

参考資料

三菱ふそうトラック・バス HP 記載項目

<http://www.mitsubishi-fuso.com/ECO/index.html>



(例) 三菱ふそう Canter エコハイブリット 情報

<http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/lineup/truck/canter/eco-hybrid/2012/technology/feature/index.html>



(例) 三菱ふそう ゼロミッション電気小型トラック

[http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/news/news\\_content/150630/150630.html](http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/news/news_content/150630/150630.html)

三菱ふそう  
ゼロミッションの電気小型トラック「キャンター E-CELL」  
ポルトガルでの1年間の実用供試が終了

2015年6月30日

三菱ふそうトラック・バス株式会社(本社:神奈川県川崎市、代表取締役社長・CEO: マークリストセーヤ、以下MTBCO)は、6月29日にポルトガルのリスボンにて、同国ポルトガスの副首相をはじめとする政府関係者、実用供試に協力いただいたお客様を招待し、ポルトガル国内で1年間実施した、排出ガスゼロの電気小型トラック「キャンター E-CELL」の実用供試が無事終了した事を発表しました。

MTBCO代表取締役社長・CEOおよびダイムラートトラック・アジア総責任者のマークリストセーヤは、「今回のキャンター E-CELLのプロジェクトは、ポルトガル政府とダイムラートトラック部門にとって革新的な出来事であり、協力の結果であります。この車両は、お客様と社会全体にメリットをもたらすとともに、持続可能性と信頼性のある、次世代の輸送業界をリードする一つの解決策です。この実用供試に協力いただいたお客様は、キャンターE-CELLのコンセプトが都市内の交通にとって効果的で、信頼性があることを知に実感いただき、私達の取り組みが正しい方向に向かっていると確信しています。」と述べました。

MTBCOは、ダイムラートトラック部門において、ハイブリッド技術の開発をリードして参りました。この電気小型トラック「キャンター E-CELL」は、これまでの経験を活かし開発を継続した車両です。



参考資料 UDトラックス HP 記載項目

[http://cdn.udtrucks.com/media.axd/Files/Japan/environmental%20care/full\\_0515.pdf?v=lxB4pdA5AAA](http://cdn.udtrucks.com/media.axd/Files/Japan/environmental%20care/full_0515.pdf?v=lxB4pdA5AAA)

CSR活動報告⑦

## 環境経営の推進に向けて

UDトラックスは、ボルボ・グループのビジョンに沿った環境プログラムや環境管理・保全に関する中長期計画に基づき、製品の環境性能の向上と自社の事業活動に伴う環境負荷の低減を積極的に推進し、持続可能な社会の実現をめざしています。



**環境マネジメント方針**

**4つのプログラムで  
持続可能な社会の実現に貢献**

ボルボ・グループは、「環境への配慮」を企業理念の一つに掲げ、この分野におけるリーディングカンパニーをめざしています。

このビジョンに沿って、UDトラックスは、「全体的な視点」「継続的な改善」「技術の発展」「資源の利用効率向上」の4つからなる環境プログラムを推進し、持続可能な社会の実現をめざしています。

**環境プログラム**

**全体的な視点**  
製品ライフサイクル全体を考慮し、製品・業務・サービスが環境に及ぼす影響を低減する取り組み

**継続的な改善**  
従業員が主体となって、それぞれの業務のなかで必然的に継続的に推進する取り組み

**技術の発展**  
お客様や社会からの要請・期待を上回る、自発的・先駆的な研究開発

**資源の利用効率向上**  
天然資源の消費削減や廃棄物の発生抑制につながる取り組み

**事業活動に伴う環境影響**

**製品ライフサイクルの全段階で  
資源の有効利用と環境負荷低減を推進**

UDトラックスは、開発・設計から廃棄・リサイクルまで製品ライフサイクルのすべての段階で環境負荷分析を行い、環境に配慮した製品を提供するとともに、資源の有効利用と環境負荷の低減に取り組んでいます。

**化学物質の管理**

**製品に含まれる化学物質の管理を徹底**

化学物質の製造・輸入・管理・環境配慮設計、リサイクルなどに関する法規制や産業界の自主基準の遵守を前提に、自動車業界の統一化学物質リスト(GADSL)に基づき、製品に含有される化学物質の管理に努めています。

**廃棄物削減**

**製品廃棄時の環境負荷を低減**

製品ライフサイクルで最も多く廃棄物が発生するのは、ディーラーでの製品廃棄時です。そのためUDトラックスでは廃棄物管理体制を構築し、2014年には廃棄物分別管理に関する社内処理基準を各ディーラー拠点に導入しています。

これに従って、各ディーラー拠点では専用の設備を設置して廃棄物を26カテゴリーに分別する取り組みを行っています。

また、UDトラックスでは、製品廃棄・リサイクル段階以外の廃棄物削減も推進しています。開発段階においては、パンパーの3分割化など、部品の解体のしやすさを考慮した設計を行っています。また生産段階では、最終処分量の削減を目標に、廃棄物の発生抑制と再資源化に取り組んでいます。2013年度においては、焼却残さの再資源化や廃棄物の分別活動などを推進し、廃棄物最終処分量を1990年度比で99.9%削減しました。また、再資源化率も全社で99%以上(ゼロエミッション)となりました。

さらに、流通段階ではサービスパーツの発送に使う梱包容器の再利用のためにリターナブル化を進めています。

**化学物質管理の取り組み**

**開発・設計段階**

- ◆ 各工程でサプライヤーを含めた化学物質の使用状況を確認
- ◆ 必要に応じてIMDS<sup>※1</sup>へ情報を登録

**生産段階**

- ◆ PRTR制度<sup>※2</sup>に基づき毎年届出報告を実施
- ◆ 社内基準として運用し有害物質代替活動を推進

※1 世界各国の自動車メーカーが環境保全を目的に共同で構築している材料データベース

※2 特定化学物質の環境への排出量の把握等および管理の改善の促進に関する法律

**【解体事業者向け情報】**

趣旨：電気自動車・ハイブリッド自動車等は高電圧部位があるため、取り扱いに注意が必要となる。特に、災害等で損傷した車両の取扱いは、迅速かつ、慎重な対応が必要であるため、これらの車両に対する作業安全上等に関する主な注意事項について周知を図る。

掲載箇所：自再協 HP 最新トピックスにて各社の取り外し/レスキューマニュアルの URL、対象車種、問い合わせ窓口等を紹介（毎年 5 月時点で更新）

[http://www.jarp.org/pdfs/information/20151014\\_hybridcar\\_information.pdf](http://www.jarp.org/pdfs/information/20151014_hybridcar_information.pdf)

---

**いすゞ自動車（株）**

レスキューマニュアル

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

取外しマニュアル

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

**スズキ（株）**

取外しマニュアル

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/evandhybridtoriatsukai.html>

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

**ダイハツ工業（株）**

取外しマニュアル

[http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/recycle/pdf/hv\\_cargo\\_recycle.pdf](http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/recycle/pdf/hv_cargo_recycle.pdf)

**トヨタ自動車（株）**

レスキューマニュアル

[http://www.toyota.co.jp/jpn/tech/safety/technology/help\\_net/rescue.html](http://www.toyota.co.jp/jpn/tech/safety/technology/help_net/rescue.html)

取外しマニュアル

[http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling\\_based/battery\\_recycle/index.html#title02](http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/battery_recycle/index.html#title02)

**日産自動車（株）**

レスキューマニュアル

<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/RESCUE/>

取外しマニュアル

[http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/A\\_RECYCLE/BATTERY/](http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/A_RECYCLE/BATTERY/)

**日野自動車（株）**

レスキューマニュアル

<http://www.hino.co.jp/service/hybrid/index.html>

取外しマニュアル

[http://www.hino.co.jp/service/hv\\_battery\\_recycle/index.html](http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html)

### **富士重工業（株）**

レスキューマニュアル

<http://www.fhi.co.jp/rescue/hybrid/>

### **本田技研工業（株）**

レスキューマニュアル

<http://www.honda.co.jp/rescue-auto/>

取外しマニュアル

[http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle\\_07.html](http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_07.html)

### **マツダ(株)**

レスキューマニュアル

<http://www.mazda.co.jp/service/support/advice/rescue/>

取外しマニュアル

<http://www.mazda.com/jp/csr/environment/recycling/info.html>

### **三菱自動車工業（株）**

レスキューマニュアル

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/spirit/technology/library/maintenance/index.html>

取外しマニュアル

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/recyclelow/battery.html>

### **三菱ふそうトラック・バス（株）**

レスキューマニュアル

[http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/rescue\\_manual/index.html](http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/rescue_manual/index.html)

取外しマニュアル

[http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/battery\\_recycle/index.html](http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/battery_recycle/index.html)

**【解体事業者向け情報】**

趣旨：次世代自動車のレアメタル含有部品の効率的な回収・リサイクルに資するため、レアメタルを含有する代表的な部品を使用したモデル名、取外しマニュアルを JARS HP を通じて解体事業者へ情報を提供している。

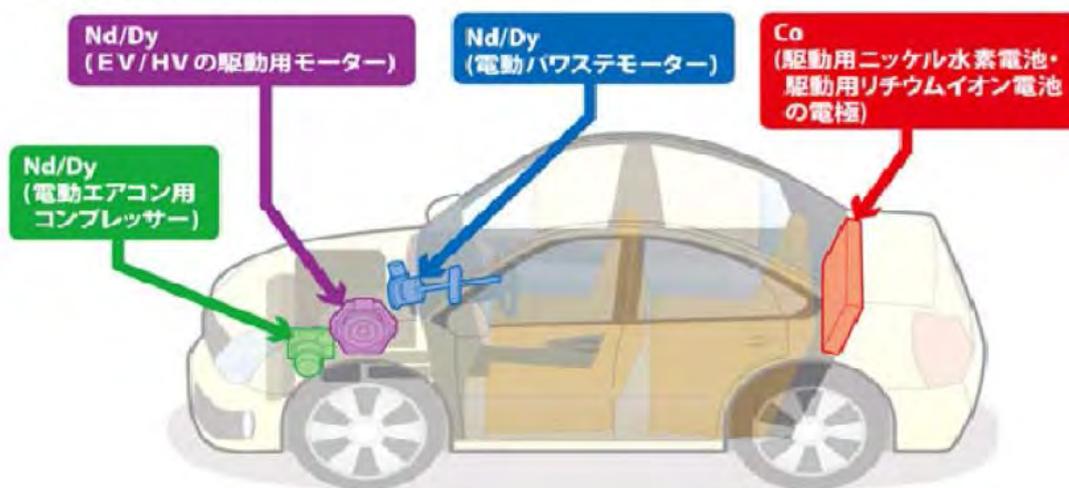
掲載箇所：公益財団法人自動車リサイクル促進センター (JARC) の自動車リサイクルシステム (JARS) HP 解体業者向け「お知らせ」に各社のモデル別レアメタル含有部品情報、取り外しマニュアルの URL を紹介 (毎年 5 月時点で更新)

<http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448B05179F3ADC849257A97005536C2?OpenDocument>

**【主な使用部位】**

[http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/\\$FILE/%E8%B3%87%E6%96%991%20%E3%83%AC%E3%82%A2%E3%83%A1%E3%82%BF%E3%83%AB%E5%90%AB%E6%9C%89%E9%83%A8%E5%93%81%E4%BB%A3%E8%A1%A8%E4%BE%8B.pdf](http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/$FILE/%E8%B3%87%E6%96%991%20%E3%83%AC%E3%82%A2%E3%83%A1%E3%82%BF%E3%83%AB%E5%90%AB%E6%9C%89%E9%83%A8%E5%93%81%E4%BB%A3%E8%A1%A8%E4%BE%8B.pdf)

資料 1 レアメタル含有部品代表例



【レアメタル含有部品使用モデル一覧表（抜粋）】

[http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/\\$FILE/%E8%B3%87%E6%96%992%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E3%83%A2%E3%83%87%E3%83%AB%E6%AF%8E%E4%BD%BF%E7%94%A8%E9%83%A8%E5%93%81%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf](http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/$FILE/%E8%B3%87%E6%96%992%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E3%83%A2%E3%83%87%E3%83%AB%E6%AF%8E%E4%BD%BF%E7%94%A8%E9%83%A8%E5%93%81%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf)

資料 2 各社モデル毎使用部品一覧表

メーカー名	対象車種 / 対象部品名	販売期間	○: 対象車種を使用している -: 対象車種を使用していない			コバルト(Co)
			駆動用モーター	ネオプラム(Ni), シスプロシウム(Sr)	電動パワステモーター	
いすゞ	大型路線バス エルガハイブリッド	2012年6月～	○	○	○	○
	エルガハイブリッド	2005年2月～	○	○	○	○
スズキ	ソリオ	2015年8月～	○	○	○	○
	ソリオバンディット	2015年8月～	○	○	○	○
ダイハツ	エルクアース	2012年9月～	○	○	○	○
	エルクアース	2013年4月～	○	○	○	○
	(ニッケル水素電池搭載車)					
	アグア NHP10	2011年1月～	○	○	○	○
	アルファード/ヴェルファイアー AYH30W	2015年1月～	○	○	○	○
	アルファード/ヴェルファイアー ATH20W	2011年1月～	○	○	○	○
	アルファード ATH10W	2003年7月～2008年4月	○	○	○	○
	ヴォクシー ZWR80G	2014年1月～	○	○	○	○
	プロ ZWR80G	2014年1月～	○	○	○	○
	エスティマハイブリッド		○	○	○	○
	・AHR10W	2001年6月～2006年11月	○	○	○	○
	・AHR20W	2006年6月～	○	○	○	○
	カムリ AVV50	2011年9月～	○	○	○	○
	カローラアクシオ NKE165	2013年8月～	○	○	○	○
	カローラフィールダー NKE165G	2013年8月～	○	○	○	○
	クラウンハイブリッド GWS204	2008年5月～2012年12月	○	○	○	○
	クラウンハイブリッド AWS210	2013年1月～	○	○	○	○
	クラウンハイブリッド GWS214	2013年9月～	○	○	○	○
	クルーガハイブリッド MHU28W	2005年3月～2007年5月	○	○	○	○
	ハイヤーハイブリッド MHU38W	2005年3月	○	○	○	○
	ハイヤー AVU85W	2013年12月～	○	○	○	○
	SAI AZK10	2009年12月～	○	○	○	○
シエンタHV NHP170G	2015年7月～	○	○	○	○	
MIRAI	2014年12月～	○	○	○	○	
トヨタ	プリウス		○	○	○	○
	・NHW10	1997年12月～2000年4月	○	○	○	○
	・NHW11	2000年5月～2010年8月	○	○	○	○

【各社取外しマニュアル URL 一覧表】

[http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/\\$FILE/%E8%B3%87%E6%96%993%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E5%8F%96%E5%A4%96%E3%81%97%E3%83%BB%E5%9B%9E%E5%8F%8E%E3%83%9E%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%AB%E6%8E%B2%E8%BC%89HP%E3%82%A2%E3%83%89%E3%83%AC%E3%82%B9%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf](http://www3.jars.gr.jp/p/RPT09.nsf/0/1448b05179f3adc849257a97005536c2/$FILE/%E8%B3%87%E6%96%993%20%E5%90%84%E7%A4%BE%E5%8F%96%E5%A4%96%E3%81%97%E3%83%BB%E5%9B%9E%E5%8F%8E%E3%83%9E%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%AB%E6%8E%B2%E8%BC%89HP%E3%82%A2%E3%83%89%E3%83%AC%E3%82%B9%E4%B8%80%E8%A6%A7%E8%A1%A8.pdf)

※以下は一覧表記載の各社取外しマニュアルの URL

いすゞ自動車（株）

<http://www.isuzu.co.jp/company/csr/recycle/info/index.html>

スズキ（株）

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/battery/index.html>

ダイハツ工業（株）

<http://www.daihatsu.co.jp/company/csr/recycle/hv-recycle/index.htm>

トヨタ自動車（株）

[http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling\\_based/battery\\_recycle/index.html#title02](http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/battery_recycle/index.html#title02)

日産自動車（株）

[http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling\\_based/batt](http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/recycling_based/batt)

[ery\\_recycle/index.html#title02](#)

日野自動車（株）

[http://www.hino.co.jp/service/hv\\_battery\\_recycle/index.html](http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html)

富士重工業（株）

[http://www.hino.co.jp/service/hv\\_battery\\_recycle/index.html](http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html)

本田技研工業（株）

[http://www.hino.co.jp/service/hv\\_battery\\_recycle/index.html](http://www.hino.co.jp/service/hv_battery_recycle/index.html)

マツダ（株） <http://www.mazda.com/jp/csr/environment/recycling/info.html>

三菱自動車工業（株）

<http://www.mitsubishi-motors.com/jp/social/environment/recyclelow/battery.html>

三菱ふそうトラック・バス（株）

[http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/rescue\\_manual/index.html](http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/rescue_manual/index.html)

# 自動車リサイクル制度に係る JAIAおよび輸入車インポーターの情報発信

2015年11月24日（火）



日本自動車輸入組合(JAIA)  
Japan Automobile Importers Association

# Contents

---

- 1. JAIAから関係者への情報発信**
- 2. 環境配慮設計の取組みの公表**
- 3. ELV指令に基づく再生資源の利用拡大**
- 4. 参考情報（リサイクル料金の低減）**
- 5. 今後の課題**

# 1. JAIAから関係者への情報発信

## (1) 業界団体としての取組み

### 関連業者へ

解体、リサイクル促進  
の為の情報

### ユーザーへ

リサイクル料金、リサイクル実績、  
3Rの取組み、製品の環境情報

### ディーラーへ

リサイクル料金預託等  
各種実務の情報

輸入車各社及び自動車再資源化  
協力機構（自再協）、ASRチー  
ムを通じて情報提供

- ・エアバッグ類適正処理情報
- ・全部再資源化促進関連情報
- ・駆動用リチウムイオン電池の  
回収スキーム、解体マニュアル

- ・ホームページ掲載
- ・サステナビリティレポート発行

- ・預託実務マニュアル作成

# 1. JAIAから関係者への情報発信

(2) JAIA HPでユーザーへ自動車リサイクル法・制度、リサイクル料金に関する情報を提供

**輸入車のリサイクル**

リサイクル料金    リサイクル実施状況

### 自動車リサイクル法への対応

2005年1月1日、自動車リサイクル法が本格施行しました。自動車リサイクル法は、近年の最終処分場の逼迫によるシュレッダーダスト(自動車を破砕処理し、金属等の回収した後に残るゴミ)の処理費用の高騰と不安定な鉄スクラップ相場による使用済自動車の不法投棄や不適正処理への懸念、新たな環境問題であるフロン類・エアバッグ類への対応のために2002年7月に制定されました。

自動車リサイクル法は、自動車メーカー・インポーターに対し、自らが製造または輸入したクルマが使用済みとなったときに発生するシュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類について、責任をもってリサイクル(フロン類は破壊)することを義務付けています。

JAIAメンバーである自動車正規インポーター各社は、自動車メーカーとともに自動車リサイクル法における主体的役割を果たすため、リサイクルの確実な実施に取り組んでいます。

自動車リサイクル法の仕組みを知りたい方は、こちら(経済産業省HP)をご覧ください。

### 輸入車のリサイクル料金

自動車リサイクル法では、リサイクルに関わる処理に必要な費用(リサイクル料金)について自動車所有者にお支払いをお願いします。

### JAIA各社のリサイクル料金

JAIAメンバー各社は、各社で取り扱うクルマのリサイクル料金を設定・公表しています。各社が公表しているリサイクル料金については、上記タブ「リサイクル料金」をご覧ください。

### リサイクル料金の構成

リサイクル料金は、シュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類を適正に処理するために必要な各料金、情報管理料金、資金管理料金を構成されます。シュレッダーダストの発生見込み量、エアバッグ類の個数や取り外しの容易性、フロン類の充填量などに応じて設定されています。

#### リサイクル料金の内訳

シュレッダーダスト料金	フロン類料金	エアバッグ類料金	情報管理料金	資金管理料金
-------------	--------	----------	--------	--------

**シュレッダーダスト**    **フロン類**    **エアバッグ類**

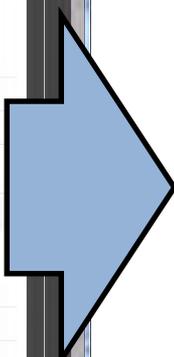
### 支払いタイミング

自動車のリサイクル料金は、「前払い方式」となっています。2005年1月以降に新車で販売されるクルマは、新車購入時にリサイクル料金の支払いが必要なおく門駐車券の裏面に記載されています。2002年7月に終了した

# 1. JAIAから関係者への情報発信

(3) JAIA HP上に輸入車のリサイクル料金及びリサイクル実績のポータルサイトを設置し、輸入車各社の掲載ページを案内

輸入車のリサイクル	リサイクル料金	リサイクル実施状況
インポーター	ブランド	
(特許)TC	ルーフ	
アウディジャパン(株)	アウディ ランボルギーニ	
FCAジャパン(株)	クライスラー ジープ ダッジ フィアット アルファロメオ アバルト	
エルシーアイ(株)	ロータス	
(特許)ジャコビ	プロトン	
ジャガーランドローバージャパン(株)	ジャガー ランドローバー	
スカニアジャパン(株)	スカニア	
ゼネラルモーターズ・ジャパン(株)	オペル キャデラック シボレー(コルベット) ハマー(H3)	
Tesla Motors Japan(株)	テスラ	
ニコル・レーンダング・ジャパン(株)	BMWアルピナ ブガッティ	
ビー・エム・ダブリュー(株)	BMW MINI	
ビー・エヌ・オー(株)	サブ	
ヒョンダイモーターズジャパン(株)	ヒョンダイ	
フェラーリジャパン(株)	フェラーリ	
フォード・ジャパン・リミテッド	フォード	
フォルクスワーゲン・グループジャパン(株)	フォルクスワーゲン ベントレー	



最新モデルのリサイクル料金

関係事業者向け情報

自動車リサイクル法に基づく再資源化等の実施状況について

最新モデルのリサイクル料金

モデル名

- up! リサイクル料金表 (PDF: 167.1kB)
- Fofo リサイクル料金表 (PDF: 88.1kB)
- Fofo GTI リサイクル料金表 (PDF: 169.0kB)
- The Beetle リサイクル料金表 (PDF: 166.4kB)
- The Beetle Cabriolet (PDF: 67.3kB)
- Golf リサイクル料金表 (PDF: 70.4kB)
- Golf GTI リサイクル料金表 (PDF: 165.8kB)
- Golf GTE リサイ
- Golf R リサイ
- Golf Variant リ
- Golf Alltrack リ
- Golf Touran リ
- Tiguan リサイ
- Sharan リサイ
- Passat リサイ
- Passat Variant
- Volkswagen OC
- Touareg リサイ

シユレッターダスト等の3品目に関するリサイクル料金（ユーザー預託金）について

自動車リサイクル法に関するよくあるご質問は自動車リサイクルシステムホームページをご覧ください。

自動車ユーザー向けFAQ

事業者向けFAQ

2005年1月1日から施行される自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）施行に伴い、同法第10条の4第1項に基づき、従来はシユレッターダストとエアパックの再資源化（リサイクル）、カーエアコンに使用されているフロンガス等の回収に必要となる費用を各車種から預託金としてリサイクル料金に含められました。

当社は自動車リサイクル法に基づく処理を確実に実施するためのリサイクル費用について調査を行なってまいりました。今回のリサイクル料金は従来の処理費用を反映したものです。今後、法的な義務に併せて各車種に負担していたコストを削減し、運用し使用済自動車リサイクルを確実に実施していきます。

リサイクル料金設定にあたっては、お客様からのご意見やご要望、車種毎の指定を基本とし、3品目（シユレッターダスト・エアパック・フロンガス）の料金設定の考え方は以下の通りです。1) シユレッターダスト料金は車種毎のシユレッターダスト重量に比例して設定しました。2) エアパック料金はエアパック及び、シートベルトプリテンショナー等の破壊試験を実施し設定しました。3) フロンガス料金はエアコン設備車種に一律の料金を設定しました。

車種別リサイクル料金一覧

正知行車、既に車両を所有しているお客様は車種別又は使用済自動車引渡時などに、車種を購入しお客種は購入時に、販売会社や整備業者を通じてリサイクル料金をお支払いください。（※）自動車リサイクル法規定にセンターがその料金表を公表して運用することとなります。

モデル名	グレード名	型式	リサイクル料金			
			シユレッターダスト料金 (1)	フロンガス料金 (2)	エアパック料金 (3)	
SAVO	全車	GH-S8NFS	¥7,970	¥2,250	¥4,010	¥14,700
	1.4 VTR	ABA-ABX7V	¥8,550	¥2,250	¥4,810	¥15,650
	1.4 VTR	GH-A6K7Y	¥9,090	¥2,250	¥4,810	¥16,150

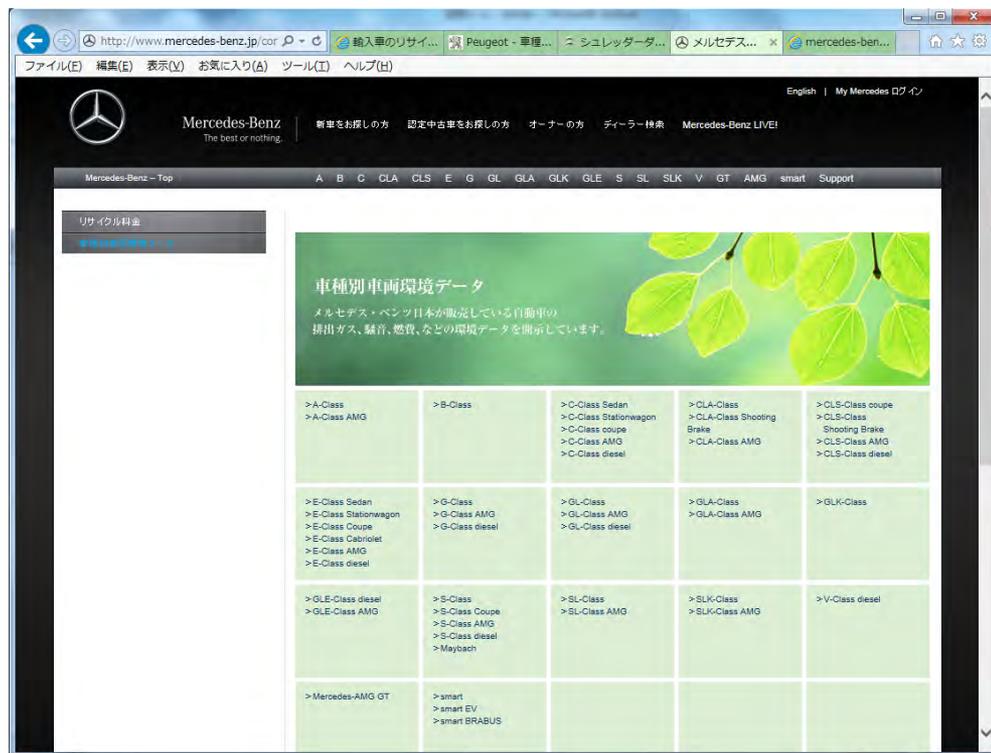
## 2. 環境配慮設計の取組みの公表

### (1) ボルボ・カー・ジャパンの取組み

- 排出ガスレベルの規制値、燃料消費率、CO排出量、騒音性能、冷媒の種類・量やリサイクル設定の有無等を記載した冊子を作成し、ユーザーへ提供。

### (2) メルセデス・ベンツ日本の取組み

- 自社HPの中で各モデルのリサイクル配慮設計等の環境データを公開。



### 【参考】

- BMWは、本社解体工場にて開発段階の車両の解体性試験を行い開発段階で、自社基準において一定の解体性を担保するようにしている。

### 3. ELV指令に基づく再生資源の利用拡大

#### (1) Daimlerの取組み

- 本国サイトで主力モデルの再生原料の使用状況等を公開。
- 再生原料はホイールアーチライニング、アンダーボディパネルなど、主にPP材（ポリプロピレン）からなる部品に使用される。

#### (2) BMWの取組み

- 熱可塑性樹脂の20%程度が再生材を使用し、日常で直接手に触れる部品への採用も始めている。

## 4. 参考情報（リサイクル料金の低減）

### (1) ISO対応エアバッグ

- 解体段階における作業時間の短縮のため、ISO規格一括作動処理ツールに対応したエアバッグの搭載を進めている。
- インポーターによっては、2015年の新車販売台数の8割以上が当該エアバッグ搭載車となっている。

### (2) フロン類の冷媒転換

- 自動車リサイクル法に基づく回収義務のない、HFO-1234yfへの転換を始めている。

## 5. 今後の課題

- 輸入車のインポーターの組織は、販売、マーケティング、アフターセールスの機能は有するが、開発機能は有していないことから、環境配慮設計に係る情報の入手が難しい。従って、環境配慮設計の定義の議論や出される結論の検証も困難になると思われる。
- 環境配慮設計の定義およびそれに基づくリサイクル料金の低減等の施策については、検討の段階からJAIAとしても積極的に参画・貢献する所存である。なお、環境配慮設計の定義作りに際しては、国際動向も踏まえ、シンプルなものを望む。

2016年5月31日

一般社団法人 日本自動車工業会

日本自動車輸入組合

## リサイクル関連情報発信に関する取組みについて

### 1. 現 状（添付資料 ご参照）

・国産車/輸入車の各自動車メーカー等では、ユーザーに向けて自動車リサイクルに関する各種情報発信をカタログやホームページなどで自主的に実施中

#### （1）カタログ

- ・カタログ内に環境負荷物質使用状況や再生材使用部品等のリサイクル関連項目を掲載（業界自主取組みとして項目等を標準化） – 別添 1 P1～15 –
- ・各社が独自に実施中のリサイクルに関する取組みを掲載 – 別添 1 P4, 6, 7 –

#### （2）ホームページ

##### ① 車種毎のページ

- ・上記情報やリサイクルの取組み等を各社掲載 – 別添 1 P16～19 –

##### ② 企業ページ

- ・リサイクルの取組み等について、より細かく情報発信を実施、また動画等も掲載し分かり易い周知を各社で実施中 – 別添 1 P20～55 –
- ・自動車リサイクル法への対応として、年度毎のリサイクル実績等を各社掲載、また自動車リサイクル促進センターや自動車再資源化協力機構へのリンク等も実施 – 別添 1 P56～69 –
  - ※その他 事業者向けの情報として、ハイブリッドバッテリーの回収マニュアル掲載等 事業者向けの情報も各社にて掲載中 – 別添 1 P70～74 –
  - ※ 輸入車については別添 2 を参照

### 2. 課 題

・車両情報に比べ、リサイクル取組みはユーザーの関心が薄いなか、各社限られた広報・宣伝費の中で可能な限りの情報発信は実施中であり、**個社ベースでの取組みには予算面で限界あり**

### 3. 今後の対応

- ① 継続してカタログ・ホームページ等にて可能な限りの周知活動を展開
- ② 今後のユーザーインセンティブ制度開始等 ユーザーのリサイクルへの関心が高まるタイミングを見計らい周知活動を強化

## 第4回情報発信の在り方等に関する検討会

### 「リサイクル関連情報発信に関する取組みについて」

#### 添付資料

1. 現状	頁
(1) カタログ.....	1
(2) ホームページ	
①車種毎のページ.....	16
②企業ページ	
・各社の取組み(環境配慮設計・資源有効活用の取組みを中心に紹介)	
いすゞ自動車(株).....	20
スズキ(株).....	22
ダイハツ工業(株).....	26
トヨタ自動車(株).....	29
日産自動車(株).....	38
日野自動車(株).....	41
富士重工業(株).....	43
本田技研工業(株).....	45
マツダ(株).....	47
三菱自動車工業(株).....	50
三菱ふそうトラック・バス(株).....	52
UDトラックス(株).....	54
・リサイクル実績の掲載例.....	56
・リサイクル関係団体へのリンク例	
自動車リサイクルシステム(JARS)へのリンク.....	64
自動車リサイクル促進センター(JARC)へのリンク.....	66
自動車再資源化協力機構(JARP)へのリンク.....	67
・事業者向け情報の掲載例	
レスキュー/取り外しマニュアルの掲載.....	70
レアメタル含有部品情報等の掲載.....	73

# カタログ 環境情報部分抜粋

## ■トランスミッションギヤ比一覧

1.6L 自動 車 「エルフ」

型式	変速比	第1速	第2速	第3速	第4速	第5速	第6速	後退	種類
MYY-5A		5.315	2.908	1.558	1.000	0.721	—	5.068	オーバードライブ付5速
TMM-5		4.225	2.341	1.458	1.000	0.796	—	4.255	オーバードライブ付5速
MYY-6E		5.979	3.434	2.040	1.379	1.000	0.759	5.701	オーバードライブ付6速

## ■燃費値計算条件

車種	エンジン			トランスミッション型式	シミュレーション計算仕様			車両総重量範囲	最大積載量区分	標準諸元値					
	型式	出力(kW)	eco stop		最終減速比	タイヤ(後輪)				空車時車両重量(kg)	最大積載量(kg)	乗車定員(人)	全高(mm)	全幅(mm)	ボディ架装
						サイズ	動荷重半径(m)								
NHR	4JJ1-TCN	81	●	TMM-5	3.727	165R14-8PR	0.301	3.5トン超 7.5トン以下	1.5トン以下	1,957	1,490	3	1,982	1,695	平ボディ
—			TMM-5	3.727	165R14-8PR	0.301									
NHS			●	MYY-5A	4.100	205/70R16	0.338								
—			MYY-5A	4.100	205/70R16	0.338									
NHR			●	MYY-6E	3.583	165R14-8PR	0.301								
—			MYY-6E	3.583	165R14-8PR	0.301									

◆主要諸元表に記載の重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。  
 ◆この燃費値は法令に定められた上表の車両総重量範囲および最大積載量区分ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗とシミュレーション計算仕様およびエアコンOFFなどの条件のもとに算出しています。  
 ◆なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備の状況)が異なっていますので、それに応じて燃費は異なります。

## ■環境情報

車名	エルフ										
駆動	2WD					4WD					
	TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)	TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)	TRG-(ecostop付)	TPG-(ecostop無)					
車両型式	NHR					NHS					
積載量	1.5トン以下					1.5トン以下					
基本仕様	型式	4JJ1-TCN									
	総排気量(cc)	2999									
	種類	直列4気筒直接噴射式									
	使用燃料	軽油									
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射(コモンレール)装置									
	最高出力[kW(PS)](ネット値)	81(110)									
最大トルク[N・m(kg・m)](ネット値)	250(25.5)										
駆動方式	2-2D又は2-4D					2D-2D又は2D-4D					
	変速機	TMM5		MYY6E		MYY5A					
燃費	重量車モード燃費(km/L)※	12.00	11.60	12.00	11.60	12.00	11.80				
	CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	216	223	216	223	216	219				
	参考	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+5%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+5%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+5%達成				
排出ガス	適合規制	平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制に適合									
	認定レベル	平成21年低排出ガス車認定									
	JE05モード規制値・認定値(g/kWh)	CO	2.22								
		NMHC	0.17								
		NOx	0.63								
		PM	0.009								
無負荷急加速光吸収係数(m)	0.5										
低公害車指定制度	九都県市低公害車指定制度適合車 平成21年基準「優」低公害車										
騒音	適合レベル 加速騒音規制値[dB(A)]	80				81					
エアコン冷媒使用量(仕様により異なる場合があります)	代替フロン HFC134a 500g										
環境負荷物質削減	鉛*1	自工会2006年目標達成(1996年の1/10以下)									
	水銀*2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)									
	六価クロム	[環境への取組み]欄参照									
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)									
自工会目標適用除外部品	*1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)										
リサイクルし易い材料を使用した部品	バンパー、フロントオーナメント、インパネ、ドアパッド、ピラー類										
環境負荷物質使用状況等(環境への取り組み)	鉛	1996年比鉛使用量を1/4以下に低減を達成(自社製品比) 電子基板・電気部品のはんだ、軸受/ベアリングなどに使用 廃止済部品:燃料タンク、ホイールバルンサー、電着塗料など									
	水銀	ディスチャージヘッドランプ、ナビゲーション等の液晶ディスプレイに極微量使用									
	六価クロム	使用無し 廃止済部品:ボルト・ナット類、金属部品類など									
	カドミウム	使用無し 廃止済部品:電気・電子部品のICチップ基板など									

※:重量車モード燃費値はエンジン燃費を測定し、代表的な標準車型に置き換えてシミュレーションにより算出した国土交通省審査値。

環境情報

双発「アルト」

基礎情報	機種名	X/S/L				F		VP			
	車両型式					DBA-HA36S		HBD-HA36V			
	エンジン	型式				RO6A型		RO6A型			
		総排気量(L)				0.658		0.658			
駆動装置	トランスミッション	CVT				5MT		5AGS			
	駆動方式	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD		
車両重量 (kg)	650	700	610	650	620	670	610	620	670		
備考	充電制御付アイドリングストップ装置				—		—				
環境性能情報	燃料消費率 (km/L)※8	37.0	33.2	27.2	25.2	29.6	27.4	25.8	26.2	24.0	
		CO <sub>2</sub> 排出量 (g/km)	62.7	69.9	85.4	92.1	78.4	84.7	90.0	88.6	96.7
	燃料消費率 (L/100km) (国土交通省制)	参考		平成32年度燃費基準+20%達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準+20%達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	平成27年度燃費基準+25%達成	平成27年度燃費基準+10%達成	
	適合規制-認定レベル	SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)						SU-LEV (平成19年規制-平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)			
	試験モード	JC08H-JC08Cモード									
	排出ガス	規制値・認定値等 (g/km)	CO				1.15		4.02		
			NMHC				0.013				
			NDx				0.013				
	低公害車指定制度等	九都県市低公害車指定制度の基準に適合									
	環境対応車普及促進税制対象車※9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
グリーン税制対象車※10	○	○	○	○	○	○	—	○	—		
グリーン購入法適合車	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
適合騒音規制レベル	平成10年規制に適合 加減速走行騒音規制値:76dB(A)						平成11年規制に適合 加減速走行騒音規制値:76dB(A)				
エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 300g										
環境負荷物質削減	車室内VOC	自工会目標達成 (厚生労働省室内濃度指針値以下)									
	鉛*1	自工会2006年目標達成 (1996年使用量の1/10以下)									
	水銀*2	自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止)									
	六価クロム	自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)									
	カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)									
その他	*1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)										
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルしにくい材料を使用した部品	インパネ、インナードリム、バンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用								
		再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット表面などの吸音材				ダッシュサイレンサー、サイレントシートなど				
		樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり								
環境負荷物質使用状況	鉛	電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用									
その他	国内生産工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得										

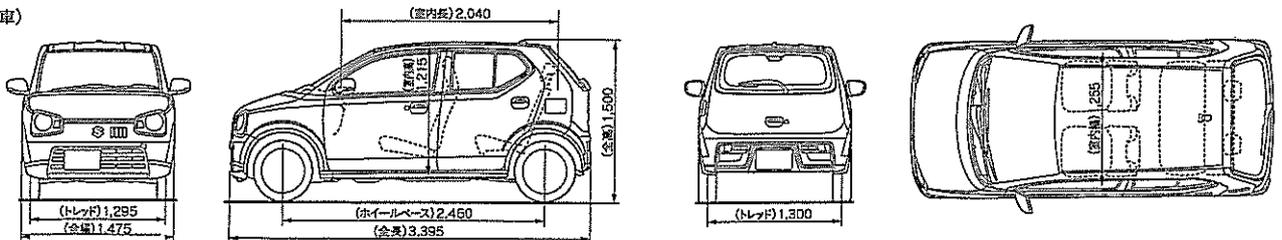
※8 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※9 ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の軽減措置が受けられます(自動車取得税は平成29年3月31日所収以降まで、自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで)。

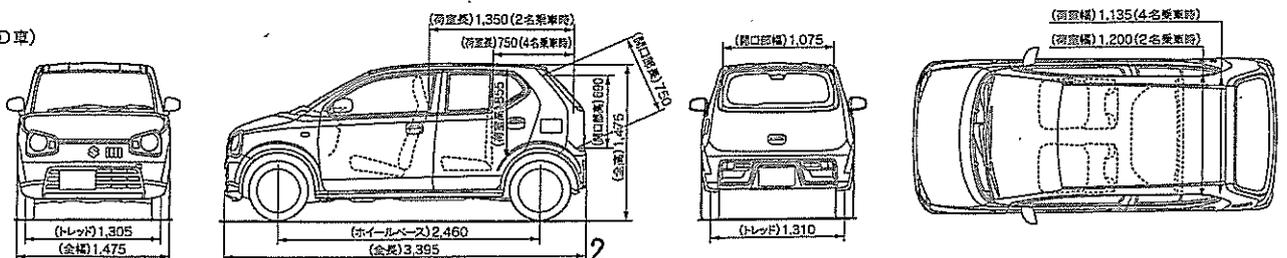
※10 「グリーン化特例」によりご購入の翌年度の軽自動車税について減税措置が受けられます(平成28年3月31日新車届出まで)。

〈リサイクル料金表〉○自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要です。					リサイクル料金は2015年4月時点の金額です。	
	リサイクル預託金		情報管理料金		資金管理料金	合計
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金			
アルト セダン	3,530円	1,980円	1,860円	130円	380円	7,880円
アルトバン	3,440円	1,980円	1,860円	130円	380円	7,790円

寸法図(X 2WD車)  
単位:mm



寸法図(VP 2WD車)  
単位:mm



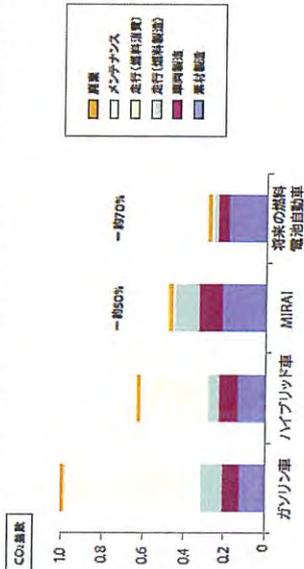


focus

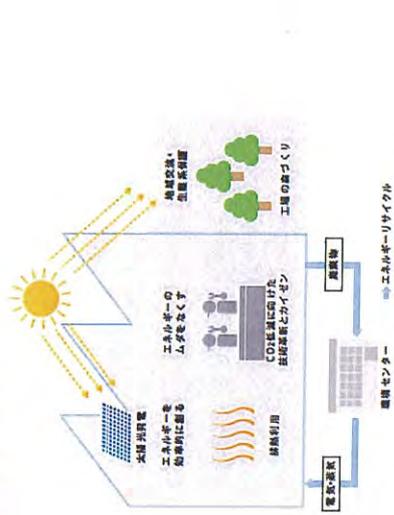
水素は、  
未来のクルマと  
社会のエネルギー。

水素は水や有機化合物の中など、あらゆるところに存在します。石油のように限りのある資源ではないので、枯渇してしまいう心配のいらないクリーンエネルギーです。

— 走行だけでなく、全ライフサイクルでの環境負荷の感減をめざしています。



ものづくり・工場



— エネルギーを大切にすることで、CO2削減を進めています

MIRAIは、自然エネルギー、自然と調和する工場づくりをめざした3つの観点からなる「サステイナブル・プラント」で生産されています。

【エネルギーを効率的に作る】再生可能エネルギー（太陽光など）の活用や工場での排熱利用  
 【エネルギーのムダをなくす】省エネ設備の導入・導入と日常カイゼン活動  
 【環境保全・生態系保護】工場の緑づくり

また排熱センターでは、工場から排出される廃棄物の一部を冷却して、電気・蒸気をつくり、エネルギーとしてリサイクルしています。

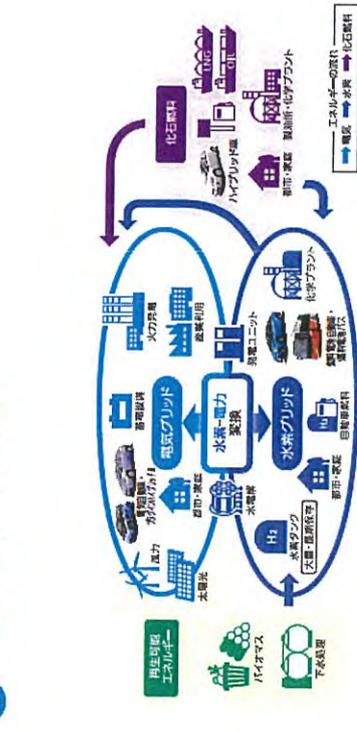
MIRAIは水素の製造方法によりガソリン車やハイブリッド車に比べてライフサイクル環境負荷を大きく削減することができ、再生可能エネルギーを利用した水素の大幅な削減が期待できます。

トヨタの取り組み範囲において、資源採取から廃棄・リサイクルまでの全段階で、LCA（ライフサイクルアセスメント）に基づく環境負荷評価を実施しています。LCA評価結果は、製造工程ごとに環境負荷が異なるため、製造工程ごとに環境負荷評価を実施し、環境負荷を削減するための取り組みを進めています。

MIRAIはガソリン車、ハイブリッド車と比較したライフサイクル環境影響評価は、トヨタの第三者認証機関「サステイナブル・ラウンダリティ」によるISO14040/14044規格に基づき審査・検証を受けました。



サステイナブルなエネルギー社会



— 水素も活用した、サステイナブルなエネルギー社会へ

水素はさまざまな一次エネルギーから、各地域のエネルギーの普及にも大きな役割を担っています。太陽光発電や風力発電は自然条件に左右されるため、課題があります。しかしこれからの電力を蓄電池より体積エネルギー密度の高い水素に変換して蓄積すれば、これからの課題の解決につながります。これからのエネルギー社会は、再生可能エネルギーの利用に合わせて、水素も活用し、有効に活用していく必要があります。

トヨタ自動車

(MIRAI)



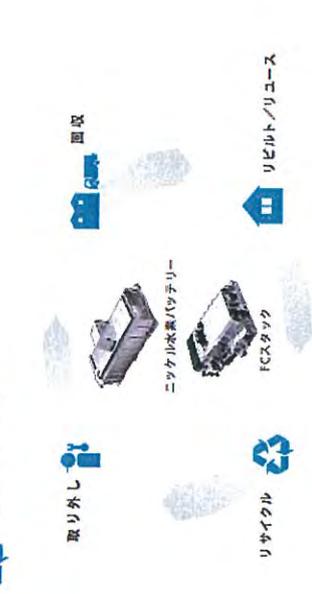
トヨタは、「トータルクリーニング」をめざしています。



Eco-VAS (エコバース): Eco-Vehicle Assessment System. 車両開発責任者が企画段階で生産、使用、廃棄にわたるLCA（ライフサイクルアセスメント）の考え方を踏まえた環境負荷評価を実施し、環境負荷を削減するための取り組みを進めています。

「トータルクリーニング」は基本理念に、環境に配慮したクルマづくりを進めています。生産から廃棄にいたるトータルライフの視点により、環境への取り組みの心とつとをつとをすべての過程で進捗させ、クリーンなクルマづくりをめざします。さまざまな環境目標を、ノバンスを取りながら達成し、総合的に環境性能の向上を図ります。

廃棄・リサイクル



— 最先端の取り組みが生み出す新しい未来

希少金属を未来に。<世界初\*1>

MIRAIに搭載されているLiDARには、希少金属が高価な使用されています。トヨタでは、MIRAIの発売に合わせて、世界初となるLiDARの回収、リサイクルの仕組みを立ち上げ、わたしたちの未来に向けて、資源循環の輪をさらに広げていきます。

何度も再利用、わたしたちの未来のために。<世界初\*1>  
 MIRAIのクルマ全体でのリサイクル率は99%\*2。その中でも電動用バッテリーは2010年から世界で初めて、再びバッテリー材料に再生するリサイクル（リサイクル）を実施。さらに2013年からは、ビジュアライズなどの\*定置用蓄電池としての再利用も世界で初めて開始。わたしたちの未来のために、貴重な資源を何度も再利用します。

\*1 2014年12月現在、トヨタ自動車後援。 \*2 カルダス全体の重量比で見込み(日本向け)。

トヨタ MIRAI 環境仕様

環境情報	性能	走行時CO <sub>2</sub> 排出量	g/km	0	
	車外騒音	(加速/定常/近接)	dB	75/70/—	
	冷媒の種類(GWP値*1)/使用量		g	HFC-134a(1,430*2)/470	
	環境負荷物質削減		鉛		自工会2006年自主目標達成(1996年比1/10以下*3)
			水銀		自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*4)
			カドミウム		自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)
			六価クロム		自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)
	車室内VOC *5			自工会自主目標達成	
	リサイクル関係	リサイクルし易い材料を使用した部品	TSOP *6		バンパー、インストルメントパネルアッパー、フロアカバーなど
			TPO *7		ピラーガーニッシュ、カーテンシールドエアバッグなど
植物系材の活用		ケナフ		パッケージトレイトリム	
樹脂、ゴム部品への材料表示				あり	
リサイクル材の使用		再生フェルト			フロアカーベット、サイレンサー類など
	再生PET・再生オレフィン			ダッシュサイレンサー	

\*1. GWP : Global Warming Potential (地球温暖化係数)

\*2. フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までに GWP150 以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められております。

\*3. 1996年乗用車の業界平均 1,850g (バッテリーを除く)。

\*4. 交通安全の観点で使用する部品(ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージランプ、室内蛍光灯)を除く。

\*5. VOC : Volatile Organic Compounds (ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物)

\*6. TSOP : Toyota Super Olefin Polymer \*7. TPO : Thermo Plastic Olefin

### ニッサン・グリーンプログラム

日産は、「人とクルマと自然の共生」を目指して、「CO<sub>2</sub>排出量低減」「エミッションのクリーン化」「資源循環」にチャレンジしてきました。そしてこれからも、将来の世代へ誠実に責任を果たし、かけがえのない地球環境の保護に取り組んでいきます。

### 日産リーフ 環境への配慮

#### CO<sub>2</sub>排出量ゼロ

日産リーフは電気自動車。走行中はCO<sub>2</sub>を一切出しません。

#### エアコン冷媒

日産は2023年までに、エアコンで使用されるフロン冷媒の目標GWP\*3値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。日産リーフのエアコンでは、HFC-134a(GWP値1430)を450g(ヒートポンプシステム有車:850g)使用しています。この冷媒は、大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。

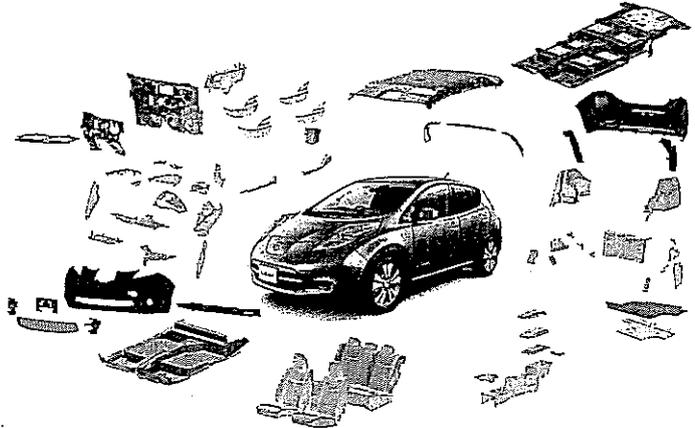
#### 排出ガスゼロ

日産リーフは電気自動車。走行中は排出ガスを一切出しません。テールパイプがないことをご確認ください。

#### 免税措置の適用

日産リーフ\*1は免税措置\*2が適用されます。

- \*1 エコカー減税 自動車取得税および自動車登録料・購入時登録料(自動車重量税は車検1回目は免除)、グリーン税制 自動車税:-75%。
- \*2 エコカー減税 自動車取得税:2017年3月末までの登録車、自動車重量税:2017年4月末までの自動車、グリーン税制 自動車税:2016年3月末までの登録車(登録の翌年分から1年間適用)。



- 車体由来リサイクル材 □ 家電由来リサイクル材 ■ パンパーリサイクル材
- その他リサイクル材 ■ 塗料付きパンパーリサイクル材
- バイオPETクロス張材 □ その他リサイクル樹脂材

### リサイクル性の向上

クルマの材料製造時、廃棄時の環境への影響も最小限にした電気自動車です。

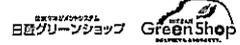
- さまざまりサイクル材を積極的に採用しています。
- 設計段階から使用済みまでの段階を考えたクルマづくりを行い、リサイクル可能率99%\*を達成しています。

\*ISO22628に規定されているリサイクル可能率に相当

#### 自動車リサイクル法について

使用済み自動車を適正に処理し、資源の再利用と環境負荷低減を目的とした自動車リサイクル法が施行されました。この法律によりクルマの所有者、メーカー、関連事業者それぞれに役割が定められています。2005年1月1日以降、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類のリサイクル適正処理費用としてクルマの購入時にリサイクル料金が別途必要となります。詳しくはカーライフアドバイザーにお問い合わせください。

日産の販売会社は全店舗、日産グリーンショップ認定を取得しています。



日産は環境への取り組みの指針を環境大臣に約束し、業界をリードする「エコファースト企業」に認定されました。



#### 車体に関する情報の公開

日産リーフの環境安全への取り組みは、WEBサイトでご覧いただけます。(車体別環境情報 [http://www.nissan.co.jp/INFO/E\\_NOTE/](http://www.nissan.co.jp/INFO/E_NOTE/))

な状態になりそうなときも安全な状態に戻すようドライバーをサポートします。

#### (ピークルダイナミクスコントロール(TCS機能含む))

センサーにより、ドライバーの運転操作や車速などを検知し、ブレーキミーター出力を自動的に制御。滑りやすい路面やコーナリング、障害物回避する際に発生する横滑りを軽減し、車両の安定性を向上させ、走り安心感を高めます。

#### ● EBD(電子制御制動力配分システム)

乗車人数によるブレーキの効きの変化を抑えて安定した制動力を発揮するEBD(電子制御制動力配分システム)に、ABS(アンチロックブレーキシステム)、ブレーキアシストを組み合わせ、万一の際の危険回避能力を高めています。

#### ● ブレーキアシスト ● ABS(アンチロックブレーキシステム)

衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめます。

#### 安全ボディ(ゾーンボディ)

キャビンと衝撃吸収ボディで、乗員を守るゾーンボディ(高強度安全ボディー)をさらに進化。自車の保護性能と相手車両への加害性の低減を両立。コンパティビリティ対応ゾーンボディを採用しました。衝突時に衝撃吸収材がより効率的にエネルギーを吸収。さらにキャビンを強化し、生存空間を確保する高強度キャビンを実現した最新の安全ボディです。

#### ● 歩行者衝撃軽減ボディ ● 運転席・助手席SRSエアバッグシステム

#### ● 運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム ● SRSカーテンエアバッグシステム

#### ● 運転席2ステーションロードリミッター付ダブルプリテンショナーシートベルト

#### ● 助手席2ステーションロードリミッター付プリテンショナーシートベルト ● 全席ELR付3点式シートベルト

※運転席・助手席SRSエアバッグシステムは万一の際に衝突の衝撃でシートベルトを補助して乗員への衝撃を低減する装置です。必ずシートベルトを正しく着用ください。運転席・助手席SRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグおよびSRSカーテンエアバッグは衝突の条件によっては作動しない場合があります。「エアバッグ」付車では、助手席にチャイルドシートを後向き向きに取付けない。車P、その他の乗員を乗せると乗員が死亡する。詳しくは取扱説明書に記載されていますので、必ずお読みください。SRS-Supplemental Restraint System(補助制動装置)



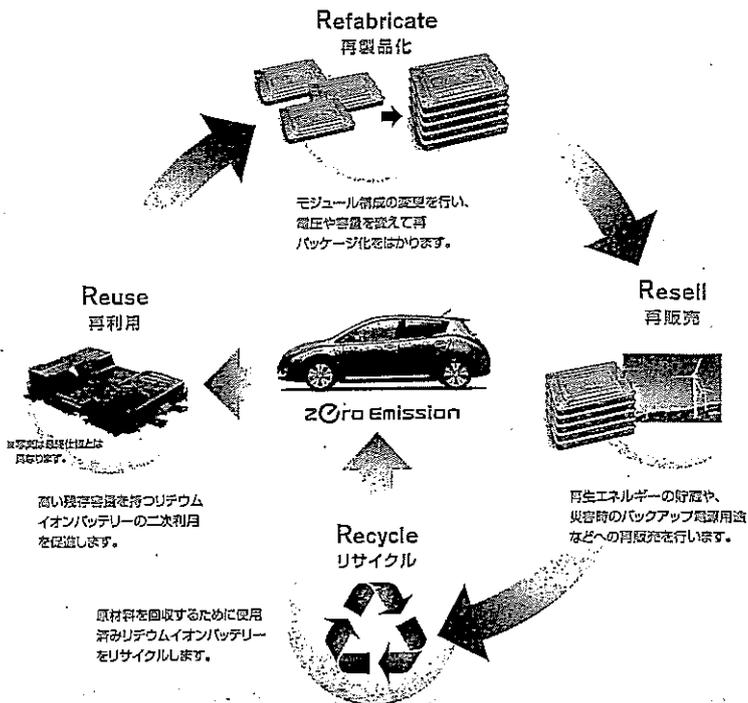
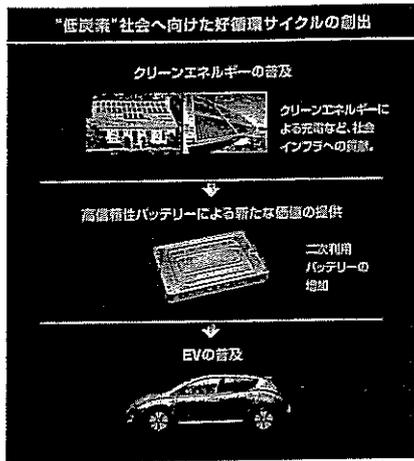
※ディーラーオプションの詳しい内容につきましては、オプションパーツカタログをご覧ください。

※装備・仕様の詳細はP38~39の主要装備一覧をご覧ください。

さらに詳しい情報は <http://ev.nissan.co.jp/LEAF/>

日産リーフに搭載されるリチウムイオンバッテリーは、クルマで使用した後も高い残存容量を持ち、エネルギー貯蔵のリニューションとして二次利用することで、新たな価値を生み出します。日産は住友商事株式会社と共同でフォーアールエナジー株式会社を設立。バッテリーの二次利用を行う「4Rビジネス\*」の検討を進めています。

\* (Reuse)=再利用, (Refabricate)=再製品化, (Resell)=再販売, (Recycle)=再生の頭文字をとって「4R」



Safety



SAFETY SHIELD

**SAFETY SHIELD**  
「クルマが人を守る」という考え方

通常運転から衝突後まで、クルマが状況に応じて様々なバリア機能を働かせ、少しでも危険に近づけないようサポートし続けます。

いつでも安心して運転できるようドライバーをサポートします。

- オートライトシステム(フロントワイパー連動、薄暮れ感知「おもいやりライト」機能付) **[グレード別設定]**  
従来のオートライトシステム機能と比較して、周囲が薄暗くなり始めた薄暮れ時および雨天時にフロントワイパーを使用した際に自動的にヘッドライトを点灯。夕暮れ時や雨天時に自車両を目立たせ、周囲の歩行者やドライバーへの注意喚起することで、事故軽減への効果が期待される、「おもいやりライト」機能付です。
- LEDヘッドランプ(ロービーム、オートレベライザー付) **[グレード別設定]**  
ハロゲンランプの約2倍の光量でより明るく遠くを照らし、夜間走行時の視認性を高めます。
- バックビューモニター(カラー、車幅/距離/予想進路線表示機能付) **[グレード別設定]**  
運転シフトを「R」に入れると、自動的に車両後方がカラーでモニターに表示されます。  
**[※グレードによってはカメラオプションでバックビューモニターをお選びいただけます。]**
- 高輝度LEDリヤコンビネーションランプ ○ リヤ開けつつ式ワイパー
- LED式ハイマウントストップランプ ○ 車両接近通報装置 (Approaching Vehicle Sound for Pedestrians)



日産自動車はおもいやりライト機能を搭載しています。  
<http://www.nissan-light.com/>

# 世界から信頼される環境推進企業を目指して。 「デトロ」

## 日野は、人と地球に配慮したトラックづくりを進めています。

### 全社的に取り組む環境保全活動

世界トップレベルの環境性能を持つ製品の提供をはじめ、生産から廃車に至るまでの環境負荷の低減を目指し、「日野地球環境憲章」と「日野自動車環境取り組みプラン」を策定。取り組みプランに基づいた環境保全活動に全社的に取り組んでいます。

### 車室内VOC<sup>※2</sup>の低減

内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しによりVOCの発生量を抑制。  
厚生労働省が定めている「室内濃度指針値」を下回るレベルとし、業界自主目標を達成しています。

※2:VOC(Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物)

### Eco-VAS<sup>※1</sup>の導入

製品のライフサイクル(生産・使用・廃棄)全ての段階において環境負荷を把握し、削減するために、日野ではじめてEco-VASを導入しました。

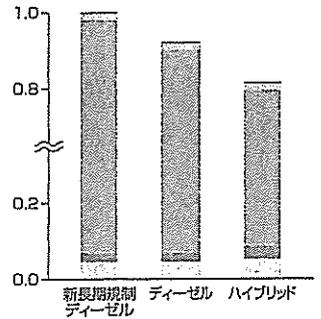
※1:Eco-VAS(エコバス):Eco-Vehicle Assessment System  
車の開発段階における、LCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた総合的な環境評価システム。



### LCA(ライフサイクルアセスメント)の実施

走行段階だけでなく、トラックなどが製造・使用され、最終的に廃棄するまでの全ライフサイクルで環境への負荷を把握するのがLCA(ライフサイクルアセスメント)。日野では、その観点から、排出するCO<sub>2</sub>や大気汚染物質の総量を従来車に比べ低減しています。

■ライフサイクルCO<sub>2</sub>  
(新長期規制ディーゼルを1とした場合)



■ 素材製造 ■ 車両製造 ■ 走行 ■ メンテナンス ■ 廃棄

- 右記のグラフは代表的な車両の算出結果です。燃費値は重量モード燃費値を使用しています。
- 日野ではLCAにより相対的な環境メトリックを確認することを目的としているため、詳細値は相対指数で示しています。

### ■燃費値計算条件

車両総重量範囲	最大積載量	エンジン		標準諸元						トランスミッション	計算条件		
		型式	最高出力 (kW(PS))(ネット)	空車時 車両重量 (kg)	最大 積載量 (kg)	乗車 定員 (人)	全高 (mm)	全幅 (mm)	ボデー 架装		最終 減速比	タイヤサイズ	軸荷 半径 (m)
3.5トン超 7.5トン以下	(1)1.5トン超 2.0トン以下	NO4C-UQ	132(180)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	3.900	205/70R17.5 195/85R16	0.358
		NO4C-UP	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	5速MT(M550)	4.100	185/85R16	0.350
										5速MT(MYY5A)	3.900	195/75R15	0.327
										6速MT(MYY6S)	3.900	205/70R17.5 195/85R16	0.358
										6速AT(A860E)	4.100	205/85R16	0.366
		NO4C-UL	110(150)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	Pro Shift V(M550)	3.900	205/75R16	0.347
	(2)2.0トン超 3.0トン以下	NO4C-UN	100(136)	2,356	2,000	3	2,099	1,751	平ボデー	5速MT(M550)	3.583	185/85R16	0.302
										5速MT(MYY5A)	3.900	195/75R15	0.327
										6速AT(A860E)	4.300	215/85R16	0.373
										5速MT(M550)	3.900	195/75R15	0.327
										6速AT(A860E)	4.300	215/85R16	0.373
										NO4C-UM	85(116)	2,356	2,000
	(3)3.0トン超 4.0トン以下	NO4C-UQ	132(180)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(M550)	4.333	205/85R16	0.366
										5速MT(MYY5A)	4.333	205/75R16	0.347
										6速MT(MYY6S)	4.333	215/85R16	0.374
										6速AT(A860E)	3.900	225/70R16	0.351
										Pro Shift V(M550)	4.100	195/85R16 205/70R17.5	0.358
										5速MT(M550)	4.333	205/70R17.5	0.358
(4)4.0トン超	NO4C-UN	100(136)	2,652	2,995	3	2,041	1,729	平ボデー	5速MT(MYY5A)	4.333	205/75R16	0.347	
									6速MT(MYY6S)	4.333	215/85R16	0.374	
									6速AT(A860E)	4.333	225/80R17.5	0.389	
									6速MT(MZZ6R)	4.625	215/70R17.5	0.363	
									6速MT(MYY6S)	4.100	225/70R16	0.351	
									6速AT(A860E)	4.100	225/70R16	0.351	
7.5トン超8.0トン以下	NO4C-UL	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	Pro Shift V(M550)	4.625	215/70R17.5	0.363	
NO4C-UP	110(150)	2,979	3,749	3	2,363	2,161	平ボデー	6速MT(MZZ6R)	4.625	215/70R17.5	0.363		
NO4C-UQ	132(180)	3,543	4,275	2	2,454	2,235	平ボデー	6速MT(MZZ6N)	4.100	215/85R16	0.374		

※3:オプション装備により適用となる場合があります。

### ■リサイクル料金

自動車リサイクル法により、下表のリサイクル料金が必要になります。

区分	モデル名	車型	リサイクル料金預託金				資金管理料金	合計	
			シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金			
小型	日野デトロ	シングルキャブ	XKC, XKU, XZC, XZU, TRC, TRU, BZU	4,690	2,050 <sup>※6</sup>	1,950 <sup>※6</sup>	130	380	9,200
		ダブルキャブ	XZU, TRC	5,910					10,420
		ルートバン	XZC	6,560					11,070

※6:エアバッグ及びエアコンの装備がない場合は0円になります。  
リサイクル預託金が預託済のお車を高品質車として再販する旧所有者(譲渡人)は車両価値部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者(買受人)からお受取にすることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。車種によっては、上記の料金と異なる場合があります。詳しくは販売会社営業スタッフに、ご確認ください。

(単位:円/台)  
2015年4月時点

■環境仕様

名称		日野デュトロ								
排出ガス記号・車型		TSG-XK系		TKG-XZ系				TDG-XZ系	ABG-TR系	NBG-BZ系
エンジン	エンジン型式	N04C-UL		N04C-UQ	N04C-UP	N04C-UN	N04C-UM	N04C-UQ	2TR-FE	1BZ-FPE
	種類	直列4気筒直接噴射式								
	総排気量 (L)	4.009								
	使用燃料	超低硫黄軽油(S-10ppm)								
	燃料噴射装置	電子制御式(コモンレール)								
	最高出力(ネット) kW(PS)/rpm	110(150)/2,500	132(180)/2,800	110(150)/2,500	100(136)/2,500	85(116)/2,500	132(180)/2,800	109(148)/4,800	85(116)/3,600	
	最大トルク(ネット) N・m(kgf・m)/rpm	420(43.0)/1,400	480(49.0)/1,400	420(43.0)/1,400	390(40.0)/1,400	325(33.0)/1,400	480(49.0)/1,400	235(24.0)/3,800	306(31.2)/2,000	
駆動装置	駆動方式	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)、2D-4D(4WD)	2-4D(2WD)、2D-4D(4WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	2-4D(2WD)	
	トランスミッション	Pro Shift V	6速MT	5速MT、6速AT、6速MT	5速MT、6速AT、6速MT	5速MT、6速AT	6速MT	5速MT	5速MT	
燃料消費率	重量車モード燃費値 <sup>※4</sup> (km/L)	(1)1.5トン超2.0トン以下	12.20	—	10.40	10.40	10.40	10.00	—	—
		(2)2.0トン超3.0トン以下	11.60	—	9.60	9.60	—	9.20	—	—
		(3)3.0トン超4.0トン以下	9.50	—	8.20	—	—	7.60	—	—
		(4)4.0トン超	—	7.30	—	—	—	—	—	—
	60km/h定地走行 <sup>※5</sup> (km/L)	(1)1.5トン超2.0トン以下	—	—	—	—	—	—	9.40	6.10
		(2)2.0トン超3.0トン以下	—	—	—	—	—	—	8.10	5.70
	CO <sub>2</sub> 排出量(計算値) (g/km)	(1)1.5トン超2.0トン以下	212	—	249	249	249	259	—	—
(2)2.0トン超3.0トン以下		223	—	269	269	—	281	—	—	
(3)3.0トン超4.0トン以下		272	—	315	—	—	340	—	—	
(4)4.0トン超		—	354	—	—	—	—	—	—	
主要燃費改善対策		ハイブリッド自動車 アイドリングストップ装置 高圧噴射 電子制御式燃料噴射		高圧噴射 電子制御式燃料噴射				可変バルブタイミング機構 電子制御式燃料噴射		
排出ガス	国土交通省	燃費基準	平成27年度燃費基準 +15%達成				平成27年度燃費基準達成			
		排出ガス規制	平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制[規制値に対しNOx▲10%かつPM▲10%]				平成17年排出ガス規制			
	規制値 (g/kWh)	CO	2.22				16.0			
		NMHC	0.17				0.23			
		NOx	0.7				0.7			
		PM	0.010				—			
自治体	低公害車指定	九都県市指定低公害 [H21優低公害車]				九都県市指定低公害 [H21優低公害車]				
	指定基準値 (g/kWh)	九都県市	NOx:0.7、PM:0.007 平成27年度燃費基準達成				NOx:0.7 PM:0.007			
車外騒音	規制適合(規制値)	平成13年騒音規制(加速騒音:80dB-A(4WD車は81dB-A))								
エアコン冷媒と使用量	代替フロンHFC134a 標準軽キャブ:400g/ワイドキャブ:500g(サブコンデンサー付は650g)									
車室内VOC	自工会自主目標達成(厚生労働省室内空気汚染指針以下)									
環境負荷物質削減	鉛	自工会自主目標達成(1996年の1/10)								
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止)								
	カドミウム	自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)								
	六価クロム	自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)								
	自工会目標適用除外部品	鉛:鉛バッテリー 水銀:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)								
取り組	リサイクル	リサイクルしやすい材料を使用した部品	ドアトリム、インストルメントパネル等							
	樹脂、ゴム部品への材料表示	あり								
	環境負荷物質使用状況等	鉛	電子基板・電気部品のはんだ、軸受、ベアリング等に使用							
	ボデー仕様	環境負荷物質削減	自工会自主目標達成							

※4:重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省等値値です。  
この燃費値は法令で定められた左表の各車種区分の条件ごとの標準値(元値)車型による走行抵抗と、最終燃費およびタイヤの仕様、エアコンOFFなどの条件の下に算出しています。  
なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、乗客、積荷、整備等の状況)が異なってきますので、それに伴って燃費は異なります。  
※5:60km/h定地走行燃費消費率は定められた試験条件のもとでの国土交通省等値値です。  
実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、乗客、整備等の状況)が異なってきますので、それに伴って燃費消費率が異なります。

VSCはあらゆる状況において、車両の横転やスピン等を完全に防止するものではありません。運転時は、常に法定速度を守り、周囲の状況に応じた安全運転を心がけてください。また、次のような状況ではVSCが作動しなかったり、作動してもその効果が十分に得られない場合があります。  
●車両の速度がVSCの制御の限界を超えている時。●非常に滑りやすい凍結した路面を走行している場合。●横風・脱輪・バンクなど、危険要因が生じた場合。●過積載や後荷・高荷など、積み荷の積み方が適正でない場合。●このほか、VSCについて重要な注意事項が記載されておりますので、詳しくは取扱説明書をお読みください。

SRSエアバッグは、シートベルトを補助する乗員保護装置です。安全のために正しい姿勢で正しくシートベルトを着用することが前提となります。エアバッグは衝突時の衝撃が弱い場合、衝突された時、損傷時などの条件下および乗客によっては作動しない場合があります。また、チャイルドシートを助手席に装着する場合には、後ろ向きにしないなど、ご注意ください。項目があります。車両の取扱説明書必ずご確認ください。

■各安全装備システムだけに頼った運転は、絶対に行わないでください。各装備システムはドライバーの安全運転の支援が目的であり、それ自体で事故や衝突を防止および回避するものではありません。運転時には、常に周囲の状況を確認した上で法定速度を守った安全運転を心がけてください。また、装備システムを過信せず、体調不良を感じた時は必ずすみやかに安全な場所に停止し、休憩してください。  
■各安全装備システムについての詳細は、販売会社にお問い合わせください。

# 富田工業 「インプレッサ SPORT」

低燃費+低排出ガス性能の向上のために

SUBARUは、力強い走りと燃費性能、低排出ガス性能を両立するための取り組みを積極的に進めています。

○エンジンの高効率化、パワートレーンの最適化、軽量化

○各種燃費情報の表示等、低燃費走行へドライバーを導く装備の搭載

燃費基準達成レベル	平成27年度燃費基準+5%達成	2.0i 2WD車(車両重量1320kg以上)、 2.0i-S 2WD車(車両重量1320kg以上)
	平成27年度燃費基準達成	1.6i-L リニアトロニック車、1.6i-S、2.0i(上記以外)、 2.0i EyeSight、2.0i-S(上記以外)、2.0i-S EyeSight
排出ガス認定レベル	平成17年基準排出ガス75%低減	全車



車室内VOC\*の低減

臭、のどなどへの刺激の原因とされるホルムアルデヒド、トルエン等の揮発性有機化合物を低減するために、車室内の部材や接着剤を見直すことで、その揮発性を抑制しました。また、厚生労働省の定めた13物質の室内湿度指針値を下回るレベルとし、車室内の環境に配慮しました。

\*VOC=Volatile Organic Compounds(揮発性有機化合物)

生産における環境負荷の低減

SUBARUは、工場から排出される廃棄物をゼロレベルにする「ゼロエミッション工場」化をすすめています。また、生産における省エネルギー化、水使用量の低減など、環境に優しいクルマづくりをすすめています。

リサイクル性の向上

リサイクル性に優れたPP材を内外装部品に積極的に使用しています。

■ 環境仕様表

[ ]内はMT車の数値

グレード名 車両型式	インプレッサ SPORT													
	1.6i		1.6i-L		1.6i-S		2.0i		2.0i EyeSight		2.0i-S		2.0i-S EyeSight	
	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP2	DBA-GP3	DBA-GP6	DBA-GP7	DBA-GP7	DBA-GP6	DBA-GP7	DBA-GP7	DBA-GP7	
エンジン型式	FB16													
総排気量(cc)	1599													
エンジン種類	1.6L 水平対向4気筒DOHC 16バルブデュアルAVCS													
燃料種類	無鉛レギュラーガソリン													
駆動方式	2WD		AWD		2WD		AWD		2WD		AWD		AWD	
変速機	リニアトロニック /SMT		リニアトロニック /SMT		リニアトロニック		リニアトロニック		リニアトロニック		リニアトロニック		リニアトロニック	
車両重量(kg)	1250	1310[1260]	1260	1320[1260]	1280	1340	1300	1350	1350	1310	1370	1370	1370	
燃費値(km/l)	16.4	15.4[15.6]	17.6	16.2[15.6]	17.6	15.8	17.6(17.0)*	16.2	16.2	17.6(17.0)*	16.2	16.2	16.2	
燃料消費率	142	151[149]	132	143[149]	132	147	132(137)*	143	143	132(137)*	143	143	143	
CO2排出量(g/km)	142	151[149]	132	143[149]	132	147	132(137)*	143	143	132(137)*	143	143	143	
平成27年度燃費基準達成レベル	達成	達成	達成	達成[-]	達成	達成	達成	達成	達成	達成	達成	達成	達成	
適合規制	平成17年規制													
低排出ガス車認定レベル	平成17年基準75%低減													
試験モード	JC08CH													
排出ガス	CO(g/km)													
	1.15													
	NMHC(g/km)													
	0.013													
	NOx(g/km)													
	0.013													
騒音	適合規制													
	加速騒音規制値(dBA)													
	76													
	エアコン冷媒の種類、使用量													
	車室内VOC													
	代替フロンHFC134a、475g													
車内VOC	目工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)													
車内VOC	目工会2006年目標達成(96年時点の1/10以下)													
車内VOC	目工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)													
車内VOC	目工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)													
車内VOC	目工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)													
リサイクル	バンパー、インパネ、ドアトリム等にリサイクルし易い熱可塑性樹脂を多用													
	一部の樹脂部品に市場回収リサイクル材を、防振防音材に衣類繊維廃材・故紙を再利用													
	100g以上の樹脂部品、200g以上のゴム部品に材質表示													
	リヤゲートの取り外し容易化、バンパーの材質を取り外し時に確認できる位置に表示													
	使用部品:電子基板、電気部品はノイズ、圧電素子(PZTセンサー)等													
	一部適用除外部品(HIDヘッドランプ)を除き、切り替え済み													
	全廃済み													
	全廃済み													

\*: []内はオプション装着により車両重量が1320kg以上となった場合の数値です。  
 ■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、気象、道路における交通の混雑の状態、運転方法、習慣、整備状況およびその他の状況に応じて燃料消費率が異なってきます。なお、JC08モード燃費は10-15モード燃費に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。■2.0iSの燃料消費率はインテリジェントモード時の数値です。  
 ■目工会目標適用除外部品 \*1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) \*2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、HIDヘッドランプ、室内照明灯(交通安全上必須な部品の取扱いを除外) ■CO2排出量は燃費からの換算値です。

■ リサイクル料金表

- 自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要になります。
- リサイクル預託金を預託済みの自動車、中古車として譲渡する場合には、車両価値金額に加えリサイクル預託金相当額を新所有者からお受け取りにすることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。

車種	リサイクル預託金				合計
	シュレッダーダスト 料金	エアバッグ類 料金	フロン類 料金	情報管理 料金	
全車	7,900円	2,050円	1,950円	130円	12,410円

●販売価格はメーカー希望小売価格に消費税8%が含まれた表示です。●メーカー希望小売価格は参考価格です。販売価格は各販売店が独自に決めていますので、それぞれにお問い合わせください。●価格はタイヤ/パンク修理キットとタイヤ交換用工具を含む価格です。●価格にはオプションは含まれておりません。●リサイクル料金、税金(消費税を除く)、保険料、登録等に付する費用等は別途必要となります。●登録等に付する手数料については別途消費税が必要となります。  
 ■写真のナンバープレートはすべて合成です。■掲載のイラストはすべてイメージ図です。■内装写真の一部は撮影用カモフラを使用しています。■掲載品の小物は商品には含まれません。■画面はすべてハメコミ合成です。また画面は実際と異なる場合があります。■実際の走行にあたっては、取扱説明書をよくお読みください。  
 △この仕様はお断りなく変更する場合があります。■写真はイメージで、印刷インクの種類上、実際の色とは異なって見えることがあります。

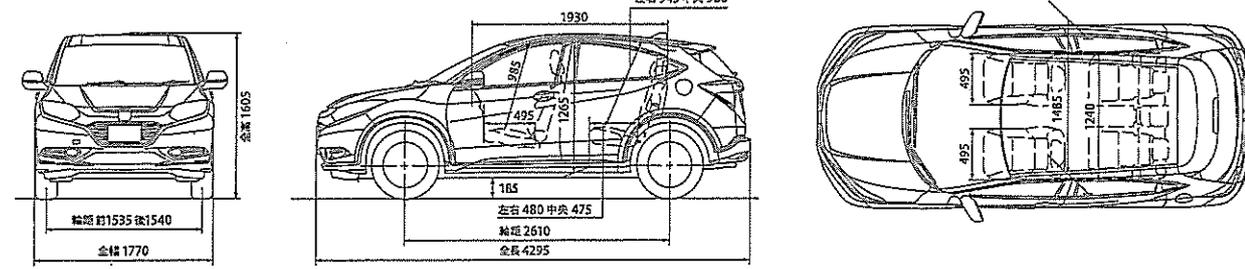
主要諸元

ホンダ「ヴェゼル」

タイプ	1.5L i-VTEC+I-DCD										1.5L i-VTEC		
	HYBRID		HYBRID X				HYBRID Z		G		X		5
駆動方式	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	FF	4WD	
車名・型式	ホンダDAA-RU3※1												
トランスミッション	7速オートマチック+パドルシフト												
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m) ホイールベース(m) トレッド(m) 前後 最低地上高(m) 車両重量(kg) 最大車両重量(kg)※2 乗車定員(名) 客室内寸法(m) 長さ/幅/高さ												
4.295/1.770/1.605	2.610												
1.535/1.540	0.185 0.170 0.185 0.170 0.185 0.170 0.185 0.170 0.185 0.170 0.185 0.170												
1,270 1,350 1,280 1,370 1,380 1,300 1,180 1,270 1,190 1,270 1,190 1,270	1,270 1,360 1,300 1,370 1,380 1,300 1,180 1,270 1,190 1,270 1,190 1,270												
5	1.930/1.485/1.265												
原動機	エンジン型式 エンジン種類・シリンダー数及び配置 弁機構 総排気量(L) 内径×行程(mm) 圧縮比 燃料供給装置形式 使用燃料種類 燃料タンク容量(L)												
LEB-H1	LEB												
水冷直列4気筒横置	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2												
1.496	73.0×89.4												
11.5	電子制御噴射噴射式(ホンダPGM-FI)												
40	無鉛レギュラーガソリン												
電動機(モーター)	電動機型式/電動機種類 最高出力(kW[PS]/rpm) 最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)												
H1/交流同期電動機	97[132]/6,600												
96[131]/6,600	155[15.8]/4,600												
電動機(モーター)	最高出力(kW[PS]/rpm) 最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)												
22[29.5]/1,313~2,000	160[16.3]/0~1,313												
27.0 23.2 26.0(24.2) 23.2 21.6 24.2	20.6 19.0 20.6 19.0 19.2												
ハイブリッドシステム、直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング	直噴エンジン、可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機(CVT)、電動パワーステアリング												
5.3	リチウムイオン電池/48												
動力用電池	種類/個数												
CVT 前進/後進	7AT 速1速2速3速4速5速6速7速/逆速												
4.148/2.007/1.481/1.098/0.810/0.605/0.446/3.211	2.526~0.408※3/2.706~1.382												
5.588 前5.588後2.533 5.588	前5.588後2.533 5.588 5.436 前5.436後2.533 5.436 前5.436後2.533 5.436												
ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)	215/60R16 95H 215/60R16 95H (215/55R17 94V) 215/60R16 95H 215/55R17 94V 215/60R16 95H 215/55R17 94V												
油圧式ベンチレーテッドディスク/油圧式ディスク	FF車:マクファーソン式/車軸式 4WD車:マクファーソン式/デュオン式												
FF車:マクファーソン式/車軸式 4WD車:マクファーソン式/デュオン式	FF車:トーションバー式/トーションバー式 4WD車:トーションバー式/トーションバー式												

( )内はメーカーオプションの「17インチアルミホイール」装着車。※1 S1は7スピードモード+パドルシフトとなります。※2 メーカーオプションを組み合わせると装着した場合の最大車両重量です。各組み合わせ装着の車両重量は販売会社にお問い合わせください。※3 S1はマニュアルモード付となります。■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(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。☆印の車両は、自動取付税、自動車重量税、自動車税の軽減措置が受けられます。(取得日は2017年3月31日まで、償却日は2017年4月30日までの新車登録が対象。自動車税は2016年3月31日までの積立制度が対象となり、市県税の減額に軽減措置が受けられます。)詳しくは販売会社へお問い合わせください。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■VEZEL、アレルフリー、センタータンクレイアウト、エコノミスト、i-CON、I-DCD、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■Bluetooth®は米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。■HDMI®、HDMI®ロゴおよびHigh-Definition Multimedia Interfaceは、米国およびその他の国々におけるHDMI Licensing, LLCの商標または登録商標です。■iPhone®、Siri®は、米国および他の国々で登録されたApple Inc.の商標です。■VICSは(株)道路交通情報通信システムセンターの登録商標です。■製造販売業者:本田技研工業株式会社

寸法イメージ図 単位: mm HYBRID X(FF)



環境仕様

「平成32年度燃費基準+20%達成車」 「平成32年度燃費基準+10%達成車」 「平成27年度燃費基準+10%達成車」 「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

項目	DAA-RU3				DAA-RU4		DBA-RU1		DBA-RU2		環境性能情報
	型式/総排気量(L)	LEB-H1/1.496		L15B/1.496							
駆動装置	型式/総排気量(L)	LEB-H1/1.496		L15B/1.496						適合騒音規制レベル	平成10年騒音規制 規制値:加速走行76dB(A)
駆動方式	駆動方式	FF		4WD		FF		4WD		エアコン冷暖の種類および使用量	種類:代替フロン134a 使用量:430g
変速機	変速機	7速デュアルクラッチトランスミッション		CVT						車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)
燃料消費率	燃費(km/L)*1	27.0	26.0	24.2	23.2	21.6	20.6	19.2	19.0	環境負荷	鉛 自工会2006年目標達成(1996年使用量**の1/10)
	CO2排出量(g/km) (燃費からの換算値)	86.0	89.3	95.9	100.1	107.5	112.7	120.9	122.2	物質削減	水銀 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*) 六価クロム 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) カドミウム 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
	参考	平成32年度燃費基準+20%達成車		平成32年度燃費基準+10%達成車		平成32年度燃費基準+10%達成車		平成27年度燃費基準+10%達成車		リサイクル	樹脂、ゴム部品の材料表示 樹脂、ゴム部品の可能な限り全て リサイクルし易い材料**を 使用した部品 バンパーフェースなどの内外装部品
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス基準75%低減									
	JCO8H+JC09Cモード	CO		1.15						リサイクル可能な車	アンダーカバー、ブラッシュガード、吸音材
	認定基準値(単位:g/km)	NMHC		0.013						リサイクル可能な車	車全体で95%以上*5
		NOx		0.013						グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合型
	参考	九都県市指定低公害車の基準に適合									

\*1 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(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。\*2 1996年採用車の基準平均使用量は185g(バッテリーを除く)。\*3 交通安全上必須の部品の使用を除外。\*4 ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。\*5 「新製品のリサイクル可能率の算定と算出方法のガイドライン(1998年 日工企)」に基づき算出。\*6 環境性能情報は2015年4月現在のものです。

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

次世代のために、今できること。これからすべきこと。Hondaは常に考え、積極的に行動していきます。

<p>製品のライフサイクルの各段階で資源使用と環境負荷の最小化をめざすとともに、製品によって、モビリティを暮らし全体で排出する温室効果ガスのゼロ化をめざします。</p>	<p>Safety for Everyone すべての人の安全をめざして</p>	<p>すべての人が、心から安心して、どこへ自由に移動することができる。そんな喜びのある社会をつくりたい。その思いで、Hondaは力を尽くしていきます。</p>	<p>地域に根付いた企業として、社会や人とともに心豊かで活力ある明日をめざす社会活動を、グループ全体ですすめています。</p>
--	--	---	---

快適なカーライフを過ごしていただくために

新車登録日から3年間、安心のメーカー保証。保証期間は、新車登録日から3年間\*。また、Hondaが特に指定した部品は5年間\*2となります。保証内容は保証書、または販売会社にてお確かめください。  
\*1 期間内でも走行80,000kmまで \*2 期間内でも走行100,000kmまで

Honda C-card 入会受付中  
Honda販売会社での新車購入/車検や、日々のカードのご利用でポイントが貯まるHonda C-card。貯まったポイントは現金や楽天Edyでキャッシュバック。詳しくはCカードホームページへ。http://www.honda.co.jp/C-CARD/

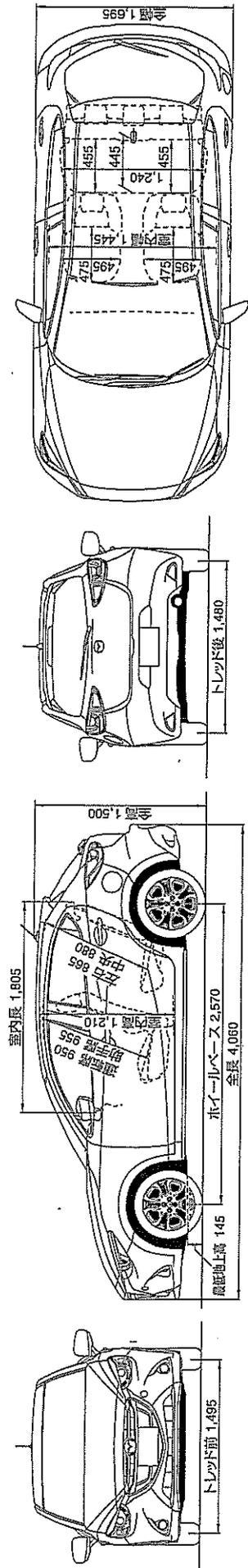
# Environmental Specifications (環境仕様) / Dimensions (四面図)

マツダ デシオ

機種名	13C		13S/13S L Package		XD/XD Touring/XD Touring L Package	
	2WD (FF)	4WD	2WD (FF)	4WD	2WD (FF)	4WD
車名・型式	6EC-AT		5MT		6EC-AT	
	マツダ・DBA-DJ3FS	マツダ・DBA-DJ3AS	マツダ・DBA-DJ3FS	マツダ・DBA-DJ3AS	マツダ・LDA-DJ5FS	マツダ・LDA-DJ5AS
エンジン	P3-VPS型		P3-VPS型		S5-DPTS型 [S5-DPTR型]	
	1.298		1.298		1.498	
燃料消費率	燃費 (国土交通省基準) *		燃費 (国土交通省基準) *		燃費 (国土交通省基準) *	
	CO <sub>2</sub> 排出量	g/km	CO <sub>2</sub> 排出量	g/km	CO <sub>2</sub> 排出量	g/km
排出ガス	適合規制または認定レベル		適合規制または認定レベル		適合規制または認定レベル	
	JCO8H+JC08Cモ-フ CO	g/km	JCO8H+JC08Cモ-フ CO	g/km	JCO8H+JC08Cモ-フ CO	g/km
車外騒音	規制値・認定値		規制値・認定値		規制値・認定値	
	NMHC	g/km	NMHC	g/km	NMHC	g/km
	NOx	g/km	NOx	g/km	NOx	g/km
	PM	g/km	PM	g/km	PM	g/km
車内VOC	鉛 #1		鉛 #1		鉛 #1	
	水銀 #2		水銀 #2		水銀 #2	
燃焼負荷物質	六価クロム		六価クロム		六価クロム	
	カドミウム		カドミウム		カドミウム	
リサイクル	リサイクルし易い材料使用部品		リサイクルし易い材料使用部品		リサイクルし易い材料使用部品	
	樹脂、ゴム部品の材料表示		樹脂、ゴム部品の材料表示		樹脂、ゴム部品の材料表示	
リサイクル	植物由来素材使用部品		植物由来素材使用部品		植物由来素材使用部品	
	リサイクル材使用部品		リサイクル材使用部品		リサイクル材使用部品	

[ ]内は、XD Touring, XD Touring L PackageにメーカーオプションのHELOOP(ワイ・イー・ルー・フ)装着の場合。  
 \*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(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エコシフト使用時等)に応じて燃料消費率は異なります。  
 ※1:鉛/リテラは回収ルートが確立されていますので対象外となります。 ※2:車両性能および交通安全を確保するために必要最低限使用しています。

## XD Touring L Package 2WD (FF)車 単位(mm)



## Ecology 環境仕様

車両仕様	車名・型式	三菱・DBA-A03A	
	駆動方式	2WD	
	類別	XTHX G	XTMX M
	エンジン型式	3A92 MIVEC	
排出ガス	変速機形式	INVECS-III CVT(自動無段変速機)	
	適合規制または適合基準	平成17年基準排出ガス 75%低減レベル	
	規制値または基準値	NOx (g/km)	0.013
	(JC080+JC08Hモード走行)	NMHC (g/km)	0.013
燃料消費率		CO (g/km)	1.15
	主要燃費向上対策	アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング機構、自動無段変速機、電動パワーステアリング、充電制御	
	燃費(国土交通省審査値)	(km/L)	25.4
	JC08モード CO <sub>2</sub> 排出量(燃費換算)	(g/km)	91
温室効果ガス	(参考)平成32年度燃費基準		達成
	HFC-134a*1 [GWP値:1430]*2 エアコン冷媒の使用量 (g)		270
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)		
車外騒音	加速走行騒音(適合規制値)	(dB-A)	76
	鉛	自工会2006年目標達成(1996年時点の1/10以下)	
	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
環境負荷物質削減	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
	リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、インパネ、ドアトリム類	
	樹脂・ゴム部品への材料表示	有り	
	リサイクル材の使用	ダッシュパネルやルーフの吸音材、天井基材	
リサイクル関係	鉛	電子基板・電子部品のはんだ・銅及びアルミ合金材等に使用	
	水銀	-	
	カドミウム	-	
	六価クロム	-	
グリーン購入法	適合		

\*1:この冷媒は大気放出の禁止、廃棄時の回収が必要です。\*2:GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP値150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることが求められております。



三菱子機トランク・ハブ  
「スーパーグレートV」

■環境仕様

エンジン	型式	6R10(T2)	6R10(T3)	6R1D(T4)	6R10(T5)
	総排気量(ℓ)	12.8			
	使用燃料	軽油			
	最高出力(ネット) [kW(PS)/rpm]	257(350)/1,800	279(380)/1,800	309(420)/1,800	279(380)/1,800
	最大トルク(ネット) [N・m(kgf・m)/rpm]	1,810(185)/1,200	1,810(185)/1,200	1,810(185)/1,200	2,160(220)/1,200
駆動装置	駆動方式	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2-後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2-後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)、 2-4D・4D(前2-後4駆動・4駆動)	2-4D・4(前2-後4駆動・4)、 2-2-4D・4D(前2-2-後4駆動・4駆動)
	変速機	直結12段、直結7段	直結12段、直結7段、OD7段	直結12段、直結7段	直結12段
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成21年規制に適合(JE05モード) 低排出ガス認定 NOx&PM 10%低減			
	JE05モード 規制値または 認定レベル値 (単位:g/kWh)	CO	2.22		
		NMHC	0.17		
		NOx	0.63		
		PM	0.009		
無負荷加速 光吸収係数(m <sup>-1</sup> )	0.50				
適合騒音規制レベル	平成13年騒音規制に適合、規制値:加速騒音:81dB(A)				
エアコン冷媒使用量	代替フロンHFC134a 400g/950g(蓄冷式リャクーラー付)				
環境負荷物質 使用状況	鉛 <sup>※1</sup>	ホイールバルンサー、電子基盤・電気部品のはんだ/軸受・ヘアリングなどに使用 鉛廃止済み部品:電筒塗装、ラジエーター、ヒーターコア (1996年平均使用量の1/3以下)			
	水銀 <sup>※2</sup>	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
	六価クロム	金属部品、ボルト・ナット類の防錆目的コーティングに使用(ただし、一部三価クロムに代替済)			
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			
リサイクル	リサイクルしやすい材料を 使用した部品	コンソール類、騒音カバー類、吸気ダクトなど			
	リサイクル材の使用	ホイールハウスカバー、ヘッドライニング、フロア制振材など			
	樹脂部品への材料表示	あり(100g以上の部品)			

※1 自工会目標適用除外部品:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

※2 自工会目標適用除外部品:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)

主要諸元表(架装例)

車種番号	1	2
車種	ハイレーフキャブ	
最大積載量	4.45トン積	3.65トン積
荷台タイプ	アルミブロック 3方開	軽量仕様
後輪タイヤ	ダブル	
エンジン出力(kW(ps))	129(175)	
トランスミッション	6速デュアルクラッチ式AMT[5速マニュアル]	
届出型式(ISS無)	TKG-FED9Y	TKG-FED9Y
メーカー型式(ISS無)	K73S004	K73S004
メーカー型式(ISS付)	K74S004	K74S004
届出型式(ISS付)	TPG-FED9Y	TPG-FED9Y
メーカー型式(ISS付)	K73S008	K73S008
メーカー型式(ISS付)	K74S008	K74S008
架装メーカー	パバコ	
フロントサスペンション	リーフサスペンション	
リアサスペンション	リーフサスペンション	

●寸法

全長(mm)	8,150	8,385
全幅(mm)	2,290	2,315
全高(mm)	2,290	3,510
ホイールベース(mm)	4,750	4,750
トレッド	前(mm)	1,665
	後(mm)	1,670
最低地上高(mm)	210	210
荷台内法	長(mm)	6,200
	幅(mm)	2,160
	高(mm)	400
床面上高(mm)	1,025	1,015

●積重

車両総重量(kg)	3,290[3,270]	4,100[4,080]
最大積載量(kg)	4,450	3,650
乗車定員(人)	3	3
車両総重量(kg)	7,905[7,885]	7,915[7,895]

●性能

最小回転半径(m)	8.3	8.3
燃料消費率(km/l)※1	7.60	-
重量車モード燃費値(ISS付)	-	7.80
番号	① [②]	① [②]

●エンジン・シャーシ

エンジン型式	4P10(T6)
オルタネーター(V-A)	24V-80A
バッテリー(ISS無)	95D31L × 1 + 65D23L × 1
(型式×個数)	(ISS付)
115D31L × 1 + 65D23L × 1	
トランスミッション型式	M03856 [M03855]
ファイナル減速比	5.714[5.285]
ブレーキ	前 ディスク
形式	後 ディスク
補助ブレーキ形式	エキゾーストブレーキ
ABS + EBD	標準
ブレーキオーバーライドシステム	標準
タイヤ	前 225/80R17.5
サイズ	後 225/80R17.5
燃料タンク容量(l)	100

●設定グレード

DX	●	●
CUSTOM(オプション)	●	●

※1:燃料消費率(km/l)重量車モード燃費値

重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。この燃費値は法令に定められた車両総重量範囲および最大積載量区分ごとの下記標準諸元値・車型による走行抵抗とシミュレーション計算仕様、およびエアコンOFFなどの条件のもとに算定しています。●車両総重量7.5t 超8t以下のトラック:空車時車両重量3,543kg、最大積載量4,275kg、乗車定員2名、全高2,454mm、全幅2,235mm、平ボディ架装 \*なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車種、運転、架装ボディ、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃費は異なります。\*主要諸元表「燃料消費率」欄の「番号」は、「重量車モード燃費一覧」に対応しています。詳しくは同冊をご覧ください。

本カタログ記載の仕様、諸元などは予告なく変更することがあります。本カタログのすべてのイメージは、コンピューターグラフィックスでカタログ用に特別に制作されたものであるため、実際の車両とは仕様や色など多少異なる場合があります。オプション装備により、重量が変わる場合があります。車両の詳細につきましてはお近くのUDトラック販売会社へお問い合わせください。製造事業者:三誠そらトラック・バス株式会社 (本カタログは2015年2月現在のものです。)

- 平成22年排出ガス規制(ポスト新長期) 適合車
- 平成27年度重量車燃費基準達成車(ISS無車)
- 平成27年度燃費基準+5%達成車(ISS付車)
- 低排出ガス車認定車(NOx&PM 10%低減)
- 九都県市指定低公害[H21]基準超低公害車
- 平成13年騒音規制適合車

エンジン諸元表

型式	4P10(T6)
総排気量(l)	2,998
使用燃料	軽油
最高出力(※1)(kW(PS)/rpm)	129(175)/2,860~3,500
最大トルク(※1)(kgm(kg·m)/rpm)	430(43.8)/1,600~2,860
駆動方式	2-4D(前2-後4駆動)
変速機	6速デュアルクラッチ式 AMT 5速マニュアル
適合規制認定レベル	平成22年規制に適合(UE05モード) 低排出ガス車認定 NOx&PM 10%低減
排出ガス	CO 2.22
JE05モード	NMHC 0.17
規制値または認定レベル値	NOx 0.63
	PM 0.009
無負荷急加減速光吸収係数(m <sup>-1</sup> )	0.50
参考	九都県市指定[H21]基準超低公害車
適合騒音規制レベル	平成13年規制に適合、規制値:加速騒音:80dB(A)
エアコン冷媒使用量	代替フロンHFC134a 500g
環境	鉛 ※1 自工会2006年目標達成(1996年平均使用量の1/4) ホールムラソー、電子基板、電磁部品のほとんど、鉛が鉛フリー、鉛フリー、鉛フリー
環境	水銀 ※2 鉛禁止済み部品:電磁部品、ラジエター、ヒーターコア
環境	六価クロム 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
環境	カドミウム 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
リサイクル	リサイクル材の使用 インパネ、コンソール、内装トリム系、フェンダー等
リサイクル	樹脂部品の材料表示 ショーケース別、キャブ別、エアリナー等
リサイクル	樹脂部品の材料表示 有り(100g以上の部品)

\*「ネット」とは、エンジンを車両に搭載したのとほぼ同じ状態で測定した数値です。

重量車モード燃費一覧

車両総重量	最大積載量	エンジン	トランスミッション	燃料消費率(km/l)		CO2排出量(g/km)		シミュレーション計算仕様					
				ISS無	ISS付	ISS無	ISS付	ファイナル	タイヤ(後)				
7.5t 超 8t以下	(0) 4,275kg	4P10(T6)	129/175	6速デュアルクラッチ式AMT	ISS無	ISS付	ISS無	ISS付 <td>減速比</td> <td>サイズ</td> <td>動荷重半径</td>	減速比	サイズ	動荷重半径		
				5速マニュアル	7.6	7.8	①	②	340	332	5.285	215/70R17.5	0.363
					7.6	7.8	②	①	340	332	5.285	225/80R17.5	0.389

\*重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を測定し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。この燃費値は法令に定められた車両総重量範囲および最大積載量区分ごとの下記標準諸元値・車型による走行抵抗と上記シミュレーション計算仕様およびエアコンOFFなどの条件のもとに算定しています。\*CO2排出量は「重量車モード燃費値」からの算出値です。(0)車両総重量7.5t 超8t以下のトラック:空車時車両重量3,543kg、最大積載量4,275kg、乗車定員2名、全高2,454mm、全幅2,235mm、平ボディ架装 \*なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車種、運転、架装ボディ、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃費は異なります。\*括弧内は代替のボディにおける数値であり、実際に使用するボディによって異なる場合があります。

環境仕様

エンジン	型式	4P10(T6)
エンジン	総排気量(l)	2,998
エンジン	使用燃料	軽油
エンジン	最高出力(※1)(kW(PS)/rpm)	129(175)/2,860~3,500
エンジン	最大トルク(※1)(kgm(kg·m)/rpm)	430(43.8)/1,600~2,860
駆動装置	駆動方式	2-4D(前2-後4駆動)
駆動装置	変速機	6速デュアルクラッチ式 AMT 5速マニュアル
排出ガス	適合規制認定レベル	平成22年規制に適合(UE05モード) 低排出ガス車認定 NOx&PM 10%低減
排出ガス	CO	2.22
排出ガス	NMHC	0.17
排出ガス	NOx	0.63
排出ガス	PM	0.009
排出ガス	無負荷急加減速光吸収係数(m <sup>-1</sup> )	0.50
参考		九都県市指定[H21]基準超低公害車
適合騒音規制レベル		平成13年規制に適合、規制値:加速騒音:80dB(A)
エアコン冷媒使用量		代替フロンHFC134a 500g
環境	鉛 ※1	自工会2006年目標達成(1996年平均使用量の1/4) ホールムラソー、電子基板、電磁部品のほとんど、鉛が鉛フリー、鉛フリー、鉛フリー
環境	水銀 ※2	鉛禁止済み部品:電磁部品、ラジエター、ヒーターコア
環境	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)
環境	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)
リサイクル	リサイクル材の使用	インパネ、コンソール、内装トリム系、フェンダー等
リサイクル	樹脂部品の材料表示	ショーケース別、キャブ別、エアリナー等
リサイクル	樹脂部品の材料表示	有り(100g以上の部品)

※1 自工会目標適用除外部品:鉛バッテリーのリサイクル回収ルートが確立されているため除外

※2 自工会目標適用除外部品:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンピュータモニター、ディスプレイヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必要な部品の設置使用を除外)

DX 主要装備

- 異形2灯ハロゲンヘッドランプ
- 複合曲面サイドミラー
- 大型アンダーミラー
- 助手席電動格納式ミラーステー(運転席手動格納式)
- ウォッシャー内蔵式ワイパー
- 可変間欠ワイパー(時間間断付)
- 室内セミリム
- フロアカーペット(ニードル/ピンチ)
- 運転席リクライニング&スライド機構付ファブリックシート
- インパネソフト
- 運転席SRSエアバッグシステム
- EASプリテンションナー付3点式ELRシートベルト(運転席)
- 集中アロック+キーエントリーシステム
- 運転席アームレスト
- 衝撃吸収ステアリングシステム
- チルト&テレスコピックステアリング
- パワーステアリング
- サイドアビーム(左右トア)
- パワーウィンド
- マニュアルエアコン
- デジタル時計付自動音量AM/FMラジオ(2スピーカー)
- イモビライザー
- 運転席&助手席側アポケット
- インパネトレイ
- リフト付2DINボックス(カップホルダー付)
- 運転席シートバックポケット
- ドライバーアポケット
- リアポケット
- ドア灰皿

\*詳細につきましてはお近くのUDトラック販売会社へお問い合わせください。

UDトラック株式会社

〒362-8523 埼玉県上尾市大字壺目1番地  
udtrucks.co.jp



## (2)ホームページ

### ①車種毎のページ

自工会HPに「車種別環境情報」のページを設け、会員各社が販売している自動車の環境情報を提供している。(各社HP「車種別環境情報」ページへのリンク形式)

環境負荷の少ない自動車の購入を希望する消費者に、車種比較・選択のための情報取得を可能としている。

リサイクルについては、リサイクル設計、再生材使用部品、再生材料名などを記載

自工会HP「車種別環境情報」[http://www.jama.or.jp/eco/eco\\_car/info/index.html](http://www.jama.or.jp/eco/eco_car/info/index.html)

ホーム > クルマと環境 > 自動車環境情報 > 車種別環境情報

- 環境に関する自工会の取り組み
- 排出ガス
- 微小粒子状物質SPMからPM2.5へ
- 環境対策
- リサイクル
- 低燃費・低排出ガス車認定制度
- 燃料品質に関する提言
- ディーゼル車規制に対する自動車メーカーの対応
- 騒音

### 自動車環境情報

#### 車種別環境情報

このコーナーは自動車を購入する際、購入候補車両の環境性能の比較を希望されるお客様に、当会員各社が現在販売している自動車の環境情報(下記の各メーカーホームページ参照)を提供するものです。

燃費、排出ガス、騒音などの自動車の環境性能は法律によって基準が定められていますが、必ずしもすべての車両の環境性能は同じレベルではありません。我が国における燃料消費、CO2排出および大気汚染に占める自動車の割合は比較的大きく、少しでも環境負荷の少ない自動車を購入したいというお客様のご要望にお応えし、その比較・選択のための情報を提供いたします。なお、環境情報以外の車両説明は各社が提供しているカタログ等をご参照下さい。

車種別環境情報は3つのパートから構成されており、各自動車メーカーは当会がとりまとめた記載要領に基づいて下記の情報を提供しています。記載情報の説明をご覧になりたい方は、各項目をクリックして下さい。

#### 1. 基礎情報

車名、車両型式、ボデー形状、エンジン、駆動装置等、車両を特定するために必要な情報で、**環境性能を表すものではありません。**

用語は各社がカタログで使用しているものを使用しています。

#### 2. 環境性能情報

**車車両の環境性能を比較するための情報です。**

自動車を使用・廃棄する上で比較的環境負荷が大きく、メーカー間・車種間で比較可能な以下の項目を取り上げています。

<a href="#">○燃料消費率</a>	<a href="#">○エアコン冷媒使用量</a>
<a href="#">○排出ガス</a>	<a href="#">○車室内VOC</a>
<a href="#">○騒音</a>	<a href="#">○環境負荷物質</a>

「参考」欄は各社の補足情報です。比較を目的とした情報ではありません。

#### 3. 環境への取り組み

**環境性能を定量的に比較するためのものではありません。**

また、以下の項目以外に企業としての取り組みや宣伝などを記載している場合もあります。

[○リサイクルなど](#)

なお、低公害車(電気自動車、天然ガス自動車)について記載されている場合、環境省の「低公害車ガイドブック」の内容(全部または一部)を記載しており、ガソリン車・ディーゼル車と記載情報の項目が異なる車両もあります。

ご覧になりたい自動車のメーカー名を選択しクリックして下さい。

<a href="#">いすゞ自動車(株)</a>	<a href="#">本田技研工業(株)(四輪)</a>
<a href="#">川崎重工業(株)</a>	<a href="#">本田技研工業(株)(二輪)</a>
<a href="#">スズキ(株)</a>	<a href="#">マツダ(株)</a>
<a href="#">ダイハツ工業(株)</a>	<a href="#">三菱自動車工業(株)</a>
<a href="#">トヨタ自動車(株)</a>	<a href="#">三菱ふそうトラック・バス(株)</a>
<a href="#">日産自動車(株)</a>	<a href="#">ヤマハ発動機(株)</a>
<a href="#">日野自動車(株)</a>	<a href="#">UDトラック株式会社</a>
<a href="#">富士重工業(株)</a>	

各社車種別環境情報にリンク

# 各社車種別環境情報の例

## 日産自動車(株)

### 車種別環境情報

リコール関連情報 オープン

NISSAN Innovation that excites

ブランド インフォメーション カーラインアップ 購入検討サポート

ホーム > インフォメーション > 車種別環境情報

#### 車種別環境情報とは

クルマごとの燃費や排出ガス、リサイクルや環境負荷物質などの環境性能を開示しています。項目別に車種の環境性能の比較が可能です。

九都県市低公害車指定制度およびグリーン購入法の適用は次のURLをご覧ください。  
 九都県市あおぞらネットワーク: <http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html>  
 GPNグリーン購入ネットワーク エコ商品ネット: <http://www.gpn.jp/econet/>

エアコン冷媒について  
 日産は2023年までに、エアコンで使用する冷媒の目標GWP(Global Warming Potential地球温暖化係数)値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。  
 冷媒HFC134a(GWP値1430)は大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。

参照:(社)日本自動車工業会 > 自動車環境情報  
 環境仕様書の項目や記載情報の定義等は、こちらのサイトに説明があります。

電気自動車 (EV)

リーフ e-NV200

コンパクトカー

ジューク ノート キューブ マーチ

### 環境仕様書

NISSAN Innovation that excites

ブランド インフォメーション カーラインアップ 購入検討サポート アクセサリー アフターサービス 企業・投資情報

LEAF 環境仕様書 WEBカタログ

環境仕様書の項目や記載情報の定義等は、こちらのサイトに説明があります。

#### 環境仕様書 (リーフ) (2/2)

車両型式	2AA-AZEO	
型式	EMST	
モーター	総出力(W/gpm)	50000~10000
	最大トルク(N・m/gpm)	254.0~500.0
駆動方式	2WD	
電力消費率	一定電圧走行距離(kWh)	220
	交流電力消費率(W/gpm)	250(1*)
エコD値	114	117(1*)
適合部品カテゴリ	排出ガス削減の適用が実行されない自動車	
適合検査機関レベル	平成12年規制に適合 先進型検査合格機: T405	
エアコン冷媒(2)使用量	R-1234yf X, R-1234yf (R1234) HFC134a(GWP値1430)	
燃費(9)CO2	日本自動車連盟標準的乗車室内燃費(軽負荷以下)	
	都市	日本自動車連盟標準的乗車室内燃費(軽負荷以下)
	郊外	日本自動車連盟標準的乗車室内燃費(軽負荷以下)
	混合	日本自動車連盟標準的乗車室内燃費(軽負荷以下)
環境負荷物質削減	日本自動車連盟標準的乗車室内燃費(軽負荷以下)	
リサイクル	プラスチック部品及びゴム部品への材料表示 あり リサイクルしやすい材料を使用した部品 バンパー、インストルメントパネル、ピラーガーニッシュ等 その他材料部品の再生材使用 フロアカーペット、ダッシュインシュレーター、バックドアフィニッシャー 等 リサイクル可能率 99%以上(*3) 解体マニュアル 「使用済み自動車のリサイクルマニュアル」発行済み	
環境負荷物質使用状況	電球と点火プラグ、電子基板、電気部品のはんだ、圧電素子等(PZTセンサー)	
環境マテリアリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>*1: 2007年電圧用リチウム</li> <li>*2: 日産は2023年までに、エアコンで使用する冷媒の目標GWP(Global Warming Potential地球温暖化係数)値150(国内向け年間出荷台数の加重平均値)の達成を目指しています。HFC134a(GWP値1430)は大気放出禁止、廃棄時回収が必要です。</li> <li>*3: 100%削減(2020年2022年度)に達した部品は、日本自動車連盟に対し、リコールされた対象部品が、あらかじめ決定されており、材料リサイクルの促進を促している。GPNグリーン購入法。</li> <li>*4: 取組が各社標準で実施およびグリーン購入法に適用可能な部品は、こちらをご覧ください。</li> <li>*5: 参考情報あおぞらネットワーク: <a href="http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html">http://www.9taiki.jp/lowpollution/index.html</a></li> <li>*6: GPNグリーン購入ネットワーク エコ商品ネット: <a href="http://www.gpn.jp/econet/">http://www.gpn.jp/econet/</a></li> </ul>	

発行2015年11月

### リサイクル関係部分 (拡大)

環境への取り組み	リサイクル	プラスチック部品及びゴム部品への材料表示	あり
		リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、インストルメントパネル、ピラーガーニッシュ 等
		その他材料部品の再生材使用	フロアカーペット、ダッシュインシュレーター、バックドアフィニッシャー 等
		リサイクル可能率	99%以上(*3)
		解体マニュアル	「使用済み自動車のリサイクルマニュアル」発行済み
	環境負荷物質使用状況	鉛	電球と点火プラグ、電子基板、電気部品のはんだ、圧電素子等(PZTセンサー)

**TOYOTA**

## 環境への取り組み

クルマ情報  
テクノロジー  
イベント  
CSR・環境・社会貢献  
企業情報  
ニュース  
投資家情報  
採用情報  
Global Website  
Select Region

環境への取り組み

CSR・環境・社会貢献  
トヨタ環境チャレンジ2050

環境データ

環境委員会  
海外事業体の環境取り組み

推進体制・仕組み

環境管理システム  
Eco-VAS

工場環境保全活動の取り組み事例

海外事例

車種別環境情報

グリーン調達ガイドライン

### 車種別環境情報

#### コンパクト

bb	環境負荷物質	環境負荷物質
アクア	環境負荷物質	環境負荷物質
ウィッツ	環境負荷物質	環境負荷物質
スペイド	環境負荷物質	環境負荷物質
ホルテ	環境負荷物質	環境負荷物質

## ECOLOGY

トヨタは、「トータルグリーン」をめざしています。

「トータルグリーン」を基本理念に、環境に配慮したクルマづくりを進めています。生産から廃棄にいたるトータルライフの視点により、環境への取り組みのひとつひとつをすべての過程で連携させ、クリーンなクルマづくりをめざします。さまざまな環境目標を、バランスを取りながら達成し、総合的に環境性能の向上を図ります。

トヨタの環境技術を凝縮した、世界トップレベルの環境性能。

●「総排出ガス」削減目標の達成  
●全ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量を削減  
●VOC\*削減

トヨタアクア 環境仕様

項目	規格	値	注
総排出ガス	170g/kWh	149g/kWh	※1
CO <sub>2</sub> 排出量	120g/kWh	100g/kWh	※2
燃料消費率	12.0L/100km	10.0L/100km	※3
燃費効率	25.0%	25.0%	※4
燃費効率	25.0%	25.0%	※5
燃費効率	25.0%	25.0%	※6
燃費効率	25.0%	25.0%	※7
燃費効率	25.0%	25.0%	※8
燃費効率	25.0%	25.0%	※9
燃費効率	25.0%	25.0%	※10
燃費効率	25.0%	25.0%	※11
燃費効率	25.0%	25.0%	※12
燃費効率	25.0%	25.0%	※13
燃費効率	25.0%	25.0%	※14
燃費効率	25.0%	25.0%	※15
燃費効率	25.0%	25.0%	※16
燃費効率	25.0%	25.0%	※17
燃費効率	25.0%	25.0%	※18
燃費効率	25.0%	25.0%	※19
燃費効率	25.0%	25.0%	※20
燃費効率	25.0%	25.0%	※21
燃費効率	25.0%	25.0%	※22
燃費効率	25.0%	25.0%	※23
燃費効率	25.0%	25.0%	※24
燃費効率	25.0%	25.0%	※25
燃費効率	25.0%	25.0%	※26
燃費効率	25.0%	25.0%	※27
燃費効率	25.0%	25.0%	※28
燃費効率	25.0%	25.0%	※29
燃費効率	25.0%	25.0%	※30
燃費効率	25.0%	25.0%	※31
燃費効率	25.0%	25.0%	※32
燃費効率	25.0%	25.0%	※33
燃費効率	25.0%	25.0%	※34
燃費効率	25.0%	25.0%	※35
燃費効率	25.0%	25.0%	※36
燃費効率	25.0%	25.0%	※37
燃費効率	25.0%	25.0%	※38
燃費効率	25.0%	25.0%	※39
燃費効率	25.0%	25.0%	※40
燃費効率	25.0%	25.0%	※41
燃費効率	25.0%	25.0%	※42
燃費効率	25.0%	25.0%	※43
燃費効率	25.0%	25.0%	※44
燃費効率	25.0%	25.0%	※45
燃費効率	25.0%	25.0%	※46
燃費効率	25.0%	25.0%	※47
燃費効率	25.0%	25.0%	※48
燃費効率	25.0%	25.0%	※49
燃費効率	25.0%	25.0%	※50

リサイクル関係部分 (拡大)

リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品 樹脂、ゴム部品への材料表示 リサイクル材の使用	TSOP *7 TPO *8 再生綿フェルト 再生チップウレタン	バンパー、リヤコンソールボックス、インストルメントパネル フロントスポイラー、カーテンシールドエアバッグ あり フロアカーペット、ドアトリム、デッキサイドトリム フロアサイレンサー
---------	--	---	--

\*1. 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。 \*2. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準。 \*3. JC08モード走行 \*4. 平成17年基準排出ガス75%低減レベル \*5. GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) \*6. フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。 \*7. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer \*8. TPO: Thermo Plastic Olefin

リサイクル料金表 (単位:円)	リサイクル預託金				資金管理料金	合計
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ燃料金	フロン燃料金	債権管理料金		
全車	5,420	1,930	1,650	130	380	9,510

●リサイクル預託金が預託済のお車を商品車として譲渡する旧所有者(譲渡人)は、車両価額部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者(譲受人)からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。

環境負荷物質

### アクア

環境負荷物質削減	鉛 <sup>1)</sup> 水銀 <sup>2)</sup> カドミウム 六価クロム	自工会自主目標達成 (1996年時点の1/10以下) 自工会自主目標達成 (2005年1月以降使用禁止) 自工会自主目標達成 (2007年1月以降使用禁止) 自工会自主目標達成 (2005年1月以降使用禁止)
環境負荷物質使用状況等	鉛 水銀 六価クロム カドミウム	電子基板・電気部品のはんだ、圧電素子(PZTセンサー)等 鉛禁止済み部品: 電線塗料、燃料ホース、パワステ高圧ホース、ホイールバルブナー、電球と点火プラグ、塩ビ・ゴム部品、ノリシートの、軸受けなど 水銀禁止済み部品: コンビネーションメーター 六価クロムの使用無し 六価クロム廃止済み部品: 金属部品類やポリト・ナット類の防錆目的コーティング他 カドミウムの使用無し カドミウム廃止済み部品: 電気・電子部品のICチップ基板、厚膜ペースト他

\*1. 鉛/バッテリー (リサイクル回収ルートが確立されているため除外)  
\*2. ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスプレイヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の機能確保を除外)