【資料4】

第2回 高度エネマネ委員会　議論テーマ

「ZEH+ 選択要件における高度エネマネ 比率向上するには」

平成30年度 ZEH+の選択要件（個別）において、
高度エネマネの導入はわずか9%（ZEH支援事業調査発表会2018）。

この結果を受けて
ZEHビルダーへの普及に向け、その要因と対策に関しての討議

1）なぜ？

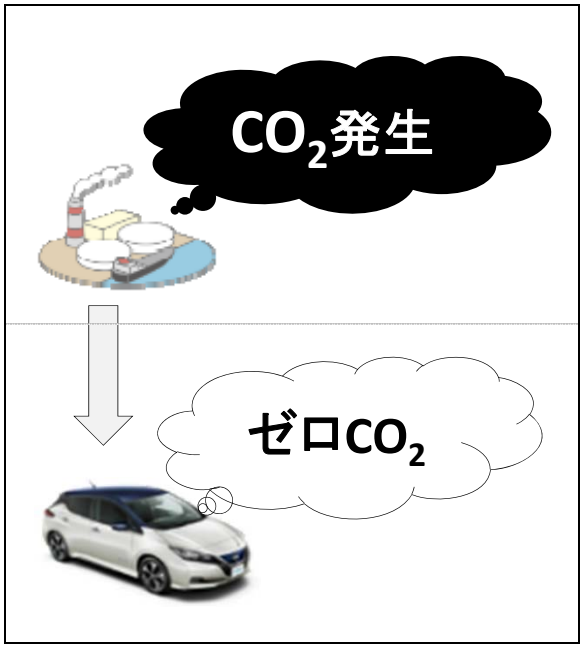
2) どうすれば？

ガソリン車／EV　CO_2排出量の比較　～ 地球に優しいV2H～

*年間走行距離7,000kmでのシミュレーション条件

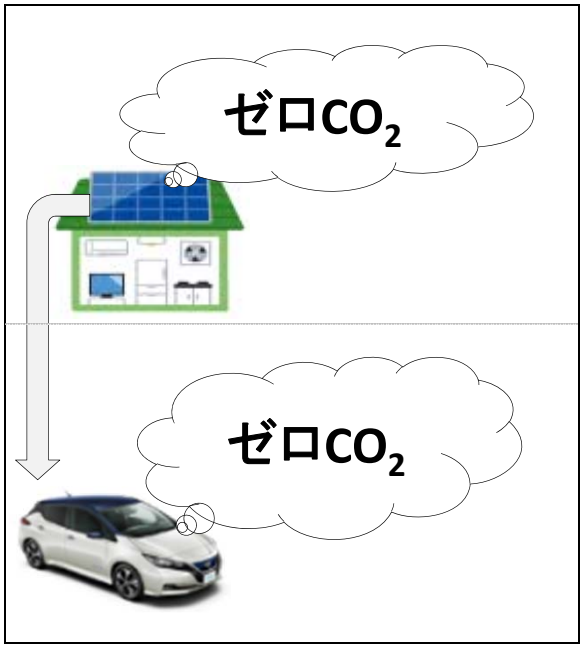
年間CO_2発生量(*)

1,160kg



年間CO_2発生量(*)

579kg

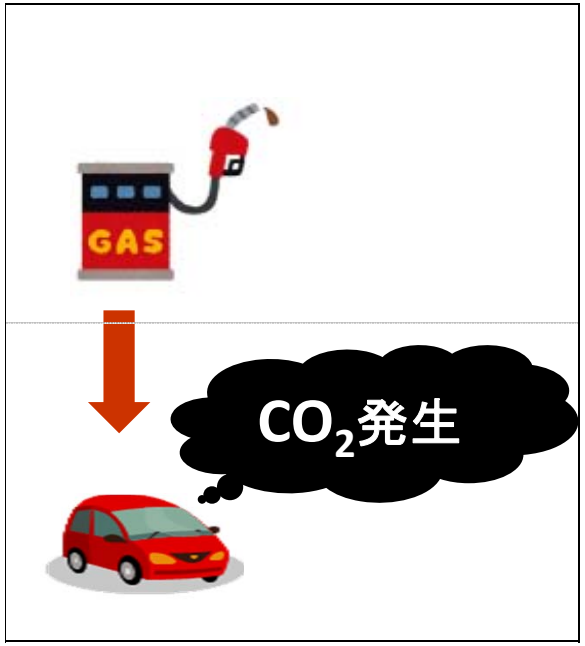


Zero Emission

ガソリン車 燃費 14km/L　ガソリンのCO2排出係数：2.32 kg-CO2/L
EV車 電費 6km/kWh　一般送配電事業者（H29実績）CO2排出係数：0.496kg-CO2/kWh

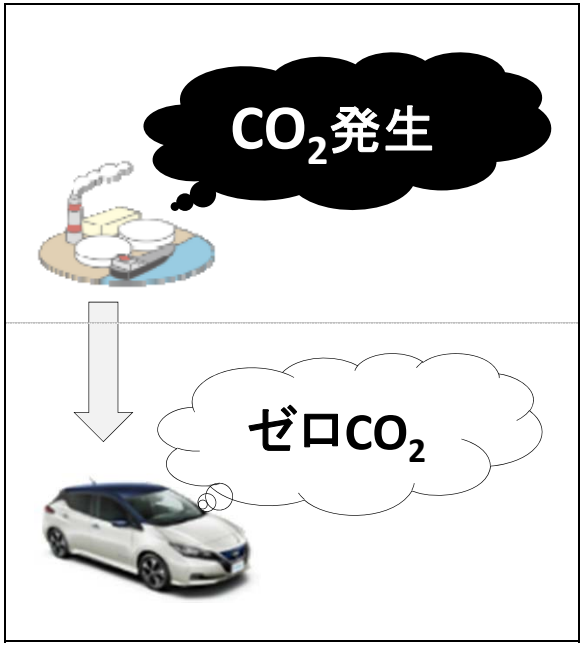
ガソリン車／EV　ランニングコストの比較　～ 財布に優しいV2H～

*年間走行距離7,000kmでのシミュレーション条件



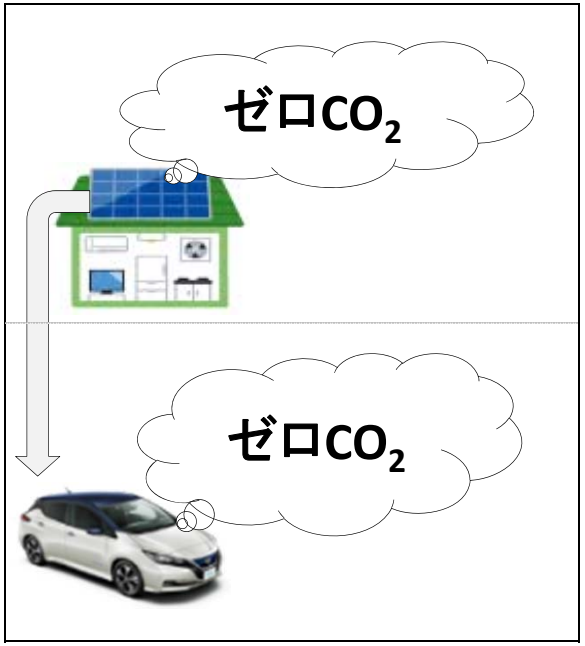
年間 ガソリン代

75,000円



年間 電気代

20,800円

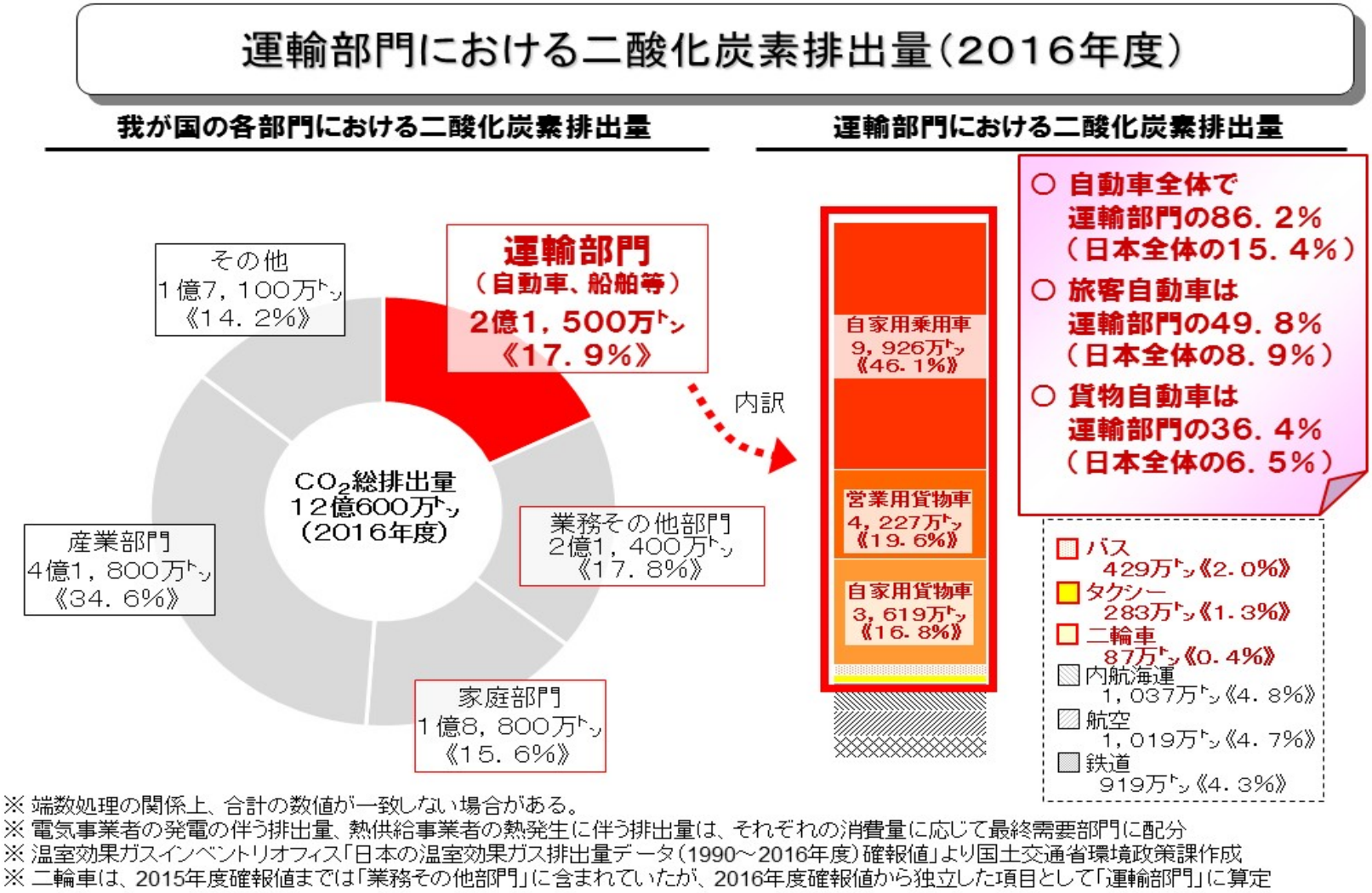


アフターFITなら

9,300円

ガソリン車 燃費 14km/L　ガソリン 150円/L
EV車 電費 6km/kWh
・深夜電力 関電 はぴeタイムR（H31/4~）14.93円/kWh（+2.90円）
・アフターFIT 買取り単価 を 8円/kWh と仮定した場合

国土交通省のHP
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
※ 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（1990～2016年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成
※ 二輪車は、2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立した項目として「運輸部門」に算定

運輸部門における CO2 排出量の内、 46% が 自家用自動車
ZEH+ で PV/EV 余剰電力 自家消費（高度エネマネ）を普及促進すると
運輸部門にも貢献できる！