない施設で設置する場合には、設置者は支援の確証が得られないまま設置することになるのか？

(回答 - 日産)

- ・ 問い合わせを受けた時点で可否は即答できないが、事前に個別にご相談していただければ、4社で支援対象とするかどうかを検討したいと思う。ただし、支援対象となるとした場合でも、支援を確約するものではない。

【質問 - 県】

- ・ 「支援条件」の補足事項の「電力従量料金相当額が支払われない場合」については、「会員充電サービス開始前の運用」と、「設置者自身の利用に係る運用」の両方の場合に該当するのか。

(回答 - 日産)

- ・ ご質問の両方の場合に該当する。

【質問 - 県】

- ・ 基本、課金が前提となっているが、例えば宿泊施設で、宿泊客は無料にしたい場合も考えられるが、そのようなケースはどのように扱うのか？

(回答 - 日産)

- ・ 運用の仕方はいろいろ工夫が考えられると思う。ただし、その場合も電気料金はお支払いいただくことになる。

【質問 - 横浜市】

- ・ 現時点で、すでに国の補助金交付を受けている方も4社支援の対象となるのか？

(回答 - 日産)

- ・ 支援の対象は7月29日以降にNEVへ申請した事業。よって既にNEVから補助金交付を受けている方も、遡って支援の対象となる。
- ・ なお、7月29日より前に設置された方については、本事業の目的を鑑みると、いち早く充電器を整備していただいたことに対し何らかの支援ができないか、4社で検討中である。

【質問 - 国際石油開発帝石】

- ・ 補助金申請から交付まではどれくらいの時間を要するのか？

(回答 - 経済産業省自動車課)

- ・ 申請から補助金交付まで、次世代自動車振興センターにおける事務処理期間は全体で約2ヶ月は

要すると考えている。あくまで目安。

【質問 - 川崎市】

- ・ 市の指定管理施設で、指定管理者が変わった場合について、当初の指定管理者が設置した充電器が、次の指定管理者に譲渡され、引続き充電器として利用されるような場合は、4 社支援も引き継がれて継続されると考えて良いか。

(回答 - 日産)

- ・ 国の補助事業として「充電器の処分にあたらない」と判断されたものについては、それに準じて 4 社支援も継続される。

【質問 - 市町村関係者】

- ・ いつまでに完了した工事が対象か？

(回答 - 日産)

- ・ 平成 26 年 10 月 31 日である。

【質問 - 県】

- ・ 4 社支援にも予算の制約があると思うが、そのなかで県や市は、どのようなところに、どれくらい PR していけばよいか、何かお考えがあれば教えていただきたい。

(回答 - 日産)

- ・ 全体的な議論のなかでは、目安として急速充電器 4,000 基、普通充電器 8,000 基を新設するイメージを持っており、それくらいあれば全国的な広がりが出てくるものと考えている。
- ・ 予算が限られているなか、実際にどれくらいの数が増えるかはやってみないとわからないが、明らかに予定している基数を上回るような状況とならない限り、ぜひ積極的にお声かけをしていただきたい。
- ・ 4 社としても支援を活用していただけるよう、商業施設や、企業に、充電器設置のメリットを感じていただくとともに、充電器を増やして行くことの意義や将来の姿について、いろいろとお話し、PR しているところである。

【まとめ - 県】

- ・ 充電器による PR 効果等のメリットとともに、設置者として実際に発生する費用負担もあわせて両方示してあげると、より 4 社支援のメリットを感じていただけるのではないかと思う。

(2) その他

○ 県の取組について(スマートエネルギー課長)
ビジョン確認申請状況について

- ・ 12 月 6 日時点で、急速・普通あわせて 50 箇所 51 基の申請という状況。

- ・ ビジョンは野心的に 1,008 基という数値を掲げているので、4 社支援の内容も PR しつつ、数を積上げて行きたい。

スマートエネルギー計画における目標等について

- ・ 県では、エネルギー政策として、平成 23 年 9 月に、「スマートエネルギー構想」を公表し、様々な取組を進めてきたところだが、その間、社会情勢も変化していることから、平成 26 年 4 月を目処に、「スマートエネルギー計画」を策定する予定。
- ・ 今は「骨子案」の段階であるが、次世代自動車の導入促進として、平成 29 年度までの取組目標として、電気自動車の導入台数を 18,900 台とする目標数値を掲げた。
- ・ これは国の「次世代自動車戦略 2010」の考え方をもとに、本県の状況に落とし込んだもの。
- ・ なおパブリックコメントを実施した結果、次世代自動車の普及には、インフラ整備が前提となるため、充電器の設置目標も掲げるべきとのご意見があったため、次の「素案」にはそれを反映し、急速充電器の設置目標として、「スマートエネルギー計画」の中間年度である 2017 年度に 680 基整備という目標を掲げる予定である。

県内の EV 普及台数目標について

- ・ 本県の EV の目標は「2014 年度までに 3,000 台」という目標を掲げてきたが、その達成後については台数目標を定めないこととしていた。
- ・ しかし前述の「スマートエネルギー計画」策定の経緯等から、2020 年度、2030 年度を見据えた、普及台数目標の設定を、あらためて行う必要があると考えられる。
- ・ なお、案としては、基本的には、国の「次世代自動車戦略 2010」をベースにしたものとすることを検討している。
- ・ 今後 EV と FCV とあわせて、本県における次世代自動車戦略のような方策を策定していきたいと考えているが、その際には皆様からのご意見をいただきながら策定を進めていきたい。

EV タクシー・EV 観光について

(チラシ・リーフレットをもとに取組概要を説明)

○ 超小型モビリティについて

(日産自動車プレスリリース及び「チョイモビ ヨコハマ」リーフレットをもとに概要説明)

○ 今後のスケジュール確認

- ・ 今年度中に、再度部会等を開催する予定であるが、その際には国や県、市の予算に関するご説明等をする予定である。

以上