

進化し続ける燃費性能により「人と地球にやさしい」走りを実現。

## 低燃費化の追求

世界初の量産ハイブリッドカーとして誕生したプリウスは、さらなる進化を遂げました。

【プリウス低燃費化の歴史】



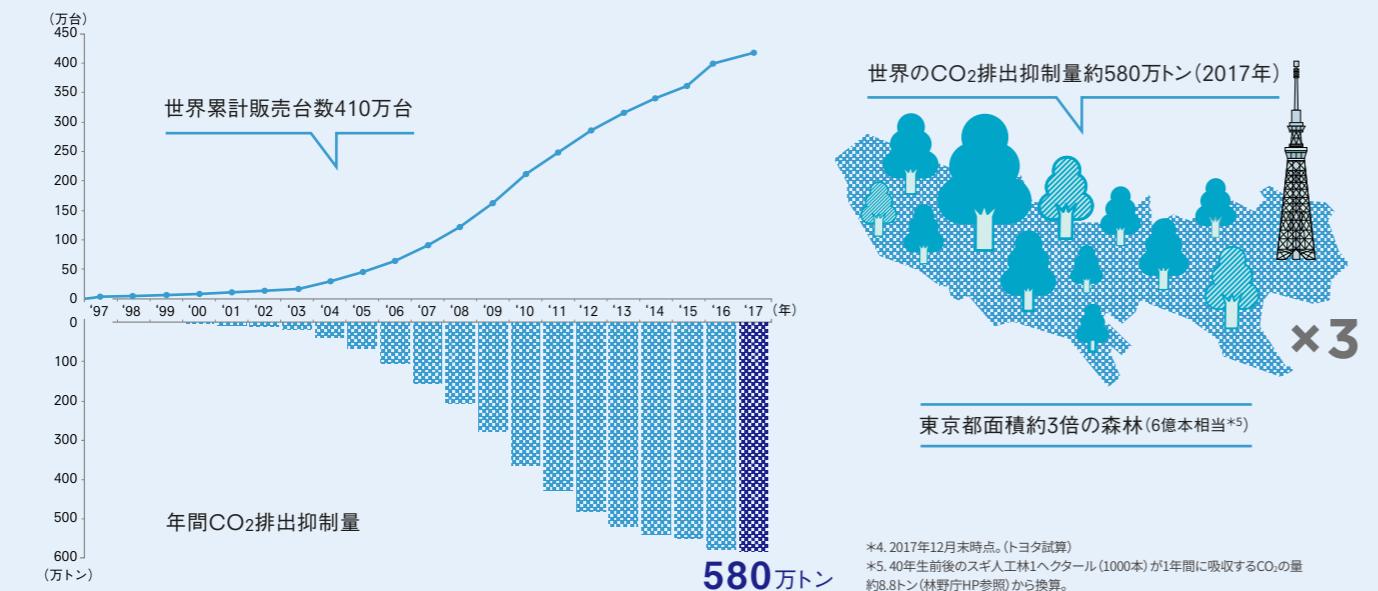
\*1. 1997年当時。 \*2. Lグレードの場合。 \*3. Eグレードの場合(車両重量1,320kg)。

■燃料消費率はグレード・駆動方式・車両重量などにより異なります。 ■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。

## 普及してこそ環境に貢献

プリウスは世界累計410万台を販売。2017年は年間で、580万トンのCO<sub>2</sub>排出を抑制しました。<sup>\*4</sup>

【プリウス販売台数とCO<sub>2</sub>排出抑制効果】



プリウスカップでヒントを得た  
エコアクセルガイドを設定しています。

〈プリウスカップから生まれたツール〉

販売店がエコ運転・サービス技術を競う総合サーキットレースとしてプリウスカップを開催(2007年~2017年)し、エコマインド向上に取り組んできました。その中でヒントを得たエコアクセルガイドを本モデルに設定。環境に配慮した操作の目安をハイブリッドシステムインジケーターに表示します。

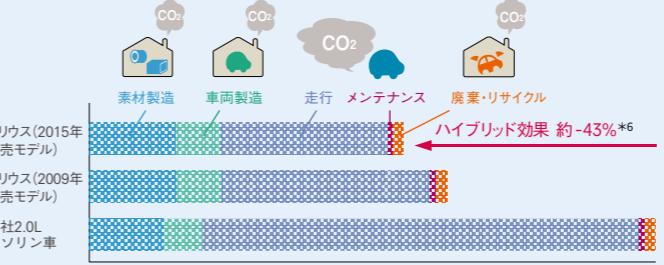


走行時だけでなく、製造から廃棄・リサイクルまで考えた「トータルクリーン」なクルマづくり。

## 全ライフサイクルで環境負荷を低減

プリウスは、素材製造、車両製造、走行、メンテナンス、廃棄・リサイクルの各段階を含む全ライフサイクルで排出するCO<sub>2</sub>を大幅に低減しています。

【プリウスのLCA評価(CO<sub>2</sub>の例)】



\*6. 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チューフラインドによる  
ISO14040/14044規格に基づく審査・認証を受けました。

## エコなクルマは、エコな工場・エコな人から

プリウスは、自然を利用し、自然と調和する工場づくりをめざした【サステナブル・プラント】で生産されています。

### エネルギー低減

低CO<sub>2</sub>生産技術と日常改善による低減を取り組んでいます。

- ・徹底的な作業工程の短縮・設備の最小化による「シンプル・スリム化」。
- ・エネルギーを無動力・低推力にし、ムダ・ムラ・ムリをなくす「からくり<sup>\*7</sup>改善」。

### エネルギー転換

太陽光パネルで発電した電力を使用して、CO<sub>2</sub>排出量を低減しています。



テニスコート60面分に相当(堤工場の例)

### 地域交流・生態系保護

工場の森づくりとして、従業員・家族・地域の方々と共に、植樹を実施しています。



植樹の様子(堤工場の例)

\*7. 外部のエネルギーを使わずに、ぜんまい、バナ、歯車などを使って人形や道具を動かす機構。

## Car to Carリサイクルがつなぐ、資源循環の新たななかたち

初代プリウス発売以来、トヨタは独自のHVバッテリー回収ネットワークを構築し、使用済みニッケル水素バッテリーのリサイクルに取り組んでいます。さらに2012年より、HVモーター・磁石(レアアース)を循環させるリサイクルシステムをスタートしています。



### トヨタ プリウス 環境仕様

車両仕様	DAA-ZVW51		DAA-ZVW55	
	型式	JC08モード 燃料消費率 *1 (国土交通省審査値) km/L	2ZR-FXE	燃料
エンジン	総排気量	L	1.797	無鉛レギュラーガソリン
燃料				
駆動方式	駆動方式		前輪駆動	電気式4輪駆動
変速機	変速機		電気式無段変速機	
車両重量	kg	1,320	1,350~1,390	1,440~1,460
燃料消費率	JC08モード 燃料消費率 *1 (国土交通省審査値) km/L	39.0	37.2	34.0
	CO <sub>2</sub> 排出量 g/km	60	62	68
参考				
主要燃費改善対策			可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、電動パワーステアリング、ハイブリッドシステム、充電制御、電気式無段変速機	
認定レベルまたは適合規制(国土交通省)			SU-LEV*3 *4	
CO			1.15	
NMHC			0.013	
NOx			0.013	
車外騒音(加速/定常/近接)	dB	73/70/77	74/71/80	
冷媒の種類(GWP値*5)/使用量	g	HFC-134a(1,430*6)/470		
環境負荷物質削減			自工会2005年自主目標達成(1996年比1/10以下*7)	
鉛			自工会2005年自主目標達成(2005年1月以降使用禁止*8)	
水銀			自工会2008年自主目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
カドミウム			自工会2010年自主目標達成(2010年1月以降使用禁止)	
六価クロム			自工会2012年自主目標達成(2012年1月以降使用禁止)	
車室内VOC*9			自工会2014年自主目標達成	
リサイクルしやすい	TSOP*10		バンパー、インストルメントパネル、リヤコンソールボックスなど	
材料を使用した部品	TPO*11		ドアガラスラン、ドアトリム表皮など	
樹脂、ゴム部品への材料表示			ドアガラスラン、ドアトリム表皮など	
再生フェルト			ダッシュサイレンサー、ツールボックスなど	
リサイクル材の使用	反毛		フロアサイレンサー	
	ナイロン66		エンジン・意匠カバー	
リサイクル材への材料表示				



\*8. Building Energy Management System

\*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)にすることを求めております。 \*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、コンピューターメモリ、室内蛍光灯)を除く。 \*9. VOC:Volatile Organic Compounds \*10. TSOP:Toyota Super Olefin Polymer \*11. TPO:Thermo Plastic Olefin