

# NEW EV JOURNAL

Summer 2020  
創立25周年会報特別号

History of Japan EV Club  
日本EVクラブの25年間

Our History and Memories in Photos  
アーカイブ フォト ギャラリー

Special Message  
さあ、次の25年に向けて出発しよう  
合言葉は「みんなでCO2削減」

環境と車の意識調査アンケート2020

Original EV List  
オリジナル製作車両リスト14



*Japan Electric Vehicle Club*

## 1994年

- ・3月 館内 端 電気フォーミュラカー「電友1号」を製作。米国「APS Electric 500」に参戦し、3位入賞
- ・10月 日本EVクラブ創立
- ・11月～翌年2月 EV手作り教室第1期開催、EVロードスター製作

## 1995年

- ・5月～7月 EV手作り教室第2期開催、EVランサー製作
- ・7月 ERK(電気レーシングカート)組立教室開催
- ・8月 第1回日本EVフェスティバル開催(現在まで毎年開催)

## 1996年

- ・8月 EVランサーで東京→鈴鹿450kmランに挑戦。11月に屋久島一周を実施
- ・8月 FIA鈴鹿EVレース参戦。クラブ会員車両7台参加

## 1997年

- ・3月～12月 EVミゼットIIを教材に、1日EV体験セミナー開催
- ・6月 EVジャーナル創刊、日本EVクラブ会報vol.1発行
- ・12月 京都低公害車フェア(COP3関連イベント)にて、EV体験セミナー開催

## 1998年

- ・1月～6月 EV手作り教室第3期開催、EVパジェロミニ製作
- ・9月 EVミゼットIIIにてチャレンジ・ピバンダム(仏低公害車ラリー)参加

## 1999年

- ・2月 神戸国際エコカーシンポジウム'99参加
- ・6月 世界環境デー 低公害車パレード参加(10台)

## 2000年

- ・4月 手作りEVミゼットII 4時間耐久レース開催
- ・12月 チャレンジEV-Aクラス スプリント72開催

## 2001年

- ・4月～10月 EV-Aクラスによる「2001年充電の旅」を実施。約半年間で充電621回を行い、日本を一周
- ・6月 チャレンジEVミゼットII 3時間耐久レース & ERK1時間耐久レース開催

## 2002年

- ・3月 チャレンジEVミゼットIIシリーズ戦&ERK耐久レース開催
- ・8月 ERK24時間耐久レース第1戦(8時間耐久)開催
- ・11月 第8回日本EVフェスティバルを筑波サーキットコース2000にて開催／Formula EV X-01製作

## 2003年

- ・5月 「次世代サーキットフォーラム」を筑波サーキットにて開催
- ・5月 「アーバンEVスポーツデモンストレーション」を東京お台場にて開催

## 2004年

- ・8月 「2020年自然生活体験」(子どもゆめ基金助成事業)を開催
- ・9月～10月 「せたがや・次世代の交通生活デザイン」プロジェクトに協力

## 2005年

- ・5月～10月 才能の芽を育てる体験学習「次世代車を知ろう」中学生EV教室開催(世田谷区主催／中学生次世代車教室として2018年まで開催)
- ・11月～12月 省エネ運転100日講演会開催(計8回)

## 2006年

- ・1月 ロサンゼルス オートショーにFormula EV X-01を展示
- ・6月～12月 中学生ハイブリッド教室開催(世田谷区主催)
- ・8月 ERKサマーカーニバル2006 24時間耐久レース(世界初)開催

## 2007年

- ・5月～11月 中学生EV教室「電気フォーミュラカーを作ろう!」開催(世田谷区主催)。EV SIDE by SIDEを製作
- ・6月～10月 中学生ハイブリッドカー組立教室開催(世田谷区主催)

## 2008年

- ・3月 テレビ神奈川「甦れ、地球」にて中学生EV教室を開催
- ・6月 「CO2削減EV洞爺湖キャラバン」を実施。三菱i-MiEV、スバルR1eで東京からG8開催地洞爺湖まで約880kmを走行

## 2009年

- ・6月～9月 親子チャレンジEV教室「EVの旅をシミュレーションしよう!」開催(世田谷区主催)
- ・11月 「東京～大阪途中無充電ミラEVの旅 そんなに走ってどうするの」実施。一充電走行距離555.6kmを達成し、ギネスに認定

## 2010年

- ・5月 ミラEVチャレンジ1000 一充電走行距離1003.184kmを達成し、ギネスに認定
- ・6月～11月 EV入門塾開催(2016年まで定期開催)
- ・12月 環境とアート「現代に蘇るジャメ・コンタントー電気自動車のルーツを探る」開催(世田谷区主催)

## 2011年

- ・3月～12月 EV講習会開催(東京3回、名古屋1回、大阪1回)
- ・12月 環境と生活デザイン「電気自動車でご飯を炊こう 電気自動車が問いかけるエネルギーの未来」開催(世田谷区主催)

## 2012年

- ・2月～3月 「21世紀の自動車と社会を考える会(仮称)」開催
- ・7月 ジャメ・コンタント・オマー・ジュII発表試乗会を長野県八ヶ岳自然文化園にて開催

## 2013年

- ・3月 EV一番塾開催(2016年まで定期開催)
- ・9月～11月 「チャデモでつなぐ日本一周 EVスーパーセブン急速充電の旅」実施。経済産業省をスタート、日本一周後の11月に都庁を表敬訪問、8,160kmの旅を終了

## 2014年

- ・8月 「白馬EV・PHVワンダーランド 2014(ジャパンEVラリー白馬 2014/ EV & PHV試乗会&ワークショップ)」開催(EVラリーは以後毎年開催)
- ・8月 「いしかわ環境フェア 2014」EVスーパーセブン出展
- ・10月 「鳥取・岡山EVエコドライブラリー」EVスーパーセブン特別参加

## 2015年

- ・1月～11月 EV入門塾「EV&プラグインハイブリッド講座」開催
- ・5月 第21回日本EVフェスティバルを筑波サーキットコース1000にて開催
- ・6月 日本EVクラブ 一般社団法人化
- ・7月 「第2回ジャパンEVラリー白馬 2015」開催

## 2016年

- ・5月 「～Welcome! G7 2016～EV・PHV東京-伊勢志摩キャラバン」開催
- ・7月 「第3回ジャパンEVラリー2016 白馬～乗鞍～高山/最新EV・PHEVモーターショー in 高山」開催。マイカー規制の乗鞍スカイラインを、EV/PHEV(24台)で標高2,702mの畳平まで走行
- ・12月 「ジャパンEVラリー in 鳥取砂丘-鳥取県中部地震振興がんばろうプロジェクト」開催

※「NEW EV JOURNAL」は、webでもご覧になれます。また、「New! Convert EV Reports」「Branch Reports」「General Member's Reports」「Activities」は、webに掲載されています。  
●カバー写真 三浦 康史(フォトきんぎょ)

## 2017年

- ・3月～12月 地球温暖化を防止しよう「最新EV・PHV試乗&セミナー」開催
- ・9月 「第4回ジャパンEVラリー白馬2017」開催。同時開催の「EV&プラグインハイブリッド車試乗会」は環境省COOL CHOICE運動の一環として白馬村が主催
- ・10月 イオンエコウィーク「子ども電気カート教室&EVスーパーセブンデモ&同乗走行」開催(イオンレイクタウン越谷主催)(以後毎年開催)
- ・10月 「ジャパンEVラリー in 大山」開催(鳥取県主催)(表紙写真)
- ・11月 第23回日本EVフェスティバルと同時開催の「EV&プラグインハイブリッド車試乗会」は環境省COOL CHOICE運動の一環として下妻市が主催

## 2018年

- ・2月 チョイス! エコカー教室で学ぼう! 組み立てて乗って親子で学ぶ電気自動車「電気レーシングカート“Kids ERK”教室」開催(環境省主催)(東北モーターショー会場にて)
- ・3月～6月 「親子電気レーシングカート組立体験&最新EV試乗」定期開催
- ・5月 電気自動車で東北被災地を巡る旅～EVスーパーセブンで「元気と電気を届ける旅」実施。クラウドファンディングによる初イベント
- ・8月～11月 白馬村COOL CHOICE運動「白馬村EVシェアリング」実施
- ・9月 「第5回ジャパンEVラリー白馬2018」開催。初のアベレー・ジラリー「村男III世カップ」を実施
- ・10月 EVS31(第31回電気自動車国際シンポジウム)親子電気レーシングカート組立体験&試乗開催(日本自動車研究所主催)
- ・11月 「第24回日本EVフェスティバル」スポーツ振興くじ助成事業として開催

## 2019年

- ・1月 白馬村COOL CHOICE運動「電気自動車雪上試乗会」開催
- ・5月 「キッズ電気レーシングカート・アイスリンク試乗&親子EV試乗会」を埼玉アイスアリーナで開催。
- ・5月～11月 EV SIDE by SIDE復活「君たちの笑顔が見たい」プロジェクト実施
- ・7月 都市型電気四輪水上スポーツ「SDGs Urban Electric Four-Wheeled Ice Sports」プレゼンテーションイベントをコーセー新横浜スケートセンターで開催。新しいモータースポーツイベントの可能性を提案
- ・8月～11月 白馬村COOL CHOICE運動「白馬村EVシェアリング」実施
- ・9月 「第6回ジャパンEVラリー白馬2019」開催
- ・10月 「子供用電気レーシングカート組立体験講座&試乗会」開催(青森県主催)
- ・11月 「第25回日本EVフェスティバル」スポーツ振興くじ助成事業として開催

### NEW EV JOURNAL 2020

日本EVクラブ会報vol.23  
2020年6月1日発行

一般社団法人 日本EVクラブ 代表理事 館内 端  
〒156-0043 東京都世田谷区松原1-20-21A  
TEL.03-5376-8446 FAX.03-5376-5310  
www.jevc.gr.jp E-mail info@jevcl.jp  
※2020年7月表記住所に移転します。電話番号/FAX番号は変更になる場合があります。ホームページでご確認ください。

### スタッフ

編集長	奥田 龍
編集スタッフ	松浦 幸桐子/石川 響子(兼マネージャー)
WEB版スタッフ	寄本 好則/平賀 高明
デザイナー	山田 英夫(山田デザインオフィス)
フォトグラファ	三浦 康史(フォトきんぎょ)、高橋 進、樋口 涼

# History of Japan EV Club

## 日本EVクラブの25年間

# Japan Electric Vehicle Club

# Our History and Memories in MP Photos

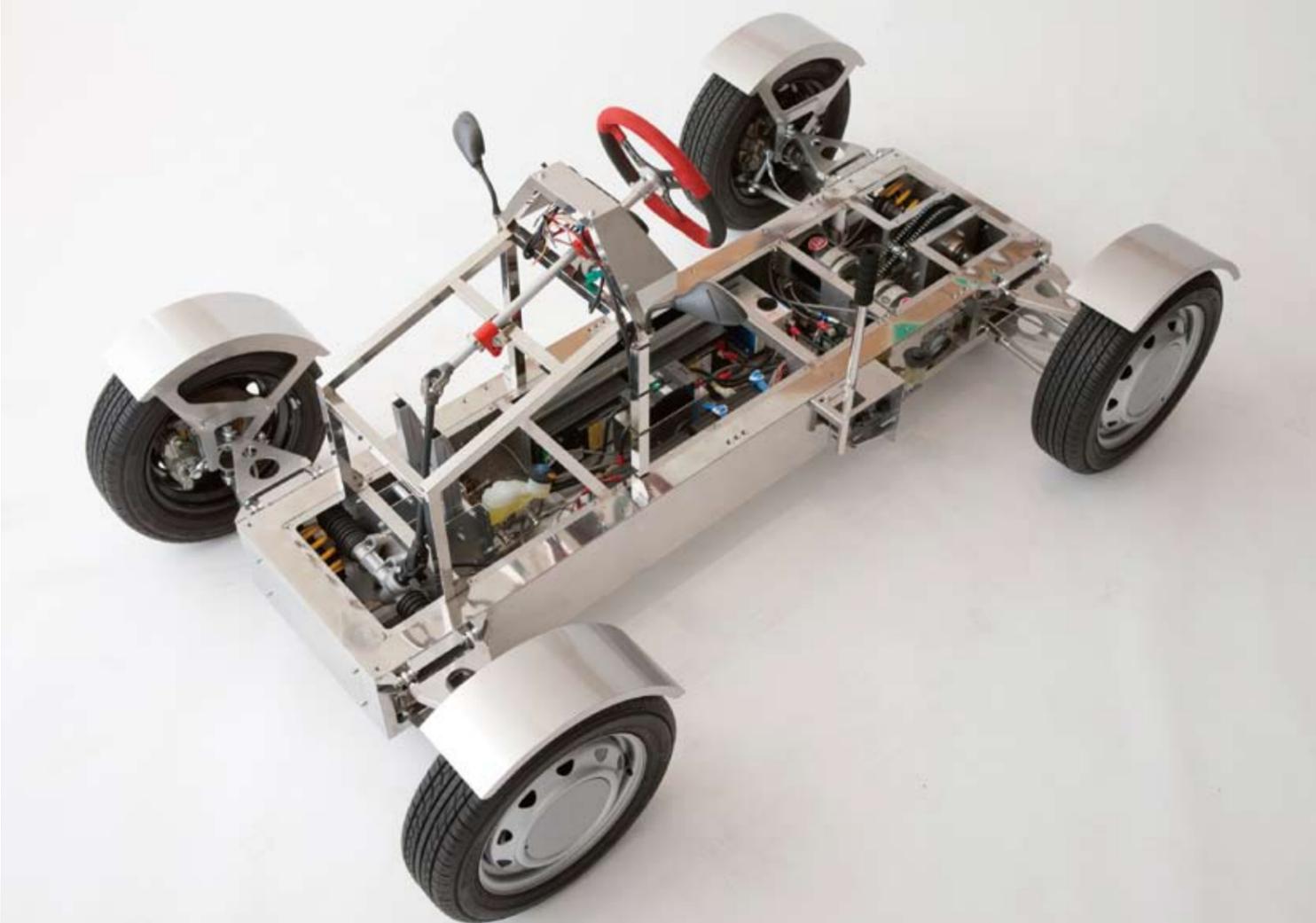
アーカイブ フォト ギャラリー

撮影 三浦 康史

みうら こうじ ● 1964年生まれ。10代の頃から趣味で飛行機や風景の写真を撮り、プロになってからは雑誌や広告、Webメディアなどで、人物、料理、インテリア、車など幅広いジャンルの撮影を手がける。日本EVクラブのオフィシャルカメラマンとして、25年間にわたりクラブの歴史を撮り続けてきた。



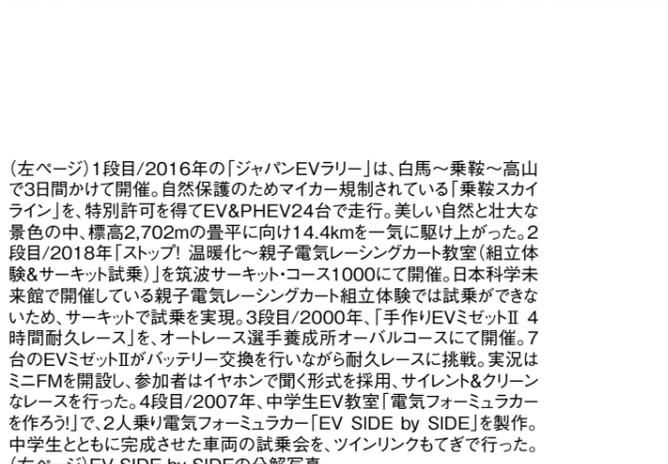
(左ページ) 左上/電友1号でデモ走行した「FIAカップ ソーラーカーレース鈴鹿」には、1994年から1997年まで参戦。写真は1996年の同レース。「EV手作り教室」での製作車両やクラブ会員製作コンバートEVを含め7台が走った。右上/1995年、第1回「日本EVフェスティバル」。コンバートEV 1時間ディスタンスチャレンジには6台が参加。2000年までの6年間はJARI(日本自動車研究所)にて開催。右下/EVでル・マン24時間レースに出場するという壮大な夢の第一歩として第1回「日本EVフェスティバル」のラストセッションでは夜間のデモ走行を実施。たった24分だったが、「無音」で暗闇のコースを200km/hオーバーで疾走する姿は異質なものに見えた。左下/JARIで最後の開催となった第6回「日本EVフェスティバル」。32台のコンバートEVが出場した。(右ページ) 上/2002年から「日本EVフェスティバル」は筑波サーキット・コース2000に。写真は、2006年コンバートEV 1時間ディスタンスチャレンジ「変則ル・マンスタイル」のスタートシーン。下/2014年、20周年を迎えた「日本EVフェスティバル」で全出場車両86台でパレードを実施。



(左ページ)「ジャパンEVラリー白馬」は、2012年と2013年のイベントを経て、2014年から本格開催。当初はHakuba47がゴールで、2017年には白馬東急ホテルにゴールを移し、ビュッフェ式の懇親会を楽しんだ。上・下/2018年ラリーのひとコマ。この年から始まった「EVチャレンジ! アベレージラリー“村男Ⅲ世カップ”」のスタートを待つ車列。すぐ脇を流れる澄んだ平川、緑が美しい北アルプスの山々…、これらの風景は自然との共生を目指すEVラリーの象徴といえる。中/2014年の懇親会はHakuba47のBBQ会場で、参加車両i-MiEVからの給電によりライトを点灯、会場を明るく照らした。(右ページ)上/2012年「ジャム・コンタクト・オマージュⅡ」発表。1899年に世界で初めて時速100kmを超えたEV「ジャム・コンタクト」をオマージュし、組み立て用キットを製作し販売した。下/2017年の「ジャパンEVラリー in 大山」では、EVスーパーセブンを先頭に、紅葉する大山パークウェイを駆け上る絶景パレードを実施。当日はマイカー通行規制実施中だったが、特別に総勢50台以上が走行した。







(左ページ) 1段目/2016年の「ジャパンEVラリー」は、白馬～乗鞍～高山で3日間かけて開催。自然保護のためマイカー規制されている「乗鞍スカイライン」を、特別許可を得てEV&PHEV24台で走行。美しい自然と壮大な景色の中、標高2,702mの畳平に向け14.4kmを一気に駆け上がった。2段目/2018年「ストップ! 温暖化～親子電気レーシングカート教室(組立体験&サーキット試乗)」を筑波サーキット・コース1000にて開催。日本科学未来館で開催している親子電気レーシングカート組立体験では試乗ができないため、サーキットで試乗を実現。3段目/2000年、「手作りEVミゼットII 4時間耐久レース」を、オートレース選手養成所オーバルコースにて開催。7台のEVミゼットIIがバッテリー交換を行いながら耐久レースに挑戦。実況はミニFMを開演し、参加者はイヤホンで聞く形式を採用、サイレント&グリーンなレースを行った。4段目/2007年、中学生EV教室「電気フォーミュラカーを作ろう!」で、2人乗り電気フォーミュラカー「EV SIDE by SIDE」を製作。中学生とともに完成させた車両の試乗会を、ツインリンクもてぎで行った。(右ページ) EV SIDE by SIDEの分解写真。





# 「みんなでのCO<sub>2</sub>削減」 さあ、次の25年に向けて 出発しよう。合言葉は

# Special Message

日本EVクラブ代表  
館内 端

## これまでの25年

日本EVクラブが1994年に創立されて25年。この25年で自動車と自動車社会は大きく変わりました。

この間の課題は、まず自動車の衝突安全に代表される安全性の向上でした。また排ガスによる大気汚染のさらなる防止、そして石油エネルギーの価格の高騰と資源の節約のための省燃費技術の向上が求められました。

一方で、1991年には日本を沸かせたバブル経済が崩壊し、経済は大きく低下、自動車の販売台数は90年の777万台をピークに減少し、現在は500万台前後まで落ち込んでいます。そればかりか40%近くは軽自動車です。日本の自動車産業は大

きな曲がり角に来ています。

自動車の保有台数は先進国では頭打ちなので、今後に現在を上回る年間販売台数の増大はあり得ません。また途上国も2040年近傍で飽和すると言われていきますから、今後成長が見込まれる市場はアフリカだけです。いずれ近いうちに世界で販売台数は飽和するでしょう。つまり世界の自動車産業は成長産業ではなくなるということです。

諸説ありますが、現代につながる資本主義経済は中世のイタリアで始まったと言われます。その基本原理は“成長”です。投資先が成長することで儲かるというのが簡単に言えば資本主義の原理です。したがって、成長が止まる、あるいは下降するという事態は資本主義の終焉を示すと言われます。銀行の利率はほぼゼロ、場合によってはマイナスです。このことはまさに資本主義の行き詰まりを示しています。世界の自動車産業は成長が鈍化し、あるいは下降し、やがて代替需要だけの一定量の生産台数に落ち着くでしょう。自動車産業は石油産業と合わせて20世紀を代表する産業です。また、現在の大規模な産業の多く、たとえば戦後に五大基幹産業として国が多くの財政を投入して成長させた石炭・電力・鉄鋼・造船・化学

肥料等は途上国へと移り、先進国では衰退しています。そして自動車産業がその後を追っています。

そこで先進国では新しい成長産業として情報と金融にシフトしています。その典型が米国です。ベースになる技術とインフラが、コンピューターとネットです。

ちなみに、内燃機関自動車から電気自動車へのシフトも同様です。電気自動車は、モーター、インバーター、バッテリー等のハード技術はもちろんのこと、再生可能エネルギー発電と配電への転換、電気自動車を効率的に使う交通情報技術、さらに自動運転技術が組み合わさって初めて本来の自動車になります。

## 日本で電気自動車が売れないわけ

日本は石炭火力発電にしがみつ、新しい成長産業へのシフトが遅れています。21世紀型産業にシフトしきれないことこそ、日本に電気自動車が普及しない本因の原因です。しかし、この原因は遠く文明開化以来の日本の権力構造に根差しており、深い闇の中にあります。フランス革命を見ればわかるように、そう簡単にこの権力構造を変えられるわけではありません。つまり、そう簡単に電気自動車が普及するわけではないのです。

日本の自動車産業が20世紀型に留ま

っている間に、北欧から始まったのが新たな移動のサービスである「MaaS」、そしてメルセデス・ベンツが仕掛けつつある「CASE」です。これらで新たな自動車のマーケットを作り、売り上げを増大しようという戦略です。自動車産業が「製造・販売型」から情報型へとシフトすることを端的に示す動きです。ただし、それで自動車産業が再び成長できるとは限りませんが。

いろいろ変化の兆しがありますが、自動車の最大の課題は地球温暖化・気候変動の防止であり、そのためには内燃機関自動車から電気自動車への転換が必須です。

それだけではなく、再生可能エネルギーへのシフトも必須です。その場合、日本の基幹産業の崩壊も覚悟しなければならず、大きな産業・社会革命が求められます。つまり文明の大転換が必要なのです。そして、忘れてならないのは、私たちの生活の仕方も大改革しなければなりません。このような改革は必ずしも社会の全員から歓迎されるわけではなく、電気自動車の普及に後ろ向きで、場合によっては強く抵抗する人たちがいることは当然です。

## やっぱりEV普及

日本EVクラブの創立は1994年10月です。創立の経緯は、「日本でもコンバート

EVの波を起こそう」というものでした。その目的は2つです。

1つは自動車排ガスによる大気汚染の防止です。当時、日本はまだディーゼル排ガスによる大気汚染が進んでいました。

2つ目は市民の力の結集です。これこそ日本EVクラブの大きな目的です。

EVはその構造が極めて簡単なために、誰でもがというわけではありませんが、必ずしもカーメーカーでなくとも作れないわけではありません。コンバートEVに至っては、多少の自動車整備技術と電気の知識があれば製作可能です。

このこともあって1994年当時、すでに米国ではコンバートEVブームが起きており、大気汚染がひどいカリフォルニア州で2万台近いコンバートEVが誕生していました。しかも高校生がコンバートEVを製作し、レースに参加していたのです。

コンバートEVは行政にも、ましてカーメーカーにも頼らず、市民自ら大気汚染防止、地球温暖化・気候変動を防止できる自動車なのです。これぞ市民パワーです。

## なぜ市民力なのか

これからの困難な時代を切り抜けるには市民の力が欠かせません。市民と行政と産業・経済界がしっかりとタッグを組んで、それこそ「ワン・チーム」となって戦わ

## 環境と車の意識調査アンケート2020 —6カ国の人々に聞きました

お住まいの国・都市：  
お名前(年齢)：  
職業：

① あなたは気候変動を意識していますか？ 意識している方は、具体的にどんな点に感じますか？

② あなたやあなたの周辺、あなたの住んでいる街で環境保護のために積極的に活動していることを教えてください(ファストフード店がストローの使用をやめた、スーパーでレジ袋が有料になった等々)。

③ あなたが乗っているクルマは何ですか？  
…ガソリン車／ディーゼル車／HV(ハイブリッド)／EV(電気自動車)

④ エンジン車は世界のCO<sub>2</sub>の20%以上を出しています。CO<sub>2</sub>ゼロのEVに対してどう思いますか？ 乗りたいと思いますか？

⑤ 今後各自動車メーカーから新しいEVが次々と発売され、イギリスは2035年から、フランスは2040年からエンジン車が禁止になると言われていますが、市民の方々はEVに関心を持っていますか？ また、街中で見かけるEVの数は増えていますか？

※アンケートは2020年1月に実施したものです。



カナダ・オシャワ  
Matthew Fawcett (35歳)  
公務員

① 承知しています。気候変動は非常に重要なトピックだと思いますが、多くの人々は気候変動の問題や、人間がどれほど地球に影響を与えているかといったことに関心を持っていません。重要ではないと言っている人もいれば、反対に明日には世界が終わると言う人もいます。問題を無視したり悪化させたりするのではなく、みんなと一緒に問題を解決しようとする必要だと思います。

② 私が住んでいるオシャワという都市には非常に良くできた廃棄物プログラムがあります。私の家では食べ物を捨てずに堆肥を作り、環境を助けています。また、食品店のSobeysではビニール袋を禁止しており、食品を持ち帰る場合はマイバッグを持参する必要があります。コミュニティから住民に向けて、ごみを減らしリサイクルの瓶にものを詰め替えることを勧めるなど、多くのメッセージを発信しています。それと、オシャワの近くには修理クリニックがあります。人々は壊れてしまった古いものをここに持ち込み、ボランティアがそれらを修理します。こうすることによって、無駄を減らすのです。

③ ガソリン車のホンダフィットです。

④ 将来的には電気自動車に乗りたいと思います。本当はテスラが欲しい。でも今はちょっと高すぎます。

⑤ 個人的には、欧州のガソリン車禁止政策は少し乱暴だと思っています。政府が自動車メーカーにそれを強要し、より多くの人々に電気自動車を買わせるように仕向けた場合、電気自動車はもっと安くなると思います。しかし自動運転車に関しては、これが市場にどのような影響を与えるかはわかりません。車のバッテリーがダメになったら？ こうした状況では、少なくともバックアップとしてガソリンが役立つはず。政府と自動車メーカーが15年のうちにそれを成し遂げることができるかどうかはわかりません。私の都市では、電気自動車はちょっと増えてきています。通勤で毎日約3時間半、往復124kmの道のりを運転していますが、1、2台の電気自動車を見かけます。大きく増えはしないだろうけど、手頃な価格になればもっと多くのEVが見られるようになるでしょう。



英国・ロンドン  
岸川 竜太郎 (43歳)  
会社員

① 渡英してまだ半年ですが、特に異常は感じられません。ただ、ロンドンでは例年夏場は冷房が必要ないので、どの家庭にもクーラーがありませんが、ここ数年は異常に暑い夏が続いて大変みたいです。

② ロンドンは紙のリサイクルは徹底されていますが、それ以外は雑な管理です。環境に対する意識は日本人より総じて高く、私の周りにはビーガン生活の人が相当数います。ビーガンメニューはどのスーパーにもあります。レジ袋は有料で、誰もがマイエコバッグです。私もエコバッグを常時持ち歩いています。

③ ガソリン車です。

④ 次に乗り替えるときはEVにしようと思います。

⑤ 公用車でたまに見かけますが、普及率は高くありません。



アメリカ・カリフォルニア州  
フィーニー 千鶴子 (61歳)  
インストラクター

① 気候現象の変化は感じています。雨季の時期の降雨日数の減少、夏の時期の温度や湿度の上昇、また異常乾燥により山火事が増加し、広範囲に延焼するケースも起きています。

② スーパーマーケットや大型量販店のビニール袋の有料化により、人々がマイバッグを持って買い物をしています。レストランでのストロー廃止。使用している場合は紙製が多くなってきています。定期的なビーチクリーニング。なるべくプラスチック製品の使用を減らすことを推奨しています。

③ ガソリン車。

④ 今後は世界的にEVの時代になっていくと感じます。友人の間ではトヨタのプリウスが人気で買い替えている人が増えています。私自身も将来的にはEVに替えようと考えています。

⑤ 人々のEVへの関心は高まってきていると感じます。もっと買い求めやすい価格になることを望んでいます。全体的にはまだまだガソリン車が多いですが、最近ではEV Chargingの数が少しずつ増えています。徐々に移行の準備段階に入っていると感じます。最近の記事によると、ロサンゼルス市が電気バスを155台注文し、2028年までに市内のすべてのバスを電気バスに移行するそうです。大気汚染の改善が期待されます。

なければならないのです。

ところで、自動車による大気汚染と地球温暖化・気候変動は、私たちが自動車を使うことで発生します。つまり、自動車の利便性の受益者である私たちが問題を作っているということなのです。しかも被害者でもあるところが、問題を複雑に、解決を難しくしています。

ちなみに自動車・飛行機・船舶・鉄道等の交通によるCO2排出割合は、世界の25%、4分の1にも及びます。これは中国のCO2排出量に匹敵するものです。大気汚染も地球温暖化・気候変動も私たちが作っているのです。

これは現代の文明の姿そのものです。私たちが抱えるさまざまな問題を解決するには、文明を変えなければなりません。

### 次の25年に向けて

市民の力で製作されたコンバートEVは、「2001年充電の旅」を挙行、コンバートEV（メルセデスAクラス改造）でも日本を一周できることを証明すると、2009年には東京～大阪555.6km途中無充電の旅を行いギネス記録を取得（ミラEV）すると、翌2010年にはテストコースで1充電1,003kmを走行し（ミラEV）、これもまたギネス記録となりました。さらに2013年には急速充電だけで日本一周を成し遂げ

（EVスーパーセブン）、電気自動車が日常生活でも、ロングドライブでも十分に使えることと、急速充電のネットワークが必ずしも不足していないことを示しました。

そうして私たちは2009年に三菱i-MiEVを、2010年にニッサン・リーフという世界に誇る2台の量産EVを迎えることができました。2台の量産EVの市販が始まったことに、私たちは大いに勇気づけられました。

しかし、量産EVの船出は容易ではありませんでした。思うように電気自動車は売れませんでした。電気自動車の販売が伸びないうちに、地球温暖化・気候変動はますます悪化してしまいました。早急な普及が必要です。

### 国民EVを一緒に作りましょう「この指とまれ2万台クラブ」の提案

25年間のEV普及活動で、電気自動車の普及の難しさは骨身に沁みて感じました。しかし、日本EVクラブの創立の目的は電気自動車の普及活動です。次の25年は、本気で確実に電気自動車を普及したいと思います。

日本EVフェスティバルもEVラリーも、その他の活動も、すべて電気自動車普及のための活動でした。量産電気自動

車が登場した現在、これまでの25年の経験を生かして電気自動車を普及しましょう。

電気自動車が普及することは、本格的な電気自動車の時代が来るということです。たくさんの電気自動車が街を走るようになれば、コンバートEVもERKも、電気自動車の普及のためという重石から解放されて、もっと元気に自由に走れるようになると思います。

ところで1999年に出版した「すべての自動車人へ」（双葉社）という拙著があります。ちなみに副題は「自動車の存亡と環境・エネルギー危機をめぐって」というものでした。今から20年も前に現在の自動車状況を言い当てていたような本ですが、そのなかで「この指とまれ2万台クラブ」という提案をしました。

これは2万人がお金を出し合って自分たちの欲しいクルマをカーメーカーに作らせようというものでした。2万人が200万円ずつ出すと400億円になります。これで2万台のクルマを開発し、生産し、2万人にデリバリーして欲しいという要望をカーメーカーに出すのです。ただし、会員の要望を満たした会員が欲しいと思うクルマでなければなりません。

当時の関係者に尋ねると「作れる」ということでした。驚いたのは200万円で300万円近い販売価格のクルマが作れるとい

うのです。新型車の購入者が決まっていれば、販売部、広報・宣伝部等の仕事がなくなり、ディーラーへの販売奨励金、カタログ製作費、広告費がなくなり、ディーラーの仕事の大半もなくなるので、販売価格を激減できるということです。ウソか本当かわかりませんが、どうやら激安で新型車が手に入りそうです。

### いろいろ勉強しましょう

欲しいクルマを決めるのは私たちです。そのためには、まず自動車について勉強しなければなりません。専門家から話を聞き、自動車博物館を訪ね、欲しいクルマに近いクルマを試乗して、議論を重ねましょう。

果たして私たちが欲しいクルマはどんなクルマなのでしょうか。大きさは、ボディスタイルは、座席数は、パワーソースは、最高出力、最大トルク、最高速、0-100km/h加速…。それより前にセダンなのか、スポーツカーなのか、流行のSUVなのか。形態を決めなければなりません。

個人的な希望を申し上げれば、VW GOLFのような世界の人たちから、長く愛される国民車はどうでしょうか。

GOLFはVW ビートルの後継車です。ビートルは、かのヒトラーが家族4人が乗れて、100km/hで高速道路を走れるク

ルマを作って欲しいとフェルディナンド・ポルシェ博士に命じて設計させたクルマです。そのために戦前から多くの国民が納車される日を夢見て積み立てをしたのでした。

私たちの希望を聞いてくれるカーメーカーが見つかりましたら、開発途上でクレイモデルを見たり、車体やサスペンションの構造を見て、あれこれ注文をつけることもできます。私たちにはデザインや設計はできませんが、できたものを目の前にすればいろいろと意見は言えます。

そうして3年から4年。製造ラインに新型車が流れる間、私たちは自動車をたくさん楽しめるのです。企画し、モデルを作り、試作車を作り、試乗して、みんなで見意見を言い合い、現場の人たちと一緒に自動車を作るのです。

### 電気軽自動車はどうでしょう

1999年当時は、まさか電気自動車で2万台クラブを作るとは考えてもみませんでした。しかし、量産電気自動車が生まれた現在、むしろ電気自動車のほうが欲しい新型車を安く、短期間に生産できそうな気がします。

電池とモーターと制御器をフレームに入れ込んだプラットフォーム方式という生産方式が、カーメーカーの電気自動車開

発に取り入れられています。プラットフォームを伸ばしたり、縮めたりして、私たちが欲しいボディを載せれば完成です。

ということで、私たちが欲しい電気自動車の開発はとても安く、容易にできそうです。ただし、2万人とは言いませんが、1万人の会員をどう集めるかが課題です。

ということで秘策です。2万台クラブを電気軽自動車で行ったらどうでしょうか。2021年には数社から電気軽自動車が登場すると言われています。プラットフォームができるわけです。価格はおそらく200万円プラスで、自治体によっては国と合わせて50万円ほどの補助金が付いて150万円で購入のではないかと勝手に推測しています。

300万円のクルマが200万円で買えるという上記の話からすれば、200万円の電気軽自動車は1万人が集まれば133万円となり、これに50万円の補助金が付くとして、なんと83万円で欲しいデザイン、ボディの新車の電気軽自動車を買えるのです。

1万人が83万円ずつ出し合って83億円。あるいは2万人の会員で166億円前払いします。カーメーカーさん、いかがでしょう。私たち電気自動車ファンと一緒に電気軽自動車を作りませんか。

<span></span>	<b>中国・北京</b> <p>齊藤 健一（31歳） 会社員（自動車メーカー）</p>
---------------	---

① 意識はせざるを得ない。南極の異常な気温、日本の極端な雪不足、逆に北京では珍しい降雪が数回発生など。

② スタバの紙ストローは始まっているし、スーパーのレジ袋は基本的に有料（コンビニも有料の店舗あり）だが、3R（Reduce、Reuse、Recycle）の観点でいうとリサイクルや再利用は日本に比べて進んでいない。また、中国は宅配事業（ワイマイ※など）が伸びており、使用している梱包材の量が大量に発生しているが、ゴミの分別がされていない実態を考慮した時に、いつかはゴミ問題が発生しないか不安がある。（※Uber Eatsのような宅配フードサービス）

③ ガソリン車。

④ EV拡大は避けては通れない道だと思っている。バッテリーの生産と需要のバランスやその国・地域のライフラインの状況によってスピードは異なると思うが、先進諸国は率先して取り入れていく必要がある。その点、中国は主要都市のタクシーや荷物運搬用の軽バイク、公共バスのEV化が進んでおり、日本は学ぶべき点があると思われる。自家用車のEV化はまだだが、電池交換所や充電器の普及状態は日本に比べると充実しているという印象で、充電待ちはあまり見かけない。EVには乗りたいと思うが、日本で乗る場合は、使用者マナー（充電の譲り合い等）の醸成が今後の鍵を握っていると考えている。

⑤ 中国ではさまざまなメーカーがEVを導入するとともに、主要都市はガソリン車に対して厳しいナンバー発給規制を設定しており、EVは徐々に進んでいるという感覚です。

<span></span>	<b>フランス・パリ</b> <p>木村 早苗（55歳） 会社員</p>
---------------	--------------------------------------

① はい。長い地球の歴史の中の一時と思っています。90年前にアルプスの山の中へ出かけた夫婦が行方不明になり見つかりませんでした。昨年夏、アルプスの氷河の一部が溶けてこの二人の遺体が発見され、家族のもとに帰り法要されました。当時は暖かったのでその辺りはハイキングが可能でした。その後、寒季がおとずれ氷期になり何十年が過ぎたのです。こんなニュースを聞くともまた温暖期なのではとも思われます。

② ミネラルウォーターの瓶はジャガイモ製で、水に溶けても燃焼されても無公害。

③ 現在はディーゼル車。パリでは月曜～金曜の8時から20時まで乗車すると70€（約8,200円）の罰金。

④ 会社で買うと税金対策になるので思案中。

⑤ 関心を持つ人は増えつつありますが、新車は価格が高く、一般人には手が届かない。数えるほどのEVは見られます。

<span></span>	<b>アメリカ・バージニア州</b> <p>河井 良子（50歳） パート</p>
---------------	--

① 意識している。暖冬が続き、雪が少ない。異常気象（ハリケーンが続いたりなど）。

② 個人としては積極的に環境保護活動しているという気持ちは特にありません。レジ袋持参、個別包装用の袋持参（例えば、バラ売りの野菜を買うときに、アマゾンで購入した布製のメッシュの袋を持参し、スーパーに置いてあるビニール袋はなるべく使わない）をしている程度。アメリカは日本のように家庭ゴミの廃棄について厳しくありませんが、リサイクルできるかどうかは確認してゴミを出しています。今年（2020年）、高校生の娘の一人が、環境科学のクラスで畜産が環境に与える影響を習い、菜食主義者になりました。家族も肉抜ききの食事を取ることが多くなり、積極的にではないが、以前とは違った面から環境保護に貢献しているのかもしれない。近隣のワシントンDCは10年近く前から食料品（レストランでのテイクアウトなども含む）を購入の際のレジ袋は有料、メリーランド州のモンゴメリー郡では、2012年よりほぼ全ての店舗を対象にレジ袋は有料です。つまり、食料品だけでなく、衣料品、スポーツ用品を買う場合でも、袋を持参するか、袋代を払わなければなりません。バージニア州には、残念ながらレジ袋には公的な規制はありません。

③ ガソリン車。

④ 特に思わない。値段が高すぎる。日本だったら公共機関利用で十分ではないですか？

⑤ 娘の友人の親だけでも、過去2年で3人テスラに買い替えた。外に出れば必ず1台は見かけるし、学校に子供を送って行くとき必ず1台はある。また、多くのスーパーの駐車場には電気自動車充電スタンドもある。私の住んでいるところは、全米で有数の所得の中央値（平均値ではない）が高い地域<一家庭所得中央値は約\$120,000（約1,290万円）、全米は\$60,000（約645万円）>なので、もしかしたら特殊なのかもしれません。

<span></span>	<b>スウェーデン・ストックホルム</b> <p>片山 慎太郎（46歳） 研究者</p>
---------------	--

① ・冬に雪が減った。・山火事が起きたり、バーベキューが禁止になるくらい夏が暑くなった。北欧は家にもホテルにもほぼエアコンがないので辛い。

② ・ゴミの分類、特にバスや暖房の燃料もしくは肥料になるゴミ。スーパーマーケットでは普通のプラスチック袋がさらに値上げ、替わりに生分解性プラスチック、もしくは紙のゴミ袋（燃料になるゴミ用）を配布。・地産地消。紙コップは北欧の森の木から作る。防空壕を再利用してロボットが野菜を水耕栽培し近くのスーパーで売る等々。・アパートの暖房が寒くなった（正しくは外気温に対して変化する集中管理のオイルヒーターの温度が下がった）。・子供たちがデモをしている。が、娘は行かずに授業を選択。クラスメイト（主に男子）はデモを口実に授業をサボってそのまま帰ったとのこと。…かつての「環境保護」的な観点は今やSDGsのひとつにすぎないのではないかと思います。EVも気候変動という切り口だけではなくて、例えば高齢化社会の足など、SDGsの枠組みで発想すると、もっと自由になるのではないでしょうか。

③ レンタカーをたまに借ります。ハイブリッドが借りやすくなって嬉しいです。

④ ライフスタイルの見直しが先のような気がします。今のエンジン車の主な使途は何でしょう？

⑤ 今はテスラを良く見かけます。昔はcar2goのシェアリングサービスで使われていたBMW i3（が路駐しているの）を沢山見ましたが、2016年末に残念ながらi3は撤退。86,000SEK（約100万円）で買える スウェーデン製3シーターEV Unity Oneは、まだ見かけていません。

# Original EV List

撮影 三浦 康史、高橋 進、樋口 涼

## オリジナル製作車両リスト14



EVロードスター(1995年/EV手作り教室第1期製作車両)



EVランサー(1995年/EV手作り教室第2期製作車両)



ZEK-01 (1996年/EVクラブ初のERK組み立てキット)



電友1号(1994年/国内初のEVフォーミュラカー製作)



EVミゼットII(1996年/キット販売を経て2000年に4時間耐久レース開催)



EV-Aクラス(2000年/2001年充電の旅実施)



Formula EV X-01(2002年/初のオリジナルシャーシを開発)



ZEK-02改(2003年/Ni水素電池を搭載し、アーバンEVデモンストレーション開催)



Formula EV X-02「小電友」  
(2004年/ミニマムフォーミュラカー「FK4」をコンバートした小型軽量EV)



中学生ハイブリッドバギー世田谷1号  
(2006年/中学生HV教室製作車両、2014年にプラグイン・ハイブリッド化)



電気フォーミュラカー「EV SIDE by SIDE」  
(2007年/中学生EV教室製作車両)



ミラEV(2009年/東京〜大阪途中無充電EVの旅実施、ギネス記録認定)



ジャメ・コンタント・オマーージュII  
(2012年/EVを学ぶための教材として組み立てキットを販売)



EVスーパーセブン  
(2012年/2013年急速充電の旅実施、2018年に復活しジャパンEVラリー白馬参加)

***To the Future—***

A photograph of a winding asphalt road through a forest. The trees are in autumn, with leaves in shades of green, yellow, and orange. The road has a double orange line down the center and curves to the right. There are some streetlights and a yellow sign visible in the distance.