

ドイツにおける電気自動車用充電インフラ整備に関する施策 —急速充電法を中心に—

国立国会図書館 調査及び立法考査局
海外立法情報課 山岡 規雄

目 次

はじめに

- I 急速充電法の制定
- II 急速充電法の内容
 - 1 対象となる急速充電インフラ
 - 2 急速充電インフラの整備を担う事業者
- III 充電インフラの整備に関する施策
 - 1 急速充電法に基づく施策
 - 2 充電インフラの整備のためのその他の施策

おわりに

翻訳：純電池式電気自動車のための全国網羅的な急速充電インフラの整備に関する法律（急速充電法 - SchnellLG）

キーワード：ドイツ、電気自動車、充電インフラ、急速充電、気候変動

要 旨

ドイツでは、交通分野における温室効果ガスの排出を削減する目標の達成を目指して、道路交通の電動化が推進されている。この一環として、電気自動車の普及に資するため、2021年に急速充電法が制定された。同法は、全国的な急速充電インフラの整備に関する連邦省の任務、整備を担う民間企業の入札手続、既存の連邦高速道路のコンセッション事業者に対する整備の提案、既存の急速充電インフラの事業者の利益の取扱い等について定めている。本稿では、同法の制定経緯及び内容のほか、充電インフラに関する連邦政府のその他の施策を紹介し、末尾に同法の翻訳を付す。

はじめに

2021年5月20日にドイツの連邦議会で可決された急速充電法⁽¹⁾は、電気自動車の普及に資するため、全国的な急速充電インフラの整備を進める手続等を定めた法律である。本稿は、同法の制定経緯（Ⅰ）及び内容（Ⅱ）を解説し、併せて充電インフラの整備に関連する施策（Ⅲ）を紹介するものである。末尾には、同法の翻訳を掲載した。

本論に入る前に、本稿及び翻訳において使用されている充電設備関連の用語について解説する⁽²⁾。

「充電ポイント（Ladepunkt）」とは、電気自動車への充電を行うための個々のポイント、すなわち、充電のための個々の差込口又はケーブルであり、1つにつき同時に充電が可能な自動車は1台である。これに対し、「充電スタンド（Ladesäule 又は Ladestation）」とは、充電のための機器であり、1又は複数の差込口又はケーブルを備えたものである。「急速充電ポイント（Schnellladepunkt）」又は「急速充電スタンド（Schnellladesäule 又は Schnellladestation）」とは、短時間で充電を行うことができる「充電ポイント」又は「充電スタンド」であり、急速充電法第2条第2号の「急速充電ポイント」の定義によれば、150キロワット以上の出力で充電することができるものをいうとされる⁽³⁾。「急速充電場所（Schnellladestandort）」とは、電気自動車

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2024年3月25日である。本稿の執筆及び翻訳に際し、国立国会図書館調査及び立法考査局ドイツ法研究会において、2022年12月19日に産業技術総合研究所櫻井啓一郎主任研究員から電気自動車の技術及び市場の動向等に関する説明を聴取し、2023年11月6日に駒澤大学法学部高田実宗准教授からドイツにおけるモビリティの電動化及びその法的課題に関する説明を聴取した。記して謝意を表す。

(1) Schnellladegesetz vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S.2141)

(2) 以下、基本的に、連邦政府による解説 („So funktioniert der Ausbau der Ladeinfrastruktur,“ 2023.2.21. Bundesregierung website <<https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/ausbau-ladeinfrastruktur-2165204>>)を参照したが、補足的に民間企業のサイトの情報 („Ladestation, Ladesäule, Wallbox oder Ladepunkt?“ 2022.10.21. Geld für eAuto website <<https://geld-fuer-eauto.de/wissensplattform/ladestation-wallbox-erklaerung>>; „Ladestandort, Ladestation oder Ladepunkt? Das sind die Unterschiede,“ 2019.12.9. EnBW website <<https://www.enbw.com/blog/elektromobilitaet/laden/ladestandort-ladestation-oder-ladepunkt-das-sind-die-unterschiede/>>)も追加した。

(3) 一方、充電スタンド令（Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S.457)）第2条第4号では、「急速充電ポイント」は、22キロワットを超える出力で電気自動車に電力を伝送することができるものと定義されている。急速充電インフラ整備事業者の入札の公募（後述Ⅲ 1（1））では、最高出力300キロワット以上、定格出力200キロワット以上の急速充電インフラの整備という条件が付けられた。BT-Drs. 20/928, S.4.

への急速充電を行うことができる場所であり、具体的には、急速充電の機器（急速充電ポイント、急速充電スタンド）が設置された駐車場や高速道路の休憩所である。

I 急速充電法の制定

ドイツでは、2019年に連邦気候保護法が制定され⁽⁴⁾、2030年までに、1990年との比較で、温室効果ガスの排出を55～56%削減するという目標達成義務が設定された。同法は、各分野の目標も定めており、交通分野では、1990年との比較で、40～42%の削減を掲げている。この目標の達成のためには、道路交通の分野での電動化が重要となる。

こうした連邦気候保護法による目標設定前から、ドイツでは、道路交通の電動化に向けた立法が活発に行われていた⁽⁵⁾。例えば、2015年には、電気自動車など電動車両の利用を優先する法律として、電気モビリティ法が制定された⁽⁶⁾。この法律により、公道における電気自動車専用の駐車スペースの確保や電気自動車によるバス専用車線の利用の許可等、電気自動車を優遇する措置がとられた⁽⁷⁾。2016年には、公衆にアクセス可能な電気自動車の充電ポイントの構築・運営のための技術的な必要条件を定める法規命令として充電スタンド令⁽⁸⁾が制定された。また、2017年に制定されたカーシェアリング法⁽⁹⁾は、カーシェアリング事業者に対し、公道上に専用のステーションを設置することを認めたが、その際、電気自動車を配備する事業者を優先することとした⁽¹⁰⁾。

電気自動車の利用を促進するためには、利用者にとって使い勝手が良く、信頼性の高い急速充電インフラの整備が欠かせないため、連邦政府（第4次メルケル（Angela Merkel）政権）は、2019年11月に「充電インフラ・マスタープラン」を策定し、州・地方自治体、自動車業界、エネルギー業界との協働による充電インフラ構築のための措置を定めた⁽¹¹⁾。このうち、急速充電インフラについては、連邦交通・デジタルインフラ省（同省は、2021年12月に「連邦デジタル・交通省」に改称した⁽¹²⁾。改称後も含め、以下「連邦省」という。）が、2019年末までに、2025年までの急速充電インフラの資金面及び組織面における構築計画を示すものとし、1,000の急速充電場所の設置を第一の目標とすることとした⁽¹³⁾。

2021年3月31日に、連邦政府は、急速充電インフラの整備の法的基盤となる急速充電法案を連邦議会に提出した⁽¹⁴⁾。同法案は、2021年5月20日に連邦議会で可決され、同年6月25日に、大統領により認証され、同月30日に公布された。施行は、公布の翌日の同年7月1日であった。

(4) Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S.2513)

(5) Matthias Knauff und Friederike Pfeifer, „Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität,“ *JM*, 2021, S.456.

(6) Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S.898). 2026年末までの時限立法である。

(7) 高田実宗「電気自動車の普及促進策と法的課題」『一橋法学』17巻2号, 2018.7, p.372.

(8) Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016, *op.cit.*(3)

(9) Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S.2230)

(10) 高田実宗「道路空間を活用したカーシェアリングと法的課題」『駒澤法学』18巻2号, 2018.12, pp.44-46.

(11) Die Bundesregierung, *Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung: Ziele und Maßnahmen für den Ladeinfrastrukturaufbau bis 2030*, [2019.11.] Bundesministerium für Digitales und Verkehr website <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile>

(12) その際、若干の所管事項の変更があった。

(13) Die Bundesregierung, *op.cit.*(11), S.6.

(14) BT-Drs. 19/28184

II 急速充電法の内容

1 対象となる急速充電インフラ

急速充電法は、自動車やその部品の認証等について定める欧州連合規則第 2018/858 号⁽¹⁵⁾ 第 4 条に規定する種別 M 及び種別 N の自動車（人や物品を運ぶことを目的とする 4 輪以上の純電池式電気自動車）の急速充電インフラを対象としている（第 1 条。以下、特記がない限り、原則として条名は急速充電法のことを指す。）。すなわち、走行にガソリンを必要としない純電池式電気自動車（バッテリー式電気自動車）に限定し、ガソリンと外部電力により駆動するプラグインハイブリッド車⁽¹⁶⁾ は対象外とされているということである。同法は、ドイツの全ての地点から国内の全ての目的地への電気自動車による「大きく遠回りすることのない（ohne erhebliche Umwege）」走行を保障する急速充電インフラの整備（全国網羅性）を目的としているため（第 2 条第 8 号）、基本的に自宅若しくは職場等の充電器又は公共の AC（交流）充電器によって充電され、現在の技術では、通常、急速充電用の DC（直流）充電が困難であるプラグインハイブリッド車は対象外となる⁽¹⁷⁾。

2 急速充電インフラの整備を担う事業者

(1) 事業者の種類

急速充電法は、急速充電インフラの全国網羅的で、かつ、需要に応じた整備を連邦省が保障することを規定している（第 3 条第 1 項）。この整備のために、連邦は、最大 19 億ユーロ（約 2983 億円⁽¹⁸⁾）までの資金を民間企業に対し助成するものとされている⁽¹⁹⁾。なお、同法には、これ以外の電気モビリティへの更なる助成が同法によって排除されるものではない旨の規定がある（同項）⁽²⁰⁾。

急速充電法は、急速充電インフラの整備について、次の 3 種類の事業者による整備方法を想定している。①既に連邦高速道路休憩所等でガソリンスタンド等（附帯事業）をコンセッショ

(15) Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC (OJ L 151, 14.6.2018, pp.1-218)

(16) 通常のハイブリッド車は、エンジンが発電したエネルギーを利用するなど外部電力を必要としない仕組みになっている。

(17) BT-Drs. 19/28184, *op.cit.*(14), S.22.

(18) 1 ユーロ = 157 円で換算した（報告省令レート（令和 6 年 2 月分））。以下の円換算は、全て同じレートに基づく。

(19) 入札手続を通じて選定した民間企業による急速充電ポイントの整備・運営のために投入される資金の総額とされる。Stefan Tüngler et al., „Das Schnellladegesetz in der Praxis,“ *Recht der Energiewirtschaft*, 2022(4-5), 2022, S.176.

(20) 電気モビリティ（Elektromobilität）の一般的な意味は、電気で駆動する交通手段によって移動することであるため、電気自動車（Elektrofahrzeuge）による移動のみを意味するものではない。急速充電法には、特に「電気モビリティ」の定義がないが、同法やドイツの公的機関が発表している資料では、移動自体ではなく、電気で駆動される交通手段、特に電気自動車を指す意味で用いられていることが多い。次の資料は、電気自動車を中心とした電気モビリティ及び充電インフラの分野における欧州連合及びドイツ政府の助成措置全体の概要をまとめている。Deutscher Bundestag Wissenschaftliche Dienste, *Fördermaßnahmen im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur*, WD 5 – 3000 098/23, Berlin: Deutscher Bundestag, 2023. <<https://www.bundestag.de/resource/blob/985588/43a764326b01697a6dd3bad306eedf59/WD-5-098-23-pdf.pdf>>

ン⁽²¹⁾ 契約により運営している業者（以下「附帯事業運営者」という。）⁽²²⁾ に急速充電インフラの整備も請け負わせる方法（第5条）、②その他の既存の急速充電インフラ事業者に同法に規定する基準に基づく急速充電インフラの整備を請け負わせる方法（第6条）及び③新たに事業者を入札によって選定し、当該事業者に整備を請け負わせる方法（第4条）を規定している。

(2) 附帯事業運営者

急速充電インフラの整備が附帯事業運営者とのコンセッション契約の一部となっている場合で、法的な問題など実質的な障害がなく、かつ、経済的に過度な負担とならないときは、急速充電法第3条第3項に定めるサービス提供の枠組条件（連邦省が急速充電インフラの整備の受託者に求めるサービス提供の際の条件）が当該コンセッション契約に基づき設置された急速充電インフラにも適用される（第5条第2項）。

急速充電インフラの整備がコンセッション契約の一部となっていない場合には、①当該コンセッション契約の趣旨からガソリンスタンドを備えた附帯事業運営者に対して引受けを要求することが妥当であること、②その引受けが競争を阻害するものとならないことという2つの条件を満たしているならば、収益見込みを考慮した上で、その設置場所（Standort）において計画された急速充電ポイントの設置、維持及び運営につき、独立採算の形での引受けが当該附帯事業運営者に提案される（第5条第3項）。

(3) その他の既存の急速充電インフラ事業者

附帯事業運営者以外で既に急速充電インフラを運営している事業者は、急速充電法の制定後も引き続き事業を運営することができるが（第6条第2項）、同法制定に伴い連邦省に課せられた任務（第3条）に基づいてとられる措置の結果、経済的に過度な負担を負う場合には、その設置場所での運営を放棄することができる。この場合には、連邦省に対し、附属する権利及び契約を含む当該事業者の充電インフラを全体的又は部分的に、買取りによって引き受けてもらうように提案を行うことができる（第6条第3項第1号）。放棄せずに運営を継続する場合には、連邦省に適切な補償を求めることができる（同項第2号）。

(4) 入札によって選定される事業者

(i) 入札までの手続

上記以外の場合には、入札により事業者を選定することになる。入札までの手続は、次の4段階に分けることができる⁽²³⁾。

第1段階：連邦省が急速充電場所の需要を調査する（第3条第2項第1文）。

第2段階：連邦省が設置場所及び設置区域を指定する（第3条第2項第6文）。設置場所とは、事業者が直ちに急速充電場所を設置することができる敷地であり、主に連邦高速道路沿いの敷

(21) コンセッション（Konzession）とは、公的機関が施設の建設又はサービスの運営を民間事業者に委託することを意味する（競争制限禁止法（Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S.1750, 3245)）第105条第1項）

(22) 多くの場合、Autobahn Tank & Rast 有限会社がコンセッション契約に基づき運営している。Tüngler et al., *op.cit.*(19), S.179. 2022年1月現在、224箇所で715の急速充電ポイント（150キロワット以上）が同社によって運営されていた。BT-Drs. 20/928, *op.cit.*(3), S.6.

(23) この段階分けは、Tüngler et al., *ibid.*, S.177による。

地である⁽²⁴⁾。これに対し、設置区域 (Suchraum für Standort) とは、もう少し広がりがある地域であり、事業者は、自らの責任の下、当該区域内から急速充電場所に適した敷地を探す必要がある⁽²⁵⁾。

第3段階：連邦省が急速充電インフラにおけるサービス提供等に関する技術的、経済的及び法的な枠組条件を定める(第3条第3項第1文)。充電ポイントに関する技術的な最低基準等は、既に充電スタンド令で定められているため、その内容が反映されることになる。その他、急速充電法第3条第3項は、①急速充電ポイントの運営者が全てのモビリティ事業者⁽²⁶⁾に対し、自らの充電ポイントへの無差別かつ市場適合的なアクセスを提供することを連邦省が保障すること(同項第3文)、②電気自動車への電力供給は、再生可能エネルギーによること(同項第5文)を規定しており、これらも急速充電インフラの事業者が運営の際に遵守すべき条件となる⁽²⁷⁾。

第4段階：連邦省が競争制限禁止法⁽²⁸⁾第4編(第97条以下)の規定に従って入札を実施する(急速充電法第3条第5項)。入札に係るロット(入札区分)の設定においては、ドイツ全域に関連付けられたロット(連邦ロット)又は各地域に関連付けられたロット(地域ロット)の2種類が想定されている(第4条第1項。III 1 (1)を参照。)。その他、ロットの設定に関しては、急速充電インフラの利用者の利益や入札参加に関する中小企業への配慮など、設定の際に考慮すべき条件に関する詳細が急速充電法第4条において定められている。

(ii) 入札終了後の手続

連邦省は、落札した事業者に一定期間、急速充電場所の整備を委託する(第3条第5項)。急速充電法上は、具体的な期間を示していないが、解説文献によると委託の契約期間は8年とされ、その期間は2年延長することができる⁽²⁹⁾。

III 充電インフラの整備に関する施策

1 急速充電法に基づく施策

急速充電法第3条第8項は、連邦省が、①急速充電場所の需要の調査方法と調査基準、②急速充電インフラの運営を委託された者が遵守すべきサービス提供に関する枠組条件(場合によっては、急速充電ポイントの利用者等が遵守すべき枠組条件)、③既存の急速充電インフラの事業者の利益を考慮する際の原則を含む計画書を作成し⁽³⁰⁾、連邦議会の交通を所管する委

(24) Tüngler et al., *ibid.*, S.177.

(25) BT-Drs. 19/28184, *op.cit.*(14), S.25.

(26) 「モビリティ事業者 (Mobilitätsanbieter)」とは、急速充電法第2条第7号の定義によると「自らの顧客に充電ポイントへのアクセスを手配する (verschaffen) 者」である。具体的には、急速充電場所で充電サービスを提供する事業者である。急速充電ポイントの運営者に対して使用料を支払って充電サービスを提供する事業者の場合もあれば、急速充電ポイントの運営者自身がモビリティ事業者となる場合もある。„Glossary.“ Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur website <<https://nationale-leitstelle.de/en/verstehen/glossar/>> すなわち、第3条第3項第3文は、急速充電ポイントの運営者が、他の充電サービス提供事業者に不利な条件を付し、その事業者の顧客を自らのサービスに誘導するといった事態が生じることを防ぐことを連邦省が保障する旨を規定している。BT-Drs. 19/28184, *op.cit.*(14), S.24.

(27) Tüngler et al., *op.cit.*(19), S.177.

(28) Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013, *op.cit.*(21)

(29) Tüngler et al., *op.cit.*(19), S.178.

(30) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes*, 2021.6.4. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/deutschlandnetz-konzept-ausschreibung.pdf?__blob=publicationFile>

員会に提出することを規定している。

2021年6月、連邦省は、これらの内容が記載された計画書を作成し、これを連邦議会の交通委員会に提出し、その同意を得た⁽³¹⁾。この計画書に記載された基準に基づき、入札の公募のための準備作業が開始された。

(1) 入札の公募

(i) 第1回公募（地域ロット）

2021年10月1日、連邦省は、全国を6地域に分け、各地域に3～5の地域ロットを設定し、計23の地域ロットの入札の公募を開始した。1つの地域ロットには、20～50の設置区域が含まれ、都市部及び農村部の交通の要衝について、総計900の設置区域が公募の対象となった。入札参加者は、複数のロットについて申込みを行うことが可能であるが、落札は、1地域1ロット、合計3ロットまでに制限されることとされた⁽³²⁾。

2023年9月、入札手続が終了し、10の企業が落札した。選考の際には、価格だけでなく、急速充電インフラの整備の速度、利用者に対する利便性等も考慮されたという⁽³³⁾。

(ii) 第2回公募（連邦ロット）

2021年12月20日、連邦省は、6の連邦ロットの入札を開始した⁽³⁴⁾。各ロットには、ガソリンスタンド等の営業施設を伴わない連邦高速道路休憩所における32～34の設置場所が含まれ、総計200の設置場所が公募の対象となった。連邦ロットは、連邦高速道路沿いの設置場所を対象とし、主として全ドイツ又は欧州レベルで活動している比較的規模の大きい企業による入札を想定しているため⁽³⁵⁾、「高速道路ロット」と言われることもある。地域ロットと異なり、1事業者が落札することができるロットは、1に限定されている。また、連邦が敷地を用意するため、地域ロットに関する第1回公募よりも落札までの期間を短縮することができるものとされた⁽³⁶⁾。

2024年2月、入札手続が終了し、4の企業が落札した。これらの企業は、2026年までに充電ポイントを整備するものとされた⁽³⁷⁾。

(31) „Zehn Minuten bis zur nächsten Ladestation: Ausschreibungskonzept für 1.000 neue Schnellladehubs steht,“ 2021.6.10. Automotive Agentur Niedersachsen website <<https://automotive.nds.de/ausschreibungskonzept-1-000-neue-schnellladehubs/>> このウェブサイトの記事の日付が示すとおり、急速充電法施行前に、連邦議会の委員会による計画書への同意が行われたことになる。この意味では、この計画書は、同法の規定に基づく計画書とは言えないが、その後の議会審議等においても、連邦省の中心的な文書として取り扱われており、実質的には同法に基づく計画書に近い位置付けを与えられていると考えられる。

(32) Tüngler et al., *op.cit.*(19), S.177-178; „BMVI startet Ausschreibung für das Deutschlandnetz,“ 2021.10.1. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur website <<https://nationale-leitstelle.de/bmvi-startet-ausschreibung-fuer-das-deutschlandnetz/>>

(33) „BMDV erteilt Zuschlag für bundesweit 8.000 weitere Schnellladepunkte,“ 2023.9.27. Bundesministerium für Digitales und Verkehr website <<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/098-wissing-deutschlandnetz-fuer-elektroautos.html>>

(34) „200 Schnellladestandorte entlang der Bundesautobahnen: Zweiter Teil der Ausschreibung zum Deutschlandnetz startet,“ 2021.12.20. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur website <<https://nationale-leitstelle.de/200-schnellladestandorte-entlang-der-bundesautobahnen-zweiter-teil-der-ausschreibung-zum-deutschlandnetz-startet/>>

(35) „Schnellladegesetz: Markthochlauf der Elektromobilität,“ *Orth Kluth Newsletter Mobility*, 7/2021. <https://www.orthkluth.com/fileadmin/user_upload/PDFs/Veroeffentlichungen/2021/Orth_Kluth_Newsletter_Schnellladegesetz.pdf>

(36) Sebastian Schaal, „Zweite Deutschlandnetz-Ausschreibung gestartet,“ 2021.12.20. electrive website <<https://www.electrive.net/2021/12/20/zweite-deutschlandnetz-ausschreibung-gestartet/>>

(37) „Autobahn GmbH erteilt Zuschlag für rund 1.000 Schnellladepunkte,“ 2024.2.9. Die Autobahn GmbH des Bundes website <<https://www.autobahn.de/die-autobahn/aktuelles/detail/autobahn-gmbh-erteilt-zuschlag-fuer-rund-1000-schnellladepunkte>>

(2) 欧州連合法との関係

急速充電法の枠組みでは、既存の急速充電インフラ事業者と並んで、国の助成を受けた急速充電インフラ事業者が存在することになるため、入札で選定された急速充電インフラ事業者に支払われる助成が、競争を阻害するおそれのある国家補助 (staatliche Beihilfe) として欧州連合運営条約第 107 条第 1 項で禁止されている助成に該当するかどうかという点が法的な問題となった⁽³⁸⁾。連邦省は当初、この助成は同項で禁止されている助成に該当しないという理解に基づき公募を開始したが⁽³⁹⁾、既存の充電スタンドの運営事業者の側から欧州委員会に対し、欧州連合法上許される助成かどうかに関する審査が必要であるとの異議申立てが提出された。欧州委員会の審査の結果、急速充電法に基づく助成は、競争を阻害するものではないとして許可されることとされた⁽⁴⁰⁾。

(3) 急速充電インフラの整備の現況

連邦議会議員の質問書に対する 2023 年 6 月 22 日付の連邦政府の回答書によると、公衆にアクセス可能な急速充電ポイントは、同年 3 月 1 日現在、14,378 存在するとされる⁽⁴¹⁾。充電ポイントの所在に関する最新情報は、全国充電インフラ管理機構 (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur)⁽⁴²⁾ が開発した StandortTOOL というツールにより、インターネット上で公開されている⁽⁴³⁾。なお、2023 年 12 月に、第 1 回入札における落札事業者が整備した急速充電場所として、ドイツ西部のノルトライン・ヴェストファーレン州のデューレンで最初の営業が開始された⁽⁴⁴⁾。

2 充電インフラの整備のためのその他の施策

(1) 「充電インフラ・マスタープラン II」

2021 年 9 月の総選挙後に成立したショルツ (Olaf Scholz) 政権は、同年 12 月 6 日に社会民主党、緑の党及び自由民主党が締結した連立協定において、2030 年までに公衆にアクセス可能な充電ポイントを 100 万設置するという目標を立て、充電スタンド・インフラ拡充の加速化、効率的な審査、形式主義的行政手続からの脱却 (entbürokratisieren) 等の方針を示した⁽⁴⁵⁾。こ

(38) Tüngler et al., *op.cit.*(19), S.182

(39) *ibid.*, S.182; „FAQs zum Deutschlandnetz,“ 2021.10.4. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur website <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2021/10/211004_FAQs_Deutschlandnetz.pdf>

(40) Sebastian Schaal, „EU-Kommission genehmigt Milliarden-Förderung für Deutschlandnetz,“ 2022.12.14. electrive website <<https://www.electrive.net/2022/12/14/eu-kommission-genehmigt-milliarden-foerderung-fuer-deutschlandnetz/>>; Cora Werwitzke, „EU-Kommission nickt weitere Förderung für Deutschlandnetz ab,“ 2023.8.18. idem <<https://www.electrive.net/2023/08/18/eu-kommission-nickt-weitere-foerderung-fuer-deutschlandnetz-ab/>>

(41) BT-Drs. 20/7425. 通常の充電ポイントは 70,695。

(42) 気候中立的なモビリティとエネルギーの分野における研究を目的として、連邦により設置された研究機関である全国水素燃料電池テクノロジー機関 (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH)) に所属するシンクタンクである。„Verstehen.“ Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur website <<https://nationale-leitstelle.de/verstehen/>>

(43) „Strom: Ladeinfrastruktur in Deutschland.“ StandortTOOL website <<https://www.standorttool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/>>

(44) „Erster Standort in Düren eröffnet,“ 2023.12.21. Bundesministerium für Digitales und Verkehr website <<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/122-wissing-deutschlandnetz.html>>

(45) „Mehr Fortschritt wagen: Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit: Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und FDP,“ 2021.12.7, S.40. ドイツ社会民主党 (SPD) ウェブサイト <https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf>

の方針の下、2019年11月に策定された「充電インフラ・マスタープラン」が見直され、2022年10月に、充電インフラの設置・運営に関する手続の簡素化及びビジネスモデルとしての魅力を高めることを目的とした68の措置を内容とする「充電インフラ・マスタープランⅡ」が策定された⁽⁴⁶⁾。このうち、急速充電インフラについては、2021年末の2つの入札公募について落札事業者が決定した後、全国充電インフラ管理機構が残存する需要に対する不足を分析するものとされた。この分析に基づき、連邦省が、2023年以降、更なる急速充電ポイントのための入札公募が必要とされるかどうかを審査するものとされた。

(2) 充電インフラに関するその他の法律

急速充電法は、急速充電インフラの整備を目的とした法律であったが、主として近距離移動の用途に応える充電インフラの整備を目的とした法律も近年整備されてきている。

(i) 建造物・電気モビリティ・インフラ法

建造物のエネルギー効率に関する2018年の欧州議会・理事会指令⁽⁴⁷⁾を国内法化するために2021年3月に制定された建造物・電気モビリティ・インフラ法⁽⁴⁸⁾には、自宅や職場等における充電機会の拡大を目的とする規定がある。具体的には、一定の規模を超える駐車場を備える新築の居住用建造物には、電気車両⁽⁴⁹⁾用の電線インフラ(Leitungsinfrastruktur)を設置するよう配慮しなければならないこと(第6条)や6を超える台数の駐車場を備える非居住用の建造物が新築される場合(第7条)、又は10を超える台数の駐車場を備える非居住用の建造物が駐車場若しくは電気モビリティのためのインフラを含む大規模改修を行う場合(第9条)は、台数に応じた一定数の電気車両用の電線インフラに加え、少なくとも1の充電ポイントを設置するよう配慮しなければならないことなどが規定されている⁽⁵⁰⁾。

(ii) 住居財産法

2020年の住居財産法⁽⁵¹⁾の改正⁽⁵²⁾では、共同住宅の居住者が電気車両の充電に資する改築を管理組合に要求する権利が規定された(第20条第2項第1文第2号)⁽⁵³⁾。

(46) Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Hrsg., *Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung*, 2022.10. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?__blob=publicationFile>

(47) Directive (EU) 2018/844 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings and Directive 2012/27/EU on energy efficiency (OJ L 156, 19.6.2018, pp.75-91); 島村智子「【EU】建物のエネルギー性能に関する指令の改正」『外国の立法』No.277-1, 2018.10, p.26. <<https://doi.org/10.11501/11165035>>

(48) Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz vom 18. März 2021 (BGBl. I S.354)

(49) 原語は、Elektromobilität だが、ここ(第6条等)でいう Elektromobilität は移動手段を指していると考えられるため、「電気モビリティ」ではなく、その意味を明確にするため「電気車両」と訳した。前掲注(20)参照。

(50) 中小企業が所有し、使用する非居住用の建造物(建造物・電気モビリティ・インフラ法第1条第2項)など、この法律の適用除外となる建造物もある。栗原稜「【ドイツ】建物電気自動車インフラ法、急速充電法の制定」『外国の立法』No.291-1, 2022.4, p.25. <<https://doi.org/10.11501/12213282>>

(51) Wohnungseigentumsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Januar 2021 (BGBl. I S.34)

(52) Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz - WEMoG) vom 16. Oktober 2020 (BGBl. I S.2187)

(53) Knauff und Pfeifer, *op.cit.*(5), S.459.

(3) 連邦政府の計画

(i) ガソリンスタンドへの充電機器設置の義務

2023年9月5日にミュンヘンで開催した国際モーターショー「IAA モビリティ 2023」において、シヨルツ首相は、電気自動車の普及のため、ガソリンスタンド経営者に対し急速充電機器の設置を義務付ける法律の制定を考えている旨を表明した⁽⁵⁴⁾。

(ii) 太陽光発電による充電に対する助成

2023年9月27日、連邦省は、自宅の太陽光発電による電気自動車の充電を促進するため、電気自動車の所有者・購入予定者に対し、太陽光発電システムや蓄電池等について総額3億ユーロ（約471億円）の助成金を支給するプログラムを発表した。助成金の申請が即日で上限に達したため、同省は、2024年度の予算において、このプログラムの継続を検討すると発表した⁽⁵⁵⁾。

(iii) 充電スタンド令の改正

2023年7月、EU理事会で、交通分野における脱炭素化の推進を目的とする代替燃料インフラ規則（AFIR）が採択された⁽⁵⁶⁾。この規則の制定を受け、急速充電ポイントに関連する部分については、公衆が利用することができる出力50キロワット以上のDC急速充電ポイントにおいて、全て無人での支払を可能とするか、クレジットカードのリーダーを配備することを義務付けることを内容とする充電スタンド令の改正が2024年4月から施行される予定であるとされる⁽⁵⁷⁾。

おわりに

連邦政府は、急速充電インフラについて、民間事業者による整備を基本としつつ、「市場拡大局面（Markthochlaufphase）」、すなわち、インフラが十分に普及していない初期の段階においては、公的資金の投入も必要とされるという立場をとっている⁽⁵⁸⁾。このような中、2023年11月、連邦憲法裁判所は、「気候・トランスフォーメーション基金」に2021年度の起債の剰余金600億ユーロ（約9兆4200億円）を追加繰入れした2021年度第2次補正予算法に対し、起債を制限する基本法（憲法）の規定に反することを理由に違憲判決を下し、その結果として、連邦政府は、気候変動対策等に関する事業の見直しを迫られることとなった⁽⁵⁹⁾。充電インフラの整備も、この基金を財源としていたため、連邦政府の充電インフラ整備計画の進捗が危ぶ

(54) „Scholz verspricht mehr Ladestationen,“ *Frankfurter Rundschau*, 2023.9.6.

(55) „BMDV fördert Kombi-Paket aus Ladestation, PV-Anlage und Speicher,“ 2023.9.27. Bundesministerium für Digitales und Verkehr website <<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/086-wissing-selbst-erzeugter-stromfuer-elektrofahrzeuge.html>>

(56) Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU (OJ L 234, 22.9.2023, pp.1-47)

(57) „Ladesäulen-Änderung: Autofahrer müssen sich auf eine Neuerung einstellen,“ 2024.1.19. Ruhr 24 website <<https://www.ruhr24.de/service/ladesaehlen-aenderung-april-elektroautos-bezahlen-ladepunkt-neuregelung-auto-kosten-92777667.html>>

(58) BT-Drs. 19/28184, *op.cit.*(14), S.2.

(59) 山岡規雄「【ドイツ】2021年度第2次補正予算法に対する違憲判決」『外国の立法』No.298-2, 2024.2, pp.4-5. <<https://doi.org/10.11501/13331975>>

まれることとなったが、同年12月、連邦政府は、電気モビリティ助成のための約5億ユーロ（約785億円）及び給油・充電インフラの設置に対する約19億2000万ユーロ（約3014億4000万円）の補助金に関しては引き続き同基金の資金を投入する方針であることを表明した⁽⁶⁰⁾。ただし、この違憲判決の影響を受け、2024年末まで継続する予定であった電気自動車購入時の補助金が2023年12月17日で打ち切られることになった⁽⁶¹⁾。

連邦憲法裁判所のこの判決に関連し、ヴィッシング（Volker Wissing）連邦デジタル・交通大臣は、新聞社のインタビューにおいて、「連邦憲法裁判所によれば、世代間の公正は多くの観点から守られなければならないとされる。それは、気候変動を制限することによる場合もあれば⁽⁶²⁾、国の負債を制限することによる場合もある。」と述べた⁽⁶³⁾。この発言は、限られた予算の中で、いかに有効な気候変動対策をとるべきか難しいかじ取りを担わされた連邦政府の立場を代弁するものであると言える。訴訟等において気候変動対策の不十分さを追及されている⁽⁶⁴⁾連邦政府が、充電インフラの整備に限らず、今後、どのような施策を展開するか、その動向が注目されるところである。

（やまおか のりお）

(60) „Entlastung schaffen, Zukunftsinvestitionen sichern, Transformation gestalten,“ 2023.12.22. Bundesregierung website <<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/der-klima-und-transformationfonds-2024-2250738>>

(61) 「独EV補助金、1年早く停止」『日本経済新聞』2023.12.18.

(62) 2021年3月、連邦憲法裁判所は、温室効果ガスの排出削減責任を一方的に将来に課す点において若年世代の基本権を侵害しているとして、連邦気候保護法について違憲判決を下した。勢一智子「ドイツにおける気候変動対策法制の進展」大塚直編『気候変動を巡る法政策』（環境法研究別冊 2）信山社、2023, pp.187-188. ヴィッシング大臣の発言には、この判決が念頭にあるものと考えられる。

(63) „„Im Verkehr können Sie keine schnellen Erfolge erzielen,““ *Handelsblatt*, 2023.12.21.

(64) 山田洋「ドイツにおける気候訴訟」『法学館憲法研究所 Law Journal』28号、2023.4, pp.67-81. 連邦気候保護法第8条は、各分野で許容されている年間温室効果ガス排出量を超えた場合、当該分野を所管する連邦省に対し、次年度の排出限度量を遵守するための緊急計画の提出を義務付けている。また、同条では、当該計画の提出後、連邦政府が当該分野若しくは他の分野又は複数分野における措置について審議し、当該措置を速やかに決定するとされている。交通・建築分野では、2021年度及び2022年度の排出量が許容された数値を超えていたため、所管の連邦省は、2022年7月に緊急計画を策定したが、連邦政府はこの計画について決定を行わず、同年10月に連邦政府全体の計画である「気候保護計画2023（Klimaschutzprogramm 2023）」を決定した。これに対し、同年11月30日、ベルリン・ブランデンブルク上級行政裁判所は、連邦気候保護法第8条に規定する緊急計画は、短期的な措置を求める性質のものであり、分野を超えて複数年の目標達成を目指す「気候保護計画2023」とは性質を異にすると判断し、連邦政府に対し同条に基づく緊急計画の提出を命ずる判決を下した。ヴィッシング大臣は、前掲注(63)のインタビューにおいて、この判決に対し、上訴する方針を表明した。

純電池式電気自動車のための全国網羅的な急速充電インフラの整備に関する法律 (急速充電法 - SchnellLG)

Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz - SchnellLG)

国立国会図書館 調査及び立法考査局
海外立法情報課 山岡 規雄訳
調査及び立法考査局ドイツ法研究会訳*

【目次】

- 第1条 適用範囲
- 第1a条 急速充電インフラの設置及び運営の特別な意義
- 第2条 定義
- 第3条 連邦交通・デジタルインフラ省の任務
- 第4条 受託者の選定及び委託
- 第5条 連邦高速道路における附帯事業
- 第6条 既存インフラ事業者
- 第7条 命令の授権
- 第8条 権限委任
- 第9条 報告
- 第10条 施行

第1条 適用範囲

この法律は、規則 (EU) 2019/2144 (欧州連合官報 L 325、2019 年 12 月 16 日、1 頁) により改正された、自動車及び被牽 (けん) 引車並びにこれらの車両用のシステム、部品及び単体技術ユニットの認証並びに市場監視、規則 (EC) 715/2007 及び規則 (EC) 595/2009 の改正並びに指令 2007/46/EC の廃止に関する 2018 年 5 月 30 日の欧州議会及び理事会の規則 (EU) 2018/858⁽¹⁾ (欧州連合官報 L 151、2018 年 6 月 14 日、1 頁) 第 4 条にいう種別 M 及び種別 N⁽²⁾ の 4 輪以上の純電池式電気自動車の急速充電インフラに適用される。

* この翻訳は、Schnellladegesetz vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2141), das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist. <<https://www.gesetze-im-internet.de/schnelllg/SchnellLG.pdf>> を訳出したもので、ドイツ法研究会の令和 4 年 2 月から令和 5 年 12 月までの活動の成果である。当会の構成メンバー (当時) は、泉真樹子、河合美穂、青木ふみ、磯部結萌、猪野千尋、上野磨里奈、大久保玲、大湖彬史、栗原稜、近藤里南、宍戸真梨、鈴木良典、瀬古雄祐、千田和明、千田浩平、高橋優、藤原佑記、堀内雄斗、三村佳緒、山岡規雄、山本真生子、渡邊彩音、渡辺富久子である。訳文中 [] 内の語句は、訳者が補ったものである。脚注も訳者によるものである。本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2024 年 2 月 8 日である。

- (1) Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC
- (2) 種別 M は主に旅客及びその荷物の運送のために設計され、製造された自動車であり、種別 N は主に物品の運送のために設計され、製造された自動車である。

第1a条 急速充電インフラの設置及び運営の特別な意義

需要を充足する設備が完成されていない範囲及び限りにおいて、連邦遠距離道路⁽³⁾における急速充電ポイント及び急速充電場所の設置及び運営には特に重要な公共の利益が存する。連邦デジタル・交通省⁽⁴⁾は、急速充電ポイント及び急速充電場所を備えた設備が完成され、需要が充足された時点を連邦官報において公示する。

第2条 定義

この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

1. 充電ポイントとは、純電池式電気自動車の充電に適し、かつ、これを目的とした設備であって、同時に1台の純電池式電気自動車のみを充電することができるものをいう。
2. 急速充電ポイントとは、150キロワット以上の出力で充電することができる充電ポイントをいう。
3. 附帯設備とは、急速充電ポイントの利用者が充電中に利用することができる設備であって、特に屋根、便所又は飲食施設のような滞在の質を向上させるものをいう。
4. 急速充電場所とは、その場所の運営に必要な設備を含む複数の急速充電ポイント及び附帯設備が全ての者に対して利用することができるように整備された敷地をいう。
5. 受託者とは、この法律に基づき、連邦交通・デジタルインフラ省の委託を受けて、全体的又は部分的に、新規又は既存の急速充電インフラを技術的に計画し、設置し、維持し、又は運営する者をいう。
6. 既存インフラ事業者とは、この法律の施行時に、22キロワットを超える充電インフラの分野で事業を行っている者をいう。
7. モビリティ事業者とは、自らの顧客に充電ポイントへのアクセスを手配する者をいう。
8. 全国網羅性は、純電池式電気自動車の運転手であって、公共の充電インフラに依存するものが、全て自らの電池式電気自動車ですべての連邦全域における全区間を大きく遠回りすることなく走行することができる場合に達成される。
9. 需要充足は、急速充電ポイントの数によって、許容され得ない待ち時間が回避される場合に達成される。

第3条 連邦交通・デジタルインフラ省の任務

- (1) 連邦交通・デジタルインフラ省は、純電池式電気自動車のための急速充電インフラを、全国網羅的に、かつ、需要に応じて整備することを保障する。急速充電インフラの整備の保障に対する法的請求権は、認めない。他の助成手段による電気モビリティの更なる助成は、この法律により排除されない。
- (2) 連邦交通・デジタルインフラ省は、全国網羅的な整備を特に考慮して、急速充電場所の需要を調査する。同省は、各急速充電場所における急速充電ポイントの数並びに当該急速充電場所において整備される設備及び附帯設備を定める。全国網羅的に、かつ、需要に応じて整備することにより、急速充電インフラの利用者が、航続距離の観点から、連邦全域にわたっ

(3) 連邦遠距離道路 (Bundesfernstraße) は、連邦高速道路 (Bundesautobahn) と連邦道路 (Bundesstraße) の総称である (連邦遠距離道路法 (Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S.1206))) 第1条第2項)。

(4) 他の条では、「連邦交通・デジタルインフラ省 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)」とされている。連邦省は、2021年12月に名称が変更され、「連邦デジタル・交通省 (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)」となった。第1a条は、2023年の改正により挿入されたため、改称後の名称となっている。

て、いずれの場所にも最短経路で到達することができるようにするものとする。このような意味において、重点は、中長距離交通のインフラ拡充に置かれるものとし、その際、連邦遠距離道路の急速充電インフラは、営業施設を伴う休憩所及び当該施設を伴わない休憩所に設置するものとする。急速充電インフラは、地方及び郊外又は市区町村中心部にも設置することができる。連邦交通・デジタルインフラ省は、第1文に規定する需要調査に基づき、第4条第1項第1文にいう設置場所及び設置区域を指定し、ドイツ連邦議会の交通を所管する委員会に対して、これらの設置場所及び設置区域を示した連邦全域の一覧を送付する。

- (3) 連邦交通・デジタルインフラ省は、インフラの提案の全国網羅性、アクセス可能性、性能、信頼性、需要への適合性、利便性及び環境適合性の点から受託者がサービスを提供する際に遵守しなければならない技術的、経済的及び法的なサービス提供枠組条件を定める。同省は、また、急速充電ポイントの利用に関連して利用者又は第三者が遵守しなければならない枠組条件を定めることもできる。同省は、急速充電ポイントの運営者が全てのモビリティ事業者に対して、非差別的に、かつ、市場にとって適切な条件での急速充電ポイントへのアクセスを提供することを保障しなければならない。随時の充電⁽⁵⁾に関する条件は、非差別的でなければならないが、第3文に規定する条件に準じなければならないが、料金体系の設定においては、追加的な経費等の差異を考慮することができる。自動車への電力供給は、再生可能エネルギーによらなければならない。充電の開始及び操作は、利便性が高く、適切な時間で完了するものとし、随時の充電の精算の際も、これに準ずる。
- (4) 第3項に規定する任務の遂行に当たっては、比例原則⁽⁶⁾が、遵守されなければならない。これは、第7条第1項第1文第1号に規定する法規命令により枠組条件を定める際及び第5項に規定する入札手続における入札書類において〔当該枠組条件を〕更に具体化する際に適用される。
- (5) 連邦交通・デジタルインフラ省は、2020年11月26日の法律（連邦法律公報第I部2568頁）第7条の規定により最終改正された2013年6月26日の公示の法文（連邦法律公報第I部1750頁、3245頁）における競争制限禁止法⁽⁷⁾第4編に規定する1又は複数の入札手続において企業を選定し、及び当該企業に、一定期間、急速充電場所の整備を委託する。連邦交通・デジタルインフラ省は、選定された受託者に、欧州連合運営条約第106条第1項⁽⁸⁾にいう

(5) 「随時の充電 (punktuelle Laden)」とは、法案説明書 (BT-Drs. 19/28184, S.24) によると、充電スタンド令 (Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S.457)) 第4条の規定に基づき、充電ポイントの運営者が責任を負う充電サービスとされている。同条は、「随時の充電 (punktuelles Aufladen)」について規定しており、「punktuelles Aufladen」は、同令第2条第9号で「電気稼働する車両の充電 (Laden) であって、利用者との長期的な債務関係の枠組みにおけるサービスとしては行われぬもの」と定義されている。すなわち、ここ（急速充電法第3条第3項）でいう「随時の充電」とは、モビリティ事業者との長期契約等に基づかず提供される充電サービスのことを指している。

(6) 公権力がある措置を講じるに当たって、①当該措置が目的の達成に適していること、②個人や一般の利益を最も侵害しない措置を選択すること、③当該措置の対象者が被る不利益が当該措置によってもたらされる効果に比例していない場合には当該措置を取り止めることを求める原則である。Klaus Weber, Hrsg., *Rechtswörterbuch*, 24., neu bearbeitete Aufl., München: C.H. Beck, 2022, S.1755.

(7) Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S.1750, 3245) 第4編（第97条～第184条）は、公的な委託及びコンセッション (Konzession) の入札について規定している。コンセッションとは、公的機関が施設の建設又はサービスの運営を民間事業者に委託することを意味する（同法第105条第1項）。

(8) 欧州連合運営条約第106条第1項は、公企業及び加盟国が特別の権利又は排他的な権利を付与している企業について、加盟国が同条約の規定に反する措置（国籍による差別、競争を制限する措置など）を講じてはならないことを規定している。

いかなる特別の権利又は排他的な権利も与えない。

- (6) 連邦交通・デジタルインフラ省は、第1項に規定する任務の遂行に必要な限りにおいて、市場拡大局面における経済性の欠如をしかるべく考慮する。
- (7) 連邦交通・デジタルインフラ省は、受託者がその義務を適切に履行することを保障する。連邦交通・デジタルインフラ省は、受託者が契約締結後に急速充電インフラの整備を完了し、公衆がこれを利用することができるようにすべき適切な期限を定める。
- (8) 連邦交通・デジタルインフラ省は、ドイツ連邦議会の交通を所管する委員会に対し、[その] 同意を得るために、保障任務の遂行に関する計画書を提出する。当該計画書は、第2項第1文に規定する急速充電場所の需要の調査のための方法的基礎及び基準、第3条第3項第1文に規定する枠組条件に関する最低限 [満たすべき] 基準並びに既存インフラ事業者の利益を考慮する際の原則を含む。当該委員会が当該計画書の受理から3会議週⁽⁹⁾を経過しても議決を行わなかった場合には、連邦交通・デジタルインフラ省は、当該計画書を第2項第6文にいう設置場所及び設置区域の指定の根拠とすることができる。
- (9) 連邦交通・デジタルインフラ省は、第1項第1文に規定する目標が、この法律に基づいてとられた措置によってどの程度達成されたかを監視する。連邦交通・デジタルインフラ省は、必要がある場合には、この法律の規定による措置の調整に配慮し、これに対応して変更された計画書を、ドイツ連邦議会の交通を所管する委員会に対し、[その] 同意を得るために提出する。第8項第3文の規定を準用する。

第4条 受託者の選定及び委託

- (1) 急速充電インフラの整備は、第3条第2項第6文に規定する設置場所又は設置区域を含む複数のロットで公募される。ロットは、ドイツ連邦共和国の全域又は一地域に関連付けられ、後者は複数の州又は複数の州の一部をまたぐことができる。連邦全域にわたるロットの設置場所又は設置区域は、連邦遠距離道路の休憩所を含むものとする。個々のロットは、その境界の画定において互いに重なり合うものとする。入札手続において、連邦全域で少なくとも計18の地域的ロットを設定する。これに加えて、必要がある場合には、連邦全域にわたるロットを設定するものとする。ロットの決定については、次の基準による。
1. 急速充電インフラの利用者の利益
 2. 設置場所の地域的な密集度、設置場所の多さに基づく規模の経済その他のサービス提供の費用効率又は電力網の費用効率
 3. 第3条第1項から第3項まで及び第8項に規定され、第7条の規定に基づく法規命令及び第3条第5項に規定する入札手続の入札書類で詳細が定められた任務を実現することに対するロット設定の影響
 4. 第3条第5項の規定に基づく入札手続における効果的な競争及び入札手続終了後の急速充電インフラ事業者間の効果的な競争という目的
- (2) ロット設定の際には、競争制限禁止法第97条第4項の規定⁽¹⁰⁾に基づき、中小企業の利益が考慮される。各地域においては、中小企業が参加することができるように、他のロット

(9) 連邦議会は年に20週以上、会議週 (Sitzungswoche) を設定しており、会議週の水曜には委員会が開催される。 „Sitzungswoche.“ Bundestag website <<https://www.bundestag.de/services/glossar?url=L3N1cnZpY2VzL2dsb3NzYXIVZ2xv c3Nhci9TL3NpdHp1bmdzd29jaGVuLTI0NzZmZMA==&mod=mod445382>>

(10) 公的な委託の入札の際には、中小企業の利益を優先的に考慮することが規定されている。

よりも小規模なものを1以上設定するものとする。全てのロットの設定の際には、経済的に有利な場所及びより有利でない場所を組み合わせるものとする。連邦交通・デジタルインフラ省は、公募の枠組みにおいて、企業が1又は複数のロットに価格を付けることができるような前提条件を定める。

- (3) 連邦交通・デジタルインフラ省は、委託に関する告示又は事前通知をしようとするときは、その告示又は事前通知のあった日に、情報提供のためにこれ〔の内容〕をドイツ連邦議会の交通を所管する委員会に伝達しなければならない。
- (4) 委託が委託満了前に終了する場合には、連邦交通・デジタルインフラ省は、新たな受託者を選定し、委託するまでの移行期間に急速充電インフラの整備が途切れないことを保障するために、法規裁量⁽¹¹⁾により必要な措置を講ずる。連邦交通・デジタルインフラ省は、〔急速充電インフラの〕運営について、他に維持することができる方法がない限りにおいて、その運営を暫定的に同省が引き継ぎ、又は第三者によって行わせることもできる。
- (5) 連邦交通・デジタルインフラ省が手続に参加する全員に対して非差別的に別の形成⁽¹²⁾を許可せず、又は自ら動産の所有者とならない限りにおいて、受託者は、急速充電場所の運営に必要な動産について、負担なき単独所有権を取得しなければならず、所有権に対して負担を課すことも所有権を第三者へ譲渡することも許されないものとする。

第5条 連邦高速道路における附帯事業

- (1) 第3条第1項に規定する任務の遂行のために、急速充電インフラは、第3条第2項の規定に基づき調査した需要の範囲内で、連邦高速道路沿いの適当な敷地においても整備される。
- (2) 第1項に規定する急速充電インフラの整備が、既に、2020年12月3日の法律（連邦法律公報第I部2694頁）第2a条の規定により最終改正された2007年6月28日の公示の法文（連邦法律公報第I部1206頁）における連邦遠距離道路法第15条第2項第2文の規定⁽¹³⁾に基づき締結されたコンセッション契約の一部となっている場合には、当該コンセッション契約の運営権者⁽¹⁴⁾にとって法的及び実質的に可能であり、かつ、経済的に許容され得る限りにおいて、第3条第3項に定める条件を、当該コンセッションの枠組みの下で設置された急速充電インフラにも適用する。電力網への接続の増強又は新設が必要となる場合には、当該コンセッションの満了後に連邦又は新たなコンセッション事業者の利益となる限りにおいて、連邦は、当該増強又は新設により生ずる費用を負担することができる。
- (3) 第1項に規定する急速充電インフラの整備が、連邦遠距離道路法第15条第2項第2文の規定に基づき締結されたコンセッション契約の一部となっていない場合には、次の各号の場

(11) 何が行政目的又は公益に適するか裁量が行政庁に与えられている場合、これを自由裁量というのに対し、何が法なるかの裁量、すなわち法規の上では一義的に定められていなくとも客観的な準則が存在し、その解釈適用に関する法律判断と解せられる場合には、これを法規裁量という。高橋和之ほか編集代表『法律学小辞典 第5版』有斐閣、2018、p.606。

(12) 受託者に対し、原則として「負担なき (unbelastet)」（すなわち、物権等が設定されていない）単独所有権を取得することが要求されるが、連邦交通・デジタルインフラ省が例外的に「別の形成 (andere Gestaltung)」を許可する場合、すなわち、負担が課された単独所有権等を許可する場合もあるということである。

(13) 連邦遠距離道路法第15条は、連邦高速道路沿いにおいて当該道路の利用者の利益に資する事業（ガソリンスタンド等）を附帯事業とした上で（第1項）、公益上問題がなく、特別の支障がない場合には、その運営を第三者に委ねなければならないことを規定している（第2項第2文）。

(14) 原語は「Konzessionär」である。法案説明書（BT-Drs. 19/28184, *op.cit.*(5), S.27）では、後出（第5条第2項、第3項及び第4項）の「コンセッション事業者 (Konzessionsnehmer)」と同義の語として使われているが、この翻訳では、原語の違いに基づき、異なる訳語を当てた。

合に全て該当する限りにおいて、2020年6月29日の法律（連邦法律公報第I部1528頁）第6条の規定により最終改正された2017年8月14日のインフラ会社設立法（連邦法律公報第I部3122頁、3141頁）第1条に規定する私法上の会社⁽¹⁵⁾は、ガソリンスタンドを備えた附帯事業の運営に係るコンセッションの保有者⁽¹⁶⁾に対して、収益見込みを考慮した上で、その設置場所において計画された急速充電ポイントの設置、維持及び運営につき、独立採算の形で引き受けることを含む提案を行う。

1. 当該コンセッションの目的に基づき、当該提案を行うことが要求される場合又は当該提案を行わないことにより、コンセッション事業者の保護されるべき権利が侵害される場合

2. 競争制限禁止法第4編に抵触しない場合

当該提案には、第3条第3項に規定する枠組条件を含めることができる。当該コンセッションの満了後の電力網への接続が、連邦又は新たなコンセッション事業者の利益となる限りにおいて、当該提案に当該枠組条件のほか、連邦が急速充電場所における電力網への接続に係る費用を負担することを特に含めることができる。

(4) コンセッション事業者が第2項又は第3項に規定する急速充電ポイントの運営の引受けをしない限りにおいて、連邦交通・デジタルインフラ省は、第3条第5項及び第4条に規定する入札手続〔の対象〕に当該急速充電場所を含めることができる。連邦交通・デジタルインフラ省は、その限りでは、インフラ会社設立法第1条に規定する私法上の会社の名で行動するものとし、同条に規定する私法上の会社に、第1文に規定する手続の実施を委託することができる。第3条第7項及び第4条第3項に規定する任務は、第1文の規定に基づき締結された契約について、同法第1条に規定する私法上の会社が負う。

(5) 連邦遠距離道路法第15条の規定⁽¹⁷⁾は、この法律に別段の定めがない限り、適用される。

第6条 既存インフラ事業者

(1) 連邦交通・デジタルインフラ省は、第3条に規定する任務の実施において、既存インフラ事業者の正当な利益を考慮する。

(2) 急速充電インフラの独立採算型の整備は、引き続き許される。

(3) 第3条（特に同条第6項）に規定する措置の結果、経済的に許容され得ない負担を負う既存インフラ事業者は、次のいずれかを行うことができる。

1. 設置場所を放棄する場合には、連邦交通・デジタルインフラ省に対し、附属する権利及び契約を含む当該事業者の充電インフラを全体的又は部分的に、買取りによって引き受けてもらうように提案を行うこと。

2. 設置場所を継続して運営する場合には、連邦交通・デジタルインフラ省に適切な補償を求

(15) インフラ会社設立法（Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz - InfrGG) vom 14. August 2017 (BGBl. I S.3122, 3141)）第1条は、連邦デジタル交通省が連邦高速道路の建設、運営、維持等の業務を私法上の会社（Gesellschaft）に移管すること（第1項）等を定めている。連邦高速道路の行政は、連邦の所管であるが、連邦は、行政任務の遂行に当たって私法上の会社を利用することができる（ドイツ連邦共和国基本法第90条第2項）。

(16) 原語は「Inhaber einer Konzession」であり、法案説明書（BT-Drs. 19/28184, *op.cit.*(5), S.27）では、「Konzessionär」（第5条第2項）と同義の語として扱われているが、ここでは原語の違いに基づき、異なる訳語を当てた。前掲注(14)参照。

(17) 連邦遠距離道路法第15条は、前掲注(13)に記載した事項のほか、附帯事業の構築が委託可能であること、附帯事業の構築及び運営の委託の条件（第2項）、コンセッション事業者が連邦に支払う対価（Konzessionsabgabe）（第3項）、附帯事業に関する営業外時間（Sperrzeit）の規定の不適用（第4項）等について規定している。

めること。

連邦交通・デジタルインフラ省は、第1文第1号に規定する充電インフラの引受けの提案を承諾する場合には、経済的に適切な対価を支払う義務を負う。連邦交通・デジタルインフラ省は、同号に基づく充電インフラの引受けの提案を法規裁量により承諾しない場合には、適切な補償を行わなければならない。

- (4) 既存インフラ事業者は、急速充電インフラの運営を中止しようとする場合にあっては、中止予定日の6か月前までに、これより後に中止を決定した場合にあっては、遅くとも当該決定後に、遅滞なく連邦交通・デジタルインフラ省に当該中止について届け出なければならない。

第7条 命令の授権

- (1) 連邦交通・デジタルインフラ省は、次に掲げる行為を、ドイツ連邦議会の同意を要する法規命令で行うことを授権される。

1. 第3条第3項に規定する技術的、経済的及び法的な枠組条件の詳細を定めること。[詳細には]第2条第2号にいう急速充電ポイントの出力の引上げも含まれる。
2. 第3条第5項に規定する入札手続について定め、並びに第4条第1項及び第2項に規定するロットの設定の詳細を定めること。
3. 第6条第3項第1文に規定する経済的に許容され得ない負担の要件及びその主張のために必要な証拠の詳細を定めること。
4. 第6条第3項第2文に関連した同項第1文第1号に規定する急速充電インフラの引受けに関する既存インフラ事業者の権利並びにその行使及び実現の詳細を定めること。
5. 第6条第3項第1文第2号及び第3文に規定する補償並びに補償手続の詳細を定めること。
6. 第6条第4項に規定する届出の義務について定めること。
7. この法律に基づいて連邦交通・デジタルインフラ省に帰せられている任務を、その遂行のために、連邦高速道路及び連邦行政の管理下における他の連邦道路⁽¹⁸⁾の敷地に急速充電場所が整備されている限りにおいて、又はこれらの敷地に既存のインフラが関連している限りにおいて、インフラ会社設立法第1条第1項に規定する私法上の会社に移管すること。第1文に規定する法規命令には、連邦参議院の同意を必要としない。

- (2) この法律の目的の達成を永続的に確保するために、連邦交通・デジタルインフラ省は、連邦交通・デジタルインフラ省の委託により設置された急速充電インフラの運営が、第3条第5項の実施により締結された契約の期間満了後又はその他の[事由による]終了後も、全体的又は部分的に、この法律又はこの法律に基づく法規命令に定める枠組条件に従って行われることを、第1項第1号に規定する法規命令で定めることができる。

- (3) 需要の変化、新たな科学的知見、技術の進展又は法的枠組条件の変更にに基づき、第3条第1項に規定する任務の達成のために必要な限りにおいて、同条第5項に規定する受託者への委託の後であっても、連邦交通・デジタルインフラ省は、第1項第1号の規定に基づく法規命令によって、同条第3項の規定に基づく技術的、経済的及び法的なサービス提供枠組条件を、当該受託者との既存の契約関係に対する効力を持たせた上で、非差別的に定め、又は

(18) 連邦道路の行政は、州の所管とされているが、州の申請に基づき、当該州に存する連邦道路の行政を連邦に移管することができる（ドイツ連邦共和国基本法第90条第4項）。

変更することができる。第1文に規定する法規命令により超過出費が生ずる場合には、当該超過出費は清算される。当該清算のための規定は、当該法規命令で定めることができる。

- (4) 第1項第1号及び第2号並びに第2項及び第3項に規定する法規命令は、連邦経済・エネルギー省との合意により、連邦交通・デジタルインフラ省が発布する。第1項第2号及び第4号に規定する法規命令は、連邦財務省との合意により、連邦交通・デジタルインフラ省が発布する。

第8条 権限委任

連邦交通・デジタルインフラ省は、私法上の法人に対し、当該法人が自らに移管された任務の適切な遂行を保障し、かつ、権限委任が公共の利益となる場合には、当該法人の承諾を得て、この法律に規定する行政任務を自らの名において公法上の行為形式により遂行する権限を付与することができる。権限の付与及び剥奪は、連邦交通・デジタルインフラ省が行い、付与の場合には、連邦財務省に通知しなければならない。権限委任を受けた者は、連邦交通・デジタルインフラ省の監督を受け、同省は、当該監督を下位官庁に委譲することができる。第三者による請求の結果として国家賠償責任が生じた場合において、故意又は重大な過失があったときは、連邦は、権限委任を受けた私法上の法人に対し、求償することができる。

第9条 報告

連邦交通・デジタルインフラ省は、2024年7月1日を初回として2年ごとに、急速充電場所の全国網羅性、運営及び技術的装備、急速充電インフラの需要及び活用、第3条に規定する任務を達成する際の達成度又は障害並びにこれらの任務を達成するために必要なその他の要件に関する報告書を作成する。当該報告書は、公衆にアクセス可能な充電ポイントのうち独立採算型で運営されているものの割合を示し、運営者がなお有する経済性の欠如を評価するものとする。当該報告書は、これらに加えて、市場拡大局面の終了の見込みの時期に関する連邦交通・デジタルインフラ省の予測を含むものとする。当該報告書の中で、連邦交通・デジタルインフラ省は、連邦交通・デジタルインフラ省による全国網羅的で需要に応じた急速充電インフラの整備の保障が引き続き必要かどうか又はどの程度必要なのかを根拠をもって説明しなければならない。当該報告書は、ドイツ連邦議会の交通及び予算を所管する委員会に提出されなければならない。

第10条 施行

この法律は、公布の日の翌日から施行する。

(やまおか のりお)