

団体・組織の概要

※太枠内、必須事項。その他は、該当する項目を記載してください。

団体/会社名	エコ・カーライフ		
代表者	谷口 隆捷	担当者	同左
所在地	〒603-8061 TEL:075-706-6133 FAX:075-706-6133 E-mail:		
設立の経緯／沿革	・平成12年10月（10年前）、京都市の「まちづくり支援事業」の公募で採択され、「エコ・カーライフ創出塾」としてスタート。 ・当時、EVの実用車がほとんどない中、タケオカ自動車のミニ・カー（EV）を約2年レンタルし、市内での試乗、各種展示会で展示・実演・環境省のEV実証実験・モニター・湖東の本格テストコース走行・車椅子とドッキングしたEVを試作・「道の駅」でのカセット充電方法の提案・「エコ・カー検定」の提案等を行う。		
団体の目的／事業概要	どの都市にもあった、市電等を撤廃した限り、それに代わる移動手段は、クリーンでスムーズで快適（安全）でなければならない。都市内の道路は、人間中心であり、まちづくりは従来車問題を避けて通れない。 単に規制を積み上げるのではなく、考え方を根本から変える、つまり一つの文明が終わり（約100年）次へ移行する。という認識からEVへの移行を本格化する。		
活動・事業実績（企業の場合は環境に関する実績を記入）	「ガソリンカー」から次の「ニューヴィーグル」へ移行するには、本来の技術革新が不可欠である。 行政、メーカー、ユーザー、誰が先頭を切るのか、成り行き任せが永く続いた時、突然“温暖化問題”が浮上した。それは三者全てに関わる大きな警告だ。 今や高等な会議を100回やるより、自分のガソリン車をEVに転換すれば、都市（コミュニティ）の様相は一変する。EVの約半分を占める、バッテリーコストもようやく動き出した。こんな事は本題行政の使命（税金の使い方）のはず。 都市内死亡事故ゼロ（当たり前のこと）をより早めるために、EVとその関連施策を直ちに実行したい。（EV等に、ガソリン音を下付すべきとの知見は、直ちに撤回を！）		
ホームページ			
設立年月	12年10月 *認証年月日（法人団体のみ） 年 月 日		
資本金/基本財産（企業・財団）	円	活動事業費／売上高（H20）	円
組 織	スタッフ／職員数 5 名（内専従 2 名） 個人会員 名 : 法人会員 名 : その他会員（賛助会員等） 名		

政策のテーマ

タウンカーとしてのEV普及モデル「EVタウン」

■政策の分野

- ・地球温暖化の防止
- ・持続可能な地域づくり

■政策の手段

- ・施設等整備・EVタウン基盤整備
- ・EVタウン・シティズンプラザ

団体名：エコ・カーライフ

担当者名：谷口 隆捷

■キーワード	EV（ニュー ヴィーグル）	ゼロ・エミッシ ョン	セキュリティー	スマートグリッ ド	チェンジ・コミ ュニティ21
--------	------------------	---------------	---------	--------------	-------------------

① 政策の目的

タウンカーとしてのEVを通じて、新たな“環境コミュニティ”を創出。そこから再生可能エネルギーを中心に、段階的に「スマート・グリッド」を実現する布石とする。

② 背景および現状の問題点

京都（市）北域の農住一体の貴重な好環境ロケーションを対象、直線道路整備の結果、通過交通の増加、宅地化による生活道路の変容が生じ、今後の生活環境の悪化が懸念される。この際、まず完全にEV化を前提としたモデル「EVタウン」への発想転換を行い、その道筋をつける必要がある。

③ 政策の概要

ようやく、大手メーカーによるEVの量産化が可能となってきた。未だ高価格故、ニューヴィーグルとしての本領はこれからだが、100年を超える、車文明の転換という認識のもと、EVによって地域が如何に変化しうるかを、実証的に示す時である。その際、地域住民がより多く実感する事が最初であり、その為にモデルEVの試乗（その他地域内で）を重ねることが前提となる。そこから潜在ユーザー層の利用を導き、地域独自のビジョンを作成し、時間をかけて実現していく事になる。その際、各種のインセンティブな施策が有効であり、行政を含めた団体からの後方支援が不可欠となる。

目指す「EVタウン」は、ヴィーグルを媒介とするが、地域における多くの課題解決への関連が広がり、次世紀へと繋がる、クリーンで静か、安全・安心の生活環境の創出に他ならない。

④ 政策の実施方法と全体の仕組み（必要に応じてフローチャートを用いてください）

- ・最も安価でコンパクトなモデルカー（E V）を導入（各種方法より選択）



- ・地域の拠点（コミュニティプラザ）を設け、その地域内の市場を重ねる。



- ・「E Vタウン」コンセプトを元に、段階的に小～大の基盤整備を行う。（案を含む）



- ・E Vとそれに関わる案件への学習会を続け、ファン層を形成（この際、ハイブリットSの限界等もよく承知する。）



- ・「スマート・グリッド」概念を深め、情報収集し、その実現へのプロセスを想定する。（関連団体等との連携による。）



- ・最終的に、各種コミュニティ・ビジネスへの展開を図る。

⑤ 政策の実施主体（提携・協力主体があればお書きください）

- | | |
|----------------------|-------------------------------------|
| 1. コンセプトプランニング | エコ・カーライフ |
| 1. ハード（新バージョン）提供（当初） | タケオカ自動車工業（株） |
| 1. 地域拠点 | コンビニ、銀行（信金）、教会、寺社、学校、産直拠点等 |
| 1. 行政拠点 | 公園、コミュニティ施設 |
| 1. インフラ整備 | 車販売、整備店、電気店、工芸社（充電設備、保守、整備、標識、サイン等） |

※運用に際しては、警察、消防等への対応が前提

⑥ 政策の実施により期待される効果（具体的にお書きください）

- ・ 運輸部門のCO₂の占める割合は、25%を超えており、まず小さなモデル地域を（「EVタウン」）見える形で創る事で、EVの普及は加速される。（関連して、徹底した速度制限により、大幅に事故が減少）（生活道路における、少子高齢化対応は今や不可欠）
- ・ 今後地域のエネルギー対策も「スマート・グリッド」システム（小・大）の寄与は増大し続ける。
- ・ 次世代層の意識改革により、地域の生活環境の真の改善は、必然的にコミュニティ・ビジネスを生み出す結果となる。

⑦ その他・特記事項

※別途 環境コミュニティ施策として提案中