

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。

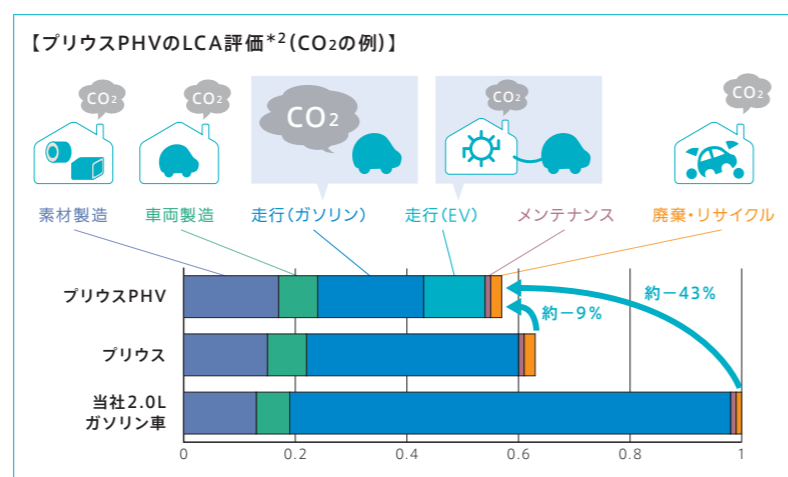
\*1. Eco-VAS[エコパス]: Eco-Vehicle Assessment System。車両開発責任者が企画段階で生産、使用、廃棄にいたるLCA(ライフサイクルアセスメント)の考え方を踏まえた環境目標値を設定。全開発プロセスを通じて目標達成状況をフォローして、確実な達成を図る総合的な環境評価システムです。



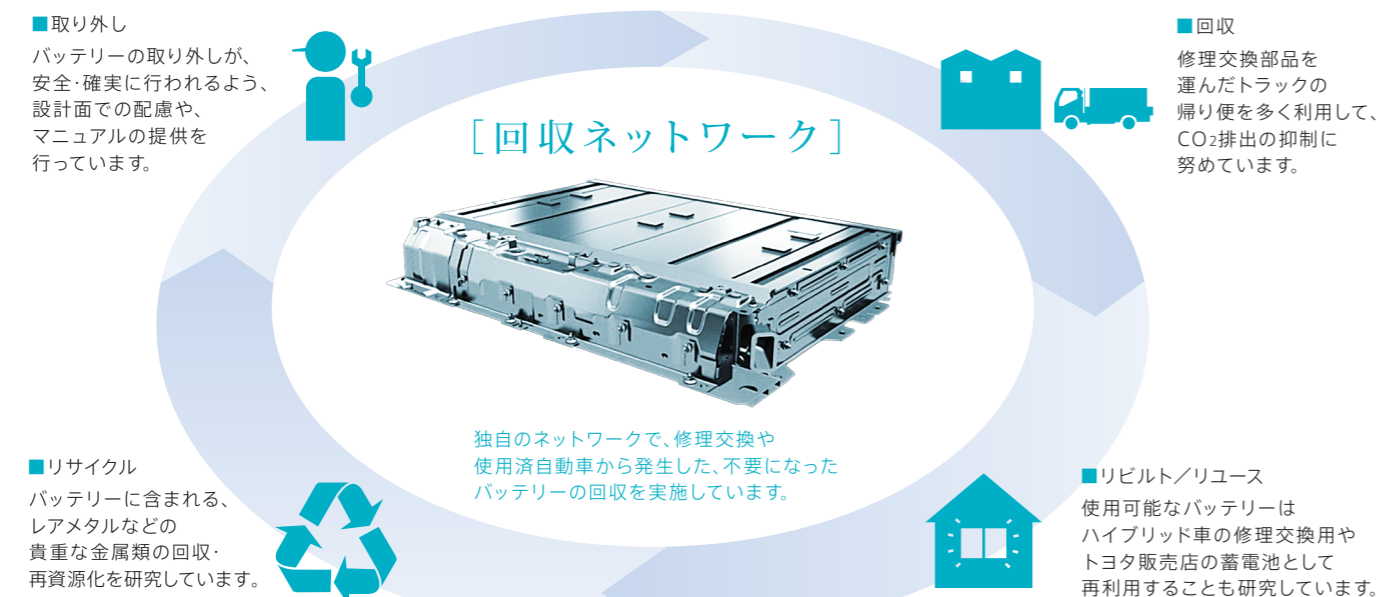
全ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量が少ない、次世代エコカー。

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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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評価結果は指数で示しています。

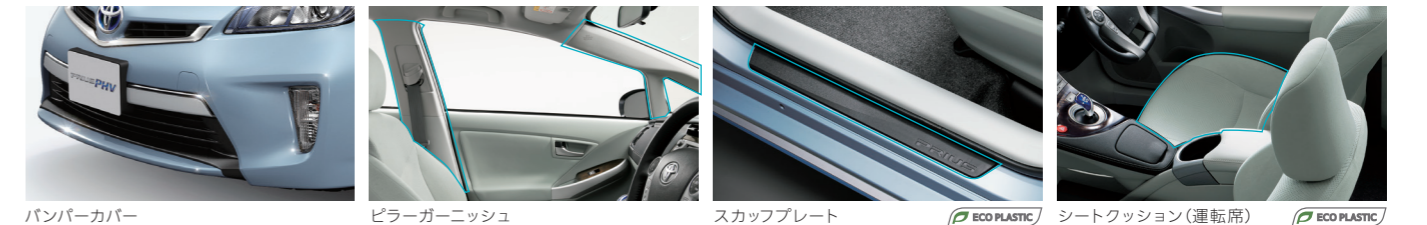


限られた資源の有効利用のため、独自のネットワークでバッテリーの回収とリサイクルを行っています。



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CO<sub>2</sub>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			
駆動装置	燃料	無鉛レギュラーガソリン			
	駆動方式	前輪駆動			
変速機	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	ハイブリッド燃料消費率 *1 (国土交通省審査値)	km/L	30.8	31.6
		CO <sub>2</sub> 排出量	g/km	75	73
	JC08モード	電力消費率*1 (国土交通省審査値)	km/kWh	8.08	8.74
		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	26.4
	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	26.4	
	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			
	認定レベルまたは適合規制値(g/km)	CO	1.15		
	NMHC *5	0.013			
NOx	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	HFC-134a(1,430 *7) / 470				
環境負荷物質削減	鉛	自工会自主目標達成(1996年比1/10以下)			
	水銀	自工会自主目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
	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	バンパーカバー、ピラーガーニッシュ、フロントグリル、モールディングロッカーパネル		
	樹脂、ゴム部品への材料表示	TPO *8	運転席SRSエアバッグ		
環境調和型素材(エコプラスチック)	あり				
リサイクル材の使用(リサイクルポリプロピレン)	スカッフプレート、シートクッション(運転席)				
			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)にすることを求められています。  
 \*8. TPO: Thermo Plastic Olefin