



FCV、本格普及期へ

自動車環境対応



15年に市販車投入を目指すホンダのFCVコンセプトモデル

小型・低コスト化 着々 世界3大勢力が対峙

着々 小型・低コスト化

世界3大勢力が対峙

トヨタのFCVはハイブリッド技術がベースにある。モーター、バッテリー、パワーコントロールユニットといった既存のハイブリッド技術に、燃料電池スタックと高圧水素タンクの燃料電池ユニットを組み合わせた「ハイブリッド技術が電動化のキーテクノロジー（同）」という考えを述べておらず、ハイブリッドプラグインハイブリッド車（PHEV）、そしてFCVの開発を進めてきた。

トヨタは航続距離が短く充電時間が長いEVは小型車、用途は近距離に限定する。一方、航続距離が長く、水素充填時間も短いFCVは中型車からトラック・バスまで幅広くカバーできると位置づける。航続距離と燃料充填時間がガソリンエンジン車と同等であることから、水素ステーションを整備できれば、普及する可能性は十分ある。トヨタとホンダが開発に本腰を入れているのはそのためだ。

EVの開発・販売に注力してきた日産自動車も、着々とFCVの準備を進めており、独ダ임ラーと米フォード・モーターと共同開発して17年に市販を投入する計画だ。FCEVをめくってはトヨタは独BMW、ホンダは米ゼネラル・モーターズ、米ゼネラル・モーターズ（GM）と提携しておられ、来るFCV普及期に向け、世界3大勢力が対峙する構図になっている。

トヨタは6月にセダンタイプのFCVの市販車を公開した



FCVは水素と空気から取り込む酸素を化学反応させて生じる電気で作る。エネルギー密度は1リットル当たり3.5kWhと、08年当時の開発車に比べて2倍以上のエネルギーを従来比で薄型の厚みを従来比で割薄注目される。

ており、発売時にどのよう

究極のエコカー

トヨタ自動車は2014年度内に、ホンダが15年、日産自動車が17年にも燃料電池車（FCEV）の市販を投入する計画だ。エンジンと比べエネルギー効率が高いクリーンエネルギーの水素を燃料とするため、次世代エコカーとして本命視されているFCEV。その本格的な普及期が始まることとしている。

い、**1/3**倍にして電流密度を同1・5倍にする事でセルの積層数も3割減らして小型化した。小型化により、普及期にさまだままな車種に搭載できるよようになる。出力密度を06年の開発品の1/2に当たらせた。約2キロから、同3キロ以上に高めている。トヨタと同様の性能を実現しており、発売時にどのような価格設定をするのかは注目される。

HONDA
The Power of Dreams

セダン愛。

超アコード。クルマの歓びを追求するか。環境への配慮を優先するか。そんな二者択一の選択肢に、本当の答えはない。Hondaは問題を超越したところに、新しい答えをつくり出す。2モーター・ハイブリッド・システム搭載。走ることの快適と上質を極めながら、燃費30.0km/L*を実現した。セダンを愛すること。人生を愛し、地球の未来を愛すること。燃費30.0km/L*

*JC08-9 走行燃料消費率(国土交通省審査値) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境や運転方法により燃料消費率は異なります。

未来を変えろ。EARTH DREAMS セダン シリーズ

A C C O R D ハイブリッド



エコドライブ、美しい環境とモビリティの楽しさを次世代へ。



HONDA

Photo: EX <http://www.honda.co.jp/ACCORD/> **Honda Cars** よりお届けします。