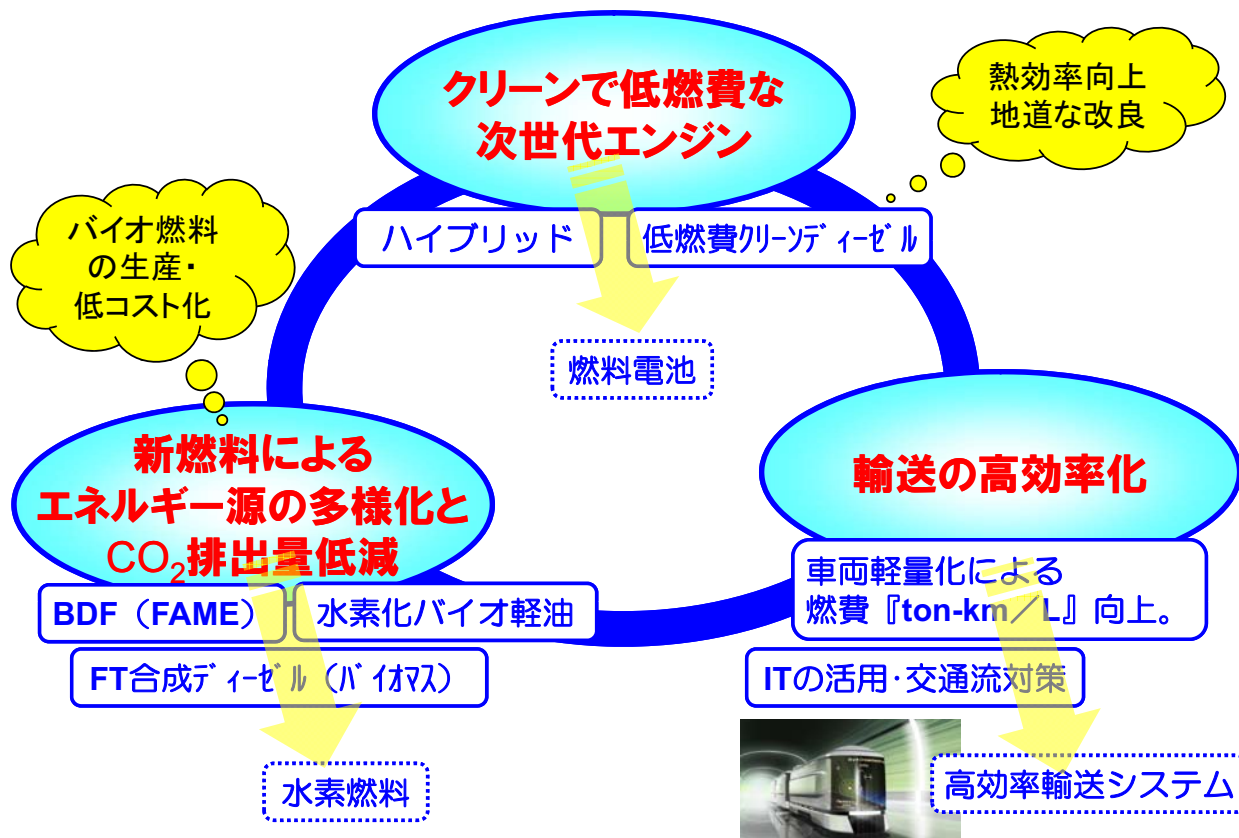


構成部品、システム、制御の改良でハイブリッドの燃費低減と採用範囲を拡大。長期的には水素車へ。

目次

1. 社会情勢
2. CO2削減の努力
 - ・車両と物流の改善
3. 車両用燃料と動力源の方向性
4. 今後の展開と将来のイメージ
5. 提 案



大型車の2030～2050年のイメージ

1. バイオ燃料

- ・バイオ燃料の国内生産と輸入が行われることに伴い、全ての販売軽油についてバイオ燃料が混入される。(燃料供給と品質確保が課題であるが、車両については、20%混合程度までの技術的な目処は立っている。)

2. ディーゼル電気ハイブリッド

- ・バッテリーの性能向上、コスト低減に伴い、都市内用途の販売車両については、ほとんどがHV車となる。
- ・また長距離用途の販売車両については、一部車両がHV車となる。

3. プラグインハイブリッド

- ・電気スタンドの整備に伴い、都市内用途の販売車両については、ある程度の車両がPHV車となる。

4. 電気自動車

- ・都市内用途の販売車両については、一部の車両がEV車となる。

5. 燃料電池自動車、水素自動車

- ・FCスタックの性能向上、コスト低減、及び水素スタンドの整備に伴い、都市内用途の販売車両については、一部の車両がFC車、H2車となる。

1. 社会情勢
2. CO2削減の努力
 - ・車両と物流の改善
3. 車両用燃料と動力源の方向性
4. 今後の展開と将来のイメージ
- 5. 提 案**

1. 排出ガス・燃費規制(基準)のハーモナイズ

排出ガスや燃費の規制について、その基準値や規制時期が異なると開発投資が増えてしまい、燃費改善への十分な集中投資ができていない。

既に時代は燃費改善を主に求めており、メーカーの開発力をそこに集中させたい。

2. バイオディーゼル燃料の量産化、低コスト化 (生産支援、税制優遇)

主に都市間用途の自動車には、電気の活用が難しい状況にあり、バイオディーゼル燃料によるCO₂対策が有効と考えている。その為に、バイオ燃料の量産化、低コスト化が必須であり、政策的な支援をお願いしたい。

3. バッテリーの更なる高性能化、低コスト化、軽量化

都市内用途の自動車においては、ハイブリッドが有効な低燃費化手段であり、更なる高性能化、低コスト化、軽量化が図られれば、ハイブリッド車の改良や電気自動車への活用が図れるのみでなく、都市間用途の自動車への活用にも期待ができる。バッテリーについては、今後も技術開発への支援をお願いしたい。



HINO