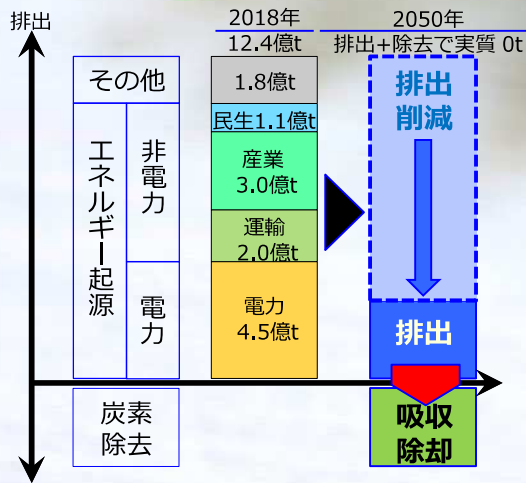


2050 カーボンニュートラルにむけて

日本の温室効果ガス排出量データ カーボンニュートラルのイメージ

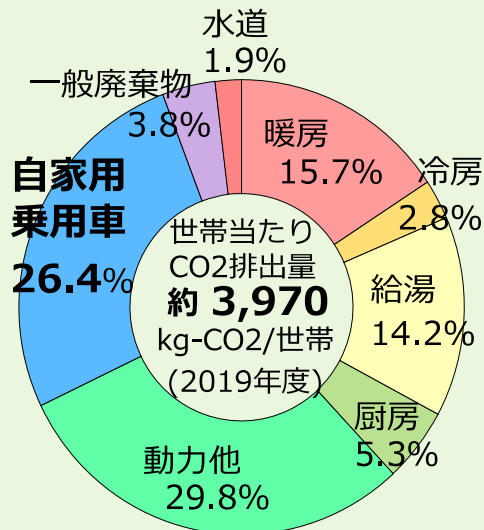


除去 出典：温室効果ガスインベントリオフィス
「日本の温室効果ガス排出量データ」より経済産業省作成

電気自動車をご提案します

家庭からのCO2排出量(用途別)

家庭から排出されるCO2の約1/4が
自動車から排出されています。



出典：温室効果ガスインベントリオフィス

次世代自動車の普及目標

2019年新車乗用車販売台数：430万台

	2019年 (新車販売台数)	2030年 (政府目標)
従来自動車	60.8% (261万台)	30~50%
次世代自動車	39.2% (169万台)	50~70%
ハイブリッド	34.2% (147万台)	30~40%
電気自動車	0.49% (2.1万台)	20~30%
プラグインハイブリッド	0.41% (1.8万台)	
燃料電池車	0.02% (0.07万台)	~3%
クリーンディーゼル	4.1% (17.5万台)	5~10%

※次世代自動車戦略2010「2010年4月次世代自動車研究会」
における普及目標

出典：2050年CN実現に向けた省エネルギーの更なる深掘りと課題・要望 令和3年4月8日 日本自動車工業会

表1 国内で販売されている主な電気自動車

	普通自動車		小型自動車	ミニカー	原付自転車	
	テスラ	日産自動車	三菱自動車	トヨタ車体	ヤマハ発動機	
車両名	モデル3 RWD スタンダードレンジプラス	リーフe+ G	ミニキャブ ミーブ	コムSP・COM	E-Vino	
走行距離(JC08)	448km(WTLP)*1	570km	150km	57km	29km	
充電時間	普通(200V)	約8時間	約12.5時間	約7時間	約6時間(100V)	約3時間(100V)
	急速(80%)	約20分*2	約60分	約35分	--	--
車両価格(税込)	約444万円	約500万円	約245万円	約90万円	約26万円	

出展：次世代自動車振興センター及び日産自動車 2021年9月現在 車両価格や各諸元は、変わっている場合があります。
 ※1 WLTP：欧州国際調和排出ガス・燃費試験サイクル ※2：テスラスーパーチャージャーにおける測定値（50%充電）

表2 燃(電)費を比較してみました。(走行距離 7,000km/年の場合)

○ 電気自動車の燃(電)費のよさが際立っている。

	燃(電)費 (走行距離)	1日あたり (20km)	1月あたり (600km)	1年間あたり (7,000km)	燃費比率
ガソリン車	10km/Lの場合	290円	約8,700円	約10万円	150%
	15km/Lの場合	193円	約5,800円	約6.7万円	100%
	20km/Lの場合	145円	約4,400円	約5万円	75%
電気自動車	6km/kWh の場合	90円	約2,700円	約3.2万円	47%
	10km/kWh の場合	54円	約1,600円	約1.9万円	28%

試算条件：ガソリンの価格:145円/L 電気料金:27円/kWh としています。
 燃費比率は、ガソリン車(15km/L)の燃費を100%としています。

表3 1km走行時のCO2排出量を比較してみました。

○ 走行時のCO2排出がありません。走行時に消費する電気の発電時CO2排出量を加味しても、ガソリン車よりも環境負荷が小さくなります。

Well to Tank：燃料を車に入れるまで
燃料精製や発電等によるCO2排出量

Tank to Wheel：車単体
走行時のCO2排出量

車種	時点 (石炭火力比率)	CO2排出量 (g-CO2/km)				比率
		0	50	100	150	
ガソリン車	2015年	25	107	132	100	
ハイブリッド車	2015年	13	56	69	52	
電気自動車	2015年(32%)	59			45	
	2010年震災前(26%)	47			36	
	2030年ミックス(26%)	41			31	

出展：IEA「World energy balance 2017」エネルギー・経済統計要覧2017

表4 充電器の種類とその考え方

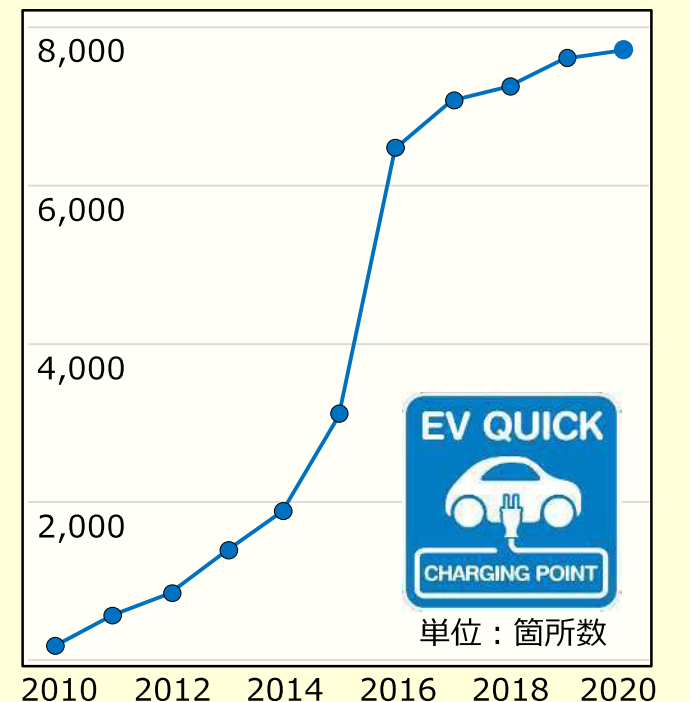
	普通充電器(200V)	急速充電器
充電時間	7~8時間程度	約30分で80%
入力電圧	単相3線式 200V	3相3線式 200V
定格出力	3~6kW	10~50kW
価格	10~50万	200~400万
設置個所	   <p>● 基礎充電 自宅や事務所等、車両の保管場所 でフル充電する</p> <p>● 目的地充電 宿泊施設や観光施設等、目的地の 駐車場でフル充電する</p>  	   <p>● 経路充電 ○ 高速道路のサービスエリア駐車場 や道の駅等で減った分を継ぎ足し 充電する ○ ガソリンスタンド等で足りない分 を充電する</p>  

表5 電気自動車 充電拠点 登録数

県名	急速 充電器	普通充電器		合計
		200V	100V	
福岡県	341	672	2	1,015
佐賀県	95	148	1	244
長崎県	96	189	3	288
熊本県	221	375	43	639
大分県	121	256	3	380
宮崎県	120	197	1	318
鹿児島県	154	235	6	395
九州合計	1,148	2,072	59	3,279
参考(全国計)	7,835	13,697		21,532

出典：電気自動車充電スタンド情報サイト GoGoEV
2021.08.05現在

表6 急速充電器設置個所の推移



出展：CHAdEMO協議会 2020.05

いざ！という時に動く発電機「電気自動車」

- さらなる普及促進が期待される再生可能エネルギー。余剰電力の蓄電池として活用できます。
- 動く蓄電池・発電機として、非常災害時にも電気を供給。停車中にも大きな価値を生みます。

● **Vehicle to Building**
ビルに電気を供給

● **Vehicle to House**
自宅に電気を供給

● **Vehicle to Grid**
電力系統に電気を供給

● **Vehicle to Load**
家電機器に電気を供給

災害時の避難所で大活躍



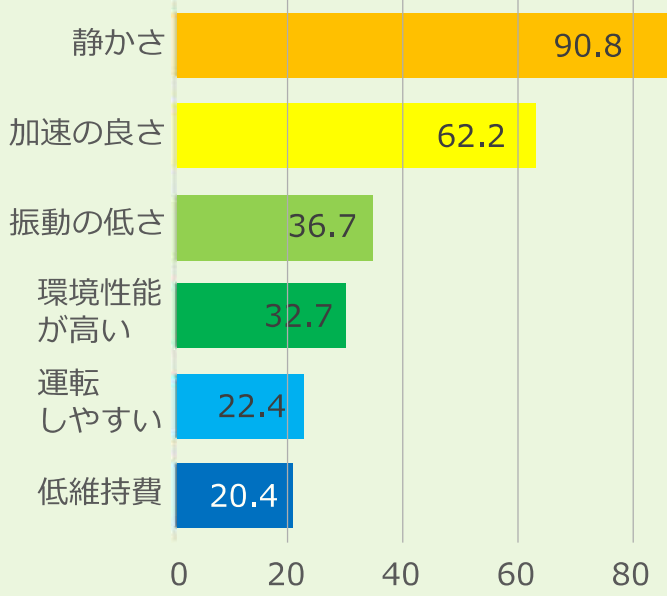
試乗した方の6割以上が静かさ・加速性能に驚き

お客様の声!

既読 00:00
試乗した感想を教えてください

- 音も振動もなく疲れにくい 00:00
- 電車のようなスーッと静かで力強い加速が印象的 00:00
- 思った以上に運転しやすい 00:00

などの声が多く集まりました。
騒音や排気ガスでご近所など、
周囲に迷惑をかけることも
ありません。



出典：次世代自動車振興センター
「2016年クリーンエネルギー自動車体験試乗会におけるBEVの魅力に関するアンケート」を基に作成



電気に関することなど、お気軽に九州電力送配電へお問い合わせください。



九州電力
送配電HP