

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。様々な環境目標を、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[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。

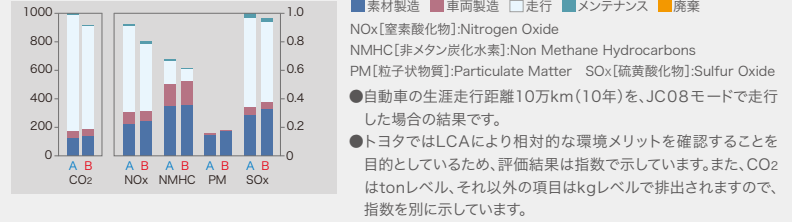


## LCA(ライフサイクルアセスメント)\*2の実施

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。NOx、NMHC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。

\*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。

LCA実施結果



## 1.地球温暖化対策を実施しています。

- 温室効果ガスであるCO<sub>2</sub>排出量の低減をめざして、バルブマチック(2.0L、1.8L)やVVT-i(1.5L)搭載のエンジン、自動無段変速機(Super CVT-i)などを採用し、燃費を向上しています。
- 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。また、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。



## 4.VOC\*3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。

\*3. VOC : Volatile Organic Compounds

## 2.都市環境のクリーン化に配慮しています。

- 三元触媒、VVT-i、空燃比補償装置などの採用により、排出ガスのクリーン化を推進。全車とも「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ています。



## 5.環境に配慮した運転を支援します。

- メーター内に、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を装備しています。



## 3.環境負荷物質を削減しています。

- 水銀、カドミウム、六価クロムの使用を廃止するとともに、鉛の使用量を削減し、業界自主目標を達成しています。

## 6.積極的にリサイクルを行っています。

- 樹脂部品では、リサイクル性に優れた素材TSOP\*4やTPO\*5を採用しています。
- 解体性向上マークを大物部品に設定し、取り外し性の向上を図っています。

\*4. TSOP : Toyota Super Olefin Polymer \*5. TPO : Thermo Plastic Olefin

## トヨタ プレミオ 環境仕様

車両型式		DBA-ZRT261	DBA-ZRT260	DBA-ZRT265	DBA-NZT260
車両仕様	エンジン	型式 3ZR-FAE	2ZR-FAE		1NZ-FE
		総排気量 (L) 1.986	1.797		1.496
		燃料 無鉛レギュラーガソリン			
駆動装置	駆動方式	2WD(前輪駆動方式)	2WD(前輪駆動方式)	4WD(4輪駆動方式)	2WD(前輪駆動方式)
	変速機	CVT(自動無段変速機)			
燃料消費率	JC08モード*6(国土交通省審査値)	(km/L) 15.6	16.4	14.8	19.2
	CO <sub>2</sub> 排出量 (g/km)	149	142	157	121
	主要燃費改善対策	(全車)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、自動無段変速機、(1.5L車)アイドリングストップ装置			
排出ガス	認定レベルまたは適合規制(国土交通省)	SU-LEV*7*8			
	認定レベルまたは適合規制値(g/km)	CO	1.15		
		NMHC	0.013		
		NOx	0.013		
環境情報	車外騒音(加速/定常/近接)	(dB) 73/68/86	74/68/87	73/68/87	72/68/84
	冷媒の種類(GWP値*9)/使用量	(g) HFC-134a(1,430*10)/440			
	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*11)		
		水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*12)		
		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を使用した部品	TSOP	バンパー(フロント・リヤ)、カウルルーバー、サイドマッドガード、ピラーガーニッシュ等		
	植物素材の活用	TPO	ウインドシールドモール、バックウインドモール、ルーフモール、ドアガラス、ドアオープンングトリム、ドアトリムアッパー表皮		
	樹脂、ゴム部品への材料表示	ケナフ	パッケージトレイトリム基材		
	リサイクル材の使用		フェンダーサイドプロテクター、ラゲージサイドトリム、ダッシュインシュレーター、フロアサイレンサー、フロアラゲージドア各部消費材等		

\*6. 燃料消費率は定められた試験条件での値です。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。 \*7. JC08モード走行 \*8. 平成17年基準排出ガス75%低減レベル \*9. GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数) \*10. 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。 \*11. 1996年乗用車の業界平均1,850g(バッテリーを除く)。 \*12. 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。