

**N**  
VAN  
**e:**



PRESS INFORMATION

2024.6.13

**HONDA**  
The Power of Dreams

**How we move you.**  
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

## 開発の背景

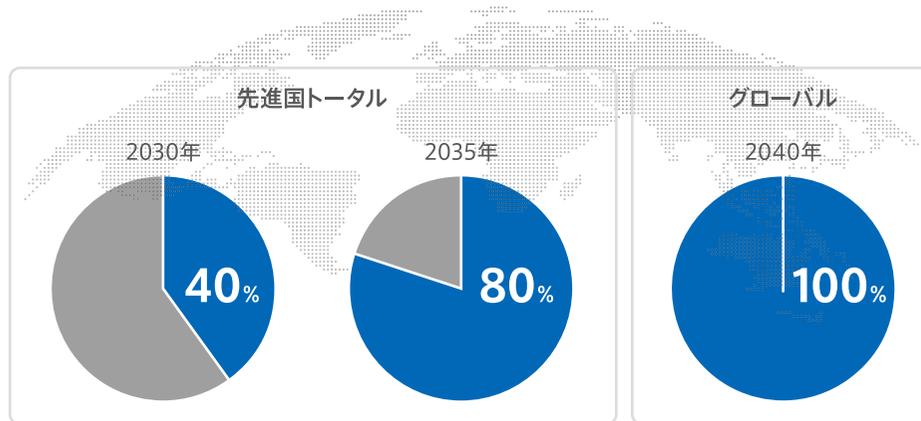
Hondaは、カーボンニュートラルに貢献し、将来に向けてモビリティ領域で進化をリードしていくために、2040年に先進国全体でのEV/FCEVの販売比率を100%にすべく、グローバルで戦略的に商品投入を行います。

その取り組みの一環として、ビジネスユースとしてニーズが高い軽商用EV

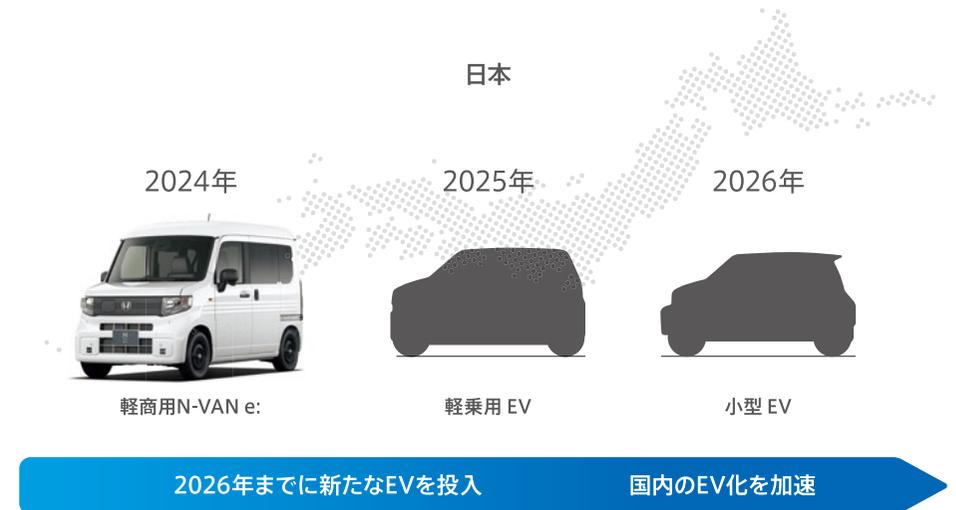
を提供することで、ハイブリッド車の普及率が高い日本で、EVの普及促進を目指します。また、商用車は使い勝手に対して厳しい条件が求められるため、軽商用EVにおいて、優れた性能の車両を身近な価格で提供する難易度の高い開発を通じて、HondaのEV技術をより高度に洗練させることも今回のN-VAN e:の開発の背景となっています。

### 地球環境への取り組み ～四輪車電動化～

#### 四輪車電動化 EV/FCEVの販売比率



### 手の届く身近な軽商用EVから小型EVを順次投入



## 開発にあたって

軽商用EVの開発にあたり、「低床大空間」「ピラーレス大開口」「フラットフロア」のパッケージングで商用車としても高い評価を獲得しているN-VANをベースとし、EV化を行う開発を選択しました。

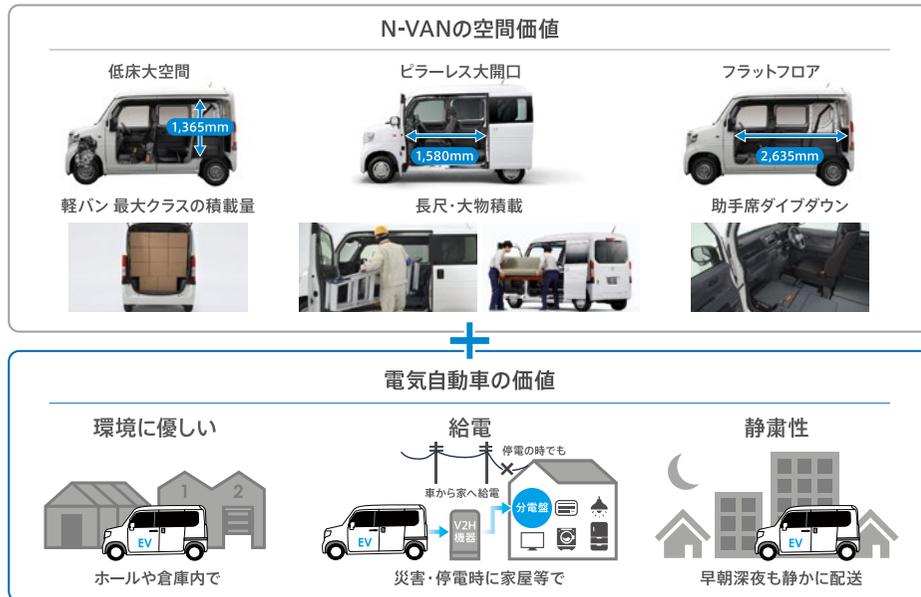
N-VANにEVの魅力を追加することで、「屋内でクルマを運用しても排出ガスを出さず環境に優しい」「万一の際、事業所や家屋などに給電できる」「早朝や夜にエンジン音を出さず優れた静粛性がある」という、これまでにない利用価値を持った軽商用車とすることを目指しました。

開発にあたっては、配送・輸送業大手などの企業を中心に、サービスやメンテナンスの営業車といったビジネスユースを想定しました。一方で、N-VAN

はFFパッケージで使い勝手に優れているため、個人の方々がビジネスや乗用で使用することも想定。幅広いターゲットユーザーを見据えて開発しました。車両としては、軽自動車の枠内でEV化することに加え、商用車として荷室の最大化を目指しました。

その上で、誰でも扱いやすいクルマを目指して、商用車としての使い勝手を高めたり、操作を容易にする装備の採用や、優れた動力性能により運転負担の軽減を目指しました。さらに、充電のしやすさやフリート管理のためのコネクテッド機能を採用しながら、お客様にとってお求めやすい価格での提供を目指す困難な開発に挑み、軽商用EVを新たに提供する価値を高めました。

### N-VANの空間価値にEVの価値を付加



### さまざまなビジネスニーズと個人の趣味に対応



N-VANが持つ用途の広さに、電動化による利用価値がプラスされ活用範囲がさらに広がります



## 開発コンセプト

開発にあたり、ターゲットである配送・輸送業やサービス・メンテナンス業の営業車の使われ方をリサーチしました。実際の業者へのインタビューに加え、ビジネスでのユースケースをHondaのインターナビのデータを元に分析。その結果、商用車として信頼できる航続距離の目標を、WLTCモード※で210km以上、実用で100kmと設定しました。

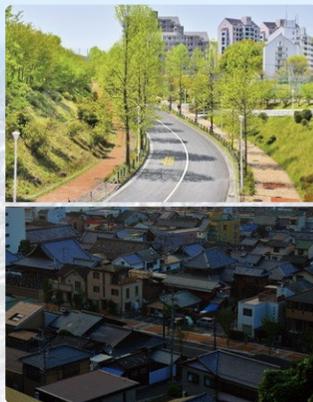
その航続距離の実現を前提に、「環境に優しい」「どこでも給電」「自由に使える」という価値を持つ、これまでにない軽商用EVを実現するために、極限的にシンプルにして空間価値を極める開発を徹底。その根幹となる開発コンセプトを「e: CONTAINER」としました。

※WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。  
市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード：高速道路等での走行を想定。

### 移動蓄電コンテナ

# e: CONTAINER

### 環境に優しい



- ▶ 早朝深夜も静かに配送
- ▶ 屋内や地下でも使える

### 極限シンプル・空間価値を極める



### どこでも給電

- ▶ 停車中もエアコン使用可
- ▶ さまざまな電動器具を利用可

### 自由に使える



- ▶ 大空間・大開口
- ▶ 動く店舗、部屋として

## タイプ展開

N-VAN e:では、幅広いターゲットのニーズに応えるため、4種のタイプ展開を行います。

ビジネスユース/一般向け  
4座仕様

### e: L4タイプ

一般的な4座仕様で、2名以上での使用や、配送業などで新人採用者の添乗指導などの用途を想定しています。

一般向け  
4座仕様

### e: FUNタイプ

乗用としてより快適にお使いいただける装備を適用した上級タイプとしてe: FUNタイプを設定しました。

ビジネスユース  
2座仕様

### e: L2タイプ

2座仕様としながら、e: Gタイプ並の長尺物の積載を可能とするため、2人目の乗員の座席を運転者の後方に配置。ビジネスユースのほか、インターネット販売のHonda ONで一般向けにも販売します。

ビジネスユース  
1座仕様

### e: Gタイプ

積載量の最大化を目的に1座仕様のパッケージを採用し、かつ、お求めやすい価格を目指したタイプです。ビジネスユースのほか、Honda ONで一般向けにも販売します。

### 幅広い座席数/乗用&商用のタイプ展開

e: L4	e: FUN	e: L2	e: G
4座仕様 		2座仕様 	1座仕様 
			
ビジネスユース / 一般向け	一般向け	ビジネスユース (Honda ON で一般向けにも販売)	

### 軽商用バンの座席タイプ

	1座	2座	4座
N-VAN e:	○	○ 運転席側 前後配置	○
A車	×	○ 前席	○
B車	×	○ 前席	○
C車	×	×	○



高容量バッテリーを積みながら  
床面上昇を最小限に抑える開発に  
妥協なく挑み、これまでの軽商用バン  
にないパッケージ価値を創出

床下に高容量のバッテリーを搭載すると、一般的には床面が上昇してしまいます。その床面上昇を抑制することに徹底してこだわり、きめ細かな工夫を積み重ねることで、室内空間を狭めることなく電動化を実現しました。

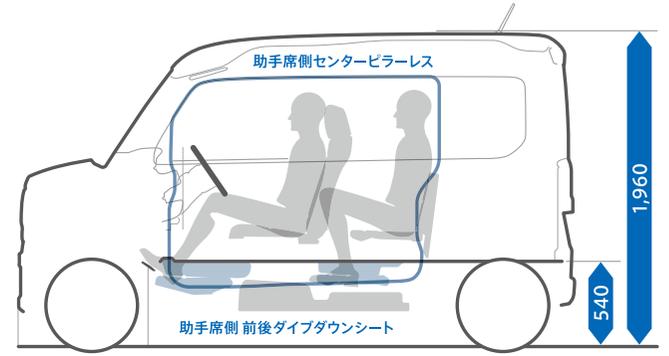
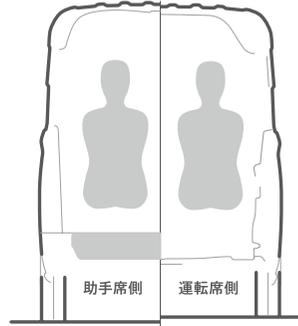
それにより4座仕様は、N-VANが持つ助手席側前後ダイブダウンシートによるフラットな荷室などのパッケージ価値の継承が可能となりました。

1座/2座仕様では、パッケージ価値をさらに高めるため、センターピラーのない左側の空間に注目しました。

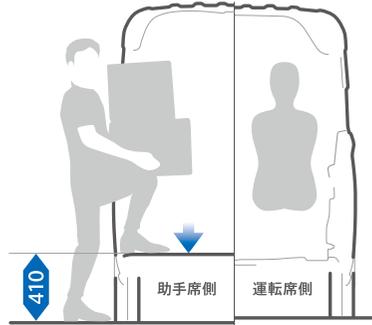
1座仕様は運転席のみ、2座仕様は運転席側の前後配置とし、左側の前後シートをなくしました。それにより床面を下げることで、荷室の拡大に加え左側面から荷室に乗り込むシーンで疲労軽減に貢献します。

また、左側のインストルメントパネルを極限まで削り、室内長を約95mm伸ばすことで長尺物の積載を可能としました。

e: L4 / e: FUN

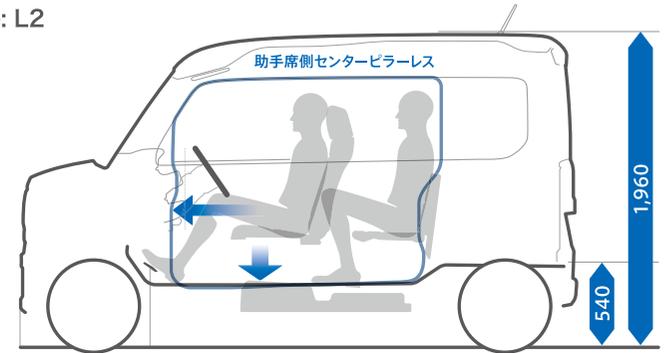


e: L2 / e: G 共通

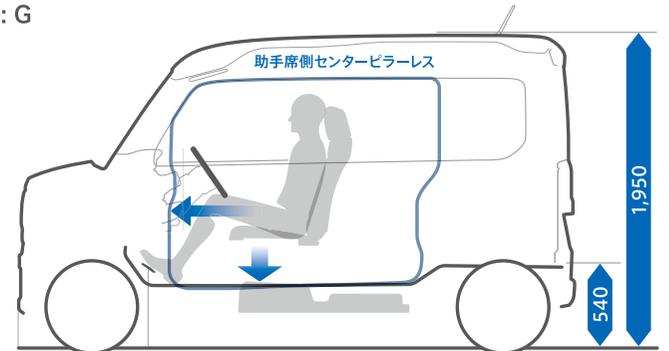


助手席側シートレス  
による新たな空間の創出

e: L2



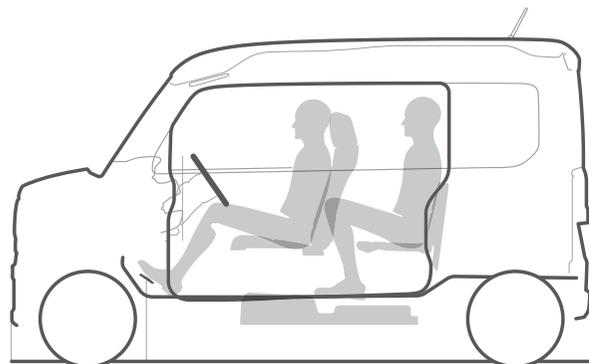
e: G



### 3タイプのシートバリエーションを設定し ビジネス・趣味使いのEVとして高い魅力を追求

EV化にあたって、バッテリーを床下に積みながら床面の上昇を抑え、商用車としても定評のあるN-VANのパッケージングの良さを継承するだけでなく、使う人を中心に考え、ビジネ

#### N-VANの良さを活かしてEV化



#### N-VANのパッケージングの良さ

低床大空間		ピラーレス大開口		フラットフロア	
ラクに乗り降りできるシート高	疲れにくいシート	乗用車同等のペダル配置	交差点で安心感の高い視界		

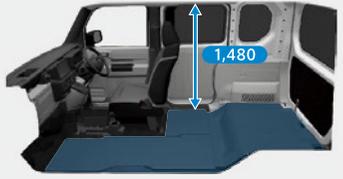
ス・趣味のためのクルマとしてさらに魅力が際立つようにパッケージング開発を行いました。

その中心となるのが、3タイプのシートバリエーションです。商用車の使われ方を調べると1名乗車が多いことから、乗員を1名に絞り荷室空間を最大化する、従来にない1座仕様を新たに設定。

さらに2座仕様も、一般的な前席2名ではなく、荷室容積を大きくすることが可能な運転席側の前後配置としました。

4座仕様は、元々N-VANで持っていた価値である、助手席側の前後シートがダイブダウンでき、フラットな荷室となる魅力を継承しました。

#### ビジネス・趣味のためのクルマとして魅力を引き出す3タイプの座席数と配置を設定

	e: L4 / e: FUN / 4座	新設定タイプ e: L2 / 2座	新設定タイプ e: G / 1座
	EV化してもN-VANと同等の荷室 最大2.0m <sup>2</sup> (最小0.8m <sup>2</sup> )の床面積	シートの前後配置により助手席側を荷室化 助手席側の荷室はN-VANよりも低く 先端までフラットな床 最大2.0m <sup>2</sup> (最小1.7m <sup>2</sup> )の床面積	助手席・リア席を廃止した床面積最大タイプ 常時2.0m <sup>2</sup> の広大な床面積
定員乗車			
荷室最大アレンジ			

単位:mm ※カタログ値とは測定方法が異なります

## 商用車としての主要モジュールやVDA容量など優れた積載性を確保

パンケースや段ボール箱といった商用の主要モジュールの積載量、VDA容量を測定し、優れた積載性を確保できたことを確認しました。

また、e: L2 / e: Gタイプでは、パッケージ価値をさらに高めたことにより、今まで積むことができなかった長さ2.47mの脚立が2名乗車の状態でも積載可能になることを確認しました。これにより、脚立をルーフ上に積載する必要がなくなるというメリットを創出しました。

### モジュール積載量の比較

◎ クラストップレベル ○ 他社同等 △ 他社に劣る

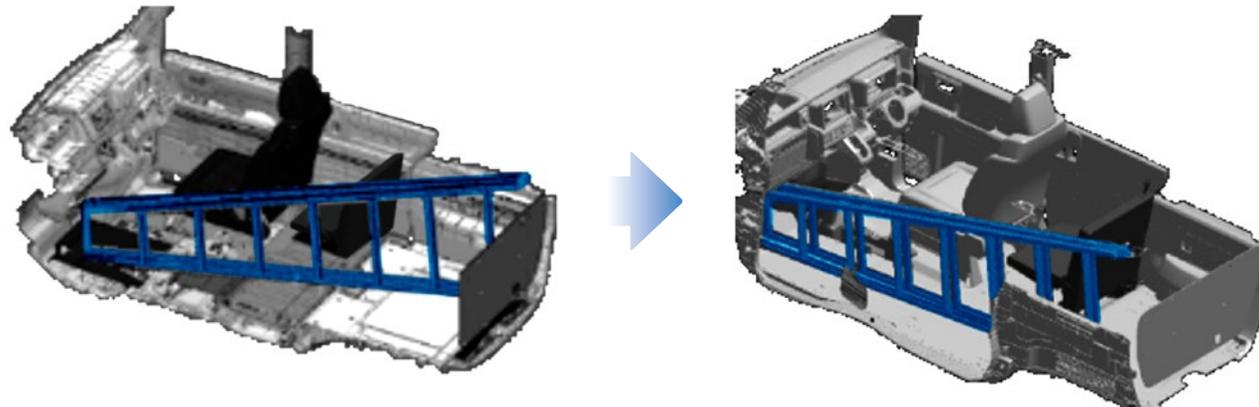
積載方法	モジュール	N-VAN e:		
		e: L4 / e: FUN	e: L2	e: G
ルーフまで	パンケース [箱] 	74 ◎	72 ○	77 ◎
	段ボール箱 [箱] 	66 ○	67 ○	69 ○
	VDA容量 [ℓ] 	2,525 △	2,606 ○	2,695 ◎
シートバック・ドア窓ガラス下端 見切りまで	パンケース [箱] 	42 ◎	40 ◎	45 ◎
	段ボール箱 [箱] 	38 ◎	40 ◎	42 ◎
	VDA容量 [ℓ] 	1,568 ○	1,667 ◎	1,787 ◎

※数値はHonda社内測定値

### 2名乗車で長さ2.47mの脚立を積載可能

#### N-VAN

N-VANは、助手席を収納してもテールゲートに干渉するため、業務用の長さ2.47mの脚立が積載できないという課題がありました。



#### N-VAN e: (e: L2 / e: Gタイプ)

N-VAN e:では、長さ2.47mの脚立が助手席側に収まるため、その他の荷室空間を有効に使用できます。

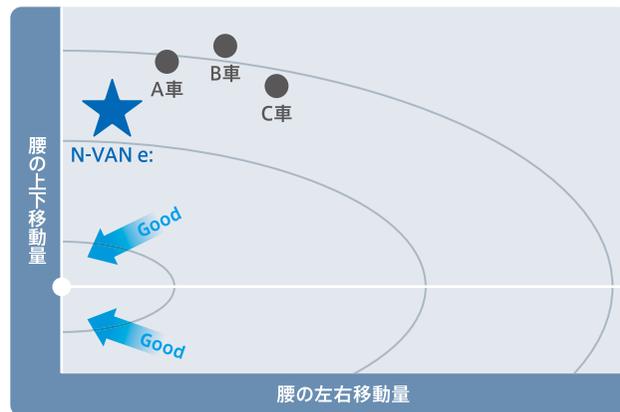
## 商用車として重要な優れた乗降性と 運転しやすい乗用車同等のペダル配置 ウォークスルーのしやすさを追求

N-VAN eは、FFパッケージであるため、パワートレーンの上にシートが載っているキャブオーバータイプの商用車に比べ、乗降時の腰の移動量が少なく乗降性に優れています。

さらに、キャブオーバーは車室内にホイールハウスが張り出す傾向となるため、ペダル配置が左寄りになる場合があります。それに対し、N-VAN eはFFパッケージの利点を活かしペダル配置を乗用車同等とすることで、乗降性や運転時の疲労軽減に繋がる工夫を施しました。

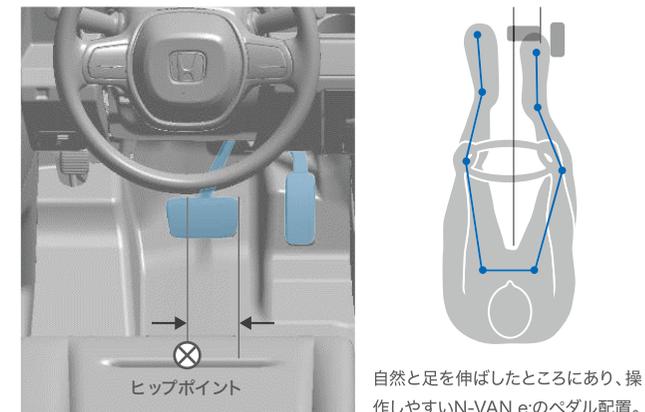
また、電動化にともない、スイッチ式の電気式ギアセレクターを採用し、センターコンソールのドライバー寄りに配置することで操作性を向上。同時にセンターコンソールの徹底的なスリム化により、N-VANを上まわるウォークスルー性を実現しました。

乗降性(腰の上下・左右の移動量)の位置付け



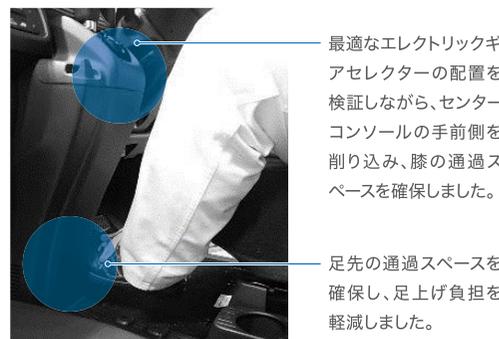
※Honda調べ

乗用車同等の優れたペダル配置



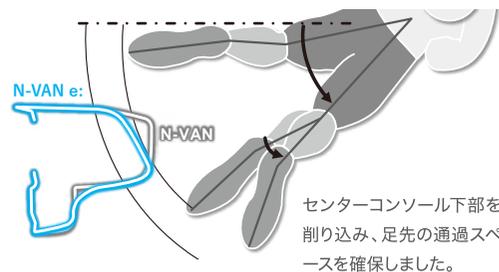
自然と足を伸ばしたところにあり、操作しやすいN-VAN eのペダル配置。

## パッケージングのきめ細かな工夫でN-VANの魅力を上向



最適な電気式ギアセレクターの配置を検証しながら、センターコンソールの手前側を削り込み、膝の通過スペースを確保しました。

足先の通過スペースを確保し、足上げ負担を軽減しました。



センターコンソール下部を削り込み、足先の通過スペースを確保しました。

■ N-VANの良さをキープ ■ N-VAN e: で使い勝手向上



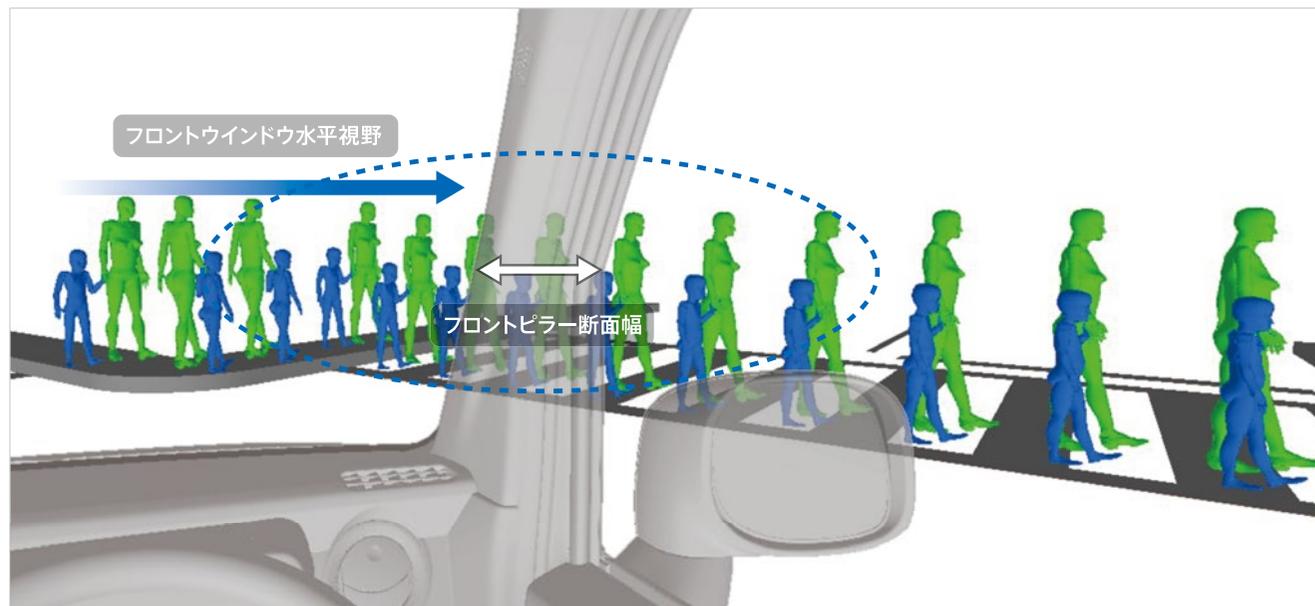
## 街なかの運転で安心の視界を確保 スムーズな発進・停車のために 全タイプでパワースイッチを採用

商用車は、宅配・配送業などの場合、住宅地などで右左折を頻繁に行う使われ方が想定されるため、視界の良さは安心・安全につながるとともに、運転のしやすさを確保する重要な要素となります。

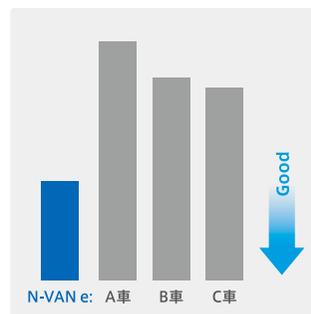
特にフロントピラー越しの視界は、歩行者の発見しやすさに直結します。N-VAN e:は、ベースのN-VANのパッケージングを継承し、右下のグラフのように他車と比べてフロントピラーが細いため、死角を少なくできています。さらに側方確認の際、フロントウインドウ越しに見る範囲が少なく、交差点前方を主にサイドウインドウ越しに確認できるため、歩行者や自転車等の発見しやすさにつながります。

また、発進・停車のしやすいプッシュ式のパワースイッチを全タイプで採用し、ドライバーの負担軽減を目指しました。

交差点を曲がる際の歩行者の見え方



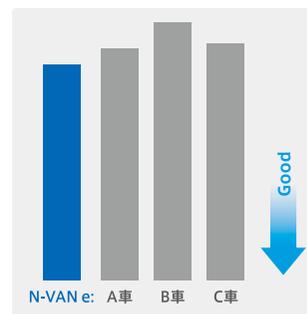
フロントピラー断面幅の比較



※Honda調べ

圧倒的に幅が狭く死角の少なさに貢献します。

フロントウインドウ水平視野角



※Honda調べ

交差点を曲がる際にフロントウインドウ越しの側方確認範囲(水平視野角)が少ないことを示しています。

パワースイッチ 適用比較

	N-VAN			N-VAN e:			
	G	L	FUN	e: L4	e: FUN	e: L2	e: G
パワースイッチ			●	●	●	●	●
電波式キーレス エントリーシステム	●	●		●		●	●
Honda スマートキーシステム			●		●		

パワースイッチは最上位タイプのみ適用

パワースイッチを全タイプに適用

パワースイッチ非対応車は、鍵のリモコンでドアを開け、鍵を差し込んでエンジンの始動・停止操作を行います。N-VAN e:は、電波式キーレスエントリーシステムもしくはHondaスマートキーシステムで開錠し、始動は全車プッシュ式のパワースイッチとなります。



デザイン

## e: CONTAINER

合理美

シンプル

最適 × 機能

最適なシンプルさと機能を両立した合理美デザインを目指す

### 最適なシンプルさと 機能を両立させて 合理美にまで昇華させるデザイン

商用車として使い勝手に優れたEVをつくるために、デザインとしては、エクステリア・インテリアともに「最適×機能」をキーワードとしました。

最適なシンプルさと機能を両立させた魅力あるクルマに仕上げることで「合理美」<sup>※</sup>まで昇華することを目指してデザインを行いました。

※「合理美」とは、必要な機能を合理的に判断して取捨選択し、選び抜いた機能を「美」まで昇華させる志を表現した言葉です。



## ビジネスユースから個人ユースまで さまざまな業態に応える使用シーン展開

ビジネスユースは、主に配送業務などの使い勝手に応える頼もしい道具となることを想定したイメージイラストを描き、個人ユースは、“どこでもマルシェ”をキーワードに、個人事業主などが展開する移動販売車両としての使い勝手にもびったりという雰囲気を伝えるイメージイラストを描いて開発メンバーで共有。デザイン開発を進める上で、使われ方や使い勝手の指標となるようにしました。

さまざまな形でのビジネスユースの使い勝手に応える頼もしい道具となることを想定



個人ユースの幅広いニーズに応える自由自在な道具  
クリーンでミニマルな移動店舗として屋内外で利用も想定



“どこでもマルシェ”というデザインキーワードが誕生したきっかけとなったのは、開発メンバーに共有された移動車両販売のTV映像です。その映像では、ガソリン車を使用していたため販売中もエンジンはかけ続けられていました。地域の方々に愛される移動販売車両を通じた対面コミュニケーションを、排出ガスを出さず環境に優しいEVで、屋外だけでなく、屋内や公園の中などさまざまな場所で実現できたら素晴らしいという思いからキーワードを設定しました。

## エクステリアデザイン変化点

# e: CONTAINER

環境と人に寄り添う素のコンテナ



e: FUNタイプ

e: L4タイプ

e: Gタイプ

「環境と人に寄り添う素のコンテナ」をキーワードに、フロントバンパーはシンプルで厚みを感じるようなデザインとし、シンメトリー形状でしっかりとした立体感を表現。充電口は分かりやすく使いやすいデザインとし、フロントグリルに配置しました。それらの新作部品にはサステナブルマテ

リアルを採用し、環境イメージの牽引を目指します。

リア「e:」エンブレムは、ビジネスユースモデルでは「素のコンテナ」を強調するデカールタイプとし、乗用ユースのe: FUNタイプは、立体感のあるデザインとし所有感を高めるようデザインしました。



サステナブルマテリアルで親環境イメージを表現



シンプルで厚みを感じる立体感あるデザイン



使いやすい充電口デザイン



タイプ別設定のリア「e:」エンブレム

# バンパーリサイクル材を意匠部品へと展開し Hondaの循環社会への取り組みを表現



充電口 Circular Space Black

バンパーのカケラが見える世界に1つの意匠

新品樹脂+添加剤

回収塗膜粉

バンパーリサイクル材



Resource  
Circulation



バンパー Circular Black

100%リサイクルし 生まれ変わったバンパー

バンパーリサイクル材100%

ひとつひとつ違う個性と  
未来への好循環

Hondaは、約30年にわたってバンパーリサイクルに取り組んでおり、これまでは、お客様の目に触れない部分にリサイクル材を使用していました。

N-VAN eでは、時代性も伴い価値観を転換し、加工時に表面に残る剥がした塗料の細かな粒子をリサイクル材の象徴として積極的に表現。耐久性の確認など困難な課題を乗り越え、環境車の象徴として、フロントグリルに唯一無二、世界にひとつだけの意匠を提供します。



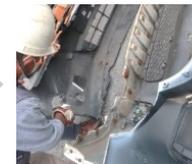
00. スキーム構築  
(1990年代～)



01. バンパー改修



02. 回収



03. 検品・異物除去



04. 洗浄・粉砕・塗膜剥離



05. コンパウンド・ペレット化

e: FUNタイプ



タイプ別エクステリア装備

- リサイクル材フロントグリル(無塗装)
- リサイクル材バンパー(塗装)
- 電動格納式リモコンドアミラー/アウトードアハンドル(カラード)※
- 「e:」立体エンブレム
- 13インチスチールホイール(ブラック) + トリムホイールキャップ(ピューターグレー)

※2トーン車はブラック塗装



e: L4 / e: L2タイプ



※写真はe: L4

- リサイクル材フロントグリル(無塗装)
- リサイクル材バンパー(塗装)
- 電動格納式リモコンドアミラー/アウトードアハンドル(ブラック)
- 「e:」デカルエンブレム
- 13インチスチールホイール(ブラック) + センターキャップ



e: Gタイプ



- リサイクル材フロントグリル(無塗装)
- リサイクル材バンパー(無塗装)
- ドアミラー/アウトードアハンドル(ブラック)
- 「e:」デカルエンブレム
- 13インチスチールホイール(ブラック) + センターキャップ



## 環境と人に寄り添う 「素のコンテナ」実現のために 3つのキーワードを設定して開発

排出ガスを出さないEVのメリットを活かし、自宅配送だけでなく、屋内でも活躍できる移動販売車両としても利用いただくことを想定し、環境と人に寄り添う「素のコンテナ」としてインテリアを開発しました。

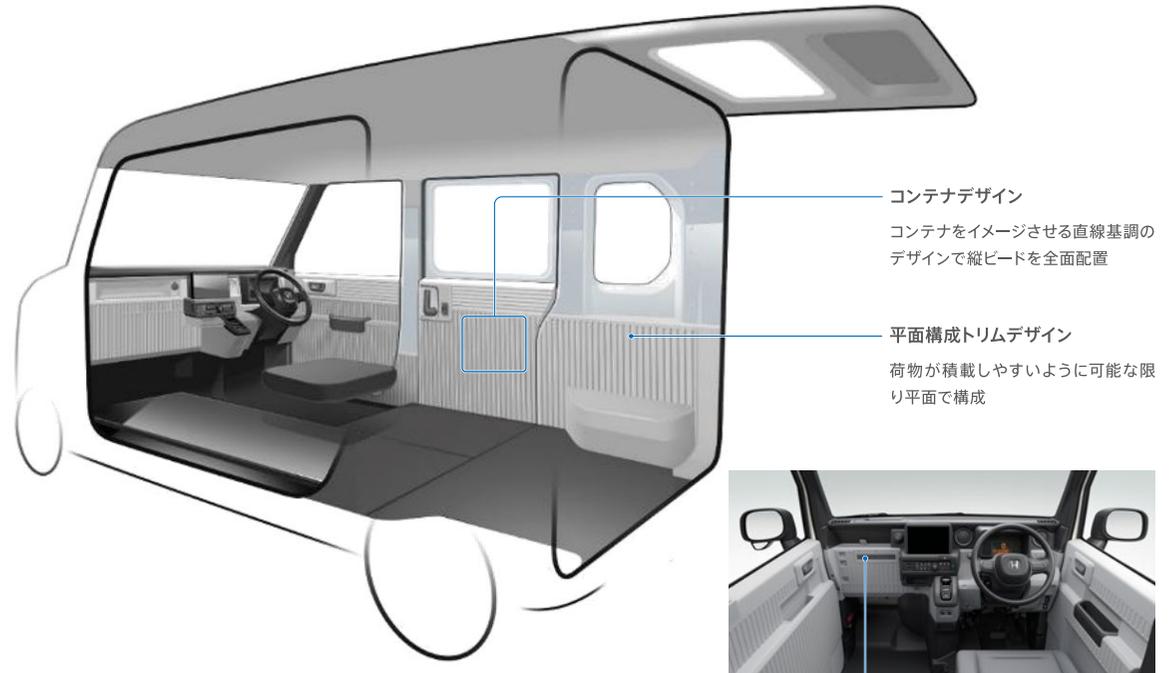
開発にあたっては、3つのキーワードを設定。1つは、可能な限りスクエアな空間とすることで広さを極め「最大容積」を目指すこと。2つめは、ドライバーに特化した機能を運転席まわりに集中配置し「最適機能」を追求すること。

3つめは、ニーズに合わせたフレキシブル収納として「拡張収納」を提供することです。

シンプルで使いやすく、環境にも優しいクルマとして、さまざまなシーンで活躍することを目指しました。

## e: CONTAINER

環境と人に寄り添う素のコンテナ



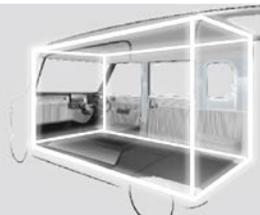
**コンテナデザイン**  
コンテナをイメージさせる直線基調のデザインで縦ヒードを全面配置

**平面構成トリムデザイン**  
荷物が積載しやすいように可能な限り平面で構成

**助手席レスのインパネデザイン**  
助手席がないメリットを活かし、荷室容積最大化につなげるシンプルなインパネデザインを採用  
(e: L2 / e: Gタイプ)

### 最大容積

スクエア空間で  
広さを極める



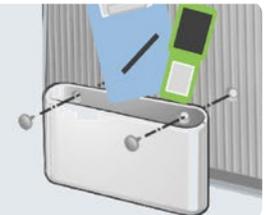
### 最適機能

運転手に特化した  
機能を集中配置



### +αの商品性 拡張収納

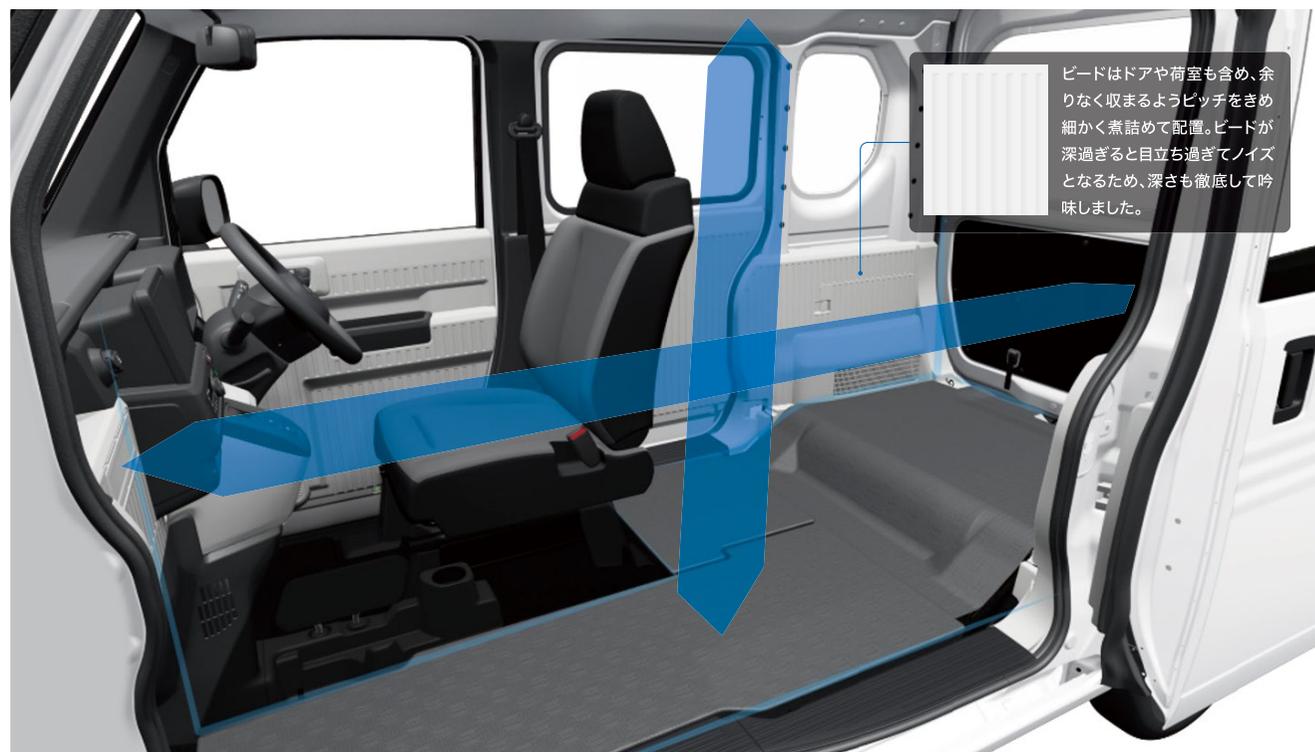
ニーズに合わせた  
フレキシブル収納



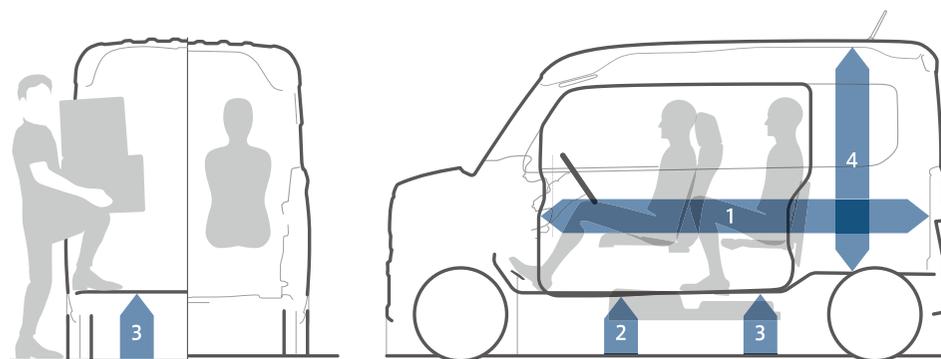
## 可能な限りスクエアな空間とし 「最大容積」を追求

規定されたボディーサイズのなかで「最大容積」を追求するために、運転席以外の室内空間をすべて荷室とすべく、可能な限りスクエアな空間となるようにデザインしました。

全体的なデザインとしては、コンテナらしいスクエア空間を表現するために直線基調とし、縦のビードデザインを配しました。コンテナの外観にある縦ビードからの発想です。縦ビードデザインにしたことで、平板よりもインテリア材の強度が高まるため、その分部材を薄くすることで軽量化に貢献するとともに、荷物でインテリアの壁面を擦った際も傷が目立ちにくくなりました。



## 室内長・床面高さの比較



	1.荷室長	2.助手席収納時床面高	3.床面高さ	4.荷室高
N-VAN :e e: L2 / e: G	2,390	390	410	1,370
A車	1,810(-580)	945(+555)	680(+270)	1,220(-150)
B車	1,745(-645)	730(+340)	655(+245)	1,240(-130)
C車	1,850(-540)	860(+470)	645(+235)	1,240(-130)

単位:mm (Honda調べ)

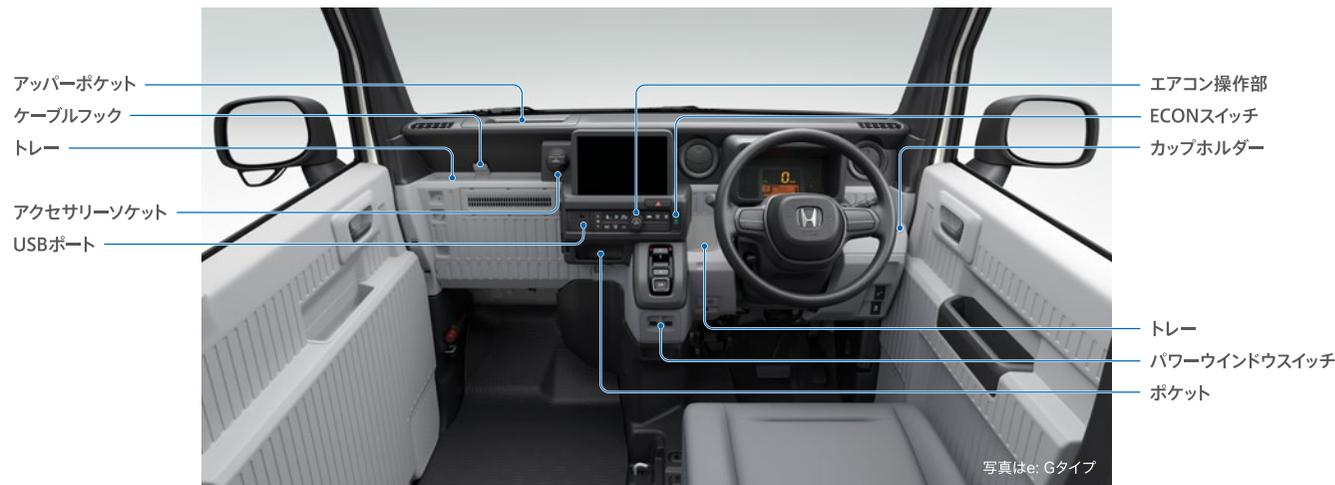
## ドライバーの手の届きやすいエリアに機能を集約し「最適機能」を追求

e: L2 / e: Gタイプは、助手席がないこととEV化でシフトセレクターがエレクトリックギアセレクターになったことを活かし、プロのドライバー目線で検証を重ね、使いやすさを追求して装備の配置と仕様を最適化しました。

N-VANではECONスイッチを「燃費向上」のために押していましたが、N-VAN e:では「航続距離延長」が目的のため、走行中でも押しやすいセレクター上側に配置しました。また、パワーウィンドウスイッチは、走り出してから空気の入れ換えを行うシーンを考え、セレクター下側に配置。エアコン操作部を運転席に寄せるなど、走行中に使用する機能をセレクターまわりに集約し操作しやすくしました。

収納では、ドライバーの手元にトレーやポケットを集中的に配置し、扱いやすさを追求。カップホルダーの高さも取りやすさを考慮し上方に配置しました。12VのアクセサリソケットやUSBポートも助手席側から運転手寄りに移動。また、助手席乗員の想定が不要なため、カップホルダーやエアコン吹き出し口の方向調整機能をなくしてシンプル化し、上部にトレーやアッパーポケットを設定しました。トレーにある突起はケーブルフックで、スマートフォン等を充電する際にケーブルが床に垂れにくくなり、スムーズに抜き差しできるほか、運転席から荷室に移るときも、ケーブルを足に引っ掛けにくくします。

e: L2 / e: Gタイプ



e: L4タイプ



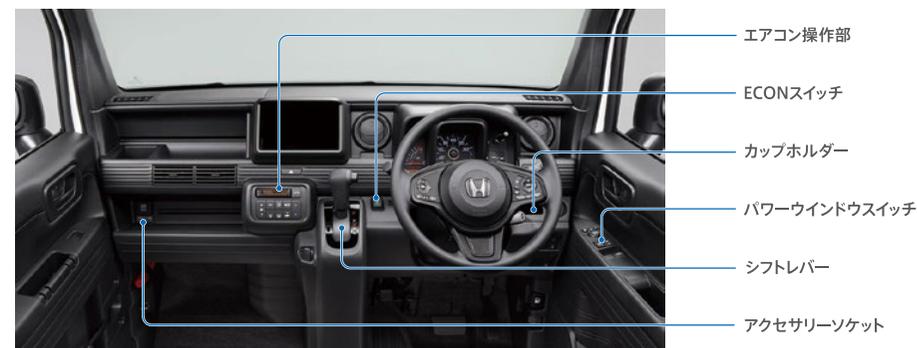
e: FUNタイプ



e: L4 / e: FUNタイプは、助手席の乗員のために、エアコンの吹き出し口を風向を変えられる仕様とし、カップホルダーやトレーも配置。運転席では、運転時の快適性を高めるステアリングスイッチを採用しました。

## N-VAN

助手席があり、ドア部にもスイッチを配置しているため、操作機能が全体的な配置となっています。



## 新開発のセグメント液晶メーターと 7インチTFT液晶メーター

e: L2 / e: Gタイプ用には、セグメント液晶メーターを新開発しました。速度を大きなデジタル表示で見やすくし、EVとして重要なバッテリー残量、航続可能距離をシンプルに表示します。

e: L4 / e: FUNタイプには、7インチTFT液晶メーターを採用しました。必要な情報を見やすくするシンプルな表示をベースとし、下部に、EV向けコンテンツを加え、さらに充実させたマルチインフォメーション・ディスプレイを表示させることができます。

e: L2 / e: Gタイプ用セグメント液晶メーター



通常時は上のようなシンプルな表示で、ライトなどの表示灯やいざという時の警告灯は必要に応じて左右に表示します。

e:L4 / e: FUNタイプ用7インチTFT液晶メーター



Honda SENSINGを作動させると、右のように先行車やレーンキープのライン、車両アイコンを大きく表示します。



ステアリングスイッチの操作で、マルチインフォメーション・ディスプレイを画面下部に表示します。

### マルチインフォメーション・ディスプレイのコンテンツ例



推定航続可能距離



平均電費/トリップメーター



高電圧バッテリー温度計



カレンダー  
日本の風景をランダムに表示

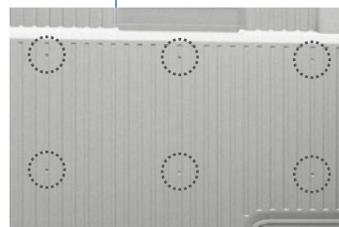
## 欲しい機能を後から足せる「拡張収納」

ドアなど側壁面のインテリアパネルは、荷物が積みやすいように、できるだけフラットでシンプルなデザインにしています。

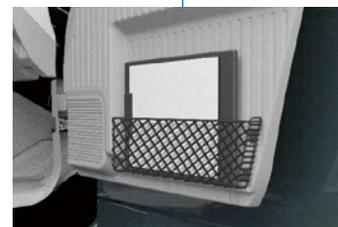
ポケットがない代わりに、後付けでネットを装着してポケットとして利用できるなど、欲しい機能を後から足して自分の使い勝手に合わせられる考え方で開発を行いました。

ネットポケットは、フロントドアだけでなく荷室にも装着できるようにデザインしました。さらに、助手席側ドアパネルにはネジの受けとなるボスを6か所埋め込んでいます。「有孔ボード」をぴったりとネジ留めできるような間隔とし、e: L4タイプでシートをダイブダウンしても隠れない高さにするなど、使いやすさにこだわって配置しています。

また、頭上に追加配置できるルーフコンソールは、ビジネスニーズに沿った収納としてサイドカーテンエアバッグシステムにも対応させて設定しています。



ネジ受けボス



ネットポケット



ルーフコンソール

## CMFデザイン

### 使い勝手の良い道具感を表現する シンプルで心地よい色合いを選択

全体として、N-VAN e:の使い勝手の良さを表現すべく、道具感が感じられ、毎日使って心地良さを感じるCMFデザインを目指しました。

e: L4 / e: L2 / e: Gタイプでは、インテリアカラーとして、現行のN-VANより明るいグレーを中心に、ダッシュボードアッパーやセンターコンソールをブラックで締め、ボックスでワイドな倉庫のような、広々とした雰囲気と道具感を表現しました。シートは、N-VANと同じ生地を採用しながら、より落ち着いた色合いのグレーとし、汚れに強く空間の広さを感じられるようコーディネートしました。

ボディーカラーは、e: L4タイプは、乗用ユースを想定し、オータムイエロー・パールとボタニカルグリーン・パールを単色と2トーンカラーで設定。全7色としました。

インテリアカラー e: L4タイプ



インテリアカラー e: L2 / e: Gタイプ



ボディーカラー e: L4タイプ



タフトホワイトⅢ



ルナシルバー・メタリック



プラチナホワイト・パール



オータムイエロー・パール



ボタニカルグリーン・パール



オータムイエロー・パール&ブラック



ボタニカルグリーン・パール&ブラック

ボディーカラー e: L2 / e: Gタイプ

ビジネスユースに特化したタフトホワイトⅢとルナシルバー・メタリックを採用。



タフトホワイトⅢ



ルナシルバー・メタリック

## e: FUNタイプはアトリエのような イメージで個人ユースで創造性が広がる カラーバリエーションを設定

e: FUNタイプは、個人ユースを想定し、クリエイティブに使っていただけるアトリエのようなイメージで、インテリアカラーに、明るくナチュラルなアイボリーカラーを採用。ダッシュボードアッパーやセンターコンソールをブラックで締めながら、シートカラーは汚れが気にならないよう、色合いを黒く抑えたコントラストのあるコーディネートとしました。エクステリアカラーは、e: L4タイプのカラーラインアップに加え、N-VANでも人気のソニックグレー・パール、プラチナホワイト・パール、ナイトホークブラック・パールを追加しました。

インテリアカラー e: FUNタイプ



ボディーカラー e: FUNタイプ



オータムイエロー・パール



ボタニカルグリーン・パール



ソニックグレー・パール



プラチナホワイト・パール



ナイトホークブラック・パール



オータムイエロー・パール&ブラック



ボタニカルグリーン・パール&ブラック



ソニックグレー・パール&ブラック



ダイナミック性能

### 開発にあたって

#### Hondaのインターナビのデータを分析

ニーズの高い軽商用EVを、真に価値あるものとするために、これまでHondaが積み重ねてきたインターナビのデータを基に、目標性能を検討しました。

インターナビの膨大な走行データの中から、個人宅への配送や営業車として用いられていると推測されるデータを抽出し、クルマの動きのパターンを解析。1日で使われる時間、走行/停車頻度、走行距離のデータから、EVのダイナミック性能を定めるために重要となる実用航続距離の目標を100kmと定め開発をスタートしました。

その前提で、フル積載時や登坂時でも安心できるスムーズな加速、運転しやすく操作性にも優れ、疲れにくい快適な乗り心地を確保し、さらには商用車と思えない高いレベルの静粛性、積載時や降坂時も安心できるブレーキの減速コントロール性能を実現しました。

ダイナミック性能のコンセプトとしては、「積む・運ぶ生活に安心と楽々を、頼れる・優しい相棒」とし、ビジネスに必要な性能を、使いやすく、多くのお客様に提供することを目指しました。

## 積む・運ぶ生活に安心と楽々を 頼れる・優しい相棒

積載時や登坂も安心の  
スムーズ走行



加速性能

運転しやすい  
安定感と乗り心地



操作性  
乗り心地

商用車の領域を  
超えた静粛性



静粛性

積載時や降坂も安心の  
減速コントロール



減速性能

ビジネスユースに必要な性能を、使いやすく、多くのお客様に提供

## ダイナミック目標性能

### EV化による加速性能・静粛性・低重心の利点を活かし ビジネスユースとして求められる、運転しやすく疲れにくい、安心できるクルマを提供

ダイナミック性能としては、商用車として毎日使われることに着目し、普段から「運転しやすい」「疲れにくい」「安心」できるクルマを目指しました。

モーターで駆動するEVであるため、加速性能と静粛性はN-VANに対して確実に向上します。

車重はバッテリーの積載により重くなりますが、低重心化する

利点を生かし、商用車として求められる運転しやすく疲れにくい、安心できるハンドリング性能を目指しました。

「運転しやすい」「疲れにくい」「安心」の3軸に対し、それぞれ目標値を設定。N-VANに対して多くの項目を進化させました。

#### ダイナミック目標性能

★N-VAN e:目標値

	狙い	主な走行シーン	N-VAN		
			-1	0	+1
運転しやすい	アクセル操作に加速がリニアに反応する	停車からの発進			★
	低速での楽な取り回し	住宅街		★	
疲れにくい	アクセル踏み込み時の加速時静粛感	定常走行→加速時			★
	路面が荒れていても揺れが抑えられた乗心地	幹線道路での定常走行		★	
	負担に感じないステアリング・ペダル類の操作荷重	常時		★	
安心	荷物積載時でも力不足を感じない加速性能	荷物積載時の発進			★
	平地だけでなく下り坂でも良く効き、扱いやすいブレーキとアクセルオフ時の減速制御	信号での減速 急な下り坂			★
	ロール量が少なく、安定した旋回姿勢	荷物積載時のカーブ走行		★	

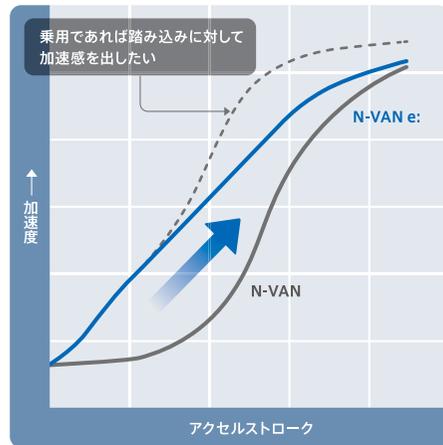
※Honda調べ

## 加速性能 / 静粛性

### 発進時はリニアかつスムーズでコントロールラブル 積載時はストレスのない加速性能を追求

商用車であるため、住宅街などで発進・停止を多く行うことも想定し、きわめて扱いやすいリニアな加速性能のセッティングを行いました。EV化によるモータートルクを活かし、アクセルペダル操作との関係をリニアに設定。荷物なしの2名乗車で軽乗用ターボ車以上の加速性能を実現しました。また、2名と350kgのフル積載状態でも、これまでの商用車の領域を超え、軽乗用ターボ車並の加速性能を実現。「運転しやすい」と「安心」を実感できる走りを目指しました。

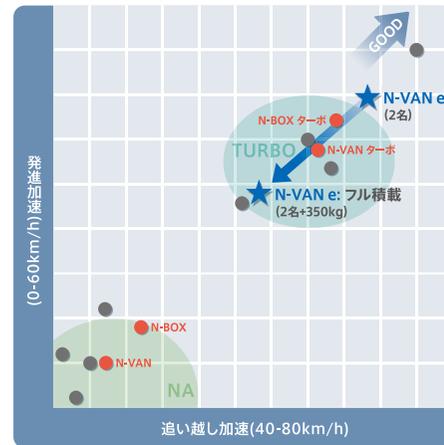
#### アクセルストローク・加速度特性



※Honda調べ

乗用車の場合、N-VANのようにアクセルペダルの踏み込みに対し伸び上がっていく特性で走りの楽しさを追求しますが、商用車のN-VAN e:では、扱いやすさを重視し、アクセルペダルの踏み込みに対し、リニアに加速度が発生するセッティングとしました。

#### 発進・追い越し加速の位置付け



※Honda調べ

発進加速と追い越し加速において、2名乗車し350kgのフル積載状態でも軽乗用ターボ車の性能領域を確保し、さまざまなシーンでストレスを感じない走りを実現しました。

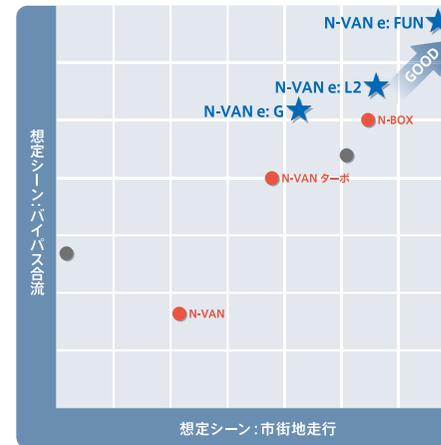
### 加速時に乗用車並みの静粛性を確保し ドライバーのストレス低減に貢献

加速時の静粛性は、ドライバーのストレス低減に貢献するため、「疲れにくい」という項目の中でも重要となります。加速のシーンとして、バイパスへの合流や市街地走行を想定したテストを重ね、モーターのセッティングなどにより、加速時の優れた静粛性を実現。さまざまな加速シーンで、ノイズや振動による運転者へのストレス軽減を目指しました。

また、高速道路のクルーズ時や市街地の荒れた路面での静粛性においても商用車クラストップレベル※を実現しました。

※2024年6月現在 (Honda調べ)

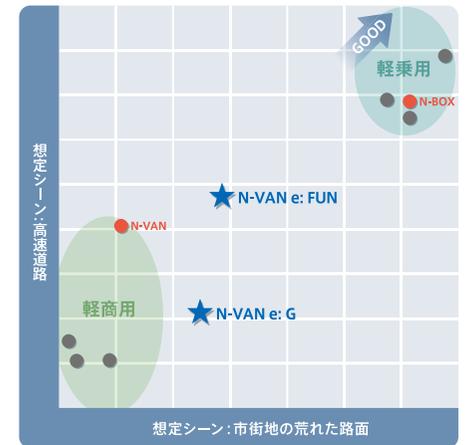
#### 加速時の静粛性の位置付け



※Honda調べ

モーターの優れた静粛性をさらに高めることで、バイパスでの合流や市街地での加速シーンにおいて、軽乗用車を凌ぐ優れた静粛性を実現しました。

#### クルージング時の静粛性の位置付け



※Honda調べ

タイヤノイズなど走行音を中心とするクルージング時の静粛性では、軽乗用車領域を目指し、遮音材の最適配置などにより十分な静粛性を確保しました。

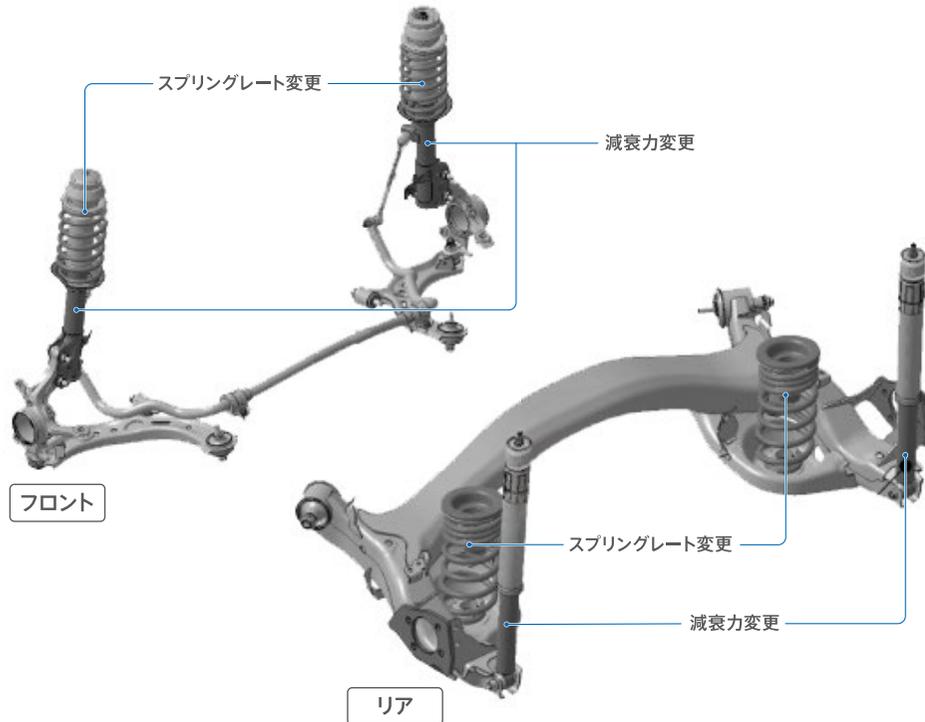
# 乗り心地

## 軽商用車トップレベル\*の乗り心地を追求し 走行時の疲労蓄積を軽減

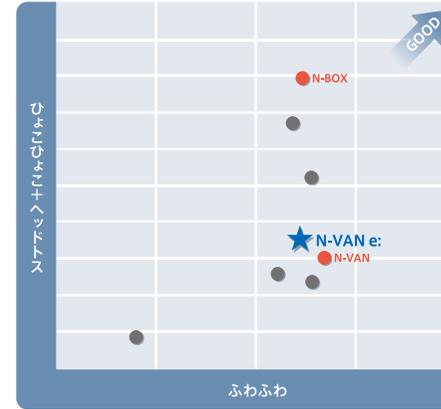
ベースとなるN-VANのサスペンション構造を継承しながら、バッテリーの搭載などによる車重増に対応し、ブレーキ性能確保のためにタイヤを12インチから13インチにアップしたことと合わせ、スプリングレートやダンパー減衰力などをチューニング。約100kgの荷物を搭載しての走行テストも行い、細かい振動や段差の突き上げ、車体の揺さぶられを抑制し、軽商用車トップレベルの優れた乗り心地を追求し、走行時の疲労蓄積軽減を目指しました。

※2024年6月現在 (Honda調べ)

### サスペンションの主なチューニング項目



### 車体の揺さぶられ特性

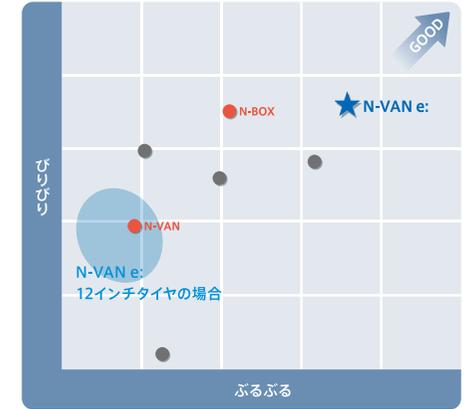


EV化により約200kg重量を増やししながら、車体の揺さぶられ特性をベースのN-VAN同等以上とし、フラットライド特性を確保しました。

### ブレーキ性能を確保すべく タイヤをインチアップ



### 路面からの細かい振動特性



サスペンションチューニング等により、路面からの細かい振動を抑制し、軽乗用車以上のスムーズな乗り心地を実現しました。

### 段差の突き上げ特性



段差を乗り越えた時の硬さや突き上げの收れん性を軽乗用車以上のレベルとし、快適な乗り心地を実現しました。

## ブレーキフィール

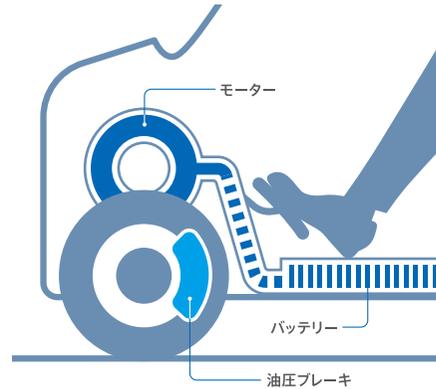
### 長年技術を磨き上げた 電動サーボブレーキシステムで ビジネスユースに適したブレーキフィールを 追求し航続距離伸長にも貢献

電動サーボブレーキシステムを採用することで、ブレーキング時の減速エネルギーの多くを電気に変えて回収し、航続距離の伸長に貢献させています。さらに、2013年のアコードハイブリッドで市販四輪車として電動サーボブレーキシステムを世界初採用<sup>※</sup>し、いち早く磨き始めた技術の蓄積を活かして、回生ブレーキによるエネルギー回収に加え、軽商用EVに最適なブレーキフィールの両立を目指しました。

他の軽商用EVが採用する、電動サーボブレーキシステムではないブレーキの場合、電動化により車重が増えると、ブレーキへの負担も増し、必要な減速度を出すためにペダルを深く踏み込んでいく操作となります。N-VAN eの電動サーボブレーキシステムは、ブレーキパイプワイヤーであるため、電子制御により回生ブレーキと油圧ブレーキの割合を最適制御しドライバーの意思に応じた減速度を出し、深く踏み込む操作にならないようにセッティングできます。また、踏み込み初期は効き過ぎないように、ペダル操作に対しリニアな減速度特性とすることで、制動初期の効き過ぎによる荷崩れを起こしにくくするなど、ビジネスユースに最適なコントロールしやすいブレーキ特性を実現しました。

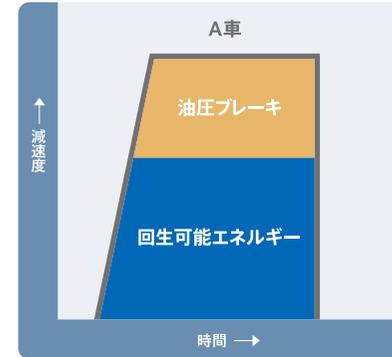
<sup>※</sup>2013年6月現在(Honda調べ)

電動サーボブレーキシステムの作動イメージ

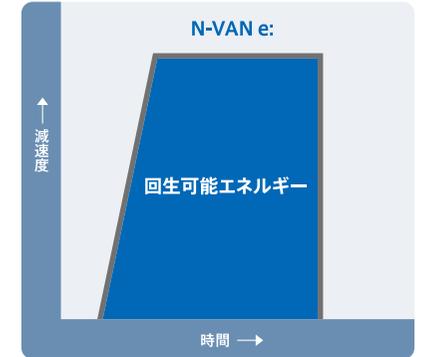


ブレーキペダルを踏むと制動のほとんどを回生ブレーキで減速。

減速時のエネルギー回生量(回生制限時除く)

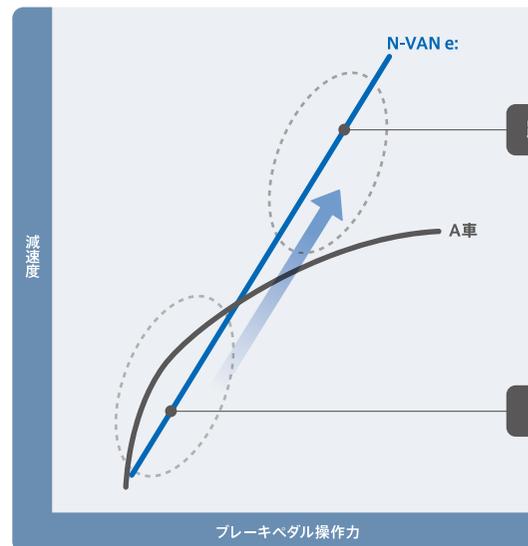


減速時のエネルギー回生量を比較すると、油圧ブレーキの割合が多い比較車に対し、電動サーボブレーキシステムを搭載するN-VAN e:



は多くのエネルギーを回生し、航続距離の伸長に貢献します。

ブレーキペダルの操作力と減速度特性



<sup>※</sup>Honda調べ

商用車として理想のブレーキを目指し  
使いやすさと安心の効きを両立

荷崩れを起こしにくい  
コントロール性



積載時も安心の効き



\* 上記写真はN-VANです。

## ブレーキサイズアップ/アクセルオフ時の減速制御

### ブレーキ負荷の高いシーンにおける “安心”の効き、下り坂や 積載時のアクセルオフ時も “安心”の車速コントロール性を提供

電動化による重量増加への対応と、日本に多い山道でも安心できる制動を実現するために、タイヤを12インチから13インチにサイズアップし、その範囲でブレーキも大型化して制動力と耐フェード性を確保しました。

また、バッテリー満充電時等は、一般的に「回生制限」状態と

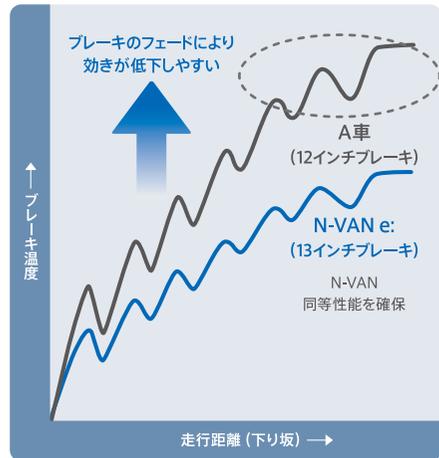
なり、回生ブレーキが作動せず、アクセルオフ時のエンジンブレーキに相当する走行抵抗がなくなり、坂道などで油圧ブレーキの負担が高まってしまいます。そこで、回生制限時かつブレーキ温度が上昇したとき、補機等のデバイスによるエネルギーマネージメントで回生の余地を確保。回生ブレーキを作動させて走行抵抗を増やし、油圧ブレーキの負担を軽減します。

さらに、下り坂や積載時のアクセルオフ時の車速コントロール性確保のために、減速度を高めることができるBレンジもバッテリーの充電状況等(回生制限)を気にすることなく活

用できるようにしました。一般的にEVでは、バッテリー満充電時は回生ブレーキが効かないため、Bレンジを選択してもアクセルオフ時の減速度を高めることができません。N-VAN e:では、バッテリーが満充電の場合は、油圧ブレーキを作動させることでアクセルオフ時にBレンジ同等の減速を実現。常にBレンジを使えることを商用車として重要と捉え、こだわりをもって設定しました。

N-VAN e:は、運転のプロといえるビジネスユーザーだけでなく、広く一般ユーザーの使用も想定しているため、安心できる優れたブレーキ特性を追求しました。

下り坂断続ブレーキ時の温度変化



※Honda調べ

下り坂で断続的にブレーキを使用したときのブレーキ温度の変化を調べました。13インチタイヤサイズに合わせて大型化したN-VAN e:は温度上昇を抑制しています。350kgの最大積載量の荷物を積み、降坂テストも行い、優れた性能を確認しました。

アクセルオフ時の減速度特性



※2名乗車、積載100kgの場合

DレンジでもBレンジでも、車速によってアクセルオフ時の減速度が変化せず、フラットで使いやすい減速度を発生させるよう設定しました。

Bレンジ性能比較

	N-VAN e:	A車	B車	C車
Bレンジの有無	有	有	有	有
アクセルオフ時のブレーキ協調(ブレーキ加圧)	有	無	無	無
減速度	通常時	有	有	有 N-VAN e:より少し弱い
	バッテリー:回生制限時(満充電/極低温時など)	有 ※通常時と同じ	走行抵抗のみ	有 N-VAN e:より少し弱い

※Honda調べ

Bレンジはどの車両も採用していますが、バッテリーの回生制限時はBレンジの減速を行わず、走行抵抗のみの減速度が低下する仕様になっています。

N-VAN e:は、どんなときもしっかり減速するBレンジとし、安心の“効き”を提供します。

# パワーユニット



優れた航続距離と商用車としての  
使い勝手の良さを徹底追求した  
パワーユニットおよび充電機能

パワーユニットの開発では、ビジネスユースに必要な荷室空間および使い勝手の良さを確保しながら、目標性能である実用航続距離100kmの実現を目指しました。そのために、高容量バッテリーを採用しながらコンポーネントを小型化、高電圧部品を集中配置し、パワーユニット部品が占める空間を最小限に抑えました。あわせて、充電性能でも使い勝手の良さを徹底追求。より早く充電できるよう、普通充電を200V充電の上限である6kWとし、急速充電50kWにも対応させました。また、充電口をフロントグリル部の高い位置に付けることで、充電作業をしやすくするとともに、充電口を給電としても使えるよう設計し、高出力給電も可能としました。

## ビジネスユースに必要な実用航続距離の実現と 使い勝手の良い荷室空間の提供

<p>信頼のおける 航続距離</p> <p>実用航続距離</p>  <p>100km*</p> <p>WLTC</p> <p>245km</p> <p>航続距離</p>	<p>空間価値の 最大化</p> <p>小型 電動アクスル</p>  <p>低ハイトIPU</p>	<p>毎日の充電を ストレスフリーに</p> <p>充電性能</p> <p>普通6.0kW 急速50kW</p>  <p>作業性</p>	<p>どこでも 自在に給電</p> <p>AC1500W給電</p>  <p>高出力給電</p>
---	--	--	---

高容量バッテリーの採用とコンポーネント小型化  
高圧部品の集中配置

# EV化レイアウト(M・M思想)

## 室内空間・使い勝手・安全性を ベースのN-VANの良さをそのままにEV化

HondaのM・M思想※に基づき、ベースとなるN-VANの室内空間価値をそのまま活かしながらEV化する開発を行いました。

パワーユニット(PU)は、電動アクスルと3in1チャージャー、補機デバイスを一体構成しミニマムパッケージ化することで、

フロントオーバーハング、フード高をキープし、ベースの車体に搭載しました。また、インテリジェントパワーユニット(IPU)は、セルの構造や内部構成を見直すことで低ハイト化し、ヒップポイントの高さと室内空間をN-VANと同等にしました。

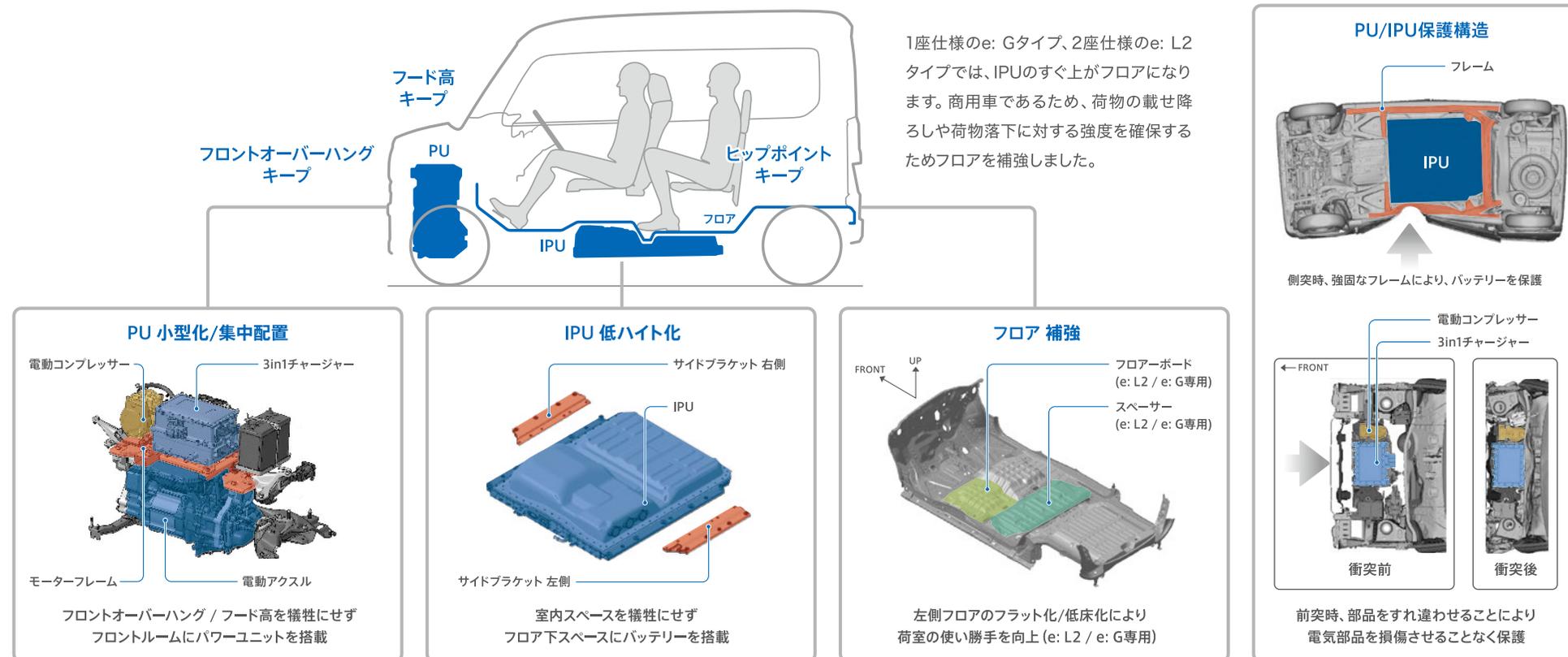
さらに、商用車としての荷室の使いわけ方を想定し、荷物の落下に耐えられるようフロア強度を確保しています。助手席のないe: L2 / e: Gタイプ専用として、フロアボードの設定と後席の足下にスペーサーを配置することで、ボディ剛性を従来より

約15%向上させました。

衝突安全性については、ボディのフレームとIPUのフレームを最適に配置することで、IPUを保護し、優れた側面衝突安全性能を確保しました。

前面衝突についても、前後にあるスペースを有効活用し、衝突後、部品と骨格を干渉させずにすれ違わせることで、電気部品を損傷させることなく室内空間への影響を最小限に抑制し、乗員保護に寄与させる構造としました。

※「M・M 思想」とは、「人のためのスペースは最大に、メカニズムは最小に(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)」という、「人が中心」の発想で取り組むHondaのクルマづくりの基本思想。



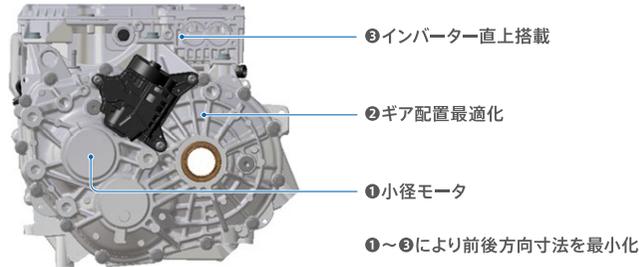
# 電動アクスル / IPU

## 小型化で軽車両パッケージを守り切りながら ビジネスユースで必要な駆動力を確保

モーター、インバーター、ギアボックスで構成される駆動セクションである電動アクスルは、モーターを高回転化することでギアを小径化して小型化。電動アクスル全体を小さくしながら、ギア比をローレシオとすることで高い駆動トルクを確保。350kgのフル積載状態で、日本各地の急坂をストレスなく登れる性能を実現しました。また、モーターの小型化により、電磁鋼板や磁石の量を減らすことができ、低コスト化にも寄与させています。

IPUは、高エネルギー密度のバッテリーを採用し低ハイト化を実現しながら、WLTCモードで航続距離245kmを達成しました。低ハイト化は、バッテリーセルを収めるモジュールに、高容量化した「Bigモジュール」を採用してセルの付帯部品を少なくし、コンパクトにすることで実現。さらに、バッテリーセルの収納を、アルミ缶状のパッケージに代え、パウチセルをHonda車初採用。体積を低減して密にレイアウトすることでエネルギー密度向上に寄与させました。また、IPUの熱マネジメントシステムに「水加熱電気ヒーター」を採用。年間を通してバッテリーを最適な温度に保つことで、低温時の容量減少や電圧低下などの性能劣化を抑制します。

### 小型・高トルク化した電動アクスル

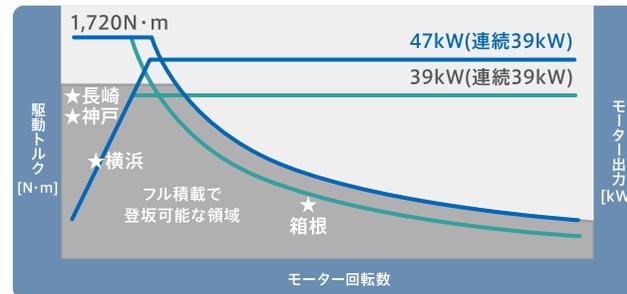


	N-VAN e:	A車	
最高出力 [kW]	39/47	30	
定格出力 [kW]	39/39	25	
最大トルク [N・m]	162	196	
最終減速比	11.002	7.065	
駆動トルク [N・m]	1,720	1,328	
モーター外径 [mm]	153	195	
電動アクスル寸法 [mm]	前後方向	392	410
	左右方向	491	550
	高さ方向	356	545

モーターの大幅な小径化と高トルク化を実現

※Honda調べ

### モーター回転数と駆動トルク特性

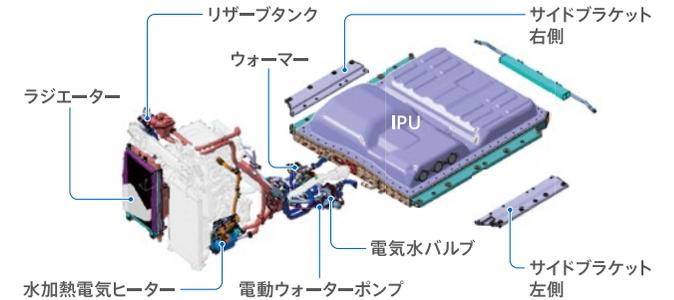


350kgのフル積載状態で日本各地の急坂を登坂可能な駆動トルクを確保

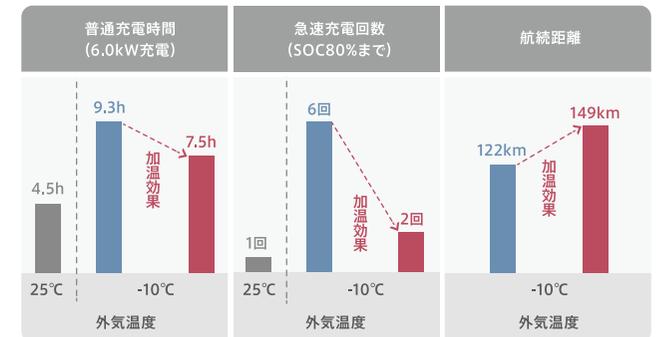
### 高密度・低ハイト化、冷却・加温を行うバッテリー



バッテリーは、高温時はラジエーターで冷却を行い、低温時はヒーター回路内の水を水加熱電気ヒーターで温めてウォーマー（熱交換器）を通じてIPUを加温します。バッテリーを加温し適温にすることで、普通充電、急速充電ともに充電時間の短縮を実現。バッテリーの電圧特性も最適化でき、最高車速の向上と航続距離の伸長にも貢献します。



### バッテリー加温効果



※弊社寒冷地テストより(Honda調べ)

# 航続距離 / 電費 / ECONモード

## クラストップレベル\*の航続距離を確保し 軽商用EVとして高い提供価値を追求

29.6kWhの高容量バッテリーの搭載、Honda独自の電動サーボブレーキシステムの優れたエネルギー回生特性などにより、WLTCモードで245kmのクラストップレベルの航続距離を確保。乗り心地や荷室空間など使い勝手までを含め、軽商用EVとして高い提供価値を追求しました。

また、実際の配送業務の実証実験で得たデータを基にシミュレーションを行い、100km走行したとき、夏季はバッテリー残量が28%、冬季は0%となることを確認。冬季はバッテリーを使い切る不安があったため、ガソリン車やハイブリッド車が採用するスロットル制御と同様、アクセル操作に対して加速を抑える出力制御と、空調性能を抑えるエアコン制御により、消費電力を抑えることで航続距離の伸長に寄与するECONモードを設定しました。

EVは、エアコンの稼働が航続距離に大きく影響するため、夏季は「冷感を感じるレベル」、冬季は直接的に暖かさを感じるシートヒーターを積極的に作動させ、エアコンを「窓曇りしないレベル」まで制限。それにより、冬季でも100km走行時にバッテリー残量22%となるシミュレーション結果を得ました。

航続距離の不安を感じたとき、ECONボタンをワンプッシュすることで航続距離に少し余裕を持たせ、安心感につなげることができます。

※2024年6月現在 (Honda調べ)

### 航続距離/電費



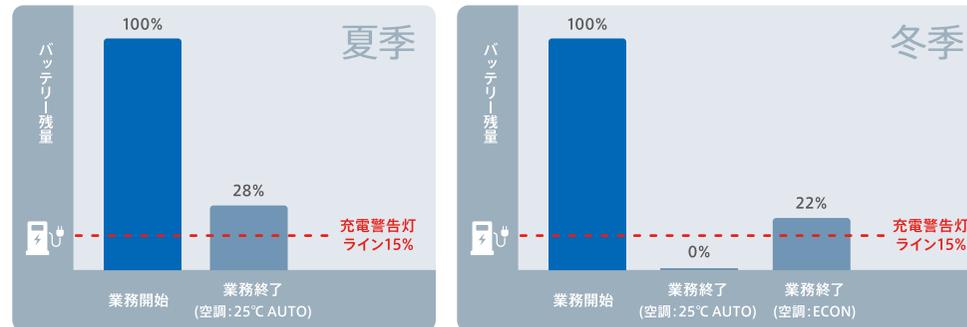
WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。



### 実証実験車両の走行データ



### 100km走行後のバッテリー残量(シミュレーション)



エアコンを「AUTO」モードで温度設定25°Cにして100km走行したときのバッテリー残量をシミュレーション。冬季は残量0%となり充電警告灯が点灯しますが、ECONを作動させると残量が22%となり安心して走行できます。

## 普通充電 6.0kW出力、急速充電50kWに対応 より短い充電時間を追求

バッテリー容量が29.6kWhと大きいことと、日常から短い時間でチャージできる安心感を提供するために、普通充電性能は200V電源の限度である6.0kWとし、約4.5時間で80%までの充電を可能としました。また、50kWの急速充電にも対応。e: L4 / e: L2 / e: Gタイプは、用途に応じて選べるオプション装備とし、より身近な価格に寄与させました。

### 80%までの充電時間 ※気温25°C時

普通充電 ※1	急速充電 ※2
6.0kW 約4.5時間	約30分

6.0kW充電で、バッテリーの温度管理も行うなどにより、充電時間の短縮を目指しました。

※1 普通充電は、充電残量警告灯が点灯した時点から、満充電までのおおよその時間。

※2 急速充電は、充電残量警告灯が点灯した時点から、充電量80%までのおおよその時間（特に、夏季・冬季には充電時間が長くなる場合があります）。

### 充電装備の装着設定

		e: G	e: L2	e: L4	e: FUN
充 給 電 機 能	急速充電	メーカー オプション	メーカー オプション	メーカー オプション	○
	AC充電	○	○	○	○

## 普通充電・急速充電 / 充電口の位置・高さ

### ビジネスでの日常使用における充電方法を考慮し 使いやすさに配慮した充電口の位置と高さ

充電時の利便性を高めるため、充電口の位置と高さに徹底してこだわりました。

日常的な充電作業を想定すると、人は立った状態で充電口を扱えると利便性が高まります。また、左右いずれからでもアプローチしやすい点を考慮し、フロントのグリル付近が最適と考え、充電ガンが挿入しやすい高さで角度を追求しました。

あわせて、充電ガンを抜く際の手間を軽減するために、ガンロックを排除。スイッチを押しながら引くだけで抜けるようにしました。さらに、e: L4 / e: FUNタイプでは、暗がりでも見やすくするLED照明と、充電状態をインジケータの色で把握できる機能を追加しました。

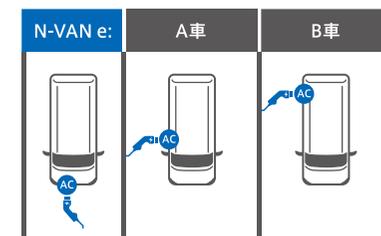
### 充電口の位置・仕様



- ヘッドライトの高さでスムーズにアクセスでき使いやすい
- 乗員の乗り降りやドアの開閉を気にせず充電・給電可能



LED照明・充電インジケータを  
装備 (e: L4 / e: FUNタイプ)



充電口をフロントに配置すると駐車スペースの横幅を広くする必要がなく、詰めて並列駐車が可能となります。

### 充電口のロック解除方法

#### 普通充電 “室外”プッシュ式

ドアロック連動

開く 開かない

充電シーン

駐車後ドアロック → 一旦営業所、家の中に入る → 車室内に入る必要がなくなる → ドアロック解除後 リッドプッシュして開き 充電

#### 急速充電 “室内”スイッチ式

充電シーン

配送途中/外出 → 充電器前に駐車 → 室内スイッチでリッドを開く → 降りてすぐに充電

休憩 買い物 → 充電完了 乗車 → 出発

## 優れた使い勝手を追求したAC車外給電 / 高出力のDC給電

### “移動と暮らしをシームレスに繋げる” 新しいAC車外給電コネクター

“移動と暮らしをシームレスに繋げる”新しいコネクターとして、Honda Power Supply Connector(パワーサプライコネクター)を開発しました。小型・軽量化のみならずグリップの握りやすさやボタンの位置を検討し、手の小さな方でも持ちやすい形状とすることでコネクターの抜き差しが簡単に行えるように設計しています。雨天時も使用できるようコンセント接続部はひさし構造のデザインとしています。

使用に当たっては、普通充電ポートに挿入して、スイッチを2回クリックするだけで1,500WのAC車外給電が可能となるため、車内に入る必要はありません。充電口から給電できるのは、交流電流(AC)を直流電流(DC)に変換して高圧バッテリーを充電するコンバーター回路を改良し、逆に直流の高圧バッテリーから交流に変換するインバーター機能を付加し、同じ充電口から交流電流が取り出せる設定としたためです。

### 可搬型外部給電器との連携で 高出力の給電が可能

日常・災害時を問わずクルマに蓄えられた電気の活用に対するニーズが拡大していることを背景に、N-VAN e:でも高出力の外部給電を可能としています。高出力の可搬型外部給電器をフロントの充・給電口に接続することで、100Vに加え200Vの高出力給電※を可能とし、さらに多くのコンセントが使用可能となります。災害時の避難所や店舗へのインフラ確保の貢献や、屋外イベントでの使用を視野に入れていきます。

#### Honda Power Supply Connector(パワーサプライコネクター)の使い勝手



充電口に差し込めるコンパクトなサイズ。  
持ちやすいグリップ構造とし、コンセント部はひさし形状とすることで雨天時も使用可能。

#### 安心・便利さを追求した給電環境を提供

	給電コネクター Honda Power Supply Connector (パワーサプライコネクター)	車内コンセントから窓出し または12Vバッテリーに別体インバータを接続
防犯・清潔	○ ドア/窓/テールゲートを締めたま	× 窓開けによる雨・埃の侵入・車両侵入・盗難
安全性	○ 車両誤発進防止 ※嵌合検知機能付	× 車両誤発進でAC電源コード引きちぎりの恐れ
利便性	○ 車内に入る必要なし ※車外起動可	× 車内に乗り込んで作業が必要

#### Hondaの可搬型外部給電器



Power Exporter 9000



Power Exporter e: 6000

#### 高出力の給電の電力供給イメージ



災害・停電時の電源として、防災拠点や店舗に供給。



屋外イベントの電源として、コンサート会場などに供給。

※200V出力はPower Exporter 9000、Power Exporter e: 6000が対応可能

# 安全裝備



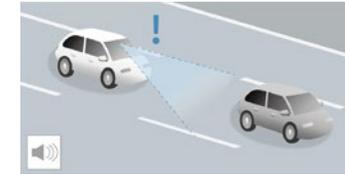
# 安全運転支援システム Honda SENSING(e: L4 / e: FUNタイプに標準装備)機能一覧

## Honda SENSING

事故やヒヤリとする場面を未然に防ぐことで、毎日の運転に安心を届け、ドライバーの不安や困りごとを少しでも減らすために、Honda SENSINGは先進の安全運転支援機能でさまざまなシーンで運転をサポートします。

### 街なかを走行するとき

衝突軽減ブレーキ (CMBS)

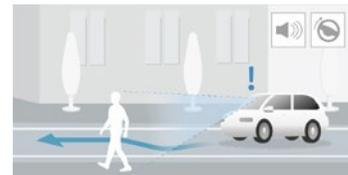


CMBS:Collision Mitigation Braking System

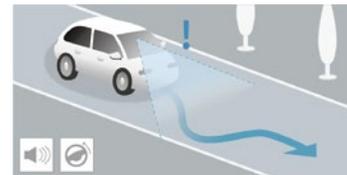
先行車発進お知らせ機能



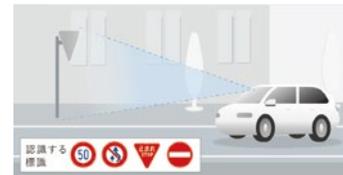
歩行者事故低減ステアリング



路外逸脱抑制機能

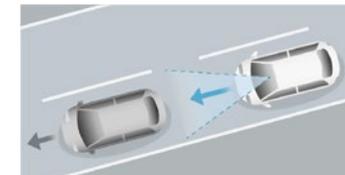


標識認識機能



### 高速道路を走行するとき

アダプティブクルーズコントロール(ACC)



車線維持支援システム(LKAS)



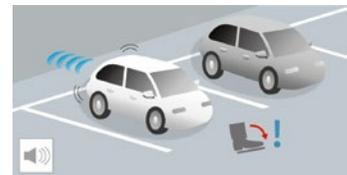
LKAS:Lane Keeping Assist System

### 駐車をするとき

誤発進抑制機能



後方誤発進抑制機能



パーキングセンサーシステム (フロント/リア) ※1

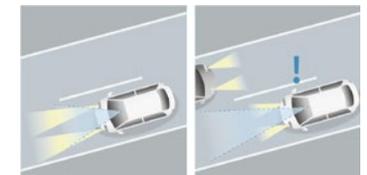


急アクセル抑制機能 ※2



### 夜間に走行するとき

オートハイビーム



■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。 ■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者、人が乗車して移動する自転車に対して衝突のおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。 ■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。 ■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h～約40km/hで走行中、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測したときに、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウインカーを作用させている場合には作動しません。 ■路外逸脱抑制機能は、約30km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウインカーを作用させている場合には作動しません。 ■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、メーターに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。 ■アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。 ■車線維持支援システム(LKAS)は、約65km/h以上で走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作用させている場合には作動しません。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。 ■誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で走行中、自車のほぼ真正面の近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突のおそれがあるとシステムが判断したときに、パワーシステム出力を抑制し、急な発進を防止します。 ■後方誤発進抑制機能は、停車時や約10km/h以下で後退中、自車のほぼ真後ろの近距離に壁などの障害物があるにもかかわらず、アクセルペダルを踏み込んだことにより、衝突のおそれがあるとシステムが判断したときパワーシステム出力を抑制し、急な後退を防止します。 ■パーキングセンサーシステムは、車両や周囲の状況によりシステムが正しく作動しない場合があります。システム使用時も直接目視で周辺の安全確認を行いながら運転してください。 ■急アクセル抑制機能は、停止中や約30km/h以下で走行中、踏み間違いと思われる急なアクセルペダル操作であるとシステムが判断したときパワーシステム出力を抑制し、急な加速を抑制します。交差点や本線への合流など、加速が必要な状況想定した、ウインカー操作中と解除後約2秒間、アクセルペダルを大きく踏み込むことが想定される登坂路、加速のためのブレーキペダルからアクセルペダルへ踏み換え直後約2秒間は作動しません。 ■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。

※1 ナビ画面に表示するには、対応するナビゲーションが必要となります。 ※2 工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セットアップ費用(ディーラーオプション)が必要となります。

■イラストは機能説明のためのイメージ図です。

## 衝突安全装備 / 衝突後ブレーキシステム

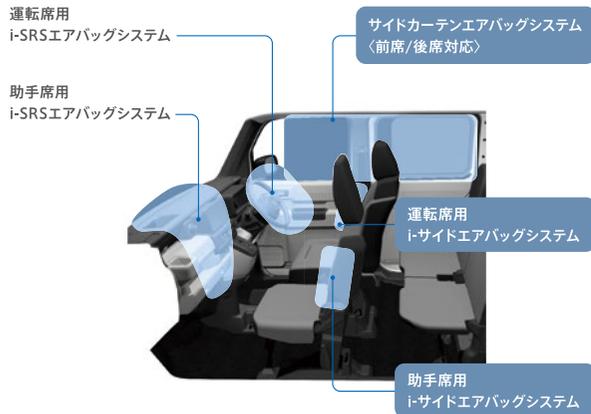
### 国内軽商用バン初※の サイドカーテンエアバッグシステム搭載

衝突安全装備は、乗用車並の6つのエアバッグシステムを装備し、優れた安心・安全性能を追求しました。

サイドカーテンエアバッグシステムは、これまでの軽商用バンで初めての採用※となり、i-サイドエアバッグシステムは、乗用ベースの商用車を除く本格軽商用車として初採用※となります。助手席がないe: L2 / e: Gタイプは、左側のサイドカーテンエアバッグシステムとi-サイドエアバッグシステムが非装備となります。リアルワールドにおいては、側面衝突事故における死因の約2/3が頭部・胸部の傷害となっており、Hondaで

※2024年6月現在 (Honda調べ)

#### 乗用車並みの6つのエアバッグシステムを装備



は側面衝突事故における傷害値低減に取り組み続けてきました。N-VAN e:では、サイドカーテンエアバッグシステムとi-サイドエアバッグシステムを装備することによって、新法規であるPOLE 32km/hにHonda軽商用車として初めて対応※し、さらなる安全性を追求しました。また、IPUを守る補強や、フロントの狭いモータールーム内の配置を工夫して高電圧部品を守りながら衝撃を吸収する設計など、多岐にわたる部門で調整を重ねながら、従来モデルと同様に優れた全方位衝突安全性能を確保しました。

#### 軽商用車として初めて 新法規POLE 32km/h 側面衝突対応



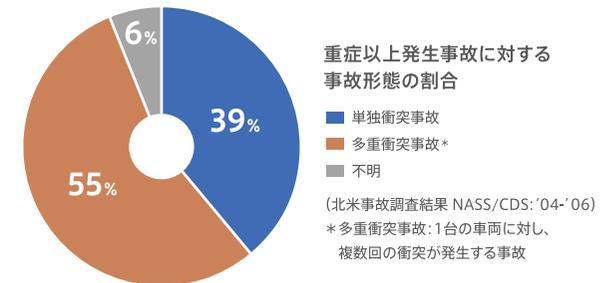
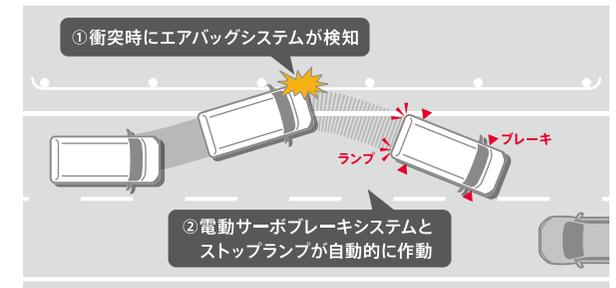
車体骨格で生存空間を確保し、サイドカーテンエアバッグシステム (前席/後席対応)/前席用i-サイドエアバッグシステムで乗員を保護

### 衝突後ブレーキシステムを Hondaとして初採用

事故実態調査の結果から、重傷以上発生事故の約55%が、1台の車両に対し複数回の衝突が発生する多重衝突事故であったことが明らかとなりました。

衝突後ブレーキシステムは、衝突をエアバッグシステムが検知すると、電動サーボブレーキシステムとストップランプを自動的に作動させ、車両を減速させるとともに減速を周囲に知らせることで多重衝突の危険を低減させます。

#### 衝突後ブレーキシステム





# Honda CONNECT

## 商用EVの使い勝手を向上させる EVサポートを新たに設定

N-VAN e:では、「Honda Total Care EVサポート」  
として、充電関連サービスに加え、利用価値のあるさま  
ざまなサービスを、すべてスマートフォンアプリで設定  
可能にして提供します。

商用車として会社で複数台保有している場合、車両の  
メーターで設定する必要があると、1台1台ドアを開け  
て設定する手間が発生します。オフィスから出て点在  
するクルマの間を行き来する必要や、いくつかの場所に  
分けて保管している場合は移動を伴うことも考えられ  
ます。スマートフォンアプリであれば、いつでもどこか  
らでも、複数の車両を切り替えながら設定が可能です。  
開発においては、どうすれば多くの方に身近な車両価  
格でサービスを提供できるかに挑み、全タイプ標準装  
備を実現しました。

## 全タイプにスマートフォンアプリによる コネクトサービスを提供



クルマのある毎日を、もっと安心・快適にするために。

### Honda Total Care

既存

新規

#### 緊急サポートセンター/カーガイド

##### 事故で走行不能になっても安心

走行不能の場合、Honda Carsまで  
距離無制限で無料搬送  
※搬送先のHonda Carsでの修理、または  
車両の購入が条件

##### バッテリーが電欠しても安心

最寄りのHonda Carsの充電スタンドまで  
お車を無料搬送  
※自宅などの任意の場所まで  
お客様負担で搬送も可能

##### 操作方法がわからなくても安心

24時間365日いつでも、電話一本で  
詳しくご案内

#### EVサポート

##### 外出中の充電費用を抑制

「充電サービス加入案内」  
e-Mobility Power 充電カードが  
数多くの提携充電スタンドで利用可能

##### 使い方に合わせて最適充電

「リモート充電・給電サポート」  
スマートフォンアプリで  
車両の充電コントロール

##### フリート向けに車両データを提供

「Honda CONNECT for Biz(仮称)」  
フリートの各車両位置や  
バッテリー残量等のデータを  
API経由で提供  
※'24/9/末より提供開始予定(既販車含む)

##### お家の電気代を抑制

「電気プラン見直し提案」  
ENEOS電気  
割安な電気プランを契約可能

##### 外出中の充電器を案内

「EVカーナビ」  
充電スタンドを距離やルートに沿って案内  
※一部機能を'24/11/末より提供開始予定  
(既販車含む)

##### 割安に充電器本体+設置工事

「自宅充電器設置サポート」  
ビックカメラ/JAPAN MANAGEMENT/  
ユアスタンドとHondaの提携で安心楽々

##### EV利用の電気代を抑制

「スマート充電サービス(仮称)」  
乗車時間を設定するだけで自動で充電



■ 本サービスのご利用には、Honda Total Careへの加入が必要です。■ Honda Total Careプレミアムは利用できません。

## ビジネスユースEVの将来を見据えたコネクトサービスを構築

## スマートフォンアプリで スマート充電サービスを利用できる 唯一のビジネスユースEV\*

N-VAN eは、「Honda Total Care」のIDを取得することで、Honda eでは有料で提供していた「お出かけ前タイマー設定」「充電待機時間設定」「最大充電量設定」に加え、「最大電流量設定」と「外部給電下限SOC設定」を無料で利用でき、かつスマートフォンのアプリからリモートで操作できます。また、ひとつのIDで複数台の車両を管理することも可能です。

スマートフォンアプリから無料で気軽に設定  
ひとつのIDで複数台の設定も可能



※2024年6月現在 (Honda調べ)

### リモート充電・給電サポート

#### お出かけ前タイマー設定

設定した出発時間に合わせて、エアコンで最適温度に事前調整したり、充電器からの外部電力を使ってバッテリーを事前加熱し、バッテリーの性能低下を抑制します。

#### 充電待機時間設定 / 最大電流量設定

「充電待機時間設定」と「最大電流量設定」は、EVの充電にかかる電気代を抑えることを目指す機能です。

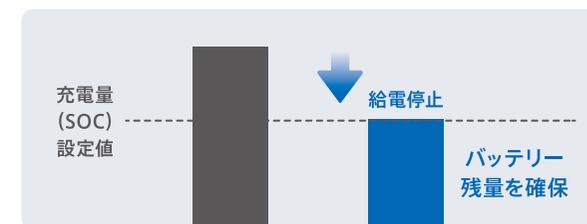
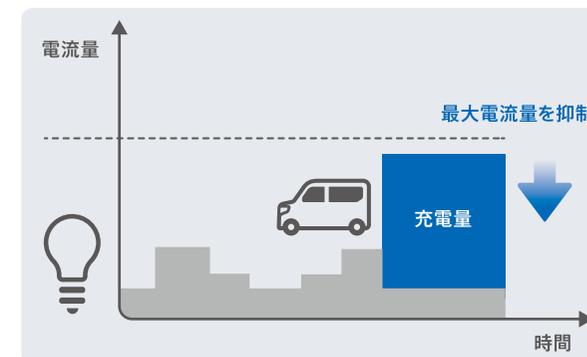
たとえば「電気代が安い夜間の時間帯に充電したい」ときや、ビジネスユースとしては「夜間は十分に時間があるので、電流量を抑えて契約している最大電力を超えないように充電したい」といったニーズに応えます。

#### 最大充電量設定

長距離運転しない方の「EVバッテリーをいたわるため満充電したくない」というニーズに応え、充電量の上限を設定する機能です。

#### 外部給電下限SOC設定

「外部給電下限SOC設定」は、外部給電時、給電し過ぎて帰宅のための充電量が足りなくなることを防ぐ機能です。最低限走行できる充電量を残して給電を停止する設定が行えます。



## 充電スタンドを距離やルートに沿って案内する「EVカーナビ」 (NAVITIMEの「EVカーナビアプリ」との連携)

株式会社ナビタイムジャパンのNAVITIMEとコラボレーションを行い、EVカーナビアプリにHonda車専用サービスを追加しました。Honda車専用サービスは、スマートフォン連携対応とあわせ、2024年11月末のアプリアップデートで既販車含めて対応予定です。

### EVカーナビの主な機能

#### 目的地・経由地ナビ転送

経路充電計画をカーナビに目的地・経由地として転送する機能です。



#### 経路充電計画

経由地としてルート近くにある充電スタンドを提案します(アプリアップデートでバッテリー情報等自動反映に対応予定)。

#### 充電スタンド検索

充電開始までの待ち時間がより少なく、充電開始後の待ち時間で利用できる施設が近隣にある充電スタンドを検索する機能です。



### 航続可能範囲表示

航続距離の不安を軽減するために、航続可能な範囲を地図上に表示する機能です。従来のような円で範囲を示すのではなく、地図情報を加味して表示します。また、バッテリー残量低下時や周辺の充電スタンドが減少した際に通知し、充電を促すことで電欠の回避をサポートします。

EVカーナビ機能一覧	全ユーザー	Honda Total Care 加入者	NAVITIME 有料会員		
	0円/月	0円/月	600円/月	1,200円/月(仮)	
基本サービス	経路充電計画	△ バッテリー情報等 手入力	○ バッテリー情報等 自動反映	←	←
	充電スタンド検索	○	←	←	←
	充電スタンド周囲情報	○	←	←	←
	充電スタンド満空情報	△ エネチェンジ情報のみ	○ エネチェンジ情報 + eMobilityPower情報	←	←
Honda車 専用サービス	目的地・経由地ナビ転送	×	○	←	←
	航続可能範囲表示 (スパイダー)	×	○	←	←
	残量低下時通知	×	○	←	←
	充電スタンド減少通知	×	○	←	←
NAVITIME 有料サービス	ナビゲーション	×	×	○	○
	スマートフォン連携対応 (CarPlay/Android Auto)	×	×	×	○

## フリートユースにおける効率的な 運行管理を実現する外部連携の仕組み

N-VAN eは、ビジネスユースを想定してコネクテッド機能を標準装備していますが、大規模法人で数十台単位のフリート所有の場合、1台1台アプリで切り替えながらの設定は現実的ではありません。

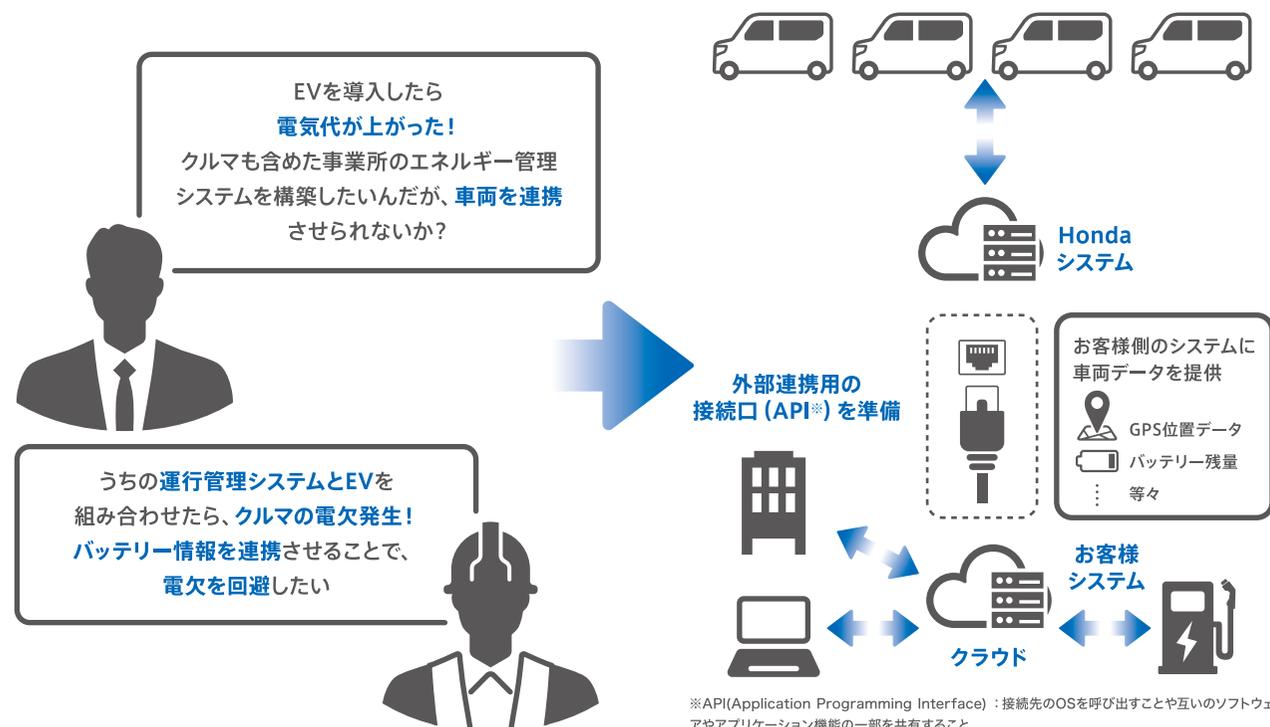
さらに、大規模配送業者などでは運行管理システムが導入されていますが、現状ではガソリン車の利用を前提としており、

EVを運用した場合の電欠リスクが考慮されていないものがほとんどです。

今後は「事業所のエネルギー管理システムと運行管理システム、車両の充電設定を組み合わせることでエネルギー管理を行い電気代を抑えたい」といったニーズが浮上することも想定されます。そのため、すでに導入しているエネルギー管理システムや運行管理システムと、EVのバッテリー管理情報などを組み合わせ、事業所のエネルギー管理と効率的なEVの運行管理を実現する必要があります。

N-VAN eは、これらさまざまなビジネスニーズに応えるため、リモート設定機能やバッテリー状態のサーバーでの管理を可能とするサーバーインターフェース(API)をすでに準備しています。このAPIを利用することにより、クルマ側に新たな開発を行うことなく、サーバー側の開発でフリート管理に対応したソリューションを今後提供できる見込みです。将来的には、事業所のエネルギー管理システムと統合することも視野に入れています。

### 大規模法人で将来考えられるコネクテッドニーズ



### OAuth 2.0対応

業界標準の認証仕様に対応し、  
セキュアな環境を提供



### EV管理に必要なデータ提供

位置情報やバッテリー情報など  
EVの運行や充電管理に必要な  
基本的APIをサポート



### リモートでの充電管理

リモートでの充電待機時間の制御や、高額な通信機能付きの充電器を使わずに事業所の充電管理システムが構築可能

# 主要装備

●は標準装備 ◎はメーカーオプション

		タイプ	e: G	e: L2	e: L4	e: FUN
		駆動方式	FF	FF	FF	FF
機 種 仕 様	普通充電ポート(外部給電機能付) <sup>※1</sup>		●	●	●	●
	急速充電ポート(外部給電機能付(高出力対応)) <sup>※2</sup> +急速充電リッドオープンスイッチ		◎	◎	◎	●
	普通充電ランプ		—	—	—	●
安 全 装 備 / 運 転 支 援 機 能	Honda SENSING <sup>※3</sup>	衝突軽減ブレーキ(CMBS)、先行車発進お知らせ機能、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、標識認識機能、アダプティブクルーズコントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、誤発進抑制機能、後方誤発進抑制機能、パーキングセンサーシステム(フロント/リア) <sup>※4</sup> 、オートハイビーム	—	—	●	●
		急アクセル抑制機能	—	—	※5	※5
		安全運転支援システム	●	●	—	—
		前席用i-SRSエアバッグシステム	●運転席のみ	●運転席のみ	●	●
		前席用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応)	●運転席のみ	●運転席/右後席のみ	●	●
		フルLEDヘッドライト(プロジェクタータイプ(マニュアルレベリング/オートライトコントロール機構付))	—	—	—	●
		マルチリフレクターハロゲンヘッドライト(マニュアルレベリング/オートライトコントロール機構付)	●	●	—	—
		全席シートベルト非着用警報(シートベルトリマインダー)	●運転席のみ	●運転席/右後席のみ	●	●
		フロント3点式ロードリミッター付プリテンションERシートベルト	●運転席のみ	●運転席のみ	●	●
		リア3点式ELRシートベルト	—	●右席のみ	●	●
	セキュリティーアラーム(国土交通省認可品)	—	—	●	●	
【全タイプ標準装備】 ●衝突後ブレーキシステム ●VSA(ABS+TCS+横すべり抑制) ●エマージェンシーストップシグナル ●ヒルスタートアシスト機能 ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●ECONスイッチ(ECONモード) ●イモビライザー(国土交通省認可品)						
快 速 装 備 / メ ー タ ー	運手席シートヒーター		—	●	●	●
	マルチインフォメーションディスプレイ		—	—	●	●
	(オドメーター/トリップメーター/外気温/推定航続可能距離/平均電費/瞬間電費/平均車速/経過時間/高電圧/バッテリー温度計/安全支援情報/時計/カレンダー など)		—	—	●	●
	インテリジェント液晶メーター		—	—	—	—
	セグメント液晶メーター		●	●	—	—
	Honda CONNECT for Gathers+ナビ装着用スペシャルパッケージ		—	●	—	●
	Honda CONNECT for Gathers+ナビ装着用パッケージ		—	●	—	—
	フロント12スピーカー(運転席側)		—	— <sup>※5</sup>	● <sup>※6</sup>	● <sup>※6</sup>
	充電用USBジャック(Type-C(3A))		●助手席	●助手席	●助手席	●助手席/荷室
	アクセサリソケット(DC12V)		—	●	●	●
Hondaスマートキーシステム(キー2個付(運転席/パワードロック機構付)) <sup>※7</sup>		—	●	●	●	
電波式キーレスエントリーシステム(運転席/パワードロック機構付)		●キー1個付	●キー1個付	●キー2個付	—	
リアシートリマインダー		—	—	●	●	
粗塵フィルター		—	—	●	●	
【全タイプ標準装備】 ●パワースイッチ ●フルオート・エアコンディショナー ●パワウインドウ(運転席/助手席) ●テールゲートオープンスイッチ ●テルステアリング ●ヘッドライトオートオフ機能 ●フットパーキングブレーキ						
イ ン テ リ ア	ジャージシート(背面:PVCレザー)		●	●	—	●
	トリコットシート(背面:PVCレザー)		—	—	—	—
	フロントシートアームレスト		—	—	●	—
	リアシートビロ		—	—	—	●
	サンバイザー	運転席	—	—	—	●チルトホルダー/ハニティミラー付
		助手席	—	—	—	●ハニティミラー付
	助手席グラブレード		—	—	—	—
	インパネトップポケット(助手席側)		●	●	—	—
	ミッドトレ		—	—	—	●
	フロントマップランプ(ドア連動スイッチ付)		—	—	—	●
フロントルームランプ		●	●	—	—	
センター/ラゲッジルームランプ		—	●	●	—	
ワークランプ(助手席側開口部)		—	—	—	●	
ダイダウソウ機構付シート		—	●右後席	●助手席&後席	●助手席&後席	
ダイダウソウフック		●前席側4個+後席側2個	●前席側4個+後席側2個	●前席側4個+後席側4個	●前席側4個+後席側4個	
運転席シートバックポケット		—	—	—	●リアシートビロ収納機能付	
テールゲートストラップ		—	●	●	—	
小物侵入防止板		—	—	●	●	
【全タイプ標準装備】 ●ユーティリティネット(28個) ●インパネトレイ(助手席側、ケーブルフック付) ●インパネセンターポケット						
エ ク ス テ リ ア / ガ ラ ス	電動格納式リモコンドアミラー		—	—	●ブラック	●カラー(2トーン車はブラック塗装)
	アウトドアハンドル		●ブラック	●ブラック	●ブラック	●カラー(2トーン車はブラック塗装)
	リアライセンサーニッシュ		●ブラック	●ブラック	●ブラック	●カラー(2トーン車はブラック塗装)
	ポップアップ機構付ガラス(スライドドア)		—	—	—	—
	IRカット(遮熱)/UVカット機能付フロントウインドウガラス		—	—	—	●
	UVカット機能付フロントウインドウガラス		●	●	—	—
	IRカット(遮熱)/スーパーUVカットフロントドアガラス		—	—	—	●
	高熱線吸収/UVカット機能付フロントドアガラス		●	●	—	—
	ドアサッシュブリアックアウト		—	—	—	●
	車速連動フロントワイパー(ミスト機構付)		●間欠	●間欠	●間欠	●バリエブル間欠
間欠リアワイパー(リパース連動)		—	●	—	—	
【全タイプ標準装備】 ●ブライシィーガラス(スライドドア/リアクォーター/テールゲート) ●LEDリアコンビネーションランプ(ストップランプ&テールランプ) ●熱線リアウインドウデフォグガー						
関連 部 品 の 注 意	13インチスチールホイール(ブラック)	トリムホイールキャップ(ビュターグレー)	—	—	—	●
	15インチスチールホイール(ブラック)	センターキャップ	●	●	—	—
【全タイプ標準装備】 ●スペアタイヤ T115/90D13 87M						

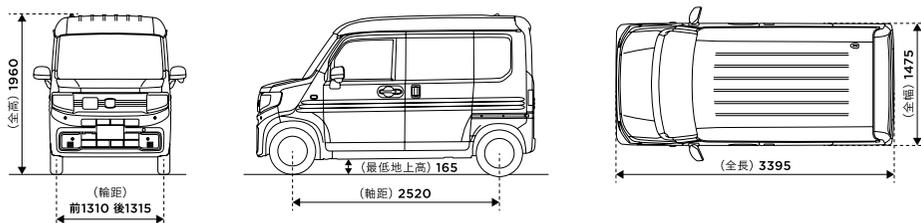
※1: 給電には別途、ディーラーオプションのAC外部給電器が必要です。  
 ※2: 高出力給電には別途、対応するDC外部給電器が必要です。  
 ※3: 「衝突軽減ブレーキ(CMBS)」「アダプティブクルーズコントロール(ACC)」「車線維持支援システム(LKAS)」をすべて装備した車両を「Honda SENSING標準装備」と定義しています。  
 ※4: ナビ画面に表示するには、対応するナビゲーションが必要となります。  
 ※5: 工場出荷時は機能オフの設定です。オンにするには別途販売会社の専用機器によるセッティング作業が必要です。別途セットアップ費用(ディーラーオプション)が必要となります。  
 ※6: 「キヤッツ ナビゲーション」装着時には、音楽・映像メディアと接続できるUSBジャック(Type-A)が使用可能となります。  
 ※7: Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のときに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。  
 ■メーカーオプションは、メーカーの工場後装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。  
 ■仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。  
 ■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なります。

## 主要諸元

	タイプ	e: G	e: L2	e: L4	e: FUN
	駆動方式	FF	FF	FF	FF
車名・型式		ホンダ・ZAB-JJ3	ホンダ・ZAB-JJ3	ホンダ・ZAB-JJ3	ホンダ・ZAB-JJ3
寸法 重量 乗車定員	全長(m)/全幅(m)	3,395/1,475			
	全高(m)	1,950	1,960		
	ホイールベース(m)	2,520			
	トレッド(m)	前	1,310		
		後	1,315		
	最低地上高(m)	0.165			
	車両重量(kg)	1,060	1,080	1,130	1,140
	乗車定員(名)	1	1(2)	2(4)	
	最大積載量(kg)	350			300(150)
	車両総重量(kg)	1,465	1,485(1,540)	1,540(1,500)	1,550(1,510)
荷室内側寸法(m)	長さ 左/右	1,305/1,305	1,305(1,305)/0.730)	1,495(0.785)/1,335(0.785)	
	幅	1,230			1,230(1,390)
	高さ	1,480			1,370
(電動機トータール)	型式	MCF7			
	種類	交流同期電動機			
	定格出力(kW)	39			
性能	電動機(モーター)	最高出力(kW[PS])	39[53]	47[64]	
		最大トルク(N・m[kgf・m])	162[16.5]		
	一充電走行距離(国土交通省審査値)	WLTC <sup>※1</sup> km	245		
	交流電力量消費率(国土交通省審査値)	Wh/km	127		
		市街地モード(WLTC-L) Wh/km	85		
		郊外モード(WLTC-M) Wh/km	112		
		高速道路モード(WLTC-H) Wh/km	147		
最小回転半径(m)		4.6			
主動力池用	種類/容量(Ah)	リチウムイオン電池/82.7			
	総電圧(V)	358			
動力伝達 走行装置	最終減速比	11.002			
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式(電動パワーステアリング仕様)			
	タイヤ	前・後	145/80R13 82/80N LT		
	主ブレーキの種類・形式	前/後	油圧式ディスク/油圧式リーディング・トレーリング		
	サスペンション方式	前/後	マクファーソン式/車軸式		
	スタビライザー形式	前/後	トーション・バー式 / ー		

- ( )内はe: L2の2名乗車時、e: L4、e: FUNの4名乗車時の数値です。
- 一充電走行距離や交流電力量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)に応じて数値は大きく異なります。とくに日当たりの走行距離、バッテリーの充電状態、エアコン使用による影響を大きく受けます。
  - WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。
  - 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。
  - N-VAN e、ダブルビッグ大開口、Honda SENSING、LKAS、VSAは本田技研工業株式会社の商標です。
  - 製造事業者:本田技研工業株式会社

## 寸法イメージ図 e: L4 単位:mm



## 環境仕様

基礎情報	車両型式	ZAB-JJ3		
	電動機(モーター)	型式	MCF7	
		最高出力(kW[PS])	39[53]	47[64]
		最大トルク(N・m[kgf・m])	162[16.5]	
駆動装置	駆動方式	FF		
電力消費率 <sup>*1</sup> WLTC <sup>※1</sup>	一充電走行距離(km)	245		
	交流電力量消費率(Wh/km)	市街地モード(WLTC-L)	85	
		郊外モード(WLTC-M)	112	
		高速道路モード(WLTC-H)	147	
適合排出ガス規制	排出ガス規制の適用を受けない自動車			
適合騒音規制レベル	平成28年騒音規制 規制値:加速走行69dB(A)			
環境性能情報	エアコン冷媒	種類/GWP値 <sup>*3</sup>	HFO-1234yf/1 <sup>*4</sup>	
	車室内VOC	使用量	320g	
		鉛 <sup>*5</sup>	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)	
環境負荷物質削減	水銀 <sup>*7</sup>	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止 <sup>*8</sup> )		
	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)		
	自工会目標適用除外部品	*5: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) *7:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンピ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	樹脂、ゴム部品への材料表示	100%以上の樹脂部品全て	
		リサイクルし易い材料 <sup>*9</sup> を使用した部品	ウインドウモール、ウォッシャーチューブ、エアフローチューブ、エンジンハーネス、カウルトップガーニッシュ、サンバイザー、センターコンソール、ドアライニング、バンパーフェース、ピラーガーニッシュなどの内外装部品	
		再生材を使用している部品	バンパーフェース、チャージリッドフロントグリル、センターローアカバー、フロントフロアガーニッシュ	
		リサイクル可能率	車全体で95%以上 <sup>*10</sup>	
環境負荷物質使用状況等	鉛	塩ビ・ゴム部品、電子基盤・電気部品のはんだ等に使用		
	水銀	ー		
	六価クロム	全廃済み		
カドミウム	全廃済み			
その他	グリーン購入法適合状況	グリーン購入法適合車		

- \*1 一充電走行距離や交流電力量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)に応じて数値は大きく異なります。とくに日当たりの走行距離、バッテリーの充電状態、エアコン使用による影響を大きく受けます。
- \*2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。
- \*3 GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)
- \*4 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。
- \*6 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。
- \*8 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。
- \*9 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。
- \*10 「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。
- ※この環境仕様書は2024年6月現在のものです。