

事業戦略ビジョン(報告抜粋版)

資料10

商用電動車普及に向けたエネルギーマネジメントシステムの構築・大規模実証

幹事企業：Commercial Japan Partnership Technologies (株) 代表取締役社長 中嶋裕樹

コンソーシアム内実施者 [50音順]

佐川急便(株) 西濃運輸(株) (株)セブン-イレブン・ジャパン 日本通運(株) 日本郵便(株)
(株)ファミリーマート 福山通運(株) ヤマト運輸(株) (株)ローソン

目次

- 1.事業戦略/事業計画
- 2.研究開発 計画/進捗/課題
- 3.イノベーション推進体制

**カーボンニュートラル実現に向けた
「商用電動車普及 '30年政府目標」達成を目指す**

'30年 政府目標

■ 電動化比率

8t以下：新車販売20～30%

8t 超：保有5,000台

■ 水素消費量

8万トン/年

政府目標の達成を目指し、CJPTとして商用FCEV/BEV導入を推進

'30年 政府目標達成に向けて、商用FCEV/BEVの価格低減・台数拡大を図る

コンベ（ディーゼル）

'23～ 実証

導入台数：小

～'29 本格導入

導入台数：中

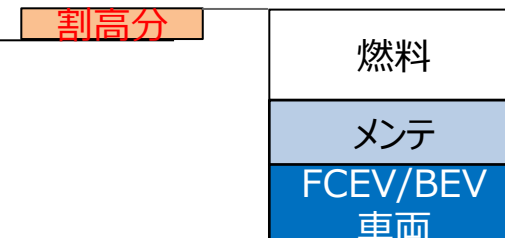
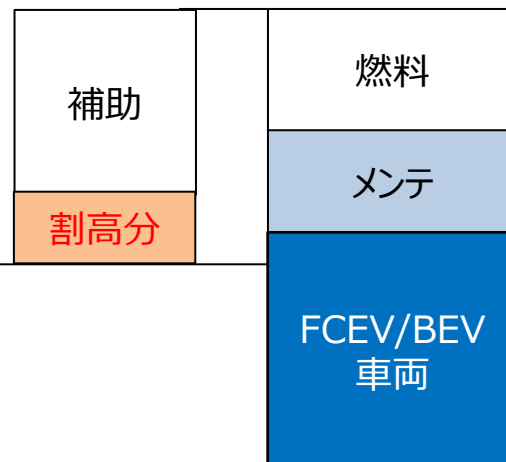
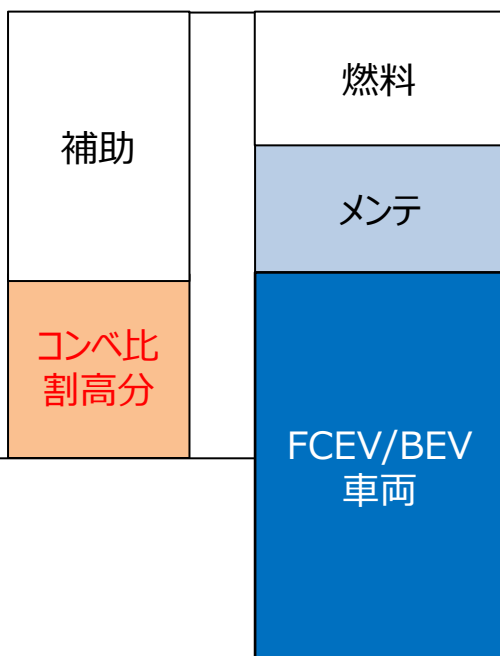
'30 普及

導入台数：大

官民一体の取り組みで事業性成立を目指す

- ①台数拡大(エネマネによるダウンタイム低減、水素ST/充電器の拡大)
- ②車両/メンテ コスト低減
- ③燃料コスト低減 (水素・電気)
- ④補助金/規制緩和など各種施策 etc.

<リース月額イメージ>



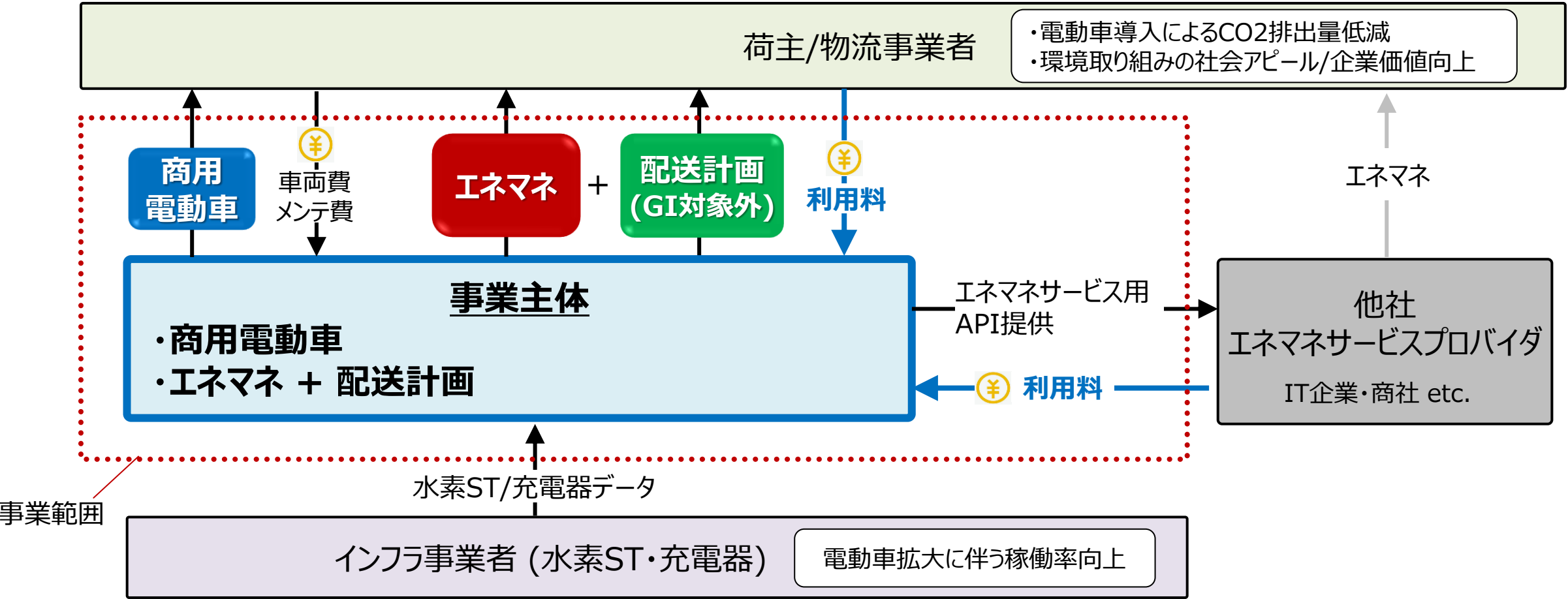
商用FCEV台数/価格の計画を具体化、モビリティ水素官民協議会で共有し 実現に向けて官民一体となって取り組み

※'22/12 第4回モビリティ水素官民協議会 資料より抜粋 (CJPT提示の供給見通し)

車種		'22	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30
小型トラック	導入・価格（百万円）		限定モデル・約40		次期モデル・約20				次々期モデル・約10	
	供給台数（台/年）		300		約300 ～ 3,000				約6,000 ～ 10,000	
大型トラック	導入・価格（百万円）				限定モデル・約160				次期モデル・約80	
	供給台数（台/年）				約50 ～ 200				約1,350 ～ 3,000	
バス	導入・価格（百万円）	現行モデル・105		次期モデル・約60						
	供給台数（台/年）	累計120台	約60		約50 ～ 200					

※上記は販売計画ではなく、水素価格低減、水素ST整備拡大、規制緩和等の課題が解決された前提での供給見通し。実現に向けては、国・インフラ事業者・物流事業者・自動車メーカーが一体となって今後取り組んでいく必要あり。

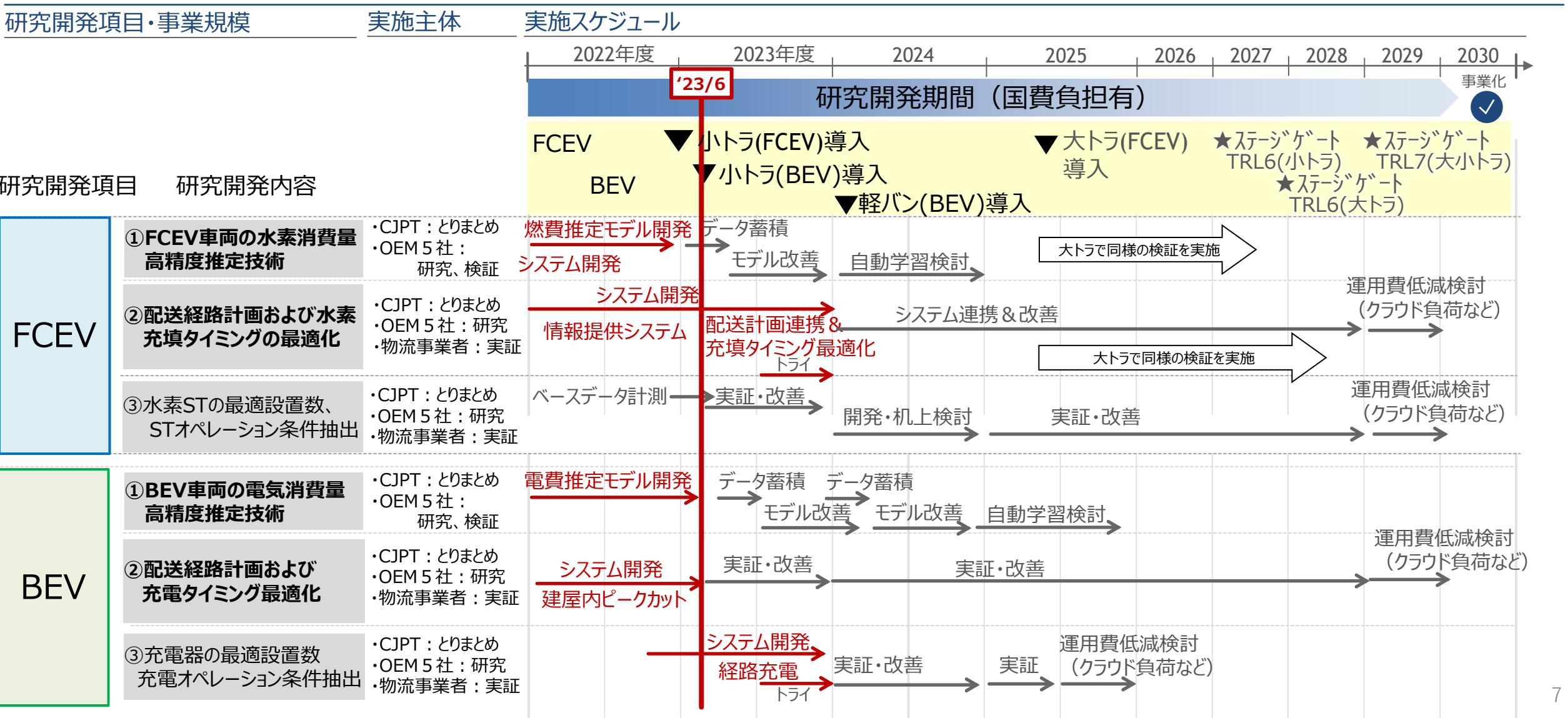
- 商用FCEV/BEV と エネマネ/配送計画をセットで提供し、
物流事業者の「CO2排出量低減」と「物流ダウンタイム/コスト低減」に貢献
- 交通流ビッグデータ等の自動車OEMならではの強みを活かし、他社との差別化を図る



目次

- 1.事業戦略/事業計画
- 2.研究開発 計画/進捗/課題
- 3.イノベーション推進体制

車両台数増加に合わせ ‘23年度以降で「配送計画と連携した充填/充電タイミング最適化」を実証
‘22年度はそのベースとなる「高精度な航続可能距離推定モデル」や「情報提供システム」を開発



2. 研究開発 -進捗と課題 全体-

FCEV

BEV

エネマネ技術開発/電動車導入は予定通り進行中 インフラ整備で課題有り

	進捗	FCEV	BEV
エネマネ 技術開発	○	■ データ収集システム構築完 ■ 小型トラック 燃費推定モデル開発完 ■ 情報提供サービスの開発完(モデルに基づく航続可能距離、水素ST空き状況と混雑予測)	■ 1t小型トラック 電費推定モデル開発完 ■ 建屋内電力ピークカット ロジック開発完
電動車導入	○	■ 小型トラック：19台導入 (東京10/福島9) ■ 東京/福島 出発式実施 ■ 荷主・物流事業者・インフラ事業者との課題検討会を随時実施	■ 1t小型トラック：2台導入
インフラ整備	△	■ 3基のST新設合意 (平和島/新砂/本宮) ■ 土地探し・ST事業成立性 等の課題により八王子/大トラ向けST新設が難航 ■ 水素価格上昇による物流事業者負担増	■ 建屋内充電器 順次設置中 (2社 17基完) ■ 経路充電用の公共充電器 整備検討開始 (土地探し・スペック検討 等)

‘23年度以降の「配送計画と連携した水素充填タイミング最適化システム」実証に向けて
‘22年度は「高精度な航続可能距離推定モデル」と「ST空き状況/混雑予測システム」を開発完

'22年度	'23年度～
情報提供システム	配送計画と連携した水素充填タイミング最適化システム
高精度な航続可能距離推定 リアルタイムのST空き状況/混雑予測  現在の待ち時間 0分 現在の待機台数 0台 ※ST通知 混雑予想：この時間帯はとても混んでいます 0時 12時 15時 18時 バリエーション	最適な水素充填タイミング & 配送ルート提案  ・リアルタイム演算による外乱への対応 ・水素STの渋滞回避 交通流ビッグデータ + ST空き状況/混雑予測 + 車両状態(航続可能距離) + 配送計画

■ 3基(本宮/平和島/新砂)のST新設をインフラ事業者と合意

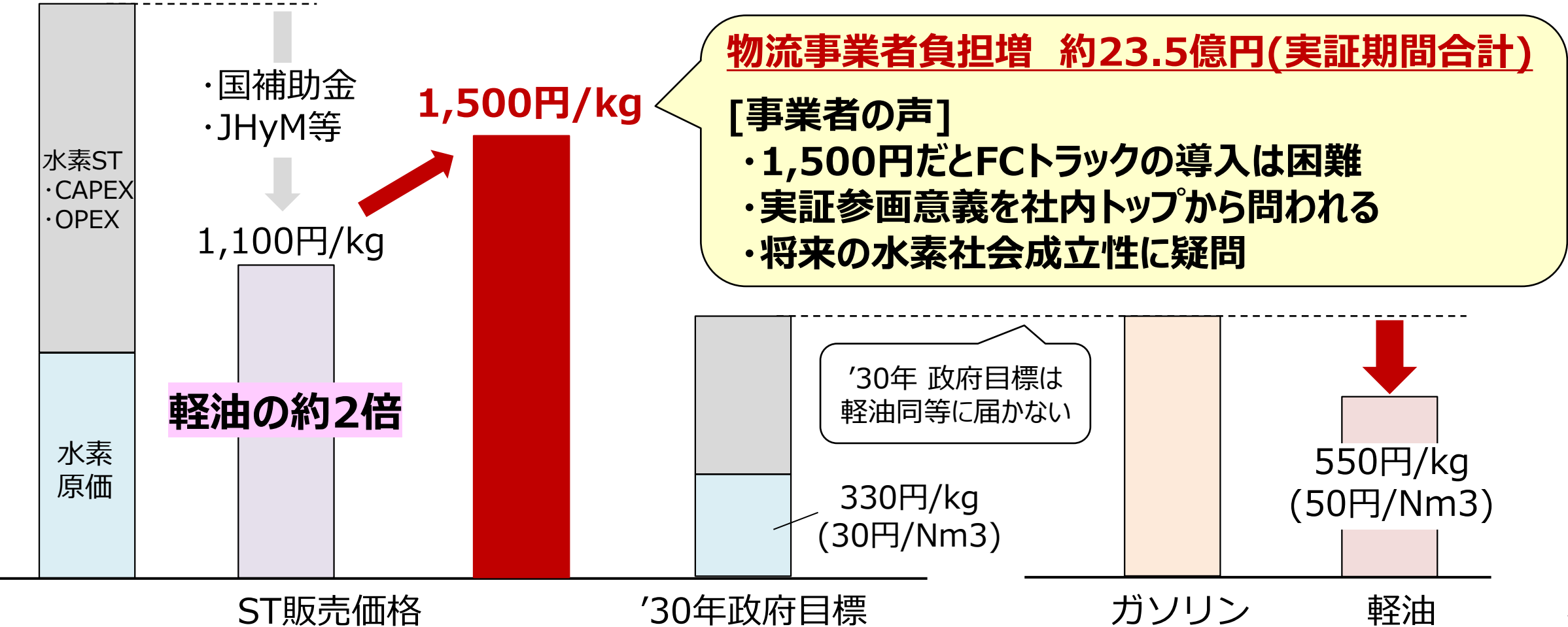
■ 八王子：CJPTとしてあらゆる手段を検討するも土地探し難航
大トラ：実証50台では事業性が成立せず新設困難

⇒ 国/自治体にサポートを頂きたい状況

	地域		進捗と課題		
小トラ	福島	郡山	○	本宮ST 新設合意（'24/4予定）	
	東京	品川/大田区	○	平和島ST 新設合意（'24/4予定）	
		江東区	○	新砂ST 新設合意（'25/4予定）	
		八王子	△	<CJPT取組み> ■ インフラ事業者/東京都/不動産業者/OEMで土地探しを続けるも、目途無し	<国/自治体にサポート頂きたいこと> ■ 土地(国有地等)の情報提供 ■ 土地購入に対する補助制度 etc.
大トラ	福島～東京～大阪(幹線)		△	<CJPT取組み> ■ 物流事業者の使われ方をまとめST設置地域を特定(大阪/愛知/静岡) ■ インフラ事業者やNEXCO等と検討するも、実証50台のみでは新設困難	<国/自治体にサポート頂きたいこと> ■ 大阪/愛知/静岡における需要集約 ■ インフラ事業者の投資促進のための施策（補助拡大・SA上下線乗り入れ対応 等） etc.

水素価格が上昇 ⇒ 物流事業者負担増により 将来のFC普及は困難

<国/自治体にサポート頂きたいこと>
物流事業者負担を軽油同等に低減する施策
(水素ST/燃料に対する補助拡大・水素原価の低減 等)



目次

- 1.事業戦略/事業計画
- 2.研究開発 計画/進捗/課題
- 3.イノベーション推進体制

3. イノベーション推進体制

**CJPT社長 及び 参画4社役員級が参加するマネジメントMTGを隔週開催し
プロジェクトの進捗/課題を管理**

