

CHAdEMO協議会 第8回 整備部会 議事録

日時 2011年5月9日(月) 13:30 ～ 16:00

場所 東京電力株式会社 電気の史料館 ミュージアムホール

出席者 参加団体: 161(団体)、参加者数: 247(名)

CHAdEMO事務局: 姉川、丸田、石川、高木、福岡、滝田(通訳)、神田(受付)

議事

1. 第8回整備部会の開催挨拶 ～ 東京電力 技術開発研究所 姉川GM

2. 議題

(1) 東京海洋大学 電池推進船プロジェクトの紹介

① 東京海洋大学 急速充電対応型電池推進船プロジェクトらいちょう I の開発

～ 東京海洋大学 賞雅先生

(2) 2010 活動報告及び 2011 活動方針について

① 2010 活動報告について ～ CHAdEMO 協議会 事務局

② 2011 活動方針について ～ CHAdEMO 協議会 事務局

3. WG活動の中間報告、次回のテーマ確認 等

1. 整備部会の開催挨拶 ～ 東京電力 技術開発研究所 姉川GM

- ・ 3月11日の東日本大震災の前後では日本全体の様子は大きく変わりましたが、特に、東京電力の社内事情は大きく変わってしまった。「今後の電気自動車(EV)の普及を支える上で、東京電力が対応できるのか」など、ご心配を頂きました。EVは東京電力と一体ではないことやEVが省エネにつくられているから節電の時にも心配なく使えるので、今後も普及していくと思っている。
- ・ 東京電力は今までどおりとは行かない部分もありますが、皆さんに決してご迷惑の掛からないよう、また勢いが失せることが無いように最善の努力をする。今後も皆さんと力を合わせて、今までと変わらないムーブメントを重ねていけたらと思っている。
- ・ 本日は東京海洋大学から電気船のお話を頂きますが、週末にテレビを見ていたら放映されているのを拝見した。EVや急速充電器も同様に町を歩いて普通に见かける様になった。テレビに映ることや何気ない所に存在するようになってこそ本当の普及だと思う。それが近づいている気がする。
- ・ 先週の金曜日に経済産業省が主催する「EV・PHV タウン構想」の会議に参加したが、各地域の代表の方が取り組みの概要を説明していた。それを伺っていると「地震も津波も原発問題も全然関係ないような勢いで、自治体の取り組みを精力的に行なっているようであった。ここでも勢いが衰えることなく、皆さんの力が合わさっていることを感じた。
- ・ 本来であれば4月の総会の中で、昨年度の活動報告と今年度の方針を御計りする予定でしたが、この様な事情であることから文書で決を頂くことにした。本日は大勢の方達がお集まり頂いていることから、直接ご意見等を伺う時間を用意しているので、是非、遠慮なく発言して頂ければと思っている。

2. 議題

(1) 東京海洋大学 電池推進船プロジェクトの紹介

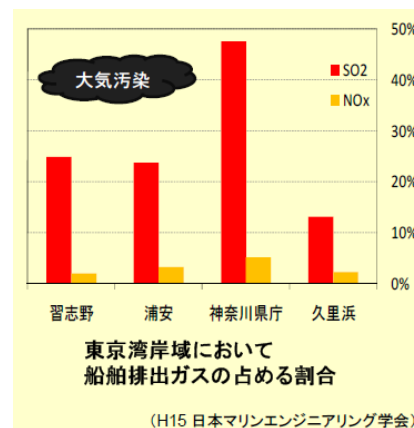
① 東京海洋大学 急速充電対応型電池推進船プロジェクトらいちょう I の開発 ～ 東京海洋大学 賞雅先生

a. 世界初の急速充電対応型電池推進船の建造開発研究

- 東京海洋大学は、平成 22 年 5 月に世界初の急速充電対応型電池推進船「らいちょう I」を建造開発した。船舶も電氣化することによって、EV よりもメリットが大きいことを紹介する。
- 「らいちょう I」の開発建造の大きな目的は、EV と同様に電氣化することで航行中の SO_x、NO_x、CO₂ 排出量はゼロとし、環境対策につなげることである。
- 現在、越中島キャンパス(江東区)ー品川キャンパス(港区)間での運航データおよび解析など検討資料の蓄積作業を行なっている。

b. 社会的背景

- この研究の社会的な背景は、船舶の環境汚染対策が遅れていることにある。自動車は産業触媒の優秀なものがあることから、日本は世界で最も厳しいコントロールを実施できている。一般のガソリン自動車は SO_x、NO_xの排出量は少ないが、船舶はそこまで達していない。
- 東京は空気の綺麗などころであるが、その中で空気の汚い所を探すと全て湾岸地域に集中している。湾岸に集っている理由は、船舶が排出している SO_x、NO_xが影響している。右図は、東京湾岸地域における船舶による排出ガス (SO_x・NO_x) の割合を示している。東京湾岸域で大気が一番汚い地域は、みなのみらい地域周辺で、東京周辺地区の汚染と比較して 2 倍程度の SO_x・NO_xが排出されている。これは、陸上交通に比べて環境技術が遅れていることが原因である。
- 船舶のエンジンは、自動車のエンジンと違いモーターボートに大型自動車のエンジンを取り付けても使えない。これは、船舶が海面の近くで空気を吸気することから、高塩分・高湿分の空気を吸うことになり、その空気をを使って燃焼させている。このプロセスで発生する塩素分が非常に悪い作用をして、高腐食環境を作り出す。
- モーターボート等の船舶は、排気ガスを水中に放出することで、触媒を通っていない排気ガスを船舶に乗っている人が吸わないようにしている。排気ガスの水中への排出による汚れが、沼や小さい湖では大きな問題となっている。船舶も、EV と同様に低炭素社会を創造しなければならない。



c. 技術背景

- 日本の自動車技術が目覚しく発達したことで、世界でも有数の生産国となっている。残念ながら日本の造船技術は低下の一途を辿っており、現在、世界の生産量の 30%を占めている。30%を高いと考える人もいるかもしれないが、昭和 50 年前後には世界の船舶の 7 割りを日本が製造していた。世界の船舶技術を日本がリードしていた。韓国と中国の台頭によって、世界の 3 割りを両国が共に占めている。
- このような背景に加えて、リチウムイオン電池の技術の進歩でハイパワーが実現出来るようになったことや、CHAdeMO 規格による急速充電系を東京電力が開発するなど技術的な進歩により、電池推進船の開発が進められるようになった。

d. 電池推進船建造研究

- 東京海洋大学は、平成 11 年より東京電力の EV 普及ビジョンに協力している。このため、大学としては初めて(平成 21 年 3 月)EV 用急速充電器を設置している。平成 21 年 12 月には、iMEV をレンタルしてカーシェアリングの実証試験を開始した。

- 2008年の学園祭ではEVの試乗会を実施したが、EVの人気があったことから多くの方達の訪問を受けた。EVの普及事業にも取り組んできたが、海洋大学ということもあって船を造るようになった。
- 2001年頃はコムスなどの鉛蓄電池によるEVしかなく普及は難しかったが、富士重工業や三菱自動車工業が量産EVを発売したことによって、EVの普及事業は加速された。また、CHAdeMO協議会や国土交通省や経済産業省の普及事業に繋がったと言える。
- 海洋大学では、これらの技術を船舶に生かすことを目的に平成21年3月に世界中の電池推進船技術調査を行った。鉛電池による電池推進船の実績は多く、米国や欧州では2万〜3万隻の鉛電池推進船が航行している。
- この調査後の平成21年9月には、試験船詳細設計を開始した。平成22年3月には、開発計画の発表(記者会見)を行い、平成22年5月には「らいちょうI」進水式を行なった。鳥の名前から「らいちょう」と名付け、悪天候でも活動できる電気をイメージしている。平成22年7月には、「らいちょうI」形式認定を受けて試乗会を開始し、平成22年8月に実証試験を開始して現在に至っている。
- 海洋大学で造っている船は、多くの企業の協力を受けている。東京電力やアルバック、ヤマハ発動機、東京船舶電機、富士重工業、横河電機などから、電池やモーター、制御系などの技術的指導を受けて造った船である。

e. 電池推進船

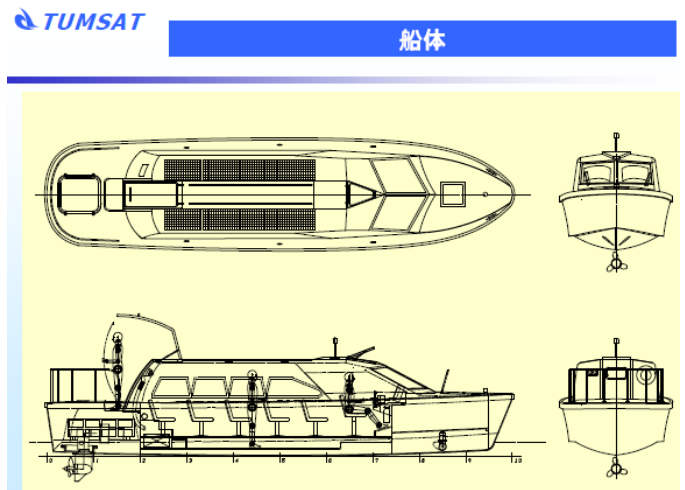
- 米国や欧州では、鉛蓄電池のEVはほとんど走っていないが鉛蓄電池の船は多く走っている。欧米では、内燃艦船を禁止している区域が多い。このため、鉛蓄電池の電池推進船を使わざるを得ない。鉛蓄電池の推進船は、速度が出ないことや急速充電が出来ないことから、5〜6時間充電して20〜30分航行する船となっている。他に方法がないことから、鉛蓄電池船が普及している。
- 電池推進船は、走行中のSO_x、NO_xの排出量はゼロであることやエネルギーを作るところから考えると50〜70%のCO₂削減が出来る。更に、低振動・低騒音化の大きなメリットがある。
- 自動車の電化と船舶の電化による騒音レベルの上がり方が大きく違う。ガソリン自動車のタイヤはサスペンションをもって動くことから、エンジンを車載に直接置かなくても良く、柔らかいものの上に置くことでエンジンの振動が車載に直接伝わらないように設計されている。最近の自動車は静かである。
- 船舶はスクリューで動くことから、スクリューが船体に固定されている。従って、エンジンも船体に固定されなければならないので、エンジンの振動が船舶全体に伝わってしまう。従来の船舶では、100dBの音を発生していることから普通の会話は出来ない状態である。電池推進船にすることで振動が無くなり、静かになることが大きなメリットである。

f. 急速充電対応型リチウム電池

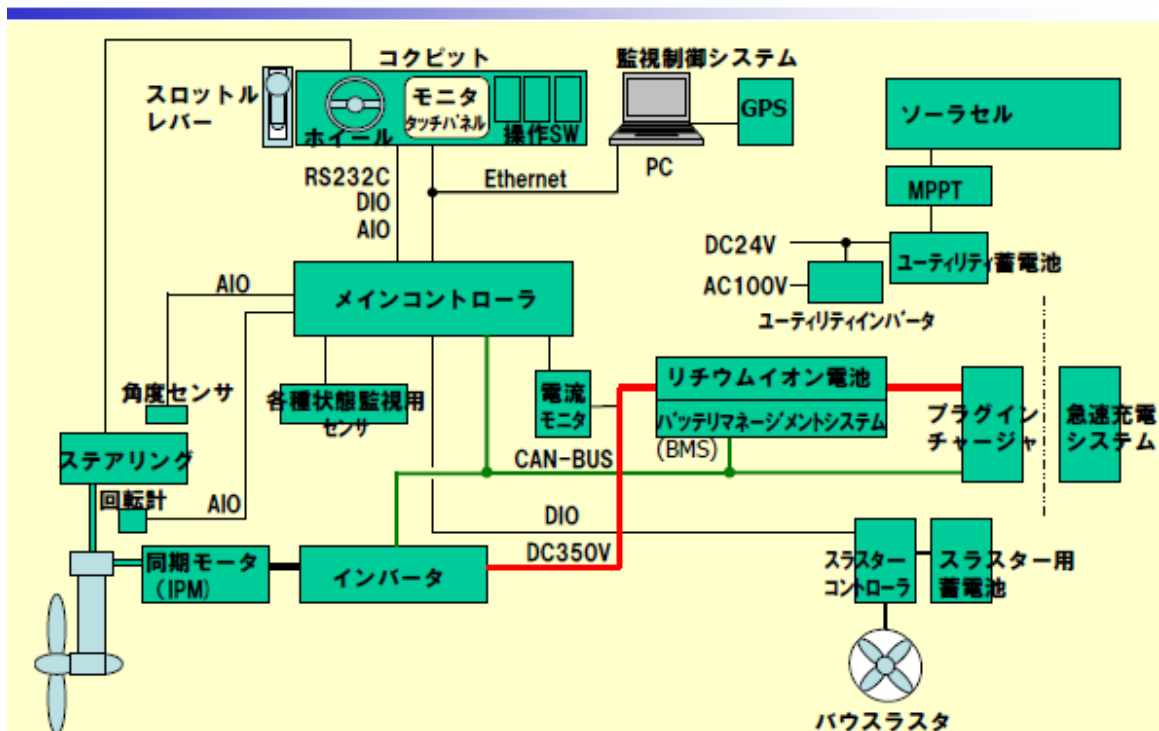
- 急速充電対応型リチウム電池は、EV用の電池を利用している。今までの電池推進船は、18〜20kWhの鉛蓄電池を利用していたことから、満充電までに10時間かかっていた。本船は急速充電対応型リチウム電池を利用しており30分以下で80%まで充電でき、実用性が画期的に向上した。
- 電池出力航行では、約10ノット(時速19km)という速力が出せ、全出力航行45分間という繰り返し運航が可能となった。また、10ノットの速度では、波や風、潮流などの影響を受ける港湾域内であっても普通の船と同じ様な航行が可能である。今までの電池推進船は速度が遅いことから、波や潮流の無い湖や沼でしか利用できなかった。急速充電対応型リチウム電池を適用することによって、港湾域内であっても利用の出来る電池推進船となった。

g. 主要要目

- 主要要目は、「全長 約 10 m」「全幅 約 2.3 m」「全深さ 約 1.2 m」「電動機推進機出力 25 kW」「計画速度(1/2 载荷状態)約 10 knot、(満載状態)約 8.5 knot」「全速連続航行時間 45 分(約 7 割の速度で航行すると約 2 時間)」「蓄電池容量 約 18 kWh」「定員乗組員 2 名 旅客 10 名」である。
- 船は干満の差の影響を受けることから、通常の急速充電器と比較して充電ケーブルが長くなる。現在 10m の充電ケーブルを利用しているが、ギリギリの運用となっている。
- 海で急速充電器を利用する場合には、干満の差と潮の影響が問題となる。潮の影響を防ぐために、急速充電器をカバーで防護している。4 月で急速充電器を設置して 9 ヶ月となるが、劣化は発生していない。
- 急速充電器の設置状況や船体図面制御推進機システム構成は、下図のとおりである。実験船であることから色々な装置を取り付けているが、実用化する時には簡略化する予定である。



「らいちょう I」制御推進機システム構成



h. 航行試験

- 航行試験は、右図のとおりである。品川キャンパスと越中島キャンパスの間が約 7km あることから、往復 14km の航行する実験を行っている。毎日航行試験を実施しながら制御装置の改善を行っているが、現在まで大きなトラブルは発生していない。

※ ビデオによる航行状態の紹介。



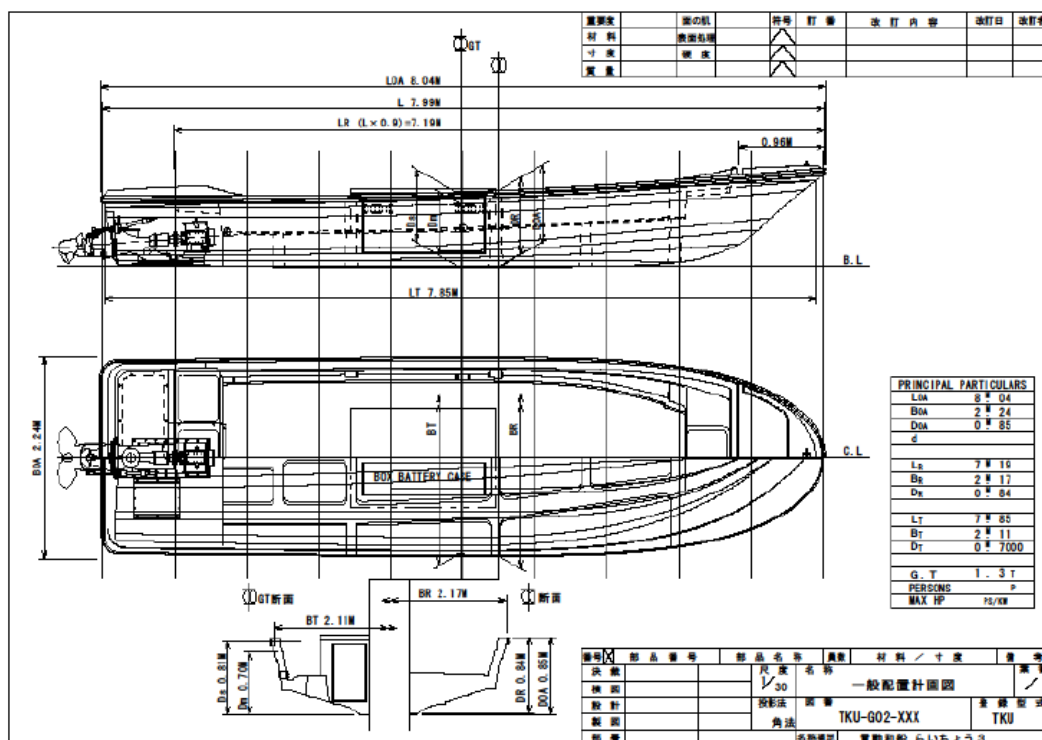
i. リチウムイオン電池の海上使用

- 多くのメーカーがリチウムイオン電池を製造するようになったことから、EV 以外の用途でも手に入れることが出来るようになってきた。
- 昨年 7 月に、ハウステンボスの電池推進船の事故が発生した。ハウステンボスの「アルクマール号」は当初鉛蓄電池であったが、昨年 4 月に韓国製のリチウムイオン電池へ取替を実施した。その数ヵ月後の 7 月 14 日深夜にバッテリー部分が爆発し、旅客用の椅子が少し吹っ飛んで散乱した状態となった。深夜の爆発だったので負傷者が発生せずに幸いしたが、リチウムイオン電池について JCI（日本小型船舶検査機構）が気にしており、安全対策委員会が昨年 10 月に発足し、船用のリチウムイオン電池をどの様に扱うべきか指針を作成している。
- リチウムイオン電池は、高エネルギー密度という利点の半面、充放電制御には高度な技術が必要であり、使用格納には適切な密閉度（冷却、劣化時のガス放出）が必要である。更に、急速充電に当たっては、環境や使用形態の影響を確認しなければならない。当然のことであるが、船用ではこれまでに検討例がない。また、急速充電技術は EV 用プロトコルを応用するが、電池推進船は船であるので使用環境や条件が EV とは異なる。そのため、電池充放電系の海上・岸壁使用安全性の確認を行っている。
- 現状の技術研究課題は、
 - 1) リチウムイオン電池の格納密閉とガス放出方法（3次元シミュレーション、陸上・海上実験）
 - 2) 電池充放電系及び CHAdeMO 規格充電の海上・岸壁使用安全性の確認（動作部・接続部の海上・岸壁耐久性など）などである。

j. 急速充電対応型の電池推進船の応用範囲

- 急速充電対応型の電池推進船は環境面や騒音効果のメリットがあるが、同じ型式の船を多く製作しないことから高額となっている。全長 10m 級船体の船は、普通に買うと 1,200～1,500 万円する。船舶のエンジンは安いことから、船体使用期間（15 年）に 2～3 回交換している。現在、電池の単価が高いことから、EV はガソリン自動車の 2～3 倍の値段となっているが、船舶の場合は船体が高額であることから、EV ほど電池の単価の影響は受けない。コスト問題では、EV よりは楽な状態である。
- 電池推進方式を技術的に採用しうる我が国の船舶数（1回の航行距離が 20km 以下の船）は、統計資料から累計すると 17 万隻にもものぼる。利用者のニーズは、騒音や振動が大きいことに対する不満が多いことや、鉛電池の電池推進船の航行速度・距離に実用上不安があることである。これを解決するためには、急速充電対応型の電池推進船しかない。今後、激しくなる環境エネルギーの問題をクリアするためには、EV 同様に急速充電器の適用が期待されている。

- エンジン船は必ず排気ガスを海水に放出していることから、放出した排気ガスによって昆布やわかめが汚れてしまう。天然昆布や海胆、なまこなどの採取漁業の時には、小さな電池推進船などを利用して漁業を行っている。鉛蓄電池で効率が良くないことから漁業場所へ行くまではエンジンを利用して、漁場まで行くと小さなスクルーに変えて動かしている。これを全て電池推進船で対応できる様になれば、もっと利用範囲が広がると考えている。急速充電対応型の電池推進船は、漁業の方にも応用が出来ることが研究で判ってきた。
- 急速充電対応型の「らいちょうS」の概要図は下図のとおりである。今月の20日に完成し、今月末から実験航行を行って7月から対馬で航行試験を行う予定になっている。



k. 船用急速充電器現行型

- 船用急速充電器現行型(海洋大越中島キャンパス)は、充電ケーブルが長いことや干満の差に対応できるように縦型のクレーンを利用して改良している。
- 急速充電対応型の電池推進船を製作した結果、低振動・低騒音や運行コストの削減、建造コストの差も小さくすることが出来た。EV や船舶が目的地に着いたら、自動的に充電できるシステムの開発をリクエストする。

※ 日本テレビで放映された電子推進船の画像の紹介。

(質疑・応答)

質問:現状の充電ケーブルの長さの考え方と、今後、急速充電器を設置する場所によっては更に長い充電ケーブルが必要になるかを教えてください。

回答:現在は 10m の充電ケーブルを利用している。現在、手に入るケーブルで最も長いものが 10m であった。ケーブルが長くなることで心配していることは、信号がノイズに対してどの程度の影響を受けるかである。現状では、大きな問題はない。

越中島のキャンパスは隅田川の下流であることから、大きな干満の差(1.2~1.3m)がない。干満の差が大きい場所は 3m の差が発生することから、もう少し長いケーブルが必要となる。これに対しては、ノイズの影響をど

の程度受けるのかを検証しなければならないと考えている。

質問:海水や潮風に対して、工夫した点や注意する点があったら教えてください。

回答:今のモーターボートは内燃機関で航行していることから、吸気と排気を海面の近くで行なわなければならない。従って、モーターボートのエンジンは、高塩分・高湿分の空気を吸う厳しい条件となっている。特に、天気の悪い時には潮の水滴を吸い込むことで停まってしまうことが多い。これに比較して、モーターや電池は密閉することが出来ることから安全性が高いことが分かった。

質問:急速充電器や急速充電を実施している最中に、注意すべき点はありますか。

回答:EV が充電する時は動かないので、コネクタプラグにはテンションがかからない。一方、船体が動揺する電池推進船の場合は、動くケーブルとプラグのテンションをいかに吸収するかが研究課題である。現在、色々なことを試しているが、現在の方法が最終の方策だとは考えていない。

質問:横浜の山下公園にある氷川丸への電気の供給方法は、船と陸地にポールを建て、その間にケーブルを架設することで干満に対して接続点に負荷がかからない工夫が行なわれていた。電池推進船に対しても、この方法を応用することは出来ませんか。

回答:船舶は、内燃機関の排気ガスに対策が取られていない状態である。大きな船が港に入港すると排出する SOx、NOxによって一辺に汚れることから、港に着くとエンジンを止めている。更に、発電機も SOx、NOxに対する対策がされていないことから、停泊中は電力会社から電気の供給を受けている。

陸連の船舶は 2 日以上停泊することすら、充電作業に多少時間がかかっても問題ない。電池推進船の場合は、急速充電器で早く充電してやる必要があるので対応方法が異なる。従って、早く安全に接続できる方法を検討しなければならない。自動的に出来るのが一番だが、中々難しい。

(2) 2010 活動報告及び 2011 活動方針について雷対策に関連する情報提供

① 2010 活動報告について ~ CHAdeMO協議会 事務局

- ・ 「2010 活動報告書」により説明。

② 2011 活動方針について ~ CHAdeMO協議会 事務局

- ・ 「チャデモ協議会第 2 回総会議決権行使のお願い」により説明。

(質疑・応答)

質問: CHAdeMO 協議会は任意団体であるが、CHAdeMO のシステムを日本のみならず海外に広めようとする活動に対して、経済産業省をはじめとする国のスタンス(政策)と歩調が合っているのか。また、本活動に対する公的支援の今後の見通しがわかれば教えてほしい。

もう一点は、海外で多くのコンサルティング費用に関して、中国・欧州・北米それぞれ CHAdeMO 以外に対抗する充電システムがあると思う。それらとの関係や、CHAdeMO 急速充電器の普及目標が他のシステムに対して、どの程度のものなのか。また、競争力についても教えてほしい。

回答: 急速充電器や EV の補助に関しては、経済産業省を中心に 2009 年度から購入補助金や税制優遇など、様々な補助金制度を受けている。国内の補助制度に関しては、CHAdeMO 協議会が任意団体であることに対する不利益やデメリットは発生していない。例えば、購入補助金であれば、EV や急速充電器を購入・リースする際に適用されており、2011 年度も継続されることが決定している。更に、新たに日本政策金融公庫の融資

制度も今年度から開始される。これらは、CHAdeMO 協議会のホームページでも紹介している。

今後も国の支援制度は、仮に CHAdeMO 協議会が法人格を持っていても、直接的にお金が回る制度でなく、EV の購入や急速充電器を設置する方への補助が行なわれる方向である。現状では、任意団体であることのデメリットが生じることはないと考えている。

海外展開も同様に、経済産業省の自動車課を中心にバックアップをして頂いており、海外に急速充電器を設置する際には、NEDO を通じたプロジェクト支援も行なわれている。

例えば、スペインの経済産業大臣が EV の情報を求めて来日して意見交換が行なわれる際には、充電インフラに関しては普及が進んでいる CHAdeMO を統一的に進める提案を行なうなどのサポートを頂いている。

昨今の海外における標準化の議論では、今年・来年に海外の自動車会社が EV を発売する予定がないことから、現実離れした提案が当たり前に行なわれているが、CHAdeMO の充電器設置されたことが決め手とならないこともある。標準化を無理やり加速させることも難しいことから、まず急速充電器を持ち込むと共に日産自動車や三菱自動車が CHAdeMO 仕様の EV を世界に供給し、これらをセットで利用して、その良さを体感して頂く事が普及への近道と考えている。

さすがに、世界中の各地域に日本国の予算で急速充電器を設置することは出来ないことから、幾つか皆さんに注文が集るよう、ショールームで急速充電器や EV を PR する活動にも経済産業省から協力を頂いている。

国のバックアップがあることは非常に良いことではあるが、標準化に関しては、諸刃の剣になることもある。欧米が食わず嫌いをしている理由の一つには、これは日本国にとって良いことであって、自国にとっては不利なことではないかと考えてしまうことにある。誤解を受けないように情報発信していかねばならない。

現在、CHAdeMO 協議会は、約 3 割の外国の会員が入会しており、民間企業が力を合わせて活動する場であるが、時として経済産業省・国土交通省・環境省の支援を頂いている。

充電器普及目標として最適な値がある訳ではない。日本に設置されている急速充電器は現在、場所の特定ができていてだけで 600~700 台である。我々も EV に乗っていると多くの急速充電器が設置されたことを感じている。日本サイズで 1,000 台位設置されることは、一つの目標レベルであると考えている。決して十分とは言えないが、全然充電インフラがない時代から一歩大きく踏み出したことになると思う。

昨年一年間に急速充電器が設置された台数は 600~700 台であることから、一年間で 1,000 台が増えることは、急速充電器を製作するサイドから考えても適正なストレッチ目標だと考えている。2011 年度において、米国で 1,000 台、欧州で 1,000 台の目標を設定して、これを達成できればデファクトとして十分な数であることや、利用される皆さんの目に留まる数だと思っている。また、製造・設置する側から考えても非現実的な数でもないと考えている。

質問:新しい CHAdeMO 仕様書の Rev1.0 が近く発行されますが、既に急速充電器を製作されている会社が多くある中で、前の Rev0.9 との違いの中にハードウェア的な部分も含まれていると思われる。今後、CHAdeMO の検定を受けるに当たって Rev0.9 で製作してきたメーカーに対して、移行措置などの配慮がなされるのでしょうか。

回答:仕様の改定は、急速充電器を製作されているメーカーにとっては重大な関心事だと思いますが、仕様改定のタスクチームには既に急速充電器を製作・販売されているメーカーに入って頂いている。この理由は、ご自身で製作されている充電器がバックフィットする、もしくは改良・変更することが大きな問題になると困ることから、タスクチームの中で意見を出して頂いている。

CHAdeMO 仕様書の Rev1.0 は大きな進歩を遂げたと思っているが、これまでに製作した急速充電器が動かないことがないように、上位機種の新製品が出来た場合でも EV と急速充電器の相互試験で不都合が起らないことを目指して CHAdeMO 仕様書の Rev1.0 を作った。

CHAdeMO 仕様書の Rev1.0 で大きく変更した点は、安全面や信頼性、海外に展開する時の電氣的なノイズ

に対する細目が定められていなかった点を追加・修正した。これまでは、各充電器メーカーの努力によって行なわれていた点も、お任せしたまましているとバラツキの原因や CHAdeMO 規格全体の信頼に係る問題に成りかねないので、この点を積極的に織り込んだ。

更に、仕様書 Rev0.9 どおりに製作したが、実際に EV と充電試験を行なう中で気付く、不備な内容がなかった訳ではない。このような事例が発生しない様に細目を明示した。

ただし、仕様書 Rev1.0 が完璧なものでもない。基本的には、皆さまに仕様書を見て頂いて、ご意見を頂くことを考えている。仕様書 Rev1.0 は技術部会のタスクチームで作成したが、最終的には正会員の合意を得ることを考えている。従って、レビューする期間を持つことや合意を得られた翌日から適用するのではなく、皆さんの意見を踏まえて 1 年あるいは 1 年半などの移行期間を設けることを考えている。

仕様書 Rev0.9 で製作し続けても良いという意見もあるかもしれませんが、出来れば新しい知見を入れて見直しているのです、移行期間内に変更するご努力をして頂くことで CHAdeMO 規格が常に新しいものになれば、世界でオーソリティのある状態を維持できると期待している。

質問:出来るだけ整備部会に参加したいと考えているが、案内から日程の決定期間が少し短いと感じているので、数ヶ月先まで日程を決めておくことは可能でしょうか。

回答:今までは費用削減を目的に東京電力の社内施設を利用したことから、他の行事との調整や発表者の都合に合わせた日程調整が整った後にアナウンスを行なってきた。また、整備部会の日程を確認するお声もありましたので、ここ数回は早めに調整日をお知らせしている。

多少の日程のズレをお許しいただけるのであれば、年間スケジュールを作成して良いと考えている。

※ 了解。

補足:整備部会の活動は、CHAdeMO から世界に情報発信することを目的にしたいと考えている。以前、整備部会で発表した共有情報を「会員以外に確認できる状態にすると会費を払っているメリットが薄くなる」との指摘を受けた。勿論、技術部会で行なわれる CHAdeMO の技術的な内容は正会員で共有すべき情報であるが、整備部会で発表される内容の中にもノウハウ的なものがあるものの、例えば、本日お配りした「活動報告書や活動方針、広報活動に係る方針」などは、CHAdeMO から全ての皆さんにインターネットやメディアを通して公開していくべき情報であると思っている。従って本日、ご異論がなければ、年間の活動報告書等はホームページにアップしたいと考えている。また、これまで行なわれてきた活動や本日の東京海洋大学の先生から発表して頂いた情報も含め、発表者の許可が頂ければ、出来る限り一般の方に情報発信して CHAdeMO の活動を PR していく機会を増やしたいと考えている。

※ 了解。

本日配布した「クリアフォルダーとストラップ」は、本来であれば 4 月の総会で参加して頂いた皆さんに参加の記念に配ることを予定していたものである。中止したのに費用がかかったことに対する批判があるかもしれませんが、作成や納期に 2 ヶ月がかかってしまう為に 3 月初旬に発注を行なった。総会は会員数から 600~700 人が参加することが想定されていたので、1,000 個の発注を行なった。1,000 個を発注した理由は、500 個と 1,000 個の単価差が倍以上あったので割り切って発注した。今後も、整備部会の中で活用していきたいと考えている。

※ 了解。

3. 次回の検討テーマの確認、WGの中間報告 等

(1) 事務連絡

① その他報告事項 ～ 整備部会事務局

- ・ 整備部会は、年間スケジュールを作成して配布する。
- ・ 今後、需給が厳しい中で急速充電器を使用することの考え方について、経済産業省とアナウンスの仕方を調整している。
- ・ 基本的なスタンスは、「EVは、エネルギー需給全体における省エネルギー化や温暖化対策に繋がる自動車として、ガソリン自動車からの転換が期待され、現在順調に普及が進んでいるものでありますが、現在は、東日本大震災に起因する電力の供給力不足のため、全ての電力使用に対して節電が必要な状況であり、EVのご利用にあたっては、節電に繋がる工夫に心がけて下さい。具体的には、一層のエコな運転の実施と夜間の普通充電を基本としつつ、急速充電器については、EVの充電状況を十分に見通しいただき、電力使用量が大きくなります平日昼間の時間帯の利用を極力避けていただくなど、節電に繋がる工夫に心がけて下さい。なお、電池切れによる安全上の問題が予想されるなどの緊急時については、時間帯に限らず急速充電器をご使用頂いて構いません。」という案で調整している。
- ・ お客さま等からお問い合わせがあった場合には、案ベースの文書がありますので、事務局にお問い合わせ下さい。
- ・ 次回の整備部会にテーマに対する要望や発表のご要望がありましたら、遠慮なく事務局までお知らせ下さい。

以 上