

Annual Report

2024

Special Message

欧米の地盤沈下と日本の自動車

一般社団法人日本EVクラブ代表 舘内 端

EVをめぐるさまざまな動きがある中で、そうしたことなど吹き飛ばすような世界の変革が始まった。震源は米国大統領のトランプ氏である。さまざまな商品、製品、部品の関税を次から次へと高めたと思ったら、減額し、さらには元に戻したり…。いったい世界はどうなるのか。かくいう私も心配だ。

しかし、こと自動車に関しては変動の最後はEVに戻ると確信している。といっても大きく変わる世界の価値観の中で、果たしてそれに追従できるかという、次々と発表される新型EVのほとんどにその可能性が見いだせないのが心配である。

国産EVの登場と航続距離のマジック

さて、これまでは便利で廉価で遠くまで走るクルマが売れた。デザインもコーナリング性能もハンドルの中立付近の剛性感も、いまひとつマーケットを惹きつける魅力に欠けていた。そうした性能は「良くて当たり前」であったのかもしれない。

さらに環境対応性能(CO2、排ガス、騒音)やエネルギー効率(燃費)の性能となると、商品性は低く、購入動機にはならなかった。ましてやそれらの性能向上で価格が高くなったりするとまったく相手にされなかった。

まだそうした雰囲気が残っていた2010年に、本格的な国産軽EVの i-MiEVが発売された。それからすぐに同じく国産EVのリーフが発売された。一充電の航続距離が満足のいくものではなく、急速充電の設備は十分に整っていなかった。そして極めつけは価格の高さだった。不便で、高価で、遠くまで行けなかったが、環境対応はすべて満足できるものだったのだが…。

残念ではあったが、両車とも関係者が期待した台数は売れなかった。購入したのは、知的レベルが高く、生活にゆとりがあり、EVは町の中で使い、遠い所には所有するファーストカーで出かけられる人々であった。つまり、数少ない知的な富裕層のセカンドカーにとどまったのだった。

それではと多くのメーカーは、まず航続距離を500kmから800kmに伸ばし、さらに富裕層のファーストカーとして認められるようにボディデザインを高級車(風)にし、それを引き立たせるように塗装の回数をぐっと増やし、何層にも重ね、内装にはふんだんに革を使い、佇まいを高級にした。これならたとえEVでも600万円から800万円もする中級セダンとして売れるに違いないとでも考えたのだろうか。

しかし、これはEV普及の最大のネックだった価格の高さを粉飾したに過ぎないのではないだろうか。そうしたEVではなく、いつの時代でもずーと言われていることだが、次の時代を予感して示す〈感覚〉、〈価値観〉を、デザイン的にも機能

(価格)的にも表して、生活に溶け込むEVを、ユーザーは見せて欲しいのである。つまり、荒れに荒れている今日の次の時代を見据えたEVだ。

欧米の衰退とアジアの興隆

現在の世界の混乱の原因は、まず米国の衰退だ。そして衰退から復興する手段としての米国の鎖国化であり、それを強引に推し進める手法としての独裁だと考えられる。いや、トランプ氏の顔を見ていると順序は逆かもしれないが。

だからといって、これまでの米国に代わって世界を民主的に束ねる力はヨーロッパにはない。ヨーロッパもまた衰退しつつあるのだから。ただし、とりあえず民主的に衰退することを望んでいるようだ。

一方で、中国・アジアは産業立国に目覚め、その範を日本にとり、着々と非独裁国家(中国は?)として大成長のただ中にある。その象徴のひとつが自動車産業の勃興である。産業集約型の自動車産業の成長は、半導体も含めてその国の産業・経済を大きく育て上げていくからだ。

自動車とその産業が国を豊かにすることに最初に気づいたのが米国であった。広大にして豊かな国土と移民による膨大な人口に、その移民がヨーロッパから伝えた産業革命の技術と富の蓄積を使って、米国はまれにみる豊かなそして軍事的に最強の国家とし19世紀に、そして20世紀に世界に君臨したのだった。その大国が滅びていく。そのきっかけのひとつが自動車と(鉄と)その産業であり、滅びていくきっかけとなったのが性能やデザインはともかく壊れにくく、燃費に優れ、そして低価格の日本の自動車と、それを作り出した日本の自動車産業であった。

米国の自動車産業を脅かした日本が、今度は中国に脅かされつつある。しかも開発と生産に莫大な費用と時間がかかるエンジン車ではなく、ほとんどの国で開発も生産も廉価な費用で可能なEVへ転換しての話だ。

そして、かつての日本の自動車が米国をそうしたように、中国製のEVが日本のあちこちの道を走り回るのはそれほど遠い先のことではない。だが、関税を高くしてこれを防ぐことはできない。自由貿易を廃止するようでは、現在のトランプ・アメリカそのものになってしまうからだ。

米国は関税を高くして海外からの物資の流入を防ごうとしている。これは保護主義として叩かれるのだが、現状が変わらなければ米国以外の国、地域も保護主義となり、世界経済の発展は止まるところか、場合によっては壊滅である。

日本の自動車の行く末

ところで日本は貿易立国である。中でも自動車の輸出は生命線だ。そして世界は大きくEVに舵を切っている。EVの開発に遅れた日本はトランプの関税戦略に翻弄されながら、急遽、多種のEVを開発、販売しなければならない。地盤沈下の激しい米国の自動車生産の中心地であるデトロイトの二の舞は避けなければならない。

ちなみに、デトロイトは1908年からT型フォード等の工業製品の生産を始め、拡大に次ぐ拡大を遂げ、2013年に財政破綻した。

世界の、そして日本の自動車とその産業はいかなる変貌を遂げるのか。果たして生き残れるメーカーは何社だろうか。さらには原動機と電池はいかなるシステムでいかなる技術で、どのように変貌を遂げなければならないのだろうか？

いずれにしても、それらは気候変動をストップできるシステムでなくてはならない。現在の自動車とシステムから、そのようなシステムと自動車に変化させるために必要なことは、まず日本も世界もEVの普及率をもっともっと上げることだ。

「ジャパンEVラリー」「ERK on ICE」「日本EVフェスティバル」の三大恒例を今年も開催。

中でもEVラリーには、国内外メーカーのさまざまなEVが数多く集まり、

参加したEVオーナーのみなさんにとって楽しい交流の場となりました。

また、子供たちにモノ作りの楽しさを伝える「電気カート組立教室」を開催しました。（※文中敬称略）

第11回 ジャパンEVラリー白馬2024

日時 2024年7月27日(土)～7月28日(日)

会場 長野県白馬村(エイブル白馬五竜)

後援 環境省、経済産業省、白馬村、白馬村観光局

協賛 株式会社e-Mobility Power、Terra Charge株式会社、
ニチコン株式会社、日産自動車株式会社、
ビーワイディージャパン株式会社、本田技研工業株式会社、
三菱自動車工業株式会社



「ジャパンEVラリー白馬」は11年目を迎えました。

今回は、16メーカー38車種100台の多彩なEV、PHEV、そしてコンバートEVが集まりました。

会場の白馬五竜駐車場を「EVオーナーズ・コミュニケーションエリア」として開放、EV試乗会やメーカー出展ブースも設け、思い思いに交流していただきました。

会場の白馬村は、「白馬ゼロカーボンビジョン」を掲げ、積極的に活動を展開しています。村内には急速充電器はもちろん、90基以上の普通充電器が宿やレストラン等に設置されていて、EVで訪れるのに最適なまさに「EVリゾート」といえます。豊かな自然を有し、脱炭素に取り組む白馬村を知り、その魅力を発信できる「スペシャルミッション」にも挑戦してもらいました。

今回の最新EV&PHEV試乗会は、試乗コースを約20kmに延長、試乗時間をたっぷり30分とって、白馬の自然の中をドライブしてもらいました。今回、試乗者がもっとも感動したEVを(試乗車の中から)選ぶ「Top of the EV in HAKUBA」を実施、EVの魅力を充分体験できる試乗会にしました。

また、昨年に続き、充電インフラについて自由にディスカッションする「EVミーティング」も実施、活発な意見交換を行いました。

■ EVラリー参加車両：101台(16メーカー、38車種)

三菱：i-MiEV、ekクロスEV、ミニキャブMiEV、MiEVトラック、アウトランダーPHEV、エクスプスPHEV／日産：アリア、サクラ、リーフ、e-NV200／



ホンダ：Honda e、FIT EV、CR-V e:FCEV／マツダ：MX-30 ROTARY EV／スバル：ソルテラ／トヨタ：bZ4X、プリウスPHEV、MIRAI、ハイエースEVコンバージョン／レクサス：RZ450E／BMW：i4 M50、ix3、MINI EV／BYD：ATTO3、DOLPHIN、SEAL／FIAT：500e／テスラ：モデル3、モデルY、モデルS／ヒョンデ：アイオニック5、KONA／プジョー：e208、308PHEV／ボルボ：V90T8 Recharge plug-in hybrid／メルセデスベンツ：EQE、EQS／ランドローバー：レンジローバーSV PHEV

参加人数：250名

■ ミッションラリー(7/27～7/28)

土、日2日間をかけて、定められた5つミッションをクリアしてもらいました。

ミッションは、白馬村での宿泊、充電器の利用、飲食店の利用、観光名所の来訪など、自然豊かでゼロカーボンを目指す白馬村をより深く知り、体験する内容としました。

ミッション①充電施設のある宿に泊まる、ミッション②白馬村のお土産を買う、もしくは白馬村で食事をする、ミッション③最新EV&PHEV試乗会に参加する、ミッション④パレードに参加する、ミッション⑤ラリーの写真をSNSにアップし、EVの楽しさをアピールする。

■ EVオーナーズ・コミュニケーションエリア

会場の五竜駐車場をEVオーナー同士のコミュニケーションの場として開放し、気軽に自由に交流してもらいました。また、オーナー自身の活動を紹介するブースも設けました。100台近い参加車両が並んだ会場は壮観でした。

● EVオーナー展示：EVごはん、中村さつき、オズモーターズ古川

■ 最新EV・PHEV試乗会

「Top of the EV in HAKUBA」選出試乗会(7/27)

国内外メーカーの最新EV・PHEVを集めた試乗会。今回は試乗会の内容を刷新して、試乗者がもっとも感動したEVを(試乗車の中から)選ぶ、「Top of the EV in HAKUBA」選出試乗会としました。

試乗者に採点していただき、その平均点(25点満点)がもっとも高得点のEV、PHEVを表彰しました。今回は試乗時間を約30分に延長。じっくり試乗



していただき、試乗したEVの採点とともに試乗記を書いていただき、優れた試乗記を書いた方も表彰しました。

白馬の自然の中を走る試乗コースは、アップダウンやカーブが適度であり、EVやPHEVの魅力や楽しさを実感いただくことができます。また、EV経験豊富なインストラクター（モータージャーナリスト）がEVの特徴や走り方のコツを伝授するeドライブレッスン付きとしました。

- ・試乗車：日産 アリア・サクラ・リーフ、三菱 eKクロスEV・アウトランダーPHEV、BYD SEAL・DOLPHIN・ATTO3
- ・インストラクター（ジャーナリスト）：片岡英明、斎藤 聡、竹岡 圭、御堀直嗣、石井昌道
- ・試乗枠：69枠（稼働率100%）
- ・Top of the EV in HAKUBA：BYD SEAL (22.36点)
- ・最優秀試乗記：河口明世（試乗車：BYDドルフィン、参加車両：ハイエースBEV（コンパートEV）

■ 出展ブース（7/27、7/28）

協賛メーカーの出展ブースを設けました。自動車メーカー、充電器メーカー等EV関連企業の展示を行い、各ブースの紹介を兼ね、出展各社にインタビューしました。

出展：ホンダ：CRV e:FCEV、外部給電器Power Exporter9000／三菱自動車／テラチャージ：普通充電器6kW／ニチコン：パワームーバー、エクリプスクロスPHEV（ニチコンカフェ）

■ EVパレード（7/28）

EVラリー参加車両による『EVパレード』を行いました。パレードには過去最高の70台が参加しました。

白馬五竜を出発し、白馬駅、八方を経由して白馬五竜に戻るルートで、白馬の自然を楽しみながらパレードを行いました。



■ EVミーティング「充電インフラについて考える」（7/28）

EVミーティング「充電インフラの進化と期待」を開催しました。

白馬村のように、都市部から距離があるリゾート地にとって、充電インフラは重要です。ミーティングでは、EVオーナーや宿泊施設オーナー、ジャーナリスト、充電器事業者、EV専門WEBサイト運営者などをまじえ、さまざまな観点からEVユーザーが望む充電インフラのあり方を考えました。また、今回は



白馬村での環境省「EV充電社会実証プロジェクト」の実施に伴い、事業を手がける（株）電力シェアリング代表者が「昼充電のメリット」の説明を行い、実証事業への参加を呼びかけました。

日本EVクラブのスタッフであり、EVsmartブログの寄本編集長と、白馬EVクラブの渡辺氏に進行をお願いしました。

■ EV白馬ナイト（7/27）・ランチ&表彰式（7/28）

参加のみなさんの交流の場として、参加自由、入退場自由の懇親会「EV白馬ナイト」を開催しました。

翌日は、ランチとともに、各賞の表彰式を行いました。

白馬村長賞（一番遠くから来た人）：金子真也（岩手県紫波町からアリアで参加）

白馬村観光局賞（SNSに「#EVラリー白馬」をつけて投稿してもらった中で最も優れたもの）：楠本泰平（ハンドルネーム：minoru_ri）

パーフェクト賞（11回連続で参加した人（皆勤賞））：湊ふみ代（リーフ）、中村さつき（サクラ）

白馬EVクラブ賞：高橋利英（倉敷市からekクロスEVで充電を10回行いながら参加したことをたたえて）

Top of the EV in Hakuba：BYD SEAL

最優秀試乗記：河口明世（試乗車：BYDドルフィン、参加車両：ハイエースBEV（コンパートEV）

スタンプラリー上位入賞者15名



第5回 SDGs ERK on ICE 氷上電気カート競技会

日時 2024年9月23日(月・祝)

場所 新横浜スケートセンター

後援 国土交通省、経済産業省、横浜市にぎわいスポーツ文化局



「SDGs ERK on ICE」は、SDGs対応の新しいEVモータースポーツです。モータースポーツとは無縁のアイススケートリンクの中を、電気レーシングカート(ERK)が音もCO2も出さずに走ります。世界でも唯一無比の、このクリーン&サイレントなモータースポーツを通じて、今までにないクルマの楽しさを体験する機会を提供すると同時に、EVの魅力を伝え、EVの普及を促進し、CO2削減と気候変動を防止します。

参加者の運転テクニックやレース経験に応じて、3つのクラスを設けました。技量や経験によって参加クラスを選べるため、安全で楽しく、小学生から高齢者まで老若男女が気軽に参加できるモータースポーツとして、氷上のレースの存在が人々の間に徐々に広まっている印象を受けました。

また、今回はレース終了後に「ERK試乗会」を特別開催。競技参加者および観戦者の中から抽選で10名の方に試乗をしてもらい、氷上の走行を楽しんでもらいました。



■ 競技内容・レースレポート

1周100mの楕円のコースを、スパイクタイヤを履いたERKで競技を行います。参加者の運転テクニックやレース経験に応じて、「ビギナー」「エキスパート」のクラスを設け、さらに今回はERKオーナーのチームによる「オーナーズ」のクラスを設けました。

●ビギナークラスは、カート未経験者や自信のない方が対象。4台のERKに分乗し、2台ずつに分かれて、コースの手前側とその反対側に設けたスターティンググリッドからそれぞれが同時にスタートするパシュートスタートを採用しました。先導車についてコースを1周、その後2周して勝敗を決定しました。

今回が3度目の挑戦となる男性(60歳)は、レース前に「今年こそ3度目の正直で、スピンせずに勝ちます」と張り切っていましたが、昨年と同様、コーナーでスピン、競技の難しさを実感していました。初参加の女性(37歳)は、「とても楽しかったです。思い切って参加して良かった」と話していました。高度なテクニックや経験がないからこそ、一生懸命に走り素直にレースを楽しめるのかもしれません。



●エキスパートクラスは、カートレース出場経験者または走行経験者が対象。

4台のERKに分乗し、フォーメーションラップ後一斉にスタートし、3周して勝敗を決定しました。抜きつ抜かれつするうちにコースアウトをする人もいたなど、コースを攻める積極的な走りで見客を楽しませていました。今回、EVオーナーやEVレースに参加している方々の参加がありました。氷上のERKレースは初めての方ばかりでしたが、仲間の大きな声援を味方に、スピード感あふれるレースを展開、全員が一体となって実楽しそうでした。

昨年マスタークラスで優勝した男性(31歳)は、出場した最終レースで、ERKレース経験者が居並ぶ中、ドリフトしながら綺麗にコーナーを抜け1位でゴール。その瞬間、リンクサイドからは拍手が沸き起こりました。

今年3度目の挑戦となった中学1年生は、念願叶い見事1位に。ちなみに、最年少は10歳の小学生。一方、大会最年長は78歳の男性で、昨年に続き参加し、レースキャリア26年のベテランらしいドライビングで3位に入賞、「ERKは楽しいですね」と語りました。

●オーナーズクラスは、「ERK on ICE」の競技車両として、ご自身のERKを提供するERKオーナーのチームによるクラスです。6チームが参加し(1チーム欠場)。年間を通じてさまざまなレースに出場しているだけあり、いずれも高いスキルと経験を持っていたのが印象的です。

レースは6台のERKが一斉に競い合う2レース制を採用し、ドライバーを交代します。第1レースと第2レースの獲得ポイントの合計で優勝が決まります。6台一斉スタートは初めての試みでしたが、バトルを繰り広げたり、車体を滑らせコーナーでスリリングな攻防戦を見せる様子に、観客もチーム関係者も熱い声援を送っていました。

見事優勝したのは、第1レース、第2レースともに1位でゴールした『Team Pn LAB』でした。第2ドライバーを務めた女性は、現役の歯科医師であり、女性ドライバー限定のkyojo cup(キョージョカップ)に出場しています。優勝インタビューで、第1ドライバーの男性は、「ERKを氷上で上手く走らせるには、実はかなりテクニックが必要です。子供からお年寄りまで誰でも乗れるのもポイントだし、速く安全に車を走らせるにはどうしたらいいか学べるいい機会だと思います」。第2ドライバーの女性は、「初めてのレースでしたが、本当に楽しかったです。環境にやさしくクリーンで静かなレースなので女性向きだと思います。また参加させていただきたいです」と語っていました。

これは、参加者みなさんの感想を反映している意見とも言えそうです。中には「自分でERKを作ってレースに出てみたい」という人もいました。「ERK on ICE」がERKレースファンの底上げにも貢献できるのではないかと思います。



■ リザルト(結果)

ビギナークラス優勝：二瓶栄次、清水優、岡部智仁、小池豊和、大場恭弘、中島彰、木村啓人

エキスパートクラス優勝：寺田大、山本幸宏、木村順、木村啓人、大矢卓、大塚薫、田中利緒

オーナーズクラス優勝：Team Pn LAB(三井優介/及川紗利亜)

※スポーツ振興くじ助成金を受けて開催しました。



第30回 日本EVフェスティバル

日時 2024年11月23日(土) 10:00~16:00(天候:晴れ)
 場所 東京国際交流館プラザ平成および、
 シンボルプロムナード公園(東京国際交流館前)
 主催 一般社団法人日本EVクラブ
 後援 環境省、国土交通省、経済産業省、東京都
 協賛 オムロン ソーシャルソリューションズ株式会社、
 ダイハツ工業株式会社、日産自動車株式会社、
 一般社団法人日本自動車連盟、
 ビー・エム・ダブリュー株式会社、BYD Auto Japan株式会社、
 フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社、
 本田技研工業株式会社、三菱自動車工業株式会社、
 横浜ゴム株式会社
 テーマ 「みんなでCO2削減」



<EVシンポジウム>

EVシフトに関して、ネガティブな情報とポジティブな情報が錯綜しています。2025年を間近に控え、EVは今後どうなるのかを会場のみなさんと一緒に考えるシンポジウムを開催しました。

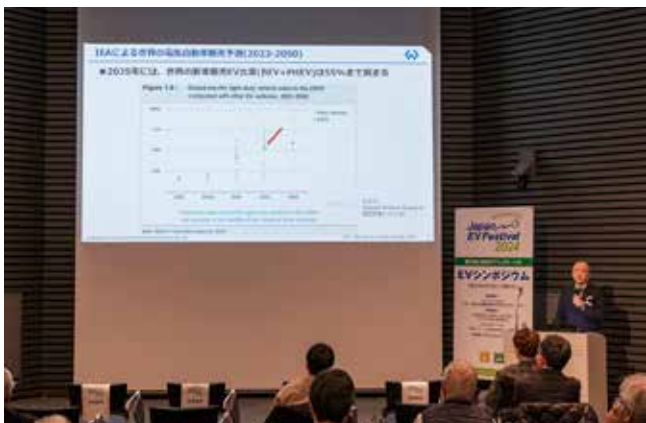
基調講演は、三菱自動車「i-MiEV」の開発責任者だった和田憲一郎氏を講師に迎え、EVシフトの行方と自動車産業に求められる考え方についてお話いただきました。続いて館内代表による、EVシフトのさらに先「ポストEV」をテーマにした講演を行いました。

また、毎回好評をいただいているメーカーやモビリティ関連企業からのプレゼンテーションに加え、日本EVクラブ有志による大討論会を開催。会場のみなさんも発言し、大いに盛り上がりしました。

●基調講演

①「EVシフトの行方〜いま、日本の自動車産業は何をを考えておくべきか〜」

講師：(株)日本電動化研究所 代表取締役 和田憲一郎
 昨今、EVの販売が鈍化し、ハイブリッド車が爆発的に伸びているとの報道によく接するが、国際エネルギー機関(IEA)の資料によると、昨年のハイブ



リッド車の販売台数(420万台)より、BEVとPHEVの合計(1,420万台)が上回っていること。また、IEAが2035年には全ての新車販売のうち、BEV+PHEVの比率が55%に上ると公表したことを解説し、世界全体のEVシフトの流れが進んでいることを紹介。その中で日本は完全に周回遅れの状態にあること、日本のメーカーは、すぐに性能とコストの両面で優れたBEVとPHEVの開発・販売しないと生き残れないと提言いただきました。

②「EVは何をどう変えてしまうのか。ポストEVの行方を考える」

講師：一般社団法人日本EVクラブ 代表理事 館内 端
 化石燃料による移動の進化・発展・拡大はCO2を増大させたこと、CO2を出す(移動)文明・文化は許されないこと、産直・生協型国民EVが求められることなど、ポスト自動車について提言しました。

●プレゼンテーション「自動車メーカー、EV関連企業の電動モビリティ戦略」
 ・BYD Auto Japan(株) 三上龍哉「BYDの日本市場ラインナップと採用されているテクノロジーおよび日本での活動」

・オムロン ソーシャルソリューションズ(株) 井浦慎一郎「オムロンのV2H『マルチV2Xシステム』」

・ユアスタンド(株) 川口哲史「家庭でのEV充電を、よりスマートに お昼に充電すると 昼ワッ得到に!」

BYD Auto Japan(株)からは、日本市場に導入したEVの紹介のみに限らず、地球の温度を1℃下げようというミッションを紹介。

オムロン ソーシャルソリューションズ(株)からは、オムロンエネルギー事業の歴史と2023年から導入を開始したV2Xについて紹介。

ユアスタンド(株)からは、法人向けEV充電管理システム「Yourstand for Business」の紹介、EV充電器「wallboxパルサープラス」導入と昼の電気代が安い時間帯に充電すると得する料金プランの紹介がありました。

●大討論会「『EV』私ならこうする!」

ファシリテーター：寄本好則、鳥塚俊洋(日本EVクラブスタッフ)

さまざまなメーカーEVが登場するなか、バッテリー大容量化による「高級化」など、市販EVは「脱炭素社会実現」という意義から乖離しつつあるように感じます。これからの社会やライフスタイルを変革するのはどんなEVなのか、どうすればEVは普及するのか、来場者から1人30秒で意見をいただき、議論しました。

<最新EV&PHEV試乗会>

国内外自動車メーカーの最新EV&PHEVの展示および試乗会を行いました。

試乗会は、モータージャーナリストが車両の解説や、エコドライブを教えるe-ドライブレッスンを実施。また、午前と午後の最終回のみ、車種限定で充電体験付きの試乗会としました。EVビギナーからは、初めて充電を体験でき参考になったと好評をいただきました。

試乗者：92枠(160名)、稼働率は90%。

【試乗車(10車種)】※順不同

日産：サクラ・アリア／BYD：DOLPHIN・ATTO3・SEAL／VW：ID.4／
 ホンダ：N-VAN e／三菱：アウトランダーPHEV／MINI：COOPER SE・COUNTRYMAN SE ALL4

・試乗会参加ジャーナリスト(e-ドライブレッスンインストラクター)：石井昌道、片岡英明、斎藤 聡、まるも亜希子、御堀直嗣、諸星陽一



<EV関連展示> ※順不同

国内外自動車メーカーの最新EV&PHEV展示のほか、EV関連メーカーの展示を行いました。

EV関連メーカーでは、オムロン ソーシャルソリューションズが初出展。V2Xシステムの展示とともに、血圧計の計測や電気ストーブなどの電化製品を動かす実演をしました。屋内展示では、ユアスタンドが、充電器の展示とともに、EV充電サービスを紹介・展示。各メーカーのカatalog等の配布も行いました。また、行政や全国自治体の脱炭素の取り組みも紹介しました。

【EV関連メーカー展示】

オムロン：V2H（マルチV2Xシステム）／ユアスタンド：法人向けEV充電管理システム「Yourstand for Business」、EV充電器「wallboxパルサープラス」／三菱自動車：カatalog配布／BMW（MINI）：カatalog配布

【自治体からの出展】

東京都、長野県白馬村



<EV技術発表展示>（1Fシンボルプラザナード公園）

日本EVクラブ会員による手作りEVを紹介。今年は外国人来場者も目立ち、来場者は、メーカー製のEVとはひと味違った手作りEVを珍しそうに見学していました。ERK（電気レーシングカート）や、EVで南極探検を目指すグループ『ZEVEX』の「EVジムニー」や、栃木県立鹿沼高校サイエンス部の立ち乗り丸形掃除機「乗れルンバ」など、創意と工夫に富んだオリジナルEVが人気でした。

【出展者】※順不同

日本EVクラブ：EVサイド・バイ・サイド／4WD電気自動車冒険チーム「ZEVEX～ゼベックス～」：EVジムニー「SJ2001」号／拓殖大学<日本EVクラブ製作>：EVスーパーセブン／栃木県立鹿沼高等学校サイエンス部：KPCEV-12「乗れルンバ」／WOODS Engineering：WE the ERK／Team Mission Possible：ZE0／チームパレット：EXTRACTION L1／ラフォーレ環境研究所：LF1



<ミニトークショー>

モータージャーナリストのまるも亜希子さんと、御堀直嗣副代表による「ジャーナリストのちょっと立ち話」と題したミニトークショーを行いました。気軽に立ち寄り、楽しそうに耳を傾ける来場者の姿が目立ちました。

1回目「メーカーEV最新情報」／2回目「EV技術発表展示<手作りEV>解説」

<Kids 電気レーシングカート組立教室>

電気レーシングカートを組み立て、電気自動車の仕組みを学ぶ教室を実施しました。親子や姉妹で参加し、ボルトやナットなど実際のパーツに触れて、興味深そうにみんなで協力しながら電気カートの組み立てを体験しました。

<クイズラリー>

会場を巡り、質問に回答するクイズラリーを実施。全問正解した参加者には、協賛・出展各社から提供いただいた賞品を差し上げました。

日本EVクラブ会報 vol.27 (Annual Report 2023) 発行

2024年6月28日発行

日本EVクラブ設立30周年特集として「EVとモータースポーツ」をテーマに、EVモータースポーツの30年を振り返りながら、今後の展開を考察しました。

自動車と地球温暖化の関係を学ぶ 電気カート組立教室

2024年3月10日(日)／東京国際交流館(東京お台場)

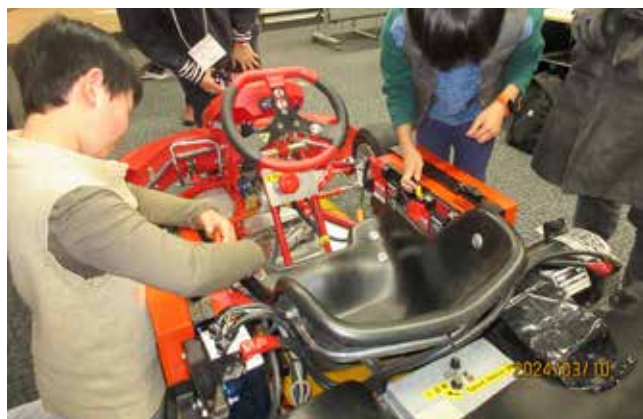


自動車と地球温暖化の関係を学ぶ講義と、電気カートを組み立てて、EVの仕組みを学ぶ組立体験教室を実施。小学4年生から中学2年生までが親子で参加しました。

カートの組み立てでは、タイヤの空気圧を調整し取り付けなどを体験、実際にボルトや工具に触れてモノ作りを体験してもらいました。配線ケーブル作り(端子付け)やモーターの出力調整を行うプログラミングも体験。自分たちで作った配線ケーブルをバッテリーに接続し、モーターを回転させた時はみな感動していました。親子で乾電池とクリップとエナメル線を使ってクリップモーター作りにも挑戦し、モーターの原理を学びました。

EVと地球温暖化について楽しく学び、モノ作りも体験できる教室として、好評を得ました。

※子どもゆめ基金助成事業



Annual Report 2024
日本EVクラブ会報 vol.28
2025年6月30日発行

一般社団法人 日本EVクラブ
〒156-0043 東京都世田谷区松原1-20-21-A
TEL 03-5376-8446 FAX 03-5376-5310
<http://www.jevc.gr.jp> E-mail info2@jevc.gr.jp

※「Annual Report 2024」は、WEB版もあります。
「Branch Reports」
「General Member's Reports」は、
WEBに掲載されています。

