

## 主な実績

### 所沢東部クリーンセンター



### 川崎市



2050年カーボンニュートラルの  
実現に向けて

## <正会員>



JFEエンジニアリング株式会社  
<https://www.jfe-eng.co.jp>



Keep the Earth Sky-blue  
株式会社神鋼環境ソリューション

株式会社神鋼環境ソリューション  
<https://www.kobelco-eco.co.jp>



日立造船株式会社  
<https://www.hitachizosen.co.jp>



株式会社タクマ  
<https://www.takuma.co.jp>



日鉄エンジニアリング株式会社  
<https://www.eng.nipponsteel.com>



川崎重工業株式会社  
<https://www.khi.co.jp>



株式会社明電舎  
<https://www.meidensha.co.jp>



荏原環境プラント株式会社  
<https://www.eep.ebara.com>



## <協賛会員>



極東開発工業株式会社  
<https://www.kyokuto.com>



新明和工業株式会社  
<https://www.shinmaywa.co.jp>



いすゞ自動車株式会社  
<https://www.isuzu.co.jp>



富士車輛株式会社  
<https://www.fujicar.com/>



私たちが、できることを

EVパッカー及び電池交換ステーション普及協議会

# 廃棄物由来の再生可能エネルギー最大活用により、CO<sub>2</sub>排出量を削減します

## 協議会概要

団体名：EVパッカー及び電池交換ステーション普及協議会  
 設立年月日：2021年12月15日  
 設立趣旨・目的：国内の一般廃棄物処理施設におけるEVパッカー及び電池交換ステーションの普及  
 活動内容：1. EVパッカー及び電池交換ステーションの普及活動 2. 同システムに関する課題の調査研究

## 国のEV計画

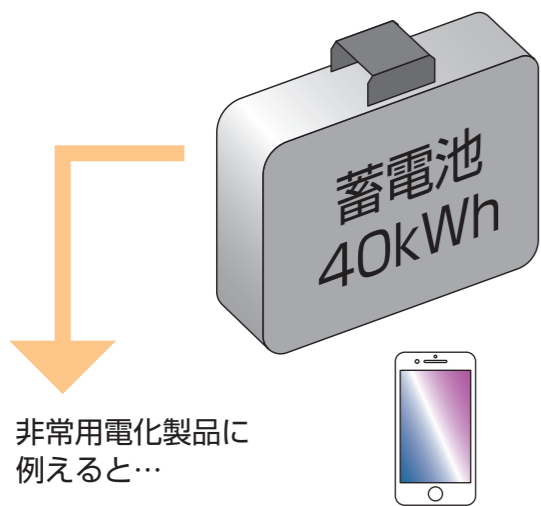
目標値  
 ● 商用車(8t以下の小型車)  
 ・2030年までに **新車電動率化20-30%**  
 ・2040年までに **新車電動車・脱炭素燃料利用率化100%**  
 ● 災害時のレジリエンス向上  
 電動車は、災害時に外部給電を行うことができる等、防災に貢献することを期待。停電時の備えの中核機能を担う。

**補助金制度あり**

我が国においても電気自動車の導入を強力に推進する。車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。  
出典：経産省2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(2021.6.18)(内閣官房他)から抜粋  
[https://www.meti.go.jp/policy/energy\\_environment/global\\_warming/ggs/pdf/green\\_honbun.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/ggs/pdf/green_honbun.pdf)

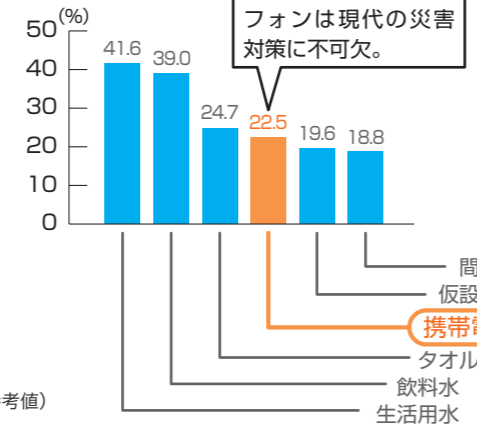
## 全自動電池交換型EVステーションの導入により

- 1 交換時間は**3分**(充電の為の待機なし)
- 2 多様な**走行スタイル**に対応可能
- 3 蓄電池は**災害時**に活用可能
- 4 リモコン操作で、**降車なく**電池交換



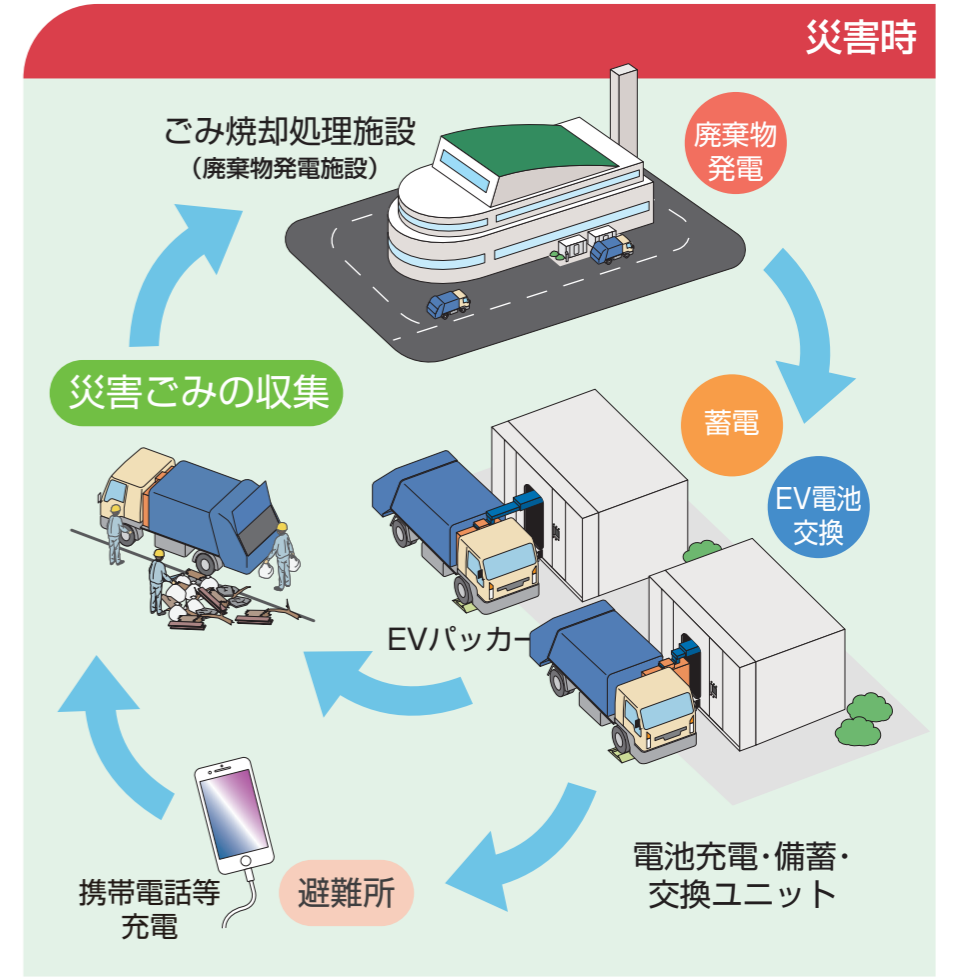
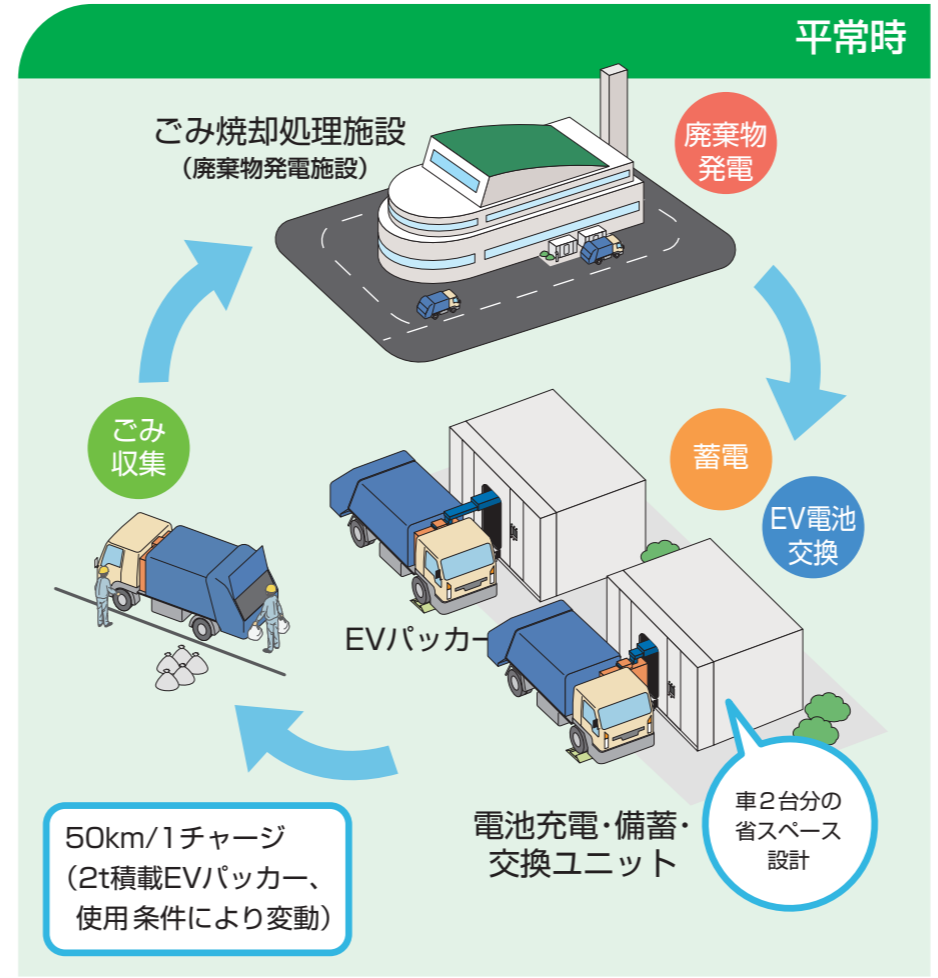
出典)平成28年度避難所における被災者支援に関する事例等報告書(平成29年4月/内閣府)から抜粋

熊本地震において避難所での滞在中、不足してお困りになったものがありますか。

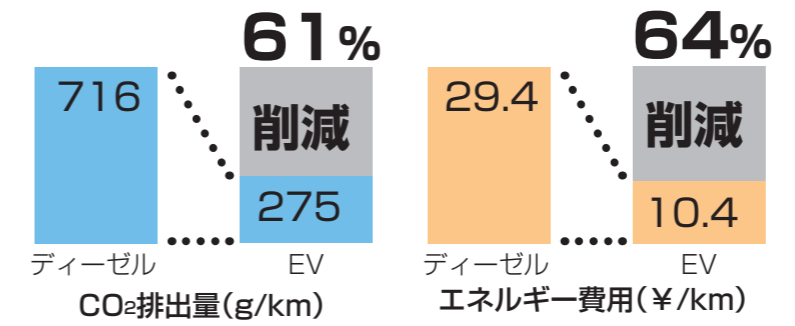


非常用電化製品に例えると…  
**スマートフォン (2700mAh) ……約3,000回充電**  
 バルーンライト(300W) ……約133時間稼働  
 ノートパソコン(6W) ……約5,000時間稼働  
 扇風機(50W) ※汎用モデル ……約600時間稼働 (参考値)

## エネルギー循環型ごみ収集システム



## ディーゼル車と実証EVの概要比較



加えて高い環境性能(排出ガスなし、静かな走行音)と、遜色のない動力性能

【数値算出条件】  
 1. ディーゼル車とEVの比較前提は必ずしも同一条件下にありません。(実証時の気温や収集ごみ量に多少の差がございます。)  
 2. 燃費及び電費については、実証自治体提供数値及び実績値を根拠としています。  
 3. CO<sub>2</sub>排出量算出は東京電力CO<sub>2</sub>係数を使用しています。  
 4. 電費に係る電力単価は系統電力使用時とし、東京電力事業用500kW未満平均単価を採用しています。  
 5. 本資料根拠数値は実証運用時の実績値を根拠とし、車両走行変動要素及び季節変動等の変動条件は含まれません。

加えて廃棄物処理施設の特長として、大規模災害時の施設稼働の確保により、継続的な電力供給が可能です。

※蓄電池1個(40kWh)のうち、30kWhを非常用電源として使用した場合です。  
 ※EVパッカー車からの給電には、市販のV2L給電器が別途必要です。給電器の性能、変換効率、バッテリー残量、消費電力により給電可能な電力量は異なります。