

令和6年3月18日

日本建築士会連合会 御中
日本建築士事務所協会連合会 御中
日本建築家協会 御中

経済産業省製造産業局自動車課
国土交通省住宅局住宅経済・法制課

新築集合住宅における電気自動車等用充電設備の積極的な設置についての
要請文書の共有について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

経済産業省及び国土交通省においては、2050年カーボンニュートラル実現に向けた電気自動車(EV)等の普及の促進のため、EV等用充電設備の設置拡大に取り組んでおります。

今般、新築集合住宅におけるEV等用充電設備の設置の更なる推進のため、(一社)不動産協会、(一社)住宅生産団体連合会及び(一社)全国住宅産業協会宛てに別添の通り要請文書を発出し、新規に供給する集合住宅へのEV等用充電設備の積極的な設置に向けた対応等を要請することとしておりますので、貴団体へも共有させていただきます。

経済産業省 製造産業局 自動車課
担当:小林
TEL :03-3501-1618(直通)
E-mail :bz1-jidosha_juudenn@meti.go.jp

国土交通省 住宅局 住宅経済・法制課
担当:寺岡
TEL :03-5253-8505(直通)
E-mail :teraoka-y2er@mlit.go.jp

20240226 製局第 2 号
国住経法第 36 号
国住生第 338 号
国住参建第 4350 号
令和 6 年 3 月 18 日

業界団体の長 殿

経済産業省製造産業局長
(公印省略)

国土交通省住宅局長
(公印省略)

新築集合住宅における電気自動車等用充電設備の積極的な設置について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

電気自動車等用充電設備（※）の整備については、2050 年カーボンニュートラル実現に向けて、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（2021 年 6 月改定）（別添 1）において、「公共用の急速充電器 3 万基を含む充電インフラを 15 万基設置（遅くとも 2030 年までにガソリン車並の利便性を実現）」等が目標とされていることを踏まえ、「規制改革実施計画」（令和 5 年 6 月 16 日閣議決定）において、「経済産業省は、必要に応じ国土交通省の協力の下、経路充電、基礎充電、目的地充電に係る EV 用充電器の整備に関するロードマップを策定する。」「新築集合住宅を供給する事業者に対し、自社が供給する物件への EV 用充電器の積極的な設置について要請文書の発出等を行う。」とされました（別添 2）。

これを踏まえ、経済産業省では、令和 5 年 6 月に「充電インフラ整備促進に関する検討会」を立ち上げ、集合住宅や月極駐車場、高速道路 S A / P A、商業施設等における電気自動車等用充電設備の設置について、各設置場所における課題を整理した上で、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（令和 5 年 10 月）において、我が国全体として 2030 年に向けて「公共用の急速充電器 3 万口を含む充電インフラ 30 万口の整備を目指す」とした上で、各設置場所における目安を設けました。集合住宅等における基礎充電については、2030 年における設置数の目安として、「集合住宅や月極駐車場等（いわゆる基礎充電）として、10～20 万口とする。これにより、集合住宅における EV・PHEV ユーザーの基礎充電充足率（集合住宅に住む EV・PHEV ユーザーの

うち、充電を住宅内で可能なユーザーの割合) 10%以上を目指す」(別添3) こととしたところです。

新築の集合住宅の場合、既築の集合住宅に比して設置に伴う合意形成が容易であるケースや工事費用が少ないケースが多いと考えられることから、この目安を実現するためには、新築の集合住宅における電気自動車等用充電設備の設置を進めることが特に重要であると考えられます。つきましては、貴団体におかれましては、集合住宅における電気自動車等用充電設備の設置の更なる推進のため、今般の趣旨についてご理解いただき、貴団体傘下の新築集合住宅を供給する各社に対し下記を周知いただきますようお願い申し上げます。

記

1. 新築の集合住宅を供給する事業者においては、上述の背景を踏まえ、新規に供給する集合住宅の駐車場への電気自動車等用充電設備の積極的な設置に向けた対応を行うこと。

なお、入居者(入居予定者及び入居検討者を含む。)の電気自動車等用充電設備に対する需要の動向、特に集合住宅で必要となる充電制御システムやその設置・管理等を一式で担う充電サービス等の普及・一般化の動向、多類型の機械式駐車場へ設置可能なEV用充電器及び機械式駐車場に係る設備の技術進展や設置費用等の動向、政府や各自治体における設置目標や設置に係る支援等の取組、駐車スペースの確保の見通し等を踏まえつつ対応を行うものとする。

2. 1. の対応を進めるにあたり、新規に供給する集合住宅の駐車場への電気自動車等用充電設備の設置目標及び設置方針(以下「設置目標等」という。)の設定及び公表について、各社において可能な範囲で検討を行うこと。

なお、設置目標等の設定及び公表に係る期限は指定しないが、設置目標等の設定を行った場合には、各社ホームページ等における対外的な公表を検討すること。

また、設置目標等の内容及び形式についても指定しないが、例えば、「今後開発する分譲マンションにおいて、EV用充電器(コンセント)の整備率を全駐車区画の〇%とし、追加的に充電器の設置が可能となる配管の整備率を全駐車区画の〇%とすることを原則とする。ただし〇〇については〇〇等の状況を鑑み対応可能な物件より順次適用する」等が考えられる。

※「電気自動車等用充電設備」とは、電気自動車(搭載された電池によって駆動される電動機のみを原動機とし、内燃機関を併用しない検査済自動車をいう。)及びプラグ

インハイブリッド自動車（搭載された電池によって駆動される電動機と内燃機関を原動機として併用し、かつ外部からの充電が可能な検査済自動車をいう。）（以下「電気自動車等」という。）に充電するための設備であって、以下に掲げるものをいう。

（１）急速充電設備

電源から充電用の直流電力を作り出す電源装置及び電気自動車等に搭載された電池への充電を制御する機能を共に有する、一基当たりの定格出力が10kW以上のもので、充電コネクタ、ケーブルその他の装備一式を備えたものをいう。

（２）普通充電設備（充電ケーブル搭載タイプ）

漏電遮断機能及びコントロールパイロット機能を有する、一基当たりの定格出力が10kW未満のもので、充電コネクタ、ケーブルその他の装備一式を備えたものをいう。

（３）普通充電設備（コンセントタイプ）

電気自動車等に附属する充電ケーブルを接続する200V対応の電気自動車等専用のプラグの差込口。

（４）V2H充放電設備

電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC版」に基づく検定（CHAdeMO V2H protocol 認証）に合格しているものをいう。

（５）配管設備等

集合住宅における受電設備から電気自動車等用充電設備まで電気を供給するための配管設備等。

なお、「電気自動車等用充電設備」の設置方法には、電気自動車等を所有する居住者が専用使用する駐車場に充電設備を設置する方法や、空いている駐車場に共用の充電設備を設置する方法など、様々な方法があるが、本通知における「電気自動車等用充電設備」は、設置方法を問わないこととする。

添付資料

別添 1 「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（2021年6月改定）（抄）

別添 2 「規制改革実施計画」（令和5年6月16日閣議決定）（抄）

別添 3 「充電インフラ整備促進に向けた指針」（令和5年10月18日）

2050年カーボンニュートラルに伴う グリーン成長戦略

令和3年6月18日

内閣官房

経済産業省

内閣府

金融庁

総務省

外務省

文部科学省

農林水産省

国土交通省

環境省

今後、カーボンニュートラルを目指していく中で、規制的手法とインセンティブ措置を両輪として取り組んでいくことが必要である。

（乗用車・商用車）

技術中立的な燃費規制を活用し、あらゆる技術を組み合わせ、効果的にCO₂排出削減を進めていく。このため、自動車の製造事業者等に対し、2030年度を目標年度とする新たな燃費基準⁴⁸の達成を通じた新車の燃費向上を促していく。その際、勧告・公表の運用を見直すことにより、燃費基準の遵守に向けた執行強化を検討する。

また、地方公共団体や民間企業が所有する公用車・社用車の電動化を促進する。政府の公用車については、政府実行計画の見直しに当たり、代替可能な電動車がない場合等を除き、2030年度までに電動車とすることを検討していく。

個人や民間企業への普及に際しては、中長期的な視点に立って電動車とガソリン車との経済性の差、電動車の普及度合いや諸外国における支援状況等も踏まえ、導入や買換えの促進等を検討する。税制については、「令和3年度与党税制改正大綱⁴⁹」を踏まえ、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うこととし、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとするよう、検討を行う。

また、電動車に対して高速道路利用時のインセンティブを付与することにより、一般道路から高速道路への交通転換による排出ガスの削減や電動車の普及促進を図り、さらに、国立公園等の駐車料金の減免についても検討する。なお、軽自動車や商用車は電動車への転換がより難しいことを踏まえた対応策を検討する。

充電・充てんインフラの不足は、電動車普及の妨げとなる。したがって、充電インフラについては、老朽化設備を更新するほか、既存のインフラを有効に活用できるサービスステーション(SS)における急速充電器1万基等、公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置し、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現することを目指す。この際、充電インフラの普及促進や規制緩和等により、最適な配置やビジネス性の向上を進めるとともに、充電設備の普及が遅れている集合住宅に対する導入を促進する。また、充てんインフラについては、燃料電池自動車・燃料電池バス及び燃料電池トラックの普及を見据え、2030年までに1,000基程度の水素ステーションについて、人流・物流を考慮しながら最適な配置となるよう整備するとともに、規制改革に取り組む。バスやトラック等の商用車向けの充電設備や水素ステーションについては、事業所専用の充電・充てん設備も含め、整備を推進する。あわせて、充電・充てんインフラの設備の技術開発や標準化に取り組む。

電動車の普及には、上述に加え制度的な措置も重要である。例えば、電気自動車や燃料電池自動車に搭載される電池の重量・体積に応じて、トラック等の大型車の走行に支障がないよう措置を必要に応じて検討する。また、燃料電池自動車の普及拡大に向けた事業者及び利用者の負担軽

⁴⁸ 2016年度の出荷台数を勘案すると2030年度における燃費基準は25.4km/Lに相当し、これを達成するためには、2019年度の業界トップ水準の実績値20.5km/Lを約24%引き上げる必要がある(ただし、販売車種の重量別台数によって基準値は増減し得る)。

⁴⁹ 「令和3年度与党税制改正大綱(2020年12月10日)」には「自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上述の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされている。