

2. 用語の解説等

(1) (自動車) 型式及び代表的な識別記号

型式：○○○－△△・△△ 自動車製作者等が決めた記号

自動車排出ガス規制及び低排出ガス車認定の識別記号

①ガソリン（LPGガス）乗用車

A B A 平成17年規制に適合させたもの

A A A 平成17年規制に適合させたハイブリッド車

C B A 平成17年基準排出ガス50%低減レベルのもの

D B A 平成17年基準排出ガス75%低減レベルのもの

C A A 平成17年基準排出ガス50%低減レベルのハイブリッド車

D A A 平成17年基準排出ガス75%低減レベルのハイブリッド車

※ この他に、平成12年規制に適合させたもの（G H）、同25%低減レベルのもの（T A）、同50%低減レベルのもの（L A）、同75%低減レベルのもの（U A）もある。

②ガソリン貨物車

C B E 平成17年基準排出ガス50%低減レベルのもの（車両総重量1.7 t 以下）

C B F 平成17年基準排出ガス50%低減レベルのもの（車両総重量1.7 t 超3.5 t 以下）

D B E 平成17年基準排出ガス75%低減レベルのもの（車両総重量1.7 t 以下）

E B D 平成19年規制に適合させたもの（軽自動車）

G B D 平成17年基準排出ガス50%低減レベルの軽自動車

H B D 平成17年基準排出ガス75%低減レベルの軽自動車

※ この他に、平成13年規制に適合させたもの（車両総重量1.7 t 超3.5 t 以下）（G K）、平成12年基準排出ガス25%低減レベルのもの（車両総重量1.7 t 超3.5 t 以下）（T C）、平成12年基準排出ガス25%低減レベルの軽自動車（T E）、平成12年基準排出ガス50%低減レベルの軽自動車（L E）もある。

③重量車

L K G 平成21年規制に適合させたもの

Q K G 平成21年基準排出ガスNOx10%+PM10%低減レベルのもの

S K G 平成22年基準排出ガスNOx10%低減レベルのもの

T K G 平成22年基準排出ガスPM10%低減レベルのもの

L J G 平成21年規制に適合させたハイブリッド車

Q J G 平成21年基準排出ガスNOx10%+PM10%低減レベルのハイブリッド車

S J G 平成22年基準排出ガスNOx10%低減レベルのハイブリッド車

T J G 平成22年基準排出ガスPM10%低減レベルのハイブリッド車

(2) 変速装置の型式及び変速段数

(略号)

C V T 自動無段変速機

3 A T 前進3段式自動変速機

4 A T 前進4段式自動変速機

5 A T 前進5段式自動変速機

6 A T 前進6段式自動変速機

5 A T × 2 前進5段式自動変速機（副変速機付）

4 M T 前進4段式手動変速機

5 M T 前進5段式手動変速機

6 M T 前進6段式手動変速機

E 電子制御式

L T C ロックアップ機構付トルクコンバータ

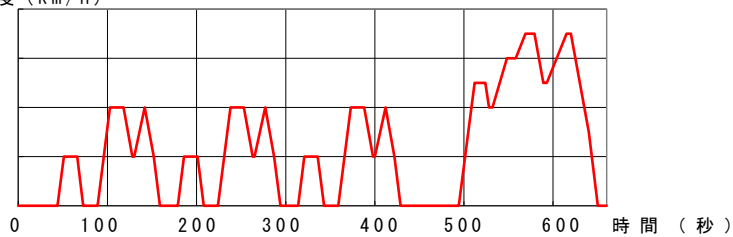
(3) 燃費値（km/L）

自動車のエネルギー消費効率、燃費値（km/L）を用いることとされています。

この自動車燃費一覧や、自動車メーカー等のカタログに記載されている燃費値は、乗用車、小型トラック・バスについては、10・15モード（2010年度燃費基準値の測定方法）やJC08モード（2015年度燃費基準値、2020年度燃費基準値及び2022年度燃費基準値の測定方法）により運転して測定したときの燃費値、重量車（車両総重量3.5t以上のバス、トラック等）については、都市内走行モード（JE05モード）及び都市間走行モードそれぞれによる走行（エンジン燃費を実測した上で、シミュレーションにより算出した燃費値）を車種等によって異なる割合で合算した燃費値で、いずれも国土交通省審査値です。（各モードについては下図参照）

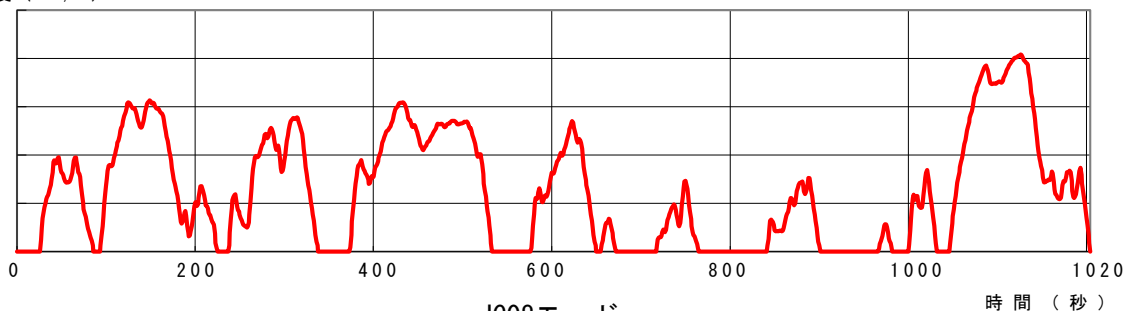
①乗用車、小型貨物車

速度 (km/h)



10・15モード

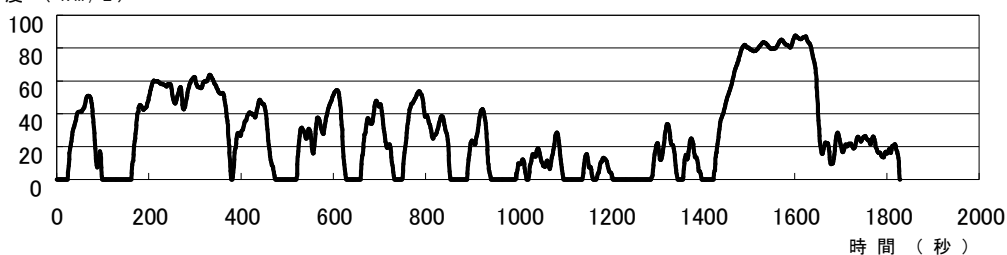
速度 (km/h)



JC08モード

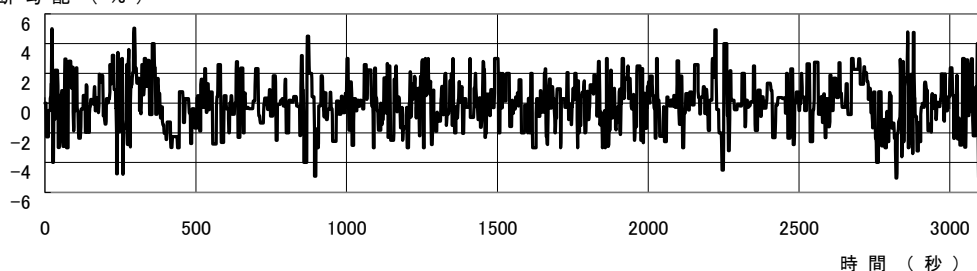
②重量車

速度 (km/L)



都市内走行モード

縦断勾配 (%)



都市間走行モード

(4) (参考) 燃費基準値 (km/L) 及び燃費基準値達成レベル

燃費基準値とは、省エネ法（エネルギーの使用の合理化等に関する法律）に基づく乗用自動車及び貨物自動車の燃費基準値であり、車両重量に応じて値が定められております。（16. 参照）

自動車メーカー等は、目標年度までに各車両重量区分毎の平均燃費値（出荷台数により加重調和平均をした燃費値）を、燃費基準値以上にするよう、燃費改善を行う必要があります。また、平成32年度基準については、自動車メーカー等は、販売する車両の平均燃費値が、販売車両に応じて決定される基準値以上になるよう、燃費改善を行う必要があります。

また、この燃費基準値は、個々の自動車の燃費性能を評価する上での一つの指標とされております。この自動車燃費一覧でも、燃費基準達成レベルが容易に判断できるようにしております。

なお、乗用車等については、1999年に、2010年度（ディーゼル車は2005年度）を目標年度とする燃費基準が定められた後、2007年7月に、2015年度を目標年度とする新たな燃費基準が定められま

した。この基準では、燃費の試験方法がより実際の走行に近いJC08モード走行に改定されました。JC08モードによる測定が義務付けられたのは2011年4月（輸入車等一部は2013年3月）ですが、義務付け前からJC08モード燃費値を測定した自動車もあり、JC08モード燃費値を有している車両については、表中、10・15モード燃費値に下線を引いています。また、車両によって異なりますが、一般的にJC08モード燃費値の方が10・15モード燃費値より概ね1割ほど低くなる傾向にあります。また、より一層の燃費改善を進めるため、2013年3月に2020年度を目標年度とする乗用車の新たな燃費基準が、2015年7月に2022年度を目標年度とする小型貨物車の燃費基準が定められました。重量車については、2006年3月に世界で初めて燃費基準が定められました。

＜燃費基準値達成・向上達成レベル＞

平成27年度燃費基準、平成32年度燃費基準の達成率を表す指標として、車両の燃費値を基準値で除し、100をかけた後、小数点以下を切り捨てた値を記載しています。また、平成22年度燃費基準の達成率は、下記の略号で記載しています。

100	燃費基準達成車
105	燃費基準5%向上達成車
110	燃費基準10%向上達成車
115	燃費基準15%向上達成車
120	燃費基準20%向上達成車
125	燃費基準25%向上達成車

(5) 1km走行におけるCO₂排出量 (g-CO₂/km)

燃費値を1km走行におけるCO₂排出量に換算したものです。

○ガソリン車

$$1\text{ km走行当たりのCO}_2\text{排出量 (g-CO}_2\text{/km)} = (1 \div \text{燃費値 (km/L)})^{\text{注1}} \times 34.6 \text{ (MJ/L)}^{\text{注2}} \times 67.1 \text{ (g-CO}_2\text{/MJ)}^{\text{注3}}$$

○ディーゼル車

$$1\text{ km走行当たりのCO}_2\text{排出量 (g-CO}_2\text{/km)} = (1 \div \text{燃費値 (km/L)})^{\text{注1}} \times 37.7 \text{ (MJ/L)}^{\text{注4}} \times 68.6 \text{ (g-CO}_2\text{/MJ)}^{\text{注5}}$$

○LPガス車

$$1\text{ km走行当たりのCO}_2\text{排出量 (g-CO}_2\text{/km)} = (1 \div \text{燃費値 (km/L)})^{\text{注1}} \times 28.1 \text{ (MJ/L)}^{\text{注6}} \times 59.8 \text{ (g-CO}_2\text{/MJ)}^{\text{注7}}$$

注1：燃費値の1km走行当たりの燃料使用量 (L/km)

注2：ガソリン1L当たりの発熱量 (MJ/L)

注3：ガソリンの発熱量当たりのCO₂排出原単位 (g-CO₂/MJ)

注4：軽油1L当たりの発熱量 (MJ/L)

注5：軽油の発熱量当たりのCO₂排出原単位 (g-CO₂/MJ)

注6：LPガス1L当たりの発熱量 (MJ/L)

注7：LPガスの発熱量当たりのCO₂排出原単位 (g-CO₂/MJ)

(6) 主要燃費向上対策

(略号)

L	ガソリンリーンバーンエンジン
D	直噴エンジン
V	可変バルブタイミング機構
C	自動無段変速機
H	ハイブリッド自動車
I	アイドリングストップ装置
P	高圧噴射
MC	ミラーサイクル
CY	気筒休止
FI	電子制御式燃料噴射
B	充電制御
TC	過給器
IC	インタークーラー
EP	電動パワーステアリング又は電動油圧パワーステアリング
CN	4バルブ&センターノズル化
CM	ターボコンパウンド
AM	自動MT化

(7) 主要排出ガス対策

(略号)

EGR	排出ガス再循環装置
CCO	酸化触媒装置
3W	三元触媒装置
AI	二次空気噴射装置
AS	二次空気供給装置
DF	ディーゼル微粒子除去装置
DN	ディーゼル微粒子／NO _x 同時低減システム
SCR	選択還元触媒（NO _x 低減）
NTC	NO _x 吸蔵還元触媒

(8) 駆動形式

(略号)

F	前輪駆動車
R	後輪駆動車
A	全輪駆動車

(9) その他欄

同一型式の自動車で、燃費値の異なる要因が、変速装置の型式及び変速段数、車両重量、主要燃費向上対策、自動車の構造、主要排出ガス対策以外にある場合は、その要因となっている主な事項を記載しています。

(10) (参考) 低排出ガス認定レベル

☆☆☆	平成17年基準に対し有害物質を50%以上低減させた自動車
☆☆☆☆	平成17年基準に対し有害物質を75%以上低減させた自動車
NO _x ☆	平成17年基準に対し窒素酸化物を10%以上低減させた自動車
NO _x & PM☆	平成17年基準に対し窒素酸化物かつ粒子状物質を10%以上低減させた自動車