

大阪次世代自動車普及推進協議会 第1回会議 議事概要

日時： 平成28年1月20日（水）13時30分から

場所： 大阪府咲洲庁舎 2階 咲洲ホール

出席者： 別添名簿を参照

○議題1から4につき、事務局から配布資料に沿って説明

議題1 「大阪次世代自動車普及推進協議会の設置について」

議題2 「EV及びFCVに関するこれまでの取組みについて」

議題3 「今後の取組みの方向性について」

議題4 「平成28年度開催スケジュール」

○主な意見

・集合住宅での充電インフラ整備を促進していくべき（自社のアンケート調査で3割の人がEVに関心を寄せている）。また、勤務地での充電インフラ整備を加速することで、通勤や事業活動における自動車の利用によるCO₂削減に貢献できる。

・急速充電器について、搭載蓄電池の高密度化に伴い、より高出力の短時間で充電できる機器が求められている一方で、施設に立ち寄った時間を活用して充電する人にとっては、今の30分で80%充電というのは時間が短すぎるという声もある。そのためあえて充電器の出力を落として、1時間の充電時間となるように調整している事例もある。これは設置側にも整備コストを抑えられるというメリットもある。また、設置場所という観点から、これまでは何km圏内に何箇所という考え方であったが、県境など山道に入る前に充電しておきたいなど、走行シーンに応じた考え方も必要だと感じている。さらには、資料2にもあるとおり、充電インフラのマップについて、提供情報の充実や認知度の向上が今後の課題であると認識している。

・2050年に向けて、ゼロエミッションであるFCVの普及拡大だけではなく、それを作る工場のCO₂排出量もゼロに近づけるということを目指した「環境チャレンジ2050」を昨年10月に発表。まずは、当面2020年までの5年間の実行計画を策定し、2020年にはFCV生産を年間3万台とする目標を立て、これに向け生産台数を増やしていくこととしている。

・FCV販売初期の先行投資ということで、国内最初の商用水素ステーションをはじめ全国で整備を進めているが、利用が1日2から3台と商売ベースにはなっていない。今後、新たな整備事業者が出てくるためには、何らかのインセンティブが不可欠だと考えている。自治体にはその具体策を期待している。

・ガソリンスタンドを経営してきたノウハウを生かし、全国100箇所のうち40箇所の水素ステーション整備を進めている。都市部に整備するというのが理想だが、用地の確保が困難なため、拠点的な整備をし、そこを核としてFCVの普及台数を見ながら、近隣地域へ展開を拡げていくという考え方で進めている。また、川崎市及び同市の施設の駐車場を管理している企業と3者で協力連携して移動式水素STの整備も進めている。

・水素ステーション向けの圧縮機の製造、供給を行っている。東大阪の小規模な町工場などから多くの協力を得て開発を進め、実用化に至っており、大阪の中小企業の技術が活かされている。また、地域創造ファンドによる支援もいただいた。このような経験から培った技術やネットワークを礎に、水素社会の実現に貢献していきたい。

・大学ということで、EV・FCVの燃料の調達から実際に走らせるところまで、取り組んできた。

次世代自動車というのは従来の内燃機関（熱エネルギー）とはまったく異なるエネルギーを利用しているが、今はコスト的に合わないミドリムシからの石油生成など化石燃料の代替燃料が、仮にガソリン以下のコストで調達できるという場合に、EVが果たして生き残るのかという疑問がある。

・昨年、新ブランドを立ち上げ、2014年4月からEV（電気自動車）の市販を開始している。販売当初はまずは皆さんに知っていただくため、「テストドライブキャラバン」と銘打った試乗会や1ヶ月間のモニター試乗など、東京近辺を中心に行ってきた。今後は本協議会への参画を機に、関西でも大阪を中心に取組みを展開していきたい。

・2016年3月にFCVの市販開始をするが、普及初期の拡大に向けて、クルマとしての利用だけではなく、最大9kWの給電機能があり、一般家庭使用量の約6日分の電力を供給できるということももっとアピールすべき。