

## 環境への想いを形にする取り組みを行っています。

### ▶Eco-VAS\*1/LCA\*2による環境負荷の削減

トヨタではEco-VASを導入し、環境負荷物質、リサイクル、LCA等の6つの環境目標を設定して開発を進めています。LCAでは素材製造から生産、走行、廃棄にいたるライフサイクル全てにおけるエネルギーの使用量や、CO<sub>2</sub>などの環境への排出を評価し削減に努めています。



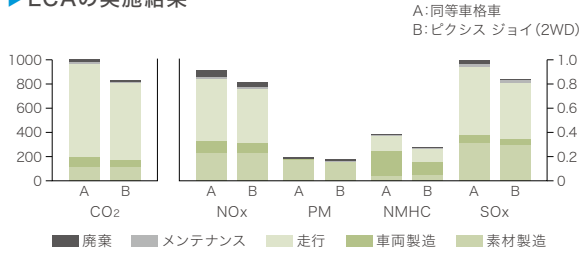
\*1. Eco-VAS[エコバス]:Eco-Vehicle Assessment System/車両開発責任者が企画段階で生産、使用、廃棄にいたるLCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた環境目標を設定。全開発プロセスを通じて目標達成状況をフォローして、確実な達成を図る総合的な環境評価システムです。

\*2. LCA:Life Cycle Assessment/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。

### ▶都市環境のクリーン化に配慮

ピクシス ジョイは国土交通省認定の「平成30年排出ガス規制適合」もしくは「平成30年基準排出ガス50%低減レベル」を取得しています。また、エコカー減税(環境対応車普及促進税制)に適合。新車購入時、自動車重量税が軽減されます(2023年4月30日まで)(F Gターボ「SA III」プライムコレクション、F Gターボ「SA III」を除く)。

### ▶LCAの実施結果



NOx:窒素酸化物(Nitrogen Oxide)  
PM:粒子状物質(Particulate Matter)  
NMHC:非メタン炭化水素(Non Methane Hydrocarbons)  
SOx:硫黄酸化物(Sulfur Oxide)

■自動車の生涯走行距離10万km(10年)を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、CO<sub>2</sub>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 ピクシス ジョイ 環境仕様

車両型式		3BA-LA250A	5BA-LA250A		3BA-LA260A	5BA-LA260A		
		GBVZ	GBVF	GBPF	GBVZ	GBVF	GBPF	
車両仕様	エンジン	型式						KF型
	総排気量	L						0.658
駆動装置	燃料	無鉛レギュラーガソリン						
	駆動方式	2WD(前輪駆動)			4WD(4輪駆動)			
燃料消費率	変速機	CVT(自動無段変速機)						
	燃料消費率 *5(国土交通省審査値) km/L	20.1	21.0	18.5	19.3			
WLTC	CO <sub>2</sub> 排出量 g/km	116	111	125	120			
	燃料消費率 *5(国土交通省審査値) km/L	—	25.0	—	23.8			
JC08	CO <sub>2</sub> 排出量 g/km	—	93	—	98			
	参考	—	2030年度燃費基準優良車 *6 *7		—	2030年度燃費基準優良車 *6 *7		
排出ガス	主要燃費改善対策	自動無段変速機:CVT、ロックアップ機構付トルコン、可変バルブタイミング、オルタネータ回生制御、アイドリングストップ装置						
	認定レベルまたは適合規制(国土交通省)	平成30年排出ガス規制適合 *7	平成30年基準排出ガス50%低減レベル *7		平成30年排出ガス規制適合 *7	平成30年基準排出ガス50%低減レベル *7		
環境情報	認定レベル値または適合規制値(g/km)	CO	1.15					
		NMHC	0.10	0.05	0.10	0.05		
		NOx	0.05	0.025	0.05	0.025		
車外騒音(加速/定常/近接)	dB	73/69/90						
冷媒の種類(GWP値 *8)/使用量	g	HFC-134a(1,430 *9)/300						
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 *10)						
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止 *11)						
	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(厚生労働省室内濃度指針値以下)						
リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ピラーガーニッシュ、ドアトリム、フロント・リヤバンパーなど						
	リサイクル材の使用	ダッシュパネルインシュレータ、エンジンアンダーカバー、リヤホイールハウスライナーなど						
	樹脂、ゴム備品への材料表示	あり						

\*5. 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。

\*6. 省エネ法に基づき定められている燃費目標基準

\*7. WLTCモード走行

\*8. GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)

\*9. 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。

\*10. 1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。

\*11. 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、ディスチャージランプ、室内蛍光灯)を除く。

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(単位:円)

※リサイクル料金は'21年5月時点の金額。

	リサイクル預託金				資金管理料金	合計
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金		
全車	4,330	1,930	1,650	130	290	8,330

■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、取扱販売店におたずねください。