

環境への尽きない配慮を。
数値では語りきれない性能を。

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。

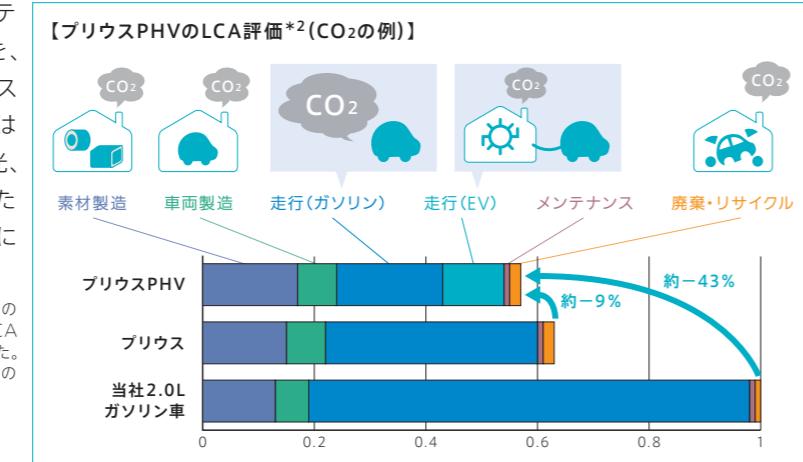
*1.Eco-VAS[エコパス]:Eco-Vehicle Assessment System。車両開発責任者が企画段階で生産、使用、廃棄にいたるLCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた環境目標値を設定。全開発プロセスを通じて目標達成状況をフォローして、確実な達成を図る総合的な環境評価システムです。



全ライフサイクルでのCO₂排出量が少ない、次世代エコカー。

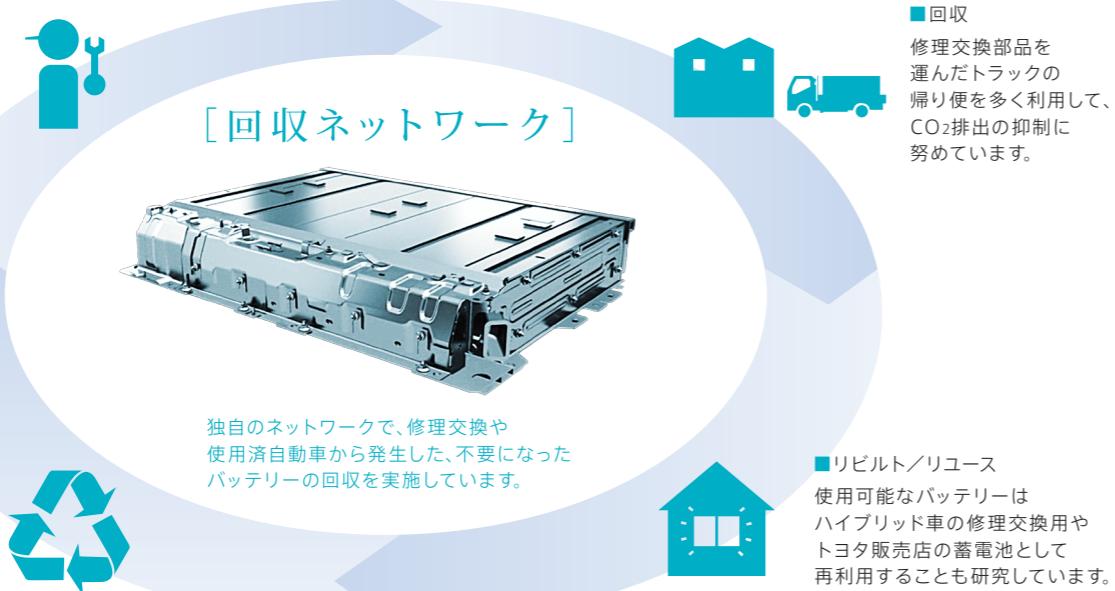
プリウスPHVは、素材製造、車両製造、走行、メンテナンス、廃棄・リサイクルの各段階で排出するCO₂を、当社2.0Lガソリン車に比べて約43%低減。プリウスと比較しても、ライフサイクルでのCO₂排出量はプリウスPHVが約9%下回っています。また、太陽光、風力など再生可能エネルギーを活用して発電した電力を利用する場合は、EV走行部分のCO₂をさらに低減可能です。

*2.トヨタの取り組み範囲において、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(LCA『ライフサイクルアセスメント』:Life Cycle Assessment)で評価しました。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評価結果は指標で示しています。



限られた資源の有効利用のため、独自のネットワークでバッテリーの回収とリサイクルを行っています。

■取り外し
バッテリーの取り外しが、安全・確実に行われるよう、設計面での配慮や、マニュアルの提供を行っています。



■リサイクル
バッテリーに含まれる、レアメタルなどの貴重金属類の回収・再資源化を研究しています。

リサイクル性に優れた素材や、環境調和型素材を多用しています。

プリウスPHVでは、リサイクルしやすい素材であるTSOP(Toyota Super Olefin Polymer)をバンパーカバーやピラーガーニッシュなどの内外装部品に積極的に使用。また、再生可能な植物資源から造る石油資源の節約やCO₂排出抑制に効果のある「エコプラスチック」も、スカッフプレートやシートクッション(運転席)などに採用しています。



VOC^{*3}を低減しています。

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。車室内空気質の快適性に配慮しました。

*3. VOC: Volatile Organic Compounds

トヨタ プリウスPHV 環境仕様

| 車両仕様 | 車両型式 | DLA-ZVW35 | |
|----------|-----------------------------------|--|---|
| エンジン | 型式 | 2ZR-FXE | |
| | 総排気量 | L | |
| | 燃料 | 無鉛レギュラーガソリン | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | 前輪駆動 | |
| | 変速機 | 電気式無段変速機 | |
| 車両重量 | kg | 1,430 | 1,410~1,420 |
| 環境情報 | 燃料消費率 JC08モード | ハイブリッド燃料消費率 *1(国土交通省審査値) CO ₂ 排出量 | km/L g/km |
| | | 30.8 75 | 31.6 73 |
| | 電力消費率 *1(国土交通省審査値) | km/kWh | 8.08 |
| | 充電電力使用時走行距離 *2(プラグインレンジ、国土交通省審査値) | km | 24.4 |
| | EV走行換算距離 *2(等価EVレンジ、国土交通省審査値) | km | 24.4 |
| | 主要燃費改善対策 | プラグインハイブリッドシステム、アイドリングストップ装置、電気式無段変速機、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング | |
| 排出ガス | 認定レベルまたは適合規制(国土交通省) | SU-LEV *3 *4 | |
| | 認定レベル値または適合規制値(g/km) | CO NMHC *5 NOx | 1.15 0.013 0.013 |
| | 車外騒音 | 適合騒音規制レベル | dB-A 加速騒音規制値:76 |
| | 冷媒の種類(GWP値 *6)/使用量 | g | HFC-134a(1,430 *7)/470 |
| 環境負荷物質削減 | 環境負荷物質削減 | 鉛 水銀 カドミウム 六価クロム | 自工会自主目標達成(1996年比1/10以下) 自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止) 自工会自主目標達成(2007年1月以降使用禁止) 自工会自主目標達成(2008年1月以降使用禁止) |
| | 車室内VOC | リサイクルしやすい材料を使用した部品 TPO *8 | 自工会自主目標達成 |
| | 樹脂、ゴム部品への材料表示 | | あり |
| | 環境調和型素材(エコプラスチック) | | スカッフプレート、シートクッション(運転席) |
| リサイクル関係 | リサイクル材の使用(リサイクルポリプロピレン) | | エンジンアンダーカバー、リヤシートサイドカバー、フロントシートシールド |

*1. 燃料消費率や電力消費率は、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・電力消費率は大きく異なります。

*2. エンジン、リチウムイオンバッテリーの状態、エアコンの使用状況や運転方法(急加速・所定の車速を超える)、道路状況(登坂)などによっては、バッテリー残量に関わらずEV走行が解除され、エンジンが作動します。

*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. NMHC: Non Methane Hydrocarbons(非メタン炭化水素)

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

*7. 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。

*8. TPO: Thermo Plastic Olefin