

# 次世代EV研究会進捗状況

これまでの活動

群馬大学 松村修二

H21. 3月 次世代EV研究会発足式

9月 第2回次世代EV研究会

12月 第3回次世代EV研究会(分科会発足式)

H22. 5月 第4回次世代EV研究会

6月 環境省プロジェクト「チャレンジ25」および

国交省プロジェクト「環境対応車を活用した街作り事業」へのマイクロEV導入計画が具体化

6月 EV汎用足回りユニットの開発

7月 非接触充電交流会(長野日本無線株)

7月 第5回幹事会兼群馬県産業経済部工業振興課との情報交換会

8月 上記ユニットをベースにした試作車「TT1」のナンバー取得

8月 宝田プロジェクト(脱温暖化PT関連の総称)でマイクロEVを10台作り、桐生近郊を走らせることが決定

8月 第6回幹事会にて非接触充電の自作に関する議論

9月 NPO法人設立準備打ち合わせ

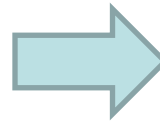
9月 総合特区申請準備

# 脱温暖化プロジェクトでの実用走行

11月までに10台製作して桐生市内、みどり市内を走行して実証試験の予定



ナンバー取得して  
実用試験中

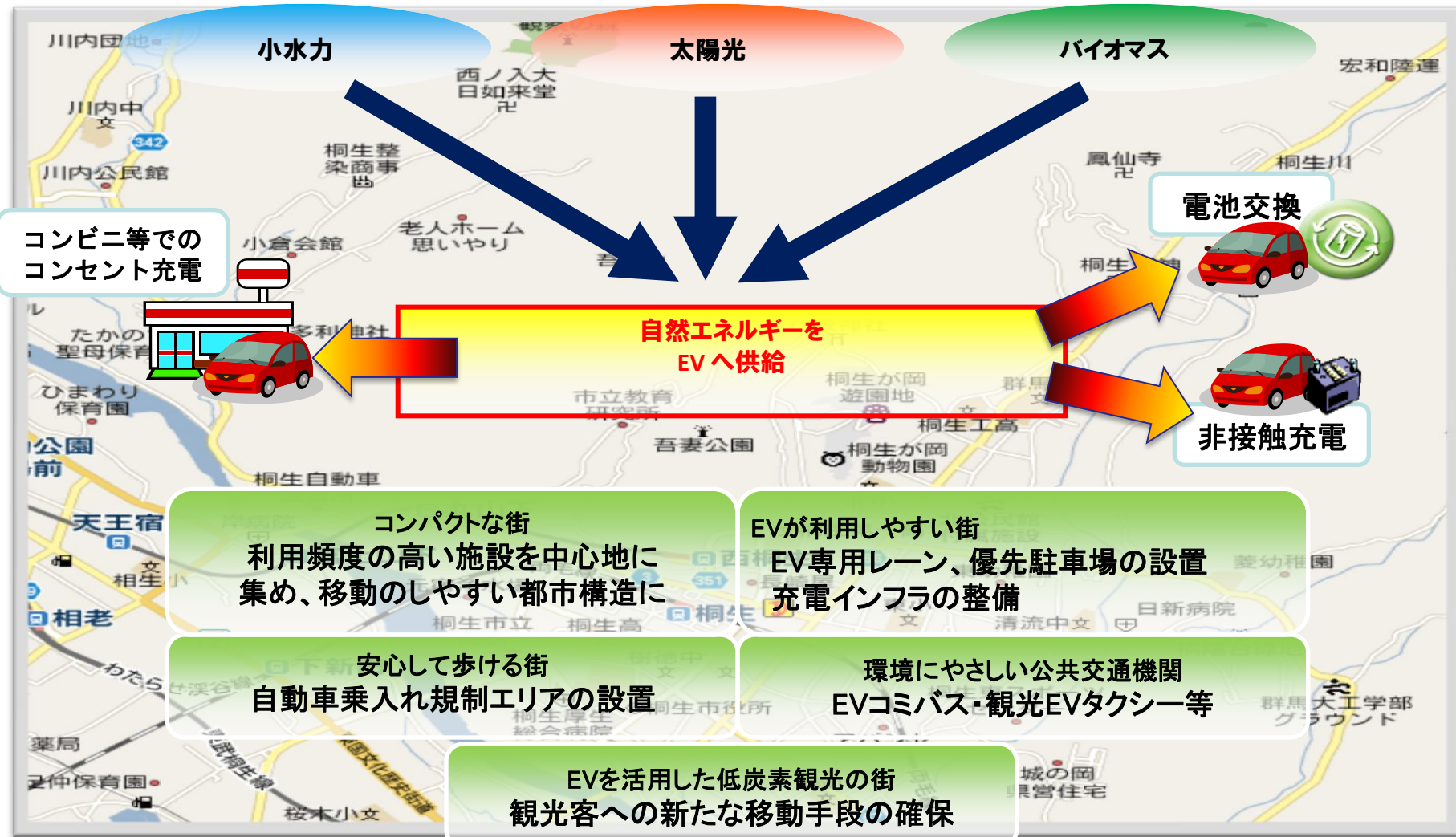


仕上がりイメージ

# 総合特区申請

## 未来型超低炭素モビリティシティ構想

市内を走るコミュニティカーは全て自然エネルギーから  
太陽光等の自然エネルギーを電気自動車へ供給するインフラ整備の確立と  
EVの特性を活かしたスマートコミュニティの構築

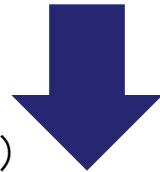


# 総合特区におけるコミュニティーカー構想

現行のマイクロEV(4輪原付自転車)サイズをコミュニティーカーとし、

- ・買い物
  - ・通勤、通学
  - ・送迎⇒子供の塾や学校への送迎
- 等に主に利用する。

そのためには現行1人乗り制限を2人乗りに緩和する必要がある。



## マイクロEVの利点

- ・維持費が安い(原付自転車の税)
- ・省エネルギー
- ・省スペース
- ・電気的安全性⇒低電圧使用なので感電の心配がない
- ・高齢者の移動に適する⇒幅広い年齢層の利用



## 地域経済活性化

マイクロEVは、構造が簡単で市町村での登録となるため地域の中小企業で製作販売することが可能である。

この桐生地域をモデルとしてその有効性が証明できれば国内だけでなく地球規模での需要が見込まれる。この地域がその生産拠点となれば大きな経済効果が生まれる。

参考: 先進国では省エネルギーおよび自然エネルギー利用の観点からマイクロEVの需要は高い。また、発展途上国では車両構造が簡単で製作しやすいという観点から需要が高い。