

3代目プリウス / HS250h 発売

2009年5月18日より発売した3代目プリウスは、全体の90%以上を新開発したハイブリッドシステムを搭載し、世界トップとなる燃費性能38.0km/L*と2.4L車並の動力性能を実現しました。また、LEXUSでは、初のハイブリッド専用モデルとなるHS250hを開発し、7月14日より発売しました。HS250hは、プレミアムセダンとしては群を抜く、優れた燃費性能23.0km/L*と高い動力性能を両立しています。

*10・15モード走行燃費
国土交通省審査値



『EV・PHVタウン』に参画し、
新開発のPHVを国内市場に導入

当社では、リチウムイオン電池を搭載し、家庭用電源などからの外部充電を可能とする新型PHV（プラグインハイブリッド車）の開発を進めています。PHVは、近距離走行時はEV（電気自動車）として走行し、中長距離走行時には従来のHVと同様に走行が可能です。当社では、国内市場への導入にあたり、経済産業省が『EV・PHVタウン』として選定した地方自治体のPHV普及事業に協力し、2009年末以降、官公庁、自治体、法人などの特定利用者を中心に約200台のPHVをリースします。



マーケティング新会社を設立

当社は、国内市場対象のマーケティング活動の強化を狙いとした新会社と、グローバルでのマーケティングの実践・支援ならびに、関連する子会社の統括・支援を行う新会社を設立し、2010年1月より事業を開始します。

2つの新会社は、現地現物のマーケティング活動を進め、「お客様」のニーズを迅速かつ的確に把握し、タイムリーに当社へフィードバックすることにより、当社の商品開発や販売の改革につなげることも視野に入れた活動を行っていく予定です。

NUMMIの生産打ち切りを決定

当社は、2010年3月生産分をもって、ゼネラル・モーターズ（GM）との合併事業であるニュー・ユニテッド・モーター・マニュファクチャリング（NUMMI）への生産発注を打ち切ることを決定しました。

NUMMIについては、中長期的にビジネスとして成立する見込みが立たず、今回のような厳しい選択をせざるを得なくなりました。今後については、モーターズ・リクイティション・カンパニー（旧GM）、NUMMI、当社の3者間で継続的に検討していくこととなります。

シリーズ トヨタのルーツ 第1回 A1型試作乗用車

1934年1月、自動車事業への進出を決めた豊田喜一郎は「アメリカ車と競争するには、デザイン的に見劣りせず、かつコスト的にも対抗できるものでなくてはならない」と考えました。このため、デザインを流線型へ変更し、ボデーの製作でも、アメリカ式のプレスによる大量生産

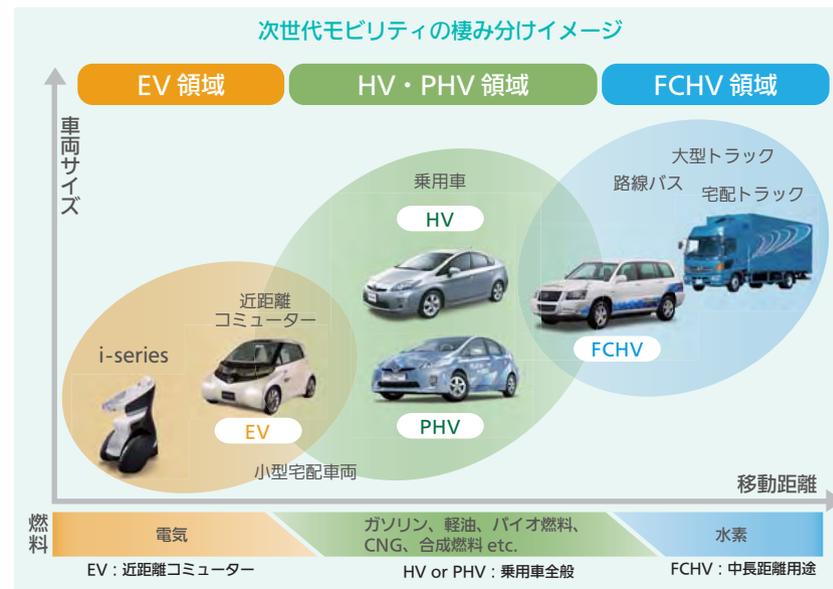
設備と日本人の手先の器用さを併用する方法を考えました。技術者は、汗が結晶となって作業服に浮き上がるほどの試行錯誤を繰り返し、さまざまな課題を解決したといいます。そして、翌年5月トヨタの自動車生産の第一歩となる「A1型乗用車」の試作車が完成しました。



ハイブリッド拡大を核とする製品開発

当社では、「石油に代わる多様なエネルギーの中から、自動車が利用しやすいエネルギーを選択して、それに適合したパワートレインの開発をすること」と同時に、「排気ガスのクリーン化」と、「CO₂排出量の削減」を、同時に実現していくことが不可欠であると考えています。

石油に代わる燃料にはそれぞれ一長一短があり、右図の次世代モビリティの棲み分けイメージにあるように、移動距離や速度等、各地域の事情に応じて、将来のエコカーの棲み分けが進むものと考えています。当社は将来のモビリティのあり方を念頭に、用途に合った開発を推進していきます。



環境・エネルギー問題への対応技術

ハイブリッド技術を
PHV、EV、FCHVに応用



当社のハイブリッドシステムは、化石燃料はもちろん水素、バイオ燃料、電気まで応用可能な技術です。ハイブリッドに、外部から充電できる機能を追加して、電気エネルギーも利用できるようにしたものが、プラグインハイブリッド車（PHV）であり、電気自動車（EV）は、PHV車から、エンジンと燃料タンクを取り去ったものといえます。さらに、ハイブリッドのエンジンを燃料電池に置き換えれば燃料電池車（FCHV）となります。

つまり、今まで当社が自社技術としてハイブリッドカーで培った技術は、これからのさまざまなエコカーに活用できます。この分野での他社との競争やエコカーへの社会要請は年々激しくなっているため、当社では、モーター、電池などの主要ユニットの小型・軽量化、高性能化、低コスト化など、ハイブリッド技術の改善を今後も継続していきます。