

# 電気自動車の救援実施状況の考察（1）

## 1. 電気自動車の救援発件数

日本自動車連盟（JAF）による電気自動車の救援は、平成22年8月2日に最初に発生し、平成23年6月末までに117件が発生している。

この内110件は、けん引又は搬送による移動が行なわれている。

12の県において救護実績がないが、補助金から想定した保有EV数は25～88台と走行実績の少ない地域となっている。

## 2. 電気自動車の救援場所（道路区分）

道路区分別の救援数は、一般道が93件（79%）と多数を占めているものの、高速道路でも24件（21%）の救援が発生している。

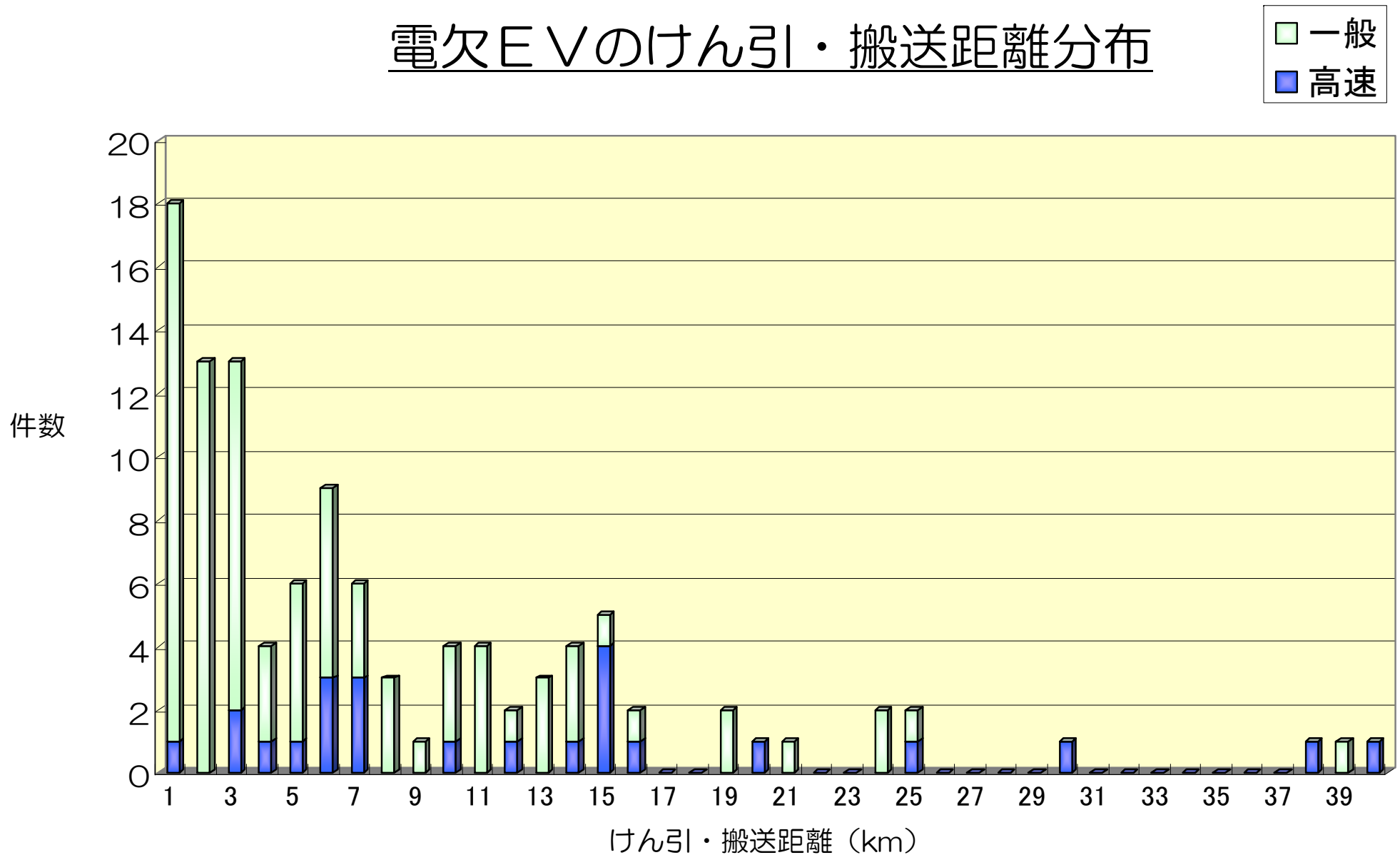
## 3. 搬送距離

救援箇所からの搬送距離は3km以内（44件、40%）がその多くを占めており、EVユーザーの心理としては「この残量であればギリギリ行けると無理な判断で目的地に向かった」又は、「帰路についた」が、目的地の直前で電欠が発生したと考えられる。

また、搬送距離の長いものは、利用を予定していた急速充電器が休業等で使えなかった等の問題が発生したことが考えられる。

# 電気自動車の救援実施状況の考察（2）

## 電欠EVのけん引・搬送距離分布



# 電気自動車の救援実施状況の考察（3）

## 4. 救援電気自動車の入庫先

救護車の搬送（入庫）先は、帰宅・帰社（31件、28%）よりも経路途中のディーラー・充電設備（70件、64%）が多い。

パブリックにおける急速充電器の整備が更に進むことで、多くの電欠は防ぐことができると考えられる。

## 5. 急速充電器箇所と救援率

急速充電器設置箇所と救援率の分布は、CHAdeMO協議会が把握している急速充電器の設置箇所数（平成23年7月14日現在）と都道府県別の電気自動車の補助金交付数（平成22年度、平成23年度）をベースに展開した。

この相関関係から、急速充電器の設置箇所数の多い地域では電欠率が低く、逆に設置箇所の少ない地域では、そのリスクが高くなっている。

# 電気自動車の救援実施状況の考察（4）

