



写真是10尺デッキ・フルジャストロー・2.0トン積。“S パッケージ”装着車。ボディカラーはホワイト<058>。 車種番号 1 ■写真是合成です。

トラックづくりのすべてにわたって、環境への配慮を徹底。

■ トヨタがめざす「トータルクリーン」

トヨタは「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。さまざまな環境目標をバランスを取りながら達成することで、総合的に環境性能の向上を図り、クリーンなクルマづくりをめざします。

■ 地球温暖化対策の実施

- 温室効果ガスであるCO₂排出量の低減をめざして、軽量・高効率なエンジンを搭載。また、ハイブリッドシステムの採用などにより、優れた低燃費を達成しています。
- エアコンの冷媒充填量を低減しています。

■ 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、業界目標を達成しています。

■ VOC^{※1}の低減を推進しています。

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しています。

■ 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、トラックの生産・使用から最終的に廃棄するまでの全ライフサイクルで、環境への負荷を把握するのがLCA(ライフサイクルアセスメント)。トヨタでは、その観点から、排出するCO₂や他の大気汚染物質の総量を従来型車に比べて低減しています。



■ 都市環境のクリーン化に配慮

ディーゼル車は新高性能触媒DPR・DPR-IIなどの採用により、排出ガスのクリーン化を推進。その結果、「平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制」「平成28年(ポスト・ポスト新長期)排出ガス規制」に適合しています。

■ リサイクル性の向上へ

インストルメントパネルやメータークラスター、グローブボックスドアなど内装部品にリサイクル性に優れた樹脂TSOP^{※4}を使用しています。

※1. VOC: Volatile Organic Compounds
 ※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。
 ※3. 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し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。 ※4. TSOP: Toyota Super Olefin Polymer

トヨタ ダイナ環境仕様

| 車両仕様 | 車両 | | ディーゼル車 DPR搭載車 | | | | | | | | |
|---|--------------------------|---|------------------|-------------------|-----|---------|-----|--|--|--|--|
| | エンジン | 型式 | N04C-UN | | | N04C-UP | | | | | |
| 総排気量(L) | | 4.009 | | | | | | | | | |
| 使用燃料 | | 軽油 | | | | | | | | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | 2WD | | 4WD | 2WD | | 4WD | | | | |
| CO ₂ 排出量(g/km) 車両総重量(3.5トン超以下 7.5トン以下) | 最大積載量 | 5MT | 6AT | 5MT | 5MT | | | | | | |
| | 2.0トン超3.0トン以下 | 249 | 235 | 249 | 249 | 249 | 249 | | | | |
| 適合規制 | | 平成22年(ポスト新長期)排出ガス規制[規制値に対しNOx▲10%かつPM▲10%] | | | | | | | | | |
| 環境情報 | 排出ガス | JE05モード | NOx | 0.63 | | | | | | | |
| | | 認定レベル | NMHC | 0.17 | | | | | | | |
| | | g/kWh | P M | 0.009 | | | | | | | |
| 車外騒音(加速/定常/近接)(dB) | | 79(4WDは80)/76/95 | | | | | | | | | |
| 冷媒の種類 HFC-134a/使用量(g) | | 400 | 550 | 550(サブコンデンサー付650) | | | 550 | | | | |
| 環境負荷物質削減 | 鉛 | 自工会2006年自主目標達成(1996年時点の1/10以下※5) | | | | | | | | | |
| | 水銀 | 自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止※6) | | | | | | | | | |
| | 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 | リサイクルしやすい材料(TSOP)を使用した部品 | インストルメントパネル、メータークラスター、グローブボックスドア、フロアコンソール、クオータリトリムボードなど | | | | | | | | | |
| | 樹脂、ゴム部品への材料表示 | あり | | | | | | | | | |

※5.1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。 ※6.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。

■ワイドキャブ環境仕様

| | | | |
|------|----------------------------|------------------------------|---|
| 車両仕様 | 車両 | | ディーゼル車 DPR II搭載車 |
| | エンジン | 型式 | N04C-VU |
| | | 総排気量 (L) | 4.009 |
| | | 使用燃料 | 軽油 |
| | 駆動装置 | 駆動方式 | 2WD |
| | | 変速機 | 6MT |
| | CO ₂ 排出量 (g/km) | | 354 |
| | | 適合規制 | 平成28年(ポスト・ポスト新長期)排出ガス規制※1 |
| | 排出ガス | JE05モード NOx | 0.4 |
| | | 認定レベル NMHC | 0.17 |
| 環境情報 | g/kWh | P M | 0.010 |
| | 車外騒音(加速／定常／近接) (dB) | | 77／一／85 |
| | 冷媒の種類 HFC-134a/使用量 (g) | | 400 |
| | 環境負荷 | 鉛 | 自工会2006年自主目標達成(1996年時点の1/10以下※2) |
| | 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※3) |
| | | 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 | リサイクルしやすい 材料(TSOP)を使用した部品 | インストルメントパネル、メータークラスター、 グローブボックスドア、フロアコンソール、 ウォータリムボードなど |
| | | 樹脂、ゴム部品への材料表示 | あり |

※1.WHDCモード ※2.1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。 ※3.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。