

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
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>



Kanadevia

カナデビア株式会社
<https://www.kanadevia.com>



Kawasaki
Powering your potential

川崎重工業株式会社
<https://www.khi.co.jp>



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



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



MEIDEN
Quality connecting the next

株式会社明電舎
<https://www.meidensha.co.jp>



<協賛会員>

KYOKUTO

極東開発工業株式会社
<https://www.kyokuto.com>



ShinMaywa

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



ISUZU

いすゞ自動車株式会社
<https://www.isuzu.co.jp>



FUJICAR

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、CO₂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。

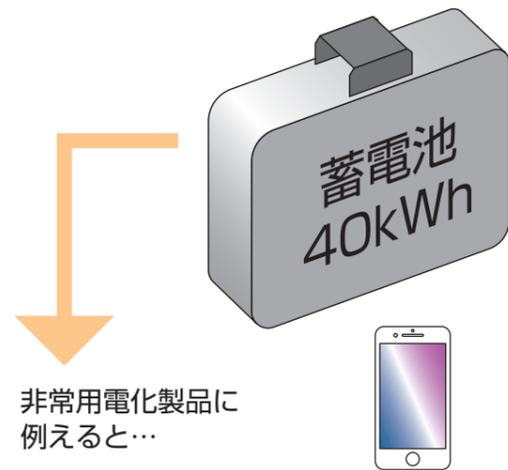
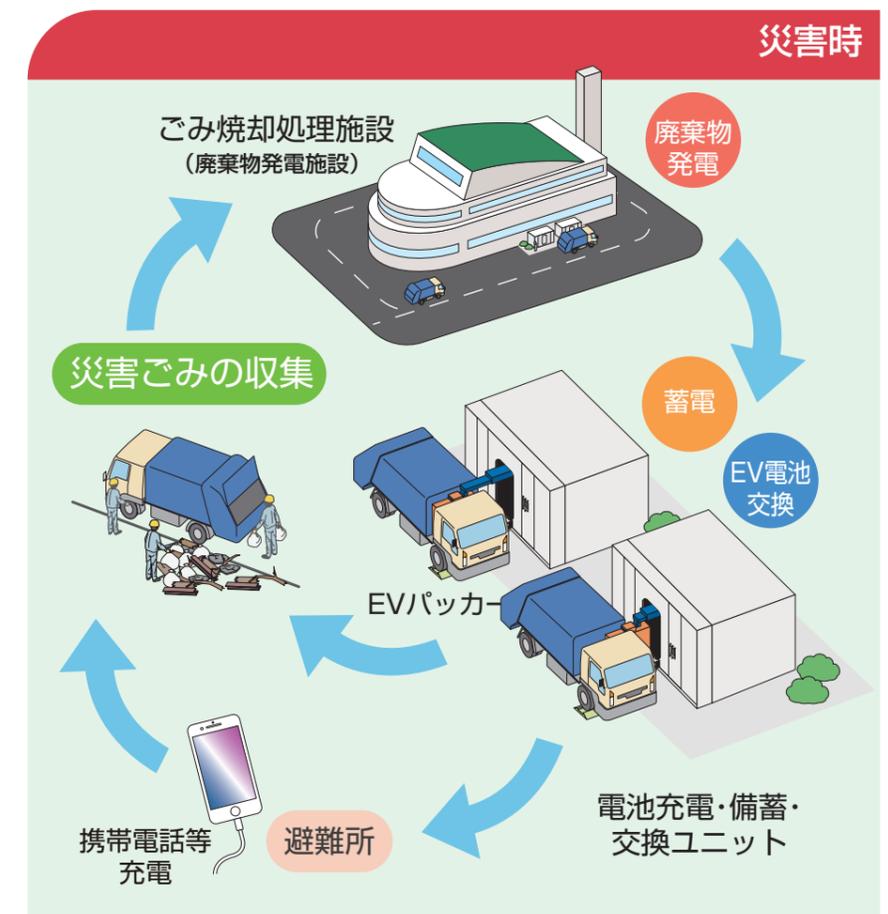
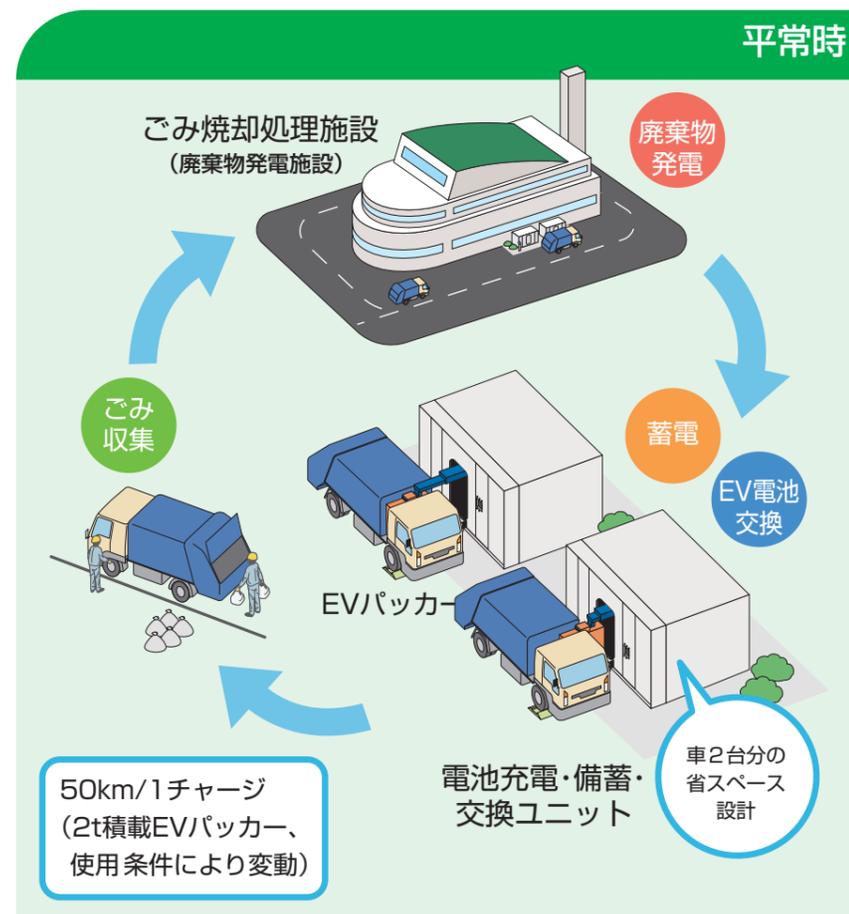
出典：経産省2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(2021.6.18)
 (内閣官房他)から抜粋
https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/ggs/pdf/green_honbun.pdf

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

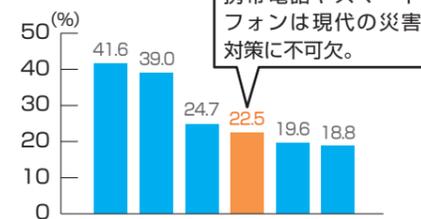


エネルギー循環型ごみ収集システム



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。



携帯電話やスマートフォンは現代の災害対策に不可欠。

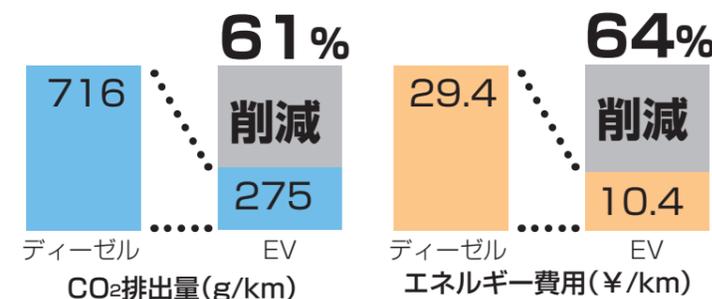
非常用電化製品に例えると…

スマートフォン (2700mAh) ……約3,000回充電
 バルーンライト(300W) ……約11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)

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。

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. CO₂排出量算出は東京電力CO₂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。