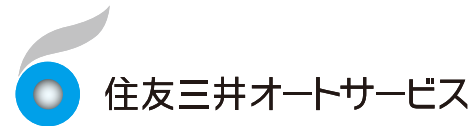




主催 一般社団法人地域未来エネルギー奈良

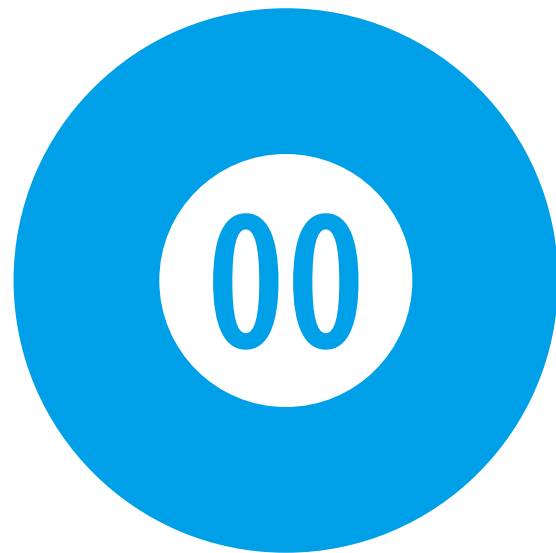
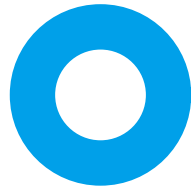


Sumitomo Mitsui Auto Service

公用車の脱炭素化に向けた分析・診断ソリューション

2024年 2月 16日

住友三井オートサービス株式会社



プロフィール

自己紹介

所属

住友三井オートサービス株式会社
近畿圏営業本部
大阪営業第三部 主任

氏名

木村 勇貴 (きむら ゆうき)

出身

兵庫県加古川市

経歴

大学卒業後、2015年に入社。

入社以来、福岡県（2015年4月～2021年3月迄）、大阪府（2021年4月～現在）にて法人営業に従事。

現在は、奈良県を担当エリアとして、地方自治体や民間企業が抱える車両関連業務やモビリティ分野における諸課題の解決に向き合う。

住友三井オートサービスについて

会社概要

社名	住友三井オートサービス株式会社
設立	1981年2月
本社所在地	東京都新宿区西新宿3-20-2 東京オペラシティビル
資本金	13,636百万円
事業内容	車両のリース、車両の整備に関する業務、他
管理台数	グループ合計約100万台 ※国内トップ
筆頭株主	住友商事株式会社

経営理念

Vision

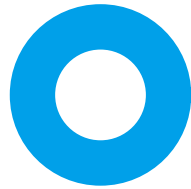
私たちは、お客さまに満足と感動を提供し続けることで、
クルマ社会の発展と地球環境の向上に貢献します。

Mission

私たちは、お客さまの声とスピードを最重視し、お客さまから
支持される**新たな価値と進化するサービスを提供**し続けます。

Value

私たちは、全役職員が情熱とプライドを持ち、夢を共有し、
お客さまと喜びを分かちあう豊かな企業風土を醸成します。



CONTENTS



SMASの取り組み



公用車EVソリューション



脱炭素実現への実証「無料モニター」

01

SMASの取り組み

関係会社と連携して社会課題の解決に取り組んでおります

SCSKサービスウェア

AI、RPAによる業務効率化

地域アプリ・キャッシュレス化

DX

デジタルデバイド対策

アウトソーサー

住友商事

再生可能エネルギーの推進

社会の
省エネルギー化の推進

カーボンニュートラル

エネルギーマネジメント
スマートグリッドの推進

維持管理のアウトソース

EV転換分析

アルコールチェック対応

モビリティ

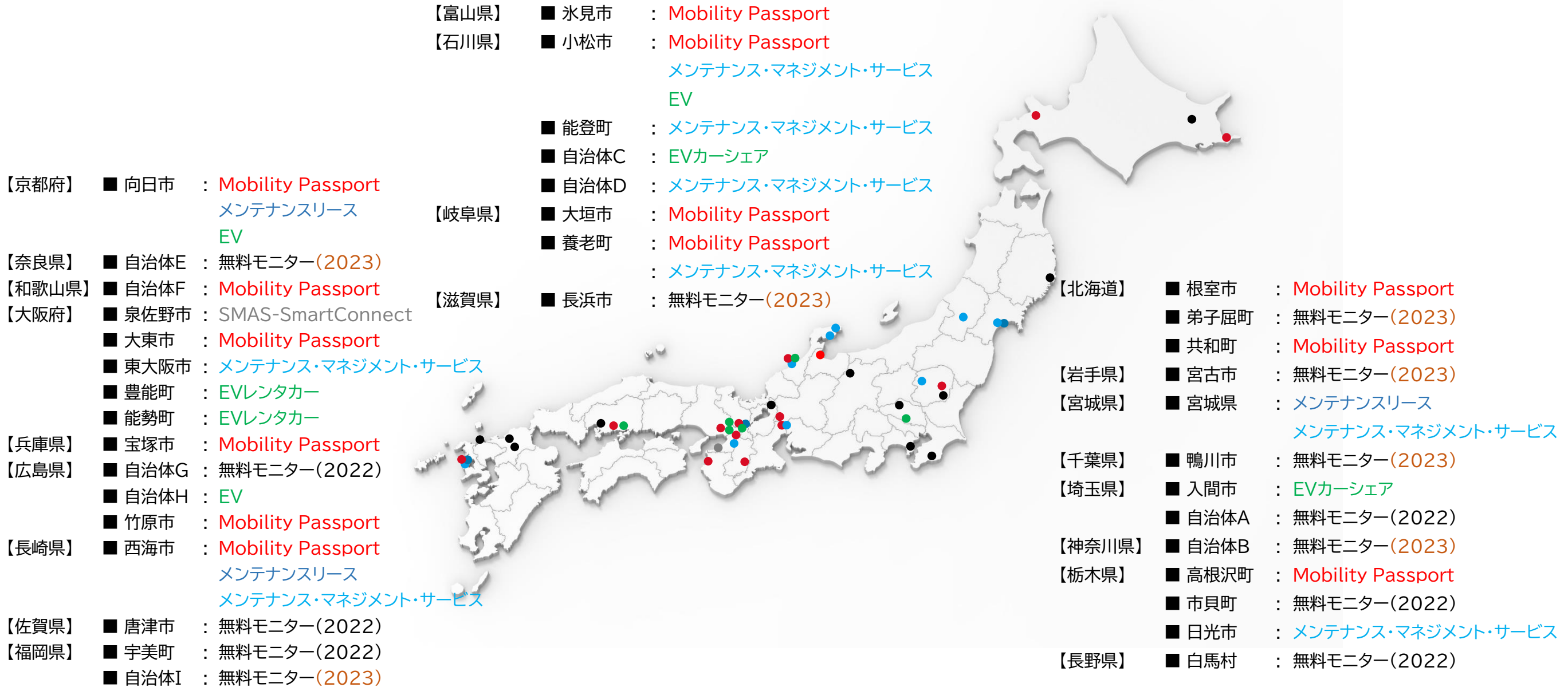
脱炭素効果分析

運転日報のデジタル化

稼働率と最適台数分析

住友三井オートサービス

自治体向けの取り組み実績



取り組み事例 (1)

小松市が公用車管理の効率化で得られた成果

Before

- 部署ごとに車両を管理・使用
- 運転日報はアナログで記入・管理
- 各部署で担当の管理負担が大きい
- 車両内で車両が不足することも
- 車庫管理者は、職員へ来て作成
- データ活用につながらない

After

- 車両は全庁で共有
- あらゆる管理をデジタル化
- 管理は管理課に一元化
- 車両不足が解消
- 場所・時間を問わず日先作成
- データを活用し車両管理を最適化

公用車の全庁共有を進め 各部署の管理負担を「ゼロ」に

多くの公用車を保有する自治体においては、日常の利用状況の把握、点検整備への対応など、車両管理にまつわる業務が職員の負担になっているケースが多くなっています。こうしたなか、小松市（石川県）では、庁内の公用車管理をデジタル化し、全庁的な業務効率化につなげている。以下は、この取り組みの概要と効果について、担当者のインタビューを交えて紹介する。

高見 芳宏 小松市 総務課 管理課長

公用車の全庁共有を進め各部署の管理負担をゼロに

自治体通信 Vol.32 (2021年8月号) 石川県小松市のお取り組み事例

ガソリン車の保有台数を削減し さらなるEV導入の財源に

EVの導入は、環境にやさしいだけでなく、燃費が安く、メンテナンスが楽であるというメリットがある。しかし、EVの導入には、初期費用が高額であるというデメリットがある。このデメリットを克服するために、ガソリン車の保有台数を削減し、その売却益をEV導入の財源に充てるという取り組みが、各地で進められている。

藤野 達子 加賀市 総務課 管理課長

EVとシェアリング事業を融合し 地域振興を見据えた脱炭素化策を

脱炭素社会の実現に向けて、自治体は様々な取り組みを進めている。その一つとして、EVとシェアリング事業を融合させた取り組みが注目されている。これは、EVの導入と、シェアリング事業の推進を同時に進め、地域振興と脱炭素化の両方を達成しようとする取り組みである。

宮元 陸 加賀市 総務課 管理課長

EVとシェアリング事業を融合し地域振興を見据えた脱炭素化策を

自治体通信 Vol.36 (2022年3月号) 石川県加賀市のお取り組み事例

実現可能性の高い提案のもと 施策効果の大きな事業を推進

EVの導入は、環境にやさしいだけでなく、燃費が安く、メンテナンスが楽であるというメリットがある。しかし、EVの導入には、初期費用が高額であるというデメリットがある。このデメリットを克服するために、ガソリン車の保有台数を削減し、その売却益をEV導入の財源に充てるという取り組みが、各地で進められている。

神田 啓佑 入間市 総務課 管理課長

EVが身近になる体験を提供し 地域一丸となって脱炭素を目指す

EVの導入は、環境にやさしいだけでなく、燃費が安く、メンテナンスが楽であるというメリットがある。しかし、EVの導入には、初期費用が高額であるというデメリットがある。このデメリットを克服するために、ガソリン車の保有台数を削減し、その売却益をEV導入の財源に充てるという取り組みが、各地で進められている。

杉島 理一郎 入間市 総務課 管理課長

EVが身近になる体験を提供し地域一丸となって脱炭素化を目指す

自治体通信 Vol.48 (2023年3月号) 埼玉県入間市のお取り組み事例

財政負担を考慮した 計画的なEV導入を図れている

EVの導入は、環境にやさしいだけでなく、燃費が安く、メンテナンスが楽であるというメリットがある。しかし、EVの導入には、初期費用が高額であるというデメリットがある。このデメリットを克服するために、ガソリン車の保有台数を削減し、その売却益をEV導入の財源に充てるという取り組みが、各地で進められている。

大野 隆雄 入間市 総務課 管理課長

民間の知見を集結したEV施策で 災害に強いまちづくりを推進

EVの導入は、環境にやさしいだけでなく、燃費が安く、メンテナンスが楽であるというメリットがある。しかし、EVの導入には、初期費用が高額であるというデメリットがある。このデメリットを克服するために、ガソリン車の保有台数を削減し、その売却益をEV導入の財源に充てるという取り組みが、各地で進められている。

杉澤 泰彦 長崎市 総務課 管理課長

民間の知見を結集したEV施策で災害に強いまちづくりを推進

自治体通信 Vol.49 (2023年4月号) 長崎県西海市のお取り組み事例

取組み事例 (2)

長崎県西海市の
お取組み事例

2022年1月28日

西海市との「電気自動車及び再生可能エネルギーを核とした災害に強い
カーボンニュートラルな地域づくりに係る連携協定」締結

西海市(長崎県西海市、市長:杉澤 泰彦)と、日産自動車株式会社(本社:神奈川県横浜市西区、社長:内田 誠)、長崎日産自動車株式会社(本社:長崎県佐世保市大塔町、社長:円田 浩司)および日産プリンス長崎販売株式会社(本社:長崎県長崎市赤迫、社長:寺倉 良浩)、ならびに住友三井オートサービス株式会社(本社:東京都新宿区西新宿、社長:露口 章)、総合電機株式会社(本社:長崎県長崎市本原町、社長:佐藤 淳一)、ジスコホテル株式会社(本社:長崎県諫早市永昌町、社長:徳永 耕一)、西海市商工会(本所:長崎県西海市西彼町、会長:山崎 善仁)、株式会社十八親和銀行(本社:長崎県長崎市銅座町、頭取:森 拓二郎)、株式会社西海クリエイティブカンパニー(本社:長崎県西海市西彼町、社長:浪方 勇希)の10者は、28日、「電気自動車及び再生可能エネルギーを核とした災害に強いカーボンニュートラルな地域づくりに係る連携協定」を締結しました。

【協定の経緯・背景】

西海市は、環境対策や再生可能エネルギーの普及、防災対策に取り組み、持続可能で強靱なまちづくりを目指しSDGs推進にも積極的に取り組んでいます。

住友三井オートサービス株式会社は、従来の自動車リースにおけるノウハウ、地方銀行や地域に根差した企業の皆さまとの取引経験を活かし、モビリティにおける新たな価値を創造することで、クルマ社会の発展と地球環境の向上を目指しています。

総合電機株式会社はこれまで「明るい街づくり・住まいづくりに奉仕する」を念頭に置き、電気工事および再生可能エネルギー事業に取り組んでまいりました。今回の連携事業におきましては太陽光発電によるクリーンエネルギー普及拡大と災害に強い街づくりの整備を進めることでカーボンニュートラルの実現に貢献してまいります。

日産自動車、住友商事と
自治体向けパートナーシップ宣言

2021年12月22日
日産自動車株式会社
住友商事株式会社
住友三井オートサービス株式会社

自治体向け脱炭素化支援パートナーシップの締結について

日産自動車株式会社(本社:神奈川県横浜市西区、代表執行役 社長兼最高経営責任者:内田誠、以下「日産自動車」、住友商事株式会社(本社:東京都千代田区、代表取締役 社長執行役員 CEO:兵頭誠之、以下「住友商事」、住友三井オートサービス株式会社(本社:東京都新宿区、代表取締役社長:露口章、以下「住友三井オートサービス」)(以下総称して「3社」)は、2050年のカーボンニュートラルに向けた「自治体向け脱炭素化支援パートナーシップ(以下「本協定」)」を2021年12月22日に締結しました。

現在、日本国内で「2050年ゼロカーボンシナリオ」では約1億1000万人を超えています(2021年)。入・活用は、その地域での脱炭素化に貢献するため、環境省を中心とする関係省庁からの実現に向けては、自治体における計画策定が課題とされています。

本協定は、3社の機能・知見を組み合わせ、産地消型脱炭素社会の実現を支援することを施設、地域企業、住民に向けて、EV車両の脱炭素化・最適化を支援します。エネルギー

自治体向け脱炭素化支援パートナーシップ

同じ志を持ち実績を作りあげてきたパートナーと地域の脱炭素化を実現するソリューションを提供



取組み事例 (3)


2023.6.28開催 神戸市EV研修会 兼 運転試乗会

EVの運転試乗会を開催 軽EVを弊社グループの SMASレンタカーで調達

02 軽EVの実証・実験走行

やってみました“SAKURAでいく！”神戸市区役所巡りツアー

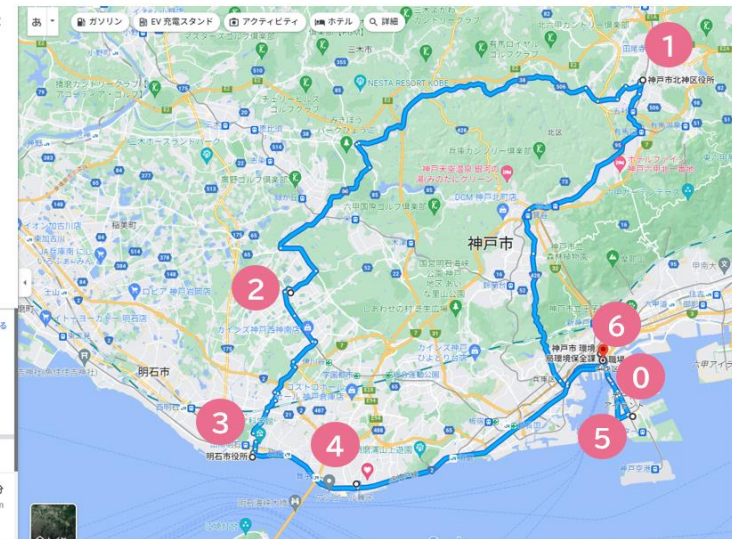
ルート



各中継地点において

- ・メーター距離
- ・充電残量 (%)
- ・航続可能距離

を記録しました



0 1 2 3 4 5 6 7

0 神戸市北神区役所、〒651-1302 兵庫東神
1 神戸市西区役所、〒651-2295 兵庫東神
2 明石中継所、〒673-8686 兵庫東神
3 神戸市東灘区役所、〒655-0893 兵庫東神
4 ポートアイランド南公園、〒650-0046 兵庫東神
5 神戸市環境局環境保全課、〒651-0086 兵庫東神
6 明石市役所、〒673-8686 兵庫東神
7 神戸市北神区役所、〒651-1302 兵庫東神

ルートオプション

- 距離単位: 自動 (km)
- 有料道路: 有料 (km)
- フェリー: フェリー (km)

ルート車をモバイルデバイスに送信

有馬街道 経由 3 時間 10 分
洗濯なしで3時間 10分 98.2 km

神戸市内の区役所を巡る 実走行ツアーを開催 軽EVの航続能力の実証に成功

EV普及へ市役所から効果発信



はたらくクルマ、の実力確認

不安払拭に腐心
研修会開催の背景について、神戸市環境局環境保全課の太田博之課長は「職員へのEV普及の推進は、E-Vレジャーを普及させたかった」と話す。同市は2008年から次世代車の導入を本格化し、ハイブリッド車（HV）をはじめとする燃費性能に優れた車の運用では20年近くも実績を積み上げてきた。EVに関しては日産リーフ（EV）や三菱アウトランダー（EV）をいち早く導入し、当時活用してきた。ただ「当時のEVは航続距離が短く、充電インフラも整備されていなかった」という。エンジン車に馴染みのある職員にとっては、EVへの苦手意識が生じてしまっただけで、職員の間に横たわった。

ポイント
は「全庁横断」
研修会に協力したSMASは、自治体のこうした動きを歓迎する。同社はこれまで150の自治体を取り扱ってきたが、1つの自治体でも同様のニーズや導入意欲がさまざまな自治体で広がれば、それぞれに合わせた提案ができる。同社は「谷山支店長」という実情がある。同支店長は「神戸市のような大規模自治体では提案先が多岐にわたるだけに、各部署から職員が集まる研修会の存在はありがたい」とする。実際は、行政のEV導入に当たっては「各部署のニーズに応じた提案を、E-Vレジャーが一般的、燃費補助車の観点から導入を検討する部署もある。SMASは今回の研修会について「担当者にさまざまな角度から質問を受け、提案する上で、効果的な取組みを提案し、表層的な提案を他の自治体にも広げ、フリートマネジメントや充電設備など、EVを軸としたソリューションの一体導入を加速させた」と考えた。自治体でEV導入への関心が高まっている一方、公用車全体の占めるZEV比率はまだ限定的。個人おきき法人の導入を促す上でも、まずは行政が模範となり、街を走るZEVを増やすことが、機運醸成につながる。神戸市は「今年度は神戸市バスでFCVの運行が始まるなど、市を挙げて脱炭素に力を入れていく最中、取組みを知っていただく機会として、公用EVの活用も機運を高めていきたい」と先を見据えている。（内田 哲）

神戸市職員向け体験試乗会開催

職員の皆さんが最新のEV（ZEV）を体験し、神戸市は、職員に最新のEVを体験してもらった研修会を開催した。自治体としてゼロエミッション車（ZEV）の普及を推進する中、先駆けて公用車（ZEV）や燃費補助車（FCV）に置き換えていくことは必要のされ、その準備、はたらくクルマである以上、日頃の公務員への使い勝手が欠かせない。そこで実際にハンドルの握る機会に試乗してもらい、実用上の不安を払拭することで、導入拡大を促す。同時に、公用EVを通じて市民への積極対応の訴求にもつなげたいと考えた。

学と組み合わせて最新のEVや充電の仕組みを学ぶ。プログラムとして、環境局を主とする各部署の職員が参加した。研修を通じて初めてEVに触れる職員も多かった。実車体験では、SMASが用意した環境局の庁舎神戸市中央区に設置した、計10人が1人当たり20〜30分試乗し、山手から環境局まで神戸市ならではの起伏に合わせた道路環境を走行してもらった。実際の使用状況を近づけて、EVならではの走破性を体験できるコースを設定した。試乗した職員からは、登坂路でのトルクフルな走りやモーター走行の静粛性を評価する声が多く上がった。

根拠の抵抗感を減らす。一方で、自治体においても、職員が実際の現場で公用車のEVへの置き換えは必要、職員の不安を払拭し、各部署の積極的なEV導入を後押しするべく、同局が中心となってハンドルの握る機会を設けた。今年度は試乗会だけでなく、参加者も楽しんで受

今回使用したSAKURAも、充電方法など実車を用いたレクチャーで使い勝手を確認

02

公用車EVソリューション

はじめにお伝えしたい事

脱炭素社会の実現へ向かいたいが、何から手を付けたらいいのかわからない…

皆さんに**イメージ**していただきたい事は**3つ**！

見

える — **今**の自分たちの車両管理を**明らか**にする

重点

第一歩

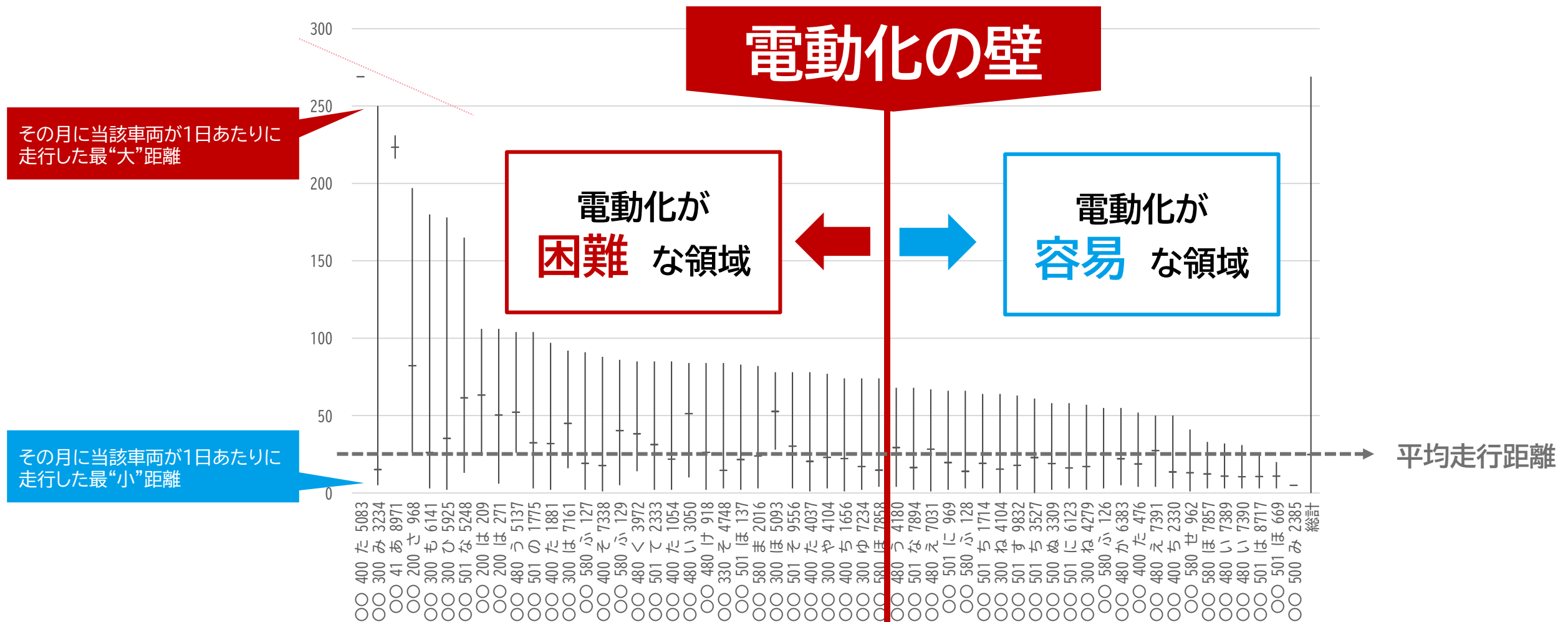
分

析する — 管理体制**適正化**～タスクの**取捨選択**

創

造する — 新たな**価値 (EV)** の導入
脱炭素社会の実現へ…

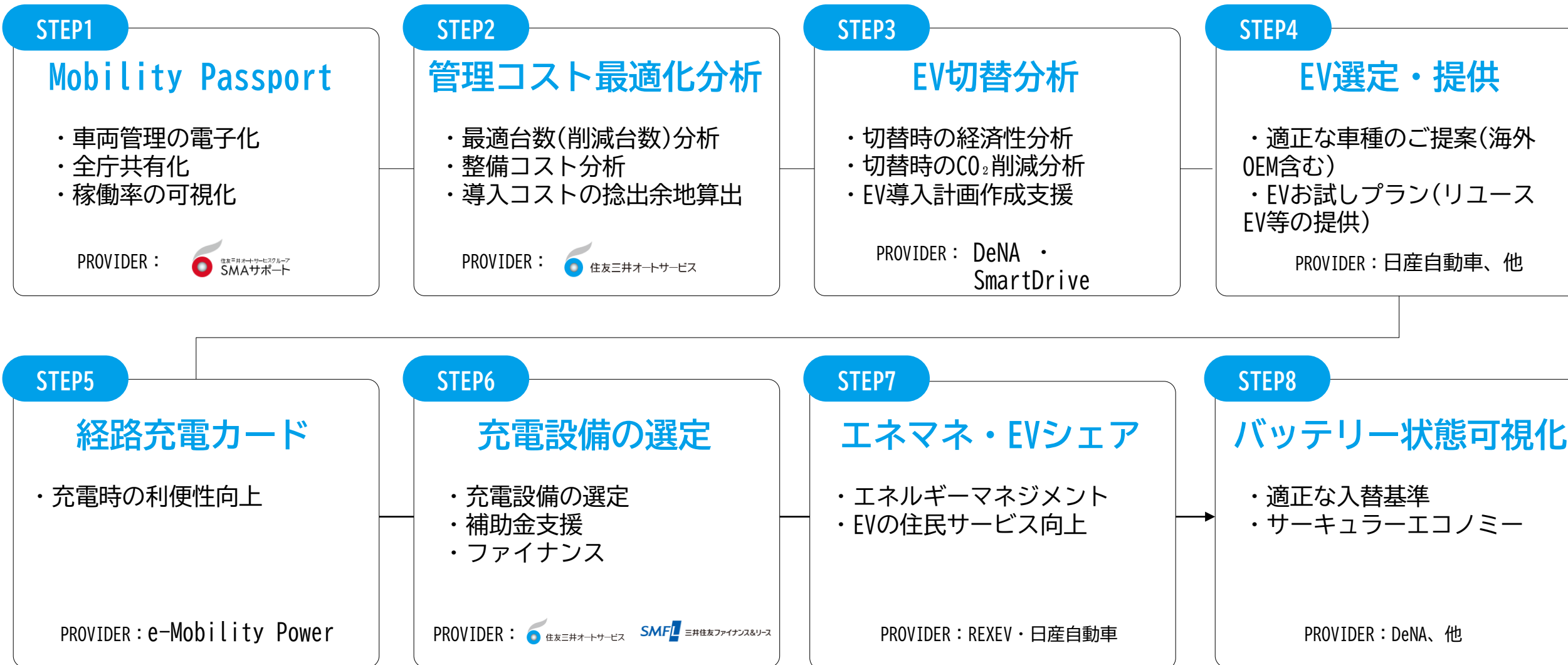
実際の航続距離の **見える** ⇒ いずれ**電動化の壁**を越えていく為の**準備**が必要



➡ 月の**最大**走行距離順に並べて検討

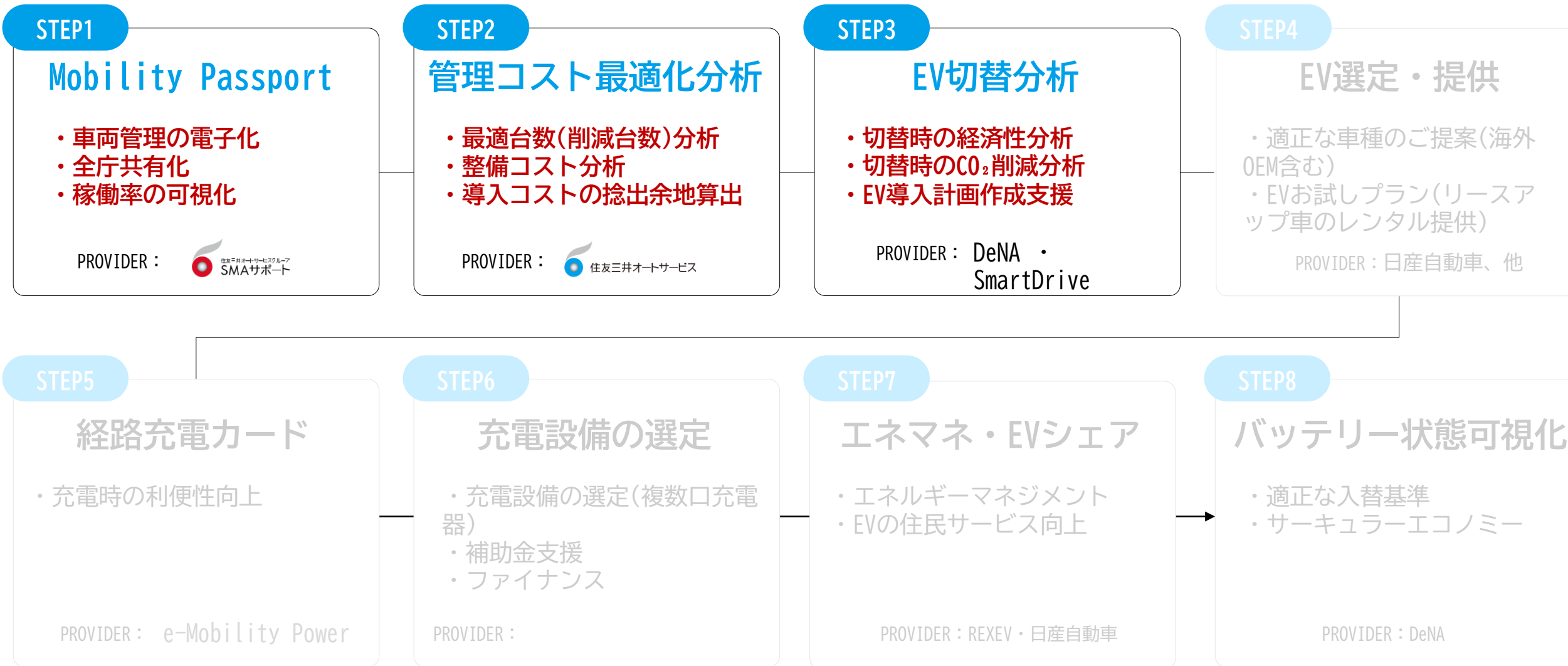
EV導入に向けたロードマップ

様々なパートナー企業と連携し、お客さまの脱炭素・EV導入をサポート




EV導入前の準備フェーズ

様々なパートナー企業と連携し、お客さまの脱炭素・EV導入をサポート





日報管理・車両予約システム～

『**Mobility Passport**（モビリティ・パスポート）』の導入


マルチデバイス対応

Mobility Passport なら

アルコールチェックからクルマの手配まで
社員の移動をまるまる管理

月額
300円/ID(税別)

「アプリで社用車を予約、空きがない場合はレンタカーを手配する」ことによってスムーズな移動体験を提供します。外部アプリと連携すれば、新幹線・飛行機・ホテルの予約も可能です。また、管理者画面では運転日報の一括承認やアルコールチェック実施有無の確認ができます。

- 1,900社以上の採用実績

- 多様化するモビリティに対応するビジネスMaaSアプリ

マルチデバイス対応!

POINT

あらゆるご検討への
スタートアップツール

日報管理・車両予約システム～

『Mobility Passport（モビリティ・パスポート）』の導入



1.社用車の予約



2.レンタカーの手配



3.運転日報の作成・管理



4.アルコールチェックの記録

専用アルコール検知器との自動連携機能をリリース！

バージョンアップ



5.運転免許証の管理



6.社用車の稼働管理

公用車管理のDX化
公用車の全庁共有化

紙管理からデジタル化

公用車の稼働状況を
可視化

台数最適化のレポート：最大同時稼働台数を分析し最適な台数を算出

*グレーは非営業日 (分析対象外) を表しています。

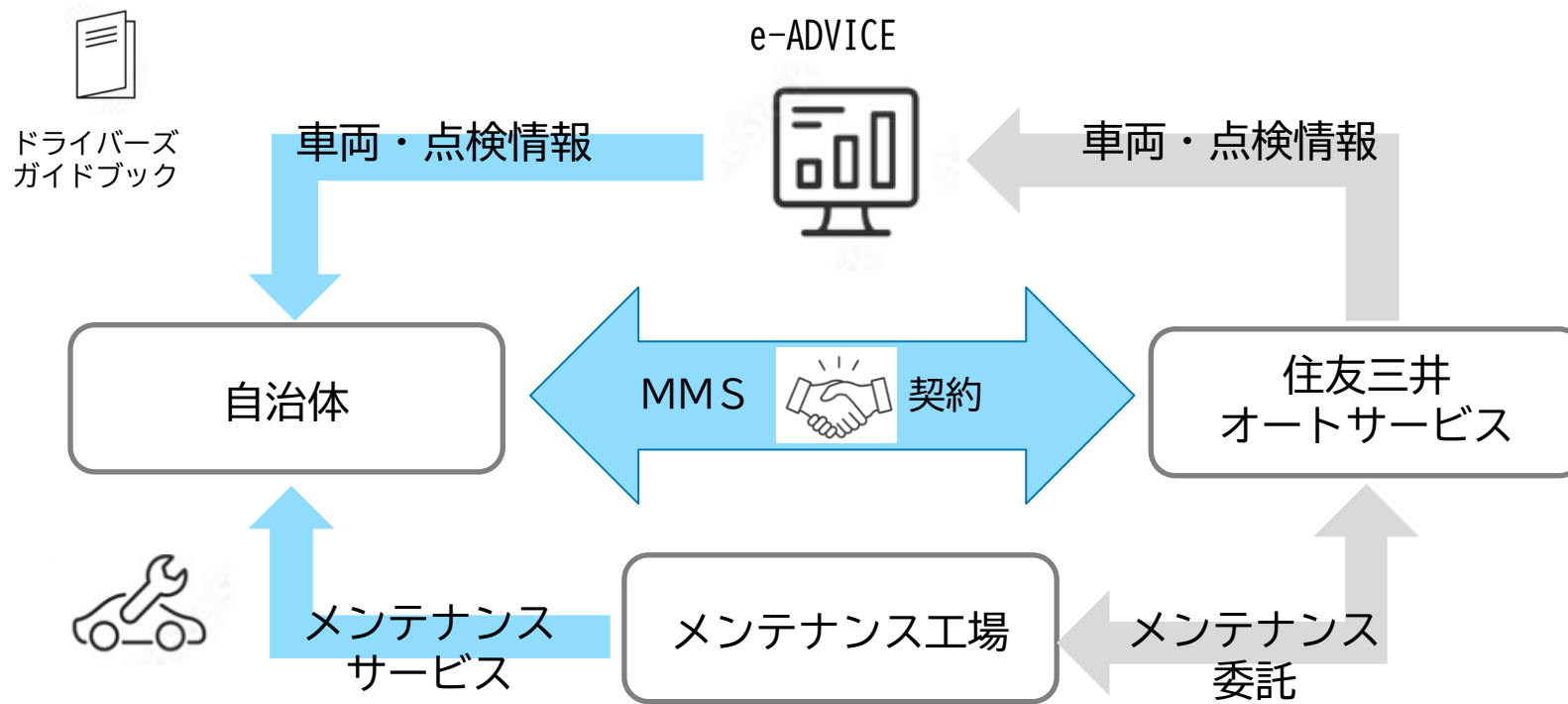
日	時間帯別 社用車稼働台数																							最大同時稼働台数 [A]	参考		
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	全稼働台数 [B]	[B]-[A]
1(火)							1	6	8	6	6	4	7	9	8	5	1								9	13	4
2(水)								4	6	8	7	4	5	5	2	5	3								8	14	6
3(木)																											
4(金)						1	1	7	10	8	8	5	9	6	6	5	4	4	4	2					10	15	5
5(土)								2	2	2	2	2	1												2	2	0
6(日)																											
7(月)								1	4	2	4	2	7	6	4	2	1								7	10	
8(火)							1	5	7	8	8	4	7	7	6	5	1								8	12	
9(水)							1	1	7	8	7	6	6	5	7	5	1								8	14	
10(木)								2	7	6	6	4	7	6	7	4	4	1	1						7	13	
11(金)								1	8	9	10	6	9	9	8	7	2								10	18	
12(土)																											
13(日)																											
14(月)								5	7	10	9	3	9	9	6	3	1								10	15	5
15(火)								1	3	4	6	5	8	6	7	5	1	1	1						8	12	4
16(水)								3	7	7	5	2	4	5	4	1									7	11	4
17(木)								2	4	6	7	5	9	11	8	4	2								11	17	6
18(金)								1	6	12	9	5	9	11	8	5									12	17	5
19(土)								3	5	5	5	4	1	1	1	1	1	1	1						5	5	0
20(日)								1	1	1															1	1	0
21(月)								1	2	3	3	2	4	4	3	1	1								4	8	4
22(火)								1	4	5	5	3	11	12	10	6									12	18	6
23(水)																											
24(木)							1	1	3	4	2	3	8	7	4	1	1								8	14	6
25(金)								1	5	7	7	3	4	6	6	4	1								7	11	4
26(土)																											
27(日)																											
28(月)								3	5	5	4	3	6	8	6	5	1								8	12	4
29(火)								5	8	12	9	5	8	7	5	2	1								12	17	5
30(水)								1	7	11	9	5	8	8	7	5									11	14	3
稼働台数																											
最大	0	0	0	0	0	0	1	1	7	10	12	10	6	11	12	10	7	4	4	4	2	0	0	0	12	18	8
平均	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	2.6	5.9	7.1	6.6	4.0	7.3	7.4	6.1	4.0	1.3	0.3	0.3	0.1	0.0	0.0	8.9	13.8	5.0	

1時間当たりの最大同時稼働台数を抽出

1日当たりの最大同時稼働台数を抽出

適正な整備管理：メンテナンス・マネジメント・サービスにより コスト低減、管理合理化を実現します

■ メンテナンス・マネジメント・サービス（MMS）の仕組み



お近くの工場を“かかりつけの整備工場”として設定。点検、車検の際は工場から連絡が入ります。



原則、整備工場とは専用のシステムで繋がっており、適切な整備時期、部品交換時期を共有、管理しております。



メンテナンスコスト（整備維持管理費）削減レポート：コスト削減余地を算出

STEP2

■ 現行メンテナンスコストの算出

01. 現状分析

分析結果
車両コストについて

- 分析対象 104台のメンテナンスコストを算出

メンテナンス導入時
年間車両コスト

14,958,000円

1台あたり
年間平均額車両コスト

143,826円

1台あたり
月間平均額車両コスト

11,985円

■ 削減余地分析のご提案

03. メンテナンス導入後の
ご提案①メンテナンスコスト削減に向けて
低年式車両の早期入替、ダウンサイジング

- 低年式車両の早期入替を推奨

現状のメンテナンスコスト

14,958,000円

- ① 13年超の車両すべてを新車に入替の場合

13,426,800円

平均車齢が119ヶ月⇒76ヶ月

▲1,531,200円

(▲10%メンテナンスコスト削減)

- ② さらに入替車両をすべて軽自動車にダウンサイジングした場合

12,960,000円

14台が軽自動車へダウンサイジング

▲1,998,000円

(▲14%メンテナンスコスト削減)

メンテナンスコスト

13%

削減

※添付の帳票はイメージです。
実際の成果物ご提出時は、本イメージと異なる場合があります。

【ご参考】 公用車の車検切れが相次いでいます！

News①

公用車が「**車検切れ2ヶ月**」法令違反で立件



〇〇市は2019年1月、車検が切れた状態の公用車1台を昨年11月5日から今月17日まで2ヶ月にわたり運行していたと発表した。〇〇署が**道路運送車両法違反で立件**することも視野に捜査している。

管理担当者の男性職員が車検切れに気付いて発覚。**車検切れ後の、実際に運行したのは職員延べ35人が運転し、計1779km走行した。**

管理担当者を2人以上に増やし、車検満了日を記載したシールを運転席の目立つ場所に貼り付ける等、再発防止を徹底するとしている。

News②

県職員が「**無免許運転**」停職3ヶ月



□□県は2018年1月、通行禁止違反をした際に無免許運転がわかって**警察に現行犯逮捕**された県の危機情報課男性課長（54歳）を**停職3ヶ月の懲戒処分**にしました。

県はこれを受けて、病欠や育児休暇中を除く職員約1万7千人の運転免許証の確認調査を実施。4人が**過去の失効期間中の運転**を認めただけ、2人が**失効に気付いた後に更新手続き**を取ったものの、**気付くまでは無免許運転**をしていたことがわかりました。



EV転換分析レポート (DeNA提供) : EVに転換可能な車両の特定と転換候補を提示

※1: 2WDであれば転換可能だが4WDが必須の場合は転換不可 ※2: 転換可能な仕様・性能を持つEVがない ※3: eKクロスEV

No.	現行車							転換EV候補										
	メーカー	車名	カタログ燃費 (km/L)	実用燃費-推定 (km/L)	1日の最大走行距離-推定 (km/日)	年間走行距離-推定 (km/年)		メーカー	車名	バッテリー容量 (kWh)	カタログ航続距離 (km)	実用航続距離 最小値-推定		途中充電 (日毎)	エネルギーコスト 削減量		CO2排出量	
	メーカー	車名	カタログ燃費 (km/L)	実用燃費 (km/L)	一日あたり最大走行距離	年間走行距離 (km)		メーカー	車名	バッテリー容量 (kWh)	カタログ航続距離 (km)	航続距離推定 (現在)	航続距離推定 (5年後)	業務時間中の追加充電	転換効果: 燃料代削減量 (円/5年)	対転換前比 (燃料代)	転換効果: CO2削減量 (kgCO2/5年)	対転換前比 (CO2)
1	トヨタ	プロボックスバン	13	9	85	4432	※1	BYD	BYD e6	72	417	222	202	不要	342,225	向上	4,081	向上
2	トヨタ	プロボックスバン	18	11	92	3694	転換可	BYD	BYD e6	72	417	222	202	不要	200,093	向上	2,197	向上
3	日産	AD	17	11	65	2600	転換可	BYD	BYD e6	72	417	222	203	不要	143,029	向上	1,577	向上
4	トヨタ	プロボックスバン	15	9	81	3553	転換可	BYD	BYD e6	72	417	222	202	不要	246,185	向上	2,873	向上
5	トヨタ	サクシードバン	16	9	157	8817	※1	BYD	BYD e6	72	417	243	221	不要	637,406	向上	7,595	向上
6	トヨタ	プロボックスバン	18	11	74	2363	転換可	BYD	BYD e6	72	417	222	203	不要	128,009	向上	1,405	向上
7	トヨタ	ハイエースワゴン	8	6	182	2913	※2											
8	トヨタ	プリウスα	26	17	63	2500	転換可	BYD	BYD e6	72	417	222	203	不要	75,041	向上	633	向上
9	トヨタ	ダイナ	9	6	131	3148	転換可	日野	デュトロZ	40	150	91	83	要	357,132	向上	4,132	向上
10	トヨタ	シエンタ	20	15	180	7184	転換可	BYD	BYD e6	72	417	170	154	不要	237,721	向上	1,900	向上
11	トヨタ	プロボックスバン	13	8	104	5430	※1	BYD	BYD e6	72	417	222	202	不要	443,953	向上	5,349	向上
12	ホンダ	フィット	34	22	96	7673	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	117	不要	199,538	向上	2,003	向上
13	ダイハツ	ダイハツムーヴ	31	20	76	3033	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	不要	90,063	向上	950	向上
14	ダイハツ	ダイハツムーヴ	31	20	87	3471	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	不要	103,056	向上	1,087	向上
15	スズキ	アルト	19	12	65	3667	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	不要	212,368	向上	2,613	向上
16	ダイハツ	ハイゼットカーゴ	17	11	122	5350	転換可	三菱	m-MIEV	16	133	82	75	要	348,557	向上	4,306	向上
17	ダイハツ	ミライース	35	22	130	5217	転換可	日産	リーフ	40	322	182	165	不要	107,375	向上	772	向上
18	スズキ	アルト	37	23	81	2928	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	不要	67,107	向上	637	向上
19	スズキ	アルト	37	23	81	2928	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	不要	67,107	向上	637	向上
20	ダイハツ	ハイゼットトラック	15	9	148	6493	※2											
21	ホンダ	N-VAN	21	13	87	7675	※1	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	135	122	不要	398,548	向上	4,847	向上
22	スズキ	キャライ	17	10	140	4489	※2											
23	スズキ	ハスラー	25	21	113	4968	転換可	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	不要	132,431	向上	1,343	向上
24	スズキ	アルト	33	21	150	4787	※1	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	118	要	128,897	向上	1,312	向上
25	スズキ	エブリイ	19	12	114	8216	※1	日産/三菱	サクラ/eK ※3	20	200	129	117	不要	460,696	向上	5,640	向上



京都府向日市～2022年ゼロカーボン宣言を契機に車両管理改革に着手

京都府向日市
総務部 総務課
管財係

人口（令和 5年5月1日現在）

男性：27,186人 女性：29,469人 計 56,655人

京都盆地の南西部に位置し、京都・大阪間における充実した交通網を背景に、高い利便性を有する。日本で3番目に面積の小さな都市で公用車の移動距離が少なくEVに適している。

STEP1

Mobility Passport
車両管理のDX化

STEP2

車両台数最適化分析
導入コストの捻出

STEP3

EV切替分析
EV導入台数・エリアのご提案

STEP4

EV車両
適正な車種のご提案

■車両共有化率(目標)

8台→32台

※特別用途除く一般車両

■車両削減台数(目標)

検証中

■2022年度EV導入実績

SAKURA 3台
eKクロス 3台

■2023年度EV導入計画

15台予定



栃木県日光市～『民間提案制度』で公用車管理合理化、DX化、電動化を検討

栃木県日光市
財政部 資産経営課
資産経営係

人口（令和5年4月1日現在）
男：37,754人 女：39,399人 計77,153人

多産業が連携した事業の創出、包括連携協定企業によるコンソーシアムの設立、民間提案制度など新たなチャレンジを支援し、市の活性化を目指しています。

公共施設等に関する民間提案制度

日光市独自制度

公共サービスの提供における多角的な仕組みを構築し、民間活力の積極的な活用を推進することを目的として、日光市PPP（公民連携）活用指針を策定し、これまで以上に効率的で質の高い事務事業の実現と、多様な主体と連携した、公共サービスの導入を推進しております。

STEP1

Mobility Passport
車両管理のDX化

■車両共有化率(予定)

検討中

STEP2

車両台数最適化分析
導入コストの捻出

■車両整備費用削減額

最大15%削減
※一般車両61台分(共用車両のみ)

STEP3

EV切替分析
EV導入台数・エリアのご提案

■2024年度EV導入

検討中

STEP4

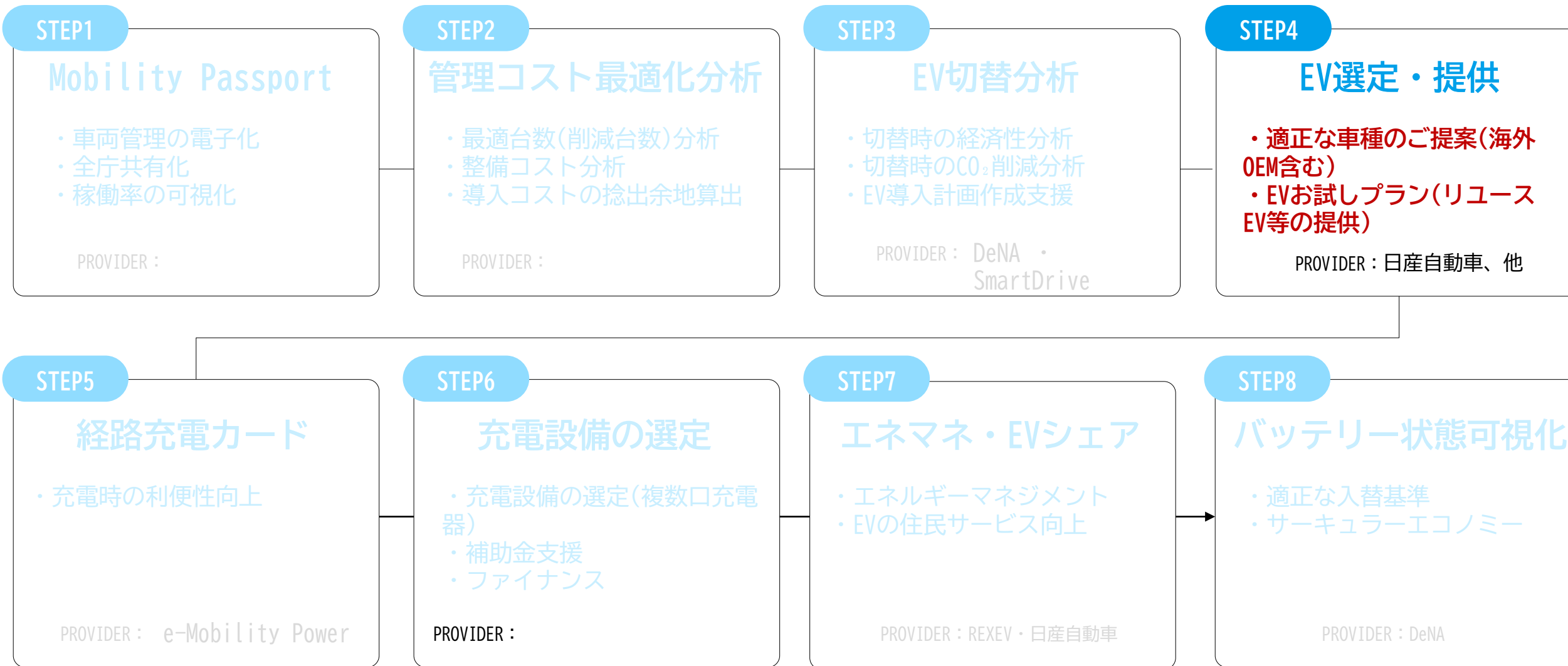
EV車両
適正な車種のご提案

■選定車両

検討中

EV導入時の車両選定等

様々なパートナー企業と連携し、お客さまの脱炭素・EV導入をサポート



リユースEV：「1台のEVを長く使い続ける」をコンセプト」に 公用車の活用可能性を検証（大阪府能勢町・豊能町）

大阪府能勢町・豊能町におけるリユースEVを活用した運用実証について

2023年4月21日

能勢町

豊能町

株式会社能勢・豊能まちづくり

株式会社 E-konzal

EC SENSING 株式会社

住友三井オートサービス株式会社

能勢町、豊能町、株式会社能勢・豊能まちづくり、株式会社 E-konzal（イー・コンザル）、EC SENSING 株式会社、住友三井オートサービス株式会社（以下「SMAS」）は、2023年4月より、リユースEVを活用した運用実証（以下「本実証」）を開始します。

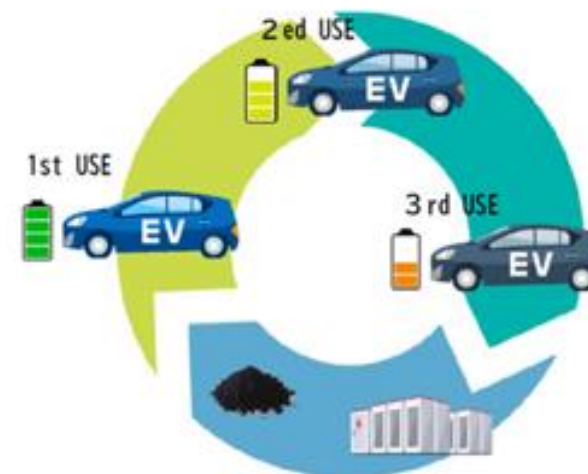
1. 背景・目的

世界中で脱炭素化や循環型社会実現への期待が高まる中で、限りある資源を有効活用する「サーキュラーエコノミー」の考え方が注目されています。それらの課題を解決しうる施策の一つとして「1台のEVを長く使い続けるコンセプト」について協議を重ねてきました。本実証は、再リース・再リースの対象となるリユースEV車両について、公用車としての活用可能性を共同して検証するものです。

リユースEVは新車時と比較してバッテリー性能は低減しますが、用途や条件によっては十分に車両および電源として利用することができます。EVの二次利用・三次利用の可能性を見極めることでEV利用の選択肢を広げ、脱炭素化と循環型社会の実現に貢献することを目的としています。

“サーキュラーエコノミー”

コンセプト

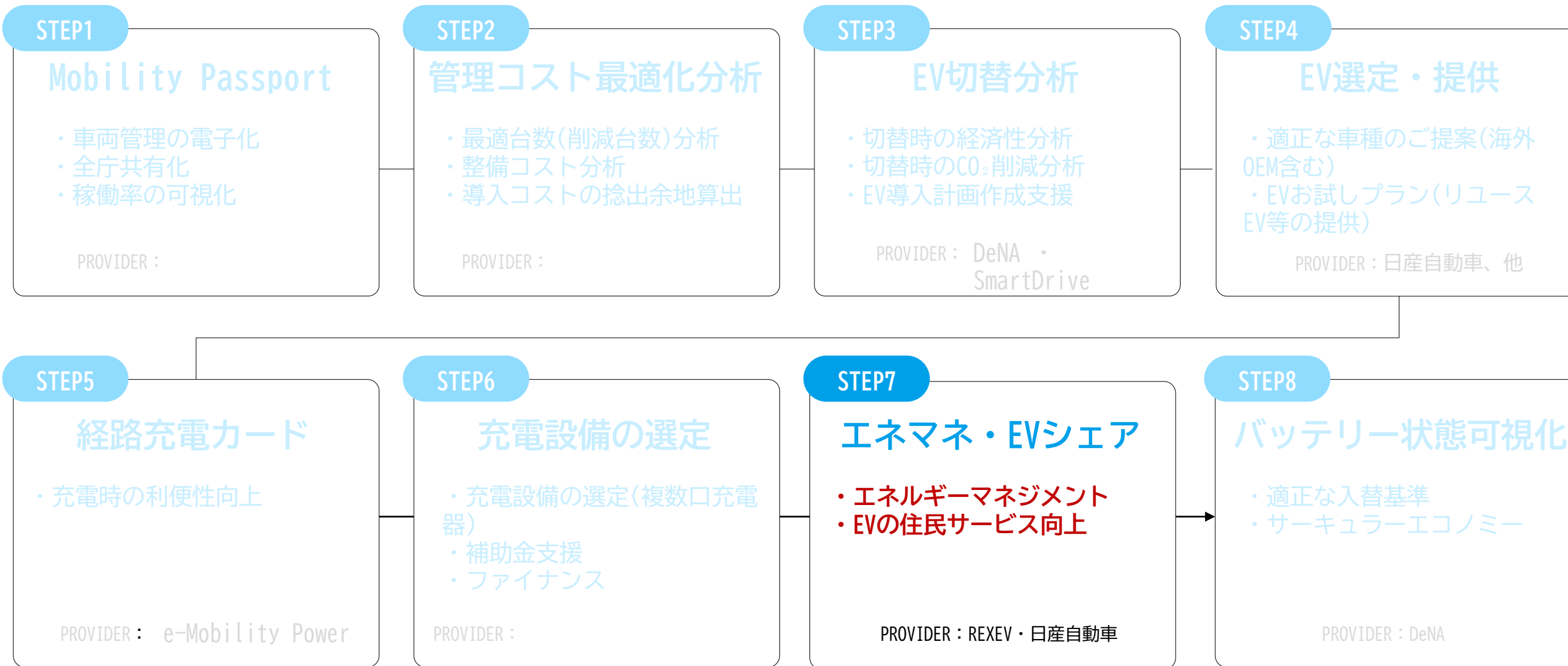


- 脱炭素化への貢献
- 循環型社会の実現
- EVの普及・促進

EV導入に向けて、**最初の1台をリユースEVで**
お試しいただくというプランもご検討可能です

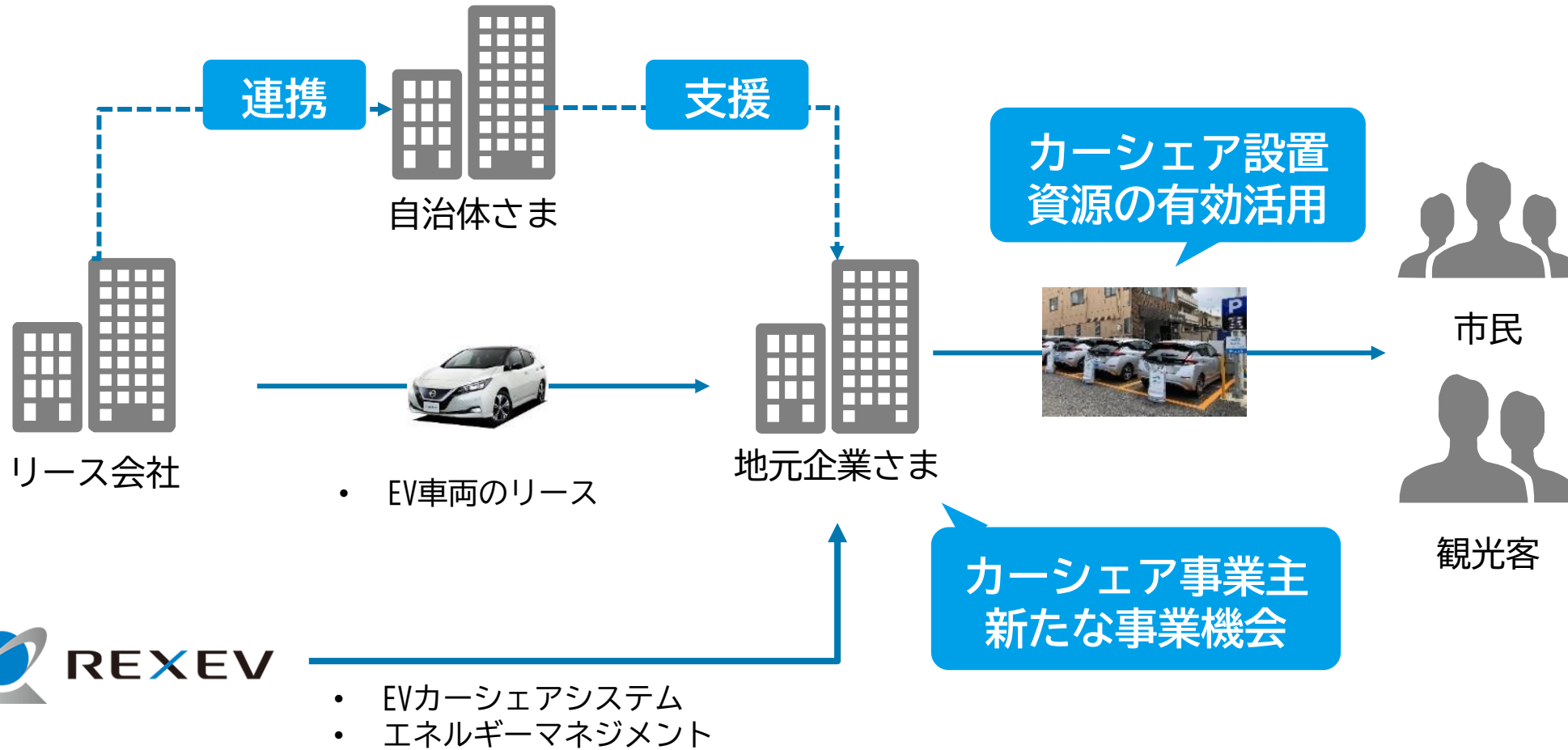
導入後のEV活用

様々なパートナー企業と連携し、お客さまの脱炭素・EV導入をサポート



EVカーシェア：地元企業さまとの共にEVシェア事業の取り組み (加賀市、入間市)

STEP4



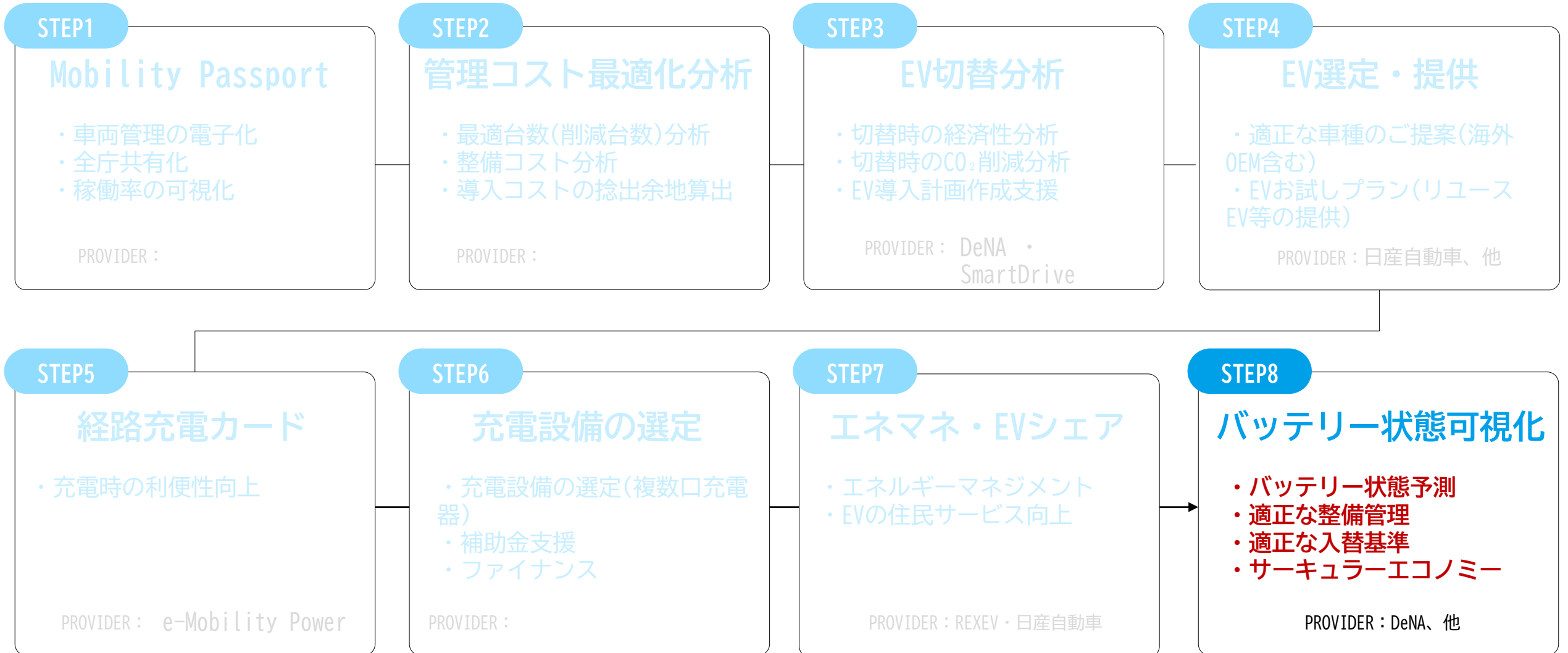
自治体通信 Vol.36
(2022年3月号)
石川県加賀市の
お取り組み事例



自治体通信 Vol.48
(2023年3月号)
埼玉県入間市の
お取り組み事例

EV導入後の車両管理やバッテリー状態把握

様々なパートナー企業と連携し、お客さまの脱炭素・EV導入をサポート





バッテリー状態予測：整備実績や運転日報等の情報から実用航続距離をシミュレートし導入効果予測をお示しいたします

STEP8

トヨタ プロボックスバン



ボディタイプ：ボンネットバン

駆動方式：2WD

平均走行距離：31km/日

最大走行距離：92km/日

カタログ燃費：17.6km/L(JC08)

実用燃費（推定）

11.1 km/L

転換EV候補



BYD e6

71.7kWh

2022年 | 2WD

ボディタイプ：ミニバン

> 一充電航続可能距離の比較

1年目の一充電航続可能距離

222~382 km

5年後の一充電航続可能距離

202~348 km

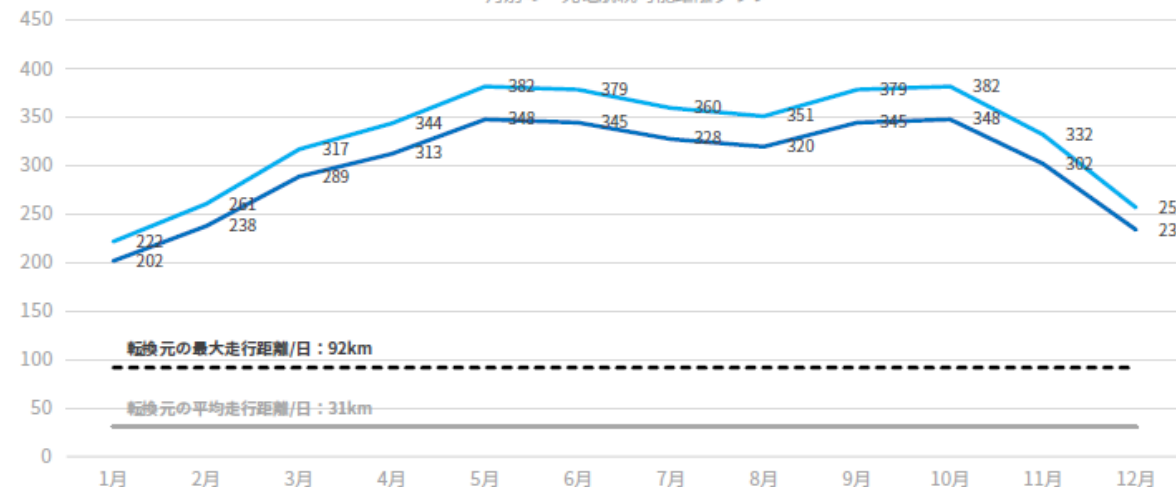
転換元（最大走行距離）

92 km

転換元（平均走行距離）

31 km

月別の一充電航続可能距離グラフ



総合判定

途中充電
(日毎)

不要

経済効果

向上

環境効果

向上

¥ エネルギーコスト（5年分）

-200,093 円/5年

EV転換前：54,356 円/年

EV転換後：14,337 円/年

🌿 CO2排出量（5年分）

-2,197 kgCO2/5年

EV転換前：796 kgCO2/年

EV転換後：330 kgCO2/年

03

脱炭素実現への実証「無料モニター」

2023年度 無料モニター制度：公用車に関する脱炭素化実現に必要な調査・分析を行います

目的	公用車に関する自治体業務の効率化や公用車の削減、EV転換による脱炭素化実現にむけた調査	
実施 イメージ	自治体想定課題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用状況の管理が煩雑 ➤ 適正な車両台数がわからない ➤ EV導入に向けたコスト捻出方法（把握する方法）がわからない ➤ EVに切り替え可能な公用車が特定できない
	PoC想定期間	2ヶ月間
	対象エリア	全庁的に導入（自治体状況に応じて、一部部署への導入等調整可能）
	対象者	管理者・職員
	取り組み内容	Mobility Passport（モビリティ・パスポート）導入 （公用車利用・返却手続きに関する業務のデジタル化、利用状況の可視化）
備考	成果物として下記レポートを提供（レポート作成数に制限あり） <ul style="list-style-type: none"> ・台数最適化のレポート ・メンテナンスコスト（整備維持管理費）削減のレポート ・EV転換分析のレポート 	
実証実験で 目指す効果	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 公用車管理業務の効率化（実証実験では可視化まで支援します） ➤ 公用車必要台数の最適化及びEV公用車の導入試算（実証実験では試算まで支援します） ➤ 公用車維持管理コストの削減（実証実験ではコスト削減試算まで支援します） 	

2024年度は
検討中

本取り組みは自治体側と協議した上で、最適なスケジュールを設定いたします

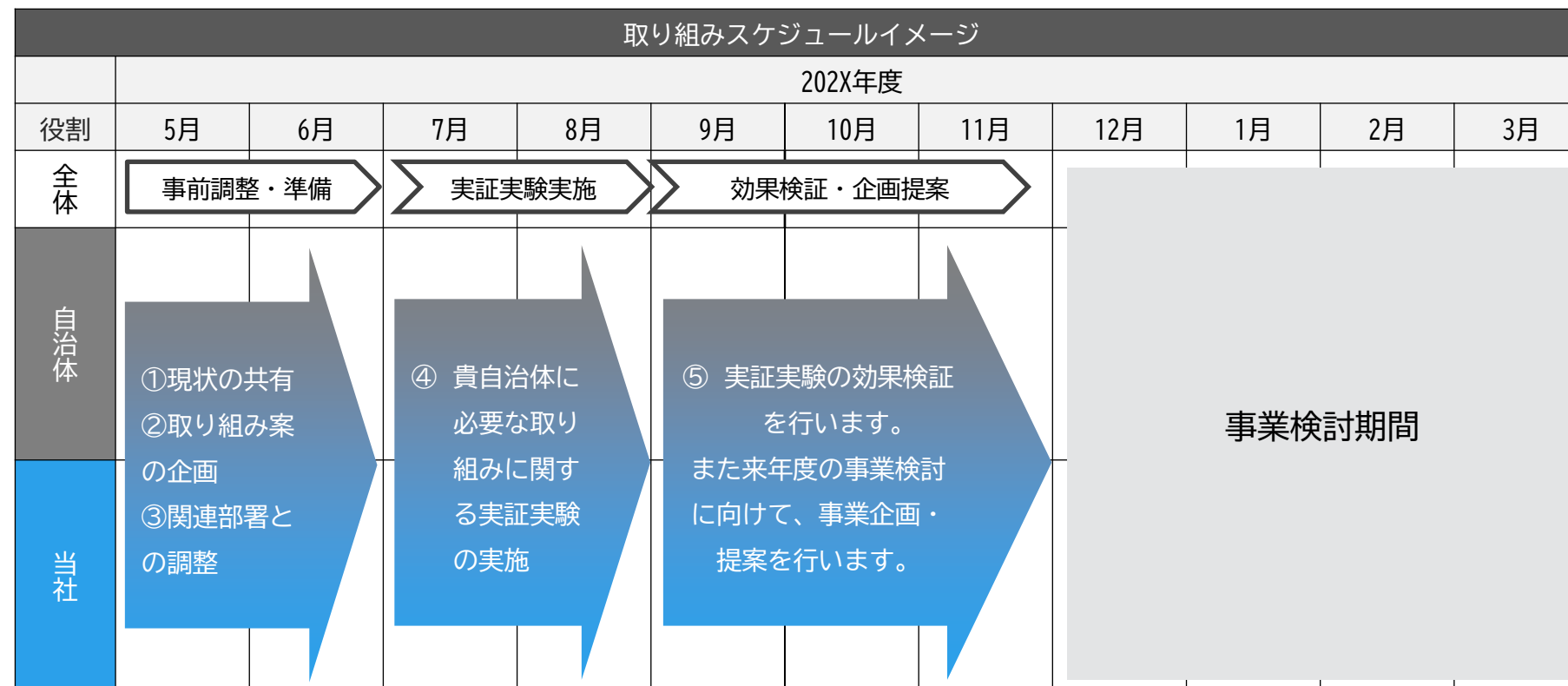
ステップ①：本取り組みの実施に向けて、現在の状況（課題・お取り組みなど）の共有をお願いいたします。

ステップ②：当社のノウハウを活用し、貴自治体と連携した取り組み案の企画をいたします。

ステップ③：実証実験準備（必要に応じて連携協定の締結を行います。）

ステップ④：実証実験実施（庁内の車両台数適正化や事務業務のDX化に関する実証実験を行います。）

ステップ⑤：実証実験の効果検証や検証結果をもとに、貴自治体に最適な取り組み施策を企画・提案します。



情報の取扱い等に関するご注意事項

本資料及び本資料に記載されている情報、並びに本資料を使用し又は本資料に関連して貴社に対し提供される情報（以下「本件情報」といいます。）につきましては、貴社の役員又は従業員が貴社内において自らのためにのみご利用いただくことができます。この目的以外に、本資料、本件情報、本件情報に係るデータ、資料、記録媒体及びそれらの複製物を利用し、公開し、又は第三者に開示、漏えいすることは禁止されますのでご注意ください。

この冊子の内容についてのお問い合わせは以下にお願い致します。

住友三井オートサービス株式会社
近畿圏営業本部 大阪営業第三部（担当：木村）
メールアドレス：yuk-kimura@smauto.co.jp