



プロジェクト発足の経緯



ベタープレイス・ジャパンと環境省は、共同で2009年4月から6月にかけてバッテリー交換式電気自動車の交換メカニズムの実証試験を実施しました。この実証期間中に約2,000回の交換を問題なく遂行し、バッテリー交換がすでに実現可能な技術であることを立証しました。この、実証試験に訪れたのが日本交通・川鍋一朗社長と、経済産業省 資源エネルギー庁石油流通課です。

バッテリー交換がタクシーEV化の突破口となること、そしてその技術化がすでに実用可能な段階にあることが実証試験への訪問を契機に理解され、2009年8月、ベタープレイス・ジャパン、日本交通、経済産業省の三者が2010年から、世界初となるバッテリー交換式EVタクシーの運用を開始することをアナウンスしたのです。

このプロジェクトで確かめること

タクシーは一日平均16時間、走行距離は300kmと、とても長い時間、運行を続けます。このため、自家用車にして十数台分のCO2を排出します。タクシーをEV化できれば、効率よくCO2を削減することができるのです。

しかし、こんにちのバッテリー技術では、走行距離に制限があるため、営業時間中に数回、しかも数十分から数時間、バッテリーを交換しなければなりません。これでは、タクシー会社がCO2を削減できたとしても、営業効率を悪化させてしまいます。

それらを解決するのが、ベタープレイスが提唱するバッテリー交換です。

ベタープレイスのバッテリー交換式電気自動車であれば、数分でフル充電されたバッテリーに交換して、また走り出すことができるので、充電のために営業時間を犠牲にすることなくタクシーをEV化できます。

このプロジェクトでは、バッテリー交換のインフラを導入することによって、営業効率を損なわない本格的なタクシーのEV化が、現在のバッテリー技術でも十分に実現可能であることを東京で立証しようという試みなのです。



▶ [関連リンク: 環境への貢献](#)



[関連リンク: バッテリー交換式EVとは?](#)