

### ■わずか3分ほどでBEVバッテリーを交換

BEVのバッテリー交換、というと、日本では依然として長く使い込んで老朽化したバッテリーを相当な費用負担で大規模なメンテナンスとして交換する、というイメージが強い。しかし中国では、わずか3分ほどでバッテリーを交換できる仕組みが浸透しつつある。つまり、大げさに言えば、充電する必要なく、むしろバッテリーごと新たな満充電のものに変えてしまえる、ということでもあるし、それがスタンダードになっているのが北京だ。

いわゆるバッテリー交換(スワップ)ステーションだが、北京で浸透しているのはドライブスルー方式で、ソフトバンクグループのSBエナジーが協業・出資した奥動(Aulton)という会社が、主に北汽集団傘下の北汽新能源のバッテリー交換対応車(主に北京のタクシーとして使用されている)向けに提供しており、北京には200ヶ所近くステーションが存在している。マックやスタバのドライブスルーより普及しているのが実態だ。



写真:北京新能源の交換対応車専用のドライブスルー形式交換ステーション。2019年9月北京で筆者撮影

もう一つの方式は、車庫型。車庫に車を入れるようにして入庫、そこでバッテリーを交換する、というタイプで、中国新興EVメーカー最大手の蔚来(NIO)が展開。NIOのバッテリー交換ステーションもすでに中国全土で150ヶ所以上存在している。さらにNIOは、BaaS(Battery as a Service)というコンセプトを発表、EV車体とバッテリーを切り離し、バッテリー部分はサブスクリプション(980元/月)で対応する、というビジネスモデルを展開し始めている。車体価格は大幅にダウン(NIOの場合、BaaSを選択すれば日本円で100万円以上となる7万元値引き)できるから、消費者はEVを入手しやすくなる。

### ■中国発のグローバルスタンダードへ?

もともとバッテリースワップの概念は、かの米テスラが提唱したもの、と思われる。しかし言い出しっぺのテスラは早々に撤退、おそらくコスト的に見合わない判断されたのだろう。確かに、交換対応車を製造し、交換ステーションを展開する、というのは、充電スタンド網を張り巡らすより、どう考えてもお金がかかる、その割に回収の見通しは難しそうだ。

それでもテスラのビジネスモデルを真似て誕生してきた経緯もあってか、テスラが捨てたバッテリー交換モデル