

## EV車両導入事例

### エムケイ株式会社 山科営業所

EVタクシー 導入時期 (市補助活用車両)	令和6年12月17日～ 令和6年12月19日～
営業所所在地	京都市山科区西野桜木町97
導入している台数	107台（うちEV24台） (グループ全体でEVタクシー250台 うち、2台に市補助活用)
充電設備数	180kW 3基 6口 50kW 1基 1口 6kW 10基 10口
充電設備の利用頻度	EV 1台につき毎日2回 ※昼勤、夜勤それぞれの入庫前後 急速充電器1基あたり最大50回程度/日の利用
導入目的	グループ全体としての取組の一環



#### 導入者の声

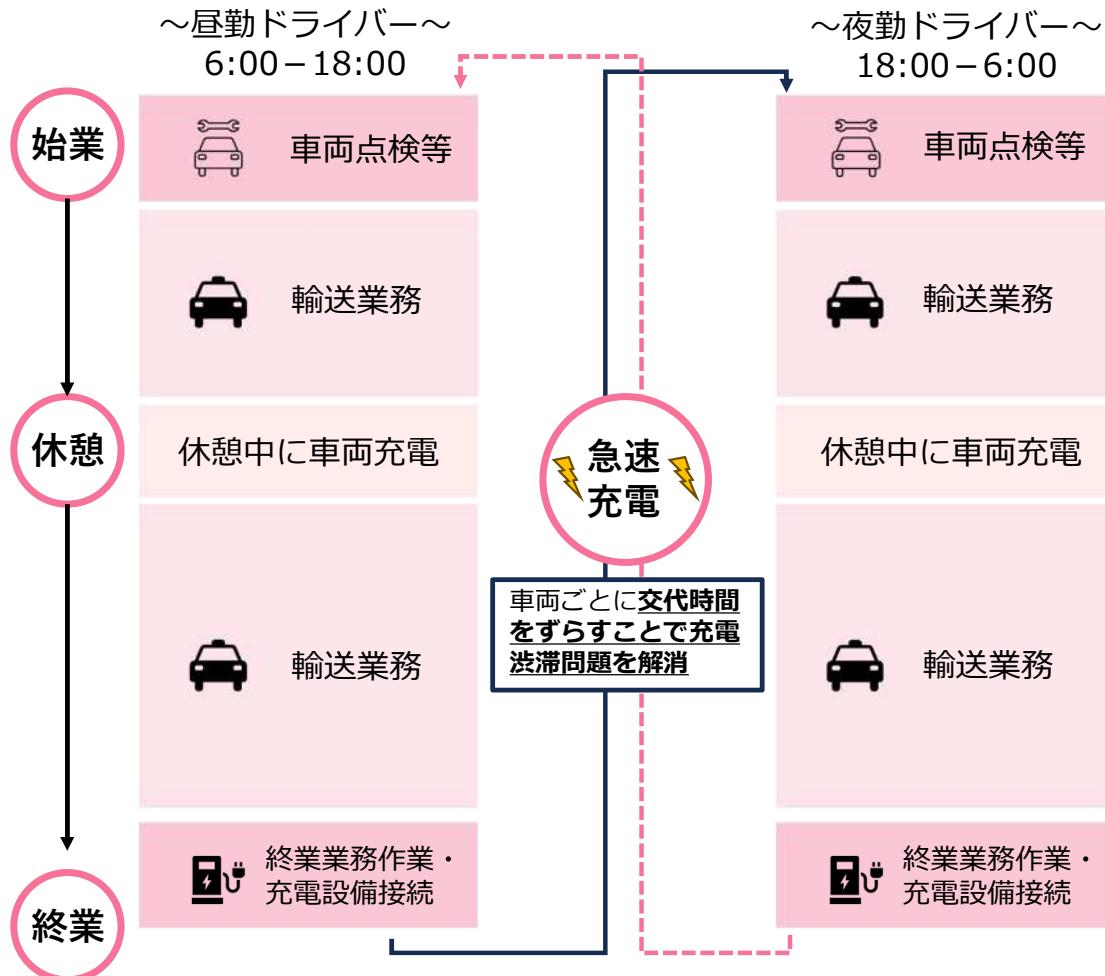
エムケイグループは、自分たちが出来る取組みとして特に効果が大きいと考えられる、タクシー・ハイヤーの全車ZEV（電気自動車、燃料電池自動車などのゼロエミッション・ビーグル化）化を進めています。2025年度末までに全車両の30%をZEV化、そして2030年度年末までに100%ZEV化の達成を目指し掲げています。

2025年3月時点で223台（約27%）を達成しておりますが、目標達成に向けて今後も取組を推進してまいります。



## EV車両導入事例

### EV車両の1日のスケジュール（例）



## EV車両導入事例

### EV充電設備について



#### 充電方法について

基本的には急速充電で充電しており、バッテリー劣化防止のため、充電量の上限を80%として運用しています。

また、月に1,2回メンテナンス目的で普通充電器によるバランス充電※1を行うなどの工夫をしています。

2,3ヶ月に一度実施しているSOH※2検査で、走行距離が20万kmを超える車両でも90%後半をキープできている車種も有ります。

※1 普通充電によりゆっくり充電することで、セルごとの充電量を均一化し、バッテリーの性能を安定させ、バッテリーの劣化を防ぎます。

※2 「State of Health」の略で、健全度や劣化状態を表す指標。初期の満充電容量(Ah)を100%とした際の、劣化時の満充電容量(Ah)の割合で、SOH 50%となっている場合、満充電の状態にしても初期の半分の容量しか持たない電池になっていることを表します。



#### リスク管理について

複数社の充電設備を導入しておくことで、システム障害や不具合等で充電設備が使用不可になった際にも他社の充電設備で対応可能にしています。

充電設備業者についてはこちらでご確認いただけます！  
<京都市EV充電設備ポータルサイト EV充電設備導入事例紹介URL>

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000329/329659/MK.pdf>

## EV車両導入事例

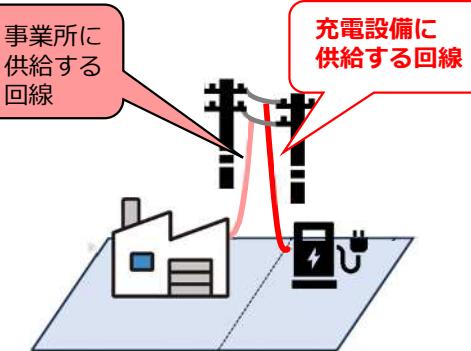
### EV充電設備の設置方法について（特例需要場所の活用）

**特例需要場所**として、電柱から事業所自体に引き込んでいる電気とは別に、充電設備用に電気を引き込むことで、事業所のキュービクルを改修することなく、EV充電設備の導入を実現！

#### ポイント

##### 特例需要場所※（複数回線の引込み）

事業所に供給する回線とは別に充電設備用の回線を引込んで電気を供給することで、既存受電設備の電気容量や配線経路がない場合でも、充電設備の設置が可能となる場合があります。



#### エコちゃんMEMO

事業所への回線は低圧、充電設備の回線は高圧などのように、事業所ごとの事情に合わせて回線を組み合わせることも可能です。

特例需要場所としての条件を満たしているか、回線の引込は可能かなどについては普段やり取りされている電気事業者さん等に相談してみましょう。

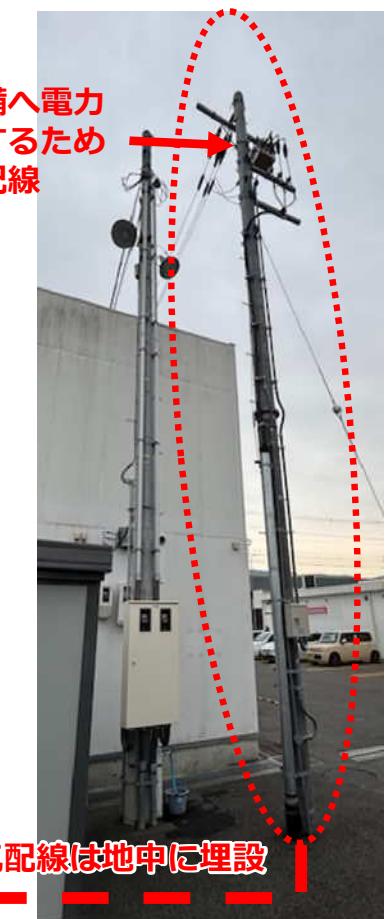


※特例需要場所としての条件を満たしている必要があります。対象かどうかは資源エネルギー庁HPで御確認ください。  
資源エネルギー庁HP：  
[https://www.enecho.meti.go.jp/category/electricity\\_and\\_gas/electric/summary/regulations/faq/q1.html](https://www.enecho.meti.go.jp/category/electricity_and_gas/electric/summary/regulations/faq/q1.html)

EV充電設備



充電設備へ電力を供給するための電気配線



電気配線は地中に埋設

## EV車両導入のメリット・課題、懸念点

### メリット



ランニングコストが **安い**!!!!



通常車両と比較して、  
CO<sub>2</sub>排出量 **大幅減**!!!!



### 会社のイメージアップに

脱炭素の先進的な取組として取材を受ける機会が増えました！！



### 課題、懸念点



#### ○ ドライバーの不安

携帯電話と同様に50%程度（実際にはまだ200km程度走行可能）になると不安になって充電をしたくなってしまうドライバーも…  
→ 繰り返しあ伝えすることで徐々に払拭。

#### ○ 選択肢が少ない

タクシー向きのEVがまだまだ不足…  
例) ミニバンタイプの車両が殆ど無い…  
後部座席が狭い。車幅が広すぎる。など

## EV車両導入事例

### 他にもいろいろ聞いてみました♪

#### 今回はどうのような補助金を活用されたのですか？

国補助：商用車等の電動化促進事業

市補助：京都市運送事業者向け車両の脱炭素化モデル支援事業を活用しました。

その結果、補助金の合計は一両あたり**1,700,000円**になりました。

#### EV車両導入時に苦労したことはありますか？

HV等と比べると改造にかかる時間や手間が多く、車両本体を購入してからもタクシーとして走行可能になるまで時間が必要。

また、実際に運用して初めてタクシーとしては不便なところが見つかることもあるので、現在も最適な車両を検討しながら導入計画を進めています。

#### 今後の導入計画等はありますか？

2030年までにエムケイグループ全体でEV化100%達成することを目指しているので、今後もバッテリー交換や超急速充電設備の導入など、さまざまな可能性を検討しながら、より環境に配慮した営業所を目指しています。

#### 御社のアピールポイント等をぜひお聞かせください。

京都市の「2050京（きょう）からCO<sub>2</sub>ゼロ条例」に賛同し、社業を通じてCO<sub>2</sub>排出削減に取り組み、EV化やサステナブルツーリズム、EV修学旅行等を通じて、京都ならではの地域脱炭素モデルの創出に貢献しています。2025年には充電時に発生するCO<sub>2</sub>をカーボンオフセットする「カーボンニュートラルサービス」を導入しました。

また、交通バリアフリーの考えを大切に、安心かつ安全な移動を提供するとともに、修学旅行、国際会議やイベント等のMICE、インバウンド等、京都を訪れた方の多様なニーズに対応するほか、京都文化の魅力を伝えることで、お客様だけでなく観光事業に関わる方々にも信頼される存在を目指してまいります。

#### エコちゃんMEMO

EV導入だけでなく、新技術の検証等の実施など、将来を見据えた取組をされています！

また、こういった環境問題への取組を積極的に実施されるなかでも、「ユーザーファースト」の考え方も大切にされていることを感じます。ユーザーと環境、両輪で進められている取組については今後も注目です。

