

BYD 中型EVバス「J7」 日本向けに専用開発

中国・比亜迪(BYD)の日本法人ビーワイディージャパン(神奈川県横浜市、劉学亮社長)は14日、日本市場向けに専用開発した中型電気バス(EVバス)「J7」を販売すると発表した。写真。2024年1月に受注を開始し、25年秋に納車を始める。BYDの次世代「eプラットフォーム

フォーム3・0」を採用した商用車を26年から日本市場に投入する。また、同社は23年末から納車するEVバスで六価クロムの使用を取り止め、日本自動車工業会の規定に準拠することも明らかにした。BYDジャパンが日本市場に中型EVバスを投入するのは初めて。J7は日本に合わ

せて全幅を2・3倍にした左右独立型アクスルを専用開発したほか、中型バスに規定されるように全長を8990㎜と、9倍以下にできるシャシーを開発した。モジュールを省略したりリチウムイオンの「ブレードバッテリー」を搭載する。電池容量は192・5kWh



ワ時で、航続距離が250km。チャデモ規格を採用し、最大90km/hでの急速充電に対応する。国土交通省のノン

ストップ仕様に準拠しており、後部エリアはフルフラット構造とした。価格は3650万円(消費税別)で、現行制度の国の補助金を活用しても400万円ほど高くなる。

同社は公共交通機関で脱炭素化に向けた意識が高まっていることから、EVバスのラインアップを拡充する方針。BYDが開発している「6イン1」駆動モジュールやブレードバッテリーをシャシーに一体的に配置するeプラットフォームフォーム3・0を採用したEVバスを、26年にも日本市場に投入する。40%の低重心化

や剛性を18%向上し、シャシー重量を9%軽量化できることから、走行安定性能を向上してコストも低減できる。

一方、BYD製バスは今春、一部の部品に六価クロムを使用していたことが発覚し、一部のバス事業者がBYD製EVバスの使用を停止したが、23年末以降に日本市場に投入するEVバスから使用を取り止める。また、既販車で運行に使用している車両に関しては、乗客や整備士などが手で触れる部分の部品はすべて交換し、同社製EVバスによる運行が全面的に再開されているという。

共同開発を凍結している日野自動車との小型EVバスについては、「(日野とは)さまざまな話し合いをしている」(BYDジャパン・花田晋作副社長)としている。