

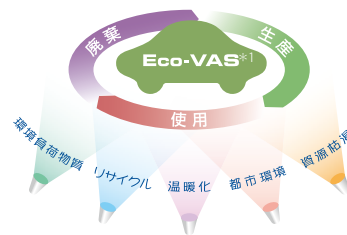
Ecology.

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。

*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。

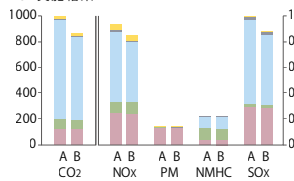


LCA(ライフサイクルアセスメント)*2の実施。

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。

*2.LCA: Life Cycle Assessment。資源採取から廃棄・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。

LCA実施結果



A:従来型車 B:オーリス(1.5Lアイドリングストップ装置装着車)
 ■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)
 ●自動車の生涯走行距離10万km(10年)を、JC08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、評価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レベルで排出されるので、指数を別に示しています。

地球温暖化を防ぐために。

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をはじめとする数々の先進技術の採用により、優れた低燃費を達成しています。

1.2L全車/1.5L 2WD・アイドリングストップ装置装着車
 1.5L 2WD・アイドリングストップ装置非装着車



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。

都市環境のクリーン化のために。

三元触媒、VVT-i、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。



環境負荷物質を削減するために。

鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量を削減し、業界目標を達成。コンピネーションメーター*3から水銀の使用を廃止しています。内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物(VOC*4)の発生量を抑制。車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、厚生労働省が定めている「室内濃度指針値」を下回るレベルとし、業界自主目標を達成。車室内空気質の快適性に配慮しました。

*3.業界目標では水銀削減の適用免除品目。

*4.VOC: Volatile Organic Compounds

リサイクル性向上のために。

リサイクル性に優れた素材TSOP*5を採用しています。解体性向上マークを大物部品に設定し、取り外し性の向上を図っています。

*5.TSOP: Toyota Super Olefin Polymer

トヨタ オーリス 環境仕様

車両仕様	車両型式	DBA-NRE185H	DBA-ZRE186H	DBA-NZE181H	DBA-NZE184H			
	エンジン	型式	8NR-FTS	2ZR-FAE	1NZ-FE			
燃料	総排気量	L	1.196	1.797	1.496			
	燃料	無鉛プレミアムガソリン		無鉛レギュラーガソリン				
駆動装置	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)	6MT	CVT(自動無段変速機)				
車両重量	kg	1,300~1,310	1,270~1,280	1,280~1,290	1,220~1,230			
環境情報	燃料消費率	燃料消費率*1 (国土交通省審査値)	19.4	14.4	16.2	19.2◆	18.2	16.4
	CO ₂ 排出量	g/km	120	161	143	121	128	142
	参考		「平成27年度燃費基準*2」をクリアしています。		—	—	「平成27年度燃費基準*2」をクリアしています。	
	主要燃費改善対策		直噴エンジン、ミラーサイクル、可変バルブタイミング機構、電動パワーステアリング、充電制御、自動無段変速機、アイドリングストップ装置	可変バルブタイミング機構、電動パワーステアリング、充電制御	可変バルブタイミング機構、電動パワーステアリング、充電制御、自動無段変速機、(◆)の燃費値の車両のみ)アイドリングストップ装置			
排出ガス	認定レベルまたは適合規制(国土交通省)	SU-LEV*3*4						
	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	適合騒音規制レベル	dB-A 加速騒音規制値:76						
エアコン冷媒使用料(冷媒の種類)	鉛	440(代替フロンHFC-134a)						
	水銀	自工会自主目標達成(1996年比1/10以下)						
	カドミウム	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止)						
	六価クロム	自工会自主目標達成(2007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	リサイクルし易い材料を使用した部品	TSOP	フロント&リアバンパー、インストルメントパネル、グローブボックス					
	樹脂、ゴム部品への材料表示	TPO*5	サイド&カーテンシールドエアバッグ					
	環境調和型素材	ケナフ	あり					
	リサイクル材の使用	再生フェルト	デッキボード、バックシート、ダッシュサイレンサー					

*1.燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。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。
 *2.省エネ法に基づき定められている燃費目標基準。 *3.JC08モード走行。 *4.平成17年基準排出ガス75%低減レベル。 *5.TPO:Thermo Plastic Olefin