

各委員のご意見・コメントについての対応(一部)

□ 環境対応車の定義について

- 燃費の向上がなくてもE10対応というだけで環境対応車で、大幅に燃費が向上されたエンジンでもガソリン車は環境対応車ではない整理では整合性が取れない。

→燃費シナリオに沿った将来年次での燃費の向上を前提とした上で、E10対応となっているものを環境対応車としている。したがって、燃費の向上がないE10対応車というものは想定していない(下図)。

□ 2020年追加対策メニューについて

- 一人乗り用のPersonal Mover (i-Real、segway等)の普及促進。
- 普及によるCO2削減等の直接効果はあまり期待できないため、定量的な評価は行わないが、大量普及により電池の量産に寄与することから、今後の取り組みとして報告書に掲載予定。

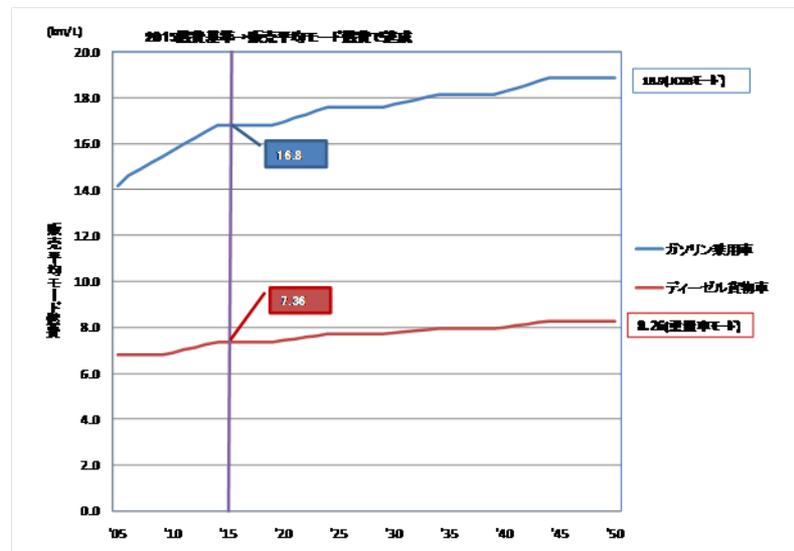
□ 2050年電力CO2排出係数について

- 昼夜別電力CO2排出係数、石炭・石油火力の維持を考慮。
 - 産業用は人口比例で減少しないと想定すべき。
- 「2050年における電力CO2排出係数の想定」にて見直し。
→想定される電力CO2排出係数: 全日0.19kg-CO2/kWh、夜間0.06kg-CO2/kWh、昼間0.23kg-CO2/kWh

□ 2020年乗用車モデル数について

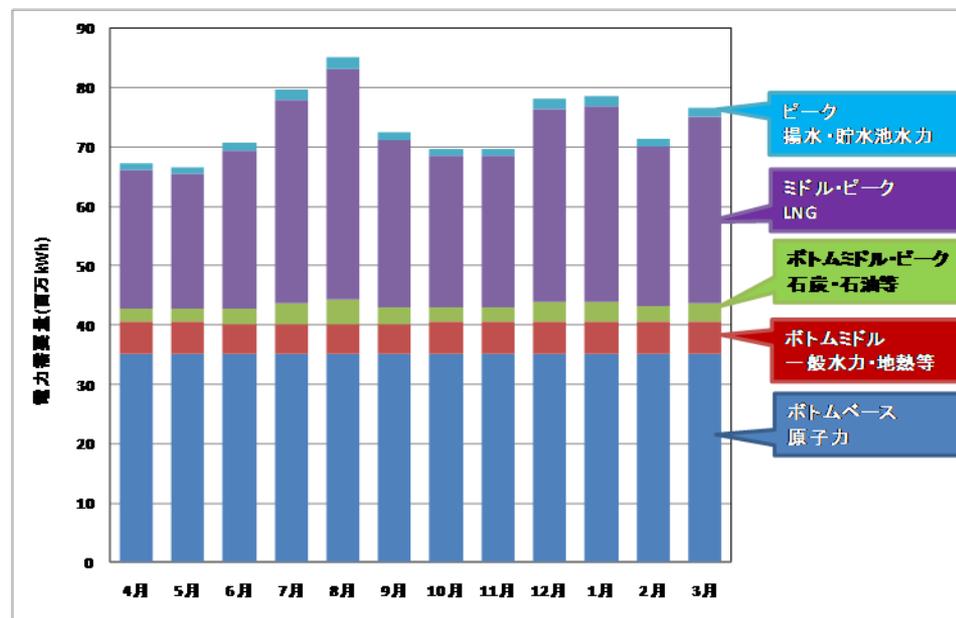
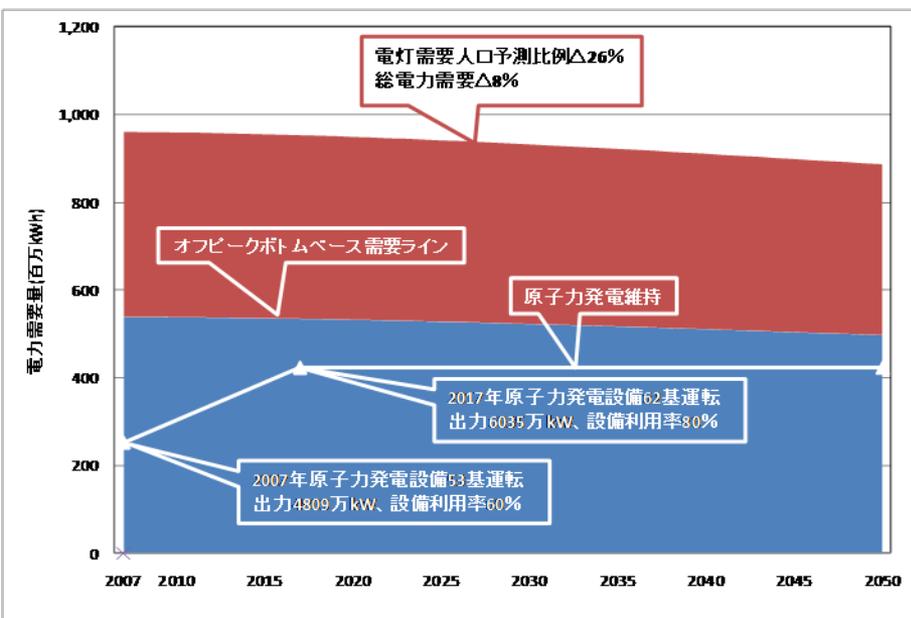
- 乗用車モデル数HV23モデル、PHV15モデルは非常に困難。
- 「HV販売モデル数の考え方」にて整理。

●販売平均モード燃費の見通し(次世代自動車普及戦略)



2050年における電力CO2排出係数の想定

- 電灯需要のみ人口予測比例とし、電力需要は現状維持として、将来の電力需要を予測。
- 原子力の見通しは、電気事業連合会の検討結果(原子力発電の推進に向けた電気事業者の取り組み、2009年2月13日)及び資源エネルギー庁の検討結果(長期エネルギー需給見通し(再計算)(案),平成21年8月)をもとに、2017年原子力運転見込出力(2007年53基4809万kW→62基6035万kW)、エネ庁想定設備利用率(2007年60%→80%)より、2017年原子力発電想定発電量(42,300万kWh)を試算。
- 2050年のオフピークボトムベースとして原子力発電を想定。ボトムミドルは流入式水力+地熱等、季節間ボトムミドル石炭火力、ボトムピークは石油火力、ミドル・ピークはLNG火力、ピークは揚水・貯水池式水力を想定。



2050年における電力CO2排出係数の想定

- 2050年全日電力CO2排出係数:0.19kg-CO2/kWh
- 夜間電力CO2排出係数:0.06kg-CO2
- 昼間電力CO2排出係数:0.23kg-CO2

	2007				人口△26%	2050						
	人口127,772(千人)					人口予測95,152(千人)			夜間		昼間	
	運用形態	発電容量(%)	電力量(%)	CO2排出係数		発電容量(%)	電力量(%)	CO2排出係数	電力量(%)	CO2排出係数	電力量(%)	CO2排出係数
揚水	ピーク	10	1	0.62	ピーク	10	1	0.62	0	0.62	1	0.62
石油	ピーク	20	13	0.70	ボトムピーク	2	1	0.70	0	0.70	1	0.70
貯水池式水力	ミドル	2	1	0	ピーク	2	1	0	0	0	1	0
LNG	ミドル	24	27	0.44	ミドル・ピーク	28	31	0.44	0	0.44	31	0.44
石炭	ベース	16	25	0.89	ボトムピーク	4	3	0.89	1	0.89	2	0.89
原子力	ベース	20	26	0	ボトムベース	25	48	0	16	0	32	0
流入水力地熱等	ベース	8	7	0	ボトムミドル	8	7	0	2	0	5	0
合計	-	100	100	0.45	電力量△8%	79	92	0.19	20	0.06	72	0.23

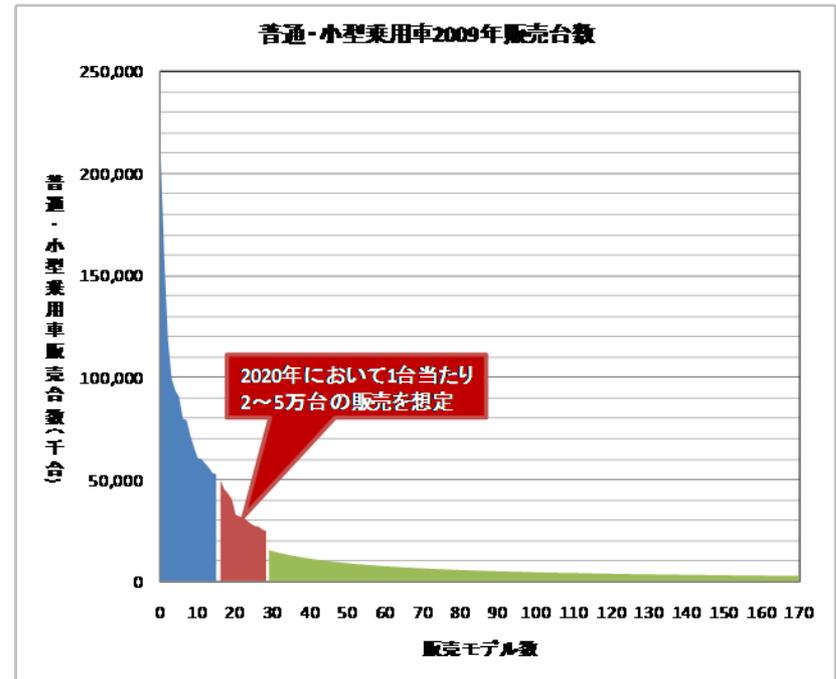
電灯のみ人口比例減

HV販売モデル数設定の考え方

□ トヨタ自動車ニュースリリース(2009/09/04)より

- 2020年代初頭には70モデルのHVが販売されることを念頭に置き、閣議決定された「新車販売の2台に1台」を達成するために必要となる販売台数を確保するため、普通・小型乗用車におけるHV+PHV+EVの販売モデル数計46モデルが2020年までに販売されるものとした。
- 「新車販売の2台に1台」を達成するためには、約240万台の次世代自動車の販売が必要。しかしながら、トップシェアのモデルでも1モデル当たり20万台程度であることを考慮すると、相当数のモデルが必要。
- 普通・小型乗用車の1モデル当たりの販売台数は2～5万台となっており、これは、上位15～30位の販売台数となっている。
- なお、2020年の販売シェアは49%となっているが、前年の2019年に販売シェア50%を越え、2020年は、モデルチェンジ前の落ち込みが重なり、当年だけ落ち込んでいるためである。
- 2050年に向けてHV販売モデル数は更に増加することが想定されるため、今後、2050年に向けての販売モデル数増加による対策効果について検討を行う。

		モデル数	販売台数 (千台)	平均販売台数 (千台)
軽自動車	EV	9	374	42
普通・小型乗用車	EV	8	166	21
	HV	23	1093	48
	PHV	15	341	23
	CDV	2	85	43
トラック・バス	HV	9	46	5
	NGV	9	50	6
	CDV	22	213	10
次世代自動車計		97	2368	24
全自動車計		260	4871	19
次世代自動車シェア		37%	49%	—



2009/09/04

トヨタ自動車、ハイブリッド車の累計販売台数が200万台を突破

トヨタ自動車(株)(以下、トヨタ)は、ハイブリッド車の累計販売台数が、本年8月末までに、国内外で約201万7千台となり、200万台を突破したと発表した。(トヨタ調べ)

トヨタは、1997年8月に国内でコースターハイブリッドEVを発売。1997年12月には世界初の量産ハイブリッド乗用車「プリウス」を発売し、2000年からは、北米や欧州など海外でも販売した。2003年には、2代目「プリウス」を発売し、その後もミニバン、SUV、さらにはFRセダンなど搭載車種を拡大。2007年5月末には、ハイブリッド車の累計販売台数が100万台を突破した。

本年については、4月以降「RX450h」J、3代目「プリウス」、レクサス初のハイブリッド専用車「HS250h」を発売。現在、トヨタでは10車種のハイブリッド乗用車を約500の国・地域で販売しており、加えて国内では3車種のハイブリッド商用車も販売している。今後も更なるラインナップの拡充、販売地域の拡大に努めていく。

なお、本年8月末までに国内外で販売したハイブリッド車^{※1}のCO₂排出量^{※2}は、車両サイズおよび動力性能が同等クラスのガソリンエンジンの車のCO₂排出量と比較し、約1100万トンの排出抑制効果があったとトヨタでは試算しており、地球温暖化の原因のひとつとされるCO₂の削減に大きく寄与したと考えている。

トヨタは、環境への対応を経営の最重要課題の1つと位置付け、ハイブリッドシステムの普及に取り組んできたが、今後も2010年代のできるだけ早い時期にまでに年間100万台販売の達成を目指すとともに、2020年代のできるだけ早い時期にハイブリッド技術を全モデルへ展開するなど、更なる普及に努める方針である。

※1 コースターハイブリッドEV、ダイナハイブリッド、トヨエースハイブリッド、クイックデリバリー200を除く
 ※2 市場走行台数×走行距離×燃費(各国実走行燃費)×CO₂換算係数

<ハイブリッド車販売台数>(トヨタ調べ)

単位:千台

	97年	98年	99年	00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	2009年 (1-8月)
国内	0.3	17.7	15.3	12.5	18.5	20.0	27.2	68.7	58.5	72.4	82.0	104.4	118.3
海外	—	—	—	6.5	18.5	21.4	26.1	66.0	176.4	240.1	347.5	325.3	173.4
合計	0.3	17.7	15.3	19.0	36.9	41.3	53.3	134.7	234.9	312.5	429.4	429.7	291.7
累計	—	18.0	33.2	52.3	89.2	130.5	183.8	318.5	553.5	866.0	1,295.4	1,725.1	2,016.9

<乗用車系ハイブリッド車の累計販売台数(2009年8月末時点)>(トヨタ調べ)

単位:千台

車名	プリウス	エヌテイエ ハイブリッド	クラウン ハイブリッド	ハリアー ハイブリッド	クルーガー ハイブリッド (ハイランダー ハイブリッド)	カムリ ハイブリッド	RX400h、 RX450h
国内	464.7	64.3	11.4	18.8	3.4	—	3.6
海外	954.5	—	—	—	104.1	167.4	142.8
合計	1,429.3	64.3	11.4	18.8	107.6	167.4	146.4

車名	GS450h	LS600h/ LS600hL	HS250h	クラウン マイン ハイブリッド ^{※1}	アルファード ハイブリッド ^{※2}	乗用車系 ハイブリッド累計	商用車系 ^{※3} ハイブリッド累計
国内	4.9	10.1	0.9	6.5	24.4	613.0	2.7
海外	14.4	7.3	0.5	—	—	1,401.1	—
合計	19.2	17.5	1.4	6.5	24.4	2,014.2	2.7

※1 クラウンロイヤルは03年12月、クラウンセダンは08年4月で生産終了

※2 アルファードハイブリッドは08年4月生産終了

※3

コースターハイブリッドEV(04年8月生産終了)、ダイナハイブリッド、トヨエースハイブリッド、クイックデリバリー2000の合

＜ハイブリッド車のあゆみ＞

年	月	主な出来事	車両
1997	3	ハイブリッドシステム「THS」を発表	
	8		コースターハイブリッドEV 発売(国内のみ)
	12		プリウス 発売
2000	11	プリウス累計販売5万台突破	
2001	6		エヌテックハイブリッド 発売(国内のみ)
	8		クラウンハイブリッドハイブリッド 発売(国内のみ)
2002	3	ハイブリッド車の累計販売10万台突破	
	8	プリウス累計販売10万台突破	
2003	4	ハイブリッドシステム「THSII」を発表	
	7		フルフートハイブリッド 発売(国内のみ)
	9		プリウス(2代目)フルモデルチェンジ
	11		ダイナハイブリッド・トヨタエースハイブリッド 発売(国内のみ)
2005	3		ハイブナーハイブリッド(RX400h)・クルーザーハイブリッド(ハイランダーハイブリッド) 発売
	10	ハイブリッド車の累計販売50万台突破	
2006	12	中国長春工場でプリウスを生産開始	
	3		GS450h 発売
	4	プリウス累計販売50万台突破	
	5		カムリハイブリッド 発売(海外のみ)
	6		エヌテックハイブリッドフルモデルチェンジ(国内のみ)
	10	米国ケンタッキー工場でカムリハイブリッドを生産開始	クイックデリバリー200 発売(国内のみ)
2007	5	ハイブリッド車の累計販売100万台突破	LS600h/LS600hL 発売
	2		クラウンハイブリッド 発表(4月発売、国内のみ)
2008	5	プリウス累計販売100万台突破	
	1		RX450h 発表(4月発売)
	5		プリウス(3代目)フルモデルチェンジ
2009	7	ダイジェートウエイ工場でカムリハイブリッドを生産開始	HS250h 発売
	8	ハイブリッド車の累計販売200万台突破	

以上

ハイブリッドスペシャルサイトは [こちら](#)

 閉じる