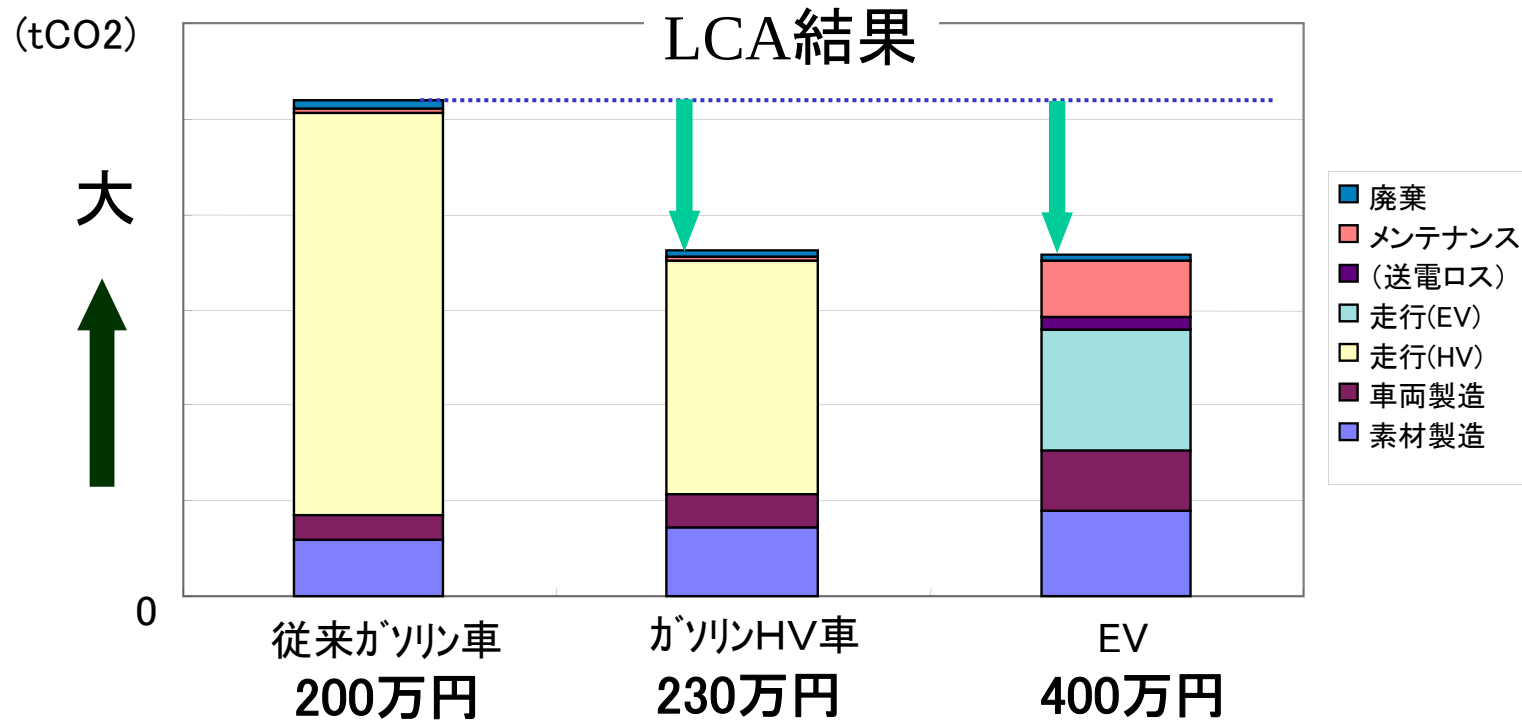


ライフサイクルCO2削減費用対効果の比較



	GVとの価格差	CO2削減量	費用対効果
HV	30万円	7.9 tCO2	4万円/tCO2
EV	200万円	8.0 tCO2	25万円/tCO2

HVの費用対効果はEVの6倍以上

PHV

プラグインハイブリッド車(PHV)



大臣認定車

PRIUS PLUG-IN HYBRID Concept



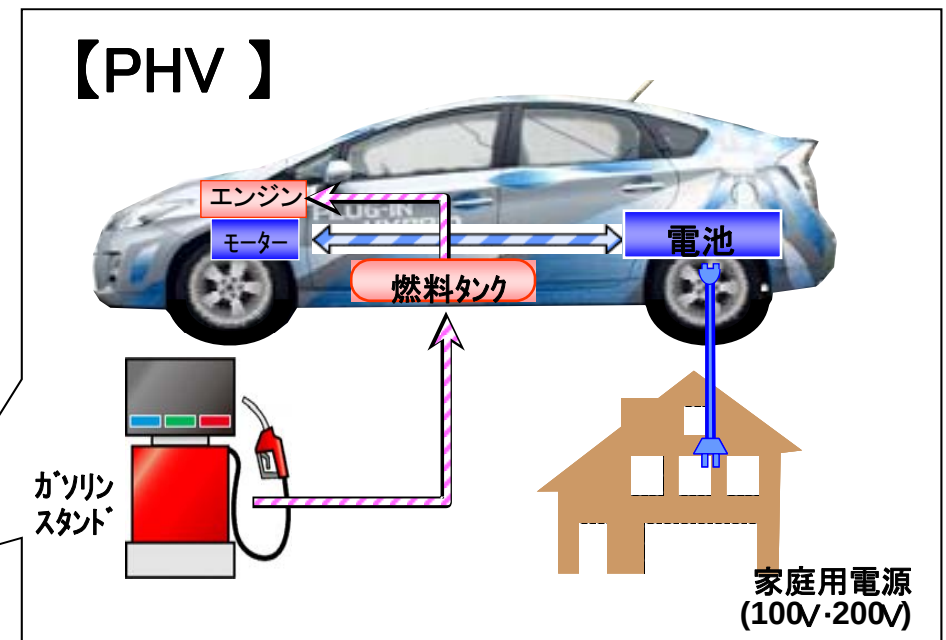
電池：リチウムイオン電池

目標：55km/l以上（JC08モード）、EV走行20km以上

充電時間 180分（100V）、100分（200V）

PHVの取り組み

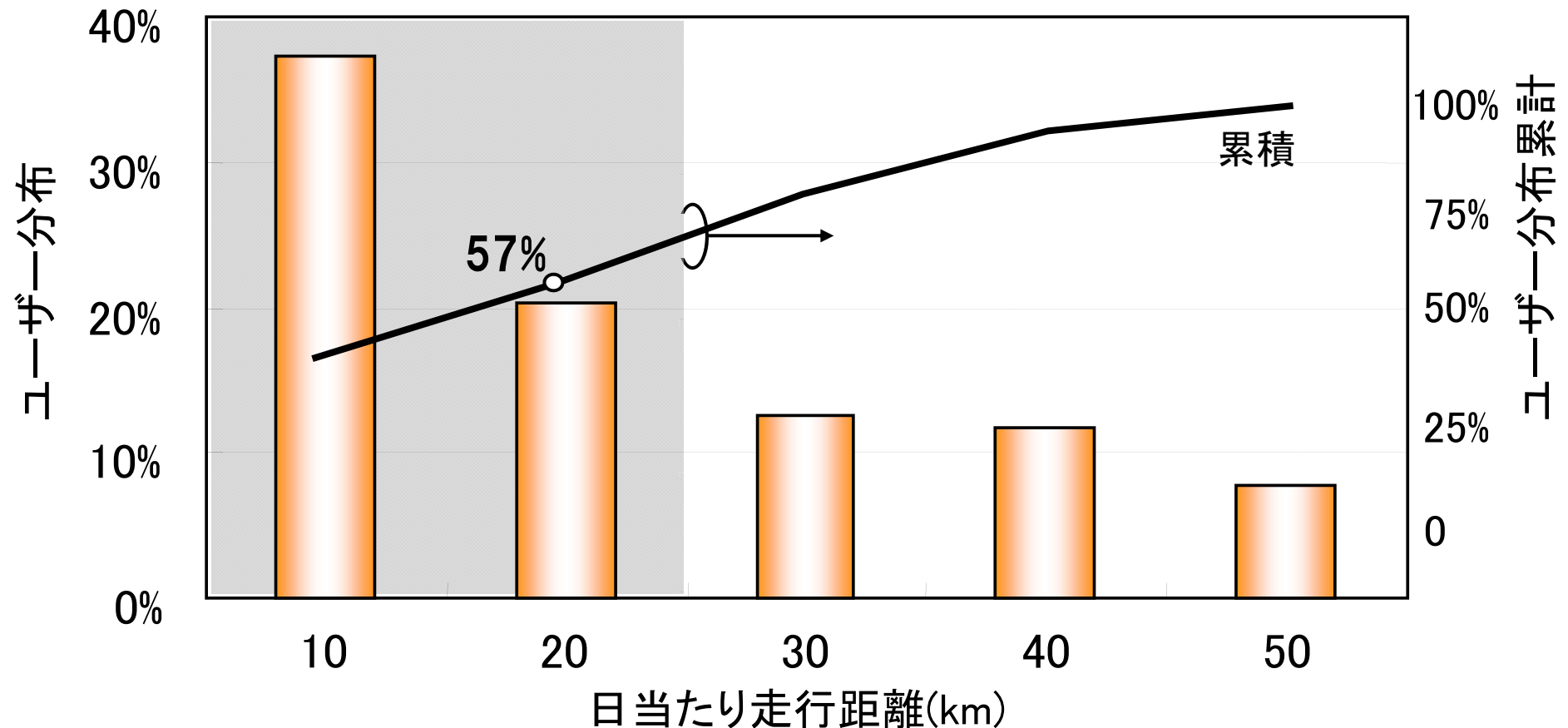
性能 パワー トレイン	航続距離	価格	燃料 インフラ
EV 	電気 80km →都市内 移動向き	・電池コスト に大きく依存 ・大容量の電池 を積む必要が あり高額	・急速充電 スタンド ・緊急時に備え 一定量は必要
PHV 	電気 10～25km ガソリン 1000km以上	・電池容量の 適正化により EVより低コスト	・ガソリンスタンド + 家庭での充電



電気利用の拡大には、当面PHVが優位性をもつ

<日当たり走行距離分布(乗用車、日本)>

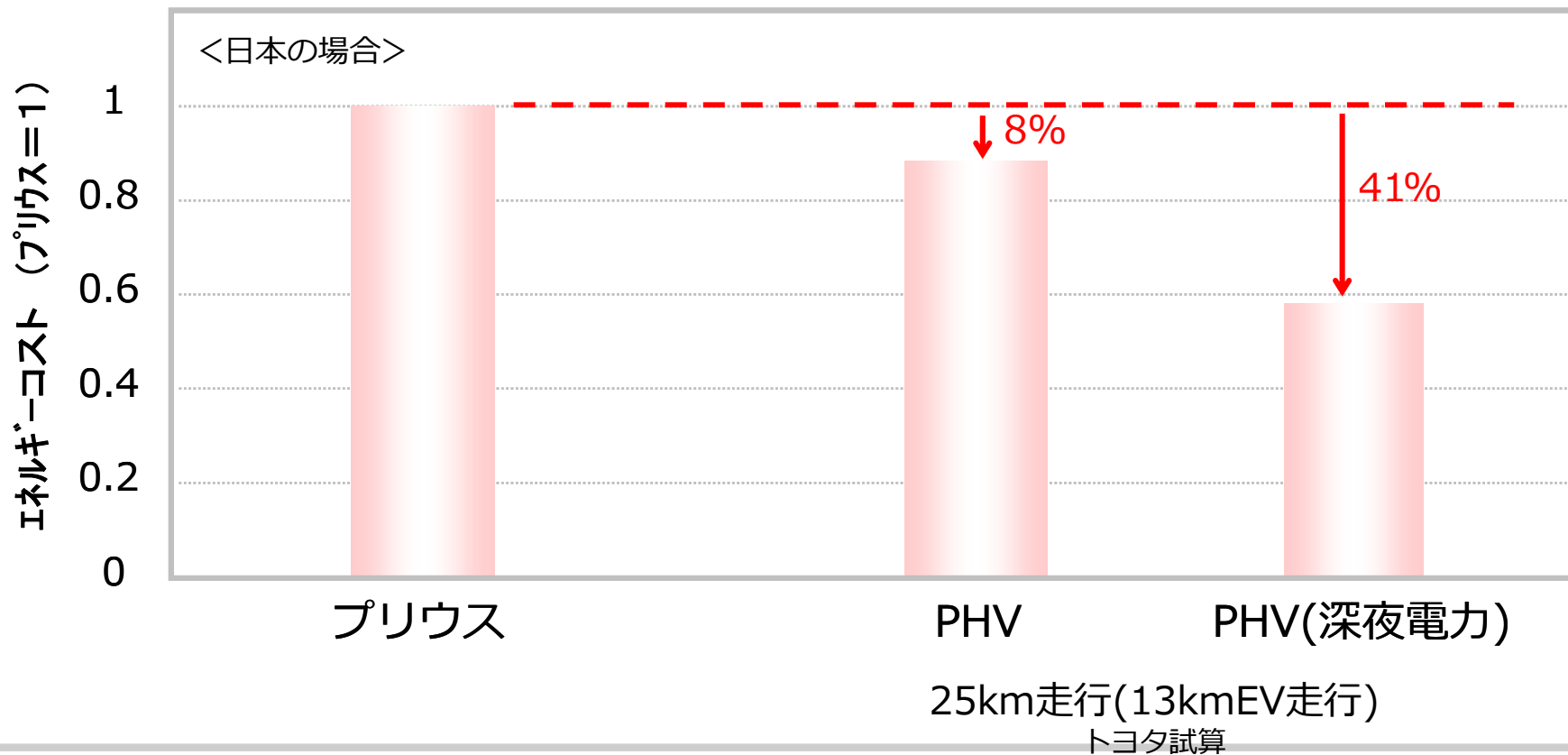
【JAMA平成17年度乗用車走行距離分布調査】



日当たり走行距離20km以下でも過半数を占める

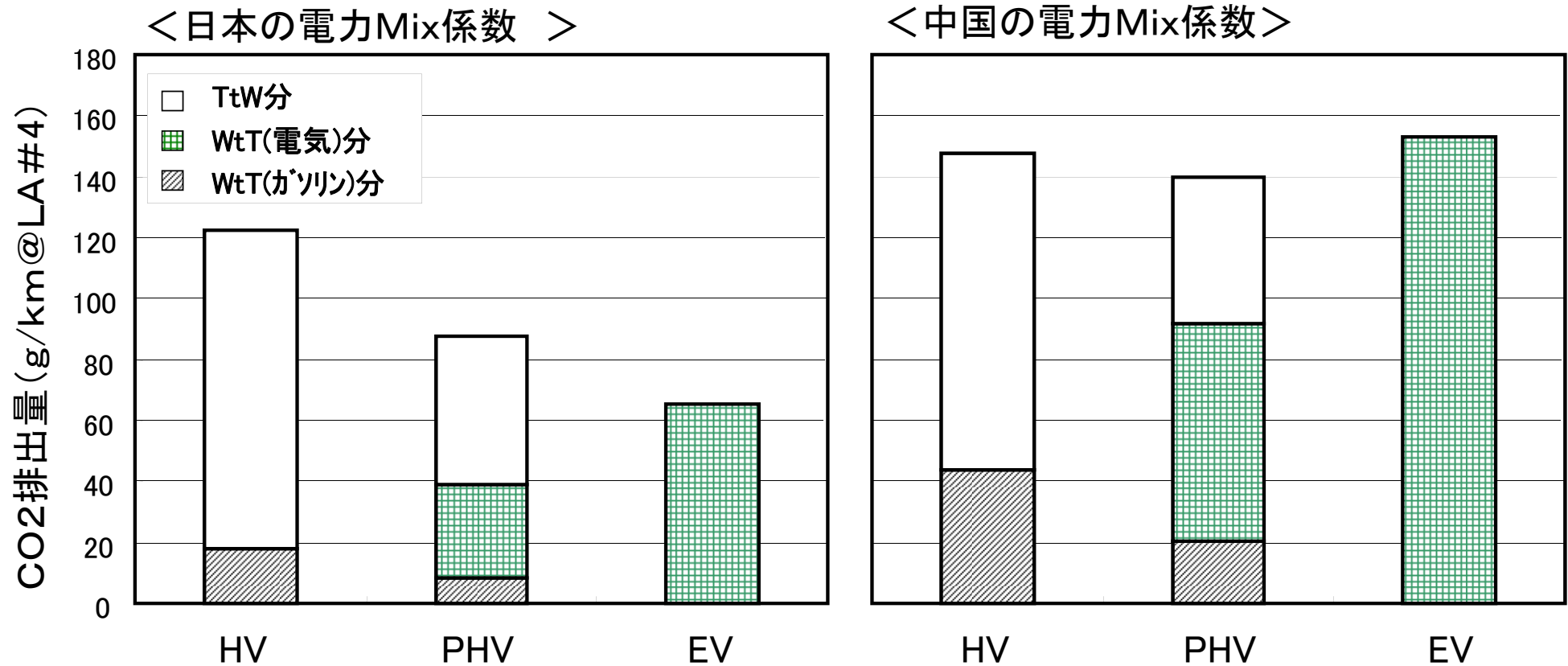
プラグインハイブリッド車のメリット(コスト)

32/40



家庭用電源エネルギーで走行すれば燃料代が安価になる

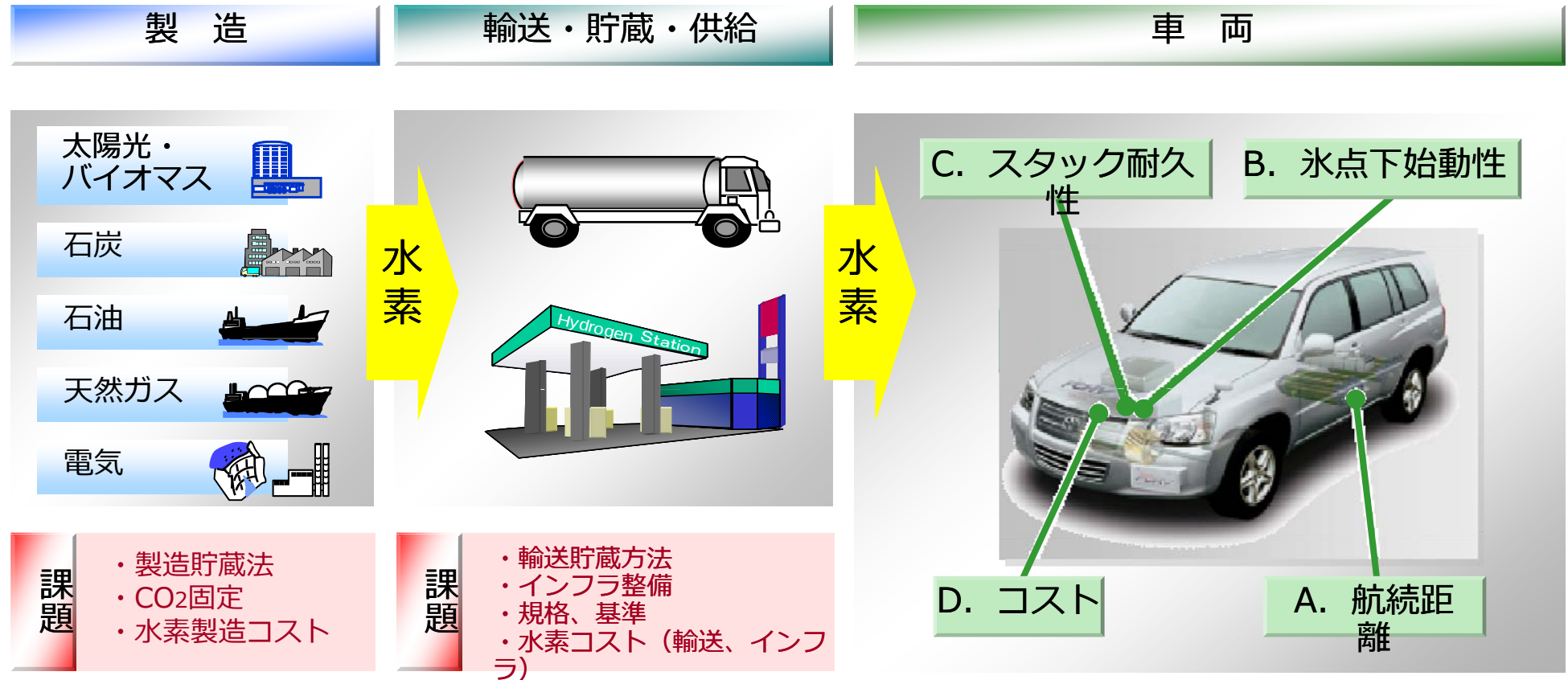
WtWのCO₂評価



電気利用車のCO₂排出量削減には、電力のクリーン化が必要

FCHV

FCHV普及に向けた課題



国、エネルギーメーカー

自動車メーカー

普及に向けての課題:

- ・車両技術開発
- ・水素製造
- ・インフラ整備

燃料電池自動車開発への取組み状況

36/40

<A. 航続距離

>

大阪－東京間の長距離走行試験



830 km (10-15モード)、
ガソリン車並の実用航続距離を達成

<B. 低温始動性能>

カナダ (Yellowknife) 寒冷試験

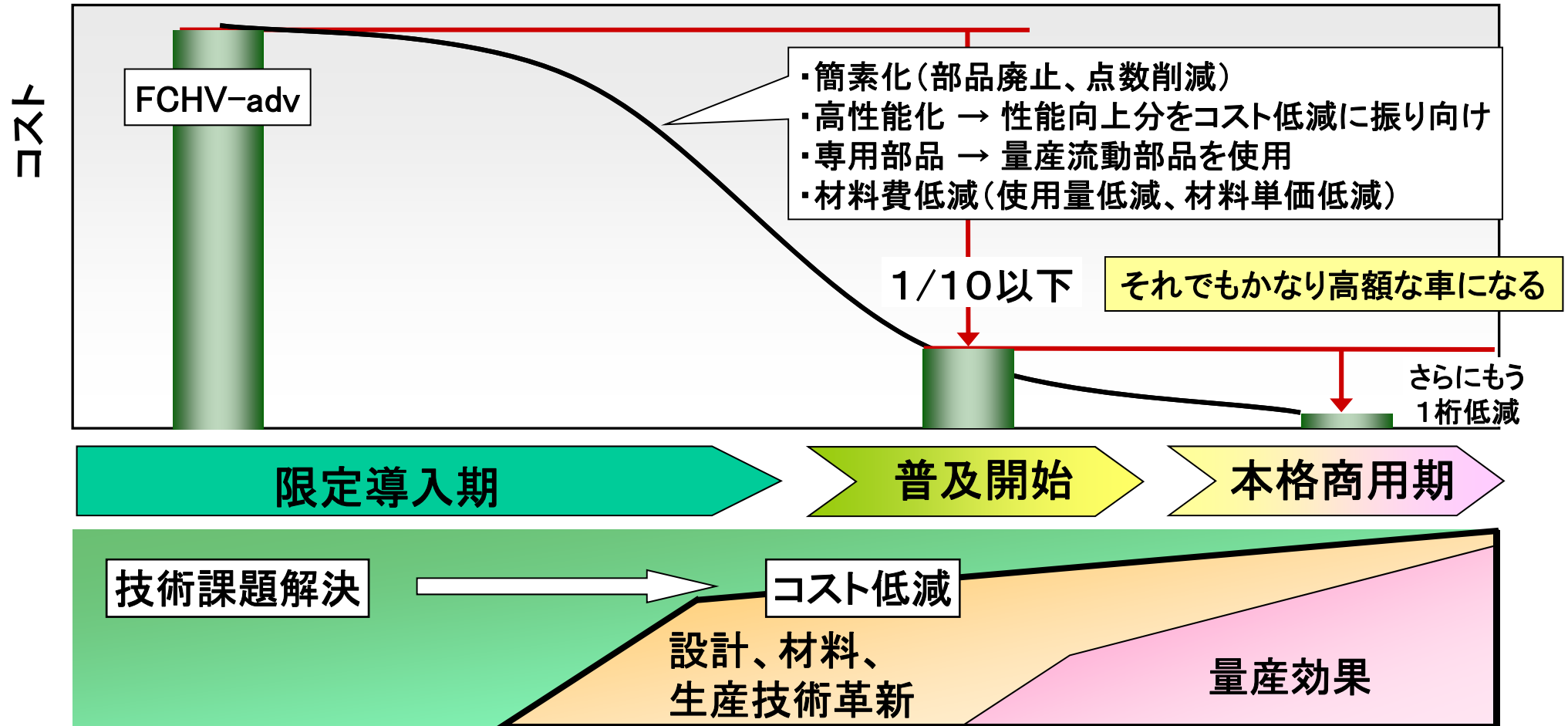


-30℃での始動、走行が可能

<A. 航続距離> ガソリン車並の実用航続距離500km以上
(10・15モード走行で約830km)を達成

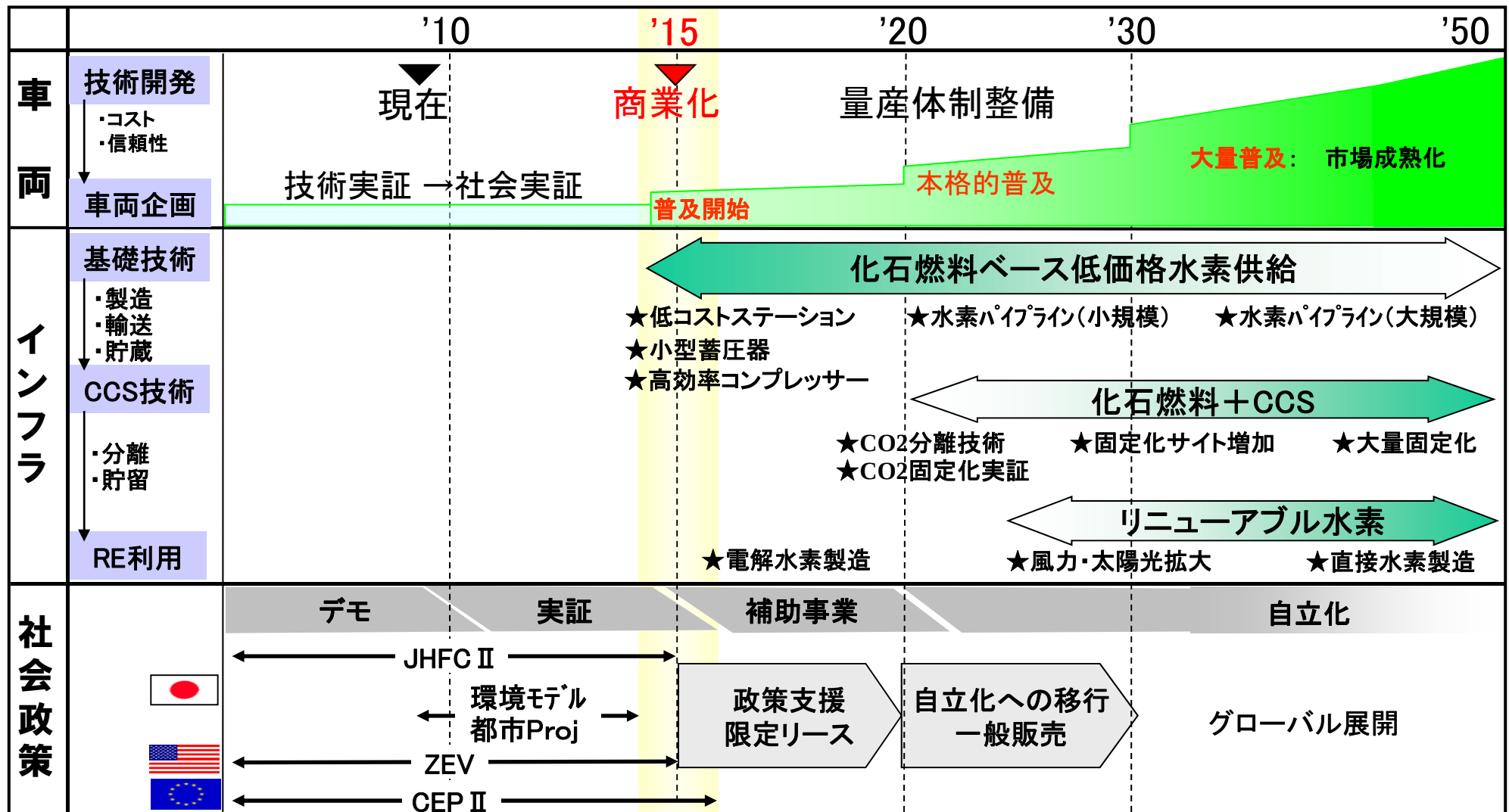
<B. 低温始動性能> -30℃での始動、走行が可能

FCHVのコスト低減



普及開始、本格商用期に向け、更なるコスト低減が必要

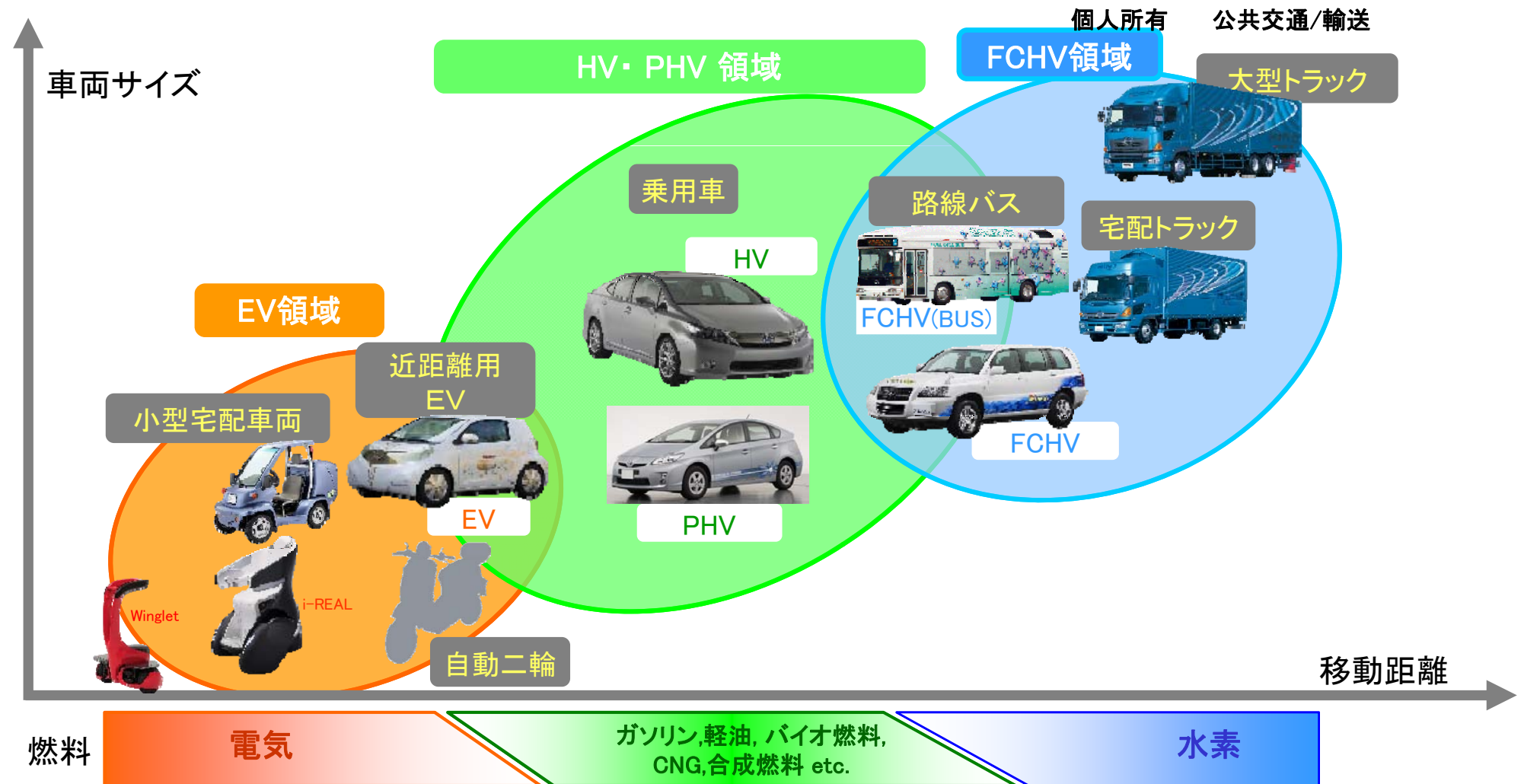
FCHVシナリオ、ビジョン



国、エネルギーメーカ、自動車メーカの連携が重要

将来次世代車の棲み分けイメージ

39/40



- ・EV→小型(都市内移動)、FCHV→中大型(都市間移動、将来の軽油代替)
- ・PHV→コンベ`車への電気利用拡大

当面は、次世代車の特徴を踏まえ、用途を棲み分けて開発する

<HV>

- ・原価低減に取り組むが、価格差は未だ解消されていない
⇒エコカー減税・補助金等の代替促進策の継続をお願いしたい

<EV/PHV>

- ・電池開発が課題（航続距離、コスト、寿命）であり、EVの大量普及には時間が掛かる

<FCHV>

- ・技術課題とともに、インフラ整備等の対応も必要となる。
- ・自動車メーカー、国、エネルギーメーカーとの連携が重要