

特集3

～2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロへ～ 既存マンションに電気自動車（EV）用 充電設備を新設 その導入ポイントと注意点

e住まい探しドットコム／住宅コンサルタント 平賀 功一

これまで環境対策と経済発展は「二律背反」の関係、つまり温暖化防止と経済成長の両立は難しいとされてきました。その一例として、アメリカのトランプ政権が2020年11月、地球温暖化対策の国際的な枠組み「パリ協定」から離脱したのは象徴的な出来事です。振り返れば、かつて日本も環境汚染（公害）と引き換えに経済発展を遂げてきました。いずれも「エコ」（環境保全）ではなく「エゴ」（自己都合）を優先した結果です。

これにより地球温暖化は深刻度を増し、環境対策は「待ったなし」の状況に陥りました。脱炭素化の実現が至上命題となったわけです。そこで、わが国では菅内閣のもとで「2050年カーボンニュートラル宣言」が発出されました。また、今年6月、岸田内閣からは「骨太の方針」が打ち出されました。一刻の猶予も許さない気候変動や頻発化・激甚化する自然災害、さらに人口減少や少子高齢化といった社会課題に対し、こうした社会課題の解決に向けた取り組み自体を「付加価値創造の源泉」として成長戦略に位置付け、課題解決と経済成長を「同時」に実現しようという基本政策が掲げられました。

こうした流れは脱炭素化を後押しし、電気自動車の普及・促進にもつながっています。各自動車メーカーは本腰を入れており、補助金の効果も加わって価格面でも手が届きやすくなりました。

ただ、電気自動車に充電するためには専用の充電設備が必要となります。その点、分譲マンションは一戸建て住宅と異なり、一棟の建物を区分所

有することによる権利関係の複雑さがあります。そのため充電設備の導入にあたっては、電気自動車を利用しない住民にも納得してもらえよう、設置意義や費用負担などについて管理組合での合意形成を図る必要があります。金銭が絡む以上、利害の調整は避けられません。意見対立を起こさないよう、「受益と負担のバランス」に最大の注意を払わなければなりません。

そこで、本稿では充電設備の導入を検討している既存マンションがトラブルなく当該設備を導入できるよう基本情報をまとめました。管理組合の立場に立脚し、充電設備の導入にかかわる業務と注意点をQ&A形式で解説します。

< Q1 >

どうして今般、分譲マンションへの充電設備の導入が注目されているのですか？

< A1 >

環境配慮への意識の高まりを受け、既存マンションでも電気自動車へ買い替えたいという居住者ニーズが顕現しているからです。加えて、敷地内に充電インフラを整備することで、マイカー所有者の満足度・利便性の向上に資するとともに、マンションの資産価値向上にもつながると考えられるからです。

2020年10月、「2050年カーボンニュートラル宣言」が発出され、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにする目標が掲げられました。また、その8カ月後（2021年6月）には「グリーン成長戦略」

が策定され、2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%にできるよう、包括的な措置を講じることとされました。ポイントは、かつての失策を教訓とし、環境保全と経済成長は「二律背反」ではなく「両立」できるとの前提に立脚した施策を打ち出した点です。温暖化への対応を経済成長の制約やコストとする時代は終わり、国策として成長の機会と捉えました。

さらに、東京都では都独自の考えを示しており、2030年までに都内で販売される新車すべてをハイブリッド車や電気自動車に切り替えようとしています。都内でのガソリン車の新車販売を2030年までに「ゼロ」＝「100%非ガソリン化」しようというわけです。

その狙いを「欧米と同レベルまで電動化を推し進めたいから」と語るのは、一般社団法人 マンション計画修繕施工協会の中野谷昌司・専務理事兼事務局長です。事実、欧州とアメリカはそろって2035年までにガソリン車（ハイブリッド車を含む）の新車販売を禁止する方針を打ち出しました。また、環境汚染が深刻な中国は2035年をメドに販売するすべての新車を環境対応車にしようとしています。中野谷氏は東京都のマンション充電設備普及促進に向けた連携協議会にもメンバーとして加わっており、「小池都知事は非ガソリン化の条例化を視野に入れている」（同氏）そうです。

それだけに、既存マンションへも充電設備の早期導入が欠かせません。日本では2021年、2万1,139台の電気自動車が販売されました（日本自動車販売協会連合会）。時代は「非ガソリン化」へと動いています。資産価値の向上も期待できるだけに、管理組合の皆さんには充電設備の新設を検討してほしいと思います。

< Q2 >

ひと口に充電設備といっても種類があり、マンションによっては電力会社との需給契約を見直す必要があると聞きました。一体どういうことなのでしょう？

< A2 >

電気自動車に充電するためには専用の充電設備が必要となります。その充電設備には充電速度（出力）により「普通充電器」と「急速充電器」の2種類があり、会社や自宅などのプライベートエリアで、夜中から早朝といった自動車に乗っていない時間帯を有効活用して充電することを前提としたのが普通充電器です。他方、急速充電器はパーキングエリアや道の駅など、出先（パブリックエリア）での継ぎ足し充電に適しています。

ただ、どちらも分譲マンションに導入するには「電気容量」を確認する必要があります。というのも、マンションに供給される契約電力があらかじめ電力会社との契約によって決められているからです。そのため、充電に必要な容量に余裕がないと新設は困難です。容量が不足する場合、新たに電気需給契約を締結し、受電できる容量を増量するといった対応が必要になります。

普通充電は一戸建て住宅においても用いられている充電方法であり、100V電源と200V電源が用意されています。ただ、充電時間が2倍近く違ってくこともあり、単相200V電源が一般的です。また、型式には「壁掛け（壁付け）型」と「自立スタンド型」があり、さらに「ケーブルでつなぐタイプ」と「コンセント（ケーブルなし）式のタイプ」に分けられます。そして、後者のコンセント式タイプは車載充電ケーブルを使って充電します。

これに対し、超出力により高速で充電できるのが急速充電器です。日産リーフのパンフレットによると、日産の電気自動車リーフ（62kWhバッテリー搭載車）を出力50kWの急速充電器で充電した場合、充電時間は約60分で済みます。同条件で普通充電器を使用した場合、出力3kWで約24.5時間、6kW出力の倍速の普通充電器でも約12.5時間かかります（図表1参照）。いかに急速充電器が超出力かが、お分かりいただけるでしょう。

ただ、出力30kWの急速充電器1台で本体価格は

約200万円だそうです。出力が大きければ大きいほど本体価格・工事費用・電気契約の基本料金などのコストが高くなり、比例して保守・メンテナンス費用も高額になります。しかも、電池容量が小さいPHV（プラグ・イン・ハイブリッド車）や小型の電気自動車の一部は普通充電用の充電口しか備えていない車種もあります。夜間のゆっくり充

電に向けた普通充電器に対し、日中の短時間による継ぎ足し充電に適しているのが急速充電器です。マンションの管理組合は充電器の特性や利用シーンをイメージし、求める充電時間と設置コストを両天秤に掛けながら、いかに多様な居住者ニーズを満たせるかが腕の見せどころです。

【図表1】普通充電器と急速充電器の充電時間の目安

	急速充電器（50kW）	普通充電器（3kW）	普通充電器（6kW）
日産リーフ （62kWhバッテリー搭載車）	約60分	約24.5時間	約12.5時間
日産リーフ （40kWhバッテリー搭載車）	約40分	約16時間	約8時間

（出所）日産リーフカタログ

加えて、充電設備の導入にはもう1つ問題があります。当該マンションが受電している電気容量に余裕があるかの確認が欠かせません。なぜなら、電力会社との契約により、すでに各マンションに供給される契約電力が決められているからです。普通充電器を複数台設置する場合、1台当たり3kW～6kWの充電器を同時にいくつ充電するかによって必要な電力が決まります。さらに急速充電器を設置しようとするすると25～150kW程度の大きな電力が必要となります。つまり、こうした新たな電力需要に対し、その分をまかなえる余裕がないと充電器の新設は困難なのです。

その点、これから設置する人には朗報です。電気事業法の改正により、専用の電気契約を新たに締結して電力会社の配電線から充電器専用の受電ができるようになりました。要は、同一敷地内において複数の電気契約が締結可能となったのです（ただし、一定条件あり）。これにより変圧器の交換や幹線の引き換えなどの工事が発生する可能性はありますが、充電器の導入で新たに発生する電力需要に対応することができます。管理組合には、こうした時間と労力が求められるわけですが、その成果は利用者の便益向上とマンションの資産価値向上となって帰結するのです。

< Q3 >

充電設備の新設には時間と労力、そして導入コストがかかるのは分かりました。ただ、充電設備の利用者は電気自動車の所有者だけです。管理組合としては受益と負担のバランスが不均衡にならないよう、導入にあたって誰がどのように運用・負担すればいいのか考え方を教えてください。

< A3 >

充電設備の費用負担については、(a) 区分所有者全員で案分する方法と、(b) 充電設備を利用する受益者だけが負担する方法——大きくこの2種類が考えられます。

ただ、工事費用まで充電設備の利用希望者だけに支払わせようとする、利用希望者の負担が大きくなり、また、設置後に新たな利用希望者が現れた場合、改めて費用負担の取り扱いを調整する必要があります。同様に、電気料金を区分所有者全員で案分するのも合理的ではありません。そこで、本稿ではマンション計画修繕施工協会の提言を1例として紹介します。

改めて、充電設備の導入に伴い発生する費用（支出）としては、

- ・新設のための工事費用
- ・設置後の維持・管理費用（メンテナンス費用）
- ・実際に充電に要した電気料金

が挙げられます。マンション計画修繕施工協会では新設のための工事費用について、マンションの共用施設として修繕積立金を用いて設置し、その後、充電設備の利用者から月々の利用料として徴収する案を提示しています。敷地内駐車場はマンション標準管理規約で「附属施設」と位置付けられており、管理規約の定めによって区分所有者の共有となります。おそらく長期修繕計画に充電設備の新設は盛り込まれていないでしょうが、修繕積立金会計から「その他、敷地および共用部分等の管理に関し、区分所有者全体の利益のために特別に必要となる管理（費用）」として支出することが可能となります。エレベーターに乗らないマンション1階の住民に対しても、エレベーターの保守費用を負担する義務があるのと同じ考え方です。共用施設の管理にかかる権利・義務は「利用頻度」ではなく「持分割合」によって決まるのです。

ただし、設置後のメンテナンス費用と電気料金の課金方法について、(b) 充電設備を利用する受益者だけが負担する方法を提案しています。さらに踏み込み、同協会では具体的な電気料金の課金方法として、以下の3パターンを例示しています（図

表2参照）。

(1) 電力量単価での従量課金

使用した電力量に応じて「1kWh ○○円」といった課金をする方法です。受益と負担の関係が明確にはなる一方、専用の電力量計や充電器が必要になるなど、課金のための準備に手間が掛かります。

(2) 充電時間または充電回数での従量課金

充電時間に応じて「1分 ○○円」と課金したり、充電回数に応じて「1回 ○○円」と課金したりする方法です。受益と負担の関係はある程度、明確ですが、利用者ごとに料金が異なるため徴収作業が面倒です。

(3) 毎月の駐車料金を定額を上乗せして課金

充電設備が設置された駐車場と設置されていない駐車場で、駐車料金を金額差（値上げ）を設けて電気料金を徴収する方法です。値上げ幅は定額とし、値上げ額は想定される電気使用量を考慮したうえで設定するのが望ましいといえます。

この方法は管理組合にとって料金の徴収が容易になるのが最大の利点です。その反面、使用電力量の多寡にかかわらず同一料金が徴収されるため、電気使用量が少ない利用者からは不満の声が聞こえて来そうです。丁寧な説明が欠かせません。

【図表2】 電気料金の3つの課金方法 そのメリット・デメリット

	電力量単価での従量課金	充電時間・回数での従量課金	駐車料金を定額を上乗せして課金
メリット	受益と負担の関係が明確	受益と負担の関係がある程度、明確	手間なく簡単に徴収できる
デメリット	利用者ごとに料金が異なるため徴収が面倒	利用者ごとに料金が異なるため徴収が面倒	電気使用量が少ない人も多い人と同額の料金を負担しなければならない

（出所）一般社団法人 マンション計画修繕施工協会

「電気自動車・プラグインハイブリッド車 充電設備導入マニュアル」（2022年8月）

このように受益者だけから電気料金を徴収すると言っても、3パターンが考えられるわけです。そのメリット・デメリットは【図表2】の通りです。

では、管理組合は3パターンの中のどれを選べいいでしょうか？

その点、マンション計画修繕施工協会では (3)

毎月の駐車料金の定額を上乗せして課金する方法を案内しています。なぜなら、料金を徴収するための特別な準備が必要なく、管理組合の負担が抑えられるからです。そのうえ、この方法であれば設置後のメンテナンス費用も同時に上乗せして徴収できます。当然、合意形成もスムーズになります。実用性が高い方法といえるでしょう。各管理組合の事情を踏まえ、最適な徴収方法を選択してください。

< Q4 >

充電設備の導入にあたり、管理組合にとって最も気になるのが設置コストです。金額のイメージがつかめるよう、工事費のモデルケースがあったら例示してください。

< A4 >

設置コストはマンションの電気容量に余裕があるか・ないかで大きく異なってきます。また、充電設備の設置台数、さらに電気室から充電設備の設置位置までの距離や経路によっても工事費用は変動します。協会の中野谷氏によると「充電器本体の価格より、むしろ配線工事の費用のほうが高くなりやすい」そうです。管理組合の参考になるよう、マンション計画修繕施工協会では、マニュアルにいくつかのモデルケース（概算工事費）を作成・掲載しています。その中から2つのモデルケースを紹介します。

【モデルケース1】

Aマンションは共用部分から12kW程度の電気容量が確保できるため、新たな受変電設備を設けたり増強したりはしません。共用部分から電源供給する場合を想定した、壁付けコンセント型の普通充電器（3kW）を共用分電盤から露出配管で4台設置するケースです。

【図表3】モデルケース1の場合の概算工事費

壁付け型の普通充電器（鍵付きコンセント型）	0.7万円×4台	2万8,000円
盤・配線遮断器ほか電材および雑材消耗品	一式	23万2,000円
充電器の取付工事	一式	2万2,000円
配管・配線ほか関連工事	一式	65万7,000円
試験調査	一式	2万円
諸経費（15%で仮定）	一式	14万1,000円
消費税（10%）	一式	11万円
合 計		121万円

（出所）マンション計画修繕施工協会

【モデルケース2】

Bマンションは電気容量に余裕がないため、電力会社の電柱から新たに設置する引込盤へ引き込み、そこから架空配線で分岐盤へと配線し、駐車場10台に壁付けコンセント型の普通充電器（3kW）をポール（＝充電スタンド）を利用して設置するケースです。

【図表4】モデルケース2の場合の概算工事費

普通充電器（鍵付きコンセント型）	0.7万円×10台	7万円
充電器用ポール （ポール1本にコンセント2個を取り付け）	2万3,000円×5台	11万5,000円
ポールの取付工事	一式	143万円
充電器の取付工事	一式	5万4,000円
引込盤	一式	22万2,000円
電柱・電材および雑材消耗品	一式	163万6,000円
配管・配線ほか関連工事	一式	550万7,000円
電力会社申請	一式	10万5,000円
試験検査	一式	5万円
諸経費（15%で仮定）	一式	137万8,000円
消費税（10%）	一式	105万7,000円
	小 計	1,162万4,000円
電力会社の引き込みにかかる費用（目安）	一式	30万円
	合 計	1,192万4,000円

（出所）同上

上述したように、各マンションの電気容量に余裕がある（＝既存の電気設備で対応可能）か否かで工事費は大きく変動します。また、配管・配線の距離や露出配管か埋設配管かによっても工事費は変動します。例示したモデルケースでは10倍もの金額差が生じました。設置コストを少しでも下げるには、急速充電器の導入を諦めるのも一案です。出力30kWの急速充電器1台で本体価格は約200万円。パーキングエリアなどに設置される出力90kWの急速充電器になると1台およそ500万円になるからです。

加えて、充電設備の新設にあたっては、さらに設置場所にも注意を払う必要があります。充電ケーブルが他の利用者や歩行者の邪魔になっては困ります。いたずらや盗電にも気を付けなければいけません。夜間、安心して長時間充電できる環境が求められます。さらに機械式駐車場が含まれる場合、メーカーに対応の可否を問い合わせる必要も出て来ます。このように、管理組合には多岐にわたる選択と決断が求められるのです。いくつもの未知数を含んだ連立方程式を解かなければなりません。

< Q5 >

1つの建物を区分所有する分譲マンションでは共用部分に変更を加える場合、総会決議が必要

です。その点、充電設備の導入も例外ではありません。管理組合が住民間の対立を避け、トラブルにならないよう全員の意見統一を図るには、どうすればいいでしょうか？

< A5 >

苦境打開の万能薬はありません。月並みですが、管理組合が設置目的や費用負担を丁寧に説明し、納得してもらうのが最善の策と考えます。アンケートの実施や意見交換会を開催し、居住者ニーズを把握しましょう。そして、その結果を踏まえて決定までのプロセスを居住者全員で共有（見える化）する作業が合意形成には不可欠です。

EV充電サービスの管理・運営を行う業者（後述）によると、設置費用に対する過剰な反応（コスト意識）が時として対立の原因になると指摘します。要は「電気自動車を持っていない人にまで無用な負担を求めるな！」というわけです。ご存じ、区分所有法は「総会第一主義」を基本としており、すべてが多数決によって決定されます。公平性と透明性が全区分所有者の理解と納得につながるのです。

ここからは現場の生の声を紹介しましょう。「まずは導入の発意に始まり、続いて理事会での議論、住民説明会の開催、そして、ようやく総会での可決と、管理組合から導入のGOサインが出るのに1年程度は掛かる」と語るのは、EV充電サービスの管理・運営を行うユビ電（株）の白石辰郎COO（最高執行責任者）です。同社ではクルマが長時間駐車する自宅マンションでの「おうち充電」などのサービスを提供しており、白石氏は合意形成のネックとして「電気自動車を持っていない居住者の反対」を指摘します。「自分たちは支払いたくない」と苦言を呈するというのです。

その根底にあるのが「設置コストに対する過剰な反応」と同氏は分析します。「マンションの各駐車場に電気自動車用の充電コンセントを新設するだけなのに、まるで大規模工事を行うかのような思い違いをしている人が多い」と付言します。

無理もないかもしれません。まだまだ充電設備を新設する既存マンションは数が少ないため、マンション居住者の多くが工事費の「相場」を知りません。そのため、勝手に膨大な工事費が掛かると思い込み、「無駄遣いだ!」「支払いたくない」と電気自動車を持っていない居住者が反対してくるのだそうです。

では、実際、工事費はいくら掛かるのでしょうか？——ユビ電の白石氏によると「既存マンションの平置き駐車場では、EVコンセントを新設するのに1区画あたり20万円～60万円が相場」だそうです。今年（2022年）、同社がEV充電サービスを提供した東京都杉並区のマンション（総戸数39戸 築23年）では、41区画ある平置き駐車場すべてに充電コンセントを新設しました。その工事費は総額およそ1,000万円でしたが、国の補助金制度が活用でき、実質はその3分の1程度で済みました。戸当たりになると、単純計算、9万円弱（工事費350万円÷総戸数39戸）の負担になります。

また、東京都港区の分譲マンション（総戸数21戸 築22年）でも同様、5区画の平置き駐車場すべてにEVコンセントを新設しました。工事費は総額で235万円になりましたが、国から203万円の補助があり、管理組合の実質負担は32万円で済みました。戸当たり換算で、わずか1万5,000円（工事費32万円÷総戸

数21戸）という負担額です。

杉並区のマンションの理事は「電気自動車は災害時、発電機代わりの非常用電源にもなる」と副次的な効能に言及しており、V2H（Vehicle to Home）やV2L（Vehicle to Load）（※）も意識していました。EV所有者の利便性向上はもとより、災害時の危機管理も視野に入れていたのです。目先にとらわれない、大局的な視点で導入を決断したわけです。その結果がマンションの資産価値向上につながるのであれば、戸当たり9万円弱の支出は高くないと言えるのではないのでしょうか。

（※）V2H（Vehicle to Home）

電気自動車に搭載されている大容量バッテリーに蓄えられている電力を家庭用に流用する給電システムのこと

V2L（Vehicle to Load）

電気自動車に搭載されている大容量バッテリーから、家電機器などに給電すること

ユビ電の白石氏は「別のある既存マンションでは、電気自動車の所有者が発意者となって充電設備の導入を成功させました。そのマンションでは駐車場部会を立ち上げるほど、意識の高い居住者が組合運営を行っており、こうした高い問題意識を持つマンションほど、充電設備の導入に強い関心を示す」そうです。

あるEV充電機器設置サービスを提供する業者によると、「見積りからの大幅な金額変更や、ブレーカーが落ちるといった電気の契約容量に関するトラブルが多々発生している」と警鐘を鳴らします。EV充電インフラの基盤整備が急がれるなか、新規参入者が相次いでおり、低コストを謳う一部業者のサービスの質の悪さが懸念されています。玉石混交が想起される中で、頼れるパートナーに出会えるかどうかは充電設備の導入成否を決定する重要な要素となり得るのです。

本稿では、充電設備の新設費用は修繕積立金から拠出し、設置後のメンテナンス費用と電気料金は駐車料金に定額を上乗せする課金方法を提案しています。はたして、これが受益と負担の最適バランスかどうかは各マンションの判断になりますが、区分所

有法は「総会第一主義」を掲げています。すべてが多数決によって決定される仕組みです。議案として上程されれば、可決するにしても否決するにしても総会決議を経る必要があります。

その総会決議を成功させるには、少数意見や反対意見にも耳を傾け、集約の結果として結論が導かれるのが理想です。否定や反証の応酬は避け、異なる意見も尊重しながら総意としての方向性を見出す必要があります。そのためには日頃から居住者間の意思疎通を心掛け、理解と納得に裏付けられた総会決議を目指さなければなりません。充電設備の新設に際しても、“真”の合意形成が出来るかどうかを導入の可否を左右することとなります。

< Q6 >

その総会決議ですが、充電設備の設置に関して「普通決議」でいいのか「特別決議」を要するのか判断に迷っています。また、必要に応じて管理規約や使用細則の見直しもしなければならぬと聞きました。一体どうすればいいのか、アドバイスをお願いします。

< A6 >

前段に関しては「普通決議」で十分とされています。マンション標準管理規約の第47条関係コメントには「集会室、駐車場、駐輪場の増改築工事などで、大規模なものや著しい加工を伴うものは特別多数決議により（以下、省略）」と記載されています。大規模な工事にならない限り「普通決議」で問題ないとの判断です。

また、後段については、充電設備を専用とし、駐車料金に定額で上乗せして使用料を徴収する方式を採用する場合、駐車場使用細則を一部変更（要、普通決議）するだけで対応可能と考えています。

復習として、分譲マンションは建物とその敷地で成り立っており、建物については専有部分に対する「区分所有権」と共用部分に対する「共有持分権」、また、敷地については「敷地利用権」という3つの権利で区分所有関係が構成されています。そして、その分譲マンションの駐車場はマンション標準管理規約で「附属施設」と位置付けられており、管理規

約の定めによって「区分所有者全員の共有」＝「共用部分」として扱われます。

質問された分譲マンションの駐車場の増改築工事に関しては、マンション標準管理規約の第47条関係コメントに「集会室、駐車場、駐輪場の増改築工事などで、大規模なものや著しい加工を伴うものは特別多数決議により（以下、省略）」と記載されています。よって、これを裏読みすると、大規模あるいは著しい加工を“伴わない”充電設備の新設工事は「普通決議」で問題ないという解釈にたどり着きます。

そもそも、区分所有法にも「共用部分の変更（その形状または効用の著しい変更を伴わないものを除く）は、区分所有者および議決権の各4分の3以上の多数による集会の決議で決する」（第17条）と記載されています。あいにく「著しい変更」の程度については説明がないため、最終的には個別判断になりますが、第47条コメントでは「バリアフリー化の工事」や「耐震改修工事」も普通決議で可能としています。その相対比較により類推すると、充電設備の新設工事が「普通決議」で問題ないとするのに無理はないでしょう。

続いて、管理規約や使用細則の見直しについてですが、充電設備を「専用」とし、駐車料金に定額で上乗せして使用料を徴収する方式を採用する場合、駐車場使用細則を一部変更するだけで対応可能と考えています。

ここでいう「専用」とは、駐車場1台に対して充電設備も1台設置されているという意味です。Q5で紹介した既存マンションでは、どちらも平置き駐車場すべてに充電コンセントを新設していました。こういうケースが「専用」となります。複数の自動車が1台の充電設備を交互に利用する「共用」の場合と対比した表現です。

話を使用細則の見直しに戻しますが、一部とはいえ細則の変更が必要になりますので、総会を開催して「普通決議」を経なければなりません。参考になるよう、文末にマンション計画修繕施工協会の充電設備導入マニュアルに掲載されている駐車場使用細則の修正例を転載しました。下線部分が修正（追加）された箇所です。ご活用ください。

【まとめ】

昨年（2021年）の電気自動車の販売台数は乗用車全体のわずか0.9%でした（日本自動車販売協会連合会）。車両価格の高さや走行距離の短さがネックとなり、ガソリン車から買い換えられない人が多くいるのでしょうか。気持ちは分かります。しかも、足もとでは電気料金の値上げが著しく、今すぐ電気自動車に買い換える理由は薄れるばかりです。

しかし、一戸建て・マンションを問わず、自宅で手軽に充電できるようになれば状況は大きく変わるはずです。「おうち充電」を契機に「ガス欠」ならぬ「電欠」の心配から解放されれば、販売台数の増加にもつながるでしょう。

電気自動車の普及とインフラの整備は表裏一体です。すでに一戸建て住宅では充電設備の導入が進んでいます。今後、同様に既存マンションでも導入が進むかどうかは、読者の皆さん次第です。まずは検討を始めてみませんか。本稿が、そのきっかけになることを願ってやみません。

【駐車場使用細則】（修正例）

出典：（一財）マンション計画修繕施工協会

2022年8月 既存の分譲マンションへの電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド車（PHEV）充電設備導入マニュアル（2021年4月電気事業法改正対応版）

第1条（趣旨）

この細則は、〇〇マンション管理規約（以下「規約」という。）第18条（使用細則）の規定に基づき、規約第15条（駐車場の使用）に規定する駐車場の管理又は使用に関し、必要な事項を定めるものとする。

第2条（定義）

この細則において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 管理組合 規約第6条（管理組合）第1項に規定する〇〇マンション管理組合をいう。
- 二 駐車場使用契約 規約第15条（駐車場の使用）第1項に規定する駐車場使用契約をいう。
- 三 管理費等 規約第24条（管理費等）に規定する管理費

等をいう。

- 四 使用料 規約第28条（使用料）に規定する駐車場使用料その他敷地及び共用部分等に係る使用料をいう。
- 五 理事長 規約第33条（役員）に規定する理事長をいう。
- 六 総会 規約第40条（総会）に規定する総会をいう。
- 七 理事会 規約第49条（理事会）に規定する理事会をいう。
- 八 駐車場使用者 管理組合と駐車場使用契約を締結して駐車場を使用する区分所有者をいう。

九 充電設備付駐車場使用者 管理組合と充電設備付駐車場使用契約を締結して駐車場を使用する区分所有者をいう

第3条（使用の申込み）

駐車場使用契約の申込みは、別記様式第1による書面（以下「契約申込書」という。）書面を理事長に提出してしなければならない。ただし、区分所有権を有しない者は申込みをすることができない。

- 2 区分所有者は、2以上の駐車場使用契約の申込みをすることができない。一の専有部分につき2以上の区分所有者が存在する場合であっても、同様とする。
- 3 次の各号の一に該当する場合には、区分所有者は、駐車場使用契約の申込みをすることができない。
 - 一 管理費等、使用料、その他の管理組合へ納入すべき費用の納入を〇月以上滞納しているとき。
 - 二 所有する専有部分を他の区分所有者又は第三者に貸与しているとき。
 - 三 管理組合と駐車場使用契約を既に締結しているとき。

第4条（契約申込受付台帳への登録）

理事長は、契約申込書を受理したときは、契約申込受付台帳に登録するものとする。

- 2 前項の登録の順位は、契約申込書の受理の前後による。
- 3 登録を受けた区分所有者が、前条第3項各号の一に該当するに至ったとき又は該当することが判明したときは、理事長は、その登録を削除することができる。登録を受けた区分所有者が、その所有する専有部分を他の区分所有者又は第三者に譲渡したときも、同様とする。

第5条（契約者の決定等）

理事長は、契約申込受付台帳の登録順に駐車場使用契約を締結しようとする区分所有者（以下「契約予定者」という。）を決定する。駐車場使用契約の解除又は解約により駐車場使用契約が終了する場合において、その駐車場について新

たに契約予定者を決定するときも、同様とする。

- 2 前項の規定により契約予定者を決定したときは、その者の契約申込受付台帳の登録を消除する。

第6条（駐車場使用契約の締結）

理事長は、前条第1項の規定に基づき契約予定者を決定したときは、遅滞なく、別記様式第2による書面（以下「駐車場使用契約書」という。）でその契約予定者と駐車場使用契約を締結するものとする。

- 2 理事長が契約予定者に対し、駐車場使用契約を締結すべき旨を通知したにもかかわらず、この通知から○日以内に駐車場使用契約書による駐車場使用契約を締結しないときは、その者に係る前条第1項の決定を取消することができる。

第7条（契約期間）

駐車場使用契約の契約期間は、○年間とする。

第8条（駐車区画の指定）

駐車場使用者が使用する駐車場は、駐車場使用契約書に区画の番号を記載することによりその位置を特定する。

- 2 前項の区画の配置については、規約第15条（駐車場の使用）第1項において規定する別添の図に示すものとする。
- 3 駐車場使用者は、使用する駐車場の位置の変更を求められない。

第9条（契約自動車）

駐車場に駐車する自動車は、前条第1項の規定により特定された駐車場にその全体を収容することができるものでなければならない。

- 2 駐車場使用者は、駐車場に駐車する自動車を駐車場使用契約書に記載して特定しなければならない。ただし、駐車場使用契約を締結すべきときに駐車場に駐車する自動車を保有せずこの特定ができない場合には、駐車場使用者がこれを保有した後、すみやかに次項に規定する書面で届け出ることにより、この記載に代えることができる。
- 3 駐車場使用者は、駐車場に駐車する自動車を変更したときは、すみやかに理事長に別記様式第3による書面で届け出なければならない

第10条（駐車場使用料の納入等）

規約第15条（駐車場の使用）第2項の駐車場使用料は、規約第57条（管理費等の徴収）第1項の規定により、駐車場使

用者が当月分を前月の○日までに一括して納入しなければならない。

- 2 前項の駐車場使用料は、**一般駐車場月額○円、充電設備付駐車場○円**とし、一月に満たない期間の駐車場使用料は、一月を30日として日割計算（10円未満の端数は切捨て）した額とする。
- 3 前項の規定にかかわらず、駐車場使用料の額、賦課徴収方法その他の駐車場の管理又は使用に関する事項（これらの変更に関する事項を含む。）について総会の決議があったときは、駐車場使用者は、これに従わなければならない。

第11条（契約の解除等）

理事長は、駐車場使用者が管理費等、使用料その他の管理組合へ納入すべき費用の納入をしない場合において、その支払いの催告にもかかわらず第3条第3項第一号に該当することとなったときは、直ちに駐車場使用契約を解除することができる。

- 2 駐車場使用者が規約第15条（駐車場の使用）第3項に規定する譲渡又は貸与をしたときは、その譲渡又は貸与があった時に駐車場使用契約は効力を失う。
- 3 前二項に規定するほか、駐車場使用者が法令、規約、この細則又は駐車場使用契約書の規定に違反した場合には、その是正及び原状回復の請求に応じないときは、理事長は、理事会の決議を経て駐車場使用契約を解除することができる。

第12条（駐車場使用者からの解約等）

駐車場使用者は、管理組合に対して1月前までに別記様式第4による書面をもって解約の申入れを行うことにより、駐車場使用契約を解約することができる。

- 2 前項の書面による駐車場使用契約の解約の申入れから前条第2項の譲渡又は貸与までの期間が1月未満であるときは、管理組合は、解約申入れの日から1月分の駐車場使用料（駐車場使用契約の失効後の駐車場使用料相当額を含む。）をその者から徴収することができる。ただし、駐車場使用者がその譲渡又は貸与をするまでの間に前項の書面による解約の申入れをしないときは、管理組合は、その譲渡又は貸与があったことを知った日からなお1月を経過する日までの駐車場使用料相当額を徴収することができる。

第13条（禁止事項）

駐車場使用者は、駐車場に工作物を設置し、又はガソリン、オイル、バッテリー、タイヤその他の物品を放置してはな

らない。

- 2 駐車場使用者は、契約自動車以外の自動車を駐車し、又は第三者にこの駐車場を使用させ、若しくは駐車場の使用権を譲渡することができない。

第14条（充電設備付駐車場の使用）

充電設備付駐車場使用者は、次の事項を遵守しなければならない。

- 一 充電器ボックスの鍵は、使用時以外は必ず施錠すること。
- 二 契約電動車の充電以外の目的で充電器を使用しないこと。
- 三 充電器及び施設に損傷、汚損を与えたときは、速やかに管理組合に連絡し、その指示に従うこと。
- 四 充電器を使用する場合は、取扱説明書の内容に従うこと。
- 五 その他、管理組合又は理事会の定める事項及び指示に従うこと。

第15条（明渡し等）

駐車場使用者は、駐車場使用契約が終了する日までに（第11条の規定に基づき契約の解除等がなされた場合にあつては、直ちに）、駐車場を明け渡さなければならない。

- 2 駐車場使用者が前条及び前項の義務を履行しない場合において、本項から第5項までに規定する措置以外の方法によってその履行を確保することが困難であり、かつ、その不履行を放置することによって区分所有者の共同の利益を著しく害することが明らかであるときは、管理組合は、自ら自動車及び残置物の移動その他の必要な措置を講じ、又は第三者をしてこれを講じさせ、その費用を当該駐車場使用者又は前項の義務を履行しない者（以下この条において「義務者」という。）から徴収することができる。
- 3 前項の規定による措置をするには、相当の履行期限を定め、その期限までに履行がなされないときは、当該措置をなすべき旨を示して、あらかじめ義務者に通知を発しなければならない。
- 4 義務者が前項の期限までにその義務を履行しないときは、理事長は、総会の決議を経て、当該措置をする時期及び当該措置に要する費用の概算による見積額を示して、義務者に通知を発するものとする。
- 5 規約第41条（招集手続）第2項及び第3項の規定は、前二項の通知に準用する。

第16条（自動車保管場所使用承諾証明書）

理事長は、駐車場使用者が自動車の保管場所の確保等に関する法律施行規則第1条第1項第一号に規定する書面により、駐車場をその保有する自動車の保管場所として使用することを管理組合が承諾した旨の証明を求めたときは、遅滞なく、その証明を行うものとする。

第17条（事務の委託）

理事長は、この細則に定める事務の全部又は一部を、第三者に委託することができる。

第18条（細則外事項）

この細則に定めのない事項については、規約又は他の使用細則の定めるところによる。

第19条（細則の改廃）

この細則の変更又は廃止は、総会の決議を経なければならない。ただし、この細則の変更が規約の変更を必要とする事項であるときは、規約の変更を経なければ、することができない。

第20条（細則原本）

この細則を証するため、理事長及び理事長の指名する2名の区分所有者が記名押印した細則を1通作成し、これを細則原本とする。

- 2 細則原本は、理事長が保管し、区分所有者又は利害関係人の書面による請求があったときは、これを閲覧させなければならない。この場合において、閲覧につき、相当の日時、場所等を指定することができる。
- 3 理事長は、所定の掲示場所に、細則原本の保管場所を掲示しなければならない。

附 則

第1条（細則の発効）

この細則は、〇〇年〇月〇日から効力を発する。

第2条（経過措置）

規約附則第5条（経過措置）に規定する区分所有者と〇〇会社との間で締結した駐車場使用契約に関する書面は、第6条第1項の規定により締結した駐車場使用契約書とみなす。