

「充電インフラ整備促進に向けた指針（案）」に対する意見

一般社団法人新経済連盟

[御意見]

【該当箇所】

全体

【意見の内容】

新経済連盟では、今後国として最も重要な課題の一つであるカーボンニュートラルの実現に向け、国として取るべき政策の方向性に関し、基本的な考え方を示した『新経済連盟カーボンニュートラルビジョン』を今年4月に公表。その中で「民によるグリーントランスフォーメーション（GX）の加速化に向けては、政官民の相互協力が必須であり、そのためには、市場（マーケット）・金融（ファイナンス）・仕組みづくり（ルールメイキング）の3領域における改革を同期性を持って実行し、且つ有機的に相互連携させる必要がある」と示している。

今般の「充電インフラ整備促進に向けた指針（案）」については、電動車の普及と表裏一体である充電インフラの整備に向け講じていく措置を明確化したものであり、充電器整備目標の設定だけでなく、規制・制度面（各種規格等）に関する取組等を含め提示されている点から意義深いものとする。

一方で、電欠等の不安なくどこでも電動車を使える環境を実現するためには、全国的に充電器の整備を促進していく必要があるが、現状では、そもそも来年度等において補助金・公的支援が措置されるか分からない、措置されたとしてもその募集対象・要件が不明等の課題があり、事業者の予見可能性は極めて低いと言わざるを得ない状況にある。そのため、補助金・公的支援については、来年度以降の補助金・公的支援の見通しや補助の募集対象・要件などの方針を示し、事業者の予見性を高める必要がある。また、申請・審査手続については、年1回の受付のみだった場合、事業者がいったん審査基準から外れてしまった場合、次回申請まで1年間待たなければならないこととなり、事業実施時期の平準化に当たって問題となることから、申請・審査手続は年複数回とする必要があると考える。

（参考資料）

- 2023年4月26日 新経済連盟プレスリリース『新経済連盟カーボンニュートラルビジョン』を公表

P4 新経済連盟カーボンニュートラルビジョン（基本方針）

P15 2-2:長期・複数年度にわたる効率的な支援スキーム

<https://jane.or.jp/proposal/pressrelease/19029.html>

<https://jane.or.jp/app/wp-content/uploads/2023/04/20230426documentv2.pdf>

自動車産業については、政策提言の中では、「LCA<sup>\*</sup>でのCO<sub>2</sub>削減効果を考慮した上での各種政策や国際的なルールメイキングへの関与が重要」だと提言しており、電源構成を含む他の要素も大事だと考えている。

※Life Cycle Assessment、製品の製造から廃棄までのすべての工程における環境負荷。

**【該当箇所】**

P8の「(B)整備目標とその考え方」について

**【意見の内容】**

上記のとおり、電欠等の不安なくどこでも電動車を使える環境を実現し、利用者の充電インフラに対する安心感を確保していくためには、充電器の口数を大幅に増やしていくことが必要である。また、より短時間での充電を可能とし、利用者の利便性を高めていくためには、充電器の出力向上も必要となる。こうした観点から、2030年までの充電器設置目標を従来から倍増し、かつ充電器全体の総出力についても現在の10倍を目指す数値目標が明確に設定された点は大いに評価する。

**【該当箇所】**

P11の「(C)急速充電（公共用、主に経路充電）」について

**【意見の内容】**

電欠等の不安なくどこでも電動車を使える環境を実現し、利用者の充電インフラに対する安心感を確保していくためには、高速道路においても充電器の口数を大幅に増やしていく必要がある。高速道路外の充電器も活用することを前提としてしまうと利便性が落ち、十分活用されない可能性があるため、高速道路外からは除外して目標値を設定すべきではないか。

**【該当箇所】**

P12の「(D)普通充電（公共用目的地充電）」について

**【意見の内容】**

充電器の整備に当たっては、場所ごとの稼働率等を的確に把握し、必要性の高い施設等へ優先的に設置を促進していく必要がある。稼働率等のデータを的確に把握するためには、後述のとおり、ユーザー認証・決済手段等に係る国際標準規格であるOCPI（Open

Charge Point Interface) を導入することが有効であると考えられることから、その意味でも OCPI 規格の採用が必要であるとする。

(参考資料)

○Open Charge Point Interface (OCPI) Protocol

<https://evroaming.org/>

**【該当箇所】**

P21 の「(K) 充電器の通信規格」の「OCPP」及び P23 の「(M) 充電器設置状況の把握」について

**【意見の内容】**

充電インフラを効率的に整備していくためには、充電器を管理する事業者に変更があった場合でも充電器を付け替える必要がなくそのまま使用することが可能となるよう、充電器の統一・オープンプロトコルの通信規格である OCPP に準拠した充電器の普及を図っていく必要がある。こうした観点から、公共充電器について OCPP を推進する方向性、補助対象の要件化の方向性が打ち出されたことを評価する。また、同様の考え方から、集合住宅等の基礎充電についても OCPP 等のオープンプロトコルを補助対象の要件化する方向性が打ち出されたことを評価する。

一方で、現状では、充電事業者ごとにユーザー認証・決済手段が別々となっており、充電器の仕様が同様であっても、特定の充電事業者のユーザーは他の充電事業者により設置された充電器を相互に利用することが不可能となっており、せっかく充電器インフラが整備されてもその有効性が極めて限定されかねない状況となっている。こうした課題を解決するためには、ユーザー認証や決済手段も含めた国際標準のオープンインターフェース規格である OCPI への準拠が有効である。加えて、OCPI への準拠により、ユーザーは他の充電事業者により設置された充電器を含め、満・空情報、出力情報、価格・課金情報等を把握できるようになり、事業者の垣根を越えて充電器ごとの稼働率等のデータを把握することも可能となる。こうしたことから、OCPI についても、補助対象の要件化等により準拠を促進していく必要があると考える。

(参考資料)

○Open Charge Point Interface Protocol

<https://evroaming.org/>

**【該当箇所】**

その他

**【意見の内容】**

充電器はあくまでインフラであるが、コストをかけて設置されるものであり、インフラの有効活用という観点、また社会全体の電動車シフトに寄与していく観点からは、充電器の稼働率向上も重要である。こうした観点から、米国 IRA 法では稼働率が公的支援の要件とされており、こうしたものも参考に、充電器の支援スキームの中に稼働率を高めていくようなインセンティブを組み込むことの検討を進めていく必要があると考える。

(参考資料)

○National Electric Vehicle Infrastructure Standards and Requirements

§ 680.116 (b) Minimum uptime.

<https://www.federalregister.gov/documents/2023/02/28/2023-03500/national-electric-vehicle-infrastructure-standards-and-requirements#sectno-reference-680.116>

**【該当箇所】**

その他

**【意見の内容】**

カーボンニュートラルの実現に向けて電動車をさらに普及させるためには、商用車の電動化促進や充電環境整備（例えば非接触充電の普及検討等）、電動車の中古自動車流通に係る諸課題（例えば駆動用バッテリー残存容量評価を適切に行う仕組みの導入）の検討についても同時に検討を進めていく必要があると考える。

**【該当箇所】**

その他

**【意見の内容】**

カーボンニュートラルの実現に向けて充電インフラを十分整備するためには、既存の充電器についても有効活用することが必要である。クローズドプロトコル通信を行う既存の充電器について、できる限り統一的に管理・運用できるような仕組みも検討してはどうか。

以上