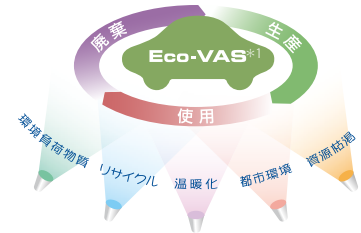


ECOLOGY. 走りの進化は、環境への配慮とともに。

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。

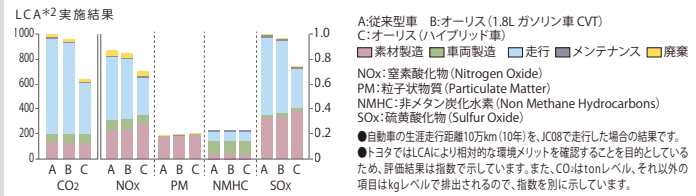
※1. Eco-VAS[エコバス]:Eco-Vehicle Assessment System。車両開発責任者が企画段階で生産、使用、廃棄にいたるLCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた環境目標値を設定。全開発プロセスを通じて目標達成状況をフォローして、確実な達成を図る総合的な環境評価システムです。



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。



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。さらにハイブリッドシステム、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。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。



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、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*)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. VOC: Volatile Organic Compounds

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。



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*4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。

※4. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer

トヨタ オースリス 環境仕様

車両仕様	車両型式	DAA-ZWE186H		DBA-NRE185H		DBA-ZRE186H		DBA-NZE181H		DBA-NZE184H							
	エンジン	型式	2ZR-FXE		8NR-FTS		2ZR-FAE		1NZ-FE								
		総排気量	L		1.797		1.196		1.797		1.496						
駆動装置	燃料			無鉛レギュラーガソリン		無鉛プレミアムガソリン			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			電気式無段変速機		CVT(自動無段変速機)		6MT		CVT(自動無段変速機)							
車両重量	kg			1,390～1,410		1,300～1,310		1,270～1,280		1,280～1,290		1,220～1,230		1,300～1,310			
環境情報	燃料消費率	燃料消費率 ^{※1} (国土交通省審査値)	km/L	30.4		19.4		14.4		16.2		19.2◆		18.2		16.4	
		JC08 ^{※1}															
		CO ₂ 排出量	g/km	76		120		161		143		121		128		142	
		参考	「平成32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。		—		—		「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	可変バルブタイミング機構、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング、ハイブリッドシステム、電気式無段変速機		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(加速/定常/近接)	dB	73/68/78		73/71/80		75/71/91		74/70/86									
冷媒の種類(GWP値 ^{※5})/使用量	g	HFC-134a(1,430 ^{※6})/470		HFC-134a(1,430 ^{※6})/440													
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 ^{※7})															
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止 ^{※8})															
	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	リサイクルし易い材料を使用した部品	TSOP	フロント&リヤバンパー、インストルメントパネル、グローブボックス														
		TPO ^{※9}	サイド&カーテンシールドエアバッグ														
	樹脂、ゴム部品への材料表示	あり															
	環境調和型素材	ケナフ	デッキボード、パッケージトレイ														
	リサイクル材の使用	再生フェルト	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。 ※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. GWP: Global Warming Potential (地球温暖化係数) ※6. 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。 ※7. 1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。 ※8. 交通安全の観点で使用する部品(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、ディスチャージランプ、室内蛍光灯)を除く。 ※9. TPO: Thermo Plastic Olefin