

# 管理会社・管理組合それぞれの立場から見たEV充電設備の導入をめぐる現状と期待

e住まい探しドットコム／住宅コンサルタント 平賀 功一

## EVに乗り換えるメリットとは？

わが国の自動車産業は、現在、電動化時代を迎えています。EVシフトを加速させています。その根底にあるのが気候変動や大気汚染への警戒感です。2021年6月、環境対策と経済成長を同時に実現すべく「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。

また、東京都は都内の新築マンションに対し、2025年からEV充電器の設置を都条例により義務付けます。2030年までには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。都内における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。

さらに、別の側面からもEVシフトが求められています。キーワードはV2H（Vehicle to Home）です。V2Hとは、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を指します。

その必要性が如実に感じられるのが巨大地震の発生時でしょう。折りしも、今年（2023年）は関東大震災（大正12年）からちょうど100年。また、今後30年以内に70%程度の確率で首都直下地震が発生すると予想されています。もし、巨大地震により長期間の停電に見舞われた場合、転ばぬ先の杖として役に立つのがEVに搭載されている大容量バッテリー

なのです。電気が使えない生活がいかに不便かは説明するまでもないでしょう。EVの所有には相応のメリットが期待できるわけです。

事実、EVへの関心の高さは数字にも表れており、昨年2022年のEV国内販売台数（軽自動車を含む）は前年比2.7倍（5万8813台）となりました。統計をさかのぼれる2009年以降、過去最高を記録しました。EV比率（乗用車全体に占めるEVの割合）はわずか1.71%ですが、それでも21年（0.59%）比で3倍近く伸びています<sup>(\*)</sup>。政府や自治体からの補助金に加え、各メーカーによる新型車の投入が拡販を後押ししています。こうして動き出した電動化時代への潮流は、今後、さらに加速度を増していくに違いありません。

※日本自動車販売協会連合会（自販連）と全国軽自動車協会連合会（全軽自協）による集計

## マンションに導入済みのEV充電器は全国で約4000基

とはいえ、すべてが順風満帆ではないのも周知の通りです。その一因として、しばしば俎上（そじょう）にあがるのが充電インフラの整備不足です。

経済産業省は前出の「グリーン成長戦略」の中で、充電インフラの整備は電動車の普及と表裏一体にあるとの認識を示しています。遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現したいと標榜しており、公共用の充電器を15万基（急速充電器を3万基、普通充電器を12万基）設置するとの整備目標を掲げ

ています。併せて、普及が遅れている集合住宅への導入促進にも言及しており、政府としてEV充電のしやすさ（利便性）を向上させたい考えです。

ただ、総合マーケティングビジネスの富士経済によると、マンションにおけるEV用充電器の設置基数は全国で約4000基（2022年時点）にとどまっています。普及は遅れているとの認識です。はたして、その理由は何なのでしょう？——

公益財団法人マンション管理センターに問い合わせると、「既存マンションへのEV充電設備の導入に関し、合意形成に関する相談が一番多い」と教えてくれました。

また、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）は「設置コストに対する区分所有者の過剰反応」を指摘します。「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、まるでガソリンスタンドを建設するくらいの大規模工事になると思い違いをしている人が多い」と、リアルな声を聞かせてくれました。電気自動車を持っていない居住者から「自分たちは支払いたくない」との苦言が呈されるのです。利害が対立して意見が噛み合わず、居住者間の合意形成はその“着地点”が見い出しにくくなっているのです。

ユビ電では、マンションに限らずショッピングモールなどの大型施設を含め、すべての駐車場に対して個別の充電設備を設けるためのサービス「WeCharge」を提供しているのですが、「日本では、特に人口の多いところはマンションやアパートが立ち並び、国内全体で約4割、東京都に至っては約7割の人が共同住宅に住んでいます」（白石氏）。その結果、一戸建て住宅であれば所有者の独断で充電設備の導入を決められるのに対し、共同住宅ではそう簡単に話を進められない現状を指摘します。

共用部分を変更するには総会決議が必須となり、区分所有者の多数決に基づき意思決定しなければなりません。そのうえ、管理規約や駐車場使用細則の変更も場合によっては必要となるため、管理会社の

サポートも不可欠です。

国土交通省が立ち上げた「今後のマンション政策のあり方に関する検討会」からは、EV用充電器の設置にかかる議論として「導入費や維持管理費のほか、事故や故障が発生した場合の責任の所在など、管理組合で事後的にトラブルが生じないように配慮する必要がある」との提言がなされています。EV充電器はマンションの共用部分に新設されるため、共用部分の管理者である管理組合に設置責任が課されます。

## 管理会社はEV充電設置の導入に前向き

では視点を換え、今度はマンション管理をつかさどる各プレーヤーの中で、管理会社はEV充電設備の導入に関し、どのようなスタンスを取っているのか見ていきましょう。取材を重ねると、マンション管理各社の動きが見えてきました。今回、東急コミュニティーと三井不動産レジデンシャルサービスに話を聞いて来たのですが、両社とも受託管理組合への導入提案に前向きでした。

東急コミュニティー田園都市支店の河野修平さんは「提案できる管理組合に対しては積極的に進める方針です。特に大規模マンションは来客用の駐車スペースが活用できるので、主体的に提案していけると思っています」と説明してくれました。また、三井不動産レジデンシャルサービスの担当者も「2019年頃から提案を開始しており、無論、中には進展しない管理組合もあるのですが、私の在籍している支店では各マンションのEVニーズを計りながら、臨機応変に受託管理組合に声掛けしています」と話してくれました。

## 充実した補助金がEV充電設備の導入を後押し

続いて、ここからは具体的な導入事例の話に移りましょう。以下、横浜市と東京都の4つの管理組合の成功例を紹介します。

## グランディスタ青葉台（横浜市青葉区）



- ・ 築年数：築19年（2004年2月）
- ・ 総戸数：227戸
- ・ 駐車場台数：205台  
平置き：41台／機械式：164台
- ・ 充電器の設置場所と設置基数：  
来客用駐車場2区画に1基ずつ（合計2基）
- ・ 導入時期：2021年9月
- ・ 設置費用 工事費用：約184万円  
補助金額：約136万円（国と横浜市の合計）  
実質の負担額：約48万円  
戸当たり換算：約2,115円／戸  
（実質負担48万円÷総戸数227戸）
- ・ 管理会社：東急コミュニティー

東急不動産が東急田園都市線「青葉台」駅そばの小高い丘の上に建設した「グランディスタ青葉台」。このマンションでは来客用駐車場2区画に1基ずつ（合計2基）EV充電設備を導入しました。

使い方としては「来客用駐車場と兼用としています。昼間は来客用としての用途に限定し、夜間のみ充電スペースとしても開放しています。こちらのマンションは資産価値を高めたいという意識が強く、また、昨今のEV事情や補助金による実質負担の軽減なども後押しとなり、導入に踏み切りました。実は、このマンションでEVを利用しているのは少数で、将来のための先行投資といった具合です」（東急コミュニティーの河野さん）。そのため、駐車場台数200台に対して充電設備はわずか2基ですが、取り合いになることはないそうです。

また、EV充電設備サービス業者の選定に関し、河野さんは「当時、シェアナンバーワンという触れ込みだったので、私も管理会社から（サービス業者に）声を掛けたら、トントンと話が進みました。一度、管理組合に説明に来てもらったのですが、すぐに決まりました。」

さらに、反対意見がなかったかどうか質問すると、数名から「うちのマンションはEV利用者が少ない」「まだタイミングとして早いのではないか」といった発言はあったものの、「補助金が見える今のうちに設置したほうがいい」（同）との意見が大勢を占めたそうです。

## アルスつくし野デュープレックス（東京都町田市）



- ・ 築年数：築21年（2002年9月）
- ・ 総戸数：233戸
- ・ 駐車場台数：166台  
平置き：75台／機械式：91台
- ・ 充電器の設置場所と設置基数：  
来客用駐車場2区画に1基ずつ（合計2基）
- ・ 導入時期：2022年10月
- ・ 設置費用 工事費用：約335万円  
補助金額：約236万円（国と東京都の合計）  
実質の負担額：約99万円  
戸当たり換算：約4,249円／戸  
（実質負担99万円÷総戸数233戸）
- ・ 管理会社：東急コミュニティー

続いて、こちらも東急コミュニティーが受託管理している低層マンション「アルスつくし野デュープ

レックス」です。同じく、来客用駐車場2区画に1基ずつ（合計2基）EV充電設備を導入しました。

「こちらのマンションはEV所有者が1人いて、その方の発意で検討が始まりました。すぐに理事会へと話が進むのですが、補助金による負担軽減効果が一番の魅力（各理事の納得材料）でした。このマンションの場合、実質負担は3分の1程度になっています。総戸数233戸というスケールメリットが好作用し、戸当たり換算で見ると負担に感じる金額ではありませんでした。よって、理事会でもスムーズに話

がまとまりました」（河野さん）

実際、東京都はEV充電器の設置促進のため、導入費用の支援を積極的に行っています。具体的な支援内容は下図の通りです。平置き式では普通充電設備1基目が最大81万円、2基目以降は1基あたり40万円を上限に設置工事費を助成します。また、機械式の場合は普通充電設備1基目が171万円、2基目以降が86万円を上限に工事費を助成します。さらに、急速充電設備では上限を大幅に拡充し、1基あたり上限309万円（2基目以降も同額）を助成します。

東京都 EV用充電器の導入にかかる補助事業（令和5年度）

□ 充電設備普及促進事業（R5年度予算案：約40.2億）

⇒集合住宅への補助基数を150基→3,100基（R5～6年度分）に大幅拡充

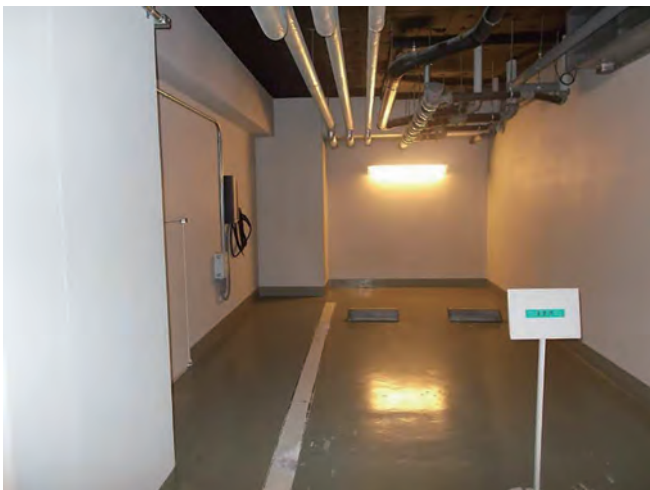
助成対象設備	設備購入費	設置工事費	受変電設備改修費
超急速充電設備 (出力90kW以上)	全額 (機種ごとの上限あり)	上限500万円	上限435万円
急速充電設備 (出力10kW以上)		上限6万円/kW or 上限309万円/基 (いずれか低い方)	
普通充電設備 V2H充放電設備 充電用コンセントスタンド	半額 (機種ごとの上限あり)	上限81万円（1基目） 上限40万円（2基目以降）	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> <b>拡充</b>                      機械式駐車場の場合、                      上限を拡充                 </div>
充電用コンセント		上限60万円（1基目） 上限30万円（2基目以降）	

□ 新規事業（R5年度予算案：約0.6億円）

名称	補助概要	補助対象者
マンション充電設備導入調査経費補助	都内マンション管理組合がEV充電設備の設置を検討する際に、本協議会に参加する充電事業者に依頼する調査・提案書作成に係る経費を支援	都内マンション管理組合（充電事業者）
マンション充電設備ランニング経費補助	充電設備を先行的に多数導入し、別途電気の引込工事を行う都内マンションに対し、上記の導入調査の活用を条件に、新たに契約した電気料金（基本料金）を支援	都内マンション管理組合

(出所) 国土交通省「マンション管理の適正化に向けて」92ページより転載  
<https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001632566.pdf>

東京都港区内の既存マンション



- ・ 築年数：築17年（2006年2月）
- ・ 総戸数：46戸
- ・ 駐車場台数：52台  
平置き：12台／機械式：40台
- ・ 充電器の設置場所と設置基数：  
来客用駐車場に1基
- ・ 導入時期：2019年8月
- ・ 設置費用 工事費用：約230万円  
補助金額：約213万円（国と東京都の合計）  
実質の負担額：約17万円  
戸当たり換算：約3,695円／戸  
(実質負担17万円÷総戸数46戸)
- ・ 管理会社：三井不動産レジデンシャルサービス

3例目として、今度は三井不動産レジデンシャルサービスが受託管理しているマンションの導入事例を紹介します。

「導入のタイミングは（今から4年前と）割と早かったですね。提案は弊社から行いました。その理由は補助金が活用できる点です。このマンションは国からの補助金だけではなく東京都からも補助金が受けられるので、かなり（管理組合にとって）メリットがあると感じました」と三井不動産レジデンシャルサービスの担当者は当時を振り返ります。「結果的に現在も継続されていますが、その当時から補助金はいつ終了してもおかしくないという焦（あせ）りの気持ちがあり、管理会社としても前倒しの提案という運びになりました」

では、居住者の反応はどうだったか聞いてみると「補助金が使えて負担が少ないのであれば、資産価値にもつながるし、反対する理由はないと好意的でした。このマンションでは来客用駐車場に1基EV充電器を導入したのですが、その設置がシェア型だった点も好感されました」

「もともとEV所有者は少なかったのですが、充電設備の導入によりガソリン車から買い替えた人は2名でした。先述の通り、潜在的なEVニーズがあったわけではなく、管理会社が先導的に設置を提案したという流れです。そのため、（4年が経過した現在）EV充電設備が頻繁に使われているかというところ、そうでもありません」（担当者）

### 東京都渋谷区内の既存マンション



- ・築年数：築20年（2003年11月）
- ・総戸数：144戸
- ・駐車場台数：100台
  - 平置き：4台／機械式96台
- ・充電器の設置場所と設置基数：  
エントランスのスロープ脇スペースに2基
- ・導入時期：2019年8月
- ・設置費用 工事費用：約350万円
  - 補助金額：約328万円（国と東京都の合計）
  - 実質の負担額：約22万円
- 戸当たり換算：約1,527円／戸  
（実質負担22万円÷総戸数144戸）
- ・管理会社：三井不動産レジデンシャルサービス

最後、4例目は東京都渋谷区内のマンションです。こちらは充電器の設置基数は2基でした。「前述した港区内のマンションと担当者が同じなので、導入提案・充電器の設置いずれも同じ時期になります。居住者のEVニーズも大差なく、利用実績を見ると1台・2台といった程度です。われわれ管理会社からの提案になります」（担当者）

## 取材したマンションすべてが「シェア型」だった

読者の皆さんは、お気づきになったでしょうか。今回、取材したマンションすべてがシェア型のEV充電器でした。

この点について、三井不動産レジデンシャルサービスの担当者は「全区画に充電設備を導入するとすると、その分、費用もかかり、居住者の賛成が得られにくくなるのではないかと推察します。さらに「EV充電機器の進歩はめざましく、充電設備の規格の変更も考えられる」と付け加えます。

取材中、EV設備のサービス業者から全区画への設置提案はなかったか質問したのですが、東急コミュニティー・三井不動産レジデンシャルサービスどちらの担当者も「なかった」と答えています。

同じ疑問をEV充電サービスの管理・運営を行うユビ電にもぶつけてみると、「EV所有者が数名であ

れば特に問題はありますが、充電設備よりEV台数が多くなると（シェア型は）問題が起こりやすくなります」（白石さん）とトラブルの発生を心配します。

「たとえばシェア型の6kW普通充電設備を導入した場合、1回の充電時間は3～6時間です。走行距離に換算すると、充電3時間で180km、同6時間で360km走行可能です。しかし、3～6時間を待たずして充電したい車が現れると、前の車が移動しない限り充電できません。このような渋滞が頻繁に繰り返されると、トラブルになる恐れがあります。EV充電もスマホ充電と同じです。普段、スマートフォンはシェア型充電器で充電されていません」

さらに「それならば急速充電設備を導入し、駐車時間を短縮する方法も考えられますが、たとえば50kWの急速充電設備を導入した場合、どうにか導入コストは補助金でまかなえたとして、電気代は基本料金だけで毎月10万円程度かかります。これでは管理組合として難しい運営になるのではないのでしょうか」（白石さん）。このように管理組合は「費用」対「効果」を意識しながら、居住者ニーズを満足させるための“答え”を探さなければならないのです。

## まとめ

乗用車の電動化への流れが後退する可能性は考えにくいでしょう。EVの普及を遅らせている3大要因「高い車両価格」「短い航続距離」「長い充電時間」も、いずれは気にならなくなると個人的には期待しています。環境対策と経済発展は二律背反の関係ではありません。地球温暖化は待つてはくれません。EVへの買い替えには災害に対するレジリエンス（強靱性）の向上も見込めるのです。本稿がEVシフトへの検討のきっかけになることを願っています。