

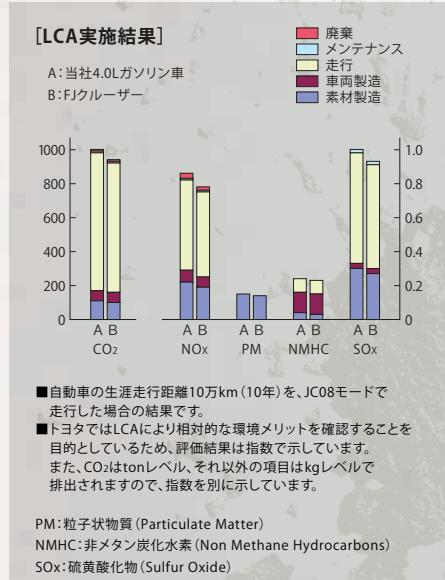
# Ecology

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。



## 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CO<sub>2</sub>やその他の大気汚染物質の総量を同クラスガソリン車に比べて低減しています。



## 地球温暖化対策を実施しています。

- 温室効果ガスであるCO<sub>2</sub>排出量の低減をめざして、Dual VVT-i、5速オートマチック(5 Super ECT)などを採用しています。
- エアコンの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に配慮しています。

- Dual VVT-i、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しています。



## 環境負荷物質を削減しています。

- 鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用量を削減し、業界目標を達成しています。

## リサイクル性の向上を図っています。

- バンパーなどにリサイクル性に優れた樹脂TSOP\*3を使用。また、TPO\*4をフロアカーペット、マッドガードの素材に採用しています。
- 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。

## VOC\*5の低減。

- 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)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。

## トヨタ FJクレーザー 環境仕様

車両型式	CBA-GSJ15W	
エンジン	型式	1GR-FE
車両仕様	総排気量 (L)	3.955
	燃料	無鉛レギュラーガソリン
駆動装置	駆動方式	4輪駆動
	変速機	5AT
燃料消費率	JC08モード <sup>*6</sup> (国土交通省審査値) CO <sub>2</sub> 排出量 (km/L) (g/km)	8.0 290
	主要燃費改善対策	可変バルブタイミング
	認定レベルまたは適合規制	U-LEV *7 *8
排出ガス	CO 認定レベル値 または適合規制値(g/km)	1.15 0.025
	NMHC	0.025
	NOx	0.025
環境情報	車外騒音(加速/定常/近接) 冷媒の種類(GWP*9)/使用量 (dB) (g)	75/71/92 HFC-134a(1,430*10)/600
	鉛	自工会2006年自主目標達成(1996年比1/10以下*11)
環境負荷物質削減	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	リサイクルし易い 材料を使用した部品 (TSOP) (TPO)	フロントバンパー、リヤバンパー、 デッキサイドドリームなど フロアカーペット、マッドガードなど
	リサイクル材の使用(再生綿フェルト) 樹脂、ゴム部品への材料表示	フロアカーペットなど 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.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量定化し、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。\*3.TSOP:Toyota Super Olefin Polymer \*4.TPO:Thermo Plastic Olefin \*5.VOC:Volatile Organic Compounds \*6.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。\*7.JC08モード走行 \*8.平成17年基準排出ガス50%低減レベル \*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おります。\*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する部品(ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンピューションメーター、ディスチャージランプ、室内蛍光灯)を除く。