



TOYOTA ENVIRONMENTAL CHALLENGE 2050



<http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/challenge2050/>

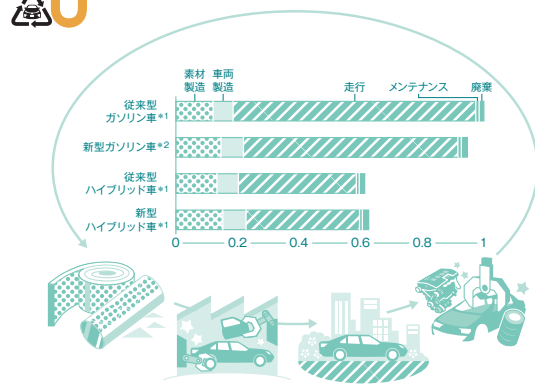


「人とクルマと自然が共生する社会」を目指して ～トヨタ環境チャレンジ2050～

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、これまでも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  と、プラスへのチャレンジ ) を実施していきます。

CO₂ “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～

CO₂ ライフサイクルCO₂ ゼロチャレンジ



トヨタはクルマの一生のCO₂削減をデザインしています
走行時だけでなく、製造から廃棄・リサイクルにいたるクルマのライフサイクル全体で、CO₂排出量を削減するための取り組みを行っています。 *1. 2.5L *2. 2.0L

走行性能向上を目的に軽量化部材などを採用したことにより、素材製造時のCO₂が増加したため、ライフサイクルではハイブリッド車は同等となりました。
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。

CO₂ 新車CO₂ ゼロチャレンジ



燃費の良いクルマを選ぶと、CO₂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、CO₂の排出量を削減することができます。トヨタでは、あらゆる部品の軽量化や効率化により燃費を向上させることで、CO₂排出量を削減しています。

エコドライブでもCO₂を削減
お客様の運転のエコ度を評価する“MyTOYOTAエコドライブ診断”
エコドライブに役立つアドバイス、レポートと全国ユーザーの燃費ランキングをご提供するアプリコンテンツです。



CO₂ 工場CO₂ ゼロチャレンジ



トヨタはエコカーだけでなく、エコ工場にも力を入れています
クラウンをつくる工場では、水素を動力とする燃料電池フォークリフトを導入し、CO₂を排出しない工場を目指しています。さらに、世界最高クラスの発電効率に向けた次世代燃料電池の実証実験も行っており、CO₂排出削減のためにさまざまなアプローチを行っています。

地球環境へ プラス “+”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～

人と自然が共生する 未来づくりへのチャレンジ



トヨタの工場では、クルマと森をつくっています
自然と調和する工場をめざし、2008年に「工場の森づくり」がスタートしました。それ以来、クラウンをつくる工場での従業員による苗木の植樹は約17,000本*3におよびます。工場の処理水を活用しているピオトープには、カワセミや綺麗な水を好むハグロトンボなどの生き物が飛来。生息するトンボが6種類から19種類へ増えるなど、豊かな環境を育む取り組みを行っています。
*3. 2018年6月現在。

トヨタ クラウン 環境仕様

車両型式	3BA-ARS220	6AA-AZSH20	6AA-AZSH21	6AA-GWS224
車両重量	kg 1,690～1,760	1,720～1,760	1,770～1,800	1,820～1,870
燃料消費率	燃料消費率(国土交通省審査値) km/L	12.4	20.0	18.2
	CO ₂ 排出量 g/km	187	116	128
燃料消費率	燃料消費率(国土交通省審査値) km/L	12.8	24.0	23.4
	CO ₂ 排出量 g/km	181	97	99
参考	「平成27年度燃費基準*1」をクリアしています。		「2020年度燃費基準*1」をクリアしています。	
排出ガス	適合規制または認定レベル(国土交通省)	平成30年排出ガス規制適合		
	適合規制値または認定レベル値 CO/NMHC/NOx g/km	1.15/0.1/0.05		
車外騒音(加速/定常/近接)*3	dB	72(規制値)/-/72	73(規制値)/-/71	75(規制値)/-/70
冷媒の種類(GWP値*4)/使用量	g	HFO-1234yf(1*5)/600*6		
環境負荷物質削減	鉛/水銀	自工会2006年自主目標達成(1996年比1/10以下*7)/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/六価クロム	自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止)/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*10	バンパーカバー、インストルメントパネル、グローブボックス など	
	樹脂、ゴム部品への材料表示	TPO*11	SRSカーテンシールドエアバッグ、ガラスラン など	
	リサイクル材の使用	再生PP	ラゲージボックス、ラゲージトリム	
	再生フェルト	サイレンサー類		

*1. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準。 *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います。 *6. リヤオートエアコンを装着した場合、800gになります。 *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される部品(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、ディスプレイランプ、室内蛍光灯)を除く。 *9. VOC: Volatile Organic Compounds *10. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer *11. TPO: Thermo Plastic Olefin

●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。
●WLTCモードは、市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モードです。市街地モードは、信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定し、郊外モードは、信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定、高速道路モードは、高速道路等での走行を想定しています。

フロンラベル
この商品で使用しているガスの地球温暖化への影響は?
S (ノンフロン)
地球温暖化への影響大 B A AA S
151以上 150～101 100以下 ノンフロン
目標年度 2023年
使用ガスの地球温暖化係数 1