

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: Eco-Vehicle Assessment System [エコバス]。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。

地球温暖化を防ぐために。

<燃費改善> 温室効果ガスであるCO₂排出量の低減をめざして、ハイブリッドシステム、VVT-iW、D-4Sなど燃費改善効果をもつパワートレイン系での取り組みのほか、エアコンの省動力化、空気抵抗の低減などによって、徹底した燃費の向上を図りました。



(ハイブリッド車)



(2.0Lターボガソリン車)

<エコドライブインジケータ> 【ガソリン車に標準装備】エコ運転中を知らせるエコドライブインジケータランプに加えて、現状のアクセル開度とエコ運転の範囲を表示するエコドライブインジケータゾーン表示を装備しています。

エコ運転の範囲



<省冷媒化> エアコンの冷媒には、オゾン層を破壊しない代替フロンHFC-134aを採用。さらに、地球温暖化への影響を配慮し、冷媒の充填量を低減した省冷媒型エアコンを採用しています。

都市環境のクリーン化のために。

<排出ガスのクリーン化> 三元触媒の2段配置、Dual VVT-i、空燃比補償装置などを採用。排出ガスのクリーン化を進めています。その結果、「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ました。



(全車)

リサイクルと環境負荷物質削減のために。

<リサイクル性に優れた材料の採用> 樹脂部品では、リサイクル性に優れた素材TSOP*2を採用するとともに、分別を容易にするため「材質マーキング」を樹脂、ゴム部品へ徹底。また、販売店から回収したバンパーをエンジンアンダーカバー、ツールボックスなどに採用しています。

<解体性の向上> リサイクル性をさらに向上させるために、インストルメントパネルなどに取り外しの基点となるポイントを表示した「解体性向上マーク」を採用しています。

<環境負荷物質の削減> 鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを削減し、業界自主目標を達成しています。

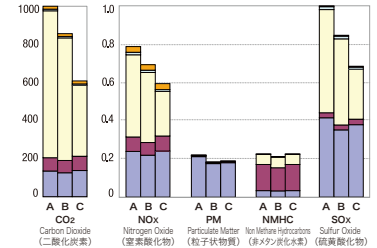
<VOC*3の低減> 内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどの揮発性有機化合物(VOC)の発生量を抑制。車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、厚生労働省が定めている「室内濃度指針値」を下回るレベルとし、業界自主目標を達成。車室内空気質の快適性に配慮しています。

*2. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer *3. VOC: Volatile Organic Compounds

全ライフサイクルで環境負荷を低減。

<LCA(ライフサイクルアセスメント)*4の実施>

材料、部品、車両製造および走行、メンテナンス、廃棄の各段階で環境影響をトータル評価するLCAを実施しています。NO_x、SO_xなどの大気汚染物質について、全ライフサイクルでの排出量を従来に比べ低減しています。



A: 従来型車 B: クラウン アスリート (2.0Lターボガソリン車) C: クラウン アスリート (ハイブリッド車・FR)

■ 廃棄 □ メンテナンス □ 走行 ■ 車両製造 □ 素材製造

*4. 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。

■ 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。

■ トヨタではLCAにより相対的な環境メリットを確認することを目的としているため、評価結果は指数で示しています。また、CO₂はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されますので、指数を別に示しています。

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TÜV RheinlandによるISO14040/14044規格に基づく審査・認証を受けました。



トヨタ クラウン アスリート 環境仕様

車種仕様	車両型式	DBA-ARS210		DAA-AWS210		DAA-AWS211		DBA-GRS211		DBA-GRS214		
		型式	8AR-FTS	2AR-FSE	2AR-FSE	4GR-FSE	2GR-FSE	2GR-FSE				
エンジン	総排気量	1.998		2.493		2.493		2.499		3.456		
	燃料	無鉛プレミアムガソリン		無鉛レギュラーガソリン		無鉛レギュラーガソリン		無鉛レギュラーガソリン		無鉛レギュラーガソリン		
駆動装置	駆動方式	後輪駆動方式		4輪駆動方式 (フルタイム4WD)		4輪駆動方式 (フルタイム4WD)		4輪駆動方式 (フルタイム4WD)		後輪駆動方式		
	変速機	8AT		電気式無段変速機		電気式無段変速機		6AT		8AT		
車両重量	kg	1,590~1,650		1,640~1,710		1,710~1,760		1,770~1,790		1,630~1,710		
	km/L	13.4		23.2		21.0		19.0		10.2		
燃料消費率	CO ₂ 排出量 (g/km)	173		100		111		122		228		
	参考	「平成27年度燃費基準*2」をクリアしています。		「平成32年度燃費基準*2」をクリアしています。		「平成32年度燃費基準*2」をクリアしています。		「平成32年度燃費基準*2」をクリアしています。		-		
燃料消費率	主要燃費改善対策	筒内直接噴射、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング、充電制御		筒内直接噴射、ハイブリッドシステム、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電気式無段変速機、電動パワーステアリング		筒内直接噴射、ハイブリッドシステム、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電気式無段変速機、電動パワーステアリング		筒内直接噴射、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング、充電制御		筒内直接噴射、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング、充電制御		
	認定レベルまたは適合規制 (国土交通省)					SU-LEV*3*4						
環境情報	排出ガス	CO					1.15					
		NMHC					0.013					
		NOx					0.013					
車外騒音 (加速/定常/近接)	dB	75/71/83		75/71/75		75/71/75		75/71/87		75/71/87		
冷媒の種類 (GWP値*5)/使用量	g			HFC-134a (1,430*6) / 570		HFC-134a (1,430*6) / 570		HFC-134a (1,430*6) / 450		HFC-134a (1,430*6) / 450		
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)						
車室内VOC	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)						
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*9		TPO*9		バンパー、グローブボックス、エンジンアンダーカバー		カーテンシールドエアバッグ		あり		
	樹脂、ゴム部品への材料表示	バガス		-		-		Vバンクカバー		-		
リサイクル関係	環境調和型素材	再生フェルト		-		-		-		-		
	リサイクル材の使用	再生フェルト		-		フロアカーペット		-		-		

*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される部品 (ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンパ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. TPO: Thermo Plastic Olefin