

トヨタの電気自動車（BEV）開発の歴史

第1項 CO₂を出さずに電気のエネルギーをつくれれば、電気自動車はCO₂排出ゼロ！

1940



電気自動車 (1940年頃)

豊田喜一郎は父・佐吉の蓄電装置に対する期待と考えを受け継ぎ1939年に蓄電池研究所を設置。1940年ごろに内製の蓄電池と不燃性電動機（モーター）を搭載したEC型電気自動車を試作しました。



豊田喜一郎

1950



デンソー号 (1950年)

戦時中からのガソリン不足が解消せず、むしろ悪化する傾向だった1950年にデンソー（当時：日本電装）が発売した電気自動車「デンソー号」は、電池とシャシーを除く主要な機能部品を自社で製造した電気自動車でした。ガソリン車と比べて高速・登坂性能などは低いものの、当時の市街地走行には十分な力を持っていました。しかし、鉛の異常な値上がり、ガソリン不足解消などの情勢の変化によって、生産は50台だけで中止となりました。デンソー創立直前の1949年10月には実用的な製品化に向けて計画が練られており、計画立案からわずか9ヶ月足らずの短期間で走行試験まで行い、1950年7月から発売されました。電池は湯浅電池製および日本電池製のものを採用し、シャシーはトヨタ自動車（当時：トヨタ自動車工業）のものを使用しましたが、モーターをはじめとする動力部は、デンソー内で製造しました。

1990



タウンエースバンEV (1992年)

1990年頃から国内で電気自動車実用化の機運が高まり、電力会社や地方自治体で使用できる電気自動車（BEV）としてタウンエースバンEVを開発し、800万円（当時）で1992年に販売。電池は市販鉛電池でした。



RAV4 EV (1996年)

1992年にトヨタはEV開発部を設置。米カリフォルニア州が1998年に販売台数の2%をZEV（ゼロエミッションビークル）とすることを義務付けたことに対応し、開発を進めたのがRAV4 EVです。1996年に米国に先駆けて日本国内で販売を開始。電池は新開発のニッケル水素電池を採用しました。



e-com (1999年)

電気自動車（BEV）の普及研究がさらに進められ、安価で短距離走行に適したクルマとして開発した小型EVコミューターです。共同利用システムのトヨタ社内プロジェクト「Crayon」の実証実験で1999年から使用されました。

2010



COMS (2012年)

街の近距離移動に適し、利便性・経済性を両立させた超小型電気自動車。2012年にトヨタ車体が開発しました。

eQ (2012年)

コンパクトなパッケージに容量を最小限に抑えた高出力の新型リチウムイオン電池を搭載。2012年12月以降、日米で自治体などに限定導入されました。

2020



C+pod (2020年)

環境に優しい2人乗りタイプの電気自動車です。人の移動における、1人あたりの高いエネルギー効率を追求。2021年からは個人ユーザーも対象にリース販売を開始しました。



bZ4X (2022年)

トヨタ初の本格電気自動車として開発。グローバルでの多様なニーズに対応するため、電気自動車専用プラットフォームを採用したbZ（beyond ZERO）シリーズの第一弾としてSUBARUと共同開発したSUVです。

館内企画展アーカイブ

バーチャル展示室

THE VIRTUAL
EXHIBITION ROOM 360



館内企画展アーカイブ **バーチャル展示室360** > <http://www.tcmit.org/360virtual/>

これまでにトヨタ産業技術記念館で開催した企画展をご紹介します。デジタルアーカイブです。

360度VRコンテンツで、臨場感溢れるバーチャル展示をお楽しみください。



トヨタ産業技術記念館

当サイトに掲載の記事・写真の無断転載を禁じます。

Copyright(C) Toyota Commemorative Museum of Industry and Technology All rights reserved.