

令和6年度共同住宅用 EV充電設備整備促進 サポートセミナー(第1回)

令和6年8月

※このセミナーは、神奈川県がENECHANGE株式会社に委託して行います。

本日のアジェンダ

第1部

EV充電のしくみ

EV充電設備について

主な電気自動車の充電時間

EV普及率・普及台数

第2部

マンションでのEV充電設備に関するトピック

整備にあたっての課題とその解決方法

整備後のトラブル事例とその解決方法

整備にかかる費用

第3部

国の補助制度

神奈川県補助制度

第4部

充電サービス事業者の活用

検討から整備までの流れ

整備するメリット

充電サービス事業者一覧

まとめ

第5部

質疑応答

EV充電のしくみ

国内で販売されているEV（電気自動車）、PHV（プラグインハイブリッド車）の充電口は、主に普通充電と急速充電の2口用意されています。一方、海外メーカー製の一部車両には例外もあり、例えばテスラはオリジナルの充電口が1つとなり、日本において一般的に普及している普通充電器もしくは急速充電器を利用する際には、専用のアダプターを取り付けて充電を行います。

一般的な電気自動車



アウトランダー-PHEV



日産リーフ

テスラ社製の電気自動車



テスラ

EV充電設備について（普通充電設備と急速充電設備の違い）

EV充電設備には、以下のようにいくつかの種類があります。それぞれにメリット・デメリットがありますので、違いを理解した上で選定する必要があります。

充電設備の種類

	普通充電設備			急速充電設備
	コンセントタイプ	ケーブル付き		
出力	3kW	3kW	6kW	10～150kW
				
利用方法	車両純正の専用ケーブル*をコンセントに接続して利用	充電器のコネクターを車両の給電口に直接接続		
メリット	機器が安価	コンセントに比較して手順が少ない	比較的充電時間が短い	充電時間が短い
デメリット	専用ケーブルの出し入れの手間がかかる 充電に時間がかかる	充電に時間がかかる	3kWに比べると受電設備容量が必要	機器・工事費が高額 充電終了後に車両移動が必要

*専用ケーブルは車両購入時に付属又はオプション部品として自動車販売店から購入

主な電気自動車の充電時間（1）

EVの車種によって対応する充電出力が異なります。また、バッテリーの容量も車種によって異なるため、満充電までにかかる時間も車種によって異なります。

国内販売車種別の充電時間（1）

メーカー	車名		バッテリー容量	最大充電出力		充電時間		
				普通	急速	3kW	6kW	急速* (80%まで)
日産	サクラ		20kWh	2.9kW	30kW	8時間 (2.9kW)	-	40分
	リーフ		40kWh	3.0kW	50kW	16時間	8時間	40分
			60kWh	6.0kW	100kW	23.5時間	12.5時間	60分
	アリア		66kWh	6.0kW	130kW	25.5時間	12.0時間	65分
トヨタ	bZ4X		71.4 kWh	6.6kW	150kW	21時間	12時間	60分
レクサス	RZ450e		71.4 kWh	6kW	150kW	21時間	12時間	60分
三菱自動車	eKクロスEV		20kWh	2.9kW	30kW	8時間 (2.9kW)	-	40分

※50kWの場合

※上記は参考です。詳しくは各メーカーへお問い合わせください。

主な電気自動車の充電時間 (2)

国内販売車種別の充電時間 (2)

メーカー	車名		バッテリー容量	最大充電出力		充電時間		
				普通	急速	3kW	6kW	急速* (80%まで)
ヒョンデ	IONIQ5		58kWh	10.5kW	101kW	20時間	10時間	70分
BMW	iX3		80kWh	9.6kW	150kW	27時間	14時間	96分
BYD	ATTO3		58.56kWh	6.0kW	85kW	20時間	10時間	70分
VW	ID.4		77kWh	6.0kW	90kW	26時間	13時間	62分
Audi	Q4 e-tron		82kWh	11kW	135kW	27時間	14時間	61分
メルセデス	EQE		90.6kWh	11kW	170kW	31時間	16時間	105分

※50kWの場合

※上記は参考です。詳しくは各メーカーへお問い合わせください。

主な電気自動車の充電時間 (3)

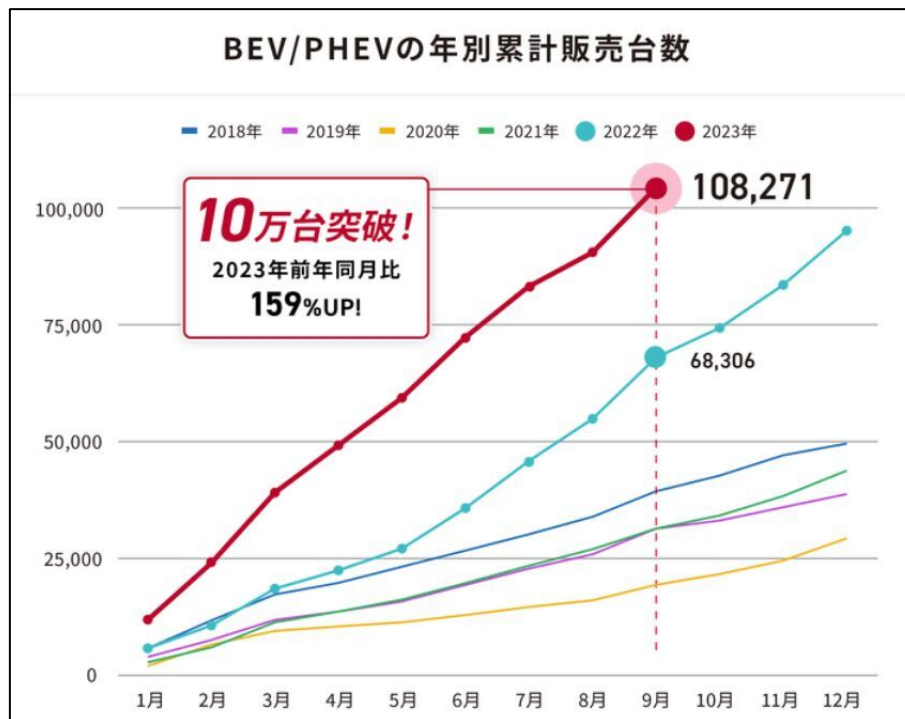
国内販売車種別の充電時間 (3)

メーカー	車名		バッテリー容量	最大充電出力		充電時間		
				普通	急速	3kW	6kW	急速* (80%まで)
マツダ	MX-30		35.5kWh	6kW	50kW	12時間	5時間	43分
スバル	ソルテラ		71.4kWh	6.6kW	150kW	21時間	12時間	60分
テスラ	モデル3		54kWh	11kW	170kW	13時間	7時間	20分 (テスラSC※)
	モデルY		57.5kWh	11kW	250kW	18時間	9時間	35分 (テスラSC※)
	モデルX		100kWh	11kW	250kW	33時間	17時間	52分 (テスラSC※)

※50kWの場合 テスラはスーパーチャージャー 250kWにおける50%充電
 ※上記は参考です。詳しくは各メーカーへお問い合わせください。

EV普及率・普及台数

国内で販売されたEVおよびPHEVの新車販売台数は2023年1月～9月の累計で10万8271台となり、初めて年間累計販売台数が10万台を突破しました。



神奈川県におけるEV/PHEVの普及台数（2009年～2022年総計）は約3万台弱で、全国3番目に位置していますが、人口1万人あたりの普及台数は27番目に留まっており、今後の増加が見込まれます。

※画像出典：ENECHANGE

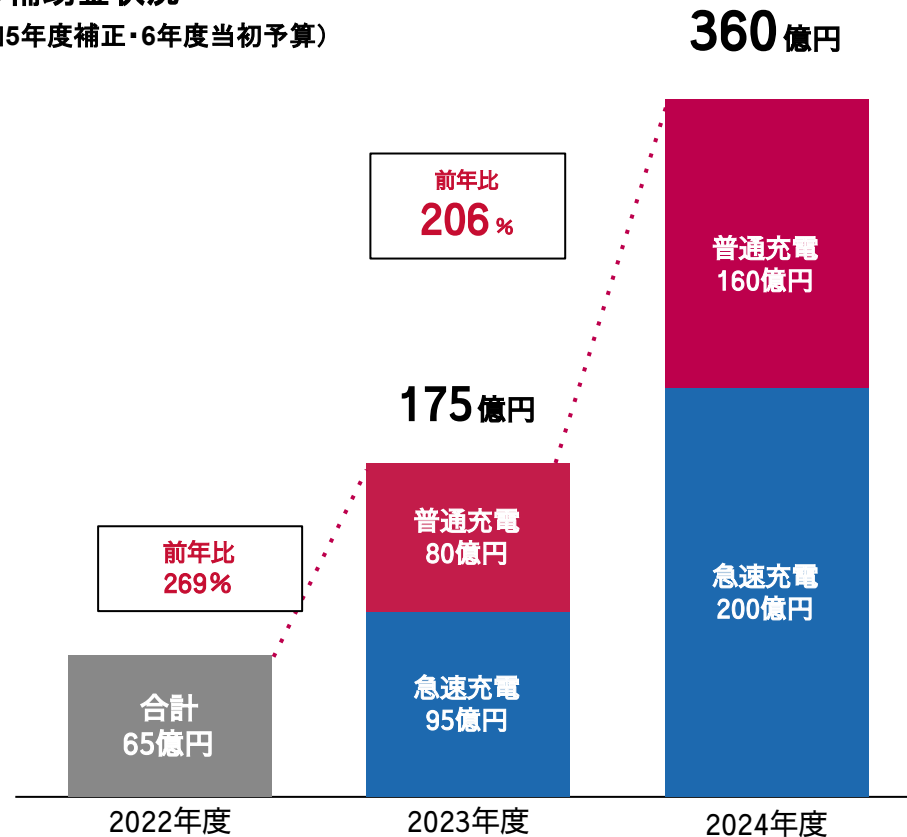
マンション等のEV充電設備の整備に関するトピック（1）

①国の充電インフラ補助金の拡充

経済産業省は、2030年までの充電器設置目標を15万口から30万口に倍増し、令和6年度は、マンションなどへの普通充電器の設置に対する補助金について、前年比2倍の予算を確保しました。

国の補助金状況

（令和5年度補正・6年度当初予算）



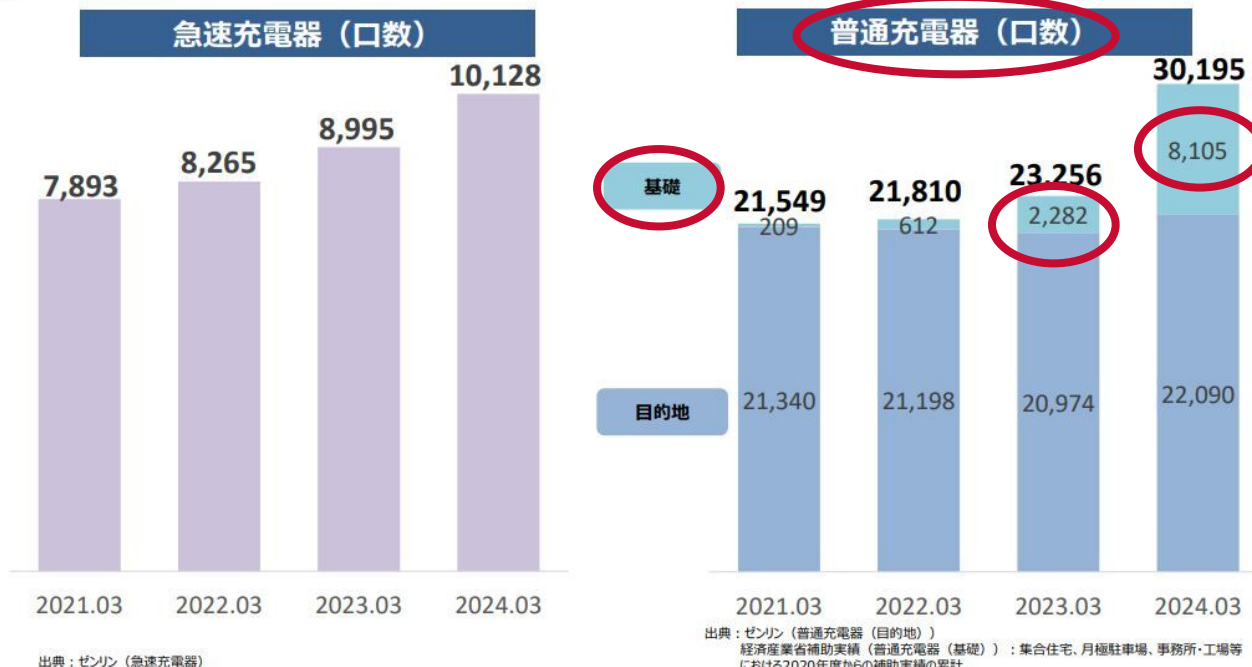
マンション等のEV充電設備の整備に関するトピック（2）

②マンション等の普通充電器の整備・普及状況

経済産業省によると、マンションを含む基礎充電において、普通充電器の設置口数が2023年の2282口から2024年には8105口へと大幅に増加。補助金活用により普及が進んでいることがわかります。

急速充電器・普通充電器の整備状況

- 23年度末（24年3月）時点で、急速・普通を合わせて約4万口の充電器が整備されている。
- 急速充電器に、前年度末と比較して約1100口増加し、1万口を超えた。
- 普通充電器は、集合住宅等で前年度末から約5800口増加するなど、合計3万口を超えた。



マンションでのEV充電設備の整備に関するトピック (3)

③神奈川県内新築分譲マンションでの主な導入事例 (予定)

- ・ THE TOWER 湘南辻堂 2025年9月竣工予定 売主：リストデベロップメント株式会社
共用充電設備を装備。
- ・ グレーシア横浜 2025年5月竣工予定 売主：相鉄不動産株式会社
専用駐車場にEV充電設備を導入。
- ・ プレミスト宮崎台RISETERRACE 2025年4月竣工予定 売主：大和ハウス工業株式会社
専用駐車場7区画にEV充電設備を導入。
- ・ ヴェレーナ玉川学園前 2025年5月竣工予定 売主：大和地所レジデンス株式会社
一部区画にEV充電スタンドを導入。
- ・ ワザック横濱新杉田 2025年7月竣工予定 売主：株式会社日本ハウスホールディングス
平置駐車場にEVコンセントを設置。
- ・ ブランズタワー橋本 2026年6月竣工予定 売主：東急不動産株式会社ほか
専用駐車場にEV充電器対応区画を用意。
- ・ プラウドタワー相模大野クロス 2025年11月竣工予定 売主：野村不動産株式会社
敷地内駐車場の全ての区画にEVコンセントを設置。

マンションでのEV充電設備の整備に関するトピック（4）

- ④東京都の建築物環境計画書制度に登録された集合住宅のデータでは、工事完了済みの集合住宅におけるEV充電器の設置割合は5%とまだ低い状況ですが、これから建設される計画中の集合住宅への設置割合は18%となっており、今後増加する傾向にあることが見えます。

関連URL https://www7.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/building/area_select.html

- ⑤東京都では、令和7年度より新築物件におけるEV充電設備の設置が義務化されます。（適用条件あり）

- 将来のZEV普及の社会を見据えた充電設備の整備を促進するため、ZEV充電設備が一定台数設置できるよう、新築時に備えるべき基準を新設
- 新建物稼働後の使用者ニーズに応じた増設に円滑に対応できるよう、充電設備の設置とともに、配管等を整備する基準とする。

【充電設備の整備基準】

	整備基準の適用条件	実装整備基準	配管等整備基準
専用駐車場	5以上の区画を有する専用駐車場を設ける場合	区画の20%以上に整備 上限：10台	区画の50%以上に整備 上限：25台
共用駐車場	10以上の区画を有する共用駐車場を設ける場合	1区画以上に整備 上限：設定しない	区画の20%以上に整備 上限：10台

※ 専用駐車場：建物を継続的に利用する者（建物所有者や占有者（テナント、賃貸住宅における居住者等））が、契約などにより自家用若しくは事業用に使用する特定の自動車のための駐車場

※ 共用駐車場：建物所有者や占有者以外の者が一定時間駐車する駐車場で、不特定の自動車のための駐車場

画像出典：東京都環境局 建築物環境計画書制度「改正概要」からの抜粋
https://www7.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/building/outline_2025.html

整備にあたっての課題とその解決方法（概要）

充電設備整備にあたっては、以下のような質問が多く寄せられます。

	課題	解決方法例
1	理事会での提案方法がわからない	充電サービス事業者やマンションアドバイザーに相談することでサポートを得ることが可能です。
2	専用車室につけるか共用部分につけるか迷っている	専用車室への設置、共用部分への設置それぞれにメリット、デメリットがありますが、現状のEVの普及率では共用部分の設置で充電器の稼働率を上げることもできます。
3	受電容量が足りない	キュービクルの増設を行う方法のほか、充電器を設置する場合には特例的に専用線を引き込むことも可能です。
4	EV所有者からの料金徴収をどうしたらよいかわからない	充電サービス事業者が料金徴収を行います。専用WEBページでの利用状況確認なども可能です。
5	機械式駐車場に設置したい	主要な機械式駐車場メーカーでは、充電器を装備した機械式駐車場を提供しています。
6	来客用駐車場への設置の場合、充電利用のための利用ルールが必要	予約システム利用により、予め予約を行うことで希望する時間での充電が可能となります。
7	EVに関心の無い方の同意が得にくい	将来的に必要な設備との理解はあるため、補助金を活用し廉価で整備できることもご理解いただくことで合意を得やすくなります。

整備にあたっての課題とその解決方法（1）

【課題1】

理事会での提案方法がわからない

【解決方法】

多くの場合、充電サービス事業者が理事会での提案までサポートします。
また、マンションアドバイザーの協力を得る方法もあります。



東京都が主催した無料相談会の様子

整備にあたっての課題とその解決方法（2）

【課題2】

専用車室につけるか共用部分につけるか迷っている

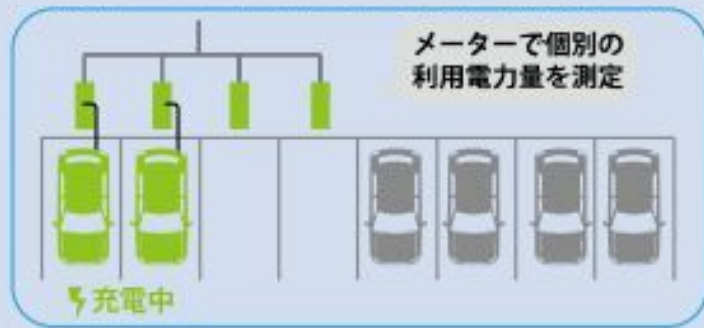
【解決方法】

専用車室への設置、共用部分への設置それぞれにメリット、デメリットがありますが、現状のEVの普及率では共用部分の設置で充電器の稼働率を上げることもできます。また、国の補助金により駐車場台数が20台までの場合は、全車室への設置も可能。

専用車室への設置

【メリット】 EV所有者専用の駐車場所で充電可能

【デメリット】 EV所有者分の充電設備準備が必要
充電設備の稼働率が低い



共用部分への設置

【メリット】 最小限の設置基数
充電設備の稼働率が高い

【デメリット】 利用ルールの設定が必要



整備にあたっての課題とその解決方法（3）

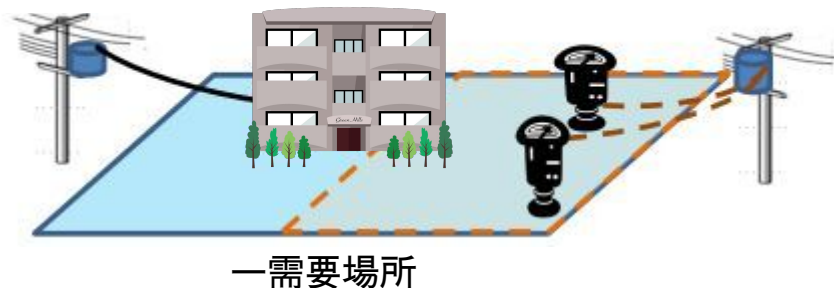
【課題3】

受電容量が足りない

【解決方法】

キュービクルの増設を行う方法の他、特別措置※として充電器を設置する場合には特例的に専用線を引き込むことも可能です。

通常の場合
1つの需要場所 (敷地)には1 つの電力引込の みが可能



充電器を 設置する場合
既存の電力引込 に加え、充電器 専用の引込をす ることが可能
↑
受電容量が足りない 場合の対策とし て有効

※特別措置：充電器を設置する場合に、同一敷地内において複数の電気需給契約が可能となる特例のこと。

※特別措置による電力会社による引込は低圧の場合、50kVAまでとなります。
50kVA超の場合は高圧引込となります。

整備にあたっての課題とその解決方法（4）

【課題4】

EV所有者からの料金徴収をどうしたらよいかわからない

【解決方法】

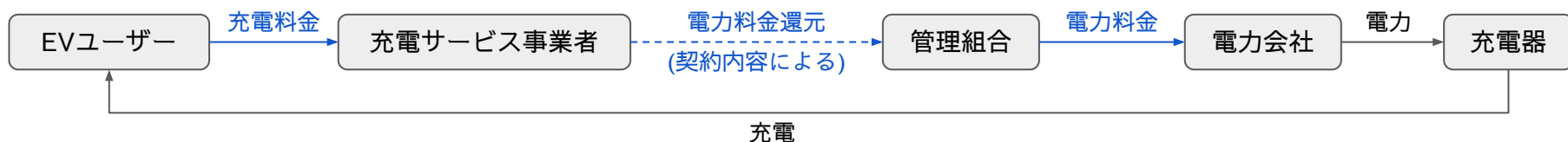
充電サービス事業者が料金徴収を行います。専用WEBページでの利用状況確認なども可能です。

充電器利用方法の例（アプリ）



管理組合向け利用実績WEBページの例

充電履歴一覧									
15件中 10件 表示中									
トランザクションID	充電器番号	シリアル番号	充電開始要求日時	充電開始日時	充電終了日時	充電時間	充電電力量	支払額	オーナー還元額
e38ad78d5d2264	190010	A220300033	2022 04/16 14:34	2022 04/16 14:34	2022 04/16 16:05	90	4.4	278.0	0.0
79edf18563dac9e	130007	A220300040	2022 04/16 08:12	2022 04/16 08:12	2022 04/16 14:04	351	15.8	1187.0	0.0
c2466b658d6f13d	190010	A220300033	2022 04/15 12:32	2022 04/15 12:32	2022 04/15 14:02	90	4.5	278.0	0.0
ff49b079513677	190010	A220300033	2022 04/15 12:26	2022 04/15 12:27	2022 04/15 12:27	0	0.0	0.0	0.0



整備にあたっての課題とその解決方法（5）

【課題5】

機械式駐車場に設置したい

【解決方法】

現在では、機械式駐車場でも設置機器の種類や周辺環境によってはEV充電器の設置が可能です。主要な機械式駐車場メーカーでは、充電器を装備した機械式駐車場を提供しています。昇降横行式、垂直昇降ピット式、タワー式、垂直循環式などの機械式駐車場では、パレット部分に充電器を設置することで、パレットと充電器が一体となって移動するため、移動中も安全に充電できます。



機械式駐車場への充電器設置例
株式会社IHI扶桑エンジニアリングHPより



機械式駐車場への充電器設置例
新明和工業株式会社HPより

整備にあたっての課題とその解決方法（6）

【課題6】

来客用駐車場への設置の場合、充電利用のための利用ルールが必要

【解決方法】

- ①予約システムの利用により、予め予約を行うことで希望する時間での充電が可能となります。
- ②予約システムが無い場合でも、空車通知などアプリを活用した円滑な運用が可能なシステムを用意しているサービスもあります。
- ③来客用駐車場の利用ルールが既にある場合は、充電器利用の場合も同様の運用を適用することでEVを利用されない方の不満を低減できる場合もあります。



整備にあたっての課題とその解決方法（7）

【課題7】

マンション管理組合の中でEVに関心の無い方の同意を得にくい

【解決方法】

EVに関心がないと設置検討が先送りがちになります。将来的には設置が必要と理解しているものの今は必要無いと思う方は多くいらっしゃいます。

そこで費用の点が理由の場合は、補助金の活用が可能なこの時期であれば廉価に導入できるが、将来的には自己負担での導入になる可能性があることをご理解いただくようにされてはどうか。補助金は申請者が相対的に少ない今だから利用できるものであり、将来的に継続が保証されているものでは無いため、機会損失につながりかねないことをご理解いただいた上で、導入可否をお決めいただくことをお勧めします。

一方で費用の点以外では、EV充電器は今後のマンションの必須設備になると予測されており、使わない方もいるエレベータ同様に設置されないことがマンションの資産価値の維持にマイナスの影響を与える可能性が生じてくることをご案内ください。

整備後のトラブル事例とその解決方法（概要）

整備後のトラブル事例です。

	事例	解決方法例
1	充電器設置区画にガソリン車が停車したままになっており、充電できない	運用ルールを定めましょう。
2	充電器に車がぶつかり破損し利用不能となった	設置場所に関し要検討。 車の所有者の車両保険での対応。

整備後のトラブル事例とその解決方法（1）

【事例1】

充電器設置区画にガソリン車が停車したままになっており、充電できない

【解決方法】

・対象の区画にカラーコーンを設置。カラーコーンにはEV専用と明示しガソリン車の駐車禁止をアナウンス。来客用などの用途を兼ねガソリン車の駐車を許容する場合は、予約システムの導入など運用ルールを検討。

なお、EV充電の利用が重なっている場合は充電器増設を検討。

整備後のトラブル事例とその解決方法（2）

【事例2】

充電器に車がぶつかり破損し利用不能となった

【解決方法】

車の所有者が明らかな場合は、その所有者の車両保険にて修理対応をいただくようにしてください。サービス事業者によっては自社負担での修理対応を行う場合もありますので、サービス事業者にお問合せください。

充電器の設置場所が不適切である場合は充電器の設置場所に関し、サービス事業者等に相談の上、移設をご検討ください。

整備にかかる費用（1）

充電器の整備にかかる費用は、選択する機器の種類や当該建物の状況に応じた工事の規模によって大きく異なります。

モデルケース①

既存受電方式が低圧受電の場合など共用部の余剰が少ないケースで、共用部から電源供給をする場合を想定した、壁付けコンセント型普通充電器（3kW）を1台設置するケース。

モデルケース②

新たな受変電設備を設けたり増強したりせずとも共用部から12kW程度の容量が確保できるケースで、共用部から電源供給をする場合を想定した、壁付けコンセント型普通充電器（3kW）を4台、又は壁付けケーブル型普通充電器（6kW）を2台設置するケース。

モデルケース③

特別措置を利用して、壁付けコンセント型普通充電器（3kW）を、低圧受電で、駐車場10台分にポールで設置するケース。

モデルケース④

特別措置を利用して、6kWの壁付けケーブル付普通充電器を、高圧受電で、駐車場10台分にポールで設置するケース。

モデルケース⑤

特別措置を利用して、単相電源30kW出力の急速充電器1台を、低圧受電で設置するケース。

モデルケース⑥

特別措置を利用して、三相電源90kW出力の急速充電器1台を、高圧受電で設置するケース。

出典：マンション計画修繕施工協会「充電設備導入マニュアル」

※特別措置：充電器を設置する場合に、同一敷地内において複数の電気需給契約が可能となる特例のこと。P.16参照

整備にかかる費用（2）

一般社団法人マンション計画修繕施工協会の発行する「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）充電整備導入マニュアル」では、代表的なモデルケースについて以下のように費用を試算しています。

マンション計画修繕施工協会試算による普通充電器設置にかかる費用

	モデルケース①	モデルケース②		モデルケース③	モデルケース④
電源供給元	共用部分電盤	共用部分電盤		特別措置利用 低圧受電	特別措置利用 高圧受電
電源	単相200V	単相200V		単相200V	単相200V
普通充電器の種類	壁付けタイプ	壁付けタイプ		壁付けタイプ +ポール	壁付けタイプ +ポール
	コンセントタイプ 3kW	1.コンセント タイプ 3kW	2.ケーブル付 普通充電器 6kW	コンセントタイプ 3kW	ケーブル付 普通充電器 6kW
設置台数	1台	4台	2台	10台	10台
電源供給方法	既存分電盤から供給	既存分電盤から供給		近隣電柱等 から引込・供給	近隣電柱等から引込 受変電設備から供給
配線・配管距離	約20m(露出)	約30m(露出)		約60m(架空)	約60m(埋設)
工事費用等	約46万円	約121万円	約193万円	約1192万円	約3104万円

画像出典：マンション計画修繕施工協会「充電設備導入マニュアル」

※特別措置：充電器を設置する場合に、同一敷地内において複数の電気需給契約が可能となる特例のこと。P.16参照

整備にかかる費用（3）

マンション計画修繕施工協会試算による急速充電器設置にかかる費用

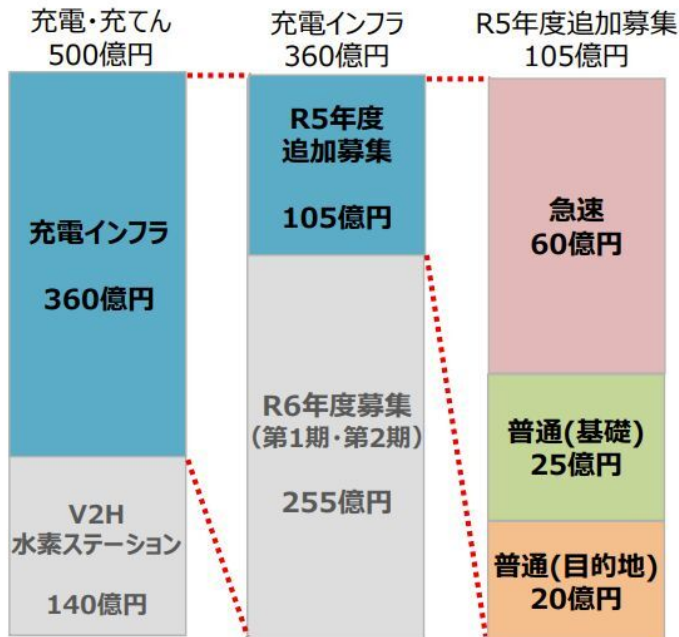
	モデルケース⑤	モデルケース⑥
電源供給元	特別措置利用 低圧受電	特別措置利用 高圧受電
電源	単相200 V	三相415 V
急速充電器の出力	30kW	90kW
設置台数	1台	1台
電源供給方法	近隣電柱等から引込・供給	近隣電柱等から引込、 受変電設備から供給
配線・配管距離	架空距離約20m	埋設距離20m
工事費用等	約804万円	約2734万円

画像出典：マンション計画修繕施工協会「充電設備導入マニュアル」

国の補助制度 (1)

経済産業省の充電インフラ補助金は、一般社団法人次世代自動車振興センターにより執行されています。令和5年度補正・令和6年度当初予算として360億円が配分されました。

予算の配分 (R5補正・R6当初案)



※予算配分は現時点案であり、変更となる可能性がある。

充電インフラ補助金の執行の概要

- 事業実施時期の平準化を目的とし、**合計3回** (R5年度追加募集、R6年度第1期、第2期) **に分けた募集を実施**する。
- 令和4年度補正・令和5年度当初事業の「予備分」において導入した、**一定の基準に基づき受付案件を決定するという方法を維持**する。
- このうち、**R5年度追加募集 (105億円) の概要については、別紙参照**

スケジュールの目安

- 現時点で想定しているスケジュールは右表のとおり。
- 受付がなされなかった申請について、別の期に改めて申請を実施することは可能とする。
- 具体的な受付期間等については決定次第、別途案内する。

		受付期間 (令和6年)	交付決定時期 (令和6年)	実績報告締切
R5 追加	急速	3月	5~6月	R6年11月末
	普通	3月	5~6月	R6年10月末
R6 第1期	急速	5~6月	7月中旬 ~8月	R6年12月末
	普通	5~6月	7月中旬 ~8月	R6年11月末
R6 第2期	急速	8月	11月	R7年1月末
	普通	8月 ~9月中旬	11月 ~12月中旬	R7年1月末

国の補助制度（2）

経済産業省の充電インフラ補助金は、充電設備費の50%、工事費の100%が補助されます。
令和6年度の詳細は、次世代自動車振興センターのHP等をご確認ください。

関連URL <https://www.cev-pc.or.jp/>

一般社団法人 次世代自動車振興センター発行パンフレットより抜粋

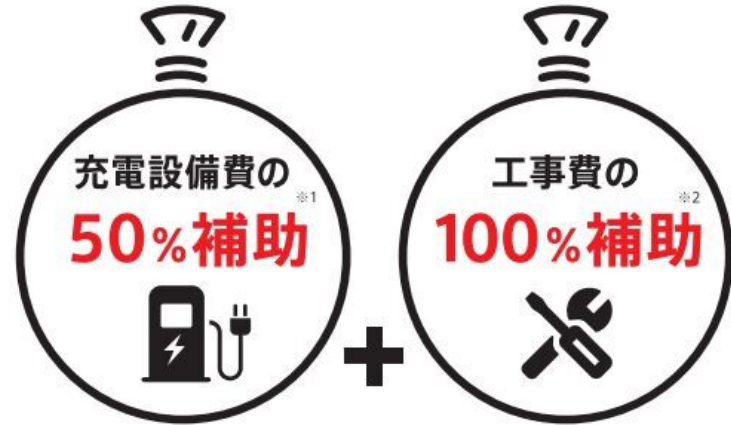
今がチャンス！ 国からの、補助金でおトクに！



多くの方に補助金を利用いただいており、国の補助金「**クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金**」で、EV・PHV用充電設備導入のための補助金が、昨年度の約3倍である約175億円に増やされました。ぜひこのタイミングにご活用ください！

設置費用イメージ例（マンション／平置き駐車場の場合）^{※4}

費用項目	コンセントタイプ(4基)		ケーブル付タイプ(1基)	
	費用	補助額	費用	補助額
充電設備 ^{※1}	4万円	2万円	30万円	15万円
充電設備設置工事費 ^{※3}	150万円	150万円	100万円	100万円
合計	154万円	152万円	130万円	115万円
持ち出し費用	2万円		15万円	



- ※1. 補助対象となる充電設備はセンターHPの補助対象充電設備一覧をご確認ください。
 - ※2. 工事の規模等により費用・補助額は異なります。また充電設備設置に必要と認められた経費のみが、補助対象となります。
 - ※3. 工事項目ごとに補助上限額があります。
 - ※4. 費用は標準的な規模での工事を行った場合のイメージです。設置台数や工事内容により変動しますのでご注意ください。
- * 国の補助金は、自治体の補助金との併用ができます。お住まいの自治体に補助制度がある場合、自治体に要件等をご確認頂いた上、併用をご検討ください。
* 補助金はなくなり次第、受付終了となります。

画像出典：一般社団法人 次世代自動車振興センター「充電設備導入の皆さま向けパンフレット」

※ 令和4年度補正予算・令和5年度当初予算充電インフラ整備事業のものを記載しています。
令和6年度の詳細は次世代自動車振興センターのHP等をご確認ください。

神奈川県補助制度

神奈川県では、電気自動車の充電環境の整備を促進するため、共同住宅等に普通充電設備を整備する場合、経費の一部が補助されます。(令和6年12月27日まで受付、予算がなくなり次第終了)

【補助対象設備】

普通充電設備等：新規（追加）又は入替で整備する場合

【補助対象の設置先】

共同住宅、又は運送事業等を営む事業所（※一戸建て住宅は対象外）

【補助額】

1基につき、次のうちいずれか低い額（千円未満は切り捨て）

1. 補助対象経費の額（補助対象経費＝EV普通充電設備等の設備費と設置工事費に係る経費）
2. 次の設備別の補助上限額

設備	補助上限額
EV普通充電設備	15万円
充電用コンセントスタンド	
充電用コンセント	10万円

3. 補助対象経費からEV普通充電設備等に対する国の補助金の補助額を控除した額

詳しくは神奈川県のHP「令和6年度神奈川県EV普通充電設備整備費補助金」をご確認ください。

関連URL: <https://www.pref.kanagawa.jp/docs/ap4/cnt/f4259/normal-charge.html>

※ 共同住宅向けの急速充電設備の整備に関する補助金はありません。

市町村の主な補助制度

神奈川県その他、市町村においても、共同住宅へのEV充電設備の整備に対する補助金制度を設けている場合がありますので、ご確認ください。

横浜市：集合住宅向け電気自動車等用充電設備設置費補助金※準備中

川崎市：EV用充電インフラ補助金（共同住宅向け）

（申請受付期間 令和6年4月8日～令和7年1月17日）

関連URL <https://www.city.kawasaki.jp/300/page/0000147639.html>

相模原市：電気自動車充電設備導入補助金

（申請受付期間 令和6年6月6日～令和7年1月31日）

関連URL <https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/kurashi/1026489/1026502/1027882/1029343.html>

横須賀市：電気自動車用充電器等設置費補助金

（下記HPをご確認のうえ市担当課へご相談ください。）

関連URL https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0830/ev_hojo.html

厚木市：共同住宅用電気自動車充電設備導入奨励金

（申請受付期間 受付中～令和7年3月17日）

関連URL <https://atsugi-carbonneutral.studio.site/frAXeXMu/mCFhTRed>

充電サービス事業者の活用

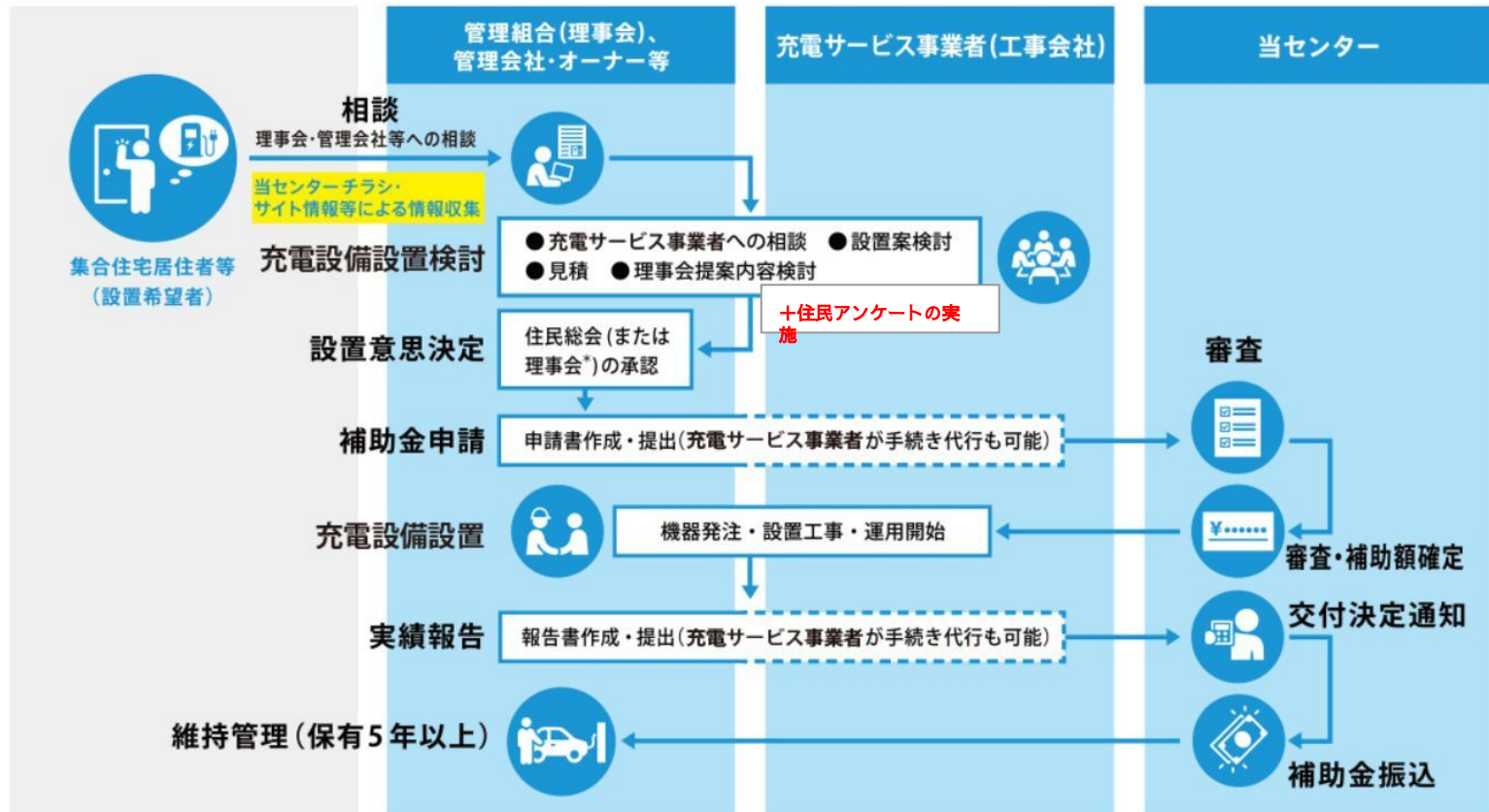
国等の補助金を活用した場合でも一定の持ち出し費用が必要になります。また、補助金申請には現地調査等による詳細情報の把握や、詳細図面など申請に必要な書類の作成などが必要であり、施設のオーナーやマンション理事会等が行うのは難しい面もあります。充電サービス事業者に依頼することで、費用負担の低減や補助金の申請支援を依頼することも可能です。充電サービス事業者を比較し活用することで、スムーズな充電設備設置が期待できます。

EV充電器の導入から運用までを しっかりサポート



充電設備機器の提供、補助金申請、工事から運用サポートまで、トータルでサービスを提供している事業者が多く、設置者の負担を最小限に抑えることが可能です。

検討から整備までの流れ(補助金活用の場合)



* 補助金申請書の提出は理事会の承認のみで可

交付決定日後に、交付決定内容を変更する場合は、センターへ申し承認を得る必要があります。

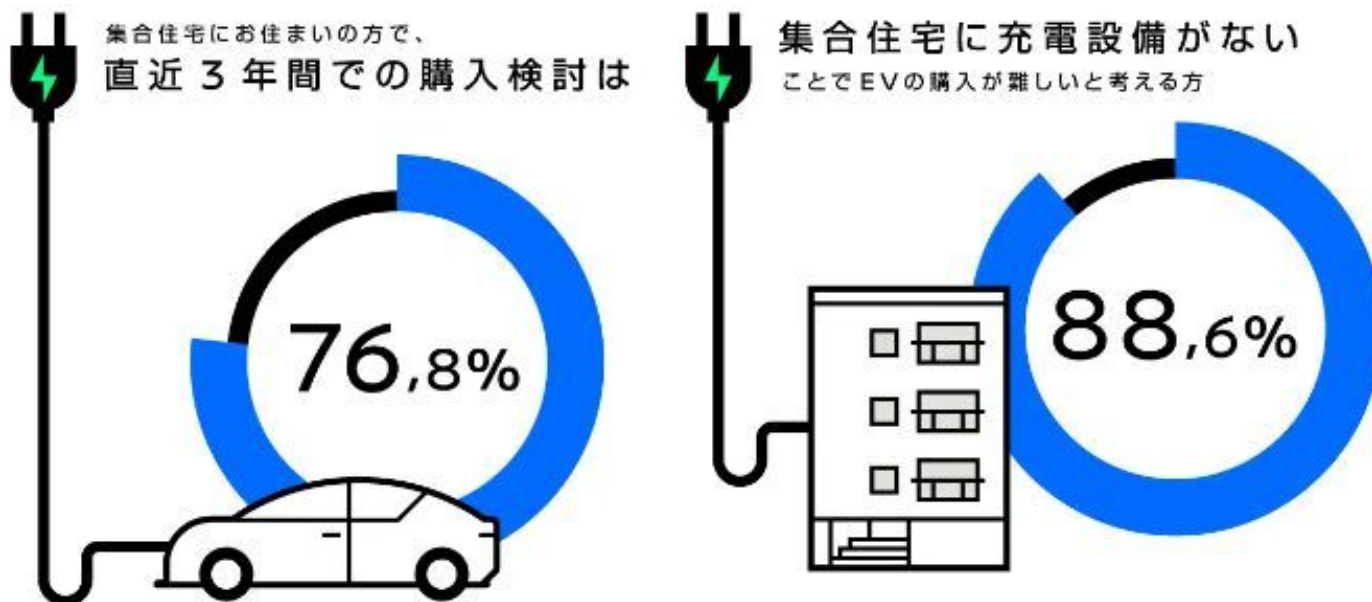
画像出典：一般社団法人 次世代自動車振興センター「充電インフラ補助金サイト」, https://www.cev-pc.or.jp/lp_evphvcharge/

設置意思決定の際に住民総会まで期間が空いている際は、全体のスケジュールに沿って進行するために臨時総会を開いて決議をとる場合などもあります。

整備するメリット(1)

日産自動車が行ったアンケートでは、88.6%の人が集合住宅に充電設備がないことでEVの購入が難しいと考えている一方、集合住宅居住者の76.8%が直近3年間でEV購入を検討しています。EV充電器設置が居住者の転居を防ぎ、新規入居者の検討理由にもなりうることで、物件の空室対策につながると考えることができます。

＼ EV 検討者に聞きました /[※]



画像出典: 日産自動車「EVと住環境についての調査リリース」, <https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000049.000065945.html>

整備するメリット(2)

EVの普及が急速に進んでいる中で、EV充電設備は宅配ボックスなどと同様、当たり前の標準設備となる可能性が高いと考えられます。早期に充電設備の整備を行うことで、マンションの資産価値の維持、又は向上につなげることができます。

● 充電設備はホントに必要？

Q2 充電器を付けると資産価値が上がるってホント？



A 今後、充電器は必須の設備となり、資産価値の向上につながる可能性が高いです。

充電器がないと今後資産価値が低下する恐れも

今後EVの普及が進んでいく中で、マンションに充電設備を導入することは、居住者がEVを導入・利用しやすくなるとともに、EVは災害時に蓄電池として活用することもできるため、災害に対するレジリエンス（強靱性）の向上や、マンションの資産価値の維持・向上につながり、住戸の売買や賃貸を行う際にも好影響を与える可能性が考えられます。逆に、充電器がないと今後資産価値が低下し、そういったマンションは選ばれなくなる可能性もあります。

画像出典：川崎市「既存のマンションへの電気自動車充電設備導入の手引き」

<https://www.city.kawasaki.jp/300/cmsfiles/contents/0000150/150391/donyunotebiki.pdf>

充電サービス事業者一覧

充電器の設置検討においては、以下URL掲載の各充電事業者のサービス内容の一覧を参考としてください。

<https://www.tokyo-evcharge.metro.tokyo.lg.jp/wp-content/uploads/2024/05/ichiran8.pdf>

- ※出典 東京都マンションEV充電器情報ポータル掲載の「各充電事業者のサービス内容一覧表」をご案内
- ※充電サービス事業者との商談・契約行為等は、事業者とユーザー両者の判断で行うものであり、神奈川県はその結果等に責任を負いません。

まとめ

EV充電設備を整備するには、充電器の設置場所や必要数などの各物件の特性に合わせたプラン設計が不可欠となります。まずはそれぞれの物件に応じてどのような設計が適切か、管理組合のみなさまで検討するところから始めましょう。

普通充電設備と
急速充電設備
どちらにしよう？

設置する場所は
専用部分？
共用部分？

運用方法は
どのような方法が
使いやすいか？

