

ECOLOGY

進化し続ける燃費性能により「人と地球にやさしい」走りを実現。

低燃費化の追求

世界初の量産ハイブリッドカーとして誕生したプリウスは、さらなる進化を遂げました。

【プリウス低燃費化の歴史】



*1.1997年当時。 *2.Lグレードの場合。 *3.Eグレードの場合(車両重量1,310kg)。

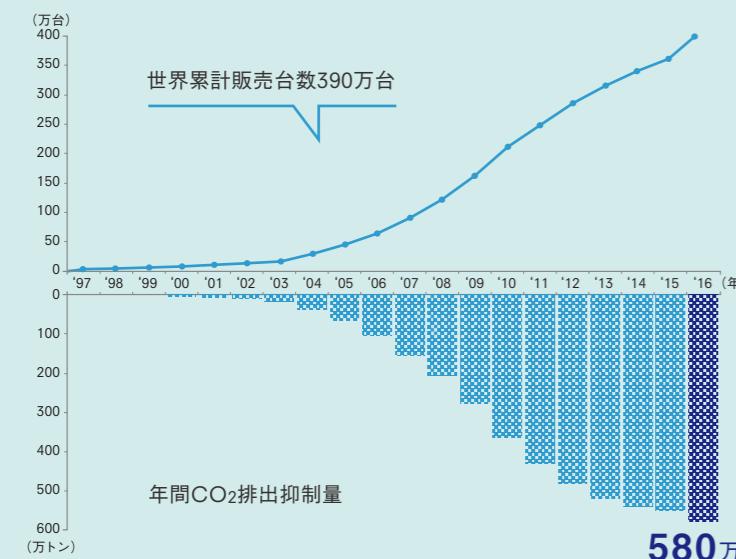
■燃費消費率はグレード・駆動方式・車両重量などにより異なります。

■燃費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)に応じて燃費消費率は異なります。

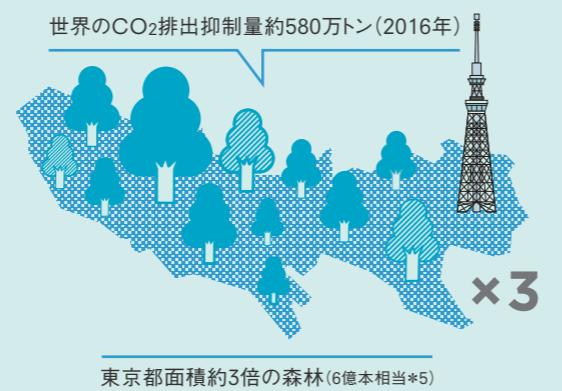
普及してこそ環境に貢献

プリウスは世界累計390万台を販売。2016年は年間で、580万トンのCO₂排出を抑制しました。*4

【プリウス販売台数とCO₂排出抑制効果】



【木のCO₂吸収量換算】



エコドーラは、クルマの環境性能を
引き出し、燃費向上につながる
エコドライビングテクニックです。^{*6}

ハイブリッドカーは特に、運転方法によって燃費が良くなることをご存知ですか?
トヨタは、プリウスをはじめとするハイブリッドカーで、もっとエコに、もっと走る
遊びを実感してもらうためにエコドライブを推奨しています。

*6. 詳細はトヨタHPをご覧ください。 *7. 周りの状況(流れ)に沿った運転を心掛けてください。

【エコドライブ4つのコツ】*7



トヨタでは、販売店がエコ運転・サービス技術を競う総合サーキットレース
としてプリウスカップを開催し、エコマインドの向上に取り組んでいます。

〈プリウスカップから生まれた新ツール〉

プリウスは誕生以来、エコドライブをサポートするコンテンツを充実してきました。本モデルでは、プリウスカップ
の中でヒントを得たエコアクセルガイドを新たに設定。環境に配慮したアクセル操作の目安を表示します。



走行時だけでなく、製造から廃棄・リサイクルまで考えた「トータルクリーン」なクルマづくり。

全ライフサイクルで環境負荷を低減

プリウスは、素材製造、車両製造、走行、メンテナンス、廃棄・リサイクルの各段階を含む全ライフサイクルで排出するCO₂を大幅に低減しています。

【プリウスのLCA評価(CO₂の例)】



*8. トヨタでは、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的に総合評価する手法(LCA「ライフサイクルアセスメント」:Life Cycle Assessment)で評価します。自動車の生涯走行距離10万km(10年)をJC08モードで走行した場合の結果です。LCA評価結果は指數で示しています。



トヨタが乗用車を対象に実施しているLCAの手法は、
ドイツの第三者認証機関テュフ ラインランドによる
ISO14040/14044規格に基づく審査・認証を受けました。

エコなクルマは、エコな工場・エコな人から

プリウスは、自然を利用し、自然と調和する工場づくりをめざしました

【サステナブル・プラント】で生産されています。

エネルギー低減

低CO₂生産技術と日常改善による低減に取り組んでいます。

- ・徹底的な作業工程の短縮・設備の最小化による「シンプル・スリム化」。
- ・エネルギーを無動力・低推力にし、ムダ・ムラ・ムリをなくす「からくり*9改善」。

エネルギー転換

太陽光パネルで発電した電力を使用して、CO₂排出量を低減しています。



テニスコート60面分に相当(堤工場の例)

地域交流・生態系保護

工場の森づくりとして、従業員・家族・地域の方々と共に、植樹を実施しています。



植樹の様子(堤工場の例)

リビルト／リユースの一例

廃車から回収し、検査したニッケル水素バッテリーを定置式蓄電池として再利用します。太陽光パネルやカーポート、BEMS*10と組み合わせることで「省エネ」「創エネ」「蓄エネ」に取り組んでいます。



*10. Building Energy Management System

Car to Carリサイクルがつなぐ、資源循環の新たななかたち

初代プリウス発売以来、トヨタは独自のHVバッテリー回収ネットワークを構築し、使用済みニッケル水素バッテリーのリサイクルに取り組んでいます。さらに2012年より、HVモーター・磁石(レアアース)を循環させるリサイクルシステムをスタートしています。

車両型式	DAA-ZVW51	DAA-ZVW50	DAA-ZVW55		
エンジン	2ZR-FXE				
総排気量	1.797				
燃料	無鉛レギュラーガソリン				
駆動装置	前輪駆動	電気式4輪駆動			
駆動方式	電気式無段変速機				
変速機					
車両重量	kg	1,310	1,320	1,360~1,390	1,430~1,460
燃料消費率	JC08モード 燃料消費率*1(国土交通省審査値) km/L	40.8	39.0	37.2	34.0
	CO ₂ 排出量 g/km	57	60	62	68
参考	「平成32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、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、充電制御、電気式無段変速機				
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CO	1.15			
	適合規制値(g/km)	NMHC	0.013		
	NOx		0.013		
車外騒音(加速/定常/近接)	dB	73/70/77			
冷媒の種類(GWP*5)/使用量	g	HFC-134a(1,430 *6)/470			
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*9	自工会目標達成				
リサイクル関係	リサイクルし易い材料を TSOP*10	バンパー、インストルメントパネル、リヤコンソールボックスなど			
	使用した部品 TPO*11	ドアガラスラン、ドアトリム表皮など			
	樹脂、ゴム部品への材料表示	あり			
	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、ツールボックスなど			
	反毛	フロアサイレンサー			
	ナイロン66	エンジン意匠カバー			

*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モード燃費。 *4. 2017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. プロセスにおいて、カーエンジン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における年内排出ガス75%低減レベル)にすることを求められております。 *7. 1996年乗用車の業界平均1,850g(バーティーを除く)。 *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。 *9. VOC:Volatile Organic Compounds *10. TSOP:Toyota Super Olefin Polymer *11. TPO:Thermo Plastic Olefin