

「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」Q&A

13.2.18

トピック	No	Q	A
補助対象	1	補助対象者は誰を想定されているか（都道府県、市町村も含まれるか）。	補助対象者は、地方公共団体、法人、個人を想定していますので、都道府県や市町村が設置者となって、補助金の申請をされても問題ございません。なお、自治体等が策定するビジョンについては、都道府県および高速道路会社（NEXCO等）が策定することを想定しています。
補助対象	2	補助対象者に該当しない事業者はあるか。（例えば、高速道路会社やカーディラーなど）	国及び国の所管する独立行政法人は補助対象者に該当しませんが、その他の法人または個人であれば補助対象となります。
補助対象	3	課金コントローラーの設置費用は、補助の対象か。	対象外となります。
補助対象	4	「課金コントローラー」とはどういうものか。また、通信機能と一体型の場合は、どのように区分するのか。	「課金コントローラー」とは、補助対象として認定を受けた充電器本体と別に、課金のために有する機器を想定しています。充電器本体と一体型の充電器は区分不可能なため、一体型のものについては、補助対象とする予定です。ただし、補助対象として認定されることが必要です。
補助対象	5	補助対象機器については、コンセント式は認めないという以外に、普通・急速共に特に条件はあるか。（例：JARI認証、CHAdeMO等）	①自治体等が策定するビジョンに基づく充電器および②同ビジョンには基づかないものの公共性を有する充電器については、ともに公共性の要件を満足する必要があります。加えて、これら充電器のうち、急速充電器については、通信機能が装備されていることを要件にする予定ですが、詳細については後日、事務局の策定する交付規程及び応募要領等でお示しいたします。
補助対象	6	今回の「マンション」の定義として、メゾネット式の賃貸住宅等の場合に、自らの部屋の分電盤から線を引きするような場合も対象になるのか。それとも、共有分電盤から線を引き出すことが条件となるのか。	集合住宅であれば、メゾネット式の賃貸住宅等の場合に、自らの部屋の分電盤から線を引き出す場合でも対象とする予定です。ただし、将来的な財産の保全義務（保有期間8年）を果たすことが求められますので、賃借人が設置者となる場合は注意が必要です。
補助対象	7	設置工事費の対象には、高圧受電設備などの関連設備費用も含まれるか。	設置工事費の対象範囲については、後日、事務局の策定する交付規程及び応募要領等でお示しいたします。
補助額	8	充電器の購入費及び工事費の補助上限額の設定の考え方について示していただきたい。	補助上限額については、後日、事務局の策定する交付規程及び応募要領等でお示しいたします。
補助額	9	総額1,005億円の前提は、急速充電器3万基、普通充電器7万基と伺っているが、急速充電器と普通充電器でそれぞれ額が決まっており、融通はできないのか。	急速充電器および普通充電器の基数はあくまで予算上の数字であり、必ずしもそのとおりにならない可能性があります。したがって、例えば、自治体等が策定するビジョンに基づく充電器については急速充電器を想定しているものの、実際のビジョンでは普通充電器が記載されることもあるものと考えています。なお、補助金の交付は申請順になされていくこととなります。
補助額	10	H25.1.15付けQ & A No.7 で、ビジョンには実際普通充電器も含まれてくると考えているとあるが、その場合、普通充電器も2/3補助でよいのか。	ビジョンに基づく充電器であれば、急速か普通かを問わず、補助率は2/3となります。
執行	11	基金の期間はいつまでか。	原則、補助金の交付が行われる期間は平成26年12月末まで（ただし、交付決定は平成25年度末まで）とする予定です。
執行	12	従来のCEV補助金では、交付決定後2ヶ月以内の設置完了が義務づけられているが、今回の制度は、平成25年度末までに交付決定を行い、平成26年12月末までに補助金を支出するとされているので、この点がどのように変更となるのかご教示願いたい。（※県の補助制度スケジュール設計の参考にするための質問）	本補助金では工事費も対象としており、例えば新築マンション等への設置に当たっては交付決定後2ヶ月以内の設置完了は困難と考えています。具体的な設置期限については、後日、事務局の策定する交付規程及び応募要領等でお示しいたします。
執行	13	補助金の執行機関はどこになるか。	現在、基金の設置・管理を行う基金管理団体と実際の執行事務を担う事務局の選定を行っているところです。
ビジョン	14	ビジョンの策定主体として想定しているのは、市町村か。都道府県が主体となることも可能か。	「ビジョン」の策定主体は、都道府県と高速道路会社（NEXCO等）を想定しています。市町村の中には、ビジョンの策定を希望されることもあるかと思いますが、その場合も、都道府県と連携の上、都道府県が策定したビジョンに位置づけた上で提出・公表していただくことが必要となります。
ビジョン	15	補助対象者とビジョン策定者との関係についてご教示いただきたい。例えば、市町村が設置主体となる場合は、都道府県がビジョン策定主体となる必要があるか。また、ビジョンの対象とする充電器は、自治体等が自ら設置する充電器だけでなく、民間設置も含めて計画するという理解でよいのか。	ビジョンに基づく充電器の設置場所は、自治体等の施設以外でも構いませんが、公共性の要件を満たす必要があります。なお、補助金申請者（設置者）が都道府県となる場合は、ビジョン策定者と補助金申請者が同一になります。
ビジョン	16	「EV・PHVタウン構想」に位置づけられていない自治体であっても、「ビジョン」の策定主体として認められるか。	「EV・PHVタウン構想」に位置づけられていない自治体でも、「ビジョン」の策定主体になります。問題ございません。なお、ビジョンの策定主体については、都道府県のほか、高速道路会社（NEXCO等）を想定しています。
ビジョン	17	自治体等が作成するビジョンにおける設置箇所数について、経済産業省から割り当て（目安）があるのか。	今回の補正予算で実施する事業の目的は、「ガス欠ならぬ『電欠なき』日本」を作ることにあります。したがって、ビジョンについては、地域の特性や実状を踏まえ、電欠することなく効率的に充電器が配備されるように配慮いただきたいと考えております。ビジョンに基づく充電器の設置数については、当省が都道府県ごとに割り当てることは考えておりませんが、設置数が著しく過剰でないかを確認したいと考えております。

トピック	No	Q	A
ビジョン	18	充電器の箇所数について、道の駅、GS、コンビニ、大型ショッピングセンター等の一定割合に設置するビジョンでも構わないか。	自治体が策定するビジョンは、地域の特性や実状を踏まえ、電欠することなく効率的に都道府県内の充電器が効率的に配備されるように配慮いただきたいと考えております。したがって、ご提示いただいたビジョンの考え方は適切でないと考えます。
ビジョン	19	ビジョンの改定は可能か。可能である場合、頻度はどの程度か。	ビジョンの改定は可能ですが、頻度等はこれから検討していきたいと思えます。ただし、頻繁に改定されるのは望ましくないと考えております。
ビジョン	20	ビジョンの対象となる期間について、充電器の整備目標は何年先を見据えて策定するのか。	ビジョンは改定可能ですので、現在の地域の特性や実状を考慮した上で、効率的・効果的に充電器を配備できるものとしていただければと思います。
ビジョン	21	「自治体をお願いしたい事項(案)」のP1やP3で、本年4月上旬日産で経済産業省からモデルプランが配布予定とあるので、それを踏まえて各自治体が「ビジョン」を策定するのであれば、ビジョンが完成するのは実質4月以降になると思われる。この場合、本事業が3月から制度化されたとしても、ビジョン策定前の低い補助率で申請することは実際には考えにくいことを考えると、本事業は実質4月スタートになると思われるが、いかがか。	モデルプランは、交通流シミュレーションを用いた、電欠することなく当該地域内を移動できるようにするためには、どのような考え方に基づき設置するとよいかの一例を示したものとする予定です。他方、すでに自治体の中には、ビジョンや設置計画等を策定されているところもあります。当省としましては、地域の特性や実状を踏まえたものであって、充電器の設置が著しく過剰等でないものであれば、必ずしもこのモデルプランを踏まえる必要はないと考えております。したがって、自治体によっては、4月を待たずにビジョンを提示されることもあるかと考えております。
ビジョン	22	「ビジョン」の別添扱いである「設置場所リスト」がどのようなものかについてご教示いただけましたら幸いです。例えば、リストはビジョン策定時に同時に作成するものなのか。また、公表する必要はあるのか。 *「設置場所リスト」については、ビジョン策定当初は具体的な住所を記載せず、箇所数などの大枠だけを記載するイメージか。	充電器を実際に設置する住所等(設置者の情報含む)を記載したものです。具体的には、ビジョンに沿った充電器であると自治体が認めたものについて、その都度追記していただくことを想定しています。2/3補助することが可能な申請を後日補助金の執行事務を担う事務局が確認するために利用するものとなります。リストにつきましては、公表する必要はありません。
ビジョン	23	仮に、ビジョン策定当初、具体的な設置場所の指定が不要とした場合、P1の《想定されるパターン》の③のような、「市町村単位で〇箇所」という内容の大まかなビジョンを策定したとして、その中で公共性を有すると判断された充電器については、すべて「自治体等が策定するビジョンに基づく充電器」として位置づけ、「購入費及び工事費」の2/3の補助率を適用しても問題ないか。 (この場合、「自治体等が策定するビジョンには基づかないものの公共性を有する充電器」は実質なくなると思われる。)	自治体が策定されるビジョンについては、当省や補助金の執行事務を担う事務局において、充電器の設置数が著しく過剰等でないかを確認する方針です。したがって、「〇〇町で100カ所」のようなものがビジョンとして提出されなくても、そのビジョンについては認められない可能性があります。パターン③を採る場合であっても、少なくとも、各町村の地域特性(例えば、交通量、道路延長、起伏、既設置の充電器数等)をある程度勘案し、箇所数を決めていただく必要があると考えております。
ビジョン	24	既存の配置状況が偏っていない場合は、すべての地域を対象に、例えば、いくつかのブロックに分けて設置数の目安(例:各ブロック〇×基以上)を示すことを考えているが、それで問題ないか。	行政区分でエリアを指定する場合の最大単位は原則、「町村」を想定しております。仮にブロック単位で地域を指定する場合は、例えばブロックを構成する町村を複数列挙する形でブロックの範囲を示していただければと思います。なお、公開していただくことは想定していませんが、当該エリアを選定した簡単な理由も必要です。
ビジョン	25	充電インフラの設置場所について、県域全体を一つのエリアとして指定することはできるか。できない場合、最低限のエリアはどの範囲か。	ビジョンについては、地域の特性や実状を踏まえ、電欠することなく効率的に充電器が配備されるように配慮いただきたいと考えております。したがって、県域全体を一つのエリアとして指定するようなビジョンは適切でないと考えます。行政区分でエリアを指定する場合の最大単位は原則、町村単位と考えています。
ビジョン	26	本ビジョンでは、目標数値を新たに設置する必要がありますか。また、パターンの中に、「〇〇エリアに〇カ所」の例示があるが、これは設置条件を示すための数値尺度であって、設置数の合計値を目標数とすることは必要十分条件ではないと理解して良いか。	ビジョンは、充電器の効率的・効果的な配置を示していただくためのものですので、全体の目標数を示していただく必要はありません。
ビジョン	27	H25.1.25付けQ&A No.19(現行26)において、「全体の目標数を示す必要はない」旨の記載があるが、ビジョンに示す設置数と実際の設置数に乖離があった場合、何らかの対応が必要となるのか。	国として何らかの対応を求めることはありません。
ビジョン	28	ビジョンに盛り込むべき内容について、どのようなものが想定されるのか。項目等をご教示いただきたい。	充電器を設置すべきエリアを示したものと(充電器設置場所をピンポイントで指定(住所等の特定)、充電器設置場所を一定の範囲で指定、充電器設置場所を町村単位のエリアで指定)が最低限必要となります(地図上に示したもので構いません)。ただし、公開していただくことは想定していませんが、当該エリアを選定した簡単な理由も必要です。
ビジョン	29	H25.1.15付け「自治体をお願いしたい事項(案)」1(3)に、「ビジョンの公開」と記載されているが、H25.1.25付けQ&A No.20(現行28)において、「(ビジョンに盛り込むべき内容)を公開していただくことは想定していません」と記載されており、矛盾している。ビジョン公開の必要如何。また、必要な場合は、その理由と、公開範囲をご教示願いたい。	補助金申請者が、自治体の策定するビジョンを認識し、その上でビジョンに合致することを自治体に確認することを想定していますので、ビジョンは公開する予定です。H25.1.25付けQ&Aでは、当該エリアを選定した理由の公開を想定していませんという意味です。
ビジョン	30	充電器の整備計画の検討にあたり整備の課題やコストを把握したいので、設置・管理に関する法規制や標準的な設置工事費、電気料等のランニングコストなどの情報提供をお願いしたい。	充電器の設置場所等によって工事費や電気料金等のランニングコストが大きく異なるため、参考になるものが示せるかは不明ですが、今後の自治体連絡会等の場でメーカーや充電サービス事業者から紹介する場を設けたいと考えております。
ビジョン	31	充電器の整備計画の検討にあたり参考としたいので、車両の導入を含め他の補助制度についてご教示いただきたい。	「低公害車ガイドブック2012」(環境省・経済産業省・国土交通省)に国の支援制度、各自治体の支援制度が記載されていますので、参考にしてください。なお、経済産業省で実施しております「平成24年度クリーンエネルギー自動車等導入促進対策補助金」の内容につきましては、執行機関である一般社団法人次世代自動車振興センターのHPにてご確認いただくことができます。(http://www.cev-pc.or.jp/)

トピック	No	Q	A
ビジョン	32	ビジョンの策定期限はいつまでを想定しているのか。	原則、基金から支出が行われる期間は平成26年12月末まで（ただし、交付決定は平成25年度末まで）とする予定です。当該期間と貴県内で充電器の設置を検討されている事業者等の状況を考慮の上、策定していただければと思います。
公共性	33	ビジョン適合の急速充電器について、課金により利用者から料金を徴収することは可能と解してよいか。また、ビジョンには基づかないものの公共性を有する充電器について、課金を行うことは可能か。	課金することについては妨げません。
公共性	34	②『充電器の利用を他のサービス（飲食等）の利用を条件としないこと』とあるが、例えば、駐車場に設置している場合で駐車料金は徴収している施設は、この条件に適合しないことになるか。（公共性がないとの判断） 現状、公営駐車場に急速充電器を設置しているケースが複数有り、施設の形態上、駐車場の進入ゲートをとおり、外出時に滞在時間に見合った料金を払うこととなっている。	駐車料金を徴収することは、「他のサービス（飲食等）の利用を条件としている」とはみなさないこととします。
公共性	35	「公共性を有する」条件である①『公道に面した入り口から誰もが自由に入入りできる場所にあること』について、入り口から充電設備までの距離・高さ（立体駐車場の場合）に条件はあるか。	入り口から充電設備までの距離・高さ（立体駐車場の場合）については、特に条件を設けることは考えておりません。
公共性	36	途中で守衛所があり、一時停止し利用目的の確認がある場合でも、「自由に出入りできる場所」といえるか。	充電器利用目的の場合に入場を制限されないのであれば、「自由に出入りできる場所」に入ると考えております。
公共性	37	利用曜日や時間に限定のある場合、利用可能時間以外は、施錠、閉門等している場所でも、公共性を有するといえるか。	利用可能時間が限定されている場合でも公共性を有するとします。
公共性	38	「公共性を有する」条件である②『他のサービス（飲食等）の利用を条件としないこと』について、他のサービスの利用が一定以上ある場合に、通常有料である充電料金を無料としている場合、公共性を有するといえるか。	他のサービスの利用を条件としない限りは、補助対象となります。ただし、他のサービスを利用しない場合、一般的な課金業者が設定する課金料金に比べて著しく高額な利用料金を課す等、事実上他のサービスの利用を条件としていると考えられる場合には、「②他のサービス（飲食等）の利用を条件としないこと」とは認められないと考えます。
公共性	39	「公共性を有する」条件である③『カード認証システム等により利用者を限定していないこと』について、「カード」認証システム等には、入会金・会費が無料で、充電料金のみ課金するカードであっても、含まれることになるか。	会員にならないと利用できないものについては対象外と考えております。ただし、実質入会金・会費が無料でありその場で手続きをすれば利用できるものについての扱いは、現状等を勘案して今後検討していきたいと思っております。
公共性	40	「カード認証システム」が設置されているが、申し出により、システム未加入でも充電を可能としている場合は、公共性を有するといえるか。（例：ある事業者は、未加入のビジターは店頭で充電料金を支払えば、充電可能。ただし利用可能時間は会員に比して短い）	その場で料金を支払うことで充電器を利用できるのであれば、「③カード認証システム等により利用者を限定していないこと」の要件を満たすこととしたいと考えております。