

第24回再生可能エネルギー等に関する規制等の総点検タスクフォース
議事概要

1. 日時：令和4年11月11日（金）17:00～18:00

2. 場所：※オンライン会議

3. 出席者：

（委員）大林ミカ、川本明、高橋洋、八田達夫

（政府）岡田大臣、和田副大臣

（事務局）規制改革推進室辻次長、山田参事官

<議題> カーボンニュートラルに向けたEV普及のための充電器の整備について
（ヒアリング対象者）

アユダンテ株式会社 代表取締役 安川 洋/有限会社 三軒茶屋ファクトリー 寄本 好則

株式会社e-Mobility Power 代表取締役社長 四ツ柳 尚子

取締役 朝比奈 譲二

取締役 岩堀 啓治

充電サービス部 公共インフラ推進部長 吉畑 彩

充電設備部 充電設備部長 福原 正幸

工事・保守担当部長 畠山 秀一

工事担当部長 北原 英治

アシスタントマネージャー 遠藤 寛明

経済産業省 製造産業局 自動車課 戦略企画室 室長 田邊 国治

商務情報政策局 商務サービスグループ 審議官（商務・サービス担当） 澤井 俊

産業保安グループ 電力安全課 課長 前田 了

国土交通省 道路局 総務課 高速道路経営管理室 室長 市川 智秀

路政課 道路利用調整室 室長 山神 秀憲

企画課 評価室 室長 井上 圭介（企画専門官 本田 卓 代理出席）

環境安全・防災課 交通安全政策分析官 真田 晃宏

高速道路課 課長 橋本 雅道

都市局 公園緑地・景観課 室長 大井 裕子

街路交通施設課 課長 服部 卓也

不動産・建設経済局 不動産課 課長 三浦 逸広

住宅局 住宅経済・法制課 課長 武藤 祥郎

参事官（建築企画担当） 今村 敬

参事官（マンション・賃貸住宅担当） 矢吹 周平

市街地建築課 課長 成田 潤也

環境省 大臣官房 地域政策課 課長 松下 雄介
総務省 消防庁 予防課 課長 白石 暢彦
法務省 民事局 民事法制管理官 竹林 俊憲
大臣官房 参事官（民事局担当） 大谷 太

4. 議題：

（開会）

カーボンニュートラルに向けたEV普及のための充電器の整備について

（閉会）

5. 議事概要：

※脚注を記載している箇所は委員等からの質問に対して、当日回答時間がなかったため、事後において、各省庁からの回答を記載したものです。

○山田参事官 ただいまから再エネ規制総点検タスクフォースを開催いたします。

皆様方におかれましては、御多用中のところ、御参加いただき、誠にありがとうございます。

本タスクフォースは、新型コロナウイルスの状況を踏まえ、オンライン会議としております。また、本タスクフォースは、内閣府規制改革推進室のユーチューブチャンネルにおきまして、オンライン中継を実施しております。御視聴中の方は動画の概要欄にあるURLから資料を御覧ください。

本日は、岡田大臣、和田副大臣に御出席いただいております。

それでは、岡田大臣に一言御挨拶をお願い申し上げます。

○岡田大臣 規制改革担当大臣の岡田直樹でございます。

本日は、タスクフォースに御出席、ありがとうございます。

本日は、議題として「カーボンニュートラルに向けたEV普及のための充電器の整備」を取り上げることとなっております。

走行時にCO2を排出しないEVは今後の移動手段としてさらに重要性が高まるものと思っております。一方で、EV用の充電器の設置が進んでいなくて普及の妨げになっているというお声もよく聞くところであります。このため、本日はこの改善策を議論いただきたいと考えております。御出席いただいております各省庁の皆さんにはぜひ建設的な御議論いただくようお願い申し上げます。よろしく申し上げます。

○山田参事官 岡田大臣、ありがとうございました。

本日、発言される方はマイクをオンにして、御発言される時以外はマイクをミュートにし、出席者はカメラをオンをお願いいたします。ハウリングを避けるためにイヤホンの使用に御協力ください。

議題に入る前に、最初に事務局から御報告がございます。まず、前回のタスクフォース以降、個別分野の規制改革が進展した件について資料1にまとめて配付させていただいております。本日は時間の関係で説明は割愛させていただきます。

それでは、議題に入ります。まず、アユダンテ株式会社、安川代表取締役から8分以内で御説明をお願いいたします。

○アユダンテ株式会社（安川代表取締役） 御紹介にあずかりましたアユダンテの安川と申します。本日はよろしく申し上げます。

最初に少しお時間をお借りして、電気自動車は通常の商材と違いますか、いわゆる産業と大きく違いますのは、乗ってみないと分からないというのが非常に大きい商品でござい

まして、こういうところで議論することもすごく大事だと思いますが、ぜひ皆さん、特に今日御参加いただいている参加者の方々には何らかの形で、これは公費で購入ということも含められていいと思いますが、御自身で毎日乗っていただくことをお勧めします。そうしないとやはり理解が進まないという部分もありますし、それによって一体どういう産業が副次的に影響を受けるのかみたいなイメージもつかないということがあると思います。電気自動車というのは恐らく日本全体の産業に非常に大きな影響を与えるものでございまして、アメリカのIRAとかを見ても分かると思いますが、その深さで理解を深めていただければと思っています。

では、早速、御説明に入らせていただきたいと思います。まず、自宅充電とそれ以外を含めまして、普及の課題というところをカバーしていきたいと思います。

課題が幾つかありますが、一番大きな課題は超急速充電と呼ばれるものです。超急速充電とは、より速く充電できるということなのですけれども、世界ではこれが標準になりつつあります。日本は実は世界で一番早く急速充電網を整備し始めた国で、2011年、2012年の話ですが、そこから10年たちまして、日本は今、恐らく世界で台湾やベトナムよりもさらに遅れているというような状況になっています。異論はあると思いますが、私の意見はそうです。

その理由は、こちらの表にもございますとおり、出力というのはどれだけ速く充電できるかということです。日本は、テスラ以外の充電器は大体最大90kWです。150kWというのの一部ありますが、日本国内で2か所だけです。90kWは181か所あります。そのほかにテスラは独自で120kW以上の充電器を国内に設置していて、これはほかの国、アメリカとか欧州の話で、中国は数千とかありますが、そういうのは置いておいたとして、この超急速充電器の割合はどこにあるのかということが結構重要です。

経路とは何かというと、旅行するときに使うということなのです。つまり、通常、電気自動車は家で充電するものですが、家で充電したら後は旅行中に充電するというものなのです。旅行というのは、みんな遊びたいので、なるべく充電時間を短縮したいですね。旅行するときに充電のために30分とか1時間使いたくないと思うはずです。ですから、速いスピードで充電することがすごく重要で、しかも2基以上設置することが大事なのです。1基しか設定しないと充電することによってすぐ埋まってしまって、次の人は15分とか20分待たなければいけなくなる。そういうことを防ぐために経路に設置する。つまり、通り道に設置するということです。

例えば、経産省の計画では山の中に設置したり国道に設置したりしているケースもあるようですが、経路というのは普通に考えれば高速道路のことです。ですから、高速道路にアクセスしやすい場所を経路と定義し、2基以上あることを前提として計算してみると、日本全体で超急速充電器は21か所しかなくて、しかも全超急速充電スタンド中の12%にしか当たらないということが分かります。逆に言うと160か所の充電器は間違った場所に設置されていると言えます。テスラは逆に69%の充電器を経路上に置いているのが大きく違う

ところで、充電器数でもテスラ1社に日本全体のインフラが負けている状態になっています。ここを結構注目すべきかと思います。ちなみに、この21か所のうち高速SA・PAに当たる場所は7か所です。それ以外はその近傍の場所ということになります。

実際にスタンドがどんなふうになっているか、日本と海外の例を比較してみたいと思います。日本の44kWは超急速ですらないのですけれども、充電器をここに挙げました。これは一般的な充電器のスタイルですが、こういうふうにはこんだところに設置されて、1基だけぽんと入っています。

海外はどうなっているかという、一般的に整流器、奥の方に白いものが見えると思いますが、あまりにも広いので、かすんで見えますけれども、ここに親機が置いてあります。実際には子機がこういうふうに駐車場に並んでいて、これをペデスタルと呼んでいます。このペデスタルは非常にコンパクトで、駐車場以外の場所はほとんど使っていません。車がバックして、オーバーハングの部分ぐらいのところに子機があるわけです。ちなみに、この場所はカリフォルニアですが、56基存在しています。

もう一つ大きな違いは、ここに課金機という、出っ張っているのがあります。これは日本の充電器にはありますが、海外にはない。これは自動で課金されます。

次に、別の場所で、東北道上河内SAでの下りというところです。これは私の車で、6年前ぐらいに撮影した写真です。今でもこんな感じですが、2本の道が合流していて、行き来するようなルートになっています。両方向通行で、これだけしか幅がないのです。1基しかないので充電待ちできないし、2台目、3台目、4台目と増やさなければいけないということと考えたら、毎回ここをけずるのかみたいな話になります。植栽がありますから、工事費がものすごく高額になるわけです。最初から増やすことは何も考えていないのです。さらに、雪が降ったら、ここは上り坂ですから、上るとき滑るわけで危険なのです。

そもそもNEXCOが充電器を設置した目的の中に、電欠を防ぐもしくは電欠車を救援するという項目があったと思います。電欠を防ぐというのはいいと思いますが、電欠した車は、ガソリンと違って電気というのは運びづらいので、高速道路上で危険を冒して充電するよりは、レッカーに載せて持ってきたほうがいいのです。ここまで持ってきて、さあ、充電しようと思いますが、レッカーが止まって車をここに引っ張ってきて、この車をこっち側に降ろしたらケーブルは届かないので、みんなで押さなければいけないわけです。つまり、この充電器の設置方法では電欠車を救援することすらできないわけです。そういったことも設計に全く入っていない。何でこんなことになるかという、電気自動車に誰も乗ったことがないから、こんな設計でいいかどうか分からない、そういうことなのです。

課題①が超急速充電網の話でした。

課題②は、集合住宅、賃貸住宅、月極駐車場の問題です。これも日本はかなり遅れてしまっていて、まず集合住宅になりますと分譲か賃貸ということになると思います。集合住宅の場合、特に分譲の場合は管理組合というものに非常に強い権限が区分所有法によって与えられています。管理組合が総会で決議して充電器を設置していけば設置が可能なわけです。

が、管理組合の総会に議題を出すための理事会がありまして、理事会でまず議案化していただく必要があります。ところが、現状は理事会で反対者が1人でも出ると、理事の方々が、だったら出さないほうがいいかなということで議案化されないということです。そうなってくると、そもそも総会にも持っていけないのでテーブルにも乗らないということではなかなか進まない。これは法律だからしょうがないではないかと皆さん思われると思いますが、実は海外ではそういう解釈はされていません。

同様に、賃貸住宅、月極駐車場に関しても、やはり今のところオーナーの許諾が必要ということです。

さらに、皆さんはプロの方なので御存じだと思いますが、月極駐車場を管理する法律は日本にないのです。ですから、月極駐車場は、明日から出ていってと言われたら出ていかなければいけないですし、民法しかよりどころがないという状態になっています。月極駐車場に充電器設置という以前に、もっと消費者の権利を護れよという話はもちろんあると思いますが、それも併せて検討していく必要があるのかなと思っております。

この2つの課題を解決するためにどうすればいいかということですが、今日は3つ解決策のお話をさせていただきたいと思えます。

まず、日本型の超急速充電スキームの確立からいきたいと思えます。超急速充電スキームに関しましては、2つ御提案させていただきたいと思えます。

1つ目は、高速道路SA・PAにおける具体的な解決法ということですが、ちなみに、これは駿河湾沼津というサービスエリアの航空地図で、グーグルマップの地図です。今の充電スポットはこういうところにあります。この場所はスペースを削ってつくられていますが、こういうふうを増設していくと限界があります。ここで終わりになるわけではなくて、こういうふうに広い場所を取って、ここにずらっと充電器を並べられるように電線管をいっぱい引っ張って、木を切るのは申し訳ないのですが、空いている場所にきちんとした設備を設けて電線管を引っ張って、インフラを引いてしまうということをやったほうがいいと思えます。

今は、1基工事するために3000万円もかけて、ここに1基ぽんと置いて、ここまで一生懸命電線管を引っ張って「はい、終了」「はい、次」「今回は2基化しましょう」。また穴を掘って、線を引っ張って「はい、次」、いわゆる住宅街の道路工事みたいに毎年やらなければいけないのです。そんなやり方をしていたらお金が幾らあっても足りませんし、EVが増えたらどうにもなりませんから、ここをこういうふうで地下で持ってきて、いつでも工事できるぐらいの状態にしておくということをお勧めします。

ちなみに、アメリカのテスラは、8基、プレハブでつくっています。プレハブというのはどういうことかという、出来上がった状態で、トレーラーで運んできて、穴を掘って、とんと置いて、埋めたら終わりということです。基礎と上の工作物が全部配線済みの状態で工場から運ばれてきます。そういうスピード感で世の中は動いています。日本はそれをバラック的に一個ずつ掘り出してやっていくということです。

○山田参事官 安川さん、巻きでお願いします。8分過ぎていますので。

○アユダンテ株式会社（安川代表取締役） こちらに関しては、資料のほうを御覧いただければと思いますので、飛ばしていきたくと思います。

2つ目は高速道路の一時退出化ということですが、SA・PAに設置するのは非常に時間がかかるということなので、サービスエリアから出たところに急速充電器を設けてもいいのではないかと。その場合、全ICで一時退出可能に変更していただければいいかなということで、カーボンニュートラルを達成するために全ICで一時退出できるようなルールにさせていただけると非常にありがたいと思います。

自宅充電に関しては非常に簡単なのですが、自宅充電したいと思った人がいたときに、充電器を設置できないようなことはできないというルールをつくるということです。具体的には、区分所有法、借地借家法、月極駐車場用の法律をつくって、こちらに書いてあるとおり、充電器を設置したいと言ったら、少なくとも本人がお金を払う以上は、分譲マンションにおいて管理組合はそれを拒否できないとか、オーナーは拒否できないとか、そういうルールをつくっていく。つまり、私権をある程度制限するということです。海外では全て法制化されている州もございますので、それらについてもフィードバックさせていただいております。こちらの資料にあるとおりです。

こちらは時間が足りないので、割愛させていただきます。

最後に、EVを普及させるとなってくると、やはりいろいろな障害があると思うのです。先ほどの高速道路の件に関しても、区分所有法の件に関しても、非常にたくさん障害があると思います。しかし、今ここでやらないと、優れたエコシステムなので、間違いなくガソリン車は100%置き換えられます。

例えば来年以降、中国のBYDという会社が日本に車を売りに来ますけれども、こちらは間違いなく日本の軽自動車より安くなりますし、利便性も高くなりますし、ランニングコストもガソリン車より安くなります。2023年から日本の軽自動車市場が侵食されるときが来ると思います。そうなったときに、日本はもちろん税率を上げて、いろいろ工夫することはできると思いますが、変化を遅らせるということはもうできないのです。ですから、ここで思い切ってきちんと電気自動車に最適な社会にして、世界最先端を走るように、子供たちの世代に対してしっかり国として勝てるような政策を打つことを私としては希望させていただいて、プレゼンテーションの最後にさせていただきたいと思います。

ありがとうございました。遅くなりましてごめんなさい。

○山田参事官 ありがとうございました。

次に、株式会社e-Mobility Power、四ツ柳代表取締役社長から8分以内で御説明をお願いいたします。

○株式会社e-Mobility Power（四ツ柳代表取締役社長） e-Mobility Power代表取締役社長の四ツ柳でございます。今日は貴重な機会を誠にありがとうございます。

限られたお時間ですので、早速始めさせていただきたいと思います。

弊社からは大きく3点、事業概要、足元の課題と対応状況、3点目に非常に個別具体的なお話で恐縮なのですが、規制緩和等に関する要望でございます。

1 ページ目は、弊社の企業概要でございます。これは御覧いただければと思います。

2 ページ目、弊社の事業パートナーは、自動車各社、高速道路各社、一般道ではコンビニ大手各社、道の駅をお持ちの自治体、ホームセンター、スーパーマーケット、数々多くの企業の御協力の下、日本の充電インフラを整備・運営している会社でございます。

先ほど安川社長から、まずは乗ってみなければというお話がありました。全く同感でございます。私もEVオーナーの一人ですし、まだ日本のEVの比率は0.5%ですが、弊社の役員3割以上が電動車のオーナーの会社でございます。

日本の充電インフラのベストミックスは、先ほど安川社長が自宅でも充電できるのがベースだとおっしゃっていますが、まさにそのとおりで、あとは、出先で安心していつでもどこでも充電できるインフラを日本としてつくっていくことが大事かと思っております。

日本は、政府の2012年度補正予算以降の大きな補助金で先んじて急速充電インフラ網が整備されていますが、それが今となつては出力が低かったりいろんなシステムが古かったりという現状にありますので、この後、ロードマップを描いて、最新のものに置き換えていくことが重要になると考えております。

4 ページ目、今、日本にどれぐらいの充電器があるのか。弊社のネットワークにつないでいただいているのが、急速充電器は約7500、普通充電器は1万2600ぐらいございます。これを、全国2100を超える企業、自治体が設置いただき、1つのカードないしビジターの利用ができるネットワークにして、全国で2万（急速+普通）を超える充電ネットワークが運営されております。

5 ページ目を見ると、かなり複雑な資料ですけれども、JRのSuica、ICOCAをイメージしていただければと思いますが、いろんな充電器を設置してくださる企業・自治体が、NEXCO・コンビニ、商業施設・道の駅、自動車ディーラー、ホテル・観光地とございますが、ユーザーがどこの充電器をお使いになつても、1つのカードないし方式で誰でも充電できるようなローミングのハブとなる裏方のシステムを弊社が運営しております。世界を見渡しても事業者間のローミングが実現できていない国も多い中で、ベースは日本の自動車4社がおつくりになったものですが、そこは日本としてリーズナブルなものがあると受け止めております。

6 ページ目、課題は大きく3点でございます。

1 点目は、充電器の老朽化です。2012年度の補正予算で一気に整備された充電器が耐用年数の8年を迎えております。採算がなかなか合わないものですから、充電器を手放す設置者もたくさんいらっしゃって、弊社が一つ一つそこは何とか拾いながら、充電インフラの数が減らないように頑張っているところでございます。

2 点目は、高速道路の一部サービスエリア、特に大都市に近いサービスエリアで充電を待つ渋滞が発生しております。代表的なところでは海老名サービスエリア、談合坂サービ

スエリアなどがその一例でございます。

3点目は、空白地域の残存です。私は生まれ故郷が北海道なのですけれども、北海道を中心に10キロ四方に急速充電器がまだないエリアがございます、こういう状態ですと安心してEVで旅行できない、移動の自由が担保されないという課題がありますので、なかなか採算が取れないエリアではございますが、インフラ事業者として責任を持ってこの空白も埋めてまいりたいと考えております。

7ページ目は、課題に対しての整備方針でございます。先ほど安川社長が、より高出力なものを、1か所に複数台のEVが同時に充電できるものをおっしゃっていて、全くそのとおりだと思っております。今、古くなっているものをより高出力なものとして、1つの充電器で複数台同時に充電できるものに置き換えていくことを進めております。

他方、日本の自動車市場は世界にもまれな、全体の2/3を軽自動車と小型車が占める市場です。また、国土が狭いので、欧米諸国と比べて1台当たりの走行距離も短いものですから、欧米との単純比較ではなく、日本市場の最適解を皆様と一緒に模索しながら、リーズナブルな充電インフラを整備していく必要があると考えております。

これに向けまして、政府が2030年、急速充電器3万という目標を掲げていらっしゃるしまして、弊社の自社投資、他企業が設置いただくもの、全てを含めてユーザーが安心して日本中を移動できるような充電インフラ実現を、2030年、3万に向けて目指しております。最近の動向を考えておりますと、十分現実味のある数字だと私どもは考えております。

9ページ目から、個別具体的で恐縮なのですけれども、4つ要望がございます。

特に①を強くお願いしたいと考えております。脱炭素に協力している充電器の設置先の企業等に脱炭素面でのメリットを提供できるような仕組みをつくっていただきたいというものです。

②は、規制があるために充電器の設置場所の確保にハードルがある場合がございます。

③は、既にある規制に関しまして、各自治体の見解にどうしてもばらつきが生じまして、手続が難解で手戻りがあったりして負担が大きいものですから、統一化していただきたいというものです。

④は、日本の電気設備技術基準のお話ですが、より高出力な充電設備が私どもも必要になってくると思います。今の規制基準にのっとりまして、ケーブルがどうしても太く重たく、ユーザビリティの低いものになってしまいますので、ここの基準を緩和していただけないかという内容でございます。

①について、今、充電器を設置した企業は、結局、使われた分だけ電気の使用量が増えてしまい、そうしますとCO2排出量も増となってしまいますので、設置すればするほどCO2排出量の成績が悪くなるというジレンマがございます。また、自分で設置しなくとも、私どものような充電サービス事業者に場所を提供して下さっている企業、代表格はNEXCO各社やコンビニ大手ですが、そういったコンビニ大手からもCO2排出量の評価をしていただければもっと積極的に場所を提供できるというお声を頂戴していただき、ぜひこれを実

現していただきたいと要望いたします。

②について、大規模小売店舗立地法におけるEV充電駐車マスの扱いでございます。今、大店立地舗法の中では駐車場の収容台数という規制がございますが、EV優先ないし専用の駐車マスにした場合、そこから除外されてしまうという事例が出てきていまして、大店舗に該当する店舗から設置を断念するというお声を頂いています。これからEVがスタンダードの時代が来ることに向けまして、専用ないし優先の扱いにさせていただいたときに除外しないような扱いにさせていただけないかというのがお願いでございます。

次も同じようなお話なのですが、緑地帯に充電器を設置した場合の扱いでございます。これは、主にコンビニエンスの店舗に充電器を設置させていただくときに起きているのですが、どうしてもスペースが限られていますので、緑地帯や植え込みのところに充電器を置きたくなります。そうしますと、店舗のほうの緑地面積の規制に引っかかってしまって、充電器を置くことを最後の最後に諦めるというケースが今年も何件かございました。緑地面積の算入に関してぜひ緩和をお願いしたいというのがこの資料の趣旨でございます。

それから、充電ステーションに関する容積率緩和のお願いでございます。これによってディベロッパーとしても事業採算に影響せず充電ステーションの場所を確保できるというお声を頂いていますので、新築マンション、大都市部のオフィス街においても適用していただけると大変ありがたいです。

③について、これは非常に細かいお話なのですが、充電スポットの青い看板の広告物としての扱いが自治体によってばらばらでして、ぜひ統一した扱いを通知いただければありがたいです。消防法も同様です。各所轄の消防署によって見解が異なる事例がございますから、統一見解をお示しいただくと大変助かります。

④について、EV充電ケーブルの高出力化・高電圧化の課題でございます。CHAdeMO規格では、ユーザーが感電しないように「地絡検出仕様」を極めて厳しく設定して、安全対策を講じております。そのため、1000V～1500V級の電圧の高いケーブルであっても遮蔽層がないような技術基準にさせていただけると、より細く軽いケーブルで充電できるようになりますので、ぜひこの技術基準緩和についても御検討いただくとありがたいです。

非常に足早でしたけれども、弊社から以上でございます。ありがとうございました。

○山田参事官 ありがとうございます。

次に、委員を代表して川本委員から提言書について御説明をお願いいたします。

○川本構成員 川本でございます。

タスクフォース提言「カーボンニュートラルに向けたEV普及のための充電器の整備について」を御説明申し上げます。

電気自動車(EV)の普及は、当タスクフォースのミッションである、再生可能エネルギー導入拡大にとって不可欠です。

運輸部門は我が国CO2排出量の17%以上を占めておりまして、ガソリン車が電気自動車

に変わって、その動力源である電力の再生可能エネルギーの割合が高まれば、カーボンニュートラル社会に向けて大きく前進します。ただそれだけではなくて、EVが増えますと、一日の中で電力需給がタイトになる夕方にEVが系統に電気を流すことで需給逼迫が緩和され、安定供給に貢献する役割も期待できます。

こうした重要な役割を担うEVは、現在、世界で普及が進んでおります。今、グラフで御覧いただいておりますが、特に欧州と中国で自動車販売におけるEVの割合が最近急増しております。昨年は15%を超えています。北米でも増加中で5%、これに対して日本は昨年でも0.8%です。この遅れを今後急速に取り戻していかなければいけないということだと思います。そのための大きな課題は何か。それが本日御議論いただいております充電器の問題になります。

EVの充電器は設置場所によって種類が分かります。今後、EVを急速に伸ばしていく上では走行上の利便性が何よりも大事になります。移動経路上での充電器の利用しやすさが大きな決め手になってきます。日本の充電器設置数の動向を見ますと、経路充電、つまり経路の途中で充電する急速充電器は、利便性に極めて関わりが深いところですが、ここ5年くらい、なかなか増えておりません。微増です。普通充電器を合わせても全体で見れば頭打ちで、こうした状況が日本の低いEVの普及率と裏腹にあるのはかなり明確だろうと思います。

1回で30分ほどかかる経路充電の場所で渋滞が発生していることが資料の写真に出ております。また、全国的に見ればまだまだ充電空白地、希薄地といったところが散在しているのも事実でございます。さらに、充電時間が非常に少なくて済む高出力の充電器（図の右側に示されています）は日本にはまだほとんど入ってきていません。EVの利用者にとって、外出時に安心していつでも便利に経路充電できる環境が重要で、それが購入時の大変大きな動機づけになっていくと考えられます。こうした環境を国が主導して、先行投資的に整備していくことが何よりも求められると思います。それなくして日本がEV普及で先頭国に追いついていくのはなかなか難しいのではないかと考えております。

現状は、先ほども御紹介がありましたが、マクロの数値目標を設定して充電器設置数を増やしていく点にかなり重点を置いておりまして、そこに少し懸念があります。こうした発想を転換し、整備の優先順位、その際の充電器の性能・規格あるいは将来の拡張可能性、こうした点に質量両面で目配りをして、しかも現場任せにしないで国が主導して戦略的に整備を進めていくということが今、求められていると思います。

そのためには、まずは国が整備のあるべき姿、将来像を提示して、その実現に向けた充電器の整備目標、整備の道筋を示していく必要があると思います。こうしたロードマップづくりの早急な開始を経産省と国交省にお願いしたいというのが、エグゼクティブ・サマリーにおける今回の提言の核心でございます。

現在、充電器整備については様々な補助措置が講じられております。しかしこれは過渡的なものと考えべきです。特に基礎充電、目的地充電という部分については、利用者負

担で持続可能にしていくことが大事だと思います。他方で、こうしたタイプの充電器も含めまして、今回、内閣府タスクフォース事務局が調査し、充電器に関する規制が安全面をはじめとして不必要に厳格で、普及の障害になっているケースが非常に多いことがわかりました。提言では本体で26ページにわたりまして問題提起し、政府関係部署に全面的な見直し作業をお願いしております。

その概要につきまして、御紹介させていただきたいと思います。提言書の各論です。

まず、優先度の高い経路充電の整備ですが、面的に、将来の拡張可能性にも配慮した整備を、全国のサービスエリア、パーキングエリア、道の駅でも進めさせていただきたい。また、高速道路から充電目的で一時的に退出して戻る、いわば鉄道の途中下車のようなことも認めてはどうか、と提言させていただいております。

規制関係ですけれども、例えば急速充電器に関しましては、200kW以上のものが消防法上は変電設備という扱いになっており、ユーザーは直接触れないという問題があります。電気事業法でも600V以上の充電器についてはやはりユーザーは触れないという、これは誤解なのですけれども、非常に広く流布しています。それを修正する必要がある。あるいは電気主任技術者の方がこういった充電器を監視する義務の負担を合理化する必要があります。電気事業法の充電ケーブルに関する技術基準解釈も合理化していただく必要があります。先ほど御紹介もありましたが、消防法の安全設備の要求、あるいは充電器の屋外広告の規制については自治体ごとで解釈の差異がありますので、解消していただく必要があります。こういったことをお願いしております。

急速充電器に関しましては、特定のEVにしか接続できないといった充電器も散見されます。互換性の確保についても必要があれば規制を導入させていただきたいと提言しております。

最後の項ですけれども、集合住宅におけるEV充電器の導入促進です。一定規模以上の新築物件について充電器の設置義務化、既存物件については利用者負担での設置が容易に進むような制度改善、こうしたことをお願いしております。

以上、私どもの提言について御説明いたしました。

エグゼクティブ・サマリーで今、御紹介したものだけではなくて、提言書本体にその他の提言もございます。それも含めて検討していただき、必要な措置を取っていただきたいというお願いでございます。ぜひ御議論をよろしくお願いいたします。

○山田参事官 ありがとうございます。

質疑応答に入りたいと思います。発言者はこちらから指名させていただきますので、御発言を希望される方は手を挙げる機能で挙手をお願いいたします。質問と回答は簡潔にお願いいたします。

本日は多岐にわたる論点がございますので、まずは資料4-1のエグゼクティブ・サマリーの3ページに書かれている論点に沿って質疑応答を進めさせていただければと思います。議論できる時間が残り20分ぐらいですが、大きな項目として、3ページに総論1つ、

各論4つがございまして、1つの論点に平均4分しかありませんので、できるだけ簡潔に、まずは省庁のほうから1項目1分以内で御説明をお願いしたいと思います。

まずは総論のところ、ロードマップづくり、こちらは経産省から御説明をお願いします。

○経済産業省（田邊室長） 経済産業省でございます。

まず、スライドの2ページを御覧ください。電気自動車など電動車の普及に当たりましては、電動車の普及と充電インフラの普及、これが表裏一体、両輪と考えております。今年に入りましても、軽EVの発売によって随分と販売が伸びておりますが、そういった普及と併せてインフラを整備していくということでございます。

その上で、普通充電器、急速充電器、基礎充電、経路充電、目的地充電という中でバランスよく重層的に充電インフラを整備していくことが重要と考えております。

スライド7ページを御覧ください。これまで基礎、経路、目的地の充電の課題に対応したものを幾つか御紹介しておりますが、マンションにつきましては、合意形成が円滑になるように、動画、またマニュアルを改定し、周知し、今年も御利用が増えております。また、経路の高速道路は、本日御議論がございましたが、渋滞解消のために複数口の充電ができるといったものについても補助率をかさ上げして重点的に支援する、このような取組を進めております。

スライド10ページを御覧ください。民間のほうでも様々な動きが進んでおります。課題となっておりますマンションにつきましても、新築のマンションにつきましても、あらかじめ充電器を設置する、このような事例も起きております。

そして、御指摘のありましたロードマップについてですが、政府といたしましては、グリーン成長戦略を踏まえまして、2030年までに充電インフラ15万基の設置を目指していくということでございます。そのためのロードマップを策定していく上に当たりましても、本日、御提言のあった各項目に関連する法令や事業、また業界を所管する省庁における対応がそれぞれ進捗していくことが不可欠と考えております。例えば高速道路につきましても、私どものほうでこれまでも関係省庁や事業者の皆様と議論を行ってございまして、検討が進捗している項目もございます。このように規制や制度等に関する各省の検討項目の進捗を前提として、本年度中をめどとしてどのようなロードマップが策定できるか、検討してまいりたいと思っております。

以上です。

○山田参事官 ありがとうございます。

よろしければ先に進みたいと思いますが、委員の方から何かありましたら。

では、先に進ませてください。次の論点です。各論の1番目、高速道路のSA・PAなどの充電渋滞の解消と経路充電の拡充、こちらは3つありますけれども、まとめて国交省から御説明を数分をお願いします。

○国土交通省道路局（橋本課長） 道路局でございます。

1つ目のところから、高速道路のSA・PAについてです。恐らく今後、経産省及び充電事

業者のほうから設置計画を頂戴できると思っていまして、それを頂いた上で、高速道路機構あるいは高速道路会社とよく連携して、可能な限り協力をしっかりやっていきたいと思っております。ただ、一点だけ、SA・PAは今でも大型車の駐車マス不足等でいろいろと悩ましい問題になっておりますので、その辺を調整していきながら設置場所についても考えていきたいと思っております。

2つ目の一時退出でございます。現時点で恐らく、出た人がちゃんと充電したかどうかをどのような形で確認するのかということだと思っておりますので、可能であればそういうことをやる際に、充電器の利用者の情報、あるいは実際に充電したかどうかという確認方法をうまく連携できるような仕組みが必要と思っておりますので、その辺は今後、充電事業者や経産省とよく連携して進めていきたいと思っております。

○国土交通省道路局（本田専門官） 引き続きまして、道の駅の関係ですけれども、道の駅も全国各地で自治体の創意工夫を生かして整備いただいております。それぞれ立地の状況、利用の状況も様々でありますので、どういった協力ができるか、内容は異なるところかとは思いますが、いずれにしても、経産省を中心に進められるEV充電器の普及拡大に向けたロードマップともしっかりと連動して、道の駅の設置主体である市町村などに必要な協力を頂けるように通知などによる措置を考えていきたいと思っております。

以上です。

○山田参事官 ありがとうございます。

委員の方から特になければ、また後で時間があれば戻っていただいて構いませんけれども、先に進みます。

各論の2番目、急速充電器に係る規制の合理化ということで、まずは消防庁からの施行期限の明示の話と、自治体における解釈の統一について、消防庁から1～2分をお願いします。

その後、経産省から、急速充電の障害等となる規制の合理化と保安規制の見直しについて、こちらをまとめて、消防庁、経産省の順番でお願いしたいと思っております。

○消防庁（白石課長） 消防庁でございます。

急速充電設備の上限規制の見直しにつきましては、規制改革の実施計画に従い検討を進めてまいりました。9月にその方向性は出ておりますので、今後、必要な手続を経て速やかに措置してまいりたいと考えています。

また、自治体における解釈の違いにつきましては、ばらつきが生じないように統一的な解釈を速やかに示して対応してまいります。

以上です。

○山田参事官 続いて、経産省からお願いします。

○経済産業省（前田課長） 経産省電力安全課でございます。電気事業法の設備の規制を見ている部局でございます。

e-Mobility Powerさん、また川本委員からケーブル規制の合理化の話を受けました。加

えて川本委員からは電気主任技術者の在り方の話を頂きました。

まず、ケーブルのほうでございますけれども、電気事業法上はケーブルの規制は性能規定化が進められておりまして、感電や火災がないように設置してください、絶縁性能を持たせるようにしてくださいという書きぶりになっております。その上で、例示として金属製の電氣的遮蔽層など書かれております。そういう意味では、必ずしも今、御提案のあったものが駄目ということでは全くございません。もともと安全に対応できればそれで大丈夫ということですので、こうした内容をよくお聞かせいただければ進められるということでございます。その点で貴社の業界の皆様で本当はどういうやり方がいいのかということをお聞かせいただくと、我々も審査がさらに合理化されるのではないかと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

2点目の電気主任技術者の話でございます。充電のケーブルは主任技術者がおられないと触れないというのは誤解だというのは、全くそのとおりでございます。これを皆さんに普及していくということだと思っておりますので、ここは振興部局の皆さんともよく相談しながら進めてまいりたいと思っております。

また、主任技術者の合理化の話でございます。充電器が増えてきたら主任技術者が足りなくなるという話がありますので、どれぐらい見られるか、どこまで緩和できるかというのはよく検討してまいりたいと思っております。

私から以上でございます。

○山田参事官 ありがとうございます。

次に、各論の3番目、急速充電器の互換性の確保について経産省から御説明をお願いします。

○経済産業省（田邊室長） 経産省でございます。

御指摘の点につきましては、我々の認識としては、今、充電器の急速、特急を合わせた3万基程度の200基程度の少数がこのようなものがあるのではないかと聞いております。それぞれ設置されている事業者さんのお考えがあると思いますが、当省として直ちに規制ということは考えておりません。ただ、どのような事情なのか、お話を聞いてみたいと思っております。

以上です。

○山田参事官 最後の項目、集合住宅に関して、まず、一定規模以上の新築住宅について国土交通省から、既存の集合住宅について同じく国交省、法務省、月極駐車場について経産省から、それぞれ御説明をお願いしたいと思います。

○国土交通省（武藤課長） 国土交通省の住宅局でございます。

一定規模の新築住宅の設置義務化と既存集合住宅の関係でお答えさせていただきます。

我々としても集合住宅におけるEV充電器の普及の促進については、世界的な潮流などもありまして、そういったことも踏まえながら関係府省と連携して対応していきたいと考えています。

そうした中で、集合住宅におけるEV充電器ということでは、やはり設置とか管理について、EV以外の車の所有者、これは当然なのですけれども、あと、車を持たない居住者がいらっしやって、この方々に納得いただけるような施策であるかが鍵となると考えております。その中で、昨今、新築マンションの価格も結構高かったり、既存住宅のほうでは高齢化の問題などもあったりして、特に設置並びに管理といったところの負担、あるいはスペースの提供というところになるのかもしれませんが、集合住宅全体の住民の理解が課題であると考えております。そういうことで、住民理解が得られるような感じで普及していく、そういったことを踏まえながら、どういうインセンティブ、さらなる普及促進策が必要か、可能かについて、関係府省の皆様方、専門家の皆様方と検討していきたいと考えております。

住宅局からは以上でございます。

○山田参事官 法務省、どうぞ。

○法務省（竹林管理官） 法務省でございます。

マンションの敷地の駐車場にEV充電器設備を設置するということにつきましては、民間のマニュアル等を見ましても、基本的には軽微変更、すなわち区分所有者及び議決権の過半数による集会の決議で決めることができ、規約で別段の定めをすることも可能であると考えております。したがって、御提案にありましたように、各区分所有者が費用の全額を負担する場合には管理組合の承諾を得ずにEV充電器を設置することができるというような定めも可能であると認識しております。

したがって、例えば、経済産業省及び国土交通省で発行されておりますガイドブックにおきまして、管理規約の定めに関して改定をなさるといようなことであれば、法務省といたしましても、区分所有法を所管する立場から協力してまいりたいと思っております。

他方で、法改正の関係でございますけれども、区分所有法は、いわゆる私人間の建物の区分所有に関する基本的なルールを定めるものでございますので、EV充電器の設置促進という行政目的の観点から、そのような規律を区分所有法に設けることは難しいと考えております。

もともと、一般論といたしましては、EV充電器の設置の促進という行政目的の特別法に区分所有法の特例のような規定を設けることは可能であると考えております。目的の正当性、手段が合理的かという観点から検討の上、そのような規定を設けることは十分あり得るのではないかと思いますので、関係省庁におきまして、そのような立法、法改正を行われるということでありましたらば、区分所有法を所管する立場から必要な御協力をしてまいりたいと考えております。

法務省からは以上でございます。

○山田参事官 最後、経産省。

○経済産業省（田邊室長） 経産省でございます。

集合住宅につきましても、駐車場につきましても、充電器の設置に関する補助金ということで支援させていただいておりますし、広報してまいりました。これからもしっかりと広報してまいりたいと思っております。

以上です。

○山田参事官 ありがとうございます。

一通り説明をお聞きしまして、残りはあと5分ぐらいしかありませんけれども、御意見、御質問、御指摘を委員の先生あるいは事業者の方からお願いしたいと思えます。大林さん、手が挙がっています。

○大林構成員 皆様、御説明ありがとうございます。

ちょっと早口でお話しさせていただきたいと思えます。まず、国の目標として、2035年、乗用車新車販売で電動車100%を実現するというのがあります。この電動車は、基本的には電気自動車(EV)のみが対象であるべきと考えますけれども、それは置いておいても、その目標を達成する裏書として、2030年に急速充電器3万基を含む15万基の設置というのが掲げられています。

私どもが指摘しているのは、こういった目標があるのだから、時間を区切って、例えば2025年に幾ら、2030年までに1年ごとに幾らと計画性を持ったロードマップをつくってほしいということです¹。これをやろうとすると、経済産業省だけでは足りず、具体的に、例えばSA・PAのところのどのぐらいの範囲、1割とか2割とかをEV充電器に使うということが必要なのだと思えます。先ほど国交省の御説明で、可能な限り協力というのがあったのですけれども、国交省も一緒になって促進する、そうしたことが望まれます。なので、今の駐車場が混雑している状況があるからできない、ではなく、その混雑している車そのものをEVに変えていかななくてはならないので、ぜひ率先してやっていただきたいと思います²。

急速充電器の互換性ですけれども、もともと世界に先駆けた日本の技術があったにもかかわらず、今、後塵を拝しているという現状があります。もし電気自動車本体の開発が日本の中で進まなければ、充電器の互換性どころか、電気自動車そのものも海外から輸入されるものが主流になってくる可能性があります。ですので、経産省、国交省とも協力しながら、バッテリーの規制緩和や、電気自動車をどうやって日本の中で増やしていくのかという観点に基づいた充電器の促進をやっていただきたいと思います。

ほかに、EV以外の車の所有者とか、車を持たない人とか、そういったことに配慮して、

¹ (経済産業省回答) 規制や制度等に関する各省の検討項目と進捗を前提として、今年度中を目処としてどのようなロードマップが策定できるか検討してまいります。

² (国土交通省回答) SA・PAの駐車場において、本来の機能であるドライバーの休憩機会の確保に関連して、駐車マスの不足等の課題が生じており、まずは本来の機能を確保した上で、当該機能が損なわれないようにEV充電器の設置場所等を決定する必要があります。国交省としましては、経産省および充電事業者にEV充電器設置計画の立案に必要なSA・PAの情報を共有するなど、EV充電器の設置促進につながるよう、高速道路会社等と連携して可能な限り協力をしていきたいと考えております。

設置・管理を誰がするのかとか、集合住宅でなかなか難しいという議論がありましたが、私、車を持っておりません。けれども、もしEVの充電器が設置されるということになれば率先して賛成いたしますし、自分も電気自動車を持つことを考えたいと思います。今、日本の政策の中で、車を持たない人とかEVの所有者にガソリン税に補助金を出すということを議論したでしょうか。そういうことを考えますと、本来何を増やすべきかを考えて促進していくというのが省庁の義務かと思えます³。

あと、もう一つ、消防庁が、200kWの上限撤廃を定めたということをお聞きしたのですけれども、定めたのだったら年内にすぐやるべきではないかと思えます。デッドラインを区切っていただきたいと思えます⁴。

私からは以上です。

○山田参事官 ありがとうございます。

時間もないので、続きまして、アユダンテの安川さん、それから八田先生、連続してお話してください。

○アユダンテ株式会社（安川代表取締役） たくさんあるのですけれども、八田先生に先にやっていただいたほうがいいかなと思えます。

○山田参事官 八田先生、お願いします。

○八田構成員 私、短くやります。

一つは、法務省の方に伺いたいと思えます。先ほど安川さんの質問では、管理組合で議論してもらえれば5分の4ということのできるはずなのに、そこで取り上げてくれないということをおられました。管理組合での議題として、必ずこれを取り上げろということは何人かの署名でもってできるのでしょうか。それとも管理組合というのは、そういう議題を拒否する権利があるのでしょうか⁵。

もう一つは、四ツ柳さんが御要望なさった、大店舗法では駐車場のカウントから充電用の場所を除いているのだということがありましたが、これは国交省さんだと思います⁶。

この2点についてどういうふうになっているかを伺いたいと思えます。

³（経済産業省回答）ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。

⁴（消防庁回答）急速充電設備の200kW上限撤廃につきましては、令和4年9月の検討結果を踏まえ、できる限り速やかに対応を進めてまいります。

⁵（法務省回答）いわゆる管理組合において管理者が選任されている場合には、区分所有者の5分の1以上で議決権の5分の1以上を有するもの（規約で区分所有者の定数を減ずることも可能）は、管理者に対して、会議の目的たる事項を示して集会の招集を請求することができ（区分所有法第34条第3項）、その請求がされた日から一定期間内に招集通知が発せられなかったときは、請求をした区分所有者は、自ら集会を招集することができるものとされています（同条第4項）。また、管理者が選任されていない場合には、区分所有者の5分の1以上で議決権の5分の1以上を有するもの（規約で区分所有者の定数を減ずることも可能）は、自ら集会を招集することができます（同条第5項）。

⁶（経済産業省回答）大規模小売店舗立地法は、大規模小売店舗が立地する周辺の地域の生活環境の保持を目的として、設置者が必要な措置を講じるための法律です。特に生活環境に与える影響が大きい渋滞の対策として、駐車場は位置づけられています。従って、要望のあった電気自動車充電設備が設置された駐車マスの大規模小売店舗立地法の駐車台数への参入については、当該駐車マスが周辺的生活環境の改善に資するものであれば、当然ながら駐車台数に参入可能です。当該解釈については、法執行の主体となる都道府県等に引き続き周知を図ります。

○山田参事官 続いて、安川さんの話をお聞きして、省庁から回答を求めて、副大臣、大臣のコメントを頂きたいと思います。安川さん、手短にお願いします。

○アユダンテ株式会社（安川代表取締役） 経産省さんに対してなのですけれども、すぐに回答が要るということではなくて、後日でも構わないのですが、まず、空白地帯という言葉が10年前から出てきていますけれども、そもそも空白地帯は経路ではないので必要ないと思います。空白地帯みたいな場所こそ家の充電で十分で、往復200キロ、片道200キロ、帰ってきて400キロ、この範囲は電気自動車で行き来ができる範囲なので、15キロ毎とかに充電器がある必要はないです

それから、既設マンションが大事なので、商業施設とかはあまり充電器を設置する必要がないのです。実は商業施設に充電器がいっぱい設置されていますので、見に行ってください。六本木ヒルズとか行って充電している人が何人いるか。あそこは180台とかありますけれども、多分充電しているのは2台か3台です。それは割合が低いからではなくて、需要がないから誰も充電しないだけです。そういうところに補助金を出すのはあまり意味がないと思います⁷。

それから、超急速充電に関しては、もっとしっかり仕様を決めたほうがいいと思います。米国EPAが超急速充電の設置方法に関して、何kWで最低充電できなければいけないとか、最低何台分なければいけないとか、トイレがないといけないとか、24時間営業でなければいけないとか、非常に細かい規定を定めています。日本はそういうところが緩々なのです。ですから、きちんと国際基準に合わせて実現していただければと思います。

あと、今日言及されませんでしたけれども、450V問題というのがございまして、今どんどん設置されている充電器では、将来、新しく出てくるEVは恐らく充電できなくなります。そういった問題に関しても、誰も乗っていないから多分問題が発覚していないのだと思いますが、将来使えなくなるインフラをどんどん設置しても意味がないのではないかと思います⁸。

次に、国交省さんですけれども、スペース問題が足りないという話は10年前から。

○山田参事官 もう時間がないので、あと1問にしてください。

○アユダンテ株式会社（安川代表取締役） 分かりました。では、あと1つだけ言います。国交省さんの中でSA・PAのスペースがないという問題を常に言われているのですが、先ほど私が図で示しましたように、普通乗用車を止めるスペースの中に充電器をつけてもスペースは食いません。ですから、共用で構わないと思うのです。いずれにしろ空いていなければ駐車できないわけですから、普通乗用車の端のほうのスペースを乗用車兼充電スペースとしてつくればいいのではないのでしょうか。もちろん、その中で1枠だけ専用というの

⁷（経済産業省回答）空白地域や商業施設を含め、基礎充電、経路充電、目的地充電を組み合わせた重層的な充電インフラ整備が重要と考えております。

⁸（経済産業省回答）ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。

は設けていただいて構わないし、2枠でもいいと思いますけれども、全部で8枠とか10枠あって、そこがばらばら使われていれば、それで十分だと思います。スペースの問題とかはあまり気にする必要もないのではないかと思います⁹。

すみません。ありがとうございます。

○山田参事官 ありがとうございます。

私の不手際で時間がなくなってしまってすみません。大変申し訳ございませんが、大林委員からありました期限の明示の話、八田先生からありました大店法の質問と法務省への管理組合における意思決定の問題については、後日、議事録の形で示すときに脚注でお答えを掲載させていただきたいと思います。

それでは、最後に和田副大臣、岡田大臣から御発言を頂きます。まず、和田副大臣からお願いいたします。

○和田副大臣 御出席の皆様、本日は限られたお時間の中、大変活発に御議論いただきまして、誠にありがとうございます。心から御礼申し上げます。

日本の基幹産業である自動車産業の浮沈がかかった議論でもあると思いますので、皆様方の心強い議論に本当に感謝しております。

まずは、当面の懸念であるEVの充電渋滞や充電空白地の解消が一日でも早く実現するよう政府は結果を出さなければなりませんので、結果をもって確実に国民の御期待に応えなければなりません。

充電器整備の将来のあるべき姿を踏まえたロードマップ、これは経済産業省を中心に国土交通省の協力の下、ワンチームとなって今年度中をめどに策定し、その内容を早急に実現していただきたいと思います。

そのほか、急速充電器に係る規制の見直しや法令の解釈の統一、充電器とEVの互換性の確保のための必要な措置、集合住宅等の基礎充電の充実に向けた充電器設置の義務化や設置簡易化など、本日、時間の都合上議論できなかった提言書の内容や事業者からの要望も含めて、その全てについて、いつまでに何をやるのかについて早急に、遅くとも年度内を目途に検討いただき、その成果を来春の規制改革実施計画に盛り込んでいただきたいと思います。

本日はお疲れさまでございました。

○山田参事官 ありがとうございます。

最後に、岡田大臣からお願いいたします。

○岡田大臣 本日は、アユダンテ株式会社の安川様、株式会社e-Mobility Powerの四ツ柳様、そして関係省庁の皆さんにも御参加いただき、真剣に御議論いただいたことに心からお礼を申し上げます。

⁹ (国土交通省回答) 現在、充電事業者が設置している充電機本体や基礎、防護柵等の設置にあたっては、一定のスペースを必要とするため、隣接する歩道や駐車マス等の一部を削って設置スペースを確保する必要があります。今後、充電器の小型化が進めば、確保すべきスペースは少なくなっていくものと認識しております。

どうしても時間が限られているようで、まだ御質問が残った点もありますが、これは関係省庁の皆さん、本当に真剣に、そして速やかに御回答いただきたいと思います。

EV用充電器の整備に関する規制等の見直しは、カーボンニュートラルの実現に向けて非常に重要な課題でありますし、EVを普及させるためには、やはり自宅、高速道路のSAなど、様々な場所で利用者のニーズに応じてスムーズに充電できるようになることが欠かせないということをお話のタスクフォースを通じて改めて感じたところであります。このため、各省庁におかれては、本日の議論及び和田副大臣からも御指示がありました。その内容を踏まえて、適切な場所に適切な数、十分な性能の充電器が導入されるように、どうかスピード感を持って対応策を検討いただいて、今年度中を目途に必ず結論を出していただきたいと思います。

皆様の引き続きの御尽力を心からお願いを申し上げて、締めくくりの御挨拶といたします。本当にお疲れさまでございます。ありがとうございました。

○山田参事官　ありがとうございました。

本日の議事は以上といたします。

次回のタスクフォースにつきましては、ユーチューブの動画概要欄に記載している規制改革推進室の公式ツイッターにおいて今後の日程を随時告知いたします。

それでは、本日のタスクフォースを終了いたします。誠にありがとうございました。