

新燃費基準による今後の燃費改善率の評価

新燃費基準を達成した場合、目標年度（2015年度）における燃費改善率は、次の表のとおりである。

乗用車については、目標年度（2015年度）において、ガソリン乗用車の2004年度実績値と比べて23.5%、現行燃費基準（2010年度目標）の水準と比べて29.2%、燃費が改善されることになる。

したがって、乗用車の燃費については、現行トップランナー基準（2010年度目標）の下、大幅な改善（1995年度から2004年度にかけて約22%改善）が図られたが、新燃費基準はそれを上回る改善率の基準値と言える。

<2004年度実績値に対する燃費改善率>

自動車の種別	2004年度 実績値	2015年度 推定値	2004年度実績 からの燃費改善率
乗用車	13.6 (km/L)	16.8 (km/L)	23.5%
小型バス	8.3 (km/L)	8.9 (km/L)	7.2%
小型貨物車	13.5 (km/L)	15.2 (km/L)	12.6%

<現行燃費基準の水準に対する燃費改善率>

自動車の種別	2010年度 基準平均値	2015年度 推定値	2010年度基準 からの燃費改善率
乗用車	13.0 (km/L)	16.8 (km/L)	29.2%

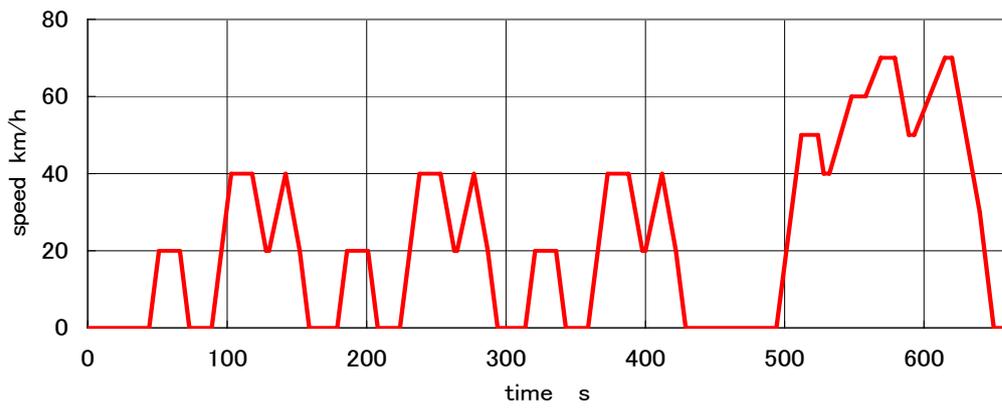
- ※ 上の表の燃費値は、より最近の走行実態に即したJCO8モードによる燃費値である。
- ※ 小型バス及び小型貨物車の一部は、現行燃費基準が定められていないので、現行燃費基準の水準に対する燃費改善率は記載できない。
- ※ それぞれの燃費改善率は、目標年度（2015年度）における各区分毎の出荷台数比率が、2004年度と同じと仮定して試算している。

<その他の留意事項>

- 乗用車及び小型貨物車の一部（軽貨物車及び軽量貨物車）にあっては、ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一区分とし、エネルギー換算（発熱量換算）で同等の燃費基準値を適用した。
- ハイブリッド自動車については、トップランナー値としては取り扱わないが、ハイブリッド自動車の普及による燃費改善度を考慮して、燃費基準値を設定した。
- 燃費測定方法の走行モードは、排出ガス測定方法との整合を図るとともに、燃費性能をよりの確に評価する観点から、より最近の走行実態に即したJCO8モードを採用した。

燃費測定方法の走行モード

- 10・15モード・・・現行燃費基準における走行モード
(ホットスタートのみ)



- JC08モード・・・新燃費基準における走行モード
(ホットスタート及びコールドスタートの組み合わせ)

