

# 大阪EVアクションプログラムについて

大阪府 商工労働部 新エネルギー産業課

# 目次

- 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル
- 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方
- 3 大阪EVAP まちづくり
- 4 大阪EVAP ものづくり、ひとづくり、ブランドづくり
- 5 大阪EVアクション協議会

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル

## 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方

## 3 大阪EVAP まちづくり

## 4 大阪EVAP ものづくり、ひとづくり、ブランドづくり

## 5 大阪EVアクション協議会

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル（1）

## ■新エネルギー関連産業の集積

- 太陽電池：府内に本社を有する大手3社で世界シェアの約11%
- 燃料電池：家庭用燃料電池トップメーカー等の研究開発拠点が存在
- リチウムイオン電池：府内に本社を有する大手3社で世界シェア約34%
- シリコンウエハ(太陽電池の主要部品)：

府内に本社を有する中堅3社で国内シェアの大半を占有

- 太陽電池、燃料電池、蓄電池の最終用途メーカーも多数存在

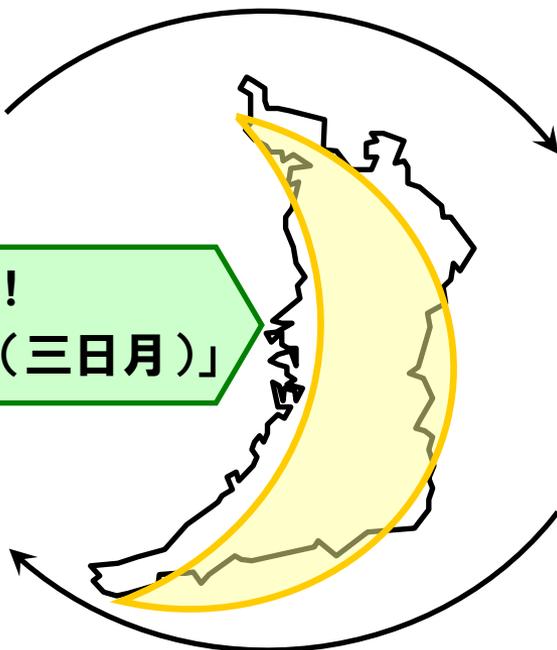
(例：家電メーカー、輸送用機械メーカー、ハウスメーカー)

部品メーカーも集積

- 太陽電池用シリコンウエハ  
国内シェアの大半を占有

部品～電池～最終用途と揃っている！  
例えるなら「バッテリー・クレセント(三日月)」

最終用途メーカーも集積  
例)家電、輸送用機械、  
住宅



バイエリアを中心とした  
新エネルギー関連産業の集積

- 太陽電池 世界シェア約11%
- 燃料電池 研究開発拠点2箇所
- リチウムイオン電池  
世界シェア約34%

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル（2）

## ■関西における太陽電池・リチウムイオン電池生産拠点の集積



出典:(株)日本政策投資銀行「バッテリースーパークラスターへの展開」

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル（3）

## ■知(大学・研究機関)の集積

○地域科学技術・イノベーション総合指標(文部科学省):全国第2位

○新エネルギー分野でも、大阪大学や大阪府立大学等において

NEDO等のプロジェクト研究に参画

・NEDO「次世代自動車用高性能蓄電システム技術開発(Li-EAD)プロジェクト」に大阪府立大学や関西大学が参画

・NEDO「革新型太陽電池国際研究拠点整備事業」に大阪大学が参画

○(独)産業技術総合研究所(AIST) 関西センターでは、世界トップレベルの燃料電池・蓄電池の技術シーズを発信

さらに、蓄電池評価研究センター拠点(LIBTEC)を整備



Li-EADプロジェクト



府大、関西大学、AIST関西センターが参画

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル（4）

## ■関西における電池研究拠点の集積



(備考) 各種公表情報をもとに作成

出典: (株)日本政策投資銀行 「バッテリースーパークラスターへの展開」

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル（5）

## ■技(ものづくり企業)の集積

- 多様で層の厚いものづくり中小企業の集積
- 「元気なモノ作り中小企業300社」(経産省)の歴代受賞企業のうち、直近3年間で府内企業が80社を占め全国第1位
- こうしたものづくり中小企業が多い場面で新エネルギー産業を下支え

## 新エネルギー分野で活躍する府内ものづくり中堅・中小企業

- ・A社(大阪市) 太陽電池用シリコンウエハ 世界トップクラス
- ・B社(大阪市) 民生用リチウムイオン電池用の電解質 世界トップクラス  
〔以下、「元気なモノ作り中小企業300社」〕
- ・C社(大阪市) 燃料電池用超高压水素バルブ
- ・D社(大阪市) テルル化合物(太陽光パネルシリコンウエハ用添加剤)
- ・E社(大阪市) 太陽光パネル用電子部品高精度印刷装置
- ・F社(堺市) リチウムイオン電池用ガスケット(封入シール材)(世界唯一の専業)
- ・G社(大阪市) 集光型太陽光発電システム用レンズ
- ・H社(八尾市) 太陽電池向けEVA・バックシートの搬送・切断加工ライン

集光型太陽光発電  
システム用レンズ  
(ロッドレンズ)



燃料電池用  
ダイアフラムポンプ



# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル（6）

## ■総合的なポテンシャルが高い大阪

以上のように

- 新エネルギー産業、特に府内に製造・開発拠点を有する太陽電池、燃料電池、蓄電池産業をトータルに支えるためのポテンシャルが非常に高い

さらに

- 「産学官連携拠点」(文部科学省・経済産業省)に「大阪グリーンエネルギーインダストリー拠点」が昨年6月に認定
- 工場の立地検討先ナンバー1(帝国データバンク H22.1.12)
- 関西国際空港や阪神港、高速道路網など物流インフラも充実

新エネルギー産業こそが  
成長の起爆剤！

太陽電池、燃料電池、  
二次電池を中心とした  
大阪の  
総合的なポテンシャル

新エネルギー産業の  
振興を推し進め、  
大阪産業を牽引！

# 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル

## 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方

### 3 大阪EVAP まちづくり

### 4 大阪EVAP ものづくり、ひとづくり、ブランドづくり

### 5 大阪EVアクション協議会

## 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方(1)

### ■EV(電気自動車)への期待

#### EVの将来性

##### **新たな自動車産業の構築が期待される！**

- 内燃機関⇒蓄電池とモーター
- 画一的なデザイン⇒デザインフリーで多様化したライフスタイルに対応
- 大企業中心での製造⇒中堅・中小企業が参画機会の増加

#### EV等の関連産業

##### **関連産業の裾野は広く、波及効果が期待される！**

- 製造業（電池、素材、電気・電子部品製造、加工、組立等）
- 設計・デザイン（インハウスからアウトソーシングへ）
- 電力供給、発電設備（太陽光発電、蓄電池）      ○自動車整備      等

**大阪・関西は蓄電池のポテンシャル高い！**

**蓄電池の有力市場はEV(電気自動車)！**

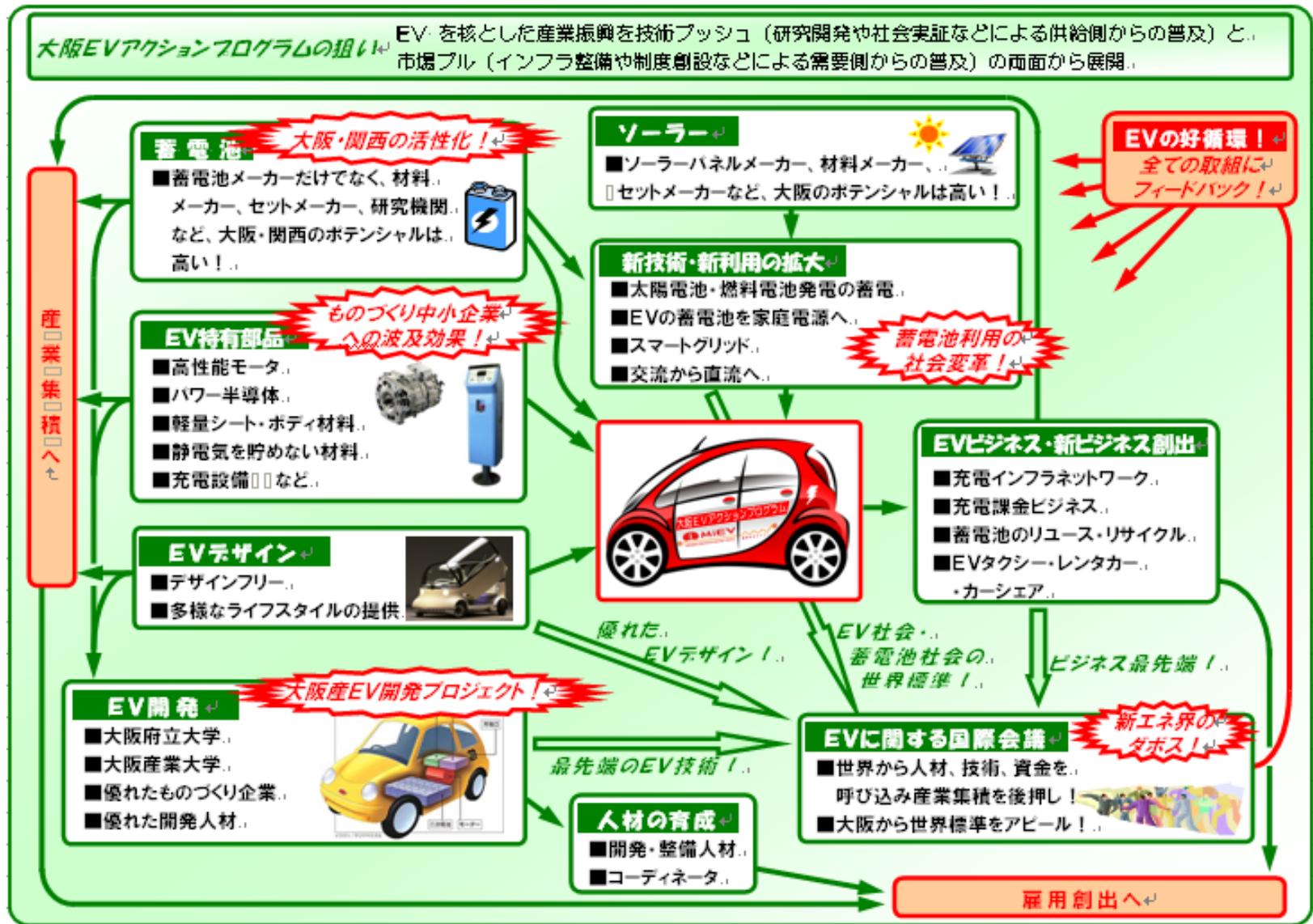
**しかも、中小への波及効果も期待！**

**新たな関連ビジネスも！**

**EVを核にした産業振興を！**

# 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方(2)

## 大阪EVアクションプログラムの狙い



## 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方(3)

### ■ 大阪EVアクションプログラムの3つの方向性

まちづくり

**目標:H23年度まで 電気自動車1,000台**

- 急速充電設備を中心とした充電インフラの整備
- 充電インフラのネットワーク化
- EV普及イベント
- EVに関する先進的モデル事業
- EVの魅力を実感できるタクシー・カーシェア事業

ものづくり

**目標:大阪産EVの開発をめざす!**

- EVメーカー等とのものづくり企業とのマッチング
- 新たな関連技術開発を産学官連携で推進
- 大阪産EV開発プロジェクト



ひとづくり

**目標:EV人材を多数輩出!**

- 研究開発を通じた開発人材やコーディネータの育成
- 府立職業技術専門校での整備人材の養成



EVリーディング都市 大阪へ!

**1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル**

**2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方**

**3 大阪EVAP まちづくり**

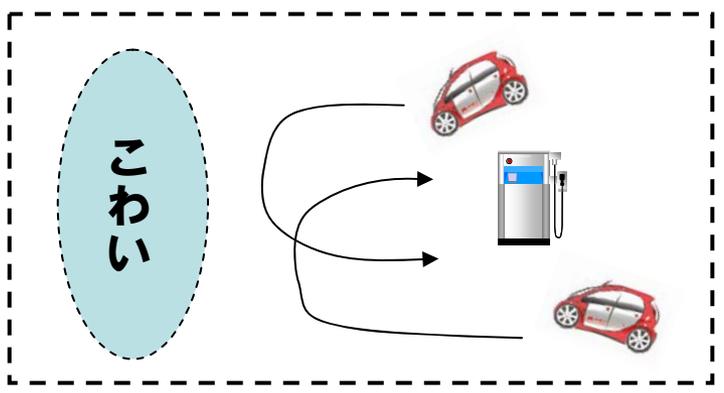
**4 大阪EVAP ものづくり、ひとづくり、ブランドづくり**

**5 大阪EVアクション協議会**

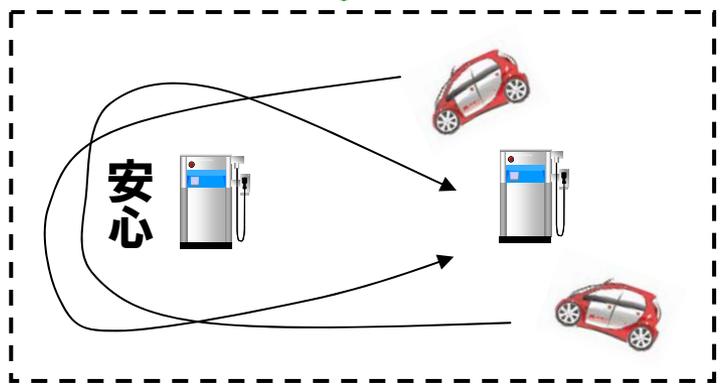
# 3 大阪EVAP まちづくり (1) 充電インフラの整備①

## ■急速充電設備設置目標:20基

### ○東京電力の調査

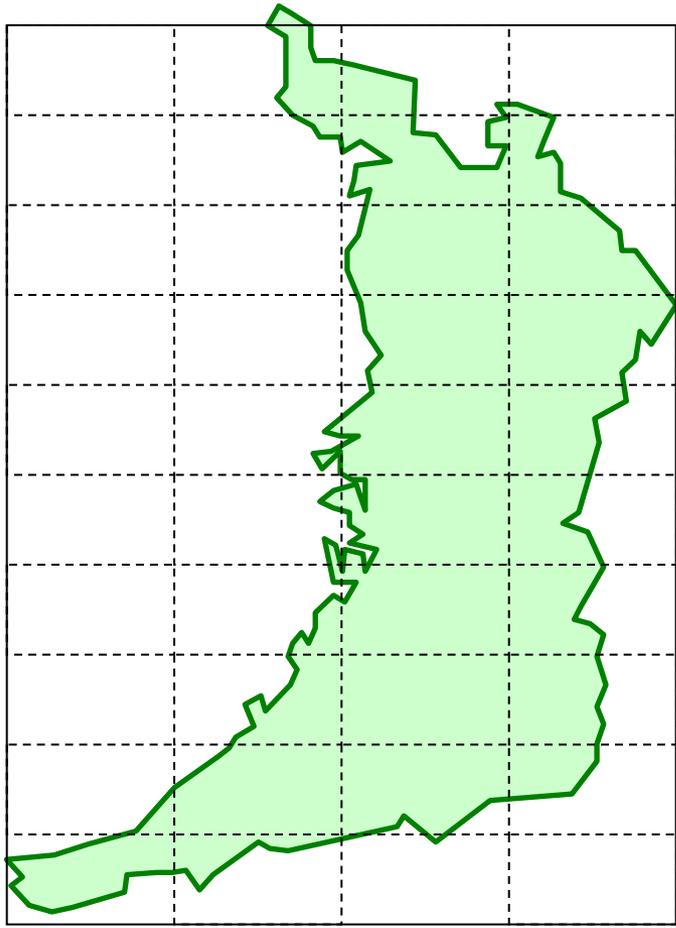


15km×8km



15km×8km

15km×8kmに2基あれば  
安心して走行できる！



山間部を除き10メッシュ



20基

# 3 大阪EVAP まちづくり (2) 充電インフラの整備②

## ■急速充電設備の整備

△ 既存施設: 2基

● 府の補助により設置: 10基

○ H21年12月からH22年1月公募

○ 21件の申請

○ 次の項目等について審査

- ・ 効果的な配置バランス (ポロノイ法)
- ・ 主要幹線道路からの距離
- ・ 高速道路ICからの距離
- ・ 開放時間

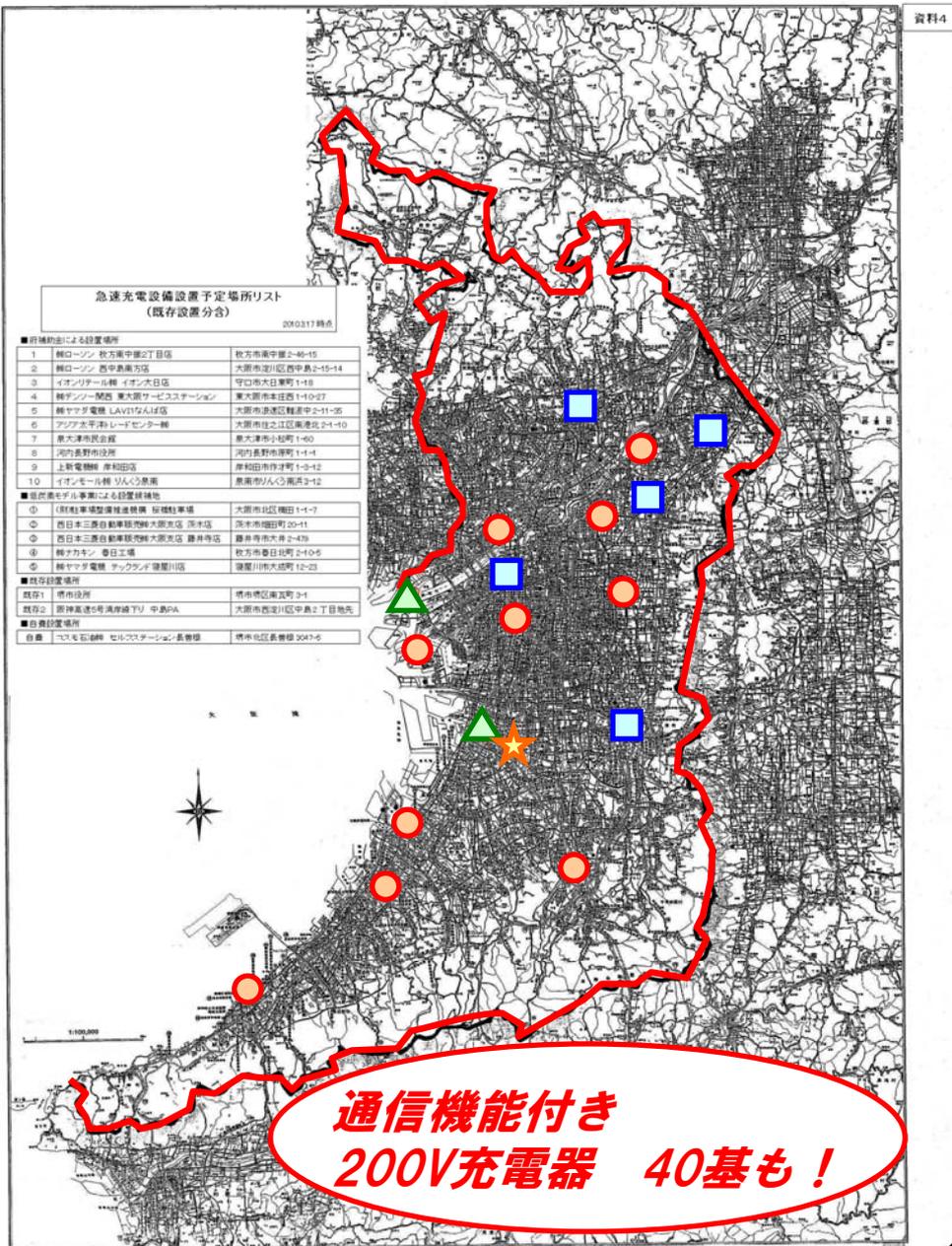
□ 国モデル事業: 5基

○ 11箇所の候補

○ 同様の審査を実施

★ 自ら設置: 1基 (コスモ石油さま)

さらに今年度5基設置予定  
+ 2基設置予定  
(東大阪市役所、名神吹田SA)



通信機能付き  
200V充電器 40基も!

# 3 大阪EVAP まちづくり (3) 充電インフラの整備③

## ■設置場所の決定方法について

### ○補助内容

太陽光パネル、急速充電器、設置工事費含め上限855万円の定額補助（10基分）

### ○次の4つの項目について審査を行い、21件から10件を決定

#### (1)効果的な配置【5点】

- ・ ボロノイ法を活用し、21件の順位付け  
（大阪府立大学 石亀教授）
- ・ 過剰に近接している場合（4km）は順位補正

#### (2)EV利用者の利便性【15点】

- ①開放時間（1w=168h）
- ②主要幹線道路からの距離
- ③高速道路出入口からの距離

#### (3)多様なエネルギーの「見える化」【10点】

- ①太陽光パネルと急速充電器が同一視界か
- ②集客性

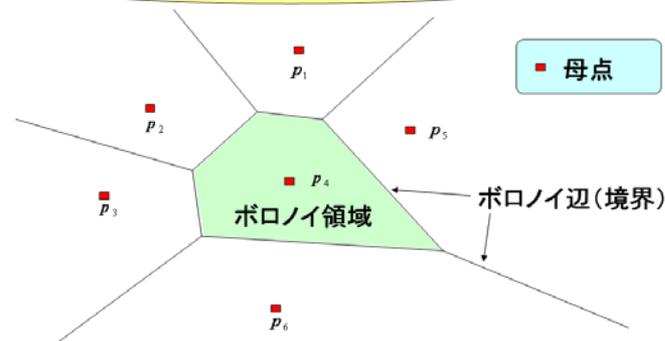
#### (4)大阪府の新エネルギー施策への協力実績【5点】

### ○検討課題

- ・ 重み付け
- ・ (1) 過剰に近接している場合の順位補正が複雑
- ・ (2) ①週休日の減点

### ボロノイ図

$$V_i = \{p_i \mid d(p, p_i) \leq d(p, p_j), j \neq i, j = 1, \dots, n\} \quad (1)$$



# 3 大阪EVAP まちづくり (4) 充電インフラの整備④

## ■設置場所例



イオンモールりんくう泉南



上新電機(株) 岸和田店



(株)ヤマダ電機 LAVIなんば店

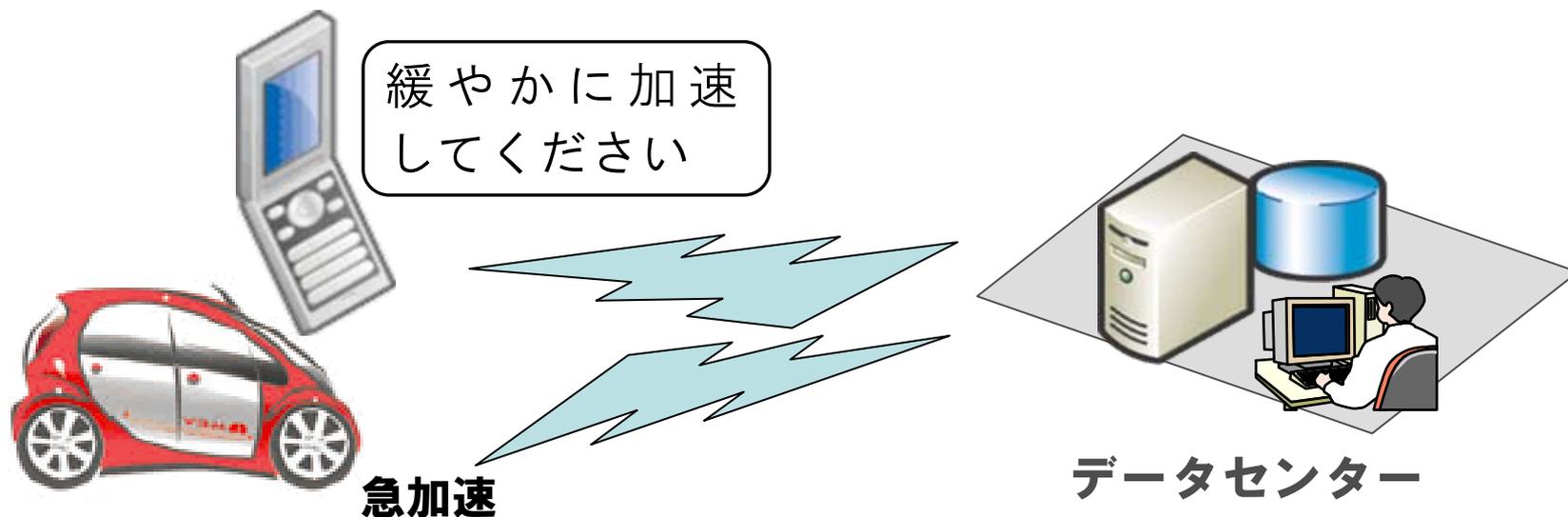


ローソン 枚方南中振2丁目店

#### ■ EV導入・低炭素化加速実証事業【実施済み】

「低炭素社会に向けた技術発掘・社会システム実証モデル事業」(経済産業省)

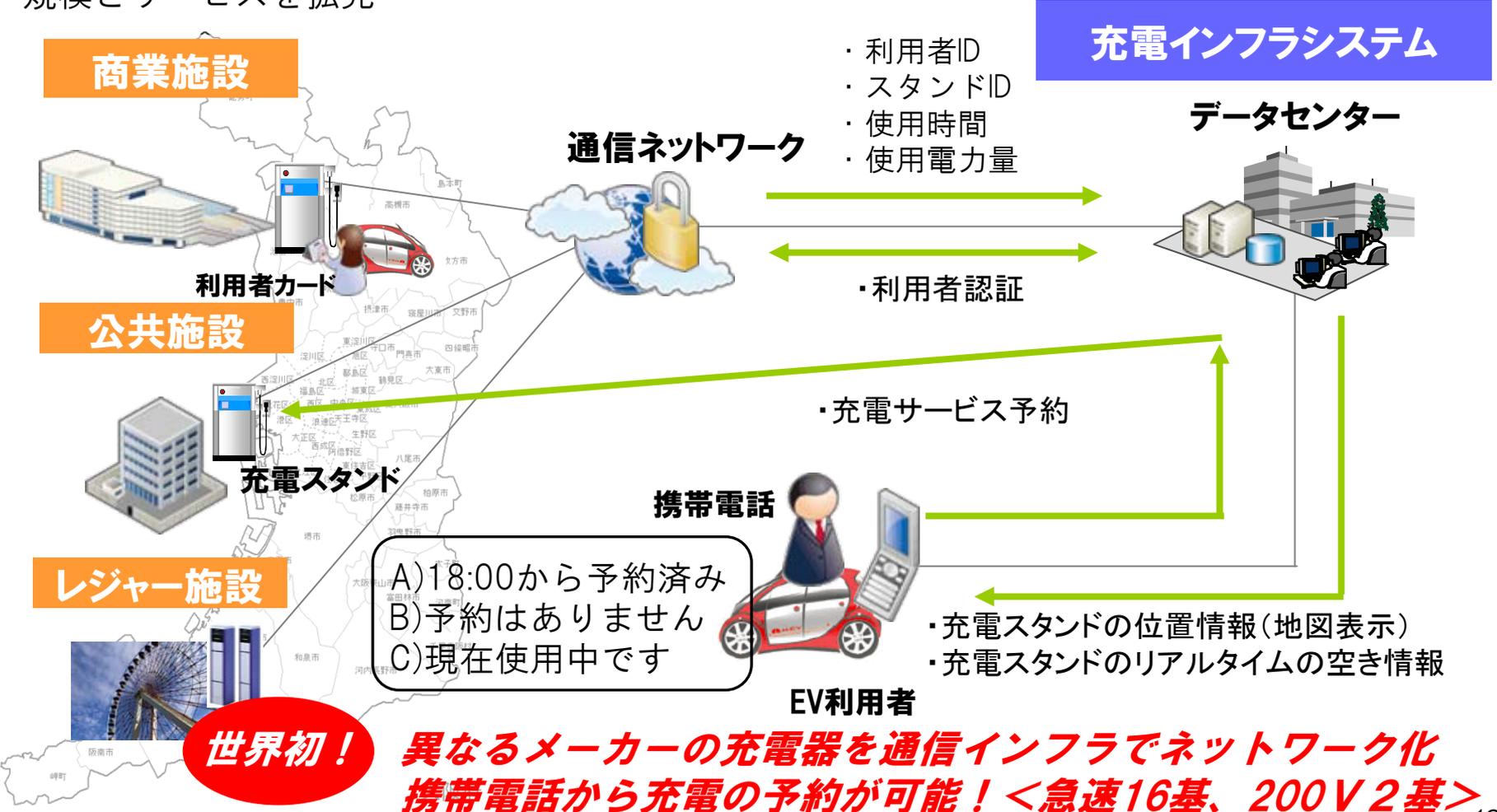
- a) 急速充電装置の最適配置実験及び シミュレータの開発
- b) おおさか充電インフラネットワークの 構築
- c) 充電装置予約照会システム
- d) EVエコドライブシステムの開発・実証



# 3 大阪EVAP まちづくり (6) 先進的モデル事業の展開②

## ■おおさか充電インフラネットワークの構築 (日本ユニシス等)

- ITを活用した充電インフラモデルを構築 (6社の充電器に共通プラットフォーム構築)
- 本年3月から、携帯電話からの充電予約・Felicaカード認証の実証
- 今後、エコアクションポイントとの連携や交通サービスカードとの連携など、規模とサービスを拡充



### 3 大阪EVAP まちづくり（7）先進的モデル事業の展開③

#### ■実証概要

- 期間:H22.3.15~H22.5.26（以降も継続中）
- EV:45台(6機関)（関西電力、ローソン、ナカキン、モリテックスチール、アスク等）
- 認証カード:4種類（オリックス自カシェアカード、PITAPA、コスモEVカード、smartoasisカード）
- 認証カード発行数:89枚
- 充電器:6メーカー 急速充電器16基 200V充電器2基（うち11基が予約制）
- アンケート:設置者及び利用者へアンケート

#### ■実証結果

○予約利用実績:充電109回 うち予約充電83回

○アンケート結果

・予約システムは必要か？

⇒【急速】必要:27人 不要:11人 未回答:2人

・(不要11人に対して)EVが何倍にふえれば予約必要か？

⇒ 5倍:1人 10倍:7人

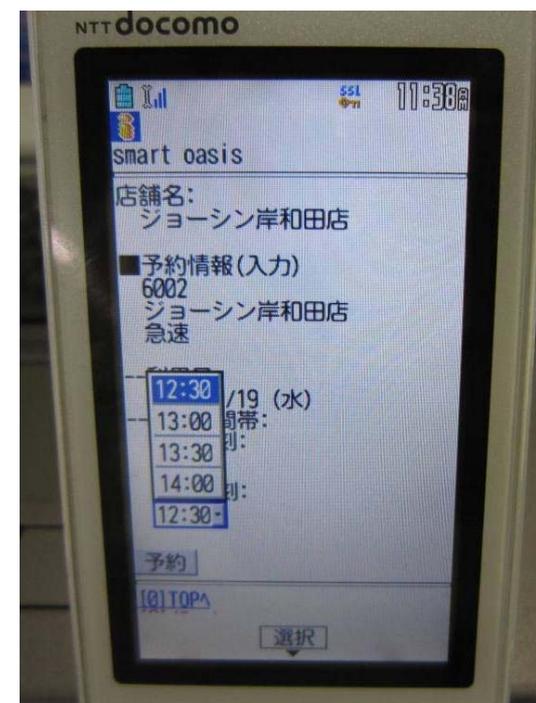
・コメント

「予約操作が面倒」、「充電完了メール必要」、「他社での充電は・・・」

#### ■現状

○認証カード発行枚数:約300枚

○利用実績(6月~8月):充電286回 うち予約充電87回



# 3 大阪EVAP まちづくり（8）先進的モデル事業の展開④

平成22年3月26日 本格稼動イベント



アジア太平洋トレードセンター

**近畿全域へ！**

**6/2近畿ブロック知事会議で共通のネットワーク構築を提案**

**⇒ 各知事も賛同！**



**水平展開へ！**

**他社ともシステム連携へ**

### 3 大阪EVAP まちづくり（9）先進的モデル事業の展開⑤

#### ■駐車場等への充電施設の適切な設置・配置に関する実証実験

##### 「環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験地域」(国土交通省)

- 大阪市内のコンビニ等の充電施設の配置、利用実態を調査
- 京阪神の都市間移動において急速充電設備の予約システムの運用調査 等

#### ■高速道路SAへの蓄電池併設型急速充電システム実証調査

##### 「緑の分権改革推進事業」(総務省)

- 名神高速道路吹田SA（上り）において、NEXCO西日本の協力のもと、大掛かりな電気工事を要しない蓄電池を電源とした急速充電システムを整備
- 将来の蓄電池リユースを見据え、適正な充電容量等を調査

#### ■事業用小型電動車両普及モニター事業

- 原付一種保有台数第一位の大阪府において、事業用二輪車の使用実態調査を実施（約2,000事業所）
- 小型電動車両（二輪）の導入意向ある事業所に、電動車両を貸し出し、試乗モニターを依頼。インプレッション調査と走行実態調査を実施

## ■EV魅力実感事業

### EVタクシー50台への支援（100万円/台の補助）

#### ○将来の購買層開拓！

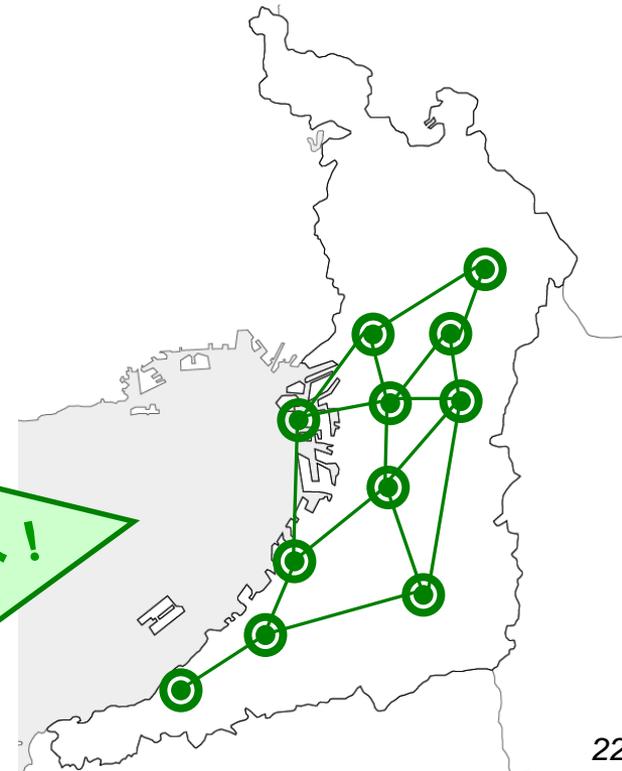
- ・ 50台のEVタクシーが大阪の中心市街地で3年間営業！  
⇒最大111万人がEVの魅力を体感！
- ・ 50台の共通ラッピングEVタクシーが大阪の中心市街地を3年間走行！  
⇒EVタクシーが走行するシーンに何百万人もが遭遇！

#### ○EVビジネスの定着！

- ・ 50台のEVタクシーで把握したノウハウを活用  
⇒府内全域にEVタクシービジネスが広がる！
- ・ 「おおさか充電インフラネットワーク」の活用  
⇒携帯から予約可能に！  
EVタクシーの走行範囲が広がる！

#### 市内中心部

梅田  
心斎橋  
難波  
御堂筋 . . .



### 3 大阪EVAP まちづくり（11）EV魅力実感事業(カーシェア)

#### ■EVカーシェアリングモデル事業（大阪市）

- EVカーシェアリングのモデル事業を、都心部とベイエリアの咲洲地区に、合計10台で実施予定
- 充電インフラの設置場所など、普及に向けた課題整理を行う

#### ■都市マルチポート型EVカーシェアリング事業（オリックス自動車等）

- 環境省競争的資金を活用して、ワンウェイ利用可能なEVカーシェアリングのシステム開発を大阪を中心に実施
- 「おおさか充電インフラネットワーク」の活用やエコアクションポイントとも連携



**1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル**

**2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方**

**3 大阪EVAP まちづくり**

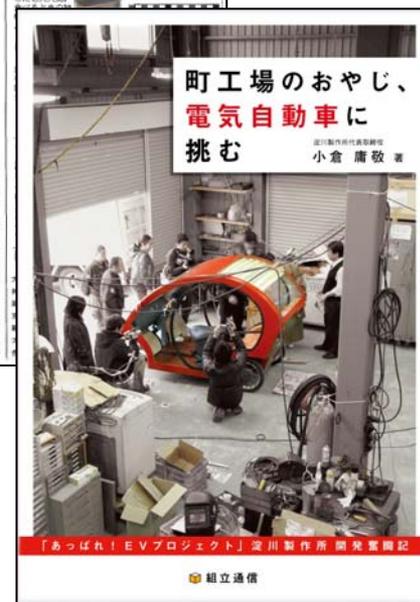
**4 大阪EVAP ものづくり、ひとづくり、ブランドづくり**

**5 大阪EVアクション協議会**

## ■ ものづくり中小企業による技術開発

### 府内ものづくり中小企業グループによる技術開発を支援

- デザイン重視のミニカー型EVの開発（淀川製作所 守口市）
- 急速充電設備の開発



## ■ 大阪府立大学EV開発研究センター

大阪府立大学のエキスパートを結集した「EV開発研究センター」を設置  
今後、ものづくり中小企業等も参加したコンソーシアムを形成し、  
EV要素技術及び大阪産EVの開発をめざす！



【参考】大阪産EV開発プロジェクト助成金（H22.9.1～17公募 上限1,000万円 助成率2/3）

### ■EV整備人材の育成

#### 大阪府立南大阪高等職業技術専門校

○自動車整備科においてEVの整備に関する訓練を検討中

### ■普及人材の育成

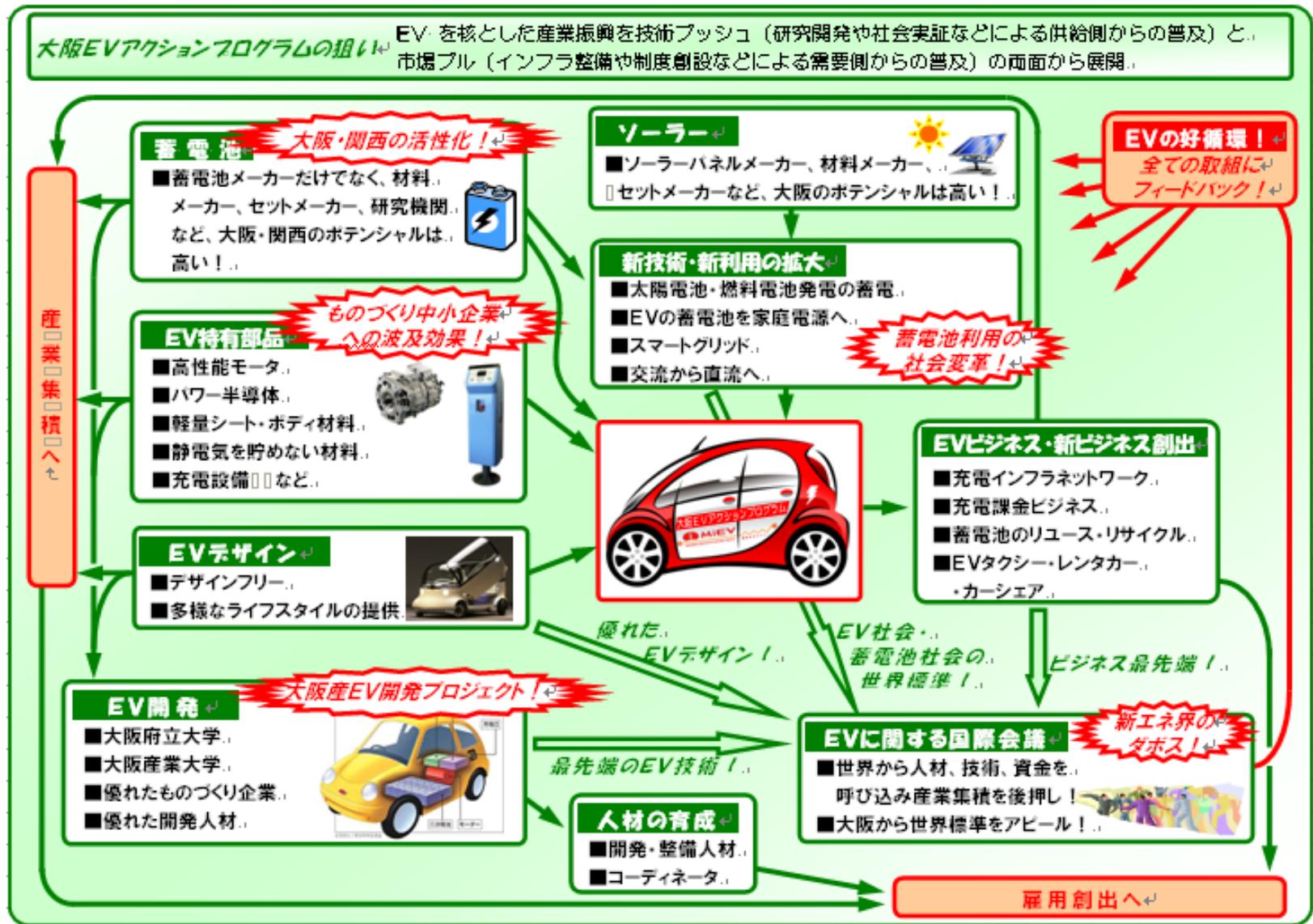
#### 雇用対策の一環として、EV等に関する訪問調査を実施

○太陽光発電やEV等の新エネルギー関連製品に関する調査を府内4市で先行実施。平成22年度は全市町村で実施

○訪問調査を通して、新エネルギー関連製品のメリット等を普及啓発



## 大阪EVアクションプログラムの狙い



### ■ 大阪 新エネルギーフォーラム 2011 ～EVが切り拓く新たな社会システムの追究～

○開催時期:2011年3月24日(木)～26日(土)

○開催場所:大阪国際会議場(大阪市内)

○実施主体:大阪新エネルギーフォーラム2011実行委員会

大阪府、大阪市、堺市、関西経済連合会、大阪商工会議所、  
近畿経済産業局、近畿運輸局、日本貿易振興機構大阪本部

#### ○内 容

現在、プログラム委員会(委員長:京大小久見名誉教授)で検討中

##### 1)国際会議

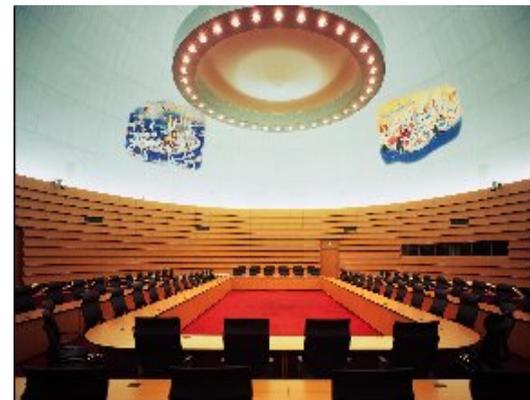
基調講演、分科会 (E V、蓄電池、暮らしとエネルギー) など

##### 2)ビジネスマッチング

府内ものづくり企業等の展示会、内外の企業とのマッチング

##### 3)イベント

E V等の試乗会・展示会など



10月上旬オープン!

- 1 大阪の新エネルギー産業のポテンシャル
- 2 大阪EVアクションプログラムの基本的考え方
- 3 大阪EVAP まちづくり
- 4 大阪EVAP ものづくり、ひとづくり、ブランドづくり

## 5 大阪EVアクション協議会

# 5 大阪EVアクション協議会

## ■ 推進体制 大阪EVアクション協議会

オール大阪の産学官とEVのエキスパートが集結！

11月中旬、新組織！

- 産 : 大阪ガス(株)、オリックス自動車(株)、関西電力(株)、三洋電機(株)、シャープ(株)、大和ハウス工業(株)、田辺三菱製薬(株)、西日本高速道路(株)、日産自動車(株)、(株)日本駐車場サービス、日本ユニシス(株)、パーク24(株)、阪神高速道路(株)、パナソニック(株)、パナソニック電工(株)、三菱自動車工業(株)、ヤマハ発動機(株)、ユアサM&B(株)、郵便事業(株)、(株)ローソン
- 学 : 大阪大学、大阪産業大学、大阪府立大学、大阪市立大学、(独)産業技術総合研究所
- 団体 : 大阪商工会議所、(社)関西経済連合会、(財)大阪科学技術センター、(社)大阪タクシー協会、(社)大阪府駐車場経営者協会、(社)大阪府レンタカー協会、(社)電子情報技術産業協会
- 官 : 近畿経済産業局、近畿運輸局、大阪市、堺市、市長会、町村長会

キックオフ総会  
(H21.6.19)



平松邦夫 大阪市長  
「EV に関しては大阪に  
いかなあかん」という街  
にしたい！



片山幹雄 シャープ(株)社長  
太陽電池発電が普及すると  
直流電流の家電が増え、EV  
との相性もよくなる！



益子修  
三菱自動車工業(株)社長  
EV は新しいビジネスモデル  
ができる可能性がある！



大阪府知事 橋下徹  
EV の普及に伴って、関連する  
事業をどんどん大阪で広げて  
いきたい！

**ご清聴、ありがとうございました**

# 参考：大阪EVアクションプログラムにおける急速充電器設置場所決定方法について（未定稿）

## 0. 前提

- 急速充電器を設置しようとする者への補助事業における決定方法  
採択数：10件 申請数：21件
- 多様なエネルギー源の見える化を図るため、太陽光パネルを併設（別系統）
- 全ての急速充電器に携帯電話から予約できる機能を装備  
・携帯電話では「この施設は○時～○時使用可能」という表示

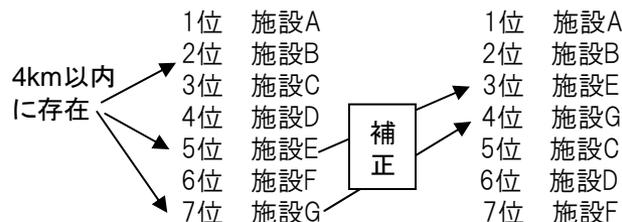
## 1. 審査項目と配点基準

- (1) 効果的な配置【5点】
- (2) EV利用者の利便性【15点】
  - ①開放時間（5点）
  - ②主要幹線道路からの距離（5点）
  - ③高速道路出入口からの距離（5点）
- (3) 多様なエネルギーの「見える化」【10点】
  - ①急速充電設備と太陽光パネルが同一視界にあるかどうか（5点）
  - ②集客性（5点）
- (4) 大阪府の新エネルギー施策への協力実績【5点】

## 2. 各審査項目について

- (1) 効果的な配置【5点】
  - 目的：申請案件21件を、効果的な配置となるよう順位付けし、その順位で評価
  - 配点基準：効果的な配置となる順位により優先
    - 5点：1位
    - 4点：2～5位
    - 3点：6～10位
    - 2点：11～15位
    - 1点：16～21位
  - 順位付けの方法
    - i) 郵便ポストや小学校などの施設配置問題で活用されているポロノイ図を用いる
    - ii) 仮定として、
      - ・施設の利用者は最も距離の近い施設を利用
      - ・施設までの距離はユークリッド距離で判断
    - iii) つまり「施設の利便度」とは「施設への近さ」と考える。  
「全利用者の施設までの平均距離」を最小化
    - iv) 申請施設21件のうち、無作為に10箇所（n=10）を選び、「全利用者の平均距離」を計算。その「全利用者の平均距離」が小さい順から5つの組み合わせについて、含まれている施設を確認。

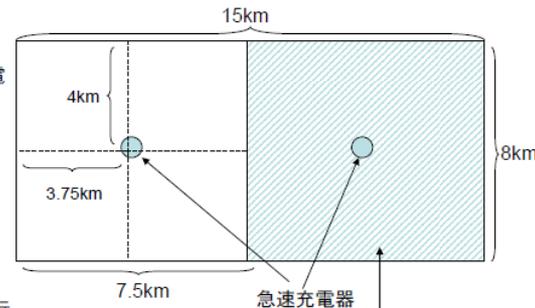
- iv) 申請施設21件のうち、無作為に10箇所（n=10）を選び、「全利用者の平均距離」を計算。その「全利用者の平均距離」が小さい順から5つの組み合わせについて、含まれている施設を確認。
- v) iv)の作業を、n=9、8、7の順に実施し、登場回数順に順位をつける
- vi) 全21施設の順位が明確になるまで、n=11からnを増やして順位をつける。一定程度にnを増やしても登場しない施設があれば、同率最下位とする。
- vii) 最後に過剰に近接（4km）している施設について、補正を行う。補正方法は次のとおり。
  - ・4km以内に存在する施設のうち、最も上位の施設の次の順位とする
  - ・補正後の順位は補正前の順位の順とする  
（補正例）次の7施設において、施設B、施設E、施設Gが半径4kmの円内にある場合



### 過剰な近接距離4kmの根拠

#### ①15×8kmメッシュから

- ・当該メッシュに2つの急速充電器が必要
- ・1つの急速の担当エリアは8×7.5kmのエリア
- ・つまり南北に4km、東西に3.75kmに他の急速があることは「過剰な近接」と考えられる



#### ②電費から

- ・i-MiEVはフル充電で160km走行  
⇒ 4kmは蓄電量の2.5%に相当
- ・その程度の蓄電量で走行できる距離ならば、「過剰な近接」と考えられる

#### ③走行時間

- ・時速40km走行の場合、4kmは6分
- ・その程度の時間で走行できる距離ならば、「過剰な近接」と考えられる

## (2) EV利用者の利便性【15点】

EV利用者の利便性を、開放時間と主要幹線道路からの距離、高速道路出入口からの距離で評価

### ①開放時間（5点）

○目的：できるだけ長時間開放できる施設を優先

○配点基準：一週間（24h×7日＝168h）のうちの開放時間ごとに配点

5点：133～168h      4点：100～132h      3点：67～99h

2点：34～66h      1点：0～33h

### ②主要幹線道路からの距離（5点）

○目的：細い入り組んだ街路に接した施設ではEV利用者が迷う可能性がある。そのため、主要幹線道路に近い施設を優先

○配点基準：自動車が行ける経路において、主要幹線道路からの距離ごとに配点

5点：0km      4点：～0.5km      3点：～1km      2点：～5km

1点：5km～

○備考：google map等の地図ソフトを活用して距離を算出

### ③高速道路出入口からの距離（5点）

○目的：都市高速道路網が一定整備されている大阪において、EVでの高速利用機会も多いと考えられるが、現時点で都市高速道路には充電インフラがほとんどない。そこで、これから高速に入ろうとするEVの充電、及び都市高速道路上を走行中で電欠の可能性のあるEVの緊急充電を想定し、高速道路出入口に近い施設を優先

○配点基準：自動車が行ける経路において、高速道路出入口からの距離ごとに配点

5点：1km      4点：～2km      3点：～5km      2点：～10km

1点：10km～

○備考：google map等の地図ソフトを活用して距離を算出

## (3) 多様なエネルギーの見える化【10点】

太陽光パネルの生産地でもある大阪において、急速充電設備と太陽光パネルが一体となって、多くの人の目に触れることを評価

### ①急速充電設備と太陽光パネルが同一視界にあるかどうか（5点）

○目的：急速充電器と太陽光パネルが同一視界にある施設を優先

○配点基準：同一視界にあるか否かについて配点

5点：同一視界にある

3点：同一視界にないが看板等で太陽光パネル位置に言及

1点：同一視界になく、看板等も設置していない

### ②集客性（5点）

○目的：多様なエネルギー源の見える化を図るため、集客数が多い施設を優先

○配点基準：一日当たりの平均集客数で配点

5点：一日当たり10,000人超の集約施設等

4点：一日当たり10,000人以下の集約施設等

3点：一日当たり1,000人以下の集約施設等

2点：一日当たり100人以下の集約施設等

1点：集客施設等に該当せず

## (4) 新エネルギー施策への協力実績【5点】

○目的：大阪府新エネルギー施策への協力実績が多い施設を優先

○配点基準：協力実績数について評価

## 3. 最終審査について

○以上の配点を全て加算

○ただし、過剰な近接距離（4km）以内に存在する施設がある場合は、最も高得点の施設のみ選定し、他の施設については選定しない。

## 4. 改善点・留意点について

### (0) 全般

○EVの充電インフラの整備のみが目的であるならば、審査を要しない項目も含まれている

○あわせて、(1)～(4)の重み付けについて再検討を行う必要がある。例えば、「(1)効果的配置」と「(2)①開放時間」というEV充電インフラにとって必須的審査項目と、「(2)②主要幹線道路からの距離」と「(2)③高速道路出入口からの距離」という加点項目とを、同じ5点とすることについては内部でも検討余地ありとしている。

### (1) 効果的な配置について

○補正方法が複雑

### (2) EV利用者の利便性【15点】

#### ①開放時間

○週休日等について考慮していない（週休日あれば減点ポイントにするなどの対応必要）

### (3) 多様なエネルギーの見える化【10点】

○EVの充電インフラの整備のみが目的であるならば、不必要な審査項目である