本書の内容を本来の目的以外に使用することや
当社の許可なくして第三者に開示・複製・転写することはご遠慮ください

日産自動車　日産リーフ取組紹介

2019.10.1

日産自動車株式会社
日本EV事業部
リマーケティング部

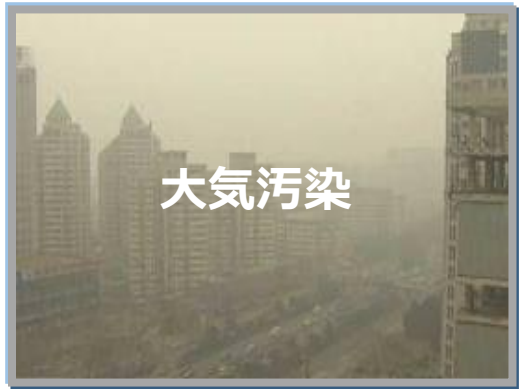
■本日の議題

- **電気自動車普及の現状**
- **EV活用による地域課題解決**
  - エネルギー（電力地産地消）での事例
  - 災害対策での事例
- **中古車動向**

電気自動車普及の現状

■EVを取り巻く課題・環境

地球レベルでの課題



EV普及への環境

BCP対応

日本各地での災害をきっかけに、EVの蓄電池としての価値に注目が集まる

ガソリンコスト上昇

2016年の米国原油輸出の解禁後に低下したガソリン価格が、1.4倍程度に上昇

EV導入補助金

2019年度のCEV補助金は総額160億円に増額(18年度は127億円)。一部の地方自治体でも補助を拡大

RE100/SDGs

再生エネルギーの最大活用を多くの企業が本腰を入れて推進

2019年問題

太陽光発電の10年間の高値固定での買取が、2019年11月に56万件の世帯で終了

外部給電器補助金

パワームーバー等のEV用外部給電器も価格の1/3が国の補助金の対象に。一部の地方自治体は個人向けV2Hの導入補助を設定

■日本政府の対応方針

- 政府は2030年までに電気自動車(含むPHEV)の普及目標を新車販売台数の20-30%と設定。各種補助金などを設定し、普及を後押し。

- 資源エネルギー庁も、太陽光発電は今後家庭で電気自動車に貯めて使う事を提案。
「蓄電池としてのEV活用」を推奨している。

<出典：資源エネルギー庁HP>

乗用車車種別普及目標（政府目標）

	2030年
従来車	30～50%
次世代自動車	50～70%
ハイブリッド自動車	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	20～30%
燃料電池自動車	～3%
クリーンディーゼル自動車	5～10%

日本政府も全面的にEV普及を後押ししている

■次世代自動車普及に関する新たな政府目標

長期ゴール（2050年まで）

- 世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する　→　１台あたり温室効果ガス8割程度削減を目指す（乗用車は9割程度削減、電動車（xEV）100%想定）
- 車の使い方のイノベーションも追求しつつ、世界のエネルギー供給のゼロエミ化努力とも連動し、究極のゴールとしての"Well-to-Wheel Zero Emission"チャレンジに貢献

日本車
世界最高水準の
環境性能実現
（GHG8割削減等）

×

車の使い方の
イノベーション
・MaaS
・コネクティッド
・自動走行　等

×

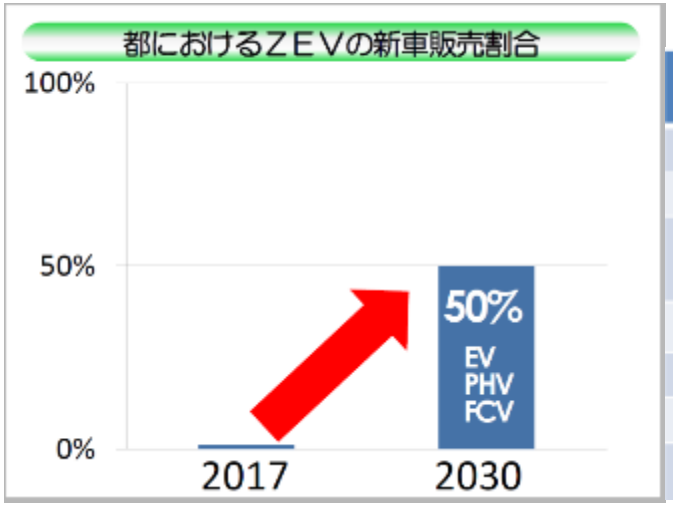
世界のエネル
ギー供給の
ゼロエミ化
（電源、水素源、
燃料のゼロエミ）

"Well-to-Wheel Zero Emission"チャレンジ

■「当たり前の状態」に向けて

東京都

「ZEV」宣言『**2030年までにゼロエミッション車（EV, PHV, FCV）の新車販売比率を50%まで引き上げる**』



	事業名	事業概要
電気自動車の普及促進 （以下、主要事業のみ記載）		
	ＥＶ／ＰＨＶ補助事業（中小企業向け）	ＥＶ130台→280台へ増額、PHVは減額
新	集合住宅における充電設備導入促進事業	既設マンション充電器設置補助（100基程度）
新	ＥＶ庁有車の導入	37台代替え（ICE→EV）
	島しょ地域における電気自動車普及モデル事業	八丈島でのEV実証実験および啓発イベント
新	都有施設における充電設備設置事業	規模10基
新	ゼロ・エミッション・ビークル普及に向けた調査	

京都府

京都府電気自動車等普及促進計画

2030年度に**新車登録台数の１／２をEV・PHVとする。**

横浜市

2020年度以降導入する**公用車（乗用車）は原則、EV・PHV・FCV**とする。

■更なる性能革新

注：WLTCモードでの航続距離と価格
日産リーフ:　322km (3,243,240円～)
日産リーフe+: 458km (4,162,320円～)

※走行距離はJC08モード

2010年型	24 kWh	200km
2013年型	24 kWh	228km
2016年型	30 kWh	280km
日産リーフ	40 kWh	400km
日産リーフ e+	62 kWh	570km

・効率の改善
・軽量化

・バッテリー技術革新
・軽量化

・バッテリーの更なる高エネルギー密度化

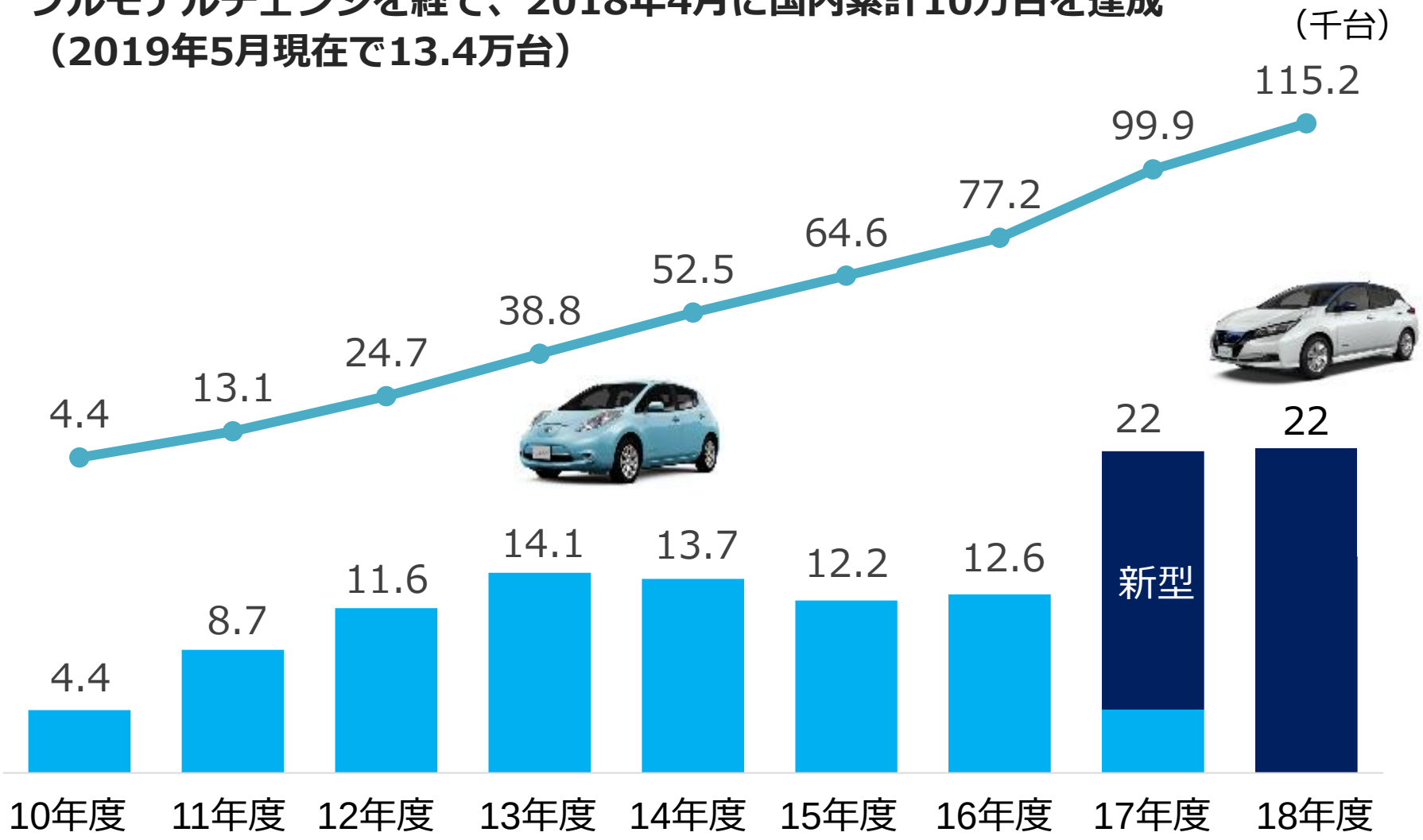
プロパイロット
高速道路同一車線自動運転技術

プロパイロット パーキング
自動駐車システム

「e-Pedal」
アクセルペダルのみの操作で、発進、スピードアップ、スローダウン、停止保持が可能

■日産リーフ　販売台数の推移

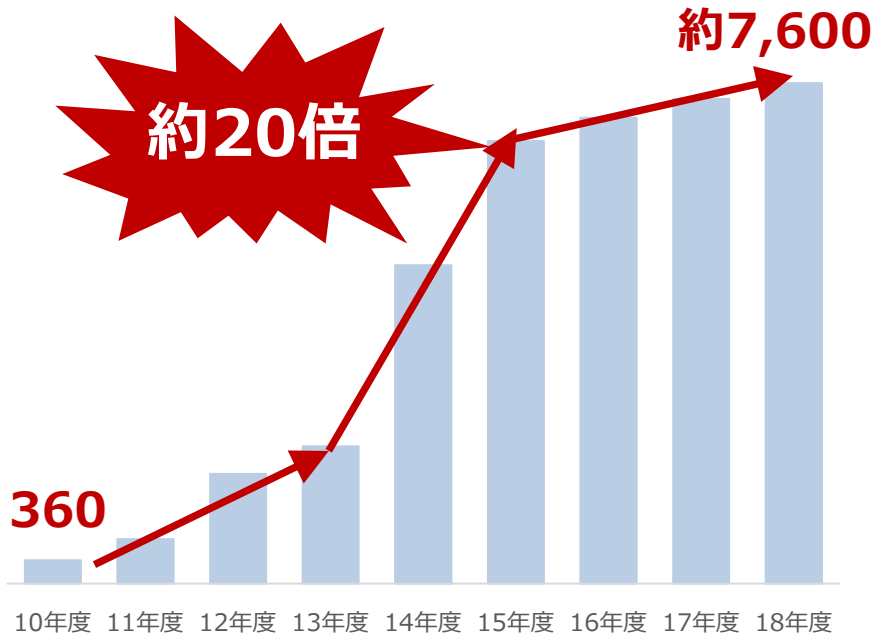
日産リーフは、初代モデルを2010年に発売開始。2017年10月のフルモデルチェンジを経て、2018年4月に国内累計10万台を達成（2019年5月現在で13.4万台）



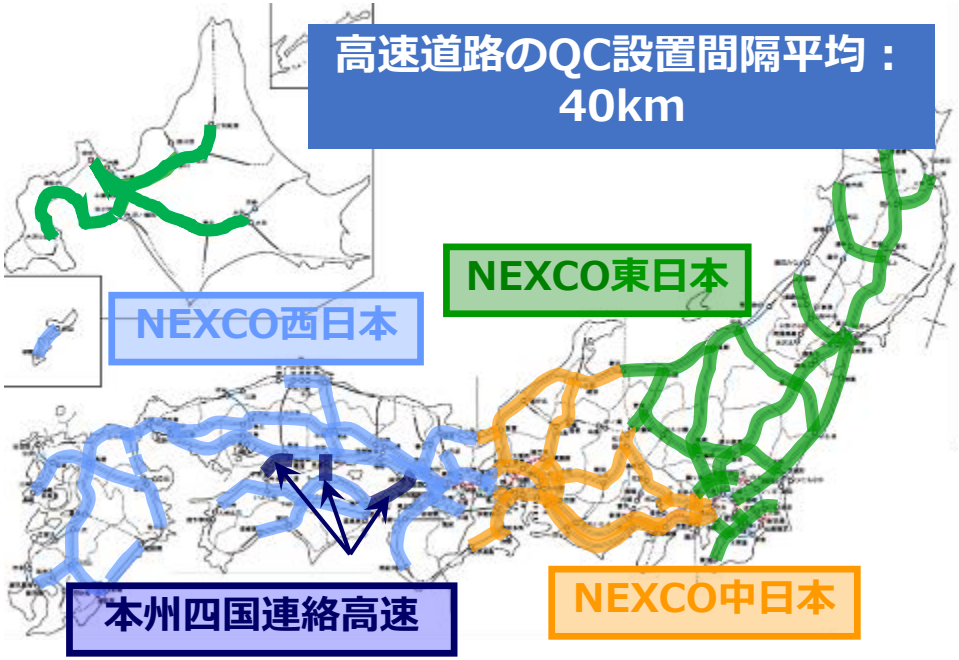
■充電インフラの充実

- 全国の充電器数(普通充電器+急速充電器)は**30,262基** （2019年4月末時点）
  - ガソリンスタンド数は、全国で**約30,700箇所**
- うち、急速充電器： 約7,750基
  - 日本全国の大手ファーストフード店舗数約6,000、交番の数約6,200 を上回る
- 全国の高速道路サービスエリア・パーキングエリアの内、急速充電器の設置比率は40%以上
  - ガソリンスタンドの設置率は25%

日本におけるQC数の推移



QC設置済みの高速道路



※ ゼンリン調べ

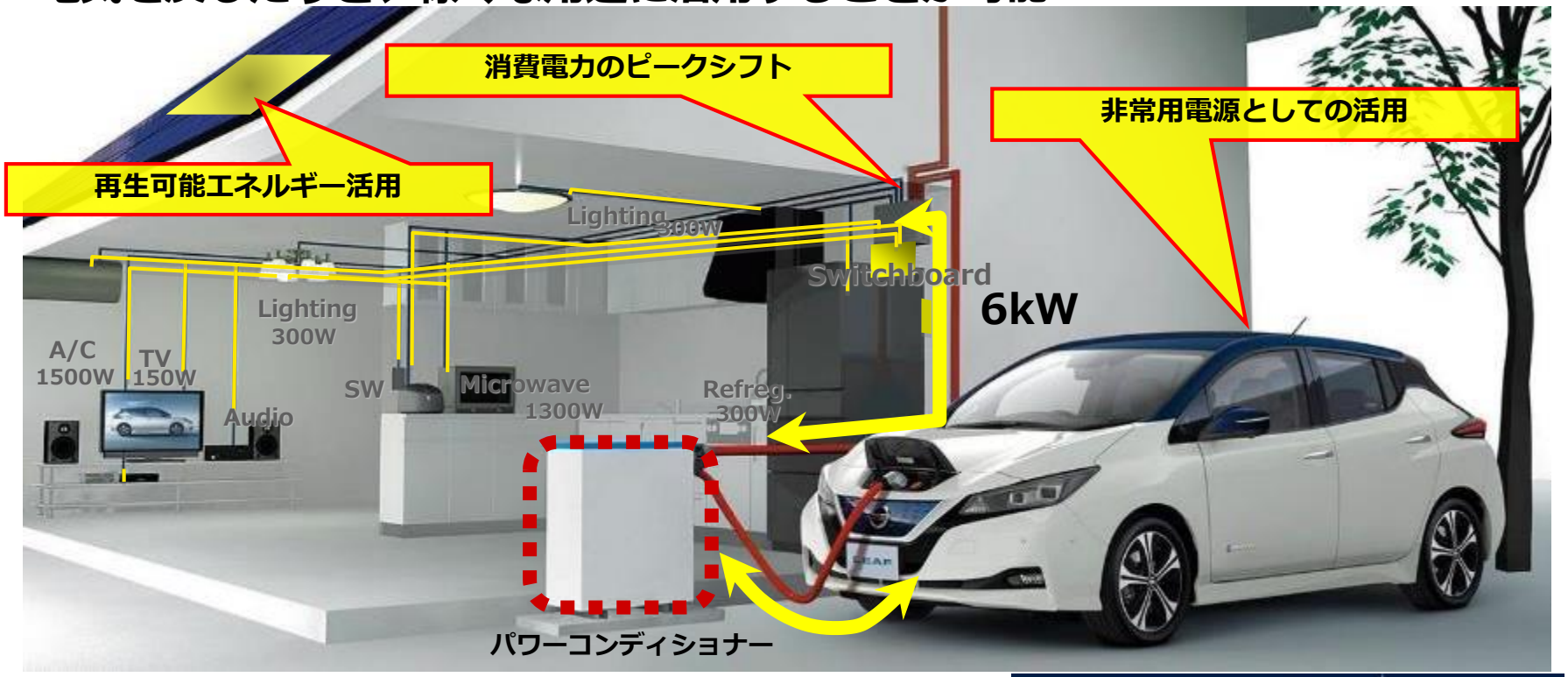
EV活用による地域課題解決

■EV活用による地域課題解決

■EV活用による地域課題解決

■V2H(ビークルtoホーム)を活用したEVから家への給電

太陽光で発電した電気をリーフ貯めることで、走行での利用や、夜間に家に電気を戻したりと、様々な用途に活用することが可能



<EVのバッテリー容量>

40 / 62 kWh

<電力使用量>

(一般家庭) 10～15 kWh/日

一般家庭2-4日分の電気を供給可能

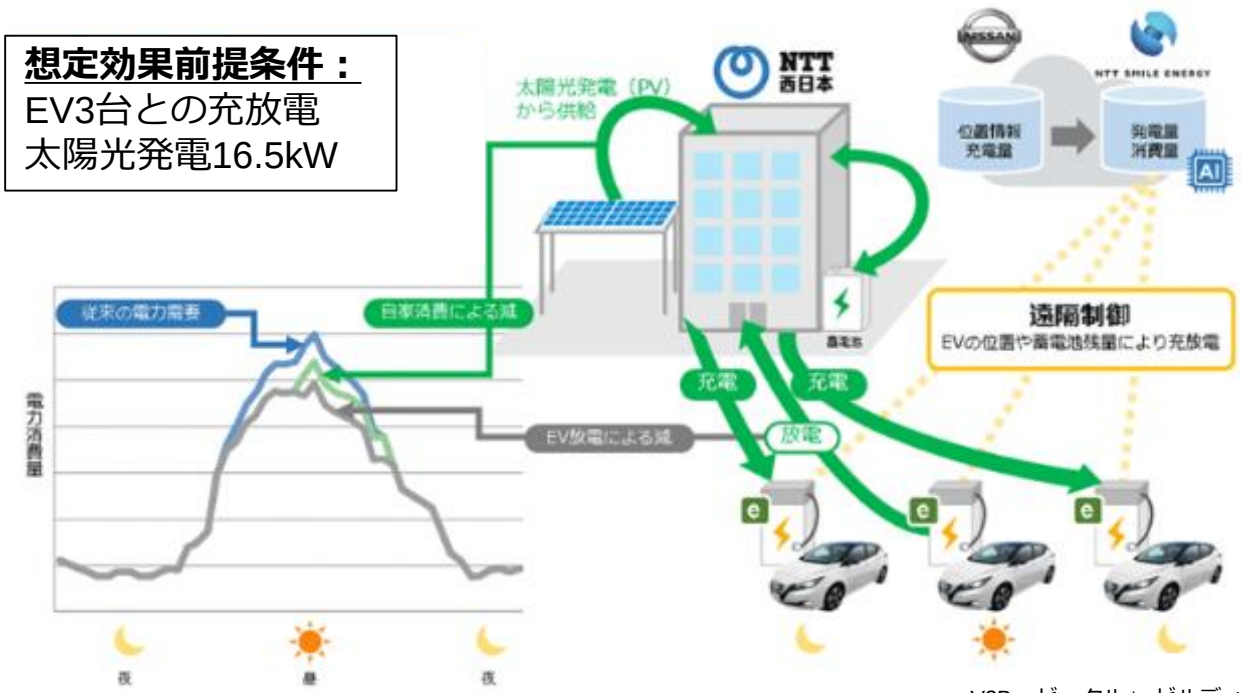
■ ＜エネルギー＞電気通信会社との実証実験

NTT西日本様、NTTスマイルエナジー様、日産が、EV（V2Bを活用したオフィスビルでのエネルギーコスト・CO2削減のトライアルを開始
（2018年10月30日発表）

- 太陽光発電の電気を自家消費しつつ、電気自動車と定置型蓄電池との充放電を遠隔制御

エネルギーコスト削減 ▲125万円/年	CO_2排出量削減 ▲9.6t-CO_2/年	BCP

想定効果前提条件：
EV3台との充放電
太陽光発電16.5kW

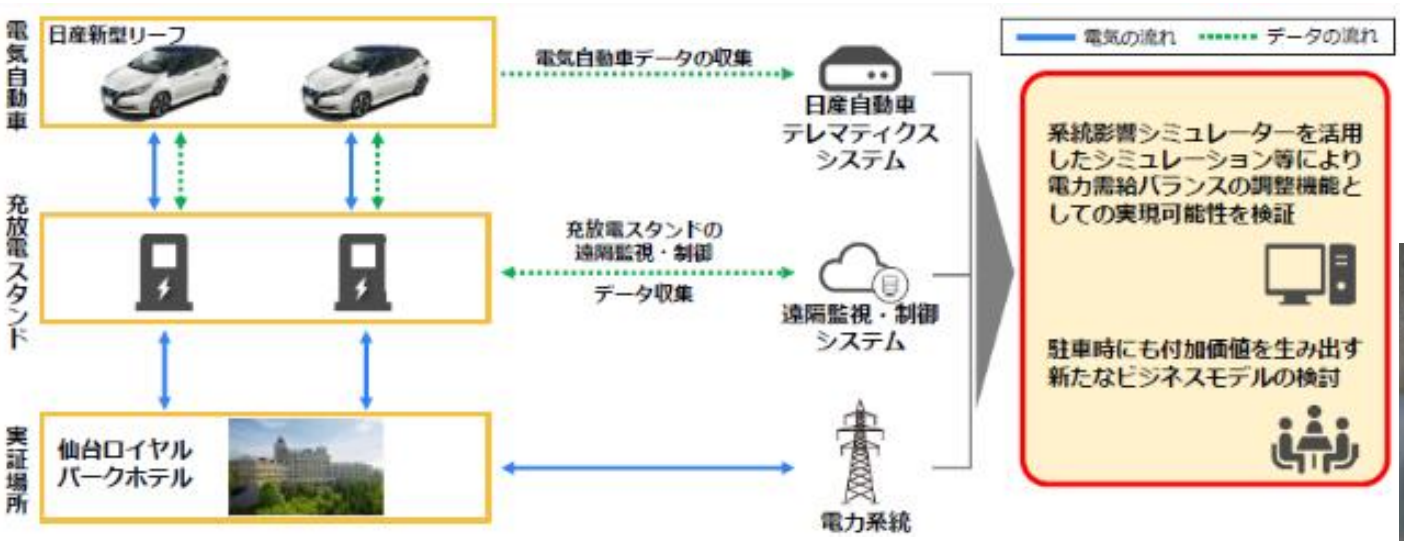


V2B = ビークル to ビルディング

■ ＜エネルギー＞ホテルとの実証実験

東北電力様、日産、三井物産様、三菱地所様が、EVを活用したVPP構築に向けた「V2G実証プロジェクト」を開始
（2018年10月4日発表）

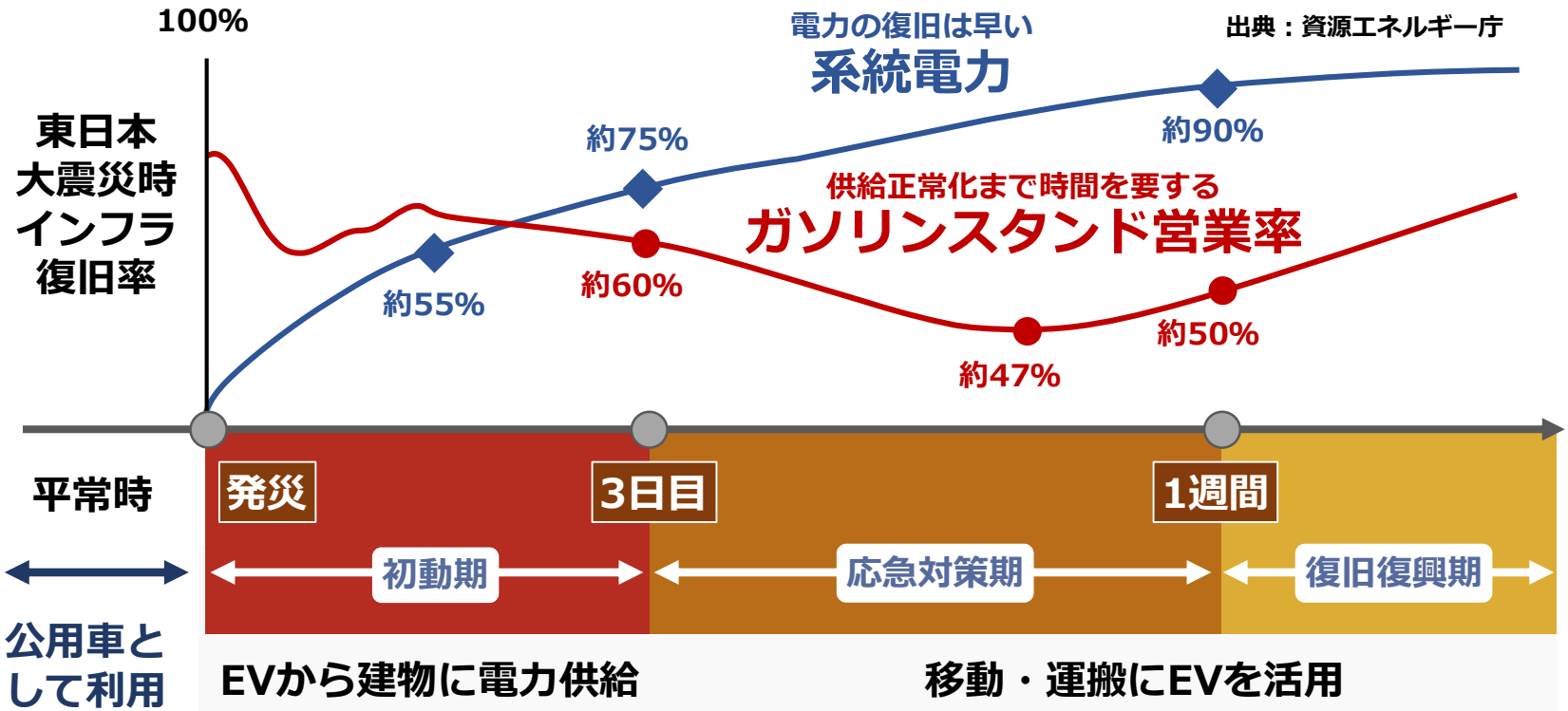
- 仙台ロイヤルパークホテル駐車場に設置した充放電スタンド2台と、EV2台を使用し、遠隔監視制御システムで、EVの蓄電池の充放電を制御し、電力需給バランスの調整機能として活用できるかを検証する。
- EVは日産e-シェアモビの日産リーフ2台を利用。充放電しない日は宿泊客等に貸し出し。
- リーフの蓄電池での充放電及び車両としての利用状況等のデータを、新たなビジネスモデルやサービス開始のための検討に活用する。



■EV活用による地域課題解決

■インフラ復旧状況に合わせて電気自動車を活用

平常時は公用車として、災害発生時にはフェーズごとに電力供給から移動・運搬手段として活用



EVから建物に電力供給

対策本部や避難所への電力供給

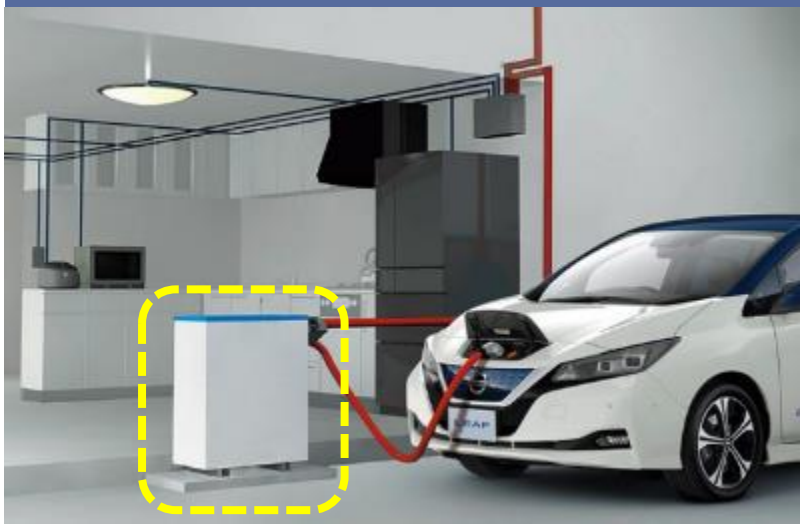
移動・運搬にEVを活用

- ガソリン供給が混乱した場合でも、EVは稼働可能
- 電気供給再開後は、EV使用によりガソリンを節約

■電気自動車の新たな価値 “走る蓄電池”

- EVは移動手段としてだけでなく、停車時も「蓄電池」としての活用が可能
- 日産リーフのバッテリーに貯めた電気を、EVパワーコンディショナーを介して非常用電源に
- 日産リーフ **e+のバッテリー62kWh**で、**4日分**の給電が可能（エアコン4時間使用）

パワー・コンディショナー



設置イメージ

災害時の給電能力例（災害対策本部への給電）

項目	機器	使用数	使用時間	消費電力	
				1台当たり	合計
照明	屋内照明（40w蛍光灯）	5本	5.0h	40W	1,000Wh
業務	ノートパソコン	2台	4.0h	50W	400Wh
通信	携帯電話充電	10台	2.0h	10W	200Wh
情報	レーザープリンタ	1台	0.5h	500W	250Wh
情報	液晶テレビ	1台	4.0h	250W	1,000Wh
空調	エアコン（20畳）	1台	4.0h	1,800W	7,200Wh
食事	電気ポット	1台	1.0h	1,200W	1,200Wh
			合 計	1日当り	11,250Wh

4日間で45KWh

- 日産リーフ e+のバッテリー容量は62kWhですが、10%の電力は残す設定のため給電可能な電力量は最大で90%です。
- 加えて給電量設定、接続機器の力率、変換効率やシステム消費電力等により、給電電力量は変動します。
- あくまでも目安であり、接続機器により消費電力量は異なります。

■リーフを電源にするための装置 パワーコンディショナー

	可搬タイプ （リーフの荷室に格納し運搬可能）		据え付けタイプ （分電盤に接続して利用）※工事費は10万円～50万円程度	
メーカー	ニチコン	HONDA	ニチコン	三菱電機
製品名称	パワームーバー	Power Exporter 9000	EV パワーステーション	SMART V2H
出　力	4.5kW	9kW	（3kW*）/6kW	6kW
特　徴	➢ コンセント3口（各1500w） ➢ 重量38kg ➢ キャスター付	➢ コンセント100V X6口、200V X1口 ➢ 重量50.8kg ➢ キャスター付	➢ 後継モデル ➢ 系統電力、太陽光発電双方と連携 ➢ EVへの充電可能（6kW）	➢ 系統電力、太陽光発電双方と連携 ➢ EVへの充電可能（6kW）
価　格（税抜）	650千円（発売中）	1,093千円（発売中）	（398*）/798千円（＊夏発売予定）	1,690千円～（発売中）
工事費※	不要	不要	別途	別途

■災害時におけるEVからの電力供給

- EVは移動手段としてだけでなく、停車時も「蓄電池」としての活用が可能
- 日産リーフのバッテリーに貯めた電気を、EVパワーステーションを介して非常用電源に
- 日産リーフ e+のバッテリー62kWhで、4日分の給電が可能（エアコン4時間使用）

家庭での利用例

定置型パワーコンディショナー

設置イメージ

災害時の利用例（災害対策本部への給電）

可搬型パワーコンディショナー

■蓄電池としての日産リーフの価値

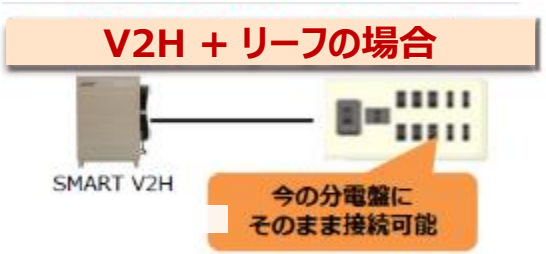
V2Hと組み合わせることによる新たな価値

● 大容量バッテリー（40kWh）&圧倒的コストパフォーマンス

日産リーフ (40kWh)
324.3万円～

一般的な定置型蓄電池（40kWh）
1000万円以上

● V2Hを活用することで、停電時でも家のほとんどの家電に給電可能



＜V2H＋リーフの場合＞
- 既存の分電盤にそのまま接続。
- すべてのコンセントが使える
- 200Vも使用可能

＜定置型蓄電池の場合＞
- 一部（非常用）のコンセントにしか給電できない

■走る蓄電池としての能力

＜災害時の給電能力（例）＞

①スマホ：**6,200台**充電可

②エレベーター：**昇降100回往復**

※三井住友建設が都内高層マンション(43F建てビル)にて実証
※実証車輌は、40kWhにて実施

1台　62kWh

※バッテリー容量は62kWhですが、
10%の電力は残す設定のため
給電可能な電力量は最大で90%です。

③一般家庭：**ほぼ４日分**の給電可

＜北海道胆振東部地震でのお客様の声・事例＞

建設会社「Leaf to Homeを使用したところ、**地下室で照明やパソコンが使えたことが大変良かった**」

お客さま　「Leaf to Homeのおかげで、自宅に電気が流れ、使用することができた。**使えた時間は12時間**」

ｱｻﾋ電気（帯広）では、**V2Hを導入し、「停電中も通常業務ができた」**
（写真右）

※上記お客様は、旧型のリーフ（24kWhや30kWh）、e-NV200（24kWh）となります。

■災害時のEV活用関連 Webサイト

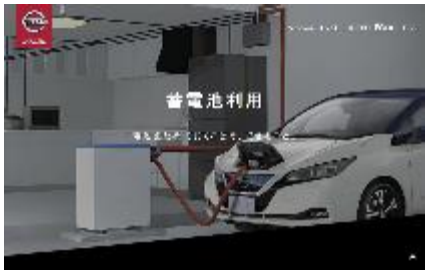
関連Webサイト

- 日本電動化アクション
  「ブルー・スイッチ」（動画）
  https://youtu.be/5EsYOs_iYkU

- 災害時の蓄電池利用（動画）

https://youtu.be/qKOPCiD1CFw

- 蓄電池利用
  https://ev2.nissan.co.jp/LEAF/V2H/



■ ＜災害対策＞練馬区：EVからの電力供給

災害に強い街づくり

特色：「災害時協力登録車制度」

- 東京都練馬区が採用した制度
- 登録車の役割：EVを保有する区内住民が災害発生時に区の指示により、避難所に駆けつけ、区内での給電に協力する

公助

練馬区のEV公用車

安全・安心 パトロールカーを日産リーフに切り替え

練馬区として青パトでリーフ7台を導入。

自助

練馬区民

地域住民・企業による避難所への貸与

共助

日産自動車販売会社

日産販売会社のEV試乗車を避難所へ無償貸与

EV公用車、区内販社の試乗車、事前登録のあった区民を、災害時には避難拠点の非常電源として活用する防災協定を練馬区・日産自動車・東京2販社で締結。

■ ＜災害対策＞横須賀市：EVからの電力供給

「途切れない電力」を提供

公助

横須賀市のEV公用車

公用車へ蓄電した電力を
災害時に活用

横須賀市は日産リーフ 11台、
e-NV200３台を保有

共助

池内精工株式会社

自家発電により電力の供給

共助

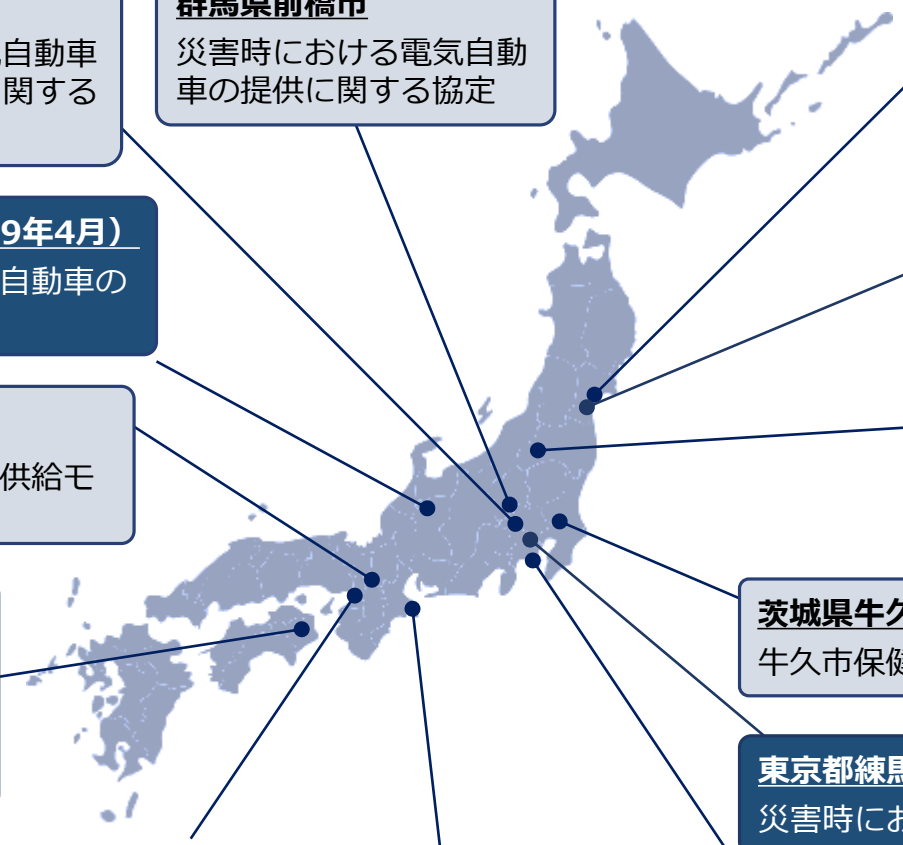
**日産自動車・
日産自動車販売会社**

販売店のEV試乗車を
地域に開放

市内で上記EVの電力が不足した場合、池内精工の自家発電機からEVへ電力供給を受ける。

■ ＜災害対策＞EVの活用事例（自治体）

EVを災害対策として活用する取組みが “全国”に広まっている



埼玉県鶴ヶ島市
災害時における電気自動車による電力の供給に関する協定

群馬県前橋市
災害時における電気自動車の提供に関する協定

宮城県仙台市
公共施設に日産リーフからの給電システムを試験導入

岐阜県飛騨市（2019年4月）
災害時における電気自動車の供給に関する協定

東北大学災害科学国際研究所
e-NV200を活用した災害対応訓練を実施

奈良県大淀町
福神地区災害時電力供給モデルシステム完成

福島県会津若松市
市庁に非常用電源として活用することを目的に、EVを配置

徳島県
西部総合県民局美馬庁舎に給電システムを設置、実証事業を実施

茨城県牛久市
牛久市保健センターに給電システムを設置

東京都練馬区（2018年9月）
災害時における電力供給に関する協定

大阪市福島区
非常用電源確保として学校の体育館等に給電システムを設置

三重県伊勢市（2019年5月）
災害時における電気自動車による電力の供給に関する協定

神奈川県横須賀市（2018年11月）
災害時における電力の供給等に関する協定

※ 上記はあくまでも一例です。建物に給電するケースだけでも、一般家庭含めれば国内に約4000件の導入事例があります。

■ ＜災害対策＞コンビニの事例

北海道のコンビニ、セコマ様との災害時における電気自動車からの電力供給

- セイコーマート店舗にV2Hと日産リーフを配備
- 店舗や日産販社の電気自動車を活用し、災害時に店舗へ電力を供給

「電気があることで提供できる明るさとあたたかさ」
- 丸谷セコマ社長

■ ＜災害対策＞福祉施設の事例

ライフサポート24様（九州）において、災害時時に、共用スペースやトイレの照明を点灯

- **導入背景**
  - 高齢者、介護者は停電による暗がりがとても不安
  - 本来はバックアップ電源を導入したいがコストが高い
- **利用方法**
  - 停電時共用スペース、トイレ、配膳室へ電力供給
- **その他のメリット**
  - 普段は送迎用車両として活用。静かなため会話も聞き取りやすい

■ ＜災害対策＞銀行の事例

京都銀行様において、停電時に基幹システムを稼働

- **導入背景**
  - 停電時に必要最低限の業務遂行のため導入
  - 大型店舗は48kWのディーゼル発電機（約1,000万円）を導入。
    小型店ではそこまでの投資が出来ない

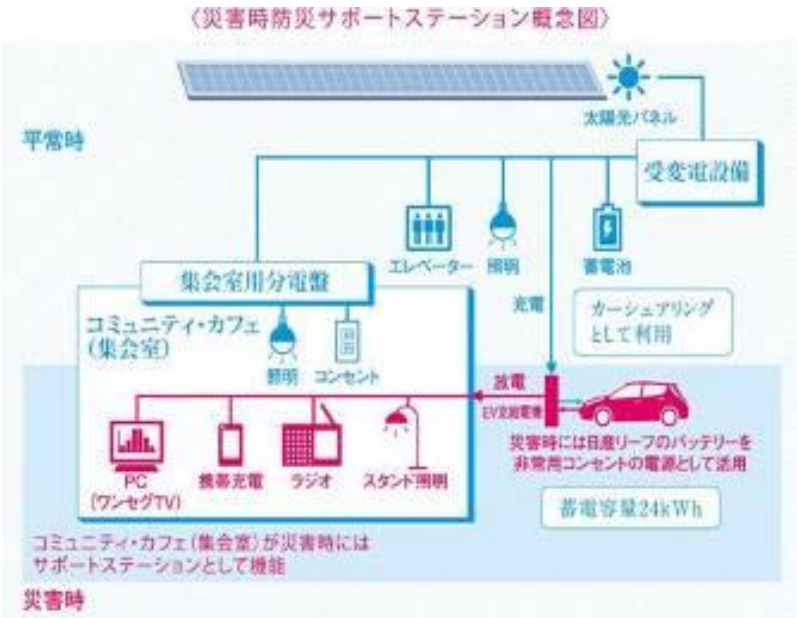
- **利用方法**
  - 停電時に、勘定端末と通帳記帳機（各1台）に加え ネットワーク機器に電源を供給
  - 消費電力は合計で3kW程度の為、日産リーフ1台で十分対応可能

- **その他のメリット**
  - 日産リーフは平常時に営業車として活用でき費用対効果（ガソリン料金比）の面からも有効

■ ＜災害対策＞分譲マンションの事例

三井不動産レジデンシャル様が分譲中のマンション（パークホームズ大倉山）において、カーシェアリング用電気自動車、「日産リーフ」を災害時の非常用電源として活用

- 災害時の非常用電源としてマンションの共用部に電力供給
- 電気自動車からの電力供給により、ワンセグテレビやラジオ、スタンド照明の利用や携帯電話の充電が最大10日間可能に。
- 平常時は、電気自動車カーシェアシステムとして住民が利用



三井不動産レジデンシャル 「パークホームズ大倉山」
（神奈川県横浜市港北区　総戸数177戸）

■ ＜災害対策＞高層マンションエレベータの事例

三井住友建設様にて、災害時の停電を想定して超高層住宅のエレベータを電気自動車電源で稼動実証（2018年9月3日）

～「陸・海 電力コネクティングシステム」の有効性を確認し、事業化に目処 ～

- フル充電の電気自動車電源で、エレベーターを**最上階(43階)まで100往復**を実証
- 大規模停電時に高層階からの避難や地上からの物資輸送の有効性を確認

【稼働実証が行われた超高層住宅(※)と地下駐車場で電源供給する電気自動車】

出展：三井住友建設様ホームページ

■台風15号 千葉県大規模停電におけるEVの役割

LEAF to Home付きの家庭だけでなく、非常時の給電防災協定を締結している千葉市においても、EVの給電機能が活躍

- 各地でLEAFから電力供給を実施

熊谷俊人（千葉市長） @kumagai_chiba · 9月10日

事前に締結しておいた災害時の応援協定に基づきJFE・NTTから電源車の提供を受け、優先度の高い福祉施設等に順次供給しています。感謝します。
障害者施設や高齢者施設の中には停電によって生命維持が困難となるケースがあり、市が所有する非常発電も当該施設や市民に重点的に提供しているところです。

15　283　559

2011年の311以来の大**停電**。 大地震被害から10年せず、また被害が。備えあればというが、電気に強依存する現代の生活 今こそ、日産は**leaf** to homeの販売に力を入れるべきでは？ 我が家は**停電**でも電気が使え非常にたすかりました #leeftohome #leaf #leafnow #L2H #日産 #**リーフ** #**停電** #千葉市

Eric_nishi @bnr32nismo32

10:38

朗報！ 愛するアイスが**停電**に勝ちました！ 途中で9時間の通電時間を挟んで、20時間と8時間の**停電**でしたが食べられました。 途中で**リーフ**からの電気で冷蔵庫に給電したのも良かったのかな。 **停電**時間 9/09(月)2:00-22:40 20時間 9/10(火)7:45-16:02 8時間 復電時間 9/09(月)22:40-9/10(火)7:45　9時間 pic.twitter.com/UwtL39MK1Y

leaf_miharuno @leaf_miharuno

昨日 21:44

私の実家、相変わらず**停電**が続いているそうです。 地方都市ですが、近隣のガソリンスタンドは全て休業。電気がない影響のようです。 電気自動車はどうなのかというと、奇跡的に近所の急速充電器3箇所くらいは平常運転中！お陰で**リーフ**への充電はでき大変助かっているそうです。

らんだー @lander_tw

2　6　10

昨日 9:11

Eric_nishi @bnr32nismo32 · 19時間

千葉市中央区で北花輪あたりだが、まだ停電3日目に突入。しかし日産リーフと自宅にLeaf to homeいれてたおかげで、停電してからも、エアコン、冷蔵庫、扇風機、照明、洗濯機 IHコンロ シャワー つかえてます。
日産リーフに感謝！
#leeftohome #leaf #leafnow #L2H #日産 #リーフ #停電 #千葉市

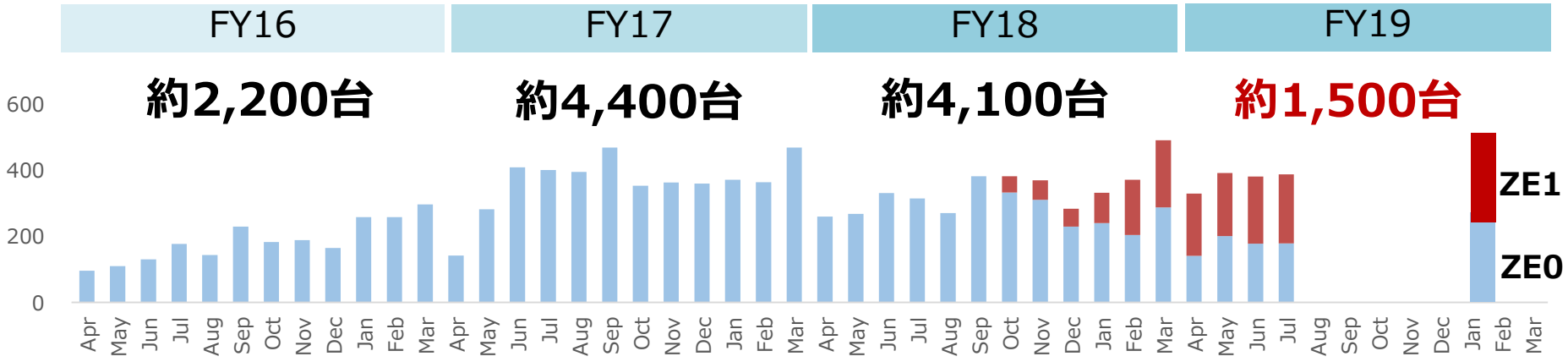
88　199

中古車動向

■中古車リーフ小売実績

- FY17以降、中古車リーフの販売は安定してきている
- FY19は月平均350台以上の販売があり、旧型と現行型の内訳は半々

■リーフ小売台数推移



中古でEVを購入する抵抗感が無くなっており、むしろ賢い選択であるという認識が広まりつつある！

■中古リーフ　オーナーの特徴

中古リーフオーナーにオンラインでの定量調査を実施（N=437）
※2016年1月以降にZE0・ZE1を購入した方を対象

中古リーフオーナーの購入時の特徴

■購入前の試乗率は70%～80%
■新車購入者に比べて、意向価格に対してシビアに検討する
　⇒「賢い選択をする」という意向が強い
■購入前に情報収集をしっかり行う
■「中古車」ではなく「EV」を切り口に、中古リーフの検討を始める
■「C/Aの話」と「口コミ」を重要な情報源と認識している人が多い
■静粛性や加速性を気に入って、購入している
■購入後、乗り回せると実感する人が多い（購入後に外出が増えている）

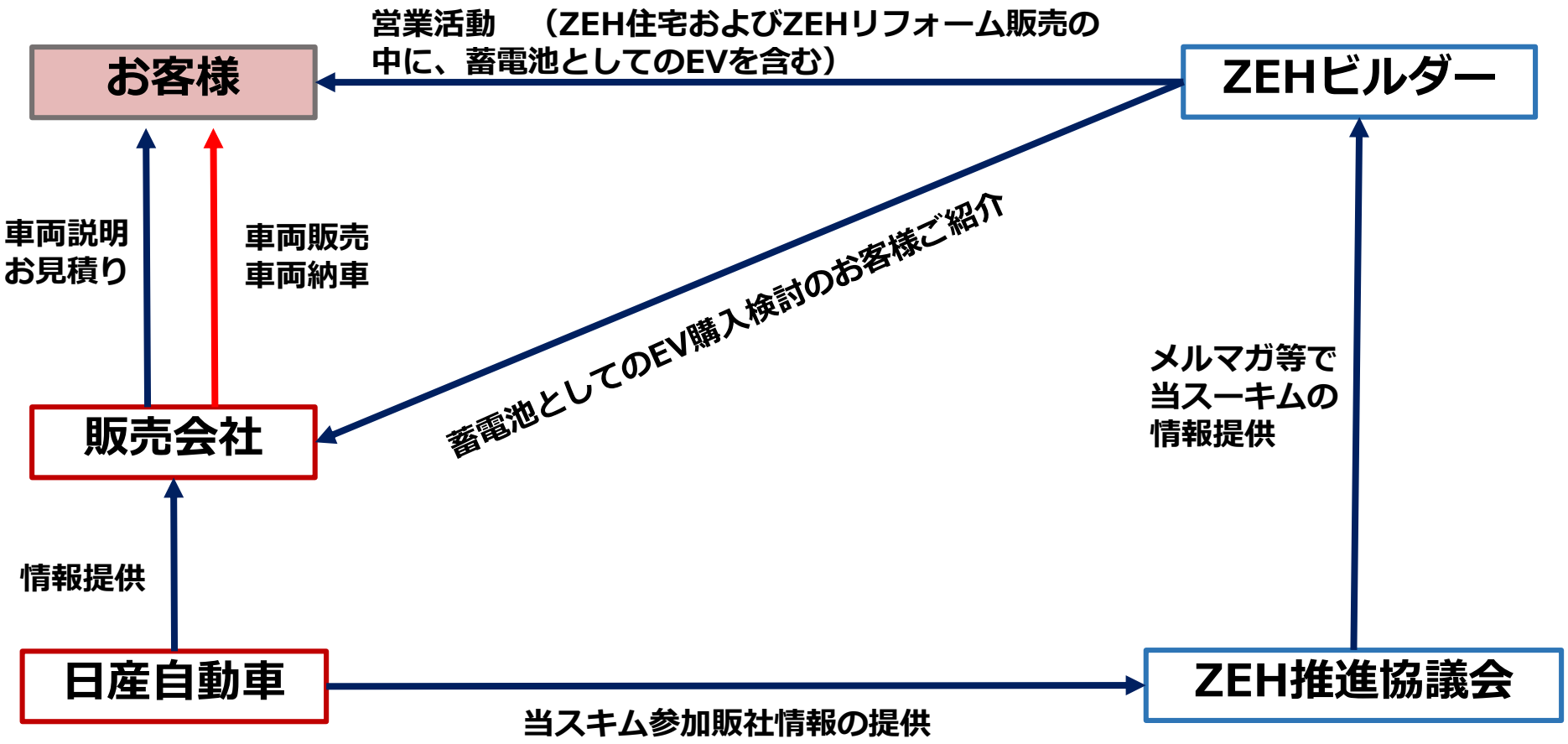
中古リーフオーナーってこんな人

■世帯収入は新車購入者と同様で、年齢はやや低い
■知的好奇心が高く、モノ選びにはこだわりがあるが、価格も妥協しない
■運転は好きで、環境意識が高い、マイペースなシンプルライフ志向
■自宅充電比率は70%

■蓄電池としての日産リーフ＋V2H販売促進

日産販売会社との協力関係を構築し、蓄電池としてのEVにご興味をお持ちのお客様に、新車、および中古リーフを紹介していただきたい

協力関係図（案）



ご清聴ありがとうございました
LEAF

APPENDIX

■電気自動車「日産リーフ」のラインアップ

日産リーフ e+（62kWh）

●バッテリー容量を55%向上

●航続距離が約40%向上

（JC08モード 570km／WLTCモード* 458km）

日産リーフ（40kWh）

（JC08モード 400km／WLTCモード* 322km）

* WLTCモードは、「市街地」「郊外」「高速道路」の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的なモードです。

■購入時費用＋電気代（12年間）試算

メンテナンスコストの削減（12年、10万Km走行時）

- エンジン車と比べ、オイル、スパークプラグなどの定期的な点検・交換が不要
- さらにブレーキパッドの消耗も大幅に抑制

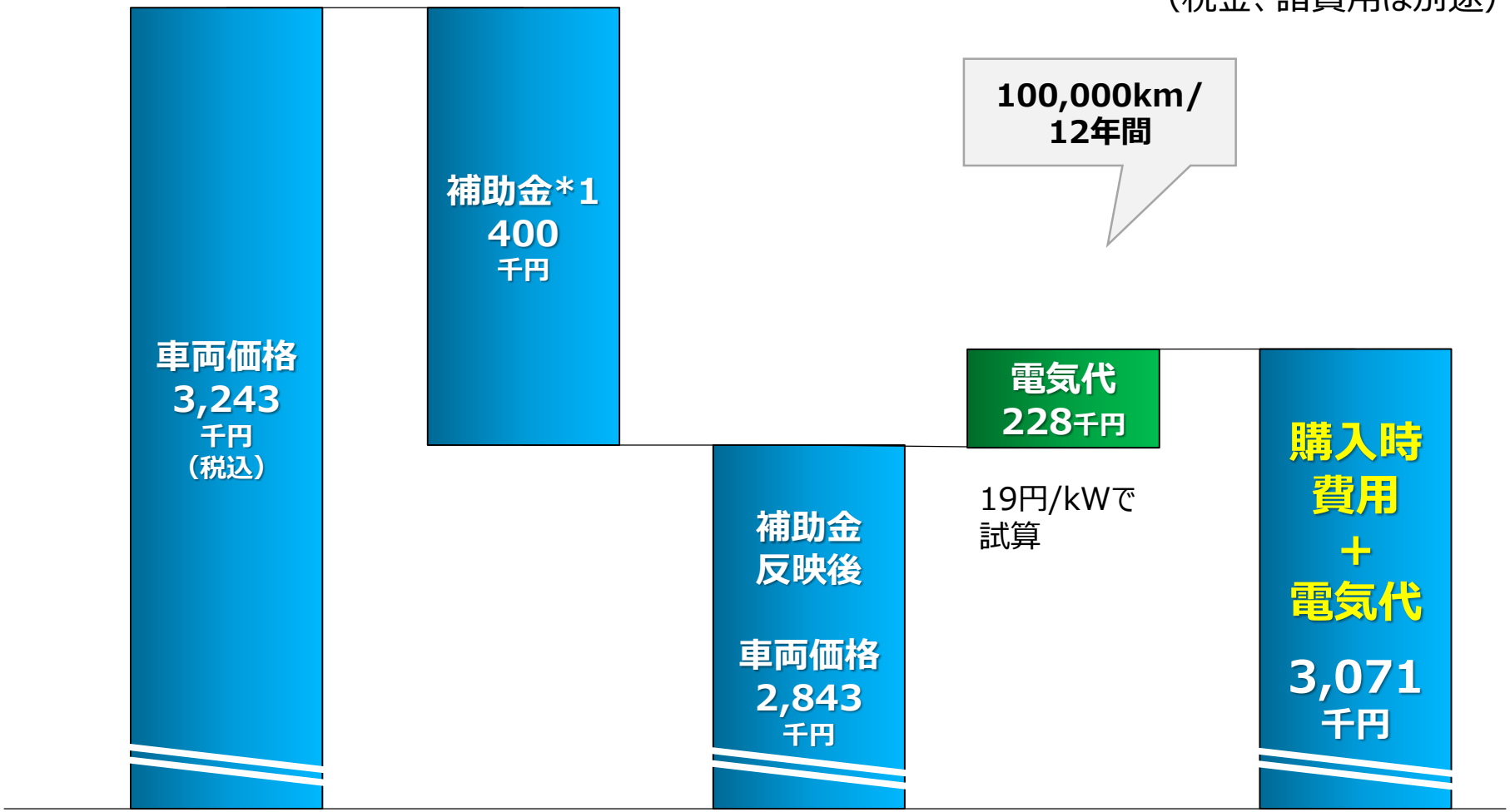
メンテナンス不要品

- **エンジンオイル：140,000円**
- **オイルフィルター：15,000円**
- **ブレーキパッド：36,000円**
- **エンジンスムーザー：9,000円**
- **冷却水（不凍液）等：10,000円**

12年・10万km走行時、約21万円のコスト削減に繋がる

車両価格＋電気代（12年間）試算 （40kWhモデル）

（税金、諸費用は別途）

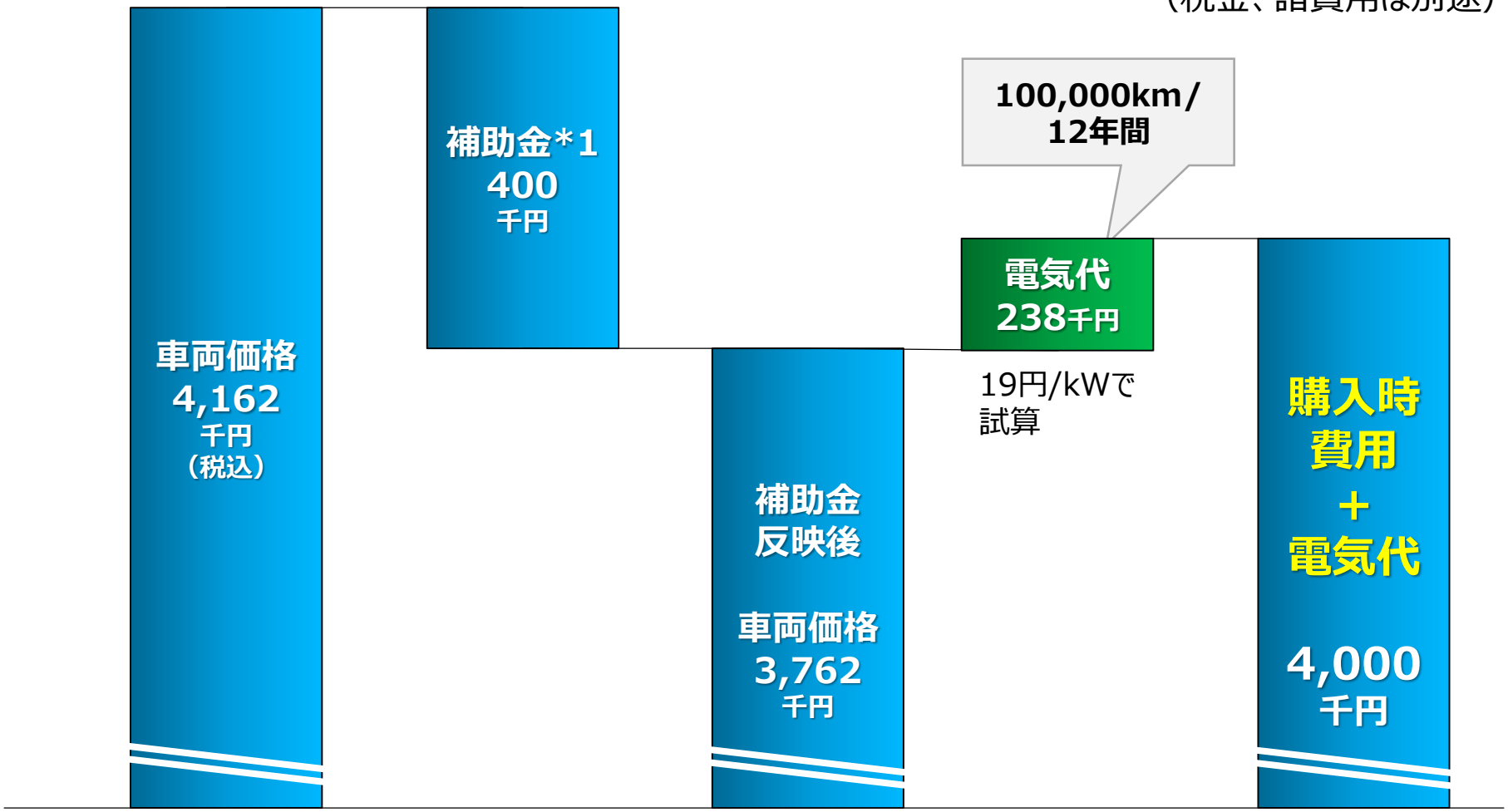


新型リーフ
S グレード
（40kW）

*1 電気代は19円/kWhで試算。
電費は「交流電力消費率（JC08モード）」で試算
*2 19年度補助金は未確定の為、18年度と同等を想定

車両価格＋電気代（12年間）試算 （62kWhモデル）

（税金、諸費用は別途）



新型リーフ
e+X グレード
（62kW）

*1 電気代は19円/kWhで試算。
電費は「交流電力消費率（JC08モード）」で試算
*2 19年度補助金は未確定の為、18年度と同等を想定

■政府補助金一覧

EV、可搬型パワーコンディショナー、充電インフラ等、様々な補助金が存在

<政府の補助金一覧>

<table>
<tr><th>対象</th><th colspan="3">補助金交付額</th></tr>
<tr><td>電気自動車</td><td colspan="3">40万円　（＋自治体により補助金あり）</td></tr>
<tr><td>可搬型パワコン
（NEW）</td><td colspan="3">4.7～50万円
（ニチコンパワームーバー：21.6万円）</td></tr>
<tr><td rowspan="4">充電インフラ
基礎充電
（事業所・工場等）
※地方公共団体も対象</td><td rowspan="2">機種</td><td>本体</td><td>工事費</td></tr>
<tr><td>1/2(上限あり)</td><td>定額(上限あり)</td></tr>
<tr><td>普通充電</td><td>上限37.5万円</td><td>上限90万円</td></tr>
<tr><td>V2H</td><td>上限75万円</td><td>上限90万円</td></tr>
</table>

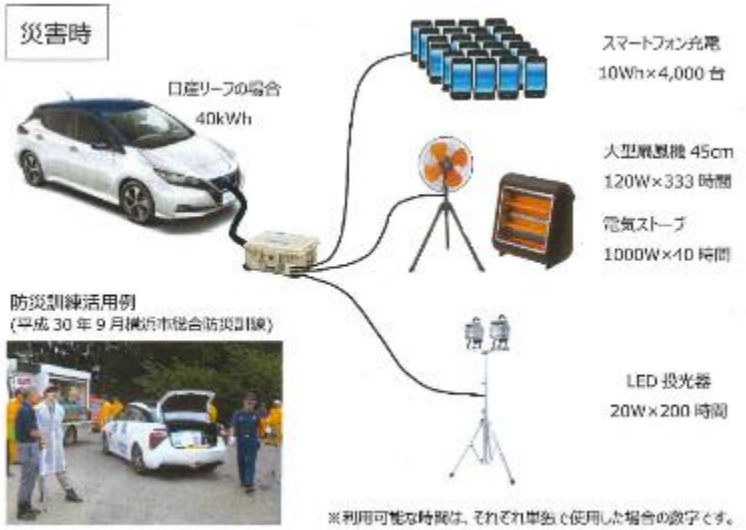
*2019年4月1日～2020年1月31日にCEV補助金対象車両を社有車として10台以上を購入する場合は設備購入費の補助率は2/3に引き上げ　**QC不可

■その他事例：横浜市内全区庁舎に外部給電器を配備

電気自動車の給電器の配布について（情報提供）

横浜市では、次世代自動車（電気自動車、燃料電池自動車等）の普及促進のため、公用車への導入を強化するという方針が打ち出されており、来年度までに全ての区役所において次世代自動車が導入される見込みです。また、電気自動車は、外部給電器を使用すれば、電気機器へ給電できる機能を備えており、特に災害時の電源確保に寄与すると考えられます。

昨今の自然災害の多発により防災意識が高まっている中で、災害時の緊急電源の確保は至急必要であると考えられます。このため、今年度中に温暖化対策統括本部で外部給電器を18台購入し、3月下旬に1区あたり1台ずつ配布を予定していますのでお知らせいたします。



■その他事例：埼玉県、医療・福祉施設向けEV・PHV導入補助

＜補助の概要＞

【対象者】※

1 県内に病院/診療所を設置している者
2 県内市町村から福祉避難所の指定を受けた福祉施設を設置している社会福祉法人

【補助額】 車両：国補助の1/2
V2B：10万円
【台　数】 車両：20台程度
V2B：20基程度

※ 非常災害時におけるEV・PHVの外部給電機能を活用する計画を有する者
※ リースによる導入の場合は、リース事業者が対象

注：当プログラムはすでに終了済