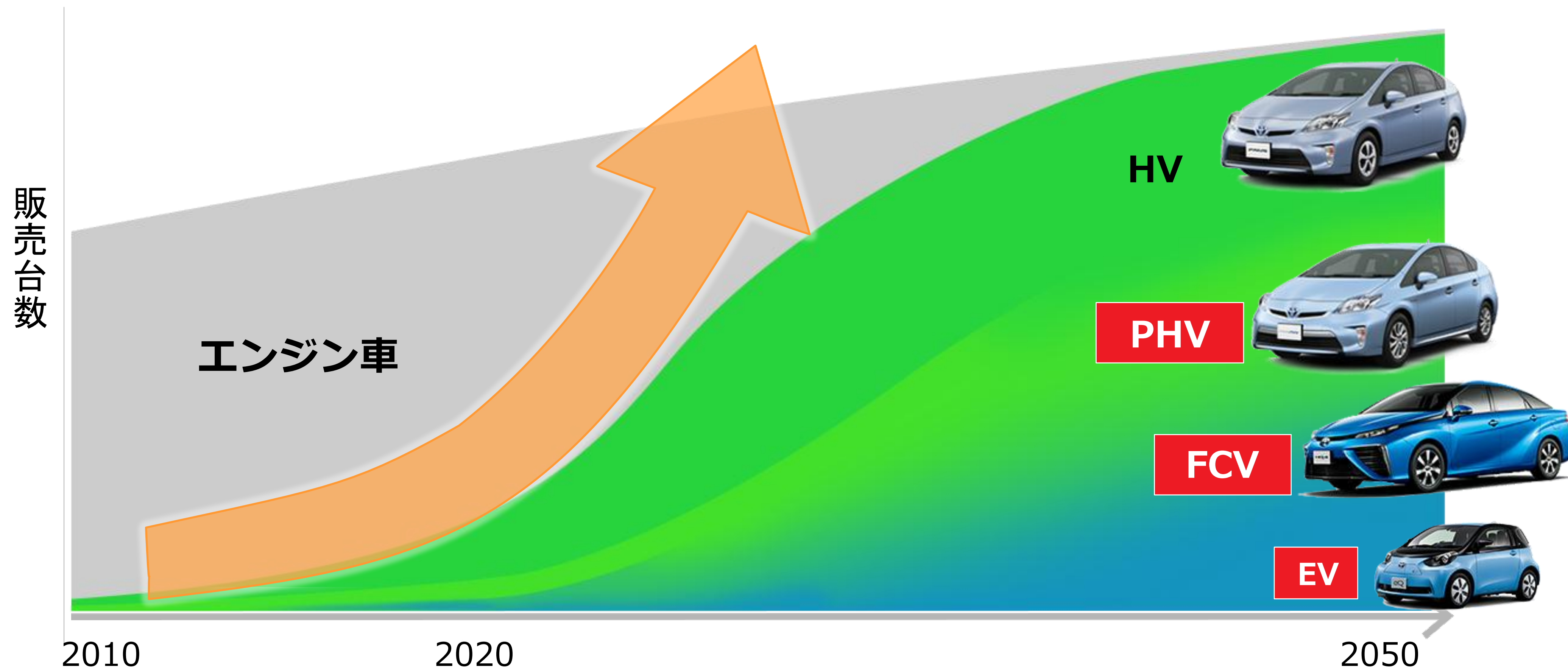




## トヨタグループの取組み状況と 東京都での水素社会実現に向けて

2015年11月16日  
トヨタ自動車株式会社



2050年CO<sub>2</sub> 90%削減（2010年比）に向けて次世代車開発を一層加速



- FCV販売台数

グローバル：2020年頃以降 年間3万台以上を目指す

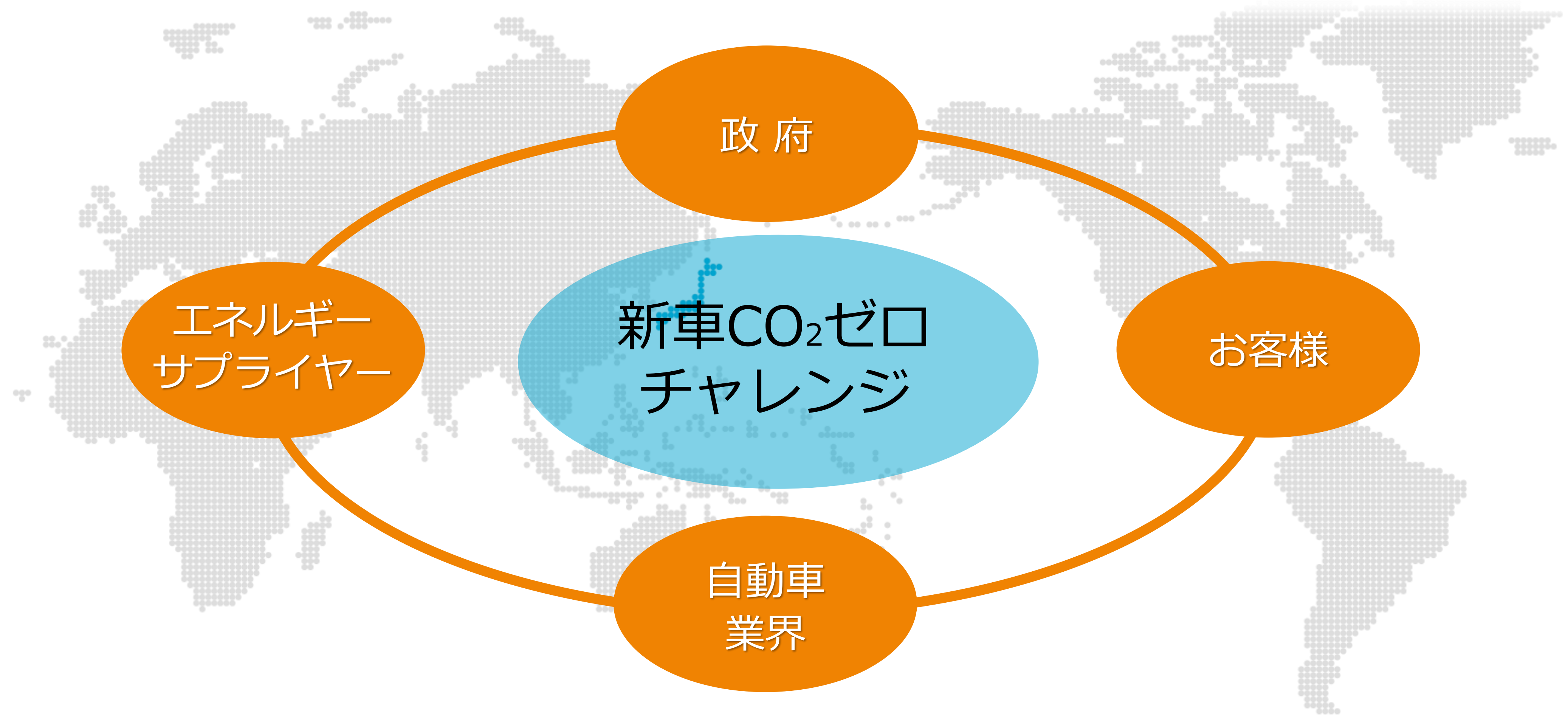
日本：2020年頃以降 月販1000台レベル、  
年間1万数千台程度を目指す



- FCバスの開発・導入

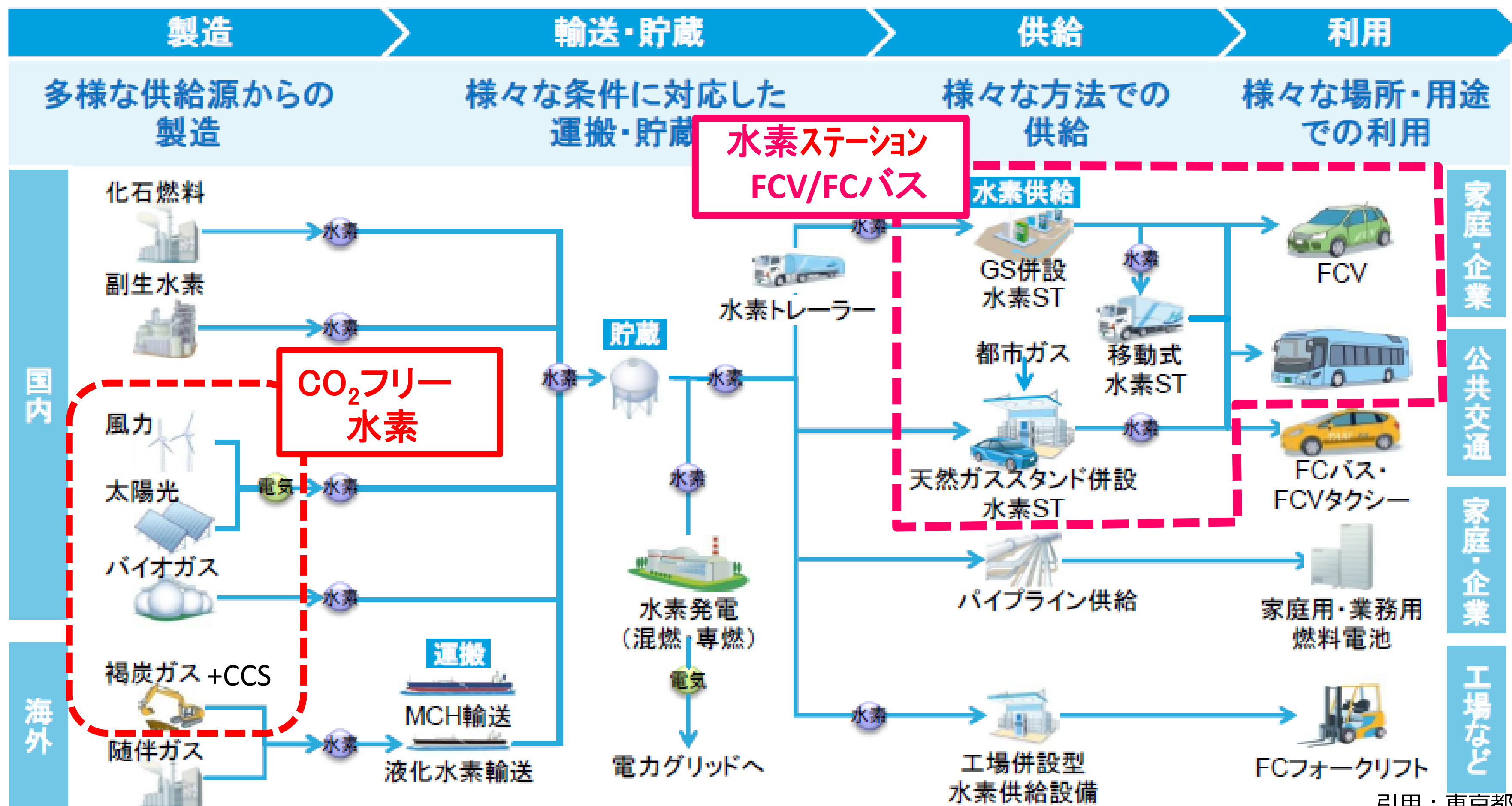
2016年度中に東京都を中心に導入開始、  
2020年の東京オリンピック・パラリンピック  
に向け100台以上





ステークホルダーの皆様と連携・協力して新車CO<sub>2</sub>ゼロにチャレンジ

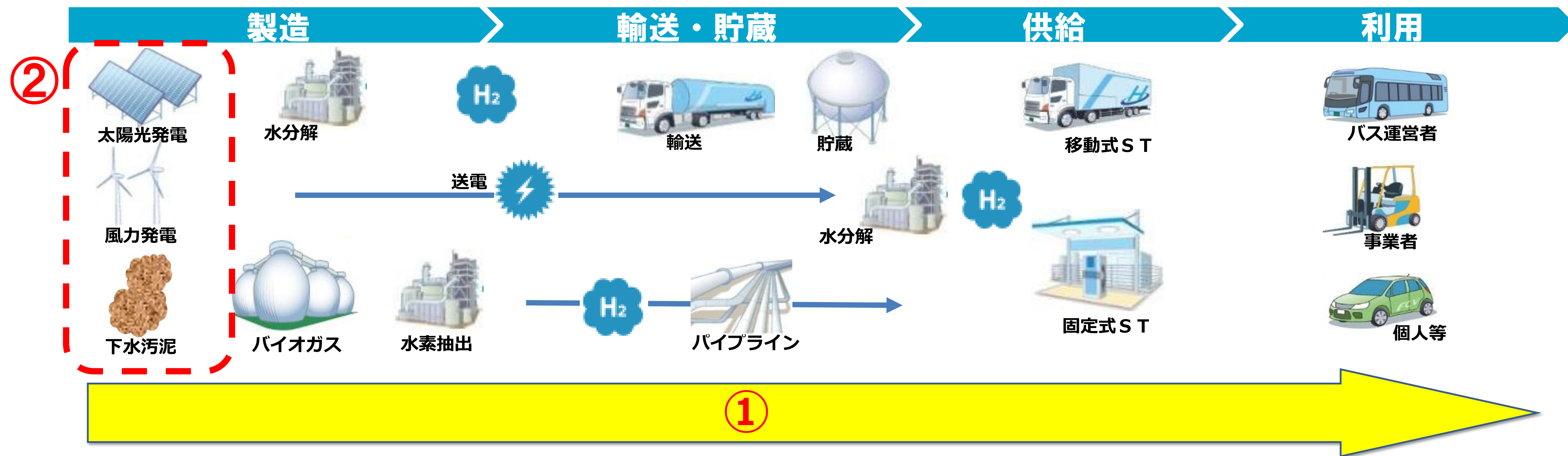
# 将来、目指すべき水素社会のイメージ



引用：東京都水素エネルギーシンポジウム  
(デロイトトーマツプレゼン資料)

- ・最新の状況も踏まえ「CO<sub>2</sub>フリー水素」「水素ステーション」「FCV/FCバス」など、レガシーの視点で2030年に目指すべき目標を設定する事が必要ではないか？
- ・それを踏まえ改めて2020年東京オリンピック・パラリンピックで実現すべき目標とそれらを実現する具体的な方策を定める事が必要ではないか？

## 水素製造～水素輸送～利活用それぞれの関係者の連携



① 上流から下流までスルーで、関係するステークホルダーが連携できる様なリーダーシップが必要ではないか？

② 東京都以外の資源活用も視野に入れた連携が必要ではないか？

## 2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けた課題2



### ■ご提案) 東京における水素利活用場所

世界中の人々に集中してアピールできる  
場所、進め方の関係者間連携が必要

誰に、どこで、何をアピールするのか関係者で合意し、  
協力して進める事ができる体制構築が必要ではないか？



# トヨタグループの東京都での取り組み

## 水素社会普及に向けた東京戦略会議

目標1.  
水素ステーション整備

目標2.  
燃料電池車・バス普及

目標3.  
家庭用燃料電池や  
産業用燃料電池普及

目標4.  
安定的な燃料供給

目標5.  
社会的受容性の向上

普及 自動車3社ST運営支援



トヨタ自動車 (FCV)



アイシン精機  
(家庭用燃料電池)



日野自動車 (FCバス)



豊田自動織機  
(FCフォークリフト)



各種  
水素啓発活動へ  
の協力

開発

東京都戦略会議目標の達成にむけ  
水素利用者の立場としてトヨタグループをあげて開発を推進





## バス用水素ステーション※の着実な整備

※大型バスを取回し、かつ複数台充填可能なバス用ステーション

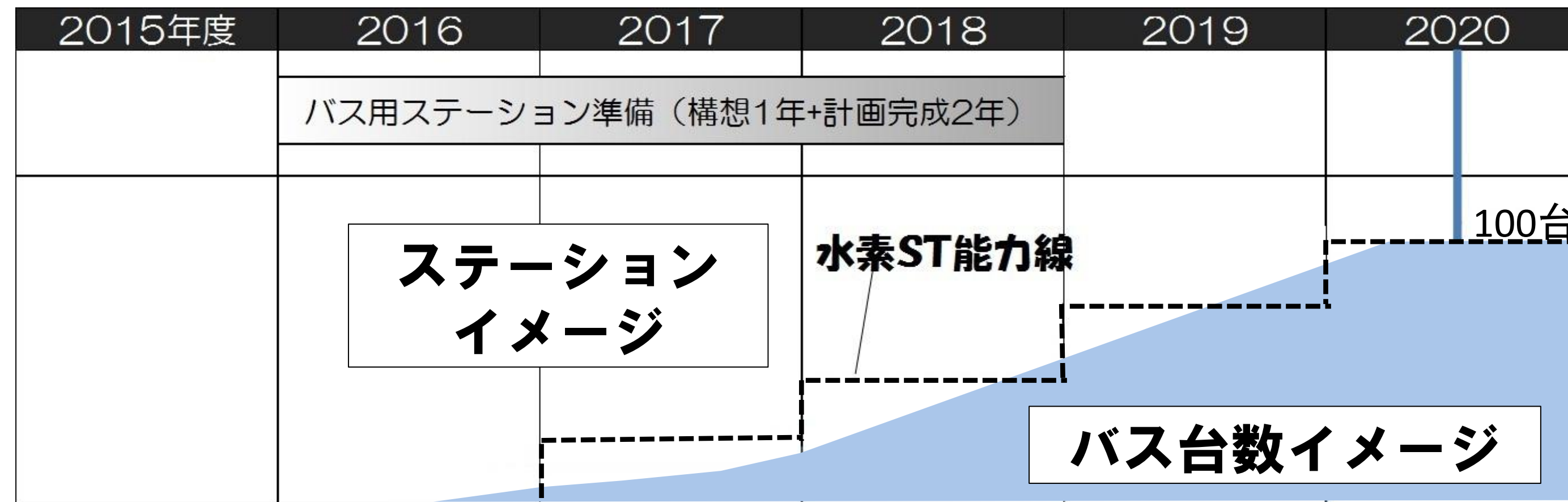
(バス100台以上を考慮すると4基以上のステーション必須)

課題：ステーション候補地不足、ステーション事業者未定

課題：事業用バス専用ステーションに補助金スキーム現時点なし

(既存ステーション建設補助金は事業用バス専用ステーションには適用不可)

### イメージ図

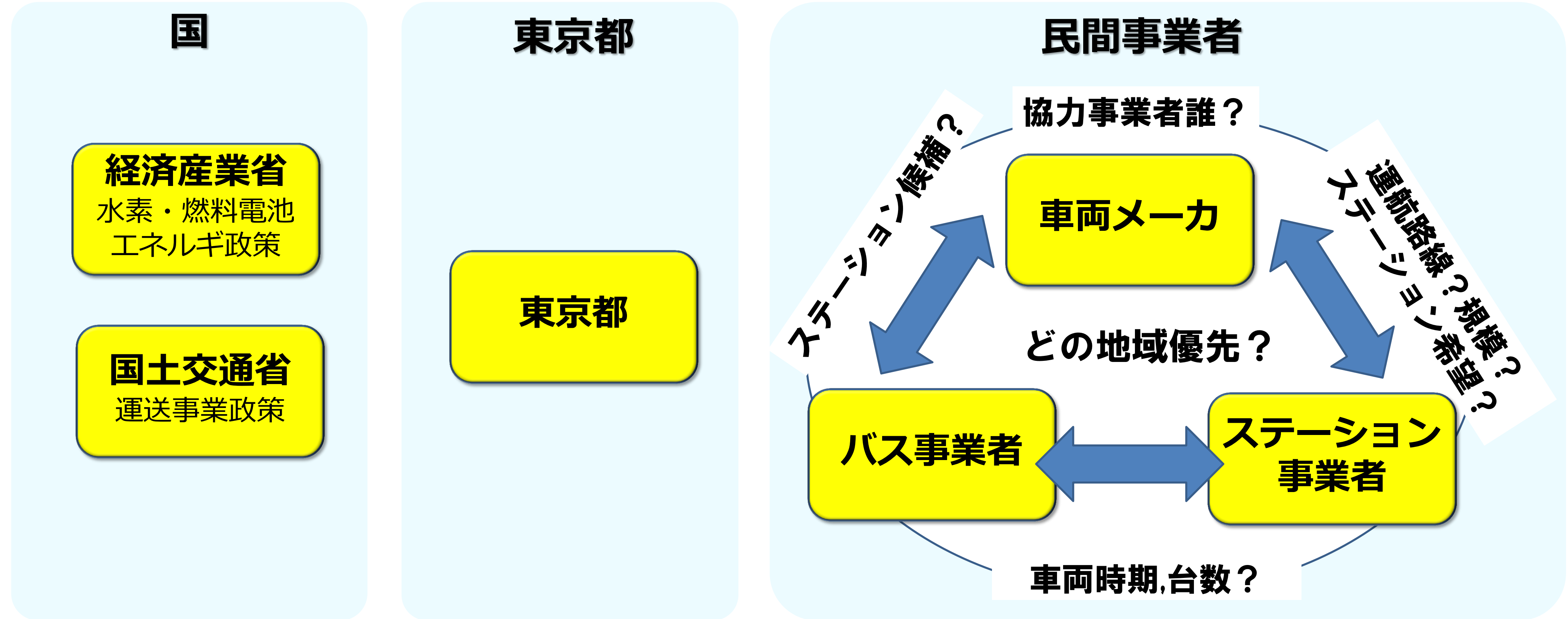


**FCバス活用：運行、アピールする方策/場所を合意し、  
その為のST設置企画を早急に具体化すべきではないか？**



# FCバス100台以上の導入に向けた関係事業者の連携

(対応事業者が不明確、各事業者計画の相互共有困難)



関係者での情報共有できる場、まとめ牽引役が必要

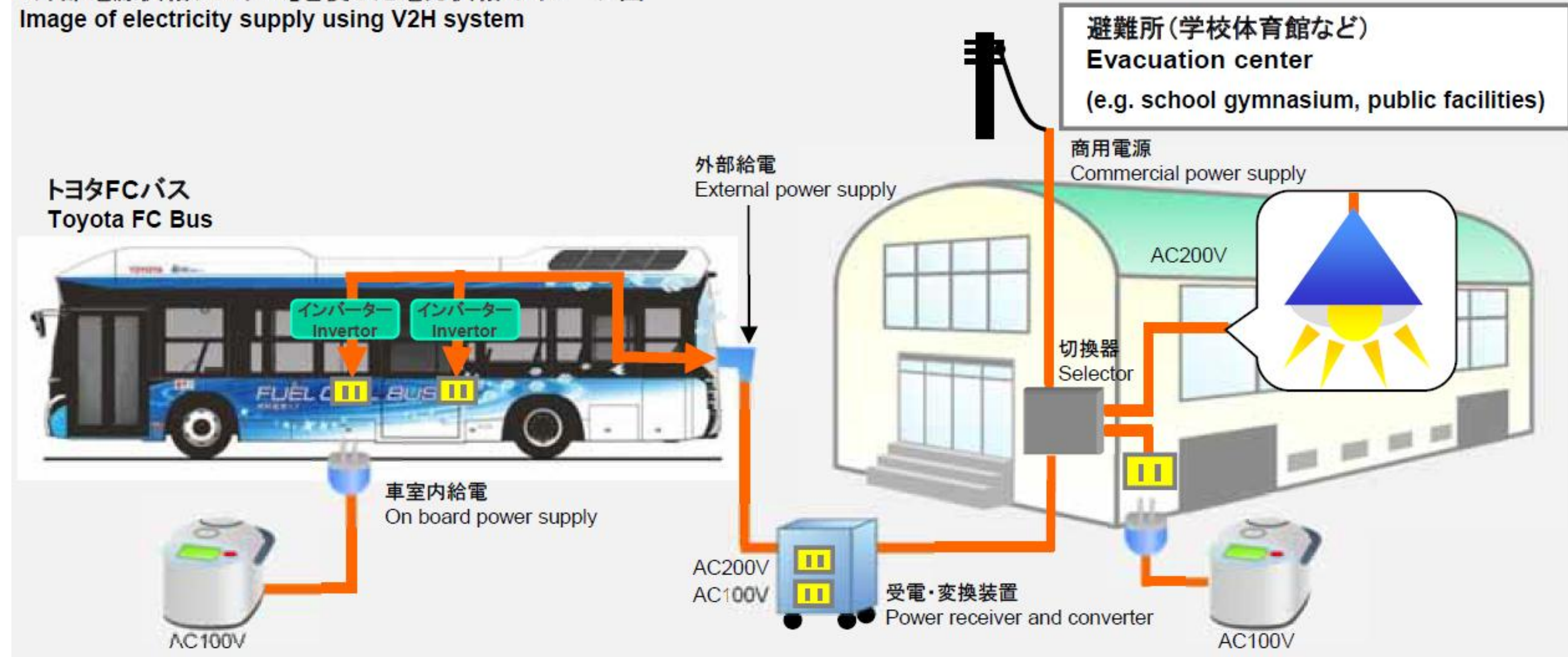
# <課題の具体例> FCバス普及に向けて



東京都目標：「FCバス」として

- ・2020年までに100台以上導入
- ・災害時の外部給電活用の仕組みの構築

「外部電源供給システム」を使った電力供給のイメージ図  
Image of electricity supply using V2H system



外部給電システム概念図

東京都環境科学研究所での公開実証 (7/25)

災害時外部給電機能の活用法（避難所など）の  
具体化が必要ではないか？



# 2020年に向けた <課題の具体例> 羽田空港での利活用拡大

東京都での取組み：羽田空港での  
水素利活用に向けた検討体制の構築



FCバスの羽田空港への活用（案）



空港制限エリア等での活用（案）

羽田空港での利活用拡大案を関係者で具体化すべきではないか？



## 羽田空港 水素/FC活用、及び水素ステーション整備に向けた連携が必要

原因：空港制限区域「内と外」が存在。制限区域内ステーション計画に制約あり。

原因：羽田空港は国管理空港。  
空港内事業者のみでなく  
国土交通省との連携、承認が必須。

原因：再開発計画が複数存在。  
水素利活用含め総合的な計画が必要



「第2回羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」資料抜粋

**ALL羽田での水素/FC活用 取りまとめが必要ではないか？**



**TOYOTA**