



国際ロータリークラブ第 2730 地区
日南ロータリークラブ

WEEKLY REPORT



会長 築瀬 敦

= 築瀬 敦会長スローガン =

“ロータリーのマジックを信じ 地域にマジックを掛けよう”

■例会日:毎週水曜日 12:30~ ■例会場:ホテルシーズン日南

■事務局:日南市岩崎3丁目4番地1-2号 Itten堀川ビル2F 創客創人センター内
TEL:0987-22-3363 FAX:0987-22-3515

第 3386 回例会	No.5	2024.7.31	
点鐘・ロータリーソング	12 時 30 分	「我らの生業」	
四つのテスト		齊藤篤史 君	
ビ ジ タ ー	中川彰伸君 (宮崎東 RC) 原健利直君 (東京日本橋 RC)		
例 会 行 事		委員会アワー 会員増強委員会	

新入会員セレモニー



先ほどご紹介いただきました九州電力の西田でございます。先ほどの紹介の中で「九州電力都城営業センター」という紹介があり、なぜ?と思われた方がいらっしゃると思います。実は、今月7月より、九州電力日南営業所は、九州電力の子会社である「九電ネクスト」に運営を委託し、九電ネクストが営業所運営を実施することになりました。私は、九州電力から九電ネクストへ出向しており、九州電力都城営業センターの肩書きも持っていますが、

勤務は、九州電力日南営業所で勤務しておりますので、よろしくお願いします。ロータリークラブは、今回初経験であり、いろいろ学ばせていただきたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

西田 誠悟君 (1972年3月26日生) 52才

勤務先:九州電力(株)都城営業センター副センター長

趣 味:ウォーキング、晩酌

会長時間



環境対応車としてはとくに EV ばかりが注目されがちですが、水素を燃料として走行中に CO2 を排出しない燃料電池車 (FCEV) の存在も忘れてはいけません。さらに水素エンジン車というものもあります。この2車は同じ水素を燃料としながら、実はまったくの別物です。「Fuel Cell Electric Vehicle フューエル・セル・エレクトリック・ビークル (FCEV)」は、水素と酸素を化学反応させて電気を取り出し、モーターを駆動して走るクルマです。つまり、電気自動車 (EV) の仲間であります。

市販されている乗用 FCEV はこれまでトヨタの「MIRAI (ミライ)」とヒョンデの「NEXO (ネッソ)」のみでしたが、2023 年 11 月にトヨタは新型クラウンセダンの FCEV を発表し、世界的にもいち早く FCEV (燃料電池自動車) の量産を行い、2024 年 6 月現在では「ミライ」と「クラウンセダン」で FCEV を展開しています。FCEV ならではのメリットと言えば、なんといってもそのエネルギー効率の高さあります。ガソリン内燃機関のエネルギー効率はだいたい 15~20%ほどですが、燃料電池ではその 2 倍ほど 30%以上もあります。ガソリン 1L (約 750g) と同じエネルギーを得るために必要な水素は 1 立方メートル (約 90g) です。水素は気体なので体積はガソリンよりも大きいが、圧縮することが可能なので体積を小さくして輸送・貯蔵することができます。だから航続距離も相対的に伸びることとなります。一方で、水素充填インフラはまったく足りていません。現在、水素ステーションは全国で 165 力所。首都圏で 55 力所、中京圏 51 力所、関西圏 20 力所、九州圏 15 力所、そのほか 24 力所だ。九州に関して言えば、やはり福岡県に集中しており、2023 年 10 月現在、福岡に 11 力所、佐賀、熊本、大分、鹿児島に一箇所ずつ。宮崎、長崎にはまだ整備されていないのが現状です。日常的には自宅の近くに水素ステーションがあれば良いのですが、長距離を移動する際には道中の水素ステーションを必ず確認しておかなければなりません。また現在はガソリンスタンドのようなセルフ充填は認められていないので、営業時間も併せて調べておく必要があります。FCEV にはまだまだ使い勝手の面で不自由なところがあるのは否めません。しかし、乗用車ではなく運行ルートがほぼ決まっている大型モビリティ (トラックやバスなど) であれば、可能性は一気に広がります。事実、水素ステーションは主要な国道周辺に重点的に配置されています。水素を使った車としてときに混同される FCEV (燃料電池車) と水素エンジン車は、まったくの別物です。水素を充填するところまでは同じですが、先ほども言いましたが、燃料電池車は水素と酸素の化学反応によって生み出した電気でモーターを駆動しますので、電気自動車 (EV) の仲間です。後者の水素エンジン車は電気で駆動するのではなく、水素そのものを燃焼させて駆動力を得る。つまり、内燃機関の一種であり、ガソリンおよびディーゼルエンジン車で培った技術を継承・進化させることで CO₂ の排出を抑えるのが狙いです。ガソリン、軽油に変えて水素を燃料として使うわけです。水素は燃焼すると空気中の酸素と反応して水になります。排気ガスによる有害物質は排出されません。マフラーからは水が排出されます。つまり、化学反応させるか、燃焼させるかの違いであります。同時に EV の普及で見えてきた新たな課題の解決策のひとつとして位置づけることができます。大規模停電が発生した時の混乱回避や、充電のわずらわしさからの解放、そしてバッテリー価格の変動に車両価格が影響されないなど、利便性を含めて可能性を秘めているのは確かです。かつてはマツダや BMW が水素エンジンの実用化に取り組んでいましたが、技術的な課題を残したままいったん手を引きました。現在はトヨタを中心に、川崎重工、スバル、マツダ、ヤマハ発動機などを加えた日本勢が市販に向けて開発を続けている状況です。エネルギー変換効率だけを見れば FCEV 燃料電池車のほうが優れていますが、従来のメカニズムを利用してコストを抑え、CO₂ 排出を気にせずエンジン車の運転感覚を味わえるというのは楽しそうです。トヨタの前社長、豊田章夫氏が目指しているのは内燃機関の楽しさを残すところにあるのではないかでしょうか。2021 年のスーパー耐久レース。これは日本国内で行われる自動車レースの一つのカテゴリで、市販の四輪車両に改造を施したマシンで勝敗が争われます。ちょうど自工会会長として国のカーボンニュートラルの電動化ばかりを重視する方針に苦言を呈した矢先で、世界初の水素エンジン車でのレース参戦・完走を果たし、一般メディアでも大きく取り上げられました。最近では欧州メーカーも再び水素エンジンに注目しているといいます。トヨタ自動車は水素エンジン車の走行実証をオーストラリアの公道で始めたと発表しました。商用バン「ハイエース」に水素エンジンを搭載し、将来の市販化を目指す、このハイエースはグローバルモデルがベースです。GR カローラに搭載し、スーパー耐久レースで公開開発を進めている気体水素エンジン技術をハイエースに転用して公道にて実証実験が進められます。これまでモータースポーツなどを通じて水素エンジン車の改良を続けてきましたが、今後は公道での実用性や操作性などを向上させることを目的とします。しかし「水素」はその製造過程においてまだ課題が残るのは事実であり

ます。またモビリティへの活用という点においても、インフラ整備が後手に回っている感は否めません。燃料電池車(FCV)の普及が伸び悩んでいる理由は大きく3つあります。1つは、先ほども言いましたが、水素充填のスタンド不足です。そして2つめとして水素をタンクに充填するには、二酸化炭素(CO₂)排出量を増やしてしまうという懸念もあるということ。3つめは、走行距離において今まであった電気自動車(EV)に対する優位性が失われつつあることであることです。電気自動車の航続距離がずいぶん伸びてきました。現在の水素ステーション数は、先ほど申しました通り日本全国で200カ所にも満たない。一方、EV用の充電器は、急速充電が7600カ所、普通充電を合わせると2万9700カ所となり、これはガソリンスタンドの3万件に近い数です。そんなにあるのかと驚くかもしれません、EVに乗っていないと意識しないので気付かないだけです。充電器の看板は、そこら中にあります。さらに、水素ステーションが今後もなかなか増えないと想われる理由は、それは設置費用の問題でも、法規制の問題でもなく、水素ステーションを設けるには500平方メートル(約150坪)ほどの敷地が必要だということ。なおかつ安全上、その上にビルを建てることはできません。水素は、もっとも軽い元素であり、万一漏れた場合、大気中に拡散させ濃度を薄める必要があり、それには水素スタンドに屋根や天井は設けられず、空へ解放できなければならぬからです。とくに地価の高い都市部の地主が、ビルも建てられない水素スタンドのために150坪もの土地を提供するとは考えられません。水素スタンドは地価の安い地域にしか増えて行かないでしょう。そこは人口も少なく、結果、FCVはなかなか普及しないということにつながっていきます。この水素ステーションの問題が解決できない限り、燃料電池車および水素エンジン車の普及は難しいと言わざるを得ません。最後に、私はよく思うのですが、今、カーボンニュートラルという言葉をよく耳にします。今までの生活をどう変えてCO₂削減するのかを考えたとき、電気を使うものに変えることがいいという風潮があるのではないかと感じることがあります。それでCO₂が削減されればいいのですが、その電気を作るときのCO₂はどうカウントされているのか?例えば、ガソリンの車を電気自動車に変えた場合、その車単体から排出されるCO₂は確かに削減されます。しかし、その電気自動車を動かす電気を作るときったり、電気自動車にのみ必要な部品、装備を作るときなどに排出されるCO₂、水素や貯蔵タンクを作るときのCO₂。そこの部分はどのように考えればよいのでしょうか?なかなか難しい問題だと思いますが、太陽光発電や風力発電、水力、地熱などの自然エネルギーの活用が増えれば、そういう問題も解決していくことでしょう。それでも皆さん、未来の子供たちに美しい地球を残すためにカーボンニュートラルを実現できるよう一人一人意識してまいりましょう。

幹事報告

1. 宮崎ロータリクラブ 2023-24年度より、創立70周年記念式典・祝賀会時の接遇へのお礼状が届いております。
2. ロータリー日本財団日本事務局より”財団室NEWS8月号”が届いております。
3. 富満正哉会員のお父様がご逝去されたので、慶弔見舞金規程に基づき香典ならびに生花をお贈り致しました。

お通夜 2024.7.28 告別式 2024.7.29

ガバナー補佐報告

日曜日にガバナー補佐の経験者の会合がありました。私は現職ですのでゲストとして参加させていただきました。その中で日南の2グループは宮崎県中部グループに、串間RCは鹿児島県曾於グループに入れるのがいいのではないかという方向で話が進んでいます。宮崎県中部グループと合併した場合は、13クラブになるのでクラブをAグループとBグループに分けるという話になっております。その場合にはガバナー補佐を中部グループから新たに輩出しなくてはならないという問題が生じています。来週ガバナー公式法訪問例会となっています。その席でこの件についてご意見のある方は直接伝えて頂ければと思います。

例会行事

委員会アワー 会員増強委員会



会員増強委員会委員長の榎木田でございます。本年度の会員増強委員会の基本方針は、会員増強はロータリーの重要な課題であり、会員一人ひとりの協力が求められます。また、ロータリー活動を通して成長の機会にもなります。会員基盤がしっかりととしていれば、奉仕活動の可能性も拡がり地域も元気になります。会員増強のアプローチを最近の傾向や変化を認識し、それに沿った行動計画を立て行動します。と掲げています。私が入会したのは5年前です。その時のメンバー数は35名でした。本年度は29名なのでこの5年間で20%減っています。

先日70周年を迎えたわけですが、このままで行くと100周年には会員ゼロとなってしまいます。ということで本日は皆さまに『会員増強の壁』とはなんであるのかということを考えていただき発表していただきたいと思います。



会員増強の課題

- ・週一回の例会参加は、小規模事業者には負担ではないか。
- ・年会費が負担になっているのではないか。
- ・ロータリークラブ入会のメリットを、どのように理解して頂くか。
- ・南郷町、北郷町の事業者にも加入推進を図ってはどうか。
- ・会員が情熱、熱意をもって勧誘することが必要ではないか
- ・商工会議所会員にアプローチする必要があるのではないか
- ・遠方の方が日南RCに入会したいという方がいるがHC出席義務60%がネックとなっている
- ・異業種の方との出会いがあるという魅力を伝えられるといいと思う

榎木田委員長:本年度3名の新入会員入会を目指しております。情熱をもって行きますのでよろしくお願いします。

スマイル

菊池 希樹君 本日の週報の例会回次をNo.3385回に訂正願います。以後間違えないようにします。
申し訳ございません。

出席率報告

	会員数	出席免除	出席定数	H C出席	MU	欠席	出席	出席率(%)
今 週	30	7(5)	25	23	0	2	23	92.00%
出席免除	落丸、清水、土屋、野崎、渡邊							
先取MU								
欠 席	齋藤奈々、冒満							

事務局〒887-0014 日南市岩崎3-4-2 Itten堀川ビル2F 創客創人センター内 TEL0987-22-3363・FAX0987-22-3515
会長：築瀬 敦 副会長：斎藤篤史 幹事：石灘寛樹 雑誌会報広報委員長：菊池希樹
雑誌会報広報委員会より
情報、原稿は、admin.pmy06@honda-auto.ne.jpまで送信してください。