

No	質問	回答
1	東京都の公道設置実績から、情報共有をお願いします。 ①場所ごとの利用回数・利用時間の実績。 ②利用者からの要望・苦情。 ③警察、消防等からの指示、指導、アドバイス内容等。	①これまで設置した 5 か所 6 基については、全ての場所で都内平均を上回る利用状況です。 具体的な利用回数等の詳細は、運営事業者の秘密保持の関係からお答えできません。 ②充電器の使い勝手など利便性に関するご意見等をいただいています。 ③公道への設置となりますので、交通安全や交通ルールに対する配慮が必要となります。 ・充電器の利用による交通への影響を最小限とする対策の実施（充電ケーブルの視認性向上や利用者への注意喚起など） ・パーキング・チケットの利用ルール順守（パーキング・チケットの掲示、定められた駐車可能時間（60分）内での利用、駐車枠内への駐車など）
2	東京電力からの受電方法について質問させていただきます。 既に東京都様と東京電力との受電のための事前協議はされていますでしょうか？ されていればその状況についてご教示頂きたいと思います。 されていない場合は、東京都様の見解をご教示いただきたいです。 今回の計画では、近接して 2 基の充電器の設置が計画されていますが、課金事業を運営するためには高圧受電契約とならないようにすることが重要です。また、キュービクルの設置場所も取れません。 以下の内容が正しいかどうかのご見解を伺いたいと思います。 ①本地域は無電柱化地域のため引込柱は建てられないのが一般的です。そのため地中からの受電となる。 ②今回は特例受電ではないので、弊社の設備と東京電力との責任分界点までの受電のための負担金は、需要家側の負担とはならず、東電側負担となる。 ③契約が高圧契約となると課金収益計算上非常に厳しいものとなるが、充電器 2 基のそれぞれに東京電力が電力供給して頂けると考えてよいか？その場合であれば、各充電器はそれぞれ高圧契約とならない。	電力会社との事前協議は実施しており、現時点においては以下の想定となります。 ①設置候補地は無電柱化されており、地中からの受電となります。 ②電力供給において、工事費負担金（需要家側の負担金）は生じない見込みです。 ③充電器 2 基それぞれに個別に電力供給が可能です。 このため、充電器 1 基が低圧電力での契約が可能であれば、高圧電力での供給とはならず、キュービクルの設置は不要です。 ただし、上記の状況は事前協議時点での整理であり、将来の電力供給が上記のとおり確約されているものではありません。
3	充電器の配置についての質問です。 駐車スペース（長さ5.5m）に対して、充電器のケーブル取出し口はその5.5mの中央付近に配置されるようにすべきと考えております。 その理由としては、E V の車種により充電口の位置が様々なため全ての車両に対して充電ケーブルが届くようにすべきと考えています。（有効ケーブル長は6m以上必要） その場合、これまでの事例のようにコネクターホルダースタンドを建てる位置は、許されている許容スペースの外に出てしまってもよいものか？	コネクタホルダースタンドの位置についても、その他と同様に公募要領 別紙 1 に示す赤枠内での設置をご検討ください。 全ての車両に対して充電ケーブルが届くようにする必要はありませんが、なるべく多くの車両に対応可能となるようご検討ください。 （全ての車両に対して充電ケーブルが届くよう設置することが望ましいですが、公道への設置となりますので、設置場所の条件や交通ルールの順守を優先にご検討ください。）