



伊豆の国市EVフェス実施報告

(2018.9.30~10.8)

NPO法人環境ベテランズファーム
近未来モビリティ研究会

深井・神宮

2018.11.16



1. 最新EV展示会 (2018.9.30)

- 台風24号が近づきつつあり、お天気が心配されましたが、奇跡的に時折日差しも覗いて、まずまずのお天気でした。
- 事前に伊豆日日新聞の一面で取り上げていただいたので、「台風が来ているけど、新聞見て見に来ました」という方に全部で30名ほどご来場いただきました。

お天気なんとか大丈夫でした



手前から

1. グリーンロービリティ
2. 新型日産リーフ
3. 三菱MIEVトラック
4. テンプラ燃料、ソーラー発電のやま電号



私はゴルフ場のキャディ
やってたからゴルフカート
は詳しいよ!!



グリーンロービリティ
に乗ると
誰でも笑顔です



2. 葦山周遊観光試乗 (2018.10.1~10.8)

約30名の方に観光試乗を
楽しんでいただきました。



反射炉



江川邸



葦山駅(発着)



蛭が島公園



思索の道

3. グリーン・スロー・モビリティ

しっかりした防水シートが付いているので、雨でもほとんど濡れずに走れます



世界遺産蘆山反射炉との2ショット



世界遺産富士山との2ショット



ヘッドランプもしっかりしており
夜間走行も問題なし



4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(車両)

- 最高速度が20km/hに制限されているため、遅すぎて不便ではないか、との懸念があったが、周遊観光にはちょうど良いという意見が大半であった

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

A1、時速20キロというスピードをどう感じられましたか？

1	狭い路地、あぜ道、人ごみの多い中で使うにはちょうど良い速度。道が開けた時もさほどかったるさを感じない	70代	○
2	ゆっくりと周りの景色を楽しみながら走るには良い速度。幅の狭い道路では速すぎる感じがする。	70代	○
3	細い道を中心に走るのなら問題ないスピード。	60代	○
4	適当。遅いとイラつき、早いと無防備なので怖く感じると思う。	60代	○
5	試乗した韮山駅周辺と反射炉、江川邸の周辺では遅いとの感覚はなく、適当なスピード。	70代	○
6	畑の間や森の中では20でも早すぎる感じがした。	70代	○
7	あの車の想定した使用場面では20km/hで十分だし、速度に対し安全・安心感がある。	70代	○
8	富士を見ながら田圃道をとろとろ走るのも風情があってよい。先を急がない観光として問題ないかな	70代	○
9	道端を歩く小中学生と笑顔で手を振りあえるスピードと感じました。	70代	○
10	自転車のお年寄りを追い抜く際も、あまり驚かせずに走る速度と	70代	○
11	適当です。途中の山道でのカーブも怖さがなく、いい速さではないでしょうか。	70代	○
12	細い道で一般自動車に合わないような経路設定でもあり、十分スピード感があつた。	60代	○
13	狭い道を走っていると、20km/hで十分。風も当たり心地よい。ただし一旦 太い道にでると遅いというより不安を感じる事があ	60代	○
14	グリーン・スロー・モビリティの名前通りのスピードで、想像通りに適当なスピードでした。	70代	○
15	思った通りです。道幅とマッチしているというか雰囲気合ったスピードです。	60代	○
16	オープンな車でしたが、怖さはなかったです。また、風が心地よく、気持ちよかったです。	30代	○
17	風景がいつもと違って見えた。普段見えないものまで感心を持って見る事が出来、程良いスピードであった。	40代	○
18	使い方にもよるが、観光目的で自然や風景などを楽しんでいただくには、充分なスピードと思う。	50代	○
19	・数字でイメージするほど遅いとは感じなかった。・6月のシンポジウムで「周囲(歩行者等との交流)」について触れられていたが、そのような用途を想定するならば、むしろ速いくらいかと思う。	20代	○
20	オープンなので思ったよりは速かったです。田舎の観光地をゆっくり周遊するにはちょうどよいと思います。	40代	○
21	ゆっくり	30代	△
22	ゆっくり街並みを見ながら動けてちょうどいい。あれ以上速いとドアや窓ガラスが欲しくなる。	40代	○
23	思ったより速かった	30代	○
24	速さは、もっとじれったいほど遅いかと思っていたら快適でした。細い路地にはちょうどよい速度。		○
25	思ったより速い	40代	○
26	開放感があるので20キロでも遅すぎず且つ速すぎず安心感アリ、交通量の少ない田舎にはピッタリの速度。一般車も追い越しやすい速度、30キロだと抜かすのが難しくなる。	50代	○

4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(車両)

- 乗り心地はやや硬く、低速であっても高齢者等を考慮すると改善が望ましい、との声が多かった

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

A2. 乗り心地はいかがでしたか？

1	少々固すぎてお世辞にも良いとは言えない。バネー、ショック、シートの改善でもう少し良くしたい。	70代	×
2	本格的に活用するには相応しいデザインを与えることと乗り心地を良くすることが必要と思う	70代	×
3	思ったより操舵力が重いので、パワステに慣れた高齢者には運転は難しい。パワステがほしい。	70代	×
4	ゴルフカートと思えば良いが、ゆっくり観光するにはもう少し良くしたい。	70代	×
5	タイヤが小さく、硬いので、路面の凸凹を拾い、良くない。	60代	×
6	満足。	60代	○
7	乗り心地がいいとはいいいがたいが、この程度で十分だと思います。	70代	△
8	農道や林道を走る場合、路面が悪いところが多くあり、そこを通過する時の突き上げる様な振動は内臓に直接響き大変つらいものがある。もう少しサスペンションにダンパー効果が欲しい	70代	×
9	ゴルフカート乗車経験のある人間には許容できるが、多少の路面凹凸でガタガタしてしまうので、もう少し振動吸収してもらいたい	70代	×
10	多少の突き上げは感じました。サスペンションでカバーするか、道路を整備するか？	70代	×
11	地面の凸凹を拾うのでお尻にはあまり心地よくない。80代以上はもう少し優しさが必要。	60代	×
12	振動よりも段差の乗り上げ、乗り下げとも音が大きく、人によっては不安感を覚えないか？振動もフラットな道であれば申し分無い。	60代	○
13	私個人としてはこれでいいと思いました。ただ、腰の痛いお年寄りのためにはもう少しサスペンションの工夫がほしいです。	70代	△
14	車でいえば固いシート。短距離を想定すれば乗り心地など問題でないと思います。	60代	△
15	風が心地よかったです。段差の衝撃は比較的感じました。	30代	△
16	ドアがなくても怖くなく、風を感じて気持ち良かった。	40代	○
17	静かだと思います。	50代	○
18	・開放感があり、景色が見やすい点が良かった。・車輪が小さいためか、路面の状態がダイレクトに乗り心地に影響すると感じた。	20代	△
19	良好でした。	40代	○
20	乗り心地良かったです。	50代	○
21	良かったです	30代	△
22	悪くない	40代	○
23	静かで安定していた。	30代	○
24	天気次第とは思いますが、快適でした。		○
25	良かった	40代	○
26	ゴツゴツ感を抑えたい。揺れるので揺れた時の為に助手席に掴まる場所が欲しい。	50代	○

4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(車両)

- オープンエアの快適さを評価する声が多く聞かれた
- 手荷物置場、安全の為にドアが欲しいなどの改善要望が聞かれた

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

A3、その他お気づきの点がございましたら

1	観光地だけでなく、路地裏やあぜ道でも外の空気が感じられて、自分で歩いているのに近い感じが楽しめる	70代	○
2	オープンエア—の感覚が良い。周りの人に自然に手を振りたくなる。	70代	○
3	公道走行ならばもう少し安全対策(シートベルト、腰までの簡易ドアなど)が必要。	60代	△
4	脱落防止のチェーンが意外とつけづらかった、簡単にロックができる防止柵がほしい。	70代	△
5	観光の間に荷物を置いて於ける、鍵付きのスペースがほしい。カップホルダーもほしかった	70代	△
6	大きな道でダンプトラックやバスなどの大型車とすれ違う時には圧迫感と恐怖感があるのでなるべく大きな道は走りたくない感じ	70代	△
7	たまたま晴れて暑い日でしたが、窓のない開放式なのでたいへん気持ちよかった。ただ、雨の時は、閉塞感がありそうであまり乗りたくはないですね。	70代	○
8	後席の扉を作った方が良いのではないかと。チェーンだと子供が落ちたり床に置いた荷物が落ちてしまう不安があります。	70代	△
9	顧客数は少ないかもしれませんが、子供連れへの対応を考えた方が良いでしょう。	70代	△
10	オープンカーなので、天候への対応をどうするのでしょうか。コストを考えたらガッチリとしたドアなどはもったいない。冬などは使えないでしょう。路面凍結は怖い。	70代	△
11	意外と登坂力もあり行動範囲はもっと広くてもいいと思う。	60代	○
12	手小荷物を置くスペースがほしいと思いました。	70代	△
13	車が外で走る最低限の装備でしょう。用途を考えると1. 雨の日は駄目 2. 長距離はきつい 3. 安全装置・・・20キロの時速にこんなものは不要でしょう。	60代	△
14	交通量が少ないところは良いが多量なところでは使用が難しいのではと思った。	40代	△
15	海外観光で電動バスに乗った ことがあります。環境にも優しく静かで周りの人たちとも普通に会話でき、周囲の音が聞こえてとてもいい移動手段だと感じました。	50代	○
16	・想像していた以上に小回り、坂道の走行性能に優れているという印象だった。 ・運転についても操作自体は難しくなく、ゆくゆくは個人で使用可能と思った。	20代	○
17	長距離の移動となるともう少しスピードが欲しくなるかもしれませんが、観光用として十分だと思います。 内装・外装次第でもっとワクワク感を生み出せると思います。	40代	○
18	韮山駅から反射炉の周遊に導入して欲しいですね。沼津がバスを試験的に走らせているように	50代	○
19	普通免許でいいんですか？お金をとってお客さんをのせる場合の免許の区分は？	40代	○
20	雨でも乗れるのが良かった。	30代	○
21	反射炉の駐車場で見物人が集まっていたから、みなさん興味はあるよね。長岡駅からの周遊も考えていますか。収益が出る方策を考えたいですね。		○
22	暑い日や寒い日が大変だと思う	40代	○
23	雨でも(開放感が削がれるが)走行に支障は無い。モーター音など雑音はもう少し抑えたい。	50代	○

4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(車両)

- 個人購入を想定した場合の価格イメージは¥20万～¥200万と幅広く、的が絞れていなかった
- 個人所有よりもカーシェアリングや法人ユースに向けて入るとの声も聞かれた

A4、いずれ個人所有すると仮定して妥当な車両価格は

1	2nd Carとして¥50万以下	70代
2	¥50万	70代
3	¥50万以下か	60代
4	¥30万	60代
5	軽自動車のトラックより安い60万円	70代
6	25万円くらいか？	70代
7	個人所有では購入しない Car-Sheaでなら使う可能性大きい	70代
8	20万円ほど	70代
9	80万円かな	60代
10	60万円～80万円。	70代
11	個人所有よりシェアリングで町内会などが導入したほうが良いと思う。目的が明白な使途で使われる。	60代
12	150万円	30代
13	200万円	40台
14	60-80万円位であると軽トラの代わりにも普及するのではと思います。	50代
15	・軽自動車同等程度かと思う。	20代
16	50万円くらい	40代
17	150万円くらいかな	50代
18	50～60万円	30代
19	個人所有はむずかしいかなあ。バギーとかトライクと呼ばれるバイクっぽい乗り物がありますが、そんな悪そうなデザインもあつたら乗ってみたいです。置き場所と価格。自転車、原付、軽自動車の隙間に入るのは難しいと感じます。非常用のバッテリーとして使えるようにしておく災害時に役に立ちませんか？人力車や三輪タクシー的に名物になれば。かわいくしましょう。^_^	40代
20	個人所有より今回の様な観光での使用が一番良いと思った。仮定した場合、価格は50万円以下だと思う。	30代
21	久さんにも聞いてみました。かなりお気に入りで。五十万くらいかな、とか言ってる。充電と走行距離がクリアできれば使いやすいね。私は30万くらいかな。	
22	120万くらい	40代
23	安い軽自動車未満の60万くらいか。	50代

4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(韮山観光)

- 韮山反射炉は、説明を聞くとその価値を改めて認識したという声が多く聞かれた

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

B1. 世界遺産韮山反射炉はいかがでしたか？

1	激動の明治維新期に苦勞して鑄物造りに取り組んだ様子が良く分かった	70代	○
2	大変良かった。幕末の混乱期に良く考え作った。その時代の人々の心意気を感じる。	70代	○
3	幕末の歴史的遺産としての価値はある印象。(但し、単発のインパクトはそれほど大きくない)	60代	○
4	40年ぶりの韮山。当時はガイドもなかったのが今回で反射炉が理解できた。	60代	○
5	以前に訪問した時より格段に説明施設が整備されており素晴らしい。 炉の技術的説明があつたら良かった	70代	○
6	面白かった	70代	○
7	大変良かった。反射炉の構造が分かりその名の由来がよく理解できた。 また幕末から明治にかけての国防上の反射炉の必要性についてもよく分かった。	70代	○
8	昔見た時と大きく変わった。世界遺産として保存整備されていると感じました	70代	○
9	良いコースです。坦庵散策の道は、案内板で分かりやすくしたほうが良いのでは？	70代	○
10	再認識しました。釜の口がどこかのピザ焼きがま程度の大きさなので驚きました。	70代	○
11	ボランティアの説明がわかりやすく、なぜ反射炉というのかは恥ずかしながら初めて理解した。	60代	○
12	技術的には十分以上に面白いが、一般の人を引き付けるには、不足。	60代	△
13	できればインバウンドの客を引き付けられれば、言うことなし。	60代	△
14	もう少しドラマティックに話が伝わると面白いと思った。	60代	△
15	素晴らしい観光でした。私も今後は友人たちに精一杯PRしていこうと決意しました。	70代	○
16	マッカーサーに歴史を抹消されたとのことをお話をお聞きして、76才にして初めて気づかされて幸せでした。	70代	○
17	駅からの稲田がとても綺麗で、幸い風も心地良かった。このプロジェクトに相応しい土地の気がする。	60代	○
18	歴史の実体験でした。反射炉というから鏡に反射させて鉄を作るのかと思ってました。炎を反射させている溶解炉でした。下田から原材料の全くない韮山にどうしてこんなものができたのか？実稼働は7年間しかなかったようですが、お台場と絡んで幕末の動きが良く理解出来ました。	60代	○
19	近くに住んでいるのに実は一度も行ったことがありません。	50代	○
20	・今回は周遊はしていないが、各スポットの間で補足的、あるいは事前情報的なお話をいただければ、格スポットでの理解・興味を底上げできるのではないかと考えた。	20代	○
21	ガイドさんの説明を聞きながら見学することができ、韮山反射炉の歴史や価値を再認識できました。	30代	○
22	立派だと思う	40代	○
23	日本最初のシステムチックな工場である事、反射炉の大砲のお蔭で日本が植民地化から救われた事、など重要性をもっと知らしめるべき。	50代	○

4. 葦山周遊観光試乗のお客様アンケート(葦山観光)

- 坦庵公思索の道は静かで良いとの声もあるが、これだけで観光資源にするにはもう少し工夫が必要との声が多かった

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

B2、坦庵公思索の道(反射炉→江川邸)はいかがでしたか？

1	静かで落ち着いた道なのでグリーンスローモビリティで探索するにはちょうど良い道だった	70代	○
2	奥深い山里。ゆっくり思索するのは静かな良い所。	70代	○
3	工場があるなど、趣がもう一つ。	60代	△
4	すがすがしい道路。通り道でなければわざわざ行かない。	60代	○
5	観光にはなりそうもない感じでした。	70代	×
6	結構山坂が多く、振動やカーブに身構えるのに忙しく思索の道として鑑賞する余裕がなかった。	70代	×
7	なんとなく分かるが、アスファルト舗装された生活道路にしか見えなかった。ただ、旧跡や道順を表す標識類が整備されていると感じた。	70代	×
8	ウォーキングもできそうです。ガイドで安心して歩けるよう整備してはと思います。	70代	○
9	思索の道という言うにはもっと整備が必要(京都の哲学の道…)。	60代	△
10	道は自然を味わえ良かった。	60代	○
11	秋の紅葉を迎えると景色は良いが、スリッピーな路面が気になる。	60代	○
12	やや長い道のりですが、途中の飽きられる道のりに工夫を施せばいい遊歩道になると思いました。	70代	○
13	2.5キロ有とのことで、老人にはこのカートを、歩ける人には散策をです。それにしても風情がもう一つない。富士山も見えなかった。(本当は見えるのかも?)	60代	△
14	坦庵についての説明等があると、より感じるものがあり良いのではないかと思います。	30代	△
15	仕掛けづくりが必要。ただ通るだけではつまらない。	40代	△
16	近くに住んでいるのに実は一度も行ったことがありません。	50代	○
17	のどかな景色が続いていて好きです	30代	○
18	やはり、江川邸から反射炉間の風景として、空き家とか荒んだ建物などはなんとかしてほしいね。		
19	良いと思う	40代	○
20	『思索の道らしい趣』が欲しい。どの道なのか判りにくい。季節ごとに花苗を沿道市民に支給して反射炉から江川邸まで統一した『花案内』してはどうか？	50代	○

4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(韮山観光)

- 重要文化財江川邸は幕末の歴史が感じられる、良く保存されている、幕末に大きな役割を果たしたことを初めて知った、など評価する声が多かった

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

B3、重要文化財江川邸はいかがでしたか？

1	幕末に譜代、外様に関わらず多くの人材の教育の場となったことは今でも教訓として生きていると思う	70代	○
2	長い間消失せず残ったのは素晴らしい。これからも是非保存して欲しい。維新の時代を感じた。	70代	○
3	なかなか立派。文化財としての価値ありと感じた。	60代	○
4	家屋もさることながら坦庵公の残したもの、時代背景が興味深い。	60代	○
5	保存状態がよく、しかも案内が素晴らしかった。なかなか江川邸は訪れるチャンスがなく、初訪問でした	70代	○
6	大変良かった。オリジナルのままの建物や古い品々がよく保存されており、今後も大切に後世に伝えてゆべき文化遺産だと思う。	70代	○
7	江戸時代の趣のある建物でよかった。	70代	○
8	映画の悪代官しかイメージなかったので、この点は反省！ 知識の取り込みにがんばった人がいるものです。EVFのメンバーと通ずるものがあります。	70代	○
9	私邸がよくぞこれだけ残っていたという感じであった。	60代	○
10	歴史資料などの見せ方はもっと調査と工夫が必要かな。	60代	△
11	興味を引いたのは免震構造。	60代	○
12	ものすごく勉強になったように感じています。塾のことをもっと世間に知らしめる必要があるように感じました。	70代	○
13	幕末の防備をどのように考えたか？その舞台の一つがここと思うと血が騒ぎます。江川家は良い代官である上に代官なるものは小国の管理者と思っていたのですが、伊豆/神奈川/多摩地区を統括しているのに驚いた。	60代	○
14	近くに住んでいるのに実は一度も行ったことがありません。	50代	○
15	韮山にこんな偉人がいたのかと知ることができました。	30代	○
16	風情を感じる	40代	○
17	江川邸建物のスゴさ、そうそうたる面々を指導していた江川さんのスゴさ、などもっと知らしめるべき。	50代	○

4. 韮山周遊観光試乗のお客様アンケート(韮山観光)

- 周遊観光用の音声ガイド、GPS連動、魅力的なお土産、などの提案があった

○:好評、 ×:不評、 △:要改良

B4、その他お気づきの点がございましたら

1	周遊観光としては移動中の音声ガイドがほしい。できればGPSと連動させてその場その場の説明があると退屈しない。	70代	△
2	こんな車が走るのには田舎が良い。交通量の多い所は専用レーンが欲しい。	70代	△
3	観光客を呼ぶためには、もういくつかのスポットが欲しい。	60代	△
4	観光タクシーのように、ガイドと運転手兼務がいいかもしれません。	70代	△
5	神宮さんへのEVFとしてのお礼の仕方を理事会等で論議したい。	70代	○
6	4人で観光したい場合はどうするか？⇒ 車を貸し出す？(3000円/3時間程度)	70代	△
7	神宮さんの丁寧なご案内には感謝です。地元愛の強い方です。	70代	○
8	お土産品にもっと魅力的なものがあれば良いなあと思いました。乾パンだけではちょっと不満。	60代	△
9	地元のボランティアの説明員の方々が、政治的に中立で史実のみを丹念にクローズアップさせようとしておられた姿勢に敬意を表したいです。	70代	○
10	神宮さんのコース選びが最高でした。田舎道を他の妨害もなく20キロが相応しいスピードでした。頼朝や北条政子なども偲ばれる歴史の地でしたが、この当時の物はなにもなし。物語の掘り起こしはできるでしょうが・・・。	60代	○
11	伊豆に小さな電動カートは自然にも住民にも地形的にも親和性が高いと考えています。将来、伊豆に多くのカートが走行していることを夢見て、わたしも出来ることを頑張ります。	50代	○
12	思索の道が歩いている人には道順が分かりにくいようで、道の途中に住んでいます、何度も道を聞かれます。道案内等ももう少しだと思います。	40代	○
13	『韮山ってスゴい』をグリーンスローモビリティをきっかけにもっと知ってもらいたい！	50代	○

4. 葦山周遊観光試乗のお客様アンケート(葦山観光)

- 周遊の料金イメージは¥200～¥3,000と幅広い声があった

B5、今回の周遊が有料の場合の妥当な料金は？(施設入館料除く)

1	¥1,000	70代
2	施設入館料を考えると500円程度。高くても1000円(ガイド付き?)	70代
3	タクシーの代わりと考えるなら、2,000円程度か	60代
4	葦山駅～反射炉～江川邸～葦山駅、車だけなら3000円。	60代
5	1時間1000円として、1500円	70代
6	¥1,500くらいか	70代
7	*1000円～1500円	70代
8	¥2,000	70代
9	反射炉と江川邸のセット入場料が700円であることを考えると300円くらいでしょうか。	60代
10	500円以下	60代
11	500円～1000円。	70代
12	1000～2000円	60代
13	¥1,000/人	30代
14	30分コースで500円/人	40代
15	2,000～3,000円くらい? 距離感がないのでよくわかりません。	50代
16	・全コース乗り続けるのか、一部だけの乗車ができるのかにもよると思われるが、1周で1人500円程度であれば利用したいと思う。	20代
17	半日で3000円くらい	40代
18	500円～1,000円	30代
19	周遊はワンコイン、500円くらい? 遊園地気分で	
20	200円/1回か、500円で一日乗り放題	40代
21	葦山駅から周遊で一人500円くらい。ドライバーが施設内ガイドもやって1000円くらいか?	50代

5. メディア報道 (伊豆日日新聞)



伊豆日日新聞

伊豆の国市三福191-1
〒410-2321
電話 0558 (76) 4760
FAX 0558 (76) 4725

伊豆新聞本社
〒414-0054
伊東市鎌田1290-6
電話 0557 (36) 1234

伊豆新聞ニュースサイト
<http://izu-np.co.jp/>

めざます 企業の繁栄と社会への貢献
一般社団法人
三島田方法人会
会長 平井 敬雄
TEL055-975-4845
TEL055-975-4845
FAX055-976-0024

あすから電気自動車フェス

国交省 推進
モビリティ展示や試乗

伊豆の国韮山地区



試乗ができるグリーンステロモビリティ 伊豆の国市の韮山反射炉

NPO法人環境ベテランズファームは30日から、「伊豆の国市電気自動車(EV)フェス」(伊豆日日新聞など後援)を韮山地区で開く。国土交通省が推進する4人乗り以上の電動モビリティ「グリーンステロモビリティ」の展示や試乗などを行う。同車両が伊豆地区を走るのは初めて。

NPO環境ベテランズファーム
ソーラー発電カーも

電動モビリティは、展示会を行う。ゴルフ時速20km未満で公道を走ることができる。高齢者も運転でき、小型なので狭い道の中山間地や住宅地など、今まで公共交通を使えなかった地域での導入も可能という。群馬県や石川県など、全国各地で活用されている。

30日は韮山時代劇場大駐車場電気自動車

る。会員で市内在住の神宮宣久さんは「数年後にいつばい走る時代が来るので、先取りしてもらえればうれしい」と呼び掛けている。同NPOは第一線を退いたエンジニアで組織。発展途上国向け小規模発電、ドングリでの被災地緑化、超小型EV開発、普及促進などに取り組んでいる。

特別

伊豆の国バ

伊豆の国市内全域を舞台にした食べ歩き・飲み歩きイベント「第3回伊豆の国バル」(市商工会主催、伊豆日日新聞など後援)が28日、開幕した。飲食店のほか、日帰り温泉施設や土産物店など多彩な83店舗が参加。市民らはチケットを手に、お目当ての店で特別メニューを楽しんでいる。バルは5枚つりのチケットを購入し、市

5. メディア報道 (産経新聞静岡版)

平成30年(2018年)10月1日 月曜日 12版 (静岡) 20

超小型EV 実用化へ一歩

静岡

静岡支局
〒420-0858
静岡市葵区伝馬町
9-1河村ビル7階
☎ 054-255-5026
FAX 054-205-0038
shizuoka@sankei.co.jp

浜松支局
☎ 053-474-7237
FAX 053-474-7238
広告 048-834-1211
購読申し込み
0120-70-3034
配達・集金
0120-34-4646
紙面・記事
0570-046460
Web
<http://www.sankei.com/region/region.html>

あすのこよみ
(2日)
旧8月23日
《赤口》

月齢	22.4
日出	5:41
日入	17:30
月出	22:51
月入	12:27
満潮	11:01
	21:24
干潮	3:48
	16:13
小潮	(清水)

■ 超小型EVが公道を走行する実証実験



公道を走行する超小型EV
＝いずれも30日、伊豆の国市四日町

「グリーンスローモビリティ」は、20⁺未満で公道を走行する4人乗り以上の超小型電気自動車(EV)「グリーンスローモビリティ」の普及に向けた実証実験を実施する。(石原颯、写真も)

中高年の科学・技術者らで構成するNPO法人環境ベテランズファーム(東京)は、1日から8日にかけて伊豆箱根鉄道の韮山駅周辺で、カート型の超小型電気自動車(EV)「グリーンスローモビリティ」の普及に向けた実証実験を実施する。

「グリーンスローモビリティ」は、20⁺未満で公道を走行する4人乗り以上の超小型電気自動車(EV)「グリーンスローモビリティ」の普及に向けた実証実験を実施する。

超小型EVや日産リーフが展示された

「グリーンスローモビリティ」は、20⁺未満で公道を走行する4人乗り以上の超小型電気自動車(EV)「グリーンスローモビリティ」の普及に向けた実証実験を実施する。

援事業を進めている。実証実験に先立って30日、同駅周辺で超小型EVの試乗会をはじめ、一日産リーフなどEV車の展示会が行われた。超小型EVに試乗した伊豆の国市の中学3年、神宮大知さん(14)は「時速は20⁺だが、思ったより早く感じた。周りの景色がよく見えるので観光に良いのではないかと話していた。

今回、同法人が実証実験に使用する超小型EVは、主にゴルフ場で使用されているリチウムイオン電池搭載のカートにウインカーやクラクションなどを取り付け、公道で使用できるように改造したもの。実証実験では韮山駅から世界文化遺産の韮山反射炉など約6⁺を周遊する。超小型EVは観光での利用や高齢者の足として期待されており、今回は中山間地でのモニターテストで実用化に向けた知見を得たい考え。

5. メディア報道 (産経新聞静岡版)

新聞の他、FM伊豆の国にも取材いただきました。

産 経 新 聞

■ 超小型EV「グリーンズローモビリティ」。実験を主導するNPO法人環境ペテランズファームの和田政信理事長(70)に、グリーンズローモビリティの特長や活用方法について聞いた。

◆ 電動カートを改造した超小型EVの利点は「(目的地までの最後の乗り物を意味する)『ラストワンモビリティ』という意味では広く自動運転技術などが企業で研究されているが、現時点でそうしたモビリティの提供がない方に簡単に提供できる一番実現性が高い乗り物だ。アメリカではすでに街中で走行している。(電動のゴルフカートは)ヤマハや日立がすでに大量生産しており、品質は安定している。今あるものを簡単に利用できるところに価値がある」

「時速20km/hでは交通の邪魔になるのでは」

「意外とそういう話は聞かない。(道路が広ければ)追い抜いていくし、街中であれば平均時速は20km/hもないのでほとんど変わらず集したエリア内や仕切られたアライメントみている」

「グリーンズローモビリティのこれまでの活用事例は、石川県の輪島市では商工会議所が市内の観光や買い物用に活用している。アメリカでは住宅が密集したエリア内や仕切られたアライメントみている」

「イペート道路で利用されることが多い。高校生の通学に自動車ではなくグリーンズローモビリティを指定しているところもある」

「今後、どのように運用されていくとみるか」

「(群馬県)桐生市では市が車を所有し、運行は他の民間団体に任せている。事業者が(自ら)事業として進めるのは(経営面で)厳しいかもしれないが、自治体など公共の組織が(車を)所有し、運用は他の組織などに任せる公共サービスとして運用されるのが望ましい」

「今回の実証実験の目的は「観光に使えるかを探るのが目的。今のところ航続距離は40km以内。そうしたものでも観光に使えるのか、ハードの性能面や使い勝手、お客さまの利便性などの意見を聞き、実現につなげたい」

「既製品の利用に価値」

NPO法人
環境ペテランズファーム
和田政信理事長



6. 走行データ、充電電力量まとめ

- 約2週間の総走行距離
約234km

- 総充電電力量
約27kWh

電力量消費率 約120Wh/km
(登坂分除く概算)

…日産リーフのカタログ値と同じ！
(JC08モード)

日産の最新型、究極高効率EV
と
ゆっくり走る究極効率未追求のGSM
が 同じ電費！

<運動エネルギー $K = 1/2mv^2$ >

日付	用途	走行距離	km	充電電力量	kWh
9月26日	平地テスト	14.9		3.87	
9月28日	登坂テスト 周遊試走	35.8		1.13	
9月29日	平地テスト 登坂テスト	30.3		7.67	
9月30日	展示会	10.2			
10月1日	周遊	25.3		5.27	
10月2日	デモ走行	22.5		1.16	
10月3日	デモ走行 周遊	34.3		5.1	
10月4日	周遊	23.2		2.92	
10月5日	デモ走行	9		0.82	
10月6日	周遊	12.2		1.66	
10月7日				0.4	
10月8日	周遊	16.2			
	総計	233.9	km	30.0	kWh
	登坂分を除くと	223.9	km	27.0	kWh
				120.6	Wh/km

7. 参考. 沼津市グリーン・スロー・モビリティ・バス

JR沼津駅



沼津港



クルマとビル



走行ルートは市街地が多く、あまり快適とは言えない

排気ガスとビル風

自然の中で走りたい!



8. 今後の課題 (①国交省実証事業への応募)

- 環境省、国土交通省共同でGSB導入にかかる購入経費を補助(2/3)する事業をH31年度より実施
- 総額20億円

グリーンスローモビリティ導入実証事業

2019年度要求額
2,000百万円(新規)



背景・目的

- 地域での低炭素型交通の確立が必須だが、公共交通が衰退し、マイカー交通が主流になっている地方部が多い現状。
- 低炭素型モビリティであるグリーンスローモビリティ(時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動モビリティ)は、一部地域で無償運送が行われているものの、地域での本格導入が進んでいない。
- 様々な地域へのグリーンスローモビリティの導入を進めることで、マイカー等からの移動手段の転換を促進する。高齢者の移動手段の確保や観光振興など、交通の低炭素化と併せて地域課題の解決を図る。
- 併せて、車両部材としてのCNFの実証、IoTを活用したサービスの構築など複数テーマにおけるグリーンスローモビリティの導入方法を検証する。

事業概要

- ①グリーンスローモビリティ(ゴルフカート、eCOM8等)の車両購入費補助
- ②先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入実証事業(CNF、IoT技術の活用等)
- 実施期間:平成31年度(2019年度)~平成35年度(2023年度)

事業スキーム

経費:①車両購入補助費、②実証事業委託費
対象:①グリーンスローモビリティを使って旅客運送事業を行う地方公共団体及び地方公共団体と連携して旅客運送を行う団体等、バス所有事業者、タクシー所有事業者

②民間事業者等
補助割合:①2/3



セルロースナノファイバー(CNF: Cellulose Nano Fiber)

グリーンスローモビリティの特長

電動で時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上のモビリティ

- ①Green: 電気自動車
→CO2排出量が少なく、GS撤退地域でも運行可
- ②Slow: 時速20km未満、観光に適したスピード
- ③Safety: 比較的安全、高齢者も運転可
- ④Small: 小型なので道幅が狭くても問題ない
→狭い道の中山間地・住宅地・離島など今まで公共交通を使えなかった地域で導入可能
- ⑤Open: 開放的や対面式のシートで話が弾む
→「乗りたい」「乗って楽しい」モビリティ



【事業のイメージ】

- ①グリーンスローモビリティ導入にかかる購入経費を補助
- ②CNF、IoT等の先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入実証事業を実施



期待される効果

- 低炭素な移動手段への転換による、運輸部門におけるCO2排出量の削減。
- 様々な地域における活用方法確立により、多くの地域へ導入が波及。
- 導入台数の増加によるグリーンスローモビリティの価格低減。
- 先端技術の活用方法の実証による、より省エネ効果の高い導入方法の確立。

8. 今後の課題 (②) 桐生再生のGSMのレンタル

- ・ (株)桐生再生でグリーンスローモビリティバスレンタル可能だが高価・・・(今回の沼津市は1ヶ月130万円!)

桐生再生公式ホームページ

私たちは、産業観光の振興による郷土・桐生の再生を目指し活動しています。



REBIRTH OF KIRYU
桐生再生



ご連絡・お問い合わせ 9:30~16:30 土日祝日も営業中
☎0277-46-6916

ホーム	トピックス	産業観光(ガイド予約)	受託事業	脱温暖化
EVバスについて リンク	桐生の歴史 イベント情報	会社概要 おっさりこみうどん齋嘉	Q & A	E-MAIL

ホーム > EVバスについて

低速電動バス (EVバス)



eCOM-8

- ・ 電動で環境に優しい
- ・ 低速で人に優しい

低速電動コミュニティバスeCOM-8 "MAYU"

仕様	
名称/愛称	eCOM-8、MAYU
寸法	全長4,405 x 全幅1,900 x 全高2,450mm
重量	1,160kg (空車時)、1,710kg (10人乗車時)
駆動式	全8輪駆動
燃料/走行距離	バッテリー (リチウムポリマー電池) による電気。一回のフル充電 (約8時間) で約40km走りま す。100Vの家庭用電源があれば充電できます。運転は普通自動車免許で可。
乗車定員	10名 (運転手含む)
最高速度	19km/時
最小回転半径	6.2m
ブレーキ	油圧ドラム
タイヤサイズ	135/80R13
備考	天井に560Wのソーラーパネルを装備しており、晴れた日にはバッテリーの約半分当たる電力を 賄えます。

低速電動バスMAYUを貸し出いたします



佛桐生再生では、低速電動バスeCOM-8 (愛称: MAYU) の短期間貸し出しも行っています。電動で環境に優しく、低速で人に優しいMAYUの特性から、これまでも様々なイベント会場での運行、住民の便利な足代わりの運行、導入試験運行等々様々な用途で利用されております。ご興味・ご関心のある方は 弊社までお問い合わせ下さい。費用につきましては、詳細を伺った上で別途お見積り申し上げます。

8. 今後の課題 (③トヨタモビリティ基金への応募)

- トヨタモビリティ基金 活動助成金 公募開始…
- 最大3000万円、2年 総額10億円!

PRESS RELEASE



2018年10月30日

トヨタ・モビリティ基金、 「地域に合った移動の仕組み作り」に向けた 活動助成金に関する公募を開始

一般財団法人トヨタ・モビリティ基金(Toyota Mobility Foundation。以下、「TMF」)は、「地域に合った移動の仕組み作り」に取り組む日本国内の地方公共団体やNPO等を支援する助成金プログラムを設立し、公募を開始します。

TMFは2016年より、過疎化による公共交通の縮小や高齢化によって発生した移動課題の解決のための新たな仕組みづくりを行うプロジェクトや、地域に合った移動の仕組みの作り方や全国の好事例を紹介するガイドブック発行などを行ってきました。

上記活動を通じて、持続可能な移動の仕組み作りには、情報技術の活用や、地域の様々な分野(交通、福祉、教育、医療、観光等)で活動する多様なプレイヤー(行政、市民、公共交通事業者をはじめとした企業、NPOなど)の連携が重要であることを学びました。そこで、この学びを活用し、インベティブな方法で地域に合った移動の仕組み作りに取り組む地方公共団体、NPO等の市民団体、民間企業、各種法人の活動を支援する助成プログラムを設立しました。

また本助成プログラムを通じて得られる各地の事例や学びを「地域に合った移動の仕組み」Webサイトで紹介し、同様の活動を行う方々にとって情報共有の場を提供することを目指しています。

公募概要

①応募資格	「地域に合った移動の仕組み作り」に取り組む地方公共団体、NPO等の市民団体、民間企業、各種法人(個人は対象になりません) ※地方公共団体以外の応募の際は、活動地域を管轄する地方公共団体の確認状が必要
②助成金・件数	最大3,000万円/件、総額10億円 件数は未定(応募案件金額と総額の範囲で調整するため)
③助成期間	1~2年
④対象となる事業	地域の移動課題の解決を目指す活動(以下の内容を含むことが前提) (1)複数の分野の多様なプレイヤーが連携するための体制を形成する (2)対象地域の市民と移動課題を共有する機会を用意する (3)対象地域において車両を用いた運行を行う (4)本助成の明確な達成目標を持ち、達成状況の確認を行う (5)本助成期間終了後の維持継続案がある、もしくは維持継続に向けた検討を行う
⑤選考基準	以下の観点を踏まえ、総合的に判断 1. 住民の意向に合致した、地域の移動課題の解決に貢献する活動である 2. 情報技術の活用や、新しい発想や先駆的な概念やスキームを取り入れている 3. 全国の他の地域や団体に波及し、モデルとなりうる 4. 「④対象となる事業」で示した5つの内容を含む活動である
⑥選考方法	地域公共政策、交通、福祉等の産学民の有識者で構成される選考委員会にて選考
⑦募集期間	2018年11月1日~2019年2月28日(午後5時)

「地域に合った移動の仕組み作り」助成プログラムの公募に関する詳細は、以下のWebサイトをご覧ください。

「みんなで作る地域に合った移動の仕組み」Webサイト <http://min-mobi.jp/>

TMFは、2014年8月の設立以来、豊かなモビリティ社会の実現とモビリティ格差の解消に貢献することを目的に、タイやベトナム、インド、ブラジルでの交通手段の多様化や、日本の中山間地域における移動の不自由を解消するプロジェクトへの助成のほか、障害者向けの補装具開発を支援するアイデアコンテストの実施、水素研究の助成、人工知能による交通流最適化の共同研究など、世界のモビリティ分野における課題に取り組んでいます。

今後も、トヨタの技術・安全・環境に関する専門知識を活用しながら、大学や政府、NPOや調査研究機関等と連携し、都市部の交通課題の解消、パーソナル・モビリティ活用の拡大、次世代モビリティ開発に資する研究などの取り組みをすすめていきます。

(公募に関する問い合わせ先)

「地域に合った移動の仕組み作り」公募事務局

TEL : 052-228-9970

E-mail : info_min-mobi@delphys-i.jp

9. 今後の課題・まとめ

- 伊豆の国市韮山に類似したグリーンスローモビリティ(GSM)適所を模索
 - 候補地として鎌倉の可能性を検討したい
 - 鎌倉市はエリアプライシングが検討されている
 - 適度な山坂道のある観光地でグリーンスローモビリティに最適
 - EVF、MVFの本拠地に近く、メンバー動員が容易
- GSMのビジネスモデル試算・検証
 - 路線バスを代替した場合のコストメリット
 - 環境負荷低減などの総合的メリット
- 『次』に向けて実施方法を模索
 - 前述8の実証事業応募の検討
 - 引き続きエコモ財団などの御支援をお願いする
 - 伊豆の国市での継続検討(市の政策戦略課と連携)

<まとめ>

今回の実施経験を活かして
何らかの形で『次』につなげたい！