

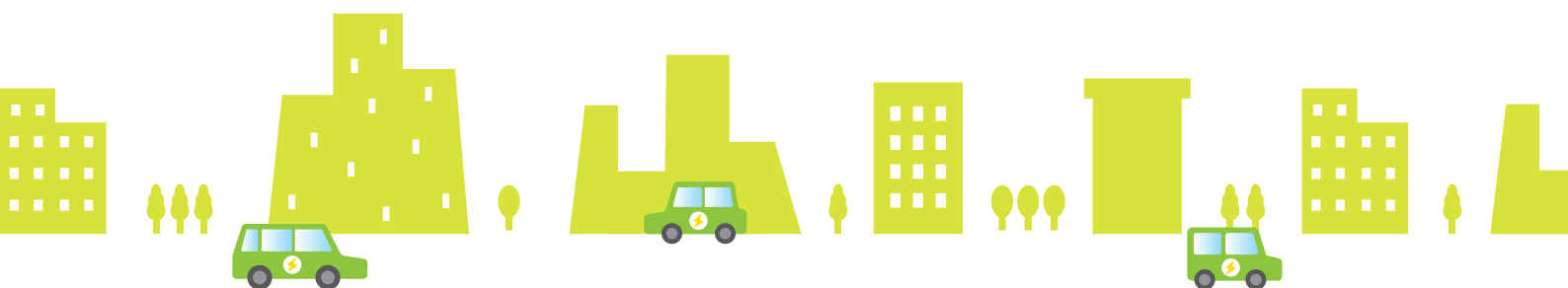
EV充電はこれからのマンションの常識!?



# EV

## マンション充電のススメ @かわさき

Charge up for a better future 



PART 1 ▶▶ スペシャル対談 電気自動車 = EVは脱炭素のスタンダード

PART 2 ▶▶ SUUMO 編集長 池本洋一さんに聞く マンションのEV充電最新事情

PART 3 ▶▶ 数字で見る かわさきEV充電のリアル

PART 4 ▶▶ マンションEV充電のリアル | 探訪編・設置Q&A編 |



PART 5 ▶▶ 溝の口減災ガールズが体験! 災害時のEVフル活用術

PART 6 ▶▶ EVちょい乗り体験&V2Hで叶うサステナブルな毎日

# 電気自動車 = EVは脱炭素のスタンダード

世界がカーボンニュートラルを目指す中、モータージャーナリスト御堀直嗣さんと環境問題に取り組む細谷優希さんに地球環境とEVの現状について語っていただきました。



**モータージャーナリスト**  
 みほり なおつぐ  
**御堀直嗣さん**  
 フリーランスのモータージャーナリスト。現在の日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員を務める。日本EVクラブ副代表としてEVや環境・エネルギー分野に精通。

**環境保全推進市民**  
 ほそや ゆうき  
**細谷優希さん**  
 外資系IT企業の環境サステナビリティ部門に所属し、次世代ユネスコ国内委員会ユース代表、東京都環境局CO2削減アクション事業ユースアンバサダーも務める。

モータージャーナリスト

× 環境保全推進市民

—スペシャル対談—

## 一人ひとりが当事者 環境問題はとても身近にある

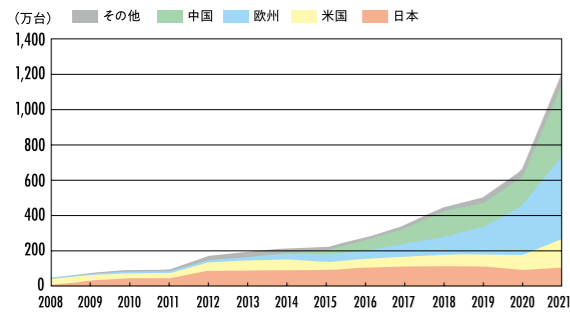
**御堀** 私は、自動車関連のライターを30年以上続ける中で自動車が環境に与える影響の大きさを感じ、世界のエネルギーの問題にも目を向けるようになりました。エネルギーをどう手に入れるかということも含め、環境に負荷を与えるのは人口の問題などにも関わるので、どんどん視野が広がっています。細谷さんが環境問題に取り組むきっかけはなんですか？

**細谷** 私は海と山に囲まれた静岡県沼津市で生まれて、おじいちゃんと一緒に山登りするのが当たり前で自然と共に育ってきたという意識があるんです。それが資本主義とか、一方通行の大量生産、大量消費の考え方によって、どんどん人間の手に破壊されてきてしまっている事実を知って、自分にも何かできないかなと思うようになりました。当事者として自分が地球環境を守っていききたいし、未来にも引き継いでいきたいという想いで、仕事でも、プライベートでも環境サステナビリティに関わる活動をしています。

**御堀** 暮らしの中で環境負荷が深刻になっていることを実感されていることはありますか？

**細谷** 熱中症になってしまったり方が増えていることや、異常気象で、洪水や台風の頻度も強度も増しているのは生活の中でも実感しています。あとは、旅行先でも、

### ① 世界電動車市場規模推移



注) 対象国は世界42カ国。HEV (一部MHEV含む)、PHEV、BEV、FCEVの自動車販売が対象。  
 (各国自工会データ等よりFOURIN作成)

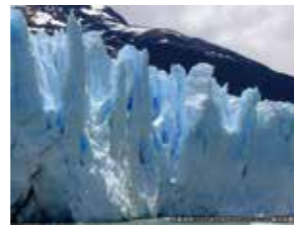
### ② 温暖化で危機的な地球環境

降雨不足により干上がる沼



アフリカ、ブルキナファソのサヘル地域では、農業は天然降水に依存している。降雨量が少なければ凶作を意味する。降雨不足は飢饉に直結している。

アンデスから崩落する氷河



アルゼンチンにて撮影。アンデスから崩落するペリト・モレノ氷河。地球温暖化によって氷河が滑り落ちる速度が早くなったと言われている。

例えばインドに行ったりすると、元々彼らは土に還る素材の食器を使っていたので道にそのまま捨てていたのですが、他の国から入ってきたプラスチックを、同じように扱ってしまうのでゴミが増え、安く便利なものを大量生産して、地球に還元できない状態になってしまっていることを、いろんな場面で感じています。

**御堀** 実は、私は10代の頃に10年間ほど自動車レーサーへの夢を追いかけてガソリンを必要以上に使っていました。当時は国内の大気汚染が問題になっていましたが、**環境問題の悩ましいところは、我々一人ひとりが被害者でもあり、加害者にもなってしまうという現実にあるんです。**

環境保全と暮らして仕事のバランスをどう取るのか、環境問題に関わるようになってからは常に頭の中にあります。環境への負荷を減らすことに対して無理をせず、楽しく豊かに暮らせて、未来へも展望が描けたらいいというのが、私の思いです。

## 深刻な世界の気候変動 EVの普及は脱炭素への1歩に

**細谷** いま、世界的な気候変動が問題となっています。もう少し具体的に言うと、産業革命以降の気温が1.5度上昇すると、北極の氷が解けて眠っていた古代ウイルスが広がってしまったり、海面が上昇して町が海に沈んでしまったりと様々

な影響が出るという科学的な知見があります。そのなかで2022年11月に開催されたCOP27では、いかにそのリスクを回避していくかが話し合われました。日本の環境大臣も参加されて、「脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動」についての言及もありました。EVの普及はもちろん、再生可能エネルギーを使うなど、私たちの生活で取り入れられるライフスタイルの変革があると思うので、そこをどう進めていくのがポイントになると思っています。

**御堀** 国内では、CO2(二酸化炭素)排出量の20%近くを運輸部門が占めますので、移動に関わる脱炭素の取り組みは重要です。物流もありますから、車に乗らない方も無関係ではありません。細谷さんがおっしゃる通りEVの普及は不可欠ですし、EVに乗り換えられる人は、今日にも換えたほうが良いと私は考えています。地球温暖化ではよく気温の話になりますが、それよりもすでに海水の温度は100年で1度ぐらいい上がっているんですね。お風呂のお湯がすぐに冷めないと同じで、液体は、温まりにくい反面、温まるとそう簡単には冷えません。個人的には海の温度が上昇してしまっただけで、気候が変動した今の状態は元には戻らないと思ってるんです。2030年代にガソリン車の新車販売をゼロにするのは世界的な動向になっていますが、あと10年も待っている余裕はないというのが私の感想です。



家での充電の認識が高まれば国内でのEV普及の後押し

**細谷** EVの普及という点で、国や自治体でさまざまな取り組みを行っています。私はノルウェーの動きに注目しています。ノルウェーでは昨年販売された新車の7、8割がEVだったと言われているんです。本当にすごい数字ですよね。なぜかと考えた時に、まず国が政策的に仕組みを変えていこうとする動きがあったり、例えば税制面で優遇を受けられたり、有料道路を無料で通行できたり、EVが無料になる駐車スペースがあったり、充電器が整えられていたり。また、国民が子どもの頃からより良いライフスタイルのための社会の在り方を考えて、それを政治に伝えていこうという意識がすごく高いのも重要なポイントではないかと思っています。

**御堀** 確かに、ノルウェーはEV充電器が、かなり整備されていますね。日本では世界に先駆けて2009年からEVの市販が始まりました。それにもかかわらずEVが普及していない要因のひとつとして、充電に対する認識が甘いことがあると思います。**EV充電はスマートフォンのように、家庭で充電することが基本です。** その理解が深まれば電気自動車に対する不安がかなり解消されると思います。特にマンションなどの共同住宅に充電器がない状態が10年以上続い



EVは新しい未来を私たちに見せてくれます

ら。ただ、販売店では買わないといけないというプレッシャーがあると思うので、まだ台数は少ないですが、レンタカーなどで楽しんでいただくのもひとつですね。私に関わっている「日本EVクラブ」では、年に数度試乗会を開催しています。そこではインストラクターが助手席に乗ってアドバイスをしながら、来場者の方に運転を楽しんでいただいています。そういった体験の場を本当はもっと広げなきゃいけないでしょうけど、そこはまだ過渡期ではありませんね。  
**細谷** 私も5年ほど前に、販売店でEVに試乗したことがあるんですが、ものすごく感動して。なんだかスマートフォンの乗っているような感覚だったんですよ。デジタルとテクノロジーを活用して、操作性とか、機能ももちろんいいですし、純粹にかっこいいし、楽しい。環境問題に取り組むことを「我慢しなければいけない」とか、「コントロールされている」というような感覚になってしまいう方も多いんですが、いかにそれが楽しい体験に変わるか、新しいライフスタイルとして価値が出てくるかが大事だと思うんです。まさにそれを体現しているのがEVじゃないかと思っています。私が試乗した日は天気もよかったですし、川沿いを走るのが気持ちよくて。そういう体験をいかに広めていくのかと、日々の行動に意識を向けることも大事なのかなと思います。すぐにEVを所有するのは難しくても、自



環境にやさしくて楽しいそれを体現しているのがEV

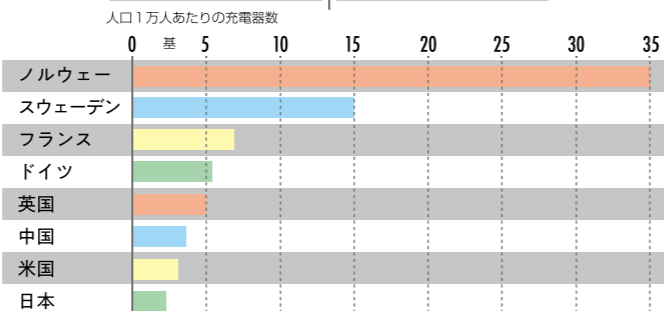
てしまっているのも、大きな問題なんですよ。自分が寝ている間に充電を満タンにしておいて、そのうえでホテルやスーパーなど外出先での目的地充電と、経路充電といわれるような急速充電ができる場所がノルウェーのように充実すれば、安心して乗ることができそうですね。だからこそ、**今回、川崎市が行う充電器の設置を推奨するという取り組みに期待しています。**  
**細谷** EVに触れたときに充電はどうなのか、充電器がどのくらいあるのかな、と一人ひとりが理解を深めて意識を深めることと、補助金や政策の整備など社会システムの構築、両方の観点が進まなければ普及は難しいですね。また、充電の際にはもちろん、部品を調達する過程でもクリーンなエネルギーが使われているのか、CO<sub>2</sub>の排出を抑えられているか、ということにも目を向けていきたいですね。環境への配慮というのは、車が製造されてから使われなくなるまでの全体で捉えていかないとけないかと思っています。  
**御堀** それは車だけでなくすべての製品に言えることですね。EVで言えば、リチウムイオンバッテリーの製造段階でCO<sub>2</sub>の排出量が多いことがよく指摘されます。ただ、EVとして生涯を終えたとしても、バッテリーは60〜70%は使える容量が残ってるんですよ。その中古のバッテリーを、例えば定置型のバックア

1 EV手作り教室



1996年鈴鹿サーキットで開催されたEVレースに参戦した、電友1号、EVロードスター、EVランサー（EV手作り教室第2期製作）、EV手作り教室の卒業生が製作したEV（ビートル、ゴルフ、レーシングEVなど）と参加者の記念写真。

1 欧州は充電インフラの整備で先行した



(出所)充電器数は欧州が欧州代替燃料観測機関、20年末。中国は国際エネルギー機関、19年末。米国が米エネルギー省、21年3月。日本はゼンリン、21年2月末。各国の人口は世界銀行、19年末。

分の乗っている車の燃費がどれぐらいなのかを知って、エコドライブを意識してみたり、カーシェアリングを利用してみたり、どうやったら環境問題に対応できるのかなという風に考える思考も大切なのかな、と気づききっかけになりました。  
**御堀** EVに関わった瞬間に、電気で動くことを実感して、エネルギーはどうすれば安全に生み出せるんだろうって考えるようになるんですよ。そうやって新しい未来を見せてくれるのが、EVなんです。私は30年前にアメリカでEVのレースに参加したことがきっかけで、その魅力に目覚めて、日本で広めるために仲間とEV手作り教室を始めました。その中で喘息のある女性の方が、「車は私の病気の元凶だと思って全く興味なかったんだけど、排出ガスのないEVには興味を持ちました」って、参加してくださったんです。その方はその後、運転免許も取って、初めて路上で運転したのがEVでした。EVに関心を持ったことで行動的になって、活動範囲がどんどん広がって、愛・地球博にも出展されたんですよ。そういう見えないパワーをEVは持っているんです。  
**細谷** これまでは所有や消費に重点を置いていたことが、体験を共有することや価値観に共感できるものにお金を使って経済を回していく方が社会が向かっていっていると思います。EVを通して、コミュニティや仲間ができて、そこから新しい体験が生まれていくんですね。

ップ電源にするとか、再生可能エネルギーの蓄電機能に再利用することも考えられます。そこで考えて、本当に環境のために良い選択をしないといけないと思います。いまの若い世代のみなさんは、受け身でニュースをとらえるのではなく、信頼できる人から情報を得たり、SNSで自ら発信したりする行動力があると感じていますから、普段語られていないこともぜひ考えたり調べたりしてほしいですね。その若い皆さんが日本経済の中心となる10年後には、市場は全く変わるはずなんです。そのときに、よりよい選択肢を残したいと私は考えています。  
**EVは環境だけでなく人生も快適にする車**  
**細谷** もちろん、EVにばっと買い替えることができたら一番いいと思うんですけど、きっかけとして何から始めるのがいいのでしょうか。  
**御堀** やっぱり乗って、体感していただくのが一番ですね。排出ガスがないことで脱炭素や大気汚染防止につながるのはもちろん、静かで滑らかな走りの快適さ、加速のよさ、低重心による走行安定性など、あらゆる面で優れて、軽自動車であっても、高級車に乗っているかのような高い満足を得られるのがEVの魅力です。EVに興味があったのに、数メートル試乗しただけでその快適さに感動して購入したという方もいるくらいですか

SUUMO 編集長  
池本洋一さんに聞く

# マンションのEV充電最新事情

現在のマンションのEV充電器の状況、近い将来のEV普及にどのように対応するべきなのか、マンションまわりのEV最新事情をSUUMO編集長 池本洋一さんに伺いました。



株式会社リクルート SUUMO 編集長  
SUUMO リサーチセンター長  
池本 洋一さん

株式会社リクルートSUUMO編集長。住まいの専門家として、テレビなどのメディア出演をはじめ、新聞・雑誌などの執筆取材や講演で全国を精力的に飛び回っている。

## 既存マンションにとっては最適なタイミング

しています。

「2035年までに乗用車の新車販売で電動車を100%にする」という政府目標を見据えて、「デベロッパー各社も動き出しています。」

### 既存マンションのEV充電器導入状況

一方で既存マンションへのEV充電器の設置については、住民の合意形成が取りづらい点と物理的に設置が難しい点の2つの問題があります。

合意形成では、EV利用者とならない住民との不公平が取り沙汰されませんが、EV利用料金のシステムが整備され、利用者が使った分だけを徴収できるようにする必要があります。また国や自治体の補助金で、充電設備費や工事費についても管理組合負担が軽減されます。設備導入のための環境が整い、既存マンションにとっては最適なタイミングといえるでしょう。

### EV充電器設置の追い風が背景に

過去の分譲／賃貸マンションの設備トレンドには、「オートロック」「TVMモニター付きインターホン」「宅配ボックス」「インターネット」などがありました。当初は少数派だった最新設備も、今や当たり前です。EV充電器も、同様に黎明期といえます。

EVがさらに普及していく2035年以降には、社会への浸透のスピードも上がるでしょう。この状況とあわせて、数年後には「なぜEV充電器が付いていないの？」と言われるかもしれません。

### 災害時に強いレジリエンスマンション

災害時には、EVを非常用電源として活用することができます。太陽光パネルやEVのバッテリーがあること

## 新築分譲マンションのEV充電器は、増加傾向にあります

で、平常時は省エネに努め、非常時には自立的にエネルギー供給が行える強じんなマンション「レジリエンスマンション」づくりも見込めます。災害の多い日本では、防災・減災にも役立つ設備は、大きな価値となります。

### マンションの資産価値向上につながる

最近視察したスウェーデンの地下駐車場ではおそらく1000台程度のすべての区画にEV充電器を設置していま

した。スウェーデンの自動車メーカーのVOLVOが電動化に舵を切ったことも影響しているかもしれません。国際社会が全体としての脱炭素を目指す動きは、これからも大きくなっていくでしょう。

欧米では、賃貸の入居者がオーナーや管理会社に対して、マンションにつけてほしい設備をリクエストすることがあります。日本ではあまり聞かれないですが、要望を出してもよいかと思います。また、分譲マンションにおいて

## 自立的にエネルギー供給が行える「レジリエンスマンション」

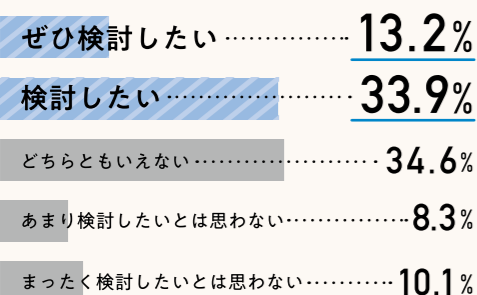
は管理組合理事会などで提案していてもよいでしょう。都市部のマンション住民は、資産価値への意識が高い傾向にあります。今後社会的にEVが主流になれば、全体に波及するに違いありません。資産価値を高めるためにも、EV充電器の導入を検討するマンションはこれから増えていくことでしょう。その際に重要なのは、国や自治体の補助金や優遇措置です。

私がいつも申し上げているのは「いつまでもあると思うな、補助金」です（笑）。EVが社会全体に普及し終えた時には、補助金などの優遇措置は終了しています。社会全体がEV普及を推し進めている現在の好機を捕らえて、補助金をうまく活用して、いち早く対応するのも賢い方法だと思います。

### SUUMO アンケート

新築分譲マンションを購入する際、「EV充電器」が設置されているマンションの購入をどの程度検討したいですか？

EV充電器の設置されたマンションを  
**47.1%**が検討したいと回答



※SUUMOリサーチセンター「駐車場ニーズ調査」  
実施期間：2022年3月14日～22日実施  
調査対象：新築マンション検討者1,447人



## 数年後には「なぜEV充電器が付いていないの？」と言われるかも

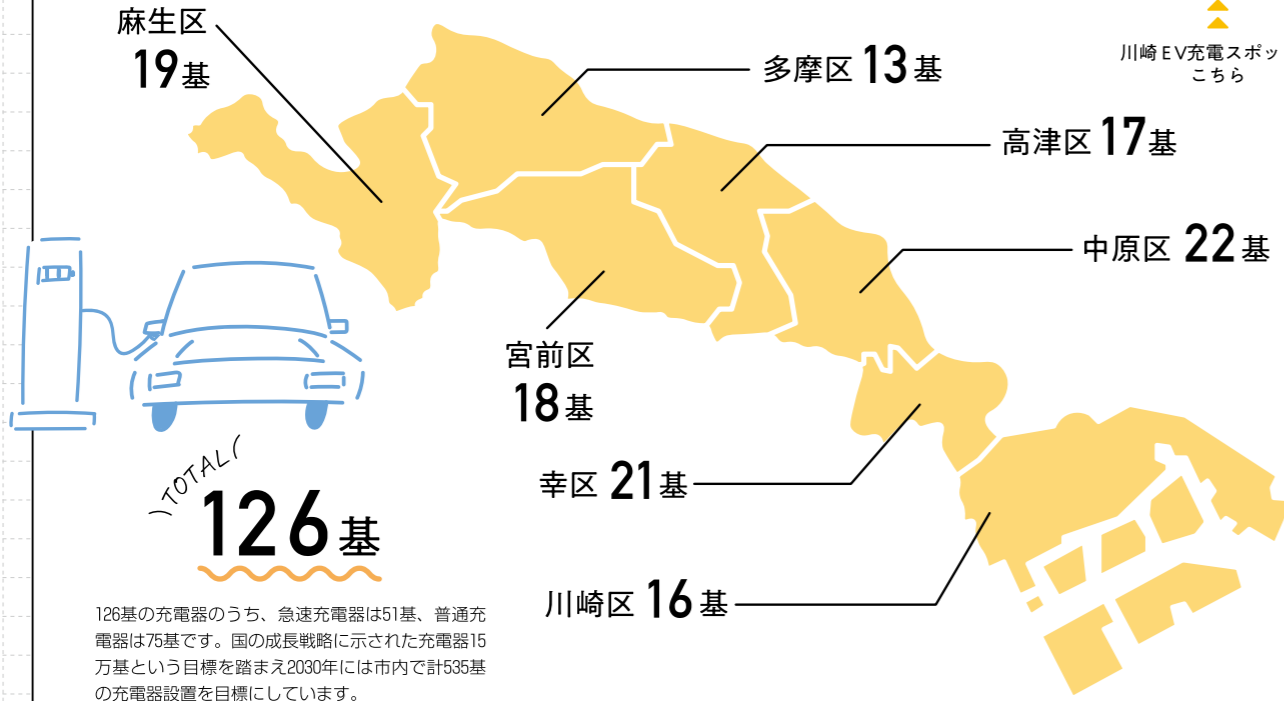


### ③ 川崎市パブリック充電器設置数

川崎市内に設置されているパブリック充電器の設置状況です。市の中央に位置し、商業施設の多い中原区に最も多く設置されています。



川崎EV充電スポットはこちら



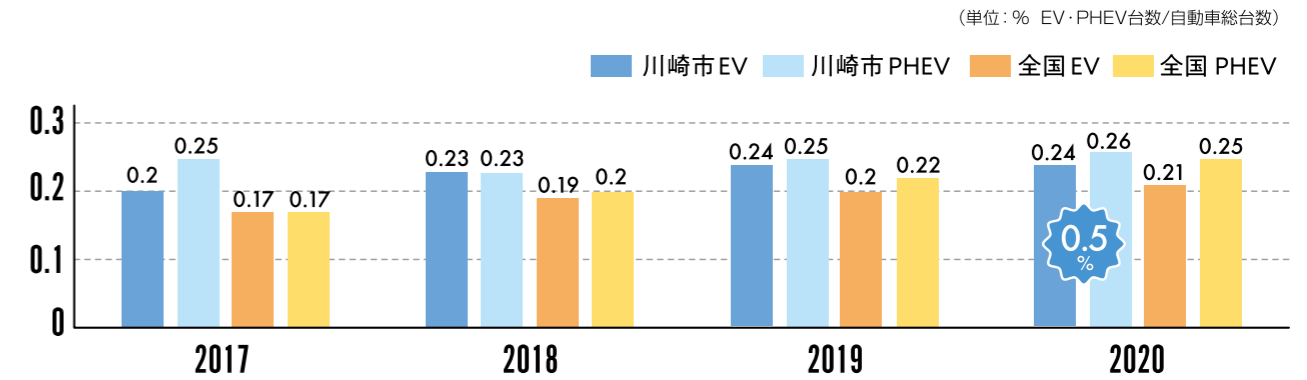
## 数字で見る

# かわさきEV充電のリアル

川崎市内のEVや充電器の状況は、数字で見れば一目でわかります。クリーンな未来に向けて現状を確認しましょう。

### ① EV・PHEV普及率の推移

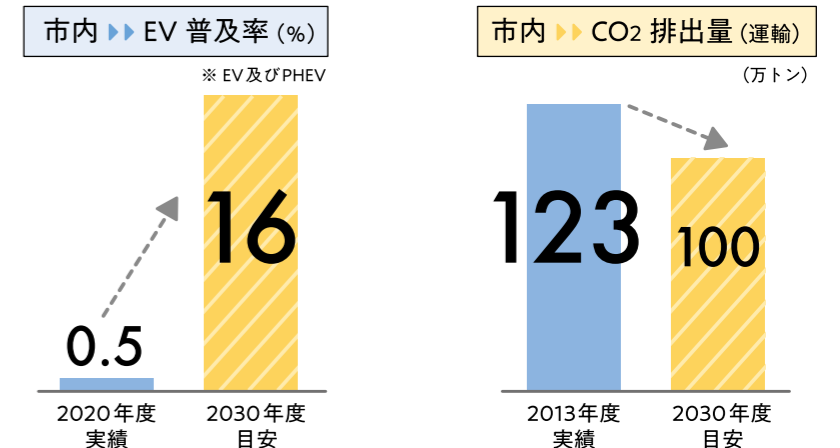
EVやPHEVは自動車の総台数からすると0.3%以下と普及率は低い状況が続いています。全国と川崎市を比べると、2017年からの4年間、同じくらいの普及率で推移しています。ここからいかに普及させるかが課題です。



現在、国内の自動車メーカーからはデザイン面でも機能面でもさまざまなEV・PHEVが販売され、車種が充実してきました。それでも普及率は低い水準のまま伸び悩んでいます。EV等を取り巻く環境の変化などに対応し、普及を加速させるためには、適切な取り組みを計画的に進めていく必要があります。

### ② 川崎市が掲げる目標

川崎市では、地球温暖化対策の観点から、2030年に向けてEVの普及率のアップとCO<sub>2</sub>排出量の削減についての目標として、目安の数値を掲げています。

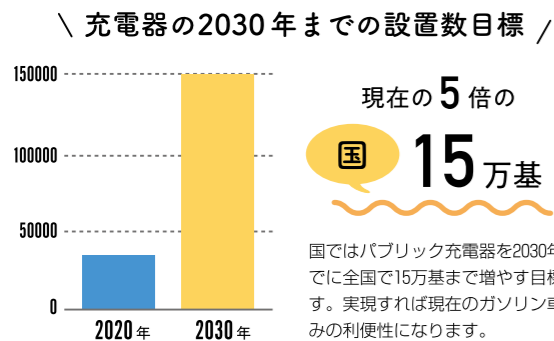


目標の達成に向けて、市役所でも2030年度の公用乗用車の電動化率100% (HV=ハイブリッド車を含む) を目指しています。そのため計画的な車両の入れ替えに取り組みます。

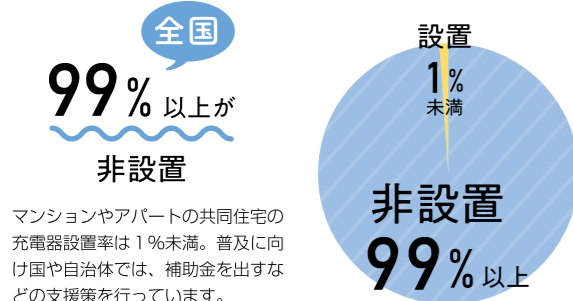
2013年度時点で運輸部門の温室効果ガスは123万t。2019年度時点でも116万tで、そのうち自動車由来が90万tとほとんどを占めています。

### ⑤ EV充電器の設置数の目標と設置状況

パブリック充電器は5倍ほど増やす目標です。プライベート充電器のうち、共同住宅ではほとんど設置されていません。



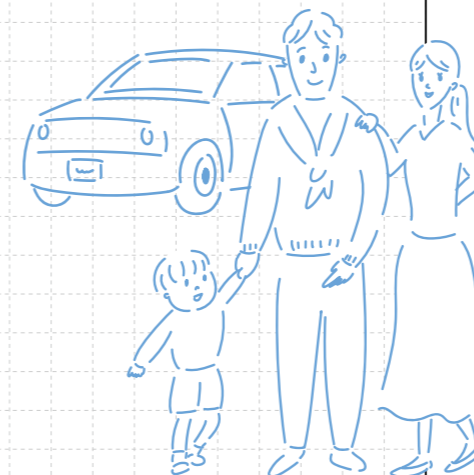
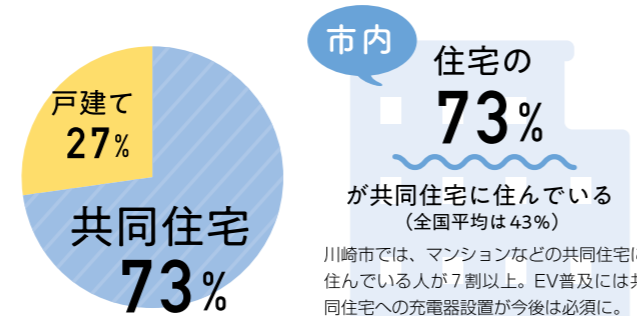
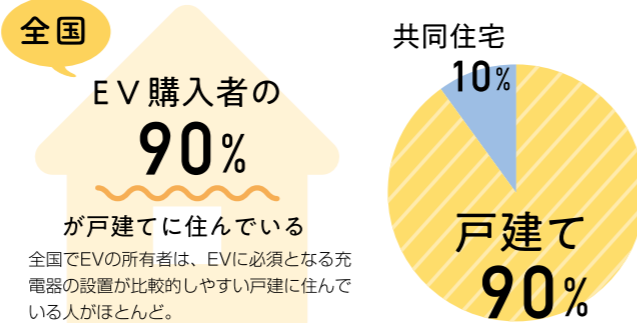
#### 新築共同住宅の充電器設置状況 /



※プライベート充電器：マンションなど特定の利用者に利用が限られる充電器

### ④ EV購入者の住居形態比率と戸建て住宅と共同住宅の割合

EV購入者の90%が戸建てに住んでいます。一方で、川崎市では7割以上の方が共同住宅に住んでいます。





# マンションEV充電のリアル

## 探訪編 ①

広々とした平置き駐車場を併設している「レシオン武蔵小杉」。2022年にEV充電器を導入するまでの道のりを伺いました。



「築28年の既築マンションへ  
理事会の努力で充電器を導入」

協力：日産自動車

### マンションDATA

- 築年数：28年
- 駐車台数：149台
- 設置時期：2022年
- 充電器設置数：2基
- 設置方法：シェア型
- 駐車場タイプ：平置き駐車場

EV所有者がいないなか、理事会の駐車場担当が中心となり、2022年末に共用スペースを活用し、2基のEV充電器を設置。2023年3月から運用を開始した。運用には、予約から支払いまで管理できるアプリを活用。

### 役員になり充電器設置を提案 メンバーの言葉が後押しに

——マンションへEV充電器を設置するきっかけは何だったのでしょうか？  
**戸田さん** 私がEVの購入を考えていて、理事会の順番が回ってきたら充電器の設置を提案しようと思っていました。たまたま役員の順番が回ってきたので、理事会のメンバーに話したところ、「そうだね。これから必要になるしね」と皆さん前向きに受け取ってくださって。それなら任期の1年でやり切ろうと、下調べを始めました。  
——どんな手順で導入をしたのか、教えてくださいいただけますか？

**戸田さん** 2021年12月に理事会役員

が多かったですね。また、理事会のなかでもマンションにとって駐車場の収入は大きいですが、契約台数をキープしないと、管理費が上がってしまうという話や、車の買い替えのタイミングで充電器がないために欲しいものが買えないのはおかしいという意見も出ました。そういったことから、理事会では非常に前向きに進めました。6月には、補助金の申請も通り、総会で決議後、12月末には充電器の設置工事も終え、無事に設置が完了しました。

に配布しました。多くの方は、まず普通充電と急速充電の違いがなかなか理解できないので、ゆっくり家でつないで充電すれば問題がないことや、スマホの予約アプリで使った分だけ使った人が支払うことなど細かく記載しました。それでも総会では、ギリギリで可決となりました。

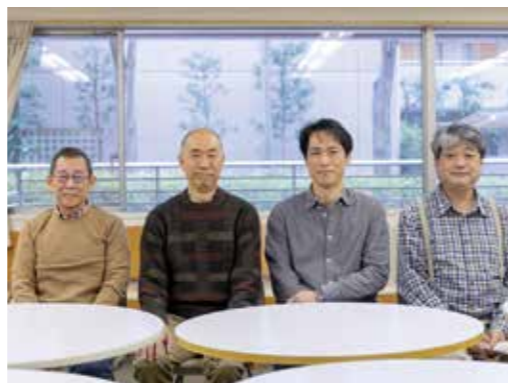
### これからは充電器が必需品に マンションの魅力UPにも

——昨年は住民として説明を受ける側だった皆さんはどう思われましたか？  
**桑崎さん** 私の場合はそもそも、車を持っていないんです。ただ、新聞などで、世の中は徐々にEVの方に進んでいるという報道はたくさん目にしますから、いずれはやらなきゃいけないことだと思っていました。最近ホテルやスーパーパーの駐車場でも充電器が増えている実感もありました。

**酒井さん** 私自身が今後どうするかは決めていませんが、マンションに充電器があることで、次の世代の人たちに対しては、多少マンションの魅力がアップするのではないかと思います。どんなEV化が進んでいますし、あと10年したらガソリン車を作らなくなるので、そういう意味ではいいんじゃないかと思いました。

### 細かい規定を決めすぎず 様子を見ながら運用をしていく

——今後運用はどのようにしていこうと



左から酒井さん・桑崎さん・戸田さん・川勝さん

考えていらつしゃいますか？

**戸田さん** 普通充電（6kW）6時間で200キロほど走行できますので、充電は1、2週間に1回6時間程度で十分なはずですよ。なので、充電器が2基あれば、EVが30台、40台と増えても十分に対応できます。しかも事前に予約できれば、バッテリーングはしない。充電器の設置場所が共用スペースではありますが、夜は置きっぱなしにできるようなルールを考えておけば大きな問題は無いと思っています。いざというときは、近隣の施設に急速充電もありますから。

**川勝さん** ある程度は基本的な使い方だとか、どういう順番でやるのか、そういうことを周知する必要があると思います。ただ、まだ1台もEVがない状況なので、トラブルはないかとは思っています。ゆるやかに、様子を見ながら対応していけたらいいのかなと考えています。

## 充電器導入事業者より

### 「早めの補助金申請でその後の総会もスムーズに」

弊社にお問い合わせをいただき、現地確認で共用スペースへの設置が金額面でも最適と判断しました。補助金を受け取るには、最終的には総会での可決が必要ではありま

すが、申請の段階では、理事会での議事録があれば手続きが進められます。補助金の枠には限りがあるため、総会で説明するためにも早めに申請しておくのがおすすめです。



充電サービス事業者のデニス・テラスさん  
※P16の関連記事もご参照ください



充電器設置に向けて尽力した戸田さん。EV購入が楽しみだと話す

になり、補助金の仕組みや業者ごとの課金システムなど、まず住民の皆さんが心配されるお金のことから調べました。2022年2月ごろには業者を決めて、業者の現地確認で最適な設置場所を検討してもらいました。見積で250万円の設置費が、補助金があれば40万円の自己負担額になるということもわかりました。補助金の枠が決まっているので、5月ごろには補助金の申請を進めながら、並行して住民への説明をスタートしようと充電器についてのアンケートを取りました。当然、EVの所有者が1人もいないので「まだ早いでしょう」とか「使う人の負担で設置を」という意見が出ました。一方で「充電器がないからEVを諦めた」というコメントもあって、この先5年以内にEVを購入したいという方は20名もいらつしゃったんです。思ったよ