

実質

0

円で設置できる

EV充電スタンド

オルタライフ

国・自治体の補助金 + 買取補助金付

※【消費税（国・地方税）はオーナー様のご負担となります。】

脱炭素社会の実現に向けてできること、

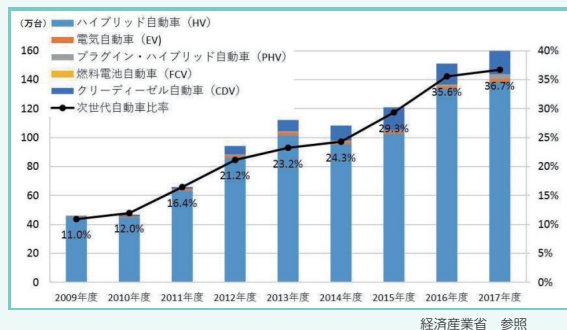
SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS



Altlife
ONE STOP SOLUTION SERVICE
株式会社 オルタライフ

これからのEVについて 実質0円で設置できる EV 充電スタンド

EV・PHV 普及状況



※2022年6月は新車販売比率過去最高の3.9%、輸入車に至っては8.9%（ほぼ10台に1台が電動車）です。

13 気候変動に具体的な対策を



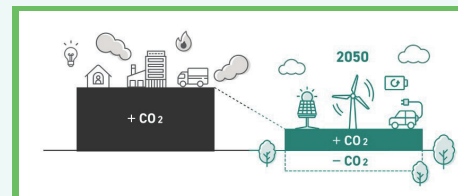
世界の電気自動車（EV）の販売台数は爆発的に拡大している。2021年度の中国におけるEVの販売台数は270万台、欧州市場は120万台を超えた。今までEVに消極的だった米国市場の販売台数も43万台に達しています。

日本国内も2022年3月にはEV・PHVの新車販売は8,000台弱と過去最大となり、需要の高まりが顕在化しています。

政府の取り組み

走行中に温室効果ガスを排出しない電気自動車（EV）の普及に向け、政府が2030年までに乗用車の新車販売に占めるEVとPHVの割合を20～30%とする事を目標としており、EV/PHVや充電インフラの導入補助の措置が講じられています。

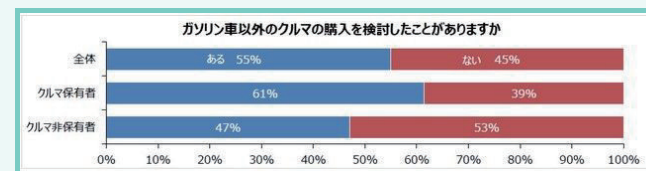
急速充電器も国内で3万基設置する目標を掲げる等、給油所と同水準まで増やすことで街中でも手軽に充電できる環境を整え、ガソリン車からの移行を加速する狙いがあります。



ユーザーの反応

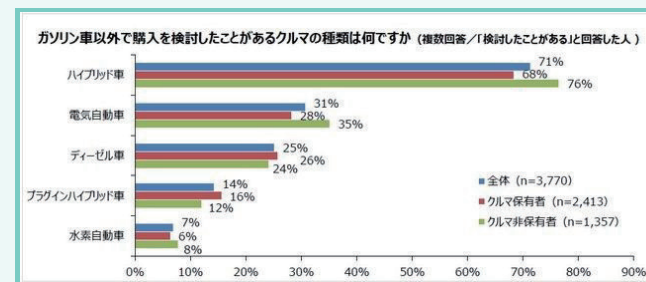
ガソリン車以外のクルマの購入を検討したことがある人は55%

■ ガソリン車以外のクルマの購入を検討したことがある人は55%もいらっしゃいます。



パーク24株式会社調べ

■ ガソリン車以外で購入を検討したことがあるクルマの種類は、「ハイブリッド車」71%がダントツでした。次いで「電気自動車」31%、「ディーゼル車」25%となっています。



パーク24株式会社調べ

日本ではまだHV車の需要が高い事がわかりますが、EVの検討も30%前後のユーザーが検討したことがあるという結果となっています。また、車非所有者の方がHVやEVの購入に積極的という結果です。

EVの電気代

走行距離1万kmのコストの差は？

TEPCO調べ

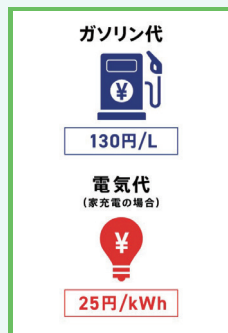
イメージしやすいように、1万km走行した場合のガソリン車とEVとのコストを比べてみましょう。現在市場に出ているEVの情報を基に、条件は次のとおりとします。

ここで示されている「km/L」とは、ガソリン車が1Lの燃料で走れる走行距離。「km/kWh」とは、EVが1kWhの電力量で走れる走行距離を示しています。なお、比較するガソリン代と電気代（家充電の場合）の価格は、下記の通りと定めます。

これらの条件で1万km走行したときの、それぞれの走行コストは次のとおりです。ご覧のとおり、結果はガソリン車の走行コストが8万6580円、EVの走行コストが3万8450円となりました。じつに約2.25倍ものコスト差が出ました。



（図）（比較条件）ガソリン車とEVの走行距離性能



（図）（比較条件）ガソリン代と電気代の価格



（図）1万kmを走行した場合のコストの比較

EV充電器導入設置サービス 実質0円で設置できるEV充電スタンド

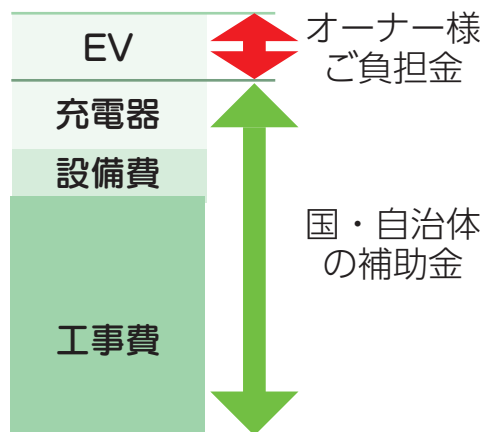
EV充電器導入設置サービス + 買取補助金付プランのご案内



オルタライフが国や自治体の補助金に上乗せ（整備機器買取ます）して工場オーナー様は実質無料でEV充電器の導入設置ができます。

◆消費税（国・地方税）はオーナー様ご負担となります。

補助金のみご活用した場合



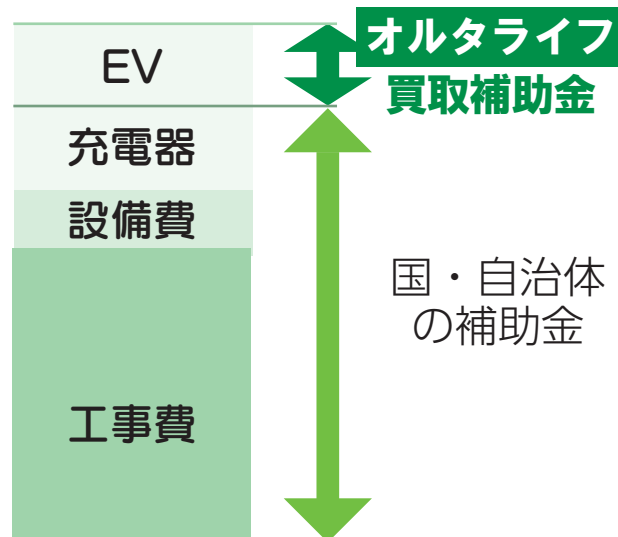
補助金の補助率

工事費 定額（1/1）or（2/3）
充電設備（1/2）or（2/3）

オーナー様負担率

工事費 ￥0 or（1/3）
充電設備（1/2）or（1/3）
工事費の消費税全額

オルタライフの買取補助金サービスの場合



※イメージ（補助金・助成金の内容により負担比率がこととなります）

オーナー様負担率
オーナー様の工場内の
整備機器をオルタライフで買取ます。
実質負担率 0%

補助金の補助率

工事費 定額（1/1）or（2/3）
充電設備（1/2）or（2/3）

補助金のみを活用した場合、充電器の半額～三分の一、一部工事費、消費税などが負担となります。国や自治体の「補助金」プラス「オルタライフの買取補助金」を活用することにより実質ご負担なく充電器を導入設置していただけます。

◆補助金申請後に申請締切、補助金の予算枠が無くなるなどの可能性があります。その場合は設置のお断り、または次年度の補助を活用したご提案をする可能性もございます。ご理解いただきますようお願いいたします。

◆補助金申請時の導入お見積りと同額の自己資金が必要になります。充電器設置後に補助金が交付されます。◆消費税（国・地方税）はオーナー様ご負担となります。

EV充電器導入設置サービス 実質0円で設置できるEV充電スタンド

設置できるEV充電器



6Kw 普通充電器



PHIHONG

特徴

 日本自動車研究所認証取得
補助金（NEV 次世代自動車振興センター）対象製品

大出力

定格電圧 200Vac 6kw 大出力

安全規格認証品使用

充電ガン PSE / SAEJ1772(Type 1) 認証品使用

スタイリッシュなデザイン

人間工学に基づいたデザイン、使いやすい

低コスト導入可能

設置に大きな費用が掛からない

国際通信規格 OCPP 対応

遠隔から利用状況を管理出来る

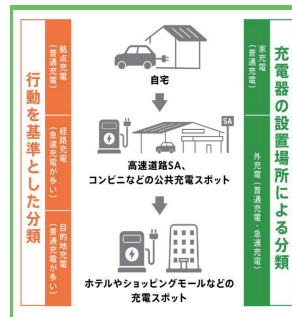
優れた耐環境性

IP55 準拠の防塵、防水性能、室内外問わず設置可能

交流入力	定格入力	200-240 VAC / 単相
	最大入力電流	単相 / 30A
	周波数	50Hz/60Hz
交流出力	最大出力電流	単相 / 30A
環境条件	周囲温度	-30°C ~ 50°C
	周囲湿度	Max. 95% RH
	設置場所	屋外
	防水防塵性能	IP55
	動作高度	≤ 2000m

構造	外形寸法	260 x 280 x 100mm
	重量	4kg ± 0.5
	ケーブルの長さ	5m
通信ネットワーク	外部	LAN (standard); 4G (optional); Wifi (optional)
	バックエンドサポート	OCPP V1.6J
インターフェース	利用者認証	RFID (ISO/IEC14443A/B, ISO/IEC15693, FeliCa 1, NFC, Mifare)
保護機能	入力側	過電圧、低電圧、漏洩電流、接地保護、雷サージ
	出力側	過電流、CP 信号異常
認証規格	認証	本体：JARI 認証品
	出力コネクタ	SAE J1772 Type 1 plug / PSE 認証品

普通充電と急速充電



設置可能な普通充電器は1時間で充電できる電力量は「6kWh」です。10時間充電した場合、電力量は60kWhとなります。たとえば、62kWhの日産リーフe+を残量がゼロに近い状態から満充電にするためには、約10時間が必要という計算になります。



高圧受電契約のデメリット

50kW未満までは「低圧受電契約」となり、通常の100/200Vでの供給となりますが、50kWを超えると「高圧受電契約」となって6600Vでの受電となり、それを100/200Vに変換するキュービクルの設置が必要です。またキュービクルには保安点検も必要です。電気主任技術者の選任（雇用）が義務付けられています。この違いが設置費用や運用コストで普通充電とは約5倍以上かかるという大きな違いとなっています。これだけコストがかかると、高出力の充電器を設置しても、利益を生むことは極めて難しいでしょう。キュービクル100kW以下200万円前後。保安点検費用・部品交換・修理費用といったメンテナンスも必要です。各部品の交換や修理にかかる費用は規模や内容によって異なりますが、大体数十万円～数百万円かかることが多いです。

現在の受電契約では普通充電がコスト安

すでにキュービクルが導入済で50kW以上空きがあるのでしたら、急速充電器の導入検討もあると思われます。但し売電する仕組みと一定の売電量がないと利益とはならないでしょう。他に電気事業上及び保安に関する規制、技術的制約、火災予防条例の承認基準の明確化など課題は多いです。

電気料金については、電力会社によって、深夜の電力が安くなるプランもあります。電気を使用しない時間帯を充電にあてることで契約電力（基本料金）の上昇を招くことなく、かつ安い料金設定の夜間電力を有効活用できます。たまに入庫するお客様のEV車を充電する分には普通充電の方がメリットが大きいはず。急速充電器の導入はこれからEV車が増えてきてからでも遅くはないはず。

