

各社車種別環境情報例



車種別環境情報

クラウン アスリート

車両仕様		DBA-GRS182	DBA-GRS180	DBA-GRS181	
車 両 仕 様	車両形式	DBA-GRS182	DBA-GRS180	DBA-GRS181	
	エンジン型式	3GR-FSE	4GR-FSE		
	総排気量(L)	2.994	2.499		
	燃料	無鉛プレミアムガソリン			
	駆動方式	2WD(後輪駆動方式)		4WD(4輪駆動方式)	
駆 動 装 置	変速機	6AT	5AT	5AT	
	10・15モード燃費 (km/L)	11.8	12.0	11.4	
燃 料 消 費 率	CO2排出量 (g/km)	200	197	207	
	参考	2010年燃費基準*1達成	○ +5%	○ +5%	○ +5%
		グリーン税制適合	○	○	○
		グリーン購入法適合	○	○	○
排 出 ガ ス	認定レベル	★★★★ SU-LEV*2*3			
	認定レベル値 (g/km)	CO	1.15		
		NMHC	0.013		
		NOx	0.013		
参考	八都県市指定低公害車、LEV-6(京阪神6府県市指定低排出ガス車)の基準に適合。				
環 境 情 報	車外騒音 適合騒音規制レベル	加速騒音規制値: 76 dB-A			
	エアコン冷媒使用量 (冷媒の種類)	450g<リヤエアコン装着車は650g> (代替フロン HFC134-a)			
鉛使用量		96年比1/10以下(自工会2006年目標達成)			
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	(TSOP)	フロントバンパー、リヤバンパー、バンパースポイラー、ロッカーモール、ピラーガーニッシュ、ドアフレームガーニッシュ、サイドレールガーニッシュなど		
		(TPO)	ドアトリム表皮、センターピラーロアガーニッシュ表皮、シートバックボード表皮、ドアシール		
	自然素材の活用	(ケナフ)*4	パッケージトレイ		
		(サイザル)*5	ルーフヘッドライニング		
	樹脂、ゴム部品への材料表示	あり			
リ サ イ ク ル 材 の 使 用	(RSPP)	フロアサイレンサ、ダッシュサイレンサ、カーペットトンネル部パッド			
	(ペットボトル再生フェルト)	ルーフサイレンサ、パッケージトレイサイレンサ、リヤピラーガーニッシュサイレンサ			
	(リサイクルポリプロピレン)	エンジンアンダーカバー、リヤフロアサイドメンバーカバー、フロントフロアセンターカバー、ツールボックス			

*1:省エネ法に基づき定められている燃費目標基準 *2:平成17年基準排出ガス75%低減レベル

フーガ環境情報(フーガ環境仕様書)

(Y50)

エンジン型式		VQ25DE	VQ35DE		
駆動装置	駆動方式	2WD	2WD	4WD	
	変速機	5AT	5AT	5AT	
燃料消費率	10・15モード燃費(km/l)	11.2	9.2	8.6	8.0*
	CO ₂ 換算値(g/km)	211	256	274	295
【参考】	VQ25DEエンジン搭載車は平成16年度グリーン税制の減税が適用されます。 [取得税:平成18年3月末までの登録車、自動車税:平成18年3月末までの登録車(登録の翌年度から1年間適用)]				
排出ガス	適合規制・認定レベル	ガソリン乗用車 平成17年基準排出ガス50%低減レベルに適合			
	10・15+11モード規制値・認定値(単位:g/km)	CO	1.15		
		NMHC	0.025		
		NOx	0.025		
		PM	-		
【参考】	フーガは八都県市低公害車指定制度及び京阪神六府県市指定低排出ガス自動車(LEV-6)等の排出ガス基準をクリアしています。				
適合騒音規制レベル	平成10年規制に適合。加速走行騒音規制値:76dB				
エアコン冷媒使用量	550g 代替フロンHFC134a				
環境負荷物質	鉛	自工会2006年目標(96年の1/10<バッテリーを除く>)達成 主な鉛の廃止部品:ラジエーター、バッテリーケーブル端子、燃料タンク、ヒーターコア、ハーネス、車体電着塗装、アンダーコーティング、シートベルトGセンサー、サイドガードモール、ホイールバランスウエイト、燃料ホース(一部)、パワステ高圧ホース、その他エンジン部品(一部)、ガラスセラミックプリント			
	リサイクル	プラスチック部品及びゴム部品の材料表示	あり		
	リサイクルしやすい材料を使用した部品	バンパー、ドアトリム			
	回収バンパー再生材使用	ランプアッシーマップ、ディフューザー、ブランケットエプロン			
	その他材料/部品の再生材使用	リアパーセルトリム、ドアトリム			
リサイクル可能率	90%以上(当社の算出基準による値。重量ベース。)				
	熱可塑性樹脂80% (重量ベース)				

HONDA

クルマ
LEGEND

LEGEND

環境仕様

レジェンド基本情報トップ > 環境仕様

| レジェンド基本情報トップへ | 環境性能 |



「環境」への取り組みページへ

環境仕様

車両型式	ホンダ・DBA-KB1	
エンジン	総排気量 (cm ³)	3,471
駆動装置	駆動方式	4WD
	変速機	5AT
環境仕様	燃料消費率 10・15モード燃費 (km/L)	8.6*2
	CO ₂ 排出量 (g/km)	270.0
	参考	-
排出ガス	適合規制レベル・認定基準値*1	平成17年排出ガス規制適合 75%低減
	-CO	1.15
	-	-
	NMHC	0.013
	-NO _x	0.013
	-PM	-
	参考	-
騒音	適合規制レベル	1998年規制に適合 規制値: 加速走行76dB(A)
エアコン冷媒使用量		代替フロン134a: 500g
鉛使用量の削減		自工会2006年目標(96年時の1/10)達成
リサイクル		リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上に*3。 リサイクル性に優れたオレフィン系樹脂を拡大使用。リサイクル樹脂の採用拡大、解体性を考慮した設計。内外装部品の多くからPVCを削減(TPO/TPU化)。バンパー再生PP材をスプラッシュシールド、及びバンパーサイドスペーサーへ採用。

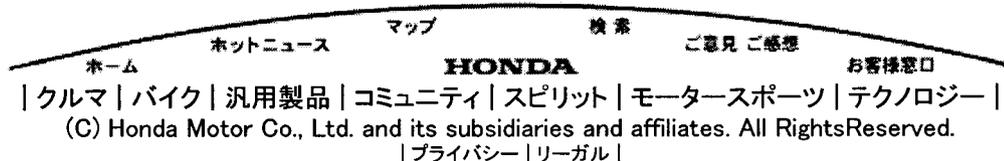
*1 平成17年排ガス規制の測定モードは10・15+11モードになります。

*2 アドバンス HIパッケージ装着車は8.5km/L。アドバンス HIパッケージを除くメーカーオプション装着車は8.2km/L(レザーインテリア単独装着車、アドバンスパッケージ単独装着車、レザーインテリア&アドバンスパッケージ装着車は8.6km/L)。

*3 Honda独自の算出基準による

※ この環境仕様は2004年10月現在のものです。

| 環境仕様 | 環境性能 |

レジェンド基本情報 | 取扱説明書 | アクセサリー
カタログ請求 | 見積り | 商談申し込み | 販売会社検索

各社環境報告書例
(關係部分抜粋)

トヨタ・環境社会報告書 2004



Environmental & Social Report 2004

検索 GO!

- トップページ
- 2003年度の環境取り組みハイライト
- 開発・設計
- 調達・生産・物流
- リサイクル・流通
- 住宅事業
- アグリバイオ・緑化事業
- 環境マネジメント
- 連結環境マネジメント
- 2003年度「主要環境データ」の状況
- スペシャルストーリー
- PDFファイルダウンロード
- 冊子発送お申し込み
- 環境年表

環境社会報告書2004
2003年度の環境取り組みハイライト

リサイクル・流通

「トヨタリサイクルビジョン」の概要・公算

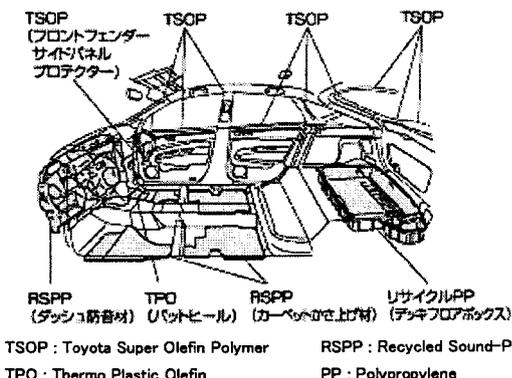
トヨタリサイクルビジョンの内容

区分	目標
●日欧リサイクル実効率の着実な向上	日本)法規目標の早期達成 欧州)法規目標の着実な達成
●再生可能資源・リサイクル材の活用	2015年 樹脂部品の20%使用技術確立(トヨタエコプラスチックとリサイクル材の合計)
●中古部品の利用拡大	2010年 販売点数10倍(2002年比)
●環境負荷物質の削減	2003年 トヨタグローバル基準の制定
	2006年より4物質全廃車導入(日欧)(通用除外部品あり)

自動車メーカーとして、2015年のあるべき姿を定め実行目標を設定。中長期的な視点でリサイクルに取り組んでいます。

新型プリウスの開発・設計段階に環境配慮を組み込み

新型「プリウス」に採用したリサイクルに配慮した材料

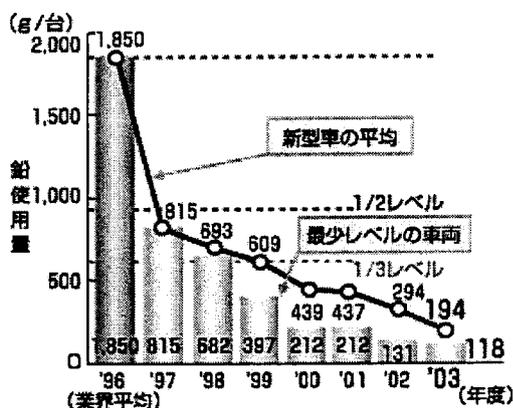


リサイクル設計、環境負荷物質の低減、リサイクル材の採用など、新型プリウスで環境対応を多面的に織り込みました。

鉛使用量を5割減で1996年比1/3以下に削減

トヨタ車の鉛低減状況

新型車・フルモデルチェンジ車全6車種中5車種で鉛使用量を1996年比、10分の1以下に低減しました。

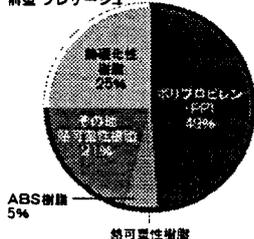




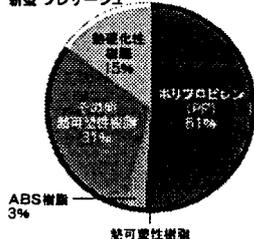
アルティマハイブリッド

●樹脂使用比率

前型 プレサージュ



新型 プレサージュ



▶LCA(ライフサイクルアセスメント)評価

クルマがライフサイクル(製造から廃棄まで)で環境への負荷が少ない製品を効率的に開発するために、LCA評価を行っています。例えば、「スカイライン」のフロントエンドモジュール構造やステージアのバックドアは、従来の構造、使用材料に比べ環境への影響が低減されています。

環境負荷物質の低減

グローバルに環境負荷物質削減目標を掲げ、環境負荷物質の低減を進めています。

燃料タンクや電着塗料、ホイールバランスウェイトなどに鉛を使用しない材料を採用し、日本では2003年度の新型車で「鉛使用量を2006年以降1/10以下(1996年比)に低減する」という業界目標を早期に達成しました。製品に含まれる化学物質の含有量を把握、管理し、日産の化学物質ガイドラインに基づいて環境負荷物質削減活動に取り組んでいます。

今後の課題と方向性

グローバル開発拠点として
トップレベルの環境技術を創出していくために

クルマを取り巻く環境問題がより広範な領域へ及ぶなかで、クリーンで持続可能なクルマ社会の実現に向け、環境対応技術開発に今後も積極的に取り組んでいきます。

日産は、究極的にはクルマに起因する環境への影響がないレベルにまで下げること为目标に、走行(ドライビングプレジャー)、安全を加えたクルマに求められる3つの重要性能を高度にバランス・向上させる技術開発を行っています。

中核となるSU-LEV、FCV、HEV関連技術開発を重点に、石油代替燃料など、燃料の多様化に対応したパワーソースの開発、軽量構造設計や軽量材料開発などによる車両の軽量化技術開発など、環境に配慮したクルマの開発を進めています。また、渋滞解消などの走行環境の改善による環境負荷低減の技術として、ITSを使った高度交通流制御システム開発や、クルマの使い方による環境負荷低減として、高度ナビゲーションシステムによる運転支援情報サービスなどの環境に配慮したクルマの開発を進めています。地球温暖化、環境汚染、資源・エネルギー問題を総合的に解決するために、技術開発の範囲を拡大し、お客さま、マーケットに広く受け入れられる、現実的で実効性の高いトップレベルの環境技術を創出していきます。

6. 廃棄・リサイクル (3R) 領域

Hondaでは製品のリサイクル性への配慮を徹底しています。3R (リデュース、リユース、リサイクル) の観点で、製品の開発段階から厳しく評価し、素材、構造を選定しています。

03年度主な目標

- ・四輪車：リサイクル実効率の向上
- ・二輪車、汎用製品：リサイクル可能率の向上

03年度主な実績

- ・四輪車、二輪車：03年度新型車・モデルチェンジ車のリサイクル可能率90%以上
- ・汎用製品：03年度発売全5機種のリサイクル可能率90%以上

●四輪車

■3R設計 目 p.48、p.49

1. 3R評価システム

2001年度から3R事前評価システムを用いて、新規開発する機種ごとにチェックを実施し、その向上を図っています。

2. リデュース設計 (廃棄物の発生抑制)

2003年10月に発売したオデッセイにおいては、以下のリデュース設計を実施しています。

1) 小型化・軽量化した部品・部材

構造変更	小型ABSモジュレーター	小型オートテンショナー
	エバポレーター (チューブの薄肉化)	コンデンサー (チューブの薄肉化)
	カムシャフト、シリンダーブロック、クランクプーリー	
材質変更	アルミリアブレーキ・キャリパー	
	フロアマット、リーフライニング、ドアモール	
	ハイテン材を使用したエキゾースト・マニホールド	

2) 長寿命化したもの

エンジンオイル	1万km→1.5万km
LLC (ロングライフクーラント)	インターバル 3年→11年
オイルフィルター	2万km→3万km
ATF	インターバル4万km→8万km

3. リサイクル設計

2003年度に発売した新型車・モデルチェンジ車において、以下の様々な取り組みにより、使用部材の95%以上がリサイクル可能となっています。

1) 易解体性設計

構造変更の例 (オデッセイ)

・フロントシート表皮の固定をCリングから樹脂トリムコードに変更

部品統合化の例 (オデッセイ)

・クランクシャフト
・コンロッド

2) 樹脂材料の統合化 (オレフィン系樹脂化の推進)

2003年度に発売された新型車・モデルチェンジ車のすべての車種で、インテリアの射出成形部品にリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用してい

ます。また表示可能なすべての樹脂部品に素材識別記号を表示しています。

樹脂材料の統合化

オレフィン系樹脂化の推進	
サイドシルガーニッシュ	バンパーフェイス
ピラーガーニッシュ	インナーフェンダー
インストルメントパネル	ドアライニング
	その他

3) 再生原材料 (樹脂) の使用

2003年度の実績として、オデッセイでは1台当たり4.4kgの再生樹脂材料を使用しています。今後も、さらに再生原材料の使用比率の拡大を図っていきます。

■環境負荷物質の削減

1. 鉛の削減

Hondaでは鉛の使用量の削減を進めています。2003年度に発売した新型車の鉛の使用量は、1996年の1/3以下まで削減しました。特に、インスパイア、ライフ、オデッセイにおいては、1/10以下にまで削減しました。これは、従来の取り組みに加え、次のような内容によるものです。

新型インスパイア、ライフ、オデッセイで採用した取り組み

・脱鉛電着塗料の採用
・ホイールバルサナーの脱鉛化

2. その他の環境負荷物質の削減

Hondaの化学物質ガイドラインに基づいて環境負荷物質からの代替を進めています。

3. 代替フロン (HFC134a) の削減

HFC134a使用量を1995年比で約10%以上削減したエアコンの適用を拡大し、2003年時点では乗用車クラスで27機種中21機種、軽自動車クラスでは6機種中3機種となりました。代替フロンを使用しないエアコンについては昨年に引続き以下を推進中です。

- ・業界の動向及び技術レベルを把握する為の情報収集
- ・実車搭載の実用化に向けた技術検討