

Special Issue

10年目の 「いざ、白馬」 EVラリー チャレンジの歴史



ジャパンEVラリー白馬が始まった2014年と今とを比べると、何もかもが大きく変わった。
EVそのものはもちろん、充電インフラ、EVを取り巻く社会環境や経済状況、EVに対する人々の意識etc.。
EVラリーの参加者たちは、ときにEVへのネガティブイメージを払拭すべく、
「いざ、白馬」を掲げながらチャレンジを繰り返してきた。
EVラリーの参加者が築き上げたさまざまなEVチャレンジの歴史を、写真とともに振り返る。

EVチャレンジャーが牽引してきたジャパンEVラリー白馬

館内 端

ジャパンEVラリー白馬(以下EVラリー)は2023年で第10回を迎えます。この間にEVをめぐる状況は大きく変わりました。モデルが増え、航続距離も伸び、充電インフラの整備が始まりました。EVラリーは、そうしたEVの大きな変化の歴史の証人になりました。

10年の間にヨーロッパ製のEVが続々と登場し、日本製EVは立ち上がりこそ世界に先駆けていましたが、遅れが明らかになりました。一方、主要道路には急速充電器が設置され始め、関東、関西方面から白馬村までのEVドライブが、第1回のEVラリー当時に比べれば、驚くほど楽になったのもこの10年間のことです。EVが普及する様子を間近に見つつ、EVの旅で足りないもの、あったらいいものもラリーという実体験を通じていろいろと発見しました。

2014年の第1回に先立って、2012年、2013年と2回のプレEVラリーを行っています。数台のEVが集まっただけの「EVの集い」のようなものでしたが、充電インフラが不十分な状況のもと、EVで白馬村に行くことはとてつもない冒険でした。1台、1台と白馬村に到着するたびに拍手で迎えられました。

当時、発売間もないi-MiEVとリーフはよちよち歩きの幼児に過ぎず、多くの人は白馬村まで来て帰れるとは考えられなかったと思います。しかし、これらの新型EVはやってのけたのでした。また、航続距離の短い手作りのコンバートEVも参加したのです。2回のプレラリーが示したことは、「やればできる」ということでした。

日本の中央に位置する白馬村までEVでやって来て、帰れたということは、EVで日本列島を縦断できるということです。「EVは使える」ということを発見したイベントでもあり、私たちは大いに勇気づけられました。数多くの困難を超えて2014年に第1回EVラリーを開催できたのは、プレラリーのチャレンジがあったからだと思います。

そうして第1回EVラリーを開催すると、なんと100台ものEVが日本各地から白馬村に集まったのです。参加された人たちは、ゴールのHakuba47スキー場に着くと、みなさん、ほっとした顔をしていました。そして、あっという間に仲間になった他の参加者と、「なかなか充電器が見つからなくてウロウロして…」、「主人たら、充電器が見つからなかったらどうするんだって、青い顔してたのよ…」、「やっと充電場所に着いたら先の方が充電していて、聞いたらEVラリーのお仲間って…」などと充電の苦労話というよりも自慢話を暗くなるまでしていました。そんな

参加者の顔は戦いに勝利した兵士のように輝いていました。

第1回EVラリーの開催を鼓舞すべく、急速充電器だけで充電して日本を1周する「急速充電日本1周の旅」も敢行しました。2013年のことです。「急速充電器が整備されていないから、EVなど使い物にならない」という反EV派の“EVつぶし”に真っ向から反旗を振りかざしたのです。

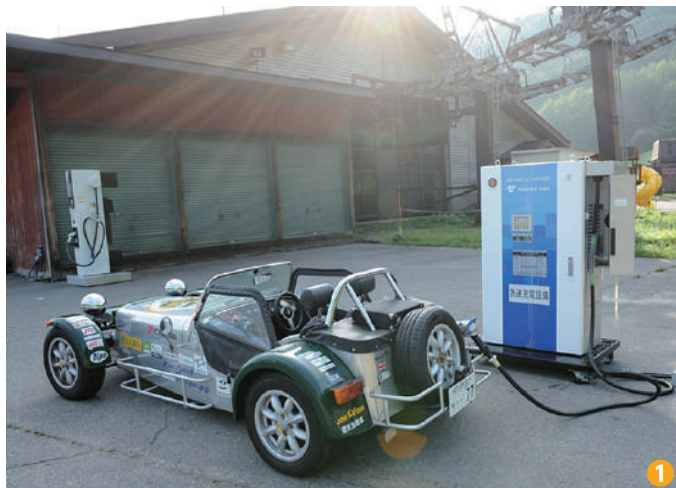
使用したEVは、EVクラブ青森支部と日本EVクラブのジョイントで製作した“EVスーパーセブン”でした。英国生まれの小さな車体のスーパーセブンに搭載できた電池の容量は少なく、航続距離は120kmほどでした。これで8,000km余りを走り日本を1周できたのは、2013年時点の急速充電器の数でもEVは十分に使えることの証明に他なりません。しかし、朝早く宿を出発し、夜を徹して走ったこともあり、まだまだチャレンジングな旅だったのです。そして、EVチャレンジはまだ続きました。

2016年、3回目を迎えたEVラリーはついに奥飛騨まで足を伸ばしたのです。白馬村でEVパレードを終えたのち、参加者とスタッフは狭いトンネルと鋭く切り立った渓谷をいくつも越えて、奥深い山間部を走り奥飛騨に着くと、翌日は全14.4キロの乗鞍スカイラインに挑みました。めざすは標高2,702メートルの畳平。電気の残量計を見つめながら必死の形相で駆け上がり、参加者はすべて畳平に着きました。そこには、好天に恵まれた北アルプスの景観が待っていました。

多数のEVが2,702メートルの標高にたどり着いたのは、おそらく史上初のことだと思います。EVに疑問を抱き、購入をためらっていた人を大いに勇気づけたイベントだったと思います。

さまざまな困難を越え、コロナ禍も越えて、EVラリーが10回目を迎えられるとすれば、それはチャレンジ精神の賜物です。リスクを抱えながらも挑戦していく勇気と、それを支える技術と経験がなかったなら、EVラリーの歴史は途中で途絶えていたに違いありません。EVラリーの参加者は、まさしくEVチャレンジャーであり、いつの時代も歴史を切り開くのはこうした勇者たちなのです。

しかし、EVラリーの本来の目的は、EVと白馬の自然を存分に楽しむことです。EVが十分に普及し自動車のCO₂排出量が減れば、思い切りラリーを楽しめます。そうした日が来るまで、しばらくは勇気をもってチャレンジしたいと思います。



1



2



3



4



5



6



7



8

<2014年 第1回>①「白馬EV・PHVワンダーランド2014」のサブタイトルが付いた第1回目のジャパンEVラリー白馬。会場のHakuba47に2台の急速充電器を臨時で設置。充電しているのは、前年に「急速充電日本一周の旅」を敢行したEVスーパーセブン。②EV夜会では参加者全員でBBQを楽しんだ。バルーンライトの電源は、もちろんEVから。③ウイング21で(一社)次世代自動車振興センター主催のワークショップを開催。エコツーリズムの第一人者、小林英俊氏による基調講演のほか、白馬EV推進協議会(白馬EVクラブ前身)の渡邊俊夫氏が登壇、白馬村のエネルギーや交通について講演を行った。④ワークショップのゲストには、白馬村育ちの元モータースポーツ日本代表、上村愛子さんが登場。⑤Hakuba47に特設コースを作り、レーシングEVのデモを実施。バイクスピークにチャレンジした三菱「MiEV Evolution II」に乗るのは、ラリードライバーの増岡浩氏。また、ERK(電気レーシングカート)によるバシユト会場を盛り上げた。
<2015年 第2回>⑥Hakuba47のゴールゲートでは白馬村のゆるキャラ、「ヴィクトワール シュヴァルブラン 村男III世」が到着した参加車両を出迎える。⑦子供たちを集め、ERK組立教室を実施。組立完成後には試乗にもチャレンジした。⑧(一社)次世代自動車振興センター主催による次世代車試乗会とフォーラムを同時開催。会場には国内外のEV・プラグインハイブリッド車18台が並んだ。

参加車両から充電器の数まで。データで見るEVラリーの軌跡 ●解説:寄本 好則(日本EVクラブHP編集長、EVスマートブログ編集長)

第1回 2014年

参加台数 112台／参加人数 250名
参加車両 三菱：i-MiEV、ミニキャブMiEVバン、アウトランダーPHEV／日産：リーフ／ホンダ：フィットEV、アコードPHEV／トヨタ：プリウスPHV／BMW：i3／テスラ：モデルS／スマートエレクトリックドライブ／コンパクトEV：EVスーパーセブン、EV TOMORROW
全国急速充電数 1,882カ所
※白馬村急速充電数 2カ所、普通充電口数 20カ所(白馬EVクラブ調べ)

●2013年に施行された平成24年度補正予算によるEV充電インフラ整備の補助金で、2012年3月に800基余りだった日本国内の急速充電器設置数が2014年3月には約1,900カ所へと急増しました。

※全国急速充電器数は一般社団法人 CHAdeMO協議会調べ

第2回 2015年

参加台数 85台／参加人数 150名
参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV／日産：リーフ／ホンダ：フィットEV、アコードPHEV／トヨタ：プリウスPHV／BMW：i3／テスラ：モデルS、ロードスター／OHSEI：ohsei88-c／メルセデス：S550-PHEV／ボルシェ：カイエンPHEV／コンパクトEV：EVスーパーセブン、トゥディEV2000
全国急速充電数 3,087カ所

●2014年にテスラ モデルS、BMW i3が日本発売となり、リーフとi-MiEVだけだったEVの選択肢が少し拡大。2015年3月には急速充電器設置数も3,000カ所を超えました。

第3回 2016年

参加台数 74台／参加人数 150名
参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV／日産：リーフ、e-NV200／ホンダ：フィットEV、アコードPHEV、クラリティ／トヨタ：プリウスPHV、MIRAI／BMW：i3、i8、X5 xDrive40e、225xe、330e／メルセデス：C350e／ボルシェ：パナメーラPHEV／フォルクスワーゲン：ゴルフGTE、パサートGTE／アウディ：A3 e-tron／ボルボ：XC90
全国急速充電数 6,469カ所

●2016年4月の時点で、急速充電器設置数は約6,500カ所まで増えました。2014年から始まったテスラ スーパーチャージャーの拡充も進み、2016年末時点で13カ所となりました。



<2016年 第3回> ①白馬～奥飛騨～乗鞍～高山の行程を3日でこなす初の試み。標高2,702mの乗鞍岳・畳平までの14.4kmを、隊列を組んだEVが一気に駆け上がった。自然保護のため、2003年から一般車両の乗り入れが制限されている乗鞍スカイラインだが、特別に走行が許可された。1台のリタイヤもなく、畳平で記念の集合写真を撮影。②全員参加の奥飛騨ミーティング。乗鞍の自然環境や乗鞍スカイライン走行時の注意点について、乗鞍自然観察指導員の上平尚さんからレクチャーを受けた。③ご当地ゆるキャラも応援。④飛騨・世界生活文化センターでEV・プラグインハイブリッド車試乗会を開催。試乗者は122組と大反響だった。
<2017年 第4回> ⑤ゴールのHakuba47ではEV・プラグインハイブリッド車試乗会やフォーラム、EVラリーミッションの表彰式なども行われた。⑥会場を白馬東急ホテルに移し、シンポジウム「EVの可能性を拓く」と懇親会を開催。ビュッフェ式のディナーパーティを満喫した。ゲストの松任谷正隆さんと館内代表によるスペシャルトークも。



第4回 2017年

参加台数 61台／参加人数 90名
 参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV／日産：リーフ、e-NV200／ホンダ：クラリティ／トヨタ：プリウスPHV、MIRAI／BMW：i3、i8、X5 xDrive40e、330e、530e、MINI Cooper S E Crossover／テスラ：モデルS、モデルX／フォルクスワーゲン：ゴルフGTE、パサートGTE／アウディ：A3 etron／ボルボ：XC90 T8、V90 T8
 全国急速充電数 6,945カ所

●2017年1月時点で、全国の急速充電器設置数は約7,000カ所に増加。整備が遅れていた東北自動車道などでもSAPAへの設置が進み、高速道路でのロングドライブの安心感が高まりました。

第5回 2018年

参加台数 47台／参加人数 81名
 参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV、ミニキャブMiEVトラック／日産：リーフ、e-NV200／ホンダ：クラリティPHEV／トヨタ：プリウスPHV／BMW：i3、330e、225xe、MINI Cooper S E Crossover／テスラ：モデルS、モデルX／フォルクスワーゲン：eゴルフ、ゴルフGTE、パサートGTE／ボルボ：XC60 T8、V90 T8／コンバートEV：EVスーパーセブン
 全国急速充電数 7,241カ所

●急速充電器設置数増加の勢いはやや弱まって、2018年5月時点で約7,200カ所。前年に日産リーフがフルモデルチェンジ。EVやPHEVの数が増えたことで、繁忙期の高速道路SAPAにおける充電待ちの課題が目立つようになりました。

第6回 2019年

参加台数 38台／参加人数 77名
 参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV／日産：リーフ、e-NV200／ホンダ：クラリティPHEV／トヨタ：プリウスPHV、MIRAI／BMW：i3、C evolution／テスラ：モデルS／フォルクスワーゲン：eゴルフ、ゴルフGTE、パサートGTE／ジャガー：I-PACE／コンバートEV：EVセドリック
 全国急速充電数 7,600カ所

●2019年5月にテスラ モデル3が日本発売、9月から納車が始まり、日産リーフ[e+]やメルセデス・ベンツEQCといった車種も加わり、日本のEV普及が新たなステージに突入しました。



<2018年 第5回>①ラリーのゴールを白馬東急ホテルに変更。正面玄関にゲートを設け恒例の記念撮影を行った。②EVチャレンジ! アペレージャリー「村男Ⅲ世カップ」を初開催。コマ地図(ロードマップ)に従って白馬村周辺を走り、通過時刻の正確さを競うセッションなどに挑戦するというもの。スタート&ゴールはHakuba47。③白馬東急ホテルで2度目となる懇親会ビュッフェパーティーを実施。懇親会の前には「災害時におけるEVの給電機能について考える」と題したシンポジウムを開催した。恒例の特別賞の表彰式やEV普及アンバサダー認定授与式も。④美しい山岳リゾートに溶け込むようにEVスーパーセブンがホテルの中庭に展示された。

<2019年 第6回>⑤2回目の開催となるアペレージャリー「村男Ⅲ世カップ」。ドライバーの運転感覚とナビゲーターのコマ地図を読み解く力が勝利には欠かせない。ちなみにアペレージャリーのゴールは松川河川公園。白馬三山の美しい景色を臨む隠れた名スポットでもある。⑥榎池高原のゴンドラで「雪の広場イェティ」へ。ランチを取りながら「村男Ⅲ世カップ」の成績発表と表彰式を行った。⑦白馬COOL CHOICE運動の一環として「親子で楽しむEV展示&試乗会」を、白馬グリーンスポーツの森駐車場で開催。

<2020年 第7回>⑧この年からゴール会場が白馬五竜エスカルプラザ前に変更された。すぐ隣の駐車場では、COOL CHOICE最新EV&プラグインハイブリッド車試乗会を開催。⑨日の落ちた白馬五竜グレンデに、200個のLEDキャンドルを並べてEVの普及とCO₂削減、新型コロナウイルス禍の終息を祈念した。

第7回 2020年

参加台数 33台 / 参加人数 55名
 参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV / 日産：リーフ、e-NV200 / ホンダ：Honda e、クラリティPHEV / トヨタ：RAV4 PHV / BMW：i3、X3 xDrive30e、330e / テスラ：モデルX / フォルクスワーゲン：ゴルフGTE / アウディ：e-tron、A3 e-tron / コンバートEV：EVジムニー
 全国急速充電数 7,700カ所

●2018年以降、日本国内の急速充電器設置台数増加のペースは低調に推移。一方で、ブジョーe-208やe-208、ホンダのHonda eなど、日本で買えるEVの車種がさらに増加。ことに高速道路SAPAの急速充電器複数台設置へのニーズが高まりました。

第8回 2021年

参加台数 66台 / 参加人数 85名
 参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV、ミニキャブMiEVトラック、エクリプスクロスPHEV / 日産：リーフ、e-NV200 / ホンダ：Honda e / トヨタ：プリウスPHV、MIRAI / BMW：i3、503e、MINI Cooper S E Crossover / テスラ：モデルS、モデルX、モデル3 / ポルシェ：タイカン / フォルクスワーゲン：ゴルフGTE / アウディ：e-tron、A3 e-tron / ブジョー：e-2008、e-208 / ジャガー：I-PACE / DS：DS3クロスバックE-TENSE / トヨタ車体：コムス / コンバートEV：EVハイエース
 全国急速充電数 7,700カ所

●テスラが独自急速充電インフラであるスーパーチャージャーの設置をペースアップ。2021年の1年間だけで16カ所(おおよそ1カ所に4基)に設置を進め、チャデモ急速充電インフラとの利便性の差が大きくなりました。

第9回 2022年

参加台数 79台 / 参加人数 250名
 参加車両 三菱：i-MiEV、MINI CAB MiEV、アウトランダーPHEV、ミニキャブMiEVトラック、ekクロスEV / 日産：リーフ、e-NV200、アリア、サクラ / ホンダ：Honda e / トヨタ：プリウスPHV、MIRAI / マツダ：MX-30 EV / BMW：i3、iX3、503e、電動バイク CE04 / テスラ：モデルS、モデルX、モデル3 / ヒョンデ：Ioniq5 / フォルクスワーゲン：ゴルフGTE / FIAT：500e / コンバートEV：EVハイエース、e-Bug (EVビートル)、Jaguar MkII E340
 全国急速充電数 7,800カ所
 ※白馬村急速充電数 4カ所、普通充電口数 57カ所、Tesla WC 4カ所

●6月に日産サクラ、三菱ekクロスEVという2車種の軽EVが発売。ヒョンデIONIQ 5や、欧州メーカー各社からも新たなEVの車種が続々と日本市場に投入されて、日本ではまさに「EV普及元年」とも言えるエポックな一年となりました。



1



2



3



4



5

<2021年 第8回>①COOL CHOICEフォーラムのテーマは「白馬のゼロカーボンを考える」。白馬村でさまざまな環境活動を行うキーパーソンが登場した。②白馬五竜ゲレンデ前のテラスにキャンピットを並べ、焚き火を楽しんだ。LEDキャンドルの温かな灯りも心地よい。③白馬五竜のCOOL CHOICE最新EV&PHEV試乗会会場に、給電コーナーを設置。EVやPHEVの電気を使い、来場者に淹れたてのコーヒーを振るまった。

<2022年 第9回>④第1回から続く恒例のEVパレードは、第7回から「EV気候マーチ」に名称を変更。60台が参加し、白馬村をパレードした。最後尾が見えない車列の長さに、あらためて驚かされる。⑤白馬五竜エスカルプラザのホールでランチ&スタンプラリーの表彰式などが行われた。そして第1回から第9回まで、1回も休むことなく参加した3人にパーフェクト賞が贈られた。

第10回 2023年（7月開催予定）

理想的なEV社会実現に向けてみんなで声を上げましょう

ジャパンEVラリーの10年間、日本の充電インフラは最初の数年で大きく拡充された後、長い停滞期を迎えていました。市販EVの車種も、2018年あたりまではそれほど増えず、日本で見かけるEVはほとんどがリーフかi-MiEVという状況が続いていました。でも、2020年以降は日本市場で発売されるEVの車種が急速に拡大。EVラリーが10回目となる2023年は、高速道路SAPAへの高出力器複数台設置の拡充が始まり、普通充電サービスを提供するベンチャー各社の活動が活発化して、日本のEV事情が大きく進展しはじめたメモリアルな一年になりそうです。

はたして、高速道路を中心とした経路充電（急速充電）インフラは、どこに、どのくらいの充電器があればEVオーナーにとって便利なのでしょうか。日本でもEV普及を進めていくためには、EVラリーに参加する方々をはじめ、日本国内のEVオーナーのみならず、EVオーナーにとって使いやすく、必要に応じて合理的なインフラ拡充を求めていくのが大切なことだと感じます。

次の10年、日本のEV環境はさらに大きく変貌することでしょう。よりクレーパーで望ましいEV社会を実現するために、さまざまなチャレンジを続けたいと思います。



浜松SAには、最大150kWの新型急速充電器を設置。さらにマルチプラグ器（最大90kW）6口器も併設。