

**高速道路における電気自動車（EV）充電サービスに関する
実態調査報告書（概要）**

**令和5年7月
公正取引委員会**

調査の背景・趣旨、調査方法等

調査の背景・趣旨

- 「経済財政運営と改革の基本方針2023」（令和5年6月16日閣議決定）においては、2035年までに新車販売でいわゆる電動車を100%とする目標等に向け、充電・水素充てんインフラの整備を支援するとされている。2050年カーボンニュートラルの実現に向け、EV充電サービスは、今後、急速な成長が見込まれる市場であり、かつ、市場環境も大きく変化することが予想される。
- 充電インフラ整備における公正かつ自由な競争を促進し、また、新規参入の活発化やイノベーションの促進を通じて、競争政策の観点から、グリーン社会の実現を後押しすることを目的として、長距離移動時の電欠（EVの駆動用バッテリーの残量がなくなり、走行できなくなること）を防ぐための急速な充電が特に求められる高速道路（高速道路会社（NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本、首都高、阪神高速及びJB本四高速をいう。以下同じ。）が管理する道路に限る。以下同じ。）におけるEV充電サービスを対象とする実態調査を行った。

調査方法等

- 高速道路会社、機構、EV充電器設置者、EV充電サービス事業者及びネットワークベンダー（計16者）に対しヒアリング調査を実施
- 英国当局（Competition and Market Authority（CMA）及びOffice for Zero Emission Vehicles（OZEV））と意見交換を実施

高速道路のSA・PAにおけるEV充電器の設置状況

■ 高速道路のSA・PAにおけるEV充電器の設置数

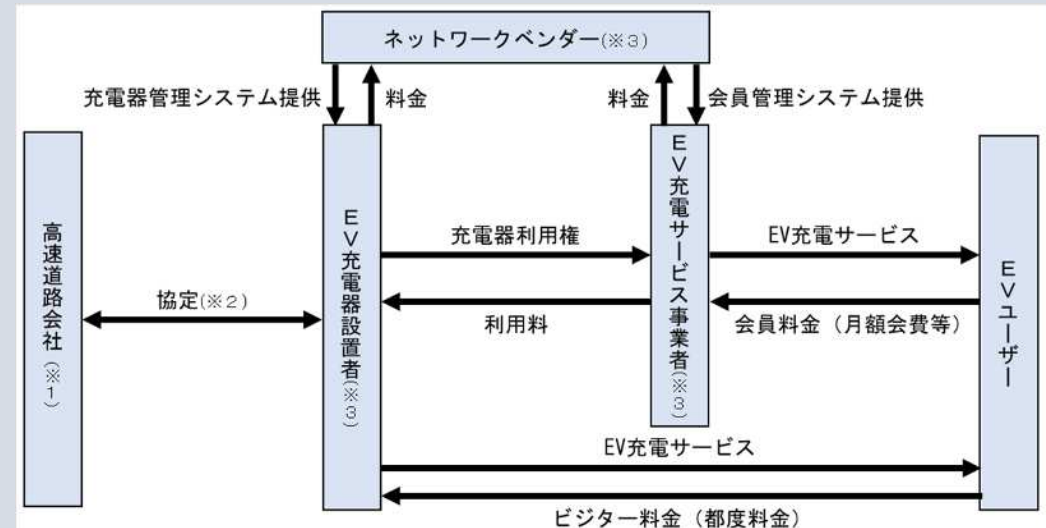
高速道路会社名	設置基数	設置口数
NEXCO東日本	155	183
NEXCO中日本	129	169
NEXCO西日本	141	159
首都高	9	14
阪神高速	6	6
JB本四高速	5	5
合計	445	536

■ 高速道路のSA・PAにおけるEV充電器設置者の内訳

設置者	設置基数	割合
eMP	439	98.7%
高速道路会社	6	1.3%
合計	445	100.0%

(いずれも令和5年3月31日時点)

高速道路のSA・PAにおけるEV充電サービスの取引関係



※1 EV充電器の設置に当たり、各高速道路会社が所有する土地だけでなく、機構が保有する道路資産を占有する場合には、道路占用許可に係る手続が必要となる。

※2 高速道路会社はEV充電器設置者に対して土地を貸しているが、その利用料やその他の費用（工事費用等）をEV充電器設置者に請求するか否かは、各高速道路会社により異なっている。

※3 EV充電器設置者、EV充電サービス事業者及びネットワークベンダーについては、同一事業者がこれらのうち複数の役割を兼ねる場合があり、この場合、その間の取引は発生しない。

高速道路のSA・PAへの参入状況

現状

- ・ NEXCO東日本、NEXCO中日本及びNEXCO西日本（以下「NEXCO 3社」という。）は、eMPと連携して、2025年度までに約1,100口の整備を予定している旨を公表している。
 - ・ 高速道路のSA・PAに現在設置されているEV充電器の約98.7%は、eMP（前身であるNCS及びJCNを含む。以下同じ。）によって設置され、EV充電器の新規設置だけでなく、設置後の入替えも、NEXCO 3社との共同事業の一環として、eMPによって行われてきているものである。
- ⇒ 現状、eMP以外の事業者が、高速道路のSA・PAにEV充電器を設置することが想定されているとは言い難い。

ヒアリング結果

- ・ 電欠防止のためには、収益性の高低にかかわらず、あらゆる箇所で統一的なサービスを提供する形でEV充電器を設置してもらうことは必須であると考えている。共同事業者は、公募によって選定した。この条件を満たすのは、公募を行った約10年前には、事実上eMPしか存在しなかったため、今日に至るまで同社と共同事業を実施してきた。（高速道路会社）
- ・ 高速道路のSA・PAへのEV充電器の設置については、工事費用に対する補助金額が、他の設置場所に比べて高い補助金上限額ではあるが、それでも当社が負担する金額も多いのが現状であり、また、設置後の運用コストも高い。それでも、社会インフラとして欠かせないため、EVの普及に先行して全国のSA・PAに設置を進めてきた。（eMP）
- ・ 高速道路のSA・PAには、機会があればぜひ参入したいが、需要の少ない場所にも網羅的に設置することが条件であるならば、参入は困難である。（高速道路のSA・PAに参入していないEV充電器設置者及びEV充電サービス事業者）
- ・ 機構では、関係法令・通達は、国土交通省のウェブサイト又はe-Govに掲載されていると認識しているが、実際の掲載状況については把握していない。（機構）

競争政策上の考え方

高速道路以外の場所では自らEV充電器を設置してEV充電サービスを提供する事業者が複数存在するようになってきている中、今後も、高速道路のSA・PAのEV充電器のほぼ全てが、当初の公募により選定された一事業者によって設置され続けるといった状況では、競争者が存在する場合と比較して、事業者の創意工夫による多様なサービスが出現しづらいことから、更なる高出力化に対応したEV充電器への入替えが適時に進みづらいなど、EV充電器のイノベーションに即応できないという問題が生じるおそれがある。したがって、

- ・ 今後、EV充電器の新規設置や入替えに当たって、高速道路会社は、複数の事業者からEV充電器設置者を選定することが、競争政策上望ましく、将来的には、EV充電器設置者の新規参入を促進することにより、EV充電サービスの競争が活発化することが望まれる。
- ・ EV充電器のイノベーションの促進や、EV充電サービスの競争を確保する観点からの議論は不可欠であることから、今後、我が国におけるEV充電インフラの整備に係る政策の在り方（例えば、英国の取組が参考になる。）について、関係省庁である経済産業省及び国土交通省において議論を深めるべきである。公正取引委員会としても、競争政策の観点から、本議論に参画することとする。
- ・ 将来的な新規参入者の参考に資するため、機構において、高速道路のSA・PAにEV充電器を設置する際に参照すべき法令・通達等を網羅的に掲載することが望まれる。

高速道路の路外に設置されたEV充電器の活用

現状

- 「高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージ」（令和5年3月29日）において、所定の要件を満たすときに限り一時退出を認め、充電のために高速道路を一時退出しても、退出しなかった場合と同様の通行料金となるよう、料金調整を行うこととされており、路外のEV充電器も利用可能な制度や新たな課金・決済の導入について、令和6年度から順次実施できるよう検討するとの記載がある。
- 平成29年5月から、NEXCO3社において、道の駅への一時退出に係る社会実験が行われているところ、当該社会実験はETC2.0搭載車が対象とされている。
- 阪神高速が平成21年2月から実施している路外パーキングサービスや、NEXCO東日本が平成28年4月から実施している高速道路外ガソリンスタンド給油サービス社会実験（ETC車限定）は、いずれも一時退出の対象は従来型を含むETCの搭載車とされており、ETC2.0の搭載車に限定されていない。
- EV充電器の利用に係る課金・決済をETCカードで行うことについては、現状、ETCカードで決済を行えるよう対応している実態はない。

ヒアリング結果

- 一時退出後に利用できるEV充電器に関し、特定の事業者が設置したEV充電器又は特定の事業者が提供するEV充電サービスに限定されてしまうのではないかと懸念する。（EV充電器設置者、EV充電サービス事業者及びネットワークベンダー）
- 汎用的な決済端末では対応できないETCカードの専用認証機は高額であり、投資コストがかかる。高速道路会社が、EV充電のための一時退出だったかどうかを確認するためだけであれば、充電の履歴を、充電器管理システムからAPI連携することにより確認するなど、ほかにも方法があると思う。（同上）

競争政策上の考え方

EV充電のための一時退出が認められた場合、高速道路を利用するEVユーザーにとって、EV充電に係る選択肢が広がるだけでなく、高速道路の路外に設置されたEV充電器が、高速道路のSA・PAに設置されているEV充電器に対する競争圧力として機能し、EV充電のサービスや料金等の競争が促進されることが期待される。したがって、

- 一時退出後に利用できるEV充電器に関し、特定の事業者が設置したもの、又は、特定の事業者が提供するEV充電サービスに限定しないことが、競争政策上望ましい。
- EV充電のための一時退出の取組の具体的な運用については、可能な限り、大きな設備投資を必要としない方策を検討し、ETCカード以外の決済手段も認めるようにすることが、競争政策上望ましい。
- 可能な限り多くのEVユーザーが含まれるよう、EV充電のための一時退出の対象をETC2.0等の特定の技術に対応したシステムを搭載した車に限定しないことが、競争政策上望ましい。

公正取引委員会の今後の取組

- 本報告書で示した考え方を経済産業省及び国土交通省に申し入れることにより、これらの機関や高速道路会社、EV充電器設置者及びEV充電サービス事業者において、具体的な対応策の検討や自主的な取組が行われ、高速道路におけるEV充電サービスについて公正かつ自由な競争が促進されることを期待する。
- 今後、高速道路におけるEV充電サービス及び関連するサービスを担う能力・技術を有する新たな事業者の参入も想定される中で、市場の動向を注視し、独占禁止法上問題となる具体的な案件に接した場合には、厳正・的確に対処していく。