

# TOYOTA ENVIRONMENTAL CHALLENGE 2050



<https://global.toyota.jp/sustainability/esg/challenge2050/>

## 「人とクルマと自然が共生する社会」を目指して～トヨタ環境チャレンジ2050～

トヨタは、温室効果ガスに起因する異常気象、生物多様性の喪失、水不足など、深刻化する地球環境の諸問題に対し、これまで幅広い取り組みを推進してきました。今後もクルマの環境負荷をゼロに近づけるとともに、地球・社会にプラスとなる取り組みを通じて、持続可能な社会の実現に貢献するための6つのチャレンジ（ゼロへのチャレンジ<sup>CO<sub>2</sub>0</sup>と、プラスへのチャレンジ<sup>+</sup>）を実施していきます。

## CO<sub>2</sub> “0” へのチャレンジ ～環境負荷をゼロに近づけるためのトヨタの取り組み～

### ライフサイクルCO<sub>2</sub> ゼロチャレンジ

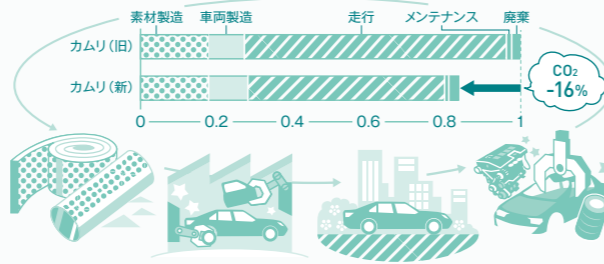
トヨタはクルマの一生のCO<sub>2</sub>削減をデザインしています

トヨタでは燃費を良くするだけでなく、設計段階から、製造・廃棄・リサイクルにいたるクルマの一生を通して、CO<sub>2</sub>排出量を削減するための取り組みを行っています。

トヨタでは、資源採取から廃棄・リサイクルまでの各段階を、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、自動車の生涯走行距離 10万 km(10年) で計算した場合の結果を指数で示しています。



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。



### 新車CO<sub>2</sub> ゼロチャレンジ

燃費の良いクルマを選ぶと、CO<sub>2</sub>の削減に協力できます

クルマは、燃費が良くなればなるほど、CO<sub>2</sub>の排出量を削減することができます。トヨタでは、燃費を向上させるために、あらゆる部品の軽量化や効率化を推進しています。



## 地球環境へ“+”のチャレンジ ～より良い環境をつくるためのトヨタの取り組み～

### 循環型社会・システム構築チャレンジ

クルマから、クルマへ。  
資源循環の新たなカタチ  
トヨタは、HVモーターに含まれるレアアースを循環させ、Car to Car リサイクルシステムを進めています。



### 人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ

エコなクルマは、エコな工場・エコな人から  
カムリを作る工場では、「森の中にある工場に！」を合言葉に、2008年から工場の森づくりをスタートしました。従業員と家族、地元住民の方々5千人で、地域に昔から生息している樹木を調査し、種から育てた5万本の苗を植えました。それらが木々となって大きく育ち、絶滅のおそれがあるサンショウクイなどの鳥たちが羽休めに立ち寄っています。



### トヨタ カムリ 環境仕様

| 車両型式              | 6AA-AXVH70                     |                     | 6AA-AXVH75  |                                |      |      |
|-------------------|--------------------------------|---------------------|-------------|--------------------------------|------|------|
|                   | エンジン                           | L                   |             | 2.487                          |      |      |
| 駆動装置              | 前輪駆動方式                         |                     | 4輪駆動方式      |                                |      |      |
| 車両重量              | kg                             | 1,540~1,550         | 1,580~1,630 |                                |      |      |
| 燃料消費率             | WLTC <sup>※1</sup>             | 燃料消費率*1(国土交通省審査値)   | km/L        | 27.1                           | 24.3 | 21.6 |
|                   |                                | CO <sub>2</sub> 排出量 | g/km        | 86                             | 96   | 107  |
|                   | JCO <sub>2</sub> <sup>※2</sup> | 燃料消費率*1(国土交通省審査値)   | km/L        | —                              | —    | 24.6 |
|                   |                                | CO <sub>2</sub> 排出量 | g/km        | —                              | —    | 94   |
| 排出ガス              | 認定レベルまたは適合規制(国土交通省)            |                     |             | 平成30年基準排出ガス75%低減レベル*2          |      |      |
|                   | 認定レベル値または適合規制値                 | CO/NMHC/NOx         | g/km        | 1.15 / 0.025 / 0.013           |      |      |
| 車外騒音              | 加速/定常/近接*3                     |                     | dB          | 73(規制値)/-/77                   |      |      |
| 冷媒の種類(GWP値*4)/使用量 |                                |                     | g           | HFO-1234yf(1*5)/550            |      |      |
| 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*6) |      |      |
|                   |                                | 水銀                  |             | 自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*7)     |      |      |
|                   |                                | 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*8          |                                |                     |             | 自工会自主目標達成(厚生労働省室内濃度指針値*9以下)    |      |      |
| 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*10     | バンパー、インストルメントパネル、エンジンアンダーカバー   |      |      |
|                   |                                | 樹脂、ゴム部品への材料表示       | TPO*11      | ダッシュサイレンサー、ガラスラン               |      |      |
|                   |                                | リサイクル材の使用           | 再生フェルト      | あり                             |      |      |
|                   |                                |                     |             | フロアカーペット・サイレンサー類、ラゲージトリム       |      |      |

■全車「2020年度燃費基準\*12」をクリアしています。  
\*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. WLTCモード走行 \*3. 平成28年騒音規制 \*4. GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) \*5. 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。 \*6. 1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。 \*7. 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、ディスプレイランプ、室内蛍光灯)を除く。 \*8. VOC: Volatile Organic Compounds \*9. 厚生労働省が2002年1月に定めた指定物質で自動車に関する物質の指針値 \*10. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer \*11. TPO: Thermo Plastic Olefin \*12. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準

自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。

| リサイクル料金表 | リサイクル預託金   |          |        |        | ■リサイクル料金は'21年2月時点の金額。 |         |
|----------|------------|----------|--------|--------|-----------------------|---------|
|          | シュレッダースト料金 | エアバッグ類料金 | フロン類料金 | 情報管理料金 | 資金管理料金                | 合計      |
| 全車       | 8,690円     | 1,930円   | 0円     | 130円   | 290円                  | 11,040円 |

■リサイクル預託金が預託済のお車を商品車として譲渡する旧所有者(譲渡人)は、車両価値部分とリサイクル預託金相当額の合計額を新所有者(譲受人)からお受け取りになることにより、リサイクル預託金の返金を受けることができます。詳しくは取り扱い販売店におたずねください。