「自動車」購入ガイドライン

GPN-GL9「自動車」購入ガイドライン

1. 対象の範囲

このガイドラインは、自動車を購入する際に環境面及び社会面で考慮すべき重要な観点をリストアップしたものです。対象の範囲は、乗用車及び軽・中・重量の貨物自動車でガソリンまたは軽油を燃料に使用している自動車、LPG 自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、水素自動車、クリーンディーゼル自動車です。

2. ガイドライン[1]

自動車の購入にあたっては、以下の事項を考慮し、環境や社会への負荷ができるだけ少ない製品を購入する。

1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと
2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙、が少ないこと
3）エアコンの冷媒に使用する物質はオゾン層破壊や地球温暖化への影響が小さく、その量が少ないこと
4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと
5）再生材料が多く使用されていること
6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること
7）車外騒音が小さいこと

3. 情報提供項目[2]

〇リサイクル設計
〇紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み
〇カーボンフットプリントとカーボン・オフセット

※このガイドラインは社会状況の変化や新たな知見によって必要に応じて改定されます。

1999 年 6 月 17 日制定
2005 年 4 月 14 日改定
2013 年 8 月 2 日改定
2014 年 2 月 8 日改定
2020 年 11 月 9 日改定
2025 年 3 月 13 日改定
グリーン購入ネットワーク

[1] 環境負荷削減の観点から重要な取り組みで、規制や法律による取り組みの他、自主的な取り組みが進んでおり、製品を選択するときに優先的に考慮すべき事項。
[2] 規制や法律等にはなっていないが、先進的な取り組みや今後広がることが期待される取り組みとして、参考にできる事項。

＜ガイドラインの背景説明＞

1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと

○省エネルギーや地球温暖化防止のために、燃費が良く、二酸化炭素（CO_2）排出量が少ない自動車を選ぶことが重要です。

○燃費は運転方法や交通事情などによって変わります。燃費計算の試験方法として、日本では独自の「JC08 モード」を使用していましたが、2017 年夏以降は、国際的な試験方法である「WLTC モード」が導入されました。2018 年 10 月以降に日本国内で新たに発売される車両は、輸入車を含めて WLTC モードでの燃費表示が義務化され、2020 年 9 月以降は全ての車両のカタログに WLTC モード燃費表示が記載されます。

○自動車の燃費基準は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）で定められており、ガソリン乗用車、ディーゼル乗用車、LPG 乗用車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車が対象です。燃費基準を満たす車にはステッカーが貼られています（図 1）。

○日々の燃費を把握するには、自動車に装備されている燃費計やエコドライブナビゲーションなどのエコドライブ[3]支援機能が役立ちます。

○CO_2 排出量削減の観点から、電気自動車や燃料電池自動車、水素自動車の需要拡大が見込まれます。電気自動車は走行中に CO_2 を排出しませんが、走行に必要な電気を発電する段階では、発電方法によって CO_2 が排出されています。再生可能エネルギーの普及が進み、発電による CO_2 排出量が減少すると、保有されている全ての電気自動車の CO_2 排出量も削減されることになります。

○電気自動車においては交流電力量消費率（走行 1 キロあたりの電力消費量（Wh/km））が小さいものを、燃料電池自動車の燃費は、1 キログラムの水素で走れる距離（km/kg）が大きいものを選びます。

（基本原則 2-2 に対応）

図 1　燃費基準達成車に貼られるステッカー

2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が少ないこと

○ガソリン自動車やディーゼル車の排出ガス中にはさまざまな物質が含まれており、人や環境に影響を及ぼす窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が規制対象になっています。

○排出ガス規制については、環境省が自動車排出ガス規制値を設けています。また、国土交通省が実施する「低排出ガス車認定制度」では、「低排出ガス車認定実施要領」に基づき、排出ガス規制値よりもさらに低い排出ガスレベルを達成した車を認定し、公表しています。低排出ガス車にはステッカーが貼付されています（図 2）。

---

[3] エコドライブとは、燃料消費量や CO_2 排出量を削減し、地球温暖化防止につなげる運転技術や心がけです。
https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/ecodriver/intro/

（基本原則 2-1 に対応）

図 2　低排出ガス車に貼られるステッカー

3）エアコンの冷媒にオゾン層破壊と地球温暖化影響の小さい物質を使用し、その量が少ないこと

○2015 年に施行された「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律（フロン排出規制法）」では、エアコン製造業者に対し、出荷製品の環境影響度に関する基準を定めています。カーエアコンについては、2023 年度に GWP（地球温暖化係数）が 150 を上回らないこととされています。従来、使用されてきた冷媒「HFC-134a」の GWP は 1,430 であり、これは、「HFC-134a」の温室効果が二酸化炭素の 1,430 倍あることを示します。温暖化影響が少ない新たな冷媒（グリーン冷媒）として、GWP が 1 の「HFO-1234yf」への切り替えが進んでいます。

○カーエアコンからのフロン類の回収については、「自動車リサイクル法」に基づきフロン類回収業者が行います。回収されたフロン類は基本的には破壊されますが、再充填用として再使用されるケースもあります。フロン類は、カーエアコンの充填時や使用時だけでなく、事故や補修時にも漏れる可能性があるため、フロン類の使用量削減及びグリーン冷媒への代替が必要とされています。

（基本原則 2-1 に対応）

4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと

○化学物質や重金属類のうち、人や環境へ悪影響を与える可能性がある物質について、メーカーは使用量を削減したり、代替物質を使用したりするなどの取り組みを行っています。また、環境に配慮した原材料調達の一環として、メーカーと部品メーカーが協力し、環境に悪影響を与える可能性がある物質の機器への含有量削減に取り組んでいます。とりわけ、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムについては、製品が使用後に廃棄物として処理される際、焼却や埋め立てによって大気や地下水などに排出され、人や環境に悪影響を及ぼす可能性が指摘されています。

○日本自動車工業会では、重金属削減の自主的な取り組みとして、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの削減目標を設定し、進捗状況を公表しています。

○購入にあたっては、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないものを選ぶようにします。

（基本原則 2-1 に対応）

5）再生材料が多く使用されていること

○自動車業界では、使用済み自動車部品を新車の材料や交換用の部品にリサイクルする取り組みが進められています。使用済みバンパーを新車バンパーの材料としてリサイクルするほか、エンジンのアンダーカバーなどに再利用している例があります。再生材料の利用にあたっては、品質の確保、コスト低減、材料供給安定化しが課題となっています。

○再生材料の使用は廃棄物の有効利用や省資源につながるため、再生材料が多く使用されているかどうかも購入にあたって考慮します。

（基本原則 2-7 に対応）

6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること

○プラスチックや合成繊維については、化石燃料由来ではなく、植物由来のものを使用していることが重要です。植物を原料とするプラスチックや合成繊維は、持続可能性に配慮した植物原料の調達をしている限り、植物由来原料の CO_2 排出は、植物の成長過程で固定した大気中の CO_2 を再度、大気中に排出していると考えることができるため（プラスマイナスゼロ）、大気中の CO_2 濃度を高めることはなく（カーボンニュートラル）、石油系プラスチックの原料である資源の使用量を削減できます。ただし、環境負荷の低減効果については、その後の加工、使用、廃棄などの各段階における環境負荷を含め、総合的に評価することが必要です。

○植物を原料とするプラスチックや合成繊維の需要拡大は、生産地における人々の食料安全保障や土地へのアクセス、水資源の過剰利用、森林等のさらなる農地開発による貯蔵炭素の放出や生物多様性の損失などの影響を及ぼす可能性があるため、調達する植物原料が生産地において食料生産と競合していないことや、持続可能性に配慮した原料生産が行われていることが重要です。

（基本原則 2-7 に対応）

7）車外騒音が小さいこと

○自動車の騒音の主な要因は、エンジン音や排気音、冷却ファンの音、タイヤの走行音などがあり、発進や加速の際に大きな音が発生します。自動車単体騒音（エンジンやマフラーから生じる音）に対する規制は段階的に強化され、メーカーも騒音低減のために様々な対策を講じているため、改善が進んでいます。また、モーターで駆動する電気自動車は、エンジン音がしないことが特徴です。

＜情報提供項目＞

○リサイクル設計

使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）の施行により、自動車製造・輸入業者、引取業者、フロン類回収業者、解体・粉砕業者、自動車所有者にはそれぞれ役割分担が義務付けられており、中古部品として再使用できる部品やリサイクル可能な材料の回収と再資源化が行われています。リサイクル率向上のためには、効率的な解体方法の研究開発と併せて、部品の取り外しが容易にできる構造、素材の統合や素材ごとの分離、リサイクルしやすい材料の採用、プラスチック部品の材質表示など、設計段階からの取り組みが重要です。

○紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み

紛争地域において、武力紛争や人権侵害を伴う環境下で採掘され、その収益が武装勢力の資金源となって、紛争地域の非人道的行為、強制労働、児童労働、拷問、戦争犯罪などを助長していると考えられる鉱物資源を紛争鉱物と呼び、米国金融規制改革法（ドッド・フランク法）及び EU 紛争鉱物規則ではスズ、タンタル、タングステン、金を規制対象としています。これらの鉱物は自動車の電子部品や半導体に使われているため、メーカーに求められるデューディリジェンスには、サプライチェーンにおける紛争鉱物の使用状況や労働者の人権侵害に関する調査が含まれます。自社のウェブサイトに、紛争鉱物の排除に関する方針や責任ある鉱物調達に関する取り組みを公表しているメーカーもあります。

また、法的規制はないものの、電気自動車のリチウムイオン電池に使用されるコバルトについても採

掘現場の労働環境や人権への懸念から、責任ある調達が求められています。一部のメーカーは、コバルトを使用しない充電式バッテリーの開発に力を入れています。

○カーボンフットプリントとカーボン・オフセット

気候変動対策は 2015 年国連気候会議（COP15）で採択された「パリ協定」によって「すべて国が取り組む」課題で、IPCC による「1.5℃目標」特別報告書では、2030 年までに世界全体の CO_2 排出量が減少に転じなければならないことが示されています。気候変動の原因である温室効果ガス（GHG）を、製品ライフサイクル全体で削減するためには、GHG 排出量を知り（排出量の算定）、GHG 排出量を減らして（削減努力の実施）、減らしきれない GHG 排出量をオフセット（埋め合わせ）する手順で取り組むことが大切です。

GHG 排出量を知る方法として、カーボンフットプリントがあります。カーボンフットプリント（CFP）は、製品やサービスの原材料調達から廃棄・リサイクルに至るまでのライフサイクル全体を通して排出される GHG 排出量を CO_2 排出量に換算し、製品やサービスの環境負荷について分かりやすく表示する仕組みです。LCA（ライフサイクルアセスメント）手法を活用し、環境負荷をグラムなどの重量単位で定量的に算定します[4]。CFP の算定は、事業者がサプライチェーンを構成する企業間で協力して更なる CO_2 排出量削減を推進することへの貢献、CFP の開示は、「見える化」された情報を用いて、消費者がより脱炭素な消費行動をとることへの貢献が期待されます。ただし、私たちの身の回りにある製品は、同じ製品群に見えても、部品の点数や機能の違いがあります。同じルールに基づいて算定されていても、材料や部品の重量把握方法が統一されていないことや材料や部品の重量から CO2 への換算方法（原単位の適用方法）に違いがあること等から、CFP の値のみを比較することには注意が必要です。

製品ライフサイクル全体での CO_2 の算定は、ISO で規格化されている他、日本国内においても「SuMPO EPD（一般社団法人サステナブル経営推進機構）」や「カーボンフットプリント ガイドライン（経済産業省）」等の仕組みやガイドが整備されています。

省エネの実践によっても減らしきれない CO_2 排出量をオフセット（埋め合わせ）する手法が、カーボン・オフセットです。カーボン・オフセットは、省エネ機器や再生可能エネルギーの導入、適切な森林管理等により、新たに生み出された CO_2 削減量・吸収量を環境価値化（クレジット化）し、クレジットを購入することで、残った CO_2 排出量をオフセットする仕組みです。ともすれば、省エネの実践による CO_2 の削減努力をせずにカーボン・オフセットをすることも考えられますが、社会全体での脱炭素化を促進するためには、削減努力を行い、減らしきれない CO_2 排出量をオフセットすることが必要となります。GHG 排出削減目標に関する国際的イニシアティブの一つである SBT では、2050 年に向かって必要となる炭素除去のうち 90%以上はバリューチェーン内での削減努力が必要で、残り 10%程度の排出削減困難な排出源（残余）をオフセットする考え方が提唱されています。

カーボン・オフセットする CO_2 排出量は、製品カテゴリーや企業の削減努力等によってさまざまなため、カーボン・オフセット量の大小を比較することは適切ではありません。

日本では、環境省が「我が国におけるカーボン・オフセットのあり方について（指針）第 4 版」や「カーボン・オフセットガイドライン Ver.3.0」を策定し、普及を図っているほか、PAS2060 や ISO14068-

---

[4] 製品ライフサイクル全体の環境負荷を、耕作地、牧草地、森林、漁場、二酸化炭素吸収地、生産能力阻害地という 6 つのカテゴリーから定量的に表す概念にエコロジカル・フットプリントがあります。カーボンフットプリントは、エコロジカル・フットプリントの概念のうち、GHG 排出量に絞って環境負荷を可視化したものになります。
参考）エコロジカル・フットプリントとは（NPO 法人エコロジカル・フットプリント・ジャパン https://ecofoot.jp/what-is-ef/）

1 といった規格も整備されています。オフセットするためのクレジットは、日本国内では J-クレジットが主流ですが、クレジットの購入がトン単位となることや、年度を跨いだ活用ができないため、使いきれない余分なクレジット購入が発生する等の課題があり、今後さらなる制度の改善が期待されます。J-クレジット以外にも、地域版 J-クレジット制度や、国際的なカーボンクレジット（CDM、JCM）や民間主導のカーボンクレジット（ボランタリークレジット）もあり、クレジットには、二重計上のないことや追加性があること、持続可能性のモニタリングの実施等、国際水準に合致した品質が担保されていることが求められます。

カーボン・オフセットするためには、製品ライフサイクル全体で排出される CO_2 排出量を CFP により把握する必要があり、CFP とカーボン・オフセットは密接な関係にあると言えます。

＜参考情報＞

○電動車の普及

「電動車」とは、電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車を指します。日本政府は、2050 年までに温室効果ガスの排出を全体でゼロにすること（カーボンニュートラル）を宣言し、「自動車産業・蓄電池」部門の取り組みとして、2030 年半ばまでに国内の乗用車の新車販売を全て電動車にするという方針を打ち出しました。

EU 諸国やアメリカ、中国などでは、電気自動車の市場が急速に拡大していますが、その一因に、国や自治体によるガソリン車やディーゼル車の新車販売規制の動きが挙げられます。電気自動車のメリットとして、二酸化炭素や窒素酸化物の有害物質を排出しないこと、ガソリン車と比較して、同じ走行距離にかかる費用が安いこと[5]、モーターとバッテリーで駆動するため静粛性に優れていることなどが挙げられます。一方、デメリットとして、充電スタンドが十分に普及していないことや充電時間が長いこと、航続距離が短いこと、販売価格が高いことが課題となっています。

政府は、電気自動車の購入、利用、維持にかかる費用を引き下げるとともに、蓄電池の生産コストの低下に向けた取り組みを進める姿勢を示しており、今後、日本でも電動車の本格的な普及が見込まれます。2018 年度の運輸部門からの CO_2 排出量は国全体の排出量の 18.5%を占め、そのうち 86.2%が自動車によるものでした[6]。電動車の普及は、脱炭素社会実現の鍵を握っているといえます。

○カーシェアリング

自動車の新しい利用形態として、1 台の自動車を複数の会員が共同で利用するカーシェアリングが都市部を中心に拡大しています。カーシェアリングの普及に伴い、平均自動車保有台数が減少することで、CO_2 排出量が削減されます。製品を購入する前に、必要性を十分に考え、現在所有している製品の修理、中古品の活用、カーシェアリング、レンタル、リースなどを検討することは、グリーン購入基本原則の「必要性の考慮」にあたります。

[5] http://www.cev-pc.or.jp/what_ev/price/

[6] https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

＜ガイドラインの新旧対応表＞

	現行ガイドライン（2025 年）	旧ガイドライン（2014 年）	改定内容
ガイドライン	1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと	1）エネルギー消費効率が良く、二酸化炭素排出量が少ないこと	変更なし
	2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が少ないこと	2）排出ガスを出す場合は、排出ガス中の窒素酸化物（NOx）、非メタン炭化水素（NMHC）、一酸化炭素（CO）、粒子状物質（PM）及び黒煙が少ないこと	変更なし
	3）エアコンの冷媒に使用する物質はオゾン層破壊や地球温暖化影響への影響が小さく、その量が少ないこと	3）エアコンの冷媒に使用する物質はオゾン層破壊や地球温暖化影響への影響が小さく、その量が少ないこと	変更なし
	4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと	4）鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを極力含まないこと	変更なし
	5）再生材料が多く使用されていること	5）再生材料が多く使用されていること	変更なし
	6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること	6）植物原料のプラスチック又は合成繊維で持続可能性に配慮したものが多く使用されていること	変更なし
	7）車外騒音が小さいこと	7）車外騒音が小さいこと	変更なし
情報提供項目	リサイクル設計	リサイクル設計	変更なし
	紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み	紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み	変更なし
	○カーボンフットプリントとカーボン・オフセット		新規追加

エコ商品ねっと登録フォーマット

自動車

★商品は事業者名 50 音順で掲載されています（事業者内での商品掲載順序は、事業者に委ねています）

１．掲載条件

乗用車はグリーン購入法の判断の基準に適合していること、またはグリーン購入法が定める燃費基準値及び排出ガス基準を満たしていること。[7]

乗用車以外の対象車種はグリーン購入法の判断の基準に適合していること。

２．登録フォーマット

(1) 基礎情報

車名	通称を記載。必要な場合タイプまで特定できるようにする（60 文字以内）。
型式	型式について記載（60 文字以内）
事業者名	製品を製造･販売している（ブランド名を持つ）企業の名称（110 文字以内）
エンジン総排気量 （cc）	整数で記載（半角数値、6 文字以内） ※電気自動車は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
駆動方式	FF、FR、MR、RR、4WD など駆動方式を記載（20 文字以内）
変速機 （形式･段数）	MT、AT、CVT、無段など変速機（形式・段階）を記載（20 文字以内）

グリーン購入法の判断基準適合	グリーン購入法の特定調達物品等の判断の基準への適合状況 「1」: グリーン購入法の判断基準に適合している［ｙ］ 「2」: 適合していない［ｎ］ 「3」: 対象外［－］

(2) 燃費・電費・排気ガス情報

WLTC モード燃費（km/L）	WLTC モードで測定した燃費の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※天然ガス車は「km/m³」の値を記載します。 ※燃料電池自動車、及び水素自動車は水素の燃費「km/kg」の値を記載します。 ※電気自動車、JC08 モードでのみ測定している場合は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。

[7] 2021 年度より、「乗用車」においては次世代自動車（電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、水素自動車、天然ガス自動車及びクリーンディーゼル自動車）であること、ただし、内燃機関を有する自動車の場合は一定の排出ガス基準及び燃費基準値を満たすことがグリーン購入法の判断の基準となります。GPN は、市場における次世代自動車の導入状況や、グリーン購入法適合車種が一時的に減少し、価格の高い車種に限定されることを勘案し、グリーン購入法が示す排出ガス基準及び燃費基準値を満たしているガソリン乗用車についても当面は掲載することが「エコ商品ねっと」の役割であると考え、上記の掲載条件を設けています。

WLTC モード CO_2 排出量（g-CO_2/km）	WLTC モードで測定した燃費からの換算値を記載（自動計算されるため入力は不要） ※小数点第 1 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※ガソリン車、ディーゼル車、LP ガス車の排出量（g-CO2/km）は国土交通省による「自動車燃費一覧（R2.3）」を引用 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn10_000002.html 天然ガス車の排出量は「燃料の発熱量　CO2 排出係数の一覧表」を引用 https://www.j-lpgas.gr.jp/nenten/data/co2_list.pdf
JC08 モード燃費（km/L）	JC08 モードで測定した燃費の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※天然ガス車は「km/m^3」の値を記載します。 ※電気自動車、燃料電池自動車、水素自動車、及び WLTC モードでのみ測定している場合は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
JC08 モード CO_2 排出量（g-CO_2/km）	JC08 モードで測定した燃費からの換算値を記載（自動計算されるため入力は不要） ※小数点第 1 位まで記載します。 ※計算式の引用は WLTC モード CO_2 排出量と同じ。
WLTC モード交流電力量消費率（Wh/km）	電気自動車は WLTC モードで測定した交流電力量消費率の値を記載 ※小数点第 1 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※電気自動車以外は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
WLTC モード一充電走行距離（km）	電気自動車は WLTC モードで測定した一充電走行距離を記載 ※整数で記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※電気自動車以外は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
WLTC モード電力量消費率（km/kWh）	プラグインハイブリッド自動車は WLTC モードで測定した交流電力量消費率の値を記載します。 ※小数点第 2 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※プラグインハイブリッド自動車以外は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
WLTC モード充電電力使用時走行距離（プラグインレンジ）（km）	プラグインハイブリッド自動車は WLTC モードで測定した充電電力使用時走行距離（プラグインレンジ）を記載 ※小数点第 1 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※プラグインハイブリッド自動車以外は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
WLTC モード EV 走行換算距離（等価 EV レンジ）（km）	プラグインハイブリッド自動車は WLTC モードで測定した EV 走行換算距離（等価 EV レンジ）を記載 ※小数点第 1 位まで記載します（半角数値、5 文字以内）。 ※プラグインハイブリッド自動車以外は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。

省エネ法燃費基準達成	「1」: 2030 年燃費基準を達成している［2030 達成］ 「2」: 2030 年燃費基準 95%を達成している［2030 95%］ 「3」: 2030 年燃費基準 90%を達成している［2030 90%］ 「4」: 2030 年燃費基準 85%を達成している［2030 85%］ 「5」: 2030 年燃費基準 80%を達成している［2030 80%］ 「7」: 2030 年燃費基準 75%を達成している［2030 75%］ 「8」: 2030 年燃費基準 70%を達成している［2030 70%］ 「13」: 2030 年燃費基準 65%を達成している［2030 65%］ 「14」: 2030 年燃費基準 60%を達成している［2030 60%］ 「18」: 2030 年燃費基準 55%を達成している［2030 55%］ 「21」: 2020 年燃費基準＋50%を達成している［2020 +50%］ 「22」: 2020 年燃費基準＋40%を達成している［2020 +40%］ 「23」: 2020 年燃費基準＋30%を達成している［2020 +30%］ 「16」: 2020 年燃費基準＋20%を達成している［2020 +20%］ 「17」: 2020 年燃費基準＋10%を達成している［2020 +10%］ 「24」: 2020 年燃費基準＋5%を達成している［2020 ＋5%］ 「19」: 2020 年燃費基準を達成している［2020 達成］ 「25」: 2015 年燃費基準＋25%を達成している［2015 +25%］ 「10」: 2015 年燃費基準＋20%を達成している［2015 +20%］ 「26」: 2015 年燃費基準＋15%を達成している［2015 +15%］ 「11」: 2015 年燃費基準＋10%を達成している［2015 +10%］ 「12」: 2015 年燃費基準＋5%を達成している［2015 +5%］ 「9」: 2015 年燃費基準を達成している［2015 達成］ 「27」: 2022 年度燃費基準を達成している 「28」: 2022 年度燃費基準 90%を達成している 「29」: 2022 年度燃費基準 95%を達成している 「30」: 2022 年度燃費基準 105%を達成している 「31」: 2025 年度燃費基準を達成している 「32」: 2025 年度燃費基準 95%を達成している 「33」: 2025 年度燃費基準 105%を達成している 「6」: 対象外［－］
エコドライブ支援機能	「1」: エコドライブ支援機能が搭載されている［ｙ］ 「2」: エコドライブ支援機能が搭載されていない［ｎ］
エコドライブ支援機能特記事項	エコドライブ支援機能について、特にアピールしたいことがある場合に記載 ※特にない場合は「特になし」と記載します（60 文字以内）。

排出ガス規制等への適合	WLTC モード又は J08 モード 「3」: 平成 30 年排出ガス基準 75%低減（★★★★★） 「5」: 平成 30 年排出ガス基準 50%低減（★★★★） 「1」: 平成 17 年排出ガス基準 75%低減（★★★★） 「2」: 平成 17 年排出ガス基準 50%低減（★★★） 「6」: 平成 30 年排出ガス基準 25%低減（★★★） 「4」: 次期規制に適合（より厳しい規制を先取り）［A］ 「7」: 現行の新型車規制に適合［B］ 「8」: 現行規制に適合（継続生産車・輸入車向けの移行措置）［B-］ 「9」: 対象外（電気自動車、燃料電池自動車）［－］
燃費・排出ガス関連特記事項	燃費や排出ガス対策（対策技術）について、特にアピールしたいことがある場合に記載（140 文字以内） ※特にない場合は「特になし」と記載します。 ※特記事項は、JISQ14021 の「5.3 あいまい又は特定されない主張」に準拠すること。

(3) 化学物質情報

冷媒の種類	冷媒の種類を記載（30 文字以内） 【記載例】:「HFC134a」
冷媒使用量（g）	整数で記載（半角数値、8 文字以内）
鉛使用量削減	「1」: 日本自動車工業会の 2006 年目標達成（96 年時点の 1/10）［ＡＡＡ］ 「2」: 日本自動車工業会の 2005 年目標達成（96 年時点の 1/3）［ＡＡ］ 「3」: 日本自動車工業会の 2000 年目標達成（96 年時点の 1/2）［Ａ］ 「4」: 上記目標を達成していない［未］ 「5」: 対象外［－］

(4) 再生材使用

リサイクル設計	「1」: リサイクル設計されている［ｙ］ 「2」: リサイクル設計されていない［ｎ］
再生材使用の有無	「1」: 使用している［ｙ］ 「2」: 使用していない［ｎ］ ※金属類は再生材に含まない ※再生材の定義は、JIS Q 14021 の「7.8 リサイクル材料含有率」に準拠すること。
再生材の使用状況	［再生材使用の有無］が「1」（使用している）の場合、その部品名、材料名、元材料、配合率等を記載（60 文字以内） ※再生材使用の有無が「2」（使用していない）の場合は「特になし」と記載します。 ※部品名は必須、その他は可能な範囲で記載します。
リサイクル関連特記事	リサイクル設計や再生材使用に関して、特にアピールしたいことがある場合に

項	記載（60 文字以内） ※特にない場合は「特になし」と記載します。 ※特記事項は、JIS Q 14021 の「5.3 あいまい又は特定されない主張」に準拠すること。

(5) プラスチック・合成繊維

植物を原料とするプラスチック又は合成繊維の使用	「1」: 植物を原料とするプラスチック又は合成繊維を使用している［ｙ］ 「2」: 植物を原料とするプラスチック又は合成繊維を使用していない［ｎ］ ※ 植物を原料とするプラスチック又は合成繊維であって環境負荷低減効果が確認されたもの又は持続可能性に配慮したものについて入力します。「環境負荷低減効果が確認されたもの」とは、製品のライフサイクル全般にわたる環境負荷についてトレードオフを含め定量的、客観的かつ科学的に分析・評価し、第三者の LCA 専門家等により環境負荷低減効果が確認されたものをいいます。「持続可能性に配慮したもの」とは、原料の生産地における食料安全保障や土地へのアクセス等に配慮していることが確認されたものをいいます。
植物を原料とするプラスチック又は合成繊維に関する特記事項	植物を原料とするプラスチック又は合成繊維を使用している部品名や素材名など、特にアピールしたいことがある場合に記載（100 文字以内） ※特にない場合は「特になし」と記載します。

(6) 騒音対策

騒音規制適合レベル	「3」: 次期規制に適合（より厳しい規制を先取り）［A］ 「2」: 現行の新型車規制に適合［B］ 「1」: 現行規制に適合（継続生産車･輸入車向けの移行措置）［B-］

(7) その他の情報

環境ラベル（CFP、エコリーフ、カーボン・オフセット）	CFP、エコリーフの算定を行っている場合は、算定結果を開示している URL を記載する。 カーボン・オフセット認証を受けている場合は、カーボン・オフセット認証取得取り組み一覧の URL を記載する。
他の環境配慮特記事項	環境配慮事項に関して、特にアピールしたいことがある場合に記載（100 文字以内） ※特にない場合は「特になし」と記載します。 ※特記事項は、JIS Q 14021 の「5.3 あいまい又は特定されない主張」に準拠すること。
機能面の特記事項	機能面に関して、特にアピールしたいことがある場合に記載（60 文字以内） ※特にない場合は「特になし」と記載します。
最高出力 （kW[PS]/rpm）	20 文字以内で記載 【表示例】100kW[50PS]/6,000rpm
最大トルク （N・m[kgf・m]/rpm）	20 文字以内で記載 【表示例】70N・m[5.8kgf・m]/5000rpm

車両重量（kg）	半角整数で記載（10 文字以内）
最大積載量（kg）	半角整数で記載（10 文字以内） ※商用（貨物）社のみ記載。乗用車は［－］で表示（CSV は「-1」（マイナス 1）を入力）。
発売開始時期	発売開始時期を記載 記載する時期は、新車発売時もしくはフルモデルチェンジ発売時とする。
標準価格（円）	販売価格を総額表示で記載 ※数字は半角整数。「～」は全角。 ※運送費を含む（下限～上限を記載した場合についても運送費を含めた価格として表記）。

(8) 事業者ごとの取り組み

リサイクル設計の内容	自社のリサイクル設計の指針内容や実際に行っている設計の内容について記載します（1,000 文字以内）。
水銀、カドミウム、六価クロムの使用について	カドミウム、六価クロム、鉛、水銀の使用削減への取り組みについて記載します（1,000 文字以内）。
紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み	紛争鉱物の排除や責任ある鉱物調達に関する取り組み、コバルトを使用しない充電式バッテリーの開発や使用に関する取り組みについて記載します（1,000 文字以内）。 ※取り組み内容について、より詳細な情報を掲載している場合は、自社ウェブサイト URL や情報源となる冊子名などを記載。

(9) 情報提供者問合わせ先（商品情報問合せ先から入力）

環境面問合せ先	部署名、TEL、FAX、E-MAIL ※最大 3 箇所まで
購入時問合せ先	部署名、TEL ※最大 5 箇所まで
環境報告書	環境報告書の有無等（500 文字以内）
ホームページアドレス	製品情報を掲載しているホームページアドレスを記載（150 文字以内）
他の環境情報源	一般に入手できる環境関連冊子やパンフレット類などの情報源について、タイトル等を「」で記載（500 文字以内）

３．分類

No	カテゴリ	分類
1	軽乗用車	軽乗用車
2	ガソリン乗用車	～1000cc
3		1001～1500cc
4		1501～2000cc
5		2001～2500cc

6		2501～3000cc
7		3001cc～
8	ディーゼル乗用車	～1000cc
9		1001～1500cc
10		1501～2000cc
11		2001～2500cc
12		2501～3000cc
13		3001cc～
14	商用（貨物）車バン	バン軽貨物車
15		バンガソリン軽量車
16		バンディーゼル軽量車
17		バンガソリン中量車
18		バンディーゼル中量車
19	商用（貨物）車トラック	トラック軽貨物車
20		トラックガソリン軽量車
21		トラックディーゼル軽量車
22		トラックガソリン中量車
23		トラックディーゼル中量車
24	バス	バス中量まで
25	重量車	3.5t 以上の重量車
26	電気自動車	電気自動車
27	天然ガス自動車	天然ガス自動車
28	ハイブリッド自動車	ハイブリッド自動車
29	プラグインハイブリッド自動車	プラグインハイブリッド自動車
30	燃料電池自動車	燃料電池自動車
31	LP ガス自動車	LP ガス自動車
32	水素自動車	水素自動車
33	クリーンディーゼル自動車	クリーンディーゼル自動車