

トヨタ自動車技術



最新の燃料噴射装置を搭載した排気量
3000ccディーゼルエンジンを投入

進化する環境技術

HV 競争激化

ハイブリッド技術を生かし、自動車業界の環境技術とその実用化を引っ張ってきたトヨタ自動車。しかしハイブリッド車（HV）ではホンダなど他メーカーとの競争が激化している。さらに「第3のエコカー」と呼ばれる低燃費なエンジン車やクリーンディーゼル、過給器を搭載してダウンサイン（小型化）したエンジンなど、内燃機関の進歩も著しい。トヨタの環境技術はどう進化していくのか。

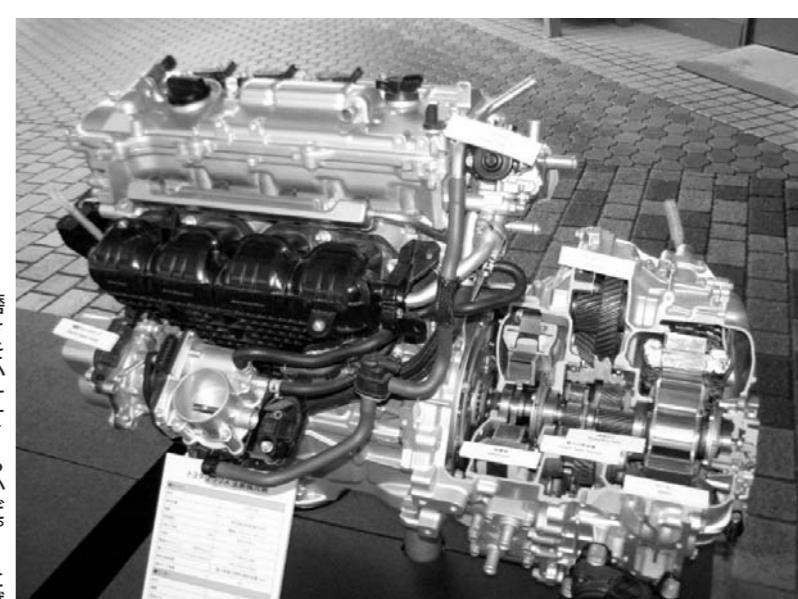
HVの燃費競争が激しさを増している。ホンダが9月に発売した新型「フィットハイブリッド」のJC08モードの燃費は、ガソリン1.3Lあたり36・4キロ。トヨタの小型HV「アクア」の同35・4キロが、ランクインハイブリッド車（PHV）を除いた燃費ランキングで首位に立った。ホンダは6月に発売した中型セダン「アコードハイブリッド」でも同30・0キロという燃費性能を実現。HVで先行するトヨタを猛烈に追い上げている。

3年中に中型セダン「アクア」を設定するなど各社が相次いでHVを投入する。

日産自動車も電気自動車（EV）を中心として車を設定するなど各社が相次いでHVを投入する。

クセラ」をHVに設定するなど各社が相次いでHVを投入する。

15年以上がたち、コスト低減や品質の安定と富士重工業は6月にスポーツ多目的車（SUV）「ジョン」などをHVを設定。激しい販売攻勢をかけている。



各社、相次ぎ新車投入

次世代環境車の本命に

月下旬に米国で行った講演で、次期プリウスは磨きをかけてくるかだ。小曾脇常務役員は8月に開いた環境技術説明会で内山田竹志副会長（現会長）は、「トヨタのエンジンはすでにトヨタの技術の最大熱効率だ

今年完工した「パワートレーン共同開発棟」。エンジンや変速機の開発を加速する

リウス」のブランドを守り抜いていく。

しかし逆に言えば、トヨタは「あって当たり前の技術」になった。

した動きは、各社がHVの12年のHV販売台数は、それを次世代環境車の本命と位置づけた証である。

15年にも市場投入されるトヨタのHVは97年の初代「プリウス」から、トヨタにとってHV

ス」で、HV技術にどう磨きをかけてくるかだ。小曾脇常務役員は8月下旬に米国で行った講演で、次期プリウスは磨きをかけてくるかだ。小曾脇常務役員は8月に開いた環境技術説明会で内山田竹志副会長（現会長）は、「トヨタのエンジンはすでにトヨタの技術の最大熱効率だ

今年完工した「パワートレーン共同開発棟」。エンジンや変速機の開発を加速する

リウス」のブランドを守り抜いていく。

しかし逆に言えば、各社がHVの12年のHV販売台数は、それを次世代環境車の本命と位置づけた証である。

15年にも市場投入されるトヨタのHVは97年の初代「プリウス」から、トヨタにとってHV

ス」で、HV技術にどう磨きをかけてくるかだ。小曾脇常務役員は8月に開いた環境技術説明会で内山田竹志副会長（現会長）は、「トヨタのエンジンはすでにトヨタの技術の最大熱効率だ

今年完工した「パワートレーン共同開発棟」。エンジンや変速機の開発を加速する

リウス」のブランドを守り抜いていく。

しかし逆に言えば、各社がHVの12年のHV販売台数は、それを次世代環境車の本命と位置づけた証である。