

時代に求められる 性能を!

輸送ビジネスに応える、新発想。

新型日野プロフィア ハイブリッド 誕生



大型トラックの課題でもあるCO₂の削減はもちろん、
低燃費による燃料費の節減も高い水準で実現。
今までにないシステムで大型トラックの新しい時代を切り拓きます。

健全な会社経営を継続的に進めていくため、その原資となる利益を生み出す手段として燃料費を抑え経費を節減していくことは、取り組むべき課題の一つです。

新型日野プロフィア ハイブリッドは、低燃費により燃料費の節減に貢献。勾配を先読みし、AIが走行負荷を予測して最適な制御を行う新ハイブリッドシステムや、システムの状態をリアルタイムに表示するモニターなど時代に求められるさまざまな性能を搭載しています。

企業経営の一助になるために、新型日野プロフィア ハイブリッドは、燃費性能、安全性能、快適性で応えます。

■大型トラックのハイブリッド化によるメリット

4.75km/L。大型トラック屈指の低燃費を実現。※

「平成27年度燃費基準+15%」を達成。環境対応車普及促進税制など、税金の軽減措置が受けられるとともに、電動化対応トラック・バス導入加速事業の補助金の対象となります。

4.75[※] km/L



※：重量車モード燃費値(国土交通省審査値)15トン積、標準平ボデー完成車の数値

CO₂の排出量を低減

排出量の多くの部分を占める大型トラックのハイブリッド化によって、ディーゼル車に対し、削減効果が期待できます。

ドライバーの疲労軽減にも貢献

定速走行時にはモーターのみの走行が可能。平地での高速走行時には音や振動が低減されるため、ドライバーの疲労軽減にも貢献します。

アイドリング時間を減らし地域へ貢献 (電動冷凍車)

エンジン停止時にも、一定時間の冷凍・冷蔵が可能になるため、アイドリング運転の時間短縮が図れます。街中やサービスエリアでの騒音・振動の低減に貢献します。

新型日野プロフィア ハイブリッドで、大型トラックに新発想を。

大型トラックの特徴を活かし日本の道路事情にマッチする、
理想のハイブリッドシステムをめざして。

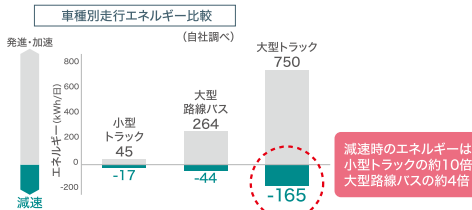
新発想 01 変えたのは、大型トラックにハイブリッドシステムは不向き、という常識。

高速道路を走行することが多く、加減速の少ない大型トラックにハイブリッドシステムは不向きとされていました。日野は、大型トラックの燃費性能を向上させることで、CO₂排出量の

削減にも貢献するため、この常識を打ち破る新たな開発を決意。大型トラックにふさわしい、新システム完成へたどり着きました。

新発想 02 「頻繁な下り坂」と「大きな車重」に着目。大型トラックならではのハイブリッドへ。

日野は、勾配の多い日本の高速道路事情と大型トラックの車重に着目しました。頻繁に現れる下り坂で、“大きな車重”を活用し“大きな位置エネルギー”を電力に変換。平坦路の走行時には、その回生パワーを活用したモーター走行を行い、燃料節約に寄与します。



経費を減らすために、働き方を変えるために、
ハイブリッドシステムを使用した新しい電動冷凍車。

新発想 03 直結式の「経済性」とサブエンジン式の「冷凍性能」。従来型それぞれの長所を兼ね備えた、画期的な冷凍システムがここに。

日野プロフィア COOL Hybridは、ハイブリッド用バッテリーの電力を活用して、冷凍機用コンプレッサーを駆動。車両エンジンで冷凍コンプレッサーを動かす「直結式」の経済性と、冷凍機専用エンジンを用いる「サブエンジン式」の優れた冷凍性能を併せ持つ画期的なシステムです。



COOL Hybridのメリット

- 冷凍能力** : 車両の走行状態に影響を受けず、最適な温度を維持。
- 予冷能力** : 予冷時間の短縮で、事前準備の手間も短縮。
- 冷凍性能** : 休憩、荷待ちなどのエンジン停止時でも冷却可能に。*
- メンテナンス** : オールインワンの構造で、メンテナンスコストを削減。

*バッテリー残量と外気温により、冷却可能時間が異なります。

日野は、ハイブリッドのバイオニア

第1世代	第2世代	第3世代	第4世代	第5世代	第6世代
商品化 世界初	ターボエンジン+HV	ニッケル水素バッテリー搭載	量産部品の採用	新システム化	リチウムイオンバッテリー搭載
1991年 ●HIMR※大型路線バス	93年 ●HIMR中型トラック	2001年 ●日野ブルーリボンシティ HIMR	03年 ●日野デュトロハイブリッド	11年 ●日野デュトロハイブリッド	19年 ●日野プロフィアハイブリッド ●日野プロフィアCOOL Hybrid
93年 ●国立公園観光バス(日光)	94年 ●国立公園観光バス(上高地ほか)	05年 ●日野ブルーリボンシティハイブリッド ●日野セレガRハイブリッド	04年 ●日野レンジャーハイブリッド	14年 ●日野プロフィアCOOL Hybrid ●日野デュトロ電動塵芥車	
	95年 ●新型都市内路線バス ●マラソン中継車	08年 ●日野セレガハイブリッド		15年 ●日野ブルーリボンハイブリッド	
	97年 ●日野セレガHIMR				

※HIMR: Hybrid Inverter controlled Motor & Retarder system

お客さまの使用実感

荷室の冷えが早く
事前準備の短縮につながっています。



高速道路をメインに、工場から配送センターへの配送で使用しています。いつも通りのエコドライブで、特別気にしなくても走行性能を犠牲にせずに燃費が伸びているのは驚きですね。モーターで走る定速走行時は、“スーッと”という感じでとても滑らか。エンジンとはまた違う感覚ですね。マニュアルミッションに比べて変速時の感触はスムーズで、一般道での頻繁なギヤチェンジが楽になりました。予冷時間は以前のエンジン直結式と比べて早くなり、振動や音も気になりません。出発前の時間が短縮できるのは助かります。

日野プロフィア COOL Hybrid 使用 岡野運送株式会社 板木営業所 干場利行さん

EV走行中は
あまりの静かさに「えっ?!」と驚きました。



福岡の久留米支店から兵庫の西宮支店までの約600kmの区間を担当しており、アイスや精肉など冷凍品をメインに運んでいます。EV走行中はほとんどエンジンの音がなくて、最初はあまりの静かさに「えっ?!」とビックリしましたね。あとは「ハイブリッド車に乗るからにはいいいな運転をしよう」という気持ちになって、デジタコの運転評価も高まり、燃費の数値も良くなりました。エンジンを切っただけでもバッテリーで冷凍機を動かして、アイドリングせずに庫内温度の維持ができるので、さらに省燃費につながっています。

日野プロフィア COOL Hybrid 使用 株式会社 ランテック 川島幸則さん

開発者の想い

お客様のビジネスに貢献できる、自信の1台です。

新型日野プロフィア ハイブリッドは、日野のハイブリッド技術の集大成といえる商品です。このクルマを開発するにあたり常に考えていたのは、お客様のビジネスに貢献することです。昨今、変革著しい自動車業界において、電動化開発では乗用車がとりわけ注目されておりますが、商業車では、大きな積載重量、長い航続距離、インフラ整備など、さまざまな課題を抱えております。

一方、私どものお客様は大切な人や物の移動を、日々担われております。お客様に対して車両の特別な使い方を強いることなく、毎日の稼働

をもっと便利に効率的にスピードアップしていただきたいと思っております。そのために、走行距離が長い故に燃料消費量が最も多い大型トラックに、日野が長年培ってきた独自のハイブリッドシステム技術を展開しました。勾配の多い高速道路、平地走行、定速輸送など、さまざまな場面で日野プロフィア ハイブリッドの長所を実感していただきたいです。そして、お客様のビジネスに貢献できる1台となれば、この上ない喜びです。

日野自動車株式会社 チーフエンジニア 参与 山口公一