

トヨタは「トータルクリーン」をめざしています。

「トータルクリーン」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。



01.地球温暖化対策を実施しています。

■温室効果ガスであるCO₂排出量の低減をめざして、軽量・高効率なエンジンを搭載。VVT-iなどの採用により、低燃費を達成しています。■エアコンの冷媒充填量を低減。さらに、冷媒にオゾン層を破壊しない代替フロンHFC-134aを採用しています。



02.都市環境のクリーン化に配慮しています。

■三元触媒、空燃比補償装置などの採用により、排出ガスのクリーン化を推進。その結果、全車「平成17年基準排出ガス75%低減レベル」の認定を国土交通省より取得しています。



03.環境負荷物質を削減しています。

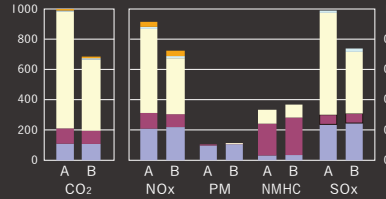
■鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを削減し、業界自主目標を達成。■内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、揮発性有機化合物(VOC^{*2})の発生量を抑制し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するなど、業界自主目標を達成。

04.積極的にリサイクルを行っています。

■リサイクル性に優れた素材PP(ポリプロピレン樹脂)をバンパー、ピラーガーニッシュなどに採用。■インストルメントパネルなどには効率的な解体位置を示す解体性向上マークを設定。■樹脂・ゴム部品には分別に役立つ材質マーキングを徹底。

LCA(ライフサイクルアセスメント)^{*3}を実施しています。

走行段階だけでなく、生産から廃棄までの全ライフサイクルで排出するCO₂やその他の大気汚染物質の総量を従来型車に比べて低減しています。



A:従来型車 B:タンク(2WD)
 ■ 素材製造 ■ 車両製造
 ■ 走行 ■ メンテナンス ■ 廃棄
 NOx[窒素酸化物]:Nitrogen Oxide
 PM[粒子状物質]:Particulate Matter
 NMHC[非メタン炭化水素]:
 Non Methane Hydrocarbons
 SOx[硫黄酸化物]:Sulfur Oxide
 ■自動車を生産走行距離 10万km(10年)を、JC08モードで走行した場合の結果です。■トヨタではLCAにより相対的な環境メリットを確認することを目的としているため、実施結果は指数で示しています。また、CO₂はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されますので、指数を別に示しています。

トヨタ タンク 環境仕様

車両仕様		DBA-M900A				DBA-M910A		
		BGBME	BGBGE	BGBVE	BGBGJ	BGBVJ	BGBME	BGBGE
エンジン	型式	IKR-FE			IKR-VET		IKR-FE	
	総排気量	L						
	燃料	0.996						
駆動装置	燃料	無鉛レギュラーガソリン						
	駆動方式	前輪駆動方式				四輪駆動方式		
	変速機	CVT(自動無段変速機)						
環境情報								
燃料消費率	燃料消費率 ^{*4}	km/L	24.6	21.8	22.0			
	CO ₂ 排出量	g/km	94	106	106			
排出ガス	参考	「平成32年度燃費基準 ^{*5} 」をクリアしています。						
	主要燃費改善対策	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、電動パワーステアリング、充電制御						
	認定レベルまたは適合規制(国土交通省)	SU-LEV ^{*6} ^{*7}						
	認定レベル値または適合規制値(g/km)	CO	1.15					
	NMHC	0.013						
	NOx	0.013						
車外騒音(加速/定常/近接) ^{*8}	dB	72(規制値)/ - / 76			72(規制値)/ - / 74			
冷媒の種類(GWP値 ^{*9} /使用量)	g	HFC-134a(1,430 ^{*10})/380						
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 ^{*11})						
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{*12})						
	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	自工会自主目標達成							
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	フロント&リヤバンパー、インストルメントパネル、ピラーガーニッシュなど						
	リサイクル材の使用	フェンダーエクステンション、エンジンアンダーカバー、ダッシュパネルインシュレーターなど						
	樹脂、ゴム部品への材質マーキング	あり						

*1. Eco-VAS[エコバス]:Eco-Vehicle Assessment System。車両開発責任者が企画段階で生産、使用、廃棄にいたる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目標値を設定。全開発プロセスを通じて目標達成状況をフォローして、確実な達成を図る総合的な環境評価システムです。
 *2. VOC:Volatile Organic Compounds *3. LCA:Life Cycle Assessment。資源採取～廃棄・リサイクルまでの各段階で、クルマが環境に与える要因を定量化し、総合評価する手法で、ISO14040シリーズで国際標準化されています。
 *4. 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。
 *5. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準。
 *6. JC08モード走行。
 *7. 平成17年基準排出ガス75%低減レベル。
 *8. 平成28年騒音規制。
 *9. GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 *10. 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。
 *11. 1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。
 *12. 交通安全の観点で使用される部品(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。